



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ**

**ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ**

**ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ  
& ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

### Διδακτορική Διατριβή

**Αστικοί Μετασχηματισμοί & εξέλιξη πόλεων-  
λιμανιών της Ανατολικής Μεσογείου  
(19ος - 20ος Αιώνας)**

*Από τις παραδοσιακές κοινότητες στην αστική  
νεοτερικότητα*

Υποψήφια Διδάκτορας:

**Σαμουρκασίδου Π. Ελένη**

Τριμελής Συμβουλευτική Επιτροπή:

*Λαλένης Κωνσταντίνος, Καθηγητής (επιβλέπων)*

*Δέφνερ Αλέξιος, Καθηγητής*

*Σκάγιαννης Παντολέων, Καθηγητής*



**Βόλος  
Μάρτιος 2020**





**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ**

**ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ**

**ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

## **ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΗ ΔΙΑΤΡΙΒΗ**

**Αστικοί Μετασχηματισμοί & εξέλιξη πόλεων-λιμανιών της Ανατολικής Μεσογείου  
(19ος - 20ος Αιώνας)**

Σαμουρκασίδου Ελένη

### **Τριμελής Συμβουλευτική Επιτροπή**

Κωνσταντίνος Λαλένης, Καθηγητής ΤΜΧΠΠΑ-ΠΘ (επιβλέπων)

Αλέξιος Δέφνερ, Καθηγητής ΤΜΧΠΠΑ-ΠΘ

Παντολέων (Παντελής) Σκάγιαννης, Καθηγητής ΤΜΧΠΠΑ-ΠΘ

### **Επταμελής Συμβουλευτική Επιτροπή**

Κωνσταντίνος Λαλένης, Καθηγητής (επιβλέπων) ΤΜΧΠΠΑ-ΠΘ

Αλέξιος Δέφνερ, Καθηγητής ΤΜΧΠΠΑ-ΠΘ

Παντολέων (Παντελής) Σκάγιαννης, Καθηγητής ΤΜΧΠΠΑ-ΠΘ

Δημήτριος Γούσιος, Καθηγητής ΤΜΧΠΠΑ-ΠΘ

Άγγελος Κότιος, Καθηγητής ΠΑΠΕΙ

Νικόλαος Μπελαβίλας, Καθηγητής ΕΜΠ

Αριστείδης Σαπουνάκης, Καθηγητής ΤΜΧΠΠΑ-ΠΘ



## ΔΗΛΩΣΗ

Βεβαιώνω ότι η παρούσα εργασία είναι δική μου, δεν έχει συγγραφεί από άλλο πρόσωπο με ή χωρίς αμοιβή, δεν έχει αντιγραφεί από δημοσιευμένη ή αδημοσίευτη εργασία άλλου και δεν έχει προηγουμένως υποβληθεί για βαθμολόγηση στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας ή αλλού. Βεβαιώνω ότι είμαι εν γνώσει των κανόνων περί λογοκλοπής του ΤΜΧΠΠΑ και ότι στο πλαίσιο αυτού έχουν τηρηθεί όλοι οι κανόνες κατά την ακαδημαϊκή δεοντολογία, σχετικά με αναφορές, βιβλιογραφία, κτλ., τόσο από έντυπες όσο και από ηλεκτρονικές πηγές. Σε περίπτωση λογοκλοπής αποδέχομαι όλες ανεξαρτήτως τις ποινές που προβλέπουν οι εκάστοτε Κανονισμοί του ΠΘ ή/και του ΤΜΧΠΠΑ.

**Ημερομηνία:** Μάρτιος 2020

**Όνοματεπώνυμο:** Σαμουρκασίδου Ελένη

**Υπογραφή:**

A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and strokes, positioned to the right of the 'Υπογραφή:' label.



---

Copyright © Ελένη Σαμουρκασίδου, 2020.

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας διατριβής, εξ ολοκλήρου ή τμήματος αυτής, για εμπορικό σκοπό. Επιτρέπεται η ανατύπωση, αποθήκευση και διανομή για σκοπό μη κερδοσκοπικό, εκπαιδευτικής ή ερευνητικής φύσης, υπό την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προέλευσης και να διατηρείται το παρόν μήνυμα. Ερωτήματα που αφορούν τη χρήση της διατριβής για κερδοσκοπικό σκοπό πρέπει να απευθύνονται προς τη συγγραφέα. Οι απόψεις και τα συμπεράσματα που περιέχονται σε αυτό το έγγραφο εκφράζουν τη συγγραφέα και δεν πρέπει να ερμηνευθεί ότι αντιπροσωπεύουν τις επίσημες θέσεις της Πολυτεχνικής Σχολής του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας.

**Βόλος, Μάρτιος 2020**







*Στη μαμά μου...  
που έφυγε νωρίς...*



# Περίληψη

Οι πόλεις του 19<sup>ου</sup> αιώνα γνωρίζουν θεαματικές αλλαγές στην αστική τους μορφή εξαιτίας των νέων τάσεων στο παγκόσμιο εμπόριο και στις διεθνείς μεταφορές, με τις πόλεις-λιμάνια να πρωταγωνιστούν. Η Οθωμανική Αυτοκρατορία γνώρισε αυτή την αλλαγή στο αστικό πρότυπο κατά τη διάρκεια του δέκατου ένατου αιώνα, όταν οι εμπορικές οδοί άλλαξαν τις κατευθύνσεις τους προς τους λιμένες αντί των παραδοσιακών χερσαίων εμπορικών κέντρων. Η αστική ανάπτυξη έφερε νέες λειτουργίες στις πόλεις και οδήγησε σε αλλαγές στην κοινωνικοοικονομική διάρθρωση. Ο αντίκτυπος της ευρωπαϊκής επιρροής και των τοπικών δυνάμεων διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στην αλλαγή της κοινωνικοοικονομικής δομής και στην αλλαγή του αστικού προτύπου, ώστε οι πόλεις-λιμάνια να γίνουν μάρτυρες μιας αστικής μεταμόρφωσης (Hanssen, 2005a• Ozturk, 2006).

Οι πόλεις με θαλάσσιο μέτωπο παρουσίαζαν πάντα αυξημένο ενδιαφέρον όσον αφορά στον τρόπο που διαχειρίζονταν τον παραθαλάσσιο χώρο και τις επιδράσεις των εκάστοτε επιλογών στο πολεοδομικό περιβάλλον. Η Σμύρνη, η Βηρυτός, η Αλεξάνδρεια, η Θεσσαλονίκη και η Κωνσταντινούπολη, αποτελούν εκείνες τις πόλεις-λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου των οποίων η ανάπτυξη από το 1840 και μετά προέκυψε ως συνέπεια του εκσυγχρονισμού και της ενίσχυσης των σχέσεων με την Ευρώπη.

Συνεπώς, η επιλογή της συγκεκριμένης χρονικής περιόδου δεν είναι τυχαία καθώς τότε συντελέστηκαν οι μεγάλες μεταρρυθμίσεις των Τανζιμάτων μετατρέποντας καθοριστικά την εικόνα των οθωμανικών πόλεων. Το ζητούμενο λοιπόν που προκύπτει είναι ποιοι είναι εκείνοι οι προσδιοριστικοί παράγοντες που επέδρασαν στη διαδικασία του αστικού μετασχηματισμού των πόλεων και με ποιο τρόπο (Αναστασιάδου, 2008).

Ιδιαίτερο όμως ενδιαφέρον παρουσιάζει και η εξέλιξη των εν λόγω πόλεων μετά την κατάρρευση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας στα Βαλκάνια και στον Αραβικό κόσμο και την ανάδυση των εθνικών κρατών. Για το λόγο αυτό, η έρευνα συνεχίζεται και στον 20<sup>ο</sup> αιώνα, όπου οι πόλεις βρίσκονται σε διαδικασία οικοδόμησης μίας νέας αστικής ταυτότητας, ανασχηματίζοντας το παρελθόν τους καθιστώντας το κομμάτι του σύγχρονου πλέον κράτους-έθνους όπου ανήκουν.

Το κεντρικό ερευνητικό ερώτημα της διατριβής είναι η συγκέντρωση και καταγραφή των κυριότερων ενδογενών και εξωγενών παραγόντων που οδήγησαν τις εν λόγω πόλεις στο να αναπτυχθούν και να εδραιωθούν σε διεθνές περιβάλλον σε πρώτο χρόνο, και εν συνεχεία τις

αιτίες που τις οδήγησαν είτε στην απογείωση, είτε στην στασιμότητα είτε ακόμη και στην εν μέρει παρακμή τους. Απώτερος σκοπός είναι οι υπό έρευνα περιπτώσεις να αποτελέσουν παραδείγματα προς ‘αποφυγήν’ ή προς ‘μίμηση’ από άλλες πόλεις, προσαρμοσμένα βέβαια πάντα στις σύγχρονες αναπτυξιακές συνθήκες και προκλήσεις.

Η εν λόγω διατριβή δεν υπάγεται στην κατηγορία της αστικής ιστορίας και για αυτό το λόγο δεν προσεγγίζεται από την οπτική γωνία του ιστορικού ερευνητή και τη λεπτομερή καταγραφή δεδομένων, αλλά προσεγγίζεται μέσω της επιστήμης της αστικής και περιφερειακής ανάπτυξης και της αστικής γεωγραφίας υπό την οπτική γωνία του πολεοδόμου, όπου βαρύνουσα σημασία έχουν οι σχέσεις και οι αλληλεπιδράσεις των ανθρώπων με τον χώρο, τοποθετημένες σε ένα συγκεκριμένο χρονικό πλαίσιο. Ωστόσο, η μεθοδολογική προσέγγιση δύναται να υιοθετηθεί και σε άλλες ερευνητικές διαδικασίες συγκριτικής πολυπαραγοντικής αξιολόγησης με ποιοτικά κυρίως χαρακτηριστικά μεταξύ αστικών ή μη περιοχών.

Η πρωτοτυπία της διατριβής έγκειται στο γεγονός ότι δεν πραγματοποιείται μία περιγραφική αποτύπωση των χαρακτηριστικών των πέντε υπό έρευνα πόλεων μίας χρονικής περιόδου αλλά εντάσσονται, μέσω συγκριτικής προσέγγισης, σε ένα ευρύτερο πλαίσιο όπου αποτιμώνται οι καλές και οι κακές αναπτυξιακές πρακτικές. Ερευνά το αίτιο και το αποτέλεσμα μέσα σε ένα ευρύ φάσμα δεδομένων: πολιτικών, πολιτισμικών, κοινωνικών, οικονομικών, τεχνολογικών. Εξίσου καίριο είναι το γεγονός ότι η διατριβή δεν αρκείται απλά στην αναφορά των συγκεκριμένων πρακτικών αλλά αποτιμά και τη βιωσιμότητά τους στο χρόνο σε όλα τα επίπεδα: οικονομικό, κοινωνικό, περιβαλλοντικό, πολιτισμικό ώστε να εξαχθούν ολοκληρωμένα και ασφαλή συμπεράσματα. Η αποτίμηση αφορά τόσο τις καλές πρακτικές που υιοθετήθηκαν από τους policy makers και τους planners της εποχής, ενισχύοντας την αναπτυξιακή δυναμική και φυσιογνωμία των πόλων, όσο και τις κακές πρακτικές που οδήγησαν στη μεγέθυνση σε βάρος της ανάπτυξης, στην κατασπατάληση των πόρων, στην απώλεια της ιδιαίτερης ταυτότητας των πόλεων και της κυριαρχίας οικονομοκεντρικών λογικών σε βάρος των ανθρωποκεντρικών. Εξάλλου, τα συμπεράσματα της διατριβής δύνανται να λειτουργήσουν ως «οδηγός» για την αποφυγή παρόμοιων αρνητικών καταστάσεων όπως για παράδειγμα την απώλεια της συλλογικής μνήμης και ταυτότητας και να προβλέψουν μελλοντικές αστικές τάσεις.

**Λέξεις Κλειδιά:** Οθωμανική Αυτοκρατορία, πόλεις-λιμάνια, πολυπολιτισμικότητα, Μεταρρυθμίσεις Τανζιμάτ, αστικοί νεωτερισμοί, αστική ταυτότητα.

# Abstract

Cities of the 19th century experienced spectacular changes in their urban form due to new trends in world trade and international transportation, with port cities playing a key role. The Ottoman Empire experienced this change in the urban model during the nineteenth century, when trade routes changed their direction to ports instead of traditionally inland where trade centers were mainly located. Urban development brought new features to cities and led to changes in their socio-economic structure. The impact of European influence and local forces played an important role in changing the socio-economic structure and reshaping the urban model so that port cities witnessed an urban transformation (Hanssen, 2005a • Ozturk, 2006).

Cities with waterfront always had an increased interest, in how they managed their seaside area and the effects of each option in their urban environment. Smyrna, Beirut, Alexandria, Thessaloniki and Istanbul are the eastern Mediterranean ports, whose development after 1840 arose as a consequence of the modernization and the strengthening of relations with Europe.

Therefore, this time period is not a random choice as the great reforms of Tanzimat make a decisive transformation to the image of Ottoman cities. The question then arises as to what determinants have influenced the urban transformation process and in which way (Anastasiadou, 2008).

Nevertheless, of particular interest is the development of these cities after the collapse of the Ottoman Empire in the Balkans and the Arab world and the emergence of Nation States. To that end, this research continues in the 20th Century, where these cities are in the process of building a new urban identity, by reforming their past and making it part of the modern Nation State they belong to.

The main research question of the PhD-thesis is the gathering and recording of the main endogenous and exogenous factors that led these cities to develop and establish themselves in the international environment firstly, and then secondly reasons that led them either to prosperity, stagnation or to even partial decline. The ultimate objective is that the aforementioned case studies become examples of 'avoidance' or 'imitation' for other cities, adapted, of course, to modern development conditions and challenges.

This PhD-thesis does not fall under the category of urban history and therefore is not approached from the perspective of the historical researcher and the detailed data recording. It is approached through the science of urban and regional development and urban geography, from the point of view of an urban planner, where of importance are the relationships and interactions of people with space, placed in a certain time frame. However, the methodological approach can be adopted in other research processes of comparative multifactorial analysis with mainly qualitative characteristics between urban or non-urban areas.

The originality of this study lies in the fact that it is not just a descriptive survey of the characteristics of the five case studies over a period of time. Through a comparative approach, those characteristics are integrated into a wider framework where good and poor development practices are valued. It investigates the cause and effect within a wide range of data: political, cultural, social, economic and technological. Equally crucial is the fact that this thesis does not merely refer to the specific practices but also assesses their sustainability over time in all aspects: economic, social, environmental, cultural so that comprehensive and safe conclusions can be drawn. Evaluation here concerns both good practices adopted by policy makers and urban planners of the time, reinforcing the developmental dynamics and physiognomy of cities, as well as bad practices that led to expansion at the expense of growth, the waste of resources, the loss of the identity of cities and the dominance of an economic-centric logic at the expense of an anthropo-centric one. Furthermore, the conclusions of this thesis may act as a "guide" to avoid similar negative situations such as the loss of collective memory and local identity and to foresee future urban trends.

**Keywords:** Ottoman Empire, port cities, multiculturalism, Tanzimat reforms, urban innovation, urban identity.

# Πίνακας Περιεχομένων

<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b>	<b>1</b>
<b>A. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ / ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΗ</b>	<b>1</b>
<b>B. ΣΤΟΧΟΙ &amp; ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ</b>	<b>6</b>
<b>Γ. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ</b>	<b>8</b>
<b>Δ. ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ / ΔΟΜΗ</b>	<b>13</b>
<b>E. ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΕΠΙΣΤΗΜΗ &amp; ΠΡΩΤΟΤΥΠΙΑ ΔΙΑΤΡΙΒΗΣ</b>	<b>17</b>
<b>1 ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ</b>	<b>21</b>
<b>1.1 ΑΙΤΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΠΟΛΕΩΝ</b>	<b>21</b>
<b>1.2 Η ΠΟΛΗ ΩΣ ΑΣΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ</b>	<b>25</b>
1.2.1 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΠΟΛΕΩΝ	25
1.2.2 ΑΣΤΙΚΗ ΥΦΗ (URBAN FABRIC)	26
1.2.3 ΠΟΛΥ-ΠΟΛΙΤΙΣΜΙΚΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ	27
1.2.4 ΑΣΤΙΚΗ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ & ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ	29
<b>1.3 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΟΛΕΩΝ</b>	<b>30</b>
1.3.1 ΠΟΛΕΙΣ-ΛΙΜΑΝΙΑ	31
1.3.2 ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΙΣ	37
1.3.3 ΚΟΣΜΟΠΟΛΕΙΣ	42
<b>1.4 ΔΟΜΗ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟΝ 19<sup>ο</sup> ΑΙΩΝΑ</b>	<b>43</b>
<b>1.5 ΔΟΜΗ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟΝ 20<sup>ο</sup> ΑΙΩΝΑ</b>	<b>48</b>
<b>1.6 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΠΟΛΕΩΝ</b>	<b>50</b>
<b>2 ΟΘΩΜΑΝΙΚΗ ΑΥΤΟΚΡΑΤΟΡΙΑ &amp; ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΜΟΡΦΩΣΗ (19<sup>ο</sup>Σ ΑΙΩΝΑΣ)</b>	<b>57</b>
<b>2.1 Η ΟΘΩΜΑΝΙΚΗ ΑΥΤΟΚΡΑΤΟΡΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟΝ 19<sup>ο</sup> ΑΙΩΝΑ</b>	<b>57</b>
<b>2.2 ΑΓΓΛΟ-ΟΘΩΜΑΝΙΚΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ</b>	<b>64</b>
<b>2.3 Η ΔΟΜΗ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ ΤΗΣ ΟΘΩΜΑΝΙΚΗΣ ΑΥΤΟΚΡΑΤΟΡΙΑΣ</b>	<b>65</b>
<b>2.4 ΤΑΝΖΙΜΑΤ &amp; ΑΣΤΙΚΟΙ ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΙ</b>	<b>69</b>
2.4.1 ΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΕΩΝ (ΤΑΝΖΙΜΑΤ)	70
2.4.2 Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΟΘΩΜΑΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΕΙΣ	75
<b>2.5 ΠΟΛΕΙΣ-ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΟΘΩΜΑΝΙΚΗΣ ΑΥΤΟΚΡΑΤΟΡΙΑΣ</b>	<b>78</b>
2.5.1 ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ	78
2.5.2 ΜΟΝΤΕΛΟ ΑΣΤΙΚΗΣ ΔΟΜΗΣ	84
<b>2.6 ΠΟΛΥΠΟΛΙΤΙΣΜΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΟΘΩΜΑΝΙΚΕΣ ΠΟΛΕΙΣ</b>	<b>88</b>

<b>3</b>	<b>ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΔΡΟΜΟΙ ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ</b>	<b>93</b>
<hr/>		
3.1	ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ	93
3.2	Η ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ ΚΑΤΑ ΤΟ 19 <sup>ο</sup> – 20 <sup>ο</sup> ΑΙΩΝΑ	95
3.3	ΠΟΛΕΙΣ-ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ	96
3.4	ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ	101
3.5	ΠΟΛΥΠΟΛΙΤΙΣΜΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΟΛΕΙΣ-ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ	103
<b>4</b>	<b>ΈΡΕΥΝΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ: ΣΜΥΡΝΗ</b>	<b>109</b>
<hr/>		
4.1	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΕΩΝ (19 <sup>ος</sup> – ΑΡΧΕΣ 20 <sup>ΟΥ</sup> ΑΙΩΝΑ)	109
4.1.1	ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	110
4.1.1.1	Δημογραφικά Χαρακτηριστικά	110
4.1.1.2	Κοινωνικά Χαρακτηριστικά	112
4.1.2	ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	116
4.1.2.1	Πρωτογενής Τομέας	116
4.1.2.2	Δευτερογενής Τομέας	119
4.1.2.3	Τριτογενής Τομέας	121
4.1.3	ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ – ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ	128
4.1.3.1	Δομικά Χαρακτηριστικά	128
4.1.3.2	Έργα Υποδομής	134
4.1.3.3	Χωρική Κατανομή Κοινοτήτων	147
4.1.3.4	Προαστικοποίηση πόλης	151
4.1.4	ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ – ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ	155
4.2	ΚΡΙΣΙΜΑ ΣΗΜΕΙΑ ΚΑΜΠΗΣ	158
4.2.1	Η ΠΥΡΚΑΓΙΑ ΤΟΥ 1922	159
4.2.2	Ο ΔΙΩΓΜΟΣ ΤΩΝ ΜΗ ΜΟΥΣΟΥΛΜΑΝΙΚΩΝ ΠΛΗΘΥΣΜΩΝ	163
4.2.3	Ο ΜΕΓΑΛΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΡΟΣΦΥΓΩΝ	164
4.2.4	Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ/ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΥΓΚΥΡΙΑ	166
4.2.5	Η ΑΝΑΔΥΣΗ ΕΘΝΙΚΙΣΤΙΚΩΝ ΙΔΕΟΛΟΓΙΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ	168
4.3	ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΑΝΑΖΩΟΓΟΝΗΣΗΣ	170
4.3.1	ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΜΟΡΦΩΣΗ	170
4.3.2	ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ	178
4.4	ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ & ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ	179
<b>5</b>	<b>ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ: ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ</b>	<b>185</b>
<hr/>		
5.1	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΕΩΝ (19 <sup>ος</sup> – ΑΡΧΕΣ 20 <sup>ΟΥ</sup> ΑΙΩΝΑ)	185
5.1.1	ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	186
5.1.1.1	Δημογραφικά Χαρακτηριστικά	186
5.1.1.2	Κοινωνικά Χαρακτηριστικά	191



5.1.2	ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	194
5.1.2.1	Πρωτογενής Τομέας	196
5.1.2.2	Δευτερογενής Τομέας	198
5.1.2.3	Τριτογενής Τομέας	203
5.1.3	ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ – ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ	213
5.1.3.1	Δομικά Χαρακτηριστικά	213
5.1.3.2	Έργα Υποδομής	220
5.1.3.3	Χωρική Κατανομή Κοινοτήτων	233
5.1.3.4	Λατρευτικοί Χώροι (Εκκλησίες-Τεμένη-Συναγωγές)	242
5.1.3.5	Πυρκαγιές	249
5.1.4	ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ – ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ	257
<b>5.2</b>	<b>ΚΡΙΣΙΜΑ ΣΗΜΕΙΑ ΚΑΜΠΗΣ</b>	<b>259</b>
5.2.1	Ο ΙΤΑΛΟΤΟΥΡΚΙΚΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ	261
5.2.2	Η ΠΥΡΚΑΓΙΑ ΤΟΥ 1917	262
5.2.3	ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΑΝΑΤΑΡΑΧΕΣ ΣΤΑ ΒΑΛΚΑΝΙΑ	264
5.2.4	Η ΜΙΚΡΑΣΙΑΤΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗ ΚΑΙ Η ΑΝΤΑΛΛΑΓΗ ΤΩΝ ΠΛΗΘΥΣΜΩΝ	266
5.2.5	Ο ΕΞΕΛΛΗΝΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ	274
5.2.6	Η ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΚΗΣ ΚΑΤΟΧΗΣ	276
<b>5.3</b>	<b>ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ</b>	<b>278</b>
5.3.1	ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΜΟΡΦΩΣΗ	278
5.3.2	ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ	287
<b>5.4</b>	<b>ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ &amp; ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ</b>	<b>290</b>
<b>6</b>	<b>ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ: ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ</b>	<b>297</b>
<b>6.1</b>	<b>ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΕΩΝ (19<sup>ος</sup> – ΑΡΧΕΣ 20<sup>ΟΥ</sup> ΑΙΩΝΑ)</b>	<b>297</b>
6.1.1	ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	297
6.1.1.1	Δημογραφικά Χαρακτηριστικά	297
6.1.1.2	Κοινωνικά Χαρακτηριστικά	302
6.1.2	ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	306
6.1.2.1	Πρωτογενής Τομέας - Δευτερογενής Τομέας	307
6.1.2.2	Τριτογενής Τομέας	311
6.1.3	ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ – ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ	316
6.1.3.1	Δομικά Χαρακτηριστικά	316
6.1.3.2	Έργα Υποδομής	332
6.1.3.3	Χωρική Κατανομή Κοινοτήτων	345
6.1.3.4	Πυρκαγιές	348
6.1.3.5	Πέραν: Σύμβολο «νεοτερικότητας»	352
<b>6.2</b>	<b>ΚΡΙΣΙΜΑ ΣΗΜΕΙΑ ΚΑΜΠΗΣ</b>	<b>361</b>
6.2.1	ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΚΑΙ ΒΑΛΚΑΝΙΚΟΙ ΠΟΛΕΜΟΙ	361
6.2.2	ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ ΣΤΗΝ ΆΓΚΥΡΑ	362

6.2.3	ΑΠΩΛΕΙΑ ΠΟΛΥΠΟΛΙΤΙΣΜΙΚΟΥ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ ΚΑΙ ΕΚΤΟΥΡΚΙΣΜΟΣ	363
6.2.4	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΕΙΣΔΥΣΗ ΤΗΣ ΔΥΣΗΣ	367
<b>6.3</b>	<b>ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΑΝΑΖΩΟΓΟΝΗΣΗΣ</b>	<b>370</b>
6.3.1	ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΜΟΡΦΩΣΗ	370
6.3.2	ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ	376
<b>6.4</b>	<b>ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ</b>	<b>379</b>
<b>7</b>	<b>ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ: ΒΗΡΥΤΟΣ</b>	<b>387</b>
<b>7.1</b>	<b>ΠΕΡΙΟΔΟΙ ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΠΟΛΗΣ (19<sup>ος</sup> – ΑΡΧΕΣ 20<sup>ου</sup> ΑΙΩΝΑ)</b>	<b>388</b>
7.1.1	ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	390
7.1.1.1	Δημογραφικά Χαρακτηριστικά	390
7.1.1.2	Κοινωνικά Χαρακτηριστικά	394
7.1.2	ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	399
7.1.2.1	Πρωτογενής Τομέας	400
7.1.2.2	Εμπόριο	401
7.1.3	ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ – ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ	405
7.1.3.1	Δομικά Χαρακτηριστικά	405
7.1.3.2	Έργα Υποδομής	425
7.1.3.3	Χωρική Κατανομή Κοινοτήτων	441
7.1.3.4	Συνθήκες Υγιεινής	443
7.1.3.5	Συνοικία Ras-Beirut	444
7.1.4	ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ – ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ	447
<b>7.2</b>	<b>ΚΡΙΣΙΜΑ ΣΗΜΕΙΑ ΚΑΜΠΗΣ</b>	<b>452</b>
7.2.1	ΕΜΦΥΛΙΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ ΌΡΟΥΣ ΛΙΒΑΝΟΥ 1840-1860	452
7.2.2	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΓΑΛΛΙΚΗΣ ΚΑΤΟΧΗΣ	454
7.2.3	ΕΜΦΥΛΙΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ 1975-1990	457
7.2.4	ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΛΙΜΕΝΑ ΧΑΙΦΑ	462
7.2.5	ΚΙΝΗΜΑ ΝΕΟΤΟΥΡΚΩΝ	463
7.2.6	ΈΞΑΡΣΗ ΕΠΙΔΗΜΙΩΝ	465
7.2.7	ΕΠΙΚΡΑΤΗΣΗ ΤΗΣ «ΠΟΙΚΙΛΟ-ΠΟΛΙΤΙΣΜΙΚΟΤΗΤΑΣ» (PLURI-CULTURALISM)	467
<b>7.3</b>	<b>ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΑΝΑΖΩΟΓΟΝΗΣΗΣ</b>	<b>470</b>
7.3.1	ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΜΟΡΦΩΣΗ	470
7.3.2	ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ	490
<b>7.4</b>	<b>ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ &amp; ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ</b>	<b>491</b>
<b>8</b>	<b>ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ : ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ</b>	<b>497</b>
<b>8.1</b>	<b>ΠΕΡΙΟΔΟΙ ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΠΟΛΗΣ (19<sup>ος</sup> – ΑΡΧΕΣ 20<sup>ου</sup> ΑΙΩΝΑ)</b>	<b>498</b>
8.1.1	ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	500
8.1.1.1	Δημογραφικά Χαρακτηριστικά	500

8.1.1.2	Κοινωνικά Χαρακτηριστικά	505
8.1.2	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	508
8.1.2.1	Πρωτογενής/Δευτερογενής Τομέας	509
8.1.2.2	Τριτογενής Τομέας	513
8.1.3	ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ – ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ	521
8.1.3.1	Δομικά Χαρακτηριστικά	521
8.1.3.2	Έργα Υποδομής	533
8.1.3.3	Χωρική Κατανομή Κοινοτήτων	540
8.1.3.4	Συμβούλιο Καραντίνας	542
8.1.3.5	Πλατεία Mansheyah	543
8.1.4	ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ – ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ	550
<b>8.2</b>	<b>ΚΡΙΣΙΜΑ ΣΗΜΕΙΑ ΚΑΜΠΗΣ</b>	<b>552</b>
8.2.1	ΔΙΑΝΟΙΞΗ ΔΙΩΡΥΓΑΣ ΣΟΥΕΖ	552
8.2.2	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ 1870-1882	554
8.2.3	ΈΞΑΡΣΗ ΕΠΙΔΗΜΙΩΝ	557
8.2.4	ΒΟΜΒΑΡΔΙΣΜΟΣ ΠΟΛΗΣ (1882)	558
8.2.5	ΑΝΑΔΥΣΗ ΕΘΝΙΚΙΣΜΟΥ	559
8.2.5.1	Επιπτώσεις στην αρχιτεκτονική κληρονομιά	561
8.2.5.2	Επιπτώσεις στην πολιτισμική κληρονομιά	565
8.2.6	Η ΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΑΣ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ (1956-1961)	567
8.2.7	ΝΟΜΟΙ ΠΕΡΙ «ΑΡΑΒΙΚΟΥ ΣΟΣΙΑΛΙΣΜΟΥ» (1961-1967)	568
<b>8.3</b>	<b>ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ</b>	<b>572</b>
8.3.1	ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΜΟΡΦΩΣΗ	572
8.3.2	ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ	577
<b>8.4</b>	<b>ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ &amp; ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ</b>	<b>579</b>
<b>9</b>	<b>ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΡΕΥΝΩΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ</b>	<b>585</b>
9.1	ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΩΝ ΠΑΡΑΜΕΤΡΩΝ	585
9.2	ΜΕΤΡΗΣΗ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΠΟΛΕΩΝ	651
<b>10</b>	<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</b>	<b>667</b>
	<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b>	<b>679</b>

# Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 2.1: “Tonnage” πλοίων που εισέρχονται στα κύρια οθωμανικά λιμάνια, 1830-1913 (χιλιάδες τόνων) _____	80
Πίνακας 4.1: Κατανομή βαμβακοπαραγωγής της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας _____	117
Πίνακας 4.2: Κατανομή καπνοκαλλιεργειών της ευρύτερης περιοχής της Σμύρνης _____	117
Πίνακας 4.3: Κατανομή καπνοκαλλιεργειών της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας (πλην Σμύρνης) _____	118
Πίνακας 4.4: Βιοτεχνική/Βιομηχανική δραστηριότητα σαντζακιού Σμύρνης στις αρχές του 20ου αιώνα _____	121
Πίνακας 4.5: Αφίξεις στο λιμάνι της Σμύρνης κατά το έτος 1879 _____	126
Πίνακας 4.6: Αναχωρήσεις στο λιμάνι της Σμύρνης κατά το έτος 1879 _____	126
Πίνακας 5.1: Δημογραφικός πίνακας που κατάρτισε η Δημαρχία το 1890 _____	187
Πίνακας 5.2: Πληθυσμιακή κατανομή Θεσσαλονίκης έτους 1905/1906 _____	189
Πίνακας 5.3: Απογραφή πληθυσμού Θεσσαλονίκης 1913 _____	189
Πίνακας 5.4: Η θεσσαλονικιώτικη βιοτεχνία το 1898 _____	201
Πίνακας 5.5: Κίνηση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης κατά την περίοδο 1839-1846 _____	204
Πίνακας 5.6: Εισαγόμενα και εξαγόμενα είδη ανά περιοχή _____	206
Πίνακας 5.7: Κίνηση των λιμανιών της Θεσσαλονίκης και της Καβάλας _____	207
Πίνακας 5.8: Πιστωτικά ιδρύματα και γραφεία κατά το 1913 _____	211
Πίνακας 5.9: Πιστωτικά ιδρύματα και γραφεία κατά το 1920 _____	211
Πίνακας 5.10: Επανάχρηση κτιρίων λιμένα _____	289
Πίνακας 6.1: Πληθυσμιακή κατανομή Κωνσταντινούπολης ανά οικονομικό κλάδο (1885) _____	307
Πίνακας 6.2: Τραπεζικός κλάδος Κωνσταντινούπολης 19ου αιώνα _____	313
Πίνακας 6.3: Κατανομή μεγέθους καταστημάτων στις περιοχές Βοσπόρου και Κεράτιου Κόλπου _____	315
Πίνακας 6.4: Ευρετήριο ζημιών των «Σεπτεμβριανών» _____	367
Πίνακας 6.5: Ρυθμός πληθυσμιακής αύξησης Κωνσταντινούπολης 1950-2000 _____	372
Πίνακας 7.1: Ποσόστωση πληθυσμού Βηρυτού σε χριστιανούς και μουσουλμάνους (1838-1922) _____	393
Πίνακας 7.2: Βρετανικό εμπόριο και ναυτιλία στο λιμάνι της Βηρυτού _____	403
Πίνακας 8.1: Πληθυσμιακή εξέλιξη Αλεξάνδρειας (1798-1907) _____	501
Πίνακας 8.2: Πληθυσμιακή κατανομή ξένων κοινοτήτων Αλεξάνδρειας, 1840 _____	502
Πίνακας 8.3: Συμμετοχή των «ξένων» Κοινοτήτων στον πληθυσμό της Αλεξάνδρειας _____	503
Πίνακας 8.4: Τα νοσοκομεία της Αλεξάνδρειας στα 1870 _____	507
Πίνακας 8.5: Εξαγωγές αιγυπτιακού βάμβακος (1880-1914) _____	515
Πίνακας 8.6: Στοιχεία οδικού δικτύου _____	528
Πίνακας 8.7: Πορεία δανεισμού Αλεξάνδρειας 1862-1873 _____	555
Πίνακας 8.8: Μέτρα αντιμετώπισης επιδημίας πανώλης 1899 _____	557
Πίνακας 9.1: Συσχέτιση γεγονότων της παγκόσμιας ιστορίας με τις 5 πόλεις _____	586

Πίνακας 9.2: Συσχέτιση κρίσιμων καμπών της οθωμανικής Αυτοκρατορίας με τις υπό έρευνα πόλεις _____	591
Πίνακας 9.3: Συσχετισμός νεωτερισμών μεταξύ πόλεων δυτικού κόσμου και των 5 υπό έρευνα πόλεων (19ος αιώνας - αρχές 20ου)_____	598
Πίνακας 9.4: Αστική αναμόρφωση πόλεων την περίοδο των Τανζιμάτ _____	602
Πίνακας 9.5: Πίνακας: Αξιολόγηση λιμενικών υποδομών _____	609
Πίνακας 9.6: Αξιολόγηση λειτουργίας λιμένων _____	613
Πίνακας 9.7: Αξιολόγηση θεσμού Δημαρχίας στις 5 υπό έρευνα πόλεις _____	617
Πίνακας 9.8: Δράσεις Αστικής «Αναζωογόνησης» πόλεων μετά την Οθωμανική κυριαρχία _____	622
Πίνακας 9.9: Χρονολογικός πίνακας γεγονότων των 5 πόλεων-λιμανιών _____	628
Πίνακας 9.10: Μοντέλο Στάθμισης _____	655
Πίνακας 9.11: Αξιολόγηση επιπέδου ανάπτυξης πόλεων τον 19ο αιώνα _____	657
Πίνακας 9.12: Αξιολόγηση επιπέδου ανάπτυξης πόλεων τον 20ο αιώνα _____	660
Πίνακας 9.13: Δείκτης Συγκριτικής αξιολόγησης πόλεων 19ος-20ος αιώνας _____	665

# Κατάλογος Γραφημάτων

Γράφημα 4.1: Πληθυσμιακή Κατανομή Σμύρνης στις αρχές του 20 <sup>ου</sup> αιώνα _____	112
Γράφημα 5.1: Διαχρονική Πληθυσμιακή Εξέλιξη Θεσσαλονίκης κατά θρήσκευμα _____	187
Γράφημα 5.2: Βασικές πληθυσμιακές συνιστώσες Θεσσαλονίκης 1890 _____	188
Γράφημα 5.3: Απογραφή πληθυσμού Θεσσαλονίκης _____	190
Γράφημα 6.1: Πληθυσμιακή κατανομή βάσει θρησκείας (1844) _____	301
Γράφημα 6.2: Πληθυσμιακή κατανομή βάσει θρησκείας (1906) _____	301
Γράφημα 6.3: Ποσοστά των επιχειρήσεων του τομέα των υπηρεσιών της Κωνσταντινούπολης σε σχέση με την Τουρκία _____	381
Γράφημα 7.1: Πληθυσμιακή εξέλιξη Βηρυτού 1785-1935 _____	391
Γράφημα 7.2: Πληθυσμιακή μεταβολή στην Βηρυτό ανά θρησκευτική ομάδα _____	392
Γράφημα 8.1: Ποσοστό αστικού πληθυσμού στην Αίγυπτο και συμμετοχή του Καΐρου και της Αλεξάνδρειας σε αυτόν (1882-2006) _____	500
Γράφημα 8.2: Πληθυσμιακή εξέλιξη Αλεξάνδρειας 1798-1907 _____	501
Γράφημα 8.3: Πληθυσμιακή κατανομή ξένων κοινοτήτων Αλεξάνδρειας, 1840 _____	503
Γράφημα 8.4: Εξέλιξη ευρωπαϊκού πληθυσμού Αλεξάνδρειας το 19ο αιώνα _____	504
Γράφημα 8.5: Διαχρονική Κατανομή ευρωπαϊκού πληθυσμού Αλεξάνδρειας 1897-1927 __	504
Γράφημα 8.6: Εμπορικό ισοζύγιο Αλεξάνδρειας 1840-1880 _____	516
Γράφημα 8.7: Όγκος εμπορευμάτων λιμένα Αλεξάνδρειας 1880-1910 ανά κατηγορία πλοίου _____	519
Γράφημα 8.8: Αριθμός πλοίων λιμένα Αλεξάνδρειας 1880-1910 _____	520
Γράφημα 9.1: Συσχετισμός νεωτερισμών μεταξύ πόλεων δυτικού κόσμου και των 5 υπό έρευνα πόλεων (19ος αιώνας - αρχές 20ου) _____	600
Γράφημα 9.2: Επίπεδο ανάπτυξης Σμύρνης την περίοδο των Τανζιμάτ _____	604
Γράφημα 9.3: Επίπεδο ανάπτυξης Θεσσαλονίκης την περίοδο των Τανζιμάτ _____	604
Γράφημα 9.4: Επίπεδο ανάπτυξης Κωνσταντινούπολης την περίοδο των Τανζιμάτ _____	605
Γράφημα 9.5: Επίπεδο ανάπτυξης Βηρυτού την περίοδο των Τανζιμάτ _____	605
Γράφημα 9.6: Επίπεδο ανάπτυξης Αλεξάνδρειας την περίοδο των Τανζιμάτ _____	606
Γράφημα 9.7: Επίπεδο ανάπτυξης των 5 υπό έρευνα πόλεων την περίοδο των Τανζιμάτ __	606
Γράφημα 9.8: Αξιολόγηση λιμενικών υποδομών ανά επιμέρους κατηγορία _____	611
Γράφημα 9.9: Αξιολόγηση λιμενικών υποδομών ανά μελέτη περίπτωσης (πόλη) _____	612
Γράφημα 9.10: Αξιολόγηση επιπτώσεων λειτουργίας λιμένων ανά επιμέρους κατηγορία _	614
Γράφημα 9.11: Αξιολόγηση επιπτώσεων λειτουργίας λιμένων ανά μελέτη περίπτωσης (πόλη) _____	616
Γράφημα 9.12: Αξιολόγηση Δημαρχιών _____	618
Γράφημα 9.13: Επίπεδο αστικής διακυβέρνησης _____	621
Γράφημα 9.14: Εξέλιξη Αναπτυξιακής Διαδικασίας Σμύρνης _____	643
Γράφημα 9.15: Εξέλιξη Αναπτυξιακής Διαδικασίας Θεσσαλονίκης _____	644
Γράφημα 9.16: Εξέλιξη Αναπτυξιακής Διαδικασίας Κωνσταντινούπολης _____	645

Γράφημα 9.17: Εξέλιξη Αναπτυξιακής Διαδικασίας Βηρυτού _____	647
Γράφημα 9.18: Εξέλιξη Αναπτυξιακής Διαδικασίας Αλεξάνδρειας _____	648
Γράφημα 9.19: Εξέλιξη Αναπτυξιακής Διαδικασίας των 5 υπό έρευνα πόλεων _____	649
Γράφημα 9.20: Αξιολόγηση επιπέδου ανάπτυξης πόλεων τον 19ο αιώνα _____	658
Γράφημα 9.21: Επίπεδο Ανάπτυξης των πέντε πόλεων (19 <sup>ος</sup> αιώνας) _____	659
Γράφημα 9.22: Αξιολόγηση επιπέδου ανάπτυξης πόλεων τον 20ο αιώνα _____	661
Γράφημα 9.23: Επίπεδο Ανάπτυξης των πέντε πόλεων (20 <sup>ος</sup> αιώνας) _____	662
Γράφημα 9.24: Επίπεδο ανάπτυξης Σμύρνης 19ος-20ος αιώνας _____	662
Γράφημα 9.25: Επίπεδο ανάπτυξης Θεσσαλονίκη 19ος-20ος αιώνας _____	663
Γράφημα 9.26: Επίπεδο ανάπτυξης Κωνσταντινούπολη 19ος-20ος αιώνας _____	663
Γράφημα 9.27: Επίπεδο ανάπτυξης Βηρυτού 19ος-20ος αιώνας _____	664
Γράφημα 9.28: Επίπεδο ανάπτυξης Αλεξάνδρειας 19ος-20ος αιώνας _____	664

# Κατάλογος Σχημάτων

Σχήμα Ε.1: Λογική αλληλουχία ερωτημάτων διατριβής	8
Σχήμα Ε.2: Σχηματική αποτύπωση της διάρθρωσης της διατριβής	17
Σχήμα 1.1: Πορεία προς τη δημιουργία κοσμόπολης	28
Σχήμα 1.2: Ιεραρχικές τάσεις και Περιφερειακά πρότυπα στο Δίκτυο των Παγκοσμιούπολεων	40
Σχήμα 1.3: Δημιουργία Παγκοσμιούπολεων	41



# Κατάλογος Χαρτών

Χάρτης 4.1: Οι νέες υποδομές στον πολεοδομικό ιστό της Σμύρνης (1876) _____	134
Χάρτης 4.2: Ιδιοκτησίες της ακτής (α) _____	143
Χάρτης 4.3: Ιδιοκτησίες της ακτής (β) _____	144
Χάρτης 4.4: Χωρική Κατανομή Κοινοτήτων Σμύρνης (19ος αιώνας) _____	150
Χάρτης 4.5: Τα προάστια της Σμύρνης _____	151
Χάρτης 4.6: Σχέδιο της Σμύρνης το 1922 _____	171
Χάρτης 4.7: Προτεινόμενο Πολεοδομικό Σχέδιο Σμύρνης _____	172
Χάρτης 5.1: Η ύδρευση της Θεσσαλονίκης _____	229
Χάρτης 5.2: Λατρευτικοί Χώροι Θεσσαλονίκης _____	244
Χάρτης 5.3: Η έκταση που καταστράφηκε από την πυρκαγιά του 1917 _____	253
Χάρτης 6.1: Κατανομή του χώρου ανά εθνότητα σύμφωνα με το Annuaire Oriental _____	353
Χάρτης 6.2: Χρήσεις γης στην περιοχή του Γαλατά στις αρχές του 20ου αιώνα _____	354
Χάρτης 6.3: Τα Διαμερίσματα (Districts) της Κωνσταντινούπολης το 1857 _____	359
Χάρτης 6.4: Οι περιοχές της Κωνσταντινούπολης σήμερα _____	382
Χάρτης 7.1: Η Βηρυτός έπειτα από την Αιγυπτιακή Κατοχή (1841) _____	389
Χάρτης 7.2: Η Βηρυτός το 1841 _____	406
Χάρτης 7.3: Χρήσεις γης Βηρυτού 1880 _____	409
Χάρτης 7.4: Χρήσεις γης της Βηρυτού το 1841 _____	440
Χάρτης 7.5: Χωρική Κατανομή Κοινοτήτων Βηρυτού _____	442
Χάρτης 7.6: Διοικητική Διάρθρωση της περιοχής του Λεβάντε (1910) _____	450
Χάρτης 7.7: Χρήσεις γης των σουκ από το πρόγραμμα SOLIDERE _____	490
Χάρτης 8.1: Η Αλεξάνδρεια το 1865 _____	522
Χάρτης 8.2: Τα κτίρια που κατεδαφίστηκαν από τον βομβαρδισμό του 1882 _____	526

# Κατάλογος Εικόνων

Εικόνα 2.1: Η Οθωμανική Αυτοκρατορία το 1914	58
Εικόνα 2.2: Άποψη οθωμανικής πόλης πριν την εφαρμογή των Τανζιμάτων	67
Εικόνα 2.3: Άποψη από οθωμανικά μπεζεστένια	68
Εικόνα 2.4: Λογότυπο Οθωμανικής Αυτοκρατορικής Τράπεζας	77
Εικόνα 2.5: Μεταφορικές Διαδρομές της Ανατολής τον 17ο αιώνα	79
Εικόνα 2.6: Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Αυτοκρατορίας στις αρχές του 20ου αιώνα	82
Εικόνα 2.7: Προτεινόμενο μοντέλο πόλης-λιμανιού της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας τον 19ο αιώνα	86
Εικόνα 2.8: Μοντέλο πόλης στο εσωτερικό της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας τον 19ο αιώνα	87
Εικόνα 2.9: Χάρτης χρήσεων γης της Βηρυτού	87
Εικόνα 3.1: Χωρικός εντοπισμός των 5 υπό έρευνα πόλεων-λιμανιών στην Ανατολική Μεσόγειο	99
Εικόνα 4.1: Η αστική τάξη της Σμύρνης	113
Εικόνα 4.2: το Σπόρτινγκ Κλαμπ της Σμύρνης	114
Εικόνα 4.3: Το Grand Hotel στην προκουμαία της Σμύρνης	114
Εικόνα 4.4: Σύγχρονοι τρόποι ψυχαγωγίας	115
Εικόνα 4.5: Το Τελωνείο στο λιμάνι της Σμύρνης. Διακρίνεται το διερχόμενο τραμ	123
Εικόνα 4.6: Εμπορευματική κίνηση στο λιμάνι της Σμύρνης	124
Εικόνα 4.7: Τράπεζα της Ανατολής στην Σμύρνη	127
Εικόνα 4.8: Άποψη της Σμύρνης του 19ου αιώνα	130
Εικόνα 4.9: Άποψη της οδού Φράγκων	131
Εικόνα 4.10: Πολεοδομική εξέλιξη της Σμύρνης 1829, 1837, 1857, 1907 (ιδιωτική συλλογή)	132
Εικόνα 4.11: Σιδηροδρομικός Σταθμός Σμύρνης	136
Εικόνες 4.12 & 4.13: Το λιμάνι της Σμύρνης	138
Εικόνα 4.14: Άποψη της προκουμαίας της Σμύρνης	140
Εικόνα 4.15: Η πυρπόληση της Σμύρνης	160
Εικόνα 4.16: Σχέδιο της Σμύρνης 1925, όπου σημειώνεται η πυρίκαυστη ζώνη	161
Εικόνα 4.17: Η περιοχή που κάηκε και επανασχεδιάστηκε με το Πάρκο Πολιτισμού το 2012	161
Εικόνα 4.18 & 4.19: Οι προκουμαίες της Σμύρνης μετά την πυρκαγιά του 1922 και το κύμα των προσφύγων	164
Εικόνα 4.20: Σημερινή άποψη της Σμύρνης	181
Εικόνα 5.1: Ο αλευρόμυλος Αλλατίνι περί τα 1900	198
Εικόνα 5.2: Το βιομηχανικό συγκρότημα της ΥΦΑΝΕΤ	199
Εικόνα 5.3: Η παλιά ΔΕΘ στο Πεδίο του Άρεως (1931)	208
Εικόνα 5.4: Το κτίριο της Οθωμανικής Τράπεζας, που ξαναχτίστηκε, αμέσως μετά την ανατίναξη του το 1903, από τον αρχιτέκτονα Βιταλιάνο Ποζέλι	209

Εικόνα 5.5: Άποψη λεωφόρου Χαμιδιέ περί τα 1900 _____	216
Εικόνα 5.6: Το κέντρο της πόλης πριν και μετά την πυρκαγιά του 1890 _____	217
Εικόνα 5.7 & 5.8: Η προκουμαία της Θεσσαλονίκης πριν και μετά τα έργα διαπλάτυνσης _	218
Εικόνα 5.9: Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης _____	221
Εικόνα 5.10: Ο ηλεκτρικός τροχιάδρομος σε καρτ-ποστάλ του 1908 _____	227
Εικόνα 5.11: Χάρτης με τις συνοικίες της Θεσσαλονίκης πριν από την απελευθέρωση ____	234
Εικόνα 5.12: Οι εβραϊκές συνοικίες περί τα μέσα του 19ου αιώνα _____	236
Εικόνα 5.13: Οι μουσουλμανικές συνοικίες περί τα μέσα του 19ου αιώνα _____	238
Εικόνα 5.14: Οι ελληνορθόδοξες συνοικίες περί τα μέσα του 19ου αιώνα _____	240
Εικόνα 5.15: Το Αλατζά Ιμαρέτ, ένα από τα λίγα τζαμιά που σώζονται στην πόλη _____	246
Εικόνα 5.16: Το ντονμέδικο Chateau “mon boncheur” _____	248
Εικόνα 5.17: Η καταστροφή στο κέντρο της πόλης μετά την πυρκαγιά του 1917 _____	250
Εικόνα 5.18: Η περιοχή που κάηκε, ο ορθογωνικός σχεδιασμός και η νέα οικοπεδοποίηση	251
Εικόνα 5.19: Σχέδιο δημαρχίας για την επέκταση της Θεσσαλονίκης εκτός των τειχών (1889)	252
<hr/>	
Εικόνες 5.20 & 5.21: Άποψη από την πυρκαγιά του 1917 _____	252
Εικόνα 5.22: Σχέδιο Ε. Εμπράρ για το σύνολο της πόλης, 1918 _____	255
Εικόνα 5.23: Σχέδιο του Εμπράρ για την πλατεία Αριστοτέλους _____	256
Εικόνα 5.24: Πολεοδομικό Σχέδιο της Θεσσαλονίκης, 1909 _____	263
Εικόνα 5.25: Χωροθέτηση βασικών προσφυγικών οικισμών στο Π.Σ. Θεσσαλονίκης το 1928	269
<hr/>	
Εικόνα 5.26: Προσφυγικός συνοικισμός Κάτω Τούμπας _____	270
Εικόνα 5.27: Μεταμορφώσεις του ιστορικού κέντρου: 1850, μέχρι το 1917, μετά από το 1917	272
<hr/>	
Εικόνα 5.28 & 5.29: Το εβραϊκό νεκροταφείο που εκτεινόταν ανατολικά των τειχών της Θεσσαλονίκης, στο χώρο της σημερινής Πανεπιστημιούπολης _____	275
Εικόνα 5.30: Αεροφωτογραφία της πανεπιστημιούπολης και της ΔΕΘ το 1970 _____	282
Εικόνα 5.31: Η Άνω Πόλη στα τέλη της δεκαετίας του 1920 _____	286
Εικόνα 5.32: Η Νέα Παραλία το 1962 _____	288
Εικόνες 5.33 & 5.34: Σημερινή άποψη της Θεσσαλονίκης _____	293
Εικόνα 6.1: Η Κωνσταντινούπολη αποτελεί ισχυρό πόλο έλξης ανθρώπων και αγαθών ____	303
Εικόνα 6.2: Ομάδα «τουλουματζήδων» (πυροσβεστών) στα Ταταύλα _____	304
Εικόνα 6.3: Το Ορφανοτροφείο της Πριγκήπου _____	305
Εικόνα 6.4: Σύμπλεγμα κατοικιών στο Μπεσίκτας _____	325
Εικόνα 6.5: Κτίρια κατοικιών στη σειρά στο Φενέρ (19ος αιώνας) _____	325
Εικόνες 6.6 & 6.7: Η προκουμαία στο Γαλατά _____	327
Εικόνες 6.8 & 6.9: Άποψη από τη γέφυρα του Γαλατά _____	335
Εικόνα 6.10: Αποβάθρα στην περιοχή Korghusu στο Γαλατά _____	336
Εικόνα 6.11: Οι προβλεπόμενες γραμμές του τραμ βάσει των Κανονισμών του 1869, 1881, 1907 _____	339
Εικόνες 6.12 & 6.13: Άποψη από το δίκτυο των τραμ στην πόλη (περιοχή Taxim) _____	340
Εικόνα 6.14: Ο σιδηροδρομικός σταθμός στην ευρωπαϊκή πλευρά _____	342
Εικόνα 6.15: Ο σιδηροδρομικός σταθμός στην ασιατική πλευρά _____	342

Εικόνα 6.16: Χωρική κατανομή Κοινοτήτων στην Κωνσταντινούπολη τον 19ο αιώνα	346
Εικόνα 6.17: Τα ανάκτορα του Ντολμά-Μπαξέ, έκφραση της στροφής προς τη Δύση και έδρα των «μεταρρυθμιστών» Σουλτάνων	347
Εικόνες 6.18 & 6.19: Σχέδια του Aksaray	349
Εικόνα 6.20: Η περιοχή που πλήγηκε από την πυρκαγιά του 1865	350
Εικόνα 6.21: Η έκταση της πυρκαγιάς του 1870 στο Πέραν	351
Εικόνα 6.22: Το Δημαρχιακό Μέγαρο στο Έκτο Διαμέρισμα	357
Εικόνα 6.23: Χωρική επέκταση της πόλης τον τελευταίο αιώνα	373
Εικόνα 6.24 & 6.25: Gentrification στην Κωνσταντινούπολη	375
Εικόνες 6.26 & 6.27: Άποψη της σύγχρονης Κωνσταντινούπολης	380
Εικόνα 7.1: Το Πανεπιστήμιο του Αγίου Ιωσήφ (Saint Joseph University)	398
Εικόνα 7.2: Το λιμάνι της Βηρυτού τη δεκαετία του 1830	402
Εικόνα 7.3: Εξέλιξη του αστικού ιστού της Βηρυτού	410
Εικόνες 7.4 & 7.5: Άποψη από την πλατεία Khan Antoun Bey	411
Εικόνες 7.6 & 7.7: Άποψη της Place des Canons	411
Εικόνα 7.8: Άποψη παραδοσιακού σουκ στη Βηρυτό	412
Εικόνα 7.9: Σχέδιο του κέντρου της Βηρυτού	414
Εικόνα 7.10: Άποψη του Grand Serail	417
Εικόνα 7.11: Καρτ ποστάλ του Grand Serail (Αυτοκρατορικοί Στρατώνες)	417
Εικόνα 7.12: Άποψη του Οθωμανικού Πύργου Ρολογιού (Ottoman Clocktower)	419
Εικόνα 7.13: Εγκαίνια της Βιομηχανικής Σχολής	421
Εικόνα 7.14: Το δημόσιο πάρκο μπροστά από τη Βιομηχανική Σχολή	421
Εικόνα 7.15: Άποψη του Καταστήματος Orosdi Back	422
Εικόνες 7.16 & 7.17: Νέα τυπολογία κτιρίων	424
Εικόνα 7.18: Το λιμάνι της Βηρυτού πριν τα έργα επέκτασης	428
Εικόνα 7.19: Σχέδιο επέκτασης του λιμανιού	429
Εικόνες 7.20 & 7.21: Εργασίες επέκτασης του λιμένα της Βηρυτού	430
Εικόνα 7.22 & 7.23: Όψεις από την προκυμαία	431
Εικόνα 7.24: Σιδηροδρομικός Σταθμός Βηρυτού τέλη 19ου και αρχές 20ου αιώνα	433
Εικόνα 7.25: Άποψη του σιδηροδρόμου της Βηρυτού (19ος αιώνας)	434
Εικόνα 7.26 & 7.27: Το δίκτυο τραμ στην Βηρυτό	435
Εικόνα 7.28: Το γαλλικό νοσοκομείο St. Jean	443
Εικόνα 7.29: Άποψη της Ras-Beirut στις αρχές του 20ου αιώνα	445
Εικόνα 7.30: Πολεοδομική Εξέλιξη προαστίου Ras Beirut (1876, 1919, 1928)	446
Εικόνα 7.31: Σχέδιο Danger, 1931	456
Εικόνα 7.32: Κύριο οδικό δίκτυο κέντρου πόλης	457
Εικόνα 7.33: “Matrix” του Εμφυλίου Πολέμου	459
Εικόνα 7.34: Η «Πράσινη Γραμμή» σε επιλεγμένη περιοχή της Βηρυτού	460
Εικόνα 7.35 & 7.36: Άποψη της πλατείας Μαρτύρων πριν και μετά τον Εμφύλιο Πόλεμο	461
Εικόνα 7.37: Χωρική συσχέτιση λιμένων Βηρυτού και Χάιφας	462
Εικόνα 7.39: Η κεντρική περιοχή της Βηρυτού	472
Εικόνα 7.38: Η “Hausmannian” Βηρυτός και το Σχέδιο του Danger (1932) με την πλατεία Etoile που καλύπτει τον μεσαιωνικό ιστό της πόλης	472

Εικόνα 7.40: Το κτίριο του Κοινοβουλίου (Αρχιτέκτονας Mardiros Altounian)	473
Εικόνα 7.41: Το κτίριο της Δημαρχίας	473
Εικόνα 7.42: Συγκριτική παρουσίαση των ζωνών επιρροής της πόλης διαχρονικά	474
Εικόνα 7.43: Η περιοχή ανασυγκρότησης της Βηρυτού (BCD)	481
Εικόνα 7.44: Η «αποτυχία» ενσωμάτωσης του αστικού ιστού της περιοχής ανασυγκρότησης με την υπόλοιπη πόλη	482
Εικόνα 7.45: Πανοραμική άποψη της περιοχής ανασυγκρότησης του SOLIDERE	485
Εικόνα 7.46: Το master plan του SOLIDERE	486
Εικόνα 7.47: Η περιοχή ανασυγκρότησης κατά τη φάση των έργων	487
Εικόνα 7.48: Οι σύγχρονοι πύργοι του SOLIDERE	488
Εικόνα 7.49: Ιστορική εξέλιξη της δομής και του ρόλου των σουκ	489
Εικόνες 7.50 & 7.51: Άποψη της σύγχρονης Βηρυτού	492
Εικόνες 8.1 & 8.2: Παραγωγή και εμπόριο βάμβακος στην Αλεξάνδρεια	510
Εικόνα 8.3: Εξαγωγή Βάμβακος ανά εταιρία 1901-1902	512
Εικόνα 8.4: Βασικοί εμπορικοί εταίροι και εμπορεύσιμα αγαθά του λιμένα Αλεξάνδρειας 1831 και 1865	517
Εικόνα 8.5: Βασικοί εμπορικοί εταίροι και εμπορεύσιμα αγαθά του λιμένα Αλεξάνδρειας 1878	518
Εικόνα 8.6: Πλατεία Μοχάμεντ Άλι 1882	523
Εικόνα 8.7: Πλατεία Μοχάμεντ Άλι 1940	524
Εικόνα 8.8: Άποψη των Γαλλικών Κήπων (French Gardens)	525
Εικόνα 8.9: Άποψη της πλατείας Μοχάμεντ Άλι μετά τον βομβαρδισμό	527
Εικόνα 8.10: Σχέδιο της Αλεξάνδρειας του 19ου αιώνα	527
Εικόνα 8.11: Αστική εξέλιξη Αλεξάνδρειας τον 19ο αιώνα	529
Εικόνα 8.12: Τυπικό σπίτι της οθωμανικής πόλης. Ο δεύτερος όροφος προεξέχει προς την οδό, υποστηριζόμενος από διαγώνια ξύλινα στηρίγματα.	532
Εικόνα 8.13: Όψη από την προβλήτα του λιμένα της Αλεξάνδρειας	534
Εικόνα 8.14: Πανοραμική όψη του λιμένα Αλεξάνδρειας	534
Εικόνα 8.15: Το Παλάτι Ras-El-Tin	535
Εικόνα 8.16 & 8.17: Ο σιδηροδρομικός σταθμός στην Αλεξάνδρεια (αριστερά ο παλιός, δεξιά ο νεότερος)	536
Εικόνα 8.18: Ο Δημόσιος Κήπος της Αλεξάνδρειας	537
Εικόνα 8.19, 8.20 & 8.21: Άποψη οδικού δικτύου Αλεξάνδρειας	540
Εικόνα 8.22: Χωρική Κατανομή Κοινοτήτων Αλεξάνδρειας στα τέλη 19ου αιώνα	541
Εικόνες 8.23 & 8.24: Άποψη δρόμων από την αραβική συνοικία (αριστερά) και από την ευρωπαϊκή συνοικία (δεξιά)	542
Εικόνα 8.25: Η Πλατεία Προξένων (Πλατεία Μεχμέτ-Αλή) στην τελική της μορφή στα 1860	545
Εικόνα 8.26: Το Χρηματιστήριο (La Bourse) στην πλατεία Mansheyah	546
Εικόνα 8.27: Άποψη της πλατείας Μεχμέτ Αλή	548
Εικόνα 8.28: Σχέδιο της πλατείας Μεχμέτ-Αλή (Πλατεία Ελευθερίας) 1882-1996	549
Εικόνα 8.29: Η διάνοιξη της Διώρυγας του Σουέζ	553
Εικόνα 8.30: Άποψη της Διώρυγας του Σουέζ	554

Εικόνα 8.31: Προσθήκη 3 ορόφων σε μορφή «κουτιού» στην πρόσοψη του κτιρίου Διοίκησης του Πανεπιστημίου της Αλεξάνδρειας. Στα αριστερά το κτίριο με τη χρήση του ιταλικού ναυτικού νοσοκομείου	562
Εικόνα 8.32: Ξενοδοχείο Majestic (ιδιωτικών συμφερόντων) πριν και μετά την κατεδάφιση των χαρακτηριστικών τρούλων και την προσθήκη των δύο ορόφων και την ανακατασκευή των τρούλων	562
Εικόνα 8.33: Η Villa Aghion που κατεδαφίστηκε για να ανεγερθεί εμπορικό κέντρο και συγκρότημα κατοικιών	563
Εικόνα 8.34: Η Villa (νούμερο 3011 στη λίστα Αρχιτεκτονικής Κληρονομιάς που κατεδαφίστηκε και αντικαταστάθηκε από ένα πολύ-όροφο κτίριο κατοικιών	564
Εικόνα 8.35: Άμεση και έμμεση επίδραση των πολιτικών του Νάσερ στην αρχιτεκτονική κληρονομιά της Belle Époque	565
Εικόνα 8.36: Το άγαλμα του Χεδίβη Ισμαήλ καλυμμένο	566
Εικόνα 8.37: Το Μνημείο του Άγνωστου Στρατιώτη Ναυτικού σήμερα δίχως το άγαλμα	566
Εικόνα 8.38: Χρονολόγιο σημαντικών γεγονότων της «πολιτικής και κοινωνικής επανάστασης» του Νάσερ	570
Εικόνα 8.39: Η οδός Nasr που συνδέει την πλατεία Μοχάμεντ Άλι με το λιμάνι	573
Εικόνα 8.40: Το project της Οδού Nasr	574
Εικόνα 8.41: Η Αφετηρία λεωφορείων σε αντικατάσταση των Γαλλικών Κήπων	575
Εικόνες 8.42 & 8.43: Όψεις της νέας Βιβλιοθήκης της Αλεξάνδρειας	578
Εικόνα 8.44: Αστική εξάπλωση Αλεξάνδρειας κατά τον 20ο αιώνα	580
Εικόνα 8.45: Αστική εξάπλωση γύρω από τη λίμνη Matar 2001-2014	580
Εικόνες 8.46 & 8.47 : Όψεις της σύγχρονης Αλεξάνδρειας	582
Εικόνα 10.1: Επίπεδο πολυτισμικότητας των πόλεων στην απαρχή του 21ου αιώνα	671

# Αρκτηκόλεξα

ΓΠΣ	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο
ΔΕΘ	Διεθνής Έκθεση Θεσσαλονίκης
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΜΕΟ	Εσωτερική Μακεδονική Επαναστατική Οργάνωση
ΕΠΘ	Ευρύτερη Περιοχή Θεσσαλονίκης
ΖΟΕ	Ζώνη Οικιστικού Ελέγχου
ΟΗΕ	Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών
ΟΟΣΑ	Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας & Ανάπτυξης
ΠΖ	Περιαστική Ζώνη
ΠΣΘ	Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης
ΡΣ	Ρυθμιστικό Σχέδιο
ΤΠΕ	Τεχνολογίες Πληροφοριών & Επικοινωνιών
ΧΑΔΑ	Χώρος Ανεξέλεγκτης Διάθεσης Απορριμμάτων
AGPA	Alexandria General Produce Association
CBD	Central Business District
CEP	Comptoir d'Escompte de Paris
CPI	City Prosperity Index
CUP	Committee of Union and Progress
IAURIF	Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile de France
OPDA	Ottoman Public Dept Association
RCC	Revolutionary Command Council
UNESCO	United Nations Educational Scientific and Cultural Organization





# Ευχαριστίες

Η ολοκλήρωση αυτής της διατριβής θα ήταν ανέφικτη χωρίς τη βοήθεια και καθοδήγηση κάποιων ανθρώπων, τους οποίους οφείλω να ευχαριστήσω.

Αναμφίβολα, το πιο μεγάλο ευχαριστώ το οφείλω στον επιβλέποντα της διατριβής μου κ. Λαλένη Κων/νο, Δρ. Πολεοδόμο - Συγκοινωνιολόγο, Καθηγητή της Πολυτεχνικής Σχολής του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας για τη σημαντική του υποστήριξη αλλά και τη συνεχή επίβλεψη της πορείας της παρούσας διατριβής. Ιδιαίτερες επίσης ευχαριστίες οφείλω στους Καθηγητές του ΤΜΧΠΠΑ της Πολυτεχνικής Σχολής του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας Δρ. Παντολέων (Παντελή) Σκάγιαννη και Δρ. Αλέξιο Δέφνερ, μέλη της τριμελούς μου επιτροπής, οι οποίοι μέσα από τις μεθοδολογικές παρατηρήσεις τους υπήρξαν αρωγοί στην περαίωση της παρούσας διατριβής.

Επιπλέον, ιδιαίτερες ευχαριστίες οφείλω στα μέλη της ερευνητικής μας ομάδας Δρ. Ζαμάνη Αλεξάνδρα, Δρ. Πορτοκαλίδη Κωνσταντίνο, Δρ. Καλέργη Δημήτρη, Δρ. Ζυγούρη Φωτεινή και τους υποψήφιους διδάκτορες Βεζυριαννίδου Τάνια και Πολυμενίδη Γιάννη για τις ουσιαστικές παρατηρήσεις, τις υποδείξεις και τους καίριους προβληματισμούς που διατύπωναν καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης της διατριβής. Παράλληλα, ευχαριστώ τη φίλη μου Δανάη Οτατζή για την πολύτιμη βοήθειά της στην κατανόηση κειμένων στη γαλλική γλώσσα.

Τις ευχαριστίες μου θέλω να εκφράσω επίσης στον Δρ. Κότιο Άγγελο, Καθηγητή και Πρύτανη του Πανεπιστημίου Πειραιά, για την αμέριστη υποστήριξη και καθοδήγησή του, καθώς και την άψογη συνεργασία μας καθ' όλη τη διάρκεια της πορείας μου (σε προπτυχιακό και μεταπτυχιακό επίπεδο). Οι συμβουλές του υπήρξαν πολύτιμες και καθοριστικές τόσο ως προς το στάδιο της ερευνητικής διαδικασίας όσο και ως προς γενικότερα ακαδημαϊκά και ερευνητικά ζητήματα.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω μέσα από την καρδιά μου την οικογένειά μου και ιδιαίτερα τον σύζυγό μου Γιώργο για τη στήριξη, τη συμπαράσταση και την ενθάρρυνσή του σε κάθε στάδιο ολοκλήρωσης της έρευνας. Η συνεισφορά του είναι ανεκτίμητη.



## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

*«Σβήνοντας ένα κομμάτι από το παρελθόν, είναι σαν να σβήνεις και ένα αντίστοιχο κομμάτι από το μέλλον<sup>1</sup>...»*

### A. Αντικείμενο / Προβληματική

Είναι γνωστό ότι οι πόλεις αλλάζουν, δηλαδή μεγαλώνουν, εξελίσσονται, αναπτύσσονται ή και παρακμάζουν κάτω από την επίδραση ενδογενών και εξωγενών παραγόντων, οι οποίοι σχετίζονται με τη γεωπολιτική τους θέση, την παραγωγική τους διάρθρωση, το ανθρώπινο δυναμικό, τη διαθεσιμότητα φυσικών πόρων και τις εξελίξεις και αλλαγές του ευρύτερου περιβάλλοντος. Οι σημερινές πόλεις διαφέρουν δραματικά ως προς την εικόνα (αισθητική και λειτουργική) που είχαν πριν από χρόνια. Αυτό συμβαίνει διότι η κάθε πόλη αντιδρά διαφορετικά, εκμεταλλεύομενη τις ευκαιρίες και απορρίπτοντας τους κινδύνους που απορρέουν από την τεχνολογική εξέλιξη και τη διεθνοποίηση των δραστηριοτήτων αναλόγως με τους θεσμούς, τους μηχανισμούς, τους πόρους, το δυναμικό και τις υποστηρικτικές δομές που διαθέτει (Πετράκος, 2006).

Αρκεί να βάλει κανείς δίπλα-δίπλα ένα χάρτη μίας οθωμανικής πόλης-λιμάνι της Ανατολικής Μεσογείου των αρχών του 19<sup>ου</sup> αιώνα και έναν αντίστοιχο των αρχών του 20<sup>ου</sup> αιώνα για να διαπιστώσει τις σημαντικές αλλαγές στον αστικό ιστό των πόλεων. Μάλιστα, τις αλλαγές αυτές συνοδεύουν και μεταβολές στον τρόπο ζωής, στους αξιακούς κώδικες, στο παραγωγικό πρότυπο και στις λειτουργίες της πόλης. Σημαντικό ρόλο στη διαδικασία του αστικού μετασχηματισμού και τροποποίησης της όψης της οθωμανικής πόλης των Τανζιμάτων, διαδραμάτισαν οι δημόσιες εξουσίες (Αναστασιάδου, 2008).

Οι πόλεις με θαλάσσιο μέτωπο παρουσίαζαν πάντα αυξημένο ενδιαφέρον όσον αφορά στον τρόπο που διαχειρίζονταν τον παραθαλάσσιο χώρο και τις επιδράσεις των εκάστοτε επιλογών στο πολεοδομικό περιβάλλον. Τα νέα λιμάνια, σύμβολα της ένταξης των πόλεων της Ανατολικής Μεσογείου στο διεθνές εμπορικό κύκλωμα, αποτέλεσαν κομβικό σημείο αναδιάρθρωσης της παραδοσιακής πόλης της Ανατολικής Μεσογείου. Οι καινούριες προκυμαίες με τις σύγχρονες εγκαταστάσεις τους παρείχαν τον κατεξοχήν τόπο ανάμιξης των «κλειστών» εθνοτικών ομάδων και το πλαίσιο για τη διαμόρφωση νέων, οικονομικά προσδιορισμένων, ιεραρχιών και συσχετίσεων. Η κατασκευή τους προωθήθηκε από την

---

<sup>1</sup> Γιώργος Σεφέρης, Νομπελίστας Ποιητής (1900-1971).

κινητοποίηση ανερχόμενων επαγγελματικών ομάδων, πολιτικών εκπροσώπων ευρωπαϊκών χωρών, τοπικών επιτροπών κ.ά. και δημιούργησε ένα νέο πεδίο όπου αναδύθηκαν νέοι φορείς διαχείρισης της πόλης: οι εργοληπτικές εταιρείες και οι τράπεζες, η δράση των οποίων αποτέλεσε σημαντικότερη πολεοδομική επέμβαση για τις πόλεις της Ανατολικής Μεσογείου. Εξάλλου, για πρώτη φορά στη νεότερη ιστορία τους, οι πόλεις αυτές απέκτησαν τόσο μεγάλες χωρικές επεκτάσεις (Χαστάογλου, 2005).

Η δημιουργία λιμανιών από ευρωπαϊκές εταιρείες, από το 1868 έως και το 1910, σε όλες τις σημαντικές πόλεις όπως η Αλεξάνδρεια, η Σμύρνη, η Βηρυτός, η Κωνσταντινούπολη, η Θεσσαλονίκη, αλλά και σε μικρότερες, στηρίχτηκε θεσμικά στις μεταρρυθμίσεις της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας (Τανζιμάτ) και λειτούργησε για την εποχή ως εφαλτήριο για πολλαπλούς νεωτερισμούς. Μετά από αιώνες αδράνειας και εσωστρέφειας, οι παραδοσιακές πόλεις είδαν τη μεσαιωνική μορφή τους να διαρρηγνύεται και τις αστικές λειτουργίες τους να αναδιαρθρώνονται. Οι «σκάλες του Λεβάντε» προσχώρησαν στη νεωτερικότητα και τον πλούτο, προσελκύνοντας ποικίλες παροικίες, σηματοδοτώντας τον ανατολικό μεσογειακό κοσμοπολιτισμό (Χαστάογλου-Μαρτινίδη, 2016).

Σύμφωνα με τον Fuhrmann (2003), ο κοσμοπολιτισμός είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με τον νεωτερισμό και την ανάπτυξη των μητροπόλεων. Για να χαρακτηριστεί μία πόλη κοσμοπολίτικη δεν αρκεί απλώς η συνύπαρξη διαφορετικών ομάδων, αλλά είναι απαραίτητη μία δημιουργική ώσμωση που οδηγεί στη δημιουργία νέων ταυτοτήτων. Η ανάδυση των εθνικών Κρατών στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, σηματοδοτεί την απώλεια του κοσμοπολιτισμού από τις πόλεις-λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου. Όμως ο εθνικισμός, όπως όλα τα κοινωνικά φαινόμενα, δεν εμφανίστηκε στα ξαφνικά. Ενδιαφέρον λοιπόν παρουσιάζει η διερεύνηση των παραγόντων αλληλεπίδρασης του κοσμοπολιτισμού και του κοινωνικού πλουραλισμού με τον εθνικισμό και την αλλοτρίωση στην τοπιογραφία και την αστική φυσιογνωμία των υπό έρευνα πόλεων.

Η μετάβαση των πόλεων από την πολυπολιτισμική Οθωμανική Αυτοκρατορία, ένα πολυεθνικό μόρφωμα, με γλωσσικώς και θρησκευτικώς μεικτό πληθυσμό, στον σχηματισμό εθνικών Κρατών, αποτελεί κινητήρια δύναμη της παρούσας ερευνητικής εργασίας. Εξάλλου, η διατήρηση της συλλογικής μνήμης και της ταυτότητας των πόλεων αποτελεί καθοριστικό παράγοντα της εξελικτικής πορείας τους.

Τέλος, η αναδυόμενη αστικότητα των πόλεων-λιμανιών της Ανατολικής Μεσογείου συνδέεται με την έννοια της μητρόπολης. Ο όρος δεν αφορά μόνο τη χωρική επέκταση των αστικών κέντρων αλλά πολύ περισσότερο σχετίζεται με νέες λειτουργίες, δομές και οργάνωση στο πλαίσιο του νέου ρόλου αυτών των πόλεων' τον κεντρικό τους ρόλο δηλαδή,

σε ένα ολοένα διευρυμένο δίκτυο στα όρια του παγκόσμιο περιβάλλοντος που καθορίζεται από τις συνθήκες επέκτασης των εμπορικών δικτύων και τις αλλαγές που επιφέρει η εκβιομηχάνιση (Reif, 2012).

Προτού προχωρήσουμε στη διατύπωση των στόχων και των ερευνητικών ερωτημάτων είναι κρίσιμο να απαντηθούν δύο βασικά ερωτήματα: α) Γιατί αυτές οι πόλεις; και β) Γιατί αυτή την χρονική περίοδο;

### **Γιατί αυτές οι πόλεις;**

Οι πόλεις-λιμάνια λειτούργησαν ως φορείς οικονομικών και κοινωνικών αλλαγών μέσω της αποικιοκρατίας και της ημι-αποικιοκρατίας σε πολλές περιοχές του κόσμου. Στην Ανατολική Μεσόγειο, οι πόλεις-λιμάνια της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας όπως η Κωνσταντινούπολη, η Σμύρνη, η Θεσσαλονίκη, η Βηρυτός, η Χάιφα και η Αλεξάνδρεια, προσέλκυσαν το μεγαλύτερο ενδιαφέρον των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (Ozturk, 2006).

Οι πόλεις-λιμάνια προσέλκυσαν κατοίκους από πολλές εθνοτικές ομάδες που εκμεταλλεύτηκαν τη νέα οικονομική τάξη, αποτελώντας πρωταρχικό παράγοντα στη διαδικασία κοινωνικής, πολιτιστικής, πολιτικής και οικονομικής εξέλιξης των πόλεων. Οι πόλεις-λιμάνια λοιπόν αποτελούν την χωρική έκφραση της αλληλεπίδρασης των γηγενών πληθυσμών της Μεσογείου με ανθρώπους από τη Δύση αλλά και με πληθυσμούς από την εκάστοτε ενδοχώρα, δημιουργώντας ένα κοσμοπολίτικο περιβάλλον και ένα εθνο-θρησκευτικό μωσαϊκό που δεν απαντάται στις υπόλοιπες πόλεις.

Τα λιμάνια επηρεάστηκαν όχι μόνο από τις μεταβαλλόμενες οικονομικές και πολιτικές συνθήκες, αλλά και από τις νέες τεχνολογίες. Η εισαγωγή του ατμού και του χάλυβα στις ναυτιλιακές και σιδηροδρομικές γραμμές αντανάκλαται γρήγορα στους σημαντικότερους λιμένες, στους οποίους παρέχονταν νέες εγκαταστάσεις για την κάλυψη αυτών των νέων καινοτομιών. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα, ορισμένες πόλεις-λιμάνια που ήταν σε θέση να συμβαδίσουν με τις τεχνολογικές εξελίξεις και να τις ενσωματώσουν, να αναδειχτούν σε σημαντικούς εμπορευματικούς κόμβους για θαλάσσιες και σιδηροδρομικές μεταφορές, οδηγώντας τα όμορα λιμάνια σε κατώτερη θέση στην αστική ιεραρχία με φθίνουσες λειτουργίες.

Οι πόλεις-λιμάνια της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας αποτέλεσαν, κατά το δεύτερο μισό κυρίως του 19<sup>ου</sup> αιώνα, εργαστήρια των πολεοδομικών και άλλων αστικών μεταρρυθμίσεων που έθεσε σε εφαρμογή η οθωμανική εξουσία, στο πλαίσιο της προσπάθειας αναγέννησης

της Αυτοκρατορίας, συνιστώντας λαμπρά παραδείγματα των επιτευγμάτων και των αποτυχιών της βολонταριστικής πολιτικής των Τανζιμάτ (Αναστασιάδου, 2008).

Η **Σμύρνη**, η **Βηρυτός**, η **Αλεξάνδρεια**, η **Θεσσαλονίκη** και η **Κωνσταντινούπολη**, αποτελούν εκείνες τις πόλεις-λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου, των οποίων η ανάπτυξη από το 1840 και μετά προέκυψε ως συνέπεια του εκσυγχρονισμού και της ενίσχυσης των σχέσεων με την Ευρώπη. Οι μεταβολές είναι ανάλογες με αυτές που παρατηρούνται σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις: εγκατάσταση νέων δικτύων επικοινωνίας, δημιουργία δημόσιων υπηρεσιών (διοχέτευση πόσιμου νερού, τραμ κτλ.), βελτίωση των υγειονομικών υποδομών, ίδρυση σύγχρονων σχολείων, σταδιακή εγκατάσταση βιομηχανιών κ.ά. (Αναστασιάδου, 2008).

Επιπροσθέτως, και οι πέντε πόλεις παρουσιάζουν παράλληλες πορείες στα τέλη του 19<sup>ου</sup> και στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, με ιδιαίτερη κοινωνικο-οικονομική φυσιογνωμία και αστικά πρότυπα. Πιο συγκεκριμένα: α) έχουν την ίδια ιδιότητα ως εμπορικές πόλεις-λιμάνια που λειτουργούν ως κόμβοι της Ανατολικής Μεσογείου, β) και στις πέντε είναι έκδηλο το κοσμοπολίτικο στοιχείο που διατρέχει την κοινωνικο-οικονομική τους σύνθεση και καθορίζει την αστική τους ταυτότητα και γ) όλες έγιναν κοινωνοί της βίαιης μετάβασης στο καθεστώς των εθνικών Κρατών, μετά την πτώση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας.

Το βασικό στοιχείο όμως που κεντρίζει το ενδιαφέρον της έρευνας είναι ότι ενώ πόλεις όπως η Βηρυτός γνώρισαν θεαματική ανάπτυξη που ανέτρεψε εκ βάθρων την αστική τους φυσιογνωμία, η Θεσσαλονίκη για παράδειγμα συνιστά μία μετρίου μεγέθους περίπτωση ανάμεσα στην στασιμότητα και στην πυρετώδη απογείωση (Αναστασιάδου, 2008; Dumont, 2013).

### *Γιατί αυτή τη χρονική περίοδο;*

Οι πόλεις, από την ίδρυσή τους, παρουσιάζουν σταδιακή και αποσπασματική αλλαγή μέσω διαδικασιών μεγέθυνσης, προσθήκης ή κατεδάφισης. Αυτή η αλλαγή μπορεί να θεωρηθεί κατά κύριο λόγο επιφανειακή, ενώ οι υποκείμενες διαδικασίες αστικοποίησης και η συνολική δομή της πόλης, παραμένουν στο μεγαλύτερο μέρος τους αναλλοίωτες. Ωστόσο, σε ορισμένες περιόδους, απαντώνται θεμελιωδώς διαφορετικές διαδικασίες αστικοποίησης και ανάπτυξης, με αποτέλεσμα να επιταχύνεται ο ρυθμός της αστικής αλλαγής και να αναπτύσσονται νέες, ευδιάκριτα διαφοροποιημένες, αστικές μορφές (Hall, 2005).

Οι πόλεις του 19<sup>ου</sup> αιώνα γνωρίζουν θεαματικές αλλαγές στην αστική τους μορφή εξαιτίας των νέων τάσεων στο παγκόσμιο εμπόριο και στις διεθνείς μεταφορές, με τις πόλεις-λιμάνια να πρωταγωνιστούν. Η Οθωμανική Αυτοκρατορία γνώρισε αυτή την αλλαγή στο αστικό πρότυπο κατά τη διάρκεια του δέκατου ένατου αιώνα, όταν οι εμπορικές οδοί άλλαξαν τις κατευθύνσεις τους προς τους λιμένες αντί των παραδοσιακών χερσαίων εμπορικών κέντρων. Η αστική ανάπτυξη έφερε νέες λειτουργίες στις πόλεις και οδήγησε σε αλλαγές στην κοινωνικοοικονομική διάρθρωση. Ο αντίκτυπος της ευρωπαϊκής επιρροής και των τοπικών δυνάμεων διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στην αλλαγή της κοινωνικοοικονομικής δομής και στην αλλαγή του αστικού προτύπου, ώστε οι πόλεις-λιμάνια να γίνουν μάρτυρες μιας αστικής μεταμόρφωσης (Hanssen, 2005a; Ozturk, 2006 ).

Επιπλέον, ο δέκατος ένατος αιώνας ήταν μια περίοδος όπου οι εκσυγχρονιστικές προσπάθειες του οθωμανικού κράτους ήταν στο αποκορύφωμά τους. Ο εκσυγχρονισμός του οθωμανικού κράτους και της κοινωνίας υπό την ισχυρή επιρροή της Ευρώπης έφερε αναπόφευκτα αλλαγές στη διοικητική, κοινωνικοοικονομική και χωροταξική οργάνωση των πόλεων καθώς και στον τρόπο ζωής των κατοίκων. Ο μετασχηματισμός της κοινωνικοοικονομικής δομής της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας τον 19ο αιώνα οδήγησε σε σημαντικές αλλαγές στην αστική φυσική δομή.

Συνεπώς, η επιλογή της συγκεκριμένης χρονικής περιόδου δεν είναι τυχαία καθώς τότε συντελέστηκαν οι μεγάλες μεταρρυθμίσεις των Τανζιμάτ μετατρέποντας καθοριστικά την εικόνα των οθωμανικών πόλεων. Χαρακτηριστικά τονίζεται ότι η περίοδος βρίθει από πολεοδομικές διατάξεις, δημοτικούς κανονισμούς, παντοειδείς νόμους και μέτρα που στοχεύουν στην ανάπλαση των πόλεων. Γίνεται όμως εύκολα αντιληπτό ότι στη μεταμόρφωση του αστικού ιστού αντιστοιχούν βαθύτατες μεταβολές στον τρόπο ζωής και στις λειτουργίες της πόλης. Το ζητούμενο λοιπόν που προκύπτει είναι ποιοι είναι εκείνοι οι προσδιοριστικοί παράγοντες που επέδρασαν στη διαδικασία του αστικού μετασχηματισμού των πόλεων και με ποιο τρόπο (Αναστασιάδου, 2008).

Ιδιαίτερο όμως ενδιαφέρον παρουσιάζει και η εξέλιξη των εν λόγω πόλεων μετά την κατάρρευση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας στα Βαλκάνια και στον Αραβικό κόσμο και την ανάδυση των εθνικών κρατών. Για το λόγο αυτό, η έρευνα συνεχίζεται και στον 20<sup>ο</sup> αιώνα, όπου οι πόλεις βρίσκονται σε διαδικασία οικοδόμησης μίας νέας αστικής ταυτότητας, ανασχηματίζοντας το παρελθόν τους καθιστώντας το κομμάτι του σύγχρονου πλέον κράτους-έθνους όπου ανήκουν.

Σύμφωνα με τον Fuhrmann (2003:2) «...το τέλος του 19ου αιώνα θεωρείται αποκλειστικά ως περίοδος σχηματισμού ριζοσπαστικών εθνικιστικών και ιμπεριαλιστικών τάσεων στην Ανατολική Μεσόγειο, οδηγώντας σε ένα κλίμα γενοκτονίας στις αρχές του 20ου αιώνα».

## **B. Στόχοι & Ερευνητικά ερωτήματα**

Μέσω της παρούσας διατριβής επιχειρείται η συγκριτική έρευνα 5 ιδιαίτερα σημαντικών πόλεων-λιμανιών της Ανατολικής Μεσογείου, οι οποίες αποτέλεσαν αντιπροσωπευτικά παραδείγματα ανάπτυξης πόλεων κατά τον 19<sup>ο</sup> και αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Ο στόχος δεν είναι η λεπτομερής ανάλυση των χαρακτηριστικών των πόλεων, αλλά ο εντοπισμός των κυριότερων παραμέτρων που καθόρισαν την αναπτυξιακή δυναμική τους και την εξέλιξή τους υπό την κυριαρχία της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας αλλά και κατά τη μεταβατική περίοδο της δημιουργίας των εθνικών Κρατών και της ανάδειξής τους σε «ανεξάρτητες» πόλεις. Για το λόγο αυτό, δεν μελετάται όλη η περίοδος Οθωμανικής κυριαρχίας των πόλεων αλλά μόνο η τελευταία περίοδος, 19<sup>ος</sup>-20<sup>ος</sup> αιώνας, όπου συντελούνται οι κομβικές αναπτυξιακές αλλαγές και αστικοί μετασχηματισμοί στις πόλεις.

Είναι προφανές και θα πρέπει να σημειωθεί, ότι η προσέγγιση με την οποία αντιμετωπίζονται οι πόλεις στην παρούσα διατριβή είναι η αναπτυξιακή, εστιάζοντας σε μία μεγάλη σειρά παραμέτρων και παραγόντων όπως πολεοδομικοί, δημογραφικοί, οικονομικοί, κοινωνικοί, περιβαλλοντικοί, πολιτικοί, ιστορικοί, αρχιτεκτονικοί κ.ά. και όχι η καθαρά ιστορική σκοπιά, με ό,τι αυτό συνεπάγεται.

**Οι βασικοί λοιπόν στόχοι της διατριβής συνοψίζονται στους παρακάτω:**

- ▶ Συγκριτική έρευνα των 5 πόλεων-λιμανιών, αξιολόγηση και ιεράρχηση των παραγόντων καθορισμού αναπτυξιακής δυναμικής.
- ▶ Συσχέτιση της αναπτυξιακής διαδικασίας των πόλεων με την ύπαρξη και λειτουργία λιμενικών υποδομών.
- ▶ Συσχέτιση της αναπτυξιακής διαδικασίας των πόλεων με το πολυπολιτισμικό στοιχείο και τον βαθμό ενσωμάτωσής του.
- ▶ Συσχέτιση της αναπτυξιακής διαδικασίας των πόλεων με την ύστερη Οθωμανική Αυτοκρατορία.
- ▶ Ομαδοποίηση των βέλτιστων πολιτικών/μηχανισμών ανάπτυξης.



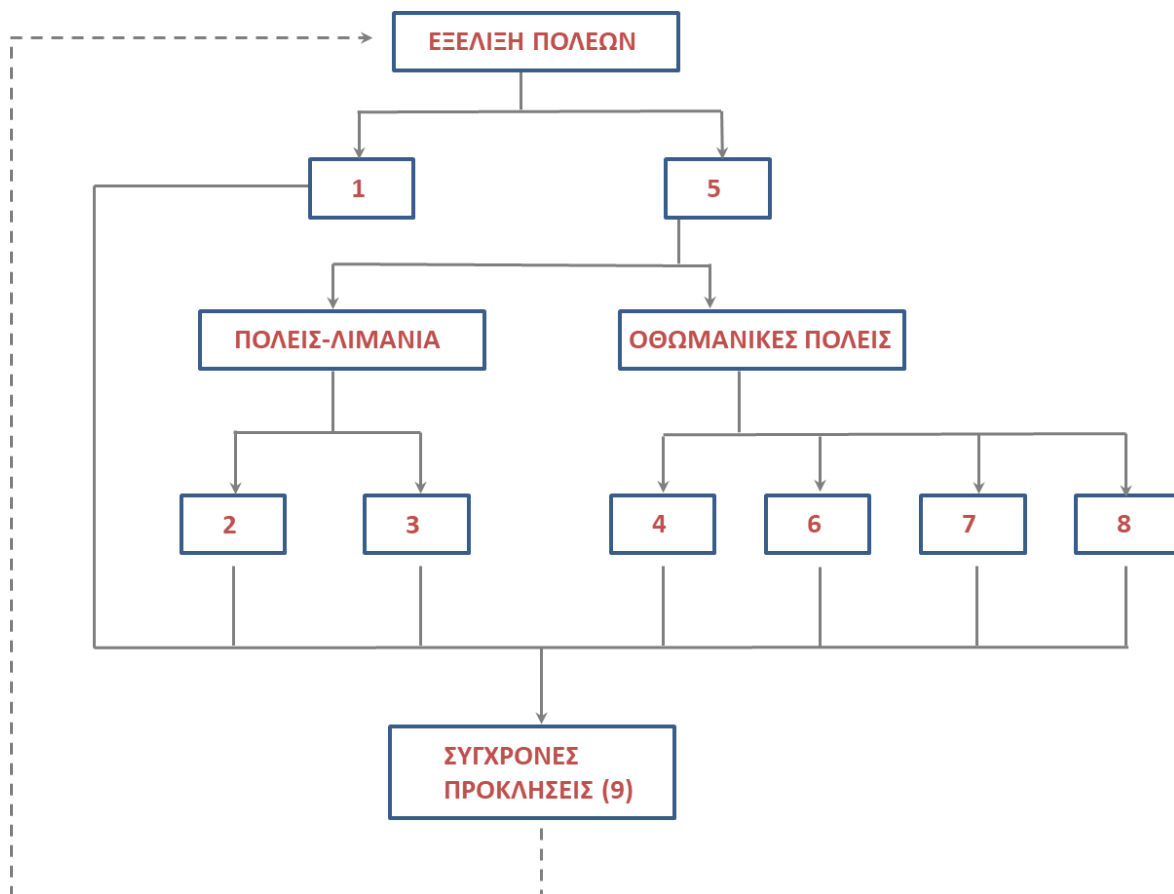
**Το κεντρικό ερευνητικό ερώτημα της διατριβής** προκύπτει από την ανάλυση των κυριότερων ενδογενών και εξωγενών παραγόντων που οδήγησαν τις εν λόγω πόλεις στο να αναπτυχθούν και να εδραιωθούν σε διεθνές περιβάλλον σε πρώτο χρόνο, και εν συνεχεία τις αιτίες που τις οδήγησαν στην απογείωση, στην στασιμότητα ή ακόμη και στην εν μέρει παρακμή τους. Όλα τα παραπάνω ερευνώνται υπό το πρίσμα των πολιτικών και των μηχανισμών που διαχειρίστηκαν οι εκάστοτε αρμόδιες αρχές τις όποιες ευκαιρίες ή κινδύνους, με τα αντίστοιχα αποτελέσματα που αυτά απέφεραν. Ως απώτερος **σκοπός** ορίζεται η ανάδειξη των υπό έρευνα περιπτώσεων σε καλές ή κακές πρακτικές προς 'αποφυγήν' ή προς 'μίμηση' αντίστοιχα από άλλες πόλεις, στο πλαίσιο πάντα των σύγχρονων αναπτυξιακών συνθηκών και προκλήσεων. Η επιλογή των 5 αυτών πόλεων δεν είναι τυχαία, όπως προαναφέρθηκε, καθώς όλες άνθισαν την ύστερη περίοδο της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας λόγω της ραγδαίας αύξησης της εμπορικής δραστηριότητας σε διεθνές επίπεδο και επιπλέον, την περίοδο της μεγάλης τους ακμής, αποτέλεσαν μητροπολιτικά και κοσμοπολίτικα κέντρα ανάπτυξης, με ιδιαίτερο και κοινό τους γνώρισμα το στοιχείο της *πολυπολιτισμικότητας*.

Το κεντρικό αυτό ερευνητικό ερώτημα δύναται να «αποδομηθεί» σε μία σειρά από επιμέρους ερωτήματα, όπως:

1. Ποιοι οι βασικοί παράγοντες ανάπτυξης των πόλεων και της εξελικτικής τους πορείας;
2. Ποια η συσχέτιση μεταξύ ανάπτυξης των πόλεων και ύπαρξης λιμενικών υποδομών σε αυτές και ποιος ο βαθμός αλληλεπίδρασης σε επίπεδο χρήσεων γης και οικονομικών δραστηριοτήτων;
3. Πώς επηρεάζει ο καθορισμός των εμπορικών δρόμων και δικτύων και η τεχνολογική εξέλιξη την αναπτυξιακή πορεία των πόλεων-λιμανιών;
4. Ποιος ο ρόλος που κλήθηκαν να αναλάβουν στο παρελθόν ως «κοσμοπόλεις της Ανατολής» και κατά πόσο τον υποστηρίζουν σήμερα;
5. Ποια περίοδο βρέθηκαν οι πόλεις αυτές στο απόγειό τους και υπό ποιες συνθήκες και συγκυρίες;
6. Ποιος ο ρόλος της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας στην άνθηση ή στην πτώση αυτών και πώς τις επηρέασε η βίαιη μετάβαση στο έθνος-κράτος;
7. Πώς επηρέασαν οι μεταρρυθμίσεις των Τανζιμάτων την αστική τους φυσιογνωμία;
8. Πώς επηρέασε το στοιχείο της πολυπολιτισμικότητας την εξέλιξή τους και ποιος ο βαθμός κοινωνικο-θρησκευτικής ενσωμάτωσης έπειτα από την ανάπτυξη των εθνικών κρατών και την κατάλυση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας;

9. Ποιες προκλήσεις αντιμετωπίζουν οι 5 υπό έρευνα πόλεις κατά τον 21<sup>ο</sup> αιώνα; Μπορούν τα συμπεράσματα να βοηθήσουν στην προσπάθεια αξιολόγησης και βελτίωσης αστικών μηχανισμών και πολιτικών αναφορικά με τη διαχείριση ιδιαίτερων καταστάσεων;

Σχήμα Ε.1: Λογική αλληλουχία ερωτημάτων διατριβής



Πηγή: *Ιδία Επεξεργασία*

## Γ. Μεθοδολογία

Η μεθοδολογία της έρευνας, με την ευρύτερή της έννοια και όχι μόνο βάσει του τρόπου διεξαγωγής της, περιλαμβάνει την πορεία που ακολούθησε ο ερευνητής, δηλαδή το σύνολο της ερευνητικής διαδικασίας, από τον ερευνητικό προβληματισμό μέχρι τους τρόπους προσέγγισης των ερωτημάτων- προβλημάτων που έθεσε εξ αρχής ως αντικείμενα διερεύνησης.

Οι δύο κατηγορίες διεξαγωγής και σχεδιασμού έρευνας είναι η ποσοτική και η ποιοτική. Στην παρούσα διατριβή, υιοθετείται η ποιοτική έρευνα, όπου στόχος δεν είναι η αριθμητική

έκφραση των υπό έρευνα φαινομένων, αλλά η εξήγηση, η ερμηνεία, η κατανόηση και η διερεύνηση της δομής και λειτουργίας τους. Πιο συγκεκριμένα, στην ποιοτική έρευνα, τα φαινόμενα εντάσσονται και ερμηνεύονται σε συγκεκριμένα ιστορικο-κοινωνικά πλαίσια, χωρίς τη δυνατότητα παραγωγής «νομοτελειακών» διαπιστώσεων, με αποτέλεσμα τη διείσδυση στο υπό εξέταση φαινόμενο, στοιχείο που δεν καθίσταται εφικτό στην ποσοτική έρευνα (Μακράκης, 1996).

Θα πρέπει ωστόσο να σημειωθεί ότι δεν υπάρχει μεθοδολογία έρευνας στην «καθαρή» της μορφή. Τα ποιοτικά δεδομένα, στις περισσότερες των περιπτώσεων είτε είναι δυνατόν να ποσοτικοποιηθούν έστω και για περιγραφικούς λόγους, είτε να συμπληρωθούν και να ενισχυθούν με ποσοτικά στοιχεία. Επίσης είναι αδύνατον να εφαρμοστούν ολοκληρωμένες ποσοτικού χαρακτήρα εμπειρικές έρευνες, οι οποίες δεν περιέχουν θεωρητικό υπόβαθρο, αξιολογικές κρίσεις ή ερμηνευτικές τοποθετήσεις και αιτιολογήσεις. Το γεγονός αυτό οδηγεί στην ανάπτυξη πολυμεθοδολογικών προσεγγίσεων στα πλαίσια των οποίων συσχετίζονται και συνδυάζονται με διάφορους τρόπους οι ποσοτικές και οι ποιοτικές μέθοδοι. Σε αυτές τις περιπτώσεις, οι οποίες κερδίζουν συνεχώς έδαφος στην σύγχρονη έρευνα, είτε η μια μέθοδος συμπληρώνει την άλλη, είτε οι διαφορετικές μεθοδολογίες εφαρμόζονται στη διερεύνηση διαφορετικών χαρακτηριστικών του ίδιου φαινομένου είτε εφαρμόζονται για την ανάλυση κοινών χαρακτηριστικών διαφορετικών κοινωνικών φαινομένων (Κυριαζή, 2002). Μία τέτοια προσέγγιση υιοθετήθηκε και στην παρούσα έρευνα, όπου η ποιοτική κατά βάση μεθοδολογία εμπλουτίζεται με στοιχεία της ποσοτικής, όπου είναι δυνατόν.

### Μεθοδολογικό Πλαίσιο

Το μεθοδολογικό πλαίσιο της διατριβής βασίζεται κατά πρώτο λόγο στην κριτική διερεύνηση της σχετικής με το θέμα διεθνούς και ελληνικής βιβλιογραφίας προκειμένου να αναπτυχθεί το βασικό θεωρητικό και εννοιολογικό πλαίσιο, στη βάση του οποίου πραγματοποιείται στη συνέχεια η έρευνα των περιπτώσεων.

Ειδικότερα, η διερεύνηση που εφαρμόζεται εντάσσεται στην κατηγορία της «εντατικής έρευνας» (intensive research), η οποία σε αντίθεση με την «εκτατική έρευνα» (extensive research), δεν αναζητά στατιστικές γενικεύσεις και κανονικότητες, αλλά τις βαθύτερες αιτίες και αλυσίδες αιτιών και παραγόντων ενώ βασίζεται κυρίως σε ποιοτικά δεδομένα και δευτερευόντως σε ποσοτικά. Πιο συγκεκριμένα, οι Κουρλιούρος (2001) και Λεοντίδου, (2005) αναφέρουν ότι η εκτατική έρευνα [...] βασίζεται κυρίως σε μακροσκοπικές στατιστικές αναλύσεις προαποφασισμένων χαρακτηριστικών και επιδιώκει τον εντοπισμό

των γενικότερων τάσεων και κανονικοτήτων που χαρακτηρίζουν τα δεδομένα. Οι τεχνικές που χρησιμοποιεί είναι η συλλογή στοιχείων ενός αντιπροσωπευτικού δείγματος του μελετούμενου φαινομένου με τη βοήθεια για παράδειγμα ερωτηματολογίων [...] και στη συνέχεια η στατιστική επεξεργασία των στοιχείων αυτών. Το αποτέλεσμα είναι η παραγωγή στατιστικών συσχετίσεων και γενικεύσεων που παρότι απορρέουν από το συγκεκριμένο δείγμα, θεωρείται ότι χαρακτηρίζουν συνολικά υο υπό διερεύνηση φαινόμενο. Όμως, [...] οι στατιστικές συσχετίσεις και γενικεύσεις επικεντρώνονται στο «τι» και στο «πόσο» (επιφάνεια) και όχι στο «πώς» και στο «γιατί» (βάθος) των φαινομένων. Η διείσδυση στον χώρο των αιτιών απαιτεί την υιοθέτηση μίας άλλης μεθοδολογίας, κατά την οποία τίθενται και διερευνώνται σε βάθος ειδικότερα ερωτήματα και υποθέσεις προκειμένου να γίνει κατανοητό πώς και γιατί ένα συγκεκριμένο φαινόμενο/κατάσταση σχετίζεται (ή δεν σχετίζεται) αιτιακά με κάποιο άλλο. Εδώ ακριβώς, θεμελιώνεται η αναγκαιότητα της **εντατικής** έρευνας, η οποία αδιαφορεί για τις στατικές κανονικότητες ή γενικεύσεις και επικεντρώνεται στις αιτιακές σχέσεις και αλληλεξαρτήσεις των φαινομένων. Βασίζεται σε ποιοτικές μεθόδους έρευνας, όπως είναι για παράδειγμα η συγκριτική ανάλυση και η ιστορική έρευνα, με επιδίωξη την λεπτομερή και σε βάθος διερεύνηση μικρού αριθμού συγκεκριμένων περιπτώσεων [...]. Το αποτέλεσμα είναι η παραγωγή σύνθεσης που αντανακλά τις αιτιακές σχέσεις που διέπουν τις εξεταζόμενες περιπτώσεις στην ιδιαιτερότητά τους.

Στο πρώτο μέρος λοιπόν της διατριβής αναλύεται το θεωρητικό και εννοιολογικό πλαίσιο της ανάπτυξης των πόλεων με έμφαση στις τρεις κατηγορίες πόλεων που υπάγονται οι 5 έρευνες περίπτωσης, ήτοι στις πόλεις-λιμάνια, στις μητροπόλεις και στις κοσμοπόλεις και στα δομικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά των πόλεων κατά τον 19<sup>ο</sup> και 20<sup>ο</sup> αιώνα. Ο λόγος είναι η οριοθέτηση του πλαισίου αστικής ανάπτυξης και ο συσχετισμός με τα δεδομένα που προκύπτουν από την ανάλυση των πέντε case studies. Η ίδια φιλοσοφία ακολουθείται και στα δύο επόμενα κεφάλαια του πρώτου μέρους, όπου αποσκοπείται η αποσαφήνιση εννοιών και η παρουσίαση των δεδομένων και των συνθηκών που επικρατούσαν τόσο στην Οθωμανική Αυτοκρατορία όσο και στην Ανατολική Μεσόγειο, ώστε αφενός να αξιολογηθεί και να αποτιμηθεί πληρέστερα η αναπτυξιακή δυναμική των case studies και αφετέρου, να «ερμηνευτούν» υπό το συγκεκριμένο χωρο-χρονικό περιβάλλον. Στόχος είναι όλα τα επιμέρους χαρακτηριστικά που αναλύονται στα κεφάλαια 4-8 του δεύτερου μέρους να εναρμονίζονται με τα όσα εντοπίστηκαν στα προηγούμενα 3 κεφάλαια.

Ολοκληρώνοντας τις ενότητες της ανάλυσης των case studies και της ιστορικής έρευνας, εισάγεται το κεφάλαιο της συγκριτικής ανάλυσης των ερευνών περίπτωσης, το οποίο διακρίνεται σε δύο ενότητες: α) τη συγκριτική αξιολόγηση των αναπτυξιακών παραμέτρων και β) τη μέτρηση του επιπέδου ανάπτυξης των πόλεων μέσω ενός πολυσύνθετου δείκτη, ο

οποίος αναλύεται εκτενώς στην αντίστοιχη παράγραφο. Από το συγκεκριμένο κεφάλαιο προκύπτουν χρήσιμα συμπεράσματα για τους παράγοντες που επηρεάζουν την εξελικτική πορεία μιας πόλης και το επίπεδο αστικής ανάπτυξης.

### Ερευνητικές Μέθοδοι

Τα βασικότερα μεθοδολογικά εργαλεία άντλησης γνώσης από το ερευνητικό πεδίο, στα πλαίσια μιας ποιοτικής έρευνας είναι η συμμετοχική παρατήρηση, η συνέντευξη έρευνας, η βιογραφική ανάλυση, η ιστορική συγκριτική μέθοδος, η ανάλυση περιεχομένου, οι μελέτες περίπτωσης, η έρευνα με την βοήθεια ομάδων, η αρχειακή έρευνα και άλλες. Η χρήση των μεθοδολογιών αυτών είναι δυνατόν να γίνεται μεμονωμένα ή και σε συνδυασμό, και εξαρτάται κάθε φορά από το είδος και την φύση του ερευνητικού προβλήματος και από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του ερευνώμενου πληθυσμού (Κυριαζή, 2002; Chase, 2005).

Οι ερευνητικές μέθοδοι που εφαρμόστηκαν στην παρούσα διδακτορική διατριβή, είναι **η συγκριτική μέθοδος, οι μελέτες περίπτωσης (case studies) και η ιστορική έρευνα.**

Η Συγκριτική μέθοδος συνίσταται στον έλεγχο υφιστάμενων θεωρητικών πλαισίων ή στην προσπάθεια για τη διαμόρφωση νέων, μέσω της (κυρίως ποιοτικής) ανάλυσης ιστορικών δεδομένων και της σύνδεσης τους με τις σύγχρονες διαδικασίες, τάσεις και φαινόμενα. Η εν λόγω μέθοδος επιλέχτηκε καθώς παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον η σύγκριση των πέντε πόλεων που ενώ διαθέτουν κοινά γνωρίσματα (εμπορικές πόλεις-λιμάνια της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας με έντονο το κοσμοπολίτικο στοιχείο) και παρόμοιο βαθμό δυναμικής (ως έτος βάσης λαμβάνεται η αρχή του 19ου αιώνα), εντούτοις, σήμερα εντοπίζονται σε διαφορετικό επίπεδο στην αστική ιεραρχία.

Η Μελέτη Περίπτωσης θεωρείται ποιοτική μέθοδος εφόσον ικανοποιεί τις τρεις βασικές αρχές: περιγραφή, κατανόηση, ερμηνεία. Στο πλαίσιο της διατριβής επιλέχτηκε η διεξαγωγή πολλαπλών μελετών περίπτωσης, 5 στον αριθμό, ώστε να δοθεί η δυνατότητα εξαγωγής αξιόπιστων συμπερασμάτων είτε μέσω της μεταξύ τους σύγκρισης είτε με βάση τις θεωρητικές προτάσεις πάνω στην οποία αυτή βασίστηκε. Ο στόχος είναι λοιπόν μέσα από την παράθεση μία λεπτομερούς εικόνας της φυσιογνωμίας της κάθε πόλης και της εξέλιξής της, να εξαχθούν συμπεράσματα που να είναι αξιοποιήσιμα σε γενικό επίπεδο.

Η σύγχρονη ιστορική έρευνα τέλος, ασχολείται με τη διερεύνηση του παρελθόντος, χωρίς όμως να εξαντλείται στην παράθεση γεγονότων ή ημερομηνιών αλλά προχωρώντας σε ερμηνείες και συνθέσεις. Τα ιστορικά τεκμήρια που χρησιμοποιήθηκαν για την εκπόνηση της

παρούσας διατριβής διακρίνονται σε γραπτά (βιβλία, εφημερίδες, αρχεία κλπ.), αριθμητικά (στατιστικά δεδομένα και απογραφές) και σε λοιπά -μη γραπτά ή αριθμητικά- (φωτογραφικό υλικό και ντοκιμαντέρ).

Πιο συγκεκριμένα, συγκεντρώνονται και αναλύονται πληροφορίες και δεδομένα από την εθνική και διεθνή βιβλιογραφία, επίσημα έγγραφα και σχετικές μελέτες αναφορικά με την ανάπτυξη των 5 πόλεων-λιμανιών τη χρονική περίοδο του 19<sup>ου</sup> - 20<sup>ου</sup> αιώνα, με στόχο τη συγκριτική τους ανάλυση και την εξαγωγή συμπερασμάτων ως προς τις πολιτικές ανάπτυξής τους. Κατά τη διάρκεια του πρώτου κύκλου της έρευνας, δόθηκε ιδιαίτερη βαρύτητα στη συλλογή όσο το δυνατόν περισσότερης βιβλιογραφίας και εν γένει πληροφοριών για τις πόλεις κατά τη χρονική περίοδο που εστιάζει η έρευνα. Εν συνεχεία, «πινακοποιήθηκε» όλη η απαραίτητη πληροφορία που προέκυψε από τις μελέτες περίπτωσης και δημιουργήθηκαν κάποια μοτίβα συγκριτικής ανάλυσης, ώστε να διευκολυνθεί η εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων.

Από όλα όσα αναλύθηκαν παραπάνω, καθίσταται σαφές ότι η προσέγγιση που ακολουθείται στη μεθοδολογία εκπόνησης της διατριβής είναι η επαγωγική (inductive), όπου μέσω της ειδικής παρατήρησης καταλήγουμε σε μία γενικευμένη διαπίστωση ή θεώρηση. Αποτελεί ουσιαστικά μία bottom up προσέγγιση, όπου ο αρχικός συλλογισμός και η προβληματική που τέθηκαν οδηγείται από συγκεκριμένες αναλύσεις σε γενικευμένα συμπεράσματα.

### Περιορισμοί Έρευνας

Οι περιορισμοί αυτής της διατριβής είναι ουσιαστικά ο σχετικά μεγάλος αριθμός μελετών περίπτωσης, όπου απαιτείται από τη μία σημαντικού βαθμού αναλυτική περιγραφή και εμπάθυνση σε κάθε περίπτωση, ώστε να είναι δυνατή η κατανόηση της αστικής λειτουργίας και δυναμικής τους και η ασφαλής διεξαγωγή συμπερασμάτων και από την άλλη, όχι τόσο εκτενής και λεπτομερειακή ανάλυση των δεδομένων καθώς ο στόχος της έρευνας δεν είναι η ιστορική παράθεση των δεδομένων και της εξέλιξης των πόλεων αλλά η συγκριτική τους ανάλυση, βάσει συγκεκριμένων μεγεθών. Απαιτείται λοιπόν ένας συνδυασμός στοχευμένης έρευνας σε αρκετές όμως μελέτες περίπτωσης (case studies).

Επιπλέον, βασικό ζητούμενο είναι ο καθορισμός παραδοχών κατά την συγκριτική ανάλυση, με σκοπό την άρση της υποκειμενικότητας, καθώς η σύγκριση κυρίως ποιοτικών μεγεθών είναι πιθανόν να οδηγήσει σε πλασματικά συμπεράσματα.

Παρόλα αυτά, θεωρείται ότι και οι δύο προαναφερόμενοι προβληματισμοί/περιορισμοί έχουν αντιμετωπιστεί επιτυχώς με την εισαγωγή συγκεκριμένου πλαισίου ανάλυσης, όπου αναλύονται οι ίδιες παράμετροι για κάθε πόλη, γεγονός που διευκολύνει την επεξεργασία και σύγκρισή τους, αλλά και τον ορισμό παραδοχών που ισχύουν ισοβαρώς για κάθε πόλη.

#### **Δ. Διάρθρωση / Δομή**

Ως αποτέλεσμα της μεθοδολογικής προσέγγισης, η διατριβή διαρθρώνεται σε τρία μέρη και 10 επιμέρους κεφάλαια. Το πρώτο μέρος, περιλαμβάνει τη βιβλιογραφική ανασκόπηση και την εννοιολογική προσέγγιση των ζητημάτων, τα οποία θα αναλυθούν στο δεύτερο μέρος και αποτελείται από τρία επιμέρους κεφάλαια.

Πιο συγκεκριμένα, στο πρώτο κεφάλαιο, με τίτλο «*Εννοιολογική Προσέγγιση Ανάπτυξης Πόλεων*», εξετάζονται όλα εκείνα τα χαρακτηριστικά τα οποία θα αναλυθούν στη συνέχεια στις πέντε υπό έρευνα πόλεις. Για παράδειγμα τα χαρακτηριστικά των πόλεων τόσο κατά τη διάρκεια του 19<sup>ου</sup> όσο και του 20<sup>ου</sup> αιώνα, τα χαρακτηριστικά των πόλεων-λιμανιών και των μητροπόλεων, τις συνθήκες και τις προκλήσεις που προκύπτουν από τον ανταγωνισμό των πόλεων και τη διατήρηση της ιδιαίτερης φυσιογνωμίας και ταυτότητάς τους κ.ο.κ. Οι διαδικασίες αστικοποίησης οδήγησαν σε μετασχηματισμούς των δομών και των λειτουργιών των «παραδοσιακών» πόλεων, σε αναδιοργάνωση του χώρου και των πρακτικών οργάνωσης και διαχείρισής τους. Όλες αυτές οι διεργασίες συνδέονται με τον μετασχηματισμό του ευρωπαϊκού χώρου από την αποικιακή εξάπλωση, την εκβιομηχάνιση και την επέκταση των εμπορικών δικτύων.

Το δεύτερο κεφάλαιο, με τίτλο «*Οθωμανική Αυτοκρατορία και Αστική Αναμόρφωση*», περιλαμβάνει όλη την απαιτούμενη πληροφορία σχετικά με τη δομή και τη λειτουργία των πόλεων-λιμανιών της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας κατά τη διάρκεια του 19<sup>ου</sup> αιώνα με όλες τις αντίστοιχες αλλαγές και τους αστικούς μετασχηματισμούς που συντελέστηκαν, ώστε να δοθεί το πλαίσιο, στο οποίο θα τοποθετηθούν στη συνέχεια οι μελέτες περίπτωσης. Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στην περίοδο των Μεταρρυθμίσεων (Τανζιμάτ).

Το τρίτο κεφάλαιο, με τίτλο «*Εμπορικοί Δρόμοι της Ανατολικής Μεσογείου*», εστιάζει στην περιγραφή της πολυπλοκότητας των δικτύων (θαλάσσια δίκτυα, δίκτυα εμπορίου και μεταφορών) και της κοινωνικοπολιτικής κατάστασης της ευρύτερης περιοχής της Ανατολικής Μεσογείου, όπου εντοπίζονται χωρικά οι πέντε μελέτες περίπτωσης της διατριβής. Επιπλέον, επιχειρείται η ανάδειξη της καθοριστικής σημασίας των εμπορικών διαδρομών και των πόλεων-λιμανιών της Ανατολικής Μεσογείου από τον 19ο αιώνα έως

σήμερα, στη διαμόρφωση του οικιστικού χώρου και περιβάλλοντος, του πολιτιστικού αποθέματος, της κοινωνικο-οικονομικής σύνθεσης αλλά και της γενικότερης ανθρώπινης δραστηριότητας. Βασικές παράμετροι που εξετάζονται είναι οι αλληλεπιδράσεις και οι αναπτυξιακές συσχετίσεις των πόλεων-λιμανιών και οι ιδεολογικές και σημειολογικές προσεγγίσεις της πολυπολιτισμικότητας.

Το δεύτερο μέρος της διατριβής, περιλαμβάνει πέντε κεφάλαια που αποτελούν ουσιαστικά τις πέντε μελέτες περίπτωσης, δηλαδή τις πέντε υπό έρευνα πόλεις: την Σμύρνη στο τέταρτο κεφάλαιο, την Θεσσαλονίκη στο πέμπτο, την Κωνσταντινούπολη στο έκτο, την Βηρυτό στο έβδομο και την Αλεξάνδρεια στο όγδοο.

Η Σμύρνη στην υπό εξέταση περίοδο, αποτελεί μία αναπτυσσόμενη πόλη της Ανατολικής Μεσογείου, στα όρια μεταξύ Δύσης και Ανατολής, στο μεταίχμιο της αποικιοκρατίας. Επιπλέον, αποτελεί μία πόλη που ο τρόπος συμμετοχής της στα διεθνή εμπορικά δίκτυα την κατατάσσει ως έναν περιφερειακό πόλο στο πλαίσιο του συγκεκριμένου χωροχρονικά οικονομικού καταμερισμού. Ταυτόχρονα ωστόσο, αποτελεί ένα ξεχωριστό κέντρο με την ενδοχώρα του και το δικό του περιφερειακό δίκτυο επιρροής. Πρόκειται ουσιαστικά για ένα περιφερειακό κέντρο με συγκεκριμένους όρους αστικής ανάπτυξης, με συγκεκριμένα κοινωνικά, οικονομικά και πληθυσμιακά χαρακτηριστικά, που λειτουργεί ως χώρος διεπαφής μεταξύ του δυτικού κόσμου και της Ανατολής. Η ανάδυση της νεωτερικότητας στην Σμύρνη και η σύνδεσή της με συγκεκριμένες μορφές αστικοποίησης, της αποδίδουν και τον όρο της «μητρόπολης». Ο εν λόγω όρος αποδίδει τη χωρική αναδιάταξη, την αστική πολεοδομική επέκταση, τις οικονομικές σχέσεις και διεργασίες, αλλά παράλληλα και τις νέες μορφές κοινωνικής οργάνωσης, την επιχειρούμενη αναδιάταξη του πολιτικού γίνεσθαι, την πολιτισμική και κοινωνική διαφοροποίηση και τους συνακόλουθους ανταγωνισμούς, τις πληθυσμιακές μεταβολές, τις πολιτισμικές αλλαγές και ωσμώσεις, στο συγκεκριμένο χωροχρονικό πλαίσιο που ερευνάται (Καραχρήστος και Ποτηρόπουλος, 2016).

Η Θεσσαλονίκη αποτέλεσε κατά το δεύτερο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα, ένα από τα εργαστήρια των πολεοδομικών και άλλων αστικών μεταρρυθμίσεων που έθεσε σε εφαρμογή η οθωμανική εξουσία, στο πλαίσιο της προσπάθειας αναγέννησης της Αυτοκρατορίας. Στην εποχή λοιπόν των Μεταρρυθμίσεων (Τανζιμάτ), η Θεσσαλονίκη, όπως και οι υπόλοιπες πόλεις-λιμάνια της οθωμανικής Μεσογείου, μετατρέπεται με τη βούληση των αρχών, σε εργαστήριο και βιτρίνα εκσυγχρονιστικών πρωτοβουλιών. Το αστικό της τοπίο μεταβάλλεται, ακολουθώντας τα πολεοδομικά πρότυπα των μεγάλων ευρωπαϊκών πόλεων. Εξυγίανση, τάξη και εξωραϊσμός συνιστούν τις βασικές αρχές γύρω από τις οποίες αρθρώνεται το έργο των πολεοδόμων μεταρρυθμιστών (Αναστασιάδου, 2008). Η μεταρρυθμιστική πορεία για τον εκσυγχρονισμό



της πόλης περιλαμβάνει ενδεικτικά την ανοικοδόμηση επιβλητικών δημόσιων κτιρίων και περίτεχνων ιδιωτικών αρχοντικών, την οικονομική και πνευματική άνοδο, τη σιδηροδρομική σύνδεση με την Ευρώπη και την Κωνσταντινούπολη, την πολεοδομική εξυγίανση κοκ. Έτσι, μαζί με την ραγδαία ανάπτυξή της, η πόλη τις τελευταίες δεκαετίες του 19<sup>ου</sup> αιώνα και στην αυγή του 20<sup>ου</sup>, βρίσκεται στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος για τις μεγάλες δυνάμεις και τα όμορα βαλκανικά καθεστώτα (Ζαφείρης, 2007).

Κατά τη διάρκεια του 19<sup>ου</sup> αιώνα, πραγματοποιήθηκε μία συντονισμένη προσπάθεια μεταμόρφωσης της Οθωμανικής πρωτεύουσας σε μία δυτικού τύπου πρωτεύουσα, μεταρρυθμίζοντας τους παραδοσιακούς θεσμούς. Η Κωνσταντινούπολη, όπως πολλές άλλες μη δυτικές πόλεις του δεκάτου ενάτου και των αρχών του εικοστού αιώνα, εκτέθηκε σε ισχυρές πολιτιστικές και λειτουργικές επιρροές. Ωστόσο, η αντίδρασή της σε αυτές τις εξωγενείς επιρροές ήταν μοναδική, καθώς διατήρησε ένα μείγμα παράδοσης και κληρονομιάς και ένα μη αποικιακό καθεστώς. Θα πρέπει βέβαια να τονιστεί, ότι οι προσπάθειες μεταρρύθμισης και αναμόρφωσης της εικόνας της Κωνσταντινούπολης συνέπεσαν με την οικονομική παρακμή της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, σε αντίθεση με τις υπόλοιπες δυτικές πόλεις, οι οποίες ακμάζουν την αντίστοιχη περίοδο. Έτσι, η Κωνσταντινούπολη αρκείται σε μία τμηματική «τακτοποίηση» του αστικού ιστού και οι φιλοδοξίες των κυβερνώντων για ολική μεταμόρφωση του αστικού τοπίου μένουν ανεκπλήρωτες. Έτσι, η πόλη χάνει μεν την ιδιαίτερη ισλαμο-τουρκική της ταυτότητα, χωρίς όμως να είναι σε θέση να συμβαδίσει και να ανταγωνιστεί τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές πρωτεύουσες. Η βασική της διαφοροποίηση εξάλλου, αναφορικά με την πολεοδομία και τον αστικό σχεδιασμό, από τις υπόλοιπες αποικιοκρατικές πόλεις είναι ότι οι συνοικίες όπου συγκεντρώνονταν ο ευρωπαϊκός πληθυσμός δεν ξεχώριζε σε τόσο μεγάλο βαθμό, ακολουθώντας αυστηρά τα ευρωπαϊκά σχεδιαστικά πρότυπα, από τις συνοικίες όπου χωροθετείται ο γηγενής πληθυσμός. Οι αλλαγές στην αστική δομή της Κωνσταντινούπολης υλοποιήθηκαν σταδιακά, καταλήγοντας σε μία τμηματική και εκλεκτική κανονικότητα (Celik, 1993).

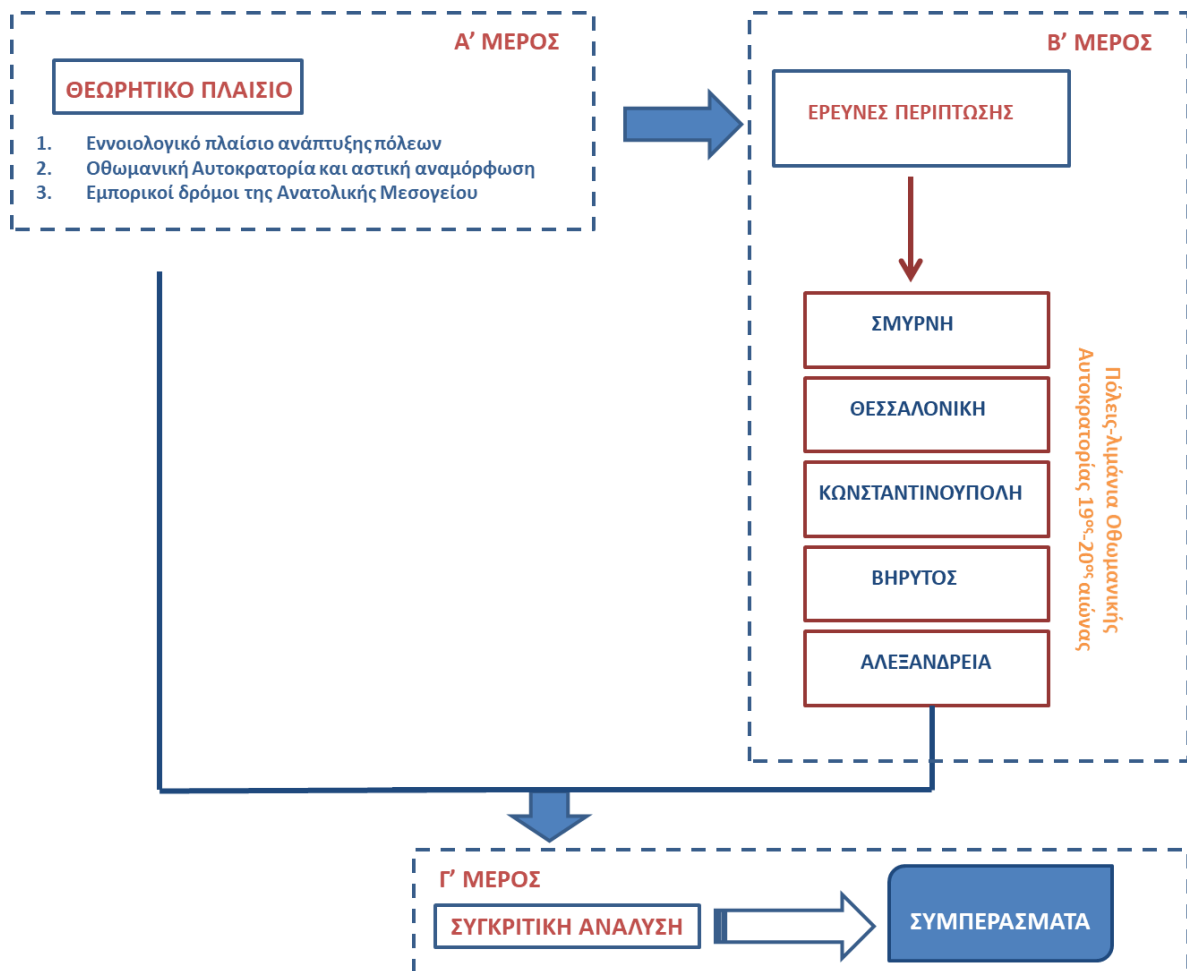
Περισσότερο από οποιαδήποτε άλλη πόλη της Ανατολής, η Βηρυτός έχει χαρακτηριστεί κατά τη διάρκεια του 19ου αιώνα από μια διαδικασία εκδυτικοποίησης, εξαιτίας της οποίας εμφανίστηκαν οι πρώτοι κατακερματισμοί στην πόλη. Προς τα τέλη του 18ου αιώνα, η Βηρυτός είναι μια μικρή παράκτια πόλη που αριθμεί περίπου 4.000 κατοίκους δευτερεύουσας πολιτικής και οικονομικής σημασίας. Παρά το μικρό της μέγεθος όμως, εμφανίζει όλα τα χαρακτηριστικά μιας αληθινής αραβικής πόλης. Πριν από το 1860, οι εδαφικές οριοθετήσεις ήταν ασαφείς λόγω της ασάφειας της πόλης, γιατί σε αντίθεση με την Ιερουσαλήμ, την Κωνσταντινούπολη ή τη Δαμασκό, όπου συγκεκριμένες συνοικίες

λειτουργούν ως θρησκευτικοί θύλακες έχοντας τη δική τους διακυβέρνηση, η Βηρυτός δεν είχε ξεχωριστές θρησκευτικές κοινότητες και δεν υπήρχε επαγγελματικός διαχωρισμός ούτε διαχωρισμός παραγωγικών δραστηριοτήτων στις περιοχές κατοικίας και σε περιοχές άλλων χρήσεων. Υπήρχε παντού μίξη λειτουργιών. Όμως, η εισβολή της Ευρώπης της Βιομηχανικής Επανάστασης μεταμορφώνει ριζικά την αστική οργάνωση και η Βηρυτός ενσωματώθηκε προοδευτικά στα νέα δίκτυα της παγκόσμιας οικονομίας. Τότε γίνεται και ο κύριος αναπτυξιακός πόλος για τη Δαμασκό, σημαντική πρωτεύουσα της αραβικής ενδοχώρας και προσελκύει διπλωμάτες, εργολάβους, εμπόρους αλλά και ανειδίκευτο εργατικό δυναμικό και τυχοδιώκτες τόσο από την Ευρώπη όσο και από την αγροτική ενδοχώρα, μετατρέποντάς την σταδιακά σε ένα μωσαϊκό πολιτισμών και θρησκειών (Barakat, 2004; Hanssen, 2005a).

Στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η Αλεξάνδρεια αποτελούσε ένα μικρό οθωμανικό αιγυπτιακό λιμάνι, που βασιζόταν αποκλειστικά στο εμπόριο και σε μια υποτυπώδη βιομηχανία (Reimer, 1988). Στη συνέχεια, η πόλη μεταμορφώνεται ριζικά. Η αναμόρφωση, η επέκταση και ο εκσυγχρονισμός της Αλεξάνδρειας οφείλεται εν πολλοίς στον Μοχάμεντ Άλι, τον οθωμανικό κυβερνήτη της Αιγύπτου που κυβερνούσε από το 1805 μέχρι το 1849. Κατά τη διάρκεια της βασιλείας του, η Αλεξάνδρεια ανέλαβε σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της Αιγύπτου και αναδείχτηκε σε δεύτερη πρωτεύουσά της, η οποία αποτελούσε και το καλοκαιρινό θέρετρο της κυβερνούσας ελίτ της χώρας (Starr, 2005). Η άρχουσα κοινωνική συλλογικότητα της Αλεξάνδρειας του 19<sup>ου</sup> αιώνα, ήταν οι *Μεσόγειοι κοσμοπολίτες (Mediterranean cosmopolitans)*. Οι Μεσόγειοι κοσμοπολίτες ήταν τα μέλη των ισχυρών οικογενειών που λειτουργούσαν μέσα σε ένα πλαίσιο που τους παρείχε πολιτικά προνόμια και οικονομικές ευκαιρίες σε ένα δίκτυο μεσογειακών πόλεων. Οι κοσμοπολίτες είχαν αναδειχτεί σε ιδιαίτερα σημαντική οικονομική και κοινωνική προεξέχουσα συλλογικότητα, με την πρόσθετη υποστήριξη μάλιστα των ξένων προξενείων τους μέσω της νόμιμης εθνικής ταυτότητάς τους και οι οποίοι διαδραμάτισαν σημαντικό ρόλο στην οικονομική, κοινωνική και αστική εξέλιξη της πόλης (Benton, 2002; Shlala, 2009).

Η δομή της διατριβής αποτυπώνεται σχηματικά στην εικόνα που ακολουθεί:

Σχήμα Ε.2: Σχηματική αποτύπωση της διάρθρωσης της διατριβής



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

## Ε. Συνεισφορά στην επιστήμη & Πρωτοτυπία Διατριβής

Η παρούσα ερευνητική διατριβή θα συνεισφέρει κυρίως στη θεωρητική επιστήμη και θα αποτελέσει τη βάση για μελλοντικές ερευνητικές διαδικασίες συγκριτικής αξιολόγησης περιπτώσεων αστικής γεωγραφίας και ιστορίας των πόλεων.

Η εν λόγω διατριβή δεν υπάγεται στην κατηγορία της αστικής ιστορίας και για αυτό το λόγο δεν προσεγγίζεται από την οπτική γωνία του ιστορικού ερευνητή και τη λεπτομερή καταγραφή δεδομένων, αλλά προσεγγίζεται μέσω της επιστήμης της αστικής και περιφερειακής ανάπτυξης και της αστικής γεωγραφίας υπό την οπτική γωνία του πολεοδόμου, όπου βαρύνουσα σημασία έχουν οι σχέσεις και οι αλληλεπιδράσεις των ανθρώπων με τον χώρο, τοποθετημένες σε ένα συγκεκριμένο χρονικό πλαίσιο. Ωστόσο, η μεθοδολογική προσέγγιση δύναται να υιοθετηθεί και σε άλλες ερευνητικές διαδικασίες

συγκριτικής πολυπαραγοντικής αξιολόγησης με ποιοτικά κυρίως χαρακτηριστικά μεταξύ αστικών ή μη περιοχών.

Η πρωτοτυπία της διατριβής έγκειται στο γεγονός ότι δεν πραγματοποιείται μία περιγραφική αποτύπωση των χαρακτηριστικών των πέντε υπό έρευνα πόλεων μίας χρονικής περιόδου αλλά εντάσσονται, μέσω συγκριτικής προσέγγισης, σε ένα ευρύτερο πλαίσιο όπου αποτιμώνται οι καλές και οι κακές αναπτυξιακές πρακτικές. Ερευνά το αίτιο και το αποτέλεσμα μέσα σε ένα ευρύ φάσμα δεδομένων: πολιτικών, πολιτισμικών, κοινωνικών, οικονομικών, τεχνολογικών. Εξίσου καίριο είναι το γεγονός ότι η διατριβή δεν αρκείται απλά στην αναφορά των συγκεκριμένων πρακτικών αλλά αποτιμά και τη βιωσιμότητά τους στο χρόνο σε όλα τα επίπεδα: οικονομικό, κοινωνικό, περιβαλλοντικό, πολιτισμικό ώστε να εξαχθούν ολοκληρωμένα και ασφαλή συμπεράσματα. Η αποτίμηση αφορά τόσο τις καλές πρακτικές που υιοθετήθηκαν από τους policy makers και τους planners της εποχής, ενισχύοντας την αναπτυξιακή δυναμική και φυσιογνωμία των πόλεων, όσο και τις κακές πρακτικές που οδήγησαν στη μεγέθυνση σε βάρος της ανάπτυξης, στην κατασπατάληση των πόρων, στην απώλεια της ιδιαίτερης ταυτότητας των πόλεων και της κυριαρχίας οικονομοκεντρικών λογικών σε βάρος των ανθρωποκεντρικών. Εξάλλου, τα συμπεράσματα της διατριβής δύνανται να λειτουργήσουν ως «πιλότος» για την αποφυγή παρόμοιων αρνητικών καταστάσεων όπως για παράδειγμα την απώλεια της συλλογικής μνήμης και ταυτότητας και να προβλέψουν μελλοντικές αστικές τάσεις.

Τέλος, το ενδιαφέρον στοιχείο της παρούσας διατριβής είναι ότι ενώ έχουν πραγματοποιηθεί αρκετές μελέτες και έρευνες για κάθε μία από τις πέντε έρευνες περίπτωσης, εντούτοις δεν έχει επιχειρηθεί μέχρι σήμερα κάποια συγκριτική τους αξιολόγηση ώστε να διαπιστωθεί γιατί ενώ και οι πέντε είχαν κοινό σημείο βάσης και αναπτυξιακής αφετηρίας (πόλεις-λιμάνια της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας με μητροπολιτικό ρόλο), βρίσκονται σήμερα σε τόσο διαφορετικά επίπεδα ανάπτυξης και αστικής ιεραρχίας. Επιπλέον, ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός της ολοκληρωμένης και πολυεπίπεδης προσέγγισης της αναπτυξιακής τους πορείας, συνεκτιμώντας ένα πλήθος ενδογενών και εξωγενών παραγόντων που επηρεάζουν είτε άμεσα είτε έμμεσα τη δυναμική μίας πόλης.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ





**A' ΜΕΡΟΣ****1 ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ**

*«Η πρώτη προϋπόθεση της ευτυχίας είναι να γεννηθείς σε μια λαμπρή πόλη<sup>2</sup>...»*

**1.1 Αίτια Ανάπτυξης Πόλεων**

Στην αρχή της ιστορίας των ανθρώπινων κοινωνιών υπήρχαν πληθυσμοί, τα χαρακτηριστικά των οποίων είναι γνωστά από διάφορες επιστήμες όπως η κοινωνιολογία και η ανθρωπολογία. Στην περίοδο αυτή, που δεν υπήρχαν οικιστικές συγκεντρώσεις, οι πρώτες ανθρώπινες ομάδες ήταν περιπλανώμενες. Συνεπώς, η επιβίωση των πρώτων ανθρώπων εξαρτιόταν από τη διαβίωση του ενός κοντά στον άλλο για να μπορούν να προστατευτούν. Έτσι, ενώ στην αρχή ζούσαν περιπλανώμενοι σε μικρότερες ομάδες, στη συνέχεια δημιούργησαν οικισμούς-πόλεις για άμυνα αλλά και επειδή προσέφεραν μία ποικιλία κοινωνικών και οικονομικών πλεονεκτημάτων σε κοινές προσπάθειες. Συν τω χρόνω, ανάμεσα σε άλλους σημαντικούς ρόλους, οι πόλεις αποτελούν κέντρα διοικητικού ελέγχου, εκπαίδευσης, πολιτισμού καθώς και σύγκλισης των αρτηριών επικοινωνίας (Berry et al, 1987).

Σε μία προσπάθεια να δοθεί ένας όσο το δυνατόν πιο ολοκληρωμένος ορισμός αναφορικά με το τι είναι πόλη, ο Σαρηγιάννης (1987) παρατηρεί ότι η πόλη αποτελεί το μέρος όπου διαδραματίζεται η υλική ζωή των ανθρώπων και τον χώρο μέσα στον οποίο εκτυλίσσεται ένα μεγάλο μέρος της παραγωγικής δραστηριότητας, της πνευματικής, πολιτικής και κοινωνικής ζωής.

Η εμφάνιση και η ανάπτυξη των πόλεων προϋποθέτει την ύπαρξη μίας σχετικά ευημερούσας αγροτικής οικονομίας. Με το πέρασμα των χρόνων, η ζωή γίνεται πιο εύκολη και πιο ασφαλής, με αποτέλεσμα να μεταβάλλεται και το βιοτικό επίπεδο των ανθρώπων, όπου μόνιμα σπίτια αντικαθιστούν τις χοντροκομμένες καλύβες και σπηλιές που χρησιμοποιούνταν ως προσωρινοί τόποι διαμονής, ενώ ταυτόχρονα κατασκευάστηκαν και πολλά έπιπλα, εργαλεία και σκεύη (Λαμπριανίδης, 2002).

---

<sup>2</sup> Ευρυπίδης, Αρχαίος Τραγικός Ποιητής (480-406).

Η πόλη, για πολύ μεγάλη χρονική περίοδο, «ορίζεται» από τα τείχη της. Σε ένα λεξικό μάλιστα του 1679 η πόλη ορίζεται ως «χώρος γεμάτος κατοικίες και κλεισμένος με αναχώματα και τάφρο ή από τείχη και τάφρο». Συχνά άλλωστε κριτήριο για την ομορφιά μίας πόλης ήταν το ύψος των οχυρώσεών της. Μάλιστα, ορισμένοι οχυρωματικοί περίβολοι είχαν χάσει τον στρατιωτικό τους ρόλο από πολύ νωρίς, είχαν όμως διατηρηθεί και χρησίμευαν ως χώρος περιπάτου των κατοίκων (Pinoi, 2000).

Αργότερα, η γεωγραφική θέση, συνδεδεμένη με την παρουσία ενός άστεως ή οχυρωμένου κάστρου, ήταν η ουσιαστική και αναγκαία συνθήκη για την εγκατάσταση των εμπόρων, της νέας ανερχόμενης κοινωνικής τάξης. Συνυπολογίζονται φυσικά οι πρωταρχικές ανάγκες της εμπορικής ζωής, η ευχέρεια των επικοινωνιών και η ανάγκη για ασφάλεια. Σε πιο εξελιγμένη εποχή, όταν η τεχνολογία θα επιτρέψει στον άνθρωπο να χαλιναγωγήσει τη φύση και να επιβάλλει την παρουσία του παρά τα εμπόδια που θέτουν το κλίμα ή το έδαφος, θα μπορέσει ασφαλώς να κτίσει πόλεις εκεί όπου το επιχειρηματικό πνεύμα και η αναζήτηση του κέρδους θα επιλέξουν τον τόπο. Κατά τον Μεσαίωνα, οι άνθρωποι είναι ακόμα αναγκασμένοι να προσαρμόζονται στο φυσικό περιβάλλον και να δημιουργούν πόλεις-τόπους κατοικίας άμεσα εξαρτημένες από αυτό (Πιρέν, 2003).

Σταδιακά, περνάμε από την περικλειστή πόλη στην ανοιχτή πόλη. Ο ορισμός του αστικού ήταν ένα πολιτικό διακύβευμα, με αποτέλεσμα να δεχθεί διάφορες διακυμάνσεις. Ο πληθυσμός ορισμένων τόπων αυξανόταν με πρωτοφανείς ρυθμούς. Σύμφωνα μάλιστα με έρευνες<sup>3</sup>, αποδεικνύεται ότι η σχέση ανάμεσα στο μέγεθος των πόλεων και τον ρυθμό αύξησης είναι θετική: όσο πιο πολυάνθρωπη είναι μία πόλη, τόσο η μετέπειτα αύξησή της θα είναι σημαντική.

Ο αυξημένος πληθυσμός, η παραγωγή και οι διαπροσωπικές επαφές δημιούργησαν την ανάγκη για ομαδική δράση και οδήγησαν στη δημιουργία πολλών οργανώσεων. Για παράδειγμα, αναδύθηκαν πολιτικές οργανώσεις για να λύνουν διαφορές, να κυβερνούν και να παρέχουν ηγεσία για συλλογική δράση στον πόλεμο και στα δημόσια έργα (ύδρευση, αποχέτευση, δημιουργία δρόμων) στο εσωτερικό των πόλεων. Από πολύ νωρίς, δηλαδή, προέκυψε η ανάγκη για πολεοδόμηση, με την έννοια μίας συνειδητής προσπάθειας για την επίλυση και αντιμετώπιση των αναγκών και των προβλημάτων του οικισμού, που σχετίζονται με τη χρήση του χώρου (Λαμπριανίδης, 2002).

Η άνιση ανάπτυξη μπροστά στις νέες συνθήκες και τεχνικές που εμφανίζονται, ευνόησε ορισμένες πόλεις, καταδικάζοντας άλλες στην καθυστέρηση. Μάλιστα, τα κράτη που γεννιούνται πολύ αργότερα, στηρίζονται στις πόλεις είτε μετατρέποντάς τις σε μέρος του

---

<sup>3</sup> Βλ. Robson, 1973.



μηχανισμού τους (εξ ου και η έννοια της πρωτεύουσας) είτε πολεμώντας τις, εάν αυτές αντιστέκονταν. Εκείνο ωστόσο που χαρακτήρισε τις πόλεις, ανεξαρτήτως της πολιτικής τους κατάληξης, είναι η διαμόρφωση ενός ξεχωριστού στυλ ζωής που οφειλόταν στον ξεχωριστό πολιτισμό που ανέπτυξαν ως προς τον τρόπο διαβίωσης, κάνοντάς τις να ξεχωρίζουν από την ύπαιθρο που τις περιέβαλε και καθιστώντας τις πόλο έλξης για την ευρύτερη περιοχή (Πιρέν, 2003).

Σε όλη τη διάρκεια της ανθρώπινης ιστορίας, οι πόλεις υπήρξαν αυτές που καθόριζαν την ταχύτητα των αλλαγών. Οι πόλεις αποτελούν τα εκκολαπτήρια νέων οικονομικών δραστηριοτήτων και προτύπων ζωής. Άρα, **η πόλη δεν αποτελεί μία στατική έννοια αλλά ένα σύστημα με συνεχή ροή**. Έτσι, μέσα στην πόλη κάποιες οικονομικές δραστηριότητες μπορεί να παρακμάσουν ή ακόμα και να εκλείψουν τελείως, ενώ κάποιες άλλες να αναπτυχθούν και να ανθήσουν. Σύμφωνα με τον Λαμπριανίδη (2002:320), «...η ανάπτυξη μίας πόλης λειτουργεί με τρόπο συσσωρευτικό και επηρεάζεται έντονα από τις αλλαγές που συμβαίνουν στις οικονομικές της δραστηριότητες. Για να ερμηνευτεί λοιπόν γιατί κάποιες πόλεις αποτυγχάνουν να αναπτυχθούν ή ακόμη και παρακμάζουν, μπορούμε απλά να αντιστρέψουμε την κυκλική διαδικασία της σωρευτικής αιτιότητας. Οι πόλεις παύουν να αναπτύσσονται ή και παρακμάζουν επειδή χάνουν βιομηχανικές μονάδες και πληθυσμό, συνθήκες δηλαδή που δημιουργούν αρνητική κατεύθυνση στη διαδικασία της συσσώρευσης».

Εάν συγκριθεί πώς ήταν ο κόσμος τον 19<sup>ο</sup> αιώνα και πώς είναι σήμερα, διαπιστώνεται η τεράστια αύξηση τόσο του αριθμού όσο και του μεγέθους των πόλεων παράλληλα με την αύξηση των εθνικών κρατών. Έτσι, ενώ το 1800 μόλις 3% του παγκόσμιου πληθυσμού ζούσε σε πόλεις με πάνω από 5.000 κατοίκους, το 1900, το αντίστοιχο ποσοστό ανέρχεται στο 13% ενώ το 1990 εκτινάσσεται στο 43%. Στο σημείο αυτό, αξίζει να σημειωθεί ότι ενώ στις ανεπτυγμένες χώρες, η ανάπτυξη των πόλεων συνοδεύτηκε από μείωση του ρυθμού της πληθυσμιακής αύξησης, γεγονός που τις επέτρεψε να αναπτυχθούν και οικονομικά, στις λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες, η ανάπτυξη δε συνοδεύτηκε από τη μείωση των ρυθμών αύξησης του πληθυσμού, με αποτέλεσμα την πληθυσμιακή έκρηξη των εν λόγω πόλεων (Williams & Brunn, 1993).

Σε κανέναν πολιτισμό δεν αναπτύχθηκε η αστική ζωή ανεξάρτητα από το εμπόριο και τη βιομηχανία. Η ποικιλία κλίματος, λαών και τόπων είναι ανεξάρτητη από αυτό το γεγονός. Η καθολικότητα του φαινομένου εξηγείται από την αναγκαιότητά του, καθώς ένα αστικό συγκρότημα δε μπορεί να συντηρηθεί παρά με την εισαγωγή αγαθών από αλλού. Στις εισαγωγές όμως πρέπει να αντιστοιχούν εξαγωγές βιομηχανικών προϊόντων, στο ισότιμο της ποσότητας ή της αξίας των προηγούμενων. Καθιερώνεται έτσι ανάμεσα στην πόλη και στον

περιβάλλοντα χώρο μία μόνιμη σχέση ανταλλαγής υπηρεσιών, γεγονός που καθιστά το εμπόριο και τη βιομηχανία απαραίτητες συνθήκες για τη διαίωνιση αυτής της αμοιβαίας εξάρτησης (Πιρέν, 2003).

Η επιλογή των πρώτων κατοίκων για τον τόπο εγκατάστασης του οικισμού επαφίεται πάντα στο στοιχείο του τυχαίου και του αυθόρμητου. Με την πάροδο του χρόνου όμως, τα αίτια δημιουργίας των οικισμών-πόλεων, συνοψίζονται στα εξής: **α) Χαρακτηριστικά φυσικού περιβάλλοντος**, όπου οι οικισμοί δημιουργούνται σε γόνιμα εδάφη, σε περιοχές πλούσιες σε φυσικούς πόρους, όπου μπορεί να εξασφαλιστεί η τροφή, τα δομικά υλικά και το νερό. **β) Λόγοι στρατηγικής**, όπου οι οικισμοί δημιουργούνται σε συγκεκριμένα μέρη έτσι ώστε να μπορούν να προστατευθούν από επιδρομές πειρατών, επιδρομέων ή ιθαγενών. Χαρακτηριστικότερα παραδείγματα πόλεων που δημιουργήθηκαν σε συγκεκριμένες τοποθεσίες για αμυντικούς λόγους, σύμφωνα με τον Derghau (1987), είναι η Κωνσταντινούπολη και η Νέα Υόρκη, χτισμένες σε χερσόνησο, η Βέρνη, χτισμένη στους μαϊάνδρους ποταμού έτσι ώστε να είναι προφυλαγμένη από περισσότερες από μία πλευρές, η Στοκχόλμη, χτισμένη επάνω σε νησίδες, η Ύδρα και η Ναύπακτος, χτισμένες σε ελεγχόμενους κόλπους και τέλος, οι γνωστές ακροπόλεις και οι οικισμοί που δημιουργούνται στα ορεινά, μακριά από τη θάλασσα, όπως είναι οι οικισμοί της Σαντορίνης ή του Πηλίου. **γ) Λόγοι γειτνίασης με μέσα μεταφοράς**, όπου οι οικισμοί τείνουν να δημιουργούνται σε περιοχές ιδανικές για τη δημιουργία σταθμών και δικτύων μεταφοράς, όπως κοντά σε ποτάμια ή στη θάλασσα και αργότερα, με την επανάσταση στη τεχνολογία των μεταφορών, κοντά σε μεγάλες λεωφόρους, ή σε σιδηροδρομικές γραμμές κτλ.

Με την αλλαγή των συνθηκών, όταν δηλαδή πάψουν να ισχύουν οι λόγοι στρατηγικής και δη ασφάλειας, που οδήγησαν στην επιλογή μίας συγκεκριμένης τοποθεσίας για τη δημιουργία μίας πόλης, συχνά διαπιστώνεται ότι η εν λόγω θέση ενδεχομένως να μην είναι και η πλέον κατάλληλη. Βέβαια, σε τέτοιες περιπτώσεις θεωρείται αδύνατο να εγκαταλειφθεί η πόλη δεδομένου του κεφαλαίου και των πόρων που έχουν σπαταληθεί για τη δημιουργία αυτής. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η πόλη της Νέας Υόρκης, όπου ναι μεν αρχικά η τοποθεσία κρίθηκε ιδανική δεδομένης της προστασίας που παρείχε στις ενδεχόμενες επιθέσεις των Ινδιάνων, αργότερα, θεωρήθηκε ιδιαίτερα «άβολη» όντας μία μακρόστενη χερσόνησος και αναγκάζοντας τους κατοίκους να διανύουν μεγάλες αποστάσεις καθημερινά.

Κάποια δευτερεύοντα χαρακτηριστικά των πόλεων είναι καταρχάς η σύνθεση του πληθυσμού τους, που αποτελείται κυρίως από τεχνίτες, μεταπράτες, εμπόρους και τραπεζίτες καθώς και η ανάγκη να διαθέτουν για τα μέλη τους κέντρα συνεδριάσεων και τόπους συνάντησης καθώς οι θρησκευτικές γιορτές, οι αγορές, οι πολιτικές και δικαστικές

συνελεύσεις επιβάλλουν τον προσδιορισμό τόπων υποδοχής των ατόμων που συμμετέχουν στις παραπάνω εκδηλώσεις. Συνεπώς, δύο θεμελιώδεις ιδιότητες των πόλεων, από την αρχή μάλιστα της δημιουργίας τους, είναι ο αστικός πληθυσμός και η αστική πολιτική οργάνωση.

Τέλος, σταδιακά παρατηρείται μία σειρά από αίτια που οδηγούν στην ανάπτυξη των πόλεων και στη σταδιακή πληθυσμιακή τους αύξηση και τα οποία αναλύονται κυρίως μέσω των οικονομικών θεωριών όπως είναι για παράδειγμα η θεωρία του συγκριτικού πλεονεκτήματος, των εσωτερικών οικονομιών κλίμακας στην παραγωγή, των οικονομιών συγκέντρωσης στην παραγωγή, των οικονομιών συσπείρωσης και των οικονομιών αστικοποίησης και συγκέντρωσης στο εμπόριο<sup>4</sup>. Στην κατεύθυνση αυτή, σημαντικό ρόλο είχε και η άνοδος εν γένει του δευτερογενούς και του τριτογενούς τομέα έναντι του πρωτογενούς, αλλά και η επανάσταση στη τεχνολογία των μεταφορών όπου διευκολύνεται πλέον η μεταφορά πρώτων υλών αλλά και προϊόντων, μειώνοντας κατά πολύ τις χρονοαποστάσεις (Haggett,1983).

## 1.2 Η πόλη ως αστικός χώρος

### 1.2.1 Προσδιοριστικοί Παράγοντες Εξέλιξης Πόλεων

Οι προαναφερθείσες θεωρίες εξηγούν γιατί δημιουργήθηκαν σε πρώτη φάση οι πόλεις και πώς περάσαμε από την ύπαιθρο στο άστυ. Το ζητούμενο είναι να εντοπιστούν οι προσδιοριστικοί εκείνοι παράγοντες, οι οποίοι επηρεάζουν την μετέπειτα εξέλιξη τους, όπου κάποιες πόλεις αναπτύσσονται περισσότερο από κάποιες άλλες αν και είχαν κοινή αφετηρία. Σύμφωνα λοιπόν με τους Krugman και Brezis (1997), οι πόλεις όχι πολύ μεγάλου μεγέθους, όπως το Λονδίνο και το Παρίσι, αλλά οι μικρότερες που διαθέτουν μικρότερη εξαγωγική βάση, εμφανίζονται να διέρχονται διαχρονικά από έναν κύκλο ανόδου και πτώσης. Έτσι, υπάρχουν πόλεις που αναπτύχθηκαν και διατήρησαν αυτό το επίπεδο ανάπτυξης, πόλεις που αναπτύχθηκαν αλλά για διάφορους λόγους στη συνέχεια σημείωσαν πτώση και ίσως ακόμη και να εξαφανίστηκαν, καθώς και πόλεις που ήταν ανεπτυγμένες, σημείωσαν πτώση αλλά στη συνέχεια κατάφεραν να σημειώσουν ξανά άνοδο.

Η άνοδος των πόλεων εξηγείται από την παρατήρηση ότι 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 και διαταράσσεται η ομαλή αστική άνοδος παραμένει. Από την άλλη, είναι φανερό ότι ως ένα σημείο η βιομηχανική εξέλιξη εμφανίζεται κατά προτίμηση στα νέα

---

<sup>4</sup> Για περισσότερα στοιχεία αναφορικά με τις θεωρίες αστικής οικονομικής βλ. Αράπογλου και Ροβολής (2003).

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).

Η γένεση, η άνοδος, η στασιμότητα, η παρακμή ή ακόμη και η απόλυτη εξαφάνιση μίας πόλης είναι το αποτέλεσμα μίας σειράς παραγόντων. Σε ορισμένες περιπτώσεις η πορεία μιας πόλης προσδιορίζεται από έναν και μόνο παράγοντα. Σε άλλες περιπτώσεις, οι εν λόγω παράγοντες δρουν συνδυαστικά. Κάποιοι από τους πλέον σημαντικούς προσδιοριστικούς παράγοντες, που καθορίζουν την πορεία εξέλιξης μιας πόλης είναι οι ακόλουθοι: α) γεωπολιτικοί, β) οικονομικοί, γ) δημογραφικοί, δ) φυσικοί – γεωγραφικοί, ε) ενεργητικές πολιτικές χωροθέτησης, πολεοδόμησης και ανάπτυξης, στ) πολιτικές ολοκλήρωσης του χώρου, και ζ) πολιτιστικοί παράγοντες (Ψαρράς-Τασιόπουλος, 2009).

### **1.2.2 Αστική Υφή (Urban fabric)**

Για την πόλη, τον αστικό χώρο και το φαινόμενο της αστικοποίησης δόθηκαν διάφοροι ορισμοί που εκπορεύονται από το φάσμα τόσο των κοινωνικών και οικονομικών επιστημών όσο και από την αρχιτεκτονική και την πολεοδομία. Στην παρούσα διατριβή υιοθετείται η προσέγγιση της πόλης ως φυσική οντότητα, όπου αποκρυσταλλώνονται συγκεκριμένες θέσεις λειτουργιών και χρήσεων, όπως κατοικίας, οικονομικών δραστηριοτήτων, θρησκευτικών, διοικητικών, υποδομών και δικτύων κυκλοφορίας κοκ. (Χαστάογλου, 1982 Θεολόγου, 2008).

Πολεοδόμοι, αρχιτέκτονες και αστικολόγοι απαλύνουν τις διαστάσεις της πόλης, με αποτελεσματικούς τρόπους και με μια μεθοδολογία που εμπλούτισε τη νεότερη εργαλειοθήκη ανάλυσης του αστικού φαινομένου. Από την άλλη, οικονομολόγοι, ιστορικοί, γεωγράφοι, κοινωνικοί και πολιτικοί επιστήμονες επανεκτιμούν συνεχώς το αστικό φαινόμενο. Από τον 19<sup>ο</sup> αιώνα και έπειτα, η αστική κοινωνία καλείται να εμπλακεί στη δυναμική της σύμμιξης του παρελθόντος με το μέλλον, με τη βοήθεια της πολεοδομίας και του αστικού σχεδιασμού και προγραμματισμού. Τέλος, ο εκσυγχρονισμός σε σχέση με την αντίληψη του ρόλου της πόλης στην καπιταλιστική ανάπτυξη και στην κοινωνική οργάνωση έλκει στοιχεία από τις κοινωνικές θεωρίες. Σύμφωνα με τα παραπάνω, γίνεται αντιληπτή η ανάγκη για πολυπαραγοντική και πολυσύνθετη προσέγγιση του φαινομένου της πόλης, ώστε να καλύπτεται όλο το φάσμα της αστικής υφής της (Θεολόγου, 2008).

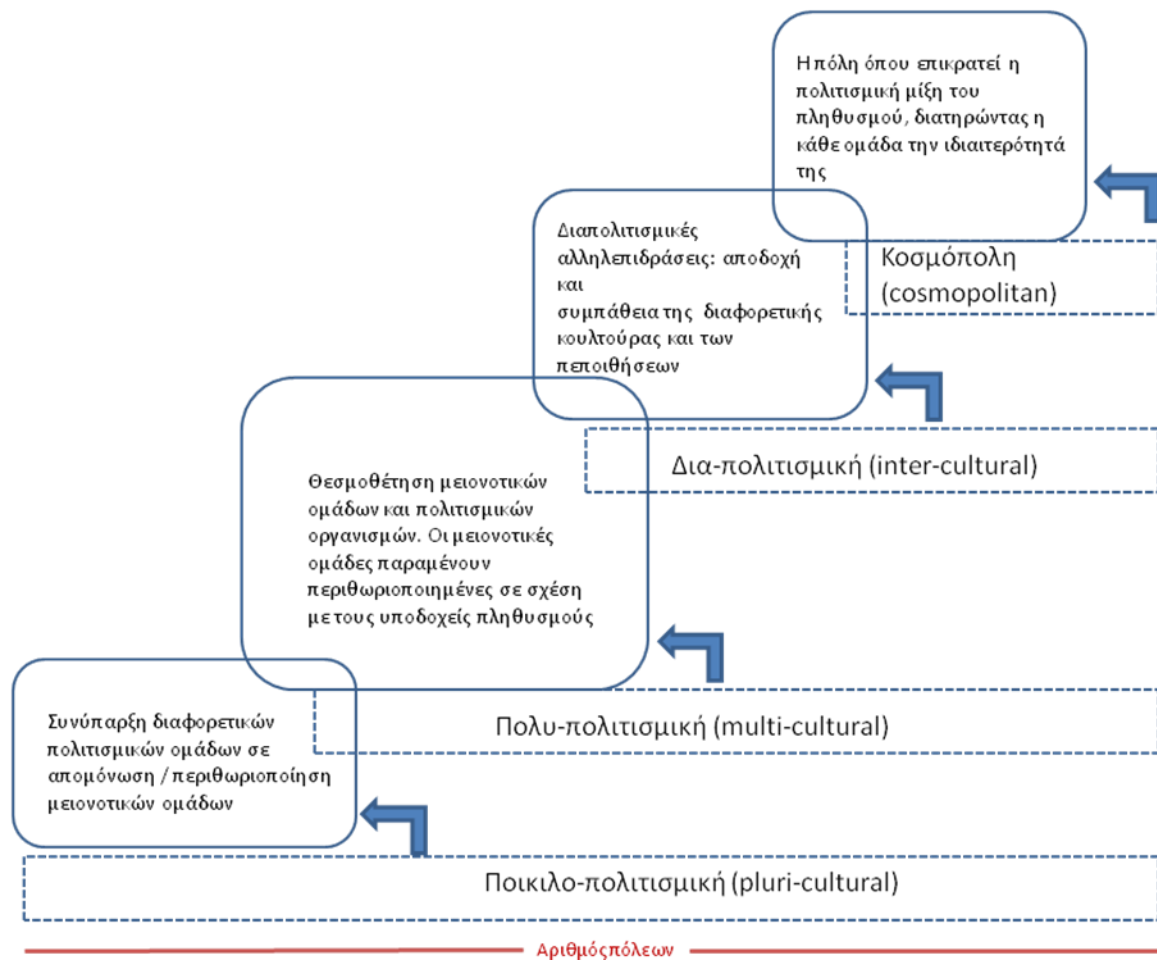
Οι αναλύσεις της εκβιομηχάνισης από τον Marx, αλλά και τους Durkheim και Weber εξέτασαν το αστικό φαινόμενο, την κοινωνιολογία και τον ρόλο των πόλεων, αλλά η πρώτη ολοκληρωμένη θεωρία αναφορικά με τις πόλεις διατυπώθηκε από τη Σχολή του Σικάγο. Η έννοια λοιπόν της αστικής υφής, όπως προκύπτει από τις προσεγγίσεις της Σχολής του

Σικάγο, ορίζεται ως μια πολυπαραμετρική αποτύπωση ενός αστικού χώρου συνυφασμένου με την κοινωνιολογία και τις ιστορικές συνθήκες.

Η χρήση του όρου «αστική υφή» μπορεί να προκαλέσει σύγχυση, καθώς η σημασία με την οποία χρησιμοποιείται αναφέρεται στη μεθοδολογία ως *urban texture analysis*, που περιλαμβάνει την ανίχνευση του αστικού χώρου με συστήματα φωτοερμηνείας, τηλεπισκόπισης και χωρικών αποτυπώσεων. Πολλοί ερευνητές του αστικού χώρου αποδίδουν το *urban texture* ως αστικό ιστό ή αστικό πλέγμα. Η έννοια της αστικής υφής στην παρούσα διατριβή πλέκει νοηματικά στον ορισμό της πόλης ως φυσικής οντότητας, το δομημένο περιβάλλον με τις ανθρώπινες σχέσεις και δραστηριότητες (οικονομικές, κοινωνικές, πολιτικές, θρησκευτικές, πολιτισμικές) και τα διάφορα ιστορικά γεγονότα (Θεολόγου, 2008).

### **1.2.3 Πολύ-πολιτισμικές αστικές μορφές**

Σύμφωνα με τον Leclair-Raquet (2013), οι πολύ-πολιτισμικές αστικές μορφές διακρίνονται σε 4 επιμέρους κατηγορίες. Στη συνέχεια, παρουσιάζονται οι 4 αυτές κατηγορίες με μία ιεράρχηση από τη λιγότερο δεκτική και ανεκτική στη διαφορετικότητα προς την ιδεατή κατηγορία, όπου ενσωματώνονται οι επιμέρους εθνο-θρησκευτικές και κοινωνικές συνιστώσες και συνυπάρχουν αρμονικά: α) οι **ποικιλο-πολιτισμικές πόλεις (pluri-cultural cities)**, όπου οι διαφορετικές ή/και μειονοτικές πολιτισμικές ομάδες βρίσκονται σε απομόνωση και περιθωριοποίηση από τον υπόλοιπο πληθυσμό, β) οι **πολύ-πολιτισμικές πόλεις (multi-cultural cities)**, όπου απαντάται η θεσμοθέτηση των μειονοτικών ομάδων και των πολιτισμικών οργανισμών, ωστόσο οι μειονοτικές ομάδες παραμένουν περιθωριοποιημένες σε σχέση με τον επικρατέστερο πληθυσμιακά πληθυσμό, γ) οι **δια-πολιτισμικές πόλεις (inter-cultural cities)**, όπου επικρατούν διαπολιτισμικές αλληλεπιδράσεις και υπάρχει μία μορφή αποδοχής και συμπάθειας προς τη διαφορετική κουλτούρα και τις διαφορετικές πεποιθήσεις και δ) οι **κοσμοπόλεις (cosmopolitan cities)**, οι οποίες βρίσκονται στην κορυφή της κοινωνικής ενσωμάτωσης και της αρμονικής συνύπαρξης των πληθυσμών στο εσωτερικό τους, οι οποίοι πληθυσμοί διατηρούν την ιδιαιτερότητά τους. Ως κατηγορία, αριθμεί τις λιγότερες πόλεις καθώς εκτός από την ιδιαίτερη κουλτούρα που απαιτείται να έχει ο πληθυσμός που υποδέχεται τις διαφορετικές ομάδες, απαιτείται και ιδιαίτερη σχεδιαστική κουλτούρα και συγκεκριμένες κοινωνικο-οικονομικές πολιτικές.

Σχήμα 1.1: Πορεία προς τη δημιουργία κοσμόπολης<sup>5</sup>

Πηγή: Leclair-Paquet, 2013 (Ιδία Επεξεργασία)

Όπως αναφέρουν οι Calhoun (2002), Sennett (1994), Sandercock (2003) και Bloomfield and Bianchini (2004), μια πόλη πραγματικής αλληλεγγύης περιλαμβάνει την αρμονική συνύπαρξη των επιμέρους κοινωνικών στοιχείων της και συνθήκες «δημοκρατικής αυτοδιοίκησης». Για τον λόγο αυτό, καθίστανται αναγκαίες οι διαπολιτισμικές αλληλεπιδράσεις χωρίς περιορισμούς λόγω εθνοτικών, θρησκευτικών ή κοινωνικών ιδιαιτεροτήτων και διαφοροποιήσεων.

Σύμφωνα με τους Bloomfield and Bianchini (2004:37) «...μόνο όταν οι άνθρωποι συναντιούνται και αναμειγνύονται στην καθημερινή ζωή τους είναι σε θέση να γνωρίσουν και να κατανοήσουν τις ανάγκες και τα συναισθήματα των άλλων και να αναπτύξουν συμπάθειες για τον συμπολίτη τους...». Βασικό στοιχείο του σχεδιασμού των πόλεων αυτών, είναι η προώθηση διαπολιτισμικών χώρων σε αντίθεση με τη γκετοποίηση εθνοτικών, θρησκευτικών ή κοινωνικών ομάδων, υπό το πρίσμα της «πολυπολιτισμικής υπεράσπισης».

<sup>5</sup> Για περισσότερες πληροφορίες για τις κοσμοπόλεις, βλ. παράγραφο 1.3.3

Η πρόκληση των πολεοδομών στον σχεδιασμό πόλεων όπου υφίστανται μειονοτικές ομάδες είναι η κοινωνική και χωρική ενσωμάτωσή τους. Το να ενσωματωθούν τα μειονοτικά στοιχεία δύναται να αποτελέσει σημαντική αναπτυξιακή δυναμική για μία πόλη ενώ στην αντίθετη περίπτωση, ο χώρος και η λειτουργία της κατακερματίζονται, δημιουργώντας κοινωνικές πολώσεις και συγκρούσεις. Το πώς οι πόλεις διαχειρίζονται αυτές τις πολιτιστικές και κοινωνικές αλλαγές επηρεάζει την εξέλιξή τους και τις κατατάσσει στην αντίστοιχη κατηγορία που προαναφέρθηκε.

#### **1.2.4 Αστική ταυτότητα & πολιτιστική κληρονομιά**

Ο χώρος της πόλης, όπως ήταν συγκροτημένος τον 19<sup>ο</sup> αιώνα και στις αρχές του 20<sup>ου</sup>, συνέβαλε στην ανάπτυξη μιας διαλεκτικής σχέσης μεταξύ εθνικο-θρησκευτικών ομάδων και του περιβάλλοντός τους. Αυτή η σχέση αποτέλεσε την απαρχή της *συλλογικής αστικής ταυτότητας* (Θεολόγου, 2008).

Ο όρος συλλογική μνήμη εισάγεται πρώτη φορά από τον θεωρητικό Maurice Halbwachs, ο οποίος αναφέρει χαρακτηριστικά ότι *«η μνήμη δεν περιορίζεται απλώς στην ανάμνηση και ανάκληση του παρελθόντος, αλλά περιλαμβάνει ένα πλέγμα εξωτερικών προς το άτομο σχέσεων, μορφών και αντικειμένων, που στηρίζουν και ενσαρκώνουν το παρελθόν»* (Coser, 1992:180). Η αρχιτεκτονική αποτελεί ένα ευανάγνωστο μέσο απόδοσης της συλλογικής μνήμης στο κοινωνικό σύνολο, καθώς επικοινωνεί νοήματα και σύμβολα μέσω της εικόνας αλλά και της πολλαπλής εμπειρίας του χώρου. Όπως αναφέρει και ο Σταυρίδης (2006) τα μνημεία συμπυκνώνουν ένα χώρο αφηγηματικό που συνθέτουν τον «έμμεσο» λόγο της ιστορίας με τον «άμεσο» λόγο της μνήμης και επιβιώνουν υλικά και νοητικά στον χώρο και τον χρόνο.

Σε αυτά τα πλαίσια, ένα πολιτιστικό μνημείο δεν είναι μόνο το «αρχιτεκτόνημα», αλλά και το ευρύτερο περιβάλλον του, που αποτελούν ένα ενιαίο σύνολο. Τα ιδιαίτερα αυτά στοιχεία των μνημείων της πόλης, ως σύνολο, αντιπροσωπεύουν ένα συμβολικό και πολιτισμικό πεδίο από το οποίο προκύπτουν στοιχεία τοπικής ταυτότητας. Επομένως, τα μνημεία διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στη διαδικασία δημιουργίας σταθερών ηθικών αξιών: εγγράφουν στον χώρο ένα μόνιμο διαρκές ίχνος, το οποίο αποτελεί το θεμέλιο της μνημονικής και της ιστορικής συνοχής των τόπων (Μποτωνάκη, 2007). Τα στοιχεία πολιτιστικής και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, μνημεία αλλοτινών εποχών, αποτελούν βασικό γνώρισμα της πόλης και φέρουν την ιστορία του τόπου και των κατοίκων της. Η πόλη θεωρείται ως ο τόπος όπου καταγράφεται η συλλογική μνήμη των λαών. Μάλιστα, σύμφωνα με τον Rossi (1991:65) *«...η συλλογική μνήμη αποτελεί ένα από τα κυριότερα στοιχεία μετασηματισμού*

της πόλης, λειτουργώντας φυσικά μέσα από το κοινωνικό σύνολο. Η μνήμη γίνεται το νήμα που διαπερνάει όλη την πολύπλοκη δομή της πόλης».

Συνεπώς, η ύπαρξη της πολιτιστικής κληρονομιάς δύναται να ενισχύσει την αίσθηση της τοπικής ταυτότητας μιας περιοχής, σε μία περίοδο αυξανόμενου ανταγωνισμού μεταξύ των πόλεων αλλά και «επανερμηνείας» της σχέσης μεταξύ παγκοσμιοποίησης και τοπικότητας (“glocalisation”) (Robertson, 1992; Swyngedouw, 2004). Η έννοια του *glocalisation* αναφέρεται στον τρόπο με τον οποίο οι δυναμικές της παγκοσμιοποίησης «επανερμηνεύονται» σε επίπεδο τοπικό, οδηγώντας σε μια μορφή αλληλοεισχώρησης των δυο αυτών αντιδιαμετρικών χωρικών επιπέδων. Η αναβάθμιση της τοπικής ταυτότητας και εικόνας μίας πόλης αποτελεί εξάλλου και μία βασική διάσταση του ρόλου της πολιτιστικής κληρονομιάς, ως αειφορικό μηχανισμό ανάπτυξης και αστικής αναγέννησης.

Η αίσθηση της πολιτιστικής αλλοτρίωσης αλλά και του οικονομικού ανταγωνισμού των πόλεων, καθιστά τη δυναμική της τοπικής αστικής ταυτότητας και εικόνας μιας περιοχής ως μοναδικό αντίβαρο στις διεθνείς αυτές πιέσεις (Καλέργης, 2016).

### 1.3 Κατηγορίες Πόλεων

Ο πρώτος αντίκτυπος της εκβιομηχάνισης ήταν ότι διαφοροποίησε τις πόλεις αντί να τις εξομοιώσει. Οι πόλεις λοιπόν, δεν έχουν απλώς πασίδηλες τοπογραφικές διαφορές, διαφορές στις οικονομικές και κοινωνικές δομές και ιδιότυπες διαφορές στις σχέσεις τους με τις περιοχές που τις περιβάλλουν, αλλά επιπλέον, απαντούν με διαφορετικό τρόπο στα προβλήματα που απαντώνται σε όλες (Briggs, 1968).

Οι πόλεις μπορούν να διακριθούν σε διάφορες κατηγορίες ανάλογα με την κυρίαρχη δραστηριότητά τους. Βέβαια, οι σχέσεις ανάμεσα στις λειτουργίες που χαρακτηρίζουν τις πόλεις και την ανάπτυξή τους είναι κάπως δυσδιάκριτες και έτσι η κατάταξη μίας πόλης σε κάποια κατηγορία δε θα πρέπει να θεωρείται αμετάβλητη (Hohenberg & Lees, 1985). Οι βασικότερες κατηγορίες πόλεων είναι οι ακόλουθες: **Πόλη-λιμάνι:** πόλεις που τις χαρακτηρίζει το υδάτινο στοιχείο, με βάση το οποίο μάλιστα αναπτύσσονται ως κέντρα μεταφορών και συγκοινωνιών (Λίβερπουλ, Σμύρνη). **Θρησκευτική πόλη:** πόλεις που συγκεντρώνουν πιστούς για προσκύνημα σε συγκεκριμένα χρονικά διαστήματα (Μέκκα, Βατικανό). **Πανεπιστημιούπολη:** πόλεις όπου κυριαρχεί η δραστηριότητα των πανεπιστημιακών μονάδων και υποδομών έναντι των υπόλοιπων δραστηριοτήτων τους (Κέμπριτζ, Οξφόρδη). **Κέντρο καλλιτεχνικών δραστηριοτήτων:** πόλεις όπου κυριαρχούν οι πολιτιστικές και καλλιτεχνικές εκδηλώσεις (Φλωρεντία). **Διοικητικό κέντρο:** πόλεις που



δημιουργήθηκαν για αυτό το σκοπό είτε γύρω από κάποιο παλάτι (Βερσαλλίες) είτε όχι (Βόννη, Ουάσιγκτον). **Τουριστικό κέντρο:** πόλεις που στηρίζονται κατεξοχήν στην ανάπτυξη του τουριστικού τομέα και λειτουργούν ως χειμερινά ή τουριστικά θέρετρα (Γαλλική Ριβιέρα). **Βιομηχανικό Κέντρο:** πόλεις όπου στηρίζονται στην παραγωγή συγκεκριμένων ή μη, βιομηχανικών προϊόντων (Ντιτρόιτ, Μιλάνο). **Company town:** πόλεις που δημιουργούνται από κάποια συγκεκριμένη εταιρεία και στη συνέχεια στηρίζουν την ανάπτυξή τους σε αυτήν (τα Άσπρα Σπίτια στο νομό Βοιωτίας). **Τεχνοπόλεις:** πόλεις που αποτελούν νησίδες καινοτομίας και στις οποίες κυριαρχεί η έρευνα και οι νέες τεχνολογίες (Σοφία-Αντίπολις). **Μητροπόλεις:** πόλεις που λειτουργούν ως μητροπολιτικά κέντρα σε ένα ευρύτερο δίκτυο πόλεων (Παρίσι, Λονδίνο). **Κοσμοπόλεις:** πόλεις όπου συνυπάρχουν και συμβιώνουν αρμονικά διαφορετικές εθνο-θρησκευτικές ομάδες ανθρώπων.

Ως προς την ιστορική εξέλιξη των πόλεων, διακρίνονται τρεις επιμέρους κατηγορίες πόλεων που συνδέονται με την αντίστοιχη εποχή που χαρακτηρίζει τον τύπο της πόλης και επηρεάζει όπως είναι φυσικό τα επίπεδα οικονομικής, κοινωνικής, τεχνολογικής, πολιτικής και πολιτιστικής τους ανάπτυξης. Οι κατηγορίες αυτές, τις οποίες θα παρουσιάσουμε συνοπτικά παρακάτω είναι οι εξής: α) η προβιομηχανική πόλη, β) η βιομηχανική πόλη και γ) η μεταβιομηχανική πόλη (Williams & Brunn, 1993).

Η προβιομηχανική ή αλλιώς και παραδοσιακή πόλη, είναι εκείνη που ιδρύθηκε και αναπτύχθηκε πριν από την εκβιομηχάνιση που συντελέστηκε στον 19<sup>ο</sup> και 20<sup>ο</sup> αιώνα. Ως βιομηχανική πόλη νοείται εκείνη η πόλη, η παραγωγική βάση της οποίας αποτελείται από την παραγωγή βιομηχανικών προϊόντων, τόσο της ελαφριάς βιομηχανίας (τρόφιμα, ένδυση, υπόδηση κτλ.) όσο και της βαριάς βιομηχανίας (αυτοκίνητα, ναυπηγεία, χαλυβουργία). Τέλος, η μεταβιομηχανική πόλη ορίζεται ως η πόλη όπου η οικονομική της βάση δε στηρίζεται στη βιομηχανία αλλά στον τριτογενή τομέα, με έμφαση τα τελευταία χρόνια στην έρευνα, στις νέες τεχνολογίες και στις εναλλακτικές μορφές τουρισμού.

Ακολουθεί μία σύντομη παρουσίαση τριών βασικών κατηγοριών πόλεων: α) των πόλεων-λιμανιών, β) των μητροπόλεων και γ) των κοσμοπόλεων. Η εν λόγω επιλογή δεν είναι τυχαία, καθώς οι 5 υπό έρευνα πόλεις της παρούσας διατριβής, ανήκουν σε αυτές τις τρεις κατηγορίες πόλεων.

### 1.3.1 Πόλεις-Λιμάνια

#### Δομικά Χαρακτηριστικά

Σύμφωνα με τους Γιαννόπουλο (1998) και Παρδάλη (2001), τα λιμάνια από απλά σημεία πρόσβασης από τη θάλασσα στη ξηρά, εξελίχθηκαν σε κέντρα μεταφορικών και εμπορικών

υπηρεσιών και σήμερα, το σύγχρονο λιμάνι αποτελεί έναν δυναμικό κόμβο στο διεθνές δίκτυο παραγωγής και κατανάλωσης.

Ο Hoyle (1988), διακρίνει πέντε στάδια ιστορικής εξέλιξης της σχέσης της πόλης με το λιμάνι της. Το πρώτο στάδιο εκτείνεται από την αρχαιότητα ως και τον 19<sup>ο</sup> αιώνα και χαρακτηρίζεται από τη στενή χωρική και λειτουργική σχέση πόλης-λιμανιού. Το δεύτερο στάδιο, από τον 19<sup>ο</sup> αιώνα μέχρι τις αρχές του 20<sup>ου</sup>, είναι η φάση επέκτασης της πόλης-λιμανιού, ενώ το τρίτο, στα μέσα του 20<sup>ου</sup> αιώνα, αποτελεί τη σύγχρονη βιομηχανική πόλη-λιμάνι. Κατά το τέταρτο στάδιο, από τη δεκαετία του '60 ως εκείνη του '80, παρατηρείται απομάκρυνση των λειτουργιών του λιμανιού από το υδάτινο αστικό μέτωπο, ενώ στο τελευταίο στάδιο, κυριαρχεί η επανα-ανάπτυξη του θαλασσιού μετώπου των πόλεων με αστικές κυρίως λειτουργίες.

Είναι προφανές, ότι οι μεταφορές ανέκαθεν είχαν μία διεισδυτική επιρροή στον πολεοδομικό και κοινωνικό ιστό των πόλεων. Στο παρελθόν, οι μεταφορικές οδοί έπαιζαν ένα σημαντικό ρόλο στη χωροθέτηση των πόλεων, ενώ σήμερα, το μεταφορικό σύστημα επηρεάζει τον τόπο και τον τρόπο μεγέθυνσης των αστικών περιοχών (Black, 1995).

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω<sup>6</sup>, οι άνθρωποι από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα επιλέγουν να κατοικήσουν κοντά στο υδάτινο στοιχείο. Ο Mumford (1984) υποστηρίζει ότι η προϊστορική πόλη ήταν αποτέλεσμα συγκέντρωσης ανθρώπινου δυναμικού, εξουσίας και υλικών αγαθών κοντά σε μεγάλους ποταμούς, οι οποίοι αποτελούσαν και τη φυσική σύνδεση μεταξύ των οικισμών. Η τάση αυτή συνεχίστηκε ως και τη βιομηχανική εποχή, η οποία θεωρείται και η τελευταία περίοδος κατά την οποία παρατηρείται η δημιουργία νέων πόλεων.

Ωστόσο, οι καθοριστικές αλλαγές στην αισθητική και λειτουργική εικόνα των πόλεων-λιμανιών σημειώνονται τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, με την αύξηση του εμπορίου που ακολούθησε τη βιομηχανική επανάσταση και την εισαγωγή της χρήσης του ατμού στα πλοία που πολλαπλασίασαν σημαντικά τον όγκο των εμπορευμάτων, με αποτέλεσμα την αναγκαιότητα εξεύρεσης μεγαλύτερων αποβάθρων για την εξυπηρέτηση των ατμόπλοιων. Με την καθιέρωση του σιδηρόδρομου, οι παλιές αποβάθρες, κατά μήκος των οποίων γίνονταν οι φορτοεκφορτώσεις, ήταν ανεπαρκείς για να υπηρετήσουν τις νέες απαιτήσεις. Νέες αποβάθρες κατασκευάζονται, έξω από τους παραδοσιακούς χώρους του λιμανιού, αφού η επέκταση των παλαιών προς το εσωτερικό θα απαιτούσε την κατεδάφιση κτιρίων της πόλης. Έτσι, συντελείται διαχωρισμός του λιμανιού από την πόλη με την κατασκευή μαντρών, τοίχων και πυλών για λόγους ασφάλειας και ελέγχου του χώρου του λιμανιού, ενώ

---

<sup>6</sup> Βλ. παράγραφο 1.1 Αίτια Ανάπτυξης των Πόλεων

παράλληλα οι νέες αποβάθρες εξοπλίζονται με μεγάλες αποθήκες και σύγχρονα μηχανήματα (Βογιατζάκη, 2004).

Τα σύγχρονα λιμάνια του 20<sup>ου</sup> αιώνα, με την αύξηση του διεθνούς εμπορίου και την εφαρμογή νέων τεχνολογιών, επεκτάθηκαν σημαντικά και προκάλεσαν την εγκατάσταση μεγάλων βιομηχανικών συγκροτημάτων με βάρος στη θαλάσσια μεταφορά πρώτων υλών, κατά μήκος της ακτής, δίπλα ή και μακρύτερα από τους παραδοσιακούς λιμενικούς χώρους. Για περίπου μισό αιώνα λοιπόν, τα περισσότερα λιμάνια αναπτύσσονται σε παρθένες περιοχές που βρίσκονται άλλοτε λιγότερο και άλλοτε περισσότερο στην περιφέρεια. Οι επεκτάσεις αυτές συναντώνται στη διεθνή βιβλιογραφία ως «bluefield» όταν αναπτύσσονται πέρα από το θαλάσσιο μέτωπο, άλλοτε συνδέονται με την ενδοχώρα και άλλοτε αποτελούν αυτόνομα νησιά-λιμάνια, και ως «greenfield» όταν εκτελούνται εξ ολοκλήρου ή κατά κύριο λόγο στη στεριά (Βεράνη και Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, 2009).

Κατά την Βεράνη (2008:56), «...η αστική ανάπτυξη κατά τον 19ο αιώνα, αλλά, και στο μεγαλύτερο μέρος του 20ου, συνοδεύτηκε από την υποβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος γύρω από τον αστικό ιστό. Η εξέλιξη του λιμένα, ενός κατ' εξοχήν χώρου διακίνησης αγαθών, είναι όπως και η εξέλιξη των βιομηχανικών εγκαταστάσεων, συνυφασμένη ιστορικά με την ρυπογένεση, την οικολογική υποβάθμιση και την περιβαλλοντική αμέλεια στον βωμό της παραγωγικότητας και της κερδοφορίας. Οι περιβαλλοντικές οχλήσεις που συνοδεύουν τη λειτουργία ενός λιμένα επηρεάζονται από την τοποθεσία, το μέγεθος, την υποδομή, τη βιομηχανία και τα φορτία που εξυπηρετεί». Συνεπώς, η περιβαλλοντική αλληλεπίδραση πόλης και λιμένα είναι στενή και ισχυρή. Η συνεργασία Λιμένα και Τοπικών Αρχών στη διαχείριση περιβαλλοντικών ζητημάτων που άπτονται της γειτνιάσής τους, κρίνεται σκόπιμη και μπορεί να φέρει πολλαπλά θετικά αποτελέσματα.

Την περίοδο της βιομηχανικής ανάπτυξης, ακολουθεί η περίοδος της αποβιομηχάνισης όπου το ολοκληρωμένο μοντέλο πόλη – λιμάνι απαξιώνεται μετά το δεύτερο μισό του 20<sup>ου</sup> αιώνα, όταν το λιμάνι παύει να αποτελεί τον πιο σημαντικό παράγοντα της τοπικής οικονομίας. Οι λόγοι που συντέλεσαν σε αυτή τη διαδικασία αποδυνάμωσης των λιμανιών συνίστανται κατ' αρχήν στους επιταχυνόμενους ρυθμούς εξέλιξης της ναυτιλίας, στην τυποποίηση της αποθήκευσης και της μεταφοράς με τη χρήση των *containers*, στα νέα συστήματα φορτοεκφόρτωσης των εμπορικών πλοίων, στις νέες τεχνικές διαχείρισης του φορτίου cargo καθώς και στην ανάγκη για πιο γρήγορη διακίνηση των εμπορευμάτων μέσω χερσαίων μεταφορών (Rodrigue et al, 2006).

Ταυτόχρονα, παρατηρείται μία συνολική τάση αποβιομηχάνισης στα κέντρα των πόλεων, στα πλαίσια της διακίνησης κεφαλαίων και του διεθνούς ανταγωνισμού, οπότε μεγάλες

επιχειρήσεις μεταφέρουν τμήματά τους σε ανατολικές χώρες. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία σοβαρών κοινωνικών προβλημάτων, όπως η ανεργία και ο οικονομικός μαρασμός.

Τα παλιά εγκαταλελειμμένα λιμάνια επιφορτωμένα με βαρύ εξοπλισμό, εν αχρηστία πλέον, δημιουργούν οπτικό και ψυχολογικό εμπόδιο στην αντίληψη της συνέχειας του αστικού τοπίου και αποκόβουν τις λειτουργίες της πόλης από τη θάλασσα. Παράλληλα, δημιουργούνται μεγάλα αστικά κενά μέσα στην πόλη αποτελούμενα από άδεια κελύφη αποθηκών, παλιών βιομηχανιών και σιδηροδρομικών γραμμών που δε χρησιμοποιούνται πια. Έτσι, σύμφωνα με τον Daamen (2007) στα μέσα της δεκαετίας του '80, προβλέπεται η προσαρμογή των παλαιών λιμενικών εγκαταστάσεων σε νέες χρήσεις. Εντούτοις, δεν είναι απολύτως αναμενόμενο ότι οι νέες αυτές χρήσεις θα είναι αποκλειστικά αστικές.

Από τη μία λοιπόν, για πολλούς αιώνες, το νερό καθορίζει την ταυτότητα των παράκτιων πόλεων με τα λειτουργικά του χαρακτηριστικά, ως υποδομή μεταφορών, ως μέσο εμπορικών συναλλαγών, ως δίκτυο επικοινωνίας και ανοίγματος της πόλης προς τον υπόλοιπο κόσμο και έχει άμεση σχέση με την πόλη καθώς αποτελεί το ζωτικό λειτουργικό της στοιχείο. Από την άλλη, οι πόλεις- λιμάνια της βιομηχανικής και μαζικής παραγωγής, απομόνωσαν το κυρίως σώμα τους από τους χώρους του λιμανιού και τη βιομηχανική ζώνη. Το νερό γίνεται συνώνυμο της υποβάθμισης, της μόλυνσης από βιομηχανικά απόβλητα και συγκεντρώνει τα σκοτεινά σημεία που η πόλη προσπαθεί να αγνοήσει.

Έτσι, η μεταβιομηχανική οικονομία, επαναξιοποιώντας τις απαξιωμένες ζώνες δίπλα στο νερό, έδωσε το πλαίσιο της δικής της λειτουργικότητας και αισθητικής και αναζήτησε μια νέα σχέση ανάμεσα σε πόλη και νερό. Οι εγκαταλελειμμένες παράκτιες περιοχές μετατρέπονται σε επαγγελματικές ζώνες υψηλής ποιότητας και συνοδεύονται από ένα σύμπλεγμα δραστηριοτήτων αναψυχής, θεαμάτων, και υπηρεσιών που απευθύνονται στον ελεύθερο χρόνο. Οι νέες χρήσεις στις αναπλάσεις των παράκτιων περιοχών καταγράφουν, στην πλειοψηφία τους, τα νέα ήθη γύρω από τη διαχείριση του ελεύθερου χρόνου στην πόλη. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, τη «δημιουργία» δύο μορφών αναπλάσεων: α) την ανάπλαση των θαλασσιών μετώπων, όπου η πόλη ανακτά εδάφη και βρίσκει ξανά δίοδο προς τη θάλασσα και β) την επαναξιοποίηση των εγκαταλελειμμένων αποβάθρων, όπου η αστική ανάπλαση βρίσκει διέξοδο σε ερειπωμένα τεχνητά συγκροτήματα (European Regional Development Fund, 2007). Εξάλλου, σύμφωνα με τους Bunce and Desfor (2007), η μεταμόρφωση των αστικών θαλασσιων μετώπων προκαλεί μία σειρά από σημαντικές αλλαγές σε διάφορους τομείς του αστικού συνόλου των πόλεων, όπως στο σύστημα διακυβέρνησης, στο οικονομικό και φυσικό περιβάλλον και στην κοινωνική σύνθεση αυτών.

### Σύγχρονες Προκλήσεις

Η συζήτηση για τα θαλάσσια μέτωπα, ή πιο σωστά για τις ζώνες επαφής της πόλης με το νερό, προφανώς δεν είναι κάτι νέο για τον πολεοδομικό προβληματισμό. Ο σχεδιασμός στα όρια με το νερό έχει καταγράψει συναρπαστικά κεφάλαια στην ιστορία της πόλης. Η διαχρονική σημασία του εμπορίου και οι άλλες σχετικές με τη θάλασσα δραστηριότητες, απέδιδαν σε αυτές τις ζώνες μια πολλαπλή λειτουργικότητα. Η διαχρονική σημασία του υδάτινου στοιχείου, εξάλλου, καθιέρωσε από νωρίς την αναγκαιότητα της ύπαρξης αστικών δημόσιων χώρων κοντά στο νερό. Στην ιστορική εξέλιξη των πόλεων-λιμανιών, οι ζώνες αυτές ήταν κατεξοχήν ανοικτές σε μετασχηματισμούς, οι οποίοι επιδρούσαν και στη συνολική αναδιάρθρωση της πόλης (Βεράνη, 2008).

Τα μεγάλα ευρωπαϊκά λιμάνια λόγω της συνεχούς επέκτασης των σύγχρονων λιμενικών τους εγκαταστάσεων και της μεταφοράς τους εκτός του αστικού κέντρου, τείνουν να εγκαταλείπουν μεγάλες εκτάσεις, σε προνομιακές συνθήκες θέσεις της πόλης. Πρόκειται για μια διαδικασία που σηματοδοτήθηκε από τις αλλαγές στο θαλάσσιο εμπόριο τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες, αλλά συνεχίζει μέχρι σήμερα να αποτελεί μέρος των προβλημάτων και των αναπτυξιακών δυναμικών πολλών πόλεων-λιμανιών. Αποτελεί έτσι μια πρώτη, ουσιαστική συνθήκη των μετασχηματισμών στα θαλάσσια μέτωπα των πόλεων-λιμανιών. Όσο πιο δυναμικό είναι -ή υπήρξε- ένα λιμάνι τόσο πιο εκτεταμένες τείνουν να είναι οι αναδιαρθρώσεις, οι εγκαταλελειμμένες περιοχές και άρα τα προγράμματα επανασχεδιασμού και αναπλάσεων (Σαμαρίνης, 2006).

Η δυναμική επέκταση των προβλητών χάρις στις τεχνικές δυνατότητες του 19ου αι. επέτρεψε την ενσωμάτωση του σιδηρόδρομου, δημιουργώντας νέες συνδέσεις μεταξύ του λιμανιού, της πόλης και της ενδοχώρας. Η ταχύτατη εξέλιξη των συνδυασμένων μεταφορών τις τελευταίες δεκαετίες (αλλαγή του μεγέθους των πλοίων, νέες μορφές οργάνωσης με έμφαση στη μοναδοποίηση και κιβωτιοποίηση των προϊόντων-containers, οι αγωγοί κ.λπ.) ενέτεινε τις ανάγκες τόσο για ικανές επιφάνειες όσο και για μεταφορικές υποδομές. Εξάλλου, δεδομένης της παγκοσμιοποίησης των μεγάλων αυτών υποδομών, τα λιμάνια ενεργούν όλο και περισσότερο ως αυτονομημένοι βιομηχανικοί-διαμετακομιστικοί χώροι. Οι μεταλλαγές στη σύγχρονη λειτουργία τους μάλλον εντείνουν αυτά τα χαρακτηριστικά. Η λειτουργική αυτονομία μεταφράζεται σε φυσικό διαχωρισμό, ο οποίος συντελείται με την κατασκευή μανδρών, πυλών και τειχών, ή με τον επιβεβλημένο τελωνειακό διαχωρισμό. Κυρίως, όμως, αντανακλάται στην επιλογή της μεταφοράς των εμπορικών λιμένων σε νέες θέσεις, μακριά από τα ιστορικά κέντρα των πόλεων. Η αναζήτηση μεγαλύτερων εκτάσεων και η κατασκευή νέων προβλητών, που θα ικανοποιούν τις σημερινές ανάγκες ελλιμενισμού, φορτοεκφορτώσεων και αποθήκευσης, είναι προφανώς διαδικασίες με καθοριστικές

συνέπειες για το μέλλον της πόλης. Συνήθως προβάλλονται οι ευκαιρίες που ανοίγονται για την αποκατάσταση της σχέσης της πόλης με τη θάλασσα, ή τα οφέλη από τη μεταφορά των βαρέων υποδομών εκτός των φορτισμένων λειτουργικά κεντρικών περιοχών. Σπανιότερα περιγράφονται οι συνέπειες για τις νέες θέσεις εγκατάστασης, συνήθως στην περιφέρεια της πόλης, όπου πιθανόν να αναπαράγεται η αποκοπή της πόλης από τη θάλασσα ή η περιβαλλοντική υποβάθμισή της προκαθορίζοντας τις συνθήκες για τη μελλοντική της εξέλιξη (Βεράνη, 2008).

Η διαχείριση του χώρου στις πόλεις-λιμάνια που βρίσκονται σε διαδικασία οικονομικής αναδιάρθρωσης ή μετεγκατάστασης, δεν περιορίζεται βέβαια σε επεμβάσεις ανάπλασης εντός των λιμενικών περιοχών. Η χωροθέτηση και λειτουργία του λιμένα έχει συνέπειες στο ευρύτερο αστικό περιβάλλον, αλλά και στη συνολική διάρθρωση της πόλης. Η διασφάλιση εύκολης πρόσβασης από την πόλη προς το λιμάνι, και κατ' επέκταση το σύνολο της παράκτιας ζώνης, εξελίχθηκε σε έναν από τους κύριους στόχους των περισσότερων μεγάλων προγραμμάτων ανάπλασης των θαλάσσιων μετώπων. Ο προβληματισμός και οι επιτυχημένες πολλές φορές λύσεις που δόθηκαν σε ανάλογα παραδείγματα, αποτελούν σημείο αναφοράς για αντίστοιχα εγχειρήματα ανά τον κόσμο, συγκεντρώνοντας τεχνογνωσία, αλλά και εμπειρίες σε σχέση με την οικονομική βιωσιμότητα, την κοινωνική τους αποδοχή κ.λ.π. (Σαμαρίνης, 2006).

Αυτή η τάση επανένταξης του θαλάσσιου μετώπου και της παραλίας στον αστικό ιστό που παρατηρείται παντού στην Ευρώπη, συχνά αποκόπτει την πόλη από το λιμάνι της. Σε πολλές πόλεις- λιμάνια της Ευρώπης, ο μη ενημερωμένος επισκέπτης θα αργήσει να αντιληφθεί ότι η πόλη όπου βρίσκεται φιλοξενεί κάποιο σημαντικό λιμάνι. Το πιο πιθανό είναι να δει μόνο μια προκουμαία και μερικά σκάφη αναψυχής, διαδρομές περιπάτου στις αποβάθρες, προβλήτες που έχουν μετατραπεί σε τουριστικές ατραξιόν και παλιές αποθήκες που είναι πλέον μοντέρνες κατοικίες (Hall, 2005).

Οι αναπλάσεις θαλασσίων μετώπων κατά κανόνα χρησιμοποιούν την κληρονομιά της επίλεκτης αρχιτεκτονικής (βιομηχανικά κτίρια) και τα αυθεντικά χαρακτηριστικά, για να τα μετατρέψουν σε πολυτελείς κατοικίες και χώρους γραφείων, στοχεύοντας και πάλι στην προσέλκυση επαγγελματιών. Αυτή η προσέγγιση όμως δεν πετυχαίνει να λύσει τα στεγαστικά προβλήματα του χαμηλού εισοδήματος τοπικών πληθυσμών που δεν μπορούν να εκμεταλλευτούν αυτές τις αναπλάσεις. Οι κατοικίες που δημιουργούνται τείνουν να είναι ακατάλληλες για τους τοπικούς πληθυσμούς για διάφορους λόγους, ο κυριότερος από τους οποίους είναι ότι θεωρούνται ιδιαίτερα ακριβές (Hall, 2005).

Ένα από τα σημαντικά χαρακτηριστικά της νέας αυτής πραγματικότητας είναι η μετάβαση σε μια χωρική πολιτική που εδραιώνει τα κριτήρια της αγοράς, την ιδιωτική πρωτοβουλία, την επιχειρηματικότητα, την καινοτομία και την ανταγωνιστικότητα σε τοπικό και διεθνές επίπεδο. Οι επεμβάσεις σε εγκαταλειμμένες παράκτιες ζώνες έδωσαν την ευκαιρία για μια σειρά νεοφιλελεύθερων πειραμάτων αφενός λόγω της οικονομικής σημασίας των χώρων αυτών και αφετέρου γιατί τα περισσότερα λιμάνια είχαν ήδη αυτονομηθεί διοικητικά και λειτουργούσαν με κριτήρια ιδιωτικών επιχειρήσεων. Ακολουθήθηκαν διαφορετικές στρατηγικές, από τις αποσπασματικές επεμβάσεις των οργανισμών διοίκησης λιμένων ή άλλων επιχειρήσεων, μέχρι τη σύσταση μικτών φορέων, με τη συμμετοχή και της τοπικής αυτοδιοίκησης, επιχειρηματιών, ομάδων ειδικών συμφερόντων κ.λ.π. (Σαμαρίνης, 2006).

Από την ως άνω ανάλυση, καθίσταται προφανής η σπουδαιότητα των λιμένων τόσο στην αναπτυξιακή δυναμική της πόλης όπου απαντώνται, όσο και στην χωρική της οργάνωση. Πιο συγκεκριμένα, τις τελευταίες δεκαετίες έχει καταγραφεί στροφή στην πολεοδομική πολιτική που ακολουθείται για την ανάπτυξη των πόλεων. Οι στρατηγικές ανάπτυξης έχουν απομακρυνθεί από τη λογική των συνεχών επεκτάσεων και προσανατολίζονται πλέον στη φροντίδα για την αναμόρφωσή τους. Έτσι, προωθούνται προγράμματα αναπλάσεων σε περιοχές και χώρους που έχουν πέσει σε αχρηστία ή εγκαταλείπονται, όπως είναι για παράδειγμα οι λιμενικές εγκαταστάσεις, οι οποίες δύνανται να αποτελέσουν θύλακες ανάπτυξης και καινοτομίας για όλη την πόλη.

### **1.3.2 Μητροπόλεις**

Επικρατούν πολλές απόψεις ως προς τον ορισμό των μητροπόλεων, οι οποίες σχετίζονται με την οπτική γωνία από την οποία εστιάζει ο κάθε μελετητής. Για παράδειγμα, ένας οικονομολόγος δίνει έμφαση στο εύρος των οικονομικών και λειτουργικών διαδικασιών που λαμβάνουν χώρα στη συγκεκριμένη περιοχή, ένας πολεοδόμος εισαγάγει και το δεδομένο της χωρικής κατανομής των εν λόγω δραστηριοτήτων ενώ τέλος ένας κοινωνιολόγος δίνει ιδιαίτερη βαρύτητα και στο πολυπολιτισμικό στοιχείο αυτών.

Ωστόσο, μία σειρά παραγόντων, οι οποίοι θα αναλυθούν παρακάτω, έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στην εμφάνιση των μητροπόλεων στην αστική ιεραρχία. Η αυξανόμενη παγκοσμιοποίηση των συναλλαγών, ο ανταγωνισμός χωρών με πολύ χαμηλά μισθολογικά κόστη, που αρχικά ήταν περιορισμένος σε ορισμένα βασικά προϊόντα (χαλκός, αλουμίνιο) αλλά επεκτείνεται γρήγορα σε καταναλωτικά αγαθά με μεγαλύτερη προστιθέμενη αξία (μεταποίηση, αυτοκίνητα) για να εισέλθει στη συνέχεια και σε προϊόντα υψηλής τεχνολογίας (ηλεκτρονικά), η αναγκαιότητα να υπάρχει σημαντικό κοινωνικό και πολιτισμικό κεφάλαιο

(πανεπιστήμια, ερευνητικά κέντρα, δίκτυα μεγάλου όγκου πληροφοριών, ποικιλία στο πνευματικό περιβάλλον), προκειμένου να είναι εφικτή η απαραίτητη ανανέωση της καινοτομίας, αποτελούν συνθήκες που περιορίζουν τη δυναμική και την ανταγωνιστικότητα των μεσαίων και μικρών πόλεων και αναδεικνύουν τη σπουδαιότητα των μητροπόλεων (Burgel, 2007).

Κάνοντας μία αναδρομή στην ιστορία των πλέον αποδεκτών μητροπόλεων, όπως το Παρίσι, το Λονδίνο και το Βερολίνο, γίνεται αντιληπτό ότι οι μεγάλες ανατροπές συντελέστηκαν μετά το 1850. Μέχρι τότε, η βιομηχανική βάση των πόλεων είναι μικρής κλίμακας και καλύπτει τις βασικές ανάγκες των κατοίκων τους, καθώς απαντάται κυρίως σε μικρά εργαστήρια. Ωστόσο, σύμφωνα με τον Hall (1986), από το δεύτερο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η παραδοσιακή μητροπολιτική παραγωγή αλλάζει κλίμακα προσανατολισμένη σε μία εθνική ή ακόμη και εξαγωγική αγορά. Την ίδια εποχή μάλιστα, εμφανίζεται και η εξειδίκευση σε ορισμένα παλαιά επαγγέλματα όπως οι μηχανικοί αλλά και η δημιουργία νέων ειδικοτήτων άμεσα συνδεδεμένες με τις τεχνολογικές καινοτομίες.

Όλα τα παραπάνω, οδηγούν στην εμφάνιση των *οικονομιών αστικοποίησης*, που αφορούν όλες τις επιχειρήσεις ανεξαρτήτως κλάδου, χωροθετούνται στον ίδιο τόπο και προκύπτουν από τη διεύρυνση του συνολικού οικονομικού μεγέθους (πληθυσμός, εισόδημα, προϊόν κτλ.). Αυτό πρακτικά σημαίνει τη συγκέντρωση της παραγωγικής δραστηριότητας σε συγκεκριμένα σημεία του χώρου, όπου δημιουργούνται και οι κατάλληλες υποστηρικτικές υποδομές (Οικονόμου, 1993).

Κατά τους Kondratieff (1935) και Thomas (1973), η ιδιωτική πρωτοβουλία και επιχειρηματικότητα συνδυάστηκε με την κρατική παρέμβαση, όπου δημιουργούνται διεθνή σιδηροδρομικά δίκτυα, διεθνείς ακτοπλοϊκές και αργότερα αεροπορικές συνδέσεις ώστε να διευκολυνθούν οι μετακινήσεις ανθρώπων, οι διακινήσεις εμπορευμάτων και η ανταλλαγή και διάχυση των πληροφοριών. Εξάλλου, με την πάροδο των χρόνων, η παραγωγική βάση των μητροπόλεων μεταβάλλεται και από αμιγώς κατασκευαστική και μεταποιητική, εξελίσσεται σε βιομηχανία της τεχνολογίας και των πληροφοριών. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την τριτογενεοποίηση της οικονομίας των μητροπόλεων, και από την *Εποχή της Βιομηχανίας* να εισέρχονται στην *Εποχή της Πληροφορίας και της Γνώσης*.

Αρχικά, οι περισσότερες κοινωνίες αντιδρούν σπασμωδικά και άναρχα στις όποιες αλλαγές συντελούνται σε οικονομικό, κοινωνικό και πολιτικό επίπεδο και η ανάπτυξή τους χαρακτηρίζεται μάλλον συμπτωματική και συγκυριακή λόγω της τοποθεσίας τους ή της προσβασιμότητας στις αγορές κτλ. Τα κοινωνικά κόστη αγνοούνται, όπως και οι υποδομές δημοσίου χαρακτήρα, έτσι ώστε να καταστούν τα παραγωγικά κόστη ανταγωνιστικά.



Ωστόσο, σταδιακά, επειδή θα πρέπει με κάποιο τρόπο να καλυφθούν οι ολοένα και αυξανόμενες ανάγκες των κατοίκων και των επιχειρήσεων, αρχίζουν και σχεδιάζονται υποδομές εκπαίδευσης υψηλού επιπέδου, αναβαθμίζονται οι δημόσιες υποδομές και βελτιώνονται εν γένει οι συνθήκες διαβίωσης. Κάποιες μητροπόλεις μάλιστα, δημιουργούν αναπτυξιακές αρχές με σκοπό να αναπτύξουν τα συστήματα δημόσιας συγκοινωνίας και τις υποδομές τους. Έτσι, δημιουργούνται τα προάστια των μητροπόλεων ή οι πόλεις-δορυφόροι περίξ αυτών, ώστε να καλύψουν συγκεκριμένες περιφερειακές ανάγκες. Εκεί συγκεντρώνεται κατά βάση και η βιομηχανική δραστηριότητα, χωρίς να αλλοιώνεται η σπουδαιότητα και η ιδιαιτερότητα των παλιών κεντρικών τομέων. Αυτή την εποχή λοιπόν, εμφανίζονται για πρώτη φορά έννοιες όπως οι συμμετοχικές διαδικασίες των κατοίκων και των οργανισμών στον σχεδιασμό, η αστική σύνθεση και ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός και προγραμματισμός με στόχο τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος και την προσέλκυση επενδύσεων (Knight, 1986).

Σύμφωνα με τους Gottmann (1969) και Taylor (1994), «η πολυπολιτισμικότητα<sup>7</sup> αποτελεί βασικό χαρακτηριστικό των μητροπόλεων». Οι βασικοί λόγοι της εμφάνισής της είναι αφενός, η ραγδαία αύξηση του φαινομένου της αστικοποίησης κατά την χρονική περίοδο που μελετάμε, όπου πληθυσμιακές ομάδες συγκεντρώνονται στα μεγάλα αστικά κέντρα και αφετέρου, οι σημαντικές ανάγκες που εμφανίζονται στις μητροπολιτικές περιοχές μετά την αναδιάρθρωση της παραγωγικής τους βάσης και την αναζήτηση εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού, που καταφτάνει από διάφορες περιοχές. Τέλος, σε αρκετές μητροπόλεις συντρέχουν και ιστορικοί λόγοι για τη δημιουργία αυτού του μωσαϊκού πολιτισμικών και εθνοτικών ομάδων, όπως είναι οι πόλεις της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας.

Από τη δεκαετία του 1990 και μετά, παρατηρείται μία μεταστροφή των προσεγγίσεων για την αστική δομή και υιοθετείται μία περισσότερο οικονομική προσέγγιση των αστικών χώρων, παρακινούμενη από τις επικρατούσες απόψεις περί παγκοσμιοποίησης, δημιουργώντας έτσι τις συνθήκες ώστε να αναπτυχθεί ένας νέος όρος, οι *παγκόσμιες πόλεις* ή *παγκοσμιοπόλεις*<sup>8</sup> (Βαϊού κ.ά, 2004<sup>4</sup> Σταθάκης και Χατζημιχάλης, 2004). Όπως αναφέρουν οι Ogum και Chen (2003), οι βάσεις είχαν τεθεί από τον Peter Hall το 1966, όταν υποστήριξε ότι οι παγκοσμιοπόλεις είναι επιχειρησιακά και διοικητικά κέντρα όπου συγκεντρώνονται το εμπόριο αλλά και άλλοι εξειδικευμένοι και προηγμένοι επαγγελματικοί τομείς. Τον παραπάνω συλλογισμό, σύμφωνα με τους Ogum and Chen (2003) και Short (2004), εξέλιξε ο John Friedmann στη δεκαετία του 1980, όπου ορίζει τις παγκοσμιοπόλεις «...ως *συμπαγείς*

<sup>7</sup> Ως *πολυπολιτισμικότητα* εννοούν την ειρηνική συνύπαρξη διαφόρων εθνοτικών ομάδων με ό,τι αυτό συνεπάγεται (διαφορετικοί πολιτισμοί, ήθη-έθιμα και θρησκευτικές πεποιθήσεις).

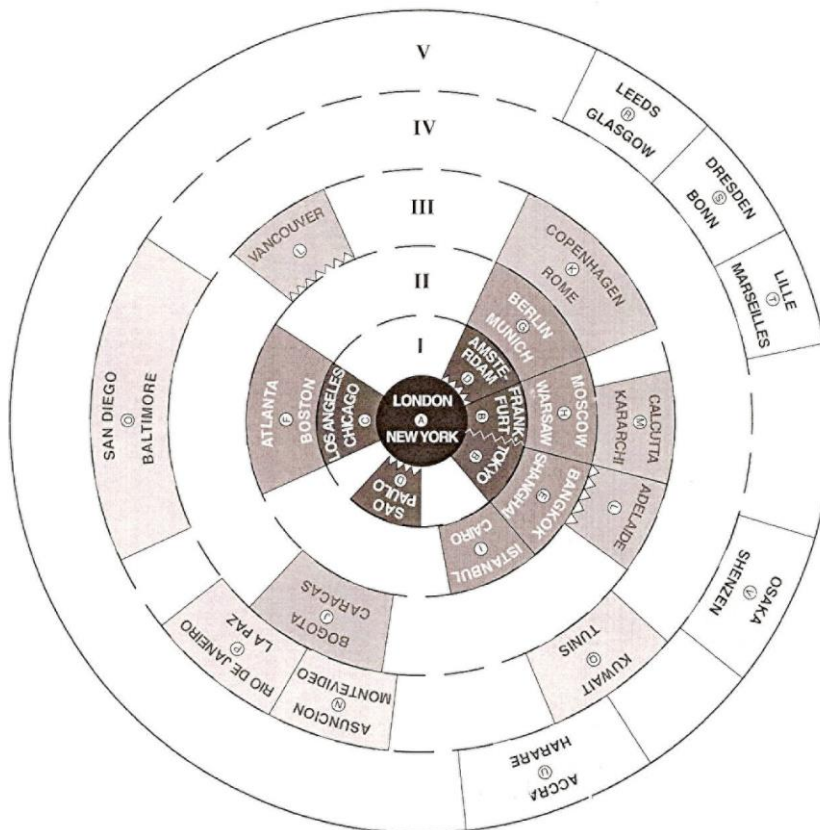
<sup>8</sup> Ο όρος *παγκοσμιοπόλεις* ως ελληνική μετάφραση χρησιμοποιείται για να περιγράψει τόσο τις *global cities* όσο και τις *world cities*.

αστικές περιοχές στην κορυφή της παγκόσμιας αστικής ιεραρχίας, οι οποίες ασκούν παγκόσμιο έλεγχο στην παραγωγή και στην επέκταση της αγοράς και στις οποίες παρατηρείται συσσώρευση του παγκόσμιου κεφαλαίου<sup>9</sup>».

Σχήμα 1.2: Ιεραρχικές τάσεις και Περιφερειακά πρότυπα στο Δίκτυο των Παγκοσμιούπολεων

*Hierarchical Tendencies and Regional Patterns in the World City Network*

881



**Πηγή: Derruder et al, 2003**

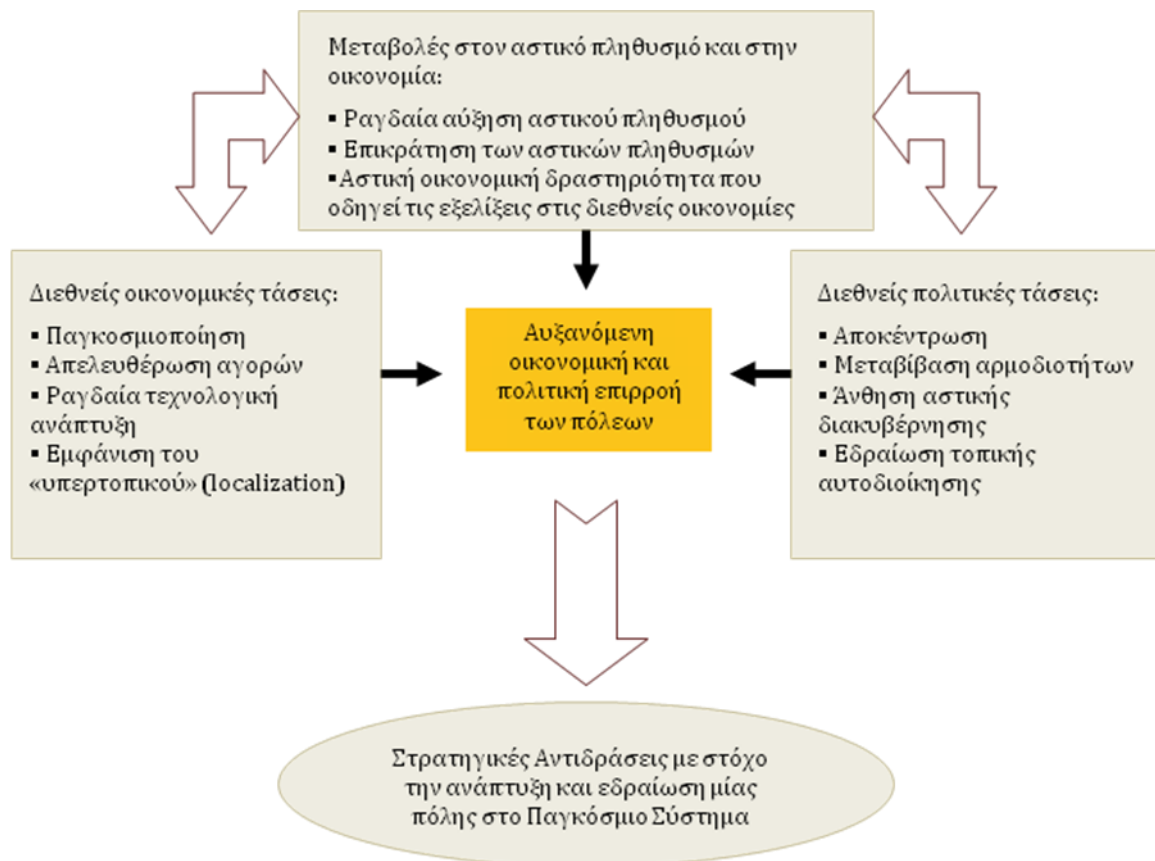
Κατά την Sassen (2003), τα βασικά χαρακτηριστικά των παγκοσμιούπολεων είναι τα εξής δύο: πρώτον, ότι οι εν λόγω πόλεις αποτελούν στρατηγικά κέντρα της παγκόσμιας οικονομίας, όπου συγκεντρώνονται οι παγκόσμιες χρηματοπιστωτικές ροές και ανθούν οι βιομηχανίες της πληροφορίας και των τηλεπικοινωνιών και δεύτερον, ότι στις παγκοσμιούπολεις απαντάται το φαινόμενο της κοινωνικής και πολιτισμικής ποικιλομορφίας, όπου η κυρίαρχη πολιτισμική ομάδα συνυπάρχει και με άλλες πολιτισμικές ταυτότητες. Το στοιχείο της πολυπολιτισμικότητας μάλιστα, αποτελεί βασικό παράγοντα ανάπτυξης τους, καθώς υπάρχει πλεονάζον εργατικό δυναμικό διαφόρων ειδικοτήτων. Εξάλλου, η ευελιξία του ανθρώπινου δυναμικού μίας πόλης και κατ' επέκταση και της παραγωγικής της βάσης αποτελεί δομικό χαρακτηριστικό της παγκοσμιοποιημένης

<sup>9</sup> Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τις παγκοσμιούπολεις (world cities), βλ. Friedmann (1986).

οικονομίας. Τέλος, σύμφωνα με την Sassen (2000b), η ανάπτυξη που παρατηρείται στις πόλεις αυτές είναι αποτέλεσμα των μεταξύ τους δικτυώσεων και όχι μεμονωμένων προσπαθειών της καθεμιάς.

Ωστόσο, είναι σημαντικό να αναφερθεί και το ευρύτερο οικονομικό περιβάλλον στο οποίο βρήκαν πρόσφορο έδαφος οι εν λόγω πόλεις και αναπτύχθηκαν ραγδαία, δεδομένου του έντονου οικονομικού χαρακτήρα τους. Την εποχή αυτή έχει ξεκινήσει η παγκόσμια αναδιάρθρωση του παραγωγικού-βιομηχανικού κεφαλαίου, κατά την οποία, οι βιομηχανικές παραγωγικές μονάδες των ανεπτυγμένων χωρών σταδιακά μετεγκαθίστανται σε αναπτυσσόμενες περιοχές χαμηλού κόστους παραγωγής, ενώ οι έδρες των επιχειρήσεων παραμένουν στις ανεπτυγμένες πόλεις. Επιπλέον, η υπερανάπτυξη των τεχνολογικών καινοτομιών επιτρέπει την ταχύτερη μεταφορά της πληροφορίας. Ως αποτέλεσμα όλων αυτών, καταγράφεται μία αυξανόμενη κοινωνική και χωρική πόλωση, χαμηλόμισθοι εργαζόμενοι συνυπάρχουν με υψηλά αμειβόμενα στελέχη, ενώ σημειώνονται χωρικές ανισότητες μεταξύ του ακμάζοντος κέντρου και της παρακμάζουσας περιφέρειας (Sassen, 2000a; Short, 2004; Γαβριηλίδου, 2008).

Σχήμα 1.3: Δημιουργία Παγκοσμιοπόλεων



**Πηγή: Rao, 2007 (Ιδία Επεξεργασία)**

Στην παράγραφο αυτή, θα πρέπει να τονιστεί ο λόγος που στην ανάλυση των μητροπόλεων επιλέχτηκε να παρουσιαστούν και κάποια βασικά χαρακτηριστικά μίας αναδυόμενης κατηγορίας αυτών, των παγκοσμιούπολεων. Όπως φαίνεται και στο παραπάνω σχήμα, η Κωνσταντινούπολη αποτελεί μία παγκοσμιούπολη και αυτό παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον σε σύγκριση με τις υπόλοιπες που θα αναλυθούν στην παρούσα διατριβή, με τις οποίες παρουσιάζει μία σειρά από κοινά χαρακτηριστικά, που δεν κατάφεραν όμως να εξελιχθούν αντίστοιχα στην παγκόσμια ιεραρχία του συστήματος των πόλεων.

### 1.3.3 Κοσμοπόλεις

Εξετάζοντας τις κοσμοπολίτικες πόλεις, ως πληθυσμιακές συγκεντρώσεις σε ένα αστικό περιβάλλον (Young 1990: 237), καταλήγουμε ότι είναι κάτι περισσότερο από μια απλή συνύπαρξη πολυπολιτισμικών, πολυεθνικών και πολυθρησκευτικών ομάδων. Αντιθέτως, πρόκειται για αστικά περιβάλλοντα όπου είναι αποδεκτή η «διαπολιτισμική προοπτική», όπου το «άλλο» περιλαμβάνεται στην ομάδα του «οικοδεσπότη πληθυσμού», όπου τα συμφέροντα εκπροσωπούνται και εξετάζονται ανεξάρτητα από τους τόπους προέλευσης, τη θρησκευτική σχέση, το χρώμα του δέρματος ή το φύλο. Για τον Khan (1987:3), η κοσμοπολίτικη πόλη είναι αυτή όπου:

«...η πολυμορφία έχει δημιουργήσει μια ανοχή, μια ακμάζουσα ανταλλαγή μεταξύ των επιμέρους πληθυσμών, η οποία επιτυγχάνεται είτε με τη βία, είτε μέσω στοχευμένου σχεδιασμού, είτε τυχαία...».

Ενώ ο Safier (2006:23) υποστηρίζει ότι:

«... ο όρος «κοσμοπολίτικος» χρησιμοποιείται για να υποδηλώσει μια έννοια που περιλαμβάνει πολυπολιτισμικές, πολυθρησκευτικές και άλλες πλουραλιστικές προσεγγίσεις θετικής στάσης απέναντι στην πολιτισμική συνύπαρξη...».

Σε κάθε περίπτωση, σύμφωνα με τη «διαπολιτισμική προσέγγιση» (interculturalism), η κοσμοπόλη είναι ένας τόπος όπου δεν υπάρχει πλέον φόβος ή πόλωση για τις υπάρχουσες διαφορές. Η κοσμοπολίτικη πόλη αποτελεί έναν αστικό χώρο όπου ο ενθουσιασμός και η αποδοχή της πολυμορφίας εκδηλώνεται μέσα από πολιτικές και κοινωνικές δομές που αντικατοπτρίζουν μια κοινωνία ενσωμάτωσης και όχι αποκλεισμού (Leclair-Paquet, 2013).

Οι κοσμοπόλεις έχουν έναν ποικίλο πληθυσμό, συμπεριλαμβανομένων ανθρώπων διαφορετικών εθνικοτήτων και προέλευσης, και με διαφορετικές γλώσσες ή θρησκείες/πεποιθήσεις. Οι περισσότεροι πολίτες θεωρούν τη διαφορετικότητα ως «πόρο» που δεν αποτελεί πρόβλημα και αποδέχονται ότι όλοι οι πολιτισμοί αλλάζουν καθώς

αναμειγνύονται και αλληλεπιδρούν. Οι αξιωματούχοι της πόλης υποστηρίζουν δημοσίως τον σεβασμό για την ποικιλομορφία και ενισχύουν την πλουραλιστική ταυτότητα της πόλης. Η πόλη καταπολεμά ενεργά τις προκαταλήψεις και τις διακρίσεις και εξασφαλίζει ίσες ευκαιρίες για όλους, προσαρμόζοντας τις δομές διακυβέρνησής της, τα θεσμικά όργανα και τις υπηρεσίες προς τις ανάγκες ενός πολυποίκιλου πληθυσμού, χωρίς να διακυβεύονται οι αρχές των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, της δημοκρατίας και του κράτους δικαίου. Σε συνεργασία με τις επιχειρήσεις, την κοινωνία των πολιτών και τον ευρύτερο δημόσιο τομέα, η κοσμόπολη αναπτύσσει μια σειρά πολιτικών και δράσεων για την ενθάρρυνση της ανάμειξης και της αλληλεπίδρασης μεταξύ των διαφορετικών ομάδων. Επιπλέον, το υψηλό επίπεδο εμπιστοσύνης και η κοινωνική συνοχή συμβάλλουν στην πρόληψη συγκρούσεων και φαινομένων βίας, αυξάνοντας την αποτελεσματικότητα της πολιτικής να καταστήσει την πόλη ελκυστική τόσο για τους κατοίκους όσο και για τους επενδυτές.

Ο όρος «διαπολιτισμικός» χρησιμοποιείται για να τονίσει τον πολιτιστικό διάλογο, σε αντίθεση με τους όρους της πολυπολιτισμικότητας που τονίζει την πολιτισμική διαφορά χωρίς να επιλύει το πρόβλημα της επικοινωνίας μεταξύ των πολιτισμών. Αντιθέτως, υπογραμμίζει τις καθημερινές εμπειρίες και τις τοπικές διαπραγματεύσεις ενός τόπου, μέσω των οποίων τα αφηρημένα δικαιώματα και υποχρεώσεις, μαζί με τις τοπικές δομές και τους πόρους, αλληλεπιδρούν ουσιαστικά με τις διακριτικές ατομικές και διαπροσωπικές εμπειρίες (Amin, 2002).

#### **1.4 Δομή των πόλεων κατά τον 19<sup>ο</sup> αιώνα**

Στην παρούσα ενότητα θα παρουσιαστούν τα βασικά χαρακτηριστικά της δομής των πόλεων κατά τον 19<sup>ο</sup> και στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Η χρονική αυτή περίοδος δεν επιλέχθηκε τυχαία, αφενός διότι από τότε συντελέστηκαν όλες οι χαρακτηριστικές αλλαγές και μεταρρυθμίσεις στη δομή και στη φυσιογνωμία των πόλεων και αφετέρου, η δεδομένη χρονική περίοδος αποτελεί τη βασικότερη περίοδο ανάλυσης των μελετών περίπτωσης των πέντε πόλεων, τις οποίες θα παρουσιάσουμε σε επόμενα κεφάλαια. Εξάλλου, η αστικοποίηση, η οποία κορυφώθηκε την εν λόγω περίοδο, είχε ως συνέπεια την υποβάθμιση των συνθηκών ζωής στα παλαιότερα αστικά κέντρα –λόγω και της υπέρμετρης πληθυσμιακής τους αύξησης– με αποτέλεσμα να καθίσταται επιτακτική η ανάγκη για αναδιοργάνωση και ανασύνθεση της εικόνας και της λειτουργίας των πόλεων.

Το πρώτο ήμισυ του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η έκταση των πόλεων καθορίζεται συχνά από τις στρατιωτικές ανάγκες. Όμως, ακόμα και σε πόλεις όπου δεν υπήρξαν ποτέ ανάλογες ανάγκες ή έπαψαν με τον καιρό να υπάρχουν, διατηρούσαν τις διαστάσεις που αντιστοιχούν στην

απόσταση που διανύει ένας πεζός καθημερινά. Οι *walking cities*, όπως αποκαλούνται οι πόλεις αυτές, περιορίζονται σε μία έκταση που δεν υπερβαίνει τα 3 χλμ. από το κέντρο τους. Μάλιστα, μέχρι τα μέσα του αιώνα οι ανάγκες της *walking city* αναστέλλουν την οριζόντια επέκταση του αστικού χώρου. Οι περιορισμένες διαστάσεις των πόλεων εξηγούν άλλωστε και τη δημογραφική τους επιβάρυνση. Λόγω αυτής της περιορισμένης οικοδομήσιμης επιφάνειας, παρουσιάζεται και ο κάθετος κοινωνικός διαχωρισμός, κατά τον οποίο οι πλούσιοι κατοικούν στους πρώτους ορόφους των κατοικιών και οι φτωχοί στους τελευταίους (PinoI, 2000).

Η πληθυσμιακή αυτή επιβάρυνση του κέντρου των πόλεων οφείλεται στο γεγονός ότι οι χρήσεις του εδάφους δεν έχουν ακόμη εξειδικευτεί, ενώ τα πάντα λειτουργούν στον ίδιο χώρο. Σε ορισμένες πόλεις μάλιστα, κάποιες αγροτικές δραστηριότητες παραμένουν συχνά εντός των τειχών, «λειτουργώντας» ως εχέγγυο στρατιωτικής ισχύος, επιτρέποντας την αντίσταση σε περίπτωση πολιορκίας. Η απουσία χωροταξικής κατανομής των αστικών δραστηριοτήτων, σύμφωνα με πολλούς μελετητές, οφείλεται είτε σε συναισθηματικούς λόγους είτε στην απουσία των φθηνών αστικών συγκοινωνιών. Η εργασία επιβάλλει σε μεγάλο τμήμα του αστικού πληθυσμού να κατοικεί κοντά στο κέντρο, όπου βρίσκεται η αγορά εργασίας, με αποτέλεσμα να αναμειγνύονται ή να γειτνιάζουν οι κατοικίες με τις εμπορικές, βιοτεχνικές και βιομηχανικές δραστηριότητες αλλά και με τους χώρους εξουσίας.

Η οριζόντια εξάπλωση της πόλης είναι όπως προαναφέρθηκε περιορισμένη. Εξίσου περιορισμένη όμως είναι και η εξάπλωση καθ' ύψος δεδομένων των τεχνικών δυσκολιών της εποχής. Οι λιθόκτιστοι φέροντες τοίχοι δεν επιτρέπουν την ανάπτυξη της οικοδομής σε ύψος και όταν αυτό συμβαίνει σε εξαιρετικές περιπτώσεις, γίνεται με ελαφριά υλικά και αποτελεί λύση ανάγκης. Αργότερα, με την εισαγωγή της τεχνικής του σκελετού από χάλυβα και της εφεύρεσης του ανελκυστήρα, επιτρέπεται η οικοδόμηση κτιρίων ανεπτυγμένων σε ύψος και εμφανίζονται και οι πρώτοι ουρανοξύστες σε ορισμένες πόλεις. Προς το παρόν όμως, η έλλειψη εδάφους αντισταθμίζεται από την υπερεκμετάλλευση των χώρων, με αποτέλεσμα την εκρηκτική άνοδο στις τιμές των οικοπέδων, ιδιαίτερα εκείνων με πρόσοψη στους δρόμους. Έτσι, τα οικόπεδα αποκτούν επιμήκη μορφή, με στενή πρόσοψη. Σύμφωνα με τον Loyer (1987), η ιεράρχηση των δραστηριοτήτων μέσα σε ένα οικόπεδο εκφράζεται έμμεσα με τη διάταξή τους στο βάθος του οικοπέδου, ανάλογα με την απόστασή τους από το δρόμο: κατά μήκος της οδού, οι ευγενείς λειτουργίες της κατοικίας και του εμπορίου και στην πίσω αυλή, τα άχαρα καταλύματα, οι αποθήκες και τα εργαστήρια.

Επίσης, στις πόλεις όπου η μετακίνηση γίνεται πεζή, εμφανίζεται μία πρωτότυπη πολεοδομική μορφή: η στοά. Προορισμένη για πεζούς στη μέση ενός οικοδομικού

τετραγώνου, συνδέεται με την εντατική εκμετάλλευση των οικοπέδων. Είναι στεγασμένη, δέχεται φως από τη στέγη και πλαισιώνεται από καταστήματα, καφενεία κ.τ.λ., άμεσα συνυφασμένη δηλαδή με την κερδοσκοπία των ακινήτων.

Στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα, δεν υπήρχαν πολλές πόλεις, τα κέντρα των οποίων να απαιτούν ανάπλαση. Ωστόσο, επειδή στις περισσότερες πόλεις, η χάραξη των οδών ήταν προγενέστερη της δημογραφικής έκρηξης, κρίνεται αναγκαία η αναμόρφωσή της. Την ίδια εποχή, κάνει την εμφάνισή του ένα νέο μέσο στον τομέα των αστικών συγκοινωνιών: το ιππήλατο λεωφορείο, το οποίο σταδιακά μεταβάλλει τη δομή των πόλεων. Τα πρώτα αυτά λεωφορεία, που η ταχύτητά τους μόλις υπερβαίνει εκείνη των πεζών, μεταφέρουν δέκα μόνο επιβάτες και το αντίτιμο του εισιτηρίου είναι απαγορευτικό για τους περισσότερους κατοίκους. Στις μεγαλύτερες πόλεις συμβαίνουν και πολλά ατυχήματα καθώς η κυκλοφορία κρίνεται μάλλον άναρχη με τους αμαξηλάτες να οδηγούν αρκετά ριψοκίνδυνα. Με το πέρασμα των χρόνων βέβαια, δοκιμάστηκαν διάφορες μέθοδοι εξηλεκτρισμού και παρά τις αντιδράσεις που προκάλεσε, επικράτησε τελικά η μέθοδος με εναέρια καλώδια και trolleys. Στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, το τραμ δεν αποτελεί πλέον πολυτέλεια αλλά χαρακτηριστικό στοιχείο της ζωής στην πόλη. Οι συγκοινωνίες δεν περιορίζονται πλέον στα λεωφορεία και στα τραμ καθώς πρωτοεμφανίζεται ο προαστιακός σιδηρόδρομος και σε ορισμένες περιπτώσεις και το μετρό, μειώνοντας κατά πολύ τις αποστάσεις μεταξύ κέντρου και προαστίων<sup>10</sup>.

Τα προάστια δεν υπήρξαν πάντα ελκυστικά για τις εύπορες κοινωνικές ομάδες ή για τις μεσαίες τάξεις του αστικού πληθυσμού. Σε μία πρώτη περίοδο, η αστική περιφέρεια ήταν κυρίως τόπος κατοικίας των καταφρονημένων της αστικής κοινωνίας, ένας επισφαλής τόπος διαμονής. Για μεγάλο χρονικό διάστημα τα προάστια εκπέμπουν τις πιο ζοφερές εικόνες, ακόμα και στις μικρές πόλεις. Η εικόνα αντιστρέφεται και τα προάστια γίνονται προσιτά, από τότε που κάποιο συγκοινωνιακό μέσο επιτρέπει την καθημερινή μετάβαση από τον τόπο κατοικίας στον τόπο εργασίας και το αντίστροφο. Με τη μείωση μάλιστα του κόστους μεταφοράς, το φαινόμενο γενικεύεται (Merriman, 1991).

Σύμφωνα με τους Dennis (1984) και Bowie (1990), η ανάπτυξη των σιδηροδρόμων οδήγησε στην ανάγκη κατασκευής σταθμών. Όπως και για τους ουρανοξύστες, η δημιουργία των οποίων αποτελούσε καινοτομία και πρόκληση για τους αρχιτέκτονες και τους μηχανικούς, έτσι και για τους σταθμούς επικρατούσε σύγχυση. Μάλιστα, επειδή ο σταθμός σηματοδοτούσε τις καινούριες πύλες της πόλης, ορισμένοι εμπνεύστηκαν από το μοτίβο της αψίδας του θριάμβου. Εξάλλου, στο πλαίσιο του ανταγωνισμού μεταξύ των σιδηροδρομικών εταιρειών, εξελίσσεται και ένας ανταγωνισμός ως προς τη μνημειακότητα των σταθμών, η

---

<sup>10</sup> Βλ. McKay, 1976

οποία εκφράστηκε τόσο στις αίθουσες αναμονής όσο και στα τεράστια μεταλλικά στέγαστρα. Ωστόσο, η κατασκευή σταθμών στις μεγάλες πόλεις, εκτός από τις οικονομικές, συνεπάγονταν και κοινωνικές συνέπειες. Με την κατεδάφιση ολόκληρων συνοικιών για την ανέγερση σταθμών, προβάλλεται το επιχείρημα της ανάγκης για καταστροφή των τρωγλών και της καταπολέμησης των λοιμωδών νοσημάτων και των επιδημιών ή της πορνείας.

Η δημογραφική αύξηση ανάγκασε τις αρχές να ασχοληθούν για πρώτη φορά με την οργάνωση συγκεκριμένων υπηρεσιών. Επιδημίες ή πυρκαγιές κατέστησαν επιτακτικό τον δημοτικό έλεγχο της παροχής νερού. Συχνά όμως, τα δίκτυα υδροδότησης είχαν δημιουργηθεί με πρωτοβουλία ιδιωτικών επιχειρήσεων, με αποτέλεσμα ο πρωταρχικός τους στόχος να είναι κερδοσκοπικός. Έτσι, η μόλυνση του νερού αποτελούσε σύνηθες φαινόμενο στις μεγάλες πόλεις, ενώ η κατάσταση αλλάζει όταν αρχίζουν να λειτουργούν τα δίκτυα υδροδότησης. Ωστόσο, πολύ συχνά η εκτέλεση του έργου προχωρά με πολύ βραδείς ρυθμούς ή δεν προβλέπονται οι μελλοντικές ανάγκες (Duby, 1983). Η βελτίωση του συστήματος διανομής δε σημαίνει, πάντως, ότι εξασφαλίστηκε και η ποιότητα του νερού (Chudacoff, 1981).

Η εγκατάσταση αποχετευτικών συστημάτων αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα επιτεύγματα στον τομέα της υγιεινής, που γνώρισαν οι πόλεις εκείνης της χρονικής περιόδου. Όπως η υδροδότηση, με την οποία συνδέεται άμεσα, έτσι και η εγκατάσταση των συγκεκριμένων δικτύων απομάκρυνε οριστικά τον κίνδυνο των μεγάλων επιδημιών χολέρας, που είχαν αποδεκατίσει στο παρελθόν τους αστικούς πληθυσμούς. Κατά τη δεκαετία του 1850, ελάχιστες ήταν οι πόλεις που διέθεταν αποχετευτικά δίκτυα και η απομάκρυνση των διαφόρων ακαθαρσιών αποτελούσε πρόβλημα άμεσης προτεραιότητας. Έτσι, οι συζητήσεις σχετικά με την εγκατάσταση δικτύου υπονόμων και με την εξυγίανση των πόλεων, υπήρξαν πολυάριθμες και συχνά ασαφείς (Ladd, 1990).

Ως προς τους κοινόχρηστους χώρους και τη διαμόρφωση των πάρκων στις πόλεις, οι Hietala (1987) και Mosser & Teyssot (1991), παρατηρούν ότι τα πάρκα δεν πρωτοεμφανίστηκαν τον 19<sup>ο</sup> αιώνα. Υπήρχαν ήδη πολυάριθμα από τα τέλη του 18<sup>ου</sup> αιώνα και πολλά είχαν μετατραπεί σε χώρους διασκέδασης. Ωστόσο, δεν είχαν συνδεθεί με την αναμόρφωση συγκεκριμένων περιοχών, κάτι που συμβαίνει κατά κόρον τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, με το κοινωνικό τους ρόλο να διαφοροποιείται. Για προφανείς λόγους, τα πάρκα δημιουργήθηκαν στην περιφέρεια των οικοδομημένων εκτάσεων και συνδέθηκαν με την ανάπτυξη της ζώνης των προαστίων. Η σύνδεση της ανάπλασης όμως των πάρκων με συγκεκριμένες περιοχές δεν ήταν πάντοτε επιτυχής. Να σημειωθεί τέλος, ότι η ανάγκη για δημόσια πάρκα δεν



επιβλήθηκε παντού αμέσως, καθώς σε πολλές πόλεις η άμεση γειτνίαση με το φυσικό περιβάλλον δεν το καθιστούσε απαραίτητο.

Αναφορικά με τους πολεοδομικούς κανονισμούς, παρατηρείται ότι αφετηρία για την εφαρμογή τους αποτέλεσαν διάφορα θλιβερά συμβάντα στη ζωή των πόλεων, όπως για παράδειγμα οι πυρκαγιές και οι επιδημίες. Κατά τη διάρκεια του 19<sup>ου</sup> αιώνα, γιατροί και υγιεινολόγοι αποπειράθηκαν να προσδιορίσουν τους όρους υγιεινής και να χαράξουν κάποιες οικιστικές νόρμες. Σε γενικές γραμμές, οι γενικές διατάξεις αφορούσαν περισσότερο το εξωτερικό παρά το εσωτερικό των οικημάτων. Ενδεικτικά αναφέρονται κάποιες παρεμβάσεις/διατάξεις: συσχετισμός πλάτους δρόμων με το ύψος των κτιρίων, η ευθυγράμμιση των περιφερειακών οικοδομικών συγκροτημάτων, ο καθορισμός όρων κατασκευής πεζοδρομίων και υπονόμων κ.ο.κ. Σύμφωνα μάλιστα με τον καθηγητή Reinhardt Baumeister<sup>11</sup>, το κάθε τμήμα στην πόλη θα πρέπει να αντιμετωπίζεται με διαφορετικό τρόπο, υιοθετώντας για παράδειγμα άλλες πολεοδομικές διατάξεις για το «παλαιό» τμήμα μίας πόλης και άλλες για το «νέο» τμήμα αυτής (Pinol, 2000).

Η οικοδόμηση των κατοικιών στις αναδομημένες, εξαιρετισμένες και αναπλασμένες πόλεις του 19<sup>ου</sup> αιώνα, δεν ανταποκρίνεται πάντα στις ανάγκες των αστικών πληθυσμών, με αποτέλεσμα τις κραυγαλέες αντιθέσεις στο μέγεθος, στην ποιότητα και στις ανέσεις τους. Οι διορθωτικές παρεμβάσεις στους νόμους της αγοράς δεν είχαν παρά περιορισμένα αποτελέσματα. Ορισμένοι διαθέτουν τεράστιες και άνετες κατοικίες, με ξεχωριστά δωμάτια για κάθε χρήση και άλλοι, είναι αναγκασμένοι να «στοιβάζονται» σε μικροσκοπικούς χώρους, που στερούνται κάθε άνεσης ή να εγκαθίστανται στις παρυφές της πόλης. Σε γενικές γραμμές πάντως, η ιδιωτική πρωτοβουλία υπήρξε ο κινητήριος μοχλός για την κατασκευή των κατοικιών, τουλάχιστον ως και το 1914. Οι νόμοι της αγοράς προσανατόλιζαν τη δραστηριότητα εργολάβων, ιδιοκτητών και εταιρειών, με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί αναντιστοιχία μεταξύ των κατοικιών που οικοδομούνται για την εύπορη κοινωνική τάξη και εκείνων που ήταν απαραίτητες για την κάλυψη των στεγαστικών αναγκών των αστικών πληθυσμών (Bullock & Read, 1985).

Τέλος, οι πόλεις δε διατηρούν παντού την ίδια σχέση με το Κράτος. Η άποψη ότι στα νεότερα χρόνια η παρέμβαση του κράτους στο επίπεδο της πόλης στέρησε την αυτονομία της είναι μάλλον απλουστευτική. Ακόμα και σε ιδιαίτερα συγκεντρωτικά κράτη όπως η Γαλλία, υπάρχει μία σχετική αστική αυτονομία, όπως απέδειξαν οι έρευνες του William Cohen για τους δήμους της Γαλλίας κατά τον 19<sup>ο</sup> αιώνα.

---

<sup>11</sup> Φημισμένος καθηγητής στην Καρλσρούη, ο οποίος τάχθηκε υπέρ του λεγόμενου *gestaffelte Bauordnung*, της διαφορικής δηλαδή, θεσμοθέτησης των πολεοδομικών διατάξεων.

Πιο συγκεκριμένα, μπορεί, σε γενικές γραμμές, τον 19<sup>ο</sup> αιώνα το κράτος να επιδεικνύει έναν διαρκώς αυξανόμενο παρεμβατισμό στη ζωή των πολιτών, ωστόσο η τοπική αυτοδιοίκηση ασκούσε ήδη από πολύ νωρίτερα μεγαλύτερη επίδραση στην καθημερινότητα της πόλης. Οι υπηρεσίες που παρέχει η κεντρική εξουσία δεν είναι τίποτα, συγκρινόμενες με εκείνες των δήμων του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Το γεγονός ακριβώς ότι οι αποφάσεις δεν λαμβάνονται από το κέντρο αλλά σε τοπικό επίπεδο, εξηγεί τις μεγάλες χρονολογικές διαφορές που παρατηρούνται στην εκτέλεση έργων από τους δήμους. Η υποχρεωτική εκπαίδευση για όλους, η ασφάλεια του πολίτη και το πυροσβεστικό σώμα, οι υπηρεσίες κοινωνικής βοήθειας, καθιερώνονται σε πολύ διαφορετικές στιγμές ανάλογα με τις πόλεις, όπως και η υιοθέτηση των νέων τεχνολογιών (Cohen, 1998).

### **1.5 Δομή των πόλεων κατά τον 20<sup>ο</sup> αιώνα**

Το δεύτερο μισό του 20<sup>ου</sup> αιώνα, αποτελεί το επιστέγασμα μιας αστικής εξέλιξης δύο χιλιετιών και πλέον. Ταυτόχρονα, αποτελεί την πιο βραχεία περίοδο της ιστορίας της πόλης καθώς ο χρόνος ξαφνικά επιταχύνθηκε και ο χώρος περιορίστηκε. Εξάλλου, το ουσιαστικό χαρακτηριστικό της εν λόγω περιόδου δεν είναι το εύρος της τεχνολογικής, οικονομικής και ιδεολογικής μεταβολής, αλλά η διάχυσή της στο κοινωνικό σώμα και στο σύστημα του χώρου.

Την περίοδο αυτή λοιπόν, παρατηρείται μία πρωτοφανής αστική ανάπτυξη, από την άποψη του μεγέθους των πληθυσμών και της ταχύτητας των εξελίξεων που καταλήγουν σε μία γενικευμένη αστικοποίηση του χώρου και της κοινωνίας. Εκείνο δε που δείχνουν όλοι οι χάρτες εξέλιξης των αστικών συγκεντρώσεων είναι μία επιτόπια πύκνωση, μία μεθοδευμένη διεύρυνση κηλίδων που έχουν ήδη γίνει συμπαγείς και οι οποίες ξεκινούν από ήδη υπάρχοντα κέντρα (Burgel, 2007).

Άλλο ένα βασικό χαρακτηριστικό είναι ότι οι αρχές των πόλεων σχεδιάζουν την ανάπτυξη και τη χωροθέτηση των δραστηριοτήτων, με πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα τον διαχωρισμό πια των περιοχών κατοικίας από τις βιομηχανικές ζώνες και τις ζώνες εμπορίου των πόλεων. Μία σημαντική συνέπεια του όλου εγχειρήματος είναι η αύξηση των αξιών γης και ιδιαίτερα στα προάστια αλλά και στις περιοχές όπου αποφασίζεται να επεκταθεί η πόλη και να γίνουν ως εκ τούτου και όλες οι απαραίτητες υποδομές (Troy, 2003).

Οι τελευταίες δεκαετίες του 20<sup>ου</sup> αιώνα ωστόσο, δε σημαδεύονται μόνο από τις ανατροπές στη δημογραφία και στην αστική ανάπτυξη αλλά επηρεάζουν και τους οικονομικούς ρυθμούς των πόλεων. Ενώ μέχρι και τη δεκαετία του '70, επικρατούσε μία τάση

ανοικοδόμησης και διάχυσης, από τα μέσα της ίδιας δεκαετίας, η πνοή της οικονομίας γίνεται πιο αδύναμη και οι δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις περιορίζονται. Έτσι, η δημογραφική ανάπτυξη και η συνεχής οικονομική άνοδος των πρώτων δεκαετιών της περιόδου, που ευνοούσαν την αστική επέκταση, τις μεγάλες επιχειρήσεις αστικοποίησης και τη μαζική κατασκευή κατοικιών, αντικαθίσταται από την ύφεση της οικοδομικής δραστηριότητας και τις αποκαταστάσεις και αναπλάσεις της υπάρχουσας πόλης. Την ίδια στιγμή, η επανανακάλυψη του μνημειώδους χαρακτήρα των πόλεων και οι υποδομές που προσδίδουν κύρος, βρίσκουν τη θέση τους σε έναν κύκλο όπου το μέλλον εξαρτάται κατά πολύ από την αστική ταυτότητα και τον βαθμό ανταγωνιστικότητας. Ομοίως, τα μεγάλα συγκροτήματα γραφείων, σύμβολο της εποχής του τριτογενούς τομέα και των πολυεθνικών εταιρειών, τείνουν να αντικαταστήσουν τα μεγάλα συγκροτήματα κατοικιών.

Εκείνο που αξίζει να τονιστεί, είναι ότι οι όποιες μεταβολές στη δημογραφία και την οικονομία των πόλεων, πραγματοποιούνται σε έναν αστικό ιστό που έχει αλλάξει ελάχιστα. Εξάλλου υπάρχει ένα παράδοξο που πρέπει να υπογραμμιστεί: σε αντίθεση με τις άλλες μεγάλες εποχές αστικής άνθησης (την οικονομική ακμή στα τέλη του Μεσαίωνα, την εκβιομηχάνιση του 19<sup>ου</sup> αιώνα), είναι πολύ λίγες οι καινούριες πόλεις που δημιουργούνται. Αν παραμείνουμε σε έναν κανονιστικό ορισμό «*πόλη σχεδιασμένη που η δημιουργία της αποφασίστηκε δια της διοικητικής οδού, συνήθως στο πλαίσιο μίας πολιτικής περιφερειακής χωροταξίας*» (Merlin and Choay, 1988:72), που αποκλείει την καταχρηστική επέκταση σε νέες αστικές συνοικίες και ιδίως στα προάστια, οι νέες πόλεις που κτίστηκαν μπορούν να ταξινομηθούν σε δύο τύπους: **στις δημιουργίες εκ του μηδενός**, οι οποίες σπανίως απαντώνται και στους **πόλους αστικής εγκατάστασης στην περιφέρεια των μητροπόλεων**.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί και σε προηγούμενη παράγραφο, η μεσαίου μεγέθους πόλη γεννιέται από το αυτοκίνητο, τον ηλεκτρισμό και από τις τεχνολογικές ανατροπές ως προς τις πρώτες ύλες και τα βιομηχανικά προϊόντα. Ως εκ τούτου, οι πόλεις πλέον προκαλούν μία σειρά από περιβαλλοντικά προβλήματα λόγω της ανεξέλεγκτης, πολλές φορές, ανάπτυξής τους. Η απότομη αύξηση του μεγέθους πολλών από αυτών έχει ως αποτέλεσμα την κατακόρυφη αύξηση των απορριμμάτων και των αποβλήτων, τα οποία για πολλά χρόνια δεν τυγχάνουν της πρέπουσας περισυλλογής και επεξεργασίας και συχνά καταλήγουν σε υδάτινους αποδέκτες (ποτάμια, θάλασσες). Επίσης, η ρύπανση του αέρα είναι άλλο ένα περιβαλλοντικό πρόβλημα, το οποίο σταδιακά εξελίσσεται σε μείζον περιβαλλοντικό ζήτημα. Η εκβιομηχάνιση των προηγούμενων ετών, η οποία βασίστηκε κατά κύριο λόγο στην καύση του άνθρακα, επέφερε την υπερσυγκέντρωση βλαβερών αιωρούμενων σωματιδίων στην ατμόσφαιρα των πόλεων, προκαλώντας την περιβαλλοντική υποβάθμιση των τελευταίων.

Προς τα τέλη του 20<sup>ου</sup> αιώνα, οι πόλεις αναπροσδιορίζουν τον ρόλο και την ταυτότητά τους και οι αστικές πολιτικές πλέον στρέφονται σε νέες στρατηγικές ανάπτυξης, στηριζόμενες στην αρχή της αειφορίας. Στην κατεύθυνση αυτή συνετέλεσαν τόσο η ραγδαία ανάπτυξη του τουριστικού τομέα και των εναλλακτικών μορφών τουρισμού όσο και η αυξανόμενη βαρύτητα που δίνεται στη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς των πόλεων. Αξιοποιώντας και προβάλλοντας κτίρια και οικιστικά σύνολα (μέσω αστικών αναπλάσεων), τα οποία εμπεριέχουν υψηλή ιστορική και μνημειακή αξία καθώς και τοπικά αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά, επιτυγχάνεται αφενός η διατήρηση της ιδιαίτερης φυσιογνωμίας κάθε περιοχής και αφετέρου η αειφορική ανάπτυξή της. Με τον τρόπο αυτό, δημιουργούνται θύλακες ανάπτυξης στο εσωτερικό των πόλεων, επανεντάσσονται στην παραγωγική διαδικασία πολλά εγκαταλελειμμένα κτίρια, ακολουθώντας το μοντέλο της συμπαγούς πόλης και αναβαθμίζεται εν γένει η εικόνα των πόλεων.

Συνεπώς, το ερώτημα που εγείρεται είναι κατά πόσο οι πόλεις είναι σε θέση να διαχειριστούν τις συνεχείς πλέον μεταβολές που παρουσιάζονται στα πλαίσια του ανταγωνισμού σε διεθνοποιημένο περιβάλλον αλλά και κατά πόσο ο πολλαπλασιασμός των θεσμικών μηχανισμών μπορεί να δράσει αποτελεσματικά στην αντιμετώπιση προβλημάτων των πόλεων, που με την πάροδο των χρόνων γιγαντώνονται όπως η φτώχεια, η υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, η δημοκρατική διαχείριση των μητροπόλεων κτλ.

## 1.6 Ανταγωνισμός Πόλεων

Είναι γνωστό ότι οι πόλεις αλλάζουν, δηλαδή μεγαλώνουν, εξελίσσονται, αναπτύσσονται ή και παρακμάζουν κάτω από την επίδραση ενδογενών και εξωγενών παραγόντων, οι οποίοι σχετίζονται με τη γεωπολιτική τους θέση, την παραγωγική τους διάρθρωση, το ανθρώπινο δυναμικό, τη διαθεσιμότητα φυσικών πόρων και τις εξελίξεις και αλλαγές του ευρύτερου περιβάλλοντος. Οι σημερινές πόλεις διαφέρουν δραματικά ως προς την εικόνα (αισθητική και λειτουργική) που είχαν πριν από χρόνια και αυτό διότι η κάθε πόλη αντιδρά διαφορετικά, εκμεταλλευόμενη τις ευκαιρίες και απορρίπτοντας τους κινδύνους που απορρέουν από την τεχνολογική εξέλιξη και τη διεθνοποίηση των δραστηριοτήτων αναλόγως με τους θεσμούς, τους μηχανισμούς, τους πόρους, το δυναμικό και τις υποστηρικτικές δομές που διαθέτει (Πετράκος, 2006).

Σε όλα τα επίπεδα του γεωγραφικού χώρου υπάρχουν οικισμοί με διαφορετικά πληθυσμιακά μεγέθη. Η κατανομή των μεγεθών αποτελεί προϊόν ιστορικής διαδικασίας και σχετίζεται με την αντίδραση του κάθε οικισμού στις όποιες συγκυρίες. Έτσι, κάποιοι οικισμοί «υποχωρούν», κάποιοι άλλοι ενισχύουν την θέση τους στην παγκόσμια ιεραρχία ενώ κάποιοι

από αυτούς ερημώνουν τελείως. Σήμερα λοιπόν, περισσότερο από ποτέ, είναι ιδιαίτερα οξύς ο ανταγωνισμός μεταξύ πόλεων για την κατοχύρωση και τη βελτίωση της θέσης τους στο παγκόσμιο αστικό δίκτυο. Ο λόγος είναι διότι στον εν λόγω ανταγωνισμό δε συμμετέχουν μόνο οι παγκοσμιούπολεις που βρίσκονται στο ανώτατο επίπεδο της ιεραρχίας αλλά και οι πάμπολλες μεσαίου μεγέθους περιφερειακές μητροπόλεις (Λαμπριανίδης, 2002).

Υπό αυτές τις διεθνείς συνθήκες, αναπτύσσεται ένα φαινόμενο που ονομάζεται «χωρικός ανταγωνισμός» (territorial competition) και ερμηνεύεται ως μια διαδικασία μέσω της οποίας διάφοροι συντελεστές, οι οποίοι επιδιώκουν την προώθηση της περιοχής αυτής ως κατάλληλη τοποθεσία για ανάπτυξη κυρίως οικονομικών δραστηριοτήτων (Cheshire & Gordon, 1996). Η εν λόγω διαδικασία ανάδειξης μιας πόλης ως ιδανικό αναπτυξιακό προορισμό δημιουργεί νέες αστικές ανάγκες και απαιτήσεις, όπου η πολυπλοκότητα και η βαρύτητα του χωρικού σχεδιασμού ολοένα και εντείνονται (Γοσποδίνη, 2008).

Στο νέο λοιπόν περιβάλλον του εντεινόμενου ανταγωνισμού, οι πόλεις επιχειρούν να προσελκύσουν το κεφάλαιο και τις επιχειρήσεις είτε ανανεώνοντας την οικονομική ελκυστικότητά τους (π.χ. μείωση φόρων, διάθεση χώρων εγκατάστασης με χαμηλό κόστος, παροχές μεταφορικών υποδομών υψηλής ποιότητας) είτε βελτιώνοντας την ποιότητα του αστικού χώρου (Boyle και Rogerson, 2001). Το δεύτερο συνήθως περιλαμβάνει α) την ανάπτυξη των δημιουργικών, πολιτιστικών και ψυχαγωγικών πόλων έλξης και β) την αναβάθμιση της εικόνας της πόλης μέσω μετασχηματισμών του τοπίου (Beriatos και Gospodini, 2004).

Σε αυτό το πλαίσιο, κατά την τελευταία εικοσαετία, οι μεταμοντέρνες αστικές κοινωνίες γίνονται μάρτυρες νέων αλληλο-εξαρτώμενων κοινωνικό-οικονομικών χωρικών φαινομένων, όπως:

- Η ταχεία αλλαγή και εξέλιξη των αστικών πολιτικών και της αστικής διακυβέρνησης από τα παραδοσιακά διοικητικά σχήματα σε νέα επιχειρηματικά πρότυπα διοίκησης (Cox, 1995).
- Η μεγέθυνση των νέων αστικών οικονομιών και ανάμεσά τους η κυριαρχία των νέων βιομηχανιών πολιτισμού και αναψυχής (McNeil και While, 2001).
- Η εμφάνιση νέων τύπων αστικής ανάπλασης και αναζωογόνησης που στηρίζονται στην ανάπτυξη νέων πολιτιστικών, ψυχαγωγικών και καταναλωτικών χώρων (Farrell, 2000).
- Η αναγκαιότητα αναβάθμισης της εικόνας των πόλεων, οποία συνδέεται με τον αγώνα των πόλεων για την εκπλήρωση δύο βασικών στόχων: α) την ενίσχυση της

ταυτότητας του χώρου και β) την προώθηση της «πώλησης» της πόλης ως προϊόντος κατανάλωσης στο χρήστη (Ashworth και Voogd, 1990).

- Η επικράτηση του ολοκληρωμένου αστικού σχεδιασμού, με τη μείξη των χρήσεων, που αναζωογονούν την πόλη και την καθιστούν ποικιλόμορφη και πολλαπλών λειτουργιών (Χριστοφιλόπουλος, 2002).
- Η δημιουργία δικτύσεων πόλεων για τη συνεργασία και την ανταλλαγή ιδεών πάνω σε ζητήματα χάραξης πολιτικών και ειδικών προγραμμάτων, με στόχο τη βελτίωση της θέσης τους στην αστική ιεραρχία (Γοσποδίνη, 2000).

Στην εποχή της παγκοσμιοποίησης και της ανταγωνιστικότητας των τόπων, η ανέλιξη των πόλεων στα αστικά δίκτυα επιτυγχάνεται λόγω της βελτίωσης της ποιότητας του αστικού χώρου είτε μέσω του εκσυγχρονισμού των υποδομών, είτε μέσω της αναβάθμισης της εικόνας της πόλης και της ανάδειξης της ιδιαίτερης φυσιογνωμίας της. Ωστόσο, και στις δυο περιπτώσεις καταλήγουμε σε μια κοινή προσπάθεια προώθησης της τοπικής διαφορετικότητας με τη χρήση των μηχανισμών του χωρικού μάρκετινγκ (Kotler, Haider & Rein, 1993; Kotler, Asplund, Rein & Haider, 1999; Storey, 2004).

Τελευταία, εμφανίζεται μια νέα ιδιαίτερη τάση: μέσα στο κέντρο της μεταβιομηχανικής πόλης, τείνουν να δημιουργούνται μεγάλες χωρικές συγκεντρώσεις α) επιχειρήσεων παροχής οικονομικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου και εταιρειών και ιδρυμάτων υψηλής τεχνολογίας και τεχνογνωσίας και β) πολιτιστικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων, που αποτελούν 'δημιουργικές νησίδες' της νέας οικονομίας και σχηματίζουν εντοπισμένους χωρικούς θύλακες (clusters) μέσα στον ιστό. Η δημιουργία των clusters προωθείται και ενισχύεται από τους φορείς των πόλεων μέσω μεγάλων έργων αναδόμησης ή ανάπλασης του αστικού χώρου με στόχο τη δημιουργία ενός συμβολικού αστικού τοπίου αίγλης, εξουσίας και ανάπτυξης (Γοσποδίνη, 2006).

Οι πόλεις είναι γνωστό ότι αναπτύσσονται κυρίως λόγω ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων, οικονομικών κλίμακας στις μεταφορές και στην παραγωγή και οικονομικών συγκέντρωσης. Φυσικά, καμία πόλη δεν γεννάται στην κορυφή της ιεραρχίας των διαφόρων αστικών δικτύων, ούτε παραμένει a priori σε αυτή. Σε αυτό συντελούν συγκεκριμένες προϋποθέσεις, οι οποίες θα πρέπει να ισχύουν, όπως:

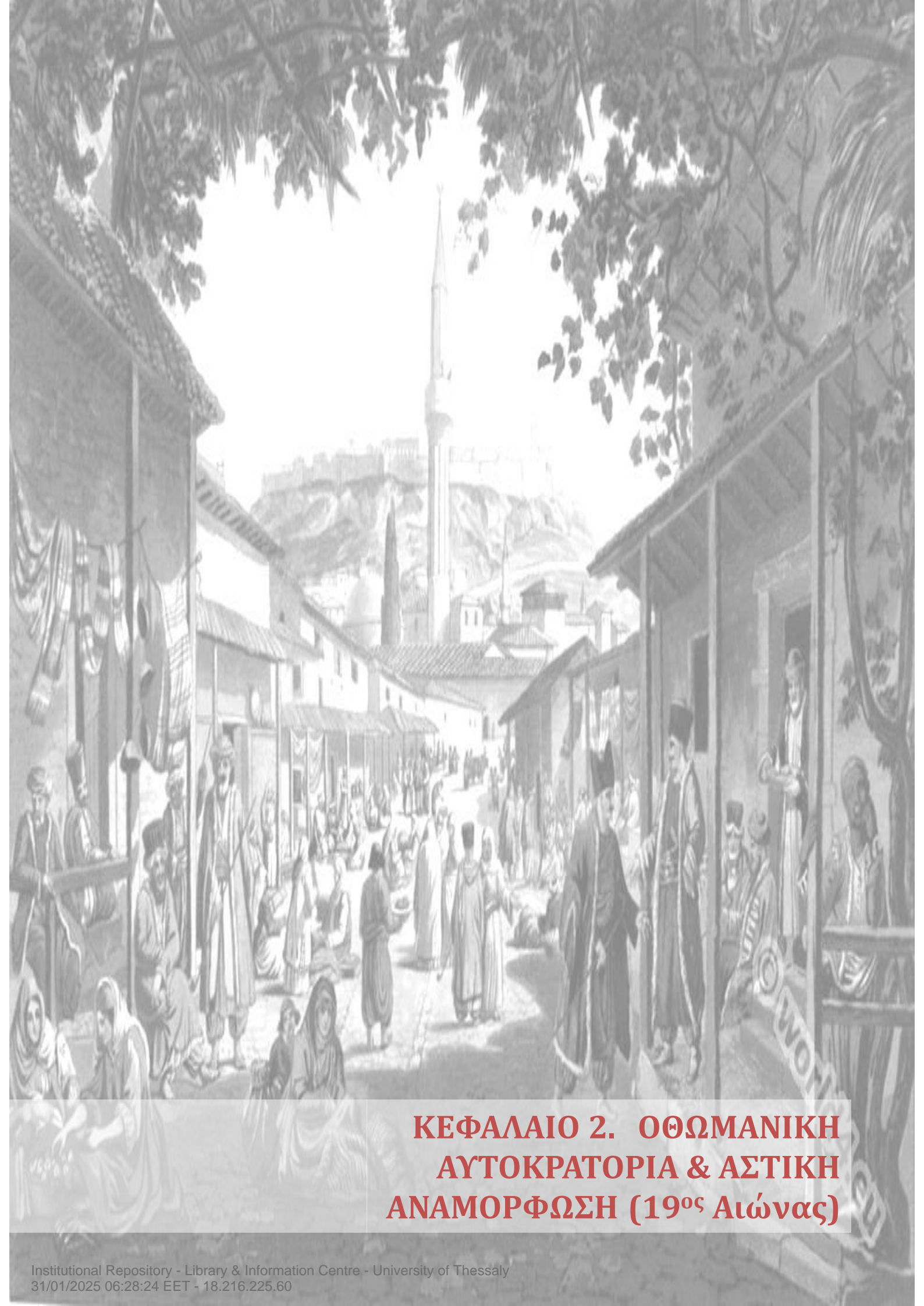
- η δημιουργία υψηλού επιπέδου συνθηκών διαβίωσης,
- η ανάδειξη της πόλης σε αξιόλογο κέντρο που να προάγει την τεχνολογία και την καινοτομία, αλλά και την έρευνα και ανάπτυξη σε αναδυόμενους κλάδους,

- η εξασφάλιση επαρκών και αξιόλογων υποδομών προσπέλασης (δρόμοι, λιμάνια, αεροδρόμια κλπ.) με τις αγορές.

Συμπερασματικά, από την ανάλυση που προηγήθηκε αλλά και όπως υποστηρίζουν οι Borja and Castells (1997), Sassen (2000b) και Newman and Thornley (2005), οι πόλεις στο νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον, καλούνται να ανταπεξέλθουν σε πέντε βασικές προκλήσεις: τη νέα οικονομική πραγματικότητα, τις αστικές υποδομές, την ποιότητα ζωής, την κοινωνική ενσωμάτωση και την αστική διακυβέρνηση. Μόνο όταν υιοθετούν ένα ικανό μοντέλο διαχείρισης όλων των παραπάνω είναι σε θέση να εξασφαλίσουν όσο το δυνατόν υψηλότερη θέση στην αστική ιεραρχική κλίμακα αλλά και να δημιουργήσουν ένα βιώσιμο περιβάλλον.







## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΟΘΩΜΑΝΙΚΗ ΑΥΤΟΚΡΑΤΟΡΙΑ & ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΜΟΡΦΩΣΗ (19<sup>ος</sup> Αιώνας)**



## 2 ΟΘΩΜΑΝΙΚΗ ΑΥΤΟΚΡΑΤΟΡΙΑ & ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΜΟΡΦΩΣΗ (19<sup>ος</sup> Αιώνας)

«Ο Μεγάλος Ασθενής<sup>12</sup>...»

### 2.1 Η Οθωμανική Αυτοκρατορία κατά τον 19<sup>ο</sup> αιώνα

Η Οθωμανική Αυτοκρατορία είναι μία από τις σημαντικότερες πολιτικές δυνάμεις που διαμόρφωσαν σε βάθος χρόνου την ιστορία της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Για την ακρίβεια, από τον 14ο αιώνα έως τις αρχές του 20ου, το οθωμανικό κράτος αποτέλεσε τον μεγαλύτερο πολιτικό οργανισμό της περιοχής. Συχνά υποστηρίζεται ότι η Οθωμανική Αυτοκρατορία ήταν ένα τουρκικό κράτος. Είναι αλήθεια ότι οι ιδρυτές του οθωμανικού κράτους και της δυναστείας ήταν τουρκικής καταγωγής αλλά με τις κατακτήσεις, το οθωμανικό κράτος περιέκλεισε τελικά ένα μεγάλο αριθμό λαών που μιλούσαν διαφορετικές γλώσσες και πίστευαν σε διαφορετικές θρησκείες. Επιπλέον, στο μεγαλύτερο μέρος της ιστορίας της, η εθνική σύνθεση της άρχουσας οθωμανικής τάξης ήταν εξαιρετικά πολυμερής. Μάλιστα, από την «κλασική εποχή» του Μωάμεθ Β' και του Suleyman έως την ανάδυση του εθνικισμού τον 19ο αιώνα, τα μέλη της άρχουσας οθωμανικής τάξης θεωρούσαν την ονομασία «Τούρκος» συνώνυμη με τον άξεστο και αγράμματο χωρικό της Μικράς Ασίας, με τον οποίο επιθυμούσαν να έχουν τη μικρότερη δυνατή σχέση. Αντίστοιχα, οι Οθωμανοί αξιωματούχοι και διανοούμενοι δεν αποκαλούσαν ποτέ «τουρκικό» το κράτος τους· το ονόμαζαν απλά «υψηλό κράτος» ή «κράτος του οίκου του Οσμάν» (Berktaş and Murgescu, 2005).

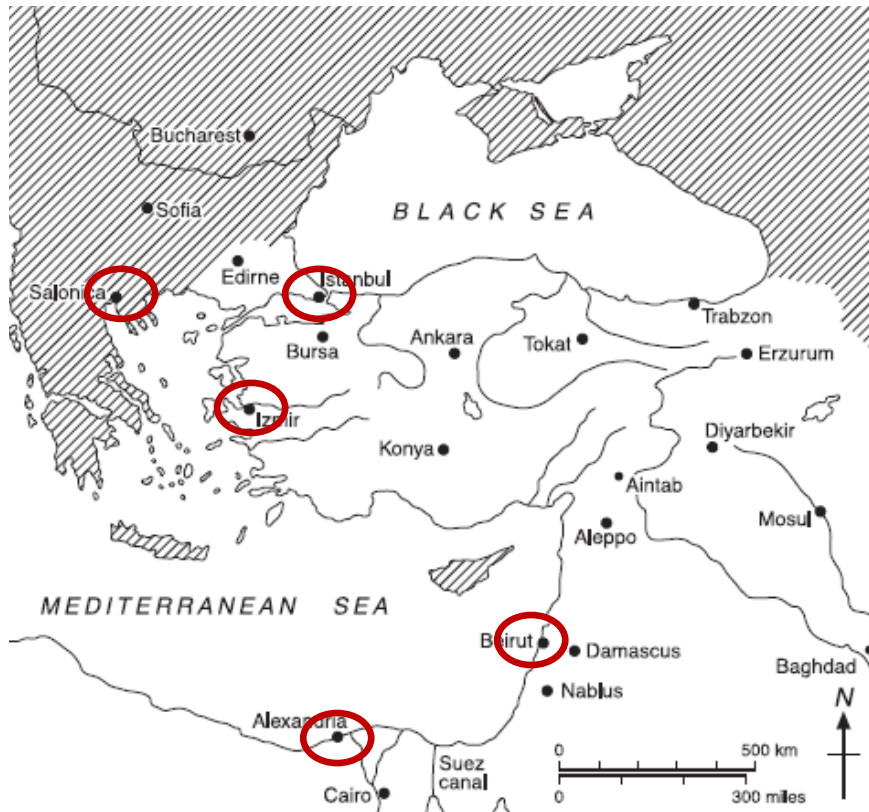
Κατά τη διάρκεια του 19<sup>ου</sup> αιώνα (1798 – 1922), η Αυτοκρατορία εξακολουθεί να χάνει εδάφη. Ωστόσο, στο εσωτερικό της, η Κεντρική Διοίκηση γίνεται ολοένα και πιο ισχυρή και επηρεάζει όλο και περισσότερο την καθημερινή ζωή των υπηκόων της, διευρύνοντας το «μοντέλο» πίεσης μέσω του επαγγελματικού στρατού, της αυξανόμενης γραφειοκρατίας και της νέας φορολογίας. Μέχρι τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, η Οθωμανική Αυτοκρατορία συρρικνώθηκε σε μία παράλια ζώνη όσον αφορά τον ευρωπαϊκό χώρο. Συγκεκριμένα, πριν από το 1850, η

---

<sup>12</sup> Αν και ο αρχικός χαρακτηρισμός «Ο Ασθενής της Ευρώπης» (The «Sick Man of Europe») αποδίδεται στον τσάρο Νικόλαο Α' της Ρωσίας, ο όρος καθιερώθηκε στη Γηραιά Ήπειρο. Πρόκειται για μειωτικό χαρακτηρισμό που αποδιδόταν συχνά από ευρωπαίους πολιτικούς, διπλωμάτες και δημοσιογράφους στην Οθωμανική Αυτοκρατορία κατά τον 19ο αιώνα λόγω της αδυναμίας του κρατικού και στρατιωτικού μηχανισμού της.

πλειοψηφία κατοικούσε στα Βαλκάνια, ενώ από το 1906, ο ευρωπαϊκός πληθυσμός της ανερχόταν μόλις στο 20% του συνόλου (Quataert, 2005).

Εικόνα 2.1: Η Οθωμανική Αυτοκρατορία το 1914



Πηγή: Inalcik and Quataert, 1994

Σύμφωνα με την Αναστασιάδου (2008) οι μεγάλες διαρθρωτικές τομές συντελέστηκαν κατά τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, στο πλαίσιο των μεταρρυθμίσεων που στόχευαν στον εκσυγχρονισμό των κρατικών και κοινωνικοοικονομικών δομών της Αυτοκρατορίας. Στην ιστοριογραφία σχετικά με την εποχή των μεταρρυθμίσεων προβάλλουν δύο βασικές ερμηνείες. Σύμφωνα με την πρώτη, η ανάληψη του μεταρρυθμιστικού έργου οφειλόταν σε δύο βασικούς παράγοντες: στη συνειδητοποίηση από μια μερίδα ικανών πολιτικών αντρών της παρακμής που χαρακτήριζε την Αυτοκρατορία και στη γνωριμία των ανθρώπων αυτών με τα επιτεύγματα της Δύσης. Έτσι, οι μεταρρυθμίσεις παρουσιάστηκαν ως μια "επανάσταση από τα πάνω", ως η συνειδητή επιλογή μιας ελίτ που στράφηκε προς τη Δύση και προσπάθησε να πετύχει τη διάσωση της Αυτοκρατορίας μετατρέποντάς την σε ένα μοντέρνο συγκεντρωτικό κράτος, παρά τις αντιδράσεις ποικίλων κοινωνικών στρωμάτων με "παραδοσιακή" νοοτροπία. Η δεύτερη ερμηνεία τονίζει ότι οι μεταρρυθμίσεις ήταν αναγκαία απόρροια της ένταξης της Αυτοκρατορίας σε ένα ευρωπαϊκό σύστημα πολιτικών, οικονομικών και διακρατικών σχέσεων που βρισκόταν εν εξελίξει. Έτσι, απορρίπτει τη θέση-κλειδί που είχε η

έννοια της παρακμής και της "καθυστέρησης" και θεωρεί ότι οι μεταρρυθμιστές δεν προσπάθησαν απλώς να μεταφέρουν τα επιτεύγματα της Δύσης στην Αυτοκρατορία αλλά συμβάδισαν παράλληλα με τις αλλαγές που επιτελούνταν εκείνη την εποχή στην Ευρώπη.

Το 1839, ο Σουλτάνος εξέδωσε στην Κωνσταντινούπολη το αυτοκρατορικό διάταγμα που έμεινε γνωστό ως Χάτι Σερίφ. Το διάταγμα λοιπόν, κοινοποιούσε την ανάληψη μεταρρυθμιστικού έργου, που συνοψιζόταν υπό τον όρο **Τανζιμάτ** (μεταρρύθμιση, τακτοποίηση), με σκοπό τη βελτίωση των συνθηκών ζωής στην Αυτοκρατορία. Ως κατευθυντήριες γραμμές του Τανζιμάτ θεωρούνταν ο σεβασμός της ασφάλειας, της τιμής και της περιουσίας των υπηκόων ανεξάρτητα από το θρήσκευμά τους και η ισότητά τους απέναντι στο νόμο. Επιπλέον, γινόταν λόγος για φορολογικές μεταρρυθμίσεις και για μεταρρυθμίσεις σχετικά με τον τρόπο άσκησης της στρατιωτικής υπηρεσίας και επιβεβαιωνόταν η κατάργηση των μονοπωλίων (Goffman, 2004).

Η κατάργηση του φορολογικού συστήματος «ιλτιζάμ» (iltizam) και η αντικατάστασή του από ένα σύστημα απευθείας είσπραξης των φόρων, παρόλο που ήταν μία από τις πρώτες μεταρρυθμίσεις που εφαρμόστηκαν, κατέληξε σε αποτυχία και εγκαταλείφθηκε. Από τη μια το έργο αποδείχτηκε πολύ βαρύ για τον κρατικό μηχανισμό και από την άλλη, συνάντησε την αντίθεση ποικίλων κοινωνικών στρωμάτων, από τους κεφαλαιούχους της πρωτεύουσας ως τους προύχοντες των επαρχιών, οι οποίοι μέσω της συμμετοχής τους στο αλυσιδωτό σύστημα εκμίσθωσης των φόρων αποκόμιζαν οικονομικά οφέλη αλλά και κοινωνικό κύρος (<http://www.fhw.gr/projects/tanzimat/gr/main/100.html>).

Ως προς τη διοίκηση, ιδρύθηκαν από το 1840 στις έδρες των επαρχιών συμβουλευτικά σώματα (μετζλίς-meclis), τα οποία κατά περίπτωση και ανάλογα με τη θρησκευτική σύνθεση του πληθυσμού, συμπεριελάμβαναν και χριστιανούς ή εβραίους. Η αποστολή τους ήταν διττή: από τη μια όφειλαν να βοηθούν τον εκάστοτε κυβερνήτη της επαρχίας στο διοικητικό του έργο και από την άλλη, να αντιπροσωπεύουν κατά κάποιον τρόπο τον πληθυσμό. Παρά το γεγονός ότι οι αντιπρόσωποι δεν εκλέγονταν άμεσα και παρά την αμφισβητήσιμη επιτυχία του θεσμού ως προς τη λειτουργικότητά του, τα συμβούλια αποτέλεσαν μια πρώτη, έστω και δειλή, αποδοχή της αρχής της αντιπροσώπευσης στη διοίκηση και προσέδωσαν ένα στρώμα του κοινωνικού σώματος στο μηχανισμό της άσκησης της εξουσίας (<http://www.fhw.gr/projects/tanzimat/gr/main/100.html>).

Όπως το Χάτι Σερίφ (Hatt-i Serif) στα 1839, έτσι και το Χάτι Χουμαγιούν (Hatt-i Humayun), το δεύτερο μείζον μεταρρυθμιστικό διάταγμα, εκδόθηκε εν τω μέσω μιας περιόδου κρίσης, στις 18 Φεβρουαρίου 1856, ενάμιση μήνα πριν υπογραφεί στο Παρίσι η συνθήκη ειρήνης

που τερμάτισε τον Κριμαϊκό πόλεμο<sup>13</sup>. Το Χάτι Χουμαγιούν έδινε μεγάλη έμφαση στην ισότητα όλων των υπηκόων της Αυτοκρατορίας σε ζητήματα φορολογίας, στη συμμετοχή τους άνευ διακρίσεων στο υπαλληλικό σώμα, σε όλα τα διοικητικά και δικαστικά όργανα, στην εισαγωγή στις στρατιωτικές σχολές και στην εκπλήρωση της στρατιωτικής θητείας, η οποία δε θα αποτελούσε πια προνόμιο και αποκλειστικό βάρος των μουσουλμάνων. Η νομιμότητα των μιλέτ (millet), των πολιτικοθηρσκευτικών οργανώσεων των μη μουσουλμάνων, επιβεβαιωνόταν, γινόταν όμως λόγος για την αναγκαιότητα μεταρρύθμισης της λειτουργίας τους, με τέτοιο τρόπο ώστε να συμπεριληφθούν περισσότεροι λαϊκοί στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων (<http://www.fhw.gr/projects.tanzimat/gr/main/100.html>).

Το εν λόγω διάταγμα, ως προς τη φορολογία επαγγελλόταν εκ νέου την κατάργηση του ιλτιζάμ (iltizam) και την αντικατάστασή του από ένα σύστημα άμεσης είσπραξης των φόρων. Επιπροσθέτως, οριζόταν η κωδικοποίηση του ποινικού και του εμπορικού δικαίου, η ίδρυση τραπεζών, η δυνατότητα αλλοδαπών να κατέχουν ακίνητη περιουσία εντός της Αυτοκρατορίας, η παροχή διευκολύνσεων στην εισαγωγή ευρωπαϊκού κεφαλαίου και η ίδρυση μικτών δικαστηρίων για την εκδίκαση ποινικών και εμπορικών υποθέσεων ανάμεσα σε μουσουλμάνους και μη μουσουλμάνους. Επιπλέον, την ίδια περίοδο δημιουργήθηκαν τα Υπουργεία εμπορίου, υγείας, παιδείας και δημοσίων έργων, τα οποία στελεχώθηκαν από εκπαιδευμένο και καταρτισμένο προσωπικό. Την ίδια περίοδο τέλος, επαναπροσδιορίζεται και η θέση της γυναίκας στην Αυτοκρατορία (Watenpaugh, 2004).

Στην ίδια κατεύθυνση, στα 1858-1860, καταρτίστηκε κτηματολόγιο. Τα κτηματολόγια του 1858-60 ήταν αποτέλεσμα της έκδοσης του αγροτικού νόμου του 1858, με τον οποίο η Πύλη επιχείρησε να ελέγξει τις συνθήκες που επικρατούσαν στην αγροτική παραγωγή και τη γαιοκτησία. Το κύριο μέλημα των μεταρρυθμιστών ήταν η ακριβής αποτύπωση των γαιοκτητικών σχέσεων και η κατοχύρωση των δικαιωμάτων των κατόχων γης με τίτλους (ταπού-*tapu*). Με αυτόν τον τρόπο, η Πύλη σκόπευε να εξασφαλίσει μεγαλύτερα έσοδα για το κρατικό ταμείο μέσω του ελέγχου του υπερπροϊόντος, να τονώσει την αγροτική παραγωγή και να εγγυηθεί τη σταθερότητα στις σχέσεις γαιοκτησίας και την ασφάλεια κατοχής των δικαιούχων. Στην προσπάθειά της αυτή, η οποία αποδείχτηκε μάλλον επιτυχής, η Πύλη αποφεύγει τις ριζοσπαστικές αλλαγές και αρκείται εν πολλοίς να επικυρώσει το παραδοσιακό οθωμανικό νομικό πλαίσιο κατοχής γης. Ένα δείγμα της συμβιβαστικής,

---

<sup>13</sup> Ο πόλεμος μεταξύ των συμμαχικών δυνάμεων της Μεγάλης Βρετανίας, της Γαλλίας και της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας από τη μια και της Ρωσίας από την άλλη, κατά το διάστημα 1853-56. Με τη λήξη του, οι Δυνάμεις υποχρεώθηκαν να σεβαστούν την εδαφική ακεραιότητα της Αυτοκρατορίας ενώ οι Οθωμανοί, ανέλαβαν την υποχρέωση να εφαρμόσουν ένα μεταρρυθμιστικό πρόγραμμα προς βελτίωση της θέσης των χριστιανών της Αυτοκρατορίας, εγγυητές του οποίου θα ήταν όλες οι Δυνάμεις.

μετριοπαθούς πολιτικής των μεταρρυθμιστών ως προς την αγροτική οικονομία είναι ότι ο νόμος δίνει σημασία στην προστασία του μικρού αγροτικού κλήρου, που είναι η κυριαρχούσα μορφή γαιοκτησίας στην Αυτοκρατορία, χωρίς όμως να θίγει τους μεγαλογαιοκτήμονες, τόσο για να μην ταράξει τις κοινωνικές ισορροπίες στην ύπαιθρο όσο και για να εξασφαλίσει την αποδοτικότερη δυνατή εκμετάλλευση της γης (<http://www.fhw.gr/projects.tanzimat/gr/main/100.html>).

Η αναγνώριση και αναδιοργάνωση των μιλέτ (millet), των θρησκευτικοπολιτικών οργανισμών των μη μουσουλμάνων, υπήρξε ένα από τα πιο αντιφατικά εγχειρήματα των μεταρρυθμιστών του Τανζιμάτ. Οι Οθωμανοί, από τη μια χρησιμοποίησαν την εκκλησιαστική ιεραρχία ως σκελετό ενός ενοποιημένου μηχανισμού ενσωμάτωσης των μη μουσουλμάνων στην Αυτοκρατορία και από την άλλη, προσπάθησαν να μειώσουν τη σημασία του εκκλησιαστικού παράγοντα στο εσωτερικό αυτού του μηχανισμού. Αν και τα μιλέτ είχαν τη ρίζα τους στην παράδοση, στο καθεστώς υποτέλειας υπό το οποίο υπάγονταν οι μη μουσουλμάνοι πριν από τις μεταρρυθμίσεις και στην ανάπτυξη των κοινοτικών οργανισμών αυτοδιοίκησης των χριστιανών κατά το 18ο αιώνα, οι μεταρρυθμιστές, παραχωρώντας σε αυτά πλήρη θεσμική κατοχύρωση και αναγνωρίζοντας στους μη μουσουλμάνους το καθεστώς εθνοθρησκευτικών μειονοτήτων, δημιούργησαν μια νέα πραγματικότητα, που τελικά ξέφυγε από τον έλεγχό τους. Με δυο λόγια, όλη η προσπάθεια των Τανζιμάτ μπορεί να συνοψιστεί ως προσπάθεια συμφιλίωσης αποκλιόντων συμφερόντων των επιμέρους λαών της Αυτοκρατορίας, στο πλαίσιο ενός κοινοβουλευτικού συστήματος (Γκιουβέν, 2006).

Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι με τον νόμο περί επαρχιακής διοίκησης του 1864, οι αστικές και οι αγροτικές κοινότητες των μη μουσουλμάνων αναγνωρίστηκαν επίσημα από το κράτος και ενσωματώθηκαν σε ένα μηχανισμό που ενοποιούσε διοικητικά την Αυτοκρατορία εφαρμόζοντας παράλληλα την αρχή της αντιπροσώπευσης σε όλες τις βαθμίδες της επαρχιακής διοίκησης. Έτσι, οι οργανώσεις αυτοδιοίκησης των μη μουσουλμάνων εντάχθηκαν στο οθωμανικό κρατικό σύστημα και οι προύχοντες των κοινοτήτων μετατράπηκαν σε κρατικούς υπαλλήλους. Με αυτόν τον τρόπο, οι κοινότητες έχασαν μέρος της σχετικής τους αυτονομίας, επιβεβαιώθηκαν όμως θεσμικά, ισχυροποιήθηκαν ιδεολογικά και ανέπτυξαν σημαντική δραστηριότητα σ' αυτόν τον τομέα, με προεξάρχον το εκπαιδευτικό και πολιτιστικό έργο. Σύμφωνα με τον Inalcik (1973a), ο διαχωρισμός των θρησκευτικών κοινοτήτων τους επέτρεψε να χρηματοδοτούν και να κατασκευάζουν μουσουλμανικά - χριστιανικά - εβραϊκά σχολεία, νοσοκομεία, και πτωχοκομεία. Οι κοινότητες έχουν τους δικούς τους θρησκευτικούς άρχοντες (ιμάμηδες, παπάδες και ραβίνους), οι οποίοι πρωτοστατούν στις φιλανθρωπίες και έχουν τη γενική εποπτεία των κοινοτήτων.

Η λειτουργία του θεσμού των μιλέτ σε γενικές γραμμές υπήρξε επωφελής για την Οθωμανική Αυτοκρατορία, προσφέροντας το πλαίσιο της «συμβίωσης» του κυρίαρχου στοιχείου των Σουνιτών μουσουλμάνων με όλες τις υπόλοιπες εθνο-θρησκευτικές μειονότητες (Φραγκούλης, 2012).

Την περίοδο των ουσιαστικών μεταρρυθμίσεων τερματίζει ουσιαστικά το Σύνταγμα του 1876. Ύστερα από τριάντα επτά χρόνια εκσυγχρονιστικών μεταρρυθμίσεων εμπνευσμένων από την ανώτερη γραφειοκρατία, ο σουλτανικός θεσμός είχε δεχτεί σοβαρά πλήγματα στο κύρος του. Από εκείνη την εποχή και μέχρι το κίνημα των Νεότουρκων το 1908, οι πολιτικές πρωτοβουλίες πέρασαν στα χέρια του ίδιου του σουλτάνου και, παρόλο που η προσπάθεια εκσυγχρονισμού της Αυτοκρατορίας συνεχίστηκε, οι μεταρρυθμίσεις έχασαν τον αυτοσχεδιαστικό, πειραματικό χαρακτήρα που είχαν κατά την εποχή του Τανζιμάτ. Το ιδεολογικό κλίμα άλλαξε, ο σχετικός φιλελευθερισμός του Τανζιμάτ έδωσε τη θέση του σε αυταρχικές επιλογές, ενώ ο τονισμός της τουρκικής ταυτότητας σε βάρος της οθωμανικής, προοιωνιζόταν το τελευταίο χτύπημα στην παραπαίουσα Αυτοκρατορία, την κατάλυσή της και την ίδρυση του τουρκικού εθνικού κράτους. Αξίζει να σημειωθεί τέλος, ότι ένας σημαντικός λόγος για την αποτυχία της «οθωμανιστικής» ιδέας είναι ότι ουσιαστικά δεν υπήρχε μουσουλμανική αστική τάξη, καθώς αυτή απαρτίζεται σχεδόν αποκλειστικά από όσους ανήκουν στις μη μουσουλμανικές θρησκευτικές κοινότητες, με αποτέλεσμα οι μεταρρυθμίσεις να μη τύχουν της δέουσας αναγνώρισης (Γκιουβέν, 2006).

Στις 20 Δεκέμβρη του 1881, ο Σουλτάνος Abdulhamit II εξέδωσε το διάταγμα της Mouharrem, με το οποίο δημιουργείται η Οθωμανική Διοίκηση Δημοσίου χρέους (OPDA). Το χρέος προέκυψε κυρίως από εξωτερικό δανεισμό, εξαιτίας του Κριμαϊκού πολέμου και η ανάγκη λήψης ριζοσπαστικών μέτρων γίνεται επιτακτική, προκειμένου να τιθασευτεί η διόγκωσή του. Σύμφωνα με το διάταγμα της Mouharrem, πολλές πηγές εσόδων ανατέθηκαν στην OPDA, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που προέρχονταν από την αξιοποίηση των εσόδων καπνού.

Τόσο η καπνοκαλλιέργεια όσο και το εμπόριο καπνού αποτελούν δυναμικούς τομείς της οθωμανικής οικονομίας. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το 1861 απαγορεύεται η εισαγωγή καπνού σε όλη την επικράτεια με σουλτανικό φερμάνι ώστε να προστατευτεί η εγχώρια παραγωγή, ενώ το 1862, ιδρύεται το πρώτο κρατικό Οθωμανικό Μονοπώλιο Καπνού. Το 1873 δίνεται νέα ώθηση με ρυθμίσεις και αλλαγές στη λειτουργία του Μονοπωλίου ώστε να εξασφαλιστεί η επιτυχία του θεσμού. Σκοπός και στόχος της κρατικής παρέμβασης είναι να ελεγχθεί αποτελεσματικά ο καπνός και να προσποριστεί πλούτος, μέσα από τη συστηματική φορολόγηση αυτού και των προϊόντων του (Χούμας, 2017).



Το πρώτο Μονοπώλιο του 1862 και το εναρμονισμένο με νέα δεδομένα του 1873 δεν απέδωσαν τ' αναμενόμενα κι έτσι το Συμβούλιο Διαχείρισης του Οθωμανικού Χρέους, που συστάθηκε το 1881, προτείνει στην Υψηλή Πύλη τη διεύθυνση και τη λειτουργία του Μονοπωλίου ν' αναλάβουν εξειδικευμένοι γνώστες. Το 1883, η νεοσυσταθείσα εταιρεία Régie Co. αναλαμβάνει το Οθωμανικό Μονοπώλιο Καπνού, αποτελώντας τη μεγαλύτερη ξένη επένδυση στη χώρα. Η Εταιρεία είναι μια πολυεθνική κοινοπραξία (consortium) τραπεζών που την αποτελούν η οθωμανική Banque Ottomane (50%), η αυστριακή Credit Anstalt (30%) και η γερμανική Bleichröder (20%). Η συμφωνία που υπογράφηκε μεταξύ της κυβέρνησης και της εταιρείας Régie έχει διάρκεια 30 χρόνων, με δικαίωμα ανανέωσης κι επέκτασής της (option) για επιπλέον 15 χρόνια. Η προνομιακή παραχώρηση (διομολόγηση) του Μονοπωλίου καπνού στην πολυεθνική Régie, της δίνει το δικαίωμα να ελέγχει και να καθορίζει την καλλιέργεια των ποικιλιών του καπνού σε όλη την Οθωμανική Κυριαρχία και να επιβάλλει τις τιμές αγοράς του καπνού (Χούμας, 2017).

Με αρχικό κεφάλαιο 4.5 εκατ. οθωμανικών λιρών, η Régie αρχίζει αμέσως μετά την υπογραφή της συμφωνίας να οικοδομεί τεράστια καπνομάγαζα, πρωτόγνωρα για το μέγεθός τους εκείνη την εποχή, δίνοντας με τον τρόπο αυτό ανάγλυφα το στίγμα της δυναμικής της παρουσίας. Το 1884 ανεγείρει τα καπνικά της κτιριακά συγκροτήματα στην Κωνσταντινούπολη, στην Θεσσαλονίκη και στην Σμύρνη. Η έντονη παρουσία της Régie με τα μονοπωλιακά της προνόμια, δημιουργεί ασφυκτικές πιέσεις στις ήδη υπάρχουσες καπνικές εταιρείες με αποτέλεσμα κάποιες από αυτές να μην αντέξουν τον ανταγωνισμό. Αυτό τις οδήγησε να μεταφέρουν την έδρα της επιχειρηματικής τους δραστηριότητας σε άλλα μέρη όπως Αμερική, Αγγλία, Γερμανία, Μάλτα κ.α. Κυρίως όμως κατευθύνθηκαν στην Αίγυπτο (Κάιρο, Αλεξάνδρεια), όπου η εισβολή των αγγλικών στρατευμάτων το 1882 αλλάζει τα οικονομικά και επιχειρηματικά δεδομένα της οθωμανικής αυτής επαρχίας (Χούμας, 2017).

Η πολυεθνική Régie δεν είναι ο μοναδικός αγοραστής καπνών από τους καπνοπαραγωγούς, σύμφωνα με το άρθρο 19 της Σύμβασης που υπογράφηκε μεταξύ της Υψηλής Πύλης και της Εταιρείας. Οι καπνεμπορικές επιχειρήσεις, όπως και η Régie, αγοράζουν από τους καπνοπαραγωγούς (καπνουλάδες) τα πρωτογενώς επεξεργασμένα "χρυσόφυλλα" και τα ομαδοποιούν σε ποιότητες στα καπνομάγαζά τους, προτού τα εμπορευτούν στις διεθνείς αγορές (Χούμας, 2017).

Μέσα στο πρώτο τρίτο του 19<sup>ου</sup> αιώνα στη Μεσόγειο, όπου η εμπορική δραστηριότητα αυξάνεται και εμφανίζονται τα πρώτα ατμόπλοια, η Οθωμανική Αυτοκρατορία υφίσταται την πρώτη εξασθένηση, την ίδια στιγμή που αρχίζει και τις μεταρρυθμίσεις με στόχο τον εκσυγχρονισμό της. Αυτή η εξασθένηση εξηγείται από την αυξανόμενη επεμβατικότητα των

ευρωπαϊκών δυνάμεων. Αλλά η οθωμανική Αυτοκρατορία απειλείται και από το εσωτερικό: στην Αίγυπτο, ο Μεχμέτ-Αλί επιβάλλεται, προσπαθεί να συγκροτήσει ένα ισχυρό Κράτος, εμπλέκεται στο παιχνίδι των δυνάμεων και έρχεται αντιμέτωπος με την Πύλη στην Κωνσταντινούπολη. Η Αίγυπτος και δη η Αλεξάνδρεια, γίνεται τότε ένα μοντέλο εκσυγχρονισμού αλλά και μία απειλή για την Αυτοκρατορία. Η αποτυχία της, το 1840, ενισχύει τη βρετανική υπεροχή στη Μεσόγειο (Carpentier et Lebrun, 2009).

## 2.2 Αγγλο-οθωμανικές εμπορικές συμφωνίες

Τα προνόμια που δίνονται στις ευρωπαϊκές χώρες, γνωστά ως διομολογήσεις, παρέμειναν μέχρι τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, ωστόσο οι λειτουργίες τους αλλάζουν κατά τη διάρκεια του δέκατου ένατου αιώνα. Σταδιακά, τα προνόμια μετατρέπονται σε δικαιώματα καθώς η Δυτική επιρροή αυξάνεται και η οθωμανική ισχύς αποδυναμώνεται. Εμπορικές συμφωνίες μεταξύ της αυτοκρατορίας και των ευρωπαϊκών χωρών το 1838, γνωστές ως Αγγλο-Οθωμανική Συμφωνία Εμπορίου, «άνοιξαν» την αυτοκρατορία στα ευρωπαϊκά βιομηχανικά προϊόντα μέσω της τακτοποίησης τελωνειακών δασμών για τα εισαγόμενα, εξαγόμενα και διαμετακομιστικά εμπορεύματα, επιτρέποντας στους Ευρωπαίους εμπόρους να αγοράζουν αγαθά οπουδήποτε στην αυτοκρατορία. Οι συνθήκες αυτές ήταν επιζήμιες για τους τοπικούς κατασκευαστές και για την τοπική παραγωγή. Από την άλλη πλευρά, οι πόλεις που έγιναν κέντρα του εμπορίου με τις ευρωπαϊκές χώρες (κυρίως οι πόλεις-λιμάνια της Αυτοκρατορίας δηλαδή) επωφελήθηκαν τα μέγιστα από αυτές τις συνθήκες (Ozturk, 2006).

Η πρώτη σημαντική συμφωνία αυτής της διαδικασίας υπεγράφη με την Αγγλία το 1838, καθώς η Αγγλία προσπαθούσε να συμπεριλάβει την Οθωμανική Αυτοκρατορία στην ξένη αγορά. Παρόμοιες εμπορικές συμφωνίες είχαν υπογραφεί και με άλλες ευρωπαϊκές χώρες μετά από την Αγγλία. Η πρώτη από αυτές τις συνθήκες υπεγράφη με τη Γαλλία. Την Γαλλία ακολούθησαν οι κάτοικοι του Λομπέκ, της Βρέμης, του Αμβούργου και της Σαρδηνίας το 1839, η Σουηδία, η Νορβηγία, η Ισπανία, η Ολλανδία, το Βέλγιο και η Πρωσία το 1840 και η Δανία και η Τοσκάνη το 1841.

Με τη συμφωνία αυτή, οι Ευρωπαίοι έμποροι πλεονεκτούν έναντι των τοπικών, καθώς οι πρώτοι είναι απαλλαγμένοι από τους δασμούς οπουδήποτε στην αυτοκρατορία, ενώ οι δεύτεροι εξακολουθούν να πληρώνουν δασμούς, οι οποίοι φθάνουν από 12% έως 50% ακόμα και στο εσωτερικό εμπόριο για τη μεταφορά των προϊόντων τους από τη μια πόλη στην άλλη. Σε αυτό το πλαίσιο του αθέμιτου ανταγωνισμού, τα ευρωπαϊκά αγαθά διεισδύουν στην τοπική αγορά. Μέχρι τα μέσα του δέκατου ένατου αιώνα, σχεδόν κάθε εμπόρευμα παράγεται στο εσωτερικό της αυτοκρατορίας, ενώ μετά τη Συμφωνία, πολλά εμπορεύματα

και βασικά αγαθά αρχίζουν να εισάγονται. Από το δεύτερο μισό του δέκατου ένατου αιώνα, η τοπική αγορά κατακλύστηκε από ευρωπαϊκά προϊόντα, ενώ η ζήτηση για τα τοπικά προϊόντα μειώνεται κατακόρυφα. Με τη μείωση της ζήτησης, η προμήθεια των πρώτων υλών μειώνεται επίσης. Ομοίως, οι τοπικές δραστηριότητες παραγωγής, και η χειροποίητη παραγωγή εξαφανίζονται. Τελικά, με τα προνόμια που δίδονται στους ευρωπαίους εμπόρους διεισδύουν σε αρκετές πόλεις της Αυτοκρατορίας και ευρωπαϊκά καταστήματα και όχι μόνο προϊόντα (Ozturk, 2006).

Οι επιπτώσεις της Αγγλο-Οθωμανικής Συμφωνίας Εμπορίου έχουν επηρεάσει επίσης και την κοινωνική δομή των πόλεων, ιδιαίτερα στα εμπορικά κέντρα. Ενώ λοιπόν η κύρια εμπορική δραστηριότητα στις πόλεις γινόταν κυρίως από τους μουσουλμάνους εμπόρους πριν από την αύξηση των εισαγωγών, στη συνέχεια, οι μη μουσουλμάνοι έμποροι αποκτούν δεσπόζουσα θέση στις εμπορικές συναλλαγές αξιοποιώντας το πλεονέκτημα της συνεργασίας και της επικοινωνίας με τους ευρωπαίους εμπόρους, σε συνδυασμό και με τη γνώση των τοπικών συνθηκών.

Η αύξηση του εμπορίου των εισαγόμενων αγαθών και η μεταβαλλόμενη οικονομική δομή είχε δύο όψεων επιπτώσεις στις πόλεις της αυτοκρατορίας. Τα τοπικά κέντρα παραγωγής επηρεάστηκαν αρνητικά ενώ οι πόλεις-λιμάνια επηρεάστηκαν θετικά στην οικονομική τους βάση. Τα τοπικά κέντρα παραγωγής χάνουν τη σημασία τους ως εμπορικά κέντρα ενώ οι νέοι εμπορικοί κόμβοι που προκύπτουν διαθέτουν ισχυρό λιμάνι και αναπτύσσουν δυναμικές σχέσεις με τις ευρωπαϊκές χώρες. Το γεγονός αυτό μεταβάλλει τις ισορροπίες και την αστική ιεραρχία στην Αυτοκρατορία.

### **2.3 Η δομή των πόλεων της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας**

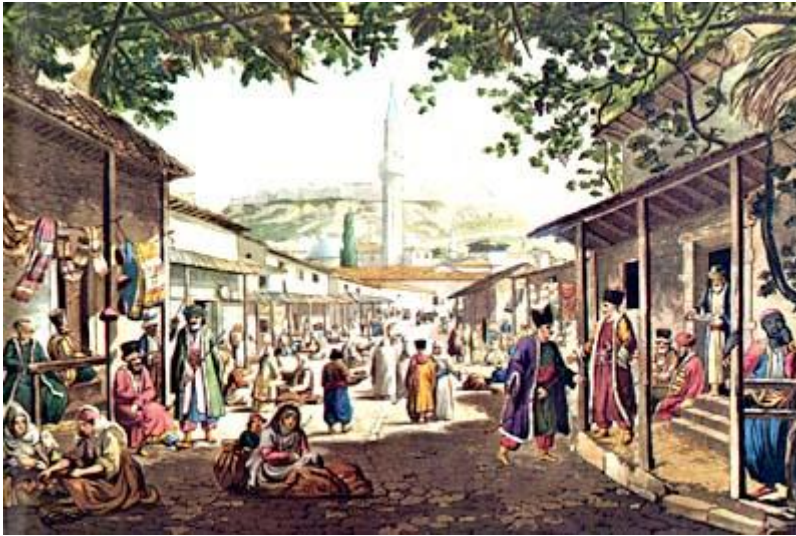
Ο 19<sup>ος</sup> αιώνας αποτελεί σημαντικό σταθμό στην πολεοδομική ιστορία των χωρών της νότιας και ανατολικής Μεσογείου, αφού κατά τη διάρκειά του το μοντέλο της οθωμανικής ή ισλαμικής πόλης αντικαθίσταται, περισσότερο ή λιγότερο βίαια, με ή χωρίς τη συναίνεση των τοπικών κοινωνιών, από το δυτικό πολεοδομικό μοντέλο, ως συνέπεια ενός γενικότερου πολιτικο-οικονομικού και κοινωνικού μετασχηματισμού. Η σταδιακή κατάρρευση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και ο σχηματισμός των βαλκανικών εθνικών κρατών, καθώς και οι γαλλικές αποικιοκρατικές εκστρατείες στη Βόρεια Αφρική, συνοδεύονται από ριζικές επεμβάσεις στον αστικό χώρο, στο θεσμικό και μορφολογικό επίπεδο. Οι στόχοι είναι τόσο πολεοδομικοί όσο και στρατιωτικοί και ιδεολογικοί, με άξονα τη χάραξη μίας νεοκλασικής μορφολογίας πάνω σε οργανικά ανεπτυγμένους πολεοδομικούς ιστούς (<http://www.arch.tuc.gr>).

Για πολλούς αιώνες, ο πολιτισμός αυτής της περιοχής είναι ένας πολιτισμός πόλεων. Οι Οθωμανοί καταφέρνουν σε σύντομο σχετικά χρονικό διάστημα να ενσωματώσουν τη δυναμική αυτού του πολιτισμού στη δική τους οργανωτική λογική. Μ' αυτό τον τρόπο βαθμιαία δημιουργείται ένα οικιστικό πλέγμα στον αυτοκρατορικό χώρο, στο οποίο εντάσσονται οι επιμέρους αστικοί σχηματισμοί ανάλογα με τη σπουδαιότητά τους για το διοικητικό μηχανισμό: **όσο πιο σημαντική γινόταν η πόλη για την κεντρική εξουσία, τόσο μεγαλύτερη ήταν η φροντίδα, που κατέβαλλε η τελευταία για την οργάνωσή της.** Αναλαμβάνει τον ανεφοδιασμό των κατοίκων σε τρόφιμα και πρώτες ύλες, εξασφαλίζει την τάξη στο εσωτερικό και την απρόσκοπτη εμπορική λειτουργία, ενώ σε σταθερή βάση προσπαθεί να ελέγχει τη διακίνηση ανθρώπινου δυναμικού και υλικών αποθεμάτων, με σκοπό να παγιώνεται η ισορροπία στο εσωτερικό της πόλης αλλά και στο δίκτυο των οθωμανικών πόλεων ευρύτερα. Από την άλλη μεριά πάλι, όσο περισσότερο εξασθενούν οι διοικητικές προτεραιότητες της εξουσίας στις κατακτημένες περιφέρειες, τόσο πιο πολύ αυξάνονται τα περιθώρια διαφοροποίησης και πολυμορφίας στο δίκτυο των πόλεων (Carpentier et Lebrun, 2009).

Έτσι, γεννήθηκαν διαφορετικά ονόματα και όροι για το οθωμανικό άστυ, που αντανακλούν μια ξεχωριστή εμπειρία οργάνωσης του χώρου, η οποία κάποτε συναντά τη μεσαιωνική παράδοση της Μεσογείου και κάποτε πάλι παραπέμπει στη μακραίωνη κουλτούρα της Ανατολής. Στις περιφέρειες της Αυτοκρατορίας απαντώνται μικρότερα ή μεγαλύτερα οικιστικά σύνολα, γνωστά με ονόματα που προέρχονται από διαφορετικές γλωσσικές και πολιτισμικές εμπειρίες. Σεχίρ (sehîr) ονομάζονται οι μεγάλες πόλεις, που ανταποκρίνονται με τον καλύτερο τρόπο στις προδιαγραφές των Οθωμανών για την πόλη. Οι κασαμπάδες (kasaba) πάλι αποτελούν μεγάλους οικισμούς που δε φτάνουν στο μέγεθος των σεχίρ, ενώ Παλάνκες (palanki) ονομάζονται μετά το 1560 οι οχυρωμένοι οικισμοί στη βόρεια και κεντρική Βαλκανική με μικρούς πληθυσμούς και περιορισμένη δραστηριότητα (<http://www.fhw.gr/projects/notaras/index>).

Κατά τον Watenprauth (2004), ο αστικός χώρος στα χρόνια της οθωμανικής κυριαρχίας διαφοροποιείται στο εσωτερικό του ανάλογα με τις βασικές λειτουργίες που συντελούνται στα όριά του. Η διαφοροποίηση αυτή όμως αποτυπώνεται με ξεχωριστό τρόπο σε κάθε πολεοδομική ενότητα. Η διάρθρωση της τοπικής ιεραρχίας, η συνείδηση της ιδιαιτερότητας στις επιμέρους κοινωνικές ομάδες του πληθυσμού και οι ιδιοτυπίες στο γεωγραφικό ανάγλυφο των συγκεκριμένων αστικών χώρων χαράζουν κάθε φορά τις διαχωριστικές γραμμές στις πόλεις της Αυτοκρατορίας.

Εικόνα 2.2: Άποψη οθωμανικής πόλης πριν την εφαρμογή των Τανζιμάτων



Πηγή: <http://www.fhw.gr/projects/notaras/index>

Το ιστορικό κέντρο των παλαιότερων αστικών συνόλων κι ο κεντρικός τομέας των νεοσύστατων μουσουλμανικών πόλεων έγινε έδρα και συνάμα τόπος κατοικίας των τοπικών αρχών. Οι Οθωμανοί έχουν φροντίσει από νωρίς να ανοικοδομήσουν το τμήμα αυτό στις κατακτημένες, μεσαιωνικές πόλεις της Βαλκανικής και της Μικράς Ασίας και να του προσδώσουν τον χαρακτήρα του κέντρου της ισλαμικής ζωής στο άστυ. Στα κεντρικότερα σημεία της πόλης δεσπόζουν τα *τζαμιά* (cami, μουσουλμανικά τεμένη με μιναρέ) και οι *μεντρεσέδες* (medrese, ισλαμικά ιεροδιδασκαλεία). Σε μικρή συνήθως απόσταση βρίσκονται τα *χαμάμ* (hamam, δημόσια λουτρά), ενώ μια σειρά δημοσίων κτιρίων, όπως το *μαρέτ* (imaret, κτιριακό συγκρότημα με φιλανθρωπικές λειτουργίες που ανήκε σε βακούφι) συμπληρώνει την τυπική εικόνα του κέντρου μιας οθωμανικής πόλης. Τέλος, στο προοθωμανικό κεντρικό σημείο των οχυρώσεων, την ακρόπολη (όπου αυτή εξακολουθεί να υπάρχει), στεγάζεται συνήθως η φρουρά. Εκεί, επίσης, βρίσκονται οι φυλακές, τα δικαστήρια, καθώς και η κατοικία των καδήςδων (Watenpauh, 2004).

Στις παρυφές του θρησκευτικού πυρήνα της πόλης απλώνεται το *παζάρι* (bazaar, αγορά), η καρδιά της οικονομικής ζωής της πόλης. Στις πόλεις με έντονη τη μουσουλμανική παρουσία, τα επιμέρους τμήματα της αγοράς οργανώνονται ιεραρχικά γύρω από το κεντρικό τέμενος: οι μουσουλμάνοι αλλά και οι πιο ισχυροί φορείς της τοπικής οικονομίας είναι εγκαταστημένοι στα πιο καλά μαγαζιά, δίπλα σχεδόν στη θρησκευτική εστία. Όσο απομακρύνεται κανείς από το κέντρο, συναντά μικρότερα καταστήματα και πρόχειρα στημένους πάγκους, εργαστήρια και παραπήγματα, καθώς και χώρους αναψυχής, καφενέδες και τεκέδες. Ενίοτε, η αγορά περιλαμβάνει περισσότερα από ένα *μπεζεστένια* (bedesten,

σκεπαστοί διάδρομοι ή συγκροτήματα μικρών κτισμάτων για εμπόριο πολύτιμων ειδών) ή *τσαρσιά* (*carsi*, ανοιχτή αγορά), με πολλούς διαδρόμους, όπου εξειδικεύονται οι οικονομικές δραστηριότητες. Στους διερχόμενους με σκοπό τις εμπορικές συναλλαγές, προσφέρεται κατάλυμα σε χάνια και πανδοχεία. Πολύ αργότερα σε πόλεις-λιμάνια, ο επισκέπτης περνά από λοιμοκαθατήρια για το φόβο της πανώλης, μιας πραγματικής μαστίγας της Ανατολής στους αιώνες των Οθωμανών (Watenprauth, 2004).

Εικόνα 2.3: Άποψη από οθωμανικά μπεζεστένια



Πηγή: <http://www.fhw.gr/projects/notaras/index>

Την εποχή αυτή ταυτόχρονα, έχει αυξηθεί το κόστος των συναλλαγών και διευρύνεται συνεχώς η οικονομική ανασφάλεια. Τα βακούφια, στην ιδιοκτησία των οποίων ανήκουν συνήθως μεγάλα τμήματα της αγοράς, και οι φορείς της τοπικής εξουσίας, που με τον έναν ή τον άλλο τρόπο είχαν καταφέρει να ελέγχουν ως ένα βαθμό τις συναλλαγές και τις μεταποιητικές δραστηριότητες, ασκούν πιέσεις στους εμπορευόμενους, με αποτέλεσμα οι τελευταίοι να στρέφονται προς λιγότερο ακριβά σημεία στην περιφέρεια των πόλεων. Συνεπώς, νέες μικρές αγορές ξεπετάγονται ανάμεσα στους μαχαλάδες των μεγαλύτερων πόλεων, επιτείνοντας την πολυδιάσπαση στο εσωτερικό των οθωμανικών αστικών κέντρων (<http://www.fhw.gr/projects/notaras/index>).

Στους μαχαλάδες ζει η συντριπτική πλειοψηφία του πληθυσμού των πόλεων. Σε κάθε μαχαλά ζουν συνήθως άνθρωποι με κοινή πίστη, εθνοπολιτιστική ταυτότητα ή φορολογική υπαγωγή. Τις περισσότερες φορές έχουν δικό τους λατρευτικό χώρο, μικρή αγορά και κάποτε ακόμα και χαμάμ. Οι δρόμοι είναι στενοί, ενώ πολλές φορές ο μαχαλάς αποκόβεται από την υπόλοιπη πόλη με φυσικά εμπόδια (χειμάρρους και ποτάμια, υψώματα και χαράδρες) ή με τεχνικά έργα (οχυρώσεις και πύλες) (Watenprauth, 2004).

Η ζωή στο μαχαλά δημιουργεί μια ιδιαίτερη σχέση ανάμεσα στον κάτοικο της πόλης και το χώρο που κινείται. Ωστόσο, ελάχιστα είναι τα σημάδια που μαρτυρούν διαφοροποιήσεις στο εσωτερικό των μαχαλάδων. Πολύ σπάνια απαντώνται σε μια οθωμανική συνοικία κτίρια, τα οποία ξεχωρίζουν έντονα από τα γειτονικά τους. Είναι χαρακτηριστικό πως πάντοτε προκαλούσε μεγάλη εντύπωση στους Ευρωπαίους περιηγητές η καθολική αρχιτεκτονική ένδεια των κατοικιών στις γειτονίες των πόλεων της Αυτοκρατορίας (<http://www.fhw.gr/projects/notaras/index>).

Αναφορικά με την οικιστική οργάνωση των μαχαλάδων οι Inalcik and Quataert (1994) παρατηρούν ότι μικρά δρομάκια, εσωτερικές αυλές και κήποι χωρίζουν τα σπίτια των μαχαλάδων σε οικιστικά τετράγωνα, εξασφαλίζοντας στοιχειώδη εξαερισμό και φως στα επιμέρους τμήματα των κατοικιών. Ταυτόχρονα, η διάταξη αυτή των κτιρίων εξυπηρετεί και τη δημόσια υγιεινή σε ικανοποιητικό βαθμό, ίσως καλύτερα απ' ό,τι συμβαίνει σε πολλές αντίστοιχες περιπτώσεις στη δυτική Ευρώπη. Οι κατοικίες των μουσουλμάνων είναι κατά κανόνα πιο προσεγμένες κατασκευές σε σχέση με εκείνες των "αλλόθρησκων". Υιοθετώντας χρώματα όπως το κίτρινο και το ροζ, αλλά και με πολλές λεπτομέρειες σε βαθύ κόκκινο, μπλε ή και λευκό, έχουν μεγαλύτερο ύψος από τις χριστιανικές οικίες, διαθέτοντας τις περισσότερες φορές και δεύτερο όροφο. Από την άλλη, τα σπίτια των χριστιανών οφείλουν να είναι πιο χαμηλά και ταπεινότερα στην κατασκευή τους από τα μουσουλμανικά.

Επιπλέον, γύρω από την πόλη οργανώνεται ολόκληρο δίκτυο επικοινωνίας. Διοικητικές συνδέσεις, οικονομικά και κοινωνικά δίκτυα και η οργάνωση των θρησκευτικών λειτουργιών συνδέουν τους ανθρώπους της υπαίθρου με την πόλη. Οι πόλεις συνδέονται με άλλες πόλεις σχηματίζοντας ένα δίκτυο οικισμών που αποτυπώνεται στα έγγραφα της διοίκησης, αλλά και στις πορείες των ταξιδιωτών, των εμπόρων, των μοναχών και των προσκυνητών. Μάλιστα, οι περισσότερες πόλεις της Αυτοκρατορίας βρίσκονται πάνω στους μεγάλους δρόμους επικοινωνίας με την Ανατολή και τη Δύση ή αποτελούν σπουδαία λιμάνια για το θαλάσσιο εμπόριο (Αναστασιάδου, 2008).

## 2.4 Τανζιμάτ & Αστικοί Μετασχηματισμοί

Οι πόλεις αποτελούν το κλειδί για την πραγματοποίηση των αποικιοκρατικών πλάνων και κυρίως την πολιτιστική αφομοίωση των τοπικών πληθυσμών, που θα διευκολύνει την διείσδυση σε έναν τόπο (οικονομική, πολιτική, κοινωνική, διοικητική). Το λιμάνι, οι υπηρεσίες που υποστηρίζουν τις εμπορικές συναλλαγές όπως ασφαλιστικοί και τραπεζικοί οργανισμοί, οι διοικητικές δομές του αποικιακού καθεστώτος, οι μεταφορικές υποδομές, ο εξοπλισμός για τη διάδοση του δυτικού τρόπου ζωής, ακόμη και οι βιομηχανικές υποδομές

αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της λεγόμενης «αποικιακής πόλης» (Ross and Telkamp, 1985).

Οι Ευρωπαίοι εποφθαλμιούν τη δυναμική και τις προοπτικές της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και έχουν ήδη από τον 16<sup>ο</sup> αιώνα αποκτήσει δικαιώματα για την εξάσκηση εμπορικών δραστηριοτήτων στο εσωτερικό του οθωμανικού Κράτους, δημιουργώντας πολλές εμπορικές παροικίες. Οι κύριοι ενδιαφερόμενοι για το εμπόριο και τη διείσδυση στην Αυτοκρατορία ήταν οι Γάλλοι, οι Άγγλοι και οι Ιταλοί (Lewis, 1993).

Από τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η ευρωπαϊκή οικονομική δραστηριότητα στην περιοχή εισέρχεται σε νέα φάση, καθώς οι Ευρωπαίοι δεν ασχολούνται πλέον τόσο με το εμπόριο όσο με την ανάπτυξη και τον έλεγχο των πλουτοπαραγωγικών πηγών, των υπηρεσιών και των επικοινωνιών, είτε άμεσα με παραχωρήσεις, είτε έμμεσα με δάνεια προς τις τοπικές κυβερνήσεις. Νέοι χερσαίοι δρόμοι αναζητούνται για τη σύνδεση Ανατολής και Δύσης, με αποτέλεσμα η ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου να αποκτήσει τεράστια στρατηγική σημασία. Κατασκευάζονται λιμάνια, σιδηροδρομικό δίκτυο, γέφυρες, κανάλια, τηλεγράφοι κτλ. Η δημιουργία υποδομών σε περιφερειακό και αστικό επίπεδο αποτελεί καταλυτικό παράγοντα για την επέκταση των αγορών.

Η εξασθένηση της Αυτοκρατορίας σε συνδυασμό με τις πιέσεις από τα ευρωπαϊκά κράτη, οδηγούν σε μία σειρά μεταρρυθμίσεων σε όλους τους τομείς: τη νομοθεσία, τη δικαιοσύνη, την εκπαίδευση, τη διοίκηση, τη συγκρότηση των πόλεων και τον στρατό. Οι Μεταρρυθμίσεις (Τανζιμάτ) στο εσωτερικό της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας έχουν δρομολογηθεί, όπως προαναφέρθηκε, από το 1839. Στόχος των μεταρρυθμίσεων είναι η σύσταση ενός μοντέρνου αστικού Κράτους και η χειραφέτηση της πολιτείας από τον θρησκευτικό νόμο, προσφέροντας εγγυήσεις για στοιχειώδη δικαιώματα των Οθωμανών υπηκόων ανεξάρτητα από το θρήσκευμά τους. Εν τέλει, μέσω των Τανζιμάτ, επιτυγχάνεται η διείσδυση του ευρωπαϊκού πολιτισμού και των δυτικών οικονομικών συμφερόντων στην Οθωμανική Αυτοκρατορία (Καραδήμου-Γερόλυμπου, 1990).

#### **2.4.1 Το πλαίσιο των Μεταρρυθμίσεων (Τανζιμάτ)**

Το Οθωμανικό Κράτος, βρίσκεται στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα, αντιμέτωπο με προβλήματα από τη διαχείριση των οποίων εξαρτάται η ίδια του η ύπαρξη. Η νομιμοποίηση και η επιβολή της αρχής επί του χώρου και των πληθυσμών του αποτελεί το κύριο ζήτημα προς επίλυση. Οι μεταρρυθμίσεις των Τανζιμάτ έρχονται να απαντήσουν σε αυτό το κεφαλαιώδες ζήτημα, ενώ η θεσμοθέτηση, με τις μεταρρυθμίσεις συμπεριφορών και πρακτικών που έχουν



διαμορφωθεί σε μία μακρά διάρκεια, αποτελεί τη βάση της εκδυτικιστικής διαδικασίας που εγκαινιάζεται με αυτές (Αναγνωστοπούλου, 2013).

Οι μεταρρυθμίσεις της περιόδου Τανζιμάτ ξεκίνησαν υπό την επίδραση των ευρωπαϊκών χωρών και των τοπικών δυνάμεων. Η Οθωμανική Αυτοκρατορία εντάχθηκε στην ανοικτή αγορά τον δέκατο ένατο αιώνα, όταν οι ευρωπαϊκές χώρες θέλησαν να αποκτήσουν εμπορικά πλεονεκτήματα και διευκολύνσεις στην εν λόγω αγορά. Έτσι, με τις εμπορικές συμφωνίες που έχουν συναφθεί κατά το δεύτερο τρίμηνο του δέκατου ένατου αιώνα, οι ευρωπαϊκές χώρες άρχισαν να λαμβάνουν τα επιθυμητά πλεονεκτήματα, τα οποία επιζητούν να αποκτήσουν μόνιμο χαρακτήρα. Οι τοπικές δυνάμεις επιτείνουν επίσης τη διαδικασία μεταρρύθμισης, με τις εξεγέρσεις να συνεχίζονται από τις αρχές του δέκατου ένατου αιώνα, ιδιαίτερα στις απομακρυσμένες περιοχές της αυτοκρατορίας, πιέζοντας την κυβέρνηση να εφαρμόσει τους νέους κανόνες και κανονισμούς για την ενίσχυση της διοικητικής εξουσίας της αυτοκρατορίας με την αύξηση της ισχύος της κεντρικής κυβέρνησης έναντι των τοπικών δομών διοίκησης και αρμοδιοτήτων (Ozturk, 2006).

Ως αποτέλεσμα αυτών των παραγόντων, η περίοδος των Τανζιμάτ ξεκίνησε με το διάταγμα που εκδίδεται στο πάρκο Gülhane στην Κωνσταντινούπολη, το Νοέμβριο του 1839 και ως εκ τούτου είναι γνωστό ως Χατ-ι Σερίφ του Gülhane. Ήταν το πρώτο διάταγμα από ένα θεσμικό σύνολο μεταρρυθμίσεων. Μεταξύ λοιπόν των ετών 1839 και 1876, παράχθηκε μία σειρά νόμων, με στόχο την ενίσχυση της οθωμανικής αυτοκρατορικής διοίκησης σε ολόκληρη τη χώρα. Σύμφωνα με τον Shaw (1992), τα Τανζιμάτ περιείχαν τη συντηρητική επιθυμία για αποτελεσματικό κεντρικό έλεγχο και περιλαμβάνουν κανόνες και κανονισμούς για σχεδόν κάθε τομέα της κοινωνικής αρένας.

Στην παράγραφο αυτή θα δοθεί βαρύτητα στην **επίδραση των μεταρρυθμίσεων Τανζιμάτ στον αστικό μετασχηματισμό των πόλεων**. Όπως υποστηρίζει η Αναστασιάδου (2008), η ανάπτυξη των οθωμανικών πόλεων δεν αποτελεί μεμονωμένο φαινόμενο, αλλά εντάσσεται στο πλαίσιο ενός κινήματος μεταρρυθμίσεων. Για τις οθωμανικές ελίτ, μεταρρύθμιση σημαίνει αποδοχή της κουλτούρας, της τεχνολογίας και του τρόπου ζωής της Ευρώπης. Σε ένα τέτοιο κλίμα, ο αστικός χώρος είναι απλώς ένα εργαστήριο ανάμεσα σε άλλα. Οι πρώτοι πολεοδομικοί κανονισμοί της περιόδου των Τανζιμάτ αντιγράφουν τις αρχές της νέας ευρωπαϊκής πολεοδομίας, όπως εφαρμόστηκαν ειδικότερα στην Αγγλία και στην Γαλλία. Στον τομέα αυτό, όπως και σε άλλους, το οθωμανικό κράτος δεν αρκείται να δίνει μόνο οδηγίες, αλλά εννοεί να συντονίζει και τα πολεοδομικά σχέδια και εργοτάξια.

Οι εν λόγω Μεταρρυθμίσεις δημιουργούν τις προϋποθέσεις για μία δυτικού τύπου διοίκηση πόλεων και διευκολύνουν την αναμόρφωση του αστικού ιστού με τη σύνταξη και εφαρμογή οικοδομικών και πολεοδομικών κανονισμών. Οι κανονισμοί αυτοί αφορούν τα πλάτη των οδών, τα ύψη των κτιρίων, τα υλικά κατασκευής και λοιπά αρχιτεκτονικά στοιχεία, τις αποστάσεις των κτιρίων από το όριο του δρόμου κτλ. Παράλληλα, τροποποιείται το σύστημα αγοράς και ιδιοκτησίας γης, παραχωρώντας το δικαίωμα κατοχής ακίνητης περιουσίας σε μη υπηκόους του κράτους<sup>14</sup>. Επιπλέον, συντελείται αποκέντρωση των διοικητικών λειτουργιών, που ως τότε συγκεντρώνονταν στην Κωνσταντινούπολη, συμβάλλοντας έτσι στην ενίσχυση των αστικών κέντρων της αυτοκρατορίας (Serageldi, 1980).

Ο πρώτος Οικοδομικός Κανονισμός τέθηκε σε ισχύ το 1848 και ένα χρόνο μετά εκδόθηκε και νέος. Υπήρχε επίσης ένα *Οικοδομικό Μανιφέστο* μεταξύ των δύο κανονισμών, το 1848, που περιείχε τις απόψεις του Συμβουλίου σχετικά με την ποιότητα, τον βαθμό της δύναμης και την αντοχή των κτιρίων. Το Μανιφέστο ήταν επίσης σημαντικό επειδή περιείχε τις λεπτομερείς τεχνικές πληροφορίες και κατασκευαστικές λεπτομέρειες αναφορικά με τα δομικά υλικά και τον τρόπο κατασκευής. Αξίζει να σημειωθεί, ότι τόσο οι Κανονισμοί όσο και το Μανιφέστο εκδόθηκαν μόνο για την Κωνσταντινούπολη. Ο πρώτος κανονισμός που θα αναφέρεται σε όλες τις πόλεις της αυτοκρατορίας εκδόθηκε δεκαπέντε χρόνια αργότερα. Ο *Turuk* (Κανονισμός για τις οδούς) και ο *Ebniye* (Κανονισμός για τα κτίρια) τέθηκαν σε ισχύ το 1864. Ενώ το βασικό μέλημα κατά την έκδοση του πρώτου κανονισμού *Ebniye* αφορά στη πρόληψη των πυρκαγιών, στον επόμενο Κανονισμό για τα Κτίρια και στον Κανονισμό για τις Οδούς υπήρξαν προσπάθειες και για τη δημιουργία μιας αστικής μορφής. Οι δύο αυτοί βασικοί πολεοδομικοί κανονισμοί παρέμειναν σε ισχύ χωρίς αλλαγές για σχεδόν είκοσι χρόνια (Selman, 1982).

Ο στόχος αυτών των κανονισμών και της πολεοδομικής νομοθεσίας εν γένει, είναι να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα της Οθωμανικής πόλης του δέκατου ένατου αιώνα. Οι νόμοι λοιπόν που εκδόθηκαν σύμφωνα με τα προβλήματα και τα χαρακτηριστικά των πόλεων, περιλαμβάνουν κυρίως διατάξεις σχετικά με τον προσανατολισμό και το πλάτος των δρόμων, τα ζητήματα εγκατάστασης και ενσωμάτωσης του αυξανόμενου αστικού πληθυσμού (εσωτερική μετανάστευση, απώλειες εδαφών της Αυτοκρατορίας κ.ά.) και τις καταστροφικές πυρκαγιές που πλήττουν τις οθωμανικές πόλεις (Katipoğlu, 2013).

Το ύψος των κτιρίων ορίζεται από τους Κανονισμούς *Turuk* και *Ebniye*. Τυχόν προεξέχοντα μέρη στον δρόμο, όπως σκάλες, φράχτες και παράθυρα υπογείων απαγορεύονται ενώ τα

---

<sup>14</sup> Σημειώνεται ότι παλαιότερα, και σύμφωνα με τον νόμο της sharia (μουσουλμανικός θρησκευτικός νόμος) δεν αναγνωρίζεται το δικαίωμα κατοχής ακίνητης περιουσίας σε μη υπηκόους της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας.

γείσα των παραθύρων και τα κατώτατα όρια και τα πλάτη των οδών καθορίζονται επίσης από τον παρόντα κανονισμό. Αξίζει ωστόσο να αναφερθεί, ότι για την κατασκευή κτισμάτων σε κήπους και σε κενά οικοπέδα και για τη δημιουργία νέων συγκροτημάτων, απαιτούνται χάρτες που παρασκευάζονται σύμφωνα με τις αρχές της ρύθμισης του πλάτους των οδών και του ύψους των κτιρίων. Μετά τον Οδικό (*Turuk*) και Οικοδομικό (*Ebniye*) Κανονισμό, το 1882 ψηφίστηκε ο νόμος αναφορικά με την επέκταση της δομής των δήμων σε ολόκληρη την αυτοκρατορία και την συνεπακόλουθη υποχρέωσή τους για λήψη δραστηριοτήτων αστικής ανάπτυξης. Μια σημαντική αλλαγή που προβλέπεται στο προαναφερθέν νομικό πλαίσιο είναι ότι οι δραστηριότητες και η εποπτεία της εφαρμογής εκτελούνται πλέον από τις τοπικές διοικήσεις, αντί των κεντρικών (Selman, 1982).

Κατά τον Ozturk (2006), ο Νόμος του 1882, θεωρείται πιο ολοκληρωμένος από τους προηγούμενους κανονισμούς. Τα κύρια θέματα που περιλαμβάνει αφορούν τη διαπλάτυνση των δρόμων και την πραγματοποίηση νέων σχεδίων για τις περιοχές που κήκαν. Εισηγείται επίσης τη δημιουργία σχεδίων και χαρτών που να αποτυπώνουν τους δρόμους που πρόκειται να διανοιχτούν, καθώς και τα περίχωρά τους, τα οποία μάλιστα τα δημοσιοποιούν στο κοινό στις περιοχές που κήκαν. Η κατασκευή νέων αδιέξοδων<sup>15</sup> οδών απαγορευόταν αυστηρά, τα πλάτη των δρόμων ταξινομήθηκαν σε πέντε κατηγορίες ενώ περιλαμβάνονταν διατάξεις σχετικά με τα ύψη και τις εξωτερικές όψεις των κτιρίων, όπως και μέτρα προφύλαξης από τις πυρκαγιές αναφορικά με τον κατασκευαστικό τομέα. Αν και οι διατάξεις του νόμου αφορούν το σύνολο των πόλεων της Αυτοκρατορίας, εντούτοις μόνο σε λίγες πόλεις τελικά εφαρμόστηκαν πέραν της Κωνσταντινούπολης.

Ένας από τους πιο σημαντικούς νόμους της εν λόγω περιόδου είναι ο *Κώδικας Γης (Land Code)*, του 1858, στον οποίο περιέχεται η έννοια της «ιδιοκτησίας» που θεσπίστηκε με τις μεταρρυθμίσεις των Τανζιμάτων. Σύμφωνα λοιπόν με τον παρόντα νόμο, επιτρέπεται η ατομική ιδιοκτησία που είχε ως αποτέλεσμα τη διάλυση του πρότερου καθεστώτος επί του οποίου βασίστηκε η οθωμανική τάξη. Ωστόσο, η αναγνώριση του δικαιώματος να κατέχουν γη οι μη υπήκοοι πραγματοποιήθηκε μετά από δέκα χρόνια, καθώς σύμφωνα με τον ισλαμικό νόμο οι μη υπήκοοι δεν έχουν το δικαίωμα να κατέχουν γη στα εδάφη της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Το δικαίωμα τελικά παραχωρήθηκε μετά από πιέσεις των ευρωπαϊκών δυνάμεων, οι οποίες αξιώνουν γη έτσι ώστε να προχωρήσουν σε επενδυτικές δραστηριότητες (Selman, 1982).

Οι ιδιοκτήτες των ακινήτων αποτελούν μέλη της ακμάζουσας αστικής τάξης και διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην αστική διαμόρφωση των πόλεων. Με την αναγνώριση

---

<sup>15</sup> Οι αδιέξοδοι οδοί, *cul-de-sacs*, εμφανίζονται συχνά στα σχέδια οθωμανικών και ισλαμικών πόλεων.

της ατομικής ιδιοκτησίας δημιουργείται μία σειρά νέων αναγκών και διαδικασιών, όπως η ασφάλιση των ιδιοκτησιών, η οποία απαιτεί την ύπαρξη κτηματολογίου και συστήματος καταγραφής των ιδιοκτησιών.

Επιπλέον, κατά την περίοδο των Μεταρρυθμίσεων, εμφανίζονται στις πόλεις υποδομές δυτικού τύπου. Από τη δεκαετία του 1860, ευρωπαϊκές εταιρείες αναλαμβάνουν την κατασκευή δικτύων νερού, φυσικού αερίου και δικτύου τραμ σε όλες τις μεγάλες πόλεις της Αυτοκρατορίας. Οι σιδηροδρομικοί σταθμοί, τα πάρκα και οι λεωφόροι με δενδροστοιχίες προσδίδουν μία ευρωπαϊκή ατμόσφαιρα στην πόλη. Η επέκταση του οδικού δικτύου συνοδεύεται από μία διαφορετική αντίληψη για τη σχέση των κτισμάτων με τον δρόμο. Η εσωστρέφεια των κτισμάτων, χαρακτηριστικό γνώρισμα της οθωμανικής αρχιτεκτονικής κατά την προηγούμενη περίοδο, με την οργάνωσή τους γύρω από μία κεντρική αυλή, δίνει τη θέση της στην εξωστρέφεια και στη διαμόρφωση όψεων προς το δρόμο (Καραδήμου-Γερόλυμπου, 1990).

Το ιδανικό διοικητικό σύστημα που οραματίστηκαν οι Οθωμανοί πρόκριτοι κατά την εποχή των Τανζιμάτων, εφαρμόζεται εν μέρει μόνο στην Κωνσταντινούπολη, ενώ στις περιοχές μακριά από την πρωτεύουσα κυριαρχούν τα τοπικά παραδοσιακά διοικητικά συστήματα. Αυτή η διαφοροποίηση ανάμεσα στο κέντρο και την περιφέρεια παρατηρείται εκτός από τον διοικητικό τομέα και στον πολεοδομικό σχεδιασμό (Gerber 1994).

Συμπερασματικά, με τις Μεταρρυθμίσεις που επέβαλλε το Οθωμανικό Κράτος σημειώνεται η πρώτη επαφή των μουσουλμανικών πόλεων με τις ευρωπαϊκές πολεοδομικές αρχές, τόσο σε σχέση με τις «μοντέρνες» αστικές υποδομές και τους οικοδομικούς κανονισμούς, όσο και σε σχέση με τη διοικητική οργάνωση. Ο ρόλος των πόλεων ισχυροποιείται και από την εν λόγω περίοδο ξεκινά και η αστικοποίηση του πληθυσμού.

Η Σμύρνη, η Βηρυτός, η Αλεξάνδρεια, η Θεσσαλονίκη και η Κωνσταντινούπολη, αποτελούν εκείνες τις πόλεις-λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου των οποίων η ανάπτυξη από το 1840 και μετά προέκυψε ως συνέπεια του εκσυγχρονισμού και της ενίσχυσης των σχέσεων με την Ευρώπη. Οι μεταβολές είναι ανάλογες με αυτές που παρατηρούνται σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις: εγκατάσταση νέων δικτύων επικοινωνίας, δημιουργία δημόσιων υπηρεσιών (διοχέτευση πόσιμου νερού, τραμ κτλ.), βελτίωση των υγειονομικών υποδομών, ίδρυση σύγχρονων σχολείων, σταδιακή εγκατάσταση βιομηχανιών κ.ά. Στο σημείο αυτό επιλέγεται να μην αναλυθούν περαιτέρω οι όποιες μεταβολές εντοπίζονται στη δομή των πόλεων από την εποχή των Τανζιμάτων και μετά, διότι αυτές θα παρουσιαστούν εκτενώς στα αντίστοιχα επιμέρους κεφάλαια των εν λόγω πόλεων.

### 2.4.2 Η συνεισφορά της Οθωμανικής Τράπεζας στις Μεταρρυθμίσεις

Η Οθωμανική Τράπεζα (πρώην Αυτοκρατορική Οθωμανική Τράπεζα) ιδρύθηκε το 1856 στο επιχειρηματικό κέντρο του Γαλατά, στην πρωτεύουσα της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, την Κωνσταντινούπολη. Η Τράπεζα αρχικά ιδρύθηκε ως κοινοπραξία μεταξύ βρετανικών συμφερόντων, της Τράπεζας του Παρισιού (Banque de Paris et des Pays-Bas) και της Οθωμανικής κυβέρνησης. Το αρχικό κεφάλαιο της Τράπεζας ανερχόταν σε 135.000 μετοχές, εκ των οποίων οι 80.000 αγοράστηκαν από τον αγγλικό όμιλο, οι 50.000 από τον γαλλικό και μόλις 5.000 μετοχές διατέθηκαν στους Οθωμανούς. Ως Αυτοκρατορική Οθωμανική Τράπεζα λειτουργεί από το 1863 έως το 1924 εκτελώντας τις λειτουργίες μιας κεντρικής τράπεζας (Geyikdagi, 2011).

Πολλοί ερευνητές υποστηρίζουν ότι η Αυτοκρατορική Οθωμανική Τράπεζα αποτέλεσε μέρος του προγράμματος εκσυγχρονισμού και εκδυτικοποίησης, το οποίο επιχείρησε το οθωμανικό κράτος τον δέκατο ένατο αιώνα. Το βασικό ερώτημα που τίθεται είναι κατά πόσο η Οθωμανική Τράπεζα είχε εμπλακεί σε αυτή τη διαδικασία εκσυγχρονισμού, ως αυτόνομος εταίρος ή ως όργανο του κράτους (Eldem, 1998).

Η λειτουργία του ιδρύματος ξεκίνησε το 1863 ως κρατική τράπεζα και συνέπεσε με την περίοδο των μεταρρυθμίσεων Τανζιμάτ, οι οποίες εμπνεύστηκαν τη δημιουργία ενός κράτους στα σύγχρονα δυτικά πρότυπα, με αποτέλεσμα ο κύριος σκοπός της τράπεζας να αφορά στην παροχή διευκολύνσεων και μέσων για τη δημιουργία σημαντικών τεχνικών υποδομών στην Αυτοκρατορία. Η ίδρυση της Αυτοκρατορικής Οθωμανικής Τράπεζας το 1863 ήρθε ως καθυστερημένη προσπάθεια επίλυσης της συσσώρευσης σχεδόν δύο δεκαετιών οικονομικής αποδιοργάνωσης και δυσκολιών, μετά την ενοποίηση του νομίσματος το 1844 (Eldem, 1998).

Στις 4 Φεβρουαρίου 1863, υπογράφηκε Συμφωνία μεταξύ της οθωμανικής κυβέρνησης και των παραχωρησιούχων της μελλοντικής Οθωμανικής Αυτοκρατορικής Τράπεζας, που προέβλεπε τις λειτουργίες του Ιδρύματος (Ottoman Bank Archives, hereafter OBA, Legal Affairs Files, Certified Copy of the 4 February, 1863, agreement, February 1307/1892):

- Θα λειτουργούσε ως κρατική τράπεζα της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας.
- Θα διοικούταν από μία επιτροπή που απαρτιζόταν από τους ιδρυτές της στο Παρίσι και στο Λονδίνο.
- Θα απολάμβανε τριάντα χρόνια προνομιακής έκδοσης τραπεζογραμματίων, έναντι της υποχρέωσης να κατέχει το ήμισυ της αξίας τους σε αποθεματικό κατά τα δύο

πρώτα έτη και κατά ένα τρίτο κατά τα επόμενα έτη, ενώ το κράτος δεσμευόταν ότι θα απέδιδε την έκδοση χαρτονομισμάτων.

- Θα διεξήγαγε εργασίες θησαυροφυλακίου για λογαριασμό του κράτους στις περιοχές όπου διέθετε υποκαταστήματα, προεξοφλώντας τις σημειώσεις που εξέδιδε το Υπουργείο Οικονομικών.
- Θα διαχειριζόταν τις εσωτερικές και εξωτερικές πληρωμές χρεών του Οθωμανικού Κράτους, χρεώνοντας 1% προμήθεια για την εν λόγω υπηρεσία.
- Θα γινόταν ο επίσημος χρηματομεσίτης των εσωτερικών και εξωτερικών δανείων που συνέπιπτε το οθωμανικό κράτος, έναντι ετήσιας αμοιβής 20.000£.
- Θα δημιουργούσε πίστωση 500.000£ στο οθωμανικό κράτος στο 6%, ως «νόμιμη προκαταβολή».

Σύμφωνα με τα παραπάνω, η τράπεζα λειτουργούσε ταυτόχρονα ως κεντρική τράπεζα της αυτοκρατορίας, ως εμπορική τράπεζα και ως επενδυτική τράπεζα, ενώ ήταν επίσης και το μοναδικό όργανο έκδοσης νομισμάτων για την Οθωμανική Αυτοκρατορία. Το 1875, η κυβέρνηση διεύρυνε την αρμοδιότητά της, αναθέτοντάς της την ευθύνη για τον έλεγχο του κρατικού προϋπολογισμού και την αποκατάσταση των οικονομικών του κράτους. Η τράπεζα έγινε θησαυροφυλάκιο και κύριος πράκτορας πληρωμών για την Αυτοκρατορία. Το 1890, με την αποκατάσταση των τουρκικών οικονομικών, η Οθωμανική Τράπεζα άρχισε να αναλαμβάνει έναν νέο διττό ρόλο: τη χρηματοδότηση της οικονομίας και την προώθηση της βιομηχανίας, παρέχοντας, μεταξύ άλλων, οικονομική στήριξη σε σιδηροδρομικές και μεταλλευτικές επιχειρήσεις. Χαρακτηριστικό της αυξανόμενης δυναμικής της ήταν το γεγονός ότι επέκτεινε το ξένο δίκτυο της, ανοίγοντας μια σειρά υποκαταστημάτων στην Ανατολή (Autheman, 1996).

Στο πλαίσιο των εμπορικών τραπεζικών δραστηριοτήτων, η Τράπεζα παρείχε οικονομική αρωγή σε σημαντικά δημόσια έργα όπως το λιμάνι της Βηρυτού, η σιδηροδρομική γραμμή Βηρυτός-Δαμασκός και η μεταγενέστερη επέκτασή της και η σιδηροδρομική γραμμή Κωνσταντινούπολη-Θεσσαλονίκη και Σμύρνη-Κάσαμπα (1892). Επίσης, το 1896, η Τράπεζα διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στην ίδρυση της εταιρείας εξόρυξης άνθρακα Ereğli στην ακτή της Μαύρης Θάλασσας. Τον Αύγουστο του 1896, η τράπεζα καταλήφθηκε από τους Αρμένιους επαναστάτες, με σκοπό να φέρει τη διεθνή προσοχή στην κακομεταχείριση των Αρμενίων στην Οθωμανική Αυτοκρατορία (Geyikdagi, 2011).

Άλλοι ερευνητές θεωρούν τα Τανζιμάτ ως μια διαδικασία οικονομικής και κοινωνικής εκμετάλλευσης, ένα είδος «ημιαποικισμού» της αυτοκρατορίας από τη Δύση, προσδίδοντας

στην οθωμανική τράπεζα μια εξουσία που εξυπηρετεί τα συμφέροντα της βασιζόμενης στο Λονδίνο και το Παρίσι πρωτεύουσας. Μέσα από μια τέτοια οπτική, η Αυτοκρατορική Οθωμανική Τράπεζα, λειτουργεί ως κάτι περισσότερο από ένα απλό μέσο αλλαγής, γίνεται ένας δρών που ασχολείται με τη συστηματική αποδόμηση και αποδυνάμωση της Αυτοκρατορίας (Eldem, 1998).

Βέβαια, πέρα από όλα τα παραπάνω, η Τράπεζα αποτελεί έναν οργανισμό ιδιωτικών συμφερόντων που έχει ως απώτερο στόχο τη μεγιστοποίηση των κερδών. Αυτό παρέχει στην Τράπεζα μία σχετική αυτονομία κινήσεων, όχι μόνο αναφορικά με την οθωμανική κυβέρνηση αλλά και με τα λονδρέζικα και παρισινά συμφέροντα, όταν οι πολιτικές τους αντιτίθενται στο όφελος της τράπεζας (Autheman, 1996).

Ένα τυπικό παράδειγμα αυτής της αυτονομίας περιλαμβάνει την αναγνώριση του Οθωμανικού Δημόσιου Χρέους του 1881, ως αποτέλεσμα της συνεργασίας της Οθωμανικής Αυτοκρατορικής Τράπεζας με την Deutsche Bank, την Wiener Kredit Anstalt και τη γερμανική κυβέρνηση. Το Παρίσι και το Λονδίνο αδυνατούσαν να παρέχουν στην τράπεζα την απαιτούμενη υποστήριξη καθώς αντιμετώπιζαν σημαντικά προβλήματα με χρέη επενδυτών της Οθωμανικής Τράπεζας στο εσωτερικό της χώρας τους, με αποτέλεσμα η τράπεζα να στραφεί στο Βερολίνο και την Βιέννη για την αντιμετώπιση του χρέους, αναγνωρίζοντας τη σημασία διάσωσης της οθωμανικής οικονομίας ως προς τη δική της επιβίωση και ευημερία (Autheman, 1996).

Εικόνα 2.4: Λογότυπο Οθωμανικής Αυτοκρατορικής Τράπεζας



Πηγή: <https://history.bnpparibas/document/ottoman-bank-a-novel-institution-designed-to-serve-the-ottoman-empire/>

Από την ανάλυση που προηγήθηκε αναφορικά με τις σχέσεις της Οθωμανικής Αυτοκρατορικής Τράπεζας με το Οθωμανικό Κράτος από το 1863-1914, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι η Τράπεζα ενεργούσε στο σύνολο περισσότερο ως εργαλείο εκμοντερνισμού υπηρετώντας τους γενικότερους σκοπούς της οθωμανικής κυβέρνησης παρά ως ένας αυτόνομος εταίρος εξυπηρετώντας τα δυτικά συμφέροντα (Eldem, 1998).

Ο πόλεμος του 1914-1918 και η διάλυση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας άλλαξαν σημαντικά τον ρόλο της Οθωμανικής Τράπεζας. Πισμένη μεταξύ των αντιμαχόμενων μερών, καθώς από τη μία ακολουθούσε την οθωμανική νομοθεσία και από την άλλη βρισκόταν υπό τη διαχείριση γαλλικών και βρετανικών κεφαλαιουχικών συμφερόντων, έχασε αρχικά το δικαίωμα έκδοσης χαρτονομισμάτων και στη συνέχεια το καθεστώς της ως κρατική τράπεζα της Τουρκίας, μετά και τη δημιουργία της Κεντρικής Τράπεζας της Δημοκρατίας της Τουρκίας, το 1931. Το 1920, η Banque de Paris et de Pays-Bas κατέλαβε μετοχικό κεφάλαιο της τράπεζας και από τη δεκαετία του 1970, η συνδεδεμένη εταιρεία χαρτοφυλακίου Compagnie Financière de Paris et des Pays-Bas είχε καταστεί ο μόνος κύριος μέτοχος. Επαναπροσανατολισμένη στην τουρκική αγορά, η Οθωμανική Τράπεζα πωλήθηκε το 1996 στον τουρκικό όμιλο Dogus, ο οποίος το 2001 συγχωνεύθηκε με την Garanti Bank. Αυτό οδήγησε στην εξαφάνιση του ονόματος Οθωμανική Τράπεζα από όλα τα υπόλοιπα υποκαταστήματα. Τη στιγμή της συγχώνευσής της, η Οθωμανική Τράπεζα είχε δίκτυο 58 καταστημάτων και περίπου 1.400 υπαλλήλων (Geyikdagi, 2011).

## **2.5 Πόλεις-λιμάνια της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας**

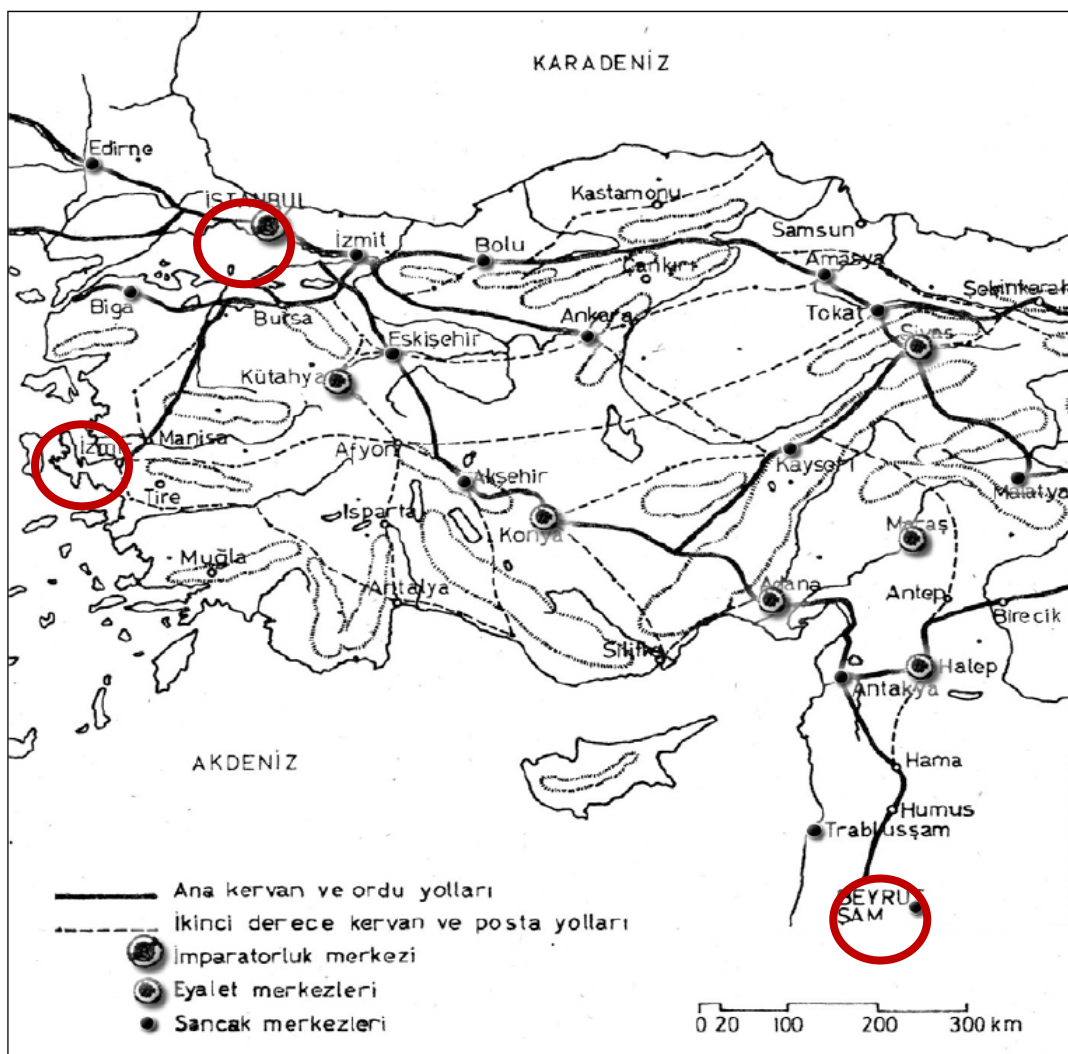
### **2.5.1 Αναπτυξιακή Φυσιογνωμία**

Μέχρι τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, οι κομβικές πόλεις της Αυτοκρατορίας απαντώνται στο εσωτερικό της επικράτειάς της. Οι διαδρομές των караβανιών ουσιαστικά καθορίζουν τη σπουδαιότητα των πόλεων, και οι πόλεις-λιμάνια δεν περιλαμβάνονται σε αυτές τις διαδρομές. Οι εν λόγω λοιπόν πόλεις δρουν ως εμπορικά, οικονομικά και πολιτικά κέντρα της Αυτοκρατορίας. Το εμπόριο στο εσωτερικό της Αυτοκρατορίας διενεργείται μέσω 2 βασικών διαδρομών στην περιοχή της Ανατολίας. Η πρώτη περιλαμβάνει την πορεία από το Χαλέπι μέχρι την Κωνσταντινούπολη και η δεύτερη, αφορά τη βόρεια πορεία που αρχίζει από το Ερζουρούμ, διαπερνά τα Ιρανικά σύνορα και καταλήγει στην Κωνσταντινούπολη. Μέχρι τον 16<sup>ο</sup> αιώνα, οι βασικές πόλεις της Αυτοκρατορίας εντοπίζονται πάνω σε αυτές τις διαδρομές. Από τον 17<sup>ο</sup> αιώνα, η διαδρομή του βόρειου караβανιού καταλήγει στην Σμύρνη, η οποία θα αποτελέσει το σημείο εκκίνησης των πόλεων-λιμανιών στο εμπορικό δίκτυο (Ozturk, 2006).



Σύμφωνα με τον Incalik (1973b), τα λιμάνια της Ανατολίας, εκτός από την Σμύρνη, συνεισφέρουν μόνο στο εμπόριο στο εσωτερικό της Αυτοκρατορίας μέχρι τον 19<sup>ο</sup> αιώνα. Αυτά που χωροθετούνται στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας λειτουργούν ως ενδιάμεσοι σταθμοί για τα πλοία που πλέουν προς Κωνσταντινούπολη, ενώ η Αλεξάνδρεια και η Βηρυτός συνδέουν την ενδοχώρα με την πρωτεύουσα της Αυτοκρατορίας. Από τον 17<sup>ο</sup> και τον 18<sup>ο</sup> αιώνα, οι αυξανόμενες εξαγωγές προς τις ευρωπαϊκές χώρες φαίνεται να επηρεάζουν τις πόλεις-λιμάνια. Ωστόσο, η επίδραση αυτή αρχίζει να αποτυπώνεται στην αστική ιεραρχία των πόλεων από τον 19<sup>ο</sup> αιώνα και μετά.

Εικόνα 2.5: Μεταφορικές Διαδρομές της Ανατολής τον 17ο αιώνα



Πηγή: Ozturk, 2006

Η εφεύρεση της ατμομηχανής στα τέλη του δέκατου όγδοου αιώνα και η εφαρμογή της στις μεταφορές αλλάζει τον τρόπο διακίνησης ανθρώπων και αγαθών, τόσο τον θαλάσσιο όσο

και τον χερσαίο. Τα ατμόπλοια διενεργούν πλέον αξιόπιστα χρονικά δρομολόγια, με μειωμένο κόστος. Σύμφωνα με τον Issawi (1980), τα πρώτα ατμόπλοια άρχισαν να εισέρχονται στα οθωμανικά λιμάνια το 1820. Ένα βρετανικό ατμόπλοιο ήρθε στην Κωνσταντινούπολη το 1828, στην Βηρυτό το 1836 και εισήλθε στην Ερυθρά Θάλασσα το 1840. Στα τέλη της δεκαετίας του 1840, η Βρετανία διενεργεί τακτικές μεταφορές με ατμόπλοια στην Ερυθρά Θάλασσα ενώ πολλές άλλες ευρωπαϊκές χώρες δραστηριοποιούνται στην Ανατολική Μεσόγειο και στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας. Ο αριθμός των πλοίων αυξήθηκε κατακόρυφα με το άνοιγμα της Διώρυγας του Σουέζ, το 1869. Όπως είναι φυσικό, μαζί με τον αριθμό των ατμόπλοιων αυξάνεται παράλληλα και ο όγκος των διακινούμενων αγαθών μέσω θαλάσσης (βλ. πίνακα 2.1) κατά τον 19<sup>ο</sup> αιώνα.

Πίνακας 2.1: “Tonnage” πλοίων που εισέρχονται στα κύρια οθωμανικά λιμάνια, 1830-1913 (χιλιάδες τόνων)

<b>Λιμάνι</b>	<b>1830</b>	<b>1860</b>	<b>1890</b>	<b>1913</b>	<b>Σύνολο</b>
Αλεξάνδρεια	140	1250	1500	3500	<b>6.390</b>
Βασόρα	10	-	100	400	<b>510</b>
Βηρυτός	40	400	600	1700	<b>2.740</b>
Σμύρνη	100	600	1600	2200	<b>4.500</b>
Τραπεζούντα	15	120	500	-	<b>635</b>
<b>Σύνολο</b>	<b>305</b>	<b>2370</b>	<b>4300</b>	<b>7800</b>	<b>14.775</b>

**Πηγή: Issawi, 1980**

Από τον παραπάνω πίνακα επιβεβαιώνονται τα όσα ειπώθηκαν αναφορικά με την εμπορευματική κίνηση των αγαθών κατά τον 19<sup>ο</sup> αιώνα. Πιο αναλυτικά, μεταξύ 1800 και 1914, ο συνολικός όγκος εμπορευμάτων στο λιμάνι της Αλεξάνδρειας αυξήθηκε από τους 140 στους 3.500 τόνους, στην Βηρυτό από τους 40 στους 1.700 και στην Σμύρνη από τους 100 στους 2.200 τόνους.

Τα λιμάνια της αυτοκρατορίας κρίθηκαν ανεπαρκή να διαχειριστούν την αύξηση της κυκλοφορίας των ατμόπλοιων και τους αυξανόμενους τόνους εμπορευμάτων που μεταφέρονται, με αποτέλεσμα να προκαλούνται καθυστερήσεις που οδηγούν σε αύξηση του κόστους και δυσανεστήμενους εμπόρους. Συνεπώς, τα περισσότερα οθωμανικά λιμάνια αλλάζουν και αναβαθμίζουν τις εγκαταστάσεις τους στις τελευταίες δεκαετίες του δέκατου ένατου αιώνα. Για παράδειγμα, όταν ο αριθμός και το μέγεθος των ατμόπλοιων αυξάνεται, το λιμάνι της Βηρυτού θεωρείται ανεπαρκές για τα μεγαλύτερα πλοία. Για τη διαδικασία φόρτωσης και εκφόρτωσης στο λιμάνι της Βηρυτού, τα μεγαλύτερα πλοία αγκυροβολούν

στα ανοιχτά των ακτών ώστε να τα προσεγγίσουν μικρότερα σκάφη, τα οποία θα μεταφέρουν τα εμπορεύματα μεταξύ των πλοίων και της ακτής. Το εν λόγω εγχείρημα αποτελεί μια αργή διαδικασία, που συχνά οδηγεί σε απώλειες, με αποτέλεσμα οι ξένοι έμποροι να διαμαρτυρηθούν και να πιέσουν την κυβέρνηση για βελτιώσεις και νέες υποδομές (Inalcik and Quataert, 1994).

Οι σημαντικές βελτιώσεις στα λιμάνια κατά το δεύτερο μισό του δέκατου ένατου αιώνα, έγιναν με την υποστήριξη των ευρωπαϊκών εταιρειών. Κατασκεύασαν και εν συνεχεία λειτούργησαν μεγαλύτερες και πιο αποτελεσματικές λιμενικές εγκαταστάσεις ειδικά στα τέσσερα μεγάλα λιμάνια της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, την Θεσσαλονίκη, την Σμύρνη, την Βηρυτό και την Κωνσταντινούπολη. Η οικονομική και τεχνική υποστήριξη των ευρωπαϊκών χωρών «επέστρεψε» μέσω των ειδικών προνομίων στους εμπόρους των χωρών αυτών. Στις δεκαετίες του 1860 και 1870, οι σιδηροδρομικές και λιμενικές εγκαταστάσεις βελτιώθηκαν σημαντικά στην Θεσσαλονίκη, ενώ τα έργα αναβάθμισης στο λιμάνι της Σμύρνης ξεκίνησαν το 1867 και ολοκληρώθηκαν το 1875. Στην ίδια κατεύθυνση, το 1894, μια γαλλική εταιρεία αναπτύσσει το λιμάνι της Βηρυτού με τις προσθήκες των νέων κτιρίων του τελωνείου και του κτιρίου απομόνωσης (καραντίνα), ενώ μια άλλη γαλλική εταιρεία την ίδια περίοδο, κατασκευάζει τα νέα κρηπιδώματα στο λιμάνι της Κωνσταντινούπολης. Αξίζει ωστόσο να σημειωθεί ότι τα προνόμια που δίνονται στις ευρωπαϊκές χώρες και επιχειρήσεις ενισχύουν την ευρωπαϊκή παρεμβατικότητα στην Οθωμανική Αυτοκρατορία κατά τον δέκατο ένατο αιώνα (Inalcik and Quataert, 1994).

Η κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου που συνδέει τα λιμάνια με την ενδοχώρα αποτελεί συμπληρωματικό έργο για την ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών. Μέχρι τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, δεν έχει διαμορφωθεί σχεδόν καθόλου το σιδηροδρομικό δίκτυο της Αυτοκρατορίας. Όμως, από το 1890 και μετά, κατασκευάζονται περίπου 7500 χλμ σιδηροδρομικού δικτύου κυρίως στην περιοχή των Βαλκανίων. Η περιοχή της Ανατολίας και οι επαρχίες της Μέσης Ανατολής, υπολείπονται αρκετά στον συγκεκριμένο τομέα υποδομών μέχρι και το τέλος του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Βρετανικές εταιρίες κατασκεύασαν το πρώτο σιδηροδρομικό δίκτυο στα Βαλκάνια και αυτό ακολουθήθηκε από τη σιδηροδρομική γραμμή Σμύρνης - Αϊδινίου. Η Θεσσαλονίκη συνδέθηκε με τα Σκόπια το 1871 και με το Βελιγράδι το 1888. Η μεγαλύτερη ευρωπαϊκή σιδηροδρομική γραμμή είναι η *Oriental Railway*, που ολοκληρώθηκε το 1888 και συνδέει την Κωνσταντινούπολη με την Αδριανούπολη και τη Σόφια, με μία διακλάδωση από την Αδριανούπολη στη Θεσσαλονίκη. Στην Ανατολία, μετά την κατασκευή της γραμμής Σμύρνης - Αϊδινίου, η κατασκευή της *Anatolian Line*, από την Σμύρνη στην Άγκυρα με διακλάδωση προς το Ικόνιο, πραγματοποιήθηκε μεταξύ των ετών 1890 - 1895. Επιπλέον, οι γαλλικές επιχειρήσεις κατασκεύασαν την πρώτη σύντομη

διαδρομή μεταξύ Γιάφα και Ιερουσαλήμ, το 1891. Η επόμενη γραμμή θα συνδεθεί με την Δαμασκό για το εμπόριο σίτου το 1894 και αυτή η γραμμή θα συνδεθεί τελικά με την Βηρυτό (Inalcik and Quataert, 1994).

Εικόνα 2.6: Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Αυτοκρατορίας στις αρχές του 20ου αιώνα



Πηγή: Inalcik and Quataert, 1994

Οι διαδρομές των δικτύων δείχνουν ότι στόχος είναι η σύνδεση των σημαντικών πόλεων της ενδοχώρας και των κέντρων παραγωγής με τις παράκτιες πόλεις. Η συμπληρωματικότητα αυτή των μεταφορικών υποδομών συνετέλεσε και προώθησε τη ροή των εισαγόμενων προϊόντων από τις ξένες χώρες προς το εσωτερικό της Αυτοκρατορίας αλλά και την εξαγωγή των Οθωμανικών πρώτων υλών προς το εξωτερικό.

Ωστόσο, η εισαγωγή των σύγχρονων μεταφορών λειτουργεί αρνητικά ως προς την Οθωμανική καλλιέργεια αγροτικών προϊόντων κατά τη διάρκεια του δέκατου ένατου αιώνα. Πιο ειδικά, δημιουργείται ένας νέος μηχανισμός ελέγχου σχετικά με το είδος των προϊόντων που πρόκειται να καλλιεργηθούν από τους παραγωγούς που καθορίζεται από τις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις, οι οποίες ουσιαστικά χρηματοδοτούν τις σύγχρονες τεχνολογίες μεταφορών, και όχι από τις τοπικές δυνάμεις και ανάγκες. Τα προϊόντα λοιπόν που συλλέγονται από την ενδοχώρα και συγκεντρώνονται στις πόλεις-λιμάνια ώστε να

διοχετευτούν εκτός της Αυτοκρατορίας συνάδουν με τις ανάγκες των Ευρωπαίων εμπόρων (Ozturk, 2006).

Το νέο αυτό σύστημα από τη μία δημιουργεί νέες ευκαιρίες στην αγορά και τον τοπικό πληθυσμό, αλλά από την άλλη πλευρά δημιουργεί συνθήκες ανταγωνισμού σε παγκόσμια κλίμακα, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για τη βιωσιμότητα των οθωμανικών επιχειρήσεων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν τα οθωμανικά σιτηρά και η παραγωγή μεταξιού, τα οποία αποτελούν άκρως εξαγωγίμα προϊόντα ενώ από την άλλη, τα οθωμανικά δημητριακά μειώνονται ραγδαία λόγω των μεγάλων ποσοτήτων εισαγωγών και σε πιο συμφέρουσες τιμές. Ο βιομηχανικός τομέας επίσης αντιμετωπίζει τις συνέπειες της ευρωπαϊκής επεμβατικότητας στον καθορισμό των τοπικών αγορών και αναγκών. Η φθηνή παραγωγή ακατέργαστου μεταξιού που διεισδύσει στις ευρωπαϊκές αγορές δημιουργεί με την σειρά της φθηνότερα προϊόντα μεταξιού, τα οποία επιστρέφουν ως εισαγωγίμα προϊόντα στην Οθωμανική Αυτοκρατορία, δημιουργώντας προβλήματα στις βιοτεχνικές μονάδες παρασκευής μεταξωτών προϊόντων της Αυτοκρατορίας, οι οποίες λειτουργούν με υψηλότερα κόστη ανά μονάδα προϊόντος λόγω έλλειψης σύγχρονων τεχνολογιών και μηχανημάτων.

Η μεταβαλλόμενη δομή των πόλεων-λιμανιών και η σχετική σημασία που έχει αποκτηθεί από τις εξελίξεις στον εμπορικό και μεταφορικό τομέα, αποτελούν ουσιαστικά τις συνέπειες της ιδιοτέλειας των ευρωπαϊκών χωρών και όχι την εσωτερική ανάγκη για αλλαγή και εκσυγχρονισμό. Ο Ozturk (2006) παρουσιάζει πέντε μεγάλους εξωτερικούς παράγοντες αναφορικά με την ανάπτυξη των πόλεων-λιμανιών τον δέκατο ένατο αιώνα: Ο πρώτος παράγοντας αφορά την αυξανόμενη ζήτηση της ευρωπαϊκής βιομηχανίας για πρώτες ύλες και γεωργικά προϊόντα. Ο δεύτερος παράγοντας περιλαμβάνει την αυξανόμενη σημασία των οθωμανικών εδαφών (χερσαίων και θαλάσσιων) από γεωστρατηγικής πλευράς. Ενδεικτικά αναφέρεται το ενδιαφέρον των Βρετανών για ανάπτυξη μεταφορικών συνδέσεων με τους ασιατικούς οικισμούς της Αυτοκρατορίας ώστε να σταθεροποιηθεί η επικοινωνία με τα εδάφη τους στον Ινδικό. Ο τρίτος παράγοντας σχετίζεται με τις μεταβαλλόμενες οικονομικές σχέσεις μεταξύ της Αμερικής και της βρετανικής κυβέρνησης, με τη δεύτερη να αναζητά νέες πηγές πρώτων υλών. Ο τέταρτος παράγοντας σχετίζεται με τις συνέπειες της Γαλλικής Επανάστασης και τις συνέπειες των πολεμικών διαδικασιών εν γένει και τέλος, ο πέμπτος παράγοντας αναφέρεται στην προσπάθεια των Βρετανών εμπόρων να σπάσουν το γαλλικό εμπορικό μπλοκ που είχε εισαχθεί επί του Ναπολέοντα, δημιουργώντας εμπορικές σχέσεις με τα λιμάνια της Αυτοκρατορίας.

Οι συνολικές αυτές αλλαγές επηρεάζουν άμεσα και τους πληθυσμούς. Στο τέλος του δέκατου όγδοου αιώνα, οι μουσουλμάνοι έμποροι υπερισχύουν σε πολλές περιοχές. Κυριαρχούν στις επαρχίες της Συρίας, είναι λιγότερο ισχυροί στης Ανατολίας και ακόμη λιγότερο ισχυροί στην Κωνσταντινούπολη. Η πορεία αυτή αντανακλά την επίδραση των ευρωπαϊών διπλωματών στις πόλεις που υπάρχουν. Όσο μεγαλύτερη είναι η ύπαρξή τους σε μία περιοχή, τόσο καλύτερη είναι και η παρεχόμενη προστασία προς τους Δυτικούς και τους μη μουσουλμάνους Οθωμανούς εμπόρους. Το μεγαλύτερο μέρος του τοπικού εμπορίου και του εμπορίου με το Ιράν και την Ινδία παραμένει σε μουσουλμανικά χέρια. Αλλά από τον δέκατο ένατο αιώνα η αύξηση του εμπορίου με την Ευρώπη και η σχετική παρακμή του εμπορίου της Ανατολής αλλάζει τον σχηματισμό και τη σύσταση της Οθωμανικής εμπορικής κοινότητας. Ο μη μουσουλμανικός οθωμανικός πληθυσμός κυριαρχεί πλέον στο διεθνές εμπόριο, στις περισσότερες οθωμανικές πόλεις-λιμάνια, όπου οι συνθήκες τους ευνοούν. Η Βηρυτός για παράδειγμα οφείλει τη σημασία της στο εξωτερικό εμπόριο όπου οι μη-μουσουλμάνοι κυριαρχούν στις εμπορικές υποθέσεις εξαγωγών και οι μουσουλμάνοι έμποροι έχουν εστιάσει τις δραστηριότητές τους στο εσωτερικό της Αυτοκρατορίας και στην ενδοχώρα (Fawaz, 1983).

### **2.5.2 Μοντέλο Αστικής Δομής**

Το μοντέλο των πόλεων-λιμανιών με ορισμένα κοινά χαρακτηριστικά γνωρίσματα έχει από κοινού προταθεί ως ένα θεωρητικό μοντέλο για την κατανόηση του ρόλου των πόλεων-λιμανιών ως τις πύλες από τις οποίες ο ευρωπαϊκός καπιταλισμός εισήλθε στα οθωμανικά εδάφη (Hanna, 2005).

Μέχρι τα μέσα του δέκατου ένατου αιώνα, η ύπαρξη του λιμένα δεν επηρέασε το σχήμα της πόλης τόσο πολύ σε σχέση με την εσωτερική διάρθρωση της πόλης. Η ζήτηση για χώρο στο λιμάνι και στην περιοχή πέριξ αυτού είναι μικρή, όπως άλλωστε και ο όγκος των συναλλαγών. Οι διαδικασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης γίνονται γενικά χειρωνακτικά, οι δε μεταφορές από και προς το λιμάνι πραγματοποιούνται είτε με γαϊδούρια και καμήλες είτε με αχθοφόρους. Τα χάνια χωροθετούνται κοντά στα λιμάνια και είναι αρκετά για να καλύπτουν τις υπηρεσίες των λιμένων, συμπεριλαμβανομένων των αποθηκών, τους φοροεισπράκτορες, τους φύλακες και τους εργάτες των ναυπηγείων που επισκευάζουν μικρά ιστιοφόρα. Από τα μέσα του δέκατου ένατου και μέχρι τις αρχές του εικοστού αιώνα, το εμπόριο μέσω των λιμένων της περιοχής αυξάνεται κατακόρυφα, όπως επίσης αλλάζει και η τεχνολογία που χρησιμοποιείται για τις μεταφορές. Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, τα ιστιοφόρα μετατρέπονται σε ατμοκίνητα πλοία, τα οποία είναι πολύ μεγαλύτερα και απαιτούνται βαθύτερα και μεγαλύτερα λιμάνια. Επίσης, διαφοροποιούνται οι εγκαταστάσεις φόρτωσης

και εκφόρτωσης λόγω της αλλαγής του τύπου φορτίου χύδην, όπως το πετρέλαιο, ή των μικτών φορτίων και επιβατών που χρειάζονται πιο προηγμένες υπηρεσίες. Τέλος, λαμβάνουν χώρα επιπλέον αλλαγές που αφορούν τις υποστηρικτικές υπηρεσίες του λιμανιού και του περιβάλλοντός του, όπως τα τελωνεία, οι εκτελωνιστές, οι εισαγωγείς, οι εξαγωγείς, οι υπηρεσίες μεταφοράς, οι δικηγόροι, οι τράπεζες, οι ασφαλιστικές εταιρείες ταξιδίων, οι πράκτορες, κ.λπ. Όλα τα παραπάνω καθιστούν αναγκαία την εισαγωγή νέων χώρων και χρήσεων στο χωρικό μοντέλο των πόλεων-λιμανιών (Soffer and Stern, 1986).

Σε χωρικό και δομικό πλαίσιο, οι πόλεις-λιμάνια διανύουν την πιο αξιοσημείωτη αλλαγή τους κατά τον δέκατο ένατο αιώνα. Μέσα στις πόλεις, οι νέες οικιστικές περιοχές χωροθετούνται δίπλα στις παλιές, στις οποίες πρακτικά ενσωματώνονται. Ο αρχικός διαχωρισμός των συνοικιών, σύμφωνα με τις θρησκευτικές και εθνοτικές διαιρέσεις μετατρέπεται σε διαχωρισμό σύμφωνα με την κοινωνική διαστρωμάτωση (Ozturk, 2006).

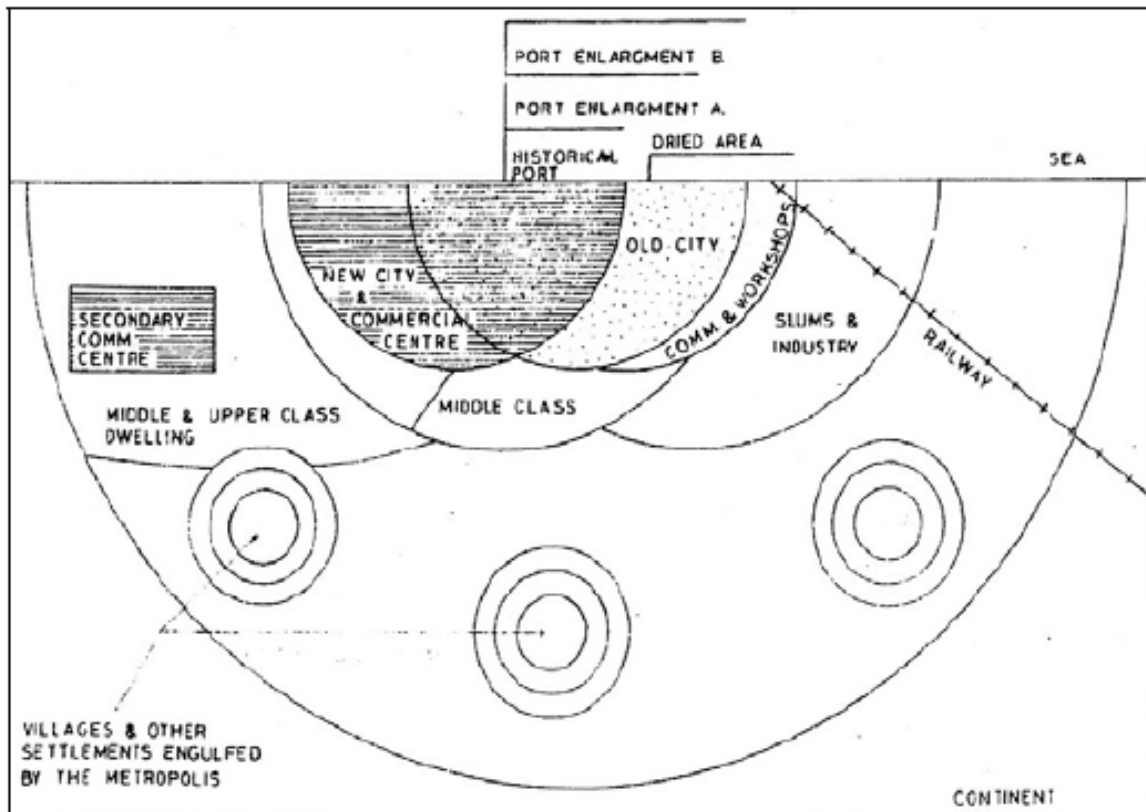
Το μοντέλο για την πόλη-λιμάνι της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας περιλαμβάνει δύο κύρια τμήματα: το παλιό και το νέο, τα οποία όμως επικαλύπτονται. Αυτή η επικάλυψη είναι είτε μερική είτε πλήρης, αλλά τα κέντρα είναι πάντα παρακείμενα, συνδέονται μεταξύ τους και προκύπτουν λόγω της διείσδυσης των λιμενικών υπηρεσιών/δραστηριοτήτων στο παλαιότερο τμήμα της πόλης, που γειτνιάζει με το λιμάνι. Η επέκταση του λιμένα στις περισσότερες περιπτώσεις, συνδέεται με το ιστορικό κέντρο της πόλης και γίνεται σταδιακά. Το λιμάνι της πόλης κατασκευάζεται πάνω και γύρω από ένα κέντρο, το οποίο συνδυάζει το παλιό με το νέο. Στη μία πλευρά του κέντρου, απαντώνται στοιχεία που ανήκουν στο παρελθόν και από την άλλη πλευρά του κέντρου απαντώνται στοιχεία που ανήκουν στο σύγχρονο τμήμα της πόλης. Οι χώροι αναψυχής και οι περιοχές κατοικίας για την ανώτερη και τη μεσαία κοινωνική τάξη, συμπεριλαμβανομένων των ξένων πληθυσμών, αποτελούν τα στοιχεία του σύγχρονου τμήματος της πόλης (Soffer and Stern, 1986).

Ο σιδηρόδρομος αποτελεί έναν βασικό παράγοντα διαφοροποίησης της πόλης-λιμανιού από την πόλη στην ενδοχώρα της Αυτοκρατορίας. Στις πόλεις-λιμάνια, ο σιδηρόδρομος διεισδύει στην παλιά πόλη έτσι ώστε να καταλήξει στο λιμάνι<sup>16</sup>. Ο σχηματισμός της βιομηχανικής ζώνης εκατέρωθεν του σιδηρόδρομου αποτελούσε μια παρόμοια περίπτωση τόσο για τις πόλεις-λιμάνια όσο και για τις πόλεις της ενδοχώρας (Soffer and Stern, 1986).

---

<sup>16</sup> Κατά τον Ozturk (2006), «στις πόλεις της ενδοχώρας, ο σιδηρόδρομος περνά έξω από το όριο της παλιάς πόλης και ουσιαστικά διαχωρίζει το παλιό από το νέο τμήμα της πόλης».

Εικόνα 2.7: Προτεινόμενο μοντέλο πόλης-λιμανιού της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας τον 19ο αιώνα



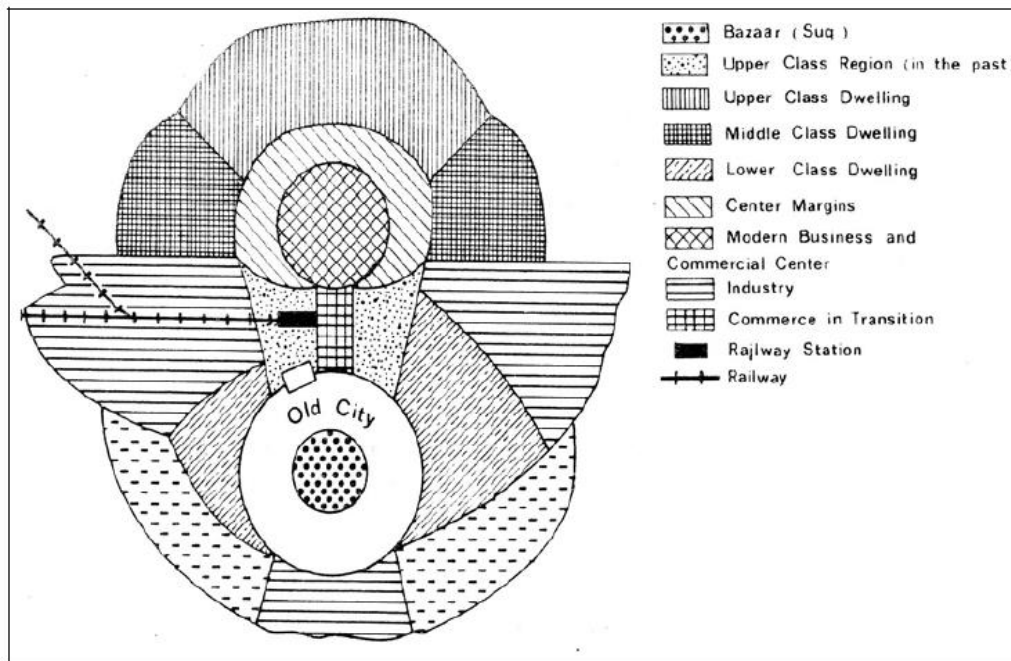
Πηγή: Soffer and Stern, 1986

Η διαφοροποίηση στις κατοικημένες περιοχές αποτελεί παρόμοια περίπτωση τόσο για τις πόλεις στο εσωτερικό της αυτοκρατορίας όσο και για τις πόλεις-λιμάνια. Εκείνο που διαφέρει είναι ο σχηματισμός της διαφοροποίησης, όπως φαίνεται και στις εικόνες 2.7 και 2.8. Στο μοντέλο των εσωτερικών πόλεων η κατώτερη τάξη συνεχίζει να διαμένει μέσα και γύρω από το κέντρο της παλιάς πόλης, ενώ ο πλουσιότερος πληθυσμός μετακομίζει στις νέες αναπτυσσόμενες περιοχές. Αλλά στο μοντέλο των πόλεων-λιμανιών το κέντρο της πόλης κατοικείται από μικτό πληθυσμό και η διαφοροποίηση συντελείται μόνο στα περίχωρα του κέντρου (Soffer and Stern, 1986).

Ο κοσμοπολιτισμός αποτελεί βασικό χαρακτηριστικό γνώρισμα και κοινό φαινόμενο σε όλες τις ενεργές πόλεις-λιμάνια στην Οθωμανική Αυτοκρατορία και αυτό επηρεάζει και το μοντέλο χωρικής ανάπτυξης της πόλης. Η δημιουργία ενός δεύτερου μεγάλου εμπορικού κέντρου στις πόλεις-λιμάνια προέκυψε λόγω της ανάπτυξης των περιοχών κατοικίας των ανώτερων και μεσαίων κοινωνικών στρωμάτων στην πλευρά της πόλης όπου συγκεντρώνεται ο ξένος πληθυσμός (Ozturk, 2006).



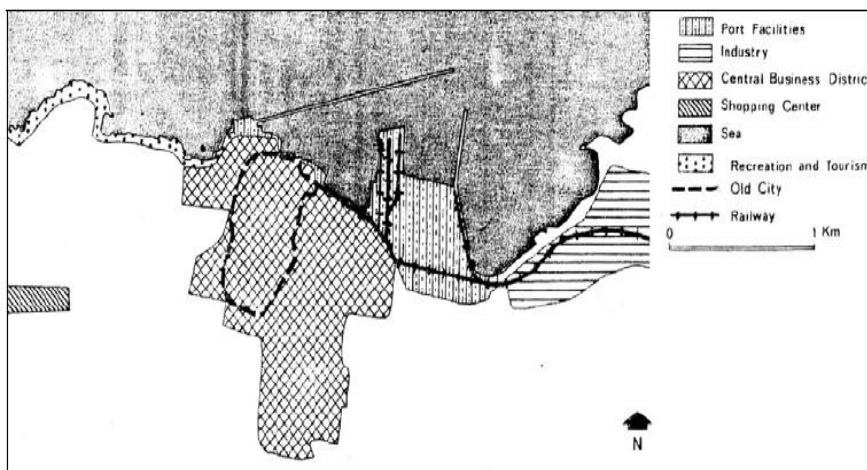
Εικόνα 2.8: Μοντέλο πόλης στο εσωτερικό της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας τον 19ο αιώνα



Πηγή: Soffer and Stern, 1986

Η Βηρυτός αποτελεί ένα πολύ καλό παράδειγμα για το μοντέλο της πόλης-λιμανιού της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας κατά τα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Η παλιά πόλη βρίσκεται σε μια παράκτια πεδιάδα και το λιμάνι αναπτύσσεται με τη διείσδυση στην παλιά πόλη εντελώς. Η κατεύθυνση του σιδηροδρόμου, η ανάπτυξη των βιομηχανικών ζωνών, ο κοσμοπολίτικος χαρακτήρας της πόλης, η δημιουργία του νέου εμπορικού κέντρου και η δημιουργία χώρων αναψυχής, τα οποία αποτελούν τα βασικά χαρακτηριστικά των πόλεων-λιμανιών της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, μπορούν εύκολα να εντοπιστούν στο σχέδιο πόλης της Βηρυτού (Εικόνα 2.9).

Εικόνα 2.9: Χάρτης χρήσεων γης της Βηρυτού



Πηγή: Soffer and Stern, 1986

## ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Λιμενικές υποδομές  
Βιομηχανία  
Κέντρο πόλης  
Εμπορικό Κέντρο  
Θάλασσα  
Τουρισμός & Αναψυχή  
Παλιά Πόλη  
Σιδηρόδρομος

## 2.6 Πολυπολιτισμικότητα και οθωμανικές πόλεις

Βασικό πυλώνα της οθωμανικής Αυτοκρατορίας αποτελεί η πραγματιστική και ευέλικτη διαχείριση της ποικιλομορφίας, με όρια περισσότερο ως *κινητούς δείκτες διαφορετικότητας*, παρά ως εδραιωμένους και στέρεους διαχωρισμούς που παρακωλύουν την κοινωνική και οικονομική αλληλεπίδραση. Το οθωμανικό σενάριο αντιμετώπισης των μη μουσουλμανικών πληθυσμών, καθώς και η αστική και οργανωμένη φύση των μη μουσουλμανικών κοινοτήτων της αυτοκρατορίας, κατέστησαν σαφές και ταυτόχρονα δυνατόν για τις αυτοκρατορικές αρχές να απορροφήσουν αυτήν την ποικιλομορφία και να την ενσωματώσουν χωρίς να αλλάξουν την πολιτισμική και κοινωνική τους κληρονομιά. Εκτός από στιγμές έντονης ανασφάλειας, η συνύπαρξη των διαφορετικών εθνοτικών ομάδων χαρακτηρίζεται αρμονική και αποδοτική (Barkey, 2008).

Η ανάδυση του εθνοτικού και θρησκευτικού ανταγωνισμού και η έλλειψη εμπιστοσύνης του κράτους προς τους μη μουσουλμανικούς πληθυσμούς χρονολογούνται από το 18<sup>ο</sup> αιώνα και μπορούν να προσεγγιστούν στο πλαίσιο των μεταβαλλόμενων σχέσεων των δικτύων των μουσουλμανικών και μη ομάδων στην αυτοκρατορία. Ο οικονομικός μετασχηματισμός του 18<sup>ου</sup> αιώνα, το διογκούμενο εμπόριο με την Ευρώπη, ο ρόλος των μη μουσουλμάνων στα ευρωπαϊκά εμπορικά δίκτυα οδήγησαν σε όλο και μεγαλύτερη οικονομική ανισότητα μεταξύ ομάδων, οι οποίες προσέδιδαν υπερβολική έμφαση στις θρησκευτικές και εθνοτικές αντιπαλότητες. Η μεγάλη έκταση των εμπορικών δικτύων και οι ανασφάλειες των μελών διαφορετικών ομάδων απέναντι σε αυτή την πυκνότητα και ένταση του ανταγωνισμού προκάλεσαν την αναδιοργάνωση βάσει εθνότητας και θρησκείας και έδωσαν την ώθηση σε εξάρσεις βίας, μεταβάλλοντας τις συνθήκες ανεκτικότητας και σεβασμού της διαφορετικότητας (Barkey, 2008).

Η διαχωριστική γραμμή μεταξύ των κοινωνικών πρακτικών που διακατέχονται από εθνικισμό και εκείνων που ενέπνευσε ο κοσμοπολιτισμός δεν είναι επαρκώς ευδιάκριτη. Απεναντίας, οι δράσεις των ατόμων συχνά διακατέχονται και από τους δύο, τόσο αντικρουόμενους μεταξύ τους, τρόπους κοινωνικής συναναστροφής. Οι περισσότεροι κάτοικοι της Αυτοκρατορίας, δεν είχαν συνειδητοποιήσει μέχρι ένα πολύ προχωρημένο στάδιο, ότι μετά την εθνικιστική λογική που εμφανίζεται από τον 18<sup>ο</sup> αιώνα, θα ακολουθήσει ένα κατακλυσμικό τέλος της Οθωμανικής πόλης, όπως την γνώριζαν μέχρι τότε, στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα (<http://cdlm.revues.org/128>).

Είναι γνωστό ότι κατά τη διάρκεια της "κλασικής εποχής" της Αυτοκρατορίας, απαντώνται τρία μη μουσουλμανικά μιλέτ [θρησκευτικές κοινότητες] που αναγνωρίζονται από την οθωμανική αρχή: το Ελληνορθόδοξο, το αρμενικό και το εβραϊκό μιλέτ. Το πρώτο

περιελάμβανε όλους τους πληθυσμούς των Βαλκανίων και της Μικράς Ασίας, που υπόκειντο στην αρχή του Ορθόδοξου Πατριαρχείου Κωνσταντινούπολης. Το δεύτερο περιελάμβανε κυρίως τους Αρμένιους, αλλά και γενικότερα, όλες τις χριστιανικές θρησκευτικές ομάδες, που δεν υπάγονταν στο Ορθόδοξο Πατριαρχείο, όπως παραδείγματος χάριν οι Κόπτες της Αιγύπτου. Το τρίτο τέλος, περιελάμβανε όλους τους εβραϊκούς πληθυσμούς της αυτοκρατορίας (Braude, 1982).

Για πολλούς ερευνητές, τα μιλέτ ορίζονται ως μια αυστηρά θρησκευτική κοινότητα που αναγνωρίζεται από το οθωμανικό κράτος και αναφέρεται ως ένα περισσότερο ή λιγότερο ενοποιημένο εθνοθρησκευτικό σύνολο που με κάποιο τρόπο αποτέλεσε τον πυρήνα, από τον οποίο προέκυψαν τα εθνικιστικά κινήματα που διεκδίκησαν κατά τη διάρκεια του 19ου αιώνα τη δημιουργία εθνικών κρατών (Anagnostopoulou, 2004).

Οι Μεταρρυθμίσεις Τανζιμάτ υπήρξαν καθοριστικές για την εξέλιξη και την οργάνωση των μιλέτ της Αυτοκρατορίας. Ο βασικός άξονας των δύο διαταγμάτων, και ιδίως του Χάτι Χουμαγιούν, ήταν η ενίσχυση των συνθηκών ισότητας όλων των υπηκόων απέναντι στον νόμο και η θρησκευτική ανοχή για όλους τους πολίτες της αυτοκρατορίας, τους μουσουλμάνους και τους μη μουσουλμάνους. Επιπλέον, το Χάτι Χουμαγιούν εγγυόταν την ασφάλεια της ζωής, της περιουσίας και της τιμής τους. Τέλος, με στόχο την ομογενοποίηση του πληθυσμού της αυτοκρατορίας μέσω της ίδρυσης των νέων διοικητικών θεσμών και την οικοδόμηση μιας νέας οθωμανικής ταυτότητας (που αποτελούσε άλλωστε το βασικό στόχο της ιδεολογικής προσπάθειας των Μεταρρυθμίσεων), προώθησε την αναδιοργάνωση των θρησκευτικών κοινοτήτων (Stamatoroulos, 2006).

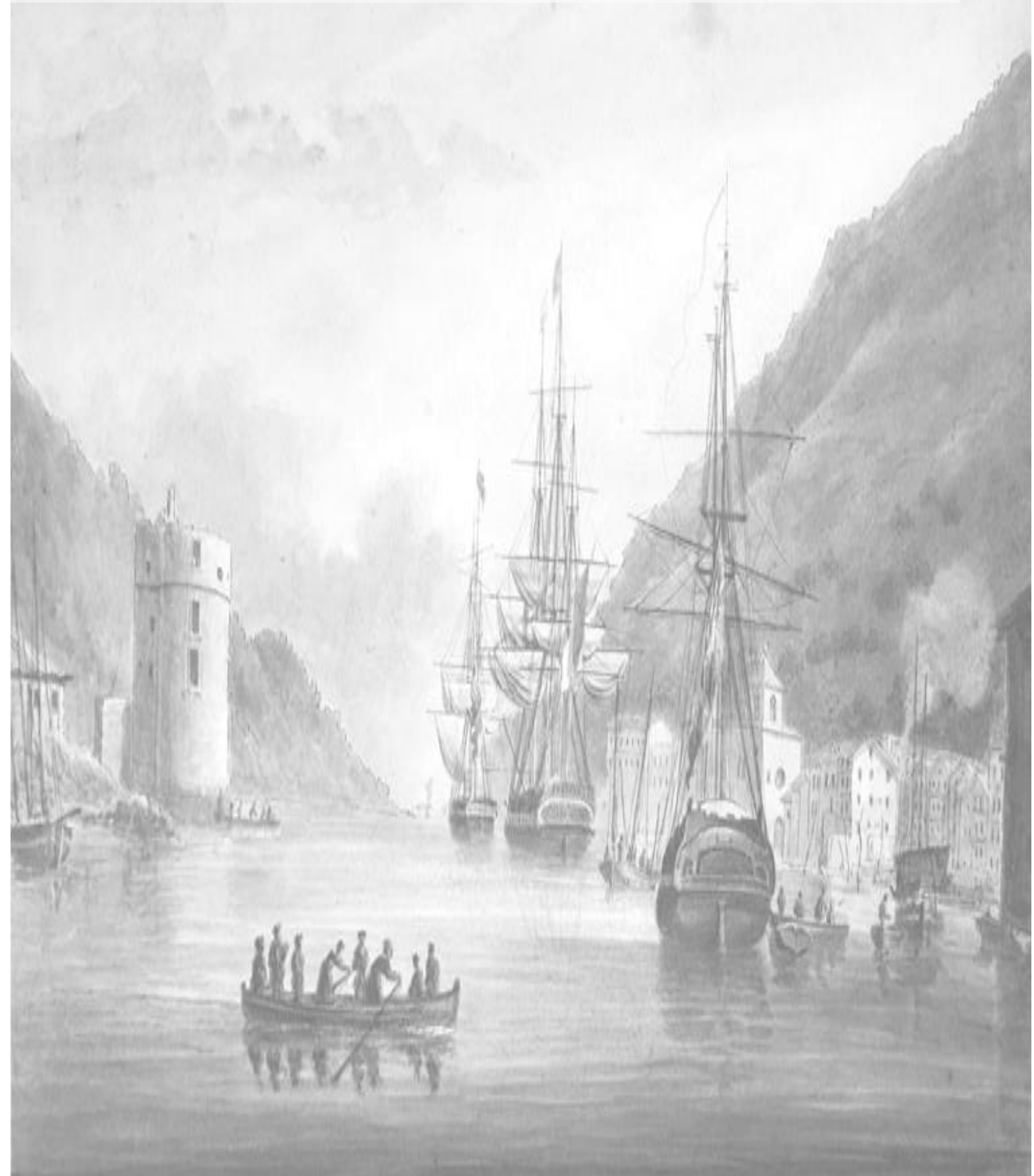
Ο Davison (2015) υποστηρίζει ότι το Αυτοκρατορικό Διάταγμα του 1856 περιλαμβάνει μια ουσιαστική αντίφαση («δυϊσμό»): ενώ από τη μία εισήγαγε το θέμα της ισότητας μεταξύ των οθωμανικών θεμάτων, ανεξάρτητα από τη θρησκεία των υπηκόων, την ίδια στιγμή διατηρεί το σύστημα των μιλέτ, ως βασική οργανωτική αρχή της οθωμανικής κοινωνίας, το οποίο στηρίζεται σε εθνοθρησκευτικά κριτήρια.

Στη διάρκεια του 19ου αιώνα, με την μετατροπή των ευρωπαϊκών κρατών σε σύγχρονα εθνικά-κράτη και την ανάδυση του εθνικισμού, νέοι κανόνες ορίζουν τις ατομικές και τις συλλογικές ταυτότητες. Μία πληθυσμιακή κατηγορία που δεν αποτελούσε μιλέτ αλλά ήταν σημαντική συνιστώσα της οθωμανικής κοινωνίας ήταν οι Λεβαντίνοι και οι Φράγκοι, οι οποίοι ζώντας μέσα σε δύο πολιτικά και κοινωνικά συστήματα, αναπτύσσουν την τέχνη να παίζουν με τις ταυτότητές τους. Στο τελευταίο τρίτο του 19ου αιώνα, ο νομικός χώρος, απαραίτητη προϋπόθεση για τα «παιχνίδια ταυτότητας», περιορίζεται όλο και περισσότερο, καθώς τίθεται τέρμα στις καταχρήσεις του συστήματος των διομολογήσεων (Schmitt, 2006).

Η επανάσταση των Νεότουρκων ανέδειξε ουσιαστικά την ισότητα όλων των πολιτών της αυτοκρατορίας, μόνο που τώρα τα μιλέτ θεωρούνταν «μειονότητες». Αν και η αυτοκρατορία δεν είχε ακόμη καταρρεύσει, η νοοτροπία του εθνικού κράτους αρχίζει σταδιακά να επικρατεί. Βέβαια, το μεγαλύτερο μέρος των χριστιανικών πληθυσμών της Αυτοκρατορίας είχε ήδη ενσωματωθεί στα βαλκανικά έθνη-κράτη που δημιουργήθηκαν μετά τους Βαλκανικούς Πολέμους, και μαζί τους και η πλειονότητα των εβραϊκών πληθυσμών, εκτός από την Κωνσταντινούπολη και τη Σμύρνη (Stamatoroulos, 2006).

Εν ολίγοις, μετά την περίοδο των Τανζιμάτων, κυριαρχεί μία στρατηγική ενίσχυσης και κινητοποίησης εθνοτικών ταυτοτήτων, εντελώς αντίθετη από εκείνη που χρησιμοποιήθηκε στην συγκρότηση του οθωμανικού Κράτους, η οποία βασιζόταν στη μεσιτεία μεταξύ εθνοτικών και θρησκευτικών ομάδων. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την απώλεια ενός εκ των πιο ισχυρών και αναγνωρίσιμων σημείων της Αυτοκρατορίας και των πόλεών της, αυτό της πολυπολιτισμικότητας, με ό,τι αυτό συνεπάγεται.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΔΡΟΜΟΙ ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ





### 3 ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΔΡΟΜΟΙ ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

«*Mare Nostrum*<sup>17</sup>...»

#### 3.1 Εισαγωγικά

Η Μεσόγειος υπήρξε η σημαντικότερη θάλασσα στην παγκόσμια ιστορία, που χώριζε και ένωνε λαούς και πολιτισμούς. Η Μεσόγειος αποτελεί μέχρι και σήμερα μία περιοχή σημαντικής γεωστρατηγικής σημασίας, ενώ ταυτόχρονα λειτουργεί και ως δίοδος για εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών της Ευρώπης με τη Μέση και την Άπω Ανατολή (Κυπριώτη, 2006).

Στην πλειονότητά τους οι χώρες της Μεσογείου στηρίζουν την οικονομική τους ανάπτυξη στον τουρισμό, ενώ οι πιο προηγμένες οικονομικά (Γαλλία, Ιταλία, Ισπανία) και στη βιομηχανία και οι αφρικανικές μεσογειακές χώρες και στη γεωργία. Εξαιρέση αποτελεί η Λιβύη, η οποία στηρίζει την ανάπτυξή της στην εκμετάλλευση των πετρελαϊκών αποθεμάτων της. Αξίζει επίσης να σημειωθεί η σημαντική προσπάθεια ανάκαμψης της οικονομίας του Λιβάνου και της Συρίας (Σταματίου, 2002).

Η ιδιαίτερη γεωπολιτική θέση της Μεσογείου και ιδιαίτερα των χωρών της Ανατολικής Μεσογείου, εξηγούν εν μέρει τις λεπτές ισορροπίες που κυριαρχούν στην περιοχή και το σημαντικό αριθμό συρράξεων και πολέμων που έχουν λάβει χώρα στην εν λόγω περιοχή (Καργάκος, 2007).

Στη διάρκεια των δύο υπό έρευνα αιώνων, και αναφορικά με τις μεσογειακές πόλεις, παρατηρούνται τα εξής. Η Θεσσαλονίκη, η Αλεξάνδρεια, η Βηρυτός κ.ά. εξαρτώνται από κάποιο κράτος και ευημερούν λόγω του υδάτινου στοιχείου και των εμπορικών συναλλαγών. Τα οικοδομήματα που κατασκευάζονται όπως αποβάθρες, αποθήκες, χρηματιστήρια, σιδηροδρομικοί σταθμοί, ξενοδοχεία πολυτελείας, καζίνο, όπερες, εκκλησίες κ.ά. είναι κοσμοπολίτικα, αλλά φέρουν την ευρωπαϊκή σφραγίδα. Οι μεσογειακές πόλεις έχουν το δικό τους χρώμα αλλά δανείζονται από την Ευρώπη όλες τις τεχνολογίες της, ακόμα και την κουλτούρα της πολλές φορές. Ωστόσο, η ευρωπαϊκή ενέργεια που τις ζωντανεύει είναι

---

<sup>17</sup> Η λατινική έκφραση *Mare Nostrum* (*Μάρε Νόστρουμ*), που σημαίνει «η θάλασσά μας», ήταν έκφραση που χρησιμοποιούσαν οι Ρωμαίοι της αυτοκρατορικής περιόδου για να χαρακτηρίσουν τη Μεσόγειο, καθώς αυτή περικλειόταν από εδάφη της Αυτοκρατορίας τους.

διφορούμενη. Σε μια ιστορική συγκυρία, όπου διασταυρώνονται η διάλυση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, οι μεσογειακές μεταναστεύσεις και η αποικιακή πίεση, δημιουργούνται πόλεις-καταφύγια των εξόριστων, πόλεις-ελπίδα των καταφρονημένων αλλά και τόποι διανοητικής χειραφέτησης (Carpentier et Lebrun, 2009).

Η μεσογειακή πόλη παρουσιάζει ιδιαιτερότητες μέσα στη γενική ιστορία των πόλεων. Σύμφωνα με τους Nicolet et al. (2000), παρά την εξομοίωση των αστικών μορφών σε όλο τον κόσμο, οι μεσογειακές πόλεις έχουν μια χαρακτηριστική ατμόσφαιρα που τους προσδίδει «οικεία αίσθηση». Είναι χαρακτηριστικό ότι ο μεσογειακός κόσμος διαπλάστηκε από το φαινόμενο της διασποράς. Σε καθεμία από αυτές τις πόλεις συναντούσαμε τα ίδια μείγματα πληθυσμού καθώς σχεδόν όλοι οι λαοί της Μεσογείου βρίσκονταν σε επαφή μεταξύ τους. Εδώ ακριβώς εντοπίζεται αυτό που ήταν για αιώνες ένα πραγματικό χαρακτηριστικό της μεσογειακής μεγαλούπολης, δηλαδή ο κοσμοπολίτικος χαρακτήρας της. Υπήρξε λοιπόν μια πολιτιστική και κοινωνιολογική ιδιαιτερότητα αυτών των μεγάλων μεσογειακών πόλεων, που συνδέονταν μεταξύ τους από μια εσωτερική θάλασσα, η οποία ανέκαθεν περισσότερο τις ένωνε παρά τις χώριζε. Το ζητούμενο λοιπόν είναι να μάθουμε αν αυτή η ιδιαιτερότητα διασώζεται σήμερα εκεί όπου ο κοσμοπολίτικος χαρακτήρας του τέλους του 19ου αιώνα και της αρχής του 20ού έχει εξαφανιστεί σε μεγάλο βαθμό.

Στη Μεσόγειο απαντώνται αρκετές μεγαπόλεις (*“Megaroles”*). Με τον όρο μεγαπόλη, εννοούμε μια πόλη μεγαλύτερη από τον συνηθισμένο τύπο αστικής ανάπτυξης σε μια δεδομένη περιοχή και σε μια δεδομένη ιστορική στιγμή. Η μεγαπόλη προσδιορίζεται λοιπόν κατά πρώτο λόγο με βάση ποσοτικά κριτήρια, όπως: πληθυσμός, επιφάνεια, σημασία της περιφέρειας που ανήκει στην πόλη κτλ. Κατά δεύτερο λόγο, υπεισέρχονται άλλοι παράγοντες, όπως η πολιτική ισχύς ή η πολιτιστική ακτινοβολία. Έτσι, κατά τους Nicolet et al. (2000), καταρτίστηκε ένας κατάλογος εννέα μεσογειακών μεγαπόλεων που περιλαμβάνει τις: Αλεξάνδρεια, Αντιόχεια, Αθήνα, Καρχηδόνα, Κωνσταντινούπολη, Κάιρο, Νάπολι, Ρώμη και Βενετία, όλες πόλεις που κάποια στιγμή στην ιστορία τους έφθασαν σε εξαιρετικές για την εποχή τους διαστάσεις.

Αυτό που είναι εντυπωσιακό είναι ακριβώς η ικανότητα των σημαντικών μεσογειακών πόλεων να διαρκούν και μάλιστα κάποιες φορές να ξαναγεννιούνται από τις στάχτες τους. Συνεπώς, η συμβολική διάστασή τους είναι βασική καθώς όταν ένας αστικός οργανισμός για οικονομικούς, πολιτικούς, πολιτιστικούς ή άλλους λόγους αναπτύσσεται σε σημείο να φθάσει στα όρια της έκρηξης, προκαλεί πάντοτε την έκπληξη των συγχρόνων του. Οι πιο εντυπωσιακές περιπτώσεις είναι το Κάιρο και η Κωνσταντινούπολη που παραμένουν, ακόμη και σήμερα, πραγματικές μεγαλουπόλεις σε παγκόσμιο επίπεδο.



Από τη σύντομη ανάλυση που προηγήθηκε περί των βασικότερων χαρακτηριστικών που περιγράφουν τη Μεσόγειο και τις μεσογειακές πόλεις ιδιαίτερα, καθίσταται προφανής ο λόγος που κίνησε το ενδιαφέρον για περαιτέρω ανάλυση των μεσογειακών πόλεων-λιμανιών και πώς αυτές εξελίχθηκαν σε παγκόσμιο πλέον επίπεδο και με διεθνοποιημένους όρους.

### 3.2 Η Μεσόγειος κατά το 19<sup>ο</sup> – 20<sup>ο</sup> αιώνα

Κατά το δεύτερο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα, επικρατεί δημογραφική ανισορροπία ανάμεσα στις δύο όχθες της Μεσογείου. Το άνοιγμα των μουσουλμανικών χωρών στις ανταλλαγές, η έναρξη μεγάλων έργων, για τα οποία ο ντόπιος πληθυσμός, στη μεγάλη πλειονότητά του αγροτικός, δε μπορεί να συγκροτήσει ένα εύκολα επιστρατεύσιμο εργατικό δυναμικό, εξηγούν κατά πολύ την ευρύτητα αυτής της κίνησης. Επιπλέον, η προοδευτική εξαφάνιση των επιδημιών, οι πρόοδοι στην ιατρική και στην περίθαλψη, που προκαλούν μείωση της θνησιμότητας με τα ποσοστά των γεννήσεων να παραμένουν υψηλά, δημιουργούν μία δημογραφική πίεση στις ήδη ανεπτυγμένες και ισχυρές πόλεις της Μεσογείου. Έτσι, παρατηρούνται τάσεις φυγής προς τις πόλεις-λιμάνια της Νότιας και της Ανατολικής Μεσογείου, που γίνονται τα σημεία στήριξης της ευρωπαϊκής επέκτασης (Carpentier et Lebrun, 2009).

Η δημογραφική αύξηση των πόλεων της Μεσογείου λοιπόν, είναι εξαιρετικά γρήγορη, ενώ ο πληθυσμός των μουσουλμανικών περιοχών αυξάνεται ελάχιστα. Η πειρατεία έχει εξαλειφθεί στο ελάχιστο και σταδιακά αρχίζει μία περίοδος ευρωπαϊκής επιρροής στον μεσογειακό χώρο, η οποία αρχίζει από τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα έως και το 1939, σε πόλεις που ξεφεύγουν από τον έλεγχο των κρατών και εκεί είναι όπου σκιαγραφείται μία Μεσόγειος πλουραλιστική, δραστήρια και ποικιλόχρωμη. Εδώ, συνυπάρχουν οι κοινότητες που η Οθωμανική Αυτοκρατορία είχε «ανεχτεί» αλλά και «προστατεύσει» με τους πληθυσμούς από τις ευρωπαϊκές ανταλλαγές. Το Αλγέρι, η Αλεξάνδρεια, η Κωνσταντινούπολη, η Βηρυτός, η Σμύρνη, η Θεσσαλονίκη, η Μασσαλία και η Βαρκελώνη ζουν από τη θάλασσα και τις χαρακτηρίζει η δομή της κοινωνικής τους σύνθεσης, η οποία αποτελείται από χριστιανούς, εβραίους και μουσουλμάνους σε αντίστοιχα ποσοστά. Αυτές οι πόλεις, κινούνται περισσότερο στον ρυθμό της Μεσογείου παρά στον ρυθμό των κρατών στα οποία ανήκουν. Η Μπαμπ ελ-Ουέντ δεν έχει κανένα δεσμό με την ύπαιθρο της Αλγερίας, ενώ η Αλεξάνδρεια βρίσκεται πάντα, όπως το αναφέρουν και οι ρωμαϊκές πηγές, όχι στην Αίγυπτο αλλά προς Αίγυπτον (ad Aegypton). Αυτές λοιπόν οι κοσμοπολίτικες πόλεις-κράτη είναι και η ίδια η ουσία της Μεσογείου (Carpentier et Lebrun, 2009).

Οι τακτικές γραμμές στη Μεσόγειο, οι νέες αποβάθρες, οι σιδηροδρομικές γραμμές, η ανάπτυξη της ναυσιπλοΐας, αλλά ακόμη και ο ηλεκτρικός τηλεγράφος γρήγορα επηρεάζουν και ωφελούν το εμπόριο. Όπως και σε ολόκληρη την Ευρώπη, έτσι και στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου, ο 19<sup>ος</sup> αιώνας χαρακτηρίζεται από μία σειρά σπουδαίων έργων υποδομής που μεταβάλλουν τη δομή, την εικόνα και τη σύνθεση των πόλεων, κατά πολύ από ό,τι ίσχυε μέχρι τότε. Οι πόλεις αποκτούν το δικό τους «χρώμα και χαρακτήρα» δανειζόμενες στοιχεία τόσο από την ευρωπαϊκή κουλτούρα, λόγω της ύπαρξης των μεταναστών, όσο και από τη δική τους ιστορία.

Ως προς τις μετακινήσεις των ανθρώπων, θα πρέπει να διαφοροποιηθεί η μετακίνηση των ελίτ από τη διασπορά των φτωχών. Οι ελίτ (έμποροι, τραπεζίτες, μηχανικοί) διατηρούν σχεδόν πάντα τους δεσμούς τους με τις χώρες καταγωγής τους, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για τη δημιουργία ενός συστήματος και ενός δικτύου στη λεκάνη της Μεσογείου, πάνω στο οποίο στηρίχτηκαν μετέπειτα εμπορικές, οικονομικές και κοινωνικές σχέσεις. Εξάλλου, η δομική κινητικότητα στη Μεσόγειο βασίζεται στο περίπλοκο δίκτυο των θαλάσσιων γραμμών, του καμποτάζ και των χερσαίων διαδρομών (Driessen, 2005).

Στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, όπου ανθεί ο κοσμοπολιτισμός στις μεγάλες πόλεις, αρχίζουν να εμφανίζονται και να εκφράζονται με διάφορες μορφές, οι εθνικισμοί, στην περιοχή της Μεσογείου, με τα γνωστά προβλήματα που επέφεραν. Παρά τις σημαντικές διαρθρωτικές αλλαγές που παρατηρήθηκαν λοιπόν κατά την περίοδο αυτή, τα ασιατικά και αφρικανικά κράτη της Μεσογείου ταλανίζονται από εθνικιστικές και θρησκευτικές συγκρούσεις, καθώς και από μία αποδόμηση των παραδοσιακών οικονομιών και κοινωνιών. Η αποδόμηση αυτή οφείλεται εν μέρει, στον αποικιοκρατικό ιμπεριαλισμό, χαρακτηριστικό το οποίο μόλις τα τελευταία χρόνια έχει αρχίσει να υποχωρεί, δίνοντας την ευκαιρία στις εν λόγω περιοχές να διατηρήσουν εν πρώτοις, και να αναδείξουν εν συνεχεία, την ιδιαίτερη φυσιογνωμία και ταυτότητά τους (Driessen, 2005).

### 3.3 Πόλεις-λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου

Η ιστορία των αρχαίων πολιτισμών της Μεσογείου και η μετέπειτα παγκόσμια εξέλιξή τους έχουν σαν βασικό στοιχείο της ανάπτυξής τους, τα λιμάνια, τα οποία ως μεταφορικοί κόμβοι διαδραμάτιζαν καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη αυτή. Σύμφωνα μάλιστα με τους Hoyle and Pinder (1992:127) «...η αρχική θέση των λιμενικών εγκαταστάσεων συχνά καθορίζει την ανάπτυξη της πόλης».

Στη Μεσόγειο ειδικότερα, στα λιμάνια του Ιταλικού Μεσαίωνα δημιουργήθηκε η στενή χωρική και λειτουργική, πέρα από την οικονομική, σχέση της πόλης με το λιμάνι, με πιο ακραία παραδείγματα εκείνα της Βενετίας και της Μασσαλίας, όπου ένα σημαντικό τμήμα της πόλης, αν όχι όλο, έχει στενή σχέση με το λιμάνι. Φτάνοντας στον 17<sup>ο</sup> αιώνα πια, ένα δίκτυο πόλεων-λιμανιών είχε δημιουργηθεί σε ολόκληρη την Ευρώπη και με την μετέπειτα ανάπτυξη των αποικιών επεκτάθηκε και σε όλο τον κόσμο (Βογιατζάκη, 2004).

Όταν λοιπόν η Ευρώπη αποκτά τον έλεγχο της Μεσογείου, τα λιμάνια κρατούν όπως είναι φυσικό, κυρίαρχη θέση, αντιπροσωπεύοντας την ορατή ενότητα του μεσογειακού χώρου. Η δημογραφική άνθηση αυτών των πόλεων-λιμένων είναι αξιοσημείωτη. Η Κωνσταντινούπολη, η Σμύρνη και η Θεσσαλονίκη τριπλασίασαν τον πληθυσμό τους στη διάρκεια του 19<sup>ου</sup> αιώνα, και έφταναν αντίστοιχα τους 1.000.000, 300.000 και 160.000 κατοίκους τις παραμονές του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, ενώ η Αλεξάνδρεια ξεπερνά τους 600.000 κατοίκους στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Επίσης, τα μεγάλα ευρωπαϊκά λιμάνια γνωρίζουν την ίδια άνθηση: ο πληθυσμός της Μασσαλίας για παράδειγμα, πενταπλασιάστηκε κατά τον 19<sup>ο</sup> αιώνα (από 100.000 σε 500.000 κατοίκους), ενώ παρόμοια άνθηση γνωρίζουν η Βαρκελώνη, η Γένοβα και η Νάπολη. Οι δημογραφικές αυτές αυξήσεις των πόλεων εξηγούνται από τις ενδομεσογειακές μεταναστεύσεις, με αποτέλεσμα στα μεγάλα λιμάνια της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, στην Κωνσταντινούπολη, στην Σμύρνη και στην Βηρυτό, οι μουσουλμάνοι να αντιπροσωπεύουν λιγότερο από το μισό του συνολικού πληθυσμού και μόλις το 25% στην πόλη της Θεσσαλονίκης (Carpentier et Lebrun, 2009).

Οι μεσογειακές πόλεις, στην πλειοψηφία τους, χαρακτηρίζονται από τον μνημειακό τους πλούτο, ο οποίος αντικατοπτρίζει και τα δυο τους βασικά χαρακτηριστικά: την αρχαία καταγωγή τους αλλά και τον αδιάλειπτο αστικό τους βίο, ο οποίος μπορεί να χαρακτηρίζεται από ρήξεις και ασυνέχειες λόγω της διαρκούς μετακίνησης των πληθυσμών, όπως και προαναφέρθηκε (Mazower, 2006).

Το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό των πόλεων-λιμανιών της Μεσογείου είναι ότι αποτελούν πόλεις με ξεχωριστή φυσιογνωμία και πλούσιο ιστορικό παρελθόν, οι οποίες παραμένουν δυναμικές πόλεις-λιμάνια διαμετακομιστικά κέντρα όπως και παλαιότερα, διεκδικώντας όμως τώρα ένα πιο διαφοροποιημένο ρόλο στην παγκοσμιοποιημένη οικονομία. Από την άλλη, δεν θα πρέπει να παραληφθεί η αναφορά σε εκείνες τις πόλεις-λιμάνια της περιοχής έρευνας, οι οποίες προσπαθούν να αναδιαρθρωθούν στο δύσκολο περιβάλλον που προκύπτει από τη συγκρουσιακή διάσταση της συνύπαρξης λαών διαφορετικών πολιτισμικών καταβολών. Χαρακτηριστικό παράδειγμα μίας τέτοιας πόλης, αποτελεί η Βηρυτός (Ζωγράφος και Δέφνερ, 2009).

Στα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η νέα τεχνολογία της ναυσιπλοΐας και η διάνοιξη της διώρυγας του Σουέζ αναπροσανατολίζουν την κίνηση των πλοίων επηρεάζοντας κυρίως τη λειτουργία των λιμένων της Ανατολικής Μεσογείου. Τα ατμόπλοια συνδέουν με ταχύτητα τις πόλεις της Μεσογείου, συντομεύουν τις γεωγραφικές αποστάσεις και απαιτούν τεχνικές ευκολίες που οι πόλεις-λιμάνια της ανατολικής λεκάνης δε διαθέτουν. Τα λιμάνια στις περισσότερες περιπτώσεις διέθεταν μια ξύλινη αποβάθρα, τη "σκάλα", όπου πλεύριζαν ιστιοφόρα για να φορτώσουν ή να ξεφορτώσουν. Σε κάποια, είχαν χτιστεί πέτρινοι κυματοθραύστες, για την καλύτερη προστασία των πλοίων από την κακοκαιρία. Επειδή λιμενικά έργα εκτελούνταν σε ελάχιστες περιπτώσεις, πολλά λιμάνια ήταν αβαθή και κατάφερναν να τα προσεγγίσουν μικρά μόνο πλοία. Τα μεγάλα, αναγκάζονταν ν' αγκυροβολήσουν σε απόσταση από την ακτή και η φορτοεκφόρτωση γινόταν με μαούνες, τρόπος επισφαλής και πολυέξοδος. Τέλος, τον ρόλο του φάρου έπαιζαν φανάρια ή φωτιές που άναβαν τη νύχτα σε κάποιο σημείο του λιμανιού.

Μετά τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, οι παράκτιες πόλεις της Ανατολικής Μεσογείου γίνονται το θέατρο εντυπωσιακών αλλαγών που πυροδοτεί η κατασκευή σύγχρονων διαμετακομιστικών υποδομών, και κυρίως λιμένων. Οι κατασκευές αυτές, επιβεβλημένες από την ένταξη των πόλεων στο σύστημα του διεθνούς εμπορίου και τη θεαματική ανάπτυξη της ατμοπλοΐας, έθεσαν σε κίνηση ποικίλους εκσυγχρονισμούς και άνοιξαν ένα νέο πεδίο για τη διείδυση των ευρωπαϊκών συμφερόντων. Τα λιμενικά έργα συνιστούν έναν τριπλό νεωτερισμό που αλλάζει ριζικά τις υφιστάμενες πόλεις: α)προσανατολίζουν τις πόλεις προς τη θάλασσα, προικίζοντάς τις με ειδικούς χώρους για τις συναλλαγές με τη Δύση, β) εγκαινιάζουν την πρώιμη λειτουργική εξειδίκευση και την ορθολογική οργάνωση του αστικού χώρου με νέους κτηριακούς τύπους με χρηστική αισθητική και νέα τεχνολογία κατασκευής και γ)εισάγουν νέους φορείς διαχείρισης της πόλης και διαδικασίες χρηματοδότησης που αφορούν τη δημόσια ωφέλεια (Χαστάογλου, 2005).

Αρχικά, οι πόλεις δε διαθέτουν θεσμούς ή μηχανισμούς διαχείρισης, με αποτέλεσμα οι αστικοί χώροι και οι ακτές τους να εξελίσσονται με βραδύτητα και άναρχα, αφομοιώνοντας κατά περίπτωση τις αλλαγές που επέρχονται. Ωστόσο, το 1845, η πρώτη τακτική γραμμή που συνέδεε την Μασσαλία με την Αλεξάνδρεια και την Βηρυτό, σηματοδοτεί και τον αρχόμενο μετασχηματισμό της Ανατολικής Μεσογείου σε μία ευρεία αγορά με πλήθος συναλλαγών στην επικράτειά της. Στο πλαίσιο αυτό, η ανάδυση νέων εθνικών κρατών οδηγεί στην αναδιάρθρωση του δικτύου των οικισμών και θέτει σε κίνηση ποικίλες διαδικασίες εκσυγχρονισμού. Οι μεγάλες παράκτιες πόλεις γνωρίζουν μεγάλη εμπορική αύξηση που οφείλεται στη ζήτηση πρώτων υλών από τις ευρωπαϊκές βιομηχανίες. Έτσι, η κατασκευή σύγχρονων λιμανιών γίνεται επιτακτική.

Εικόνα 3.1: Χωρικός εντοπισμός των 5 υπό έρευνα πόλεων-λιμανιών στην Ανατολική Μεσόγειο



Πηγή: *Ιδία Επεξεργασία*

Περί τα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα, σε κάθε εθνική επικράτεια αλλά και στην Οθωμανική Αυτοκρατορία, διοικητικές μεταρρυθμίσεις προκίζουν τις πόλεις με τοπικές αρχές και υπηρεσίες προορισμένες να διαχειριστούν την έλευση της νεωτερικότητας: επιτροπές κατοίκων, δημοτικά συμβούλια, αναθέσεις μελετών και πολεοδομικοί κανονισμοί διαμορφώνονται αργά αλλά σταθερά. Στα νέα εθνικά κράτη της πρώην Οθωμανικής Αυτοκρατορίας δημιουργούνται ειδικοί θεσμοί, όπως τα Λιμενικά Ταμεία, που θα διαχειρίζονται τα λιμενικά έργα.

Ενώ λοιπόν μέχρι και αυτή την περίοδο, οι τεχνικές υποδομές παραμένουν στην αποκλειστική δικαιοδοσία της κεντρικής εξουσίας, σταδιακά παρεμβαίνουν και άλλες κοινωνικές ομάδες και φορείς. Για παράδειγμα, οι τοπικοί έμποροι παίζουν σημαντικό ρόλο αναλαμβάνοντας συχνά πρωτοβουλίες, όπως συμβαίνει στην Σμύρνη και στην Βηρυτό, επιχειρώντας να βελτιώσουν αποβάθρες και δρόμους για τη διακίνηση των εμπορευμάτων. Επίσης, μετά τον Πόλεμο της Κριμαίας το 1856, οι πρόξενοι των δυτικοευρωπαϊκών χωρών παρεμβαίνουν υπέρ των ναυτιλιακών εταιρειών, των εμπορικών οίκων και των εργοληπτών, για τους οποίους, τα λιμενικά έργα συνιστούν σημαντική πηγή εσόδων. Στην ίδια κατεύθυνση κινούνται και τα συμφέροντα των σιδηροδρομικών εταιρειών, που απαιτούν την κατασκευή λιμενικών έργων. Σύμφωνα μάλιστα με τη σύμβαση για το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ευρωπαϊκής Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, που υπογράφηκε ανάμεσα στην

εταιρεία του βαρόνου Μορίς Ντε Χίρς και την οθωμανική κυβέρνηση, η τελευταία ήταν δεσμευμένη να κατασκευάσει δρόμους και λιμάνια για την αποτελεσματική λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου στα Βαλκάνια και την ανάπτυξη της γεωργίας και του εμπορίου. Οι εν λόγω νεοσύστατες δημοτικές αρχές και τα Λιμενικά Ταμεία, κυρίως σε Αλεξάνδρεια και Βηρυτό, επιχειρούν να εξασφαλίσουν τη διαχείριση των λιμανιών (Χαστάογλου, 2005).

Η Χαστάογλου (2005) επισημαίνει ότι η διαχείριση των μεγάλων έργων υποδομής, όπως οι σιδηρόδρομοι και τα λιμάνια, που αναδιάρθρωσαν αποφασιστικά την οργάνωση και την μορφή των εν λόγω πόλεων, παραμένει έξω από τη δικαιοδοσία και την αρμοδιότητα των δημοτικών αρχών. Ο θεσμός της *Δημαρχίας* εισάγεται επισήμως στις επαρχιακές πόλεις της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας το 1870, στο πλαίσιο της μεταρρύθμισης της περιφερειακής διοίκησης (νόμος για τα Βιλαέτια). Πιλοτικά, είχε εφαρμοστεί νωρίτερα στις μεγάλες πόλεις (1854), όπως στην Κωνσταντινούπολη, με πολλά προβλήματα και ατέλειες. Στην Αλεξάνδρεια, η προσπάθεια για απόσπαση της διαχείρισης της πόλης από τις οικογένειες των ισχυρών εμπόρων καταγράφεται από το 1861. Το 1869, η *Επιτροπή Διαμετακομιστικού Εμπορίου* υπερβαίνει τις τυπικές δικαιοδοσίες της εγκαινιάζοντας βελτιωτικές πολεοδομικές επεμβάσεις. Το 1879, η *Επιτροπή* μετασχηματίζεται σε αληθινό προ-δημοτικό θεσμό που ασκεί ιδιωτική διαχείριση υπό δημόσιο έλεγχο, ενώ το 1889 δρα πλέον ως *Επιτροπή Οδοποιίας* για να αναβαθμιστεί σε κανονική Δημαρχία, το 1890. Στην Βηρυτό, το πρώτο *Δημοτικό Συμβούλιο* συγκροτείται το 1861, όμως η δράση του γίνεται αποτελεσματική μόλις προς το τέλος του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Στην Σμύρνη και την Θεσσαλονίκη τέλος, οι *Δημαρχίες* ιδρύονται το 1868 και το 1869 αντίστοιχα, σχεδόν ταυτόχρονα με την ανάληψη των μεγάλων έργων σιδηροδρομικής και λιμενικής υποδομής, τα οποία όμως παρέμειναν στη διαχείριση της κεντρικής διοίκησης και των εργοληπτικών εταιρειών.

Κατά την εποχή των Μεταρρυθμίσεων (Τανζιμάτ), οι πόλεις-λιμάνια της οθωμανικής Μεσογείου (Θεσσαλονίκη – Σμύρνη – Βηρυτός) μετατρέπονται, με τη βούληση των αρχών, σε εργαστήρια και βιτρίνες των εκσυγχρονιστικών πρωτοβουλιών. Το αστικό τους τοπίο μεταβάλλεται, ακολουθώντας τα πολεοδομικά πρότυπα των μεγάλων ευρωπαϊκών πόλεων. Εξυγίανση, τάξη και εξωραϊσμός συνιστούν τις βασικές αρχές γύρω από τις οποίες αρθρώνεται το έργο των πολεοδόμων μεταρρυθμιστών, οι οποίοι στοχεύουν στην καθοριστική μετατροπή της εικόνας των οθωμανικών πόλεων. Χαρακτηριστικά τονίζεται ότι η περίοδος βρίθει από πολεοδομικές διατάξεις, δημοτικούς κανονισμούς, παντοειδείς νόμους και μέτρα που στοχεύουν στην ανάπλαση των πόλεων. Γίνεται όμως εύκολα αντιληπτό ότι στη μεταμόρφωση του αστικού ιστού αντιστοιχούν και βαθύτατες μεταβολές στον τρόπο ζωής και στις λειτουργίες της πόλης (Αναστασιάδου, 2008).

### 3.4 Το εμπόριο στη Μεσόγειο

Στα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, τότε ακριβώς που ξεκινούν οι τεχνολογικές ανατροπές στη ναυσιπλοΐα, η Μεσόγειος ανοίγεται στο διεθνές εμπόριο και εντατικοποιούνται οι εμπορικές σχέσεις. Εμπορικές συμφωνίες ανάμεσα στις ευρωπαϊκές χώρες και στην Οθωμανική Αυτοκρατορία, προβλέπουν τη φιλελευθεροποίηση των συναλλαγών, ενώ οι δασμοί των προϊόντων έχουν παντού μειωθεί. Η απελευθέρωση των εμπορικών σχέσεων, τα προνόμια που παραχωρούνται στους Ευρωπαίους εμπόρους από το καθεστώς των διομολογήσεων εξηγούν την άνθηση, που ευνοεί βασικά τις ευρωπαϊκές δυνάμεις, οι οποίες είναι οι μόνες που μπορούν να θέσουν σε κίνηση τα αναγκαία κεφάλαια σε ένα εμπόριο που έχει αλλάξει κλίμακα.

Είναι γενικώς παραδεκτό ότι σημαντική τομή στην ιστορία της οθωμανικής οικονομίας, αποτελεί η σύναψη των διομολογήσεων<sup>18</sup>, των εμπορικών δηλαδή συνθηκών μεταξύ της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και των ευρωπαϊκών κρατών, που ευνοεί την ανεμπόδιστη κυκλοφορία ευρωπαϊκών εμπορευμάτων στην Ανατολή. Οι επιπτώσεις αυτών των συμφωνιών ήταν καταλυτικές για το εξωτερικό εμπόριο της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας αλλά και για την ίδια την οργάνωσή του. Οι Ευρωπαίοι, οι οποίοι αύξησαν τον όγκο των συναλλαγών, συνεργάστηκαν με ντόπιους εμπόρους, οι οποίοι λειτουργούσαν ως μεσίτες, και τους εξασφάλιζαν την πρόσβαση στο εσωτερικό της Ανατολίας, της Βαλκανικής και της Αιγύπτου αντίστοιχα. Με τον τρόπο αυτό, αποδυναμώνονταν τα μικρότερα εμπορικά δίκτυα της περιοχής, δημιουργώντας πολώσεις και ενισχύοντας τον οικονομικό και επιχειρηματικό ανταγωνισμό (Pamuk, 1987; Χατζηιωάννου, 2016).

Την εποχή αυτή, το πρώτο λιμάνι της Μεσογείου είναι η Μασσαλία, ενώ τα λιμάνια της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας αποκτούν προοδευτικά μεγαλύτερη σημασία (Αλεξάνδρεια,

---

<sup>18</sup> Από τα πρώτα χρόνια της εδραίωσής της στον μεσογειακό χώρο, η Οθωμανική Αυτοκρατορία οργάνωσε τις εμπορικές της συναλλαγές με τις Δυτικές Δυνάμεις. Με άξονα τις επιταγές της εξωτερικής της πολιτικής, την ισλαμική κοσμοθεωρία, αλλά και την εμπειρία που της κληροδοτήθηκε από την Υστεροβυζαντινή περίοδο, προχώρησε σε μεγάλες εμπορικές συμφωνίες, στην αρχή με τις ιταλικές εμπορικές πόλεις (Βενετία, Γένοβα, Φλωρεντία) και στη συνέχεια με την Γαλλία, την Αγγλία, τις Κάτω Χώρες, την Αυστρία και την Ρωσία. Οι συμφωνίες αυτές, γνωστές ως **διομολογήσεις**, δημιουργούσαν κάθε φορά προνομιακές συνθήκες εμπορίας σε επιμέρους περιοχές της αυτοκρατορίας για συγκεκριμένες ομάδες εμπόρων και εμπορικών συμφερόντων. Οι διομολογήσεις είχαν τη μορφή διμερών αμοτεροβαρών συμβάσεων για τη φιλία και το εμπόριο. Η Οθωμανική Αυτοκρατορία παραχωρούσε στις ευρωπαϊκές δυνάμεις εμπορικά προνόμια και οι ευρωπαϊκές δυνάμεις υπόσχονταν ως αντάλλαγμα τη φιλία τους. Αλλά επειδή στην περίπτωση αυτή δεν υπάρχει αμοιβαιότητα δικαιωμάτων και υποχρεώσεων, στην ουσία οι διομολογήσεις ήταν μονομερείς πράξεις σε βάρος της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, γεγονός που επιβεβαιώνει τον αποικιακό χαρακτήρα τους. Μ' αυτόν τον τρόπο η εκμετάλλευση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας λάμβανε τη μορφή κανόνα του διεθνούς δικαίου. Το καθεστώς των διομολογήσεων καταργήθηκε με τη συνθήκη της Λωζάννης το 1923.

Κωνσταντινούπολη, Σμύρνη και Θεσσαλονίκη). Η Μεσόγειος, πλέον ανοιχτή χάρη στη διώρυγα του Σουέζ, παύει να είναι σταδιακά ένα κλειστό κύκλωμα συναλλαγών. Άλλωστε, η φύση των εμπορευμάτων που δέχονται τα λιμάνια της Μεσογείου αντικατοπτρίζει επίσης τη διεύρυνση των οριζόντων: ο γαιάνθρακας, που δεν αποτελεί μεσογειακό προϊόν, αντιπροσωπεύει το 40% των εισαγωγών και είναι πριν από το πετρέλαιο, η απαραίτητη πηγή ενέργειας των μεγάλων βιομηχανιών (Carpentier et Lebrun, 2009).

Ωστόσο, την εποχή του άνθρακα και της ατμομηχανής, οι πόλεις-λιμάνια της Μεσογείου είναι πιο εξαρτημένες από το σύνολο των παγκόσμιων συναλλαγών σε σχέση με άλλα λιμάνια. Οι τόποι όπου γεννιέται η βιομηχανική επανάσταση δε βρίσκονται στην Μεσόγειο. Ήδη από τις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η κυρίαρχη δύναμη, η Αγγλία, βρίσκεται εκτός των ορίων της. Παρόλα αυτά, η λεκάνη της Μεσογείου συμμετέχει ενεργά σε αυτή τη μεγάλη άνθηση, με τις πρώτες ύλες της. Χαρακτηριστικό παράδειγμα εξαγωγίμου προϊόντος αποτελεί το αιγυπτιακό βαμβάκι, το οποίο εξάγεται από το λιμάνι της Αλεξάνδρειας. Πιο συγκεκριμένα, η πρώτη ύλη φεύγει για την Ευρώπη, φτάνει στο Λίβερπουλ και από εκεί εφοδιάζονται τα κλωστήρια στο Μάντσεστερ. Οι όποιες προσπάθειες δημιουργίας νηματοουργείων στην Αίγυπτο και γενικότερα στην Οθωμανική Αυτοκρατορία γρήγορα απέτυχαν. Από τότε, τα νήματα στις αγορές είναι βρετανικής προέλευσης.

Η δομή και το εύρος του διεθνούς εμπορίου στην Ανατολική Μεσόγειο κατά τη διάρκεια του 19<sup>ου</sup> αιώνα γνώρισε σημαντικές αλλαγές. Το ύψος των εμπορικών συναλλαγών αυξήθηκε περίπου 9 φορές μεταξύ του 1840 και του 1914, με τις εισαγωγές να καταλαμβάνουν μεγαλύτερο μερίδιο από τις εξαγωγές. Μέχρι το 1914, η πλειοψηφία του οθωμανικού εμπορίου και δη της Ανατολικής Μεσογείου επικεντρώνεται στην Μεγάλη Βρετανία, την Γαλλία, την Γερμανία, την Αυστροουγγαρία και την Ιταλία, ενώ οι πράκτορες και οι διπλωματικοί ακόλουθοι των χωρών αυτών κατέχουν ισχυρές θέσεις και διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στις οθωμανικές εσωτερικές υποθέσεις, τόσο τις οικονομικές όσο και τις πολιτικές. Κατά τη διάρκεια της εν λόγω περιόδου, όπου συντελείται μία σταθερά ανοδική πορεία στο εμπόριο, διακρίνονται δύο περίοδοι ορόσημα. Η πρώτη, διαρκεί από το 1840 μέχρι τα τέλη του 1870, ενώ η δεύτερη εντοπίζεται χρονικά στην αλλαγή του αιώνα. Κατά τη διάρκεια της πρώτης περιόδου, η άνθηση είναι τόσο αξιοσημείωτη που οι εμπορικές συναλλαγές σχεδόν διπλασιάζονται ανά δεκαετία. Οι βασικότεροι λόγοι αυτής της εμπορικής έκρηξης συνοψίζονται στους εξής: α) στο γεγονός ότι οι περιοχές της οθωμανικής αυτοκρατορίας, και κυρίως η ενδοχώρα των πόλεων-λιμανιών, αποτελούν ιδιαίτερα εύφορες περιοχές από όπου εξάγονται διατροφικά είδη για να καλύψουν τις αυξανόμενες διατροφικές ανάγκες των συνεχώς διευρυνόμενων εκβιομηχανισμένων χωρών της Ευρώπης και β) στην κάλυψη των αναγκών που δημιουργήθηκαν από τους δύο μεγάλους Πολέμους



της περιόδου: του Κριμαϊκού και του Αμερικανικού Εμφυλίου. Η δεύτερη έκρηξη μετά το 1896, έλαβε χώρα λόγω της ραγδαίας ανόδου των τιμών στα αγροτικά προϊόντα (Keyder et al., 1993).

Η κίνηση των συναλλαγών από την Ευρώπη προς την Ανατολική Μεσόγειο, φανερώνει ουσιαστικά και τις αναπτυξιακές αποκλίσεις, καθώς η Δυτική Ευρώπη εξάγει βιομηχανικά προϊόντα όπως μεταλλουργικά προϊόντα, υλικά σιδηροδρόμων, όπλα, υφάσματα και ενδύματα και εισάγει δημητριακά, καπνό, ακατέργαστο βαμβάκι, ορυκτά κτλ. Μάλιστα, στα μέσα του 19ου αιώνα, οι εμπορικές συναλλαγές της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας πενταπλασιάζονται. Κατά την περίοδο αυτή, κρίνεται επιτακτική η δημιουργία υποστηρικτικών έργων υποδομής όπως η κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών που διευρύνουν τη σύνδεση των λιμανιών με το εσωτερικό. Για παράδειγμα, το 1866 εγκαινιάζεται η σιδηροδρομική γραμμή Σμύρνης-Κασαμπά, κατασκευασμένη από μία βρετανική εταιρεία. Ομοίως, το 1867, ιδρύεται η Εταιρεία Λιμένος Σμύρνης, που διαδραματίζει κύριο ρόλο στον εκσυγχρονισμό των λιμανιών της Αυτοκρατορίας. Σε αυτή την κατεύθυνση της δημιουργίας των απαραίτητων λιμενικών υποδομών που θα διευκολύνουν το εμπόριο στην περιοχή, μία γαλλική εταιρεία, που ειδικεύεται στην κατασκευή φάρων, αναλαμβάνει τέτοιες κατασκευές σε όλο το μήκος των ακτών της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας.

Η Αγγλία αποτελεί τον βασικό εμπορικό εταίρο της Αυτοκρατορίας, στην οποία οφείλει περί τα τέλη του 19ου αιώνα, περίπου το μισό των εισαγωγών της. Η Γαλλία και η Αυστρία ακολουθούν, αλλά πολύ πιο πίσω από την Αγγλία και με ένα μερίδιο της τάξης του 12% των εισαγωγών. Η αύξηση αυτή των συναλλαγών προκαλεί με τη σειρά της ένα σχετικό εκσυγχρονισμό στον τομέα της γεωργίας, που γίνεται πιο αισθητός στην Μικρά Ασία (καλλιέργεια δημητριακών, καπνού). Επειδή όμως η παραδοσιακή οθωμανική βιοτεχνία δεν μπορεί να «παρακολουθήσει» την καπιταλιστική επέκταση της εποχής, τα προϊόντα που συλλέγονται από την ύπαιθρο της Μικράς Ασίας κατευθύνονται προς τα ευρωπαϊκά εργοστάσια.

### **3.5 Πολυπολιτισμικότητα και πόλεις-λιμάνια της Μεσογείου**

Η Ανατολική Μεσόγειος αναδείχθηκε ως ένας ιδιαίτερος χώρος νεωτερικότητας και κοσμοπολιτισμού από τη δεκαετία του 1830 και μετά. Επίσης, η περιοχή αποτέλεσε κόμβο ευρωπαϊκού αποικισμού, ιδιαίτερα δε οι σημαντικές πόλεις-λιμάνια της αυτοκρατορίας, ενώ ταυτόχρονα εκτέθηκε σε εντατική τριβή και ανταλλαγή απόψεων σε οικονομική και θεσμική βάση με τα κράτη της κεντρικής και δυτικής Ευρώπης, με τα οποία διατηρούσε σημαντικές

εμπορικές σχέσεις. Υπό αυτό το πρίσμα, οι πόλεις-λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου ήταν τα κομβικά σημεία ανταλλαγής τεχνογνωσίας και εξωστρέφειας με τον δυτικό, και όχι μόνο, κόσμο, αλλά πιο σημαντικό είναι ότι αποτέλεσαν την «πύλη» για την έλευση των νεωτερισμών και του κοσμοπολιτισμού στην Αυτοκρατορία (Fuhrmann and Kechriotis, 2009).

Ο πληθυσμός μερικών πόλεων-λιμανιών αυξάνεται με ραγδαίο ρυθμό κατά τον 19<sup>ο</sup> αιώνα. Ο αριθμός των κατοίκων της Βηρυτού για παράδειγμα, από λιγότερους από 10.000 κατοίκους το 1800 εκτινάσσεται στους 150.000 το 1914 και ο αντίστοιχος της Αλεξάνδρειας από τους 15.000 στους 300.000 κατοίκους. Η Σμύρνη αυξάνεται με πιο αργό μεν ρυθμό, αλλά από πολύ υψηλότερο σημείο εκκίνησης από τους 100.000 στους 300.000 κατοίκους, ενώ η Θεσσαλονίκη τριπλασίασε το μέγεθός της από το 1800 έως το 1912. Η ραγδαία δημογραφική αύξηση στις πόλεις-λιμάνια ενδεχομένως επίσπευσε τη δημογραφική παρακμή ορισμένων αστικών κέντρων στην ενδοχώρα. Για παράδειγμα, η οικονομική ανάπτυξη και μεγέθυνση της Θεσσαλονίκης και η ισχυροποίησή της ως σιδηροδρομικό κέντρο, αποδυνάμωσε αισθητά την Αδριανούπολη, όπου ο αριθμός των κατοίκων της μειώθηκε κατά 20% κατά τη διάρκεια του 19<sup>ου</sup> αιώνα (Keyder et al., 1993).

Ο πληθυσμός στις πόλεις-λιμάνια αυξάνεται ραγδαία λόγω της ευημερούσας οικονομικής κατάστασης των εν λόγω πόλεων και τη συνεχή προσέλκυση δραστηριοτήτων άρα και ανθρώπινου δυναμικού. Το ανθρώπινο δυναμικό προέρχεται είτε από ευρωπαϊκές χώρες, στα πλαίσια των εμπορικών και διπλωματικών σχέσεων που αναπτύσσονται έντονα κατά τη συγκεκριμένη περίοδο, είτε από τη λεκάνη της Μεσογείου είτε από το εσωτερικό της Αυτοκρατορίας. Το δημογραφικό πρότυπο των πόλεων αυτών διαφέρει από το αντίστοιχο της πλειοψηφίας των πόλεων της Αυτοκρατορίας, καθώς στις πόλεις αυτές κυριαρχεί το μη μουσουλμανικό στοιχείο. Το γεγονός αυτό αντικατοπτρίζει βέβαια και την κυριαρχία των μη μουσουλμάνων στο διεθνές εμπόριο της Αυτοκρατορίας. Όλο αυτό έχει ως αποτέλεσμα, στις πόλεις αυτές να επικρατεί η πολυπολιτισμικότητα και η «ανεκτικότητα» στη θρησκεία, στις παραδόσεις και στις συμπεριφορές (Keyder et al., 2013). Ωστόσο, η άνοδος της μεσαίας αστικής τάξης δεν ήταν απλά το αποτέλεσμα οικονομικών παραγόντων, αλλά αποτέλεσμα μιας πολύπλοκης και πολυσύνθετης διαδικασίας, που συνδέεται στενά με τη νέα διανομή δύναμης, ταυτότητας και πολιτικών ισορροπιών. Στις πόλεις-λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου και της Μέσης Ανατολής, όπως η Θεσσαλονίκη, η Σμύρνη, η Οδησός, η Αλεξάνδρεια και η Βηρυτός, παράγοντες όπως η κοινωνικότητα, η εκπαίδευση, η αυξανόμενη οικονομική ισχύς και η κοινωνική θέση αποτέλεσαν τα καθοριστικά χαρακτηριστικά των κοινωνικών ομάδων, που αποκόμισαν τα οφέλη των οικονομικών και πολιτικών μετασχηματισμών του τέλους του 19ου και των αρχών του 20ου αιώνα. Με τον

τρόπο αυτό, δημιουργείται ουσιαστικά η κοινωνική αστική ελίτ, η οποία αποτελεί και το δομικό συστατικό του κοσμοπολιτισμού (Gekas, 2009).

Κατά τη διάρκεια του 19ου αιώνα, η αυτοκρατορία «εκτίθεται» όλο και περισσότερο στις ευρωπαϊκές επιρροές. Η Ευρώπη έχει ήδη εκβιομηχανιστεί και βρίσκεται στην αναζήτηση νέων αγορών από τις αρχές του αιώνα. Με την υπογραφή των διομολογήσεων και ιδιαίτερα μετά την Αγγλο-Οθωμανική Συμφωνία Εμπορίου το 1838, η Οθωμανική Αυτοκρατορία μετατρέπεται σε μια ανοιχτή αγορά όπου τα ευρωπαϊκά αγαθά διακινούνται ελεύθερα, με χαμηλό κόστος και ανύπαρκτους τελωνειακούς δασμούς. Σε πολλές μάλιστα οθωμανικές πόλεις, η διάρθρωση της παραγωγής επηρεάζεται άμεσα από τη ζήτηση και την προσφορά των δυτικών εμπορευμάτων. Οι οθωμανικές πόλεις κυρίως της Ανατολίας και της Μέσης Ανατολής, έγιναν τα κέντρα εμπορίου με την Ευρώπη, και σε αυτές εγκαταστάθηκαν πλήθος ευρωπαίων αξιωματούχων (πρέσβεις, πρόξενοι, τραπεζικοί, ασφαλιστές, μεσάζοντες, πράκτορες κοκ). Η άμεση συνέπεια του γεγονότος αυτού ήταν η ταχεία μείωση της παραγωγής στις πόλεις και η ταυτόχρονη ανάδυση μίας νέας τάξης πραγμάτων, όπου ανθεί το εμπόριο και όλοι όσοι ασχολούνται με αυτό (Ozturk, 2006).

Το εμπόριο με την Ευρώπη άλλαξε τις εσωτερικές δυναμικές της ποικιλομορφίας στην αυτοκρατορία. Οι αλλαγές έλαβαν χώρα στην πυκνότητα και τη μορφή των εμπορικών δικτύων, καθώς και στο περιεχόμενο και το νόημα αυτών των δικτύων. Επηρεάστηκαν δε πολλές πτυχές της υπαίθρου, των πόλεων, των συντεχνιών και των επαγγελματικών ενώσεων. Τα δίκτυα και το περιεχόμενό τους επηρέασαν διαφορετικά μουσουλμάνους και μη. Η παραδοσιακή οπτική συνήθως είτε τονίζει την εμπορική επιτυχία των χριστιανικών κοινοτήτων και τη συνεπαγόμενη ανάπτυξη του εθνικισμού είτε την παρακμή της επαγγελματικής και κοινωνικής θέσης των μουσουλμανικών κοινοτήτων. Ωστόσο, υπήρξαν πολλοί διαφορετικοί τρόποι με τους οποίους οι κοινότητες επωφελήθηκαν και υπέμειναν τις δυσκολίες (Barkey, 2008).

Στη μελέτη του για τον εθνικισμό, ο Eric Hobsbawm (1989: 25) ισχυρίζεται ότι *“...η παγκόσμια οικονομία του 19ου αιώνα ήταν διεθνής και όχι κοσμοπολίτικη”*. Ωστόσο, υποστηρίζει ότι τη συγκεκριμένη περίοδο, εισήχθη ο κοσμοπολιτισμός στις κοινωνίες των μεγάλων πόλεων της Μεσογείου και ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια του δεύτερου μισού του δέκατου ενάτου αιώνα. Η εμφάνιση του κοσμοπολιτισμού στις πόλεις-λιμάνια αποτέλεσε σε μεγάλο βαθμό το αποτέλεσμα της αντιπαράθεσης του δυτικοευρωπαϊκού καπιταλισμού, της αποικιοκρατίας και του ιμπεριαλισμού με τις αποσυντιθέμενες Αυτοκρατορίες των Αιθιοπικών και των Οθωμανών. Η άνοδος του εθνικισμού σηματοδοτεί την έναρξη της ταχείας κατάργησης του πολιτιστικού αμαλγάματος των Μεσογειακών πόλεων-λιμανιών: η

Θεσσαλονίκη γίνεται απόλυτα ελληνική, η Σμύρνη τουρκική, η Ταγγέρη Μαροκινή, η Αλεξάνδρεια αιγυπτιακή κ.ο.κ. Μετά δε και την ίδρυση του κράτους του Ισραήλ, εκατοντάδες χιλιάδες σερφαδίτες Εβραίοι, πολλοί από τους οποίους αποτελούσαν βασικό μέρος της διαπολιτισμικής μεσογειακής κοινωνίας, εγκαταστάθηκαν στη νέα τους πατρίδα. Οι διαδικασίες αυτές ολοκληρώθηκαν άλλοτε περισσότερο βίαια, όπως στην Βηρυτό, την Σμύρνη και την Αλεξάνδρεια και άλλοτε λιγότερο όπως στην Θεσσαλονίκη, καταστρέφοντας τα όποια απομεινάρια "κοσμοπολιτισμού" (Driessen, 2005).

Το ερώτημα που ανακύπτει είναι εάν η αναγέννηση των πόλεων-λιμανιών και η πρόσφατη επανεμφάνιση του πολιτισμικού πλουραλισμού σε περιοχές της Μεσογείου συνεπάγεται επίσης την αναβίωση του κοσμοπολιτισμού υπό μεταβαλλόμενες πολιτικές, οικονομικές και τεχνολογικές συνθήκες. Και επιπλέον, πώς ο πολιτιστικός πλουραλισμός του παρελθόντος σχετίζεται με την πολυπολιτισμικότητα του παρόντος. Αυτά τα μεγάλα ερωτήματα θα πρέπει να συνδέονται με ένα σύνολο μικρότερων, όπως πώς ο μετασχηματισμός των σχέσεων μεταξύ λιμένα και πόλης επηρεάζει τις συλλογικές ταυτότητες στις παράκτιες πόλεις και αν υπάρχουν κάποια στοιχεία που να υποστηρίζουν τη συγγένεια μεταξύ πολιτών των πόλεων-λιμανιών σε διάφορα μέρη της περιοχής της Μεσογείου, στο παρελθόν και στο παρόν. Πιο συγκεκριμένα ερωτήματα περιλαμβάνουν την αλλαγή των αντιλήψεων της παράκτιας αστικοποίησης, της σύνδεσης και εξάρτησης των δραστηριοτήτων των λιμένων και τη λειτουργία στο εσωτερικό των πόλεων κ.ο.κ.

Σύμφωνα με τον Hanley (2008), ο κοσμοπολιτισμός χαρακτηρίζεται από συγκεκριμένο πεδίο εφαρμογής (εστίαση στις κοινωνικές ελίτ), από συγκεκριμένη προσέγγιση και συγκεκριμένη χροιά (νοσταλγικός τόνος). Οι υπάρχοντες ορισμοί αποτυγχάνουν να αποδώσουν επαρκώς την έννοια της πολιτισμικής ποικιλίας και του κοσμοπολιτισμού, καθώς πέραν της κοινωνικής συνύπαρξης και αλληλεπίδρασης, περιλαμβάνει και συγκεκριμένες κοινωνικο-πολιτικές αντιλήψεις και προσεγγίσεις. Συνεπώς, αν και απαντάται ακόμη το φαινόμενο της πολιτισμικής ποικιλομορφίας και της πολυπολιτισμικότητας στις πόλεις-λιμάνια της Μεσογείου, εντούτοις δεν ταυτίζεται με το φαινόμενο του κοσμοπολιτισμού των αρχών του 20<sup>ου</sup> αιώνα και τις κοινωνικές ελίτ.

*Smyrne, 1864*

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΣΜΥΡΝΗ





**Β' ΜΕΡΟΣ****4 ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ: ΣΜΥΡΝΗ**

*«Το ωραιότερο λιμάνι του Λεβάντε»<sup>19</sup>*

**4.1 Περίοδος Μεταρρυθμίσεων (19ος - αρχές 20ου αιώνα)**

Η Σμύρνη, σημαντική πόλη - λιμάνι της Αυτοκρατορίας και της Μεσογείου γενικότερα, γοητεύει με τον κοσμοπολιτισμό της. Ορισμένοι βλέπουν στον λεβαντίνικο 19<sup>ο</sup> αιώνα, τον προάγγελο της σύγχρονης πολυπολιτισμικότητας, χαρακτηριστικό στοιχείο των σημερινών μητροπόλεων. Η πόλη της Σμύρνης όμως, ανήκει σε μία Αυτοκρατορία της οποίας το έδαφος μειώνεται σταθερά. Από κεντρική, η Σμύρνη γίνεται συνοριακή, γεγονός που καθιστά εύθραυστη την κοινωνική συνοχή ανάμεσα στα διάφορα μέλη του πληθυσμού της.

Ενώ η Αυτοκρατορία λοιπόν υποχωρεί και αποδυναμώνεται, η Σμύρνη αναπτύσσεται. Ο πλούτος του ημιαποικιακού λιμανιού ευνοεί την ανάπτυξη της πόλης. Το λιμάνι θα καθορίσει το μέλλον της πόλης και θα αποβεί ο καθοριστικός συντελεστής της ευημερίας και του νέου μύθου, που συνυφίνεται με την ιστορία της πόλης κατά τους νέους χρόνους (Κιτρομηλίδης, 2001).

Εκβιομηχάνιση και προαστιακή πολεοδόμηση, σε συνδυασμό με την ανάπτυξη των συγκοινωνιών στην ίδια πόλη, ανάμεσα στην πόλη και το εσωτερικό του βιλαετίου και στη συνέχεια ολόκληρης της Ανατολίας, καθώς και η βελτίωση των συνδέσεων με τον εξωτερικό κόσμο συνεχίζουν την ανάπτυξή τους μέχρι τις παραμονές της πρώτης παγκόσμιας σύγκρουσης. Η πολυπολιτισμική πόλη αρθρώνει χώρους με ισχυρή εθνοτική και θρησκευτική ταυτότητα - ομοιογενείς συνοικίες, που έχουν αποτυπωθεί από την ευρωπαϊκή χαρτογραφία του μέσου του 19<sup>ου</sup> αιώνα - και περιλαμβάνει επίσης μέρη με οικονομικές, κοινωνικές, διοικητικές αλλά και απλά οικιστικές λειτουργίες, όπου τα μέλη των διαφόρων πολιτισμικών ομάδων συνυπάρχουν και ευημερούν (Georgelin, 2007).

Έτσι, μία από τις πλέον κοσμοπολίτικες, αλλά και με τις καλύτερες υποδομές, πόλεις της Αυτοκρατορίας, διακυβεύεται σε ανοιχτές συγκρούσεις ανάμεσα στους δυτικούς

<sup>19</sup> Αναφορά του δημοσιογράφου G. Deschamps σχετικά με την Σμύρνη, στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Βλ. G. Deschamps (1894).

ιμπεριαλισμούς και στις εθνικιστικές διεκδικήσεις τόσο των Ελλήνων όσο και των Τούρκων. Αυτές οι εντάσεις θα διαταράξουν εν τέλει την ευαίσθητη ισορροπία της πόλης, η οποία σταδιακά θα απωλέσει την αίγλη και τον κοσμοπολίτικο χαρακτήρα που την προσδιόριζε. Σήμερα, η Σμύρνη αποτελεί το ευρωπαϊκό πρόσωπο της Τουρκίας και αυτό δεν οφείλεται μόνο στους αυτονόητους γεωγραφικούς λόγους αλλά κυρίως διότι στη Σμύρνη, είναι λιγότερο ορατές οι συμπεριφορικές εκδηλώσεις του Ισλαμικού κινήματος. Ωστόσο, παρά αυτό το ευρωπαϊκό πρόσωπο, σχεδόν τίποτα στη σημερινή Σμύρνη δεν ανακαλεί κάτι από το κοσμοπολίτικο παρελθόν της πόλης, μίαν ανάμνηση από την κοσμόπολη του 19<sup>ου</sup> και του πρώιμου 20<sup>ου</sup> αιώνα.

#### **4.1.1 Κοινωνικό Κεφάλαιο**

##### **4.1.1.1 Δημογραφικά Χαρακτηριστικά**

Η Σμύρνη, κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου μεταξύ Ανατολής και Δύσης, αλλά και μεταξύ των νησιών του Αιγαίου και της Δύσης, παρουσιάζει ανάπτυξη από τον 18<sup>ο</sup> αιώνα, αλλά κυρίως, τον 19<sup>ο</sup> και στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Την περίοδο αυτή, γίνεται το δεύτερο λιμάνι της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Από τον 17<sup>ο</sup> αιώνα, ήδη εγκαθίστανται στην πόλη μη μουσουλμάνοι οθωμανοί υπήκοοι, αλλά και Ευρωπαίοι, που θα της προσδώσουν κοσμοπολίτικο χαρακτήρα. Σταδιακά λοιπόν παύει να είναι ένα μικρό περιφερειακό κέντρο δύο χιλιάδων κατοίκων, χωρίς πραγματική εμβέλεια, και αναδεικνύεται σε σημαντικό λιμάνι της Ανατολικής Μεσογείου. Η Σμύρνη με την πλούσια μικρασιατική ενδοχώρα, θα μετατραπεί τον 19<sup>ο</sup> αιώνα σε κομβικό σημείο χερσαίων διακινήσεων από και προς το εσωτερικό της Μικράς Ασίας, καθώς και σε συγκοινωνιακό κόμβο των διακινήσεων της Ανατολικής Μεσογείου (Frangakis-Syrett, 1992).

Σύμφωνα με τον De Scherzer (1995:106), «είναι δύσκολο να προσδιοριστεί επ' ακριβώς ο αριθμός του πληθυσμού μίας χώρας όπου δε γίνονται ποτέ ολοκληρωμένες απογραφές, όπου είναι άγνωστος ο αριθμός των οικισμών και από όπου περνούν συνεχώς караβάνια νομάδων. Συνεπώς, οι όποιοι υπολογισμοί ενδέχεται να έχουν μία απόκλιση της τάξεως του 10% από το πραγματικό σύνολο». Μάλιστα, όπως υποστηρίζει και ο Panzac (1988), τα ζητήματα δημογραφίας μέσα στην Αυτοκρατορία είναι πολύ λεπτά. Εκτός από την τεχνική δυσκολία δημιουργίας μηχανισμού απογραφής ολόκληρου του πληθυσμού, οι ερευνητές έρχονται αντιμέτωποι και με πολιτικά και κοινωνικά διακυβεύματα.

Από τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, ο πληθυσμός της Σμύρνης, μωσαϊκό εθνο-θρησκευτικών ομάδων όπως άλλωστε και των περισσότερων οθωμανικών και ευρύτερα μεσογειακών πόλεων, παρουσιάζει σημαντική ανάπτυξη. Στα τέλη περίπου του ίδιου αιώνα, σύμφωνα με



μία οθωμανική απογραφή, ανέρχεται σε 156.028 κατοίκους, με 18.750 σπίτια και 6.250 μαγαζιά<sup>20</sup>. Το εμπόριο και η εκβιομηχάνιση παράλληλα με την κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου θα αποτελέσουν και τη βασικότερη αιτία οικονομικής ανάπτυξης. Αυτή με τη σειρά της, θα προσελκύσει Έλληνες από τη μικρασιατική ενδοχώρα, τα νησιά του Αιγαίου και την ηπειρωτική Ελλάδα. Από την άλλη, ο ρωσοτουρκικός πόλεμος του 1877-1878, ο ελληνοτουρκικός πόλεμος του 1897 και οι βαλκανικοί πόλεμοι θα προσελκύσουν κύμα μουσουλμάνων προσφύγων, σημαντικό μέρος των οποίων θα εγκατασταθεί στην πόλη. Την ίδια περίοδο και ο μεγαλύτερος αριθμός των δυτικοευρωπαίων, που κατοικούν στη Δυτική Μικρά Ασία συγκεντρώνεται σε αυτή (Θεμοπούλου, 2001).

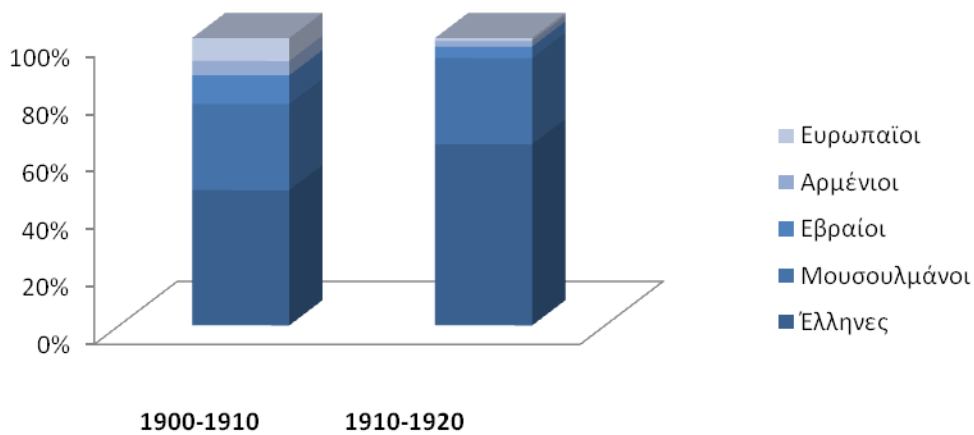
Κατά τους Courbage et Fargues (1997), η αριθμητική υπεροχή των μη μουσουλμάνων στην Σμύρνη του 19<sup>ου</sup> αιώνα, δύναται να ερμηνευτεί ως εξής: *αφενός, η γεννητικότητα των χριστιανών είναι μεγαλύτερη από εκείνη των μουσουλμάνων και η πρόσβαση των δεύτερων στις ιατρικές φροντίδες είναι χαμηλότερη έναντι των υπολοίπων πληθυσμών, και αφετέρου, οι μουσουλμάνοι είναι και οι μόνοι που υφίστανται τις υποχρεώσεις της στρατολόγησης και των συχνών επιστρατεύσεων.* Η Σμύρνη λοιπόν της εποχής αυτής, είναι μία πόλη όπου πλειοψηφούν οι μη μουσουλμάνοι, εξού και η προσωνυμία της «Γκιαούρ Ιζμίρ» (Σμύρνη η Άπιστη).

Στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, ο πληθυσμός της Σμύρνης ανέρχεται σε 236.614 κατοίκους, ενώ στη διάρκεια της πρώτης δεκαετίας ο συνολικός πληθυσμός της πόλης είναι περίπου 300.000 κάτοικοι. Οι Έλληνες, ανέρχονται σε 140.000 και εξακολουθούν να αποτελούν το μεγαλύτερο τμήμα του πληθυσμού. Οι μουσουλμάνοι ανέρχονται στους 90.000, οι Εβραίοι στους 30.000, οι Αρμένιοι στους 15.000 και τέλος, οι Ευρωπαίοι στους 25.000 κατοίκους<sup>21</sup>. Η Σμύρνη λοιπόν από δημογραφική άποψη αποτελεί μετά την Κωνσταντινούπολη, τη δεύτερη πόλη της Αυτοκρατορίας. Το 1914, η τάση αυτή ενισχύεται ακόμα περισσότερο σε ολόκληρο το σαντζάκι, σύμφωνα με τον *Annuaire Oriental* (Οδηγό Ανατολής) του 1915. Ο πληθυσμός υπολογίζεται σε 500.000 κατοίκους, κατανεμημένους σε κάτι λιγότερο από 30% Μουσουλμάνοι, 63% Έλληνες, 4% Εβραίοι, 2% Αρμένιοι και 1% Ευρωπαίοι (Georgelin, 2007).

---

<sup>20</sup> Την ίδια απογραφή επικαλείται και ο Πρόξενος της Αυστροουγγαρίας στη Σμύρνη, De Scherzer, για την περίοδο αυτή. Βλ. De Scherzer (1995).

<sup>21</sup> Ετήσιες εμπορικές εκθέσεις του αυτοκρατορικού προξενείου της Σμύρνης που εστάλησαν από τον πρόξενο Mordtmann στον αυτοκρατορικό καγκελάριο Von Bethmann-Hollweg.

Γράφημα 4.1: Πληθυσμιακή Κατανομή Σμύρνης στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα**Πηγή: Ιδία Επεξεργασία**

Κατά τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, επικρατεί μία πόλωση, αν όχι διαχωρισμός, των κοινωνικών ομάδων στην πόλη, ιδιαίτερα στο παλιό κέντρο, αυτό που είχε οικοδομηθεί γύρω στα 1840. Η διαβίωση μεταξύ «ομοίων» παρείχε τη δυνατότητα να επωφελούνται από τη θρησκευτική, κοινωνική αλλά και σημασιολογική προσφορά της κοινότητά τους: εκπαίδευση, υγεία, κοινωνική αρωγή κτλ. Έτσι, την ίδια περίοδο, οι διάφορες κοινότητες βρίσκονται εγκλωβισμένες σε μία δυναμική επιβεβαίωσης της ταυτότητάς τους, γεγονός που έχει επιπτώσεις στην πόλη. Η τυποποίηση του συστήματος των μιλλέτ, μέσω διαταγμάτων και μεταρρυθμίσεων και στη συνέχεια η δημοσίευση οργανωτικών κανονισμών επιφέρουν την ίδια διάρθρωση των πληθυσμών των διαφόρων μιλλέτ σε ολόκληρη την Αυτοκρατορία. Κάθε κοινότητα πλέον πρέπει να θεσμοποιήσει την παρουσίαση της στην πόλη (Braude, 1982).

**4.1.1.2 Κοινωνικά Χαρακτηριστικά**

Η ιδιαιτερότητα της πόλης της Σμύρνης και των υπολοίπων αντίστοιχων πόλεων της Μεσογείου, είναι αυτή η συνύπαρξη των διαφόρων εθνοτικο-θρησκευτικών ομάδων. Πιο συγκεκριμένα, η εν λόγω συνύπαρξη οργανώθηκε σε θεσμικό επίπεδο μέσα από ομάδες που πλαισίωναν τους κατοίκους στην καθημερινή τους ζωή, σε συνάρτηση με τους εθνοτικο-θρησκευτικούς τους δεσμούς: είναι οι κοινότητες (τα μιλλέτ) για τους μη μουσουλμάνους οθωμανούς υπηκόους και οι παροικίες για τους Ευρωπαίους. Στα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η Σμύρνη αριθμεί πέντε κοινότητες: μία ορθόδοξη ελληνική, μία ευαγγελική αρμένικη, μία εβραϊκή, μία καθολική και μία προτεσταντική. Κοινότητες και παροικίες συνιστούν ένα αληθινό κοινωνικό, οικονομικό και πολιτικό πλαίσιο για τους μη μουσουλμάνους της πόλης,

λόγω του σημαντικού ρόλου που διαδραματίζουν καθώς καθορίζουν το καθεστώς των μελών τους, τους πλαισιώνουν στην εκπαίδευσή τους και στις βασικές πράξεις της ζωής τους (γέννηση, γάμος, θάνατος). Επίσης, έχουν εκτεταμένες εξουσίες στους τομείς της διοίκησης, της οικονομίας και της δικαιοσύνης (Σμυρνέλη, 2006α).

Σύμφωνα με την Θεμοπούλου (2001), η ανάπτυξη των εμπορικών συναλλαγών<sup>22</sup> συμβάλλει στη διαμόρφωση αστικής τάξης, κυρίως στις μη μουσουλμανικές κοινότητες της πόλης. Ταυτόχρονα, αρχίζει και δημιουργείται εργατική τάξη στο εσωτερικό όλων των κοινοτήτων και των μουσουλμάνων, με αποτέλεσμα την εμφάνιση κοινωνικών ανακατατάξεων και διαφοροποιήσεων στη χωρική κατανομή των πληθυσμών.

Εικόνα 4.1: Η αστική τάξη της Σμύρνης



Πηγή: Georgelin, 2007

Η Σμύρνη, όπως άλλωστε και οι υπόλοιπες πόλεις-λιμάνια που θα αναλυθούν στην παρούσα διατριβή, αποτελεί μεταναστευτική πόλη, η οποία έλκει πληθυσμό από τις όμορες περιοχές και από την ενδοχώρα. Επιπλέον, αποτελεί πόλη των προξένων και των παροικιών τους, απότοκο των διομολογήσεων της Πύλης προς τους ευρωπαϊούς εμπόρους (Κατσιαρδή-Hering, 2016).

Η κοινωνία της Σμύρνης βρισκόταν σε μία συνεχή αναδιαμόρφωση, καθώς βασιζόταν στη μετανάστευση και στα διαρκώς ανακατατασσόμενα οικονομικά περιβάλλοντα. Στην πόλη, το παλιό τοπικό εμπορικό κατεστημένο συγκρούεται με το καινούριο, το διαρκώς ανανεούμενο, και διεθνοποιημένο. Άλλωστε, από τα τέλη του 18<sup>ου</sup> αιώνα, οι παλιές κοινωνικές ομάδες

<sup>22</sup> Θα αναλυθεί εκτενώς στην παράγραφο 4.2.2

βλέπουν να απειλούνται κοινωνικά και οικονομικά από τους νεοεισερχόμενους δυτικούς εμπόρους, οι οποίοι έχουν τις διασυνδέσεις τους, το δίκτυό τους και την απαιτούμενη εξωστρέφεια (Κατσιαρδή-Hering, 2016).

Ο 19ος αιώνας καθιστά το μοντέλο του κράτους-έθνους, το φυσιολογικό πρότυπο της πολιτικής οργάνωσης των πληθυσμών. Η Σμύρνη, όπως μερικές άλλες μεγάλες πόλεις-λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου, ιδιαίτερα η Κωνσταντινούπολη, η Αλεξάνδρεια και η Θεσσαλονίκη, αποτελούν μία «ανωμαλία» που πρέπει να διευθετηθεί, αφού απομακρυνθεί ο ανεπιθύμητος πληθυσμός, ώστε να ενταχθεί στο εθνικό σύνολο που δημιουργείται. Σύμφωνα με τον Georgelin (2007), αυτός είναι ένας από τους βασικότερους λόγους των κοινωνικών αναταραχών που επέρχονται στις αρχές του 20ου αιώνα στην πόλη.

Εικόνα 4.2: το Σπόρτινγκ Κλαμπ της Σμύρνης



Εικόνα 4.3: Το Grand Hotel στην προκουμαία της Σμύρνης



Πηγή: [http://www.genocide-museum.am/eng/online\\_exhibition\\_16.php](http://www.genocide-museum.am/eng/online_exhibition_16.php)

Στην Σμύρνη δοκιμάστηκαν, και μάλιστα ερήμην της κεντρικής εξουσίας, οι κοινωνικές αλλαγές που θα συνέβαιναν στην Κωνσταντινούπολη από το δεύτερο μισό του 19ου αιώνα, μετά τις Μεταρρυθμίσεις του Τανζιμάτ. Την πεντηκονταετία 1870-1922 παρατηρείται η ανάπτυξη των κοινωνιών του Πέραν, απαλλαγμένες από τον ασφυκτικό κλοιό της οθωμανικής διοίκησης της σουλτανικής πρωτεύουσας. Η Σμύρνη θα μπορούσε να αποτελέσει case study για αστική κοινωνιολογική μελέτη για την κοινωνική εξέλιξη της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας αλλά και της μετέπειτα Τουρκικής Δημοκρατίας (Κατσιαρδή-Hering, 2016).

Αναφορικά με τον τομέα της εκπαίδευσης, η Σμύρνη είναι από τις πόλεις της Αυτοκρατορίας με την καλύτερη υποδομή σε σχολεία, ακολουθώντας την Κωνσταντινούπολη σε αριθμό ιδρυμάτων και μαθητών. Ωστόσο, η πολυπληθυσμιακή Σμύρνη παρέχει μία πληθώρα δυνατοτήτων που δεν είναι κοινή για όλους, καθώς όπως προαναφέρθηκε, κάθε κοινότητα έχει αναπτύξει τα δικά σχολικά ιδρύματα. Οι μουσουλμάνοι φοιτούν στα κρατικά οθωμανικά ιδρύματα, οι ελληνορθόδοξοι στα κοινοτικά και σε ιδιωτικά ιδρύματα, οι Εβραίοι σε εβραϊκά κ.ο.κ. Συνεπώς, ο οθωμανικός εθνοτικός και θρησκευτικός διαχωρισμός αντανακλάται και σε επίπεδο εκπαίδευσης (Σολομωνίδης, 1961 Μπελίτσος, 1992).

Η διαχείριση του ελεύθερου χρόνου αποτελεί σημαντικό τμήμα της οθωμανικής κοινωνίας. Τα καφενεία στην Σμύρνη, όπως και εκείνα στην Κωνσταντινούπολη, αποτελούν τόπο κοινοτικής ανάμιξης πέραν από χώρους συνάθροισης. Εκτός όμως από καφενεία, στην πόλη απαντώνται λέσχες όπου πραγματοποιούνται πολιτιστικές εκδηλώσεις, κοσμικοί χοροί, συναυλίες και αθλητικές δραστηριότητες σύμφωνα πάντα με τα δυτικά πρότυπα. Οι χώροι αυτοί συγκεντρώνονται είτε στη φράγκικη συνοικία είτε στις προκουμαίες (Georgelin et Dumont, 1997).

Εικόνα 4.4: Σύγχρονοι τρόποι ψυχαγωγίας



Πηγή: Georgelin, 2007

### 4.1.2 Οικονομία

Η συνολική ανάπτυξη και ποικιλομορφία της τοπικής οικονομίας, που έχουν ως επακόλουθο την ανάπτυξη της ελαφριάς βιομηχανίας, των υποδομών και του εμπορίου, δεν θα ήταν εφικτές χωρίς τη συμμετοχή των οθωμανών καπιταλιστών. Ωστόσο, οι ασφαλιστικές εταιρείες, οι τράπεζες, οι σιδηρόδρομοι και οι βιομηχανίες αποτελούν τους κυριότερους τομείς διεξόδου του δυτικού κεφαλαίου στην περιοχή της Σμύρνης περί τα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα.

#### 4.1.2.1 Πρωτογενής Τομέας

Ο αγροτικός πληθυσμός της περιοχής υπολογίζεται ότι είναι περίπου 450.000 στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα, εκ των οποίων τα δύο τρίτα είναι μουσουλμάνοι. Οι μουσουλμάνοι αγρότες είναι είτε μόνιμοι κάτοικοι είτε νομάδες και ποιμένες.

Αναφορικά με το διαθέσιμο προς καλλιέργεια έδαφος, ο De Scherzer (1995), παρατηρεί ότι μόνο το ένα τέταρτο αξιοποιείται ετησίως. Επίσης, η γη είναι διανεμημένη σε τέσσερις μεγάλες ιδιοκτησίες (tschiftlik) και σε μικρά μισθωμένα αγροκτήματα. Τα πρώτα αξιοποιούνται συνήθως από κοινού με τους χωρικούς, δηλαδή ο ιδιοκτήτης παραχωρεί τον αγρό και τον σπόρο και πληρώνει ορισμένες φορές και τα έξοδα συγκομιδής, ενώ ο αγρότης προσφέρει από τη μεριά του τη χειρωνακτική εργασία. Μετά από την αφαίρεση των φόρων, οι δύο εμπλεκόμενοι μοιράζονται την παραγωγή. Συνήθως, ο ιδιοκτήτης εκμισθώνει τα χωράφια του με τίμημα ποσότητες κριθαριού, σιταριού είτε ακόμη και βοοειδών. Τα μικρά μισθωμένα αγροκτήματα, τέλος, καλλιεργούνται από τους ίδιους τους χωρικούς.

Σύμφωνα με τον Tschichatcheff (1869), τα κυριότερα γεωργικά προϊόντα της επαρχίας της Σμύρνης είναι το σιτάρι, το κριθάρι, η σταφίδα, το σουσάμι, τα σύκα και το καλαμπόκι. Από τα ινώδη φυτά παράγεται βαμβάκι, λινάρι και καννάβι, ενώ από τα ναρκωτικά φυτά ακμάζουν η παπαρούνα και ο καπνός.

Ακολούθως, παρατίθενται κάποια στοιχεία για τρία από τα πλέον σημαντικά γεωργικά προϊόντα της περιοχής, τα οποία αποτελούν και βασικό εξαγωγίμο προϊόν της περιοχής, δηλαδή το βαμβάκι, τον καπνό και το μετάξι.

Όπως υποστηρίζει η Κιτσίκη (1988), πριν από το 1862, στη Μικρά Ασία υπάρχουν ελάχιστες βαμβακοκαλλιέργειες. Η συνολική συγκομιδή δεν ξεπερνά τις 12.000 μπάλες, από τις οποίες οι 5.000 εξάγονταν και οι υπόλοιπες προορίζονται για εσωτερική κατανάλωση. Ο Πόλεμος της Αμερικής, όμως, έχει για την Οθωμανική Αυτοκρατορία σημαντικές επιπτώσεις στην καλλιέργεια του βαμβακιού. Στον πίνακα που ακολουθεί, φαίνεται η συνολική

βαμβακοπαραγωγή της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, την εποχή αυτή, όπου καθίσταται προφανές ότι η περιοχή της Σμύρνης είναι η τρίτη σε παραγωγή βαμβακιού περιοχή της Αυτοκρατορίας. Εκτός από την Αμερική, η Ισπανία είναι η χώρα που απορροφά ένα σημαντικό μέρος του εξαγωγίμου βαμβακιού.

Πίνακας 4.1: Κατανομή βαμβακοπαραγωγής της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας

α/α	Χωρική Περιφέρεια	Ποσότητα Βαμβακοπαραγωγής
1	Αίγυπτος	450.000 μπάλες
2	Θεσσαλονίκη	220.000 μπάλες
3	Κύπρος	5.000 μπάλες
4	Σμύρνη	75.000 μπάλες
5	Καλλίπολη	5.000 μπάλες
6	Τραπεζούντα	10.000 μπάλες
7	Άδανα	75.000 μπάλες
8	Βηρυτός & Χαλέπα	10.000 μπάλες
<b>Σύνολο</b>		<b>850.000 μπάλες</b>

Πηγή: De Scherzer, 1995

Στην ευρύτερη περιοχή της Σμύρνης, η καλλιέργεια καπνού ξεπερνά τα 1.500 dunum<sup>23</sup> που αποδίδουν ετησίως 120.000 οκάδες. Η κατανομή της εν λόγω σοδειάς ανά περιοχές, στα μέσα περίπου του 19<sup>ου</sup> αιώνα, φαίνεται στον πίνακα που ακολουθεί:

Πίνακας 4.2: Κατανομή καπνοκαλλιεργειών της ευρύτερης περιοχής της Σμύρνης

α/α	Περιοχή	Ποσότητα Καπνοκαλλιέργειας	Αξία (πιάστρα/οκά)
1	Μαγνησία	12.000 οκάδες	} 12- 21 πιάστρα/οκά
2	Πέργαμο	13.000 οκάδες	
3	Adalavase	40.000 οκάδες	
4	Οδεμήσιο	40.000 οκάδες	
5	Αγιασολούκ	15.000 οκάδες	20 - 30 πιάστρα/οκά
<b>Σύνολο</b>		<b>120.000 οκάδες</b>	

Πηγή: De Scherzer, 1995

<sup>23</sup> Το dunum ισοδυναμεί με την έκταση του εδάφους που καλλιεργεί ένας χωρικός κάθε ημέρα με δύο βόδια, δηλαδή 900 τετραγωνικά μέτρα.

Εν τούτοις, η Σμύρνη εξάγει συνολικά 420.000 οκάδες καπνού, αντιπροσωπευτικής αξίας 250.000 φιορινιών. Οι επιπλέον 300.000 οκάδες καπνού εισάγονται από άλλα μέρη της Αυτοκρατορίας, όπως φαίνεται και στον παρακάτω πίνακα, και εν συνεχεία εξάγονται σε χώρες εκτός αυτής.

Πίνακας 4.3: Κατανομή καπνοκαλλιιεργειών της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας (πλην Σμύρνης)

α/α	Περιοχή	Ποσότητα Καπνοκαλλιέργειας	Αξία (πιάστρα/οκά)
1	Καβάλα	10.000 οκάδες	20 – 30 πιάστρα/οκά
2	Αδριανούπολη	30.000 οκάδες	17 – 22 πιάστρα/οκά
3	Βόλος	30.000 οκάδες	16 – 27 πιάστρα/οκά
4	Σαμψούντα	150.000 οκάδες	18 – 28 πιάστρα/οκά
5	Θεσσαλονίκη	80.000 οκάδες	18 – 27 πιάστρα/οκά
<b>Σύνολο</b>		<b>300.000 οκάδες</b>	

Πηγή: *De Scherzer, 1995*

Η μεταξουργία επίσης απασχολεί ένα σημαντικό μέρος του πληθυσμού σε ολόκληρη την Ανατολή από την Σμύρνη μέχρι και το πιο απομακρυσμένο χωριό της ενδοχώρας. Γενικά, η παρούσα ενασχόληση βρίσκεται στα χέρια των μικρών καλλιιεργητών και χρησιμοποιούνται κυρίως παλαιές και αρκετά σύνθετες μέθοδοι. Έτσι, δεδομένου ότι το μετάξι της Σμύρνης γνέθεται και επεξεργάζεται με πρωτόγονους ακόμα τρόπους, καθίσταται περιζήτητο στην Ευρώπη. Μάλιστα παλαιότερα, προτού επικρατήσουν οι νέες συνθήκες στις θαλάσσιες μεταφορές, το μετάξι αποτελούσε ένα από τα κυριότερα προϊόντα του εμπορίου της Σμύρνης, καθώς λειτουργούσε ως διαμετακομιστικός κόμβος προς όλη την Ευρώπη όσον αφορά τις ποσότητες που παράγονταν στην Περσία και στην Προύσα (De Scherzer, 1995).

Η αύξηση της αγροτικής παραγωγής, που στην πραγματικότητα οφείλεται στη λήψη του υπερπροϊόντος και τη διεύρυνση της έκτασης της επιφάνειας της καλλιιεργήσιμης γης παρά στον τρόπο παραγωγής, καταδεικνύει την αύξηση του όγκου των εξαγωγών. Η προσαρμογή της αγροτικής παραγωγής στην εξωτερική ζήτηση και η αυξημένη εμπορευματοποίησή της υποδηλώνουν την ένταξη της οικονομίας της ευρύτερης περιοχής της Σμύρνης στη διεθνή οικονομία. Χαρακτηριστικό είναι εξάλλου το γεγονός ότι οι τιμές εξαγωγής των προϊόντων όπως η σταφίδα και τα βαλανίδια, καθορίζονται στις αγορές του Λονδίνου και του Αμβούργου (Θεμοπούλου, 2001).



Όπως ισχυρίζεται η Θεμοπούλου (2001), η δυτική οικονομική ενίσχυση παρατηρείται επίσης και στο σύστημα ιδιοκτησίας της γης. Η παρακμή της τάξης των αγιάν<sup>24</sup>, η εμπορευματοποίηση της αγροτικής παραγωγής και παράλληλα οι προσπάθειες του κράτους για αύξηση της φορολογίας, οδηγούν σε μία σειρά μεταβολών στο ιδιοκτησιακό σύστημα. Η κατάργηση της εκμίσθωσης της κρατικής γης (iltizam) και της αναγκαστικής εργασίας, που επιβάλλεται μέχρι τώρα στους καλλιεργητές αποτελούν τις πιο καιρίες από αυτές. Ο «κώδικας περί γαιών» του 1858 αποτελεί τομή στη μετάβαση από την κρατική ιδιοκτησία της γης στην ιδιωτική ιδιοκτησία, όπου από το δεύτερο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα, περνάει στα χέρια των εμπόρων.

#### 4.1.2.2 Δευτερογενής Τομέας

Η σύσταση από το Κράτος της *Επιτροπής Βιομηχανικής Βελτίωσης* τη δεκαετία του 1860, λόγω της παρακμής των ντόπιων βιοτεχνιών, σηματοδοτεί την απαρχή της εκβιομηχάνισης στην Οθωμανική Αυτοκρατορία. Στην Σμύρνη, αντίθετα, οι βιοτεχνίες και οι βιομηχανίες δημιουργούνται από ιδιωτικά κεφάλαια και ανήκουν κυρίως σε Έλληνες και Ευρωπαίους. Η οικονομική ανάπτυξη και η θεαματική αύξηση της αγροτικής παραγωγής θα συντελέσουν στη βιομηχανική ανάπτυξη μορφών, που σχετίζονται με τη μεταποίηση και την επεξεργασία αγροτικών προϊόντων. Όπως υποστηρίζουν οι Βερέμης και Κωστής (1984), η πόλη στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα αποτελεί το μεγαλύτερο βιομηχανικό και εμπορικό κέντρο μετά την Κωνσταντινούπολη. Σε σύνολο 5.308 εργοστασίων και εργαστηρίων της Σμύρνης και της ευρύτερης περιοχής της, τα 4.008 είναι ελληνικά, τα 1.216 ανήκουν σε μουσουλμάνους και τα υπόλοιπα σε Αρμένιους, Εβραίους και Ευρωπαίους.

Η σημαντική ανάπτυξη της βιοτεχνίας και της βιομηχανίας παρατηρείται κυρίως, μετά την πρώτη δεκαετία του 20<sup>ου</sup> αιώνα, περίοδο μαζικής εισροής του δυτικού κεφαλαίου. Την περίοδο αυτή, το μεγαλύτερο μέρος βιοτεχνιών και βιομηχανιών που ιδρύονται, ανήκει σε Λεβαντίους. Ωστόσο, κατά την περίοδο 1914-1918, η πολιτική της «Εθνικής Οικονομίας» που εγκαινιάζουν οι Νεότουρκοι φέρει ως αποτέλεσμα την αύξηση του αριθμού βιοτεχνιών που ανήκουν και σε μουσουλμάνους. Ενώ λοιπόν μουσουλμάνοι και μη μουσουλμάνοι εμπλέκονται ως εργαζόμενοι ή ως ιδιοκτήτες σε εταιρείες μικρής εμβέλειας, οι Λεβαντίνοι είναι εκείνοι οι οποίοι δείχνουν τον δρόμο στο ζήτημα των τεχνολογικών νεωτερισμών και της οργάνωσης των επιχειρήσεων. Αυτοί είναι επίσης που μετατρέπουν την ταπητουργία

---

<sup>24</sup> Μουσουλμάνοι προύχοντες. Ισχυροί τοπάρχες που αντλούσαν τη στρατιωτική και την οικονομική τους δύναμη από τους δεσμούς που είχαν με την τοπική κοινωνία.

από τομέα οικογενειακής βιομηχανίας σε *κονσόρτιουμ*<sup>25</sup>, ιδρύοντας την Oriental Carpet Manufactures Limited (Εταιρεία Ταπητουργών της Ανατολής) το 1908. Το δημιούργημα αυτό, καρπός της συγκέντρωσης κεφαλαίου προερχόμενου από τη συγχώνευση πολλών εταιρειών ταπητουργών, συμμετέχει σε μία ευρύτερη τάση της παγκόσμιας οικονομίας των αρχών του 20<sup>ου</sup> αιώνα για συγκέντρωση κεφαλαίου, η οποία αποκαλύπτει μέχρι ποιου σημείου εντάσσεται η Σμύρνη στη διεθνή οικονομία (Frangakis-Syrett, 2006).

Η Oriental Carpet είναι η μεγαλύτερη βιομηχανία και δημιουργείται με ευρωπαϊκά κεφάλαια και έχει εκπροσώπους στη Μικρά Ασία. Η οργάνωση της παραγωγής γίνεται συνήθως με εκπροσώπους που αναθέτουν την εκτέλεση των παραγγελιών σε παραγωγούς, αλλά και με τη δημιουργία εργοστασίων ταπητουργίας στη Δυτική και Κεντρική Μικρά Ασία. Στην Σμύρνη, υπάρχει ένα βαφείο και ένα νηματοουργείο της εταιρείας. Στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, η ανάπτυξη της ταπητουργίας καθιστά την Σμύρνη κέντρο εξαγωγής του μεγαλύτερου μέρους της παραγωγής στη Μικρά Ασία. Ο κλάδος της ταπητουργίας αποφέρει σημαντικά κέρδη και απασχολεί ένα μεγάλο μέρος του γυναικείου κυρίως, αλλά και παιδικού πληθυσμού της ευρύτερης περιοχής. Στην Σμύρνη καταγράφονται 22 ταπητουργία, ενώ η συνολική αξία των εξαγωγών του κλάδου ανέρχεται στα 10-15.000.000 γαλλικά φράγκα (Τρακάκης, 1994).

Ένας άλλος σημαντικός Συνεταιρισμός είναι η Smyrna Fig Packers Limited (Εταιρεία Συσκευαστών Σύκων) που ιδρύεται το 1912. Τα δύο αυτά κονσόρτιουμ αντιπροσωπεύουν ένα μεγάλο ποσοστό κεφαλαίων της πόλης, καθώς συμμετέχουν σε αυτά τόσο λεβαντίνικες όσο και οθωμανικές εταιρείες. Τέλος, θα πρέπει να επισημανθεί ότι ο τομέας της διατροφής είναι ένας από τους πλέον ευημερούντες της ελαφριάς βιομηχανίας της Σμύρνης.

Στον πίνακα 4.4, παρουσιάζεται η βιοτεχνική και βιομηχανική δραστηριότητα της περιοχής της Σμύρνης, στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, όπου είναι προφανής η προαναφερόμενη «επικράτηση» των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον τομέα της διατροφής.

Εκτός από τη βιομηχανική και βιοτεχνική δραστηριότητα που αναφέρθηκε παραπάνω, στην ευρύτερη περιοχή της Σμύρνης υπάρχουν επίσης 7 εργοστάσια παραγωγής σιδήρου και σιδερένιων κατασκευών, που εμφανίζουν ανάπτυξη κατά την περίοδο κατασκευής του σιδηροδρομικού δικτύου, από τα οποία τα περισσότερα ανήκουν σε Έλληνες. Οι βιομηχανικές εγκαταστάσεις χωροθετούνται κυρίως στα προάστια της Σμύρνης, την Πούντα, την Αγία Τριάδα, το Χαλκά Μπουνάρ κλπ. (Καραδήμου-Γερολύμπου, 2000).

---

<sup>25</sup> Κονσόρτιουμ: οικονομική ένωση επιχειρήσεων, εταιρειών, οργανισμών κλπ., που έχει σκοπό την οικονομική συνεργασία και την αποφυγή του ανταγωνισμού μεταξύ τους, προκειμένου να επιτύχουν τους καλύτερους δυνατούς όρους στην αγορά.

Πίνακας 4.4: Βιοτεχνική/Βιομηχανική δραστηριότητα σαντζακιού Σμύρνης στις αρχές του 20ου αιώνα

α/α	Είδος Επιχείρησης	Ποσότητα
1	Ατμόμυλοι	9
2	Εργαστήρια παραγωγής αλευριού	13
3	Εργοστάσια παρασκευής αεριούχων ποτών	4
4	Εργοστάσια παρασκευής ζυμαρικών	4
5	Εργοστάσια παρασκευής ζάχαρης	2
6	Ζυθοποιεία	2
7	Παγοποιεία	2
8	Εργοστάσια επεξεργασίας οίνου	19
9	Εργοστάσιο βαμβακελαίου	1
10	Εργοστάσια σησαμελαίου	4
11	Εργοστάσια επεξεργασίας σταφίδας	18
12	Εργοστάσια επεξεργασίας καπνού	8
13	Εργοστάσια κατασκευής κιβωτίων για σύκα/σταφίδες	15
14	Εργοστάσια επεξεργασίας βελανιδιών	2
15	Σαπυνοποιεία	11
16	Βυρσοδεψεία	7
17	Βιοτεχνίες βαμβακιού	6
18	Σχοινοποιεία	2
19	Ελαιοτριβεία	18

Πηγή: Θεμοπούλου, 2001

#### 4.1.2.3 Τριτογενής Τομέας

Η ανάπτυξη του δυτικού ανταγωνισμού για την κυριαρχία των αγορών στην Ανατολική Μεσόγειο και οι πολιτικές και οικονομικές εξελίξεις που παρατηρούνται στον χώρο αυτό από τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, θα συμβάλλουν στη διεύρυνση του διεθνούς εμπορίου και στην ενοποίηση των αγορών. Αυτό με τη σειρά του θα συντελέσει στην ανάπτυξη του εμπορίου και της ναυτιλίας στις παράλιες πόλεις εν γένει. Το άνοιγμα της εσωτερικής οθωμανικής αγοράς στον δυτικό ανταγωνισμό και τα ευρωπαϊκά κεφάλαια, κυρίως, μετά την αγγλο-οθωμανική εμπορική συμφωνία του 1838, που καταργεί τα κρατικά μονοπώλια στις εξαγωγές και δημιουργεί ευνοϊκούς όρους για τις εισαγωγές, θα συντελέσει στην ανάπτυξη

των συναλλαγών, κυρίως στα μεγάλα αστικά κέντρα όπως είναι η Σμύρνη (Θεοδοπούλου, 2001).

Ο τριτογενής τομέας της οικονομίας της Σμύρνης την περίοδο που μελετάται, σημειώνει ραγδαία ανάπτυξη, που οφείλεται στη δυναμική του λιμανιού της και στην αύξηση της εμπορικής δραστηριότητας. Στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα, οι εξαγωγές διπλασιάζονται σε σχέση με τα ήδη υψηλά επίπεδα του τέλους του προηγούμενου αιώνα, ενώ οι εισαγωγές τετραπλασιάζονται, γεγονός που σχετίζεται με την αξιοσημείωτη ανάπτυξη των οθωμανο-ευρωπαϊκών εμπορικών σχέσεων της εποχής αυτής. Η θέση που κατέχει η Σμύρνη στο σύνολο του εξωτερικού εμπορίου της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας από 7,5% το 1850 ανέρχεται στο 30% το 1873. Στο τέλος του 19<sup>ου</sup> αιώνα οι εξαγωγές από την Σμύρνη αποτελούν το 43% των γενικών οθωμανικών εξαγωγών και οι εισαγωγές το 20% (Frangakis-Syrett, 1992).

Η αυτοκρατορική πολιτική ενισχύει την ηγεμονία της Σμύρνης με το να διοχετεύει το εμπόριο προς το λιμάνι της και να το απομακρύνει από τα άλλα λιμάνια της ακτής της Ανατολίας ή των νησιών του Αιγαίου. Επιπλέον η εγγύτητα της Σμύρνης με την πρωτεύουσα της Αυτοκρατορίας, Κωνσταντινούπολη, αποτελεί *a priori* εγγύηση για την ασφάλεια των δρόμων των καραβανιών στην ενδοχώρα της και είναι άλλος ένας σημαντικός παράγοντας ισχυροποίησής της, επωφελούμενη τα πλεονεκτήματα μίας ασφαλούς ενδοχώρας ώστε να εγκαταστήσει εμπορικά δίκτυα. Για παράδειγμα, η έλλειψη ασφάλειας στην ενδοχώρα της Αλεξάνδρειας και των συριακών λιμανιών διαταράσσει πολλές φορές τα εμπορικά δίκτυα και ενοχλεί τα μέγιστα τους εμπόρους που επιθυμούν να στέλνουν στην Ευρώπη τα εμπορεύματά τους ακέραια (Frangakis-Syrett, 2006).

Η ικανότητα της Σμύρνης να εξυπηρετεί με μεγάλη αποτελεσματικότητα τις ανάγκες του διεθνούς εμπορίου είναι καθοριστικός παράγοντας της υπεροχής της. Η ανάπτυξη της υφαντουργίας στη Δυτική Ευρώπη απαιτεί πρώτες ύλες για την παραγωγή του υφάσματος και συγχρόνως, μία αγορά ολοκληρωμένων προϊόντων. Η Σμύρνη είναι σε θέση να παρέχει και τα δύο. Μέσα από χερσαίες και θαλάσσιες διαδρομές, που καλύπτουν την παράκτια και την ηπειρωτική ζώνη της Αυτοκρατορίας, η Σμύρνη εξάγει προς τις ευρωπαϊκές αγορές, μεταξύ άλλων, βαμβάκι, βαμβακονήματα, μετάξι, μοχέρ και μαλλί, εισάγοντας ταυτόχρονα και διανέμοντας σε όλες τις αγορές της Ανατολικής Μεσογείου και στα βάθη της Ανατολίας και της Περσίας, ευρωπαϊκό ύφασμα και άλλα εμπορεύματα όπως καφές, ζάχαρη και χρωστικές ουσίες (Frangakis-Syrett, 1991a).

Η Σμύρνη από τροφοδοτικό κέντρο της Κωνσταντινούπολης και των βορειοαφρικανικών χωρών της Μεσογείου, γίνεται σταδιακά κέντρο διεθνούς εμπορίου, μία οικονομική νησίδα

στη μικρασιατική ακτή που άνθισε μεσούσης της παρακμής της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Το βασικό διαφοροποιό χαρακτηριστικό της από τα περισσότερα οθωμανικά εμπορικά κέντρα ήταν ότι συνδέθηκε και εξαρτήθηκε άμεσα από τον δυτικό εμπορικό καπιταλισμό όχι μέσω μεταποιητικών δραστηριοτήτων, όπως η μεταξουργία της Προύσας, αλλά μέσω του εμπορίου και των μεταφορών (Χατζηιωάννου, 2016).

Εικόνα 4.5: Το Τελωνείο στο λιμάνι της Σμύρνης. Διακρίνεται το διερχόμενο τραμ



Πηγή:<http://www.greeklanguage.gr/digitalResources/literature/education/urban/iframe.html?urb=12&location=277&item=3178>

Στην Μεσόγειο, ο πιο πολυσύχναστος θαλάσσιος άξονας είναι η διαδρομή Κωνσταντινούπολη – Σμύρνη – Αλεξάνδρεια, πάνω στην οποία, η Σμύρνη αποτελεί τον πλέον σημαντικό κρίκο. Μέσα στον θαλάσσιο οθωμανικό κόσμο, πάνω από το 30% των διαδρομών εκκινούν από την Σμύρνη ή καταλήγουν σε αυτήν ή πιάνουν σκάλα στο λιμάνι της. Αυτό συμβαίνει επειδή είναι ένα λιμάνι που συνδέει όχι μόνο τις θαλάσσιες περιοχές της Αυτοκρατορίας μεταξύ τους, αλλά και ένα μεγάλο μέρος της ενδοχώρας με τις θαλάσσιες περιοχές. Έτσι, αποκτά τις πιο διευρυμένες εμπορικές και ναυτικές σχέσεις με την Ευρώπη και με το εσωτερικό της Αυτοκρατορίας, ενώ οι μόνοι δυνάμει ανταγωνιστές της είναι τον 18<sup>ο</sup> αιώνα η Κωνσταντινούπολη και η Αλεξάνδρεια. Ωστόσο, στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα, οι δύο προαναφερθείσες πόλεις-λιμάνια υστερούν έναντι της Σμύρνης αναφορικά με την εμπορευματική δραστηριότητα των λιμανιών τους (Frangakis-Syrett, 2006).

Εικόνα 4.6: Εμπορευματική κίνηση στο λιμάνι της Σμύρνης



Πηγή: <https://gr.pinterest.com/pin/650770214877258268/>

Άλλος ένας παράγοντας που ευνοεί την εξάπλωση και την ανάδειξη της σπουδαιότητας του λιμανιού της Σμύρνης είναι η ύπαρξη σε αυτή μίας κοινότητας δραστήριων και ευημερούντων τοπικών εμπόρων που λειτουργούν ως μεσάζοντες και ως παραγγελιοδότες των Ευρωπαίων. Με τον τρόπο αυτό, χρησιμεύουν ως σύνδεσμοι με την εσωτερική οικονομία καθώς κομίζουν εμπορεύματα, επαφές, επιρροή και πληροφόρηση στους Ευρωπαίους, μέσα στα παζάρια της πόλης, πουλώντας ταυτόχρονα τα εμπορεύματα των Ευρωπαίων σε ντόπιους εμπόρους, οι οποίοι θα τα μεταπωλήσουν (Frangakis-Syrett, 2006).

Οι χαμηλοί τελωνειακοί δασμοί για τα προϊόντα εισαγωγής και ο εκδυτικισμός κατά την περίοδο των μεταρρυθμίσεων συμβάλλουν στην εισαγωγή νέων καταναλωτικών αναγκών από τη Δύση, καθώς δε μπορούν να καλυφθούν από τη ντόπια παραγωγή. Ο κύριος όγκος λοιπόν των εισαγωγών που φτάνουν στη Σμύρνη, προορίζεται για την ενδοχώρα. Όμως, οι

προσπάθειες μεταρρυθμίσεων σε βασικούς τομείς οργάνωσης του κράτους με τα διατάγματα του 1839 και του 1856, επιφέρουν ανάπτυξη της οικονομικής δραστηριότητας στον μη μουσουλμανικό πληθυσμό. Έτσι, το μεγαλύτερο μέρος των συναλλαγών της Σμύρνης με την ενδοχώρα βρίσκεται στα χέρια των Ελλήνων εμπόρων της πόλης, όπου παρατηρείται ένα καλά οργανωμένο εσωτερικό δίκτυο με αντιπροσώπους και πράκτορες στην ευρύτερη περιοχή (Θεοδοπούλου, 2001).

Μέσα σε αυτή τη διαδικασία, νέα οθωμανικά εμπορικά δίκτυα, μουσουλμανικά και μη, αντικαθιστούν τα παλαιά. Οι Έλληνες και οι Αρμένιοι παρουσιάζονται ιδιαίτερα ενεργητικοί στον τομέα των εισαγωγών, όπου κυριαρχούν οι μικροί έμποροι, και όπου η χρήση της πίστωσης είναι ευρέως διαδεδομένη. Οι Τούρκοι και οι Έλληνες κρατούν τη θέση τους στο εμπόριο του σύκου και στην εξόρυξη και εξαγωγή ορυκτών. Ωστόσο, οι συνθήκες εξαγωγής ευνοούν αυτούς που εξάγουν σε μεγάλη κλίμακα, δηλαδή τους Δυτικούς. Ενδεικτικό της συνεχούς αύξησης του τομέα αποτελεί η ίδρυση του οθωμανικού *Εμπορικού Επιμελητηρίου*, το 1885 (Frangakis-Syrett, 1996).

Παρά τους περιορισμένους όμως πόρους τους σε κεφάλαιο και συχνά τις λιγότερο εξελιγμένες και μικρότερης εμβέλειας επιχειρήσεις που διαθέτουν, οι τοπικοί έμποροι συγκεντρώνουν κάποια συγκριτικά πλεονεκτήματα, όπως η βαθιά γνώση της αγοράς και των προτιμήσεων των καταναλωτών, οι προσωπικές επαφές και ο έλεγχος των πιστωτικών δικτύων. Το γεγονός αυτό, επιτρέπει σε εμπόρους ήσσονος σπουδαιότητας να επιβιώσουν και να ανταγωνιστούν τις απόπειρες των Δυτικών, κυρίως Άγγλων και Αμερικανών, για την εξασφάλιση μονοπωλίων σε πολλούς τομείς (Frangakis-Syrett, 1991b).

Ακολουθούν δύο ενδεικτικοί πίνακες της κίνησης του λιμανιού της Σμύρνης στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα, και πιο συγκεκριμένα, τη χρονιά 1879. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός τόσο του μεγάλου αριθμού αφίξεων και αναχωρήσεων ιστιοφόρων και ατμόπλοιων όσο και η πληθώρα διαφορετικών σημαίων που απαντάται, άρα και διαφορετικών εταιρειών. Τον 19ο αιώνα και στις αρχές του 20ου, η Σμύρνη εξακολουθεί να είναι το σημαντικότερο λιμάνι στις εμπορικές συναλλαγές της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας με τη Δύση και το δεύτερο τραπεζικό κέντρο της Αυτοκρατορίας, μετά την Κωνσταντινούπολη. Το βασικό της γνώρισμα είναι η προσαρμοστικότητά της στις αλλαγές της παγκόσμιας οικονομίας και στη ζήτηση των οθωμανικών προϊόντων. Για παράδειγμα, ενώ τον 18ο αιώνα εξήγαγε πρώτη ύλη για τις υφαντουργίες της Δύσης, τον 19ο και στις αρχές του 20ου, εξήγαγε κυρίως είδη διατροφής (Frangakis-Syrett, 2000).

Πίνακας 4.5: Αφίξεις στο λιμάνι της Σμύρνης κατά το έτος 1879

Σημαία	Ιστιοφόρα				Σημαία	Ατμόπλοια			
	Με φορτίο		Χωρίς φορτίο			Με φορτίο		Χωρίς φορτίο	
	Αριθμ.	Τόνοι	Αριθμ.	Τόνοι		Αριθμ.	Τόνοι	Αριθμ.	Τόνοι
Γερμανική	2	163	-	-	-	-	-	-	-
Αμερικάνικη	4	1.914	-	-	-	-	-	-	-
Αγγλική	35	6.132	21	3.402	Αγγλική	221	180.873	28	22.424
Αυστροουγγρική	16	4.782	9	3.300	Αυστροουγγρική	161	184.304	-	-
Βέλγικη	1	365	-	-	Βέλγικη	-	-	1	943
Δανική	-	-	1	117	Αιγυπτιακή	94	76.020	-	-
Γαλλική	-	-	-	-	Ισπανική	-	-	-	-
Ελληνική	162	18.988	19	2.340	Γαλλική	145	178.313	1	288
Ολλανδική	3	405	1	139	Ελληνική	1	300	-	-
Ιταλική	18	4.763	9	3.795	Ολλανδική	3	3.682	10	9.826
Ρουμανική	1	254	1	254	Ιταλική	58	60.138	2	1.360
Ρωσική	6	548	1	112	Ρωσική	34	60.874	-	-
Σουηδική και Νορβηγική	1	461	1	146	Σουηδική και Νορβηγική	1	423	-	-
Τουρκική	313	27.835	23	2.029	Τουρκική	41	16.400	1	600
Σύνολο	562	66.610	86	15.634	Σύνολο	759	761.327	43	35.441

Πηγή: De Scherzer, 1995

Πίνακας 4.6: Αναχωρήσεις στο λιμάνι της Σμύρνης κατά το έτος 1879

Σημαία	Ιστιοφόρα				Σημαία	Ατμόπλοια			
	Με φορτίο		Χωρίς φορτίο			Με φορτίο		Χωρίς φορτίο	
	Αριθμ.	Τόνοι	Αριθμ.	Τόνοι		Αριθμ.	Τόνοι	Αριθμ.	Τόνοι
Γερμανική	1	82	1	81	-	-	-	-	
Αμερικάνικη	4	1.914	-	-	-	-	5	-	
Αγγλική	55	9.078	4	755	Αγγλική	239	207.681	-	3.180
Αυστροουγγρική	13	4.704	12	3.561	Αυστροουγγρική	161	183.980	-	-
Βέλγικη	1	365	-	-	Βέλγικη	-	-	-	-
Δανική	1	117	-	-	Αιγυπτιακή	94	76.661	-	-
Γαλλική	-	-	-	-	Ισπανική	-	-	-	-
Ελληνική	48	6.623	127	15.139	Γαλλική	147	179.466	-	-
Ολλανδική	4	551	-	-	Ελληνική	1	300	-	-
Ιταλική	20	6.175	11	3.027	Ολλανδική	12	12.445	-	-
Ρουμανική	-	-	2	508	Ιταλική	61	62.351	-	-
Ρωσική	2	198	6	730	Ρωσική	34	60.874	-	-
Σουηδική και Νορβηγική	2	607	-	-	Σουηδική και Νορβηγική	1	323	-	-
Τουρκική	51	4.113	239	22.366	Τουρκική	42	16.800	-	-
Σύνολο	202	34.527	402	46.167	Σύνολο	792	800.881	5	3.180

Πηγή: De Scherzer, 1995



Από τα τέλη του 19ου αιώνα, ένα μεγάλο μέρος των συναλλαγών με τη Δύση περιέρχεται στα χέρια των Δυτικών εμπόρων που ιδρύουν αντιπροσωπείες και στέλνουν εμπορικούς πράκτορες στην ευρύτερη περιοχή της Σμύρνης. Ο αριθμός των ξένων εμπορικών οίκων αυξάνεται κατακόρυφα. Η ύπαρξη κατά τη περίοδο αυτή, του οθωμανικού, του αγγλικού, του γαλλικού, του ιταλικού και του ολλανδικού εμπορικού επιμελητηρίου, καθώς και των 17 προξενείων δυτικών χωρών στην πόλη, μαρτυρεί την έντονη ευρωπαϊκή παρουσία. Την ίδια περίοδο, παρατηρείται σημαντική αύξηση και των τραπεζών και των ασφαλιστικών εταιρειών. Εκτός από τους προαναφερόμενους οργανισμούς, η «Εταιρεία Διαχείρισης του Οθωμανικού Χρέους» που ιδρύεται το 1881 από Άγγλους, Γάλλους και Γερμανούς, μετά την επίσημη χρεοκοπία του οθωμανικού κράτους το 1875, αποσκοπεί στη σταδιακή εξόφληση του οθωμανικού χρέους και γενικά στον έλεγχο της οθωμανικής οικονομίας. Η εταιρεία έχει υποκαταστήματα στην Σμύρνη και αναλαμβάνει την είσπραξη της κρατικής φορολογίας από προϊόντα όπως το όπιο, τα σύκα, οι σταφίδες και το βαμβάκι (Θεμοπούλου, 2001).

Εικόνα 4.7: Τράπεζα της Ανατολής στην Σμύρνη



Πηγή: <https://gr.pinterest.com/pin/650770214877258268/>

Στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα υπάρχουν, περίπου, 44 ευρωπαϊκές ασφαλιστικές εταιρείες και 11 τράπεζες, από τις οποίες δύο μόνο είναι οθωμανικές (η Οθωμανική Τράπεζα και η Αγροτική Τράπεζα). Οι υπόλοιπες είναι κυρίως ευρωπαϊκές. Το σμυρναϊκό υποκατάστημα της Οθωμανικής Τράπεζας, η οποία ιδρύθηκε το 1853 στην Κωνσταντινούπολη με τη συνδρομή αγγλικών και γαλλικών κεφαλαίων, είχε τους ακόλουθους σκοπούς λειτουργίας: α) να συγκεντρώσει όλα τα κεφάλαια του δημοσίου από όλα τα σημεία της Αυτοκρατορίας, β) να

αποσύρει από την κυκλοφορία όλα τα παλαιά πολυχρησιμοποιημένα χαρτονομίσματα και να αντικαταστήσει με καινούρια χρυσά ή ασημένια και γ) να προεξοφλήσει τις συναλλαγματικές και να εκδώσει ομόλογα σε όλες τις επαρχίες του εσωτερικού αλλά και στο εξωτερικό (De Scherzer, 1995).

Μετά την Οθωμανική Τράπεζα και την Τράπεζα Πίστεως της Λυόν, που είναι οι πρώτες τράπεζες που δημιουργούν υποκαταστήματα στην Σμύρνη στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα, πολλά άλλα υποκαταστήματα τραπεζών ανοίγουν τις πύλες τους στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα στην πόλη, όπως η Τράπεζα των Αθηνών, η Τράπεζα της Ανατολής, η Τράπεζα της Θεσσαλονίκης κ.ά. Πρόκειται κυρίως για υποκαταστήματα θυγατρικών που δημιουργούνται για να εξυπηρετήσουν την αχανή περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου. Η ύπαρξή τους και οι γερές οικονομικές βάσεις τους, σημαίνουν ότι το επίπεδο οικονομικής ανάπτυξης της Σμύρνης και το επιχειρηματικό δυναμικό της επαρκούν ώστε να δικαιολογούν μία τόσο δαπανηρή επένδυση (Frangakis-Syrett, 1998).

Όπως υποστηρίζει η Frangakis-Syrett (1997, 1998 και 2006), οι δραστηριότητες τους παίζουν καταλυτικό ρόλο για την οικονομική ανάπτυξη, περιορίζοντας ένα από τα πλέον σοβαρά και χρόνια προβλήματα της τοπικής οικονομίας, δηλαδή την έλλειψη ρευστότητας, διευκολύνοντας την πίστωση και ρίχνοντας τα επιτόκια. Έτσι, στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, η Σμύρνη αναδεικνύεται σε σπουδαίο τραπεζικό κέντρο αναφορικά με τον όγκο της δραστηριότητας αλλά και την έκταση των τραπεζικών πράξεων μέσα στην Αυτοκρατορία. Μάλιστα, ακόμα και εάν στο τραπεζικό σύστημα κυριαρχούν οι δυτικοί καπιταλιστές μεγάλης εμβέλειας, οι τοπικοί τραπεζίτες παραμένουν ενεργοί, η πελατεία των οποίων αποτελείται από Οθωμανούς μικροεπιχειρηματίες. Ο μεγάλος αριθμός τραπεζών, όπως είναι φυσικό, προκαλεί στην οικονομία της Σμύρνης νέα δεδομένα και καταστάσεις όπως συσσώρευση κεφαλαίου, αύξηση του ανταγωνισμού σε χρηματοπιστωτικό επίπεδο, κερδοσκοπική δραστηριότητα κτλ. (Frangakis-Syrett, 2000).

### **4.1.3 Πολεοδομία - Τεχνικές Υποδομές**

#### **4.1.3.1 Δομικά Χαρακτηριστικά**

##### **α) Πολεοδομία**

Η πόλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα και των αρχών του 20<sup>ου</sup>, ενσωματώνει τις ευρύτερες θεσμικές αλλαγές που υιοθετούνται από την Οθωμανική Αυτοκρατορία μεταξύ 1839 και 1876. Κύριο

χαρακτηριστικό της αποτελεί η εξάπλωση του αστικού χώρου και η κυριαρχία των μη μουσουλμανικών πληθυσμών (Καραδήμου-Γερόλυμπου, 2016).

Η ύστερη οθωμανική Σμύρνη εισέρχεται σε μία διαδικασία εκδυτικοποίησης του αστικού χώρου, που αγγίζει την Αυτοκρατορία από το 1836. Η ανάπτυξή της οφείλεται αρχικά στην ιδιωτική πρωτοβουλία, με τη μορφή σχεδιασμένης οικοπεδοποίησης ιδιωτικών οικοδομών και ανάπτυξης του συγκοινωνιακού δικτύου μέσω εκχώρησης σε δυτικά συμφέροντα. Οι ζώνες που φέρουν ακόμα τα σημάδια της ιστορίας της ισλαμικής πόλης μειώνονται και χάνουν τη σπουδαιότητά τους στη λειτουργία της πόλης. Αντίστροφα, η οθωμανική κρατική εξουσία, παρούσα με το Κονάκι και τα κτίρια του Δημοσίου, που άλλοτε ήταν κάπως απόκεντρα, ενσωματώνονται στην πόλη λόγω της νοτιοδυτικής επέκτασής της. Επίσης, η απόσταση ανάμεσα σε διοικητικό και εμπορικό κέντρο μειώνεται χάρη στην εγκατάσταση μίας γραμμής τραμ (Yerasimos, 1992).

Οι πρότεροι χωρικοί και λειτουργικοί διαχωρισμοί και διακρίσεις όπου κυριαρχούσαν γειτονιές κατοικίας κατά εθνοθρησκευτική προέλευση, ατονούν και αναδύονται νέες χωρικές εξειδικεύσεις: κεντρικές λειτουργίες, χώροι αναψυχής και κατοικίας υψηλών εισοδημάτων, εργατικές συνοικίες, κομψά προάστια για μόνιμη κατοικία, υποβαθμισμένες γειτονιές. Στο διάστημα της δεκαετίας 1840-1850 τίθενται οι πρώτες βάσεις για την αναδιάρθρωση του χώρου: ανοικοδομήσεις μετά από πυρκαγιές, καταγραφή των περιουσιών, κτηματολόγιο και ο πρώτος ακριβής και λεπτομερής τοπογραφικός χάρτης της πόλης (Καραδήμου-Γερόλυμπου, 2016).

Η αναδόμηση της μορφολογίας των πόλεων και της διαχείρισής τους αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του σχεδίου ολικής αναδιοργάνωσης των οθωμανικών μεταρρυθμίσεων. Εξαρχής, οι μεταρρυθμίσεις Τανζιμάτ, συνοδεύονται από μηχανισμούς, διατάγματα και κανονισμούς που στοχεύουν στην ανασύνταξη και τη ρύθμιση του αστικού χώρου. Η μέριμνα για την υγιεινή και την κοινή ωφέλεια παίζει σταδιακά σημαντικό ρόλο στη στοιχειοθέτηση των κανονιστικών μηχανισμών που αποσκοπούν στην αναδόμηση των πόλεων από τις πυρκαγιές, οι οποίες αποτελούν συχνό φαινόμενο την περίοδο αυτή. Τα νομικά κείμενα που εκπονούνται με αυτή την προοπτική στοχεύουν στον μετασχηματισμό του αστικού χώρου σύμφωνα με τις αρχές και τις πρακτικές που εφαρμόζονται στην Ευρώπη. Σε αυτό το πλαίσιο, το 1851, οι αρχές της Σμύρνης αναθέτουν σε έναν Ιταλό μηχανικό να βελτιώσει το σχέδιο της πόλης και να καταρτίσει το κτηματολόγιό της (Yerasimos, 1992).

Οι αστικοί κανονισμοί, τους οποίους ορίζουν τα Τανζιμάτ εφαρμόζονται σταδιακά, πρώτα στις κατεστραμμένες από την πυρκαγιά περιοχές και κατόπιν στις νέες επεκτάσεις. Η Σμύρνη είναι μία από τις πρώτες πόλεις όπου η επιχείρηση αστικής ρύθμισης πραγματοποιείται με

πρωτοβουλία των οθωμανικών αρχών. Η ανοικοδόμηση της αρμένικης συνοικίας, μετά από την πυρκαγιά του 1845 που την αφανίζει, αποτελεί το πρώτο παράδειγμα εφαρμογής σχεδίου πόλεως. Σύμφωνα με αυτό, η συνοικία, σε αντίθεση με την παλαιά δομή της με τα στενά και ελικοειδή σοκάκια, ανοικοδομείται κατά τα πρότυπα του ιπποδάμειου συστήματος: οι δρόμοι διαπλατώνονται, ευθυγραμμίζονται και ιεραρχούνται μεταξύ τους. Η Σμύρνη, δεύτερη πόλη της Αυτοκρατορίας και σημαντικό εμπορικό κέντρο, αντιπροσωπεύει για τις οθωμανικές αρχές, μία «βιτρίνα» προς τη Δύση (Bilsel, 2006α).

Εικόνα 4.8: Άποψη της Σμύρνης του 19ου αιώνα



**Πηγή:** [http://www.genocide-museum.am/eng/online\\_exhibition\\_16.php](http://www.genocide-museum.am/eng/online_exhibition_16.php)

Ωστόσο, παρά τον εκσυγχρονισμό, η πόλη δεν υπόκειται κατά το σύνολό της σε ολοκληρωμένο σχεδιασμό. Για παράδειγμα, οι σταθμοί των δύο γραμμών, του Κασαμπά στο Μπασμαχανέ, και του Αϊδινίου στην Πούντα, δεν συνδέονται. Επίσης, οι δύο σταθμοί βρίσκονται σε απόσταση από τις μοντέρνες προκυμαίες. Το γεγονός αυτό κινεί το ενδιαφέρον ευρωπαϊκών κατασκευαστικών εταιρειών, το οποίο όμως δεν ευοδώνεται διότι η πρακτική της απαλλοτρίωσης δεν υιοθετείται στην Οθωμανική Αυτοκρατορία. Έτσι, τον 19ο αιώνα, οι δρόμοι, είναι ως επί το πλείστον ελικοειδείς και στενοί, σπάνια πλακοστρωμένοι χωρίς να επιτρέπουν πραγματική βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας (Georgelin, 2007).

Η Bilsel (2006α) ισχυρίζεται ότι η αστική δομή της Σμύρνης χαρακτηρίζεται από τη λογική του εμπορίου μακράς απόστασης. Πράγματι, οι βασικοί οδικοί άξονες κατευθύνονται όχι μόνο προς το κέντρο της, όπου συγκεντρώνονται τα εμπορικά οικοδομήματα, αλλά καταλήγουν, κυρίως μπροστά από μεγάλα χάνια όπου εναποτίθενται και ανταλλάσσονται τα

εμπορεύματα. Κατά τον Φάλμπο (1961), ο εμπορικός ιστός της Σμύρνης αποτελείται από μέρη των οποίων η τυπολογία είναι σύνθετη. Ενώ οι εμπορικές δραστηριότητες είναι συγκεντρωμένες, η κατοικία μπορεί να είναι διεσπαρμένη. Μάλιστα ορισμένες οδοί χαρακτηρίζονται και παίρνουν το όνομα από τις δραστηριότητες που συγκεντρώνουν, όπως είναι τα Καρφιάδικα, Γαλάδικα, τα Μπογιατζίδικα, τα Σχοινιάδικα κτλ.

Εικόνα 4.9: Άποψη της οδού Φράγκων



Πηγή: <https://gr.pinterest.com/pin/650770214877258268/>

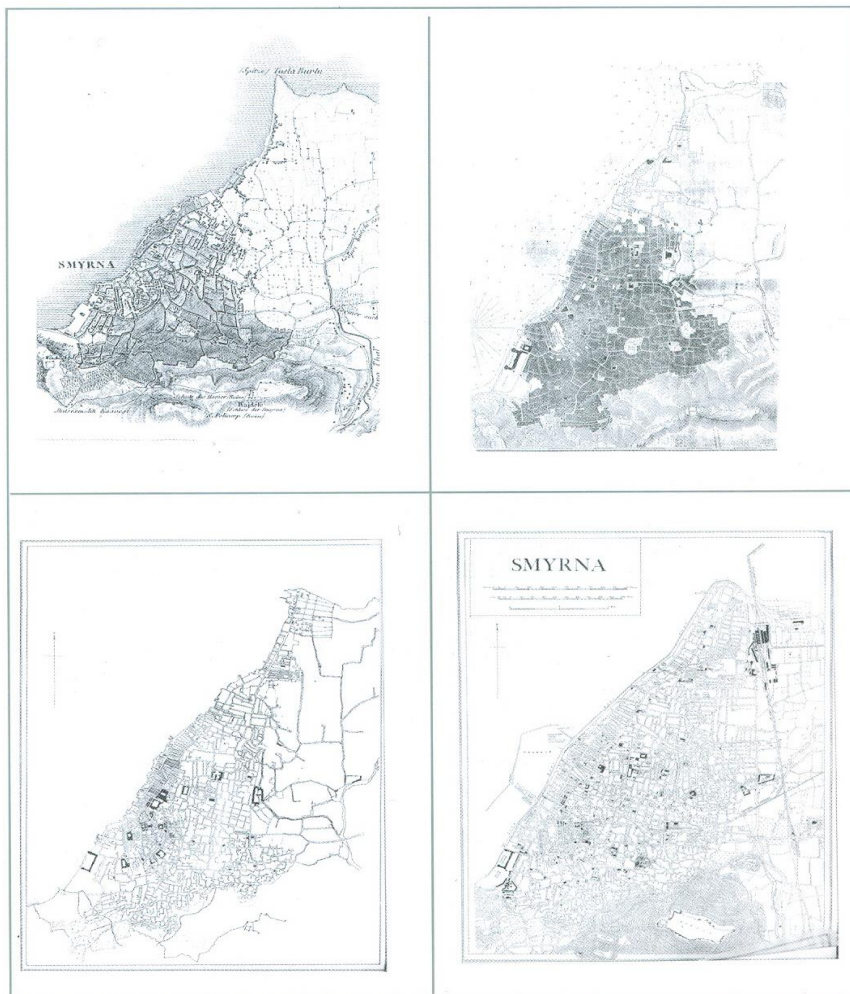
Με την χωρική εξάπλωση της πόλης και την ανάμειξη πλέον των πληθυσμών και των λειτουργιών, ο πυρήνας της πόλης μετατοπίζεται και βρίσκεται στις νέες συνοικίες. Από στοιχεία και καταγραφές του Αμερικανικού Προξενείου της Σμύρνης, αναγνωρίζεται μία σύγχρονη περιοχή που σφύζει από ζωή, λειτουργώντας πλέον ως ενιαίος αστικός χώρος σαφώς διαφοροποιημένος από τη διασπασμένη πόλη των εσωστρεφών κοινοτικών δραστηριοτήτων: 15 θέατρα και κινηματογράφοι, 512 καφενεία και τειοποιτεία, 226 οινοπωλεία, 65 εστιατόρια, 43 μπιραρίες, 11 θαλάσσια λουτρά, 8 αίθουσες χορού, 16 κοινωνικές και 6 αθλητικές λέσχες συγκροτούν το σκηνικό της νέας αστικής πραγματικότητας (Καραδήμου-Γερόλυμπου, 2016).

Στη χωρική ανάπτυξη της Σμύρνης την περίοδο αυτή, διακρίνονται δύο παράλληλες πόλεις. Μάλιστα η οργάνωση της Δημαρχίας της πόλης, που από το 1879, αποτελείται από δύο

διαμερίσματα, ενισχύει αυτό τον δυϊσμό-διαχωρισμό. Το νοητό όριο τους αρχίζει από τον σιδηροδρομικό σταθμό του Μπασμάχανε, διατρέχει την ψαραγορά και καταλήγει στην προβλήτα του τελωνείου. Νότια, βρίσκεται το πρώτο διαμέρισμα, η παλιά πόλη, με τις παλιές συνοικίες στο λόφο και την παραδοσιακή αγορά στη θέση του μεσαιωνικού λιμανιού. Βόρεια, βρίσκεται το δεύτερο διαμέρισμα, που δημιουργείται με την άφιξη των Ευρωπαίων και υποδέχτηκε ουσιαστικά όλες τις οικονομικές, κοινωνικές και τεχνολογικές εξελίξεις (Καραδήμου-Γερόλυμπου, 2016).

Όταν η Σμύρνη εκσυγχρονίζεται και αποκτά νέες υποδομές και υπηρεσίες, οι διαφορές ανάμεσα στα δύο τμήματα της πόλης γίνονται ακόμα πιο έντονες. Την περίοδο αυτή, οι δρόμοι είναι πλέον παντού πλακοστρωμένοι, αλλά παραμένουν στενοί και ελικοειδείς σχεδόν στο σύνολο της πόλης, σε αντίθεση με τους ευθείς και διευρυμένους δρόμους της αρμενικής συνοικίας, η οποία ανοικοδομήθηκε μετά την πυρκαγιά του 1845, αλλά και με την ιπποδάμεια ρυμοτομία της ευρωπαϊκής συνοικίας (Σμυρνέλη, 2006α).

Εικόνα 4.10: Πολεοδομική εξέλιξη της Σμύρνης 1829, 1837, 1857, 1907 (ιδιωτική συλλογή)



**Πηγή: Καραδήμου-Γερόλυμπου, 2016**

Στην πραγματικότητα, η ανισορροπία αυτή αντικατοπτρίζει τη λειτουργία του αστικού χώρου μέσα από τους διαχωρισμούς που τον ορίζουν, και ιδιαίτερα μέσα από τις ισχυρές οικονομικές και κοινωνικές ανισότητες. Το γεγονός ότι, στο δεύτερο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η ευρωπαϊκή συνοικία παύει να αποτελεί τον αποκλειστικό τόπο κατοικίας των Ευρωπαίων, προσελκύοντας τους εύπορους κατοίκους όλης της πόλης, ανεξαρτήτως εθνότητας και θρησκείας, αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα (Σμυρνέλη, 2006α).

## β) Αρχιτεκτονική

Οι κατοικίες στην πόλη της Σμύρνης ακολουθούν γενικά τα κατασκευαστικά, λειτουργικά και μορφολογικά χαρακτηριστικά της παραδοσιακής οθωμανικής αρχιτεκτονικής. Στις μεγαλύτερες κατοικίες και κατά κύριο λόγο στα αρχοντικά, τα οποία ανεγείρονται κυρίως από την περίοδο 1890-1920, διακρίνονται πολλές επιρροές από τη δυτικοευρωπαϊκή αρχιτεκτονική εκείνης της εποχής (τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα), όπως μεταφέρεται και εφαρμόζεται στα εδάφη της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Τα υλικά που χρησιμοποιούνται στην κατασκευή είναι ως επί το πλείστον πέτρα σε όλο το κτίριο ή πέτρα στο ισόγειο και ξύλο στον όροφο (με την τεχνική του *τσατμά*). Τα κτήρια είναι κυρίως διώροφα με τις βοηθητικές-αποθηκευτικές χρήσεις στο ισόγειο και τους χώρους διημέρευσης στον όροφο. Το *σαχνισί* αποτελεί ιδιαίτερο στοιχείο των όψεων με διαφοροποιήσεις ανάλογα με την κατηγορία της οικίας. Ο διάκοσμος διαφέρει ανάλογα με την κοινωνικο-οικονομική κατάσταση του ιδιοκτήτη, οπότε είτε είναι λιτός είτε περιλαμβάνει περίτεχνα γείσα, κορνίζες, αετώματα, υπέρθυρα ξύλινα ή μαρμάρινα (Γαβρά, 2016).

Τα ξύλινα σπίτια στις μουσουλμανικές συνοικίες και στην εβραϊκή, ελάχιστη σχέση έχουν με τις κατοικίες που χτίζονται στην ευρωπαϊκή συνοικία κατά το δεύτερο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα και κυρίως μετά την ανάπλαση των προκουμαίων. Λογική συνέπεια του γεγονότος αυτού είναι η εγκατάλειψη των παλιών μουσουλμανικών και εβραϊκών συνοικιών από τις πλούσιες οικογένειες και η εγκατάστασή τους στο σύγχρονο και αναβαθμισμένο περιβάλλον της ευρωπαϊκής συνοικίας ή των οικισμών στα περίχωρα της Σμύρνης, που γνωρίζουν αλματώδη ανάπτυξη στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα, σχηματίζοντας τα πρώτα προάστια της πόλης (Σμυρνέλη, 2006α).

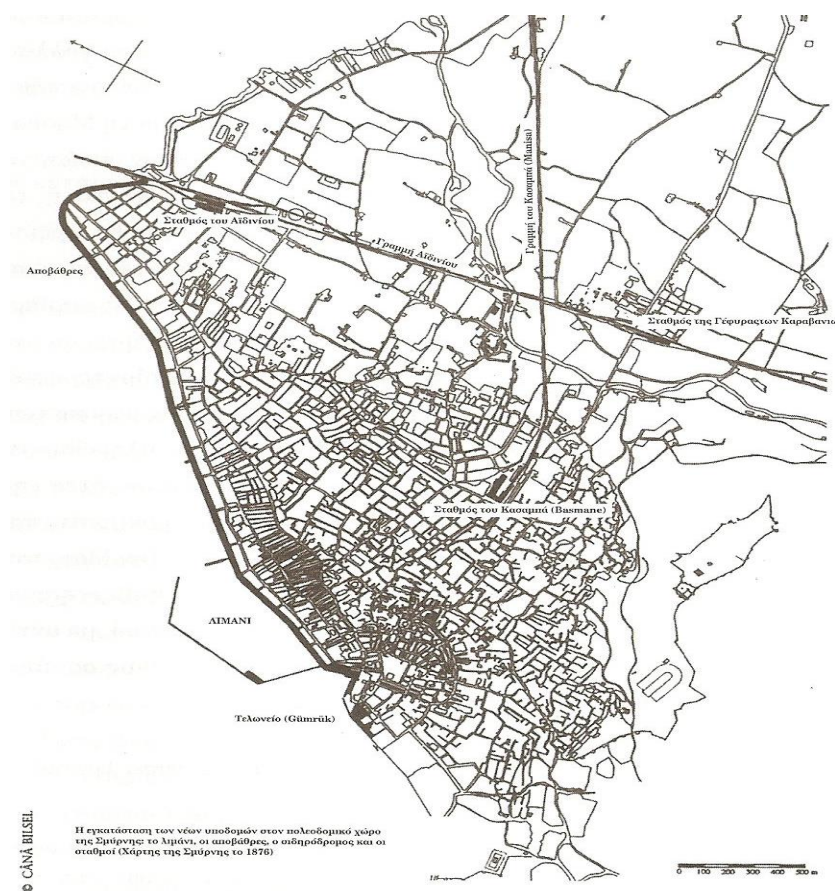
Εκτός από τους νέους τύπους κτηρίων (*grands magasins*, εργοστάσια, γραφεία, κατοικίες, θέατρα, λέσχες), οι μεγαλοαστοί της Σμύρνης εισάγουν επιβλητικά, από αρχιτεκτονική άποψη και λειτουργική οργάνωση, κοινοτικά-εκπαιδευτικά και θρησκευτικά κτίσματα. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι από τους 21 ελληνορθόδοξους ναούς που λειτουργούσαν στην

πόλη το 1922, οι 16 χτίστηκαν τον 19<sup>ο</sup> αιώνα στις νέες επεκτάσεις, σηματοδύνοντας το αστικό τοπίο των νέων συνοικιών (Καραδήμου-Γερόλυμπου, 2016).

#### 4.1.3.2 Έργα Υποδομής

Η γρήγορη ανάπτυξη και η ταυτόχρονη επέκταση της πόλης υποστηρίζεται από τα μεγάλα έργα υποδομής που υλοποιούνται από τα μέσα της δεκαετίας του 1850 μέχρι και τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Οι πρώτες πρωτοβουλίες υλοποίησης βασικών έργων υποδομής πηγάζουν ως επί το πλείστον από τοπικούς εργολήπτες ευρωπαϊκής καταγωγής ή μέλη των τοπικών κοινοτήτων, και πραγματοποιούνται μέσω συνεργασιών κατασκευαστικών εταιρειών διεθνούς κεφαλαίου. Μάλιστα, η οθωμανική κυβέρνηση υποστηρίζει αυτές τις πρωτοβουλίες μέσω των εγγυήσεων και των παραχωρήσεων προς τους εργολήπτες, καθιστώντας την Σμύρνη ένα από τα πρωτοπόρα κέντρα του οθωμανικού εκσυγχρονισμού του 19ου αιώνα. Στις επόμενες παραγράφους, θα παρουσιαστούν συνοπτικά τα κυριότερα έργα υποδομής της υπό έρευνας περιόδου.

Χάρτης 4.1: Οι νέες υποδομές στον πολεοδομικό ιστό της Σμύρνης (1876)



Πηγή: *Bilsel, 2006α*



### α) Σιδηροδρομικό Δίκτυο

Όπως υποστηρίζει η Bilsel (2006α), στο δεύτερο μισό του 19ου αιώνα, συντελείται η αληθινή μεταμόρφωση της πόλης. Μια σειρά από δημόσια έργα μεγάλης εμβέλειας, τα οποία προκύπτουν από εντελώς νέας τάξης οικονομικά και πολιτικά διακυβεύματα, αλλάζουν ριζικά, όχι μόνο τη φυσιογνωμία αλλά και την οικονομική λειτουργία της πόλης και έχουν σημαντική επίδραση στη μετέπειτα πολεοδόμησή της. Στην κατεύθυνση αυτή, καθοριστικής σημασίας είναι η κατασκευή των δύο σιδηροδρομικών γραμμών, εκ των οποίων η μία συνδέει την Σμύρνη με το Αϊδίνι και η άλλη με τον Κασαμπά. Την περίοδο αυτή, η Σμύρνη πρωτοπορεί και διαθέτει το πρώτο σιδηροδρομικό δίκτυο στην Αυτοκρατορία.

Το 1856 αρχίζει η κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Σμύρνης-Αϊδινίου με αγγλικά κεφάλαια. Όταν ολοκληρώνεται το παρόν τμήμα το 1866, η εταιρεία σιδηροδρόμων συνεχίζει τις δραστηριότητες, καθώς και τις σταδιακές προεκτάσεις της γραμμής προς το εσωτερικό του οροπεδίου της Ανατολίας, μέσω νέων παραχωρήσεων. Ο κυριότερος σταθμός της γραμμής κατασκευάζεται το 1858 έξω από την υπάρχουσα πόλη του Αϊδινίου, στην Πούντα. Το κτίριο που διαθέτει όλες τις λειτουργίες ενός κεντρικού σταθμού, θεωρείται «στολίδι» της πόλης. Ένας δεύτερος σταθμός, πολύ πιο ταπεινός ως προς την κλίμακα και την αρχιτεκτονική του, χτίζεται κοντά στη Γέφυρα των Καραβανιών, για την εξυπηρέτηση των κεντρικών και νότιων συνοικιών της πόλης. Ακόμα και η επιλογή της θέσης του κεντρικού σταθμού αποτελεί απόφαση που καθορίζει τη μελλοντική ανάπτυξη της μορφολογίας της Σμύρνης και αποκαλύπτει τις προσδοκίες της σχετικά με την επέκτασή της προς βορρά (Bilsel, 2006α).

Η Bilsel (2006α) υποστηρίζει ότι η προετοιμασία της γραμμής σκόπιμα αποφεύγεται στο κέντρο της πόλης έτσι ώστε να μειωθεί το κόστος του εγχειρήματος. Επίσης, ισχυρίζεται ότι η θέση του κεντρικού σταθμού είναι σκόπιμη και σχετίζεται με την κατασκευή του νέου εμπορευματικού λιμένα στην Πούντα. Πράγματι, το συγκεκριμένο φορτωτικό λιμάνι κατασκευάστηκε ως προέκταση της σιδηροδρομικής γραμμής, ώστε να επιτρέπει την απευθείας φόρτωση των εμπορευμάτων στα ατμόπλοια και τη διαμετακόμιση του άνθρακα δίχως να επιβαρύνεται ο αστικός ιστός. Ωστόσο, η συγκεκριμένη χωροθέτηση προκάλεσε την ανησυχία τόσο των οθωμανικών αρχών όσο και των Σμυρναίων εμπόρων για τυχόν μετατόπιση της εμπορικής δραστηριότητας της πόλης προς Βορρά, υποβαθμίζοντας το υπάρχον επιχειρηματικό κέντρο. Παρόλα αυτά, τα κυριότερα κριτήρια για την επιλογή της θέσης του κεντρικού σταθμού σχετίζονται με τις κερδοσκοπικές προσδοκίες των εκχωρητών της εταιρείας σιδηροδρόμων.

Επιπλέον, δύο ευρωπαίοι μεγαλέμποροι από την Σμύρνη, ένας Άγγλος και ένας Ολλανδός, αποσπούν το 1859, μια άλλη παραχώρηση από την Οθωμανική Κυβέρνηση για την κατασκευή δεύτερης σιδηροδρομικής γραμμής. Έτσι, το 1863 συστήνεται η αγγλική εταιρεία Smyrna-Cassaba Railway Company. Τα έργα εξελίσσονται με ταχείς ρυθμούς και η γραμμή, ένα παρακλάδι της οποίας εξυπηρετεί το προάστιο του Μπουρνόβα όπου κατοικούν οι εύπορες οικογένειες ευρωπαίων εμπόρων της Σμύρνης, ολοκληρώνεται μέχρι τον Κασαμπά το 1866 και μέχρι την Μαγνησία το 1888 (Bilsel, 2006α). Ωστόσο, η παραχώρηση της εκμετάλλευσης της εν λόγω γραμμής περνάει το 1894 σε μία νέα εταιρεία, η οποία έχει συσταθεί με γαλλικά κυρίως κεφάλαια και ελέγχεται από την Οθωμανική Αυτοκρατορική Τράπεζα. Η συγκεκριμένη μεταφορά πραγματοποιήθηκε μετά από παρέμβαση της οθωμανικής κυβέρνησης που επιθυμεί τη μείωση και αποδυνάμωση της εξουσίας των αγγλικών εταιρειών στην περιοχή (Thobie, 1977).

Εικόνα 4.11: Σιδηροδρομικός Σταθμός Σμύρνης



Πηγή: <https://gr.pinterest.com/pin/650770214877258268/>

Η γαλλική εταιρεία λοιπόν, επιλέγει να εγκαταστήσει τον βασικό σταθμό της γραμμής πιο κοντά στο κέντρο της πόλης, εκεί όπου βρισκόταν το παλιό τυπωτήριο υφασμάτων Μπασμαχανέ, που βλέπει σε πολλούς δρόμους και οι οποίοι καταλήγουν στο κέντρο του εμπορίου και στο λιμάνι, καθώς και στην οδό που συνδέει το δρόμο των Καραβανιών με το κέντρο της πόλης. Ωστόσο, με την αύξηση της κυκλοφορίας των κάθε είδους προϊόντων μεταξύ σταθμού, εμπορικού κέντρου και λιμανιού, δημιουργείται κυκλοφοριακή συμφόρηση στους παλαιούς δρόμους του ιστορικού πυρήνα. Το σχέδιο διάνοιξης μίας λεωφόρου που να συνδέει απευθείας τον σταθμό με το λιμάνι, θα απασχολήσει για αρκετό καιρό τις αρχές της

Σμύρνης. Ανασταλτικός παράγοντας για την υλοποίηση του έργου είναι για ακόμα μια φορά η διαδικασία των απαλλοτριώσεων (Bilsel, 2006α).

Κατά την Θεμοπούλου (2001), η σιδηροδρομική σύνδεση Βαγδάτης-Σμύρνης, που αποπερατώνεται το 1885 με γερμανικά κεφάλαια, διευρύνει το πεδίο των συναλλαγών της πόλης και καταδεικνύει τον ευρωπαϊκό ανταγωνισμό για τον έλεγχο της μικρασιατικής ενδοχώρας. Μεταξύ των ετών 1897-1899, μεταφέρονται 299.000 τόνοι εμπορευμάτων και 2.236.000 επιβάτες από τη γραμμή Σμύρνης-Αϊδινίου. Κατά τους Bilsel (2006α) και Georgelin (2007), η ανάπτυξη αυτού του συστήματος συνδέει την Σμύρνη με τις εύφορες κοιλάδες της Ανατολίας καθιστώντας την σημαντικό διαμετακομιστικό κόμβο. Επιπλέον, τα παλιά κοντά στην Σμύρνη χωριά, όπως ο Μπουτζάς και ο Μπουρνόβας γίνονται πλέον προάστια, ενώ τόποι όπως το Κορδελιό και το Μπαϊρακλί, όπου παλαιότερα υπήρχαν μόνο κάποια αγροκτήματα, αστικοποιούνται. Η καθημερινή κινητικότητα ανάμεσα στην πόλη και σε αυτούς του τύπους κατοικίας, ορίζει σταδιακά τη νέα περίμετρο της μείζονος πολεοδομικής περιοχής.

## β) Λιμενικές Υποδομές

Η πόλη οφείλει την άνθησή της κυρίως στο λιμάνι της. Οι δραστηριότητες του λιμανιού πραγματοποιούνται διάσπαρτα από πολλαπλές προκυμαίες (Κε [Quais]), οι οποίες ανήκουν σε εμπορικούς οίκους, ως επί το πλείστον ευρωπαϊκούς. Τα ευρωπαϊκά εμπορικά πλοία αγκυροβολούν στα ανοιχτά της ευρωπαϊκής συνοικίας και η μεταφορά των εμπορευμάτων μεταξύ προκυμαίας και πλοίων γίνεται ακόμα, στα μέσα του 19ου αιώνα, όπως και τον 17ο αιώνα, με βάρκες και μαούνες. Οι πρόχειρα κατασκευασμένες μικρές αυτές προκυμαίες, συνήθως ξύλινες, δεν έχουν καμία σχέση με οργανωμένο λιμάνι (Bilsel, 2006α).

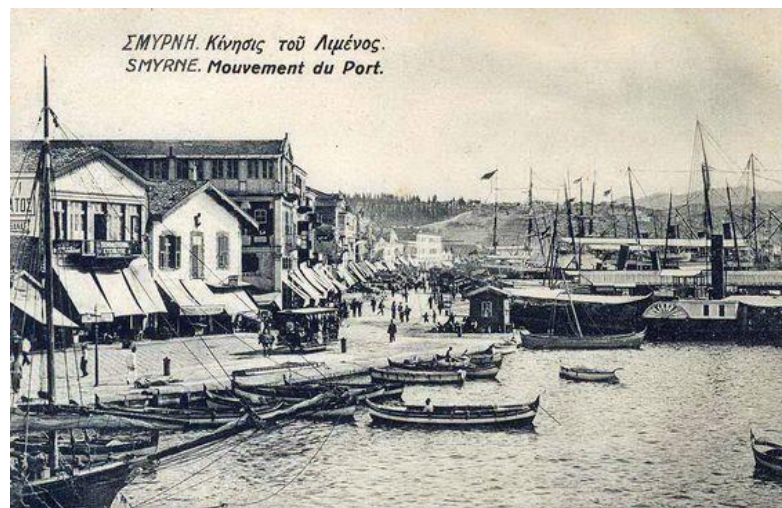
Η οικονομική άνθηση της Σμύρνης στα μέσα του 19ου αιώνα, όταν η πόλη με πληθυσμό 130.000 κατοίκων διακινούσε τις εισαγωγές και εξαγωγές του μεγαλύτερου μέρους της Μικράς Ασίας, κατέδειξε τις κρίσιμες ανεπάρκειες των διαμετακομιστικών υποδομών της (Χαστάογλου-Μαρτινίδη, 2016).

Συνεπώς, η κατασκευή του λιμανιού και της προκυμαίας αποτελεί έργο μεγάλης αναπτυξιακής σημασίας τόσο για τη μορφή και τη διάρθρωση της πόλης όσο και για την οικονομική της άνθηση. Η αλλαγή στον χώρο λόγω της κατασκευής των λιμενικών και άλλων έργων εμφανίζεται στο σχέδιο του Lamec Saad το 1876 και σε όλα τα μεταγενέστερα (Καραδήμου-Γερόλυμπου, 2016).

Εικόνες 4.12 & 4.13: Το λιμάνι της Σμύρνης



Πηγή: Frangakis-Syrett, 2006



Πηγή: <https://gr.pinterest.com/pin/650770214877258268/>

Αρχικά, κατατίθεται στην οθωμανική κυβέρνηση αίτηση παραχώρησης για την κατασκευή του λιμένα από 3 Άγγλους εμπόρους. Το συμβόλαιο υπογράφεται το 1867 όπου σε αντάλλαγμα των εργασιών που επρόκειτο να γίνουν, οι εκχωρητές αποκτούν για ένα διάστημα είκοσι πέντε ετών, το δικαίωμα της είσπραξης φόρων σε όλα τα εμπορεύματα που διακινούνται στο λιμάνι (φορτώσεις – εκφορτώσεις) καθώς και την ιδιοκτησία των παραθαλάσσιων οικοπέδων. Ωστόσο, μετά την παρέμβαση του Γάλλου προξένου της Σμύρνης, η κατασκευή του λιμένα και των προκουμιαίων ανατίθεται από τους εκχωρητές στην επιχείρηση των αδελφών Dussaud από την Μασσαλία, φημισμένη για τα πολυάριθμα λιμενικά έργα της στη Μεσόγειο. Τα έργα ξεκινούν με τη σύσταση της Εταιρείας Προκουμιαίων της Σμύρνης, η σύνθεση του Διοικητικού Συμβουλίου της οποίας, αντανακλά τον κοσμοπολίτικο χαρακτήρα του περιβάλλοντος των εργοληπτών (Bilsel, 2006α).

Το 1869, και ενώ η Εταιρεία των Προκυμαίων Σμύρνης έχει αντιμετωπίσει σημαντικές δυσκολίες και αντιστάσεις εκ μέρους των ιδιοκτητών παραθαλάσσιων οικοπέδων, δηλώνει αδυναμία συνέχισης των έργων, με αποτέλεσμα οι αδελφοί Dussaud να αναλάβουν την παραχώρηση της Εταιρείας. Οι προκυμαίες και το ανάχωμα της κατασκευής ολοκληρώνονται τον Φεβρουάριο του 1876. Το 1878, χάρη σε μία νέα συμφωνία που συνάπτεται με την οθωμανική κυβέρνηση, η επιχείρηση αποκτά την παραχώρηση της εκμετάλλευσης του λιμένα, με αντίτιμο τα συμπληρωματικά έργα. Οι φόροι του λιμένα που εισπράττονται από την εταιρεία εξασφαλίζουν τη βιωσιμότητα και την αποδοτικότητά της, με αποτέλεσμα να ανανεώνεται κατ' επανάληψη η παραχώρηση (Bilsel, 2006α).

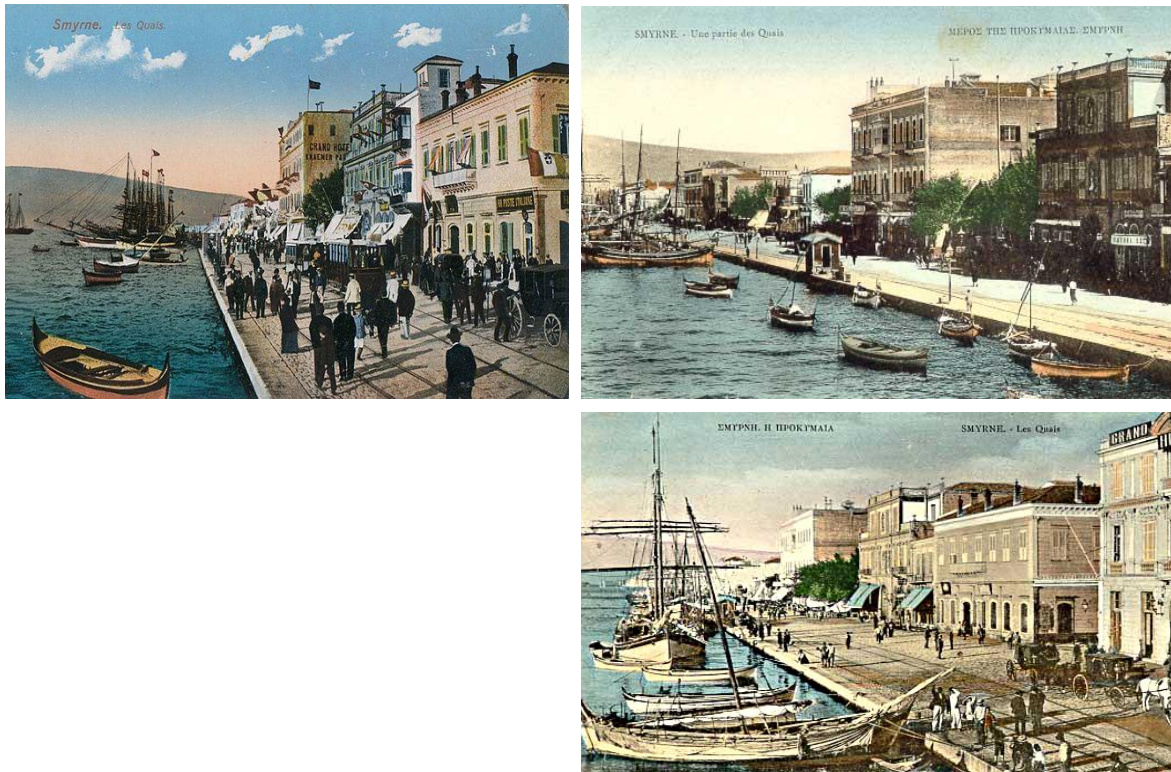
Το λιμάνι της Σμύρνης, που κατασκευάστηκε μεταξύ 1868 και 1875, αποτέλεσε το πρώτο και πιο επιτυχημένο έργο στην Οθωμανική Αυτοκρατορία. Περιέλαβε μία ευθύγραμμη προκυμαία 3,5 χιλιομέτρων μπροστά από την παλιά ακτή πάνω σε επιχωμάτωση 40 εκταρίων και ένα τεχνητό λιμάνι για τις λιμενικές υπηρεσίες. Το τεχνητό λιμάνι, το οποίο κατασκευάστηκε μπροστά στο παλιό τελωνείο, διέθετε κυματοθραύστη με δύο μόλους και δύο νηοδόχους, μία κλειστή με επιφάνεια 20 εκταρίων για τις εμπορικές λειτουργίες και μία ανοιχτή με επιφάνεια 12 εκταρίων για την παράκτια συγκοινωνία. Επιπλέον, λειτουργούσε γραμμή τροχιοδρόμου που συνέδεε τον σιδηροδρομικό σταθμό του Αϊδινίου με το τελωνείο, πάνω σε ειδική λωρίδα πλάτους 6μ. Επίσης, κατά μήκος της νέας προκυμαίας διατάχθηκε μία σειρά κανονικών οικοδομικών τετραγώνων, όπου ανεγέρθηκαν εμπορικοί χώροι, δημόσια κτίρια και κατοικίες, μετασχηματίζοντας δραστικά την όψη της πόλης, ενώ δημιουργήθηκε και η πρώτη ευρωπαϊκού τύπου πλατεία, πάνω στην προκυμαία, δίπλα στον Στρατώνα (Χαστάογλου, 2008β; Χαστάογλου-Μαρτινίδη, 2016).

### γ) Προκυμαία-Θαλάσσιο Μέτωπο

Το 1866, η νομαρχιακή διοίκηση της Σμύρνης αποφασίζει την κατασκευή μίας συνεχόμενης προκυμαίας καθώς και άλλα έργα της πόλης, όπως την κατεδάφιση του παραθαλάσσιου φρουρίου, για να διευκολυνθεί η επικοινωνία μεταξύ της πλατείας Διοικητηρίου και του λιμανιού. Τα έργα της προκυμαίας ξεκίνησαν το 1868 και ολοκληρώθηκαν το 1876-1877. Οι προκυμαίες και το λιμάνι αποτελούν μεγάλη επιτυχία, τόσο από τεχνικής άποψης όσο και σε επίπεδο πολεοδομικής οργάνωσης του χώρου. Η πόλη της Σμύρνης αποκτά μία πρόσοψη με σύγχρονους εξοπλισμούς, όπως συνεχόμενη προκυμαία τεσσάρων χιλιομέτρων και μία παραλιακή οδό περιπάτου, το Κορδόνι, πόλο έλξης για τους κατοίκους της, δύο γραμμές τραμ μεταξύ της πλατείας Διοικητηρίου και του σταθμού της Πούντας, σύστημα υπονόμων καθώς και ένα προστατευτικό ανάχωμα χιλίων διακοσίων μέτρων. Αυτή η διευθέτηση μάλιστα

ενισχύει το προβάδισμά της έναντι της Θεσσαλονίκης διότι παρέχει μεγαλύτερη ασφάλεια, επιτρέπει την αγκυροβόληση μεγαλύτερου αριθμού πλοίων και θέτει τέρμα στη μεταφόρτωση των εμπορευμάτων με βάρκες και μαούνες (Frangakis-Syrett, 2001).

Εικόνα 4.14: Άποψη της προκουμαίας της Σμύρνης



Πηγή: [http://www.genocide-museum.am/eng/online\\_exhibition\\_16.php](http://www.genocide-museum.am/eng/online_exhibition_16.php)

Κατά τους Bilsel (2006α) και Georgelin (2007), η οικοδομήσιμη γη επεκτάθηκε σαράντα μέτρα κατά μέσον όρο σε πλάτος, προς την πλευρά της θάλασσας, κατά μήκος της προκουμαίας. Με τη σταδιακή πώληση αυτών των οικοπέδων, η Εταιρεία των Προκυμαίων κάνει απόσβεση όχι μόνο του κόστους των έργων αλλά αποκτά και ένα αξιόλογο εισόδημα. Τα οικόπεδα του Κορδονιού γρήγορα γίνονται τα πιο ακριβά της πόλης και οι αξίες γης εν γένει εκτινάσσονται. Στον αστικό χώρο που δημιουργείται, αναμειγνύεται ο σμυρνιώτικος πληθυσμός μέσα σε ένα δυτικού τύπου περιβάλλον. Εδώ συγκεντρώνονται νέα σημαντικά οικοδομήματα, χώροι αναψυχής, όπως το θέατρο της Σμύρνης, το Σπόρτινγκ Κλαμπ, το Ξενοδοχείο Kraemer και πολυάριθμες αίθουσες καφετειών. Η φράγκικη συνοικία λοιπόν αναπτύσσεται ως επιχειρηματικό κέντρο της πόλης ενώ τράπεζες, ναυτιλιακές εταιρείες, έδρες εμπορικών οίκων, ασφαλιστικές εταιρείες κτλ. εγκαθίστανται στα σοκάκια πίσω από το λιμάνι και γύρω από την Οδό Φράγκων. Η εν λόγω οδός ειδικεύεται στο εμπόριο πολυτελείας που προορίζεται για τον εύπορο πληθυσμό της πόλης, ενώ τα χάνια του

παλαιού εμπορικού κέντρου στεγάζουν τα εμπορικά καταστήματα και τα μαγαζιά των χειροτεχνών, που προορίζονται για τους χαμηλότερους εισοδηματικά πληθυσμούς.

Εν ολίγοις, η κατασκευή της προκουμαίας εισάγει ένα νέο στοιχείο ομοιογένειας στον μεσογειακό χώρο. Η Σμύρνη δικτυώνεται τεχνικά και αρχιτεκτονικά. Η εταιρεία εκσυγχρονίζει επίσης τον όρμο του Αϊβαλί, βόρεια της πόλης. Η επιχείρηση ευοδώνεται παρά τις πολλές πιέσεις ιδιωτών, δυτικών προξενείων αλλά και τις παλινδρομίες στην Κωνσταντινούπολη στους κόλπους του οθωμανικού Κράτους (Georgelin, 2007).

Το 1826, ιδρύεται το Υπουργείο Βακουφίων στα πλαίσια της αναδιοργάνωσης των οικονομικών του Κράτους. Το εν λόγω Υπουργείο συγκέντρωσε όλα τα βακούφικα κτήματα υπό κεντρική διοίκηση και θέσπισε νέα νομοθεσία που επέτρεπε τη μεταβίβαση της ιδιοκτησίας τους. Με το καθεστώς αυτό, το τοπικό γραφείο βακουφίων Σμύρνης αποσκοπώντας στην αύξηση των εσόδων του, άρχισε την πώληση των θαλασσίων οικοπέδων στους παράκτιους ιδιοκτήτες, οι οποίοι είχαν το δικαίωμα να επιχωματώσουν και να προεκτείνουν τις οικοδομές τους προς τη θάλασσα. Στον κτηματολογικό χάρτη του 1865 καταγράφονται οι μεταβιβάσεις σημαντικών παραθαλάσσιων οικοπέδων στην Πούντα, τα οποία με την επιχωμάτωσή τους θα επεκτείνουν την περιοχή μέσα στη θάλασσα (Zandi-Sayek, 2000; Χαστάογλου, Μαρτινίδη, 2016).

Το σχέδιο της προκουμαίας (Plan Général des Quais de Smyrne) του 1889, παρέχει αναλυτικά στοιχεία για την πολεοδομική οργάνωση της προκουμαίας και τους ιδιοκτήτες των οικοπέδων. Το νέο θαλάσσιο μέτωπο απλώνεται από τον Στρατώνα έως την Πούντα, ανάμεσα σε δύο παράλληλες οδούς, το *Και ή Κορντόν* (Προκουμαία) και την *Παράλληλο*, και περιλαμβάνει 22 οικοδομικά τετράγωνα, διαιρεμένα σε 152 οικόπεδα. Άλλα 141 νέα οικόπεδα δημιουργούνται επί της Παραλλήλου, μπροστά από τις παλιές ιδιοκτησίες της ακτής. Συνολικά, 229 νέα οικόπεδα, από τα οποία τα 135 επί της προκουμαίας και τα 127 επί της Παραλλήλου εμφανίζονται κατακυρωμένα στους αγοραστές τους. Από αυτά, 50 οικόπεδα στο Και (το 38% του συνόλου των οικοπέδων) και 51 οικόπεδα στην Παράλληλο (το 36% του συνόλου των οικοπέδων) ανήκουν σε ελληνορθόδοξους ιδιοκτήτες, 76 οικόπεδα είναι καταχωρημένα σε ονόματα Λεβαντίνων, Ευρωπαίων και Αρμενίων, ενώ μόλις 9 οικόπεδα είναι καταχωρημένα σε μουσουλμάνους (Χαστάογλου, Μαρτινίδη, 2016).

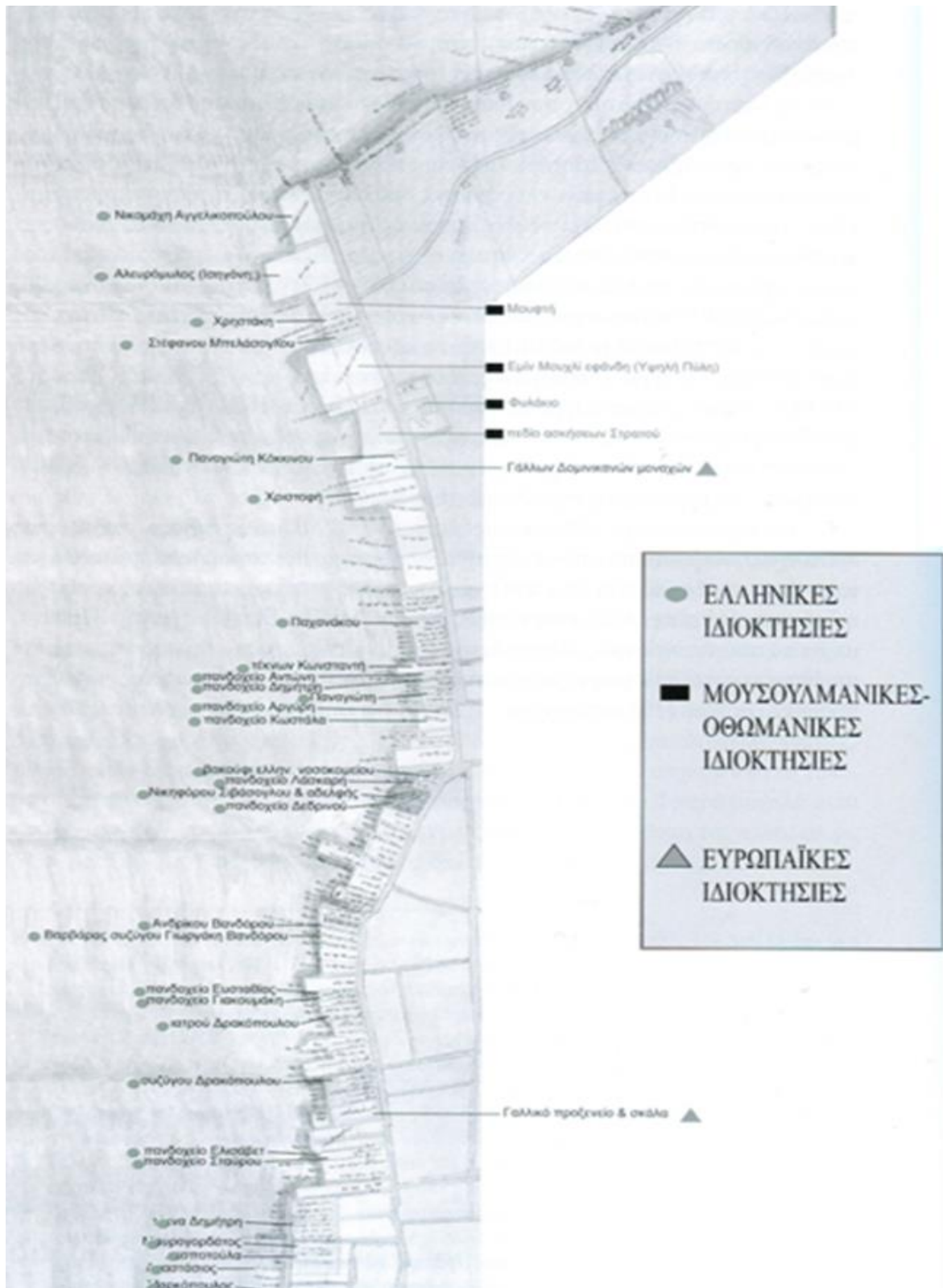
Ο κτηματολογικός χάρτης του 1865, παρέχει σημαντικές πληροφορίες για τη διάταξη των ιδιοκτησιών και των χρήσεων στην παλιά ακτή. Η μορφή της αντανακλά την πολύ-εθνοτική σύνθεση της πόλης και τον παραδοσιακό τρόπο διενέργειας του θαλάσσιου εμπορίου. Η παράκτια ζώνη λοιπόν είναι διαιρεμένη σε πλήθος ακανόνιστων στενών οικοπέδων με μικρές ξύλινες σκάλες, τα οποία ανήκουν στην συντριπτική πλειονότητά τους σε ιδιώτες, κυρίως μη

μουσουλμάνους κατοίκους και αρκετούς ξένους υπηκόους. Τα κρατικά ιδρύματα, ευρωπαϊκά ή οθωμανικά (προξενεία, τελωνεία, σχολές κτλ.) δεν είναι πολλά ενώ λιγοστές είναι και οι ιδιοκτησίες μουσουλμάνων αξιωματούχων, οι οποίες καταλαμβάνουν τα μεγαλύτερα γήπεδα και εντοπίζονται στο νότιο τμήμα μεταξύ Στρατώνα και τούρκικου τελωνείου και λιγότερο στην Πούντα. Σύμφωνα με το σύστημα *καρσιλίκ*, οι περισσότεροι οικοπεδούχοι κατείχαν και το τμήμα της θάλασσας μπροστά από το κτήμα τους. Η διάταξη δεν προέβλεπε πρόσβαση στη θάλασσα, αφού το μεγαλύτερο μέρος της ακτής ήταν ιδιωτικό, και δεν υφίστατο η έννοια της δημόσιας χρήσης της ακτής. Έτσι, οι λιγοστοί στενοί δρόμοι που υπήρχαν, εξυπηρετούσαν αποκλειστικά τους παρόδιους (Χαστάογλου, Μαρτινίδη, 2016).

Στους χάρτες που ακολουθούν παρουσιάζονται τα παραθαλάσσια οικόπεδα ανά ιδιοκτησία, σύμφωνα με τα Πρωθυπουργικά Αρχεία της Κωνσταντινούπολης.

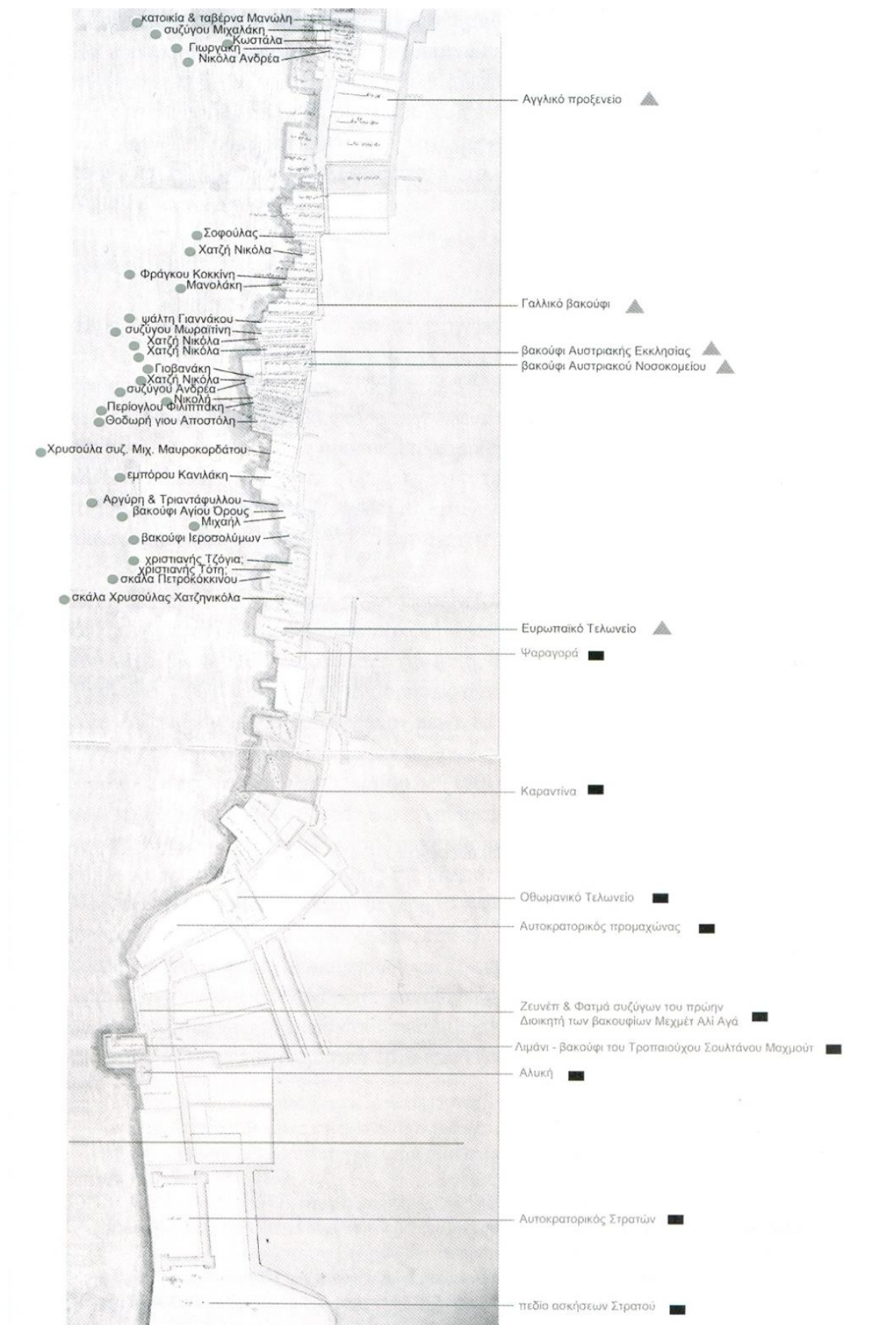


Χάρτης 4.2: Ιδιοκτησίες της ακτής (α)



Πηγή: Χαστάογλου-Μαρτινίδη, 2016

Χάρτης 4.3: Ιδιοκτησίες της ακτής (β)



Πηγή: Χαστάογλου-Μαρτινίδη, 2016

Η νέα προκυμαία της Σμύρνης εγκωμιάστηκε στην εποχή της ως πολυδιάστατη επιτυχία, τεχνική και επιχειρηματική, αισθητική και λειτουργική αλλά και κοινωνική και πολεοδομική. Το θαλάσσιο μέτωπο της πόλης εξυγιάνθηκε, εξωραϊσθηκε και αναδιατάχθηκε πάνω σε τεράστια επιχωμάτωση, με τις δύο πιο μεγάλες και ευθείες αρτηρίες στην πόλη, αντικαθιστώντας μέσα σε 11 μόλις χρόνια το άτακτο συνονθύλευμα κτισμάτων και μόλων της παλιάς ακτής (Χαστάογλου-Μαρτινίδη, 2016).

Η αλλαγή των χρήσεων που συντελέστηκε στην προκυμαία, η οποία απαρτίζεται από δύο διακριτά λειτουργικά τμήματα, το εμπορικό και το αστικό, είναι αξιοπρόσεκτη. Το τμήμα από τον Στρατώνα μέχρι τον βόρειο μόλο του λιμένα, μήκους 1.250 μέτρων, συγκέντρωνε τις εμπορικές δραστηριότητες, προσελκύνοντας ναυτιλιακές εταιρείες, τράπεζες και γραφεία, εμπορικές επιχειρήσεις και αποθήκες. Το δεύτερο, το αστικό τμήμα μήκους 2.075 μέτρων, μπροστά από τις ευρωπαϊκές και ελληνικές συνοικίες, μετασχηματίστηκε και αναδείχθηκε στην πιο καθαρή και θελκτική περιοχή της πόλης. Στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, συγκέντρωνε τις κομψές δυτικότροπες κατοικίες, πρεσβείες, πολυτελή ξενοδοχεία, θέατρα και λέσχες, εστιατόρια κτλ. που αποτελούσαν απτά τεκμήρια της ανάδυσης της αστικής τάξης στην πόλη (Χαστάογλου-Μαρτινίδη, 2016).

Η κατασκευή της προκυμαίας, μολοντί δεν αποτέλεσε ένα συνολικό εκσυγχρονιστικό πρόγραμμα για τη μελλοντική ανάπτυξη της πόλης, υπήρξε μια δυναμική παρέμβαση διαχείρισης του αστικού χώρου που υπαγορεύτηκε από την αναδυόμενη νεοτερικότητα του διεθνούς εμπορίου και προσανατολίστηκε σε ένα επιθυμητό παρόν, ταυτισμένο με την ακμή των εθνοτικών ομάδων. Η αναδιάρθρωση του ιδιοκτησιακού καθεστώτος της ακτής και ο χαρακτήρας δημόσιας ωφέλειας της νέας προκυμαίας υπερέβη τη λογική των εσωστρεφών εθνοτικών κοινοτήτων και αναδιέταξε πολεοδομικά τις κοινωνικές και οικονομικές δυνάμεις της πόλης. Υπό αυτή την έννοια, η κατασκευή της προκυμαίας της Σμύρνης σηματοδότησε με εμβληματικό τρόπο τον μετασχηματισμό της πόλης από πολύ-κοινοτική σε κοσμοπολίτικη.

#### δ) Ιππήλατο Τραμ

Το πρώτο ιππήλατο τραμ αρχίζει τη λειτουργία του μεταξύ της πλατείας Διοικητηρίου και του προαστίου της Πούντας μετά την περάτωση των προκυμαίων. Την ίδια περίοδο, ιδρύεται η Εταιρεία Τραμ της Σμύρνης, παράλληλα με την Εταιρεία Προκυμαίων, με γαλλικά κεφάλαια, που αποσκοπούν και στη διαχείριση της γραμμής. Η γραμμή, που χρησιμεύει επίσης για τη νυχτερινή μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ λιμένα και Πούντας, επεκτείνεται το 1903 μέχρι το Χαλκαπινάρ (Halkarinar), ανατολικά του σταθμού, όπου αναπτύσσεται μία

αναδυόμενη βιομηχανική ζώνη. Η εν λόγω επέκταση του δικτύου χρηματοδοτείται από τον δήμο και υλοποιείται από την Εταιρεία Προκυμαιοών της Σμύρνης (Bilsel, 2006a).

Επιπροσθέτως, δημιουργείται μία ακόμη γραμμή τραμ που συνδέει την πλατεία Διοικητηρίου με το Γκιοζ Τεπέ, σύμφωνα με τα σχέδια του Μιντάτ Πασά. Η γραμμή υλοποιείται από την Εταιρεία Τραμ του Γκιοζ Τεπέ, η οποία έχει συσταθεί με αυτό τον σκοπό από εγχώριους εργολήπτες αλλά με την συνδρομή και ξένων κεφαλαίων. Τέλος, το 1905 κατασκευάζεται στο Κορδελιό μία τρίτη γραμμή τραμ. Τα δικαιώματα εκμετάλλευσης των δύο τελευταίων γραμμών εξαγοράζονται από εταιρείες γαλλο-βελγικών συμφερόντων (Bilsel, 2006a).

Με την εξάπλωση του δικτύου του τραμ στην πόλη και στα προάστια της, διευκολύνεται η πολεοδομική της εξέλιξη και η προαστικοποίησή της, καθώς ολοένα και περισσότερες αστικές οικογένειες της ανώτερης κοινωνικής τάξης αποκτούν εξοχικές κατοικίες σε προάστια της Σμύρνης. Οι μετακινήσεις τόσο των ανθρώπων όσο και των εμπορευμάτων καθίστανται πλέον ευκολότερες, μειώνοντας σημαντικά τις χρονοαποστάσεις και συμβάλλοντας στην ισόρροπη χωρική ανάπτυξη της πόλης.

Στην κατεύθυνση αυτή, στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, η εταιρεία Χαμιτιγιέ (Hamidiye) που αποτελεί μία τουρκο-αρμενική επιχείρηση με αγγλικά κεφάλαια, δημιουργεί μία θαλάσσια συγκοινωνιακή γραμμή που εξυπηρετεί και συνδέει τις νέες νοτιοδυτικές συνοικίες με το κέντρο της πόλης και το Κορδελιό (Bilsel, 2006a).

### **ε) Λοιπές Τεχνικές Υποδομές**

Σημαντικό τεχνικό έργο της συγκεκριμένης περιόδου είναι η κατασκευή δικτύου φωταερίου, καθώς κατά το μεγαλύτερο μέρος του 19ου αιώνα, οι δρόμοι της Σμύρνης δε φωτίζονται και η νυχτερινή κυκλοφορία γίνεται με φανάρια (Σμυρνέλη, 2006α).

Το 1862, ο A. Edwards, ο οποίος είχε αποσπάσει και την παραχώρηση για την κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Σμύρνης-Κασαμπά, αποσπά την παραχώρηση του φωτισμού της ευρωπαϊκής συνοικίας της πόλης με φωταέριο, για σαράντα χρόνια. Για το σκοπό αυτό, δημιουργείται η Οθωμανική Εταιρεία Φωταερίου, με έδρα το Λονδίνο. Επιπλέον, το 1902 ιδρύεται ένα δεύτερο εργοστάσιο φωταερίου στα ανατολικά της Πούντας από άλλη αγγλική εταιρεία, το οποίο αποσκοπεί στην εξάπλωση του φωτισμού σε ολόκληρη την πόλη. Οι παραπάνω ενέργειες έχουν ως αποτέλεσμα, το 1908 η Σμύρνη να φωτίζεται από τρεις χιλιάδες φανοστάτες φωταερίου (Bilsel, 2006a).

Η παραχώρηση για την κατασκευή δικτύου πόσιμου νερού στην Σμύρνη γίνεται το 1893 (για μια διάρκεια σαράντα επτά ετών) σε μία βελγική εταιρεία, την Οθωμανική Εταιρεία Υδάτων, ενώ μετά την κατασκευή εργοστασίου επεξεργασίας υδάτων το 1895, η παραχώρηση παρατείνεται στα ογδόντα επτά χρόνια (Thobie, 1977; Bilsel, 2006a).

Μία εταιρεία βελγικών συμφερόντων είναι επίσης υπεύθυνη για την κατασκευή εργοστασίου ηλεκτρισμού, το 1892, στα ανατολικά της Πούντας. Ωστόσο, η εγκατάσταση συστήματος θα καθυστερήσει μέχρι το 1905, χρονολογία κατά την οποία ο σουλτάνος Abdulhamid II παραχωρεί, κατ'εξαίρεση, μια άδεια εκμετάλλευσης σε τρεις οθωμανικές πόλεις: την Σμύρνη, την Θεσσαλονίκη και την Δαμασκό. Αξίζει να σημειωθεί ότι στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα, οι βελγικές εταιρείες κυριαρχούν ολοένα και περισσότερο στις αστικές υπηρεσίες της πόλης (Bilsel, 2006a).

Άλλα σημαντικά τεχνικά έργα και αστικές υπηρεσίες της Σμύρνης στην υπό έρευνα περίοδο περιλαμβάνουν την εκτροπή του ποταμού Έρμου, ώστε να προστατευτεί το λιμάνι από τη συσσώρευση ιλύος, την ίδρυση της Εταιρείας Τροchioδρόμων το 1884, τη διαπλάτυνση και πλακόστρωση κεντρικών οδικών αρτηριών κ.ά. (Thobie, 1977).

Τέλος, χρήζει αναφοράς το γεγονός ότι ούτε στην Σμύρνη, όπως και στην υπόλοιπη Αυτοκρατορία, υπάρχει δημόσια υπηρεσία υγιεινής. Έτσι, συχνά ξεσπούν επιδημίες όπως της ευλογιάς του 1871, όπου σημειώθηκαν πολλοί θάνατοι, ακόμα και χολέρας, η οποία προέρχεται από την Αλεξάνδρεια και την Κωνσταντινούπολη μέσω των πλοίων. Οι συνθήκες υγιεινής σε κάποιες συνοικίες, όπως η μουσουλμανική και η εβραϊκή, είναι ιδιαίτερος άσχημες, καθώς στερούνται πόσιμο νερό και αποχέτευσης και τα σπίτια είναι μικρά και ξύλινα δίχως καλό αερισμό. Ωστόσο, περί τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, ιδρύονται μία σειρά από νοσοκομειακά ιδρύματα, όπως το Γραικικό Νοσοκομείο, το Καθολικό Νοσοκομείο του Αγ. Αντωνίου, το Εβραϊκό, το Τούρκικο και το Αρμένικο, βελτιώνοντας αισθητά τις υποδομές υγείας και πρόνοιας της πόλης (De Scherzer 1995).

#### *4.1.3.3 Χωρική Κατανομή Κοινοτήτων*

Όσον αφορά τη χωρική κατανομή του πληθυσμού στην πόλη, πρέπει να διακριθούν δύο περίοδοι. Το πρώτο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα, ο αστικός χώρος παραμένει ακόμα χωρισμένος σε συνοικίες που προορίζονται για τα μέλη της ίδιας εθνο-θρησκευτικής κοινότητας. Ωστόσο, στην κάτω πόλη υπάρχουν ήδη μεικτές συνοικίες, όπως για παράδειγμα στον Φραγκομαχαλά, όπου κατοικούν τόσο Ευρωπαίοι όσο και Έλληνες. Από το δεύτερο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα και μετά, τα πράγματα αλλάζουν: οι διάφορες συνοικίες ανοίγονται, και ο διαχωρισμός του αστικού χώρου που σηματοδοτείται κυρίως από εθνοτικές, δογματικές και

θρησκευτικές ταυτότητες των ατόμων, παραχωρεί σταδιακά τη θέση του σε μία διάκριση βασισμένη κατά κύριο λόγο σε οικονομικά και κοινωνικά κριτήρια. Τέλος, περιμετρικά της πόλης που αναπτύσσεται, εγκαθίστανται φτωχοί πληθυσμοί, ακόμα και περιθωριοποιημένοι, Τσιγγάνοι, Άραβες κτλ. (Yilmaz, 2006).

Από το 1867, η Οθωμανική Αυτοκρατορία αναγνωρίζει την ιδιωτική ιδιοκτησία για όλους, συμπεριλαμβανομένων και των ξένων. Γαίες και ακίνητη περιουσία, εκτός από την περιουσία των βακουφίων, μπορούν πλέον να πωλούνται και να αγοράζονται ελεύθερα. Εγκαθίσταται έτσι, ο νόμος της αγοράς. Ωστόσο, η ακίνητη περιουσία των διαφόρων κοινοτήτων καταγράφεται από ξεχωριστές διοικητικές υπηρεσίες. Αυτό ουσιαστικά αποτελεί και την απαρχή της κατάργησης του εθνο-θρησκευτικού χωρικού διαχωρισμού και τη δημιουργία των μεικτών συνοικιών. Στη συνέχεια, παρουσιάζονται κάποια δομικά χαρακτηριστικά των 5 συνοικιών της πόλης.

#### ❖ **Η Φράγκικη συνοικία**

Διασχίζοντας κάθετα τον παράλληλο στην προκουμαία δρόμο, απαντάται το κέντρο του Φραγκομαχαλά. Περιοχή της πρώτης εγκατάστασης των δυτικών στη Σμύρνη, κατακλύσθηκε στο δεύτερο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα από ελληνικούς και αρμενικούς πληθυσμούς. Οικονομικό και εμπορικό κέντρο της Σμύρνης, με πολλά καταστήματα, στενούς δαιδαλώδεις δρόμους και τα χαρακτηριστικά διώροφα αρχοντικά (βερχανέδες) που της προσδίδουν ιδιαίτερο χρώμα. Το «τετράγωνο» του Φραγκομαχαλά (στην πραγματικότητα έχει μακρόστενο ακανόνιστο σχήμα) που ακουμπά στη θάλασσα, εξυπηρετούν μικρές προβλήτες (σκάλες), οι οποίες μετά την εξαφάνισή τους από τα τεχνικά έργα διατηρήθηκαν ως τοπωνύμια της νέας προκουμαίας (Γιαννακόπουλος, 2001; Georgelin, 2007).

#### ❖ **Η εβραϊκή συνοικία**

Η εβραϊκή συνοικία χωροθετείται στα υψώματα και είναι αναγνωρίσιμη από τις συναγωγές της και τα τελετουργικά της λουτρά. Βρίσκεται κοντά στις παλιές εμπορικές συνοικίες. Η συνοικία αυτή βρίσκεται στο περιθώριο εκσυγχρονισμού της πόλης, ενώ οι συνθήκες υγιεινής που επικρατούν σε αυτήν κρίνονται επεικώς ανεπαρκείς (Θεμοπούλου, 2001; Georgelin, 2007).

#### ❖ **Η αρμένικη συνοικία**

Τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, η συνοικία βρίσκεται σε κεντρική θέση χάρη στην εξάπλωση της πόλης προς το βορρά. Μετά από την πυρκαγιά του 1845, η συνοικία ανοικοδομείται βάσει σχεδίου, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω. Οι δρόμοι της είναι ευθυγραμμισμένοι

κάθετα ανάμεσα σε δύο άξονες που συνδέουν την πόλη με τον εξωτερικό χώρο. Η ανοικοδόμηση της συνοικίας πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με σύγχρονα πολεοδομικά κριτήρια. Έτσι, καταργήθηκαν οι αδιέξοδοι δρόμοι και διατηρήθηκε κάποια απόσταση ανάμεσα στα κτίρια (Bilsel, 1996; Georgelin, 2007).

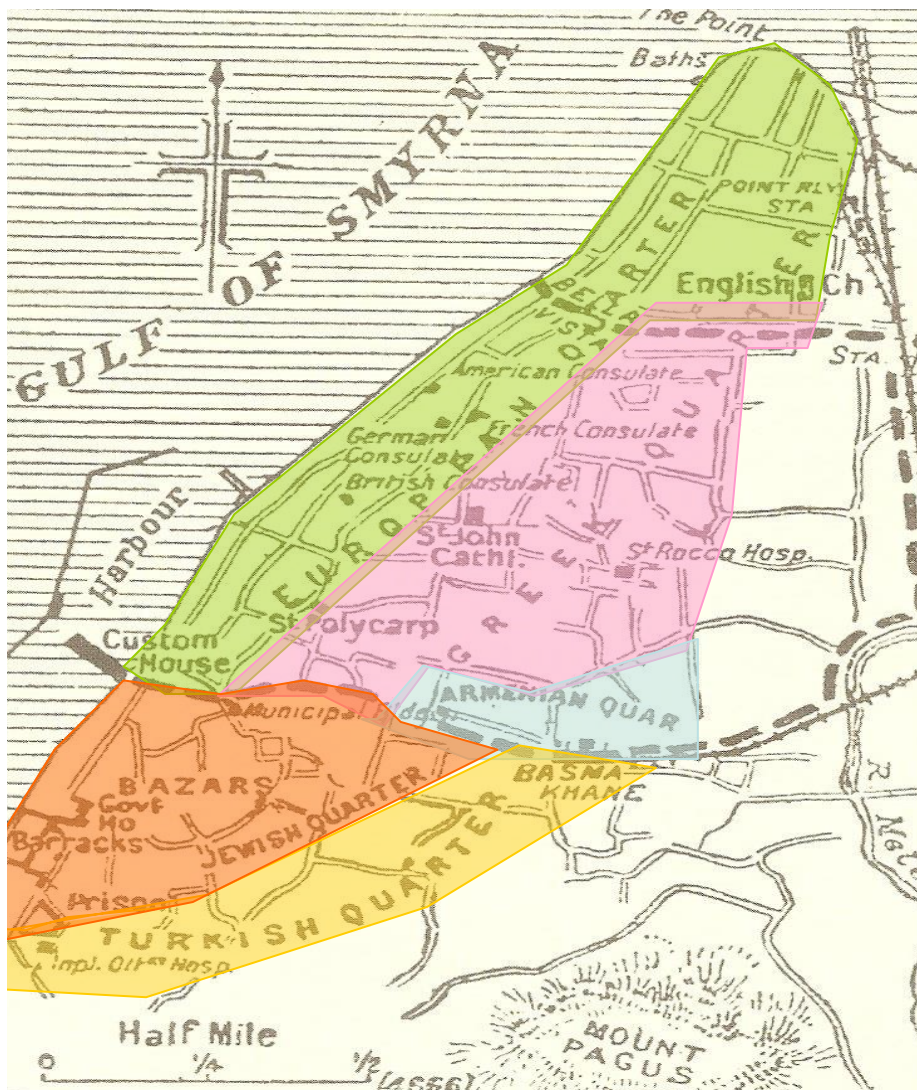
#### ❖ Η ελληνική συνοικία




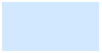

Οι Έλληνες, που αποτελούν μία από τις πλειοψηφούσες συνιστώσες της πόλης, κατοικούν στα ανατολικά της φράγκικης συνοικίας, πολλές φορές αναμειγμένοι με τους ευρωπαϊκούς πληθυσμούς. Οι νέες συνοικίες που διαμορφώνονται στην πεδιάδα είναι ως επί το πλείστον ελληνικές, στο εσωτερικό των βορειοανατολικών περιοχών, και ευρωπαϊκές κατά μήκος της βόρειας ακτής της. Η συνοικία αυτή οριοθετείται από τη Φράγκικη οδό, την οδό Γυαλάδικων και την οδό των Μεγάλων Ταβερνών, οι οποίες σχηματίζουν το πιο γνωστό τρίστυχο της πόλης, αυτό της Αγίας Φωτεινής. Βασικό γνώρισμα της συνοικίας αυτής είναι η ύπαρξη των πολλών εκκλησιών (Γιαννακόπουλος, 2001).

#### ❖ Η τούρκικη ή μουσουλμανική συνοικία

Πρόκειται κυρίως για μία συνοικία σε απόσταση από την παραλία, πάνω στις πλαγιές του όρους Πάγους. Βρίσκεται κοντά στα παζάρια, που είναι τόποι παραδοσιακών εμπορικών δραστηριοτήτων. Ο χάρτης της συνοικίας ξεχωρίζει μάλιστα, για τα πολλά αδιέξοδα σοκάκια του. Η συνοικία, μοιάζει να είναι έξω από την οικονομική δραστηριότητα και τις μεγάλες πολεοδομικές αλλαγές του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Όμως, η ιστορία της περιοχής επηρεάζει αυτή τη συνοικία. Επιπλέον, η οθωμανική διοίκηση της Σμύρνης την επεκτείνει. Η φυλακή, το στρατόπεδο κοντά στο Κονάκι και το Δημαρχείο βρίσκονται εδώ. Η τούρκικη συνοικία έγινε ένας πόλος σύγχρονης κρατικής αντίληψης. Τα τζαμιά είναι σπανιότερα στην Σμύρνη, και περισσότερο διακριτικά από ότι για παράδειγμα στην Κωνσταντινούπολη (Georgelin, 2007).

Χάρτης 4.4: Χωρική Κατανομή Κοινοτήτων Σμύρνης (19ος αιώνας)

**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

	Φράγκικη Συνοικία		Ελληνική Συνοικία
	Εβραϊκή Συνοικία		Αρμένικη Συνοικία
	Μουσουλμανική ή Τούρκικη Συνοικία		

Πηγή: Σμυρνέλη, 2006β (Ιδία Επεξεργασία)



#### 4.1.3.4 Προαστικοποίηση πόλης

Στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, η Σμύρνη διαθέτει αστικές υπηρεσίες σύγχρονης μεγαλούπολης. Η πόλη διπλασιάζεται σε έκταση και πληθυσμό και αποκτά περιφερειακές οικιστικές περιοχές. Η συγκεκριμένη χωρική ανάπτυξη οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι η Σμύρνη μετατρέπεται σε κόμβο σιδηροδρομικών και θαλάσσιων μεταφορών και σε πόλο όπου συσσωρεύεται ο πλούτος της ευρύτερης περιοχής (Bilsel, 2006α).

Τα προάστια της Σμύρνης κατά τον 19<sup>ο</sup> και στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, αποτέλεσαν αναπόσπαστο τμήμα της οικονομικής και κοινωνικής ζωής της. Η αλματώδης ανάπτυξη της πόλης εκφράζεται και από την χωρική της επέκταση. Έως τις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η πόλη εκτεινόταν έως την περιοχή του Φασουλά. Το 1840, η περιοχή Κοκκινοβαφείων, που αποτέλεσε κεντρική συνοικία της πόλης στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, ήταν ελώδης με ελάχιστα σπίτια που εξυπηρετούσαν τους βαφείς. Τη δεκαετία του 1920, τα όρια της πόλης προσέγγισαν στα βόρεια την περιοχή Δαραγάτσι, πέρα από την Πούντα (Μεχτίδης, 2015).

Χάρτης 4.5: Τα προάστια της Σμύρνης



Πηγή: <http://asiaminor.ehw.gr/Forms/fMedia.aspx?lemmaid=5446&contlang=57&lemmatitle=%u039c%u03c0%u03b6%u03c5%u03c4%u03b6%u03ac%u03c2>

Σύμφωνα με τον Georgelin (2007), η ανάπτυξη των προαστίων της Σμύρνης σημαδεύεται από φαινόμενα κοινωνικής πόλωσης, ενώ εξαφανίζεται ο εθνοτικός και θρησκευτικός διαχωρισμός που απαντάται στο κέντρο της πόλης. Τα πλούσια προάστια της πόλης, όπως το Κορδελιό, ο Μπουρνόβας και ο Βουτζάς, συνδέονται με το κέντρο της Σμύρνης είτε σιδηροδρομικά, είτε με αμαξωτό δρόμο ή με ατμόπλοια. Η ανάπτυξη αυτών των συγκοινωνιών προκαλεί με τη σειρά της επιταχυνόμενη ανάπτυξη αυτών των νέων κέντρων με τις πολυτελείς κατοικίες. Η εικόνα της ευρύτερης περιοχής θα αλλάξει και προς τα τέλη του 19ου αιώνα, όταν και αναπτύσσεται το φαινόμενο της τουριστικής δραστηριότητας.

Στην συνέχεια, παρουσιάζονται τρία βασικά προάστια της Σμύρνης: ο Μπουρνόβας, ο Μπουτζάς και το Κορδελιό.

### Μπουρνόβας

Ο Μπουρνόβας απείχε από την Σμύρνη 8 χιλιόμετρα και βρίσκεται στις πλαγιές του Σιπύλου. Στα μέσα του 18<sup>ου</sup> αιώνα, ο πληθυσμός του οικισμού ανερχόταν στους 500 κατοίκους. Προς τα τέλη του ίδιου αιώνα, σταδιακά εγκαθίστανται στον Μπουρνόβα οι πρώτοι Ευρωπαίοι έμποροι από την Σμύρνη, οι οποίοι αποκτούν κυρίως θερινές κατοικίες. Την εν λόγω περίοδο, ο Μπουρνόβας συνδέεται με την Σμύρνη με δύο δρόμους. Η ουσιαστική ανάπτυξη και εξάπλωση του προαστίου συντελέστηκε μετά το 1867, με τα εγκαίνια της διακλάδωσης της σιδηροδρομικής γραμμής που συνέδεε την Σμύρνη με τον Κασαμπά. Έτσι, ο Μπουρνόβας μετατράπηκε από οικισμό παραθεριστικής κατοικίας κάποιων Σμυρναίων εμπόρων σε σημαντικό προάστιο της Σμύρνης, δηλαδή σε τόπο μόνιμης κατοικίας (Smyrnelis, 2000).

Από τον 19<sup>ο</sup> αιώνα και έπειτα, ο πληθυσμός του αυξανόταν συνεχώς. Στο πρώτο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα αριθμούσε 3.000-4.000 κατοίκους, ενώ τη δεκαετία του 1870 προσέγγιζε τους 8.000 κατοίκους. Στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, ο πληθυσμός του ανέρχεται στους 15.000 κατοίκους, εκ των οποίων οι μισοί ήταν έλληνες, οι 5.000 μουσουλμάνοι, οι 2.000 Αρμένιοι και Εβραίοι και οι υπόλοιποι Ευρωπαίοι και κυρίως Άγγλοι (Κοντογιάννης, 1921). Το γεγονός αυτό της πολυπολιτισμικότητας ενισχύει την παραπάνω διαπίστωση ότι στα προάστια της Σμύρνης συγκεντρώνεται πληθυσμός βάσει κοινωνικο-οικονομικής κατάστασης και όχι βάσει εθνοτικών και θρησκευτικών χαρακτηριστικών.

Ο Μπουρνόβας χωριζόταν σε τρεις συνοικίες: Χαβούζα, Σταθμός και Αγορά. Στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, η πλειονότητα των κατοίκων του Μπουρνόβα είναι πλούσιοι ή οικονομικώς εύρωστοι αστοί της Σμύρνης που διαμένουν σε κομψά και ιδιαίτερα από άποψη αρχιτεκτονικής κτίσματα. Από τα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα, καθώς όλο και περισσότεροι πλούσιοι

κάτοικοι της Σμύρνης (χριστιανοί, μουσουλμάνοι, Αρμένιοι και Ευρωπαίοι) εγκαθίστανται στον Μπουρνόβα, τα μεσαία και κατώτερα κοινωνικο-οικονομικά στρώματα του οθωμανικού και ευρωπαϊκού πληθυσμού εγκαταλείπουν σταδιακά τον οικισμό. Ωστόσο, από τα αρχεία του γαλλικού προξενείου φαίνεται ότι υπήρχε μία διάκριση, αναφορικά με τον τόπο κατοικίας, ανάμεσα στους διαφορετικής εθνικότητας και θρησκευματος κατοίκους του Μπουρνόβα, καθώς κάθε κοινότητα έχει την τάση να συγκεντρώνεται στον δικό της αστικό χώρο (Smyrnelis, 2000).

Ο αριθμός των διάφορων τύπων λατρείας του Μπουρνόβα, την ίδια περίοδο, μαρτυρά το στοιχείο της πολυπολιτισμικότητας της κοινωνίας και ενισχύει τον ρόλο του ως προαστιακός οικισμός. Στο τέλος του 19<sup>ου</sup> αιώνα, στον Μπουρνόβα απαντώνται τρεις ελληνικές ορθόδοξες εκκλησίες, δύο καθολικές, μία προτεσταντική, μία αρμενική, δύο συναγωγές και δύο τζαμιά. Η ίδια εικόνα επικρατεί και στους χώρους εκπαίδευσης, όπου εντοπίζονται ένα μουσουλμανικό κρατικό σχολείο, δύο δημοτικά (ένα αρρεναγωγείο και ένα παρθεναγωγείο) και ένα νηπιαγωγείο της ελληνικής ορθόδοξης κοινότητας, κάποια ελληνικά ιδιωτικά σχολεία και τέσσερα ευρωπαϊκά. Επιπλέον, στο τέλος του 19<sup>ου</sup> αιώνα, απέκτησε ένα θέατρο και λέσχες, ενώ στις αρχές του 20<sup>ού</sup> αιώνα έναν κινηματογράφο (Smyrnelis, 2000).

Αξίζει τέλος να σημειωθεί ότι η μεταμόρφωση του Μπουρνόβα σε προάστιο δεν εμπόδισε την ανάπτυξη του πρωτογενούς τομέα στον εύφορο κάμπο του (Κοντογιάννης, 1921).

#### Μπουτζάς (ή Βουτζάς)

Ο Μπουτζάς απέχει 9 χιλιόμετρα από την Σμύρνη και βρίσκεται στις παρυφές της οροσειράς Νυφ Νταγκ. Η δεύτερη και βασική φάση ανάπτυξης του σημειώθηκε μετά το 1861, όταν εγκαινιάστηκε η σιδηροδρομική γραμμή Σμύρνης-Αϊδινίου, με ενδιάμεση στάση στον Μπουτζά. Τότε εγκαθίστανται και οι πρώτοι ευρωπαίοι από την Σμύρνη σε εξοχικές κατοικίες. Κατά τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, ο Μπουτζάς έβριθε από κομψά και ιδιαίτερα από αρχιτεκτονικής άποψης κτίσματα, ενώ μετατράπηκε από οικισμό παραθεριστικής κατοικίας κάποιων Σμυρναίων εμπόρων σε σημαντικό προάστιο της Σμύρνης, δηλαδή σε τόπο μόνιμης κατοικίας (Smyrnelis, 2000).

Για τον πληθυσμό του Μπουτζά δεν υπάρχουν αρκετές διαθέσιμες πληροφορίες. Στο τέλος του 19<sup>ου</sup> αιώνα οι κάτοικοι του Μπουτζά προσέγγιζαν τους 6.000 και στις αρχές του 20<sup>ου</sup>, σύμφωνα με την πλειονότητα των πηγών ο πληθυσμός αναγόταν στους 12.000 κατοίκους. Η πλειοψηφία των κατοίκων τόσο κατά τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, όσο και κατά τον 20<sup>ο</sup>, ήταν Έλληνες ορθόδοξοι, ενώ οι μουσουλμάνοι αποτελούσαν μειονότητα του πληθυσμού (Καραράς, 1962).

Ο αριθμός των διάφορων τύπων λατρείας του Μπουτζά, την ίδια περίοδο, μαρτυρά το στοιχείο της πολυπολιτισμικότητας της κοινωνίας και ενισχύει τον ρόλο του ως προαστιακό οικισμό. Στο τέλος του 19ου αιώνα, στον Μπουτζά απαντώνται τρεις ελληνικές ορθόδοξες εκκλησίες, μία καθολική και μία προτεσταντική. Η ίδια εικόνα επικρατεί και στους χώρους εκπαίδευσης, όπου εντοπίζονται δύο κοινοτικά ελληνικά σχολεία (ένα αρρεναγωγείο και ένα παρθεναγωγείο), διάφορα ελληνικά ιδιωτικά σχολεία, δύο ιδιωτικά αγγλικά σχολεία, ένα σχολείο των καθολικών καλογραιών και ένα σχολείο των καπουτσίνων μοναχών. Επιπλέον, ως προς την κοινωνική ζωή και την ψυχαγωγία των κατοίκων του, στον Μπουτζά λειτουργούσε και ένα θέατρο (Smyrnelis, 2000).

Αξίζει τέλος να σημειωθεί, ότι η μεταμόρφωση του Μπουτζά σε προάστιο δεν εμπόδισε την ανάπτυξη του πρωτογενούς τομέα στον εύφορο κάμπο του. Μάλιστα από το 1880 και έπειτα, άρχισε και η συστηματική καλλιέργεια του καπνού (Κοντογιάννης, 1921).

### Κορδελιό

Το Κορδελιό (ή Περαία) απέχει 13 χιλιόμετρα από την Σμύρνη και είναι χτισμένο κατά μήκος της βορινής ακτής του κόλπου της Σμύρνης, απέναντι και βορειοανατολικά από την πόλη.

Επιπλέον, αποτελούσε ένα από τα πιο πολυπληθή προάστια της Σμύρνης με πληθυσμό 30.000 κατοίκων στο πρώτο μισό του 20ου αιώνα (Μεχτίδης, 2015).

Η ανάπτυξη του Κορδελιού άρχισε μετά το 1865, όταν εγκαινιάστηκε η σιδηροδρομική γραμμή Σμύρνης - Κασαμπά, και, ακόμα περισσότερο, μετά το 1874, όταν ιδρύθηκε μία αγγλική ναυτική εταιρεία που εκτελούσε τη συγκοινωνία στον κόλπο της Σμύρνης με δύο βαποράκια. Ο σιδηρόδρομος περνούσε από τους σταθμούς Χαλκά Βουνάρ και Αγία Τριάδα πριν φτάσει στο Κορδελιό σε 28 λεπτά. Έως το 1874, στην περιοχή υπήρχαν μόνο λίγες αγροικίες, αλλά η ανάπτυξή του έκτοτε υπήρξε ραγδαία (Μεχτίδης, 2015).

Η άνθηση του προαστίου αυτού επέτρεψε την ίδρυση μιας δεύτερης ναυτιλιακής εταιρείας το 1880 και μιας τρίτης το 1884, που εκτελούσαν το ίδιο δρομολόγιο στον κόλπο της Σμύρνης. Το τρένο της γραμμής Σμύρνη - Κασαμπάς σταματούσε από τότε και στο εξής τακτικά στο Κορδελιό. Ταυτόχρονα, κατασκευάστηκε ένας παραθαλάσσιος καρόδρομος που άρχιζε από την προκουμαία της Σμύρνης (Smyrnelis, 2000).

Τη δεκαετία του 1880, οι κάτοικοι του Κορδελιού ήταν περίπου 5.000, από τους οποίους οι μισοί ήταν ελληνορθόδοξοι, το ένα τέταρτο Αρμένιοι και οι υπόλοιποι Ευρωπαίοι και μουσουλμάνοι. Στις αρχές του 20ού αιώνα, ο πληθυσμός άγγιξε τους 10.000, αλλά η αναλογία

μεταξύ των διαφορετικών κοινοτήτων φαίνεται ότι έμεινε η ίδια. Το Κορδελιό αναπτύχθηκε επίσης στη διάρκεια του τελευταίου τετάρτου του 19ου αιώνα και από χωριό στο οποίο παραθέριζαν κάποιοι κάτοικοι της Σμύρνης μετατράπηκε σε σημαντικό προάστιο της πόλης, δηλαδή σε τόπο μόνιμης κατοικίας, γεγονός που το ενίσχυσαν τα μέσα μεταφοράς που υπήρχαν. Οι αγροικίες εξαφανίστηκαν και το Κορδελιό γέμισε με κομψά σπίτια και βίλες, ενώ απέκτησε και κινηματογράφο, θέατρο, αναγνωστήριο και διάφορες λέσχες (Smyrnelis, 2000).

Ο αριθμός των διάφορων τύπων λατρείας του Κορδελιού, την ίδια περίοδο, μαρτυρά το στοιχείο της πολυπολιτισμικότητας της κοινωνίας και ενισχύει τον ρόλο του ως προαστιακό οικισμό. Στο τέλος του 19ου αιώνα, στο Κορδελιό απαντώνται πέντε ελληνικές ορθόδοξες εκκλησίες, δύο αρμενικές γρηγοριανές, μία καθολική και δύο τζαμιά. Η ίδια εικόνα επικρατεί και στους χώρους εκπαίδευσης, όπου εντοπίζονται τέσσερα κοινοτικά ελληνικά σχολεία (αστική σχολή αρρένων και θηλέων εξατάξιος, του Αγίου Ιωάννη και το σχολείο Αντωνιάδου), ένα μουσουλμανικό και τρία ευρωπαϊκά (Smyrnelis, 2000).

Τέλος, το Κορδελιό χωριζόταν σε τέσσερις συνοικίες: Αλλάμπεη, Κορδελιό, Παπά Σκάλα και Τομάζου, ενώ ανατολικότερα τα Πετρωτά και η Αγία Τριάδα θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως περίχωρα του Κορδελιού. Το Κορδελιό υπήρξε τόπος αναψυχής και βόλτας για τους Σμυρνιούς (Μεχτίδης, 2015).

#### **4.1.4 Σύστημα πολιτικής - Διακυβέρνηση**

Η περιοχή της Σμύρνης, ή αλλιώς βιλαέτι Αϊδινίου, διαιρείται σε τέσσερα σαντζάκια και πρόεδρος στο καθένα από αυτά είναι ο κυβερνήτης (*mutessarif*). Τα σαντζάκια διαιρούνται σε επαρχίες που διοικούνται από τον καϊμακάμη (*kaimakan*), ενώ οι επαρχίες χωρίζονται σε Δημαρχίες και έχουν για διοικητή τους έναν μουδίρη (*mudir*). Η πόλη της Σμύρνης είναι πρωτεύουσα στο σαντζάκι του Σιγκαλά (De Scherzer 1995).

Η διαχείριση των πολιτικών υποθέσεων του βιλαετίου δεν αφήνει πολύ περιθώριο να αναδυθεί μία ανοιχτή τοπική πολιτική ζωή. Η οθωμανική Μπελ Επόκ επιτρέπει μόνο στους πρόκριτους των κοινοτήτων να εισακούονται από την εξουσία, που στην πραγματικότητα είναι απόλυτη και έχει διοριστεί από την Κωνσταντινούπολη. Αυτή η σχηματοποίηση συνεπάγεται πελατειακά φαινόμενα που βλάπτουν τα σημαντικά πρόσωπα, όπως ο ορθόδοξος μητροπολίτης ή ο Αρμένιος αρχιεπίσκοπος που συγκαταλέγονται μεταξύ των προσκείμενων του διορισμένου από την Πύλη βαλή. Η ανυπαρξία επίσης δημόσιου οθωμανικού χώρου περιορίζει τον καθένα μέσα στη δική του κοινότητα και του αφαιρεί τη δυνατότητα να αποκτήσει την εμπειρία οποιασδήποτε κοινότητας συμφερόντων με τους

άλλους Σμυρنيώτες διαφορετικής εθνότητας. Οι περιορισμοί αυτού του συστήματος ευνοούν την εμφάνιση κινημάτων ριζικής αμφισβήτησης όπως για παράδειγμα, ο θεαματικός ελληνικός πατριωτισμός για τους Ελληνορθόδοξους και η επαναστατική δράση των Αρμενίων της Σμύρνης (Georgelin, 2007).

Όπως υποστηρίζει ο Georgelin (2007), το πολιτικό πεδίο σε μία πόλη της ύστερης Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, μη δημοκρατικού κράτους με πολυσύνθετο πληθυσμό, όπως είναι η Σμύρνη, παρουσιάζει ιδιαιτερότητες. Ακόμα και η ιδέα, επί παραδείγματι, ύπαρξης υποθέσεων που αφορούν στο σύνολο των κατοίκων της Σμύρνης, ανεξάρτητα από τη θρησκεία τους ή την κοινωνική θέση στην οποία ανήκουν, είναι αδιανόητη. Η κουλτούρα της πολιτικής αντιπαράθεσης και της λήψης αποφάσεων μετά από διαπραγμάτευση είναι περιορισμένη. Το πολιτικό πεδίο αρθρώνεται σε δύο διαφορετικά επίπεδα: α) τη μεγάλη πολιτική της Αυτοκρατορίας, τομέας αποκλειστικής αρμοδιότητας του Σουλτάνου και της κεντρικής διοίκησης. Ο διορισμός του βαλή συγκαταλέγεται σε αυτό το επίπεδο άσκησης πολιτικής. Ο βαλής πλαισιώνεται από ένα Διοικητικό Συμβούλιο, στο οποίο συμμετέχουν όλοι οι θρησκευτικοί ηγέτες του βιλαετίου, δηλαδή ο μητροπολίτης, ο μεγάλος ραβίνος, ο Αρμένιος αποστολικός αρχιεπίσκοπος, ο καθολικός αρχιεπίσκοπος αλλά και ο μουφτής. β) Τη διοικητική αποκέντρωση σε επίπεδο βιλαετίου. Μικροδιαπραγματεύσεις και ρυθμίσεις για τρέχοντα καθημερινά ζητήματα, επιλύονται από τις κοινότητες (μιλέτ), οι οποίες συνεννοούνται με την τοπική αρχή. Οι αξιωματούχοι των μη μουσουλμανικών μιλέτ υπάγονται στη διοίκηση του βιλαετίου.

Το πολιτικό πεδίο λοιπόν, όπως επισημάνθηκε και παραπάνω, είναι οργανωμένο στη βάση του, στους κόλπους των κοινοτήτων. Επικεφαλής κάθε τοπικής κοινότητας εκλέγεται ένας από την ίδια την κοινότητα. Αν και το σύστημα των κοινοτήτων είναι αντιπροσωπευτικό, εντούτοις, ο δημοκρατικός χαρακτήρας του είναι ιδιαίτερα περιορισμένος, καθώς οι σημαντικές τοπικές οικογένειες μονοπωλούν τα αιρετά λειτουργήματα. Επίσης, όταν η τοπική κοινότητα είναι αρκετά σημαντική, εκλέγει και μία δημογεροντία. Συνεπώς, η ελληνορθόδοξη κοινότητα εκλέγει έναν μουχτάρη, η μουσουλμανική έναν ιγτιγιάρ μετζιλισί, η αρμένικη έναν ταγαγκάν. Ωστόσο, οι τοπικοί θεσμοί δεν γίνονται πάντα αποδεκτοί από τη διοίκηση, ιδιαίτερα εκτός του αστικού κέντρου (Οργανικός Κανονισμός της Ορθόδοξης Κοινότητας της Σμύρνης, 1878).

Από την ανάλυση που προηγήθηκε, γίνεται αντιληπτό ότι ο πληθυσμός στη Σμύρνη αντιπροσωπεύεται a minima από τους θρησκευτικούς του ηγέτες. Το σύστημα συμβάλλει στην όξυνση των ανταγωνισμών στους κόλπους του οθωμανικού πληθυσμού, σε θρησκευτική βάση και οι σχέσεις ανάμεσα στους πρόκριτους αποκτούν τελικά υπερβολική

σημασία. Κάτι αντίστοιχο, συμβαίνει και με τη διοίκηση της πόλης, με την ύπαρξη δύο δήμων κατά κάποιο τρόπο.

Η Σμύρνη είναι μία από τις πόλεις της Αυτοκρατορίας που διαθέτει δημοτική αρχή. Πρόκειται για έναν οργανισμό που δημιουργήθηκε κατά τα πρότυπα του Γαλατά-Πέρα<sup>26</sup> στα τέλη της δεκαετίας του 1860 και αντιπροσωπεύει τις κοινότητες που κατέχουν ακίνητα στην πόλη. Μάλιστα, ο θεσμός γίνεται ευμενέστατα δεκτός γιατί θεωρείται ότι θα συνεισφέρει στη βελτίωση του αστικού χώρου (Serce, 1998; Καραδήμου-Γερόλυμπου, 2016).

Η πρώτη προσπάθεια δημιουργίας δήμου στην Σμύρνη, χρονολογείται το 1867 και αποτελεί ουσιαστικά πρωτοβουλία των ευρωπαϊών εμπόρων και κυρίως των εκχωρητών εταιρειών δημοσίων έργων. Ο Πρόεδρος, συνεπικουρείται από ένα δημοτικό συμβούλιο, στο οποίο συμμετέχουν κτηματίες και πλούχοντες που εκπροσωπούν όλες τις συνιστώσες του πληθυσμού της πόλης, Οθωμανούς (μουσουλμάνους και μη) ή Ευρωπαίους. Ο πρώτος αυτός δήμος που θεσπίστηκε για πρώτη φορά το 1868, λειτούργησε λίγους μόνο μήνες (Bilsel, 2006a).

Ο Δήμος, έχει «μεικτή δομή» και αποτελείται από δύο οντότητες, μία που οφείλει να ασχολείται με τη μουσουλμανική συνοικία και μία που οφείλει να διοικεί τις υπόλοιπες. Έτσι, αριθμεί εκτός από δύο προέδρους και δύο πενταμελή συμβούλια που εκλέγονται μεταξύ των Οθωμανών υπηκόων. Το καταστατικό τέλος ορίζει, ότι ένας μουσουλμάνος προεδρεύει του οργανισμού, τον οποίο είθισται να κολακεύουν τα δυτικά συμφέροντα, καθώς είναι αρμόδιος για θέματα χωροταξίας και πολεοδομίας της πόλης. Οι Ιταλοί και οι Γάλλοι ανταγωνίζονται κυρίως για να εισέλθουν σε αυτήν την αγορά (Serce, 1998; Καραδήμου-Γερόλυμπου, 2016).

Μετά την εφαρμογή του νόμου που προέβλεπε την εγκαθίδρυση δήμων στις πόλεις των οθωμανικών επαρχιών το 1871, ο δήμος επανιδρύεται το 1874. Αντιγράφοντας το δυτικό πρότυπο, αντιπροσωπεύει ένα συγκεκριμένο πλαίσιο αυτοδιαχείρισης, σε ένα σύστημα όπου οι νομάρχες, που διορίζονται από την Πύλη, ασκούν αυταρχική εξουσία. Ο νέος λοιπόν δήμος αποτελείται από δύο περιφέρειες, τη βόρεια και τη νότια. Η καθεμία διαθέτει δημοτικό συμβούλιο και δημόσιους υπαλλήλους, γιατρό, μηχανικό, αρχιτέκτονα, επιθεωρητή αγοράς και μεταφραστή. Ενώ οι δήμαρχοι των δύο περιφερειών είναι πλούχοντες μουσουλμάνοι της πόλης, τα δημοτικά συμβούλια αποτελούνται από εκπροσώπους των διαφόρων τοπικών κοινοτήτων, με τους ευρωπαίους να μην μετέχουν πλέον σε αυτά. Το 1891, οι δύο περιφέρειες ενοποιούνται με σκοπό τη μείωση των δαπανών (Bilsel, 2006a).

---

<sup>26</sup> Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τη Δημαρχία του Γαλατά-Πέρα (της 6<sup>ης</sup> περιφέρειας της Κωνσταντινούπολης), βλ. Mantran (1996).

Ο ρόλος του Δήμου είναι να προβαίνει σε ορισμένες πολεοδομικές διευθετήσεις, κυρίως στη συντήρηση του οδικού δικτύου και την κατασκευή διαφόρων οικοδομημάτων δημοτικού ενδιαφέροντος. Για το λόγο αυτό, εισπράττει έναν φόρο επί των ακινήτων. Ωστόσο, σύμφωνα με τον πρόξενο της Γερμανίας Pellissier, «ο δήμος φημίζεται για τη διαφθορά του και την κακή του διαχείριση». Τέλος, στις αρμοδιότητες της Δημαρχίας είναι η αντιμετώπιση εκτάκτων καταστάσεων, όπως για παράδειγμα η υποδοχή μουσουλμάνων προσφύγων που εκδιώκονται από τα εδάφη που έχασε η Αυτοκρατορία. Σε καμία περίπτωση ωστόσο, όπως υποστηρίζει ο Ilbert (1996:143), «...ο δήμος της Σμύρνης δε συγκρίνεται με τον αντίστοιχο της πόλης της Αλεξάνδρειας».

Η αποκατάσταση του συνταγματικού πολιτεύματος το 1908, που είχε καταργηθεί από το 1878, επιτρέπει την έκφραση απόψεων που ανανεώνουν τον πολιτικό χώρο. Οι θεσμοί πράγματι προβλέπουν βουλευτικές εκλογές για τη σύσταση μίας ενιαίας Εθνοσυνέλευσης, όπου το εκλογικό σώμα αποτελείται από το σύνολο των ανδρών Οθωμανών υπηκόων, χωρίς φυλετική ή θρησκευτική διάκριση. Ωστόσο, η ενότητα ανάμεσα στις θρησκευτικές ομάδες, των οποίων ο διαχωρισμός έχει γίνει πλέον θεσμός και καθημερινά αισθητός στην κοινωνική ζωή, δε θεσπίζεται. Έτσι, ο αποκλεισμός των πληθυσμών της Σμύρνης από τις πολιτικές αποφάσεις εξακολουθεί να υφίσταται, όπως και η αποτροπή οργάνωσης τοπικών πολιτικών κινημάτων που θα μπορούσαν να υπερβούν τα όρια της κοινοτικής δομής της κοινωνίας (Boura, 2000).

## 4.2 Κρίσιμα σημεία καμψής

Το κύριο γνώρισμα της Σμύρνης, δηλαδή το ότι αποτελεί μία πόλη-λιμάνι, είναι ιδιαίτερα επιρρεπές σε μεταβολές και καθιστά μία εύθραυστη ισορροπία μεταξύ κοινωνικής και οικονομικής ευημερίας και ευρωστίας αλλά και οικονομικού και κοινωνικού μααρασμού και απαξίωσης. Η πόλη-λιμάνι είναι πολύ ευαίσθητη στις όποιες οικονομικές και πολιτικές αλλαγές συντελούνται τόσο στην επικράτεια της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας όσο και διεθνώς, καθώς το δυνατό σημείο της, η πολυπολιτισμικότητα, είναι ταυτόχρονα και η «αχίλλειος πτέρνα» της.

Όπως θα αναλυθεί εκτενέστερα και παρακάτω, ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος, η πυρκαγιά του 1922, η ανταλλαγή των πληθυσμών που προέβλεπε η Συνθήκη της Λοζάνης με τη μεγάλη έλευση προσφύγων μουσουλμάνων από την Ελλάδα και τον διωγμό των μη μουσουλμανικών πληθυσμών, που αποτελούσε κατά βάση την αστική τάξη της Σμύρνης, αλλά και ο σχηματισμός του τουρκικού έθνους-κράτους επιφέρουν διαδοχικές μεταβολές στην Σμύρνη και αποτελούν τους σημαντικότερους παράγοντες φθοράς και αποδιοργάνωσής της.



Η πόλη θα επιχειρήσει να αναδιοργανωθεί και να επανακτήσει τη χαμένη της αίγλη και φυσιογνωμία, ωστόσο ο αστικός ιστός που θα αναδυθεί μέσα από τα μετέπειτα πολεοδομικά σχέδια, στερείται της ιδιαίτερης ταυτότητάς της: της πολυπολιτισμικότητας και της συνύπαρξης των διαφορετικών κοινοτήτων και ομάδων που την χαρακτήριζαν τα χρόνια της ακμής της, δηλαδή στα τέλη του 18<sup>ου</sup> αιώνα μέχρι και τις αρχές του 20<sup>ου</sup>.

#### **4.2.1 Η πυρκαγιά του 1922**

Η Σμύρνη, με την ευημερία της και την κοσμοπολίτικη κουλτούρα της αποτελεί τη δεύτερη τη τάξει πόλη της οθωμανικής Αυτοκρατορίας μετά την Κωνσταντινούπολη. Η μεγάλη πυρκαγιά του 1922 εξαφάνισε ένα σημαντικό μέρος της κοσμοπολίτικης κληρονομιάς της πόλης. 2.600.000 τετραγωνικά μέτρα κατοικήσιμης ζώνης και 25.000 κτίρια καταστράφηκαν ολοσχερώς συμπεριλαμβάνοντας κατοικίες, αποθήκες και μαγαζιά, ταχυδρομεία, προξενεία, μεγάλα πολυκαταστήματα, πολυτελή ξενοδοχεία, θέατρα και λέσχες. Η περιοχή που πλήγηκε περιελάμβανε τις περισσότερες από τις ελληνικές συνοικίες, την ευρωπαϊκή (Φραγκομαχαλά) και την αρμένικη. Η Στατιστική Υπηρεσία, τον Μάρτιο του 1923, αναφέρει ότι από τις 42.945 κατοικίες, οι 14.004 κάηκαν. Όσον αφορά τον αριθμό των θυμάτων είναι σχεδόν ανυπολόγιστος. Χιλιάδες νεκροί και δεκάδες χιλιάδες άστεγοι. Σε αυτούς τους αριθμούς αξίζει να προστεθούν και οι αναρίθμητοι χριστιανοί που εκδιώχτηκαν στην Ελλάδα, την Αίγυπτο, την Γαλλία κτλ. Γίνεται λοιπόν εύκολα αντιληπτό ότι οι ανθρώπινες απώλειες αλλάζουν ολότελα τη σύνθεση και το μέγεθος του πληθυσμού (Macar, 2001; Καραδήμου-Γερόλυμπου, 2016).

Η πυρκαγιά συντρίβει την πόλη στο πιο ζωτικό και ακμαίο τμήμα της: την ευρωπαϊκή συνοικία και τις προκουμαίες, που αποτελούν το επιχειρηματικό κέντρο, ιδιαίτερα στο τελευταίο τρίτο του 19<sup>ου</sup> αιώνα, καθώς και την ελληνική και αρμένικη συνοικία, που η χωροθέτησή τους στον πολεοδομικό ιστό της πόλης φανερώνει και τον βασικό ρόλο των κατοίκων στο σμυρναίικο εμπόριο. Καταστρέφοντας αυτές τις συνοικίες, αυτομάτως πλήττεται η οικονομική δραστηριότητα της Σμύρνης αλλά και η κληρονομιά των διαφόρων πολιτισμών που σημάδεψαν την ιστορία της και τον αστικό της χώρο. Η καταστροφή της πρόσοψής της και της εικόνας της εν γένει, «αναγκάζει» τη Δύση να αλλάξει στάση απέναντι της, ως προς τις επενδύσεις, τις συνεργασίες, την εμπορική δραστηριότητα κτλ. (Bilsel, 1996).

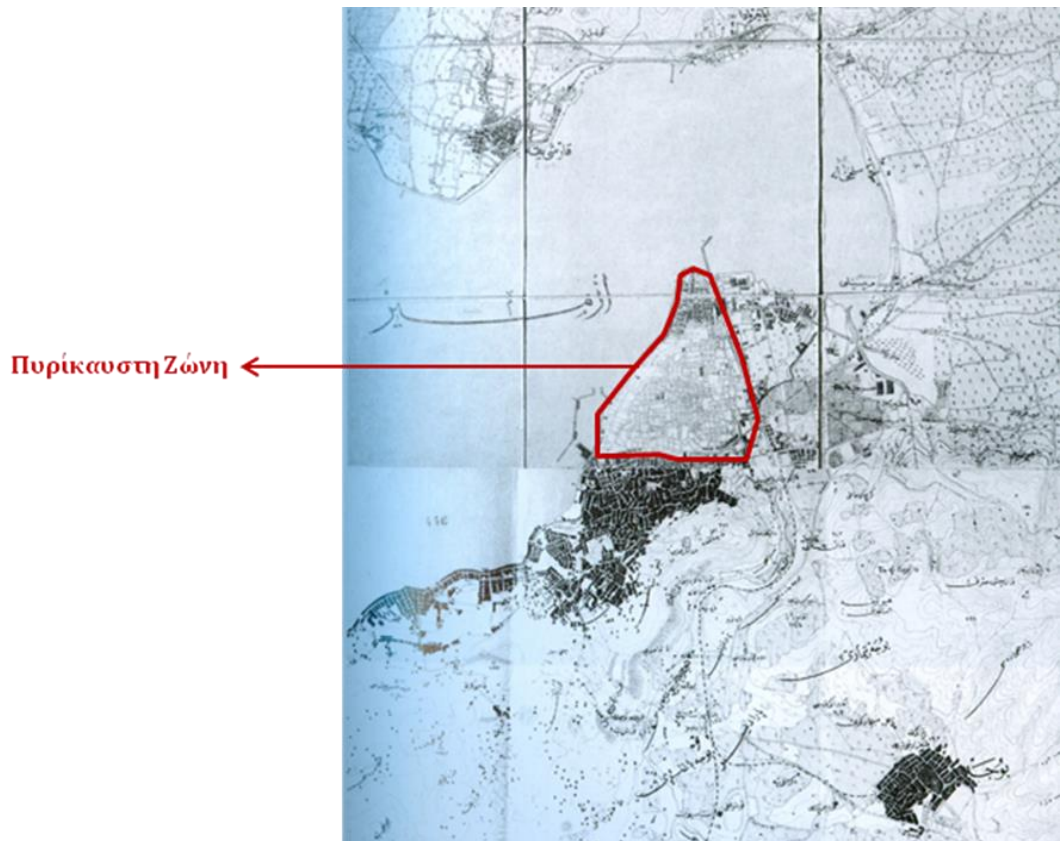
Εικόνα 4.15: Η πυρπόληση της Σμύρνης



Πηγή: Georgelin, 2007 και <https://gr.pinterest.com/pin/650770214877258268/>

Τα κίνητρα για την πυρπόληση της Σμύρνης στο νέο καθεστώς, σύμφωνα με τον Issawi (1980), συνοψίζονται στα ακόλουθα: πρώτα από όλα, αποκομίζει, μεσοπρόθεσμα, πολιτικό και οικονομικό κέρδος. Η πυρκαγιά, οι σφαγές, οι εκτοπίσεις και η εκδίωξη εκτός της επικράτειας της Τουρκίας δίνουν οριστική λύση στο ελληνορθόδοξο πρόβλημα στα παράλια του Αιγαίου, και στις δύο διαστάσεις, τόσο την εξωτερική όσο και την εσωτερική της Τουρκίας. Επίσης, οι χριστιανικοί πληθυσμοί που τους ένωνε το κοινό θρησκευτικό υπόβαθρο και διαφύλασσαν την πολιτική και πολιτισμική τους ενότητα και διαφορετικότητα, προκαλώντας τριβές στο όραμα και στον πολιτικό σχεδιασμό του νέου καθεστώτος, δεν αποτελούν πλέον εμπόδιο. Μάλιστα, η οικονομική ανωτερότητα των Ρωμιών στην οικονομία της Μικράς Ασίας καταστράφηκε για πάντα. Το σύστημα των μιλιέτ, το οποίο μορφοποιήθηκε τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, καταργήθηκε *ipso facto* και μαζί του αφανίστηκε και ένα ολόκληρο μοντέλο κοινωνικής οργάνωσης. Για αυτούς άλλωστε τους λόγους, η πόλη δεν ανοικοδομήθηκε παρά πολλά χρόνια αργότερα, σε αντίθεση με την Θεσσαλονίκη, η οποία προχώρησε τις διαδικασίες ανοικοδόμησης και ανάπτυξης αμέσως μετά την καταστροφική πυρκαγιά (Καραδήμου-Γερόλυμπου, 2016).

Εικόνα 4.16: Σχέδιο της Σμύρνης 1925, όπου σημειώνεται η πυρκαυστή ζώνη



*Πηγή: Καραδήμου-Γερόλυμπου, 2016 (Ιδία Επεξεργασία)*

Εικόνα 4.17: Η περιοχή που κάηκε και επανασχεδιάστηκε με το Πάρκο Πολιτισμού το 2012



*Πηγή: Καραδήμου-Γερόλυμπου, 2016 (Ιδία Επεξεργασία)*

Το νέο σχέδιο της περιοχής καταρτίζεται από τους Γάλλους πολεοδόμους Henri Prost και τους αδελφούς Danger. Η πλήρης κατοχή του εδάφους της καμένης «άπιστης» Σμύρνης από το Δημόσιο επιτρέπει στους πολεοδόμους μια τελείως ελεύθερη αναδιάρθρωση του χώρου<sup>27</sup>, που δεν δεσμεύεται από κτίσματα, ούτε καν από εκείνα που διέφυγαν της πυρκαγιάς. Τα μοναδικά αξιόλογα κτίσματα πολιτιστικής κληρονομιάς που διασώθηκαν ήταν η Ευαγγελική Σχολή, το Παρθεναγωγείο, 3 καθολικές εκκλησίες, η σχολή Λαζαριστών και το αγγλικό και γαλλικό νοσοκομείο (Amygdalou, 2014).

Ωστόσο, ο Prost σεβόμενος τις επιταγές της επιστήμης του, ως πολεοδόμος απαιτεί πλήρεις αποτυπώσεις της περιοχής όπου σημειώνονται όλα τα κτίρια που δύνανται να διασωθούν και να αποκατασταθούν, μη συναινώντας στις προσπάθειες του τουρκικού κράτους για απαλοιφή της συλλογικής μνήμης της πόλης. Αξίζει να σημειωθεί, ότι σύμφωνα με τις τοπικές αρχές, τα μόνο κτίρια που έχριζαν προστασίας ήταν εκείνα του αρχιτέκτονα Σινάν. Εξάλλου, στη δημοσίευση του αρχείου του Prost το 1960, δεν περιλαμβάνεται καμία αναφορά για το project της Σμύρνης (Amygdalou, 2014; Καραδήμου-Γερόλυμπου, 2016).

Μέχρι και το 1931, ελάχιστες παρεμβάσεις θα υλοποιηθούν σε όλη την πυρκαϊστική ζώνη. Σύμφωνα με το σχέδιο του Prost, δημιουργείται ένα δίκτυο ακτινωτών λεωφόρων που ξεκινούν ή καταλήγουν σε πλατείες-εστιακά σημεία, χαρακτηριστικό γνώρισμα της γαλλικής πολεοδομίας. Διοικητικές και οικονομικές χρήσεις χωροθετούνται στην Πλατεία Δημοκρατίας, βασική πύλη της πόλης από τη θάλασσα. Ωστόσο, το 1936, το σχέδιο τροποποιείται για να υποδεχτεί ένα εκτεταμένο πάρκο με εμβαδόν 40 περίπου εκτάρια που δημιουργείται επάνω στις παλιές ελληνικές συνοικίες (Καραδήμου-Γερόλυμπου, 2016). Το «Πάρκο Πολιτισμού» είναι αφιερωμένο στην άνοδο της σύγχρονης μοντέρνας Τουρκίας, που αποφάσισε να διαγράψει έναν ολόκληρο αιώνα παρελθόντος, δομώντας τη νέα αστική της εικόνα επάνω στα συντρίμια της πολιτιστικής της ταυτότητας.

Συμπερασματικά, και σύμφωνα με τους Σμυρνέλη (2006β) και Yannakakis (1992), η πυρκαγιά να μεν επικυρώνει το τέλος ενός προτύπου ζωής, το πρότυπο αυτό όμως είχε αρχίσει ήδη να κλονίζεται. Μάλιστα, το φαινόμενο αυτό δε προσιδιάζει μόνο στη Σμύρνη. Σταδιακά, όλες οι πολυσύνθετες πόλεις της Μεσογείου, η Θεσσαλονίκη, η Κωνσταντινούπολη, η Αλεξάνδρεια κλπ., χάνουν την ιδιαίτερη φυσιογνωμία τους. Με το τέλος της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, 'πεθαίνει' και το πρότυπο κοινωνικής οργάνωσης και ανάπτυξης που αυτή προσέφερε. Τα έθνη-κράτη που αναδύονται από αυτήν εκθειάζουν

---

<sup>27</sup> Η ουσιαστική κατάσχεση των χριστιανικών ιδιοκτησιών παρουσιάζεται ως εφαρμογή ενός οθωμανικού νόμου που επιβάλλει αναδασμό όταν καίγονται πάνω από 150 κτίρια. Ωστόσο, ο αναδασμός προϋποθέτει την απόδοση οικοπέδου στον αρχικό ιδιοκτήτη, όχι απαραίτητα στο ίδιο σημείο, αλλά οπωσδήποτε στην υπό αναδασμό περιοχή. Για περισσότερες σχετικές πληροφορίες βλ. Kolluoglu (2007).

άλλες αξίες, άλλους τρόπους αυτοπροσδιορισμού και μορφές συνύπαρξης. Το ισχυρό εθνικό αίσθημα δηλαδή, φαίνεται να μη συμβαδίζει με τον κοσμοπολιτισμό.

#### **4.2.2 Ο διωγμός των μη μουσουλμανικών πληθυσμών**

Το 1927, βάσει της απογραφής της πόλης, οι μη μουσουλμάνοι δεν υπερβαίνουν το 13,8% του πληθυσμού, ένα ισχνό δηλαδή ποσοστό συγκριτικά με την Σμύρνη της προηγούμενης δεκαετίας, αλλά όχι αμελητέο συγκριτικά με τις άλλες τούρκικες πόλεις της ίδιας εποχής (Kaya, 2006).

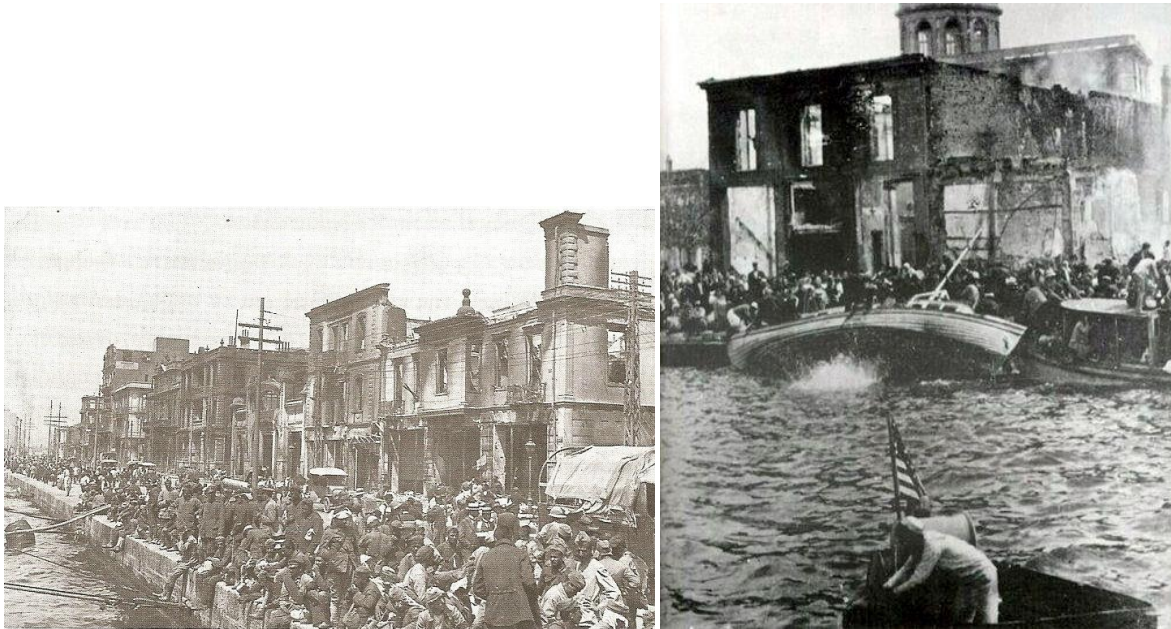
Πριν την ανταλλαγή των πληθυσμών το 1923, οι επαγγελματικοί τομείς στους οποίους κυριαρχούν οι μη μουσουλμανικές μειονότητες και οι ξένοι είναι οι ακόλουθοι: εξωτερικό εμπόριο, ναυτιλία, κατασκευή και εκμετάλλευση του σιδηροδρομικού δικτύου, τράπεζες και ασφάλειες. Έτσι, μετά την ανταλλαγή των πληθυσμών δημιουργήθηκε ένα μεγάλο κενό τόσο στα επαγγέλματα αυτά όσο και σε ολόκληρο τον δευτερογενή τομέα. Τα καπνά, τα σύκα και οι σταφίδες ήταν απαραίτητα για το εξωτερικό εμπόριο της Σμύρνης και έχουν πρωτεύουσα σημασία. Μετά την αναχώρηση των Ελλήνων, το λιμάνι της Σμύρνης χάνει τη δύναμή του ως προς το εξωτερικό εμπόριο, προς όφελος της Κωνσταντινούπολης. Μετά την ανταλλαγή, οι Έλληνες της Σμύρνης, που κυριαρχούσαν στην εγχώρια αγορά, συνεχίζουν τις δραστηριότητές τους στην Ελλάδα. Μαζί δε με τους Έλληνες, έφυγαν και οι διεθνείς εμπορικοί οίκοι, καθώς δεν είναι δυνατόν να βρουν πλέον αντιπροσώπους στην Σμύρνη (Macar, 2001).

Η οικονομική δραστηριότητα βρίσκεται πλέον στα χέρια των παλαιών Σμυρναίων μουσουλμάνων, οι οποίοι αρχίζουν σταδιακά να εισέρχονται στα κυκλώματα των εμπόρων, των μεταναστών από την Θεσσαλονίκη (που έχουν αναλάβει το διεθνές εμπόριο), αλλά και των μη μουσουλμάνων που ασχολούνται κυρίως με το εμπόριο. Μετά το αρχικό μούδιασμα, οι ξένες επιχειρήσεις συνεχίζουν τις δραστηριότητές τους με νέους μεσάζοντες. Εξάλλου, το ξένο κεφάλαιο είναι ολοένα και περισσότερο παρόν στην οικονομία της πόλης. Έτσι, διαμέσου των εμπορικών οίκων και των τραπεζών, η οργάνωση της γεωργίας αποκτά αποφασιστική σημασία, καθώς προσανατολίζεται πλέον στις εξαγωγές και στις νέες βιοτεχνικές φίρμες (Keyder, 1981).

Σταδιακά, οι εμπορικοί οίκοι αρχίζουν να επιστρέφουν στην Σμύρνη. Το 1925, για παράδειγμα, η Deutsche Bank και η Orient Bank άνοιξαν υποκαταστήματα στην Σμύρνη. Ενώ λοιπόν γίνονται προσπάθειες να επανέλθει η οικονομική και εμπορική δραστηριότητα της πόλης-λιμανιού στα προπολεμικά επίπεδα, οι δείκτες κοινωνικής ευημερίας υπολείπονται

κατά πολύ των αντίστοιχων προπολεμικών, με παντελή έλλειψη των χώρων ψυχαγωγίας και τη φανερή υστέρηση των κοινωνικών υποδομών εν γένει.

Εικόνα 4.18 & 4.19: Οι προκουμαίες της Σμύρνης μετά την πυρκαγιά του 1922 και το κύμα των προσφύγων



Πηγή: Σμυρνέλη, 2006 και [http://www.genocide-museum.am/eng/online\\_exhibition\\_16.php](http://www.genocide-museum.am/eng/online_exhibition_16.php)

Το κύριο ζήτημα μετά την εγκατάσταση της τουρκικής κυριαρχίας στην πόλη είναι η αυθαίρετη κατάληψη των κτηρίων που εγκατέλειψαν οι χριστιανικοί πληθυσμοί. Αν και έγινε καταγραφή των 20.000-25.000 κτιρίων που καταστράφηκαν από την πυρκαγιά σε 260-280 εκτάρια, δεν υπάρχουν επίσημες καταγραφές μέχρι και σήμερα.

Η οριστική φυγή του χριστιανικού πληθυσμού, που αποτελούσε στόχο των εθνικιστών από καιρό, δημιούργησε πρόσφορο έδαφος για την πλήρη μεταφορά του τοπικού πλούτου στα χέρια των μουσουλμάνων. Η μεταφορά αυτή συντελέστηκε με ποικίλους τρόπους, άλλοι επίσημοι και άλλοι ανεπίσημοι (Καραδήμου-Γερόλυμπου, 2016).

#### 4.2.3 Ο μεγάλος αριθμός προσφύγων

Με την υπογραφή της Συνθήκης της Λοζάνης, στις 30 Ιανουαρίου 1923, θεσπίζεται η Σύμβαση περί Ανταλλαγής Πληθυσμών μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας, από την οποία εξαιρούνται μόνο οι Έλληνες της Κωνσταντινούπολης και οι μουσουλμάνοι της Δυτικής Θράκης. Ωστόσο, η σύνθεση των πόλεων της Μικράς Ασίας και δη της Σμύρνης, αρχίζει και τροποποιείται από τις αρχές του 20ου αιώνα, με τον ερχομό των μουσουλμάνων προσφύγων

από την Ρωσία και τις παλαιές οθωμανικές επαρχίες της Θεσσαλίας και της Μακεδονίας, της Σερβίας και της Ρουμανίας με σκοπό τον εξαναγκασμό των μειονοτικών πληθυσμών (Έλληνες, Αρμένιοι κτλ.) στην έξοδο από την πόλη αλλά και την εσωτερική μετανάστευση του πληθυσμού της υπαίθρου.

Ήδη από τον Νοέμβριο του 1922, η κυβέρνηση καταγράφει τα «εγκαταλελειμμένα» κτίρια και τα εκθέτει σε δημοπρασίες μέσω των τοπικών επιτροπών που συστήνει. Όπως φαίνεται, τα κρατικά ταμεία έχουν μεγάλη ανάγκη εσόδων (Καραδήμου-Γερόλυμπου, 2016).

Κατά τους Açı (1993) και Macar (2001), στην Σμύρνη μετά την πυρκαγιά αριθμούν: 10.678 κατοικίες, 2.173 καταστήματα, 79 βιοτεχνίες, 2 χαμάμ και 1 νοσοκομείο που ανήκαν στους Ρωμιούς και 1.600 κατοικίες, 2.821 καταστήματα, 89 βιοτεχνίες 2 χαμάμ και 1 νοσοκομείο που ανήκαν στους Εβραίους και στους Αρμένιους. Δεν είναι ακριβής η καταγραφή σχετικά με τα χωράφια, τους αμπελώνες και τους κήπους. Συνεπώς, γίνεται αντιληπτό ότι η «κληρονομιά» αυτή αποτελεί δέλεαρ προσέλκυσης πληθυσμών τόσο από τα βάθη της Τουρκίας όσο και προσφύγων από την Ελλάδα.

Αρχικά, έχοντας πληροφορηθεί τη φυγή του χριστιανικού πληθυσμού, πολλοί αγρότες από την ύπαιθρο και την τουρκική ενδοχώρα συρρέουν στην πόλη με σκοπό την αναζήτηση τροφής, εργασίας και στέγης, επιδιώκοντας να εκμεταλλευτούν τη συγκυρία. Ως εκ τούτου, πολλά ακίνητα καταλαμβάνονται αυθαίρετα από τους εσωτερικούς μετανάστες και μόνο τα κενά κτίρια διατίθενται προς πώληση (Καραδήμου-Γερόλυμπου, 2016).

Μετά την υπογραφή της Σύμβασης περί ανταλλαγής πληθυσμών, η νέα τουρκική κυβέρνηση ιδρύει το αρμόδιο υπουργείο για τη διεκπεραίωση της Ανταλλαγής, της Ανοικοδόμησης και της Στέγασης (Exchange, Reconstruction and Housing), στο οποίο μεταφέρονται όλες οι εγκαταλελειμμένες ιδιοκτησίες είτε ανήκαν σε υποκείμενους στην ανταλλαγή είτε σε Αρμένιους, Έλληνες υπηκόους ή καθολικούς, Έλληνες οθωμανούς. Το υπουργείο καταργήθηκε έναν χρόνο μετά και οι αρμοδιότητές του μεταφέρθηκαν στο Υπουργείο Εσωτερικών (Καραδήμου-Γερόλυμπου, 2016).

Με την ανταλλαγή των πληθυσμών, 50.000 ανταλλάξιμοι από τους 400.000 μουσουλμάνους της Ελλάδας, έχουν ως προορισμό τους την Σμύρνη προκαλώντας τεράστιες αντιδράσεις από τους ντόπιους που έχουν καταλάβει τα περισσότερα κτίσματα. Τελικά καταλήγουν στην πόλη 32.000 ανταλλαγέντες και εγκαθίστανται στις ελληνικές οικίες, ενώ οι εσωτερικοί πρόσφυγες κατευθύνονται προς την αρμένικη συνοικία. Ο συνολικός αριθμός των προσφύγων/μεταναστών ανήλθε τελικά στους 100.000 λόγω και της γενικότερης άσχημης κατάστασης στη χώρα. Οι νέοι αυτοί κάτοικοι της Σμύρνης κατέλαβαν καταχρηστικά το

μεγαλύτερο μέρος των σπιτιών και των καταστημάτων, ενώ σύμφωνα με τη συμφωνία για την ανταλλαγή πληθυσμών, τα σπίτια αυτά θα έπρεπε να παραχωρηθούν, κατά προτίμηση, στους πληθυσμούς που συμπεριλαμβάνονταν στη συμφωνία, δημιουργώντας πολλές κοινωνικές εντάσεις στην πόλη (Macar, 2001; Καραδήμου-Γερόλυμπου, 2016).

Η απρόβλεπτη αυτή συσσώρευση του πληθυσμού στην Σμύρνη εκτινάσσει την ανεργία και την οικονομική και κοινωνική αθλιότητα με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την εικόνα και την ανάπτυξη της. Είναι χαρακτηριστικό ότι το 1924, το ετήσιο ενοίκιο ενός διαμερίσματος ανερχόταν σε 800-1.000 τουρκικές λίρες τον χρόνο και ένα κακοδιατηρημένο δωμάτιο αντίστοιχα στοίχιζε 300-400 λίρες ετησίως, ενώ ο μέσος μηνιαίος μισθός ήταν 30 με 40 λίρες (Macar, 2001).

#### **4.2.4 Η διεθνής οικονομική/πολιτική συγκυρία**

Ο χαρακτήρας της Σμύρνης ως πόλη-λιμάνι είναι αυτός που ευθύνεται για την ιδιόμορφη ιστορία της και αυτός που τη διαφοροποιεί από τις άλλες πόλεις. Ωστόσο, είναι και αυτός που ευθύνεται και για την παρακμή της. Η Σμύρνη, αντιπροσωπεύει έναν τόπο υλικών και πολιτιστικών ανταλλαγών και χαρακτηρίζεται από έναν ιδιαίτερο δυναμισμό: είναι ένας τόπος όπου οι εγχώριες και ξένες δομές αλληλοσυμπληρώνονται. Καθώς η πόλη-λιμάνι επιτρέπει τη σύνδεση με τον εξωτερικό κόσμο, δημιουργούνται εντάσεις στο εσωτερικό της χώρας, καθώς αναπτύσσει αυτόνομα την οικονομία της σε σχέση με τη χώρα αλλά ταυτόχρονα παραμένει και εξαρτημένη από τον εξωτερικό κόσμο. Μέσα σε αυτό το πολιτικο-οικονομικό πλαίσιο, αναπτύσσεται ένα πεδίο συγκρούσεων και αντιπαραθέσεων, παραδείγματος χάριν μεταξύ κεντρικής κυβέρνησης και τοπικής διοίκησης, παραδόσεων με τους νεωτερισμούς, κρατικισμού έναντι του φιλελευθερισμού κ.ο.κ. (Kaya, 2006).

Κατά την Αχλάδη (2006), η σμυρναϊκή οικονομία που ακολούθησε μία ανοδική πορεία τις δύο δεκαετίες πριν από τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο (1890-1913), επλήγη ιδιαίτερος από τον ναυτικό αποκλεισμό των Συμμάχων και τις συνθήκες του πολέμου. Οικονομικοί οργανισμοί, για παράδειγμα η Αυτοκρατορική Οθωμανική Τράπεζα αλλά και εταιρείες δημοσίων έργων στην Σμύρνη, όπως οι σιδηροδρομικές γραμμές Σμύρνης-Αϊδινίου και Σμύρνης-Κασαμπά είναι αδύνατον να συνεχίσουν τη λειτουργία τους εφόσον κυριαρχούνται από αγγλογαλλικά κεφάλαια και τίθενται υπό τον κρατικό έλεγχο. Όπως είναι λογικό, αυτό έχει ως αποτέλεσμα να πληγεί το εξωτερικό εμπόριο της πόλης.

Επιπροσθέτως, τα έκτακτα οικονομικά μέτρα των κυβερνήσεων του πολέμου, όπως φόροι και επιτάξεις, βλάπτουν ιδιαίτερα την τοπική οικονομία ενώ ταυτόχρονα λειτουργούν και ως εφαλτήριο ανάπτυξης και εδραίωσης μίας νέας τάξης μουσουλμάνων, οι οποίοι



συγκεντρώνουν στα χέρια τους το μονοπώλιο διαφόρων ειδών και μεταφορικών μέσων. Σύμφωνα με τον Emin (1930), με αφορμή τον πόλεμο, διογκώνονται κάποια φαινόμενα όπως η αισχροκέρδεια, ο κρατικός εμπορικός έλεγχος, η έλλειψη μεταφορικών μέσων για τους μη μουσουλμάνους, ο φόβος της επίταξης πολλών επιχειρήσεων, η αυθαίρετη μεταβίβαση πολλών κτημάτων κ.ά. Ωστόσο η κυβέρνηση δε λαμβάνει μέτρα, επειδή όλο αυτό το κλίμα εξυπηρετεί την πολιτική της για δημιουργία μιας εθνικής τουρκικής αστικής τάξης.

Με την παγκόσμια οικονομική ύφεση του 1929, η παρακμή της Σμύρνης προαναγγέλλει και την απαρχή μία κρίσιμης περιόδου για την τουρκική οικονομία εν γένει. Το 1929, στην Σμύρνη, η ξένη ζήτηση για παραδοσιακά προϊόντα όπως ο καπνός, το σύκο και η σταφίδα σημειώνει πτώση. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι το 1930, πάνω από χίλιες επιχειρήσεις εγκατεστημένες σε Σμύρνη και Κωνσταντινούπολη κηρύσσουν πτώχευση. Ταυτόχρονα, το 1929 λήγει και η διάρκεια εφαρμογής των οθωμανικών τελωνειακών δασμολογιών. Συνεπώς, η Σμύρνη, που ο δυναμισμός της εξαρτάται από την ευρωστία του εξωτερικού εμπορίου, δοκιμάζεται σκληρά από τις νέες συγκυρίες. Τέλος, η οικονομική ύφεση εκτός από τις προφανείς της επιπτώσεις στους τομείς της οικονομίας όπως πτώση των εξαγωγών, αύξηση της ανεργίας κτλ., επηρεάζει αρνητικά και την πολιτιστική και πνευματική ζωή της πόλης (Kaya, 2006).

Η κατάσταση είναι ίδια και για τον κλάδο της βιομηχανίας. Ενώ λοιπόν έχει αρχίσει να αναπτύσσεται ραγδαία στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα, με την ώθηση του τοπικού και διεθνούς εμπορίου, οι δραστηριότητές της επιβραδύνονται ιδιαίτερα, αρχικά το 1922, και κατόπιν το 1929. Χωρίς την κυβερνητική υποστήριξη, απαραίτητη για την προσέλκυση των επενδύσεων, ο κλάδος περιθωριοποιείται<sup>28</sup>. Έτσι, οι επενδυτές, προτιμούν να μεταφέρουν το βιομηχανικό τους κεφάλαιο στην Κωνσταντινούπολη και αλλού.

Επομένως, η δεκαετία του 1930 δεν ευνοεί την Σμύρνη στο επίπεδο των οικονομικών πολιτικών. Δημιουργούνται συνεχώς εντάσεις μεταξύ κεντρικής εξουσίας και τοπικής διοίκησης, καθώς η πόλη παραδοσιακά είναι στραμμένη στον εξωτερικό κόσμο και αυτό δε συνάδει με τη φιλοσοφία του νεοσύστατου τουρκικού κράτους. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, η πόλη απομονώνεται πολιτιστικά και οικονομικά από τον εξωτερικό κόσμο, με επακόλουθο να χάνει την ιδιότητά της ως πόλης-λιμανιού.

---

<sup>28</sup> Λόγου χάρη, αν και η Σμύρνη συγκεντρώνει σημαντικό αριθμό βιομηχανιών οινοποιίας, το 1930, η κυβέρνηση αποφασίζει να επενδύσει στη βιομηχανία οινοποιίας της Θράκης και να σταματήσει τις επενδύσεις της στην περιοχή της Σμύρνης.

#### **4.2.5 Η ανάδυση εθνικιστικών ιδεολογιών και πολιτικών**

Η περίοδος 1914-1922, αποτελεί το απόγειο για την πόλη της Σμύρνης καθώς την χαρακτηρίζουν η ευημερία της, αποτέλεσμα της ακμαίας οικονομίας της με τις σύνθετες εμπορικές σχέσεις, ο κοσμοπολιτισμός της, αποτέλεσμα της συνύπαρξης ευρωπαίων, χριστιανών, μουσουλμάνων, καθολικών και εβραίων, η ημιαυτονομία της από την κεντρική κυβέρνηση, η επικοινωνία με την Ευρώπη, η δεκτικότητα των κατοίκων της στις καινοτομίες και στους νεωτερισμούς αλλά και η ροπή της προς τη διασκέδαση. Όλα αυτά όμως αρχίζουν και δέχονται πλήγματα από τις εθνικιστικές ιδεολογίες και πολιτικές του κινήματος των Νεότουρκων (Αχλάδη, 2006).

Οι εξαγγελίες της νεοτουρκικής επανάστασης του 1908 για συναδέλφωση και συνεργασία όλων των μιλιέτ στην πρόοδο της κοινής οθωμανικής πατρίδας όχι μόνο δεν πραγματώνονται, αλλά στα χρόνια που ακολουθούν καταγράφεται μία συνεχής επιδείνωση των διακοινοτικών σχέσεων. Η νίκη των κεμαλικών στρατευμάτων μάλιστα αποτελεί και το τελευταίο επεισόδιο της καταστροφής της οθωμανικής κοινωνίας. Η εξαφάνιση με δολοφονίες, εξορίες και απελάσεις του χριστιανικού πληθυσμού είναι ένα από τα τελευταία στάδια της δημιουργίας της εθνικής τουρκικής Δημοκρατίας, η οποία αν και δεν είναι ακόμα ομοιογενής, ακολουθεί πορεία ομοιογενοποίησης (Georgelin, 2007).

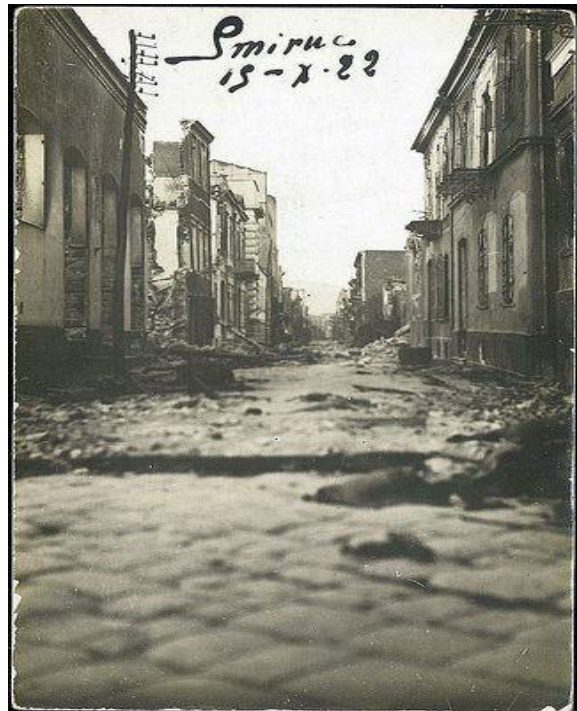
Στο νέο καθεστώς, η πολιτική ανεξαρτησία ισοδυναμεί και με οικονομική. Επί της ουσίας, αυτό μεταφράζεται στον τερματισμό της ισχύος των διομολογήσεων. Τα εμπορικά αυτά προνόμια που είχε παραχωρήσει η Οθωμανική Αυτοκρατορία στις δυτικές χώρες, επί οθωμανικού εδάφους, θεωρούνται από τους κεμαλικούς ως μία από τις κυριότερες αιτίες της παρακμής της Αυτοκρατορίας, εφόσον επέτρεψαν στις δυνάμεις της Δύσης να την μετατρέψουν σχεδόν σε αποικία. Η κυβέρνηση της Άγκυρας λοιπόν, αποκλείει το ενδεχόμενο ανανέωσης των διομολογήσεων προκειμένου να μην επαναλάβει το σφάλμα των Οθωμανών, με αποτέλεσμα να πλήττεται αισθητά ο τομέας του εμπορίου (Bilsel, 2006β).

Χαρακτηριστικά σημειώνεται ότι την περίοδο αυτή η υπερίσχυση του τουρκικού εθνικισμού αντικατοπτρίζεται και στα μέτρα που αφορούν τη γλώσσα: την υποχρεωτική χρήση της τουρκικής από τις επιχειρήσεις, την υποχρεωτική διδασκαλία της τουρκικής και στα μη μουσουλμανικά σχολεία, την υποχρέωση των εφημερίδων να φέρουν τον τίτλο τους και στα τουρκικά και την αλλαγή των ελληνικών, αγγλικών και γαλλικών τοπωνυμίων με τουρκικά.

Τα αποτελέσματα της ανάδυσης του εθνικισμού στην χώρα περιλαμβάνουν πέρα από την απώλεια της ιδιαίτερης ταυτότητας και του χαρακτήρα της πόλης, την οικονομική συρρίκνωση, την αλλαγή του οικονομικού μοντέλου και του κοινωνικού περιβάλλοντος μέσα από μία διαδικασία μικροαστικοποίησης, την απώλεια των αστικών χαρακτηριστικών σε

συνοικίες τοπόσημα της πόλης όπως η προκουμαία και ο Φραγκομαχαλάς αλλά και την συντριπτική πολιτιστική αλλοτρίωση του πληθυσμού, καθώς κτίρια που καταστράφηκαν όπως θέατρα, λέσχες, αθλητικοί σύλλογοι και σχολικά ιδρύματα δεν αντικαταστάθηκαν ουσιαστικά ποτέ.

Εικόνες: Άποψη της Σμύρνης μετά την καταστροφική πυρκαγιά και τις λεηλασίες του 1922



Πηγή: <https://gr.pinterest.com/pin/650770214877258268/>

Ανακεφαλαιωτικά, η βαθμιαία εξασθένηση της οικονομικής δεξιότητας, η απώλεια του ανταγωνιστικού της πλεονεκτήματος, δηλαδή της δυναμικής της ως πόλη-λιμάνι, η απώλεια του ιδιαίτερου χαρακτήρα της (πολυπολιτισμικότητα), η αδυναμία μεταβολής και προσαρμογής στις νέες συνθήκες της παγκόσμιας οικονομίας καθώς και η πολιτική αντιπαράθεση με την κεντρική εξουσία, αποτελούν αίτια ακινητοποίησης και στασιμότητας. Παρόλο που επιδιώκει μεγαλύτερη συμμετοχή στην εθνική και διεθνή οικονομία, ωστόσο, τα μέσα του 20<sup>ου</sup> αιώνα απαντούν την Σμύρνη ως μία πόλη μικρής παραγωγής, με «στατική» δυναμική που αντιμετωπίζεται ως τόπος παραθερισμού.

### 4.3 Διαδικασίες Αναζωογόνησης

#### 4.3.1 Αστική αναμόρφωση

1922 – 1940

Μετά την είσοδο των κεμαλικών στρατευμάτων στην πόλη το 1922, η άλλοτε ευημερούσα προπολεμικά Σμύρνη είναι πλέον ένας σωρός από ερείπια. Σημαντικές εκτάσεις στο κέντρο της πόλης έχουν καταστραφεί από τη μεγάλη πυρκαγιά, ενώ με την αποχώρηση των χριστιανικών πληθυσμών, που είχαν τον έλεγχο της οικονομίας και του διεθνούς εμπορίου της πόλης, η οικονομική δραστηριότητα παραλύει. Απαιτείται λοιπόν άμεση αναδόμηση της πόλης, η οποία συνεπάγεται τόσο σε ανοικοδόμηση των καμένων συνοικιών και σε αποκατάσταση του πολεοδομικού ιστού, όσο και σε αναζωογόνηση της οικονομικής διάρθρωσης και της κοινωνικής δομής γενικότερα.

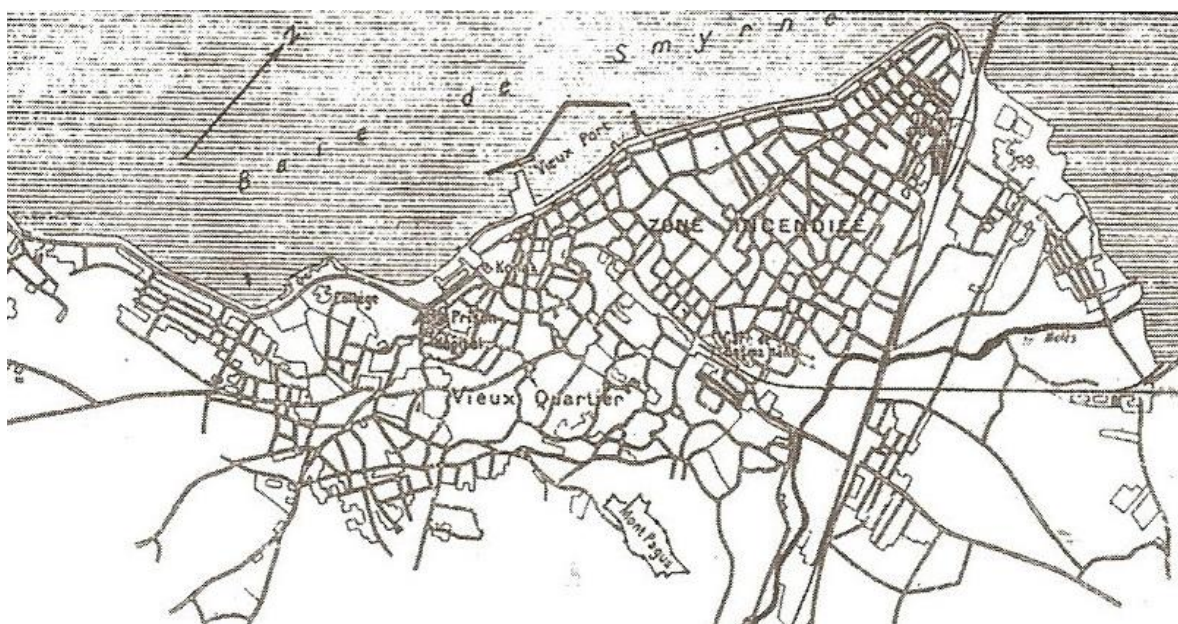
Όπως είναι φυσικό, οι παρούσες συνθήκες και ευκαιρίες αναδόμησης ελκύουν το ενδιαφέρον διεθνών οικονομικών και κατασκευαστικών επιχειρήσεων. Ωστόσο, η κυβέρνηση της Άγκυρας παραμένει επιφυλακτική ως προς τις προτάσεις και τις δραστηριότητες των ξένων επιχειρήσεων στην πόλη, καθώς δε θέλει να πάρουν τον έλεγχο της οικονομίας με την κερδοφορία της ακίνητης περιουσίας, όπως συνέβη επί οθωμανικού καθεστώτος. Τον Οκτώβριο του 1922, ο Δήμαρχος της πόλης μεταβαίνει στην Γαλλία για να μελετήσει τα δημοτικά έργα ανοικοδόμησης των πόλεων που έχουν καταστραφεί από τον πόλεμο. Την ίδια περίοδο, ιδρύεται και η *Εταιρεία Ανοικοδόμησης της Σμύρνης* από Γάλλους, Βέλγους και Τούρκους (Bilsel, 2006β).

Τα πρώτα σχέδια ανοικοδόμησης των πόλεων που καταστράφηκαν από τον ελληνοτουρκικό πόλεμο γίνονται ως επί το πλείστον από τοπογράφους και μηχανικούς του τουρκικού στρατού, στα χρόνια που ακολουθούν την ίδρυση της Τουρκικής Δημοκρατίας και συνίστανται σε σχέδια ομοιόμορφων τετραγωνισμένων οικοπέδων. Η ανοικοδόμηση μίας

τόσο σημαντικής πόλης όπως η Σμύρνη όμως, αποτελεί μεγαλύτερη πρόκληση και θα πρέπει να πραγματοποιηθεί στα πρότυπα της ευρωπαϊκής αστικής σύνθεσης, φανερώνοντας τις διαθέσεις της Διοίκησης για σύγχρονο και ολοκληρωμένο σχεδιασμό πλήρως συμβατό με τις επιστημονικές αρχές και κατευθύνσεις. Για τον λόγο αυτό, η Εταιρεία Ανοικοδόμησης της Σμύρνης και το Δημοτικό Συμβούλιο αυτής, απευθύνεται στους Γάλλους πολεοδόμους Henri Prost και Rene και Raymond Danger να εκπονήσουν το πολεοδομικό σχέδιο ανοικοδόμησης της Σμύρνης. Έτσι, η Εταιρεία Ανοικοδόμησης της Σμύρνης παύει να υφίσταται, οι δημοτικές αρχές προχωρούν τελικά την ανοικοδόμηση της πόλης δίχως την εισροή ξένων κεφαλαίων ενώ ο Henri Prost παραμένει σύμβουλος-πολεοδόμος και μετά το πέρας της εκπόνησης των σχεδίων (Cohen, 1996).

Σε πρώτη φάση, συστήνεται μία Επιτροπή προκειμένου να ορίσει τις κατευθυντήριες γραμμές της διαρρύθμισης και τις ανάγκες της πόλης. Οι βασικές γραμμές που ορίζονται αφορούν τη λειτουργία των σιδηροδρόμων, των σταθμών τους και του λιμανιού. Το ιδιαίτερο αυτό ενδιαφέρον για τις συγκοινωνιακές υποδομές επιβεβαιώνει και τη σπουδαιότητα που αποδίδεται στην αναδόμηση της οικονομικής δραστηριότητας της Σμύρνης και της ενδοχώρας της. Επίσης, προτεραιότητα δίνεται στα ζητήματα υγιεινής και εξυγίανσης. Κάτω από αυτό το πρίσμα, η Επιτροπή επιμένει ως προς την αναγκαιότητα διαμόρφωσης νέων περιοχών κατοικίας, λόγω των μεγάλων υπαρχουσών πυκνοτήτων σε αυτές και της συνεχούς αύξησης του πληθυσμού, για τους λόγους που αναφέρθηκαν σε προηγούμενη παράγραφο (A.F., 1927).

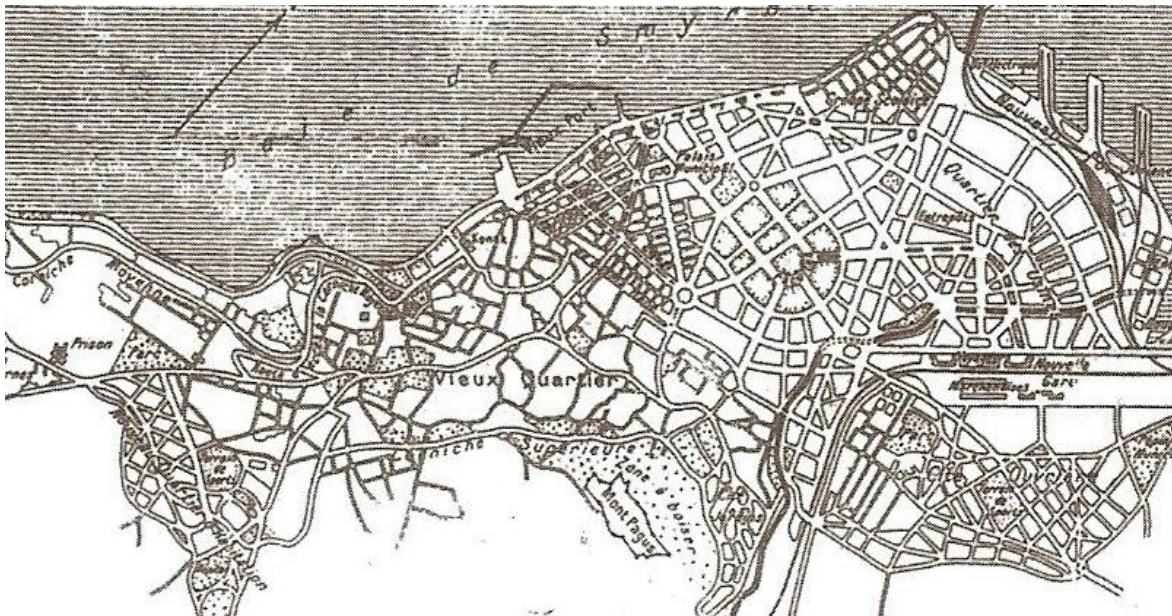
Χάρτης 4.6: Σχέδιο της Σμύρνης το 1922



Πηγή: *Bilsel, 2006β*

Σύμφωνα με τον Bilsel (2006β), το σχέδιο εγκρίνεται το 1925 και αποτελεί ουσιαστικά ένα ρυθμιστικό σχέδιο που προβαίνει σε διαχωρισμό των αστικών λειτουργιών σε ζώνες κατοικίας, βιομηχανική ζώνη, λιμενική ζώνη, επιχειρηματική ζώνη και διοικητικό κέντρο. Η βιομηχανική ζώνη αναδιοργανώνεται στα βορειοανατολικά της Σμύρνης, εκεί όπου από το δεύτερο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα είναι συγκεντρωμένες οι βιομηχανικές εγκαταστάσεις και οι αποθήκες. Χωρίζεται από την πόλη με «μονωτικές λωρίδες», σύμφωνα με τις αρχές υγιεινής της πολεοδομίας της εποχής. Επίσης, επειδή το υπάρχον λιμάνι αφενός οριοθετείται από τις συνοικίες του κέντρου και δεν είναι δυνατόν να επεκταθεί και αφετέρου, δεν έχει καλή συγκοινωνιακή σύνδεση, προβλέπεται η κατασκευή νέου, στο βόρειο τμήμα της πόλης, που να συνδέεται απευθείας με τη βιομηχανική ζώνη και τη σιδηροδρομική γραμμή. Η περιοχή ανάμεσα στο λιμάνι και τη βιομηχανική ζώνη, προορίζεται για μελλοντικές επεκτάσεις. Επιπροσθέτως, συνδέονται οι δύο σιδηροδρομικές γραμμές του Κασαμπά και του Αϊδινίου, ενώ οι σταθμοί τους καταργούνται και συνενώνονται σε έναν σταθμό που χωροθετείται στα ανατολικά της πόλης και έξω από το κέντρο, ώστε να καταστεί δυνατή η ανάπτυξη της πόλης προς αυτή την κατεύθυνση. Τέλος, το νοσοκομείο, για λόγους υγιεινής χωροθετείται στο νότιο άκρο της πόλης.

Χάρτης 4.7: Προτεινόμενο Πολεοδομικό Σχέδιο Σμύρνης



Πηγή: Bilsel, 2006β

Το τμήμα που καταστράφηκε από την πυρκαγιά αποτελεί έκταση τριακοσίων στρεμμάτων, συμπεριλαμβάνοντας τις περιοχές κατοικίας βόρεια αλλά και το επιχειρηματικό κέντρο της πόλης. Ενώ οι πολεοδόμοι θεωρούν τις περιοχές ακατάλληλες για κατοίκηση, για λόγους

υγιεινής, οι τοπικές αρχές επιθυμούν την ανοικοδόμησή τους και αξιώνουν μεγάλες ελεύθερες εκτάσεις για μελλοντική αξιοποίηση. Έτσι, χαράσσεται νέος πολεοδομικός ιστός για το εν λόγω τμήμα, που περιλαμβάνει ένα δίκτυο ακτινοειδών οδών που καταλήγουν σε αστεροειδείς πλατείες που αποτελούν τα εστιακά σημεία του έργου. Για να προσαρμοστούν όμως οι νέες χαράξεις στην υπάρχουσα πόλη, οι δρόμοι συχνά εκτρέπονται κατά λίγες μοίρες, ώστε να αποφύγουν τα εναπομείναντα από την πυρκαγιά κτίρια ή για να καταλήξουν σε σταυροδρόμια και δημόσια μνημεία της πόλης. Εν ολίγοις, το σχέδιο ιχνογραφεί μία νέα πολεοδομική ιεραρχία γύρω από πλατείες και λεωφόρους (Bilsel, 1997).

Αναφορικά με τις χρήσεις που προβλέπει το ρυθμιστικό σχέδιο για την περιοχή των καμένων συνοικιών, παρατηρούνται τα εξής: προωθείται η μίξη των χρήσεων στο μελλοντικό κέντρο της πόλης, όπου συνυπάρχουν το επιχειρηματικό κέντρο, το εμπόριο, η εκπαίδευση, οι χώροι πρασίνου και η κατοικία. Οι διοικητικές υπηρεσίες, όπως για παράδειγμα το Δημαρχιακό Μέγαρο, το ταχυδρομείο και το εμπορικό επιμελητήριο συγκεντρώνονται γύρω από την Πλατεία της Δημοκρατίας, η οποία βρίσκεται στην παραλία, ανάμεσα στο Κονάκι και στο παλιό λιμάνι. Μεταξύ της πλατείας αυτής και του ιστορικού κέντρου, προβλέπεται η κατασκευή γραφείων και εμπορικών καταστημάτων. Στο γεωμετρικό κέντρο των νέων συνοικιών, ορίζεται χώρος πρασίνου 60 στρεμμάτων, γύρω από τον οποίο συγκεντρώνονται υποδομές εκπαίδευσης (Bilsel, 2006β).

Όπως προκύπτει από τα όσα αναφέρθηκαν παραπάνω, το Ρυθμιστικό Σχέδιο των Danger και Prost σέβεται την ιστορική πόλη που διασώθηκε από την πυρκαγιά. Εκτός από τις παρεμβάσεις που αφορούν στην προσβασιμότητα της περιοχής, ο παλαιός ιστός διατηρείται και αναδεικνύεται. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, τη συμπάραθεση δύο διαφορετικών εκφάνσεων της πόλης και τη συνύπαρξη του παλαιού με το σύγχρονο, δημιουργώντας ωστόσο ένα όσο το δυνατόν αρμονικό σύνολο.

Εκτός όμως από την ανοικοδόμηση του καμένου τμήματος, οι πολεοδόμοι προτείνουν και τη δημιουργία νέων περιοχών κατοικίας, κατά το πρότυπο των κηπουπόλεων, στην περιφέρεια της πόλης, ώστε να περιοριστούν οι υψηλές πυκνότητες του κέντρου. Μία πρώτη ζώνη επέκτασης, που προορίζεται για την εργατική τάξη, προβλέπεται στα νότια του σταθμού, κοντά στη βιομηχανική και λιμενική ζώνη. Μια δεύτερη προβλέπεται στους πρόποδες του όρους Πάγος και μία τρίτη στο νότιο τμήμα της πόλης (Bilsel, 2006β).

Όσον αφορά τους χώρους πρασίνου της πόλης, ο Bilsel (1997), παρατηρεί ότι αυτή την περίοδο υπάρχει μεγάλη έλλειψη, καθώς εκτός από τα νεκροταφεία η πόλη δε διαθέτει παρά ελάχιστους. Οπότε, το Σχέδιο προβλέπει ένα μεγάλο πάρκο στο κέντρο των αναπλασμένων πολεοδομικών ενοτήτων αλλά και δημόσιους κήπους και αθλητικά γήπεδα, διάσπαρτα μέσα

στις περιοχές κατοικίας. Η μετατροπή των παλαιών νεκροταφείων σε δημόσιους κήπους ανάγεται στην οθωμανική εποχή. Στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα, το μουσουλμανικό καθώς και το εβραϊκό νεκροταφείο που εκτείνονται στις πλαγιές του Ντεγίρμενταγ, περιβάλλονται ήδη από συνοικίες προσφύγων. Τα εξυγιαντικής φύσεως αυτά έργα αποτελούν μέρος του συνολικού σχεδίου εκσυγχρονισμού του αστικού χώρου, που εκθειάζουν οι Οθωμανοί μεταρρυθμιστές, σχέδιο το οποίο υιοθετούν και οι Δημοκρατικοί. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο δημιουργούνται και οι διάσπαρτοι δημόσιοι κήποι της πόλης που προτείνονται από τους Danger και Prost.

Σύμφωνα με τους πολεοδόμους προβλέπεται σταδιακή υλοποίηση του Σχεδίου, η οποία λαμβάνει υπόψη μία μεταβατική περίοδο αλλά και τον προϋπολογισμό του Δήμου. Το σχέδιο αρχικά επιβάλλεται στους κατασκευαστές και εν συνεχεία εφαρμόζεται το «σχέδιο προσαρμογής» για το καμένο τμήμα. Σύμφωνα με νόμο που θεσπίζεται το 1925, οι καμένες περιοχές χαρακτηρίζονται ως κενά οικοπέδα, το οποίο πρακτικά σημαίνει ότι ο Δήμος αποκτά το δικαίωμα απαλλοτρίωσης για την ανάπλασή τους. Μόλις ολοκληρώνεται το κτηματολόγιο για τις εν λόγω περιοχές, τα παλαιά κτήματα που υπάρχουν εκεί μετατρέπονται σε μετοχές όπου ο Δήμος προβαίνει σε δημοπρασίες ώστε να αρχίσουν οι εργασίες για τις μεγάλες λεωφόρους. Το συγκεκριμένο μοντέλο χρηματοδότησης, θεωρείται επιτυχημένο καθώς αποφέρει στις αρχές σημαντικά έσοδα (Bilsel, 1997).

Η κατασκευή της λεωφόρου του Γκαζί (Gazi), η οποία θεωρείται προέκταση του δρόμου της Μαγνησίας, πραγματοποιείται χάρη στο σύστημα που προαναφέρθηκε. Τα πρώτα κτίρια που κατασκευάζονται διαδοχικά σε αυτή τη λεωφόρο αποτελούν έδρες οικονομικών οργανισμών, εθνικού κεφαλαίου όπως είναι για παράδειγμα η Αγροτική Τράπεζα, η Οθωμανική Τράπεζα, το Χρηματιστήριο και η Διεύθυνση των μονοπωλίων (Bilsel, 2006β).

Ωστόσο, η ανάσυρση των ερειπίων, η χάραξη των νέων δρόμων αλλά και η υλοποίηση όλων των απαραίτητων τεχνικών υποδομών δεν είναι εύκολο να πραγματοποιηθούν δεδομένου ότι απαιτούνται αρκετοί πόροι από τον Δήμο, σε μία περίοδο όπου η πόλη διαθέτει ελάχιστα οικονομικά μέσα. Η παγκόσμια οικονομική κρίση, η ανακατανομή της ακίνητης περιουσίας και η έλευση των προσφύγων αποτελούν τις κυριότερες αιτίες που ένα μεγάλο μέρος του καμένου τμήματος παραμένει ερειπωμένο μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1930 (Bilsel, 1997).

Κατά τον Bilsel (1997), η εγκαθίδρυση της νεωτερικότητας και ο μεταρρυθμιστικός ζήλος συνεχίζεται με πιο έντονους ρυθμούς στη δεκαετία του '30. Είναι επίσης μία περίοδος κατά την οποία θεσμοποιείται στην Τουρκία η πολεοδομία ως γνωστικό αντικείμενο. Ο νόμος περί λειτουργίας των δήμων ορίζει ότι οι αυτοδιοικήσεις πρέπει να εκπονήσουν το πολεοδομικό



τους σχέδιο, το οποίο πρέπει να συνοδεύεται από ένα πρόγραμμα εργασίας. Ο νόμος περί πολεοδομίας που εγκρίθηκε το 1933, συμπληρώνει τον νόμο-πλαίσιο για τους Δήμους και καθορίζει με λεπτομέρειες τους όρους εκπόνησης των σχεδίων. Το γραφείο της πολεοδομίας, που δημιουργείται εντός του Υπουργείου Δημοσίων Έργων, αναλαμβάνει την εκπόνηση των σχεδίων αλλά και την ευθύνη επίβλεψης της πολεοδομικής δράσης των Δήμων. Υποχρεωμένη λοιπόν από τον νόμο, η Σμύρνη υλοποιεί το σχέδιο που διαθέτει εδώ και έξι χρόνια και δημιουργεί ένα τεχνικό τμήμα εντός του Δήμου που επιφορτίζεται με την πραγματοποίηση και την παρακολούθηση της εφαρμογής του, ενώ προωθεί και κάποιες τροποποιήσεις όπως για παράδειγμα η μείωση του πλάτους των οδών.

Από το 1931 και μετά, εκλέγεται Δήμαρχος της πόλης ο Μπεχτσέτ Ουζ (Behcet Uz), για τρεις συνεχόμενες φορές. Χάρη σε μια αποτελεσματική διαχείριση του Δήμου, συγκεντρώνει τους αναγκαίους πόρους για την ανοικοδόμηση των καμένων συνοικιών καθώς και για τον εκσυγχρονισμό των υποδομών ολόκληρης της πόλης. Ο διπλός στόχος των έργων είναι α) η εγκαθίδρυση ενός υγιεινού περιβάλλοντος και β) ο εκσυγχρονισμός της πόλης. Το ζητούμενο είναι κυρίως η διαμόρφωση μίας εξευρωπαϊσμένης εικόνας αστικού χώρου και επομένως, η δημιουργία μίας σύγχρονης πόλης, έτσι όπως την αντιλαμβάνεται η Δημοκρατία. Οικοδομώντας λοιπόν την «τούρκικη Σμύρνη», το νέο καθεστώς επιθυμεί να απαλλάξει την πόλη από τη μη τούρκικη κληρονομιά της. Μία από τις πτυχές της νέας αυτής πολιτικής είναι η αλλαγή των ονομασιών των τοπωνυμίων και των οδών (Macar, 2001).

Ωστόσο, μόλις ολοκληρώνεται η ανοικοδόμηση των καμένων συνοικιών, ο Δήμος εγκαταλείπει το Σχέδιο των Danger και Prost, στα τέλη της δεκαετίας του '30. Οι λόγοι της μη πραγματοποίησης του πλήρους σχεδίου οφείλονται κυρίως στην προτεξιοπιστική στάση των πολεοδόμων απέναντι στην ιστορική πόλη, στάση η οποία εναντιώνεται στην εκσυγχρονιστική προσέγγιση της τοπικής αρχής. Πεπεισμένη καθώς είναι η τοπική αρχή για την αναγκαιότητα επέμβασης στην παλιά πόλη, προσανατολίζεται σε μια πιο ριζοσπαστική προσέγγιση της αναδιοργάνωσης της περιοχής, η οποία να συμβαδίζει με το επαναστατικό πνεύμα που διακατέχει ολόκληρη την Τουρκία την παρούσα περίοδο (Bilsel, 1997).

Η πιο βασική τροποποίηση του σχεδίου των Danger και Prost από τον Δήμο, είναι η επέκταση του προτεινόμενου δημόσιου κήπου. Στόχος είναι η ίδρυση ενός μεγάλου Πολιτιστικού Πάρκου, όπου εκτός από τον ψυχαγωγικό του χαρακτήρα, προωθεί και έναν εκπαιδευτικό, καθώς εκεί δημιουργείται και το Πανεπιστήμιο για το λαό της Σμύρνης. Το έργο αυτό έχει ως πρότυπο το πάρκο Gorki στη Μόσχα και η κατασκευή του αρχίζει το 1935. Το πάρκο ανοίγει για το κοινό ένα χρόνο αργότερα και περιλαμβάνει πλατεία τελετών, αμφιθέατρο και υπαίθρια πισίνα, θέατρο και κινηματογράφο για τα παιδιά, αθλητικά

γήπεδα και πέντε μουσεία. Στο πάρκο αυτό, λαμβάνει χώρα το 1938, η Διεθνής Έκθεση της Σμύρνης (Bilsel, 2006β).

### 1950 - 2000

Το 1950, άρχισε η γεωργική και οικονομική μεταμόρφωση της Σμύρνης. Την ίδια περίοδο, με την προώθηση της μηχανοποίησης της γεωργίας, αυξήθηκε ιδιαίτερα η παραγωγή, οι οδικές μεταφορές άρχισαν να βελτιώνονται και το οδικό δίκτυο να αναβαθμίζεται. Με την προσωρινή αύξηση της ευημερίας και των οικονομικών δεικτών, αυξάνεται και η τουριστική δραστηριότητα στην περιοχή, καθιστώντας την Σμύρνη τον πιο αναγνωρισμένο και δημοφιλή τουριστικό προορισμό της Τουρκίας. Η εικόνα της πόλης μεταβάλλεται και αναβαθμίζεται καθώς στη βόρεια περιοχή της κατασκευάζονται συνεχώς πολυτελή ξενοδοχεία, ακριβά εστιατόρια, τουριστικά καταστήματα και πολυτελείς κατοικίες. Συνεπώς, με την οικονομική και κοινωνική άνοδο της Σμύρνης, θεωρείται σκόπιμο να συνδεθεί η πόλη αεροπορικά και με την υπόλοιπη Τουρκία. Το πρώτο αεροδρόμιο, από τη δεκαετία του '40 μέχρι τη δεκαετία του '60, βρίσκεται στην περιοχή Τζουμάβασι. Όμως με την αύξηση των πτήσεων, το στρατιωτικό αεροδρόμιο της περιοχής αρχίζει να εξυπηρετεί και πολιτικές πτήσεις (Macar, 2001).

Τη δεκαετία του '60, και μετά την ίδρυση του Ισραηλινού Κράτους, πολλοί Εβραίοι από την αντίστοιχη συνοικία της πόλης, μετανάστευσαν προς αυτό και τα σπίτια που εγκατέλειψαν, μετατράπηκαν σε εργαστήρια. Σύμφωνα με τον Macar (2001), μετά από τη δεκαετία του '60, άρχισαν να χτίζονται πολλές εξοχικές κατοικίες στις παραλιακές περιοχές της Σμύρνης, ενώ την ίδια περίοδο διενεργείται και η οικοδομική έκρηξη, όπου καταδαφίζονται πολλά κτίρια χιώτικης αρχιτεκτονικής και στη θέση τους χτίζονται πολυκατοικίες. Το φαινόμενο αυτό συντελεί τα μέγιστα στην αύξηση της εσωτερικής μετανάστευσης προς τη Σμύρνη.

Οι δεκαετίες 1960 και 1970 είναι αυτές των πενταετών σχεδίων στην Τουρκία. Οι οικονομικές πολιτικές στοχεύουν στην προστασία του εσωτερικού εμπορίου και στην εκβιομηχάνιση, με την υποκατάσταση των εισαγωγών. Ωστόσο, η Σμύρνη δεν προσαρμόζεται επιτυχώς στις νέες συνθήκες, όπως συνέβη και στη δεκαετία του '30. Οι περιορισμοί που επιβάλλονται στο εμπόριο συνεπάγονται την οικονομική παρακμή της. Μάλιστα, πολλοί Σμυρναίοι βιομήχανοι μεταφέρουν τα κεφάλαιά τους σε άλλες πόλεις, όπως το Αφιόν Καραχισάρ, όπου επικρατούν πιο ευνοϊκές επενδυτικές συνθήκες και υπάρχουν κυβερνητικές επιχορηγήσεις. Την παρούσα περίοδο, η βιομηχανική δραστηριότητα της περιοχής συγκεντρώνεται ανάμεσα στην Σμύρνη και στην Μαγνησία. Μάλιστα, η εγκατάσταση της τοπικής βιομηχανίας στην εν λόγω περιοχή, ένωσε τις δύο πόλεις χωρικά και λειτουργικά (Kaya, 2006).

Με την ανάπτυξη της βιομηχανίας στην περιοχή αυξήθηκε κατά πολύ η εσωτερική μετανάστευση, λόγω της υψηλής ανεργίας σε άλλες περιοχές της χώρας αλλά και λόγω των συγκρούσεων στη νοτιοανατολική Τουρκία. Εξάλλου, από τη δεκαετία του '50 άρχισε να εμφανίζεται στην Σμύρνη, όπως και στην Κωνσταντινούπολη και την Άγκυρα, το μεγάλο πρόβλημα των τενεκεδουπόλεων που πήρε τεράστιες διαστάσεις στη δεκαετία του '70, λόγω της ανεργίας, και του '80, λόγω των προβλημάτων στη νοτιοανατολική Τουρκία. Εκτός από τους Κούρδους της ανατολικής και νοτιοανατολικής Τουρκίας, οι περισσότεροι μετανάστες ήρθαν από τις πόλεις Ούσακ, Ντενιζλί και Αφιόν. Έτσι, από τη δεκαετία του '80 και έπειτα, η Σμύρνη καθίσταται μία από τις τρεις πόλεις της Τουρκίας με τη μεγαλύτερη μετανάστευση. Το 1984, η Σμύρνη γίνεται μητρόπολη, με αποτέλεσμα να συμπεριληφθούν στα όρια της πόλης οι γύρω περιοχές που άλλοτε αποτελούσαν προάστια, όπως για παράδειγμα η περιοχή Μπουτζά. Μάλιστα, από το 1980 έως το 1985, ο πληθυσμός της Σμύρνης αυξήθηκε κατά 10,8%. Την ίδια περίοδο, αναπτύχθηκαν στην πόλη και οι δραστηριότητες του χρηματοπιστωτικού τομέα. Αυτό έχει ως συνέπεια, τη συγκέντρωση μεγάλου αριθμού τραπεζών, χρηματοπιστωτικών εταιρειών και εμπορικών κέντρων στις περιοχές Αλσαντζάκ, Δεύτερο Κορντόν και Τσάνκαγια (Macar, 2001).

Όπως σε πολλές πόλεις της Μέσης Ανατολής, έτσι και στη Σμύρνη, παρατηρείται μεγάλος διαχωρισμός ανάμεσα στις κοινωνικές τάξεις. Σύμφωνα με την κοινωνιολόγο Kiray Mubecce, η Σμύρνη αποτελεί μία τυπική τριτοκοσμική μεγάλη πόλη. Ωστόσο, ο κοινωνικός αυτός διαχωρισμός δεν είναι τόσο έντονος, όπως είναι στην Κωνσταντινούπολη, αλλά είναι εμφανής και ενισχύθηκε ακόμα παραπάνω στη δεκαετία του '90. Οι εύποροι Σμυρνιοί, έχουν εξοχικές κατοικίες στην Κρήνη (Τσεσμέ), στη Φώκαια (Φότσα) και στο Κουσάντασι. Στο Αλσαντζάκ, που συχνάζει η μεσαία τάξη, ανακαινίζονται παλαιά ελληνικά κτίρια και μετατρέπονται σε πολιτιστικά κέντρα και καφεενεία. Στη δεκαετία του '90, οι αστικές συγκοινωνίες στην Σμύρνη εξυπηρετούνται από τα αστικά λεωφορεία (minibus) και τα αστικά πλοία, ενώ στην πόλη λειτουργούν έξι αστικές αποβάθρες. Την ίδια περίοδο τέλος, η περιοχή Καρσίγιακα μετατρέπεται σε πόλο ψυχαγωγίας και εμπορίου, καθώς εδώ συγκεντρώνονται πολυτελή εμπορικά υπερκέντρα (Macar, 2001).

Τα τέλη του αιώνα, βρίσκουν την Σμύρνη στο περιθώριο της κεντρικής εξουσίας. Ενώ η νέα οικονομική πολιτική προτείνει ένα ευρύ πρόγραμμα επιδοτήσεων για να ενθαρρύνει τις εξαγωγές, η πόλη της Σμύρνης και οι επιχειρηματικοί της κύκλοι περιφρονούνται καθώς αποτελεί τη μοναδική μεγάλη πόλη της χώρας που διοικείται από την αντιπολίτευση. Ο Kaya (2006:280) πολύ εύστοχα παρατηρεί ότι «η γκιαούρ Σμύρνη παραμένει άπιστη». Μέσα σε αυτό το οικονομικό και πολιτικό πλαίσιο, πολλές σμυρναϊκές επιχειρήσεις δε μπορούν να

αντιμετωπίσουν την «φιλελευθεροποίηση» των αγορών και χρεωκοπούν. Στη δεκαετία του '90 και μετά, η παρακμή της Σμύρνης επιταχύνεται.

Ο 20<sup>ος</sup> αιώνας χαρακτηρίζεται από πολλά σκαμπανεβάσματα για την πόλη της Σμύρνης, όπως έγινε εμφανές από την ανάλυση που προηγήθηκε. Το ζητούμενο είναι εάν θα επιτευχθεί η ολική αναγέννησής της ή εάν θα συνεχιστεί η παρακμή της. Κάτι τέτοιο εξαρτάται από τους τρόπους διαχείρισης και αξιοποίησης των νέων συνθηκών και συγκυριών του 21<sup>ου</sup> αιώνα, καθώς οι οικονομικές και κοινωνικές δομές των προηγούμενων δύο αιώνων έχουν εισέλθει σε φάση ριζικού μετασχηματισμού. Ο Kaya (2006:289) παρατηρεί ότι *«η ωραία Σμύρνη, guzel Izmir, επιζεί, αλλά πάντοτε αναζητώντας τον χαμένο χρόνο»*.

#### 4.3.2 Ανάδειξη Θαλασσίου Μετώπου

Το παλιό λιμάνι της Σμύρνης διατηρείται ακέραιο παρά τις δραστικές αλλαγές που επήλθαν στην πόλη, και συνιστά ουσιαστικά το μόνο σωζόμενο τμήμα της προκουμαίας του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Η πυρκαγιά του 1922 κατέστρεψε το μεγαλύτερο τμήμα του αστικού ιστού, περιλαμβάνοντας όλες τις μη μουσουλμανικές συνοικίες, και η επακόλουθη βίαιη αποχώρηση του χριστιανικού πληθυσμού εξάλειψε οριστικά τον κοσμοπολίτικο χαρακτήρα της πόλης, οδηγώντας στην εθνικοποίησή της. Το σχέδιο του 1924 περιελάμβανε τη ριζική αναμόρφωση της πληγείσας περιοχής, διατηρώντας το παλιό λιμάνι και δημιουργώντας νέο εμπορικό λιμένα (Χαστάογλου, 2008β).

Το 1994, για την επίλυση των κυκλοφοριακών προβλημάτων της πόλης, η Δημαρχία αποφάσισε την κατασκευή ταχείας λεωφόρου 6 λωρίδων κατά μήκος του παλιού θαλασσίου μετώπου, πάνω σε μία τεράστια επιχωμάτωση. Το σχέδιο συνάντησε την ισχυρή αντίθεση της τοπικής κοινωνίας, με αποτέλεσμα την απόσυρσή του το 2000. Η σχεδιαζόμενη παραλιακή λεωφόρος ματαιώθηκε ενώ το υλοποιημένο τμήμα της επιχωμάτωσης μπροστά από το ιστορικό κέντρο διαμορφώθηκε ως χώρος πράσινου περιπάτου (Χαστάογλου, 2008β).

Σήμερα, από την ιστορική προκουμαία του 19<sup>ου</sup> αιώνα σώζεται μόνο το τμήμα γύρω από το τεχνητό λιμάνι, το οποίο διατηρήθηκε, τα παλιά του κτίρια συντηρήθηκαν και επαναχρησιμοποιήθηκαν στεγάζοντας κυρίως χρήσεις αναψυχής και εμπορίου. Επιπλέον, η πέριξ αυτών περιοχή παρουσιάζεται ριζικά αλλαγμένη, καθώς από τα παλιά κτίρια του θαλασσίου μετώπου έχουν επιβιώσει μόνο 3 οικοδομές στις οποίες όμως εφαρμόστηκε ραγδαία “οψεκτομή”, ενώ η παραθαλάσσια πλατεία του Διοικητηρίου, η Konak Meydani (η πρώτη πλατεία στην πόλη), μεταβλήθηκε σε εσωτερική πλατεία όπου διασώζονται μόνο το

Διοικητήριο (Κονάκι), το τζαμί και ο πύργος του ρολογιού (του 19<sup>ου</sup> αι.). Στην περίμετρο διασώζονται αρκετά κτίρια από τη φάση ανοικοδόμησης της πόλης με τη χαρακτηριστική νέο-οθωμανική αρχιτεκτονική, καθώς και ένα τμήμα της αλλοιωμένης πια παραδοσιακής αγοράς με το καλοδιατηρημένο καραβανσεράι του 1744 (Χαστάογλου, 2008β).

Η απαρχή του νέου αιώνα, θέτει ως βασικό στόχο και ταυτόχρονα πρόκληση, την ανανέωση της εικόνας της πόλης και τη σύνδεσή της με τον χώρο του νέου λιμένα. Βασική προϋπόθεση για την ανάδειξη του θαλασσίου μετώπου ωστόσο αποτελεί η αναμόρφωση και ανάπλαση της υποβαθμισμένης βιομηχανικής περιοχής δίπλα στο λιμάνι, με έκταση 500 περίπου εκτάρια.

#### 4.4 Σύγχρονες Προκλήσεις & Προοπτικές

Η Σμύρνη σήμερα, αποτελεί την τρίτη μεγαλύτερη πόλη της Τουρκίας, έχοντας υποστεί ραγδαίους ρυθμούς αστικοποίησης, ιδιαίτερα μετά τη δεκαετία του '50, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω. Αποτελεί επίσης μητροπολιτική περιοχή με βαρύνουσα σημασία για τη λειτουργία και οικονομία της χώρας. Η Σμύρνη, όπως και οι υπόλοιπες αστικές περιοχές της Τουρκίας, γνώρισε το απότομο αναπτυξιακό πρότυπο με τις ραγδαίες και άναρχες μετατροπές στον αστικό ιστό της και την αποσπασματική υιοθέτηση διαδικασιών οικονομικής αναδόμησης, ιδιαίτερα κατά την τελευταία δεκαετία. Η άμεση αναγκαιότητα για νέες βιομηχανικές και επιχειρηματικές ζώνες και η μεγάλης κλίμακας κατασκευαστική δραστηριότητα για κατοικία, ώστε να καλυφτούν οι αυξανόμενες ανάγκες των μεσαίων εισοδηματικά στρωμάτων, είναι τα βασικά σημεία που απασχολούν τους πολεοδόμους και την πολιτική ηγεσία της πόλης. Σε αυτά προστίθεται η μεγάλη εσωτερική μετανάστευση, η επέκταση των αναπτυσσόμενων περιοχών της μητροπολιτικής επικράτειας και η υποβάθμιση του κτισμένου περιβάλλοντος της πόλης, ιδιαίτερα στο ιστορικό και κεντρικό τμήμα της πόλης (Kompil and Avar, 2006).

Σύμφωνα με τους Broadway and Jesty (1998) το φαινόμενο της αστικής υποβάθμισης είναι σύνηθες στις αστικές περιοχές που αναπτύσσονται απότομα και ορίζεται ως γεωγραφική συγκέντρωση κοινωνικών, οικονομικών, χωρικών και περιβαλλοντικών προβλημάτων σε διάφορα σημεία της πόλης. Έτσι, και στη Σμύρνη, περιοχές οι οποίες τον 18<sup>ο</sup> και τον 19<sup>ο</sup> αιώνα αποτελούν το πιο νευραλγικό τμήμα της πόλης, όπου αναπτύσσονται το εμπόριο και οι παραγωγικές δραστηριότητες, σήμερα πλήττονται από αισθητική, λειτουργική και περιβαλλοντική υποβάθμιση. Η περιοχή *Kemeralti*, δηλαδή το ιστορικό κέντρο της πόλης που ήταν χωροθετημένες άλλοτε η ελληνική και ευρωπαϊκή συνοικία, μαζί με τα περίχωρα που

ονομάζονται σήμερα «μεταβατική ζώνη» αποτελούν το σημερινό κέντρο της Σμύρνης, το οποίο όμως χρήζει αναβάθμισης (Kompil and Avar, 2006).

Η σημερινή Σμύρνη, εκτός από ένα τμήμα της τουρκικής συνοικίας του άλλοτε Πάνω Μαχαλά και της Πούντας με τους λιθόστρωτους δρόμους, σε τίποτα δε θυμίζει την ανατολίτικη όψη της παλαιάς πόλης με τη γραφική προκουαία, τα στενά σοκάκια και τα ξύλινα σπίτια, χάνοντας την ιδιαίτερη ταυτότητα και φυσιογνωμία του 19<sup>ου</sup> αιώνα της, τότε που βρίσκεται στο απόγειο της ανάπτυξής της. Η πλατεία του Διοικητηρίου (Κονάκι) αποτελεί σήμερα το εμπορικό κέντρο της πόλης, έναντι του οποίου βρίσκεται η αποβάθρα των μικρών επιβατηγών πλοίων που εξυπηρετούν τη συγκοινωνία με τα παράλια περιχώρά της, όπως το Καρατάσι, το Κοκαργιαλί κ.ά.

Αναφορικά με το συγκριτικό πλεονέκτημα της πόλης, την ύπαρξη δηλαδή του λιμανιού της, ο Macar (2001), υποστηρίζει ότι, αν και από τις αρχές του 20ου αιώνα, οι συνοικισμοί της Σμύρνης μεγάλωσαν κατά 8 φορές, το λιμάνι της πόλης έχασε σταδιακά τη σημασία του προς όφελος των λιμανιών της Αττάλειας και της Μερσίνης.

Οι πόλεις-λιμάνια διακρίνονται από άλλες πόλεις για το θαλάσσιό τους μέτωπο και για το γεγονός ότι διαμορφώθηκαν μέσω των οικονομικών και πολιτιστικών ροών μεταξύ της κάθε πόλης και του δικτύου της. Οι πόλεις γενικότερα τείνουν να αναπτύσσονται ανάλογα με τους πόρους που διαθέτουν. Οι πόροι αυτοί αποτελούν την τοπική ταυτότητα κάθε πόλης και περιλαμβάνουν το κοινωνικό και πολιτιστικό κεφάλαιο, τα διοικητικά δίκτυα, οικονομικούς και πολιτικούς παράγοντες, το αρχιτεκτονικό απόθεμα, το φυσικό περιβάλλον κ.ο.κ. Η πόλη της Σμύρνης, από την αρχαιότητα, ορίζεται από το λιμάνι της και τις εμπορικές του δραστηριότητες, παρόλο που πολλές φορές διακόπηκαν λόγω πυρκαγιών, πολέμων και επιθέσεων. Παρόλα αυτά πάντα ανακτούσε την ταυτότητά της ως πόλη-λιμάνι και την διατηρούσε. Είναι λοιπόν σημαντικό να μην χάσει την ιδιαίτερη αυτή φυσιογνωμία της. Συνεπώς, η «λιμενική» ταυτότητα της Σμύρνης θα πρέπει να τεθεί ως προτεραιότητα για τη βιώσιμη ανάπτυξή της, τη λειτουργική ενσωμάτωση του θαλασσιού μετώπου στον αστικό ιστό της πόλης αλλά και στην αναβάθμιση της εικόνας του, διαφορετικά κινδυνεύει να μετατραπεί από πόλη-λιμάνι που ήταν για περισσότερο από 500 χρόνια σε μία πόλη που απλά απαντάται δίπλα στη θάλασσα.

Οι αρχές του 21<sup>ου</sup> αιώνα βρίσκουν την Σμύρνη σε προσπάθεια ανασύνταξης της οικονομίας της και ανάκτησης της πρότερης ταυτότητας και σπουδαιότητάς της. Σύμφωνα με τον Kaya (2006), ενώ, το εθνικό κατά κεφαλήν εισόδημα αυξάνεται κατά 47%, στα τέλη του 20<sup>ου</sup> αιώνα, το αντίστοιχο της Σμύρνης αυξάνεται μόλις κατά 28%. Το ίδιο συμβαίνει και με τις εξαγωγές: ενώ το 1926 οι εξαγωγές της Σμύρνης αντιπροσώπευαν το 43% των τούρκικων

εξαγωγών, το ποσοστό αυτό πέφτει στο 37% το 1937, στο 33% το 1977, στο 22% το 1981, στο 19% το 1991 και μόλις στο 13% το 2001.

Εικόνα 4.20: Σημερινή άποψη της Σμύρνης



*Πηγή: [www.tripinview.com/en/places/port/50278/turkey-izmir-konak-izmir-port](http://www.tripinview.com/en/places/port/50278/turkey-izmir-konak-izmir-port)*

Όπως υποστηρίζουν οι Swyngedouw (2008) και Moulaert, Rodriguez and Swyngedouw (2002), το μέλλον των πόλεων εξαρτάται, όπως δείχνει η πρακτική, από την υιοθέτηση μίας επιχειρηματικής στάσης, σύμφωνα με την οποία το κράτος, οι αρχιτέκτονες, οι πολεοδόμοι και οι δημιουργικοί επιχειρηματίες ενώνουν τις δυνάμεις τους για να κατασκευάσουν οικονομικά εύρωστες αστικές «μηχανές μεγέθυνσης». Οι μηχανές αυτές επιτρέπουν την επιτυχή ανάπτυξη και την ισχυροποίηση της θέσης της πόλης στην αστική ιεραρχία μέσω του εντεινόμενου ανταγωνισμού που καθορίζει και την αστική της δυναμική. Οι βασικές αρνητικές συνέπειες όμως αυτού του καθοδηγούμενου μοντέλου αστικής ανάπτυξης καθίστανται ορατές μέσω της κοινωνικής πόλωσης και αποκλεισμού, της αισθητικής και περιβαλλοντικής υποβάθμισης κτλ. Κατά την Healy (2008) από την άλλη, οι διοικήσεις των πόλεων παροτρύνονται να κάνουν τις πόλεις τους περισσότερο ανταγωνιστικές στην

προσέλκυση επενδύσεων και παρακινούνται να καταπολεμήσουν την αστική εξάπλωση και να δημιουργήσουν πιο συμπαγείς πόλεις, ώστε να περιοριστούν οι ανάγκες σε γη και μετακινήσεις. Προτρέπονται επίσης, να οργανώσουν την ανάπτυξη με πιο βιώσιμες μεθόδους, όπου θα προκαλούν λιγότερες πιέσεις στα περιβαλλοντικά συστήματα και να προωθήσουν νέα συστήματα διακυβέρνησης των μητροπολιτικών περιοχών.

Μέσα σε αυτό λοιπόν το διεθνές πλαίσιο αστικής ανάπτυξης και πολιτικής, η Σμύρνη καλείται αφενός να συμβαδίσει με τα νέα δεδομένα και να διαχειριστεί τις όποιες προκλήσεις παρουσιάζει το διεθνοποιημένο πλέον αστικό και οικονομικό περιβάλλον και αφετέρου, να αξιοποιήσει την ιστορική της και την ιδιαίτερη φυσιογνωμία της, σε μία εποχή όπου η διαφοροποίηση έχει πρωτεύουσα σημασία στη διαδικασία ανταγωνιστικότητας των πόλεων.



# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

enceinte de la Tour blanche

پانزئو کوردی





## 5 ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ: ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

*«Η πόλη των Φαντασμάτων»<sup>29</sup>*

### 5.1 Περίοδος Μεταρρυθμίσεων (19<sup>ος</sup> – αρχές 20<sup>ου</sup> αιώνα)

Κατά τον 19<sup>ο</sup> αιώνα καθώς και στις αρχές του 20<sup>ου</sup>, η πόλη της Θεσσαλονίκης έγινε μάρτυρας εκτεταμένων πολιτικών, κοινωνικών, γεωπολιτικών και δημογραφικών αλλαγών, οι οποίες επηρέασαν όλους τους κατοίκους. Οι διάφορες κοινότητες επηρεάστηκαν από τον ελληνικό και τον τουρκικό εθνικισμό, από σοσιαλιστικές και κομμουνιστικές ιδεολογίες, καθώς και από την εξέλιξη των σύγχρονων καπιταλιστικών βιομηχανιών (Hadar, 2005).

Η μεταρρυθμιστική πορεία για τον εκσυγχρονισμό της πόλης από την οθωμανική διοίκηση αρχίζει στα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, που είναι και η εποχή των μεγάλων αλλαγών στην οργάνωση και στον εξωραϊσμό της Θεσσαλονίκης. Τα χρόνια αυτά, χτίζονται δημόσια κτίρια που παραμένουν επιβλητικά μέχρι σήμερα καθώς και περίτεχνα ιδιωτικά αρχοντικά, σημειώνεται οικονομική και πνευματική άνοδος, κυκλοφορούν ελληνικές και ξενόγλωσσες εφημερίδες και η πόλη συνδέεται σιδηροδρομικώς με την Ευρώπη και την Κωνσταντινούπολη. Μαζί όμως με τη γρήγορη ανάπτυξή της, η πόλη τις τελευταίες δεκαετίες του 19<sup>ου</sup> αιώνα και στην αυγή του 20<sup>ου</sup>, γίνεται μήλον της έριδος ανάμεσα στις μεγάλες δυνάμεις και τα όμορα βαλκανικά καθεστώτα. Γίνεται για δύο σχεδόν δεκαετίες το στρατηγικό επίκεντρο συγκρούσεων ελληνικών και βουλγαρικών αντάρτικων σωμάτων, για να ακολουθήσουν οι βαλκανικοί πόλεμοι που επισφραγίζουν την οριστική ενσωμάτωση της πόλης στο ελληνικό Κράτος (Ζαφείρης, 2007).

Σύμφωνα με τον Θεολόγου (2008), η Θεσσαλονίκη υπήρξε ένας πολυεθνικός αστικός χώρος, ένα μητροπολιτικό άστυ για τη Βαλκανική Χερσόνησο, συνιστώντας δίπολο με την Κωνσταντινούπολη. Το μητροπολιτικό φαινόμενο εντοπίστηκε στην Θεσσαλονίκη κατά τον Μοσκόφ (1988), από τα 1800. Μάλιστα, λίγο πριν από την απελευθέρωσή της είναι μια μητρόπολη που αποτελεί το μεγαλύτερο κέντρο της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας στην Ευρώπη και το τρίτο λιμάνι μετά την Κωνσταντινούπολη και την Σμύρνη.

---

<sup>29</sup> Τον χαρακτηρισμό αυτό χρησιμοποιεί ο Mazower (2006) για την πόλη της Θεσσαλονίκης, και ο οποίος αποτελεί και τίτλο βιβλίου του που εκδόθηκε το 2006.

Η ένταξη της Θεσσαλονίκης στην ελληνική επικράτεια το 1912, η απομάκρυνση του τουρκικού στοιχείου με την ανταλλαγή των πληθυσμών και η φυσική εξόντωση του εβραϊκού στοιχείου κατά την περίοδο της γερμανικής κατοχής, άλλαξε τον πολυπολιτισμικό της χαρακτήρα και την περιόρισε στον ρόλο μιας περιφερειακής πόλης (Ανδρικοπούλου, 2008).

Ο Mazower (2006) ισχυρίζεται ότι η ιστορία του χώρου συμβαδίζει με την ιστορία του τόπου. Το αστικό τοπίο φέρει τα σημάδια χρόνων ακμής, καταστροφών και παρακμής, ενώ ο πληθυσμός της τελεί κάτω από μια αέναη ανασύσταση, καθώς διαφορετικές ανθρώπινες ομάδες εγκαθίστανται, ριζώνουν και ξεριζώνονται μετασχηματίζοντας τα χωρικά δεδομένα. Έτσι, η Θεσσαλονίκη αναδύεται ως μια πόλη εξαιρετικά παλιά αλλά και εντυπωσιακά νέα. Ως μία «πόλη φαντασμάτων» αλλά και μία πόλη συνεχώς αναγεννώμενη.

### **5.1.1 Κοινωνικό Κεφάλαιο**

#### **5.1.1.1 Δημογραφικά Χαρακτηριστικά**

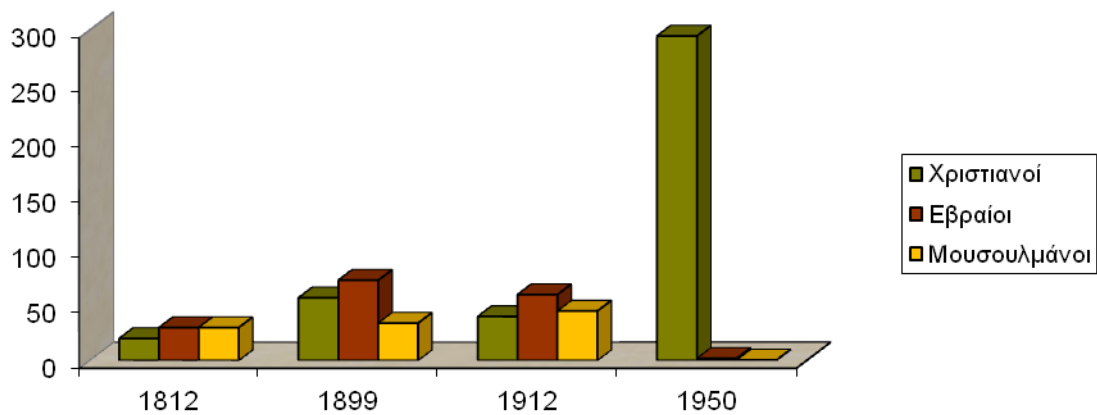
Από τα 1800 εντοπίστηκε στην Θεσσαλονίκη το μητροπολιτικό φαινόμενο που είχε αρχίσει να διαφαίνεται στα Βαλκάνια από το 1600. Η οθωμανική κατάκτηση έχει επιφέρει μία τάξη στα αστικά κέντρα της δοκιμαζόμενης Βαλκανικής Χερσονήσου. Στην αυγή του 19<sup>ου</sup> αιώνα, οι πόλεις επιδίδονται σε αμείλικτο ανταγωνισμό και η Θεσσαλονίκη αναδύεται κύρια μητρόπολη, κυρίαρχο εμπορικό και διαμετακομιστικό κέντρο στα δυτικά της Κωνσταντινούπολης μέχρι την Βιέννη, υπερδύναμη στον Βαλκανικό χώρο, μέχρι και την Τεργέστη. Η πληθυσμιακή ανάπτυξη είναι ανάλογη του όγκου του αγροτικού πληθυσμού, εκεί όπου η Θεσσαλονίκη αναπτύσσει οργανωτικά τις λειτουργίες της (Θεολόγου, 2008).

Η Θεσσαλονίκη λίγο πριν την απελευθέρωσή της είναι μία μητρόπολη, το μεγαλύτερο κέντρο της οθωμανικής αυτοκρατορίας στην Ευρώπη και το τρίτο λιμάνι μετά την Κωνσταντινούπολη και την Σμύρνη. Η δημογραφική σύνθεση της πόλης, όπως θα αναλυθεί εκτενώς παρακάτω, αλλάζει με την εγκατάσταση στην πόλη 100.000 προσφύγων εξαιτίας της Μικρασιατικής Καταστροφής (1923), την ταυτόχρονη απομάκρυνση του μουσουλμανικού στοιχείου (ανταλλαγή πληθυσμών) και τέλος, με την αποστολή του εβραϊκού πληθυσμού της πόλης στα ναζιστικά στρατόπεδα συγκέντρωσης (1943) (Μοσκόφ, 1973).

Κατά το τέλος της οθωμανικής περιόδου, ο πληθυσμός της πόλης γνωρίζει σημαντική αύξηση, με αποτέλεσμα να διενεργούνται συνεχώς απογραφές πληθυσμού, οι οποίες γίνονται είτε για λογαριασμό ολόκληρης της Αυτοκρατορίας, είτε για λογαριασμό της Δημαρχίας. Ωστόσο, τα αποτελέσματα των εν λόγω απογραφών ακυρώνονται πολύ γρήγορα

αφενός, γιατί οι πρώτες διαρκούν μεγάλο χρονικό διάστημα και αφετέρου, λόγω των συνεχών πληθυσμιακών μετακινήσεων που σημαδεύουν τα Βαλκάνια την εποχή αυτή. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι η απογραφή του 1882 θα κρατήσει έντεκα χρόνια, μέχρι το 1893<sup>30</sup>.

Γράφημα 5.1: Διαχρονική Πληθυσμιακή Εξέλιξη Θεσσαλονίκης κατά θρήσκευμα



**Πηγή:** Μοσκόφ, 1988; Μόλχο, 2001; Pierron, 2004 (Ιδία Επεξεργασία)

Ακολουθεί ένας πίνακας με την πληθυσμιακή κατανομή της πόλης, κατά τη δεύτερη απογραφή που διεξήγαγε η Δημαρχία, το 1890:

Πίνακας 5.1: Δημογραφικός πίνακας που κατάρτισε η Δημαρχία το 1890

Πληθυσμιακή Ομάδα	Αυτόχθονες		Ξένοι		Σύνολο
	Άνδρες	Γυναίκες	Άνδρες	Γυναίκες	
Ξένοι υπήκοοι	2	3	101	51	157
Τσιγγάνοι (μη μουσουλμάνοι)	66	58	35	21	180
Ισραηλίτες	23.215	23.583	275	249	47.322
Βούλγαροι προτεστάντες	7	6	22	6	41
Προτεστάντες	2	1	7	6	16
Βούλγαροι καθολικοί	13	11	24	13	61

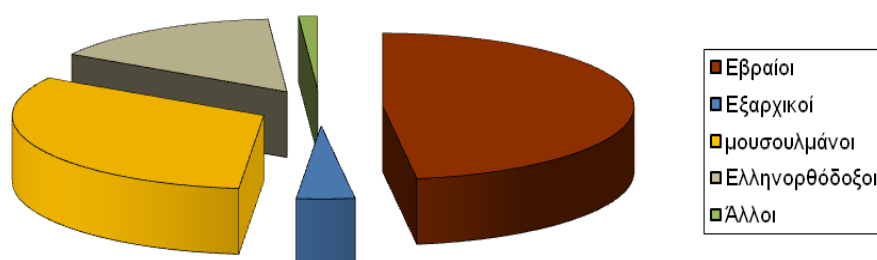
<sup>30</sup> Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τα δημογραφικά χαρακτηριστικά της περιόδου, βλ. Karpat (1985)

Καθολικοί	12	16	74	6	108
Αρμένιοι καθολικοί	7	9	19	15	50
Αρμένιοι	72	66	171	75	384
Εξαρχικοί	752	700	1.669	576	3.697
Βλάχοι	40	32	75	24	171
Ελληνορθόδοξοι	5.300	5.313	2.931	1.468	15.012
Τούρκοι	11.677	12.452	4.919	2.655	31.703
Σύριοι	3		3		6
Αρμένιοι προτεστάντες	4		2		6
Ρωμαιοκαθολικοί	1		1		2
Λατίνοι	10	5	4	7	26
<b>Σύνολο</b>	<b>41.183</b>	<b>42.255</b>	<b>10.332</b>	<b>5.168</b>	<b>98.938</b>

*Πηγή: Αναστασιάδου, 2008*

Με τον όρο «ξένοι» εννοείται ο πληθυσμός με μόνιμη κατοικία εκτός Θεσσαλονίκης. Εν αντιθέσει, οι αυτόχθονες είναι οι μόνιμοι κάτοικοι της πόλης. Από τον παραπάνω πίνακα λοιπόν, καθίσταται σαφής η πληθυσμιακή υπεροχή κυρίως των Εβραίων αλλά και των μουσουλμάνων στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα.

Γράφημα 5.2: Βασικές πληθυσμιακές συνιστώσες Θεσσαλονίκης 1890



*Πηγή: Ιδία Επεξεργασία*

Σύμφωνα με την επίσημη επετηρίδα (salname) του έτους 1321 Εγίρας (1905/1906), η Θεσσαλονίκη αριθμεί 80.299 άτομα. Πρόκειται μάλλον για τους μόνιμους κατοίκους της

πόλης χωρίς τους «ξένους», η κατανομή των οποίων παρουσιάζεται στον πίνακα που ακολουθεί:

Πίνακας 5.2: Πληθυσμιακή κατανομή Θεσσαλονίκης έτους 1905/1906

Θρήσκευμα	Άνδρες	Γυναίκες	Σύνολο
Islam (μουσουλμάνοι)	11.749	12.950	24.699
Rum (ρωμαιορθόδοξοι)	4.951	5.643	10.594
Ermeni (αρμένιοι)	33	43	76
Bulgar (βούλγαροι)	124	109	233
Katolik (καθολικοί)	27	21	48
Yahudi (ισραηλίτες)	23.510	20.821	44.331
Su'be-i ecnebiye (ξένοι)	149	169	318
<b>Σύνολο</b>	<b>40.543</b>	<b>39.756</b>	<b>80.299</b>

*Πηγή: Επίσημη επετηρίδα βιλαετίου έτους 1321*

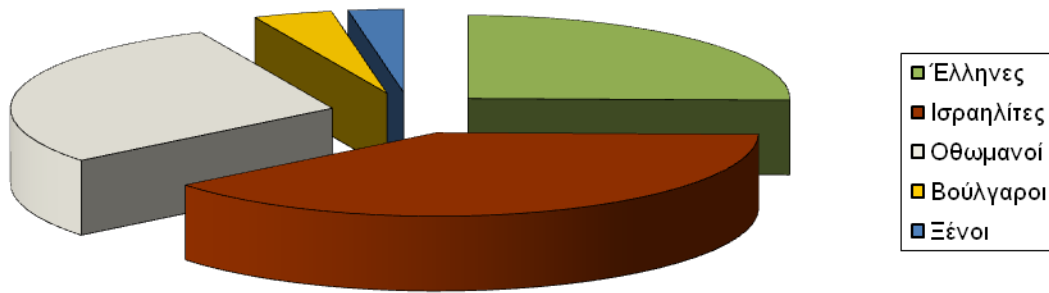
Η πρώτη επίσημη απογραφή του ελληνικού Κράτους πραγματοποιήθηκε το 1913. Όπως φαίνεται και στον πίνακα που ακολουθεί, η κατάταξη κατά «εθνικότητα» ταυτίζεται με την κατάταξη κατά «θρήσκευμα». Έτσι, για παράδειγμα οι εβραϊκής καταγωγής μουσουλμάνοι (ντονμέδες) καταγράφονται ως οθωμανοί. Άλλωστε, ως τέτοιοι αντιμετώπιστηκαν κατά την ανταλλαγή των πληθυσμών το 1923 και εκδιώχτηκαν στην Τουρκία (Χεκίμογλου, 1996).

Πίνακας 5.3: Απογραφή πληθυσμού Θεσσαλονίκης 1913

Εθνικότητα	Άρρενες	Θήλεις	Σύνολο
Έλληνες	23.540	16.416	39.956
Ισραηλίτες	29.753	31.686	61.439
Οθωμανοί	22.808	23.059	45.867
Βούλγαροι	3.402	2.861	6.263
Ξένοι	2.495	1.869	4.364
<b>Σύνολο</b>	<b>81.998</b>	<b>75.891</b>	<b>157.889</b>

*Πηγή: Χεκίμογλου, 1996*

Γράφημα 5.3: Απογραφή πληθυσμού Θεσσαλονίκης



### Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Από την ανάλυση που προηγήθηκε, προκύπτει ότι ανάμεσα στο 1831 και στο 1913, ο πληθυσμός της πόλης διπλασιάζεται κατά μέσο όρο ανά εικοσαετία. Η Αναστασιάδου (2008), ισχυρίζεται ότι η γοητεία που ασκούσε η πόλη στους πληθυσμούς της ενδοχώρας έπαιξε πιθανόν σημαίνοντα ρόλο στο φαινόμενο της ραγδαίας πληθυσμιακής αύξησης της πόλης. Επίσης, συνέβαλαν, όπως και αλλού, η μείωση του ποσοστού θνησιμότητας καθώς και η βελτίωση των συνθηκών υγιεινής. Κύρια αιτία όμως αποτελεί αναμφίβολα η σημαντική οικονομική ανάπτυξη που γνώρισε η περιοχή κατά το δεύτερο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα.

Η πολυεθνική πληθυσμιακή δομή που περιγράφηκε παραπάνω, αντανακλάται, εκτός από τις επίσημες και ανεπίσημες απογραφές, και σε άλλες εκφάνσεις της καθημερινότητας των Θεσσαλονικέων, όπως για παράδειγμα στη σύνθεση της δημοτικής αρχής, στην άνθηση τόσο ελληνόγλωσσων όσο και ξενόγλωσσων (γαλλικών, αγγλικών, τούρκικων, σέρβικων, ρωσικών ιταλικών, κτλ.) εφημερίδων και περιοδικών κ.ά. (Καραδήμου-Γερόλυμπου· Χεκίμογλου, 2002).

Σύμφωνα με την Αναστασιάδου (2008), στην Θεσσαλονίκη του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η δημογραφική αύξηση και η οικονομική ανάπτυξη είναι στενά συνδεδεμένες, καθώς η μεν ευημερία ενθαρρύνει τη γεννητικότητα και την εισροή πληθυσμών και ο δε πολλαπλασιασμός των ανθρώπων/καταναλωτών/παραγωγών συνεπάγεται την άνθηση των οικονομικών δραστηριοτήτων. Το ίδιο ισχύει και σε άλλες πόλεις-λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου, όπως για παράδειγμα στην Βηρυτό, όπου ο πληθυσμός από 6.000 άτομα γύρω στο 1830, ανέρχεται σε 125.000 το 1900<sup>31</sup>. Μάλιστα, η Fawaz (1983) υποστηρίζει ότι η δημογραφική αυτή έκρηξη στην Βηρυτό, συνδυάζεται με έναν οικονομικό δυναμισμό που θα μεταμορφώσει τη μικρή πόλη-λιμάνι σε ένα από τα σπουδαιότερα εμπορικά κέντρα της

<sup>31</sup> Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την πόλη της Βηρυτού, Fawaz (1983).



Ανατολικής Μεσογείου. Στην Θεσσαλονίκη η «μεταμόρφωση» είναι λιγότερο θεαματική, αλλά και εδώ παρατηρείται το φαινόμενο της «χιονοστιβάδας». Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι η δημογραφική (και όχι μόνο) ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης στηρίζεται εν μέρει και στα μέτρα που ελήφθησαν για τη βελτίωση της δημόσιας υγείας, με την οικοδόμηση νοσοκομειακών ιδρυμάτων αλλά και τη θέσπιση κανόνων υγιεινής.

#### 5.1.1.2 Κοινωνικά Χαρακτηριστικά

Κατά την Αναστασιάδου (2008), η οικονομική ανάπτυξη της πόλης την περίοδο αυτή, συνετέλεσε και στη δημιουργία μίας ανώτερης κοινωνικής τάξης, «ελίτ», η οποία παρουσιάζει χαρακτηριστικά όμοια με τις αντίστοιχες στην Λυών, στην Μασσαλία, στην Σμύρνη ή στην Αλεξάνδρεια στις αρχές του 1900. Τις παραμονές λοιπόν των Τανζιμάτων, τέσσερις κοινωνικές κατηγορίες ξεχωρίζουν. Η πρώτη περιλαμβάνει τους εισοδηματίες και τους γαιοκτήμονες, η δεύτερη αποτελείται από εμπόρους και μεγαλέμπορους, η τρίτη συγκεντρώνει τους πρώτους τραπεζίτες που εγκαταστάθηκαν στην περιοχή, ενώ η τελευταία τους προξένους των ευρωπαϊκών χωρών και τα πρόσωπα του προξενικού περιβάλλοντος γενικότερα.

Στα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, οι μεγάλες ιδιοκτησίες της μακεδονικής υπαίθρου ανήκουν κυρίως σε μουσουλμάνους και σε χριστιανούς ορθόδοξους. Από την άλλη, οι μεγαλέμποροι είναι όλοι τους «μειονοτικοί», ελληνορθόδοξοι ή εβραίοι. Ενδεικτικά αναφέρονται οι Αλλατινοί, Άμποτ, Καυταντζόγλου και Μοδιάνο. Επίσης, οι τραπεζικές επιχειρήσεις βρίσκονται κυρίως στα χέρια των σαραφήδων, οι οποίοι ελλείψει κεφαλαίων δουλεύουν μόνο για την τοπική αγορά. Οι τράπεζες του Μοδιάνο και του Τιάνο αποτελούν τα μόνα ιδρύματα που είναι ικανά να συναλλάγουν με ευρωπαϊκούς οικονομικούς φορείς (Μοσκώφ, 1973).

Σε λιγότερο λοιπόν από ένα αιώνα, η εικόνα μεταβάλλεται αισθητά. Πιο συγκεκριμένα, περί το 1900, η τοπική «καλή κοινωνία» δεν περιλαμβάνει μόνο τραπεζίτες, εμπόρους ή γαιοκτήμονες, αλλά και όσους κατέχουν θέσεις-κλειδιά στη δημόσια διοίκηση της πόλης. Οι μεγαλέμποροι *fin de siècle*, που έχουν επεκταθεί σε βιομηχανικές επιχειρήσεις, παρουσιάζουν μία φυσιογνωμία αρκετά διαφορετική από αυτή των προκατόχων τους. Ωστόσο, εκτός από αυτή την αλλαγή, τα κύρια χαρακτηριστικά της θεσσαλονικιώτικης ελίτ παραμένουν ίδια. Πρόκειται δηλαδή για μία κοινωνία προσανατολισμένη στο εμπόριο, όπου η εθνοτική ταυτότητα των μελών της είναι λίγο-πολύ όμοια με αυτήν των προηγούμενων ετών: ελληνορθόδοξοι και εβραίοι μονοπωλούν το εμπόριο, αλλά απουσιάζουν εντελώς από την τοπική γραφειοκρατία, η οποία βρίσκεται σχεδόν αποκλειστικά στα χέρια των μουσουλμάνων.

Παρά την ετερογένεια της σύνθεσής της, η «καλή κοινωνία» προβάλλει και επιβεβαιώνει την ιδιαιτερότητά της καταλαμβάνοντας μερικούς αυστηρά οριοθετημένους τομείς του αστικού χώρου: τον Φραγκομαχαλά, τη λεωφόρο Χαμιδιέ και τη συνοικία των Εξοχών, η οποία χάρη στο τραμ και στις θαλάσσιες μεταφορές εξαπλώνεται προς τα ανατολικά. Στις περιοχές αυτές απαντώνται πολυτελείς επαύλεις με μεγάλους, αθέατους κήπους, όπου διοργανώνονται πλήθος από πολιτιστικά και αθλητικά γεγονότα. Κύριο χαρακτηριστικό της είναι η ροπή της προς αγαθοεργίες και φιλανθρωπίες. Σύμφωνα με την Καραβολάνη-Χουρμουζιάδη (1993), στα τέλη του 19<sup>ου</sup> και στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, εμφανίζονται λέσχες και μορφωτικοί σύλλογοι, οι οποίοι διοργανώνουν πολιτιστικές εκδηλώσεις, μουσικές και θεατρικές παραστάσεις, συστήνοντας προϋποθέσεις πνευματικής εγρήγορσης της πόλης. Την ίδια περίοδο ιδρύονται και οι αθλητικοί σύλλογοι της πόλης, οι οποίοι είναι ιδιαίτερα προσφιλείς στην «καλή κοινωνία». Χαρακτηριστικά αναφέρεται το Σπόρτινγκ Κλάμπ (Sporting Club), το Σαλόνικα Λούν Τένις εντ Κροκέ Κλάμπ (Salonica Lawn Tennis and Croquet Club) και η Ουνιόν Σπορτίβ (Union Sportive). Τα ταξίδια στο εξωτερικό είναι επίσης προνόμιο της εν λόγω τάξης. Στην κατεύθυνση αυτή συνετέλεσε και η άφιξη του σιδηροδρόμου μέχρι το βαλκανικό λιμάνι, απλοποιώντας τις μετακινήσεις (Βακαλόπουλος, 1983· Αναστασιάδου 2008).

Ωστόσο, αν και στα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα η απόσταση μεταξύ των κοινωνικών τάξεων δεν είναι τόσο αισθητή, μισό αιώνα αργότερα, η επιθυμία για διαφοροποίηση εντείνεται, με την ευρωπαϊκή αστική τάξη να αποτελεί αναμφίβολα το πρότυπο από το οποίο εμπνέεται. Η διαφοροποίηση αυτή, επιτυγχάνεται εν μέρει, με τη συμμετοχή αυτών σε «κλειστά» κλαμπ και λέσχες, όπως είναι οι τεκτονικές στοές, οι οποίες τις παραμονές της νεοτουρκικής επανάστασης αριθμούν τις έξι, αλλά και ο περίφημος Κύκλος της Θεσσαλονίκης, όπου συσπειρώνονται όλα τα ελεύθερα πνεύματα και ανώτερα κοινωνικά στρώματα της πόλης (Dumont, 1989).

Την περίοδο αυτή, ο αγώνας για την εξουσία μέσα στις Κοινότητες διεξάχθηκε σε πολλούς τομείς, όπως της μέριμνας για τους φτωχούς και τους αρρώστους, της συντήρησης των νεκροταφείων και της διοίκησης των ίδιων των θρησκευτικών ιδρυμάτων. Αυτό συνεπάγεται τη δημιουργία πολυάριθμων φιλανθρωπικών συλλόγων, κυρίως γυναικείων και μονοθρησκευτικών, το έργο των οποίων επικεντρώνεται σε όφελος των ομοθρήσκων τους. Ωστόσο, ο κύριος τομέας συναγωνισμού ήταν η εκπαίδευση, όπου η θρησκευτική παιδεία δεν αρκεί πια, καθώς οι δεσμοί με τη Δύση αυξάνονται και οι εμπορικές συναλλαγές αναπτύσσονται ραγδαία (Μόλχο, 1995).

Προς το τέλος του 19<sup>ου</sup> αιώνα, εμφανίζεται στην Θεσσαλονίκη πλήθος από σχολεία, τα οποία χρηματοδοτούνται είτε από τις κοινότητες, είτε από το Κράτος, είτε οφείλονται απλώς σε ιδιωτική πρωτοβουλία. Ιδιαίτερα έντονη είναι η παρουσία των τουρκικών και μουσουλμανικών σχολείων, στα οποία, στις αρχές του αιώνα, φοιτούν περί τους 4.000 μαθητές. Υπάρχει μεγάλος αριθμός από παιδικούς σταθμούς, νηπιαγωγεία, πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια σχολεία που ανήκουν στη μουσουλμανική Κοινότητα. Στο προάστιο Χαμιδιέ, όπου συγκεντρώνεται η υψηλή κοινωνία, τα μουσουλμανικά σχολεία είναι σπάνια. Πιο συγκεκριμένα, στη συνοικία των Εξοχών, καταγράφεται μόλις ένας παιδικός σταθμός για αγόρια και κορίτσια. Αναφορικά με το περιεχόμενο της εκπαίδευσης, στα πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια σχολεία κυριαρχεί η σφραγίδα του ισλάμ, όπου τα θρησκευτικά περιλαμβάνονται σε όλα τα προγράμματα και από ξένες γλώσσες, εάν εξαιρεθεί η περσική και η αραβική, μόνο η γαλλική εμφανίζεται ενίοτε σε ορισμένα προγράμματα. Επιπροσθέτως, το μουσουλμανικό εκπαιδευτικό δίκτυο που χρηματοδοτείται από το Κράτος, περιλαμβάνει και κάποια εξειδικευμένα σχολεία με συγκεκριμένη επαγγελματική κατάρτιση, όπως η γεωργική σχολή, η σχολή διδασκάλων και οι σχολές της αστυνομίας και της χωροφυλακής. Τέλος, από το 1908, στην πόλη λειτουργεί Νομική Σχολή που εδρεύει στο Κονάκ και είναι προσβάσιμη χωρίς εξετάσεις σε όλους τους αποφοίτους των σχολών ινταντιέ (γυμνάσια) (Κοντογιάννης, 1910· Βαλσαμίδης, 1997-1998).

Η Μόλχο (2001) υποστηρίζει ότι το εβραϊκό σχολικό δίκτυο είναι και αυτό αρκετά πλούσιο, καθώς αριθμεί περί τα 15 σχολεία που συντηρούνται από την Κοινότητα ή την Παγκόσμια Ισραηλιτική Ένωση και περί τα σαράντα ιδιωτικά ιδρύματα. Ωστόσο, η πραγματική εκπαιδευτική επανάσταση στις τάξεις των Εβραίων της Θεσσαλονίκης, συντελέστηκε το 1873, όταν οι ίδιοι οι πλούσιοι της πόλης, παρά τη λυσσαλέα αντίδραση του αρχιραβίνου, άνοιξαν ένα παράρτημα της Alliance Israélite Universelle, η οποία είχε την έδρα της στο Παρίσι. Η επιτυχία της Alliance είναι αξιοσημείωτη, καθώς το 1912, έχει στην ευθύνη της περισσότερους από 4.000 μαθητές, πάνω δηλαδή από το μισό των εβραίων μαθητών της πόλης. Η Αναστασιάδου (2008:258) ισχυρίζεται ότι «σταδιακά, διακρίνονται δύο γλωσσικοί και πολιτισμικοί πόλοι: από τη μία οι σιωνιστές, γερμανόφιλοι και γερμανόφωνοι που φοιτούν κυρίως στη Σχολή Χιλφσφεράιν και από την άλλη, όσοι φοιτούν στην Αλλιάνς και υποστηρίζουν την ενσωμάτωση των Εβραίων στην κοινωνία της χώρας καταγωγής τους και προτιμούν τη γαλλική γλώσσα και κουλτούρα».

Το 1908, περί τους 3.600 μαθητές φοιτούν στα πέντε δημοτικά και στα δύο γυμνάσια που συντηρεί η ελληνορθόδοξη κοινότητα. Τον ίδιο χρόνο, τα εκπαιδευτικά ιδρύματα που εξαρτώνται από τη Βουλγάρικη Εξαρχία, ένα γυμνάσιο, τρία δημοτικά και μία εμπορική σχολή, έχουν περισσότερους από 600 εγγεγραμμένους μαθητές. Τα υψηλά αυτά ποσοστά

φοίτησης, κατ' αναλογία με τα πληθυσμιακά ποσοστά, οφείλονται στον σημαντικό αριθμό μαθητών που έρχονται από το εσωτερικό της Μακεδονίας για να φοιτήσουν εδώ, προκαλώντας σημαντικό μεταναστευτικό κύμα. Τέλος, ανάμεσα στα σχολικά ιδρύματα των ντόπιων χριστιανών, αξίζει να σημειωθούν και ένα νηπιαγωγείο και μία εμπορική Σχολή των Βλάχων, καθώς και δύο νηπιαγωγεία και ένα δημοτικό σχολείων Σέρβων. Σε ένα τέτοιο κλίμα σχολικού ανταγωνισμού και αναβρασμού, οι ξένες δυνάμεις δεν παραλείπουν να ιδρύσουν και αυτές με τη σειρά τους πολυάριθμα σχολικά ιδρύματα, κερδίζοντας σημαντικές ζώνες επιρροής. Τα πλέον δραστήρια είναι τα γαλλικά και τα ιταλικά ιδρύματα (Gounaris, 1997; Αναστασιάδου, 2008).

### 5.1.2 Οικονομία

Όπως αναλύθηκε παραπάνω, η κοινωνική ιστορία της πόλης καθορίστηκε από την εξέλιξη των επιμέρους Κοινοτήτων (μιλέτ). Ωστόσο, σύμφωνα με τον Μοσκώφ (1988), μετά τα μισά του 19<sup>ου</sup> αιώνα, τόσο εξαιτίας του καπιταλισμού που αρχίζει να κατακτά και την Θεσσαλονίκη όσο και εξαιτίας της οικονομικής μεγέθυνσης της πόλης, η διάκριση των κατοίκων αρχίζει να γίνεται και με βάση τη σχέση τους στο νέο παραγωγικό σύστημα. Την εποχή αυτή, η Θεσσαλονίκη γίνεται το εφιαλτήριο της οικονομικής διεύθυνσης της ανεπτυγμένης Ευρώπης στον βαλκανικό χώρο και σταδιακά, το παλιό σύστημα των Οθωμανών με την οργάνωση σε αυτόνομες κοινότητες, για φορολογικούς λόγους, αρχίζει να καταρρέει μπροστά στη νέα πραγματικότητα.

Κατά τον Βακαλόπουλο (1980), η «αδράνεια» που χαρακτηρίζει την αρχή του 19<sup>ου</sup> αιώνα, θα διαρκέσει μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1840. Από το 1845 και έπειτα, η ανάκαμψη θα είναι ταχεία έως και θεαματική. Η απογείωση αυτή οφείλεται εν πολλοίς, στα πρώτα μέτρα που ελήφθησαν υπέρ των μη μουσουλμάνων έπειτα από το χάττι-ι σερίφ του Γκιουλχανέ. Είναι όμως προφανές ότι η Θεσσαλονίκη, όπως και οι άλλες εμπορικές πόλεις της Αυτοκρατορίας, επωφελήθηκε κυρίως από την ανάπτυξη που γνώρισε η παγκόσμια οικονομία ύστερα από την ύφεση (1815-1840) και ειδικότερα, από τις διάφορες εμπορικές συνθήκες που υπέγραψε η Οθωμανική Αυτοκρατορία μετά το 1838 με τις δυτικές δυνάμεις, συνθήκες που είχαν όλες ως στόχο τη διευκόλυνση της κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, των ανθρώπων και των κεφαλαίων. Στις παγκόσμιες συγκυρίες που επικρατούν, έρχεται να προστεθεί και ο Κριμαϊκός Πόλεμος, όπου οι θεσσαλονικείς έμποροι σπεύδουν να επωφεληθούν το κλείσιμο των ρωσικών λιμανιών, αναλαμβάνοντας μέρος των εμπορικών συναλλαγών στις παρευξείνιες πόλεις. Τέλος, η πολιτική κρίση που κλονίζει τον Νέο Κόσμο, θα επηρεάσει επίσης θετικά την οικονομική ανάπτυξη των πόλεων-λιμανιών της Αυτοκρατορίας, καθώς ο Αμερικανικός Εμφύλιος Πόλεμος, συνεπάγεται μεγάλη έλλειψη

βαμβακιού σε όλη την Ευρώπη, η οποία θα καλυφτεί και από την παραγωγή του Μακεδονικού κάμπου.

Στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, η οικονομική ανάπτυξη και ευημερία της πόλης θα γνωρίσει σταδιακά μία επιβράδυνση, όπου οι πολιτικές συγκυρίες της εποχής δε θα επιτρέψουν την ανάκαμψη. Ενδεικτικά αναφέρονται τα εθνικιστικά κινήματα που αναπτύσσονται στην ενδοχώρα, η επανάσταση των Νεότουρκων και οι Βαλκανικοί Πόλεμοι, τα οποία θα εμποδίσουν την πόλη να επωφεληθεί πλήρως από τη νέα φάση ανάκαμψης της παγκόσμιας οικονομίας. Ωστόσο, η προαναφερόμενη επιβράδυνση δε σημαίνει και παρακμή, καθώς για τον εμπορικό κόσμο, από το τελευταίο τρίτο του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η Θεσσαλονίκη αποτελεί ένα από τα πλέον νευραλγικά σημεία της Ανατολικής Μεσογείου. Η διαφορά είναι ότι πλέον ο ρυθμός ανάπτυξης χαρακτηρίζεται πιο μέτριος και εξαρτάται και από τον ρυθμό πληθυσμιακής μεταβολής. Χάρη στο σύγχρονο λιμάνι της, άμεσα συνδεδεμένο με το σιδηροδρομικό δίκτυο που την ένωνε με την Ευρώπη και με την πρωτεύουσα της Αυτοκρατορίας, η βαλκανική μητρόπολη επιβλήθηκε ως κομβικό σημείο του διαμετακομιστικού εμπορίου στην Ανατολική Μεσόγειο. Ο δε συνδυασμός τρένου και θαλάσσιας ναυσιπλοΐας που ισχύει και σε άλλες πόλεις της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, όπως η Κωνσταντινούπολη και η Σμύρνη, αποδεικνύεται ιδιαίτερα σημαντικός και προσοδοφόρος (Αναστασιάδου, 2008).

Την εποχή αυτή, οι διαθέσιμες πηγές αναφέρουν 139 διαφορετικά επαγγέλματα, με τους τομείς της διατροφής, της ένδυσης αλλά και των υπηρεσιών να κατέχουν επίλεκτη θέση στο θεσσαλονικιώτικο τοπίο. Ο οικονομικός ανταγωνισμός μεταξύ των Κοινοτήτων αφορούσε κυρίως τους Έλληνες και τους Εβραίους. Οι Τούρκοι κατέχουν κυρίως την εξουσία και τη μεγάλη γεωργική περιουσία, με τους χριστιανούς και τους Εβραίους κατά κανόνα να αποκλείονται από τα κρατικά αξιώματα. Ωστόσο, οι νέοι οικονομικοί όροι επιτρέπουν σε Εβραίους και χριστιανούς να προσεγγίζουν την ανώτερη κοινωνική τάξη μέσω των οικονομικών δραστηριοτήτων. Έτσι, στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, το μεγάλο εμπόριο βρίσκεται συγκεντρωμένο στα χέρια των Εβραίων. Η πόλη έχει 54 μεγάλους εμπορικούς οίκους, από τους οποίους, οι 38 ανήκουν σε Εβραίους, οι 8 σε Ντονμέδες και οι 8 σε Έλληνες χριστιανούς. Οι χριστιανοί ανταγωνίζονται τους Εβραίους και στη νεοσύστατη βιομηχανία. Το 1908, από τις 43 βιομηχανικές επιχειρήσεις, οι 17 ανήκουν σε χριστιανούς, οι 13 σε Εβραίους, οι 5 σε Ντονμέδες, οι 4 σε μουσουλμάνους και οι 4 σε άλλους (Μοσκόφ, 1973· Θεολόγου, 2008).

Ως προς τη χωρική κατανομή των διαφόρων επαγγελματιών, ο Δημητριάδης (1983) παρατηρεί τα εξής: στο πρώτο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα, ένας περιορισμένος μόνο αριθμός δραστηριοτήτων συγκεντρώνεται σε μία αυστηρά οριοθετημένη ζώνη. Για παράδειγμα, τα

βυρσοδεψία στα νοτιοδυτικά της πόλης, έξω από τα τείχη, στη θέση του παλιού βυζαντινού λιμανιού ή οι κατασκευαστές πεστεμάλ, συναθροισμένοι στην ομώνυμη αγορά δίπλα στο χαμάμ της Αγίας-Σοφίας. Εκτός λοιπόν από κάποιες περιπτώσεις, οι συντεχνίες διακρίνονται για τη μεγάλη διασπορά τους μέσα στην πόλη.

Σύμφωνα με όλα τα προηγούμενα, περισσότερο ακόμη και από τις αστικές υποδομές που συμβολίζουν τη βιομηχανική κοινωνία και τον καπιταλισμό, η αλλαγή στην Θεσσαλονίκη στο δεύτερο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα εκφράζεται και με τις νέες λειτουργίες που εμφανίζονται στην πόλη. Το επαρχιακό κέντρο του 1830 μεταμορφώνεται σε μία σημαντική περιφερειακή μητρόπολη, προικισμένη με μία γραφειοκρατία σε πλήρη ανάπτυξη, διοικητικούς και δικαστικούς οργανισμούς σύμφωνους με το πνεύμα των καιρών, ένα ευρύ φάσμα σχολικών ιδρυμάτων, σύγχρονα νοσοκομεία, πολυάριθμες στρατιωτικές εγκαταστάσεις, υπηρεσίες ψυχαγωγίας-αναψυχής κ.ο.κ. Το γεγονός αυτό δεν οφείλεται μόνο στη μέριμνα να δοθεί στις Μεταρρυθμίσεις επαρκής πλαισίωση, αλλά και στην αναγκαιότητα των Οθωμανικών Αρχών να υψώσουν ένα ύστατο οχυρό εναντίον της αποδιάρθρωσης των ευρωπαϊκών κτήσεων της Αυτοκρατορίας. Θα ήταν λοιπόν παράλογο, να αντιμετωπιστεί η Θεσσαλονίκη του 1900, μόνο ως ένα λιμάνι με εμπορικές συνοικίες, παρά ως ένα μητροπολιτικό κέντρο των Βαλκανίων (Αναστασιάδου, 2008).

#### *5.1.2.1 Πρωτογενής Τομέας*

Σύμφωνα με πολλούς ερευνητές, η Θεσσαλονίκη οφείλει τη σημασία της κυρίως στη γεωγραφική της θέση και στο δίκτυο των θαλάσσιων και σιδηροδρομικών επικοινωνιών. Ωστόσο, η μακεδονική μητρόπολη αποτελεί επίσης το επίκεντρο μιας από τις πλέον παραγωγικές περιοχές της Αυτοκρατορίας και ο οικονομικός δυναμισμός της εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό και από την αγροτική παραγωγή της ενδοχώρας, παραγωγή την οποία εξάγει τόσο προς άλλες οθωμανικές επαρχίες όσο και προς την Ευρώπη.

Η Αναστασιάδου (2008), υποστηρίζει ότι μετά τον αμερικανικό εμφύλιο πόλεμο, το βαμβακοεμπόριο αποτελεί μία από τις κύριες πλουτοπαραγωγικές πηγές της πόλης. Το μακεδονικό βαμβάκι, παρότι δεν θεωρείται εφάμιλλο της Σμύρνης ή της Κύπρου, πουλιέται εύκολα στο εξωτερικό. Χρησιμεύει επίσης για τη ντόπια κατανάλωση, όπου η ζήτηση είναι εξίσου σημαντική. Ομοίως, σημαντική είναι και η παραγωγή μαλλιού, το οποίο χρησιμοποιείται για την κατασκευή χοντρών ενδυμάτων (τσουχά και αμπά), επειδή είναι σκληρό και μέτριας ποιότητας και το οποίο προορίζονταν για τον οθωμανικό στρατό.

Άλλο σημαντικό προϊόν του πρωτογενούς τομέα, είναι ο καπνός. Στην πεδιάδα της Θεσσαλονίκης, στην περιοχή της Καβάλας και στα περίχωρα του Ουσκούμπ (σημερινά

Σκόπια), η καλλιέργειά του τρέφει πολλές εκατοντάδες οικογένειες. Σημαντικές ποσότητες καπνών εξάγονται στην Ευρώπη, σε Αυστρία, Γαλλία, Ελβετία, Ολλανδία, Αγγλία, στην Αμερική και στην Αίγυπτο. Η οθωμανική αγορά απορροφά και αυτή μέρος της παραγωγής. Τέλος, η *Regie co-Interessée des Tabacs* που εξαρτάται από το Οθωμανικό Δημόσιο Χρέος, παραγγέλλει μερικές δεκάδες τόνους ετησίως. Ο υπερδιπλασιασμός της παραγωγής καπνού μεταξύ 1920-1930, συγκέντρωσε μεγάλη εργατική δύναμη και δημιούργησε ισχυρό συνδικαλιστικό κίνημα στην πόλη (Labrianidis, 1982).

Το μετάξι αποτελεί επίσης ένα από τα αντιπροσωπευτικά προϊόντα της Μακεδονίας. Κατά το πρώτο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η σηροτροφία αποτελεί μία ακμάζουσα και άκρως επικερδής δραστηριότητα. Μετά το 1860, και λόγω της έξαρσης της επιδημικής αρρώστιας της πιπερίτιδας, η περιοχή θα αναγκαστεί να διακόψει την εξαγωγή των σπόρων. Σε ορισμένες μάλιστα τοποθεσίες, η παραγωγή μειώνεται κατά σχεδόν 80%. Ωστόσο, η θεσσαλονικιώτικη αγορά αρχίζει να εισάγει σπόρους από την Ιαπωνία, διασώζοντας τρόπον τινά, τη σηροτροφική παράδοση της πόλης. Σημαντική θέση στην τοπική γεωργία κατέχουν επίσης τα δημητριακά, το σιτάρι και το καλαμπόκι (Αναστασιάδου, 2008).

Στα έσοδα που αποφέρει το εμπόριο αυτών των αγροτικών προϊόντων προστίθενται όσα προέρχονται από την εκμετάλλευση του μακεδονικού υπεδάφους. Τα κυριότερα μεταλλεύματα της περιοχής είναι το χρώμιο, το αντιμόνιο, το μαγνήσιο, ο χαλκός, ο ψευδάργυρος, ο μόλυβδος και ο άνθρακας.

Ο Βουργουτζής (2003), ισχυρίζεται ότι η εγκατάσταση των προσφύγων, οι παραχωρήσεις γαιών, η αναδιανομή των μεγάλων εμπορευματικών ιδιοκτησιών και τα εγχειρίσματα έργα, συνετέλεσαν στη θεαματική αύξηση της παραγωγής που ήταν άλλωστε και απαραίτητη για την κάλυψη των διατροφικών αναγκών του πληθυσμού. Σημαντική αύξηση παρουσίασε η παραγωγή σιτηρών και βαμβακιού. Κατά την περίοδο 1921-1928, η καλλιεργούμενη έκταση με σιτάρι αυξήθηκε κατά 58%, του βαμβακιού κατά 269% και του καπνού κατά 276% στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης. Μάλιστα, ενώ το 1924 ο καπνός σε φύλλα αποτελούσε ποσοστό 35% του όγκου των εξαγωγών, το 1928, είχε φτάσει στο 52% του συνολικού όγκου.

Αξίζει να σημειωθεί, ότι το 1925, το Κράτος υπέγραψε σύμβαση με αμερικάνικη εταιρεία για την αποξήρανση των λιμνών Αρτζάν, Αματόβου, Γιαννιτσών και Κάτω Λίμνης και τη διευθέτηση των ποταμών Αξιού, Αλιάκμονα και Γαλλικού. Ο σκοπός του έργου ήταν να δοθούν στην καλλιέργεια νέες εκτάσεις, άλλες εκτάσεις να προστατευτούν από τις πλημμύρες και άλλες να αρδευτούν καλύτερα. Ως αποτέλεσμα των έργων αυτών, η καλλιεργούμενη έκταση στη Μακεδονία, από το 1921 μέχρι το 1928, αυξήθηκε από 268.384

σε 420.417 εκτάρια καλύπτοντας έτσι και την ανάγκη για παραγωγική ένταξη του προσφυγικού κόσμου. Συνεπώς, κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου δε μετασχηματίζεται ραγδαία μόνο το αστικό τοπίο της Θεσσαλονίκης αλλά και ο περιβάλλον αγροτικός χώρος (Καραδήμου-Γερόλυμπου, 2008).

### 5.1.2.2 Δευτερογενής Τομέας

Κατά το τελευταίο τέταρτο του 19<sup>ου</sup> αιώνα, οι βιοτέχνες εξοικειώνονται με τις νέες τεχνολογίες και πολλοί από αυτούς σπεύδουν να εξοπλίσουν τα εργαστήριά τους, τα οποία χωρίς ποτέ να φτάνουν ένα επίπεδο παραγωγής βιομηχανικού τύπου, δεν εντάσσονται πια στην κατηγορία των απλών βιοτεχνικών μονάδων. Η «μεταμόρφωσή» τους αυτή, χαρίζει εντυπωσιακή ώθηση στην οικονομία της περιοχής (Αναστασιάδου, 2008).

Ωστόσο, οι σημαντικές βιομηχανικές μονάδες παραμένουν ελάχιστες. Συνήθως καλύπτουν μεγάλη έκταση και βρίσκονται κατά κανόνα έξω από την πόλη. Στα δυτικά, πέρα από τα παλιά βυρσοδεψία, από τον Κήπο του Μπεχτσινάρ και την Πύλη του Βαρδάρη, στον τομέα όπου θα δημιουργηθεί η κατεξοχήν βιομηχανική ζώνη της Θεσσαλονίκης, εγκαθίστανται η Εταιρεία Υδάτων, η Οθωμανική Εταιρεία Φωταερίου, ο Οργανισμός Καπνών, η Νηματοουργία Τόρρες και Σία, τα βυρσοδεψία των αδελφών Νούσια και η Ζυθοποιία Όλυμπος. Στα ανατολικά, το μόνο μεγάλο βιομηχανικό συγκρότημα που ιδρύεται ήδη από αυτήν την περίοδο είναι η αλευροποιία Αλλατίνι (Αναστασιάδου, 2008).



Εικόνα 5.1: Ο αλευρόμυλος Αλλατίνι περί τα 1900

Πηγή: Τεκμήρια Φωτογραφικού Αρχείου, 2006

Η αλευροποιία Αλλατίνι δημιουργήθηκε το 1857, υπό την εταιρική επωνυμία *Darblay-Allatini*, η οποία θα διατηρηθεί μέχρι το 1889. Τη χρονιά αυτή, η εταιρεία περιέρχεται εξ' ολοκλήρου στην οικογένεια Αλλατίνι και φέρει στο εξής το όνομα *Βιομηχανική και Εμπορική*

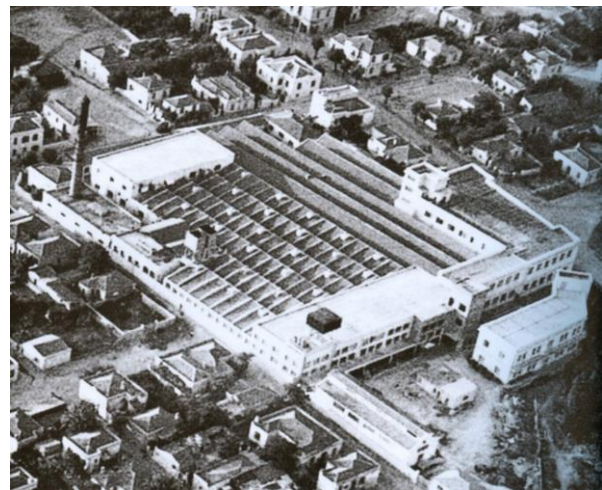


*Εταιρεία της Θεσσαλονίκης.* Αυτή η δεύτερη φάση στην ιστορία του εργοστασίου θα διακοπεί απότομα εννέα χρόνια αργότερα, όταν μία μεγάλη πυρκαγιά θα καταστρέψει τις εγκαταστάσεις του. Ωστόσο, τον Μάρτιο του 1899 ανατίθεται η κατασκευή του νέου εργοστασίου στον αρχιτέκτονα Vitaliano Poselli<sup>32</sup>. Το αποτέλεσμα είναι αξιοσημείωτο. Σε μία Ανατολή όπου η βιομηχανική ανάπτυξη -σε σχέση με την Ευρώπη- προχωρεί με αργούς ρυθμούς, ο νέος Μύλος Αλλατίνι αντιπροσωπεύει την πρωτοπορία της τεχνολογίας (Αναστασιάδου, 2008).

Η κεραμοποιία Αλλατίνι ιδρύθηκε το 1880, στο χωριό Καπουτζιλάρ (σημερινή Πυλαία), ανατολικά της Θεσσαλονίκης. Πρόκειται για μία σημαντική βιομηχανική μονάδα, που απασχολεί πάνω από 400 εργάτες και έχει ετήσια παραγωγή 500.000 τούβλα και 10.000.000 κεράμους, από τα οποία το μεγαλύτερο μέρος εξάγεται στην πρωτεύουσα. Το εργοστάσιο παράγει επίσης πλακάκια, πήλινους σωλήνες, τσιμέντο κτλ. (Κολώνας και Τραγανού, 1987).

Εκτός από τις επιχειρήσεις αυτές που διαχειρίζεται αποκλειστικά η οικογένεια Αλλατίνι, υπάρχουν και άλλες που συμμετέχουν με άλλους εταίρους όπως η Ζυθοποιία Όλυμπος, η οποία από το 1892 κατάφερε να τριπλασιάσει μέσα σε λίγα χρόνια την κατανάλωση μπίρας στην Μακεδονία. Οι ιδρυτές της Ζυθοποιίας επέλεξαν τους πλέον προηγμένους εξοπλισμούς και τεχνολογία, προάγοντας το καινοτόμο στοιχείο και προικίζοντας την πόλη με μία πρότυπη βιομηχανική μονάδα. Τέλος, οι εγκαταστάσεις της εντοπίζονται 3 χλμ. έξω από την Θεσσαλονίκη και αποτελούνται από δύο βασικά κτίρια, στα οποία προστίθενται μερικά παραρτήματα όπως οι αποθήκες κριθαριού, το βυνοποιείο κ.ά. (Αναστασιάδου, 2008).

Εικόνα 5.2: Το βιομηχανικό συγκρότημα της ΥΦΑΝΕΤ



Πηγή: Ζαφείρης, 2007

Στις πρότυπες αυτές μονάδες πρέπει να προστεθεί μία άλλη, που έχει επίσης εμβληματική αξία για το θεσσαλονικιώτικο αστικό περιβάλλον. Πρόκειται για τον Οθωμανικό Οργανισμό

<sup>32</sup> Journal de Salonique, 11 Ιουνίου 1900 στο ίδιο, 16 Μαρτίου 1899

Καπνού, που ιδρύθηκε το 1884. Αν και το κτήριό του, απέναντι από τον σιδηροδρομικό σταθμό στα δυτικά της Πύλης του Βαρδάρη είναι από τα πλέον «βιομηχανικά» που διαθέτει η πόλη, δεν καταφέρνει να εντυπωσιάσει παρά μόνο χάρη στις διαστάσεις του, ενώ ο εξοπλισμός του είναι πολύ φτωχός. Έναν χρόνο μετά την έναρξη της λειτουργίας του, το σύνολο του ειδικευμένου προσωπικού είναι ακόμη άκρως περιορισμένο: ένας μηχανικός, ένας θερμαστής και ένας σιδηρουργός (Αναστασιάδου, 2008).

Στην Θεσσαλονίκη, πέρα από τα καπνομάγαζα υπάρχουν και πολλά καπνεργοστάσια. Μία από τις πρώτες βιομηχανίες καπνού είναι η Commercial Company of Salonica Ltd που ιδρύθηκε το 1914 και παρήγε ένα εκατομμύριο τσιγάρα ημερησίως, όπου όλη σχεδόν η παραγωγή του εργοστασίου εξάγεται στο εξωτερικό. Στη δεκαετία του 1920, που θεωρείται η δεκαετία της ακμής της επεξεργασίας και βιομηχανίας καπνού στην πόλη, λειτουργούν αρκετές επιχειρήσεις. Οι σπουδαιότερες είναι η Ανώνυμη Ελληνική Εταιρεία Βιομηχανίας Καπνού Βαλκάν, η Ανώνυμη Εταιρεία Καπνών και Σιγαρέτων Νέστος, η Εταιρεία Σιγαρέτων Άτλας, το εργοστάσιο Καρακίτη κ.ά. Τα Καπνεργοστάσια παράγουν γύρω στα 800.000 κιλά τσιγάρα την ημέρα και απασχολούν περίπου 1.200 εργαζόμενους, στην πλειονότητά τους γυναίκες. Είναι χαρακτηριστικό ότι αυτή τη δεκαετία από τις 100 σιγαροποιητικές μηχανές της χώρας, οι 32 είναι εγκατεστημένες στην Θεσσαλονίκη (Ζαφείρης, 2007).

Σύμφωνα με την Αναστασιάδου (2008), κοινό χαρακτηριστικό όλων αυτών των βιομηχανικών μονάδων είναι η γεωγραφική τους θέση. Όλες βρίσκονται έξω από την πόλη: ο Οργανισμός Καπνού και η Ζυθοποιία Όλυμπος στα πολύ κοντινά περίχωρα, η αλευροποιία και η κεραμοποιία Αλλατίνι στην ύπαιθρο. Στην Θεσσαλονίκη, η εγκατάσταση βιομηχανιών μακριά από κατοικημένες περιοχές αποτελεί βασική αρχή. Το μόνο παράδειγμα εργοστασίου στην καρδιά της πόλης είναι η Νηματουργία Σαΐας, στην προκυμαία, ανάμεσα στον Λευκό Πύργο και στο λιμάνι. Το κτίριο εγκαινιάστηκε το 1879 και είναι από τα πρώτα οικοδομήματα βιομηχανικού τύπου με δυνατότητα μαζικής παραγωγής.

Σε διάστημα μισού αιώνα, η βιοτεχνία γνώρισε βαθιές αλλαγές. Από τα πλέον αξιοσημείωτα γεγονότα, η αμετάκλητη και μη αναστρέψιμη παρακμή της βυρσοδεψίας και της υφαντουργίας. Η τελευταία ειδικότερα, είχε να αντιμετωπίσει πλείστες δυσκολίες. Εν πρώτοις, η σηροτροφία, κλάδος ανθηρότατος στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα, φθίνει οριστικά (Χριστοδούλου, 1936).

Παρόλα αυτά, αν κάποιοι τομείς φθίνουν άλλοι μετασχηματίζονται και αναπτύσσονται, είτε επειδή επωφελούνται από τις νέες τεχνολογίες είτε επειδή χρησιμοποιούν νέους τρόπους παραγωγής. Στα τέλη του 19ου αιώνα, πολλοί είναι οι τεχνίτες που καινοτομούν, εγκαταλείποντας τα απαρχαιωμένα μέσα. Μάλιστα, από το 1874 και έπειτα, η κατάρτιση

παρέχεται από τη Σχολή Χαμιδιέ Τεχνών και Επαγγελματιών, η οποία είναι εγκατεστημένη στο παλιό ισλάχχανε (islahhane, ορφανοτροφείο, αναμορφωτήριο) της συνοικίας Αχμέτ Σουμπασί και περιλαμβάνει πενταετή κύκλο σπουδών. Συνεπώς, η Θεσσαλονίκη των αρχών του 20<sup>ου</sup> αιώνα, αρχίζει να εκβιομηχανίζεται, με αργούς όμως ρυθμούς (Αναστασιάδου, 2008).

Ο πίνακας που ακολουθεί, φυλάσσεται στα Αρχεία της Παγκόσμιας Ισραηλιτικής Ένωσης και απεικονίζει την κατάσταση της τοπικής βιοτεχνίας το 1898, προβάλλοντας ταυτόχρονα τα αναπτυσσόμενα επαγγέλματα.

Πίνακας 5.4: Η Θεσσαλονικιώτικη βιοτεχνία το 1898

Επαγγέλματα	Αριθμός τεχνιτών
Ψηκτροποιοί	7
Καθεκλοποιοί	30
Χαλκουργοί	28
Κατασκευαστές μπαούλων	46
Υποδηματοποιοί	446
Κορνιζοποιοί	9
Λευκοσιδηρουργοί	290
Τεχνίτες θερμαστών	49
Σιδηρουργοί	106
Ωρολογοποιοί	47
Μαρμαράδες	34
Μαραγκοί	297
Χρυσοχόοι	44
Κατασκευαστές μπορντούρων	70
Βαφείς κτιρίων	32
Βιβλιοδέτες	17
Σαγματοποιοί	11
Ράφτες	302
Ταπετσιέρηδες	76
Βαρελοποιοί	27
Τορναδόροι	32
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>2.000</b>

Πηγή: Αρχεία της Παγκόσμιας Ισραηλιτικής Ένωσης

Στην απογραφή του Χριστοδούλου<sup>33</sup> σημειώνεται η εθνοθησκευτική ταυτότητα των βιομηχάνων. Σύμφωνα με αυτή, στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, η θεσσαλονικιώτικη βιομηχανία βρίσκεται ολοκληρωτικά στα χέρια των «μειονοτικών». Πιο συγκεκριμένα, από τις 35 επιχειρήσεις που εμφανίζονται την εποχή αυτή, οι 16 ανήκουν σε ελληνορθόδοξους, οι 14 σε εβραίους, ενώ δεν αναφέρεται κανένας μουσουλμάνος επιχειρηματίας στον κατάλογο. Σύμφωνα με την ίδια πηγή, οι κύριοι βιομηχανικοί κλάδοι είναι η σαπωνοποιία, η υφαντουργία και η μεταλλουργία (Αναστασιάδου, 2008).

Μετά από μισό αιώνα εκβιομηχάνισης, η Θεσσαλονίκη έχει γίνει πλέον μία εργατούπολη. Σε αυτό συνετέλεσε και η μαζική έλευση των προσφύγων από Μικρά Ασία, Κωνσταντινούπολη, Εύξεινο Πόντο και αλλού. Ωστόσο, από τα τέλη της δεκαετίας του '20, όταν σημειώνεται και ο παρατεταμένος αποπληθωρισμός και οι περιπτώσεις χρεοκοπημένων επιχειρήσεων παρουσιάζονται με ιδιαίτερα αυξημένη συχνότητα, αρχίζει και το ξέσπασμα πολλών πυρκαγιών στην πόλη, το 90% των οποίων είχε προκληθεί με δόλο. Τη δεκαετία αυτή, η πόλη θα ζήσει μία σειρά από απεργιακές κινητοποιήσεις που είχε ως αποτέλεσμα η κυβέρνηση να διαλύσει προσωρινά όλα τα συνδικάτα (Δάγκας, 2010).

Η επεξεργασία του καπνού παρέμεινε η σπουδαιότερη βιομηχανία, όπως και στα οθωμανικά χρόνια. Το 1940 τουλάχιστον 100 εταιρείες, ελληνικές οι περισσότερες, αλλά και οίκοι εβραϊκοί, αμερικανικοί και αρμενικοί είχαν την έδρα τους στην Θεσσαλονίκη και ασχολούνται με την επεξεργασία και το εμπόριο καπνού. Τα ελληνικά καπνά όμως ήταν ένα ακριβό είδος και καθώς οι παγκόσμιες τιμές άρχισαν να πέφτουν, συμπαρέσυραν και τις τιμές του καπνού. Στα τέλη της δεκαετίας του '40, ο κλάδος βρίσκεται σε σοβαρή κρίση. Εξάλλου, η ομοσπονδία καπνεργατών ήταν από τις πλέον δραστήριες στην πόλη διεκδικώντας καλύτερους όρους για τα μισθολογικά, τις συνθήκες εργασίας, τα επιδόματα ανεργίας, τη θέσπιση κανόνων ως προς τις εξαγωγές κ.ο.κ. (Mazower, 2006).

Οι βιομηχανικές δραστηριότητες λοιπόν, ενώ αρχικά βρίσκονταν διεσπαρμένες, στην πορεία φαίνονται να έλκονται από το λιμάνι και τον σιδηροδρομικό σταθμό. Οι μεταρρυθμιστικές απόπειρες του Τανζιμάτ δεν τελεσφόρησαν με τρόπο ολοκληρωμένο αλλά στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα κατέστησαν χειροπιαστά κάποια αποτελέσματα αυτού του εκσυγχρονισμού. Εντούτοις, η αναπτυξιακή έξαρση λόγω των εμπορικών συναλλαγών με τις ευρωπαϊκές χώρες σχεδόν μηδενίστηκε στο διάστημα 1895-1914 (Lampe and Jackson, 1982).

---

<sup>33</sup> Χριστοδούλου, 1936, σελ.166-171

### 5.1.2.3 Τριτογενής Τομέας

Κατά τους Σβορώνο (1997) και Καραδήμου-Γερόλυμπου (2008), οι αντίστροφες εξελίξεις πολιτικού και στρατιωτικού περιεχομένου κατά τον 18<sup>ο</sup> αιώνα, επαναφέρουν το εμπορικό ενδιαφέρον των Ευρωπαίων στην Ευρωπαϊκή Τουρκία, στις ακτές του Αιγαίου και για πρώτη φορά, στην Μαύρη Θάλασσα. Η εμφανής παρακμή της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας διευκολύνει την οικονομική και πολιτική διείσδυση της Ευρώπης και την απόσπαση περισσότερων προνομίων με τις διομολογήσεις, ενώ ταυτόχρονα αυξάνεται η σημασία της Βαλκανικής Χερσονήσου μέσω της ανάπτυξης του εμπορίου από ξηράς με την Αυστρία. Η Ανατολική Μεσόγειος επανέρχεται σταδιακά στο κέντρο του ενδιαφέροντος των μεγάλων οικονομικά δυνάμεων, πριν ακόμα από τη διάνοιξη της Διώρυγας του Σουέζ.

Η δυναμική του λιμανιού της Θεσσαλονίκης και κατ'έπекταση και της οικονομίας της πόλης, εδραιώνεται από τον 18<sup>ο</sup> αιώνα, όταν και αποτελεί το κύριο οικονομικό κέντρο των Βαλκανίων και, μαζί με την Σμύρνη, τις δύο μεγαλύτερες σκάλες της Ανατολής. Στο τέλος του αιώνα και μετά από τη Συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζή το 1774, οπότε επιτράπηκε στους Έλληνες χριστιανούς ναυτικούς να ναυσιπλοούν με ρωσική σημαία, μεγάλες συναλλαγές πραγματοποιούνται μέσω του λιμανιού της. Η Θεσσαλονίκη λειτουργεί ως διαμετακομιστικός σταθμός σε όλο το Λεβάντε. Μάλιστα ως εμπορικός κόμβος ξεπερνάει σε σημασία το Κάιρο και την Κωνσταντινούπολη (Beaujour, 1974; Καραδήμου-Γερόλυμπου 2008).

Η σημασία της πόλης και του λιμανιού θα αυξηθεί περαιτέρω στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα λόγω των ναπολεόντειων πολέμων και του ηπειρωτικού αποκλεισμού. Το 1836 κατέπλευσε το πρώτο μικρό ατμόπλοιο, το *Levant*, σταλμένο από μια βρετανική εταιρεία. Την ίδια εποχή, οι Βρετανοί υπογράφουν εμπορική συμφωνία με την Πύλη που φιλελευθεροποιούσε το εμπόριο και ο Abdülmecid I ιδρύει Υπουργείο Εμπορίου και Συμβούλιο Δημόσιων Έργων. Η κατάργηση των μονοπωλίων και η απελευθέρωση του εμπορίου σιτηρών επιτρέπουν στην πόλη να σφυρηλατήσει νέους εμπορικούς δεσμούς με τις δυναμικές, εκβιομηχανιζόμενες οικονομίες της δυτικής Ευρώπης. Με την αυστριακή εταιρεία Λόιντ, την οθωμανική Εταιρεία Ατμοπλοΐας και τη γαλλική Messageries Maritimes να εγκαινιάζουν εβδομαδιαίες ατμοπλοϊκές υπηρεσίες σύνδεσης της Θεσσαλονίκης με την Κωνσταντινούπολη, αρχίζει ο αργός μετασχηματισμός των προοπτικών της πόλης (Mazower, 2006).

Μέχρι το 1821, το ελληνικό στοιχείο έχει ενδυναμωθεί σημαντικά. Ωστόσο, μετά την έκρηξη της ελληνικής επανάστασης και τους διωγμούς του χριστιανικού πληθυσμού από τις τοπικές αρχές, οι επιπτώσεις είναι καταστροφικές για την οικονομία της πόλης, οι οποίες επηρεάζουν την καθημερινότητα όλων των Κοινοτήτων της πόλης, συμπεριλαμβανομένης και της

μουσουλμανικής. Η πόλη βυθίζεται σε παρακμή και οικονομικό μαρασμό, ενώ και οι εξαγωγές μειώνονται αισθητά λόγω της φυγής των Ελλήνων εμπόρων. Η κατάσταση αυτή ωστόσο, θα αποτελέσει μία παρένθεση, στην ακμάζουσα περίοδο που μελετάται και μετά από τον Κριμαϊκό Πόλεμο του 1853-56 και τη νέα ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, η τοπική οικονομία θα ανακάμψει (Δημητριάδης, 1997).

Πίνακας 5.5: Κίνηση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης κατά την περίοδο 1839-1846

Εξαγωγές				Εισαγωγές			
Έτος	Αριθμός Πλοίων	Ποσότητα (τόνοι)	Αξία (στερλίνες)	Έτος	Αριθμός Πλοίων	Ποσότητα (τόνοι)	Αξία (στερλίνες)
1839	243	14.863	173.539	1839	243	15.125	211.036
1840	385	19.089	114.098	1840	338	21.523	85.517
1841	543	36.275	140.172	1841	448	36.524	135.952
1842	548	40.527	163.293	1842	561	41.596	165.296
1843	348	23.699	106.103	1843	355	25.731	117.296
1844	487	34.860	79.901	1844	471	35.420	136.908
1845	596	50.763	223.730	1845	576	53.081	219.439
1846	713	70.295	312.285	1846	790	77.385	323.644

**Πηγή: Αναστασιάδου, 2008**

Με μία ανάγνωση του παραπάνω πίνακα, προκύπτει ότι παρά τις σημαντικές διακυμάνσεις που καταγράφονται, από το 1843 η άνοδος είναι σταθερή τόσο για τις εισαγωγές όσο και για τις εξαγωγές. Εξάλλου, η θαλάσσια κυκλοφορία αυξάνει σημαντικά. Το 1839, 243 πλοία αποπλέουν συνολικά από την Θεσσαλονίκη, ενώ το 1846 ο αριθμός τους ανέρχεται σε 713 (αύξηση της τάξης του 193% περίπου). Τα πλοία που καταπλέουν φορτωμένα με εισαγόμενα εμπορεύματα είναι μάλιστα περισσότερα. Η αξία των εμπορικών συναλλαγών γνωρίζει παράλληλη αύξηση, 53% για τις εισαγωγές και 79% για τις εξαγωγές (Αναστασιάδου, 2008).

Σύμφωνα με τον Θεολόγου (2008), ο αριθμός των ιστιοφόρων με οθωμανική και ελληνική σημαία που καταπλέουν στην Θεσσαλονίκη ή αποπλέουν από το λιμάνι της, ανέρχεται σε 4.966 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 103.956 τόνων. Το 1888, σημειώνεται βελτίωση της κατάστασης των ιστιοφόρων, τα οποία είναι εκτοπίσματος 250-600 τόνων και μεταφέρουν κυρίως σιτηρά σε Ιταλία, Γαλλία και Αυστρία, ενώ τα μικρότερα σκάφη εξυπηρετούν τα νησιά του Αιγαίου.

Η φόρτωση και εκφόρτωση των εμπορευμάτων γίνεται μέχρι το 1903 με τη χρησιμοποίηση φορτηγίδων. Τα πλοία αγκυροβολούν μπροστά σε μία μικρή προκυμαία, όπου υπάρχουν τρεις ξύλινες αποβάθρες. Εκεί, μεταφέρονται οι φορτηγίδες (μαούνες), τις οποίες ρυμουλκεί ένα ατμοκίνητο σκάφος. Οι φορτηγίδες είναι χωρητικότητας 20-30 τόνων και ανήκουν οι περισσότερες σε Εβραίους, ενώ οι λιμενεργάτες είναι κυρίως Εβραίοι και Μουσουλμάνοι. Τα δικαιώματα που πληρώνουν οι εμπορευόμενοι στους ιδιοκτήτες των φορτηγίδων, ανέρχονται σε 40-50 λεπτά ανά τόνο. Στο ποσό αυτό προστίθενται και 4 σελίνια ημερησίως ανά τόνο, για το ενοίκιο των φορτηγίδων (Βουργουτζής, 2003).

Το 1887, μία καταιγίδα καταστρέφει τις τρεις ξύλινες αποβάθρες, με αποτέλεσμα για ένα σημαντικό χρονικό διάστημα οι φορτοεκφορτώσεις να καταστούν προβληματικές. Το γεγονός αυτό προκάλεσε τη δυσφορία αρκετών πρακτόρων αγγλικών ατμοπλοϊκών εταιρειών. Κατόπιν τούτου, η οθωμανική κυβέρνηση χορήγησε σε γαλλική εταιρεία την άδεια κατασκευής και εκμετάλλευσης των λιμενικών έργων (Βουργουτζής, 2003).

Στα τέλη του 18<sup>ου</sup> αιώνα, η αξία των εμπορικών συναλλαγών ανέρχεται σε 14.000.000 γρόσια, από τα οποία 9.000.000 αναλογούν στις εξαγωγές και 5.000.000 στις εισαγωγές. Το 50% των εξαγωγών καταλαμβάνει το βαμβάκι και το 50% περίπου τα υφάσματα, ενώ ο μεγαλύτερος αγοραστής ειδών από την Θεσσαλονίκη είναι η Αυστρία (Βουργουτζής, 2003).

Ουσιαστικές αρμοδιότητες στην πόλη έχουν οι πρόξενοι της Γαλλίας και της Αγγλίας. Μέχρι το 1890 μάλιστα, τα Σκόπια, η Καβάλα και το Μοναστήρι αποτελούν περιφέρειες που έχουν δικαίωμα να παρεμβαίνουν. Ο Άγγλος πρόξενος, στις αρχές του 18<sup>ου</sup> αιώνα, ήταν υπάλληλος της Εταιρείας Εμπορίου της Ανατολής, πληρωνόταν από αυτήν και διέθετε αξιόλογο αριθμό υπαλλήλων, με αποτέλεσμα να έχει μεγαλύτερο κύρος από τους άλλους πρόξενους. Η Αγγλική Εταιρεία της Ανατολής ανέπτυξε ίδιες δραστηριότητες με εκείνες της Εταιρείας των Ινδιών, η οποία είχε κυριαρχικά δικαιώματα και διόριζε ακόμα και εκπροσώπους των στρατιωτικών αρχών. Τα μέλη της διατηρούσαν εμπορικές σχέσεις με την Κωνσταντινούπολη, την Θεσσαλονίκη, την Σμύρνη και άλλες πόλεις της ευρωπαϊκής και ασιατικής Τουρκίας. Οι έμποροι αυτοί έπρεπε να είναι Άγγλοι υπήκοοι και Διαμαρτυρόμενοι Χριστιανοί. Επίσης, τα μέλη ήταν υποχρεωμένα να μεταφέρουν τα προϊόντα τους με πλοία της Εταιρείας. Η αποστολή χρημάτων για την πληρωμή των εμπορευμάτων απαγορευόταν αυστηρώς. Είχαν το δικαίωμα να αποστέλλουν αγγλικά εμπορεύματα σε όλους τους λιμένες της Ανατολής, παραλαμβάνοντας από εκεί προϊόντα ίσης αξίας που μετέφεραν στην Αγγλία (Βουργουτζής, 2003).

Πίνακας 5.6: Εισαγόμενα και εξαγόμενα είδη ανά περιοχή

Περιοχή	Εισαγόμενο Είδος	Εξαγόμενο Είδος	Παρατηρήσεις
Αγγλία	Υφάσματα, σάλια, λινά, κασσίτερο, μόλυβδο, σίδηρο, ωρολόγια, αποικιακά είδη		Η Αγγλική Εταιρεία διαθέτει δύο πρακτορεία στην πόλη
Ολλανδία	Υφάσματα, μπαχαρικά, καπέλα, ζάχαρη, καφές	βαμβάκι	
Ιταλία	Υφάσματα, όπλα, χαρτί, φέσια		
Αίγυπτος	Καφές, λινά, υφάσματα, αμμωνία	καπνά	
Συρία	Σιδηρικά είδη, γαλόνια, χονδροϋφάσματα Χαλεπιού	Ινδόκκοκος, υφάσματα	
Σμύρνη	Σαπούνια, ξηροί καρποί	Χονδρά υφάσματα για πανωφόρια	
Ρωσία	Μεταξωτά υφάσματα, τάπητες, νήματα, χρυσές δαντέλες, βελούδα, γουναρικά		Τα γουναρικά στη συνέχεια μεταφέρονται στην Κωνσταντινούπολη για αποθήκευση
Κρήτη	Ελαιόλαδο, σαπούνια, πορτοκάλια		
Χίος	Κρασιά, μεταξωτά υφάσματα, μαντήλια		
Αλγέρι	φέσια		
Κωνσταντινούπολη	Μεταξωτά, κεντήματα χρυσά και αργυρά, μαροκινά, ήλεκτρο, κοσμήματα, πίπες		
Γαλλία			Κατά το 1785 η αξία των εμπορικών συναλλαγών μεταξύ Θεσσαλονίκης-Γαλλίας υπερβαίνει της αντίστοιχης μεταξύ Κωνσταντινούπολης-Γαλλίας

**Πηγή: Βουργουτζής, 2003 (Ιδία Επεξεργασία)**

Πέραν των προϊόντων που παρουσιάζονται στον παραπάνω πίνακα, η αγορά της Θεσσαλονίκης έχει καταστεί αξιόλογο κέντρο συγκέντρωσης της παραγωγής οπίου στην



Μακεδονία. Επίσης, οι επιχειρηματίες συγκεντρώνουν και μέρος της παραγωγής της Μικράς Ασίας που μεταφέρεται σιδηροδρομικώς από την Κωνσταντινούπολη και εξάγεται από την Θεσσαλονίκη ως όπιο Μακεδονίας. Μάλιστα, το 1892 κοινοπραξία Τραπεζών της Θεσσαλονίκης ζήτησε από την τουρκική κυβέρνηση την παραχώρηση του μονοπωλίου του οπίου. Ωστόσο, η προσπάθεια αυτή δεν ευοδώθηκε λόγω της διαμαρτυρίας των ενδιαφερόμενων εξαγωγέων και τη μεσολάβηση του Άγγλου πρέσβη στην Κωνσταντινούπολη (Βουργουτζής, 2003).

Η διόγκωση της υλικής παραγωγής και του παγκόσμιου εμπορίου στα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα δημιούργησε επιτακτική ανάγκη για τη διάδοση νέων εμπορικών μεθόδων και την επίλυση των προβλημάτων που προκαλούσε ο οξύς ανταγωνισμός. Η εξαιρετική γεωγραφική θέση της Θεσσαλονίκης διευκόλυνε ανέκαθεν τη μεταφορά πρώτων υλών και τη διακίνηση των προϊόντων σε μία ευρύτερη περιοχή. Ήδη στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα και στις αρχές του 20<sup>ου</sup>, ανθεί στην πόλη το εισαγωγικό εμπόριο που το ασκούν επικερδώς ισχυροί εμπορικοί οίκοι (Χεκίμογλου, 1996).

Πίνακας 5.7: Κίνηση των λιμανιών της Θεσσαλονίκης και της Καβάλας

Έτη	Εισαγωγές (λίρες Αγγλίας)	Εξαγωγές (λίρες Αγγλίας)
1908	3.645.168	1.764.788
1911	5.126.706	3.868.681
1929	7.631.112	6.210.952
1939	6.081.370	7.547.253

**Πηγή: Βουργουτζής, 2003**

Το λιμάνι και όλες οι συμπληρωματικές υποδομές και υπηρεσίες του σταδιακά επεκτείνονταν και εδραίωναν τη θέση τους στη Βαλκανική ενδοχώρα. Από την απελευθέρωση της πόλης το 1912, θεσμοθετήθηκε μία “ελεύθερη ζώνη” σημαντικής μάλιστα έκτασης στην ευρύτερη περιοχή του λιμένα, η οποία θα υποδεχόταν το διασυνοριακό εμπόριο και τις διεθνείς μεταφορές. Μάλιστα, οι προοπτικές του λιμανιού ενισχύθηκαν σημαντικά και με τη σύνδεσή του με το σιδηροδρομικό δίκτυο. Η σιδηροδρομική σύνδεση με τα Σκόπια πραγματοποιήθηκε το 1871, με το Βελιγράδι το 1880, με το Μοναστήρι το 1893, με την Αλεξανδρούπολη και την Κωνσταντινούπολη το 1895 και με τη νότια Ελλάδα το 1914 (Kousidonis, 2006).

Το 1926, διοργανώθηκε για πρώτη φορά η ΔΕΘ (Διεθνής Έκθεση Θεσσαλονίκης), μία εποχή όπου οι ετήσιες Εμπορικές Εκθέσεις βρίσκονταν στο απόγειό τους, λειτουργώντας ως βασικός παράγοντας στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της Ευρώπης. Η ΔΕΘ σχεδιάστηκε ως ετήσιο γεγονός με σκοπό να βελτιώσει τις εμπορικές σχέσεις μεταξύ ξένων χωρών και εταιρειών. Η οργάνωση και διεξαγωγή της Έκθεσης αρχικά αντιμετώπιστηκε με δυσπιστία από τον επιχειρηματικό κόσμο, κυρίως της Αθήνας. Ωστόσο, παρά τις δυσκολίες ο νέος θεσμός ισχυροποιήθηκε καθώς κατόρθωσε να προσελκύσει ολοένα και αυξανόμενους συμμετέχοντες του ιδιωτικού και δημόσιου τομέα άλλων χωρών. Έτσι, το 1929 αναγνωρίστηκε επίσημα ως Διεθνής Έκθεση από την Ένωση Διεθνούς Εμπορίου (Kousidonis, 2006).

Εικόνα 5.3: Η παλιά ΔΕΘ στο Πεδίο του Άρεως (1931)



*Πηγή: Τεκμήρια Φωτογραφικού Αρχείου, 2006*

Οι πρώτες τράπεζες αργούν να εγκατασταθούν στην πόλη. Αν εξαιρέσουμε ένα υποκατάστημα της Οθωμανικής Αυτοκρατορικής Τράπεζας που άνοιξε στην Θεσσαλονίκη το 1863, ο επόμενος τραπεζικός οργανισμός κάνει την εμφάνισή του στην πόλη στο τέλος της δεκαετίας του 1880. Οι πιο σημαντικοί εξ αυτών είναι η τράπεζα Θεσσαλονίκης και το παράρτημα της Αγροτικής Τράπεζας (Ζιραάτ Μπάνκασι) (Αναστασιάδου, 2008).

Η Αγροτική Τράπεζα, που άνοιξε το 1889, θα ιδρύσει και θα χρηματοδοτήσει λίγους μήνες αργότερα μία πρακτική γεωργική σχολή. Το πρότυπο αγρόκτημα βρίσκεται κοντά στο χωριό Σέδες, γύρω στα 12 χιλιόμετρα ανατολικά της Θεσσαλονίκης και παρέχει δωρεάν εκπαίδευση σε 60 περίπου νέους. Παρόμοιες σχολές λειτουργούν σε διάφορες αγροτικές περιοχές της Αυτοκρατορίας. Εκφράζουν τη βούληση της οθωμανικής κυβέρνησης να ενθαρρύνει όσο το δυνατόν την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του αγροτικού κόσμου.

Αυτό που ξεχωρίζει την Αγροτική Τράπεζα από τους άλλους τραπεζικούς οργανισμούς της εποχής είναι ότι δε στηρίζεται σε ξένα κεφάλαια. Διοικείται και εποπτεύεται εξ ολοκλήρου από το Κράτος, το οποίο όμως δε συνεισφέρει καθόλου για τη χρηματοδότησή της (Αναστασιάδου, 2008).

Η Αγροτική Τράπεζα αποτελεί την εξαίρεση στο τραπεζικό σύστημα της Αυτοκρατορίας. Στη μεγάλη τους πλειοψηφία, τα κεφάλαια των μεγάλων τραπεζικών οργανισμών, οι οποίοι θα εγκατασταθούν στην περιοχή, είναι ευρωπαϊκής προέλευσης. Έτσι, αν και στους Θεσσαλονικείς είναι γνωστή με το όνομα Τράπεζα Αλλατίνι, η Τράπεζα Θεσσαλονίκης ιδρύεται στην πραγματικότητα με αυστριακά κεφάλαια (Μοσκόφ, 1973).

Όπως υποστηρίζουν οι Χριστοδούλου (1936), Χεκίμογλου (1996) και Ζαφείρης (2007), η Τράπεζα Θεσσαλονίκης ιδρύεται ως ανώνυμη εταιρεία τον Ιούνιο του 1888 και στεγάζεται στο κτίριο Ποζέλι. Το αρχικό της κεφάλαιο ανέρχεται σε 2 εκατομμύρια φράγκα, ενώ τον Ιούνιο του 1909 το κεφάλαιό της ανέρχεται στα 30 εκατομμύρια φράγκα. Μετά το 1909 η τράπεζα πέρασε υπό γαλλικό έλεγχο και η έδρα της μεταφέρθηκε στην Κωνσταντινούπολη. Τέλος, η τράπεζα είχε υποκαταστήματα στην Ανδριανούπολη, στο Μοναστήρι και στα Σκόπια, ενώ το υποκατάστημα της Θεσσαλονίκης λειτούργησε μέχρι και τον πόλεμο του 1940.

Εικόνα 5.4: Το κτίριο της Οθωμανικής Τράπεζας, που ξαναχτίστηκε, αμέσως μετά την ανατίναξη του το 1903, από τον αρχιτέκτονα Βιταλιάνο Ποζέλι



*Πηγή: Ζαφείρης, 2007*

Η Οθωμανική, η Αγροτική και η Τράπεζα Θεσσαλονίκης σηματοδοτούν μία αρχή. Μερικά χρόνια αργότερα και άλλοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί θα έρθουν να εγκατασταθούν στην πόλη: η Τράπεζα Μυτιλήνης (1899 και 1901 με βελγικά κεφάλαια), η Τράπεζα

Βιομηχανικής Πίστεως (1905, με γαλλικά κεφάλαια), η Τράπεζα Ανατολής (1905, με τη συνεργασία της Deutsche Bank) και η Τράπεζα Αθηνών (1907, με γαλλικά κεφάλαια). Η πλειοψηφία των τραπεζών απαντάται στη φράγκικη συνοικία (ή Φραγκομαχαλάς). Η περιοχή αυτή, όπου στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα βρίσκονταν τα προξενεία και οι κατοικίες των πλούσιων Ευρωπαίων, μεταμορφώνεται 100 χρόνια αργότερα, σε μία εμπορική κυρίως ζώνη, χαρακτήρα που θα διατηρήσει για πολλά χρόνια αργότερα. Αυτή η συγκέντρωση του τραπεζικού δικτύου στον ίδιο τομέα της πόλης δεν παρατηρείται μόνο στην Θεσσαλονίκη. Οι πιο σημαντικές τράπεζες της Κωνσταντινούπολης βρίσκονται γύρω από τον πύργο του Γαλατά και οι περισσότερες από αυτές στη λεωφόρο που είναι γνωστή με το όνομα Μπανκαλάρ τζαντεσί (Λεωφόρος των Τραπεζών) (Μοσκώφ, 1973· Αναστασιάδου, 2008).

Η Θεσσαλονίκη του 1912-1913 ήταν μία πόλη πολύγλωσση, πολυεθνική και πολυνομισματική. Χρυσές λίρες Τουρκίας, ασημένια γρόσια, γαλλικά φράγκα, ελληνικές δραχμές και πολλά άλλα νομίσματα κυκλοφορούν σε κυμαινόμενες ισοτιμίες. Πράξεις επί συναλλάγματος που αντιστοιχούν στην πληθώρα των εμπορικών συναλλαγών με το εξωτερικό, πραγματοποιούνται με μεγάλη συχνότητα. Το εσωτερικό εμπόριο διεξάγεται σε ασημένια γρόσια, τα οποία ζητούν συνήθως οι παραγωγοί της υπαίθρου. Οι ισοτιμίες μεταβάλλονται από τόπο σε τόπο και από εποχή σε εποχή. Όλα αυτά παρέχουν έδαφος στις χρηματιστηριακές πράξεις, στη διαμεσολάβηση των αργυραμοιβών και στη διατοπική μεταφορά νομισμάτων. Ιδρύονται έτσι τραπεζικοί οίκοι που αποσκοπούν στην εκμετάλλευση των συναλλαγματικών διακυμάνσεων και στις προμήθειες επί πράξεων συναλλάγματος. Κατά το 1910, λειτουργούν στην Θεσσαλονίκη πλείστα τραπεζικά γραφεία, όπως εκείνα των αδελφών Αλλατίνι, των Βενσουσά, των Μοδιάνο, του Ιωσήφ Εργάς κτλ. Τα περισσότερα από αυτά τα γραφεία, όπως και τα Τραπεζικά Υποκαταστήματα, χωροθετούνται γύρω από την οδό Φράγκων (Βουργουτζής, 2003).

Σύμφωνα με την Αναστασιάδου (2008:265), «...ακόμη και αν οι μεγάλες τράπεζες συγκαταλέγονται ανάμεσα στα πιο εμβληματικά σημάδια της σύγχρονης πόλης, αξίζει να παρατηρηθεί ότι, τόσο στην Κωνσταντινούπολη όσο και στη Θεσσαλονίκη, πλάι στους επιβλητικούς οργανισμούς υπάρχει ένα πλήθος από μικρές ιδιωτικές «τράπεζες», οι οποίες καθώς βρίσκονται στις εμπορικές στοές, στα καινούρια χάνια, στα πολυάριθμα περάσματα του τέλους του 19<sup>ου</sup> αιώνα, μένουν συνήθως αθέατες. Αν εξαιρέσουμε μερικούς οργανισμούς που λειτουργούν υπό μορφή εταιρείας και χρηματοδοτούνται από τους μεγάλους ευρωπαϊκούς οίκους, οι επιχειρήσεις με οικογενειακό χαρακτήρα είναι εγκατεστημένες κυρίως σε χάνια». Η Τράπεζα Σαούλ Μοδιάνο ήταν ο μεγαλύτερος τοπικός πιστωτικός οίκος της πόλης, με διαφορά τάξεως μεγέθους από τους υπόλοιπους (Χεκίμογλου, 1996).

Πίνακας 5.8: Πιστωτικά ιδρύματα και γραφεία κατά το 1913

1	Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος
2	Τράπεζα Αθηνών
3	Τράπεζα της Ανατολής
4	Ιονική Τράπεζα Λίμιτεδ
5	Τράπεζα Εμπορίου και Καταθέσεων
6	Τραπεζικό Γραφείο Σαούλ Αμάρ
7	Τραπεζικό Γραφείο Σαούλ Μοδιάνο
8	Τραπεζικό Γραφείο Σαλέμ
9	Τράπεζα Μπενβενίστε
10	Τραπεζικό Γραφείο Βενσουσά
11	Τραπεζικό Γραφείο Αβραάμ Αμάρ
12	Τράπεζα Θεσσαλονίκης

**Πηγή: Βουργουτζής, 2003**

Πίνακας 5.9: Πιστωτικά ιδρύματα και γραφεία κατά το 1920

1	Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος
2	Τράπεζα Αθηνών
3	Τράπεζα της Ανατολής
4	Ιονική Τράπεζα Λίμιτεδ
5	Τράπεζα Εμπορίου και Καταθέσεων
6	Τράπεζα Μοσσέρι και Σία
7	Τραπεζικό Γραφείο Σαούλ Μοδιάνο-Σίδες
8	Τραπεζικό Γραφείο Σαλέμ
9	Τράπεζα Μπενβενίστε
10	Τραπεζικό Γραφείο Βενσουσά
11	Τραπεζικό Γραφείο Χολέβα-Μαρκάτου
12	Τράπεζα Θεσσαλονίκης
13	Τράπεζα Παλαιστίνης
14	Τράπεζα Βιομηχανίας
15	Τράπεζα Θεσσαλίας
16	Τράπεζα Αμάρ
17	Τραπεζικό Γραφείο Ασσαέλ Μπενεζίλιο
18	Εμπορική Τράπεζα της Ελλάδος
19	Γαλλοσερβική Τράπεζα
20	Οθωμανική Τράπεζα
21	Τραπεζικό Γραφείο Μπαρτζιλιάι
22	Τραπεζικό Γραφείο Λεβή και Σία

**Πηγή: Βουργουτζής, 2003**

Κατά τον Βουργουτζί (2003), στην τριετία 1915-1917, το υποκατάστημα της Εθνικής Τράπεζας χρηματοδοτούσε τις μεγαλύτερες βιομηχανίες της πόλης και κάλυπτε με επάρκεια τις κεφαλαιακές ανάγκες που δημιουργήθηκαν από τη συγκέντρωση ενός μεγάλου αριθμού κατοίκων και ενός επίσης μεγάλου αριθμού στρατευμάτων. Για τις ανάγκες των τελευταίων, εισάγονται μεγάλες ποσότητες εμπορευμάτων που έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση του όγκου των συναλλαγών, το οποίο συνεπάγεται μία ανθηρή και ακμάζουσα οικονομική κατάσταση. Η παραμονή μάλιστα των συμμαχικών στρατευμάτων παρατείνει την πολυνομισματικότητα και δημιουργεί ευκαιρίες για κέρδη από τις ανταλλαγές και τις διακυμάνσεις του συναλλάγματος. Το κτίριο της Εθνικής Τράπεζας κτίσθηκε στο χρονικό διάστημα 1928-1933 και εντυπωσιάζει ακόμη και σήμερα με την επιβλητική εμφάνισή του, στην Πλατεία της Ελευθερίας.

Εκτός όμως από όλα τα παραπάνω, οι διοικητικές υπηρεσίες, τα μέσα μεταφοράς και οι ελεύθεροι επαγγελματίες/επιστήμονες αποτελούν επίσης σημαντικά συστατικά μέρη του τριτογενούς τομέα.

Σύμφωνα με την Αναστασιάδου (2008), το θεσσαλονικιώτικο δημοσιοϋπαλληλικό σώμα αποτελείται κυρίως από μουσουλμάνους. Ακόμα και αν οι Οθωμανοί μεταρρυθμιστές των Τανζιμάτων διακηρύσσουν τη βούλησή τους να καθιερώσουν την ισότητα ανάμεσα στα διάφορα «έθνη» (millet) της Αυτοκρατορίας, η διοίκηση διατηρεί την παραδοσιακή της δυσπιστία απέναντι στους μειονοτικούς και κυρίως απέναντι στους χριστιανούς και τους Εβραίους και επανδρώνει τις υπηρεσίες της με μουσουλμάνους. Μόλις 5 χριστιανοί και 6 εβραίοι απασχολούνται στη διοίκηση, στα δικαστήρια. Ωστόσο, οι 230 υπάλληλοι που κινούν τη διοικητική μηχανή στην Θεσσαλονίκη της δεκαετίας του 1880 αποτελούν ασήμαντο τμήμα του ενεργού πληθυσμού. Σταδιακά όμως δημιουργούνται νέες διοικητικές δομές που απαιτούν περισσότερο προσωπικό για να στελεχωθούν. Το 1905 δημιουργείται το συμβούλιο και το γραφείο δημόσιας εκπαίδευσης, η διεύθυνση και η επιτροπή βακουφίων και η διεύθυνση γεφυρών και οδοστρωμάτων. Ωστόσο, παρά την εμφανή αριθμητική αύξηση που συντελείται, οι διοικητικοί υπάλληλοι δε θα είναι ποτέ τόσοι πολλοί ώστε να κάνουν την Θεσσαλονίκη ένα από τα κύρια κέντρα της οθωμανικής (δημοσιο)υπαλληλίας.

Η κατάσταση διαφοροποιείται όσον αφορά τους στρατιωτικούς, οι οποίοι είναι τόσο πολυάριθμοι μέσα στην πόλη ώστε τη σημαδεύουν έντονα με την παρουσία τους. Πιο συγκεκριμένα, στην Θεσσαλονίκη εγκαθίσταται ο κύριος όγκος των στρατευμάτων του Γ' σώματος του Αυτοκρατορικού Στρατού. Στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, η πόλη φιλοξενεί περίπου 10.000 άντρες (Αναστασιάδου, 2008).

Στον τομέα των μεταφορών, οι σιδηρόδρομοι απορροφούν τον μεγαλύτερο αριθμό εργαζομένων. Για να εξασφαλίσουν την εύρυθμη λειτουργία τους, οι διάφορες σιδηροδρομικές εταιρείες μισθοδοτούν και απασχολούν το 1903, 450 φύλακες διαβάσεων, 1.115 εργάτες και 411 υπαλλήλους γραφείου, δηλαδή ένα σύνολο 1.976 ατόμων. Ο αριθμός των εργαζομένων στις αστικές μεταφορές είναι σαφώς χαμηλότερος. Στις αρχές της δεκαετίας του 1900, η Οθωμανική Εταιρεία Τροχιοδρόμων απασχολεί 118 άτομα (Αναστασιάδου, 2008).

Τέλος, ένας ακόμη υπό ανάπτυξη τομέας, στα πλαίσια του αστικού μετασχηματισμού της πόλης, είναι τα ελεύθερα επαγγέλματα. Στον χώρο αυτό, δικηγόροι, γιατροί και φαρμακοποιοί κατέχουν τη μερίδα του λέοντος. Ωστόσο, μέσα σε μία Θεσσαλονίκη-εργοτάξιο, οι αρχιτέκτονες είναι και αυτοί περιζήτητοι παρόλο που στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα δεν είναι ακόμη πολυάριθμοι. Στην αγορά κυριαρχούν μερικά ονόματα που υπογράφουν και τις πιο σημαντικές κατασκευές της πόλης, όπως ο Vitaliano Poselli, ο Ελί Μοδιάνο, ο Pietro Arrigoni, ο Ξενοφών Παιονίδης κ.ά. Η εμφάνιση αυτών των νέων επαγγελματιών ειδικοτήτων οφείλεται εν πολλοίς στην πρόοδο που σημείωσε η πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια εκπαίδευση ως επιστέγασμα της αξιόλογης οικονομικής ανάπτυξης της περιοχής κατά το τελευταίο τέταρτο του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Μάλιστα, μετά το τέλος της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, πολλοί είναι οι νέοι Θεσσαλονικείς που πηγαίνουν να σπουδάσουν στην Κωνσταντινούπολη ή στο εξωτερικό (Αναστασιάδου, 2008).

### **5.1.3 Πολεοδομία – Τεχνικές Υποδομές**

#### **5.1.3.1 Δομικά Χαρακτηριστικά**

Στον τομέα της πολεοδομικής πολιτικής, μόνο μετά το 1850 οι Μεταρρυθμίσεις αρχίζουν να έχουν κάποιο αποτέλεσμα στην εικόνα των κυριότερων οθωμανικών πόλεων. Στην Θεσσαλονίκη, οι πρώτες αλλαγές εισάγονται προς το τέλος της δεκαετίας του 1860 και εγκαινιάζουν μια νέα περίοδο στην ιστορία της πόλης. Η δημογραφική και οικονομική ανάπτυξη σε συνδυασμό με την αποφασιστικότητα της οθωμανικής κυβέρνησης θέτουν τις βάσεις της αλλαγής του αστικού πλαισίου. Η πολιτική βούληση της κεντρικής εξουσίας να αντικαταστήσει την παραδοσιακή ανατολίτικη οθωμανική πόλη με μια πόλη σύγχρονη και εξευρωπαϊσμένη, εκδηλώνεται με διάφορους τρόπους όπως η υιοθέτηση νέων πολεοδομικών κανονισμών, μέτρα που αποσκοπούν στην ενθάρρυνση έναρξης έργων κοινής ωφέλειας, κατασκευή δημόσιων κτιρίων καθώς και δημιουργία νέων δημοτικών θεσμών. Εφεύρεση της δεκαετίας του 1850, το μπελεντιέ (δημαρχία) έπαιξε πρωτεύοντα ρόλο στην προώθηση και υλοποίηση της οθωμανικής πόλης όπως την εννοούν οι μεταρρυθμιστές των Τανζιμάτων (Αναστασιάδου, 2008).

Η υλοποίηση των εξαγγελιών εξευρωπαϊσμού της αυτοκρατορίας την περίοδο αυτή, μετουσιώνεται στον μετασχηματισμό της παραδοσιακής δομής της πόλης και της χωρικής της οργάνωσης. Η περίοδος των οθωμανικών μεταρρυθμίσεων έχει συγκεκριμένες χωρικές επιπτώσεις 30 χρόνια μετά από την πρώτη εξαγγελία τους το 1839. Η παραχώρηση πολιτικών και αστικών δικαιωμάτων στις θρησκευτικές μειονότητες και ο ελεύθερος οικονομικός ανταγωνισμός εισάγουν νέα ήθη διαβίωσης και δημιουργούν ταυτόχρονα νέες ανάγκες στον χώρο. Παράλληλα, η διάνοιξη της Διώρυγας του Σουέζ αλλάζει πλήρως το διεθνές περιβάλλον της Μεσογείου. Η θάλασσα και το εμπόριο αποκτούν και πάλι πρωτεύοντα ρόλο στην αστική ζωή, ενώ η επίδραση των τεχνολογικών επιτευγμάτων της βιομηχανικής επανάστασης είναι πολύπλευρη. Οι ορίζοντες ανοίγονται ανεμπόδιστοι, διευρύνεται η ενδοχώρα, οι αποστάσεις μειώνονται αισθητά και οι επικοινωνίες διευκολύνονται (Καραδήμου-Γερόλυμπου, 2008).

Η πρώτη σημαντική πρωτοβουλία της δημαρχίας Θεσσαλονίκης, σε συνεργασία με τους επαρχιακούς φορείς, είναι η κατεδάφιση των παραθαλάσσιων τειχών το 1869. Η παρούσα ενέργεια έχει ένα συμβολικό χαρακτήρα. Σηματοδοτεί το τέλος της μεσαιωνικής πόλης και εγκαινιάζει ταυτόχρονα τη σύγχρονη πόλη-λιμάνι. Χάνοντας σταδιακά ένα μέρος των οχυρώσεών της, η Θεσσαλονίκη είναι πια ελεύθερη να απλωθεί προς την περιφέρεια κατά το πρότυπο των δυτικών πόλεων που έχουν ήδη προ πολλού απαλλαγεί από τα τείχη τους. Η κατεδάφιση των τειχών επιτρέπει, εκτός των άλλων, μια ελαστική οριοθέτηση μεταξύ της παλιάς εντός των τειχών πόλης και των πρώτων προαστίων που αρχίζουν να σχηματίζονται. Αμβλύνει κυρίως την τομή ανάμεσα στα δύο και προσδίδει συνέχεια στον αστικό ιστό (Αναστασιάδου, 2008).

Η προαναφερθείσα συνέχεια θα παραμείνει μάλλον σχετική, αφού ακόμη και όταν τα τείχη γκρεμιστούν, τα νεκροταφεία που είναι εγκατεστημένα για αιώνες στις παρυφές της παραδοσιακής πόλης, θα παραμείνουν για να χαράζουν μέχρι τις παραμονές του Β' Παγκοσμίου Πολέμου τα όρια ανάμεσα στην παλιά και τη νέα Θεσσαλονίκη. Κατά το τελευταίο τέταρτο του 19<sup>ου</sup> αιώνα, μόνο η εβραϊκή νεκρόπολη θα υποστεί σοβαρές ζημιές. Ένα μεγάλο μέρος της θα καταστραφεί, ιδίως το 1889, όταν το βορειοανατολικό τμήμα των τειχών (από το Επταπύργιο μέχρι την Πύλη της Καλαμαριάς) θα κατεδαφιστεί για να περάσει η λεωφόρος Χαμιδιέ (Αναστασιάδου, 2008).

Οι επιπτώσεις στο αστικό τοπίο της κατεδάφισης του παραθαλάσσιου τείχους είναι αναμφισβήτητα πιο ριζικές. Η θάλασσα αύρα εισδύει εύκολα πλέον στην πόλη και οι καθαρικές της ιδιότητες συμβάλλουν σημαντικά στη βελτίωση της υγιεινής των συνοικιών που βρίσκονται κοντά στην ακτή και κατοικούνται κυρίως από εβραίους. Εξάλλου, από την



στιγμή που πέφτουν τα τείχη, δημιουργείται ένας νέος τύπος σχέσης ανάμεσα στους κατοίκους και στη θάλασσα. Ο κόλπος, ο οποίος μέχρι πρότινος δεν ήταν εύκολα προσβάσιμος, γίνεται πλέον προσιτός, ενώ και η προκυμαία που θα κατασκευαστεί αργότερα θα αποτελέσει ένα από τα πιο ζωτικά σημεία της πόλης (Nehama, 1978).

Η πόλη αρχίζει να επεκτείνεται προς την περιφέρεια κατά το τελευταίο τέταρτο του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Καθώς οι λόφοι στα βόρεια δεν ευνοούν τη δημιουργία νέων συνοικιών, η πολεοδόμηση αφορά κυρίως την υπαίθρο, ανατολικά της Πύλης της Καλαμαριάς και την πεδιάδα του Βαρδάρη προς τα δυτικά. Εν ολίγοις, η όψη του αστικού ιστού μεταβάλλεται ριζικά μέσα σε λίγες μόνο δεκαετίες. Το ακανόνιστο εξάγωνο που σχημάτιζε η πόλη περί το 1850, όταν ακόμα περιβαλλόταν από τα τείχη της, μετατρέπεται σε ένα μακρόστενο σχήμα που επεκτείνεται κατά μήκος του Θερμαϊκού (Αναστασιάδου, 2008).

Τα περίχωρα της Θεσσαλονίκης του τέλους του 19<sup>ου</sup> αιώνα διακρίνονται σε δύο ζώνες: η μία στα δυτικά, γνωστή ως Τσαϊρ και η δεύτερη στα ανατολικά, η οποία αποκαλείται Χαμιδιέ ή Καλαμαριά ή Εξοχές. Η συγκρότηση της δεύτερης ζώνης αρχίζει σχετικά νωρίς, με τις πρώτες κατοικίες να εμφανίζονται κατά τη δεκαετία του 1870. Αντίθετα, η ανάπτυξη του Τσαϊρ γίνεται με βραδύτερους ρυθμούς επειδή στην περιοχή συγκεντρώνονται λιμνάζοντα νερά και δημιουργούν έλη, καθιστώντας προβληματική την όποια προσπάθεια ανοικοδόμησης. Το φαινόμενο αυτό αν και καθυστερεί την εμφάνιση των πρώτων οικοδομών, δεν αρκεί για να εμποδίσει την πυκνή δόμηση που θα γνωρίσει η περιοχή προς το τέλος του αιώνα. Σημαντικό ρόλο στην κατεύθυνση αυτή διαδραματίζει και η γειτνιάζουσα Πύλη του Βαρδάρη σε σχέση με την Πύλη της Καλαμαριάς που απαντάται στα ανατολικά της πόλης. Η μεν δεύτερη οδηγεί μόνο στην Χαλκιδική, η δε πρώτη, ουσιαστικά αποτελεί την πύλη εισόδου της πόλης με τον έξω κόσμο. Έτσι, στις δυτικές συνοικίες συγκεντρώνονται από παλαιότερα τα χάνια και τα χαμαιτυπεία της πόλης. Στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, το τοπίο αυτό αλλάζει μόνο στον βαθμό που η γη προορίζεται και για κατοίκηση. Αλλά λόγω των ειδικών μορφολογικών συνθηκών του εδάφους -τα έλη που προαναφέρθηκαν-, το Τσαϊρ θα κατοικηθεί από λαϊκά στρώματα, ανεξαρτήτως θρησκευματος. Ο σχηματισμός προαστίων σχετικά ανοιχτών στην εθνοτική/θρησκευτική ανάμειξη αποτελεί καινούριο στοιχείο του θεσσαλονικιώτικου τοπίου. Η πολεοδόμηση της υπαίθρου γύρω από την πόλη χαρακτηρίζεται συνολικά από έντονη κοινωνική πόλωση, η οποία τοποθετεί τους φτωχούς στα δυτικά και τους πλούσιους στα ανατολικά (Αναστασιάδου, 2008).

Βασικό παράγοντα αυτής της επέκτασης της πόλης αποτελεί η δημογραφική αύξησή της κατά το δεύτερο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Το Χαμιδιέ ωστόσο, αστικοποιείται με ιδιαίτερα γρήγορους ρυθμούς, συγκριτικά ειδικά με το Τσαϊρ, και ένας από τους λόγους που συμβαίνει

αυτό είναι και το περιβάλλον. Η έλλειψη ελών, ο καθαρός αέρας, το υδάτινο στοιχείο και το όμορφο φυσικό τοπίο της εξοχής προσελκύουν τους κατασκευαστές, δημιουργώντας ένα επίμηκες παραθαλάσσιο προάστιο κατά μήκος της φυσικής ακτογραμμής. Η αξιόλογη ανάπτυξη του Χαμιδιέ οφείλεται και στο τραμ, το οποίο από το 1893 συνδέει τις Εξοχές με το κέντρο της πόλης. Στα δυτικά αντίθετα, οι οχλούσες βιομηχανικές δραστηριότητες όπως τα βυρσοδεψία αλλά και τα μεγάλα πλοία που αγκυροβολούν κοντά στην προκουμαία συμβάλλουν στη μόλυνση, η οποία σε συνδυασμό με τη μαλάρια, καθυστερούν σημαντικά τη δόμηση της περιοχής (Δημητριάδης, 1983).

Το κέντρο της πόλης απαλλάσσεται πλέον από τα κατώτερα κοινωνικά στρώματα, τα οποία μετακινούνται προς τα περίχωρα και δη προς τα δυτικά, και είναι έτοιμο να υποδεχτεί τις νέες λειτουργίες κέντρου πόλης όπως τράπεζες, ξενοδοχεία, καταστήματα, καφενεία κ.κ.

Εικόνα 5.5: Αποψη λεωφόρου Χαμιδιέ περί τα 1900



*Πηγή: Ζαφείρης, 2007*

Όπως προαναφέρθηκε, μέχρι τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, οι τοπικές αρχές δε νοιάζονται για την πολεοδομία. Η πόλη παρουσιάζει την εικόνα πραγματικού λαβύρινθου, με στενούς ελικοειδείς δρόμους και περίπλοκα αδιέξοδα. Μέσα σε μερικές δεκαετίες όμως η πόλη αλλάζει αισθητά. Οι δρόμοι πλέον είναι πλατείς, ευθυτενείς και στην πλειοψηφία τους λιθόστρωτοι, τα περισσότερα αδιέξοδα έχουν καταργηθεί ενώ χαράσσονται και καινούριες οδικές αρτηρίες. Επιπλέον, η προκουμαία και το λιμάνι είναι πλέον προσβάσιμα στα ατμοκίνητα πλοία. Οι δημοτικές αρχές επωφελούνται από τις πυρκαγιές και αντικαθιστούν

τις ετοιμόρροπες παράγκες του κέντρου με λιθόκτιστα οικοδομήματα (Αναστασιάδου, 2008).

Η πόλη αυτή που αρχίζει να θυμίζει ευρωπαϊκή μητρόπολη, προσφέρει πλέον στους δημότες της και νέες δημόσιες υπηρεσίες όπως για παράδειγμα μεταφορικά μέσα, πόσιμο νερό, φωταέριο<sup>34</sup>. Οι ποικίλες αυτές καινοτομίες δεν αποτελούν προνόμιο μόνο της Θεσσαλονίκης. Όλες οι μεγάλες πόλεις-λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου γνωρίζουν την ίδια εποχή παρόμοια εξέλιξη. Η Βηρυτός διαθέτει φωταέριο από το 1888 ενώ η εκμετάλλευση του νέου λιμανιού της αρχίζει το 1895. Στην Σμύρνη, η Εταιρεία Τροχιοδρόμων ιδρύεται το 1884 και η Εταιρεία Υδάτων το 1893 (Thobie, 1977).

Εικόνα 5.6: Το κέντρο της πόλης πριν και μετά την πυρκαγιά του 1890



**Πηγή:** Αναστασιάδου, 2008

Ανάμεσα στις άλλες ορατές μεταβολές του αστικού τοπίου αξίζει να σημειωθεί και η εμφάνιση μίας σειράς από οικοδομήματα που προορίζονται για εμπορική και βιομηχανική

<sup>34</sup> Βλέπε περισσότερες σχετικές πληροφορίες στην υποπαράγραφο «Έργα Υποδομής».

χρήση ή για υπηρεσίες. Νέα οικοδομήματα που προορίζονται για νέες χρήσεις σχεδιασμένα μέσω καινοτόμων αρχιτεκτονικών μεθόδων. Τα μοντέρνα αυτά κτίρια, τα οποία πληθαίνουν ενόσω αναπτύσσεται και ο εγχώριος καπιταλισμός, φέρουν έντονα την σφραγίδα της Ευρώπης και συνιστούν τα πλέον αντιπροσωπευτικά σύμβολα του μετασχηματισμού. Επιπροσθέτως, η εισαγωγή δέντρων και πρασίνου αποτελεί μία μόνο από τις εκφάνσεις της προσπάθειας καλλωπισμού της πόλης. Άλλος τρόπος για να επιτευχθεί κάτι τέτοιο αποτελεί και η δημιουργία μνημείων, στα οποία οι οθωμανικές αρχές προσδίδουν ιδιαίτερη σημασία, με τις κρήνες και τα δημόσια ρολόγια να απαντώνται συχνότερα. Ταπεινές ή μεγαλοπρεπείς οι πρώτες, αποτελούν μέρος της νέας εικόνας της οθωμανικής πόλης. Παρόλα αυτά, δε συνιστούν αποκλειστικότητα της μακεδονικής πρωτεύουσας καθώς τις απαντούμε και στην Κωνσταντινούπολη, στην Σμύρνη, στην Βηρυτό και στην Τραπεζούντα. Συχνά, οι μνημειακές αυτές κρήνες εμπνέονται από ευρωπαϊκά πρότυπα (Αναστασιάδου, 2008).

Εικόνα 5.7 & 5.8: Η προκουμαία της Θεσσαλονίκης πριν και μετά τα έργα διαπλάτυνσης



*Πριν...*

*Μετά...*



*Πηγή: Χεκίμογλου, 1996*

Αναφορικά με την ανάπλαση του αστικού χώρου καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι οι μετασχηματισμοί κρίνονται αρκετά περιορισμένοι. Βασικά, οι Οθωμανοί μεταρρυθμιστές στόχευαν σε συγκεκριμένες αλλαγές που θα επέφεραν κυρίως βελτίωση στις οικονομικές επιδόσεις της πόλης. Κάτι τέτοιο επιβεβαιώνεται και από το σχέδιο του 1889, όπου προβλεπόταν η διόρθωση χάραξης μερικών μεγάλων οδικών αρτηριών στο κέντρο της πόλης, η αναμόρφωση της προκουμαίας και η δημιουργία δύο οικιστικών τομέων στα ανατολικά και δυτικά της πόλης αντίστοιχα. Χάρη στην πυρκαγιά του 1890, το κέντρο της πόλης ανακαινίστηκε και εξυγιάνθηκε. Ομοίως, προστέθηκε προς το τέλος του 19<sup>ου</sup> αιώνα στο έργο της προκουμαίας και η κατασκευή ενός μεγάλου λιμανιού ικανού να δέχεται μεγάλα φορτηγά πλοία. Οι αλλαγές αυτές ενώ σημαδεύουν αναντίρρηση το αστικό τοπίο, εντούτοις δε θεωρούνται μέρος μίας φιλόδοξης και συνειδητής πολιτικής ανάπλασης της πόλης (Yerolympos, 1992).

Στην Θεσσαλονίκη τα πράγματα εξελίχθηκαν όπως και στις υπόλοιπες σημαντικές πόλεις-λιμάνια της Αυτοκρατορίας, δίνοντας προτεραιότητα στη δημιουργία νέων υποδομών που θα επηρεάσουν την αναπτυξιακή δυναμική της πόλης με οικονομικούς όρους, όπως λιμάνια, προκουμαίες, σιδηροδρομική γραμμή κ.ά. Κατά τα λοιπά, αρκούνται σε ένα νομοθετικό έργο και στην επεξεργασία πλείστων κανονισμών, βασιζόμενοι στις φυσικές καταστροφές (οι οποίες αποτελούν ουσιαστικά μοχλό της διαδικασίας ανάπλασης του αστικού περιβάλλοντος) ώστε να εκκενωθεί ο χώρος και να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις αναβάθμισης αλλά και στις τοπικές αρχές (δημαρχία) για να αναλάβουν τις αναγκαίες πρωτοβουλίες. Βασικό μέλημά τους είναι η ελαχιστοποίηση του κόστους, αφήνοντας ελεύθερο πεδίο στα ιδιωτικά συμφέροντα (Αναστασιάδου, 2008).

Είναι χαρακτηριστικό ότι τα περισσότερα από τα μεγάλα έργα πολεοδομικής εξυγιάνσης πραγματοποιήθηκαν, όπως άλλωστε και στην Σμύρνη ή αλλού, όχι όταν οι Μεταρρυθμίσεις βρίσκονταν στο απόγειό τους αλλά κατά τα τελευταία χρόνια του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Από τη στιγμή που η Υψηλή Πύλη περιορίζεται στον καθορισμό προτεραιοτήτων επιτρέποντας στο ιδιωτικό κεφάλαιο να ενεργεί κατά το δοκούν, ο εκσυγχρονισμός των οθωμανικών πόλεων δε μπορεί παρά να εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από συγκυριακά και οικονομικά ευρωπαϊκά συμφέροντα. Το αποτέλεσμα αυτού του φιλελεύθερου αναθεωρητισμού είναι ευδιάκριτο στην Θεσσαλονίκη όσο και στα υπόλοιπα λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου που υπέστησαν τον χαμιδικό εκσυγχρονισμό. Η αστική αναμόρφωση περιλαμβάνει μόνο συγκεκριμένες περιοχές του παραθαλάσσιου τμήματος του αστικού ιστού που αποτελούν και τη βιτρίνα της πόλης ενώ η πλειοψηφία του αστικού ιστού στερείται βασικών υποδομών και χρήζει αναβάθμισης από περιβαλλοντικής, αισθητικής και λειτουργικής άποψης (Αναστασιάδου, 2008).

### 5.1.3.2 Έργα Υποδομής

#### α) Λιμενικές Υποδομές

Οι υφιστάμενες λιμενικές εγκαταστάσεις κρίνονται ανεπαρκείς. Η φόρτωση και εκφόρτωση των εμπορευμάτων γίνεται μέχρι το 1903, με τη χρησιμοποίηση φορτηγίδων. Τα πλοία αγκυροβολούν μπροστά σε μία μικρή προκυμαία όπου υπάρχουν τρεις ξύλινες αποβάθρες. Εκεί μεταφέρονται οι φορτηγίδες, οι γνωστές και ως μαούνες, τις οποίες ρυμουλκεί ένα ατμοκίνητο σκάφος. Οι φορτηγίδες είναι χωρητικότητας 20-30 τόνων και ανήκουν οι περισσότερες σε Εβραίους (Βουργουτζής, 2003).

Η έλλειψη λιμενικών εγκαταστάσεων άξιων λόγου γίνεται όλο και περισσότερο αισθητή μετά το 1880. Πράγματι, σε αυτή την περίοδο αρχίζει μία φάση έντονης δραστηριότητας για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Όλο και περισσότερες οι ευρωπαϊκές ναυτιλιακές εταιρείες θα χρειαστεί να περιμένουν την αρχή του 20ού αιώνα για να διαπιστώσουν μία αξιοσημείωτη βελτίωση της θεσσαλονικιώτικης λιμενικής ζώνης. Η κατασκευή του νέου λιμανιού αποπερατώνεται -κατά μεγάλο μέρος του- μόλις το 1902 (Quataert, 1992).

Αρχικά το έργο παραχωρείται στη Σουλτανική Περιουσία, η οποία με τη σειρά της το εμπιστεύεται σε έναν γάλλο εργολάβο δημοσίων έργων στην Ανατολή. Η σύμβαση που υπογράφεται στην Κωνσταντινούπολη το 1896, προβλέπει τη σύσταση μίας οθωμανικής εταιρείας υπό την επωνυμία Οθωμανική Εταιρεία Κατασκευής του Λιμένα της Θεσσαλονίκης. Για τον εργολάβο, το όφελος της επιχείρησης δεν είναι μόνο τα 6.500.000 φράγκα που θα του καταβάλλει ως αμοιβή η Σουλτανική Περιουσία. Το κύριο δέλεαρ αποτελούσαν πιθανότατα τα 25 περίπου εκτάρια γης που θα προέκυπταν από την προέκταση της στεριάς εις βάρος της θάλασσας και η κυριότητα των οποίων, σύμφωνα πάντα με το συμβόλαιο, θα ανήκε στον ίδιο (Αναστασιάδου, 2008).

Στον πίνακα που ακολουθεί, παρουσιάζονται συνοπτικά οι βασικές εργασίες που προβλέπονταν στο Εργολαβικό (Προϋπολογισμός και Όροι της εργολαβικής σύμβασης):

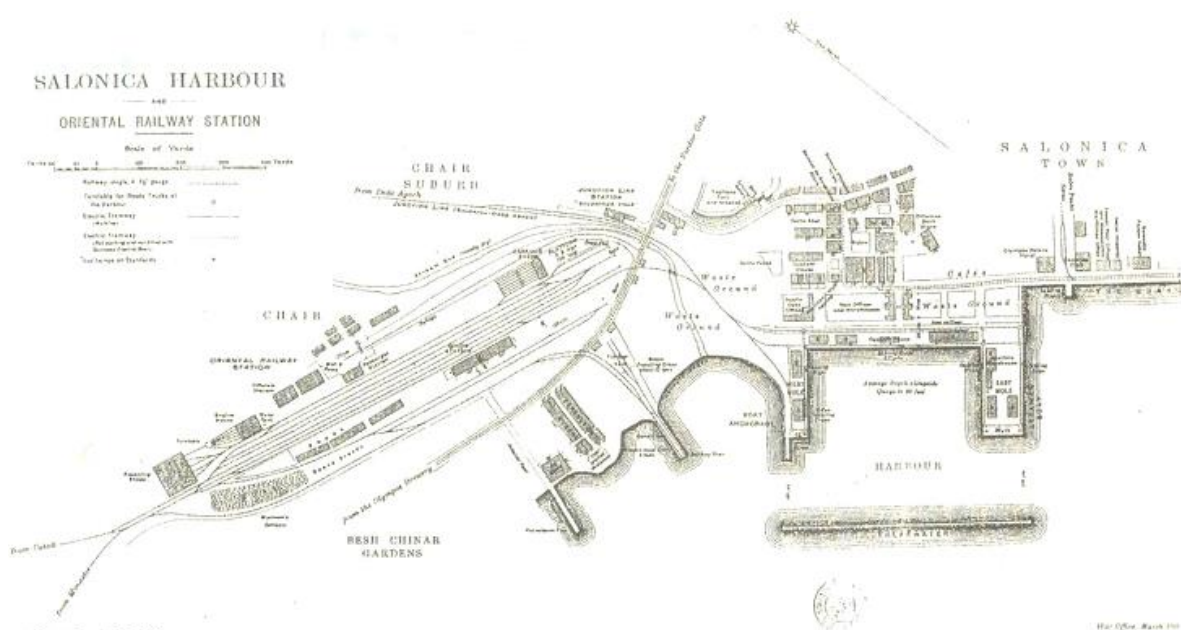
A/A	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ
1 <sup>ο</sup>	Πρόχωμα ή κυματοθραύστης μήκους 560 μέτρων παράλληλο προς την προκυμαία
2 <sup>ο</sup>	Πρόχωμα από την παραλία προς τη θάλασσα κάθετο στον κυματοθραύστη
3 <sup>ο</sup>	Δυτικός μόλος μήκους 150 μέτρων και πλάτους 50 μέτρων
4 <sup>ο</sup>	Ανατολικός μόλος μήκους 200 μέτρων και πλάτους 90 μέτρων

- 5<sup>ο</sup> Τοίχοι προκυμαίας μήκους 400 μέτρων
- 6<sup>ο</sup> Βυθοκορήσεις
- 7<sup>ο</sup> Λιθόστρωμα ή πλακόστρωμα καθ' όλη την περίμετρο της προκυμαίας και των μόλων
- 8<sup>ο</sup> Περίφραξη με τοίχο ύψους 1 μέτρου
- 9<sup>ο</sup> Υπόστεγα από μεταλλικό σκελετό, από τούβλινους τοίχους και από γαλβανισμένη κυματοειδή λαμαρίνα, επιφάνειας 8.000 τ.μ.
- 10<sup>ο</sup> Σιδηροδρομικές γραμμές μήκους 3.000 μέτρων
- 11<sup>ο</sup> Εγκαταστάσεις που περιλαμβάνουν συρόμενη ατμοκίνητη γερανογέφυρα
- 12<sup>ο</sup> Υπόνομοι και άλλα έργα που θα εξασφαλίζουν τη ροή του ύδατος μέσω των αναχωμάτων

**Πηγή: Αναστασιάδου, 2008 (Ιδία Επεξεργασία)**

Ένας τόσο μακρύς κατάλογος εργασιών δε δείχνει μόνο πόσο πολύπλοκο ήταν το εν λόγω εγχείρημα αλλά μαρτυρεί ταυτόχρονα και την κάκιστη κατάσταση στην οποία βρίσκονται οι λιμενικές υποδομές της πόλης πριν από το 1900. Επιβεβαιώνει επίσης και την έλλειψη πολεοδομικών υποδομών γύρω από το λιμάνι, το οποίο στερείται υπόστεγων, σιδηροδρομικής σύνδεσης με τους μόλους, αποχέτευσης αλλά και πλακοστρωμένης προκυμαίας.

Εικόνα 5.9: Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης



**Πηγή: Αναστασιάδου, 2008**

Αν και κατά τη διάρκεια των εργασιών θα παρατηρηθούν πολλά και σημαντικά εμπόδια, με κυριότερο εκείνο του ελληνοτουρκικού πολέμου, μεγάλο μέρος των εγκαταστάσεων θα τελειώσει το 1901 και η Εταιρεία θα αρχίσει την εκμετάλλευση του λιμανιού από το 1902. Το σύνολο όμως του έργου, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα του Εργολαβικού, θα ολοκληρωθεί πολύ αργότερα. Για παράδειγμα οι εργασίες της σιδηροδρομικής σύνδεσης θα ξεκινήσουν μόλις στις αρχές του 1910 (Αναστασιάδου, 2008).

Η Αναστασιάδου (2008), υποστηρίζει ότι η ιστορία του λιμανιού της Θεσσαλονίκης είναι σχετικά μακροσκελής και αρκετά περίπλοκη. Τα οικονομικά συμφέροντα ήταν πιθανόν σημαντικά και τα ενδιαφερόμενα μέρη προσπαθούν να αποκομίσουν, καθένα για λογαριασμό του, το μεγαλύτερο δυνατό κέρδος. Η σημαντική καθυστέρηση των εργασιών για παράδειγμα, δεν οφείλεται μόνο στον ελληνοτουρκικό πόλεμο ή στην ανάγκη προηγούμενης εγκατάστασης σιδηροδρομικής γραμμής. Στις αιτίες αυτές θα πρέπει να προστεθεί και η αντίδραση των αχθοφόρων που μετέφεραν τα εμπορεύματα από τις μαούνες. Επίσης, θα πρέπει να αναφερθεί και η σοβαρή διένεξη ανάμεσα στη Σουλτανική Περιουσία και την Εταιρεία Ανατολικών Σιδηροδρόμων σχετικά με τα δικαιώματα κυριότητας στις εκτάσεις που διέσχιζαν οι σιδηροδρομικές γραμμές.

Το σχέδιο αυτό έγινε για λογαριασμό του βρετανικού στρατού το 1909. Ο σιδηρόδρομος εμφανίζεται ως μία απαραίτητη προέκταση του λιμανιού. Αλλά ισχύει και το αντίστροφο: η θάλασσα προεκτείνει τη σιδηροδρομική συγκοινωνία. Πολύ κοντά στο λιμάνι παρατηρείται η συγκέντρωση νέων εγκαταστάσεων ψυχαγωγίας. Τα ποικίλα αυτά προβλήματα θα δημιουργήσουν στους κατοίκους το αίσθημα της αντιπάθειας απέναντι στην Εταιρεία του λιμένα ενώ τα σχέδια για τη βελτίωση του λιμανιού περνούσαν από τη μία ομάδα ιδιωτών κεφαλαιούχων στην άλλη.

## **β) Προκυμαία-Θαλάσσιο Μέτωπο**

Σε τεταμένο κλίμα και ενώ οι σχέσεις ανάμεσα στους Οθωμανούς και στην Εταιρεία Λιμένα βρίσκονται σε κρίσιμη καμπή, η Δημαρχία αρχίζει διαπραγματεύσεις με την Εταιρεία για τη διαπλάτυνση της προκυμαίας. Αυτή τη φορά, το συμβόλαιο υπογράφουν η Δημαρχία με την Εταιρεία χωρίς τη συμμετοχή της Σουλτανικής Περιουσίας. Πρόκειται συγκεκριμένα για τη διαπλάτυνση της υπάρχουσας προκυμαίας κατά 12 μέτρα, από την πλατεία Ολύμπου μέχρι τον Λευκό Πύργο. Η Εταιρεία εκτιμά το έργο σε 34.000 τουρκικές λίρες (608.000 γαλλικά φράγκα) και η Δημαρχία αδυνατώντας να καταβάλλει το συνολικό ποσό, προτείνει την εξόφλησή του με ετήσιο χρεολύσιο. Από τεχνική άποψη, η διαπλάτυνση μιας προκυμαίας



είναι σαφώς πιο εύκολα υλοποιήσιμη συγκριτικά με την κατασκευή ενός λιμανιού. Στην προκειμένη περίπτωση, πρακτικά δημιουργούνται νέα οικοπέδα εις βάρος της θάλασσας, έκτασης τουλάχιστον 13.000 τ.μ. Το ερώτημα που τίθεται αυτόχρονα είναι ποιος θα έχει την κυριότητα του νέου χώρου. Στην Σμύρνη για παράδειγμα, η ιδιοκτησία πολλών χιλιάδων τετραγωνικών μέτρων από την αντίστοιχη έκταση που δημιουργήθηκε, πέρασε στην Εταιρεία Προκουμαίας<sup>35</sup> (Αναστασιάδου, 2008).

Από τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, η προκουμαία της Θεσσαλονίκης δε λειτουργεί μόνο ως χώρος προσάραξης των πλοίων. Αποτελεί ταυτόχρονα την εικόνα της πόλης. Εδώ συγκεντρώνονται όλες οι δραστηριότητες αναψυχής και ψυχαγωγίας. Επιπροσθέτως, η γραμμή του τραμ Όλυμπος-Λευκός Πύργος περνά και αυτή από την προκουμαία, γεγονός που δημιουργεί όμως μόνιμες προστριβές ανάμεσα στη Δημαρχία και τους ιδιοκτήτες των καταστημάτων, οι οποίοι ζητούν επίμονα την πεζοδρόμηση της λεωφόρου ώστε να αποτραπούν και τα πολυάριθμα ατυχήματα<sup>36</sup>.

Χάρη στην προκουμαία, η Θεσσαλονίκη διαθέτει από τα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα νέα πρόσοψη: ξενοδοχεία, εστιατόρια, τραπεζικά ιδρύματα, αλλά και εργοστάσια συνθέτουν το νέο αστικό τοπίο της. Ωστόσο, αυτή η νέα διαμόρφωση του χώρου δεν αποτελεί τοπική ιδιαιτερότητα. Ο ίδιος τύπος της «προκουμαίας-βιτρίνας» παρατηρείται και σε άλλες πόλεις-λιμάνια της οθωμανικής Μεσογείου. Το πλέον γνωστό παράδειγμα είναι αυτό της Σμύρνης. Στη σμυρναϊκή προκουμαία ο χώρος που προορίζεται για διασκέδαση διαμορφώνεται όπως στην Θεσσαλονίκη.

### γ) Σιδηροδρομικό Δίκτυο

Ο σιδηρόδρομος έπαιξε επίσης βασικό ρόλο στη χωρική και κοινωνικοοικονομική αναγέννηση των πόλεων της Ανατολίας. Η εμφάνιση επίσης των αστικών συγκοινωνιών προκάλεσε στις Οθωμανικές πόλεις, όπως άλλωστε και παντού, σοβαρές μορφολογικές μεταλλάξεις αλλά και φαινόμενα κοινωνικών αποκλίσεων. Η Θεσσαλονίκη δε θα μπορούσε να αποτελεί εξαίρεση του κανόνα. Χάρη στο σιδηρόδρομο, τα εγκαίνια του οποίου έγιναν το 1873, η απόσταση με την Ευρώπη μειώνεται αισθητά. Άλλα σημαντικά έργα της εποχής είναι η κατασκευή της νέας προκουμαίας και του ιππήλατου τραμ που αλλάζουν τη φυσιογνωμία της πόλης. Στον τομέα των μεταφορών, η μακεδονική μητρόπολη υπερέχει έναντι της

<sup>35</sup> Δυστυχώς, δεν υπάρχουν ακριβείς ενδείξεις σχετικά με την κυριότητα της εν λόγω περιοχής.

<sup>36</sup> *Journal de Salonique*, 26 Νοεμβρίου 1900

μεγάλης της αντιπάλου, της Σμύρνης. Στην Σμύρνη, όπως και στις περισσότερες πόλεις της Ανατολίας που εξυπηρετούνται από το σιδηροδρομικό δίκτυο, το μέσο αυτό δρα υποστηρικτικά των θαλάσσιων μεταφορών και χρησιμοποιείται κυρίως για τη διοχέτευση της αγροτικής παραγωγής της ενδοχώρας προς τις παράκτιες περιοχές. Αυτή η λειτουργία σύνδεσης χερσαίων και θαλάσσιων περιοχών παραμένει σημαντική και στην Θεσσαλονίκη. Από εδώ όμως οι δυνατότητες εύρεσης προορισμών είναι σαφώς περισσότερες και πιο μακρινές: Παρίσι, Βιέννη, Κωνσταντινούπολη (Αναστασιάδου, 2008).

Η πρώτη γραμμή που θα συνδέσει την Θεσσαλονίκη με την Μιτρόβιτσα, ανοίγει το 1873. Έναν χρόνο αργότερα εγκαινιάζεται και η γραμμή Θεσσαλονίκης-Σκοπίων. Στα επόμενα χρόνια η πόλη αποκτά ένα αξιόλογο σιδηροδρομικό δίκτυο και οι συνδέσεις της πόλης με το Βελιγράδι (1888), το Μοναστήρι (1894) και την Κωνσταντινούπολη (1896) βγάζουν οριστικά το μακεδονικό λιμάνι από την απομόνωσή του ως προς την ενδοχώρα.

Τις εργασίες κατασκευής του δικτύου εκτελεί εν μέρει η *Εταιρεία των Ανατολικών Σιδηροδρόμων*, εταιρεία γαλλικών συμφερόντων που ίδρυσε ο Βαρόνος ντε Χιρς. Ο εν λόγω οργανισμός υπογράφει το 1872 με την αυτοκρατορική κυβέρνηση, τη σύμβαση για την κατασκευή της πρώτης γραμμής Θεσσαλονίκης-Μιτρόβιτσα. Στη συνέχεια, η Εταιρεία των Ανατολικών Σιδηροδρόμων θα εγγράψει στο ενεργητικό της πλείστα άλλα παρόμοια έργα στην περιοχή. Εκτός όμως από την Εταιρεία Ανατολικών Σιδηροδρόμων, τα γαλλικά συμφέροντα εξυπηρετούνται στην περιοχή και από έναν ακόμα όμιλο, γνωστό με την επωνυμία *Γενική Επιχείρηση*, για την κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου. Πρόκειται για ένα κονσόρτιουμ διαφόρων γαλλικών και βελγικών οικονομικών μονάδων, οι οποίες σε συνεργασία με την Οθωμανική Τράπεζα αναλαμβάνουν το 1893 την κατασκευή της γραμμής Θεσσαλονίκη-Δεδέαγατς (Ανδριανούπολη), η οποία εν συνεχεία θα συνδεθεί με εκείνη της Κωνσταντινούπολης. Εκτός από τους Γάλλους όμως, στον τομέα των σιδηροδρομιών είναι παρόντες και οι Γερμανοί. Η γραμμή που αναλαμβάνουν οι τελευταίοι, είναι η Θεσσαλονίκη-Μοναστήρι, η οποία ανατέθηκε το 1890 σε εταιρεία που δρα προς το συμφέρον της Ντύτσε Μπανκ (Κολώνας, 1991).

Είναι προφανές ότι για την Ευρώπη είναι πολύ σημαντική η εισαγωγή του σιδηρόδρομου στην Ανατολή για εμπορικούς και κατ' επέκταση οικονομικούς λόγους. Μάλιστα, σε συνδυασμό και με το θαλάσσιο δίκτυο μεταφορών, οι αποστάσεις πλέον μειώνονται σημαντικά. Είναι και αυτός ένας παράγοντας όπου οι οθωμανικές πόλεις-λιμάνια γνώρισαν αξιόλογη οικονομική ανάπτυξη κατά το τελευταίο τέταρτο του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης δε, η ακμή αυτή είναι άρρηκτα συνδεδεμένη και με τη δημιουργία σιδηροδρομικού δικτύου.

Εκτός όμως από τη συμβολή του στην οικονομική ανάπτυξη της πόλης, το τρένο έχει και μια αδιαμφισβήτητη στρατιωτική σημασία. Από τη στιγμή της εγκατάστασης των πρώτων γραμμών, θα αποτελέσει για τους ιθύνοντες του οθωμανικού στρατού ένα αξιόπιστο μέσο μεταφοράς. Δύο από τις κυριότερες γραμμές για στρατιωτικούς σκοπούς είναι η Θεσσαλονίκη-Δεδέαγατς και η Θεσσαλονίκη-Μοναστήρι (Αναστασιάδου, 2008).

Τα τρένα πέραν της εμπορικής λειτουργίας τους, διαθέτουν και επιβατική. Ωστόσο, προκειμένου για μακρινούς προορισμούς, αυτή η λειτουργία του σιδηρόδρομου θα παραμείνει για αρκετά χρόνια περιθωριακή καθώς το κόστος του ταξιδιού είναι ιδιαίτερα υψηλό. Σύμφωνα με τις στήλες *αφίξεις-αναχωρήσεις* του τοπικού τύπου, η γραμμή Θεσσαλονίκη-Δεδέαγατς είναι η πλέον προσφιλή. Στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα μάλιστα, η κίνηση θα πυκνώσει τόσο ώστε η Εταιρεία θα προβεί στην αγορά κλιμαμαξών για να βελτιώσει τις προσφερόμενες υπηρεσίες στη διαδρομή μεταξύ της Θεσσαλονίκης και της οθωμανικής πρωτεύουσας. Την ίδια περίοδο, αυξάνεται η επικοινωνία με όλες τις τοποθεσίες με τις οποίες η πόλη έχει παραδοσιακά εμπορικούς-και όχι μόνο- δεσμούς, όπως είναι η Καβάλα και το Μοναστήρι<sup>37</sup>.

Ο σιδηρόδρομος δεν επηρεάζει μόνο την οικονομική ζωή. Έχει επίσης σοβαρές επιπτώσεις στην κοινωνία αλλά και στην εικόνα της πόλης. Εκτός των άλλων, το τρένο μεταμορφώνει την Θεσσαλονίκη σε πραγματικό περιφερειακό σταυροδρόμι. Βέβαια, αυτή η εξέλιξη δεν χαρακτηρίζει μόνο τη μακεδονική πρωτεύουσα. Η Σμύρνη, η Βηρυτός και τηρουμένων των αναλογιών η Κωνσταντινούπολη, γνωρίζουν χάρη στον σιδηρόδρομο σχεδόν τους ίδιους μετασχηματισμούς. Τα λιμάνια τους, που συνδέονται με την ενδοχώρα χάρη στο τρένο, γίνονται κομβικά σημεία εξαγωγής προϊόντων αλλά και ανεφοδιασμού της ενδοχώρας. Ωστόσο, με την άφιξη του τρένου, η Θεσσαλονίκη αποτελεί την πλησιέστερη περιφερειακή οθωμανική μητρόπολη στην Ευρώπη, με ό,τι αυτό συνεπάγεται (Αναστασιάδου, 2008).

## δ) Τραμ / Αστική Συγκοινωνία

Μία άλλη σημαντική νεωτερικότητα της εποχής είναι η έλευση του τραμ, το οποίο αντιμετωπίζεται από τους κατοίκους με μεγάλη δεκτικότητα και χρησιμοποιείται ευρύτατα ευθύς εξαρχής. Ωστόσο, συγκριτικά με άλλες οθωμανικές και ευρωπαϊκές πόλεις, το τραμ αργεί να εμφανιστεί στη Θεσσαλονίκη. Το 1891 εγκαινιάζεται για τις ανάγκες της πόλης το ιππήλατο τραμ, στη γραμμή Παραλία-Τελωνείο-οδός Πύργων, ενώ το 1907 εξελίσσεται σε

<sup>37</sup> *Journal de Salonique*, 23 Μαΐου 1898 και 9 Ιουνίου 1898

ηλεκτροκίνητο<sup>38</sup>. Τα πρώτα βαγόνια κυκλοφορούν μόλις το 1893, ενώ η Σμύρνη ήταν ήδη εξοπλισμένη μια δεκαετία πριν και 25 σχεδόν χρόνια μετά την Κωνσταντινούπολη. Κάτι τέτοιο όμως δε σημαίνει ότι πριν από την εισαγωγή του τραμ, οι Θεσσαλονικείς μετακινούνταν μόνο με τα πόδια αλλά και με ιδιωτικές άμαξες και ιπήλατα λεωφορεία. Οι μεν πρώτες είναι προσβάσιμες μόνο στους εύπορους κατοίκους και τα δε δεύτερα, κοστίζουν σχετικά ακριβά<sup>39</sup>.

Σε αυτήν την άναρχη αγορά εμφανίζεται το 1892 η Οθωμανική Εταιρεία Τροchioδρόμων Θεσσαλονίκης. Πίσω από την επωνυμία της βρίσκεται ο Χαμντί μπέης (Hamdi Bey), ο άνθρωπος-κλειδί στον τομέα των δημοσίων υπηρεσιών. Σε αυτόν θα παραχωρηθεί με σουλτανικό φερμάνι το «...δικαίωμα εγκατάστασης και εκμετάλλευσης των ιπήλατων τροchioδρόμων...». Αρχικά το δίκτυο αποτελούσαν μόλις δύο γραμμές. Η πρώτη έχει αφετηρία την πλατεία Ολύμπου και καταλήγει στο προάστιο των Εξοχών (5.221 μέτρα), η δε δεύτερη, ξεκινάει από το κέντρο της πόλης και καταλήγει στο δημοτικό κήπο του Μπεχτσινάρ (3.630 μέτρα). Μία τρίτη γραμμή, κατά μήκος της λεωφόρου Χαμιδιέ, θα εγκαινιαστεί μετά το 1900. Οι εγκαταστάσεις της Εταιρείας, οι οποίες κατά μεγάλο μέρος είναι στάβλοι για τα ζώα, απαντώνται στα δύο άκρα της πόλης κοντά στο Μπεχτσινάρ και στη συνοικία των Εξοχών. Εκεί αποθηκεύεται και ο εξοπλισμός της επιχείρησης, δηλαδή τα 60 οχήματα (30 θερινά και 30 χειμερινά αντίστοιχα) και 160 άλογα σερβικής και ουγγρικής προέλευσης. Αναφορικά με το προσωπικό των Τροchioδρόμων, υπερβαίνει τον αριθμό των 120 υπαλλήλων, ελεγκτών, αμαξάδων κ.ο.κ.<sup>40</sup>

Από την στιγμή που εισέρχεται στις οθωμανικές πόλεις, το τραμ γίνεται δημοφιλές. Όμως, στη Θεσσαλονίκη η δημοτικότητα του είναι θεαματική. Σύμφωνα με στοιχεία της *Journal de Salonique* (1900), ο αριθμός των επιβατών υπερβαίνει ημερησίως τους 10.000. Την ίδια εποχή στην Κωνσταντινούπολη, ο πληθυσμός της οποίας ξεπερνά το 1.000.000 κατοίκους, (δηλαδή έξι φορές περισσότερο από τον πληθυσμό της Θεσσαλονίκης) η Εταιρεία Τροchioδρόμων Κωνσταντινουπόλεως δε μεταφέρει περισσότερους από 20.000 κατοίκους ημερησίως. Εξάλλου, το 1901 η Εταιρεία κοινοποιεί τα κέρδη από την εκμετάλλευση των επτά πρώτων χρόνων: για τη χρονιά 1894, καταγράφονται συνολικά 2.743.820 διακινούμενοι επιβάτες, ενώ το 1900, ο αριθμός τους ανέρχεται σε 3.926.871, σημειώνοντας δηλαδή μία αύξηση της τάξης του 43,1%.

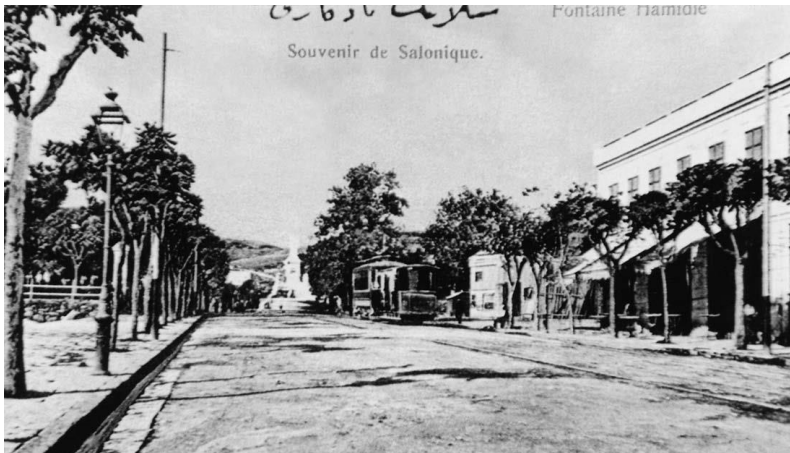
---

<sup>38</sup> Βλ. Θεολόγου (2008), σελ. 64

<sup>39</sup> *Φάρος της Μακεδονίας*, 6 Ιουλίου 1888

<sup>40</sup> *Journal de Salonique*, 31 Μαΐου 1900

Εικόνα 5.10: Ο ηλεκτρικός τροχιόδρομος σε καρτ-ποστάλ του 1908



*Πηγή: Γενική Γραμματεία Επικοινωνίας & Ενημέρωσης, 2006*

Αξίζει να σημειωθεί ότι αν και το τραμ θεωρείται λιγότερο δαπανηρό συγκριτικά με τα προϋπάρχοντα μέσα μεταφοράς, εντούτοις η τιμή του εισιτηρίου του τραμ θεωρείται αρκετά υψηλή. Ο κύριος λοιπόν λόγος για τον οποίο το τραμ σημάδεψε την αστική ζωή στα τέλη του αιώνα, είναι ότι η ανάπτυξη του συνετέλεσε στη χωρική εξάπλωση της πόλης. Από τον χάρτη των πρώτων θεσσαλονικιώτικων προαστίων προκύπτει ότι οι συνοικίες που βρίσκονται εκατέρωθεν της γραμμής του τραμ είναι και οι πλέον πυκνοκατοικημένες. Ωστόσο, θα ήταν εσφαλμένη η όποια διαπίστωση ότι το τραμ αποτελεί τη μοναδική αιτία σχηματισμού και ανάπτυξης των προαστίων. Το τραμ ακολούθησε την πολεοδομική ανάπτυξη, ως όφειλε, και όχι το αντίστροφο (Αναστασιάδου, 2008).

Θα πρέπει να τονιστεί ότι τα αστικά λεωφορεία που αποτελούν το πλέον ανταγωνιστικό μέσο μαζικής μεταφοράς του τραμ, άρχισαν να γίνονται δημοφιλή αρκετά αργότερα, τη δεκαετία του 1920, με την έλευση των προσφύγων. Ο λόγος είναι επειδή τα δρομολόγια του τραμ κάλυπταν μόνο το πολεοδομικό συγκρότημα και αδυνατούσαν να εξυπηρετήσουν τον προσφυγικό πληθυσμό, οι συνοικίες του οποίου φτάνουν ως τα προάστια. Τα πρώτα αστικά λεωφορεία δρομολογήθηκαν στη γραμμή «Βενιζέλου-Αποθήκη» ενώ παλαιότερο είναι το λεωφορείο του Χορτιάτη, το οποίο συνδέει καθημερινά το ορεινό χωριό με το κέντρο της πόλης (Ζαφείρης, 2007).

Την ίδια εποχή, εισάγεται και ένα άλλο μέσο μαζικής μεταφοράς, το πλοίο. Στην Θεσσαλονίκη, η πιο πολυσύχναστη γραμμή είναι εκείνη που συνδέει τον Λευκό Πύργο με τους μύλους Αλλατίνι στη συνοικία των Εξοχών. Τα πρώτα ατμοκίνητα αστικά караβάκια δρομολογήθηκαν την πρώτη δεκαετία του 20ού αιώνα, με υπεύθυνη την ίδια εταιρεία που εκτελούσε την ακτοπλοϊκή συγκοινωνία στον Βόσπορο. Το πρώτο караβάκι είναι το «Κασσάνδρα» το 1907, το οποίο έπιασε και λιμάνια της Χαλκιδικής και έφτανε ως το Άγιο

Όρος. Ακολούθησαν από την ίδια Εταιρεία, τα καραβάκια «Βόσπορος 57», «Χαβέρ», και «Αχμέτ 23» που πραγματοποιούσαν την παράκτια συγκοινωνία του Θερμαϊκού από το Μπεχτσινάρ ως το Μικρό Καραμπουρνάκι, με ενδιάμεσες στάσεις την πλατεία Ελευθερίας, τον Λευκό Πύργο και το Φάληρο. Ωστόσο, ο σκληρός ανταγωνισμός με το ηλεκτροκίνητο τραμ που λειτούργησε την επόμενη χρονιά, το 1908, ανάγκασε την εταιρεία να αυξήσει το εισιτήριο και να περικόψει τα δρομολόγια, γεγονός που προκάλεσε τη μείωση του επιβατικού κοινού. Σταδιακά, τα δρομολόγια του Θερμαϊκού περιορίστηκαν μόνο σε δρομολόγια αναψυχής (Ζαφείρης, 2007).

### ε) Δίκτυο Ύδρευσης

Ένα πολύ σημαντικό έργο υποδομής της περιόδου των Μεταρρυθμίσεων είναι και η υδροδότηση της πόλης με πόσιμο νερό καθώς η λειψυδρία αποτελεί μόνιμο πρόβλημα της πόλης μέχρι και το 1890.

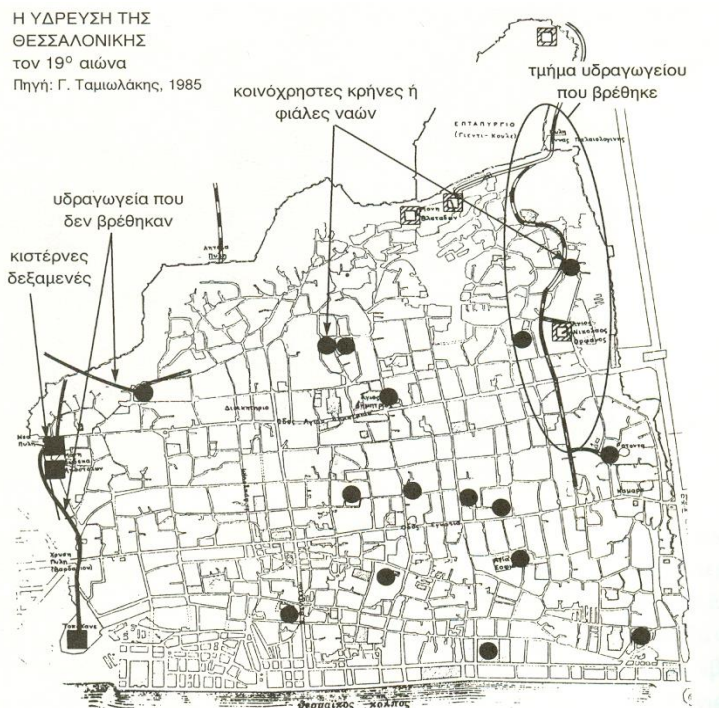
Με τη δημιουργία της Δημαρχίας το 1869, εντείνονται οι προσπάθειες επέκτασης του ελλιπούς δικτύου ύδρευσης. Έτσι, κατασκευάζονται αρκετές κρήνες σε διάφορες συνοικίες, ενώ άλλες επισκευάζονται. Για την αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση του προβλήματος το Μπελεντιέ αγοράζει το 1880 μύλους στο Ουρουμτζούκ (Ρεντζίκι) με σκοπό να διοχετεύσει στην πόλη το νερό των πηγών της περιοχής. Η διανομή του εν λόγω νερού γίνεται με τη φροντίδα των Αρχών. Ωστόσο, η πενία του νερού επιβάλλει πρόσθετους περιοριστικούς κανονισμούς και έτσι το νερό δε διανέμεται έξω από την πόλη. Εργοστάσια και παρεμφερείς μονάδες δεν έχουν δικαίωμα πρόσβασης. Τα δύο τρίτα της αντλούμενης ποσότητας τίθενται προς «πώληση» στους ιδιώτες, ενώ το υπόλοιπο ένα τρίτο χρησιμοποιείται για την τροφοδότηση δημόσιων χώρων (βρύσες, λουτρά κτλ.)<sup>41</sup>

Αυτή η μεμονωμένη πρωτοβουλία όμως δε θα μεταβάλλει το πρόβλημα της λειψυδρίας. Αντιθέτως μάλιστα θα οξυνθεί σε συνδυασμό και με τη δημογραφική αύξηση του πληθυσμού. Τα αρτεσιανά φρέατα που ανοίγονται σε διάφορα σημεία της πόλης, δεν αρκούν για την κάλυψη των αναγκών. Επιπλέον, σπανίως το νερό είναι και πόσιμο. Έτσι, οι κάτοικοι αγοράζουν το επιτραπέζιο νερό από τους πλανόδιους. Το δε νερό που χρειάζονται τα νοικοκυριά για τις καθημερινές ανάγκες και αντλείται από τις δημόσιες βρύσες –στην πλειοψηφία τους βακουφικές– αποτελεί επίσης πρόβλημα, καθώς οι περισσότερες από αυτές έχουν στερέψει<sup>42</sup>.

<sup>41</sup> Φάρος της Μακεδονίας, 2 Μαρτίου 1876 και 4 Ιουλίου 1880.

<sup>42</sup> Φάρος της Μακεδονίας, 6 Ιουνίου 1887.

Χάρτης 5.1: Η ύδρευση της Θεσσαλονίκης



Πηγή: Ταμιωλάκης, 1995

Μόνο μετά την ίδρυση της Οθωμανικής Εταιρείας Υδάτων Θεσσαλονίκης παρατηρείται αισθητή βελτίωση της κατάστασης. Η Εταιρεία αυτή, βελγικών συμφερόντων, ιδρύθηκε το 1891 και για ένα διάστημα 51 χρόνων έχει ως στόχο την υλοποίηση της εκχώρησης που δόθηκε με σουλτανικό φερμάνι στον Χαμντί μπέη (πρόεδρο της Δημαρχίας από το 1893) «...για την κατασκευή, τη διοίκηση και την εκμετάλλευση των υδάτων της Θεσσαλονίκης...». Το εργοστάσιο της Εταιρείας Υδάτων κατασκευάστηκε έξω από την πόλη, 6 χιλιόμετρα δυτικά από την Πύλη του Βαρδάρη. Η επιλογή της θέσης δεν είναι τυχαία. Αρχικά, το νερό αντλούνταν από τον Αξιό ποταμό. Αργότερα, όταν διαπιστώθηκε ότι τα νερά του ποταμού απλώνονται υπογείως προς την κατεύθυνση του Θερμαϊκού, η Εταιρεία αγοράζει μία σημαντική έκταση γύρω από τις εγκαταστάσεις ώστε να πραγματοποιήσει γεωτρήσεις, οι οποίες σε βάθος 60 περίπου μέτρων απέδωσαν πόσιμο νερό<sup>43</sup>.

Μετά το άνοιγμα 10 πηγαδιών στα οικοπέδα αυτά αρχίζει η κατασκευή ενός δικτύου αγωγών που εκτείνεται σε 80 χιλιόμετρα. Οι εγκαταστάσεις της Εταιρείας έχουν ικανότητα εφοδιασμού μέχρι 5.000 κ.μ. το εικοσιτετράωρο. Αλλά μόνο 800 κ.μ. καταναλώνονται από τους συνδρομητές. Τα υπόλοιπα διανέμονται δωρεάν στις κοινωφελείς εγκαταστάσεις, στρατόπεδα, κυβερνητικά κτίρια κ.ά. Μία σημαντική ποσότητα τροφοδοτεί επίσης δημόσιες

<sup>43</sup> *Journal de Salonique*, 2 Ιουλίου 1900

βρύσες που η Εταιρεία ανήγειρε με δικά της έξοδα. Επίσης, η Εταιρεία τοποθετεί κατά μήκος όλων των μεγάλων αρτηριών της πόλης κρουνοί πυρόσβεσης και τροφοδοτεί δωρεάν με νερό το πυροσβεστικό σώμα. Η συμβολή της στην καταπολέμηση των καταστρεπτικών πυρκαγιών θα αποδειχθεί πολύτιμη (Αναστασιάδου, 2008).

Αναφορικά με το τρεχούμενο νερό που διανέμεται στους ιδιώτες και αποτελεί καινοτομία, δεν υπάρχει αρχικά η απαιτούμενη ζήτηση καθώς θεωρήθηκε πολυτελής άνεση. Εκείνο όμως που θα πρέπει να παρατηρηθεί είναι η απουσία του Μπελεντιέ από το όλο εγχείρημα. Οι Θεσσαλονικείς δεν έχουν να κάνουν με τη Δημαρχία, αλλά με μία ιδιωτική και επιπλέον ξένων συμφερόντων επιχείρηση. Ωστόσο, χάρη στον Χαμντί μπέη, ο οποίος ενήργησε αρχικά ως επιχειρηματίας και όχι ως τοπικός άρχοντας, οι Τοπικές Αρχές θα αναμιχθούν δραστήρια στην Οθωμανική Εταιρεία Υδάτων μέσω του αντιπροσώπου της.

### στ) Φωταέριο

Η Θεσσαλονίκη φωτίζεται πριν ακόμη αποκτήσει πόσιμο νερό. Αυτή η χρονική διαφορά όμως εντοπίζεται σε όλες σχεδόν τις μητροπόλεις. Αρχικά να τονιστεί ότι και στις άλλες οθωμανικές πόλεις το φως φτάνει νωρίτερα από το νερό. Η Ottoman Gaz Company Ltd της Σμύρνης ιδρύεται για παράδειγμα το 1859, ενώ η συμρναϊκή Societe des Eaux (Εταιρεία Υδάτων) δημιουργείται μόλις το 1893. Ομοίως, το ίδιο συμβαίνει και σε άλλες πόλεις της Δύσης όπως το Λονδίνο και το Παρίσι (Αναστασιάδου, 2008).

Εν πρώτοις, αυτή η υποδομή δημιουργείται για λόγους ασφάλειας καθώς οι φωτισμένοι δημόσιοι χώροι αποτρέπουν τους δυνητικούς εγκληματίες. Άλλωστε, το εύρος της νυχτερινής εγκληματικότητας στην πόλη είναι ιδιαίτερα αυξημένο. Σε αυτή την κοινή εγκληματικότητα προστίθενται, κατά το δεύτερο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα και τα εθνικιστικά πάθη που ταλανίζουν τη μακεδονική μητρόπολη. Φυσικά, εφόσον ο φωτισμός των δημόσιων χώρων δε γενικεύεται, η ασφάλεια που επιτυγχάνεται θεωρείται σχετική. Μόνο μερικές κεντρικές αρτηρίες φωτίζονται με τη δύση του ήλιου ενώ ένα μεγάλο μέρος των κατοικημένων περιοχών και των εμπορικών συνοικιών παραμένουν στο σκοτάδι (Αναστασιάδου, 2008).

Εκτός όμως από τους λόγους ασφάλειας, οι δημοτικές αρχές φωτίζουν τον αστικό χώρο και για λόγους αισθητικής. Το 1887, μια σύμβαση ανάμεσα στη σουλτανική κυβέρνηση και στον βρετανό υπήκοο Kirby παραχωρεί σε αυτόν –για 35 χρόνια– το μονοπώλιο της εγκατάστασης και εκμετάλλευσης μέσα στην πόλη της Θεσσαλονίκης ενός δικτύου



φωτισμού με αέριο. Έναν χρόνο αργότερα, το δικαίωμα αυτό μεταβιβάζεται σε μια γαλλική εταιρεία, η οποία με τη σειρά της εκποιεί την εκχώρηση σε βέλγους επιχειρηματίες. Οι τελευταίοι προχωρούν στην κατασκευή εργοστασίου κοντά στον δημοτικό κήπο του Μπεχτισιάρ, στα δυτικά του λιμανιού (Κολώνας και Τραγανού, 1987).

Η παραλιακή λεωφόρος είναι η πρώτη που θα φωτιστεί. Μερικά χρόνια μετά, θα τοποθετηθούν καινούρια φανάρια στις περισσότερες κεντρικές αρτηρίες των Εξοχών αλλά και στους πολυσύχναστους δρόμους του κέντρου. Ενώ λοιπόν στην πόλη δίνεται προτεραιότητα στη μεγάλη οδό της Αγίας Σοφίας, στη συνοικία των Εξοχών αντίστοιχη προτεραιότητα δίνεται στις οδούς του Τζαμιού και σε αυτές που βρίσκονται απέναντι από τη Γερμανική Σχολή<sup>44</sup>.

Η Εταιρεία Φωταερίου δεν έχει την αποκλειστική ευθύνη αυτής της νυχτερινής εικόνας της πόλης. Οφείλεται εν μέρει και στη βούληση των Δημοτικών Αρχών. Στις περισσότερες οθωμανικές πόλεις, τον φωτισμό του αστικού χώρου εξασφαλίζουν ιδιωτικές εταιρείες. Αλλά η απόφαση για την καθιέρωση της νέας αυτής δημόσιας υπηρεσίας ανήκει στις τοπικές αρχές, οι οποίες διατηρούν στενούς δεσμούς με τις εταιρείες φωταερίου. Όπως για παράδειγμα, η περίπτωση της Δημαρχίας Σμύρνης που φτάνει στο σημείο να συνυπογράψει ως συμβαλλόμενη μία τριμερή συμφωνία με την Ottoman Gaz Company Ltd και τη σουλτανική κυβέρνηση σχετικά με τις τιμές πώλησης του φωταερίου. Στην Θεσσαλονίκη επίσης, (λόγω του δυναμισμού και της προσωπικότητας του Χαμντί μπέη) ο φωτισμός των δημόσιων χώρων εξαρτάται κυρίως από το δημοτικό συμβούλιο ενώ η Εταιρεία προμηθεύει απλά την πρώτη ύλη (Anastasiadou, 1992).

### ζ) Λοιπές Υποδομές

Αν και η δημόσια υγεία στην Θεσσαλονίκη του τέλους του 19<sup>ου</sup> αιώνα παραμένει προβληματικό κεφάλαιο, η πρόοδος που σημειώνεται στον τομέα αυτό είναι αξιοσημείωτη. Βέβαια, οι επιδημίες δεν έχουν απαλειφθεί όπως η διφθερίτιδα, η γρίπη ακόμα και η χολέρα. Ωστόσο, σταδιακά παρατηρείται ευρεία διάδοση των κανόνων υγιεινής ανάμεσα στους κατοίκους ενώ η καθαριότητα των δημόσιων χώρων και η υγιεινή των κατοικιών συνιστούν δύο από τις κυριότερες μέριμνες των τοπικών υγειονομικών φορέων (Αναστασιάδου, 2008).

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι στα τέλη της δεκαετίας του 1880, οι δημόσιοι χώροι παραμένουν σχετικά ακάθαρτοι και οι ξύλινες τουαλέτες με τις μισοσάπιες λεκάνες αποτελούν τη συνήθη

<sup>44</sup> *Journal de Salonique*, 11 Μαρτίου 1901 και 8 Απριλίου 1901.

εικόνα. Αν και η Δημαρχία εξασφάλιζε την τακτική συλλογή των απορριμμάτων, εντούτοις, στην πράξη παρατηρείται ανεξέλεγκτη απόθεση αυτών. Η εικόνα αυτή θα αρχίσει σταδιακά να βελτιώνεται μετά το 1893, όταν τα περισσότερα σπίτια του κέντρου της πόλης συνδέονται με τρεχούμενο νερό <sup>45</sup>.

Όσο εντατική και να ήταν όμως η απλή εκμάθηση των κανόνων υγιεινής, θα ήταν ανεπαρκής αν δεν συνοδευόταν από άρτια ιατρική περίθαλψη. Παρόλα αυτά, η πόλη για πολύ καιρό στερείται νοσοκομειακών εγκαταστάσεων. Στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα, τα νοσοκομεία παραμένουν λιγοστά και δεν επαρκούν για να καλύψουν τις ανάγκες των κατοίκων. Το Χαμιδιέ, χτισμένο το 1902-1903, αποτελεί την κύρια νοσοκομειακή μονάδα της εποχής. Το κτήριο αυτό βρίσκεται έξω από τα βορειοανατολικά τείχη, πίσω από το ελληνορθόδοξο κοιμητήριο της Ευαγγελίστριας, στο μέσο έκτασης 55.000 τ.μ. περίπου και αποτελείται από τρεις πτέρυγες. Η πρώτη είναι το τριώροφο κεντρικό κτίριο όπου συγκεντρώνονταν οι περισσότερες υπηρεσίες (χειρουργική μονάδα και μικροβιολογικό εργαστήριο). Στις δύο άλλες, εμφανώς μικρότερες πτέρυγες νοσηλεύονταν οι φυματικοί και όσοι είχαν προσβληθεί από λύσσα<sup>46</sup>.

Σύμφωνα με την Αναστασιάδου (2008), το δημοτικό αυτό νοσοκομείο φαίνεται ότι ήταν η μόνη αξιοσημείωτη συμβολή των τοπικών αρχών στον τομέα της υγειονομικής υποδομής. Κατά κανόνα, τα νοσοκομεία ιδρύονται με πρωτοβουλία των κοινοτήτων. Στην πράξη όμως, επειδή οι κοινότητες δεν έχουν τα μέσα να υλοποιήσουν μεγάλα έργα, η οικοδόμηση «εθνοτικών» νοσοκομείων κατέστη δυνατή χάρη στην αρωγή μεγάλων ευεργετών. Πιο συγκεκριμένα, η δημιουργία του ελληνορθόδοξου και του εβραϊκού νοσοκομείου πραγματοποιήθηκε χάρη στις δωρεές του Θεαγένη Χαρίση και της βαρόνης Χιρς αντίστοιχα.

Το νοσοκομείο Χιρς αρχίζει να λειτουργεί το 1907. Με δυναμικότητα 99 κλίνες, από τις οποίες οι 49 προορίζονται για άπορους, είναι το αρτιότερα εξοπλισμένο νοσηλευτικό ίδρυμα της πόλης. Η κατασκευή του χρηματοδοτήθηκε κατά μεγάλο μέρος από τη βαρόνη Κλάρα ντε Χιρς, η οποία έθεσε στη διάθεση των ομόθρησκών της στη Θεσσαλονίκη το ποσό των 230.000 χρυσών φράγκων. Το ίδρυμα ήταν έργο του ιταλού αρχιτέκτονα Arrigoni και θεωρούνταν ένα από τα ωραιότερα κτήρια της πόλης (Ζαφείρης, 2007; Molho, 1992).

Το Θεαγένειο Νοσοκομείο της ελληνορθόδοξης κοινότητας της Θεσσαλονίκης που ιδρύθηκε το 1860, διαθέτει μόλις 34 κρεβάτια. Καταρχήν όλοι γίνονται δεκτοί σε αυτό<sup>47</sup>. Η νοσηλεία

---

<sup>45</sup> Φάρος της Μακεδονίας, 22 Μαρτίου 1889

<sup>46</sup> Νεώτερα Μνημεία της Θεσσαλονίκης, 1985-1986, σελ. 162-165

<sup>47</sup> Σύμφωνα με το άρθρο 2 του Κανονισμού, «...το νοσοκομείο δε δέχεται φρενοβλαβείς, παιδιά κάτω των 8 ετών και όσους πάσχουν από λοιμώδη ή χρόνια νοσήματα.

γίνεται επί πληρωμή εκτός από όταν πρόκειται για άπορους όπου η διοίκηση του ιδρύματος παρέχει τα φάρμακα δωρεάν. Όπως το δημοτικό νοσοκομείο ή το νοσοκομείο Χιρς, το Θεαγένειο δεν είναι μόνο χώρος ιατρικής περίθαλψης αλλά αποτελεί και καταφύγιο των αστέγων<sup>48</sup>.

Πέρα από την ιατρική μέριμνα που αναλαμβάνουν οι κοινότητες, η βελτίωση των υγειονομικών συνθηκών οφείλει πολλά και στην ιδιωτική πρωτοβουλία. Αρκετοί είναι οι γιατροί που εγκαθιστούν στο ιατρείο τους μία μικρή κλινική, επαρκώς εξοπλισμένη. Βασικό τους μέλημα είναι η εξασφάλιση όσο το δυνατόν πιο καθαρών χώρων (αν όχι απολυμασμένων) και η ταυτόχρονη ανάδειξη της σπουδαιότητας μίας τέτοιας κατάστασης στους κατοίκους<sup>49</sup>.

Ιδιαίτερη μνεία πρέπει να γίνει στη στάση του Κράτους. Στον τομέα της δημόσιας υγείας, οι τοπικές αρχές δείχνουν ολοένα και περισσότερο πνεύμα πρόληψης. Οι αρμόδιες υπηρεσίες για παράδειγμα, εγκαθιστούν και συντηρούν τα λοιμοκαθαρητήρια ακόμη και εάν δεν υφίστατο κίνδυνος επιδημίας. Παρά τις σημαντικές όμως αλλαγές που προαναφέρθηκαν, η Θεσσαλονίκη του 1900 δεν είναι παράδεισος υγιεινής. Αν και ελέγχεται καλύτερα από ότι στο παρελθόν, οι επιδημίες εξακολουθούν να εμφανίζονται. Οι ελώδεις πυρετοί του 1897 που ταλανίζουν τη συνοικία Χιρς, αποτελούν κλασικό παράδειγμα ενδημικής νόσου αυτού του είδους. Έτσι, η εξυγίανση της περιοχής θα αποτελέσει έργο επείγουσας αναγκαιότητας. Σύμφωνα με την ομόφωνη γνώμη των γιατρών, τα μέτρα που ελήφθησαν ήταν τα ακόλουθα: απολύμανση ολόκληρης της συνοικίας, φύτεμα ευκαλύπτων ώστε να απορροφηθούν τα παθογόνα μικρόβια που εκπέμπει η περιοχή λόγω της γειτνιάσής της με τα έλη, κλείσιμο όλων των πηγαδιών και εσωτερικό και εξωτερικό ασβέστωμα των σπιτιών (Αναστασιάδου, 2008).

Τέλος, στην κατεύθυνση βελτίωσης των συνθηκών υγιεινής στην πόλη συνετέλεσε και η κατασκευή παντοροϊκού συστήματος υπονόμων στην πυρίκαυστο ζώνη της Θεσσαλονίκης το 1917.

### 5.1.3.3 Χωρική Κατανομή Κοινοτήτων

Όπως οι περισσότερες πόλεις της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, η Θεσσαλονίκη αποτελεί ένα μωσαϊκό εθνοτήτων και θρησκειών. Ωστόσο, οι θρησκευτικές διαιρέσεις, οι εθνικοί ανταγωνισμοί και οι κοινωνικοοικονομικές διαφοροποιήσεις δε φαίνεται να έχουν οδηγήσει

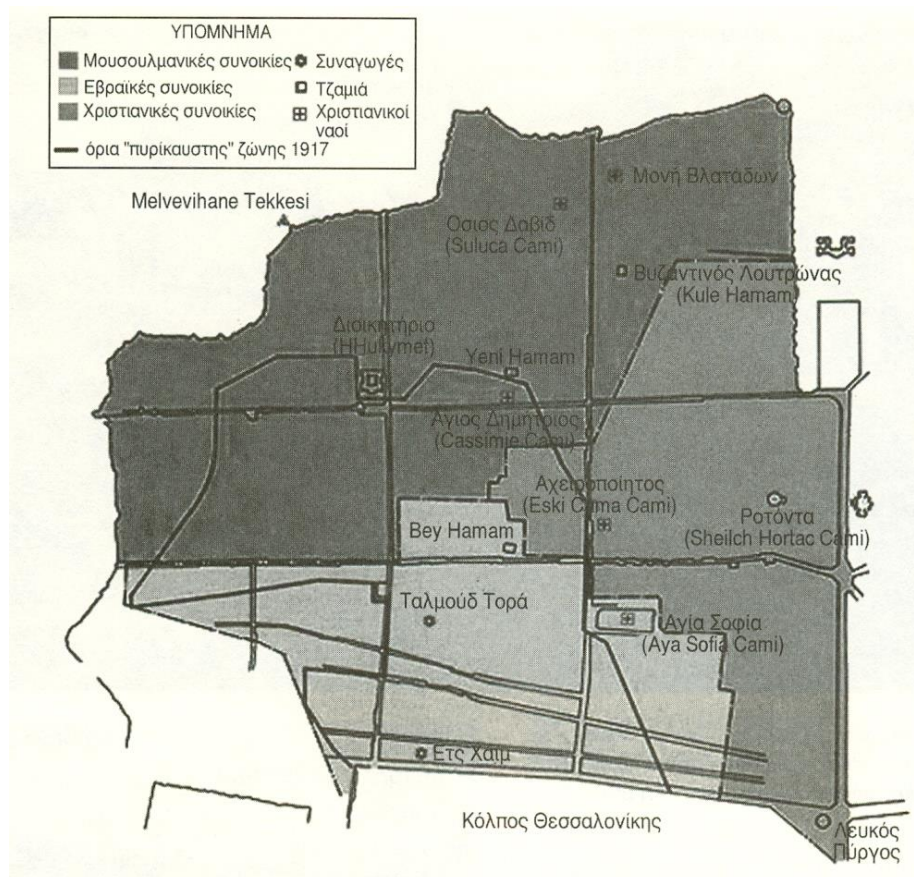
---

<sup>48</sup> Φάρος της Μακεδονίας, 4 Μαρτίου 1889

<sup>49</sup> *Journal de Salonique*, 22 Νοεμβρίου 1897

σε έναν ξεκάθαρο κατακερματισμό του αστικού χώρου. Βέβαια, Εβραίοι, μουσουλμάνοι, ελληνορθόδοξοι και Βούλγαροι έχουν ακόμη στην Θεσσαλονίκη του 1900 τις (επιμέρους) συνοικίες τους. Αλλά εάν καθεμιά από τις συνιστώσες του πληθυσμού είναι πλειοψηφούσα στις περιοχές της πόλης που κατοικεί, αυτό δε σημαίνει ότι οι επιμέρους τομείς αποτελούν κόσμους κλειστούς και αδιαπέραστους. Γενικά, ο μουσουλμανικός πληθυσμός είναι εγκατεστημένος στα βόρεια, υψηλά τμήματα της πόλης. Τα εβραϊκά καρτιέ βρίσκονται κυρίως νοτιοδυτικά και οι χριστιανικές συνοικίες είναι διάσπαρτες, κυρίως ανατολικά, ανάμεσα σε μουσουλμανικές και ισραηλίτικες γειτονιές. Ο Φραγκομαχαλάς βρίσκεται στο νοτιοδυτικό άκρο της πόλης. Η πόλη χωρίζεται σε 75 γειτονιές, από τις οποίες 16 είναι εβραϊκές (πληθυσμός 45.000 κάτοικοι), 12 ελληνικές (13.000 κάτοικοι) και 46 μουσουλμανικές (30.000 κάτοικοι) (Θεολόγου, 2008).

Εικόνα 5.11: Χάρτης με τις συνοικίες της Θεσσαλονίκης πριν από την απελευθέρωση



Πηγή: Θεολόγου, 2008

Από την άλλη, η Αναστασιάδου (2008) ισχυρίζεται ότι όσον αφορά τη γεωγραφία των επαγγελματιών, μάλλον η υπέρβαση των διαχωριστικών γραμμών ήταν ο κανόνας. Η παρατήρηση αυτή ισχύει και για τις κοινωνικοοικονομικές πολώσεις που σημάδεψαν τη

Θεσσαλονικώτικη κοινωνία κατά το δεύτερο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Περί τα 1900 υπάρχει αναμφισβήτητα μία Θεσσαλονίκη των φτωχών στα δυτικά της πόλης, κοντά στα έλη της Μπάρας, αλλά υπάρχει και μια Θεσσαλονίκη των πλουσίων που απλώνεται κατά μήκος της λεωφόρου των Εξοχών, πέρα από τα ανατολικά τείχη. Αν όμως τα δυτικά προάστια αφήνονται στην αποκλειστική χρήση των φτωχών, τα ανατολικά, αντίθετα παρουσιάζουν μία ετερόκλητη φυσιογνωμία. Εν ολίγοις, στη μακεδονική μητρόπολη οι διαχωρισμοί φαίνεται να είναι περισσότερο νοητοί παρά εδαφικοί. Το ίδιο άλλωστε συμβαίνει, κατά την υπό μελέτη περίοδο, στις περισσότερες μεγάλες πόλεις των δυτικών επαρχιών της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας.

Οι νοητοί αυτοί διαχωρισμοί δεν αποτέλεσαν εμπόδιο στην ανάπτυξη ενός δικτύου δομών κοινωνικότητας, επικοινωνίας και εξωστρέφειας, τα οποία εκδηλώνονται μέσω των χώρων αναψυχής, των λεσχών, των δημόσιων κήπων, των περιπάτων κατά μήκος της προκυμαίας κοκ. Αν και κάποιοι από τους χώρους αυτούς, απευθύνονται αποκλειστικά σε συγκεκριμένες ομάδες πληθυσμού (πολιτιστικοί σύλλογοι, στοές, αθλητικά κλαμπ), οι περισσότεροι αποτελούν τόπους ευρύτερων επαφών, ζυμώσεων και ανταλλαγής απόψεων (Αναστασιάδου, 2008; Μοσκόφ, 1973).

## Εβραίοι

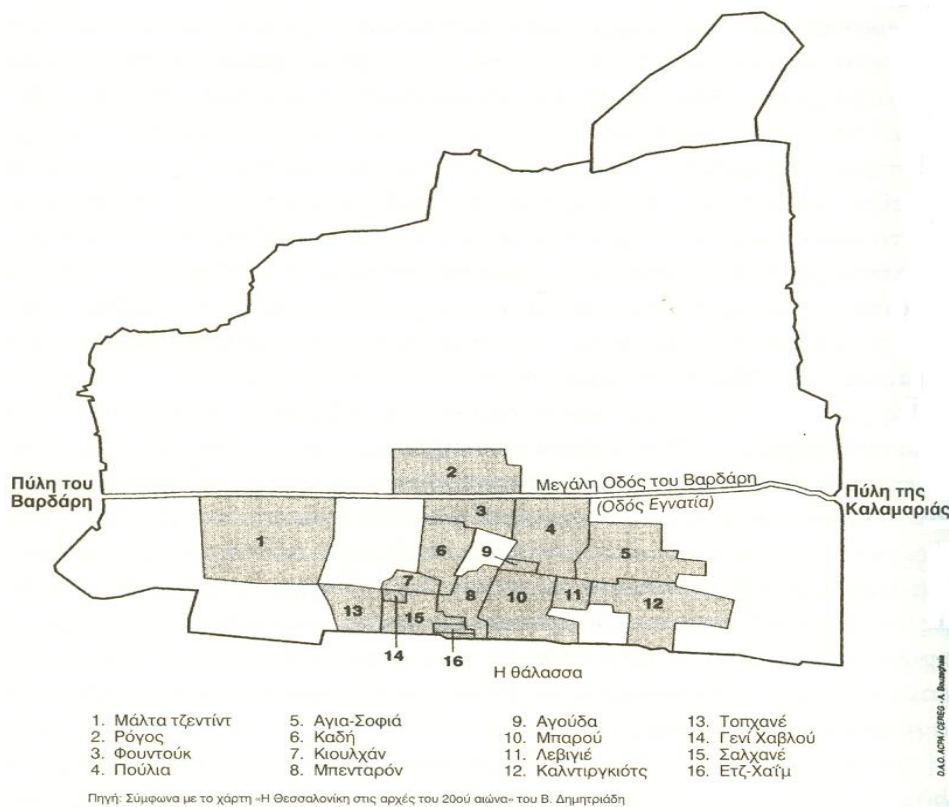
---

Η έκταση των συνοικιών που καταλαμβάνουν οι εβραίοι της πόλης κρίνεται δυσανάλογα μικρή, οι δε συνοικίες τους είναι σαφώς οριοθετημένες. Οι περιοχές που κατοικούν βρίσκονται στα νότια της Μεγάλης Οδού του Βαρδάρη (Εγνατία Οδός) κοντά στη θάλασσα. Καλύπτουν μία έκταση που εκτείνεται από το τζαμί Αγία-Σοφία ανατολικά, μέχρι τις αποθήκες οπλισμού του Τοπχανέ στα δυτικά. Στην ίδια περιοχή βρίσκονται και η αγορά, η συνοικία της μικρής φράγκικης παροικίας, δύο ελληνορθόδοξοι μαχαλάδες (Κιζλάρ Μανάστιρι και Μιτροπολίτ Μανάστιρι) και δύο άλλοι που κατοικούνται κυρίως από μουσουλμάνους (Μπουρμαλί Τζαμί και Τιμουρτάς) (Δημητριάδης, 1983).

Οι εβραϊκές συνοικίες είναι οι πρώτες που προσεγγίζονται από την πλευρά της θάλασσας. «Κολλημένες» στα παραθαλάσσια τείχη, οι κατοικίες είναι πολύ ανθυγιεινές. Δεν αερίζονται αρκετά επειδή τα τείχη που ορθώνονται μπροστά στις μικρές ξύλινες κατασκευές ανακόπτουν τους θαλάσσιους ανέμους, βασικό όπλο κατά των μολυσματικών ασθενειών, χωρίς να εμποδίζουν όμως και την υγρασία να περάσει. Συνήθως, σε κάθε κατοικία φιλοξενούνται δύο με τρεις οικογένειες, γεγονός που αιτιολογεί και τον μικρό αριθμό των συνοικιών συγκριτικά με τον πληθυσμό της κοινότητας. Αναφορικά με τους κοινόχρηστους

χώρους των συνοικιών, η εικόνα είναι εξίσου άσχημη καθώς εντοπίζονται παντού απορρίμματα, τα οποία αποτελούν εστίες μόλυνσης και ελκύουν διάφορα έντομα και τρωκτικά ενώ η χωμάτινη κατάσταση του οδοστρώματος δημιουργεί πλείστα προβλήματα κατά τη διάρκεια του χειμώνα (Αναστασιάδου, 2008).

Εικόνα 5.12: Οι εβραϊκές συνοικίες περί τα μέσα του 19ου αιώνα



**Πηγή: Αναστασιάδου, 2008**

Την κοινότητα τη διοικούν κυρίως οι ραββίνοι. Ασχολούνται με θέματα λατρείας, αλλά έχουν και σημαντικές δικαστικές αρμοδιότητες, όπως η τέλεση γάμων. Οι πνευματικοί ηγέτες έχουν επίσης την υποχρέωση να επιμερίζουν τους φόρους που οφείλονται στο κράτος ανάλογα με την περιουσία του κάθε φορολογούμενου. Η κοινότητα είναι ως νομικό πρόσωπο υπεύθυνη απέναντι στην οθωμανική φορολογική αρχή ενώ οι προεστοί της απειλούνται με ποινή φυλάκισης σε περίπτωση εκπρόθεσμης καταβολής των φόρων (Αναστασιάδου, 2008).

## Μουσουλμάνοι

---

Παρότι η Θεσσαλονίκη έχει τη φήμη μίας από τις λιγότερο μουσουλμανικές πόλεις της Αυτοκρατορίας, οι μουσουλμάνοι κατέχουν θέση διόλου ευκαταφρόνητη. Στη δεκαετία του 1830 αντιπροσωπεύουν το 34% περίπου του πληθυσμού της. Παραπάνω αναφέρθηκε ότι η πόλη αριθμεί 47 μουσουλμανικές, 16 εβραϊκές και 12 ελληνορθόδοξες συνοικίες γεγονός που καταδεικνύει ότι οι μουσουλμανικές συνοικίες είναι μικρότερες σε έκταση και πιο αραιοκατοικημένες από αυτές των άλλων κοινοτήτων.

Οι περιοχές με τη μεγαλύτερη πληθυσμιακή συγκέντρωση μουσουλμάνων βρίσκονται στα βόρεια της πόλης, πάνω στους λόφους. Στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα, ο σημαντικότερος τούρκικος μαχαλάς είναι του Αχμέτ Σουμπασί που βρίσκεται κοντά στο Τελλί Καπού στα βορειοανατολικά τείχη. Ανάμεσα στις σχετικά πολυπληθείς συνοικίες καταγράφονται και οι Ακτσέ Μεστζίτ, Κοτζά Κασίμ Πασά, Σαράι Ατίκ, Πόρτα Καπού, Ασταρτζή, Μεσούντ Χασάν, Ικί Σερεφελί, Σουλούτζα και Κασιμέ (Αναστασιάδου, 2008).

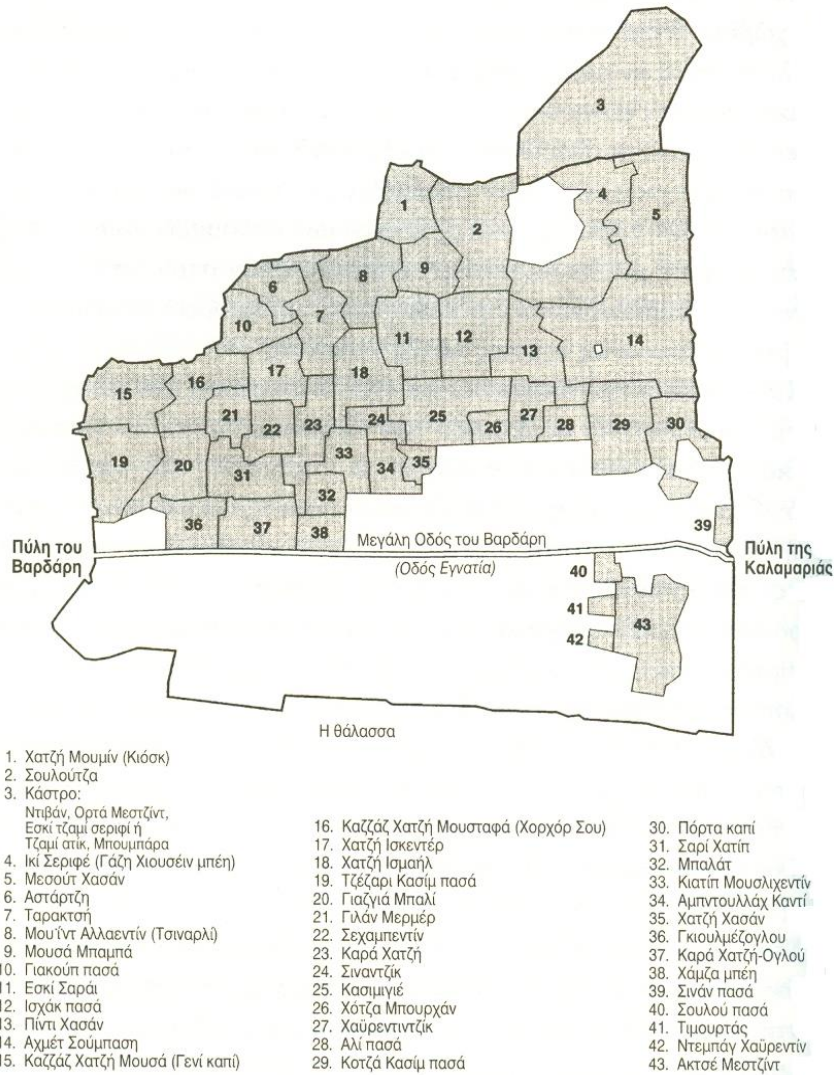
Αυτή η μεγαλύτερη, τηρουμένων των αναλογιών, κατάτμηση του χώρου στην περίπτωση των μουσουλμανικών μαχαλάδων, οφείλεται εν μέρει στην τοπογραφία τους, δύσβατη και ανηφορική που δεν ευνοεί τη χωρική επέκταση των συνοικιών. Επίσης, οι οθωμανικές αρχές για λόγους διοικητικής αποτελεσματικότητας, παρενέβησαν με σκοπό να περιορίσουν τον αριθμό των συνοικιών των «αλλόθρησκων», επιτρέποντας αντίθετα τους μουσουλμάνους να εξαπλωθούν στον αστικό ιστό (Δημητριάδης, 1983).

Η σημαντικότερη και πιο συμπαγής μουσουλμανική συνοικία είναι το Μπαϊρί (λοφοπλαγιά), μέσα στα τείχη της παλιάς πόλης. Η εν λόγω συνοικία δεν έχει τον συνωστισμό που απαντάται σε πολλές συνοικίες της πόλης. Τα βασικά της γνωρίσματα είναι το καλό της κλίμα, η καθαριότητα, οι οδοί που διαθέτουν σήμανση, οι ευρύχωροι αυλόγυροι, το αστικό της πράσινο και η ιδιαίτερη αρχιτεκτονική της. Τα σπίτια ήταν διακοσμημένα σύμφωνα με τις επιταγές του Κορανίου: τα πάνω πατώματα βαμμένα κόκκινα και τα κατώτερα μαύρα για να ξορκίζουν την κακοτυχία (Θεολόγου, 2008).

Το Μπαϊρί αποτελεί μία εθνοτική πολεοδομική ενότητα που τη χωρίζουν σε γειτονιές (μαχαλάδες) που παρεμβάλλονται παρατημένα οικόπεδα. Πυκνοκατοικημένη είναι η περιοχή που περιβάλλει το Κασιμέ Τζαμί (Άγιος Δημήτριος) και λιγότερη πυκνή κατοίκηση παρουσιάζει ο μαχαλάς στο Τσινάρι και στο Κουλέ Καφέ (βόρειο-ανατολικά). Ανάμεσα στο Κασιμέ και στο Τσινάρ είχε ανεγερθεί το πρώτο τούρκικο Διοικητήριο, το Κονάκ. Το μουσουλμανικό κέντρο εντοπίζεται πάνω από το Μπεζεστένι και την Εγνατία και είναι η αγορά του Ταχτά Καλέ. Τέλος, οι μουσουλμανικές συνοικίες διακρίνονται για την κλειστή

οικιακή οικονομία τους, αν και έχουν ένα σχετικά υψηλό εισόδημα. Στην εσωτερική αυλή των σπιτιών, υπάρχει συνήθως μικρός κήπος όπου καλλιεργούνται λαχανικά (Μοσκόφ, 1973).

Εικόνα 5.13: Οι μουσουλμανικές συνοικίες περί τα μέσα του 19ου αιώνα



Πηγή: Σύμφωνα με το χάρτη «Η Θεσσαλονίκη στις αρχές του 20ού αιώνα» του Β. Δημητριάδη

**Πηγή: Αναστασιάδου, 2008**

Κάθε μουσουλμανική συνοικία έχει επικεφαλής τον μουχτάρη που προεδρεύει στο συμβούλιο των γερόντων και εκπροσωπεί την κοινότητα ενώπιων των Αρχών. Ο μουχτάρης ελέγχει τη λειτουργία της στρατολογικής διαδικασίας και την απρόσκοπτη συλλογή των φόρων. Άλλες ηγετικές μορφές της κοινότητας είναι οι ιμάμηδες και οι κεχαγιάδες. Μάλιστα ο ιμάμης δεν είναι μόνο εκπρόσωπος της θρησκευτικής εξουσίας αλλά και πνευματικός ηγέτης (Shaw and Shaw, 1977).



Ξεχωριστή κατηγορία της μουσουλμανικής κοινότητας, αν και μουσουλμάνοι στο θρήσκευμα, αποτελούν οι ντονμέδες. Οι συγκεκριμένοι έχουν τους δικούς τους θρησκευτικούς ηγέτες και τις δικές τους συνοικίες. Ο αριθμός τους δε μπορεί να υπολογιστεί με ακρίβεια γιατί εγγράφονται απλώς ως μουσουλμάνοι στα οθωμανικά αρχεία ενώ και οι υποχρεώσεις τους και τα δικαιώματά τους είναι όμοια με εκείνα των υπολοίπων μουσουλμάνων (Αναστασιάδου, 2008).

Τα σπίτια των ντονμέδων ξεχωρίζουν. Προϊόν της σύμμιξης εβραϊκής, ευρωπαϊκής και μουσουλμανικής κουλτούρας είναι ο εκλεκτιστικός διάκοσμος των προσόψεων των κατοικιών τους στην Άνω Πόλη. Στο ντονμέδικο Γενί Τζαμί κυριαρχούν μορφολογικά στοιχεία αναγεννησιακά και μπαρόκ, σύμμεικτα με βυζαντινές, ισλαμικές και νεοκλασικές επιρροές. Σε αυτές τις συνοικίες διαμένουν οι εξισλαμισμένοι ισραηλίτες, οπαδοί του Σμπάι Σεβή και οι οποίοι αποτέλεσαν την αριστοκρατία του θεσσαλονικιώτικου εβραϊσμού (Θεολόγου, 2008).

## Χριστιανοί

---

Κατά τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η χριστιανική συνιστώσα του αστικού πληθυσμού παρουσιάζει συμπτώματα αναιμίας<sup>50</sup>. Ωστόσο, παρά τη δημογραφική αυτή αιμορραγία, η παρουσία των ρωμαιορθόδοξων στην πόλη παραμένει εμφανής. Αν και λιγότεροι συγκριτικά με τους εβραίους και τους μουσουλμάνους, η περιοχή στην οποία είναι εγκατεστημένοι στο ανατολικό μέρος της Θεσσαλονίκης προς την Πύλη της Καλαμαριάς, είναι σχετικά εκτεταμένη. Οι συνοικίες Αγίου Υπατίου, Τουζλού Τσεσμέ, Αγίου Κωνσταντίνου, Κεμπίρ Μανάστιρ, Παναγούδας, Αγίου Αθανασίου και Αγίου Νικολάου συγκροτούν έναν ιστό με πληθυσμό σχεδόν αποκλειστικά ορθόδοξο. Οι ορθόδοξοι πλειοψηφούν επίσης στις συνοικίες Τσαβούς Μανάστιρ, Γιανίκ Μανάστιρ, Μετρεπολίτ, Κιζλάρ Μανάστιρι και Ταβσάν Μανάστιρι, οι οποίες αποτελούσαν θύλακες σε μουσουλμανικούς ή εβραϊκούς τομείς της πόλης (Δημητριάδης, 1983).

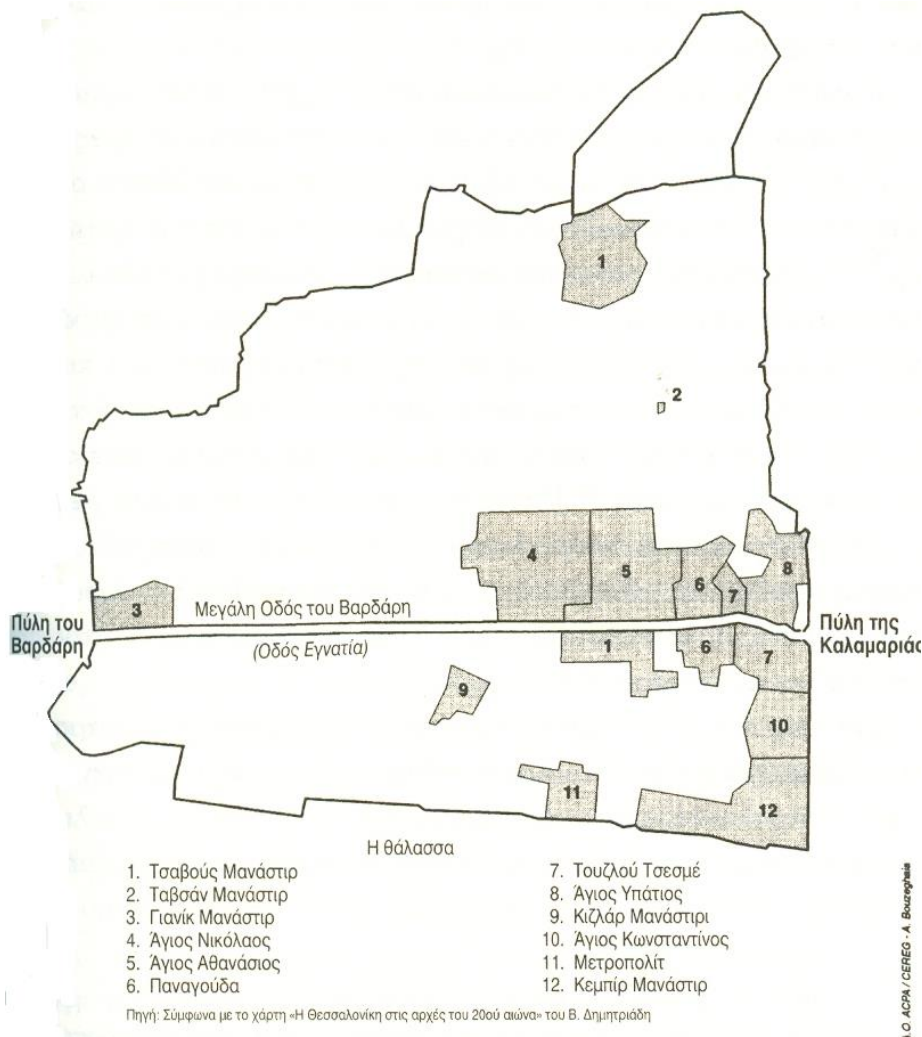
Η πιο πυκνοκατοικημένη χριστιανική γειτονιά είναι ο Άγιος Αθανάσιος ενώ οι υπόλοιπες εντοπίζονται διάσπαρτες γύρω από τη Μονή Βλατάδων, κατά μήκος της Εγνατίας Οδού και γύρω από τον καθεδρικό ναό του Γρηγορίου του Παλαμά. Οι χριστιανοί λοιπόν, βρίσκονται συγκεντρωμένοι στο χαμηλότερο τμήμα της πόλης και στους ανατολικούς τομείς αυτής.

---

<sup>50</sup> Το σχετικά μικρό ποσοστό χριστιανικού πληθυσμού στην πόλη, την υπό μελέτη περίοδο, είναι, μεταξύ άλλων, συνέπεια του ελληνικού Αγώνα για την Ανεξαρτησία το 1821, όπου μετά την ίδρυση του ελληνικού κράτους, πολλοί ορθόδοξοι της Θεσσαλονίκης πήγαν να εγκατασταθούν εκεί.

Ως προς τη σημειολογία των κτιρίων, αξίζει να αναφερθεί ότι το Οθωμανικό καθεστώς καθορίζει τον τρόπο εμφάνισης των σπιτιών των υπόδουλων: πρέπει να είναι χαμηλότερα από τα σπίτια των μουσουλμάνων και οι προσόψεις των ναών απαγορεύεται να έχουν πρόσωπο στο δρόμο (Θεολόγου, 2008).

Εικόνα 5.14: Οι ελληνορθόδοξες συνοικίες περί τα μέσα του 19ου αιώνα



**Πηγή: Αναστασιάδου, 2008**

Αναφορικά με την κοινοτική οργάνωση των χριστιανών, παρατηρείται ότι διατηρείται το πρότυπο και οι αρχές του Βυζαντίου καθώς η κοινότητα διοικείται από ένα συμβούλιο, το οποίο τελεί υπό την προεδρεία του μητροπολίτη και συγκροτείται από δώδεκα πρόσωπα που προέρχονται από διαφορετικές επαγγελματικές συντεχνίες. Οι αντιπρόσωποι αυτοί, αιρετοί σε ετήσια βάση, είναι εν πρώτοις επιφορτισμένοι με τη συλλογή των φόρων. Ασχολούνται όμως και με τη διαχείριση της ακίνητης περιουσίας και με τον διορισμό

προσώπων σε άλλα όργανα της κοινότητας όπως για παράδειγμα εφορείες σχολείων, νοσοκομείων κτλ. Βασικό μέλημα των μελών του συμβουλίου είναι η διασφάλιση των συμφερόντων των ομοθρήσκων τους καθώς σε περίπτωση συνεργασίας κάποιου με τις οθωμανικές αρχές σε βάρος και προς ζημία αυτών, ο μητροπολίτης έχει το δικαίωμα να τον αφορίσει (Πανταζόπουλος, 1991).

Για τους ελληνορθόδοξους, ο μητροπολίτης είναι ο αδιαμφισβήτητος ηγέτης της κοινότητας. Αυτός είναι υπεύθυνος απέναντι στο οθωμανικό κράτος για τις φορολογικές εισφορές των ομοθρήσκων του. Στην αρμοδιότητά του εμπίπτουν επίσης οι υποθέσεις οικογενειακού και κληρονομικού δικαίου (Georgiadou, 1992).

### Φράγκοι

---

Εκτός από τους ορθόδοξους, η χριστιανική Θεσσαλονίκη περιλαμβάνει και μερικές δεκάδες οικογένειες καθολικών που κατάγονται από διάφορες χώρες της Ευρώπης. Δεν πρόκειται όμως για οργανωμένες κοινότητες. Γάλλοι, Ιταλοί, Βέλγοι και άλλοι συγκεντρώνονται γύρω από τα αντίστοιχα προξενεία (Αναστασιάδου, 2008).

Οι Φράγκοι, όπως ονομάζονται συνήθως οι Ευρωπαίοι, έχουν τους δικούς τους θρησκευτικούς φορείς. Περί το 1830, η Θεσσαλονίκη διαθέτει ήδη, όπως η Σμύρνη και το Πέραν, δύο καθολικές εκκλησίες που και οι δύο έχουν την άδεια να χτυπούν τις καμπάνες και να καλούν τους πιστούς τους στη λειτουργία. Το δικαίωμα της κωδωνοκρουσίας, το οποίο παραχωρούσε με φειδώ η Υψηλή Πύλη στις ευρωπαϊκές δυνάμεις στα πλαίσια των Διομολογήσεων, το είχε στην Πρωτεύουσα της Μακεδονίας κυρίως η Μονή των Λαζαριστών που βρίσκεται στην καρδιά της φράγκικης συνοικίας (Logy, 1992).

Από τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, σε συνεργασία με τις Αδελφές του Ελέους, οι μοναχοί αυτοί αναπτύσσουν έντονη δραστηριότητα. Διαθέτουν ένα ιατρείο, ένα εξωτερικό σχολείο αρρένων, ένα θηλέων και δύο ορφανοτροφεία έξω από την πόλη. Περί το 1895 θα αποκτήσουν και το δικό τους νοσοκομείο.

Η αντιπαλότητα μεταξύ των μιλλέτ εκφράζεται κυρίως με το μαρκάρισμα του αστικού χώρου. Περί τα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα, όλες οι κοινότητες κινούνται σε αυτή την κατεύθυνση, ώστε να δώσουν έμφαση στην παρουσία τους μέσα στην πόλη. Στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, το θεσσαλονικιώτικο τοπίο μοιάζει ήδη να έχει εμποτιστεί από την αρχιτεκτονική προπαγάνδα του εντυπωσιασμού. Τα περισσότερα μιλλέτ διαθέτουν τα μνημεία τους, τα οποία είναι

μεγαλοπρεπή και ορατά από μακριά. Όπως για παράδειγμα το νοσοκομείο Χιρς και το σχολείο αρρένων της Παγκόσμιας Ισραηλιτικής Ένωσης που προορίζονται για τους εβραίους, τα οποία οικοδομήθηκαν όχι μόνο για να εξυπηρετήσουν φιλανθρωπικούς σκοπούς αλλά και για να εξάρουν την αναγέννηση του θεσσαλονικιώτικου εβραϊσμού. Ανάλογα παραδείγματα αποτελούν η βουλγαρική εκκλησία αλλά και η ελληνορθόδοξη μητρόπολη που βρίσκεται στο μέσο της παλιάς προκουμαίας, στο ανατολικό τμήμα της οδού της Αγίας-Σοφίας (Αναστασιάδου, 2008).

#### *5.1.3.4 Λατρευτικοί Χώροι (Εκκλησίες-Τεμένη-Συναγωγές)*

Οι μιναρέδες, οι εκκλησίες και οι συναγωγές που διαστίζουν τον θεσσαλονικιώτικο χώρο, υπογραμμίζουν με την παρουσία τους ένα από τα κύρια γνωρίσματα της παραδοσιακής οθωμανικής πόλης. Πριν από όλα, η παραδοσιακή οθωμανική πόλη είναι πολυπολιτισμική, σταυροδρόμι εθνοτήτων και θρησκειών. Ωστόσο, οι χώροι λατρείας δεν μαρτυρούν μόνο τον πολυπολιτισμικό χαρακτήρα της πόλης αλλά υπενθυμίζουν και την έντονη σχέση της μακεδονικής μητρόπολης με το παρελθόν της και την ιστορία της. Η Θεσσαλονίκη διατηρεί τον πολυφωνικό χαρακτήρα της ακριβώς επειδή σέβεται και διατηρεί τους θρησκευτικούς θεσμούς και καλλιεργεί τον εθνοτικό και θρησκευτικό πλουραλισμό (Αναστασιάδου, 2008).

Κατά τον Χατζηγιάννου (1976), η βυζαντινή Θεσσαλονίκη είχε 365 εκκλησίες. Μετά την οθωμανική κατάκτηση, η κληρονομιά αυτή μειώθηκε αισθητά. Οι πιο σημαντικοί από τους ναούς έγιναν τζαμιά ενώ άλλοι κατεδαφίστηκαν ή καταστράφηκαν από πυρκαγιές και σεισμούς. Οι καταστροφές και οι λεηλασίες είχαν τέτοια ένταση και έκταση, ώστε στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα οι χριστιανοί ορθόδοξοι διέθεταν μόλις 11 εκκλησίες, 6 παρεκκλήσια και τη Μητρόπολη προς τη νότια πλευρά του τείχους. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι Οθωμανοί σεβάστηκαν τα μετόχια και τις εκκλησίες που διατηρούσαν στη Θεσσαλονίκη οι μονές του Αγίου Όρους διότι οι πατέρες είχαν στείλει αντιπροσώπους κατά τη διάρκεια πολιορκίας της πόλης και δήλωσαν υποταγή (Δημητριάδης, 1983).

Οι μισοί σχεδόν από αυτούς τους χώρους λατρείας χωροθετούνται στα ανατολικά και νοτιοανατολικά της πόλης προς την πλευρά της Πύλης της Καλαμαριάς. Στις συνοικίες της Καμάρας και του Ποντρόμ (Ιπποδρόμιο) όπου οι ελληνορθόδοξοι είναι πλειοψηφία, απαντώνται και οι εκκλησίες του Αγ. Νικολάου, της Παναγούσας, του Αγ. Αθανασίου, του Αγ. Αντωνίου και της Μεγάλης Παναγιάς. Καθεμιά τους αποτελεί μία ενορία, η οποία διοικείται από δύο επιτρόπους που εκλέγονται κάθε χρόνο από τη συνέλευση των πιστών και έχουν ως κύριο καθήκον τους τη συντήρηση του ναού. Κατά την υπό μελέτη περίοδο, οι ενορίες που

ξεχωρίζουν είναι εκείνες του Αγίου Αθανασίου και του Αγίου Κωνσταντίνου (Δημητριάδης, 1983).

Στην αρχή των Τανζιμάτων, ο Άγιος Αθανάσιος αποτελεί την πολυπληθέστερη και πλουσιότερη ενορία της Θεσσαλονίκης και διακρίνεται για το έργο της στον πολιτιστικό και μορφωτικό τομέα. Εδώ θα ιδρυθεί το 1852, το πρώτο ελληνορθόδοξο σχολείο της πόλης (Αναστασιάδου, 2008).

Η ενορία του Αγίου Κωνσταντίνου ξεχωρίζει επειδή μία από τις εκκλησίες της, ο Άγιος Αντώνιος, λειτουργεί ως άσυλο ψυχοπαθών σε ένα μικρό κτίριο κοντά στο Ιπποδρόμιο που χρονολογείται από τις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Ως μοναδικό ίδρυμα αυτού του τύπου μέσα στην πόλη, ο ναός του Αγίου Αντωνίου δέχεται μεγάλο αριθμό ασθενών. Μάλιστα, οι εν λόγω ασθενείς δεν είναι μόνο χριστιανοί ορθόδοξοι αλλά και μουσουλμάνοι και εβραίοι, οι οποίοι αναζητούν τη θεραπεία τους μέσω της ευλογίας του Αγίου έναντι αμοιβής (Σαξιαμπάνη-Στεφάνου, 1985).

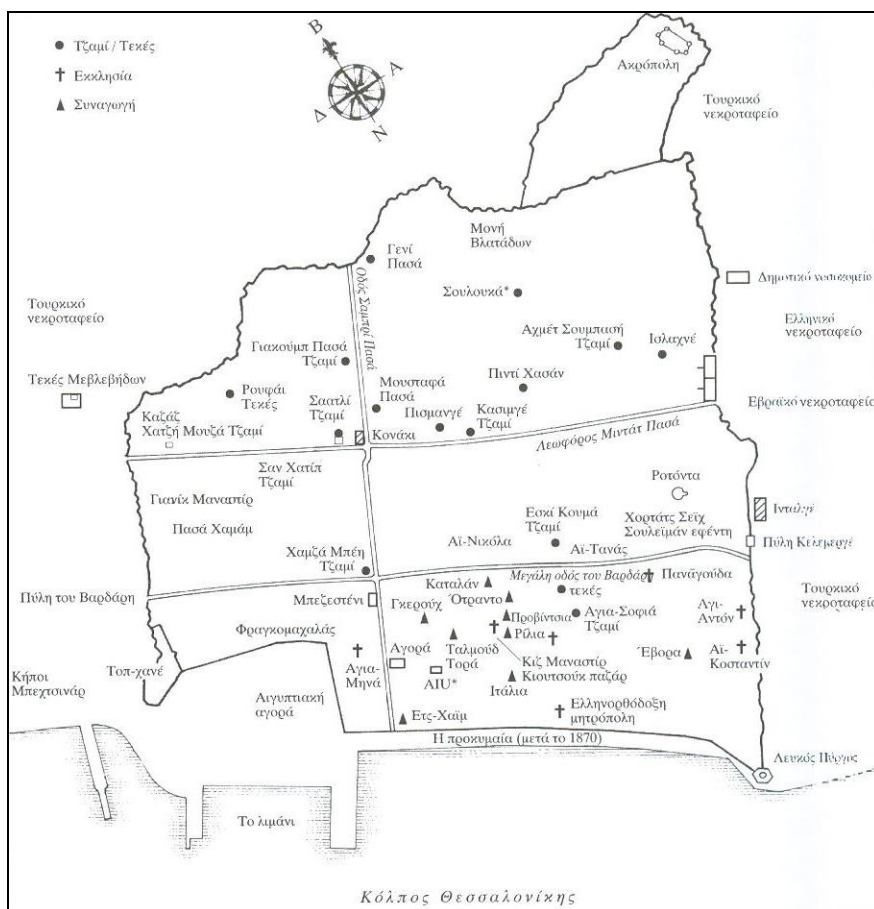
Οι ναοί που βρίσκονται εκτός των αμιγώς χριστιανικών συνοικιών σε ένα περιβάλλον όπου κυριαρχεί είτε το ισλαμικό είτε το εβραϊκό στοιχείο, διαδραματίζουν φυσικά δευτερεύοντα ρόλο στη ζωή της ορθόδοξης κοινότητας. Στον Άγιο Νικόλαο τον Ορφανό ή στην Αγία Θεοδώρα για παράδειγμα, ο αριθμός των πιστών που εκκλησιάζεται είναι άκρως περιορισμένος. Μόνο η Μητρόπολη και η εκκλησία του Αγίου Μηνά αποτελούν εξαίρεση στον κανόνα αυτό. Η Μητρόπολη είναι επικεφαλής της θεσσαλονικιώτικης ορθοδοξίας, αν και βρίσκεται στην καρδιά της εβραϊκής συνοικίας. Ομοίως, χτισμένος κατά τη βυζαντινή περίοδο στο χώρο της αγοράς, ο Άγιος Μηνάς είναι η μεγαλύτερη εκκλησία της Θεσσαλονίκης. Το 1806 καταστράφηκε ολοσχερώς από την πυρκαγιά και ανοικοδομήθηκε από τον Ι.Γ.Καυταντζόγλου. Κατά τη διάρκεια του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η ενορία θα αγοράσει πολλά καταστήματα στη γύρω περιοχή, με τα ενοίκια των οποίων θα ενισχύσει σημαντικά τα εισοδήματά της (Δημητριάδης, 1983).

Το μόνο εν ενεργεία ακόμη μοναστήρι είναι η Μονή Βλαταίων (Βλατάδων) που βρίσκεται σε βράχο ύψους 130 μέτρων από την επιφάνεια της θάλασσας. Το ίδρυμα αυτό είναι διοικητικά ανεξάρτητο από την ελληνορθόδοξη κοινότητα και τη Μητρόπολη. Τα σημαντικά ποσά που εισρέουν στο ταμείο του κάθε χρόνο προέρχονται κυρίως από τα πολυάριθμα ιδιόκτητα ακίνητα που διαθέτει μέσα στην πόλη. Επιπροσθέτως, κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού, οι μοναχοί νοικιάζουν μερικά από τα κελιά τους σε εύπορους Θεσσαλονικείς που επιζητούν να αποφύγουν την υγρή ζέση της κάτω πόλης. Η κοινότητα δεν αποκομίζει κανένα όφελος από τα κέρδη αυτά. Οι Ηγούμενοι των Βλατάδων δεν ενδιαφέρονται για τα κοινά και ούτε αναμειγνύονται σε φιλανθρωπικές ή πολιτιστικές δραστηριότητες (Χατζηγιάννου, 1976).

Όσο για τους καθολικούς χριστιανούς, οι οποίοι αριθμούν μερικές εκατοντάδες στην πόλη, εκπληρώνουν τα θρησκευτικά τους καθήκοντα στη μικρή ενοριακή εκκλησία της φράγκικης συνοικίας, η οποία χτίστηκε το 1742 στην αυλή του προξενείου της Γαλλίας από Ιησουίτες μοναχούς. Η Ιεραποστολή των Λαζαριστών που θα τους διαδεχτεί το 1839, χρησιμοποιεί τον ίδιο ναό. Σε μία πυρκαγιά του 1839, από τις πολλές της πόλης, η προξενική κατοικία όπως και τα γύρω κτήρια καταστρέφονται ολοσχερώς. Η νέα εκκλησία δεν θα ανεγερθεί πριν από το 1867. Στο ενδιάμεσο χρονικό διάστημα, οι ενορίτες χρησιμοποιούν τους χώρους της Ιεραποστολής (Αναστασιάδου, 2008).

Η Θεσσαλονίκη λίγο πριν από την απελευθέρωσή της αποτελεί μία «μητρόπολη», το μεγαλύτερο κέντρο της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας στην Ευρώπη και το τρίτο λιμάνι μετά την Κωνσταντινούπολη και την Σμύρνη. Από τις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα, οι Οθωμανοί αρχίζουν να εγκαταλείπουν τα σημαντικότερα θρησκευτικά τους κτήρια στην τύχη τους. Από τα 83 μικρά και μεγάλα τζαμιά και τεμένη που ήταν καταγεγραμμένα το 1835, απομένουν μόλις 59 το 1883 (Θεολόγου, 2008).

Χάρτης 5.2: Λατρευτικοί Χώροι Θεσσαλονίκης



Πηγή: Mazower, 2006

Η Αναστασιάδου (2008) ισχυρίζεται ότι αντίθετα με τις ορθόδοξες εκκλησίες που είναι ολιγάριθμες και χαμένες ανάμεσα σε σπίτια και σοκάκια, τα τζαμιά είναι τα πλέον περίοπτα μνημεία της πόλης. Οι μιναρέδες που διαστίζουν το θεσσαλονικιώτικο τοπίο, σημαδεύουν έντονα τη φυσιογνωμία της μητρόπολης. Σύμφωνα με την απογραφή του 1835, η οποία αναφέρθηκε και παραπάνω, η Θεσσαλονίκη είχε 34 τζαμιά και 49 χώρους προσευχής (mescid, μεστζίντ). Πολλά από τα κτήρια αυτά βρίσκονται σε κακή κατάσταση ή είναι εγκαταλελειμμένα. Εξάλλου, οι Αρχές πραγματοποίησαν την απογραφή ακριβώς επειδή ήθελαν να τα επιδιορθώσουν.

Σε αρκετές περιπτώσεις, πρόκειται για παλιές βυζαντινές εκκλησίες που μετατράπηκαν σε τζαμιά μετά την κατάκτηση της πόλης από τους Οθωμανούς. Τα σημαντικότερα από τα κτίσματα των οποίων μεταβλήθηκε η αρχική τους λειτουργία προς όφελος της νέας κυρίαρχης θρησκείας είναι τα τζαμιά Εσκή Τζουμά, Αγιά-Σοφιά, Χορτάτς Σείχ Σουλεϊμάν Εφέντη και Κασιμιέ (Αναστασιάδου, 2008).

Η μεγάλη εκκλησία της Παναγίας Αχειροποιήτου ήταν η πρώτη που μετατράπηκε σε τζαμί και ονομάστηκε Εσκή Τζουμά. Ωστόσο, στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα αρχίζει να χάνει την πρότερη αίγλη του και να περιβάλλεται από χριστιανικές και εβραϊκές συνοικίες. Συγκεντρώνει λίγο κόσμο και βρίσκεται σε άσχημη κατάσταση. Αντίθετα με τον ελληνορθόδοξο πληθυσμό που με τη μέθοδο των συνδρομών επισκευάζουν μόνοι τους ιερούς τους χώρους, οι μουσουλμάνοι θεωρούν αρμόδιο για αυτό το βακούφι<sup>51</sup> από το οποίο εξαρτάται το τζαμί. Στην περίπτωση του Εσκή Τζουμά είναι πιθανόν οι διαχειριστές του βακουφίου να είχαν παραμελήσει το καθήκον τους επειδή το κτήριο βρισκόταν μακριά από τις καθαρά μουσουλμανικές συνοικίες. Τελικά, το 1835 το Κράτος αναλαμβάνει τα έξοδα επισκευής, δαπανώντας σημαντικά ποσά (Δημητριάδης, 1983).

Ένα εξίσου σημαντικό τζαμί όπου τελούνται και οι περισσότερες επίσημες μουσουλμανικές τελετές είναι το τζαμί Αγιά-Σοφιά, στο οποίο μετατράπηκε η βασιλική της Αγίας Σοφίας. Σε αυτό, διατηρήθηκαν τα βυζαντινά ψηφιδωτά που κοσμούσαν το εσωτερικό του ναού και γενικά διατήρησε σημαντικά την πρότερη μορφή του. Το τζαμί εντοπίζεται στην κάτω πόλη, νότια της Οδού του Βαρδάρη, μέσα σε καθαρά εβραϊκή συνοικία και κοντά στην αγορά ενώ μέχρι και το τέλος της Οθωμανικής περιόδου θα παραμείνει ένα από τα πιο εύπορα της Θεσσαλονίκης. Εξάλλου, το βακούφι που ήταν υπεύθυνο για τη συντήρηση του τζαμιού

---

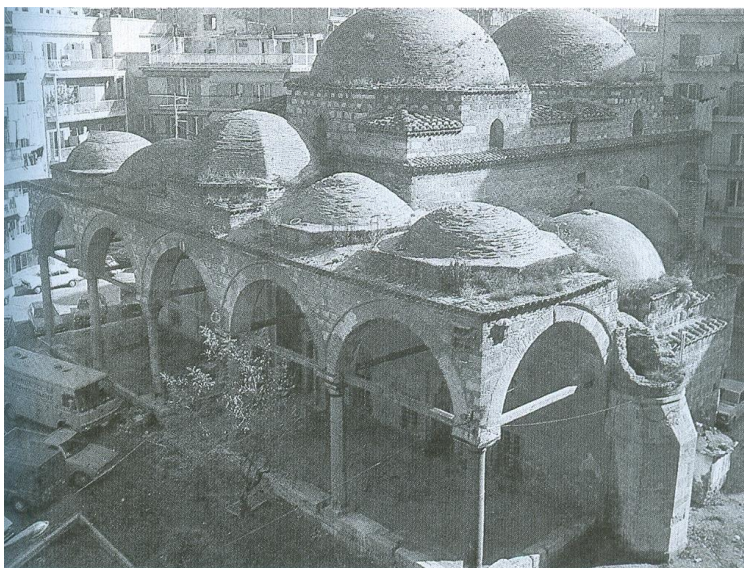
<sup>51</sup> Τα Βακούφικα ή αλλιώς Βακούφια (wakf = αφιερώματα στην τουρκική γλώσσα) σύμφωνα με τον τουρκικό νόμο, ήταν τα πράγματα και κυρίως τα κτήματα που είχαν αφιερωθεί για την εξυπηρέτηση ευαγών και κοινωνικών σκοπών, δηλαδή τεμενών, νοσοκομείων, πτωχοκομείων, διδασκαλείων κτλ. Για περισσότερες πληροφορίες βλ. Σαμουρκασίδου (2007); Τσιτσελίκης (2011); Lalenis and Samourkasidou (2012).

κατείχε περισσότερα από τριακόσια καταστήματα και σπίτια, οι ενοικιαστές των οποίων ήταν, ως επί το πλείστον, εβραίοι (Δημητριάδης, 1983· Αναστασιάδου, 2008).

Το τζαμί του Χορτάτς Σουλεϊμάν Εφέντη, ο ναός του Αγίου Γεωργίου των Βυζαντινών, βρισκόταν πολύ κοντά στον μεγάλο τεκέ (μοναστήρι) των δερβίσηδων Χαλβετί, δίπλα στην Πύλη της Καλαμαριάς σε χριστιανική συνοικία. Οι Ευρωπαίοι το ονόμαζαν «*Ροτόντα*» λόγω του κυκλικού του σχήματος. Το εν λόγω τζαμί επίσης διατηρούσε τοιχογραφίες και ψηφιδωτά, στα οποία δεν προστέθηκε καμία ισλαμική διακόσμηση. Στην αυλή του υπήρχε ένα μουσουλμανικό κοιμητήριο, το οποίο πιθανόν ανήκε στον τεκέ. Σύμφωνα με την απογραφή του 1825, ο τεκές του Χορτάτς Σουλεϊμάν Εφέντη έχει περιορισμένους οικονομικούς πόρους. Τα ποσά που συγκεντρώνουν οι διαχειριστές του βακουφίου δεν αρκούν για τη συντήρησή του και έτσι πολλές φορές γίνεται έρανος προς τους πιστούς για την αποπεράτωση εργασιών του τζαμιού (Δημητριάδης, 1983· Αναστασιάδου, 2008).

Εκτός λοιπόν από τα τέσσερα μεγάλα προαναφερθέντα τζαμιά, από τα οποία τα τρία βρίσκονται σε περιοχές όπου οι μουσουλμάνοι είναι μειοψηφία, στη Θεσσαλονίκη υπάρχουν και πολλά άλλα μουσουλμανικά κτήρια μικρότερης σημασίας, διάσπαρτα στον αστικό ιστό. Οι μουσουλμάνοι επισκέπτονται συχνά τα μεστζίντ, μικρά τεμένη με περιορισμένη χωρητικότητα που βρίσκονται κοντά στην αγορά ή άλλους χώρους εργασίας, οι οποίοι χρησιμοποιούνται για την καθημερινή προσευχή (Hasluck, 1929).

Εικόνα 5.15: Το Αλατζά Ιμαρέτ, ένα από τα λίγα τζαμιά που σώζονται στην πόλη



Πηγή: Mazower, 2006



Επιπλέον, η πόλη στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα διαθέτει πυκνό δίκτυο τεκέδων (μονών δερβίσηδων). Είναι γνωστό ότι αυτά τα ιδρύματα συνέβαλαν σημαντικά καθ' όλη τη διάρκεια της οθωμανικής ιστορίας στη ζωογόνηση των πόλεων από κοινωνική και πνευματική άποψη. Τα θρησκευτικά τάγματα έχουν μεγάλη απήχηση στον απλό κόσμο επειδή το μήνυμά τους προφανώς είναι προσιτό σε όλους. Ο τεκές δεν είναι ένας κλειστός χώρος. Κατά τις εβδομαδιαίες τελετές, οι πιστοί συνοδεύουν τους δερβίσηδες στο ζικρ, μοιράζονται το γεύμα τους και συμμετέχουν στην κοινή αδελφική συζήτηση (σοχμπέτ)<sup>52</sup>. Τόπος πνευματικότητας, ο τεκές είναι συγχρόνως και χώρος όπου ανθεί η μουσουλμανική κοινωνικότητα (Αναστασιάδου, 2008).

Στην Θεσσαλονίκη μερικές συντεχνίες έχουν το δικό τους τεκέ. Για παράδειγμα, οι βυρσοδέψες, οι κατασκευαστές πετσετών, οι πεταλωτές, οι σταφιδέμποροι διαθέτουν «μοναστήρια» που όλα είναι κοντά στα εργαστήριά τους. Όσο για τα άλλα ιδρύματα των δερβίσηδων, εντοπίζονται κατά κανόνα είτε στις μουσουλμανικές συνοικίες είτε κοντά στις πύλες της πόλης (Δημητριάδης, 1983).

Οι συναγωγές παρόλο που δεν είναι τόσο εμφανείς στον χώρο όσο οι τόποι λατρείας των άλλων θρησκευμάτων δεν υστερούν από αριθμητική άποψη. Οι περισσότερες έχουν χτιστεί τον 16<sup>ο</sup> αιώνα για να καλύψουν τις ανάγκες των εβραίων που είχαν έρθει από την Ισπανία κατά τη μεγάλη έξοδο του 1492. Στα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, οι περισσότεροι ισραηλιτικοί τόποι λατρείας είναι συγκεντρωμένοι στα νότια της Μεγάλης Οδού του Βαρδάρη, πολύ κοντά στην αγορά, σε έναν χώρο που οριοθετείται δυτικά από το Γιαλί Καπού και ανατολικά από το Κανλί Κουλέ. Στην περιοχή αυτή κατοικούν οι περισσότεροι εβραίοι. Οι λιγοστές συναγωγές που εντοπίζονται σε μη εβραϊκές συνοικίες σιγά-σιγά εγκαταλείπονται. Αυτό συνέβη ειδικότερα με τις συναγωγές Κιάνα, Καλάβρια και Νεβέ Τσεδέκ, που ήταν κοντά στην Πύλη του Βαρδάρη. Όταν οι εκεί εγκατεστημένοι εβραίοι άρχισαν να μετακινούνται προς το κέντρο της πόλης, οι τρεις αυτές συναγωγές άδειασαν σταδιακά και δε συγκέντρωναν πια πιστούς παρά μόνο σε γιορτές (Molho, 1991).

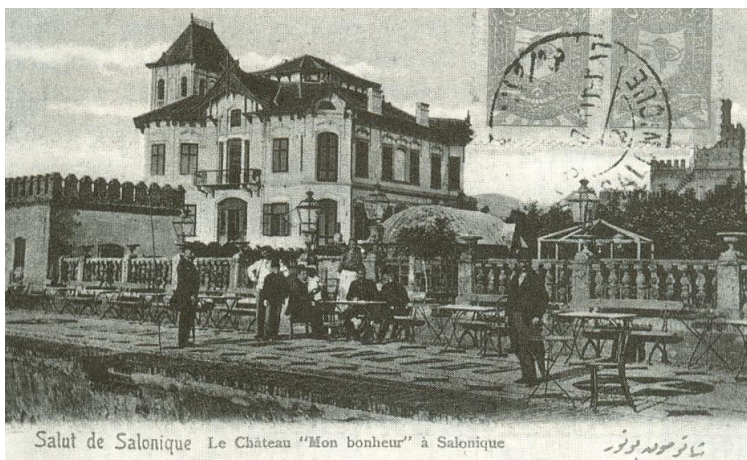
Πλάι στα επίσημα και αυθεντικά τους ονόματα που παραπέμπουν γενικά στον τόπο καταγωγής των ιδρυτριών οικογενειών, οι περισσότεροι εβραϊκοί ναοί φέρουν και λαϊκά παρωνύμια- πρωτότυπα αλλά και συμβολικά (Molho, 1991).

---

<sup>52</sup> Ιδιαίτερα η χρηματοδότηση των δερβίσηδων στοών φαίνεται πως είχε πολιτικό, κοινωνικό και οικονομικό χαρακτήρα για τους τοπικούς άρχοντες, καθώς εξασφάλιζε τον έλεγχο των πληθυσμών που κατοικούσαν στις νεοαποκτηθείσες γαίες. Τα νέα αυτά κτήρια μεταμόρφωναν την ιεραρχία του αστικού τοπίου, καθώς ενθάρρυναν την ανάμειξη των ντόπιων πληθυσμών με τις ομάδες των νεόφερτων σε ένα κλίμα ευσέβειας που περιείχε όμως το σπέρμα του πολιτικού ελέγχου της πόλης (Wolper, E.S., 1995).

Η οικονομική κατάσταση κάθε συναγωγής εξαρτάται εν πολλοίς από την κοινωνική και επαγγελματική θέση των πιστών της. Οι αποουλιανές συναγωγές (Πούλια, Νεβέ Τσεδέκ και Κιάνα), στις οποίες συχνάζουν κυρίως καθαριστές υπονόμων, ψαράδες, αχθοφόροι κτλ, θεωρούνται από τις φτωχότερες. Οι πορτογαλικές και ισπανικές συναγωγές αντίθετα, τα μέλη των οποίων ανήκουν στα μεσαία στρώματα, είναι σχετικά εύπορες. Η συναγωγή Σαλόμ που ιδρύθηκε από τους πορτογάλους Μαρράνες περί το 1550, περιλαμβάνει ανάμεσα στους πιστούς της ραβίνους, χονδρεμπόρους αλατιού, κρεοπώλες, торναδόρους ράφτες κτλ. (Molho, 1991).

Εικόνα 5.16: Το ντονμέδικο Chateau “mon bonheur”



**Πηγή: Θεολόγου, 2008**

Οι συναγωγές, ακόμη και οι πιο εύπορες, είναι κατά κανόνα «κρυμμένες» σε στενοσόκακα ή αυλές και δύσκολα ξεχωρίζουν από τα γειτονικά σπίτια. Πρόκειται συνήθως για ταπεινά κτίσματα χωρίς ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον, γεγονός που δεν τις εμποδίζει όμως να πρωτοστατούν στη ζωή της κοινότητας, κατά το παράδειγμα των εκκλησιών και των τζαμιών. Οι ραβίνοι δεν αρκούνται στην τέλεση της λατρείας αλλά αφιερώνουν και μεγάλο μέρος του χρόνου τους στη διδασκαλία και στη φιλανθρωπία. Οργανώνουν σε εθελοντική βάση, πριν από τη γιορτή του Πάσχα (Πεσσάχ), εργαστήρια υφαντικής, τα έσοδα των οποίων διανέμονται στους φτωχούς. Στις συναγωγές επίσης γίνονται δεκτοί οι νεοφερμένοι μετανάστες και εκεί ακόμη περιθάλπονται οι ασθενείς (Molho, 1992).

Αναφορικά με τα νεκροταφεία, οι Δημητριάδης (1983) και Κακουλίδου (1982), παρατηρούν τα εξής: τα δύο πρώτα μουσουλμανικά νεκροταφεία διαμορφώνονται στην ανατολική πλευρά της πόλης το ένα και στη δυτική το άλλο. Στην ανατολική, τα μουσουλμανικά εκτείνονται νοτιότερα από τα εβραϊκά, στην περιοχή από τα ανατολικά τείχη και στην παραλία μέχρι τη Διεθνή Έκθεση και το πάρκο. Όλη αυτή η έκταση είναι γεμάτη

μουσουλμανικούς τάφους που διαρκώς εξαπλώνονται επειδή ο ισλαμικός νόμος δεν επιτρέπει την εκταφή. Στη δυτική πλευρά της πόλης, το νεκροταφείο βρίσκεται έξω από το Γενί Καπί (τη Νέα Πύλη). Ένα άλλο (τρίτο) νεκροταφείο χωροθετείται προς το Επταπύργιο, ειδικά για τα θύματα της πανούκλας και των επιδημιών. Οι ορθόδοξοι χριστιανοί επί Οθωμανικούς Χρόνους θάβουν τους νεκρούς τους χωρίς τάξη ακριβώς έξω από τα ανατολικά τείχη, στην περιοχή κοντά στα λατομεία και στο σημερινό νεκροταφείο της Ευαγγελίστριας και στον χώρο όπου βρίσκεται ο Κέδρηος Λόφος (Σειχ Σου). Τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, η ελληνική κοινότητα παίρνει την άδεια της οθωμανικής διοίκησης να ιδρύσει ιδιαίτερο νεκροταφείο. Τέλος, τα ισραηλιτικά νεκροταφεία βρίσκονται εκεί όπου σήμερα χωροθετείται η Πανεπιστημιούπολη της Θεσσαλονίκης, δηλαδή ακριβώς έξω από το ανατολικό τείχος.

#### 5.1.3.5 Πυρκαγιές

Όπως σε όλες τις παλιές πόλεις της Αυτοκρατορίας όπου οι δρόμοι είναι στενοί και τα περισσότερα κτίσματα ξύλινα, έτσι και στη Θεσσαλονίκη, οι πυρκαγιές αποτελούν τη σημαντικότερη αιτία καταστροφής μεγάλων τμημάτων της πόλης άρα και των πολιτισμικών μνημονικών ιχνών του αστικού χώρου της (Θεολόγου, 2008).

Σύμφωνα με την Αναστασιάδου (2008), για τη δεκαετία του 1840 υπάρχουν πλείστα παραδείγματα τέτοιων θεομηνιών. Περισσότερα από 1.500 σπίτια παραδίνονται στις φλόγες κατά την πυρκαγιά του 1846. Ομοίως, η πυρκαγιά του 1848 θα μετατρέψει σε στάχτες ένα μεγάλο караβάν-σεράι ενώ μια άλλη θα αποτεφρώσει 640 καταστήματα στην αγορά. Τέλος, σύμφωνα με τους Χεκίμογλου και Danacioglu (1998), μόνο το έτος 1890 ξέσπασαν 11 πυρκαγιές στην πόλη.

Ποιοι είναι όμως οι παράγοντες που ευνοούν την εξάπλωση των πυρκαγιών στην πόλη; Ο Μουτσόπουλος (1980), υποστηρίζει ότι εν πρώτοις, περί τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, τα περισσότερα σπίτια της Θεσσαλονίκης είναι ξύλινα και συνεπώς ιδιαίτερα εύφλεκτα. Από την άλλη, οι δρόμοι είναι γενικά τόσο στενοί που δεν υπάρχει ανάμεσα στα σπίτια καθόλου κενός χώρος, λειτουργώντας ως υποτυπώδης «ζώνη ασφαλείας» που θα εμπόδιζε τη διάδοση της πυρκαγιάς. Ωστόσο, οι μεγάλες πυρκαγιές της πόλης οφείλονται εν μέρει και στους ισχυρούς ανέμους και κυρίως στον άνεμο Βαρδάρη, στην έλλειψη οργανωμένου πυροσβεστικού σώματος αλλά και στην έλλειψη νερού για την κατάσβεση αυτών.

Οι δύο σημαντικότερες πυρκαγιές στην ιστορία της πόλης είναι εκείνες του 1890 και του 1917, οι οποίες και θα παρουσιαστούν εκτενέστερα. Η Καραδήμου-Γερόλυμπου (2004β), ισχυρίζεται ότι από το 1890 διαμορφώνεται η καινούρια φυσιογνωμία της σύγχρονης Θεσσαλονίκης, που παραμένει, ωστόσο, μόνο στη συλλογική μνήμη ως «κοσμοπολίτικη»,

καθώς χάθηκε στο παρανάλωμα του 1917. Σήμερα, από την πόλη του τέλους του 19<sup>ου</sup> αιώνα παραμένουν μονάχα μια μικρή περιοχή της παλιάς αγοράς από το λιμάνι μέχρι την Εγνατία Οδό και μερικά τμήματα στην Άνω Πόλη.

Το 1890, ήταν η χρονιά μιας «βολικής» πυρκαγιάς που έπληξε την πιο ανθυγιεινή περιοχή της πόλης που περιστοιχιζόταν από εξωραϊσμένες ή καινούριες συνοικίες. Στις αρχές του 1892, αποπερατώθηκε ο επί χάρτου σχεδιασμός και η χάραξη οδών στην πυρολυθείσα περιοχή της Θεσσαλονίκης και ξεκίνησαν οι ανεγέρσεις κτηρίων. Αυτή η απόπειρα επανασχεδιασμού ενός μεγάλου τμήματος του αστικού πλέγματος 20 εκταρίων περίπου, είχε σημαντικές επιπτώσεις στη μορφολογία της πόλης. Την εποχή αυτή, η Θεσσαλονίκη αποκτά φαρδείς δρόμους όπως την Αγίας Σοφίας (Sofia Camii'- 18μ. πλάτος), την Τσιμισκή (Caranaca) και την Βασιλέως Ηρακλείου (Hamam Matalon, 12μ. πλάτος). Στη δεκαετία του 1890 επικρατεί οργασμός ανοικοδόμησης τόσο στο κέντρο όσο και στις επεκτάσεις του αστικού πλέγματος (Καραδήμου-Γερόλυμπου, 2004β).

Εικόνα 5.17: Η καταστροφή στο κέντρο της πόλης μετά την πυρκαγιά του 1917



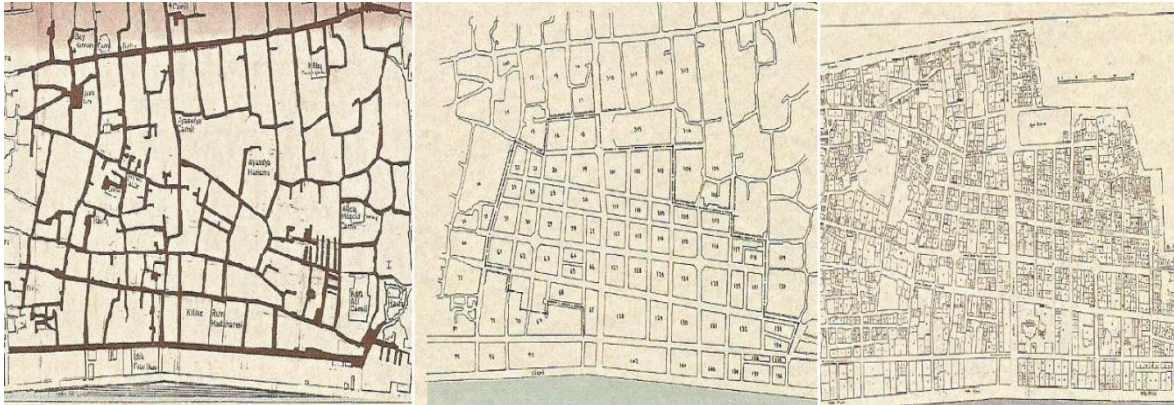
**Πηγή: Mazower, 2006**

Μεταξύ των σημαντικότερων έργων υποδομής περιλαμβάνονται η επέκταση της γραμμής γκαζιού προς τις ανατολικές συνοικίες, η εγκατάσταση αστικής συγκοινωνίας με ιπήλατους τροχιόδρομους (τραμ) που μετατράπηκαν γρήγορα σε ηλεκτροκίνητους, η δημιουργία γραμμής λεωφορείων και αστικής ακτοπλοΐας και η κατασκευή ενός σύγχρονου δικτύου

ύδρευσης, από την έλλειψη του οποίου έπασχε όλος ο αστικός πληθυσμός<sup>53</sup> (Θεολόγου, 2008).

Εξάλλου, με αφορμή την πυρκαγιά του 1879, οι Οθωμανικές Αρχές παρέχουν επισήμως τη δυνατότητα οικιστικής επέκτασης της πόλης εκτός των τειχών της, ενισχύοντας έτσι τη δυναμική της (Πανταζής, 2000).

Εικόνα 5.18: Η περιοχή που κάηκε, ο ορθογωνικός σχεδιασμός και η νέα οικοπεδοποίηση

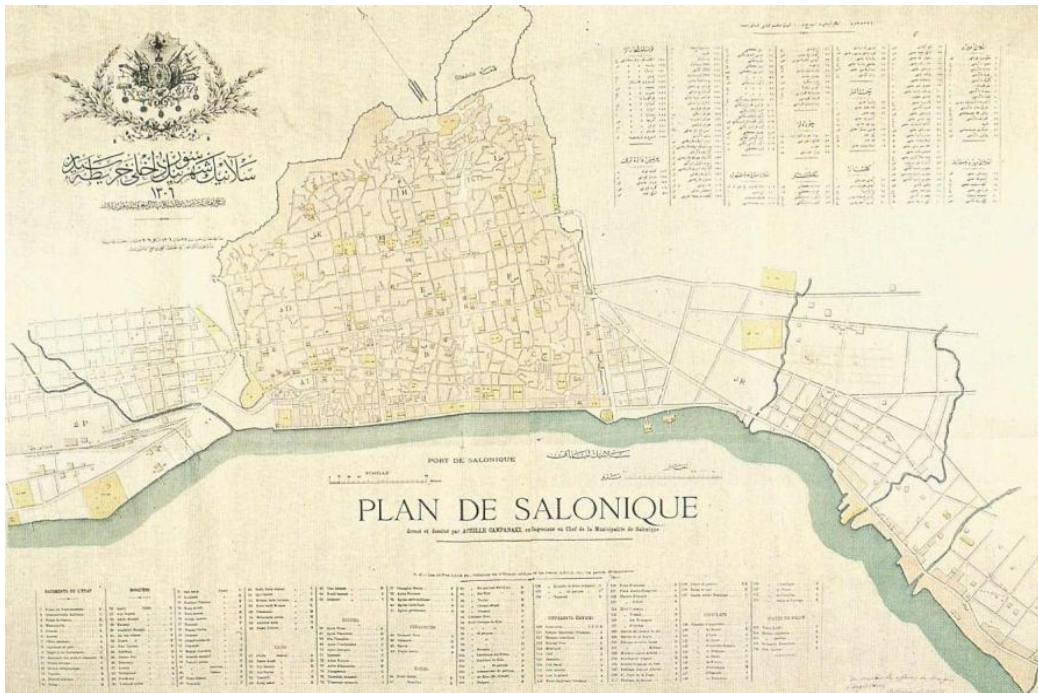


*Πηγή: Γερόλυμπου, 1997*

Στα 1890, παρατηρείται η διαμόρφωση πολεοδομικού «πυρήνα» στο κέντρο της Θεσσαλονίκης, όπως άλλωστε και στις υπόλοιπες μεγάλες πόλεις της Αυτοκρατορίας. Στον εν λόγω πυρήνα συγκεντρώνονται οι καινούριες επιχειρηματικές και κοινωνικές λειτουργίες της πόλης (κτήρια γραφείων, ναυτιλιακές εταιρείες, τράπεζες, μεγάλα καταστήματα, λέσχες, σύλλογοι κτλ). Με τον τρόπο αυτό, δημιουργείται ένας θύλακας όπου αποτυπώνεται ένα πρωτόλειο είδος εμπορικού κέντρου, μία κεντρική επιχειρηματική περιοχή, όπως θα αποδίδαμε το CBD (Central Business District) (Δημητριάδης, 1983).

<sup>53</sup> Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την ύδρευση της Θεσσαλονίκης, βλ. Ταμιωλάκη (1985).

Εικόνα 5.19: Σχέδιο δημαρχίας για την επέκταση της Θεσσαλονίκης εκτός των τειχών (1889)



Πηγή: Γερόλυμπου, 1997

Στις 18 Αυγούστου 1917, εκδηλώθηκε η μεγαλύτερη πυρκαγιά στην ιστορία της πόλης που κατέστρεψε τον ιστορικό πυρήνα του εντός των τειχών πολεοδομικού συγκροτήματος και αποτέλεσε ουσιαστικά και την αφορμή για την εκ βάθρων πολεοδομική και αρχιτεκτονική αναμόρφωσή της. Πιο συγκεκριμένα, σε λιγότερο από δύο εικοσιτετράωρα, η πυρκαγιά κατέκαψε 120 εκτάρια με σπίτια, καταστήματα, θρησκευτικά και κοινωνικά ιδρύματα, δημιουργώντας πάνω από 70.000 πυροπαθείς. Από αυτούς, οι 52.000 ήταν Εβραίοι, οι 9.000 μουσουλμάνοι και οι 10.334 χριστιανοί (ο συνολικός πληθυσμός της πόλης αυτή την περίοδο ανέρχεται στους 170.000 περίπου). Το ύψος των ζημιών της πυρκαγιάς υπολογίστηκε σε 8.000.000 χρυσές λίρες, χωρίς να περιλαμβάνονται σε αυτήν την εκτίμηση τα δεκάδες καμένα ιστορικά μνημεία (Hadar, 2005; Ζαφείρης, 2007).

Εικόνες 5.20 &amp; 5.21: Άποψη από την πυρκαγιά του 1917



Πηγή: Mazower, 2006



Πηγή: Ζαφείρης, 2007

Κατά τον Ζαφείρη (2007), η αποτίμηση των ζημιών και η αποκατάσταση των χιλιάδων πυροπαθών, που στεγάστηκαν προσωρινά σε παραπήγματα σε ανοιχτούς χώρους και σε καταυλισμούς γύρω από την πόλη, είχαν ως αποτέλεσμα την άμεση ανταπόκριση της κυβέρνησης. Με απόφαση του Πρωθυπουργού Ελ. Βενιζέλου και με βασικό συντονιστή τον Υπουργό Μεταφορών Αλ. Παπαναστασίου, συγκροτείται με τη συνεργασία Άγγλων και Γάλλων επιστημόνων και τεχνικών, η Διεθνής Επιτροπή του Σχεδίου Θεσσαλονίκης με Πρόεδρο τον Ernest Hébrard, επιστρατευμένο Γάλλο αρχιτέκτονα και πολεοδόμο.

Χάρτης 5.3: Η έκταση που καταστράφηκε από την πυρκαγιά του 1917



Πηγή: Mazower, 2006

Το σχέδιο Εμπράρ προβλέπει βασικούς δρόμους και πλατείες ενώ οι προσόψεις των δρόμων και των κτιρίων χαρακτηρίζονται από τον αρχιτεκτονικό εκλεκτικισμό, επηρεασμένα από την αρχιτεκτονική των γαλλικών αποικιών της Μεσογείου, όπως τελικά αποτυπώθηκε στο μοναδικό σύνολο που έγινε η εφαρμογή του αρχικού σχεδίου, δηλαδή στην πλατεία και οδό Αριστοτέλους. Κάποια από τα πιο χαρακτηριστικά κτίρια της πόλης με την ιδιαίτερη αρχιτεκτονική είναι τα εξής: τα κτίρια της Εθνικής και της Ιονικής Τράπεζας (1928-1929), το ξενοδοχείο Μεντιτερανέ (1922) που κατεδαφίστηκε μετά τους σεισμούς του 1978, η κεντρική αγορά Μοδιάνο (1924), το μέγαρο της ΧΑΝΘ (1924) το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο (1929) κτλ.

Το σχέδιο επίσης οραματιζόταν μία διοικητική και επιχειρηματική κυρίως συνοικία όπου η ζώνη κατοικίας θα απωθούνταν προς τις παρυφές και τα νέα προάστια. Μία νέα βιομηχανική ζώνη θα ιδρύταν πίσω από το λιμάνι, καταδικάζοντας τους παλιούς οθωμανικούς κήπους

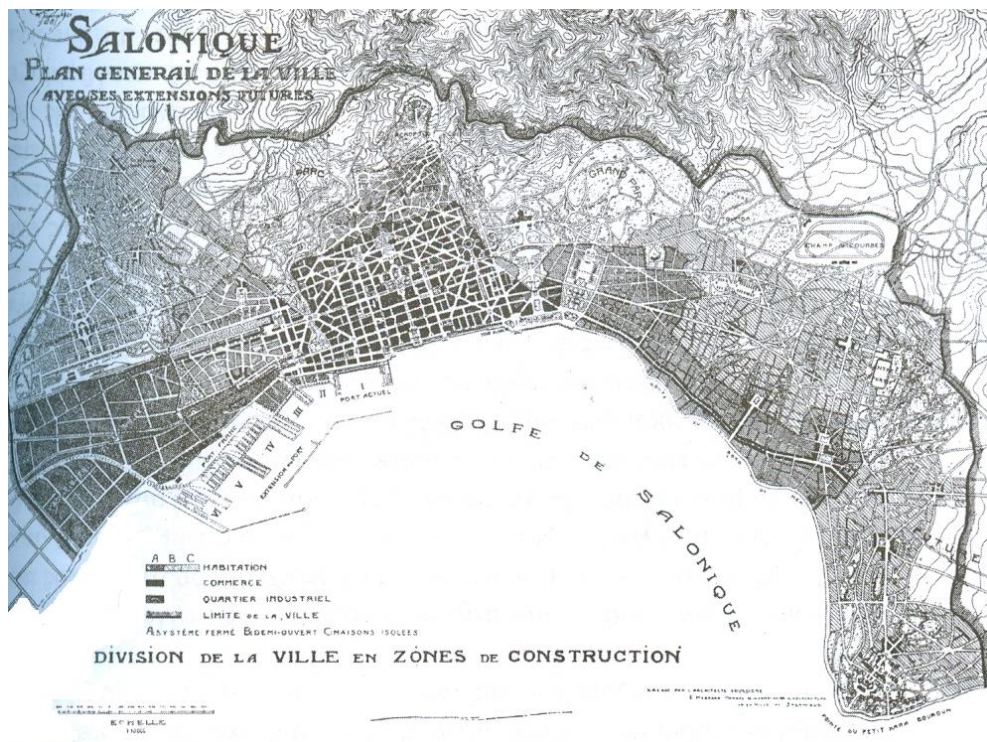
αναψυχής σε αργή παρακμή. Οι αδόμητες πλαγιές έξω από το ανατολικό τείχος θα γίνονταν πάρκα και χώρος ενός νέου πανεπιστημίου, εκτοπίζοντας τα εκεί μεγάλα νεκροταφεία. Ο χώρος γενικά ταυτίστηκε βάσει της χρήσης και της λειτουργίας του, κάτι σαφώς ξένο προς την πόλη που είχε προϋπάρξει. Τέλος, οι δρόμοι θα διαπλατύνονταν και θα ευθυγραμμίζονταν και το ορθογώνιο οικόπεδο έγινε ο κανόνας σε αντίθεση με τα προϋπάρχοντα στριφογυριστά στενοσόκακα (Mazower, 2006).

Σύμφωνα με τον Mazower (2006), το πιο επίμαχο σημείο του όλο προγράμματος είναι πού θα μετατοπίζονταν οι πρώην κάτοικοι της πυρίκαιστης ζώνης και τί απαιτήσεις θα έπρεπε να έχουν πάνω στην απαλλοτριωμένη γη. Η κυβέρνηση έμεινε προσκολλημένη στην αρχική της πρόθεση να αποζημιώσει τους ιδιοκτήτες με πιστοποιητικά, τα οποία εκείνοι θα χρησιμοποιούσαν για να αξιώσουν οικοδομήσιμη γη στα πλαίσια του σχεδίου, όταν αυτή θα ήταν διαθέσιμη.

Ωστόσο, το «Σχέδιο Εμπράρ» δεν εφαρμόστηκε. Οι λόγοι είναι αρκετοί: οι ισχυρές αντιδράσεις κατά του σχεδίου κυρίως από την εβραϊκή κοινότητα, η κερδοσκοπία της γης και τα μεγάλα οικονομικά συμφέροντα π.χ. η τροποποίηση του νόμου περί απαλλοτριώσεων όπου το ποσοστό της ρυμοτομίας και των πάρκων περιορίζεται από 52 σε 42% και η αύξηση του αριθμού των οικοπέδων στην πυρίκαιστη ζώνη που διπλασιάζεται από 1300 σε 2600, είναι κάποιοι από αυτούς. Το 1920 το σχέδιο τροποποιήθηκε από τον ίδιο τον πολεοδόμο και περιορίστηκε στην «πυρίκαιστη ζώνη». Έπειτα, ακολούθησαν αλλεπάλληλες τροποποιήσεις κατά τα έτη 1923, 1924, 1927, 1930, 1934, 1935 και 1937. Τελικά από το Σχέδιο Εμπράρ έμεινε μόνο η πλατεία Αριστοτέλους με τις στοές και με τις χαρακτηριστικές όψεις των κτιρίων της, η οποία όμως ολοκληρώθηκε μόλις τις δεκαετίες του 1950 και 1960 (Βουργουτζής, 2003).



Εικόνα 5.22: Σχέδιο Ε. Εμπράρ για το σύνολο της πόλης, 1918

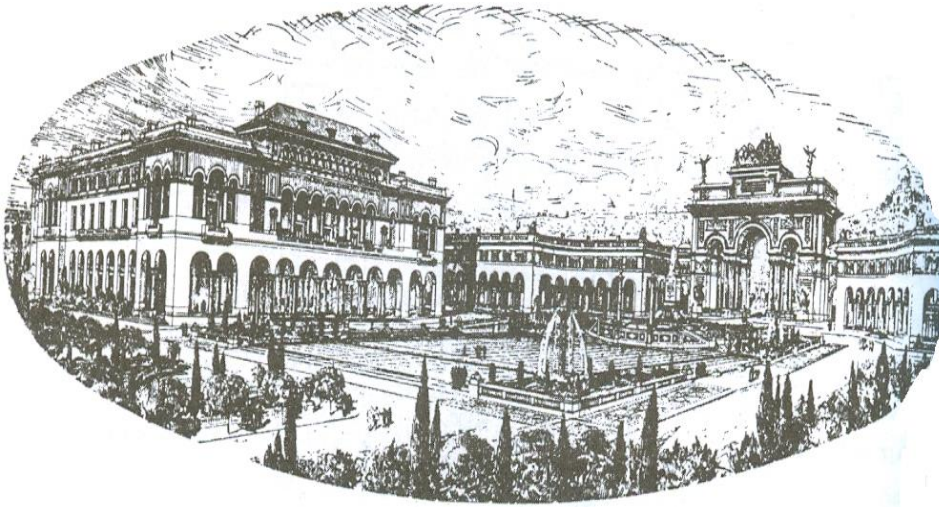


**Πηγή: Καραδήμου-Γερόλυμπου, 2008**

Η ανοικοδόμηση της νέας πόλης έδωσε την ευκαιρία σε πολλούς Έλληνες και ξένους αρχιτέκτονες, με τη βοήθεια του νεοφερμένου οικοδομικού υλικού, του μπετόν αρμέ. Στη δεκαπενταετία 1920-1935, χτίστηκαν πολλά κτίρια και ιδιαίτερα μετά το 1929 που εφαρμόστηκε ο νόμος για την οριζόντια ιδιοκτησία. Εν ολίγοις, οι νόμοι για τον ανασχεδιασμό της πόλης συντάχθηκαν σύντομα και ψηφίστηκαν από τη Βουλή το 1918, αλλά συνεχείς μεταβολές και τροποποιήσεις ως το 1937, για την εξυπηρέτηση διαφόρων συμφερόντων, αλλοίωσαν το αρχικό σχέδιο της πόλης. Μόνο μεταξύ των ετών 1920-1926, πουλήθηκαν 2.368 οικοπέδα όπου στα 1850 από αυτά ανεγέρθηκαν υψηλές πολυκατοικίες και στα 516 μικρά καταστήματα<sup>54</sup> (Ζαφείρης, 2007).

<sup>54</sup> Για τη μεγάλη πυρκαγιά του 1917 και τις προσπάθειες που καταβλήθηκαν για την ανοικοδόμηση της πόλης, βλέπε Καραδήμου-Γερόλυμπου (1995).

Εικόνα 5.23: Σχέδιο του Εμπράρ για την πλατεία Αριστοτέλους



*Πηγή: Καραδήμου-Γερόλυμπου, 2008*

Στο κέντρο της πόλης, η βασική χάραξη των οδών έμεινε εντυπωσιακά πιστή στην αρχική σύλληψη του σχεδίου. Έξω από την πόλη όμως, η επίδραση του σχεδίου έμεινε εξαιρετικά εκτός στόχου. Οι μεγαλεπήβολες ιδέες για κηπουπόλεις μένουν στα χαρτιά και πολλοί πρόσφυγες είτε στεγάστηκαν μόνοι τους σε παράγκες είτε στεγάστηκαν στους στρατώνες και στα στρατιωτικά νοσοκομεία (Mazower, 2006).

Το μοντέλο της Θεσσαλονίκης, θεσμοθετημένο με το Νομοθετικό Διάταγμα «Περί Σχεδίων πόλεων, κωμών και συνοικισμών του Κράτους» του 1923, τον μεταγενέστερο Γενικό Οικοδομικό Κανονισμό, την εισαγωγή της οριζόντιας ιδιοκτησίας κτλ, μετεμφύτευσε την ευρωπαϊκή πολεοδομία και τα εργαλεία της στην αστική ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων. Το παραπάνω, σε συνδυασμό με την εκσυγχρονιστική προσπάθεια της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας (όπως για παράδειγμα η αναβάθμιση του λιμανιού, η κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Βελιγραδίου-Σκοπίων-Θεσσαλονίκης και η δημιουργία εμπορικού θαλασσιού μετώπου), αποτελούν σημαντικά στοιχεία για την ανάπτυξη της πόλης (Θεολόγου, 2008).

Σύμφωνα με τον Σουλιώτη-Νικολαΐδη (1984), σε ένα αργόσυρτο και αδιαμόρφωτο τοπίο κοινωνικών συγκρούσεων των αρχών του 20<sup>ου</sup> αιώνα, αναδύεται μια καινούρια «αστικότητα» που συνδέεται με την εικόνα της Θεσσαλονίκης. Ωστόσο, η εικόνα της πόλης δε μπορεί να χαρακτηριστεί ως «εκσυγχρονισμένη», δεδομένου ότι η Θεσσαλονίκη υπό την Οθωμανική κυριαρχία έχει διατηρήσει μέχρι τα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα, αμετάβλητη σχεδόν, την ανατολίτικη φυσιογνωμία της.

#### 5.1.4 Σύστημα πολιτικής - Διακυβέρνηση

Η μεταρρύθμιση του Τανζιμάτ (1839-1877), βασίζεται στην προσπάθεια του Σουλτάνου να διατηρήσει ει δυνατόν την πρότερη αίγλη της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας στα εδάφη που της απομένουν πλέον. Ουσιαστικά, η πολιτική του Τανζιμάτ υπαγορεύτηκε από τις δυτικοευρωπαϊκές δυνάμεις και κυρίως από την Αγγλία, η οποία αποσκοπούσε στη διατήρηση μίας υπολογίσιμης δύναμης που θα αποτελούσε ανάχωμα της ρωσικής εξόδου προς την Μεσόγειο. Με τις νέες φιλελεύθερες μεταρρυθμίσεις, μεταξύ άλλων, διευκολύνεται η ευρωπαϊκή διείσδυση στην Αυτοκρατορία μέσω των εμπορικών συναλλαγών (Θεολόγου, 2008).

Η απαρχή γίνεται το 1856 με το *Χατ-ι-Χουμαγιούν*, με το οποίο παραχωρούνται ίσα δικαιώματα, γαιοκτησίας, ισονομίας, φορολόγησης κτλ. σε όλους τους Οθωμανούς υπηκόους, ανεξαρτήτως θρησκείας. Οι παλινδρομήσεις, που την τροποποιούν ή την αλλοιώνουν, οφείλονται στην αντίδραση στο εσωτερικό του Κράτους αλλά και τις αντινομίες που από την φύση της μεταρρύθμισης προϋπάρχουν. Αποκορύφωμα της εν λόγω μεταρρυθμιστικής απόπειρας αποτελεί το Σύνταγμα του 1876 (Βερέμης, 1977).

Όπως υποστηρίζει η Καραδήμου-Γερόλυμπου (2004α), το παραδοσιακό σύστημα των Οθωμανών είναι αποκεντρωτικό. Η ευθύνη για τις κοινωνικές δραστηριότητες, τη δημόσια υγεία, την εκπαίδευση, την κοινωνική πρόνοια κ.ά., βρίσκεται στα χέρια των *μιλέτ (millet)*. Οι μεταρρυθμίσεις σηματοδοτούν την άρση του συστήματος «αποκέντρωση-μιλέτ» καθώς εγκαινιάζουν κωδικοποιήσεις και συστηματοποιήσεις που περιλαμβάνουν κεντρικούς ελέγχους. Η θεσμική μεταρρύθμιση δηλαδή αποτελεί βασικό κομμάτι των μεταρρυθμίσεων Τανζιμάτ και διανοίγει τη δημιουργία μίας ευρωπαϊκού τύπου διοίκησης των αστικών κέντρων που διευκολύνει την αναμόρφωση των πολεοδομικών ιστών με οικοδομικούς και πολεοδομικούς κανονισμούς. Ωστόσο, η κατάργηση του αποκεντρωμένου μοντέλου για τη διαχείριση της πόλης έχει επιχειρηθεί και πριν από το 1839. Οι πρώτες απόπειρες πολεοδομικής ανασυγκρότησης και εκσυγχρονισμού εφαρμόστηκαν πιλοτικά στην Κωνσταντινούπολη στα πλαίσια του φερμανιού *Χα-ι-Σέριφ* (Γκιουλχανέ).

Κατά τους Bowen και Gibb (1957) και Braude (1982), η αναδιοργάνωση του συστήματος των *μιλέτ* αποτελεί ένα από τα πιο σημαντικά γεγονότα της περιόδου των Τανζιμάτ. Είναι γνωστό, ότι οι θρησκευτικές κοινότητες έχοντας πλέον νέες διοικητικές δομές και νέους τρόπους λειτουργίας στη διάθεσή τους, επαναπροσδιορίζουν εν γένει τις δραστηριότητές τους. Έτσι, οι ιθύνοντες και τα συμβούλια των *μιλλέτ* ενεργοποιούνται στην πόλη για την ευημερία των ομόθρησκών τους και για το σκοπό αυτό αναλαμβάνουν τη χρηματοδότηση σχολείων, τη διαχείριση νοσοκομείων, τη διανομή βοήθειας στους άπορους.

Κατά την παρούσα χρονική περίοδο, η Αναστασιάδου (2008) παρατηρεί ότι σε πολλούς τομείς υπάρχει μετατόπιση εξουσιών και αρμοδιοτήτων προς τις νέες δομές: τη δημοτική αρχή, το διοικητήριο (konak) του βαλή (νομάρχη) ή σε πιο μειωμένη κλίμακα, τις πολλαπλές επιτροπές και τους συλλόγους μιας ανερχόμενης κοινωνίας. Ακόμη και στον δικαστικό χώρο τα μιλέτ αρχίζουν να εγκαταλείπουν σταδιακά μερικά από τα προνόμιά τους. Βέβαια, αξίζει να σημειωθεί ότι μέχρι και τις ύστατες στιγμές της τουρκικής παρουσίας, οι θρησκευτικοί και κοσμικοί ηγέτες των πολυάριθμων μιλέτ της μακεδονικής μητρόπολης συμμετέχουν σε όλες τις κρίσιμες και κομβικές στιγμές και συζητήσεις, γεγονός που δείχνει τη σημαντικότητα της ύπαρξής τους.

Δέκα χρόνια μετά τη σύσταση της πρότυπης δημαρχίας του 6<sup>ου</sup> διαμερίσματος της Κωνσταντινούπολης, το 1857, όμοιοι δημαρχιακοί φορείς δημιουργούνται στην Σμύρνη, στην Βάρνα και στην Θεσσαλονίκη. Από το 1877, η νέα δημαρχιακή οργάνωση επεκτείνεται σε όλη την Αυτοκρατορία. Καθεμιά από τις διοικητικές αυτές δομές θα επεξεργαστεί, αν και με άνιση επιτυχία, σχέδια αναμόρφωσης του αστικού χώρου. Η συγκρότηση βέβαια των νέων δημοτικών δομών έγινε σταδιακά. Στην παραδοσιακή οθωμανική πόλη, ο καδής, κληρικός με δικαστική αρμοδιότητα και διοικητικός υπεύθυνος του καζά (βασικού διοικητικού διαμερίσματος) έχει στο πλευρό του διάφορα πρόσωπα επιφορτισμένα να εξασφαλίζουν την εύρυθμη λειτουργία της ζωής της πόλης. Δεν υπάρχει δηλαδή δημοτικό συμβούλιο ούτε βούληση μίας συνολικής διαχείρισης των ζητημάτων της πόλης, παρά μία κατακερματισμένη διοίκηση που αποβλέπει κυρίως στην επιβολή της τάξης, στην αποτροπή των αδικιών και στην τακτική εξασφάλιση των φορολογικών εσόδων (Αναστασιάδου, 2008; Shaw & Shaw, 1977).

Οι μεταρρυθμιστές λοιπόν των Τανζιμάτ προχωρούν ψηλαφιστά και σιγά-σιγά σχηματίζουν μία νέα αντίληψη για την αστική διοίκηση. Έτσι, αυτοί που διαχειρίζονται την πόλη δεν αρκούνται πλέον μόνο να εισπράττουν τακτικά τα τέλη και τους φόρους, να επιβλέπουν την τήρηση των νόμων, να ορίζουν τις τιμές αγοράς, να εγγυώνται την τάξη και να διενεργούν απογραφές. Στο εξής, εννοούν να μεταβάλλουν το χώρο και να κατευθύνουν τις αλλαγές, δίνοντας ταυτόχρονα στους αστικούς πληθυσμούς τη δυνατότητα να εκφράσουν τη γνώμη τους. Στον «Κανονισμό των Επαρχιών», που εκδίδεται το 1864 ορίζεται ότι *κάθε πόλη και τα προάστιά της αποτελούν μία δημοτική περιφέρεια*. Το 1867, ένα επιπλέον κείμενο διευκρινίζει τους όρους οργάνωσης των δημαρχιών και ορίζει τα καθήκοντα των δημοτικών συμβουλίων (Αναστασιάδου, 2008).

Αντίθετα με πολλές οθωμανικές πόλεις που άργησαν να αποκτήσουν *μπελεντιέ*, η Θεσσαλονίκη είναι πρωτοπόρος σε αυτόν τον τομέα. Η δημαρχία της συστήνεται από το

1869, κατά το πρότυπο του *αλτιντζί νταϊρέ* της Κωνσταντινούπολης. Συνεπώς, η μακεδονική πρωτεύουσα αποτελεί μία από τις πρώτες επαρχιακές πόλεις που υιοθετεί διοικητικές δομές προσαρμοσμένες στις ανάγκες της εποχής. Ο στόχος βέβαια δεν είναι η εγκαθίδρυση ενός «δημοκρατικού» διοικητικού συστήματος αλλά η αποτελεσματικότητα της διοίκησης, δημιουργώντας δομές ικανές να επεξεργαστούν σχέδια μεγάλου βεληνεκούς και να συντονίσουν σημαντικά έργα μετασχηματισμού του αστικού χώρου (Αναστασιάδου, 2008).

Οι Yerolympos et Kolonas (1992), υποστηρίζουν ότι οι Θεσσαλονικείς του τελευταίου τρίτου του 19<sup>ου</sup> αιώνα είναι ιδιαίτερα τυχεροί. Στο νεοσύστατο *μπελεντιέ* της πόλης τους θα υπηρετήσουν μία σειρά από δυναμικούς άντρες της Αυτοκρατορίας που ανήκουν στην πρώτη γενιά των Οθωμανών γραφειοκρατών που καταρτίστηκαν για να αναμορφώσουν την Αυτοκρατορία. Τα πιο αντιπροσωπευτικά παραδείγματα είναι ο Αχμέτ Μιδχάτ Πασάς, ο Σαμπρί Πασάς και ο Γκαλίμπ Πασάς. Μάλιστα, ο δεύτερος φτάνει στη μακεδονική μητρόπολη το 1869, έχοντας πολύτιμη εμπειρία από την προηγούμενη θέση του στην Σμύρνη, όπου μεταξύ άλλων, επόπτευσε και την κατασκευή της προκουμαίας. Οι πρώτες μεγάλες αλλαγές του αστικού ιστού της Θεσσαλονίκης είναι δικό του έργο.

Κατά την Καραδήμου-Γερόλυμπου (2004α), ένας από τους πιο ισχυρούς Δημάρχους της πόλης υπήρξε ο ντονμές επιχειρηματίας Νεμλί Ζαντέ Χαμντί. Επί της δικής του δημαρχίας, ο Δήμος ανέπτυξε επικερδή επιχειρηματική δράση: δανείστηκε, κατασκεύασε, πούλησε, αύξησε τα έσοδα, επένδυσε και διαφημίστηκε.

Ο Κονταράτος (1986), ισχυρίζεται ότι ο εκσυγχρονισμός της πόλης θα παραμείνει ημιτελής, όπως και σε όλη την οθωμανική επικράτεια, η δε δίνη των γεγονότων στα Βαλκάνια τον αναχαιτίζει εντελώς. Εκείνο όμως που μπορούμε να παρατηρήσουμε είναι ότι η Θεσσαλονίκη μεγαλώνει και πλουτίζει μέχρι εκείνη τη χρονική περίοδο επειδή αφενός οι οθωμανικές αρχές εφαρμόζουν επί τόπου το πρόγραμμα των Μεταρρυθμίσεων και αφετέρου, επικρατούν μία σειρά από ευμενείς παράγοντες όπως η δημογραφική αύξηση, η ανάπτυξη των μέσων επικοινωνίας, η βολονταριστική δράση του Κράτους και των τοπικών αρχών κ.ά.

## 5.2 Κρίσιμα σημεία καμπής

Το κύριο γνώρισμα της Θεσσαλονίκης, δηλαδή το ότι αποτελεί μία πόλη-λιμάνι, είναι ιδιαίτερα επιρρεπές σε μεταβολές και καθιστά μία εύθραυστη ισορροπία μεταξύ κοινωνικής και οικονομικής ευημερίας και ευρωστίας αλλά και οικονομικού και κοινωνικού μαρασμού και απαξίωσης. Η πόλη-λιμάνι είναι πολύ ευαίσθητη στις όποιες οικονομικές και πολιτικές αλλαγές συντελούνται τόσο στην επικράτεια της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας όσο και

διεθνώς, καθώς το δυνατό σημείο της, η πολυπολιτισμικότητα, είναι ταυτόχρονα και η «αχίλλειος πτέρνα» της.

Η Θεσσαλονίκη, σε αντίθεση με την Σμύρνη, δε γνωρίζει κάποια γεγονότα και καταστάσεις σε κάποια χρονική συγκυρία, τα οποία θα αποτελέσουν την απαρχή μίας πτωτικής πορείας. Η Θεσσαλονίκη, γνωρίζει συνεχώς «σκαμπανεβάσματα» στην αναπτυξιακή της διαδικασία, τα οποία εν τέλει, είναι και εκείνα που δεν της επιτρέπουν να διαδραματίσει και τον ρόλο που θα μπορούσε εν δυνάμει να υποστηρίξει, στον ευρύτερο Βαλκανικό χώρο.

Τα γεγονότα σταθμοί, τα οποία θα αναλυθούν εκτενέστερα στην παρούσα παράγραφο, και τα οποία συνετέλεσαν στην καθοδική πορεία ανάπτυξης της πόλης ή στη στασιμότητά της είναι α) ο ιταλοτουρκικός πόλεμος, β) η πυρκαγιά του 1917, γ) οι πολιτικές αναταραχές στα Βαλκάνια, δ) η Μικρασιατική Καταστροφή και η μετέπειτα ανταλλαγή των πληθυσμών, ε) ο απότομος εξελληνισμός της πόλης και στ) η περίοδος της γερμανικής κατοχής.

Ενδιάμεσα των γεγονότων αυτών παρατηρούνται κάποιες περίοδοι κατά τις οποίες η Θεσσαλονίκη γνωρίζει ακμάζουσα περίοδο. Οι περίοδοι αυτοί είναι η περίοδος των Τανζιμάτων, κάποιες μικρές περίοδοι του μεσοπολέμου (1918-1940) και η πρόωπη περίοδος με τη λήξη του Εμφυλίου Πολέμου το 1949 όπου ξεκινά μια εποχή ανοικοδόμησης.

Πιο αναλυτικά, στα χρόνια του μεσοπολέμου (1918-1940) η πόλη εξακολουθεί την ανοδική οικονομική και κοινωνική της πορεία. Το 1923 γίνεται η ανταλλαγή των πληθυσμών, όπου αποδεκατίζεται η μουσουλμανική κοινότητα και μαζί της και ένα μέρος της πολιτισμικής φυσιογνωμίας της πόλης. Ένα άλλο βαρύ πλήγμα για την πόλη αποτέλεσε η περίοδος του Ολοκαυτώματος, όπου 45.000 περίπου Εβραίοι, σε έναν πληθυσμό 225.000 κατοίκων περίπου, εξολοθρεύτηκαν στα γερμανικά στρατόπεδα συγκέντρωσης και μαζί τους χάθηκε και το πιο πολυπληθές τμήμα της αστικής τάξης της πόλης. Η φυσιογνωμία της πόλης άλλαξε. Έκτοτε, η Θεσσαλονίκη δεν είναι πια μητρόπολη και πολυπολιτισμική πόλη, χάνοντας την αίγλη και την ιδιαιτερότητά της, με ό,τι αυτό συνεπάγεται (Λαμπριανίδης, 2008).

Η άναρχη οικιστική ανάπτυξη της πόλης επίσης οδήγησε στην υποβάθμιση του αστικού τοπίου, αποτελώντας και αυτή έναν παράγοντα που συνετέλεσε στην πτωτική αναπτυξιακή πορεία της, αν και μικρότερης έντασης από τους προαναφερόμενους. Σύμφωνα με την Καραδήμου-Γερόλυμπος (2008:135), «...αν και το εκτεταμένο θαλάσσιο μέτωπο, το φυσικό ανάγλυφο και οι πολεοδομικές χαράξεις του Σχεδίου Εμπράρ προσδίδουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον στην πόλη, η πυρετώδης ανοικοδόμηση του ιδιωτικού τομέα επιβάλλει παντού έναν ενιαίο τύπο κτιρίου, την πολυκατοικία, που αντιμάχεται τη γεωγραφική ιδιοτυπία του αστικού

τοπίου, διαμορφώνοντας ένα νέο ανώνυμο περιβάλλον. Η επιλογή της πολιτείας να γίνει η ανοικοδόμηση ατομικά, βασισμένη στην κινητοποίηση του μικρού κεφαλαίου, εκφράζεται με μια εκπτώχευμένη εκδοχή του μοντερνισμού, η οποία εξυπηρετεί τις ανάγκες της μικρής ιδιοκτησίας και συγχρόνως οδηγεί σε εξαντλητική εκμετάλλευση όλων των περιθωρίων που επιτρέπουν οι οικοδομικοί κανονισμοί. Σύντομα θα αποδειχτεί ότι ο συνδυασμός της υψηλής οικοδομικής εκμετάλλευσης με την ταυτόχρονη απουσία σχεδιασμού δημόσιων χώρων και αποθεματοποίησης γης για συλλογικές ανάγκες, δημιουργεί νέα προβλήματα στο αστικό περιβάλλον. Η αναμφισβήτητη βελτίωση των συνθηκών κατοίκησης που επέρχεται με την κατασκευή των πολυκατοικιών, έχει ως παράλληλη συνέπεια την ανάληψη κατεδάφιση ενός αξιόλογου κτιριακού αποθέματος, συνδεδεμένου με την ιστορία της πόλης και την καταστροφή του περιβάλλοντος δημόσιου χώρου».

### 5.2.1 Ο ιταλοτουρκικός πόλεμος

Κατά τον Χεκίμογλου (1996), ενώ οι ηγέτες της Βαλκανικής προετοιμάζονται μυστικά για τις συγκρούσεις που μέλλει να αλλάξουν τον χάρτη της, οι Θεσσαλονικείς ασχολούνται με τις συνέπειες που προκάλεσε στο εμπόριο της πόλης ο ιταλοτουρκικός πόλεμος που ξέσπασε το φθινόπωρο του 1911. Οι σημαντικότερες συνέπειες του πολέμου είναι οι εξής τρεις: α) η αποχή του ιταλικού Μονοπωλίου Καπνού από τις αγορές των μακεδονικών καπνών, αποχή που αποφέρει «αζητησίαν» του προϊόντος και πτώση των τιμών του. β) Η ακινησία στην αγορά κουκουλιών, προϊόν που απορροφούσε εξ ολοκλήρου η ιταλική μεταξοβιομηχανία και γ) η παρατεινόμενη παύση πληρωμών της Τράπεζας Σαούλ Μοδιάνο, του μεγαλύτερου εβραϊκού πιστωτικού οργανισμού της Θεσσαλονίκης, καθώς και της μικρότερης αλλά σημαντικής, Τράπεζας Λεβή Μοδιάνο. Εκμεταλλεζόμενοι το προσωρινό κλείσιμο των καταστημάτων τους από την οθωμανική κυβέρνηση – λόγω της ιταλικής υπηκοότητας – οι Μοδιάνο, που παρά την τεράστια περιουσία τους αντιμετώπιζαν κρίση ρευστότητας, ανέστειλαν τις πληρωμές τους τον Οκτώβριο του 1911.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι ο καπνός και τα κουκούλια ήταν από τα σημαντικότερα προϊόντα της μακεδονικής ενδοχώρας αλλά και το γεγονός ότι οι Μοδιάνο συγκέντρωναν όλες τις αποταμιεύσεις της πολυπληθούς εβραϊκής κοινότητας της πόλης, γίνεται αντιληπτό το μέγεθος των προβλημάτων που δημιούργησε ο ιταλοτουρκικός πόλεμος.

Την κατάσταση δυσχεραίνει επιπλέον το γεγονός ότι τον Μάιο του 1912, το Αυστριακό Μονοπώλιο Καπνού περιορίζει τις αγορές του, ρίχνοντας και άλλο τις τιμές του προϊόντος. Εξάλλου, αν και το συνολικό εμπορικό ισοζύγιο της εμπορευματικής κίνησης του λιμένος Θεσσαλονίκης είναι σε βάρος των εξαγωγών από τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, το συνάλλαγμα

πλεονάζει στην πόλη (οι Τράπεζες αγοράζουν περισσότερο συνάλλαγμα από όσο πωλούν). Αυτό συμβαίνει γιατί το εμπόριο μέσω του λιμένος της Θεσσαλονίκης δεν ταυτίζεται με το εμπόριο της ίδιας της πόλης. Καθώς λοιπόν εντείνεται η κρίση, οι Τράπεζες βρίσκουν ασύμφορο να κρατούν συνάλλαγμα στο ταμείο τους και όχι χρυσές οθωμανικές λίρες (Χεκίμογλου, 1996).

Από την άλλη, η ρύθμιση του θέματος των Μοδιάνο αντιμετωπίζει πολλά εμπόδια. Οι πιστωτές είναι πολλοί, σε διάφορες πόλεις και με αντικρουόμενα συμφέροντα. Γύρω στον Ιούλιο του 1912, οι τράπεζες αντιλαμβάνονται ότι το 40% της περιουσίας των Μοδιάνο είναι βακούφια που δεν μπορούν να πωληθούν για χρέη μετά τον θάνατο των ιδιοκτητών τους. Για το λόγο αυτό ζητούν την άμεση πώληση των ακινήτων της οικογένειας υπέρ της επιτροπής των πιστωτών.

### 5.2.2 Η πυρκαγιά του 1917

Στο μέσον της δεκαετίας 1912-1922 που ξεκίνησε με την απελευθέρωση της πόλης και έκλεισε με την Μικρασιατική Καταστροφή, την ανταλλαγή των πληθυσμών και τη χάραξη των βαλκανικών συνόρων, η πυρκαγιά του 1917 συνιστά ένα ορόσημο στην ιστορία της πόλης. Ταυτόχρονα, με την αλλαγή του εθνικού της χαρακτήρα και ρόλου, και την αλλαγή ενός μεγάλου τμήματος του πληθυσμού της, η Θεσσαλονίκη άλλαξε επίσης ως προς τη χωρική της υπόσταση και εικόνα (Καραδήμου-Γερόλυμπου, 2008).

Σύμφωνα με την Καραδήμου-Γερόλυμπου (2008), η πυρκαγιά που κατέκαυσε σε τριάντα δύο ώρες 120 εκτάρια του ιστορικού κέντρου, εξαφάνισε ουσιαστικά την «ανατολίτικη» πλευρά του χαρακτήρα της πόλης και εξάλειψε την παραδοσιακή της διάρθρωση που συνέχιζε να επιβιώνει παρά τις εκσυγχρονιστικές προσπάθειες. Εννιά χιλιάδες κτίσματα καταστράφηκαν, μεταξύ των οποίων σημαντικά δημόσια και λατρευτικά οικοδομήματα, ενώ 70.000 κάτοικοι έμειναν άστεγοι (50.000 Εβραίοι, 10.000 χριστιανοί και 10.000 μουσουλμάνοι).

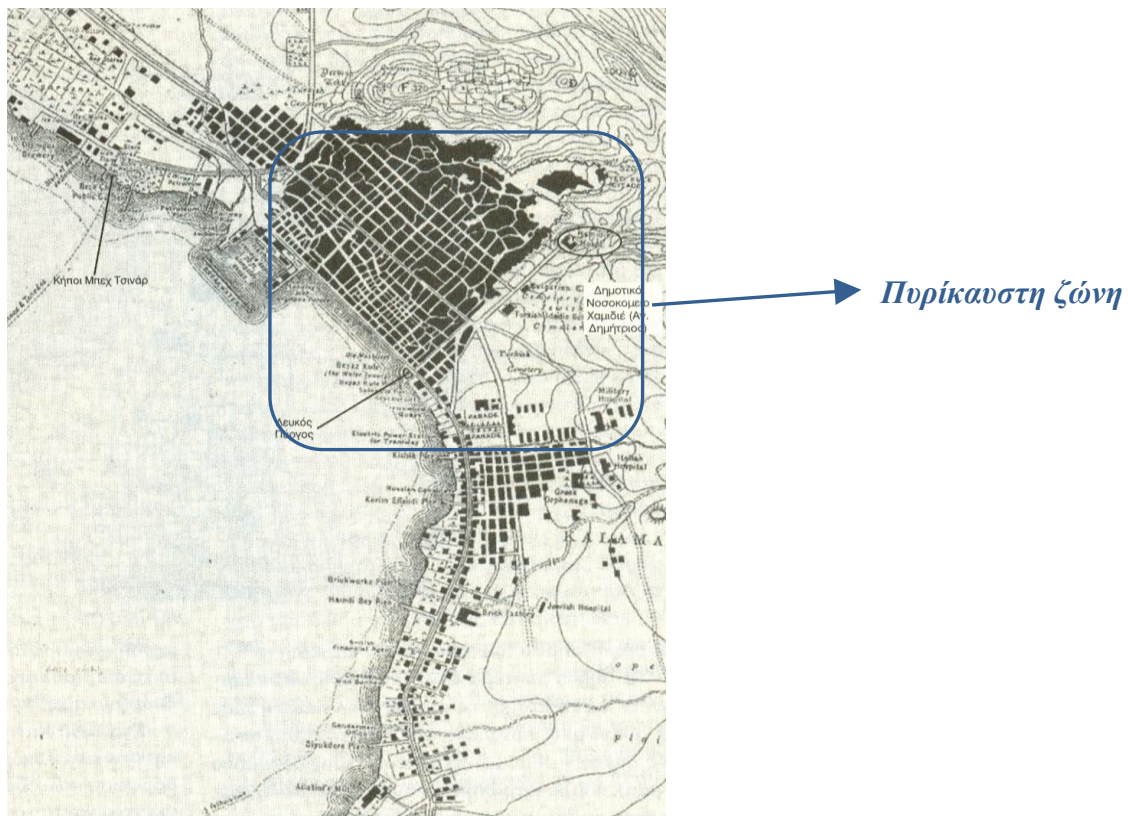
Κατά τους Βουργουτζή (2003) και Καραδήμου-Γερόλυμπου (1995), τα αίτια της ταχύτατης και καταστροφικής εξάπλωσης της πυρκαγιάς, συνοψίζονται στα ακόλουθα:

- Η ανομβρία που επικρατούσε στην πόλη και ο τοπικός βορειοδυτικός άνεμος, ο Βαρδάρης, που φυσούσε τις ημέρες εκείνες, καθώς και η τεχνητή θαλάσσια αύρα, η οποία προκλήθηκε από τις υψηλές θερμοκρασίες που αναπτύχθηκαν.
- Η έλλειψη νερού στην πόλη, δεδομένου ότι μεγάλες ποσότητες από αυτό διοχετευόταν στα συμμαχικά στρατόπεδα στα προάστια.



- Η ανυπαρξία οργανωμένης πυροσβεστικής υπηρεσίας.
- Η ίδια η ρυμοτομία και η αρχιτεκτονική της πόλης. Οι αποστάσεις μεταξύ των κτισμάτων είναι ελάχιστες, οι δρόμοι στενοί και τα οικοδομικά υλικά εύφλεκτα.
- Ο «ζήλος» των συμμαχικών στρατιωτικών σωμάτων που έσπευσαν να βοηθήσουν για την κατάσβεση και θέλοντας να δημιουργήσουν αντιπυρικές ζώνες, ανατίναξαν ολόκληρα οικοδομικά τετράγωνα, τα οποία αποτελούσαν εκ νέου εστίες πυρκαγιάς.

Εικόνα 5.24: Πολεοδομικό Σχέδιο της Θεσσαλονίκης, 1909



Πηγή: Θεολόγου, 2008

Η πρωτοφανής σπουδή με την οποία η κυβέρνηση αποφάσισε τον πλήρη ανασχεδιασμό της κεντρικής περιοχής, υπογραμμίζει τη διάθεση των ιθυνόντων να παρέμβουν με καταλυτικό τρόπο στο νέο γίνεσθαι της πόλης. Υιοθετώντας λοιπόν τις πλέον σύγχρονες μεθόδους και τεχνικές πολεοδομικού σχεδιασμού και αποφασίζοντας να αγνοήσει το προϋπάρχον ιδιοκτησιακό καθεστώς και τις προϋφιστάμενες χρήσεις γης, η πολιτεία χρησιμοποίησε την ανοικοδόμηση ως μοχλό για τον κοινωνικό, οικονομικό και χωρικό εκσυγχρονισμό της πόλης, για την άσκηση μεταρρυθμιστικής πολιτικής και την ενδυνάμωση της πολιτικής της κυριαρχίας<sup>55</sup>.

<sup>55</sup> Για περισσότερες πληροφορίες αναφορικά με τον ανασχεδιασμό και την ανοικοδόμηση της πόλης, βλ. Καραδήμου – Γερόλυμπου (1995).

### 5.2.3 Οι πολιτικές αναταραχές στα Βαλκάνια

Κατά το τελευταίο τρίτο του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η κατάσταση είναι ιδιαίτερα πολύπλοκη στον βαλκανικό νότο. Είναι γεγονός ότι τη θεσσαλονικιώτικη κοινωνία χαρακτηρίζει, από την αρχή της δεκαετίας του 1870, ο πολλαπλασιασμός των διακοινοτικών συγκρούσεων. Ωστόσο, δεν πρόκειται για εμφύλιο πόλεμο ούτε για κάποια ζύμωση που διαφεύγει κάθε έλεγχου, αλλά για υπεράσπιση συμφερόντων «εθνοτικών» ομάδων. Πιο συγκεκριμένα, η πόλη επηρεάζεται σαφώς από την αστάθεια που επικρατεί στη μακεδονική ενδοχώρα και από τον αυξανόμενο ανταγωνισμό μεταξύ των εθνοτήτων. Σε αυτή την κατεύθυνση, το αστικό τοπίο διαμορφώνεται από την περιρρέουσα ατμόσφαιρα. Οι στρατιωτικές εγκαταστάσεις, οι εκκλησίες, τα σχολεία, τα νοσοκομεία, οι μεγάλες λεωφόροι αντανακλούν το καθένα με τον τρόπο του τις διακοινοτικές αντιπαλότητες και το αίσθημα της ανασφάλειας που επικρατεί στην πόλη (Αναστασιάδου, 2008).

Σύμφωνα με την Τσιώμου-Μεταλλινού (1957), στα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, οι Σλάβοι του μακεδονικού χώρου αυτοαποκαλούνται «Βούλγαροι», κάτι που ήταν ασαφές διότι οι Βούλγαροι δεν είχαν κράτος, τα όρια της περιοχής όπου κατοικούσαν δεν ήταν καθορισμένα και οι γραπτοί τύποι της γλώσσας τους δεν είχαν αποσαφηνιστεί.

Στην Θεσσαλονίκη του 1871, ο αριθμός των Βουλγάρων που αποσχίστηκε από την ελληνική κοινότητα και προσχώρησε στην Εξαρχία ήταν μικρός, ενώ μέχρι το 1912 είχε φτάσει τις 6.000. Η πλειοψηφία τους αποτελούνταν από ανθρώπους χαμηλού μορφωτικού επιπέδου, ενώ είχαν και την υποστήριξη του Ρώσου προξένου. Η σχολική παιδεία ήταν από τις προτεραιότητές τους και το 1880 ίδρυσαν ένα γυμνάσιο που πολλοί μαθητές του προσχώρησαν αργότερα στις τάξεις των νέων φιλοσλαβικών πολιτικών κινημάτων (Mazower, 2006).

Αρχικά, το να είσαι υπέρ της Εξαρχίας σήμαινε ότι ήσουν μέλος μιας γλωσσοθησκευτικής ομάδας παρά μιας εθνικής κατηγορίας. Μετά τη δημιουργία όμως αυτόνομης βουλγαρικής ηγεμονίας το 1878, αλυτρωτιστές πολιτικοί από την Σόφια απαιτούσαν αυτονομία για τους «Μακεδόνες». Στο μεταξύ, μέσα στην πόλη κυοφορείται μία νέα μαχητική οργάνωση. Τον Νοέμβριο του 1893 ιδρύεται η Βουλγαρική Μακεδονοαδριανουπολίτικη Επαναστατική Επιτροπή από μία ομάδα αντρών που γαλουχήθηκαν από τις ιδέες του ρωσικού αναρχισμού. Η οργάνωση αυτή αρχικά απευθυνόταν σε όλους όσους ήταν υπέρ της αυτονομίας της «Μακεδονίας» και της απελευθέρωσής της από τους Τούρκους. Ωστόσο, οι αγωνιστές που είχαν ως βάση τους τη Σόφια, την αντιμετώπισαν με καχυποψία ως προς την εξυπηρέτηση των βουλγαρικών συμφερόντων και έτσι τελικά απαλείφτηκε κάθε αναφορά στην

Βουλγαρία και έγινε γνωστή ως Εσωτερική Μακεδονική Επαναστατική Οργάνωση (ΕΜΕΟ) (Βλασίδης, 1997).

Επιπροσθέτως, στις αρχές του εικοστού αιώνα, η Θεσσαλονίκη γίνεται φωλιά συνωμοσιών εναντίον του Αμπντούλ Χαμίτ. Η απώλεια της Ελλάδος, της Σερβίας, της Βοσνίας και της Βουλγαρίας και η ολοένα μεγαλύτερη ανάμιξη των ευρωπαϊκών Δυνάμεων στη ζωή της Αυτοκρατορίας θορύβησε πολλούς μουσουλμάνους και ανανέωσε τα αιτήματα για μεταρρυθμίσεις, συνταγματικές ελευθερίες και αναζωογόνηση της Αυτοκρατορίας. Η οθωμανική κοινωνία εισερχόταν στην εποχή της μαζικής πολιτικής και οι ίδιοι θεσμοί που πολιτικοποιούσαν τους νέους των γειτονικών κρατών έκαναν το ίδιο και στην αυτοκρατορία. Οι Νεότουρκοι που βρίσκονταν πίσω από την επανάσταση του 1908 ήταν νέα πρόσωπα που ήθελαν να σπάσουν την κυριαρχία των παραδοσιακών ψαρογέννηδων πολιτικών της Κωνσταντινούπολης. Πολλοί ήταν μασόνοι γιατί οι μασονικές στοές ήταν χρήσιμες για τις μυστικές συναντήσεις τους και συμμερίζονταν τους προοδευτικούς στόχους των συνωμοτών, ενώ διατηρούσαν και στενούς δεσμούς με τους ντόπιους Έλληνες προκρίτους. Υπήρχαν επίσης στις τάξεις τους πολλοί νεαροί αξιωματικοί του στρατού σαν τον Θεσσαλονικιό Μουσταφά Κεμάλ (Mazower, 2006).

Ο Βακαλόπουλος (1988), υποστηρίζει ότι η επανάσταση των Νεότουρκων ξεκίνησε ως κατάφαση των αξιών της κοσμοπολίτικης νομιμοφροσύνης προς την αυτοκρατορία ενάντια στη διαιρετική δύναμη του εθνικισμού. Αντικατέστησε την παλιά εκδοχή του οθωμανισμού-την κοινή πίστη στο πρόσωπο του Σουλτάνου- με μια νέα, η οποία τονίζει την από κοινού συμμετοχή σε μία συνταγματική διακυβέρνηση που ενεργούσε στο όνομα του «λαού» ή του «οθωμανικού έθνους». Το πρόβλημα ήταν πως ο οθωμανισμός του όλου εγχειρήματος έκρυβε μέσα του ανταγωνιστικές και αντιφατικές παρορμήσεις. Για μερικούς, η αποκατάσταση της συνταγματικής διακυβέρνησης ήταν αυτοσκοπός και για άλλους, ένας τρόπος να σταματήσουν οι παρεμβάσεις των Δυτικών και να αποκατασταθεί η οθωμανική κρατική κυριαρχία και αξιοπρέπεια. Κάποιοι ήθελαν να καταργήσουν τις διομολογήσεις που έδιναν νομική ασυλία στους αλλοδαπούς κατοίκους έναντι του οθωμανικού δικαίου και να αντικαταστήσουν τα πολυάριθμα προνόμια που απολάμβαναν οι διάφορες κοινότητες με μία μοναδική πηγή εξουσίας. Για τους χριστιανούς από την άλλη, η κατάργηση των προνομίων τους δεν είχε καμιά λογική αν δεν τους επιτρεπόταν να έχουν περισσότερο λόγο στη διακυβέρνηση του Κράτους.

Μέσα στις νέες συνθήκες ελευθερίας του πληθυσμού πολιτικοποιήθηκε η κοινωνική συνείδησή του. Τον Οκτώβριο του 1908, λίγους μήνες μετά την Επανάσταση των Νεότουρκων, αναδιοργανώθηκε για πρώτη φορά σε μακεδονικό έδαφος, το Μακεδονικό

Επαναστατικό Κέντρο που μετονομάστηκε σε Σοσιαλδημοκρατικό Κέντρο. Μέχρι τον Ιανουάριο του 1909 είχε οργανώσει εργατικά συνδικάτα, στα οποία συνυπήρχαν Τούρκοι, Αλβανοί, Έλληνες, Σλάβοι και Βλαχόφρονες εργάτες και η δυναμική του έφτανε μέχρι την Καβάλα και την Ξάνθη ανατολικά και μέχρι τα Σκόπια και το Μοναστήρι βόρεια. Ενώ όμως στις μικρότερες πόλεις το εργατικό κίνημα υποτάσσεται στις εθνικιστικές κινήσεις, στην Θεσσαλονίκη αναπτύσσεται αυτόνομα (Θεολόγου, 2008).

Μέσα στην Θεσσαλονίκη όπου ζει η πλειοψηφία της οθωμανικής εργατικής τάξης, η δράση των σοσιαλιστών του Σοσιαλδημοκρατικού Κέντρου βρίσκει εμπόδιο στην ιδιορρυθμία της εθνολογικής σύστασης του αστικού χώρου της εκείνη την εποχή: τα 2/3 του πολυπληθούς προλεταριάτου της αποτελείται από Εβραίους εργάτες. Μέσα στην ισραηλιτική κοινότητα προϋπήρχαν του εργατικού κινήματος ριζοσπαστικές πολιτικές ομάδες που προσπαθούν να αυξήσουν την επιρροή τους στο κίνημα μέσα από δυναμική δράση. Έτσι, διακρίθηκαν δύο τάσεις: η πρώτη περιελάμβανε ντόπια στοιχεία που προέρχονταν από τεκτονικούς κύκλους της πόλης και η δεύτερη, παλιννοστούντες ισραηλίτες από την Βουλγαρία και την Ρουμανία. Πρώτοι οι τεκτονικοί κύκλοι προσχώρησαν στο εργατικό κίνημα, ιδρύοντας τα πρώτα μικτής μορφής σωματεία. Η αστική ιδεολογία των ιδρυτών τους οδήγησε σε πολιτικές θέσεις ευρείας συνεργασίας με τους Νεότουρκους και σε κατά εθνότητες οργάνωση σωματείων (Μοσκόφ, 1988).

Γεννάται λοιπόν το ερώτημα ποιο θα ήταν το πρόσωπο της Θεσσαλονίκης, αν η συγκυρία του τόπου και της περιφέρειας ήταν λιγότερο τρικυμιώδης. Είναι πιθανό να επένδυε περισσότερο στη βιομηχανία και στις υπηρεσίες. Συνεπώς, ο τρόπος με τον οποίο η Θεσσαλονίκη κάνει την είσοδό της στον 20<sup>ο</sup> αιώνα οφείλεται περισσότερο στην αναγκαιότητα από ότι στην τύχη ή στον προγραμματισμό (Αναστασιάδου, 2008).

#### **5.2.4 Η Μικρασιατική Καταστροφή και η Ανταλλαγή των πληθυσμών**

Το περιεχόμενο της παρούσας ενότητας αποτελεί ταυτόχρονα αίτιο ύφεσης της αναπτυξιακής διαδικασίας της πόλης και εφαλτήριο ανάπτυξής της. Ωστόσο, επειδή χρονικά προηγείται ως παράγοντας ύφεσης, επιλέχθηκε να αναλυθεί στο εν λόγω κεφάλαιο.

Στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, η ενσωμάτωση της Θεσσαλονίκης στο ελληνικό έθνος-κράτος σημαδεύτηκε από την εμπειρία της υποδοχής των μικρασιατών και ποντίων προσφύγων που επηρέασε σημαντικά την πορεία της αστικής ανάπτυξης και επέκτασής της. Όλο αυτό της κληροδότησε τον χαρακτηρισμό «προσφυγομάνα» στη συλλογική μνήμη, ως στοιχείο της ταυτότητας της πόλης (Λαμπριανίδης και Χατζηπροκοπίου, 2008).

Ο Χεκίμογλου (1996), υποστηρίζει ότι η Μικρασιατική Καταστροφή και η ανταλλαγή των πληθυσμών βρήκαν την Θεσσαλονίκη σε συνθήκες κρίσης. Η καταστρεπτική πυρκαγιά του 1917 είχε αποτεφρώσει το ιστορικό κέντρο της και άφησε άστεγους περίπου 70.000 Θεσσαλονικείς. Στα διάφορα προβλήματα ανοικοδόμησης, συγκοινωνίας και συνθηκών υγιεινής προστέθηκαν η εγκατάσταση και αποκατάσταση των προσφύγων.

Για την Θεσσαλονίκη επομένως, η ανταλλαγή των πληθυσμών του 1923 συμπλήρωσε αυτό που είχε ξεκινήσει το 1912: την απαλλοτρίωση και την εξαφάνιση μίας κοινωνικής ομάδας που είχε δεσπόσει στη ζωή της τους προηγούμενους πέντε αιώνες. Την εποχή αυτή, στην πόλη εντοπίζονται 18.000 μουσουλμάνοι ενώ ως καταληκτική ημερομηνία για να αποχωρήσουν από την πόλη ορίζεται το τέλος του 1924. Τη διαδικασία της αποδημίας επιβλέπουν μικτές επιτροπές αποτίμησης Ελλήνων, Τούρκων και διεθνών γραφειοκρατών, οι οποίοι παραλαμβάνουν τις περιουσιακές δηλώσεις αυτών που αναχωρούν. Ωστόσο, θα πρέπει να τονιστεί ότι η διαδικασία αποχώρησης του πληθυσμού δεν είναι ιδιαίτερα ειρηνική ενώ οι περισσότεροι χασοτικές σκηνές διαδραματίζονται στο λιμάνι. Αν και η πόλη της Θεσσαλονίκης βίωσε σχετικά λίγη βία συγκριτικά με τις αγροτικές περιοχές, εντούτοις, μέσα στις συνθήκες ένδειας, πολιτικής αστάθειας και αναστάτωσης της πόλης, ευδοκμούν οι εγκληματικές συμμορίες (Mazower, 2006).

Σύμφωνα με τους όρους της συμφωνίας περί ανταλλαγής πληθυσμών, τις περιουσίες που άφησαν πίσω τους οι ανταλλάξιμοι, τις αναλαμβάνει το Κράτος προς όφελος των εισερχόμενων χριστιανών προσφύγων. Στην παλιά πόλη αυτό σήμαινε ένα σημαντικό απόθεμα ακινήτων γιατί οι μουσουλμάνοι κατείχαν πολύ περισσότερη γη από τους χριστιανούς ή τους εβραίους. Για παράδειγμα, τουλάχιστον το ένα τρίτο της πυρκαϊστικής ζώνης ανήκε σε αυτούς. Στην Άνω Πόλη, η αναλογία είναι πολύ μεγαλύτερη και ολόκληρες οδοί και γειτονιές άδειασαν από τους ως τότε ιδιοκτήτες τους (Χεκίμογλου, 1996).

Μετά την αποχώρηση των μουσουλμάνων ακολούθησε γρήγορα η καταστροφή των τόπων λατρείας τους και όχι μόνο. Οι εν λόγω κατεδαφίσεις ακολούθησαν το μοτίβο που είχε διαμορφωθεί όλο τον προηγούμενο αιώνα στην Παλαιά Ελλάδα και αλλού στα Βαλκάνια. Έτσι, κατεδαφίζονται όλοι σχεδόν οι μιναρέδες της πόλης, οθωμανικά λουτρά, μεντρεσέδες και τεκέδες, και σήμερα, από τους δεκάδες μιναρέδες που ήταν χωροθετημένοι στην πόλη, επιζεί μόνο ο τριαντάμετρος της Ροτόντας (Darques, 2000).

Πιο μακριά από το κέντρο της πόλης, οι συνθήκες διαφοροποιούνται. Το παλιό μουσουλμανικό νεκροταφείο έξω από τα τείχη της πόλης, καταλήφθηκε γρήγορα ως «ανταλλάξιμη» περιουσία και δημιουργήθηκε η παραγκούπολη της Αγίας Φωτεινής. Ωστόσο, στην Άνω Πόλη όπου βρίσκονται οι περισσότερες από τις 4.700 σχολάζουσες ιδιωτικές

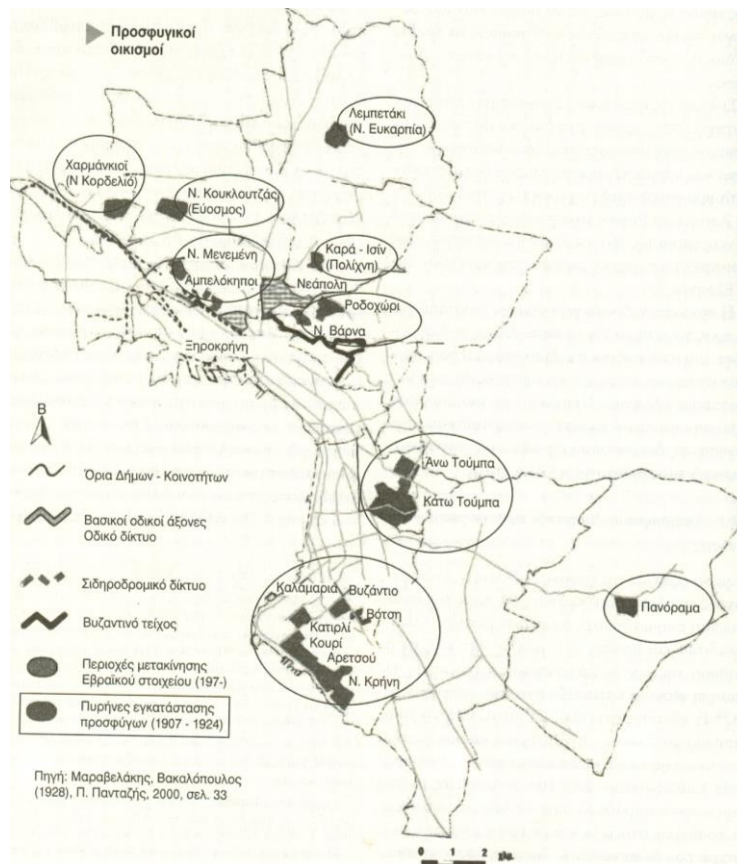
περιουσίες, η καταστροφή είναι μικρότερη. Τα μεγάλα αρχοντικά με τις ευρύχωρες αυλές και τον περιβάλλοντα χώρο, καταλήφθηκαν από πρόσφυγες, οι οποίοι διατήρησαν την ιδιαίτερη αρχιτεκτονική των κτισμάτων. Εξάλλου, ως τα τέλη της δεκαετίας του 1970, στα καμπυλωτά δρομάκια της Άνω Πόλης, δεσπόζουν τα ψηλά οθωμανικά αστικά σπίτια με τις προσόψεις ξεβαμμένες σε τόνους ροζ, γαλάζιες και ώχρας, αναλλοίωτα λόγω της οικονομικής κατάστασης των ενοίκων τους. Σήμερα διατηρούνται λίγα από αυτά, καθώς τα περισσότερα έχουν αντικατασταθεί από σύγχρονες εκδόσεις τους (Mazower, 2006).

Το οξύμωρο είναι ότι μόλις το πυρίκαυστο κέντρο αναδημιουργήθηκε σε μοντέρνο ύφος, τα σοκάκια της Άνω Πόλης φαντάζουν σαν παρακαταθήκες κάποιου είδους αυθεντικότητας. Εκεί, συνδυάζεται η αστικότητα του τοπίου με τον παραδοσιακό χαρακτήρα της πόλης. Ωστόσο, εκτός από τα προβλήματα που δημιουργεί η «βίαιη» απομάκρυνση των μουσουλμάνων της πόλης, προβλήματα εγείρει και η ταυτόχρονη έλευση 92.000 προσφύγων.

Οι πρόσφυγες δεν αποτελούν ομοιογενές σύνολο καθώς προέρχονται από διάφορα μέρη του ελληνικού κόσμου: από τις δυτικές ακτές της Μικράς Ασίας, από την Μαύρη Θάλασσα, από τον Καύκασο, από την Καππαδοκία και την Ανατολική Θράκη. Κάποιοι εξ αυτών προέρχονταν από εύπορα αστικά περιβάλλοντα, όπως οι Σμυρνιοί, και κάποιοι από αμιγώς αγροτικές περιοχές με αδυναμία προσαρμογής στις συνθήκες διαβίωσης της πόλης. Μάλιστα, αρκετοί δε μιλούσαν καν την ελληνική γλώσσα. Έτσι, σταδιακά, δημιουργούνται σύλλογοι και οργανώσεις, αφενός για να διατηρηθεί η πολιτισμική ταυτότητα της κάθε ομάδας και αφετέρου, για να αντιμετωπιστούν διάφορα γραφειοκρατικά προβλήματα.

Διάσταση επίσης εμφανίζεται και με την αντιπαράθεση μεταξύ προσφύγων και γηγενών που προσέβλεπαν στις ιδιοκτησίες των ανταλλαξίμων, ενώ το εσωτερικό των οικισμών εντείνεται από την κοινωνική απομόνωση των προσφύγων σε χωριστές γειτονιές και συνοικισμούς (που υπαγορεύτηκε από την ανάγκη της ταχύτερης στέγασής τους σε διαθέσιμα εδάφη). Το ανομοιογενές αυτό όμως σύνολο αντιμετωπίστηκε ως ενιαίο, με όποια προβλήματα αυτό συνεπάγεται.

Εικόνα 5.25: Χωροθέτηση βασικών προσφυγικών οικισμών στο Π.Σ. Θεσσαλονίκης το 1928



Πηγή: Θεολόγου, 2008

Ο Mazower (2006) υποστηρίζει ότι οι ελληνικές αρχές, αναγνωρίζοντας τον κίνδυνο που θα αποτελούσαν για την κοινωνική σταθερότητα και την πολιτική τάξη οι μεγάλοι αριθμοί των άπορων προσφύγων, προσπάθησαν να κατευθύνουν τους περισσότερους στην ύπαιθρο. Η αστική ανοικοδόμηση, έχοντας λιγότερους πόρους να στηριχτεί, αποτελούσε λιγότερο σημαντική προτεραιότητα, ιδίως για την Θεσσαλονίκη, που ιεραρχικά ακολουθούσε πάντα την πόλη της Αθήνας. Ωστόσο, η δημογραφική επίδραση στην Θεσσαλονίκη ήταν πολύ πιο έντονη από ότι στην πρωτεύουσα. Το 1928, οι πρόσφυγες αποτελούν πια περισσότερο από το ένα τρίτο του πληθυσμού της πόλης.

Οι Αναστασιάδης και Σταθακόπουλος (1986), θεωρούν ότι η προσφορά οικιστικής στέγης είναι ανεπαρκέστατη. Οι μουσουλμάνοι που αποχωρούν –πολύ λιγότεροι από τους πρόσφυγες που καταφτάνουν– δεν έχουν αφήσει περισσότερα από 4.600 κτίρια πίσω τους, και οι περισσότεροι από τους 50.000 Εβραίους και τους 10.000 Έλληνες που είχαν χάσει τα σπίτια τους στην πυρκαγιά του 1917 ακόμα δεν έχουν βρει στέγη. Επειδή η καμένη κεντρική ζώνη είναι εκτός προσφοράς και αναμένει τον πολεοδομικό σχεδιασμό και την εξυγίανση, οι πρόσφυγες κατευθύνονται προς την Άνω Πόλη, όπου ζούσε στην πλειονότητά του ο

μουσουλμανικός πληθυσμός. Εγκαταστάθηκαν στα εγκαταλελειμμένα σπίτια και έχτισαν άλλες 2.500 κατοικίες εντός των αυλών, στα άδεια οικόπεδα και στις αλάνες. Το 1925, σχεδόν όλοι οι κάτοικοι των στενοσόκακων πάνω από τον Άγιο Δημήτριο είναι πρόσφυγες, ενώ όλοι οι αδόμητοι χώροι στην εν λόγω περιοχή κτίζονται.

Εικόνα 5.26: Προσφυγικός συνοικισμός Κάτω Τούμπας



Πηγή: *Τεκμήρια Φωτογραφικού Αρχείου, 2006*

Η αλλαγή που έφεραν οι πρόσφυγες στην πόλη ήταν ιλιγγιώδης. Ως το 1913 ακόμα, το 73% του πληθυσμού της Θεσσαλονίκης ζούσε μέσα από τα τείχη, σε ένα χώρο όπου επικρατούσαν οι εβραίοι και οι μουσουλμάνοι. Το 1932 περισσότεροι από τους μισούς, οι οποίοι είναι κατά κύριο λόγο χριστιανοί, ζουν στους 36 προσφυγικούς οικισμούς, στις 7 εβραϊκές και στις 13 μικτές συνοικίες που εκτείνονταν σε ένα ευρύ τόξο μήκους δεκαέξι χιλιομέτρων από Βορρά προς Νότο, πέριξ του ιστορικού κέντρου. Οι υψηλές αξίες γης των ακινήτων στους αναπλασμένους δρόμους νότια της Εγνατίας, απευθύνονται στους πλούσιους ενώ τα κατώτερα οικονομικά και κοινωνικά στρώματα ωθούνται προς την Άνω Πόλη ή την περιφέρεια όπου η πρόσβαση στο κέντρο της πόλης είναι προβληματική (Pleyber, 1934).

Ως εκ τούτου, την εποχή αυτή στην πόλη επικρατεί πολεοδομική αναρχία, καθώς τα προσφυγικά παραπήγματα που δημιουργούνται δίχως ολοκληρωμένο σχεδιασμό, εμποδίζουν την κυκλοφορία, υποβαθμίζουν το αστικό τοπίο και θέτουν σε κίνδυνο τη δημόσια υγεία. Αξίζει να σημειωθεί ότι ένα πολεοδομικό σχέδιο του 1921 είχε προβλέψει μία αύξηση του μεγέθους της Θεσσαλονίκης ως τα 2.400 εκτάρια, με έναν πληθυσμό 350.000 κατοίκων στα επόμενα 50 χρόνια. Στην πραγματικότητα όμως, η πόλη έφτασε τα 2.000 εκτάρια και έναν πληθυσμό 274.000 κατοίκων πριν ακόμα από την έναρξη του Β΄



Παγκοσμίου Πολέμου. Οι στεγαστικές ανάγκες δεν καλύπτονται από τη διαθέσιμη γη και έτσι το Κράτος προχωρά σε απαλλοτριώσεις γαιών. Κατά καιρούς το υπουργείο Πρόνοιας οργανώνει το ίδιο την οικοδόμηση μίας νέας συνοικίας ή παρέχει γη σε ιδιωτικές εταιρείες οικιστικής ανάπτυξης (Καραδήμου-Γερόλυμπου, 1999).

Οι νέες περιοχές εκτός ιστορικού κέντρου ξεπερνούν κατά πολύ πλέον σε μέγεθος τον περιτειχισμένο πυρήνα. Προσφυγικοί καταυλισμοί –πάνω από 40- εγκαθίστανται εκτός των ορίων του τότε διαμορφωμένου χώρου σε παλιές στρατιωτικές εγκαταστάσεις, νοσοκομεία, λόφους και βοσκοτόπια για να στεγάσουν τους πυροπαθείς και σχεδόν ταυτόχρονα τους πρόσφυγες. Η χωροθέτηση των προσφυγικών οικισμών γίνεται στα όρια του τότε διαμορφωμένου χώρου της πόλης. Δυτικά, κατά μήκος της οδού Μοναστηρίου και της οδού Λαγκαδά, με μεγαλύτερους τους συνοικισμούς Επταλόφου και Ξηροκρήνης, Σταυρούπολης και Νεάπολης. Σε επαφή με το τείχος βρίσκεται η Καλλιθέα. Ανατολικά, ο Άγιος Παύλος, η Τριανδρία, η Άνω και Κάτω Τούμπα που είχαν ήδη 30.000 κατοίκους πριν από το 1940. Οι πιο απομακρυσμένοι ήταν οι συνοικισμοί Βότση, οδού Αλλατίνη, Καλαμαριάς και Δέρκων (Καραδήμου-Γερόλυμπου, 2008).

Ο Τενεκέ-Μαχαλάς ήταν από τι πιο φτωχές και εξαθλιωμένες συνοικίες, μία εστία ασθενειών, συνωστισμού και ένδειας. Άλλοι νέοι συνοικισμοί που βρίσκονταν πιο ψηλά είναι πιο ελκυστικοί. Η Τούμπα, ένα ευρύχωρο ανατολικό προάστιο στους πρόποδες των λόφων με πληθυσμό 32.000 κατοίκους το 1933, είναι από τους ελκυστικούς συνοικισμούς, με ανεκτή ρυμοτομία και αρχιτεκτονική τυπολογία όπου απαντώνται φαρδιοί και ίσιοι δρόμοι και ευρύχωρα οικοδομικά τετράγωνα με δυνατότητες επέκτασης. Εξίσου ελκυστικός είναι και ο συνοικισμός των Σαράντα Εκκλησιών, μία από τις λίγες συνοικίες που κατοικήθηκε σχεδόν εξ ολοκλήρου από πρόσφυγες της ίδιας περιοχής (της Ανατολικής Θράκης εν προκειμένω). Εντοπίζεται στην ανατολική πλευρά της παλιάς πόλης επάνω από το εβραϊκό νεκροταφείο, σε γη που απαλλοτριώθηκε από το κράτος το 1926. Στην παρακείμενη Νεάπολη, οι τακτικές σειρές από μονώροφους κύβους χτίστηκαν από τους ιδιοκτήτες τους που δούλευαν οι περισσότεροι στους σιδηροδρόμους, στα τραμ ή στα εργοστάσια καπνού, χωρίς ουσιαστική κρατική βοήθεια. Οι πλέον υποβαθμισμένες συνοικίες λοιπόν της πόλης είναι αμιγώς προσφυγικές και είναι η Μπάρα, ο Βαρδάρης και ο Τενεκέ-Μαχαλάς, ενώ ακόμα και οι εβραϊκές εργατικές συνοικίες, το Κάμπελ, η 151 στα ανατολικά και η Ρεζί βρίσκονται σε καλύτερη κατάσταση (Χαστάογλου, 1999).

Εν ολίγοις, οι εν λόγω συνοικισμοί παρουσιάζουν την εικόνα ενός μωσαϊκού από οικιστικές ενότητες εξαιρετικά πρόχειρα κατασκευασμένες από διαφορετικούς φορείς, με συνοπτικές διαδικασίες και χωρίς συγκεκριμένο πρόγραμμα αστικής ανάπτυξης. Ανάμεσά τους

υπάρχουν κενά που καταλαμβάνονται από αποθήκες, βιομηχανικά κτίρια, λαχανόκηπους, χέρσες εκτάσεις κλπ. Η εκτεταμένη και αραιή ανάπτυξη της πόλης με μορφή παραπηγμάτων και η παράλληλη απουσία δικτύου δρόμων και υποδομής, ύδρευσης, συγκοινωνίας, σχολείων κλπ. προκαλεί την ανησυχία των τεχνικών, οι οποίοι επιμένουν για τα πλεονεκτήματα που θα έχει η πύκνωση για τη βελτίωση του επιπέδου ζωής και τον καλύτερο εξοπλισμό του αστικού χώρου (Καλογήρου, 1986).

Εικόνα 5.27: Μεταμορφώσεις του ιστορικού κέντρου: 1850, μέχρι το 1917, μετά από το 1917



Πηγή: Καραδήμου-Γερόλυπου, 2008

Στον τομέα της απασχόλησης, η εντυπωσιακή ανοικοδόμηση στο κέντρο αλλά και στις συνοικίες τη δεκαετία του 1920 απορρόφησε σε μεγάλο βαθμό το πλεονάζον εργατικό δυναμικό. Μεταξύ 1922 και 1932, κτίστηκαν 14.452 νέες οικοδομές στη Θεσσαλονίκη, εκ των οποίων 2.200 στο ιστορικό κέντρο, 3.168 στην ανατολική περιοχή και 9.084 προσφυγικές. Ωστόσο, στα επόμενα χρόνια η ανεργία επανήλθε με οξύτητα. Το 1930, σε δημογραφική απογραφή καταγράφονται 70.000 άποροι, ενώ 25.000 άτομα τρέφονται χάρη στα δημοτικά συσσίτια. Η πληθώρα των έργων που προτείνονται την περίοδο αυτή, χωρίς όμως να εκτελούνται, καταδεικνύει την αγωνία των αρχών να προσφέρουν εργασία στα φτωχά στρώματα, εξωραίζοντας ταυτόχρονα και την πόλη (Παπαθανάση-Μουσιούπουλου, 1986).

Από την άλλη, η ζωτικότητα του προσφυγικού στοιχείου σε συνδυασμό με την αθρόα εισροή ξένων κεφαλαίων καθώς και τα μεγάλα εγγειοβελτιωτικά έργα στην περιοχή έδωσαν νέα ώθηση στην οικονομική ανάπτυξη της πόλης. Οι αστοί πρόσφυγες που ήταν κυρίως βιοτέχνες, μάστορες και ελεύθεροι επαγγελματίες αποτέλεσαν την εξειδικευμένη και ταυτόχρονα φτηνή εργατική δύναμη. Ειδικότερα κατά τη διετία 1925-1926, η Θεσσαλονίκη προσπαθεί να κλείσει τις πληγές του παρελθόντος, ενώ ταυτόχρονα ανοικοδομείται και εξωραίζεται. Την εποχή αυτή εγκαινιάζονται το Επαγγελματικό και Βιοτεχνικό Επιμελητήριο της πόλης, η Ελεύθερη Ζώνη στο λιμάνι και δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης

νόμος περί ιδρύσεως Χρηματιστηρίου Εμπορευμάτων. Ταυτόχρονα, αρχίζει τη λειτουργία του και το Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, στη βίλα Αλλατίνι. Μέσα σε αυτό το κλίμα δυναμισμού, πρωτοεμφανίζεται και το θέμα μεταφοράς της πρωτεύουσας στην Θεσσαλονίκη. Αν και η πόλη δεν απέκτησε ποτέ αυτόν τον τίτλο, εντούτοις, από μία ιστορική συγκυρία αποτέλεσε την «πρωτεύουσα των προσφύγων». Μέσα από αυτό το αντιφατικό πλαίσιο που την εποχή της ανασυγκρότησής της περιστοιχίζεται από προσφυγικά παραπήγματα που μαστίζονται από επιδημίες, δημιουργείται ένα προοδευτικό και δυναμικό αστικό στοιχείο (Χεκίμογλου, 1996).

Σε όλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου η Θεσσαλονίκη χάνει σε μεγάλο βαθμό τον σύνθετο πολιτισμικό της χαρακτήρα, καθώς εγκαταλείπεται υποχρεωτικά από τους μουσουλμάνους κατοίκους της αλλά και σταδιακά από ένα σημαντικό αριθμό εβραίων. Το 1928, επί 244.680 κατοίκων, το 47,8% είναι πρόσφυγες, το 16,1% εσωτερικοί μετανάστες και μόλις το 36,1% δηλώνουν γηγενείς. Στα χρόνια του πολέμου, άλλο ένα μεγάλο τμήμα των γηγενών θα χαθεί. Ως «πρωτεύουσα των προσφύγων», η πόλη θα καταφέρει να αναπροσανατολίσει εν μέρει τον δυναμισμό της παρά τις γενικότερες αντίξοες συνθήκες, οι οποίες συντίθενται από την απώλεια της παραδοσιακής ενδοχώρας της πόλης, την οικονομική κρίση του 1930 και την ευρύτερη πολιτική αστάθεια που επικρατεί στην Ελλάδα (Καραδήμου-Γερόλυμπου, 2008).

Κατά την Καραδήμου-Γερόλυμπου (2008:123), *«η μορφή της Θεσσαλονίκης αλλάζει ριζικά. Η πυρίκαυστη ζώνη αποκτά μία εντελώς καινούρια μορφή, με τις ευθύγραμμες λεωφόρους, τα μνημεία που περιβάλλονται από γεωμετρικά σχεδιασμένες πλατείες και τα διώροφα ως πενταώροφα «μέγαρα»-κατοικίες, καταστήματα, τράπεζες με τις εκλεκτιστικές ή ανάμικτες αρχιτεκτονικές όψεις τους που σχηματίζουν συνεχή μέτωπα στους δρόμους. Ενδιαφέρουσα και αξιοσημείωτη εξαίρεση στην σύγχρονη και εξευρωπαϊσμένη εικόνα της πόλης αποτελούν οι χαμηλές αγορές που εκτείνονται παράλληλα προς τη θάλασσα και κάθετα στον μνημειακό άξονα, και εξυπηρετούν το παραδοσιακό μικρεμπόριο που διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην οικονομική φυσιογνωμία της πόλης<sup>56</sup>. Η παλιά αγορά εξακολουθεί να λειτουργεί συμπληρωματικά με τις σύγχρονες εμπορικές συνοικίες. Οι μεγάλες ιδιοκτησίες με κήπους στην Άνω Πόλη κατατέμνονται και μοιράζονται στους πρόσφυγες, διατηρώντας το ίδιο ακανόνιστο δίκτυο δρόμων που επιβάλλει η κατωφερής πλαγιά του λόφου της Ακρόπολης. Στον χώρο των παλιών νεκροταφείων ανατολικά που προορίζεται μελλοντικά για το Πανεπιστήμιο, απλώνεται ένας τεράστιος συνοικισμός παραπηγμάτων (Αγία Φωτεινή) και οι γειτονίες που δεν είχαν καεί γύρω από την Ροτόντα εξακολουθούν να θυμίζουν την Θεσσαλονίκη του*

---

<sup>56</sup> Πρόκειται για τις αγορές γύρω από το Μπεζεστένι, τη Βλάλη και την πλατεία Άθωνος. Η χωροθέτηση του μικροεμπορίου στο κέντρο της πόλης ήταν αντίθετη με την επιθυμία των τοπικών αρχών, αλλά υποστηρίχτηκε σθεναρά από τους πολεοδόμους της Επιτροπής Σχεδίου, οι οποίοι αντιλήφθηκαν τη σπουδαιότητά του στην οικονομία της πόλης.

*προηγούμενου αιώνα, αργοπορώντας να προσαρμοστούν στο σχέδιο Εμπράρ. Σημειακά μόνο λίγοι ανοιγόμενοι δρόμοι, όπως η Εγνατία στην περιοχή του Συντριβανίου και η νέα οδός Πρίγκηπος Νικολάου πίσω από την Αγία Σοφία, εισβάλλουν στον αρχαϊκό ιστό, προαναγγέλοντας την προσεχή έλευση του νέου σχεδίου».*

### 5.2.5 Ο εξελληνισμός της πόλης

Η Θεσσαλονίκη αναφέρεται συχνά ως «Συμπρωτεύουσα», «Μητρόπολη των Βαλκανίων», «Σταυροδρόμι πολιτισμών» κ.ο.κ., ευφημισμοί που όχι μόνο δεν απηχούν την πραγματικότητα, αλλά σε μεγάλο βαθμό ακούγονται και ειρωνικοί (Λαμπριανίδης, 2008).

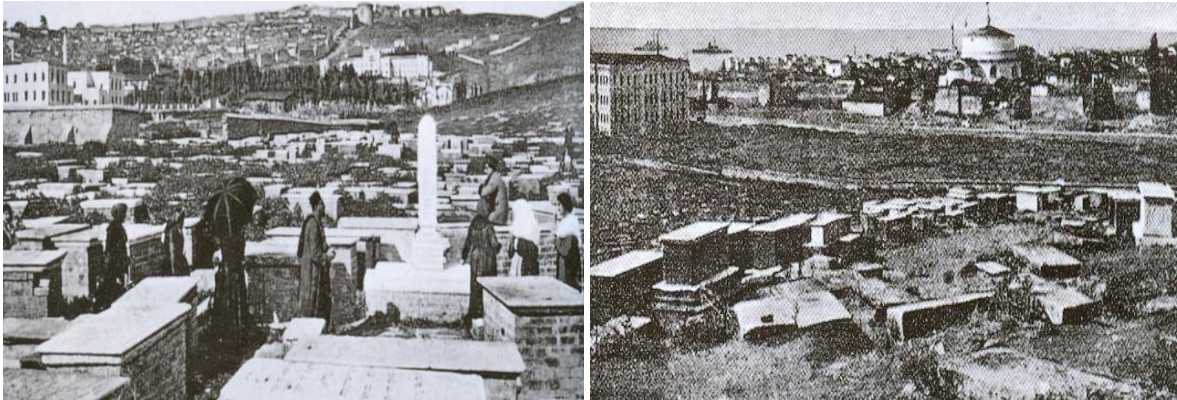
Η Θεσσαλονίκη παρουσιάζει δύο χιλιάδες χρόνια αδιάλειπτου αστικού βίου, ο οποίος σηματοδεύτηκε βέβαια από έντονες ασυνέχειες και ρήξεις. Η Θεσσαλονίκη από την εποχή της ίδρυσής της υπήρξε μία πόλη κατά κανόνα ακμάζουσα και μάλιστα υπό συνθήκες διαφορετικές και μοναδικές που κύριο χαρακτηριστικό τους ήταν η «πολυπολιτισμικότητα». Ενώ στις περισσότερες οθωμανικές πόλεις των Βαλκανίων, οι μουσουλμάνοι είναι πλειοψηφία, η Θεσσαλονίκη είχε εξίσου σημαντικό αριθμό χριστιανών και εβραίων. Μάλιστα, εδώ εντοπίζεται η μεγαλύτερη εβραϊκή κοινότητα στην Αυτοκρατορία, οι οποίοι άφησαν το αποτύπωμα της ταυτότητας, της γλώσσας και των πρακτικών τους στην πόλη. Εν ολίγοις, υπήρξε χώρος συμβίωσης διαφορετικών πολιτισμών, πληθυσμών, δογμάτων, αντιλήψεων και κοινωνικών ταυτοτήτων, οι οποίες αναμφίβολα έρχονταν ορισμένες φορές και σε ρήξεις (Mazower, 2006· Μοσκόφ, 1973).

Οι Λαμπριανίδης (2008) και Μόλχο (2001) υποστηρίζουν ότι ο πολιτισμικός πλουραλισμός της πόλης ενισχύθηκε από την έλευση των Εβραίων, σε συνδυασμό με τους πληθυσμούς από την ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων που συνέρρεαν κατά περιόδους στην πόλη. Ωστόσο, η προσάρτηση της πόλης στο ελληνικό Κράτος το 1912, περιόρισε την πρόσβαση στο μεγαλύτερο μέρος της από αιώνων ενδοχώρας της. Εξάλλου, από τη στιγμή που η Θεσσαλονίκη αποτέλεσε συνοριακή πόλη, η επιβολή του ελληνικού στοιχείου έγινε αυτοσκοπός των διοικούντων.

Η Αναστασιάδου (2008) ισχυρίζεται ότι οι κινήσεις των αρχών με το που προσαρτήθηκε η πόλη αποσκοπούσαν στον εξελληνισμό της. Καταρχάς, ενθάρρυναν την εγκατάσταση μεταναστών στον αστικό χώρο. Μόλις το 1916, το ελληνικό στοιχείο ανέρχεται ήδη στο 40% του συνολικού πληθυσμού, ενώ το 1913 αποτελούσε μόλις το 25% αυτού. Επιπλέον, μετά τις συγκρούσεις του 1913 με τα βουλγαρικά στρατεύματα, οι «εξαρχικοί» άρχισαν να εγκαταλείπουν την πόλη. Ομοίως, το μουσουλμανικό στοιχείο σταδιακά εγκαταλείπει την Θεσσαλονίκη σε μία πληθυσμιακή μείωση που το 1916 φτάνει το 11%. Η σταδιακή αυτή

μείωση παίρνει την τελική της μορφή με την ανταλλαγή των πληθυσμών το 1923 όπου όλος ο μουσουλμανικός πληθυσμός της πόλης αναγκάζεται να την εγκαταλείψει, ενώ τη θέση του παίρνει ο προσφυγικός πληθυσμός από την Ανατολική Θράκη, τον Πόντο, την Μικρά Ασία και τον Καύκασο.

Εικόνα 5.28 & 5.29: Το εβραϊκό νεκροταφείο που εκτεινόταν ανατολικά των τειχών της Θεσσαλονίκης, στο χώρο της σημερινής Πανεπιστημιούπολης



Πηγή: Ζαφείρης, 2007

Παρόλα αυτά, ο μέχρι τότε βιαστικός εξελληνισμός της πόλης θα προσκρούσει σε ένα σημαντικό εμπόδιο: τη μαζική εβραϊκή παρουσία σε μια πόλη που αποτελεί μία από τις κυριότερες εστίες του σερφαδίτικου εβραϊσμού εδώ και πέντε αιώνες. Μάλιστα, ο πληθυσμός των Εβραίων ήταν ιδιαίτερα απογοητευμένος από την εξέλιξη των γεγονότων, καθώς διέβλεπε τις αρνητικές επιπτώσεις που θα είχε για την τοπική οικονομία, η αποκοπή της πόλης από την βαλκανική ενδοχώρα της αλλά και από την απέραντη Οθωμανική Αυτοκρατορία. Υποστήριζε ότι θα έπρεπε είτε να επιστραφεί στην Τουρκία είτε να ανακηρυχτεί ελεύθερη πόλη, ένα είδος μικρής εβραϊκής δημοκρατίας στο μέσον μιας τεράστιας ζώνης ελεύθερων συναλλαγών. Έτσι, δεν θα αργήσουν να έρθουν και οι ρήξεις ανάμεσα στις ελληνικές αρχές της πόλης και της κοινότητας, με πιο χαρακτηριστική τη διαφωνία επί του πολεοδομικού σχεδίου του Εμπράρ που προέβλεπε την καταστροφή του εβραϊκού νεκροταφείου με το πρόσχημα της πολεοδομικής εξυγίανσης του αστικού τοπίου (Mavrogordatos, 1983).

Μέσα σε αυτό το κλίμα του αντισημιτισμού που εμφανίζεται από τη δεκαετία του 1920, ολοένα και περισσότεροι Εβραίοι αναχωρούν για την Ευρώπη ή την Αμερική. Συνολικά, εκτιμάται ότι περίπου 25.000 Εβραίοι εγκαταλείπουν την πόλη μεταξύ 1912 και 1940. Ωστόσο, η πολυφωνική Θεσσαλονίκη που η Οθωμανική Αυτοκρατορία κληροδότησε στο ελληνικό Κράτος θα εξαφανιστεί πραγματικά μόνο κατά τη γερμανική κατοχή όπου το 1943

αναχωρεί και η τελευταία αποστολή με προορισμό το Άουσβιτς, το Μπιρκενάου και το Μπέλσεν (Αναστασιάδου, 2008).

Στο εξής, η Θεσσαλονίκη είναι εξ ολοκλήρου ελληνική. Και όχι μόνο λόγω του πληθυσμού της αλλά και της εικόνας του αστικού της τοπίου. Με το πέρασμα των χρόνων, η οθωμανική πόλη σβήστηκε σταδιακά και περιορίστηκε σε ορισμένα ερειπωμένα μνημεία. Τα τζαμιά ήταν τα πρώτα που εξαφανίστηκαν ενώ οι βυζαντινές εκκλησίες αναστυλώνονται με ταχύτατους ρυθμούς. Ομοίως, οι δρόμοι και τα τοπωνύμια αλλάζουν ονόματα, ενώ η πυρκαγιά του 1917, έρχεται να «διευκολύνει» το έργο του εξελληνισμού της πόλης. Μετά τη φοβερή καταστροφή που προκλήθηκε, οι Αρχές ήταν ελεύθερες να επαναοικοδομήσουν την πόλη όπως αυτές ήθελαν προς χάριν της αστικοποίησης (Καραδήμου-Γερολύμπου, 1995).

Το 1920 ιδρύεται η Εφορεία Βυζαντινών Μνημείων. Η αναστήλωση των ναών της πόλης με αδόμητες νησίδες ολόγυρά τους ώστε να αναδεικνύονται περισσότερο, φανερώνει τη σημασία που αποδίδει η τοπική κοινωνία σε αυτή την ιστορική κληρονομιά. Η υλική επανεμφάνιση του Βυζαντίου έγινε για λόγους ψυχολογικής ανάταξης του ελληνικού πληθυσμού. Οι αιώνες της τουρκοκρατίας ξεγράφτηκαν ως μακριά ιστορική παρένθεση, ως τα μελανά χρόνια της καταπίεσης και της στασιμότητας. Τα όποια σωζόμενα μνημεία παραπέμπουν σε αυτήν την περίοδο, απειλούν τη νέα εξευρωπαϊσμένη εικόνα της πόλης. Αυτή είναι η κύρια εξήγηση για την κατεδάφιση των μινιάρων και την καταστροφή των νεκροταφείων. Οτιδήποτε μεταβυζαντινό στην πόλη διέτρεχε κίνδυνο εκτός από τον Λευκό Πύργο που απέκτησε συμβολικό χαρακτήρα για την πόλη. Αξίζει να αναφερθεί ότι μόλις τη δεκαετία του 1980 άρχισαν να δίνονται κρατικά κονδύλια για την αποκατάσταση οθωμανικών μνημείων (Ιωάννου, 1984· Mazower, 2006).

Ωστόσο, η διαδικασία εξελληνισμού που βιώνει η Θεσσαλονίκη δεν είχε τίποτα παράδοξο, σε μία εποχή όπου εφαρμοζόταν ακριβώς η ίδια πολιτική στην άλλη πλευρά του Αιγαίου όπου η κυβέρνηση της Άγκυρας τουρκοποιούσε. Μάλιστα οι μέθοδοι ήταν οι ίδιες: μετατοπίσεις πληθυσμών, καταπιεστικά μέτρα, ροκάνισμα των παραδοσιακών προνομίων, νόμοι που υποχρέωναν τις μειονότητες να συμμορφώνονται με τους νόμους που θέσπιζε το κυρίαρχο έθνος, καταστροφή της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς κ.ά.

### **5.2.6 Η περίοδος της γερμανικής κατοχής**

Η στρατιωτική κατοχή δεν ήταν μοιραίο να επιφέρει από μόνη της οικονομική συρρίκνωση στην πόλη, αφού ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος επηρέασε θετικά τις οικονομικές δραστηριότητες. Ωστόσο, το 1941 η πόλη δεν έχει συνέλθει ακόμη από την ύφεση της δεκαετίας του '30, με τα ποσοστά της ανεργίας να ανεβαίνουν ανησυχητικά. Ο ερχομός

48.000 προσφύγων από τη βουλγαρική ζώνη δυσχεραίνει την κατάσταση, σε συνδυασμό με την έλλειψη τροφίμων, την εκτίναξη της φτώχειας και την έλλειψη χώρων κατοικίας, καθώς πολλά σπίτια έχουν υποστεί σημαντικές ζημιές από τις αεροπορικές επιδρομές των Ιταλών (Γούναρης και Παπαπολυβίου, 2001).

Τα αίτια της οικονομικής αποδιάρθρωσης της εν λόγω περιόδου συνοψίζονται στα ακόλουθα: οι λεηλασίες, η είσοδος των νικηφόρων στρατευμάτων, η αποστράτευση των Ελλήνων, ο πληθωρισμός, η έλλειψη τροφίμων, ο έλεγχος του Αιγαίου από το αγγλικό ναυτικό που εμποδίζει τον ανεφοδιασμό της πόλης από την θάλασσα, η εισροή προσφύγων διωγμένων από τους Βούλγαρους και τέλος οι μαζικές επιτάξεις από τις αρχές κατοχής. Αξίζει να σημειωθεί ότι συνολικά πάνω από 5.000 άνθρωποι πέθαναν από την πείνα κατά την περίοδο της κατοχής (Δροσάκη, 2000).

Σύμφωνα με τον Mazower (2006), τον Ιούλιο του 1942 κατόπιν εντολής του διοικητή της Βέρμαχτ στην Θεσσαλονίκη έγινε απογραφή των αρρένων Εβραίων της πόλης, οι οποίοι ανέρχονταν στους εννιά χιλιάδες. Αν και απώτερος σκοπός ήταν η εκτόπιση των Εβραίων στα στρατόπεδα συγκέντρωσης, η αρχική αίσθηση ήταν πώς οι άντρες θα χρησιμοποιούνταν ως εργάτες στη διάνοιξη δρόμων.

Την αρνητική περιρρέουσα ατμόσφαιρα σχετικά με τους Εβραίους της πόλης ενισχύει και το γεγονός της καταστροφής του εβραϊκού νεκροταφείου. Το εβραϊκό νεκροταφείο που καταλάμβανε μία πολύ μεγάλη περιοχή έξω από τα ανατολικά τείχη, είχε γίνει αντικείμενο διαμάχης μεταξύ της κοινότητας και του δήμου από δεκαετίες. Ο λόγος είναι επειδή εμπόδιζε την υλοποίηση του μεσοπολεμικού πολεοδομικού σχεδίου γιατί βρισκόταν εκεί ακριβώς που ο Εμπράρ είχε ιδεαστεί τους πράσινους χώρους αναψυχής στην καρδιά της σύγχρονης πόλης, όπου άλλοι ήθελαν να δημιουργηθεί η πανεπιστημιούπολη. Το νεκροταφείο κάλυπτε μία έκταση 350 στρεμμάτων (το εβραϊκό νεκροταφείο της Πράγας είναι περίπου 10 στρέμματα) και περιείχε εκατοντάδες χιλιάδες τάφους. Η πλειοψηφία των τάφων καταστρέφεται, μερικοί από τους οποίους χρονολογούνται από τον 15<sup>ο</sup> αιώνα, ενώ οι γερμανικές στρατιωτικές αρχές δεσμεύουν ένα μέρος των μαρμάρων για την κατασκευή δρόμων. Μετά τον πόλεμο, οι ελληνικές αρχές υποστήριξαν την άποψη ότι η γη είχε οριστικά απαλλοτριωθεί και σήμερα στο ίδιο μέρος απαντάται η πανεπιστημιούπολη (Mazower, 2006).

Το 1943, απαγορεύεται στους εβραίους να αλλάζουν τόπο κατοικίας δίχως άδεια, να χρησιμοποιούν το τραμ και το τηλέφωνο και να περπατούν σε δημόσιους χώρους μετά το σούρουπο. Επιπροσθέτως, για πρώτη φορά δημιουργούνται «γκέτο» στην πόλη, δηλαδή δύο εβραϊκές συνοικίες: μία στα δυτικά της πόλης πάνω από την Εγνατία και μία στα ανατολικά

προάστια. Οι σχεδόν αποκλειστικά εβραϊκές εργατικές συνοικίες στις παρυφές της πόλης αφέθηκαν όπως ήταν και τα Ες Ες συμφώνησαν να παραμείνουν για την ώρα οι κάτοικοι στα σπίτια τους. Όλοι οι υπόλοιποι θα έπρεπε να μεταφερθούν στις δύο ζώνες που δημιουργήθηκαν. Επειδή όμως οι χριστιανοί κάτοικοι δε διώχτηκαν από τα σπίτια τους στις περιοχές αυτές, είναι εύλογο ότι επικράτησε έντονος συνωστισμός. Στη συνέχεια, όλες οι λέσχες, οι σύλλογοι και οι επαγγελματικές οργανώσεις αναγκάστηκαν να διαγράψουν όσα μέλη τους ήταν Εβραίοι. Τέλος, ακολούθησαν και οι εκτοπίσεις του πληθυσμού στα στρατόπεδα συγκέντρωσης στην Κρακοβία και στην Πολωνία (Κούνιο - Αμαρίλιο, 1998).

Από όλα τα παραπάνω γίνεται κατανοητό πόσο μεγάλο ήταν το πλήγμα που προκάλεσε η πολιτική εξόντωσης των Εβραίων στην οικονομική και κοινωνική ζωή της πόλης. Εξάλλου, η εβραϊκή κοινότητα αποτελούσε την πλέον πολυπληθή και δυναμική κοινότητα της πόλης.

Ο παρατεταμένος μεταπολεμικός καβγάς για την απόδοση των ισραηλιτικών περιουσιών μπορεί να γίνει κατανοητός μόνο εάν ενταχθεί στα πολιτικά προβλήματα που αντιμετωπίζει η χώρα και δη η Θεσσαλονίκη στα τέλη της δεκαετίας του '40. Μετά από πολύμηνη ένταση, το 1946 ξέσπασαν και πάλι συγκρούσεις ανάμεσα στους αριστερούς αντάρτες και στην κυβέρνηση και η χώρα βυθίστηκε σε έναν σκληρό εμφύλιο πόλεμο όπου για πολλούς είχε περισσότερες ζημιές από εκείνες που προξένησαν οι Γερμανοί. Συνεπώς, η δεκαετία του '40, με τον ένα ή τον άλλο τρόπο, άφησε την πόλη πολιτικά πολωμένη και οικονομικά συρρικνωμένη.

### **5.3 Διαδικασίες Ανασυγκρότησης**

#### **5.3.1 Αστική αναμόρφωση**

Η ανάπτυξη της σύγχρονης Θεσσαλονίκης, τουλάχιστον από το 1913 οπότε ενσωματώνεται στο ελληνικό κράτος, χαρακτηρίζεται αφενός από την προσπάθεια εξισορρόπησης της επιρροής της Αθήνας και αφετέρου, από την επιδίωξη να σταθεροποιήσει τον δικό της ρόλο ως μητροπολιτικό κέντρο μιας ευρύτερης γεωγραφικής περιοχής που περιλαμβάνει τις βαλκανικές χώρες της ΝΑ Ευρώπης. Σε όλη τη διάρκεια του προηγούμενου αιώνα, και ειδικότερα μετά το 1960, η πόλη παρουσιάζει αξιόλογη δυναμική, γεγονός που οδήγησε και σε μία σειρά γενικών σχεδίων με στόχο τη συνολική ρύθμιση της αστικής ανάπτυξης (Ανδρικοπούλου κ.ά., 2007).

Από την πρώτη μελέτη της δεκαετίας του 1960 έως το Στρατηγικό Σχέδιο για το 2010, δεν υπάρχει ουσιαστική δέσμευση σε κάποιο κοινό όραμα για το μέλλον της Θεσσαλονίκης. Τα σχέδια που κατά καιρούς προτείνονται, και τα οποία θα παρουσιαστούν εν συντομία



παρακάτω, παρέμειναν ανενεργά ενώ στην καλύτερη περίπτωση αποτέλεσαν ένα πλαίσιο αναφοράς για κρίσιμες αποφάσεις χωρίς όμως να έχουν τη δύναμη να δεσμεύσουν τις ενέργειες των εμπλεκόμενων παραγόντων. Η διατήρηση της χωροθετικής ευελιξίας αυτών των παραγόντων, που περιλαμβάνουν από μικροϊδιοκτήτες έως μεγάλους επενδυτικούς ομίλους, τροφοδότησε μία σειρά από ανεξέλεγκτες αρνητικές επιπτώσεις πάνω στην ομαλή και αποτελεσματική λειτουργία της μητροπολιτικής περιοχής (Ανδρικοπούλου κ.ά., 2007).

Μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και του εμφυλίου (1949) ξεκινά η εποχή της ανοικοδόμησης σε ένα κοινωνικό-πολιτικό πλαίσιο που χαρακτηρίζεται από την περιθωριοποίηση της Αριστεράς. Η Θεσσαλονίκη βρίσκεται πολύ κοντά στα σκληρά σύνορα του «Σιδηρού Παραπετάσματος», γεγονός που για πολλά χρόνια θέτει εμπόδια στην ανάπτυξή της. Την εποχή αυτή ολοκληρώνεται η Πανεπιστημιούπολη, κατασκευάζονται δρόμοι, χτίζονται μουσεία και ιδρύματα πολιτισμού. Ανθίζουν νέα επαγγέλματα συναφή με την εντονότατη οικοδομική δραστηριότητα. Από τη δεκαετία του 1960 η πόλη εκβιομηχανίζεται, εκσυγχρονίζεται, γνωρίζει πολιτισμική άνθηση και ανοικοδομούνται μία σειρά από εμβληματικά κτίρια<sup>57</sup> (Λαμπριανίδης, 2008).

Στην προσπάθειά του το Κράτος να αναθερμάνει την τοπική οικονομία και να αμβλύνει το στεγαστικό πρόβλημα, αποφασίζει να κινητοποιήσει το ιδιωτικό κεφάλαιο. Αν και η συνοριακή θέση της πόλης δεν θέλγει το μεγάλο κεφάλαιο, το μικρό - κυρίως τα μεταναστευτικά εμβάσματα - αναζητεί επενδυτικές διεξόδους που εστιάζονται στην κάλυψη της στεγαστικής ανάγκης. Χάρη στα διατάγματα που εκδόθηκαν στα 1956 και 1960, τα οποία επιτρέπουν την ιδιαίτερα υψηλή οικοδομική εκμετάλλευση των οικοπέδων της Θεσσαλονίκης, πέρα από αυτή που ίσχυε στις υπόλοιπες ελληνικές πόλεις, αναπτύσσεται η έντονη οικοδομική δραστηριότητα που χαρακτηρίζει την περίοδο αυτή (Καραδήμου-Γερόλυμπου, 2008).

Στη δεκαετία του 1950, η πόλη δέχεται απροετοίμαστη τεράστια κύματα εσωτερικής μετανάστευσης και αστυφιλίας που διογκώνουν τον πληθυσμό της και μεγεθύνουν τον αστικό χώρο. Το γεγονός αυτό δημιουργεί αυξημένο ενδιαφέρον και ζήτηση για οικοδόμηση κατοικιών. Εξάλλου, στις κεντρικές αρτηρίες της πόλης χωροθετούνται οι πολεοδομικές λειτουργίες: εμπόριο στο ισόγειο και κατοικία στους ορόφους, ενώ στις παρυφές της πόλης εντείνεται η αυθαίρετη δόμηση (Θεολόγου, 2008).

Η μεταπολεμική οικονομική ανέχεια μαζί με την έντονη πίεση για στέγη, ωθούν στην άναρχη πολεοδομική ανάπτυξη με αποσπασματικές και αυθαίρετες επεκτάσεις. Η αστική και

---

<sup>57</sup> Κυβερνείο (1958), Καυταντζόγλειο Στάδιο και Θέατρο Εταιρείας Μακεδονικών Σπουδών (1960), Αρχαιολογικό Μουσείο (1962) και Παλαί ντε Σπορ (1965).

περιαστική γη αναδύεται σε πεδίο κερδοσκοπίας, τόσο για τους εργολάβους όσο και για τους κατοίκους, και το φυσικό τοπίο αλλάζει καθώς ανοιχτές εκτάσεις οικοπεδοποιούνται ταχύτατα και τα ρέματα που διατρέχουν την πόλη, μπαζώνονται ώστε να καταληφθούν από αυθαίρετα κτίσματα (Μπλιώνης, 1996).

Η πολεοδομική αυθαιρεσία συνιστά πρακτική όλων των κοινωνικών στρωμάτων. Οι ανάγκες των λαϊκών στρωμάτων απορροφούνται σε αυθαίρετους οικισμούς (Μετέωρα, Πολίχνη, Εύοσμος) που θα νομιμοποιηθούν αργότερα, ενώ ιδιωτικές οικοπεδοποιήσεις περιαστικών αγρών δημιουργούν νέους συνοικισμούς που θα ενταχθούν τελικά στο σχέδιο πόλης. Ακόμη, η μεσοαστική κατάληψη του λόφου του Πανοράματος με αυθαίρετη δημιουργία συνοικισμού δίπλα στον πευκώνα, διενεργείται το 1965 με κανονιστικές μεν οικοδομικές άδειες αλλά με κατοπινή πολεοδομική νομιμοποίηση, στηριγμένη σε μια ευρύτερη ερμηνεία της σχετικής νομοθεσίας. Ακόμη, στη δεκαετία του 1950, ο Αυτόνομος Οικοδομικός Οργανισμός Αξιοματικών ανεγείρει, με τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου (σε αντάλλαγμα παραχώρησης γηπέδων του στρατού στην πόλη), δύο συγκροτήματα κατοικιών δίπλα στο Στρατηγείο και άλλα δύο σε στρατόπεδα ανατολικά και δυτικά της πόλης (Χαστάογλου, 2008α).

Οι υψηλές ανάγκες στέγασης τη δεκαετία του 1960 σε συνδυασμό με την έλλειψη κατοικιών ωθεί στην εμφάνιση και υιοθέτηση του μοντέλου της πολυκατοικίας που πλέον δεν αποτελεί το μεσοπολεμικό αστικό μέγαρο, αλλά απευθύνεται κυρίως στα μικροαστικά και λαϊκά στρώματα. Η μαζική εργολαβική πολυκατοικία αποτέλεσε ένα «στρεβλό» αλλά ιδιαίτερα επιθυμητό νεωτερισμό που αναδείχτηκε στον ισχυρότερο μηχανισμό αστικής συμβίωσης σε μία περίοδο οικονομικής δυσπραγίας και κοινωνικοπολιτικής ρηγμάτωσης. Μόνο το 1964, ανεγείρονται στην πόλη 1.239 νέες οικοδομές και 1.004 προσθήκες. Ασήμαντη ωστόσο παραμένει η παροχή κοινωνικής στέγης που περιλαμβάνει κυρίως τα τελευταία προγράμματα προσφυγικής αποκατάστασης το 1960 (όπως ο συνοικισμός Βότση) και τα πρώτα προγράμματα του Οργανισμού Εργατικής Κατοικίας (που ιδρύεται μόλις το 1954), όπως οι συνοικισμοί του Φοίνικα (1962) και της Νέας Κρήνης (1965). Περί το 1955, υλοποιείται στην Καλαμαριά το μικρό πρόγραμμα του ΟΗΕ (45 κατοικίες για πρόσφυγες των Ανατολικών χωρών) και λίγο αργότερα δημιουργείται, με το σύστημα των οικοδομικών συνεταιρισμών, η συνοικία «Κωνσταντινουπολίτικα» από ομογενείς που κατέφυγαν στην πόλη μετά τους διωγμούς που έγιναν στην Κωνσταντινούπολη το 1955 (Χαστάογλου, 2008α).

Η πόλη μεταμορφώνεται με πρωτοφανείς ρυθμούς από την ακόρεστη δραστηριότητα της ιδιωτικής πρωτοβουλίας και την κρατική συναντίληψη. Από το 1955 αναλαμβάνονται έργα

οδοποιίας, διανοίξεων και διαπλατύνσεων στην περίμετρο της πυρίκαυστης ζώνης και τις επεκτάσεις όπως: διάνοιξη της οδού Τσιμισκή στη σύνδεση με την οδό Δωδεκανήσου αλλά και προς την ΧΑΝΘ (1966), διεύρυνση της οδού Αγίου Δημητρίου και συνέχισή της εκτός ιστορικού πυρήνα ως την Τριανδρία (1960), διάνοιξη της οδού Ολυμπιάδος, εφαρμογή της ρυμοτομίας γύρω από την Ροτόντα και τη ΔΕΘ. Την ίδια εποχή εμφανίζεται το ιδιωτικό αυτοκίνητο και ξεκινάει η περιθωριοποίηση του τραμ (Χαστάογλου, 2008α).

Μέσα σε αυτόν τον πολεοδομικό και οικοδομικό ορυμαγδό, καταγράφεται η στροφή της πόλης στη νεωτερικότητα που υποστηρίζεται οικονομικά στη δεκαετία του 1950 από το Σχέδιο Μάρσαλ «περί αναστηλώσεως της κατεστραμμένης Ευρώπης και αποτροπής του κομμουνιστικού κινδύνου» (Σταθάκης, 2004).

Σύμφωνα με την Χαστάογλου (2008α) μερικές φορές η αρχιτεκτονική αναδύεται με πιο ενεργητικό και οργανωμένο τρόπο για να αναβαθμίσει την εικόνα της πόλης, διαμορφώνοντας σε τρία κεντρικά τμήματα του πολεοδομικού ιστού νεωτερικά αστικά τοπία που διακρίνονται για την ιδιαίτερη φυσιογνωμία και ταυτότητά τους. Τα αστικά αυτά τοπία είναι το Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, η Διεθνής Έκθεση Θεσσαλονίκης και η Νέα Παραλία.

Το Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης διαμορφώνεται ουσιαστικά μετά το 1950. Η Πολεοδομική Επιτροπή του Πανεπιστημίου αναλαμβάνει το 1949 την αναμόρφωση των ακαδημαϊκών χαράξεων του ισχύοντος Σχεδίου Εμπράρ (του 1929) για την πανεπιστημιούπολη, που καλύπτει χώρο 25,6 εκταρίων, στον χώρο που καταλάμβανε ως τότε το εβραϊκό νεκροταφείο. Η λειτουργική διάταξη που προκρίνεται περιλαμβάνει την οργάνωση των κτιρίων των σχολών σε ζώνες για τις θεωρητικές επιστήμες και τη διοίκηση, για τις σχολές υγείας, για τις θετικές και εφαρμοσμένες επιστήμες και για τις φοιτητικές εστίες. Παρόλα αυτά, μέχρι και το 1955, η πανεπιστημιούπολη παραμένει μία ερημική τοποθεσία διάσπαρτη με τις μαρμάρινες πλάκες του εβραϊκού νεκροταφείου, με δύο ρέματα να τη διασχίζουν ανατολικά και δυτικά και με τις παράγκες του προσφυγικού συνοικισμού της Αγίας Φωτεινής να καταλαμβάνουν περισσότερο από το ένα τρίτο του χώρου. Για την οριστικοποίηση του σχεδίου, το 1954 ανατίθεται στον αρχιτέκτονα Ι. Τριανταφυλλίδη η Γενική Πολεοδομική Μελέτη της πανεπιστημιούπολης. Στα επόμενα χρόνια παρατηρούνται διάφορες τροποποιήσεις και συμπληρώσεις στο πολεοδομικό σχέδιο παράλληλα με την ανοικοδόμηση των κτιρίων, ενώ από το 1953 μέχρι το 1980 θεμελιώθηκαν και ολοκληρώθηκαν τα περισσότερα κτίρια των Σχολών του Πανεπιστημίου (Σαββαΐδης και Μπαντέλας, 2000).

Εικόνα 5.30: Αεροφωτογραφία της πανεπιστημιούπολης και της ΔΕΘ το 1970



*Πηγή: Γενική Γραμματεία Επικοινωνίας & Ενημέρωσης, 2006*

Δίπλα στον χώρο του Πανεπιστημίου, χωροθετείται και λειτουργεί η *Διεθνής Έκθεση Θεσσαλονίκης* σε τμήμα της σημερινής της έκτασης. Η προσδοκώμενη ακτινοβολία της κινητοποιεί την αναβάθμιση των εγκαταστάσεών της και το 1955 εγκρίνεται το νέο ρυμοτομικό σχέδιο που ανατρέπει πλήρως το παλιό αστικό τοπίο. Οι υφιστάμενοι οδοί (παλιά λεωφόρος Στρατού και οδός Νοσοκομείων) καταργούνται και διανοίγονται οι σημερινές περιμετρικές οδοί (Αγγελάκη, Εγνατία, Τσιμισκή, Λεωφόρος Στρατού) καθώς και η εσωτερική λεωφόρος που οδηγεί από τα παραλιακά πάρκα στο πανεπιστήμιο. Επίσης, ανακατανέμονται οι ιδιοκτησίες και οι χρήσεις τους: το προβλεπόμενο μουσείο μετατίθεται στην πρώτη θέση της ΔΕΘ (του 1926), ορίζεται πάρκο στη θέση κάτω από την Αγία Φωτεινή και επί της οδού Αγγελάκη δημιουργούνται τρία νέα οικοδομικά τετράγωνα. Το 1958 εγκρίνονται οι αποζημιώσεις για τους κατοίκους και η απομάκρυνση των παραπηγμάτων της Αγίας Φωτεινής (στη θέση όπου βρίσκεται σήμερα το Βελλίδειο συνεδριακό κέντρο και το αρχαιολογικό μουσείο). Η εφαρμογή της νέας ρυμοτομίας προχωρά παράλληλα με την ανοικοδόμηση των νέων περιπτέρων. Το 1961, η ΔΕΘ έχει επιφάνεια 12,2 εκτάρια ενώ ο χαρακτηριστικός πύργος του ΟΤΕ ολοκληρώνεται το 1970. Δυστυχώς, η ακατανόητη ταύτιση της εκθεσιακής αρχιτεκτονικής με το εφήμερο, μαζί με συνεχείς προσθήκες και ανακατασκευές, αποτελούν τους παράγοντες εξάλειψης όλου αυτού του αρχιτεκτονικού ρεπερτορίου μόλις στις επόμενες δεκαετίες (Χαστάογλου, 2008α).

Είναι γενικώς παραδεκτό ότι ο ανασχεδιασμός της Θεσσαλονίκης μετά την πυρκαγιά είχε ως συνέπεια τον αφανισμό της ιστορικής πόλης και άρα την απαξίωση της ιστορικής μνήμης. Με

δεδομένο ότι η υλοποίηση του σχεδίου του 1918 στο μη καμένο τμήμα του ιστορικού κέντρου μετατέθηκε για τα μεταπολεμικά χρόνια, η βασική επιλογή του σχεδίου υπέρ της νεωτερικότητας και ο ακαδημαϊκός τρόπος ανάδειξης των επιλεγμένων μνημείων (κλασικά, βυζαντινά και μεταβυζαντινά) επηρέασε τόσο τις συνειδήσεις των κατοίκων όσο και τις αποφάσεις των διοικούντων.

Σύμφωνα με την Χαστάογλου (2008α), για ένα πολύ σύντομο διάστημα στη δεκαετία του 1960 και πριν παραιτηθεί ολοσχερώς από τον έλεγχο της αύξησής της, η Θεσσαλονίκη διεκδικεί τη φυσιογνωμία μίας σύγχρονης και δυναμικής περιφερειακής μητρόπολης. Κορύφωση της μεταπολεμικής νεωτερικότητας αποτελεί η Χωροταξική Μελέτη Θεσσαλονίκης που ανατίθεται από το Υπουργείο Δημοσίων Έργων στον καθηγητή του τμήματος Αρχιτεκτόνων του ΑΠΘ, Ι. Τριανταφυλλίδη το 1965. Η μελέτη εκπονείται μέσα στο γενικότερο κλίμα της αναπτυξιακής αισιοδοξίας και του πολεοδομικού θετικισμού που επιδιώκει να θέσει τους αστικούς χώρους σε μία μακρόπνοη διαδικασία προγραμματισμού. Η σύνταξη ενός νέου σχεδίου με τη ΧΜΘ γίνεται 47 χρόνια μετά το σχέδιο του 1918 και με μοναδικές ενδιάμεσες παρεμβάσεις τα αποσπασματικά ρυμοτομικά διατάγματα σε μία εκρηκτική αστική πραγματικότητα.

### Χωροταξική Μελέτη Θεσσαλονίκης (1968)

Αποτελεί την πρώτη ολοκληρωμένη πρόταση για την ευρύτερη περιοχή και ολοκληρώνεται το 1968. Οι προτάσεις-προβλέψεις έχουν δύο χρονικούς ορίζοντες με προοπτική 25ετίας (δηλαδή τις αρχές της δεκαετίας του 1990) και 50ετίας (δηλαδή περίπου το 2015). Το σχέδιο υιοθετεί ορισμένες βασικές αντιλήψεις της δεκαετίας του 1960 για την οργάνωση και το σχεδιασμό των πόλεων με βάση τις «γειτονιές» και τον καθορισμό ειδικών ζωνών. Αν και το σχέδιο δεν αποκτά ποτέ δεσμευτικό χαρακτήρα και οι προβλέψεις του θα αποδειχτούν εξωπραγματικές, εντούτοις είχε ουσιαστική θετική συμβολή καθώς ανέδειξε την αναγκαιότητα του στρατηγικού σχεδιασμού, ενώ παράλληλα έθεσε ένα πλαίσιο αρχών και ιδεών για πολλά ζητήματα σχεδιασμού της ευρύτερης περιοχής. Σε κάθε περίπτωση θα ληφθεί σοβαρά υπόψη από όλες τις μεταγενέστερες απόπειρες σχεδιασμού της πόλης. Η ΧΜΘ αποτέλεσε μία από τις 27 ρυθμιστικές μελέτες που εκπονήθηκαν πανελληνίως μεταξύ 1963 και 1970, η μόνη όμως τόσο ενδελεχής με 66 τόμους και πλήρη ανάλυση των πολεοδομικών παραμέτρων (Ανδρικοπούλου κ.ά., 2007).

Η Θεσσαλονίκη εξακολουθεί να μεγαλώνει περιστασιακά, ο πληθυσμός της αυξήθηκε σε 706.180 κατοίκους το 1981, με τις εκτός σχεδίου περιοχές να καλύπτουν 430 εκτάρια

(ποσοστό 11,5% της πολεοδομημένης επιφάνειας). Παράλληλα όμως διογκώνονται και τα συνήθη πολεοδομικά προβλήματα όπως η ανεξέλεγκτη ανάμιξη των χρήσεων, η στενότητα των δημόσιων χώρων και ιδιαίτερα των πράσινων, οι οποίοι ανέρχονται μόλις στα 2,7 τμ. ανά κάτοικο το 1980 (όταν το ευρωπαϊκό μέσο όρο ανέρχεται στα 20-25 τμ.). Επιπροσθέτως, γιγαντώνεται και το κυκλοφοριακό πρόβλημα (Χαστάογλου, 2008α).

Η ίδρυση του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος της Ευρύτερης Περιοχής της Θεσσαλονίκης λίγα χρόνια μετά τον εκσυγχρονισμό της πολεοδομικής νομοθεσίας το 1979 και το 1983 και η έγκριση του Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης το 1985, συνιστούν τις πρώτες εφαρμοσμένες προσπάθειες για έλεγχο και σχεδιασμό της αστικής ανάπτυξης. Βασικό στόχο αποτελούν η λήψη μέτρων για τη βελτίωση της δομής και της πολυκεντρικότητας του πολεοδομικού συγκροτήματος αλλά και τη χωροταξική οργάνωση της ευρύτερης περιοχής και των οικισμών της. Ταυτόχρονα ενσωματώνει τελείως νέους στόχους και αρχές του πολεοδομικού σχεδιασμού: την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και την προστασία και ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς και της ιστορικής μνήμης, στην οποία πλέον περιλαμβάνονται και τα κτίρια του μεσοπολέμου (Χαστάογλου, 2008α).

### Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης (1985)

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης νομοθετικά κατοχυρώνεται το 1985, παράλληλα με την ίδρυση του Οργανισμού. Το ΡΣ περιλαμβάνει σχέδια με τις Δομικές Παρεμβάσεις και τις βασικές Αναπτυξιακές Επιλογές. Κεντρικό στοιχείο του ΡΣ είναι η προσπάθεια να δημιουργηθούν περιφερειακά κέντρα στην ευρύτερη περιοχή του Δήμου Θεσσαλονίκης. Παρά το γεγονός ότι αυτό το σχέδιο δε λειτούργησε δεσμευτικά, η θεσμική του κατοχύρωση και η συνεχής τεχνολογική και διοικητική υποστήριξη από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού αποτέλεσε σημείο καμπής για τη σοβαρότητα με την οποία αντιμετωπίζεται ο στρατηγικός σχεδιασμός της ανάπτυξης της πόλης.

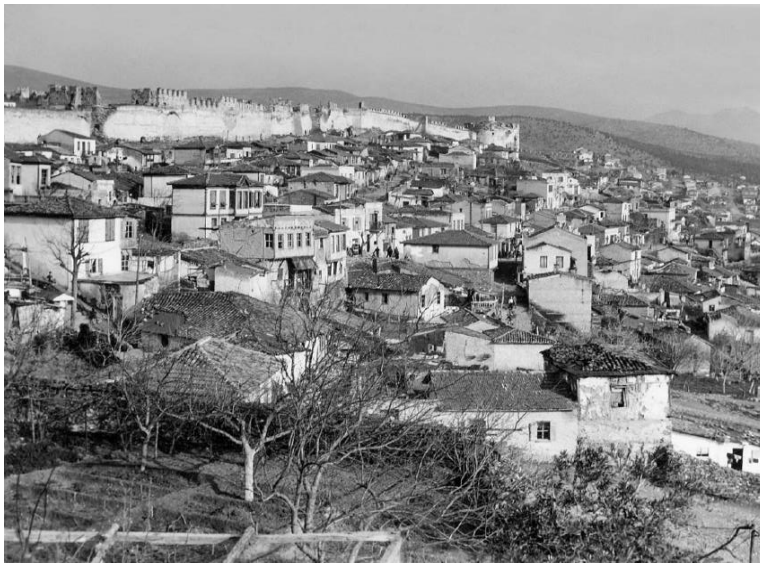
Ειδικότερα, το ΡΣ (Ν.1561/1985) ορίζει την Ευρύτερη Περιοχή Θεσσαλονίκης (ΕΠΘ), την εσωτερική της διαίρεση σε Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης (ΠΣΘ), Περιαστική Ζώνη (ΠΖ) και Λοιπή ΕΠΘ. Αποβλέπει στον σχεδιασμό της ΕΠΘ στο πλαίσιο της εθνικής χωροταξικής πολιτικής, στη χωροταξική διάρθρωση τομέων παραγωγής, συστήματος μεταφορών, τεχνικής υποδομής και κοινωνικού εξοπλισμού, στην πολιτική γης και κατοικίας, στον σχεδιασμό της χωροταξικής και της νέας πολεοδομικής δομής της πόλης, στη λήψη μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος και στον καθορισμό των απαιτούμενων

θεσμικών, οικονομικών και διοικητικών μέτρων. Ο Οργανισμός αποτελεί αρωγό στην όλη προσπάθεια προγραμματισμού και σχεδιασμού της αναπτυξιακής δυναμικής της πόλης (σχεδιασμός ΖΟΕ, παρακολούθηση των ΓΠΣ, σχεδιασμός των μεταφορών κλπ) (Ανδρικοπούλου κ.ά., 2007).

Η ανάδειξη της ιστορικής φυσιογνωμίας της πόλης περιορίζεται στην κεντρική περιοχή (εντός των τειχών), δηλαδή μόνο στα 330 εκτάρια του ιστορικού πυρήνα, όταν η έκταση της πόλης έχει ξεπεράσει πια τα 4.500 εκτάρια. Το σχέδιο προτείνει μέτρα για την προστασία των ιστορικών και αρχαιολογικών τόπων, διατυπώνει αναγκαίους περιορισμούς για τις χρήσεις γης και την κυκλοφορία και προβλέπει την ανάπλαση των διασωζόμενων παραδοσιακών τμημάτων της πόλης όπως το παλιό εμπορικό κέντρο, την Άνω Πόλη κ.ά. Τέλος, εισηγείται ένα πλέγμα τριών αρχαιολογικών περιπάτων (του ανατολικού, από τον Λευκό Πύργο μέχρι το Επταπύργιο, του κεντρικού, από την πλατεία Αριστοτέλους μέχρι τη Μονή Βλατάδων και του δυτικού, από τον Βαρδάρη μέχρι την Άνω Πόλη) που απηχούν τις παλαιότερες προτάσεις της ΧΜΘ. Εντούτοις, το πρακτικό εργαλείο του σχεδιασμού, το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο για τη Θεσσαλονίκη, εγκρίθηκε μόλις το 1993 ενώ το 1994 τμήμα του ιστορικού κέντρου κηρύχθηκε ιστορικός τόπος, εντάσσοντας τη μεσοπολεμική αρχιτεκτονική στην κληρονομιά της πόλης (Χαστάογλου, 2008α).

Η εκτεταμένη αποψίλωση της πόλης από τη νεότερη αρχιτεκτονική κληρονομιά της αποτελεί ένα τεκμηριωμένο γεγονός. Ήδη, στις αρχές της δεκαετίας του 1970, το ιστορικό κέντρο έχει πια μεταμορφωθεί πλήρως ενώ παράλληλα έχει ξεκινήσει η αντικατάσταση των τετράωροφων πολυκατοικιών της πυρκαυστής ζώνης με οχταώροφες. Σύμφωνα με μία απογραφή του 1977 από το Σπουδαστήριο Ιστορίας της Αρχιτεκτονικής του ΑΠΘ, εντοπίστηκαν 1.543 ιστορικά κτίρια της νεότερης περιόδου (μετά το 1830) μόνο στην εντός των τειχών πόλη. Αριθμός που θα μειωθεί δραματικά στα επόμενα χρόνια, αφού η καταγραφή του 1985 από την 4<sup>η</sup> Εφορεία Νεωτέρων Μνημείων απαριθμεί μόλις 150 σχετικά κτίσματα και μάλιστα στο σύνολο της πόλης (εντός και εκτός των τειχών) (Λάββας, 2001).

Εικόνα 5.31: Η Άνω Πόλη στα τέλη της δεκαετίας του 1920



*Πηγή: Γενική Γραμματεία Επικοινωνίας & Ενημέρωσης, 2006*

Στην Θεσσαλονίκη αλλά και στην Ελλάδα γενικότερα, η αφύπνιση της μνήμης έρχεται με καθυστέρηση και οι τάσεις αυτές αναδεικνύονται μόλις τη δεκαετία του 1980. Το 1979 ιδρύεται η 4<sup>η</sup> Εφορεία Νεωτέρων Μνημείων (η 9<sup>η</sup> Εφορεία Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Μνημείων είχε ιδρυθεί το 1938!) ενώ το 1991 συστάθηκε το τοπικό παράρτημα της Ελληνικής Εταιρείας για την προστασία του Περιβάλλοντος και της Πολιτιστικής Κληρονομιάς (Χαστάογλου, 2008α).

Το πρώτο εγχείρημα σε ιστορικό σύνολο της Θεσσαλονίκης αποτέλεσε η επέμβαση που ξεκίνησε το 1976 από το Υπουργείο Πολιτισμού στην Άνω Πόλη. Απαρχή στάθηκε η αναγκαιότητα για βελτίωση των συνθηκών υγιεινής και διαβίωσης των κτισμάτων της περιοχής, κατόπιν αιτημάτων των κατοίκων της. Βασικός στόχος ήταν η διαφύλαξη του χαρακτήρα της μόνης περιοχής της ιστορικής πόλης που διατήρησε το σχέδιο του 1918. Έτσι, δόθηκε βαρύτητα στην ανοικοδόμηση με ειδικούς όρους και περιορισμούς στη δόμηση (1979) και αναθεωρήθηκε το ρυμοτομικό σχέδιο (1980), επιτρέποντας την ανοικοδόμηση των μικρών και κατακερματισμένων ιδιοκτησιών (οι οποίες ανέρχονται στο 80% του συνόλου). Για να εκτιμηθεί το εύρος της διατήρησης, αρκεί να αναφερθεί ότι μόλις 40 κτίρια κηρύχθηκαν διατηρητέα (δηλαδή το 1% του αξιόλογου ιστορικού αποθέματος που αριθμούσε τότε 4.000 κτίσματα) και φυσικά όχι τα προσφυγικά (Καλογήρου και Χαστάογλου, 1992· Καυκούλα, 2001).



### Στρατηγικό Σχέδιο για τον 21<sup>ο</sup> αιώνα (1995)

Το Στρατηγικό Σχέδιο της Θεσσαλονίκης για τον 21<sup>ο</sup> αιώνα ξεκίνησε με πρωτοβουλία του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου και ολοκληρώθηκε το 1995. Στόχος της προσπάθειας είναι η επανεκτίμηση της κατάστασης 10 χρόνια μετά το πρώτο ΡΣ του 1985, η διάγνωση των νέων δεδομένων και προοπτικών και η έναρξη ενός ευρύτερου κοινωνικού διαλόγου που θα οδηγούσε στη διαμόρφωση στρατηγικών προτεραιοτήτων για την ανάπτυξη της πόλης. Μελετά μεταξύ άλλων, τον σχεδιασμό του αστικού χώρου (ιστορικό κέντρο, θαλάσσιο μέτωπο, δυτικό και ανατολικό τόξο), τις αστικές και κοινωνικές υποδομές, τον κοινωνικό αποκλεισμό και τις οικιστικές περιοχές σε κρίση, τις περιβαλλοντικές παραμέτρους κ.ά.

Θέτει δύο στρατηγικούς άξονες: α) Επιχειρηματική και παραγωγική Θεσσαλονίκη και β) Θεσσαλονίκη του πολιτισμού και της επιστήμης. Βάσει αυτών των αξόνων εξειδικεύεται σε στόχους και καταλήγει σε ένα συγκεκριμένο πρόγραμμα εφαρμογής (μέτρα και έργα/ενέργειες). Το εν λόγω σχέδιο συνέβαλε στην αναγνώριση της αναγκαιότητας επικαιροποίησης του ΡΣ, αν και η πολιτική συγκυρία δεν επέτρεψε την ουσιαστική αξιοποίηση και συνέχισή του (Ανδρικοπούλου κ.ά., 2007).

#### 5.3.2 Ανάδειξη Θαλασσίου Μετώπου

Ένα ιδιαίτερα σημαντικό νεωτερικό πρόγραμμα περιλαμβάνει την κατασκευή της Νέας Παραλίας στην ανατολική ακτή, από το πάρκο του Λευκού Πύργου μέχρι την Καλαμαριά. Το 1953, στο πλαίσιο ανασυγκρότησης του Σχεδίου Μάρσαλ και της εξυπηρέτησης των τακτικών αναγκών του NATO, το Λιμενικό Ταμείο (που έχει την κυριότητα της συγκεκριμένης ζώνης) ξεκινάει τις διαδικασίες επιχωμάτωσης επιφάνειας 60 εκταρίων. Η εν λόγω επιχωμάτωση αλλάζει ριζικά την εικόνα της πόλης, εξαφανίζοντας σταδιακά τις κοσμοπολίτικες επαύλεις και τα υπαίθρια καφενεία. Χωρίς προηγούμενο πολεοδομικό σχεδιασμό (αντίθετα μάλιστα στο ισχύον σχέδιο του 1929 που διατηρούσε την παλιά ακτογραμμή εκσυγχρονισμένη σε παραλιακή οδό – corniche), η επέμβαση ολοκληρώνεται το 1973, δημιουργώντας μία ευθύγραμμη προκυμαία μήκους 2 χλμ. και πλάτους 30 μέτρων, συνοδευόμενη από γραμμικό πάρκο. Τρία διακριτά σημεία απόβασης: α) στο ξενοδοχείο Μακεδονία Παλλάς, β) στο Φάληρο και γ) στο Μέγαρο Μουσικής, θα εξυπηρετούσαν τις ανάγκες του νατοϊκού στόλου ως χώροι απόβασης σε περίπτωση κομμουνιστικής εισβολής. Εν τέλει, η νέα προκυμαία εξελίχθηκε σε μείζονα ανοιχτό χώρο και προσφιλή περίπατο των κατοίκων της πυκνοδομημένης ανατολικής ζώνης (Χαστάογλου, 2008α).

Εικόνα 5.32: Η Νέα Παραλία το 1962



*Πηγή: Γενική Γραμματεία Επικοινωνίας & Ενημέρωσης, 2006*

Το τεχνικό έργο συνοδεύτηκε από τη ριζική αναμόρφωση όλης της πολεοδομικής ζώνης, ανάμεσα στις λεωφόρους Βασιλέως Γεωργίου και Βασιλίσσης Όλγας και στη νέα παραλιακή λεωφόρο. Το 1965 με τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου από τον Δήμο Θεσσαλονίκης, χαράχθηκαν νέα οικοδομικά τετράγωνα, στα οποία τακτοποιήθηκαν οι παλιές ιδιοκτησίες ενώ τα νέα οικόπεδα που προέκυψαν από την επιχωμάτωση κατά μήκος της παλιάς ακτογραμμής, εκποιήθηκαν σε δημοπρασίες. Ο ειδικός οικοδομικός κανονισμός εισήγαγε το μοντερνιστικό πρότυπο των πανταχόθεν ελεύθερων οικοδομικών μονάδων πάνω σε πιλοτή, μέσα σε ενοποιημένο κοινόχρηστο χώρο, ο οποίος κατέληξε να λειτουργεί ως χώρος στάθμευσης των ενοίκων. Οι νέες οκτώροφες πολυτελείς οικοδομές διαμόρφωσαν ένα ιδιαίτερο αστικό μέτωπο με αρκετούς χώρους πρασίνου (Χαστάογλου, 2008α).

Η νέα παραλία της Θεσσαλονίκης θα αποτελέσει σύμβολο του νέου μεσοαστικού τρόπου ζωής που θυμίζει τη μετάβαση από την εποχή της ανέχειας στην ανερχόμενη μητροπολιτική περιοχή, η οποία για αρκετά χρόνια θα συντηρείται κυρίως από την οικοδομική δραστηριότητα. Παρόλες όμως τις τάσεις νεωτερικότητας που εμφανίζει η πόλη των μεταπολεμικών χρόνων, στη βάση της παραμένει μία πόλη συντηρητική που δε συντηρεί τις μνήμες της (Χαστάογλου, 2008α).

Η ανάπλαση του ιστορικού τμήματος του λιμανιού της Θεσσαλονίκης αποτελεί το σημαντικότερο σύγχρονο έργο ανάπλασης εντός του ιστορικού κέντρου τα τελευταία χρόνια που παρέχει ανανεωμένο δημόσιο χώρο στο κορεσμένο κέντρο και συμπληρώνει τις κεντρικές λειτουργίες με έναν πολιτιστικό πόλο μητροπολιτικής εμβέλειας. Υλοποιήθηκε το 1997, με την ευκαιρία του εορτασμού της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας, και συνιστά το πρώτο πρόγραμμα ανάπλασης ιστορικού λιμενικού χώρου στην Ελλάδα (Χαστάογλου, 2008β).

Τα νέα αστικά δεδομένα που περιλαμβάνουν τη διεύρυνση της ζώνης επιρροής του λιμανιού, το καθεστώς των ενδοκοινοτικών μεταφορών και την ανάπτυξη της επιβατικής κίνησης καθιστούν απαραίτητη την αναδιάρθρωση του χώρου του λιμανιού. Η εμπορική κίνηση μεταφέρθηκε δυτικά στον καινούργιο προβλήτα των κοντέινερ, αφήνοντας το ιστορικό λιμάνι για την επιβατική κίνηση.

Το παλιό λιμάνι αποτελεί το μεγαλύτερο τμήμα του ιστορικού εμπορικού κέντρου που διασώθηκε ακέραιο από την πυρκαγιά του 1917, γεγονός που κάνει ιδιαίτερα κρίσιμη την προστασία και ανάδειξη του για μια πόλη που έχασε το μεγαλύτερο μέρος της αρχιτεκτονικής της κληρονομιάς. Το 1994 ορίστηκε ως ιστορικός τόπος και ορισμένα κτίσματά του κηρύχθηκαν διατηρητέα. Το αρχικό σχέδιο περιλάμβανε ολόκληρο το παλιό λιμάνι με επιφάνεια 5,5 εκτάρια και σημαντικό κτιριακό απόθεμα 26.000 τ.μ. Τελικά, αναπλάστηκε μόνο ο πρώτος προβλήτας με επιφάνεια 29.000 τ.μ. και κτίσματα περίπου 7.000 τ.μ. Ανακαινίστηκαν 5 κτίρια που χρονολογούνται από το 1904 – 4 υπόστεγα (με ελεύθερη κάτοψη 50 X 20 μ) και 1 αποθήκη- και παρά την επιλογή για μόνη διατήρηση του κελύφους (που σήμαινε ουσιαστικά την ανακατασκευή του εσωτερικού χώρου) η αυθεντική εικόνα και η χρηστική αισθητική του ιστορικού λιμανιού διατηρούνται. Η επέμβαση επικυρώθηκε το 1996 με σύμβαση ανάμεσα στον Οργανισμό Λιμένος, τον Οργανισμό της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας και τον Δήμο, και χρηματοδοτήθηκε από το Υπουργείο ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. με 16,5 εκατ. Ευρώ. Στον πίνακα που ακολουθεί, παρουσιάζονται οι νέες χρήσεις των κτιρίων (Χαστάογλου, 2008β).

Πίνακας 5.10: Επανάχρηση κτιρίων λιμένα

	Επιφάνεια	Νέες χρήσεις
<b>Επιφάνεια προβλήτα</b>	<b>29.000 τμ</b>	
Αποθήκη Α	2.300 τμ	Μουσείο φωτογραφίας και κινηματογράφου με αίθουσες εκθέσεων και διαλέξεων
Αποθήκη Β	1.050 τμ	Μουσείο Ντιζάιν και εκθεσιακός χώρος. Σήμερα εστιατόριο-καφετέρια
Αποθήκη Γ	1.000 τμ	Εκθεσιακός χώρος
Αποθήκη Δ	900 τμ	Δύο αίθουσες κινηματογράφου, χωρητικότητα 530 θέσεις
Αποθήκη 1	1.850 τμ	Δύο αίθουσες κινηματογράφου-διαλέξεων, χωρητικότητα 560 θέσεις
Μηχανοστάσιο	300 τμ	

**Πηγή: Χαστάογλου, 2008β**

#### 5.4 Σύγχρονες Προκλήσεις & Προοπτικές

Με την έλευση του 21<sup>ου</sup> αιώνα, παρουσιάζονται μία σειρά φαινομένων και καταστάσεων που θα αλλάξουν σημαντικά την εικόνα και τη λειτουργία της πόλης όπως είναι η παγκοσμιοποιημένη οικονομία, οι πολιτικές αναδιαρθρώσεις στα Βαλκάνια και ευρύτερα στην Ανατολική Ευρώπη, η άνοδος των νέων τεχνολογιών και η κατασκευή σημαντικών έργων υποδομής υπερεθνικής εμβέλειας. Η ένταξη της χώρας στην Ευρωπαϊκή Ένωση προσελκύει οικονομικούς μετανάστες και ξένο επενδυτικό κεφάλαιο που θα επηρεάσει τα οικονομικά μεγέθη της πόλης. Ταυτόχρονα, η ραγδαία αύξηση της κατανάλωσης που συνόδευε την επιφανειακή οικονομική ευμάρεια των δεκαετιών της μεταπολίτευσης και η υποχώρηση της παραγωγικής δραστηριότητας υπέρ της ανάπτυξης των υπηρεσιών, θέτουν υπό αμφισβήτηση τον βιομηχανικό χαρακτήρα της πόλης (Χαστάογλου, 2008α).

Οι οικονομικοί μετανάστες αντιπροσωπεύουν τη νέα πολυπολιτισμικότητα που καταγράφεται σε ολόκληρο τον ευρωπαϊκό χώρο αλλά σίγουρα δε σχετίζεται με τον κοσμοπολιτισμό του τέλους του 19<sup>ου</sup> αιώνα, εποχή παρακμής των αυτοκρατοριών, όταν οι ποικίλες εθνοτικές διασπορές διατηρούσαν καθοριστικό ρόλο στο διεθνές εμπόριο και συνετέλεσαν καθοριστικά στην ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των μεσογειακών πόλεων (Χαστάογλου, 2008α).

Σήμερα η πόλη έχει ξεπεράσει το 1.000.000 κατοίκους και η εντός σχεδίου επιφάνειά της καλύπτει 6.038 εκτάρια. Τα διάφορα έργα υποδομών σε συνδυασμό με τις χωρικές εκφράσεις διαφόρων κοινωνικοοικονομικών δεδομένων σηματοδοτούν τη μετάβαση της πόλης από το συμπαγές στο διάχυτο μοντέλο όπου χωροθετούνται πολλά κέντρα, τα οποία διαμορφώνονται μέσω της δυναμικής διάχυσης χρήσεων του τριτογενούς τομέα, κατά μήκος των αξόνων ταχείας κυκλοφορίας και που συνθέτουν τη ραχοκοκαλιά της νέας αστικότητας. Το ιστορικό κέντρο με τις υψηλές αξίες γης και τον ευπαθή και κορεσμένο ιστό του, αδυνατεί πλέον να συμπεριλάβει όλη την κεντρικότητα του αστικού συγκροτήματος (Καυκαλάς, 1999).

Ο αναποτελεσματικός πολεοδομικός έλεγχος είναι έκδηλος στη μετάβαση της πόλης από τον 20<sup>ο</sup> στον 21<sup>ο</sup> αιώνα. Η πόλη εισέρχεται σε νέα περίοδο μετασχηματισμών και το ζητούμενο είναι να πραγματοποιηθούν προγραμματισμένα και ολοκληρωμένα και όχι άναρχα και ανεξέλεγκτα. Ωστόσο, η αναποτελεσματικότητα των μηχανισμών πολεοδομικού ελέγχου δεν πρέπει να απαξιώνει τα θετικά στοιχεία της πόλης. Το κέντρο της πόλης που παραμένει ζωντανό και συγκεντρώνει μία πληθώρα χρήσεων κατοικίας, εμπορίου και οικονομικών δραστηριοτήτων, πολιτισμού και ψυχαγωγίας πρέπει να ενισχυθεί για να διατηρήσει τους κατοίκους του και τον κτιριακό του πλούτο και να προστατευθεί από την επιβαρυνόμενη

κυκλοφοριακή κατάσταση. Το γεγονός δε ότι συμπίπτει με το ιστορικό τμήμα της πόλης ενισχύει την έλξη και τη μνημειακή του υπόσταση (Καραδήμου-Γερόλυμπου, 2008).

Οι πυκνοδομημένες γειτονίες που σφύζουν από κινητικότητα και ζωντάνια, χάρη στη πολυλειτουργικότητα και την ανάμικτη κοινωνική προέλευση των κατοίκων (ανοικοδόμηση μέσω αντιπαροχής) δύνανται να αποτελέσουν θύλακες ανάπτυξης βελτιώνοντας σημαντικά το βιοτικό επίπεδο των κατοίκων. Επιπροσθέτως, η σχέση της πόλης με τη θάλασσα αποτελεί ιδιαίτερο γνώρισμα αυτής, καθώς δύναται να λειτουργήσει ως ανταγωνιστικό πλεονέκτημά της. Συνεπώς, η ακτογραμμή μήκους 35 περίπου χιλιομέτρων που απαντάται στην πόλη, θα πρέπει να προφυλαχθεί αλλά και να αναδειχθεί μέσω της δημιουργίας ελκυστικών δημόσιων ελεύθερων χώρων.

Η χωρική ιστορία της Θεσσαλονίκης αναδεικνύει τη γεωγραφική ταυτότητα και τη σημασία του φυσικού τοπίου, την αδιατάρακτη ιστορική παρουσία και τον βαλκανικό ρόλο της πόλης ως μεγάλου εμπορικού και διαμετακομιστικού κέντρου. Επιπλέον, εκφράζει την προσαρμοστική της ικανότητα, στην οποία συνέβαλε ο συνεχής εμπλουτισμός της με νέους κατοίκους. Οι πολυδιάστατοι και απανωτοί μετασχηματισμοί στα νεότερα χρόνια αποδεικνύουν τη γρήγορη αντίδραση των τοπικών δυνάμεων στις γενικότερες εξελίξεις. Από περίκλειστη μεσαιωνική πόλη, ακινητοποιημένη από την παράδοση, η Θεσσαλονίκη μεταμορφώθηκε σε μία εξωστρεφή πόλη-λιμάνι, πολυπολιτισμική, αναπτυσσόμενη αλλά και διχασμένη ανάμεσα στο νέο και στο παλιό. Και γρήγορα, μετά από την καταστροφή της πυρκαγιάς του 1917, αναδύθηκε ως η «πρώτη πραγματοποίηση της ευρωπαϊκής πολεοδομίας του 20<sup>ου</sup> αιώνα» (Καραδήμου-Γερόλυμπου, 2008).

Η σημερινή υποτονικότητα του διεθνούς της ρόλου υποδηλώνει την ύπαρξη μίας σειράς αδυναμιών και ελλείψεων, οι οποίες διακρίνονται σε δύο βασικές κατηγορίες. Αφενός, πρόκειται για την ενδογενή δυναμική της εθνικής οικονομίας που προσδιορίζει την εκ των έσω ανάδυση δραστηριοτήτων αιχμής και διεθνούς εμβέλειας (μακροοικονομικοί δείκτες και ρυθμός οικονομικής μεγέθυνσης) και αφετέρου, πρόκειται για τους παράγοντες που επηρεάζουν τις χωροθετικές επιλογές των κεφαλαίων που κινούνται στον διεθνή χώρο, αναζητώντας κατάλληλες θέσεις εγκατάστασης (σημαντική χρονο-απόσταση από τον πυρήνα της δυτικοευρωπαϊκής ανάπτυξης) (Οικονόμου, 2000).

Η στρατηγική θέση της Θεσσαλονίκης καθορίζει και την αναπτυξιακή της δυναμική. Το σύστημα μεταφορών σε κάθε πόλη μητροπολιτικής εμβέλειας, έτσι και στην Θεσσαλονίκη, αποτελεί το χωρικό επίπεδο όπου συναντώνται κινήσεις τοπικής και διεθνούς κλίμακας. Η στρατηγική θέση λοιπόν της πόλης στο κομβικό σημείο των δύο βασικών εθνικών αναπτυξιακών αξόνων (της Εγνατίας και του ΠΑΘΕ), αλλά και η σύνδεσή της με τα

διευρωπαϊκά δίκτυα (X και IV), λειτουργούν ως καταλύτης στην ανάδειξη της πόλης σε μητροπολιτικό κόμβο και πόλο έλξης με διεθνή εμβέλεια, ιδιαίτερα για το χώρο των Βαλκανίων. Εξάλλου, η δυναμική που ανέπτυξε η πόλη στο 19<sup>ο</sup> αιώνα, στηρίχτηκε σε αυτήν ακριβώς τη γειτνίαση με τη βαλκανική ενδοχώρα. Ο οδικός άξονας ΠΑΘΕ διατάσσεται επί του παραδοσιακού άξονα σύνδεσης του ελληνικού χώρου με τις γειτονικές χώρες, ενώ η Εγνατία εισάγει ένα νέο αυτοκινητόδρομο στην κατεύθυνση Ανατολής-Δύσης με σημαντικές επιπτώσεις στις διαπεριφερειακές και διεθνείς συνδέσεις, ενισχυμένη από τους κάθετους άξονες (Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, 2008).

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αποτελεί κομβικό σημείο για τις θαλάσσιες μεταφορές της ευρύτερης περιοχής και το δεύτερο λιμάνι, από άποψη κίνησης και σημασίας, σε εθνικό επίπεδο στο δίκτυο λιμένων της Ανατολικής Μεσογείου. Η σημασία του ενδυναμώνεται από το γεγονός ότι αποτελεί απόληξη και θαλάσσια διέξοδο της κεντροευρωπαϊκής ενδοχώρας και της Βαλκανικής προς το χώρο της Ανατολικής Μεσογείου. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης εντάσσεται στους διευρωπαϊκούς άξονες, αφού δέχεται φορτία που υπερβαίνουν τους 1,5 εκατ. τόνους και συνδέεται με χερσαία διευρωπαϊκά δίκτυα. Ο διεθνής του ρόλος ως εμπορευματικός λιμένας αναδεικνύεται από την εμπορευματική κίνηση τα τελευταία χρόνια, ενώ ο ρόλος του ως επιβατικός λιμένας είναι περιορισμένος (Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, 2008).

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης έχει βασική ενδοχώρα τα Βαλκάνια (και κυρίως την Βουλγαρία και τα Σκόπια) και οι προοπτικές ανάπτυξής του συσχετίζονται με τις προοπτικές οικονομικής ανάπτυξης των χωρών της Βαλκανικής, αλλά και με το ευρύτερο οικονομικό περιβάλλον. Επιπλέον, η ένταξη νέων χωρών στην ΕΕ (Βουλγαρία, Ρουμανία) δημιουργεί νέες συνθήκες και προϋποθέσεις στις συνδέσεις με τις γειτονικές χώρες. Παράλληλα, η έντονη ανάπτυξη κατά τα τελευταία χρόνια των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών και του εμπορίου, δίνουν τη δυνατότητα αναβάθμισης στην ιεραρχία του δικτύου των μεταφορών. Ευκαιρίες παρουσιάζονται επίσης και στη μετακίνηση των επιβατών, δεδομένης της αύξησης της τουριστικής κίνησης στην περιοχή (Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, 2008).

Στο σύγχρονο ευρωπαϊκό περιβάλλον και στη διεθνή οικονομία της μάθησης, η Θεσσαλονίκη θα πρέπει να επιδιώξει να ενταχθεί δυναμικά στο δίκτυο των ευρωπαϊκών πόλεων αντίστοιχου επιπέδου, ώστε να δράσει ανταγωνιστικά και συμπληρωματικά ως προς αυτές. Αξιοποιώντας τα πλεονεκτήματά της και βελτιώνοντας τη διεθνή της εικόνα, θα πρέπει να επιδιώξει και την προσέλκυση δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τον πολιτισμό (αθλητικά και πολιτιστικά γεγονότα, εκθέσεις κοκ).

Αξίζει επίσης να τονιστεί η αναγκαιότητα θέσπισης ενιαίας μητροπολιτικής διακυβέρνησης. Η διάσπαση της τοπικής αυτοδιοίκησης σε επιμέρους δήμους εμποδίζει τη δημιουργία μίας

συνολικής και ολοκληρωμένης αντιμετώπισης της πόλης, αφαιρεί τη δυνατότητα συνολικού και ολοκληρωμένου σχεδιασμού, κατακερματίζει τους διαθέσιμους πόρους και μετατοπίζει κατ'ανάγκη τις όποιες πρωτοβουλίες σε επίπεδα κεντρικής διοίκησης, τα οποία αφενός είναι αμφίβολο αν γνωρίζουν επαρκώς τις τοπικές ιδιαιτερότητες και αφετέρου, αδυνατούν να εισέλθουν σε λογικές «ανταγωνιστικότητας των πόλεων» (Κουρτέσης, 2008).

Εικόνες 5.33 & 5.34: Σημερινή άποψη της Θεσσαλονίκης



**Πηγή:** <http://www.astro.auth.gr/~bns2015/venuetravel.html>

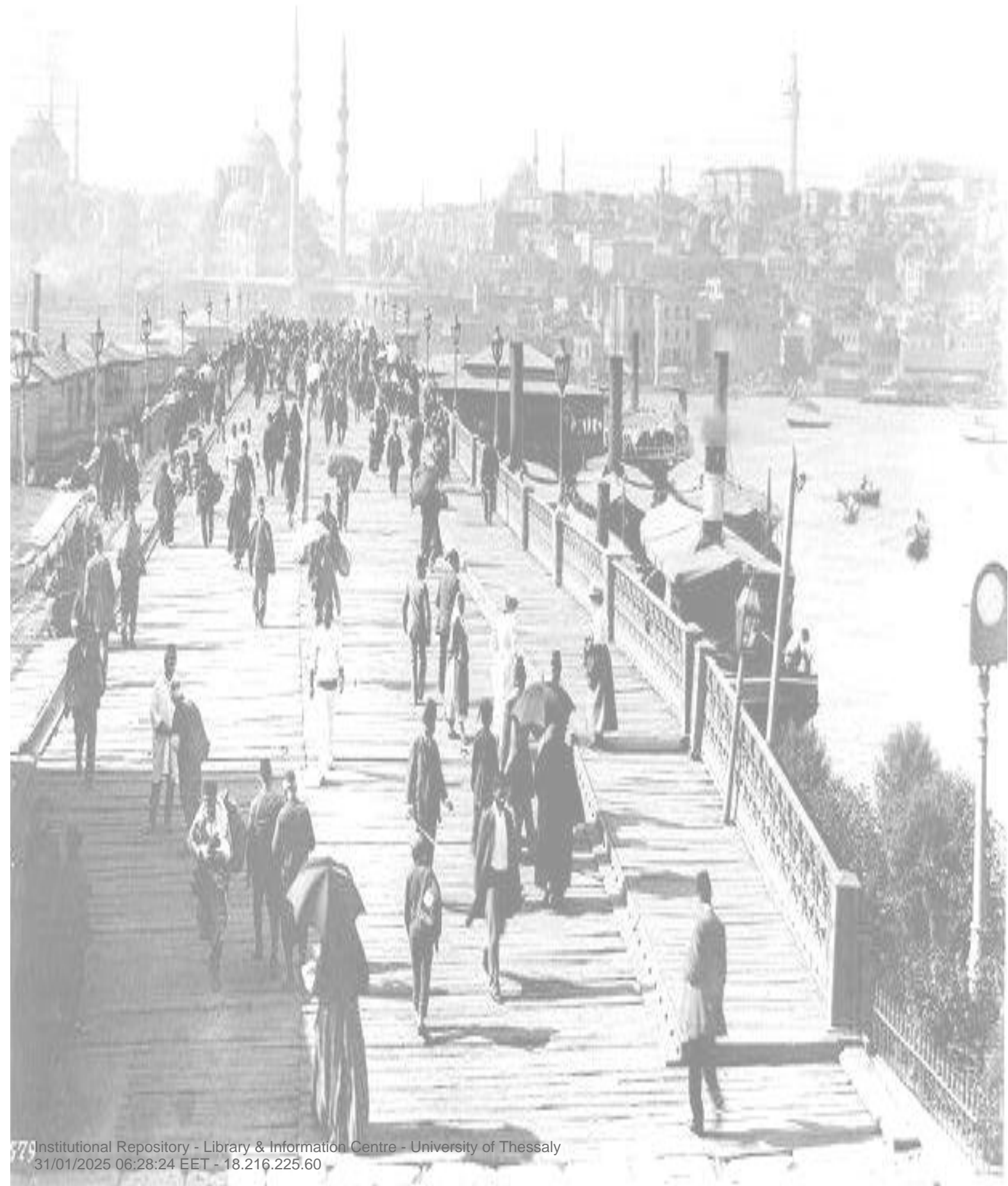
Εν κατακλείδι, η Θεσσαλονίκη δεν καταφέρνει να ανταποκριθεί ικανοποιητικά στις νέες προκλήσεις και να αξιοποιήσει τις νέες ευκαιρίες που διαμορφώνονται στον ευρύτερο ευρωπαϊκό χώρο. Η πόλη αδυνατεί να αντιμετωπίσει τα διαρθρωτικά προβλήματα της οικονομίας της και να εισέλθει σε πορεία αναδιάρθρωσης. Πολλές πόλεις αντιμετωπίζουν κρίσεις οικονομικών κλάδων, στους οποίους στηρίζονταν (περίοδος αποβιομηχάνισης πολλών πόλεων), αλλά αργότερα επανακάμπτουν. Η Θεσσαλονίκη εξακολουθεί να βρίσκεται σε μεταβατικό στάδιο. Αδυνατεί να αξιοποιήσει τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και τις δυνατότητές της για να διευρύνει τον διεθνή της ρόλο. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η χαμένη ευκαιρία της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης ώστε να αναρριχηθεί στην αστική ιεραρχία (Λαμπριανίδης, 2008).

Η Θεσσαλονίκη, όπως κάθε πόλη έχει ιστορικές καμπές, περιόδους όπου οι πνευματικές και άλλες δυνάμεις της είναι λιγότερο δημιουργικές. Το ζητούμενο είναι η υιοθέτηση μίας στρατηγικής διεξόδου από την κρίση. Για να εισέλθει η πόλη σε τροχιά ανάπτυξης δεν απαιτούνται απαραίτητως ή τουλάχιστον δεν αρκούν, φαραωνικά έργα. Προέχει η αξιοποίηση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών και δυνατοτήτων της πόλης με σκοπό τη διεύρυνση του ρόλου της στο διεθνές αστικό σύστημα (Λαμπριανίδης, 2008).





## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ





## 6 ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ: ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ

«Η πόλη των Απόντων»<sup>58</sup>

### 6.1 Περίοδος Μεταρρυθμίσεων (19<sup>ος</sup> – αρχές 20<sup>ου</sup> αιώνα)

Την περίοδο του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η Οθωμανική Αυτοκρατορία εν γένει, και κατ' επέκταση και η πρωτεύουσά της, γνωρίζουν μία ραγδαία μεταμόρφωση σε διοικητικό, οικονομικό, κοινωνικό και αστικό επίπεδο. Η μεταμόρφωση αυτή είχε ξεκινήσει σταδιακά από τον προηγούμενο αιώνα, όμως κορυφώθηκε με τις Μεταρρυθμίσεις των Τανζιμάτων του 19<sup>ου</sup> αιώνα (Eldem, 2005).

Τουλάχιστον από τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η Κωνσταντινούπολη επιχειρεί να ακολουθήσει μία εξέλιξη σύμφωνη με τα ευρωπαϊκά πρότυπα. Οι νέες διεθνοποιημένες συνθήκες ορίζουν ότι αν η Κωνσταντινούπολη επιθυμεί να ανταγωνιστεί τις μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις, πρέπει επειγόντως να εξωραϊστεί και να αναβαθμιστεί βάσει ενός συγκεκριμένου θεσμικού και αστικού πλαισίου κανόνων. Με άλλα λόγια, η άρχουσα τάξη προωθεί μία σειρά μεταρρυθμίσεων, ανταποκρινόμενη στις εξωτερικές και εσωτερικές πιέσεις για προσαρμογή της Αυτοκρατορίας στις απαιτήσεις των σύγχρονων καιρών. Έργα αστικού εκσυγχρονισμού με μεγάλο γόητρο που υλοποιήθηκαν στο όνομα της επιστήμης και της τεχνολογίας, λειτούργησαν ως δείκτες προοδευτικότητας αλλά και πολιτισμικής, οικονομικής και πολιτικής «ανωτερότητας» (Ντιντσκάλ, 2011).

#### 6.1.1 Κοινωνικό Κεφάλαιο

##### 6.1.1.1 Δημογραφικά Χαρακτηριστικά

Η αύξηση του πληθυσμού που παρατηρείται στην Οθωμανική πρωτεύουσα κατά τη διάρκεια του 19<sup>ου</sup> αιώνα, ακολουθεί ουσιαστικά την πορεία και των υπόλοιπων μεγάλων ευρωπαϊκών ασικών κέντρων. Πιο συγκεκριμένα, η Κωνσταντινούπολη μαζί με τα προάστια της, αριθμεί

---

<sup>58</sup> Τον χαρακτηρισμό αυτό χρησιμοποιεί ο Μασσαβέτας Αλ. (2011) για την πόλη της Κωνσταντινούπολης, ο οποίος αποτελεί και τίτλο βιβλίου του που εκδόθηκε το 2011. Πιο συγκεκριμένα, αναφέρεται σε όλους εκείνους που διαμόρφωσαν το αστικό τοπίο και την ταυτότητα της πόλης επί χιλιετίες και οι οποίοι σήμερα απουσιάζουν (Έλληνες, Εβραίοι, Αρμένιοι, Ρώσοι, Λεβαντίνοι κτλ.).

το 1844 περίπου 391.000 κατοίκους, ενώ το 1856 ο αριθμός αυξάνεται στους 430.000 κατοίκους, το 1878 σε 547.437 και το 1886, σε 851.527<sup>59</sup>. Μέσα σε τέσσερις δεκαετίες δηλαδή, ο πληθυσμός της πόλης υπερδιπλασιάστηκε. Ωστόσο την επόμενη εικοσαετία, από το 1886 έως και το 1906, ο πληθυσμός παρέμεινε σχεδόν σταθερός με μία μικρή αύξηση μόλις 13.049 κατοίκων. Αν και η εν λόγω κατάσταση απηχεί τη δημογραφική ανάπτυξη όλων των ευρωπαϊκών πρωτευουσών, εντούτοις στην Κωνσταντινούπολη έχει διαφορετική προέλευση. Οι μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις είτε έχουν βιώσει τη ραγδαία διαδικασία της αστικοποίησης, η οποία συντελέστηκε λόγω της Βιομηχανικής Επανάστασης, είτε έχουν ωφεληθεί από πολιτικές «συγκέντρωσης» που κατέληξαν στην ενδυνάμωση (οικονομική και πολιτική) των πρωτευουσών. Ωστόσο, στην Κωνσταντινούπολη δεν ισχύει τίποτα από αυτά τα δύο (Celik, 1993).

Η αύξηση του πληθυσμού της πόλης συντελέστηκε σε μεγάλο βαθμό από την εισροή σημαντικού αριθμού μουσουλμάνων προσφύγων από την Νοτιοανατολική Ευρώπη και τη νότια Ρωσία λόγω των πολιτικών αναταραχών που επικρατούν τη συγκεκριμένη περίοδο. Επιπρόσθετα, παρατηρείται και μία άνοδος των μη μουσουλμάνων ξένων υπηκόων, οι οποίοι προσέρχονται στην Οθωμανική πρωτεύουσα λόγω της άνθησης της εμπορικής δραστηριότητας στην ευρύτερη περιοχή εξαιτίας των εμπορικών συμφωνιών που υπογράφηκαν. Πιο συγκεκριμένα, μεταξύ του 1840 και του 1900, πάνω από 100.000 ξένοι υπήκοοι εγκαταστάθηκαν στην πόλη (βλ. Πίνακα 6.1). Το υψηλό ποσοστό των ξένων οφείλεται εν μέρει και στην έκδοση ξένης υπηκοότητας σε μη μουσουλμάνους Οθωμανούς, η οποία ζητήθηκε από τις ξένες πρεσβείες έτσι ώστε να προστατευτούν οι υπήκοοι τους (Celik, 1993; Gul, 2009).

---

<sup>59</sup> Από τη λήξη του Κριμαϊκού Πολέμου ως την Επανάσταση των Νεότουρκων το 1908, πραγματοποιήθηκαν 4 απογραφές πληθυσμού τα έτη 1855, 1882, 1885 και 1906. Η απόσταση ανάμεσα στις επίσημες απογραφές αποδίδεται εν μέρει και στην τάση των μη μουσουλμάνων να αποφεύγουν την καταχώρησή τους στα δημόσια κατάστιχα προκειμένου να μην υποστούν τον κεφαλικό φόρο (βλ. Σβολόπουλο (2006)).

Πίνακας: Πληθυσμιακή κατανομή Κωνσταντινούπολης βάσει θρησκείας

Χρονολογία	Καθολικοί			Εβραίοι			Προτεστάντες			Βούλγαροι					
	Άνδρες	Γυναίκες	Σύνολο	Άνδρες	Γυναίκες	Σύνολο	%	Άνδρες	Γυναίκες	Σύνολο	%	Άνδρες	Γυναίκες	Σύνολο	%
	1844	5,126	-	5,126	2.4	12555	-	12555	5.87	-	-	-	0.14	-	-
1856	5,410	-	5,410	2.29	13222	-	13222	5.6	329	-	329	0.14	-	-	-
1882	3,323	2,986	6,309	1.65	13212	13,373	26,585	6.95	180	133	313	0.08	3247	48	3,295
1885	3,209	3,233	6,442	1.74	22394	21,967	44,361	5.08	488	331	819	0.09	3977	400	4,377
1896	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1906	4,938	4,711	9,273	1.07	23756	24,033	47,789	5.53	800	580	1,380	0.16	2290	579	2,869
1914	-	-	10,305	1.13	-	-	52126	5.73	-	-	1,213	0.13	-	-	3339

Χρονολογία	Σύνολο			Μουσουλμάνοι			Έλληνες ορθόδοξοι			Αρμένιοι Γρηγοριανοί					
	Άνδρες	Γυναίκες	Σύνολο	Άνδρες	Γυναίκες	Σύνολο	%	Άνδρες	Γυναίκες	Σύνολο	%	Άνδρες	Γυναίκες	Σύνολο	%
	1844	213,992	-	213,992	102,532	-	102,532	47.91	45780	-	45780	21.39	47,999	-	47,999
1856	236,096	-	236,096	112,162	-	112,162	47.51	58516	-	58516	24.78	45,040	-	45,040	19.08
1882	219,945	162,431	382,376	118,535	96,218	214,753	56.16	68006	24,254	68,006	17.78	36,867	24,748	61,615	16.11
1885	508,814	364,761	873,575	201,339	183,571	384,910	44.06	52741	60,937	152,741	17.48	83,870	65,730	149,600	17.12
1896	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1906	514,421	350,155	864,576	245,753	185,910	431,663	49.93	176442	74,387	176,442	20.41	31,638	30,061	61,699	7.14
1914	-	-	909,978	-	-	560,434	61.59	205375	-	205375	22.57	-	-	72,962	8.02

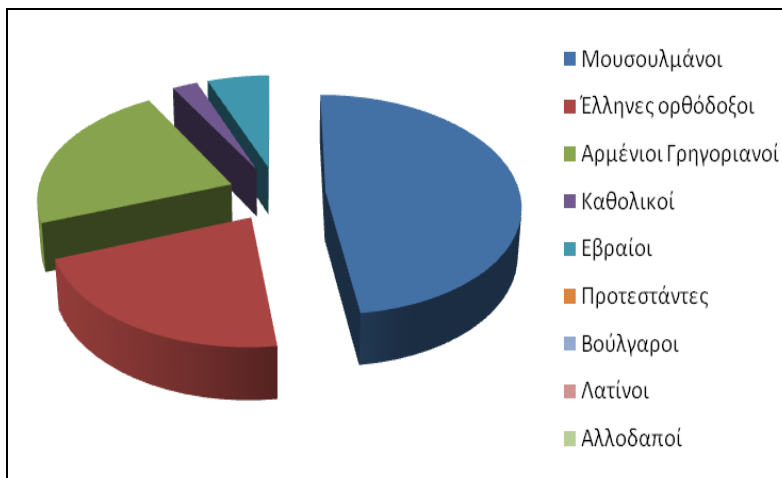
Πίνακας: Πληθυσμιακή κατανομή Κωνσταντινούπολης βάσει θρησκείας (συνέχεια)

Χρονολογία	Αρτίνοι			Άλλοι δόκτοι			Άλλοι					
	Άνδρες	Γυναίκες	Σύνολο	%	Άνδρες	Γυναίκες	Σύνολο	%	Άνδρες	Γυναίκες	Σύνολο	%
1844	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1856	1417	-	1417	0.6	-	-	-	-	-	-	-	-
1882	829	971	1,500	0.39	-	-	-	-	-	-	-	-
1885	528	554	1,082	0.12	101,205	28,038	129,243	14.79	-	-	-	-
1896	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1906	1184	1,478	2,662	0.31	101,213	28,038	129,251	14.95	-	-	1,548	0.18
1914	-	-	2905	0.32	-	-	-	-	-	-	1319	0.14

Πηγή: Shaw, 1979

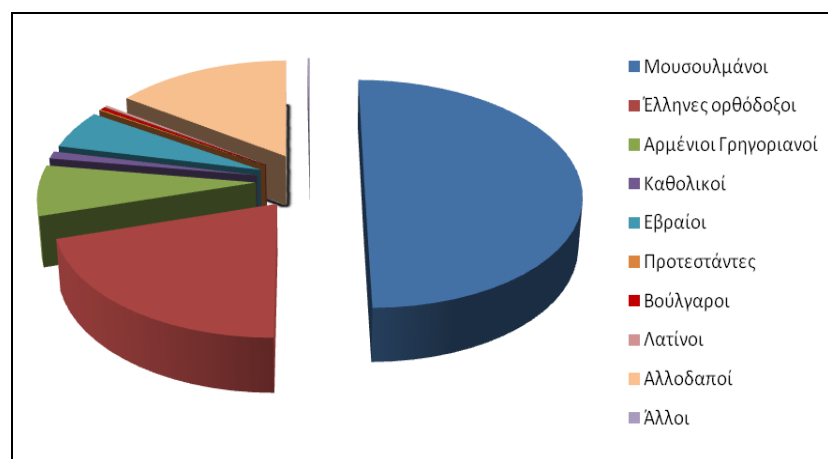
Όπως φαίνεται και από τους παραπάνω πίνακες αλλά και από τα γραφήματα που ακολουθούν, ο πληθυσμός της πόλης αυξήθηκε ραγδαία και ενώ στην απογραφή του 1844 παρουσιάζονται μόλις 5 θρησκευτικές ομάδες (κοινότητες), με κυρίαρχη αυτή των μουσουλμάνων, με την πάροδο των χρόνων προστίθενται και άλλες. Ενδεικτικά αναφέρονται οι Βούλγαροι και οι Προτεστάντες. Τέλος, αξίζει να αναφερθεί ότι οι Κοινότητες, οι οποίες σχεδόν τετραπλασίασαν τον πληθυσμό τους είναι αυτές των μουσουλμάνων, των Ελλήνων ορθοδόξων και των Εβραίων.

Γράφημα 6.1: Πληθυσμιακή κατανομή βάσει θρησκείας (1844)



Πηγή: *Ιδία Επεξεργασία*

Γράφημα 6.2: Πληθυσμιακή κατανομή βάσει θρησκείας (1906)



Πηγή: *Ιδία Επεξεργασία*

Οι σημαντικότεροι παράγοντες διαμόρφωσης της πληθυσμιακής της σύνθεσης είναι οι ακόλουθοι: α) το γενικότερο μεταναστευτικό ρεύμα προς την Κωνσταντινούπολη, β) η

καθιέρωσή της ως την ευρύτερη αγορά εργασίας στον εκτεταμένο χώρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και της Εγγύς Ανατολής που προσελκύει ισχυρό εργατικό δυναμικό από τα αγροτικά διαμερίσματα της Αυτοκρατορίας και γ) η εδραίωσή της στο εμπόριο της Μεσογείου. Αξίζει να σημειωθεί ότι ως τα τέλη της δεκαετίας του 1840, οι μουσουλμάνοι υπερτερούν αισθητά έναντι των υπολοίπων εθνοθρησκευτικών ομάδων. Η σημαντική πληθυσμιακή αύξηση του αριθμού των υπόλοιπων εθνοθρησκευτικών ομάδων θα προσδώσει βαθμιαία μία νέα φυσιογνωμία στην πόλη, λιγότερο μουσουλμανική και περισσότερο κοσμοπολίτικη (Σβολόπουλος, 2006).

Η πρώτη απογραφή πληθυσμού σε δημοκρατικό καθεστώς έγινε το 1924 και έδειξε ότι η Κωνσταντινούπολη αριθμεί 1.165.866 κατοίκους, τον μεγαλύτερο αριθμό δηλαδή σε όλη τη διάρκεια της ιστορίας της. Ωστόσο, ο πραγματικός αριθμός είναι ακόμη μεγαλύτερος μιας και στην απογραφή δεν έχουν υπολογιστεί γύρω στους 100.000 πρόσφυγες που έχουν εισρεύσει στην πόλη κατά τη διάρκεια του Α' Παγκοσμίου Πολέμου και Λευκορώσοι που προσπαθούν να αποφύγουν τους Μπολσεβίκους. Τέλος, στην απογραφή δεν περιλαμβάνονται επίσης 26.000 Έλληνες που κατοικούν μόνιμα στην πόλη. Σύμφωνα με την εν λόγω απογραφή, ο πληθυσμός το 1924 αποτελείται κατά 61% από Τούρκους Μουσουλμάνους, 26% από Έλληνες, 7% από Αρμένιους και 6% από Εβραίους (Φρίλι, 2001).

### 6.1.1.2 Κοινωνικά Χαρακτηριστικά

Η καινοφανής αύξηση του πληθυσμού στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα, αλλάζει σε μεγάλο βαθμό και τις συνθήκες που επικρατούν στην πόλη. Η εισροή μεγάλου αριθμού μουσουλμάνων προσφύγων, όπως προαναφέρθηκε, από τα Βαλκάνια και τον Καύκασο λόγω των πολεμικών συγκρούσεων και της απώλειας εδαφών, επηρεάζουν δραστικά την κοινωνική δομή της πόλης. Μάλιστα, οι μεταρρυθμίσεις του *Τανζιμάτ* επιδεινώνουν την κατάσταση, καθώς δημιουργούν ένα κενό εξουσίας. Πιο έντονα επηρεάζονται οι φτωχότερες συνοικίες, οι οποίες λειτουργούν ως υποδοχείς των προσφύγων (Ντιντσκάλ, 2011).

Στην πόλη υπάρχουν αρκετά πτωχοκομεία και ιμαρέτ, τα οποία προσφέρουν τροφή και ενίοτε στέγη σε μετανάστες που τους προσέλκυσε η πρωτεύουσα προς αναζήτηση επαγγελματικών ευκαιριών και καλύτερου βιοτικού επιπέδου. Οι περισσότεροι από αυτούς απασχολούνται ως γυρολόγοι ή ως μαθητευόμενοι σε κάποιο από τα χιλιάδες καταστήματα που είναι παραταγμένα στα στενά δρομάκια της πόλης (Kirli, 2001).

Πριν από την περίοδο των Μεταρρυθμίσεων, η πόλη διοικείται από δύο ομάδες: α) τους αξιωματούχους του Σουλτάνου, πολιτικούς και στρατιωτικούς και β) τους θρησκευτικούς ηγέτες. Επίσης, οι μη δούλοι διακρίνονται σε α) Μουσουλμάνους και β) Ραγιάδες. Τους



πρώτους αιώνες της οθωμανικής κατάκτησης οι μη Μουσουλμάνοι δεν στρατεύονται, δε φοιτούν σε ανώτατες πολιτικές και στρατιωτικές σχολές και δεν κατέχουν αξιώματα. Έτσι, ενώ οι χριστιανοί και οι Εβραίοι έχουν εξασφαλίσει σημαντικές εγγυήσεις στο επίπεδο της θρησκευτικής λατρείας και ορισμένων ατομικών δραστηριοτήτων, παραμένουν κατά βάση αποκλεισμένοι από τον δημόσιο τομέα, γεγονός που επιβεβαιώνει την υπαγωγή τους σε μία έκδηλα υποδεέστερη κατηγορία υπηκόων. Η συγκεκριμένη πολιτική έχει ως αποτέλεσμα τον διαχωρισμό της πόλης σε συνοικίες ανάλογα με το θρήσκευμα/εθνικότητα των κατοίκων και όχι ανάλογα με την κοινωνική διαστρωμάτωση (Σβολόπουλος, 2006· Ιακωβίδης, 2011).

Εικόνα 6.1: Η Κωνσταντινούπολη αποτελεί ισχυρό πόλο έλξης ανθρώπων και αγαθών



Πηγή: Σβολόπουλος, 2006

Εκτός από το εμπορικό κέντρο, όπου συγχρωτίζονται άνθρωποι διαφορετικών εθνοθρησκευτικών πεποιθήσεων και συνεργάζονται ομαλά, οι συνοικίες της Κωνσταντινούπολης είναι οργανωμένες βάσει κοινοτήτων. Οι Μουσουλμάνοι, η πολυπληθέστερη κοινότητα, συγκεντρώνεται στο κεντρικό τμήμα της χερσονήσου. Οι Αρμένιοι, οι Έλληνες και οι Εβραίοι, απαντώνται κατά μήκος των ακτών. Η ακτή του Μαρμαρά προσελκύει κυρίως Έλληνες και Αρμένιους, ενώ ο Κεράτιος Κόλπος Έλληνες και Εβραίους. Με την πάροδο των χρόνων, η πόλη εξαπλώνεται προς τα χερσαία τείχη<sup>60</sup> (Celik, 1993).

Σύμφωνα με την Kirli (2001), οι γλωσσικές, θρησκευτικές και εθνοτικές κοινότητες της πόλης συγκεντρώνονται σε συγκεκριμένες συνοικίες και ζουν «χωριστά» από τις υπόλοιπες.

<sup>60</sup> Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την χωρική κατανομή των κοινοτήτων στην πόλη, βλέπε σε επόμενη παράγραφο.

Και ενώ οι αλληλεπιδράσεις και οι κοινωνικοί δεσμοί που αναπτύσσονται στο εσωτερικό της κάθε κοινότητας είναι ιδιαίτερα υψηλοί, δεν συμβαίνει το ίδιο με τις υπόλοιπες κοινότητες. Ωστόσο, η αντίληψη της υπεροχής των θρησκευτικών διαφορών μπορεί να οδηγήσει σε παραπλανητικά συμπεράσματα σχετικά με τις εργασιακές σχέσεις των ανθρώπων της Αυτοκρατορίας. Για παράδειγμα, έχει υποθεθεί ότι υπήρχε μια εθνική διαίρεση στην αγορά εργασίας και στις εμπορικές δραστηριότητες όπου οι διαφορετικές θρησκευτικές και εθνοτικές ομάδες που ειδικεύονται σε ορισμένα επαγγέλματα, το οφείλουν σε ορισμένες εγγενείς ιδιότητες που κατέχουν. Ενώ λοιπόν οι μη μουσουλμάνοι κυριαρχούν στο εμπόριο, οι μουσουλμάνοι απασχολούνται κυρίως σε γεωργικές δραστηριότητες. Κάτι τέτοιο εξηγείται περισσότερο με τα κοινωνικά χαρακτηριστικά των κοινοτήτων παρά με την εθνοθρησκευτική τους «ταυτότητα». Για παράδειγμα, όπως προαναφέρθηκε, την εποχή αυτή εισρέει στην πόλη σημαντικός αριθμός μουσουλμάνων προσφύγων από την ενδοχώρα, των οποίων η βασική απασχόληση σχετίζεται με την γεωργική παραγωγή.

Εικόνα 6.2: Ομάδα «τουλουματζήδων» (πυροσβεστών) στα Ταταύλα



Πηγή: Σβολόπουλος, 2006

Με το μεταρρυθμιστικό πρόγραμμα του Τανζιμάτ επιδιώκεται η εξουδετέρωση των παραγόντων που συμβάλλουν στη διαφοροποίηση των κοινοτήτων και προσβλέπει στην εξίσωση όλων των τμημάτων της οθωμανικής κοινωνίας. Έτσι, μέσα από το νέο πολιτικό και δικανικό πλαίσιο, οι κοινότητες αντλούν τη δυνατότητα για τη διασφάλιση των ατομικών ελευθεριών και την εξίσωση των κοινωνικών και πολιτικών τους δικαιωμάτων με το κυρίαρχο μουσουλμανικό στοιχείο. Σταδιακά, κάνουν την εμφάνισή τους σωματεία και

σύλλογοι ποικίλης μορφής και περιεχομένου, δομημένα πάνω σε μονιμότερες επαγγελματικές ή βαθύτερες πολιτισμικές προϋποθέσεις. Ενδεικτικά αναφέρεται ένα από τα πιο απτά παραδείγματα τέτοιου συλλόγου, ο Ελληνικός Φιλολογικός Σύλλογος Κωνσταντινουπόλεως με στόχο την προαγωγή των γραμμάτων, των τεχνών και των επιστημών (Σβολόπουλος, 2006).

Εκτός όμως από τους πολιτιστικούς, πολλοί σύλλογοι στην πόλη είναι αφιερωμένοι σε φιλανθρωπικούς σκοπούς. Σε αυτή την κατεύθυνση ιδρύθηκαν τα Εθνικά Φιλανθρωπικά Καταστήματα, τα οποία με την πάροδο του χρόνου αποτέλεσαν το πιο σημαντικό συγκρότημα νοσηλείας και περίθαλψης στα Βαλκάνια. Η έκταση των εγκαταστάσεών τους καλύπτει 16.500 τ.μ. μόλις έξω από τα τείχη του Επταπυργίου και περιλαμβάνει Νοσοκομείο, Ψυχιατρείο, Γηροκομείο και Ορφανοτροφείο. Οι πρόσοδοι των ιδρυμάτων όλων των κοινοτήτων αντλούνται από κρατικές επιχορηγήσεις αλλά και από ιδιωτικές συνεισφορές. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφερθεί ότι αν και οι συλλογικές και πολιτιστικές δραστηριότητες αποτελούν τομέα ενασχόλησης αποκλειστικά για τους άρρενες, στις φιλανθρωπικές δραστηριότητες επιτρέπεται να συμμετάσχουν και οι γυναίκες. Η διάκριση αυτή δεν είναι τυχαία καθώς περιχαράκωνει τις γυναίκες σε κοινωνικούς ρόλους που εγγράφονται αποκλειστικά στον ιδιωτικό χώρο και ταυτόχρονα αποκλείονται από τον δημόσιο, βάσει της αντίληψης περί κατανομής των ρόλων που αντιστοιχεί στην έμφυλη διαφορά (Εξερτζόγλου, 2000).

Εικόνα 6.3: Το Ορφανοτροφείο της Πριγκίπου



Πηγή: Σβολόπουλος, 2006

Έτσι, προς το τέλος του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η κοινωνική διαστρωμάτωση στην πόλη έχει μεταβληθεί αισθητά. Οι μεσοαστοί, δεν επιθυμούν τόσο την πρόσβασή τους στην ανώτερη

επιχειρηματική μερίδα, όσο την ανάδειξή τους μέσω της συμμετοχής τους σε πολιτιστικούς, εξωραϊστικούς κτλ. συλλόγους (Ιακωβίδης, 2011).

### **6.1.2 Οικονομία**

Οι περισσότερες από τις Μεταρρυθμίσεις που πραγματοποιήθηκαν στην Οθωμανική αυτοκρατορία είχαν ως στόχο τη δημιουργία ενός νέου κράτους που θα παρήγαγε οικονομικές υπηρεσίες και μαζί με αυτές, μεταφορικά δίκτυα, δομές παιδείας, υγείας, ασφάλειας και νομικούς κανόνες που προστατεύουν και προάγουν το εμπόριο και την αναδυόμενη αστική τάξη (Akbulut, 2009).

Οι σημαντικές αναπτυξιακές αλλαγές στην πόλη, μεταξύ 1838 και 1908 συνδέονται όχι μόνο με τους μετασχηματισμούς των Τανζιμάτων αλλά και με την κατάσταση της εθνικής οικονομίας εν γένει.

Κατά την ενσωμάτωση της οθωμανικής οικονομίας στην παγκόσμια οικονομία τον 19ο αιώνα, το πλέον διακριτό χαρακτηριστικό διαχωρισμού του κράτους από τις αναπτυσσόμενες χώρες ήταν η ύπαρξη μιας ισχυρής κεντρικής κυβέρνησης. Συνεπώς, οι προσπάθειες για ενδυνάμωση της κεντρικής κυβέρνησης μέσω των μεταρρυθμίσεων για τη διατήρηση της εδαφικής συνοχής και ακεραιότητας στόχευαν επίσης στην παρεμπόδιση των ευρωπαϊκών συμφερόντων. Ιδιαίτερα τα βρετανικά κεφάλαια είχαν βασικό μέλημα την εισβολή στην κερδοφόρα οθωμανική οικονομία, με αντάλλαγμα την πολιτική και οικονομική στήριξη. Τελικά, η οθωμανική οικονομία αναπτύσσεται υπό αυτές τις παραχωρήσεις που ευνοούν το εξωτερικό εμπόριο και τα ξένα κεφάλαια (McLean, 1976; Buluttekin, 2014).

Καθώς η οθωμανική οικονομία ανοίγεται σε ξένες αγορές, αυξάνεται παράλληλα και η επιρροή του ευρωπαϊκού κεφαλαίου. Επιπλέον, οι αρχικές μεταρρυθμίσεις για τη βελτίωση της ισχύς της κεντρικής γραφειοκρατίας είχαν ως αποτέλεσμα τον μειωμένο έλεγχο της κεντρικής κυβέρνησης έναντι της κρατικής οικονομίας. Οι ραγδαίες αλλαγές που συντελέστηκαν στον πληθυσμό, στην παραγωγική διαδικασία, στη γεωργία, στη βιομηχανία, στο χρέος και γενικά στους οικονομικούς τομείς της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας κατά τη διάρκεια του 19ου αιώνα, εκφράστηκαν κυρίως στην πρωτεύουσα του κράτους. Από τη στιγμή που η Κωνσταντινούπολη είναι το διοικητικό, οικονομικό και επιχειρηματικό κέντρο του κράτους, γίνεται ταυτόχρονα το σύμβολο της μετάβασης του κράτους στο 19ο αιώνα (Freely, 2002; Buluttekin, 2014).

Για παράδειγμα, η ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου παρείχε στο λιμάνι της Κωνσταντινούπολης τη δυνατότητα να επεκταθεί στις ξένες αγορές. Οι αυξανόμενες

εισαγωγές-εξαγωγές από την πλευρά τους προσελκύουν συνεχώς επενδυτές και κεφαλαιοκράτες. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση του αστικού πληθυσμού από 391.000 (1844) σε 851.527 (1886). Υπό τους νέους κοινωνικοοικονομικούς συσχετισμούς του 19ου αιώνα, η περιοχή του Γαλατά (Beyoglu, Pera) αναδεικνύεται σε νέο οικονομικό κέντρο της πόλης και της Αυτοκρατορίας εν γένει (Buluttekin, 2014).

Στον πίνακα που ακολουθεί, παρουσιάζεται η πληθυσμιακή κατανομή της Κωνσταντινούπολης το 1885, ανά θρησκευτική κοινότητα και ανά επάγγελμα. Αξίζει να σημειωθεί η καθολική υπεροχή της μουσουλμανικής κοινότητας στον δημόσιο τομέα.

Πίνακας 6.1: Πληθυσμιακή κατανομή Κωνσταντινούπολης ανά οικονομικό κλάδο (1885)

Θρησκευτικές Κοινότητες	Συνολικός Πληθυσμός		Εμπόριο και Βιομηχανία			Δημόσιος Τομέας		
	Πληθυσμός	Συνολικό ποσοστό πληθυσμού	Πληθυσμός	Ποσοστό πληθ.	Συνολικό ποσοστό επαγγέλματος	Πληθυσμός	Ποσοστό πληθ.	Συνολικό ποσοστό επαγγέλματος
Μουσουλμάνοι	201.339	49,4	51.073	25,4	38,32	22.984	11,4	95,34
Έλληνες Ορθόδοξοι	91.804	22,25	33.866	36,8	25,41	348	0,4	1,44
Αρμένιοι Ορθόδοξοι	83.870	20,58	35.979	43	26,99	490	0,6	2,05
Βούλγαροι	3.977	0,98	3.238	81,4	2,43	1	0,03	0,005
Καθολικοί	3.209	0,79	1.783	55,5	1,34	150	4,7	0,62
Εβραίοι	22.394	5,49	6.984	31,1	5,24	99	0,4	0,41
Προτεστάντες	488	0,12	123	25,3	0,09	3	0,6	0,01
Λατίνοι	528	0,13	251	47,5	0,19	28	5,3	0,12
<b>Σύνολο</b>	<b>407.609</b>	<b>-</b>	<b>133.297</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>24.103</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

**Πηγή: Buluttekin, 2014**

### 6.1.2.1 Πρωτογενής Τομέας - Δευτερογενής Τομέας

Κατά τη διάρκεια του 19ου αιώνα, ο διαχωρισμός μεταξύ αστικής και αγροτικής οικονομίας καθόρισε και τη χωρική διαφοροποίηση της παλαιάς από τη νέα πόλη, ιδιαίτερα κατά το δεύτερο μισό του. Εκτός των τειχών της πόλης, συγκεντρώνονται οι νέοι κάτοικοι της πόλης, κυρίως ξένοι, συνθέτοντας τη νέα οικονομία της πόλης, η οποία χαρακτηρίζεται κυρίως από

τον τριτογενή τομέα. Από την άλλη, στην περιφέρεια της πόλης ακμάζει ο πρωτογενής και ο αναδυόμενος δευτερογενής τομέας (Buluttekin, 2014).

Κατά το πρώτο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η Οθωμανική Αυτοκρατορία βρίσκεται αντιμέτωπη με μία σημαντική πρόκληση που αφορά τη βιομηχανική της παραγωγή. Πολλοί μεταρρυθμιστές της εποχής υποστηρίζουν ότι το μέλλον της Αυτοκρατορίας, η οποία φθίνει με γρήγορους ρυθμούς, έγκειται στην ένταξη της στην ευρωπαϊκή εκβιομηχάνιση και στις παγκόσμιες αγορές. Η εν λόγω παραδοχή σε συνδυασμό με τις απειλητικές βλέψεις του Οθωμανού Κυβερνήτη της Αιγύπτου, Μωχάμεντ Άλυ Πασά, οδήγησαν στην υπογραφή της Αγγλο-Οθωμανικής Εμπορικής Συμφωνίας το 1838, την οποία ακολούθησαν εμπορικές συμφωνίες και με άλλα κράτη όπως η Γαλλία, η Αυστρία και το Βέλγιο. Οι Συμφωνίες αυτές επιτρέπουν τους ευρωπαίους εμπόρους να έρχονται σε απευθείας επαφή με τους τοπικούς παραγωγούς της Αυτοκρατορίας, παρακάμπτοντας τους κυβερνητικούς υπαλλήλους. Μεσοπρόθεσμα, αν και η αύξηση του διεθνούς εμπορίου ευνοεί την μεσαία τάξη των εμπόρων, οι συνέπειες είναι καταστροφικές για τους τοπικούς παραγωγούς και αγρότες, οι οποίοι αδυνατούν να ανταγωνιστούν την εισροή φθηνών βιομηχανικών προϊόντων με ελάχιστες τιμές (Gul, 2009).

Επιπλέον, σύμφωνα με τις εμπορικές συμφωνίες, τα τοπικά προϊόντα που κυκλοφορούν εντός της Αυτοκρατορίας φορολογούνται ενώ τα ξένα εμπορεύματα φορολογούνται μόνο κατά την είσοδο και έξοδο από αυτή. Μέσα στις επόμενες δεκαετίες, η ανάπτυξη των μεταφορικών δικτύων στην Αυτοκρατορία (και ιδιαίτερα του σιδηροδρομικού) διευκόλυνε τη διείσδυση των ευρωπαϊκών αγαθών σε όλες τις περιοχές της, δυσχεραίνοντας ακόμη περισσότερο την τοπική παραγωγή και εκβιομηχάνιση (Celik, 1993). Εξάλλου, με το Σύμφωνο αυτό, αρχίζει η διαδικασία ένταξης της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας στο παγκόσμιο καπιταλιστικό σύστημα και στην παγκοσμιοποίηση του 19<sup>ου</sup> αιώνα (Akbulut, 2009).

Στην Κεντρική Ευρώπη, μια περίοδος μερκαντισμού προηγήθηκε της Βιομηχανικής Επανάστασης, η οποία ξεκίνησε στα τέλη του 18ου αιώνα. Ομοίως, στις αρχές του 18ου αιώνα, όταν το παλάτι και οι αξιωματούχοι στην Κωνσταντινούπολη γίνονται πιο δεκτικοί στις δυτικές επιρροές από ό, τι παλαιότερα, ξεκινάει μια παρόμοια περίοδος, η οποία χαρακτηρίζεται από τη μετάβαση από την παραδοσιακή κοινωνία στην ίδρυση των εργοστασίων του 19ου αιώνα. Κατά τη διάρκεια αυτής της "κατασκευαστικής περιόδου", οι συντεχνίες ασχολούνται κυρίως με την παραγωγή μικρής κλίμακας (Ihsaloglu, 1998).

Μετά την ανατροπή του Selim III', τις πρώτες δύο δεκαετίες της βασιλείας του Σουλτάνου Mahmut II επιχειρήθηκαν λίγες βιομηχανικές βελτιώσεις, τις οποίες επακολούθησε μία έκρηξη δραστηριότητας. Οι πλέον χαρακτηριστικές περιπτώσεις είναι η λειτουργία ενός

υφαντουργείου κοντά στο Eyup της Κωνσταντινούπολης το 1827 και ενός βυρσοδεψείου δερμάτων στο Beykoz στις αρχές της δεκαετίας του 1830. Επιπροσθέτως, μετά την κατάργηση του σώματος των Γενίτσαρων (1826), ο στρατός υιοθέτησε εξοπλισμό ευρωπαϊκού τύπου, γεγονός που λειτούργησε όμως κατά της εγχώριας επάρκειας. Μέχρι το 1841, καθίσταται προφανής και επιτακτική η ανάγκη για ένα μαζικό βιομηχανικό πρόγραμμα (Clark, 1974; Quataert, 1992).

Η αναγνώριση του συγκεκριμένου προβλήματος οδήγησε στις αρχές του 1840 σε μία σειρά από επίδοξες προσπάθειες δημιουργίας μιας σύγχρονης Οθωμανικής βιομηχανίας μέσω κρατικών επιχειρήσεων. Έτσι, η ακτογραμμή της δυτικής Κωνσταντινούπολης έξω από τα Τείχη του Θεοδόσιου, μετατράπηκε σε βιομηχανική ζώνη. Μάλιστα, στην ευρύτερη περιοχή της βιομηχανικής ζώνης κατασκευάζονται και συγκροτήματα κατοικιών για τους εργάτες των εργοστασίων. Ομοίως, δημιουργήθηκαν αρκετές βιομηχανικές συγκεντρώσεις στα προάστια της πρωτεύουσας και σε χωριά κατά μήκος του Βοσπόρου. Οι βασικοί κλάδοι της βιομηχανίας κατά τη διάρκεια των τελευταίων δύο δεκαετιών του 19<sup>ου</sup> αιώνα, περιλαμβάνουν τρόφιμα (και κυρίως ζάχαρη), γυαλί, πορσελάνη, πλακίδια, μεταλλικά αντικείμενα, χαρτί, χημικά και καουτσούκ. Ωστόσο, εκτός από αυτές τις «κρατικές» βιομηχανικές μονάδες, δόθηκαν παραχωρήσεις και στις ιδιωτικές ευρωπαϊκές εταιρείες. Για παράδειγμα, προς διευκόλυνση των εργασιών τους απαλλάσσονται από συγκεκριμένους φόρους όπως οι φορολογικές υποχρεώσεις επί των εισαγόμενων μηχανημάτων (Celik, 1993).

Σταδιακά κάποια από τα βιομηχανικά προϊόντα που παράγονται στην πρωτεύουσα της Αυτοκρατορίας ανταγωνίζονται τα ευρωπαϊκά, όπως έγινε για παράδειγμα με το εργοστάσιο Feshane, το οποίο κατασκεύασε στρατιωτικά πηλίκια, τα οποία αντικατέστησαν τον αντίστοιχο εξοπλισμό του Σώματος των Γενίτσαρων. Ο ανταγωνισμός που αντιμετώπισε το Feshane συνέβαλε στην ανάπτυξη του καθώς αναδεικνύεται η αναγκαιότητα συμβατισμού με τις νέες τεχνολογίες. Έτσι, μεταξύ 1847-1848, αύξησαν την παραγωγή τους με μηχανήματα που εισήχθησαν από την Αγγλία και το Βέλγιο ενώ τα κέρδη επανεπενδύθηκαν σε νέα μηχανήματα. Γενικότερα, οι πρώιμες προσπάθειες εισαγωγής των ευρωπαϊκών βιομηχανικών μεθόδων επικεντρώθηκαν αποκλειστικά για την κατασκευή αγαθών για κυβερνητική και στρατιωτική χρήση (Ihsaloglu, 1998).

Με την προκήρυξη του Τανζιμάτ, μια σειρά νόμων και νομοθεσιών δημιούργησε νέες οικονομικές επιχειρήσεις, οι οποίες χρηματοδοτήθηκαν περισσότερο από το Hazine-i Hassa (το θρησκευτικό πορτοφόλι του σουλτάνου). Οι επιχειρήσεις που δημιουργήθηκαν μεταξύ 1847-1848 χαρακτηρίζονται ως αυτοκρατορικά εργοστάσια. Μεταξύ αυτών ήταν το εργοστάσιο σιδήρου *Zeytinburnu*, το εργοστάσιο Μαλλιού *Izmit*, το εργοστάσιο Μεταξιού

*Hereke*, οι κρατικές εκμεταλλεύσεις *Mihalic* και η Σχολή Ορυκτών Σιδήρου και Γεωργίας στην περιοχή *Buyukada* της Κωνσταντινούπολης (Ihsaloglu, 1998).

Το εργοστάσιο σιδήρου *Zeytinburnu* ήταν μία μεγάλη, βαριά βιομηχανική μονάδα. Για την εξυπηρέτηση και την κάλυψη των αναγκών του στρατού, εγκαταστάθηκαν ατμομηχανές στο χυτήριο και το οπλοστάσιο. Εξάλλου, το οπλοστάσιο στον Κεράτιο Κόλπο είναι εξοπλισμένο με ευρωπαϊκό εξοπλισμό και προσωπικό και αντιπροσωπεύει τη γενικότερη στάση του οθωμανικού κράτους προς τη μεταφορά τεχνολογίας. Όπως και το *Feshane*, απασχολούσε πολλούς ξένους (κυρίως Άγγλους, Γάλλους και Αμερικάνους) εργαζομένους και χειριστές μηχανημάτων. Μέχρι και τα τέλη του 19ου αιώνα, οι οθωμανικές βιομηχανίες που είναι εξοπλισμένες με μηχανήματα δυτικής τεχνολογίας εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από ένα ξένο εργατικό δυναμικό (Quataert, 1992).

Ο κύριος σκοπός της ίδρυσης και της λειτουργίας των αυτοκρατορικών εργοστασίων ήταν να παράγουν τα απαραίτητα υλικά για τον στρατό και να καλύπτουν τις δαπάνες με εσωτερικούς και όχι εξωτερικούς πόρους. Για να είναι όμως βιώσιμος ο δευτερογενής τομέας θα έπρεπε αφενός να αυξηθεί η παραγωγή και αφετέρου, να προτιμώνται τα τοπικά αγαθά από τα αντίστοιχα εμπορεύματα του εξωτερικού, ώστε να μειωθούν οι εισαγωγές. Ως εκ τούτου, το κράτος εφάρμοσε μέτρα λιτότητας προς αποκατάσταση του εμπορικού ισοζυγίου. Επιπλέον, οι γραφειοκράτες του Τανζιμάτ γνώριζαν ότι εξίσου σημαντικό με τον περιορισμό των εισαγωγών ήταν και η ενθάρρυνση των εξαγωγών. Ωστόσο, όπως υποστηρίζει ο Quataert (1992:45), ο στόχος αυτός δεν επιτεύχθηκε επειδή:

*«...άλλες κυβερνητικές πολιτικές και στάσεις καθυστέρησαν σαφώς τον ρυθμό της μεταφοράς τεχνολογίας και τη βιομηχανική ανάπτυξη εν γένει. Το οθωμανικό καθεστώς συνέχισε να επιβάλλει και να διατηρεί τις τιμολογιακές δομές που ήταν πολύ δυσμενείς για τη βιομηχανία, όπως για παράδειγμα, τη διατήρηση των δασμών για τη ροή των αγαθών μέσα στην αυτοκρατορία μέχρι τα τέλη του αιώνα...»*

Η ευρωπαϊκή επιμονή για χαμηλά εισαγωγικά τέλη αποτέλεσε επίσης ένα κρίσιμο παράγοντα.

Όλα τα παραπάνω, δηλώνουν τον βαθμό της εξάρτησης της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας από την Ευρώπη. Στη διάρκεια του πρώτου μισού του 19ου αιώνα, τα υποτυπώδη βήματα προς την εκβιομηχάνιση περιλαμβάνουν την ίδρυση των προαναφερθέντων εργοστασίων στην Κωνσταντινούπολη και τα περίχωρά της. Ωστόσο, αυτές οι απόπειρες διακόπηκαν λόγω του Κριμαϊκού Πολέμου (1854-1856) με την επακόλουθη οικονομική κρίση (Ihsaloglu, 1998).



### 6.1.2.2 Τριτογενής Τομέας

Οι Οθωμανοί εκσυγχρονιστές είχαν την άποψη ότι είτε το ίδιο το κράτος θα επωμιζόταν την οικονομική εξέλιξη και τον εκσυγχρονισμό ή διαφορετικά, οι μη μουσουλμανικές μειονότητες, οι οποίες είχαν αναπτύξει σχέσεις με τους κύκλους του κεφαλαίου του εξωτερικού, θα πρέπει να αναλάβουν το ρόλο της ατμομηχανής στην εν λόγω προσπάθεια. Η πλεονεκτική θέση την οποία κατείχαν οι μη μουσουλμανικές κοινότητες κατά τη διαδικασία του εκσυγχρονισμού ήταν αποτέλεσμα τόσο της συγγενειάς τους με τον πολιτισμό της Δύσης όσο και του καταμερισμού εργασίας που στηριζόταν στη δομή του *μιλέτ* μέσα στην παραδοσιακή οθωμανική κοινωνική δομή. Εντός του πλαισίου αυτού, η ενασχόληση των μη μουσουλμανικών κοινοτήτων με το εμπόριο και τα χρηματο-οικονομικά θέματα, απέκτησε μεγαλύτερη σημασία λόγω του ανοίγματος προς το εξωτερικό. Στην αρχή μάλιστα το δικαίωμα να εμπορεύεται κάποιος με την Ευρώπη ήταν αποκλειστικό προνόμιο των Λεβαντίνων, οι οποίοι δημιούργησαν εμπορικά μονοπώλια στα σημεία όπου υπήρχε έντονη εμπορική ζήτηση και κίνηση (Akbulut, 2009).

Η Κωνσταντινούπολη ήταν μια πόλη που δημιουργήθηκε για εμπορικούς σκοπούς. Καθ' όλη τη διάρκεια της ιστορίας της, αποτέλεσε διαμετακομιστικό κέντρο προς τη Μαύρη Θάλασσα και την Μεσόγειο. Εκτός από τον ρόλο της πρωτεύουσας της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, η Κωνσταντινούπολη αναδεικνύεται σύντομα και στο βασικό κέντρο της νέας οικονομίας του 19<sup>ου</sup> αιώνα, λόγω του αποτελεσματικού δικτύου επικοινωνίας της. Μάλιστα, η αύξηση των εμπορικών και οικονομικών ευκαιριών μετά τον πόλεμο της Κριμαίας, ενίσχυσαν ακόμη περισσότερο την αναδυόμενη δυναμική της στην παγκόσμια οικονομία (Keyder, 2008).

Το διεθνές εμπόριο που αναπτύχθηκε τον 19ο αιώνα δημιούργησε σημαντικές προοπτικές στην ανάπτυξη των παράκτιων πόλεων και ιδιαίτερα της Κωνσταντινούπολης. Η ταχέως αυξανόμενη κλίμακα εισαγωγών και εξαγωγών προσέλυσε το ενδιαφέρον αρκετών ντόπιων και ξένων επενδυτών. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα, τη θέσπιση κανονισμών που αφορούσαν είτε στη λειτουργία της πόλης είτε στην εμπορική δραστηριότητα. Η δεύτερη μάλιστα, θα έπρεπε να συμμορφωθεί με το διεθνές εμπορικό γίγνεσθαι, δημιουργώντας τις κατάλληλες συνθήκες για την ανάπτυξη νέων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων όπως οι τράπεζες, τα ασφαλιστικά γραφεία κ.ο.κ. Στο πλαίσιο των νέων οικονομικών σχέσεων του 19ου αιώνα, θα προκύψει χωρικά ένα νέο επιχειρηματικό κέντρο ενώ η πόλη συνδέεται πλέον με τις εξωτερικές αγορές μέσω ενός δικτύου σιδηροδρόμων και ατμοπλοϊκών συνδέσεων (Rosenthal, 1980a; Eldem et al., 2005).

Η σταδιακή τεχνολογική επανάσταση στις θαλάσσιες μεταφορές επέτεινε την ανάγκη δημιουργίας νέων λιμενικών εγκαταστάσεων με αποβάθρες που θα εξυπηρετούν πλέον

μεγαλύτερα πλοία και εμπορεύματα. Η κυριότερη αλλαγή αφορά την αντικατάσταση των ιστιοφόρων πλοίων από ατμόπλοια. Το 1873 για παράδειγμα, το φορτίο που διακινήθηκε από το λιμάνι της Κωνσταντινούπολης ανερχόταν σε 4,5 εκατομμύρια τόνους, από τους οποίους το 51% αφορούσε ατμόπλοια και το 49% ιστιοφόρα πλοία. Μέχρι το 1880, το μερίδιο των ιστιοφόρων πλοίων μειώθηκε κατά 8 ποσοστιαίες μονάδες επί του συνόλου, το οποίο συνεχώς αυξάνεται. Μέχρι τα 1900, το συνολικό διακινούμενο φορτίο ανέρχεται στους 10 εκατομμύρια τόνους ενώ το φορτίο που αντιστοιχεί στα ιστιοφόρα δεν ξεπερνά τους 581.000 τόνους, δηλαδή το 5% του συνόλου. Η επικράτηση των ατμομηχανών έναντι της ιστιοπλοΐας, φαινόμενο που επικράτησε σε όλη τη Μεσόγειο του 19ου αιώνα και όχι μόνο στην Κωνσταντινούπολη, σχετίζεται με την αξιοπιστία, το μέγεθος και την ταχύτητα των πρώτων έναντι των δεύτερων. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι ένα τυπικό ατμόπλοιο έχει χωρητικότητα 1.000-1.500 τόνους ενώ αντίστοιχα ένα ιστιοφόρο πλοίο μόλις 100-150 τόνους. Όλα τα παραπάνω, όπως είναι φυσικό, συνέβαλαν στην κατακόρυφη αύξηση της εμπορικής δραστηριότητας τόσο του λιμένα όσο και της πόλης εν γένει την εν λόγω περίοδο (Islamoglu-Inan, 1987).

Ωστόσο, ο 19<sup>ος</sup> αιώνας είναι ιδιαίτερα δύσκολος για την οικονομία της Αυτοκρατορίας. Υπό την πίεση των ακόλουθων τεσσάρων παραγόντων: α) των δυσκολιών διατήρησης του οικονομικού συστήματος της Αυτοκρατορίας υπό τον έλεγχο της κυβέρνησης, β) των προβλημάτων ρευστότητας λόγω των αυξανόμενων αμυντικών δαπανών, γ) των αυξανόμενων οφειλών και δ) την πίεσης που προέκυψε από το διεθνές καπιταλιστικό σύστημα, κρίνεται επιτακτική η αναγκαιότητα ανάπτυξης ενός χρηματοπιστωτικού συστήματος στην πρωτεύουσα (Buluttekin, 2014).

Ο εντεινόμενος ανταγωνισμός μεταξύ των διαφόρων χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων είχε ως αποτέλεσμα τη συγκέντρωσή τους σε μια συγκεκριμένη τοποθεσία της πόλης, το νέο επιχειρηματικό της κέντρο, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω. Η περιοχή του Γαλατά μετατρέπεται στο πιο δυναμικό και διακριτό τμήμα της πόλης, πλήρως συνυφασμένο με τις νέες οικονομικές συνθήκες της πόλης αλλά και ολόκληρης της Αυτοκρατορίας, κατά τον 19ο αιώνα. Ο πληθυσμός αποτελείται κυρίως από μη μουσουλμάνους, ενώ στην περιοχή συγκεντρώνεται όλη η εμπορική και χρηματο-οικονομική δραστηριότητα καθώς και όλες οι σύγχρονες χρήσεις αναψυχής όπως θέατρα και κέντρα διασκέδασης (Braude and Lewis, 1982; Buluttekin, 2014).

Η πρώτη τράπεζα της αυτοκρατορίας, η Τράπεζα της Κωνσταντινούπολης (1849), ιδρύθηκε από τους τραπεζίτες του Γαλατά στην Κωνσταντινούπολη. Έπειτα ιδρύθηκαν η Οθωμανική Τράπεζα (1856), η Οθωμανική Şahane Τράπεζα (1863), η Οθωμανική Γενική Εταιρεία

(1864), η Οθωμανική Τράπεζα Γενικής Πίστewος (1869), η Τράπεζα Θεσσαλονίκης (1888) και η Τράπεζα Midilli (1891). Όλες οι προαναφερόμενες τράπεζες χωροθετούνται στην ευρύτερη περιοχή του Γαλατά και ακολουθούνται από μία σειρά συμπληρωματικών καινοτόμων επιχειρήσεων όπως για παράδειγμα η Οθωμανική Ασφαλιστική Εταιρεία (1892). Στον πίνακα που ακολουθεί, παρουσιάζεται ο τραπεζικός τομέας της πόλης τον 19ο αιώνα.

Πίνακας 6.2: Τραπεζικός κλάδος Κωνσταντινούπολης 19ου αιώνα

Έτος Ίδρυσης	Όνομα Τράπεζας	Ονομαστικό Κεφάλαιο	Παρατηρήσεις
1847	Τράπεζα της Κωνσταντινούπολης	-	Οι δραστηριότητές της ολοκληρώθηκαν το 1852
1856	Οθωμανική Τράπεζα	500.000 λίρες (pounds)	Συγχωνεύτηκε με την Οθωμανική Τράπεζα Şahane
1863	Οθωμανική Τράπεζα Şahane	10 εκατομμύρια λίρες (pounds)	Συνέχισε τις δραστηριότητές της ως Οθωμανικής Τράπεζα της Τουρκίας
1864	Οθωμανική Τράπεζα Sirket-I Umumiye-i	2 εκατομμύρια λίρες (pounds)	Οι δραστηριότητές της ολοκληρώθηκαν το 1893
1865	Οθωμανική Τράπεζα Sirket-i Maliye-i	1 εκατομμύριο λίρες (pounds)	Συγχωνεύτηκε με την Οθωμανική Τράπεζα
1869	Οθωμανική Τράπεζα Itibari Umumi-i	5 εκατομμύρια φράγκα (francs)	Έγινε εκκαθάριση το 1899
1871	Αυστρο-οθωμανική Τράπεζα	2,5 εκατομμύρια λίρες (pounds)	Συγχωνεύτηκε με την Οθωμανική Τράπεζα το 1874
1872	Αυστρο-τουρκική Τράπεζα	2 εκατομμύρια λίρες (pounds)	Έγινε εκκαθάριση το 1873
1872	Δεύτερη Οθωμανική Τράπεζα	1 εκατομμύριο λίρες (pounds)	Συγχωνεύτηκε με την Οθωμανική Τράπεζα Kambiyo ve Esham Sirket-i το 1894
1872	Οθωμανική Τράπεζα Kambiyo ve Esham Sirket-i	600.000 λίρες (pounds)	Έγινε εκκαθάριση το 1899
1888	Τράπεζα Θεσσαλονίκης	2 εκατομμύρια φράγκα (francs)	Συνέχισε τη λειτουργία της υπό την επωνυμία Διεθνής Τράπεζα Βιομηχανίας και Εμπορίου
1891	Τράπεζα Midilli	264.000 λίρες (liras)	Οι δραστηριότητές της ολοκληρώθηκαν το 1909

Πηγή: Bullutekin, 2014

Την εν λόγω περίοδο, όλες οι πόλεις-λιμάνια της Αυτοκρατορίας, και ιδιαίτερα η Κωνσταντινούπολη, προσελκύουν έναν μεγάλο αριθμό εμπόρων, τραπεζιτών, ασφαλιστών και επιχειρηματιών από όλη την ευρωπαϊκή επικράτεια. Το γεγονός αυτό, τονίζει

περισσότερο την αναποτελεσματικότητα και την έλλειψη των υποδομών στην πόλη (Gul, 2009). Στην ίδια κατεύθυνση, τα μηχανήματα και το αντίστοιχο ανθρώπινο δυναμικό, εργοδηγοί, αρχιτεχνίτες και ειδικευμένοι εργάτες προέρχονται επίσης από την Ευρώπη (Celik, 1993).

Σύμφωνα με τους Tezel (1975), Kirli (2001) και Akbulut (2009), τα πεδία απασχόλησης της μουσουλμανικής κοινότητας ήταν ο στρατός, οι υπηρεσίες του δημοσίου, η γεωργία και η βιοτεχνία. Η βιομηχανία και το εμπόριο αποτελούν πεδία όπου κατέχουν την τελευταία θέση, αν και στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα παρουσιάζουν δυναμική εκπροσώπηση στον κλάδο των εμπορικών δραστηριοτήτων. Το έτος 1919, από τις 239 βιομηχανίες που έχουν ιδρυθεί στην Κωνσταντινούπολη και την Ανατολία, οι 22 ανήκουν στο κράτος και η πλειοψηφία των υπολοίπων ανήκει σε ξένους, μη μουσουλμάνους πολίτες της χώρας. Συνεπώς, το μουσουλμανικό στοιχείο της πόλης είναι το λιγότερο ευνοημένο από τον μετασχηματισμό της οικονομίας και της παραγωγικής διάρθρωσης της Αυτοκρατορίας εν γένει και της Κωνσταντινούπολης εν προκειμένω. Τουναντίον, χάνοντας και τη δύναμη του ανταγωνισμού στα πεδία μικρής παραγωγής (βιοτεχνίες) όπως η βυρσοδεψία, η υφαντουργία κτλ., βιώνουν μία γενικευμένη οικονομική ύφεση.

Το μεγαλύτερο μέρος της εμπορικής ιδιοκτησίας (χάνια, καταστήματα, εργαστήρια) στην Κωνσταντινούπολη βρίσκεται στα χέρια της άρχουσας τάξης. Οι εν λόγω ιδιοκτησίες ενοικιάζονται σε συντεχνίες και εμπόρους, οι οποίοι μπορούν να περάσουν τα δικαιώματα της μίσθωσης στους απογόνους τους. Σύμφωνα με το έθιμο πολλών συντεχνιών, το κατάστημα ενός τεχνίτη που οποίος πέθανε, κληροδοτείται στους γιους αν είχαν την απαραίτητη εκπαίδευση. Σε περίπτωση που δεν υπάρχει γιος εν ζωή, οι κόρες δύνανται να κληρονομήσουν τα εργαλεία και τα καταστήματα. Αν δεν υπάρχουν καθόλου κληρονόμοι, οι πρεσβύτεροι και οι αγωνοδίκες θέτουν σε πλειστηριασμό τα καταστήματα σε άλλους τεχνίτες σε μια δίκαιη τιμή καταβάλλοντας και ένα τέλος μεταβίβασης. Οι μεταρρυθμίσεις του Τανζιμάτ του 1839, αναγνωρίζουν την ιδιωτική περιουσία και εξασθενούν το μονοπώλιο των συντεχνιών, οι οποίες χάνουν σημαντικό μέρος της δυναμικής τους. Οι τεχνίτες μπορούν να μεταφέρουν, να βάλουν ενέχυρο ή να κληροδοτήσουν τις μονάδες τους κατά βούληση, χωρίς άδεια από τον «πρόεδρο» της συντεχνίας. Η τάση αυτή θέτει υπό αμφισβήτηση το παραδοσιακό μονοπώλιο των συντεχνιών κατά την παραγωγή, την ένταξη και το σύστημα των ποσοτώσεων. Παρ' όλα αυτά, το σύστημα των συντεχνιών επέζησε μέχρι τα μέσα του εικοστού αιώνα. Τέλος, οι γυναίκες που κληρονόμησαν μονάδες παραγωγής αλλά δεν ασκούν βιοτεχνική δραστηριότητα, πωλούν τα δικαιώματά τους σε άλλους (Zarinebaf – Shahr, 2001).

Σύμφωνα με μία Οθωμανική Βιοτεχνική Απογραφή (*esnaf*) των αρχών του 19<sup>ου</sup> αιώνα που πραγματοποιήθηκε στις άκρως εμπορικές περιοχές του Κεράτιου Κόλπου και του Βοσπόρου, απαντώνται 1.859 καταστήματα και εργαστήρια. Από τις 1.859 επιχειρήσεις της απογραφής, οι 148 αποτελούν κήπους με φρούτα και λαχανικά που ανήκουν στην άρχουσα τάξη. Οι υπόλοιπες 1.711 αποτελούν εμπορικά καταστήματα, εκ των οποίων τα 80 περίπου είναι κενά. Πιο συγκεκριμένα, 214 καφενεία εντοπίζονται και στις δύο περιοχές, γεγονός που δείχνει τη δυναμική τους στην εμπορική δραστηριότητα της πόλης. Έπονται τα μπακάλικα και τα κουρεία. Τα περισσότερα εργαστήρια στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα, καλύπτουν το παραγωγικό αλλά και το εμπορικό κομμάτι. Μάλιστα, αντίθετα με τα αμιγώς εμπορικά καταστήματα, τα οποία είναι διασκορπισμένα σε όλη την πόλη, όπως τα καφενεία και τα μπακάλικα, οι τεχνίτες τείνουν να δημιουργούν χωρικές συγκεντρώσεις. Τέλος, τόσο τα καταστήματα όσο και τα εργαστήρια είναι κυρίως μικρής κλίμακας οικογενειακές επιχειρήσεις ενώ τα μεγάλης κλίμακας εργοστάσια που απασχολούν 50 με 100 εργάτες είναι ολιγάριθμα ακόμη (Kirli, 2001).

Πίνακας 6.3: Κατανομή μεγέθους καταστημάτων στις περιοχές Βοσπόρου και Κεράτιου Κόλπου

Αριθμός εργατικού δυναμικού	Αριθμός Επιχειρήσεων	Ποσοστό
1	713	40.21%
2	515	29.05%
3	291	16.41%
4	103	5.81%
5	41	2.31%
6	20	1.13%
7	16	0.90%
8	18	1.02%
9	6	0.34%
10	4	0.23%
11	11	0.62%
12	3	0.17%
13	9	0.51%
14	4	0.23%
15	4	0.23%
16	6	0.34%
17	7	0.39%
21	1	0.06%
26	1	0.06%
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>1773</b>	<b>100.00%</b>

Πηγή: Kirli, 2001

Η ευρωπαϊκή επιρροή πάνω στην οθωμανική βιομηχανία εκδηλώνεται και μέσω των διαδικασιών και των μέτρων προώθησης και διαφήμισης των προϊόντων. Η «μόδα» του 19<sup>ου</sup> αιώνα αναφορικά με τη διοργάνωση εμπορικών εκθέσεων σε μεγάλες δυτικές πόλεις, βρήκε

απήχηση και στην Κωνσταντινούπολη. Το 1863 λαμβάνει χώρα μία διεθνής έκθεση στο Ιπποδρόμιο, όπου εκτίθενται τοπικά προϊόντα και εισαγόμενα μηχανήματα από την Ευρώπη. Η Έκθεση διήρκησε διάστημα πέντε μηνών, κατά τους οποίους διήλθαν πολλοί επισκέπτες (Celik, 1993).

Τα Οθωμανικά βιομηχανικά προϊόντα εκτίθενται σε όλες τις μεγάλες παγκόσμιες εκθέσεις, όπως στην World Columbia Exposition στο Σικάγο, το 1893. Ωστόσο, τα εν λόγω αγαθά αποτελούν απλά εκθέματα. Η ολοκληρωτική εξάρτηση της αυτοκρατορίας από τη δυτική τεχνολογία και τεχνογνωσία εμποδίζουν την ανάπτυξη μία εθνικής βιομηχανικής παραγωγής, ικανής να ανταγωνιστεί τη ραγδαία αυξανόμενη τεχνολογική πρόοδο των δυτικών προϊόντων. Εξίσου αρνητική επίδραση στην όλη κατάσταση έχουν και οι δεσμεύσεις των εμπορικών συμφωνιών, οι οποίες εμποδίζουν την προώθηση αποτελεσματικών μέτρων και κινήτρων για τα οθωμανικά προϊόντα (Celik, 1993).

### **6.1.3 Πολοδομία - Τεχνικές Υποδομές**

Ο Κριμαϊκός Πόλεμος και τα επακόλουθά του άσκησαν βαθιά επίδραση στην Οθωμανική Αυτοκρατορία και ιδιαίτερα στην Κωνσταντινούπολη. Οι πολεμικές δαπάνες σε συνδυασμό με τις σπατάλες του Αβδούλ Μετζίτ για την κατασκευή πολυτελών ανακτόρων, επιβάρυναν υπέρμετρα το καινούριο υπουργείο οικονομικών που είχε ιδρύσει το Τανζιμάτ. Το γεγονός αυτό αναγκάζει την κυβέρνηση να συνάψει μία σειρά από εξωτερικά δάνεια με πολύ μεγάλα επιτόκια, με αποτέλεσμα σε σύντομο χρονικό διάστημα το χρέος να ξεπεράσει τις οικονομικές δυνατότητες της Αυτοκρατορίας. Επιπλέον, πρόσφυγες συνέρρεαν στην πόλη από τις κατεστραμμένες από τον πόλεμο ευρωπαϊκές επαρχίες της Αυτοκρατορίας. Ωστόσο, η παρουσία όλων αυτών, συμπεριλαμβανομένων και των ξένων υπηκόων και στρατιωτών, διευκολύνει την εισαγωγή των μεταρρυθμίσεων του Τανζιμάτ, καθώς ένα σημαντικό μέρος του πληθυσμού είναι εξοικειωμένο ή ακόμη και επιζητά τις αλλαγές που σχετίζονται με την πρόοδο της τεχνολογίας και της τεχνογνωσίας (Φρίλι, 2001).

#### **6.1.3.1 Δομικά Χαρακτηριστικά**

Οι θεσμικές αλλαγές που εισήχθησαν με την Διακήρυξη του Τανζιμάτ βρίσκουν άμεση εφαρμογή στον αστικό χώρο και στην αρχιτεκτονική. Το αποτέλεσμα είναι η μεταμόρφωση της εικόνας της κλασσικής οθωμανικής-ισλαμικής πόλης σε μια περισσότερο κοσμοπολίτικη, όπου κυριαρχούν νέοι τύποι και μορφές κτιρίων με σαφείς επιρροές από τα αντίστοιχα δυτικά πρότυπα (Κολώνας, 2000).

**α) Πολεοδομία**

Τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα ουσιαστικά εγκαινιάζουν μία εντελώς νέα εποχή για την Οθωμανική πρωτεύουσα, με την αυξανόμενη επιρροή της Ευρώπης και μία σειρά από προσπάθειες εκμοντερνισμού. Ενώ δεν καταρτίζεται ένα συνολικό και ολοκληρωμένο σχέδιο αστικής ανάπτυξης για την πόλη, εντούτοις τμηματικά η πόλη ανανεώνεται και αναβαθμίζεται καθώς αρχίζουν έστω και τμηματικά να εφαρμόζονται οι θεσπισμένοι από το πρώτο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα, Κώδικες και Κανονισμοί. Ταυτόχρονα, κατασκευάζονται αξιόλογες τεχνικές υποδομές, αν και πολλές από τις προτάσεις που κατατίθενται τελικά δεν υλοποιούνται (Gu, 2009).

Τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο, η Κωνσταντινούπολη βρίσκεται ανάμεσα στην νεωτεριστικότητα και στην παράδοση, καθώς ορισμένα τμήματά της υιοθετούν τις νέες λειτουργίες και τους ρόλους που τους ανατίθενται ενώ άλλα, αδυνατώντας να συμμορφωθούν και να ακολουθήσουν τις νέες προκλήσεις και συγκυρίες, παρακμάζουν και ατονούν. Η τοπογραφία της πόλης μεταβάλλεται όπως και τα κέντρα εξουσίας. Η βασικότερη συνιστώσα του φαινομένου έγκειται στην επέκταση της πόλης έξω από το ιστορικό της κέντρο. Από τα τέλη του προηγούμενου αιώνα, με τον σταδιακό σχηματισμό των αρχοντικών (yalis, kasirs και kiosks) στα παράλια του Βοσπόρου, ξεκινάει ο εν λόγω μετασχηματισμός, ο οποίος έρχεται στο απόγειό του στα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, με τη μεταφορά των Αυτοκρατορικών ανακτόρων στο Ντολμαμπαχτσέ. Η συγκεκριμένη κίνηση εμπεριέχει και τον συμβολισμό της καθώς υποδηλώνει την απομάκρυνση από το «παραδοσιακό» ιστορικό κέντρο προς τις «καινούριες» ευρωπαϊκές συνοικίες του Βοσπόρου (Eldem, 2005).

Ο αριθμός των ξένων αρχιτεκτόνων, σε σχέση με τους ντόπιους καλφάδες και μαστόρους, αυξάνει συνεχώς, ακολουθώντας τη μεγέθυνση της επιρροής των δυτικών κεφαλαίων και δευτερευόντως την αύξηση της Κοινότητας των Φραγκολεβαντίνων. Οι τρεις βασικοί λόγοι ωστόσο που καθιστούν επιτακτικές τις πολεοδομικές μεταρρυθμίσεις στην πόλη είναι οι εξής:

- i) η προστασία από τις συνεχείς πυρκαγιές,
- ii) η διαπλάτυνση των οδών,
- iii) η δημιουργία νέων συνοικιών για τη στέγαση του αυξανόμενου πληθυσμού λόγω αστυφιλίας και εισροής προσφύγων, ενώ στη δυτική Ευρώπη οι εξωραϊσμοί των πόλεων

καλύπτουν τα προβλήματα υγιεινής που προκύπτουν από τη βιομηχανική επανάσταση (Τσιλένης, 2005).

Η πρώτη προσπάθεια πολεοδομικής πολιτικής που απεικονίζει εκτός από την υπάρχουσα κατάσταση και τις πρώτες αποφάσεις σχεδιασμού, χρονολογείται το 1839. Το πλέον χρήσιμο της εν λόγω προσπάθειας είναι η προετοιμασία της έκδοσης του Κανονισμού των Κτιρίων το 1848, όπου καθορίζονται οι διαδικασίες απαλλοτριώσεων, η αδειοδότηση κτιρίων, ο έλεγχος των οικοδομών, τα πλάτη των λεωφόρων και των οδών καθώς και τα ύψη των κτιρίων. Ο εν λόγω Κανονισμός τροποποιείται μετά τη μεγάλη πυρκαγιά του Χοτζάπασα το 1864 και έχει εφαρμογή σε όλη την επικράτεια της Αυτοκρατορίας (Τσιλένης, 2005).

Η συγκεκριμένη πολιτική του 1839, εισάγει τελείως διαφορετικές προσεγγίσεις στον σχεδιασμό από αυτές που υπήρχαν μέχρι τότε, καθώς περιλαμβάνει τόσο στρατηγικές κατευθύνσεις όσο και συγκεκριμένα χαρακτηριστικά για το δομημένο περιβάλλον. Για παράδειγμα περιλαμβάνει οδηγίες και κανονισμούς σχετικά με το πλάτος των οδών, την αναγκαιότητα ύπαρξης δικτύου πεζοδρομίων, τα ύψη των κτιρίων και την προτεινόμενη τοιχοποιία αλλά παράλληλα θέτει και προτεραιότητες σχετικά με την ιεράρχηση των έργων που απαιτούνται και μεθόδους ελέγχου (Gul and Lamb, 2004).

Σύμφωνα με τον Κανονισμό των Οδών και Οικοδομών του 1864, τα σπίτια έπρεπε να είναι λιθόκτιστα. Ωστόσο, στην πράξη αυτό αποδείχτηκε δύσκολο για οικονομικούς κυρίως λόγους, με αποτέλεσμα τουλάχιστον οι μεσοτοιχίες και τα ισόγεια να πρέπει να έχουν λίθινους ή πλίνθινους τοίχους. Οπότε αρχίζει μία διαφοροποίηση τόσο στην παραδοσιακή αρχιτεκτονική και ρυμοτομία της πόλης, κάνοντας την εμφάνισή του ο εκλεκτικισμός με τις εν σειρά κατοικίες<sup>61</sup> όσο και στο αστικό περιβάλλον εν γένει, όπου διενεργούνται ευθυγραμμίσεις και διαπλατύνσεις οδών, κατασκευάζονται δίκτυα (αποχέτευσης, φωταερίου κτλ) και οικοδομούνται οι κενές εκτάσεις εντός των τειχών όπου παλαιότερα εντοπιζόνταν λαχανόκηποι και μπαχτσέδες. Συμπερασματικά, οι συνοικίες της Κωνσταντινούπολης δεν παρουσιάζουν καμία ομοιότητα με την προϋφιστάμενή τους εικόνα, και ως προς την ορθογώνια ρυμοτομία αντί του λαβυρινθώδους πλέγματος των αδιεξόδων αλλά και ως προς την τρίτη διάσταση, δηλαδή τον δομημένο τους όγκο. Πλέον, τα διώροφα κτίρια αντικαθίστανται από πολυώροφα με ωπλισμένο σκυρόδεμα για την αποφυγή πυρκαγιών. Στην πόλη οικοδομούνται πια τα «κιαργκίρια<sup>62</sup>» με τα γνωστά *έρκερ* σε απομίμηση *σαχνισιών*, δηλαδή των αρχιτεκτονικών προεξοχών, σε μορφή εκλεκτιστική, δομημένα «εν σειρά». Η επανάληψη του ίδιου τύπου στενομέτωπης κατοικίας πολλές φορές

---

<sup>61</sup> Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τις κατοικίες βλ. στην ομώνυμη παράγραφο γ) Κατοικίες, στην ίδια Ενότητα 6.1.3.1.

<sup>62</sup> Μικτές κατασκευές από τούβλο, πέτρα και εν μέρει ξύλο.



καταλαμβάνει τις πλευρές όλου του οικοδομικού τετραγώνου. Έτσι, δημιουργείται η εικόνα της «ευρωπαϊκής» πόλης εντός ανατολίτικου περιβάλλοντος που εξύμνησαν ή επέκριναν πολλοί (Τσιλένης, 2005·2009).

Ο νόμος Οικοδομών του 1882 καταργεί τον προηγούμενο Κανονισμό και επωφελείται από την προϋπάρχουσα νομοθεσία απαλλοτριώσεων, διαδραματίζοντας καθοριστικό ρόλο στην εφαρμογή του τετραγωνικού κανάβου στις νέες αλλά και στις πυρίκαιστες συνοικίες. Οι καινούριες οικιστικές περιοχές που δημιουργήθηκαν κατά τη διάρκεια αυτών των δεκαετιών για να στεγάσουν τον ραγδαία αυξανόμενο πληθυσμό της πόλης, φέρουν έντονα το στοιχείο του κοινωνικού διαχωρισμού, αντικατοπτρίζοντας στη χωροταξική οργάνωση την κοινωνική διαφοροποίηση που προέκυψε από την αύξηση του καταμερισμού της εργασίας. Για παράδειγμα, στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η ανάδυση «μεσοαστικών» συνοικιών οδήγησε στην έκρηξη της κατασκευής στοιχισμένων κατοικιών που χωρίζονται από μεσοτοιχία. Επιπλέον, οι κεντρικές συνοικίες του Γαλατά όπου συγκεντρώνεται η επιχειρηματική δραστηριότητα της πόλης, αναπλάστηκαν ώστε να ανταποκρίνονται στις ανάγκες και στις σύγχρονες απαιτήσεις του αναπτυσσόμενου διεθνούς εμπορίου (Ντιντσάλ, 2011).

Εν κατακλείδι, ο πυκνός ιστός που παρουσίαζε η πόλη μέχρι τις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα, αποτελείτο από ξύλινες κατασκευές, τονίζοντας την αντίθεση με τα μεγάλης κλίμακας πέτρινα μνημεία της. Οι σημαντικές πυρκαγιές που έπληξαν σημαντικά τμήματα του αστικού ιστού της πόλης συντέλεσαν στην τμηματική και παροδική ανοικοδόμησή της σε διάφορες χρονικές περιόδους, χωρίς την ύπαρξη ωστόσο ολοκληρωμένου σχεδίου. Το αποτέλεσμα ήταν η έλλειψη της συνέχειας και της χωρικής ενότητας, όχι μόνο σε πολεοδομικό αλλά και σε μορφολογικό επίπεδο. Στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα και στις αρχές του 20<sup>ου</sup>, το φαινόμενο της πολεοδομικής ασυνέχειας γίνεται εντονότερο τόσο με την εμφάνιση των νέων κατασκευών από σκυρόδεμα και τούβλα ανάμεσα στις «ξύλινες συνοικίες» όσο και με την εμφάνιση ορθοκανονικών μπαλωμάτων στις πυρίκαιστες ζώνες, σε έναν πολεοδομικό ιστό διαφορετικού χαρακτήρα (Ardaman, 2007).

## β) Αρχιτεκτονική

Πριν από το 1840, τα βασικά μνημεία της Κωνσταντινούπολης όπως τα külliyes, τα τζαμιά, οι αγορές και τα παλάτια συγκεντρώνονται χωρικά στο ιστορικό κέντρο της πόλης. Η περιοχή του Γαλατά αποτελεί προς ώρας ένα μικρό προάστιο δίχως αξιόλογα κτίρια. Ωστόσο, προς το τέλος του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η κατάσταση αλλάζει άρδην· το βόρειο τμήμα του Κεράτιου Κόλπου κατακλύζεται από κτίρια, τα οποία συναγωνίζονται σε αισθητική, διαστάσεις και στιλιστικές

προσδοκίες τα υπάρχοντα μνημεία. Τα εν λόγω κτίρια, εισαγάγουν στην οθωμανική πρωτεύουσα τα σύγχρονα δυτικά αρχιτεκτονικά πρότυπα και ρυθμούς και προσθέτουν μία επιπλέον πτυχή στην έτσι και αλλιώς σημαντική και πλούσια αρχιτεκτονική της κληρονομιά. Το νέο αστικό τοπίο καθορίζεται από δύο επιμέρους βασικά συστατικά: α) τις νέες τυπολογίες κτιρίων και β) τα νέα αρχιτεκτονικά στυλ. Τέσσερα βασικά αρχιτεκτονικά στυλ απαντώνται στην πόλη και τα οποία είναι τα εξής: Κλασική Αναγέννηση-Εκλεκτισμός, Γοτθική Αναγέννηση, Ισλαμική Αναγέννηση και Art Nouveau, τα οποία εκφράζονται μέσα από νέες τυπολογίες κτιρίων όπως κτίρια γραφείων, τράπεζες, θέατρα, ξενοδοχεία, πολυώροφα κτίρια διαμερισμάτων κτλ. Σε ορισμένες περιπτώσεις μάλιστα, ενσωματώνονται και σε παραδοσιακές μορφές κτιρίων όπως τα τζαμιά και τα μαυσωλεία. Όταν εφαρμόζονται στους δυτικούς τύπους κτιρίων, γίνεται απλά μία μεταφορά της ευρωπαϊκής εκδοχής, όταν όμως εφαρμόζονται σε παραδοσιακούς τύπους κτιρίων, δημιουργείται μία υβριδική και ενδιαφέρουσα δομή, η οποία αποκλίνει τόσο από την ευρωπαϊκή όσο και από την ισλαμική αρχιτεκτονική (Celik, 1993).

Από την άλλη πλευρά, ο αρχιτεκτονικός πλουραλισμός στην οθωμανική πρωτεύουσα που προσδιορίζεται από ποικίλους εισαγόμενους τύπους, προκαλεί ανησυχία στους Οθωμανούς και δη στους μουσουλμάνους διανοούμενους. Η παραδοσιακή Οθωμανική αρχιτεκτονική όπως εκφράζεται για παράδειγμα μέσω των έργων του αρχιτέκτονα Sinan, χάνει τη δυναμική της κατά τη διάρκεια του 19<sup>ου</sup> και των αρχών του 20<sup>ου</sup> αιώνα και πολλοί μουσουλμάνοι ανησυχούν ότι η πόλη θα εκφυλιστεί και θα απωλέσει τον ιδιαίτερο χαρακτήρα και τη φυσιογνωμία της. Μάλιστα, η πλειοψηφία των αρχιτεκτόνων πλέον είναι ευρωπαίοι ή χριστιανοί, αντανακλώντας τη νέα κατάσταση που διαμορφώνεται με την εμφάνιση της αναδυόμενης μπουρζουαζίας (Gul, 2009).

### **Κλασική Αναγέννηση - Εκλεκτισμός**

Η Κλασική Αναγέννηση αποτελεί αναμφισβήτητα το πιο διαδεδομένο αρχιτεκτονικό στυλ στην πόλη, το οποίο εκδηλώθηκε μέσω του εκλεκτικισμού και του ελεύθερου πνεύματος, δανειζόμενο στοιχεία από διαφορετικές περιόδους και κινήματα. Στην Κωνσταντινούπολη, η εθνοτική και θρησκευτική πολυμορφία του πληθυσμού της και η ποικιλία των ιστορικών και πολιτισμικών αναφορών στο αστικό της τοπίο, δημιουργούν πρόσφορο έδαφος για την άνθιση του εκλεκτισμού, όχι μόνο ως κινήματος και αρχιτεκτονικού ρεύματος αλλά και ως ιδεολογίας γενικότερα. Ο εκλεκτισμός, με την ελευθερία που προσφέρει σε φορείς και αρχιτέκτονες να συνδυάσουν μορφολογικά στοιχεία που προέρχονται από διαφορετικούς

αρχιτεκτονικούς ρυθμούς σε ένα νέο αισθητικό αποτέλεσμα, δίνει το έναυσμα του εκσυγχρονισμού στην εικονογραφία της πόλης (Κολώνας, 2000).

Ο εκλεκτισμός, όπως όλα τα καλλιτεχνικά κινήματα, υφίσταται μια σταδιακή «εκλαΐκευση», δηλαδή μία απλούστευση και ένα στιλιζάρισμα των μορφολογικών του στοιχείων, τα οποία καταλήγουν στη δημιουργία μιας «ήπιας» αστικής αρχιτεκτονικής που θα ξεκινήσει από το Πέρα και θα κατακλύσει κυριολεκτικά τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές συνοικίες της πόλης, καθορίζοντας ουσιαστικά την αστική εικόνα και το τοπίο της Οθωμανικής πρωτεύουσας (Κολώνας, 2000).

Το 1876, κτίζεται η στοά με την επωνυμία *Cité de Péra*, στον χώρο του πρώην θεάτρου Ναούμ που είχε καταστραφεί από πυρκαγιά το 1870. Το κτίριο καταλάμβανε μία επιφάνεια 4.600 τ.μ. περίπου. Το ισόγειο στέγαζε εμπορικές χρήσεις ενώ μαρμάρινες σκάλες οδηγούσαν στους τρεις ορόφους του κτιρίου όπου είχαν διαμορφωθεί μεγάλα διαμερίσματα των 6-7 δωματίων το καθένα. Η *Cité de Péra* παρείχε όλες τις ανέσεις μιας ευρωπαϊκής κατοικίας, όπως τρεχούμενο νερό και γκάζι. Η *Cité de Péra* έγινε το βασικό σημείο αναφοράς για το κέντρο της πόλης και το πρότυπο για πολλά κτίρια διαμερισμάτων που κτίστηκαν στο Πέρα, στο Τακσίμ, στον Γαλατά και αλλού κατά το τελευταίο τέταρτο του 19<sup>ου</sup> αιώνα (Celik, 1993).

Με αυτό το στυλ δημιουργείται ένας μεγάλος αριθμός γραφείων που φιλοξενούν υπηρεσίες και φορείς του διεθνούς εμπορίου αλλά και τράπεζες, πρεσβείες και ασφαλιστικές εταιρείες. Ένα τυπικό κτίριο γραφείων περιλαμβάνει μια πέτρινη κατασκευή, τεσσάρων ή πέντε ορόφων, επιβλητικό και στιβαρό με πολλά δανεισμένα στοιχεία από άλλα αρχιτεκτονικά κινήματα και ρεύματα και με κλασσικές λεπτομέρειες (Goodwin, 1977).

Με την άνοδο του διεθνούς εμπορίου μετά το 1838, ο αριθμός των διερχόμενων Ευρωπαίων εκτινάχτηκε. Αυτό προκάλεσε την ανάγκη δημιουργίας ξενοδοχείων ευρωπαϊκών προδιαγραφών στην περιοχή του Πέρα. Έτσι, το 1865 δίνεται η Αυτοκρατορική άδεια για κατασκευή και διαχείριση ξενοδοχείων που θα παρέχει άνετη διαμονή σε ξένους επισκέπτες και κατοίκους της πόλης, στην εταιρεία *Compagnie de l' Hôtel Impérial Ottoman*. Οι τομείς όπου επιτρέπεται η ανέγερση ξενοδοχείων προσδιορίζεται ρητώς και περιλαμβάνει τις περιοχές Pera, Büyükdere, Üsküdar και το νησί Πρίγκηπος. Η Αυτοκρατορική άδεια που δόθηκε δεν ήταν αποκλειστική, παρέχοντας το δικαίωμα δημιουργίας ξενοδοχειακής επιχείρησης σε αρκετούς ιδιώτες, οθωμανούς ή μη υπηκόους. Το μεγαλύτερο ξενοδοχείο στην πόλη, το Pera Palace, κατασκευάστηκε από εταιρεία ευρωπαϊκών συμφερόντων και αποτελούσε ένα πολυώροφο ορθογώνιο κτίριο με έντονα στοιχεία εκλεκτισμού (Celik, 1993).

Το συγκεκριμένο αρχιτεκτονικό ρεύμα εφαρμόστηκε επίσης και σε αρκετά κυβερνητικά κτίρια όπως το Υπουργείο Πολέμου στο Μπεγιαζίτ, το Πανεπιστήμιο στην Παλιά Πόλη της Κωνσταντινούπολης, το Μουσείο Έργων Τέχνης στους κήπους του παλατιού Τοπκαπί κ.ά. (Celik, 1993).

Η συντριπτική πλειοψηφία των κτιρίων του εκλεκτισμού συγκεντρώνεται χωρικά σε ένα συγκεκριμένο τμήμα του αστικού ιστού, δημιουργώντας έναν σύγχρονο ευρωπαϊκό πυρήνα σε μία ιδιαίτερα μικρή περιοχή. Τα υπόλοιπα νεοκλασσικά κτίρια, κυρίως κάποιες επαύλεις, απαντώνται διάσπαρτα στο πολεοδομικό συγκρότημα της πόλης και ο μικρός αριθμός τους σε συνδυασμό και με τη μεγάλη χωρική διασπορά τους δεν καθίστανται ικανά να προσδώσουν μία ιδιαίτερη χροιά στην εικονογραφία της υπόλοιπης πόλης (Goodwin, 1977).

### Γοτθική Αναγέννηση

Το Βικτωριανό νέο-γοτθικό στυλ εισήχθη στην οθωμανική πρωτεύουσα μέσω της Crimean Memorial Church που σχεδιάστηκε από τον αρχιτέκτονα Street και κατασκευάστηκε το 1869. Η στιβαρή και όμορφη αυτή δομή δεν θα έχει συνέχεια στον αστικό ιστό και στην τοπιογραφία της πόλης. Το μοναδικό επιπλέον αξιόλογο παράδειγμα αναγεννησιακού γοτθικού στυλ είναι η βουλγαρική εκκλησία του Αγίου Στεφάνου, η οποία ανεγέρθηκε το 1871 με τη διακήρυξη της ανεξαρτησίας της Βουλγαρικής εκκλησίας από το Ελληνορθόδοξο Πατριαρχείο. Η εκκλησία, που εντοπίζεται χωρικά κοντά στο Πατριαρχείο στην περιοχή Φενέρ του Κεράτιου Κόλπου, είναι εξ ολοκλήρου κατασκευασμένη από χυτοσίδηρο και προκατασκευάστηκε στη Βιέννη απ'όπου μεταφέρθηκε ακτοπλοϊκώς στην Κωνσταντινούπολη μέσω του ποταμού Δούναβη (Muthesius, 1972).

Το αναγεννησιακό γοτθικό στυλ συνοδεύτηκε από στοιχεία της ισλαμικής και της κλασσικής οθωμανικής αρχιτεκτονικής σε δύο αυτοκρατορικά τζαμιά<sup>63</sup> του 19<sup>ου</sup> αιώνα, δημιουργώντας εντυπωσιακά αλλά όχι απαραίτητα και όμορφα αποτελέσματα (Celik, 1993).

### Ισλαμική Αναγέννηση

Περίεργως, η αναγεννησιακή ισλαμική αρχιτεκτονική πρωτοεμφανίστηκε στην οθωμανική πρωτεύουσα από ευρωπαίους αρχιτέκτονες. Το ενδιαφέρον για το εν λόγω «εξωτικό» αρχιτεκτονικό στυλ αναπτύσσεται στη Δύση τα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα με την εξάπλωση της αποικιοκρατίας. Για τους δυτικούς αρχιτέκτονες, η αξία της ισλαμικής αρχιτεκτονικής

<sup>63</sup> Τα δύο τζαμιά στα οποία εφαρμόστηκε είναι το Pertevniyal Valide Τζαμί το 1873 και το Hamidiye Τζαμί το 1886.

έγκειται στα διακοσμητικά της στοιχεία, τα οποία δύνανται να εφαρμοστούν στα κτίρια. Μεταξύ των πιο χαρακτηριστικών παραδειγμάτων νέο-ισλαμικού στυλ είναι ο Σιδηροδρομικός Σταθμός Sirkeci, ο οποίος ολοκληρώθηκε το 1889 υπό την επίβλεψη του Γερμανού αρχιτέκτονα Jackmund. Οι σχεδιαστικές αρχές του ακολουθούν την κανονικότητα, τη συμμετρία, τη σαφήνεια και την αξονικότητα αλλά η δομή του περιλαμβάνει στοιχεία της ανατολίτικης αρχιτεκτονικής (Celik, 1993).

Η γέννηση του αναγεννησιακού ισλαμικού στυλ στην Οθωμανική Αυτοκρατορία συχνά σχετίζεται με την αφοσίωση του Abdülhamid II στην ιδεολογία του ισλαμισμού. Ωστόσο, δεν υπάρχουν επαρκή στοιχεία που να επιβεβαιώνουν την εν λόγω θεωρία. Το κίνημα του αναγεννησιακού ισλαμισμού, όπως εφαρμόστηκε από ξένους αρχιτέκτονες στην Κωνσταντινούπολη τις τελευταίες δεκαετίες του 19<sup>ου</sup> αιώνα, αποτελεί μία λογική εξέλιξη του σύγχρονου ευρωπαϊκού εκλεκτικισμού (Tekeli, 1984).

Ο αναγεννησιακός ισλαμισμός επηρέασε έντονα την τούρκικη αρχιτεκτονική και εξελίχθηκε σε ένα νέο αρχιτεκτονικό στυλ γνωστό ως «Πρώτο Εθνικό Αρχιτεκτονικό Κίνημα» της χώρας, με πρωτοπόρους αρχιτέκτονες τους Kemalettin Bey και Vedat Bey. Η βασική διαφορά του νέου κινήματος έγκειται στο ότι οι «ντόπιοι» αρχιτέκτονες δεν γνωρίζουν μόνο επιφανειακά την ισλαμική κουλτούρα και αρχιτεκτονική όπως οι περισσότεροι εκ των Ευρωπαίων (Gul, 2009).

### Art Nouveau

Η απαρχή του Art Nouveau στην Κωνσταντινούπολη αποδίδεται στον Ιταλό αρχιτέκτονα Raimondo D' Aronco, οποίος κλήθηκε για πρώτη φορά στην οθωμανική πρωτεύουσα για να σχεδιάσει το 1893 τη Βιομηχανική και Γεωργική Έκθεση. Έκτοτε, υπηρέτησε στην Αυτοκρατορική Αυλή ως επιβλέπων μηχανικός την περίοδο 1896-1908. Ωστόσο, οι επαγγελματικές του δραστηριότητες δεν περιορίστηκαν μόνο στις αυτοκρατορικές δομές καθώς σχεδίασε έναν μεγάλο αριθμό κτιρίων διαμερισμάτων στο Πέρα αλλά και εξοχικών κατοικιών (βίλες) κατά μήκος του Βοσπόρου και στην Θάλασσα του Μαρμαρά (Celik, 1993).

Μεταξύ των πολλών κτιρίων που σχεδίασε ήταν και το συγκρότημα του Seyh Zafir το 1903 στην περιοχή Μπεσίκτας και το οποίο αποτελούνταν από ένα μαυσωλείο, μία βιβλιοθήκη και μία κρήνη, αποτελώντας ένα από τα πιο χαρακτηριστικά έργα της Art Nouveau αρχιτεκτονικής της πόλης. Συνδυάζει με επιτυχία βασικά χαρακτηριστικά του κινήματος με μη-δυτικά χαρακτηριστικά της ισλαμικής αρχιτεκτονικής. Το μαυσωλείο είναι μία τετράγωνη συμμετρική δομή που καλύπτεται από θόλο. Ενωμένη με το μαυσωλείο είναι η βιβλιοθήκη, σε

μικρότερη κλίμακα και λιγότερο επιβλητική. Σε αυτά ο αρχιτέκτονας υιοθέτησε ολοκληρωμένες καμπύλες, ανάγλυφα, *floral* διακόσμηση και μεταλλικές κατασκευές για τα παράθυρα (Celik, 1993).

Το κίνημα Art Nouveau έγινε ιδιαίτερα αγαπητό στην πόλη. Πληθώρα κτιρίων στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα και στις αρχές του 20<sup>ου</sup>, κατά μήκος της Grande Rue παρουσιάζουν Art Nouveau γνωρίσματα, ιδιαίτερα ως προς τα κιγκλιδώματα, τις λεπτομέρειες των παραθύρων και τις *floral* ζωφόρες όπου κυριαρχεί το μοτίβο με τα τριαντάφυλλα. Όπως είναι φυσικό, η νέα αρχιτεκτονική τάση επεκτάθηκε και πέρα από τον Κεράτιο Κόλπο, για παράδειγμα στην περιοχή του Εμινονού (Goodwin, 1977).

### γ) Κατοικίες

Κατά τη διάρκεια του 19<sup>ου</sup> αιώνα, ο αστικός ιστός εμφανίζει σημαντικούς μετασχηματισμούς. Πρώτα-πρώτα, η μείωση των νοικοκυριών σε μέλη δημιούργησαν την ανάγκη για μικρότερες κατοικίες. Επιπλέον, οι αυστηροί οθωμανικοί κανόνες στη δημιουργία κατοικιών, όπως η απομόνωση από την κεντρική οδό με ψηλές περιφράξεις και εσωτερικές αυλές και οι ξύλινες σχάρες στα παράθυρα σταδιακά ατονούν (Yucel, 1998).

Τα πολυώροφα κτίρια κατοικιών σε σειρά (*multi-storey row houses*), πρωτοεμφανίζονται στην πόλη στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Η εμφάνιση της συγκεκριμένης τυπολογίας κτιρίων σχετίζεται με την εμφάνιση της αναδυόμενης μεσαίας αστικής τάξης, της λεγόμενης μπουρζουαζίας. Απευθύνονται κυρίως σε μουσουλμάνους και μη-μουσουλμάνους εμπόρους της μεσαίας τάξης, μικροπαραγωγούς, γραφειοκράτες και κρατικούς υπαλλήλους της μεσαίας και χαμηλής τάξης. Μάλιστα, θεωρείται ότι οι ανέσεις των εν λόγω κτιρίων σχετίζονται με τις ανάγκες των συγκεκριμένων κοινωνικών στρωμάτων. Επιπλέον, η χωροθέτηση των συγκεκριμένων κτιρίων αποδεικνύει και την πρόθεση για τους εν δυνάμει χρήστες όπου συνήθως κατασκευάζονται στις «εσωτερικές οδούς» της πόλης και όχι στις κύριες (Celik, 1993; Yucel, 1998; Enlil, 2000).

Τα κτίρια κατοικιών σε σειρά στο Μπεσίκτας (1870) και στο Ταξίμ (1890) δηλώνουν το ενδιαφέρον των Αρχών για μαζική παραγωγή κατοικιών και παροχή στέγασης. Και στις δύο περιπτώσεις, η συνέχεια κατά μήκος της οδού επιτυγχάνεται μέσω επανάληψης μεμονωμένων μονάδων. Αν και η συγκεκριμένη τυπολογία κτιρίων δεν αποτελεί την πολυκατοικία με την έννοια που την γνωρίζουμε σήμερα, εν τούτοις εισάγει αρκετούς νεωτερισμούς. Ενδεικτικά αναφέρονται η εισαγωγή νέας διάστασης στην ακίνητη αστική περιουσία μέσω της διαίρεσης μεγάλων όγκων κτιρίων σε μικρότερες μονάδες και την

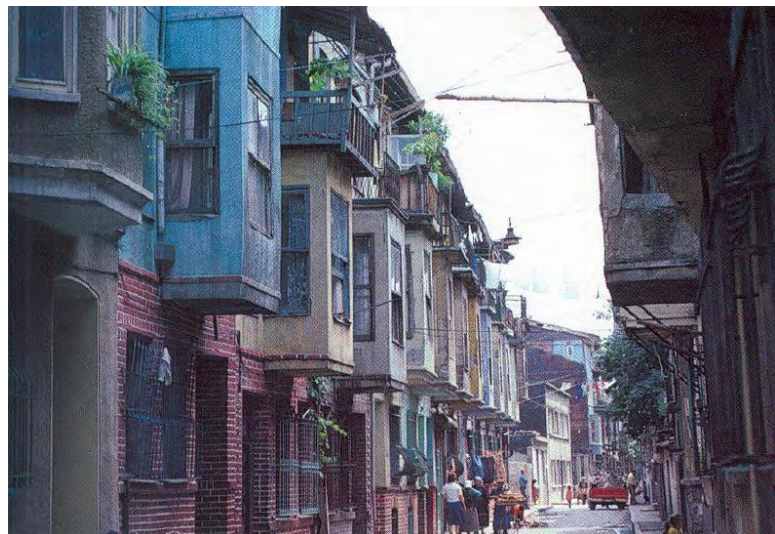
μετατροπή της οικοδόμησης και της διαμόρφωσης των οδών με απευθείας πλέον ανοίγματα των κτιρίων προς αυτές (Selman, 1982; Balamir, 1998).

Εικόνα 6.4: Σύμπλεγμα κατοικιών στο Μπεσίκτας



Πηγή: Aktuna, 2003

Εικόνα 6.5: Κτίρια κατοικιών στη σειρά στο Φενέρ (19ος αιώνας)



Πηγή: Yucel, 1998

Η αρχιτεκτονική των κατοικιών της ανώτερης μουσουλμανικής τάξης επίσης μεταβάλλεται μετά τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα όπου κυριαρχούν τα ευρωπαϊκά αρχιτεκτονικά στυλ και κυρίως ο εκλεκτισμός. Ωστόσο, η εσωτερική διαρρύθμιση ακολουθεί τις αρχές και τα πρότυπα της παραδοσιακής ισλαμικής κατοικίας όπου πλήθος δωματίων ενώνονται μέσω μιας κεντρικής αίθουσας. Τα νέα αυτά κτίρια (κονάκια) ανεγείρονται και στις δύο πλευρές του Κεράτιου Κόλπου. Η γειτονιά Νισάντασι που δημιουργήθηκε τις τελευταίες δεκαετίες

του 19<sup>ου</sup> αιώνα, αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα της συγκεκριμένης τυπολογίας κατοικιών (Celik, 1993).

Η ταυτοποίηση των αστικών περιοχών και των δρόμων σε σχέση με τις κυρίαρχες κοινωνικές ομάδες αποκαλύπτει αξιοσημείωτα χωρικά χαρακτηριστικά που σχετίζονται με τον μεταβαλλόμενο αστικό ιστό. Στην πραγματικότητα, το μοντέλο διάχυσης των πολυκατοικιών και των κατοικιών εν γένει, παρατηρείται να συμβαδίζει με τα αστικά έργα που υλοποιούνται από το Έκτο Διαμέρισμα. Η εμφάνιση των πρώτων πολυκατοικιών στους τομείς Γαλατά και Πέρα το τελευταίο τέταρτο του 19ου αιώνα, η εξάπλωσή τους προς τον βόρειο τομέα μέχρι το 1910 και η απουσία τους στην ιστορική χερσόνησο πριν από το 1922, αντικατοπτρίζουν την αστική δυναμική της «σύγχρονης» Κωνσταντινούπολης, υποδεικνύοντας ταυτόχρονα τους "ευνοούμενους" τομείς της πόλης (Selman, 1982; Aktuna, 2003).

#### δ) Θαλάσσιο Μέτωπο

Ένα από τα πιο βασικά χαρακτηριστικά της πόλης είναι η σχέση της με το υδάτινο στοιχείο. Το νερό δεν προσφέρει απλά ένα όμορφο πλαίσιο για τους κατοίκους της οθωμανικής πρωτεύουσας αλλά δημιουργεί και δυνατότητες εναλλακτικών μεταφορικών μέσων και συνθήκες εμπορίου και υπαίθριας αγοράς, μέσω της ύπαρξης του λιμανιού (Gul, 2009).

Όλα τα λιμάνια της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, και ιδιαίτερα της πρωτεύουσας, προσελκύουν έναν σημαντικό αριθμό εμπόρων, τραπεζιτών, ασφαλιστών και επιχειρηματιών από όλη την Ευρώπη αλλά και από άλλα μέρη της Αυτοκρατορίας. Το γεγονός αυτό, τόνισε την αναποτελεσματικότητα και την ανεπάρκεια των υπαρχουσών αστικών υποδομών. Το αυξανόμενο διεθνές εμπόριο απαιτεί ένα αποτελεσματικό σύστημα μεταφορών, ολοκληρωμένες λιμενικές υποδομές, αξιόπιστες επικοινωνίες και σύγχρονες μονάδες φιλοξενίας και στέγασης. Νέα δημόσια κτίρια, όπως ξενοδοχεία και χώροι ψυχαγωγίας, κρίνονται επίσης απαραίτητα σε συνδυασμό με την αναβάθμιση και τον εξωραϊσμό του αστικού ιστού εν γένει. Ως εκ τούτου, το εμπορικό και επιχειρηματικό κέντρο της πόλης μεταφέρεται από την χερσόνησο του ιστορικού κέντρου προς τον Γαλατά (Gul, 2009).

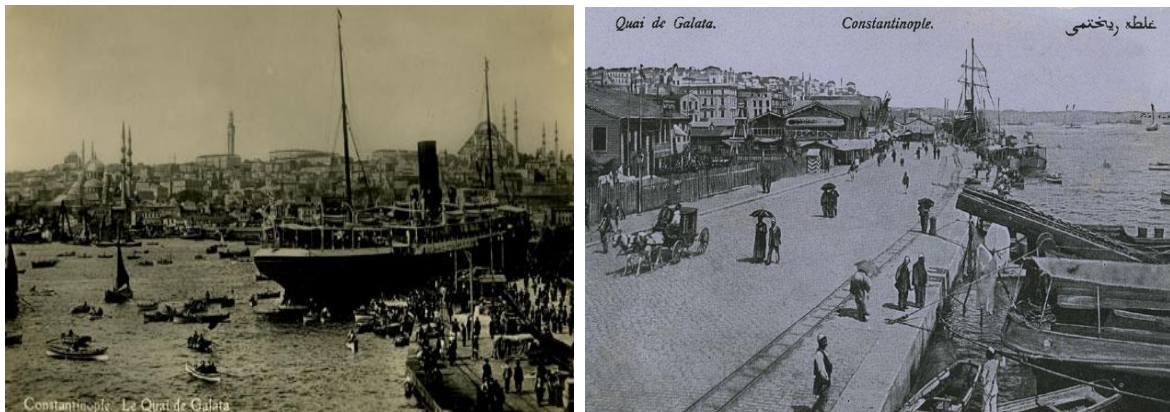
Η σχέση αυτή μεταξύ ανθρώπου και νερού λειτούργησε ως πρόκληση για τους πολεοδόμους-σχεδιαστές της Κωνσταντινούπολης του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Το θαλάσσιο μέτωπο θα έπρεπε να αναδειχτεί και να θεσμοθετηθεί για τρεις βασικούς λόγους. Πρώτον, η ανάπτυξη του



διεθνούς εμπορίου και η αύξηση της ακτοπλοϊκής κίνησης απαιτεί πλήρεις και λειτουργικές προκυμαίες. Για την ακρίβεια, πολλές ευρωπαϊκές ναυτιλιακές εταιρείες πιέζουν, μέσω των πρεσβειών τους, τις Αρχές της πόλης για ανακατασκευή των προβλητών. Δεύτερον, πρέπει να βελτιωθούν οι ανθυγιεινές συνθήκες που επικρατούν στην πόλη και τρίτον, πρέπει να αναβαθμιστεί η αστική εικόνα της πόλης. Μέχρι τώρα, το θαλάσσιο μέτωπο είναι άναρχο, υποβαθμισμένο και με άσχημες συνθήκες υγιεινής, αποτελώντας «αχίλλειο πτέρνα» για την Οθωμανική ελίτ και τις Αρχές της πόλης (Celik, 1993).

Σύμφωνα με την Celik (1993), το θαλάσσιο μέτωπο περιλαμβάνει την ακτογραμμή από το Σίρκετζι στο Μπάλατ από την πλευρά της Παλιάς πόλης στον Κεράτιο Κόλπο και από το Αζάκαπι ως το Τοπχανέ, στην πλευρά του Γαλατά, συμπεριλαμβανομένου και του λιμανιού. Σε αυτήν την περιοχή, οι ξύλινες εμπορικές προκυμαίες γειτνιάζουν με καταστήματα, αποθήκες και χάνια. Τα τελωνεία βρίσκονται στο Τοπχανέ και στο Σίρκετζι. Μετά το 1840 με τις αλλαγές που συντελέστηκαν, οι παραδοσιακές προκυμαίες δεν δύνανται πλέον να φιλοξενήσουν τον μεγάλο όγκο εμπορεύσιμων αγαθών που διακινούνται μέσω του λιμένα της πρωτεύουσας αλλά ούτε και να καλύψουν τον μεγάλο επιβατικό όγκο που μετακινείται μεταξύ παλιάς πόλης, Γαλατά, Ουσκουντάρ και στα χωριά του Βοσπόρου.

Εικόνες 6.6 & 6.7: Η προκυμαία στο Γαλατά



Πηγή: <https://gr.pinterest.com/johnsantuccio/photos-of-the-1800s/>

Το 1855, κατόπιν πιέσεων των πρεσβειών που έδρευαν στην πόλη, λήφθηκε μία σημαντική απόφαση περί αναδιοργάνωσης του λιμένα και των προβλητών. Τότε δημιουργήθηκε ένας χάρτης για τον λιμένα και θεσπίστηκε Κανονισμός σχετικά με την ναυσιπλοΐα. Ο σκοπός ήταν η διευκόλυνση της λειτουργίας τόσο των πολεμικών και εμπορικών πλοίων όσο και των επιβατηγών οχηματαγωγών. Στην πραγματικότητα, η εικόνα του θαλασσίου μετώπου αναβαθμίστηκε με τη λειτουργία του δικτύου θαλάσσιων συγκοινωνιών, όπου τα χωριά του

Βοσπόρου αρχίζουν να αποκτούν νέες προκυμαίες με σύγχρονα ευρωπαϊκά χαρακτηριστικά (Celik, 1993; Gul, 2009).

Το 1863, θεσπίζεται ένας νέος Κανονισμός σχετικά με την ιδιωτική κατασκευή προβλητών, σύμφωνα με τον οποίο, όποιος ήθελε να προβεί στη δημιουργία αναχωμάτων μπροστά από την ιδιοκτησία του επί του θαλασσίου μετώπου, θα έπρεπε να εξασφαλίσει την άδεια από το Υπουργείο Δημοσίων Έργων. Οι άδειες παραχωρούνταν μόνο στις περιπτώσεις όπου δεν θιγόταν το δημόσιο συμφέρον ενώ για να ενισχύσουν τη δημόσια χρήση των προβλητών, προβλέπονταν φοροαπαλλαγές σε όσους παραχωρούσαν τμήμα της ιδιοκτησίας όπου είχε δημιουργηθεί ιδιωτική προβλήτα για δημόσια χρήση (Celik, 1993).

Το 1879, ανατέθηκε στον Γάλλο Marius Michel, η ανακατασκευή του θαλασσίου μετώπου με αντάλλαγμα ένα συγκεκριμένο ποσοστό από τους φόρους που εισπράττονταν από τα εισαγόμενα και εξαγόμενα αγαθά. Το συμβόλαιο περιελάμβανε την κατασκευή νέων προβλητών, οδικών συνδέσεων, κτιρίων τελωνείου (αποθήκες και γραφεία) και αστικού σχεδιασμού μεταξύ της προκυμαίας και των περιοχών κατοικίας. Οι εργασίες καθυστέρησαν πολύ και ολοκληρώθηκαν τελικά το 1910 με την κατασκευή των αποθηκών και γραφείων του τελωνείου στο Γαλατά (Celik, 1993).

### ε) Πάρκα

Η έννοια των δημόσιων πάρκων εισήχθη στην οθωμανική πρωτεύουσα κατά τη δεκαετία του 1860. Πιο συγκεκριμένα, το 1864 όταν κατασκευαζόταν η οδός στην Taksim, τα χριστιανικά νεκροταφεία της περιοχής μεταφέρονται και στη θέση τους δημιουργείται ένας μεγάλος κήπος προς αποκατάσταση της περιοχής. Αυτό ουσιαστικά αποτέλεσε το πρώτο δημόσιο πάρκο της πόλης, το οποίο όμως καθυστέρησε να ενταχθεί στη λειτουργία και στην καθημερινότητα του πληθυσμού. 5 χρόνια αργότερα, οι κάτοικοι του Πέραν αντιλαμβανόμενοι τη σπουδαιότητα της εν λόγω χρήσης για την ανάπτυξη της περιοχής, πιέζουν την Δημοτική Αρχή του 6<sup>ου</sup> Διαμερίσματος να ολοκληρώσει τη δημιουργία του και τελικά δίνεται προς χρήση το 1869 (Celik, 1993).

Το πάρκο αποτελεί χώρο συνάθροισης και ψυχαγωγίας ενώ διοργανώνονται και μουσικοχορευτικές εκδηλώσεις εντός του, προσελκύνοντας καθημερινά σημαντικό κομμάτι του πληθυσμού της περιοχής. Ωστόσο, οι οθωμανικές αρχές απαγορεύουν στις μουσουλμάνες υπηκόους ακόμα και να διασχίσουν το πάρκο ή να το διατρέξουν με την άμαξα, ενισχύοντας το φαινόμενο του κοινωνικού διαχωρισμού και της έντονης

διαφοροποίησης του τρόπου ζωής μεταξύ ευρωπαίων και Οθωμανών και δη μουσουλμάνων υπηκόων (Celik, 1993).

Η διοίκηση του 6<sup>ου</sup> Διαμερίσματος σχεδιάζει άλλο ένα δημόσιο πάρκο στην περιοχή του Terebasi. Το εν λόγω πάρκο εξυπηρετεί επίσης τους κατοίκους του Πέρα. Ωστόσο, η ευρύτερη περιοχή του ιστορικού και επιχειρηματικού κέντρου της πόλης θα αριθμεί μόλις 2 δημόσια πάρκα για τα επόμενα 50 χρόνια. Τελικά, το 1916 ο δήμαρχος Celil Pasa, υπό την κυβέρνηση των Νεότουρκων, θα μετατρέψει ένα τμήμα των κήπων του Παλατιού Topkapı και έτσι η πόλη θα αποκτήσει το τρίτο δημόσιο πάρκο της.

### στ) Νεκροταφεία

Τα περισσότερα νεκροταφεία στην πόλη ιδρύονται περί τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, μια εποχή που οι Οθωμανοί μεταρρυθμιστές θεωρούν ότι η αναδιαμόρφωση και η εξυγίανση του αστικού χώρου αποτελούν βασικές προϋποθέσεις για τον εκσυγχρονισμό της παρακμάζουσας αυτοκρατορίας. Επιπλέον, η δραματική κατάσταση στη δημόσια υγεία στα χρόνια που ακολουθούν του Κριμαϊκού Πολέμου, αποτελούν επίσης βασική αιτία σε αυτή την κατεύθυνση. Οι άθλιες συνθήκες διαβίωσης των χιλιάδων προσφύγων, οι επιδημίες που διαδέχονται η μία την άλλη και η καλπάζουσα αύξηση της θνησιμότητας καθιστούν αναγκαία την επέμβαση των Αρχών που θα έχουν την αμέριστη αρωγή των μελών της Αυτοκρατορικής Εταιρείας της Ιατρικής της Κωνσταντινουπόλεως. Μια πολλοστή επιδημία χολέρας που πλήττει την οθωμανική πρωτεύουσα το 1865 επιταχύνει τη δημιουργία νέων νεκροταφειακών χώρων μακριά από τις όλο και πιο πυκνοκατοικημένες νέες συνοικίες, ειδικότερα στην περιοχή του Πέρα. Επίσης, στους κατοίκους (Έλληνες, Αρμένιους) του Πέρα και του Γαλατά που χρησιμοποιούσαν τα μνήματα του Τακσίμ παραχωρούνται ικανές εκτάσεις για εγκατάσταση νέων κοιμητηρίων στο Σισλί, 5 χιλιόμετρα βόρεια του Τακσίμ, ζώνη η οποία είναι αδόμητη ακόμη στη δεκαετία του 1860 (Αναστασιάδου και Ντυμόν, 2007).

Μέχρι τη δεκαετία του 1860, όταν η δημιουργία μεγάλων κοιμητηρίων συνοδεύτηκε από πλήθος ρυθμίσεων σχετικά με τις διαδικασίες και τις διατυπώσεις της ταφής, οι κάτοικοι είχαν τη δυνατότητα μετά από σχετική άδεια, να ενταφιάζονται εντός των τειχών στον αυλόγυρο ενός ναού, τζαμιού ή άλλου λατρευτικού χώρου. Η πολιτική ελέγχου των νεκρώσιμων πρακτικών που εισάγουν οι δημοτικές Αρχές της πόλης μέσω της ρητής απαγόρευσης (μεταξύ άλλων) ενταφιασμού στα προαύλια των ναών, τζαμιών, τεκέδων,

μεντρεσέδων, συναγωγών κλπ. προβάλλει σχεδόν αποκλειστικά λόγους δημόσιας υγείας (Vatin et Yerasimos, 2001).

Ωστόσο, η ρύθμιση του ζητήματος των ενταφιασμών δεν οφείλεται αποκλειστικά και μόνο σε υγειονομικούς λόγους. Αποφασιστικός παράγοντας για την επεξεργασία και την επιβολή νέων κανόνων είναι και η πολεοδομική ανασυγκρότηση της Πόλης, συνακόλουθη της διαρκούς δημογραφικής αύξησης. Εξετάζοντας την εξέλιξη της χωροδιάταξης των νεκροταφείων από τις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα μέχρι σήμερα, καθίσταται σαφής η πρόθεση των Αρχών να ακολουθήσουν και πολεοδομικά κριτήρια. Η ανάγκη εξασφάλισης ζωτικού χώρου για την ανάπτυξη της πόλης, ωθεί την εν λόγω χρήση σε όλο και πιο απομακρυσμένες περιοχές εκτός του οικιστικού πυρήνα. Η περίπτωση απομάκρυνσης του νεκροταφείου της ελληνορθόδοξης κοινότητας από το Τακσίμ στο Σισλί, αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα των όσων προαναφέρθηκαν (Αναστασιάδου και Ντυμόν, 2007).

Στα πρώτα χρόνια της Τουρκικής Δημοκρατίας, οι νομοθετικές ρυθμίσεις σχετικά με τους χώρους νεκροταφείων οριοθετούν ένα γενικό πλαίσιο, του οποίου πολλά σημεία επαναλαμβάνουν σχεδόν αυτούσιες τις διατάξεις της Οθωμανικής περιόδου (Αναστασιάδου και Ντυμόν, 2007).

### ζ) Κοινοτικά Ακίνητα - Βακούφια

Η χορήγηση ίσων δικαιωμάτων σε όλους τους κατοίκους της αυτοκρατορίας, ανεξάρτητα από το θρήσκευμα και την εθνότητά τους, αποτελεί βασικό άξονα των μεταρρυθμίσεων. Βασική συνιστώσα αυτού, αποτελεί η παραχώρηση του δικαιώματος της κυριότητας και διάθεσης ακίνητης περιουσίας, εντός των ορίων της Αυτοκρατορίας (Κολώνας, 2000).

Τα χρόνια που ακολουθούν παρατηρείται μία έντονη οικοδομική δραστηριότητα από μέρους των Κοινοτήτων, εκμεταλλευόμενες τις νέες διατάξεις και παραχωρήσεις. Τα νέα κτίρια όμως, ανεγείρονται χωρίς προηγουμένως να έχει διευθετηθεί το ακανθώδες ζήτημα του νομικού καθεστώτος των κοινοτικών, και ιδιαίτερα των συλλογικών<sup>64</sup>, ακινήτων αλλά ούτε και το θέμα των τεκμηρίων κυριότητας που μπορούν να εξασφαλίσουν στις Κοινότητες τη διαχρονικότητα των δικαιωμάτων τους στα κτίρια και στα οικόπεδα που διαχειρίζονται. Εξάλλου, ακόμα και στο αναθεωρημένο από το Τανζιμάτ οθωμανικό δίκαιο, δεν αναγνωρίζεται η έννοια του νομικού προσώπου παρά μόνο κατ' εξαίρεση σε ορισμένου

<sup>64</sup> Οι εκκλησίες, τα σχολεία, τα νοσοκομεία κλπ, αποτελούν **συλλογικά** κοινοτικά ακίνητα, ενώ τα **ιδιωτικά**, περιλαμβάνουν τις κατοικίες και τα καταστήματα που ανήκουν στις κοινότητες και των οποίων η εκμίσθωση, αντιπροσωπεύει σημαντικό μέρος των κοινοτικών πόρων.

τύπου εμπορικές εταιρείες. Οι Κοινότητες είναι λοιπόν υποχρεωμένες να εγγράφουν τα ακίνητά τους – εικονικά- σε φυσικά πρόσωπα. Μάλιστα, μέχρι το 1867 όταν και αναγνωρίζεται το δικαίωμα κτήσης ακίνητης περιουσίας από ξένους υπηκόους, ο εικονικός αυτός ιδιοκτήτης πρέπει να είναι Οθωμανός υπήκοος (Αναστασιάδου και Ντυμόν, 2007).

Στην Οθωμανική εποχή, η σύσταση «θρησκευτικού ιδρύματος» κατά το πρότυπο των μουσουλμανικών βακουφίων, είναι επίσης ένας τρόπος κτήσης κοινοτικών ακινήτων. Κατά το μουσουλμανικό δίκαιο, το βακούφι αποτελεί μία δικαιοπραξία, μέσω της οποίας ένα φυσικό πρόσωπο παραιτείται από ένα ή περισσότερα αγαθά του, τα θέτει εκτός εμπορικής συναλλαγής και τα αφιερώνει ισόβια σε ένα ιερό, φιλανθρωπικό ή κοινωνικό σκοπό. Ο σκοπός αυτός προσδιορίζεται στην ιδρυτική πράξη και επειδή εκφράζει τη βούληση του ιδρυτή, δεν δύναται να μεταβληθεί. Από νομική άποψη, η ιδρυτική πράξη είναι το κυριότερο θεμελιακό στοιχείο του βακουφικού μηχανισμού αλλά και το πιο προβληματικό ταυτόχρονα. Η απαγόρευση τροποποίησης του σκοπού εγγυάται την ανελαστικότητα και κατ' επέκταση την αδυναμία προσαρμογής στις εκάστοτε συνθήκες, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για τη βιωσιμότητα και λειτουργικότητά του (Barnes, 1987; Yerasimos, 1994; Σαμουρκασίδου, 2007).

Η Οθωμανική νομοθεσία δεν απαγορεύει στους μη μουσουλμάνους τη σύσταση βακουφίων. Η δημιουργία και λειτουργία χριστιανικών και εβραϊκών ιδρυμάτων σύμφωνα με τις αρχές του μουσουλμανικού δικαίου είναι γνωστό φαινόμενο αν και περιορισμένο. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι σε κώδικα που φυλάσσεται στη Γενική Διεύθυνση Βακουφίων στην Άγκυρα, καταγράφονται μόλις 31 χριστιανικά βακούφια στην Κωνσταντινούπολη, για την περίοδο 1728-1912, εκ των οποίων μόνο δύο υπάγονται στην ελληνορθόδοξη κοινότητα (Barnes, 1987; Yerasimos, 1994; Σαμουρκασίδου, 2007).

Τέλος, υπάρχει μία ακόμη κατηγορία μειονοτικών ιδρυμάτων, η οποία παρουσιάζει αρκετές ομοιότητες με τα βακούφια. Η σύσταση των ολιγάριθμων αυτών ιδρυμάτων δεν ανάγεται σε ιδρυτική πράξη που συνάχθηκε με πρωτοβουλία κάποιου δωρητή αλλά σε αυτοκρατορικό φερμάνι που φέρει την υπογραφή του ίδιου του Σουλτάνου. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν για παράδειγμα πολλοί ελληνορθόδοξοι ναοί που ανοικοδομήθηκαν στην οθωμανική πρωτεύουσα κατά τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, καθώς και το νοσοκομείο Μπαλουκλή. Ωστόσο, είναι ελάχιστα τα ιδρύματα που είναι σε θέση να παρουσιάσουν ένα χαρτί με την αυτοκρατορική τούγρα και των οποίων η νομική υπόσταση να έχει επίσημα αναγνωριστεί (Αναστασιάδου και Ντυμόν, 2007).

### 6.1.3.2 Έργα Υποδομής

Όπως όλες οι «παραδοσιακές» ευρωπαϊκές πόλεις, η Κωνσταντινούπολη εισέρχεται στον 19<sup>ο</sup> αιώνα καλούμενη να αντιμετωπίσει και να επιλύσει μία σειρά κοινωνικών και τεχνικών προβλημάτων όπως η ραγδαία πληθυσμιακή αύξηση, οι αυξημένες στεγαστικές ανάγκες, οι συνεχείς πυρκαγιές, η αυξανόμενη δυναμική του παγκόσμιου εμπορίου κ.ά. (Gul, 2009).

Την περίοδο αυτή αυξάνεται δραματικά και η κυκλοφορία των πλοίων, γεγονός που αναγκάζει τις Οθωμανικές Αρχές να εισάγουν νέα κανονιστικά μέτρα στα θαλάσσια περάσματα του Βοσπόρου και του Κεράτιου Κόλπου. Εξάλλου κατά τη διάρκεια του Κριμαϊκού Πολέμου, η Κωνσταντινούπολη για πρώτη φορά στην ιστορία συνδέεται με το ευρωπαϊκό δίκτυο τηλέγραφου (Gul, 2009).

Στο διάστημα των δεκαετιών του Τανζιμάτ, η Κωνσταντινούπολη δημιουργεί σύγχρονα τεχνικά δίκτυα όπως εκείνα της παροχής φωταερίου και της ηλεκτροδότησης, των τηλεγραφικών επικοινωνιών, της ύδρευσης και της αποχέτευσης και των μεταφορικών και συγκοινωνιακών δικτύων. Όλα αυτά πέραν της ανάγκης επίλυσης των διαφαινόμενων αναγκών αποτελούν και σύμβολα νεωτερισμού για την πόλη (Ντιντσκάλ, 2011).

#### α) Οδικό Δίκτυο

Ο Ντιντσκάλ (2011) ισχυρίζεται ότι οι εκσυγχρονιστικές προσπάθειες των δημοτικών αρχών της πόλης για δεκαετίες επικεντρώνονται στη ρύθμιση των οδών της. Μολονότι βασικό στόχο αποτελούσε η εξάλειψη των αδιεξόδων και η ευθυγράμμιση και διαπλάτυνση των οδών, η ραγδαία πληθυσμιακή αύξηση και η αναδυόμενη ανάγκη για τάξη και ασφάλεια αποτέλεσαν εξίσου σημαντικούς παράγοντες στην κατεύθυνση αυτή. Επιπλέον, ο σχεδιασμός και η κατασκευή νέων οδικών αρτηριών μέσα στην πόλη ενισχύει και το κύρος της δημοτικής αρχής.

Το ρυθμιστικό σχέδιο, αποτέλεσε ένα από τα βασικότερα πεδία σύγκρουσης μεταξύ όσων ασπάζονταν την ιδέα του αστικού εκσυγχρονισμού και όσων εκπροσωπούσαν τις παραδοσιακές δομές της πόλης. Στην περίπτωση της Κωνσταντινούπολης ήταν εμφανής ο διαχωρισμός μεταξύ οικιστικών περιοχών και επιχειρηματικών κέντρων όπως επίσης και μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού χώρου. Αν και επισήμως η πόλη διαιρείται διοικητικά σε

διαμερίσματα, στην πραγματικότητα χωρίζεται σε *μαχαλάδες*<sup>65</sup>. Οι *μαχαλάδες* αποτελούν πραγματικούς λαβύρινθους από στενά σοκάκια και αδιέξοδα και στην ουσία δεν αποτελούν καν δημόσιους χώρους, εφόσον οι κάτοικοι ελέγχουν και επηρεάζουν την κυκλοφορία εντός τους. Οι ανοιχτές δημόσιες οδοί είναι ελάχιστες στην πόλη μέχρι την εποχή των Μεταρρυθμίσεων (Ντιντσκάλ, 2011).

Έως και το δεύτερο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα, ο έλεγχος της χρήσης των οδών δεν γίνεται από τη δημοτική αρχή αλλά από τους κατοίκους της πόλης. Στο πλαίσιο του παραδοσιακού οθωμανικού συστήματος διακυβέρνησης, οι κάτοικοι των *μαχαλάδων* ήταν υπεύθυνοι για την παροχή βασικών δημοτικών υπηρεσιών, υπό την επίβλεψη της τοπικής αυτοδιοίκησης<sup>66</sup>. Κατά την περίοδο των Τανζιμάτων όμως η εν λόγω κατάσταση μετατρέπεται. Τα έργα διευθέτησης του οδικού δικτύου γίνονται πεδίο αντιπαραθέσεων μεταξύ παραδοσιακών και νεωτερικών διοικητικών δομών. Σε πολλές περιπτώσεις μάλιστα, οι διοικητικές αρχές της πόλης αποφεύγουν να επιβάλλουν λύσεις ακραίες ή ριζοσπαστικές προς αποφυγή ανοιχτής αντιπαραθέσης με τους πολίτες (Ντιντσκάλ, 2011).

Ο τμηματικός σχεδιασμός του οδικού δικτύου που προέκυψε ως συνέπεια των καταστροφικών πυρκαγιών στο δεύτερο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα, προχωρούσε παράλληλα με την κατασκευή και τον εξωραϊσμό των μεγάλων αρτηριών της πόλης και του θαλασσίου μετώπου. Δίνοντας αρχικά το έναυσμα η αναγκαιότητα και όχι η αναβάθμιση της εικόνας της πόλης, η όλη διαδικασία δεν εφαρμόστηκε στην επιθυμητή κλίμακα. Ωστόσο, βελτίωσε την εικόνα και τη λειτουργία των πιο δυναμικών και αναγνωρίσιμων συνοικιών της πρωτεύουσας. Ο σχεδιασμός και η κατασκευή νέων οδικών αρτηριών περιορίστηκε σχεδόν αποκλειστικά στη βόρεια πλευρά του Κεράτιου Κόλπου και ακολουθούσε τις ανάγκες και το μοτίβο ανάπτυξης της περιοχής (Celik, 1993; Gul, 2009).

Ενδεικτικό του ανεπαρκούς οδικού δικτύου των αρχών του 19<sup>ου</sup> αιώνα στην Οθωμανική πρωτεύουσα είναι και το γεγονός της ύπαρξης *χαμάληδων* (*αχθοφόρων*), οι οποίοι είναι επιφορτισμένοι με την μεταφορά προϊόντων και αγαθών στους στενούς και δαιδαλώδεις δρόμους της Κωνσταντινούπολης. Εξάλλου, σύμφωνα με απογραφή του 1844, η πόλη αριθμεί 8.500 εγγεγραμμένους *χαμάληδες* για τη μεταφορά εμπορικών αγαθών. Χαρακτηριστικό γνώρισμα επίσης του οδικού δικτύου αποτελεί και η παντελής έλλειψη πεζοδρομίων ακόμη και από τις κεντρικότερες και πιο φαρδιές οδούς της πόλης (Gul, 2009).

---

<sup>65</sup> Οι *μαχαλάδες* αποτελούν παραδοσιακές συνοικίες που φιλοξενούσαν το σύνολο σχεδόν των κατοίκων. Ο *μαχαλάς* υπήρξε επί μακρόν το βασικό, δομικό στοιχείο του αστικού ιστού της Κωνσταντινούπολης. Για περισσότερες πληροφορίες βλ. Ντιντσκάλ, 2011.

<sup>66</sup> Επιφορτισμένος με τα καθήκοντα της τοπικής αυτοδιοίκησης είναι ο *καδής*. Με την έναρξη όμως των έργων της μεταρρυθμιστικής περιόδου του Τανζιμάτων, ο *καδής* χάνει τη διοικητική εξουσία του και πολλές από τις αρμοδιότητές του.

Για τη διευκόλυνση της επικοινωνίας στο πυκνοδομημένο μέρος του Γαλατά, κατεδαφίζονται τα τείχη της πόλης το 1863, ακολουθώντας την ευρωπαϊκή πρακτική του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Η συγκεκριμένη πράξη ευνοεί τόσο τη διάνοιξη νέων οδών όσο και τη διαπλάτυνση των υφισταμένων. Μετά την ολοκλήρωση της κατεδάφισης λοιπόν το 1865, υλοποιήθηκε μία σειρά από έργα κατασκευής οδών στην περιοχή του βου Διαμερίσματος (Celik, 1993; Gul, 2009).

## β) Γέφυρες

Μία από τις σημαντικές αλλαγές στην πόλη κατά τη διάρκεια του 19<sup>ου</sup> αιώνα, αποτελεί η κατασκευή των δύο γεφυρών στον Κεράτιο Κόλπο που συνδέει την εντός των τειχών Κωνσταντινούπολη με τον Γαλατά. Πέραν των υπολοίπων, το συγκεκριμένο έργο υποδομής ενισχύει την προσπάθεια βελτίωσης του μεταφορικού συστήματος στην πόλη και μειώνει τις χρονοαποστάσεις (Gul, 2009).

Η πρώτη γέφυρα που κατασκευάστηκε χρονολογείται στο 1836. Η συγκεκριμένη ένωνε το Azarkarı με το Unkararı και διέθετε δύο καμάρες ώστε να δημιουργηθεί το κατάλληλο ύψος για τη διέλευση των μικρών πλοιαρίων από κάτω. Ο βασικός λόγος κατασκευής της γέφυρας στην συγκεκριμένη τοποθεσία σχετίζεται με την ύπαρξη των αυτοκρατορικών ναυπηγείων στο Azarkarı. Επιπλέον, οι περιοχές του Πέρα και του Besiktas, την περίοδο του 1830 δεν έχουν αναπτυχθεί τόσο ώστε να δικαιολογούν τη σύνδεση του Eminönü με το Karaköy, ούτε το Karaköy αποτελεί ακόμα το εμπορικό κέντρο που θα εξελιχθεί μετά το 1938 (Celik, 1993).

Η αυξανόμενη δυναμική του Γαλατά ως εμπορικό κέντρο αλλά και η πληθυσμιακή του αύξηση μετά το 1838, επιτείνει την ανάγκη μίας σύνδεσης μεταξύ του Eminönü με το Karaköy. Η πρώτη γέφυρα του Γαλατά μήκους 500 μέτρων, κατασκευάζεται στο εν λόγω σημείο το 1845 και εξυπηρετεί την πόλη για 15 χρόνια. Το 1863, αντικαθίσταται από μία πιο μεγάλη και στιβαρή γέφυρα. Η γέφυρα είναι ξύλινη και για το λόγο αυτό απαγορεύεται το κάπνισμα πάνω σε αυτήν για την αποφυγή πυρκαγιάς. Η γέφυρα παραμένει κλειστή τις βραδινές ώρες ενώ για την εξασφάλιση του υψηλού κόστους συντήρησής της, προβλέπονται δόδια τόσο για τη μεταφορά εμπορευμάτων όσο και για τη διέλευση πεζών. Ωστόσο, λόγω των δομικών της στοιχείων, η γέφυρα λειτούργησε για μόλις 12 χρόνια ενώ από το 1869 ξεκίνησαν οι συζητήσεις περί αντικατάστασής της με μία πιο μόνιμη και μεταλλική κατασκευή (Celik, 1993).



Εικόνες 6.8 &amp; 6.9: Άποψη από τη γέφυρα του Γαλατά



Πηγή: <https://gr.pinterest.com/johnsantuccio/photos-of-the-1800s/>

Μετά από εκτεταμένες συζητήσεις για την τελική τοποθεσία της νέας γέφυρας, τελικά το 1872 η κυβέρνηση καταλήγει να μεταφερθεί στην τοποθεσία της παλιάς γέφυρας στο *Ukaranı*. Η κατασκευή ξεκινάει το 1875 και ολοκληρώνεται το 1878. Αυτή η μεταλλική κατασκευή με το ξύλινο σανίδωμα είχε μήκος 480 μέτρα και πλάτος 14 μέτρα. Πέριξ και των δύο άκρων της γέφυρας δημιουργούνται συγκεντρώσεις με καταστήματα, εστιατόρια, καφενεία κοκ. Η συγκεκριμένη γέφυρα συνδέει την παλιά Κωνσταντινούπολη με την περιοχή του Γαλατά μέχρι το 1912 όπου κατασκευάζεται η νέα γέφυρα, η οποία δεσπόζει στην πόλη μέχρι και σήμερα (Celik, 1993; Gul, 2009).

Αξίζει να σημειωθεί ότι για ένα σύντομο χρονικό διάστημα 10 ημερών, στην πόλη υπήρξε και μία τρίτη γέφυρα στον Κεράτιο Κόλπο. Κατασκευάστηκε το 1863 μεταξύ του *Ayvansaray* και του *Pirirasa* και κατεδαφίστηκε από εξαγριωμένους ιδιοκτήτες πλοιαρίων που παρείχαν μεταφορικές υπηρεσίες μεταξύ των δύο όχθων και που θεώρησαν ότι θα μαράζωναν οικονομικά (Celik, 1993).

### γ) Θαλάσσιες Μεταφορές

Οι αυξημένες ανάγκες για υδάτινη επικοινωνία και ειδικά από και προς το διοικητικό κέντρο της Κωνσταντινούπολης, κατέληξαν στη δημιουργία ενός πρώιμου μεταφορικού συστήματος. Σκάφη και φορτηγίδες συνδέαν τα παράλια της πόλης πριν από τη λειτουργία των ατμόπλοιων το 1851. Από το κομβικό σημείο του *Eminönü* ξεκινούσαν τρεις γραμμές για τα σκάφη: μία προς το Γαλατά, μία προς τους οικισμούς του Κεράτιου Κόλπου και μία προς τους οικισμούς του Βοσπόρου, τόσο της ευρωπαϊκής όσο και της ασιατικής πλευράς. Η πλέον πολυσύχναστη γραμμή ήταν η πρώτη (*Eminönü - Galata*) (Celik, 1993).

Κάθε βάρκα που εκτελούσε καθημερινό δρομολόγιο είναι συνδεδεμένη με συγκεκριμένη αποβάθρα και έχει οριστεί για συγκεκριμένη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων. Η επιβίβαση επιβατών και η φόρτωση εμπορευμάτων από άλλες τοποθεσίες υπόκειται στην αδειοδότηση του τελώνη. Οι τιμές καθορίζονταν από αρκετούς παράγοντες όπως ο αριθμός των επιβατών και το μέγεθος των σκαφών (εάν διαθέτουν για παράδειγμα 2,8 ή 12 κουπιά). Επιπλέον, απαντάται ένας σημαντικός αριθμός ιδιωτικών σκαφών που διαθέτουν κυρίως οι κυβερνητικοί υπάλληλοι και που χρησιμεύουν για τη μεταφορά τους από τις θερινές κατοικίες τους στον Βόσπορο προς τον χώρο εργασίας τους στο κέντρο της Κωνσταντινούπολης. Το μεγάλο πλεονέκτημα των θαλάσσιων μεταφορών ήταν ο μειωμένος απαιτούμενος χρόνος συγκριτικά με τις χερσαίες μεταφορές (Celik, 1993; Gul, 2009).

Μέχρι τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η θαλάσσια κίνηση στην Κωνσταντινούπολη είχε αυξηθεί σημαντικά. Το 1844 ο αριθμός των σκαφών που χρησιμοποιούνταν για μεταφορές ανερχόταν στις 19.000 από τα 1.400 που αριθμούσαν το 1680 και τα 3.996 το 1802. Αυτή η αύξηση οδήγησε στην αναζήτηση εναλλακτικών θαλάσσιων μετακινήσεων. Έτσι, το 1851 εκδόθηκε αυτοκρατορική εντολή λειτουργίας των ατμόπλοιων στην πόλη, η οποία προέβλεπε την αναχώρηση ενός ατμόπλοιου κάθε πρωί από τον Βόσπορο (İstinye) προς την Κωνσταντινούπολη και επιστροφή το βράδυ (Celik, 1993; Gul, 2009).

Εικόνα 6.10: Αποβάθρα στην περιοχή Korpusu στο Γαλατά



Πηγή: <https://gr.pinterest.com/johnsantuccio/photos-of-the-1800s/>

Το 1851, η κυβέρνηση αναθέτει σε μία εταιρεία την εκπόνηση έκθεσης βιωσιμότητας του «συστήματος» των ατμόπλοιων. Η εν λόγω αναφορά κατέληγε στο συμπέρασμα ότι η

λειτουργία ενός μόνο ατμόπλοιου ημερησίως δεν επαρκούσε για την κάλυψη των αυξανόμενων αναγκών και πολλοί κάτοικοι αναγκάζονταν να χρησιμοποιούν τα σκάφη. Η παροχή επιπλέον πλοίων θα εξυπηρετούσε περισσότερους κατοίκους και θα διευκόλυνε τις μετακινήσεις, άρα και τη σύνδεση, του κέντρου της Κωνσταντινούπολης με τα περίχωρα, τα οποία θα μπορούσαν να μετατραπούν σε περιοχές μόνιμης κατοικίας και όχι παραθεριστικής (Celik, 1993; Gul, 2009).

Η Şirket-i Hayriye, η πρώτη Οθωμανική Κοινοπραξία, δημιουργήθηκε λίγους μήνες μετά την αναφορά του 1851. Όλοι οι Οθωμανοί πολίτες δύνανται να αποκτήσουν μερίδιο σε αυτήν ενώ απαιτούνταν και η οθωμανική υπηκοότητα στους υπαλλήλους της εκτός από την κατηγορία των μηχανικών. Οι πρώτοι μερισματούχοι όπως ήταν φυσικό, προέρχονταν από τα ανώτερα κοινωνικά στρώματα της πόλης. Η πρώτη περίοδος παραχώρησης περιελάμβανε 25 χρόνια, ωστόσο δόθηκε δεκαετής παράταση το 1873 και τριακονταετής το 1884. Αμέσως μετά τον σχηματισμό της, απαγορεύτηκε ο απόπλους σε όλα τα ξένα πλοία για μεταφορά επιβατών μεταξύ της Κωνσταντινούπολης, του Üsküdar και της ευρωπαϊκής και ασιατικής πλευράς του Βοσπόρου. Η εταιρεία αρχικά αριθμούσε 6 ξύλινα πλοία με μηχανές 60 ίππων (Celik, 1993; Gul, 2009).

Οι τρεις Κανονισμοί του Şirket-i Hayriye που χρονολογούνται το 1852, το 1871 και το 1888 αντίστοιχα, παρέχουν αξιόπιστες πληροφορίες σχετικά με τη λειτουργία της εταιρείας και την εξέλιξη του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών στην Κωνσταντινούπολη κατά τη διάρκεια του δεύτερου μισού του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Σύμφωνα λοιπόν με τον Κανονισμό του 1852, τα έξι ατμόπλοια αρχικά λειτουργούσαν μόνο τη γραμμή του Βοσπόρου ενώ προτάθηκε και η δημιουργία ενός ξεχωριστού ατμόπλοιου που θα μετέφερε εμπορεύματα και ζώα. Επιπλέον, η εταιρεία ήταν υποχρεωμένη να κατασκευάσει τις προκυμαίες που θα εξυπηρετούν τα δρομολόγια. Βάσει του Κανονισμού του 1888, ο οποίος παρέμεινε σε ισχύ μέχρι και το 1919, προβλέπονταν 7 γραμμές. Σύμφωνα με αυτόν, ένα ατμόπλοιο ξεκινούσε κάθε 20 ή 30 λεπτά στις πλέον πολυσύχναστες διαδρομές α) μεταξύ Üsküdar και Eminönü και β) μεταξύ Eminönü και οικισμών στον Βόσπορο. Οι γραμμές Üsküdar-Beşiktaş και Harem-Kabataş φανερώνουν και την αυξανόμενη επικοινωνία μεταξύ της ευρωπαϊκής και ασιατικής πλευράς της πόλης. Επιπλέον, οι γραμμές προς το Yesilkoy και τα Πριγκηπόνησα εξυπηρετούν κυρίως τα ανώτερα κοινωνικά στρώματα και τους μη μουσουλμάνους, οι οποίοι διαθέτουν εξοχικές κατοικίες στις περιοχές αυτές. Τέλος, πέραν των τακτικών δρομολογίων, προγραμματίζονται και κάποια έκτακτα τις Παρασκευές και τις Κυριακές κατά την περίοδο ισλαμικών και χριστιανικών εορτών όπως το Ραμαζάνι ή το Πάσχα (Celik, 1993; Gul, 2009).

Ο Κανονισμός του 1888, δίνει ιδιαίτερη βαρύτητα στις ανέσεις των επιβατών ώστε να καταστεί το ταξίδι όσο το δυνατόν πιο ευχάριστο. Έτσι, περιλαμβάνει ανώτατο επιτρεπόμενο αριθμό επιβατών ανά πλοίο ενώ προβλέπονται και 2 θέσεις επιβατών. Επιπλέον, τα πλοία θα πρέπει να διαθέτουν σόμπες για θέρμανση και λάμπες αερίου ενώ ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται στην καθαριότητα των χώρων και ιδιαίτερα των μπάνιων αλλά και στην ευπρεπή εμφάνιση των εργαζομένων. Τέλος, η εταιρεία είναι υποχρεωμένη να παρέχει ξεχωριστούς τομείς για τους άντρες και τις γυναίκες τόσο εντός των πλοίων όσο και στις προκυμαίες και στους χώρους αναμονής (Celik, 1993; Gul, 2009).

Αν και οι τακτικές θαλάσσιες μεταφορές πρωτοξεκίνησαν για την εξυπηρέτηση των υψηλών κυβερνητικών στελεχών και των Ευρωπαίων που διέμεναν τους καλοκαιρινούς μήνες στον Βόσπορο, εν συνεχεία, μετατράπηκαν σε μαζικό σύστημα μεταφοράς που αφορούσε το σύνολο του πληθυσμού. Μάλιστα, υπάρχουν και πολλές περιπτώσεις εφαρμογής κοινωνικής πολιτικής όπου τα παιδιά, οι στρατιώτες και οι μαθητές πληρώνουν πιο χαμηλό αντίτιμο ενώ τα στελέχη των σωμάτων ασφαλείας και οι κυβερνητικοί υπάλληλοι είχαν ελεύθερη είσοδο. Η αυξανόμενη δυναμική του συστήματος επιβεβαιώνεται και από το γεγονός ότι η εταιρεία, το 1851 αριθμούσε 6 πλοία ενώ το 1872, 34. Ωστόσο, αν και η εταιρεία ήταν αμιγώς οθωμανική (μέτοχοι και υπάλληλοι), η εξάρτηση από τη Δύση σε θέματα τεχνολογίας και τεχνογνωσίας είναι εμφανής και σε αυτόν τον τεχνικό τομέα καθώς τα πλοία εισάγονται από την Αγγλία και προσλαμβάνονται ξένοι μηχανικοί για τη συντήρησή τους (Celik, 1993; Gul, 2009).

Εν κατακλείδι, αν και τα πλοία αποτελούν βασικό μεταφορικό μέσο σε πόλεις με υδάτινο στοιχείο, η εξέλιξη των υπόλοιπων χερσαίων συστημάτων μειώνει σταδιακά την σπουδαιότητά τους. Κάτι τέτοιο όμως δεν ισχύει στην περίπτωση της Κωνσταντινούπολης, καθώς η τοπογραφία της πόλης (μεγάλες υδάτινες αποστάσεις που δύσκολα καλύπτονται από γέφυρες ή από υπόγειες συνδέσεις) ενισχύει τις θαλάσσιες μεταφορές. Μάλιστα, ακόμη και σήμερα που έχουν κατασκευαστεί σημαντικά έργα υποδομής και γέφυρες στην περιοχή, η θαλάσσια συγκοινωνία με τα караβάκια αποτελεί βασικό μέσο μεταφοράς.

#### δ) Ιππήλατο τραμ

Οι θαλάσσιες συγκοινωνίες βελτίωσαν αισθητά την επικοινωνία στην πόλη. Ωστόσο, το χερσαίο κομμάτι και ιδιαίτερα στο εσωτερικό τμήμα της χερσονήσου όπως είναι η ακτή του Μαρμαρά, είναι ιδιαίτερα απομονωμένο. Επιπλέον, οι νέες περιοχές κατοικίας στους λόφους του Γαλατά χρειάζονται άμεσα ένα χερσαίο μεταφορικό σύστημα. Έτσι, κατά τη δεκαετία

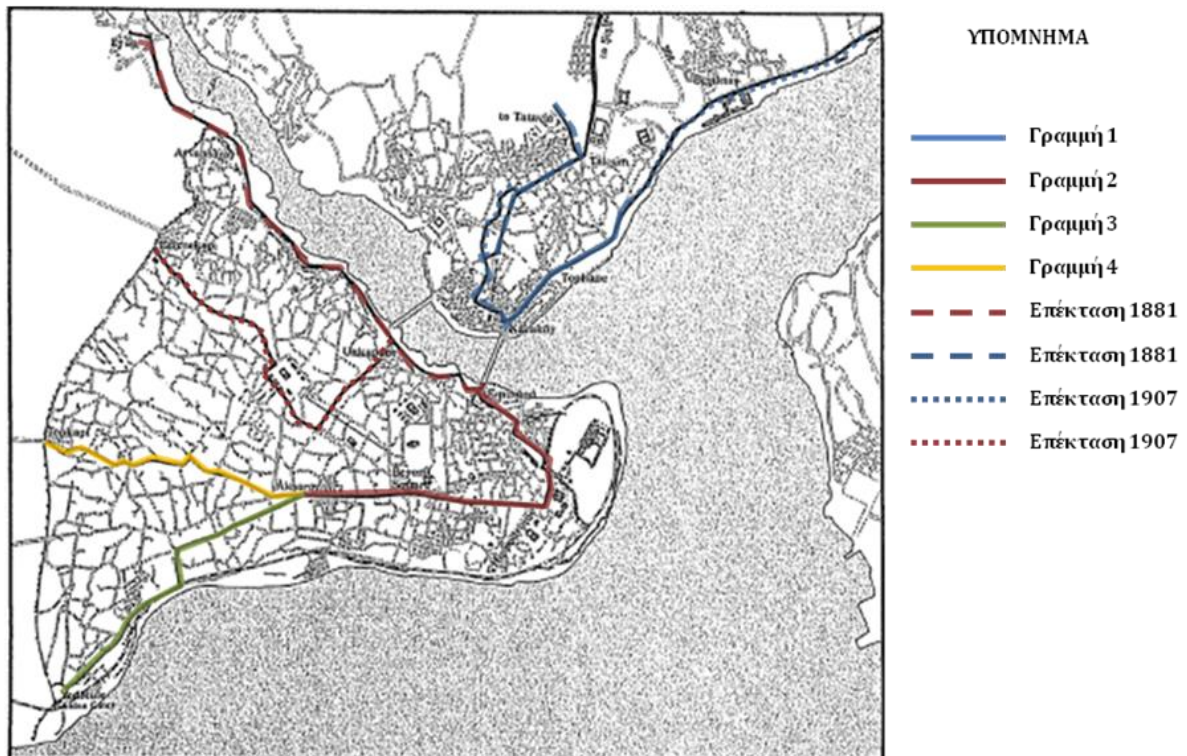
του 1860 κατατέθηκαν αρκετές επιχειρηματικές προτάσεις σχετικά με τη δημιουργία συστήματος τραμ (Celik, 1993).

Εν τέλει, το 1869 δόθηκε σαρανταετής παραχώρηση στην εταιρεία Istanbul Tramway Company. 3 επιτυχημένοι κανονισμοί λειτουργίας που χρονολογούνται το 1869, το 1881 και το 1907, μας δίνουν τις απαραίτητες πληροφορίες σχετικά με την ανάπτυξη και την αποτελεσματικότητα του συστήματος (Rosenthal, 1980a; Celik, 1993).

Ο κανονισμός του 1869 προέβλεπε 4 γραμμές: η πρώτη συνέδεε το Azapkarı με το Ortaköy, η δεύτερη ξεκινούσε από το Eminönü και κατέληγε στο Beyazıt και μετά στο Aksaray, η τρίτη ένωνε το Aksaray με το Yedikule και η τέταρτη συνέδεε το Aksaray με το Topkarı. Η κατασκευή αναμενόταν ότι θα διαρκέσει 4 χρόνια (Rosenthal, 1980a; Celik, 1993).

Ο Κανονισμός του 1881 προέβλεπε την επέκταση της 2<sup>ης</sup> γραμμής από το Eminönü στο Eyüp σε αντιδιαστολή με την επέκταση της 1<sup>ης</sup> γραμμής στην πλευρά του Γαλατά, η οποία θα περιελάμβανε δύο κλάδους. Ο ένας θα εξυπηρετούσε την περιοχή του Πέρα, του Ταξίμ και του Γαλατσεραί διατρέχοντας την Grand Rue και ο άλλος τη συνοικία Ταταύλα (Rosenthal, 1980a; Celik, 1993).

Εικόνα 6.11: Οι προβλεπόμενες γραμμές του τραμ βάσει των Κανονισμών του 1869, 1881, 1907



Πηγή: Celik, 1993 (Ιδία Επεξεργασία)

Ωστόσο, η επέκταση προς Ταταύλα και η επέκταση Eminönü - Eyüp δεν κατασκευάστηκαν ποτέ. Το συμβόλαιο του 1907, μέσω του οποίου επεκτάθηκε η παραχώρηση για άλλα 75 χρόνια, προβλέπει τη δημιουργία 3 ακόμη επεκτάσεων. Η πρώτη περιλαμβάνει τη σύνδεση του Fatih με το Edirnekarı και οι άλλες δύο εντοπίζονται στην πλευρά του Γαλατά. Η μία αφορά στην επέκταση της γραμμής από το Ortaköy στο Arnavutköy και η άλλη στη σύνδεση του νοτίου άκρου της Grand Rue στο Galatasaray με την πλατεία Tünel (Rosenthal, 1980a; Celik, 1993).

Το νέο μεταφορικό σύστημα της πόλης εκμοντερνίζει ιδιαίτερα την αστική της εικόνα. Στα κεντρικά σημεία και στους μεγάλους κόμβους κατασκευάζονται σταθμοί για τους επιβάτες ενώ την εικόνα της πρωτεύουσας συνθέτουν τόσο τα ιπήλατα τραμ, όπου τα άλογα ενισχύουν την «ζωντάνια» των δρόμων, όσο και οι υπάλληλοι των τραμ. Η εικόνα αυτή είναι ιδιαίτερα δημοφιλής σε όλες τις μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις, αποτελώντας άλλο ένα σημείο νεωτερικότητας της πόλης.

Εικόνες 6.12 & 6.13: Άποψη από το δίκτυο των τραμ στην πόλη (περιοχή Taxim)



*Περιοχή Taxim*

*Πλατεία Beyazit*



Πηγή: <https://gr.pinterest.com/johnsantuccio/photos-of-the-1800s/>

### ε) Σιδηροδρομικό Δίκτυο

Ένα ακόμη σημαντικό έργο υποδομής που πρωτοεμφανίζεται στην πόλη κατά την περίοδο του 19<sup>ου</sup> αιώνα, είναι η διεθνής σιδηροδρομική γραμμή που συνδέει την Κωνσταντινούπολη με την Ευρώπη. Το συμβόλαιο για το εν λόγω φιλόδοξο έργο υπογράφηκε το 1869 μεταξύ της κυβέρνησης και της εταιρείας του τραπεζίτη Βαρώνου Χιρς και χρηματοδοτήθηκε από αυστριακά, βελγικά, γαλλικά και βρετανικά κεφάλαια. Η Κωνσταντινούπολη συνδέθηκε πρωτίστως με την Αδριανούπολη μέσω μία γραμμής 355 χιλιομέτρων στα 1871. Το 1873, κατασκευάζεται μία γραμμή 91 χιλιομέτρων μεταξύ Haydarpasa και Izmit στην ασιατική πλευρά της πόλης. Η γραμμή Κωνσταντινούπολη-Αδριανούπολη επεκτάθηκε το 1872 ως την Αλεξανδρούπολη και το 1874 ως την Σόφια. Βγαίνοντας από την Κωνσταντινούπολη, η χάραξη του δικτύου ακολουθούσε την ακτή της Θάλασσας του Μαρμαρά τέμνοντας τα τείχη της πόλης σε διάφορα σημεία. Επειδή ο σιδηροδρομικός σταθμός χωροθετούνταν στο Sirkeci, στο πλέον εμπορικό κεντρικό σημείο της παλιάς πόλης (εντός των τειχών), ο σιδηρόδρομος αναγκαστικά θα έπρεπε να διατρέξει τμήμα των κήπων (στο νότιο άκρο του) του Παλατιού Τοπκαπί (Gul, 2009).

Σε αντίθεση με τις μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις όπου απαντάται ένας αριθμός σιδηροδρομικών σταθμών περιμετρικά του παλιού πυρήνα της πόλης, η Οθωμανική πρωτεύουσα διαθέτει δύο σταθμούς, έναν στην ευρωπαϊκή και ένα στην ασιατική πλευρά του Βοσπόρου. Ο πρώτος σταθμός χωροθετείται στο Sirkeci, σε ένα κομβικό σημείο όπου ενώνονται πολλά μεταφορικά δίκτυα και μέσα, παρέχοντας τη δυνατότητα συνδυασμένων μεταφορών με σιδηρόδρομο, τραμ και πλοία. Η αρχιτεκτονική του σταθμού, συνδυάζει ευρωπαϊκά και ανατολίτικα στοιχεία, αντικατοπτρίζοντας και την εικόνα της πόλης την δεδομένη εποχή. Ο σταθμός στην Ασιατική πλευρά, καθυστέρησε να κατασκευαστεί. Αν και η αντίστοιχη γραμμή λειτουργεί από το 1873, ο σταθμός κατασκευάζεται μόλις το 1909 και είναι νεοκλασσικού τύπου (Celik, 1993).

Αν και η βασική αιτία κατασκευής του σιδηροδρομικού δικτύου ήταν η σύνδεση της πόλης με την Ανατολία και την Ευρώπη για εμπορικούς λόγους, εν τούτοις στην πορεία εξελίχτηκε σε μέσο προαστιακής σύνδεσης μεταξύ των προαστίων και των οικισμών-δορυφόρων με το ιστορικό κέντρο της πόλης. Η μεταφορά της Αυτοκρατορικής οικίας στο Dolmabahce το 1856, επηρέασε τα μέγιστα σε αυτή την εξέλιξη καθώς δημιουργείται η ανάγκη σύνδεσης των περιοχών κατοικίας με το κέντρο της πόλης μέσω τοπικών τρένων. Μέχρι το 1865, υπήρχαν 6 στάσεις στον «προαστιακό»: στην Κωνσταντινούπολη (σταθμός Kirkeci), στο

Kumkari, στο Yedikule, στο Barirköy, στο Yesilköy και στο Küçük Çekmece (Celik, 1993; Gul, 2009).

Εικόνα 6.14: Ο σιδηροδρομικός σταθμός στην ευρωπαϊκή πλευρά



Πηγή: <https://gr.pinterest.com/johnsantuccio/photos-of-the-1800s/>

Εικόνα 6.15: Ο σιδηροδρομικός σταθμός στην ασιατική πλευρά



Πηγή: <https://gr.pinterest.com/johnsantuccio/photos-of-the-1800s/>

Το μεταφορικό δίκτυο που κατασκευάστηκε στην πόλη στα μέσα και τέλη του 1800, αποτέλεσε τη βάση και έθεσε το πλαίσιο για όλα τα σύγχρονα συστήματα. Η πλειοψηφία των δημόσιων συγκοινωνιών (σιδηροδρομικές γραμμές, γραμμές ατμόπλοιων, το τραμ) λειτουργούν σήμερα σε μεγάλο βαθμό όπως λειτουργούσαν και την εποχή εκείνη.



**στ) Υπόγειος Σχοινοκίνητος Συρμός (Τούνελ)**

Το 1869 δόθηκε παραχώρηση 42 ετών στον μηχανικό E.Gavand ώστε να προχωρήσει στην κατασκευή και λειτουργία ενός υπόγειου συστήματος μεταξύ των περιοχών Karaköy και Πέρα. Η αυξανόμενη σημασία του εμπορίου στην περιοχή του Γαλατά κατέστησε επιτακτική την απευθείας σύνδεση μεταξύ των δύο πιο δυναμικών επιχειρηματικών κέντρων της πόλης (Celik, 1993; Gul, 2009).

Η γραμμή του τραμ δεν παρείχε απευθείας σύνδεση μεταξύ του Πέρα και του Γαλατά από το νότιο τμήμα της Grand Rue. Για λόγους εξοικονόμησης πόρων η χάραξη της ακολούθησε τη χάραξη των υπαρχουσών οδών. Η οδός Yüksek, η οποία είναι η μοναδική που συνδέει απευθείας το Karaköy με το Πέρα, είναι στενή και κατηφορική και κατακλύζεται καθημερινά από πλήθος 40.000 πεζών. Η κατασκευή του υπόγειου σχοινοκίνητου συρμού που αποτελεί τον δεύτερο στο είδος του παγκοσμίως, αφενός μείωσε πολύ τις χρονοαποστάσεις, αφετέρου διευκόλυνε πολύ την καθημερινότητα των επιβατών, λειτουργώντας ουσιαστικά ως ανελκυστήρας ανάβασης και κατάβασης του λόφου (Celik, 1993; Gul, 2009).

Η απόφαση κατασκευής του πρώτου σχοινοκίνητου συρμού, γνωστού ως «τούνελ» (Tünel), λήφθηκε το 1869, όμως οι διαδικασίες σύστασης και λειτουργίας της εταιρείας που ανέλαβε την κατασκευή, η *Metropolitan Railway of Constantinople*, διήρκεσαν 3 χρόνια. Οι εργασίες ωστόσο εκσκαφής δεν ξεκινούν ούτε το 1872 καθώς υπήρχαν πολλές διαφωνίες, αντιρρήσεις και αντιδικίες μεταξύ των ιδιοκτητών γης και της εταιρείας. Έτσι, η κατασκευή προχωρούσε με αργούς ρυθμούς και ολοκληρώθηκε 3 χρόνια μετά, το 1875 (Φρίλι, 1996).

Το σύστημα αποτελείται από μία σήραγγα, μήκους 554,80 μέτρων, πλάτους 6,70 μέτρων και 4,90 μέτρων ύψος. Επίσης, διαθέτει από ένα σταθμό σε κάθε άκρο του και δωμάτια για την αποθήκευση του μηχανολογικού εξοπλισμού. Ένα τρένο δύο βαγονιών διατρέχει κάθε μία από τις δύο λωρίδες κατεύθυνσης. Το ένα βαγόνι προορίζεται για επιβάτες και διαιρείται σε δύο θέσεις, κάθε μία από τις οποίες διαθέτει ξεχωριστά τμήματα για τους άντρες και τις γυναίκες. Το δεύτερο βαγόνι μετέφερε εμπορεύματα, εξοπλισμό ακόμη και άμαξες. Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι η υψομετρική διαφορά μεταξύ των δύο άκρων στο Γαλατά και στο Πέρα ανέρχεται στα 61,55 μέτρα (Celik, 1993).

Το 1900, μια νέα σύμβαση υποχρεώνει την εταιρεία να αντικαταστήσει τους υπάρχοντες σταθμούς με πιο σύγχρονα κτίρια, τα σχέδια των οποίων θα έπρεπε να εγκριθούν από μηχανικούς της κυβέρνησης. Ο νέος σταθμός του Πέρα καταλαμβάνει έκταση 900 τμ. ενώ του Γαλατά, 700 τμ. Το 1904, παρατάθηκε η παραχώρηση στην εταιρεία για ακόμη 75

χρόνια. Η επιτυχία του *Tünel* οδηγεί στη διατύπωση πληθώρας προτάσεων για υπόγειες σήραγγες. Αν και καμία από αυτές δεν υλοποιήθηκε, ωστόσο αποτέλεσαν τη βάση για τον οραματισμό και σχεδιασμό της πόλης από μέρους των πολεοδόμων. Η συγκεκριμένη «σύντομη» γραμμή αποτελούσε τη μοναδική υπόγεια γραμμή της πόλης μέχρι και το 1989, που κατασκευάστηκε η γραμμή μεταξύ Aksaray και Τοπκαπί (Gul, 2009).

### ζ) Δίκτυο Ύδρευσης

Σύμφωνα με τον Ντιντσάλ (2011) ο εκσυγχρονισμός της Κωνσταντινούπολης βασίστηκε σημαντικά στην ξένη πρωτοβουλία όμως χαρακτηρίστηκε από αυστηρό διαχωρισμό. Χαρακτηριστικό του μάλλον υπήρξε η μερική ενσωμάτωση στον ιστό της πόλης μιας σειράς από «νησίδες νεωτερικότητας». Παρόλα αυτά, η διαδικασία εκσυγχρονισμού της πόλης έφερε καθαρά κάποια βασικά τυπολογικά χαρακτηριστικά της «διττής ανάπτυξης», μίας άνισης ανάπτυξης δύο ταχυτήτων δηλαδή, η οποία κυριάρχησε σε πολλές πόλεις του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Η περίπτωση των συστημάτων ύδρευσης της πόλης αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής.

Οι αρχές της Κωνσταντινούπολης αναγνωρίζοντας το εγχώριο έλλειμμα τεχνογνωσίας και τεχνικά έμπειρου ανθρώπινου δυναμικού, ανέθεσαν τη δημιουργία αστικών υποδομών σε εταιρείες με έδρα την Ευρώπη. Οι εταιρείες αυτές υπήρξαν και ένας τρόπος εξασφάλισης των υπέρογκων επενδυτικών κεφαλαίων που απαιτούνταν. Ξένες ανώνυμες εταιρείες κατασκεύασαν σύγχρονα συστήματα ύδρευσης σε όλες σχεδόν τις μεγάλες πόλεις της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Μία σύμβαση παραχώρησης έργου υπογράφηκε με βρετανική εταιρεία για την κατασκευή του συστήματος της Βηρυτού ενώ δύο βελγικές εταιρείες ανέλαβαν τα συστήματα της Θεσσαλονίκης και της Σμύρνης. Στην Κωνσταντινούπολη οι δύο εταιρείες που δραστηριοποιήθηκαν στον τομέα αυτό ήταν γαλλικών και γερμανικών συμφερόντων αντίστοιχα (Ντιντσάλ, 2011).

Ο Ντιντσάλ (2011) υποστηρίζει ότι μία από τις συνέπειες της παραχώρησης των δικτύων ύδρευσης σε μη οθωμανικές εταιρείες, υπήρξε η εισροή ευρωπαϊών εργολάβων και προμηθευτών στην πόλη. Η επέκταση των αστικών υποδομών και η απορρέουσα από αυτήν είσοδο των μηχανικών στις δημοτικές υπηρεσίες δημιούργησαν μία νέα ελίτ τεχνοκρατών στην Κωνσταντινούπολη, στην κορυφή της οποίας απαντάται το ξένο στοιχείο.

Η πρώτη σύμβαση παραχώρησης που υπογράφηκε με τη γαλλική *Εταιρεία Υδάτων της Κωνσταντινούπολης* στα 1874 δεν υπαγόρευε λεπτομερώς ούτε την έκταση του δικτύου

αλλά ούτε και τον αριθμό των παροχών που θα συνδέονταν με αυτό. Ωστόσο, υποδεικνυε σαφώς τις συνοικίες της πόλης από τις οποίες θα έπρεπε να διέλθει το δίκτυο. Όπως είναι φυσικό, το πρώτο κεντρικό σύστημα υδροδότησης της πόλης που λειτούργησε το 1885, περιελάμβανε τις συνοικίες του Πέραν και της Μπεσίκτας, καθώς η εταιρεία διέκρινε εκεί μία υποσχόμενη και κερδοφόρα αγορά βάσει των προβλεπόμενων ποσοστών κατανάλωσης νερού (Ντιντσκάλ, 2011).

Οι πεποιθήσεις της εταιρείας σχετικά με την οικονομική ευρωστία των κατοίκων των περιοχών αυτών τελικά επιβεβαιώνονται. Οι χώροι που καταγράφονται στη λίστα των υποψηφίων για σύνδεση με το σύστημα παροχής νερού αποτελούσαν στην πραγματικότητα έναν κατάλογο των διοικητικών κτιρίων της πόλης και των κτιρίων που φιλοξενούσαν το ευρωπαϊκό στοιχείο: οι πρεσβείες της Γαλλίας, της Βρετανίας, της Ιταλίας, της Ισπανίας και της Ρωσίας, μεγάλα ξενοδοχειακά συγκροτήματα όπως το Belle Vue και το Byzance, οι εμπορικές στοές Hazzoroulo και Oriental, το γερμανικό και το ιταλικό νοσοκομείο, ορθόδοξοι ναοί όπως του Αγίου Κωνσταντίνου και της Αγίας Παρασκευής, το κτίριο των δημοτικών αρχών, ένα τζαμί και το σεράι του Κιλίτς Αλί πασά (Karpat, 1974; Ντιντσκάλ, 2011).

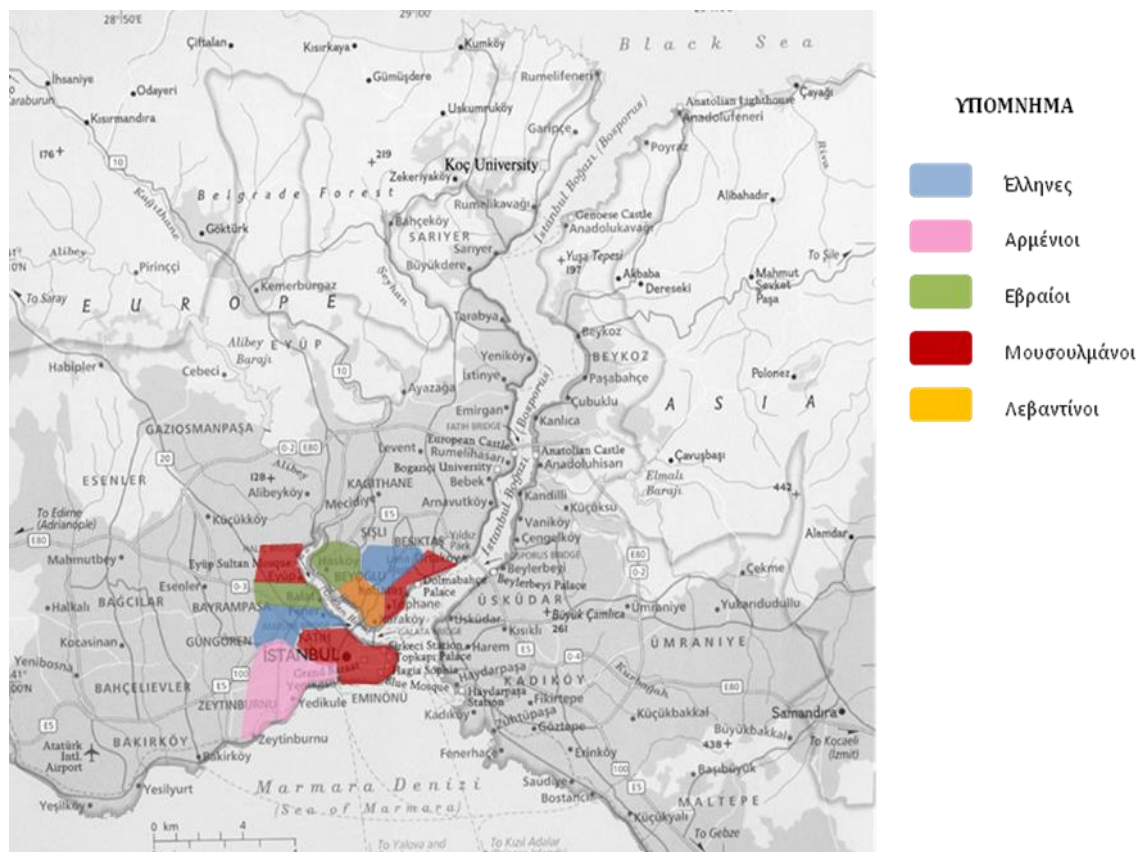
Με την πάροδο του χρόνου ωστόσο, η μεροληπτική πολιτική υδροδότησης χάνει τη βαρύτητά της. Στην αναθεωρημένη σύμβαση του 1887 μεταξύ της γαλλικής κοινοπραξίας που ανέλαβε το έργο και του οθωμανικού Υπουργείου Δημοσίων Έργων, τα όρια της περιοχής που θα καλύπτει το σύστημα επεκτείνονται ώστε να περιλαμβάνουν όλο το ευρωπαϊκό τμήμα της Κωνσταντινούπολης. Από το 1893 και έπειτα εξάλλου, η δεύτερη εταιρεία ύδρευσης της πόλης, γερμανικής προέλευσης, αναλαμβάνει την υδροδότηση και της ασιατικής πλευράς της Κωνσταντινούπολης. Η επέκταση του εν λόγω συστήματος υδροδότησης πραγματοποιήθηκε το 1914 ώστε να συμπεριλάβει και την περιφέρεια της ασιατικής πλευράς. Έτσι, τις πρώτες δεκαετίες του 20<sup>ου</sup> αιώνα, το σύνολο της πόλης διαθέτει δίκτυο ύδρευσης (Karpat, 1974; Ντιντσκάλ, 2011).

### *6.1.3.3 Χωρική Κατανομή Κοινοτήτων*

Οι Σβολόπουλος (2006) και Μασσαβέτας (2011) υποστηρίζουν ότι ο «εθνοτικός» διαχωρισμός ανάμεσα στις Κοινότητες της πόλης συνδέεται άμεσα με τον οικιστικό διαχωρισμό, ο οποίος κυριαρχεί στην πόλη μέχρι και τον 19<sup>ο</sup> αιώνα. Μετά τη θέσπιση του συστήματος των μιλιέτ, γίνεται μία χωρική κατανομή των πληθυσμών με κέντρο αναφοράς και κοινωνικό τους, τους λατρευτικούς χώρους. Η κοινωνική και θρησκευτική λοιπόν διαφοροποίηση που προκύπτει από την πολυπολιτισμικότητα της πόλης εκφράζεται και

χωρικά, επηρεάζοντας όλες τις εκφάνσεις της καθημερινότητας των κατοίκων. Η χωρική κατανομή των κοινοτήτων γίνεται κυρίως με κέντρο αναφοράς τους λατρευτικούς χώρους<sup>67</sup>. Στα τέλη του 19<sup>ου</sup> όμως αιώνα, η δυναμική διείδυση των κοινοτήτων σε διάφορα διαμερίσματα της πόλης και ιδιαίτερα στις κοσμοπολίτικες συνοικίες όπως το Πέραν, μετέβαλλε την παραδοσιακή οικιστική ισορροπία και μείωσε την φυσική απόσταση ανάμεσα στις διάφορες θρησκευτικές κοινότητες. Το φαινόμενο αυτό, άμβλυνε αισθητά τον ερμητικό οικιστικό διαχωρισμό που επικρατούσε στην παλιά πόλη και συνυφάνθηκε με πρακτικές που συνεπάγονταν την αδιάπτωτη επικοινωνία μεταξύ των κατοίκων της πρωτεύουσας (Ardaman, 2007).

Εικόνα 6.16: Χωρική κατανομή Κοινοτήτων στην Κωνσταντινούπολη τον 19ο αιώνα



**Πηγή: Ιδία επεξεργασία**

Στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα στην Κωνσταντινούπολη, όπως και σε άλλες μεγάλες πόλεις της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, οι διαφορετικές θρησκευτικές και εθνοτικές ομάδες κατοικούν σε διαφορετικές συνοικίες. Έτσι, οι Έλληνες συγκεντρώνονται κυρίως στις περιοχές Fener,

<sup>67</sup> Σύμφωνα με τον Ardaman (2007), τον 19<sup>ο</sup> αιώνα στην πόλη απαντώνται 2691 ενεργά τζαμιά, 123 ενεργές ορθόδοξες εκκλησίες και 20 ενεργές συναγωγές, ενώ επίσης τα νεκροταφεία ανέρχονται σε 109 για τους μουσουλμάνους και 57 των μη-μουσουλμάνων.

Samatya, Cimaly και Γαλατά• οι Αρμένιοι εντοπίζονται κυρίως στις περιοχές Kumkarı και Yenikari• οι Εβραίοι στο Balat και στο Hasköy• οι Λεβαντίνοι απαντώνται στην περιοχή του Galata. Ο Γαλατάς αποτελεί μία από τις λίγες συνοικίες της Πόλης όπου στην αρχή ακόμη του 19<sup>ου</sup> αιώνα, εμφανίζει έντονα το στοιχείο της πολυπολιτισμικότητας και του κοσμοπολίτικου χαρακτήρα της, φιλοξενώντας κατοίκους από όλες σχεδόν τις εθνο-θρησκευτικές ομάδες. Τέλος, οι μουσουλμάνοι Τούρκοι, οι οποίοι αποτελούν και την πιο πολυπληθή Κοινότητα στην πρωτεύουσα, χωροθετούνται κυρίως εντός των τειχών της Βυζαντινής πόλης και κατά μήκος του Βοσπόρου και του Κεράτιου Κόλπου (Eldem, 2005; Gul, 2009).

Πέρα από την εθνο-θρησκευτική κατανομή του πληθυσμού, στα τέλη του 19ου αιώνα γίνεται αισθητή και η κοινωνική κατανομή στην πρωτεύουσα. Αν και δεν υπάρχουν στη βιβλιογραφία καταγεγραμμένα σχεδιαγράμματα ή γραφήματα των συνοικιών της πόλης βάσει εισοδηματικών κριτηρίων, παρόλα αυτά, σύμφωνα με την Celik (1993), παρατηρείται μία κινητικότητα και μία δυναμική των εύπορων και μορφωμένων μουσουλμάνων Τούρκων προς τις βόρειες περιοχές της πόλης, μακριά από τους μέχρι πρότινος μουσουλμανικούς θύλακες. Αυτό μπορεί να εξηγηθεί για δύο λόγους: α) λόγω του ότι οι μουσουλμάνοι που ενστερνίζονται τις αρχές του δυτικού κόσμου και θέλουν να τις υιοθετήσουν, μετακινούνται σε περιοχές όπου μπορούν να το πράξουν, όπως για παράδειγμα στο 6<sup>ο</sup> Διαμέρισμα με τις όποιες νεωτερικότητες περιλαμβάνει και β) οι ανώτεροι κυβερνητικοί υπάλληλοι θεωρούν υποχρέωσή τους να ακολουθήσουν τη διαδρομή της Υψηλής Πύλης και του Σουλτάνου, ο οποίος το 1856 μεταφέρεται από το παλάτι του Topkapı στο νέο παλάτι στην περιοχή Dolmabahçe.

Εικόνα 6.17: Τα ανάκτορα του Ντολμά-Μπαξέ, έκφραση της στροφής προς τη Δύση και έδρα των «μεταρρυθμιστών» Σουλτάνων



Πηγή: Σβολόπουλος, 2006

Συνοψίζοντας, οι περιοχές αμιγούς κατοικίας συγκέντρωναν πληθυσμό της ίδια εθνοθρησκευτικής ομάδας. Εξαιρέση αυτής της θρησκευτικά ορισμένης τοπογραφίας, αποτελούν οι εμπορικές συνοικίες της πόλης, οι οποίες απαιτούν μία μίξη θρησκειών και κοινωνικών προελεύσεων ώστε να εξυπηρετείται η εμπορική και οικονομική λειτουργία της πόλης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η εμπορική συνοικία του Πέρα και οι περιοχές των λιμένων, όπου συγκεντρώνονται καταστήματα, τράπεζες, ασφαλιστικές και χρηματιστηριακές εταιρείες, προξενεία ευρωπαϊκών χωρών καθώς και πολυτελή καταστήματα εστίασης και αναψυχής (Seni, 1994; Eldem, 2005; Gul, 2009).

#### 6.1.3.4 Πυρκαγιές

Στην Κωνσταντινούπολη, όπως και στις περισσότερες πόλεις την εποχή αυτή, πολλές πτυχές του αστικού μετασχηματισμού της πόλης, οι οικοδομικοί κανονισμοί, τα προβλεπόμενα δομικά υλικά και η κατασκευή μεγάλων οδικών αρτηριών και κεντρικών σταθμών ύδρευσης συνδέονται με την εκδήλωση μεγάλων πυρκαγιών σε αυτές. Εξαιτίας της έλλειψης νερού για τις ανάγκες πυρόσβεσης, της χρήσης του ξύλου ως βασικού δομικού υλικού και της πυκνής δόμησης, ακόμη και οι μικρότερες φωτιές μπορούσαν να πάρουν ανεξέλεγκτες διαστάσεις (Tekeli, 1994; Ντιντσκάλ, 2011).

Ο αριθμός των πυρκαγιών που έχουν πλήξει την πόλη είναι υπερβολικά μεγάλος. Μόνο στις εντός των τειχών περιοχές, μεταξύ των ετών 1853-1906, έχουν καταγραφεί 229 πυρκαγιές. Στο διάστημα μόνο της δεκαετίας του 1860 τέσσερις μεγάλες πυρκαγιές κατέστρεψαν περισσότερα από 3.200 κτίρια. Οι διοικητικές αρχές της πόλης υποστήριξαν πως η διάνοιξη των αδιέξοδων δρόμων και η ευθυγράμμιση κάποιων άλλων αποτελούν προϋπόθεση για την προστασία της πόλης από παρόμοια φαινόμενα. Έφτασαν μάλιστα στο σημείο της απαγόρευσης κατασκευής ξύλινων κατοικιών. Ωστόσο, παρά την πληθώρα οικοδομικών κανονισμών που εκδόθηκαν, οι στόχοι δεν επετεύχθησαν, καθώς οι φτωχότεροι ιδιοκτήτες κατοικιών δεν έχουν την οικονομική δυνατότητα να χτίσουν με πέτρα ή πλίνθους. Ως εκ τούτου, οι δημοτικές αρχές περιορίστηκαν να επιβάλουν κανονισμούς που προέβλεπαν τη χρήση αυτών των υλικών στις πλουσιότερες συνοικίες και τους μεγάλους δρόμους που αποτελούν και την «εικόνα» της πόλης. Στις υπόλοιπες περιοχές κρινόταν συνήθως αποδεκτή η κατασκευή αλεξίπυρων τοίχων που περιόριζαν την εξάπλωση των πυρκαγιών (Celik, 1993; Tekeli, 1994; Akbulut, 2009; Ντιντσκάλ, 2011).

Οι πυρκαγιές αποτελούσαν συχνά έναυσμα για τον μετασχηματισμό και την ανάπλαση των περιοχών. Η Celik (1993) ισχυρίζεται ότι οι περιοχές αυτές αποτελούν «πεδία πειραματισμού» με πολεοδομικά μοντέλα εμπνευσμένα από τη Δύση. Συνοικίες που

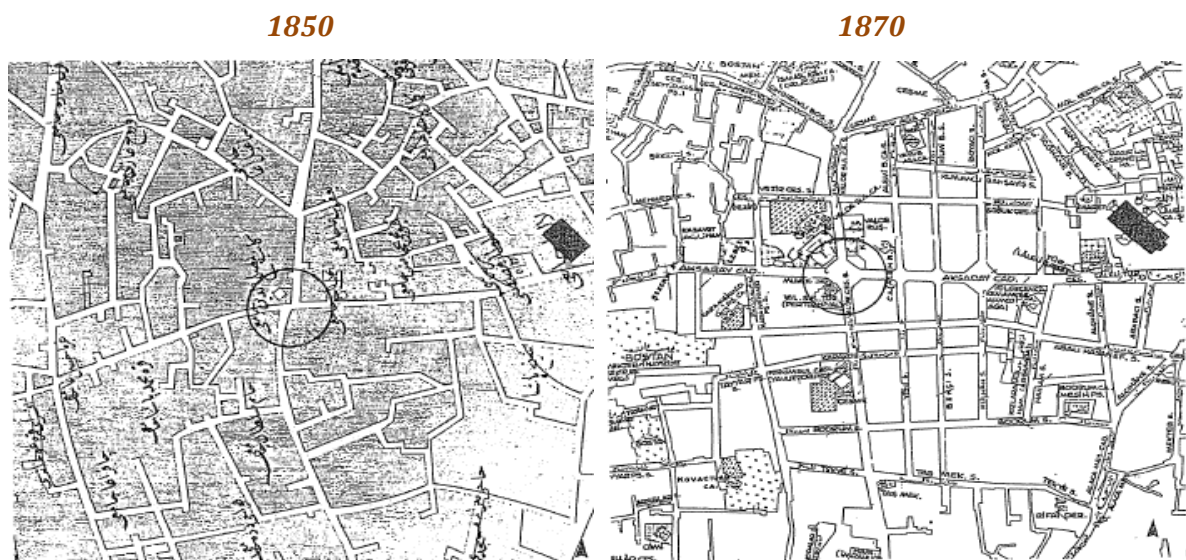
συγκέντρωναν έναν συγκεκριμένο αριθμό καμένων κτιρίων, ανακηρύσσονται «ανεκμετάλλευτη γη» και χωρίζονται σε νέα οικοπέδα. Μετά το 1882 εξάλλου, οι αρχές μπορούν να αναγκάσουν τους ιδιοκτήτες να παραχωρήσουν τμήμα των οικοπέδων τους για τη διαπλάτυνση των οδών. Με τον τρόπο αυτό, αλλάζει ριζικά η φυσιογνωμία της πόλης και χάνεται σταδιακά ο παλιός κατακερματισμένος αστικός ιστός με τις στενές και αδιέξοδους οδούς (Ντιντσκάλ, 2011).

Στην συνέχεια, θα παρουσιαστούν οι τρεις μεγαλύτερες πυρκαγιές που εκδηλώθηκαν στην πόλη τον 19<sup>ο</sup> αιώνα και οι οποίες συνετέλεσαν στον αστικό μετασχηματισμό της.

### Η Πυρκαγιά του 1856 στο Aksaray: ο πρώτος «κάνναβος»

Το 1856, η μεγάλη πυρκαγιά στο Aksaray καταστρέφει περισσότερα από 650 κτίρια και αποτελεί τον κυριότερο παράγοντα αστικής αναμόρφωσης και μετασχηματισμού της πόλης. Για πρώτη φορά, πραγματοποιείται συστηματική καταγραφή της πυρόπληκτης ζώνης και εκπονείται σχέδιο ανάπλασης της περιοχής, το οποίο και εφαρμόζεται. Το σχέδιο ανατέθηκε στον Ιταλό πολεοδόμο Luigi Storari σε μία προσπάθεια εκμοντερνισμού και εκδυτικισμού της πόλης. Οι αυτοκρατορικές κατευθύνσεις ωστόσο ήταν εκείνες που επηρέασαν τον χαρακτήρα όλου του σχεδίου και ήταν ρητές: το σχέδιο θα πρέπει να συμμορφωθεί με τα νέα πολεοδομικά πρότυπα, ως εκ τούτου θα πρέπει να περιλαμβάνει ευθείες και φαρδιές οδούς (Celik, 1993).

Εικόνες 6.18 & 6.19: Σχέδια του Aksaray



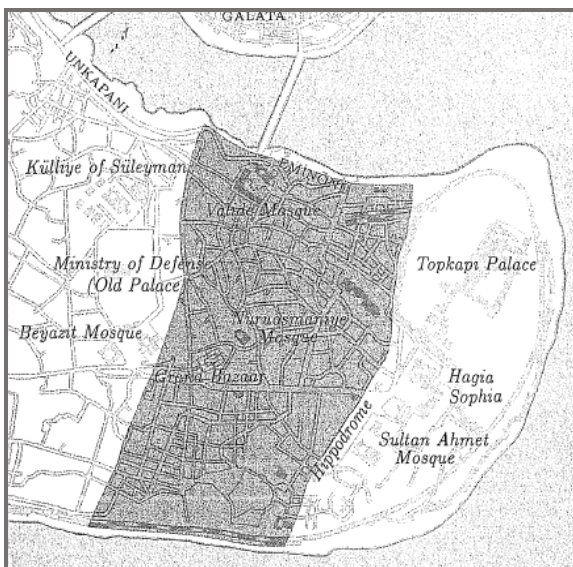
Πηγή: Celik, 1993

Το σχέδιο του Storarari δεν αποτελεί έναν τέλειο κάρναβο (γνωστό ως ιπποδάμειο σύστημα) καθώς δεν περιλαμβάνει ίσα οικοδομικά τετράγωνα με οδούς που τέμνονται μεταξύ τους κάθετα. Ωστόσο, η πλειονότητα των οδών δεν καταλήγει σε αδιέξοδα και στερείται καταπατήσεων χωρίς να επηρεάζει τις κατοικίες. Επιπλέον, μειώθηκε η απομόνωση πολλών οικοδομικών τετραγώνων με κατοικίες μετά από τη διάνοιξη των αδιεξόδων. Η νέα γειτονιά διέπεται από τους σύγχρονους ευρωπαϊκούς πολεοδομικούς κανόνες και αρχές σχεδιασμού και πολλές φορές συγκρίνεται και με την ανάπλαση του Παρισιού (Celik, 1993; Gul, 2009).

### Η Πυρκαγιά του 1865 στο Hocapasa

Στις 18 Οκτωβρίου 1865, η πόλη βιώνει την πιο καταστροφική πυρκαγιά στην ιστορία της. Η πυρκαγιά ξεκίνησε στο Hocapasa, στο δυτικό Eminonu και σύντομα εξαπλώθηκε προς όλες τις κατευθύνσεις. Μέσα σε 32 ώρες η πυρκαγιά κατέκαψε μία μεγάλη περιοχή μεταξύ της Θάλασσας του Μαρμαρά στα βόρεια, τον Κεράτιο Κόλπο στον νότο, το Μπεγιατζίτ kulliyeh στη δύση και την Αγία Σοφία στα ανατολικά. Το μέγεθος της πυρκαγιάς του Hocapasa ανάγκασε την κυβέρνηση να αναζητήσει λύση στο χρόνιο αυτό πρόβλημα. Η λύση που προτάθηκε περιελάμβανε τα εξής: εξορθολογισμός του οδικού δικτύου με επέκταση και διαπλάτυνση των οδών και μετατροπή των ξύλινων κτιρίων σε λιθόκτιστα ή πλινθόκτιστα. Είναι ευνόητο ότι με τη διεύρυνση του οδικού δικτύου, διευκολύνεται η μεταφορά των υλικών και μειώνεται το κατασκευαστικό κόστος (Celik, 1993).

Εικόνα 6.20: Η περιοχή που πλήγηκε από την πυρκαγιά του 1865



Πηγή: Celik, 1993



Μία νέα ρυθμιστική διαδικασία εισάγεται, η οποία επιβάλλει τον επανασχεδιασμό περιοχών όπου 10 ή περισσότερα κτίρια έχουν καταστραφεί από πυρκαγιά. Αυτό σε ορισμένες περιπτώσεις σημαίνει μικρή μείωση στις ιδιοκτησίες σε σχέση με την πρότερη της πυρκαγιάς κατάσταση. Ωστόσο, η αύξηση στις αξίες γης που επέφεραν τα υλοποιούμενα σχέδια ανασυγκρότησης εξισορροπεί την όποια χωρική μείωση των ιδιοκτησιών. Τις διαφορές που προκύπτουν επί των ιδιοκτησιών, επιλύει μία κυβερνητική υπηρεσία που ιδρύεται για αυτόν τον σκοπό. Τέλος, συστήνεται μία Επιτροπή, η οποία δεν αποτελείται από τεχνοκράτες αλλά από κυβερνητικούς υπαλλήλους, και η οποία επιβλέπει την υλοποίηση του προγράμματος, τις διαδικασίες αστικού σχεδιασμού και της κατασκευής των υποδομών. Η εν λόγω Επιτροπή λειτουργεί μέχρι το 1869 (Celik, 1993).

### Η Πυρκαγιά του 1870 στο Pera

Τον Ιούνιο του 1870, η μεγάλη πυρκαγιά του Pera κατέστρεψε σημαντικό τμήμα της παλιάς πόλης. Η πυρκαγιά ξεκίνησε από ένα σπίτι κοντά στην περιοχή Taksim, ενώ ένας δυνατός άνεμος κατεύθυνε τις φλόγες δυτικά όπου η περιοχή που ορίζεται από το Tarlabasi, την Taksim, την Μεγάλη Οδό και το Galatasaray, καταστράφηκε. Πάνω από 3.000 κτίρια, 63 δρόμοι και 103 οικοδομικά τετράγωνα καταστράφηκαν (Celik, 1993; Gul, 2009).

Εικόνα 6.21: Η έκταση της πυρκαγιάς του 1870 στο Πέραν



Πηγή: *Celik, 1993*

Σε μία προσπάθεια αναστροφής της καταστροφής, η κυβέρνηση συστήνει μία επιτροπή από μηχανικούς και αρχιτέκτονες για να καθορίσουν τη βέλτιστη μέθοδο ανασυγκρότησης και ανακατασκευής των προαστίων. Η Επιτροπή εισηγήθηκε ένα ιδιαίτερα φιλόδοξο και μη ρεαλιστικό σχέδιο για μία “nouvelle ville”. Η πρόταση περιελάμβανε τον αστικό σχεδιασμό της πυρίκαυστης ζώνης με μεγάλα οικοδομικά τετράγωνα, ευρείες λεωφόρους και μοντέρνα κτίρια όπως θέατρα και ξενοδοχεία. Η κυβέρνηση αναλογιζόμενη το ιδιαίτερα υψηλό κόστος των προτεινόμενων παρεμβάσεων, ζήτησε τροποποιήσεις. Στη δεύτερη πρόταση, όλα σχεδόν τα μνημεία και οι πλατείες της περιοχής εξαλείφθηκαν, μόλις δύο πλατείες «διασώθηκαν» από το πρώτο σχέδιο ενώ και το πλάτος των οδών μειώθηκε από 20 μέτρα σε 11,5 και από 12,5 σε 9μ. Ακόμη και το πλάτος της λεωφόρου Tarla-Bachi, η οποία προβλεπόταν 30 μέτρα στο αρχικό σχέδιο, μειώθηκε στα 20μ. Η συνολική επιφάνεια των δρόμων αυξήθηκε από 83.220 τετραγωνικά μέτρα την εποχή πριν την πυρκαγιά, σε 143.070 τετραγωνικά μέτρα. Πέραν όμως όλων αυτών, το σχέδιο είχε ένα σοβαρό μειονέκτημα: δεν λάμβανε υπόψη την τοπογραφία της περιοχής, αντιμετωπίζοντάς την ως επίπεδη επιφάνεια (Rosenthal, 1980a).

Οι κάτοικοι διαμαρτυρήθηκαν σθεναρά στη δεύτερη πρόταση καθώς θεωρούσαν ότι η σημαντική αύξηση του πλάτους των οδών θα επηρέαζε τις ιδιοκτησίες τους και θα τις μείωνε αισθητά. Επίσης, θεώρησαν το σχέδιο μεγαλεπήβολο με σημαντικά κατασκευαστικά κόστη, τα οποία έθεταν σε κίνδυνο το όλο εγχείρημα. Η κυβέρνηση αναγνωρίζοντας τα παράπονα των κατοίκων και ενστερνιζόμενη τις απόψεις τους, απέρριψε το σχέδιο. Προχώρησε μόνο στην ανακατασκευή των κεντρικών αρτηριών της περιοχής ύστερα από υπόδειξη των κατοίκων. Συνεπώς, αν και η πυρκαγιά του Pera θα μπορούσε να αποτελέσει την απαρχή για την ανασυγκρότηση της περιοχής προχωρώντας σε ριζικές αλλαγές στον αστικό ιστό, εντούτοις αρκέστηκε σε σημειακές και περιορισμένες παρεμβάσεις (Celik, 1993; Gul, 2009).

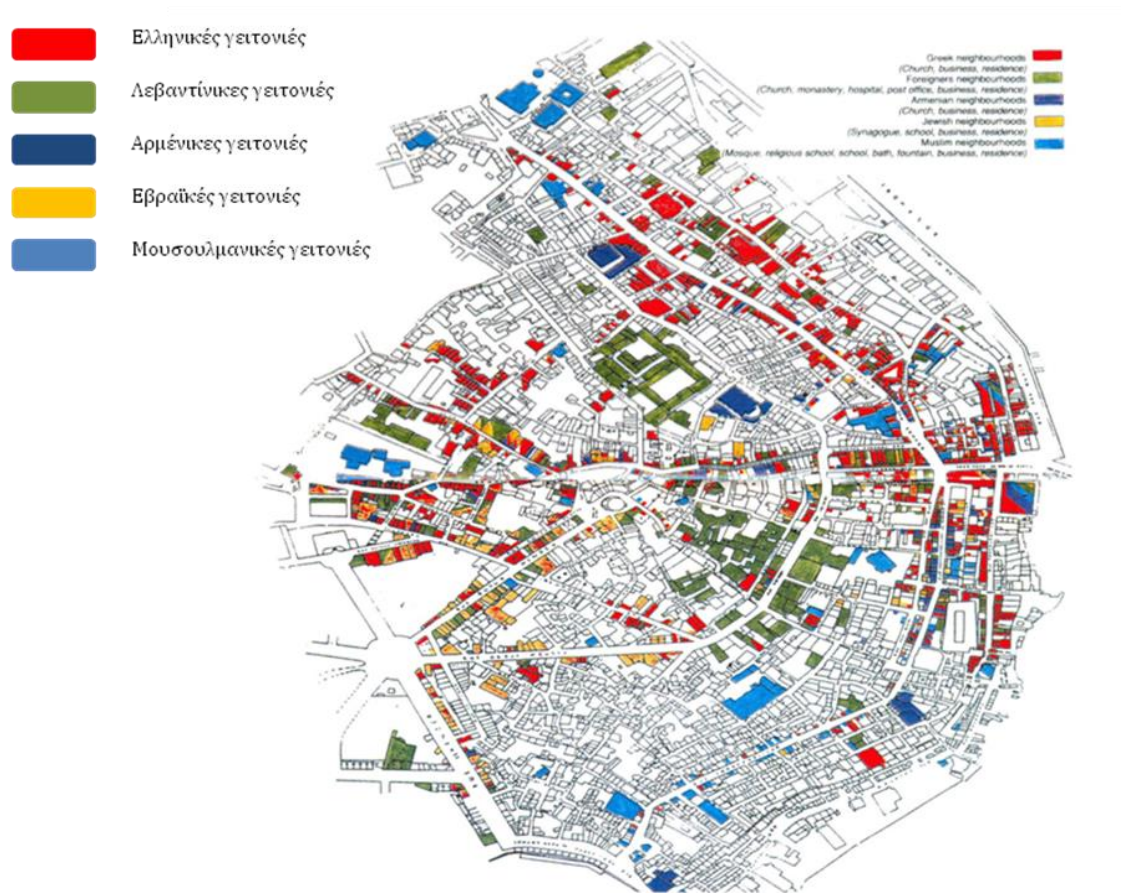
#### *6.1.3.5 Πέραν: Σύμβολο «νεοτερικότητας»*

Στο πλαίσιο της διαδικασίας εκσυγχρονισμού της πόλης, το 6<sup>ο</sup> Διοικητικό Διαμέρισμα, βρίσκεται στο επίκεντρο των εξελίξεων. Διαμορφωμένο ρητά βάσει του παρισινού μοντέλου, το Πέραν υπήρξε κυριολεκτικά και μεταφορικά ένα «εργαστήρι νεοτερικότητας», αποτελώντας μία συνοικία όπου εφαρμόστηκαν νέα πρότυπα τοπικής αυτοδιοίκησης και νέες αστικές τεχνολογίες και υπηρεσίες (Rosenthal, 1980b; Yerasimos, 1992).

Μέσω των διαδικασιών εκσυγχρονισμού, τόσο στο Πέραν όσο και στη συνοικία Μπεσίκτας, αναπτύσσεται ένα νέο μοντέλο κοινωνικού και εθνοτικού διαχωρισμού. Πληθυσμιακές ομάδες εξαναγκάζονται να μετακινηθούν και όχι πάντοτε προς την κατεύθυνση που εκείνες επιθυμούν. Όταν το 1856 ο Σουλτάνος εγκαταλείπει τα παλιά ανάκτορα του Τοπ-Καπί και

εγκαθίσταται στο νέο ανάκτορο του Ντολμαμπαχτσέ, η αξία της παράκτιας περιοχής προς την Μπεσίκτας αυξάνεται κατακόρυφα. Η δε μετακίνηση συμβολίζει, όπως έχει αναφερθεί και παραπάνω, την προσήλωση του Σουλτάνου στο ιδεώδες του εκσυγχρονισμού. Ταυτόχρονα, μετατοπίζεται το κέντρο της πρωτεύουσας από τις συνοικίες της παλιάς πόλης στις ακμάζουσες συνοικίες στα βόρεια του Κεράτιου Κόλπου, στον πυρήνα των οποίων εντοπίζεται το Πέραν (Rosenthal, 1980b).

Χάρτης 6.1: Κατανομή του χώρου ανά εθνότητα σύμφωνα με το *Annuaire Oriental*



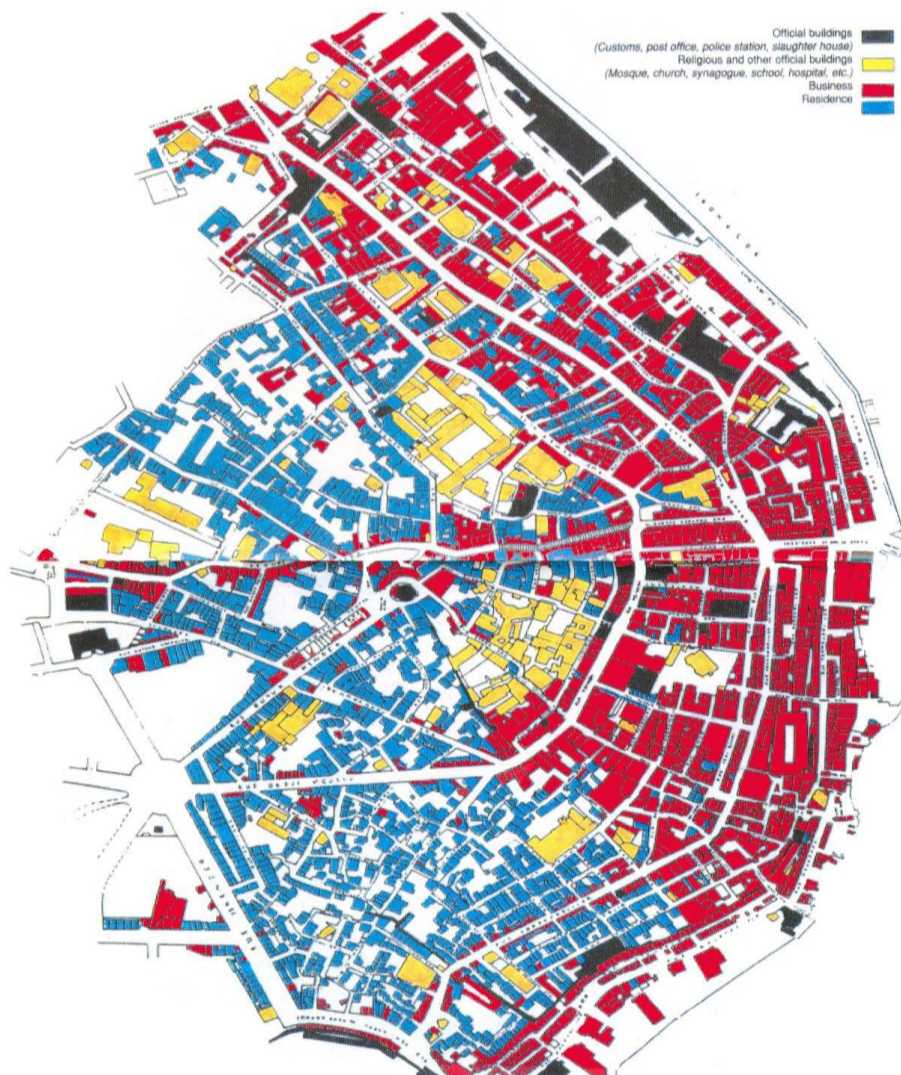
Πηγή: Eldem, 1993 (Ιδία Επεξεργασία)

Με δημογραφικούς όρους, το «μοντέρνο» τμήμα της πόλης δεν αντιπροσωπεύει τον συνολικό δημογραφικό χαρακτήρα της πόλης. Σύμφωνα με την απογραφή του 1885, το 47% των κατοίκων του 6ου Διαμερίσματος (Πέραν) είναι ξένοι υπήκοοι, το 32% είναι μη μουσουλμάνοι Οθωμανοί υπήκοοι, ενώ οι μουσουλμάνοι αποτελούν μόλις το 20% του πληθυσμού της περιοχής. Ακολουθεί το 4ο Διαμέρισμα (Μπεσίκτας και συνοικίες της ευρωπαϊκής πλευράς του Βοσπόρου) σε αριθμό ξένων κατοίκων, με το ποσοστό τους να ανέρχεται στο 10%, ενώ το αντίστοιχο των μουσουλμάνων στο 43%. Έτσι, στις δύο αυτές συνοικίες συγκεντρώνεται χωρικά το ευρωπαϊκό στοιχείο της πόλης, δημιουργώντας μία

αντιθετική εικόνα σε σύγκριση με τις συνοικίες της παλιάς πόλης στα νότια του Κεράτιου Κόλπου, όπου κυριαρχεί το οθωμανικό στοιχείο. Η κοινωνική δομή του Πέραν σε συνδυασμό με την οικονομική δυναμική του, την καθιστούν ιδανικό υποδοχέα νεοτερισμών και εκσυγχρονιστικών μεταρρυθμίσεων (Eldem, 1992; Shaw, 1979).

Το αστικό τοπίο της Κωνσταντινούπολης παρουσιάζει έντονη διαφοροποίηση ως προς την εθνική σύσταση, την κοινωνική δομή και την καθημερινότητα των κατοίκων. Η ιδιαίτερη δομή του 6ου Διαμερίσματος εξάλλου, συνετέλεσε καθοριστικά στη διαμόρφωση της εικόνας και της κουλτούρας της πόλης εν γένει. Οι περισσότερες τράπεζες και ανώνυμες εταιρείες εγκαθίστανται εδώ όπως και όλες οι ευρωπαϊκές πρεσβείες, ενώ εδώ χωροθετούνται και όλα τα σύγχρονα κτίρια διοίκησης, ευρωπαϊκού αρχιτεκτονικού στυλ (πρώτο Δημαρχείο της πόλης) (Ντιντσάκ, 2011).

Χάρτης 6.2: Χρήσεις γης στην περιοχή του Γαλατά στις αρχές του 20ου αιώνα



**Πηγή: Eldem, 1993**

Στην παραπάνω εικόνα παρουσιάζονται οι χρήσεις γης στην ευρύτερη περιοχή του Πέρα καθιστώντας προφανή τον χαρακτηρισμό «επιχειρηματικό κέντρο» (κόκκινο χρώμα). Επίσης, με μαύρο χρώμα αποτυπώνονται τα κυβερνητικά κτίρια (τελωνείο, ταχυδρομείο, αστυνομικό τμήμα), με κίτρινο οι θρησκευτικοί χώροι και τα κοινωφελή κτίρια (τζαμιά, εκκλησίες, συναγωγές, νοσοκομεία, σχολεία) και τέλος με μπλε χρώμα η κατοικία.

Το 1857, η *Επιτροπή για την Τάξη της Πόλης*, εφαρμόζει μία σειρά από διοικητικές μεταρρυθμίσεις με στόχο την ενίσχυση της αυτοδυναμίας των διαφόρων συνοικιών. Έτσι, η Επιτροπή χωρίζει την πόλη σε 14 διαμερίσματα<sup>68</sup>, παραχωρώντας στο 6<sup>ο</sup> Διαμέρισμα τον τίτλο του *εργαστηρίου μεταρρυθμίσεων*. Σχετικά με αυτό, ο Rosenthal (1980b:238) αναφέρει: «...εφόσον το να ξεκινήσει κανείς την υλοποίηση της διαδικασίας στα υπόλοιπα διαμερίσματα, πλην του Πέραν, θα αποτελούσε απλώς ευχολόγιο και μιας και το 6<sup>ο</sup> Διαμέρισμα περιλαμβάνει πολλά ακίνητα μεγάλης αξίας και ωραία κτίσματα, ενώ και η πλειοψηφία όσων κατέχουν ακίνητη περιουσία εκεί ή διαμένουν στην περιοχή έχει γνωρίσει παρόμοιους νεοτερισμούς στο εξωτερικό, το πρόγραμμα των μεταρρυθμίσεων θα εγκαινιαστεί στο 6<sup>ο</sup> Διαμέρισμα».

Στην πράξη, η δραστηριότητα των νέων αρχών εγκαινιάζεται με έργα διαπλάτυνσης και εκ νέου ασφαλτόστρωσης των κεντρικών οδών του Πέραν. Η Grand Rue του Πέρα φωτίστηκε σε όλο το μήκος της με λάμπες φωταερίου και σχεδιάστηκε ένα σύστημα αποκομιδής των απορριμμάτων. Επιπλέον, νέοι νόμοι διευκολύνουν τη δημοτική αρχή να δημεύσει ιδιωτικά ακίνητα για κοινωφελείς σκοπούς. Ωστόσο, ένα επιχειρηματικό συγκρότημα, γνωστό με το όνομα Karaköy Han, που αποτελούσε ένα ιδιαίτερα φαραωνικό έργο, αποδείχτηκε αρνητική επένδυση για την πόλη, καθώς ήταν αδύνατο να συγκεντρώσει υποψήφιους ενοίκους για τα γραφεία και τα καταστήματά του, καθιστώντας το μη βιώσιμο. Το συγκεκριμένο έργο υπογραμμίζει τη σημαντική απόκλιση ανάμεσα στις επιδιώξεις της δημοτικής αρχής και τις πραγματικές ανάγκες του πληθυσμού (Ντιντσκάλ, 2011).

Η κατεδάφιση του παλιού τείχους το 1864, αποτέλεσε ένα από τα πλέον ζωτικά έργα για την συνοικία του Πέραν, εγκαινιάζοντας ένα σημαντικό πλαίσιο ανάπλασης. Μετά την απομάκρυνση των περίπου 370.000 κ.μ μπάζων, η περιοχή καθίσταται ιδανική για την κατασκευή μεγάλων λεωφόρων και βουλεβάρτων κατά τα δυτικά πρότυπα. Επίσης, στην άκρη μιας καινούριας πλατείας, σχεδιασμένης ειδικά στο πλαίσιο του συγκεκριμένου έργου, οικοδομείται το επιβλητικό κτίριο που θα στεγάσει τη δημοτική αρχή. Ο στόχος της κατεδάφισης ήταν η ένωση του κέντρου της παλιάς πόλης με το αναδυόμενο επιχειρηματικό και διοικητικό κέντρο της (Gul, 2009; Ντιντσκάλ, 2011).

---

<sup>68</sup> Περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το σύστημα διακυβέρνησης, βλ. παράγραφο 6.1.4.

Συμπερασματικά, μπορεί να ειπωθεί ότι οι μεταβολές στο οδικό δίκτυο του Πέρα αλλά και του Γαλατά εν γένει, δεν ήταν σημαντικές. Ο όλος σχεδιασμός κρίθηκε τμηματικός χωρίς να επιτυγχάνει λειτουργική σύνδεση της περιοχής, εφόσον απέτυχε σε πρώτο χρόνο να προωθήσει μία οργανική σύνδεση της πόλης και να παράγει ολοκληρωμένη υποδομή που θα ενσωματώνει όλα τα τμήματά της. Η περιοχή απέκτησε κάποιες πλατιές και ευθείες οδικές αρτηρίες αλλά ο αποσπασματικός χαρακτήρας των χαράξεων δε βελτίωσε αισθητά τη συνολική εικόνα. Ωστόσο, τα σύμβολα του νέου τρόπου διαβίωσης, όπως κτίρια γραφείων, τράπεζες, θέατρα, ξενοδοχεία, μεγάλα καταστήματα και κτίρια διαμερισμάτων, σε αντίθεση με τα οθωμανικά μνημεία της «παλαιάς» Κωνσταντινούπολης, έδωσαν στο άλλοτε προάστιο μια ριζοσπαστικά διαφορετική και πλησιέστερη στον 19<sup>ο</sup> αιώνα, ευρωπαϊκή όψη (Κολώνας, 2000; Gul, 2009).

#### **6.1.4 Σύστημα Πολιτικής - Διακυβέρνηση**

Σύμφωνα με το Νόμο του 1867, η ευρύτερη περιφέρεια γύρω από την πρωτεύουσα της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας αποτελεί ενιαίο διοικητικό διαμέρισμα, τη Γενική Διοίκηση της Κωνσταντινούπολης, Περαιάς και Τσατάλτζας (Σβολόπουλος, 2006).

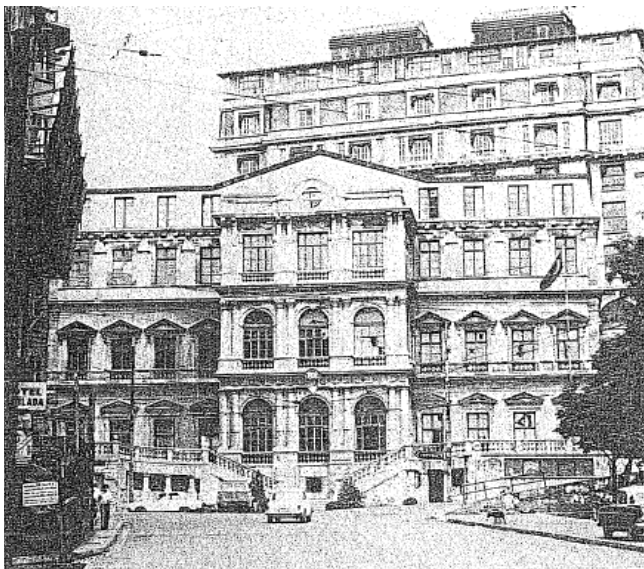
Πριν από την περίοδο των Τανζιμάτων, κυρίαρχη θέση στην διοικητική δομή της πόλης κατέχει η γειτονιά. Οι κάτοικοι της γειτονιάς συναθροίζονται στους θρησκευτικούς χώρους (τζαμιά, εκκλησίες κοκ) και στα καφενεία όπου καθορίζεται η κοινή γνώμη και λαμβάνονται αποφάσεις σχετικά με τα θέματα που ανακύπτουν και αφορούν την καθημερινότητα στη γειτονιά. Ο μάμης, ο τοπικός δηλαδή θρησκευτικός ηγέτης των μουσουλμάνων, αντιπροσωπεύει την ισχύ του καδή και η κοινότητα οργανώνεται γύρω από αυτόν, αναφορικά με την παροχή των βασικών υπηρεσιών όπως ο οδοφωτισμός και η ασφάλεια. Στις μη μουσουλμανικές γειτονιές, οι αντίστοιχοι θρησκευτικοί ηγέτες και στις εμπορικές συνοικίες, οι ηγέτες των συντεχνιών, συγκεντρώνουν αντίστοιχα τις αρμοδιότητες του μάμη. Εκείνο που πρέπει να τονιστεί είναι ότι στην κλασική οθωμανική πόλη και σε αντίθεση με τους μοντέρνους δημοτικούς θεσμούς, οι βασικές δημοτικές υπηρεσίες παρέχονται από τους ίδιους τους εμπλεκόμενους. Είναι δηλαδή ένα αμιγώς ανθρωποκεντρικό σύστημα. Επίσης, οι δημοτικοί κανόνες και κανονισμοί δεν είναι στο σύνολό τους κωδικοποιημένοι αλλά συχνά στηρίζονται σε γραπτές ή προφορικές πηγές όπως Αυτοκρατορικά φερμάνια, σε έθιμα και παραδόσεις (εθιμικό δίκαιο) (Celik, 1993).

Κατά την περίοδο των Τανζιμάτων το 1839, οι αρμοδιότητες του συγκεντρωτικού Κράτους επεκτείνονται ώστε να καλύψουν και άλλες πτυχές και τομείς του κοινωνικο-πολιτικού γίγνεσθαι. Σύμφωνα με την φιλοσοφία των Τανζιμάτων, η μεταρρύθμιση συνεπάγεται

κωδικοποίηση, συστηματοποίηση και έλεγχο. Ως αποτέλεσμα, η αποκεντρωμένη οθωμανική γραφειοκρατία αντικαθίσταται από μία συγκεντρωτική ιεραρχία δημοσίων υπαλλήλων. Στα επόμενα χρόνια, ψηφίστηκαν νέοι ποινικοί κώδικες επηρεασμένοι από τα ευρωπαϊκά πρότυπα και η διοικητική δικαιοδοσία μεταφέρεται από τον καδή στα νέα υπουργεία ευρωπαϊκού τύπου. Το 1838, το Συμβούλιο Δημοσίων Έργων που είναι υπεύθυνο για την επίβλεψη της οικοδομικής δραστηριότητας της πόλης, συγχωνεύτηκε με το Υπουργείο Δημοσίων Έργων (Celik, 1993).

Μετά το τέλος του Κριμαϊκού Πολέμου, κρίνεται σκόπιμη η δημιουργία ενός δημοτικού φορέα στην πόλη. Έτσι, από το 1858 δημιουργείται μία πρότυπη Δημαρχία ώστε να ικανοποιηθούν οι Ευρωπαίοι κάτοικοι της πρωτεύουσας, οι οποίοι ζητούν μία οργάνωση ανάλογη με αυτή των δυτικών πόλεων. Πρόκειται για το 6<sup>ο</sup> διαμέρισμα (altinci daire), του οποίου η οργάνωση εμπνέεται από το 6<sup>ο</sup> διαμέρισμα του Παρισιού και το οποίο περιλαμβάνει τις συνοικίες του Πέραν, του Γαλατά και του Τοπχανέ. Το Μπελεντιέ (Δημαρχία) της Κωνσταντινούπολης, που θα διοικεί το σύνολο της πόλης, χρονολογείται από το 1868 και θα αναλυθεί εκτενέστερα παρακάτω (Αναστασιάδου, 2008· Ντιντσάλ, 2011).

Εικόνα 6.22: Το Δημαρχιακό Μέγαρο στο Έκτο Διαμέρισμα



Πηγή: Celik, 1993

Η όλη διαδικασία διακυβέρνησης της πόλης σύμφωνα με το νέο μοντέλο, δύναται να διακριθεί σε τέσσερις φάσεις:

**Πρώτη φάση:** τον Αύγουστο του 1854, ο *ιχτισάμπ αγκασί* αντικαθίσταται από έναν «δήμαρχο», στον οποίο δίνεται το παλιό όνομα *σεχίρ εμινί*. Στην άσκηση των καθηκόντων

του πλαισιώνεται από δύο αντιδημάρχους και από ένα «Συμβούλιο της πόλης», αποτελούμενο από δώδεκα εμπόρους και βιοτέχνες (Αναστασιάδου, 2008).

**Δεύτερη φάση:** επειδή το συμβούλιο της πόλης δε λειτούργησε ικανοποιητικά, η κυβέρνηση θα δημιουργήσει μία «επιτροπή για τη χωροταξία της πόλης», τα μέλη της οποίας δεν προέρχονται από τους εμπορικούς κύκλους αλλά αναζητούνται ανάμεσα στους ευυπόληπτους Οθωμανούς και ξένους πολίτες (1855). Το *ιντιζάμ-ι σεχίρ χεγιέτι* ιδρύεται με σκοπό να αποτελέσει μία πραγματική δημοτική κυβέρνηση. Δε θα αργήσει μάλιστα να προτείνει τη δημιουργία ειδικής επιτροπής επιφορτισμένης με την επεξεργασία νομοθεσίας για την πόλη και την προώθηση της αναμόρφωσης του αστικού χώρου (Αναστασιάδου, 2008).

Σε μία προσπάθεια να δοθεί δημοτική ισχύς σε διαφορετικές περιοχές, η δημοτική αρχή υιοθετεί ένα προσχέδιο με ένα προτεινόμενο δημοτικό μοντέλο, το οποίο διαιρούσε την πόλη σε 14 περιοχές (Διαμερίσματα) όπου το 6<sup>ο</sup> Διαμέρισμα που αποτελούνταν από το Πέραν, το Γαλατά και το Τοπχανέ, αποτελεί την πιλοτική περιοχή αστικής αναμόρφωσης της πόλης. Το διαμέρισμα θα διοικείτο από έναν *Διευθυντή* (μουδίρη), ο οποίος διορίζεται από τον μεγάλο Βεζίρη και από ένα συμβούλιο 7 ατόμων που διορίζεται από την κυβέρνηση. Κάθε έξι μήνες, τρία από τα μέλη θα αντικαθίστανται. Για να επιλεγεί κάποιος ιδιώτης θα πρέπει να κατέχει ακίνητη περιουσία που να αποτιμάται τουλάχιστον στις 100.000 λίρες (*kurus*) μέσα στα γεωγραφικά όρια του 6<sup>ου</sup> Διαμερίσματος και θα πρέπει να διαμένει στην πόλη για τουλάχιστον 10 χρόνια. Επιπλέον των τακτικών μελών του Συμβουλίου, 4 εξωτερικοί σύμβουλοι διορίζονται από την Πύλη. Οι σύμβουλοι επιλέγονται ανάμεσα από τους ξένους που κατέχουν ακίνητη περιουσία που να αποτιμάται τουλάχιστον στις 200.000 λίρες (*kurus*), που γνωρίζουν καλά τα δημοτικά θέματα και που διαμένουν στην πρωτεύουσα για τουλάχιστον 10 χρόνια (Celik, 1993).

Η βασική διαφορά μεταξύ των προηγούμενων συμβουλίων της πόλης με την παραπάνω δημοτική σύνθεση έγκειται στη δομή των μελών. Για πρώτη φορά, οι ξένοι θεωρούνται αξιόπιστοι και λαμβάνουν μέρος στη διοίκηση της πρωτεύουσας. Ωστόσο, υπάρχει εξήγηση για το συγκεκριμένο γεγονός. Η κλίμακα των έργων και αντίστοιχα ο προϋπολογισμός τους που προγραμματίζονται για το 6<sup>ο</sup> Διαμέρισμα είναι τόσο μεγάλα, ώστε τα δάνεια των εύπορων ξένων πολιτών αποτελούν σημαντική διέξοδο και προοπτική (Celik, 1993).

**Τρίτη φάση:** η κυβέρνηση αναγνωρίζει το βάσιμο αυτών των προτάσεων, αποφασίζει όμως ότι σε ένα πρώτο στάδιο μόνο οι συνοικίες του Μπέιογλου και του Γαλατά όπου κατοικούν πολλοί Ευρωπαίοι, θα επωφεληθούν από τα νέα μέτρα.



Το τμήμα αυτό της πρωτεύουσας, το οποίο θα βαπτιστεί *αλτιντζί νταϊρέ* (έκτο διαμέρισμα) κατά το πρότυπο του έκτου διαμερίσματος του Παρισιού, διοικείται από έναν «πρόεδρο», ο οποίος διορίζεται επ'αόριστον και από ένα δωδεκαμελές δημοτικό συμβούλιο. Οι δημοτικοί σύμβουλοι που είναι άμισθοι και εκλέγονται με άμεση ψηφοφορία για τρία χρόνια, είναι επιφορτισμένοι με τη φροντίδα του οδικού δικτύου, τη βελτίωση της δημόσιας υγιεινής, τον έλεγχο μέτρων και σταθμών, την εποπτεία της αγοράς και άλλων δημόσιων χώρων, την αναμόρφωση του αστικού πλαισίου, τον εξωραϊσμό κοινόχρηστων χώρων και κτιρίων, την είσπραξη δημοτικών τελών κ.ο.κ. Με λίγα λόγια είναι επιφορτισμένοι να «οικοδομήσουν» και να διαχειριστούν την πόλη των Τανζιμάτων (Αναστασιάδου, 2008).

Χάρτης 6.3: Τα Διαμερίσματα (Districts) της Κωνσταντινούπολης το 185769



Πηγή: Celik, 1993

Η οθωμανική πόλη αλλάζει πρόσωπο φιλοδοξώντας να εκσυγχρονιστεί και να συμβαδίσει με την Ευρώπη. Με τη διαπλάτυνση των οδών, την κατάργηση των αδιεξόδων, τη λιθόστρωση του οδοστρώματος, τη διάνοιξη μεγάλων ίσινων δρόμων, τη δημιουργία πεζοδρομίων και την

<sup>69</sup> Στον χάρτη δεν εμφανίζονται το (8) Emirgan, το (9) Buyukdere πιο πάνω από τον Βόσπορο στην ευρωπαϊκή πλευρά της πόλης και τα (10) Beykoz και (11) Beylerbeyi κατά μήκος του Βοσπόρου στην Ασιατική πλευρά. Επιπροσθέτως, δεν εμφανίζεται το (13) Kadikoy, το οποίο βρίσκεται νοτιοανατολικά του Uskudar και το (14) τα Πριγκηπόνησα, στη θάλασσα του Μαρμαρά.

κατασκευή αποχετευτικού και υδρευτικού δικτύου, οι οθωμανοί ιθύνοντες δεν διακρίνονται για την πρωτοτυπία τους αναφορικά με την επίλυση των προβλημάτων της πόλης στην Ανατολή αλλά αντιγράφουν τα ευρωπαϊκά πρότυπα. Μάλιστα, η εν λόγω αντιγραφή καθυστερεί σημαντικά (Celik, 1993).

**Τέταρτη φάση:** το 6<sup>ο</sup> Διαμέρισμα αποτέλεσε αναμφισβήτητα ένα επιτυχημένο πεδίο εφαρμογής νεωτερισμών και αναδιοργάνωσης της πόλης. Το 1868, με την ψήφιση ενός νέου δημοτικού κανονισμού, λαμβάνεται η απόφαση να εφαρμοστεί η πρόταση του 1856 για εξαπλώση του θεσμού της Δημαρχιακής Διοίκησης στα 14 Διαμερίσματα σε όλη την πόλη. Ο βασικός σκοπός είναι ο εξωραϊσμός ολόκληρης της πόλης μέσω αυστηρών ελέγχων στον κτιριοδομικό κανονισμό, την τακτοποίηση των οδών και της κατασκευής του υδρευτικού και αποχετευτικού δικτύου. Ο εν λόγω κανονισμός δεν εφαρμόστηκε ποτέ και το 6<sup>ο</sup> Διαμέρισμα λειτουργούσε αυτόνομα μέχρι και το 1877, όταν ο αριθμός των Διαμερισμάτων αυξήθηκε στα 20 μέσω ενός νέου Κανονισμού, ο οποίος στέρησε όλα τα προνόμια του 6<sup>ου</sup> Διαμερίσματος (Gul, 2009).

Πιο συγκεκριμένα, το 1864 η κυβέρνηση αναγνωρίζοντας τα επιτεύγματα του Διαμερίσματος, αν και η κατάσταση δεν χαρακτηρίζεται ιδεατή, αποφασίζει να διευρύνει το σκηνικό και σε άλλα τμήματα της πόλης στην Tarabya, στη βόρεια ευρωπαϊκή ακτή του Βοσπόρου και στα Πριγκηπωνήσια στη θάλασσα του Μαρμαρά (14<sup>ο</sup> Διαμέρισμα). Και οι δύο περιοχές, όπως και η περιοχή του Γαλατά άλλωστε, κατοικούνται κυρίως από μη μουσουλμάνους και μπορούν να θεωρηθούν ως επεκτάσεις του 6<sup>ου</sup> Διαμερίσματος καθώς αποτελούν περιοχές παραθεριστικής κατοικίας των Ευρωπαίων της Πόλης. Τελικά, το 1868 η κυβέρνηση αποφασίζει να εξαπλώσει την πιλοτική δημοτική διοίκηση σε όλη την πόλη στα πλαίσια του πρώτου δημοτικού μοντέλου του 1856, σε 14 δηλαδή Διαμερίσματα. Το 6<sup>ο</sup> Διαμέρισμα, όπως προαναφέρθηκε, χάνει σημαντικό τμήμα των προνομίων και της αίγλης του. Κάθε Διαμέρισμα διαθέτει δημοτικό συμβούλιο που αποτελείται από 8 μέχρι 12 μέλη και από έναν Δήμαρχο, ο οποίος εκλέγεται από τα μέλη του συμβουλίου. Επίσης, ένα διευρυμένο συμβούλιο που αποτελείται από 56 μέλη από τα υπάρχοντα συμβούλια έχει διοικητικό ρόλο (Gul, 2009).

Παρόλο όμως τον ενθουσιασμό και την αισιοδοξία της κυβέρνησης, οι αντίξοες οικονομικές και πολιτικές συνθήκες δεν επέτρεψαν την εφαρμογή του προτεινόμενου μοντέλου με επιτυχία. Πρώτα από όλα, η δημοτική αρχή αδυνατούσε να συλλέξει τους φόρους εισοδήματος για την εκπλήρωση των στόχων της. Εξάλλου, εκτός από τον Γαλατά, κανένα άλλο τμήμα της Κωνσταντινούπολης δε διαθέτει κτηματολογικούς χάρτες ώστε να υπολογιστεί με ακρίβεια το εισόδημα και η ακίνητη περιουσία των φορολογούμενων.

Επιπροσθέτως, η οικονομική ενίσχυση από την κεντρική κυβέρνηση είναι ιδιαίτερα φειδωλή λόγω της οικονομικής κρίσης εν γένει. Υπό αυτό το πρίσμα, κάποια από τα 14 δημοτικά συμβούλια δεν δημιουργήθηκαν ποτέ και έτσι και το γενικό δημοτικό συμβούλιο επίσης δε λειτούργησε. Συνεπώς, το νέο δημοτικό μοντέλο δεν επιφέρει κανένα πρακτικό αποτέλεσμα στη λειτουργία και στην εικόνα της πόλης παρά μόνο στο 6<sup>ο</sup> Διαμέρισμα (Gul, 2009).

Το 1877, ψηφίζεται ένας νόμος που αυξάνει τον αριθμό των Διαμερισμάτων σε 20, και ο οποίος κρίνεται ως μη ρεαλιστικός και βιώσιμος. Η μόνη λογική εξήγηση σχετίζεται με μία προσπάθεια μίμησης των 20 Διαμερισμάτων του Παρισιού. Την επόμενη χρονιά, ο αριθμός μειώνεται πάλι στα 10. Στο μεταξύ, οι δημοτικές πηγές εισοδήματος αυξάνονται με τον Κανονισμό του 1877 καθώς πλέον προστέθηκαν φόροι από οικοδομικά συμβόλαια, τρόφιμα, εμπορικές δραστηριότητες και άδειες στους συνήθεις δημοτικούς φόρους και δωρεές (Celik, 1993).

Τα επόμενα 30 χρόνια, το ευρωπαϊκό σύστημα δημοτικής διοίκησης συνεχίζει να επηρεάζει το αντίστοιχο οθωμανικό. Από το 1878 μέχρι το 1908, μερικές περαιτέρω εκσυγχρονιστικές τάσεις εμφανίζονται στη δημοτική γραφειοκρατία, όπως για παράδειγμα η Εταιρεία Υδάτων και η Εταιρεία Διαχείρισης Αερίου Κωνσταντινούπολης, ιδιωτικές εταιρείες που ενσωματώθηκαν στον δημοτικό οργανισμό (Celik, 1993).

## **6.2 Κρίσιμα σημεία καμψής**

Στην παρούσα ενότητα θα ερευνηθούν τα αίτια της διακοπής της ανοδικής αναπτυξιακής πορείας της Κωνσταντινούπολης που γνώρισε ως πρωτεύουσα της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, και θα επιχειρηθεί μία ομαδοποίησή τους. Τα συγκεκριμένα αίτια δύνανται να κατηγοριοποιηθούν σε τέσσερις επιμέρους ομάδες: α) στους Παγκόσμιους και Βαλκανικούς Πολέμους, β) στη μεταφορά της πρωτεύουσας από την Κωνσταντινούπολη στην Άγκυρα, γ) στην απώλεια του πολυπολιτισμικού στοιχείου της πόλης και στον εκτουρκισμό της και δ) στην οικονομική διείσδυση της Δύσης. Η σειρά αναφοράς τους είναι τυχαία και δεν σχετίζεται ούτε με χρονολογικά ούτε με ιεραρχικά κριτήρια.

### **6.2.1 Παγκόσμιοι και Βαλκανικοί Πόλεμοι**

Η μεγαλύτερη αρνητική επίπτωση που γνώρισε η Κωνσταντινούπολη σε σχέση με τους Βαλκανικούς και Παγκόσμιους Πολέμους είναι η ραγδαία αύξηση του πληθυσμού της, μετά την ανεξέλεγκτη εισροή προσφύγων και μεταναστών αλλά και την έλευση ξένων στρατευμάτων.

Με το πέρας των Βαλκανικών Πολέμων, και μετά την απώλεια σημαντικών εδαφών της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, πολλοί υπήκοοι των εν λόγω περιοχών σπεύδουν στην πρωτεύουσα για ανεύρεση στέγης και εργασίας. Με το τέλος του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, η πόλη επίσης μεταμορφώνεται καθώς το 1920 ρωσικά στρατεύματα κατακλύζουν την πόλη κατά δεκάδες χιλιάδες: 130.000 με 150.000 περνούν από την Κωνσταντινούπολη, ενώ οι 30.000 με 40.000 δοκιμάζουν να εγκατασταθούν σε αυτή (Carpentier et Lebrun, 2009). Τέλος, με τη λήξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου εμφανίζεται έντονα το φαινόμενο της εσωτερικής μετανάστευσης καθώς σημαντικές ανεξέλεγκτες μάζες μεταναστών από την ύπαιθρο μετακινούνται στις πόλεις και δη στην Κωνσταντινούπολη. Η μετανάστευση που οδήγησε στη ραγδαία πληθυσμιακή αύξηση της πόλης σε συνδυασμό με την έλλειψη κτιριακού αποθέματος κατοικιών, οδήγησε στην εμφάνιση φτωχογειτονιών (slums) στα όρια της πόλης (Gul, 2009).

Τόσο οι δύο Βαλκανικοί Πόλεμοι (1912 - 1914) όσο και ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος (1914 - 1918) και η εθνικιστική διάθεση που καλλιεργήθηκε εκείνη την τεταμένη εποχή σε όλα τα Βαλκανικά κράτη, συντέιναν καθοριστικά στην εφαρμογή μιας εθνικής οικονομικής πολιτικής από τους Ενωτικούς και γενικότερα από τους Νεότουρκους που επηρέασε τη δυναμική της πόλης (Κωνσταντινίδης, 2007). Η έξαρση του εθνικισμού που οδηγεί αναπόφευκτα σε κοινωνικές πολώσεις αλλά και σε ένα γενικότερο κλίμα εσωστρέφειας, δεν μπορούσε παρά να επηρεάσει βαθιά μία πόλη που φέρει έντονα το στοιχείο της πολυπολιτισμικότητας και του κοσμοπολιτισμού, θέτοντας ουσιαστικά σε κίνδυνο τα ιδιαίτερα αυτά γνωρίσματα.

### **6.2.2 Μεταφορά πρωτεύουσας από την Κωνσταντινούπολη στην Άγκυρα**

Μία σημαντική εξέλιξη για τη μετέπειτα ανάπτυξη και δυναμική της πόλης, αποτελεί η απόφαση του Μουσταφά Κεμάλ, τον Οκτώβριο του 1923 να ανακηρύξει την Άγκυρα πρωτεύουσα του νεοσύστατου Τουρκικού Κράτους. Η συγκεκριμένη απόφαση ελήφθη, μεταξύ άλλων, για στρατηγικούς και συμβολικούς λόγους. Στην πραγματικότητα, η αρχική ιδέα για μεταφορά της πρωτεύουσας στην Ανατολία τέθηκε στις αρχές του 1910, μετά και την ήττα της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας στους Βαλκανικούς πολέμους και την απώλεια σημαντικών εδαφών (Gul, 2009).

Στις 23 Απριλίου 1920 ιδρύεται η Τουρκική Εθνική Συνέλευση στην Άγκυρα για να συντονίσει τις τουρκικές εθνικιστικές δυνάμεις. Αν και ο Σουλτάνος και η Οθωμανική κυβέρνηση αναγνωρίζονται ακόμη επισήμως, το εθνικιστικό κίνημα δημιουργεί τη δική του διοίκηση. Από αυτή τη στιγμή, η κυβέρνηση της Άγκυρας διευρύνει τη βάση της και σταδιακά

παίρνει τον πολιτικό έλεγχο εξ' ολοκλήρου από την Κωνσταντινούπολη. Η κίνηση αυτή δεν αποτέλεσε εύκολη απόφαση καθώς η Κωνσταντινούπολη αποτελούσε την πρωτεύουσα της Αυτοκρατορίας για πάνω από 500 χρόνια, με ό,τι αυτό συνεπάγεται σε επίπεδο διοικητικής ωριμότητας και ολοκλήρωσης (Gül, 2009).

Η ανακήρυξη της Άγκυρας ως πρωτεύουσα του Τουρκικού Κράτους είχε, όπως προαναφέρθηκε, ιδιαίτερο συμβολισμό πέραν του γεωστρατηγικού κριτηρίου. Για τους συντηρητικούς, η Άγκυρα αποτελεί το κέντρο του νέου κοσμικού Κράτους σε αντίθεση με την Κωνσταντινούπολη, η οποία λόγω του «ιερού» χαρακτήρα της αποτελεί το κέντρο του Χαλιφάτου και του Σουλτανάτου. Σύμφωνα μάλιστα με τους Κεμαλιστές, η Άγκυρα αποτελεί την πόλη του μέλλοντος ενώ η Κωνσταντινούπολη του παρελθόντος. Η Κωνσταντινούπολη διαθέτει τα σύμβολα και τις παραδόσεις της Αυτοκρατορίας/δυναστείας ενώ αποπνέει και έναν κοσμοπολίτικο χαρακτήρα, γνωρίσματα που θέλει να απωλέσει το κοσμικό κράτος. Οι δαιδαλώδεις αδιέξοδοι δρόμοι, τα μνημεία και τα ανάκτορα θεωρούνται σύμβολα φυσικής και κοινωνικής παρακμής του παλιού Οθωμανικού συστήματος σε αντιδιαστολή με τα μοντέρνα κτίρια, τις φαρδιές λεωφόρους και τα πάρκα της Άγκυρας. Η Άγκυρα θεωρήθηκε ο σύγχρονος κοσμικός θύλακας του νεοσύστατου τουρκικού έθνους διαθέτοντας ένα αστικό τοπίο απαλλαγμένο από τους πολλούς μιναρέδες και τα βυζαντινά μνημεία της Κωνσταντινούπολης (Ahmad, 1993; Lewis, 2002).

Η εν λόγω εξέλιξη επηρέασε αρνητικά την Κωνσταντινούπολη σε πρώτο χρόνο καθώς γνώρισε σημαντική πληθυσμιακή μείωση και οικονομικό και κοινωνικό μαρασμό. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι ενώ ο πληθυσμός της το 1901 ανερχόταν περίπου στο 1.000.000 κατοίκους, το 1922 μειώνεται σε 610.000 (Aktuna, 2003). Επιπλέον, με τη μεταφορά της πρωτεύουσας μεταφέρθηκαν και οι διοικητικές υπηρεσίες αλλά και πολλές πρεσβείες και προξενεία που είχαν εγκατασταθεί στην Κωνσταντινούπολη κατά την Οθωμανική περίοδο. Μαζί με αυτά, εγκαταλείπουν την πόλη και πολλοί διοικητικοί και κυβερνητικοί υπάλληλοι (Ergun, 2004).

### **6.2.3 Απώλεια πολυπολιτισμικού στοιχείου και εκτουρκισμός**

Η Οθωμανική Αυτοκρατορία, ως πολυεθνικό μόρφωμα με γλωσσικά και θρησκευτικά ανάμεικτο πληθυσμό, δε γλίτωσε από τις επιδιώξεις για τον σχηματισμό εθνικών κρατών τον 19<sup>ο</sup> αιώνα. Έτσι, κατά την περίοδο από τα μέσα του 18<sup>ου</sup> έως τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, δημιουργήθηκαν αρκετά ανεξάρτητα κράτη εντός της. Ο Οθωμανισμός, η ιδεολογία που συνέχιζε το μεταρρυθμιστικό κίνημα των Τανζιμάτων μπορεί να γίνει αντιληπτός ως προσπάθεια συμφιλίωσης των αποκλινόντων συμφερόντων των επιμέρους λαών της Αυτοκρατορίας, στο πλαίσιο ενός κοινοβουλευτικού συστήματος (Γκιουβέν, 2006).

Ένας σημαντικός λόγος για την αποτυχία της «οθωμανικής ιδέας» ήταν το γεγονός ότι δεν υπήρχε μουσουλμανική αστική τάξη, η οποία θα μπορούσε να λειτουργήσει ως φορέας του νέου συστήματος. Τα μεσαία αστικά στρώματα της πολυεθνотικής κοινωνίας της Αυτοκρατορίας απαρτίζονται σχεδόν αποκλειστικά από μη μουσουλμανικές θρησκευτικές κοινότητες και αυτές ήταν πολιτικώς δεσμευμένες στον αγώνα για τη σύσταση των εθνικών τους κρατών (Γκιουβέν, 2006).

Στα έτη 1913-1914, αντιπροσωπεύεται μία νέα φάση για την εξέλιξη του εθνικού ζητήματος στην ύστερη Οθωμανική Αυτοκρατορία. Η ήττα στον Βαλκανικό Πόλεμο του 1912 αποδόθηκε κυρίως στην ελάχιστη ανεπτυγμένη εθνική συνείδηση του πληθυσμού. Ως εκ τούτου, προέκυψε η άμεση ανάγκη για διαπαιδαγώγηση του λαού στο πνεύμα του εθνικισμού. Από αυτήν την άποψη, το ξέσπασμα του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου αποτέλεσε την ιδανική συγκυρία για να εφαρμοστεί το νέο εθνικό πρόγραμμα. Σημαντικό βήμα προς αυτή την κατεύθυνση αποτέλεσε η εγκατάλειψη του συστήματος των Διομολογήσεων που αποτελούσε τη νομική βάση όλων των προνομίων των Ευρωπαίων στην Αυτοκρατορία (Γκιουβέν, 2006).

Στην ίδια φιλοσοφία, η τούρκικη γλώσσα αναβαθμίζεται και γίνεται υποχρεωτική ως μέσο αλληλογραφίας στην οικονομία. Η εν λόγω ενέργεια λείανε το έδαφος για την αντικατάσταση των μη μουσουλμάνων υπαλλήλων. Υπό το πρόσχημα λοιπόν των απαιτήσεων του πολέμου, δημιουργήθηκαν οι προϋποθέσεις για τη δημιουργία μίας «εθνικής αστικής τάξης» (Γκιουβέν, 2006).

Ομοίως, τα οικονομικά μέτρα της κυβέρνησης καθιστούν σαφές ότι καθοριστικό ρόλο στη Δημοκρατία έχει η τούρκικη εθνότητα ενώ ακολουθείται ανοιχτά μία εθνικιστική γραμμή που συνεπάγεται τον εκτουρκισμό της οικονομίας, της βιομηχανίας και της γραφειοκρατίας. Για το σκοπό αυτό, ιδρύεται το 1923 μία τουρκική εθνική οικονομική ένωση, μέλη της οποίας είναι κυρίως βουλευτές του τούρκικου κοινοβουλίου. Την εποχή που ιδρύθηκε η Τουρκική Δημοκρατία, οι δραστηριότητες των βουλευτών παίζουν καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση της οικονομίας της χώρας. Για παράδειγμα, εγκαινίασαν και χρηματοδότησαν κάποιες επιχειρήσεις όπως η *Τούρκικη Εθνική Εταιρεία Εισαγωγών και Εξαγωγών*. Με την υποστήριξη της τουρκικής κυβέρνησης και με τη βοήθεια της νεοϊδρυθείσας οικονομικής ένωσης, οι Τούρκοι επιχειρηματίες εδραιώνονται στον οικονομικό και τραπεζικό τομέα της χώρας. Ωστόσο, η ένωση παίζει σημαντικό ρόλο και στην εξαγορά επιχειρήσεων από μη μουσουλμάνους, κυρίως Έλληνες, που εγκατέλειψαν την Κωνσταντινούπολη (Γκιουβέν, 2006). Μόνο μέσα στο διάστημα από το Νοέμβριο του 1922 ως το Μάρτιο του 1923 διέκοψαν τη λειτουργία τους 110 ελληνικές και 21 αρμένικες επιχειρήσεις που είχαν

διαδραματίσει σημαίνοντα ρόλο στην οικονομική ζωή της Κωνσταντινούπολης<sup>70</sup>. Σε αυτές, θα πρέπει να συνυπολογιστούν και εκατοντάδες μικρότερες. Σύμφωνα πάντα με την ίδια έκθεση, το 1922/23 εγκατέλειψαν την Κωνσταντινούπολη 188.681 Έλληνες και άλλοι 150.076 μη μουσουλμάνοι.

Η εθnicoποίηση όμως της οικονομίας δεν περιορίζεται μόνο στον εμπορικό τομέα καθώς οι μη μουσουλμάνοι υπάλληλοι σε αλλοδαπές εταιρείες έπρεπε να αντικατασταθούν από Τούρκους υπαλλήλους. Ως το 1923, το 90% όλων των ηγετικών και υπαλληλικών θέσεων σε αυτές τις εταιρείες καταλαμβάνεται από μη μουσουλμάνους<sup>71</sup>. Έκτοτε, η Τουρκική Κυβέρνηση πίεσε τις αλλοδαπές εταιρείες στην Κωνσταντινούπολη να προσφέρουν, κατά το δυνατόν, όλες τις θέσεις στις επιχειρήσεις σε μουσουλμάνους. Οι επιχειρήσεις συμμορφώθηκαν για να μην δυσαρεστήσουν την Άγκυρα και έτσι για παράδειγμα στην Τηλεφωνική Εταιρεία Κωνσταντινούπολης δεν προσλήφθηκε καμία χριστιανή ή εβραία μετά από το 1923<sup>72</sup>.

Τον Φεβρουάριο του 1925 απαγορεύτηκε στους μη μουσουλμάνους της Κωνσταντινούπολης να περνάνε τα σύνορα της πόλης προς την κατεύθυνση της Ανατολίας. Μη μουσουλμάνοι με τουρκική υπηκοότητα μπορούσαν να ταξιδέψουν μόνο με ειδική άδεια, για την οποία έπρεπε να υποβάλλουν σχετικό αίτημα για κάθε ταξίδι. Ωστόσο, γραφειοκρατικές καθυστερήσεις στην επεξεργασία των αδειών είχαν ως αποτέλεσμα μη μουσουλμάνοι που είχαν επιχειρήσεις και περιουσία έξω από τα όρια της πόλης, να υφίστανται σοβαρές οικονομικές απώλειες. Επίσης, με τον νόμο του 1932 «Επαγγέλματα και λειτουργήματα που εξασφαλίζονται για τους Τούρκους υπηκόους» εξαγγέλθηκε η απαγόρευση άσκησης ορισμένων επαγγελματιών για τους αλλοδαπούς (Γκιουβέν, 2006).

Μετά τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η εθνική και θρησκευτική καταγωγή των δημοσίων υπαλλήλων στην οθωμανική γραφειοκρατία είχε αλλάξει. Ολοένα και περισσότεροι μη μουσουλμάνοι που είχαν μορφωθεί στα μοντέρνα οθωμανικά σχολεία, είχαν βρει δυνατότητες απασχόλησης στην κεντρική και περιφερειακή κρατική γραφειοκρατία. Μεταξύ 1850 και 1908, το 29% των εργαζομένων στο Υπουργείο Εξωτερικών της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας ήταν μη μουσουλμάνοι. Ωστόσο, de facto, κατά τη διάρκεια του κεμαλικού καθεστώτος δεν έγινε καμία πρόσληψη μη μουσουλμάνου στο δημόσιο. Το 1924, ο αποκλεισμός των μη μουσουλμάνων από τη κρατική γραφειοκρατία ρυθμίζεται και νομοθετικά. Σύμφωνα με το άρθρο 4 του Διατάγματος για τους δημοσίους υπαλλήλους,

<sup>70</sup> ΓΔΑ ΥΕ 371/9159/E5809, Έκθεση του Γενικού Προξενείου Κωνσταντινούπολης, 23/12/1923.

<sup>71</sup> ΓΔΑ ΥΕ 371/9114/E4314, Έκθεση του Γενικού Προξενείου Κωνσταντινούπολης, 24/04/1923.

<sup>72</sup> ΓΔΑ ΥΕ 371/11540/E10203, Έκθεση του Γενικού Προξενείου Κωνσταντινούπολης, 24/04/1923.

προϋπόθεση για να εισαχθεί κανείς στον δημόσιο τομέα ήταν ο αιτών να είναι Τούρκος (Findley, 2014).

Άλλες συνιστώσες της πολιτικής εκτουρκισμού της Αυτοκρατορίας αλλά και της πόλης ιδιαίτερα, είναι οι εξής: α) ο εκτουρκισμός της γλώσσας, β) ο εκτουρκισμός των πολιτισμικών και μορφωτικών θεσμών και γ) η εποικιστική πολιτική.

Η συγκεκριμένη κατάσταση υπογραμμίζεται και από τον Eldem (1993), ο οποίος ισχυρίζεται ότι μετά τη δεκαετία του 1950, ο Γαλατάς υπέστη την πιο ριζική και τραυματική αλλαγή στην ιστορία του: δεν υπέφερε μόνο από την οικονομική κρίση που υπέφερε η Κωνσταντινούπολη εκείνη την εποχή αλλά για πρώτη φορά από την εποχή των Γενουατών, έχασε τη μικτή αν όχι κοσμοπολίτικη ταυτότητά του μέσα από μία διαδικασία εθνοτικής ομογενοποίησης. Η γρήγορη αστικοποίηση κατέστρεψε τον αστικό ιστό του και πολλά από τα κτίριά του. Τελικά ο Γαλατάς έχασε το σημαντικότερο στοιχείο της ταυτότητάς του: έχασε το όνομά του. Έφτασε να είναι γνωστός σήμερα ως Καράκιοϊ.

Συνολικά, τα γεγονότα που διαδραματίστηκαν τον 20<sup>ο</sup> αιώνα και που στόχευαν στον εκτουρκισμό της Κωνσταντινούπολης επηρεάζοντας τον πολυπολιτισμικό χαρακτήρα της είναι τα ακόλουθα (Oran, 2009):

1. **1914:** Η Γενοκτονία του Θρακικού ελληνισμού.
2. **1915:** Ο Εκτοπισμός των Αρμενίων.
3. **1932:** Ο Νόμος 2007 «περί επαγγελματών και λειτουργημάτων που εξασφαλίζονται για τους Τούρκους υπηκόους» που εφαρμόστηκε αποκλειστικά για τους Τούρκους. Αποτέλεσμα ήταν ένας πολύ μεγάλος αριθμός μη μουσουλμάνων υπηκόων να μείνει άνεργος.
4. **1934:** Οι Εβραίοι της Ανατολικής Θράκης εξαναγκάζονται σε μετανάστευση (Τα Θρακικά).
5. **1941:** Στράτευση 20 Σειρών (είκοσι ηλικιών στράτευσης) μη μουσουλμάνων που οδηγήθηκαν στα Τάγματα Εργασίας και οι περισσότεροι εκ των οποίων δεν επέστρεψαν ποτέ.
6. **1942:** Φόρος Περιουσίας που αποτελεί τη σημαντικότερη περίπτωση μεταφοράς κεφαλαίου από τους μη μουσουλμάνους στους Τούρκους υπηκόους ή/και στο τουρκικό κράτος.
7. **1955:** Το πογκρόμ των Σεπτεμβριανών. Τα «Σεπτεμβριανά» προκάλεσαν πολλά μεταναστευτικά κύματα Ελλήνων, Αρμενίων και Εβραίων υπηκόων από την Κωνσταντινούπολη. Για μεγάλο τμήμα του μη μουσουλμανικού πληθυσμού, τα Σεπτεμβριανά



αποτελούν την τελειωτική απόδειξη ότι είναι ανεπιθύμητοι στην πόλη ανεξάρτητα με ποιο κόμμα βρίσκεται στην εξουσία.

8. **1964:** Απέλαση των Ελλήνων υπηκόων και δέσμευση των χρηματικών περιουσιών τους στην Κεντρική Τράπεζα της Τουρκίας βάσει της «Απόφασης του 1964». Μετά από το γεγονός αυτό, οι Ρωμιοί της Πόλης θα μεταναστεύσουν πλέον μαζικά, με αποτέλεσμα ο ελληνικός πληθυσμός που ανερχόταν το 1924 σε 110.000 κατοίκους και αποτελούσε τον δεύτερο κατά σειρά πληθυσμό της πόλης, να αριθμεί σήμερα μόλις 2.000 άτομα.

9. **1971:** Εφαρμογή των Δηλωτικών του 1936 που αποτελεί και τον τελευταίο κρίκο στην εν λόγω αλυσίδα γεγονότων.

Πίνακας 6.4: Ευρετήριο ζημιών των «Σεπτεμβριανών»

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΖΗΜΙΩΝ ΤΩΝ ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΑΝΩΝ

	Αντα- λάρ	Μπακίρ- κιού	Μπέι- ογλου	Μπέι- κόζ	Μπεσι- κτάς	Εμίνο- νου	Εγιούπ	Φατχ	Καντί- κιού	Σαρί- γιερ	Σισλί	Ουσκου- ντάρ	Σύνολο
Καταστήματα	110	40	2110	-	170	903	-	136	180	110	407	65	4231
Σπίτια	3	27	62	-	70	173	-	475	3	85	58	48	1004
Εκκλησίες	3	2	10	2	8	3	1	23	3	8	4	6	73
Σχολεία	2	-	9	-	3	1	-	5	1	1	2	2	26
Συναγωγές	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
Τόποι													
προσευχής	-	-	2	2	-	2	1	1	-	-	8	1	17
Μοναστήρια	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Κοιμητήρια	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	2
Σύλλογοι	-	2	-	-	-	2	-	-	-	-	-	1	5
Εργοστάσια	-	-	7	-	-	5	-	-	-	1	6	-	19
Εργαστήρια	-	-	5	-	-	1	-	2	3	-	3	-	14
Φαρμακεία	2	-	-	-	-	6	-	3	2	3	6	-	22
Ιατρεία	1	1	4	-	-	2	-	-	1	-	3	-	12
Εκδ. οίκοι	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	4	-	9
Ξενοδοχεία	2	-	4	-	-	-	-	-	-	-	4	-	10
Φούρνοι	-	-	4	-	1	3	-	2	4	1	3	-	18
Κέντρα													
διασκεδάσεως	21	-	20	-	10	5	-	-	5	15	15	-	91
Ζαχ/στεία	2	-	5	-	1	3	-	1	4	-	3	-	19
Πρατήρια													
καυσίμων	-	-	2	-	-	-	-	-	1	-	-	-	3
Αποθήκες	-	-	-	-	-	10	-	-	10	-	3	-	23
Κοσμημ/λεία	-	-	5	-	-	3	-	-	2	-	-	-	10
Αυτοκίνητα	-	-	7	-	-	1	-	-	1	1	-	1	11
Επιστημονικά													
εργαστήρια	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Χαμάμ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1
Γκαράζ	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2
Κιν/φοι	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Σύνολο	148	72	2264	4	263	1125	2	648	221	227	529	125	5628

Πηγή: Γκιουβέν, 2006

#### 6.2.4 Οικονομική διείδυση της Δύσης

Η συγκεκριμένη κατάσταση επηρέασε την οθωμανική πρωτεύουσα με διττό τρόπο, τόσο αρνητικά όσο και θετικά. Στο αρνητικό σκέλος, εκδηλώνονται όλες οι επιπτώσεις που αφορούν την Οθωμανική Αυτοκρατορία και αποτυπώνονται έντονα στην πόλη, καθώς αποτελεί το μεγαλύτερο αστικό κέντρο της. Στο θετικό σκέλος, συγκεντρώνονται οι θετικές

επιπτώσεις από την ραγδαία αύξηση του εμπορίου και των συναλλαγών με τα ευρωπαϊκά κράτη, οι οποίες επηρεάζουν σημαντικά το μεγαλύτερο λιμάνι της Αυτοκρατορίας.

Το βασικό χαρακτηριστικό της οικονομικής διείσδυσης της Δύσης εκφράστηκε κυρίως με τις διομολογήσεις, οι οποίες συνιστούσαν διμερείς συμβάσεις μεταξύ της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και των Μεγάλων Δυνάμεων εκείνης της εποχής (Γαλλία, Αγγλία, Κάτω Χώρες, Αυστρία, Ρωσία). Στην ουσία οι διομολογήσεις ήταν μονομερείς πράξεις σε βάρος της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, γεγονός που επιβεβαιώνει τον αποικιακό χαρακτήρα τους. Έτσι, η εκμετάλλευση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας λάμβανε τη μορφή κανόνα του διεθνούς δικαίου. Οι διομολογήσεις αρχίζουν το 1535 και παρατηρείται έκδηλη η αλληλοσυσχέτιση της διπλωματικής δραστηριότητας με τη διεξαγωγή του εξωτερικού εμπορίου (Inalcik and Quataert, 1994; Σαρρής, 1997).

Η εμπορική συνθήκη του Μπαλταλιμάν (Baltaliman) το 1836 μεταξύ της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και της Αγγλίας συνιστά ορόσημο στη φιλελευθεροποίηση της Οθωμανικής οικονομίας και στο άνοιγμα της εσωτερικής της αγοράς. Παράλληλα αρχίζει πλέον να διαφαίνεται η οικονομική διείσδυση της Δύσης που θα ενταθεί και θα οδηγήσει σε μαζική εισροή του ευρωπαϊκού κεφαλαίου και σε σχέσεις οικονομικής εξάρτησης (economic dependence) της Αυτοκρατορίας από τη Δύση. Η εμπορική συνθήκη του 1838, επέφερε την άρση της απαγόρευσης εξαγωγής κάποιων αγροτικών προϊόντων, πρώτων υλών και κρατικών μονοπωλίων στην οθωμανική επικράτεια γεγονός που οδήγησε στην απώλεια του κρατικού ελέγχου στη διεξαγωγή του εμπορίου. Επίσης, οι χαμηλοί τελωνειακοί δασμοί για τα προϊόντα που εισάγονται μειώνουν τα κρατικά έσοδα και αυξάνουν τις εισαγωγές (Βερέμης, 1999· Κωνσταντινίδης, 2007).

Με το αυτοκρατορικό διάταγμα του 1839 και αργότερα του 1856, εγκαθιδρύεται ένα ευνοϊκό οικονομικό πλαίσιο για τη διείσδυση της Δύσης στην οθωμανική πραγματικότητα και τίθενται σε ισχύ μεταρρυθμίσεις, οι οποίες οδηγούν σε μεταβολές σε οικονομικό και κοινωνικοπολιτικό επίπεδο. Αυτό έχει ως συνέπεια, η εκδυτικοποίηση (westernization) να αλλάζει αισθητά τη νοοτροπία και τη συμπεριφορά στα μεγάλα αστικά κέντρα της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και δη στην πρωτεύουσα. Ειδικότερα, η έλευση νέων καταναλωτικών συνηθειών, τις οποίες δε μπορούν να ικανοποιήσουν τα ντόπια παραγόμενα προϊόντα, δημιουργεί την αναγκαιότητα εισαγωγών βιομηχανικών προϊόντων από τη Δύση. Έτσι, τα εγχώρια παραγόμενα μάλλινα και μεταξωτά υφάσματα παραχωρούν τη θέση τους στα ευρωπαϊκά βαμβακερά και κυρίως στα αγγλικά: κατά τα έτη 1820-1822 συνιστούσαν το 4% της ντόπιας κατανάλωσης, μεταξύ 1840-1842 αποτελούσαν το 30% και στη δεκαετία 1870-1880 άγγιξαν το 80%. Τα αυτοκρατορικά διατάγματα (Τανζιμάτ) του 1839 (Χάτι

Σερίφ) και του 1856 (Χάτι Χουμαγιούν) που αφορούσαν στην ισοτιμία και την ισοπολιτεία για τους μη μουσουλμανικούς πληθυσμούς (Έλληνες, Εβραίοι, Αρμένιοι κτλ.) θα διαμορφώσουν θετικές συνθήκες για την οικονομική ανάπτυξη και την κοινωνική ευημερία τους. Οι φορείς του αστικού μετασχηματισμού είναι τα μη μουσουλμανικά μιλλέτ. Η εν λόγω ανάπτυξη οδηγεί στη συνεχή βελτίωση της δυναμικής τους και στην αύξηση των εξαγωγών, η οποία παράλληλα συντελεί στην αύξηση των εισαγωγών δυτικών βιομηχανικών προϊόντων. Η διαμορφούμενη κατάσταση έχει ως συνέπεια την επιπρόσθετη παρακμή των ντόπιων βιοτεχνιών κυρίως στα μεγάλα αστικά κέντρα τα οποία συναλλάσσονταν με τη Δύση (Lewis, 2002; Κωνσταντινίδης, 2007).

Κατά τις τελευταίες δύο δεκαετίες του 1880 και 1890 διαφαίνεται το δεύτερο στάδιο της οικονομικής διεύδυσης της Δύσης στον οθωμανικό χώρο με τη μαζική εισροή του δυτικού κεφαλαίου στους πρωταρχικούς τομείς της οικονομίας π.χ. γεωργία, κτηνοτροφία κτλ. Όσα δάνεια είχε συνάψει το οθωμανικό κράτος κατά την περίοδο του Κριμαϊκού Πολέμου με τις χώρες της Δυτικής Ευρώπης, όπως π.χ. το δάνειο του 1858 για την απόσυρση των επισφαλών ομολόγων (treasury bonds) που είχαν εκδοθεί πρωτύτερα, θα συμβάλλουν στην επίσημη χρεοκοπία και στην κατάρρευσή του το 1875. Κάτω από αυτές τις δυσμενείς συνθήκες και επειδή τα χρηματοοικονομικά υπήρξαν ανέκαθεν η «αχίλλειος πτέρνα» των Τούρκων μεταρρυθμιστών, θα δημιουργηθεί το 1881 η «Εταιρεία Διαχείρισης του Οθωμανικού Χρέους», στην οποία συμμετείχαν Γερμανοί, Γάλλοι και Άγγλοι εκπρόσωποι. Οι Βρετανοί και οι Γάλλοι βοήθησαν την οθωμανική κυβέρνηση να μετατρέψει τα τοπικά της δάνεια και να δημιουργήσει ένα νέο χρηματοοικονομικό «όχημα», την Αυτοκρατορική Οθωμανική Τράπεζα (Imperial Ottoman Bank), ενέργεια που επέφερε μια περιορισμένη βελτίωση, αλλά δεν ανέκοψε την μακροχρόνια τάση της Τουρκίας για χρεοκοπία και εξωτερικό χρηματοδοτικό έλεγχο (Κωνσταντινίδης, 2007).

Τα δημόσια οικονομικά αποτέλεσαν έντονο πρόβλημα ιδιαίτερα κατά την αρχή της παρακμής της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Η οικονομική της ανάπτυξη επηρεάστηκε και τελικά περιορίστηκε από την ιδιοτυπία του οθωμανικού μονωτισμού, ο οποίος σχετίζεται με τον δεσποτισμό αλλά και τον απόλυτο έλεγχο του κράτους πάνω στην κοινωνία (κρατισμός). Χαρακτηριστικό παράδειγμα του δεσποτισμού είναι οι δυσβάσταχτοι φόροι που έπληξαν τα έτη 1904 – 1905 τον αγροτικό κόσμο, τους βιοτέχνες, τους τεχνίτες και τους εμπόρους των πόλεων. Ταυτόχρονα, καταβάλλεται έντονη προσπάθεια να εισαχθούν οι νέες τεχνολογίες της Δύσης, να βελτιωθεί η αγροτική παραγωγή και να εκσυγχρονιστεί ο κρατικός μηχανισμός. Ωστόσο, το 1881 το δημόσιο χρέος αγγίζει δυσθεώρητα ύψη και λειτουργεί ανασταλτικά στην ανάπτυξη και την πρόοδο της ταλαιπωρημένης οθωμανικής κοινωνίας (Gokalp and Berkes, 1959; Βερέμης, 1999).

Συμπερασματικά, η πόλη δείχνει να ευνοείται από την άνθηση του εμπορίου με τον δυτικό κόσμο σε οικονομικούς και κοινωνικούς όρους, προσελκύοντας όλο και περισσότερους κατοίκους και επιχειρήσεις που σχετίζονται με αυτό. Παράλληλα όμως βλάπτεται τόσο από την συρρίκνωση του γεωργικού και βιοτεχνικού κλάδου της Αυτοκρατορίας που προκαλεί η αύξηση των εισαγόμενων προϊόντων και η μείωση των εξαγωγών, όσο και από τη δυσμενή κατάσταση της οθωμανικής οικονομίας καθώς αποτελεί το σημαντικότερο αστικό κέντρο της.

### **6.3 Διαδικασίες Αναζωογόνησης**

#### **6.3.1 Αστική αναμόρφωση**

Στα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η Κωνσταντινούπολη αποτελεί μία πόλη χαοτική, συνωστισμένη, με ελλιπή τεχνικά και ανεπαρκή μεταφορικά δίκτυα, εκτεθειμένη στις πυρκαγιές και κακοδιοικούμενη. Έναν αιώνα αργότερα μετατρέπεται σε μητρόπολη με μεγάλες λεωφόρους, με μεταπολεμική μοντέρνα αρχιτεκτονική και μεγάλα συγκροτήματα κτιρίων όπου αντικαθίσταται σημαντικό κομμάτι του παραδοσιακού αστικού ιστού και χάνοντας τον αστικό χαρακτήρα που διέθετε μέχρι πρότινος (Gul and Lamb, 2004; Gul, 2009).

Η Κωνσταντινούπολη τέθηκε στο περιθώριο τα πρώτα χρόνια της Τουρκικής Δημοκρατίας, όταν η Άγκυρα ανακηρύχτηκε ως η νέα πρωτεύουσα της σύγχρονης Τουρκίας. Αργότερα, η Ρεπουμπλικανική διοίκηση ατόνισε την στάση της απέναντι στην πόλη και επιχείρησε να την εκμοντερνίσει και να την καταστήσει κοσμική, σύμφωνα με την πολιτική της ατζέντα. Η Κωνσταντινούπολη άλλωστε δεν είναι μία πόλη που μπορεί να τεθεί στο περιθώριο για μεγάλο χρονικό διάστημα, δεδομένης της οικονομικής και διανοητικής της δυναμικής. Το συγκεκριμένο έργο ανατέθηκε στον Γάλλο πολεοδόμο Henri Prost, ο οποίος ειδικευόταν στον εκμοντερνισμό και στην αναζωογόνηση μουσουλμανικών πόλεων (Gul, 2009).

Ο βασικός στόχος ήταν να μετατραπεί η παραδοσιακή οθωμανική κοινωνία μέσω δυτικών, μοντέρνων και κοσμικών αρχών. Η έννοια του «κοσμικού» αποτέλεσε τη βασική συνιστώσα πάνω στην οποία στηρίχτηκε ο εκμοντερνισμός της Τουρκίας. Ο κυρίαρχος στόχος του μεταρρυθμιστικού αυτού προγράμματος ήταν η δημιουργία ενός Τουρκικού κράτους-έθνους με συγκεκριμένη τουρκική ταυτότητα, απαλλαγμένο από το πολύ-εθνοτικό και πολύ-θρησκευτικό στοιχείο της οθωμανικής αυτοκρατορίας (Gul, 2009).

Πιο αναλυτικά, η κυβέρνηση ακολούθησε την ίδια φιλοσοφία που εφάρμοσε και στην Άγκυρα, οργανώνοντας το 1933 έναν διεθνή διαγωνισμό αστικού σχεδιασμού. Κατόπιν εκτενούς έρευνας, προσκλήθηκαν να συμμετάσχουν στο διαγωνισμό 3 Ευρωπαίοι

πολεοδόμοι, οι: Donald A. Agache, Herman Ehlgotz και Henri Prost. Ωστόσο, ο Prost, ο οποίος διατελούσε επικεφαλής του Γραφείου Σχεδιασμού του Παρισιού, δεν συμμετείχε στον διαγωνισμό και τη θέση του πήρε ο επίσης Γάλλος πολεοδόμος, Jacques-Henri Lampert. Η Επιτροπή Διαγωνισμού όρισε μία υπο-επιτροπή για να προχωρήσει την αξιολόγηση των προτάσεων και η οποία πρόκρινε την πρόταση του Ehlgotz ως την πιο ρεαλιστική και λιγότερη παρεμβατική προσέγγιση. Η εν λόγω πρόταση έδινε έμφαση στον ιστορικό χαρακτήρα της πόλης και τη διατήρησή του, σεβόμενη τα στοιχεία φυσικής κληρονομιάς της. Περιελάμβανε 24 χάρτες ενώ οι βασικές στρατηγικές του σχετίζονταν με την οικονομική ανάπτυξη, την κυκλοφορία, τον διαχωρισμό σε ζώνες (zoning), την επαναχωροθέτηση του λιμένα και τη δημιουργία οικιστικών περιοχών έξω από τα τείχη της πόλης. Άλλες αξιοσημείωτες προτάσεις αστικού σχεδιασμού την περίοδο αυτή είναι α) του Ελβετού αρχιτέκτονα Le Corbusier το 1933, ο οποίος επίσης έδινε βαρύτητα στο ιστορικό κομμάτι της πόλης και στην υπάρχουσα δομή αποφεύγοντας τα φαραωνικά έργα και τις μεγάλες παρεμβάσεις στον αστικό ιστό και β) του Γερμανού αρχιτέκτονα Martin Wagner το 1935, ο οποίος διετέλεσε και σύμβουλος της κυβέρνησης. Το βασικό του ενδιαφέρον επικεντρώθηκε στην παροχή κτιρίων κατοικίας χαμηλού κόστους, στο ζήτημα των μεταφορών, στους οικονομικούς πόρους και στη σχέση μεταξύ του κέντρου και των περιχώρων. Η διαφοροποίηση της συγκεκριμένης πρότασης έγκειται στο γεγονός ότι ήταν η μόνη που περιελάμβανε ανάλυση στατιστικών δεδομένων πέραν του θεωρητικού υποβάθρου. Κοινό γνώρισμα όλων των προαναφερόμενων προτάσεων είναι ότι καμία δεν εφαρμόστηκε (Gul, 2009).

Οι οικονομικές συγκυρίες και δυσκολίες πριν και κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου δυσχεραίνουν τη μεταμόρφωση της Κωνσταντινούπολης σε μία σύγχρονη κοσμική πόλη. Ωστόσο με τη λήξη του πολέμου, η Κωνσταντινούπολη εισέρχεται σε μία νέα εποχή καθώς ο Πρωθυπουργός της Δημοκρατικής πλέον Κυβέρνησης, Adnan Menderes, θέτει βασική προτεραιότητα τη μεταμόρφωση και αναγέννηση του αστικού ιστού της, θέτοντας ένα τέλος στην περίοδο απαξίωσης της πόλης. Η βιομηχανοποίηση του γεωργικού τομέα τη δεκαετία του '50, οδήγησε στην έλευση μαζικών και ανεξέλεγκτων κυμάτων μετανάστευσης από την τουρκική ύπαιθρο στις πόλεις, και κυρίως στην Κωνσταντινούπολη, αυξάνοντας ραγδαία τον πληθυσμό της και εντείνοντας το στεγαστικό πρόβλημα της πόλης. Η συγκεκριμένη συγκυρία όμως έθεσε τις βάσεις για τον εκμοντερνισμό της πόλης στα τέλη της δεκαετίας του '50. Το πρόγραμμα ανάπτυξης του Menderes εμπεριέχει πολλές από τις αρχές του Haussman στην ριζική αναγέννηση του Παρισιού, έναν αιώνα νωρίτερα. Χιλιάδες κτίρια κατεδαφίστηκαν, διανοίχτηκαν μεγάλες λεωφόροι περιμετρικά του ιστορικού κέντρου και επεκτάθηκε ραγδαία η αστική περιοχή (Τσιλένης, 2012).

Τα συνεχή ρεύματα φτωχών μεταναστών από την Ανατολή δημιούργησαν υποβαθμισμένες περιοχές ενώ τα ρεύματα «κοσμοπολιτών» από τη Δύση εγκαταστάθηκαν σε παλιές περιοχές ανωτέρων στρωμάτων ή νέες εξευγενισμένες περιοχές. Εξαιτίας της ραγδαίας μετανάστευσης και της έντονης αστικοποίησης που χαρακτήρισε τον 20ο αιώνα, προέκυψαν σοβαρά προβλήματα στην Κωνσταντινούπολη. Τα κυριότερα εξ αυτών σχετίζονται με ανεπαρκή παροχή στέγης, την έλλειψη απασχόλησης και την φτώχεια, προβλήματα τα οποία εκφράζονται και χωρικά στη διαρκώς εξελισσόμενη και μεταβαλλόμενη δομή της πόλης (Kucukmehmetoglu and Geymen, 2006).

Πίνακας 6.5: Ρυθμός πληθυσμιακής αύξησης Κωνσταντινούπολης 1950-2000

Έτος	Επαρχιακός Πληθυσμός	Ετήσιος Ρυθμός Αύξησης (%) <sup>[1]</sup>	Αστικός Πληθυσμός	Ετήσιος Ρυθμός Αύξησης (%) <sup>[1,2]</sup>
1950	1.166.477		1.002.085	
1955	1.533.822	5,6	1.297.372	5,3
1960	1.882.092	4,2	1.506.040	3,0
1965	2.293.823	4,0	1.792.071	3,5
1970	3.019.032	5,6	2.203.337	4,2
1975	3.904.588	5,3	2.648.006	3,7
1980	4.741.890	4,0	2.909.455	1,9
1985	5.842.985	4,3	5.560.908	13,8
1990	7.309.190	4,6	6.753.929	4,0
2000	10.018.735	3,2	9.085.599	3,0
<b>Μέσος Όρος</b>		<b>4,4</b>		<b>4,5</b>

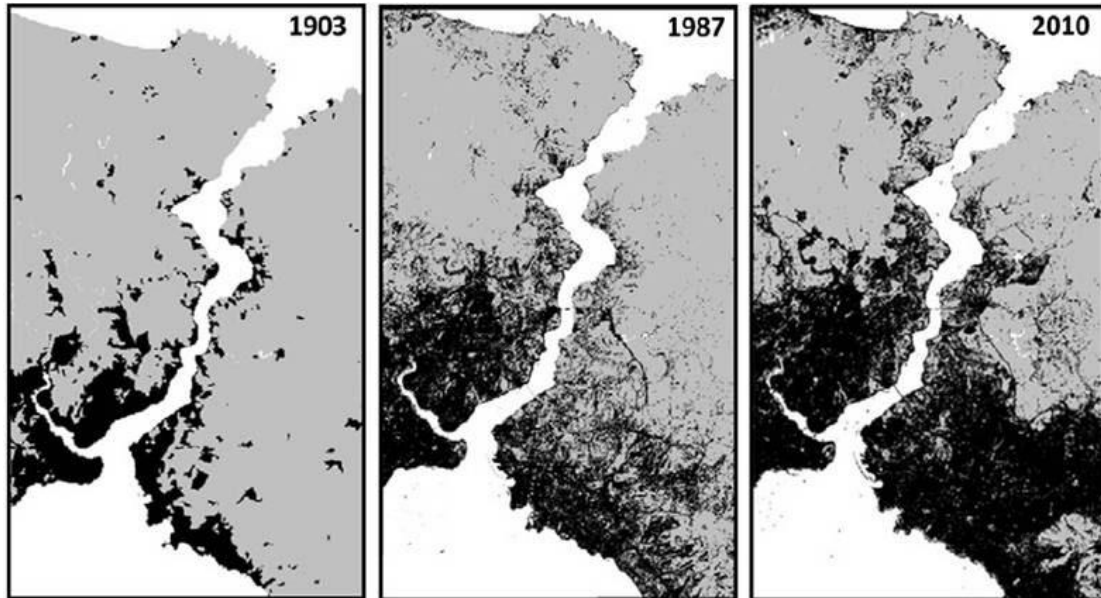
[1]: Η μέθοδος για τον υπολογισμό του ρυθμού αύξησης:  $Y = Y_0(1+r)^t$   
 [2]: Μεταξύ του 1980 και του 1985 μερικές από τις τοπικές διοικητικές μονάδες και τα χωριά έχουν ενσωματωθεί στις ευρύτερες αστικές κομητείες.

Πηγή: Kucukmehmetoglu and Geymen, 2006

Ειδικά το τελευταίο τέταρτο του 20ου αιώνα γεγονότα όπως η ανάπτυξη στον τομέα των υπηρεσιών και τηλεπικοινωνιών καθώς και η κατασκευή της γέφυρας του Βοσπόρου και των περιφερειακών λεωφόρων ενίσχυσαν την πολυκεντρική ανάπτυξη της πόλης εκτός του πυρήνα της. Επιπλέον, το φαινόμενο της προαστισιοποίησης ενισχύθηκε ακόμα περισσότερο από την εμπορική ανάπτυξη της περιφέρειας με τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.

Οικογένειες μεσαίου και υψηλού εισοδήματος εγκαταστάθηκαν κοντά σε καινούρια προαστιακά κέντρα (Tekeli, 1994; Dokmeci and Sentruck, 2010).

Εικόνα 6.23: Χωρική επέκταση της πόλης τον τελευταίο αιώνα



Πηγή: Dokmeci and Sentruck, 2010

Τρεις από τους βασικότερους λόγους δημιουργίας επικέντρων στην πόλη είναι οι εξής (Yazgi and Dokmeci, 2006):

- Πολλές εταιρείες μεταφέρονται στον πρώτο δακτύλιο που δημιουργούν οι αυτοκινητόδρομοι και οι μεγάλες λεωφόροι που διασχίζουν την πόλη για λόγους χαμηλότερου μεταφορικού κόστους και αξιών γης. Οι συγκεκριμένες εταιρείες έχουν διεθνές προφίλ και διασυνδέσεις ενώ οι δεσμοί τους με το παλιό κέντρο της πόλης σταδιακά εξασθενούν.
- Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, η κατασκευή εθνικών αυτοκινητοδρόμων με τη βοήθεια του σχεδίου Μάρσαλ δημιούργησε ένα νέο κέντρο σε αντιδιαστολή με τον παλιό, του οποίου οι μεταφορικοί σύνδεσμοι εξαρτιόνταν αποκλειστικά από το λιμάνι. Το νέο αυτό κέντρο δημιουργείται στην τομή των μεγάλων αυτοκινητοδρόμων παρέχοντας τη δυνατότητα για ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών.
- Ένα βασικό αποτέλεσμα της αναδιάρθρωσης των επιχειρήσεων της πόλης τη δεκαετία του '70 είναι η απαίτηση μεγαλύτερων χώρων, οι οποίοι είναι δύσκολο να εξασφαλιστούν στο παλιό κέντρο της πόλης τόσο για λόγους διαθεσιμότητας χώρου όσο και για οικονομικούς λόγους.

Τα επιχειρηματικά κέντρα τα οποία δημιουργούνται λοιπόν στα περίχωρα, έχουν τεράστια επιρροή στην αστική δομή της Κωνσταντινούπολης, της οποίας η σύσταση ούτως ή άλλως χαρακτηριζόταν από το στοιχείο της πολυκεντρικότητας. Η πολυκεντρική σύσταση της πόλης επιτρέπει από τη μία την ισορροπημένη διανομή της κίνησης και των τιμών των ακινήτων, αλλά από την άλλη δεν αποτρέπει την αυθαίρετη δόμηση στα περίχωρα των νέων κέντρων. Έτσι, οι προτάσεις επενδυτών για «ασφαλή» κατοίκηση και υψηλή ποιότητα ζωής, όπως τη χαρακτηρίζουν, σε περιφραγμένες κοινότητες (gated communities) βρίσκουν πρόσφορο έδαφος στην περιφέρεια. Εμφανίζεται λοιπόν μία νέα μορφή και δυναμική παραγωγής χώρου στην Πόλη. Ωστόσο, όπως ήταν φυσικό, η πολυκεντρική ανάπτυξη της πόλης και τα σύγχρονα, μεγάλης κλίμακας έργα κατοίκησης στα περίχωρα προκάλεσαν την παρακμή ιστορικών γειτονιών, οι οποίες εγκαταλείφθηκαν από μεσαία και ανώτερα στρώματα. Εμφανίστηκαν λοιπόν προτάσεις με στόχο την αναζωογόνηση του ιστορικού κέντρου όπως η αποκατάσταση των ιστορικών κτηρίων, ο μετασχηματισμός των αστικών χρήσεων καθώς και η κατασκευή υπόγειου σιδηρόδρομου. Όλες αυτές οι ενέργειες συνέβαλαν κατά κάποιο τρόπο στην κοινωνικο-οικονομική ανάπτυξη των υποβαθμισμένων ζωνών (Tekeli, 1994; Dokmeci and Sentruck, 2010).

Μετά την δεκαετία του 1980, με τη βοήθεια τοπικών και διεθνών χορηγήσεων από οργανισμούς όπως η UNESCO και η Ευρωπαϊκή Ένωση, κάποιες από τις ιστορικές γειτονιές υποβλήθηκαν σε προγράμματα εξυγίανσης. Με τον τρόπο αυτό ικανοποιήθηκε η ανάγκη στέγασης ανθρώπων, οι οποίοι ενδιαφέρονταν να παραμείνουν στο κέντρο της Κωνσταντινούπολης. Μεγάλο ποσοστό των κατοίκων αυτών των περιοχών αποτελεί μία «πολιτιστική ελίτ» και προέρχεται από καλλιτεχνικούς και ακαδημαϊκούς κύκλους όπως ζωγράφοι, αρχιτέκτονες, σκηνοθέτες αλλά και ακαδημαϊκοί και φοιτητές. Αυτές οι περιοχές κατοικίας, ιδιαίτερης μάλιστα ιστορικής, αρχιτεκτονικής και αισθητικής αξίας, είχαν υποστεί σημαντικές φθορές την περίοδο μεταξύ του 1960-1980. Κατά τη δεκαετία του 1980, οι περιοχές Kuzguncuk και Ortakoy αποτέλεσαν στόχους προγραμμάτων εξυγίανσης ενώ αντίστοιχοι στόχοι της δεκαετίας του 1990 αποτέλεσαν η περιοχή Beyoglu και οι γειτονιές Cihangir και Γαλατά. Οι γειτονιές δέχονται επεμβάσεις αποσπασματικού χαρακτήρα σε σχέση με το σύνολο του αστικού χώρου, κάτι που ενισχύει τον χωρικό τους διαχωρισμό από τον ιστό της πόλης, ενώ οι κάτοικοι των περιοχών αντικαθίστανται από ενοικιαστές ή ιδιοκτήτες υψηλού εισοδήματος. Συνεπώς, τα τελευταία χρόνια οι τιμές των ακινήτων εκτινάχθηκαν στο εικοσαπλάσιο της αρχικής τιμής και προσελκύονται εθνικοί και διεθνείς επενδυτές. Οι «ψηφίδες» του «μωσαϊκού» λοιπόν παραμένουν απλώς αλλάζουν χαρακτήρα (Ergun, 2004; Dincer, Enlil and Islam, 2008).



Συμπερασματικά, μπορούμε να πούμε ότι η διαδικασία *gentrification* στην Κωνσταντινούπολη ακολουθεί παρόμοιο μοτίβο με τα παραδείγματα άλλων χωρών. Ωστόσο, παρουσιάζει διαφορές σε ορισμένες πτυχές της. Πρώτα απ' όλα, η διαδικασία ξεκίνησε αρκετά αργότερα σε σύγκριση με τις άλλες χώρες επειδή η οικονομία της Τουρκίας άρχισε να παρουσιάζει σημαντική ανάπτυξη μόνο μετά τη δεκαετία του 1980, ενώ οι κεντρικές περιοχές της πόλης βρίσκονταν σε παρακμή μέχρι τότε. Επίσης, η διαδικασία *gentrification* ξεκίνησε σε κατοικημένες περιοχές μακριά από το ιστορικό κέντρο της πόλης επειδή ο Βόσπορος αποτελεί κομβικό σημείο για την πόλη από άποψη τοποθεσίας και δυνατότητες θέας. Τέλος, η διαδικασία *gentrification* στην Κωνσταντινούπολη έχει μέχρι στιγμής εφαρμοστεί σε περιοχές που είχαν προηγουμένως καταληφθεί από αλλοδαπούς ή μειονοτικές ομάδες που ήταν είτε κενές είτε είχαν καταληφθεί από τους μετανάστες των αγροτικών περιοχών της Τουρκίας (Ergun, 2004).

Εικόνα 6.24 & 6.25: Gentrification στην Κωνσταντινούπολη



Πηγή: Ergun, 2004

Εφόσον όμως οι διαδικασίες εξυγίανσης του αστικού χώρου περνάνε στα χέρια επενδυτών με απώτερο σκοπό το κέρδος, αυτό έχει ως συνέπεια τα έργα που προτείνονται να αδυνατούν να συμβάλλουν στην αστική συνέχεια, αφού γίνονται δίχως κάποιον πολεοδομικό σχεδιασμό ευρύτερης κλίμακας. Το πρότυπο των περιφραγμένων κοινοτήτων (*gated communities*) που εμφανίζεται στην Κωνσταντινούπολη, όπως και σε άλλα αστικά κέντρα του δυτικού κόσμου, είναι ένα από εργαλεία των επενδυτών στην κατεύθυνση αυτή και μάλιστα δεν εφαρμόζεται μόνο στα περίχωρα αλλά και στο κέντρο της. Τα περιφραγμένα

συγκροτήματα κτιρίων (*gated apartment blocks*) αποτελούν την πρώτη και συνηθέστερη μορφή που εμφανίστηκε στην Κωνσταντινούπολη, κυρίως στο κέντρο της πόλης, και δεν είναι ευκόλως διακριτή από τα συνηθισμένα συγκροτήματα διαμερισμάτων. Τα *gated apartment blocks* αποτελούν περιοχές κατοίκησης με στόχο να καλυφθούν οι ανάγκες μεσαίου και υψηλού εισοδήματος κατοίκων. Συνήθως οικοδομούνται στα ευρωπαϊκά τμήματα του κέντρου της πόλης, σύμφωνα με το πρότυπο των *Konaks*, τα οποία είναι παλιά τούρκικα αρχοντικά. Η δομή αυτών των κοινοτήτων που βρίσκουν την έκφρασή τους στο κέντρο, διαφέρει από αυτή άλλων περιφραγμένων κοινοτήτων, αφού συνήθως έχουν μόνο ένα κέντρο αναφοράς και κοινωνικής συναναστροφής, χωρίς τις υπόλοιπες υπηρεσίες του τριτογενούς τομέα. Οι συγκεκριμένες αναπτυξιακές και επενδυτικές πολιτικές που εμφανίζονται στο κέντρο της πόλης, συμβάλλουν στην αστική ασυνέχειά της καθώς πραγματοποιούνται δίχως ενιαίο πολεοδομικό προγραμματισμό και ενισχύουν τον χαρακτήρα της αποσπασματικής χωρικής έκφρασης στο κέντρο της (Berköz, 2009).

Συνεπώς, αν και η Κωνσταντινούπολη έχασε τις διοικητικές της λειτουργίες και την αντίστοιχη δυναμική τους κατά τη διάρκεια των πρώτων ετών της Δημοκρατίας της Τουρκίας, ωστόσο, παρέμενε το διανοητικό, οικονομικό και κοινωνικό εργαστήρι της τουρκικής ζωής. Η Άγκυρα μετατράπηκε στο διοικητικό, γραφειοκρατικό, κοσμικό και εθνικό κέντρο της χώρας ενώ, η Κωνσταντινούπολη συμβόλιζε τον κοσμοπολιτισμό, το θρησκευτικό και το διεθνές πρόσωπό της. Ο νέος ρόλος της Τουρκίας στη μεταπολεμική περίοδο, ανέδειξε εκ νέου την Κωνσταντινούπολη σε εμπορικό, οικονομικό, πολιτιστικό και πολιτικό κέντρο της ευρύτερης περιοχής της Ανατολικής Μεσογείου. Η γεωπολιτική της θέση την καθιστούν ως ιδιαίτερο εταίρο στην παγκόσμια πολιτική και οικονομική σκηνή καθώς συνδέει την Ευρώπη και την Ασία, γειτνιάζει με τα Κράτη της πρώην Σοβιετικής Ένωσης, αποτελεί βασικό λιμάνι για την μεταφορά εμπορευμάτων από και προς την Ανατολή κοκ. (Gul, 2009).

### **6.3.2 Ανάδειξη Θαλασσίου Μετώπου**

Το νερό αποτέλεσε πόλο έλξης για τη δημιουργία και ανάπτυξη πόλεων σε όλο τον κόσμο. Η σημαντικότητα του νερού ενισχύεται ακόμη περισσότερο με τη βιομηχανική επανάσταση. Λόγω των αυξανόμενων εμπορικών δραστηριοτήτων, τα λιμάνια αποτέλεσαν διαχρονικά σημαντικά περιουσιακά στοιχεία των πόλεων. Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια οι βιομηχανικές και εμπορικές δραστηριότητες γνωρίζουν σαρωτικές και διαρθρωτικές αλλαγές σε παγκόσμιο επίπεδο. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τη μεταφορά των λιμενικών δραστηριοτήτων εκτός του πολεοδομικού ιστού, αφήνοντας «κενούς» βιομηχανικούς ή μη θύλακες εντός του

αστικού πλέγματος, σε καίρια σημεία και με σημαντικές δυνατότητες αξιοποίησης. Επιπλέον, η τεχνολογική πρόοδος και οι αλλαγές στη ναυπηγική βιομηχανία και στις μεταφορές, οδήγησαν πολλά λιμάνια σε παρακμή, μην μπορώντας να συμβαδίσουν με τις εξελίξεις. Η πλειοψηφία των λιμανιών σε διεθνές επίπεδο, υπόκειται διαρθρωτικές αλλαγές λόγω της μετα-βιομηχανικής εποχής, της τριτογενεοποίησης των οικονομιών αλλά και των πολιτικών που καθοδηγούνται από την αγορά και τις ιδιωτικές πρωτοβουλίες. Όλα τα παραπάνω έχουν ως αποτέλεσμα οι πόλεις πρακτικά να χάνουν ένα σημαντικό πλεονέκτημα της αναπτυξιακής φυσιογνωμίας τους (Breen and Rigby, 1996; Hoyle, 1995).

Ο μετασχηματισμός και η ανάπλαση των λιμένων και των λιμενικών δραστηριοτήτων παρατηρούνται κυρίως σε βιομηχανικά προηγμένες χώρες. Ωστόσο, καθώς οι οικονομίες αναπτύσσονται ταχύτατα, οι αναδυόμενες εκβιομηχανισμένες χώρες επηρεάζονται επίσης από αυτό το παγκόσμιο φαινόμενο. Η Τουρκία, ως αναπτυσσόμενη χώρα μεσαίου εισοδήματος, έχει αρχίσει να αντιμετωπίζει παρόμοια φαινόμενα σε ορισμένα από τα λιμάνια της. Ανάμεσά τους, το λιμάνι Karakoy, ένα από τα πλέον ιστορικά λιμάνια της Κωνσταντινούπολης εντός αστικού ιστού που έχει υποστεί διεργασίες μετασχηματισμού από τα μέσα της δεκαετίας του '80. Αυτή η αλλαγή προκάλεσε σημαντικές επιπτώσεις τόσο για το ίδιο το λιμάνι όσο και για την πόλη της Κωνσταντινούπολης εν γένει (Erbil and Erbil, 2001).

Πιο συγκεκριμένα, μετά τη δεκαετία του '50, η βασική οικονομική δραστηριότητα της πόλης, το εμπόριο, έδωσε τη θέση της στους τομείς της βιομηχανίας και των υπηρεσιών. Εκτός από αυτό, τα λιμάνια του λιμενικού συστήματος της πόλης που απαντώνται εντός αστικού ιστού χάνουν κομμάτι της σπουδαιότητάς του για τρεις βασικούς λόγους: α) η ανάπτυξη άλλων σημαντικών λιμένων στην χώρα, β) η πολιτική της τουρκικής κυβέρνησης για αποκέντρωση της βιομηχανίας της πόλης προς την Περιοχή Μαρμαρά και γ) η αλλαγή της ιδιοκτησίας των λιμένων της Κωνσταντινούπολης και η δημιουργία ιδιωτικών λιμανιών στην περιφέρεια της πόλης μετά το 1980. Λόγω όλων αυτών, τα παλιά λιμάνια έχασαν την ανταγωνιστικότητά τους και τη δυναμική τους, υποχωρώντας σε δευτερεύουσας ακόμη και τριτεύουσας σημασίας λιμάνια για την πόλη (Erbil and Erbil, 2001).

Τα τρία μείζονα σημεία με τις λιμενικές εγκαταστάσεις των αρχών του 20ου αιώνα –οι αποβάθρες του Σιρκετζί (στην παλιά πόλη), του Καράκιγι (στο Γαλατά) στην είσοδο του Κερατίου και το λιμάνι του Χαϊδάρ-πασά στην ασιατική πλευρά– έχουν χάσει τις τελευταίες δεκαετίες τη σπουδαιότητά τους στην εμπορευματική κίνηση. Ωστόσο, αξιοποίησαν τα νέα δεδομένα και τις διαμορφούμενες συνθήκες ώστε να αποτελέσουν σημαντικούς αναπτυξιακούς θύλακες για την πόλη, εστιάζοντας στην πολιτιστική και τουριστική

βιομηχανία. Η μεταστροφή αυτή στον χαρακτήρα και τη λειτουργία τους πραγματοποιήθηκε μέσω των κατάλληλων προγραμμάτων ανάπλασης και αστικής αναζωογόνησης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το λιμάνι του Karakoy, το οποίο σύμφωνα με το master plan της μητροπολιτικής περιοχής της Κωνσταντινούπολης χαρακτηρίζεται ως τουριστικός λιμένας κρουαζιέρας και η ευρύτερη περιοχή των λιμενικών του εγκαταστάσεως ως τουριστική ζώνη.

Οι αποβάθρες του Κερατίου εξυπηρετούν μια πολύ πυκνή παράκτια συγκοινωνία, κρίσιμη για την πόλη. Η παλιά λιμενική περιοχή του Σιρκετζί άλλαξε σημαντικά: το νέο-αναγεννησιακό τελωνείο (κατασκευασμένο μετά το 1904, παρόμοιο με εκείνο της Θεσσαλονίκης) θυσιάστηκε στη δεκαετία του 1950 για τη διάνοιξη της παραλιακής λεωφόρου και τη διαμόρφωση της πλατείας Εμίνονου – σε εφαρμογή του πολεοδομικού σχεδίου του H. Prost του 1937 και 1947. Εντούτοις, πιο μέσα διασώζεται, ασυντήρητο όμως, σημαντικό τμήμα αρχικού αστικού ιστού με τα κτίσματά του (χάνια, αποθήκες, καταστήματα κλπ.), μαζί με τον γειτονικό σιδηροδρομικό σταθμό που σχεδίασε ο γερμανός αρχιτέκτονας Jachmund το 1890 (Χαστάογλου, 2008β).

Στην πλευρά του Γαλατά, στην προκυμαία του Καράκιοϊ διασώζεται το μεγαλύτερο μέρος της λιμενικής κληρονομιάς – ιστός και κτίσματα. Η προκυμαία διατηρείται απaráλλακτη και αρκετά από τα παλιά κτίσματα αποκαταστάθηκαν και επαναχρησιμοποιήθηκαν. Η αποβάθρα εξυπηρετεί κυρίως κρουαζιερόπλοια και παράκτια ναυσιπλοΐα και παραμένει ένας πολυσύχναστος τόπος που συγκεντρώνει ποικίλες χρήσεις –εμπορικές, αναψυχής κλπ.– που σχετίζονται πάντα με τη λειτουργία του λιμανιού (Χαστάογλου, 2008β).

Τέλος, καταλυτική επίδραση αναμένεται να έχει μια προσπάθεια που ακολουθεί την τακτική της Αλεξάνδρειας και συμβολίζει τον ευρωπαϊκό προσανατολισμό της Κωνσταντινούπολης. Πρόκειται για τη δημιουργία του Istanbul Modern, του πρώτου Μουσείου Σύγχρονης Τέχνης στην Κωνσταντινούπολη, στην ανακαινισμένη λιμενική Αποθήκη #4 πάνω στην αποβάθρα. Πρόκειται για ένα από τα 4 κτίρια αποθηκών, 8.000 τ.μ. που κατασκευάστηκαν το 1958 στον χώρο των παλιών στρατώνων του Τοπ-χανέ, αμέσως μετά τη διάνοιξη του παραλιακού δρόμου και τη διαμόρφωση της πλατείας του Τοπ-χανέ από τον γνωστό αρχιτέκτονα Sadad Hakki Eldem (Χαστάογλου, 2008β).

#### 6.4 Σύγχρονες Προκλήσεις και Προοπτικές

Είναι γενικώς αποδεκτό ότι η Κωνσταντινούπολη έχει διατηρήσει τον χαρακτήρα της μεγαλούπολης που είχε από την εποχή της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, ακόμη και αν έχουν διαφοροποιηθεί τα επιμέρους δομικά της χαρακτηριστικά. Σήμερα μάλιστα θεωρείται ως μία εκ των παγκοσμιοπόλεων διεθνώς και φυσικά η πιο σημαντική πόλη του τουρκικού κράτους.

Όπως είναι φυσικό, η αστική δομή και η δυναμική της πόλης μεταβλήθηκε σε σημαντικό βαθμό τα τελευταία χρόνια. Η πλειοψηφία των εν λόγω μεταβολών σχετίζεται με την ιστορική και πολιτισμική κυριαρχία της πόλης έναντι των υπολοίπων της χώρας καθώς διαχρονικά η οικονομική, πολιτική και πολιτιστική επιρροή της πόλης είναι εμφανής. Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια οι υλοποιούμενες μεταβολές σχετίζονται μάλλον με το παγκόσμιο οικονομικο-πολιτικό γίνεσθαι και τη δυναμική και τις επιπτώσεις που επιφέρει η διεθνοποίηση των οικονομιών και ο ανταγωνισμός των πόλεων σε παγκόσμιο επίπεδο παρά με τις ενδογενείς συνθήκες και προοπτικές.

Η ραγδαία αστικοποίηση της πόλης, αρκεί να αναφέρουμε ότι ο πληθυσμός της ανερχόταν γύρω στα 10.000.000 κατοίκους το 2000, ενώ το 2005 υπολογιζόταν σε 11.300.000 κατοίκους, επηρέασε όλους τους τομείς της πόλης: οικονομία, κοινωνία, περιβάλλον, υποδομές. Οι προσπάθειες της κυβέρνησης για εκμοντερνισμό της πόλης και μετατροπή της σε σύγχρονη μητρόπολη είχαν εν μέρει επιτύχει, καθώς η πόλη αποτελεί ουσιαστικά την «πύλη» της χώρας στην Ευρώπη, ωστόσο δεν είχαν το ιδεατό αποτέλεσμα. Η οικονομία της πόλης επηρεάζεται από το μακρο-οικονομικό παγκόσμιο περιβάλλον και προσελκύει πολλές ξένες επενδύσεις, κυρίως στον τομέα της βιομηχανίας και του τουρισμού. Ωστόσο, οι οικονομικές προοπτικές της πόλης θα επηρεαστούν και θα παραμείνουν για λίγο καιρό στάσιμες, όπως και της υπόλοιπης χώρας, από τρεις βασικούς λόγους: α) την ανάδυση του Κουρδικού ζητήματος την δεκαετία του 1990, β) τον ισχυρό σεισμό που έπληξε την πόλη το 1999 και γ) την οικονομική κρίση του 2001. Τα γεγονότα αυτά στέρησαν από την πόλη ζωτικό χρόνο από την ανοδική της πορεία και επηρέασαν αρνητικά τους αναπτυξιακούς της δείκτες (Ahtisaari et al., 2004).

Όμως, παρά τις πολιτικές αστοχίες των προηγούμενων ετών η Κωνσταντινούπολη διατηρεί τον κομβικό της ρόλο στα εθνικά και στα διεθνή δίκτυα πόλεων ως σημαντικός πόλος ανάπτυξης. Η σπουδαιότητα της γεωγραφικής της θέσης ενισχύεται μάλιστα με τη δημιουργία των Διευρωπαϊκών Δικτύων, κάποια από τα οποία συνδέουν απευθείας την πόλη με τις ευρωπαϊκές μητροπόλεις. Επιπλέον, ο ενεργειακός ρόλος της πόλης ως κόμβος αλλά

και ως πόλος διέλευσης δικτύων ενέργειας συντελεί στη διαμόρφωση του σημαντικού αναπτυξιακού της προφίλ (Kafkalas, 2002).

Εικόνες 6.26 & 6.27: Άποψη της σύγχρονης Κωνσταντινούπολης

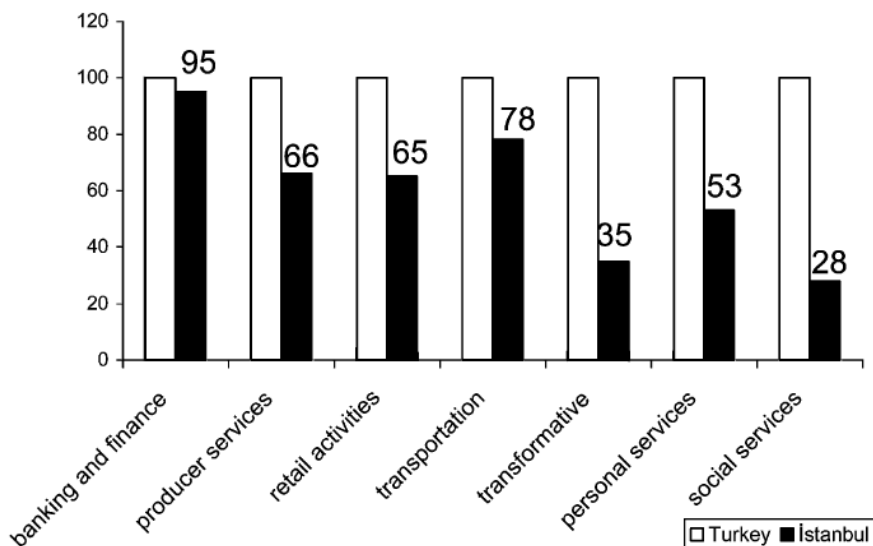


Πηγή: <http://www.istanbulview.com/>

Ως προς την οικονομική φυσιογνωμία της πόλης παρατηρούνται τα εξής: ο τομέας που ευημερεί είναι ο τριτογενής, συμπεριλαμβανομένων υπηρεσιών όπως ο τουρισμός, το τραπεζικό και χρηματο-οικονομικό σύστημα και η παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών σε θέματα κυρίως επιχειρηματικότητας, αλλά και ο παραγωγικός τομέας της βιομηχανίας υφασμάτων που αποτελεί την ναυαρχίδα του δευτερογενούς τομέα της πόλης. Το προφίλ αυτό αποτυπώνεται και στη διάρθρωση του χώρου όπου οι βιομηχανίες μεταφέρονται εκτός παλιού κέντρου στα περίχωρα της πόλης ή ακόμα και σε γειτονικές περιοχές καθώς το κράτος παραχωρεί κίνητρα για αποκέντρωση της βιομηχανίας από την Κωνσταντινούπολη. Επίσης, στον τομέα των υπηρεσιών δημιουργούνται αρκετά επικέντρα, στα πλαίσια του μοντέλου πολυκεντρικής ανάπτυξης, τα οποία έλκουν τα μεσαία και ανώτερα κοινωνικά στρώματα σε περιοχές εκτός του παλαιού αστικού πυρήνα, ενώ οι περιοχές κατοικίας εντός

του ιστορικού κέντρου της πόλης αναζωογονούνται και αναπλάθονται προσελκύνοντας και άλλες δραστηριότητες του τριτογενούς τομέα, πέραν της κατοικίας (Erkip, 2000).

Γράφημα 6.3: Ποσοστά των επιχειρήσεων του τομέα των υπηρεσιών της Κωνσταντινούπολης σε σχέση με την Τουρκία



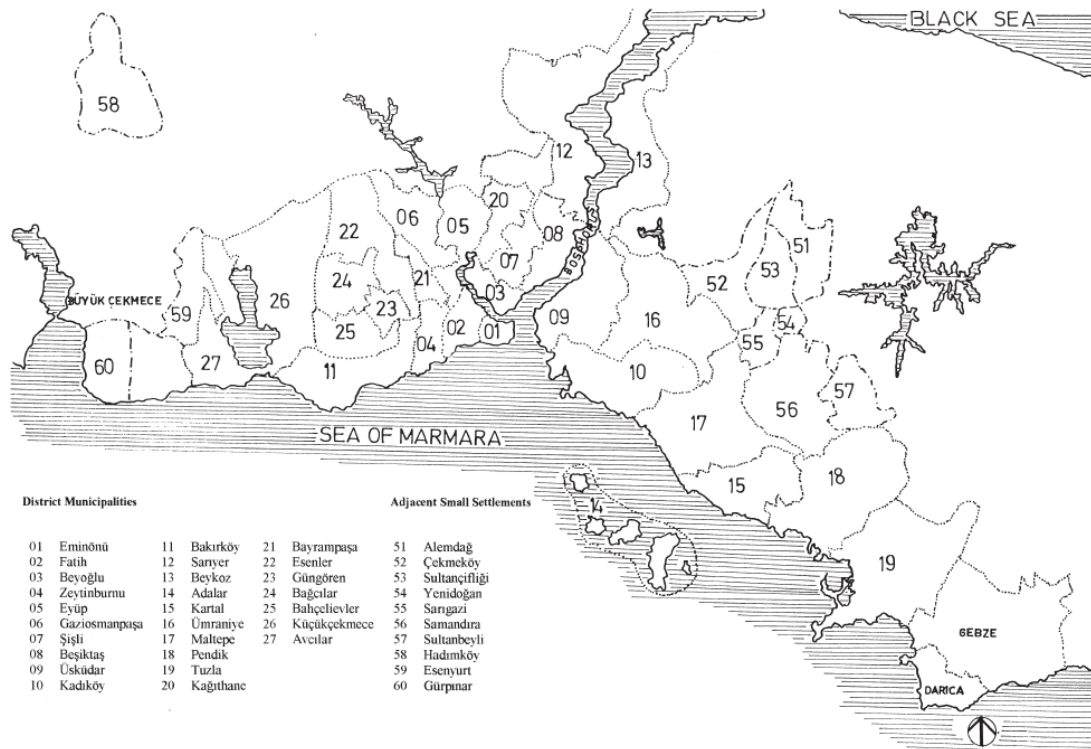
Πηγή: Özdemir, 2002

Ωστόσο, η Κωνσταντινούπολη αντιμετωπίζει πολλές αστικές δυσλειτουργίες. Αν και οι πρώτες προσπάθειες πολεοδομικού και αστικού σχεδιασμού χρονολογούνται από πολύ παλιά, εντούτοις απέτυχαν να δημιουργήσουν μία σύγχρονη και ολοκληρωμένη μητρόπολη στα δυτικά πρότυπα. Όπως προαναφέρθηκε, η ραγδαία αστική ανάπτυξη των τελευταίων ετών δημιούργησε μία σειρά προβλημάτων που σχετίζονται με τις αξίες και τις χρήσεις γης, με τις τεχνικές υποδομές, με τις μεταφορές και με το περιβάλλον. Η έλευση πολλών μεταναστών προκαλεί προβλήματα κοινωνικής ενσωμάτωσης και «γκετοποίησης» περιοχών ενώ η ανεξέλεγκτη και αυθαίρετη επέκταση της πόλης δημιουργεί ζητήματα συγκρούσεων χρήσεων γης (Tekeli, 1994).

Συμπερασματικά, η ενιαία αρχή διοίκησης όλης της μητροπολιτικής περιοχής της Κωνσταντινούπολης θα πρέπει να δημιουργήσει μηχανισμούς διαχείρισης και επίλυσης κάποιων βασικών διαρθρωτικών και μη προβλημάτων, ώστε να βελτιώσει κάποιους επιμέρους δείκτες της και να μην αποτελεί άλλη μία μητρόπολη των αναδυόμενων οικονομιών με τα έντονα προβλήματα που προκύπτουν από τη ραγδαία αστικοποίηση, όπως

είναι η πόλη του Μεξικό, το Κάιρο κ.ά., αλλά μία μητρόπολη του δυτικού κόσμου, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την αναπτυξιακή της δυναμική.

Χάρτης 6.4: Οι περιοχές της Κωνσταντινούπολης σήμερα



Πηγή: Erkip, 2000

Οι βασικότερες προκλήσεις που έχει να αντιμετωπίσει η Κωνσταντινούπολη στον 21<sup>ο</sup> αιώνα είναι οι ακόλουθες:

- Προβλήματα κοινωνικής συνοχής και δικαιοσύνης.
- Περιβαλλοντικές πιέσεις που προκαλούνται: α) από τη ραγδαία πληθυσμιακή αύξηση και την υπερκατανάλωση των φυσικών πόρων και β) από την εκπομπή των αερίων του θερμοκηπίου τόσο από τις βιομηχανικές μονάδες όσο και από τον μεγάλο αριθμό οχημάτων.
- Προβλήματα συγκρούσεων χρήσεων γης και εν γένει πολεοδομικού σχεδιασμού που προκαλούνται λόγω της ραγδαίας χωρικής της επέκτασης (αυθαίρετη δόμηση, φαβέλες κτλ).
- Το στεγαστικό πρόβλημα που προκύπτει επίσης από την ραγδαία αύξηση του πληθυσμού και την συνεχώς αυξανόμενη εισροή μεταναστών.
- Τα αυξανόμενα ποσοστά της ανεργίας.



- Το ανεπαρκές κοινωνικό κεφάλαιο της πόλης που προκύπτει λόγω χαμηλού μορφωτικού επιπέδου. Είναι ενδεικτικό ότι η Τουρκία αποτελεί τη χώρα με το χαμηλότερο μορφωτικό επίπεδο από όλες τις χώρες του ΟΟΣΑ<sup>73</sup> (Report No 26756 TU). Το γεγονός αυτό σημαίνει ότι η Κωνσταντινούπολη δεν είναι σε θέση να ανταγωνιστεί τις υπόλοιπες σημαντικές μητροπόλεις και παγκοσμιούπολεις του δυτικού κόσμου στηριζόμενη στο ενδογενές ανθρώπινο δυναμικό της ή προσελκύοντας εξειδικευμένο επιστημονικό προσωπικό από άλλες περιοχές της Τουρκίας.

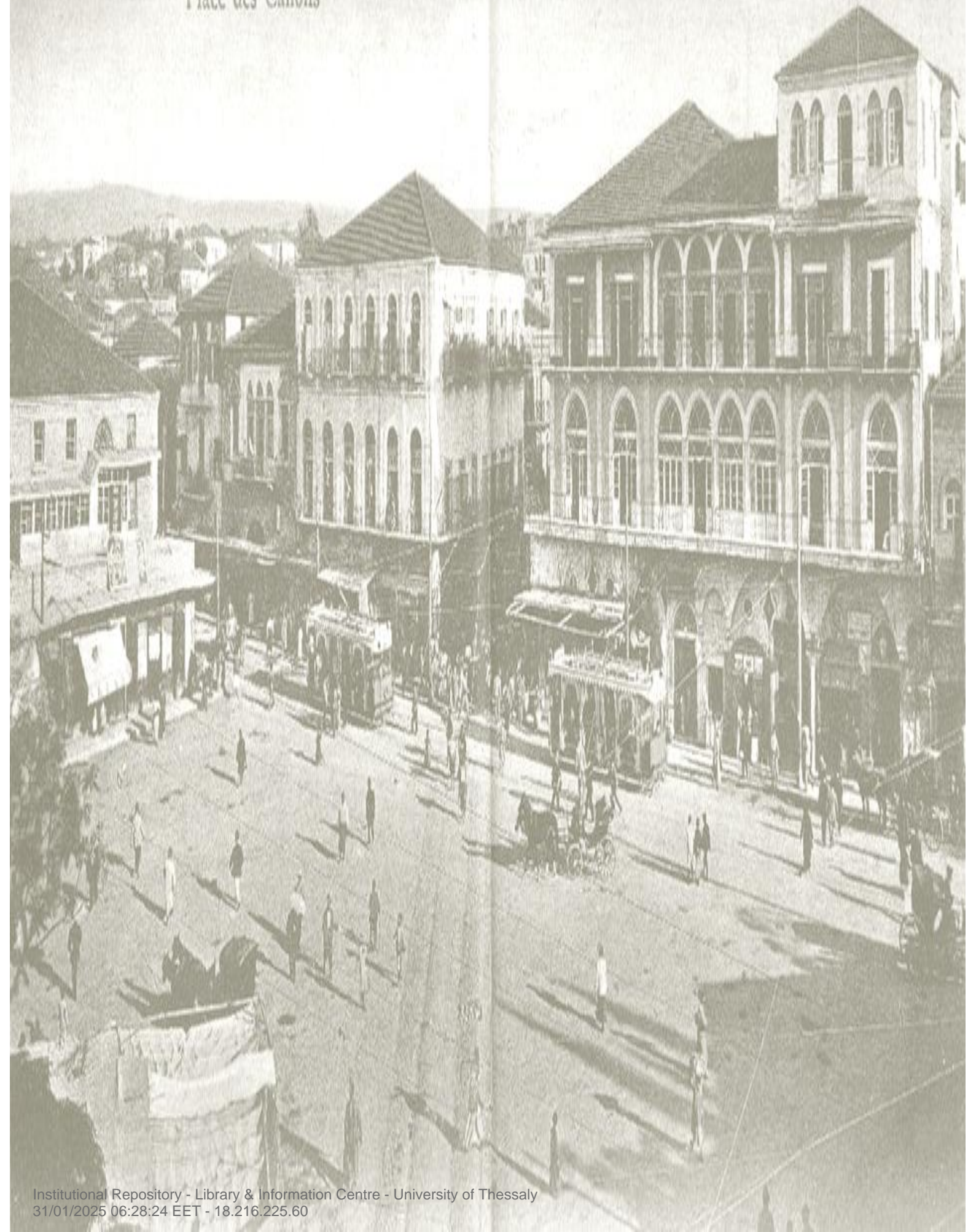
---

<sup>73</sup> Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ)



Beyrouth  
Place des Canons

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7. ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΒΗΡΥΤΟΣ





## 7 ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ: ΒΗΡΥΤΟΣ

*«Η πόλη με τα τόσα πρόσωπα»<sup>74</sup>*

Οι πόλεις ανασυγκροτούνται συνεχώς με την πάροδο των ετών, δημιουργώντας νέες συγκεντρώσεις ή στρατηγικές κοινωνικών συλλογικοτήτων, ανάλογα με τα ατομικά και συλλογικά συμφέροντα, τον ανταγωνισμό ή τη συνεργασία. Η διαδικασία αυτή δημιουργεί επιμέρους πυρήνες και θύλακες στο εσωτερικό της πόλης. Ο συγκεκριμένος κατακερματισμός μπορεί να δημιουργήσει φαινόμενα αντιπαράθεσης ή κοινωνικής δυαδικότητας μεταξύ των κατοίκων ή των διαφόρων διοικητικών μονάδων οδηγώντας μερικές φορές σε κατάσταση ρήξης στο εσωτερικό του αστικού ιστού.

Η Βηρυτός, η «πόλη-σταυροδρόμι» και η «πόλη-πέραςμα» στην καρδιά της λεκάνης της Ανατολικής Μεσογείου, έχει στιγματιστεί στο πέραςμα των αιώνων από τους πολλαπλούς διαδοχικούς πολιτισμούς που υφαίνουν κάθε φορά το αστικό της περιβάλλον. Εξάλλου, οι 19 θρησκευτικές κοινότητες που αναγνωρίστηκαν επίσημα από το κράτος, είναι εμφανείς στο αστικό της τοπίο (Barakat, 2004).

Αξίζει να αναφερθεί ότι η Βηρυτός έχει γνωρίσει τις διαδικασίες εκσυγχρονισμού και εκδυτισμού του 19<sup>ου</sup> αιώνα που συντελέστηκαν σε όλες τις πόλεις-λιμάνια της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, περισσότερο από κάθε άλλη πόλη της Ανατολής. Η Barakat (2004) μάλιστα υποστηρίζει ότι η συγκεκριμένη διαδικασία ευθύνεται για την εμφάνιση των πρώτων κατακερματισμών και κοινωνικών πολώσεων στο εσωτερικό της. Οι αλλαγές του 19<sup>ου</sup> αιώνα προκάλεσαν θεαματική μεταμόρφωση τόσο στην αναπτυξιακή δυναμική της πόλης όσο και στη φυσιογνωμία της (μορφολογία και χωρική επέκταση).

---

<sup>74</sup> Τον χαρακτηρισμό αυτό χρησιμοποιεί η Barakat (2004), σε δημοσίευσή της στο επιστημονικό περιοδικό *Dela*, για να περιγράψει την Βηρυτό του 19<sup>ου</sup>-20<sup>ου</sup> αιώνα, “Beirut – A city with so many faces”.

## 7.1 Περίοδοι Μεταμόρφωσης Πόλης (19<sup>ος</sup> – αρχές 20<sup>ου</sup> αιώνα)

### *Αιγυπτιακή Κατοχή (1830-1840)*

Όταν ο Σουλτάνος αρνήθηκε την παραχώρηση της Συρίας στον Μεχμέτ Αλή της Αιγύπτου, τον πλέον ισχυρό υποτελή της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, τότε ο δεύτερος αποφάσισε το 1830 να καταλάβει τόσο την Συρία όσο και την Παλαιστίνη.

Μέχρι και τον 18<sup>ο</sup> αιώνα, η Βηρυτός αποτελεί την παραθαλάσσια πόλη του Λεβάντε<sup>75</sup> με τη λιγότερη αυτοκρατορική παρουσία και κυριαρχία εντός των τειχών της. Οι Οθωμανοί κυβερνήτες έδρευαν σε όμορες περιοχές ενώ απουσίαζαν και τα οθωμανικά στρατεύματα. Η εμπορική δραστηριότητα είναι ακόμη σε χαμηλό επίπεδο με αποτέλεσμα να μην χαίρει ακόμη της σχετικής αναγνωρισιμότητας από τα υπόλοιπα εμπορικά κέντρα της Μεσογείου. Στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η Βηρυτός δεν διαθέτει ακόμη τελωνείο ενώ ο βασικός ανταγωνιστής της, η Τρίπολη, θεωρείται μία «Μικρή Μασσαλία», ως κομβικό σημείο απόληξης του μεσογειακού εμπορίου μεταξιού. Αν και οι τελωνειακές αρχές της Τρίπολης υπογράμμισαν τον κίνδυνο από την αυξανόμενη εμπορική κίνηση του λιμένα της Βηρυτού, εν τούτοις, μόνο στο 1830 και υπό την Αιγυπτιακή Κατοχή, η Βηρυτός θα μετατραπεί σε πόλη-λιμάνι (Ozveren, 1990).

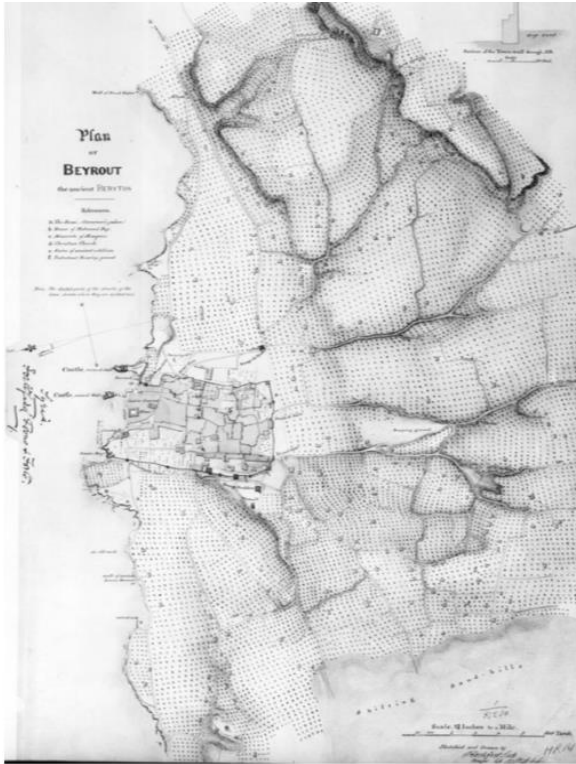
Το κύριο μέλημα του Ιμπραήμ πασά, γιου του Μεχμέτ Αλή, ήταν να επαναφέρει την Δαμασκό και την ευρύτερη περιοχή της ως πολιτικό κέντρο μεταξύ Άδανων στον βορρά και Γάζας στον νότο. Με τη δημόσια ασφάλεια να έχει προσωρινά αποκατασταθεί στην περιοχή του Όρους του Λιβάνου, το εμπόριο ακμάζει και η Βηρυτός μετατρέπεται στο λιμάνι της Δαμασκού, θέτοντας και τις δύο σε αναπτυξιακή τροχιά (Chevallier, 1968).

Η εγκαθίδρυση της Βηρυτού ως πρωτεύουσα του βιλαετίου της Σιδώνας το 1832, κατά τη διάρκεια της Αιγυπτιακής κατοχής της Συρίας, προσέλκυσε πλήθος προξενικών αντιπροσώπων και ξένων εμπόρων στην πόλη. Υπό την Αιγυπτιακή κατοχή, η Βηρυτός μετατράπηκε σε εμπορικό και διοικητικό κέντρο των παραθαλάσσιων επαρχιών. Οι πρώτοι Ευρωπαίοι πρόξενοι που εγκαταστάθηκαν στην πόλη ήταν εκείνοι της Γαλλίας και της Μεγάλης Βρετανίας. Μέχρι το 1850, η Ρωσία, η Αυστρία, η Πρωσία, η Σαρδηνία, η Τοσκάνη, η Ισπανία, η Νάπολη, η Ολλανδία και η Ελλάδα είχαν ιδρύσει προξενεία στην πόλη (Fawaz, 1983).

---

<sup>75</sup> Ο **Λεβάντες** (από την ιταλική λέξη *Levante*, που σημαίνει *Ανατολή*) είναι ένας γεωγραφικός όρος που αναφέρεται ιστορικά σε μια μεγάλη περιοχή της Μέσης Ανατολής νότια της οροσειράς του Ταύρου και ορίζεται δυτικά από τη Μεσόγειο, νότια από την Αραβική Έρημο και ανατολικά από την Άνω Μεσοποταμία.

Χάρτης 7.1: Η Βηρυτός έπειτα από την Αιγυπτιακή Κατοχή (1841)



Πηγή: Hanssen, 2005a

Οι αιγυπτιακές αρχές διευκόλυναν το ευρωπαϊκό εμπόριο στη Βηρυτό με την κατασκευή νέων αποθηκών και καταλυμάτων όπως έκαναν την ίδια περίοδο και στην Αλεξάνδρεια. Κατά τη δεκαετία του 1830, το άμεσο εμπόριο με την Αγγλία, αλλά και με άλλες περιοχές της Μεσογείου, αυξήθηκε με ταχείς ρυθμούς (Issawi, 1977).

### **Οθωμανική Κυριαρχία (1840-1924)**

Οι Αιγύπτιοι παρέμειναν στην περιοχή μέχρι το 1840 όταν οι Βρετανοί, οι Αυστριακοί και οι Πρώσοι αποφάσισαν να βοηθήσουν την οθωμανική κυβέρνηση να επαναφέρει την οθωμανική κυριαρχία στην περιοχή. Ο λόγος για αυτήν την απόφαση ήταν η διατήρηση της ισορροπίας της εξουσίας στην περιοχή, καθώς ο Μεχμέτ Αλή εξελίχτηκε σε μια σημαντική και υπολογίσιμη δύναμη στην περιοχή που εκτείνεται από την Αίγυπτο ως την Συρία, σχεδιάζοντας να εισβάλει στην οθωμανική γη της Ανατολίας. Η διάλυση του πριγκιπάτου του Όρους Λιβάνου το 1842, επέτρεψε επίσης στην οθωμανική κυβέρνηση να αποκτήσει περισσότερη εξουσία τόσο στην Βηρυτό όσο και στην Δαμασκό (Fawaz, 1983).

Στις αρχές του 1880 και καθώς η Οθωμανική Αυτοκρατορία χάνει εδάφη στις περιοχές των Βαλκανίων και της Αιγύπτου, η Βηρυτός ευνοείται καθώς ο Σουλτάνος αποφασίζει να

εστιάζει στις αραβικές επαρχίες της Αυτοκρατορίας. Βασικός στόχος είναι η επίτευξη καλύτερων υπηρεσιών και πιο ολοκληρωμένου ελέγχου τους. Το 1883, ο σουλτάνος Αμντουλχαμίντ II απέστειλε μια αυτοκρατορική επιτροπή στην Δαμασκό, η οποία φαινομενικά έπρεπε να αξιολογήσει τις γαλλικές δραστηριότητες στην περιοχή. Η επιτροπή επέστρεψε με τη σύσταση ότι η επαρχία της Συρίας θα έπρεπε να χωριστεί σε δύο επαρχίες: μια παράκτια, με την Βηρυτό ως πρωτεύουσα και μια εσωτερική, γύρω από την Δαμασκό (Gross, 1979).

Μεταξύ του 1840 και του 1860, η Βηρυτός γνώρισε σημαντικές αλλαγές που επηρέασαν την αναπτυξιακή πορεία της. Σημαντικές αλλαγές και εξελίξεις, όπως οι χαμηλοί εισαγωγικοί δασμοί που επιβάλλονται στους αλλοδαπούς εμπόρους ως συνέπεια της αγγλο-οθωμανικής εμπορικής συμφωνίας, η ίδρυση της Οθωμανικής Αυτοκρατορικής Τράπεζας που ελέγχεται από την Γαλλία το 1850, η κατασκευή του νέου προβλήτα και η κατασκευή του οδικού δικτύου που συνδέει την Βηρυτό με την Δαμασκό καθιστώντας την προσβάσιμη από το εσωτερικό της περιοχής, κατέστησαν την πόλη εμπορικό κέντρο της Μέσης Ανατολής (Ozturk, 2006).

Οι αλλαγές στους πολιτικούς και διοικητικούς ρόλους της Βηρυτού που εισήγαγαν οι Αιγύπτιοι και συνεχίστηκαν από τους Οθωμανούς, επηρέασαν τη σχέση της πόλης με την ενδοχώρα. Η συμμαχία μεταξύ του Ibrahim Pasha της Αιγύπτου και του Emir Bashir II του Όρους Λιβάνου, κατέστησε την Βηρυτό στρατηγικά σημαντική και βάση πολιτικής εξουσίας για την ευρύτερη περιοχή. Η αυξανόμενη οικονομική σημασία της Βηρυτού άλλαξε τη στενή σχέση μεταξύ Βηρυτού και Όρους Λιβάνου και την μετέτρεψε σε λιμάνι της Δαμασκού (Fawaz, 1983).

### **7.1.1 Κοινωνικό Κεφάλαιο**

#### **7.1.1.1 Δημογραφικά Χαρακτηριστικά**

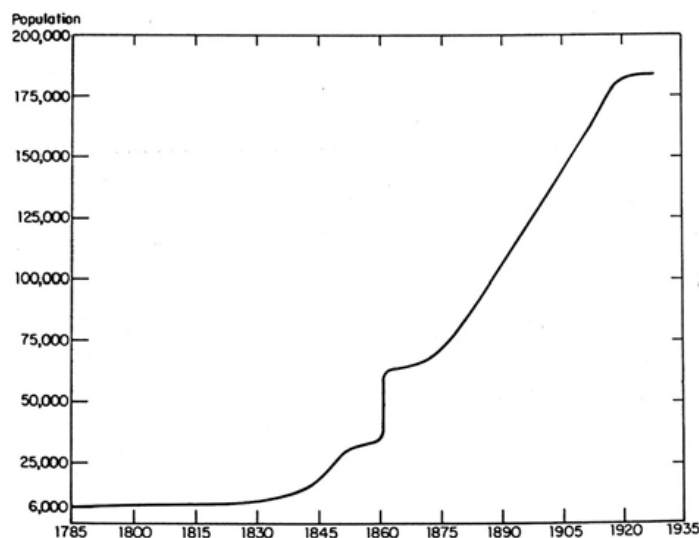
Ο πληθυσμός της Βηρυτού αυξήθηκε ραγδαία καθώς μετανάστες από την ευρύτερη ενδοχώρα αλλά και από αραβικές πόλεις μακρύτερα, έρχονται να εγκατασταθούν στην πόλη-λιμάνι. Αντίθετα με τις περισσότερες πόλεις-λιμάνια του Λεβάντε, η Βηρυτός διατήρησε τον χριστιανικό της πληθυσμό μετά την κατάληψη των Μαμαλούκων από τους Σταυροφόρους. Μάλιστα, αυτή η ανοχή στη θρησκευτική ποικιλομορφία θεσμοθετήθηκε αργότερα με το σύστημα των μιλιέτ. Μέχρι και τον 18<sup>ο</sup> αιώνα, οι Δρούζοι, οι Μαρωνίτες και οι μουσουλμάνοι Σιίτες απέχουν εντελώς από την πόλη ενώ οι Εβραίοι αποτελούν μικρή μειοψηφία της. Η Κοινότητα των Σουνιτών Μουσουλμάνων αποτελεί την πλέον πολυπληθή κοινότητα της πόλης, ενώ οι αξιωματούχοι της χειρίζονται τα νομικά και εμπορικά θέματά της. Οι Έλληνες



χριστιανοί ορθόδοξοι αποτελούσαν την πιο κυρίαρχη μειονότητα της πόλης αν και μετά το σχίσμα των εκκλησιών το 1734, η ελληνική καθολική κοινότητα διαδραματίζει έναν εξίσου σημαντικό ρόλο στην οικονομική ζωή της Βηρυτού. Τέλος, αν και στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα, στην περιοχή του λιμένα εντοπίζονται αρκετοί Μαλτέζοι και Ιταλοί, ωστόσο οι μουσουλμανικές μειονότητες από την Αλγερία, την Τυνησία και την Αλεξάνδρεια είναι πιο ισχυρές (Reimer, 1991; Hanssen, 2005a).

Σε αντίθεση με τις υπόλοιπες παραθαλάσσιες πόλεις όπως η Σμύρνη, η Βηρυτός περιορίζεται σε ένα δευτερεύοντα ρόλο στην Ανατολική Μεσόγειο μέχρι το πρώτο τρίτο του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Ο πληθυσμός της πόλης στις αρχές του αιώνα αριθμεί μόλις 6.000 κατοίκους, σε αντίθεση με την Σμύρνη στην οποία ανέρχεται περί τους 140.000. Μέχρι το 1840, ο πληθυσμός της διπλασιάζεται και μέχρι το τέλος του αιώνα, η Βηρυτός αριθμεί 120.000 κατοίκους. Λαμβάνοντας υπόψη όλους τους επιμέρους τομείς, η δεκαετία του 1830 σηματοδότησε την απαρχή της ανάδειξης της Βηρυτού ως κύριο λιμάνι της Οθωμανικής Επαρχίας της Συρίας (Issawi, 1977; Abunnasr, 2013).

Γράφημα 7.1: Πληθυσμιακή εξέλιξη Βηρυτού 1785-1935



Πηγή: Fawaz, 1983

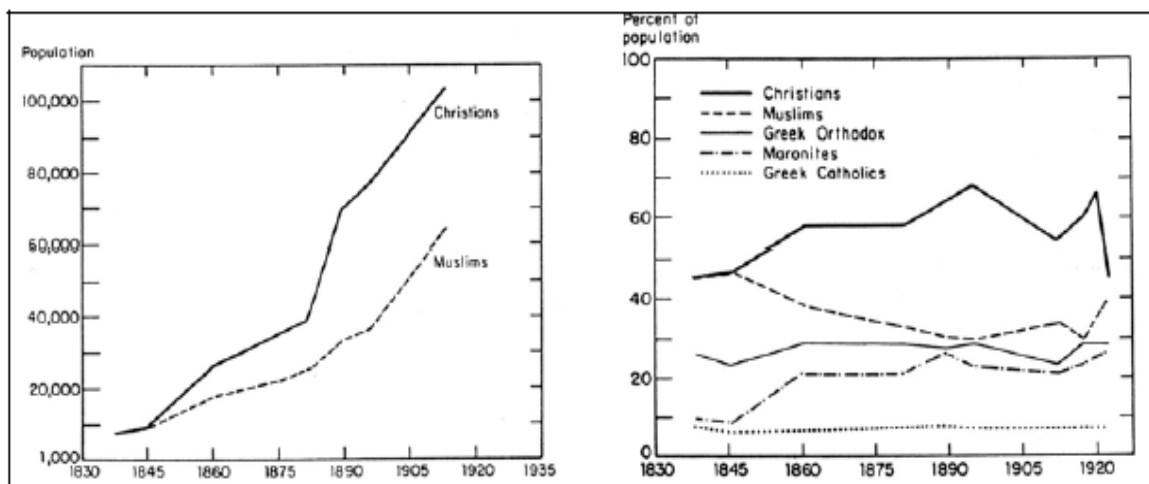
Η μεταβαλλόμενη δυναμική της Βηρυτού δεν είχε μόνο οικονομικές και πολιτικές επιρροές στην πόλη αλλά επηρέασε και την κοινωνική δομή της. Ο εμφύλιος πόλεμος του 1860 στο Όρος Λίβανος<sup>76</sup>, προκάλεσε την εισροή χριστιανών προσφύγων στην πόλη. Επίσης, το

<sup>76</sup> Κατά τη διάρκεια του 18ου και του 19ου αιώνα, όλο και περισσότεροι Μαρωνίτες εγκαταστάθηκαν στις περιοχές των Δρούζων στο βουνό. Οι Δρούζοι θεωρούσαν τους οικισμούς των Μαρωνιτών επικίνδυνους για την εξουσία τους στο Λίβανο και με μια σειρά συγκρούσεων τη δεκαετία του 1840 και του 1860, ξέσπασε εμφύλιος πόλεμος, ο οποίος οδήγησε στη σφαγή χιλιάδων Χριστιανών. Οι

γεγονός αυτό προσέλκυσε πολλούς Ευρωπαίους εργάτες και μισθοφόρους. Έτσι το πληθυσμιακό μοτίβο της πόλης μεταβάλλεται υπέρ του μη-μουσουλμανικού πληθυσμού της (Hanssen, 2004; Ozturk, 2006).

Τον δέκατο όγδοο αιώνα, ο πληθυσμός της πόλης ήταν κυρίως μουσουλμανικός, όπως και στις περισσότερες πόλεις της επαρχίας της Συρίας άλλωστε. Όπως προαναφέρθηκε, από τον 19<sup>ο</sup> αιώνα η κατάσταση μεταβάλλεται και αυξάνεται σημαντικά ο χριστιανικός πληθυσμός της πόλης, ο οποίος από μειονότητα μετατρέπεται σε σημαντική κοινότητα, καθιστώντας την Βηρυτό την μόνη πόλη στην ευρύτερη περιοχή με τόσο έντονη παρουσία του χριστιανικού στοιχείου. Μέχρι και τα μέσα περίπου του αιώνα, ο πληθυσμός είναι εξισορροπημένος μεταξύ μουσουλμάνων και χριστιανών. Όμως, από το 1860 και μετά, ο πληθυσμός των μουσουλμάνων διπλασιάζεται ενώ των χριστιανών τριπλασιάζεται, αποτελώντας τα 2/3 του συνολικού πληθυσμού της Βηρυτού. Μάλιστα, η συγκεκριμένη θρησκευτική κοινότητα τριπλασιάζει τον πληθυσμό της μεταξύ 1840-1860 και τον τριπλασιάζει εκ νέου μεταξύ 1861 και τα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Ομοίως, οι πληθυσμιακές αναλογίες παραμένουν ίδιες και στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, μετά και την έλευση προσφύγων όπως οι Σουνίτες, οι Έλληνες Καθολικοί και Ορθόδοξοι και οι Μαρωνίτες από το Όρος Λίβανος, τη συριακή ενδοχώρα και άλλες παραθαλάσσιες πόλεις (Fawaz, 1983; Ozturk, 2006).

Γράφημα 7.2: Πληθυσμιακή μεταβολή στην Βηρυτό ανά θρησκευτική ομάδα



Πηγή: Fawaz, 1983

Δρούζοι νίκησαν στρατιωτικά, αλλά όχι όμως και πολιτικά, καθώς μετά και την παρεμβολή των ευρωπαϊκών δυνάμεων, το Όρος Λίβανος χωρίζεται στα δύο. Βλέποντας την εξουσία τους να φθίνει στο όρος Λίβανος, οι λίγοι Λιβανέζοι Δρούζοι άρχισαν να μεταναστεύουν προς τη νότια Συρία. Το 1861, η αυτόνομη περιοχή «Όρος Λίβανος» (Mount Lebanon) δημιουργήθηκε από τους Οθωμανούς με διεθνή εγγύηση. Για περισσότερες σχετικές πληροφορίες βλέπε Fawaz (1994).

Αξίζει να σημειωθεί ότι η Βηρυτός, όπως και η Θεσσαλονίκη, επωφελούνται της αναταραχής που επικρατεί στην ευρύτερη περιοχή τους, με την εισροή πολλών μεταναστευτικών και προσφυγικών ρευμάτων. Η διαμάχη μεταξύ Δρούζων και Μαρωνιτών στο Όρος Λίβανος, η αναταραχή στο Χαλέπι το 1850 και ο εμφύλιος πόλεμος του 1860, αποτελούν τα πιο σημαντικά γεγονότα του 19<sup>ου</sup> αιώνα που διαμόρφωσαν την προαναφερόμενη κατάσταση. Μάλιστα, οι εν λόγω εισροές προκάλεσαν και κοινωνικο-θρησκευτικές ζυμώσεις καθώς ανατράπηκαν οι πληθυσμιακές αναλογίες της πόλης, κάτι που φαίνεται και από τα παραπάνω γραφήματα. Ο μουσουλμανικός πληθυσμός μειώνεται από 45% σε 30% μεταξύ των ετών 1830-1890, ενώ αντίθετα ο χριστιανικός για την ίδια χρονική περίοδο, από 45% επί του συνόλου αυξάνεται στο 66% (Ozturk, 2006; Dumont, 2013).

Η Βηρυτός προσελκύει κατοίκους για πολλούς λόγους. Πέραν των πολιτικών αναταραχών που προαναφέρθηκαν, έρχονται και προς αναζήτηση νέων ευκαιριών στην πόλη, κυρίως στον τομέα του εμπορίου και των κυβερνητικών υπηρεσιών, αλλά και για εκπαιδευτικούς λόγους. Μάλιστα, οι συγκεκριμένοι μετανάστες ανήκουν στη μεσαία τάξη και είναι κυρίως έμποροι και τεχνίτες με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την αναπτυξιακή δυναμική και την παραγωγική βάση της πόλης (Fawaz, 1983).

Πίνακας 7.1: Ποσόστωση πληθυσμού Βηρυτού σε χριστιανούς και μουσουλμάνους (1838-1922)

Έτος	Μουσουλμανικός Πληθυσμός (%)	Χριστιανικός Πληθυσμός (%)
<b>1838</b>	<b>45</b>	<b>45</b>
1846	47	47
1860-1861	38	58
1881	33	57
1882	29	58
1889	30	64
<b>1889</b>	<b>31</b>	<b>66</b>
1895	30	63
1908	47	48
1912	34	54
1917	30	60
1920	37	66
1922	39	45

Πηγή: Fawaz, 1983

### 7.1.1.2 Κοινωνικά Χαρακτηριστικά

Τον 19ο αιώνα και στις αρχές του 20ού, η Βηρυτός μετατρέπεται σε μια ευημερούσα κοσμοπολίτικη πόλη. Η παρουσία των Ευρωπαίων, ιδιαίτερα χριστιανών προσφύγων από τις εσωτερικές περιοχές της χώρας, και των πολλών μεταναστών, συμπεριλαμβανομένων των Αρμενίων και των Καυκάσιων, προσέφεραν ποικιλία στον πληθυσμό της πόλης. Μάλιστα, η παρουσία μιας ισχυρής εμπορικής τάξης με κοινά οικονομικά συμφέροντα παρείχε κοινωνική ανοχή στις εθνικές και θρησκευτικές ομάδες της πόλης. Οι κοινότητες συνυπήρχαν και συνεργάζονταν αρμονικά μεταξύ τους. Ειδικά στο κέντρο της πόλης, η ανάμιξη των κοινοτήτων εμφανίζεται ακόμη πιο έντονη. Επιπροσθέτως, οι Χριστιανοί και οι Μουσουλμάνοι αναμειγνύονται και στις επίσημες θεσμικές λειτουργίες της πόλης όπως τα δικαστήρια (Nagel, 2002).

Παράλληλα με τους δήμους, τους τοπικούς επιχειρηματίες και τις ευρωπαϊκές εταιρείες που ασχολούνται με εμπορικές και τραπεζικές δραστηριότητες, χριστιανικές ιεραποστολικές οργανώσεις και διάφορα ιδρύματα που δημιουργήθηκαν στο πλαίσιο του οθωμανικού συστήματος μιλιέτ, παίζουν καθοριστικό ρόλο στην κατασκευή του *fin de siècle* της Βηρυτού<sup>77</sup>. Η πολυμορφική οθωμανική αστική τάξη βρήκε πολλούς τρόπους για να εκφράσει την πολιτική ανάδειξή της και την οικονομική της ευμάρεια. Για παράδειγμα, πλαισιώνει τον αστικό ιστό με τράπεζες, πολυκαταστήματα και σύγχρονες υπαίθριες αγορές ενώ χρηματοδοτεί την κατασκευή σχολείων, ελκυστικών θρησκευτικών κτιρίων, νοσοκομείων και κομπών κοινωνικών Λεσχών. Πλούτος και πολυτέλεια αποικίζουν επίσης τα νέο-διαμορφούμενα προάστια (Dumont, 2013).

Παρόλο που η Βηρυτός παρουσιάζει πολλά κοινά με τις υπόλοιπες πόλεις-λιμάνια που έχουν ήδη ερευνηθεί στην παρούσα διατριβή, εντούτοις, πρέπει να τονιστεί ότι υπάρχουν ορισμένες τοπικές ιδιαιτερότητες την περίοδο του 19ου αιώνα. Στην Βηρυτό, λόγω της συντριπτικής παρουσίας της χριστιανικής κοινότητας, ο νέος αστικός ιστός φέρει έντονα το σήμα των ευρωπαϊκών προτύπων. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, κάποιες άλλες πόλεις-λιμάνια όπως η Θεσσαλονίκη, να εμφανίζονται λιγότερο εκδυτικοποιημένες. Ο Dumont (2013:198) αναφέρει χαρακτηριστικά ότι, *περί τα 1900, εάν παρατηρήσεις την Θεσσαλονίκη από τη θάλασσα, εξακολουθεί να μοιάζει με μια τυπική τουρκική πόλη, με ένα αστικό τοπίο με διάσπαρτους λευκούς μιναρέδες. Σε πρώτο πλάνο, το νέο λιμάνι και οι προβλήτες σχηματίζουν ένα είδος ευρωπαϊκής πρόσοψης που δεν κατορθώνει ωστόσο να κρύψει την παραδοσιακή πόλη που είναι κτισμένη στους λόφους. Από την άλλη, ο αντίκτυπος της ευρωπαϊκής αποικιοκρατικής επέκτασης είναι πολύ πιο ορατός στην Βηρυτό. Ιερατικά σχολεία, κτίρια που*

---

<sup>77</sup> Κάτι αντίστοιχο συναντούμε και στις υπόλοιπες σημαντικές πόλεις-λιμάνια της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, όπως είναι η Θεσσαλονίκη, η Σμύρνη, η Αλεξάνδρεια και η Κωνσταντινούπολη.

φιλοξενούν δραστηριότητες ξένων εταιρειών, εκκλησιαστικοί χώροι όλων των θρησκειών, Ευρωπαϊκές τράπεζες και πολυκαταστήματα είναι κάποιες από τις πλέον εμφανείς συνιστώσες του αστικού τοπίου της πόλης. Μάλιστα, μετά τον εμφύλιο πόλεμο του 1860, η περιοχή είχε γίνει ημιαυτόνομη *mutasarrifiya*<sup>78</sup>, ανοίγοντας τις πύλες της όχι μόνο στους Γάλλους ιεραποστόλους και επιχειρηματίες, αλλά και στους Βρετανούς εμπόρους και, σε μικρότερο βαθμό, στους Αμερικανούς και άλλους Δυτικούς. Πράγματι, ο Λίβανος ήταν ακόμα μέρος της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και οι κοινωνικές ελίτ του συνέχισαν να βλέπουν τους εαυτούς τους ως μέρος της οθωμανικής οικογένειας, ωστόσο η Βηρυτός είχε εκτεθεί στο τραγούδι των «ευρωπαϊκών σειρήνων» πολύ περισσότερο από άλλες μεσογειακές πόλεις-λιμάνια.

Η επέκταση της ευρωπαϊκής επίδρασης στην πόλη άλλαξε την αστική της οργάνωση. Η Βηρυτός αρχίζει να εντάσσεται στην παγκόσμια οικονομία και να μετατρέπεται σε κύριο τροφοδότη της περιοχής της Δαμασκού αλλά και όλης της ενδοχώρας. Για μερικά χρόνια, η πόλη γνωρίζει την άφιξη διπλωματών, βιομηχάνων και μεγάλων εργολάβων που αναζητούν εργασία. Οι βιομήχανοι επενδύουν κυρίως χρήματα στην οικονομία μεταξιού μεταξύ των ετών 1860-1880 και οι εργολάβοι ασχολούνται κυρίως με την κατασκευή αστικών υποδομών όπως το διευρυμένο λιμάνι, το νέο οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο που ενώνουν την Βηρυτό με την Δαμασκό, τον οδοφωτισμό αερίου, το σύστημα του τηλεγράφου, το δίκτυο του τραμ κ.ά. (Ozturk, 2006).

Οι ευρωπαίοι πρόξενοι, έμποροι και τραπεζίτες ήταν από τα πιο ισχυρά μέλη της κοινωνίας της Βηρυτού. Ο σημαντικότερος παράγοντας για την κοινωνική ανάπτυξη της Βηρυτού ήταν κυρίως η άνοδος μιας τοπικής εμπορικής αστικής τάξης αποτελούμενης κυρίως από Σύρους χριστιανούς. Υπήρχαν συγκεκριμένοι λόγοι για την άνοδο της τοπικής εμπορικής χριστιανικής «μπουρζουαζίας». Πρώτον, η ικανότητα να αποκτήσουν τις φορολογικές και δικαστικές εξαιρέσεις που είχε εισάγει η ξένη προστασία (Fawaz, 1983). Δεύτερον, η

---

<sup>78</sup> Το Όρος Λίβανος *Mutasarrifate* ήταν μια από τις υποδιαιρέσεις της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας μετά την μεταρρύθμιση του Τανζιμάτ. Στις 5 Σεπτεμβρίου 1860, συναντήθηκε μια διεθνής επιτροπή αποτελούμενη από την Γαλλία, την Βρετανία, την Αυστρία, την Πρωσία, την Ρωσία και την Οθωμανική Αυτοκρατορία για να διερευνήσει τα αίτια των γεγονότων του 1860 και να συστήσει ένα νέο διοικητικό και δικαστικό σύστημα για τον Λίβανο, που θα εμπόδιζε την επανάληψη τέτοιων εκδηλώσεων. Το 1861, το Όρος Λίβανος διαχωρίστηκε προκαταρκτικά από την Συρία και επανενώθηκε κάτω από έναν μη Λιβανέζο χριστιανό *mutasarrif* (κυβερνήτη) που διορίστηκε από τον οθωμανικό σουλτάνο, με την έγκριση των ευρωπαϊκών δυνάμεων. Το Όρος Λίβανος έγινε ένα ημιαυτόνομο *Mutasarrifate*. Τον Σεπτέμβριο του 1864, το καθεστώς γίνεται μόνιμο. Το *mutasarrif* έπρεπε να επικουρείται από ένα διοικητικό συμβούλιο δώδεκα μελών από τις διάφορες θρησκευτικές κοινότητες του Λιβάνου. Κάθε μία από τις έξι θρησκευτικές ομάδες που κατοικούσαν στον Λίβανο (Μαρωνίτες, Δρούζοι, Σουνίτες, Σίτες, Ελληνορθόδοξοι και Μελκίτες) εξέλεξε δύο μέλη στο συμβούλιο. Αυτό το σύστημα *Mutasarrifate* διήρκεσε από το 1861 μέχρι το 1918, αν και καταργήθηκε de facto από τον Τζεμάλ Πασά το 1915, διορίζοντας από εκεί και έπειτα δικούς του κυβερνήτες. Για περισσότερες σχετικές πληροφορίες, βλ. Agoston and Masters (2009).

εξοικείωση των τοπικών χριστιανών επιχειρηματιών με τις συνθήκες της εγχώριας αγοράς και η ικανότητά τους να επιβάλλουν τις συμβάσεις τους και να επωφελούνται από τους ευρωπαϊούς ανταγωνιστές (Owen 1981). Τρίτος λόγος ήταν οι κεφαλαιακές συσσωρεύσεις των αυτοχθόνων χριστιανών που επένδυσαν στο εμπόριο (Reimer 1991). Οι εν λόγω χριστιανοί προέρχονταν τόσο από την Βηρυτό όσο και από την ενδοχώρα που εισέρρευσε στην πόλη με την εσωτερική μετανάστευση. Αυτοί οι μετανάστες ήταν γενικά έμποροι που ευημερούσαν στον τόπο τους ή εξειδικευμένοι τεχνίτες που αποτέλεσαν και την εμπορική αστική τάξη της πόλης. Ο τοπικός χριστιανικός πληθυσμός κυριάρχησε στις εμπορικές δραστηριότητες, ενώ οι μουσουλμάνοι έμποροι συμμετείχαν στην εμπορική επέκταση της Βηρυτού ελέγχοντας το εμπόριο με τις περιοχές της ενδοχώρας, σε συνεργασία πάντα με τους χριστιανούς εμπόρους (Fawaz 1983).

Οι μουσουλμάνοι μετανάστες αποτελούν κυρίως τον φτωχό πληθυσμό της περιοχής που αναζητά ευκαιρίες στην αναπτυσσόμενη πόλη της Βηρυτού. Μάλιστα, με την έλευσή τους αυξάνονται και οι εχθροπραξίες και η εγκληματικότητα στην πόλη (Fawaz 1983).

Από την άλλη, υπήρχαν και οι αγώνες των υψηλών κοινωνικών στρωμάτων στην πολιτική αρένα, με σκοπό να κερδίσουν περισσότερη εξουσία και να επηρεάσουν τη διοίκηση. Έτσι, χρηματοδοτούν κοινωνικές λέσχες, σχολεία και νοσοκομεία για τις δικές τους κοινότητες. Οι χριστιανοί ίδρυσαν το Ελληνικό Καθολικό Πατριαρχικό Κολλέγιο το 1865, την Μαρωνίτικη Εκκλησία το 1874, την Ελληνική Ορθόδοξη Σχολή και το Σχολείο Θηλέων το 1880. Μεταξύ των μουσουλμανικών σχολείων απαντάται ένα δημοτικό σχολείο που ιδρύθηκε το 1880 και η Maqasid Benevolent Society που ιδρύθηκε το 1878 και έγινε το κύριο σουνιτικό εκπαιδευτικό και ιατρικό κέντρο στην Βηρυτό. Τέλος, οι έμποροι και άλλοι διανοούμενοι δημιούργησαν τις δικές τους συλλογικότητες, σχολεία και νοσοκομεία (Fawaz 1983).

Αξίζει να σημειωθεί ότι η συνεργασία μουσουλμάνων και χριστιανών εμπόρων διατηρήθηκε σε προσωπικό επίπεδο, όπως συνέβαινε νωρίτερα, ενώ οι αγώνες συνέχιζαν σε πολιτικό επίπεδο. Οι αξιωματούχοι των δύο κοινοτήτων συνέχισαν να συναντώνται τακτικά σε επίσημες λειτουργίες. Αν και ο χριστιανικός πληθυσμός υπερέβη τον μουσουλμανικό, συνεχίστηκε ο επιμερισμός ισότιμης εκπροσώπησης με τους μουσουλμάνους σε επιτροπές. Στα τέλη του 19ου αιώνα, δημιουργήθηκαν περισσότερες δημόσιες επιτροπές στην Βηρυτό ώστε να ανταποκριθούν στις αυξανόμενες αστικές ανάγκες της πόλης (Ozturk, 2006).

Οι διευρυνόμενες ευκαιρίες της Βηρυτού άλλαξαν και τους τρόπους με τους οποίους ζούσαν οι άνθρωποί της. Στις αρχές του δέκατου ένατου αιώνα, οι άνθρωποι γενικά ασχολούνταν με τη βιοτεχνία, το εμπόριο ή διατηρούσαν κυβερνητικές θέσεις. Τεχνίτες, καταστηματαρχές και εργαζόμενοι αποτελούσαν την πλειοψηφία, οι οποίοι διοικούνταν από μια ανώτερη τάξη

κυβερνητικών αξιωματούχων και πλούσιων ανθρώπων αποτελούμενων από μουσουλμάνους διανοούμενους και μια συνδυασμένη μουσουλμανική και χριστιανική «μπουρζουαζία» εμπόρων. Η επέκταση του εμπορίου της Βηρυτού, η ίδρυση ξένων προξενείων και εμπορικών επιχειρήσεων καθώς και οι νέοι τοπικοί εμπορικοί και δανειοδοτικοί χώροι διαφοροποίησαν την τάξη των πλουσίων από τα τέλη του 19ου αιώνα. Συνήθως η νέα αναδυόμενη τάξη εμπόρων ήταν οι ξένοι επιχειρηματίες σε άλλες λιμενικές πόλεις της Μέσης Ανατολής, ενώ στην Βηρυτό οι τοπικοί έμποροι εκμεταλλεύονταν την οικονομική ανάπτυξη της πόλης και διατηρούσαν το κέρδος για τον εαυτό τους (Fawaz 1983; Ozturk, 2006).

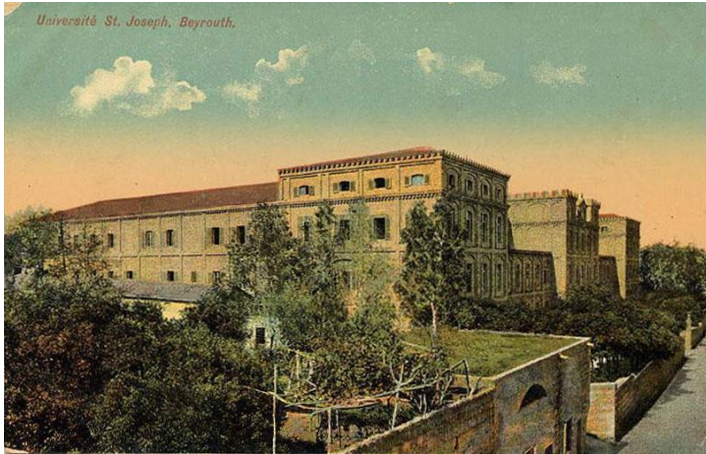
Η ανάπτυξη της νέας μεσοαστικής τάξης των εμπόρων και των διανοούμενων, γνωστή ως «μπουρζουαζία», διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της πόλης. Η τάξη αυτή επωφελείται από τη συγκέντρωση των δυτικών συμφερόντων και αυτοπροσδιορίζεται βάσει των δυτικών πολιτιστικών αξιών. Επιπλέον, καταλαμβάνει τη διαθέσιμη αστική γη στο εξωτερικό του παλιού τείχους της πόλης, στους γύρω λόφους όπου ανεγείρονται μεγάλες και πολυτελείς κατοικίες που αντικατοπτρίζουν τον νέο πλούτο. Στις νέες οικιστικές ζώνες, οι κοινόχρηστοι χώροι δεν ήταν σαφώς καθορισμένοι, αλλά η ύπαρξη τζαμιών, εκκλησιών και σχολείων δείχνουν την αυξανόμενη δυναμική τους (Barakat, 2004).

Τόσο οι μουσουλμάνοι όσο και οι χριστιανοί της μεσοαστικής τάξης, αντλούν την κοινωνικοπολιτική τους θέση από τους «κάθετους» δεσμούς με τη θρησκευτική κοινότητα που προέρχονται, από τους «οριζόντιους» δεσμούς της τάξης τους με μέλη άλλων κοινοτήτων με τις οποίες μοιράζονται μια γενική οικονομική, πολιτική και πολιτιστική προοπτική και από την πρόσβαση στην οθωμανική διοίκηση. Ως εκ τούτου, η ύστερη οθωμανική θεσμική οργάνωση ήταν εξίσου αντιπροσωπευτική της τάξης όσο και της θρησκευτικής κοινότητας (Hourani, 1968; Khoury, 1991; Toledano, 1997).

Τον 19<sup>ο</sup> λοιπόν αιώνα, η Βηρυτός καθίσταται αφενός το κέντρο για την αραβική εθνικιστική σκέψη και αφετέρου, μια από τις πιο κοσμοπολίτικες πόλεις στη Μέση Ανατολή. Η Βηρυτός ήταν γνωστή ως η πιο φιλελεύθερη από τις αραβικές πρωτεύουσες και παρείχε ένα ασφαλές καταφύγιο στη Μέση Ανατολή για τους Άραβες που ήθελαν να βιώσουν τους δυτικούς πολιτισμούς. Η Βηρυτός αποτελεί επίσης λιμάνι εισόδου για τον υπόλοιπο κόσμο. Κάποιες εξωτερικές δυνάμεις επεδίωκαν να επηρεάσουν την περιοχή προωθώντας τα συμφέροντα των τοπικών χριστιανών. Για τον σκοπό αυτό, ιδρύθηκε το 1866 από Αμερικανούς ιεραποστόλους το Συριακό Προτεσταντικό Πανεπιστήμιο που αργότερα ονομάστηκε Αμερικανικό Πανεπιστήμιο της Βηρυτού (Collelo, 1989). Επιπλέον, σημαντική επιρροή στην κοινωνική ζωή της πόλης είχε και η γαλλική παρέμβαση. Η εκπαιδευτική πολιτική των καθολικών κύκλων των Ιησουιτών, η οποία απευθυνόταν κυρίως στους Μαρωνίτες,

αποτελεί μια από τις πλέον αξιόπιστες μεθόδους του γαλλικού αποικιακού σχεδιασμού. Στην Βηρυτό, η πολιτική αυτή κορυφώθηκε με την ίδρυση του Πανεπιστημίου του Αγίου Ιωσήφ το 1875 και το Faculté de Médecine το 1883. Αυτά τα ιδρύματα χρησίμευαν, μεταξύ άλλων, για να φέρουν τη φιλοσοφία της Ευρώπης στη Μέση Ανατολή (Spagnolo, 1973; Shorrocks, 1975).

Εικόνα 7.1: Το Πανεπιστήμιο του Αγίου Ιωσήφ (Saint Joseph University)



Πηγή: [http://almashriq.hiof.no/lebanon/700/760/769/old\\_beirut/fairuz\\_program.html](http://almashriq.hiof.no/lebanon/700/760/769/old_beirut/fairuz_program.html)

Αυτή την περίοδο, η Βηρυτός αποτελεί κόμβο πνευματικής διανοήσης και παραγωγής γνώσεων. Πολλοί από τους διανοούμενους του αραβικού, και όχι μόνο, κόσμου συρρέουν στην Βηρυτό του 19<sup>ου</sup> αιώνα και δημιουργούν σχολεία, λογοτεχνικές και επιστημονικές κοινωνίες, καθώς και μια σειρά από μέσα μαζικής ενημέρωσης με τη μορφή εφημερίδων, περιοδικών, βιβλίων και εγκυκλοπαιδειών. Την εποχή αυτή ξεκινάει ένας εκπαιδευτικός και διανοητικός ανταγωνισμός μεταξύ χριστιανών, μουσουλμάνων και δυτικών διανοούμενων στην πόλη, ενώ ιδρύονται και σημαντικά εκπαιδευτικά κτίρια. Δημιουργείται μάλιστα ένας τέτοιος θύλακας στην πόλη, γνωστός ως "εκπαιδευτική συνοικία" του Zokak el Blat. Ο χαρακτηρισμός της συνοικίας ως «διανοητικής εστίας» ενισχύθηκε επίσης από την άφιξη ανώτερων μουσουλμάνων μεταρρυθμιστών από την Αίγυπτο (Hanssen, 2005b; Abunnasr, 2013).

Κατά τη διάρκεια λοιπόν του 19<sup>ου</sup> αιώνα, αναδύθηκαν ως τάξη οι διανοούμενοι, οι οποίοι διακρίνονται για τις συνήθειες και τις κοσμοθεωρίες τους που τους διαφοροποιούν από άλλες κοινωνικές ομάδες γύρω τους. Ωστόσο, μέχρι την εμφάνιση της μεσαίας εθνικιστικής τάξης στη δεκαετία του 1930, οι διανοούμενοι μοιράστηκαν με τους πλούσιους εμπόρους και μεταρρυθμιστές αξιοσημείωτες προοπτικές αστικής ζωής, τον μοντέρνο τρόπο ζωής, τις κοινωνικές αξίες και τις παιδαγωγικές πολιτικές (Hanssen, 2005a).



Κλείνοντας την παράγραφο θα πρέπει να υπογραμμιστεί η επισφαλής ειρηνική συνύπαρξη των κοινοτήτων στην πόλη, καθώς η κοινωνική και πολιτική βία υποβόσκει στην ευρύτερη περιοχή της Συρίας του 19<sup>ου</sup> αιώνα, καθιστώντας επιτακτική την ανάγκη για διοικητικές και πολιτικές μεταρρυθμίσεις που θα εγγυώνται την ατομική και συλλογική ασφάλεια των κατοίκων (Khalaf, 1982). Η οθωμανική Συρία παρέμεινε ένα επικίνδυνο μέρος μέχρι τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, με χρόνιες διαμάχες μεταξύ αντίπαλων φατριών και των τοπικών ελίτ και αιματηρών θρησκευτικών συγκρούσεων που θα αναλυθούν εκτενώς στην παράγραφο 7.2 *Κρίσιμα Σημεία Καμπής*.

### 7.1.2 Οικονομία

Η Βηρυτός ήταν μία από τις σημαντικότερες πόλεις-λιμάνια της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Οι σχέσεις με τις ευρωπαϊκές χώρες, ιδιαίτερα στον οικονομικό τομέα, κατέστησαν την πόλη μία από τις πιο δυναμικές και δραστήριες πόλεις της Ανατολικής Μεσογείου. Όταν στις αρχές του δέκατου ένατου αιώνα η αιγυπτιακή κατοχή εισήγαγε την Ανατολική Μεσόγειο στον ευρωπαϊκό καπιταλισμό, ανέδειξε την Βηρυτό ως κέντρο του εμπορίου μεταξιού και ως την πόλη-λιμάνι εφαλτήριο της Δαμασκού. Την περίοδο αυτή εξάλλου, αρχίζουν να εγκαθίστανται στην Βηρυτό τα προξενεία και οι ξένες εταιρείες. Στα μέσα του δέκατου ένατου αιώνα, όταν η οθωμανική κυριαρχία καθιερώθηκε ξανά στην περιοχή, η Βηρυτός είχε ήδη εδραιωθεί ως εμπορικός λιμενικός κόμβος στην Ανατολική Μεσόγειο, ενώ τα γειτονικά λιμάνια, όπως αυτό της Τρίπολης, έχασε τη δυναμική του και παράλληλα την ευκαιρία ανάδειξής του σε εμπορικό κέντρο της συριακής ενδοχώρας (Ozturk, 2006).

Όπως προαναφέρθηκε, μέχρι τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η Βηρυτός αποτελούσε μία σχετικά μικρή πόλη, όταν τα νέα πρότυπα παραγωγής και εμπορίου τη μεταμόρφωσαν σε σημαντικό εμπορικό κέντρο στην Ανατολική Μεσόγειο. Επιπλέον, η ενδοχώρα της Βηρυτού επηρεάστηκε και από το γεγονός ότι η περιοχή του Όρους Λίβανου αναδείχτηκε σε κέντρο παραγωγής μεταξιού, αποτελώντας σημαντικό προμηθευτή της γαλλικής κλωστοϋφαντουργίας. Με την ανάπτυξη του εμπορίου μεταξιού και των συναφών εγκαταστάσεων, μια νέα τάξη εμπόρων, Ευρωπαίων ή μη, εμφανίζεται στην Βηρυτό. Η σημασία των Ευρωπαίων στην πολιτική οικονομία της πόλης αυξήθηκε με την πάροδο του χρόνου και η Βηρυτός μετατρέπεται όχι μόνο σε εμπορικό κέντρο αλλά και σε κέντρο για προξενικά γραφεία, εκπαιδευτικά ιδρύματα και ιεραποστολικές οργανώσεις. Τόσο οι εμπορικές δραστηριότητες όσο και η πλειοψηφία του πληθυσμού της Συρίας εισρέουν από τις εσωτερικές περιοχές και από τις όμορες πόλεις-λιμάνια στην Βηρυτό, λόγω της αυξανόμενης δυναμικής της (Nagel, 2002).

Ακόμη και μετά τη μετακίνηση των προξενείων των ευρωπαϊκών δυνάμεων από την Άκρα στην Βηρυτό, στη δεκαετία του 1830, η παρουσία της ξένης εμπορικής κοινότητας ουδέποτε κυριάρχησε στις αστικές υποθέσεις, όπως συνέβαινε σε πολλές άλλες Μεσογειακές πόλεις-λιμάνια. Ωστόσο, αν και επηρέασε σαφώς το αστικό τοπίο, οι εσωτερικές αγορές, τα καταστήματα, τα πανδοχεία, τα θρησκευτικά κτίρια και οι κατοικίες διατηρούν τον χαρακτήρα τους και παρουσιάζουν κοινά χαρακτηριστικά και λειτουργίες τόσο με τις παράκτιες όσο και με τις πόλεις της ενδοχώρας, με τις οποίες συνδέονταν μέσω εμπορικών, θρησκευτικών και οικογενειακών δικτύων (Davie, 1996; Hanssen, 2005a).

Την περίοδο αυτή, η Βηρυτός μετατρέπεται από ένα κέντρο με ενισχυμένο φορολογικό σύστημα που δεν την καθιστά ελκυστική για το εμπόριο, σε μία ανοιχτή πόλη-λιμάνι με σκοπό να εξυπηρετήσει το εμπόριο στην Μεσόγειο. Δεν είναι άλλωστε τυχαίο το γεγονός ότι η αναδιάρθρωση και η ανάκαμψη της Βηρυτού συμπίπτει χρονικά με τη σύναψη των Οθωμανικών-ευρωπαϊκών εμπορικών συμφωνιών μεταξύ 1838 και 1840. Ως εκ τούτου, η Βηρυτός ως μία αναδυόμενη πόλη-λιμάνι, γνωρίζει αρκετές αναπτυξιακές προοπτικές και οφέλη, τα οποία σπεύδουν να εκμεταλλευτούν οι έμποροι της από το 1840 και έπειτα (Polk, 1963; Hanssen, 2005a).

### *7.1.2.1 Πρωτογενής Τομέας*

Η ανάπτυξη μίας εμπορικής αστικής τάξης στην Βηρυτό, όπως και σε άλλες πόλεις-λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου, αποτελεί ίσως το πιο εντυπωσιακό οικονομικό και κοινωνικό αποτέλεσμα της επέκτασης του εμπορίου με την Ευρώπη. Μια άλλη εξίσου σημαντική επίδραση είναι η συρρίκνωση της ντόπιας εργατικής τάξης αλλά και των παραδοσιακών βιοτεχνικών μονάδων εν γένει. Αυτό το φαινόμενο, το οποίο ήταν μέρος μιας παγκόσμιας μεταμόρφωσης, οξύνθηκε στην εποχή της βιομηχανικής επανάστασης, όπου τα περισσότερα αγαθά εισάγονταν από την Αγγλία και την Ελβετία. Η γεωργία, που μέχρι πρότινος αποτελούσε ισχυρό παραγωγικό τομέα της ενδοχώρας αντιμετώπισε και αυτή κρίση, με την εισαγωγή βρετανικού βαμβακιού και νημάτων. Συνεπώς, για την παρακμή των βιοτεχνιών φαίνεται να ευθύνεται και η απότομη μείωση της παραγωγής ακατέργαστου βαμβακιού. Η εν λόγω παραγωγή μειώνεται μέχρι και τη δεκαετία του 1950, μετά από μια βραχυχρόνια έξαρση κατά τη διάρκεια του αμερικανικού εμφυλίου πολέμου που κατέστησε την περιοχή ως μία εκ των μεγαλύτερων εξαγωγέων διεθνώς (Issawi, 1973).

Ωστόσο, αν και η ενδοχώρα του βιλαετίου της Συρίας καλλιεργούσε κυρίως βαμβάκι, η ευρύτερη περιοχή της Βηρυτού και του Όρους Λίβανου, επωφελείται από την καλλιέργεια μεταξιού, η οποία την δεκαετία του 1850 είχε καταγραφεί ότι περιελάμβανε περισσότερο

από το ήμισυ της ακαθάριστης γεωργικής παραγωγής. Στην κατεύθυνση αυτή συνέβαλε η ευρωπαϊκή και κυρίως η γαλλική επιρροή τόσο σε κεφάλαιο όσο και σε τεχνολογία, καθώς το πρώτο σύγχρονο μηχανήμα για ξετύλιγμα εισήχθη από έναν Γάλλο έμπορο το 1836. Το μετάξι της περιοχής είναι εξίσου ποιοτικό με το γαλλικό και το ιταλικό. Υπολογίζεται μάλιστα ότι οι εξαγωγές μεταξιού από το λιμάνι της Βηρυτού μία καλή χρονιά, ανέρχονται σε 3.000 μπάλες (5 εκατομμύρια λίβρες), από τις οποίες οι 1.000 κατευθύνονται προς την Αίγυπτο και οι υπόλοιπες προς Γαλλία και Ιταλία (Issawi, 1977).

### 7.1.2.2 Εμπόριο

Όταν οι πρώτοι ιεραπόστολοι προσέγγισαν την Βηρυτό το 1823, συνάντησαν ένα λιμάνι που έχρηζε ανάπλασης. Μάλιστα, η κίνηση του λιμένα ήταν τόσο μικρή που αρκετές φορές παρέμενε τελείως εγκαταλελειμμένο για μέρες, καθώς δεν υπήρχε ούτε μία αραβική βάρκα στο αγκυροβόλιο. Η άσχημη κατάσταση του λιμανιού αντανακλά και τη δυναμική της Βηρυτού κατά μήκος της ακτής της Ανατολικής Μεσογείου κατά τη διάρκεια των αρχών του 19ου αιώνα. Η πόλη ήταν εύκολο να παραβλεφθεί σε σύγκριση με άλλες δυναμικές πόλεις-λιμάνια της περιοχής όπως η Σιδώνα και η Τρίπολη, ενώ υστερούσε και σε μέγεθος και σημασία σε σχέση με την Ιερουσαλήμ, το Χαλέπι και την Δαμασκό, οι οποίες ήταν κέντρα θρησκευτικών, οικονομικών και πολιτικών δικτύων εντός της Οθωμανικής Συρίας (Lindner, 2009).

Ωστόσο, από τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η κατάσταση μεταβάλλεται σημαντικά. Σύμφωνα με τη μελέτη του McPherson (2002) αναφορικά με τα λιμάνια της Μέσης Ανατολής, η Βηρυτός μπορεί να συμπεριληφθεί στην κατηγορία των λιμανιών με εκτενή και πλούσια ενδοχώρα, αποτελώντας σταδιακά ισχυρό οικονομικό και πολιτικό κέντρο. Καθώς μάλιστα η Δαμασκός αποτελεί τη μοναδική σημαντική πόλη στην αστική ιεραρχία της περιοχής, από τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η Βηρυτός αποκτά την ταυτότητά της, εκμεταλλευόμενη τη γενικότερη τάση και την αυξανόμενη δυναμική όλων των πόλεων-λιμανιών την παρούσα περίοδο.

Η αναβίωση του βρετανικού ενδιαφέροντος στην περιοχή της Συρίας ενισχύθηκε εν μέρει από την αύξηση του διεθνούς εμπορίου, από τη συνειδητοποίηση ότι η περιοχή προσφέρεται ως εν δυνάμει αγορά για την κατανάλωση των μεταποιημένων βρετανικών προϊόντων αλλά και από το γεγονός ότι η περιοχή δύναται να αποτελέσει πηγή εφοδιασμού της Αγγλίας με πρώτες ύλες όπως το βαμβάκι, τα σιτηρά και το μαλλί. Τέλος, η περιοχή αποτελεί και δίοδο προς το Ιράκ και το Ιράν. Παρόλα αυτά, η πιο ισχυρή αιτία ήταν το ενδιαφέρον του Μωχάμεντ Άλη για την περιοχή του Λεβάντε και η ανακοπή των σχεδίων του. Συνασπιζόμενοι λοιπόν η αγγλική κυβέρνηση με τους εμπόρους, είναι εντελώς αντίθετοι με

το σύστημα μονοπωλίων που είχε εγκατασταθεί στην Αίγυπτο και επιχειρούν να ασκήσουν πίεση τόσο στον ίδιο όσο και στον Σουλτάνο, ώστε μετά την ήττα του το 1841, αναγκάζεται να εγκαταλείψει τα μονοπώλιά του αλλά και τις υπόλοιπες μορφές διοικητικής προστασίας (Issawi, 1977; Ozveren, 1990; Ozturk, 2006).

Εικόνα 7.2: Το λιμάνι της Βηρυτού τη δεκαετία του 1830



*Πηγή: Hanssen, 2005a*

Επιπλέον, η Αιγυπτιακή κυριαρχία ευνοεί ιδιαίτερα την πόλη της Βηρυτού, η οποία αναπτύσσεται παράλληλα με την εξάπλωση του Βρετανικού και Γαλλικού εμπορίου. Ο Issawi (1977), παραθέτει κάποια στατιστικά στοιχεία, τα οποία ενισχύουν τη διαπίστωση αυτή, όπως για παράδειγμα ότι μεταξύ του 1825-1827, οι εισαγωγές ανήλθαν στα 4,6 εκατομμύρια φράγκα και οι εξαγωγές στα 3,2 εκατομμύρια, ενώ τη διετία 1836-1838 ξεπέρασαν τα 14,5 και 8,5 εκατομμύρια αντίστοιχα. Η ανάπτυξη συνεχίστηκε, μετά από μία προσωρινή παύση μετά την κατάλυση της Αιγυπτιακής κατοχής, με τα εισαγωγικά και εξαγωγικά αγαθά να προσεγγίζουν τα 23,4 και 16,1 εκατομμύρια φράγκα αντίστοιχως την διετία 1841-1843, και τα 36,8 και 39,9 εκατομμύρια φράγκα το 1855-1857. Μάλιστα, η εμπορική κίνηση στο λιμάνι της Βηρυτού βρίσκεται στο απόγειό της την χρονιά 1896, όταν και σημειώνονται εξαγωγές αξίας 45 περίπου εκατομμυρίων φράγκων και εισαγωγές αξίας 42,6 εκατομμυρίων αντίστοιχα. Τα αγαθά που διακινούνταν από το λιμάνι της Βηρυτού ήταν κυρίως βαμβακερά νήματα, καφές και ζάχαρη ως προς τις εισαγωγές και βαμβάκι, μαλλί, ακατέργαστο μετάξι, ξυλεία και ελαιόλαδο ως προς τις εξαγωγές (Issawi, 1966; Ozturk, 2006).

Την εν λόγω περίοδο παρατηρείται μια έντονη αύξηση της δραστηριότητας του λιμένα της Βηρυτού, καθώς ο συνολικός αριθμός των εισερχομένων πλοίων αυξήθηκε από 341 το 1835

σε 356 το 1836 (με μέσο υπολογιζόμενο φορτίο τους 44.000 τόνους), σε 472 το 1837 και σε 680 το 1838 και μέσο φορτίο τους 59.000 τόνους. Από αυτά, τα 13 πλοία ήταν βρετανικά για τα έτη 1835, 1836, και 1837, και 17 το 1838 (Issawi, 1977).

Η οικονομική ανάπτυξη και μεγέθυνση της πόλης καθορίζεται σημαντικά από την ανάπτυξη του εμπορίου και της ναυτιλίας στην περιοχή. Το λιμάνι της Βηρυτού αυξάνει ολοένα και περισσότερο τη δυναμική του, προσελκύοντας πλοία από όλη την Ευρώπη. Από το 1840, προσεγγίζουν στο λιμάνι και ατμόπλοια, ενώ αποτελεί το μοναδικό λιμάνι μεταξύ Σμύρνης και Αλεξάνδρειας, στην προσέλκυση ατμόπλοιων. Ομοίως, η Βηρυτός αποτελεί και το μοναδικό σημαντικό λιμάνι για την ευρύτερη περιοχή της Συρίας και της Δαμασκού (Ozturk, 2006). Στον πίνακα που ακολουθεί, παρουσιάζεται ο αριθμός των Βρετανικών πλοίων ανά έτος, καθώς και το φορτίο τους σε χωρητικότητα και κόστος. Από την ανάγνωση του πίνακα, αντιλαμβανόμαστε ενδεικτικά τη δυναμική του λιμένα καθώς η συνολική του εικόνα δεν εξαντλείται μόνο στο βρετανικό εμπόριο και την ναυτιλία.

Πίνακας 7.2: Βρετανικό εμπόριο και ναυτιλία στο λιμάνι της Βηρυτού

Έτος	Πλοία	Χωρητικότητα	Εισαγωγές (£ 000)	Εξαγωγές (£ 000)
1842	15	2.000	-	-
1843	32	4.000	-	-
1844	23	2.000	-	-
1845	41	5.200	208	7
1846	32	4.500	350	7
1847	38	5.600	535	7
<b>1848</b>	37	5.700	304	<b>150</b>
1849	48	-	-	-
1851	80	18.200	332	23
<b>1852</b>	64	12.100	<b>544</b>	53
1853	39	8.500	226	42
1854	57	15.400	261	30
<b>1855</b>	<b>113</b>	<b>39.100</b>	455	97
1856	92	35.000	519	43
1857	66	26.000	276	67
1858	73	31.000	433	31
1859	63	26.000	362	8
1860	63	32.000	364	3
1861	57	27.000	432	11

Πηγή: Issawi, 1977

Σύμφωνα με τον Issawi (1966), οι τρεις καθοριστικοί παράγοντες για την αύξηση της εμπορικής δραστηριότητας στο λιμάνι της Βηρυτού είναι οι ακόλουθοι: α) οι επιπτώσεις τόσο στις εισαγωγές όσο και στις εξαγωγές από την επίτευξη της Αγγλο-οθωμανικής Εμπορικής Συμφωνίας το 1838, β) η ανάπτυξη της ναυσιπλοΐας με ατμόπλοια και γ) η εξάπλωση της παραγωγής μεταξιού. Μάλιστα, η παραγωγή του μεταξιού συνδυάστηκε και με την κατασκευή μονάδων επεξεργασίας μεταξιού κοντά στην πόλη.

Τα πρώτα ατμόπλοια χρησιμοποιήθηκαν κυρίως για τη μεταφορά αλληλογραφίας, νομισμάτων και επιβατών και αργότερα για τη μεταφορά εμπορευμάτων. Μέχρι το 1840, δύο γραμμές ναυσιπλοΐας καταλήγουν στο λιμάνι της Βηρυτού, μία Βρετανική και μία Αυστριακή, οι οποίες εκτελούν τακτικά δρομολόγια. Σύντομα τις ακολουθούν γαλλικά, οθωμανικά και ρωσικά ατμόπλοια καθιστώντας την πιο ελκυστική και ανταγωνιστική σε σχέση με τους λιμένες της Τρίπολης, της Αλεξανδρέττας, της Λατάκιας και της Ταρσού (Issawi, 1977; Lindner, 2009).

Με την αύξηση του εμπορίου, αναδύεται μία νέα αστική τάξη που σχετίζεται με αυτό. Ευρωπαίοι πρόξενοι εγκαθίστανται στην πόλη μεταξύ των δεκαετιών 1840 και 1850, με στόχο την προάσπιση των εμπορικών και οικονομικών συμφερόντων των χωρών τους. Καθώς όμως οι πρόξενοι παρέχουν πολιτική και οικονομική προστασία στους ξένους υπηκόους τους, ταυτόχρονα επωφελούνται και οι Σύροι υπάλληλοι αυτών, καθώς τυγχάνουν αρκετών διπλωματικών προνομίων (Ozveren, 1990; Lindner, 2009). Τα προνόμια που παραχωρούσε η Οθωμανική κυβέρνηση στους προξένους, στους εμπόρους και στους ταξιδιώτες των ευρωπαϊκών χωρών περιλαμβάνουν τα εξής: μειωμένους τελωνειακούς δασμούς, ασυλία από τους οθωμανικούς νόμους και φόρους, διπλωματική προστασία και εγγυήσεις για προσωπική ασφάλεια (Prousis, 2007).

Εκτός όμως από το επιχειρηματικό ενδιαφέρον και τις επενδύσεις των ξένων υπηκόων, συμπεριλαμβανομένων των Αιγυπτίων και των Οθωμανών, η Βηρυτός μεταλλάσσει και τις δραστηριότητες του ντόπιου πληθυσμού. Η Βηρυτός αντιμετωπίζεται από τους Σύρους ως ένας σύνδεσμος μεταξύ της Μεσογείου και του Όρους Λιβάνου με την ενδοχώρα του. Οι έμποροι αυτοί αποτελούν και την ραχοκοκαλιά της νέας αστικής τάξης της πόλης (Ozveren, 1990; Lindner, 2009).

Συμπερασματικά, μπορεί να ειπωθεί ότι ενώ η Βηρυτός παρέμεινε, μέχρι τα μέσα του 19ου αιώνα, μια μικρή επαρχιακή οθωμανική πόλη, μια σειρά πολιτικών μετασχηματισμών άλλαξε σταδιακά το καθεστώς της. Η ανάπτυξη του εμπορίου με τη Δύση ευνοήθηκε τόσο από μία σειρά πολιτικών αποφάσεων, που αναλύθηκαν παραπάνω, όσο και από τη δημιουργία

σημαντικών τεχνικών υποδομών, που θα αναλυθούν παρακάτω, όπως είναι η επέκταση του λιμένα και η οδική σύνδεση μεταξύ Βηρυτού και Δαμασκού (Nasr and Verdeil, 2008).

### 7.1.3 Πολεοδομία – Τεχνικές Υποδομές

#### 7.1.3.1 Δομικά Χαρακτηριστικά

##### α) Πολεοδομία

Ο πολεοδομικός ιστός της πόλης της Βηρυτού αποτελείται από πολλά «επίπεδα» που χρονολογούνται από το 1200 π.Χ. Τα στοιχεία αυτών των στρωμάτων που επιβίωσαν αποτελούν την αστική της κληρονομιά και διαμορφώνουν την ταυτότητα της πόλης.

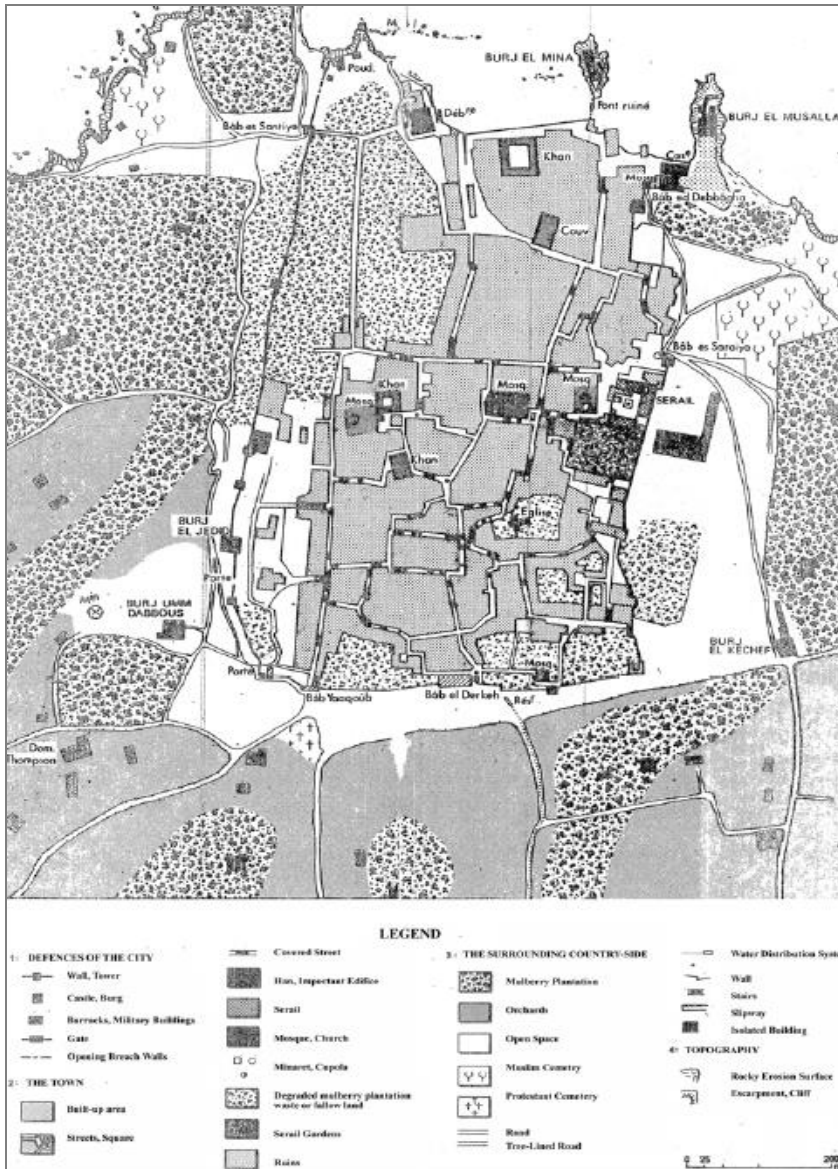
Μέχρι το 1835, η Βηρυτός είναι μια εντελώς οχυρωμένη πόλη-λιμάνι που περιβάλλεται από αγροτική γη και φυτείες μουριών. Ο κεντρικός πυρήνας της πόλης χτίστηκε γύρω από το ιστορικό λιμάνι της. Ολόκληρη η οχυρωμένη πόλη καλύπτει περίπου 550-600 μέτρα από το λιμάνι ως τη νότια πύλη της και 350-400 μέτρα από την ανατολική έως τις δυτικές πύλες της. Στις αρχές του δέκατου ένατου αιώνα, ορισμένες μόνο κατοικίες εντοπίζονται έξω από τα τείχη της πόλης, υπό τη μορφή αγροκτημάτων. Έτσι μέχρι το 1840, το μεγαλύτερο τμήμα του πληθυσμού κατοικεί εντός των τειχών της (Khalaf and Konstad, 1973a). Η πληθυσμιακή πυκνότητα εντός των τειχών εμφανίζεται ιδιαίτερα υψηλή, περίπου 300 άτομα ανά εκτάριο. Ωστόσο, αποτελεί μια τακτοποιημένη μεσαιωνική πόλη και εμφανίζει πολλά από τα χαρακτηριστικά της προ-βιομηχανικής πόλης. Όπως οι περισσότερες οχυρωμένες πόλεις, κατά μήκος των τειχών των οχυρών και ανάμεσα στις γραμμές των κάστρων, η πόλη οργανώνεται με έξι κύριες πύλες. Όπως και στις περισσότερες ευρωπαϊκές προ-βιομηχανικές πόλεις, οι άνθρωποι στην Βηρυτό ζούσαν και εργάζονταν στην ίδια αστική συνοικία. Η συνοικία διατηρεί την αυτονομία της εκτός από κάποιες ειδικές λειτουργίες, όπως τα δημόσια λουτρά και τα σουκ<sup>79</sup>, τα οποία αποτελούν και τους δύο τομείς που δηλώνουν χωρική εξειδίκευση στην πόλη. Αν και η γειτνίαση των κοινοτήτων είναι αρμονική, οι

---

<sup>79</sup> Η αγορά (το παζάρι). Ιστορικά, τα σουκ (souk) δημιουργούνταν έξω από τις πόλεις σε τοποθεσίες όπου τα καραβάνια φορτωμένα με αγαθά, σταματούσαν και οι έμποροι εξέθεταν τα προς πώληση εμπορεύματά τους. Εκείνες τις εποχές, τα σουκ δεν ήταν απλά αγορές εμπορικών συναλλαγών αλλά και χώροι όπου πραγματοποιούνταν ποικίλες κοινωνικές και πολιτιστικές εκδηλώσεις. Αργότερα, λόγω της σημασίας που απέκτησαν οι εμπορικές αγορές, αλλά και της ανάπτυξης των πόλεων, τα σουκ μετατράπηκαν σε αστικά επικέντρα. Τα παραδοσιακά σουκ της Βηρυτού ισοπεδώθηκαν κυριολεκτικά κατά τη διάρκεια του δεκαπενταετούς εμφυλίου πολέμου στον Λίβανο (1975 – 1990), αλλά ανακατασκευάστηκαν πρόσφατα σε μοντέρνα αρχιτεκτονική γραμμή, που διατηρεί όμως στοιχεία της πρότερης αραβικής μορφολογίας τους. Για περισσότερες πληροφορίες βλ. Makdisi (1997b).

συνοικίες είναι διαχωρισμένες με εθνοτικά και θρησκευτικά κριτήρια, δημιουργώντας συμπαγείς και ομοιογενείς αστικούς θύλακες (Khalaf και Kongstad 1973b).

Χάρτης 7.2: Η Βηρυτός το 1841



Πηγή: Davie, 1987

Σημαντική καμπή για την αστική ανάπτυξη της πόλης, αποτέλεσε η αναφορά διαμαρτυρίας των βρετανικών προξενικών αρχών, στα μέσα της δεκαετίας του 1830 σχετικά με διάφορες δυσχέρειες και προβλήματα στην εμπορική δραστηριότητα λόγω της έλλειψης επαρκούς αριθμού αποθηκών, τελωνείου αλλά και προκουμαίας (Issawi, 1977). Με αφορμή αυτό, η πόλη διαιρείται σε 8 εντός των τειχών συνοικίες, κάθε μία από τις οποίες διαθέτει δικό της αστυνομικό τμήμα. Επιπλέον, ονοματοδοτούνται οι κύριες οδοί της πόλης, δημιουργούνται



εμπορικές και υγειονομικές επιτροπές και κατασκευάζεται καραντίνα. Την ίδια εποχή, ανακαινίζονται όλα τα χάνια και επεκτείνονται οι αποθήκες κοντά στον λιμένα για να διευκολύνεται η διαχείριση του αυξανόμενου όγκου των εισαγόμενων και εξαγόμενων εμπορευμάτων. Εντός λοιπόν των συνοικιών, παρατηρείται μία μίξη οικονομικών λειτουργιών και κατοικίας (Chevallier, 1968; Choueiri, 2015).

Οι περιοχές κοντά στη ζώνη του λιμανιού αποτελούσαν τις αναβαθμισμένες περιοχές της πόλης, τις οποίες διατρέχουν οι δύο «καλές» οδοί της Βηρυτού και στις οποίες εντοπίζονται τα μεγάλα πέτρινα σπίτια της. Πέρα από αυτούς τους δρόμους, υπήρχε μία οδός που κατοικούσαν από τραπεζίτες και χρηματιστές και πέρα από αυτήν, η ελληνική συνοικία με τα καφενεία και τα καμπαρέ. Προσεγγίζοντας το κέντρο της πόλης, οι δρόμοι γίνονται στενότεροι και σε άσχημη κατάσταση (Fawaz, 1983). Στον χάρτη 7.2, φαίνεται ότι το πλάτος και ο προσανατολισμός των δρόμων αλλάζουν καθώς προσεγγίζουν το λιμάνι. Εκτός από αυτά δεν υπήρχε κάποιο ιδιαίτερο σχέδιο στο κέντρο της πόλης. Υπήρχε ένας άναρχος διαχωρισμός της γης με δρόμους, από όπου δημιουργούνταν συχνά είτε «τυφλά» οικόπεδα είτε αδιέξοδα δρομάκια (Davie, 2001).

Παρά τη μικρή οικιστική της έκταση το πρώτο μισό του δέκατου ένατου αιώνα, η Βηρυτός διαθέτει κάποια από τα κύρια χαρακτηριστικά μιας αραβικής πόλης όπως οι οχυρώσεις της, το παλάτι, πολυάριθμα θρησκευτικά μνημεία, εξειδικευμένες συνήθειες όπως είναι τα δημόσια λουτρά και τα χαμάμ και ένα πληθυσμιακό μωσαϊκό διαφόρων εθνο-θρησκευτικών ομάδων. Παρόλο που υπάρχουν λίγες ενδείξεις σχετικά με την κατανομή των κατοίκων της Βηρυτού στις αρχές του 19ου αιώνα, η πόλη διατηρεί ένα παραδοσιακό μοντέλο πόλης της Μέσης Ανατολής, όπου τα ανώτερα και κατώτερα κοινωνικά και οικονομικά στρώματα συγκεντρώνονται στην ίδια συνοικία αρκεί να έχουν το ίδιο εθνο-θρησκευτικό υπόβαθρο (Fawaz, 1983; Khalaf and Kongstad, 1973b).

Ο αριθμός των κατοικιών εκτός των τειχών της πόλης, όπως προαναφέρθηκε, δεν ήταν μεγάλος μέχρι τη δεκαετία του 1840, αλλά αυξήθηκε σημαντικά τη δεκαετία του 1860, όταν περίπου τα δύο τρίτα του πληθυσμού άρχισαν να ζουν στα νεόκτιστα προάστια (Fawaz, 1983). Η εν λόγω επέκταση της πόλης έγινε απότομα, άναρχα και χωρίς προγραμματισμό, με ταυτόχρονη κατεδάφιση των τειχών της. Μέχρι το 1876, το μέγεθος της πόλης αυξήθηκε σχεδόν 10-12 φορές συγκριτικά με το μέγεθος που είχε το 1841, ενώ αντίστοιχα ο πληθυσμός αυξήθηκε μόλις 7-8 φορές την ίδια περίοδο. Μόνο η παλιά πόλη και η περιοχή των souks υπήρχαν ενώ άλλες έντεκα συνοικίες προστέθηκαν το 1876. Στην εικόνα που ακολουθεί, παρουσιάζεται χάρτης χρήσεων γης της Βηρυτού το 1876, όπου γίνεται

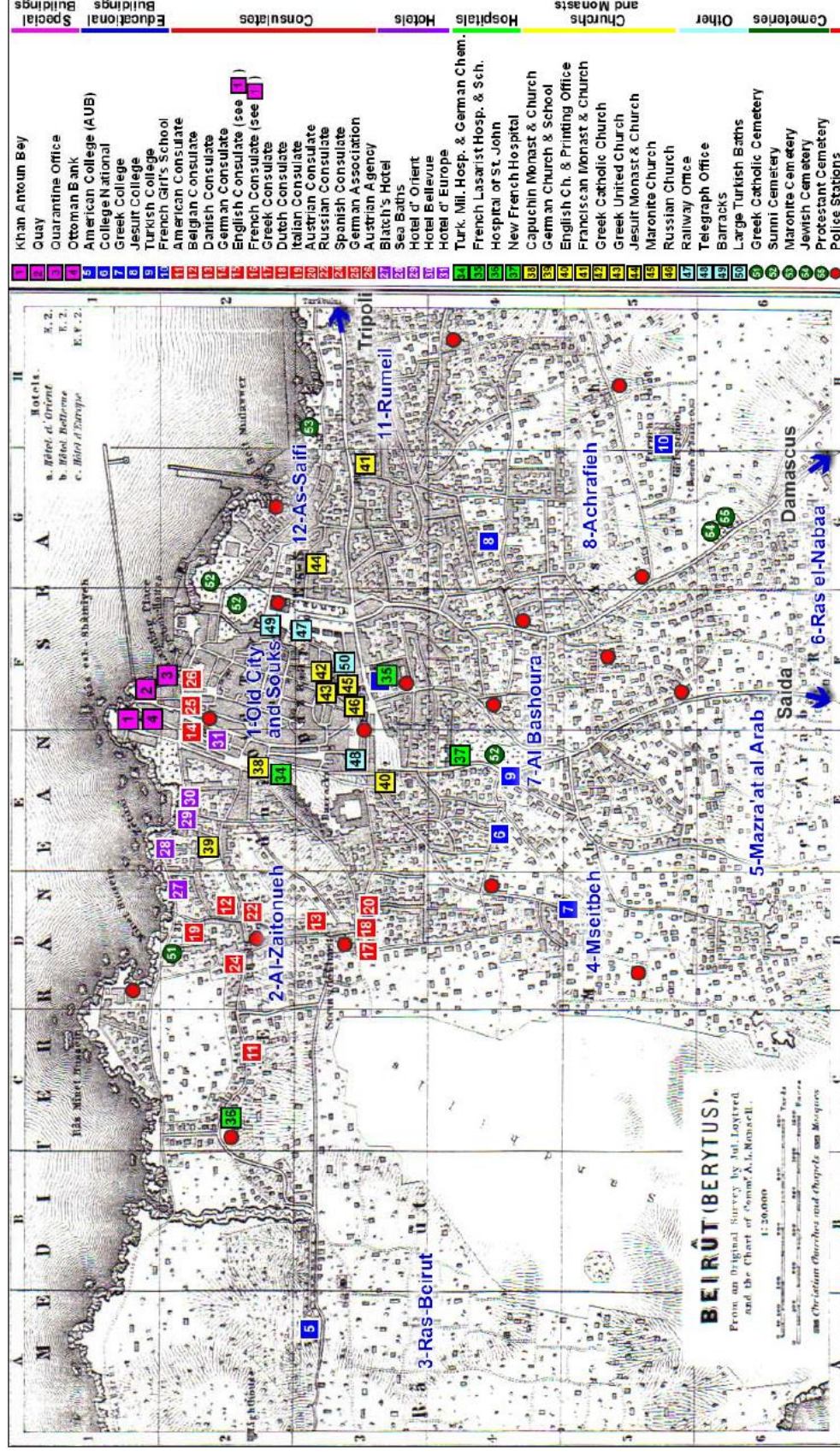
αντιληπτή η εξάπλωση και των αστικών λειτουργιών της πόλης πέραν της οικιστικής επέκτασης (Ozveren, 1990).

Οι κύριες διαδρομές που οδηγούν από το κέντρο της πόλης και τις πύλες της μέχρι τα περίχωρα, αποτέλεσαν τους κύριους άξονες αστικής ανάπτυξης το δεύτερο μισό του δέκατου ένατου αιώνα. Στα δυτικά, η διαδρομή που οδηγεί στην Ras Beirut, την οδό Bliss και την οδό Hamra, έγινε ο κύριος αναπτυξιακός άξονας. Το Al-Zaitouneh αποτέλεσε κατοικημένη περιοχή ευρισκόμενη πάνω στον άξονα προς την περιοχή Hamra. Η περιοχή κατοικείται από τις πλούσιες μουσουλμανικές οικογένειες της Βηρυτού, με σπίτια συγκεντρωμένα γύρω από το τζαμί El-Mreisseh. Στον νότο, γύρω και μεταξύ των διαδρομών που οδηγούν στην Δαμασκό και την Σάιντα δημιουργήθηκε μια νέα και πυκνοδομημένη περιοχή. Στα ανατολικά του κέντρου της πόλης, η διαδρομή που οδηγεί στην Τρίπολη και διέρχεται από την πλατεία των Μαρτύρων έγινε ο κύριος άξονας για τις συνοικίες Al-Saifi και Achrafieh. Ο συγκεκριμένος δρόμος ονομαζόταν οδός Gourad και αποτέλεσε τον κύριο άξονα στην πόλη. Η ημικυκλική περιοχή γύρω από το κέντρο της πόλης ήταν γεμάτη με κτίρια και μια ευρύτερη ημικυκλική περιοχή γύρω από την προηγούμενη, μετατράπηκε σε περιοχή κατοικίας (Khalaf and Kongstad, 1973b).

Ενώ οι κύριες δραστηριότητες συνέχιζαν να συγκεντρώνονται στο κέντρο της πόλης και στα κοντινά περίχωρα της παλιάς πόλης και της περιοχής των σουκ, η εξάπλωση εκπαιδευτικών και υγειονομικών εγκαταστάσεων καθώς και αστυνομικών σταθμών δείχνει την κατεύθυνση της ανάπτυξης της πόλης. Ωστόσο, η διαφορά πυκνότητας μεταξύ των νέων οικιστικών περιοχών και των παλιών, είναι ιδιαίτερα εμφανής και αποτυπώνεται τόσο μέσω του πλάτους του οδικού δικτύου όσο και μέσω της τυπολογίας των κτιρίων (Ozturk, 2006).

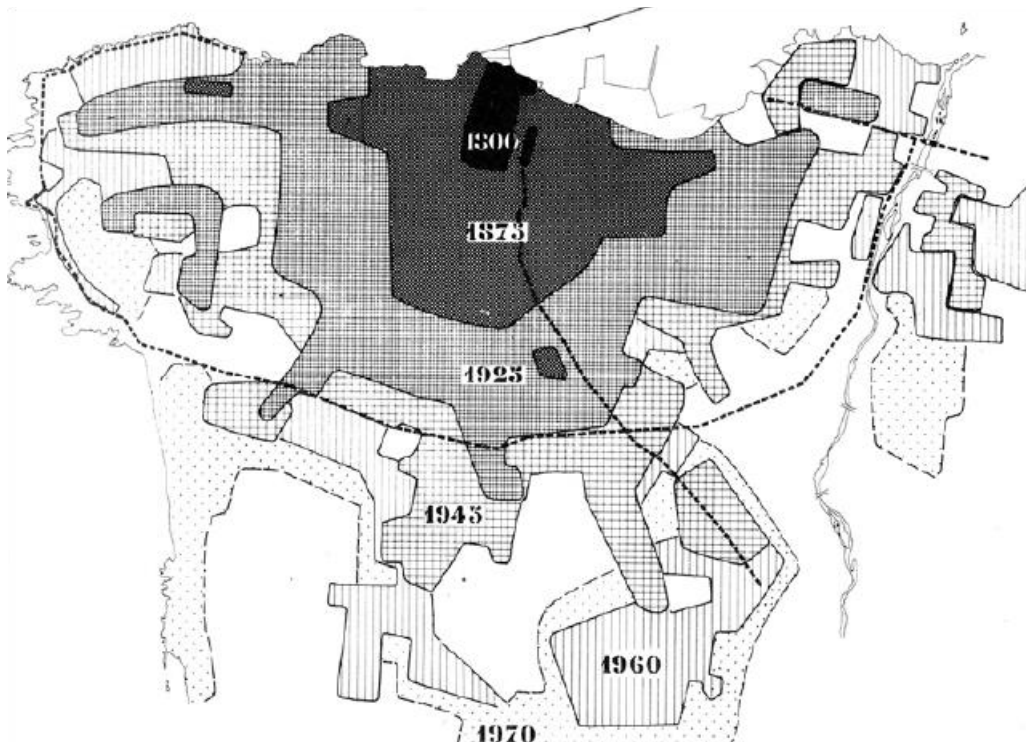
Η ανάγκη για τη δημιουργία νέας πόλης λόγω των αυξανόμενων σχέσεων με την Δύση αλλά και των μεταρρυθμίσεων του Τανζιμάτ εισήγαγε ένα διπλό σύστημα κέντρων πόλεων στις πόλεις της Αυτοκρατορίας. Στην Βηρυτό δεν παρατηρήθηκε η δημιουργία ενός νέου κέντρου τον δέκατο ένατο αιώνα, αλλά το υπάρχον κέντρο της πόλης εξελίχθηκε με τις αλλαγές. Η ανάγκη για νέες λειτουργίες επιλύθηκε είτε με την οικοδόμηση νέων δομών, όπως στην περίπτωση του Grand Serail, είτε με τη μορφή αλλαγών των λειτουργιών των υφιστάμενων δομών, όπως στην περίπτωση του Khan Antoun Bey, μετατρέποντάς το από ένα παραδοσιακό καραβανσεράι σε ένα σύγχρονο επιχειρηματικό κέντρο (Gavin and Maluf, 1996).

Χάρτης 7.3: Χρήσεις γης Βηρυτού 1880



Πηγή: Kassab and Tadmori, 2002

Εικόνα 7.3: Εξέλιξη του αστικού ιστού της Βηρυτού

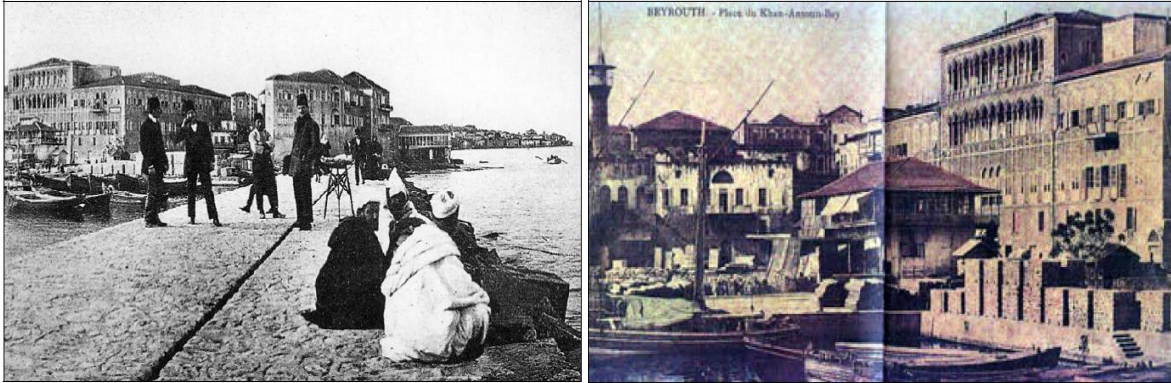


Πηγή: *Khalaf and Kongstad, 1973b*

Η πλατεία Khan Antoun Bey αποτελεί ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά του κέντρου της πόλης. Ήταν η είσοδος της πόλης από τη θάλασσα και αναπτύχθηκε κυρίως μετά το 1841, με την αυξανόμενη άνθηση των εμπορικών δραστηριοτήτων με τη δύση. Το Khan Antoun Bey, από το οποίο πήρε το όνομά της η πλατεία, αποτελούσε ένα από τα πιο σημαντικά παραδοσιακά καραβανσεράι της εποχής. Χτίστηκε το 1853 από τον Antoun Bey Najjar, έναν έμπορο που έκανε περιουσία στην Κωνσταντινούπολη. Σταδιακά, μετατράπηκε σε ένα μεγάλο επιχειρηματικό κέντρο και το κτήριο εξυπηρετούσε πολλά ιδρύματα όπως πολλά ξένα προξενεία της Βηρυτού, την οθωμανική διοίκηση, τις ταχυδρομικές υπηρεσίες, τα γραφεία των εμπόρων και την πρώτη τράπεζα της Βηρυτού, την Αυτοκρατορική Οθωμανική Τράπεζα. Στο ισόγειο και στους πρώτους ορόφους, στέγαζε εμπορικά γραφεία ενώ ο τελευταίος όροφος καταλαμβάνεται από ξένα προξενεία. Η εσωτερική αυλή χρησιμοποιείται ως χώρος στάθμευσης των αμαξών των προξένων που διαθέτουν γραφείο στο κτίριο. Στη νότια πλευρά της πλατείας, απαντάται το Τζαμί Majidiyeh, το οποίο ήταν αρχικά ένα οχυρό Σταυροφόρων που υψώθηκε πάνω στον βράχο και τα αρχαία τείχη της πόλης με θέα στη θάλασσα. Το κτίριο μετατράπηκε σε τζαμί το 1841, κατά τη διάρκεια της βασιλείας του σουλτάνου Abdul Mecid, από τον οποίο παίρνει το όνομά του. Η πλατεία χρησιμεύει επίσης και ως αποβάθρα για το εμπόριο σίτου και ξυλείας. Η πλατεία εξελίχθηκε μετά την

κατασκευή της μεγάλης οθωμανικής προβλήτας και των νέων αποβάθρων στη δεκαετία του 1890 (Gavin and Maluf, 1996).

Εικόνες 7.4 & 7.5: Άποψη από την πλατεία Khan Antoun Bey



**Πηγή:** Gavin and Maluf, 1996

Η Place des Canons αποτελεί το δεύτερο σημείο ενδιαφέροντος στο κέντρο της πόλης. Ονομάστηκε επίσης πλατεία Βουγι στις αρχές του εικοστού αιώνα και Πλατεία των Μαρτύρων, μετά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο. Το 1841, ο χώρος θεωρήθηκε ως κήπος του Παλατιού, αλλά το 1876 η περιοχή μετατράπηκε σε δημόσιο κήπο και σημείο συνάντησης. Οι δύο καθοριστικές αποφάσεις που ανέδειξαν την περιοχή σε σημείο συνάντησης είναι οι εξής: α) μετά την εγκατάσταση των γραμμών τραμ στην πόλη, η πλατεία επιλέχτηκε ως κόμβος διασταύρωσης των γραμμών καθώς υπήρχε διαθέσιμος και κενός χώρος και β) η ανέγερση του δημόσιου πάρκου στην περιοχή, που αποτέλεσε το σημείο συγκέντρωσης των ανθρώπων για αναψυχή και εμπορικές δραστηριότητες. Καθώς οι δημόσιες εκδηλώσεις γίνονταν σε αυτό το μέρος, ιδρύθηκε επίσης στην πλατεία ένας αστυνομικός σταθμός (Ozturk, 2006).

Εικόνες 7.6 & 7.7: Άποψη της Place des Canons



**Πηγή:** Debbas, 2001

Επιπλέον, κατασκευάζονται καινούρια κτίρια για τις νέες λειτουργίες της αναπτυσσόμενης πόλης στο τμήμα του υπάρχοντος κέντρου, όπως τράπεζες, το κτίριο καραντίνας, οι νέες αποβάθρες, το γραφείο σιδηροδρόμων, το ταχυδρομείο, οι αστυνομικοί σταθμοί και τα γραφεία ξένων πρακτορείων (Gavin and Maluf, 1996).

Η πιο «αναλλοίωτη» περιοχή, η περιοχή των σουκ αποτελεί την καρδιά του κέντρου της πόλης και όχι μόνο, η οποία διατηρεί την ακανόνιστη ρυμοτομία της. Πιο συγκεκριμένα, διατηρήθηκαν οι παραδοσιακές διαδρομές και τα καλυμμένα σουκ όπως και η λειτουργία τους. Επιπλέον, παραμένουν οι μικρές δημόσιες πλατείες μεταξύ χωρικών συγκεντρώσεων αλλά και οι αδιέξοδες διαδρομές. Μάλιστα, το υπάρχον παραδοσιακό οδικό σύστημα του κέντρου της πόλης θα παραμείνει μέχρι τις αρχές του εικοστού αιώνα, όταν τίθενται σε εφαρμογή οι πρώτες πράξεις σχεδιασμού (Ozturk, 2006).

Εικόνα 7.8: Άποψη παραδοσιακού σουκ στη Βηρυτό



**Πηγή: Ozturk, 2006**

Η ανάγκη για ανανέωση στην πόλη ήταν έντονη μετά τον Εμφύλιο Πόλεμο, με αποτέλεσμα να ξεκινήσουν άμεσα και οι πρώτες προγραμματισμένες ενέργειες. Έτσι, μετά το 1860 και τον εμφύλιο πόλεμο, η οθωμανική κεντρική κυβέρνηση δίνει μεγαλύτερη προσοχή στον Λίβανο και το 1863 θεσπίζεται στην Βηρυτό η πρώτη Δημαρχία. Από το 1868 έως το 1878 η Βηρυτός είχε δύο διορισμένους δημάρχους (Shareef, 1998). Όμως σύμφωνα με τους κανονισμούς, για να εφαρμοστεί ένας εντελώς νέος σχεδιασμός σε μια περιοχή, θα έπρεπε να προηγηθεί ένα καταστροφικό περιστατικό, όπως μια πυρκαγιά ή ένας σεισμός. Στην Βηρυτό, τα υλικά κατασκευής (πέτρα) δεν ήταν τόσο επιρρεπή σε πυρκαγιές όσο τα υλικά στην Σμύρνη, την Κωνσταντινούπολη ή την Θεσσαλονίκη (ξύλο), με αποτέλεσμα να μην είναι δυνατή η εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου αστικού σχεδίου για την πόλη αλλά κάποιες αποσπασματικές ενέργειες, όπως διανοίξεις των μεγάλων λεωφόρων της πόλης ή ανάπλαση των πλατειών της και δημιουργία οικοπέδων. Η μεταβίβαση γης γίνεται μέσω της

κτηματολογικής νομοθεσίας, καθώς τα οικοπέδα εξατομικεύθηκαν ήδη από το 1928, γεγονός που προκάλεσε την άνθηση της κτηματομεσιτικής αγοράς στην πόλη, χωρίς ωστόσο να αποτραπούν και φαινόμενα κερδοσκοπίας σε ακίνητα (Khalaf and Kongstad, 1973b).

Οι πρώτες πρακτικές σχεδιασμού στην Βηρυτό επηρεάστηκαν από τον αποικιακό σχεδιασμό. Αυτό το μοντέλο αποικιακού σχεδιασμού αποτελείται από δύο περιόδους. Η πρώτη περιλαμβάνει την περίοδο μεταξύ 1830-1910, η οποία ήταν η περίοδος της ύστερης οθωμανικής κυριαρχίας στον Λίβανο. Η δεύτερη, περιλαμβάνει την περίοδο μεταξύ 1920-1930, η οποία αποτελεί την περίοδο Γαλλικής Κατοχής της πόλης. Ο Saliba (1998), υποστηρίζει ότι οι Οθωμανοί ήταν υπεύθυνοι για ένα μεγάλο μέρος του πρώιμου εκσυγχρονισμού της Βηρυτού, τον οποίο περιγράφει ως προσπάθεια "αντιγραμμένου εκσυγχρονισμού". Κατά τη διάρκεια της οθωμανικής κυριαρχίας, τα μοντέλα σχεδιασμού που εφαρμόστηκαν ήταν ως επί το πλείστον δυτικά, όπως αυτά που υιοθετήθηκαν για πρώτη φορά στην Κωνσταντινούπολη και έπειτα στις διάφορες επαρχιακές πρωτεύουσες του Οθωμανικού Κράτους. Η Βηρυτός αναδείχτηκε σε επαρχιακή οθωμανική πρωτεύουσα κατά το δεύτερο μισό του δέκατου ένατου αιώνα. Στο πλαίσιο αυτό, εφαρμόστηκαν οι μεταρρυθμίσεις του Τανζιμάτ μέσω του εκσυγχρονισμού των κανονισμών οικοδόμησης της πόλης και της αναβάθμισης της υποδομής της. Στη δεύτερη περίοδο της Γαλλικής Κυριαρχίας, οι Γάλλοι σχεδιαστές επέβαλαν ένα *Beaux-Arts* και ένα *Hausmanian* μοντέλο, που αποτελείται από μεγάλες λεωφόρους που τέμνονται σε μνημειώδεις πλατείες πάνω από τον μεσαιωνικό ιστό της πόλης. Σε αντίθεση με άλλα παραδείγματα αποικιακού σχεδιασμού στην περιοχή, όπου χρησιμοποιήθηκε ένα μοντέλο πολυκεντρικής πόλης με δύο κέντρα, όπου η παλιά πόλη έμεινε άθικτη και τα νέα τμήματα κατασκευάστηκαν δίπλα στα παλιά, στην περίπτωση της Βηρυτού, δεν σχεδιάστηκε αυτό το μοντέλο. Επιπλέον, με την ανακατασκευή της κεντρικής περιοχής Place d'Etoile, οι Γάλλοι σχεδιαστές αλληλεπιδρούν με τις παραδοσιακές περιοχές της πόλης, με αποτέλεσμα να εξαφανιστεί ο μεσαιωνικός ιστός της πόλης, ο οποίος αντικαθίσταται από την αποικιακή πρώιμη σύγχρονη Βηρυτό (Saliba, 2004a).

Υπό την οθωμανική αρχή, εισήχθησαν στην πόλη αστικές καινοτομίες όπως διαχωρισμός μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών χώρων αλλά και νέα διοικητική διαίρεση των συνοικιών. Στη συνέχεια, πραγματοποιήθηκαν τεράστια έργα αστικής ανάπτυξης για την αλλαγή του αστικού τοπίου μεταξύ του 1880 και του 1900. Στις αρχές του εικοστού αιώνα, κατά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, ο σουηδός αρχιτέκτονας, Maximilian Zürcher, κλήθηκε να προετοιμάσει ένα σχέδιο για την Βηρυτό. Το σχέδιο αποφασίστηκε να εφαρμοστεί τον Απρίλιο του 1915 και οι τίτλοι διανεμήθηκαν στους γαιοκτήτες. Ξεκίνησε λοιπόν η κατεδάφιση του κέντρου της πόλης και για μία έκταση 69.000 τετραγωνικών μέτρων,

ελήφθησαν 2.278 οικόπεδα για την κατασκευή των νέων εικοσάμετρων λεωφόρων. Το 1918, όταν τα γαλλικά στρατεύματα κατέλαβαν την Βηρυτό, η διαδικασία κατασκευής βρισκόταν στο στάδιο της κατεδάφισης (Khalaf and Kongstad, 1973b).

Εικόνα 7.9: Σχέδιο του κέντρου της Βηρυτού



Πηγή: Saliba, 1998

Την περίοδο της Γαλλικής Κατοχής, διαλύεται το δημοτικό συμβούλιο, καθώς τα μέλη του δεν αντιπροσώπευαν τα ποσοστά του υπάρχοντος πληθυσμού και δημιουργείται ένα νέο προσωρινό συμβούλιο. Τέλος, μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1920 δεν εκπονείται κάποιο πολεοδομικό σχέδιο, με αποτέλεσμα να εξακολουθούν να εφαρμόζονται οι Οικοδομικοί Κανόνες (Ebniye) του 1882 (Ozturk, 2006).



## β) Αρχιτεκτονική

Η Κωνσταντινούπολη ήταν η Μέκκα της *Art Nouveau*. Στην Κωνσταντινούπολη, η αναζήτηση για ένα οθωμανικό στυλ είχε ξεκινήσει από τον Ibrahim Eldem Πασά που δημοσίευσε τις «Αρχές της Οθωμανικής Αρχιτεκτονικής» στην Παγκόσμια Έκθεση της Βιέννης, το 1873. Η Οθωμανική αναγεννησιακή αρχιτεκτονική ήταν ένα αμάλγαμα διαφορετικών μορφών, όπως οι Καλές Τέχνες, η νεοκλασική, η οθωμανική μπαρόκ και η σύγχρονη ισλαμική. Μάλιστα, την εποχή αυτή, πολλοί Ευρωπαίοι αρχιτέκτονες επισκέπτονται την Κωνσταντινούπολη, όπως ο νέος τότε Le Corbusier, ο οποίος τρομοκρατήθηκε από τα πειράματα εκσυγχρονισμού της Οθωμανικής αναγέννησης. Κάποιοι άλλοι ωστόσο, αποδέχτηκαν τις προσοδοφόρες επιχειρηματικές προοπτικές και την στυλιστική ελευθερία, ακολουθώντας το νέο αρχιτεκτονικό ρεύμα (Godoli and Barillari, 1996; Bozdogan, 2002).

Η κρατική αρχιτεκτονική στην Βηρυτό διέφερε τόσο από της Κωνσταντινούπολης όσο και από τα ευρωπαϊκά αρχιτεκτονικά εργαστήρια στις αποικιακές πόλεις της Βόρειας Αφρικής, των οποίων η μεγαλοπρέπεια και ο εκλεκτικισμός δεν συναντάται στις οθωμανικές επαρχιακές πρωτεύουσες. Στις αραβικές επαρχιακές πρωτεύουσες, τα κτίρια της αυτοκρατορικής κυβέρνησης και οι στρατιωτικές εγκαταστάσεις ακολουθούν γενικά τα νεοκλασικά πρότυπα. Ο Hanssen (2005a) υποστηρίζει ότι η απλή μνημειακότητα των οθωμανικών κτιρίων της Βηρυτού αποτελεί μια αντανάκλαση της αυτοκρατορικής επιθυμίας να παρουσιαστεί το κράτος ως τόπος τάξης, αυτοπεποίθησης και λογικής.

Ωστόσο, υπήρχαν και κάποια σχεδιαστικά εγχειρήματα της σύγχρονης αρχιτεκτονικής στην ύστερη Οθωμανική Βηρυτό. Συγκεκριμένα, οι κατασκευές ορόσημο του αρχιτέκτονα Aftimos που αναμειγνύουν διακοσμητικά στυλ της οθωμανικής αναγέννησης με τοπικά υλικά και στυλ, αποτελούν το πλέον χαρακτηριστικό δείγμα αρχιτεκτονικής της πόλης. Οι εν λόγω κατασκευές είτε είχαν ανατεθεί από την αυτοκρατορική κυβέρνηση είτε προέκυψαν από τοπική πρωτοβουλία προς τιμήν του Σουλτάνου, και αποτέλεσαν πρόδρομο του ξεχωριστού μοντερνισμού της Βηρυτού της δεκαετίας του 1930-1960. Μέσω λοιπόν της αλληλεπίδρασης της αυτοκρατορικής και της τοπικής αρχιτεκτονικής, οι επαρχιακές πρωτεύουσες, όπως η Βηρυτός, ανέπτυξαν τη δική τους πολυμορφία στην σχεδιαστική και κατασκευαστική κουλτούρα (Arbid, 2002).

Επιπλέον, η αρχιτεκτονική χρησιμοποιήθηκε ως ισχυρό σύμβολο της οθωμανικής νεωτερικότητας και ως μέσο, με το οποίο μεταφέρεται η αυτοκρατορική μονιμότητα στις επαρχίες. Η σχεδιαστική κουλτούρα των διευρυνόμενων επαρχιακών πόλεων αποτελούσε μια κατάλληλη πλατφόρμα, όπου η αυτοκρατορική κυβέρνηση έβαζε σε λειτουργία τη «νέα

δημόσια εικόνα» της οθωμανικής νεωτερικότητας. Έτσι, σε όλη την οθωμανική αυτοκρατορία, τελούνται εκδηλώσεις έναρξης δημόσιων κατασκευών, με στόχο την ανάδειξη όχι μόνο των κατασκευών αλλά της συνεχώς επιταχυνόμενης αστικής ζωής τόσο για τους υπαλλήλους όσο και για τους πολίτες της Αυτοκρατορίας (Deringil, 1993).

Ο αστικός ιστός της Βηρυτού διαμορφώθηκε από μια αυτοκρατορική ευαισθησία ως προς την τοπογραφία της πόλης, ως ισχυρό έδαφος για την οθωμανική κυριαρχία στην ευρύτερη περιοχή. Η οθωμανική μνημειακή αρχιτεκτονική της Βηρυτού συναγωνίστηκε με την ταυτόχρονη δημιουργία επιδεικτικών παλατιών των αστικών ελίτ στις πλαγιές πάνω από την παλιά πόλη. Επιπλέον, η ανάπτυξη των δημόσιων χώρων και των πλατειών της Βηρυτού παρέμεινε σταθερά στα δημοτικά χέρια. Τα πολυάριθμα οθωμανικά κτίρια, οι στρατώνες, τα σιντριβάνια, τα νοσοκομεία, τα σχολεία και τα παλάτια ήταν εντυπωσιακά. Σε ορισμένες μάλιστα περιπτώσεις, η αισθητική του κτιρίου έχει τόσο βαρύνουσα σημασία που υπερισχύει της λειτουργικότητάς του. Μάλιστα, λόγω της έμφασης που δίνεται στις στρατηγικές τοποθεσίες τους, στη μεγαλοπρέπεια των διαστάσεων των κτιρίων, στο πλάτος των γραμμών τους, στην ομοιομορφία του σχεδιασμού τους και στην επίδραση των διακοσμητικών στοιχείων τους, επιχειρείται η επιβεβαίωση της ισχύς του κράτους και ικανοποιούνται οι οθωμανικές αξιώσεις για νεωτερικότητα (Saliba, 1998; Hanssen, 2005a).

Στην Βηρυτό και σε άλλες επαρχιακές πρωτεύουσες, η «οθωμανοποίηση» του αστικού χώρου προκάλεσε όχι μόνο φυσικές αλλαγές στο δομημένο περιβάλλον αλλά και εισήγαγε στον αστικό χώρο (και χρόνο) νέες κοινωνικές και πολιτικές συνήθειες. Η προσπάθεια εγγραφής της παρουσίας του οθωμανικού κράτους στον αστικό ιστό δεν αποτελεί ιστορικά νέα επιδίωξη. Πριν από την εποχή των Τανζιμάτων, η κατασκευή τζαμιών με χαρακτηριστικούς μιναρέδες αποτελούσε ένα επαναλαμβανόμενο μοτίβο της οθωμανικής κυριαρχίας. Στο Χαλέπι, στην Δαμασκό και στην Βαγδάτη αλλά και στις πόλεις-λιμάνια της Αυτοκρατορίας όπως η Σμύρνη και η Βηρυτός, πολλά δημόσια κτίρια και κυβερνητικά ανάκτορα κατασκευάζονται ως αρχιτεκτονική ενσάρκωση των κατευθύνσεων του αστικού έργου των Τανζιμάτων. Η επανάληψη και η ομοιομορφία της κρατικής αρχιτεκτονικής παρέχουν οπτικές και φυσικές αναπαραστάσεις της προόδου και της νεωτερικότητας, με τις οποίες η οθωμανική αυτοκρατορική κυβέρνηση προσπάθησε να φωτίσει, να εκσυγχρονίσει και να ομογενοποιήσει αυτές τις πόλεις και την επαρχιακή ενδοχώρα. Από την αρχή των Τανζιμάτων, τα δημόσια κτίρια δημιουργήθηκαν σκόπιμα σε μεγάλες τετραγωνικές πλατείες, δημιουργώντας νέα αστικά κέντρα (Lemke, 2002; Hanssen, 2005a).

Ωστόσο, η Βηρυτός παρουσιάζει το ιδιαίτερο γνώρισμα της τριπλής κυριαρχίας κατά τη διάρκεια σχεδόν ενός αιώνα (από την Αίγυπτο, την Οθωμανική Αυτοκρατορία και την

Γαλλία). Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, την αλληλεπίδραση διαφορετικών πολιτιστικών προτύπων και κουλτουρών, γεγονός που αποτυπώνεται και στον αστικό ιστό της πόλης. Στην αποικιακή κληρονομιά της Βηρυτού, δηλαδή στην περίοδο από το δεύτερο μισό του δέκατου ένατου αιώνα ως στις πρώτες δεκαετίες του εικοστού αιώνα, η μεσαιωνική πόλη εντάχθηκε εν μέρει στο πλαίσιο του εκσυγχρονισμού των Οθωμανικών Μεταρρυθμίσεων (1900-1916) και στη συνέχεια «*Hausmannοποιείται*» δεόντως υπό τη γαλλική κατοχή, την δεκαετία 1920-1930. Συνεπώς, τα κτίρια και το αστικό τοπίο εν γένει αυτής της περιόδου μπορεί να είναι ταυτόχρονα "αποικιακά" και "πρώιμα σύγχρονα" (Kögler, 2005; Saliba, 2013).

Παρακάτω, παρουσιάζονται 4 περιπτώσεις αρχιτεκτονικών κτιρίων-τοπόσημων για την πόλη της Βηρυτού.

### **Μεγάλο Παλάτι (Grand Serail) ή Αυτοκρατορικοί Στρατώνες (Imperial Barracks)**

Από την κατασκευή τους κατά τη διάρκεια του πολέμου της Κριμαίας, οι Αυτοκρατορικοί Στρατώνες της Βηρυτού, που εντοπίζονται στην κορυφή του λόφου Qantari, αποτελούν την πιο εμφανή υπενθύμιση της οθωμανικής κρατικής εξουσίας σε αυτή την ακμάζουσα λιμενική πόλη. Όπως και με το στρατόπεδο της Κωνσταντινούπολης, η ολοκλήρωση της κατασκευής του διήρκεσε πάνω από μια δεκαετία. Δυο ψηλά δάπεδα απλώθηκαν πάνω από 80 μέτρα στην επιμήκη πλευρά, καθιστώντας το, το μεγαλύτερο κτίριο στην οθωμανική Βηρυτό. Η αφιδωτή στοά του, που προεξέχει στην ανατολική πρόσοψη, πλαισιώνεται από δύο συμμετρικά πτερύγια, τα οποία είναι δομημένα από τρεις σειρές από δεκαέξι μικρά, πανομοιότυπα παράθυρα (Debbas, 2001). Στους στρατώνες είναι χωροθετημένα το Μεγάλο Παλάτι, ο Πύργος του Ρολογιού και το Στρατιωτικό Οθωμανικό Νοσοκομείο.

Εικόνα 7.10: Άποψη του Grand Serail



Πηγή: Saliba, 2013

Εικόνα 7.11: Καρτ ποστάλ του Grand Serail (Αυτοκρατορικοί Στρατώνες)



Πηγή: Debbas, 2001

Το κτίριο κυριάρχησε στο αστικό τοπίο της παλιάς πόλης, του λιμένα αλλά και της Μεσογείου εν γένει. Η έμφαση του κτιρίου δόθηκε στην επιβλητική του τάξη και μνημειακότητα, τα οποία ενισχύθηκαν με την παρόμοια αλλά σε μικρότερη κλίμακα δομή του Οθωμανικού Στρατιωτικού Νοσοκομείου, που ανεγέρθηκε πλησίον του το 1861. Έτσι, μέσα σε 20 χρόνια το αστικό προφίλ της Βηρυτού αλλάζει δραματικά. Με την πάροδο του χρόνου, ο στρατιωτικός σκοπός του στρατώνα να φιλοξενεί τακτικές και κινητές στρατιωτικές μονάδες αντικαταστάθηκε από πολιτικές χρήσεις. Ο Πασάς Φουάντ, ο ειδικός απεσταλμένος του σουλτάνου στο Όρος Λίβανος και στην Δαμασκό μετά τους εμφύλιους πολέμους του 1860, μετέτρεψε το κτίριο σε έδρα του. Εκεί στεγάζονται η κεντρική φυλακή της πόλης και με την προσθήκη ενός δεύτερου ορόφου, οι οθωμανικές ιατρικές μονάδες του 1870 (Gavin and Maluf, 1996; Kassab and Tadmor, 2002). Μετά τη δημιουργία της επαρχίας της Βηρυτού, ο γενικός κυβερνήτης χρησιμοποίησε τους στρατώνες για επίσημες τελετές, όπως αυτοκρατορικές επετείους, στρατιωτικές παρελάσεις και απονομή κρατικών διακριτικών. Αν και η περιοχή γύρω από τους αυτοκρατορικούς στρατώνες συνέχισε να χρησιμοποιείται για στρατιωτικές ασκήσεις και παρελάσεις, στα τέλη του 19ου αιώνα, οι αυτοκρατορικοί στρατώνες υποβλήθηκαν σε μια σημασιολογική αλλαγή από «Imperial Barracks» σε «Grand Serail» ώστε να συμβαδίζουν με τις συσσωρευμένες δημόσιες λειτουργίες του κτιρίου (Goodwin, 1997).

### **Ο Οθωμανικός Πύργος Ρολογιού (Ottoman Clocktower)**

Στην πόλη της Βηρυτού υπάρχουν πολλά ξένα ιδρύματα που διαθέτουν *Clocktowers*, όλα όμως με δυτικό ρολόι. Επειδή δεν υπάρχει δημόσιο ρολόι που να δείχνει την ώρα και να ορίζει την υποχρεωτική μουσουλμανική προσευχή, ακόμη και αξιωματούχοι αλλά και λοιποί δημόσιοι υπάλληλοι έπρεπε να προσαρμοστούν στην ώρα των ξένων ρολογιών. Καθίσταται λοιπόν επιτακτική η ανάγκη για την ανέγερση ενός δημόσιου ρολογιού που να καθορίζει τους θρησκευτικούς χρόνους των Μουσουλμάνων. Η εν λόγω αναγκαιότητα αναγνωρίστηκε και από το επαρχιακό συμβούλιο, το οποίο έθεσε την κατασκευή ενός Clocktower στην ημερήσια διάταξη του και προέβλεψε τη χρηματοδότηση του από τα έσοδα του δήμου. Στην πόλη λοιπόν της Βηρυτού, η κατασκευή του Πύργου του Ρολογιού (Clocktower) ανήκει εξ' ολοκλήρου στην τοπική πρωτοβουλία. Τέλος, η απόφαση να τοποθετηθεί σε ένα τόσο ψηλό και εμφανές σημείο στην πόλη, στο πάρκο μπροστά από το Grand Serail, αποδεικνύει την επιρροή που έχει μία τέτοια κτιριακή δομή στην αστική φυσιογνωμία της (Hanssen, 2005a).

Εικόνα 7.12: Άποψη του Οθωμανικού Πύργου Ρολογιού (Ottoman Clocktower)



**Πηγή: Debbas, 2001**

Πάνω από 120 διαφόρων τύπων πύργοι ρολογιών εντοπίζονται διάσπαρτοι στις πόλεις της οθωμανικής αυτοκρατορίας, κυρίως στην Ανατολία και τα Βαλκάνια και λιγότερο στις αραβικές επαρχίες. Περισσότερα από τριάντα πέντε *clocktowers* που απαντώνται στις ανατολικές πόλεις, χτίστηκαν ή ανοικοδομήθηκαν κατά τη διάρκεια της βασιλείας του Abdülhamid. Συστατικά μιας συντονισμένης αυτοκρατορικής πολιτικής, χαρακτηρίζονται από μεγάλη στυλιστική ομοιότητα και χωροθετούνται στην κεντρική πλατεία της πόλης ή μέσα σε δημόσιους κήπους (Özdemir, 1993).

Ο Πύργος του Ρολογιού στην Βηρυτό χτίστηκε ως μνημειώδες κτίριο. Ωστόσο, η κατασκευή του αντιπροσωπεύει την κατασκευαστική δραστηριότητα που εφαρμόζεται σε ολόκληρη την αυτοκρατορία σε τέτοιου είδους κτίρια όπου χάνεται η μοναδικότητα και η σχεδιαστική πρωτοτυπία. Για παράδειγμα, ο Πύργος του Ρολογιού της Βηρυτού ήταν το ακριβές αντίγραφο του Πύργου Ρολογιού στην συνοικία Tophane στην Κωνσταντινούπολη (Kassab and Tadmori, 2002).

Τέλος, η τοποθεσία του Πύργου του Ρολογιού ανάμεσα στο Μεγάλο Παλάτι και το Αυτοκρατορικό Νοσοκομείο ενίσχυσε το οθωμανικό στοιχείο του αστικού τοπίου της Βηρυτού. Επιπλέον, αξίζει να σημειωθεί ότι οι σύγχρονες οθωμανικές και καπιταλιστικές ανάγκες αντικαθιστούν με γοργούς ρυθμούς τα προηγούμενα ορόσημα της πολιτικής εξουσίας (Özdemir, 1993).

### Το Συγκρότημα Sanaya (Sanaya Complex)

Η ιδέα της οικοδόμησης ενός βιομηχανικού σχολικού συγκροτήματος προέκυψε στους ρεφορμιστικούς<sup>80</sup> κύκλους της Βηρυτού, στις αρχές του δέκατου ένατου αιώνα. Οι Σουνίτες αξιωματούχοι ίδρυσαν μια μικρή ιδιωτική επαγγελματική σχολή το 1892, όπου οι γυναίκες μάθαιναν ράψιμο και οι άντρες εκπαιδεύτηκαν στις δεξιότητες της κατασκευής υποδημάτων, βιβλιοδεσίας, χρυσοχοΐας, ζωγραφικής, χαρακτηριστικής, εκτύπωσης και άλλων τεχνών και χειροτεχνίας. Δέκα χρόνια αργότερα, οι αξιωματούχοι της Βηρυτού άρχισαν να θέτουν το ζήτημα στην Κωνσταντινούπολη. Εξάλλου, το επαρχιακό συμβούλιο της Βηρυτού έστειλε πρόταση στην Κωνσταντινούπολη προσπαθώντας να πείσει την οθωμανική κυβέρνηση και τον σουλτάνο να υποστηρίξουν το σχέδιο ενός βιομηχανικού σχολείου στην Βηρυτό. Το Σχολείο επρόκειτο να λειτουργεί ως οικοτροφείο, με δυνατότητα εκπαίδευσης εκατό φοιτητών, που έπρεπε να διδάσκονται «σε όλους τους κλάδους». Μάλιστα, ζητήθηκαν δάσκαλοι και εκπαιδευτές από τις Γαλλικές Αρχές ώστε να τονιστεί ο διεθνής χαρακτήρας του (Kassab and Tadmori, 2002).

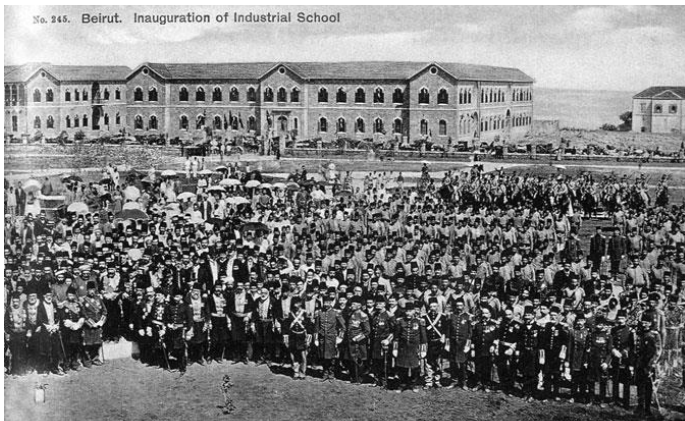
Ο παρατεταμένος αγώνας για την κατασκευή του σχολείου δύναται να λειτουργήσει πιλοτικά ως προς την πολεοδομική διαδικασία στις πρωτεύουσες των οθωμανικών επαρχιών, στο τέλος του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Πιο συγκεκριμένα, για την οικοδόμηση του σχολείου ενεπλάκησαν και τα τρία επίπεδα της κυβέρνησης, η τοπική κοινωνία (κάτοικοι και δήμος), το περιφερειακό επίπεδο (το επαρχιακό συμβούλιο και ο γενικός διοικητής) και τέλος, το αυτοκρατορικό επίπεδο (το Παλάτι και η Πύλη στην Κωνσταντινούπολη). Το αξιοσημείωτο είναι ότι το έργο τελικά πέτυχε, όχι διότι θα αποτελούσε κάποια κερδοσκοπική επιχείρηση, αλλά επειδή και τα τρία επίπεδα ήταν πεπεισμένα για τα οφέλη του στην κοινωνία και για την αναγκαιότητα δημιουργίας του. Ωστόσο, κυριάρχησαν διαφορετικές απόψεις σχετικά με τον τρόπο χρηματοδότησής του (Hanssen, 1998).

Τα δύο κύρια κτίρια του σχολικού συγκροτήματος είχαν διαστάσεις 60 επί 30 και 44 επί 30 μέτρα και αποτελούνταν και τα δύο από δύο ορόφους. Επίσης, και οι δύο όροφοι ήταν εξοπλισμένοι με μεγάλες αίθουσες υποδοχής, γραφεία και αίθουσες διδασκαλίας και αρκετές σάλες διακοσμημένες με μαρμάρινους κίονες. Το δημοτικό νοσοκομείο της Βηρυτού εντοπίζεται απέναντι από το νεόφυτο πάρκο που δημιουργήθηκε εμπροσθεν του συγκροτήματος. Τέλος, όλα τα κτίσματα κατασκευάστηκαν από λαξευμένη πέτρα από την Λαττάκεια, ενώ οι στέγες υποστηρίχθηκαν με σιδερένια δοκάρια (Hanssen, 2005a).

---

<sup>80</sup> Ρεφορμισμός: πολιτική τάση που επιδιώκει τη μετάβαση στον σοσιαλισμό με την εφαρμογή οργανικών και βαθμιαίων μεταρρυθμίσεων του κεφαλαιοκρατικού συστήματος.

Εικόνα 7.13: Εγκαίνια της Βιομηχανικής Σχολής



Πηγή: Hanssen, 2005a

Εικόνα 7.14: Το δημόσιο πάρκο μπροστά από τη Βιομηχανική Σχολή



Πηγή: Hanssen, 2005a

### Το Κατάστημα Orosdi Back (Orosdi Back Department Store)

Το κτίριο Orosdi Back φιλοξένησε το πρώτο μεγάλης κλίμακας κατάστημα στην Βηρυτό, μέρος μιας γαλλο-αιγυπτιακής αλυσίδας πολυκαταστημάτων που ιδρύθηκε από Γάλλους επιχειρηματίες συγγραφικής προέλευσης το 1855. Το έτος 1888, ο Léon και ο Philippe Orosdi και ο Joseph Back άρχισαν να δημιουργούν υποκαταστήματα της αλυσίδας τους στο Παρίσι, την Κωνσταντινούπολη, την Θεσσαλονίκη, την Σμύρνη, τα Αδάνα, το Χαλέπι, την Βηρυτό, την Αλεξάνδρεια, το Κάιρο και την Τύνιδα. Μάλιστα, το υποκατάστημα στην Βηρυτό, που δημιουργήθηκε το 1914, αποτελούσε το πρώτο και το μεγαλύτερο κατάστημα στην Ανατολική Μεσόγειο, ενώ το καθαρό κέρδος του ανερχόταν σε 117.699 φράγκων ετησίως<sup>81</sup> (Saul, 1997).

<sup>81</sup> Τα κέρδη του υποκαταστήματος της Βηρυτού είναι χαμηλότερα από εκείνα του Παρισιού (854.651 φράγκα), της Κωνσταντινούπολης (452.831 φράγκα), της Σμύρνης (168.992 φράγκα) και της

Εικόνα 7.15: Άποψη του Καταστήματος Orosdi Back



**Πηγή:** *Hanssen, 2005a*

Η εταιρεία του λιμένα της Βηρυτού είχε πουλήσει ένα οικόπεδο σε αυτή την εταιρεία μόλις το 1894, αλλά χρειάστηκε αρκετός καιρός μέχρι να ολοκληρωθεί η κατασκευή του και να αρχίσει τη λειτουργία του. Το κατάστημα εντοπίζεται χωρικά στις αποβάθρες δίπλα στα τελωνεία και τις αποθήκες του λιμανιού, ευρισκόμενο στη διασταύρωση μεταξύ του ναυτιλιακού εμπορίου -δηλαδή της εισαγωγής ειδών πολυτελείας από την Ευρώπη- και του χερσαίου εμπορίου -δηλαδή την εξαγωγή αγαθών που παράγονται στην περιφέρεια. Η λειτουργία του σιδηροδρομικού σταθμού στις εγκαταστάσεις του λιμένα, που συνέπεσε με αυτή του καταστήματος, ενίσχυσε περαιτέρω την κεντροβαρή θέση του κτιρίου (Hanssen, 2005a).

Ο διεθνής χαρακτήρας των εμπορευμάτων και των πελατών του αντανακλάται στο αρχιτεκτονικό στυλ του κτιρίου. Στο ισόγειο των δύο παραθαλάσσιων προσόψεων που βλέπουν σε μια μεγάλη περιοχή, μεγάλα γυάλινα παράθυρα προσφέρουν μία ανεμπόδιστη και ελκυστική θέα στα εμπορεύματα που εκτίθενται μέσα. Οι επάνω όροφοι εντυπωσιάζουν με τα πλούσια δομικά και διακοσμητικά στοιχεία, τα διαφορετικού σχήματος και μεγέθους παράθυρα, τα αγάλματα κοκ (Hanssen, 2005a).

Το συγκεκριμένο κατάστημα εισάγει στην πόλη ένα σύγχρονο καταναλωτικό πρότυπο ενώ αποτελεί παράλληλα και μία αστική καινοτομία. Μέσα στο κτίριο ένας ανελκυστήρας διευκολύνει την πρόσβαση των καταναλωτών και μια εσωτερική τηλεφωνική υπηρεσία συνδέει τα διάφορα τμήματα μεταξύ τους. Η συγκεκριμένη υπηρεσία ήταν ιδιαίτερα

---

Θεσσαλονίκης (124.610 φράγκα) αλλά είναι υψηλότερα από της Τύνιδας (93.720 φράγκα), της Αλεξάνδρειας (84.535 φράγκα), του Καΐρου (65.960 φράγκα), του Χαλεπίου (44.336 φράγκα) και των Άδανων (42.638 φράγκα).



πρωτοποριακή τεχνολογικά καθώς μόλις δύο χρόνια αργότερα θα εισαχθεί ένα υποτυπώδες τηλεφωνικό σύστημα στην πόλη (Girouard, 1989).

### γ) Κατοικίες

Είναι γεγονός ότι η εσωτερική και εξωτερική μετανάστευση επηρέασε τη διάταξη της πόλης. Αν και ο Fawaz υποστηρίζει ότι μέχρι το 1830, ο μισός πληθυσμός της Βηρυτού κατοικούσε έξω από τα τείχη της πόλης, οι χάρτες της Βηρυτού που παράγονται μεταξύ 1838 και 1841, απεικονίζουν μόνο μια συστάδα κτισμάτων στα προάστια. Ήταν κατά τη δεκαετία του 1840-1850 μάλλον, όταν τα όρια της πόλης της Βηρυτού επεκτάθηκαν για να καλύψουν το κύμα μετανάστευσης που παρουσιάστηκε. Αν και ορισμένοι από τους νέους κατοίκους εγκαταστάθηκαν στο κέντρο της πόλης, πολλοί από αυτούς δημιούργησαν νέες συνοικίες στα προάστια της πόλης (Al-Achrafiya, Mazraa, Al-Basta και Moussaitbe), οι οποίες μάλιστα προσέλκυσαν και αρκετούς από τους παλαιούς κατοίκους της. Έτσι, λόγω της συγκεκριμένης οικιστικής επέκτασης δομήθηκε μια «αμφιθεατρική μορφή» γύρω από την παλιά πόλη και το λιμάνι της Βηρυτού (Ozveren, 1990; Lindner, 2009).

Τα ξενοδοχεία, τα προξενεία και οι κατοικίες των πλουσίων εμπόρων της Ευρώπης και της Συρίας απαντώνται συχνά στην ακτή ή κοντά στην περιοχή Ras Beirut, ενώ τα σχολεία και τα σπίτια της νέας μεσοαστικής τάξης εντοπίζονται συχνά στο Zoqāq el-Blāṭ. Ακόμα και οι Οθωμανοί ακολουθούσαν αυτήν την προαστιακή τάση διότι αν και το νέο «παλάτι» χτίστηκε δίπλα στη φυλακή της πόλης μέσα στα τείχη της, η κατοικία του βαλή κατά τη δεκαετία του 1850, χωροθετείται στα προάστια (Fawaz, 1994).

Σύμφωνα με την Lindner (2009), στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα, οι περισσότερες κατοικίες στο κέντρο της Βηρυτού ήταν κτισμένες από τοπική λαξευμένη πέτρα. Τα διώροφα και τριώροφα συγκροτήματα κατοικιών διέθεταν αυλές με νότιο προσανατολισμό στο ισόγειο και ταράτσες στους πάνω ορόφους. Τα σπίτια είναι κτισμένα γύρω από την εσωτερική αυλή, η οποία διαχωρίζεται από τον δημόσιο χώρο με ψηλή πέτρινη περίφραξη, η οποία ενισχύει την απομόνωση του κτιρίου που αποτελεί βασικό γνώρισμα της αραβικής αρχιτεκτονικής.

Τα εν λόγω κτίσματα κατοικιών ήταν τα πρώτα που εγκαταλείφθηκαν με την μετακίνηση των κατοίκων στα προάστια της πόλης, ωστόσο επανακατοικήθηκαν σε σύντομο χρονικό διάστημα με την έλευση των προσφύγων από την ευρύτερη περιοχή της Συρίας.

Εικόνες 7.16 & 7.17: Νέα τυπολογία κτιρίων



*Πλατεία των Κανών (Place des Canons)*



*Οδός Bliss, 1910*

*Πηγή: Debbas, 2001*

Ο Saliba (2004a), χωρίζει τα κτίρια κατοικιών στις νέες συνοικίες της πόλης σε τρεις τύπους. Αρχικά τα αρχοντικά της ανώτερης τάξης, δεύτερον, οι αγροικίες με επίπεδες οροφές που περιστοιχίζονται από κήπους και τέλος οι κυβικές πέτρινες κατασκευές με κόκκινες κεραμοσκεπές. Τα πρώτα παραδείγματα κατασκευών ήταν τα σπίτια με κήπους έξω από τα τείχη της πόλης. Ο δεύτερος τύπος ήταν η συνέχιση των παλαιών αγροτικών σπιτιών, ενώ το τελευταίο είδος ήταν ο νέος τύπος κτιρίου που ουσιαστικά εμφανίστηκε στην πόλη. Τα νέα δομικά στοιχεία του ήταν η κεντρική αίθουσα, η τριπλή καμάρα και το μαρμάρινο μπαλκόνι και απευθυνόταν κυρίως στη νέα μεσοαστική τάξη. Η συγκεκριμένη τυπολογία κτιρίου ωστόσο δεν χρησιμοποιήθηκε μόνο σε κτίρια κατοικιών. Τα κτίρια με κεντρική αίθουσα και στέγες με κόκκινα κεραμίδια απαντώνται επίσης ως μοντέλα ξενοδοχείων ή κτιρίων μικτής χρήσης στην αναπτυσσόμενη κεντρική περιοχή της Βηρυτού. Τα πρώτα κτίρια γραφείων

κατά μήκος της προκουμαίας και της λιμενικής ζώνης και τα κτίρια της Place des Canon χτίστηκαν επίσης σύμφωνα με τον νέο τύπο.

Η νέα τυπολογία κτιρίων, γνωστή ως "Triple-Arched" ή "Center Hall" εμφανίστηκε για πρώτη φορά στα προάστια της Βηρυτού κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1850, αν και ανθίζει μετά το 1860. Συνδυάζοντας οθωμανικά, βενετσιάνικα, αραβικά και γαλλικά σχέδια, αυτό το στυλ επικεντρωνόταν στην κεντρική αίθουσα (dār) στον επάνω όροφο που είχε μια διπλή τοξωτή (και αργότερα τριπλή) πρόσοψη από παράθυρα και πανοραμική θέα στη θάλασσα. Φαίνεται ότι η κλειστή κεντρική αίθουσα αντικατέστησε (και αναπροσανατόλισε) τον ημι-υπαίθριο χώρο, ενώ η τριπλή τοξωτή πρόσοψη το διαφοροποιεί από τα γειτονικά κτίσματα. Ενώ η γυάλινη πρόσοψη παρέχει μία εξωστρέφεια, η ανύψωση των κτιρίων και η απόστασή τους από τα γειτονικά, ενισχύει την προστασία της ιδιωτικής ζωής της οικογένειας. Τέλος, η οικοδόμηση ενός σπιτιού με αυτό το σχέδιο επιδεικνύει την εφευρετικότητα, τον πλούτο και την υβριδική κουλτούρα των ιδιοκτητών του, αποκαλύπτοντας έτσι τις πολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές μετατοπίσεις που επέτρεψαν την ανέγερση αυτής της δομής όχι στο κέντρο της Βηρυτού αλλά στα προάστια της (Mollenhauer, 2003; Pollard, 2005).

### 7.1.3.2 Έργα Υποδομής

Την περίοδο των Τανζιμάτων, οι καινοτομίες στον τομέα των τηλεπικοινωνιών και των μεταφορών σαρώνουν την Οθωμανική Αυτοκρατορία. Τον Νοέμβριο του 1860 η Βηρυτός γίνεται η πρώτη πόλη στην Ανατολή που λειτουργεί τηλεγραφικό σταθμό, παρόλο που συνδέθηκε με την Κωνσταντινούπολη μόνο αφού ολοκληρώθηκε και ο σταθμός στο Χαλέπι (Rogan, 1998). Επιπλέον, το 1863 διανοίγεται ο δρόμος μεταξύ Βηρυτού-Δαμασκού, ο οποίος ολοκληρώνεται μετά από περίπου πέντε χρόνια κατασκευής και έχει μήκος 110 χιλιόμετρα. Ο δρόμος διασχίζει το Όρος Λίβανος και συντόμευσε το δύσκολο και συχνά επικίνδυνο πέρασμα πάνω από το βουνό από δύο ημέρες σε δώδεκα ώρες (Fawaz, 1998). Επιπροσθέτως, πάνω από τις μισές ευρωπαϊκές ακτοπλοϊκές γραμμές ατμού περιλαμβάνουν το λιμάνι της Βηρυτού, με το εμπόριο να γνωρίζει μεγάλη άνθηση. Συγκεκριμένα, η ταχεία επέκταση της τοπικής βιομηχανίας μεταξιού μετά το 1860 σηματοδότησε την οικονομική ανάκαμψη της Βηρυτού (Labaki, 1984). Όπως είναι φυσικό, η ανάπτυξη της Βηρυτού ως κέντρο μεταφορών και επικοινωνιών επηρέασε και τις δημόσιες διαδρομές και συγκοινωνίες εντός αυτής.

Η ραγδαία πληθυσμιακή αύξηση της πόλης το δεύτερο μισό του δεκάτου ενάτου αιώνα, δημιούργησε και αυξημένες ανάγκες σε νερό. Το γεγονός αυτό ώθησε την Οθωμανική Κυβέρνηση να προσλάβει έναν Γάλλο μηχανικό ώστε να μεταφερθεί νερό από την Nahr al-

Kalb στην Βηρυτό. Ωστόσο, επειδή το έργο της παροχής νερού στην πόλη ήταν ιδιαίτερα σημαντικό, το 1873 ιδρύεται μία αγγλική Εταιρεία Υδάτων (Water Works Co. Limited) στην πόλη (Kassab and Tadmori, 2002).

Βάσει των παραπάνω, οι κάτοικοι της Βηρυτού έχουν κάθε λόγο να αισιοδοξούν για το μέλλον της πόλης, άρα και το δικό τους. Η αυτοκρατορική κυβέρνηση αναγνωρίζοντας τη σημασία της πόλης λόγω της γεωστρατηγικής της θέσης, στηρίζει την ανάπτυξη της μέσω της υλοποίησης των απαραίτητων έργων υποδομής. Η Βηρυτός αποτελεί το σπουδαιότερο λιμάνι της Αυτοκρατορίας στην Ανατολή και λειτουργεί ως Πύλη τόσο για τη Συριακή ενδοχώρα όσο και την ιερή πόλη της Μέκκας. Παρακάτω αναλύονται πέντε βασικά έργα υποδομής της πόλης τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, που συντέλεσαν στην αναβάθμιση της εικόνας της αλλά και της λειτουργίας της.

Ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται στον τομέα της υγιεινής της πόλης, ιδιαίτερα δε μετά την ραγδαία πληθυσμιακή αύξηση και την πυκνοκατοίκησή της. Μέσω συγκεκριμένων διατάξεων προωθούνται μέτρα σχετικά με το αποχετευτικό σύστημα και τους κανόνες υγιεινής πχ διαπλατύνσεις οδών για καλύτερο αερισμό και φωτισμό αυτών (Abyad, 1994). Ενδεικτικά αναφέρεται ότι μεταξύ των ετών 1830-1920 όλες οι οχλούσες και ρυπογόνες δραστηριότητες όπως για παράδειγμα τα βυρσοδεψία, τα σφαγεία, τα νεκροταφεία κ.ο.κ μεταφέρονται στην εκτός των τειχών περιοχή. Επιπλέον, δημιουργείται η περιοχή της Καραντίνας για τον έλεγχο και περιορισμό όλων των μεταδοτικών ασθενειών όπως η χολέρα και η πανώλη που εμφανίζονται συχνά την συγκεκριμένη περίοδο. Μάλιστα, η ύπαρξη της Καραντίνας επηρεάζει σημαντικά την εμπορική δραστηριότητα της περιοχής καθώς αποτελεί την μοναδική πόλη-λιμάνι της Ανατολής που διαθέτει Καραντίνα, με αποτέλεσμα να την προτιμούν τα ευρωπαϊκά πλοία και να την εντάσσουν στις εμπορικές διαδρομές τους οι ευρωπαϊκές εταιρείες (Choueiri, 2015).

### Λιμενικές Υποδομές και Θαλάσσιο Μέτωπο

Κατά το πρώτο μισό του δέκατου ένατου αιώνα, οι έμποροι και οι αξιωματούχοι της Βηρυτού προσπάθησαν αρκετές φορές να βελτιώσουν τις λιμενικές εγκαταστάσεις (προβλήτες και αποθήκες). Ωστόσο, οι ενέργειες κρίνονται αποσπασματικές και διόλου μεγάλοπνοες. Η αρχική ιδέα για ένα σχέδιο επέκτασης του λιμανιού, μεγάλης κλίμακας, δόθηκε από έναν γάλλο ναυτικό αξιωματικό μετά τον εμφύλιο πόλεμο, ενώ τα σχέδια προχώρησε ο Γάλλος Αρχιμηχανικός της διώρυγας του Σουέζ το 1863. Το προβλεπόμενο σχέδιο δεν στόχευε μόνο στη διεύρυνση του λιμανιού κατά δέκα φορές, αλλά και στη

δημιουργία ενός «δικτύου συνδυασμένων μεταφορών» της εποχής. Πιο συγκεκριμένα, ο de Perthuis - ο πιο ισχυρός αλλοδαπός κάτοικος στην Βηρυτό κατά το δεύτερο μισό του δέκατου ενάτου αιώνα- επεδίωξε την άμεση σύνδεση της ναυτιλιακής του εταιρείας με την επίσης δική του Εταιρεία Δρόμων που υλοποίησε τη διαδρομή Βηρυτός-Δαμασκός. Η συγκεκριμένη εξέλιξη θα του παρείχε ένα σημαντικό μονοπώλιο σε όλες τις σύγχρονες μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ ακτής και Δαμασκού. Αν και το συγκεκριμένο σχέδιο παρέμεινε ανενεργό για μεγάλο χρονικό διάστημα, εντούτοις, αποτέλεσε τη βάση για τα μεταγενέστερα σχέδια επέκτασης και αναβάθμισης του λιμένα (Ozveren, 1990).

Το 1878 κάποιες αρνητικές αναφορές σχετικά με την κατάσταση του οδικού δικτύου της Βηρυτού και του λιμένα, αποτέλεσαν την αφορμή για τη σύσταση μιας Επιτροπής με σκοπό τη διερεύνηση της δυνατότητας αναβάθμισης του λιμένα αλλά και το κατασκευαστικό του κόστος. Τελικά εκτιμήθηκε πως το οικονομικό κόστος ήταν σημαντικό, και σε συνδυασμό μάλιστα με την απροθυμία των κατοίκων της πόλης για επιβολή επιπλέον φόρων για την κατασκευή του, κρίθηκε ανυπέρβλητο. Θορυβούμενοι για πιθανή ματαίωση των σχεδίων αναβάθμισης του λιμένα, μία ομάδα ισχυρών εμπόρων και δημοτικών μελών της Βηρυτού, αποφάσισαν τη χρηματοδότησή του με 20.000 λίρες από ιδιωτικά κεφάλαια έκαστος (Hanssen, 2005a).

Η επιτροπή εισηγήθηκε τη δημιουργία μιας Οθωμανικής Εταιρείας, η έδρα της οποίας θα πρέπει να βρίσκεται αυστηρά εντός της Βηρυτού. Επιπλέον, η εταιρεία θα χρηματοδοτείται από την επιβολή δημοτικών φόρων στους επισκέπτες της πόλης. Σε αντάλλαγμα της ισχνής χρηματοδότησης, η εταιρεία θα έχει το δικαίωμα να επιβάλλει φόρους σε ό, τι εισάγεται στην πόλη, υπό την προϋπόθεση ότι ο δήμος έχει γνώση όλων των εισοδημάτων. Από την άλλη, ο δήμος θα πρέπει αποδώσει την έκταση που θα απαιτηθεί για τα λιμενικά έργα στην εταιρεία. Ωστόσο, με την παραίτηση του Μιγδάτ Πασά, το σχέδιο αναβλήθηκε και πάλι (Ismail et Maurice, 1976).

Η ιδέα της αναβάθμισης του λιμένα επανήλθε στο προσκήνιο το 1883, μετά από ένα ταξίδι του De Perthuis σε Παρίσι και Κωνσταντινούπολη και την εξασφάλιση δέσμευσης για οικονομική ενίσχυση από σημαντικούς Τραπεζικούς Οίκους. Έτσι, το 1886 ιδρύεται στο Παρίσι η Εταιρεία Λιμένα της Βηρυτού με την υποστήριξη της Οθωμανικής Αυτοκρατορικής Τράπεζας<sup>82</sup>, της Τράπεζας CEP<sup>83</sup>, της Τράπεζας του Παρισιού και των Κάτω Χωρών και της Εταιρείας Θαλάσσιων Ταχυμεταφορών (Ozveren, 1990).

---

<sup>82</sup> Ottoman Imperial Bank.

<sup>83</sup> Comptoir d'Escompte de Paris.

Το 1887 ο Υπουργός Δημοσίων Έργων της Αυτοκρατορίας υπογράφει την παραχώρηση της εταιρείας στον Οθωμανό J.E. Mutran, έναν επιφανή έμπορο της Βηρυτού. Η οθωμανική εταιρεία ονομάζεται «Εταιρεία Λιμένα, Προκυμαίας και Αποθηκών της Βηρυτού» (Compagnie du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth). Η παραχώρηση ενισχύθηκε όταν η εταιρεία απέκτησε τα αποκλειστικά δικαιώματα αποθήκευσης και μεταφοράς όλων των εμπορευμάτων μέσω των τελωνείων. Τέλος, οι εργασίες για την επέκταση του λιμανιού διήρκησαν 7 χρόνια και το 1894 εγκαινιάστηκε το νέο λιμάνι της Βηρυτού (<http://www.worldportsource.com/ports/review/LBN Port of Beirut 26.php>).

Εικόνα 7.18: Το λιμάνι της Βηρυτού πριν τα έργα επέκτασης



Πηγή: [http://almashriq.hiof.no/lebanon/700/760/769/old\\_beirut/fairuz\\_program.html](http://almashriq.hiof.no/lebanon/700/760/769/old_beirut/fairuz_program.html)

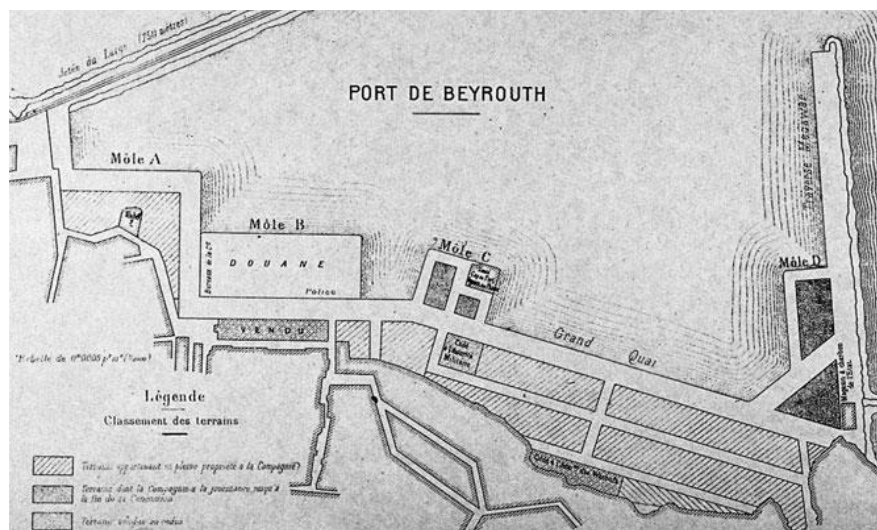
Ο Mutran ήταν μέρος μιας ελίτ εμπόρων που κινούνταν μεταξύ της Βηρυτού, της Δαμασκού και του Παρισιού, και στην Κωνσταντινούπολη μεταξύ του Παλατιού, του Υπουργείου Δημοσίων Έργων και της διεθνούς Διεύθυνσης Δημοσίου Χρέους. Μόλις οι εταιρείες παραχωρούνταν σε αυτούς του εμπόρους, οι δεύτεροι, έχουν δικαίωμα να πουλήσουν την εταιρεία σε αλλοδαπούς πλειοδότες. Αυτό έπραξε και ο Mutran, ο οποίος μεταβίβασε άμεσα την παραχώρησή του στην επενδυτική εταιρεία του de Perthuis έναντι 600.000 γαλλικών φράγκων. Υπό αυτές τις συνθήκες, η «επιχείρηση» των παραχωρήσεων σύντομα αναδείχθηκε σε μια «αναδυόμενη αγορά» για τους Οθωμανούς εμπόρους με συγγενείς σε ισχυρές κυβερνητικές θέσεις (Hanssen, 2005a).

Η πολιτική οικονομία της επιχείρησης που παραχωρούνταν διέφερε σημαντικά από τις προηγούμενες μορφές καπιταλισμού στην οθωμανική αυτοκρατορία, αν και οι δύο θέσεις-ρόλοι, του εμπόρου από την Μεσόγειο και του Οθωμανού παραχωρησιούχου, παραμένουν

ίδιες ως κοινωνικο-οικονομικοί μεσάζοντες. Ωστόσο, σε αυτή την περίπτωση, το εμπορεύσιμο προϊόν δεν είναι η πρώτη ύλη, όπως το μετάξι ή το βαμβάκι, αλλά το κεφάλαιο και η τεχνογνωσία. Η επιχείρηση παραχώρησης απαιτεί μεγαλύτερη ρευστότητα, διεθνή τραπεζική αξιοπιστία και πολύ καλύτερες διασυνδέσεις με την Κωνσταντινούπολη (Hanssen, 2005a).

Το χρηματοδοτικό κεφάλαιο της Εταιρείας Λιμένων καθορίστηκε σε 5 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα (FF) και διαιρέθηκε σε 10.000 μετοχές των 500 γαλλικών φράγκων. Ωστόσο, η σημαντική οικονομική δύναμη της Εταιρείας Λιμένων, τόσο σε τοπικό όσο και σε διεθνές επίπεδο, σπάνια ελέγχονταν όπως προβλεπόταν από τη συμφωνία κατά την οποία η κλίμακα φορολόγησης υπολογιζόταν άμεσα από το Υπουργείο Εμπορίου και Δημοσίων Έργων στην Κωνσταντινούπολη (Thobie, 1977).

Εικόνα 7.19: Σχέδιο επέκτασης του λιμανιού

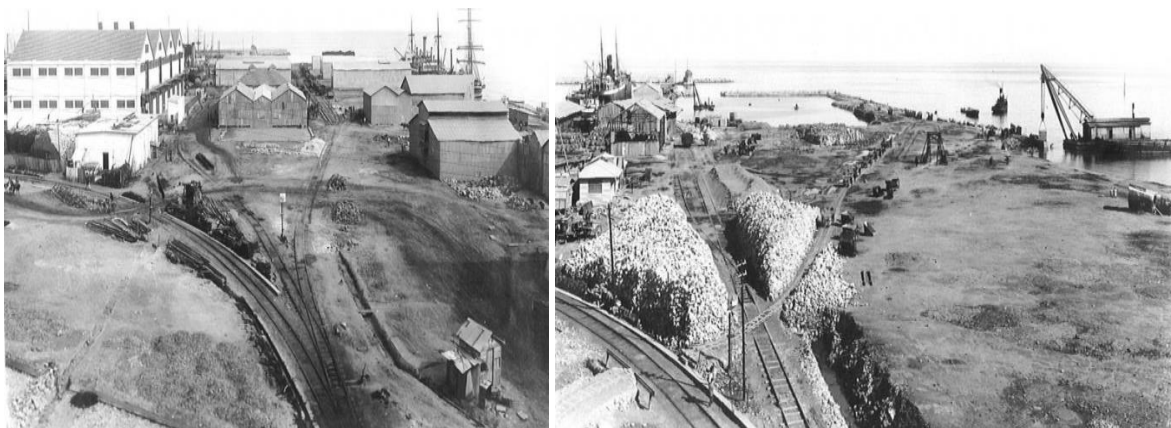


Πηγή: Hanssen, 2005a

Οι εργασίες για τη λιμενική λεκάνη άρχισαν τον Ιανουάριο του 1890. Υπό την επίβλεψη του Henri Garreta, ενός έμπειρου μηχανικού γεφυρών και δρόμων, γαλλικές κατασκευαστικές εταιρείες προχωρούν σε εκσκαφές της λεκάνης με σκοπό τη δημιουργία της προκουμιάς και της αποβάθρας. Μάλιστα, για να ισοπεδώσουν την επιφάνεια του εδάφους προχώρησαν στην πλήρη κατεδάφιση των ερειπίων του Κάστρου των Σταυροφόρων και του παλιού φάρου (Thobie, 1977). Η συγκεκριμένη κίνηση είχε προφανώς και συμβολικό χαρακτήρα, κατεδαφίζοντας ένα ιστορικό κομμάτι της πόλης και μεταβάλλοντας τη φυσιογνωμία και την ταυτότητά της.

Η Εταιρεία Λιμένων κατείχε ουσιαστικά την αποκλειστικότητα σε όλη την εμπορική θαλάσσια πρόσβαση σε μία ακτίνα πέντε έως επτά χιλιομέτρων της Βηρυτού. Αυτό οδήγησε συχνά σε συγκρούσεις με τη βρετανική εταιρία νερού, η οποία από το 1896 είναι εγκατεστημένη στα βόρεια σύνορα της Βηρυτού. Επίσης, «ποινικοποιήθηκε» η αλιεία και η επιδίωξη βελτίωσης του βιοτικού επιπέδου των τοπικών αλιέων που είναι εγκατεστημένοι στο Δυτικό αλιευτικό λιμάνι της Ayn Al-Mreisse και στον κόλπο του Αγίου Ανδρέα ακριβώς ανατολικά του λιμανιού. Πριν από την ιδιωτικοποίηση, αυτοί οι φυσικοί αλιευτικοί κόλποι λειτουργούσαν συμπληρωματικά στο εισόδημα των μικρών αλιέων είτε για τοπική εμπορία είτε για προσωπική κατανάλωση. Στην πραγματικότητα, το καθεστώς της εταιρείας de Perthuis, μετέτρεψε το λιμάνι σε ιδιωτική έκταση, πάνω στην οποία οι αρχές της πόλης δεν είχαν δικαιοδοσία<sup>84</sup>.

Εικόνες 7.20 & 7.21: Εργασίες επέκτασης του λιμένα της Βηρυτού



Πηγή: [http://www.worldportsource.com/ports/review/LBN\\_Port\\_of\\_Beirut\\_26.php](http://www.worldportsource.com/ports/review/LBN_Port_of_Beirut_26.php)

Μία άλλη κερδοφόρα δραστηριότητα της εταιρείας ήταν οι κτηματομεσιότητες, καθώς ο στόχος να προσελκύσει επενδυτές ακινήτων αποδείχθηκε επιτυχής. Η εταιρεία ήταν σε θέση να πουλήσει μια σειρά οικοπέδων στους νεοδημιουργηθέντες χώρους της προκυμαίας, σε επιχειρήσεις όπως το κατάστημα Orosdi Back. Απέναντι από το πολυκατάστημα και μέσα στον χώρο του τελωνείου, ένα αστυνομικό τμήμα διατηρούσε την τάξη και διαφύλασσε τα ακίνητα. Τη δεκαετία του 1900, σημαντικές εμπορικές οικογένειες της πόλης ανεγείρουν κτίρια στην προκυμαία και τα νοικιάζουν ως χώρους γραφείων στην Εταιρεία Σιδηροδρόμων Βηρυτός-Δαμασκός καθώς και σε άλλες επιχειρήσεις. Το λιμάνι της Βηρυτού μέχρι πρότινος αποτελούσε έναν υποβαθμισμένο αστικό θύλακα με υψηλό δείκτη παραβατικότητας και εγκληματικότητας. Πλέον, μετά την ολική αναζωογόνησή του, με την προσέλκυση της

<sup>84</sup> PRO, FO 195/2049, Beirut, 13 June 1899.



μεσοαστικής τάξης εντός του, αλλάζει άρδην χαρακτήρα. Μάλιστα, μετά την κατασκευή και λειτουργία του καταστήματος Orosdi – Back, πολλοί αξιοσέβαστοι κάτοικοι της πόλης, θεωρούν το λιμάνι ως χώρο αναψυχής (Corbin, 1994).

Εικόνα 7.22 & 7.23: Όψεις από την προκουμαία



Πηγή: [http://almashriq.hiof.no/lebanon/700/760/769/old\\_beirut/fairuz\\_program.html](http://almashriq.hiof.no/lebanon/700/760/769/old_beirut/fairuz_program.html)

Η απόφαση της Οθωμανικής Αυτοκρατορικής Τράπεζας το 1905 να ανοίξει τα νέα επαρχιακά γραφεία της στην πρώτη αποβάθρα, ήταν μια αντανάκλαση των νέων αστικών οικονομικών δεδομένων που έχει διαδραματίσει η λιμενική εταιρεία στην προσπάθεια εξευγενισμού της περιοχής του λιμένα. Για 152.000 φράγκα, η Τράπεζα σχεδιάστηκε σε ένα στυλ που θυμίζει ευρωπαϊκά νεωτεριστικά κτίρια. Έτσι, η Βηρυτός όπως και άλλες οθωμανικές πόλεις-λιμάνια της Μεσογείου, όπως η Κωνσταντινούπολη και η Σμύρνη, προσχωρούν στη διεκδίκηση γης από τη θάλασσα (Zandi-Sayek, 2000).

Αξίζει να σημειωθεί ότι η προσπάθεια για αναβάθμιση και εξευγενισμό της λιμενικής ζώνης της Βηρυτού με χρήση μνημειωδών κτιρίων και τοπόσημων, αποτελεί άλλον ένα ύστερο οθωμανικό πρόδρομο των σύγχρονων στρατηγικών σχεδιασμού διεθνώς. Στο τέλος του δεκάτου ενάτου αιώνα και στις αρχές του 20ου, μεγάλες κατασκευαστικές εταιρείες είναι σε θέση να εκμεταλλευτούν τον κερδοφόρο δημόσιο χώρο σε μια προσπάθεια ανάδειξης της Βηρυτού σε εμπορικό κόμβο. Η εικόνα του λιμανιού κατά την οθωμανική περίοδο αποτελεί τη «βιτρίνα» της πόλης, συνδυάζοντας πολλαπλές μορφές που συνυπάρχουν αρμονικά. Αρχιτεκτονικά, η Τράπεζα και το Πολυκατάστημα σχημάτισαν ένα σύνολο που επρόκειτο να αποτελέσει νέο τοπόσημο για την πόλη (Hanssen, 2005a).

## Σιδηροδρομικό Δίκτυο

Η κατασκευή των σιδηροδρόμων σε μη ευρωπαϊκές περιοχές που δεν είχαν αποικιστεί ακόμη, αποτέλεσε θέμα έντονων αντιπαραθέσεων μεταξύ Ευρωπαίων καπιταλιστών επενδυτών και εθνικών κυβερνήσεων από το 1870 και μετά. Στην Μέση Ανατολή, κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1890, τα επενδυτικά ενδιαφέροντα μετατοπίζονται από την ακτή στην ανάπτυξη των σιδηροδρόμων και των τρόπων μεταφοράς εμπορευμάτων. Το εν λόγω ενδιαφέρον στοχεύει στην αξιοποίηση του πλούτου και των φυσικών πόρων της ενδοχώρας, βελτιώνοντας την προσβασιμότητά της και τις συνθήκες ανάπτυξης εμπορικών συναλλαγών. Για τον λόγο αυτό, μηχανικοί εισρέουν από όλη την Ευρώπη για να διερευνήσουν τις τοπογραφικές και γεωλογικές ιδιότητες της περιοχής (Khairallah, 1991; Hobsbawm, 1995).

Η σιδηροδρομική σύνδεση της Βηρυτού με την ενδοχώρα αποτελεί βασικό μέλημα στον σχεδιασμό. Ωστόσο, λόγω των τοπογραφικών συνθηκών και της γεωμορφολογίας του εδάφους μεταξύ των δύο πόλεων, ο σιδηρόδρομος δεν αποτελεί τον πλέον ενδεδειγμένο τρόπο σύνδεσης. Για παράδειγμα, για τη σύνδεση Βηρυτού-Δαμασκού, η χάραξη των γραμμών θα πρέπει να περάσει πάνω από δύο οροσειρές και μια κορυφή 1.500 μέτρων. Συνεπώς, δεν αποτελεί έκπληξη το γεγονός ότι σε μια προκαταρκτική μελέτη σχετικά με τα δίκτυα σιδηροδρόμων της Συρίας το 1887, ο E. Coze, ο μελλοντικός τεχνικός διευθυντής της εταιρείας αερίου της Βηρυτού, δεν συμπεριέλαβε την εν λόγω γραμμή στον σχεδιασμό και αντ' αυτού πρότεινε άλλες παράκτιες συνδέσεις όπως με την Τρίπολη (Thobie, 1977; Khairallah, 1991).

Μια σημαντική πρόκληση για την Βηρυτό ήταν η σιδηροδρομική σύνδεση μεταξύ Χάιφα και Δαμασκού τη δεκαετία του 1880, η οποία παραχωρήθηκε σε μια ομάδα επιφανών εμπόρων από την Βηρυτό και την Δαμασκό, καθοδηγούμενη από έναν Βρετανό τυχοδιώκτη, ονόματι L. Oliphant. Το συγκεκριμένο έργο ευνοείται από την τοπογραφία του εδάφους και την επίπεδη γεωμορφολογία του. Ωστόσο, η επικείμενη σιδηροδρομική σύνδεση Χάιφα-Δαμασκός προβλημάτισε τους αξιωματούχους στην Βηρυτό καθώς θεώρησαν ότι μία τέτοια σιδηροδρομική σύνδεση θα λειτουργούσε εις βάρος της πόλης. Η εν λόγω σύνδεση υπήρχε ενδεχόμενο να θέσει σε κίνδυνο την υπό σχεδίαση διεύρυνση του λιμένα της, καθώς θα προτιμούνταν ο λιμένας της Χάιφα για την εξαγωγή των σιτηρών της ενδοχώρας. Κατόπιν λοιπόν διαμαρτυρίας του επαρχιακού συμβουλίου της Βηρυτού προς τον Γενικό Κυβερνήτη αλλά και το Παλάτι, και με το πρόσχημα ότι οι εκτάσεις από όπου θα διερχόταν η γραμμή ανήκαν στον Σουλτάνο, ανακόπηκαν οι εργασίες κατασκευής της. Έτσι, η κατασκευή της

βρετανικής σιδηροδρομικής γραμμής, η οποία άρχισε το 1892, διακόπηκε το 1898 έχοντας κατασκευαστεί μόλις οκτώ χιλιόμετρα (Fawaz, 1983; Hanssen, 2005a).

Εικόνα 7.24: Σιδηροδρομικός Σταθμός Βηρυτού τέλη 19ου και αρχές 20ου αιώνα



Πηγή: [http://almashriq.hiof.no/lebanon/700/760/769/old\\_beirut/fairuz\\_program.html](http://almashriq.hiof.no/lebanon/700/760/769/old_beirut/fairuz_program.html)

Οι γραμμές Βηρυτός-Δαμασκός και Δαμασκός-Αουράνη (Hawran) βρίσκονταν υπό την κατοχή δύο εμπόρων από την Βηρυτό. Το 1892, η γραμμή Δαμασκός-Αουράνη πουλήθηκε σε έναν Βρετανό, ο οποίος την συγχώνευσε με την Οδική Εταιρεία Βηρυτός - Δαμασκός και έναν χρόνο αργότερα οι δύο αρχικές σιδηροδρομικές γραμμές συνενώνονται σε μία Ενιαία Εταιρεία Σιδηροδρόμων και Οδών. Ως συνέπεια αυτών των εξελίξεων, η Βηρυτός αναδείχτηκε σε κυρίαρχο πολιτικό και οικονομικό κέντρο της Μέσης Ανατολής. Βραχυπρόθεσμα, η σιδηροδρομική εταιρεία λειτουργούσε σημειώνοντας μεγάλες απώλειες, θέτοντας παράλληλα σε κίνδυνο την κερδοφόρα οδική εταιρεία. Ο σκοπός της δημιουργίας αυτής της επισφαλούς και ζημιογόνου επιχείρησης ήταν η αποθάρρυνση και τελικώς η απόσυρση των ξένων επενδυτών από την περιοχή, με την κατάληψη του εμπορίου της ενδοχώρας τελικώς από τους ντόπιους εμπόρους της Βηρυτού (Thobie, 1977; Ozveren, 1990).

Όπως η Εταιρεία Λιμένα έτσι και η σιδηροδρομική, αναγκάστηκε να δανειστεί από την Οθωμανική Αυτοκρατορική Τράπεζα. Χάρη σε αυτόν τον δανεισμό, οι κατασκευαστικές εργασίες προχώρησαν με γοργούς ρυθμούς και συμπεριλάμβαναν δύσκολες χαράξεις πάνω από βουνοκορφές, πολυάριθμες γέφυρες, δύο οδογέφυρες και μία σήραγγα 300 μέτρων. Τον Αύγουστο του 1895 διενεργήθηκαν τα εγκαίνια της σύνδεσης μεταξύ Δαμασκού και Βηρυτού, τα οποία συνοδεύτηκαν από εορτασμούς και στις δύο πόλεις. Η διαδρομή διαρκεί πλέον 9 με 10 ώρες, με ταχύτητα δέκα μίλια ανά ώρα, τέσσερις με πέντε ώρες δηλαδή

λιγότερο από την οδική διαδρομή. Το συγκεκριμένο έργο υποδομής αναγνωρίστηκε ως παράδειγμα νεωτερισμού και ως συμπληρωματικό μέσο για την ανάπτυξη της βιομηχανίας και του εμπορίου. Τα επόμενα χρόνια, συνδέθηκαν με αυτό το δίκτυο και άλλες πόλεις της ενδοχώρας όπως η Χαμά (Hama) και η Βαγδάτη ενώ μετά το 1902 η Βηρυτός συνδέεται με την Κωνσταντινούπολη μέσω ενδιάμεσου σταθμού, την Δαμασκό (Khairallah, 1991; Hanssen, 2005a).

Εικόνα 7.25: Αποψη του σιδηροδρόμου της Βηρυτού (19ος αιώνας)



**Πηγή: Debbas, 2001**

Κλείνοντας, αξίζει να σημειωθεί ότι ο Hanssen (2005a) ισχυρίζεται ότι η λογική της επέκτασης των σιδηροδρόμων, η οποία υποτίθεται ότι εξυπηρετεί τις μεταφορικές και επικοινωνιακές απαιτήσεις μεταξύ διαφόρων τμημάτων της περιοχής, αποτελεί ταυτόχρονα και μια στρατηγική που εξυπηρετεί και ενισχύει τη δυναμική και το οικονομικό ενδιαφέρον τόσο των ευρωπαϊκών εταιρειών όσο και των τοπικών εμπόρων στην «εκμετάλλευση» και «αξιοποίηση» της περιοχής.

## Τραμ

Στις 28 Σεπτεμβρίου 1905, η γαλλική εφημερίδα Stamboul δημοσιεύει διαφήμιση για τη νεοϊδρυθείσα Εταιρεία Τραμ και Ηλεκτρισμού (Société Anonyme Ottomane des Tramways et de l' Electricité de Beyrouth) της Βηρυτού. Η ίδρυση της νέας αυτής επενδυτικής εταιρείας στον τομέα των υποδομών, παρουσιάζει κάποια ιδιαιτερότητα σε σχέση με τις κοινές ευρωπαϊκές επενδύσεις στον αστικό ιστό της Βηρυτού. Η καινοτομία έγκειται στο γεγονός ότι την εταιρεία αρχικά κατέχει και διευθύνει ένας προύχοντας από την Βηρυτό, ο οποίος δεν την παραχωρεί σε κάποιον αλλοδαπό αλλά σε έναν ντόπιο συγγενή του, πριν αυτή

συγχωνευτεί με την Εταιρεία Αερίου της Βηρυτού. Μία επιχειρηματική στρατηγική κίνηση που εξασφάλισε σημαντικά κέρδη στην εταιρεία, σε αντίθεση με την συγχώνευση της Εταιρείας Σιδηροδρόμων μία δεκαετία νωρίτερα. Η εν λόγω επιχειρηματική κίνηση εμπεριέχει και τον συμβολισμό της καθώς οι πολίτες της Βηρυτού αναδεικνύονται σε «παγκόσμιοι παίκτες» και ανταγωνιστές στην οικονομική κεφαλαιοποίηση της πόλης (Hanssen, 2005a).

Εικόνα 7.26 & 7.27: Το δίκτυο τραμ στην Βηρυτό



Πηγή: [http://almashriq.hiof.no/lebanon/700/760/769/old\\_beirut/fairuz\\_program.html](http://almashriq.hiof.no/lebanon/700/760/769/old_beirut/fairuz_program.html)

Η ιδέα του τραμ προήλθε από την επιτυχή λειτουργία του στην Τρίπολη το 1878. Ωστόσο, στην Βηρυτό η όλη διαδικασία ξεκίνησε μετά τη δημιουργία της Επαρχίας της Βηρυτού. Παρά την έγκριση του κυβερνήτη το 1891, τα σχέδια παρέμειναν ανενεργά για σημαντικό χρονικό διάστημα και περίπου δεκαπέντε χρόνια αργότερα, συντελείται η Αυτοκρατορική παραχώρηση στον Salim Raad, σύμβουλο της Υψηλής Πύλης και μέλος μία πλούσιας εμπορικής οικογένειας από την Βηρυτό με σημαντική ιδιοκτησία (Hanssen, 2005a).

Ο Raad προσέλαβε αμέσως δύο ξένους μηχανικούς για να επιθεωρήσουν την περιοχή και να εκπονήσουν μία μελέτη σκοπιμότητας. Οι μηχανικοί σημείωσαν το δύσκολο και ανισόπεδο έδαφος, υπογραμμίζοντας όμως πως η σύγχρονη τεχνολογία θα μπορούσε να ξεπεράσει αυτά τα τεχνικά προβλήματα. Επιπλέον, η υπάρχουσα και ευημερούσα επιχείρηση των ιππήλατων καμπίνων, τους έπεισε για την ύπαρξη μιας αγοράς που συνδέει τις προαστιακές συνοικίες της μεσοαστικής τάξης της πόλης με το λιμάνι και το κέντρο της. Αν και το κόστος κατασκευής εκτιμάται ότι θα υπερέβαινε τα δώδεκα εκατομμύρια φράγκα, το σχέδιο έδειχνε

να διαθέτει προοπτική κέρδους. Το μόνο πρόβλημα ήταν η πηγή ενέργειας που θα χρησιμοποιούνταν είτε μέσω της παραγωγής νερού από το μακρινό Nahr al-Kalb, του οποίου η εκμετάλλευση ανήκε σε βρετανική εταιρεία, είτε μέσω της χρήσης κινητήρων άνθρακα, πετρελαίου ή αερίου. Τελικά προκρίθηκε μία τρίτη επιλογή. Αποφασίστηκε η επέκταση της επιχείρησης στον ηλεκτρικό φωτισμό της Βηρυτού, μια επιθετική κίνηση εναντίον της υπάρχουσας Εταιρείας που ήταν πιθανώς μια μεθοδευμένη στρατηγική για την αύξηση της τιμής σε μια ενδεχόμενη εξαγορά (Gavin and Maluf, 1996; Hanssen, 2005a).

Σε αντάλλαγμα της 99χρονης παραχώρησης που χορηγήθηκε στα μισά της διαδρομής της κατασκευής το 1908, ο Οθωμανός Υπουργός Δημοσίων Έργων υποχρέωσε την εταιρεία τραμ να πληρώσει στον δήμο περίπου 6.000 λίρες για τις απαραίτητες απαλλοτριώσεις ακινήτων και για τις διαπλατύνσεις των οδών. Μετά λοιπόν την ενθουσιώδη έναρξη των διαδικασιών κατασκευής, τα έργα επιβραδύνθηκαν. Μάλιστα, οι κάτοικοι είναι δυσαρεστημένοι από το εν λόγω έργο υποδομής για την πόλη τους και αντιτίθενται. Ο βασικότερος λόγος είναι ότι τα δάνεια απαλλοτριώσεως του Δήμου δεν επαρκούσαν για να αποζημιώσουν όλους όσων οι ιδιοκτησίες θίγονταν, με αποτέλεσμα η κοινή γνώμη να στραφεί εναντίον της εταιρίας και της κατασκευής του τραμ (Hanssen, 2005a).

Το τραμ, του οποίου η κατασκευή είχε εγκαινιαστεί μέσα σε μεγάλη λαμπρότητα προς τιμήν των γενεθλίων του Abdülhamid την 1η Σεπτεμβρίου 1907, τέθηκε σε λειτουργία μόλις δεκαπέντε μήνες αργότερα. Τα αρχικά προβλήματα πολεοδομικής φύσης αντιμετωπίστηκαν και πολλοί δρόμοι στην πόλη ευθυγραμμίστηκαν και διαπλατύνθηκαν παράλληλα με τις σιδηροτροχιές. Έτσι, το δίκτυο τραμ γίνεται η ραχοκοκαλιά του συστήματος μεταφορών της Βηρυτού στις αρχές της δεκαετίας του 1900. Οι 5 κύριες γραμμές που εξυπηρετούσε το ηλεκτροκίνητο τραμ στην Βηρυτό κάλυπταν πολλές περιοχές. Η πρώτη διαδρομή συνδέει το πευκοδάσος μέσα από τις συνοικίες Bashura, Ras al-Naba και το πρώην στρατιωτικό νοσοκομείο. Η δεύτερη γραμμή συνδέει τον φάρο στην συνοικία Ras-Beirut με το λιμάνι και η τρίτη προσφέρει μία σύντομη κυκλική διαδρομή του κέντρου της παλιάς πόλης ακολουθώντας τα ίχνη από τα παλιά τείχη αυτής και καταλήγει στην απομακρυσμένη συνοικία Furn al-Shubbak. Η τέταρτη γραμμή ξεκινάει πίσω από το Μικρό Παλάτι (Petit Serail), διαπερνά την παλιά πόλη και καταλήγει στην οδό Bab Idriiss, όπου και ενώνεται με την τρίτη γραμμή και τέλος η πέμπτη γραμμή που ενώνει την περιοχή Sahat al-Burj με την Beirut River στα ανατολικά μέσω των πλούσιων χριστιανικών συνοικιών Mudawwar και Rumayl (Ozturk, 2006).

Οι συνέπειες του δικτύου τραμ ήταν καθοριστικές για την ανάπτυξη της πόλης, καθώς συνέδεσε τα απομακρυσμένα προάστια με το κέντρο της πόλης. Την ίδια στιγμή, το κέντρο

μετατρέπεται σε παλιά πόλη, με σκοτεινά, στενά και συχνά αδιέξοδα σοκάκια. Στον «λαβύρινθο» της παλιάς πόλης, ο οποίος περικλείεται από τις σύγχρονες μεταφορικές υποδομές και συγκοινωνίες, κατοικούν οι φτωχοί μουσουλμάνοι της πόλης. Η γραμμή του τραμ δημιουργεί ευνοϊκές συνθήκες αστικής ανάπτυξης κατά μήκος των διαδρομών της, ανάλογες με εκείνες που διαμορφώνει το λιμάνι και το σιδηροδρομικό δίκτυο, συνδέοντας την πόλη με άλλα διεθνή και περιφερειακά κέντρα (Sarkis, 2005).

Στην άκρη της «παλιάς πόλης», δημιουργήθηκαν τα δύο βασικά κυκλοφοριακά κέντρα. Για μία δώορη διαδρομή από την περιοχή Beirut River, στο ανατολικότερο σύνορο της πόλης με το Όρος Λίβανος ως τον φάρο στην συνοικία Ras Beirut, οι επιβάτες θα πρέπει να αλλάξουν γραμμές στο Sahat al-Sur. Οι αποστάσεις εντός της πόλης καλύπτονται γρήγορα και απαιτούν λιγότερη προσπάθεια. Τουλάχιστον θεωρητικά, η εισαγωγή των τακτικών δρομολογίων ρύθμισε την οργάνωση του χρόνου των κατοίκων της Βηρυτού. Στην πράξη, ωστόσο, τα δρομολόγια δεν τηρούνται αυστηρά (Gavin and Maluf, 1996).

Αρνητικό σημείο της λειτουργίας του τραμ αποτελούσε η ασφάλεια, τόσο από άποψη ατυχημάτων στις γραμμές όσο και λόγω των συχνών περιστατικών πειρατείας αλλά και μπουϊκοτάζ των κατοίκων. Επιπλέον, οι νέες διαστάσεις της γεωγραφικής κινητικότητας του πληθυσμού της Βηρυτού προκάλεσαν σημαντικές πιέσεις στη δημόσια ασφάλεια της πόλης εν γένει. Τέλος, μία ακόμη αρνητική επίπτωση της λειτουργίας του τραμ, σε συνδυασμό και με την έκρηξη της οικοδομικής δραστηριότητας, αποτελεί το γεγονός της προσέλευσης αρκετών κερδοσκόπων γης και τυχοδιωκτών από το εξωτερικό (Gavin and Maluf, 1996).

Η καθημερινή ζωή στην Βηρυτό αρχίζει να διαμορφώνεται από τις σύγχρονες επενδύσεις σε έργα υποδομής. Μέχρι το 1888, ο δήμος της Βηρυτού και οι Οθωμανικές Αρχές προσπάθησαν να βελτιστοποιήσουν τις λιμενικές εγκαταστάσεις προς όφελος του κέντρου της πόλης. Λόγω της αστικοποίησης ωστόσο, το εμπόριο, οι μεταφορές και η επικοινωνία διενεργούνται πλέον γύρω ή ακόμη και κατά του αρχικού κεντρικού πυρήνα της πόλης. Το κέντρο εξακολουθεί να λειτουργεί ως τόπος εμπορίου και κατοικίας μικρής κλίμακας, το οποίο όμως χρήζει αναβάθμισης και αναζωογόνησης. Πλούσιοι έμποροι μεταφέρουν τα γραφεία τους στην άκρη της πόλης όπου δημιουργούνται νέοι, αναβαθμισμένοι θύλακες. Ταυτόχρονα, μεταφέρουν τις κατοικίες τους στις νέες, αραιοδομημένες συνοικίες με θέα στο κέντρο της πόλης και στον κόλπο της Βηρυτού. Ωστόσο, θα πρέπει να σημειωθεί ότι όλες αυτές οι μεταβολές στον αστικό ιστό της πόλης δεν θα είχαν σημειωθεί εάν δεν είχε αναπτυχθεί το δίκτυο τραμ, το οποίο διευκόλυνε τις μετακινήσεις των κατοίκων, μειώνοντας τις χρονοαποστάσεις.

**Φωταέριο**

Η παραχώρηση για την κατασκευή ενός δικτύου φωτισμού αερίου (φωταέριο) στην Βηρυτό, δόθηκε σε αλλοδαπή εταιρεία τον Δεκέμβριο του 1885. Τον Ιανουάριο του 1887 ιδρύεται η Ανώνυμη Οθωμανική Εταιρεία Αερίου της Βηρυτού (la Société Anonyme Ottomane du Gaz de Beyrouth), η οποία απαρτίζεται από ένα επταμελές διοικητικό συμβούλιο, τρία μέλη εκ των οποίων ήταν επίσης και ευρωπαϊκά διευθύνοντα στελέχη της Οθωμανικής Αυτοκρατορικής Τράπεζας. Ο Emile Coze εκπροσώπησε τη γαλλική «La Société de gaz du Nord et de l'Est de la France» στην Βηρυτό, ενώ στα πρώτα χρόνια το μοναδικό οθωμανικό μέλος του διοικητικού συμβουλίου ήταν ένας επιφανής έμπορος και μέλος του Δημοτικού Συμβουλίου της πόλης. Η εταιρεία προχώρησε γρήγορα στην κατασκευή ενός εργοστασίου αερίου, μια αποθήκη ανατολικά της κεντρικής πλατείας Sahat al-Burj κοντά στην περιοχή της καραντίνας. Επιπλέον, τοποθέτησε περίπου είκοσι χιλιόμετρα υπόγειων αγωγών. Μέχρι το 1889 είχαν εγκατασταθεί περίπου 600 λυχνίες αερίου κατά μήκος των κεντρικών δρόμων και των διαδρομών της πόλης (Hanssen, 2005a).

Όπως και με τις λιμενικές και τις σιδηροδρομικές εταιρείες, η πρώιμη αισιοδοξία αντικαταστάθηκε γρήγορα από την παραδοχή ότι τα έσοδα δεν μπορούσαν να καλύψουν τα έξοδα, πόσο μάλλον να αποφέρουν κέρδη. Τα επόμενα χρόνια, η εταιρεία αερίου δεν ήταν σε θέση να διατηρήσει ακόμη και τα βασικά πρότυπα. Σύμφωνα μάλιστα με τον Δήμο της Βηρυτού, το φως που παρήγαγε η εταιρεία αερίου ήταν πολύ αδύναμο για να καλύψει τις ανάγκες του οδοφωτισμού και χρειαζόνταν τουλάχιστον 300 ακόμη θέσεις λαμπτήρων. Τα επόμενα χρόνια η εταιρεία εγκατέστησε ακόμη 1.000 λαμπτήρες σε όλη την πόλη αλλά οι εντάσεις μεταξύ των ξένων επενδυτών και του δήμου συνεχίστηκαν σε όλη την οθωμανική περίοδο. Όπως και με τις προηγούμενες επενδυτικές εταιρείες στην Βηρυτό, η εταιρεία αερίου κατέφυγε στον δανεισμό χρημάτων από την Οθωμανική Αυτοκρατορική Τράπεζα ώστε να ανταπεξέλθει στις υποχρεώσεις της. Μεταξύ του 1895 και του 1903, η εταιρεία αερίου της Βηρυτού διοικούνταν ουσιαστικά από τα κεντρικά γραφεία της Οθωμανικής Αυτοκρατορικής Τράπεζας στην Κωνσταντινούπολη. Έτσι, στη δεκαετία του 1890 η Τράπεζα ανέλαβε τον οικονομικό έλεγχο όλων των γαλλικών επενδύσεων σε έργα υποδομής (Thobie, 1977; Hanssen, 2005a).

Το 1903, μετά την ανάληψη της εταιρείας από τον I. Sabbagh με μάλλον οικονομικό πραξικόπημα, η εταιρεία γνωρίζει σημαντικές αλλαγές σε σχέση με τη λειτουργία της κατά την περίοδο απορρόφησής της από την Τράπεζα. Ο Sabbagh, τραπεζίτης από την Βηρυτό και μέτοχος της εταιρείας σιδηροδρόμων της Βηρυτού, της έτερης δηλαδή γαλλικής εταιρείας που ήλεγχε οικονομικά η Οθωμανική Αυτοκρατορική Τράπεζα, ήταν Πρόεδρος του



Οθωμανικού Εμπορικού Επιμελητηρίου στο Παρίσι και διευθύνων στέλεχος αρκετών διεθνών τραπεζών. Με τη βοήθεια λοιπόν πολιτικών συμμάχων από την Κωνσταντινούπολη, ο Sabbagh κινήθηκε δικαστικά έναντι της Τράπεζας, αξιώνοντας την επιστροφή 2 εκατομμυρίων φράγκων για τα μερίσματά του στην εταιρεία σιδηροδρόμων, με το πρόσχημα ότι η συμφωνία υπογράφηκε στο Παρίσι και όχι στην Οθωμανική Πρωτεύουσα, όπως οριζόταν. Ο Sabbagh, δικαιώθηκε και έλαβε το σύνολο των μετοχών που κατείχε η Τράπεζα στην εταιρεία αερίου (Thobie, 1991).

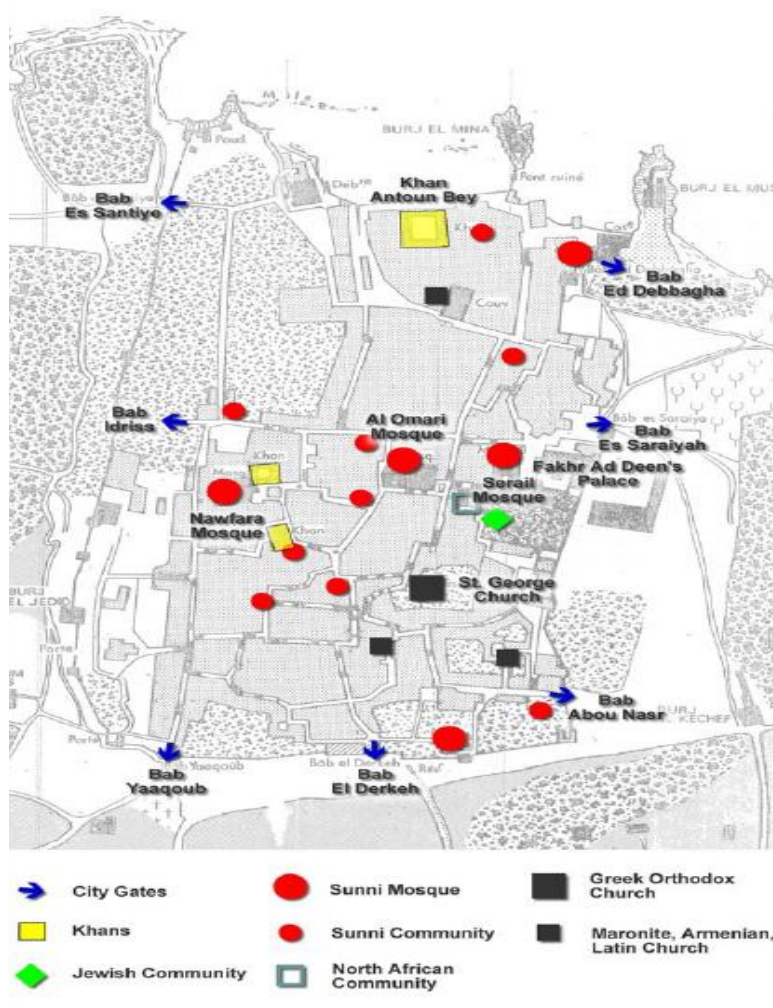
### Δημόσια Κτίρια

Μετά το τρίτο τέταρτο του 19ου αιώνα, αν και τα κατασκευαστικά έργα προχωρούν με μεγάλη ταχύτητα ακόμα δεν έχει επιχειρηθεί ένας ολοκληρωμένος πολεοδομικός σχεδιασμός στην πόλη. Από τη μία, το παραδοσιακό κομμάτι διατηρείται αποσπασματικά σε ορισμένες περιπτώσεις σουκ, πεζόδρομων και ιδιωτικών κατοικιών και από την άλλη, ανθεί η κατασκευή δημόσιων κτιρίων, η οποία οφειλόταν εν πολλοίς στη μεταφορά διοικητικών καθηκόντων από τον έλεγχο του στρατού στην πολιτική κυβέρνηση (Ozturk, 2006).

Η κατασκευαστική δραστηριότητα μνημειακών κτιρίων αποτελεί γνώρισμα όλης της Ευρώπης την περίοδο αυτή. Για τον λόγο αυτό, πολλά από τα εν λόγω κτίρια στερούνται πρωτοτυπίας και θεωρούνται αντίγραφα από άλλες πόλεις της Αυτοκρατορίας ή της Ευρώπης. Επιπλέον, η κατασκευή μνημειακών κτιρίων στην πόλη γίνεται για τη βελτίωση της εικόνας της πόλης και της αναγνωρισιμότητάς της.

Κατά τους Kassab and Tadmori (2002), η κατασκευή κτιρίων για δημόσια υπηρεσία βρίσκεται στο απόγειό της στην Βηρυτό των τελών του 19ου αιώνα. Πρώτον, οι πρώην ιατρικές κλινικές αντικαθίστανται από δημόσια νοσοκομεία όπως το νοσοκομείο Al-Hamidiye και το Στρατιωτικό Νοσοκομείο και αναμορφώνεται η Καραντίνα, στο πλαίσιο της μεταρρύθμισης του συστήματος δημόσιας υγείας. Δεύτερον, με τον αυξανόμενο πληθυσμό, η ανάγκη για αστυνόμευση της πόλης ώθησε την οθωμανική κυβέρνηση να δημιουργήσει 25 αστυνομικούς σταθμούς διάσπαρτους σε όλη την Βηρυτό. Τρίτον, το 1870 απαντώνται στην πόλη είκοσι εκκλησίες και μοναστήρια, αριθμός ο οποίος αυξάνεται το 1877 σε τριάντα πέντε. Γίνεται λοιπόν αντιληπτό ότι με την πληθυσμιακή αύξηση και την οικιστική εξάπλωση της πόλης προκύπτει η ανάγκη για νέα δημόσια κτίρια και υπηρεσίες.

Χάρτης 7.4: Χρήσεις γης της Βηρυτού το 1841



Πηγή: Davie, 1987

Στο κέντρο της πόλης εντοπίζονται έξι τζαμιά και τουλάχιστον τρεις εκκλησίες. Ένα από τα πιο σημαντικά τζαμιά ήταν το Jami 'al-Umari al-Kabir και η μεγαλύτερη εκκλησία ήταν η Ορθόδοξη Εκκλησία του Αγίου Γεωργίου. Άλλες εκκλησίες ήταν η εκκλησία των Μαρωνιτών και η καθολική εκκλησία. Μια άλλη εκκλησία του Αγίου Γεωργίου βρισκόταν έξω από τα τείχη της πόλης κοντά στην περιοχή Nahr al-Kalb. Οι διοικητικές εγκαταστάσεις της Βηρυτού κατά το πρώτο μισό του δέκατου ένατου αιώνα, βρίσκονται στο ανατολικό άκρο της πόλης και στο σπίτι του τοπικού δικαστή. Τα υπόλοιπα δημόσια κτίρια της Βηρυτού ήταν τα δημόσια λουτρά και τα ξενοδοχεία. Ένα από τα δημόσια λουτρά βρισκόταν κοντά στο διοικητήριο, ένα ξενοδοχείο απαντάται στο λιμάνι και ένα άλλο εντοπίζεται στο δυτικό άκρο της πόλης (Fawaz, 1983).

### 7.1.3.3 Χωρική Κατανομή Κοινοτήτων

Στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η Βηρυτός διαθέτει μία κοινωνική δομή όπου ο χριστιανικός και μουσουλμανικός πληθυσμός συνυπήρχε αρμονικά. Ωστόσο, μέχρι το τέλος του αιώνα οι νέες θρησκευτικές εντάσεις επηρεάζουν την κοινωνικοοικονομική και πολιτική ισορροπία μεταξύ των κοινοτήτων, διαμορφώνοντας το αστικό τοπίο (Ozturk, 2006; Lindner, 2009).

Την εποχή αυτή, ο πληθυσμός της Βηρυτού αριθμούσε περί τους 4.000 με 6.000 κατοίκους και περιελάμβανε ελληνικές Ορθόδοξες, καθολικές και σουνιτικές οικογένειες. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο προαναφερόμενος πληθυσμός χωρίζεται σε διακριτά τμήματα του αστικού ιστού βάσει εθνοθρησκευτικών κριτηρίων, σχηματίζοντας μια πολυεπίπεδη και πολυσύνθετη διάταξη (Reilly, 1996; Davie, 2001). Ωστόσο, η αρχιτεκτονική της Βηρυτού ήταν αρκετά ομοιογενής. Μάλιστα, η καθημερινή αλληλεπίδραση μεταξύ των κατοίκων της πόλης είναι τόσο έντονη καθώς βάσει της οικιστικής αρχιτεκτονικής εκείνης της περιόδου, οι κύριες λειτουργίες όπως οι χώροι για μαγείρεμα, οι τουαλέτες και οι εγκαταστάσεις ύδατος χωροθετούνται εκτός του κτιρίου, σε κοινές πολλές φορές αυλές, και τα εσωτερικά δωμάτια προορίζονται μόνο για ανάπαυση και αποθήκευση αγαθών (Ragette, 1974).

Το κοινωνικό μωσαϊκό της Βηρυτού περιορίζεται εντός των τειχών της πόλης μέχρι και τις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα και ελάχιστα κτίρια κατοικιών κατασκευάζονται πέραν αυτού του ορίου (Ozveren, 1990).

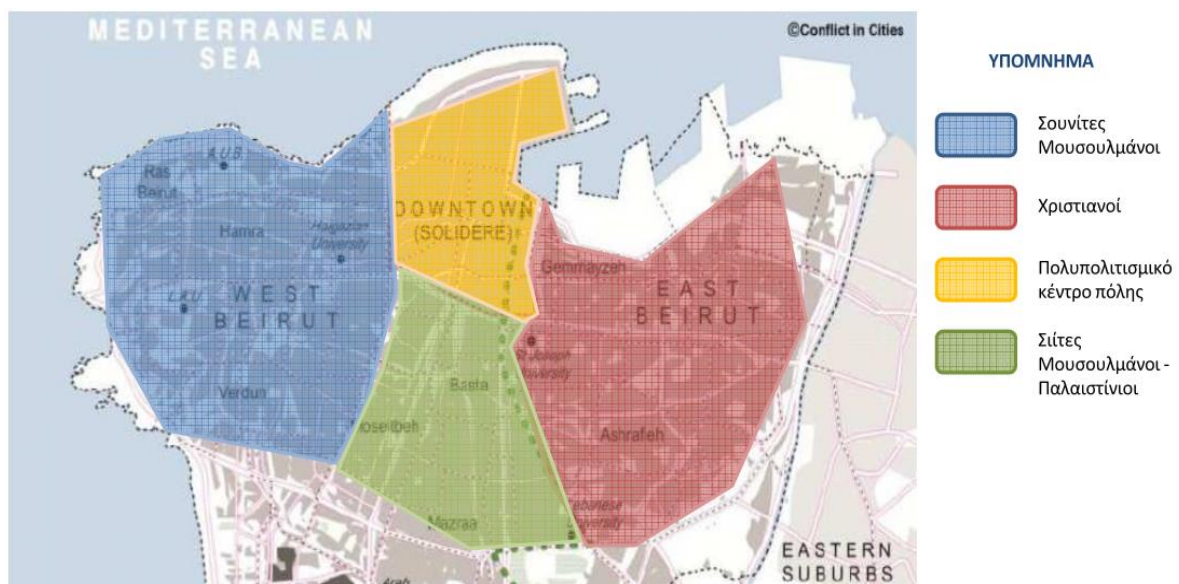
Το κέντρο της πόλης διατηρεί τον πολυσύνθετο πληθυσμό του και τα επόμενα χρόνια. Όπως σε πολλές λεβαντίνικες πόλεις, η κεντρική περιοχή συγκεντρώνει μια αστική τάξη εμπόρων διαφορετικών θρησκευτικών και εθνοτικών κοινοτήτων που συνεργάζονται. Στην περίπτωση της Βηρυτού, ο πληθυσμός του κέντρου αποτελούνταν από Σουνίτες, Μαρωνίτες, Δρούζους, Εβραίους, Αρμένιους και Κούρδους. Η συνεργασία τους στις εμπορικές δραστηριότητες επεκτάθηκε και σε άλλες εκφάνσεις της ζωής στην πόλη. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, το κέντρο της πόλης να διαθέτει έναν κοσμοπολίτικο χαρακτήρα με πλήθος λειτουργιών όπως θέατρα, εστιατόρια, ξενοδοχεία, θρησκευτικά κτίρια και δημόσια και ιδιωτικά ιδρύματα (Ozturk, 2006).

Η καθημερινή ζωή τόσο των χριστιανών όσο και των μουσουλμάνων παρουσίαζε πολλές ομοιότητες, καθώς ο τρόπος ζωής τους βασιζόταν σε ένα κοινό αξιακό πλαίσιο, τουλάχιστον μέχρι και τα μέσα του δέκατου ένατου αιώνα. Ομοίως και οι οικονομικές σχέσεις συνυπήρχαν μεταξύ των εμπόρων των διαφόρων κοινοτήτων. Οι χριστιανοί έμποροι συνάπτουν συνεργασίες με μουσουλμάνους για να προστατευθούν από την κυβέρνηση ενώ οι μουσουλμάνοι έμποροι συνεργάζονται με τους χριστιανούς χωρίς να υπάρχει κάποια συγκεκριμένη αναγκαιότητα, απλά για αμιγώς επιχειρηματικούς λόγους. Επιπλέον, οι

πλούσιοι χριστιανοί και μουσουλμάνοι έμποροι συνεργάστηκαν και στον τομέα της γαιοκτησίας (Fawaz, 1983).

Βασικό γνώρισμα της Βηρυτού για το μεγαλύτερο μέρος του 19<sup>ου</sup> αιώνα είναι η αρμονική συνύπαρξη του πληθυσμού της. Από τα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα και μετά, χωρίζεται βάσει θρησκευτικών σεκτών. Η ταχύτητα της ανάπτυξης της Βηρυτού ήταν εν μέρει υπεύθυνη για αυτόν τον κοινωνικό διαχωρισμό μεταξύ των εθνοθρησκευτικών ομάδων, διότι οι νέοι κάτοικοι δεν προλάβαιναν να ενσωματωθούν ομαλά στο αστικό περιβάλλον, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται εσωστρέφειες και κοινωνικές πολώσεις. Επιπλέον, οι πρόσφυγες του εμφυλίου πολέμου του Όρους Λίβανος και της Συρίας έφεραν μαζί τους στην πόλη τις αναμνήσεις τους και την καχυποψία. Οι εντάσεις παρουσιάζονται με μεγαλύτερη συχνότητα αλλά και σφοδρότητα κυρίως μεταξύ των φτωχών κοινωνικών στρωμάτων (Fawaz, 1983).

Χάρτης 7.5: Χωρική Κατανομή Κοινοτήτων Βηρυτού



**Πηγή: Ιδία Επεξεργασία**

Ο εθνοθρησκευτικός λοιπόν διαχωρισμός της πόλης στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα έχει ως εξής: ο βασικός χωρικός καταμερισμός σχετίζεται με τους δύο λόφους πάνω στους οποίους χτίστηκε η Βηρυτός: οι Λιβανέζοι χριστιανοί ζουν κυρίως στην Ashrafieh στην Ανατολική Βηρυτό ενώ οι Λιβανέζοι Σουνίτες Μουσουλμάνοι ζουν στο Musaytibah, στη Δυτική Βηρυτό. Οι Λιβανέζοι Σίιτες Μουσουλμάνοι και οι Παλαιστίνιοι, οι οποίοι είναι κυρίως μουσουλμάνοι, ζουν κυρίως στις νότιες περιοχές της πόλης. Στο κέντρο, όπως προαναφέρθηκε εντοπίζεται τόσο το χριστιανικό όσο και το μουσουλμανικό και το εβραϊκό στοιχείο, αναδεικνύοντας τον πολυπολιτισμικό χαρακτήρα της πόλης (Collelo, 1989; Kassir, 2011).

#### 7.1.3.4 Συνθήκες Υγιεινής

Η αιτία του μικρού αριθμού μεταναστεύσεων στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα, σχετίζεται με το γεγονός ότι αφενός η πόλη είναι μικρή και γεμάτη από ασθένειες και αφετέρου, είναι ανεπαρκώς εφοδιασμένη με τις κατάλληλες δομές και υπηρεσίες. Έτσι, η βελτίωση των συνθηκών υγιεινής έπαιξε καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη της Βηρυτού. Πιο συγκεκριμένα, κατά τη διάρκεια της αιγυπτιακής κατοχής, ιδρύεται το 1834 το μοναδικό κέντρο απομόνωσης (καραντίνας) της Συρίας στην Βηρυτό, υιοθετώντας υγειονομικά μέτρα. Η προσπάθεια αυτή συνεχίστηκε από Γάλλους, Άγγλους και Αμερικανούς ιεραποστόλους με τη δημιουργία κλινικών και αργότερα βελτιώθηκε με την ίδρυση γαλλικών και αμερικανικών σχολών ιατρικής προς το τέλος του δεκάτου ένατου αιώνα. Επιπλέον, ιδρύεται το οθωμανικό στρατιωτικό νοσοκομείο το 1846 και ακολουθούν το αμερικανικό, το γαλλικό, το πρωσικό και το τοπικό νοσοκομείο καθ' όλη τη διάρκεια του δέκατου ένατου αιώνα (Abyad, 1994; Ozturk, 2006).

Εικόνα 7.28: Το γαλλικό νοσοκομείο St. Jean



**Πηγή:** [http://almashriq.hiof.no/lebanon/700/760/769/old\\_beirut/fairuz\\_program.html](http://almashriq.hiof.no/lebanon/700/760/769/old_beirut/fairuz_program.html)

Η επίδραση των υγειονομικών εξελίξεων στην αύξηση του πληθυσμού ήταν έμμεση λόγω της επίδρασης των υγειονομικών εξελίξεων στις αυξανόμενες εμπορικές δραστηριότητες και στην οικονομία της πόλης. Το κέντρο απομόνωσης ήταν ίσως λιγότερο σημαντικό για τη βελτίωση της υγείας της Βηρυτού απ' ό, τι για τη βελτίωση της οικονομίας, δεδομένου ότι κατέστησε την πόλη την πλέον βασική στάση κάθε πλοίου στην ευρύτερη περιοχή (Fawaz, 1983).

Σημαντική καμπή στη βελτίωση των συνθηκών υγιεινής στην πόλη αποτέλεσε ένα ξέσπασμα τύφου το 1895, το οποίο προκάλεσε τον θάνατο 105 κατοίκων και στάθηκε η αφορμή για τη

διεξαγωγή της πιο πλήρους και ενδεδειγμένης έρευνας που έγινε στα νοικοκυριά της πόλης, κατά τη διάρκεια της Οθωμανικής Περιόδου. Η έρευνα διεξήχθη από τον Δρ. Boyer και περιελάμβανε τη συσχέτιση του επιπέδου δημόσιας υγείας με τις αστικές υποδομές, τις καθημερινές κοινωνικές συνθήκες και τις διατροφικές συνήθειες του πληθυσμού. Ο Boyer χωρίζει την πόλη σε «υγιείς» και μη τομείς, με κριτήριο τη δημόσια υγιεινή και προτείνει αντίστοιχα μέτρα αντιμετώπισης (Mitchell, 1990; Hanssen, 2005a).

Σύμφωνα με την έρευνα του Boyer, η πλέον προβληματική περιοχή της πόλης ήταν το παζάρι. Παρόλες τις προσπάθειες της Δημοτικής Αρχής να αναζωογονήσει το πιο παλιό τμήμα του αστικού ιστού, δημιουργώντας δύο κεντρικές αρτηρίες και παρέχοντας επιπλέον φωτισμό και αερισμό σε ένα ιδιαίτερος υποβαθμισμένο τμήμα της πόλης, η κατάσταση δε μεταβλήθηκε. Η πρόταση για την πλήρη κατεδάφιση του παζαριού εκ μέρους του Boyer, αποτέλεσε το πρώτο δραστικό προτεινόμενο μέτρο που τέθηκε δημόσια και εκκίνησε το διάλογο μεταξύ κατοίκων και δημοτικής αρχής (Hanssen, 2005a).

Οι συνθήκες υγιεινής στο σύγχρονο τμήμα της πόλης είναι σαφώς καλύτερες από εκείνες στον παλιό πυρήνα, ωστόσο και εδώ υπάρχουν κάποια θέματα που χρήζουν αντιμετώπισης. Το σημαντικότερο εξ αυτών είναι το ζήτημα των αστικών λυμάτων, καθώς όταν γεμίζουν οι απορροφητικοί βόθροι, τα λύματα καταλήγουν ανεξέλεγκτα στη θάλασσα ή στους δρόμους της πόλης με ό,τι αυτό συνεπάγεται για τη δημόσια υγεία και την πιθανότητα έξαρσης κάποιας επιδημίας στην πόλη (Ghorayeb, 1998).

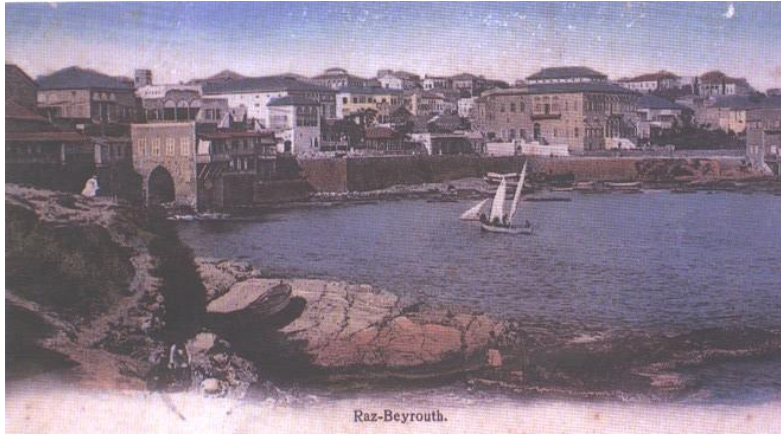
#### *7.1.3.5 Συνοικία Ras-Beirut*

Ενώ η Παλιά Πόλη παρουσιάζει όλα εκείνα τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά που την εμποδίζουν να αναπτυχθεί με βάση τα σύγχρονα πρότυπα, δεν ισχύει το ίδιο και για τα προάστια της Βηρυτού. Η περιοχή Ashrafiyya στα ανατολικά, η Zuqaaq al-Blat στα νότια και η Ras-Beirut στα δυτικά, αποτελούν νησίδες υψηλών πολεοδομικών προδιαγραφών για την εποχή και τονίζουν περισσότερο την αντίθεση με τις συνοικίες του κέντρου. Για τον λόγο αυτό, τα προάστια προσελκύουν ολοένα και περισσότερο κατοίκους από τα υψηλά κοινωνικά στρώματα.

Μεταξύ των συνοικιών της Βηρυτού, η Ras Beirut αναπτύχθηκε σχετικά αργά. Η περιοχή αρχικά κατοικήθηκε κυρίως από ένα ρεύμα μεταναστών, οι οποίοι εμφανίζονται στην πόλη στο δεύτερο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα (Ozturk, 2006). Την περίοδο αυτή, αποτελεί ακόμη μια αγροτική περιοχή, αραιοκατοικημένη και αποκομμένη από την υπόλοιπη πόλη. Οι κάτοικοι είναι ένα μείγμα ελληνικών ορθόδοξων, σουνιτικών και δρούζικων οικογενειών, που ζούσαν στην περιοχή της Ayn Mreisseh στην Μεσόγειο Θάλασσα. Η επιβίωσή τους εξαρτάται κυρίως

από τον πρωτογενή τομέα και ιδιαίτερα από την παραγωγή μεταξιού, τη γεωργία και την αλιεία (Nagel, 2002).

Εικόνα 7.29: Άποψη της Ras-Beirut στις αρχές του 20ου αιώνα



Πηγή: [http://almashriq.hiof.no/lebanon/700/760/769/old\\_beirut/fairuz\\_program.html](http://almashriq.hiof.no/lebanon/700/760/769/old_beirut/fairuz_program.html)

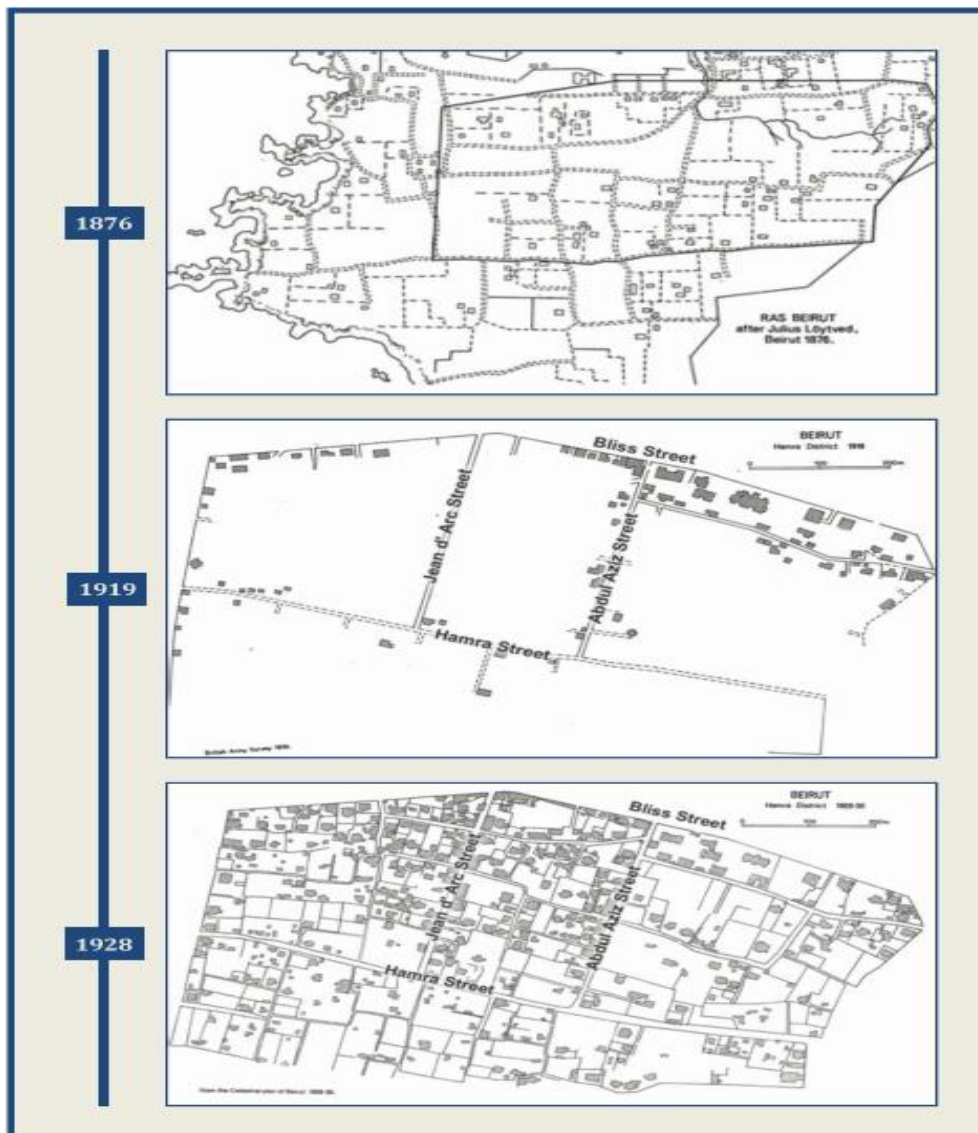
Η πρώτη σημαντική εξέλιξη που σημειώθηκε στην περιοχή και επηρέασε την μετέπειτα εξέλιξή της, είναι η ίδρυση του Συριακού Προτεσταντικού Κολλεγίου που ιδρύθηκε από Αμερικανούς Ιεραποστόλους και αργότερα μετονομάστηκε σε Αμερικανικό Πανεπιστήμιο της Βηρυτού. Το Κολλέγιο ουσιαστικά μεταφέρθηκε από το Zokak al-Blat στη Ras Beirut, το 1873. Αναμφισβήτητα, αυτό επέφερε μια σημαντική επίδραση στην περιοχή. Ο πληθυσμός της περιοχής άρχισε να αυξάνεται με την άφιξη φοιτητών και καθηγητών που επιθυμούν να επενδύσουν στην τριτοβάθμια εκπαίδευση. Έτσι, για την εξυπηρέτηση των αναγκών αυτού του νέου πληθυσμού, δημιουργούνται στην περιοχή νέες οικονομικές δραστηριότητες. Τα πρώτα χρόνια ωστόσο, η περιοχή Ras Beirut εξακολουθεί να παραμένει αγροτική και να την χαρακτηρίζει κυρίως το Πανεπιστήμιό της. Τα σπίτια παραμένουν λίγα, η συνοικία παραμένει αραιοδομημένη και η εμπορική δραστηριότητα μικρή, με αποτέλεσμα η πλειοψηφία των συναλλαγών να γίνεται από το κέντρο (Nagel, 2002; Abunnasr, 2013).

Όπως προαναφέρθηκε, η λειτουργία του Συριακού Προτεσταντικού Κολλεγίου στην περιοχή Hamra, γνωστή ως Ras-Beirut, ευθύνεται για την αλλαγή στην όψη και τη δομή του προαστίου. Αν και το Κολλέγιο αρχικά λειτούργησε με στόχο την προάσπιση και ανάδειξη του αραβικού πολιτισμού, στη συνέχεια η στοχοθεσία του και το περιεχόμενο των σπουδών του άλλαξε. Μέσα στα 5 μόλις πρώτα χρόνια της λειτουργίας του, οι Αγγλο-Αμερικάνοι ιεραποστολικοί εκπαιδευτές ανέλαβαν τόσο τις εκπαιδευτικές όσο και τις διοικητικές θέσεις του ιδρύματος. Έτσι, μέσα στα 15 επόμενα χρόνια η επίσημη γλώσσα διδασκαλίας άλλαξε και η αραβική αντικαταστάθηκε από την αγγλική. Εκτός από ένα μέλος, ολόκληρη η

εκπαιδευτική κοινότητα αποτελείται από Αγγλο-Αμερικάνους, δημιουργώντας μία αγγλο-αμερικανική νησίδα εντός του πυρήνα της Ras Beirut. Έτσι, σταδιακά, ολόκληρη η περιοχή αλλάζει χαρακτήρα και μετατρέπεται σε έναν προαστιακό θύλακα ευρωπαϊκού τύπου (Abunnasr, 2013).

Στην εικόνα που ακολουθεί, παρουσιάζεται η πολεοδομική εξέλιξη της περιοχής από το 1876, που αποτελούσε μία αμιγώς αγροτική και αραιοδομημένη περιοχή έως το 1928, όπου η περιοχή αρχίζει και αναπτύσσεται ραγδαία. Αποκορύφωμα της ανάπτυξής της αποτελούν τα μέσα της δεκαετίας του 1950, όπως άλλωστε και σε όλη την Βηρυτό. Βασικότερο αίτιο θεωρείται η μαζική έλευση μορφωμένων Ελλήνων Ορθοδόξων από την περιοχή της Παλαιστίνης μετά την ίδρυση του Ισραηλινού Κράτους (Nagel, 2002; Ozturk, 2006).

Εικόνα 7.30: Πολεοδομική Εξέλιξη προαστίου Ras Beirut (1876, 1919, 1928)



Πηγή: Ozturk, 2006 (Ιδία Επεξεργασία)



Είναι σημαντικό να τονιστεί, ότι η περιοχή της Ras Beirut, όπως και τα υπόλοιπα προάστια της πόλης, αναπτύχθηκαν άναρχα δίχως προγραμματισμό ή αστικό σχεδιασμό, κατευθυνόμενα απλά από τις δυνάμεις της αγοράς (Khalaf and Kongstad, 1973a).

#### **7.1.4 Σύστημα Πολιτικής - Διακυβέρνηση**

Η Βηρυτός και το Όρος Λίβανος αποτέλεσαν μέρος της Οθωμανικής Συρίας, μίας εκτεταμένης διοικητικής περιοχής που περιλαμβάνει τα σύγχρονα εδάφη της Συρίας, του Λιβάνου, της Ιορδανίας, του Ισραήλ και της Δυτικής Όχθης και διαιρείται σε επαρχίες που περιλάμβαναν βασικές πόλεις όπως το Χαλέπι, η Δαμασκός, η Άκρα, η Τρίπολη και η Σιδώνα. Με την κατάρρευση του αποτελεσματικού κεντρικού συστήματος, οι περιφερειακοί κυβερνήτες ασκούν σαφή εξουσία στο έδαφός τους, βασιζόμενοι σε φορολογικές πολιτικές (Prousis, 2007).

Η Βηρυτός ευημερούσε περισσότερο από κάθε άλλο διάσημο λεβαντίνικο λιμάνι όπως η Άκρα, η Τρίπολη ή η Σιδώνα. Όταν η Αίγυπτος κυβερνούσε την Συρία και τον Λίβανο τη δεκαετία του 1830, ο Μουχάμεντ Αλί αποφάσισε να μεταφέρει το πολιτικό κέντρο στην Βηρυτό και για πρώτη φορά ιδρύονται στην πόλη ευρωπαϊκά προξενεία. Οι περισσότεροι ιστορικοί και πολεοδόμοι θεωρούν ότι η εισβολή του Ιμπραήμ Πασά στην Συρία και η κατοχή της το 1831, αποτέλεσε πρωταρχικό καταλύτη στην ανάπτυξη της Βηρυτού. Σε αντίθεση με την Άκρα για παράδειγμα, η οποία αντιστάθηκε και μετά συντρίφτηκε από τον αιγυπτιακό στρατό, η Βηρυτός καλοδέχτηκε τους Αιγυπτίους. Έτσι, η Βηρυτός αναδεικνύεται σε δυναμική περιφερειακή πόλη-λιμάνι και κέντρο μιας ακμάζουσας βιομηχανίας μεταξιού. Εξάλλου, οι εξαγωγές της στην Γαλλία και στην Αγγλία, την καθιστούσαν εμπορική και διπλωματική βάση για τα ευρωπαϊκά συμφέροντα. Με τις οθωμανικές διοικητικές μεταρρυθμίσεις του 1840, η Βηρυτός καθίσταται πρωτεύουσα της Επαρχίας της Σιδώνας, «εξαργυρώνοντας» την αναδυόμενη δυναμική της (Abunnasr, 2013).

Κάτω από την Αιγυπτιακή στρατιωτική κυριαρχία, η εξουσία του εμίρη του Όρους Λίβανος καθορίζεται από τον Ιμπραήμ Πασά. Σε αντίθεση με την προηγούμενη πολιτική διακυβέρνησης, οι Αιγύπτιοι τοποθέτησαν σύντομα στις παράκτιες πόλεις, πιστούς διαχειριστές (mutasallims) που λειτουργούσαν ανεξάρτητα του εμίρη του Όρους. Εν τω μεταξύ, η αιγυπτιακή κυβέρνηση υιοθετεί τη σύσταση του συμβουλευτικού οργάνου της Δαμασκού να εγκαταστήσει στην Βηρυτό ένα τοπικό συμβούλιο. Το εν λόγω Συμβούλιο, αποτελείται από ένα Πρόεδρο και 12 μέλη, 6 από τα οποία είναι χριστιανοί και 6 μουσουλμάνοι. Το συμβούλιο ήταν πρόδρομος του δημοτικού συμβουλίου της δεκαετίας του

1860 όπου πολλοί από τους γιους και τους ανιψιούς αυτών των μελών ασχολήθηκαν με παρόμοια θέματα αστικής ανάπτυξης (Chevallier, 1968; Makdisi, 2000).

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, μετά την αναχώρηση των Αιγυπτίων το 1840, η οθωμανική κυβέρνηση αποφάσισε να διατηρήσει την Βηρυτό ως κέντρο του βιλαετίου της Σιδώνας, αυξάνοντας την πολιτική και διοικητική της σημασία (Fawaz, 1983).

Μετά τον πόλεμο του 1860, δημιουργήθηκε η ημιαυτόνομη επαρχιακή περιοχή, *Mutasarrifiyya*, του Όρους Λίβανος και το 1864 ο Οθωμανικός Επαρχιακός Νόμος συμπεριέλαβε την Βηρυτό στην οθωμανική επαρχία της Συρίας, με πρωτεύουσα την Δαμασκό. Η Βηρυτός διαχωρίστηκε μεν από το *mutasarrifiyyah*, αλλά εξακολουθεί να είναι στενά συνδεδεμένη με αυτό. Εξάλλου, οι πολιτικές ελίτ του Όρους συνέχισαν να ασκούν επιρροή στα μέλη τους ακόμα και όταν αυτά εγκαταστάθηκαν στην Βηρυτό, μεταφέροντας ταυτόχρονα και τις ιδεολογίες τους (Hourani, 1976; Haugbolle, 2010).

Ωστόσο, η ραγδαία αναπτυξιακή πορεία και ο μετασχηματισμός της πόλης θα ανακοπούν μετά από τη νέα χωρική ανακατανομή στην αστική ιεραρχία των πόλεων της Αυτοκρατορίας. Ο Hanssen (2005a:26) μάλιστα υποστηρίζει ότι

*«...ο Οθωμανικός Νόμος των Επαρχιών (1864-1871) επηρέασε την ιεραρχική κατάταξη των πόλεων και ενέτεινε τον μεταξύ τους ανταγωνισμό αναφορικά με τον καθορισμό πρωτευουσών».*

Το να ανακηρυχτεί μία πόλη ως πρωτεύουσα επαρχίας ήταν καθοριστικό για την μετέπειτα εξέλιξη της καθώς την εν λόγω περίοδο, μία διοικητική αναβάθμιση σήμαινε αυτόματα και απευθείας πρόσβαση στα διαχειριστικά κανάλια της Αυτοκρατορίας. Η συγκεκριμένη μάχη χάθηκε για την Βηρυτό το 1865, όπου ενσωματώθηκε ως υποενοότητα στην επαρχία της Συρίας, με πρωτεύουσα την Δαμασκό. Η απώλεια του στάτους της πρωτεύουσας σήμαινε παράλληλα και απώλεια των εσόδων από τους φόρους περιουσίας, που με την σειρά του δημιουργούσε σοβαρό πλήγμα στα οικονομικά δεδομένα της πόλης (Choueiri, 2015).

Μετά την αποδυνάμωση της θέσης της Βηρυτού στη διοικητική ιεραρχία, η πόλη επαναστράφηκε στην αστική της περιοχή ώστε να ενισχύσει την εδαφική της ανταγωνιστικότητα. Στην προσπάθεια αυτή, ο ρόλος του δήμου θα είναι αποφασιστικός. Σύμφωνα με τον νόμο περί επαρχιών του 1864, ο οποίος μετεξελίχτηκε το 1877, προβλέπεται λεπτομερώς ο ρόλος των δήμων σε όλες τις αυτοκρατορικές επαρχίες. Στον Δήμο λοιπόν της Βηρυτού παραχωρήθηκε το θεσμοθετημένο δικαίωμα να παρεμβαίνει στην καθημερινότητα των κατοίκων και στον αστικό ιστό της πόλης μέσω του αστικού σχεδιασμού, του ελέγχου της αγοράς και των κανόνων υγιεινής (Choueiri, 2015).

Το 1888, η Βηρυτός γίνεται πρωτεύουσα της νεοσυσταθείσας παράκτιας επαρχίας (βιλαέτι) της Βηρυτού που κράτησε μέχρι το ξέσπασμα του Πρώτου Παγκόσμιου Πολέμου. Αυτά τα χρόνια, από το 1860 μέχρι το 1914, η περιοχή γνώρισε αυτό που συχνά αναφέρεται ως "μακρά ειρήνη" με χαρακτηριστικά γνωρίσματα τη σταθερότητα και την ευημερία. Με την καθιέρωση του βιλαετίου της Βηρυτού, η πόλη γίνεται κέντρο όλων των διεθνών και τοπικών πολιτικών και οικονομικών υποθέσεων. Επιπλέον, εκτός από διοικητικό και εμπορικό κέντρο, αναδεικνύεται σύντομα και σε ένα εκπαιδευτικό και πολιτιστικό κέντρο, δικαιολογώντας εν μέρει και τη μετέπειτα ανάπτυξή της κατά τον 20<sup>ο</sup> αιώνα, όταν η ναυτιλιακή και εμπορική δυναμική της πόλης γνωρίζουν φθίνουσα πορεία (Akarli, 1993).

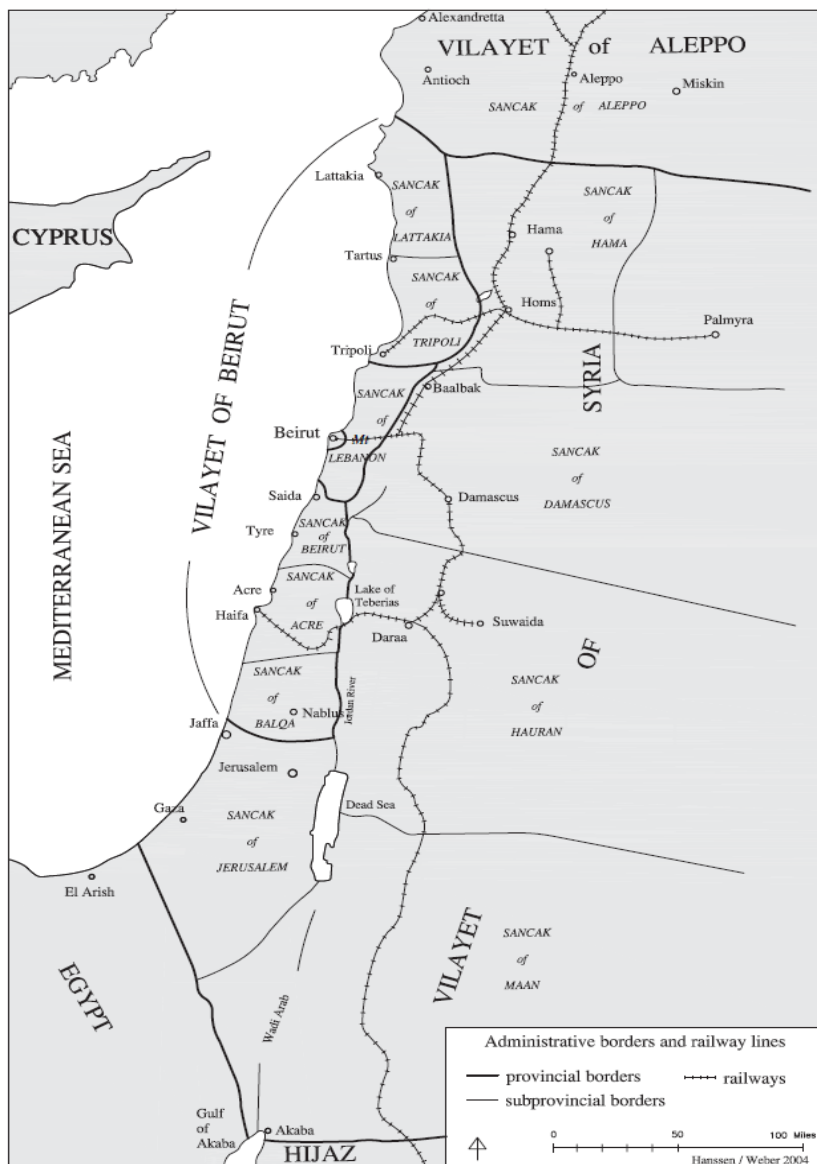
Το Επαρχιακό Συμβούλιο έχει σημαντική θέση στο οικονομικο-πολιτικό γίγνεσθαι της εκάστοτε επαρχίας. Ο Οθωμανικός Επαρχιακός Νόμος είχε μετατρέψει τις επαρχιακές πρωτεύουσες σε ισχυρά πολιτικά κέντρα όπου η λήψη αποφάσεων και η άσκηση πίεσης συγκλίνουν. Το σημαντικότερο όργανο λήψης αποφάσεων, το επαρχιακό συμβούλιο, συνέρχεται σε τακτά χρονικά διαστήματα στην πρωτεύουσα. Οι αιτήσεις για παραχωρήσεις, οι φόροι και τα έσοδα αξιολογούνται από αυτό, ενώ από αυτό επίσης επικυρώνονται οι πωλήσεις γης και οι πράξεις ιδιοκτησίας. Επιπλέον, το Επαρχιακό Συμβούλιο αποφασίζει για τα έργα υποδομής σε όλη την επαρχία καθώς και για τις χωροθετήσεις των βιομηχανικών μονάδων. Τέλος, ελέγχει και τα ψηφίσματα που προκύπτουν από τους δήμους. Όλα τα παραπάνω, αποδεικνύουν και τη σημαντική δύναμη που διαθέτουν τα μέλη του συμβουλίου (Hanssen, 2005a).

Οι ιδιαίτερες σχέσεις κέντρου-περιφέρειας στην ύστερη οθωμανική Βηρυτό μετέτρεψαν την πόλωση σε έναν δυαδικό αυτοκρατορικό και τοπικό ανταγωνισμό. Μάλιστα, η ενσωμάτωση των αυτοκρατορικών και τοπικών δομών λήψης αποφάσεων συνέβαλε στη διαμόρφωση της Βηρυτού ως πολιτικό και οικονομικό κέντρο εντός των μεγαλύτερων Μεσογειακών οικονομιών. Οι τοπικές ομάδες συμφερόντων όχι μόνο εξαρτώνται αλλά και επιδιώκουν την παρουσία της οθωμανικής αυτοκρατορικής εξουσίας στην Βηρυτό. Η συγκεκριμένη δομή της οθωμανικής επαρχιακής διοίκησης, στελεχωμένη με γραφειοκράτες της Αυτοκρατορίας και επαρχιακούς συμβούλους διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην αστική ανάπτυξη της πόλης (Hanssen, 2005a).

Η διάρκεια του παρατεταμένου αγώνα για τη δημιουργία της επαρχίας μεταξύ 1864 και 1888, αποδεικνύει ότι οι εκπρόσωποι της Βηρυτού αναγνωρίζουν την οικονομική γεωγραφία της πόλης τους αλλά και τη σύνθετη σχέση μεταξύ καθεστώτος διοίκησης (πρωτεύουσα) και οικονομικής ευημερίας. Εντός του διοικητικού πλαισίου των πρωτευουσών των επαρχιών, και κυρίως μέσω του επαρχιακού συμβουλίου, οι αξιωματούχοι της Βηρυτού είναι σε θέση να

επιβάλουν τη βούληση και το όραμά τους για την ανάπτυξη της περιοχής. Για παράδειγμα, οι τοπικοί έμποροι και οι γραφειοκράτες είναι σε θέση να χειραγωγούν τις Οθωμανικές αυτοκρατορικές και επαρχιακές αρχές να επενδύσουν κεφάλαια και να στοχεύσουν στην αναβάθμιση του αστικού ιστού της πόλης. Η ανάδειξη της Βηρυτού σε πρωτεύουσα της επαρχίας επηρέασε και την προσέλκυση διεθνών κεφαλαίων με σκοπό την ανάπτυξη και βελτίωση των υποδομών της πόλης. Η κατασκευή του λιμένα και του σιδηροδρομικού δικτύου εξασφάλισαν στην Βηρυτό ένα δομικό οικονομικό πλεονέκτημα σε σχέση με τις ανταγωνίστριες πόλεις της Ανατολικής Μεσογείου, ενώ παράλληλα οι γραμμές του τραμ και οι εταιρείες φωταερίου έφεραν την επανάσταση στην εσωτερική αστική κινητικότητα (Hanssen, 2005a).

Χάρτης 7.6: Διοικητική Διάρθρωση της περιοχής του Λεβάντε (1910)



Πηγή: Hanssen, 2005a

Αν και ο οθωμανικός νόμος περί Δήμων του 1877, ορίζει ότι οι πόλεις με πληθυσμό άνω των 40.000 θα πρέπει να διαθέτουν δύο δήμους, στην πράξη, λίγες μεγάλες πόλεις συμμορφώθηκαν με τον νόμο. Οι αρχές στην Δαμασκό για παράδειγμα, πειραματίστηκαν σε αρκετές περιπτώσεις με πολλαπλές δημοτικές αρχές (έφτασαν μέχρι και τα 4 δημοτικά συμβούλια), με στόχο τη βελτίωση των αστικών υπηρεσιών. Στην Βηρυτό υπήρχαν προτάσεις για τη διαίρεση της πόλης σε δύο δήμους, που συνάδει άλλωστε και με τα προβλεπόμενα του νόμου (Akarli, 1993).

Οι θεσμικές ιδιαιτερότητες του δήμου της Κωνσταντινούπολης ή της Αλεξάνδρειας συνεισέφεραν στην κατανόησή μας για την προέλευση της σύγχρονης αστικής διαχείρισης στην Μέση Ανατολή. Παραδοσιακά οι θεωρητικοί, τόσο οι θιασώτες της Ανατολής όσο και οι εκσυγχρονιστές της Δύσης, θεωρούν τους πρώτους οθωμανικούς δήμους ως προσπάθειες εκδυτικισμού. Ωστόσο, ο Hanssen (2005a) υποστηρίζει ότι μία τέτοια θεώρηση είναι ιδιαίτερα απλουστευμένη και επιφανειακή.

Σύμφωνα με τις εφημερίδες της εποχής, η δημοτική Αρχή, αποτελεί τον πιο σημαντικό θεσμό της Βηρυτού. Στη συνέχεια, αναλύονται τρία βασικά χαρακτηριστικά γνωρίσματα της Δημοτικής Αρχής της Βηρυτού. Πρώτον, ο δήμος της Βηρυτού διαμορφώθηκε με βάση τις οθωμανικές αστικές μεταρρυθμίσεις στην Κωνσταντινούπολη. Δεύτερον, ενώ η προέλευση του θεσμού δεν είναι άμεσα συνδεδεμένη με την αυξανόμενη επιρροή της Δύσης στην πόλη, ωστόσο δεν αποτελεί απλά μία αυτοκρατορική επιβολή από την Κωνσταντινούπολη. Αντίθετα, η ανάπτυξη του δήμου της Βηρυτού επήλθε κατά κύριο λόγο εξαιτίας της τοπικής επείγουσας ανάγκης για επίλυση της προσφυγικής κρίσης μετά τον εμφύλιο πόλεμο στο Όρος Λίβανος. Τρίτον, παρά τον ετερογενή πληθυσμό της πόλης και την ιδιότητα της πόλης-λιμανιού, μακροπρόθεσμα το δημοτικό συμβούλιο της Βηρυτού συμμορφώθηκε πολύ περισσότερο με τον ιδανικό τύπο δήμου που προβλεπόταν από τον οθωμανικό νόμο απ' ό,τι η αυτοκρατορική πρωτεύουσα ή η Βρετανο-διοικούμενη Αλεξάνδρεια (Hourani, 1968; Hanssen, 2005a).

Σύμφωνα λοιπόν με τις επιταγές του Οθωμανικού Νόμου περί Δήμων, η Βηρυτός απέκτησε δύο Δήμους, έναν στο δυτικό και έναν στον ανατολικό τομέα της πόλης. Για μία σύντομη χρονική περίοδο, ο Δυτικός Τομέας διοικείται από έναν Σουνίτη Πρόεδρο Δημοτικού Συμβουλίου και ο Ανατολικός από ένα Χριστιανό Ορθόδοξο. Ωστόσο, ο πειραματισμός δεν κρίθηκε επιτυχημένος καθώς οι δύο δημοτικές αρχές λειτουργούσαν ανταγωνιστικά και βρίσκονταν συνεχώς σε ρήξεις και διενέξεις, συντηρώντας ένα εχθρικό κλίμα στην πόλη. Έτσι, με τη λήψη των καθηκόντων του νέου γενικού κυβερνήτη παύει και η λειτουργία των

δύο δημοτικών αρχών, οι οποίες συγχωνεύονται σε μία παρά τις αντιρρήσεις αρκετών δημοτικών αξιωματούχων, οι οποίοι θα έχαναν την ιδιότητά τους (Hourani, 1968).

## 7.2 Κρίσιμα σημεία καμπής

Στην παρούσα ενότητα θα αναλυθούν τα κομβικά γεγονότα που επηρέασαν την αναπτυξιακή διαδικασία της πόλης, είτε με θετικό είτε με αρνητικό τρόπο. Τα συγκεκριμένα γεγονότα δύνανται να ομαδοποιηθούν σε έξι επιμέρους κατηγορίες: α) Εμφύλιος Πόλεμος Όρους Λιβάνου 1840-1860, β) Περίοδος Γαλλικής Κατοχής, γ) Εμφύλιος Πόλεμος 1975-1990, δ) Δημιουργία λιμένα Χάιφα, ε) Κίνημα Νεότουρκων και στ) Έξαρση επιδημιών. Η σειρά αναφοράς τους είναι τυχαία και δεν σχετίζεται ούτε με χρονολογικά ούτε με ιεραρχικά κριτήρια.

### 7.2.1 Εμφύλιος Πόλεμος Όρους Λιβάνου 1840-1860

Η συμμετοχή της Βηρυτού στα προβλήματα του Όρους Λιβάνου άρχισε από τις αρχές του δέκατου ένατου αιώνα. Η εμπλοκή αρχικά εστιαζόταν σε οικονομικές παρεμβάσεις. Στις αρχές του δέκατου ένατου αιώνα η οικονομία του Όρους χαρακτηριζόταν από ένα φεουδαρχικό σύστημα που στη συνέχεια μετατράπηκε σε ένα μετρικό σύστημα. Οι έμποροι της Βηρυτού δανείζουν χρήματά τους στους αγρότες του Όρους Λιβάνου, με στόχο την εμπλοκή τους στην τοπική οικονομία και την αποδόμηση του υπάρχοντος φεουδαρχικού συστήματος. Καθώς η Βηρυτός μετατρέπεται σε διοικητικό και πολιτικό κέντρο της περιοχής, οι σχέσεις του Όρους και της πόλης της Βηρυτού αρχίζουν να μεταβάλλονται. Όσο η Βηρυτός γίνεται ισχυρότερη ταυτόχρονα το Όρος εξασθενεί. Η δε επιρροή της Βηρυτού στην περιοχή του Όρους Λιβάνου συνέχισε να αυξάνεται και μετά τον εμφύλιο πόλεμο του 1860 (Fawaz, 1984).

Στο Όρος υπήρχαν θρησκευτικές αντιπαλότητες και εντάσεις, οι οποίες εν μέρει μεταφέρθηκαν μαζί με τον μετακινούμενο πληθυσμό. Η σύγκρουση ήταν αποτέλεσμα δεκαετιών έντασης και του αγώνα του 1857 ανάμεσα στους αγρότες και τους άρχοντες του «μαρωνίτικου Βορρά». Οι εντάσεις αυτές εξαπλώθηκαν στις περιοχές του νότου όπου ξέσπασαν εχθροπραξίες μεταξύ των Χριστιανών και των Δρούζων. Στη συνέχεια, οι διαταραχές διαδόθηκαν στην Δαμασκό, όπου οι Σουνίτες μουσουλμάνοι επιτέθηκαν στον χριστιανικό πληθυσμό, και κυρίως στην Ελληνορθόδοξη κοινότητα, που αποτελούσε σημαντικό μέρος της πόλης. Οι λόγοι για τις ταραχές στο Όρος και στην Δαμασκό ήταν μεν διαφορετικοί αλλά άλλαξαν τις ισορροπίες και τις παραδοσιακά προνομιούχες ομάδες

πλούτου και εξουσίας. Στο Όρος Λίβανος, οι αλλαγές ήταν η διάλυση της φεουδαρχικής οικονομίας και η απώλεια της οικονομικής ισορροπίας μεταξύ των κοινοτήτων Μαρωνιτών και Δρούζων, όπου επικράτησαν οι Μαρωνίτες. Στην Δαμασκό, περιλαμβάνουν ένα γενικότερο πρόβλημα της αποδυνάμωσης της οθωμανικής εξουσίας ενάντια στην ευρωπαϊκή (Salibi, 1965).

Κατά τη διάρκεια των αγώνων στις εσωτερικές περιοχές της χώρας, στην Βηρυτό δεν σημειώθηκαν πράξεις βίας. Η πόλη διέφυγε από τις συγκρούσεις της ενδοχώρας της και των ακτών της Συρίας. Οι λόγοι που οδήγησαν στην αποφυγή των εχθροπραξιών στην Βηρυτό του 1860 ήταν αρχικά η οικονομική ανάπτυξη από το αυξανόμενο εμπόριο με τη Δύση και δεύτερον, η ισορροπία τόσο των οθωμανικών όσο και των ευρωπαϊκών δυνάμεων στην πόλη. Η ευρωπαϊκή εξουσία ήταν ισχυρή στην πόλη και η οθωμανική επιρροή ήταν επίσης ισχυρή και παρέμεινε ισχυρή μετά την αιγυπτιακή κατοχή. Και οι δύο δυνάμεις τελούσαν υπό αμοιβαίο έλεγχο και επιτήρηση και η κατάσταση αυτή εμπόδισε την πολιτική επιδείνωση και τις εχθροπραξίες εντός της πόλης κατά τη διάρκεια του εμφυλίου πολέμου στην ευρύτερη περιοχή (Fawaz, 1984).

Ωστόσο, πόλωση υπήρξε και στην πόλη της Βηρυτού καθώς τόσο οι ευρωπαίοι πρόξενοι όσο και η οθωμανική κυβέρνηση, κατηγορήσαν ο ένας τον άλλο για την αυξανόμενη ένταση στην ευρύτερη περιοχή. Οι ευρωπαίοι πρόξενοι υποστήριζαν ότι η οθωμανική κυβέρνηση ευνοεί τους Δρούζους και τους Μουσουλμάνους ενθαρρύνοντας επιθέσεις προς τους χριστιανούς, ενώ οι Οθωμανοί κατηγορήσαν τους ευρωπαίους προξένους ότι προωθούν τα χριστιανικά συμφέροντα στην περιοχή του Όρους. Το γεγονός αυτό δηλώνει ότι και οι δύο πλευρές πίστευαν στη δυνατότητα και στην ισχύ του άλλου να διεγείρει τα γεγονότα. Όποιες όμως και αν ήταν οι οθωμανικές και οι ευρωπαϊκές αντιπαλότητες που αναπτύχθηκαν κατά τη διάρκεια των εντάσεων του εμφυλίου πολέμου του 1860, η Βηρυτός μετατρέπεται την περίοδο αυτή σε κύριο κέντρο λήψης αποφάσεων, σε κομβικό σημείο οικονομικής δραστηριότητας καθώς και σε προορισμό για τους πρόσφυγες (Fawaz, 1984).

Η δημογραφική και κοινωνική διάρθρωση στον Λίβανο του 19ου αιώνα παρουσίαζε διττή εικόνα: από τη μία οι έντονες θρησκευτικές, εθνοτικές και φυλετικές διαφορές στο Όρος Λίβανος που μετατράπηκαν σε ομαδοποιήσεις με καθεστώς ανεξαρτησίας και από την άλλη, η κοσμοπολίτικη και κοινωνική ανάμειξη των χριστιανών και των μουσουλμάνων στην πόλη της Βηρυτού. Πριν από την έξοδο του αγροτικού πληθυσμού στη δεκαετία του 1860, ο πληθυσμός τόσο των χριστιανών όσο και των μουσουλμάνων ήταν αριθμητικά ίσος. Αλλά από το τρίτο τέταρτο του δέκατου ένατου αιώνα, η χριστιανική κοινότητα αρχίζει να υπερτερεί αριθμητικά. Μεταξύ 1840 και 1865 ο αριθμός των Μουσουλμάνων στην Βηρυτό

διπλασιάστηκε ενώ ο αριθμός των Χριστιανών τριπλασιάστηκε. Ο αυξανόμενος χριστιανικός πληθυσμός προώθησε επίσης τις οικονομικές του δραστηριότητες πιο γρήγορα από ό, τι ο μουσουλμανικός καθώς ο μεν πρώτος εμπορεύεται με την Δύση, ο δε δεύτερος με την Ανατολή, το εμπόριο της οποίας είναι λιγότερο κερδοφόρο (Ozturk, 2006).

Ο εμφύλιος πόλεμος του 1860 προκάλεσε κύματα εχθρότητας μεταξύ των Χριστιανών και των Μουσουλμάνων της Βηρυτού. Οι οικονομικές συναλλαγές και η συνεργασία τους όμως δεν φάνηκε να διαταράσσεται. Εν κατακλείδι, Ευρωπαίοι ιεραπόστολοι και διπλωμάτες, οθωμανοί αξιωματούχοι, αλλά και οι περισσότεροι ιστορικοί συμφωνούν ότι η βία που σημειώθηκε στο Όρος Λίβανος μεταξύ 1840 και 1860, ήταν ένα αταβιστικό υπόλειμμα ενός σεκταριστικού κοινωνικού καθεστώτος (Makdisi, 2000; Makdisi, 2002).

### **7.2.2 Περίοδος Γαλλικής Κατοχής**

Στις 8 Οκτωβρίου 1918 στο τέλος του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, η πόλη καταλήφθηκε από τις συμμαχικές δυνάμεις υπό τη διοίκηση του Βρετανού στρατηγού Edmund Allenby. Στη συνέχεια, η Βηρυτός παραχωρήθηκε στην Γαλλία από την Κοινωνία των Εθνών και το 1920, η πόλη ορίζεται από τους Γάλλους ως πρωτεύουσα του κράτους του Μεγάλου Λιβάνου. Το κράτος του Μεγάλου Λιβάνου μετατρέπεται στη Δημοκρατία του Λιβάνου το 1926 χωρίς όμως να καθιερωθεί ως ανεξάρτητη δημοκρατία μέχρι και το 1943, ενώ και η γαλλική αποχώρηση ολοκληρώθηκε το 1946 (Collelo, 1989).

Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου η Βηρυτός απορρόφησε πολλά ευρωπαϊκά στοιχεία, συμπεριλαμβανομένης της αρχιτεκτονικής, της γλώσσας και της κουλτούρας εν γένει. Οι χριστιανοί Λιβανέζοι επηρεάστηκαν ιδιαίτερα από τους Γάλλους. Η πόλη συνέχισε να ευημερεί μετά την ολοκλήρωση της Γαλλικής Κατοχής αλλά η αστική ανάπτυξη σημείωνε χαμηλότερους ρυθμούς από ό, τι πριν (Collelo, 1989).

Την περίοδο γαλλικής κυριαρχίας της πόλης, κατά τη διάρκεια 1920-1943, σημειώθηκαν μεγάλες αλλαγές στην αποικιακή πόλη της Βηρυτού. Πιο συγκεκριμένα, από το 1924 ξεκινούν οι μεγάλες κατασκευές στην πόλη. Στα τέλη της δεκαετίας του 1920, μια γαλλική ομάδα πολεοδόμων άρχισε να εφαρμόζει ένα σχέδιο για την παλιά πόλη, ενώ παράλληλα ο κυβερνήτης της πόλης διατάσσει τους εμπόρους του κέντρου της πόλης να εγκαταλείψουν τα καταστήματά τους ώστε να προετοιμαστούν για κατεδάφιση. Το σχέδιο των Γάλλων πολεοδόμων περιελάμβανε ένα Beaux-Arts και ένα Haussmanian μοντέλο που αποτελείται από μεγάλες λεωφόρους που τέμνονται σε μνημειώδεις πλατείες-τοπόσημα πάνω από τον μεσαιωνικό ιστό της πόλης, δημιουργώντας την πλατεία d'Etoile. Για να αναδείξουν την πρόσφατα επιβληθείσα κατάσταση της πρωτεύουσας, οι Γάλλοι οργάνωσαν έτσι το πλέγμα



των δρόμων ώστε να τοποθετηθεί το κτίριο του Κοινοβουλίου στο κέντρο, ακτινοβολώντας την πολιτική του υπεροχή. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι νέοι δρόμοι κατασκευάστηκαν άμεσα καθώς δεν υπήρχαν σημαντικές αντιρρήσεις και διαφωνίες από μέρους των κατοίκων και των ιδιοκτητών γης. Υποστηρίζεται μάλιστα ότι οι Γάλλοι πολεοδόμοι είχαν διαπραγματευτεί το σχέδιο με τους εύπορους γαιοκτήτες και τα βακουφικά ιδρύματα της πόλης. Μέχρι το 1930 δημιουργήθηκαν κτίρια ευρωπαϊκού στιλ σε όλη την περιοχή. Ωστόσο, διατηρήθηκε η περιοχή των σουκ, που απαρτίζεται από ομάδες πολλών μικρών σουκ, καθένα από τα οποία ειδικεύεται στην πώληση συγκεκριμένου είδους εμπορεύματος (Gavin and Maluf, 1996).

Η πρώτη οργανωμένη δραστηριότητα σχεδιασμού έγινε για την Βηρυτό το 1931 από τον Γάλλο πολεοδόμο Danger μετά την επικείμενη απειλή για την οικονομική κατάσταση της πόλης, δηλαδή την κατασκευή ενός σύγχρονου νέου λιμένα στη Χάιφα. Ήταν η πρώτη προσπάθεια για μια ολοκληρωμένη μελέτη της πόλης λαμβάνοντας υπόψη τα γεωγραφικά, κλιματολογικά, γεωλογικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά της. Σύμφωνα λοιπόν με το σχέδιο, καθορίζονται οι κυριότεροι άξονες κυκλοφορίας όπως ο άξονας Βηρυτός-Τρίπολη, ο Βηρυτός-Σιδώνα και ο Βηρυτός-Δαμασκός. Επιπλέον, περιλαμβάνει τη δημιουργία διαφορετικών αστικών κέντρων σε διαφορετικές γειτονίες της πόλης και χαράσσει έναν περιφερειακό δρόμο για τη σύνδεση αυτών των κέντρων μεταξύ τους αλλά και με την Πλατεία των Μαρτύρων (Place des Canons) (Sarkis, 2005). Η χωρική και λειτουργική σύνδεση της πόλης με τη θάλασσα αποτελούσε κοινό ζητούμενο μεταξύ των μεσογειακών πόλεων και στην περίπτωση της Βηρυτού αντιμετώπιστηκε εν μέρει με τη δημιουργία της λεωφόρου Bouij. Το Σχέδιο Danger αποτέλεσε το πρώτο ολοκληρωμένο πολεοδομικό σχέδιο της Βηρυτού που εφάρμοσε ορθολογικούς περιορισμούς και καθόρισε τις αρχές του σχεδιασμού beaux-arts που επικρατούσαν στη δεκαετία του '20 και του '30 (Gavin and Maluf, 1996). Η πόλη χωρίστηκε σε ζώνες και προσδιορίστηκε επίσης η πυκνότητα του πληθυσμού σε κάθε μία από αυτές. Προσδιορίστηκαν οι βασικές χρήσεις όπως για παράδειγμα οι ανοιχτοί χώροι (πάρκα, πλατείες) και δόθηκαν κατευθύνσεις περί οικιστικής ανάπτυξης. Η καινοτομία του εν λόγω σχεδίου ήταν η πρόταση περί μητροπολιτικού σχεδιασμού της πόλης όπου πέραν από την πόλη της Βηρυτού περιλαμβάνονται και οι δορυφόροι οικισμοί της. Ωστόσο, το Σχέδιο Danger δεν τέθηκε ποτέ σε πλήρη εφαρμογή (Salam, 1970).

Εικόνα 7.31: Σχέδιο Danger, 1931



**Πηγή: Gavin and Maluf, 1996**

Καθώς στις αρχές του εικοστού αιώνα, τα νέα προάστια αποτελούν πλέον τμήμα του κεντρικού αστικού ιστού, κρίνεται σκόπιμη η κατασκευή δύο κεντρικών δρόμων που να συνδέουν τις περιοχές αυτές με το λιμάνι μέσω του παλαιού κεντρικού πυρήνα. Έτσι, δημιουργήθηκαν οι λεωφόροι Foch και Allenby. Επιπλέον, κατά μήκος των σημαντικών αξόνων όπως η οδός Gourad, η οδός Basta και η οδό Bliss αλλά και στις ιδιαίτερα πυκνοδομημένες περιοχές του κέντρου, συγκεντρώνεται το νέο είδος κατοικιών, με ισόγειο κατάστημα επί της οδού και ενοικιαζόμενα διαμερίσματα άνωθεν, τα οποία απευθύνονται στα μεσαία κοινωνικά στρώματα. Άλλες υποδομές που άλλαξαν την εικόνα της πόλης είναι τα στρατιωτικά νεκροταφεία και η μετατροπή των χανιών σε θέατρα (Saliba, 2004a).

Επιπροσθέτως, υπήρξε ένας περαιτέρω σχεδιασμός της πλατείας των Μαρτύρων που υλοποίησε ο Γάλλος αρχιτέκτονας Delahalle, όπου η απομάκρυνση του οθωμανικού Serail, δημιούργησε τις προοπτικές θέασης της πλατείας προς το λιμάνι. Ακόμη, το σχέδιο πρότεινε την τοποθέτηση «φοινίκων» στις προσόψεις των κτιρίων που εφάπτονται με την πλατεία με στόχο τη σύνδεση και ανάδειξη της ταυτότητας της πόλης με την «Φοινικική Ιστορία» της (Sarkis, 2005). Παρόλο που δεν εφαρμόστηκε ούτε το σχέδιο Danger ούτε τα σχέδια του Delahalle, η σύνδεση με τη θάλασσα παρέμεινε βασική στόχευση και για τα επόμενα σχέδια.

Θα πρέπει να υπογραμμιστεί ότι ο αποικιακός σχεδιασμός εφαρμόστηκε εν μέρει στην Βηρυτό και οι παρεμβάσεις προέκυπταν μετά από διαπραγματεύσεις μεταξύ των Γάλλων και του τοπικού πληθυσμού, καθώς οι κάτοικοι της πόλης δεν αποτελούσαν παθητικούς δέκτες των δυτικών μοντέλων σχεδιασμού αλλά τα εφάρμοζαν και τα υιοθετούσαν σύμφωνα με τα συμφέροντά τους (Ozturk, 2006).

Εικόνα 7.32: Κύριο οδικό δίκτυο κέντρου πόλης



Πηγή: Ozturk, 2006

Στα τέλη του 19ου αιώνα, οι οθωμανικές δραστηριότητες εκσυγχρονισμού και η ευρωπαϊκή επιρροή επιτάχυναν την άνθηση της Βηρυτού, καθιστώντας την πόλη ένα από τα κύρια λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου. Στην Οθωμανική Περίοδο δεν παρατηρείται έλλειψη οικοδομικών δραστηριοτήτων για τον αστικό μετασχηματισμό της πόλης αλλά έλλειψη σχετικών νόμων και κανονισμών ενώ από την άλλη, κατά τη διάρκεια της γαλλικής κυριαρχίας δεν παρατηρείται έλλειψη νόμων και κανονισμών σχεδιασμού, αλλά αποτυχία εφαρμογής τους.

### 7.2.3 Εμφύλιος Πόλεμος 1975-1990

Σύμφωνα με μία ολιστική προσέγγιση του Avnuch (2009), ο πολιτισμός μπορεί να οριστεί ως οι τρόποι ζωής που δύνανται να κληροδοτηθούν, να μοιραστούν και να διδαχτούν. Με βάση λοιπόν τον παραπάνω ορισμό, τρία βασικά συστατικά χαρακτηρίζουν τη λιβανέζικη κοινωνία σε σχέση με τον πολιτισμό: η πολλαπλότητα, η ετερογένεια και η σημαντική συσχέτιση της θρησκείας. Το γεγονός αυτό σχηματίζει και επηρεάζει τις κοινωνικές

αντιλήψεις, τις συμπεριφορές και το *lifestyle* με τρόπο διαφορετικό, περιστασιακό και αντιφατικό πολλές φορές. Επιπλέον, σχετίζεται και με τον βαθμό επιρροής και εισροής εξωγενών παραγόντων.

Ο πολιτισμός συνδέεται με την ταυτότητα καθώς ο πολιτισμός παρέχει μία δεξαμενή κοινών συμβόλων και χαρακτηριστικών, ικανών να συνθέσουν μία συλλογική ταυτότητα. Πολλές φορές μάλιστα η συλλογική ταυτότητα εμπεριέχει τόσο έντονα σύμβολα και συναισθήματα που τα άτομα συγκεκριμένων συλλογικοτήτων ταυτίζονται τόσο έντονα με αυτή, μετατρέποντάς την από συλλογική σε ατομική ταυτότητα (Ragab, 2011). Ο πολιτισμός συνεπώς, συνδέει ατομικές και συλλογικές ταυτότητες και ταυτόχρονα δύναται να καθορίσει και τα όρια μεταξύ κοινωνικών ομάδων.

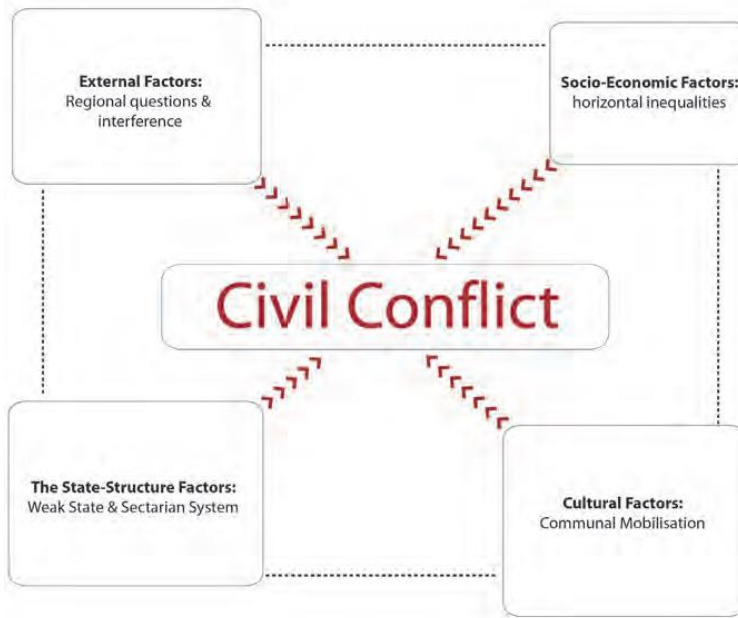
Ο Ragab (2011) υποστηρίζει ότι η «πολιτιστική σύγκρουση» υποδηλώνει ότι μία συγκεκριμένη πολιτιστική ταυτότητα υφίσταται πιέσεις ή σύγχυση. Όταν λοιπόν μία πτυχή της πολιτιστικής ταυτότητας απειλείται, γίνεται αμέσως πιο σημαντική από τις υπόλοιπες πτυχές, αποτελώντας ουσιαστικά το επίκεντρο των στερεοτύπων, των αρνητικών προβολών και των συγκρούσεων.

Οι παραπάνω διαπιστώσεις είναι σημαντικές για την κατανόηση της πολιτισμικής σύγκρουσης στον Λίβανο. Η πολιτισμική σύγκρουση λοιπόν στην Βηρυτό θα πρέπει να ερευνηθεί υπό το πρίσμα της δομής των δεκαεπτά διαφορετικών θρησκευτικών κοινοτήτων που απαντώνται σε αυτήν, καθεμιά από τις οποίες περιλαμβάνει πολλαπλά κοινωνικά στρώματα, υιοθετώντας διαφορετικά αξιακά πλαίσια. Ωστόσο, ο βασικός πυρήνας διαφορών των πολιτισμικών ομάδων σχετίζεται με δύο βασικούς άξονες ιδεολογίας: τον δυτικό πολιτισμό και τον λεβαντίνικο πολιτισμό, οι οποίοι ιστορικά παρουσιάζουν συγκρούσεις και ανταγωνιστικές τάσεις (Gebara, 2007).

Οι τάσεις για την κατάληψη της εξουσίας και την πολιτιστική κυριαρχία προκάλεσαν συγκρούσεις μεταξύ των πολιτισμικών ομάδων. Ιστορικά υπήρχε μία συνεχής αμφισβήτηση αναφορικά με τον πλούτο, την εκπαίδευση, την πολιτική επιρροή και την κυριαρχία μεταξύ των κοινοτήτων, με αποτέλεσμα η ανέλιξη κάποιας συγκεκριμένης φατρίας να προκαλεί κοινωνικές εντάσεις, πολώσεις και διαχωριστικές τάσεις στις υπόλοιπες. Κατά τη διάρκεια της Οθωμανικής κυριαρχίας ευνοήθηκαν οι Σουνίτες Μουσουλμάνοι σε βάρος άλλων θρησκευτικών ομάδων, γεγονός που προκάλεσε στρατιωτικές συγκρούσεις και πολιτισμικές πολώσεις. Ομοίως, κατά τη διάρκεια της Γαλλικής Κατοχής ευνοήθηκε μέσω μίας σειράς θρησκευτικών νομοθετημάτων η χριστιανική κοινότητα των Μαρωνιτών, ενισχύοντας τον πολιτισμικό διαχωρισμό. Όπως είναι φυσικό, οι χριστιανικές κοινότητες επηρεάζονται σε ζητήματα εκπαίδευσης, γλώσσας, τεχνών κτλ από τον δυτικό πολιτισμό, ενώ οι

μουσουλμανικές κοινότητες αφομοιώνουν και υιοθετούν στοιχεία του αραβικού πολιτισμού. Οι παραπάνω κοινωνικοί συσχετισμοί οδήγησαν την Βηρυτό στον Εμφύλιο Πόλεμο το 1975 (Ragab, 2011).

Εικόνα 7.33: “Matrix” του Εμφυλίου Πολέμου



**Πηγή: Leclair-Paquet, 2013**

Κατά τη διάρκεια του εμφυλίου πολέμου, η Βηρυτός χωρίστηκε σε θρησκευτικές εδαφικές περιοχές ελεγχόμενες από θρησκευτικούς και εθνοτικούς ηγέτες. Η λεγόμενη «Πράσινη Γραμμή» διέσχισε το κέντρο της πόλης και χώριζε την ανατολική χριστιανική Βηρυτό (East Beirut) και τη δυτική μουσουλμανική Βηρυτό (West Beirut). Η Πράσινη Γραμμή ουσιαστικά ταυτίζεται με τον παλιό δρόμο Βηρυτού-Δαμασκού (Old Damascus Road) με σημείο εκκίνησης την Πλατεία Μαρτύρων στο κέντρο της πόλης. Η Πράσινη Γραμμή καθιερώθηκε ως το «Σημείο Μηδέν», όπου διαδραματίστηκαν οι περισσότερες συγκρούσεις και εχθροπραξίες. Κατά ειρωνικό τρόπο, αποτελούσε ταυτόχρονα τον χώρο που διέσχισε και συνένωνε την διαιρεμένη πόλη. Πέρα από το κατεστραμμένο αστικό τοπίο στο κέντρο της πόλης, χωροθετούνταν μία ζώνη πλάτους 500 μέτρων που παρέμενε κενή (Ragab, 2011).

Εικόνα 7.34: Η «Πράσινη Γραμμή» σε επιλεγμένη περιοχή της Βηρυτού



Πηγή: <http://www.makingofcities.org/journal/raze-and-repeat-masterplanning-modern-beirut>

Η Barakat (2004) ισχυρίζεται ότι ο πόλεμος που ξεκίνησε στα μέσα της δεκαετίας του 1970 σε ένα από τα δημοφιλή προάστια της Βηρυτού, απομόνωσε την χώρα από τον υπόλοιπο κόσμο. Οι συγκρούσεις μεταφέρθηκαν στο ιστορικό κέντρο της πόλης, το οποίο λεηλατήθηκε και καταστράφηκε προοδευτικά κατά τη διάρκεια 15 ετών. Η Βηρυτός στη συνέχεια κατακερματίστηκε σε ένα πλήθος περιοχών όλο και περισσότερο διαχωρισμένων μεταξύ τους. Ο πληθυσμός εγκατέλειπε συνεχώς την πρωτεύουσα λόγω των καθημερινών συγκρούσεων και η πόλη γνώριζε σημαντική συρρίκνωση και μαρασμό. Όπως είναι φυσικό, η αστική μορφολογία επηρεάστηκε τα μέγιστα από την όλη κατάσταση:

- Στα βόρεια της πόλης, η αυξανόμενη ανάγκη και ζήτηση για κατοικία προκάλεσαν μια ανεξέλεγκτη κερδοσκοπία ακινήτων και μία άναρχη οικιστική επέκταση και «τσιμεντοποίηση» κατά μήκος της ακτογραμμής και στις πλαγιές του Όρους Λίβανος, καταστρέφοντας το υπάρχον πευκοδάσος. Ανησυχώντας η κυβέρνηση για τη διαχείριση ενός τόσο μεγάλου παράκτιου οικισμού, ζητάει από την IAURIF<sup>85</sup> την εκπόνηση ενός στρατηγικού σχεδίου (master plan) του οικισμού.
- Στα νότια, ως συνέπεια της εισροής πολλαπλών και συνεχών κυμάτων εκτοπισμένων από τον Νότιο Λίβανο, δημιουργείται μία ιδιαίτερα εχθρική πολιτισμική ταυτότητα.

<sup>185</sup>Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile de France. Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το Ινστιτούτο βλ. <https://www.iau-idf.fr/en.html>.

Το Νότιο Προάστιο, όπως αποκαλείται μέχρι και σήμερα, παραμένει υπό τον έλεγχο της Χεζμπολάχ<sup>86</sup>.

Εικόνα 7.35 & 7.36: Άποψη της πλατείας Μαρτύρων πριν και μετά τον Εμφύλιο Πόλεμο



**Πηγή:** <http://www.makingofcities.org/journal/raze-and-repeat-masterplanning-modern-beirut>

Η καταστροφή και υποβάθμιση του κεντρικού πυρήνα της πόλης και η φυγή των κατοίκων μετά το ξέσπασμα του πολέμου, μεταμόρφωσε την αστική δομή της πόλης. Από μία μονοκεντρική δομή μετατράπηκε σε ένα πολυκεντρικό αναδιαρθρωμένο αστικό μοντέλο, το οποίο ενέτεινε τον σεκταριστικό διαχωρισμό και την πολιτισμική αλλοτρίωση των κατοίκων της πόλης. Δεδομένης της μεγάλης διάρκειας του πολέμου, σημειώθηκαν πολλές προσπάθειες επαναφοράς της προ-πολεμικής Βηρυτού, ιδιαίτερα κατά τα διαστήματα ειρήνης. Οι προσπάθειες αυτές απέτυχαν κυρίως λόγω της έξαρσης της βίας και των ενάρξεων των νέων κύκλων συγκρούσεων (Saliba, 2004b). Το 1977, μετά το τέλος αυτού που είναι γνωστού ως «Δύο Χρόνια Πόλεμος», η κυβέρνηση καθιέρωσε το Συμβούλιο Ανάπτυξης και Ανασυγκρότησης<sup>87</sup>. Τον Δεκέμβριο του 1978 το Συμβούλιο προετοίμασε σχέδιο ανασυγκρότησης ύψους 7,4 δισεκατομμυρίων δολαρίων για την κατασκευή υποδομών στην Βηρυτό και τα προάστιά της. Η εν λόγω απόπειρα διακόπηκε από την

<sup>86</sup> Σηιτική στρατιωτική οργάνωση.

<sup>87</sup> Council for Development and Reconstruction (CDR).

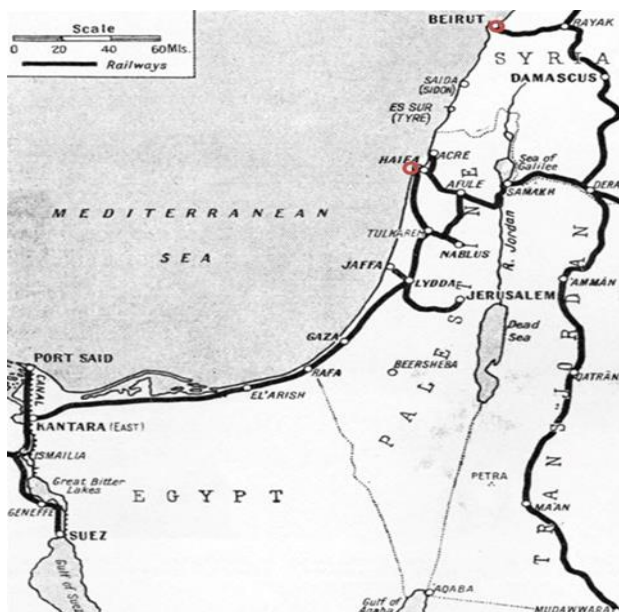
ισραηλινή εισβολή του 1982, η οποία διήρκεσε δύο μήνες. Μετά την απόσυρση των ισραηλινών δυνάμεων, το Συμβούλιο πρότεινε εννεαετές πρόγραμμα ανασυγκρότησης ύψους 16,3 δισεκατομμυρίων δολαρίων. Η προσπάθεια επίσης διακόπηκε από την επανέναρξη των συγκρούσεων το 1984 που οδήγησε και στην συνολική κατάρρευση του κράτους μέχρι το 1988 (Gebara, 2007).

Το 1991 η κυβέρνηση αναθέτει στο Συμβούλιο την εκπόνηση τριετούς σχεδίου για την ανασυγκρότηση των υποδομών του Λιβάνου με έμφαση στην αναζωογόνηση του κέντρου της Βηρυτού. Αυτό το σχέδιο, με τίτλο Εθνική Ανασυγκρότηση Έκτακτης Ανάγκης<sup>88</sup> παρουσιάστηκε σε μία συνάντηση χορηγών στο Παρίσι το 1991 αλλά σημείωσε μικρή πρόοδο λόγω της ελλιπούς χρηματοδότησης και της μη εύρεσης πόρων (Schmid, 2006).

#### 7.2.4 Δημιουργία λιμένα Χάιφα

Το λιμάνι της Βηρυτού θα απωλέσει τμήμα της δυναμικής του με τη δημιουργία του λιμένα της Χάιφα. Τον βασικότερο λόγο για την προτίμηση του εν λόγω λιμένα αποτελεί το χαμηλότερο μεταφορικό κόστος για τα εμπορεύματα προς την Μέση Ανατολή. Για παράδειγμα, τα αγαθά θα πρέπει να διανύσουν μία απόσταση 420χλμ. μέχρι την Ιορδανία μέσω του λιμένα της Βηρυτού, ενώ μόλις 120 χλμ. μέσω του λιμένα της Χάιφα. Το λιμάνι ξεκίνησε να κατασκευάζεται το 1927 και λειτούργησε επισήμως το 1933.

Εικόνα 7.37: Χωρική συσχέτιση λιμένων Βηρυτού και Χάιφας



Πηγή: <http://www.railwaywondersoftheworld.com/palestine.html>

<sup>88</sup> National Emergency Reconstruction Program (NERP).



Έκτοτε, το λιμάνι της Χάιφα συνεχώς αναβαθμίζεται και επεκτείνεται, «εις βάρος» του λιμένα της Βηρυτού. Μάλιστα ο Εμφύλιος Πόλεμος του 1975 επηρέασε ακόμη περισσότερο τη λιμενική δραστηριότητα της πόλης της Βηρυτού, ωθώντας την επιβατική και κυρίως την εμπορευματική κίνηση σε όμορους λιμένες, περισσότερο ασφαλείς και ελκυστικούς.

Στην εικόνα 7.37 παρουσιάζεται η εγγύτητα των δύο λιμένων και η συσχέτισή τους με το σιδηροδρομικό δίκτυο στα μέσα του 20<sup>ου</sup> αιώνα.

### 7.2.5 *Κίνημα Νεότουρκων*

Μετά την επανάσταση των Νεότουρκων το 1908/9, επαναπροσδιορίζεται η σχέση μεταξύ κεντρικής αυτοκρατορίας και περιφέρειας, καθώς αρκετές πολιτικές ομάδες αμφισβητούν το κρατικό σύστημα. Οθωμανιστικές, τουρκικές, ισλαμικές, αραβικές, συριακές και λιβανέζικες ιδέες άρχισαν να ανταγωνίζονται μεταξύ τους αναφορικά με το ιδεολογικό κενό που άφησε το αυτοκρατορικό καθεστώς ενώ ταυτόχρονα δέχονται και ευρωπαϊκές επιρροές. Για πρώτη φορά η Βηρυτός αναδεικνύεται σε πολιτικό κέντρο της Αραβικής μεταρρύθμισης το 1912, που κορυφώθηκε με το Πρώτο Αραβικό Συνέδριο στο Παρίσι το 1913 (Tauber, 1993; Kayali, 1997).

Η περίοδος από το 1908 μέχρι την καταστολή της «Επιτροπής Μεταρρυθμίσεων για την Επαρχία της Βηρυτού» τον Απρίλιο του 1913, χαρακτηρίζεται από εκφοβιστικές εκλογικές δραστηριότητες και πολωτικούς ιδεολογικούς σχηματισμούς. Στην Βηρυτό και στην περιοχή του Λεβάντε γενικότερα, επρόκειτο να κυριαρχήσει ένας νέος τύπος πολιτικής ηγεσίας σε όλο το υπόλοιπο του εικοστού αιώνα. Κατά τη διάρκεια αυτής της κρίσιμης περιόδου, το τοπικό πολιτικό στυλ καθορίζεται από κομματικές σκοπιμότητες και πελατειακές σχέσεις. Μετά την Επανάσταση των Νεότουρκων, η πλέον εμβληματική πολιτική φυσιογνωμία της πόλης είναι ο Salim Ali Salam, από τις πιο ισχυρές οικογένειες της πόλης (Kedourie, 1974; Johnson, 1986).

Το νέο πολιτικό σύστημα διέφερε από εκείνο του δέκατου όγδοου και του δέκατου ένατου αιώνα καθώς η πολιτική εξουσία πλέον βασίζεται στην αλληλεπίδραση μεταξύ ενός εκλογικού συστήματος που βασίζεται στην ιδιοκτησία και του ελέγχου της οδικής πολιτικής. Η πτώση του καθεστώτος του Hamidian το 1908, άνοιξε τον δρόμο για τους πολιτικούς προϊστάμενους να κινητοποιήσουν τον αστικό πληθυσμό μέσω κάθετων δεσμών σύνδεσης και υποστήριξης από τη μία, και μέσω ιδεολογιών περί εθνικισμού και οθωμανισμού από την άλλη (Johnson, 1986).

Μετά την επανάσταση των Νεότουρκων, αποκτούν σημαντική εξουσία οι αξιωματούχοι που προέρχονταν από αγροτικές περιοχές και όχι από την Βηρυτό, οι οποίοι αντικατέστησαν τους λεγόμενους «Αυτοκρατορικούς Άραβες» της Επαρχιακής πρωτεύουσας. Οι εν λόγω οικογένειες προέρχονται από τις όμορες ορεινές περιοχές και μέχρι την Επανάσταση βρίσκονταν στο περιθώριο της πολιτικής σκηνής της Βηρυτού. Έτσι, συνοριακές περιοχές όπως η Λατάκκεια και η Άκρα, εισέρχονται στο επίκεντρο (Hanssen, 2002).

Την προηγούμενη περίοδο η Βηρυτός, όπως και άλλες επαρχιακές πρωτεύουσες της ευρύτερης περιοχής, όπως η Σμύρνη και η Δαμασκός, χαρακτηρίζονται από την υλοποίηση σημαντικών έργων αναβάθμισης και από την προσπάθεια να μετατραπούν σε σύγχρονες πόλεις και ταυτόχρονα σε αξιόπιστους σταθμούς οθωμανοποίησης των αραβικών επαρχιών. Οι Νεότουρκοι ναι μεν δεν εγκαταλείπουν την Βηρυτό, ωστόσο, δεν πραγματοποιούνται καθόλου νέα αστικά έργα, παρά μόνο μετά την καταστροφή της Παλιάς Πόλης το 1915-1916 λόγω πολέμου (Hanssen, 2002).

Η προσοχή της Κυβέρνησης των Νεότουρκων μετατοπίστηκε από την επαρχιακή πρωτεύουσα στη διοικητική ενδοχώρα της πόλης. Η Επιτροπή Ένωσης και Προόδου (CUP)<sup>89</sup> άνοιξε τα γραφεία του κόμματος σε μια σειρά πόλεων στην περιοχή, στην προσπάθεια να κινητοποιηθούν πιο άμεσα οι επαρχιακοί πληθυσμοί. Οι πολιτικές φωνές των ίδιων των περιφερειακών διοικητών αυξήθηκαν εντονότερα μετά το 1908 και πολλοί όψιμοι εθνικιστές ξεκίνησαν την πολιτική τους σταδιοδρομία από αυτές τις περιοχές (Kedourie, 1974; Kayali, 1997).

Οι κοινοβουλευτικές εκλογές του 1912, αποτέλεσαν ορόσημο για την Αραβική πολιτική. Οι εκλογές διεξάγονται μετά τον οθωμανικό-ιταλικό πόλεμο και τον ιταλικό βομβαρδισμό του λιμανιού της Βηρυτού το 1911, ενώ τόσο οι υποψήφιοι της κυβέρνησης όσο και της αντιπολίτευσης προχώρησαν σε μεγάλης κλίμακας εκλογικές εκστρατείες σε όλη την περιοχή του Λεβάντε (Hanssen, 2002).

Αυτή η λαϊκή κινητοποίηση ήταν πρωτοφανής για την εποχή καθώς ήταν η πρώτη φορά στην ιστορία της περιοχής όπου οι ψηφοφόροι είχαν τη δυνατότητα να υποστηρίξουν ή να αντιταχθούν στο κόμμα εξουσίας. Επιπλέον, οι εκλογές αυτές σηματοδοτούν τη μετατόπιση της επαρχιακής πολιτικής από την πρωτεύουσα. Η κυβέρνηση των Νεότουρκων προσπάθησε ενεργά να παρακάμψει την Βηρυτό και να χειραγωγήσει εκλογικά την επαρχία ώστε να αποφευχθεί μία ενδεχόμενη ήττα. Το επακόλουθο νικηφόρο αποτέλεσμα ωστόσο, αποδείχθηκε βραχύβιο για την CUP (Kayali, 1997).

---

<sup>89</sup> Committee of Union and Progress (CUP)

### 7.2.6 Έξαρση επιδημιών

Η έξαρση επιδημιών αποτελεί σύνηθες φαινόμενο στην οθωμανική αυτοκρατορία, όπως άλλωστε και στην Ευρώπη, και απαιτούσε επειγόντως επιστημονική αντιμετώπιση. Μεταξύ 1700 και 1842 σημειώθηκαν σαράντα μία επιδημίες, κυρίως πανώλης, στην περιοχή του Λεβάντε. Την κατάσταση δεν κατάφεραν να αποτρέψουν ούτε οι εμπειρικοί γιατροί ούτε οι παραδοσιακοί δερματολόγοι. Λόγω λοιπόν της καταφανούς ανικανότητας των κλασικών και λαϊκών θεραπειών να αντιμετωπίσουν τις επιδημίες, χριστιανοί και μουσουλμάνοι ιερείς επιχειρούν να ασκήσουν βασικές ιατρικές γνώσεις. Μέχρι τις αρχές του δέκατου ένατου αιώνα απλά συνέδεαν την εξάπλωση της πανώλης με Θεία παρέμβαση και της προσέδιδαν μεταφυσική αιτιότητα. Ο λαϊκός φόβος μήπως προκληθεί η οργή του Θεού από κακή συμπεριφορά αποτελούσε σημαντική συνιστώσα της ηθικής και κοινωνικής δομής της καθημερινής ζωής στην Βηρυτό εκείνης της περιόδου (Panzac, 1985).

Γενικά, τα μέτρα που έλαβαν οι πολιτικές αρχές ήταν ελλιπή και χωρίς συστηματική παρακολούθηση. Το πιο σημαντικό, ελλείπει ενιαίας θεσμικής αστικής δομής όπως ο δήμος, είναι ότι λαμβάνονταν αποσπασματικά μέτρα που δεν εφαρμόζονταν από όλες τις Κοινότητες της πόλης. Χωρίς κάποια διαφαινόμενη θεραπεία, πολλοί κάτοικοι τρέπονταν σε φυγή προς όμορα μοναστήρια ή εκτός πόλης για να προστατευτούν από την εξάπλωση των επιδημιών (Panzac, 1985).

Τη δεκαετία του 1830 εκπαιδεύεται μια νέα γενιά τοπικών γιατρών. Την περίοδο της Αιγυπτιακής Κατοχής παρατηρείται ένα σταθερό φοιτητικό ρεύμα από την ευρύτερη περιοχή της Βηρυτού και του Όρους Λιβάνου είτε προς την Ιατρική Ακαδημία στο Κάιρο είτε προς την Κωνσταντινούπολη. Το γεγονός αυτό δημιούργησε ένα μόνιμο επιστημονικό δίκτυο με επίκεντρο την αντιμετώπιση των επιδημιών και των μολυσματικών ασθενειών. Μάλιστα, αρκετοί εξ αυτών επέστρεψαν στην περιοχή και αποτέλεσαν ηγετικές φυσιογνωμίες σε διάφορους τομείς της ιατρικής (Panzac, 1985; Hanssen, 2005a).

Μέχρι το 1840 το οθωμανικό σύστημα της καραντίνας εξάλειψε την πανώλη στην επικράτεια της Οθωμανική Αυτοκρατορίας, ενώ η αραβική χερσόνησος και σημαντικές πόλεις όπως η Βαγδάτη εξακολουθούσαν να βιώνουν εστίες της πανώλης καθ'όλη τη διάρκεια του δέκατου ένατου αιώνα. Ωστόσο, την ίδια περίοδο εμφανίζεται μία εξίσου θανατηφόρα και μολυσματική ασθένεια, η χολέρα. Ο αστικός αγώνας εναντίον αυτής της επιδημίας είχε μεγάλες επιπτώσεις στις σχέσεις μεταξύ ατόμων, κοινωνίας και θεσμικών δομών (δήμος, επαρχία). Επιπλέον, με αφορμή την αντιμετώπιση της πανδημίας υιοθετήθηκαν νέες ιατρικές γνώσεις και πρακτικές, οι οποίες ενσωματώθηκαν στον αστικό και κοινωνικό σχεδιασμό της Βηρυτού (Panzac, 1985; Hanssen, 2005a).

Ευρωπαϊκές ιατρικές αποστολές κατέφθαναν για να ερευνήσουν τα αίτια εμφάνισης και εξάπλωσης της ασθένειας και παρατηρούσαν τις ζώνες βλάστησης, το επίπεδο συνθηκών υγιεινής και τις συνθήκες διαβίωσης των φτωχών κυρίως κοινωνικών στρωμάτων. Συνεπώς, η βαρύτητα που δόθηκε την περίοδο των Τανζιμάτων στη βελτίωση των συνθηκών υγιεινής στην πόλη δεν αποτελούσε συμπτωματικό γεγονός αλλά προϊόν επιστημονικής έρευνας (Foucault, 1986).

Μετά την επέκταση της ευρωπαϊκής αποικιοκρατίας στην Μεσόγειο, η διάδοση των επιδημιών δεν αποδίδεται πλέον στη Θεία βούληση και αντιμετωπίζεται ολόένα και περισσότερο με επιστημονικά κριτήρια και στοιχεία. Όπως στον δυτικό κόσμο του 19<sup>ου</sup> αιώνα έτσι και στην Οθωμανική Αυτοκρατορία, οι συνθήκες δημόσιας υγιεινής απαιτούσαν τη συνεργασία μηχανικών, πολεοδόμων, ιατρών και αξιωματούχων της πόλης. Οι ίδιες οι στατιστικές αναλύσεις και απογραφές πληθυσμού που πραγματοποιήθηκαν προκειμένου να δημιουργηθούν αξιόπιστα δεδομένα για τον σχεδιασμό των συστημάτων φορολογίας και στρατιωτικής στρατολόγησης, χρησιμοποιήθηκαν αποτελεσματικά και για τους σκοπούς ιατρικής και δημογραφικής παρακολούθησης. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να τονιστεί και η σημαντική αρωγή των Ιεραποστολικών και φιλανθρωπικών ευρωπαϊκών οργανώσεων, οι οποίες είχαν ενεργή συμμετοχή στην αναπτυξιακή διαδικασία της πόλης και καθόρισαν σε πολλά σημεία τη φυσιογνωμία της (όπως για παράδειγμα στον τομέα της υγείας και της εκπαίδευσης) (Karpat, 1992).

Οι δύο πρώτες πανδημίες χολέρας της Βηρυτού την περίοδο του 19<sup>ου</sup> αιώνα, εμφανίστηκαν τις δεκαετίες του 1820 και του 1830 αντίστοιχα, οι οποίες προκάλεσαν ελεγχόμενες συνέπειες στην πόλη χάρη στην ύπαρξη της Καραντίνας. Σύμφωνα με τον Hanssen (2005a:118), οι ταξιδιώτες στην Βηρυτό κατά το πρώτο μισό του δέκατου ένατου αιώνα υποστηρίζουν ότι η πόλη είναι σαφώς ασφαλέστερη από τις περισσότερες πόλεις στην ευρύτερη περιοχή της Συρίας, αναφέροντας συγκεκριμένα ότι: *«...με εξαίρεση τη δυσεντερία και κάποιους κακοήθεις πυρετούς που αναπτύσσονται κατά τη διάρκεια ισχυρών κυμάτων θερμότητας κοντά σε ποτάμια και στάσιμα νερά, υπάρχουν λίγες σοβαρές ασθένειες που πρέπει να ανησυχούν»*. Η λειτουργία της καραντίνας ωστόσο, αμφισβητήθηκε αρκετές φορές, παρά τα απτά της αποτελέσματα, λόγω της αυστηρής και στρατιωτικής επιβολής της στους κατοίκους.

Η επιδημία χολέρας του 1865 που σάρωσε μία περιοχή από την Μέκκα μέχρι την Βηρυτό, κόστισε περίπου 3.000 ζωές, κυρίως φτωχών κατοίκων που δεν είχαν τη δυνατότητα να μετακινηθούν. Ωστόσο, οι ανάγκες του διεθνούς εμπορίου ανάγκασαν την Αυτοκρατορική κυβέρνηση και τους τοπικούς εμπόρους να λάβουν μέτρα ώστε να προστατεύσουν την πόλη

της Βηρυτού, τόσο από την επιδημία όσο και από την εγκατάλειψη. Για το σκοπό αυτό, η ξένη ευρωπαϊκή κοινότητα αλλά και η οθωμανική κυβέρνηση συμφώνησαν στην εφαρμογή αποτελεσματικών μέτρων (Kuneralp, 1989).

Η Βηρυτός πλήττεται εκ νέου από την χολέρα κατά την πανδημία του 1875. Αυτή τη φορά, θεωρείται ότι η ασθένεια εισήλθε στην πόλη από τη θάλασσα. Η καραντίνα αποδεικνύεται ακόμα μια φορά μερικώς αναποτελεσματική για την προστασία της πόλης. Η πόλη εγκαταλείφτηκε, πλην 15.000 φτωχών κατοίκων, ενώ καθημερινά έχαναν τη ζωή τους περί τους τριάντα κατοίκους. Η κρίση υποχώρησε στο τέλος του καλοκαιριού. Τον Ιούλιο του 1876, ο δήμος ανακοίνωσε την κατεδάφιση των παλιών εγκαταστάσεων καραντίνας κοντά στο λιμάνι και μεταφορά τους σε μια μεγαλύτερη περιοχή έξω από την πόλη, όπου υπάρχει ζωτικός χώρος για την κατασκευή σύγχρονων και πιο λειτουργικών εγκαταστάσεων. Παρόλο που φαίνεται από τις μεταγενέστερες εξελίξεις ότι η Καραντίνα τελικά παρέμενε σε ισχύ, ωστόσο είχαν τεθεί τα θεμέλια για την αποτελεσματική προστασία της πόλης την επόμενη φορά που η χολέρα εμφανίζεται στην Βηρυτό το 1882 (Kuneralp, 1989).

Η επιδημία του 1882 αποτέλεσε την τελευταία μεγάλη έξαρση μολυσματικής ασθένειας στην Οθωμανική Βηρυτό. Νέες φήμες για ξέσπασμα χολέρας στην Τουλόν το 1884, υποχρεώνουν την αυτοκρατορική διεύθυνση υγείας να κλείσει τα λιμάνια της Σμύρνης και της Βηρυτού, μία κίνηση που αποδείχτηκε επιτυχημένη (Kuneralp, 1989).

Την ίδια περίοδο που επιδημίες χολέρας πλήττουν την Τρίπολη και την Λατάκκεια το 1890, η Βηρυτός διαθέτει επαρκείς διοικητικούς μηχανισμούς και ιατρικές γνώσεις αντιμετώπισης, τα οποία την διατηρούν ασφαλή. Το γεγονός κάθε άλλο παρά συμπτωματικό είναι. Ως επαρχιακή πρωτεύουσα, η Βηρυτός τυγχάνει περισσότερης προσοχής από την Αυτοκρατορική Κυβέρνηση και λαμβάνει καλύτερη χρηματοδότηση για αστικές υπηρεσίες. Η βελτίωση της δημόσιας υγείας ευνοεί την εξωτερική οικονομία, προσελκύοντας ξένες επενδύσεις και κεφάλαια και ταυτόχρονα όμορες πόλεις που υποφέρουν από εκδηλώσεις μεταδοτικών ασθενειών, υποχωρούν συνεχώς στην αστική ιεραρχία, παραχωρώντας ουσιαστικά το αναπτυξιακό τους μερίδιο στην ισχυρότερη πόλη-λιμάνι της περιοχής, την Βηρυτό.

### **7.2.7 Επικράτηση της «ποικιλο-πολιτισμικότητας» (pluri-culturalism)**

Η άνοδος της Βηρυτού ως σημαντικής πόλης-λιμάνι κατά τη διάρκεια της Γαλλικής Κυριαρχίας επηρέασε την κοινωνικο-πολιτιστική δομή της και συντέλεσε στην ενίσχυση της ποικιλομορφίας της. Ο ρόλος της ως σημείο συνάντησης για τους Γάλλους και τους Σύρους

είναι ανάλογος με την εθνική ταυτότητα του Λιβάνου που συνδυάζει την αραβική με την ευρωπαϊκή κουλτούρα (Fawaz & Peillen, 2002).

Ακόμη και όταν η Βηρυτός ανακηρύχτηκε εθνική πρωτεύουσα το 1920, η πόλη παρέμεινε αραιοκατοικημένη και με μικρό σχετικά πληθυσμό μέχρι την περίοδο μετά την ανεξαρτησία (1944-1958). Το σημαντικό διεθνές μεταναστευτικό κύμα και οι μετατοπίσεις του αγροτικού πληθυσμού προς τις αστικές περιοχές μετέβαλλαν δραστικά το δημογραφικό προφίλ της πόλης, κυρίως την περίοδο μεταξύ της δημιουργίας του Κράτους του Ισραήλ και του Εμφυλίου Πολέμου στον Λίβανο. Κατά γενική ομολογία, από τους 750.000 Παλαιστίνιους που εγκατέλειψαν την γενέτειρά τους το 1948, οι 150.000 περίπου εγκαταστάθηκαν στον Λίβανο και η πλειοψηφία αυτών στην Βηρυτό. Άλλα σημαντικά μεταναστευτικά κύματα που συνέβαλαν περαιτέρω στην ποικιλομορφία της πόλης ήταν οι 150.000 Αρμένιοι, οι 250.000 Σύριοι και οι 60.000 Κούρδοι. Εξάλλου, μέχρι το 1975 περισσότεροι από τον μισό πληθυσμό της Βηρυτού αποτελείται από αλλοδαπούς (Yahya, 1994).

Αυτό το πρότυπο μετανάστευσης έχει επηρεάσει και τη χωρική οργάνωση της Βηρυτού που χαρακτηρίζεται από σεκταριστική αναγνώριση και ομαδοποίηση ανάλογα με τον τόπο καταγωγής. Ενώ η έννοια της σεκταριστικής αναγνώρισης ενισχύεται το 1936 όταν οι Γάλλοι ζήτησαν από τους πολίτες να «δηλώνουν την υπακοή σε μία [θρησκευτική] κοινότητα, προκειμένου να αναγνωριστούν νομικά ως πολίτες», η ομαδοποίηση με βάση τον τόπο καταγωγής ξεκίνησε με την άφιξη των προσφύγων στον Λίβανο. Μέχρι σήμερα, στρατόπεδα προσφύγων στον Λίβανο συνεχίζουν να ομαδοποιούν και να συσπειρώνουν τις εκτοπισμένες κοινότητες με βάση τις χώρες καταγωγής τους. Αν και έχουν εκπονηθεί μυριάδες μελέτες μετά την εμφύλια σύρραξη στην Βηρυτό, η πλειοψηφία τους έχει δείξει ότι αυτό το είδος χωρικής οργάνωσης έχει ευνοϊκές επιπτώσεις μεμονωμένα για τους εκτοπισθέντες αλλά δεν ενθαρρύνει τη χωρική και λειτουργική ολοκλήρωση της πόλης (Martinez-Garrido, 2008).

Η χωρική κατανομή των περιοχών κατοικίας βάσει της θρησκευτικής συνύπαρξης δεν αποτελεί νέο φαινόμενο στην Βηρυτό. Από το 1860, παρατηρείται θρησκευτικός χωρικός διαχωρισμός, ως αποτέλεσμα της δημογραφικής εξέλιξης της πόλης και της ανισορροπίας μεταξύ χριστιανών και μουσουλμάνων. Το εν λόγω χωρικό πρότυπο αντικατοπτρίζει και μια πολιτιστική απόσταση μεταξύ των Χριστιανών και των μουσουλμάνων στην Βηρυτό κατά τη διάρκεια της Γαλλικής Κυριαρχίας, όταν η «αναδυόμενη αστική τάξη των χριστιανών» αρχίζει να απολαμβάνει μεγαλύτερο μερίδιο εξουσίας και προνόμια. Μέχρι τότε, απαντάται αρμονική συνύπαρξη των θρησκευτικών κοινοτήτων και χωρική ομοιομορφία. Η σεκταριστική αυτή πόλωση ενισχύθηκε μετά τον Εμφύλιο Πόλεμο (Khalaf, 1993; Leclair-Paquet, 2013).

Παρ' όλα αυτά, μεταξύ 1950 και 1970 ορισμένες περιοχές όπως η Ras Beirut, επέτρεψε την πλουραλιστική εθνοπολιτισμική συνύπαρξη. Η Ras Beirut χρησίμευσε ως ασφαλές καταφύγιο για περιθωριακές ομάδες που βρίσκονταν στη δυσμένεια των πολιτικών καθεστώτων γειτονικών αραβικών κρατών (Khalaf, 1993). Στη χριστιανική συνοικία Achrafieh για παράδειγμα, απαντώνται αρκετοί μουσουλμάνοι κάτοικοι (Yahya, 1994). Ωστόσο, ο εμφύλιος πόλεμος τερματίζει αυτή την τυπολογία ολοκληρωμένων χωρικών ενοτήτων, καθώς οι θρησκευτικές ομάδες αναγκάζονται να μετακινηθούν σε ομοιογενείς σεκταριστικές-γειτονίες, όταν οι συγκρούσεις φτάνουν στο αποκορύφωμά τους:

*«Η σεκταριστική διαίρεση στην Βηρυτό αυξήθηκε γρήγορα καθώς κάτοικοι πρώην μικτών γειτονιών μετακινήθηκαν για να είναι στην κατάλληλη πλευρά της Πράσινης Γραμμής. Για παράδειγμα, ο αριθμός των μουσουλμάνων που ζουν μέσα στη «Χριστιανική» ανατολική Βηρυτό που είχε φτάσει το 40% του πληθυσμού το 1975, μειώθηκε σε μόλις 5% του πληθυσμού το 1989. Μια παρόμοια ανακατανομή σημειώθηκε και στη Δυτική Βηρυτό όπου ο χριστιανικός πληθυσμός μειώθηκε από το 35% του συνόλου το 1975, σε 5% το 1989» (Charlesworth 2006: 61).*

Τα μεταναστευτικά ρεύματα από τις αγροτικές περιοχές προς την αστικοποιημένη Βηρυτό, αποτελούν βασική συνιστώσα στην κατανόηση των δυναμικών και των τάσεων πίσω από τη σύγκρουση. Από την ανακήρυξη του Κράτους του Ισραήλ το 1948 και τις επακόλουθες ισραηλινές παρεμβάσεις και την εισβολή στον Νότιο Λίβανο, μυριάδες μετανάστες και κυρίως Μουσουλμάνοι Σίιτες εισρέουν στην Βηρυτό από τις νότιες περιοχές (Bou Akar, 2005). Έτσι, τα νότια προάστια αποτελούν τις πλέον προσφιλείς περιοχές για εγκατάσταση όπως επίσης και η περιοχή της Πράσινης Γραμμής, ως η πλέον υποβαθμισμένη ζώνη της πόλης δεδομένης και της δυσχερούς οικονομικής κατάστασης των μεταναστών (Khalaf, 1993; Bou Akar, 2005). Παρότι όμως τα μεταναστευτικά ρεύματα προορίζονταν για προσωρινή εγκατάσταση, η παρατεταμένη διάρκεια πολιτικής αστάθειας στην ευρύτερη περιοχή ανάγκασε τις εκτοπισμένες ομάδες να παραμείνουν στην πόλη και να εγκλιματιστούν στους νέους χώρους διαβίωσης. Τη διαπίστωση αυτή ενισχύει το γεγονός του μόλις 12% των επαναπατρισθέντων από την Βηρυτό σε χωριά προέλευσης (Bou Akar, 2005).

Αυτή η εισροή αγροτικού πληθυσμού σε ένα αστικοποιημένο κέντρο ανάγκασε πολωμένες κοινωνικές ομάδες να μοιράζονται χώρους διαβίωσης. Αν και η ανισορροπία μεταξύ του αστικού και αγροτικού πληθυσμού είναι λιγότερο εμφανής στις εκσυγχρονισμένες κοινωνίες από ότι στις παραδοσιακές, οι αντιλήψεις για τον χώρο, τις κοινωνικές σχέσεις και την κατανομή της εργασίας παραμένουν θεμελιωδώς διαφορετικές (Khalaf, 1983). Συνεπώς, οι

διαφορές μεταξύ των κοινωνικών ομάδων δεν περιορίζονται μόνο στις θρησκευτικές διαφορές που απορρέουν από την σεκταριστική αναγνώριση αλλά και από διαφορές στις κοινωνικές αξίες που προέρχονται από τα διαφορετικά περιβάλλοντα καταγωγής όπως για παράδειγμα οι αγροτικές έναντι των αστικών περιοχών. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι Σουνίτες και οι Σίιτες, οι οποίοι αν και Μουσουλμάνοι παρουσιάζουν πολύ διαφορετικά κοινωνικά και πολιτισμικά χαρακτηριστικά (Leclair-Paquet, 2013).

Το δημογραφικό προφίλ της πόλης λοιπόν επηρεάστηκε αφενός λόγω εθνικών και αφετέρου λόγω διεθνών πολιτικών συνθηκών. Ο άλλοτε κοσμοπολίτικος επί Οθωμανικής Αυτοκρατορίας χαρακτήρας της πόλης με την αρμονική συνύπαρξη των θρησκευτικών κοινοτήτων, αντικαθίσταται από ένα σεκταριστικό μοντέλο συμβίωσης, άκρως πολωμένο και χωρικά διαχωρισμένο. Αυτή η συνύπαρξη διαφορετικών κοινωνικο-θρησκευτικών υποομάδων αποτελεί και την αιτία πυροδότησης συχνών συγκρούσεων στην περιοχή με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την αναπτυξιακή δυναμική και τον αστικό σχεδιασμό της πόλης.

### **7.3 Διαδικασίες Αναζωογόνησης**

#### **7.3.1 Αστική αναμόρφωση**

Ο σχεδιασμός στον Λίβανο έχει οθωμανικές ρίζες. Οι οθωμανικές μεταρρυθμίσεις στα μέσα του 19ου αιώνα (Τανζιμάτ) περιελάμβαναν ένα σύνολο μέτρων με στόχο τον εκσυγχρονισμό των πόλεων. Έτσι, όπως και σε άλλες πόλεις-λιμάνια της Αυτοκρατορίας έτσι και στην Βηρυτό, σημειώνονται εξελίξεις και νεοτερισμοί εκτός των παλαιών αστικών πυρήνων ενώ η κατασκευή νέων “*souks*” έφερε έντονα το αποτύπωμά τους (Hanssen 2005a). Κατά τη διάρκεια της Γαλλικής Κυριαρχίας (1920-1943), εισήχθησαν νέοι κανονισμοί για το δομημένο και το αστικό περιβάλλον καθώς επίσης πραγματοποιήθηκαν και οι πρώτες προσπάθειες στρατηγικού σχεδιασμού της πόλης. Μετά την Ανεξαρτησία, το γαλλικό σημάδι παρέμεινε εμφανές στον λιβανέζικο σχεδιασμό. Οι συνεχείς σχέσεις με Γάλλους σχεδιαστές, μεταξύ των οποίων και ο πολεοδόμος Michel Ecochard -πρώην δημόσιος υπάλληλος επί Γαλλικής Κυριαρχίας στην Συρία και στον Λίβανο- αποτελούν ένδειξη της συνέχειας μεταξύ των δύο περιόδων. Ο προγραμματισμός στον Λίβανο γνώρισε μεγάλη άνθηση την περίοδο της Προεδρίας του Fouad Chehab (1958-1964), καθώς επιχειρήθηκε μία φιλόδοξη πολιτική υλοποίησης υποδομών σε ολόκληρη τη χώρα προκειμένου να προωθηθεί μια «ισόρροπη» ανάπτυξη. Οι μεταρρυθμίσεις περιελάμβαναν μεταξύ άλλων, την ίδρυση ενός διοικητικού πλαισίου σχεδιασμού, όπως για παράδειγμα τη Γενική Διεύθυνση Πολεοδομικού Σχεδιασμού (GDUP), το Ανώτερο Συμβούλιο Πολεοδομικού Σχεδιασμού και τον Κώδικα Πολεοδομικού



Σχεδιασμού, καθώς επίσης και Εκτελεστικά Συμβούλια για τα μεγάλα δημόσια έργα τόσο εντός της Βηρυτού όσο και σε εθνικό επίπεδο μεταξύ 1959 και 1964. Το 1964 εγκρίνεται το Στρατηγικό Σχέδιο της Βηρυτού καθώς ο Πρόεδρος Fouad Chehab θεωρεί τον οικονομικό, περιφερειακό και πολεοδομικό σχεδιασμό ως σημαντικό μέσο για την επίτευξη της εθνικής ενότητας σε αυτή τη νεοδημιουργηθείσα χώρα (1920), η οποία είναι βαθιά διχασμένη μεταξύ των θρησκευτικών, περιφερειακών και πολιτικών γραμμών (Verdeil, 2008).

Οι επαγγελματίες που ήταν υπεύθυνοι για τις πολιτικές σχεδιασμού της Βηρυτού ήταν στην αρχή μηχανικοί εκπαιδευμένοι κυρίως σε Γαλλικά Πανεπιστήμια όπως το Ecole Polytechnique ή το Ecole Centrale. Αργότερα, προσλήφθηκαν από τη διοίκηση απόφοιτοι του Ecole Supérieure d'ingénieurs de Beyrouth (μέρος του Πανεπιστημίου Ιησουιτών "Saint Joseph") ή από το Αμερικανικό Πανεπιστήμιο της Βηρυτού (Verdeil, 2008).

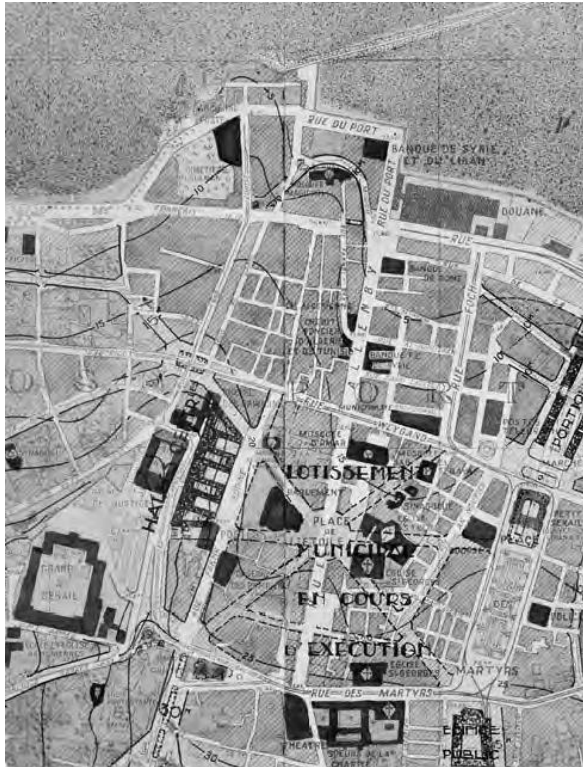
Τα αστικά τοπία των κεντρικών και περιφερειακών συνοικιών της Βηρυτού αποτελούν προϊόν τριών σταδίων εκσυγχρονισμού, το καθένα από τα οποία δημιούργησε τη δική του δυναμική αστικοποίησης καθώς και τη δική του απάντηση στα εισαγόμενα αρχιτεκτονικά και αστικά μοντέλα (Saliba, 2004b; Saliba, 2009; Saliba, 2013).

**Πρώιμος εκσυγχρονισμός:** Προαστιοποίηση/συγκεντρωτισμός. Μέχρι τη δεκαετία του 1940 και του 1950, το κέντρο της πόλης και το άμεσο περιβάλλον του σχημάτιζαν μια συνεχή χωρική οντότητα χωρίς σημαντικά κενά στο εσωτερικό της. Αυτές οι περιοχές διαφοροποιήθηκαν από τη σταδιακή αλλαγή στις χρήσεις γης όπου τα γραφεία και οι εμπορικές/διοικητικές χρήσεις αντικαταστάθηκαν από κατοικίες υψηλής πυκνότητας. Αυτή η οργάνωση χρήσεων γης δημιουργήθηκε μέσω διαδοχικών φάσεων ιστορικής ανάπτυξης που ξεκίνησαν στη δεκαετία του 1840 με την επέκταση της πόλης πέρα από τα μεσαιωνικά τείχη της. Σε λιγότερο από έναν αιώνα, η γειτονική αγροτική ενδοχώρα μετατράπηκε σε προάστιο και στη συνέχεια σε μια σειρά από αστικές περιοχές που παρουσιάζουν μεγάλη ποικιλία κοινωνικοοικονομικών χαρακτηριστικών και τρόπων ζωής. Κατευθυνόμενη από την κερδοσκοπία της γης αλλά και από την αυξανόμενη μετανάστευση της αγροτικής περιφέρειας, η αρχιτεκτονική κτιρίων της Βηρυτού επίσης μεταμορφώθηκε. Το προαστιακό αστικό σπίτι και το περίτεχνο αρχοντικό έδωσαν τη θέση τους στο περιαστικό διαμέρισμα και στη συνέχεια στο κερδοσκοπικό αστικό κτίριο διαμερισμάτων (Saliba, 2009; Saliba, 2013).

Εικόνα 7.39: Η κεντρική περιοχή της Βηρυτού την περίοδο των Τανζιμάτων (1920)<sup>90</sup>



Εικόνα 7.38: Η “Hausmannian” Βηρυτός και το Σχέδιο του Danger (1932) με την πλατεία Etoile που καλύπτει τον μεσαιωνικό ιστό της πόλης



Πηγή: Saliba, 2013

Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου τα δύο σύμβολα της τοπικής εξουσίας, το Κοινοβούλιο και το κτήριο του Δήμου, εκφράζουν τη διαφορούμενη ταυτότητα της πόλης καθώς το μεν πρώτο υιοθέτησε ένα ανατολίτικο-αναγεννησιακό ύφος, το δε δεύτερο διαθέτει μια σαφή έκφραση νεο-ισλαμικού στυλ, το οποίο αναπτύχθηκε ιδιαίτερα στην πόλη του Καΐρου (Saliba, 2004b).

**Κυρίως εκσυγχρονισμός:** αποκέντρωση/εξάπλωση των υποδομών. Η περίοδος ανεξαρτησίας που εκτείνεται από το 1943 έως την έναρξη του εμφυλίου πολέμου του Λιβάνου το 1975, έφερε δύο μεγάλους μετασχηματισμούς που είχαν αποφασιστική επίδραση στη διατήρηση της πρώιμης σύγχρονης κληρονομιάς. Πρώτον, ο νόμος περί χωροταξίας (νόμος 70, διάταγμα 6285) που θεσπίστηκε το 1954, δημιούργησε δέκα ομόκεντρες ζώνες που εκτείνονται από το κέντρο της πόλης προς τα έξω. Σήμερα, αυτός ο νόμος περί χωροταξίας, ο οποίος εξακολουθεί να εφαρμόζεται, λειτουργεί εναντίον της λογικής της

<sup>90</sup> Η εικόνα δείχνει τον πρώιμο εκσυγχρονισμό του κέντρου της πόλης από τους Οθωμανούς όπου δύο τμήματα του μεσαιωνικού πυρήνα κατεδαφίστηκαν προκειμένου να ρυθμιστεί ο αστικός ιστός και να οικοδομηθούν ευθύγραμμοι δρόμοι που συνδέουν το λιμάνι με την περιφέρεια.

αστικής αιεφορίας καθώς ορίζει ότι οι υψηλότερες επιτρεπόμενες πυκνότητες πρέπει να εμφανίζονται στον ιστορικό πυρήνα της πόλης και την άμεση περιφέρεια του. Ο δεύτερος σημαντικός μετασχηματισμός αφορά τις υποδομές και συνίστατο στη δημιουργία οδικού κυκλικού δακτυλίου, ο οποίος εσωκλείει το ιστορικό και επιχειρηματικό κέντρο της πόλης, δημιουργώντας ένα όριο μεταξύ του κέντρου και των περιχώρων (Saliba, 2013).

Εικόνα 7.40: Το κτίριο του Κοινοβουλίου (Αρχιτέκτονας Mardiros Altounian)



Εικόνα 7.41: Το κτίριο της Δημαρχίας (Αρχιτέκτονας Youssef Aftimos)

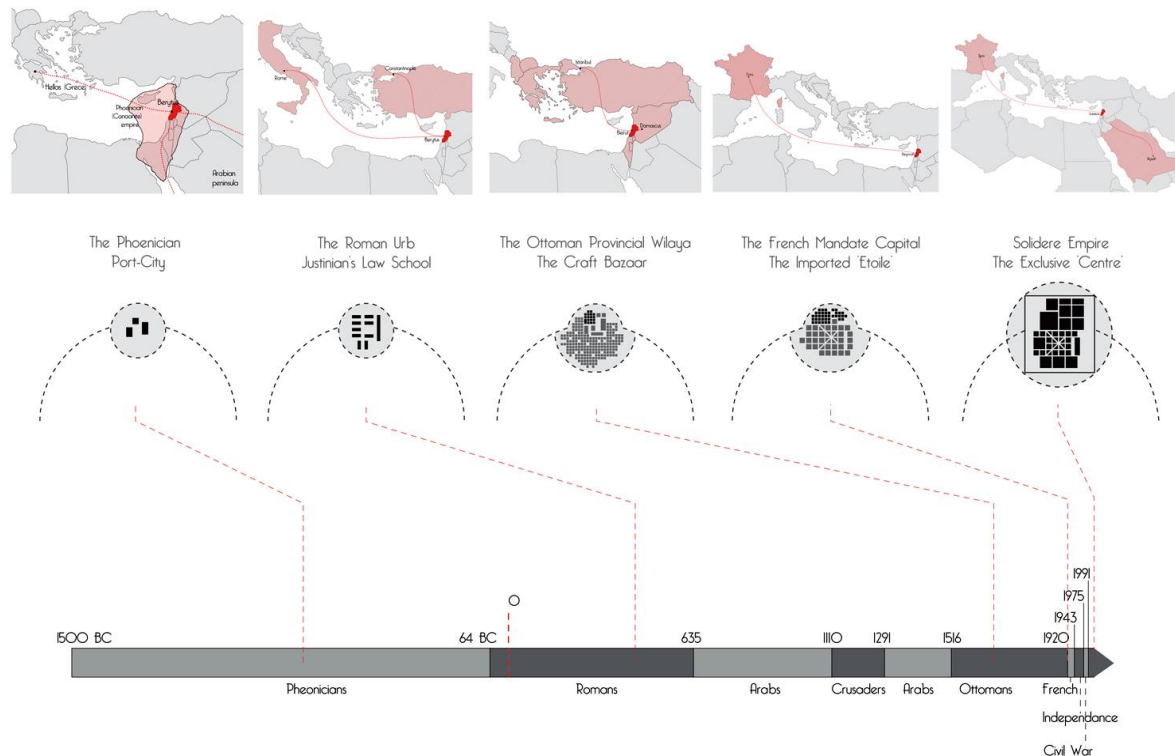


Πηγή: Saliba, 2013

**Υστερος εκσυγχρονισμός:** επικαιροποίηση σχεδιασμού/διαχωρισμός. Αυτή η περίοδος, επηρεάζεται από την τάση της παγκοσμιοποίησης που ξεκίνησε τη δεκαετία του 1980 και του 1990. Κατά τη διάρκειά της, ολοκληρώθηκε η εσωτερική περιφερειακή οδός. Η εν λόγω οδική υποδομή έθεσε τα όρια της μεταπολεμικής ζώνης ανάπλασης, καθώς οριοθετεί σαφώς τον αστικό πυρήνα από τις περιφερειακές περιοχές, προκαλώντας να εφαρμοστούν στην πόλη δύο συστήματα σχεδιασμού. Στο κέντρο η εταιρεία ακινήτων Solidere, που είναι υπεύθυνη για την ανασυγκρότηση, εφαρμόζει μία ολοκληρωμένη στρατηγική αστικής ανάπτυξης ενώ έξω από το κέντρο της Βηρυτού (BCD), η προ-πολεμική ζωνοποίηση εξακολουθεί να υφίσταται, οδηγώντας σε μία ad hoc ανάπτυξη με ασυνέχειες και αντικατάσταση όλων των Οθωμανικών και Γαλλικών δομών από πολυκατοικίες χαμηλών προδιαγραφών (Saliba, 2013).

Στη συνέχεια, θα παρουσιαστούν οι διαδικασίες αναγέννησης που επιχειρήθηκαν στην πόλη, μετά την Οθωμανική Κυριαρχία και θα ομαδοποιηθούν σε τρεις επιμέρους περιόδους: α) την περίοδο μετά την Οθωμανική Αυτοκρατορία, β) την περίοδο μετά την Γαλλική Κυριαρχία και γ) την περίοδο μετά τον Εμφύλιο Πόλεμο.

Εικόνα 7.42: Συγκριτική παρουσίαση των ζωνών επιρροής της πόλης διαχρονικά



Πηγή: *Chami, 2012*

### Περίοδος μετά την Οθωμανική Αυτοκρατορία

Η οθωμανική επαρχία της Βηρυτού έπαψε να υπάρχει επίσημα στις 29 Αυγούστου 1920. Δύο μέρες αργότερα με την υποστήριξη της Κοινωνίας των Εθνών, ο Γάλλος Υπάτος Αρμοστής διακήρυξε τη δημιουργία μίας νέας χωρικής οντότητας, το κράτος του Μεγάλου Λιβάνου, το οποίο θα τελεί υπό γαλλική κυριαρχία. Ως εκ τούτου, η νέα διοίκηση έκρινε ότι οι αιώνες που η πόλη ανήκε στην Οθωμανική Αυτοκρατορία θα πρέπει να εξαλειφθούν όσο το δυνατόν πιο γρήγορα από την αστική τυπολογία και λειτουργία της (Dumont, 2013).

Ο σκοπός σχεδιασμού της νέας διοίκησης είναι διττός: από τη μία η παρουσίαση του οθωμανικού παρελθόντος της πόλης ως μία απλή παρένθεση στην ιστορία και τοπιογραφία της και από την άλλη, η διατήρηση της «εξωτικής» διάστασης της τοπικής κουλτούρας, μία βασική συνιστώσα όλων των γαλλικών αποικιακών κατοχών. Επιπλέον, υποχρέωση της κυβέρνησης αποτελούσε και ο εξευγενισμός του τοπικού πληθυσμού. Στην πραγματικότητα όμως υπήρχε σημαντική πολιτιστική ασυμφωνία μεταξύ του δυτικού και του ανατολίτικου πολιτισμού και η προσπάθεια καλλιέργειας μίας νέας τοπικής ταυτότητας με στοιχεία τόσο της Ανατολής όσο και της Δύσης, κρίνεται ιδιαίτερα φιλόδοξη και απαιτητική. Στην πράξη

αυτό σήμαινε ότι η διατήρηση της τοπικής ταυτότητας και ο ουσιαστικός εξευρωπαϊσμός του αστικού τοπίου, θα έπρεπε να συμβαδίζουν και να αλληλοτροφοδοτούνται.

Την περίοδο αυτή λοιπόν, η Βηρυτός αναδιοργανώνεται και αναζητά νέα αστική ταυτότητα. Καθώς όμως η διοίκηση της Γαλλικής Κυριαρχίας ήταν το αποτέλεσμα στρατιωτικής κατάκτησης, είχε ουσιαστικά την ικανότητα να επιβάλλει τις απόψεις της. Εκτός αυτού, βασιζόταν και στην υποστήριξη των εκδυτικοποιημένων λιβανέζων επιχειρηματιών, εμπόρων και μηχανικών που θα ωφελούνταν από κάθε είδους μαζικού προγράμματος δημοσίων έργων και δυτικού αστικού σχεδιασμού (Khalaf, 2006).

Βασική προτεραιότητα των Γάλλων αποτελούσε η μεταλαμπάδευση του πολιτισμού τους στους προστατευόμενους τους στην Μέση Ανατολή. Παρά τη σκληρή αντίσταση των καταστηματάρχων, των μικρών εμπόρων και των τεχνιτών, παρά την αντίθεση των θρησκευτικών αρχηγών και των σημαντικών αστικών οικογενειών της πόλης που θεώρησαν ότι οι γαλλικές επιχειρήσεις απειλούν τα συμφέροντά τους, ένα σημαντικό τμήμα του παραδοσιακού κέντρου της πόλης προορίζεται για κατεδάφιση. Μετά από κάποιους δισταγμούς κυρίως λόγω της τοπικής εχθρότητας και πώλωσης, εγκρίνεται τελικά το 1927 ένα σχέδιο με το όνομα «Η Βηρυτός σε πέντε χρόνια (Beyrouth en cinq ans)». Το βασικό αποτέλεσμα αυτού του σχεδίου ήταν η δημιουργία σε απαλλοτριωμένη γη, της “Place de l’Étoile”. Αυτό το απλό αντίγραφο του ομόλογου του στο Παρίσι, προοριζόταν ως σύμβολο νεωτερικότητας και ύμνο της γαλλικής αποικιακής εξουσίας. Με τις πέντε λεωφόρους που εξέρχονται από τον πύργο του ρολογιού στο κέντρο της Πλατείας, καθεμία από τις οποίες φέρει το όνομα κάποιου Γάλλου στρατηγού σύμφωνα με το πρότυπο που έχει ορίσει η Haussmannian στο αντίστοιχο «Etoile» της γαλλικής πρωτεύουσας, δημιουργείται ένα τοπόσημο σε κεντρικό σημείο της πόλης με συμβολικές προεκτάσεις ως προς την προέλευσή του (Davie, 2001).

Οι κάτοικοι και οι καταστηματάρχες των σουκ που η ιδιοκτησία τους απαλλοτριώθηκε, δεν ήταν οι μόνοι πολέμοι της νέας Βηρυτού όπως την οραματίστηκαν οι Γάλλοι μηχανικοί και στρατιωτικοί. Η Γαλλική Διοίκηση έπρεπε να αντιμετωπίσει και τους πολιτικούς ακτιβιστές που υποστήριζαν εθνικιστικές ή αραβικές θέσεις. Οι αντιρρήσεις έναντι του γαλλικού πολεοδομικού σχεδιασμού της Βηρυτού ήταν έντονες καθώς κρίθηκε σκόπιμη η διαγραφή της τοπικής ιστορικής μνήμης και ο αφανισμός των σουκ (Dumont, 2013).

Ενάντια σε αυτές τις κατηγορίες, οι έμποροι και οι επιχειρηματίες που συνεργάζονται με τις γαλλικές αρχές, ανταποκρίθηκαν στο κάλεσμα των δεύτερων και διέσπειραν στην πόλη αρχιτεκτονήματα με νέο-ανατολίτικα μοτίβα. Επιπλέον, οι αρχιτέκτονες εκείνης της περιόδου έχουν εντολή να συνδυάσουν τα σύγχρονα χαρακτηριστικά με τη νεο-ανατολίτικη

διακόσμηση. Σχεδόν όλα τα δημόσια κτίρια που χτίστηκαν την ίδια περίοδο παρουσίαζαν προσόψεις με εξωτικά και ανατολίτικα στοιχεία. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το κτίριο της νέας Δημαρχίας, το οποίο ανατέθηκε από τους Γάλλους σε έναν επιφανή Λιβανέζο αρχιτέκτονα, τον Youssef Aftimos. Στην πραγματικότητα, τα νεο-ανατολίτικα ή νεο-οθωμανικά θέματα συναγωνίστηκαν με διάφορα άλλα αρχιτεκτονικά στυλ, συμπεριλαμβανομένων των ευρωπαϊκών τάσεων "μπάρók", "art nouveau" και "art deco", στα περισσότερα από τα κτίρια που βρίσκονται στην αποικιακή Βηρυτό (Khalaf, 2006).

Αυτή η γενναιόδωρη απεικόνιση της ανατολικής αρχιτεκτονικής υποτίθεται ότι εκφράζει την ιδιαιτερότητα του τοπικού πολιτισμού. Τα παλιά suqs, η περίπλοκη λωρίδα που οδηγεί σε αδιέξοδα και τα παραδοσιακά αρχοντικά με τους ιδιωτικούς κήπους έδιναν μία περίπλοκη εικόνα του λιβανέζικου τρόπου ζωής που οι Γάλλοι δεν ήθελαν να διατηρηθεί και την αντικατέστησαν με μια ανανεωμένη εικόνα, σε αρμονία με το όραμα που είχε η Γαλλική διοίκηση. Ακόμη και τα πιο κομψά αρχιτεκτονικά έργα του παρελθόντος έχουν ανακαινιστεί. Ενώ οι Γάλλοι είναι απασχολημένοι με τον σχηματισμό της νέας αστικής ταυτότητας της πόλης, ταυτόχρονα ασχολούνται και με την αναδιαμόρφωση των υπάρχοντων Οθωμανικών μνημείων. Ένα από τα θύματα αυτής της πολιτικής ήταν η *Résidence des Pins* που χτίστηκε τα τελευταία χρόνια της Οθωμανικής κυριαρχίας και που κατά τη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου λειτούργησε ως καζίνο. Μία λοιπόν από τις πρώτες κινήσεις των Γαλλικών Αρχών ήταν η μετατροπή αυτού του κομψού αρχιτεκτονήματος σε επίσημη κατοικία του Υπατου Αρμοστή, σύμφωνα με τους κανόνες της νεο-ανατολικής αρχιτεκτονικής, χάνοντας το κτίριο την προπολεμική αίγλη του (Ammoun et Fournie, 1999).

### Περίοδος μετά την Γαλλική Κυριαρχία

Μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο και την εθνική ανεξαρτησία του Λιβάνου το 1943, η Βηρυτός ήταν σε θέση να επωφεληθεί από μια σειρά πολιτικών και οικονομικών μετασηματισμών που βοήθησαν στην προώθηση του περιφερειακού της ρόλου. Η δημιουργία του κράτους του Ισραήλ και ο αραβοϊσραηλινός πόλεμος του 1948 οδήγησαν στη συρρίκνωση της εμπορικής δραστηριότητας της Χάιφας με τις αραβικές χώρες. Το λιμάνι της Βηρυτού ενισχύθηκε, αποτελώντας τον κύριο κόμβο κατά μήκος της ακτής της Μεσογείου, με την ενδοχώρα του να επεκτείνεται στο Ιράκ και στην Αραβική Χερσόνησο. Το 1951 η παραβίαση της συμφωνίας ελεύθερων συναλλαγών μεταξύ Λιβάνου και Συρίας ανέδειξε τη χώρα ως εμπορικό σύνδεσμο μεταξύ Ανατολής και Δύσης (Nasr and Verdeil, 2008).

Όλα αυτά είχαν ως αποτέλεσμα την ανάδειξη της σχέσης του λιμένα με την υπόλοιπη πόλη και τη χωρική και λειτουργική σύνδεσή τους, ως πρωταρχικό στόχο του αστικού και χωρικού σχεδιασμού της πόλης.

Μια μελέτη που εκπονήθηκε το 1942 από τον Γάλλο σχεδιαστή Michel Ecochard μετατόπισε το κέντρο σχεδιασμού από τη διαμόρφωση των χώρων στη δημιουργία δικτύων. Στην αλληλογραφία του με τις γαλλικές αρχές κατά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, ο Ecochard τόνισε την ανάγκη δημιουργίας ενός ανοικτού δικτύου κυκλοφορίας ανάμεσα στο κύριο λιμάνι της πόλης και το αεροδρόμιο, παρακάμπτοντας το κέντρο της πόλης και την κεντρική πλατεία του. Το σχέδιο του Ecochard παρέμεινε κυρίως στο επίπεδο του δικτύου δρόμων. Το σχέδιο του Ecochard αποτέλεσε έμπνευση για τη δημιουργία αρκετών δρόμων που υλοποιήθηκαν τη δεκαετία του 1950, στην κατεύθυνση πάντα της αποκέντρωσης και της αποσυμφόρησης του αστικού πυρήνα. Μία επιπλέον προσπάθεια μετακίνησης της διοίκησης εκτός του κέντρου της πόλης, προήλθε από μια έκθεση του Έλληνα πολεοδόμου Κωνσταντίνου Δοξιάδη το 1959. Ο Δοξιάδης πρότεινε τη δημιουργία ενός νέου διοικητικού κέντρου για την Βηρυτό έξω από τα όρια του δήμου, εκεί όπου ο δρόμος προς την Δαμασκό διασταυρώνεται με την περιφερειακή οδό. Αντί λοιπόν να αναδιοργανωθεί το παλιό κέντρο, η κυβέρνηση επιλέγει τη δημιουργία ενός νέου διοικητικού επικέντρου εκτός του αστικού πυρήνα και πιο κοντά στην ενδοχώρα. Αυτή η κίνηση προκάλεσε έναν σύντομο αλλά σοβαρό εμφύλιο πόλεμο το 1958 που έφερε πολλές αντιπαραθέσεις μεταξύ του κράτους και της αντιπολίτευσης. Τελικά, μόνο το προεδρικό μέγαρο εξήλθε της πόλης (Sarkis, 2005).

Την περίοδο της Ανεξαρτησίας, το πλάνο σχεδιασμού και εκσυγχρονισμού της Βηρυτού ακολούθησε υποχρεωτικά δύο επιταγές: την ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας και την ισχυροποίηση του Κράτους. Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1950, τα σχέδια παρέμειναν μετριοπαθή δίχως ιδιαίτερο όραμα. Οι κύριες προσπάθειες επικεντρώθηκαν στην κατασκευή ενός νέου αεροδρομίου, στην προσαρμογή του νομικού πλαισίου στις πιέσεις των ακινήτων και στην επέκταση σημαντικών αρτηριών. Μετά τις αστικές ταραχές που έλαβαν χώρα στον Λίβανο το 1958, ο Fouad Chehab εξελέγη πρόεδρος, ο οποίος επεδίωξε τις μεταρρυθμίσεις και τον εκσυγχρονισμό προκειμένου να ενοποιηθεί η χώρα. Ως βασικοί στόχοι του σχεδιασμού καθορίστηκαν η ισόρροπη ανάπτυξη των περιοχών του Λιβάνου και ο έλεγχος της ανάπτυξης της πρωτεύουσας. Έτσι, η πολεοδομία που ασκείται πλέον από την κεντρική κυβέρνηση, αποτελεί σημαντικό αναπτυξιακό εργαλείο. Η δημιουργία μιας διεύθυνσης αστικού σχεδιασμού το 1959 καθώς και δύο ανεξάρτητων δημόσιων φορέων για την υλοποίηση των έργων το 1961 και το 1963, αποτελούν σημαντική απόδειξη της αποφασιστικότητας της κυβέρνησης (Rowe and Sarkis, 1998).

Για άλλη μια φορά προσλαμβάνεται ο πολεοδόμος Ecochard για να προτείνει ένα σχέδιο για τη μητροπολιτική περιοχή της Βηρυτού. Το 1961 λοιπόν, του ανατίθεται η εκπόνηση ενός στρατηγικού σχεδίου για τις κυβερνητικές πόλεις (ένα μεγάλο διοικητικό συγκρότημα) έξω από το κέντρο της πόλης, αντανακλώντας τη βούληση μεταρρύθμισης και εξορθολογισμού της διοίκησης. Το 1963 ο Ecochard υπέβαλε ένα σχέδιο για την Βηρυτό και τα προάστιά της, το οποίο ενσωμάτωνε την ιδέα μιας αστικής αποσυγκέντρωσης προς νέες αστικές συγκεντρώσεις που συνδέονται με τον οικισμό μέσω ενός δικτύου αυτοκινητοδρόμων. Πιο συγκεκριμένα, οραματίστηκε τη δημιουργία ενός σύγχρονου αστικού πόλου βόρεια της Βηρυτού, ο οποίος θα αποσυμφορίζε την παραδοσιακή παλιά πόλη. Επιπλέον, θα δημιουργούταν ένα νέο επιχειρηματικό κέντρο βόρεια της Πλατείας Μαρτύρων που θα συγκέντρωνε την επιχειρηματική δραστηριότητα μεταξύ του παλαιού κέντρου και των αναδύμενων αστικών πόλων. Τέλος, το ιστορικό κέντρο της πόλης θα αναπλάθονταν ευρέως με ψηλά κτίρια και κυκλοφοριακή οργάνωση σύμφωνα με τις Αρχές της -τότε- Σύγχρονης Κινητικότητας. Το εν λόγω έργο συνδύαζε την ανησυχία για τη διαχείριση της ακίνητης περιουσίας και της οικονομικής ανάπτυξης σε μία πόλη που σκόπευε να αποτελέσει γέφυρα μεταξύ Ανατολής και Δύσης. Βασικό στόχο αποτελούσε η συμβολική επιβεβαίωση/επικράτηση του κράτους. Μάλιστα, πολλές αδόμητες εκτάσεις διατέθηκαν για κατασκευή δημόσιων κτιρίων ενώ θεσπίστηκε και νέα νομοθεσία σχετικά με τις εταιρείες ακινήτων, για την υλοποίηση του σχεδίου. Ωστόσο, αν και τα σχέδια δεν εφαρμόστηκαν και η προοπτική δημιουργίας νέας πόλης εγκαταλείφτηκε, η δυναμική της αποκέντρωσης κέρδισε έδαφος με αποκορύφωμα τη δημιουργία ενός νέου επιχειρηματικού κέντρου στην περιοχή Hamra κοντά στο Αμερικάνικο Πανεπιστήμιο της Βηρυτού (Sarkis, 2005; Nasr and Verdeil, 2008).

Η εικόνα της Βηρυτού ως μίας πόλης βελτιωμένης από μία διπλή δυτική και αραβική νεωτερικότητα, λειτουργεί ως κίνητρο για την προσέλκυση ξένων επενδυτών. Η δε υιοθέτηση του Τραπεζικού Απόρρητου το 1956 αποτελεί σημαντική κινητήρια δύναμη της αναπτυξιακής φυσιολογίας της πόλης, καθώς η ασφάλεια που παρέχει το τραπεζικό της σύστημα, επιτρέπει την εισροή σημαντικών κεφαλαίων από το εμπόριο πετρελαίου της Μέσης Ανατολής. Οι Άραβες από τον Κόλπο εμπιστεύονται σε μεγάλο βαθμό την Βηρυτό, η οποία αντιπροσωπεύει γι 'αυτούς το καθ'όλα αξιόπιστο ελβετικό τραπεζικό σύστημα (τραπεζική μυστικότητα) και συνδυάζει πολυτελείς παροχές και δραστηριότητες αναψυχής όπως για παράδειγμα το καζίνο. Για τους παραπάνω λόγους και σε συνδυασμό με το ότι αποτελεί ζώνη χωρίς δασμούς και «γέφυρα» μεταξύ Ανατολής και Δύσης, η Βηρυτός χαρακτηρίζεται ως η πρωτεύουσα της Μέσης Ανατολής. Ως εκ τούτου, η κορεσμένη παλιά πόλη δεν ικανοποιεί πλέον τα νέα κριτήρια λειτουργικότητας και νεωτερικότητας. Σε λιγότερο από μια δεκαετία, η Βηρυτός δημιούργησε μια δεύτερη πόλη κάτω από την



υπάρχουσα, στην οδό Hamra. Η οδός συγκεντρώνει γραφεία, ξενοδοχεία, κινηματογράφους και εμπορικές γκαλερί. Την παραμονή του πολέμου και για να ικανοποιήσει τις ανάγκες μίας πλήρους καταναλωτικής κοινωνίας, αναδύεται ένας τρίτος αστικός πόλος στην οδό Sodeco στο Ashrafieh. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, οι επενδύσεις σε ακίνητα πολλαπλασιάστηκαν, συντελέστηκε κατασκευαστική έκρηξη και αυξήθηκε ο αριθμός των νέων προαστίων. Η αστική επέκταση εκτείνεται προς τον βορρά και τον νότο, καταλαμβάνοντας έτσι μια στενή πεδιάδα στην ακτή. Την ίδια περίοδο, οι περιοχές κατοικίας τόσο των ανώτερων οικονομικά στρωμάτων όσο και των πιο υποβαθμισμένων περιοχών αναπτύσσονται εξίσου. Η πόλη μάλιστα ονομάστηκε «Μεγάλη Βηρυτός» καθώς αριθμεί περισσότερους από ένα εκατομμύριο κατοίκους (Barakat, 2004).

Δυστυχώς, αυτή η ευημερία αφορούσε μόνο ένα τμήμα του πληθυσμού και αγνοήθηκε ο έντονος κοινωνικός διαχωρισμός της και το φτωχό πλήθος της πόλης. Την παραμονή του πολέμου, η Μεγάλη Βηρυτός συγκροτούνταν από **τρεις** δακτυλίους γύρω από τον ιστορικό πυρήνα (Barakat, 2004):

- Ο δήμος χωρίζεται σε διάφορες συνοικίες με μακρά αστική ιστορία αλλά παρ'όλα αυτά, διαφορετικά χωρισμένος σε κάθε πλευρά της οδού Δαμασκού:
  - στα ανατολικά, στο Ashrafieh. Εδώ απαντάται η πλειοψηφία της κοινότητας των Ελληνορθόδοξων ή Ελληνο-Καθολικών κατοίκων και των Μαρωνιτών.
  - στα δυτικά του άξονα, ένας μικτός πληθυσμός αποτελούμενος από Σουνίτες, χριστιανούς όλων των εθνικοτήτων και λοιπές κοινότητες Αράβων. Αυτός ο πληθυσμός προέρχεται από την αστική και μεσαία τάξη.

Συνεπώς, το κέντρο θεωρείται συμπαγές και επικρατεί μία οριζόντια σύνθεση του πληθυσμού βάσει κοινωνικής τάξης και όχι τόσο θρησκευτικής.

- Από το 1950, λόγω της αγροτικής εξόδου, εγκαθίσταται στην πόλη μεγάλος αριθμός εσωτερικών μεταναστών, ο οποίος διατηρεί ισχυρούς δεσμούς με τον αγροτικό κόσμο.
- Ο τρίτος δακτύλιος χαρακτηρίζεται "Ζώνη δυστυχίας" και αποτελείται από τα παλαιστινιακά στρατόπεδα και τις προσωρινές υποβαθμισμένες συνοικίες. Ο συγκεκριμένος πληθυσμός βρίσκεται στο περιθώριο και βιώνει συνθήκες απόλυτης φτώχειας.

### Περίοδος μετά τον Εμφύλιο Πόλεμο

Οι πόλεις είναι δυναμικά περιβάλλοντα. Σε βαθιά διαιρεμένες κοινωνίες, ο δυναμισμός αυτός περιπλέκεται από συγκρούσεις εξουσίας, πόρων, ιστορίας, ταυτότητας, μνήμης και χώρου. Η

Βηρυτός ήταν μια ανοιχτή και φιλελεύθερη πόλη που έγινε το επίκεντρο του εμφυλίου πολέμου του Λιβάνου της δεκαετίας του '70 και του '80. Οι συγκρούσεις για τον αστικό χώρο που ξεκίνησαν από τον εμφύλιο πόλεμο συνεχίστηκαν και στην περίοδο ανασυγκρότησης. Μια έρευνα της ανασυγκρότησης του κέντρου της πόλης της Βηρυτού μετά τον εμφύλιο πόλεμο αλλά και του νότιου προαστίου της Βηρυτού (Dahiyya) μετά τη σύγκρουση του 2006 με το Ισραήλ, φωτίζει τη σχέση μεταξύ ανασυγκρότησης και κοινωνικοπολιτικών σχέσεων (Randall,2014).

Όπως υποστηρίζουν οι Nasr and Verdeil (2008), η περίοδος ανασυγκρότησης της πόλης μετά τον Εμφύλιο Πόλεμο, πραγματοποιήθηκε σε τρεις φάσεις:

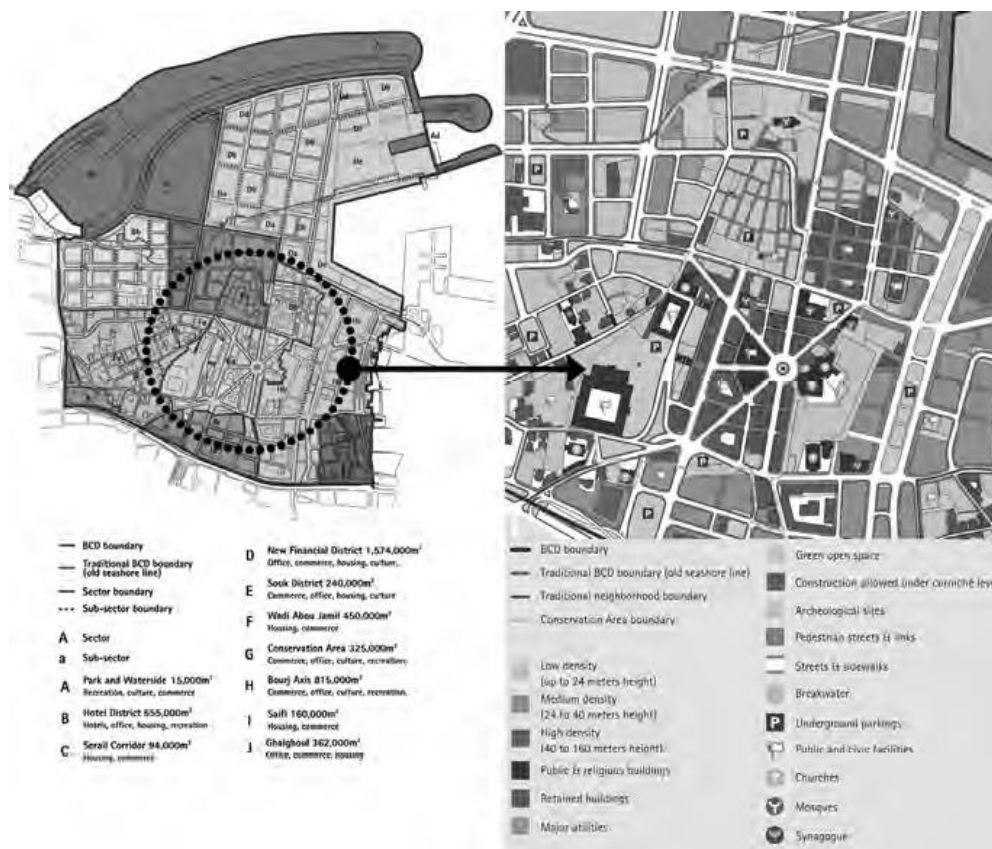
- **Φάση 1<sup>η</sup>:** Ιδιωτική άνθηση και προετοιμασία δημόσιων έργων (1991-1994).
- **Φάση 2<sup>η</sup>:** Οικονομική επιβράδυνση και υλοποίηση δημόσιων έργων (1995-1998).
- **Φάση 3<sup>η</sup>:** Οικονομική ύφεση και τέλος της "ανασυγκρότησης" (1999-2004).

Επιπροσθέτως, οι τρεις βασικοί στόχοι του προγράμματος ανασυγκρότησης του κέντρου της πόλης είναι οι ακόλουθοι: α) η χωρική και οπτική ενσωμάτωσή του με την υπόλοιπη πόλη, β) η δημιουργία αστικής ταυτότητας, εκφρασμένη στην κλασική δυαδικότητα της παράδοσης και της νεωτερικότητας και γ) η ανάκτηση και η συμπόρευση της αρχιτεκτονικής διατήρησης με την οικονομική αναζωογόνηση.

Με τη λήξη του Πολέμου, η κυβέρνηση Rashid Karame εξέδωσε τον νόμο 117/91, ο οποίος σχετίζεται με την ανασυγκρότηση της Βηρυτού. Όσον αφορά τα μεγάλα έργα ανασυγκρότησης, εκπονήθηκαν τρία προγράμματα-ναυαρχίδες: το σχέδιο SOLIDERE για την κεντρική περιοχή της Βηρυτού, το σχέδιο Elyssar για τη σταδιακή ολική αναζωογόνηση του νότιου προαστίου της Βηρυτού μεταξύ των ορίων της πόλης και του αεροδρομίου και το σχέδιο LINORD για την αναδιαμόρφωση της ανατολικής ακτής της Βηρυτού και τον ΧΑΔΑ (Χώρο Ανεξέλεγκτης Διάθεσης Απορριμμάτων) ακριβώς βόρεια. Το πιο γνωστό και ουσιαστικά υλοποιημένο έργο είναι το SOLIDERE, καθώς τα άλλα δύο δεν εφαρμόστηκαν. Το έργο Elyssar δεν ολοκληρώθηκε λόγω πολιτικών συγκρούσεων, έλλειψης χρηματοδότησης, επιπλοκών στην απόκτηση γης και την αποζημίωση των κατοίκων (νόμιμες και παράνομες) καθώς και πολλών άλλων κωλυμάτων όπως η αντίθεση και η μη στήριξη των ισχυρών τοπικών ομάδων (κυρίως της Χεζμπολάχ). Μάλιστα, το μόνο που έχει υλοποιηθεί από τις προτεινόμενες πράξεις του σχεδίου είναι κάποιες οδικές υποδομές. Η ίδια κατάσταση επικρατεί και στο ανατολικό τμήμα της πόλης και το σχέδιο LINORD (Nasr and Verdeil, 2008).

Σύμφωνα με τον νόμο 117/91, ενσωματώνεται η αρχή της υποχρεωτικής αγοράς και χορηγούνται στις αρχές της Βηρυτού μοναδικές δικαιοδοτικές αρμοδιότητες για την απαλλοτρίωση ιδιοκτησιών στο κέντρο της πόλης. Επιπλέον, ορίζεται «Εταιρεία για την Ανάπτυξη της Κεντρικής Περιφέρειας της Βηρυτού» (SOLIDERE) που είναι υπεύθυνη για την αποκατάσταση του κέντρου της πόλης της Βηρυτού. Σε αυτήν την εταιρεία συνεργασίας δημοσίου-ιδιωτικού τομέα κατέχουν σημαντικά μερίδια αρκετοί πολιτικοί σύμμαχοι της Βηρυτού από την Ευρώπη και την Βόρεια Αμερική, καθώς και μεμονωμένοι επενδυτές από τον Περσικό Κόλπο (Chouaib, 2016).

Εικόνα 7.43: Η περιοχή ανασυγκρότησης της Βηρυτού (BCD)



Πηγή: Saliba, 2013

Με την ίδρυση της εταιρείας προκλήθηκαν δημόσιες αντιδράσεις. Παράλληλα, συστήνεται μία νέα ομάδα στρατηγικού σχεδιασμού με στόχο την αναζωογόνηση του κέντρου με τοπικές δραστηριότητες, αλλά αυτή τη φορά με μεγαλύτερη προσοχή στη διεθνή εικόνα και την ελκυστικότητά του. Το 1992, ο νέος πρωθυπουργός είχε ένα όραμα για την Βηρυτό, παρόμοιο με τους σημερινούς γυάλινους πύργους του Ντουμπάι, τις ιδιωτικοποιημένες

μαρίνες και τους ουρανοξύστες, το οποίο απαιτούσε την κατεδάφιση σημαντικού τμήματος του ιστορικού κέντρου της πόλης (Chouaib, 2016).

Το μεγαλύτερο μέρος της ανάπτυξης στο κέντρο της πόλης υποτίθεται ότι έπρεπε να το χειριστούν οι ιδιωτικοί κατασκευαστές, οι οποίοι αγοράζουν τη γη από την SOLIDERE και την οικοδομούν σύμφωνα με το σχέδιο. Ωστόσο, η εταιρεία διατηρούσε το δικαίωμα να κατασκευάσει η ίδια περίπου το 25% της γης, συμπεριλαμβανομένων σημαντικών και κομβικών τοποθεσιών που δύνατο να λειτουργήσουν πιλοτικά ως τοπόσημα ή ως έργα ναυαρχίδες της περιοχής. Ένα από αυτά ήταν το έργο των souks, της ανακατασκευής δηλαδή του παζαριού της πόλης που βρίσκεται νότια του ιστορικού λιμένα. Δεδομένων των απρόβλεπτων πολιτικών αλλαγών και οικονομικών δυσχερειών, το έργο σταμάτησε για τέσσερα χρόνια, κατά τη διάρκεια των οποίων οι περισσότεροι από τους χώρους γύρω από αυτό συνέχισαν να αγοράζονται και να χτίζονται από ιδιώτες κατασκευαστές -παρά την οικονομική στασιμότητα και την απουσία ενός πιλοτικού σχεδίου (Sarkis, 2005).

Εικόνα 7.44: Η «αποτυχία» ενσωμάτωσης του αστικού ιστού της περιοχής ανασυγκρότησης με την υπόλοιπη πόλη



*Πηγή: Cassel, 2009*

Μία άλλη βασική συνιστώσα του προγράμματος ανασυγκρότησης είναι η ενσωμάτωση της περιοχής στη νέα επέκταση της προκυμαίας. Η καθορισμένη διατηρητέα περιοχή παραδοσιακά ενεργούσε ως συνδετική ζώνη μεταξύ του λιμένα και της πόλης. Ιστορικά, αποτελούσε ένα πεδίο αλληλεπίδρασης μεταξύ των δύο, που επηρεαζόταν τόσο από την προσβασιμότητα του λιμένα προς την ενδοχώρα όσο και από την προσβασιμότητα της

πόλης προς την προκυμαία. Στη σύγχρονη εποχή ωστόσο, καθώς το λιμάνι επεκτάθηκε ανατολικά και σταδιακά απέκτησε λειτουργική αυτονομία, η σχέση αυτής της περιοχής με τη θάλασσα διαφοροποιήθηκε. Τέλος, η δημιουργία ενός νέου θαλασσιού μετώπου στον βορρά, ως μέρος της ανασυγκρότησης του κέντρου της πόλης, μετατρέπει πλέον την περιοχή σε μη λιμενική ζώνη (Saliba, 2004b).

Κλείνοντας την παράγραφο, καταλήγουμε ότι δύο σημαντικά γεγονότα ξεχωρίζουν από τις διαδικασίες ανασυγκρότησης της Βηρυτού μετά τον Εμφύλιο του 1975-1990 (Ragab, 2011):

- Η ύπαρξη πολιτικής διαφωνίας σχετικά με το θέμα του σχεδιασμού, τη διαχειριστική προσέγγιση και τα αποτελέσματά του. Αυτή η διαμάχη συνεχίστηκε όσο το πρόγραμμα εφαρμοζόταν ενώ τα τελικά αποτελέσματα κρίθηκαν ως μη ικανοποιητικά. Ο βασικός λόγος είναι ότι ενώ επιτεύχθηκε μία σχετική οικονομική αναζωογόνηση της περιοχής που ευνόησε ιδιαίτερα τους κερδοσκόπους, προσελκύοντας αρκετούς επενδυτές και εύπορους τουρίστες από την Αραβική Χερσόνησο, ωστόσο απέτυχε στη διαμόρφωση ισχυρής αστικής ταυτότητας και διατήρησης της ιδιαίτερης πρότερης φυσιογνωμίας της πόλης.
- Το πρόγραμμα ανασυγκρότησης αποτελεί τυπικό παράδειγμα του τρόπου με τον οποίο, ο πλούτος και η πολιτική επιρροή των δυνάμεων της κερδοσκοπίας μπορούν να χειραγωγήσουν αστικές αποφάσεις σε εθνική κλίμακα για ίδιον όφελος και εις βάρος των τοπικών κοινωνιών.

### Πρόγραμμα SOLIDERE

Το 1992 γίνεται πρωθυπουργός ο Rafik Al-Hariri μετά τις πρώτες μεταπολεμικές κοινοβουλευτικές εκλογές. Στην πρώτη του ομιλία υποστήριξε την υποχρέωση της κυβέρνησης να ανακατασκευάσει υποδομές, να εξασφαλίσει τη μακροοικονομική σταθερότητα και να επιτελέσει θεσμικές μεταρρυθμίσεις και μετασχηματισμούς. Σε αυτή την κατεύθυνση, παρουσιάστηκε ένα σχέδιο για την αποκατάσταση του κέντρου της Βηρυτού, το επονομαζόμενο *Horizon 2000*. Το Horizon ήταν ένα σχέδιο με ορίζοντα 13 ετών και προϋπολογισμό άνω των 11 δισεκατομμυρίων δολαρίων. Το έργο αφορούσε γη συνολικής έκτασης 180 εκταρίων, εκ των οποίων τα 61 δημιουργήθηκαν με επέκταση της προκυμαίας προς τη θάλασσα. Για τη διαχείριση και εκτέλεση αυτού του σχεδίου, ιδρύθηκε επίσημα το 1994 η εταιρεία SOLIDERE, η οποία θα αναλάμβανε το δικαίωμα διαχείρισης ακίνητης περιουσίας στη BCD της Βηρυτού (Makdisi, 1997a: 673). Για την αποζημίωση των ιδιοκτητών που είχαν πληγεί, δόθηκαν μετοχές της SOLIDERE σε αντάλλαγμα των

ιδιοκτησιακών δικαιωμάτων τους. Ως εκ τούτου, η εταιρεία Solidere εισήγαγε δύο είδη συμμετοχής: α) μετοχές που εκδόθηκαν σε ιδιοκτήτες ακινήτων, ύψους 1,17 δισ. δολ. και β) μετοχές που εκδόθηκαν σε επενδυτές, ύψους 650 εκατομμυρίων δολαρίων (Khalaf & Houry, 1993). Αυτή η νόμιμη και θεσμική ρύθμιση θεωρήθηκε "καινοτόμος" από την Solidere καθώς έχει εκκινήσει τη διαδικασία ανασυγκρότησης χωρίς επιβάρυνση δημόσιων κεφαλαίων (Harb, 2001).

Πιο αναλυτικά, οι μηχανισμοί απαλλοτρίωσης που προβλέπει ο νόμος και οι οποίοι εκτελούνται από την Solidere έχουν δεχτεί ευρεία κριτική και έχουν χαρακτηριστεί ως αντιδημοκρατικοί, αντισυνταγματικοί και ότι απεικονίζουν μια αδιαφανή διαδικασία ανασυγκρότησης της κεντρικής Βηρυτού (Makdisi, 1997a; Charlesworth, 2006; Hockel, 2007). Η Solidere δεν υπόκειται σε κανέναν ελεγκτικό μηχανισμό που να διασφαλίζει τα συμφέροντα της κοινωνίας των πολιτών της Βηρυτού και ουσιαστικά δρα ανεξέλεγκτα (Charlesworth 2006: 75). Απόρροια αυτής της κατάστασης είναι και η αγνόηση της σημασίας της πολιτιστικής και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς της περιοχής καθώς και η συμβολική αξία της «παλιάς πόλης». Μάλιστα, η εταιρεία κατηγορήθηκε ότι κατά τη διάρκεια της διαδικασίας ανασυγκρότησης ζήτησε την καταστροφή περισσότερων κτιρίων από ό, τι είχαν καταστραφεί κατά τα δεκαπέντε χρόνια του εμφυλίου πολέμου (Martinez-Garrido, 2008; Charlesworth, 2006; Schmid, 2006), συμπεριλαμβανομένου και ενός Ισλαμικού νεκροταφείου. Εκτός από τα κτίρια που κατεδαφίστηκαν ενώ θα μπορούσαν εύκολα να επισκευαστούν, τα εκρηκτικά που χρησιμοποιήθηκαν σε κάθε περίπτωση ήταν πολύ ισχυρότερα από όσο απαιτούνταν, με αποτέλεσμα να προκληθούν αρκετές ζημιές στις γειτονικές κατασκευές, οι οποίες αναγκαστικά κατεδαφίστηκαν (Makdisi, 1997a).

Εστιάζοντας την ανασυγκρότηση αποκλειστικά εντός της περιμέτρου της BCD - μια σημαντική ζώνη μάχης κατά τη διάρκεια των συγκρούσεων - το σχέδιο Solidere δεν αποτελεί ένα ολοκληρωμένο σχέδιο ανασυγκρότησης. Επιπλέον, αυτή η πολιτική *laissez-faire*, όπου οι ευάλωτοι Βηρύτιοι αφέθηκαν στην τύχη τους, έδωσε την ευκαιρία σε σεκταριστικές οργανώσεις όπως η Χεζμπολάχ, να αναδυθούν και να γεμίσουν ένα σχεδιαστικό κενό. Με τη σειρά του αυτό συνέβαλε περαιτέρω στην κυβερνητική αστάθεια στην Βηρυτό, καθώς πολλοί πολίτες, κυρίως Σηίτες, διαπίστωσαν ότι η Χεζμπολάχ μπορεί να ανταποκριθεί καλύτερα στις κοινωνικές και φυσικές τους ανάγκες (όπως δημιουργία σχολείων, κοινωνικών κέντρων, κάλυψη στεγαστικών αναγκών κοκ) από την πολιτική αρχή (Hockel, 2007).

Εικόνα 7.45: Πανοραμική άποψη της περιοχής ανασυγκρότησης του SOLIDERE



Πηγή: *Chami, 2012*

Το όραμα του έργου έγκειται στην ανάκτηση του περιφερειακού ρόλου της περιοχής του κέντρου ως κόμβο εμπορίου, πολιτισμού και τουρισμού για την Μέση Ανατολή. Στην κατεύθυνση αυτή υπογραμμίζεται η σημασία της διατήρησης της αρχιτεκτονικής και πολιτιστικής κληρονομιάς του ως ανταγωνιστικό πλεονέκτημα μεταξύ των γειτονικών κέντρων που προσφέρουν παρόμοιες σύγχρονες υπηρεσίες. Εκ των υστέρων όμως διαπιστώνεται ανακολουθία μεταξύ οράματος και παρεμβάσεων (Ragab, 2011).

Η ιδέα πίσω από το σχέδιο Solidere ήταν να επιτρέψει την αναγέννηση της BCD που θα προσέδιδε στην Βηρυτό έναν ελκυστικό χαρακτήρα ως σταθερό και σύγχρονο οικονομικό κέντρο στην Μέση Ανατολή. Ο σκοπός είναι να προσελκύσει ξανά ξένους επενδυτές και τουρίστες, κυρίως από την περιοχή του Κόλπου και τις γειτονικές μεσογειακές χώρες, και με αυτόν τον τρόπο να τονωθεί η περιφερειακή και εθνική οικονομία. Ωστόσο, οι συμβάσεις ανασυγκρότησης ανατέθηκαν κυρίως σε ξένους εργολάβους, οι οποίοι λειτουργώντας ως υπεργολάβοι παρέχουν εργασία σε τοπικές επιχειρήσεις σε πολύ χαμηλές τιμές και με δυσμενείς όρους, μεταφέροντας έτσι μεγάλο μέρος του κέρδους αυτής της σημαντικής επένδυσης εκτός του Λιβάνου (Martinez-Garrido, 2008). Αυτή η τάση ισχύει σε όλες τις συμφωνίες της εταιρείας όπου πρωταρχικός της στόχος είναι η διασφάλιση του κέρδους και όχι η στήριξη των τοπικών επιχειρήσεων. Ενώ λοιπόν το έργο ήταν επιτυχημένο ως προς την παροχή διαμερισμάτων υψηλών προδιαγραφών και πολυτελών εμπορικών δραστηριοτήτων, απέτυχε στη διάχυση της οικονομικής ευημερίας και στην ενσωμάτωση της περιοχής στον υπόλοιπο αστικό ιστό, διευρύνοντας περαιτέρω το χάσμα μεταξύ των κοινωνικών ομάδων. Εξάλλου, την αποτυχία συνένωσης της περιοχής ανασυγκρότησης του κέντρου με τον

υπόλοιπο ιστό ενισχύει και η δημιουργία του οδικού δακτυλίου που περιβάλλει την περιοχή, όπως φαίνεται και στην Εικόνα 7.45, οριοθετώντας την και απομονώνωντάς την λειτουργικά (Leclair-Paquet, 2013).

Εικόνα 7.46: Το master plan του SOLIDERE



Πηγή: Ragab, 2011

Η εταιρεία Solidere υιοθέτησε μια προσέγγιση διαχείρισης που εξαρτάται από τρεις βασικές αρχές. i) Αποκλεισμός όλων των ενδιαφερόμενων μερών από τη διαδικασία λήψης αποφάσεων, δηλαδή τις πληγείσες ομάδες ιδιοκτητών και ενοικιαστών, αστικές οργανώσεις, ακόμη και την κυβέρνηση και την εποπτική αρχή του κοινοβουλίου. Η εταιρεία αναλαμβάνει όλους τους αντίστοιχους ρόλους στο έργο. ii) Εντατική προβολή του έργου σε όλες τις τοπικές μορφές μέσω μαζικής ενημέρωσης. iii) Εμπορευματοποίηση του προγράμματος. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η κατεδάφιση των παλαιών παραδοσιακών souqs, τα οποία αντικαταστάθηκαν από πιο κερδοφόρα, υπερσύγχρονα, εμπορικά κέντρα δυτικού τύπου. Αυτό συνέβη ακόμη και στα ιστορικά κτίρια της Πλατείας των Μαρτύρων, τα οποία σύμφωνα με τους ισχυρισμούς της εταιρείας εμπόδιζαν τη θέα της θάλασσας και κατεδαφίστηκαν για να οικοδομηθούν στη θέση τους κτίρια πολυτελείας (Ragab, 2011).



Εικόνα 7.47: Η περιοχή ανασυγκρότησης κατά τη φάση των έργων



Πηγή: Ragab, 2011

Η ανεξέλεγκτη κατεδάφιση πραγματοποιήθηκε σε κεντρικές περιοχές που είχαν μάλιστα οριστεί για αποκατάσταση στο σχέδιο του 1977. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα, μερικά από τα πιο σημαντικά τμήματα του αστικού ιστού να καταστραφούν. Μέχρι το 1993, ενώ το 80% περίπου των κτιριακών υποδομών μπορούσαν να επισκευαστούν, μόνο το ένα τρίτο αυτών κρίθηκαν άξια διατήρησης. Αυτό σημαίνει αριθμητικά 265 κτίρια που εμπίπτουν σε τρεις διαφορετικές κατηγορίες: κτίρια σε επαρκώς καλή κατάσταση με δυνατότητες οικονομικής αξιοποίησης, κτίρια κατοικιών προς μίσθωση και 26 κυβερνητικά, δημόσια ή θρησκευτικά κτίρια (Khalaf & Khoury, 1993). Οι πολιτιστικές υποδομές και οι υποδομές διαμόρφωσης κοινόχρηστων χώρων όπως τα σιντριβάνια και οι δημόσιες σκάλες κρίθηκαν επίσης διατηρητέες. Τα περισσότερα από αυτά τα 265 κτίρια είναι συγκεντρωμένα κοντά στην ευρύτερη περιοχή της πλατείας d'Etoile. Αργότερα, η εταιρεία πρόσθεσε και τη σύγχρονη αρχιτεκτονική στον αστικό σχεδιασμό που περιλαμβάνει έναν αυξανόμενο αριθμό από εταιρικούς πύργους που περιβάλλουν τον ιστορικό πυρήνα, χώρους λιανικής πώλησης, μια υπερσύγχρονη μαρίνα σχεδιασμένη από τον αρχιτέκτονα Steven Holl με έδρα την Νέα Υόρκη, καθώς και πολυτελείς πολυκατοικίες για εμπορική και οικιστική χρήση (Rowe and Sarkis, 1998).

Εικόνα 7.48: Οι σύγχρονοι πύργοι του SOLIDERE



*Πηγή: Marot and Yazigi, 2012*

Συνεπώς, παρά τις εξαγγελίες για την αναδημιουργία του παραδοσιακού ιστορικού πυρήνα της πόλης και σύνδεσης με το παρελθόν της, υπάρχουν μεγάλες αποκλίσεις και ελλείψεις ως προς αυτήν την κατεύθυνση. Χαρακτηριστικό παράδειγμα, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω αποτελούν τα σουκ, ιδιαίτερο στοιχείο της φυσιογνωμίας της Βηρυτού.

Εκτός από τα λειτουργικά και τυπολογικά χαρακτηριστικά, υπάρχουν και άλλα στοιχεία στον σχεδιασμό των νέων σουκ που υπογραμμίζουν τον διαχωρισμό τους από τον αστικό ιστό και τονίζουν την ομοιογένεια της μορφής τους, η οποία δεν είναι χαρακτηριστική των παλιών σουκ. Ο αποκλεισμός της κυκλοφορίας των οχημάτων αν και θεωρήθηκε ως μια ευνοϊκή και ποιοτική συνθήκη για την τόνωση της εμπορικής δραστηριότητας στις υπαίθριες αγορές των σουκ, λειτουργώντας μάλιστα πολλές φορές και ως χώροι συνάντησης, στην πραγματικότητα μείωσε δραματικά την πρότερη έκτασή τους. Παρόλο που οι πεζόδρομοι συνδέονται με το οδικό δίκτυο των οχημάτων, αυτό δεν αναδημιουργεί το άνοιγμα των σουκ στην κυκλοφορία των πεζών της πόλης, χαρακτηριστικό γνώρισμα της προπολεμικής Βηρυτού. Η έμφαση στην κυκλοφορία των πεζών στα νέα σουκ υπογραμμίζει τον εσωστρεφή χαρακτήρα τους σε σχέση με την ενσωμάτωση ιδιωτικών δικτύων μεταφορών εντός των δημόσιων οδών που ίσχυε στα παραδοσιακά σουκ (Chami, 2012).

Εικόνα 7.49: Ιστορική εξέλιξη της δομής και του ρόλου των σουκ

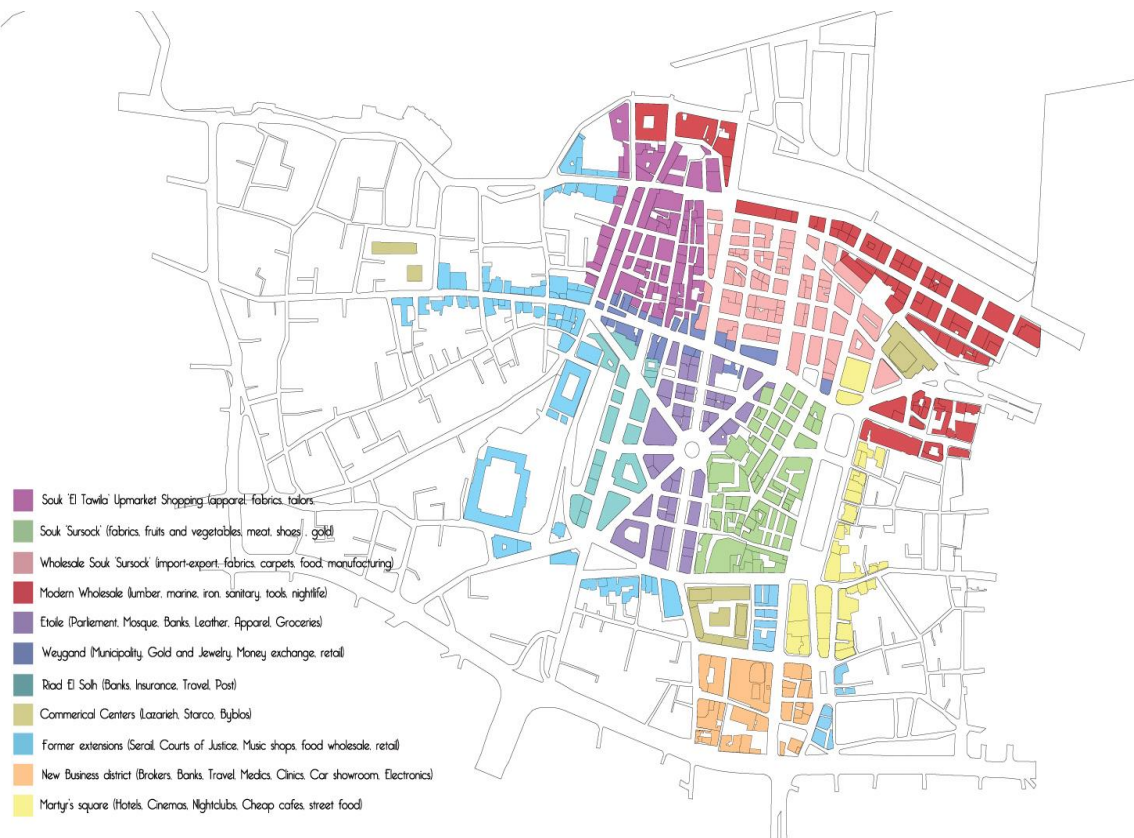


Πηγή: *Chami, 2012*

Εν κατακλείδι, το πρόγραμμα SOLIDERE αμφισβητείται και κατηγορείται για δύο βασικούς λόγους. Ο πρώτος, αφορά την απαξίωση της πολιτιστικής και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς της περιοχής του κέντρου. Ο δεύτερος, την στόχευση της ενίσχυσης της οικονομίας της περιοχής και του τουριστικού κλάδου μέσα σε ένα διεθνοποιημένο και ανταγωνιστικό περιβάλλον, εις βάρος της ολοκληρωμένης αστικής αναζωογόνησης και της δημιουργίας χώρων προσβάσιμων και προσιτών για όλη την κοινωνία (Larkin, 2010; Randall, 2014).

Οι περίοδοι της μεταπολεμικής ανασυγκρότησης αποτελούν συχνά την αφορμή για νέες κοινωνικο-οικονομικές και πολιτικές δυναμικές. Στην Βηρυτό, η άνοδος της αστικοποίησης που οδηγείται από τις δυνάμεις της αγοράς, η έλλειψη κατάλληλου πολεοδομικού σχεδιασμού και η εκτεταμένη θρησκευτική πόλωση είναι όλοι παράγοντες που επηρεάζουν το μοντέλο αστικής ανάπτυξης της πόλης και δύνανται να προκαλέσουν νέες κοινωνικοπολιτικές εντάσεις (Marot & Yazigi, 2012).

Χάρτης 7.7: Χρήσεις γης των σουκ από το πρόγραμμα SOLIDERE



Πηγή: *Chami, 2012*

### 7.3.2 Ανάδειξη Θαλασσίου Μετώπου

Ο μακροχρόνιος εμφύλιος πόλεμος (1975-1990) που ακολούθησε τον πόλεμο με το Ισραήλ το 1967, προκάλεσε την εξαφάνιση μεγάλου μέρους της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς της πόλης. Ο ιστορικός πυρήνας και το παλιό λιμάνι στο μέτωπό του, βρέθηκαν ακριβώς πάνω στη διαβόητη διαχωριστική γραμμή και υπέστησαν πολλές καταστροφές. Το σχέδιο ανοικοδόμησης από την εταιρεία «Solidère» επικρίθηκε για τον τρόπο που αντιμετώπισε την ιστορική πόλη: για παράδειγμα την περιορισμένη ανάδειξη των ρωμαϊκών ευρημάτων, το αμφιλεγόμενο σχέδιο για ανοικοδόμηση των παλιών σουκ αντί της διατήρησης των διασωθέντων τμημάτων και την τεράστια επιχωμάτωση του παλαιού λιμένα. Εντούτοις, είναι σημαντικό ότι η πόλη αναγνώρισε γενικά ότι έπρεπε να κινητοποιήσει την αρχιτεκτονική της κληρονομιά ώστε να ανακτήσει την προηγούμενη σπουδαιότητά της στην περιοχή. Με αυτή την πρόθεση η Solidère προκήρυξε διεθνή αρχιτεκτονικό διαγωνισμό για την Πλατεία Μαρτύρων και τον Μεγάλο Άξονα της Βηρυτού που ενεργοποιεί δύο ιστορικά στοιχεία της πόλης ώστε να συμβολίσει την επανένωση της Βηρυτού και να δημιουργήσει μια ανανεωμένη εικόνα της προς τη Μεσόγειο (Χαστάογλου, 2008β).

#### 7.4 Σύγχρονες Προκλήσεις & Προοπτικές

Η Βηρυτός ιστορικά αποτέλεσε μια κοσμοπολίτικη πόλη, διαθέτοντας ένα μείγμα ευρωπαϊκών και αραβικών επιρροών. Μετά τον πόλεμο, στα τέλη του 20<sup>ου</sup> αιώνα είναι και μια πόλη που αγωνίζεται να διαχειριστεί τις επιπτώσεις του μακροχρόνιου εμφύλιου πολέμου και να επιλύσει προβλήματα που προέκυψαν από αυτόν, όπως οι αυξανόμενες και εξαπλωνόμενες συνθήκες εξαθλίωσης και φτώχειας σε πολλά σημεία της πόλης. Γύρω από τον ιστορικό πυρήνα της Βηρυτού, οι υποβαθμισμένες περιοχές έχουν εξαπλωθεί, ιδιαίτερα προς τα νότια, συνδέοντας την πόλη με γειτονικά προάστια. Η οργάνωση της πόλης είναι άναρχη, με οικιστικές και εμπορικές περιοχές αναμειγμένες και με ψηλά κτίρια που γειτνιάζουν με φτωχογειτονιές. Στο βόρειο άκρο της πόλης, η περιοχή του λιμανιού κυριαρχεί στην Ανατολική Βηρυτό ενώ στη Δυτική, απαντώνται σημαντικές τουριστικές εγκαταστάσεις και ιδρύματα, όπως πολλά ξενοδοχεία της πόλης, ξένες πρεσβείες και το αμερικανικό πανεπιστήμιο της Βηρυτού. Ως προς τους βασικούς οδικούς-αναπτυξιακούς άξονες της πόλης, η λεωφόρος του Παρισιού που αποτελεί μέρος της *Corniche*, μιας ευρείας παραλιακής λεωφόρου που συνεχίζει νότια κατά μήκος της Μεσογείου και περιβάλλει μεγάλο μέρος της πόλης διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην τουριστική και επιχειρηματική ανάπτυξη της. Επιπλέον, η λεωφόρος Avenue de l'Aéroport που εκτείνεται από την περιοχή του λιμανιού έως το διεθνές αεροδρόμιο της Βηρυτού, 8χλμ. νότια του κέντρου της πόλης, έχει πρωτεύοντα ρόλο στην εμπορευματική και οικονομική ανάπτυξη της (Verdeil, 2008).

Αναφορικά με την οικονομική της διάρθρωση, μετά τη λήξη του Εμφυλίου Πολέμου, η Βηρυτός προσπαθεί να ανακτήσει τη θέση της ως εμπορικό και τραπεζικό κέντρο στην Μέση Ανατολή. Οι κυριότερες εξαγωγές της είναι το μετάξι, τα βαμβακερά υφάσματα, τα φρούτα και το μαλλί, ενώ οι εισαγωγές περιλαμβάνουν οικοδομικά υλικά, είδη ένδυσης και τρόφιμα. Τέλος, εκτός από τις αεροπορικές συνδέσεις μέσω του Διεθνούς Αερολιμένα της Βηρυτού, η πόλη συνδέεται με σιδηροδρομικές γραμμές και αυτοκινητόδρομους προς την Δαμασκό, την Συρία και άλλες πόλεις της Μέσης Ανατολής (Verdeil, 2008).

Τον 21<sup>ο</sup> αιώνα, η πόλη της Βηρυτού εξακολουθεί να αντιπροσωπεύει στο δυτικό μυαλό τις καταστραμμένες πόλεις. Ωστόσο, τόσο η πόλη όσο και η μητροπολιτική της περιοχή παρουσιάζουν μία τελείως διαφορετική εικόνα πλέον, καθώς η ιδιωτική πρωτοβουλία σε συνεργασία με τις κρατικές αρχές επένδυσαν στον τομέα του real estate και στην κατασκευή πολυτελών κτιρίων κατοικιών, γραφείων και εμπορικών κέντρων εντός της πόλης αλλά και στα προάστια (Barakat, 2004).

Το 2003, η μητροπολιτική περιοχή της Βηρυτού καλύπτει επίσημα περισσότερα από 23.000 εκτάρια και αριθμεί περισσότερους από 1,5 εκατομμύρια κατοίκους (το ένα τρίτο δηλαδή

του πληθυσμού του Λιβάνου). Παρατηρώντας το πολεοδομικό συγκρότημα από αεροφωτογραφίες, γίνεται αντιληπτή μια μεγάλης έκτασης ανόργανη μάζα, με ψηλούς πύργους που εκτείνονται ως τις πλαγιές του Όρους Λίβανος. Η υψηλή ζήτηση σε αυτό το είδος κατοίκησης προέρχεται από τη μετάλλαξη της Λιβανέζικης κοινωνίας και τον επαναπροσδιορισμό των κοινωνικών δεδομένων. Μάλιστα, τα άτομα που διαθέτουν την εν λόγω ακίνητη περιουσία έχουν τουλάχιστον δύο κατοικίες, μία από τις οποίες βρίσκεται στο κέντρο της Βηρυτού σε ένα από τα κτίρια που ανακατασκευάστηκαν. Επιπλέον, ένα άλλο στοιχείο της αστικής δομής αποτελεί και η αύξηση των γκετοποιημένων κοινοτήτων στα προάστια της πρωτεύουσας (Barakat, 2004).

Εικόνες 7.50 & 7.51: Άποψη της σύγχρονης Βηρυτού



**Πηγή:** <http://masteremergencyarchitecture.com/2011/05/26/post-war-reconstruction-in-beirut-george-kassab/>

Ο αστικός ιστός της Βηρυτού διατηρεί τους εμπορικούς πόλους που εμφανίστηκαν κατά τη διάρκεια του πολέμου και οι οποίοι εξακολουθούν να ανταποκρίνονται στις ανάγκες του πληθυσμού που κατοικούν σήμερα στα προάστια. Ωστόσο, η αναζωογόνηση του παλαιού ιστορικού πυρήνα της πόλης της Βηρυτού δημιούργησε συνθήκες εξευγενισμού (gentrification) που απευθύνονταν στα ανώτερα κοινωνικά στρώματα. Η περιοχή στο κέντρο της πόλης, για άλλη μια φορά, προσελκύει τράπεζες, ασφαλιστικές εταιρείες, κοσμηματοπωλεία, αναγνωρίσιμους οίκους μόδας, χώρους εστίασης και ψυχαγωγίας κλπ. Η νέα κατανομή των δραστηριοτήτων ακολουθεί μια πολυκεντρική λογική, δομημένη σύμφωνα με το σημαντικό δίκτυο αξόνων που διασχίζουν την πρωτεύουσα (Barakat, 2004).

Σύμφωνα με τους Marot and Yazigi (2012), η εξάπλωση των πρακτικών σχεδιασμού που καθοδηγούνται από τις δυνάμεις της αγοράς, με τη μορφή του εξευγενισμού (gentrification) των εδαφών με ισχυρές πολιτικο-σεκταριστικές ταυτότητες, θα μπορούσε να έχει

καταστροφικές επιπτώσεις. Εάν συνεχίσουν οι τρέχουσες τάσεις, η πληθυσμιακή δυναμική σε όλη τη μητροπολιτική περιοχή θα ενισχύσει τις ανισότητες μεταξύ του Δήμου της Βηρυτού (δηλαδή του κέντρου της πόλης και των περιμετρικών περιοχών) και των προαστίων της. Οι σημαντικές αυξήσεις των τιμών των γαιών, των τιμών των ακινήτων και των μισθωμάτων θα μπορούσαν τελικά να οδηγήσουν στην αναγκαστική απομάκρυνση των μεσαίων και χαμηλών κοινωνικών στρωμάτων από το κέντρο της πόλης προς τις απομακρυσμένες προαστιακές περιοχές.

Αυτοί οι μειονεκτούντες πληθυσμοί υπόκεινται σε καταναγκαστική κινητικότητα και οδηγούνται σε απομακρυσμένες σεκταρικές συνοικίες. Το φαινόμενο αυτό θα μπορούσε να αποδειχθεί ιδιαίτερα ανησυχητικό, έχοντας κατά νου το υψηλό επίπεδο κοινωνικοοικονομικής και χωρικής ανισότητας στην Βηρυτό, σε συνδυασμό με τις απογοητεύσεις των νέων πληθυσμών σε θέματα αστικής διαχείρισης που ήταν ένας από τους βασικούς παράγοντες που προκάλεσαν τη βία το 1975 (Hourani, 1976).

Φαίνεται λοιπόν ότι η δυναμική εξευγενισμού που βρίσκεται σε εξέλιξη στην Βηρυτό, όπως συμβαίνει σε πολλές πόλεις του κόσμου, έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση της κοινωνικοοικονομικής πόλωσης. Ωστόσο, οι συνέπειες αυτής της διαδικασίας θα μπορούσαν να είναι πολύ πιο σοβαρές για μια κοινωνία που διαπερνάται από πολυάριθμες εντάσεις: η διάδοση του μοντέλου αστικής ανάπτυξης που προωθείται από το πρόγραμμα *Solidere* φαίνεται να ενισχύει την κοινωνικοπολιτική πόλωση και ανισότητα. Μέσω της περίπτωσης της Βηρυτού, καταδεικνύονται εμφατικά, εκτός από τα ζητήματα κοινωνικοπολιτικής διαχείρισης, και τα όρια και οι κίνδυνοι ενός μοντέλου ανασυγκρότησης που δίνει προτεραιότητα στις κερδοσκοπικές επενδύσεις και στην αστική ανάπτυξη υπό την καθοδήγηση των δυνάμεων της αγοράς (Marot and Yazigi, 2012).

Το βασικό ερώτημα λοιπόν που τίθεται είναι εάν η Βηρυτός πραγματικά επανενώθηκε, μετά τη λήξη του πολέμου καθώς οι διαφορετικές κοινότητες συνυπάρχουν μεν αλλά δεν αναμειγνύονται πραγματικά. Είναι γεγονός ότι τα παλιά εδάφη των πολιτοφυλακών εξακολουθούν να παραμένουν στην πόλη, καθώς κάποιοι από τους σύγχρονους ηγέτες είναι πρώην αρχηγοί πολέμου και θρησκευτικοί αξιωματούχοι που επηρεάζουν την σκέψη και τη συμπεριφορά της νέας γενιάς. Εν ολίγοις, οι παλαιές πολιτοφυλακές, ακόμη και αποπλισμένες, χρησιμοποιούν την κοινωνική και χωρική διαφοροποίηση των κοινοτήτων ως όπλο για τον έλεγχο και την ενίσχυση του κατακερματισμού της πόλης (Barakat, 2004).

Ταυτόχρονα, η σύγχρονη Βηρυτός αποτελεί και μια πόλη «καλειδοσκόπιο» που αντικατοπτρίζει ένα μωσαϊκό διαφορετικών εικόνων, οι οποίες όμως είναι συνδεδεμένες με

ένα περίεργο συνδυασμό ομογενειακής συνύπαρξης που πηγάζει πριν από πολλούς αιώνες (Barakat, 2004).

Είναι γενικώς παραδεκτό, ότι οι εμφύλιοι πόλεμοι μπορούν να δημιουργήσουν φυσικές και πολιτιστικές διαφορές μέσα στην ίδια πόλη και κοινωνία. Εξετάζοντας την Βηρυτό ως πόλη και κοινωνία χωρισμένη σε σεκταρικές γραμμές και τόπους προέλευσης, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι η προσπάθεια μεταπολεμικής ανασυγκρότησης που εκφράστηκε κυρίως μέσα από το πρόγραμμα *Solidere*, απέτυχε. Η αποτυχία του έγκειται στην αδυναμία να επανασυνδέσει τη διαιρεμένη Βηρυτό και να συμβιβάσει τις πολωμένες πολιτιστικές ομάδες, περικλείοντας περαιτέρω τις υπάρχουσες κοινωνικο-χωρικές διαίρεσεις στην πόλη και την περιφέρειά της (Kassab, 2011).

Η βασικότερη λοιπόν πρόκληση για τον στρατηγικό και αστικό σχεδιασμό της πόλης της Βηρυτού για τον 21<sup>ο</sup> αιώνα, δεν περιλαμβάνει τόσο την έννοια της ανάπτυξής της με οικονομικούς όρους και την ανέλιξή της στην αστική ιεραρχία, αλλά την προσπάθεια ενσωμάτωσης όλων των επιμέρους κοινωνικών οντοτήτων της και την ουσιαστική επανένωσή της.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8. ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ





**8 ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ : ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ**

*«...Σαν έτοιμος από καιρό, σα θαρραλέος, αποχαιρέτα την, την Αλεξάνδρεια που φεύγει...»<sup>91</sup>*

Ο 19<sup>ος</sup> αιώνας και οι αρχές του 20ού, αποτέλεσαν μία περίοδο όπου η Αλεξάνδρεια γνώρισε σημαντικές μεταβολές τόσο στην αστική όσο και στη λειτουργική και οικονομική της δομή. Σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του σύγχρονου ιδρυτή της, του Μοχάμεντ Άλι, η Αλεξάνδρεια μετατράπηκε σε μια φιλοευρωπαϊκή πόλη που ήταν κατ' ουσία η οικονομική και πολιτιστική πρωτεύουσα της Αιγύπτου ενώ το λιμάνι της αναδείχτηκε σε ισχυρό διαμετακομιστικό κέντρο της Μεσογείου από όπου εξάγεται κυρίως το αιγυπτιακό βαμβάκι. Από τη μία, η αναδυόμενη εμπορική δραστηριότητα σε συνδυασμό με την οικονομική έκρηξη του κατασκευαστικού τομέα και της επεξεργασίας βάμβακος και από την άλλη, η έκρυθμη κατάσταση με τις εθνοτικές και θρησκευτικές διαμάχες στην Ευρώπη και στην Μεσόγειο, οδήγησαν στην εισροή πληθυσμού από πολλές περιοχές που αναζητούσαν την ασφάλεια και την ευημερία που προσέφερε η πόλη. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία του κοσμοπολίτικου χαρακτήρα της πόλης όπου συνυπήρχαν αρμονικά διαφορετικές εθνοτικές και θρησκευτικές κοινότητες δημιουργώντας ένα πολιτισμικό μωσαϊκό.

Η ενίσχυση των εμπορικών σχέσεων μεταξύ της Αλεξάνδρειας και της Ευρώπης από την αρχή της ηγεμονίας του Μοχάμεντ Αλί, έδωσε ώθηση για νέα αστική επέκταση, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για τη μορφολογία και την αναπτυξιακή διαδικασία της πόλης εν γένει.

Στην Αλεξάνδρεια, όπως και στις υπόλοιπες πόλεις-λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου, η έξαρση του εθνικισμού με αποκορύφωμα τα γεγονότα του 1956 και η απώλεια του κοσμοπολίτικου χαρακτήρα της επηρέασαν δραματικά την αναπτυξιακή της φυσιογνωμία, εξουδετερώνοντας ουσιαστικά ένα ανταγωνιστικό της πλεονέκτημα.

---

<sup>91</sup> Μέρος από το ποίημα του Κ.Π. Καβάφη «Απολείπειν ο θεός Αντώνιον».

## 8.1 Περίοδοι Μεταμόρφωσης Πόλης (19ος – αρχές 20ου αιώνα)

### *Δυναστεία του Μοχάμεντ Αλί (1805-1881)*

Η εκστρατεία του στρατηγού Ναπολέοντα Βοναπάρτη στην Αίγυπτο το 1798, είχε στόχο να παρεμποδίσει τους Βρετανούς να αυξήσουν την κυριαρχία τους εκεί. Ωστόσο, στη ναυμαχία του Νείλου (1 Αυγούστου 1798) οι γαλλικές δυνάμεις ηττήθηκαν από τις βρετανικές, αποτελώντας την αρχή του τέλους της κυριαρχίας τους. Οι δε Βρετανοί αφού αντιμετώπισαν και κατέστειλαν τα γαλλικά στρατεύματα δεν παρέτειναν την παραμονή τους στην Αίγυπτο και επέστρεψαν στη βάση τους (Πολυζωίδης, 2011).

Μετά την αναχώρηση των Γάλλων, η Αλεξάνδρεια γνώρισε παρατεταμένο πολιτικό χάος και αναταραχές με αποτέλεσμα το 1805 ο Σουλτάνος να ανακηρύξει τον Μοχάμεντ Αλί Πασά (γεννηθείς στην Καβάλα με αλβανική καταγωγή) ως πρώτο Αντιβασιλέα της Αιγύπτου και η Αλεξάνδρεια να μετατραπεί σε έδρα της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας στην Αίγυπτο. Οι βασικότερες αρμοδιότητες του Μοχάμεντ Άλι ήταν η προστασία της χώρας από δυτικούς σφετεριστές και η προάσπιση των συμφερόντων του αιγυπτιακού λαού (Carpentier et Lebrun, 2009).

Την περίοδο αυτή, η Αίγυπτος αποτελεί αυτόνομη επαρχία της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας υπό την υψηλή επικυριαρχία του Σουλτάνου, στον οποίο ήταν υποτελής φόρου. Συνεπώς, για τα θέματα που άπτονταν του τομέα των διεθνών σχέσεων ήταν εξαρτώμενη από την Υψηλή Πύλη. Ωστόσο, η εξάρτηση της Αλεξάνδρειας από το Οθωμανικό καθεστώς δεν εμπόδιζε τον Μοχάμεντ Αλί Πασά να εκδηλώνει την υποστήριξή του προς τους Γάλλους και ταυτόχρονα την αποδοκιμασία του προς τους Βρετανούς. Η εξουσία του ασκούσαν με τρόπο κληρονομικό καθώς τον διαδέχτηκαν μέλη της δυναστείας του, στα οποία μάλιστα είχε κληροδοτήσει και το φιλόδοξο πλάνο του για τον εκσυγχρονισμό της Αιγύπτου και δη της Αλεξάνδρειας (Μουρέλος, 2017).

Μετά τον θάνατό του το 1849 τον διαδέχτηκε ο Αμπάς Ι, ο πρεσβύτερος ανηψιός του, ο οποίος διαπνεόταν από φιλοβρετανικά αισθήματα. Το σημαντικότερο έργο υπό την ηγεσία του ήταν η παραχώρηση του δικαιώματος για τη δημιουργία σιδηροδρομικής σύνδεσης Αλεξάνδρεια-Κάιρο. Ο Σάιντ Πασάς, γιος του Μοχάμεντ Άλι, διαδέχτηκε τον Αμπάς Ι και τα σημαντικότερα έργα του ήταν η επιστροφή στους αγρότες της γης που τους ανήκε και η χορήγηση της άδειας για την έναρξη των εργασιών της διάνοιξης της διώρυγας που θα συνέδεε την Μεσόγειο με την Ερυθρά Θάλασσα. Ο Χεδίβης όμως που συνετέλεσε περισσότερο στον εκσυγχρονισμό της Αλεξάνδρειας ήταν ο Ισμαήλ Πασάς, εγγονός του Μοχάμεντ Άλι και ηγετική, δυναμική και φιλοευρωπαϊκή προσωπικότητα. Το βασικότερο έργο του συνοψίζεται στην προώθηση προοδευτικών νόμων για την κατάργηση της

δουλείας και για παροχή κινήτρων στους αγρότες με λιγότερο επαχθείς φόρους, στην κατασκευή σημαντικών έργων υποδομής, στην επαναφορά των Διομολογήσεων στην Αλεξάνδρεια και στη θέσπιση των μεικτών δικαστηρίων ώστε οι αλλοδαποί να δικάζονται σε διαφορετικά δικαστήρια, με την ακροαματική διαδικασία να πραγματοποιείται στη δική τους γλώσσα και από ομοεθνείς τους δικαστές (Πολυζώιδης, 2011).

Μετά την εξορία του Ισμαήλ Πασά στην Κωνσταντινούπολη, οι Βρετανοί επενέβησαν στην πολιτική και στην οικονομία της Αιγύπτου, ο δε αιγυπτιακός λαός όπως ήταν αναμενόμενο αντέδρασε με αποτέλεσμα την αναζωπύρωση του εθνικισμού. Το 1882 αποτέλεσε μία δυσοίωνη χρονιά στην σύγχρονη ιστορία της Αιγύπτου ιδιαίτερα δε για τις ξένες παροικίες της (Πολυζώιδης, 2011).

### ***Βρετανική Κυριαρχία (1882-1952)***

Στη δεκαετία του 1880 δημιουργείται στην Αίγυπτο μια εθνικιστική τάση. Μεγάλος αριθμός Ευρωπαίων είτε σκοτώθηκε είτε εγκατέλειψε την πόλη στα επακόλουθα βίαια γεγονότα που είχαν ως αποτέλεσμα την έλευση βρετανικών στρατευμάτων και στη συνέχεια τη βρετανική κατοχή της Αιγύπτου. Υπό τη βρετανική κυριαρχία, η Αλεξάνδρεια γνώρισε ένα νέο κύμα αστικής ανάπτυξης καθώς μετατράπηκε σε βασική βρετανική βασιλική ναυτική βάση, με το στρατηγικό κανάλι του Σουέζ (1869) στα ανατολικά της. Μεταξύ του 1922 και του 1956, το εθνικό κίνημα ανεξαρτησίας πέτυχε τη Βρετανική Διακήρυξη (1922), τη Συνθήκη Συμμαχίας μεταξύ Αιγύπτου και Μεγάλης Βρετανίας (1936) και την επανάσταση του 1952 (<http://archnet.org/authorities/3498>).

Μετά την Αιγυπτιακή επανάσταση του 1919-1923, η οποία κατέληξε σε μια τυπική διακήρυξη ανεξαρτησίας, η Αίγυπτος στην πραγματικότητα έγινε ένα ημι-ανεξάρτητο κράτος που κυβερνούνταν από την αγροτική πτέρυγα της μπουρζουαζίας, η οποία ήταν σύμμαχος των Βρετανών και υπέρ των ξένων συμφερόντων και του κεφαλαίου. Υπό τη βρετανική αποικιοκρατία, η καπιταλιστική παραγωγή είχε γίνει ο κυρίαρχος παράγοντας του αιγυπτιακού κοινωνικού σχηματισμού. Η μεταπολεμική περίοδος γνώρισε την ένταση των συγκρούσεων μεταξύ των δύο συνιστωσών εντός της άρχουσας τάξης: των εμπόρων και των γαιοκτημόνων. Ωστόσο, οι Βρετανοί ήθελαν να αποφύγουν μια σύγκρουση μεταξύ αυτών καθώς θα δημιουργούνταν ασταθές πολιτικό κλίμα με ό,τι αυτό συνεπαγόταν για τους οικονομικούς δείκτες της πόλης (Chaichian, 1988).

Η Μεγάλη Βρετανία ήταν κυρίαρχος της Αιγύπτου για περισσότερα από 60 χρόνια και από το 1919 μέχρι το 1922, η Αίγυπτος θεωρούνταν προτεκτοράτο της. Μετά την ανακήρυξη της ανεξαρτησίας της το 1911, εγκαθιδρύθηκε μοναρχία, με πρώτο βασιλέα της Αιγύπτου τον

Φουάντ Ι, ο οποίος αντιμετώπιζε μόνιμα προβλήματα με το εθνικιστικό κόμμα (Πολυζωίδης, 2011).

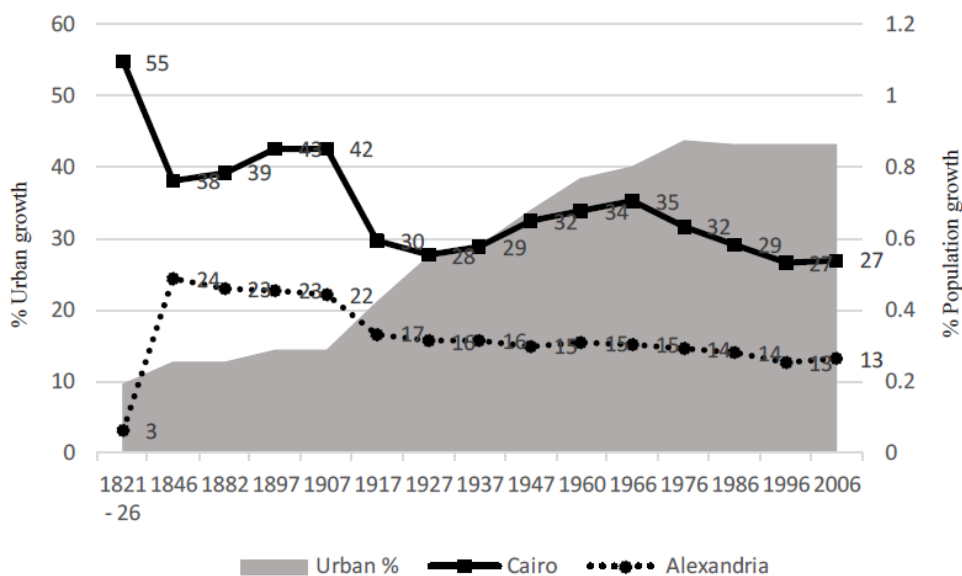
### 8.1.1 Κοινωνικό Κεφάλαιο

#### 8.1.1.1 Δημογραφικά Χαρακτηριστικά

Το πληθυσμιακό περιβάλλον της Αλεξάνδρειας ενισχύθηκε σημαντικά κατά το δεύτερο μισό του δέκατου ένατου αιώνα. Η αύξηση των εισροών μετανάστευσης διευρύνει την πόλη και αυξάνει το πληθυσμιακό μέγεθός της κατά περίπου δέκα φορές, από 4.824 κατοίκους το 1848 σε 49.693 κατοίκους το 1882. Αυτός ο ρυθμός ανάπτυξης ήταν ιδιαίτερα υψηλός, σημειώνοντας κατακόρυφη αύξηση. Σημαντικό μέρος του πληθυσμού της πόλης, όπως θα παρουσιαστεί αναλυτικά και παρακάτω, καταλαμβάνουν οι αλλοδαποί, οι οποίοι προσεγγίζουν το 21% του συνόλου (Fahmy, 2013).

Ένας από τους βασικότερους παράγοντες αυτής της πληθυσμιακής αύξησης σχετίζεται με την Ευρωπαϊκή Βιομηχανική Επανάσταση και την έκρηξη του βάμβακος (cotton boom) στην Αίγυπτο, γεγονότα που ευνόησαν τη δυναμική του λιμένα της Αλεξάνδρειας. Επιπροσθέτως, δύο λόγοι που ενδεχομένως επηρέασαν την ανάπτυξη αυτής της περιόδου και ταυτόχρονα τη δημογραφική εικόνα της πόλης είναι η θεσμοθέτηση τακτικών συνδέσεων ατμόπλοιων στα τέλη του 1830 και η διάσπαση του μονοπωλιακού συστήματος ως συνέπεια της Αγγλο-οθωμανικής Συμφωνίας (Reimer, 1988).

Γράφημα 8.1: Ποσοστό αστικού πληθυσμού στην Αίγυπτο και συμμετοχή του Καΐρου και της Αλεξάνδρειας σε αυτόν (1882-2006)



Πηγή: Baer, 1969; Kato and Iwasaki, 2006

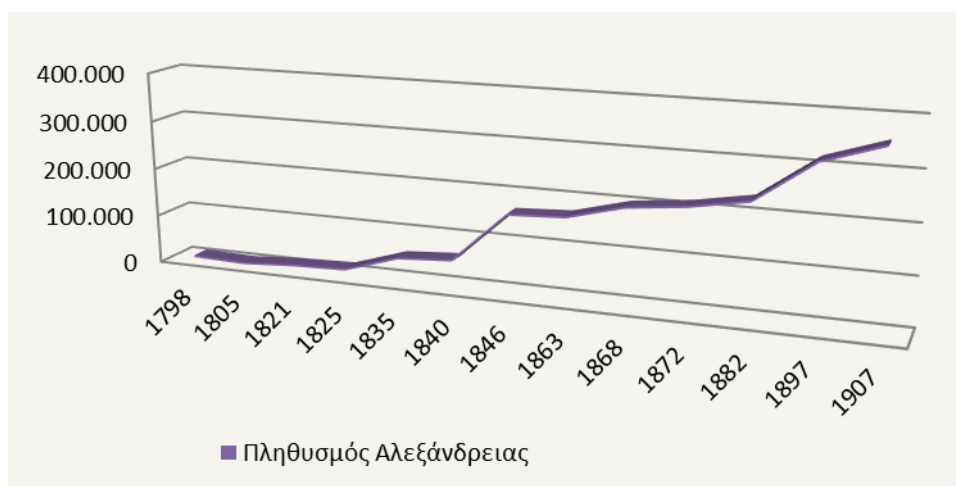
Το παραπάνω γράφημα, αποτυπώνει ότι η Αλεξάνδρεια ήταν η κινητήρια δύναμη αστικοποίησης της Αιγύπτου το πρώτο μισό του δεκάτου ενάτου αιώνα, ενώ το Κάιρο ήταν αντιστοίχως για το δεύτερο μισό του ίδιου αιώνα, όταν και αναπτύχθηκε ως διοικητικό κέντρο μετά τη βρετανική κυριαρχία της Αιγύπτου. Το «χρονικό χάσμα αστικοποίησης» των δύο πόλεων φανερώνει και τον διαφορετικό πολιτικό ρόλο και λειτουργία που είχαν η κάθε μία στην πολιτική οικονομία της χώρας, στην υπό μελέτη περίοδο.

Πίνακας 8.1: Πληθυσμιακή εξέλιξη Αλεξάνδρειας (1798-1907)

Έτος	Πληθυσμός Αλεξάνδρειας
1798	8.000
1805	5.000
1821	12.528
1825	16.000
1835	52.000
1840	60.000
1846	164.359
1863	170.000
1868	200.000
1872	212.043
1882	232.626
1897	315.844
1907	353.807

Πηγή: Baer, 1969• Reimer, 1988

Γράφημα 8.2: Πληθυσμιακή εξέλιξη Αλεξάνδρειας 1798-1907



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Το τέλος του δεκάτου ενάτου αιώνα και οι αρχές του εικοστού, θεωρούνται ως το απόγειο της σύγχρονης κοσμοπολίτικης Αλεξάνδρειας, γνωστή ως η «Όμορφη Εποχή» (Belle Époque). Η Αλεξάνδρεια την περίοδο αυτή είναι μία πολυπολιτισμική πόλη (σε θρησκευτικό και εθνοτικό επίπεδο) όπου περισσότερο από το 10% του πληθυσμού της αποτελείται από «ξένους» και «μειονότητες», οι οποίοι συνυπάρχουν με τους Αιγύπτιους και τους μουσουλμάνους της πόλης (Chaichian, 1988; Kato and Iwasaki, 2006). Μάλιστα, η Starr (2005) ισχυρίζεται ότι η Αλεξάνδρεια την περίοδο αυτή έχει αναγνωριστεί ως κοσμόπολις σε παγκόσμιο επίπεδο.

Πίνακας 8.2: Πληθυσμιακή κατανομή ξένων κοινοτήτων Αλεξάνδρειας, 1840

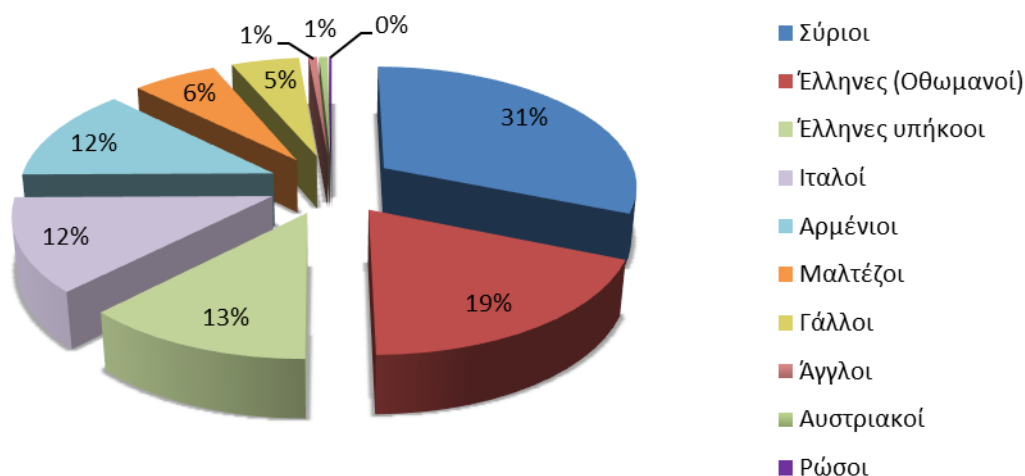
Εθνικότητα	Πληθυσμός
Σύριοι	5.000
Έλληνες (Οθωμανοί)	3.000
Έλληνες υπήκοοι	2.000
Ιταλοί	2.000
Αρμένιοι	2.000
Μαλτέζοι	1.000
Γάλλοι	800
Άγγλοι	100
Αυστριακοί	100
Ρώσοι	30

*Πηγή: Reimer, 1988*

Η φιλοευρωπαϊκή κυριαρχία του Μοχάμεντ Άλι, σε συνδυασμό με κάποιες θεσμικές διευκολύνσεις προς τους ξένους προξένους και υπηκόους, όπως για παράδειγμα οι διομολογήσεις, επέτρεψαν μία οικονομική και διαχειριστική ευελιξία στους ευρωπαίους εμπόρους και επιχειρηματίες, γεγονός που τους προσέλκυσε να εγκατασταθούν στην Αλεξάνδρεια (Reimer, 1988; Fahmy, 2013). Το πληθυσμιακό προφίλ της πόλης λοιπόν εμπλουτίζεται από το ξένο στοιχείο, η κατανομή του οποίου φαίνεται στους πίνακες και στα γραφήματα που ακολουθούν.



Γράφημα 8.3: Πληθυσμιακή κατανομή ξένων κοινοτήτων Αλεξάνδρειας, 1840



**Πηγή: Ιδία Επεξεργασία**

Πίνακας 8.3: Συμμετοχή των «ξένων» Κοινοτήτων στον πληθυσμό της Αλεξάνδρειας

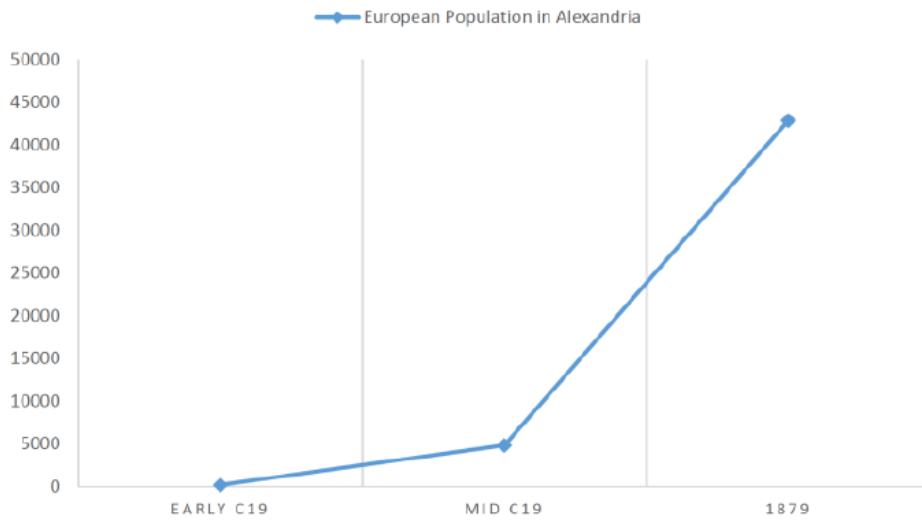
Εθνικότητα	1878	1897	1907
Έλληνες	20.830	15.182	26.259
Ιταλοί	8.993	11.743	16.669
Άγγλοι	2.191	8.301	8.935
Γάλλοι	8.417	5.221	4.639
Λοιποί <sup>92</sup>	2.453	5.672	5.456
<b>Σύνολο "ευρωπαϊκού" πληθυσμού</b>	<b>42.884</b>	<b>46.119</b>	<b>61.958</b>

**Πηγή: Fahmy, 2013**

Από τα στοιχεία των πινάκων, γίνεται αντιληπτό ότι η Αλεξάνδρεια ήταν όντως μια κοσμοπολίτικη πόλη από δημογραφικής άποψης. Σύμφωνα με την Απογραφή Πληθυσμού του 1897, οι ξένες υπηκοότητες αντιπροσώπευαν το 1,2% του συνολικού πληθυσμού της Αιγύπτου ενώ το 40% αυτών των αλλοδαπών, προέρχονταν από την Ελληνική Κοινότητα (Kato, 1998). Ωστόσο, ενώ στην Αλεξάνδρεια οι αλλοδαποί αντιπροσώπευαν το 14,4% του πληθυσμού, στο Κάιρο αντιπροσώπευαν μόλις το 6,6%.

<sup>92</sup> Οι λοιπές Κοινότητες αποτελούνται κυρίως από Ρώσους, Γερμανούς και Αυστρο-Ούγγρους.

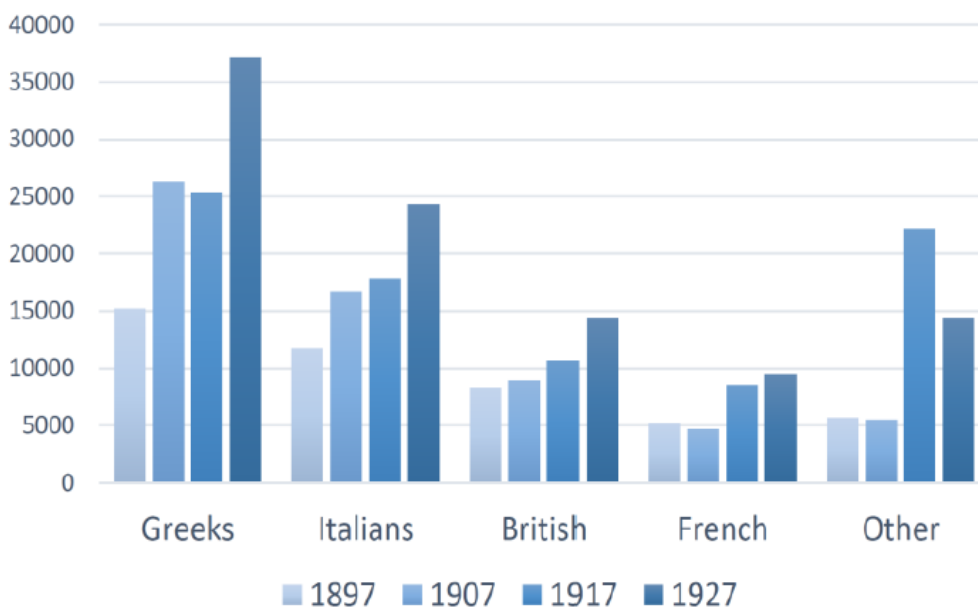
Γράφημα 8.4: Εξέλιξη ευρωπαϊκού πληθυσμού Αλεξάνδρειας το 19ο αιώνα



**Πηγή: Reimer, 1993**

Η πλέον πολυπληθής κοινότητα της πόλης ήταν η ελληνική, με την ιταλική να ακολουθεί. Αν και οι Αιγύπτιοι αποτελούν την πλειοψηφία του πληθυσμού, η πλειονότητα αυτών εισέρευσε στην πόλη μέσω ρευμάτων εσωτερικής μετανάστευσης προς ανεύρεση εργασίας, κυρίως την περίοδο της έκρηξης του βάμβακος.

Γράφημα 8.5: Διαχρονική Κατανομή ευρωπαϊκού πληθυσμού Αλεξάνδρειας 1897-1927



**Πηγή: Ilbert et al., 1997**

### 8.1.1.2 Κοινωνικά Χαρακτηριστικά

Η άρχουσα κοινωνική συλλογικότητα της Αλεξάνδρειας του 19<sup>ου</sup> αιώνα ήταν οι *Μεσόγειοι κοσμοπολίτες (Mediterranean cosmopolitans)*. Οι Μεσόγειοι κοσμοπολίτες ήταν τα μέλη των ισχυρών οικογενειών που λειτουργούσαν μέσα σε ένα πλαίσιο που τους παρείχε πολιτικά προνόμια και οικονομικές ευκαιρίες σε ένα δίκτυο μεσογειακών πόλεων. Ωστόσο, το σύστημα προστασίας που παρείχε ο Πασάς Μοχάμεντ Άλι σε συγκεκριμένους ξένους υπηκόους και οικογένειες εμπόρων και αξιωματούχων, κατέρρευσε όταν τον διαδέχτηκαν οι απόγονοί του. Οι κοσμοπολίτες είχαν αναδειχτεί σε ιδιαίτερα σημαντική οικονομική και κοινωνική προεξέχουσα συλλογικότητα, με την πρόσθετη υποστήριξη μάλιστα των ξένων προξενείων τους μέσω της νόμιμης εθνικής ταυτότητάς τους. Μάλιστα, με την πάροδο του χρόνου και την αυξανόμενη ισχύ τους, επιχείρησαν την υπονόμηση της δυναστικής εξουσίας του Μοχάμεντ Άλι. Τέλος, λειτουργούσαν και ως πολιτιστικοί μεσάζοντες (Benton, 2002; Shlala, 2009).

Οι ξένες κοινότητες που εγκαταστάθηκαν στην πόλη τον δέκατο ένατο αιώνα συνεισέφεραν σημαντικά στην οικονομία, την κοινωνική ζωή και στο δομημένο περιβάλλον της. Οι μεγαλύτερες κοινότητες ήταν εκείνες των Ελλήνων, οι οποίοι ήταν κυρίως έμποροι και επιχειρηματίες, και των Ιταλών που ήταν κυρίως μηχανικοί, αρχιτέκτονες και οικοδόμοι. Κάθε Κοινότητα (Ελληνική, Ιταλική, Αρμένικη, Εβραϊκή κτλ) διέθετε τον δικό της εκλεγμένο Πρόεδρο και ήταν υπεύθυνη για την ανέγερση δικών της νοσοκομείων, σχολείων, λεσχών και συλλόγων. Επιπλέον, οι Κοινότητες ασκούσαν τον έλεγχο επάνω στα μέλη τους, δημιουργώντας ένα πλουραλιστικό νομικό πλαίσιο εντός της κοινωνίας (Awad, 2008; Haag, 2008; Shlala, 2009).

Εντός της ευρωπαϊκής αποικίας μπορούν να διακριθούν αρκετές κοινωνικές τάξεις, ιδιαίτερα στις μεγάλες πληθυσμιακά κοινότητες όπως των Ελλήνων και των Ιταλών. Ιδιαίτερα η μεσοαστική τάξη που γνώριζε και την αραβική γλώσσα, διέμενε σε περιοχές όπου κατοικούσαν και Αιγύπτιοι αναπτύσσοντας καθημερινή συναναστροφή (Reimer, 1988). Τις θέσεις εξουσίας της πόλης κατείχε εξ ολοκλήρου η ευρωπαϊκή ελίτ ενώ οι Αιγύπτιοι, με λίγες εξαιρέσεις, ανήκαν ως επί το πλείστον στις χαμηλότερες κοινωνικές τάξεις. Μία μικρή κοινωνική τάξη αξιωματούχων που δεν υπερέβαινε τα 1.000 άτομα, ήλεγχε όλη την οικονομική δραστηριότητα της πόλης (Awad, 1996). Επιπλέον, οι Αιγύπτιοι αντιμετώπιζαν κοινωνικές διακρίσεις όπως για παράδειγμα η μη προαγωγή των Αιγυπτίων στρατιωτών πέρα από μια ορισμένη τάξη, σε αντίθεσή με τους ξένους ομόλογούς τους. Στην πραγματικότητα, οι διακρίσεις αυτές αποτέλεσαν το βασικό κίνητρο για την Αραβική Εξέγερση (Urabi revolt) (Said, 2016).

Η Αλεξάνδρεια των δεκαετιών του 19ου αιώνα αποτελούσε μία κατεξοχήν κοσμοπολίτικη πόλη με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την αρμονική συνύπαρξη του ετερογενούς πληθυσμού της. Εντούτοις αποτελεί ειρωνεία το γεγονός ότι το βασικό όχημα για τη διαμόρφωση της κοινωνίας της αποτελεί η επιβολή διακρίσεων και η κατάχρηση των νομικών δομών. Βασικό στόχο αποτελεί ο συνδυασμός της ευέλικτης νομικής ταυτότητας με την επίτευξη όσο το δυνατόν περισσότερων θεσμικών προνομίων (Fahmy, 2013).

Από το δεύτερο μισό του δέκατου ένατου αιώνα, η Αλεξάνδρεια παρακολούθησε τη μετάβαση από μια παραδοσιακή αστική ελίτ αξιωματούχων σε μια κοινωνία βαθιά επηρεασμένη από το δυτικό εκπαιδευτικό σύστημα και πρόθυμη να εκδυτικοποιήσει τις πτυχές της καθημερινότητας π.χ. ψυχαγωγικές δραστηριότητες που φαινόταν να αποτελούν ζωτικής σημασίας σύμβολα της νεωτερικότητας. Στην πραγματικότητα, η Αλεξάνδρεια και οι κάτοικοί της δεν γνώρισαν ενιαίες και ομοιόμορφες εκφάνσεις νεωτερικότητας αλλά μάλλον μια πληθώρα δυναμικών νεωτερικότητας που συνδέεται με πολλούς παράγοντες όπως το φύλο, η εθνοθρησκευτική ταυτότητα και η κοινωνική θέση (Hanley, 2007; Miccoli, 2011).

Η ποικιλομορφία των εθνοτικών κοινοτήτων στην Αλεξάνδρεια οδήγησε στην καθιέρωση της γαλλικής γλώσσας ως κοινή γλώσσα, η οποία αποτελούσε τη γλώσσα του δικαστηρίου καθώς και τον παράγοντα που ενοποίησε όλες αυτές τις διαφορετικές κοινότητες και τους επέτρεψε να επικοινωνούν με τον τοπικό αιγυπτιακό πληθυσμό. Η γαλλική γλώσσα διδασκόταν στα σχολεία όλων των κοινοτήτων και στις ιερατικές σχολές. Ωστόσο, στην πόλη χρησιμοποιούταν και ένα γλωσσικό υβρίδιο, γνωστό ως *Franquette* που αποτελούσε ένα μείγμα μεσογειακών γλωσσών. Σταδιακά όμως τα αγγλικά εισήχθησαν επίσης στα εκπαιδευτικά προγράμματα των σχολείων όλων των κοινοτήτων, με αποτέλεσμα οι Αλεξανδρινοί της ανώτερης κοινωνικά τάξης να γνωρίζουν τουλάχιστον 3 γλώσσες. Αξίζει επίσης να αναφερθεί, ότι τα κορίτσια λάμβαναν επίσης ανώτερη μόρφωση στα Παρθεναγωγεία της πόλης (Hanley, 2007; Ιακωβίδης, 2011).

Όσον αφορά το ζήτημα της θρησκείας παρατηρούνται τα εξής: όπως σε όλες τις παραδοσιακές κοινωνίες της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας σε προ-σύγχρονες εποχές, οι άνθρωποι κατηγοριοποιούνται και κυβερνώνται όχι βάσει εθνοτικών και γλωσσικών χαρακτηριστικών γνωρισμάτων αλλά βάσει θρησκείας και θρησκευτικών σχέτων. Ο συγκεκριμένος αυτοπροσδιορισμός τους επιτρέπει τη δημιουργία «ανεξάρτητων» κοινοτήτων. Υπό αυτές τις συνθήκες, επειδή η πλειοψηφία του πληθυσμού της Αλεξάνδρειας ήταν μουσουλμάνοι, θεωρήθηκε η κύρια ομάδα ενώ όλες οι υπόλοιπες (χριστιανοί ορθόδοξοι, εβραίοι, καθολικοί κτλ) κρίθηκαν μειονότητες. Στην Αλεξάνδρεια του δέκατου ένατου αιώνα η αποκαλούμενοι "ξένοι" αποτελούσαν ουσιαστικά μειονότητα (Kato and Iwasaki, 2006).

Αναφορικά με τις κοινωνικές υπηρεσίες στην Αλεξάνδρεια, ιδιαίτερη βαρύτητα δόθηκε στις δομές και υποδομές ιατρικής περίθαλψης και φροντίδας των απόρων τόσο σε κυβερνητικό επίπεδο όσο και σε ιδιωτικό και κοινοτικό επίπεδο. Μέχρι το 1870, η Αλεξάνδρεια εξυπηρετούνταν από τέσσερα νοσοκομεία: το κυβερνητικό νοσοκομείο, το Ευρωπαϊκό νοσοκομείο και δύο μικρότερης δυναμικής ελληνικά νοσοκομεία. Τα δύο πρώτα ήταν δημόσια νοσοκομεία ενώ τα άλλα δύο λειτουργούσαν με ιδιωτική χρηματοδότηση. Το κυβερνητικό νοσοκομείο, το οποίο εξυπηρετούσε κατά κύριο λόγο τον αιγυπτιακό πληθυσμό, ήταν το πλέον επισκέψιμο και συγκέντρωνε τα χαμηλότερα κοινωνικά στρώματα της πόλης (Reimer, 1988).

Πίνακας 8.4: Τα νοσοκομεία της Αλεξάνδρειας στα 1870

Νοσοκομείο	Αριθμός Θεραπευμένων	Αριθμός Θανάτων
Κυβερνητικό	3.300	250
Ευρωπαϊκό	1.366	115
Ελληνικό (1)	773	94
Ελληνικό (2)	304	29
<b>Σύνολο</b>	<b>5.743</b>	<b>488</b>

Πηγή: Reimer, 1988

Επιπροσθέτως, στην πόλη δραστηριοποιούνταν ένας μεγάλος αριθμός φιλανθρωπικών συλλόγων με στόχο την ανακούφιση των ορφανών, των άπορων και γενικότερα των ευάλωτων ομάδων, οι οποίοι οργανώνονται και λειτουργούν βάσει θρησκευτικών και εθνοτικών χαρακτηριστικών (Reimer, 1988).

Εξαιτίας της εξωστρέφειας της κοινωνίας της και της ύπαρξης σημαντικής κοινότητας ξένων, η Αλεξάνδρεια διέθετε μία πλούσια και δυναμική πολιτιστική εικόνα. Πέρα από το σημαντικό αριθμό πολιτιστικών και αθλητικών λεσχών και συλλόγων, θεάτρων, επιστημονικών και λογοτεχνικών συλλόγων, μουσικών σωματείων και η Αλεξάνδρεια στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα διαθέτει και πλήθος εφημερίδων και περιοδικών.

Η Αλεξάνδρεια γνώρισε σημαντικά επίπεδα ανάπτυξης και ευημερίας όσο κυριαρχούσε ο κοσμοπολιτισμός στην πόλη όπου διαφορετικές εθνοτικές, θρησκευτικές και κοινωνικές ομάδες συνυπήρχαν και αλληλεπιδρούσαν δημιουργώντας ένα ιδιαίτερο πλαίσιο αυτοπροσδιορισμού ταυτοτήτων. Για τον πληθυσμό της Αλεξάνδρειας άλλωστε υπερείχε η Αλεξανδρινή-κοσμοπολίτικη ταυτότητα από την όποια εθνοτική τον συνόδευε. Άλλωστε, αυτή η πολυπολιτισμικότητα και η πολυγλωσσία του πληθυσμού συνέθεταν ένα μωσαϊκό

ποικιλομορφίας που την καθιστούσε ξεχωριστή ανάμεσα στις υπόλοιπες πόλεις της Αιγύπτου (Fahmy, 2004).

### **8.1.2 Οικονομική Δραστηριότητα**

Σύμφωνα με τον Reimer (1988), η ανάπτυξη της «σύγχρονης» Αλεξάνδρειας ήταν αποτέλεσμα των σημαντικών αλλαγών της παγκόσμιας οικονομίας κατά τη διάρκεια του 19<sup>ου</sup> αιώνα που προήλθαν από την Βιομηχανική Επανάσταση που έλαβε χώρα την περίοδο αυτή στην Ευρώπη. Η ανάπτυξη της πόλης υπήρξε θεαματική καθώς ο πληθυσμός της αυξήθηκε από 8.000 κατοίκους το 1798 σε 100.000 κατοίκους μέχρι το 1850, εκ των οποίων μάλιστα ένα σημαντικό μέρος προέρχεται από την Ευρώπη. Μέχρι το 1870, η Αλεξάνδρεια αποτελούσε το τέταρτο λιμάνι της Μεσογείου σε όγκο εμπορευμάτων ακολουθώντας την Κωνσταντινούπολη, την Μασσαλία και την Γένοβα. Η διεύρυνσή της σχετίζεται σε σημαντικό βαθμό και με τη διαδικασία αφομοίωσης της παγκόσμιας οικονομίας αλλά και εισροής σημαντικών ροών ευρωπαϊών εμπορών και αξιωματούχων (πρόξενοι, πρέσβεις κ.κ.), οι οποίοι δημιούργησαν μία νέα αστική τάξη. Η Αλεξάνδρεια μετατρέπεται στη δεύτερη πιο σημαντική πόλη της Αιγύπτου μετά την πρωτεύουσα αλλά στο πιο σημαντικό οικονομικό κέντρο της χώρας. Μάλιστα, το Υπουργείο Εμπορίου μεταφέρει την έδρα του στην πόλη.

Στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η Αλεξάνδρεια ήταν ένα μικρό οθωμανικό αιγυπτιακό λιμάνι που βασιζόταν αποκλειστικά στο εμπόριο και σε μια υποτυπώδη βιομηχανία (Reimer, 1988). Στη συνέχεια, υπό την ηγεσία του Μεχμέτ-Αλή, η πόλη μεταμορφώνεται ριζικά. Καταρχήν, συγκροτεί σύγχρονο στρατό από κληρωτούς νεοσύλλεκτους. Επιπλέον, προωθεί την κατάσχεση και αναδιανομή γαιών και την κατασκευή σημαντικών τεχνικών έργων, ενθαρρύνει και ενισχύει την βαμβακοκαλλιέργεια σε βαθμό που επιχειρεί και τη δημιουργία υφαντουργίας (με ελάχιστα ικανοποιητικά όμως αποτελέσματα) (Carpentier et Lebrun, 2009). Επειδή όμως έχει ανάγκη τόσο τα ευρωπαϊκά κεφάλαια όσο και την ευρωπαϊκή τεχνογνωσία, υποστηρίζει τα ευρωπαϊκά συμφέροντα στην περιοχή επιχειρώντας την εκδυτικοποίηση της πόλης.

Την εποχή αυτή, ιδρύεται η Εθνική Τράπεζα της Αιγύπτου για να κρατήσει τα έσοδα του κράτους και τις μεγάλες καταθέσεις των γαιοκτημόνων ενώ υπήρξε και αύξηση των επενδύσεων ξένου κεφαλαίου (από περίπου 21 εκατομμύρια λίρες Αιγύπτου το 1902 σε 100 εκατομμύρια το 1914) αλλά με μεγάλη συγκέντρωση στην κερδοσκοπία γης και στις υποθήκες/δάνεια (Chaichian, 1988).

### 8.1.2.1 Πρωτογενής/Δευτερογενής Τομέας

Η ραγδαία ανάπτυξη των πόλεων-λιμένων και η σχετική στασιμότητα των «εσωτερικών» πόλεων μπορεί να αποδοθεί σε δύο παράγοντες: Πρώτον, χάρη στις μεταρρυθμίσεις του Μεχμέτ Αλή στο σύστημα κατοχής γης και την κατάργηση του *iltizam*<sup>93</sup>. Η μεταρρύθμιση στη δομή της ιδιοκτησίας γης, η οποία περιελάμβανε την άρση των περιορισμών για ιδιωτική ιδιοκτησία γης, το δικαίωμα πώλησης και υποθήκης της αλλά και την εξουσιοδότηση των αλλοδαπών να αποκτήσουν γη στην Αίγυπτο, συνέβαλλαν τα μέγιστα στην οικονομική αναγέννηση της πόλης. Επιπλέον, η δημιουργία του πρώτου κτηματολογίου και η διανομή δύο εκατομμυρίων *feddans* (1 *feddan* = 1.038 στρέμματα) μεταξύ των στρατιωτικών ηγετών της άρχουσας οικογένειας, των βεδουίνων και των πρώην αγροτών-φορολογούμενων επηρέασε σημαντικά την παραγωγική διάρθρωση. Το γεγονός αυτό είχε ως αποτέλεσμα τη βελτίωση της γεωργικής παραγωγής (ιδίως του βάμβακος) και εξαγωγή της προς τις ευρωπαϊκές αγορές. Αυτό πρακτικά σήμαινε ότι οι ευκαιρίες απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα ήταν επαρκείς για να απορροφηθεί το υπεράριθμο αγροτικό εργατικό δυναμικό, το οποίο εξακολουθούσε να εφαρμόζει την παραδοσιακή γεωργία. Από την άλλη πλευρά, η αύξηση της αγροτικής παραγωγής ενίσχυσε την ανάπτυξη των πόλεων-λιμανιών όπως η Αλεξάνδρεια καθώς εξυπηρετούσε το εμπόριο και τις εξαγωγές ολόκληρης της ενδοχώρας της Αιγύπτου και όχι μόνο της ευρύτερης περιοχής της Αλεξάνδρειας (Chaichian, 1988).

Σύμφωνα με εκτιμήσεις, μέχρι το τέλος του δέκατου ένατου αιώνα το 37% του αγροτικού εργατικού δυναμικού της Αιγύπτου ήταν μισθωτοί εργαζόμενοι. Αυτή ήταν και η περίοδος όπου προέκυψε μια νέα άρχουσα τάξη αποτελούμενη από υψηλόβαθμους αξιωματούχους/ιδιοκτήτες γης, οι οποίοι εδραίωσαν την εξουσία τους με την παραγωγή και εξαγωγή γεωργικών προϊόντων (κυρίως βαμβακιού και καπνού) προς τις αγορές του δυτικού κόσμου (Richards, 1982).

Δεύτερον, την περίοδο 1850-1880 η πόλη προετοιμάζεται για την ένταξή της στο παγκόσμιο οικονομικό σύστημα μέσω διαρθρωτικών αλλαγών τόσο σε οικονομικό όσο και σε κοινωνικό επίπεδο. Βασικό ζητούμενο είναι η κάλυψη των αυξανόμενων αναγκών σε διεθνές επίπεδο και η αύξηση της παραγωγής. Οι Reimer (1988) και Fahmy (2013) υποστηρίζουν ότι καθοριστικό ρόλο στην αύξηση της παραγωγής του βάμβακος διαδραμάτισαν οι δύο οικονομικές εκρήξεις, οι οποίες επηρέασαν καθοριστικά τόσο τη ζήτηση όσο και την τιμή των εμπορικών καλλιεργειών της Αιγύπτου. Και οι δύο άνοδοι της αγοράς προκλήθηκαν από 2 μεγάλους πολέμους: τον πόλεμο της Κριμαίας τη δεκαετία του 1850 και τον εμφύλιο πόλεμο

---

<sup>93</sup> Σύμφωνα με το *iltizam*, η γη θεωρητικά ανήκε στο κράτος και οι αγρότες φορολογούνταν επί της παραγωγής τους έτσι ώστε να καλύπτονται τα έξοδα του Κράτους.

των Η.Π.Α. Η δεκαετία του 1860 οδήγησε στην εξαφάνιση των αμερικανικών γεωργικών εξαγωγών όπως το βαμβάκι, από τις ευρωπαϊκές αγορές που οδήγησε σε μια ταχεία εντατικοποίηση της καλλιέργειας του βαμβακιού στην περιοχή. Ο στόχος είναι να αντικατασταθεί το μερίδιο αγοράς της απολεσθείσας παραγωγής του αμερικανικού προϊόντος και να καλυφτεί η υψηλή ζήτηση των αγγλικών εργοστασίων κλωστοϋφαντουργίας. Έτσι, η παραγωγή βαμβακιού αυξήθηκε από 501.000 καντάρια (qantars) το 1860 σε 3.124.000 καντάρια το 1879, γεγονός που αποτελεί ένδειξη της αυξανόμενης συμμετοχής της Αιγύπτου σε μια οικονομία "μονο-καλλιέργειας". Ομοίως, αυξήθηκε και η καλλιεργούμενη έκταση από 4,160,000 feddans το 1862 σε 4,743,000 το 1877 αλλά και η αξία του εξωτερικού εμπορίου μεταξύ 1805 και 1880 (από 1,5 εκατομμύρια Αιγυπτιακών λιρών το 1805, σε 22 εκατομμύρια το 1880), με το βαμβάκι να αποτελεί το σημαντικότερο εξαγωγίμο προϊόν (περίπου το 71% του συνόλου) (Chaichian, 1988).

Εικόνες 8.1 & 8.2: Παραγωγή και εμπόριο βάμβακος στην Αλεξάνδρεια



Πηγή: Ξένος, 2012

Κατά τη διάρκεια του αμερικανικού εμφυλίου πολέμου, η τιμή του βαμβακιού τετραπλασιάστηκε με αποτέλεσμα οι καλλιεργητές να ενισχύσουν την παραγωγή βαμβακιού τους και να δημιουργηθεί μία άνευ προηγουμένου οικονομική και εμπορική ευημερία. Η κατακόρυφη αύξηση του πρωτογενούς τομέα σε όλα τα επιμέρους μεγέθη οδήγησε με την σειρά της σε μία τριτογενοποίηση της οικονομίας της πόλης, προσελκύοντας τραπεζίτες, εμπόρους, χρηματιστές, ασφαλιστικούς πράκτορες και κερδοσκόπους καθώς και αχθοφόρους, ιππείς, εργάτες ημέρας, οδηγούς μεταφοράς, σερβιτόρους και πολλούς άλλους. Η οικονομική ευημερία με τη σειρά της αποτυπώθηκε και στον αστικό ιστό της πόλης, ο οποίος αφενός επεκτάθηκε και αφετέρου αναβάθμισε την εικόνα της (Fahmy, 2013).



Ενώ όμως οι αλλαγές αυτές αύξησαν τον σχετικό πλούτο της πόλης, αύξησαν επίσης και την εξάρτηση της Αιγύπτου από το διεθνές εμπόριο και τη διεθνή χρηματοδότηση. Η επανένταξη της Αλεξάνδρειας στην παγκόσμια αγορά ενισχύθηκε από την ταυτόχρονη τεχνολογική πρόοδο στις μεταφορικές υποδομές και στις επικοινωνίες. Η κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου αύξησε σημαντικά την ταχύτητα μεταφοράς των γεωργικών προϊόντων από την ενδοχώρα προς το λιμάνι της Αλεξάνδρειας ενώ η βελτίωση των λιμενικών υποδομών ενίσχυσε την εξαγωγική δυναμική της πόλης (Hunter, 1999; Fahmy, 2013).

Στα πρώτα χρόνια της Αντιβασιλείας του Μεχμέτ Αλή, για τον εκκοκκισμό του βαμβακιού χρησιμοποιούνταν χειροκίνητα μακινέτα που είχαν εισαχθεί από την Ευρώπη. Οι έμποροι αγόρασαν πολλά από αυτά και ίδρυσαν τα πρώτα εκκοκκιστήρια βάμβακος, τις βαμβακομηχανές όπως τις αποκαλούσαν. Ωστόσο, το 1860 ένας επιφανής Έλληνας έμπορος, ο Θ. Ράλλης εγκατέστησε την πρώτη ατμοκίνητη εκκοκκιστική μηχανή που είχε προμηθευτεί από τον αμερικανικό οίκο «Platt Brothers», την οποία χρησιμοποιούσαν για τον εκκοκκισμό των αμερικανικών βαμβακιών (Ξένος, 2012).

Τα προγράμματα εκβιομηχάνισης του Μεχμέτ Αλή συνέβαλαν στην αύξηση της παραγωγής των αγροτικών προϊόντων. Με την εισαγωγή σύγχρονων μηχανημάτων και τεχνικών και καταρτίζοντας και προσλαμβάνοντας ειδικευμένους εργάτες, ο Χεδίφης, προσπάθησε να εκπονήσει ένα πρόγραμμα «αναγκαστικής εκβιομηχάνισης». Ωστόσο, η προσπάθεια θεωρείται μερικώς επιτυχημένη καθώς ναι μεν μειώθηκαν οι χρόνοι επεξεργασίας των προϊόντων αλλά υπάρχει πρόβλημα αφομοίωσης των τεχνικών από την πλειοψηφία του εργατικού δυναμικού άρα και περιορισμένη χρήση μηχανοκίνητων μηχανημάτων και έλλειψη πρώτων υλών (Chaichian, 1988; Hunter, 1999).

Στην εικόνα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα εξαγωγικά μεγέθη βάμβακος κατά τη διάρκεια ενός έτους (1901-1902) ανά εταιρεία. Αφενός προκαλεί εντύπωση ο αριθμός των εταιρειών που ασχολούνται με την επεξεργασία βάμβακος και αφετέρου τα μεγέθη του εξαγωγίμου προϊόντος.

Εικόνα 8.3: Εξαγωγή Βάμβακος ανά εταιρία 1901-1902

Η ΕΞ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ ΟΛΙΚΗ ΕΞΑΓΩΓΗ ΒΑΜΒΑΚΟΣ

**Από 1ης Σεπτεμβρίου 1901 έως 31ης  
Αυγούστου 1902**

<b>Εταιρείες</b>	<b>Αριθμός δεμάτων</b>
Χωρέμης Μπενάκης και Σία	122.440
Αδελφοί Κάρβερ και Σία	110.385
Πήλ. Και Σία	79.190
Ανώνυμος Εταιρεία του Εμπορίου διάδοχος του οίκου Φρωζέ και Σία	72.965
Ρ. και Ο. Λίνδερμαν	72.381
Ι. Πλάντα και Σία	71.771
Φ.Κ. Μπένης και Σία	54.215
Μόχρ και Φένδρελ	34.877
Γ. Ρήκεν	29.241
Ε. Μάλισον και Σα	28.790
Γ. Γκέτη και Σία	22.734
Ν. Γ. Καζούλλης	21.864
Χ. Μπινδερνάγελ	17.324
Φ. Άνδρες και Σία	15.655
Μπέρτς και Σία	12.328
Γ. Μπάουερ και Υιοί	11.961
Σμίτ και Σία	11.323
Σελήμ Ταουήλ	10.885
Οθωμανική Αυτοκρατ. Τράπεζα	6.768
Π. Ροδοκανάκης και Υιοί	6.764
Κ.Μ. Σαλβάγος και Σία	6.400
Μπεχώρ Μπαρκή	4.601
Αδελφοί Κατάουϊ	4.094
Β.Ι. Κούρη και Σία	3.724
Άγγλο-Αιγυπτιακή Τράπεζα	3.216
Αιγυπτιακή Τράπεζα	2.784
Υιοί Ρόλο και Σία	2.274
Ροδοκανάκης και Σία	1.245
Διάφοροι	21.594
Το όλον	863.793

**Πηγή: Ξένος, 2012**

Ο Μεχμέτ Αλή δημιούργησε επίσης πολυάριθμες ναυτικές και βιομηχανικές εγκαταστάσεις για να βοηθήσει την Αλεξάνδρεια να εξελιχθεί ως ένας σημαντικός οικονομικός κόμβος. Το κύριο επίτευγμα στον τομέα των βαρέων βιομηχανιών ήταν η ίδρυση του νέου οπλοστασίου "Alexandria Arsenal", για την κατασκευή ναυτικών σκαφών, αντικαθιστώντας το παλαιότερο αλλά και ένα κέντρο κατάρτισης για τη ναυπηγική βιομηχανία, την επισκευή και την ανακαίνιση (Reimer, 1988).

Εν κατακλείδι, ο άμεσος στόχος του Μεχμέτ Αλή ήταν να ενισχυθεί η αιγυπτιακή οικονομία μέσω των εξαγωγών αγροτικών προϊόντων όπως το βαμβάκι, στις ευρωπαϊκές αγορές. Για να το πετύχει αυτό, ενθάρρυνε την ανάπτυξη της εμπορικής γεωργίας, επέκτεινε την τεχνική υποδομή του δυτικού λιμανιού και εκτέλεσε σημαντικά έργα που είναι απαραίτητα για την αναζωογόνηση της Αλεξάνδρειας ως πύλης του αιγυπτιακού-ευρωπαϊκού εμπορίου. Αυτές οι δομικές αλλαγές συνέβαλαν στην περαιτέρω ενσωμάτωση της Αλεξάνδρειας (και της Αιγύπτου) στο παγκόσμιο οικονομικό σύστημα και αποτέλεσαν βασική αιτία για τη μαζική έλευση χιλιάδων Αιγυπτίων, Λεβαντίνων και Ευρωπαίων στην πόλη, μετατρέποντάς την ξανά σε μία δυναμική μητρόπολη (Fahmy, 2013).

#### *8.1.2.2 Τριτογενής Τομέας*

Κατά τη διάρκεια της ελληνορωμαϊκής περιόδου και κατά τον Μεσαίωνα, η Αλεξάνδρεια αποτελούσε μια πολυσύχναστη πόλη-λιμάνι, ένα κέντρο οικονομικών και πολιτιστικών συναλλαγών μεταξύ των βόρειων και νότιων ακτών της Μεσογείου. Στα μέσα του δέκατου όγδοου αιώνα, ένας συνδυασμός συχνών επιδημιών πανώλης και κακής παροχής νερού μείωσε τον πληθυσμό της Αλεξάνδρειας σε περίπου πέντε χιλιάδες κατοίκους, ενώ όμορες πόλεις όπως η Ροζέτα, είχαν τριπλάσιο μέγεθος. Την περίοδο αυτή, η πόλη μετατράπηκε από μια οικονομικά σημαντική λιμενική πόλη σε μια μικρή κωμόπολη με σημαντικά μικρότερη συνεισφορά στη μεσογειακή οικονομία. Ωστόσο, η Αλεξάνδρεια παρέμενε το μόνο λιμάνι στην Αίγυπτο ικανό να φιλοξενεί μεγάλα πλοία (Jasanoff, 2005). Η εικόνα τα πόλης παραμένει ίδια και στο τέλος του ίδιου αιώνα, με τον πληθυσμό της να αριθμεί μόλις οκτώ χιλιάδες κατοίκους το 1798 ενώ και οι αστικές υποδομές κρίνονται ανεπαρκείς, σύμφωνα με τις αναφορές της αποστολής του Ναπολέοντα στην Αίγυπτο. Ωστόσο, υπό την ηγεσία του Μεχμέτ Αλί η Αλεξάνδρεια γνώρισε σημαντική οικονομική και πληθυσμιακή ανάκαμψη, οι οποίες κατέστησαν την πόλη ισχυρό αναπτυξιακό πόλο της Ανατολικής Μεσογείου (Hunter, 1999; Fahmy, 2013).

Παρόλο που οι Οθωμανοί όρισαν τον Μοχάμεντ Αλί αντιβασιλέα της Αιγύπτου το 1805, ο ίδιος απέκτησε τον έλεγχο της Αλεξάνδρειας το 1807. Ο Μοχάμεντ Αλί προέβλεψε τις

δυνατότητες της Αλεξάνδρειας να αποτελέσει «οικονομική πύλη» στην Ευρώπη και προχώρησε στο άμεσο άνοιγμα του δυτικού λιμένα στην ευρωπαϊκή ναυτιλία. Αυτή η άνοδος της τοπικής οικονομίας και τα αποτελέσματα αυτής στις ευκαιρίες απασχόλησης, αύξησαν δραματικά την εσωτερική και εξωτερική μετανάστευση της πόλης (Reimer, 1988; Miccoli, 2011; Fahmy, 2013).

Η εκμετάλλευση του λιμανιού για άμεσα εμπορικά κέρδη αποτελούσε το επίκεντρο των οικονομικών προγραμμάτων του Μοχάμεντ Αλί, τα οποία οδήγησαν στην αστική αναδιάρθρωση της Αλεξάνδρειας. Η κατασκευή του παλατιού *Ras al-Tin* το 1847, συμβόλιζε τόσο την επιστροφή της κεντρικής εξουσίας στην πόλη όσο και την αρχή του δυτικού προσανατολισμού της πόλης. Η Αλεξάνδρεια αναδείχτηκε σε δεύτερη πρωτεύουσα της Αιγύπτου, αποτελώντας το εμπορικό κέντρο της (Reimer, 1988; Fahmy, 2013).

Η εκτροπή των εμπορικών οδών μεγάλων αποστάσεων από την Μεσόγειο προς τον Ατλαντικό επηρέασε πολλές πόλεις της ενδοχώρας. Την ίδια στιγμή, η συγκέντρωση εμπορικών δραστηριοτήτων στην Αλεξάνδρεια σηματοδοτούσε την αρχή μιας νέας εποχής οικονομικών σχέσεων μεταξύ της Αιγύπτου και της ευρωπαϊκής αγοράς. Η ανάδειξη του λιμένα της πόλης σε ισχυρό διαμετακομιστικό κέντρο επηρέασε σημαντικά εκτός από τις πόλεις της ενδοχώρας, πολλές από τις οποίες πλέον παρακάμπτονται και δεν συμπεριλαμβάνονται στις βασικές εμπορικές οδούς της Μεσογείου, και κάποιες πόλεις με λιγότερο δυναμικά λιμάνια όπως για παράδειγμα η Rosetta, το άλλοτε κύριο λιμάνι εξωτερικού εμπορίου στο δυτικό Δέλτα του Νείλου (Baer, 1969; Chaichian, 1988).

Σύντομα διαπιστώθηκε ότι οι μεταφορικές υποδομές αποτελούν βασικό παράγοντα στην προώθηση των εμπορικών δραστηριοτήτων. Κρίθηκε λοιπόν απαραίτητη η κατασκευή ενός επαρκούς συστήματος εσωτερικών μεταφορών μέσου του οποίου θα συγκεντρώνονται τα εμπορεύματα στην Αλεξάνδρεια, η οποία θα λειτουργεί ως εμπορευματική πύλη με την υπόλοιπη Μεσόγειο. Έτσι, κατά το δεύτερο μισό του δεκάτου ενάτου αιώνα επεκτείνεται το σιδηροδρομικό δίκτυο, το οποίο στοχεύει να δράσει υποστηρικτικά στις εμπορικές δραστηριότητες της πόλης, εισάγοντας εμπορεύματα και αγροτικά κυρίως προϊόντα από την ενδοχώρα της Αιγύπτου (Chaichian, 1988).

Η αυξανόμενη εξάρτηση στις εξαγωγές αγροτικών προϊόντων ξεκίνησε τη δεκαετία του 1820. Οι εξαγωγές αγροτικών προϊόντων ανέκαθεν κατείχαν σημαντική θέση στην αιγυπτιακή οικονομία, τον δέκατο ένατο όμως αιώνα κυριαρχούν στον τομέα αυτό. Κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής, το ύψος των εμπορικών συναλλαγών με την Ευρώπη ανήλθε από τα 2 εκατομμύρια αιγυπτιακές λίρες στα 50 εκατομμύρια, με το εμπόριο βάμβακος να αντιπροσωπεύει το 25% των συναλλαγών το 1825. Ενώ λοιπόν μέχρι το 1840 τα κέρδη από

τις εξαγωγές βάμβακος κάλυπταν το 25% των συναλλαγών, το 1860 ανέρχονταν στα 2/3 αυτών. Εάν σε αυτά προστεθούν και οι εξαγωγές δημητριακών και ζάχαρης καθίσταται προφανής ο προσανατολισμός της αιγυπτιακής οικονομίας (Reimer, 1988).

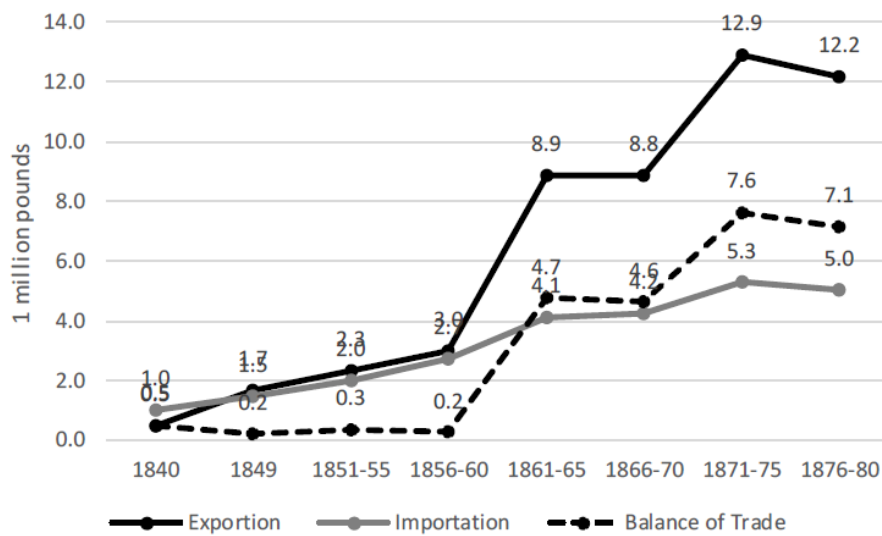
Πίνακας 8.5: Εξαγωγές αιγυπτιακού βάμβακος (1880-1914)

Έτος	Όγκος Εξαγωγών (χιλιάδες καντάρια)
1880	3.000
1885	3.540
1890	3.203
1895	4.840
1900	6.512
1905	6.376
1907	6.997
1910	5.046
1914	7.369

*Πηγή: Chaichian, 1988*

Στο γράφημα που ακολουθεί φαίνεται ότι υπήρχαν δύο σημεία καμπής στο εξωτερικό εμπόριο της Αιγύπτου όταν ο όγκος των διακινούμενων εμπορευμάτων αυξήθηκε σημαντικά. Το πρώτο σημείο εμφανίζεται κατά το πρώτο μισό της δεκαετίας του 1860 και πιο συγκεκριμένα κατά τη διάρκεια της έκρηξης του βαμβακιού (1861-1865) που προκλήθηκε από τον Αμερικανικό Εμφύλιο Πόλεμο και το δεύτερο παρουσιάζεται στο πρώτο μισό της δεκαετίας του 1870, αμέσως μετά το άνοιγμα της Διώρυγας του Σουέζ το 1869 (Kato and Iwasaki, 2006).

Γράφημα 8.6: Εμπορικό ισοζύγιο Αλεξάνδρειας 1840-1880



Πηγή: Crouchley, 1938

Η εμπορική αύξηση συνοδεύτηκε από την επέκταση του λιμένα της Αλεξάνδρειας με στόχο την προσέλκυση μεγάλων πλοίων και την οργάνωση κυκλοφοριακών διαδρομών γύρω από την Αίγυπτο τόσο μέσω της θαλάσσιας οδού όσο και μέσω ξηράς (Kato and Iwasaki, 2006). Στο χρονολόγιο που ακολουθεί παρουσιάζεται η εξέλιξη των εμπορικών διαδρομών, η οποία είναι γνωστή και ως «κυκλοφοριακή επανάσταση» (traffic revolution).

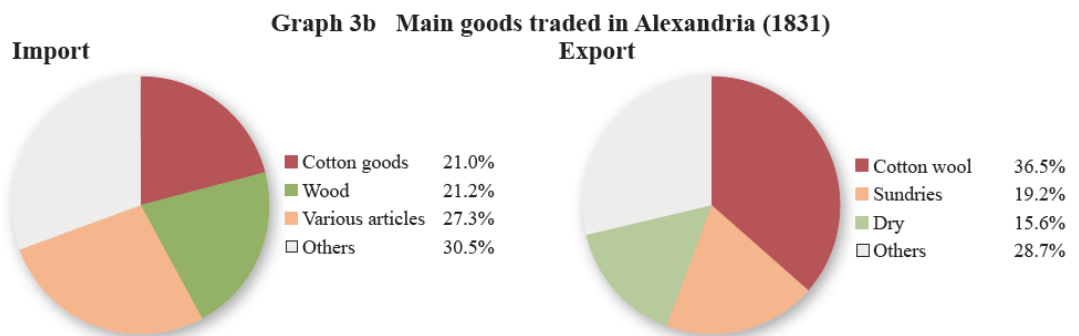
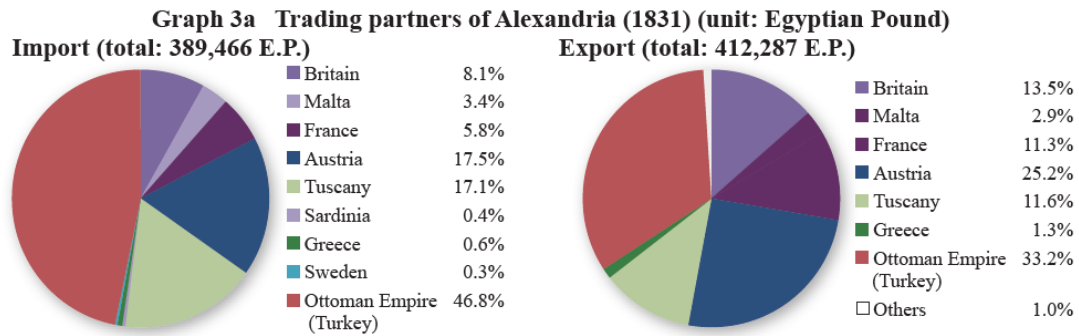


**1835:** Διαδρομή ατμόπλοιων Αλεξάνδρεια-Μασσαλία  
**1836:** Διαδρομή ατμόπλοιων Σουέζ-Βομβάη  
**1855:** Σιδηροδρομική γραμμή Αλεξάνδρεια-Κάιρο  
**1858:** Σιδηροδρομική γραμμή Κάιρο-Σουέζ  
**1869:** Διώρυγα του Σουέζ

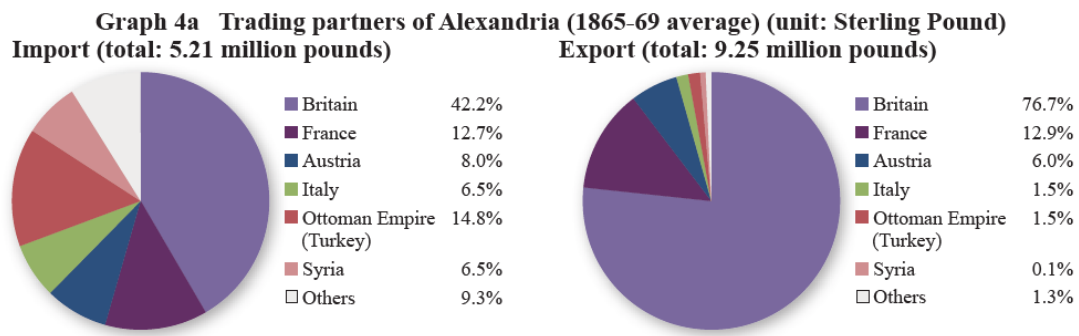
Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Ως αποτέλεσμα αυτής της κυκλοφοριακής επανάστασης, από τη δεκαετία του 1830 έως τη δεκαετία του 1850, οι συνθήκες του εξωτερικού εμπορίου γύρω από την Αίγυπτο άλλαξαν σημαντικά και η Αίγυπτος μετατράπηκε σε έναν κόμβο που συνδέει θαλάσσιες και χερσαίες διαδρομές από την Μεσόγειο προς την Ερυθρά Θάλασσα και τον Ινδικό Ωκεανό. Στην πραγματικότητα, στο δεύτερο μισό του 19ου αιώνα η Αλεξάνδρεια αναδεικνύεται σε ένα από τα πλέον δυναμικά λιμάνια της Μεσογείου (Kato, 1998).

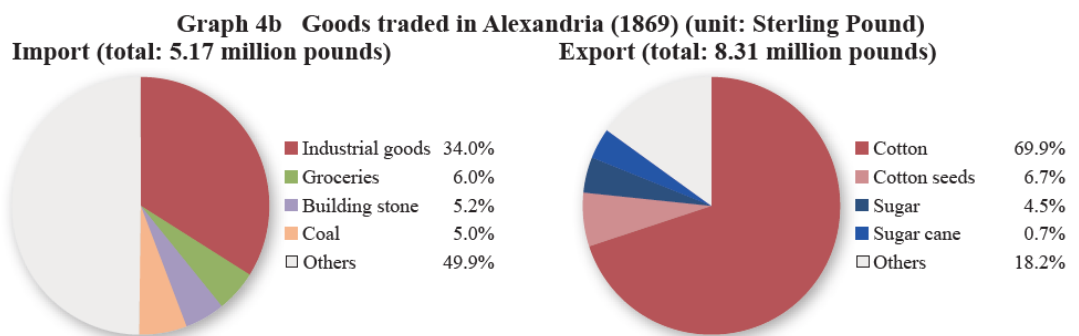
Εικόνα 8.4: Βασικοί εμπορικοί εταίροι και εμπορεύσιμα αγαθά του λιμένα Αλεξάνδρειας 1831 και 1865



Source: Kato [1998: 104-105].



Source: Kato [1998: 108].

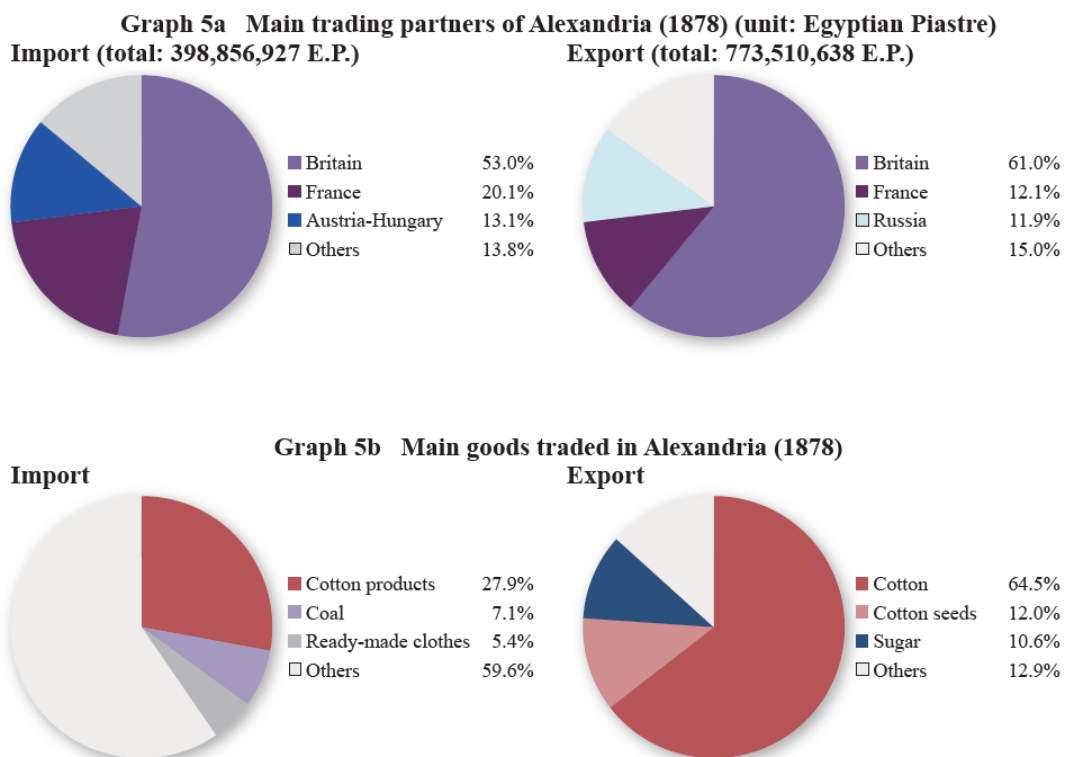


Πηγή: Kato, 1998

Στην εικόνα 8.4 παρουσιάζονται οι εμπορικοί εταίροι και τα βασικά εμπορεύσιμα αγαθά (εισαγόμενα και εξαγόμενα) του λιμένα Αλεξάνδρειας το 1831 και την περίοδο 1865-1869. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι εμπορικές σχέσεις της πόλης με την Οθωμανική Αυτοκρατορία καθώς τη χρονιά 1831 αποτελεί τον βασικό εμπορικό εταίρο τόσο ως προς τις εισαγωγές όσο και ως προς τις εξαγωγές. Ωστόσο, την περίοδο 1865-1869 εκτός του ότι στον τομέα των εισαγωγών αντικαθίσταται ως βασικός εταίρος από την Βρετανία, η συμμετοχή της στις εξαγωγές είναι τόσο μικρή που προσεγγίζει μόλις το 1,5% των συνολικών συναλλαγών.

Ως προς τα εμπορεύσιμα αγαθά, χρήζει παρατήρησης το γεγονός ότι το 1831 το βαμβάκι αποτελεί μεν το βασικό εξαγωγίμο προϊόν του λιμένα σε ποσοστό 36,5% επί του συνόλου ωστόσο, την περίοδο 1865-1869 τα εν λόγω ποσοστά αυξάνονται κατακόρυφα προσεγγίζοντας το 70% περίπου.

Εικόνα 8.5: Βασικοί εμπορικοί εταίροι και εμπορεύσιμα αγαθά του λιμένα Αλεξάνδρειας 1878



Πηγή: Kato and Iwasaki, 2006

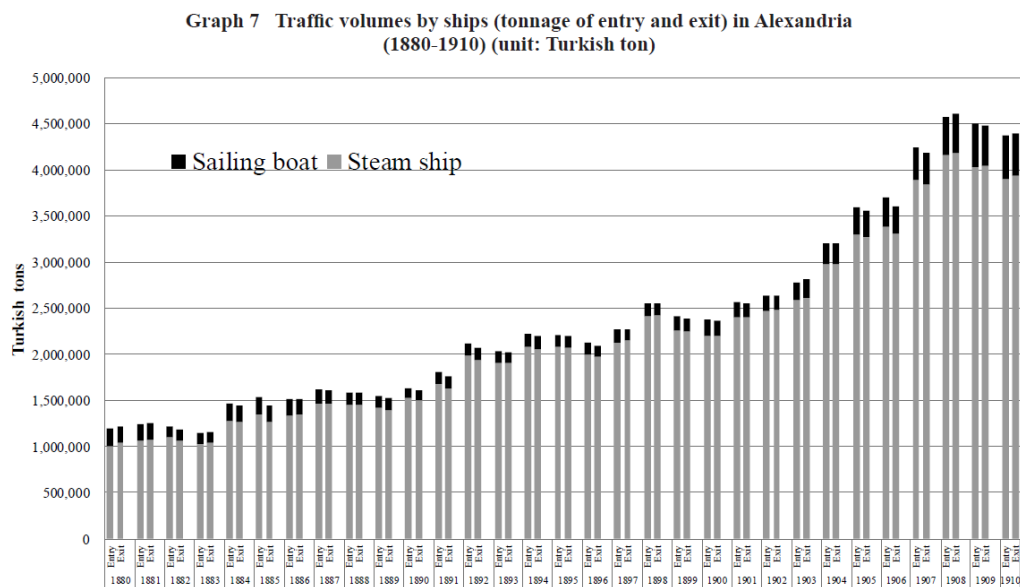
Όπως φαίνεται και από την παραπάνω εικόνα, οι τρεις πιο σημαντικοί εμπορικοί εταίροι της Αλεξάνδρειας το 1878 ως προς τις εισαγωγές ήταν η Βρετανία (που αντιπροσωπεύει το 53% της συνολικής αξίας), η Γαλλία (20,1%) και η Αυστρία-Ουγγαρία (13,1%). Αναφορικά με τις



εξαγωγές, ο πλέον σημαντικός εταίρος είναι επίσης η Βρετανία (61,0%) και ακολουθούν η Γαλλία (12,1%) και η Ρωσία (11,9%). Τις τρεις βασικότερες κατηγορίες εισαγόμενων εμπορευμάτων αποτελούν τα βαμβακερά προϊόντα (27,9%), ο άνθρακας (7,1%) και τα έτοιμα ρούχα (5,4%)<sup>94</sup>, ενώ για τις εξαγωγές περιλαμβάνονται το βαμβάκι (64,5%), οι βαμβακόσποροι (11,6%) και η ζάχαρη (10,6%). Τα στατιστικά στοιχεία δείχνουν ότι οι Ευρωπαϊκές χώρες αποτελούν τους κύριους εμπορικούς εταίρους της Αλεξάνδρειας τόσο για τις εισαγωγές όσο και για τις εξαγωγές, ενώ τα κύρια εισαγόμενα εμπορεύματα περιλαμβάνουν κατασκευασμένα προϊόντα και καύσιμα και οι εξαγωγές πρώτες ύλες.

Η Αλεξάνδρεια συνέχισε να αναπτύσσεται ως ένα κομβικό διεθνές λιμάνι της Μεσογείου και μετά τη δεκαετία του 1880, όπως φαίνεται και από τα δύο γραφήματα που ακολουθούν. Στα εν λόγω γραφήματα απεικονίζεται αφενός ο όγκος των πλοίων που εισέρχονται και εξέρχονται του λιμένα και αφετέρου το είδος τους, δηλαδή αν είναι ατμόπλοια ή ιστιοφόρα πλοία.

Γράφημα 8.7: Όγκος<sup>95</sup> εμπορευμάτων λιμένα Αλεξάνδρειας 1880-1910 ανά κατηγορία πλοίου

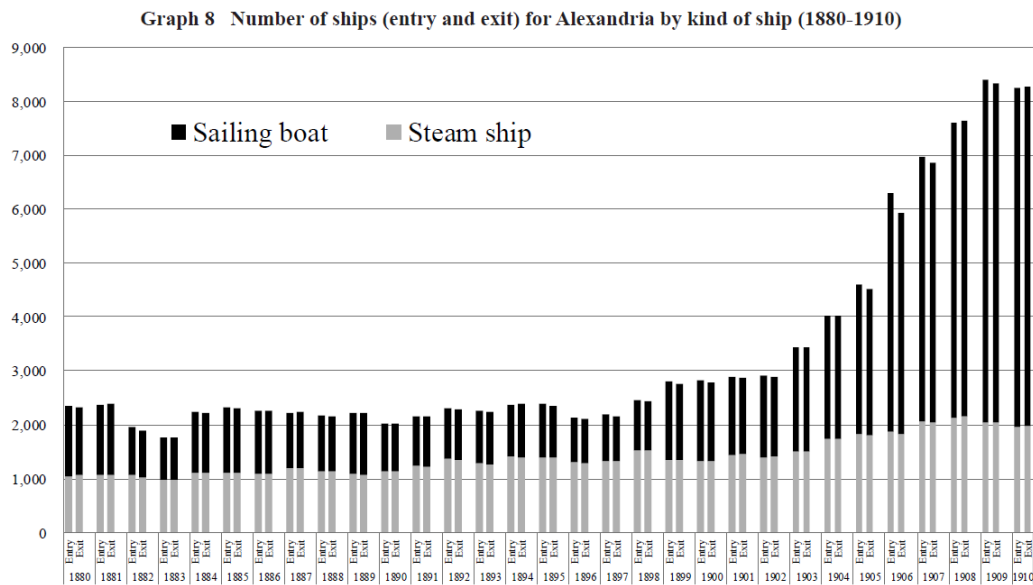


**Πηγή: Kato and Iwasaki, 2006**

<sup>94</sup> Για περισσότερα στοιχεία σχετικά με τις εμπορικές δομές, τους εμπορικούς εταίρους και τα εμπορεύσιμα αγαθά του λιμένα της Αλεξάνδρειας, βλ. Kato, H. "Categorization of Egyptian Port Cities in 1878", *Journal of Asian Network for GIS-based Studies*, 4, (forthcoming).

<sup>95</sup> Ο τουρκικός τόνος αποτελεί την τυπική μονάδα βάρους (καθαρή χωρητικότητα, NT) που συμφωνήθηκε στις 18 Δεκεμβρίου 1873 στο διεθνές συνέδριο που πραγματοποιήθηκε στην Κωνσταντινούπολη. Ένας τουρκικός τόνος είναι σχεδόν ισοδύναμος αλλά ελαφρώς μικρότερος από τον «τυπικό» τόνο.

Γράφημα 8.8: Αριθμός πλοίων λιμένα Αλεξάνδρειας 1880-1910



Πηγή: Kato and Iwasaki, 2006

Από τα δύο παραπάνω γραφήματα εξάγονται τα εξής τρία βασικά συμπεράσματα. Πρώτον, ο όγκος της κυκλοφορίας των πλοίων (αριθμός εισόδου και εξόδου) αυξήθηκε σημαντικά από το 1880. Δεύτερον, αναφορικά με τους τύπους των πλοίων ενώ ο αριθμός των ιστιοφόρων πλοίων αυξήθηκε ταχέως από το 1903, ο αριθμός των ατμόπλοιων αυξήθηκε ελάχιστα κατά τη διάρκεια της ίδιας περιόδου. Τρίτον, η παρατηρούμενη αύξηση στον όγκο των εμπορευσίμων προϊόντων μετά το 1880 οφειλόταν τόσο στην αύξηση του αριθμού των πλοίων που προσεγγίζαν το λιμάνι της πόλης όσο και στην αύξηση της χωρητικότητας που συνδεόταν με την τυπολογία των ατμόπλοιων.

Εκτός από τον εμπορικό τομέα, σημαντική παράμετρο της οικονομικής δραστηριότητας της πόλης αποτελούσε και ο χρηματοπιστωτικός τομέας. Πιο συγκεκριμένα, η πρώτη συναλλαγή βάμβακος καταγράφεται στο αλεξανδρινό “Café de l’Europe” στην Πλατεία Προξένων το 1865. Οι αγοραπωλησίες βαμβακιού θα συνεχιστούν σε διπλανό κτίριο, ελεγχόμενες συχνά από ευρωπαϊκά κέντρα βάσει της προσφοράς και της ζήτησης. Καθώς οι εργασίες συνεχώς αυξάνονται, ιδρύεται η “Association Cottoniere d’Alexadrie”, η οποία θα μετεξελιχθεί στο “Alexandria General Produce Association (AGPA)”, ένα είδος εμπορικού επιμελητηρίου της εποχής. Το 1883 το AGPA μεταφέρεται σε νέο κτίριο στην πλατεία Μοχάμεντ Άλι και ως *Bourse*, δηλαδή Χρηματιστήριο, θα γίνει το επίκεντρο της οικονομικής ζωής της Αλεξάνδρειας και γενικότερα της Αιγύπτου (Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, 2011).

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι η Ελληνική Κοινότητα διαδραμάτισε ηγετικό ρόλο στη δημιουργία του τραπεζικού συστήματος της πόλης αλλά και ολόκληρης της Αιγύπτου, καθώς αρκετοί Αλεξανδρινοί ελληνικής καταγωγής βρέθηκαν σε διευθυντικές θέσεις τραπεζικών οργανισμών που δημιουργήθηκαν αυτήν την περίοδο. Ενδεικτικά αναφέρονται η Τράπεζα της Αλεξάνδρειας, η Γενική Τράπεζα της Αιγύπτου, η Εθνική Τράπεζα της Αιγύπτου, η Τράπεζα της Ανατολής, η Ιονική Τράπεζα κτλ. Σε αυτές τις τράπεζες ένας μεγάλος αριθμός παραγόντων της Ελληνικής Κοινότητας αποτελούσε το Διοικητικό τους Συμβούλιο (Tomara-Sideris and Theocharis, 2015).

### 8.1.3 Πολεοδομία – Τεχνικές Υποδομές

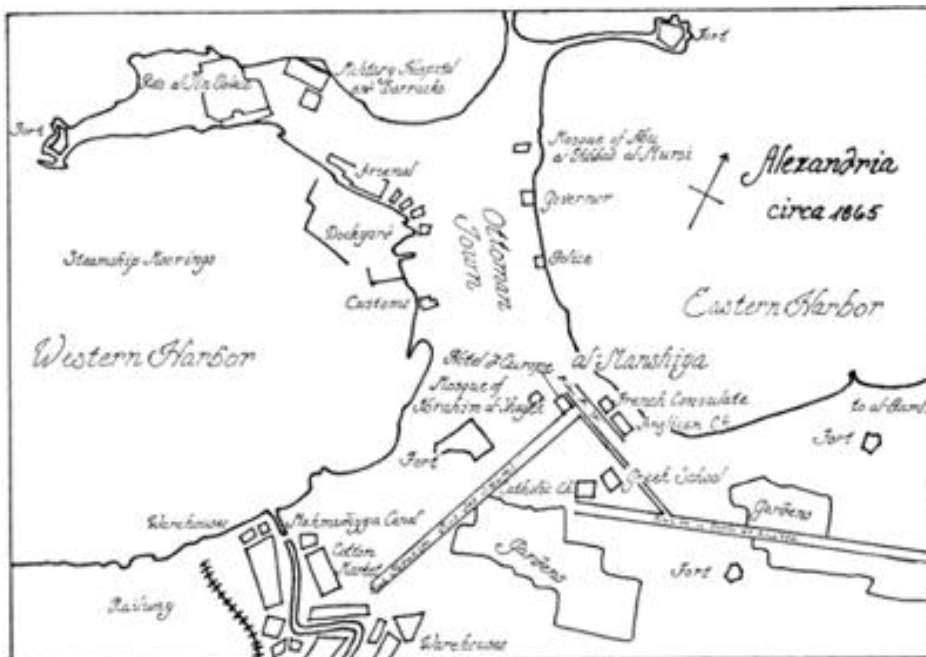
#### 8.1.3.1 Δομικά Χαρακτηριστικά

##### Πολεοδομία

Κατά την οθωμανική περίοδο, οι κάτοικοι εγκατέλειψαν σε μεγάλο βαθμό την εντός των τειχών μεσαιωνική πόλη κατευθυνόμενοι προς την περιοχή δίπλα στο λιμάνι στον λαιμό της χερσονήσου. Η αναμόρφωση, η επέκταση και ο εκσυγχρονισμός της Αλεξάνδρειας οφείλεται εν πολλοίς στον Μοχάμεντ Άλι, τον οθωμανό κυβερνήτη της Αιγύπτου που κυβερνούσε από το 1805 μέχρι το 1849. Κατά τη διάρκεια της βασιλείας του, η Αλεξάνδρεια ανέλαβε σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της Αιγύπτου και αναδείχτηκε σε δεύτερη πρωτεύουσά της, η οποία αποτελούσε και το καλοκαιρινό θέρετρο της κυβερνούσας ελίτ της χώρας (Starr, 2005).

Στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η Αλεξάνδρεια καλείται να επεκτείνει τα όριά της έτσι ώστε να μπορέσει να φιλοξενήσει την αυξανόμενη αστική της τάξη. Ωστόσο, οι δυνατότητες εξάπλωσής της ήταν περιορισμένες λόγω της γεωμορφολογίας της ευρύτερης περιοχής αλλά και των προϋφιστάμενων κτισμάτων. Καθώς λοιπόν ο «λαιμός» της χερσονήσου που καταλήγει στην περιοχή Ras al-Tin έχει καταληφθεί από τον δέκατο όγδοο αιώνα, τα νέα στεγαστικά και επιχειρηματικά κτίρια χωροθετούνται νότια και ανατολικά της παλιάς πόλης. Η μεγαλύτερη οικοδομική δραστηριότητα και αναπτυξιακή διαδικασία έλαβε χώρα στις περιοχές που άπτονται του ανατολικού λιμένα στον ανατολικό τομέα, στην επονομαζόμενη «Φράγκικη Συνοικία» και νότια αυτής (Reimer, 1988).

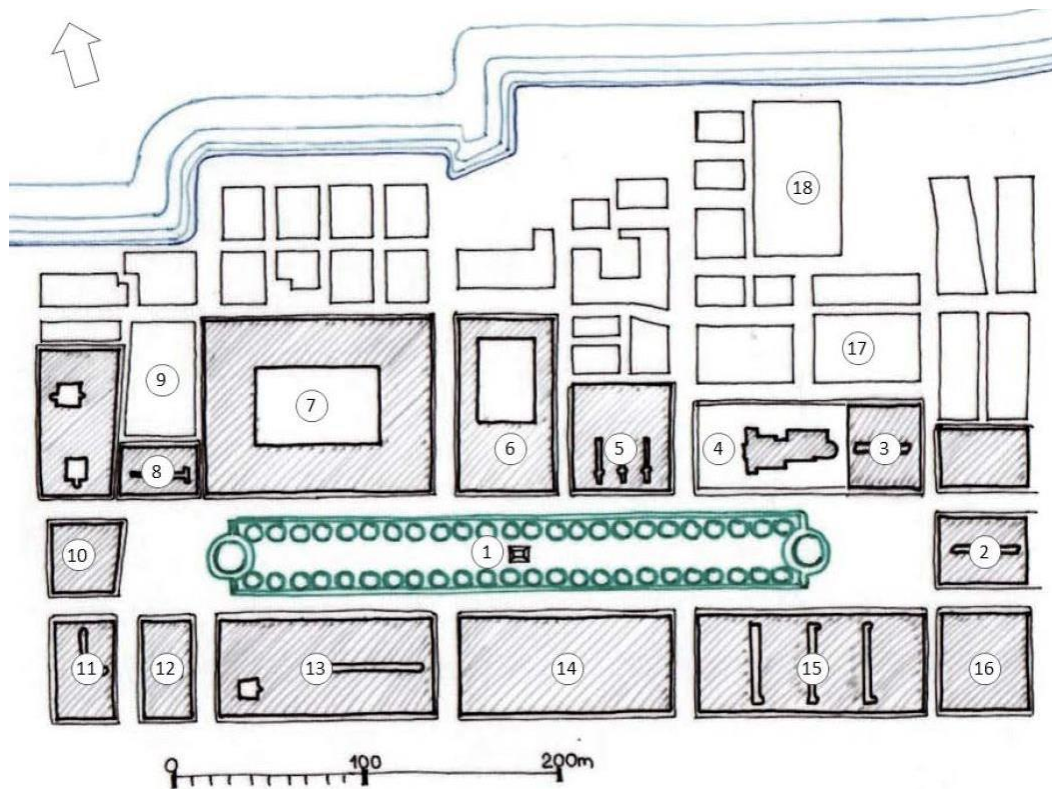
Χάρτης 8.1: Η Αλεξάνδρεια το 1865



Πηγή: Reimer, 1988

Η περιοχή κοντά στο δυτικό λιμάνι και βόρεια του καναλιού Mahmudiyya, οικοδομήθηκε τις αρχές της περιόδου. Ο Αμπάς Πασάς δώριζε αδόμητη γη σε αυτή τη συνοικία σε ανθρώπους που ασχολούνται με το εμπόριο, με αποτέλεσμα να κατασκευαστούν στην περιοχή της αποθήκες για εμπορεύσιμα αγαθά, τα οποία εισέρεαν από διάφορα μέρη της Αιγύπτου. Η περιοχή ευημερούσε ως εμπορευματική ζώνη καθώς επιλεγόταν από πολλά πλοία για φόρτωση και εκφόρτωση εμπορευμάτων αλλά και επειδή το κανάλι Mahmudiyya αποτελούσε το κύριο μεταφορικό δίκτυο της περιόδου. Όταν το κανάλι σταδιακά χάνει τη μεταφορική ισχύ του λόγω της δημιουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου στα 1850, αυτό το μέρος της πόλης θα απολέσει μέρος της δυναμικής του αν και θα παραμείνει σημαντικός εμπορικός θύλακας (Reimer, 1988).

Εικόνα 8.6: Πλατεία Μοχάμεντ Άλι 1882



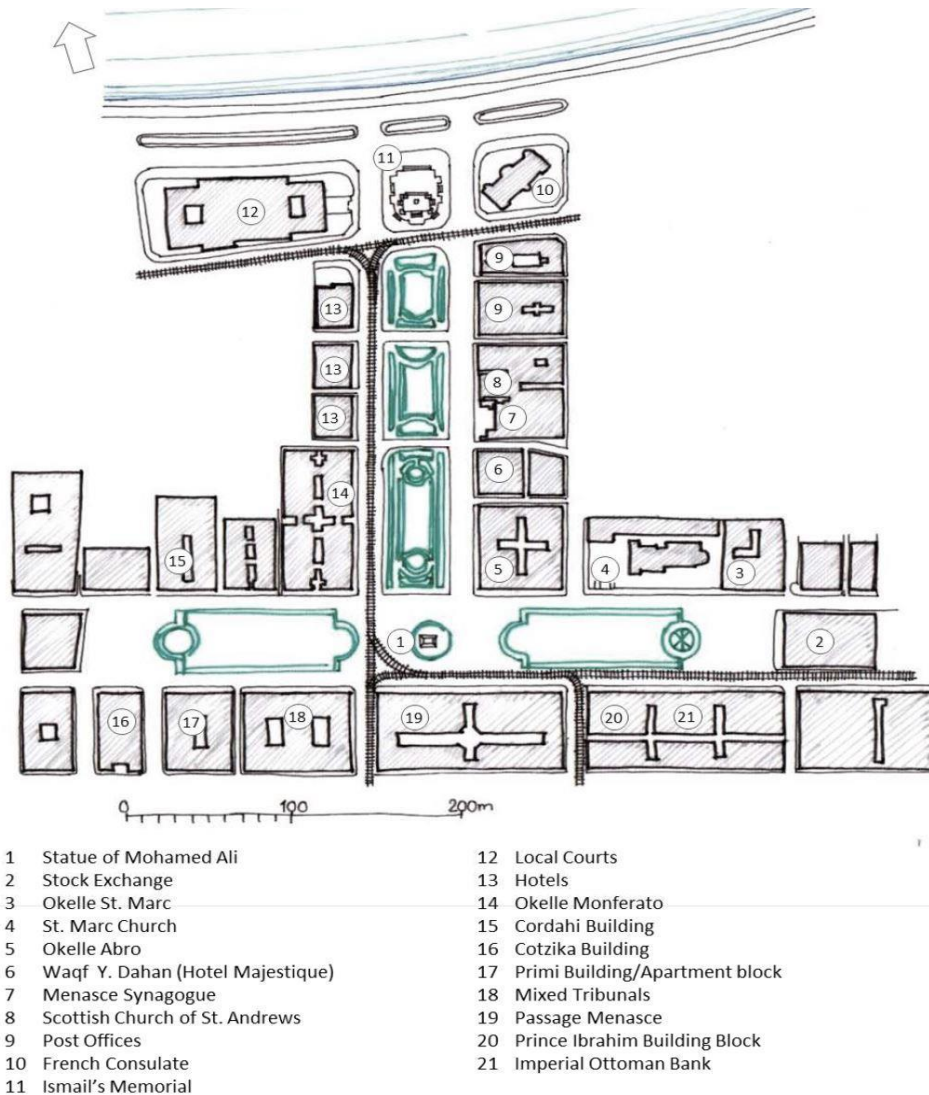
- |                             |                                 |
|-----------------------------|---------------------------------|
| 1 Statue of Mohamed Ali     | 10 Okelle du Café de l'Europe   |
| 2 Palazzo of Tossizza       | 11 Okelle Gibarra               |
| 3 Okelle St. Marc           | 12 Okelle d'Anastasy            |
| 4 St. Marc Church           | 13 Hôtel d'Europe               |
| 5 Okelle Abro               | 14 Okelle Domaines de l'Etat    |
| 6 Okelle de France          | 15 Okelle Prince Ibrahim Pasha  |
| 7 Okelle Moharram Bey/Neuve | 16 Okelle des Enchères Publique |
| 8 Palace of Count Zizinia   | 17 Old Stock Exchange (Bourse)  |
| 9 Mixed Tribunals           | 18 French Market                |

**Πηγή:** *Dessouki, 2012*

Εν τω μεταξύ, η επέκταση της πόλης ανατολικά και νοτιοανατολικά συντελείται στα τέλη του 1830 και έπειτα. Το εν λόγω τμήμα της πόλης, το επονομαζόμενο al-Manshiya, αποτελεί και το πλέον αναβαθμισμένο και επιθυμητό καθώς συγκεντρώνει και όλες τις νεότερικότητες της εποχής. Οι αξίες γης είναι ιδιαίτερα υψηλές στην περιοχή αυτή και καθίστανται απαγορευτικές για την πλειοψηφία του πληθυσμού της πόλης. Η συνοικία αυτή συγκεντρώνει την Κοινότητα των ξένων της Αλεξάνδρειας, και κυρίως των αξιωματούχων και των προξένων, γ'αυτό και είναι γνωστή και ως Φράγκικη Συνοικία. Στο κέντρο της Συνοικίας εντοπίζεται ο επιχειρηματικός και πολιτιστικός θύλακας της πόλης. Πιο συγκεκριμένα, γύρω από την πλατεία που βρίσκεται στο κέντρο της συνοικίας απαντώνται το Γαλλικό Προξενείο, το πολυτελές ξενοδοχείο «Ευρώπη», η Αγγλικανική Εκκλησία, τα γραφεία σημαντικών ευρωπαϊκών ναυτιλιακών γραμμών και αρκετών χώρων αναψυχής

όπως καφέ και θέατρα, το Χρηματηστήριο κτλ. Στο κέντρο της πλατείας είναι χωροθετημένο το άγαλμα του Μοχάμετ Άλι, το οποίο δημιουργήθηκε στην Ευρώπη και κόστισε στον Χεδίφη περίπου 2.000.000 γαλλικά φράγκα<sup>96</sup> (Reimer, 1988; Said, 2016).

Εικόνα 8.7: Πλατεία Μοχάμεντ Άλι 1940



Πηγή: *Dessouki, 2012*

Η πλατεία ενοποιείται με το θαλάσσιο μέτωπο της πόλης μέσω των Γαλλικών Κήπων δημιουργώντας έτσι ένα δίκτυο κοινόχρηστων χώρων που αναβαθμίζουν έτη περαιτέρω την συνοικία (Said, 2016).

<sup>96</sup> Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την πλατεία Manseyah (ή al-Manshiya ή πλατεία Προξένων ή πλατεία Μοχάμεντ Άλι) βλέπε παράγραφο 8.1.3.5.

Εικόνα 8.8: Άποψη των Γαλλικών Κήπων (French Gardens)



**Πηγή:** *Dessouki, 2012*

Η 29η Σεπτεμβρίου 1834 αποτελεί σημαντική ημερομηνία για τον πολεοδομικό σχεδιασμό της πόλης καθώς σηματοδότησε την ίδρυση του Conseil de l'Ornato, της πρώτης δηλαδή σύγχρονης Κυκλοφοριακής και Κτιριακής Επιτροπής στην Μέση Ανατολή, ακολουθώντας το ιταλικό πολεοδομικό μοντέλο. Σε αυτή την επιτροπή, η οποία αποτελούνταν κυρίως από Ευρωπαίους, ανατέθηκε η οριοθέτηση και η ονοματοδοσία του οδικού δικτύου καθώς και η θέσπιση και επιβολή των οικοδομικών κανονισμών (Reimer, 1993). Το έργο της Επιτροπής θεωρείται από αρκετούς ερευνητές μέρος της διαδικασίας «αποικιοποίησης» της πόλης επειδή μετέτρεψε την Αλεξάνδρεια σε "ευρωπαϊκή πόλη" ώστε να εξυπηρετήσει τους νέους ευρωπαίους κατοίκους της με την ατζέντα της να περιορίζεται στην ευρωπαϊκή συνοικία και να αγνοεί πλήρως την αραβική συνοικία της πόλης, η οποία θεωρείται και η πλέον υποβαθμισμένη και πυκνοκατοικημένη. Ο αρχι-μηχανικός της στα πρώτα χρόνια ήταν ο Ιταλός μηχανικός Francesco Mancini, ο οποίος σχεδίασε και την Πλατεία Προξένων, το νέο ευρωπαϊκό κέντρο της πόλης (Said, 2016).

Αν και η πλειοψηφία των επεκτάσεων πραγματοποιήθηκε σε περιοχές που εφάπτονται του αρχικού αστικού ιστού της πόλης και βρίσκονται σε μία χωρική συνέχεια μεταξύ τους, εξαίρεση αποτελεί η περιοχή Ramleh. Το Ramleh αποτελεί έναν μικρό παραθαλάσσιο οικισμό περίπου 10 χιλιόμετρα ανατολικά της πόλης. Αρχικά, απαγορευόταν η ιδιοκτησία γης στην περιοχή καθώς προοριζόταν για στρατιωτικούς σκοπούς. Ωστόσο, ο Reimer (1988) υποστηρίζει ότι ακριβώς αυτό το γεγονός ώθησε αρκετούς επιφανείς ευρωπαίους να αποκτήσουν παράνομα γη ώστε να αναγείρουν εκεί τις θερινές κατοικίες τους. Έτσι, μετατράπηκε σε ένα πολυτελές προάστιο υψηλών προδιαγραφών με πολυτελείς βίλες,

ακριβά καταστήματα και ξενοδοχεία, κήπους και το θερινό παλάτι του Χεδίφη. Μάλιστα, το 1863 κατασκευάστηκε και σιδηροδρομική γραμμή που το συνέδεσε με το κέντρο της πόλης, η οποία αργότερα μετατράπηκε και σε γραμμή ηλεκτρικού τραμ. Οι δε ονομασίες των σταθμών της εν λόγω γραμμής τραμ υποδηλώνουν την πολυπολιτισμικότητα και τον κοινωνικό πλουραλισμό της αναπτυσσόμενης πόλης (Awad and Hamouda, 2006).

Η οικοδομική έκρηξη στην πόλη συντελέστηκε κυρίως μετά τον βομβαρδισμό της το 1882, όταν η Αιγυπτιακή κυβέρνηση αποζημίωσε τους ιδιοκτήτες για τις απώλειες των ιδιοκτησιών τους. Το ποσό έφτασε τα 4,5 εκατομμύρια λίρες και αντιστοιχούσε σε 4.080 αιτήσεις. Λόγω της εισροής ενός τέτοιου κεφαλαίου στην τοπική οικονομία, υπήρχε μία γενική ευημερία και ένας οικοδομικός οργανισμός που οδήγησε στην ταχεία ανοικοδόμηση της πόλης. Η οικοδομική έκρηξη που συντελέστηκε στην πόλη μετά το 1882 οφείλεται είτε στις κυβερνητικές αποζημιώσεις και την αναγκαιότητα ανοικοδόμησης των πληγεισών περιοχών είτε στην οικονομική έκρηξη που προήλθε από το εμπόριο του βάμβακος. Μάλιστα, πολλοί αντιπρόσωποι και τραπεζίτες, εντοπίζοντας τη σημαντική προοπτική της διαχείρισης ακίνητης περιουσίας στην Αλεξάνδρεια της περιόδου αυτής, εξελίχθηκαν σε κτηματομεσίτες (Awad, 1996).

Χάρτης 8.2: Τα κτίρια που κατεδαφίστηκαν από τον βομβαρδισμό του 1882



Πηγή: Said, 2016



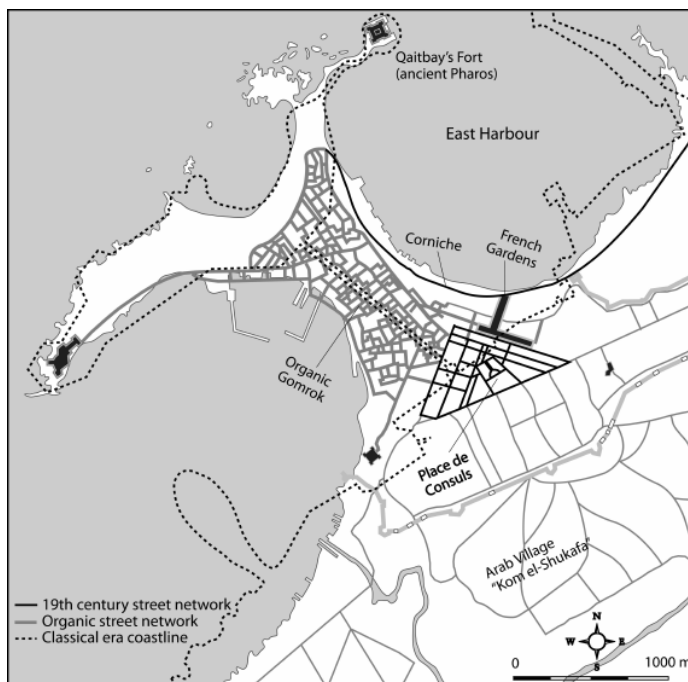
Εικόνα 8.9: Αποψη της πλατείας Μοχάμεντ Άλι μετά τον βομβαρδισμό



Πηγή: <http://www.levantineheritage.com/alexandria.htm>

Στην εικόνα που ακολουθεί, παρουσιάζεται ο οργανικός ιστός της πόλης του 19<sup>ου</sup> αιώνα όπου αποτελείται από ένα ορθογώνιο δίκτυο οδών με διαγώνιες λεωφόρους που συγκλίνουν σε ένα εστιακό σημείο και διαχέονται προς διάφορες κατευθύνσεις της πόλης (Khirfan, 2010). Τα στατιστικά στοιχεία του οδικού δικτύου (άθροισμα του μήκους όλων των δρόμων, μέσο μήκος των δρόμων κτλ) παρουσιάζονται στον πίνακα 8.6.

Εικόνα 8.10: Σχέδιο της Αλεξάνδρειας του 19ου αιώνα



Πηγή: Khirfan, 2010

Πίνακας 8.6: Στοιχεία οδικού δικτύου

α/α	Περιγραφή	Ποσότητα
1	Σύνολο Μήκους όλων των οδών (χλμ.)	67,521
2	Μικρότερος δρόμος (χλμ.)	0,008
3	Μεγαλύτερος δρόμος (χλμ.)	2,491
4	Μέσο όρο μήκους δρόμων (χλμ.)	0,163
5	Σύνολο οδικών τμημάτων	415
6	Συνολική επιφάνεια περιοχής (χλμ. <sup>2</sup> )	4,113

Πηγή: *Khirfan, 2010*

Ως προς την Αραβική Συνοικία παρατηρούνται τα εξής: Η Οθωμανική πόλη (Αραβική Συνοικία) είναι το παλαιότερο τμήμα της πόλης της Αλεξάνδρειας. Τα δύο λιμάνια της πόλης, το ανατολικό και το δυτικό περικλείουν ένα κομμάτι γης ανάμεσά τους που αργότερα ονομάστηκε «Οθωμανική πόλη». Η Οθωμανική Πόλη σταδιακά κατέλαβε ολόκληρο τον ισθμό βόρεια της μεσαιωνικής πόλης και έγινε το βασικό κέντρο της πόλης όπου συγκεντρώνονται οι κατοικίες των ψαράδων, τα τζαμιά, η εμπορική περιοχή και οι λιμενικές δραστηριότητες. Αργότερα, ο Αντιβασιλέας της Αιγύπτου Μοχάμεντ Άλι, μετέτρεψε την εικόνα της πόλης μέσω της ίδρυσης μιας νέας ευρωπαϊκής ζώνης ακριβώς στα νότια του παλαιού οθωμανικού οικιστικού πυρήνα. Η ευρωπαϊκή συνοικία σχεδιάστηκε σύμφωνα με τα δυτικά πρότυπα σχεδιασμού και διαφοροποιείται άρδην από την εικόνα της ισλαμικής παραδοσιακής αρχιτεκτονικής που διατηρεί το παλαιό κομμάτι της πόλης (Aref, 2010).

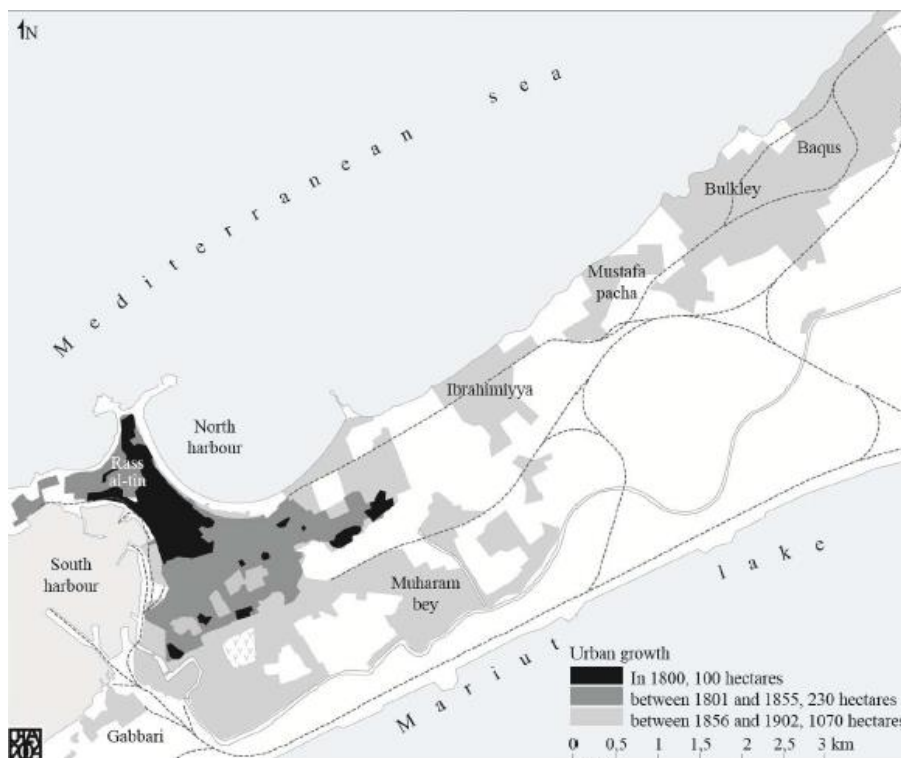
Ο σχεδιασμός της οθωμανικής πόλης αντιπροσωπεύει τα παραδοσιακά πλαίσια σχεδιασμού των αραβικών πόλεων αναφορικά με τις πυκνοκατοικημένες δομές, τις προβληματικές συνθήκες φωτισμού και αερισμού των κτισμάτων και τα στενά σοκάκια και τους δρόμους, πολλά εκ των οποίων οδηγούν σε αδιέξοδα. Από την άλλη, το αρχιτεκτονικό στυλ της οθωμανικής πόλης αποτελεί έναν συνδυασμό της παραδοσιακής ισλαμικής αρχιτεκτονικής και των κλασικών επιρροών των ευρωπαϊκών πόλεων της Μεσογείου, σχηματίζοντας αυτό που είναι γνωστό ως Οθωμανικό στυλ του 18ου αιώνα. Τα κτήρια έχουν περιορισμένο ύψος και είναι συνήθως 2 ή 3 ορόφων. Τα στενά ανοίγματα διαθέτουν παντζούρια που παρέχουν προστασία της ιδιωτικής ζωής και ηλιοπροστασία. Δυστυχώς, λόγω του γρήγορου ρυθμού ανάπτυξης και του εκσυγχρονισμού της πόλης, πολύ λίγα σπίτια που χρονολογούνται από την Οθωμανική περίοδο παραμένουν διατηρητέα. Τέλος, η πλειοψηφία των κτισμάτων της οθωμανικής πόλης χρονολογούνται στα μέσα και τα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα (Mohsen, 1994).

Σύμφωνα με τον Aref (2010), η Οθωμανική πόλη διαθέτει δύο ξεχωριστές ιδιότητες:

- Το περιβαλλοντικό και φυσικό κεφάλαιο που εκφράζεται μέσα από τα κτίριά της, τον αστικό ιστό και τα τοπία.
- Τις κοινωνικοπολιτιστικές αξίες που εκφράζονται μέσα από την αρχιτεκτονική, τις παραδόσεις, τα έθιμα και άλλες πτυχές της άυλης πολιτιστικής κληρονομιάς.

Στην εικόνα που ακολουθεί, παρουσιάζεται η αστική εξέλιξη της Αλεξάνδρειας κατά τον 19<sup>ο</sup> αιώνα. Το 1800, η πόλη κάλυπτε περίπου εκατό εκτάρια, το 1855 η έκτασή της ανήλθε στα 330 εκτάρια και το 1902 στα 1.400 εκτάρια, σημειώνοντας αλματώδη χωρική εξάπλωση και πληθυσμιακή αύξηση.

Εικόνα 8.11: Αστική εξέλιξη Αλεξάνδρειας τον 19ο αιώνα



Πηγή: Arnaud, 2008

## Αρχιτεκτονική

Η αρχιτεκτονική των πόλεων-λιμανιών όπως η Αλεξάνδρεια, συνδέεται με την κοινωνική, πολιτική, οικονομική και πολιτιστική ιστορία αυτών των τόπων. Η κοσμοπολίτικη εποχή στην Αλεξάνδρεια συνέπεσε με την αρχή της σύγχρονης πόλης (1798) ενώ η κοσμοπολίτικη κοινότητά της προσέδωσε σε αυτή αξιόλογα εκλεκτικά κτίρια που προσέφεραν στην

Αλεξάνδρεια διαφορετική αστική ταυτότητα από ό,τι διέθετε οποιαδήποτε άλλη πόλη της Αιγύπτου. Ιστορικά, μεγάλα αρχιτεκτονικά έργα έδωσαν τη δυνατότητα στην επιχειρηματική κοινωνική τάξη να παρουσιάσει την ευμάρειά της μέσω του αστικού χώρου και σχεδιασμού. Τα πολιτικά και πολιτισμικά πλαίσια αναφοράς στα οποία εισήχθησαν τέτοια κτίρια πρόσφεραν επίσης έναν τρόπο αλληλεπίδρασης ευρύτερων πολιτισμικών αξιών. Ως εκ τούτου, η αρχιτεκτονική αποτέλεσε μία από τις βασικές πηγές για την αναφορά των πολιτισμών άλλων τόπων με ιστορικά στυλ, πολιτισμικές αξίες και τεχνοτροπίες, εκφρασμένα είτε σε έργα του δημόσιου χώρου είτε σε ιδιωτικά κτιριακά έργα στις συνοικίες της πόλης. Μέσω της αρχιτεκτονικής καθίστανται ορατοί οι κοινωνικοί συσχετισμοί και η αστική ιεραρχία εντός των ορίων της πόλης ([http://www.academia.edu/5168663/Alexandria\\_a\\_Port\\_City](http://www.academia.edu/5168663/Alexandria_a_Port_City)).

Οι ξένοι και οι «ντόπιοι» Ευρωπαίοι που ζούσαν στην Αλεξάνδρεια και κυρίως οι Έλληνες, οι Ιταλοί και οι Γάλλοι είχαν σημαντική επίδραση στα αρχιτεκτονικά στυλ των κτιρίων της πόλης, τα οποία αποτυπώνουν και το εύρος του πλουραλισμού, της ποικιλομορφίας και του κοσμοπολιτισμού της. Η συνύπαρξη αυτής της κοινωνικής ποικιλομορφίας εισήγαγε στην πόλη νέες αρχιτεκτονικές μορφές, όπως η νεοκλασική, η νεοαναγεννησιακή, η εκλεκτική, η αρτ ντεκό, η αρτ νουβό και το νεο-ισλαμικό στυλ ([http://www.academia.edu/5168663/Alexandria\\_a\\_Port\\_City](http://www.academia.edu/5168663/Alexandria_a_Port_City)).

Αξίζει να αναφερθεί ότι παρά την πληθώρα διαφορετικών στυλ και εθνικοτήτων των αρχιτεκτόνων, υπήρξε μια ενσωμάτωση και αρμονία μεταξύ των κτιρίων αυτής της ιστορικής πόλης που της προσδίδουν και την ιδιαίτερη πολιτισμική ταυτότητά της. Στις εικόνες που ακολουθούν παρουσιάζονται 3 κτίρια που αποτελέσαν ορόσημα της τοπικής αρχιτεκτονικής κληρονομιάς.



**Κτίριο:** Εθνική Τράπεζα (The National Bank)  
**Έτος κατασκευής:** 1915  
**Αρχιτέκτονας:** Henri Gora  
**Αρχιτεκτονικό Στυλ:** Νέο-αναγεννησιακό  
**Χρήση κτιρίου:** Διοικητική  
**Εθνικότητα Αρχιτέκτονα:** Ιταλική

**Κτίριο:** Ελληνικό Κέντρο Πολιτισμού & Εμπορίου  
**Έτος κατασκευής:** 1889-1890  
**Αρχιτέκτονας:** N. Paraskevas  
**Αρχιτεκτονικό Στυλ:** Νέο-κλασικό  
**Χρήση κτιρίου:** Εκπαιδευτική  
**Εθνικότητα Αρχιτέκτονα:** Ελληνική



**Κτίριο:** Sidi Yacoub Tomb (Ministry of Waqfs)  
**Έτος κατασκευής:** 1920  
**Αρχιτέκτονας:** Ομάδα  
**Αρχιτεκτονικό Στυλ:** Νέο-ισλαμικό  
**Χρήση κτιρίου:** Θρησκευτική  
**Εθνικότητα Αρχιτέκτονα:** Αιγυπτιακή και ιταλική

*Πηγή: Said, 2016*

Παρά τις προσπάθειες να απεμπλακεί από το ανατολίτικο παρελθόν, το Συμβούλιο Πολεοδομικού Σχεδιασμού (Conseil de l'Ornato) και οι εκδυτικοποιημένοι Αιγύπτιοι αρχιτέκτονες ανέπτυξαν εξιδανικευμένες εκδόσεις Αραβο-ισλαμικών κτιρίων όπως το *wikala* ή η παραδοσιακή αγορά που βρισκόταν στην Πλατεία των Προξένων (ή Πλατεία Μεχμέτ Αλή). Με τον τρόπο αυτό δημιουργείται ένα υβριδικό αρχιτεκτονικό στυλ με στοιχεία τόσο της δυτικής αρχιτεκτονικής όσο και της ισλαμικής, το οποίο κατέχει σημαντική θέση στο αλεξανδρινό αστικό τοπίο (Abdel-Salam, 1995; Khirfan, 2010).

Αυτή η "Belle Époque" αρχιτεκτονική του ύστερου 19ου αιώνα είναι συντηρητικά εκλεκτική. Η αναβίωση προ-αναγεννησιακών μορφών και διακοσμητικών στοιχείων φαίνονται πιο επίσημα από τον ελεύθερο εκλεκτικισμό των αρχών του 20ού αιώνα. Αυτή η ανάπτυξη κτιριακών συγκροτημάτων δημιουργεί μία τάση που επηρεάζει ολόκληρο το κέντρο της πόλης (Awad, 1996).

Ο εξευρωπαϊσμός της αστικής μορφολογίας προωθήθηκε και με το «άνοιγμα» της πλατείας ώστε να συνδεθεί χωρικά και λειτουργικά με την νέα αποβάθρα το 1905. Η ενοποίηση αυτή δημιούργησε έναν ανοιχτό χώρο, την πλατεία *La Place des Jardins Français* (1909). Οι ευρωπαϊκές αρχιτεκτονικές τάσεις λοιπόν συνεχίζουν να κυριαρχούν ταυτόχρονα με την παρουσία της νεο-ισλαμικής αρχιτεκτονικής ενισχύοντας τη διττή ταυτότητα και αστική μορφολογία της κοσμοπολίτικης πόλης.

Εικόνα 8.12: Τυπικό σπίτι της οθωμανικής πόλης. Ο δεύτερος όροφος προεξέχει προς την οδό, υποστηριζόμενος από διαγώνια ξύλινα στηρίγματα.



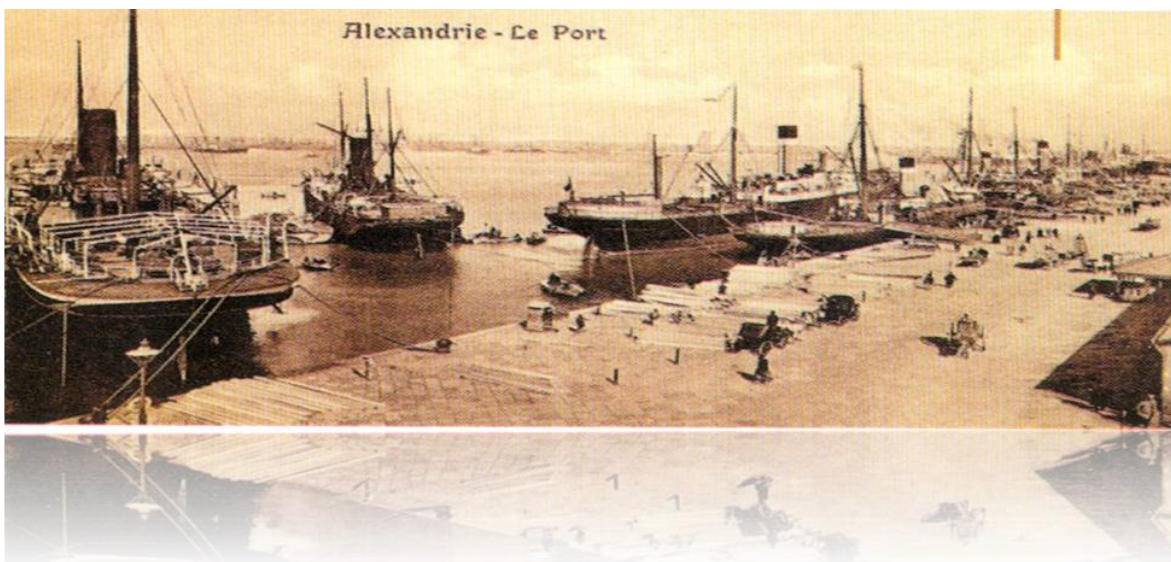
Πηγή: Aref, 2010

Από την άλλη, τα παραδοσιακά κτίρια της Οθωμανικής Πόλης είναι χτισμένα με τοπικά υλικά. Αυτά τα υλικά είναι επαναχρησιμοποιήσιμα και δε δημιουργούνται από μια βιομηχανική διαδικασία. Τα βασικά δομικά υλικά των κτιρίων σε αυτή τη συνοικία της πόλης είναι οι πέτρες, τα τούβλα, το ξύλο και τα κεραμίδια. Το δομικό σύστημα αποτελείται από φέρουσες τοιχοποιίες με ξύλινες δοκούς κατά μήκος της μικρής έκτασης, εγκάρσια της κύριας πρόσοψης. Οι δοκοί καλύπτονται με ξύλινες σανίδες, τσιμεντοκονία ή απλό σκυρόδεμα. Στον πρώτο όροφο των κτιρίων υπάρχουν πρόβολοι, οι οποίοι εξέχουν περίπου 0,6 - 0,8 μέτρα μακριά από το επίπεδο της πρόσοψης. Επιπλέον, υποστηρίζονται από ξύλινες προεξοχές και ενισχύονται περαιτέρω από διαγώνια στηρίγματα. Το ύψος των εν λόγω κτιρίων κυμαίνεται μεταξύ δύο-τριών ορόφων (Aref, 2010).

### 8.1.3.2 Έργα Υποδομής

#### Λιμενικές Υποδομές και Θαλάσσιο Μέτωπο

Από την απαρχή της ηγεσίας του Μοχάμεντ Άλι δόθηκε ιδιαίτερη βαρύτητα στον εκσυγχρονισμό και την επέκταση των λιμένων καθώς είχε αναγνωριστεί η σημασία τους στην ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής (Arnaud, 2008). Μάλιστα, αντί να προκριθεί η χρήση του ανατολικού πτολεμαϊκού λιμένα, προτιμήθηκε η αναβάθμιση του δυτικού, ο οποίος ήταν βαθύτερος και ευρύτερος, με λιγότερους υφάλους (Πολυζωίδης, 2011).



Στην Αλεξάνδρεια, όταν ο δυναμισμός του εμπορίου επέβαλε έναν συνολικότερο εκσυγχρονισμό της πόλης, ο Γάλλος Linant de Bellefords, Υπουργός Δημοσίων Έργων της Αιγύπτου συνέταξε το οριστικό σχέδιο του λιμανιού το 1869. Ωστόσο, με την άνοδο της

βρετανικής επιρροής, το έργο ανατίθεται στην λονδρέζικη εταιρεία William Bruce Greenfield & Co, η οποία το ολοκληρώνει μέχρι το 1880, με αρχιμηχανικό τον William Janvrin Du Port. Το κόστος κατασκευής ανήλθε σε 75.284.000 φράγκα και αποτέλεσε μία από τις λίγες βρετανικές εργολαβίες στην Ανατολική Μεσόγειο (Χαστάογλου, 2005).

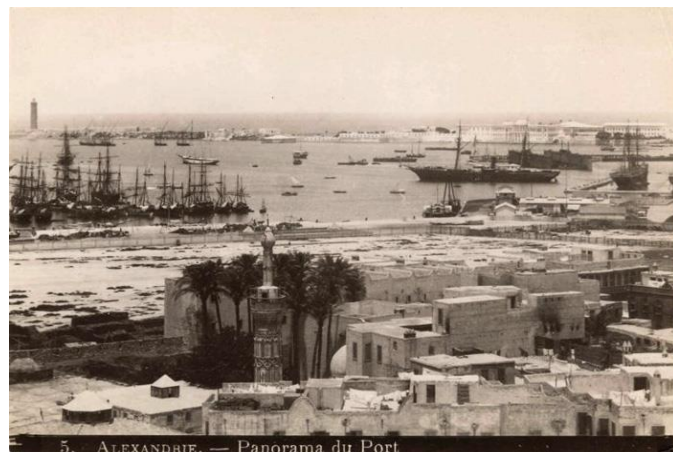
Το πλαίσιο των εργασιών που υλοποιήθηκαν αποτελούσαν μέρος της στρατηγικής ανάδειξης της Αλεξάνδρειας σε κομβικό λιμάνι της Ανατολικής Μεσογείου. Τα λιμενικά έργα που ξεκίνησαν το 1870, περιελάμβαναν εργασίες εκβάθυνσης, έναν εκτεταμένο διπλό κυματοθραύστη, χωριστές προβλήτες για την προσάραξη εμπορικών και επιβατικών πλοίων και προκυμαία, νέο φάρο στη χερσόνησο Ras-El-Tin, επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου μέχρι τις αποβάθρες, αποθήκες και μία πλωτή αποβάθρα για την επισκευή και συντήρηση των πλοίων (Reimer, 1988).

Εικόνα 8.13: Όψη από την προβλήτα του λιμένα της Αλεξάνδρειας



Πηγή: <http://www.levantineheritage.com/alexandria.htm>

Εικόνα 8.14: Πανοραμική όψη του λιμένα Αλεξάνδρειας



Πηγή: <http://www.levantineheritage.com/alexandria.htm>



Σημαντικό τμήμα του θαλασσίου μετώπου της πόλης αποτελούν οι ναυπηγικές εγκαταστάσεις. Μετά από την ναυμαχία στο Ναβαρίνο το 1827 και τις καταστροφικές συνέπειες για τον στόλο του Μοχάμεντ Άλι, τέθηκε ως βασικός στόχος η αντικατάστασή του. Έτσι, το 1829 ανατέθηκε στον Γάλλο μηχανικό M. de Cerisy η κατασκευή μιας αποβάθρας στον δυτικό λιμένα με σκοπό τη ναυπήγηση πλοίων. Την περίοδο εκείνη εκτιμάται ότι στα ναυπηγεία απασχολούνταν παραπάνω από 5.000 εργάτες, ενώ τα πρώτα δέκα χρόνια κατασκευάστηκαν 22 σκάφη (Fahmy, 2004).

Επιπροσθέτως, χαρακτηριστικό τοπόσημο του θαλασσίου μετώπου της Αλεξάνδρειας αποτελεί και το παλάτι Ras-Al-Tin του Μοχάμεντ Άλι στα δυτικά της χερσονήσου του Φάρου. Το εν λόγω παλάτι χρησιμοποιούνταν από τους μεταγενέστερους Αιγυπτίους Βασιλείς ως θερινό ανάκτορο (Πολυζωίδης, 2011).

Εικόνα 8.15: Το Παλάτι Ras-El-Tin



Πηγή: <http://www.levantineheritage.com/alexandria.htm>

Αν και αρχικά τα λιμενικά έργα δρομολογήθηκαν για να υποστηρίξουν την ακμάζουσα εμπορική δραστηριότητα της πόλης με την έκρηξη των συναλλαγών βάμβακος, στην πορεία αποδείχτηκαν ζωτικής σημασίας στον ανταγωνισμό με το λιμάνι του Port Said, του οποίου η δυναμική ενισχύθηκε από τη διάνοιξη της Διώρυγας του Σουέζ (Reimer, 1988).

### Σιδηροδρομικό Δίκτυο

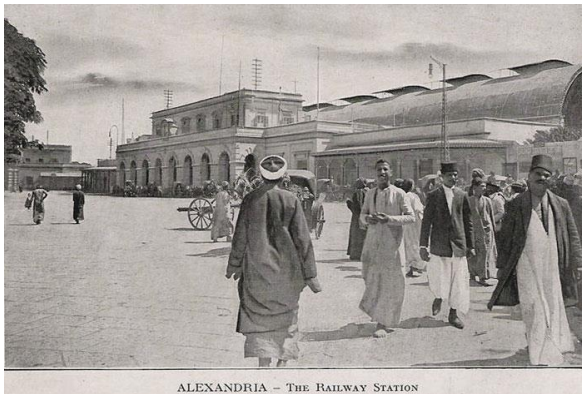
Η ιστορία κατασκευής της σιδηροδρομικής σύνδεσης Κάιρο-Αλεξάνδρεια ολοκληρώνεται το 1854, αναδεικνύοντας για ακόμη μία φορά τη σπουδαιότητα της πόλης της Αλεξάνδρειας για

την Αιγυπτιακή Κυβέρνηση. Οι Βρετανοί, οι οποίοι από την εποχή κυριαρχίας του Μοχάμεντ Άλι επιδίωκαν τη σύναψη συμφωνίας, ενδιαφέρονται περισσότερο για τη σύνδεση Κάιρο-Σουέζ ώστε να επιταχυνθεί η σύνδεσή τους με την Ινδία και να μειωθεί η χρονοαπόστασή της από την Βρετανία. Ωστόσο, ο Αμπάς ο Πρώτος (1848-1854), αναγνωρίζοντας το μικρό όφελος για την Αίγυπτο από μία τέτοια σύνδεση, επέμενε στην προτεραιοποίηση της σύνδεσης Αλεξάνδρεια-Κάιρο (Reimer, 1988).

Επιπλέον, η εν λόγω διαδρομή προέβλεπε τη διέλευση του σιδηρόδρομου μέσω του Δέλτα παρά τις τεχνικές δυσκολίες του γεφυρώματος των δύο κλάδων του Νείλου και διασχίζοντας τους λόφους κοντά στην περιοχή Damanhur. Με τον τρόπο αυτό, ο σιδηρόδρομος εξυπηρετούσε και τις ανάγκες της ενδοχώρας της Αιγύπτου (Chaichian, 1988).

Έτσι, συμφωνήθηκε με τον Βρετανό Μηχανικό Robert Stevenson, η κατασκευή της κύριας σιδηροδρομικής γραμμής που θα ένωνε την Αλεξάνδρεια με το Κάιρο. Το πρώτο τμήμα της διαδρομής κατασκευάστηκε το 1854 και ένωνε την Αλεξάνδρεια με μία μικρή πόλη ονόματι Kafr Elzayat. Το τμήμα που ένωνε την Kafr Elzayat με το Κάιρο κατασκευάστηκε στα χρόνια κυριαρχίας του Σαιντ Πασά το 1856 και αποτελούσε την πρώτη σιδηροδρομική σύνδεση που υλοποιήθηκε εκτός της επικράτειας της ευρωπαϊκής ηπείρου (Reimer, 1988).

Εικόνα 8.16 & 8.17: Ο σιδηροδρομικός σταθμός στην Αλεξάνδρεια (αριστερά ο παλιός, δεξιά ο νεότερος)



Πηγή: <http://www.levantineheritage.com/alexandria.htm>

Ο σιδηρόδρομος ήταν ιδιαίτερα σημαντικός για την Αλεξάνδρεια για πολλούς λόγους. Η βασική σιδηροδρομική γραμμή αλλά και οι γραμμές διακλάδωσής της βελτίωσαν και επιτάχυναν κατά πολύ τη διακίνηση των αγροτικών προϊόντων άρα και των εξαγωγών, καθιστώντας το εμπόριο μία εκ των βασικότερων δραστηριοτήτων στην πόλη. Κατά τη δεκαετία μεταξύ της ολοκλήρωσης του σιδηρόδρομου και της διάνοιξης της Διώρυγας Σουέζ,

η Αλεξάνδρεια αποτελούσε τον πιο σημαντικό σταθμό διέλευσης μεταξύ Ευρώπης και Ινδικού Ωκεανού (Reimer, 1988).

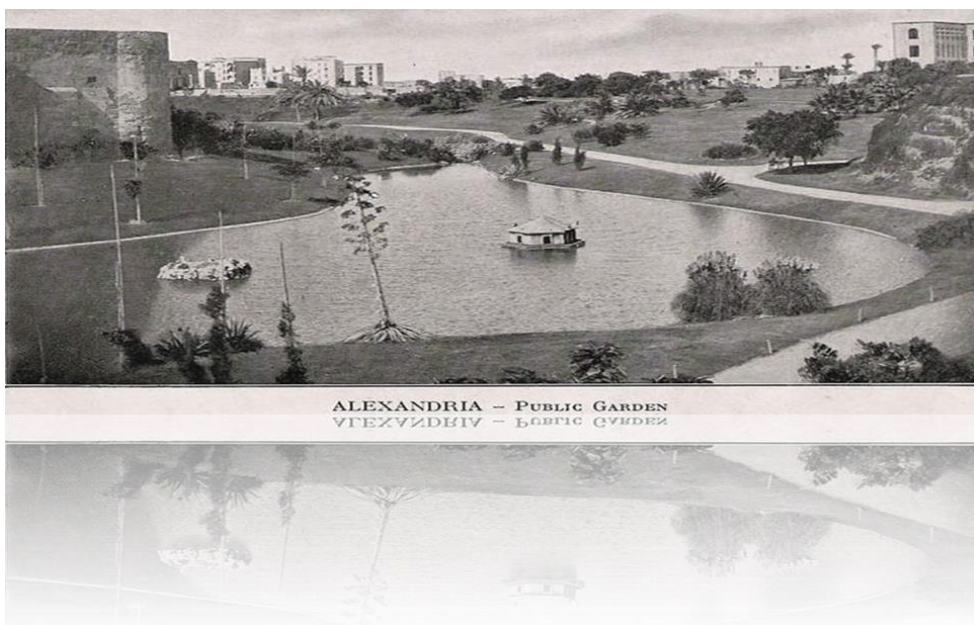
### Κανάλι Mahmoudeya

Η σύγχρονη Αλεξάνδρεια κατά τη διάρκεια της κυριαρχίας του Μοχάμεντ Άλι από το 1805 έως το 1848 βρίσκεται σε ραγδαίως ανοδική αναπτυξιακή πορεία. Η υλοποίηση σημαντικών τεχνικών έργων αποτελεί βασική παράμετρο της εν λόγω συνθήκης.

Το κανάλι Mahmoudeya που σκάφτηκε για να αντικαταστήσει το παλιό κανάλι της Αλεξάνδρειας (τον κόλπο Ashrafeya), αποτελεί ένα εκ των σημαντικότερων έργων υποδομής της περιόδου. Τα έργα ολοκληρώθηκαν τον Δεκέμβριο του 1820 και το κανάλι εγκαινιάστηκε τον Φεβρουάριο του 1821 με την επωνυμία *Mahmoudeya*, στη μνήμη του Οθωμανού Σουλτάνου Μαχμούντ του Δεύτερου (Elshahed, 2007).

Μέσω του συγκεκριμένου καναλιού επανασυνδέθηκε η πόλη με το κανάλι παροχής ύδατος από τον δυτικό βραχίονα του Δέλτα του Νείλου, μήκους εξήντα τριών χιλιομέτρων. Το κανάλι αποτέλεσε ένα σημαντικό μέσο για την προμήθεια πόσιμου νερού αλλά και για την προώθηση εμπορικών δραστηριοτήτων μέσω αυτού, συνδέοντας την πόλη με τον ζωοδότη Νείλο (Πολυζωίδης, 2011).

Εικόνα 8.18: Ο Δημόσιος Κήπος της Αλεξάνδρειας



Πηγή: <http://www.levantineheritage.com/alexandria.htm>

Με την ύπαρξη πλέον άφθονου νερού ανεγέρθηκε μεγάλος αριθμός οικιών που απλώθηκε σε όλη την ευρύτερη περιοχή ενώ σχεδιάστηκε και ένα πάρκο στο ανατολικό άκρο του αναχώματος που εξυπηρετούσε τον πληθυσμό της πόλης και λειτουργούσε ως χώρος αναψυχής (Πολυζωίδης, 2011). Το πάρκο ήταν γνωστό ως Δημόσιος Κήπος και χαρακτηριστικό του γνώρισμα ήταν η συνύπαρξη του υδάτινου στοιχείου με τους χώρους πρασίνου.

Ωστόσο, περιστασιακά δημιουργούνταν προβλήματα σχετικά με τη ροή και τον όγκο των υδάτων του καναλιού αλλά και με την ποιότητα των υδάτων του. Έτσι, την περίοδο της κυριαρχίας του Μοχάμεντ Σαΐντ (1854-1863) δόθηκε ιδιαίτερη βαρύτητα τόσο στην παροχή πόσιμου ύδατος από το κανάλι όσο και στη λειτουργία του ως μεταφορικός δίαυλος. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι στα 1878 το κανάλι ήταν καλυμμένο με λάσπη άρα και ανενεργό ενώ η εκτροπή των υδάτων του από τους γαιοκτήμονες της περιοχής απείλησε την Αλεξάνδρεια με έντονα φαινόμενα λειψυδρίας. Μετά από αυτό, αφενός δόθηκε η εντολή για εργασίες νέας διάνοιξης του καναλιού και αφετέρου, δόθηκε περισσότερη έμφαση στη βελτίωση του συστήματος ύδρευσης της πόλης (Reimer, 1988).

### Ύδρευση-Αποχέτευση

Την περίοδο του Χεδίφη Ισμαήλ (1863-1879), η Αλεξάνδρεια διέθετε πλέον πόσιμο νερό μέσω μίας Εταιρείας Υδάτων. Η Εταιρεία Υδάτων Αλεξάνδρειας καλύπτει την περιοχή της πόλης αλλά και της επαρχίας της Αλεξάνδρειας. Ιδρύθηκε τη δεκαετία του 1860 και λειτούργησε ως ιδιωτική εταιρεία για περισσότερα από 100 χρόνια πριν από την εθνικοποίησή της υπό την κυριαρχία του Gamal Abdel Nasser ([http://pdf.usaid.gov/pdf\\_docs/PNADE148.pdf](http://pdf.usaid.gov/pdf_docs/PNADE148.pdf)).

Το βασικό πρόβλημα αρχικά αφορούσε την ποιότητα του πόσιμου ύδατος όχι μόνο στην πόλη της Αλεξάνδρειας αλλά σε ολόκληρη την Αίγυπτο, γεγονός που αποτέλεσε την αιτία για την έξαρση πολλών επιδημιών στη χώρα. Το Υπουργείο Δημοσίων Έργων προσπαθούσε αρκετά χρόνια να προσελκύσει επενδυτές ώστε να ασχοληθούν με έργα ύδρευσης. Τελικά, το 1891 δρομολογήθηκε η δημιουργία 30 δημόσιων κρηνών σε κεντρικούς δρόμους της πόλης, όπου για δύο ώρες καθημερινά παρέχονταν φιλτραρισμένο πόσιμο νερό (Tucker, 2002).

Μέχρι το 1914, η πόλη διέθετε σύγχρονο σύστημα ύδρευσης που παρείχε φιλτραρισμένο πόσιμο νερό στους οικονομικά εύρωστους κατοίκους της. Αν και οι κρήνες ήταν χωροθετημένες σε διάφορα σημεία της πόλης, οι πιο υποβαθμισμένες περιοχές δεν τις

χρησιμοποιούσαν όσο θα αναμενόταν ενώ τα σπίτια στις περιοχές αυτές δεν ήταν ακόμη συνδεδεμένα με το δίκτυο (Tignor, 1966).

Την ίδια περίοδο, η απόρριψη λυμάτων πραγματοποιούνταν με τον πιο στοιχειώδη τρόπο αποτελώντας επίσης εν δυνάμει εστίες μόλυνσης εντός του αστικού ιστού. Έτσι, στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα κατασκευάζεται το πρώτο υποτυπώδες δίκτυο αποχέτευσης. Το 1869, οι έμποροι της Αλεξάνδρειας αποφάσισαν να καταβάλλουν εθελουσίως φόρο επί των εξαγόμενων προϊόντων με σκοπό να εγκαταστήσουν με δική τους δαπάνη δίκτυο υπονόμων (Tignor, 1966; Χαστάογλου, 2005).

### Λοιπές Τεχνικές Υποδομές

Άλλες σημαντικές τεχνικές υποδομές που έλαβαν χώρα την περίοδο αυτή είναι η δημιουργία δικτύου τηλεγράφου, εσωτερικό οδικό δίκτυο και δίκτυο πεζοδρομίων στην πόλη, το δίκτυο του τραμ που έφτανε και σε προάστια της πόλης και το δίκτυο φωταερίου για τον φωτισμό των δρόμων της πόλης.

Ιδιαίτερα βαρύτητα δόθηκε στον σχεδιασμό του εσωτερικού οδικού δικτύου. Δημιουργήθηκαν πεζοδρόμια στις άκρες των δρόμων ενώ η κίνηση των τροχήλατων και ιππήλατων οχημάτων γινόταν στον κεντρικό άξονα. Επιπλέον, χάρη στις ενέργειες του Συλλόγου των ευρωπαϊών εμπόρων, το βασικό οδικό δίκτυο πλακοστρώθηκε. Οι δρόμοι που πλακοστρώθηκαν πρώτοι ήταν εκείνοι που εξυπηρετούσαν τις εμπορικές λειτουργίες της πόλης γύρω από την πλατεία Προξένων, το Χρηματιστήριο και τις Τράπεζες. Η συνολική επιφάνεια που πλακοστρώθηκε έως το 1872 προσέγγιζε τα 107.000 τετραγωνικά μέτρα (Χαστάογλου, 2005).

Πέρα από την πλακόστρωση και την κατασκευή πεζοδρομίων, το οδικό δίκτυο αναβαθμίστηκε λειτουργικά και με έναν ακόμη τρόπο μεταβάλλοντας τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του με σημαντικές διαπλατύνσεις κυρίως στην Ευρωπαϊκή Συνοικία ώστε να εξυπηρετούνται επαρκώς οι αυξανόμενες κυκλοφοριακές ανάγκες (Reimer, 1988).

Εικόνα 8.19, 8.20 &amp; 8.21: Άποψη οδικού δικτύου Αλεξάνδρειας

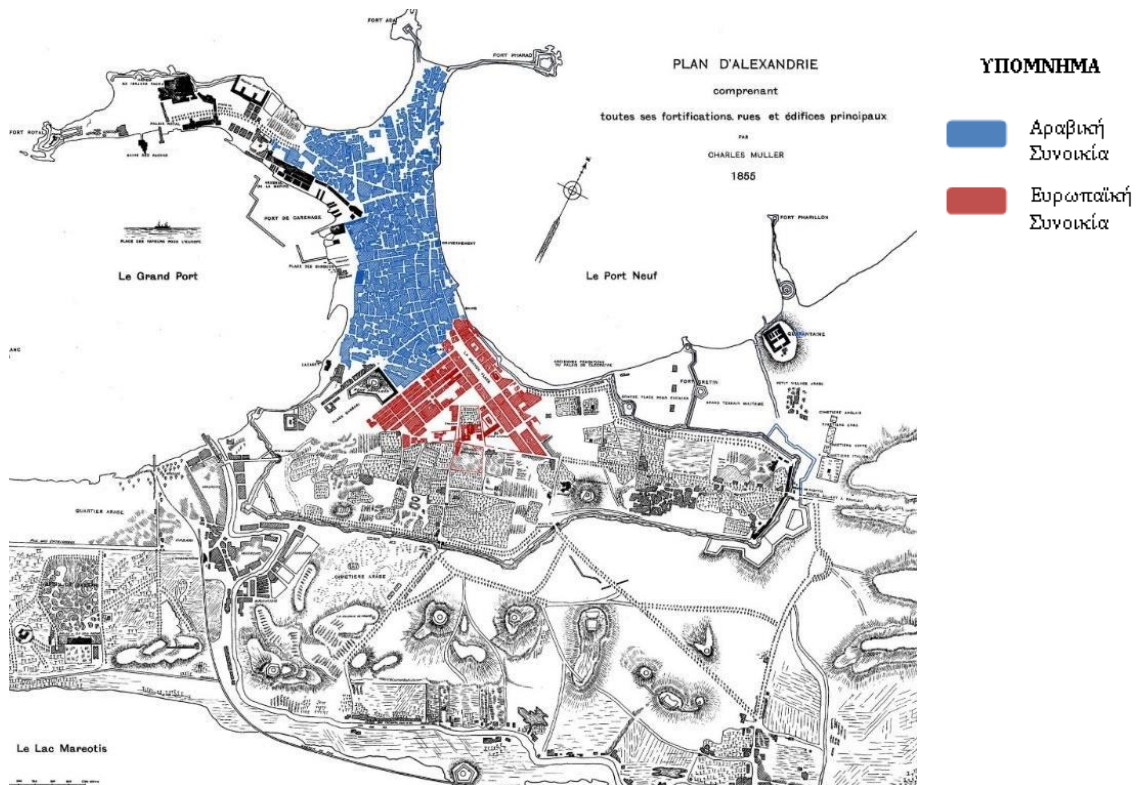


Πηγή: <http://www.levantineheritage.com/alexandria.htm>

### 8.1.3.3 Χωρική Κατανομή Κοινοτήτων

Πολλοί ερευνητές υπογραμμίζουν τον μοναδικό κοσμοπολίτικο χαρακτήρα της Αλεξάνδρειας και την ειρηνική συνύπαρξη των διαφορετικών θρησκειών, τάξεων και εθνοτήτων. Ο Durrell (1956) μάλιστα την περιγράφει ως «...την πόλη των πέντε φυλών, πέντε γλωσσών και δώδεκα θρησκειών...». Ωστόσο, παρατηρείται μία σαφής εύνοια απέναντι στους Ευρωπαίους κατοίκους της πόλης και μια ακόμα πιο έντονη περιθωριοποίηση των ιθαγενών Αιγύπτιων ή "Αράβων", σε σημείο που τόσο οι χώροι διαβίωσης όσο και οι χώροι κοινωνικής ζωής να είναι εντελώς διαχωρισμένοι σε διαφορετικές συνοικίες. Στην πραγματικότητα, η Αλεξάνδρεια διέθετε όλα εκείνα τα χαρακτηριστικά μιας αποικιακής πόλης παρά το γεγονός ότι δεν ήταν αποικία, με μία χωρικά εντοπισμένη ζώνη για τους ντόπιους και μία για τους ευρωπαίους (Said, 2016).

Εικόνα 8.22: Χωρική Κατανομή Κοινοτήτων Αλεξάνδρειας στα τέλη 19ου αιώνα



Πηγή: Said, 2016

Όπως φαίνεται και από την παραπάνω εικόνα, η αραβική συνοικία αποτελείται από την μέχρι πρότινος οθωμανική πόλη και εντοπίζεται στη χερσόνησο μεταξύ του ανατολικού και δυτικού λιμένα. Η ευρωπαϊκή συνοικία εντοπίζεται στη νοτιοανατολική επέκταση της πόλης και δημιουργείται τον 19<sup>ο</sup> αιώνα. Σε ορισμένες μόνο περιπτώσεις που αφορούσαν την μεσαία κοινωνική τάξη, υπήρχε χωρική μίξη των κοινοτήτων.

Οι δύο περιοχές παρουσίαζαν διαφορετικά δομικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά. Για παράδειγμα, ενώ η ευρωπαϊκή συνοικία έφερε ευρύχωρους και καθαρούς δρόμους με νέα κτίρια εντυπωσιακής αρχιτεκτονικής, η αραβική συνοικία χαρακτηρίστηκε ως «βρώμικη», με δαιδαλώδες δίκτυο στενών δρόμων με πολλά αδιέξοδα, χαρακτηριστικό γνώρισμα ισλαμικών πόλεων, με παλιά κτίρια χαμηλής αρχιτεκτονικής και κατασκευαστικής αξίας (Reimer, 1993; Said, 2016).

Εικόνες 8.23 & 8.24: Άποψη δρόμων από την αραβική συνοικία (αριστερά) και από την ευρωπαϊκή συνοικία (δεξιά)



Πηγή: Said, 2016

#### 8.1.3.4 Συμβούλιο Καραντίνας

Το Διεθνές Συμβούλιο Καραντίνας, συστάθηκε για να αντιμετωπίσει την επιδημία χολέρας το 1831 και λειτούργησε μέχρι και τον 20ο αιώνα αλλάζοντας διάφορες ονομασίες. Με το ξέσπασμα της επιδημίας στο Κάιρο, ζητήθηκε από τους ευρωπαίους προξένους της Αλεξάνδρειας να δημιουργηθεί ένα ιατρικό συμβούλιο που θα προτείνει μέτρα πρόληψης στον πληθυσμό. Μάλιστα, τα έξοδα λειτουργίας του Συμβουλίου θα καλύπτονταν εξ ολοκλήρου από τον Πασά της Αιγύπτου, ο οποίος διέθεσε και στρατεύμα 20.000 οπλιτών στη διάθεση του συμβουλίου (Fahmy, 2004; Kuhnke, 1990).

Το πρώτο Συμβούλιο Καραντίνας αποτελούνταν από μία πενταμελή επιτροπή από προξένους της Βρετανίας, της Γαλλίας, της Τοσκάνης, της Ρωσίας και της Αυστρίας. Παρόλη όμως την προσπάθεια του Συμβουλίου, η επιδημία της χολέρας εξαπλώθηκε και στην Αλεξάνδρεια το 1831 με απολογισμό 4.000 θανάτων εντός της πόλης. Μάλιστα, η επιδημία έπληξε και τα στρατεύματα του ναυτικού και της ξηράς του Πασά (Ilbert, 1997).

Βάσει αποτίμησης, το έργο του Συμβουλίου κρίνεται ανεπιτυχές. Μία από τις αιτίες είναι και τα αντικρουόμενα συμφέροντα μεταξύ των μελών του και άρα των χωρών που εκπροσωπούσαν όπως και η ελλιπής ενημέρωση σε θέματα υγιεινής σε συνδυασμό με την ανεπάρκεια τεχνικών υποδομών υγιεινής. Σε κάθε περίπτωση, το Συμβούλιο κρίθηκε ανίκανο να εκτελέσει τα καθήκοντά του και να προστατέψει την πόλη (Fahmy, 2000; Fahmy, 2004).

Αν και η πρώτη προσπάθεια απέτυχε, το Συμβούλιο επαναλειτούργησε μόλις ξεπεράστηκε η επιδημία με νέο πλαίσιο λειτουργίας. Ο πασάς της Αιγύπτου Μεχμέτ Αλή, προχώρησε στην κατασκευή ενός δυτικού προτύπου λοιμοκαθαρηρίου (Καραντίνα), το πρώτο σε ολόκληρη



την Αίγυπτο, με σκοπό να προστατευτεί η πόλη. Το κτίριο της Καραντίνας κατασκευάστηκε 2 χιλιόμετρα ανατολικά από την Ευρωπαϊκή (Φράγκικη) Συνοικία κατά μήκος του ανατολικού λιμένα της πόλης, με χωρητικότητα 2.500 ασθενών. Μέσω της λειτουργίας του νέου Συμβουλίου Καραντίνας αλλά και της ύπαρξης πλέον του λοιμοκαθαρηρίου, προωθήθηκαν οι νέοι κανόνες υγιεινής και πρόληψης από επιδημίες. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την καλύτερη προετοιμασία της πόλης κατά το επόμενο ξέσπασμα επιδημίας χολέρας το 1848 (Fahmy, 2000; Fahmy, 2004).

Κλείνοντας την παράγραφο, καταλήγουμε ότι το Συμβούλιο Καραντίνας έπαιξε σημαντικό ρόλο στην καθιέρωση και στη διαχείριση της δημόσιας υγείας, μία σημαντική παράμετρο για την αναπτυξιακή πορεία της πόλης.

#### 8.1.3.5 Πλατεία *Mansheyah*

Όταν η αποστολή του Βοναπάρτη αποβιβάστηκε στην Αλεξάνδρεια το 1798, η περιοχή που τώρα καταλαμβάνεται από την πλατεία *Mansheyah* ήταν ένα ανοικτό γήπεδο. Το 1814, η περιοχή περιγράφεται από τον Βρετανό ταξιδιώτη *Bramsen* ως: "...η μεγάλη πλατεία κοντά στη θάλασσα είναι ευρύχωρη και έχει βελτιωθεί και καλυφθεί με χαλίκια από τους Ευρωπαίους που ήρθαν εδώ για να αναπνεύσουν τη θαλάσσια αύρα". Η περιγραφή αυτή συνάδει και με τον χάρτη του καπετάνιου *W. H. Smith* το 1833. Η επιμήκης ορθογώνια πλατεία είναι πιο καθορισμένη στον χάρτη του συνταγματάρχη *Napierers* του 1841-1846, όπου στο ανατολικό άκρο της εντοπίζεται και το παλάτι *Tossiza*. Ωστόσο, το πλήρως ανεπτυγμένο τετράγωνο εμφανίζεται στον χάρτη του *Charles Muller* μόλις το 1855 (*Awad*, 1996).

Η Αλεξάνδρεια πριν από το 1834 είχε διαμορφωθεί από τουρκικές επιρροές. Η πόλη χτίστηκε κυρίως μέσω του παραδοσιακού συστήματος από τους αρχιμαστόρους και τους τεχνίτες ενώ οι οικοδομικές ρυθμίσεις συμμορφώθηκαν με τον ισλαμικό νόμο και τις παραδοσιακές πρακτικές. Η αρχιτεκτονική άρχισε να επηρεάζεται από τα ευρωπαϊκά μοντέλα όταν ο Βαλής της Αιγύπτου *Μεχμέτ Αλή* επιδίωξε να εδραιώσει ένα ανεξάρτητο πολιτικό καθεστώς και να αναπτύξει ένα σύγχρονο κράτος. Οι σχέσεις της Αιγύπτου με την Ευρώπη ενισχύθηκαν από τους ξένους προξένους που κατοικούσαν και οι οποίοι λειτουργούσαν και ως εμπορικοί αντιπρόσωποι. Η ευρωπαϊκή συνοικία της Αλεξάνδρειας εκτείνεται από την οδό *Franque* (σήμερα οδό *de France*) μέχρι την πλατεία *Mansheyah* ενώ οι κάτοικοί της προέρχονταν κυρίως από τις μεσογειακές χώρες της νότιας Ευρώπης και τον Λίβανο. Η θέση των ξένων υπηκόων ευνοήθηκε από τις Διομολογήσεις, ένα σύστημα ειδικών προνομίων που

χορηγήθηκαν στην ευρωπαϊκή οθωμανική επαρχία απαλλάσσοντάς τους από τη φορολογία και την υπαγωγή στο νόμο της σαρία (Ilbert, 1996; Aref, 2010).

Σύμφωνα με τον Awad (1996), ένα από τα πρώτα σχέδια της πόλης περιελάμβανε ένα μαυριτανικό μοντέλο πόλης «με πλατείες και κήπους με σιντριβάνια, για την καταπολέμηση της βρωμιάς και της υγρασίας αλλά και για καλύτερο αερισμό στην πόλη». Οι εν λόγω προτάσεις επρόκειτο να γίνουν πραγματικότητα με τη δημιουργία του Conseil de l'Ornato. Το Συμβούλιο διευθύνεται από τον πρόξενο Μιχαήλ Τοσίτσα, έμπιστο φίλο του Βαλή Μεχμέτ Αλή, ενώ η τεχνική διεύθυνση ανατέθηκε στον Ιταλό μηχανικό Francesco Mancini. Μεταξύ των πολλών ευθυνών της επιτροπής εκτός από την ευθυγράμμιση των δρόμων, την παρακολούθηση της κατασκευής και τον σχεδιασμό δημόσιων κτιρίων όπως σχολεία, νοσοκομεία κ.λπ. ήταν και η δημιουργία του νέου ευρωπαϊκού κέντρου, δηλαδή της Φράγκικης Συνοικίας γύρω από την πλατεία.

Ο Αλή Πασάς Μουμπάρακ περιγράφει την περιοχή Mansheyah ως μερικώς αδόμητη κενή γη, την οποία χρησιμοποιούσαν οι Βεδουίνοι ως αγορά για την πώληση των αγαθών τους. Τα λίγα σπίτια λοιπόν που εντοπίζονταν στην περιοχή απαλλοτριώθηκαν και οι ιδιοκτήτες τους αποζημιώθηκαν. Το δε πρώτο αναφερόμενο κτίριο στην περιοχή ήταν το τζαμί του Cheikh Ibrahim (1820). Η νέα Πλατεία των Προξένων, ένα από τα πολλά ονόματά της, σχεδιάστηκε από τον αρχιτέκτονα Mancini, ο οποίος σχεδίασε και τα περισσότερα από τα κτίριά της. Η πλατεία έχει 420 μέτρα μήκος και 65 μέτρα πλάτος και περιβάλλεται από κτίρια. Οι ορθογώνιες οικιστικές μονάδες ύψους τριών ή τεσσάρων ορόφων ομοιάζουν με εκείνες που εφαρμόζονταν στις ιταλικές πόλεις, όπως το λιμάνι της Τεργέστης στην Αυστρο-Ουγγρική Αυτοκρατορία στα μέσα του 18ου αιώνα. Η Αλεξάνδρεια ήταν στα πρόθυρα να γίνει το μεγαλύτερο λιμάνι της νέας αυτοκρατορίας του Μοχάμεντ Αλί και αυτό έπρεπε να αποτυπωθεί και στον αστικό ιστό της (Awad, 1996; Said, 2016).

Τα κτίρια διαθέτουν μία ιταλο-ανατολίτικη διάσταση. Επιπλέον, βάφτηκαν με κίτρινο και ροζ χρώμα, σε ύψος που επικρατούσε στις πόλεις του Λεβάντε και της Ανατολικής Μεσογείου, με διακοσμητικά γείσα εφαρμοσμένα στις προσόψεις τους. Η πλατεία τέλος διαθέτει μία κρήνη στο άκρο της (Said, 2016).

Τα πρώτα αρχοντικά στην πλατεία συνδέονται με εύπορους Έλληνες και με φίλους και στενούς συνεργάτες του Βαλή. Το ανάκτορο του Έλληνα Προξένου Μιχαήλ Τοσίτσα, το οποίο σχεδιάστηκε από τον αρχιτέκτονα Mancini, χωροθετήθηκε μεγαλοπρεπώς στην εξαιρετική ανατολική θέση της πλατείας. Ένα άλλο κομψό αρχιτεκτόνημα ήταν εκείνο του Βέλγου Προξένου. Ως προς τις χρήσεις, ο χώρος κυριαρχούταν από εμπορικές και επιχειρηματικές δραστηριότητες όπως επίσης και από δραστηριότητες ψυχαγωγίας όπως καφετέριες,

εστιατόρια και ξενοδοχεία. Άλλες επιχειρήσεις που απαντώνται στην πλατεία περιλαμβάνουν ασφαλιστικές εταιρείες όπως η Peel & Co., η Lebon Gas Co., οι ιταλικές ταχυδρομικές υπηρεσίες αλλά και τράπεζες όπως η Αγγλο-αιγυπτιακή Τράπεζα. Ενώ οι ισόγειοι χώροι προορίζονται για υπηρεσίες και επιχειρήσεις, οι επάνω όροφοι προορίζονταν συνήθως για οικιστική χρήση και για χρήσεις γραφείου (Awad, 1996; Reimer, 1988).

Εικόνα 8.25: Η Πλατεία Προξένων (Πλατεία Μεχμέτ-Αλή) στην τελική της μορφή στα 1860



**Πηγή:** Said, 2016

Το πιο γνωστό κτίριο στην πλατεία ήταν το γαλλικό προξενείο, το οποίο περιελάμβανε τη γαλλική ταχυδρομική υπηρεσία. Οι κήποι του ήταν ανοιχτοί στο κοινό τα Σαββατοκύριακα και σε ειδικές περιστάσεις, όπως και οι αντίστοιχοι της Αγγλικανικής εκκλησίας του Αγίου Μάρκου, το μοναδικό θρησκευτικό κτίριο που είχε προνομιακή θέση στην πλατεία. Την απαιτούμενη γη για την ανοικοδόμηση του ναού τη δώρισε ο Μεχμέτ Αλή το 1839, μία χειρονομία την οποία συνήθιζε και σε άλλους λατρευτικούς χώρους. Μάλιστα, ενθάρρυνε τις Κοινότητες να χτίζουν εντυπωσιακά αρχιτεκτονήματα. Κοντά στην πλατεία και χωρικά συγκεντρωμένες εντοπίζονται η εκκλησία της Σκωτίας, οι Γερμανοί και Γάλλοι Προτεστάντες, οι Ρωμαιοκαθολικοί, οι Ορθόδοξοι, οι Μαρωνίτικες και οι Αρμένικες Εκκλησίες, ενώ οι μουσουλμάνοι συγκεντρώθηκαν γύρω από την περιοχή του τζαμιού του Cheikh Ibrahim. Η παρουσία των κοπτικών και εβραϊκών τόπων λατρείας κοντά σε ιστορικά μνημεία της πόλης επιβεβαιώνει την πολυεθνική σύνθεση της αναδύμενης κοσμοπολίτικης ταυτότητάς της (Ilbert, 1996; Awad, 1996; Aref, 2010).

Η εκκλησία του Αγίου Μάρκου σχεδιάστηκε γύρω στο 1841-1842 από τον Βρετανό αρχιτέκτονα J. W. Wild. Χρειάστηκαν πάνω από 9 χρόνια για να ολοκληρωθεί (1845-54), πιθανώς λόγω έλλειψης κεφαλαίων. Το σχέδιό του εμπνεύστηκε από τη βασιλική παράδοση

ενώ οι προσόψεις της παρουσίαζαν βυζαντινές, ισλαμικές και ιουδαϊκές επιρροές. Η φιλοσοφία του Wild ήταν προσανατολισμένη στον εκλεκτικισμό συμβαδίζοντας με τον τόπο και τον χρόνο του έργου (Awad, 1996).

Στην μετά Μεχμέτ-Αλή εποχή, σημειώθηκαν περιορισμένες εξελίξεις όσον αφορά την οικοδομική δραστηριότητα στην περιοχή Mansheyah αν και ο Abbas I μετέτρεψε μια παλιά κρήνη σε ένα μεγάλο κτίριο που ονομάστηκε El Hamieyah. Σύμφωνα με πληροφορίες, το κτίριο αυτό πωλήθηκε μετά τον θάνατό του στον Έλληνα Ι. Αντωνιάδη σε τιμή 50.000 αιγυπτιακών λιρών. Το 1866 δημιουργήθηκε το χρηματιστήριο La Bourse με αρχικό κεφάλαιο 24.000 αιγυπτιακές λίρες. Το παλάτι Tossiza χρησιμοποιήθηκε για να στεγάσει το νέο χρηματιστήριο, τα γραφεία της Intendance Sanitaire και το Ornatο ενώ περιελάμβανε επίσης τον Διεθνή Όμιλο και μια δημόσια βιβλιοθήκη που περιείχε περίπου 8.000 τόμους (Awad, 1996).

Εικόνα 8.26: Το Χρηματιστήριο (La Bourse) στην πλατεία Mansheyah



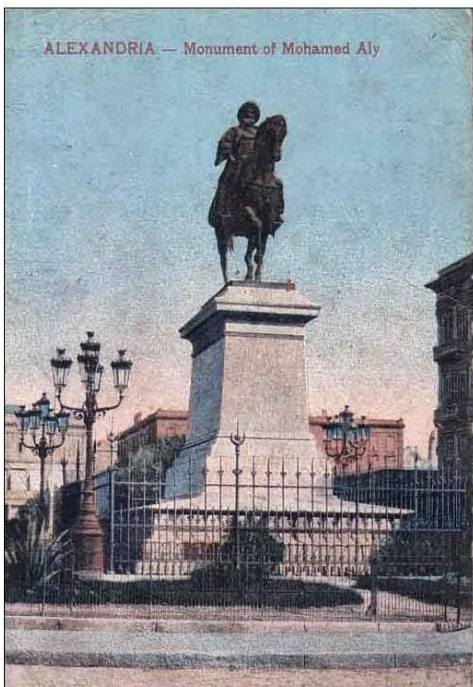
Πηγή: Awad, 1996

Μία επιπλέον νεωτερικότητα στην πλατεία είναι η τοποθέτηση του αγάλματος του Μεχμέτ Αλή, του σύγχρονου ιδρυτή της πόλης. Το άγαλμα που σχεδιάστηκε από τον Γάλλο γλύπτη Jacquemart, παρουσιάστηκε για πρώτη φορά στην Παγκόσμια Έκθεση του 1868. Η βάση του από λευκό μάρμαρο σχεδιάστηκε από τον Γάλλο αρχιτέκτονα Ambroise Baudry (1871-1873). Η ανέγερση του αγάλματος που κόστισε 2 εκατομμύρια φράγκα, προκάλεσε αντιδράσεις παρά την απόλυτη εξουσία και την κυριαρχία του χεδίφη Ισμαήλ. Αυτή ήταν και η πρώτη φορά που ένα ιππικό άγαλμα τοποθετείται σε πλατεία μιας μουσουλμανικής χώρας.

Μάλιστα, οι θρησκευτικοί λόγιοι απέρριψαν την ιδέα, τουλάχιστον για κάποιο χρονικό διάστημα, με το σκεπτικό ότι οι ισλαμικές παραδόσεις αντιτίθενται στην ανθρώπινη μορφή. Η δε πλατεία έκτοτε είναι γνωστή και ως πλατεία Μεχμέτ Αλή (Ilbert, 1996).

Η εποχή του χεδίφη Ισμαήλ χαρακτηρίζεται από τις ανέσεις που εφαρμόζονται στην πλατεία λόγω των νέων τεχνικών υποδομών της πόλης και τις εταιρείες που τις διαχειρίζονται. Η εταιρεία Lebon εισήγαγε το φωταέριο στην πόλη και η πλατεία Μοχάμεντ Αλί πλέον φωτίζεται και τη νύχτα αναβαθμίζοντας πρωτόγνωρα το αστικό τοπίο. Επιπροσθέτως, η επιχείρηση Cordier, υπεύθυνη για την επεξεργασία των υδάτων και του δικτύου, ανέλαβε να εγκαταστήσει συμμετρικά στην πλατεία τέσσερις σειρές δέντρων ακακίας και ένα σιντριβάνι (Awad, 1996).

Ο επανασχεδιασμός της πλατείας του Μεχμέτ Αλή μετά το 1882 χαρακτηρίστηκε από μια κυρίαρχη ιταλική επιρροή.



Πηγή: Awad, 1996

Μεταξύ των σημαντικότερων κτιρίων της περιόδου ήταν το μεγάλο *Okale Passage Menasce* (1885-1887) που αναπτύχθηκε σε οικόπεδο περίπου 15 εκταρίων και κατασκευάστηκε από τον Έλληνα εργολάβο Γ. Ζούρο σύμφωνα με τα σχέδια του Ιταλού αρχιτέκτονα Antoine Lassiach, διαθέτοντας μιλανέζικες επιρροές. Επίσης, στην πλατεία απαντώνται το κτήριο Primi που σχεδιάστηκε επίσης από τον A. Lassiach καθώς και το κύριο υποκατάστημα της Αυτοκρατορικής Οθωμανικής Τράπεζας που σχεδιάστηκε από τον αρχιτέκτονα Remy. Τα παραπάνω αρχιτεκτονήματα εξασφάλισαν τη συνέχεια και το μέλλον της επιχειρηματικής

και εμπορικής δραστηριότητας στον ανακατασκευασμένο αστικό χώρο. Τέλος, ένα άλλο κτίριο-ορόσημο του 19ου αιώνα στην πλατεία ήταν η έδρα των νέων Μικτών Δικαστηρίων που σχεδίασε ο αρχιτέκτονας Manescalco το 1886 (Aref, 2010).

Εικόνα 8.27: Άποψη της πλατείας Μεχμέτ Αλή

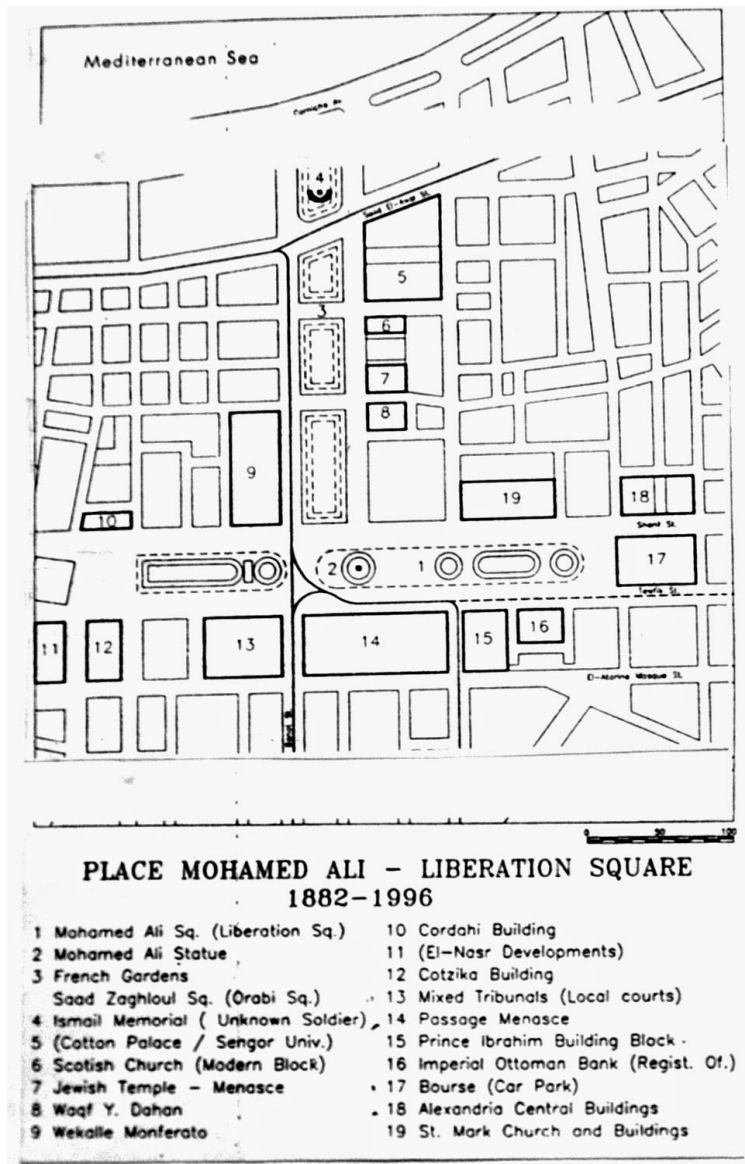


Πηγή: <http://www.levantineheritage.com/alexandria.htm>

Μετά το 1882, η πλατεία σταδιακά χάνει την αίγλη της καθώς η ελίτ που μέχρι πρότινος κατοικούσε στην περιοχή μεταφέρεται προς την οδό Rosette, προς την Ελληνική Συνοικία (Quartier Grec), προς το Moharem Bey και προς την προαστιακή περιοχή Ramleh. Επιπλέον, αρκετές επιχειρήσεις, συμπεριλαμβανομένων των τραπεζών, μετεγκαθίστανται στις γειτονικές περιοχές της Mansheyah όπου δημιουργήθηκε ένα νέο επικέντρο της πόλης γύρω από τους δρόμους Sherif Pasha, Sesostris και Talaat Harb. Συνεπώς, η πλατεία Mansheyah, διατήρησε εν μέρει τη δυναμική της λόγω της παρουσίας του χρηματιστηρίου, ωστόσο μεταβλήθηκε η ταυτότητά της καθώς παύει να είναι πλέον κυρίως επιχειρηματικό κέντρο και οικιστική ζώνη υψηλών προδιαγραφών (Awad, 1996).

Η αυγή του 20ού αιώνα έφερε μικρές αλλαγές στην περιοχή Mansheyah. Σημαντική εξαίρεση αποτελεί η κατασκευή του ηλεκτρικού τραμ (1897-1904). Επιπλέον, ο αστικός σχεδιασμός και η αρχιτεκτονική της περιοχής παρουσιάζει εμφανείς γαλλικές επιρροές ενώ η γαλλική επιρροή συνεχίστηκε και την περίοδο μετά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο. Η οικονομική ευημερία των αιγυπτιακών υποθέσεων, λόγω της αύξησης της τιμής του βαμβακιού, αύξησε τους εμπόρους της πόλης και ενίσχυσε τη δυναμική τους. Ο έμπορος G. Cordahi χρηματοδότησε το 1926, την κατασκευή ενός πολύ εντυπωσιακού κτιρίου που σχεδίασαν οι Γάλλοι αρχιτέκτονες A. Dressi, L. Oudin και R. Lecard. Το αρχιτεκτονικό του στυλ ήταν εκλεκτικώς συντηρητικό και αποτέλεσε ένα από τα τοπία της πλατείας (Ilbert, 1996).

Εικόνα 8.28: Σχέδιο της πλατείας Μεχμέτ-Αλή (Πλατεία Ελευθερίας) 1882-1996



Πηγή: Awad, 1996

Κατά τις δεκαετίες του 1930 και του 1940, η πλατεία ανακατασκευάστηκε προχωρώντας στην αντικατάσταση μερικών παλιών και κομψών αρχιτεκτονημάτων όπως το κτίριο Primi, από νέα κτίρια χαμηλής αρχιτεκτονικής αξίας. Τα ύψη των νέων κτιρίων, σύμφωνα με το πρώιμο μοντέρνο στυλ συγκρούστηκαν απότομα με την καθιερωμένη τάξη και το στυλ της πλατείας, δημιουργώντας ασυνέχειες (Awad, 1996).

#### **8.1.4 Σύστημα Πολιτικής – Διακυβέρνηση**

Η Αλεξάνδρεια εντάχθηκε στην Οθωμανική Αυτοκρατορία αρχικά ως επαρχία και εν συνεχεία, από το 1867 έως το 1914, ως ανεξάρτητο χεδιβάτο. Ωστόσο, από το 1883 έως το 1907, ο λόρδος Cromer υπήρξε ο ουσιαστικός κυβερνήτης της Αιγύπτου, η οποία είχε μεταβληθεί σε ένα de facto βρετανικό προτεκτοράτο καθώς, από θεσμικής απόψεως, δεν υπήρξε διαφορά σε σχέση με το νομικό καθεστώς, το οποίο ίσχυε και προηγούμενα καθώς διατηρήθηκαν τόσο το αξίωμα του Χεδίβη όσο και η υψηλή επικυριαρχία του Σουλτάνου (Μουρέλος, 2017).

Με την έξοδο όμως της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας στον Α΄ Παγκόσμιο πόλεμο το φθινόπωρο του 1914, καταργήθηκαν η υψηλή επικυριαρχία του Σουλτάνου αλλά και το αξίωμα του Χεδίβη. Η Μεγ. Βρετανία επέβαλε προτεκτοράτο, μια πρωτοβουλία με σημαντικές παρενέργειες μετά το πέρας του πολέμου, όπως θα αναλυθεί και στις επόμενες παραγράφους (8.2 Κρίσιμα Σημεία Καμπής) (Μουρέλος, 2017).

Μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1850, η διαχείριση της πόλης της Αλεξάνδρειας είχε αφεθεί στις υπηρεσίες της επαρχιακής διοίκησης. Την περίοδο αυτή εμφανίζονται τα πρώτα δημοτικά όργανα στην Αυτοκρατορία, με την Κωνσταντινούπολη να αποτελεί την πρώτη πόλη που αποκτά Δημαρχία, έστω και σε πιλοτική μορφή. Ο θεσμός της Δημαρχίας εισάγεται επισήμως στις επαρχιακές πόλεις της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας το 1870, στο πλαίσιο της μεταρρύθμισης της περιφερειακής διοίκησης (νόμος για τα Βιλαέτια του 1868) (Χαστάογλου, 2005).

Ο θεσμός της δημοτικής αρχής εμφανίζεται και σε άλλες δυναμικές πόλεις της Αυτοκρατορίας πλην της πρωτεύουσας, όπως για παράδειγμα το 1863 στην Βηρυτό και το 1869 στην Θεσσαλονίκη, ενώ το 1877 το κοινοβούλιο επέκτεινε το δημοτικό καθεστώς σε όλες τις πόλεις της αυτοκρατορίας. Σύμφωνα με τον νόμο, οι νέες διοικήσεις είναι υπεύθυνες για έναν μακρύ κατάλογο αρμοδιοτήτων, όπως η εποπτεία των νέων κτιρίων για τη δημιουργία κέντρων για τους άπορους, η αστυνόμευση των αγορών και η τήρηση των μητρώων πολιτών. Παρόλα αυτά, η διαχείριση των μεγάλων έργων υποδομής, όπως οι σιδηρόδρομοι και τα λιμάνια που αναδιάρθρωσαν σημαντικά την οργάνωση και τη μορφή των πόλεων της Ανατολικής Μεσογείου, παραμένει εκτός δικαιοδοσίας και αρμοδιότητας της Δημοτικής Αρχής (Χαστάογλου, 2005; Arnaud, 2008).

Λόγω ελλιπούς χρηματοδότησης και υποστελέχωσης, τα περισσότερα από τα προβλεπόμενα καθήκοντα δεν εκτελούνται επαρκώς. Σε κάθε περίπτωση, ο θεσμός λειτούργησε στοιχειωδώς για αρκετά χρόνια και ενεργοποιήθηκε ουσιαστικά μετά το 1870 αν και με πολλά προβλήματα και ατέλειες (Χαστάογλου, 2005; Arnaud, 2008). Επιπλέον, καθώς οι



πόλεις όπου πρωτοσυστάθηκε ο θεσμός των Δημαρχιών αποτελούσαν είτε επαρχιακές πρωτεύουσες είτε σημαντικούς οικονομικούς και πολιτικούς κόμβους της Αυτοκρατορίας, η δημιουργία των δημοτικών οργανισμών δεν επιτεύχθηκε χωρίς δυσκολίες μιας και η Πύλη διατηρούσε επιφυλάξεις για την ανάδυση ισχυρών τοπικών δυνάμεων (Arnaud, 2008).

Παρά τις δυσκολίες που αντιμετώπισαν και παρά τους περιορισμούς που επέβαλε η κεντρική εξουσία, όλες οι μεγάλες πόλεις της Αυτοκρατορίας απέκτησαν Δημοτική Αρχή μέχρι το τέλος του 19ου και τις αρχές του εικοστού αιώνα, εκτός από το Κάιρο που απέκτησε αυτόνομη Δημαρχία τη δεκαετία του 1940 (Arnaud, 2008).

Στην Αλεξάνδρεια, η προσπάθεια για απόσπαση της διαχείρισης της πόλης από τις οικογένειες των ισχυρών εμπόρων καταγράφεται από το 1861. Το 1869 η Επιτροπή Διαμετακομιστικού Εμπορίου υπερβαίνει τις τυπικές δικαιοδοσίες της εγκαινιάζοντας βελτιωτικές πολεοδομικές επεμβάσεις. Το 1879 η Επιτροπή μετασχηματίζεται σε ένα είδος προ-δημοτικού θεσμού που ασκεί ιδιωτική διαχείριση υπό δημόσιο έλεγχο ενώ το 1889 δρα πλέον ως Επιτροπή Οδοποιίας για να αναβαθμιστεί σε Δημαρχία το 1890 (Χαστάογλου, 2005).

Το 1890 λοιπόν η Αλεξάνδρεια γίνεται ο πρώτος πλήρως λειτουργικός δήμος στην Αίγυπτο. Με βάση μια προηγούμενη οργάνωση που συγκροτήθηκε όπως προαναφέρθηκε από τους ξένους εμπόρους εξαγωγής, ο δήμος διαθέτει υψηλό βαθμό αυτονομίας στον τομέα της αστικής ανάπτυξης, με χαρακτηριστικό παράδειγμα τη δημιουργία της παραθαλάσσιας λεωφόρου Corniche. Τα εν λόγω έργα χρηματοδοτήθηκαν από τους φόρους και τις δωρεές κυρίως της ευρωπαϊκής κοινότητας. Αξίζει δε να σημειωθεί ότι η Δημαρχία της Αλεξάνδρειας αποτέλεσε πρότυπο μοντέλο για τις υπόλοιπες δημοτικές αρχές της Αιγύπτου. Ο θεσμός αναπτύχθηκε με την συγκεκριμένη μορφή ως το 1926, οπότε και ανεστάλη η λειτουργία του για να αναδιοργανωθεί από την αιγυπτιακή κυβέρνηση το 1935 (Kurekli, 2014; Said, 2016).

Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι όλες οι πόλεις που απέκτησαν αρχικά Δημαρχία διαθέτουν ισχυρή ευρωπαϊκή κοινότητα εμπόρων, οι οποίοι είναι εξοικειωμένοι με τους δυτικούς δημοτικούς θεσμούς, υπηρεσίες και ανέσεις. Ωστόσο, σε κάθε πόλη δεν δημιουργούνται οι ίδιες πολιτικές ισορροπίες. Για παράδειγμα, στην Κωνσταντινούπολη η πρώτη Δημαρχία εγκαινιάστηκε στον ευρωπαϊκό τομέα της πόλης, όπου συγκεντρώνονταν οι ευρωπαίοι υπήκοοι, έμποροι και διπλωμάτες καθώς θεωρούνταν ότι ο θεσμός θα εξυπηρετούσε τα συμφέροντά τους και θα αναβάθμιζε την ποιότητα ζωής της πόλης. Από την άλλη, στην Αλεξάνδρεια οι Ευρωπαίοι πρόξενοι θεώρησαν απειλή το θεσμό της Δημαρχίας και ότι θα επηρεάσει αρνητικά τα κυριαρχικά δικαιώματά τους ενώ ανησυχούσαν και για

υποεκπροσώπηση στο Δημαρχιακό Συμβούλιο, καθώς ο πληθυσμός των ξένων αποτελούσε μόλις το 1/3 του συνολικού πληθυσμού της πόλης (Rosenthal, 1980c).

Πέρα από τον θεσμό της Δημαρχίας, σημαντικό ρόλο στην διακυβέρνηση της πόλης διαδραματίζει και ο θεσμός των Διομολογήσεων, ο οποίος παραχωρείται από τους Οθωμανούς στις ευρωπαϊκές δυνάμεις είτε ως μέρος εμπορικών συμφωνιών είτε μετά από στρατιωτικές ήττες. Στηριζόμενοι επάνω σε εικασίες ότι ο Ισλαμικός πολιτισμός διαφέρει δραματικά από τον ευρωπαϊκό και ότι η οθωμανική διοίκηση είναι τόσο διεφθαρμένη που είναι αδύνατον να επιτραπεί σε ευρωπαίους πολίτες να υπαχθούν στη δικαιοδοσία των τοπικών αρχών, οι Διομολογήσεις επιτρέπουν στις Πρεσβείες να έχουν τον πλήρη διοικητικό και δικαστικό έλεγχο των υπηκόων τους. Ωστόσο, το 1873 ψηφίστηκε ένας Κανονισμός με 40 άρθρα που προβλέπει τη λειτουργία Μεικτών Δικαστηρίων (Rosenthal, 1980c).

## 8.2 Κρίσιμα σημεία καμπής

Στην παρούσα ενότητα θα αναλυθούν τα κομβικά γεγονότα που επηρέασαν την αναπτυξιακή διαδικασία της πόλης είτε με θετικό είτε με αρνητικό τρόπο. Τα συγκεκριμένα γεγονότα δύνανται να ομαδοποιηθούν σε επτά επιμέρους κατηγορίες: α) Διάνοιξη Διώρυγας Σουέζ, β) Οικονομική Κρίση 1870-1882, γ) Έξαρση επιδημιών, δ) Βομβαρδισμός πόλης (1882), ε) Ανάδυση εθνικισμού, στ) Η κρίση της Διώρυγας του Σουέζ (1956-1961) και ζ) Νόμοι περί «Αραβικού Σοσιαλισμού». Η σειρά αναφοράς τους είναι τυχαία και δε σχετίζεται ούτε με χρονολογικά ούτε με ιεραρχικά κριτήρια.

### 8.2.1 Διάνοιξη Διώρυγας Σουέζ

Ο Ισμαήλ Πασάς είχε να αντιμετωπίσει πολλά προβλήματα όταν ανέλαβε την ηγεσία της Αιγύπτου, αρκετά εκ των οποίων δημιουργηθήκαν από τους χειρισμούς των προκατόχων του με τους Ευρωπαίους. Ένα πρωταρχικό πρόβλημα αφορούσε τη συμφωνία με την Εταιρεία Διώρυγας Σουέζ. Σε μία προσπάθεια διεκδίκησης της Διώρυγας και επιβολής της αιγυπτιακής κυριαρχίας σε αυτήν, αρνήθηκε την επικύρωση των παραχωρήσεων που έγιναν στην εταιρεία σχετικά με την κατασκευή της Διώρυγας (Shlala, 2009).

Η γαλλική επιθυμία κατασκευής της Διώρυγας προηγήθηκε της δυναστείας του Μοχάμεντ Αλί Πασά στην Αίγυπτο καθώς οι Γάλλοι είχαν επιδιώξει τη δημιουργία μιας πλωτής οδού μεταξύ της Μεσογείου και της Ερυθράς Θάλασσας από την αποστολή τους στην Αίγυπτο το 1798. Στις αρχές του δέκατου ένατου αιώνα, ο Γάλλος Γενικός Πρόξενος (De Lessops)

πρότεινε την οικοδόμηση ενός καναλιού στον Ισθμό του Σουέζ. Έτσι, το 1854 υπογράφεται η πρώτη παραχώρηση για την κατασκευή του καναλιού με τον De Lessors. Η συμφωνία θα διαρκούσε μέχρι το 1969 οπότε η ιδιοκτησία της διώρυγας θα επέστρεφε στην Αίγυπτο. Από το 1854 έως το 1858 εκπονούνταν τα σχέδια για την κατασκευή της Διώρυγας και τον Δεκεμβρίου του 1858 σχηματίστηκε η Εταιρεία Διώρυγας Σουέζ με κεφάλαιο 200 εκατομμυρίων φράγκων. Η κατασκευή άρχισε τον Απριλίου του 1859 και τα εγκαίνια πραγματοποιήθηκαν τον Νοέμβριο του 1869. Κατά γενική ομολογία η Διώρυγα αποτέλεσε ένα σημαντικό και εξαιρετικά κερδοφόρο μέσο μεταφοράς εμπορευμάτων, ανθρώπων και τεχνολογίας μεταξύ των θαλασσών (Said, 2016).

Εικόνα 8.29: Η διάνοιξη της Διώρυγας του Σουέζ



**Πηγή:** <http://pyramisnews.gr/ekdilosi-stin-athina-gia-ti-dioryga-toy-souez/>

Κατά τον Ισμαήλ Πασά, οι παραχωρήσεις στις οποίες είχε συμφωνήσει ο Σάιντ Πασάς ήταν καταχρηστικές, ιδιαίτερα όσον αφορά τις εργασιακές απαιτήσεις. Η εταιρεία συμφώνησε να καλύψει όλο το κατασκευαστικό κόστος εκτός από τη μισθοδοσία των εργατών, η οποία θα βάρυνε την αιγυπτιακή κυβέρνηση. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την εκμετάλλευση χιλιάδων αιγυπτίων εργατών, γεγονός που αντέβαινε στη μεταρρυθμιστική ατζέντα του Ισμαήλ Πασά (Shlala, 2009; Πολυζώιδης, 2011).

Εικόνα 8.30:Άποψη της Διώρυγας του Σουέζ



Πηγή: <https://trafo.hypotheses.org/881>

Αν και η διάνοιξη της Διώρυγας του Σουέζ αναμενόταν αρχικά να επηρεάσει αρνητικά την πόλη της Αλεξάνδρειας, κάτι τέτοιο δε συνέβη. Η ανησυχία ότι πλέον θα παρακάμπτεται ως κόμβος μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών και θα ατονήσουν οι χερσαίες μεταφορές με την αιγυπτιακή ενδοχώρα δεν επιβεβαιώθηκε. Απεναντίας, η εμπορευματική και επιβατική κίνηση του λιμένα της πόλης αποκτούσε όλο και αυξανόμενη δυναμική, τα αποτελέσματα της οποίας διαχέονταν σε όλη την παραγωγική δομή της (Reimer, 1988).

### 8.2.2 Οικονομική Κρίση 1870-1882

Επί μια δεκαετία τουλάχιστον, η Αίγυπτος ζούσε υπεράνω των δυνατοτήτων της αναγκάζοντας τον Χεδίβη (αντιβασιλέα) Ισμαήλ να προσφύγει σε εξωτερικό δανεισμό. Το 1870 η κρίση έλαβε ανυπέβλητες διαστάσεις. Σε αυτό συνέβαλαν τόσο η ήττα της Γαλλίας από την Πρωσία καθώς η γαλλική κεφαλαιαγορά ερχόταν σε προτεραιότητα για τη σύναψη δανείων, όσο και ο τερματισμός του αμερικανικού εμφυλίου που έθεσε τέλος στους υψηλούς ρυθμούς εξαγωγής του αιγυπτιακού βαμβακιού. Η προσφυγή σε δανεισμό αποτελούσε ολοένα και πιο επιτακτική ανάγκη. Οι γαλλικές παροικίες του Καΐρου και της Αλεξάνδρειας προσφέρθηκαν για μικρά ποσά με λογικά επιτόκια. Τα μεγαλύτερα δάνεια ωστόσο, συνάφθηκαν στο χρηματιστήριο του Λονδίνου. Η κατάσταση εκτροχιάστηκε γρήγορα, καθώς το Δημόσιο Χρέος αυξανόταν με γεωμετρική πρόοδο, όπως φαίνεται και στον πίνακα που ακολουθεί, με αποτέλεσμα η μισθοδοσία στον δημόσιο τομέα και στο στράτευμα να διεκπεραιώνεται με μεγάλη καθυστέρηση. Η όλη εξέλιξη αναγκάζει τον Χεδίβη να προσφύγει σε νέα εξωτερική βοήθεια το 1873 (Μουρέλος, 2017).

Πίνακας 8.7: Πορεία δανεισμού Αλεξάνδρειας 1862-1873

α/α	Έτος Δανεισμού	Ύψος Δανείου (αγγλικές λίρες)	Επιτόκιο	Έτος αποπληρωμής	Ύψος δανεισμού το 1876
1	1862	3.292.800	7%	1892	2.517.000
2	1864	5.704.200	7%	1879	2.132.000
3	1865	3.387.300	7%	1881	1.457.312
4	1866	3.000.000	7%	1874	-----
5	1867	2.080.000	9%	1881	1.157.500
6	1868	11.890.000	7%	1898	10.722.520
7	1870 (προσωπικό δάνειο)	7.142.860	7%	1890	6.032.620
8	1873	32.000.000	7%	1903	31.313.659
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>		<b>68.497.160</b>		<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>55.332.611</b>

Πηγή: *Shlala, 2009*

Τη χαριστική βολή κατάφερε η οθωμανική πτώχευση του 1874 και ο πανικός που προκλήθηκε στα διεθνή χρηματιστήρια. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, ο Ισμαήλ Πασάς προσέτρεξε σε μια απονενομημένη ενέργεια: την πώληση των 177.000 μετοχών που διέθετε τιμής ένεκεν στην Εταιρεία της Διώρυγας του Σουέζ. Η γαλλική Sociéte Générale αποτέλεσε τον πρώτο αποδέκτη των βολιδοσκοπήσεων, απαιτώντας ωστόσο δρακόντειους όρους. Αν και η συμφωνία βρισκόταν στα πρόθυρα της αποδοχής, εισήλθε στις διαπραγματεύσεις η βρετανική πλευρά. Η Βρετανία αντιλαμβανόμενη την υψίστης σημασίας στρατηγική θέση της Διώρυγας έστω και καθυστερημένα θέλησε να αποκτήσει τον πλήρη έλεγχο καθώς τα 3/5 των πλοίων που τη διέσχιζαν έφεραν τη βρετανική σημαία. Εξάλλου, η προστασία των θαλασσιών επικοινωνιών ανάμεσα στο Μητροπολιτικό έδαφος και τον πνεύμονα της Αυτοκρατορίας, την Ινδία, αποτελούσε ανέκαθεν τον ακρογωνιαίο λίθο του βρετανικού συστήματος ασφάλειας (Μουρέλος, 2017).

Ο βρετανικός ιδιωτικός οίκος Rothschild αποτέλεσε τον βασικό χρηματοδότη, ο οποίος διαθέτοντας το ποσό των 3.796.000 λιρών για την αγορά 176.602 μετοχών ονομαστικής αξίας 88 εκατομμυρίων, θα εισέπραττε έως το έτος 1932 μερίσματα αξίας 43 εκατομμυρίων. Πρόκειται για την αποθέωση της τοκογλυφίας καθώς το ποσό που κατέληξε στα αιγυπτιακά ταμεία αποτελούσε στην πραγματικότητα ελάχιστο τμήμα του αιγυπτιακού Δημοσίου Χρέους. Η δραματική οικονομική κατάσταση οδήγησε τον Χεδίβη στην παραγγελία

εμπειρογνωμοσύνης από την Μεγάλη Βρετανία προκειμένου να διευθετηθεί το οικονομικό ζήτημα που είχε ανακύψει. Με αυτή την αφορμή, οι Βρετανοί αποστέλλουν στο Κάιρο μια επιτροπή ελέγχου. Πρόκειται για την απαρχή της διεθνούς παρέμβασης στις εσωτερικές υποθέσεις της Αιγύπτου (Μουρέλος, 2017).

Η επιτροπή ελέγχου δεν κατάφερε τελικά να αποτρέψει τη χρεωκοπία, η οποία έλαβε χώρα το 1876. Τον Νοέμβριο του ιδίου έτους σε μια προσπάθεια διάσωσης των δανειστών, οι κυβερνήσεις του Λονδίνου και του Παρισιού έθεσαν από κοινού την Αίγυπτο υπό καθεστώς οικονομικού πτωχευτικού συμβιβασμού. Πρόκειται για έναν ιδιαίτερα μετριοπαθή όρο καθώς οι δυο χώρες επέβαλλαν, ουσιαστικά, καθεστώς οικονομικής συγκυριαρχίας. Άξονας του όλου συστήματος υπήρξε η σύσταση ενός Ταμείου Δημοσίου Χρέους, επικεφαλής του οποίου τέθηκαν ένας Βρετανός και ένας Γάλλος ελεγκτής, ο πρώτος για τα έσοδα και ο δεύτερος για τις δαπάνες. Ένα τεράστιο μέρος των κρατικών εσόδων (άνω του 50%) προορίστηκε για την αποπληρωμή του χρέους. Μάλιστα, η όλη διαδικασία απέκτησε θεσμικό πλαίσιο το 1880 με έκδοση σχετικού Νόμου, όπου τα έσοδα των σιδηροδρόμων, των τηλεπικοινωνιών, των τελωνείων και οι φόροι των τεσσάρων σημαντικότερων επαρχιών της Αιγύπτου περνούσαν επίσημα πλέον στο Ταμείο Δημοσίου Χρέους (Πολυζωίδης, 2011· Μουρέλος, 2017).

Κατόπιν εντολής του διεθνούς ελέγχου και στην προσπάθεια κάλυψης του ελλείμματος, οι αρχές της χώρας προχώρησαν σε περικοπές μισθών, αύξηση φορολογίας και μαζικές απολύσεις. Τα κατώτερα κοινωνικά στρώματα, τα οποία ούτως ή άλλως διάγουν ένα χαμηλό βιοτικό επίπεδο, περιήλθαν σε απόγνωση. Ως εκ τούτου, η όλη κατάσταση οδήγησε στη δημιουργία ενός εθνικιστικού κινήματος με στόχο την αποτίναξη του διεθνούς ελέγχου. Πρόκειται για ένα κίνημα κράμα εθνικισμού, θρησκευτικού φανατισμού και ξενοφοβίας που συσπείρωσε όλους όσους είχαν πληγεί από το καθεστώς της συγκυριαρχίας. Ο Χεδίβης υποστήριξε διακριτικά το εθνικιστικό κόμμα που ιδρύθηκε το 1879 και είδε την επιρροή του να εξαπλώνεται ταχύτατα σε ολόκληρη την επικράτεια χάρη στο σύνθημα "*Η Αίγυπτος στους Αιγύπτιους*". Η αντίδραση της Γαλλίας και της Μεγάλης Βρετανίας υπήρξε ακαριαία με την καθαίρεση του Ισμαήλ Πασά από το αξίωμα του Χεδίβη και την αντικατάστασή του με τον μετριοπαθή γιο του Tewfik. Βασικός πυλώνας του εθνικιστικού κόμματος ήταν οι μεσαίοι και κατώτεροι αξιωματικοί με κύριο εκφραστή τους τον συνταγματάρχη Ahmed Urabi. Ακολούθησε μία περίοδος πολιτικής αστάθειας, συγκρούσεων και εχθροπραξιών που οδήγησε σε αναγκαστική παραίτηση της κυβέρνησης το 1882. Τη διαδέχθηκε μια νέα επαναστατική κυβέρνηση με υπουργό Στρατιωτικών τον ίδιο τον Urabi. Έχοντας σφυρηλατήσει την προπαγάνδα του γύρω από τον αραβικό εθνικισμό και το μίσος εναντίον των ξένων, ο τελευταίος οργάνωσε και προκάλεσε ταραχές στο σύνολο της

επικράτειας με αποκορύφωμά τους τα επεισόδια και τον βομβαρδισμό της Αλεξάνδρειας τον Ιούνιο του 1882 (Πολυζωίδης, 2011; Shlala, 2009; Μουρέλος, 2017).

### 8.2.3 Έξαρση επιδημιών

Η επιδημία πανώλης που ξέσπασε στην Αλεξάνδρεια το 1835 αποτελεί την πιο σημαντική περίπτωση από μία σειρά επιδημιών χολέρας και πανώλης που έπληξαν την πόλη τον 18<sup>ο</sup> και τον 19<sup>ο</sup> αιώνα. Βασικά αίτια της εμφάνισης όλων αυτών των μεταδοτικών ασθενειών που συχνά έπαιρναν τη μορφή επιδημιών και πανδημιών ήταν οι ελλειψείς τεχνικές υποδομές και οι ανύπαρκτοι κανόνες υγιεινής, σε συνδυασμό με την έλλειψη καθαρού πόσιμου νερού στην πόλη.

Τα μέτρα που ελήφθησαν τόσο σε προληπτικό επίπεδο όσο και κατά τη διάρκεια της έξαρσής της, κρίθηκαν ανεπαρκή. Μόνο τον μήνα Μάρτιο του 1835 που αποτέλεσε και την αιχμή της επιδημίας, 180-200 κάτοικοι της Αλεξάνδρειας προσβλήθηκαν από την ασθένεια και τελικά κατέληξαν. Συνολικά, η επιδημία της πανώλης στοίχισε τη ζωή σε 8.000 Αλεξανδρινούς, σχεδόν το 1/7 δηλαδή των κατοίκων της πόλης την εποχή εκείνη (Fahmy, 2004).

Ένα ακόμη σημαντικό κρούσμα επιδημίας πανώλης στην πόλη έλαβε χώρα το 1899. Λόγω όμως καλύτερης επιχειρησιακής ετοιμότητας και πιο ολοκληρωμένου πλαισίου αντιμετώπισης, νόσησαν πολύ λιγότεροι κάτοικοι. Η υγειονομική υπηρεσία της πόλης ανέλαβε αμέσως την ευθύνη και όλα τα απαραίτητα μέτρα για την αντιμετώπιση της ασθένειας. Πιο συγκεκριμένα, ένα κλιμάκιο γιατρών προέβη σε συστηματικό έλεγχο και αποκλεισμό των συνοικιών που εμφανίστηκαν τα πρώτα κρούσματα της ασθένειας με σκοπό τον περιορισμό της. Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται ενδεικτικά κάποια από τα μέτρα που εφαρμόστηκαν (Long, 1970).

Πίνακας 8.8: Μέτρα αντιμετώπισης επιδημίας πανώλης 1899

Περιγραφή	Αριθμός
Σπίτια που απολυμάνθηκαν	169
Δωμάτια που αβεστώθηκαν	111.676
Σακούλες απορριμμάτων που καταστράφηκαν	43.049
Παροχή δωρεάν οικιακού εξοπλισμού προς αντικατάσταση του κατεστραμμένου (χαλιά)	14.074

Παροχή δωρεάν οικιακού εξοπλισμού προς αντικατάσταση του κατεστραμμένου (μαξιλάρια)	5.912
Στάβλοι που απολυμάνθηκαν	854
Αριθμός απασχολούμενων επαγγελματιών	732
Άτομα που απομονώθηκαν	672

*Πηγή: Long, 1970*

Η έξαρση των επιδημιών αποτέλεσε σημαντικό κεφάλαιο στη φυσιογνωμία της πόλης. Αφενός επηρέασαν το δημογραφικό προφίλ της, όπου ιδιαίτερα στην επιδημία του 1835 η πόλη απώλεσε το ένα έβδομο του πληθυσμού της και αφετέρου, σηματοδότησαν την απαρχή για μία σειρά απαραίτητων τεχνικών έργων για την ύδρευση και αποχέτευση της πόλης αλλά και για τη θέσπιση κανόνων υγιεινής. Επιπλέον, οι συνοικίες στην Αλεξάνδρεια και ιδιαίτερα οι αραβικές, ήταν τόσο πυκνοδομημένες που συνεχώς ελλόχευε ο κίνδυνος για εξάπλωση οποιασδήποτε μεταδοτικής ασθένειας υπό τη μορφή πανδημίας. Για την αναστροφή αυτής της συνθήκης θεσπίστηκε ο νέος οικοδομικός κανονισμός, σύμφωνα με τον οποίο εισήχθησαν νέα πρότυπα και κανόνες ηλιασμού, αερισμού κτλ των κτιρίων.

#### **8.2.4 Βομβαρδισμός πόλης (1882)**

Η συνεχής προσέλευση των διάφορων μεταναστευτικών κυμάτων από όλη την Μεσόγειο προς την Αλεξάνδρεια οδήγησε σε επιδείνωση των κοινωνικών εντάσεων και των διεθνικών συγκρούσεων στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Η κακοδιαχείριση του Χεδίβη Tawfiq (1879-1892) και η αυξανόμενη ανάμειξη των ευρωπαϊκών δυνάμεων στη διοίκηση της πόλης αύξησαν περαιτέρω τις κοινωνικές και πολιτικές αναταραχές, με αποκορύφωμα την αποκαλούμενη «εξέγερση Urabi» το 1882. Η εξέγερση που ξεκίνησε με μουσουλμάνους εθνικιστές να επιτίθενται σε αλλοδαπούς και Κόπτες, τελικά κατεστάλη με τον βομβαρδισμό της πόλης από το βρετανικό ναυτικό (Miccoli, 2011).

Οι Ευρωπαϊκές Δυνάμεις (άμεσα ενδιαφερόμενες και μη) παρακολουθούσαν εκ του σύνεγγυς τα τεκταινόμενα στην Αίγυπτο την εν λόγω περίοδο. Οι πρώτες, κινδύνευαν να δουν να καταρρέει το καθεστώς της οικονομικής συγκυριαρχίας αλλά και ο έλεγχος που ασκούσαν επάνω στη λειτουργία της Διώρυγας ενώ για τις δεύτερες, διακυβευόταν η ασφάλεια των ξένων παροικιών. Αρχικά, τέθηκε το ενδεχόμενο παρέμβασης της Υψηλής Πύλης καθώς η Αίγυπτος εξακολουθούσε να τελεί υπό την υψηλή επικυριαρχία του σουλτάνου της Κωνσταντινούπολης. Ωστόσο, ο Αμπντούλ Χαμίτ ο Β΄ δεν θέτει ως προτεραιότητα τη



διασφάλιση των κυριαρχικών του δικαιωμάτων στην Αίγυπτο, αφενός διότι η Αίγυπτος είχε προ πολλού ξεφύγει από τον έλεγχο του (η διατήρηση της υψηλής επικυριαρχίας διέθετε χαρακτήρα τυπικό και μόνο) και αφετέρου, διότι η Οθωμανική Αυτοκρατορία μόλις είχε εξέλθει από την ένοπλη αναμέτρησή της με τη Ρωσία φανερά αποδεκατισμένη (Μουρέλος, 2017).

Στις 20 Μαΐου 1882 κατέπλευσε στην Αλεξάνδρεια ένας μεικτός αγγλο-γαλλικός στόλος. Οι πολιτικές εντάσεις και οι βίαιες συγκρούσεις που προκλήθηκαν από τον Υπουργό Πολέμου A. Urabi λειτούργησαν ως έναυσμα για την κλιμάκωση της έντασης. Μάλιστα, σημαντικός αριθμός ευρωπαίων (περί τις 20.000), εγκατέλειψε την πόλη φοβούμενοι εχθροπραξίες. Σε αυτό το πλαίσιο και με το πρόσχημα της προστασίας των ευρωπαίων κατοίκων της πόλης, ο βρετανικός στόλος προχώρησε στον βομβαρδισμό των παράκτιων οχυρών (Πολυζωίδης, 2011· Μουρέλος, 2017).

Ο βομβαρδισμός είχε ως αποτέλεσμα την απώλεια χιλιάδων Αιγυπτίων και δεκάδων ευρωπαίων πολιτών. Επιπλέον, το κέντρο της πόλης, η ευρωπαϊκή συνοικία και ιδιαίτερα η παραθαλάσσια ζώνη και η πλατεία προξένων, γνώρισαν εκτεταμένες υλικές ζημιές και πολλά κτίρια κατεδαφίστηκαν. Η κατάσταση επιδεινώθηκε από την πυρκαγιά που ακολούθησε τους βομβαρδισμούς, η οποία κατέκαιε την πόλη επί δύο μέρες. Η συνολική επιφάνεια της περιοχής που επλήγη ανέρχεται σε 96.709 τετραγωνικά μέτρα και περιλαμβάνει περίπου 500 κατοικίες στο κέντρο της πόλης και κάποιες πολυτελείς εξοχικές κατοικίες στην οδό *Moharem Bey* (Reimer, 1988; Awad, 1996; Μουρέλος, 2017).

Ο βομβαρδισμός που διαδέχτηκε την εξέγερση Urabi αποτέλεσε την απαρχή της 74χρονης κυριαρχίας της πόλης από τους Βρετανούς ενώ η πλατεία-σύμβολο της πόλης, καταστράφηκε ολοσχερώς πλην της εκκλησίας του Αγίου Μάρκου και του Χρηματιστηρίου (Said, 2016). Η «συντηρητικά εκλεκτική» Belle Époque αρχιτεκτονική των ανακατασκευασμένων κτιρίων γύρω από την Πλατεία αποτυπώνει την ιστορία αυτής της σύγκρουσης στο προφίλ της πόλης (Awad, 1996; Starr, 2005).

### 8.2.5 Ανάδυση εθνικισμού

Η εποχή του Νάσερ αποτελεί αναμφισβήτητα μία από τις πιο καθοριστικές περιόδους στη σύγχρονη ιστορία της πόλης καθώς μία πληθώρα σημαντικών γεγονότων επηρέασαν τόσο την αστική μορφολογία της όσο και την κοινωνικο-οικονομική της φυσιογνωμία. Τα κυριότερα γεγονότα περιλαμβάνουν την πτώση της μοναρχίας και την εγκαθίδρυση της

δημοκρατίας, την εγκατάλειψη της πόλης από τους Βρετανούς καθώς και μια σειρά ριζοσπαστικών κοινωνικών και οικονομικών μεταρρυθμίσεων.

Η συγκεκριμένη περίοδος χαρακτηρίζεται από την άνοδο του αιγυπτιακού εθνικισμού και του παν-αραβισμού αλλά και από την ίδρυση της Αιγύπτου ως ανεξάρτητης οντότητας και ηγετικής δύναμης στον αραβικό κόσμο. Κατά τη διάρκεια της διακυβέρνησης του Νάσερ, το εθνικιστικό καθεστώς προσπάθησε να δημιουργήσει μια νέα ταυτότητα για την Αίγυπτο, η οποία για πολλά χρόνια ταυτιζόταν με την αποικιοκρατία και τον κοσμοπολιτισμό. Ωστόσο, όπως τα περισσότερα εθνικιστικά καθεστώτα, κατέληξε στην περιθωριοποίηση βασικών τομέων της κληρονομιάς του, δηλαδή του 19ου και των αρχών του 20ού αιώνα, σε μια προσπάθεια δημιουργίας και εδραίωσης νέων εθνικών αφηγήσεων (Πολυζώιδης, 2011; Said, 2016).

Το 1952 συντελείται επανάσταση κατά του Βασιλιά Φαρούκ στην Αίγυπτο με επικεφαλής τον στρατηγό Μ.Ναγκίμπ. Ο Νάσερ αντικαθιστά τον Ναγκίμπ και το 1956 αναλαμβάνει Πρόεδρος της Αιγύπτου. Το πρώτο στάδιο του στρατιωτικού καθεστώτος (1952-1956) είχε ως στόχο την τροποποίηση της δομής της εξουσίας προκειμένου να δημιουργηθεί μια σύγχρονη, εθνική, ανεξάρτητη και βιομηχανοποιημένη κοινωνία. Η σημαντικότερη πτυχή αυτής της περιόδου αφορά στην αγροτική μεταρρύθμιση όπου επιχειρήθηκε η αποδυνάμωση της ισχυρής αστικής τάξης, η αύξηση του αριθμού των μικρών γαιοκτημόνων και η αναδιανομή του κεφαλαίου και των επενδύσεων προς τη βιομηχανία. Στην πραγματικότητα, η μεταρρύθμιση της έγγειας ιδιοκτησίας σχεδιάστηκε και εκτελέστηκε εκ των άνω ώστε να εμποδίσει οποιαδήποτε επαναστατική προσπάθεια αγροτών και προοδευτικών στοιχείων όπως οι εργαζόμενοι στη βιομηχανία, οι σπουδαστές και οι διανοούμενοι. Αν και η κυρίαρχα αγροτική καπιταλιστική αιγυπτιακή οικονομία μετατρέπεται σε έναν σύγχρονο, βιομηχανικό καπιταλισμό, ο αριθμός των μικρών ιδιοκτητών γης (που κατέχουν λιγότερο από 3 φεντάνια<sup>97</sup>) αυξάνεται κατακόρυφα (Chaichian, 1988).

Το δεύτερο στάδιο (1956-1961) ξεκίνησε με την κρίση του Σουέζ (1956) ακολουθούμενη από την εθνικοποίηση της εταιρείας της Διώρυγας του Σουέζ, την «Επίθεση των Τριών» κατά της Αιγύπτου και την εθνικοποίηση/αιγυπτιοποίηση 55 γαλλικών και βρετανικών επιχειρήσεων. Αν και ο κύριος στόχος του Επαναστατικού Διοικητικού Συμβουλίου<sup>98</sup> (RCC) ήταν ο εξαναγκασμός των μεγαλοϊδιοκτητών γης να κατευθύνουν τα επενδυτικά τους κεφάλαια στον βιομηχανικό τομέα, κάτι τέτοιο δεν επετεύχθη, καθώς από τα 45 εκατομμύρια

<sup>97</sup> Ένα φεντάνι ισούται με 4.200 τ.μ.

<sup>98</sup> Revolutionary Command Council

αιγυπτιακές λίρες που αποκομίστηκαν από τη γη, μόλις τα 6 εκατομμύρια επενδύθηκαν στη βιομηχανία (Chaichian, 1988).

Ακολούθησαν οι τρεις νόμοι του 1957: i) ο υπ' αριθμ. 22 για τις Τραπεζικές Πράξεις, ii) ο υπ' αριθμ. 23 για τον έλεγχο των ασφαλιστικών εταιρειών και iii) ο υπ' αριθμ. 24 για την αιγυπτιοποίηση των εμπορικών αντιπροσωπειών. Όλα τα παραπάνω είχαν ως αποτέλεσμα το πρώτο κύμα εξόδου των ξένων υπηκόων από την πόλη (Ιακωβίδης, 2011).

Μετά τη στρατιωτική ανατροπή της μοναρχίας, οι ιδιοκτησίες και τα υπάρχοντα της βασιλικής οικογένειας κατασχέθηκαν από την κυβέρνηση "στο όνομα του λαού". Με τα μέτρα εθνικοποίησης της δεκαετίας του 1950 και τους σοσιαλιστικούς νόμους της δεκαετίας του 1960, οι ιδιωτικές επιχειρήσεις και οι ιδιοκτησίες τους απομονώθηκαν ή/και εθνικοποιήθηκαν, με τις περισσότερες να μετατρέπονται σε κυβερνητικά γραφεία και δημόσιες υπηρεσίες. Αυτές οι ενέργειες είχαν σοβαρές επιπτώσεις τόσο στην οικονομία όσο και στο κτιριακό απόθεμα της πόλης. Ακόμα και σήμερα, η Αλεξάνδρεια υστερεί στη διατήρηση της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς λόγω αρκετών παραγόντων. Η προέλευση μερικών εξ αυτών ανάγεται στην εποχή του Νάσερ, όπου η αρχιτεκτονική κληρονομιά της Belle Époque δεν θεωρούνταν εθνική κληρονομιά με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την προστασία και ανάδειξή της (Said, 2016).

#### *8.2.5.1 Επιπτώσεις στην αρχιτεκτονική κληρονομιά*

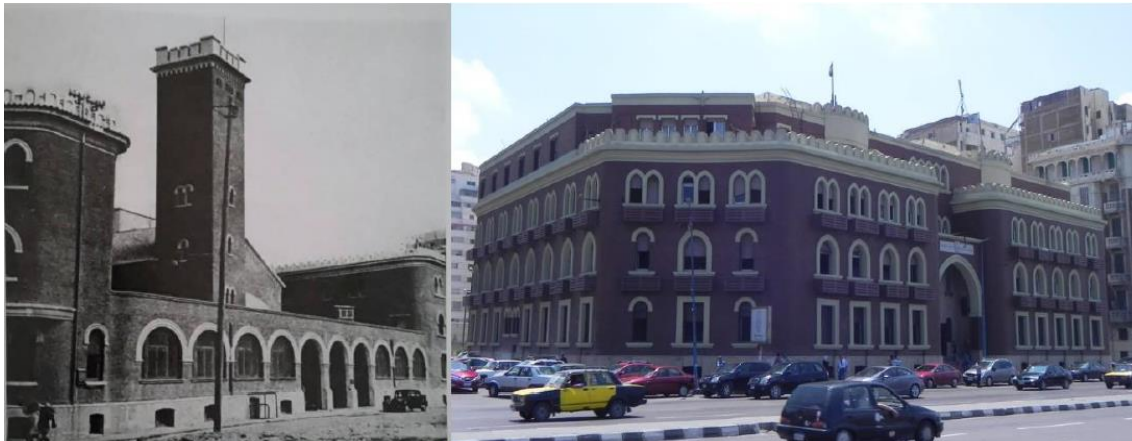
Η Αλεξάνδρεια σήμερα αποτελεί μια πόλη μονόγλωσση, μονοφυλετική και βασικά ισλαμική. Ο κοσμοπολίτικος χαρακτήρας της πόλης έχει παρέλθει ενώ και η σύγχρονη αρχιτεκτονική κληρονομιά της προ-επαναστατικής περιόδου κινδυνεύει με αφανισμό (Awad, 1996).

Οι πολιτικές του νέου καθεστώτος αναφορικά με τη διαχείριση του κτιριακού αποθέματος δηλαδή η εθνικοποίηση και απομόνωση των ακινήτων της κοινωνικής ελίτ και η επακόλουθη προσαρμοσμένη επαναχρησιμοποίησή τους καθώς και το θεσμικό πλαίσιο ελέγχου των ενοικίων, επέδρασαν καθοριστικά στην υποβάθμιση και απαξίωση της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς Belle Époque της πόλης (Said, 2016).

Η πλειοψηφία των διατηρητέων κτιρίων της ευρωπαϊκής συνοικίας βρίσκονται σε σχετικά άσχημη κατάσταση και χρήζουν συντήρησης, γεγονός που ενισχύει και την επιχειρηματολογία κατά της νομοθεσίας περί "δίκαιου ενοικίου" και της επακόλουθης ανικανότητας των ιδιοκτητών να συντηρούν και να αναβαθμίζουν τα ακίνητά τους, στην περίπτωση των ιδιωτικών κτιρίων (Said, 2016).

Αν και θεωρείται ότι οι απομονωμένες και εθνικοποιημένες ιδιοκτησίες που μετατράπηκαν σε κυβερνητικά γραφεία και χρήσεις δημόσιων υπηρεσιών υπέστησαν ταχεία επιδείνωση λόγω έλλειψης συντήρησης και ακατάλληλων παρεμβάσεων, η έρευνα δείχνει ότι τα κτίρια αυτά βρίσκονται σε σχετικά καλύτερη κατάσταση σε σύγκριση με τα αντίστοιχα ιδιωτικά. Υπήρξε πράγματι μια σειρά από ασυμπτωματικές προσθήκες και παρεμβάσεις, οι οποίες δεν περιορίστηκαν μόνο στις δημόσιες εθνικοποιημένες ιδιοκτησίες (Εικόνα 8.31), αλλά επεκτάθηκαν και στις ιδιωτικές (Εικόνα 8.32), σηματοδοτώντας μια επικρατούσα τάση που δείχνει ότι η έλλειψη εμπειρίας και τεχνογνωσίας και η αδυναμία ενσωμάτωσης της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς στον σύγχρονο αστικό ιστό της πόλης δεν περιορίζεται στις κυβερνητικές δομές αλλά στο σύνολο του αξιόλογου κτιριακού αποθέματος (Said, 2016).

Εικόνα 8.31: Προσθήκη 3 ορόφων σε μορφή «κουτιού» στην πρόσοψη του κτιρίου Διοίκησης του Πανεπιστημίου της Αλεξάνδρειας. Στα αριστερά το κτίριο με τη χρήση του ιταλικού ναυτικού νοσοκομείου



Πηγή: Awad, 2008

Εικόνα 8.32: Ξενοδοχείο Majestic (ιδιωτικών συμφερόντων) πριν και μετά την κατεδάφιση των χαρακτηριστικών τρούλων και την προσθήκη των δύο ορόφων και την ανακατασκευή των τρούλων



Πηγή: Said, 2016

Μεταξύ των κτιρίων που «αξιοποιήθηκαν» για δημόσια χρήση, τα λειτουργούντα ως σχολεία δέχονταν τις περισσότερες πιέσεις. Ο εξαντλητικός χαρακτήρας της συγκεκριμένης χρήσης σε συνδυασμό με την έλλειψη συντήρησης έχουν επιφέρει σημαντικά πλήγματα σε αυτά τα κτίρια. Δεδομένου ότι τα δημόσια σχολεία προσφέρουν δωρεάν εκπαίδευση, δεν επαρκεί ο διαθέσιμος προϋπολογισμός για τις απαιτούμενες ενέργειες συντήρησης, με αποτέλεσμα τη συνεχή απαξίωσή τους (Starr, 2005).

Εικόνα 8.33: Η Villa Aghion που κατεδαφίστηκε για να ανεγερθεί εμπορικό κέντρο και συγκρότημα κατοικιών



Πηγή: Said, 2016

Με εξαίρεση το κτίριο της κυβέρνησης που καταστράφηκε και κατέρρευσε μετά τα γεγονότα της επανάστασης του 2011, όλα τα υπόλοιπα κτίρια που κατεδαφίστηκαν είτε αντικαταστάθηκαν είτε πρόκειται να αντικατασταθούν από πολυώροφες πολυκατοικίες, αποτέλεσμα της πολιτικής των «παγωμένων ενοικίων» (Said, 2016). Μάλιστα, το πλέον αρνητικό στοιχείο της συγκεκριμένης κατάστασης είναι ότι ένας σημαντικός αριθμός των κτιρίων αυτών κατεδαφίστηκε κατά τη διάρκεια του 21ου αιώνα, όταν θα έπρεπε να είναι γνωστή η σημασία της προστασίας και ανάδειξης της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς ενός τόπου και η αισθητική και λειτουργική ενσωμάτωσή της στον υπόλοιπο αστικό ιστό, με στόχο τη διασφάλιση της συλλογικής μνήμης του τόπου και τη «διάσωση» της αστικής ταυτότητάς του.

Η ταχεία ανάπτυξη και επέκταση της πόλης κατά την περίοδο εξουσίας του Nasser απέτυχε να καλύψει τις στεγαστικές ανάγκες του πληθυσμού, ο οποίος συνέχισε να αυξάνεται με ανησυχητικό ρυθμό. Η κρατική πολιτική στέγασης δε μπορούσε να καλύψει τη μεγάλη ζήτηση. Αυτό, σε συνδυασμό με τα «παγωμένα ενοίκια» και την κατιούσα μεταπολεμική οικονομία, άσκησαν σημαντική πίεση στο υπάρχον κτιριακό απόθεμα οδηγώντας στη δημιουργία παραγκουπόλεων και στην επιδείνωση του κτισμένου περιβάλλοντος της πόλης

ως σύνολο, συμπεριλαμβανομένης της κληρονομιάς της, η οποία σε πολλές περιπτώσεις δίνει τη θέση της σε οικιστικά κτιριακά συγκροτήματα (Awad, 1992).

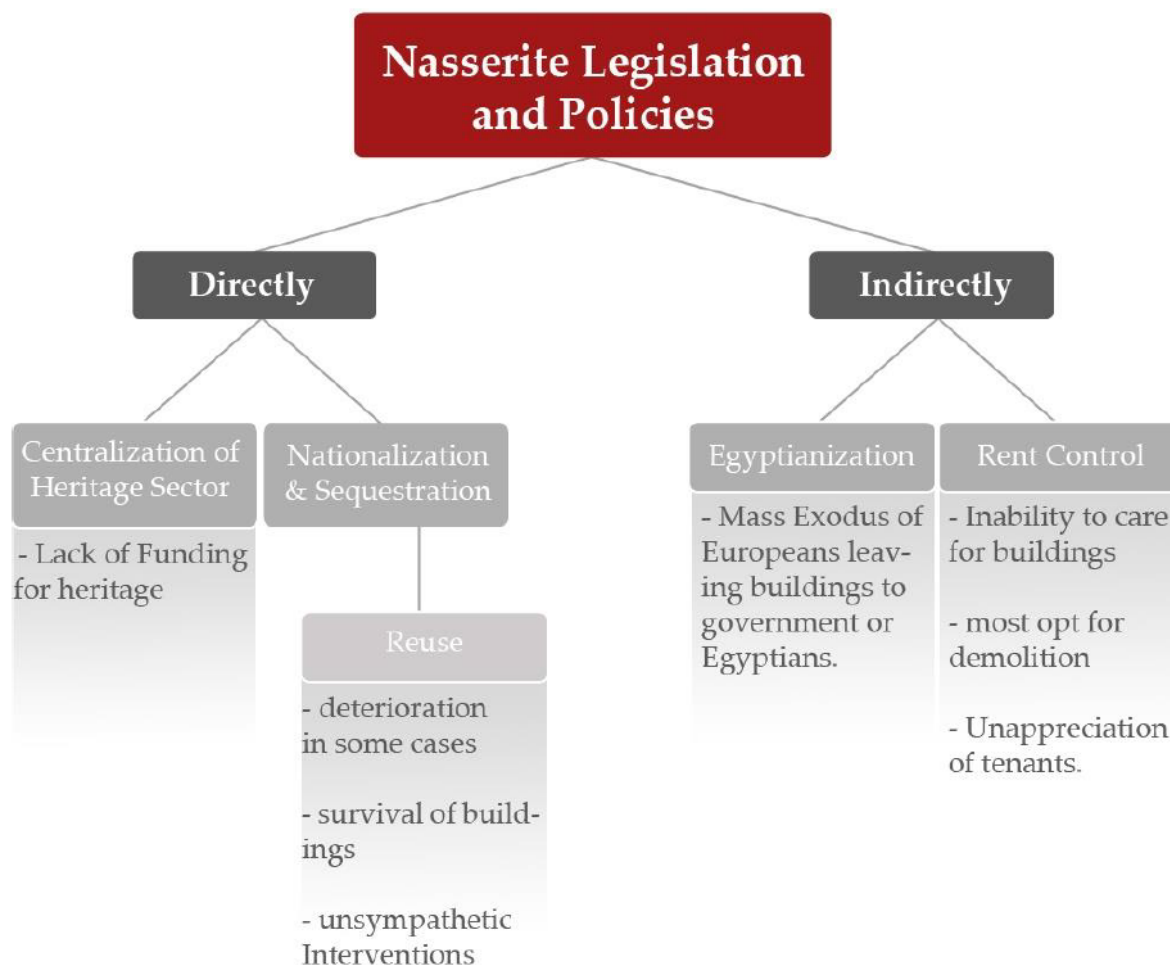
Εικόνα 8.34: Η Villa (νούμερο 3011 στη λίστα Αρχιτεκτονικής Κληρονομιάς που καταδαφίστηκε και αντικαταστάθηκε από ένα πολύ-όροφο κτίριο κατοικιών



Πηγή: Said, 2016

Η έλλειψη συνειδητοποίησης της σπουδαιότητας της κληρονομιάς και της ιστορίας της πόλης αποδεικνύεται και από το γεγονός της ανεπαρκούς ανάδειξης της πλατείας Mansheya. Ο αστικός χαρακτήρας της πλατείας συνεχίζει να εκφυλίζεται ενώ η υποβάθμιση των κτιρίων της οφείλεται σε έλλειψη συντήρησης, επίδραση όπως προαναφέρθηκε των σοσιαλιστικών μέτρων υποτίμησης και ελέγχου του ενοικίου. Το αστικό περιβάλλον της απειλείται από ακατάλληλες αναδιαμορφώσεις και προσθήκες που δε συνάδουν με τη φυσιογνωμία της. Επιπλέον η στεγαστική κρίση και οι συνθήκες φτώχειας που επικρατούν στην πόλη, προκαλούν φαινόμενα οικειοποίησης και καταπάτησης του δημόσιου χώρου της από μικροπωλητές και άστεγους (Awad, 1996; Dessouki, 2012).

Εικόνα 8.35: Άμεση και έμμεση επίδραση των πολιτικών του Νάσερ στην αρχιτεκτονική κληρονομιά της Belle Époque



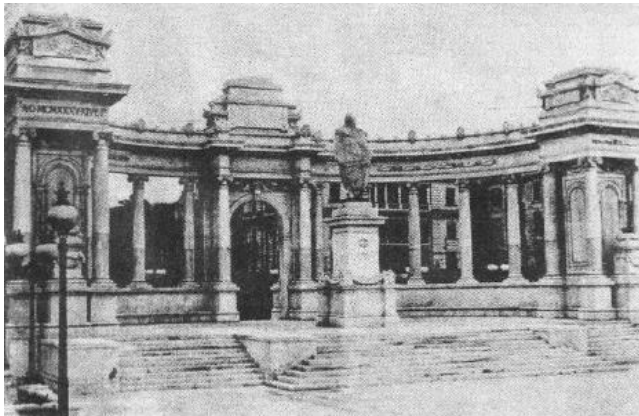
Πηγή: Said, 2016

#### 8.2.5.2 Επιπτώσεις στην πολιτισμική κληρονομιά

Οι πολιτικές του Νάσερ δεν είχαν αντίκτυπο μόνο στην πολιτική σκηνή αλλά είχαν σοβαρές επιπτώσεις και στις εύπορες κοινότητες, ξένες και αιγυπτιακές, που ζούσαν τότε στην Αίγυπτο. Οι πολιτικές του νέου καθεστώτος επεδίωκαν την αντικατάσταση του ελιτισμού, του καπιταλισμού και του κοσμοπολίτικου πλουραλισμού με τον κρατικό σοσιαλισμό και τον εθνικισμό. Για τον Νάσερ, οι ξένες παρκοικίες είχαν διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στη διαφθορά της χώρας και η ελίτ απολάμβανε υπερβολικά και αδικαιολόγητα προνόμια. Έτσι, υιοθετήθηκαν επιθετικά μέτρα εναντίον της ανώτερης τάξης. Αυτά αποτελούσαν πολιτικές που αφορούσαν τις ξένες ελίτ που εκδόθηκαν τη δεκαετία του 1950 και πολιτικές που αφορούσαν τις αιγυπτιακές ελίτ που εκδόθηκαν στη δεκαετία του 1960, αντανακλώντας την πολιτική επανάσταση (1952-1961) και την κοινωνική επανάσταση (1961-1967) (Awad, 1992).

Με στόχο την υποστήριξη των νέων εθνικών αφηγήσεων, επιχειρήθηκε η αποσιώπηση όλων όσων σχετίζονταν με τη δυναστεία του Μοχάμεντ Άλι. Η κεντρική πλατεία και οι γύρω δρόμοι μετονομάστηκαν: η Πλατεία Muhammad Ali έγινε Πλατεία Απελευθέρωσης ή Midan Al-Tahrir και το άγαλμα του Khedive Ismail στους Γαλλικούς Κήπους αρχικά καλύφθηκε και εν συνεχεία καθαιρέθηκε (το 1966), ενώ το μνημείο που ήταν αφιερωμένο στον Ισμαήλ Πασά II, αφιερώθηκε πλέον στον Άγνωστο Στρατιώτη Ναυτικού. Σύμφωνα με τις τοπικές αφηγήσεις, το άγαλμα του Μοχάμεντ Άλι ήταν καλυμμένο για μεγάλο χρονικό διάστημα ενώ οι χάλκινες επιγραφές στο βάθρο που μαρτυρούσαν το όνομα του αντιβασιλέως απομακρύνθηκαν και δεν έχουν αποκατασταθεί, με αποτέλεσμα το βάθρο να μη διαθέτει την απαραίτητη πληροφορία του ονόματος του αγάλματος που φέρει, με σημαντικά αρνητικό αντίκτυπο στη συλλογική μνήμη της πόλης (Said, 2016).

Εικόνα 8.36: Το άγαλμα του Χεδίβη Ισμαήλ καλυμμένο



*Πηγή: Said, 2016*

Εικόνα 8.37: Το Μνημείο του Άγνωστου Στρατιώτη Ναυτικού σήμερα δίχως το άγαλμα



*Πηγή: Said, 2016*



Από τη δεκαετία του 1950 και του 1960 ο κοσμοπολιτισμός συνδέεται και ταυτίζεται με το αποικιακό σύστημα, το οποίο έχει περιπέσει σε δυσμένεια. Το δημόσιο πρόσωπο της Αλεξάνδρειας επομένως θα πρέπει να συμβαδίζει με τις ανερχόμενες πολιτικές ιδεολογίες. Αυτό κατά τον Νάσερ επιτυγχάνεται μέσω της μετονομασίας των οδών και της απομάκρυνσης των αγαλμάτων των αναξιόπιστων πρώην ηγεμόνων. Με την ολοκλήρωση αυτών των διαδικασιών, ο ρόλος των ξένων μειονοτικών κοινοτήτων της πόλης στον σχηματισμό της φυσιογνωμίας της συνεχώς μειώνεται ή και αγνοείται πλήρως (Starr, 2005).

Όπως θα αναλυθεί και στην επόμενη παράγραφο, η πλέον σημαντική φυγή των ξένων κοινοτήτων και εγκατάλειψη της Αλεξάνδρειας πραγματοποιείται το 1956 μετά την Κρίση του Σουέζ. Άμεση συνέπεια της σύρραξης ήταν η απέλαση των Βρετανών και Γάλλων υπηκόων και η φυγή της πλειοψηφίας των Ισραηλινών φοβούμενοι για αντίποινα. Οι Έλληνες και οι Ιταλοί επιχειρηματίες οδηγήθηκαν στη μετανάστευση τη δεκαετία του 1960. Η άνοδος του εθνικισμού και των πολιτικών αιγυπτιοποίησης θα σημάδουν ουσιαστικά την απαρχή του τέλους του κοσμοπολιτισμού της πόλης, ο οποίος τεχνηέντως επιχειρείται να διαγραφεί και από την αστική πολιτιστική μνήμη των κατοίκων που απέμειναν στην πόλη (Vitalis, 1995; Starr, 2005).

### **8.2.6 Η κρίση της Διώρυγας του Σουέζ (1956-1961)**

Στις 18 Ιουνίου 1953 καταργήθηκε και επισήμως η μοναρχία. Πρώτος Πρόεδρος της Δημοκρατίας της Αιγύπτου ανέλαβε ο εκ των πρωταγωνιστών του πραξικοπήματος του προηγούμενου έτους Muhammad Naguib, ο οποίος όμως παραιτήθηκε πολύ σύντομα. Το 1956 διενεργείται δημοψήφισμα όπου ο αιγυπτιακός λαός ενέκρινε ταυτόχρονα το νέο Σύνταγμα και την ανάληψη της Προεδρίας από τον Nasser. Πρώτη ενέργεια του νέου Προέδρου ήταν η εθνικοποίηση της Διώρυγας του Σουέζ (Μουρέλος, 2017).

Τον Οκτώβριο του 1956 το Ισραήλ εισβάλλει στην Αίγυπτο και ακολουθεί ο βομβαρδισμός αιγυπτιακών στρατιωτικών στόχων και αεροδρομίων γύρω από το Πορτ Σάιντ από αγγλο-γαλλικά αεροπλάνα. Οι πράξεις αυτές αποτέλεσαν την λεγόμενη *Τριμερή Επίθεση του 1956*. Οι Αιγύπτιοι από την πλευρά τους, σε αντίποινα βύθισαν τα αγγλο-γαλλικά πλοία αποκλείοντας με τον τρόπο αυτό τη διέλευση άλλων πλοίων από τη διώρυγα του Σουέζ (Πολυζωίδης, 2011· Μουρέλος, 2017).

Η τριμερής αυτή συντονισμένη επίθεση Ισραηλινών, Βρετανών και Γάλλων προς το Σουέζ, αφενός ενίσχυσε τα εθνικιστικά συναισθήματα των Αιγυπτίων που υπέβρισκαν από την επανάσταση του 1952 και αφετέρου, προκάλεσε μία μαζική έξοδο του ξένου πληθυσμού των

όμορων περιοχών και κυρίως της Αλεξάνδρειας, η οποία διέθετε μία δυναμική ευρωπαϊκή παροικία. Τα μεταναστευτικά κύματα που μέχρι εκείνη την περίοδο είχαν προορισμό την Αλεξάνδρεια, πλέον αλλάζουν πορεία και κατευθύνονται προς τις ευρωπαϊκές πόλεις (Said, 2016).

Οι Αλεξανδρινοί χωρίζονται σε δύο κατηγορίες. Στην μεν πρώτη ανήκουν εκείνοι που θεωρούν ότι ο πόλεμος θα διαρκούσε επί μακρόν με καταστροφικές συνέπειες για τις παροικίες και απομακρύνονται από την πόλη και στη δεύτερη κατηγορία ανήκουν εκείνοι που θεωρούν ότι θα υπερίσχυαν μεν οι αγγλο-γαλλικές δυνάμεις αλλά οι συνθήκες προμηνούνταν ασαφείς και δυσοίωνες για τους ξένους της πόλης. Συνεπώς, είτε στην πρώτη κατηγορία ανήκαν είτε στη δεύτερη, το αποτέλεσμα ήταν η φυγή σημαντικού ξένου πληθυσμού από την πόλη με ό,τι αυτό συνεπάγεται για τη φυσιογνωμία και την ταυτότητά της (Πολυζωίδης, 2011).

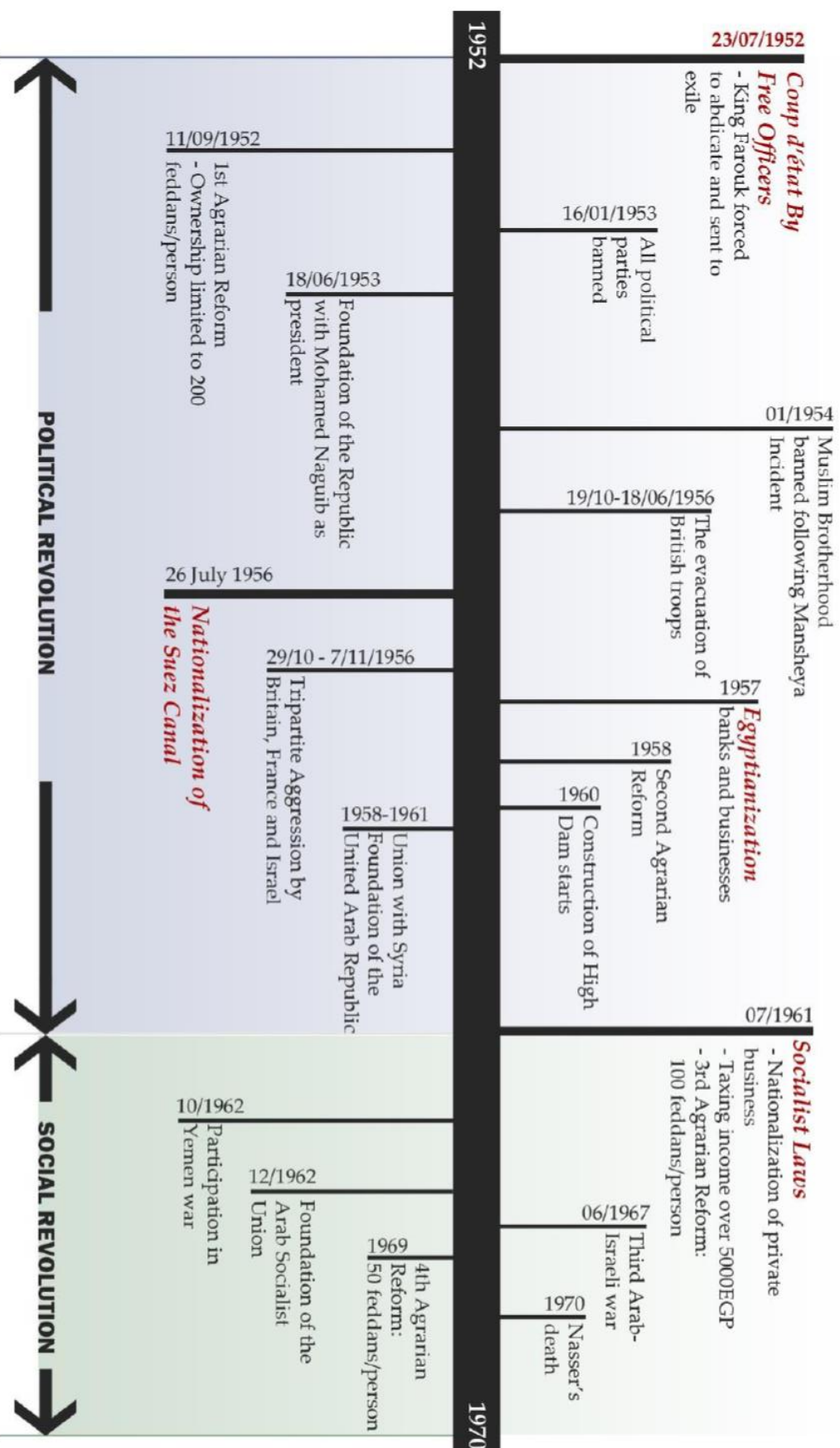
Ο αποκλεισμός της διώρυγας αποτέλεσε διπλωματικό ατόπημα για την Αίγυπτο με φυσικό επακόλουθο τη δημιουργία μιας πολύ σοβαρής κρίσης με μακροπρόθεσμες συνέπειες. Μόλις δύο εβδομάδες μετά την εισβολή, επήλθε παύση των εχθροπραξιών και ιδιαίτερα στην Αλεξάνδρεια όπου έτσι και αλλιώς ήταν περιορισμένες. Ωστόσο, ο αντίκτυπος είχε κυρίως οικονομική έκφραση καθώς μειώθηκε αισθητά η εισαγωγή εμπορευμάτων από την Ευρώπη, η βιομηχανία βαμβακιού είχε ατονήσει και γενικά η αναπτυξιακή ώθηση που διοχετευόταν στην περιοχή από την Ευρώπη μέσω του λιμένα της Αλεξάνδρειας συρρικνώθηκε. Η *Bourse*, το χρηματιστήριο βάμβακος διέκοψε τη λειτουργία του, ενώ από την άλλη, μειώθηκε η παροχή πετρελαίου προς την Αγγλία και την Γαλλία (Chaichian, 1988).

### **8.2.7 Νόμοι περί «Αραβικού Σοσιαλισμού» (1961-1967)**

Η Επανάσταση του Νάσερ συνοψίζεται σε τρεις μεγάλες μεταρρυθμίσεις: τη Μεσεγγύηση (1958-1964), την Εθνικοποίηση (1960-1963) και την Αγροτική μεταρρύθμιση (1961-1963) (Ιακωβίδης, 2011). Οδηγούμενος από τον κρατικό σοσιαλισμό, έκανε πράξη ό,τι απέτυχε να εισάγει η επανάσταση του 1919, προσφέροντας την αναγκαία κοινωνική μεταρρύθμιση. Θεσπίστηκαν οι σοσιαλιστικοί νόμοι το 1961, εθνικοποιήθηκαν οι επιχειρήσεις, επιβλήθηκαν φόροι και περιορίστηκε η ιδιοκτησία τόσο των γεωργικών εκτάσεων όσο και των βιομηχανικών μονάδων. Η ήττα στον τρίτο Αραβο-Ισραηλινό πόλεμο το 1967 και ο θάνατος του Nasser το 1970, σηματοδότησαν το τέλος αυτής της κοινωνικής επανάστασης και την πτώση αυτού του καθεστώτος και της ιδεολογίας του (Said, 2016).

Στην εικόνα που ακολουθεί, παρουσιάζεται η εξέλιξη της πολιτικής και κοινωνικής επανάστασης του Νάσερ σε θεσμικό επίπεδο από το 1952 όταν και ανέλαβε την εξουσία μέχρι και τον θάνατό του το 1970.

Εικόνα 8.38: Χρονολόγιο σημαντικών γεγονότων της «προληπτικής και κοινωνικής επανάστασης» του Νάσερ



Πηγή: Said, 2016

Την περίοδο 1961-1967 εισήχθησαν στην Αίγυπτο οι νόμοι εθνικοποίησης που στηρίζονταν στις αρχές του «Αραβικού Σοσιαλισμού» (Chaichian, 1988). Τον Ιούλιο του 1961 εκδόθηκαν οι σοσιαλιστικοί νόμοι που είχαν απώτερο στόχο να πλήξουν την αιγυπτιακή αστική τάξη (μπουρζουαζία). Αυτοί περιελάμβαναν την εθνικοποίηση όλων των τραπεζών, των ασφαλιστικών εταιρειών και ορισμένων επιχειρήσεων καθώς και των επιχειρήσεων κοινής ωφέλειας και των δημοσίων έργων. Μέχρι τις αρχές του 1962 όλες οι τράπεζες, η βαριά βιομηχανία της χώρας και οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις έπρεπε να αποδεχτούν την κρατική συμμετοχή τόσο σε επίπεδο ιδιοκτησιακό όσο και σε διοικητικό, σε ποσοστό τουλάχιστον 52% (Waterbury, 1983). Πέρα από αυτό, εκδόθηκαν τα διατάγματα δήμευσης περιουσιών 138/1961 και 140/1961 που επηρέασαν περίπου 7.000 άτομα μεταξύ 1961 και 1966. Το σύνολο των κατασχεθέντων περιουσιακών στοιχείων ανερχόταν σε περίπου 100 εκατομμύρια αιγυπτιακές λίρες, αποτελούμενα από 122.000 φεντάνια, 7.000 αστικά ακίνητα, 1.000 επιχειρήσεις και μετοχές και ομόλογα αξίας άνω των 30 εκατομμυρίων αιγυπτιακών λιρών. Εμπνευσμένοι μάλιστα από τη σταλινική μέθοδο και σύμφωνα με τις αρχές της «επανάστασης», αυτοί οι νόμοι χρησιμοποιούνταν από το καθεστώς κατά των φεουδαρχών και των «εκμεταλλευτών» καπιταλιστών που είχαν κυριαρχήσει στην πολιτική και το εμπόριο υπό το παλαιό καθεστώς. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι η επιβολή φόρων σε ιδιοκτήτες πολυκατοικιών ανέρχεται στο 40%. Τέλος, με τον νόμο 15/1963 απαγορεύτηκε στους ξένους να έχουν αγροτικές γαίες (Ιακωβίδης, 2011; Said, 2016).

Μετά από την επιθετική αντιμετώπιση και την αρπαγή των ιδιοκτησιών της ανώτερης κοινωνικά τάξης, το κτιριακό αυτό απόθεμα μετατράπηκε σε κτίρια δημόσιας χρήσης όπως κυβερνητικά γραφεία και δημόσιες υπηρεσίες, σχολεία, νοσοκομεία και κλινικές σύμφωνα με τις επιταγές της σοσιαλιστικής ατζέντας του νέου καθεστώτος. Ενώ αυτό εξασφάλιζε ως επί το πλείστον τη διάσωση αυτών των κτιρίων, η έλλειψη συντήρησης και ολοκληρωμένων παρεμβάσεων οδήγησε στην ταχεία υποβάθμιση και απαξίωσή τους (Awad, 1992).

Πολλοί ισχυρίζονται ότι η αιτία της απώλειας του κοσμοπολίτικου χαρακτήρα της πόλης σχετίζεται με τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Άλλοι, αναφέρουν ότι το έναυσμα δόθηκε το 1936 όταν καταργήθηκε η Σύμβαση του Montreux και ουσιαστικά στερήθηκαν οι ξένοι τα πολιτικά προνόμια τους. Ωστόσο, η πραγματική ρήξη επήλθε το 1956 όταν η Τριμερής εισβολή (αγγλική, γαλλική και ισραηλινή) στην Διώρυγα του Σουέζ οδήγησε στην απέλαση των άγγλων και γάλλων υπηκόων, η οποία οδήγησε στην πολιτική εθνικοποιήσεων του 1961 και στην πρόκληση κυμάτων εξόδου του ξένου πληθυσμού της Αλεξάνδρειας. Στην περίοδο που ακολούθησε, η Αλεξάνδρεια είχε χάσει την πολυπολιτισμική πολυμορφία και την πολυγλωσσία της, χάνοντας ουσιαστικά την ταυτότητά της (Fahmy, 2004; Awad and Hamouda, 2006).

### 8.3 Διαδικασίες Αστικής Ανασυγκρότησης

#### 8.3.1 Αστική αναμόρφωση

Καθ' όλη τη διάρκεια των αγώνων για ανεξαρτησία, η αστική ανάπτυξη στην Αλεξάνδρεια πραγματοποιούνταν με ταχύ ρυθμό. Το 1925 αποστραγγίστηκε η λίμνη *al-Hadara* και δημιουργήθηκε το προάστιο της *Smouha*. Επιπλέον, το 1934 κατασκευάστηκε η *Corniche*, ένας παραθαλάσσιος παραλιακός δρόμος μήκους είκοσι χιλιομέτρων, ο οποίος αποτελεί κομβικό τμήμα του θαλασσιού μετώπου της πόλης επηρεάζοντας την καλοκαιρινή τουριστική βιομηχανία της Αλεξάνδρειας. Η λεωφόρος *Corniche* φιλοξενεί μια σειρά από καμπάνες, κολυμβητικά κλαμπ και καφετέριες με θέα στα πολυτελή θέρετρα και τα διαμερίσματα στην απέναντι πλευρά του δρόμου. Άλλα σημαντικά κτιριακά έργα της περιόδου αφορούν το παλάτι *Al Muntazah*, το μικρό παλάτι *Salamlek* καθώς και το εντυπωσιακό ξενοδοχείο *Palestine*. Δύο από τα βασιλικά παλάτια, το παλάτι *Ras al-Tin* στο νησί *Pharos* και το παλάτι *Al-Muntazah* στο ανατολικό άκρο της λεωφόρου *Al-Jaysh*, ανακαινίστηκαν και αποτελούν σήμερα επισκέψιμους χώρους (Haag, 2004).

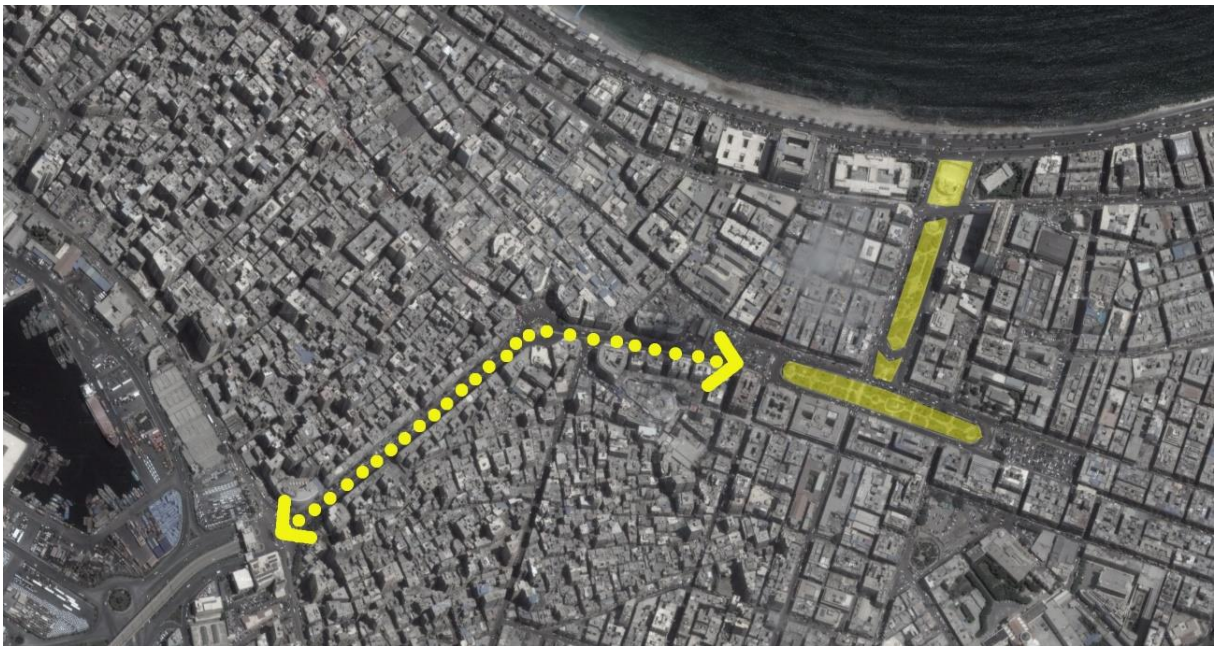
Το σύγχρονο σχέδιο της Αλεξάνδρειας ακολουθεί το αρχαίο οικιστικό πλέγμα και κάτω από τους νέους οδικούς άξονες διατρέχουν υπόγεια κανάλια που είχαν κατασκευαστεί στην προμοντέρνα πόλη ώστε να λειτουργήσουν ως αποχετευτικό δίκτυο. Οι δύο κύριοι δρόμοι της αρχαίας Αλεξάνδρειας, ο ανατολικο-δυτικός *Canopic Way* (τώρα *Hurriya* ή *Al-Hurriya*) και η οδός *Soma* (τώρα *Nabi Daniel* ή *An-Nabi Danyal*) εξακολουθούν να είναι κύριοι δρόμοι της πόλης (Haag, 2004).

Οι κύριοι δημόσιοι χώροι της Αλεξάνδρειας στις αρχές του εικοστού πρώτου αιώνα απαντώνται είτε κατά μήκος της προκουμαίας είτε γειτνιάζουν με τους λιμένες. Κατά τη διάρκεια αστικής ανασυγκρότησης της πόλης δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση στην ανάπλαση και αναδιάταξη των κύριων δημόσιων χώρων. Οι δύο πιο δραστικές παρεμβάσεις είναι: α) το έργο του δήμου το 1957-1958 όταν επιχειρήθηκε η σύνδεση της πλατείας Απελευθέρωσης με το λιμάνι μέσω της νέας οδού *Nasr* και β) το έργο του 1968 όπου η κυβέρνηση αντικατέστησε τους γαλλικούς κήπους με ένα τερματικό σταθμό λεωφορείων συντελώντας μία από τις πιο σοβαρές ενέργειες κατάργησης της ταυτότητας της πλατείας αλλά και της πόλης (Dessouki, 2012).

Η ιδέα για το έργο της Οδού *Nasr* ξεκίνησε το 1929. Ωστόσο, λόγω οικονομικών και πολιτικών εμποδίων, το έργο αυτό δεν υλοποιήθηκε. Στη δεκαετία του 1950 το αρχικό έργο επανήλθε στο προσκήνιο και το αποτέλεσμα ήταν η παρέμβαση που έλαβε χώρα το 1957-1958, όπου περιγράφεται από την εφημερίδα *AlAhram* ως «ο μεγαλύτερος δρόμος στη

σύγχρονη ιστορία της Αλεξάνδρειας». Το έργο συνίστατο στην απαλλοτρίωση και την κατεδάφιση μιας 50μετρης ευρείας λωρίδας οικιστικής και εμπορικής ζώνης του 19ου αιώνα ώστε να διανοιχτεί χώρος για τη χάραξη της οδού Nasr, συνδέοντας έτσι την πλατεία Mansheya με το λιμάνι. Την ίδια εποχή πραγματοποιούνται και λιμενικά έργα επέκτασης όπως και η δημιουργία ενός νέου επιβατικού σταθμού. Η οδός Nasr θεωρήθηκε εκείνη την περίοδο ιδιαίτερα σημαντική και για λόγους ενίσχυσης του τουριστικού χαρακτήρα της πόλης, καθώς εκατέρωθεν θα συγκέντρωνε χρήσεις εμπορικές και αναψυχής ενώ οι επάνω όροφοι των κτιριακών συγκροτημάτων προορίζονταν για οικιστική χρήση. Η ζώνη σχεδιάστηκε από τον αρχιτέκτονα Mahoud Elhakim και ανατέθηκε από την Γενική Αιγυπτιακή Αρχή για τη Στέγαση και την Ανάπτυξη της πόλης. Αποτελείται από μια ομάδα 33 οικιστικών συγκροτημάτων που δύναντο να φιλοξενεί 920 οικογένειες μεσαίου εισοδήματος (Said, 2016).

Εικόνα 8.39: Η οδός Nasr που συνδέει την πλατεία Μοχάμεντ Άλι με το λιμάνι

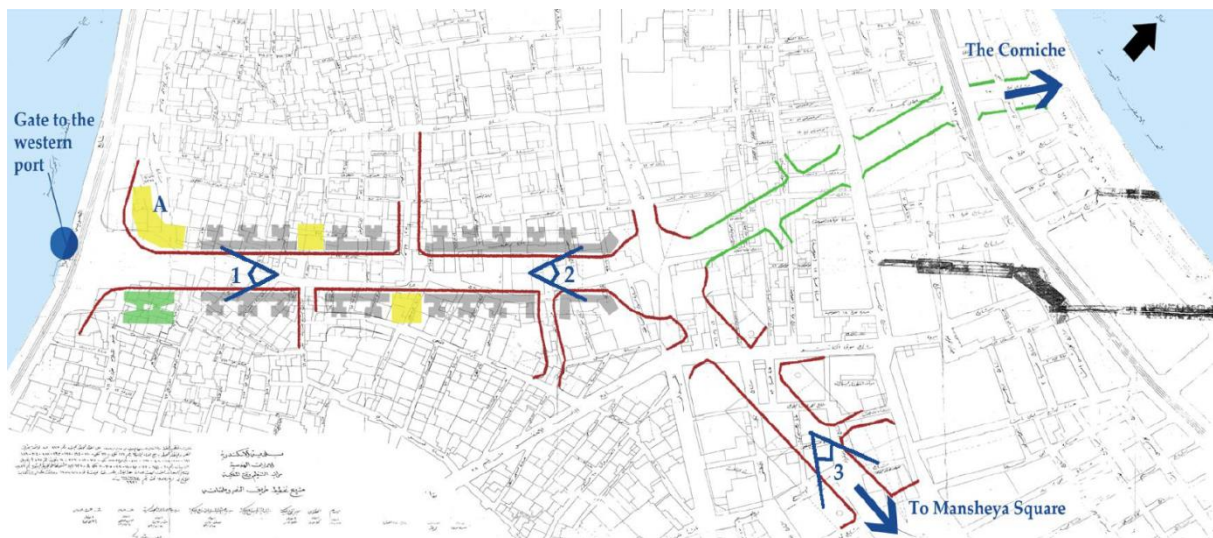


Πηγή: Said, 2016

Το συνολικό έργο αναβάθμισης του κέντρου δεν ολοκληρώθηκε ποτέ. Σύμφωνα με το σχέδιο του 1957, η οδός Nasr έπρεπε να χωριστεί σε δύο 10μετρους δρόμους. Μόνο εκείνος που κατέληγε στην πλατεία Μοχάμεντ Άλι υλοποιήθηκε ενώ ο άλλος που έφτανε μέχρι την παραλιακή λεωφόρο Corniche, δεν κατασκευάστηκε ποτέ (Εικόνα 8.40). Σύμφωνα με τον Awad (1996), το έργο δεν ολοκληρώθηκε ποτέ λόγω του πολιτικού και οικονομικού κλίματος εκείνης της εποχής. Η μαζική έξοδος των Ευρωπαίων ακολουθούμενη από τη δέσμευση της

αιγυπτιακής αστικής τάξης, οδήγησε σε μείωση των επιχειρήσεων και συνεισφορών από τον ιδιωτικό τομέα. Ως εκ τούτου, το έργο καταλήφθηκε από τις μικρές επιχειρήσεις και τις κατοικίες χαμηλού εισοδήματος. Στο πλαίσιο του σχεδίου και για την επίλυση του επιδεινούμενου προβλήματος των πλανόδιων πωλητών, δημιουργήθηκε μια νέα αγορά, το Souk<sup>99</sup> Syria (Syria Market). Αργότερα μετονομάστηκε σε Αγορά της Λιβύης, υπογραμμίζοντας και τα δύο ονόματα το κίνημα του Παναραβισμού της εποχής του Νάσερ.

Εικόνα 8.40: Το project της Οδού Nasr



#### ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Τμήμα του έργου που υλοποιήθηκε
- Τμήμα του έργου που σχεδιάστηκε αλλά δεν υλοποιήθηκε
- Κτίρια γραφείων
- Εμπορικά και οικιστικά συγκροτήματα

*Πηγή: Said, 2016 (Ιδία Επεξεργασία)*

Ο νέος δρόμος και τα κτίρια δε συνάδουν και δεν ενσωματώνονται στον περιβάλλοντα αστικό ιστό, ο οποίος είναι παρόμοιος με αυτόν της Αραβικής Συνοικίας με σαφή αντίθεση στο αποτύπωμα, το ύψος, τα δομικά υλικά και το αρχιτεκτονικό στυλ. Αυτή η παρέμβαση δείχνει εμφανώς την έλλειψη συνειδητοποίησης και εκτίμησης της αξίας της κατεδαφισμένης οθωμανικής κληρονομιάς, η οποία δεν ήταν καν καταγεγραμμένη. Η συγκεκριμένη διαπίστωση επιβεβαιώνεται και από μία κυβερνητική δημοσίευση, η οποία για

<sup>99</sup> Για τις υπαίθριες αγορές των souk, βλέπε εκτενώς στο κεφάλαιο 7.



να περιγράψει την κατεδαφισμένη γειτονιά αναφέρει ότι «αποτελούσε την πιο βρώμικη γειτονιά της πόλης με παλαιά φθαρμένα κτίσματα ηλικίας άνω των 100-150 ετών». Η υποβάθμιση της οθωμανικής κληρονομιάς αποτυπώνεται και από τις αυτοψίες και τις αναφορές της *Επιτροπής για τη Διατήρηση των Μνημείων Αραβικής Τέχνης*<sup>100</sup> όπου καταγράφηκαν μόλις 3 τζαμιά σε ολόκληρη την αραβική συνοικία. Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι η διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς δεν αποτελούσε στρατηγική κατεύθυνση ακόμη, όχι μόνο στην Αίγυπτο αλλά και σε ολόκληρη την Ευρώπη. Ως εκ τούτου, δεν υπήρχαν συγκεκριμένες κατευθυντήριες αρχές για αυτού του είδους τις παρεμβάσεις στον ιστορικό πυρήνα της πόλης. Η συγκεκριμένη παρέμβαση αποτέλεσε απλώς μία προσπάθεια εξυγίανσης των υποβαθμισμένων γειτονιών στα πλαίσια της αστικής ανανέωσης (Said, 2016).

Εικόνα 8.41: Η Αφετηρία λεωφορείων σε αντικατάσταση των Γαλλικών Κήπων



**Πηγή:** Haag, 2008

Επιπλέον στοιχείο της κατάργησης της κοσμοπολίτικης όψης της πόλης με την μετατόπιση προς τις πολιτικές εθνικοποίησης αποτελεί και η κατάργηση των Γαλλικών Κήπων. Κατά το δεύτερο μισό του 20ού αιώνα, τα αποικιακά κοσμοπολίτικα κτίρια της Πλατείας Μοχάμεντ

---

<sup>100</sup> Η *Comité de Conservation des Monuments de l'Art Arabe* ιδρύθηκε τον Δεκέμβριο του 1881 από τον Χεδίβη Tawfiq με σκοπό τη διατήρηση των μουσουλμανικών και κοπτικών μνημείων στην Αίγυπτο. Η Επιτροπή λειτουργούσε ως όργανο στο Υπουργείο Βακουφίων και αποτελούνταν από δύο υποεπιτροπές, καθεμία με συγκεκριμένο ρόλο. Οι αρμοδιότητες της πρώτης Επιτροπής περιελάμβαναν την πλήρη καταγραφή όλων των ισλαμικών ή κοπτικών μνημείων στην Αίγυπτο και ο προσδιορισμός εκείνων των μνημείων που χρήζουν προστασίας. Η δεύτερη Επιτροπή, γνωστή ως Τεχνική Επιτροπή καταρτίζει τα σχέδια δράσης, βασίζοντας την απόφασή της στην κατάσταση του μνημείου και την αρχιτεκτονική ή καλλιτεχνική του αξία. Το 1936 η ευθύνη για τη λειτουργία της Επιτροπής μεταβιβάστηκε από το Υπουργείο Βακουφίων στο Υπουργείο Παιδείας. Η Επιτροπή διαλύθηκε επισήμως το 1961 και οι αρμοδιότητές της μεταβιβάστηκαν στο Ανώτατο Συμβούλιο Αρχαιοτήτων (<http://islamic-art.org/comitte/Comite.asp>).

Άλι ερημώθηκαν και ο χώρος που καταλάμβαναν οι Γαλλικοί Κήποι και που ένωνε ουσιαστικά την πλατεία με το θαλάσσιο μέτωπο πλακοστρώθηκε και μετατράπηκε σε κεντρικό κόμβο μεταφοράς (αφετηρία λεωφορείων) προκαλώντας σημαντικό πλήγμα στην ταυτότητα της πόλης (Starr, 2005).

Η έννοια της **κληρονομιάς** είναι αρκετά πρόσφατη στο Αιγυπτιακό πλαίσιο. Μέχρι πρόσφατα, δεν υπήρχε η διάκριση μεταξύ "κληρονομιάς" και "αρχαιοτήτων" και ο τελευταίος όρος αναφερόταν σε όλα όσα θεωρούνταν άξια συντήρησης. Κατά την περίοδο του Νάσερ αναγνωρίζονται μόλις τέσσερις κατηγορίες αρχαιοτήτων: α) Αρχαίες αιγυπτιακές, β) Ελληνορωμαϊκές, γ) Κοπτικές και δ) Ισλαμικές. Ωστόσο, αυτή η κατηγοριοποίηση αποκλείει σημαντικά νεότερα μνημεία και χώρους ιδιαίτερα της αποικιο-κοσμοπολίτικης περιόδου της πόλης (Okasha, 2000).

Σύμφωνα με τον νόμο 215/1951, αντικείμενα, τόσο κινητά όσο και ακίνητα που χρονολογούνται πριν από το 1879 (τέλος της κυριαρχίας του Khedive Ismail) προστατεύονταν νόμιμα ως αρχαιότητες. Ωστόσο, υπήρχε η δυνατότητα προστασίας και νεώτερων αντικειμένων "των οποίων μάλιστα η διατήρηση θεωρούνταν εθνικής σημασίας από το Συμβούλιο Υπουργών". Ο νόμος αυτός έδωσε προτεραιότητα στην αρχαία «κληρονομιά» και ως εκ τούτου η προστασία των αντικειμένων ή χώρων από τις μεταγενέστερες περιόδους σταμάτησε με τον ορισμό τους. Παρά τον σημαντικό αριθμό των νομικών μεταρρυθμίσεων την περίοδο της κυριαρχίας του Nasser, ο νόμος αυτός δεν τροποποιήθηκε μέχρι την έκδοση του νόμου 117/1983. Το γεγονός αυτό έθεσε την κληρονομιά της Αλεξάνδρειας σε μειονεκτική θέση σε σύγκριση, για παράδειγμα, με εκείνη του Καΐρου καθώς κατά την ανασυγκρότηση της Αλεξάνδρειας μετά τον βρετανικό βομβαρδισμό το 1882, όχι απλώς δεν επιχειρήθηκε η αποκατάσταση των πληγέντων κτιρίων που έφεραν ένα αποικιακό παρελθόν αλλά κατεδαφίστηκαν με στόχο τη δημιουργία νέων. Σύμφωνα με τον νόμο αυτό, η κληρονομιά Belle Époque της Αλεξάνδρειας δεν ήταν κατάλληλη για προστασία θέτοντάς την σε κίνδυνο παραμέλησης και κατεδάφισης σε αντίθεση με την Belle Époque του Καΐρου (Volait, 2013).

Από τη δεκαετία του 1980 και μετά, η κατάσταση μεταβάλλεται σταδιακά. Εκδίδεται μια σειρά πολιτικών και νόμων ενώ ιδρύονται και ιδρύματα για την ολοκληρωμένη προστασία της σύγχρονης κληρονομιάς της Αιγύπτου. Αρχικά, όλες αυτές οι απόπειρες ήταν αποσπασματικές, ακολουθούσαν προσεγγίσεις από πάνω προς τα κάτω (top-down model) και δεν εφαρμόζονταν καθόλου συμμετοχικές διαδικασίες. Το βασικότερο μειονέκτημα της όλης πολιτικής ήταν ότι ενώ αναγνωρίζεται σταδιακά η αξία της πολιτιστικής κληρονομιάς δεν «επικοινωνείται» με τον σωστό τρόπο και οι πληροφορίες δε διαχέονται στο κοινό ώστε

οι κάτοικοι της πόλης να αποκτήσουν συλλογική μνήμη και ταυτότητα, αποτυγχάνοντας έτσι να δημιουργήσουν μια σχέση μεταξύ των κατοίκων και της κτισμένης κληρονομιάς της πόλης (Volait, 2013).

Το εμπορικό κέντρο της πόλης μέχρι τις αρχές του 20ου αιώνα βρίσκεται στην πλατεία Απελευθέρωσης (Midan at-Tahrir), πρώην πλατεία προξένων. Έκτοτε, το κέντρο μεταφέρθηκε στην πλατεία Saad Zaghlul. Η αστική επέκταση της Αλεξάνδρειας στην μετά την ανεξαρτησία εποχή αποκτά πρωτοφανείς διαστάσεις καθώς η πόλη φτάνει να καταλαμβάνει στις αρχές του 21ου αιώνα μια ζώνη 70 χιλιομέτρων κατά μήκος της μεσογειακής ακτογραμμής στο βορειοδυτικό Δέλτα του Νείλου, καλύπτοντας περίπου 2.679 τετραγωνικά χιλιόμετρα. Η αστική της μορφή περιλαμβάνει τη χερσόνησο με σχήμα T, το αστικό κέντρο (συμπεριλαμβανομένης της παλιάς πόλης και των νεότερων προαστίων της) και ανέρχεται περίπου στα 100 τετραγωνικά χιλιόμετρα. Η υπόλοιπη επιφάνεια αποτελείται από 40% καλλιεργήσιμες εκτάσεις, 35% έρημο και 25% από τη λίμνη Maryut. Μάλιστα, η παρουσία της λίμνης διευκόλυνε την επέκταση της πόλης κατά ένα σχετικά γραμμικό πρότυπο (Dessouki, 2012).

### **8.3.2 Ανάδειξη Θαλασσίου Μετώπου**

Σημαντικός αναπτυξιακός θύλακας της πόλης παραμένει ο λιμένας της και το θαλάσσιο μέτωπο εν γένει. Το λιμάνι εξακολουθεί να διακρίνεται σε δυτικό και ανατολικό, με το πρώτο να έχει κυρίως βιομηχανική/εμπορευματική χρήση ενώ το δεύτερο, επιβατική και αναψυχής. Λιμενικές εργασίες επέκτασης και αναβάθμισης πραγματοποιούνται συχνά ενώ συνεχώς προστίθενται και συμπληρωματικές δραστηριότητες. Ένα σημαντικό έργο που επηρεάζει το θαλάσσιο μέτωπο και που σχεδιάστηκε με στόχο την κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση του κέντρου και τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης σε αυτό, είναι η διεύρυνση της παραλιακής λεωφόρου Corniche. Η συγκεκριμένη παρέμβαση αν και κατέστρεψε αρκετές από τις αστικές παραλίες της Αλεξάνδρειας, αποτελεί μία περίπτωση με νοσταλγικά στοιχεία σχεδιασμού στην κατεύθυνση των προσπαθειών ανάδειξης της ταυτότητας της πόλης που επιχειρείται στα τέλη του 20ου αιώνα. Ο παλιός δρόμος έχει μετατραπεί σε μονόδρομο με πορεία προς τα ανατολικά ενώ μία χαρακτηριστική γέφυρα εγκαινιάστηκε το 2001, με κατεύθυνση προς τα δυτικά. Επίσης, έχει προβλεφθεί βελτιωμένη πρόσβαση για τους πεζούς, με ένα ευρύ δίκτυο λειτουργικών πεζοδρομίων κατά μήκος της παραλίας ενώ ο οδικός φωτισμός παραπέμπει στους λαμπτήρες αερίου που απαντώνταν στην πόλη κατά το πρώτο μισό του 20ού αιώνα (Starr, 2005).

Ωστόσο, η λιμενική περιοχή παραμένει ερμητικά κλειστή προς την πόλη και την παλιά αραβική συνοικία, είναι μη προσπελάσιμη από το κοινό και τελεί υπό στρατιωτική επιτήρηση. Περιλαμβάνει έναν αδιευκρίνιστο αλλά σημαντικό αριθμό από τα αρχικά κτίρια και τον εξοπλισμό, ο οποίος πρέπει να αποτυπωθεί και να αναδειχθεί. Πρόσφατα, η έλευση των κρουαζιερόπλοιων ώθησε στην αποκατάσταση ορισμένων ιστορικών κτιρίων όπως το παλιό τελωνείο (Χαστάογλου, 2008β).

Τα τελευταία χρόνια, μια μοναδική πρωτοβουλία ανέτρεψε τη ληθαργική κατάσταση της πεπαλαιωμένης και «εξαραβισμένης» από τον αιγυπτιακό εθνικισμό πόλης: η κατασκευή της Bibliotheca Alexandrina στο ανατολικό άκρο της παραλιακής λεωφόρου (κορνίς), στη θέση του βυθισμένου ανάκτορου των Πτολεμαίων (Χαστάογλου, 2008β).

Εικόνες 8.42 & 8.43: Όψεις της νέας Βιβλιοθήκης της Αλεξάνδρειας



Πηγή: <http://www.ehabweb.net/library-alexandria/#.Wr1OqIhuZPY>

Η νέα Βιβλιοθήκη της Αλεξάνδρειας αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα έργα της πόλης και όχι μόνο. Η πρωτοβουλία ξεκίνησε το 1987 από την Αιγυπτιακή Κυβέρνηση σε συνεργασία με την UNESCO, ώστε να δημιουργηθεί μία σύγχρονη βιβλιοθήκη διεθνούς εμβέλειας στην Αλεξάνδρεια. Τον Φεβρουάριο του 1990 υπογράφεται η Διακήρυξη του Ασουάν από τη

διεθνή επιτροπή που είναι επιφορτισμένη για την αναβίωση της βιβλιοθήκης. Η βιβλιοθήκη καλύπτει μια συνολική περιοχή 40.000μ<sup>2</sup> ενώ το συνολικό εμβαδόν των ορόφων της καλύπτει 69.000μ<sup>2</sup>. Σχεδιάστηκε έτσι ώστε να συγκλίνει προς τη θάλασσα ενώ ένα τμήμα της είναι βυθισμένο σε μια δεξαμενή νερού έτσι ώστε να συμβολίζει τον αρχαίο αιγυπτιακό ήλιο που προβάλλει από τη θάλασσα. Η επικλινής στέγη του οικοδομήματος επιτρέπει την έμμεση χρήση του ηλιακού φωτός στα περισσότερα τμήματα της βιβλιοθήκης και ταυτόχρονα δίνει καθαρή θέα προς τη θάλασσα. Σχεδιασμένος σαν βέλος, ένας αεροδιάδρομος ενώνει τη βιβλιοθήκη με το Πανεπιστήμιο ενώ όλο το κτίριο είναι περιτειχισμένο με πέτρα από γρανίτη του Ασουάν, πάνω στον οποίο είναι σχεδιασμένα καλλιγραφικά γράμματα και αντιπροσωπευτικές επιγραφές από όλους τους πολιτισμούς του κόσμου. Στην ουσία, ο όλος σχεδιασμός αποδίδει την κληρονομιά του παρελθόντος και την αναβίωση μιας πολιτισμικής ακτινοβολίας που αγγίζει και τις πιο μακρινές γωνιές του κόσμου (Starr, 2005).

Η κατασκευή της Βιβλιοθήκης έδρασε καταλυτικά για την ανάληψη μέτρων που αφορούν τον εξωραϊσμό του αστικού χώρου που συνδέεται άμεσα με την κοσμοπολίτικη περίοδο της Αλεξάνδρειας. Είναι ορατή η προσπάθεια για ανάπλαση των δημόσιων χώρων (π.χ. της πλατείας Ζολγκούλ) και για ανάδειξη της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς και των κτισμάτων νέο-αραβικού ύφους που σχεδιάστηκαν στον μεσοπόλεμο από ξένους – κυρίως Ιταλούς- αρχιτέκτονες (Χαστάογλου, 2008β).

#### 8.4 Σύγχρονες Προκλήσεις & Προοπτικές

Τον δέκατο ένατο και στις αρχές του εικοστού αιώνα, ο πληθυσμός της Αλεξάνδρειας φτάνει στο υψηλότερο σημείο πολυμορφίας, με το 30% των κατοίκων να προέρχονται από μη αραβικές ή μη μουσουλμανικές εθνικές και θρησκευτικές κοινότητες (Reimer, 1988). Οι μαζικές έξοδοι των αλλοδαπών και «μη Αιγυπτίων» από το 1956 και έπειτα για τους λόγους που αναλύθηκαν σε προηγούμενες παραγράφους, άλλαξαν ριζικά τη φυσιογνωμία της πόλης όχι μόνο από δημογραφικής απόψεως αλλά και από κοινωνικο-οικονομικής (Jasanoff, 2005).

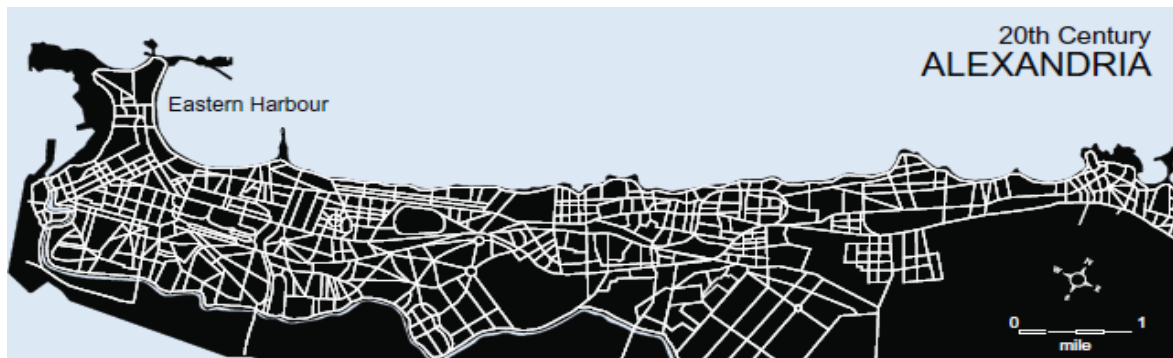
Μετά την πτώση του καθεστώτος του Νάσερ, η Αλεξάνδρεια δεν ανέκτησε ποτέ την πρότερη δυναμική της και από τότε δεν ήταν σε θέση να ανταγωνιστεί το Κάιρο. Η κάποτε κοσμοπολίτικη πόλη βρέθηκε παγιδευμένη σε μια διαδικασία «ετεροπροσδιορισμού» και απαλοιφής της αποικιακής κυριαρχίας, της βασιλικής οικογένειας και της μπουρζουαζίας από την ταυτότητά της. Ωστόσο, τα αισθήματα νοσταλγίας που δημιουργήθηκαν μετά τις υλικές ζημιές του σεισμού του 1992 καθώς και η δημοσίευση πολλών λογοτεχνικών έργων για την περίοδο της Belle Époque, έθεσε το πλαίσιο για τη διατήρηση της κληρονομιάς και

την ευαισθητοποίηση τόσο των αρχών όσο και της κοινής γνώμης. Ωστόσο, οι προσπάθειες ανάδειξης της κρίνονται προς ώρας αποσπασματικές με χαμηλό αντίκτυπο στην κοινωνία, σε αντίθεση με την κληρονομιά Belle Époque του Καΐρου που λαμβάνει περισσότερη βαρύτητα και πόρους για τη διατήρηση και την αποκατάστασή της (Said, 2016).

Έτσι, στις αρχές του 21<sup>ου</sup> αιώνα, οι αρχές προτείνουν ένα όραμα αστικού σχεδιασμού για την Αλεξάνδρεια σε αναζήτηση αυτού του «χαρακτήρα» που χάθηκε κατά τον εικοστό αιώνα. Τα νέα σχέδια στοχεύουν στην ανάδειξη της συμβολικής σημασίας της απτής και της άυλης κληρονομιάς σε συνδυασμό με την υλοποίηση των απαραίτητων τεχνικών και κοινωνικών υποδομών και τη δημιουργία πρόσφορου οικονομικού περιβάλλοντος (Khirfan, 2010).

Η Αλεξάνδρεια του 21<sup>ου</sup> αιώνα χαρακτηρίζεται από ραγδαία αστική ανάπτυξη με τον πληθυσμό της να ανέρχεται σε 3,9 εκατομμύρια κατοίκους το 2006. Η μητροπολιτική περιοχή της Αλεξάνδρειας αναπτύχθηκε γραμμικά κατά μήκος των ακτών της Μεσογείου, όπως φαίνεται και από την εικόνα που ακολουθεί (Hamza, 1989; Khirfan, 2010).

Εικόνα 8.44: Αστική εξάπλωση Αλεξάνδρειας κατά τον 20ο αιώνα



Πηγή: Khirfan, 2010

Εικόνα 8.45: Αστική εξάπλωση γύρω από τη λίμνη Matar 2001-2014



Πηγή: <https://inta-aivn.org/images/cc/Transmed/AlexandriaContribution.pdf>.

Η Αλεξάνδρεια διαθέτει σημαντικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα που αξιοποιώντας τα, δύναται να μετατραπεί σε αναπτυξιακό κόμβο τόσο της Αιγύπτου όσο και της Μέσης Ανατολής. Ενδεικτικά, αναφέρονται τα ακόλουθα

([http://www.citiesalliance.org/sites/citiesalliance.org/files/CAFiles/Projects/Documentation\\_Alexandria\\_CDS\\_May\\_2008withFront.pdf](http://www.citiesalliance.org/sites/citiesalliance.org/files/CAFiles/Projects/Documentation_Alexandria_CDS_May_2008withFront.pdf).):

- Η πόλη διαθέτει μοναδικά στοιχεία πολιτιστικής και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς που καλύπτουν διαφορετικές εποχές και που απαντώνται διάσπαρτα στον αστικό ιστό, με δυνατότητες να λειτουργήσουν ως σύγχρονα αστικά τοπία. Η ανακατασκευή της Αλεξανδρινής Βιβλιοθήκης, η οποία προσελκύει περίπου ένα εκατομμύριο επισκέπτες κάθε χρόνο, μετατρέπει την πόλη σε περιφερειακό κόμβο γνώσης, επιστήμης και διάυλο πολιτισμού και πολιτισμών.
- Ύπαρξη σημαντικών μεταφορικών υποδομών και δυνατότητα ανάδειξης της πόλης σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών. Διαθέτει δύο από τους μεγαλύτερους θαλάσσιους λιμένες της Αιγύπτου που εξυπηρετούν περίπου το 60% των εισαγωγών της χώρας και το 47% των εξαγωγών, δύο διεθνή αεροδρόμια, καλές οδικές και σιδηροδρομικές συνδέσεις προς την υπόλοιπη Αίγυπτο και τις γειτονικές χώρες.
- Ύπαρξη ενός δυναμικού, ταχέως αναπτυσσόμενου και διαφοροποιημένου μεταποιητικού τομέα (40% των αιγυπτιακών βιομηχανικών επενδύσεων) που απασχολεί περίπου το 30% του τοπικού εργατικού δυναμικού στην Αλεξάνδρεια, στους ακόλουθους τομείς: χημικά και πετροχημικά προϊόντα, κλωστοϋφαντουργικά προϊόντα και είδη ένδυσης, μεταποίηση τροφίμων, διυλιστήρια πετρελαίου, χάλυβας και σίδηρο, και φαρμακευτικά προϊόντα.
- Δυνατότητα περαιτέρω διαφοροποίησης της οικονομικής βάσης σε περιοχές με μεγάλο αλλά αναξιοποίητο δυναμικό, όπως ο τουρισμός (η Αλεξάνδρεια παραμένει ο κύριος τοπικός τουριστικός προορισμός αλλά λαμβάνει μόνο το 3% των διεθνών επισκεπτών της Αιγύπτου ετησίως), οι τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνιών (ΤΠΕ) και ο τομέας Έρευνας και Ανάπτυξης (E & A).

Οι βασικές προκλήσεις για την Αλεξάνδρεια περιλαμβάνουν τα εξής: α) ανάκτηση του ρόλου της ως μητροπολιτικό κέντρο της Μεσογείου και της Μέσης Ανατολής με οικονομικούς όρους, δημιουργώντας ένα ανταγωνιστικό επιχειρηματικό περιβάλλον και προσελκύοντας ξένες επενδύσεις. β) ανάπτυξη αειφορικού μοντέλου σχεδιασμού βιώσιμων χρήσεων γης. Οι μεγαλύτερες προκλήσεις από την ταχεία αστική εξάπλωση της πόλης σχετίζονται με την περιβαλλοντική υποβάθμιση και τη διαχείριση των φυσικών πόρων αλλά και με κοινωνικές πιέσεις και διαδικασίες κοινωνικής ενσωμάτωσης, στέγασης και καταπολέμησης της

φτώχειας. γ) Υιοθέτηση στρατηγικών αστικού μετασχηματισμού και αναζωογόνησης με έμφαση στην ενίσχυση της εικόνας και της ανταγωνιστικότητάς της. δ) Αναβάθμιση και επέκταση των μεταφορικών υποδομών με δυνατότητες παροχής συνδυασμένων μεταφορών. ε) Αναβάθμιση και επέκταση των τεχνικών υποδομών και των κατασκευών της πόλης. στ) Ενίσχυση της πλούσιας πολιτιστικής ταυτότητας της πόλης, δημιουργία πολιτιστικών αστικών χώρων και προώθηση της πολιτιστικής δημιουργικής βιομηχανίας. ζ) Χωρική και λειτουργική σύνδεση των «πράσινων» και «μπλε» χώρων της πόλης, με στόχο τόσο τη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων όσο και τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και της εξωστρέφειάς της. η) Ενίσχυση των διαδικασιών αστικής διακυβέρνησης και συμμετοχικού σχεδιασμού στην πόλη.

Εικόνες 8.46 & 8.47 : Όψεις της σύγχρονης Αλεξάνδρειας



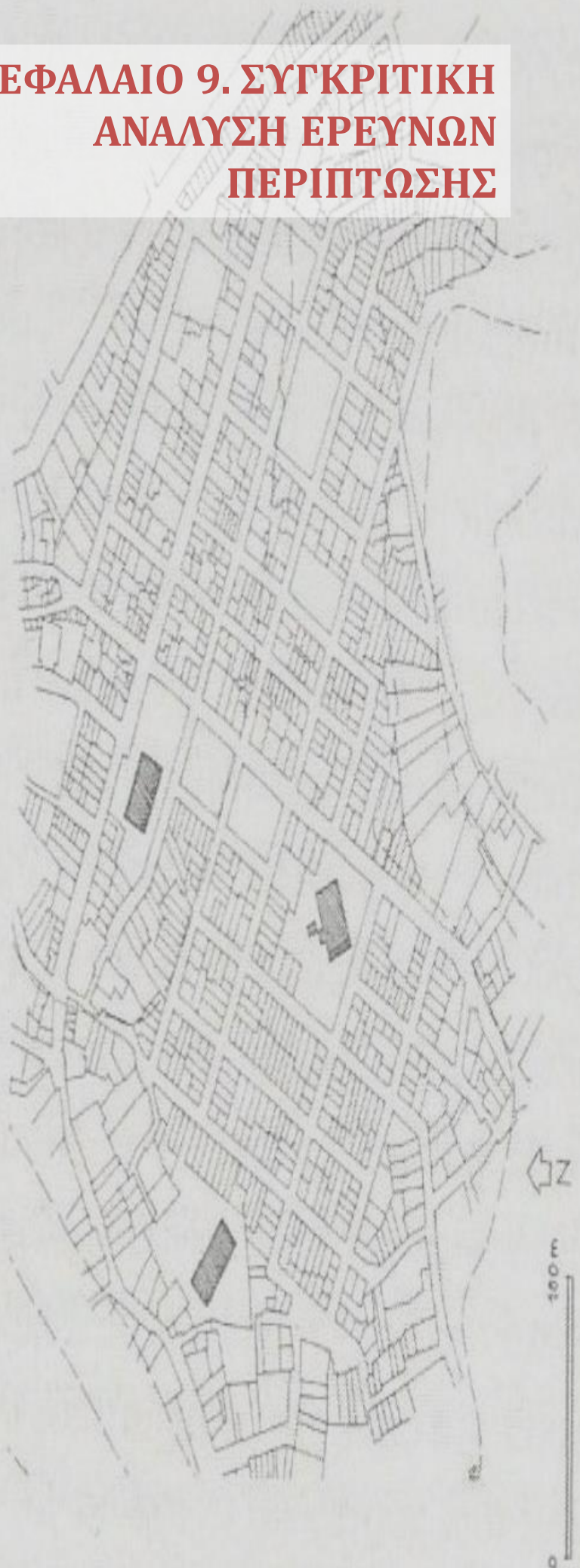
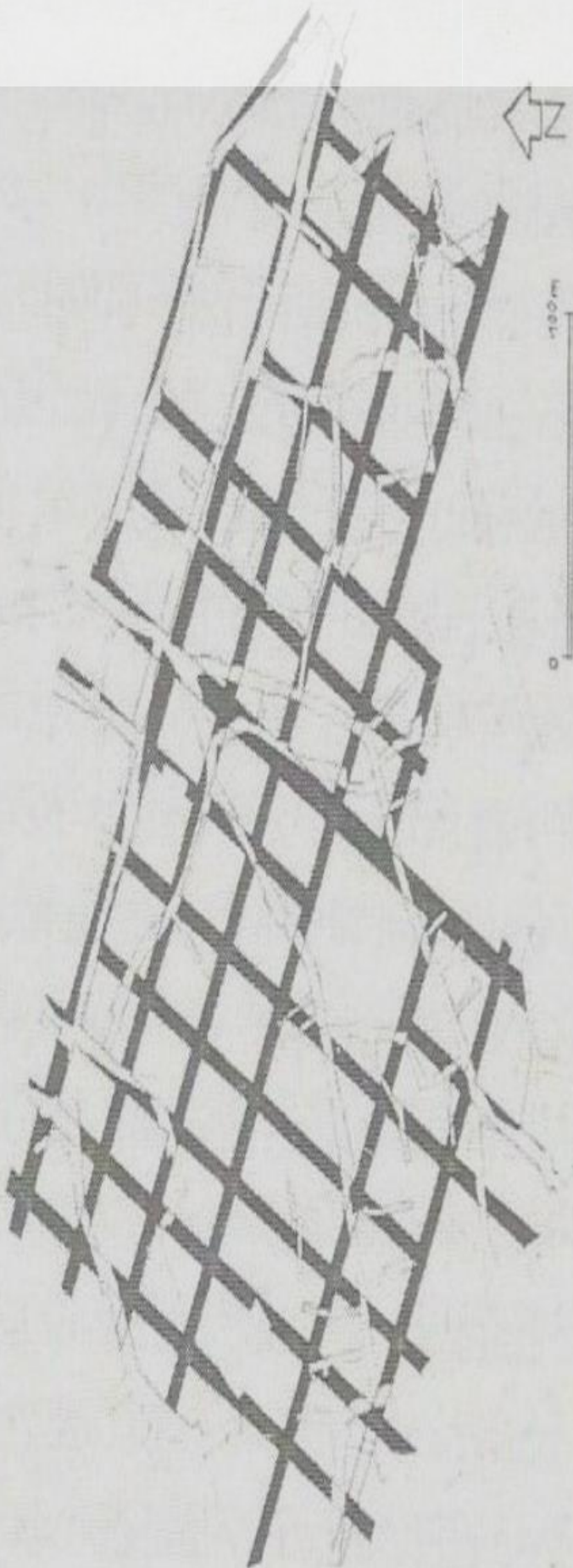
Πηγή: <https://egyptianstreets.com/2018/01/03/alexandria-at-risk-of-being-submerged-due-to-worsening-climate-change-study/>



Πηγή: <http://www.ritesmeer.org/aegypten/sehenswuerdigkeiten/alexandria/>



# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9. ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΡΕΥΝΩΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ





## 9 ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΡΕΥΝΩΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ

«...Plans are nothing, planning is everything...»<sup>101</sup>

Στο παρόν κεφάλαιο επιχειρείται μία συνολική σύγκριση και αποτίμηση των πέντε ερευνών περίπτωσης ώστε να εξαχθούν στο επόμενο κεφάλαιο τα τελικά συμπεράσματα.

Όπως είναι φυσικό, η αξιολόγηση είναι ποιοτική καθώς τα ποσοτικά δεδομένα για πολλές μεταβλητές που ερευνώνται είναι περιορισμένα ή/και ανύπαρκτα (ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια του 19<sup>ου</sup> αιώνα). Παρόλα αυτά, για να αποφευχθεί το στοιχείο της υποκειμενικότητας χρησιμοποιούνται αρκετές και διαφορετικές μέθοδοι σύγκρισης ενώ καθορίζεται σε όλες τις συγκριτικές μεθόδους συγκεκριμένο πλαίσιο σύγκρισης και αναφοράς ώστε να επιτευχθεί μία τυποποίηση (standardization) των διαδικασιών. Τα αποτελέσματα που θα προκύψουν από το συγκεκριμένο κεφάλαιο, σε συνδυασμό με εκείνα του θεωρητικού πλαισίου (κεφάλαια 1-3), θα αποτελέσουν τον βασικό πυρήνα εξαγωγής των συμπερασμάτων της διατριβής. Αξίζει να σημειωθεί ότι η αξιολόγηση των case studies προκύπτει από την ανάλυση που προηγήθηκε στα κεφάλαια 4-8 και αφορά δεδομένα, παράγοντες και παραμέτρους που έχουν ήδη αναφερθεί με κάποιο τρόπο στη διατριβή. Για το λόγο αυτό άλλωστε ακολουθήθηκε η ίδια δομή στην παρουσίαση και των πέντε πόλεων ώστε να προκύψουν δεδομένα ικανά για σύγκριση και αξιολόγηση. Εξάλλου, όλοι οι πίνακες και τα γραφήματα του παρόντος κεφαλαίου καλύπτουν το σύνολο της διατριβής και την ανάλυση τόσο του θεωρητικού πλαισίου όσο και των case studies.

### 9.1 Συγκριτική αξιολόγηση αναπτυξιακών παραμέτρων

Στον παρακάτω πίνακα, παρουσιάζεται η συσχέτιση σημαντικών γεγονότων της παγκόσμιας ιστορίας με τις πέντε υπό έρευνα πόλεις.

---

<sup>101</sup> Dwight Eisenhower.

Πίνακας 9.1: Συσχέτιση γεγονότων της παγκόσμιας ιστορίας με τις 5 πόλεις

Στον πίνακα που ακολουθεί, παρουσιάζεται η σχέση κάποιων βασικών γεγονότων της παγκόσμιας ιστορίας με τις πέντε υπό έρευνα πόλεις. Η διαβάθμιση της κλίμακας περιλαμβάνει 3 βαθμούς επίδρασης: καθόλου επίδραση, μικρή επίδραση, μεγάλη επίδραση. **Καθόλου** επίδραση σημαίνει ότι η αναπτυσσόμενη πορεία της πόλης δεν μεταβλήθηκε καθόλου από το εν λόγω γεγονός και ισοδυναμεί με μηδενική επιρροή. Η **μικρή επίδραση**, περιλαμβάνει τις βασικές επιπτώσεις που μπορεί να επιφέρει ένα γεγονός στην αναπτυσσόμενη διαδικασία μίας πόλης ενώ η **μεγάλη** περιλαμβάνει μία σειρά πολλαπλασιαστικών αποτελεσμάτων που επηρεάζουν περισσότερες από μία κατηγορίες της αναπτυσσόμενης φερεγγυότητας της πχ δημογραφικοί δείκτες, οικονομικοί δείκτες, υποδομές, κοινωνικά φαινόμενα (εσωτερική μετανάστευση, ανεργία, έξαρση εθνικισμού κτλ), επίπεδο ευημερίας κτλ.

**Υπόμνημα:**

- Καθόλου
- Μικρή
- Μεγάλη

Έτος	Περιγραφή	Πόλεις-Λιμάνια				
		Σμύρνη	Θεσσαλονίκη	Κωνσταντινούπολη	Βηρυτός	Αλεξάνδρεια
Αρχές 19 <sup>ου</sup> αιώνα	Βιομηχανική Επανάσταση	••	••	••	••	••
1830	Ύδρωση Νεότερου Ελληνικού Κράτους	•	••	•	•	•
1839-1856	Τουρκο-Αιγυπτιακός Πόλεμος	•	•	••	••	••
1850	Ανάδειξη του Όρους Λιβάνου σε κέντρο παραγωγής μεταξιού	•	-	•	••	-

Έτος	Περιγραφή	Πόλεις-Λιμάνια				
		Σμόρνη	Θεσσαλονίκη	Κωνσταντινούπολη	Βηρυτός	Αλεξάνδρεια
1853	Κριμαϊκός Πόλεμος	●●	●●	●●	●●	●●
1860	Εμφύλιος Πόλεμος στο Όρος Λίβανος	-	-	●	●●	-
1861-1865	Αμερικανικός Εμφύλιος Πόλεμος	●●	●●	●	●	●●
1869	Διάνοιξη της Διώρυγας του Σουέζ	●●	●●	●	●●	●●
1873	Δημιουργία αυτόνομης Βουλγαρικής ηγεμονίας	●	●●	●	-	-
Τελευταίο τρίτο του 19ου αιώνα	Πολιτικές αναταραχές στα Βαλκάνια	●	●●	●●	-	-
1911	Ιταλοτουρκικός Πόλεμος	●●	●●	●	●●	●
1912	Βαλκανικοί Πόλεμοι	●	●●	●●	-	-
1912	Αραβική Μεταρρύθμιση	-	-	●	●●	●●
1914	Γενοκτονία Θρακικού ελληνισμού	●	●	●●	-	-

Έτος	Περιγραφή	Πόλεις-Λιμάνια				
		Σμύρνη	Θεσσαλονίκη	Κωνσταντινούπολη	Βηρυτός	Αλεξάνδρεια
1914-1919	Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος	●	●	●●	●●	●●
1917	Ρωσική Επανάσταση	●	●	●	-	-
1923	Συνθήκη της Λοζάνης	●●	●●	●	-	-
1929	Παγκόσμιο οικονομικό κραχ	●●	●●	●●	●●	●●
1933	Λειτουργία λιμένα Χάιφρα	-	-	●	●●	●
1938	Έναρξη Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου	●	●●	●●	●	●●
1946-1949	Εμφύλιος Πόλεμος Ελληνικού Κράτους	-	●●	-	-	-
1948	Ίδρυση Ισραηλινού Κράτους	●●	●●	●●	●●	●●
1952	Επανάσταση στην Αίγυπτο κατά του Βασιλιά Φαρούκ	-	-	-	●	●●
1956	Τριμερής επίθεση του 1956	-	-	-	●	●●
1974	Εισβολή της Τουρκίας στην	●●	●●	●●	●	-

Έτος	Περιγραφή	Πόλεις-Λιμάνια				
		Σμύρνη	Θεσσαλονίκη	Κωνσταντινούπολη	Βηρυτός	Αλεξάνδρεια
	Κύπρο					
Δεκαετία 1990	Ανάδυση κορδικού ζητήματος	●●	-	●●	●●	-

*Πηγή: Ιδία Επεξεργασία*

Από τον παραπάνω πίνακα προκύπτει ότι τα γεγονότα που είχαν γενικότερη απήχηση επηρέασαν στον ίδιο βαθμό και με την ίδια περίπου ένταση και τις πέντε πόλεις, όπως για παράδειγμα η Βιομηχανική Επανάσταση και το παγκόσμιο οικονομικό κραχ. Εξαίρεση αποτελεί ο Αμερικανικός Εμφύλιος Πόλεμος, ο οποίος ναι μεν τις επηρέασε και τις πέντε, όχι όμως ισοβαρώς καθώς η επιρροή σε Σμύρνη, Θεσσαλονίκη και Αλεξάνδρεια είναι μεγάλη ενώ σε Κωνσταντινούπολη και Βηρυτό, μικρή. Η εξήγηση έγκειται στο γεγονός ότι οι μεν πρώτες τρεις αποτελούσαν κέντρο τόσο παραγωγής όσο και εμπορίου βάμβακος, το οποίο αποτελούσε ταυτόχρονα και πρώτη ύλη απαραίτητη για τη δημιουργία των στρατιωτικών στολών και προϊόν παραγόμενο στην Αμερική, η οποία βρισκόταν σε εμπόλεμη κατάσταση.

Τα γεγονότα τα οποία παρουσιάζουν κάποιον χωρικό εντοπισμό, όπως είναι φυσικό έχουν επηρεάσει περισσότερο τις πόλεις που βρίσκονται είτε στην επικράτεια του συμβάντος είτε σε όμορη γεωγραφική θέση. Ενδεικτικό παράδειγμα αποτελεί η ανάδυση του κουρδικού ζητήματος που επηρέασε πολύ τις πόλεις όπου απαντάται κουρδικός πληθυσμός, δηλαδή την Κωνσταντινούπολη, την Σμύρνη και την Βηρυτό, και καθόλου την Θεσσαλονίκη και την Αλεξάνδρεια.

Ιδιαίτερη αναφορά αξίζει να γίνει στην ίδρυση του Ισραηλινού Κράτους που επηρέασε σημαντικά και τις πέντε πόλεις. Ο λόγος είναι ο δυναμικός εβραϊκός πληθυσμός που υπήρχε σε όλες και η επακόλουθη μετατόπισή του πλέον στο Ισραήλ. Αποτέλεσμα ήταν οι πόλεις να χάσουν ένα σημαντικό κομμάτι της δημογραφικής και κοινωνικής τους σύνθεσης.

Γίνεται κατανοητό ότι στον πίνακα αυτό δεν ερευνάται η φύση της επίδρασης, δηλαδή εάν η επιρροή είχε θετικό ή αρνητικό αντίκτυπο σε κάποια πόλη αλλά η έντασή της, δηλαδή εάν την επηρέασε λίγο ή πολύ.



Πίνακας 9.2: Συσχέτιση κρίσιμων καμπών της οθωμανικής Αυτοκρατορίας με τις υπό έρευνα πόλεις

Στον πίνακα που ακολουθεί, παρουσιάζεται η συσχέτιση κομβικών γεγονότων της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας με την ανάπτυξη των πέντε υπό έρευνα πόλεων. Η επιρροή που ενδέχεται να επιφέρει κάθε γεγονός στις πόλεις δύναται να είναι θετική, αρνητική ή ουδέτερη. Τόσο η θετική όσο και η αρνητική επιρροή ενδέχεται να είναι είτε άμεση (πχ Κανονισμός Οδών και Οικοδομών) είτε έμμεση (πχ Ίδρυση Οθωμανικής Αυτοκρατορικής Τράπεζας). Αξίζει να σημειωθεί ότι κάποια γεγονότα έχουν διττή ανάγνωση καθώς είχαν ταυτόχρονα θετική και αρνητική επιρροή στην ανάπτυξη της πόλης ανάλογα το σημείο αναφοράς (πχ η Αγγλο-οθωμανική συμφωνία είχε θετική επιρροή ως προς την εμπορική δραστηριότητα των πόλεων και αρνητική επιρροή αναφορικά με τον πρωτογενή τομέα και τους οθωμανούς παραγωγούς).

**Υπόμνημα:**

- Ουδέτερη επιρροή
- ↘ Αρνητική Επιρροή
- ↗ Θετική Επιρροή

Έτος	Περιγραφή	Σμύρνη	Θεσσαλονίκη	Κωνσταντινούπολη	Βηρυτός	Αλεξάνδρεια
1536-						
Συνθήκη της Λωζάνης	Διομολογήσεις <sup>102</sup>	↗ ↘	↗ ↘	↗ ↘	↗ ↘	↗ ↘
Αρχές 19 <sup>ου</sup>	Κατάργηση μονοπωλίων &	↗	↗	↗	↗	↗

<sup>102</sup> Οι διομολογήσεις είχαν τη μορφή διμερών αμφοτεροβαρών συμβάσεων για τη «φιλία» και το εμπόριο. Η Οθωμανική Αυτοκρατορία παραχωρούσε στις ευρωπαϊκές δυνάμεις εμπορικά προνόμια και οι ευρωπαϊκές δυνάμεις υπόσχονταν ως αντάλλαγμα τη «φιλία» τους. Αλλά επειδή στην περίπτωση αυτή δεν υπάρχει αμοιαιότητα δικαιωμάτων και υποχρεώσεων, στην ουσία οι διομολογήσεις ήταν μονομερείς πράξεις σε βάρος της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, γεγονός που επιβεβαιώνει τον αποικιακό χαρακτήρα τους. Μ' αυτόν τον τρόπο η εκμετάλλευση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας λάμβανε τη μορφή κανόνα του διεθνούς δικαίου. Το καθεστώς των διομολογήσεων καταργήθηκε με τη συνθήκη της Λωζάννης το 1923.

Έτος	Περιγραφή	Σμύρνη	Θεσσαλονίκη	Κωνσταντινούπολη	Βηρυτός	Αλεξάνδρεια
αιώνα	απελευθέρωση εμπορίου σιτηρών					
1821	Έναρξη του αγώνα ανεξαρτησίας των Ελλήνων	-	↓	-	-	-
1826	Ίδρυση Υπουργείου Βακουφίων	↑	↑	↑	↑	↑
1831	Κατάργηση όλων των μέτρων διάκρισης μεταξύ μουσουλμάνων & μη μουσουλμάνων	↑	↑	↑	↑	↑
1836	Εμπορική συνθήκη του Μπαλταλιμάν <sup>103</sup>	↑ (για τους εμπόρους) ↓ (για τους παραγωγούς)	↑ (για τους εμπόρους) ↓ (για τους παραγωγούς)	↑ (για τους εμπόρους) ↓ (για τους παραγωγούς)	↑ (για τους εμπόρους) ↓ (για τους παραγωγούς)	↑ (για τους εμπόρους) ↓ (για τους παραγωγούς)
1838	Αγγλο-οθωμανική εμπορική συμφωνία <sup>104</sup>	↑ (για τους εμπόρους) ↓ (για τους παραγωγούς)	↑ (για τους εμπόρους) ↓ (για τους παραγωγούς)	↑ (για τους εμπόρους) ↓ (για τους παραγωγούς)	↑ (για τους εμπόρους) ↓ (για τους παραγωγούς)	↑ (για τους εμπόρους) ↓ (για τους παραγωγούς)

<sup>103</sup> Από τη μία, η εμπορική συνθήκη του Μπαλταλιμάν (Baltaliman) το 1836, μεταξύ της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και της Αγγλίας συνιστά ορόσημο στη φιλελευθεροποίηση της Οθωμανικής οικονομίας και στο άνοιγμα της εσωτερικής της αγοράς, από την άλλη, αρχίζει πλέον να διαφαίνεται η οικονομική διείσδυση της Δύσης που θα ενταθεί κατόπιν και θα οδηγήσει σε μαζική εισροή του ευρωπαϊκού κεφαλαίου και σε σχέσεις οικονομικής εξάρτησης (economic dependence) της Αυτοκρατορίας από την Δύση.

<sup>104</sup> Από τη μία, η εμπορική συνθήκη του 1838 επέφερε την άρση της απαγόρευσης εξαγωγής κάποιων αγροτικών προϊόντων, πρώτων υλών και κρατικών μονοπωλίων στην οθωμανική επικράτεια γεγονός που οδήγησε στην απώλεια του κρατικού ελέγχου στη διεξαγωγή του εμπορίου αλλά από την άλλη, οι χαμηλοί

Έτος	Περιγραφή	Πόλεις-Λιμάνια			
		Σμύρνη	Θεσσαλονίκη	Κωνσταντινούπολη	Βηρυτός
		παραγωγούς)	παραγωγούς)	παραγωγούς)	παραγωγούς)
	Αυτοκρατορικό Διάταγμα Χάττ-ι - Σερίφ του Γκιουλχανέ (Τανζιμάτ)	↑	↑	↑	↑
1839					
1848	Κανονισμός Κτιρίων	↑	↑	↑	↑
	Αυτοκρατορικό Διάταγμα Χάτι Χουμαγιούν	↑	↑	↑	↑
1856					
1856-1866	Ύδρευση Οθωμανικής Αυτοκρατορικής Τράπεζας (γαλλικών συμφερόντων)	↑	↑	↑	↑
1856		1856	1862	1856	1866
1858	«Κώδικας περί γαιών»	↑	↑	↑	↑
	Κανονισμός σχετικά με την ιδιωτική κατασκευή προβλητών	↑	↑	↑	↑
1863					
1864	Κανονισμός Οδών	↑	↑	↑	↑

τελωνειακοί δασμοί για τα προϊόντα που εισάγονται μειώνουν τα κρατικά έσοδα και αυξάνουν τις εισαγωγές. Γενικά, ενοείται ο τομέας του εμπορίου και επηρεάζονται αρνητικά ο πρωτογενής και δευτερογενής τομέας. Η Κωνσταντινούπολη, επειδή συγκεντρώνει το μεγαλύτερο αριθμό βιομηχανιών της Αυτοκρατορίας, θα πληγεί περισσότερο.

Έτος	Περιγραφή	Πόλεις-Λιμάνια			
		Σμύρνη	Θεσσαλονίκη	Κωνσταντινούπολη	Βηρυτός
	και Οικοδομών				Αλεξάνδρεια
1864	Νόμος περί επαρχιακής διοίκησης	↑	↑	↑	↑
1867	Αναγνώριση ιδιωτική ιδιοκτησίας προς όλους	↑	↑	↑	↑
1870	Αναγνώριση της Βουλγαρικής Εξαρχίας από τον Σουλτάνο	-	↓	↓	-
1875	Επίσημη χρεοκοπία Οθωμανικού Κράτους	↓	↓	↓	↓
1881	Δημιουργία Εταιρείας Διαχείρισης οθωμανικού χρέους	↑	↑	↑	↑
1883	Παραχώρηση μονοπωλίου καπνού στην Régie Company	↑	↑	↑	↑
1885	Ίδρυση οθωμανικού Εμπορικού Επιμελητηρίου	↑	↑	↑	↑

Έτος	Περιγραφή	Πόλεις-Λιμάνια				
		Σμύρνη	Θεσσαλονίκη	Κωνσταντινούπολη	Βηρυτός	Αλεξάνδρεια
1895-1896	Σφαγές των Αρμενίων <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Σύσταση συμβουλίου δημόσιας εκπαίδευσης</li> </ul>	↓	↓	↓	↓	↓
1905	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Σύσταση Διεύθυνσης &amp; Επιτροπής Βακουφίων</li> <li>▪ Σύσταση Διεύθυνσης γεφυρών &amp; οδοστρωμάτων</li> </ul>	↑	↑	↑	↑	↑
1908	Ίδρυση κινήματος Νεότουρκων	↓	↓	↓	↓	-
1915	Εκτοπισμός των Αρμενίων	↓	↓	↓	↓	-
1923	Ανακήρυξη της	-	-	↓	-	-

Έτος	Περιγραφή	Σμύρνη	Θεσσαλονίκη	Κωνσταντινούπολη	Βηρυτός	Αλεξάνδρεια
------	-----------	--------	-------------	------------------	---------	-------------

Άγκυρας ως  
πρωτεύουσα του  
νεοσύστατου  
Τουρκικού Κράτους

**Πηγή: Ιδία Επεξεργασία**

Όπως προκύπτει από τον παραπάνω πίνακα, δεν υπάρχουν γεγονότα που σχετίζονται με την Οθωμανική Αυτοκρατορία και να επηρέασαν την ανάπτυξη των πόλεων με διαφορετικό τρόπο. Ενδεχομένως να την επηρέασαν σε διαφορετικό βαθμό ή με άλλη ένταση ή και καθόλου αλλά όχι σε αντιδιαστολή. Ο λόγος είναι ότι οι πέντε πόλεις έχουν τον ίδιο χαρακτήρα και την ίδια φυσιογνωμία: αποτελούν μητροπόλεις του 19<sup>ου</sup> αιώνα, πόλεις-λιμάνια και δυναμικά εμπορικά κέντρα με έντονο το κοσμοπολίτικο στοιχείο. Δεν συμβαίνει το ίδιο με όλες τις πόλεις της Αυτοκρατορίας. Για παράδειγμα, η Αγγλο-οθωμανική εμπορική συμφωνία επέδρασε θετικά στην ανάπτυξη των πόλεων-λιμανιών, καθώς με τη βιομηχανική επανάσταση η εμπορική δραστηριότητα μεταφέρθηκε από την ενδοχώρα στα παράλια και από τα δίκτυα των καραβανιών στα θαλάσσια εμπορικά δίκτυα. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να ατονίσουν σημαντικές πόλεις της ενδοχώρας που αποτελούσαν κέντρα εμπορίου και αναπτυξιακούς πόλους και ταυτόχρονα να αναδυθούν παράκτιες πόλεις όπως η Βηρυτός, η οποία στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα αποτελούσε μία τυπική οθωμανική πόλη μεσαίου μεγέθους.

Ακολουθεί ένας πίνακας όπου παρουσιάζονται όλες οι καινοτομίες και οι νεωτερισμοί που έλαβαν χώρα στις πόλεις του δυτικού κόσμου κατά τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, κυρίως λόγω της Βιομηχανικής Επανάστασης και της ραγδαίας αστικής ανάπτυξης που αυτή επέφερε. Σε αυτόν, αποτυπώνεται η πληροφορία σχετικά με το ποιες από αυτές απαντώνται και στις πόλεις που ερευνώνται ύστερα από την εφαρμογή των Μεταρρυθμίσεων Τανζιμάτ που εισήγαγε η Οθωμανική Αυτοκρατορία. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι Μεταρρυθμίσεις Τανζιμάτ εισήχθησαν με αυτόν ακριβώς τον σκοπό: τον εκσυγχρονισμό και την εκδυτικοποίηση των σημαντικών πόλεων της Αυτοκρατορίας.

Πίνακας 9.3: Συσχετισμός νεωτερισμών μεταξύ πόλεων δυτικού κόσμου και των 5 υπό έρευνα πόλεων (19ος αιώνας - αρχές 20ου)

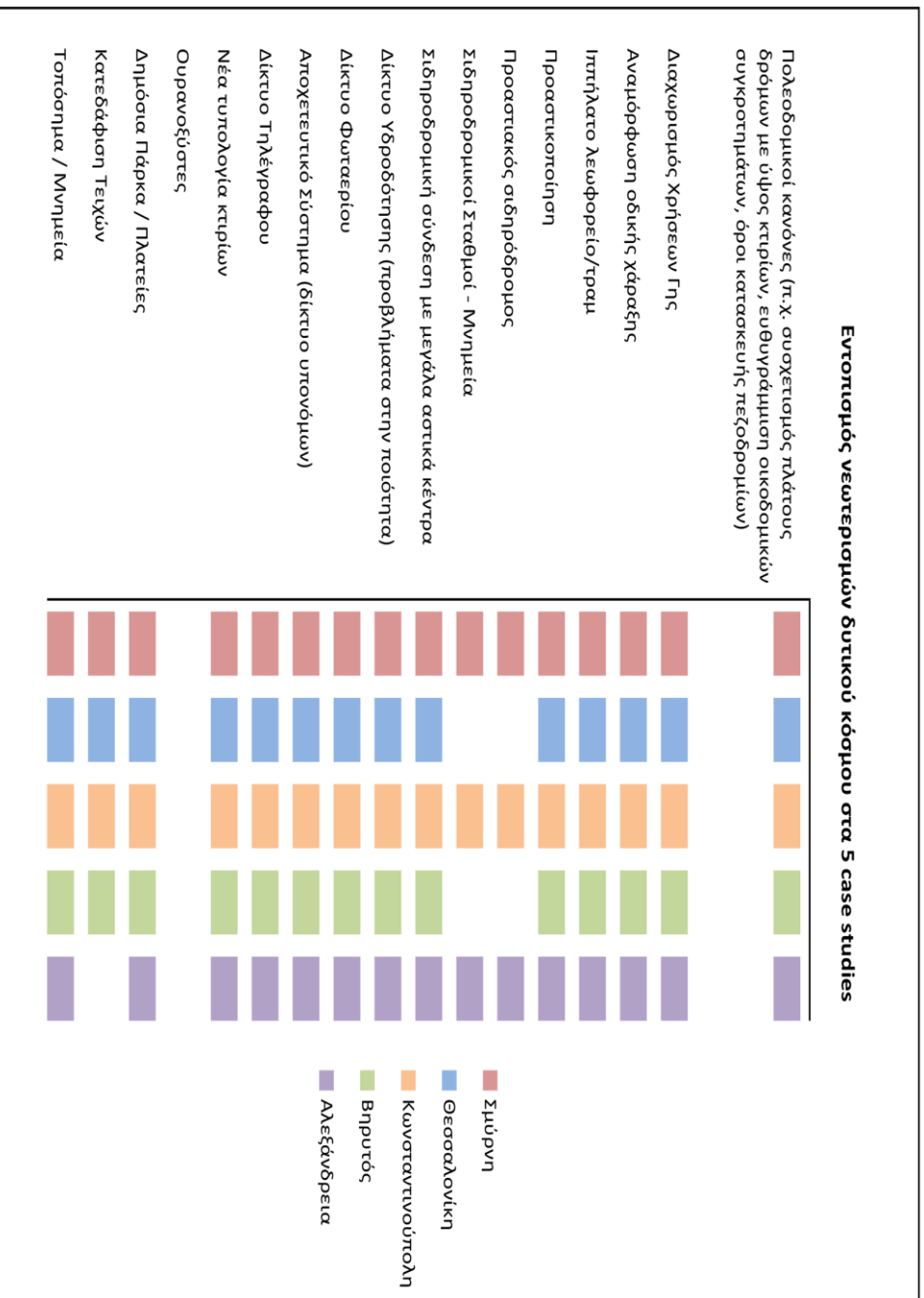
Δυτικός Κόσμος	Σμύρνη	Θεσσαλονίκη	Κωνσταντινούπολη	Βηρυτός	Αλεξάνδρεια
Πολεοδομικοί κανόνες (π.χ. συσχετισμός πλάτους δρόμων με ύψος κτιρίων, ευθυγράμμιση οικοδομικών συγκροτημάτων, όροι κατασκευής πεζοδρομίων)	✓	✓	✓	✓	✓
Διαχωρισμός Χρήσεων Γης	✓	✓	✓	✓	✓
Αναμόρφωση οδικής χάραξης	✓	✓	✓	✓	✓
Ιππήλατο λεωφορείο/τραμ	✓	✓	✓	✓	✓
Προαστικοποίηση	✓	✓	✓	✓	✓
Προαστιακός σιδηρόδρομος	✓	-	✓	-	✓
Σιδηροδρομικοί Σταθμοί - Μνημεία	✓	-	✓	-	✓
Σιδηροδρομική σύνδεση με μεγάλα αστικά	✓	✓	✓	✓	✓



Δυτικός Κόσμος κέντρα	Σμύρνη	Θεσσαλονίκη	Κωνσταντινούπολη	Βηρυτός	Αλεξάνδρεια
Δίκτυο Υδροδότησης (προβλήματα στην ποιότητα)	✓	✓	✓	✓	✓
Δίκτυο Φωταερίου	✓	✓	✓	✓	✓
Αποχετευτικό Σύστημα (δίκτυο υπονόμων)	✓	✓	✓	✓	✓
Δίκτυο Τηλέγραφου	✓	✓	✓	✓	✓
Νέα τυπολογία κτιρίων	✓	✓	✓	✓	✓
Ουρανοξύστες	-	-	-	-	-
Δημόσια Πάρκα / Πλατείες	✓	✓	✓	✓	✓
Κατεδάφιση Τειχών	✓	✓	✓	✓	-
Τοπόσημα / Μνημεία	✓	✓	✓	✓	✓

*Πηγή: Ιδία Επεξεργασία*

Γράφημα 9.1: Συσχετισμός νεωτερισμών μεταξύ πλάτων δυτικού κόσμου και των 5 ύπο έρευνα πλάτων (19ος αιώνας - αρχές 20ου)



Πηγή: *Ιδία Ερεξπρασία*

Το συμπέρασμα που προκύπτει από τον πίνακα και το σχετικό γράφημα είναι ότι οι νεωτερισμοί των δυτικών πόλεων εμφανίζονται στη συντριπτική πλειοψηφία τους και στις πέντε πόλεις. Εξάιρεση αποτελεί η κατασκευή ουρανοξυστών καθώς οι πόλεις της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας επέλεξαν να επεκταθούν γραμμικά και όχι καθ' ύψος. Εξάλλου, ο σχεδιασμός τέτοιων κτιρίων απαντάται κυρίως στις αμερικάνικες πόλεις και όχι στις ευρωπαϊκές.

Επίσης, τόσο η Βηρυτός όσο και η Θεσσαλονίκη υστερούν στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών είτε ως προς την ύπαρξη προαστιακού σιδηρόδρομου είτε ως προς την ύπαρξη σιδηροδρομικών σταθμών-μνημείων.

Αναφορικά με την κατεδάφιση των τειχών και την επέκταση των πόλεων που παρατηρείται κατά κόρον στις ευρωπαϊκές πόλεις και σχετίζεται με τους σύγχρονους κανόνες υγιεινής, υιοθετείται από όλες τις πόλεις πλην Αλεξάνδρειας.

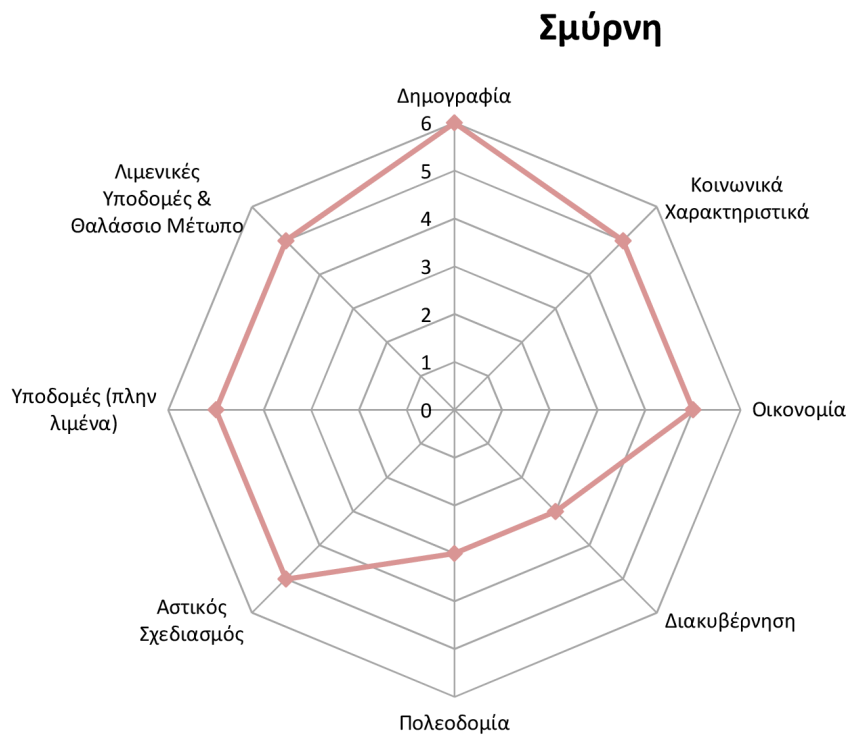
Πίνακας 9.4: Αστική αναμόρφωση πόλεων την περίοδο των Τανζιμάτ

	Σμύρνη	Θεσσαλονίκη	Κωνσταντινούπολη	Βηρυτός	Αλεξάνδρεια
Πληθυσμιακή αύξηση	✓	✓	✓	✓	✓
Προσέλευση πληθυσμού ενδοχώρας	✓	✓	✓	✓	✓
Πολυπολιτισμικότητα	✓	✓	✓	✓	✓
Δημιουργία Νοσοκομείων	✓	✓	✓	✓	✓
Δημιουργία Σχολικών Εκπαιδευτηρίων	✓	✓	✓	✓	✓
Δημιουργία χώρων κοινωνικής συνάθροισης (θέατρα, λέσχες, κινηματογράφοι)	✓	✓	✓	✓	✓
Κοινωνική πρόωση επιχειρηματικού κέντρου	✓	✓	✓	✓	✓
Εμπορική Δραστηριότητα	✓	✓	✓	✓	✓
Βιομηχανική άνθιση	✓	✓	✓	✓	✓
Δημιουργία καραντίνων/λοιμοκαθαρτηρίων	✓	✓	-	✓	✓
Θεσμός της Δημαρχίας	✓	✓	✓	✓	✓
Πολεοδομία (Οικοδομικοί Κανονισμοί)	✓	✓	✓	✓	✓
Πολεοδομική εξυγίανση	✓	✓	✓	-	✓
Διαχωρισμός χρήσεων γης	✓	✓	✓	✓	✓
Προαστικοποίηση	✓	✓	✓	✓	✓
Εξωραϊσμός Θαλασσίου Μετώπου	✓	✓	✓	✓	-

	Σμύρνη	Θεσσαλονίκη	Κωνσταντινούπολη	Βηρυτός	Αλεξάνδρεια
Νέα τυπολογία κτιρίων	✓	✓	✓	✓	✓
Αναμόρφωση Οδικής Χάραξης	✓	✓	✓	✓	✓
Δημιουργία υβριδικών αρχιτεκτονικών στυλ	-	-	✓	✓	✓
Ιδιώτερα αρχιτεκτονήματα/Μνημεία	✓	✓	✓	✓	✓
Δημόσια Πάρκα/Πλατείες	✓	✓	✓	✓	✓
Αναβάθμιση λιμενικών υποδομών	✓	✓	✓	✓	✓
Σιδηροδρομικό Δίκτυο	✓	✓	✓	✓	✓
Ιππήλατο λεωφορείο /τραμ	✓	✓	✓	✓	✓
Υπόγειος Σχαινοκίνητος Συρμός	-	-	✓	-	-
Δίκτυο Υδροδότησης	✓	✓	✓	✓	✓
Δίκτυο Υπνόμων	✓	✓	✓	✓	✓
Δίκτυο Φωταερίου	✓	✓	✓	✓	✓
Αποκομιδή απορριμμάτων	-	✓	✓	-	-
Δίκτυο τηλεγράφου	✓	✓	✓	✓	✓
Δίκτυο Ηλεκτροδότησης	✓	✓	✓	✓	✓
Υποτυπώδες τηλεφωνικό σύστημα	-	-	✓	✓	-
Ακτοπλοϊκή Συγκοινωνία (αστικά καραβάκια)	✓	✓	✓	-	-

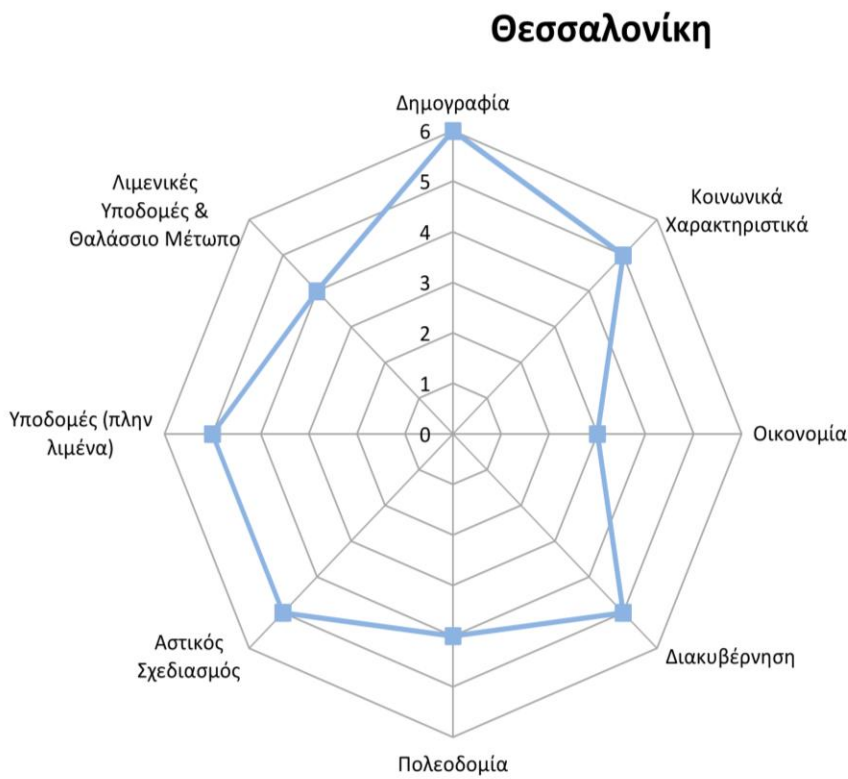
**Πηγή: Ιδία Επεξεργασία**

Γράφημα 9.2: Επίπεδο ανάπτυξης Σμύρνης την περίοδο των Τανζιμάτων



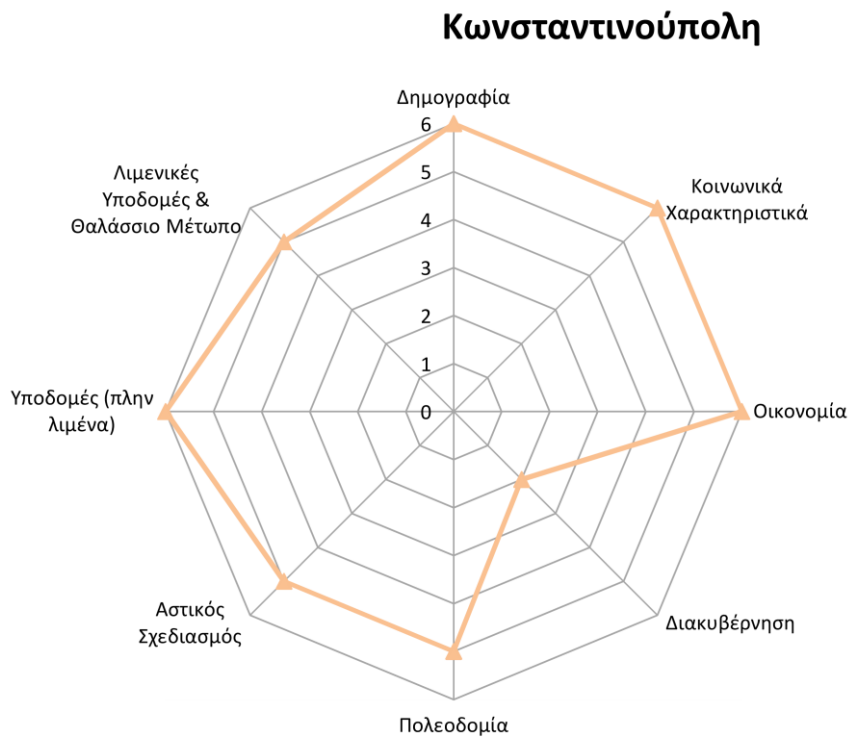
**Πηγή: Ιδία Επεξεργασία**

Γράφημα 9.3: Επίπεδο ανάπτυξης Θεσσαλονίκης την περίοδο των Τανζιμάτων



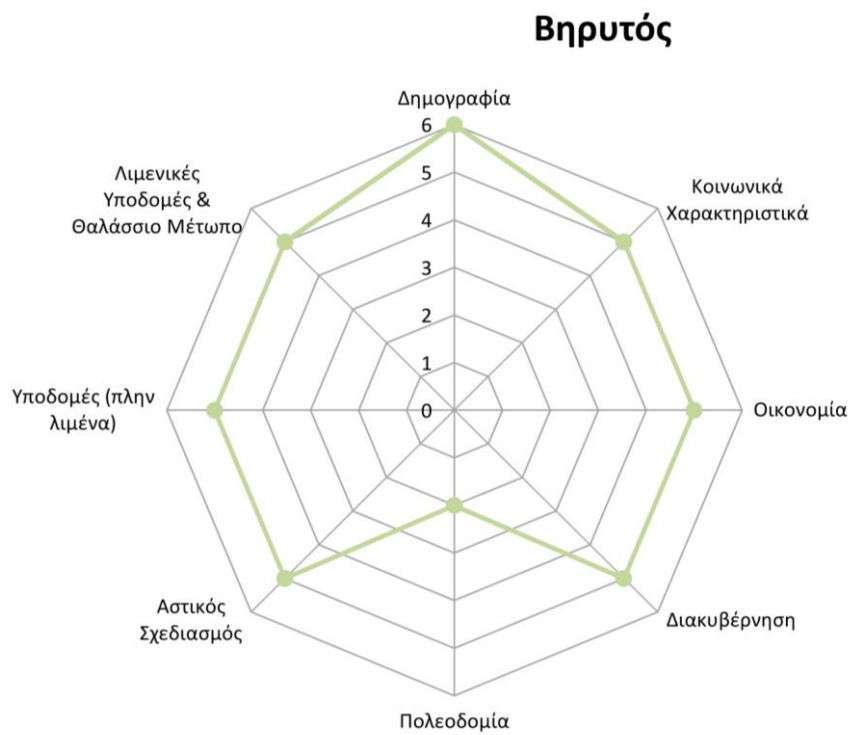
**Πηγή: Ιδία Επεξεργασία**

Γράφημα 9.4: Επίπεδο ανάπτυξης Κωνσταντινούπολης την περίοδο των Τανζιμάτων



**Πηγή: Ιδία Επεξεργασία**

Γράφημα 9.5: Επίπεδο ανάπτυξης Βηρυτού την περίοδο των Τανζιμάτων



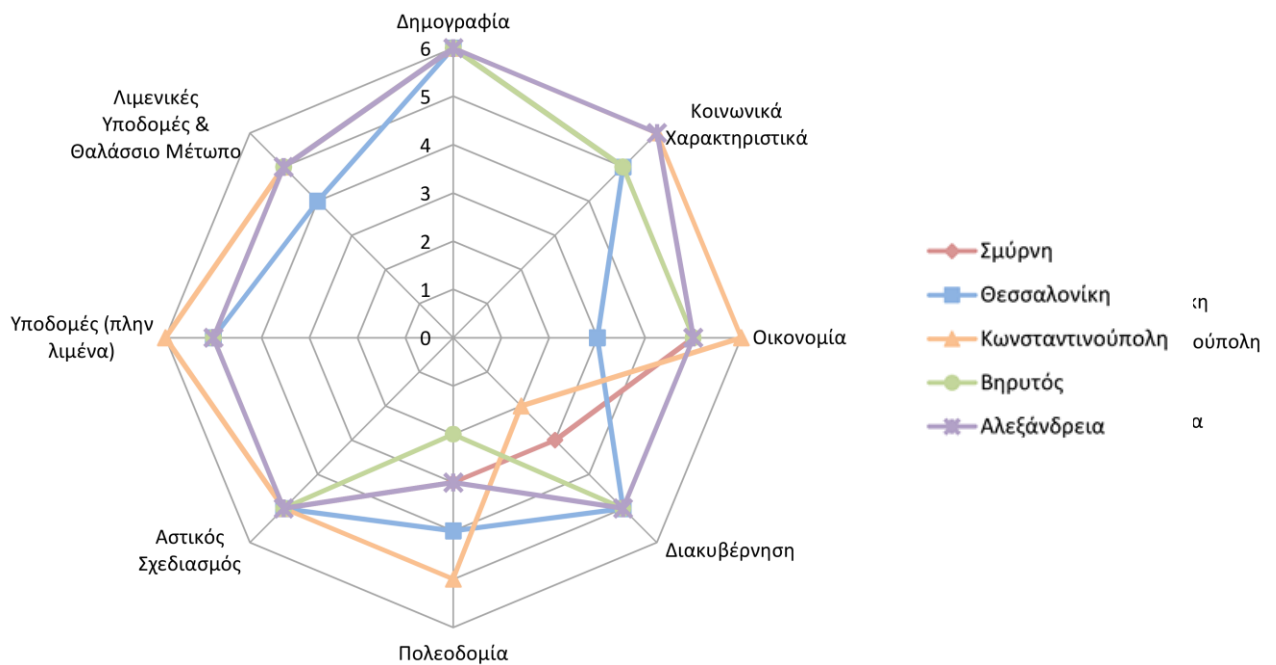
**Πηγή: Ιδία Επεξεργασία**

Γράφημα 9.6: Επίπεδο ανάπτυξης Αλεξάνδρειας την περίοδο των Τανζιμάτ



Πηγή: *Ιδία Επεξεργασία*

Γράφημα 9.7: Επίπεδο ανάπτυξης των 5 υπό έρευνα πόλεων την περίοδο των Τανζιμάτ



Πηγή: *Ιδία Επεξεργασία*



Από τον Πίνακα 9.4 *Αστική αναμόρφωση πόλεων την περίοδο των Τανζιμάτ* και τα αντίστοιχα spider graphs για κάθε πόλη, προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

Τα Τανζιμάτ αποτελούν ένα Μεταρρυθμιστικό πλαίσιο που περιλαμβάνει πολλούς επιμέρους τομείς που επηρεάζουν την αναπτυξιακή φυσιογνωμία των πόλεων. Σύμφωνα με την ανάλυση που προηγήθηκε στα κεφάλαια 4-8 και την αντίστοιχη «πινακοποίηση» της πληροφορίας, προκύπτει ότι η Αυτοκρατορία έδινε ιδιαίτερη βαρύτητα στις υπό έρευνα πόλεις, καθώς στη συντριπτική τους πλειοψηφία απαντώνται όλες οι κατηγορίες μεταρρυθμίσεων και στις πέντε. Επομένως, το γεγονός ότι οι πέντε αυτές πόλεις αποτελούσαν μητροπόλεις της Αυτοκρατορίας και αναπτυξιακούς κόμβους αυτής, αποδεικνύεται και από τις παρεμβάσεις και τις προγραμματικές ενέργειες που έλαβαν χώρα σε αυτές. Μάλιστα πολλές από τις Μεταρρυθμίσεις συντελέστηκαν με σκοπό να υποστηρίξουν και να επικουρήσουν τον ρόλο των πόλεων αυτών ως πόλεις-λιμάνια και εμπορικοί και μεταφορικοί κόμβοι.

Ενδεικτικά αναφέρονται κάποιες κατηγορίες που δεν εμφανίζονται και στις πέντε πόλεις καθώς και οι λόγοι που αυτό συμβαίνει. Η υιοθέτηση υβριδικών αρχιτεκτονικών στυλ δεν εμφανίζεται στην Θεσσαλονίκη και στην Σμύρνη και απαντάται σε Κωνσταντινούπολη, Βηρυτό και Αλεξάνδρεια. Οι δύο τελευταίες ως «αραβικές» και ανατολίτικες πόλεις συνδυάζουν το ανατολικό, οθωμανικό και δυτικό αρχιτεκτονικό στυλ δημιουργώντας υβριδικές τάσεις που αποτυπώνονται στο αστικό περιβάλλον τους και κυρίως στα τμήματα των πόλεων που ανακατασκευάζονται και αποτελούν τη βιτρίνα τους πχ επιχειρηματικά κέντρα αυτών και περιοχές κατοικίας (κύριας ή παραθεριστικής) των ανώτερων οικονομικά στρωμάτων. Η Κωνσταντινούπολη ως πρωτεύουσα της Αυτοκρατορίας ακολουθεί την ίδια φιλοσοφία καθώς παρέχει πρόσφορο έδαφος σε διακεκριμένους αρχιτέκτονες να καινοτομήσουν και να εισάγουν νέα αρχιτεκτονικά στυλ. Η Σμύρνη και η Θεσσαλονίκη αρκούνται σε αρχιτεκτονήματα υψηλής αισθητικής και ιδιαίτερης τεχνοτροπίας, χωρίς όμως να υιοθετούν κάποιο υβριδικό στυλ.

Η ακτοποικική συγκοινωνία με τα αστικά караβάκια δεν παρατηρείται στην Αλεξάνδρεια και την Βηρυτό αφενός λόγω μορφολογίας του εδάφους και αφετέρου, λόγω της ύπαρξης άλλων μέσων μεταφοράς όπως για παράδειγμα το τραμ και ο προαστιακός σιδηρόδρομος στην Αλεξάνδρεια. Επιπλέον, στις πόλεις που εντοπίζεται (Σμύρνη, Θεσσαλονίκη, Κωνσταντινούπολη) εξυπηρετούν και οι αποστάσεις των προαστίων και η ύπαρξη μικρών κολπίσκων. Τέλος, κάποιες τεχνικές υποδομές υλοποιούνται μόνο στην Κωνσταντινούπολη λόγω της ιδιότητάς της ως Πρωτεύουσα αλλά και λόγω του πληθυσμιακού της παράγοντα πχ. ο υπόγειος σχοινοκίνητος συρμός.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η Βηρυτός ως μία κατεχοχήν ανατολίτικη πόλη υστερεί στον τομέα του πολεοδομικού σχεδιασμού και αυτό αποτυπώνεται και στο διάγραμμα «αράχνη».

Για να δημιουργηθούν τα spider graphs ορίστηκαν οχτώ βασικές αναπτυξιακές κατηγορίες όπου ομαδοποιήθηκαν τα επιμέρους στοιχεία. Οι κατηγορίες αυτές είναι: δημογραφία, κοινωνικά χαρακτηριστικά, οικονομία, διακυβέρνηση, πολεοδομία, αστικός σχεδιασμός, υποδομές (πλην λιμένα) και λιμενικές υποδομές και θαλάσσιο μέτωπο. Στόχος είναι αφενός να καλύπτουν όσο το δυνατόν περισσότερη πληροφορία από την ανάλυση που προηγήθηκε στα κεφάλαια των case studies και αφετέρου, να αποτυπώνουν όσο το δυνατόν πληρέστερα τη δυναμική και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των υπό μελέτη πόλεων. Υπολογίζοντας λοιπόν ένα μέσο όρο για κάθε κατηγορία, προέκυψαν τα εν λόγω γραφήματα.

Όσο μεγαλύτερο είναι το εμβαδόν κάποιου γραφήματος σε τόσο καλύτερο αναπτυξιακό επίπεδο βρίσκεται αντίστοιχα η πόλη την περίοδο των Τανζιμάτων. Σύμφωνα με τα γραφήματα, η Κωνσταντινούπολη βρίσκεται στην καλύτερη κατάσταση, με την Αλεξάνδρεια να την ακολουθεί. Η πολεοδομία αποτελεί τον μοναδικό τομέα «υστέρησης» της Αλεξάνδρειας, γεγονός αναμενόμενο λόγω της φυσιογνωμίας της ως «αραβική» πόλη. Στην τελευταία συγκριτικά θέση απαντάται η Σμύρνη, η οποία θα βρεθεί στο απόγειό της στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, ουσιαστικά μετά το πέρας των Τανζιμάτων, τα οποία ωστόσο αποτέλεσαν καθοριστικό παράγοντα για την εξέλιξή της αυτή.

Στη συνέχεια, παρατίθενται κάποιοι πίνακες και γραφήματα που αξιολογούν τις λιμενικές υποδομές κάθε πόλης, που αποτελούν ιδιαίτερα σημαντική παράμετρο για την εξέλιξή τους.

Πίνακας 9.5: Πίνακας: Αξιολόγηση λιμενικών υποδομών

Αρχική Κοινωνική Αποδοχή (1)	Μορφή/ Διάρθρωση πόλης (2)	Αισθητή λειτουργική αναβάθμιση (3)	Κόμβος συνδυασμένων μεταφορών (4)	Επίπεδο παρεχόμενων υπηρεσιών (5)	Κόστος & Βιωσιμότητα υποδομών (6)	Χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης έργων (7)	Σ* (8)
--	++	++	++	++	+	+	<b>8</b>
--	++	++	++	++	++	--	<b>6</b>
+	++	++	++	+	+	--	<b>7</b>
-	+	++	++	+	++	+	<b>8</b>
+	++	++	++	++	≡	-	<b>8</b>

**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

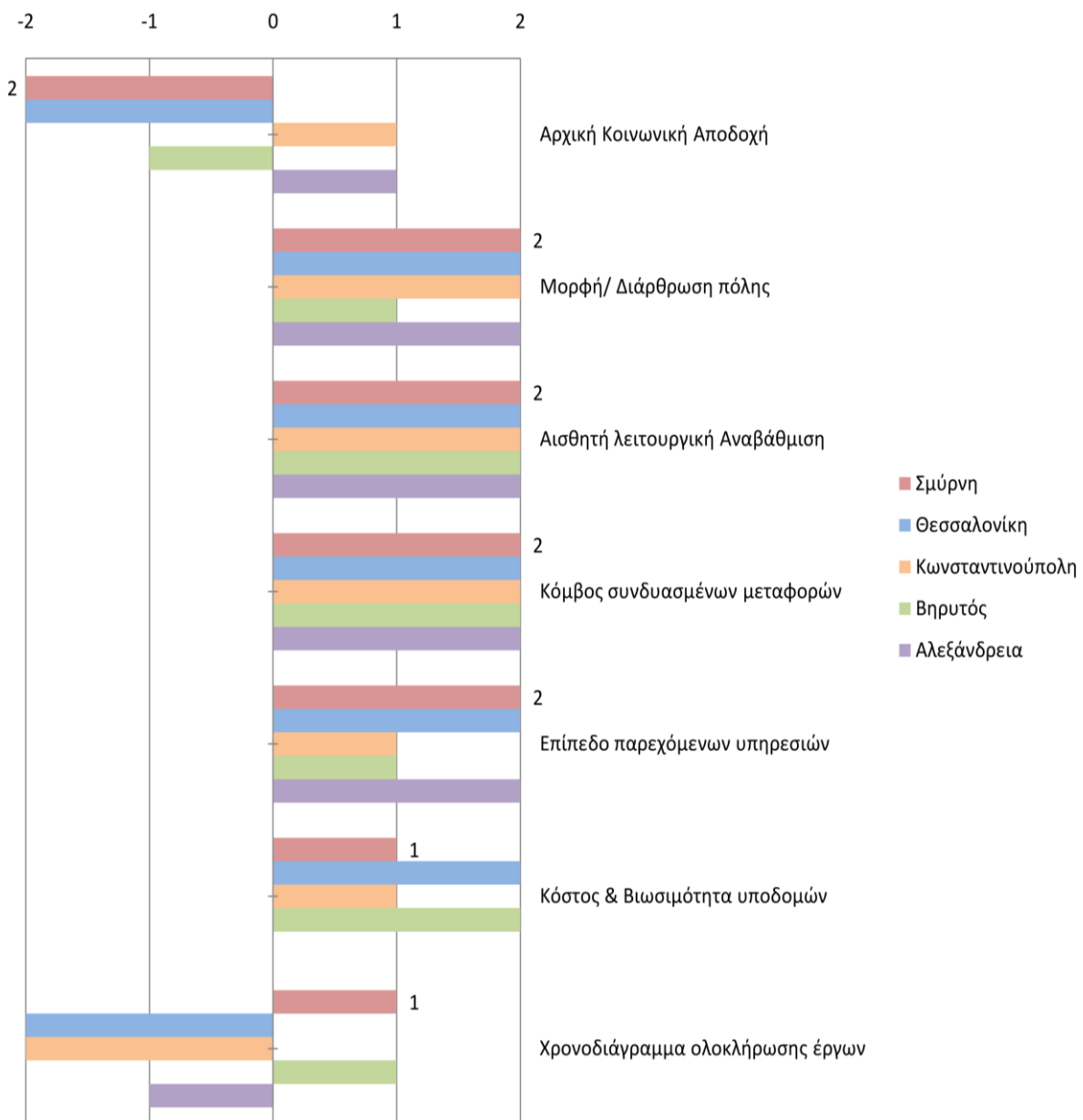
**++:** πολύ θετική, **+**: θετική, **≡:** ουδέτερη, **-:** αρνητική, **--:**πολύ αρνητική

\*Το αλγεβρικό τους άθροισμα (Σ) που αναγράφεται στην στήλη 8 προκύπτει ως εξής: τα **++** και **--** παίρνουν τις ακραίες τιμές **+2** και **-2** αντίστοιχα, τα **+** και **-** παίρνουν τις τιμές **+1** και **-1** και το **≡** δεν επηρεάζει το άθροισμα λαμβάνοντας την τιμή **0**.

*Πηγή: Ιδία Επεξεργασία*

Όπως στις περισσότερες πόλεις-λιμάνια της Μεσογείου έτσι και στις υπό μελέτη πόλεις, τα λιμενικά έργα υλοποιήθηκαν από γαλλικές ή βρετανικές εταιρείες. Πιο συγκεκριμένα, Βρετανοί κατασκευαστές ανέλαβαν τις λιμενικές υποδομές της Αλεξάνδρειας και γαλλικές εταιρείες των υπολοίπων. Ως εκ τούτου, το επίπεδο όλων των υποδομών είναι ιδιαίτερα υψηλό δεδομένης της υψηλής τεχνογνωσίας που υπήρχε. Η διαφοροποίηση στην αξιολόγηση έγκειται κυρίως σε κάποιους υποστηρικτικούς ή έμμεσους παράγοντες όπως είναι για παράδειγμα η αρχική κοινωνική αποδοχή και το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των έργων. Μάλιστα, επειδή η Θεσσαλονίκη λαμβάνει τη μικρότερη δυνατή βαθμολόγηση και στις δύο αυτές παραμέτρους, συγκεντρώνει άθροισμα που την κατατάσσει στην τελευταία θέση. Στην προτελευταία θέση βρίσκεται η Κωνσταντινούπολη λόγω επίσης του χρονοδιαγράμματος υλοποίησης των έργων. Οι υπόλοιπες τρεις πόλεις ισοβαθούν στην πρώτη θέση. Αξίζει να σημειωθεί ότι στην αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση των πόλεων αλλά και στη λειτουργία τους ως κόμβοι συνδυασμένων μεταφορών, η αξιολόγηση είναι πολύ θετική και στις πέντε πόλεις, λαμβάνοντας όλες ακραίες θετικές τιμές.

Γράφημα 9.8: Αξιολόγηση λιμενικών υποδομών ανά επιμέρους κατηγορία

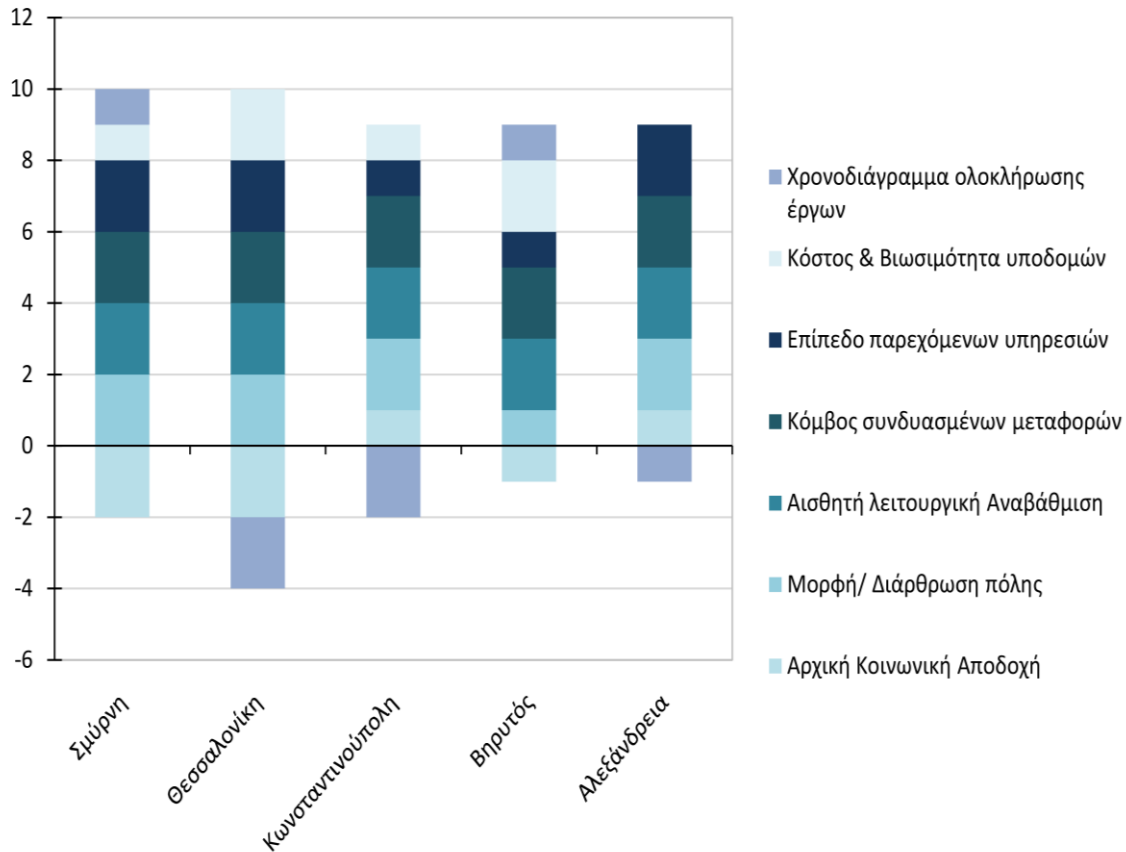


**Πηγή: Ιδία Επεργασία**

Στο παραπάνω διάγραμμα αποτυπώνεται η αξιολόγηση των λιμενικών υποδομών ανά επιμέρους κατηγορία, όπου είναι ξεκάθαρη η προηγούμενη παρατήρηση. Σε όλες τις παραμέτρους, η αξιολόγηση είναι θετική είτε λαμβάνει ακραίες θετικές τιμές είτε απλά θετικές, εκτός από την αρχική κοινωνική αποδοχή και το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης έργων. Στην Σμύρνη και στην Βηρυτό, τα έργα διήρκησαν 7 χρόνια και έτσι λαμβάνουν θετική αξιολόγηση (τιμή +1) καθώς αποτελούν το μικρότερο χρονικό διάστημα, στην Αλεξάνδρεια διήρκησαν 10 χρόνια και έτσι λαμβάνει τιμή -1 και αρνητική αξιολόγηση ενώ η

Θεσσαλονίκη και η Κωνσταντινούπολη λαμβάνουν επίσης αρνητική αξιολόγηση και τις ακραίες τιμές -2, καθώς οι εργασίες διήρκησαν παραπάνω από 10 χρόνια.

Γράφημα 9.9: Αξιολόγηση λιμενικών υποδομών ανά μελέτη περίπτωσης (πόλη)



**Πηγή: Ιδία Επεξεργασία**

Στο εν λόγω γράφημα παρουσιάζεται η αξιολόγηση των λιμενικών υποδομών ανά μελέτη περίπτωσης. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η Θεσσαλονίκη, η οποία αφενός λαμβάνει μόνο ακραίες τιμές (είτε θετικές είτε αρνητικές) και αφετέρου, είναι η μοναδική πόλη που λαμβάνει αρνητικές τιμές σε δύο κατηγορίες. Η Βηρυτός και η Αλεξάνδρεια αν και παρουσιάζουν το ίδιο αλγεβρικό άθροισμα εντούτοις όπως γίνεται αντιληπτό και από το γράφημα, παρουσιάζουν κάποιες διαφοροποιήσεις στις επιμέρους παραμέτρους, όπως το επίπεδο παρεχόμενων υπηρεσιών και το κόστος & βιωσιμότητα των υποδομών.

Πίνακας 9.6: Αξιολόγηση λειτουργίας λιμένων

	Κοινωνική άνθιση (1)	Οικονομικές Επιπτώσεις (2)	Χωρικές Επιπτώσεις (3)	Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις (4)	Επιπτώσεις αστικής σύμβασης (5)	Πολιτικές Επιπτώσεις (6)	Σ* (7)
Σμύρνη	++	++	++	++	++	-	9
Θεσσαλονίκη	++	++	++	++	++	-	9
Κωνσταντινούπολη	++	++	+	++	++	≡	9
Βηρυτός	++	++	++	+	++	-	8
Αλεξάνδρεια	++	++	++	+	++	+	10

**ΥΠΟΜΗΗΜΑ**

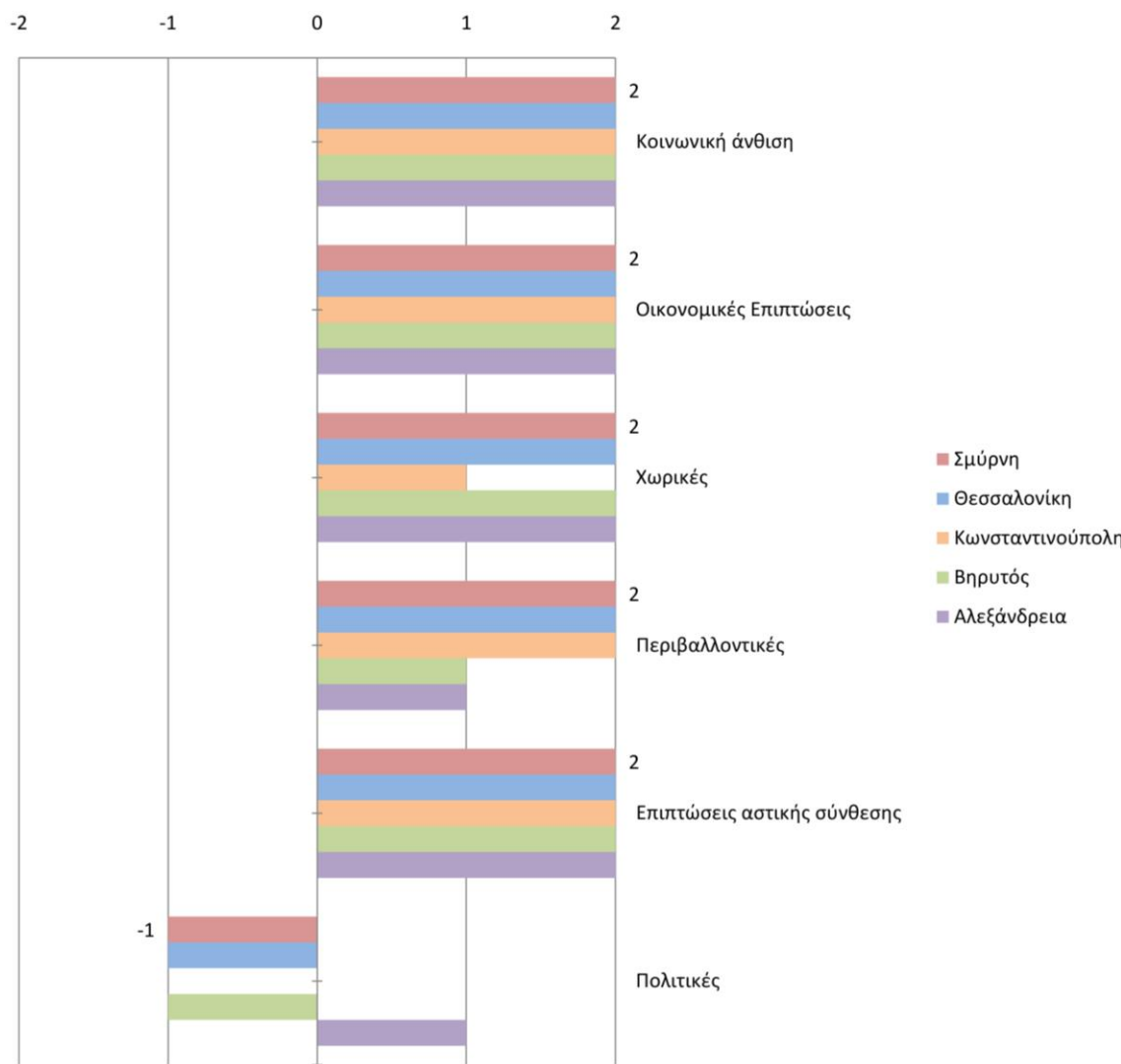
++: πολύ θετική, +: θετική, ≡: ουδέτερη, -: αρνητική, --: πολύ αρνητική

\*Το αλγεβρικό τους άθροισμα (Σ) που αναγράφεται στην στήλη 7 προκύπτει ως εξής: τα ++ και - παίρνουν τις ακραίες τιμές +2 και -2 αντίστοιχα, τα + και - παίρνουν τις τιμές +1 και -1 και το ≡ δεν επηρεάζει το άθροισμα λαμβάνοντας την τιμή 0.

***Πηγή: Ιδία Επεξεργασία***

Η κατάσταση δε διαφοροποιείται σημαντικά ως προς την αξιολόγηση των επιπτώσεων των λιμενικών εγκαταστάσεων. Αξιοσημείωτη διαφοροποίηση παρατηρείται στην Κωνσταντινούπολη που από την προτελευταία θέση αναφορικά με την αξιολόγηση των λιμενικών υποδομών του προηγούμενου πίνακα, στον παρόντα πίνακα καταλαμβάνει τη δεύτερη θέση. Το γεγονός αυτό αποδεικνύει τη σημασία του λιμένα και την αυξημένη του κίνηση αλλά και ότι η χαμηλή συγκριτικά προηγούμενη αξιολόγηση προέκυψε λόγω δευτερευόντων παραμέτρων όπως το χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης των έργων. Η Αλεξάνδρεια εξακολουθεί να καταλαμβάνει και σε αυτή την αξιολόγηση την πρώτη θέση, υπογραμμίζοντας και τη δυναμική του λιμένα της σε διεθνές επίπεδο. Η Βηρυτός καταλαμβάνει την τελευταία θέση, με τις περιβαλλοντικές κυρίως επιπτώσεις να καθορίζουν το συνολικό αλγεβρικό άθροισμα καθώς λαμβάνουν θετική αξιολόγηση μεν αλλά με μοναδιαία τιμή.

Γράφημα 9.10: Αξιολόγηση επιπτώσεων λειτουργίας λιμένων ανά επιμέρους κατηγορία



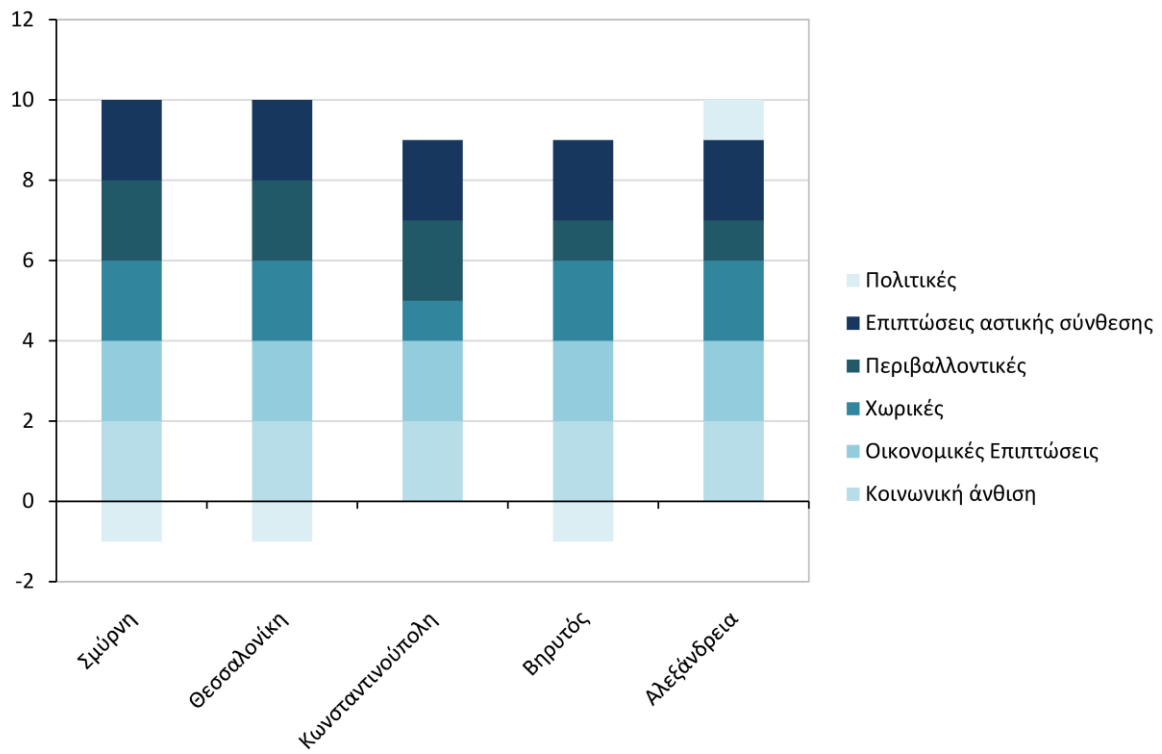
Πηγή: Ιδία Επεξεργασία



Στο παραπάνω γράφημα, παρουσιάζεται η αξιολόγηση των επιπτώσεων λειτουργίας των λιμένων ανά επιμέρους κατηγορία. Τόσο στις επιπτώσεις στην κοινωνική άνθιση όσο και στις οικονομικές και στις επιπτώσεις αστικής σύνθεσης, η αξιολόγηση και για τις πέντε υπό έρευνα πόλεις λαμβάνει τις ακραίες θετικές τιμές (+2). Αναφορικά με τις χωρικές επιπτώσεις μόνο η Κωνσταντινούπολη λαμβάνει θετική και όχι πολύ θετική αξιολόγηση, καθώς η αναβάθμιση και επέκταση των λιμενικών υποδομών δε δημιούργησε αναδιάταξη του χώρου στο βαθμό που δημιουργήθηκε στις υπόλοιπες τέσσερις πόλεις. Για παράδειγμα, στην Θεσσαλονίκη και την Σμύρνη η επέκταση της προκουμαίας πέραν των επιπτώσεων αισθητικής και λειτουργικής φύσης στο θαλάσσιο μέτωπο των πόλεων δημιούργησε και μία τράπεζα γης με οικόπεδα διαθέσιμα προς τους εύπορους κατοίκους της πόλης και τους επιφανείς επιχειρηματίες. Τέλος, οι πολιτικές επιπτώσεις είναι οι μοναδικές που παρουσίασαν αρνητικό πρόσημο, έστω και σε αρχικό επίπεδο. Με την επέκταση των λιμένων θίγονται κάποια συμφέροντα επαγγελματιών που χάνουν πλέον τη δυναμική τους όπως για παράδειγμα οι αχθοφόροι, οι μαουνιέρηδες κοκ και επιπλέον, δημιουργούνται αντιπαραθέσεις και συγκρουόμενα συμφέροντα με διάφορες εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον χώρο όπως οι Εταιρείες Σιδηροδρόμων, η Εταιρεία Προκουμαίας, οι Εταιρείες κατασκευής των Λιμένων, οι Δημαρχίες, οι μεγαλέμποροι των πόλεων κτλ. Μοναδική πόλη με θετικές πολιτικές επιπτώσεις είναι η Αλεξάνδρεια, όπου όλα τα εμπλεκόμενα μέρη έχουν συνειδητοποιήσει εξ αρχής την αναγκαιότητα και τη σπουδαιότητα των εν λόγω εργασιών για την ανάπτυξη της πόλης και την αποδέχονται πλήρως. Η Κωνσταντινούπολη, έχει τόσο θετικές όσο και αρνητικές αντιδράσεις, ανάλογα με την προσέγγιση της κάθε ομάδας/φορέα. Για το λόγο αυτό, η συγκεκριμένη παράμετρος αξιολογείται ως ουδέτερη, λαμβάνοντας μηδενική τιμή.

Στο γράφημα που ακολουθεί, παρουσιάζεται η αξιολόγηση των επιπτώσεων των λιμένων ανά πόλη, όπου καθίσταται εμφανές ότι η Αλεξάνδρεια και η Κωνσταντινούπολη λαμβάνουν μόνο θετικές τιμές, με τη διαφορά ότι η Κωνσταντινούπολη έχει και τη μηδενική τιμή των πολιτικών επιπτώσεων, γεγονός που την κατατάσσει στη δεύτερη θέση στη συγκεκριμένη αξιολόγηση. Συνοπτικά, και οι πέντε παρουσιάζουν όπως προαναφέρθηκε θετική αξιολόγηση σε όλες τις κατηγορίες πέραν των πολιτικών επιπτώσεων και κυρίως των αρχικών αντιδράσεων.

Γράφημα 9.11: Αξιολόγηση επιπτώσεων λειτουργίας λιμένων ανά μελέτη περίπτωσης (πόλη)



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Πίνακας 9.7: Αξιολόγηση θεσμού Δημορχίας στις 5 υπό έρευνα πόλεις

		Έτος Ίδρυσης				Αλεξάνδρεια	
		1867	1869	1868 <sup>105</sup>	1863	1890	
		Σμύρνη	Θεσσαλονίκη	Κωνσταντινούπολη	Βηρυτός	Αλεξάνδρεια	
<b>Συμμετοχικότητα</b>							
(x)	Εκπροσώπηση	5	-2	1	2	1	
	Διοίκηση	-1	-2	0	2	0	
	Σκοπός	2	2	5	5	2	
	Λειτουργική Δομή	2	1	-2	-2	-1	
<b>Αποτελεσματικότητα</b>							
(y)	Ενέργειες / Πράξεις	2	5	-2	2	2	
	Πορεία Εξέλιξης	-5	2	-5	-2	2	
$\bar{x}$		2	-2	0,5	2	0,5	
$\bar{y}$		0,25	2,5	-1	0,75	1,25	

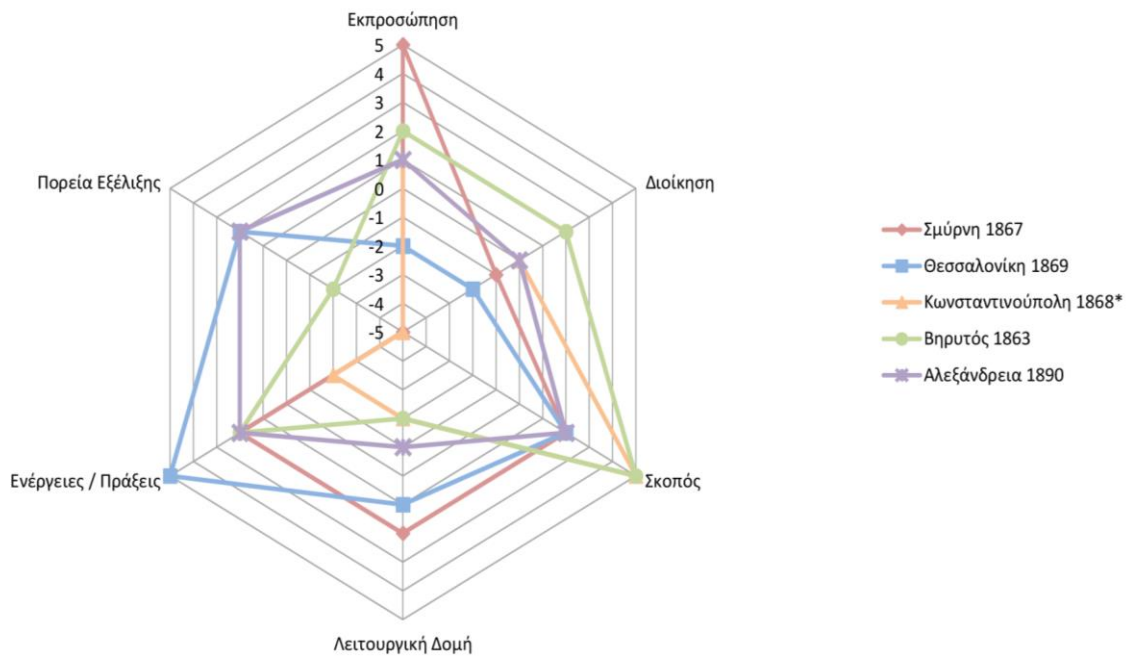
**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

**-5:** Πολύ άσχημο, **-2:** Άσχημο, **-1:** Οριακά άσχημο, **0:** Αδιάφορο, **+1:** Οριακά καλό, **+2:** Καλό, **+5:** Πολύ καλό

**Πηγή: Ιδία Επεξεργασία**

<sup>105</sup> Το 1858 ιδρύεται πιλοτικά ο θεσμός της Δημορχίας στο 6<sup>ο</sup> Διαμέρισμα της Κωνσταντινούπολης που αποτελείται από τις συνοικίες του Πέρατος, του Γαλατά και του Τοπχανέ. Ωστόσο, στον παρόντα πίνακα αναλύεται η Δημορχία που εφαρμόστηκε το 1868 στο σύνολο των 14 Διαμερισμάτων της πόλης.

Γράφημα 9.12: Αξιολόγηση Δημαρχιών



### Πηγή: *Ιδία Επεξεργασία*

Ένας καθοριστικός παράγοντας για την εξέλιξη των υπό έρευνα πόλεων είναι ο θεσμός της Δημαρχίας. Στην μεν Κωνσταντινούπολη θεσπίστηκε πιλοτικά, οι δε υπόλοιπες πόλεις απέκτησαν Δημαρχία στην περίοδο των Τανζιμάτων, όταν ήταν ακόμη σε πειραματικό πλαίσιο και πριν καταστεί υποχρεωτική βάσει του νόμου της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας περί διοίκησης των επαρχιών, πλην Αλεξάνδρειας. Όπως παρουσιάζεται και στο γράφημα που προηγήθηκε, ο σκοπός ίδρυσης και των πέντε δημαρχιών λαμβάνει ιδιαίτερα υψηλή αξιολόγηση καθώς συμπυκνώνεται στον εξωραϊσμό και αναβάθμιση της πόλης και του δημόσιου χώρου της. Η λειτουργική δομή και η διοίκηση αποτελούν δύο κατηγορίες που λαμβάνουν παρεμφερή αξιολόγηση και για τις πέντε δημαρχίες και περιλαμβάνουν κυρίως τον τρόπο που είναι διαρθρωμένη η δομή εσωτερικά και πώς αυτή λειτουργεί και λαμβάνονται οι αποφάσεις.

Οι υπόλοιπες τρεις κατηγορίες: εκπροσώπηση, ενέργειες/πράξεις και πορεία εξέλιξης είναι και εκείνες που εμφανίζουν τη μεγαλύτερη διαφοροποίηση και ουσιαστικά καθορίζουν και τη συνολική αποτίμηση της κάθε Δημαρχίας. Η εκπροσώπηση σχετίζεται αρχικά με το κοινωνικο-οικονομικό επίπεδο των συμμετεχόντων στα Δημοτικά Συμβούλια και κατά πόσο εκπροσωπείται όσο το δυνατόν μεγαλύτερο τμήμα του πληθυσμού των πόλεων. Προφανώς αφορά τους εύπορους και επιφανείς κατοίκους σε πρώτο χρόνο αλλά το ζητούμενο είναι να περιλαμβάνονται όσο το δυνατόν περισσότερες επαγγελματικές ομάδες πχ έμποροι,

βιομήχανοι, διπλωμάτες, τραπεζίτες κοκ. Επίσης, η εκπροσώπηση σχετίζεται και με το εθνοθηρησκευτικό στοιχείο. Δηλαδή κατά πόσο περιλαμβάνει και μη μουσουλμάνους υπηκόους που αποτελούν και την πλειοψηφία του πληθυσμού σε μερικές πόλεις όπως πχ στην Θεσσαλονίκη και στην Βηρυτό. Βέβαια το πολιτικό πεδίο σε μία πόλη της ύστερης Οθωμανικής Αυτοκρατορίας με πολυσύνθετο πληθυσμό, όπως είναι και οι πέντε υπό έρευνα πόλεις, παρουσιάζει ιδιαιτερότητες και η εκπροσώπηση βρίσκεται σε κάθε περίπτωση σε χαμηλά επίπεδα.

Οι ενέργειες/πράξεις αφορούν ουσιαστικά την αποτελεσματικότητα των Δημαρχιών και κατά πόσο υλοποιήθηκαν κάποια έργα ή απλώς παρέμειναν σχέδια επί χάρτου και στοχοθεσίες της Διοίκησης. Τέλος, η πορεία εξέλιξής τους περιλαμβάνει το κατά πόσο οι θεσμοί λειτούργησαν ως «ζώντες οργανισμοί» με δυναμικές διαδικασίες που μεταβάλλονται και τείνουν να συμβαδίζουν με τις εξελίξεις (οικονομικές, πολιτικές, κοινωνικές κοκ) ή αποτελούν στατικούς μηχανισμούς διακυβέρνησης με χαμηλό βαθμό ευελιξίας και προσαρμοστικότητας. Σε αυτή την κατηγορία, τη χαμηλότερη τιμή λαμβάνουν η Σμύρνη και η Κωνσταντινούπολη και την υψηλότερη η Αλεξάνδρεια και η Θεσσαλονίκη, οι οποίες δείχνουν να προσαρμόζονται πιο εύκολα ή/και γρήγορα στις μεταβαλλόμενες συνθήκες. Αναφορικά με την εκπροσώπηση, η Σμύρνη λαμβάνει την υψηλότερη βαθμολογία καθώς ο Πρόεδρος συνεπικουρείται από ένα δημοτικό συμβούλιο, στο οποίο συμμετέχουν κτηματίες και πλούχιοντες που εκπροσωπούν όλες τις συνιστώσες του πληθυσμού της πόλης, Οθωμανούς (μουσουλμάνους και μη) και Ευρωπαίους. Από την άλλη, η Θεσσαλονίκη αξιολογείται θετικά ως προς την αποτελεσματικότητα (ενέργειες/πράξεις) και αρνητικά ως προς την εκπροσώπηση καθώς ο στόχος της Δημαρχίας της δεν ήταν η εγκαθίδρυση ενός «δημοκρατικού» διοικητικού συστήματος αλλά η αποτελεσματικότητα της διοίκησης, δημιουργώντας δομές ικανές να επεξεργαστούν σχέδια μεγάλου βεληνεκούς και να συντονίσουν σημαντικά έργα μετασχηματισμού του αστικού χώρου.

Τέλος, αναφορικά με την πορεία εξέλιξης του θεσμού, η Κωνσταντινούπολη λαμβάνει την πλέον αρνητική τιμή (-5) καθώς μετά από τέσσερις φάσεις εξέλιξης του θεσμού και αυξομειώσεις του αριθμού των διαμερισμάτων και των Δημοτικών Συμβουλίων της πόλης αντίστοιχα, πέρα από το επιτυχημένο μοντέλο διακυβέρνησης του 6<sup>ου</sup> Διαμερίσματος, όλα τα υπόλοιπα Δημοτικά Συμβούλια δεν κατάφεραν να εκπληρώσουν τον σκοπό ίδρυσής τους. Μάλιστα αρκετά εξ αυτών δεν κατέστη δυνατό ούτε να συσταθούν.

Για τη δημιουργία του παρακάτω γραφήματος και την εύρεση του επιπέδου αστικής διακυβέρνησης, υπολογίστηκαν τα εξής<sup>106</sup>. Οι επιμέρους παράμετροι που αξιολογήθηκαν αναφορικά με τη λειτουργία του θεσμού της Δημαρχίας χωρίστηκαν σε δύο κατηγορίες: στη συμμετοχικότητα που αποτυπώνεται στον άξονα x και στην αποτελεσματικότητα που αποτυπώνεται στον άξονα ψ. Στη συνέχεια υπολογίστηκε η μέση τιμή του x (εκπροσώπηση και διοίκηση) και η μέση τιμή του ψ (σκοπός, λειτουργική δομή, ενέργειες/πράξεις και πορεία εξέλιξης). Έτσι, προέκυψε ένα ζεύγος συντεταγμένων για κάθε πόλη.

Στο σύστημα αξόνων που δημιουργήθηκε, εντοπίζονται τέσσερα τεταρτημόρια. Στο πρώτο τεταρτημόριο δόθηκε ο χαρακτηρισμός «Δημοκρατική Διακυβέρνηση» διότι αποτελεί το ιδεατό μοντέλο διακυβέρνησης όπου τόσο η εκπροσώπηση όσο και η αποτελεσματικότητα λαμβάνουν θετικές τιμές. Το δεύτερο τεταρτημόριο έχει τον τίτλο «Δεσποτική Διακυβέρνηση» καθώς σημειώνεται θετική αποτελεσματικότητα, με μικρό όμως βαθμό συμμετοχικότητας. Το τρίτο τεταρτημόριο περιλαμβάνει το πλέον αρνητικό μοντέλο διακυβέρνησης με χαμηλά επίπεδα τόσο αποτελεσματικότητας όσο και συμμετοχικότητας, λαμβάνοντας το τίτλο «Ακυβερνησία». Το τέταρτο τέλος τεταρτημόριο, εμφανίζει θετικές τιμές συμμετοχικότητας αλλά αρνητικές αποτελεσματικότητας, περιλαμβάνοντας το μοντέλο της «Αυτό-Διακυβέρνησης<sup>107</sup>». Οι διαφοροποιήσεις μεταξύ του πρώτου και του τέταρτου τεταρτημόριου είναι μικρές και η διαχωριστική γραμμή λεπτή. Σύμφωνα με τον Sartori (2015), υπάρχει αντίστροφη σχέση μεταξύ της αποτελεσματικότητας της συμμετοχής και του αριθμού των συμμετεχόντων. Η αναλογία εκφράζεται ως ένα κλάσμα στο οποίο αριθμητής είναι η μονάδα (1) και ο παρονομαστής καταγράφει το σύνολο των άλλων συμμετεχόντων. Όσο αυξάνει ο παρονομαστής τόσο μειώνεται η τιμή του κλάσματος. Βέβαια, η συμμετοχή είναι κάτι θετικό και αποτελεί ζητούμενο μέχρι εκείνον τον βαθμό που παύει να λειτουργεί θετικά και επηρεάζει πλέον την αποτελεσματικότητα του κάθε εγχειρήματος.

Σύμφωνα λοιπόν με την κατάταξη των πόλεων στο γράφημα που ακολουθεί, η Βηρυτός, η Αλεξάνδρεια και η Σμύρνη εντοπίζονται στο πρώτο τεταρτημόριο, αυτό της δημοκρατικής διακυβέρνησης, επιβεβαιώνοντας τη θετική παρουσία και λειτουργία των Δημαρχιών τους

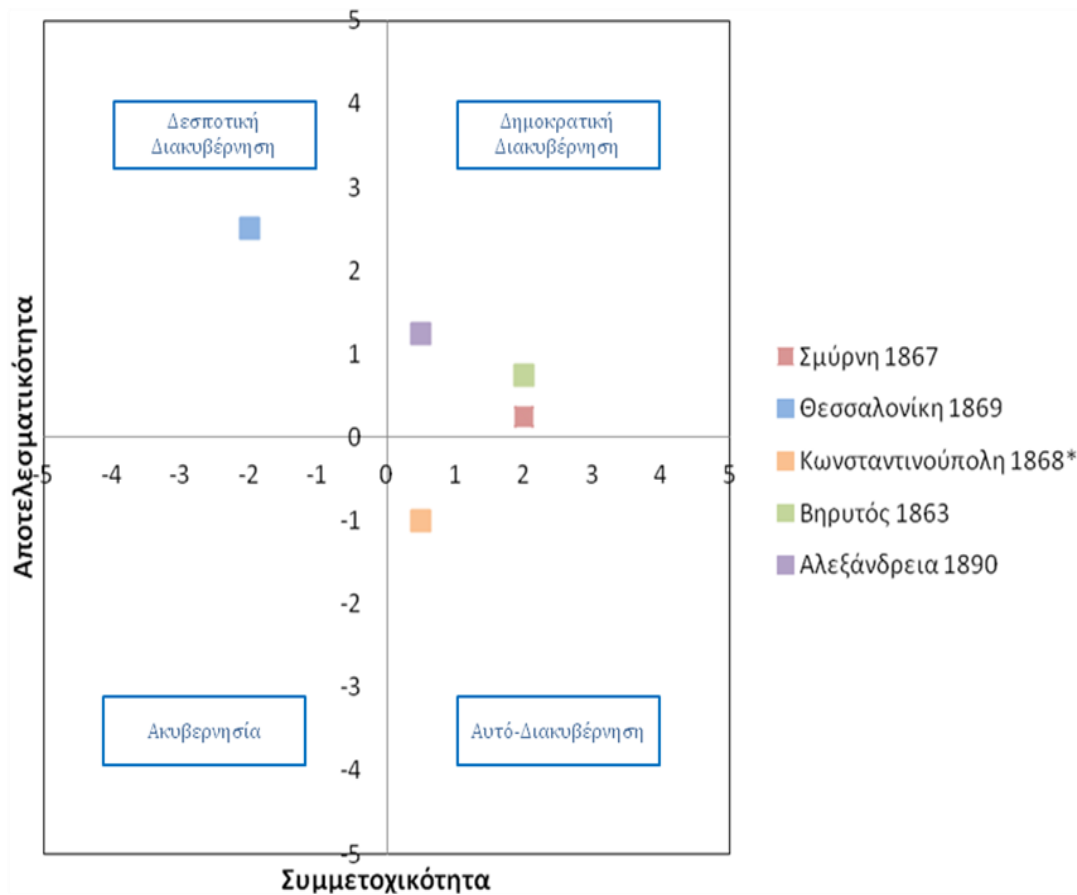
---

<sup>106</sup> Για τη δημιουργία του εν λόγω γραφήματος λήφθηκε υπόψη το αντίστοιχο εργαλείο υπολογισμού της συμμετοχικότητας στις διαβουλεύσεις του Συμβουλίου της Ευρώπης “Civil participation in decision making – Toolkit”, Council of Europe (2017), το οποίο φυσικά προσαρμόστηκε στα δεδομένα της διατριβής και στην αστική διακυβέρνηση.

<sup>107</sup> Το μοντέλο της Αυτο-Διακυβέρνησης (self-governance model) στηρίζεται σε μακροπρόθεσμα χρονοδιαγράμματα, επικεντρώνοντας στην επίτευξη σταθερότητας μέσα από την προώθηση σχέσεων αλληλεξάρτησης και αμοιβαιότητας. Αναγνωρίζει τον ρόλο της κοινωνίας των πολιτών, υπογραμμίζοντας τη σχέση μεταξύ κράτους και πολιτών χωρίς να περιορίζει την έννοια της διακυβέρνησης αποκλειστικά στις κρατικές δράσεις. Για περισσότερες πληροφορίες βλ. Τσομπάνογλου (2004).

στην ανάπτυξη και τον εξωραϊσμό των πόλεων. Η Θεσσαλονίκη εντοπίζεται στη δεσποτική διακυβέρνηση όπου υπάρχει μικρή συμμετοχή αλλά μεγάλη αποτελεσματικότητα και η Κωνσταντινούπολη, στο τεταρτημόριο της αυτό-διακυβέρνησης όπου σημειώνεται χαμηλή αποτελεσματικότητα, η οποία προκύπτει κυρίως από την ασταθή πορεία εξέλιξης του θεσμού.

Γράφημα 9.13: Επίπεδο αστικής διακυβέρνησης



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 9.8: Δράσεις Αστικής «Αναζωογόνησης» πόλεων μετά την Οθωμανική κυριαρχία

Τομείς	Σμύρνη	Θεσσαλονίκη	Κωνσταντινούπολη	Βηρυτός	Αλεξάνδρεια
<b>Πολοδομία</b>	Μίξη των χρήσεων.	Προώθηση πολυκεντρικής ανάπτυξης.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Προώθηση πολυκεντρικής ανάπτυξης.</li> <li>■ Ενίσχυση φαινομένου προαστιοποίησης.</li> <li>■ Εμφάνιση φαινομένου gentrification.</li> </ul>	Χωρική οργάνωση 10 ομόκεντρων ζωνών.	Μεταφορά επιχειρηματικού κέντρου.
<b>Οικιστική Επέκταση</b>	Δημιουργία ζώνης επέκτασης: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ ανάμεσα στον λιμένα και την βιομηχανική ζώνη,</li> <li>■ στους πρόποδες του Όρους Πάγο,</li> <li>■ στο νότιο τμήμα της πόλης.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Αυθαίρετη δόμηση στις παρυφές της πόλης.</li> <li>■ Αυθαίρετες επεκτάσεις.</li> </ul>	Έκρηξη αυθαίρετης δόμησης.	Έντονα φαινόμενα προαστιοποίησης.	Εκτεταμένη αστική επέκταση γραμμικού τύπου.



Τομείς	Σμύρνη	Θεσσαλονίκη	Κωνσταντινούπολη	Βηρυτός	Αλεξάνδρεια
<b>Αστική Αναβάθμιση/ Δόμηση</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Δημιουργία μεγάλων λεωφόρων.</li> <li>Απώλεια ιδιαίτερης ταυτότητας παλιάς πόλης.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Έντονη οικοδομική δραστηριότητα.</li> <li>Εμφάνιση «εργολαβικής πολυκατοικίας».</li> <li>Διανοίξεις και διαπλατύνσεις οδών.</li> </ul>	<p>Δημιουργία περιφραγμένων συγκροτημάτων κτιρίων “gated apartment blocks”.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Κατεδάφιση παραδοσιακού κέντρου και περιοχή souks.</li> <li>Δημιουργία πολυκατοικιών χαμηλών προδιαγραφών.</li> <li>Δημιουργία νέων αρχιτεκτονικών τάσεων με νέο-ανατολικά μοτίβα.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Δημιουργία οικιστικής ζώνης εκατέρωθεν της οδού Nasr.</li> <li>Κατάργηση Γαλλικών και μετατροπή τους σε αφετηρία λεωφορείων.</li> </ul>
<b>Αναπλάσεις</b>	<p>Δημιουργία διάσπαρτων κήπων, πλατειών στην πυρκαυστή ζώνη.</p>	<p>Επεμβάσεις διατήρησης Άνω Πόλης.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Αναζωογόνηση ιστορικού κέντρου.</li> <li>Εξυγίανση υποβαθμισμένων περιοχών.</li> </ul>	<p>Ανάπλαση κέντρου (SOLIDERE project).</p>	<p>Προσπάθεια εξυγίανσης των υποβαθμισμένων γειτονιών στο κέντρο.</p>
<b>Τεχνικές Υποδομές</b>	<p>Σύνδεση των δύο</p>	<p>Επιχωμάτωση</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Δημιουργία μεγάλων</li> </ul>	<p>Δημιουργία οδικού</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Δημιουργία</li> </ul>

Τομείς	Σμύρνη	Θεσσαλονίκη	Κωνσταντινούπολη	Βηρυτός	Αλεξάνδρεια
<b>Λιμάνι</b>	<p>σιδηροδρομικών γραμμών.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Δημιουργία νέου εμπορευματικού λιμένα.</li> <li>Σύνδεση με βιομηχανική ζώνη και σιδηροδρομικό δίκτυο.</li> </ul>	<p>Ανάπλαση ιστορικού τμήματος λιμένα.</p>	<p>Απομάκρυνση εμπορευματικής κίνησης εκτός πολεοδομικού ιστού και έμφαση στην τουριστική και πολιτιστική βιομηχανία.</p>	<p>Επέκταση λιμένα.</p>	<p>Λιμενικά έργα επέκτασης.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Δημιουργία νέου επιβατικού σταθμού.</li> <li>Σύνδεση λιμένα με πλατεία Απελευθέρωσης.</li> </ul>
<b>Θαλάσσιο Μέτωπο</b>	<p>Απώλεια αρχιτεκτονικής κληρονομιάς.</p>	<p>Κατασκευή Νέας Παραλίας.</p>	<p>Ανάπλαση θαλασσίου μετώπου.</p>	<p>Επέκταση προκυμαίας.</p>	<p>Ανάπλαση θαλασσίου μετώπου με νοσταλγικά σχεδιαστικά στοιχεία.</p>
<b>Τοπότητα</b>	<p>Δημιουργία Πολιτιστικού</p>	<p>Πύργος του ΟΤΕ στη ΔΕΘ.</p>	<p>Κατασκευή γέφυρας</p>	<p>Δημιουργία πλατείας</p>	<p>Δημιουργία της</p>

Τομείς	Σμύρνη	Θεσσαλονίκη	Κωνσταντινούπολη	Βηρυτός	Αλεξάνδρεια
<b>Βιομηχανία</b>	Πάρκου. Αναδιοργάνωση βιομηχανικής ζώνης.	Έντονη εκβιομηχάνιση.	Βοσπόρου. <ul style="list-style-type: none"> <li>Βιομηχανική άκθηση.</li> <li>Βιομηχανική συγκέντρωση στα περίχωρα της πόλης.</li> </ul>	Place de l'Étoile και Πύργου του Ρολογιού. Τριτογενεοποίηση οικονομίας.	Βιβλιοθήκης της Αλεξάνδρειας. Αποβιομηχάνιση πόλης.
<b>Υπηρεσίες/Εμπόριο</b>	Ανάδειξη Σμύρνης σε τουριστικό προορισμό.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Διοργάνωση ΔΕΘ.</li> <li>Λειτουργία Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης.</li> </ul>	Εμπορική άκθηση.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Δημιουργία νέου επιχειρηματικού κέντρου εκτός οικιστικού κέντρου (περιοχή Hamra).</li> <li>Υιοθέτηση Τραπεζικού Απορρήτου.</li> </ul>	Δημιουργία νέας περιοχής souk (Souk Syria).
<b>Απαλοφή «ξένου» στοιχείου</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Αλλαγή τοπωνυμίων και οδών.</li> <li>Ριζική αναδιοργάνωση</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Μη διατήρηση αρχιτεκτονικής κληρονομιάς.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Μη διατήρηση αρχιτεκτονικής κληρονομιάς.</li> </ul>	Εξευρωπαϊσμός αστικού τοπίου.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Αλλαγή τοπωνυμίων.</li> <li>Κατεδάφιση</li> </ul>

Τομείς	Σμύρνη	Θεσσαλονίκη	Κωνσταντινούπολη	Βηρυτός	Αλεξάνδρεια
	Παλιές Πόλης.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Αλλαγή τοπωνυμίων και οδών.</li> <li>Επιχωμάτωση ακτογραμμής και κατεδάφιση κοσμοπολίτικων επαύλεων.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Αλλαγή τοπωνυμίων και οδών.</li> </ul>		οθωμανικής κληρονομιάς.

**Πηγή: Ίδια Επεξεργασία**

Αναλύοντας τον πίνακα με τις διαδικασίες αστικής αναζωογόνησης των πόλεων **μετά την κατάλυση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας**, καταλήγουμε στα ακόλουθα συμπεράσματα:

- Σε όλες τις πόλεις παρουσιάζονται τα ίδια αστικά φαινόμενα και παθογένειες που εμφανίζονται στις περισσότερες πόλεις του 20<sup>ου</sup> αιώνα και αφορούν τον χωρικό σχεδιασμό. Για παράδειγμα, το μοντέλο της πολυκεντρικής ανάπτυξης και οι οικιστικές επεκτάσεις που κατευθύνονται από την αυθαίρετη και άναρχη δόμηση.
- Σε όλες τις πόλεις παρατηρείται έντονη οικοδομική δραστηριότητα για την κάλυψη κυρίως των στεγαστικών αναγκών του αυξανόμενου πληθυσμού που προσελκύουν από την ενδοχώρα λειτουργώντας ως μητροπολιτικά κέντρα.
- Σε μία προσπάθεια αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος, όλες οι πόλεις επιχειρούν την ανάπλαση του κεντρικού τους τομέα και τη δημιουργία τοπόσημων (landmarks).
- Η δημιουργία τεχνικών υποδομών επικεντρώνεται κυρίως στον τομέα των μεταφορών. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι τουρκικές πόλεις (Κωνσταντινούπολη, Σμύρνη) έχουν την τάση να δημιουργούν νέους εμπορευματικούς λιμένες εκτός του πολεοδομικού ιστού, ενώ οι υπόλοιπες τρεις (Θεσσαλονίκη, Βηρυτός, Αλεξάνδρεια) προωθούν την επέκταση και αναβάθμιση των υπάρχουσών υποδομών.
- Είναι ιδιαίτερα σημαντική η αναγνώριση της σημασίας του παραλιακού μετώπου τόσο στη λειτουργία όσο και στην αισθητική μιας πόλης-λιμάνι, καθώς όλες κινήθηκαν στην κατεύθυνση της ανάπλασης και επέκτασης των προκυμαίων και του θαλασσίου μετώπου εν γένει.
- Αναφορικά με τη βιομηχανική δραστηριότητα, από τη μία η Κωνσταντινούπολη και η Θεσσαλονίκη γνωρίζουν έντονη εκβιομηχάνιση και από την άλλη, η Βηρυτός και η Αλεξάνδρεια τριτογενοποιούν τις οικονομίες τους. Χαρακτηριστικότερο παράδειγμα της εν λόγω τριτογενοποίησης της οικονομίας της Βηρυτού αποτελεί η υιοθέτηση του τραπεζικού απορρήτου που ουσιαστικά προσελκύει όλα τα κεφάλαια της Μέσης Ανατολής. Η Σμύρνη συμπαρασύρεται σε μία γενικότερη και στοχευμένη από πλευράς τουρκικής κυβέρνησης τάση απαξίωσης και υποβάθμισης.
- Καθοριστικό παράγοντα στην εξέλιξη και των πέντε πόλεων αποτέλεσε η ανάδυση των εθνικών Κρατών και η έξαρση του εθνικισμού. Με την κατάρρευση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, όλα τα νέα Κράτη που δημιουργήθηκαν θέλησαν να διαγράψουν αυτή την περίοδο από την ιστοριογραφία και τοπιογραφία των πόλεων. Αποτέλεσμα αυτής της πολιτικής είναι η απώλεια της ιδιαίτερης ταυτότητας και του κοσμοπολίτικου στοιχείου τους. Με την κατάργηση της οθωμανικής αρχιτεκτονικής και πολιτιστικής κληρονομιάς από το αστικό τοπίο, χάνεται και ο ιδιαίτερος χαρακτήρας των πόλεων αυτών.

Πίνακας 9.9:Χρονολογικός πίνακας γεγονότων των 5 πόλεων-λιμανιών

Στον χρονολογικό πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα κυριότερα γεγονότα-σταθμοί που επηρέασαν είτε θετικά είτε αρνητικά την εξέλιξη και την αναπτυξιακή διαδικασία κάθε πόλης. Με πράσινο χρώμα αποτυπώνονται τα γεγονότα με θετική επίδραση και με κόκκινο χρώμα με αρνητική. Η θετική επίδραση κάποιου γεγονότος δύναται να περιλαμβάνει πολλούς αναπτυξιακούς τομείς, μεγάλο χρονικό διάστημα και μεγάλη έντασης επιπτώσεις. Οι τρεις προαναφερόμενες συνθήκες μπορούν να παρουσιάζονται είτε μεμονωμένα (μόνο μία εκ τριών) είτε μερικώς συνδυαστικά είτε και συνολικά έτσι ώστε να χαρακτηριστεί ότι ένα γεγονός προκάλεσε θετική επίδραση στην πόλη. Η ίδια προσέγγιση ισχύει και για την αρνητική επίδραση κάποιου γεγονότος.

**Υπόμνημα:**

**Κόκκινο** χρώμα: Γεγονότα με αρνητική επίδραση στην πόλη

**Πράσινο** χρώμα: Γεγονότα με θετική επίδραση στην πόλη

Έτος	Πόλεις-Λιμάνια				
	Σμύρνη	Θεσσαλονίκη	Κωνσταντινούπολη	Βηρυτός	Αλεξάνδρεια
1800	Άνθηση εμπορίου	Άνθηση εμπορίου	Άνθηση εμπορίου	Άνθηση εμπορίου	Άνθηση εμπορίου
1805					Έδρα της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας
1817					Κατασκευή παλατιού Ras al-Tin
1820					Δημιουργία καναλιού Mahmoudeye
1830-1840				Αιγυπτιακή Κυριαρχία	

Πόλεις-Λιμάνια					
Έτος	Σμύρνη	Θεσσαλονίκη	Κωνσταντινούπολη	Βηρυτός	Αλεξάνδρεια
Τέλη 1830					Θεσμοθέτηση τακτικών συνδέσεων ατμόπλοιων
1831					Σύσταση Διεθνούς Συμβουλίου Καραντίνας
1832				Ανακήρυξη πρωτεύουσας του βιλαετίου της Σιδώνας	
1834				Ίδρυση του μοναδικού κέντρου απομόνωσης (Καραντίνας) σε όλη την Συρία	Ίδρυση πολεοδομικού συμβουλίου Conseil de l'Ornato
1835				Αγγλική διαμαρτυρία σχετικά με τις συνθήκες εμπορίου (τελωνείο, αποθήκες, προκυμαία)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Διαδρομή ατμόπλοιων Αλεξάνδρεια-Μασσαλία</li> <li>▪ <b>Επίδημία πανώλης</b></li> </ul>
1836			Κατασκευή πρώτης γέφυρας που συνδέει τον Γαλατά με την εντός των τειχών Κωνσταντινούπολη		

Πόλεις-Λιμάνια					
Έτος	Σμύρνη	Θεσσαλονίκη	Κωνσταντινούπολη	Βηρυτός	Αλεξάνδρεια
1838		Επιδημία χολέρας. Ο μισός πληθυσμός της πόλης τρέπεται σε φυγή			
1839			Πρώτη απόπειρα πολεοδομικής πολιτικής		
Αρχές 1840			Εκβιομηχάνιση Κωνσταντινούπολης	Προσέγγιση και ατιμόπλοιων στον λιμένα	
1845	<b>Πυρκαγιά στην αρμένικη συνοικία</b>				
1846				Ίδρυση στρατιωτικού οθωμανικού νοσοκομείου	
1851	Σχέδιο ανάπλασης της πόλης & κατάρτιση Κτηματολογίου		Αυτοκρατορική Εντολή για λειτουργία ατιμόπλοιων		
1855			Απόφαση αναδιοργάνωσης του λιμένα και των προβλητών		Σιδηροδρομική σύνδεση Αλεξάνδρεια-Κάιρο
1856	Αρχή κατασκευής σιδηροδρομικής γραμμής Σμύρνης-Αϊδινίου		<b>Πυρκαγιά στο Aksaray</b>		
1857			Διοικητική διαίρεση της πόλης σε 14 Διαμερίσματα και χαρακτηρισμός του 6 <sup>ου</sup> , ως «εργαστήρι		



Έτος	Πόλεις-Λιμάνια			
	Σμύρνη	Θεσσαλονίκη	Κωνσταντινούπολη	Βηρυτός
1858			μεταρρυθμίσεων» Δημοουργία πρότυπης Δημαρχίας στο 6 <sup>ο</sup> Διαμέρισμα	Αλεξάνδρεια
1860	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Σύσταση Επιτροπής Βιομηχανικής Βελτίωσης</li> <li>▪ Ίδρυση Δημοτικής Αρχής Σμύρνης</li> </ul>		Λειτουργία τηλεγραφικού σταθμού	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Πρώτη ατμοκίνητη εκκοκκιστική μηχανή</li> <li>▪ Ίδρυση Εταιρείας Υδάτων Αλεξάνδρειας</li> </ul>
1861				Έκρηξη εμπορίου βάμβακος (cotton boom)
1862	Ίδρυση Οθωμανικής Εταιρείας Φωταερίου Σμύρνης			
1863		Λειτουργία υποκαταστήματος Οθωμανικής Αυτοκρατορικής Τράπεζας	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Διοργάνωση Εμπορικής Έκθεσης Κωνσταντινούπολης</li> <li>▪ Κατεδάφιση των τειχών της πόλης</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Λειτουργία Δημαρχίας Βηρυτού</li> <li>▪ Διάνοξη οδικού δικτύου Βηρυτός-Δαμασκός</li> </ul>

Έτος	Πόλεις-Λιμάνια			
	Σμύρνη	Θεσσαλονίκη	Κωνσταντινούπολη	Βηρυτός
1864	Αρχή κατασκευής σιδηροδρομικής γραμμής Σμύρνης-Κασαμπά		<ul style="list-style-type: none"> <li>Πυρκαγιά στο <b>Hocarpasa</b></li> </ul> Πυρκαγιά στη συνοικία <b>Χοτζάπασα</b>	Αλεξάνδρεια
1865				<b>Επιδημία χολέρας</b> Λειτουργία φωταερίου
1866	<b>Κατεδάφιση παραθαλάσσιου φρουρίου</b>			Έναρξη λειτουργίας Χρηματιστηρίου (La Bourse)
1868	Αρχή έργων αναβάθμισης Προκυμιάς			Ίδρυση Συριακού Προτεσταντικού Πανεπιστημίου (μετέπειτα Αμερικανικού Πανεπιστημίου Βηρυτού)
1868		Κατεδάφιση των παραθαλάσσιων τειχών	Εφαρμογή του διοικητικού μοντέλου της Δημαρχίας σε όλη την πόλη (και στα 14 Διαμερίσματα)	
1869		Δημιουργία Δημαρχίας Θεσσαλονίκης (Μπελεντιέ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Δημιουργία του πρώτου πάρκου στην περιοχή Ταξίμ</li> <li>Ανάπτυξη συστήματος ιππλάτου τραμ</li> </ul>	Δημιουργία δικτύου υπονόμων

Πόλεις-Λιμάνια					
Έτος	Σμύρνη	Θεσσαλονίκη	Κωνσταντινούπολη	Βηρυτός	Αλεξάνδρεια
1870			<b>Πυρκαγιά στη συνοικία Pera</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Έναρξη λιμενικών έργων</li> <li>▪ Οικονομική κρίση και εξωτερικός δανεισμός</li> </ul>
1871	<b>Επιδημία ευλογιάς με πολλούς θανάτους</b>		Σιδηροδρομική σύνδεση Κωνσταντινούπολης με Αδριανούπολη		
1873		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Λειτουργία παραρτήματος Alliance Israelite Universelle</li> <li>▪ Εγκαίνια σιδηρόδρομου</li> </ul>		Ίδρυση Αγγλικής Εταιρείας Υδάτων	Κανονισμός για τη λειτουργία Μεικτών Δικαστηρίων
1874			Υπογραφή πρώτης σύμβασης παραχώρησης με την γαλλική Εταιρεία Υδάτων Κωνσταντινούπολης		
1875			Δημιουργία υπόγειου σχοινοκίνητου συρμού (Tunnel)	<b>Πανδημία χολέρας</b>	
1878		Άφιξη μουσουλμάνων προσφύγων που εγκαταλείπουν τις εστίες τους στα πλαίσια των			

Έτος	Πόλεις-Λιμάνια			
	Σμύρνη	Θεσσαλονίκη	Κωνσταντινούπολη	Βηρυτός
				Αλεξάνδρεια
1879		ρωσοτουρκικών εχθροπραξιών	Ανάπλαση θαλασσίου μετώπου	
1880				Ολοκλήρωση έργων δυτικού λιμένα
1882				<b>Βομβαρδισμός πόλης</b>
1883		Ίδρυση μονοπωλίου Καπνών		
1886				Ίδρυση Εταιρείας Λιμένα Βηρυτού
1887		Ίδρυση Οθωμανικής Εταιρείας Φωταερίου Θεσσαλονίκης		Ίδρυση Ανώνυμης Οθωμανικής Εταιρείας Αερίου Βηρυτού
1888				Πρωτεύουσα του βιλαετίου της Βηρυτού
1890		<b>Πυρκαγιά στο κέντρο της πόλης</b>		Δημιουργία Αλεξάνδρειας
1891		Ίδρυση Οθωμανικής Εταιρείας Υδάτων Θεσσαλονίκης		
1892				Ίδρυση Βιομηχανικής Σχολής (Sanaya Complex)

Πόλεις-Λιμάνια					
Έτος	Σμύρνη	Θεσσαλονίκη	Κωνσταντινούπολη	Βηρυτός	Αλεξάνδρεια
1893	Ίδρυση Οθωμανικής Εταιρείας Υδάτων Σμύρνης	Λειτουργία τραμ. Σύνδεση Εξοχών με το κέντρο της πόλης		Ίδρυση ενιαίας Εταιρείας Σιδηροδρόμων και Οδών	
1894				Εγκαίνια νέου λιμένα Βηρυτού	
1895				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Εγκαίνια σιδηροδρομικής σύνδεσης Βηρυτού-Δαμασκού</li> <li>▪ <b>Επιδημία τύφου</b></li> </ul>	
1896					
1902		Ίδρυση Οθωμανικής Εταιρείας Κατασκευής του Λιμένα της Θεσσαλονίκης			
1904		Έναρξη εκμετάλλευσής του νέου λιμένα			Λειτουργία ηλεκτρικού τραμ
1905				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ίδρυση υποκαταστήματος της Οθωμανικής Αυτοκρατορικής Τράπεζας</li> </ul>	Λειτουργία ηλεκτρικού τραμ στην Πλατεία Μοχάμεντ Άλη
					Εξευρωπαϊσμός αστικής μορφολογίας και δημιουργία Place des Jardins Français

Έτος	Πόλεις-Λιμάνια			
	Σμύρνη	Θεσσαλονίκη	Κωνσταντινούπολη	Βηρυτός
				Αλεξάνδρεια
1907		Λειτουργία Νοσοκομείου Χίφς		<ul style="list-style-type: none"> <li>Ίδρυση Εταιρείας Τραμ και Ηλεκτρισμού</li> </ul>
1908	Ίδρυση επιχειρηματικού <i>κονσόρτιουμ</i> Ταπητουργίας			
1911				Ιταλικός βομβαρδισμός του λιμένα της πόλης
1912	Ίδρυση Εταιρείας Συσκευαστών Σύκων	<ul style="list-style-type: none"> <li>Προσάρτηση Θεσσαλονίκης στο ελληνικό Κράτος</li> <li>Ενέργειες εξελληνισμού της πόλης</li> <li>Θεσμοθέτηση «ελεύθερης ζώνης» διασυνοριακού εμπορίου και διεθνών μεταφορών</li> </ul>		Κοινοβουλευτικές εκλογές και επικράτηση CUP
1914				Ανέγερση του πρώτου πολυκαταστήματος
1914-1922	Απόγειο αναπτυξιακής διαδικασίας			

Πόλεις-Λιμάνια					
Έτος	Σμύρνη	Θεσσαλονίκη	Κωνσταντινούπολη	Βηρυτός	Αλεξάνδρεια
1917		<b>Καταστροφική πυρκαγιά στο κέντρο της πόλης</b>			
1918		Σχέδιο Εμπράρ για την ανοικοδόμηση της πόλης			
Δεκαετία '20		<b>Έξαρση αντισημιτισμού</b>			
1920		Ίδρυση Εφορείας Βυζαντινών Μνημείων		Ανακήρυξη σε πρωτεύουσα του Λιβάνου	
1920-1943				Γαλλική Κυριαρχία	
1922	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Είσοδος κεμαλικών στρατευμάτων στην πόλη και πυρπόληση αυτής</li> <li>▪ Ίδρυση <i>Εταιρείας Ανοικοδόμησης Σμύρνης</i> (Γάλλοι, Βέλγοι, Τούρκοι)</li> </ul>				
1923	<b>Ανταλλαγή πληθυσμών με Ελλάδα</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ανακήρυξη της τουρκικής γλώσσας ως υποχρεωτική<sup>108</sup></li> <li>▪ Ίδρυση <b>Τουρκικής Εθνικής</b></li> </ul>		

<sup>108</sup> Η συγκεκριμένη κίνηση αποσκοπούσε στον εκτουρκισμό της πόλης και στην απώλεια του πολυπολιτισμικού της χαρακτήρα, γεγονός που αμφότερα επηρέασαν αρνητικά την αναπτυξιακή δυναμική της πόλης.

Πόλεις-Λιμάνια					
Έτος	Σμύρνη	Θεσσαλονίκη	Κωνσταντινούπολη	Βηρυτός	Αλεξάνδρεια
1924			<p>Οικονομικής Ένωσης<sup>109</sup></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Εθνικοποίηση της οικονομίας</li> </ul> <p>Αποκλεισμός των μη μουσουλμάνων από την κρατική γραφειοκρατία</p>		
1925	Έγκριση Ρυθμιστικού Σχεδίου Σμύρνης	Αποξήρανση των όμορων λιμνών και διευθέτηση ποταμών Αλιάκιμονα, Αξιού & Γαλλικού. Μετασχηματισμός περιβάλλοντα αγροτικού χώρου	<p>Απαγόρευση στους μη μουσουλμάνους της πόλης να εξέρχονται των συνόρων προς την Ανατολία</p>		
1926		Διοργάνωση ΔΕΘ			
1927				Έγκριση σχεδίου «Η Βηρυτός σε 5 χρόνια»	
1930					
1931	Οικονομική ύφεση Εκλογή Δημάρχου Behcet Uz			Πρώτη οργανωμένη δραστηριότητα σχεδιασμού (Σχέδιο Danger)	
1933	Έγκριση νόμου περί πολεοδομίας		Οργάνωση διεθνούς διαγωνισμού αστικού		

<sup>109</sup> Ομοίως, με παραπάνω.



Έτος	Πόλεις-Λιμάνια			
	Σμύρνη	Θεσσαλονίκη	Κωνσταντινούπολη	Βηρυτός
1934			σχεδιασμού Θέσπιση νόμου περί «Επαγγελμάτων και λειτουργημάτων που εξασφαλίζονται για τους Τούρκους υπηκόους»	Κατασκευή παραλιακής οδού Corniche
1935	Ίδρυση του Μεγάλου Πολιτιστικού Πάρκου Σμύρνης			
1936	Τροποποίηση σχεδίου Prost			Δήλωση υπακοής σε μία θρησκευτική κοινότητα με σκοπό τη νομική αναγνώριση
1938	Διεθνής Έκθεση Σμύρνης			
1941			Στράτευση 20 σειρών μη μουσουλμάνων στα Τάγματα εργασίας	
1942			Φόρος Περιουσίας	
1943		Εφαρμογή μιας σειράς απαγορεύσεων στους Εβραίους πολίτες		
1946		«Αρπαγή» εβραϊκών περιουσιών από το ελληνικό Κράτος		
Δεκαετία '50			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Μαζική έλευση μεταναστευτικών</li> </ul>	Εισροές μεταναστών λόγω της αγροτικής

Έτος	Πόλεις-Λιμάνια				
	Σμύρνη	Θεσσαλονίκη	Κωνσταντινούπολη	Βηρυτός	
			<p>ρευμάτων από τον αγροτικό χώρο</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Τριτογενιοποίηση της οικονομίας</li> </ul>	<p>εξόδου</p>	Αλεξάνδρεια
1953		Έναρξη εργασιών κατασκευής Νέας Παραλίας			
1954				Θέσπιση νόμου «περί χωροταξίας»	
1955		Έγκριση νέου ρυμοτομικού σχεδίου	<b>Πογκρόμ Σεπτεμβριανών</b>		
1956				<p>Υιοθέτηση τραπεζικού απορρήτου</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Πρόεδρος της Αιγύπτου ο Νάσερ</li> <li>Κρίση του Σουέζ</li> <li>Φυγή ξένων Κοινοτήτων</li> </ul>	
1957					<p>Θέσπιση νόμων υπ' αριθμ. 22,23 και 24</p>
1958				<b>Αστικές αναταραχές</b>	<p>Κατασκευή Οδού Nasr</p>

Πόλεις-Λιμάνια					
Έτος	Σμύρνη	Θεσσαλονίκη	Κωνσταντινούπολη	Βηρυτός	Αλεξάνδρεια
1958-1964				Προεδρία Fouad Chehab & πολεοδομικές μεταρρυθμίσεις και προγραμματισμός	
Δεκαετία '60	<b>Μετανάστευση πολλών εβραίων της πόλης προς το Ισραηλινό Κράτος</b>				
1961-1967					<b>Νόμοι περί αραβικού σοσιαλισμού</b>
1964			<b>Απέλαση Ελλήνων υπηκόων και δέσμευση περιουσιών</b>	Έγκριση Στρατηγικού Σχεδίου Βηρυτού	
Δεκαετία '70		Εκβιομηχάνιση Θεσσαλονίκης			
1975-1990				<b>Εμφύλιος Πόλεμος</b>	
1976		Ανάπλαση Άνω Πόλης			
Δεκαετία '80			Αστική αναζωογόνηση περιοχών ιστορικού κέντρου		
1982				<b>Ισραηλινή εισβολή</b>	
1984	<b>Ανάδειξη Σμύρνης σε Μητροπολιτική</b>				

Έτος	Πόλεις-Λιμάνια			
	Σμύρνη	Θεσσαλονίκη	Κωνσταντινούπολη	Βηρυτός
	<b>Περιοχή</b>			Αλεξάνδρεια
1985		Εκπόνηση Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης		
1990				Διακήρυξη του Ασουάν για την αναβίωση της Βιβλιοθήκης
1991				Νόμος για την ανασυγκρότηση της Βηρυτού
1994				Ίδρυση εταιρείας <b>SOLIDERE</b>
1999				<b>Ισχυρός Σεισμός</b>

**Πηγή: Ιδία Επεξεργασία**

Στα γραφήματα που ακολουθούν παρουσιάζεται η εξελικτική πορεία κάθε πόλης κατά τον 19<sup>ο</sup> και 20<sup>ο</sup> αιώνα βάσει κάποιων κομβικών γεγονότων που επηρέασαν την αναπτυξιακή της διαδικασία. Η αριθμητική αξιολόγηση (-5 έως +5) είναι ενδεικτική της **τάσης** και δεν ανταποκρίνεται σε φυσικά μεγέθη.

Συνεπώς, η αξιολόγηση (γραμμή) δείχνει την τάση (θετική ή αρνητική) μεταξύ δύο ετών αναφοράς (σημείων) και όχι ανά πάσα χρονιά σε ποιο επίπεδο ανάπτυξης βρίσκεται η κάθε πόλη. Ο άξονας των χ περιλαμβάνει την υπό έρευνα χρονολογική περίοδο (ανά δεκαετία) και ο άξονας ψ τον βαθμό επίδρασης του κάθε γεγονότος στην αναπτυξιακή διαδικασία της πόλης.

Γράφημα 9.14: Εξέλιξη Αναπτυξιακής Διαδικασίας Σμύρνης



**1800:** Άνθηση εμπορίου  
**1865:** Κατασκευή τεχνικών έργων (Προκουμαία, Σιδ. γραμμή)  
**1871:** Επιδημία τύφου  
**1908:** Ίδρυση εμπορικού κονσόρτιουμ  
**1912-1922:** Απόγειο αναπτυξιακής διαδικασίας  
**1922:** Είσοδος κεμαλικών στρατευμάτων  
**1923:** Ανταλλαγή πληθυσμών  
**1930:** Οικονομική ύφεση  
**1935:** Δημαρχεία Behcet Uz  
**1984:** Ανάδειξη Σμύρνης σε μητροπολιτική περιοχή  
**2000:** Σημερινή κατάσταση

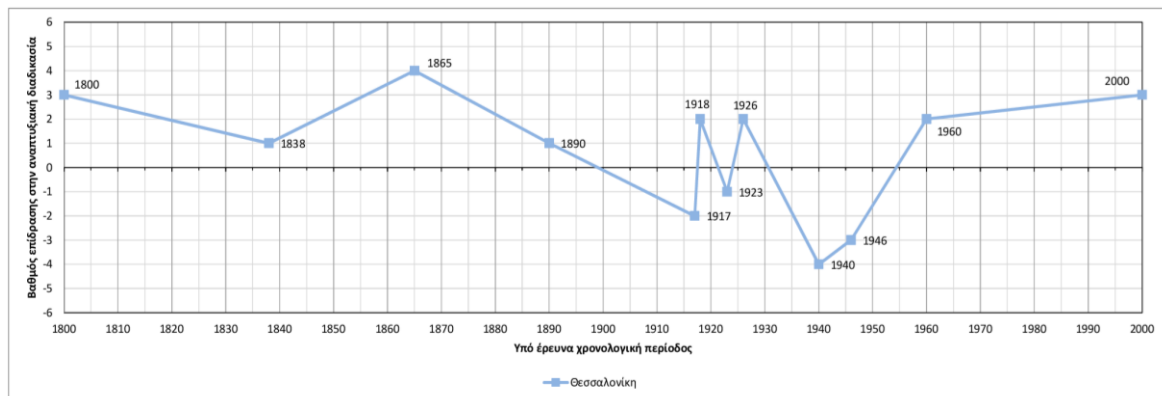
**Πηγή: Ιδία Επεξεργασία**

Η Σμύρνη έχει μία σταθερά ανοδική πορεία κατά τη διάρκεια του 19<sup>ου</sup> αιώνα με κάποιες παρενθέσεις με συγκεκριμένα γεγονότα όπως η επιδημία τύφου το 1871 που ανακόπτουν την πορεία της. Η πόλη γνωρίζει το αναπτυξιακό της peak στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα και πιο συγκεκριμένα την περίοδο 1912-1922 όπου ανθεί το εμπόριο και λειτουργεί ως κόμβος-

λιμάνι της Ανατολικής Μεσογείου. Η είσοδος των κεμαλικών στρατευμάτων στην πόλη το 1912 θα σημάνει το τέλος της κοσμοπολίτικης φυσιογνωμίας της και θα μετατρέψει άρδην το αναπτυξιακό προφίλ της. Στη συνέχεια, μία σειρά γεγονότων όπως η ανταλλαγή των πληθυσμών βάσει της Συνθήκης της Λωζάνης το 1923 και η οικονομική ύφεση θα παρατείνουν την αναπτυξιακή της υστέρηση.

Τα τέλη του 20<sup>ου</sup> αιώνα απαντούν την Σμύρνη σε μία διαδικασία αυτοπροσδιορισμού και ανάκτησης της πρότερης αναπτυξιακής της κατάστασης και θέσης στην αστική ιεραρχία, αποτελώντας μία εκ των «δυτικών» πόλεων της σημερινής Τουρκίας.

Γράφημα 9.15: Εξέλιξη Αναπτυξιακής Διαδικασίας Θεσσαλονίκης



**1800:** Άνθηση εμπορίου  
**1838:** Επιδημία χολέρας  
**1865-1890:** Κατασκευή τεχνικών έργων και δικτύων  
**Τέλη 19ου αιώνα:** Πολιτικές αναταραχές στα Βαλκάνια  
**1917:** Καταστροφική πυρκαγιά στο κέντρο της πόλης  
**1918:** Σχέδιο Εμπράρ (ανοικοδόμησης της πόλης)  
**1923:** Ανταλλαγή πληθυσμών  
**1926:** Εγκαίνια ΔΕΘ  
**1940:** Περίοδος Κατοχής Β' Παγκοσμίου Πολέμου  
**1946:** Εμφύλιος Πόλεμος  
**1960:** Εσωτερική μετανάστευση  
**2000:** Σημερινή κατάσταση

**Πηγή:** *Ιδία Επεξεργασία*

Η Θεσσαλονίκη, όπως φαίνεται και από το timeline της, είναι η πόλη με τη μεγαλύτερη έλλειψη σταθερότητας και τις περισσότερες ταλαντεύσεις, ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Τις δεκαετίες 1860 και 1870 βρίσκεται στο απόγειό της υπό την Οθωμανική

κυριαρχία καθώς εφαρμόζονται στην πόλη οι Μεταρρυθμίσεις των Τανζιμάτων και υλοποιείται πληθώρα τεχνικών έργων. Σημαντικά γεγονότα-σταθμοί στην αναπτυξιακή της πορεία αποτελεί η καταστροφική πυρκαγιά του 1917 του κεντρικού της πυρήνα που δημιουργεί μία πυρίκαυστη ζώνη που χρήζει ανάπλασης, η μικρασιατική καταστροφή και ανταλλαγή των πληθυσμών με την Συνθήκη της Λωζάνης το 1923 και τέλος η περίοδος κατοχής του Β' Παγκοσμίου Πολέμου με τις καταστροφικές συνέπειες του εβραϊκού ολοκαυτώματος στην κοινωνικο-πολιτική φυσιογνωμία και στην οικονομική λειτουργία της πόλης.

Από τη δεκαετία του 1960 και έπειτα, η Θεσσαλονίκη εμφανίζει ανοδική πορεία, την οποία ενίσχυσε το φαινόμενο της αστυφιλίας και η έλευση εργατικού δυναμικού από την ενδοχώρα της. Το λιμάνι της αποκτά ενισχυμένη δυναμική, επιχειρώντας να καταστεί μητροπολιτικός αναπτυξιακός πόλος των Βαλκανίων με ολόένα θετικότερες επιπτώσεις. Ωστόσο, το τέλος του 20<sup>ου</sup> αιώνα την πετυχαίνει σε διαδικασία ανασυγκρότησης και αναζήτησης χαρακτήρα.

Γράφημα 9.16: Εξέλιξη Αναπτυξιακής Διαδικασίας Κωνσταντινούπολης



**1800:** Πολεοδομική πολιτική και τεχνικά έργα  
**1858:** Δημιουργία πρότυπης Δημαρχίας  
**1863:** Διοργάνωση Εμπορικής Έκθεσης Κωνσταντινούπολης  
**Τέλη 19ου αιώνα:** Εξωραϊσμός πόλης και κατασκευή τεχνικών έργων  
**1923:** Μεταφορά πρωτεύουσας στην Άγκυρα  
**1923-1925:** Πρώτες προσπάθειες εκτουρκισμού της πόλης  
**1933:** Διοργάνωση διεθνούς διαγωνισμού αστικού σχεδιασμού  
**1941-1942:** Στράτευση 20 σειρών μη μουσουλμάνων στα Τάγματα Εργασίας και επιβολή Φόρου Περιουσίας  
**Δεκαετία '50:** Τριτογενοποίηση της οικονομίας  
**1955:** Πογκρόμ Σεπτεμβριανών  
**1964:** Απέλαση Ελλήνων υπηκόων  
**Δεκαετία '80:** Αστική αναζωογόνηση περιοχών ιστορικού κέντρου  
**2000:** Σημερινή Κατάσταση - Παγκοσμιούπολη

**Πηγή: Ιδία Επεξεργασία**

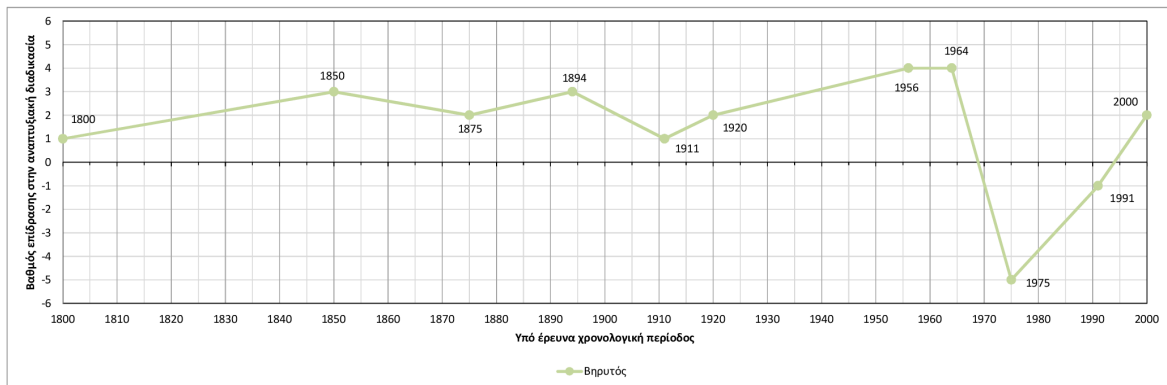
Η Κωνσταντινούπολη παρουσιάζει μία ανοδική αναπτυξιακή πορεία καθ'όλη τη διάρκεια του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Στα τέλη μάλιστα του αιώνα όπου πραγματοποιείται ο εξωραϊσμός της πόλης και η υλοποίηση αρκετών τεχνικών έργων στα πρότυπα των δυτικών πόλεων, η Κωνσταντινούπολη γνωρίζει σημαντική άνθηση.

Όλα τα μελανά σημεία που ανακόπτουν την αναπτυξιακή της πορεία σχετίζονται με τις προσπάθειες εκτουρκισμού της πόλης και την απώλεια του κοσμοπολίτικου στοιχείου της. Ενδεικτικά αναφέρονται οι πρώτες απόπειρες το 1923-1925, η στράτευση 20 σειρών μη μουσουλμάνων στα Τάγματα Εργασίας, η επιβολή Φόρου Περιουσίας το 1941-1942 και το Πογκρόμ Σεπτεμβριανών του 1955.

Έκτοτε η πόλη έχει αναδειχτεί σε παγκοσμίουπολη, ευρισκόμενη σε ιδιαίτερα ανταγωνιστικές θέσεις στην αστική ιεραρχία προχωρώντας με ραγδαίους ρυθμούς την τριτογενοποίηση της οικονομίας της, την αστική αναζωογόνηση του ιστορικού της κέντρου και την ανάπλαση του θαλάσσιου μετώπου της. Ουσιαστικά αποτελεί τη μοναδική πόλη που το τέλος του 20<sup>ου</sup> αιώνα την απαντά σε ευνοϊκότερη θέση από ότι το ξεκίνημα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, ασχέτως των διαφόρων αστικών προβλημάτων που παρουσιάζει και τα οποία αναλύθηκαν στο αντίστοιχο κεφάλαιο.



Γράφημα 9.17: Εξέλιξη Αναπτυξιακής Διαδικασίας Βηρυτού



**1800:** Σταδιακή άνθηση εμπορίου

**1840:** Ανάκαμψη λόγω των Οθωμανικο-ευρωπαϊκών Συμφωνιών

**1850:** Οικονομικό κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου και δυναμική πόλη-λιμάνι

**1875:** Πανδημία χολέρας

**1894:** Εγκαίνια νέου λιμένα

**1911:** Ιταλικός βομβαρδισμός

**1920-1943:** Γαλλική Κυριαρχία

**Δεκαετία '50:** Εισροές μεταναστών λόγω αγροτικής εξόδου

**1956:** Υιοθέτηση τραπεζικού απορρήτου

**1964:** Προεδρία Fouad Chehab και πολεοδομική μεταρρύθμιση

**1975-1990:** Εμφύλιος Πόλεμος

**1991:** Νόμος για την ανασυγκρότηση της Βηρυτού

**2000:** Σημερινή Κατάσταση

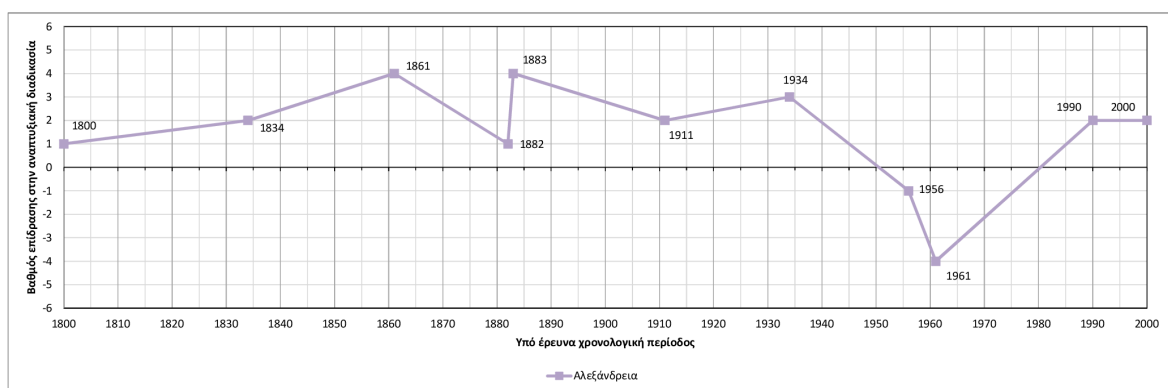
**Πηγή:** *Ιδία Επεξεργασία*

Η Βηρυτός επίσης κατά το τελευταίο τέταρτο του δέκατου ένατου αιώνα σημειώνει σταθερά ανοδική αναπτυξιακή πορεία που οφείλεται στην ανάδυσή της ως ισχυρό οικονομικό και εμπορικό κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου με ένα αναπτυσσόμενο και δυναμικό λιμάνι. Αξίζει να σημειωθεί ότι η πόλη γνωρίζει ιδιαίτερη άνθηση κατά τη διάρκεια της γαλλικής αποικιοκρατίας της, οδηγώντας την με ταχείς αναπτυξιακούς ρυθμούς στα μέσα του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Η δε υιοθέτηση του τραπεζικού απορρήτου το 1956 αποτελεί σημαντική κινητήρια δύναμη της πόλης, καθώς η ασφάλεια που παρέχει το τραπεζικό της σύστημα επιτρέπει την εισροή σημαντικών κεφαλαίων από το εμπόριο πετρελαίου της Μέσης Ανατολής. Οι Άραβες από τον Κόλπο εμπιστεύονται σε μεγάλο βαθμό την Βηρυτό, η οποία αντιπροσωπεύει γι' αυτούς το καθ'όλα αξιόπιστο ελβετικό τραπεζικό σύστημα (τραπεζική μυστικότητα) που συνδυάζει πολυτελείς παροχές και δραστηριότητες αναψυχής. Για τους παραπάνω λόγους και σε συνδυασμό με το ότι αποτελεί ζώνη χωρίς δασμούς και «γέφυρα» μεταξύ Ανατολής

και Δύσης, η Βηρυτός χαρακτηρίζεται ως η πρωτεύουσα της Μέσης Ανατολής τη δεκαετία του 1960.

Η καλπάζουσα ανάπτυξη της πόλης θα διακοπεί βίαια από το ξέσπασμα του εμφυλίου πολέμου το 1975 που θα διαρκέσει 15 χρόνια και θα αφήσει ανεξίτηλα σημάδια όχι μόνο στον αστικό ιστό και στη φυσιογνωμία της αλλά και στο οικονομικό και πολιτικό της γίγνεσθαι. Έκτοτε η πόλη προσπαθεί να ανακάμψει χωρίς ωστόσο να έχει καταφέρει να προσεγγίσει την πρότερη κατάστασή της.

Γράφημα 9.18: Εξέλιξη Αναπτυξιακής Διαδικασίας Αλεξάνδρειας



**1800:** Άνθηση Εμπορίου

**1834:** Ίδρυση Κυκλοφοριακής & Κτιριακής Επιτροπής

**1861:** Έκρηξη του βαμβακιού

**1882:** Βομβαρδισμός πόλης

**1883:** Ίδρυση Χρηματιστηρίου Αλεξάνδρειας

**1911:** Ανεξαρτησία Αιγύπτου (έναρξη βρετανικής αποικιοκρατίας)

**1934:** Δημιουργία παραλιακής λεωφόρου Corniche

**1956:** Πρόεδρος της Αιγύπτου ο Νάσερ & φυγή ξένων κοινοτήτων

**1961:** Νόμοι περί «Αραβικού Σοσιαλισμού»

**1990:** Διακήρυξη του Ασουάν για την αναβίωση της Βιβλιοθήκης της Αλεξάνδρειας

**2000:** Σημερινή κατάσταση

*Πηγή: Ιδία Επεξεργασία*

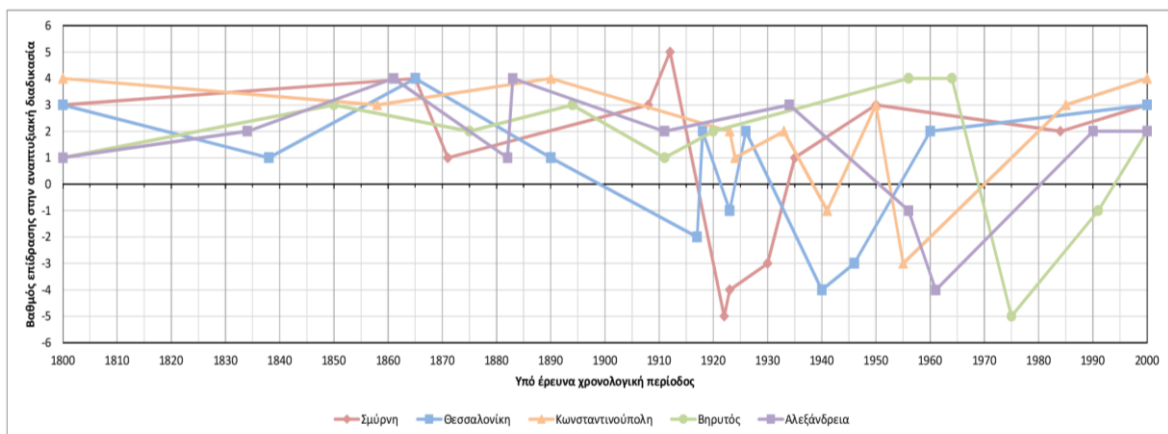
Όπως φαίνεται και από το παραπάνω timeline για την πόλη της Αλεξάνδρειας, η πόλη βρέθηκε στο αναπτυξιακό της απόγειο στο τελευταίο τέταρτο του 19<sup>ου</sup> αιώνα. 2 σημαντικά γεγονότα σημάδεψαν αρνητικά την ανάπτυξή της και ανέκαμψαν την πορεία της: ο βομβαρδισμός της πόλης από τον βρετανικό στόλο και η ανάληψη της εξουσίας από τον

Νάσερ με την ταυτόχρονη ανάδυση του εθνικιστικού καθεστώτος και την απομάκρυνση των ξένων παροικιών από την πόλη λόγω των απεχθών νόμων περί αραβικού σοσιαλισμού. Μάλιστα, η περίοδος Νάσερ δεν επέφερε απλά μία επιβράδυνση στην αναπτυξιακή της πορεία αλλά μία ραγδαία πτώση που επηρέασε όλες τις εκφάνσεις της αναπτυξιακής της δυναμικής και φυσιογνωμίας. Τα εν λόγω γεγονότα σήμαναν και την απαρχή της απώλειας του κοσμοπολίτικου στοιχείου της καθώς και τη βίαιη μετάβαση σε πόλη εθνικού Κράτους.

Πέραν αυτών των γεγονότων, υπήρξαν και κάποια άλλα αρνητικά γεγονότα που είτε είχαν μεγαλύτερη διάρκεια, με αποτέλεσμα οι επιπτώσεις τους να επιμηκυνθούν χρονικά και να μειωθούν σε ένταση, είτε είχαν αρνητικές αλλά έμμεσες επιπτώσεις και επηρέασαν σε μικρότερο βαθμό την εξέλιξη της πόλης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα στην πρώτη περίπτωση αποτελεί η οικονομική κρίση του 1870-1882 και στη δεύτερη, η Τριμερής Επίθεση του 1956, όπου το Ισραήλ εισέβαλλε στην Αίγυπτο και αιγυπτιακοί στρατιωτικοί στόχοι και αεροδρόμια γύρω από το Πορτ Σάιντ βομβαρδίστηκαν από αγγλο-γαλλικά αεροπλάνα. Οι Αιγύπτιοι από την πλευρά τους, σε αντίποινα βύθισαν τα αγγλο-γαλλικά πλοία, αποκλείοντας με τον τρόπο αυτό τη διέλευση άλλων πλοίων από τη διώρυγα του Σουέζ, προκαλώντας σημαντικό πλήγμα στις διεθνείς μεταφορές και στα εμπορικά δίκτυα.

Τα τελευταία χρόνια του 20<sup>ου</sup> αιώνα, η Αλεξάνδρεια βρίσκεται σε διαδικασία ανάκαμψης και σταθεροποίησης.

Γράφημα 9.19: Εξέλιξη Αναπτυξιακής Διαδικασίας των 5 υπό έρευνα πόλεων



**Πηγή: Ιδία Επεξεργασία**

Το παραπάνω γράφημα είναι συγκεντρωτικό και όχι συγκριτικό των πέντε πόλεων, καθώς αποτυπώνει μεν την εξελικτική τάση αλλά τα ακραία σημεία (peaks) είναι ενδεικτικά και σχετίζονται με την αναπτυξιακή πορεία της κάθε πόλης. Για παράδειγμα όσο μεγαλύτερη

τιμή λαμβάνει κάποιο γεγονός τόσο περισσότερο αυξάνεται και η επιρροή του (είτε θετική είτε αρνητική) στη διαδικασία ανάπτυξης και οικονομικής μεγέθυνσης της πόλης. Αξίζει να σημειωθεί ότι το αναπτυξιακό απόγειο στην υπό έρευνα χρονολογική περίοδο εμφανίζεται και για τις πέντε πόλεις στο τελευταίο τέταρτο του 19<sup>ου</sup> αιώνα και στις αρχές του 20<sup>ου</sup>, όταν έχουν υιοθετηθεί πλέον και οι μεταρρυθμίσεις των Τανζιμάτ και έχουν εκδηλωθεί στο αστικό τοπίο αλλά και όταν έχουν αρχίσει να γίνονται ορατά τα αποτελέσματα της Βιομηχανικής Επανάστασης και της εξάπλωσης πλέον του διεθνούς εμπορίου και των νέων συνθηκών ναυσιπλοΐας.

Ο εικοστός αιώνας αποτελεί μία άστατη περίοδο όπως είναι φυσιολογικό καθώς σημειώνεται η μετάβαση των πόλεων από την Οθωμανική Αυτοκρατορία στα ανεξάρτητα εθνικά Κράτη, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για τους αναπτυξιακούς δείκτες της κάθε πόλης, καθώς το αναπτυξιακό επίπεδο του κάθε Κράτους συμπαρασύρει αντίστοιχα και των πόλεων. Ωστόσο, κάθε πόλη εμφανίζει το κομβικό γεγονός με τις πλέον αρνητικές συνέπειες σε τελείως διαφορετική χρονική στιγμή. Πιο συγκεκριμένα, η Σμύρνη το εμφανίζει το **1923** με την καταστροφή και πυρπόληση της πόλης από τον στρατό του Κεμάλ Ατατούρκ. Η Θεσσαλονίκη το εμφανίζει το **1940** με την έναρξη της γερμανικής κατοχής της πόλης κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και τον διωγμό/εξόντωση του εβραϊκού στοιχείου που αποτελούσε την πλειοψηφία του θεσσαλονικιώτικου πληθυσμού. Η Κωνσταντινούπολη το παρουσιάζει το **1955**, με το πογκρόμ των Σεπτεμβριανών και τον διωγμό του χριστιανικού πληθυσμού από την πόλη. Η αστική μορφολογία και η κοινωνικο-οικονομική φυσιογνωμία της Αλεξάνδρειας, επηρεάστηκαν καθοριστικά από το 1952 με την πτώση της μοναρχίας και την άνοδο του εθνικιστικού καθεστώτος του Νάσερ, με πιο κομβική χρονιά το **1961** όπου ξεκίνησε η θέσπιση των νόμων περί «Αραβικού Σοσιαλισμού». Τέλος, η αναπτυξιακή πορεία της Βηρυτού διακόπηκε βίαια από τον εμφύλιο πόλεμο του **1975** και έκτοτε αναζητά τον βηματισμό της σε μία προσπάθεια ανάκτησης της πρότερης αναπτυξιακής αίγλης της.

Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι οι πόλεις που βρίσκονται σήμερα σε χαμηλότερο αναπτυξιακό επίπεδο (συγκριτικά πάντα με τις 5 που ερευνώνται) είναι εκείνες που εμφάνισαν το αρνητικό γεγονός-σταθμό πιο πρόσφατα και ακόμη βρίσκονται σε διαδικασία ανάκαμψης και αναζήτησης τρόπων διαχείρισης. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι οι προοπτικές δεν είναι εξίσου ή και περισσότερο ευοίωνες για αυτές τις πόλεις. Για παράδειγμα, αν και η Σμύρνη υπερτερεί αναπτυξιακά στο τέλος του 20<sup>ου</sup> αιώνα έναντι της Αλεξάνδρειας, εντούτοις η Αλεξάνδρεια λόγω δυναμικής λιμένα και ύπαρξης αναξιοποίητων πόρων (φυσικών, πολιτιστικών και ανθρωπογενών) παρουσιάζει περισσότερες προοπτικές για ανάδυση στην παγκόσμια αστική ιεραρχία και καθιέρωσή της στα διεθνή δίκτυα μητροπόλεων του 21<sup>ο</sup> αιώνα.

## 9.2 Μέτρηση επιπέδου ανάπτυξης πόλεων

Είναι πολύ σημαντικό να αξιολογηθεί συνολικά το αναπτυξιακό επίπεδο των πόλεων κατά τη διάρκεια των δύο αυτών αιώνων, βάσει στοχευμένων παραμέτρων. Για τον λόγο αυτό ακολουθήθηκε μία συγκεκριμένη διαδικασία, η οποία αναλύεται στη συνέχεια, για τη δημιουργία ενός πολυσύνθετου δείκτη ανάπτυξης και ευημερίας των πόλεων.

Αρχικά, δημιουργήθηκαν δύο πίνακες matrix για τον 19<sup>ο</sup> και τον 20<sup>ο</sup> αιώνα αντίστοιχα. Οι πίνακες περιλαμβάνουν έξι βασικούς αναπτυξιακούς Πυλώνες (Pillars), οι οποίοι αποτελούνται από υποκατηγορίες και εκείνες με την σειρά τους από μία σειρά μεταβλητών, τα οποία θα διευκολύνουν την συγκριτική αξιολόγηση των πόλεων.

Οι Πυλώνες που επιλέχθηκαν στηρίζονται στο εργαλείο City Prosperity Index (CPI) που εισήγαγαν τα Ηνωμένα Έθνη με το πρόγραμμα UN-HABITAT, για να μετρήσουν την αειφορία και την ευημερία των πόλεων. Μετά από μία έρευνα σε 54 πόλεις προέκυψε ότι οι πλέον κρίσιμοι αναπτυξιακοί παράγοντες που επηρεάζουν την αειφορία και την ευημερία των πόλεων είναι οι ακόλουθοι: παραγωγικότητα, υποδομές, ποιότητα ζωής, ισότητα και κοινωνική συνοχή, περιβαλλοντική βιωσιμότητα και διακυβέρνηση. Στους παρόντες πίνακες matrix έχουν υιοθετηθεί οι ίδιοι περίπου πυλώνες, οι οποίοι είχαν εξ αρχής οριστεί στη μεθοδολογία της διατριβής ως προσέγγιση για την ανάλυση των case studies. Οι 6 λοιπόν βασικοί πυλώνες του matrix είναι οι παρακάτω: οικονομία, τεχνικές υποδομές, λειτουργία λιμένα & θαλάσσιο μέτωπο, χωρικός σχεδιασμός, κοινωνικά χαρακτηριστικά και διακυβέρνηση. Η μόνη διαφοροποίηση έγκειται στην περιβαλλοντική βιωσιμότητα, η οποία εμπεριέχεται είτε στις τεχνικές υποδομές είτε στον χωρικό σχεδιασμό, την θέση της οποίας λαμβάνει ο πυλώνας *Λειτουργία λιμένα και θαλάσσιο μέτωπο* καθώς η έρευνα επικεντρώνεται μεταξύ άλλων και στην ιδιότητα των πέντε πόλεων ως εμπορικοί κόμβοι και πόλεις-λιμάνια. Οι υπόλοιπες υπο-κατηγορίες και μεταβλητές παρουσιάζονται στον πίνακα που ακολουθεί:

ΠΥΛΩΝΑΣ	ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΥΛΩΝΑ	ΜΕΤΑΒΛΗΤΗ
Οικονομία	Εμπορική Δραστηριότητα	
	Βιομηχανική άνθιση	
Τεχνικές Υποδομές	Υποδομές Μεταφορών	
	Δίκτυα Κοινής Ωφέλειας	
Λειτουργία Λιμένα & Θαλάσσιο Μέτωπο	Εξωραϊσμός Θαλασσιού Μετώπου	
	Αναβάθμιση λιμενικών υποδομών	
Χωρικός Σχεδιασμός	Πολεοδομικός Σχεδιασμός	Οικοδομικοί Κανονισμοί και νέα τυπολογία κτιρίων
		Προαστικοποίηση
		Αναμόρφωση Οδικής Χάραξης
	Αστικός Σχεδιασμός	Δημιουργία υβριδικών αρχιτεκτονικών στυλ
		Ιδιαίτερα αρχιτεκτονήματα/Μνημεία
		Δημόσια Πάρκα/Πλατείες
Κοινωνικά Χαρακτηριστικά	Δημογραφικά Χαρακτηριστικά	Πληθυσμιακή αύξηση
		Προσέλκυση πληθυσμού ενδοχώρας
	Πολυπολιτισμικότητα	
	Κοινωφελείς Υποδομές (Υγεία, Εκπαίδευση, Ψυχαγωγία)	
Διακυβέρνηση	Θεσμός της Δημαρχίας	

Για τη δημιουργία των πινάκων matrix που έπονται, ακολουθήθηκε η παρακάτω διαδικασία:

**Βήμα 1:** Τυποποίηση των μεταβλητών/παραμέτρων αξιολόγησης.

**Βήμα 2:** Δημιουργία πλαισίου στάθμισης βαρών.

**Βήμα 3:** Αξιολόγηση των μεταβλητών για τις πέντε πόλεις.

**Βήμα 4:** Ερμηνεία του σύνθετου δείκτη (index) που προκύπτει για κάθε πόλη.

Η υπάρχουσα ερευνητική βιβλιογραφία εξετάζει διάφορες μεθοδολογίες για τη λήψη συστημάτων στάθμισης (βλ. OECD, 2008). Το συγκεκριμένο πλαίσιο που σχεδιάστηκε για τον **πολυσύνθετο δείκτη** της διατριβής ακολουθεί τις συστάσεις των Alkire and Foster (2011), οι οποίοι παρουσίασαν ένα σχέδιο στάθμισης για τον πολυδιάστατο δείκτη φτώχειας. Για τη γενίκευση των συστάσεών τους, χρησιμοποιείται το ακόλουθο σχήμα βαρύτητας:

α) Οι Πυλώνες έχουν ίσο βάρος στον δείκτη.

β) Οι Υποκατηγορίες Πυλώνων έχουν το ίδιο βάρος μέσα στους Πυλώνες.

γ) Οι μεταβλητές έχουν το ίδιο βάρος μέσα στις Υποκατηγορίες Πυλώνων.

Στο παραπάνω σχέδιο στάθμισης λαμβάνεται η υπόθεση ότι όλοι οι επιλεγμένοι πυλώνες είναι εξίσου αποτελεσματικοί για τον προσδιορισμό της ευημερίας της πόλης. Αυτή η υπόθεση ισχύει ομοίως για τις υποκατηγορίες κάθε πυλώνα αλλά και για τις μεταβλητές εντός κάθε υποκατηγορίας. Υπάρχουν ουσιαστικοί και τεχνικοί λόγοι που δικαιολογούν ίσα βάρη:

- Ο ουσιαστικός λόγος βρίσκεται στις ρίζες του **CCTI (Complex City Transformation Indicator)**. Η ευημερία αποτελεί μία κατάσταση ισορροπίας μεταξύ των πυλώνων που αποτελούν τον δείκτη. Είναι σαν τις ακτίνες ενός τροχού στον οποίο όλες έχουν το ίδιο επίπεδο σπουδαιότητας.
- Το ίδιο βάρος είναι μια κοινή πρακτική στην κατασκευή πολυδιάστατων δεικτών (Alkire and Foster, 2011; Alkire and Santos, 2010; United Nations, 2007).
- Κάθε πόλη είναι ένα σύστημα στο οποίο όλες οι μεταβλητές στον δείκτη έχουν κάποιο επίπεδο σύνδεσης. Για παράδειγμα, η κακή απόδοση του χωρικού σχεδιασμού θα έχει αντίκτυπο στους δείκτες των τεχνικών υποδομών και κατ' επέκταση στην οικονομία ή η προβληματική διαχείριση στη διακυβέρνηση μπορεί να έχει αντίκτυπο στα κοινωνικά χαρακτηριστικά. Αυτές οι διασυνδέσεις μεταξύ των μεταβλητών υποδηλώνουν ότι μια αλλαγή σε μια μεταβλητή θα προκαλέσει άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις στις υπόλοιπες μεταβλητές/υποκατηγορίες, δημιουργώντας έτσι ένα πολλαπλασιαστικό αποτέλεσμα που αλλάζει ανάλογα με το πόσο κρίσιμη είναι η επηρεασθείσα μεταβλητή/υποκατηγορία. Η κατανομή των βαρών μπορεί να επηρεάσει αυτούς τους πολλαπλασιαστές είτε προς τα πάνω είτε προς τα κάτω.

Στο Σχέδιο Στάθμισης που χρησιμοποιήθηκε ορίζεται ως παραδοχή ότι :

Πυλώνας (Pillar: P)	Στάθμιση Πυλώνα	Υποκατηγορία Πυλώνα: (Subcategory: S)	Στάθμιση Υποκατηγορίας	Αριθμός Μεταβλητών	Στάθμιση Μεταβλητών /Υποκατηγορία
P1	1/6	S1	1/2	0	-
		S2	1/2	0	-
P2	1/6	S3	1/2	0	-
		S4	1/2	0	-
P3	1/6	S5	1/2	0	-
		S6	1/2	0	-
P4	1/6	S7	1/2	3	1/3
		S8	1/2	3	1/3
P5	1/6	S9	1/3	2	1/2
		S10	1/3	0	-
		S11	1/3	0	-
P6	1/6	S12	1	0	-

Να σημειωθεί ότι:

α) Κάθε Πυλώνας έχει ισοβαρή στάθμιση (1/6)

β) Κάθε Υποκατηγορία Πυλώνα έχει ισοβαρή στάθμιση (1/2) για τους Πυλώνες P1,P2,P3,P4, (1/3) για τον P5 και (1) για τον P6.

γ) Κάθε Μεταβλητή σε κάθε Υποκατηγορία Πυλώνα έχει ισοβαρή στάθμιση (1/3) για τις υποκατηγορίες πυλώνων S7,S8, και (1/2) για την υποκατηγορία πυλώνα S9.

Χρησιμοποιώντας αυτό το σύστημα στάθμισης, ο παρακάτω Πίνακας παρουσιάζει τον δείκτη και το βάρος της στάθμισης για κάθε πυλώνα, υποκατηγορία πυλώνα και μεταβλητή αντίστοιχα.



Πίνακας 9.10: Μοντέλο Στάθμισης

Πυλώνας (Pillar: P)	Στάθμιση Πυλώνα	Υποκατηγορία Πυλώνα: (Subcategory: S)	Στάθμιση Υποκατηγορίας	Αριθμός Μεταβλητών	Στάθμιση Μεταβλητών /Υποκατηγορία
P1	1/6	S1	$(1/6)(1/2) = 1/12$	0*	$(1/6)(1/2)(1) = 0,08333$
		S2	$(1/6)(1/2) = 1/12$	0*	$(1/6)(1/2)(1) = 0,08333$
P2	1/6	S3	$(1/6)(1/2) = 1/12$	0*	$(1/6)(1/2)(1) = 0,08333$
		S4	$(1/6)(1/2) = 1/12$	0*	$(1/6)(1/2)(1) = 0,08333$
P3	1/6	S5	$(1/6)(1/2) = 1/12$	0*	$(1/6)(1/2)(1) = 0,08333$
		S6	$(1/6)(1/2) = 1/12$	0*	$(1/6)(1/2)(1) = 0,08333$
P4	1/6	S7	$(1/6)(1/2) = 1/12$	3	$(1/6)(1/2)(1/3) = 0,02778$
		S8	$(1/6)(1/2) = 1/12$	3	$(1/6)(1/2)(1/3) = 0,02778$
P5	1/6	S9	$(1/6)(1/3) = 1/18$	2	$(1/6)(1/3)(1/2) = 0,02778$
		S10	$(1/6)(1/3) = 1/18$	0*	$(1/6)(1/3)(1) = 0,05556$
		S11	$(1/6)(1/3) = 1/18$	0*	$(1/6)(1/3)(1) = 0,05556$
P6	1/6	S12	$(1/6)(1) = 1/6$	0*	$(1/6)(1)(1) = 0,16667$
<b>Σύνολο</b>	<b>1</b>		<b>1</b>		

**Πηγή: Ιδία ΕΠεξεργασία**

\*Η συγκεκριμένη υποκατηγορία πυλώνα δεν περιλαμβάνει επιμέρους μεταβλητές, επομένως στο αντίστοιχο γινόμενο της τελευταίας στήλης λαμβάνει τον συντελεστή 1.

Το άθροισμα των σταθμίσεων των μεταβλητών θα πρέπει να υπολογίζεται βάσει του αριθμού των μεταβλητών που υπάρχουν σε κάθε υποκατηγορία πυλώνα. Για παράδειγμα, στην υποκατηγορία πυλώνα S7 το άθροισμα είναι:  $3 \times (1/6)(1/2)(1/3)$ .

Ως προς την αξιολόγηση, θα πρέπει να τονιστεί ότι πραγματοποιείται σε επίπεδο ποιοτικών δεδομένων και δεικτών καθώς δεν υπάρχουν ποσοτικά και στατιστικά δεδομένα για τις πόλεις του 19<sup>ου</sup> αιώνα και ακόμα και αν υπάρχουν κάποια ποσοτικά στοιχεία που αφορούν πχ τη λειτουργία των λιμένων είναι αποσπασματικά και συνήθως δεν είναι διαθέσιμα και για τις πέντε πόλεις.

Η αξιολόγηση προκύπτει σε απόλυτο βαθμό από την ανάλυση που έχει προηγηθεί στα αντίστοιχα κεφάλαια των case studies και καταλήγει σε 6 βαθμίδες όπως φαίνεται παρακάτω:

Βαθμολογία	Περιγραφή
0	Καθόλου
1	Πολύ λίγο
2	Λίγο
3	Μέτριο
4	Πολύ
5	Πάρα πολύ

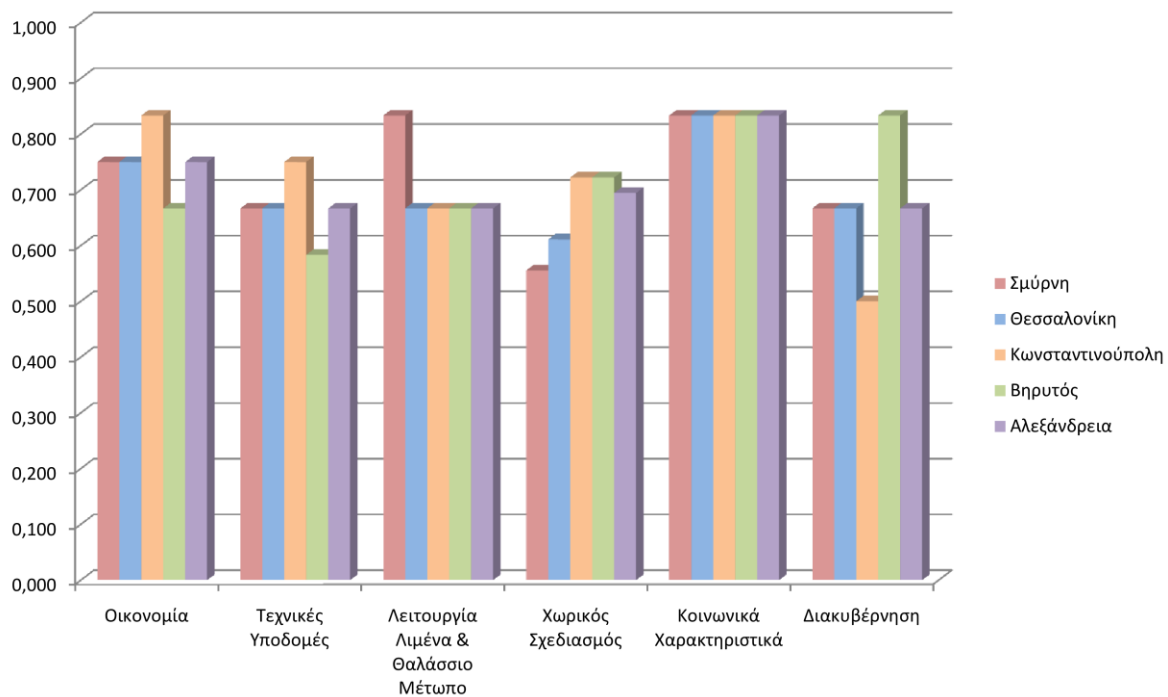
Είναι σκόπιμο να υπογραμμιστεί ότι επειδή η αξιολόγηση είναι συγκριτική και στηρίζεται σε ποιοτικά δεδομένα, είναι πολύ συγκεκριμένο το πλαίσιο των μεταβλητών και παραμέτρων που χρησιμοποιούνται ώστε να είναι δυνατή η αναγωγή τους και στις 5 πόλεις.

Πίνακας 9.11: Αξιολόγηση επιπέδου ανάπτυξης πόλεων τον 19ο αιώνα

	Σμύρνη Βαθμ. Στάθμιση	Θεσσαλονίκη Βαθμ. Στάθμιση	Κων/πολη Βαθμ. Στάθμιση	Βηρυτός Βαθμ. Στάθμιση	Αλεξάνδρεια Βαθμ. Στάθμιση							
						5	4	5	5	5		
0,1667 Οικονομία	0,0833 Εμπορική Δραστηριότητα	5	0,417	5	0,417	5	0,417	5	0,417	5	0,417	
	0,0833 Βιομηχανική άνθιση	4	0,333	4	0,333	5	0,417	3	0,250	4	0,333	
<b>Υποσύνολο:</b>						<b>0,7500</b>	<b>0,7500</b>	<b>0,8333</b>	<b>0,6667</b>	<b>0,7500</b>	<b>0,7500</b>	
0,1667 Τεχνικές Υποδομές	0,0833 Υποδομές Μεταφορών	4	0,333	4	0,333	5	0,417	3	0,250	4	0,333	
	0,0833 Δίκτυα Κοινής Ωφέλειας	4	0,333	4	0,333	4	0,333	4	0,333	4	0,333	
<b>Υποσύνολο:</b>						<b>0,6667</b>	<b>0,6667</b>	<b>0,7500</b>	<b>0,5833</b>	<b>0,6667</b>	<b>0,6667</b>	
0,1667 Λειτουργία Λιμένα & Θαλάσσιο Μέτωπο	0,083 Εξωραϊσμός Θαλασσιού Μετώπου	5	0,417	4	0,333	4	0,333	4	0,333	3	0,250	
	0,083 Αναβάθμιση λιμενικών υποδομών	5	0,417	4	0,333	4	0,333	4	0,333	5	0,417	
	<b>Υποσύνολο:</b>						<b>0,8333</b>	<b>0,6667</b>	<b>0,6667</b>	<b>0,6667</b>	<b>0,6667</b>	
	0,0833 Πολεοδομικός Σχεδιασμός	0,028 Οικοδομικοί Κανονισμοί και νέα τυπολογία κτιρίων	4	0,111	4	0,111	5	0,139	4	0,111	4	0,111
		0,028 Προαστιτικοποίηση	5	0,139	4	0,111	5	0,139	5	0,139	4	0,111
0,0833 Αστικός Σχεδιασμός	0,028 Αναμόρφωση Οδικής Χάραξης	2	0,056	4	0,111	3	0,083	4	0,111	3	0,083	
	0,028 Δημοουργία υβριδικών αρχιτεκτονικών στυλ	2	0,056	3	0,083	4	0,111	5	0,139	4	0,111	
	0,028 Ιδιαίτερα αρχιτεκτονήματα/Μνημεία	5	0,139	5	0,139	5	0,139	5	0,139	5	0,139	
0,028 Δημόσια Πάρκα/Πλατείες	2	0,056	2	0,056	4	0,111	3	0,083	5	0,139		
<b>Υποσύνολο:</b>						<b>0,5556</b>	<b>0,6111</b>	<b>0,7222</b>	<b>0,7222</b>	<b>0,6944</b>		
0,1667 Κοινωνικά Χαρακτηριστικά	0,0556 Δημογραφικά	5	0,139	5	0,139	5	0,139	5	0,139	5	0,139	
	0,0278 Πληθυσμιακή αύξηση	5	0,139	5	0,139	5	0,139	5	0,139	5	0,139	
	0,0278 Προσέλευση πληθυσμού ενδοχώρας	5	0,278	5	0,278	5	0,278	5	0,278	5	0,278	
0,0556 Πολυπολιτισμικότητα	5	0,278	5	0,278	5	0,278	5	0,278	5	0,278		
0,0556 Κοινωνικές Υποδομές (Υγεία, Εκπαίδευση, Ψυχαγωγία)	5	0,278	5	0,278	5	0,278	5	0,278	5	0,278		
<b>Υποσύνολο:</b>						<b>0,8333</b>	<b>0,8333</b>	<b>0,8333</b>	<b>0,8333</b>	<b>0,8333</b>		
0,1667 Διακυβέρνηση	0,1667 Θεσμός της Δημαρχίας	4	0,667	4	0,667	3	0,500	5	0,833	4	0,667	
<b>Υποσύνολο:</b>						<b>0,6667</b>	<b>0,6667</b>	<b>0,5000</b>	<b>0,8333</b>	<b>0,6667</b>		
<b>Υποσύνολο:</b>						<b>4,3056</b>	<b>4,1944</b>	<b>4,3056</b>	<b>4,3056</b>	<b>4,2778</b>		
<b>Υποσύνολο:</b>						<b>4,3056</b>	<b>4,1944</b>	<b>4,3056</b>	<b>4,3056</b>	<b>4,2778</b>		

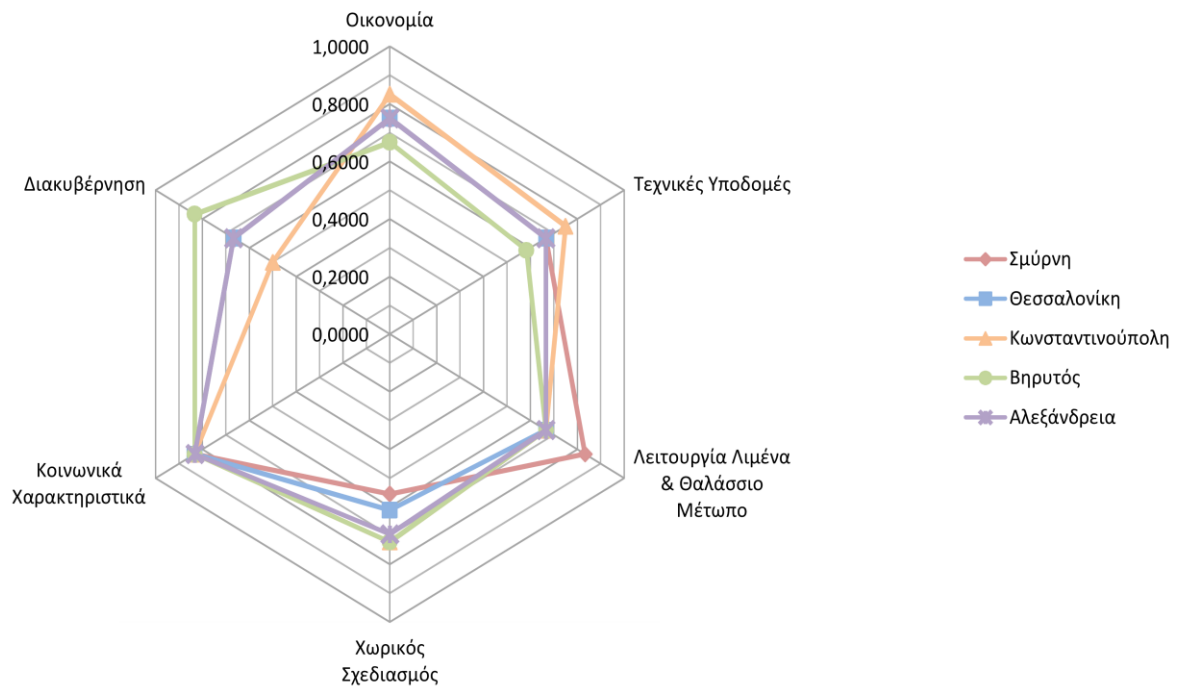
**Πηγή: Ιδία Επεξεργασία**

Γράφημα 9.20: Αξιολόγηση επιπέδου ανάπτυξης πόλεων τον 19ο αιώνα



### Πηγή: *Ιδία Επεξεργασία*

Όπως φαίνεται και στα γραφήματα, τα κοινωνικά χαρακτηριστικά λαμβάνουν την υψηλότερη βαθμολογία και για τις πέντε πόλεις. Ιδιαίτερα υψηλή επίσης και για τις πέντε πόλεις είναι και η αξιολόγηση για τον τομέα της οικονομίας, με την Κωνσταντινούπολη να παρουσιάζει καλύτερη εικόνα λόγω της ιδιότητάς της ως πρωτεύουσας και της άνθησης του αναδυόμενου χρηματοπιστωτικού και ασφαλιστικού τομέα. Ο τομέας της οικονομίας αποτελεί και τον ανταγωνιστικό τομέα της Αλεξάνδρειας καθώς εκτός από μεταφορικό και εμπορευματικό κόμβο της Μεσογείου αποτελεί και σημείο αναφοράς της αιγυπτιακής ενδοχώρας σχετικά με την έκρηξη της παραγωγής βάμβακος (cotton boom). Μάλιστα, η συγκεκριμένη εξέλιξη αποτέλεσε και την απαρχή για τη δημιουργία του Χρηματιστηρίου της πόλης. Η Κωνσταντινούπολη υπερτερεί και στον τομέα των υποδομών, καθώς στην πρωτεύουσα δίνεται έμφαση και σε κάποιες επιπλέον μεταφορικές υποδομές όπως ο υπόγειος συρμός και οι γέφυρες. Στη λειτουργία του λιμένα & το θαλάσσιο μέτωπο υπερτερεί η Σμύρνη. Καθοριστική συνεισφορά στην εν λόγω κατηγορία έχει η προκυμαία της, η οποία αποτελεί πόλο συγκέντρωσης εμπορικών χρήσεων και λειτουργιών καθώς και δραστηριοτήτων αναψυχής και τουρισμού. Εξάλλου, η δυναμική των λιμένων είναι ακμάζουσα για όλες τις πόλεις. Για την Βηρυτό, η καλύτερη αναπτυξιακή παράμετρος εμφανίζεται να είναι ο τομέας διακυβέρνησης και συγκεκριμένα ο θεσμός της Δημαρχίας, ο οποίος όπως προέκυψε και από την ανάλυση στην παράγραφο 9.1 ήταν αποτελεσματικός και με υψηλό βαθμό συμμετοχικότητας.

Γράφημα 9.21: Επίπεδο Ανάπτυξης των πέντε πόλεων (19<sup>ος</sup> αιώνας)

**Πηγή: Ιδία Επεξεργασία**

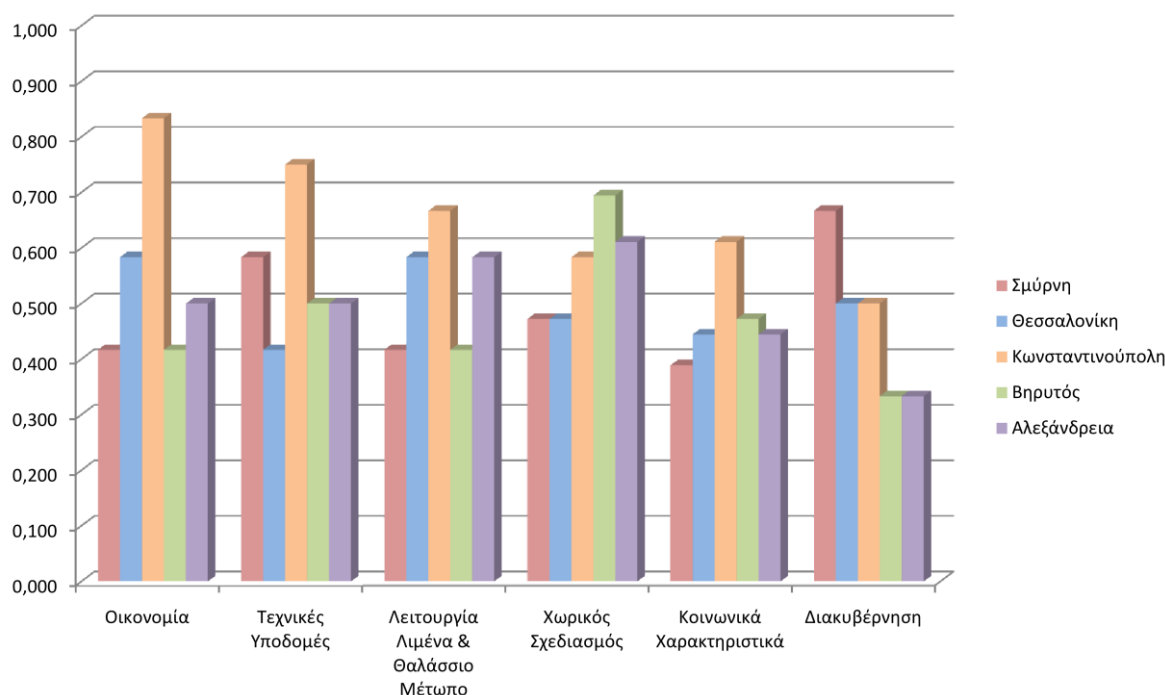
Από το παραπάνω γράφημα spider καθίσταται προφανές ότι και οι πέντε πόλεις βρίσκονται σε παρόμοιο αναπτυξιακό επίπεδο (παρεμφερές εμβαδόν εξαγώνου).

Πίνακας 9.12: Αξιολόγηση επιπέδου ανάπτυξης πόλεων τον 20ο αιώνα

0,1667 Οικονομία	0,0833 Εμπροσκή Δραστηριότητα	0,0833 Βιομηχανική άνθιση	Σύμψη					Βαθμ. Στάθμιση	Βαθμ. Στάθμιση	Βαθμ. Στάθμιση	Βαθμ. Στάθμιση	Βαθμ. Στάθμιση	Βαθμ. Στάθμιση
			Σύμψη	Θεσσαλονίκη	Κων/πολη	Βηρυτός	Αλεξάνδρεια						
	2	0,167	3	0,250	5	0,417	3	0,250	3	0,250	3	0,250	
	3	0,250	4	0,333	5	0,417	2	0,167	3	0,250	3	0,250	
<b>Υποσύνολο:</b>			<b>0,4167</b>	<b>0,5833</b>	<b>0,8333</b>	<b>0,4167</b>	<b>0,5000</b>						
0,1667 Τεχνικές Υποδομές	0,0833 Υποδομές Μεταφορών	3	0,250	2	0,167	5	0,417	3	0,250	3	0,250		
	0,0833 Δίκτυα Κοινής Ωφέλειας	4	0,333	3	0,250	4	0,333	3	0,250	3	0,250		
<b>Υποσύνολο:</b>			<b>0,5833</b>	<b>0,4167</b>	<b>0,7500</b>	<b>0,5000</b>	<b>0,5000</b>						
0,1667 Υγειονομία Δημόσια & Θαλάσσιο Μέτωπο	0,083 Εξοπλισμός Θαλασσιού Μετώπου	2	0,167	4	0,333	4	0,333	2	0,167	3	0,250		
	0,083 Αναβάθμιση Δημενικών υποδομών	3	0,250	3	0,250	4	0,333	3	0,250	4	0,333		
<b>Υποσύνολο:</b>			<b>0,4167</b>	<b>0,5833</b>	<b>0,6667</b>	<b>0,4167</b>	<b>0,5833</b>						
0,1667 Χωρικός Σχεδιασμός	0,0833 Πολεοδομικός Σχεδιασμός	0,028 Οικοδομικοί Κανονισμοί και νέα τυπολογία κτιρίων	3	0,083	4	0,111	4	0,111	4	0,111	3	0,083	
		0,028 Προαστυποίηση	4	0,111	4	0,111	5	0,139	5	0,139	5	0,139	
	0,028 Αναμόρφωση Οδικής Χάραξης	3	0,083	4	0,111	3	0,083	5	0,139	5	0,139		
	0,028 Δημοιοργία υβριδικών αρχιτεκτονικών στυλ	0	0,000	0	0,000	1	0,028	5	0,139	4	0,111		
0,0833 Αστικός Σχεδιασμός	0,028 Ιδιαιτερα αρχιτεκτονήματα/Μνημεία	3	0,083	3	0,083	5	0,139	4	0,111	3	0,083		
	0,028 Δημόσια Πάρκα/Πλατείες	4	0,111	2	0,056	3	0,083	2	0,056	2	0,056		
<b>Υποσύνολο:</b>			<b>0,4722</b>	<b>0,4722</b>	<b>0,5833</b>	<b>0,6944</b>	<b>0,6111</b>						
0,1667 Κοινωνικά Χαρακτηριστικά	0,0556 Δημογραφικά Χαρακτηριστικά	0,0278 Πληθυσμιακή αύξηση	4	0,111	4	0,111	5	0,139	4	0,111	5	0,139	
		0,0278 Προσέλευση πληθυσμού ενδοχώρας	4	0,111	4	0,111	5	0,139	5	0,139	5	0,139	
	0,0556 Πολυπολιτισμικότητα	1	0,056	1	0,056	2	0,111	2	0,111	1	0,056		
0,0556 Κοινωνικές Υποδομές (Υγεία, Εκπαίδευση, Ψυχολογία)	2	0,111	3	0,167	4	0,222	2	0,111	2	0,111			
<b>Υποσύνολο:</b>			<b>0,3889</b>	<b>0,4444</b>	<b>0,6111</b>	<b>0,4722</b>	<b>0,4444</b>						
0,1667 Διακυβέρνηση	0,1667 Θεσμός της Δημαρχίας	4	0,667	3	0,500	3	0,500	2	0,333	2	0,333		
<b>Υποσύνολο:</b>			<b>0,6667</b>	<b>0,5000</b>	<b>0,5000</b>	<b>0,3333</b>	<b>0,3333</b>						
<b>Τελικό Σύνολο:</b>			<b>2,9444</b>	<b>3,0000</b>	<b>3,9444</b>	<b>2,8333</b>	<b>2,9722</b>						

Πηγή: *Ιδία Επεξεργασία*

Γράφημα 9.22: Αξιολόγηση επιπέδου ανάπτυξης πόλεων τον 20ο αιώνα



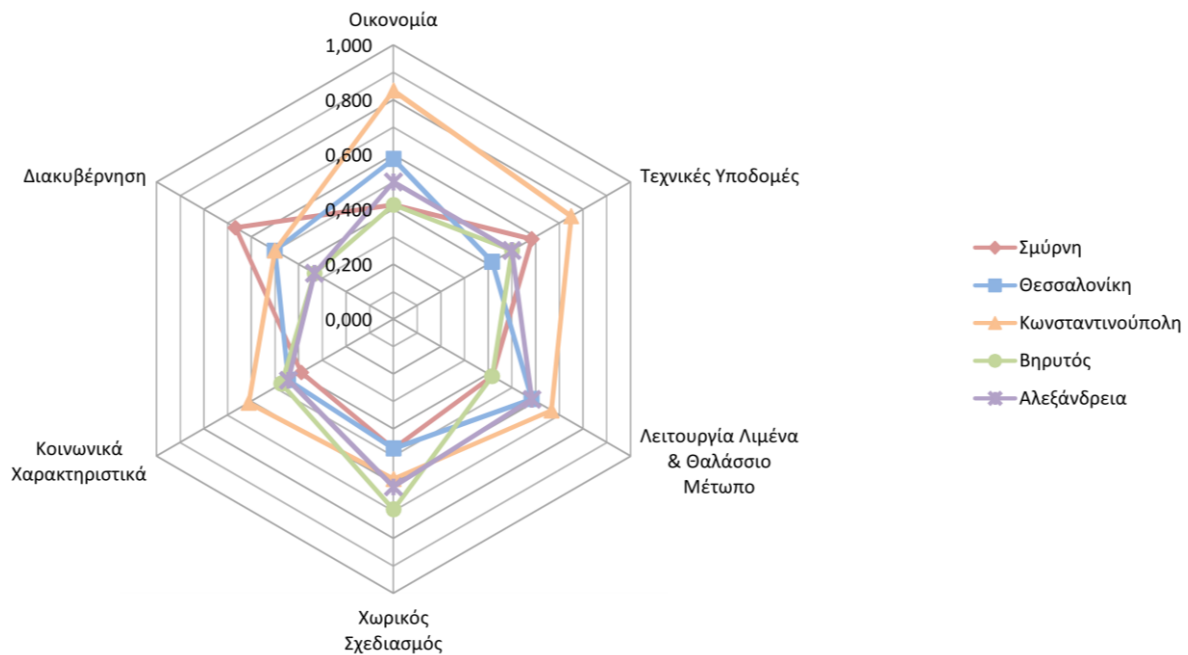
### Πηγή: *Ιδία Επεξεργασία*

Σύμφωνα με τα παραπάνω γραφήματα, τον 20<sup>ο</sup> αιώνα η Κωνσταντινούπολη προηγείται σε όλες τις επιμέρους κατηγορίες εκτός της διακυβέρνησης, όπου η Σμύρνη εξακολουθεί να διαθέτει μία δραστήρια Δημαρχία που παράγει έργο, και εκτός του χωρικού σχεδιασμού όπου προηγείται η Βηρυτός με τις προσπάθειες ανοικοδόμησης της πόλης από τον Εμφύλιο Πόλεμο, το πρόγραμμα SOLIDERE και τη χάραξη των ζωνών με τα επιχειρηματικά επικέντρα. Ο χωρικός σχεδιασμός αποτελεί και για την Αλεξάνδρεια ισχυρή αναπτυξιακή παράμετρο κυρίως λόγω της επαναχάραξης του οδικού της δικτύου πχ η παραλιακή λεωφόρος Corniche και η οδός Nasr.

Οι πιο δυναμικοί τομείς της Θεσσαλονίκης εμφανίζονται να είναι η λειτουργία του λιμένα & το θαλάσσιο μέτωπο και η οικονομία. Η αιτία είναι αφενός η λειτουργία του λιμένα ως εμπορευματικού κόμβου συνδυασμένων μεταφορών με το σιδηροδρομικό δίκτυο και η διακίνηση εμπορευμάτων με τη βαλκανική ενδοχώρα και αφετέρου, η δημιουργία της νέας παραλίας που τόνωσε τόσο την αγορά ακινήτων (real estate) όσο και τις χρήσεις αναψυχής και τουρισμού.

Από το γράφημα spider που ακολουθεί, καθίσταται προφανές ότι η Κωνσταντινούπολη (πορτοκαλί χρώμα) που έχει το μεγαλύτερο εμβαδόν, βρίσκεται με διαφορά σε καλύτερο αναπτυξιακό επίπεδο από τις υπόλοιπες.

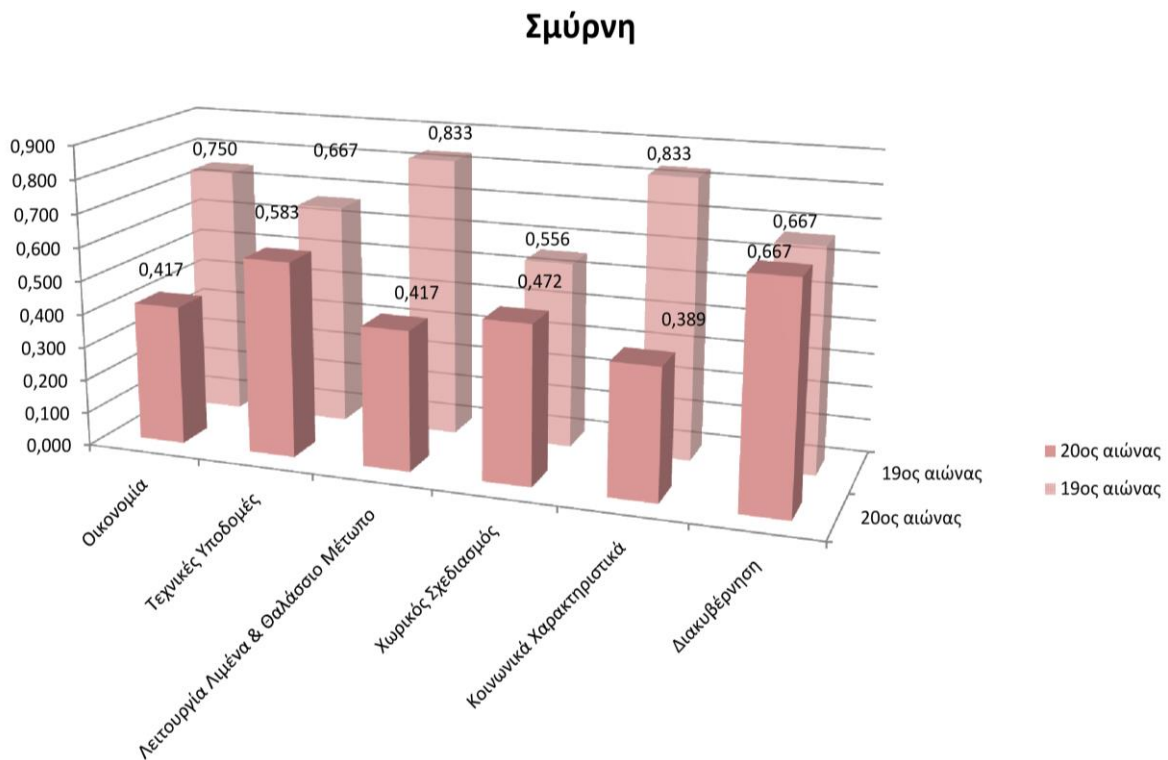
Γράφημα 9.23: Επίπεδο Ανάπτυξης των πέντε πόλεων (20<sup>ος</sup> αιώνας)



Πηγή: *Ιδία Επεξεργασία*

Ακολουθούν 5 γραφήματα που δείχνουν το επίπεδο ανάπτυξης της κάθε πόλης κατά τον 19<sup>ο</sup> και κατά τον 20<sup>ο</sup> αιώνα.

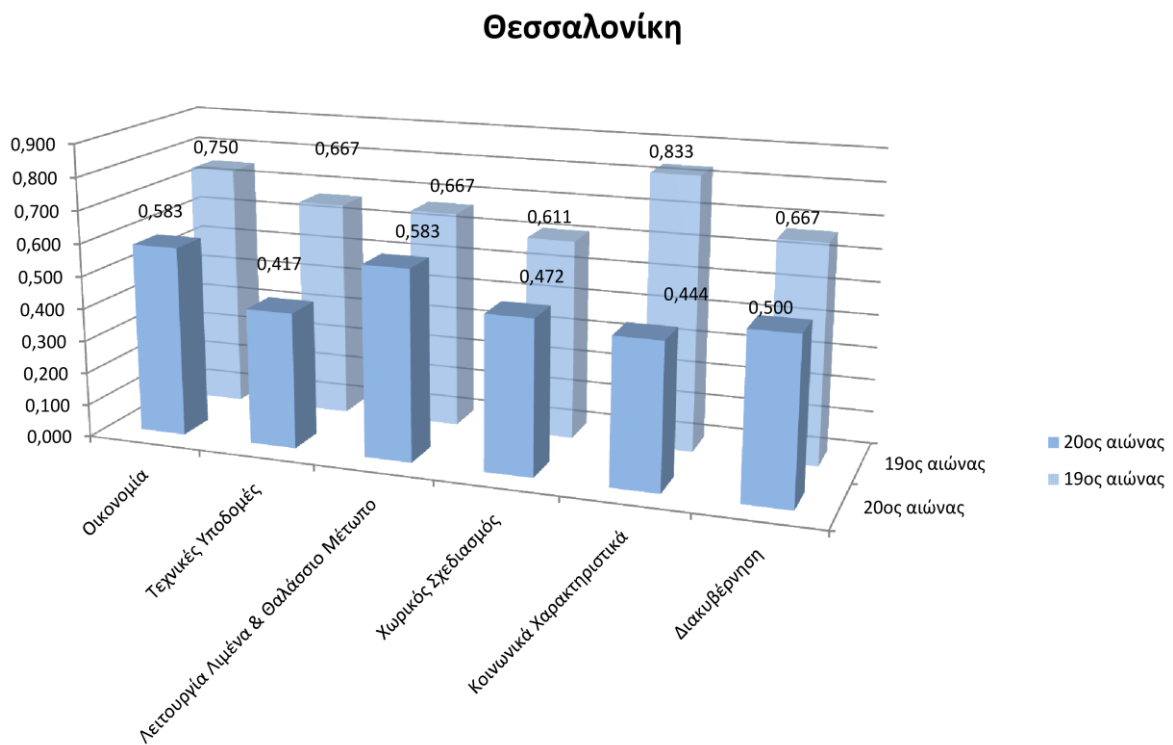
Γράφημα 9.24: Επίπεδο ανάπτυξης Σμύρνης 19ος-20ος αιώνας



Πηγή: *Ιδία Επεξεργασία*

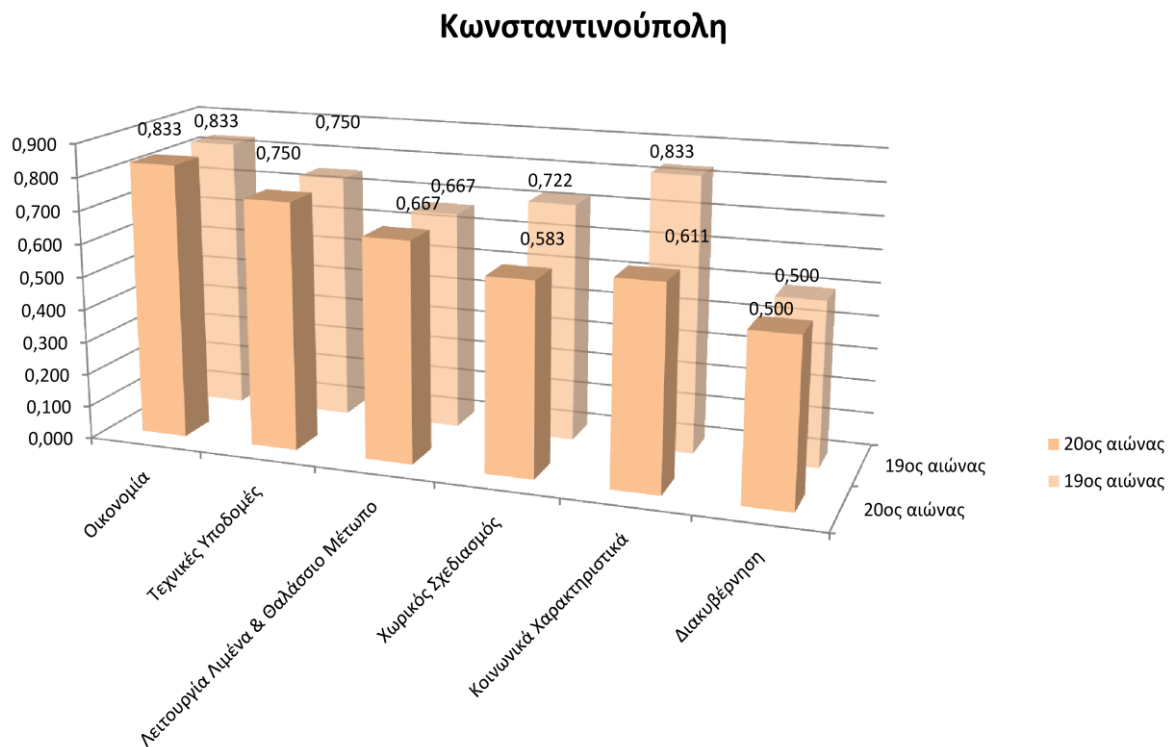


Γράφημα 9.25: Επίπεδο ανάπτυξης Θεσσαλονίκη 19ος-20ος αιώνας



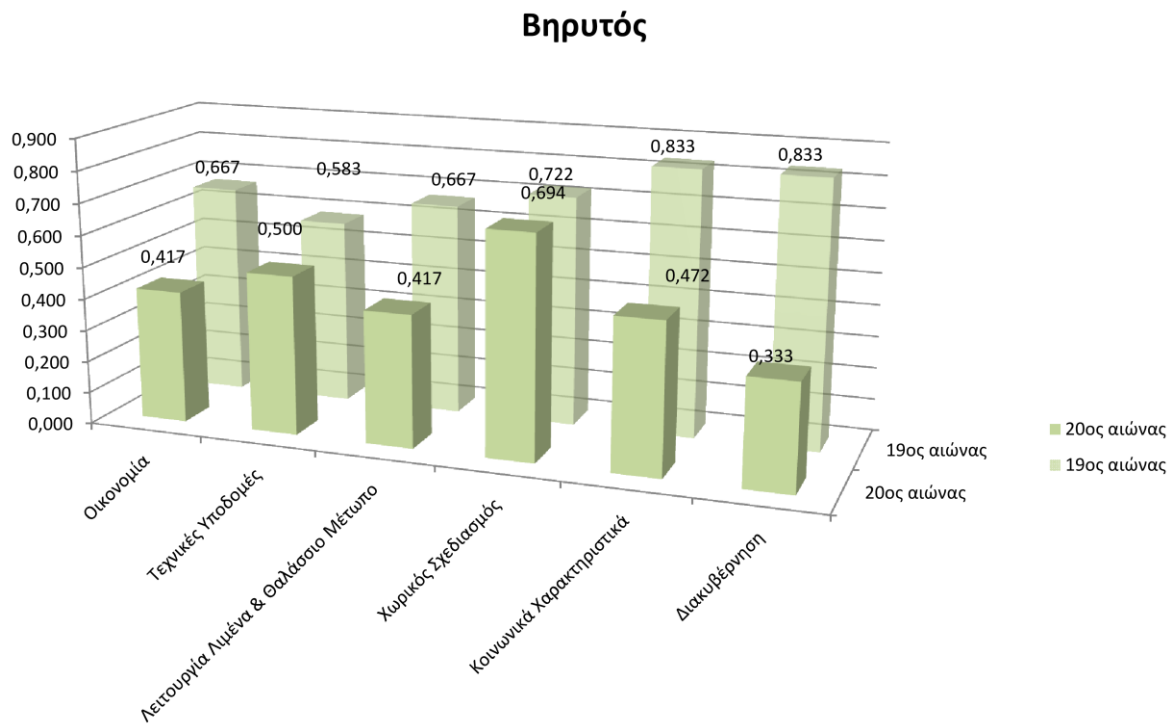
Πηγή: *Ιδία Επεξεργασία*

Γράφημα 9.26: Επίπεδο ανάπτυξης Κωνσταντινούπολη 19ος-20ος αιώνας



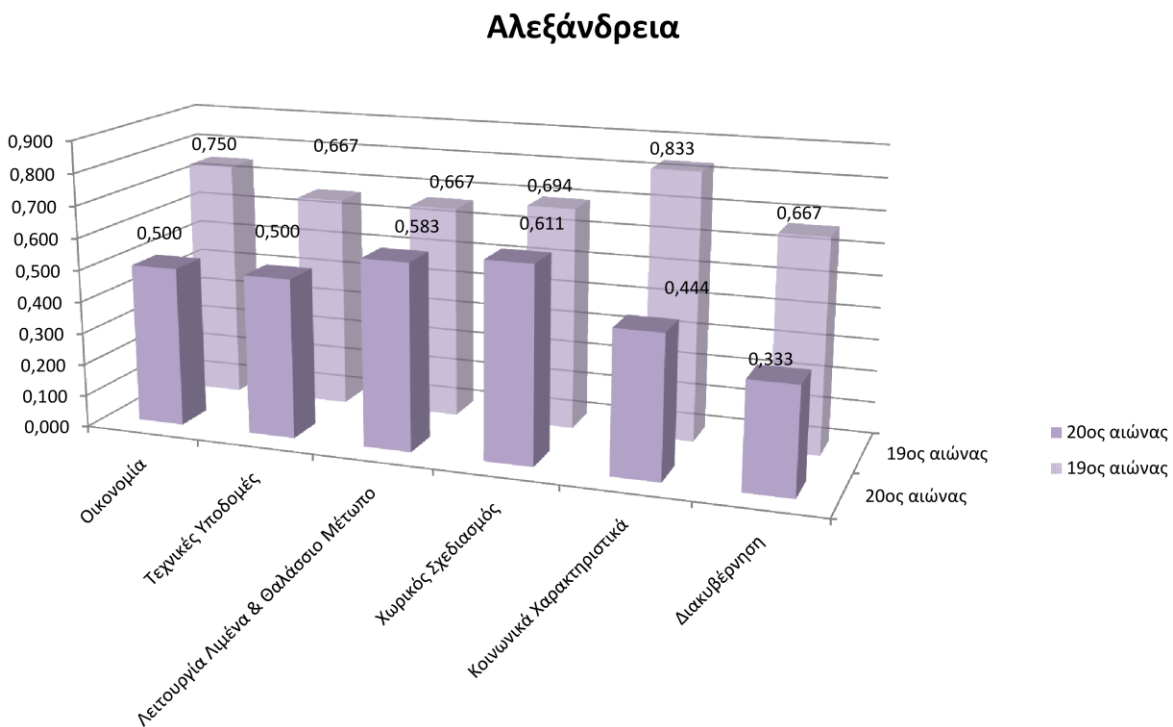
Πηγή: *Ιδία Επεξεργασία*

Γράφημα 9.27: Επίπεδο ανάπτυξης Βηρυτού 19ος-20ος αιώνας



Πηγή: *Ιδία Επεξεργασία*

Γράφημα 9.28: Επίπεδο ανάπτυξης Αλεξάνδρειας 19ος-20ος αιώνας



Πηγή: *Ιδία Επεξεργασία*

Από τα παραπάνω γραφήματα προκύπτει ότι εκτός από την Κωνσταντινούπολη, η οποία εμφανίζει την ίδια ή ακόμη και βελτιωμένη εικόνα σε κάποιους επιμέρους τομείς τον 20<sup>ο</sup> αιώνα, οι υπόλοιπες τέσσερις πόλεις παρουσιάζουν σαφώς καλύτερη εικόνα τον 19<sup>ο</sup> αιώνα ως μέρη της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Ο 20<sup>ος</sup> αιώνας βέβαια, θεωρείται ιδιαίτερα ταραχώδης (2 Παγκόσμιοι Πόλεμοι, Βαλκανικοί Πόλεμοι κτλ.) αποτελώντας μία μεταβατική περίοδο για τις πόλεις καθώς με την κατάλυση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, θα αποτελέσουν πόλεις ανεξάρτητων εθνικών κρατών.

Ο μοναδικός τομέας που υστερεί αισθητά η Κωνσταντινούπολη τον 20<sup>ο</sup> αιώνα είναι τα κοινωνικά χαρακτηριστικά λόγω των διαδικασιών εκτουρκισμού της πόλης που εφαρμόστηκαν από την κεντρική τουρκική κυβέρνηση. Η ίδια ακριβώς εικόνα εμφανίζεται όμως σε όλες τις πόλεις, με τις αντίστοιχες πολιτικές από όλα τα αντίστοιχα Κράτη: το ελληνικό για την Θεσσαλονίκη, το Αιγυπτιακό για την Αλεξάνδρεια, το Λιβανέζικο για την Βηρυτό και το Τουρκικό για την Σμύρνη. Βασικό μέλημα αποτελεί η παρουσίαση του οθωμανικού παρελθόντος των πόλεων ως μία απλή παρένθεση στην ιστορία και τοπιογραφία τους.

Τέλος, ο πίνακας που ακολουθεί προκύπτει από την επεξεργασία των πινάκων matrix και περιλαμβάνει τον πολυσύνθετο δείκτη μετασηματισμού των πέντε πόλεων για τον 19<sup>ο</sup> και τον 20<sup>ο</sup> αιώνα.

Πίνακας 9.13: Δείκτης Συγκριτικής αξιολόγησης πόλεων 19ος-20ος αιώνας

Περίοδος Αναφοράς	Σμύρνη	Θεσσαλονίκη	Κωνσταντινούπολη	Βηρυτός	Αλεξάνδρεια
19 <sup>ος</sup> Αιώνας	4,306	4,194	4,306	4,306	4,278
20 <sup>ος</sup> Αιώνας	2,944	3,000	3,944	2,833	2,972

*Πηγή: Ίδια Επεξεργασία*

Το συμπέρασμα που εξάγεται είναι ότι ναι μεν υπάρχει μία κατάταξη για τον 19<sup>ο</sup> αιώνα όπου η Κωνσταντινούπολη, η Βηρυτός και η Σμύρνη προηγούνται και έπονται η Αλεξάνδρεια και η Θεσσαλονίκη, ωστόσο οι διαφορές στον δείκτη είναι πολύ μικρές. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι α) και οι πέντε βρίσκονται σε παρόμοιο αναπτυξιακό επίπεδο την εν λόγω περίοδο και παρουσιάζουν τις ίδιες αναπτυξιακές προοπτικές, β) βρίσκονται στο ίδιο επίπεδο αστικής ιεραρχίας εντός Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και γ) η Πύλη δίνει την ίδια αναπτυξιακή

βαρύτητα και στις πέντε πόλεις, προωθώντας τις ίδιες μεταρρυθμίσεις και υλοποιώντας με την ίδια φιλοσοφία τεχνικές υποδομές. Αξίζει να σημειωθεί ότι κοινός παρονομαστής και στις πέντε πόλεις αποτελεί η ιδιότητά τους ως πόλεις-λιμάνια και η λειτουργία τους ως εμπορικοί και μεταφορικοί πόλοι της Αυτοκρατορίας. Κατ' επέκταση, σε όλες απαντάται το κοσμοπολίτικο στοιχείο (πέραν του πολυπολιτισμικού που χαρακτηρίζει πολλές πόλεις της Αυτοκρατορίας) που απορρέει από την έλευση ευρωπαϊών εμπόρων, αξιωματούχων, διπλωματών και για την υποστήριξη της εμπορικής δραστηριότητας που ανθεί στις πόλεις. Η εξέλιξη βέβαια αυτή έχει έκδηλα αποτελέσματα τόσο στην κοινωνική και οικονομική φυσιογνωμία των πόλεων όσο και στον αστικό ιστό.

Από τη μακροσκοπική ανάλυση που επιχειρήθηκε για τις πόλεις και την αντίστοιχη συμπλήρωση των πινάκων matrix, προκύπτουν εντελώς διαφοροποιημένοι δείκτες για τον 20<sup>ο</sup> αιώνα. Η πρώτη παρατήρηση αφορά στην αναπτυξιακή ύφεση που παρουσιάζουν στο σύνολό τους οι πόλεις, με μικρότερη αυτή της Κωνσταντινούπολης. Τη μεγαλύτερη πτώση γνωρίζει η Βηρυτός, η οποία από την πρώτη συγκριτικά θέση του 19<sup>ου</sup> αιώνα, υποχωρεί στην τελευταία στην αντίστοιχη συγκριτική αξιολόγηση για τον 20<sup>ο</sup> αιώνα. Αξίζει να σημειωθεί ότι η Θεσσαλονίκη αν και για τον 19<sup>ο</sup> αιώνα βρίσκεται στην τελευταία θέση, στον 20<sup>ο</sup> αιώνα προάγεται στη δεύτερη.

## 10 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

### Γενικά

Αναφορικά με τη διαμόρφωση και εξέλιξη των πόλεων καταλήγουμε ότι αποτελεί μία μακρά και περίπλοκη διαδικασία. Η ποικιλία των αστικών μορφών μπορεί να αποδοθεί στις πολύπλοκες λειτουργίες που αυτές εκτελούν. Οι πρώτες πόλεις μεγάλωσαν γύρω από τις αγορές όπου τα αγαθά από μακρινούς τόπους θα μπορούσαν να ανταλλαγούν με τοπικά προϊόντα. Σε όλη τους την ιστορία οι πόλεις έχουν ιδρυθεί στις διασταυρώσεις των δικτύων μεταφοράς, όπως ένας οδικός άξονας, ένα ποταμός ή ένα λιμάνι. Οι αρχαίοι λαοί είχαν ιερούς τόπους, γύρω από τους οποίους αναπτύχθηκαν. Επιπροσθέτως, οι πόλεις συχνά παρείχαν προστασία σε περιόδους αναταραχών. Κατά τη διάρκεια αυτών, τα τείχη που δημιουργούνταν εξυπηρετούσαν τους κατοίκους προσφέροντάς τους συνθήκες ασφάλειας εντός αυτών. Οι δομές των πόλεων διαμορφώθηκαν κάτω από διάφορες συγκυρίες ιστορικής και κοινωνικής φύσης και εδραιώθηκαν συσσωρευτικά ή συνθετικά, δίπλα ή πάνω σε προϋπάρχουσες μορφές.

Μέχρι τις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα, οι υπό έρευνα πόλεις εμφανίζουν τα τυπικά χαρακτηριστικά των αστικών κέντρων της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, όπως για παράδειγμα η συνύπαρξη κατοίκων από διαφορετικά εθνοτικο-θρησκευτικά υπόβαθρα, ο χωρισμός του αστικού χώρου σε μαχαλάδες σύμφωνα με θρησκευτικά και εθνοτικά κριτήρια και η ύπαρξη δημόσιων κτιρίων που σχετίζονται με την οθωμανική διοίκηση και καθημερινότητα όπως μπεζεστένια, λουτρά και μεντρεσέδες. Ωστόσο, κατά τη διάρκεια του 19<sup>ου</sup> αιώνα, οι πόλεις υπέστησαν μία σειρά αλλαγών που τις μεταμόρφωσαν ριζικά.

Σύμφωνα με τον Νικολαΐδη (2012), οι οθωμανικές πόλεις θα γνωρίσουν και αυτές με τη σειρά τους τις επιδράσεις της Δύσης. Τα παραδοσιακά μεταπρατικά κέντρα που βρίσκονταν στην ενδοχώρα της Αυτοκρατορίας θα παρακμάσουν καθώς το εμπόριο κινείται προς τα λιμάνια με σκοπό να εφοδιάσει με πρώτες ύλες τις βιομηχανικά ανεπτυγμένες χώρες της Δυτικής Ευρώπης. Συνεπώς, οι πόλεις-λιμάνια θα γνωρίσουν σημαντική ανάπτυξη ως κέντρα εμπορίου και μεταφορών. Λόγω αυτής τους της ιδιότητας, θα προσελκύσουν ένα μεγάλο αριθμό ευρωπαίων εμπόρων, οι οποίοι θα δράσουν καταλυτικά στην υιοθέτηση δυτικών προτύπων. Ευρωπαϊκές εταιρείες αναλαμβάνουν σημαντικά τεχνικά έργα όπως την επέκταση των λιμένων, την εγκατάσταση τηλεγράφου και την κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου. Το σιδηροδρομικό δίκτυο στην ουσία θα επισφραγίσει το ημιαποικιακό καθεστώς

στο οποίο είχε περιέλθει η Οθωμανική Αυτοκρατορία. Μέσω του δικτύου οι ευρωπαϊκές δυνάμεις στοχεύουν στην εξαγωγή των πρώτων υλών για την τροφοδοσία των βιομηχανιών τους, ένα πρότυπο που ισχύει κατά κόρον στις ευρωπαϊκές αποικίες σε Αφρική και Ασία. Επιπλέον, τα εμπορικά συμφέροντα των υπηκόων των ευρωπαϊκών κρατών εξασφαλίζονται μέσω του καθεστώτος των Διομολογήσεων. Ωστόσο, η παρουσία Ευρωπαίων θα επιφέρει νέες ανάγκες και νέα κτίρια θα ανεγερθούν με σκοπό να τις καλύψουν. Τα χάνια και τα караβανσεράι θα αντικατασταθούν από ξενοδοχεία ενώ παράλληλα θα κατασκευαστούν θέατρα, όπερες, λέσχες, σχολεία και νοσοκομεία για να καλύψουν όχι μόνο τις ανάγκες των Ευρωπαίων αλλά και της κοινωνικής ελίτ των Κοινοτήτων της Αυτοκρατορίας.

Το άνοιγμα της εσωτερικής οθωμανικής αγοράς στον δυτικό ανταγωνισμό και τα ευρωπαϊκά κεφάλαια κυρίως μετά την αγγλο-οθωμανική εμπορική συμφωνία του 1838 που καταργεί τα κρατικά μονοπώλια στις εξαγωγές και δημιουργεί ευνοϊκούς όρους για τις εισαγωγές, θα συντελέσει στην ανάπτυξη των συναλλαγών, κυρίως στα μεγάλα αστικά κέντρα όπως είναι η Σμύρνη.

Το λιμάνι θα καθορίσει το μέλλον της πόλης και θα αποβεί ο καθοριστικός συντελεστής της ευημερίας και του νέου μύθου. Τα ιστορικά λιμενικά τοπία της ανατολικής Μεσογείου παρουσιάζουν εντυπωσιακές ομοιότητες εξαιτίας της κοινής προέλευσης και των ομοιόμορφων τεχνολογικών και πολεοδομικών χαρακτηριστικών τους. Η κατασκευή των λιμένων της εν λόγω περιοχής υπαγορεύθηκε από την ενσωμάτωση αυτής στην παγκόσμια οικονομία από το 1850 μετά τη διάνοιξη της διώρυγας του Σουέζ. Η δημιουργία τους λειτούργησε ως πύλη για πολλαπλούς νεωτερισμούς στις παραδοσιακές πόλεις της περιοχής, επιφέροντας τον ριζικό μετασχηματισμό της παλιάς μορφής τους. Άλλωστε, η ανάδυση της κοσμοπολίτικης ανατολικής μεσογειακής πόλης των αρχών του 20ου αιώνα συνιστά εξαγόμενο αυτής της διαδικασίας. Μεταξύ 1868 και 1910, λιμενικά έργα εκτελούνται σε όλες τις σημαντικές πόλεις-λιμάνια της περιοχής, όπως η Αλεξάνδρεια, η Βηρυτός, η Σμύρνη, η Κωνσταντινούπολη και η Θεσσαλονίκη.

Συνεπώς, η λειτουργία των λιμένων καθώς και το επίπεδο των λιμενικών υποδομών αποτέλεσε καθοριστικό παράγοντα για την ανάπτυξη των πόλεων και την καθιέρωσή τους σε παγκόσμια αστικά δίκτυα. Όσο πιο δυναμικό είναι το λιμάνι μιας πόλης τόσο περισσότερους επενδυτές, εμπόρους, τραπεζίτες και εργατικό δυναμικό προσελκύει.

Οι Μεταρρυθμίσεις στην Αυτοκρατορία που θα ξεκινήσουν με την περίοδο του Τανζιμάτ (1839-1876) έχουν ως στόχο τον εκσυγχρονισμό του Κράτους. Ως εκσυγχρονισμός την εν λόγω περίοδο νοείται η προσπάθεια εκδυτικισμού και εξευρωπαϊσμού των αστικών κέντρων και των συνθηκών διαβίωσης. Αν και ο αρχικός στόχος θα είναι η εισαγωγή νέων

διοικητικών προτύπων και η παραχώρηση περισσότερων δικαιωμάτων στους μη μουσουλμάνους υπηκόους, εντούτοις θα επηρεαστεί καθοριστικά και η αστική γεωγραφία των πόλεων. Τα νέα κτίρια που δημιουργούνται για την κάλυψη των σύγχρονων αναγκών όπως πανεπιστήμια, διοικητικά μέγαρα και τράπεζες μιμούνται τις αντίστοιχες ευρωπαϊκές κατασκευές ενώ υιοθετούν και κάποια αρχιτεκτονικά και μορφολογικά στοιχεία της οθωμανικής παράδοσης (Νικολαΐδης, 2012).

Στόχος της οθωμανικής διοίκησης είναι η δημιουργία ενός πολεοδομικού ιστού με οικοδομικά τετράγωνα, μεγάλα βουλεβάρτα, χώρους πρασίνου και πλατείες. Όμως παρά τις προσδοκίες, η απαλλοτρίωση και η κατεδάφιση ιδιοκτησιών πρακτικά δεν θα εφαρμοστούν ποτέ. Η μοναδική σχεδόν δυνατότητα ανάπλασης προσφέρεται από τις πυρκαγιές, «δημιουργώντας» ελεύθερο χώρο στους πολεοδόμους για αστικό σχεδιασμό. Ταυτόχρονα, οι εύποροι αστοί εγκαταλείπουν τον αστικό ιστό για να εγκατασταθούν σε προάστια που συνδέονται πλέον με το κέντρο μέσω προαστιακού σιδηρόδρομου, τροχιόδρομου κτλ. Η δημιουργία προαστίων αλλά και η κατασκευή της πολυκατοικίας θα αλλοιώσουν τον παραδοσιακό οθωμανικό ιστό καθώς οι εθνοθησκευτικές κοινότητες πλέον αναμειγνύονται και ο διαχωρισμός από οριζόντιος μετατρέπεται σε κάθετο, όπου γίνεται πλέον βάσει του εισοδήματος και όχι εθνοθησκευτικών χαρακτηριστικών.

Μία βασική νεωτερικότητα που θα εισαχθεί την εν λόγω περίοδο είναι η υιοθέτηση κανόνων υγιεινής. Εμφανίζεται κυρίως μέσω τριών συνιστωσών: α) των οικοδομικών κανονισμών και των αποστάσεων των κτιρίων ή των υλικών κατασκευής, β) της χωροθέτησης χρήσεων και λειτουργιών και της απομάκρυνσης οχλουσών δραστηριοτήτων πχ απαγόρευση του ενταφιασμού των νεκρών στους αυλόγυρους λατρευτικών χώρων και μεταφορά των νεκροταφείων στις παρυφές των πόλεων και γ) την κατεδάφιση των τειχών ανοίγοντας το μέτωπο των πόλεων προς τη θάλασσα, δημιουργώντας καλύτερες συνθήκες αερισμού και φωτισμού στο εσωτερικό τους. Αξίζει ωστόσο να αναφερθεί ότι αν και το παραλιακό μέτωπο αποτελεί τη «βιτρίνα» των πόλεων όπου συγκεντρώνεται η πλειοψηφία των νεωτερισμών και των αστικών καινοτομιών της εποχής, στο εσωτερικό τους, τα περισσότερα προβλήματα παραμένουν με κυριότερα αυτά της έλλειψης δημόσιων χώρων και ρυμοτομίας.

Στα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα εμφανίζονται τα πρώτα δημοτικά όργανα στην Αυτοκρατορία, με την Κωνσταντινούπολη να αποτελεί την πρώτη πόλη που αποκτά Δημαρχία, έστω και σε πιλοτική μορφή. Ο θεσμός της δημοτικής αρχής εμφανίζεται και σε άλλες δυναμικές πόλεις της Αυτοκρατορίας όπως για παράδειγμα το 1863 στην Βηρυτό και το 1869 στην Θεσσαλονίκη ενώ το 1877 το κοινοβούλιο επέκτεινε το δημοτικό καθεστώς σε όλες τις πόλεις της αυτοκρατορίας. Ωστόσο, λόγω ελλιπούς χρηματοδότησης και υποστελέχωσης, τα περισσότερα από τα προβλεπόμενα καθήκοντα δεν εκτελούνται επαρκώς. Σε κάθε

περίπτωση, ο θεσμός λειτούργησε στοιχειωδώς για αρκετά χρόνια και ενεργοποιήθηκε ουσιαστικά μετά το 1870, αν και με πολλά προβλήματα και ατέλειες. Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι όλες οι πόλεις που απέκτησαν αρχικά Δημαρχία, διαθέτουν ισχυρή ευρωπαϊκή κοινότητα εμπόρων, οι οποίοι είναι εξοικειωμένοι με τους δυτικούς δημοτικούς θεσμούς, υπηρεσίες και ανέσεις. Ωστόσο, σε κάθε πόλη δε δημιουργούνται οι ίδιες πολιτικές ισορροπίες. Για παράδειγμα, στην Κωνσταντινούπολη η πρώτη Δημαρχία εγκαινιάστηκε στον ευρωπαϊκό τομέα της πόλης όπου συγκεντρώνονταν οι ευρωπαίοι υπήκοοι, έμποροι και διπλωμάτες καθώς θεωρούνταν ότι ο θεσμός θα εξυπηρετούσε τα συμφέροντά τους και θα αναβάθμιζε την ποιότητα ζωής της πόλης. Από την άλλη, στην Αλεξάνδρεια οι Ευρωπαίοι πρόξενοι θεώρησαν απειλή τον θεσμό της Δημαρχίας και ότι θα επηρεάσει αρνητικά τα κυριαρχικά δικαιώματά τους, ενώ ανησυχούσαν και για υποεκπροσώπηση στο Δημαρχιακό Συμβούλιο καθώς ο πληθυσμός των ξένων αποτελούσε μόλις το 1/3 του συνολικού πληθυσμού της πόλης. Σε γενικές γραμμές, ο θεσμός της Δημαρχίας λειτούργησε θετικά στην ανάπτυξη και στον εξωραϊσμό των πόλεων δημιουργώντας ουσιαστικά μία πρωτόλεια μορφή αστικής διακυβέρνησης και μετάβασης από τα δεσποτικά καθεστώτα σε πιο δημοκρατικές και συμμετοχικές δομές.

Κατά τον 19<sup>ο</sup> αιώνα επικρατεί μία πόλωση, αν όχι διαχωρισμός, των κοινωνικών ομάδων στις πόλεις. Η διαβίωση μεταξύ «ομοίων» παρείχε τη δυνατότητα να επωφελούνται από τη θρησκευτική, κοινωνική αλλά και σημασιολογική προσφορά της κοινότητά τους: εκπαίδευση, υγεία, κοινωνική αρωγή κτλ. Έτσι, την ίδια περίοδο οι διάφορες κοινότητες βρίσκονται εγκλωβισμένες σε μία δυναμική επιβεβαίωσης της ταυτότητάς τους, γεγονός που έχει πολλαπλές επιπτώσεις στην αστική σύνθεση.

Ενώ λοιπόν αρχικά η χωρική κατανομή των κοινοτήτων γίνεται βάσει εθνο-θρησκευτικών κριτηρίων και στις πέντε πόλεις, στη συνέχεια ο διαχωρισμός γίνεται βάσει κοινωνικο-οικονομικών κριτηρίων. Εξάιρεση αποτελεί η Βηρυτός όπου κυριαρχούν οι θρησκευτικές σέκτες. Στην Αλεξάνδρεια, λόγω της έντονης παρουσίας της αστικής τάξης και της σημαντικής επιρροής των παροικιών παρουσιάζεται πιο έντονα από παντού αυτός ο κάθετος διαχωρισμός, όπου ο έντονος δυαδισμός της πόλης εκφράζεται και χωρικά.

Η άνοδος του εθνικισμού και οι συγκρούσεις μεταξύ των κρατών που θα προκύψουν από τη διάσπαση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας θα αλλοιώσουν ανεπανόρθωτα την πληθυσμιακή σύνθεση των πόλεων αυτών, οι οποίες από πολυεθνοτικές οθωμανικές θα εξελιχθούν βίαια κατά τον 20<sup>ο</sup> αιώνα σε μονοεθνικές πόλεις.

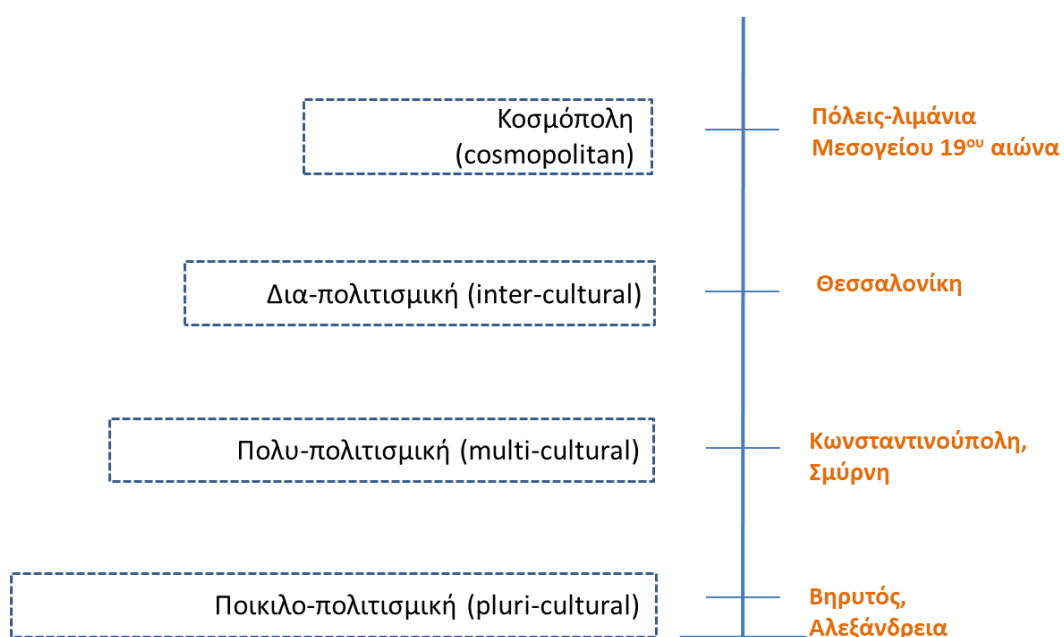
Όλες οι νέες διοικήσεις μετά την ανάδυση των Εθνικών Κρατών έκριναν ότι η περίοδος που οι πόλεις ανήκαν στην Οθωμανική Αυτοκρατορία θα πρέπει να εξαλειφτεί όσο το δυνατόν



πιο γρήγορα από την αστική τυπολογία και λειτουργία τους. Το οθωμανικό παρελθόν θα πρέπει να αποτελέσει απλή παρένθεση στην ιστορία και τοπιογραφία των πόλεων. Στην πράξη αυτό σημαίνει είτε την απαλοιφή του ανατολίτικου στοιχείου (Βηρυτός), του μουσουλμανικού στοιχείου (Θεσσαλονίκη), του χριστιανικού στοιχείου (Κωνσταντινούπολη και Σμύρνη) είτε του αποικιακού στοιχείου (Αλεξάνδρεια). Σε κάθε περίπτωση σημαίνει απώλεια του κοσμοπολίτικου χαρακτήρα των πόλεων.

Στην εικόνα που ακολουθεί, παρουσιάζεται το επίπεδο πολυτισμικότητας κάθε πόλης στο ξεκίνημα του 21<sup>ου</sup> αιώνα και πού αυτή εντοπίζεται βάσει του σχήματος που δημιουργήθηκε στο πρώτο κεφάλαιο. Από αυτό προκύπτει ότι ενώ οι πόλεις-λιμάνια του 19<sup>ου</sup> αιώνα ανήκουν στην κατηγορία των κοσμοπόλεων όπου επικρατεί η πολιτισμική μίξη του πληθυσμού διατηρώντας η κάθε ομάδα την ιδιαιτερότητά της, καμία από αυτές στο πέρασμα των δύο υπό έρευνα αιώνων δεν παρέμεινε σε αυτή. Η Θεσσαλονίκη εντοπίζεται στην αμέσως επόμενη κατηγορία της διαπολιτισμικής πόλης, όπου κυριαρχεί η αποδοχή και η συμπάθεια της διαφορετικής κουλτούρας και των πεποιθήσεων. Οι δύο πόλεις της Τουρκίας απαντώνται στην κατηγορία πολύ-πολυτισμικών πόλεων όπου υπάρχει μεν θεσμοθέτηση των μειονοτικών ομάδων και των πολιτισμικών οργανισμών, όμως οι μειονοτικές ομάδες παραμένουν περιθωριοποιημένες σε σχέση με τους υποδοχείς πληθυσμούς. Τέλος, οι δύο αραβικές πόλεις, η Βηρυτός και η Αλεξάνδρεια υπάγονται στη λιγότερο ανεκτική κατηγορία πολυτισμικότητας, εκείνη της ποικιλο-πολιτισμικής πόλης όπου η συνύπαρξη διαφορετικών πολιτισμικών ομάδων οδηγεί σε απομόνωση και περιθωριοποίηση των μειονοτικών ομάδων.

Εικόνα 10.1: Επίπεδο πολυτισμικότητας των πόλεων στην απαρχή του 21ου αιώνα



**Πηγή: Ιδία Επεξεργασία**

Η κατάταξη των πόλεων δύναται να ερμηνευτεί και εάν τις θέσουμε σε ένα ευρύτερο και διεθνοποιημένο πλαίσιο καθώς η μεν Θεσσαλονίκη ανήκει στην Ευρωπαϊκή Ένωση όπου δίνεται ιδιαίτερη βαρύτητα σε θέματα κοινωνικής συνοχής, ισότητας και σεβασμού της διαφορετικότητας, ενώ η Τουρκία (Κωνσταντινούπολη, Σμύρνη) που βρίσκεται σε ενταξιακή διαδικασία έχει ακόμη αρκετά ζητήματα να επιλύσει στην κατεύθυνση αυτή. Στις δε αραβικές πόλεις της Αλεξάνδρειας και της Βηρυτού, αφενός τα συγκεκριμένα ζητήματα βρίσκονται πολύ χαμηλά στη σύγχρονη ατζέντα τους και αφετέρου, αποτελούν πεδίο δράσης πολλών εξτρεμιστικών οργανώσεων.

Με την κατάλυση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, οι πόλεις γνώρισαν μία ραγδαία αστικοποίηση με τον πληθυσμό τους να αυξάνεται κατακόρυφα μετά και την προσέλκυση εργατικού δυναμικού από την ύπαιθρο. Ωστόσο, οι οικονομικοί δείκτες τους και οι δείκτες ευημερίας δεν είχαν την αντίστοιχη ανοδική πορεία. Μάλιστα για την κάλυψη των στεγαστικών αναγκών του πληθυσμού, οικοδομήθηκαν και επεκτάθηκαν άναρχα υποβαθμίζοντας τόσο το αστικό τους περιβάλλον όσο και τις πέριξ αυτών περιοχές. Ενώ λοιπόν συνεχίζουν να διατηρούν τον ρόλο της μητρόπολης για λόγους κυρίως πληθυσμιακούς, σε καμία περίπτωση δεν υποστηρίζουν την πρότερη δυναμική τους. Η συγκεκριμένη διαπίστωση επιβεβαιώνεται και από τον πολυσύνθετο δείκτη και την συγκριτική ανάλυση των πόλεων, τόσο μεταξύ τους όσο και μεταξύ του 19<sup>ου</sup> και του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Ακόμη και η Κωνσταντινούπολη που σήμερα (21<sup>ο</sup> αιώνα) λειτουργεί ως παγκοσμίουπολη και βρίσκεται σε σαφώς καλύτερη θέση από τις υπόλοιπες, τον 20<sup>ο</sup> αιώνα βρισκόταν σε διαδικασίες αναζήτησης ταυτότητας και ισχυροποίησης της δυναμικής της.

Η απότομη ανάδυση των εθνικών κρατών κατέληξε στην περιθωριοποίηση βασικών τομέων της κληρονομιάς των πόλεων σε μία προσπάθεια δημιουργίας και εδραίωσης νέων εθνικών αφηγήσεων. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα τη διάλυση της αστικής συνέχειας στις πόλεις γεγονός που επηρέασε όχι μόνο την ταυτότητα και τον αυτοπροσδιορισμό των πόλεων στα παγκόσμια αστικά δίκτυα αλλά και την αναπτυξιακή τους διαδικασία και δυναμική, στερώντας τους ένα σημαντικό κεφάλαιο διαφοροποίησης και εξειδίκευσης. Εξάλλου, η αίσθηση της πολιτιστικής αλλοτρίωσης αλλά και του οικονομικού ανταγωνισμού των πόλεων καθιστά τη δυναμική της τοπικής ταυτότητας και εικόνας μιας περιοχής ως μοναδικό αντίβαρο στις διεθνείς αυτές πιέσεις.

Η απώλεια της αρχιτεκτονικής και πολιτιστικής κληρονομιάς μέσω των επιθετικών και πολλές φορές ισοπεδωτικών πολιτικών που ακολουθήθηκαν και από τα τέσσερα Κράτη που διαδέχτηκαν την Οθωμανική Αυτοκρατορία, σε συνδυασμό με την απώλεια του κοσμοπολίτικου χαρακτήρα των πόλεων στα πλαίσια της «εθνοτικής κάθαρσης και

ομογενοποίησης» των πόλεων αποτελούν τους κυριότερους παράγοντες αναπτυξιακής υστέρησης των πόλεων στα μέσα του 20<sup>ου</sup> αιώνα συγκριτικά με την πρότερη κατάσταση του 19<sup>ου</sup> αιώνα.

Η πολιτιστική κληρονομιά των πόλεων ακολουθεί μια ευρεία διάσταση της έννοιας του μνημείου σε καθετί που μπορεί να μεταδώσει μια πληροφορία από το παρελθόν μας (Ζήβας, 1997). Σε αυτά τα πλαίσια, ένα μνημείο δεν είναι μόνο το κτήριο, αλλά και το περιβάλλον του, ο εξοπλισμός του, το αφήγημά του που αποτελούν ένα ενιαίο σύνολο. Τα ιδιαίτερα αυτά στοιχεία των μνημείων της πόλης, ως σύνολο, αντιπροσωπεύουν ένα συμβολικό και πολιτισμικό πεδίο από το οποίο προκύπτουν στοιχεία τοπικής ταυτότητας. Επομένως, τα μνημεία διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στη διαδικασία δημιουργίας σταθερών ηθικών αξιών: εγγράφουν στον χώρο ένα μόνιμο διαρκές ίχνος, το οποίο αποτελεί το θεμέλιο της μνημονικής και της ιστορικής συνοχής των τόπων. Από πολλούς ερευνητές μάλιστα, η πόλη θεωρείται ο τόπος όπου καταγράφεται η συλλογική μνήμη των λαών. Σύμφωνα με τον Rossi (1991) «...η συλλογική μνήμη αποτελεί ένα από τα κυριότερα στοιχεία μετασχηματισμού της πόλης».

Η συνειδητή και στοχευμένη απώλεια της πολιτιστικής και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς σε συνδυασμό με την αλλοίωση του κοσμοπολίτικου χαρακτήρα τους αποτελούν τις βασικότερες παραμέτρους αρνητικής αστικής διαχείρισης των υπό έρευνα πόλεων.

Σήμερα παρατηρείται, σε άλλες περισσότερο και σε άλλες λιγότερο, μία νοσταλγική και εξιδανικευμένη (και πολύ συχνά εμπορευματοποιημένη) αναπόληση του πολυεθνικού και πολυπολιτισμικού παρελθόντος τους.

Οι τόποι των ιστορικών λιμανιών, τα μεγάλα αυτά τοπία του τεχνικού πολιτισμού που διαμορφώθηκαν για την εξυπηρέτηση των θαλάσσιων μεταφορών, συνιστούν κοινή κληρονομιά για τις πόλεις-λιμάνια της Μεσογείου. Πρόκειται για πολύτιμους χώρους που έχουν ενσωματωμένες τις μνήμες της ανταλλαγής και της επιχειρηματικότητας, του εμπορίου και της εργασίας, και αποτελούν ιδιαίτερα γνωρίσματα της τοπικής αλλά και ευρύτερης ταυτότητας των μεσογειακών πόλεων (Χαστάογλου, 2008β). Βασικό λοιπόν μέλημα των διοικήσεων θα πρέπει να αποτελέσει αφενός η λειτουργική και αισθητική ένταξή τους στον αστικό ιστό των πόλεων και αφετέρου, η αναζωογόνηση και αναβάθμισή τους συνοδευόμενα από ένα αφήγημα που περιλαμβάνει την πλούσια ιστορία τους.

Εν κατακλείδι, η απάντηση στα ερευνητικά ερωτήματα που τέθηκαν στην εισαγωγή της διατριβής και αφορούν την επίδραση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, των Τανζιμάτων και του στοιχείου της πολυπολιτισμικότητας στην εξέλιξη των πόλεων είναι ότι ήταν καθοριστική.

Δεν είναι άλλωστε τυχαίο ότι οι πόλεις αυτές ευημερούσαν στα τέλη του 19<sup>ου</sup> και στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, την περίοδο δηλαδή που η Οθωμανική Αυτοκρατορία παρήκμαζε.

Αναφορικά με το ερώτημα πότε βρέθηκαν αυτές οι πόλεις στο απόγειό τους και υπό ποιες συνθήκες, προέκυψε ότι οι πόλεις αυτές άνθισαν μεσούσης της παρακμής της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Επιπλέον, η βιομηχανική επανάσταση, η βελτίωση της ναυσιπλοΐας και η εισαγωγή των ατμόπλοιων μετατόπισε τις θέσεις των σημαντικών πόλεων από την ενδοχώρα στην παράκτια ζώνη της Μεσογείου, ευνοώντας το θαλάσσιο εμπόριο έναντι των χερσαίων εμπορικών διαδρομών, ενισχύοντας την αναπτυξιακή δυναμική των πόλεων-λιμανιών.

### Συγκριτική Ανάλυση Πόλεων

Ορισμένα κρίσιμα συμπεράσματα που προέκυψαν από τη συγκριτική ανάλυση των πέντε case studies είναι τα ακόλουθα:

Με τις διεθνείς συνθήκες και συγκυρίες να γίνονται ολοένα και πιο ευνοϊκές, η ανάπτυξη του εμπορίου έπαιξε κομβικό ρόλο στην ανάδειξη των πόλεων ως κάποια από τα σημαντικότερα λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι η Θεσσαλονίκη αποτελεί την πιο σημαντική από τις ευρωπαϊκές επαρχίες της Αυτοκρατορίας, κατά την υπό έρευνα περίοδο, ενώ στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα και η Σμύρνη αποτελεί το πιο σημαντικό βιομηχανικό και εμπορικό κέντρο της Αυτοκρατορίας μετά την Κωνσταντινούπολη. Τον ρόλο αυτό έρχεται να ενισχύσει το οδικό δίκτυο κύριων αρτηριών σε συνδυασμό με τη δημιουργία του δικτύου σιδηροδρόμων, ενώ οι γενικότερες κοινωνικοοικονομικές αλλαγές εκφράζονται και με τον εκσυγχρονισμό του κεντρικού αστικού ιστού.

Μέχρι και την κατάλυση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας: α) και οι πέντε βρίσκονται σε παρόμοιο αναπτυξιακό επίπεδο κατά την περίοδο που ερευνάται, παρουσιάζοντας τις ίδιες αναπτυξιακές προοπτικές, β) βρίσκονται στο ίδιο επίπεδο αστικής ιεραρχίας εντός Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και γ) η Πύλη δίνει την ίδια αναπτυξιακή βαρύτητα και στις πέντε πόλεις, προωθώντας τις ίδιες μεταρρυθμίσεις και υλοποιώντας με την ίδια φιλοσοφία τεχνικές υποδομές και δίκτυα. Κοινό παρονομαστή και στις πέντε πόλεις αποτελεί η ιδιότητά τους ως πόλεις-λιμάνια και η λειτουργία τους ως εμπορικοί και μεταφορικοί κόμβοι της Αυτοκρατορίας. Κατ' επέκταση, σε όλες απαντάται το κοσμοπολίτικο στοιχείο (πέραν του πολυπολιτισμικού που χαρακτηρίζει πολλές πόλεις της Αυτοκρατορίας) που απορρέει από την έλευση ευρωπαϊών εμπόρων, αξιωματούχων, διπλωματών κοκ για την υποστήριξη της εμπορικής δραστηριότητας που ανθεί στις πόλεις. Η εξέλιξη βέβαια αυτή έχει έκδηλα

αποτελέσματα τόσο στην κοινωνική και οικονομική φυσιογνωμία των πόλεων όσο και στον αστικό ιστό.

Από τη μακροσκοπική ανάλυση που επιχειρήθηκε για τις πόλεις και την αντίστοιχη συμπλήρωση των πινάκων matrix, προκύπτουν εντελώς διαφοροποιημένοι πολυσύνθετοι δείκτες για τον 20<sup>ο</sup> αιώνα. Η πρώτη παρατήρηση αφορά στην αναπτυξιακή ύφεση που παρουσιάζουν στο σύνολό τους οι πόλεις, με μικρότερη αναπτυξιακή υστέρηση αυτή της Κωνσταντινούπολης. Το συμπέρασμα αυτό προκύπτει καθώς όλοι οι επιμέρους δείκτες του 20<sup>ου</sup> αιώνα είναι μικρότεροι από εκείνους του 19<sup>ου</sup>. Τη μεγαλύτερη πτώση γνωρίζει η Βηρυτός, η οποία από την πρώτη συγκριτικά θέση του 19<sup>ου</sup> αιώνα, υποχωρεί στην τελευταία, στην σχετική συγκριτική αξιολόγηση για τον 20<sup>ο</sup> αιώνα. Αξίζει να σημειωθεί ότι η Θεσσαλονίκη αν και για τον 19<sup>ο</sup> αιώνα βρίσκεται στην τελευταία θέση, στον 20<sup>ο</sup> αιώνα προάγεται στη δεύτερη. Το αξιοσημείωτο είναι ότι ο δείκτης της μειώθηκε παρότι βελτιώθηκε η θέση της, γεγονός το οποίο δείχνει πόσο αισθητά υποχώρησαν οι υπόλοιπες πόλεις τον 20<sup>ο</sup> αιώνα, ο οποίος αποτελεί μία ασταθή και μεταβατική χρονολογική περίοδο για όλες τις πόλεις παγκοσμίως (2 Παγκόσμιοι Πόλεμοι, τέλος της αποικιοκρατίας και των Αυτοκρατοριών, ίδρυση ανεξάρτητων εθνικών κρατών κτλ.). Συμπερασματικά, εκτός από την Κωνσταντινούπολη, καμία άλλη από τις πέντε πόλεις δεν είναι σε θέση να υποστηρίξει το ρόλο που διαδραμάτιζε στην Οθωμανική Αυτοκρατορία. Επιπλέον, η Βηρυτός είναι η πόλη με τη μεγαλύτερη πτώση τόσο σε επίπεδο του δείκτη όσο και συγκριτικά με τις υπόλοιπες πόλεις, «πληρώνοντας» ουσιαστικά το τίμημα του καταστροφικού εμφυλίου πολέμου που την ταλάνιζε για 15 χρόνια.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι στο σύγχρονο πλαίσιο αστικής ανάπτυξης και πολιτικής, οι πόλεις καλούνται αφενός να συμβαδίσουν με τα νέα δεδομένα και να διαχειριστούν τις όποιες προκλήσεις παρουσιάζει το διεθνοποιημένο πλέον αστικό και οικονομικό περιβάλλον και αφετέρου, να αξιοποιήσουν την ιστορική τους και την ιδιαίτερη φυσιογνωμία τους, σε μία εποχή όπου η διαφοροποίηση έχει πρωτεύουσα σημασία στη διαδικασία ανταγωνιστικότητας των πόλεων. Οι πόλεις που δεν κατάφεραν να αναπτύξουν αντίστοιχους μηχανισμούς (Βηρυτός, Αλεξάνδρεια), απώλεσαν την αναπτυξιακή τους δυναμική και υποχώρησαν στην αστική κλίμακα.

### Σύγχρονες Προκλήσεις στον 21<sup>ο</sup> αιώνα

Οι βασικότερες προκλήσεις για τις 5 πόλεις, όπως προέκυψαν από τις αναλύσεις, διαπιστώσεις και συμπεράσματα των προηγούμενων κεφαλαίων συνοψίζονται στις εξής:

- ❖ Στην ανάκτηση του ρόλου τους ως μητροπολιτικά κέντρα της Μεσογείου και της Μέσης Ανατολής, δημιουργώντας ένα ανταγωνιστικό επιχειρηματικό περιβάλλον και προσελκύοντας ξένες επενδύσεις.
- ❖ Στην ανάπτυξη αειφορικού μοντέλου σχεδιασμού βιώσιμων χρήσεων γης. Οι μεγαλύτερες προκλήσεις από την ταχεία αστική εξάπλωση των πόλεων σχετίζονται με την περιβαλλοντική υποβάθμιση και τη διαχείριση των φυσικών πόρων αλλά και με κοινωνικές πιέσεις και διαδικασίες κοινωνικής ενσωμάτωσης, στέγασης και καταπολέμησης της φτώχειας.
- ❖ Στην υιοθέτηση στρατηγικών αστικού μετασχηματισμού και αναζωογόνησης με έμφαση στην ενίσχυση της εικόνας και της ανταγωνιστικότητάς τους. Βασική στόχευση θα πρέπει να αποτελεί η αξιοποίηση του παρελθόντος τους είτε αυτό σημαίνει αξιοποίηση της αρχιτεκτονικής και πολιτιστικής κληρονομιάς τους είτε της αναβάθμισης του αστικού τους περιβάλλοντος ώστε να ενταχτούν και να ενσωματωθούν αισθητικά και λειτουργικά στους αστικούς ιστούς των πόλεων.
- ❖ Στην αναβάθμιση και επέκταση των μεταφορικών υποδομών με δυνατότητες παροχής συνδυασμένων μεταφορών ώστε να λειτουργήσουν με τη δυναμική των εμπορευματικών και μεταφορικών κόμβων που τις διέκρινε στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα.
- ❖ Στην αναβάθμιση και επέκταση των τεχνικών υποδομών και των κατασκευών των πόλεων, υιοθετώντας τις αρχές της 4<sup>ης</sup> Βιομηχανικής Επανάστασης.
- ❖ Στη χωρική και λειτουργική σύνδεση των «πράσινων» και «μπλε» χώρων των πόλεων, με στόχο τόσο τη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων όσο και τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και της εξωστρέφειάς τους, αξιοποιώντας τις δυνατότητες και τα εργαλεία που προσφέρει η Γαλάζια Ανάπτυξη και Οικονομία, τονίζοντας ουσιαστικά τον χαρακτήρα τους ως πόλεις-λιμάνια.
- ❖ Στην ενίσχυση των διαδικασιών αστικής διακυβέρνησης και συμμετοχικού σχεδιασμού στις πόλεις, υιοθετώντας μοντέλα «από τα κάτω» (bottom-up) ανάπτυξης.
- ❖ Στη διαχείριση κρίσεων (ανθρωπιστικών, περιβαλλοντικών κτλ) και στην ανάπτυξη μηχανισμών αστικής ανθεκτικότητας με έμφαση στην κλιματική αλλαγή και στις μεταναστευτικές κρίσεις.

Οι παραπάνω διαπιστώσεις αναφορικά με τις προκλήσεις των υπό έρευνα πόλεων βρίσκονται σε συνάφεια και με τις πέντε βασικές προκλήσεις των πόλεων στο νέο

ανταγωνιστικό περιβάλλον σύμφωνα με τους Borja and Castells (1997), Sassen (2000b) και Newman and Thornley (2005): τη νέα οικονομική πραγματικότητα, τις αστικές υποδομές, την ποιότητα ζωής, την κοινωνική ενσωμάτωση και την αστική διακυβέρνηση. Μόνο όταν υιοθετούν ένα ικανό μοντέλο διαχείρισης όλων των παραπάνω είναι σε θέση να εξασφαλίσουν όσο το δυνατόν υψηλότερη θέση στην αστική ιεραρχική κλίμακα αλλά και να δημιουργήσουν ένα βιώσιμο περιβάλλον.

### Προοπτικές για μελλοντική έρευνα

Η παρούσα έρευνα, όπως και κάθε έρευνα άλλωστε, υπόκειται σε ορισμένους περιορισμούς, οι οποίοι τίθενται κυρίως στο πλαίσιο του σαφούς προσδιορισμού του ερευνώμενου αντικειμένου προκειμένου αυτή να ολοκληρωθεί σε εύλογο χρονικό διάστημα. Έτσι, προφανώς απομένουν πεδία ακόμα "ανεξερεύνητα" και ασφαλώς περιθώρια επέκτασης της έρευνας. Συγκεκριμένα, οι βασικοί περιορισμοί και ταυτόχρονα τα νέα πεδία διερεύνησης συνοψίζονται στα παρακάτω:

Ο 21<sup>ος</sup> αιώνας αποτελεί μία περίοδο όπου έχουν συντελεστεί καθοριστικές αλλαγές τόσο στον χωρικό σχεδιασμό όσο και στην αστική ανάπτυξη εν γένει. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, οι πέντε υπό έρευνα πόλεις να έχουν επηρεαστεί σημαντικά τις δύο αυτές δεκαετίες και να έχει μεταβληθεί σημαντικά η κατάσταση που βρίσκονταν στα τέλη του 20<sup>ου</sup> αιώνα (περίοδος όπου λήγει η έρευνα της παρούσας διατριβής).

Οι μετασχηματισμοί των πόλεων τις τελευταίες δεκαετίες είναι εντυπωσιακά εντονότεροι σε σχέση με το παρελθόν και προδιαγράφουν μια μελλοντική "εικόνα" των πόλεων που λίγη σχέση θα έχει με το παρελθόν και βέβαια δε μπορεί να «σχεδιαστεί» με βάση τις παλιότερες πρακτικές του σχεδιασμού. Με βάση αυτή την αφετηριακή διαπίστωση, δύναται να υπάρξει ένα follow-up της παρούσας διατριβής όπου θα ερευνηθούν οι μεταλλαγές των πόλεων σε όλα τα πεδία (δραστηριότητες / χρήσεις γης, ανάπτυξη / χωρικές ανισότητες, κοινωνία / κοινωνικός αποκλεισμός στον χώρο, αστικό περιβάλλον κ.ο.κ.) και σε όλα τα χωρικά επίπεδα: πόλεις, ευρύτερες περιοχές τους, ρόλος των πόλεων σε περιφερειακό, εθνικό και διεθνές επίπεδο. Έμφαση θα δοθεί στις «αδυναμίες» αλλά και τις «ευκαιρίες» που παρουσιάζουν οι μελλοντικές προοπτικές ανάπτυξης των πόλεων. Η νέα κατάσταση των πόλεων και οι προκλήσεις που συνδέονται με τις προοπτικές εξέλιξής τους οφείλουν να αντιμετωπιστούν με νέες στρατηγικές και νέα εργαλεία και καινοτόμες πρακτικές σχεδιασμού. Συνήθως, οι μεταβολές στον αστικό χώρο προχωρούν νωρίτερα στις πιο μεγάλες πόλεις, ιδιαίτερα στις μητροπολιτικές περιοχές. Οι τελευταίες αποτελούν κατά

κάποιον τρόπο ένα «εργαστήριο» για να μελετηθούν οι τάσεις, οι προοπτικές αλλά και οι νέες πρακτικές σχεδιασμού που αφορούν σε όλες τις κατηγορίες πόλεων.

Επιπλέον, αντικείμενο μελλοντικής έρευνας θα μπορούσε να αποτελέσει και η εφαρμογή του πολυσύνθετου δείκτη στις πόλεις κατά τη διάρκεια του 21<sup>ου</sup> αιώνα, όπου υπάρχουν διαθέσιμα στατιστικά και ποσοτικά στοιχεία και δεδομένα. Σε αυτή την περίπτωση οι μεταβλητές δύνανται να αυξηθούν και να εξειδικευτούν ακόμη περισσότερο, δεδομένης της εύκολης πλέον πρόσβασης στα απαραίτητα δεδομένα. Ο εν λόγω δείκτης θα μπορούσε να γενικευτεί ως μοντέλο και να επιτρέπει τη σύγκριση μεταξύ πόλεων-λιμανιών και πέραν της Μεσογείου, όπου θα είχε ιδιαίτερο ενδιαφέρον να ερευνηθεί η συσχέτιση μεταξύ της λειτουργίας των λιμένων και της ανάπτυξης των πόλεων αφενός αλλά και της εξέλιξης στην παγκόσμια αστική ιεραρχία αφετέρου.



## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### Ελληνόγλωσση

- Akbulut, R. (2009) «Ο αστικός εκσυγχρονισμός επί Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, οι μη μουσουλμάνοι και η οικοδόμηση της περιοχής *Kadikoy* ως σύγχρονου αστικού περιβάλλοντος», στο Σύνδεσμος Αποφοίτων Ζωγραφείου (επ.) *Συνάντηση στην Πόλη – το Παρόν και το Μέλλον*, Αθήνα: Εκδόσεις Καλειδοσκόπιο.
- Αναγνωστοπούλου, Σ. (2013) *Μικρά Ασία 19<sup>ος</sup> Αιώνας- 1919, Οι Ελληνορθόδοξες Κοινότητες – Από το Μιλλέτ των Ρωμιών στο Ελληνικό Έθνος*, Αθήνα: Εκδόσεις Πεδίο.
- Αναστασιάδης, Α. και Σταθακόπουλος, Π. (1986) «Η φυσιογνωμία της Πάνω Πόλης στην ιστορία, πολεοδομία και αρχιτεκτονική τυπολογία», *Η Θεσσαλονίκη μετά το 1912*, Θεσσαλονίκη: Κέντρο Ιστορίας Θεσσαλονίκης.
- Αναστασιάδου, Μ. (2008) *Θεσσαλονίκη 1830 – 1912, Μία μητρόπολη την εποχή των οθωμανικών μεταρρυθμίσεων*, Αθήνα: Βιβλιοπωλείον της Εστίας.
- Αναστασιάδου, Μ. και Ντυμόν, Π. (2007) *Οι Ρωμηοί της Πόλης, Τραύματα και Προσδοκίες*, Αθήνα: Βιβλιοπωλείον της Εστίας.
- Ανδρικοπούλου, Ε. (2008) «Η επίδραση των ευρωπαϊκών πολιτικών στο μετασχηματισμό της Θεσσαλονίκης μετά το 1900» στο Καυκαλάς, Γρ., Λαμπριανίδης, Λ. και Παπαμίχος, Ν. (επ.) *Η Θεσσαλονίκη στο μεταίχμιο, Η πόλη ως διαδικασία αλλαγών*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.
- Ανδρικοπούλου, Ε., Γιαννάκου, Α., Καυκαλάς, Γρ. και Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, Μ. (2007) *Πόλη και Πολεοδομικές Πρακτικές για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.
- Αράπογλου, Β. και Ροβολής, Α. (2003) *Αστική Οικονομική – Διδακτικές Σημειώσεις*, Τμήμα ΜΧΠΠΑ, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.
- Αχλάδη, Ε. (2006) «Από τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο μέχρι την ελληνική διοίκηση: το τέλος της κοσμοπολίτικης Σμύρνης» στο Συμυρνέλη, Μ. (επ.) *Σμύρνη, η λησμονημένη πόλη*, Αθήνα: Εκδόσεις Μεταίχμιο.
- Βαΐου, Ν., Μαντούβαλου, Μ. και Μαυρίδου, Μ. (2004) «Αθήνα 2004: Στα μονοπάτια της Παγκοσμιοποίησης», *Γεωγραφίες*, 7, σελ. 13-25.

- Βακαλόπουλος, Κ. (1980) *Οικονομική λειτουργία του μακεδονικού και θρακικού χώρου στα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα στα πλαίσια του διεθνούς εμπορίου*, Θεσσαλονίκη: Εταιρεία Μακεδονικών Σπουδών.
- Βακαλόπουλος, Κ. (1983) *Ιστορία της Θεσσαλονίκης*, Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σταμούλης Αντ.
- Βακαλόπουλος, Κ. (1988) *Νεότουρκοι και Μακεδονία (1908-1912)*, Θεσσαλονίκη: Αφοί Κυριακίδη.
- Βαλσαμίδης, Π. (1997-1998) «Τα τουρκικά σχολεία στο σαντζάκι της Θεσσαλονίκης κατά το 1901-1911», *Μακεδονικά*, σελ. 345-355.
- Βεράνη, Ε. (2008) *Οι επιπτώσεις της λειτουργίας των λιμανιών στον αστικό χώρο: Η περίπτωση της Θεσσαλονίκης*, Διπλωματική Διατριβή, Θεσσαλονίκη: Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο.
- Βεράνη, Ε. και Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, Μ. (2009) «Οι επιπτώσεις της λειτουργίας των λιμανιών στον αστικό χώρο: Η περίπτωση της Θεσσαλονίκης», άρθρο που δημοσιεύτηκε στο 2<sup>ο</sup> Συνέδριο «Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης», Σεπτέμβριος 2009, Βόλος.
- Βερέμης, Θ. (1977) «Οι οθωμανικές μεταρρυθμίσεις», *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τ.13, Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών.
- Βερέμης, Θ. (1999) *Ιστορία των Ελληνοτουρκικών Σχέσεων 1453 – 1998*, Αθήνα: Εκδόσεις Σιδέρης.
- Βερέμης, Θ. και Κωστής, Κ. (1984) *Η Εθνική Τράπεζα στη Μικρά Ασία (1919-1922)*, Αθήνα: Μ.Ι.Ε.Τ.
- Bilsel, C. (2006α) «Προς μία σύγχρονη μητρόπολη της Μεσογείου» στο Σμυρνέλη, Μ. (επ.) *Σμύρνη, η λησμονημένη πόλη*, Αθήνα: Εκδόσεις Μεταίχμιο.
- Bilsel, C. (2006β) «Μια πόλη ξαναγεννιέται από τις στάχτες της: Η δημιουργία της Δημοκρατικής Σμύρνης» στο Σμυρνέλη, Μ. (επ.) *Σμύρνη, η λησμονημένη πόλη*, Αθήνα: Εκδόσεις Μεταίχμιο.
- Βλασίδης, Β. (1997) «Η αυτονόμηση της Μακεδονίας: από τη θεωρία στην πράξη» στο Γούναρης, Β., Μιχαηλίδης, Ι. και Αγγελόπουλος, Γ. (επ.) *Ταυτότητες στη Μακεδονία*, Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση.
- Βογιατζάκη, Μ. (2004) «Αστική ζώνη αλληλεπίδρασης πόλης και λιμανιού στο πλαίσιο της δυναμικής των δύο συστημάτων» στο Οικονόμου, Δ., Σαρηγιάννης, Γ. και Σεργιάς, Κ. (επ.) *Πόλη και Χώρος από τον 20<sup>ο</sup> στον 21<sup>ο</sup> αιώνα*, Αθήνα: Εκδόσεις Μέμφις Α.Ε.
- Βουργουτζής, Ν. (2003) *Έμποροι στον Θερμαϊκό*, Θεσσαλονίκη: University Studio Press.
- Burgel, G. (2007) *Η σύγχρονη ευρωπαϊκή πόλη – Από το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο έως σήμερα*, Αθήνα: Εκδόσεις Πλέθρον.

- Γαβρά, Ε. (2016) «Πολιτιστικό και οικιστικό απόθεμα των ελληνικών Κοινοτήτων της Μικράς Ασίας» στο Πρακτικά Διεθνούς Επιστημονικού Συνεδρίου Σμύρνη: Η ανάπτυξη μιας μητρόπολης της Ανατολικής Μεσογείου (17ος αι.- 1922), Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο.
- Γαβριηλίδου, Μ. (2008) *Μητροπολιτική Ανάπτυξη και αστικός ανταγωνισμός: Ιστορική Μνήμη - Τοπότητα στο Σύγχρονο Βερολίνο*, Μεταπτυχιακή Διατριβή, Αθήνα: Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο.
- Γενική Γραμματεία Επικοινωνίας & Ενημέρωσης (2006) *Θεσσαλονίκη, Τεκμήρια Φωτογραφικού Αρχείου 1900-1980*, Αθήνα.
- Γερόλυμπου, Α. (1997) *Μεταξύ ανατολής και δύσης: βορειοελλαδικές πόλεις στην περίοδο των Οθωμανικών μεταρρυθμίσεων: Βόλος, Θεσσαλονίκη, Ιωάννινα, Σέρρες, Αλεξανδρούπολη, Καβάλα*, Αθήνα: Τροχαλία.
- Γιαννακόπουλος, Γ. (2001) «Στη Σμύρνη πριν την Καταστροφή», στο Συλλογικό Τόμο (επ.) *Σμύρνη, η Μητρόπολη του Μικρασιατικού Ελληνισμού*, Αθήνα: Εκδόσεις Έφεσος.
- Γιαννακού, Α. (2008) «Πολεοδομικά Σχέδια για τη Θεσσαλονίκη: Ιδεολογία και Πρακτική στη διάρκεια του 20ού αιώνα», στο Καυκαλάς, Γρ., Λαμπριανίδης, Λ. και Παπαμίχος, Ν. (επ.) *Η Θεσσαλονίκη στο μεταίχμιο - Η πόλη ως διαδικασία αλλαγών*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.
- Γιαννόπουλος, Γ. (1998) *Θαλάσσιες Μεταφορές*, Αθήνα: Εκδόσεις Συμμετρία.
- Γκιουβέν, Ν. (2006) *Εθνικισμός, κοινωνικές μεταβολές και μειονότητες*, Αθήνα: Βιβλιοπωλείον της Εστίας.
- Γοσποδίνη, Α. (2000) «Ο ανταγωνισμός των ευρωπαϊκών πόλεων και οι νέες “χρήσεις” του αστικού σχεδιασμού: μία πρόκληση για τις ελληνικές πόλεις», στο Συλλογικό Τόμο (επ.) *Δεκαεπτά κείμενα Για το Σχεδιασμό, τις Πόλεις και την Ανάπτυξη*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.
- Γοσποδίνη, Α. (2006) «Σκιαγραφώντας, ερμηνεύοντας και ταξινομώντας τα νέα τοπία της μεταβιομηχανικής πόλης», στο Γοσποδίνη, Α. και Μπεριάτος, Η. (επ.) *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.
- Γοσποδίνη, Α. (2008) «Η εντεινόμενη βαρύτητα και πολυπλοκότητα του χωρικού σχεδιασμού στο νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον», στο Γοσποδίνη, Α. (επ.) *Διάλογοι για το σχεδιασμό του χώρου και την ανάπτυξη*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική
- Γούναρης, Β. και Παπαπολυβίου, Π. (2001) *Ο φόρος του αίματος στην κατοχική Θεσσαλονίκη: ξένη κυριαρχία - αντίσταση και επιβίωση*, Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Παρατηρητής.
- Carpentier, J. et Lebrun, F. (2009) *Ιστορία της Μεσογείου*, Αθήνα: Εκδόσεις Πατάκη.
- Δάγκας, Α. (2010) *Η περιφέρεια Θεσσαλονίκης στον 20<sup>ο</sup> αιώνα*, Αθήνα: Εκδόσεις Επίκεντρο.
- Derruau, M. (1987) *Ανθρωπογεωγραφία*, Αθήνα: Μ.Ι.Ε.Τ.

- De Scherzer, C. (1995) *Σμύρνη: Γεωγραφική, Οικονομική και Πολιτιστική Θεώρηση*, Αθήνα: Εκδόσεις Ιστορητής.
- Δημητριάδης, Β. (1983) *Τοπογραφία της Θεσσαλονίκης κατά την εποχή της Τουρκοκρατίας 1430-1912*, Θεσσαλονίκη: Εταιρεία Μακεδονικών Σπουδών.
- Δημητριάδης, Β. (1997) *Η Θεσσαλονίκη της παρακμής*, Ηράκλειο: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης.
- Δημητριάδης, Ε. (1983) «Θεσσαλονίκη: Μία αναφορά στην πολεοδομική της εξέλιξη», *Αρχαιολογία*, 7, σελ.107-108.
- Δροσάκη, Ε. (2000) *Εν Θεσσαλονίκη... Από τον πόλεμο, την κατοχή και την αντίσταση*, Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Εντός.
- Dunleavy, P. (2003) *Η Διδακτορική Διατριβή*, Αθήνα: Εκδόσεις Πλέθρον.
- Εξερτζόγλου, Χ. (2000) «Η συγκρότηση του δημοσίου χώρου στην Κωνσταντινούπολη τον 19<sup>ο</sup> αιώνα», στο Εταιρεία Σπουδών Νεοελληνικού Πολιτισμού και Γενικής Παιδείας (επ.) *ο Εξω-Ελληνισμός, Κωνσταντινούπολη και Σμύρνη 1800-1922: Πνευματικός και Κοινωνικός Βίος*, Αθήνα: Εκδόσεις Πορεία.
- Ζαφείρης, Χ. (2007) *Η μνήμη της πόλης, Η Θεσσαλονίκη τον 19<sup>ο</sup> και τον 20<sup>ο</sup> αιώνα*, Αθήνα: Εκδόσεις Γνώση.
- Ζήβας, Δ. (1997) *Τα μνημεία και η πόλη*, Αθήνα: Εκδόσεις LIBRO.
- Ζωγράφος, Γ. και Δέφνερ, Α. (2009) «Μεσογειακές πόλεις: Η ιστορικότητα ως μέσο ανάπτυξης του τουρισμού» άρθρο που δημοσιεύτηκε στο 2<sup>ο</sup> Συνέδριο «Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης», Βόλος, Σεπτέμβριος 2009.
- Georgelin, H. (2007) *Σμύρνη, Από τον κοσμοπολιτισμό έως τους εθνικισμούς*, Αθήνα: Εκδόσεις Κέδρος.
- Hadar, G. (2005) «Ρεζί Βαρντάρ: Μια εβραϊκή “κηπούπολη” στη Θεσσαλονίκη», στο Σαπουνάκη-Δρακάκη, Λ. (επ.) *Η ελληνική πόλη σε ιστορική προοπτική*, Αθήνα: Εκδόσεις Διόνικος.
- Hall, T. (2005) *Αστική Γεωγραφία*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.
- Healy, P. (2008) «Αναπτύσσοντας τις ποιότητες του αστικού χώρου: Νέες προκλήσεις για την πόλη», στο Καυκαλάς, Γ., Λαμπριανίδης, Λ. και Παπαμίχος, Ν. (επ.) *Η Θεσσαλονίκη στο μεταίχμιο, Η πόλη ως διαδικασία αλλαγών*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.
- Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ (2011) *Κοιτίδες Ελληνισμού: Αλεξάνδρεια*, Αθήνα: Εκδόσεις EXPLORER.
- Θεμοπούλου, Α. (2001) «Ο Εξαστισμός μίας Μικρασιατικής Πόλης: Το παράδειγμα της Σμύρνης», στο Συλλογικό Τόμο (επ.) *Σμύρνη, η Μητρόπολη του Μικρασιατικού Ελληνισμού*, Αθήνα: Εκδόσεις Έφεσος.
- Θεολόγου, Κ. (2008) *Χώρος και Μνήμη: Θεσσαλονίκη 15<sup>ος</sup>-20<sup>ος</sup> αιώνας, Από τις παραδοσιακές κοινότητες στην αστική νεοτερικότητα*, Θεσσαλονίκη: University Studio Press.

- Ιακωβίδης, Ι. (2011) *Κωνσταντινουπολίτες, Αιγυπτιώτες, Μικρασιάτες και Πόντιοι στην Ελλάδα, Ταυτότητα & Ένταξη*, Αθήνα: Εκδόσεις Ι. Σιδέρη.
- Ιωάννου, Γ. (1984) *Η πρωτεύουσα των προσφύγων*, Αθήνα: Εκδόσεις Κέδρος.
- Κακουλίδου, Ε. (1982) «Τα ελληνικά ορθόδοξα νεκροταφεία της Θεσσαλονίκης το 19<sup>ο</sup> αιώνα», *Μακεδονικά*, σελ. 389-396.
- Καλβίνο, Ι. (2004) *Οι Αόρατες Πόλεις*, Αθήνα: Εκδόσεις Καστανιώτη.
- Καλέργης, Δ. (2016) *Πόλη, ανταγωνιστικότητα & αρχιτεκτονική: ο ρόλος της εικόνας στην προβολή και ανάπτυξή τους*, Διδακτορική διατριβή, Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.
- Καλογήρου, Ν. (1986) «Η ανάπτυξη των προαστίων της Θεσσαλονίκης», *Η Θεσσαλονίκη μετά το 1912*, Θεσσαλονίκη: Κέντρο Ιστορίας Θεσσαλονίκης.
- Καλογήρου, Ν. και Χαστάογλου, Β. (1992) «Η Άνω Πόλη Θεσσαλονίκης. Προθέσεις και αποτελέσματα μιας πολεοδομικής επέμβασης», *Θέματα Χώρου + Τεχνών*, σελ. 51-56.
- Καραβολάνη-Χουρμουζιάδη, Μ. (1993) «Η πνευματική και λογοτεχνική ζωή της Θεσσαλονίκης από την αρχαιότητα ως το 1930» στο Καραβολάνη-Χουρμουζιάδη, Μ. (επ.) *Η λογοτεχνία της Θεσσαλονίκης*, Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Βάνιας.
- Καραδήμου-Γερόλυμπου, Α. (1990) «Οθωμανική πολεοδομία των Μεταρρυθμίσεων. Θεσμοί, Διοικητική Οργάνωση, Πολεοδομικές Παρεμβάσεις», Ανάπτυχο από τον ΙΒ΄ Τόμο της Επιστημονικής Επετηρίδας της Πολυτεχνικής Σχολής του Αριστοτέλειου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης.
- Καραδήμου- Γερόλυμπου, Α. (1995) *Η ανοικοδόμηση της Θεσσαλονίκης μετά την πυρκαγιά του 1917*, Θεσσαλονίκη: University Studio Press.
- Καραδήμου- Γερόλυμπου, Α. (1999) «Προσφυγική εγκατάσταση και ο ανασχεδιασμός των βορειοελλαδικών πόλεων (1912-1940)» στο συλλ. τόμο *Ο ξεριζωμός και η άλλη πατρίδα: οι προσφυγουπόλεις στην Ελλάδα*, Θεσσαλονίκη: Σχολή Μωραΐτη.
- Καραδήμου- Γερόλυμπου, Α. (2000) «Αναζητώντας τον χαμένο αιώνα στη χωρική εξέλιξη της Σμύρνης (1822-1922)» στο Καραδήμου- Γερόλυμπου, Α. (επ.) *Ο Εξωελληνισμός: Κωνσταντινούπολη και Σμύρνη 1800-1922*, Αθήνα: Εταιρεία Σπουδών Νεοελληνικού Πολιτισμού & Γενικής Παιδείας.
- Καραδήμου- Γερόλυμπου, Α. (2004α) *Μεταξύ Ανατολής και Δύσης, Θεσσαλονίκη και Βορειοελλαδικές πόλεις στο τέλος του 19<sup>ου</sup> αιώνα*, Θεσσαλονίκη: University Studio Press.
- Καραδήμου- Γερόλυμπου, Α. (2004β) «Πυρκαγιά και ανασχεδιασμός του κέντρου της Θεσσαλονίκης, 1890», στο Καραδήμου- Γερόλυμπου, Α. (επ.) *Μεταξύ Ανατολής και Δύσης, Θεσσαλονίκη και Βορειοελλαδικές πόλεις στο τέλος του 19<sup>ου</sup> αιώνα*, Θεσσαλονίκη: University Studio Press.
- Καραδήμου- Γερόλυμπου, Α. (2008) «Ο αστικός χώρος της Θεσσαλονίκης: μακρές διάρκειες και γρήγοροι μετασχηματισμοί, με φόντο τη Βαλκανική ενδοχώρα» στο Καυκαλάς, Γρ.,

- Λαμπριανίδης, Λ. και Παπαμίχος, Ν. (επ.) *Η Θεσσαλονίκη στο μεταίχμιο - Η πόλη ως διαδικασία αλλαγών*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.
- Καραδήμου- Γερόλυμπου, Α. (2016) «Όψεις του αστικού χώρου της Σμύρνης πριν και μετά από την καταστροφή: Εμμονές και ρήξεις», στο Πρακτικά Διεθνούς Επιστημονικού Συνεδρίου *Σμύρνη: Η ανάπτυξη μιας μητρόπολης της Ανατολικής Μεσογείου (17<sup>ος</sup> αι.-1922)*, Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο.
- Καραδήμου\_ Γερόλυμπου, Α. και Χεκίμογλου, Ε. (2002) «Το Μακεδονικό Μέτωπο και η Θεσσαλονίκη», *Θεσσαλονικέων Πόλις*, 7, σελ. 167-182.
- Καραράς, Ν. (1962) *Ο Μπουτζάς, το λουλουδένιο χωριό της Σμύρνης*, Αθήνα: Εκδόσεις "Ενώσεως Σμυρναίων".
- Καραχρήστος, Ι. και Ποτηρόπουλος, Π. (2016) *Σμύρνη: Η ανάπτυξη μιας μητρόπολης της Ανατολικής Μεσογείου (17<sup>ος</sup> αι.- 1922)*, Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο.
- Καργάκος, Σ. (2007) *Μεσόγειος: Η υγρή μοίρα της Ελλάδος και της Ευρώπης, Ιστορική και Γεωπολιτική Μελέτη*, Αθήνα: Εκδόσεις Σιδέρη.
- Κατσιαρδή-Hering, Ο. (2016) «Σμύρνη, χώρος και κοινωνικές εξελίξεις, 18<sup>ος</sup>-1922: Στο δίκτυο των πόλεων-λιμανιών της Ανατολικής Μεσογείου», στο Πρακτικά Διεθνούς Επιστημονικού Συνεδρίου *Σμύρνη: Η ανάπτυξη μιας μητρόπολης της Ανατολικής Μεσογείου (17<sup>ος</sup> αι.- 1922)*, Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο.
- Καυκαλάς, Γρ. (1999) *Θεσσαλονίκη. Μείωση της μονοκεντρικότητας στο πολεοδομικό συγκρότημα και ο ρόλος του τριτογενούς τομέα*, Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Ζήτη.
- Καυκούλα, Κ. (2001) «Σε υποστήριξη ενός ιστορικού τόπου: Η Άνω Πόλη πριν και μετά την Πολιτιστική Πρωτεύουσα» στο Παπαδόπουλος, Λ. (επ.) *Μετασχηματισμοί του αστικού τοπίου. Μελέτες και Έργα του Οργανισμού Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης Θεσσαλονίκη*, Αθήνα: Λιβάνης.
- Καυα, Α. (2006) «Επίλογος: Η πόλις θα σε ακολουθεί» στο Σμυρνέλη, Μ. (επ.) *Σμύρνη, η λησμονημένη πόλη*, Αθήνα: Εκδόσεις Μεταίχμιο.
- Κιτρομηλίδης, Π. (2001) «Σμύρνη: οι Φυσιογνωμίες μίας πόλης», στο Συλλογικό Τόμο (επ.) *Σμύρνη, η Μητρόπολη του Μικρασιατικού Ελληνισμού*, Αθήνα: Εκδόσεις Έφεσος.
- Κιτσίκη, Δ. (1988) *Ιστορία της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας: 1280-1924*, Αθήνα: Βιβλιοπωλείο της Εστίας.
- Κολώνας, Β. (1991) *Η εκτός των τειχών επέκταση της Θεσσαλονίκης. Εικονογραφία της συνοικίας Χαμιδιέ 1885-1912*, Θεσσαλονίκη: Διδακτορική Διατριβή ΑΠΘ.
- Κολώνας, Β. (2000) «Έλληνες αρχιτέκτονες και αρχιτεκτονική έκφραση του ελληνισμού στην Κωνσταντινούπολη (19<sup>ους</sup> - 20<sup>ος</sup> αι.)», στο Εταιρεία Σπουδών Νεοελληνικού Πολιτισμού και Γενικής Παιδείας (επ.) *ο Εξω-Ελληνισμός, Κωνσταντινούπολη και Σμύρνη 1800-1922: Πνευματικός και Κοινωνικός Βίος*, Αθήνα: Εκδόσεις Πορεία.

- Κολώνας, Β. και Τραγανού, Ο. (1987) *Αρχές της βιομηχανίας στη Θεσσαλονίκη: 1870-1912*, Θεσσαλονίκη: ΕΤΒΑ.
- Κονταράτος, Σ. (1986) «Νεοελληνική αρχιτεκτονική & παράδοση. Από το αίτημα της “ελληνικότητας” στη σύγχρονη προβληματική», στο *Αρχιτεκτονική & Παράδοση – Ιδεολογίες, πρακτικές και προβλήματα στη χρήση του αρχιτεκτονικού παρελθόντος*, Αθήνα: Εκδόσεις Καστανιώτης.
- Κοντογιάννης, Π. (1910) «Σχολεία αλλοφύλων εν Θεσσαλονίκη», *Μακεδονικόν Ημερολόγιον*, σελ. 155-183.
- Κοντογιάννης, Π. (1921) *Γεωγραφία της Μικράς Ασίας. Φυσική σύστασις της χώρας, πολιτική γεωγραφία, φυσικός πλούτος*, Αθήνα: Σύλλογος προς Διάδοσιν Ωφελίμων Βιβλίων.
- Κούνιο-Αμαρίλιο, Ερ. (1998) *Προφορικές μαρτυρίες Εβραίων της Θεσσαλονίκης για το Ολοκαύτωμα*, Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Παρατηρητής.
- Κουρλιούρος, Η. (2001) *Διαδρομές στις θεωρίες του χώρου*, Αθήνα: Ελληνικά Γράμματα.
- Κουρτέσης, Α. (2008) «Δημιουργικές πόλεις και Θεσσαλονίκη: Μία αρχική θεώρηση», στο Καυκαλάς, Γρ., Λαμπριανίδης, Λ. και Παπαμίχος, Ν. (επ.) *Η Θεσσαλονίκη στο μεταίχμιο - Η πόλη ως διαδικασία αλλαγών*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.
- Κυπριώτη, Μ. (2006) *Η προοπτική ανάπτυξης ενιαίας Α.Ο.Ζ. στο χώρο της Νοτιο-Ανατολικής Μεσογείου*, Μεταπτυχιακή Διατριβή, Αθήνα: Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών.
- Κυριαζή, Ν. (2002) *Η Κοινωνιολογική Έρευνα. Κριτική Επισκόπηση των Μεθόδων και των Τεχνικών*, Αθήνα: Ελληνικά Γράμματα.
- Κωνσταντινίδης, Γ. (2007) *Συσώρευση κεφαλαίου και παγκοσμιοποίηση στην Τουρκία: 1985 - 2005*, Διδακτορική Διατριβή, Αθήνα: Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών.
- Λάββας, Γ. (2001) «Η προστασία των νεώτερων αρχιτεκτονικών μνημείων της Θεσσαλονίκης. Σύντομο χρονικό μιας τρικυμισμένης περιόδου», στο Παπαδόπουλος, Λ. (επ.) *Μετασχηματισμοί του αστικού τοπίου. Μελέτες και Έργα του Οργανισμού Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης Θεσσαλονίκη*, Αθήνα: Λιβάνης.
- Λαμπριανίδης, Λ. (2002) *Οικονομική Γεωγραφία*, Αθήνα: Εκδόσεις Πατάκη.
- Λαμπριανίδης, Λ. (2008) «Η πορεία ανάπτυξης της πόλης από τη δεκαετία του '80: Γιατί δεν αξιοποιήθηκαν αποτελεσματικά οι ευκαιρίες», στο Καυκαλάς, Γρ., Λαμπριανίδης, Λ. και Παπαμίχος, Ν. (επ.) *Η Θεσσαλονίκη στο μεταίχμιο - Η πόλη ως διαδικασία αλλαγών*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.
- Λαμπριανίδης, Λ. και Χατζηπροκοπίου, Π. (2008) «Μετανάστευση και κοινωνική αλλαγή στη Θεσσαλονίκη: Η ένταξη των μεταναστών και η νέα πολυπολιτισμική πραγματικότητα

- της πόλης», στο Καυκαλάς, Γρ., Λαμπριανίδης, Λ. και Παπαμίχος, Ν. (επ.) *Η Θεσσαλονίκη στο μεταίχμιο - Η πόλη ως διαδικασία αλλαγών*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.
- Λεοντίδου, Λ. (2005) *Αγεωγράφητος χώρα, Αθήνα: Ελληνικά Γράμματα.*
- Lewis, B. (1993) *Οι Άραβες στην Ιστορία*, Αθήνα: Εκδόσεις Γκοβοστή.
- Macar, E. (2001) «Σμύρνη: Από την Καταστροφή Μέχρι Σήμερα», στο Συλλογικό Τόμο (επ.) *Σμύρνη, η Μητρόπολη του Μικρασιατικού Ελληνισμού*, Αθήνα: Εκδόσεις Έφεσος.
- Mazower, M. (2006) *Θεσσαλονίκη, πόλη των Φαντασμάτων: Χριστιανοί, Μουσουλμάνοι και Εβραίοι: 1430-1950*, Αθήνα: Εκδόσεις Αλεξάνδρεια.
- Μακράκης, Β. (1996) «Απομυθοποιώντας τον Μεθοδολογικό Μονισμό», στο Παπαγεωργίου, Γ. (επ.) *Μέθοδοι στην Κοινωνιολογική Έρευνα*, Αθήνα: Τυπωθήτω.
- Μασσαβέτας, Αλ. (2011) *Κωνσταντινούπολη: Η πόλη των απόντων*, Αθήνα: Εκδόσεις Πατάκη.
- Μόλχο, Ρ. (1995) «Le cercle de Salonique 1873-1958: Λέσχη Θεσσαλονικέων: συμβολή στη μελέτη της αστικής τάξης της Θεσσαλονίκης», στο Εταιρεία Μελέτης Ελληνικού Εβραϊσμού (επ.) *Οι Εβραίοι στον ελληνικό χώρο: ζητήματα ιστορίας στη μακρά διάρκεια*, Αθήνα.
- Μόλχο, Ρ. (2001) *Οι Εβραίοι της Θεσσαλονίκη 1856-1919, Μία ιδιαίτερη Κοινότητα*, Αθήνα: Εκδόσεις Θεμέλιο.
- Μοσκώφ, Κ. (1973) *Θεσσαλονίκη 1700-1912. Η τομή της μεταπρατικής πόλης*, Αθήνα: Στοχαστής.
- Μοσκώφ, Κ. (1988) *Εισαγωγικά στην ιστορία του κινήματος της εργατικής τάξης - Η διαμόρφωση της εθνικής και κοινωνικής συνείδησης στην Ελλάδα*, Αθήνα: Εκδόσεις Καστανιώτης.
- Μουτσόπουλος, Ν. (1980) *Θεσσαλονίκη 1990-1917*, Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Μόλχο.
- Μπελίτσος, Θ. (1992) «Τα σχολεία της ελληνικής Σμύρνης στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα», *Λόγος & Πράξη*, **49**, σελ. 15-42.
- Μπλιώνης, Γ. (1996) *Τα ρέματα της Θεσσαλονίκης*, Θεσσαλονίκη: Σύνδεσμος Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης Μείζονος Θεσσαλονίκης.
- Μποτωνάκη, Ν. (2007) *Πολιτικές της μνήμης: Τα ιστορικά και άλλα μνημεία ως όψεις καταγραφής της Ιστορικής και κοινωνικής μνήμης. Τα μνημεία του δήμου Ανατολής Ιωαννίνων*, Ιωάννινα.
- Νεώτερα Μνημεία της Θεσσαλονίκης, 1985-1986*, Θεσσαλονίκη: Υπουργείο Πολιτισμού-Υπουργείο Βόρειας Ελλάδας.
- Ντιντσκάλ, Ν. (2011) «Αρένες πειραματισμού: ο εκσυγχρονισμός της Κωνσταντινούπολης στα τέλη της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας», στο Hard, M. and Misa, T. (eds.) *Ο τεχνολογικός χαρακτήρας της πόλης, Νεοτερικότητα και Αστική ζωή στην Ευρώπη*, Θεσσαλονίκη: University Studio Press.



- Οικονόμου, Δ. (1993) «Αστική Ανάπτυξη και χωροταξική οργάνωση οικιστικού δικτύου», στο Γετίμης, Π., Καυκαλάς, Γ. και Μαραβέγιας, Ν. (επ.) *Αστική και Περιφερειακή Ανάπτυξη*, Αθήνα: Εκδόσεις Θεμέλιο.
- Οικονόμου, Δ. (2000) «Ο διεθνής μητροπολιτικός ρόλος της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης και ο νέος ευρωπαϊκός χώρος», στο Ανδρικοπούλου, Ε. και Καυκαλάς, Γ. (επ.) *Ο Νέος Ευρωπαϊκός Χώρος, η διεύρυνση και η γεωγραφία της ευρωπαϊκής ανάπτυξης*, Αθήνα: Εκδόσεις Θεμέλιο.
- Oran, B. (2009) «Τα μη μουσουλμανικά βακούφια και τα Δηλωτικά του 1936», στο Σύνδεσμος Αποφοίτων Ζωγραφείου (επ.) *Συνάντηση στην Πόλη – το Παρόν και το Μέλλον*, Αθήνα: Εκδόσεις Καλειδοσκόπιο.
- Παναγιωτακόπουλος, Δ. (2010) *Βιωσιμότητα Συστημάτων, Οργανισμών και Πολιτικών, Μία Κυβερνητική Θεώρηση στην Πράξη*, Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Ζυγός.
- Πανταζής, (2000) «Ο πολεοδομικός ιστός της Θεσσαλονίκης», στο Μαλούτα, Θ. (επ.) *Κοινωνικός και Οικονομικός Άτλας της Ελλάδας*, Αθήνα-Βόλος: ΕΚΚΕ-Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.
- Πανταζόπουλος, Ν. (1991) «Η κοινοτική δικαιοταξία στη Μακεδονία: κρατικές παρεμβάσεις και νοθεύσεις», στο *Η διαχρονική πορεία του κοινοτισμού στη Μακεδονία*, Θεσσαλονίκη: Κέντρο Ιστορίας Θεσσαλονίκης.
- Παπαθανάση-Μουσιοπούλου, Κ. (1986) «Η σχέση του Χ. Βαμβακά με ιστορικά γεγονότα της Θεσσαλονίκης», *Η Θεσσαλονίκη μετά το 1912*, Θεσσαλονίκη: Κέντρο Ιστορίας Θεσσαλονίκης.
- Παρδάλη, Α. (2001) *Η λιμενική βιομηχανία στις προκλήσεις της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και των ολοκληρωμένων μεταφορικών συστημάτων*, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλης.
- Πετράκος, Γ. (2006) «Τι πόλεις θέλουμε» εισήγηση σε εκδήλωση του ΙΣΤΑΜΕ «Παλιές και νέες προκλήσεις για την πόλη», Αθήνα, Μάρτιος 2006.
- Pierron, B. (2004) *Εβραίοι και Χριστιανοί στη Νεότερη Ελλάδα, Ιστορία των διακοινοτικών σχέσεων από το 1821 ως το 1945*, Αθήνα: Εκδόσεις Πόλις.
- Pinol, J-L. (2000) *Ο κόσμος των πόλεων τον 19<sup>ο</sup> αιώνα*, Αθήνα: Εκδόσεις Πλέθρον.
- Πιρέν, Α. (2003) *Οι πόλεις των Μεσαίωνα*, Αθήνα: Εκδόσεις Βιβλιόραμα.
- Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, Μ. (2008) «Το σύστημα μεταφορών μίας αναδυόμενης μητρόπολης: Τάσεις ανάπτυξης και ανισότητες πρόσβασης», στο Καυκαλάς, Γρ., Λαμπριανίδης, Λ. και Παπαμίχος, Ν. (επ.) *Η Θεσσαλονίκη στο μεταίχμιο - Η πόλη ως διαδικασία αλλαγών*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.
- Πολυζωίδης, Α. (2011) *Το φεγγάρι έσβησε στην Αλεξάνδρεια*, Αθήνα: Εκδόσεις ΚΕΔΡΟΣ.

- Rossi, A. (1991) *Η αρχιτεκτονική της πόλης*, επιμ. Παπαδόπουλος Λ., Παπακώστας Γ., και Τσιτιρίδου Σ., Θεσσαλονίκη: University Studio Press.
- Σαββαΐδης, Π. και Μπαντέλας, Α. (2000) *Πανεπιστημίου Πόλις*, Θεσσαλονίκη: University Studio Press – Αφοί Κυριακίδη.
- Σαμαρίνης Π. (2006), *Ουδέν (;) νεώτερον από το θαλάσσιο μέτωπο: Μια διεθνής συζήτηση και η Θεσσαλονίκη ως «ιδιαιτέρο παράδειγμα»*, Διπλωματική Διατριβή, Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.
- Σαμουρκασίδου, Ε. (2007) *Τα Βακούφικα της Καβάλας: Θεσμικό καθεστώς κυριότητας, νομής και διαχείρισης – Λειτουργική ένταξή τους στον αστικό ιστό*, Μεταπτυχιακή Διατριβή, Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.
- Σαξιαμπάνη-Στεφάνου, Χ. (1985) «Ο ναός Αγίου Αντωνίου Θεσσαλονίκης», *Thessaloniki, I*, σελ. 413-449.
- Σαρηγιάννης, Γ. (1987) *Εισαγωγή στην ιστορία και θεωρία της πόλης*, Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.
- Σαρρής, Ν. (1997) *Οσμανική Πραγματικότητα και Νεοελληνική Κοινωνία. Όψεις Κοινωνίας και Οικονομίας (14ος – 19ος Αιώνας)*, Αθήνα: Αρσενίδη & Σία.
- Sartori, G. (2015) *Η Δημοκρατία σε 30 Μαθήματα*, Αθήνα: Μελάνι.
- Σβολόπουλος, Κ. (2006) *Κωνσταντινούπολη 1856-1908, Η ακμή του Ελληνισμού*, Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών.
- Σβορώνος, Ν. (1997) *Το εμπόριο της Θεσσαλονίκης τον 18<sup>ο</sup> αιώνα*, Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Θεμέλιο.
- Schmitt, J. O. (2006) «Λεβαντίνοι, Ευρωπαίοι και παιχνίδια ταυτότητας», στο Σμυρνέλη, Μ. (επ.) *Σμύρνη, η λησμονημένη πόλη*, Αθήνα: Εκδόσεις Μεταίχμιο.
- Σμυρνέλη, Μ. (2006α) «Μία πόλη σε αναζήτηση της ιστορίας της», στο Σμυρνέλη, Μ. (επ.) *Σμύρνη, η λησμονημένη πόλη*, Αθήνα: Εκδόσεις Μεταίχμιο.
- Σμυρνέλη, Μ. (2006β) «Η πυρκαγιά, το τέλος ενός προτύπου ζωής», στο Σμυρνέλη, Μ. (επ.) *Σμύρνη, η λησμονημένη πόλη*, Αθήνα: Εκδόσεις Μεταίχμιο.
- Σολομωνίδης, Χ. (1961) *Η παιδεία στη Σμύρνη*, Αθήνα.
- Σουλιώτης-Νικολαΐδης, Α. (1984) «Ο Μακεδονικός Αγών. Η 'Οργάνωσις Θεσσαλονίκης' 1906-1908», στο *Απομνημονεύματα*, Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Εταιρείας Μακεδονικών Σπουδών.
- Σταθάκης, Γ. (2004) *Το Δόγμα Τρούμαν και το Σχέδιο Μάρσαλ*, Αθήνα: Βιβλιόραμα.
- Σταθάκης, Γ. και Χατζημιχάλης, Κ. (2004) «Αθήνα διεθνής πόλη: από την επιθυμία των ολίγων στην πραγματικότητα των πολλών», *Γεωγραφίες*, 7, σελ. 26-47.

- Σταματίου, Ε. (2002) «Ελλάδα και Μεσογειακός χώρος: Προστασία και Διαχείριση περιβάλλοντος ακτών – Συγκριτική Προσέγγιση», *Σειρά Ερευνητικών Εργασιών*, **8** (6), σελ. 123-144.
- Σταυρίδης, Σ. (2006) *Μνήμη και εμπειρία του χώρου*, Αθήνα: Εκδόσεις Αλεξάνδρεια.
- Swynghedouw, E. (2008) «Οι πόλεις στο μεταίχμιο: Επανατοποθέτηση της πόλης στον 21<sup>ο</sup> αιώνα», στο Καυκαλάς, Γ., Λαμπριανίδης, Λ. και Παπαμίχος, Ν. (επ.) *Η Θεσσαλονίκη στο μεταίχμιο, Η πόλη ως διαδικασία αλλαγών*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.
- Ταμωλάκης, Γ. (1985) *Η Ιστορία της Υδρευσης της Θεσσαλονίκης*, Θεσσαλονίκη: University Studio Press.
- Τρακάκης, Γ. (1994) *Η βιομηχανία εν Σμύρνη και εν τη ελληνική Μικρασία*, Αθήνα: Εκδόσεις Τροχαλία.
- Τσιλένης, Σ. (2005) «Η αρχιτεκτονική και πολεοδομική εξέλιξη της Κωνσταντινούπολης και η συμβολή της ελληνορθόδοξης Κοινότητας στη διαμόρφωση της Πόλης (1878-1908), το παράδειγμα του κάλφα Περικλή Δ. Φωτιάδη», στο Σαπουνάκη-Δρακάκη, Λ. (επ.) *Η ελληνική πόλη σε ιστορική προοπτική*, Αθήνα: Εκδόσεις Διόνικος.
- Τσιλένης, Σ. (2009) «Η καλλιτεχνική αξία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς της ελληνορθόδοξης κοινότητας της Πόλης και τα ζητήματα προστασίας της», στο Σύνδεσμος Αποφοίτων Ζωγραφείου (επ.) *Συνάντηση στην Πόλη – το Παρόν και το Μέλλον*, Αθήνα: Εκδόσεις Καλειδοσκόπιο.
- Τσιλένης, Σ. (2012) «Ο εκδυτικισμός στην Ανατολή: το παράδειγμα της πολεοδομικής εξέλιξης της Κωνσταντινούπολης για έναν αιώνα (1850-1950)», στο Οικουμενική Ομοσπονδία Κωνσταντινουπολιτών (επ.) *Από την Αυτοκρατορία στα Έθνη-Κράτη. Προσδιορίζοντας την ταυτότητα της μοντέρνας πόλης: Θεσσαλονίκη-Σμύρνη-Κωνσταντινούπολη*, Αθήνα: Ίδρυμα Βούρου-Ευταξία.
- Τσιτσελίκης, Κ. (2011) *Τα Βακούφικα των Ελληνορθόδοξων Κοινοτήτων στον ευρωπαϊκό δρόμο της Τουρκίας*, Αθήνα: Εκδόσεις ΒΙΒΛΙΟΡΑΜΑ.
- Τσιώμου-Μεταλλινού, Α. (1957) «Η πρώτη βουλγαρική κοινότητα εις την Θεσσαλονίκη», *Μακεδονικόν Ημερολόγιον*, σελ. 139-142.
- Τσομπάνογλου, Γ. (2004) *Κράτος, Κοινωνία Πολιτών και Εργασία -Προσεγγίσεις στην αρχή της κυβερνητικότητας*, Αθήνα: Εκδόσεις GUTENBERG.
- Yilmaz, F. (2006) «Πορτρέτο μιας παραγνωρισμένης κοινότητας: οι Μουσουλμάνοι», στο Συμυρνέλη, Μ. (επ.) *Σμύρνη, η λησμονημένη πόλη*, Αθήνα: Εκδόσεις Μεταίχμιο.
- Φάλμπος, Φ. (1961) «Μπεζεστένια και Χάνια στη Σμύρνη», *Μικρασιατικά Χρονικά*, **9**, σελ. 130-195.
- Φραγκούλης, Φ. (2012) *Ποια Τουρκία; Ποιοι Τούρκοι;* Αθήνα: Εκδοτικός Οργανισμός Λιβάνη.

- Frangakis-Syrett, E. (2006) «Η ανάπτυξη ενός μεσογειακού λιμανιού με διεθνή σημασία: η περίπτωση της Σμύρνης (1700-1914)», στο Συμυρνέλη, Μ. (επ.) *Σμύρνη, η λησμονημένη πόλη*, Αθήνα: Εκδόσεις Μεταίχμιο.
- Φρίλι, Τ. (2001) *Κωνσταντινούπολη: Από τον χριστιανισμό στο Ισλάμ*, Αθήνα: Εκδόσεις Περίπλους.
- Χαστάογλου, Β. (1982) *Κοινωνικές Θεωρίες για τον αστικό χώρο - Κριτική ανάλυση*, Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής.
- Χαστάογλου, Β. (1999) «Η προσφυγική εγκατάσταση και ο βίαιος μετασχηματισμός του αστικού χώρου στη Θεσσαλονίκη, 1922-1930», στο συλλ. τόμο *Ο ξεριζωμός και η άλλη πατρίδα: οι προσφυγιοπόλεις στην Ελλάδα*, Θεσσαλονίκη: Σχολή Μωραΐτη.
- Χαστάογλου, Β. (2005) «Τεχνικές καινοτομίες και Διαχείριση της Πόλης: Τα λιμενικά έργα στην Ανατολική Μεσόγειο, 1850 - 1920», στο Σαπουνάκη-Δρακάκη, Λ. (επ.) *Η ελληνική πόλη σε ιστορική προοπτική*, Αθήνα: Εκδόσεις Διόνικος.
- Χαστάογλου, Β. (2008α) «Νεωτερικότητα και μνήμη στη διαμόρφωση της μεταπολεμικής Θεσσαλονίκης», στο Καυκαλάς, Γρ., Λαμπριανίδης, Λ. και Παπαμίχος, Ν. (επ.) *Η Θεσσαλονίκη στο μεταίχμιο - Η πόλη ως διαδικασία αλλαγών*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.
- Χαστάογλου-Μαρτινίδη, Β. (2016) «Ο μετασχηματισμός του θαλασσιού μετώπου της Σμύρνης: Έργα και όψεις του κοσμοπολίτικου εκσυγχρονισμού, 1860-1910», στο Πρακτικά Διεθνούς Επιστημονικού Συνεδρίου Σμύρνη: Η ανάπτυξη μιας μητρόπολης της Ανατολικής Μεσογείου (17ος αι.- 1922), Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο.
- Χατζιωάννου, Μ. (1976) *Αστυγραφία Θεσσαλονίκης ήτοι Τοπογραφική περιγραφή της Θεσσαλονίκης*, Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Νέα Πορεία.
- Χατζιωάννου, Μ. Χ. (2016) «Η συγκρότηση των χριστιανικών εμπορικών δικτύων στην οθωμανική Σμύρνη, 18<sup>ος</sup>-19<sup>ος</sup> αιώνες», στο Πρακτικά Διεθνούς Επιστημονικού Συνεδρίου Σμύρνη: Η ανάπτυξη μιας μητρόπολης της Ανατολικής Μεσογείου (17ος αι.- 1922), Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο.
- Χεκίμογλου, Ε. (1996) *Θεσσαλονίκη, Τουρκοκρατία & Μεσοπόλεμος*, Θεσσαλονίκη: University Studio Press.
- Χεκίμογλου, Ε. και Danacioglu, Ε. (1998) *Η Θεσσαλονίκη πριν από 100 χρόνια - Το μετέωρο βήμα προς τη Δύση*, Θεσσαλονίκη: University Studio Press.
- Χριστοδούλου, Γ. (1936) *Η Θεσσαλονίκη κατά την τελευταία εκατονταετία: εμπόριο-βιομηχανία-βιοτεχνία*, Θεσσαλονίκη.
- Χριστοφιλόπουλος, Δ. (2002) *Πολιτιστικό Περιβάλλον - Χωρικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη*, Αθήνα: Εκδόσεις Σάκκουλας.
- Ψαρράς-Τασιόπουλος, Ι. (2009) *Ανοδος και Πτώση των Πόλεων: Μία Θεωρητική Προσέγγιση*, Μεταπτυχιακή Διατριβή, Βόλος: Τμήμα ΜΧΠΠΑ.

**Ξενόγλωσση***Αγγλική γλώσσα*

- Abdel-Salam, H. (1995) "The historical evolution and present morphology of Alexandria, Egypt", *Planning Perspectives*, **10**, pp. 173-198.
- Abunnasr, M. (2013) *The Making of Ras Beirut: A Landscape of Memory for Narratives of Exceptionalism*, PhD Dissertation, Amherst: University of Massachusetts.
- Abyad, A. (1994) "The Lebanese health care system", *Family Practice*, **11**, pp. 159-161.
- Agoston, G. and Masters, B. (2009) *Encyclopedia of the Ottoman Empire*, New York: Infobase Publishing.
- Ahmad, F. (1993) *The Making of Modern Turkey*, London: Routledge Publications.
- Ahtisaari, M., Rohan, A. and Giddens, A. (2004) *Turkey in Europe: more than a promise?*, Brussels: The British Council Brussels.
- Akarli, E. (1993) *The Long Peace; Ottoman Lebanon, 1861-1920*, London, Oxford: The Center for Lebanese Studies and IB Tauris.
- Aktuna, A. (2003) *Re-reading the social context of apartment block development in Istanbul: 1889-1922*, Master Thesis, Ankara: METU.
- Amin, A. (2002) "Ethnicity and the multicultural city: living with diversity", *Environment and Planning*, **34**, pp. 959-980.
- Amygdalou, K. (2014) *A tale of two cities in search of a new identity: The politics of heritage and modernisation in early 20th-century Izmir and Thessaloniki*, PhD Thesis, London: UCL.
- Anagnostopoulou, S. (2004) *The Passage from the Ottoman Empire to the Nations-States: a long and difficult process*, Istanbul: Isis Press.
- Arbid, G. (2002) *Practising Modernism in Beirut: Architecture in Lebanon, 1946-1970*, PhD Thesis, Cambridge: Harvard University.
- Ardaman, E. (2007) "Perspective and Istanbul, the Capital of the Ottoman Empire", *Journal of Design History*, **20** (2), pp. 109-130.
- Ari, K. (1993) "Migration into Izmir following the War of Independence" in *Three Ages of Izmir*, Istanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Arnaud, J-L. (2008) "Modernization of the Cities of the Ottoman Empire (1800-1920)", in Jayyusi, S., Raymond, A., Petruccioli, A. and Holod, R. (eds.) *The City in the Islamic World*, Leiden: Brill Publications.
- Ashworth, G. and Voogd, H. (1990) *Selling the City*, London: Belhaven.
- Awad, M. (1992) *The Impact of Economic Change on the Structure and Function of the Building Industry in Egypt (1920-1985)*, PhD Thesis, Alexandria: Alexandria University.

- Awad, M. (2008) *Italy in Alexandria: Influences on the Built Environment*, Alexandria: Alexandria Preservation Trust.
- Awad, M. and Hamouda, S. (2006) *Voices from Cosmopolitan Alexandria*, Alexandria: Bibliotheca Alexandrina.
- Baer, G. (1969) *Studies in the Social History of Modern Egypt*, Chicago: The University of Chicago Press.
- Balamir, M. (1998) "Making Cities of Apartment Blocks: Transformation of the Built Environment in Turkey by means of reorganizations in Property Rights", in Sey, Y. (ed.) *Housing and Settlement in Anatolia: A Historical Perspective*, Istanbul: Türkiye Tarih Vakfi.
- Barakat, L. (2004) "Beirut – A city with so many faces", *Dela*, **21**, pp.485-493.
- Barkey, K. (2008) *Empire of Difference. The Ottoman in Comparative Perspective*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Barnes, J. (1987) *An Introduction to Religious Foundations in the Ottoman Empire*, Leiden: Brill.
- Benton, L. (2002) *Law and Colonial Cultures: Legal Regimes in World History 1400-1900*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Beriatos, E. and Gospodini, A. (2004) "Glocalizing Urban Landscapes – Athens and the 2004 Olympics", *Cities*, **21** (3), pp. 187 – 202.
- Berköz, L. (2009) "Comparing the residential developments in gated and non-gated neighborhoods in Istanbul", *ITU A/Z*, **6** (1), pp.41-59.
- Berry, B., Conkling, E. & Ray, M. (1987) *Economic Geography*, N.Jersey: Prentice-Hall.
- Bilsel, C. (1997) "Ideology and Urbanism during the early republican period: two master plans for Izmir and scenarios of modernization", *METU Journal of Faculty of Architecture*, **16** (1), pp. 13-30.
- Birdal, M. (2010) *The political economy of ottoman public debt*, London & New York: I.B.Tauris Publishers.
- Black, A. (1995) *Urban Mass Transportation Planning*, Kansas: McGraw-Hill International Editions.
- Bloomfield, J. and Bianchini, F. (2004) *Planning for the Intercultural City*, London: Comedia.
- Borja, J. and Castells, M. (1997) *Local and Global: Management of Cities in the Information Age*, London: Earthscan.
- Bou Akar, H. (2005) *Displacement, Politics and Governance: Access to low-income housing in a Beirut Suburb*, Master Thesis, Massachusetts: MIT.
- Boura, C. (2000) "The Greek Millet in Turkish Politics: Greeks in the Ottoman Parliament (1908-1918)", in Gondicas, D. and Issawi, C. (eds.) *Ottoman Greeks in the Age of*

- Nationalism: Politics, Economy and Society in the Nineteenth Century*, Princeton: The Darwin Press.
- Bowen, H. and Gibb, H. (1957) *Islamic Society and the West*, London: Oxford University Press.
- Bowie, K. (1990) "Gares (Architecture)", *Encyclopedia Universalis*, τόμ. 1.
- Boyle, M. and Rogerson, R.J. (2001) "Power, Discourses and City Trajectories", in Paddison, R. (ed.) *Handbook of Urban Studies*, London: SAGE Publications.
- Bozdoğan, S. (2002) *Modernism and Nation Building: Turkish Architectural Culture in the Early Republic*, Seattle: Washington University Press.
- Braude, B. (1982) "Foundation Myths of the Millet System", in Braude, B. and Lewis, B. (eds.) *Christian and Jews in the Ottoman Empire, the Functioning of a Plural Society*, New York/London: Holmes and Meier.
- Braude, B. and Lewis, B. (1982) *Christians and Jews in the Ottoman Empire: the Functioning of a Plural Society*, New York: Holmes and Meier Publishers.
- Breen, A. and Rigby, D. (1996) *The New Waterfront: a worldwide urban success story*, New York: McGraw-Hill.
- Briggs, A. (1968) *Victorian Cities*, London: Pelican Books.
- Broadway, M. and Jesty, G. (1998) "Are Canadian Inner Cities becoming more dissimilar? An analysis of Urban Deprivation Indicators", *Urban Studies*, **35** (9), pp.1423-1438.
- Bullock, N. & Read, J. (1985) *The movement of housing reform in Germany and France, 1840-1914*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Bunce, S. and Desfor, G. (2007) "Introduction to Political ecologies of urban waterfront transformations", *Cities*, **24**, (4), pp. 251-258.
- Calhoun, L. (2002) "Legitimate authority and "Just War" in the modern world", *Peace & Change*, **27**, pp. 37-58.
- Celik, Z. (1993) *The remaking of Istanbul, Portrait of an Ottoman City in the nineteenth century*, Berkeley and Los Angeles: University of California Press.
- Chaichian, M. (1988) "The Effects of World Capitalist Economy on Urbanization in Egypt, 1800-1970", *International Journal of Middle East Studies*, **20** (1), pp. 23-43.
- Charlesworth, E. (2006) *Architects Without Frontiers*, London: Architectural Press.
- Chase, S. (2005) "Narrative Inquiry", in Denzin, N. and Lincoln, Y. (eds.) *The SAGE Handbook of Qualitative Research*, London: SAGE.
- Chevallier, D. (1968) "Western Development and Eastern Crisis in the Mid-Nineteenth Century: Syria confronted with the European Economy", in Polk, W. and Chambers, R. (eds.) *Beginnings of Modernization in the Middle East*, Chicago: Chicago University Press.

- Choueiri, D. (2015) "Beirut 1830–1920, a 'scalar fix' on shifting grounds. A case study exploring rescaling and extended urbanization theories", *Territorios en Formación Territorios en Formació*, **8**, pp. 61-82.
- Chudacoff, H.P. (1981) *The Evolution of American Urban Society*, New Jersey: Prentice Hall Inc.
- Clark, E.C. (1974) "The Ottoman industrial revolution", *International Journal of Middle East Studies*, **5**, pp. 65-76.
- Cohen, W. (1998) *Urban Government and the Rise of the French City. Five Municipalities in the Nineteenth Century*, New York: St Martin's Press.
- Collelo, T. (1989) *Lebanon: A country case study*, Washington D.C.: Library of Congress. Federal Research Division.
- Corbin, A. (1994) *The Lure of the Sea: The Discovery of the Seaside in the Western World*, Los Angeles: University of California Press.
- Coser, L. (1992) *On Collective Memory*, Chicago: University of Chicago Press.
- Cox, K. (1995) "Globalization, Competition and the politics of local economic development", *Urban Studies*, **32**, pp. 213 – 224.
- Crouchley, A.E. (1938) *Economic Development of Modern Egypt*, London:
- Cybriwsky, R. (2013) *Capital Cities around the world*, Santa Barbara: ABC-CLIO.
- Daamen, T. (2007) "Sustainable development of European city-port interface", paper presented at "Sustainable Urban Areas" International Conference, June 2007, Rotterdam.
- Davison, R. (2015) *Reform in the Ottoman Empire, 1856-1876*, Princeton: Princeton University Press.
- Dennis, R. (1984) *English Industrial Cities of the Nineteenth Century, a Social Geography*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Deringil, S. (1993) "Invention of Tradition as Public Image in the Late Ottoman Empire, 1808-1908", *Comparative Studies in Society and History*, **35** (1), pp.3-29.
- Derruder, B., Taylor, P.J., Witlox, F. and Catalano, G., (2003) "Hierarchical Tendencies and Regional Patterns in the World City Network: A Global Urban Analysis of 234 Cities", *Regional Studies*, **37**, pp. 875-886.
- Dessouki, M. (2012) *The Interrelationship between Urban Space and Collective Memory: The Case of Alexandria, Egypt*, Thesis, Cairo: Cairo University.
- Dincer, I., Enlil, Z. and Islam, T. (2008) "Regeneration in a New Context: a new act on Renewal and its Implications on the Planning Processes in Istanbul", paper presented at ACSP-AESOP Fourth Joint Congress, 2008, Chicago Illinois.



- Dokmeci, V. and Sentruck, T. (2010) "Multi centered Development of Istanbul and its impact on Housing Dynamics", paper presented at 22<sup>nd</sup> International Housing Research Conference, 2010, Istanbul.
- Driessen, H. (2005) "Mediterranean Port Cities: Cosmopolitanism Reconsidered", *History and Anthropology*, **16** (1), pp.129-141.
- Dumont, P. (2013) "Salonica and Beirut: The Reshaping of two Ottoman Cities of the Eastern Mediterranean", in Ginio, E. and Kaser, K. (eds.) *Ottoman Legacies in the Contemporary Mediterranean*, Jerusalem: The European Forum at the Hebrew University.
- Durrell, L. (1956) *Justine*, London: Penguins.
- Eldem, E. (1992) "A Vision beyond Nostalgia: the Ethnic structure of Galata", *Biannual Istanbul*, **92**, pp.28-34.
- Eldem, E. (1993) "The Ethnic Structure of Galata", *Istanbul*, **1** (1), pp.28-33.
- Eldem, E. (2005) "Istanbul: from imperial to peripheralized capital", in Eldem, E., Goffman, D. and Masters, B. (eds.) *The Ottoman City between East and West: Aleppo, Izmir and Istanbul*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Elshahed, M. (2007) *Facades of Modernity: Image, Performance and Transformation in the Egyptian Metropolis*, Master Thesis, Cambridge: MIT.
- Emin, A. (1930) *Turkey in the World War, Economic and Social History of the World War*, New Heaven: Yale University Press.
- Enlil, Z. (2000) "Residential Building Traditions and the Urban Culture of Istanbul in the 19th century" in Batur, A. (ed) *7 Centuries of Ottoman Architecture: A Supra-National Heritage*, Istanbul: Yapi-Endustri Merkezi Publications.
- Erbil, O. and Erbil, T. (2001) "Redevelopment of Karaköy Harbor, Istanbul", *Cities*, **18** (3), pp. 185-192.
- Ergun, N. (2004) "Gentrification in Istanbul", *Cities*, **21** (5), pp. 391-405.
- Erkip, F. (2000) "Global transformations versus local dynamics in Istanbul, Planning in a fragmented metropolis", *Cities*, **17** (5), pp.371-377.
- European Regional Development Fund (2007) *Plan the City with the Port, Strategies for redeveloping city-port linking space - A guide for Good Practices*, Le Havre.
- Fahmy, K. (2000) "Death on the Nile: social reactions to modern medicine in nineteenth-century Egypt", *Cairo papers in Social Science*, **23** (2), pp.1-45.
- Fahmy, K. (2004) "Towards a social history of modern Alexandria", in Hirst, A. and Silk, M. (eds.) *Alexandria, Real and Imagined*, London: Routledge Publications.
- Fahmy, K. (2013) "Jurisdictional Borderlands: Extraterritoriality and "Legal Chameleons": in Precolonial Alexandria, 1840-1870", *Comparative Studies in Society and History*, **55** (2), pp.305-329.

- Farah, C. (1977) "Censorship and Freedom of Expression in Ottoman Syria and Egypt", in Haddad, W. and Ochsenwald, W. (eds.) *Nationalism in a non-Nation State; the dissolution of the Ottoman Empire*, Ohio: Ohio State University Press.
- Farrell, T. (2000) "Urban Regeneration through cultural master planning" in Benson, J. and Rose, M. (eds.) *Urban Lifestyles: spaces, places, people*, Rotterdam: A. T. Balkema.
- Fawaz, L. (1983) *Merchants and Migrants in Nineteenth Century, Beirut*, Harvard: Harvard University Press.
- Fawaz, L. (1984) "The City and the Mountain: Beirut's political radius in the Nineteenth Century as revealed in the Crisis of 1860", *International Journal of Middle East Studies*, **16** (4), pp. 489-495.
- Fawaz, L. (1994) *An Occasion for War: Civil Conflict in Lebanon and Damascus in 1860*, London: Tauris and Centre for Lebanese Studies.
- Fawaz, L. (1998) "The Beirut-Damascus Road: Connecting the Syrian Coast to the Interior in the Nineteenth Century", in Philipp, T. and Schaebler, B. (eds.) *The Syrian Land in the 18<sup>th</sup> and 19<sup>th</sup> Century: Integration and Fragmentation*, Stuttgart: Steiner Verlag.
- Fawaz, M. and Peillen, I. (2002) "The Slums of Beirut", Report submitted to UN-Habitat.
- Findley, C. (2014) "The Acid Test of Ottomanism: the Acceptance of Non-Muslims in the Late Ottoman Bureaucracy", in Braude, B. (ed.) *Christians and Jews in the Ottoman Empire*, New York: Lynne Rienner Publishers.
- Foucault, M. (1986) *The Birth of the Clinic: An Archaeology of Medical Knowledge*, London: Tavistock.
- Frangakis-Syrett, E. (1991a) "The trade of cotton and cloth in Izmir: from the second half of the 18<sup>th</sup> century to the early 19<sup>th</sup> century", in Keyder, C. and Tabak, F. (eds.) *Landholding and Commercial Agriculture in the Middle East*, New York: Suny Press.
- Frangakis-Syrett, E. (1991b) "British economic activities in Izmir in the second half of the 19<sup>th</sup> and in the early 20<sup>th</sup> centuries", *New Perspectives on Turkey*, **5**, pp. 191 - 227.
- Frangakis-Syrett, E. (1992) *The Commerce of Smyrna in the Eighteenth Century (1700-1820)*, Athens: Centre for Asia Minor Studies.
- Frangakis-Syrett, E. (1997) "The role of European banks in the Ottoman Empire in the second half of the 19<sup>th</sup> and in the early 20<sup>th</sup> centuries", in Teichova, A. Kurgan-van-Hentenryk, G. and Ziegler, D. (eds.) *Banking, Trade and Industry: Europe, America and Asia from the 13<sup>th</sup> to the 20<sup>th</sup> centuries*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Frangakis-Syrett, E. (2000) "Banking in Izmir in the early 20<sup>th</sup> century", paper presented at the International Forum for the History of Banking, 21-23 Sept. 2000, London School of Economics.

- Frangakis-Syrett, E. (2001) "The making of a nineteenth-century ottoman port: the quay of Izmir", *The Journal of Transport History*, **22** (1), pp.23-46.
- Freely, J. (2002) *Istanbul: The Imperial City*, New York: Penguin Putham Publications.
- Friedmann, J. (1986) "The world city hypothesis", *Development and Change*, **17**, pp. 69-83.
- Fuhrmann, M. (2003) "Cosmopolitan imperialists and the ottoman port cities. Conflicting logics in the urban social fabric", *Cahiers de la Méditerranée*, **67**, pp.149-163.
- Fuhrmann, M. and Kechriotis, V. (2009) "The late Ottoman port-cities and their inhabitants: subjectivity, urbanity and conflicting orders", *Mediterranean Historical Review*, **24** (2), pp.71-78.
- Gavin, A. And Maluf, R. (1996) *Beirut Reborn: The Restoration and Development of the Central District*, London: Academy Editions.
- Gekas, A. (2009) "Class and cosmopolitanism: the historiographical fortunes of merchants in Eastern Mediterranean ports", *Mediterranean History Review*, **24** (2), pp. 95-114.
- Gerber, H. (1994) *State, Society and Law in Islam: Ottoman Law in Comparative Perspective*, Albany: State University of New York Press.
- Geyikdagi, N. (2011) *Foreign Investment in the Ottoman Empire: International Trade and Relations 1854-1914*, London: I.B. Tauris.
- Ghorayeb, M. (1998) "The Work and Influence of Michel Ecochard in Lebanon" in Sarkis, H. and Rowe, P. (eds.) *Projecting Beirut: Episodes of the Construction and Reconstruction of a Modern City*, Munich: Prestel.
- Girouard, M. (1989) *Cities and People: A Social and Architectural History*, New Haven: Yale University Press.
- Goffman, D. (2004) *The Ottoman Empire and Early Modern Europe*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Gokalp, Z. and Berkes, N. (1959) *Turkish Nationalism and Western Civilization. Selected Essays*, New York: Columbia University Press.
- Godoli, E. and Barillari, D. (1996) *Istanbul 1900: Art Nouveau Architecture and Interiors*, New York: Rizzoli.
- Goodwin, G. (1977) "Turkish Architecture, 1840-1949", *Art and Archaeology Research Papers*, **8**, pp. 33-46.
- Goodwin, G. (1997) *A History of Ottoman Architecture*, London: Thames & Hudson.
- Gottmann, J. (1969) *Megapolis*, Massachusetts: MIT Press.
- Gounaris, V. (1997) "Thessaloniki, 1830-1912: History, Economy and Society", in Hasiotis, I. (ed.) *Queen of the Worthy: Thessaloniki, History and Culture*, Thessaloniki: Paratiritis.
- Gross, M. (1979) *Ottoman Rule in the Province of Damascus, 1860-1909*, PhD Thesis, Washington D.C.: Georgetown University.

- Gul, M. (2009) *The emergence of modern Istanbul, Transformation and modernization of a city*, London & New York: Tauris Academic Studies.
- Gul, M. and Lamb, R. (2004) "Mapping, regularizing and modernizing Ottoman Istanbul: aspects of the genesis of the 1839 Development Policy", *Urban History*, **31**(3), pp. 420-436.
- Haag, M. (2004) *Alexandria*, Cairo: American University in Cairo Press.
- Haag, M. (2008) *Vintage Alexandria: Photographs of the City: 1860-1960*, Cairo: American University in Cairo Press.
- Haggett, R. (1983) *Geography- A modern synthesis*, New York: Harper & Row.
- Hall, P. (1986) "National Capitals, World Cities and the New Division of Labour", in Ewers, H., Goddard, J. & Matzerath, H. (eds.) *The future of the Metropolis*, Berlin: Walter de Gruyter & Co.
- Hamza, A. (1989) "An appraisal of environmental consequences of urban development in Alexandria, Egypt", *Environment and Urbanization*, **1** (1), pp.22-30.
- Hanley, W. (2007) *Foreignness and Localness in Alexandria, 1880-1914*, PhD Thesis, Princeton: Princeton University.
- Hanley, W. (2008) "Grieving Cosmopolitanism in Middle East Studies", *History Compass*, **6/5**, pp. 1346-1367.
- Hanna, N. (2005) "Survey of Urban History of Arab Cities in the Ottoman Period", *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, **3** (6) pp. 89-102.
- Hanssen, J. (1998) "Your Beirut is on my Desk: Ottomanizing Beirut under Sultan Abdülhamid II (1876-1909)", in Sarkis, H. and Rowe, P. (eds.) *Projecting Beirut: Episodes of the Construction and Reconstruction of a Modern City*, Munich: Prestel.
- Hanssen, J. (2002) "Practices of Integration: Centre-Periphery Relations in the Ottoman Empire", in Philipp, T. and Weber, S. (eds.) *The Empire in the City: Arab Provincial Capitals in the Late Ottoman Empire*, Beirut: Orient Institut.
- Hanssen, J. (2004) "Review of Histoire de Beyrouth", *Electronic Journal of Middle East Studies*, **4**, pp.120-125.
- Hanssen, J. (2005a) *Fin de Siècle Beirut: The making of an Ottoman Provincial Capital*, Oxford: Clarendon Press.
- Hanssen, J. (2005b) "The birth of an Education Quarter", in Gebhardt, H. et al. (eds.) *History, Space and Social Conflict in Beirut: the Quarter of Zokak el-Blat*, Beirut: Orient Institute of Beirut.
- Harb, M. (2001) "Urban governance in post-war Beirut: resources, negotiations and contestations in the Elyssar project", in Shami, S. (ed.) *Capital Cities: Ethnographies of Urban Governance in the Middle East*, Toronto: Toronto University Press.

- Harb, M. (2005) "Transforming the site of dereliction into the urban structure of modernity: Beirut's southern suburb and Elisar Project", in Rowe, P. and Sarkis, H. (eds.) *Projecting Beirut: Episodes in the Construction and Reconstruction of a Modern City*, New York: Prestel.
- Hasluck, F. W. (1929) *Christianity and Islam under the Sultans*, Oxford Clarendon Press.
- Haugbolle, S. (2010) *War and Memory in Lebanon*, New York: Cambridge University Press.
- Hietala, M. (1987) *Services and Urbanization at the Turn of Century, the Diffusion of Innovations*, Helsinki: Societas Historica Finlandiae.
- Hobsbawm, E. (1989) *The Age of Empire, 1875-1914*, London: Abacus.
- Hockel, K. (2007) *Beyond Beirut: Why Reconstruction in Lebanon did not contribute to state making and stability*, London: The LSE Crisis States Research Center.
- Hohenberg, P. & Lees, L.H. (1985) *The Making of Urban Europe, 1000 - 1950*, Cambridge: Harvard University Press.
- Hourani, A. (1968) "Ottoman Reform and the Politics of Notables", in Polk, W. and Chambers, R. (eds.) *The Beginnings of Modernization in the Middle East*, Chicago: Chicago University Press.
- Hourani, A. (1976) "Ideologies of the Mountain and the City", in Owen, R. (ed.) *Essays on the Crisis in Lebanon*, London: Ithaca Press.
- Hoyle, B.S. and Pinder, D.A. (1988) *Cityport Industrialization and Regional Development: Spatial Analysis and Planning Strategies*, London: Pergamon.
- Hoyle, B.S. and Pinder, D.A. (1992) *European port cities in transition*, London: Belhaven Press.
- Hoyle, B. (1995) "Ports, cities and coastal zones: competition and change in a multimodal environment", in Brian, H. (ed.) *Cityports, Coastal Zones and Regional Change: International Perspective on Planning and Management*, Chichester: Wiley.
- Hunter, R. (1999) *Egypt Under the Khedives 1805-1879: From Household Government to Modern Bureaucracy*, Cairo: The American University in Cairo Press.
- Ilbert, R. (1997) "A certain sense of citizenship", in Ilbert, R., Yannakakis, I. and Hassoun, J. (eds.) *Alexandria 1860-1960: The Brief Life of a Cosmopolitan Community*, Alexandria: Harpocrates Publishing.
- Ilbert, R., Yannakakis, I. and Hassoun, J. (1997) *Alexandria 1860-1960 The brief life of a cosmopolitan community*, Alexandria : Harpocrates Publishing.
- Inalcik, H. (1973a) "Application of the Tanzimat and its social effects", *Archivum Ottomanicum*, **5**, pp. 97 - 128.
- Inalcik, H. (1973b) *The Ottoman Empire, the Classical Age 1300-1600*, New York: Praeger Publishers.

- Inalcik, H. and Quataert, D. (1994) *An economic and social history of the Ottoman Empire, 1300 – 1914*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Islamoglu-Inan.H. (1987) *The Ottoman Empire and the world economy*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Issawi, C. (1966) *The Economic History of the Middle East, 1800-1914*, Chicago and London: The University of Chicago Press.
- Issawi, C. (1973) “Lebanese Agriculture in the 1850’s”, *American Journal of Arabic Studies*, **I**, pp.66-80.
- Issawi, C. (1977) “British trade and the rise of Beirut, 1830-1860”, *International Journal of Middle East Studies*, **8**, pp. 91-101.
- Issawi, C. (1980) *The Economic History of Turkey, 1800-1914*, Chicago: Publications of Center for Middle Eastern Studies.
- Jasanoff, M. (2005) “Cosmopolitan: A tale of identity from Ottoman Alexandria”, *Common Knowledge*, **11** (3), pp.393-409.
- Johnson, M. (1986) *Class and Client in Beirut: The Sunni Muslim Community and the Lebanese State, 1840-1985*, London: Ithaca Press.
- Kafkalas, G. (2002) “European space and territorial integration alternatives: spatial development strategies and policy integration in South Eastern Europe”, in *Integration of the Greater European Spaces*, Strasburg: Council of Europe Publishing.
- Karpat, K. (1974) “The social and economic transformation of Istanbul in the Nineteenth century”, *Bulletin de l' Association d' Études du Sud-Est Européen*, **12**, pp. 267-308.
- Karpat, K. (1985) *Ottoman Population 1830-1914, Demographic and Social Characteristics*, Wisconsin: Madison.
- Karpat, K. (1992) “The Ottoman Adoption of Statistics from the West in the Nineteenth Century”, in Ihsanoglu, E. (ed.) *Transfer of Modern Science and Technology to the Muslim World*, Istanbul: ISIS.
- Kassab, S. and Tadmori, K. (2002) *Beirut and the Sultan: 200 photographs from the albums of Abdul Hamid II (1876-1909)*, Beirut: Éditions Terre du Liban.
- Kassir, S. (2011) *Beirut*, Berkeley: University of California Press.
- Katipoğlu, C. (2013) “Rethinking Construction and Planning Processes in the Ottoman Provinces”, *International Journal of Science Culture and Sport*, **1** (4), pp. 70-83.
- Kato, H. (1998) “Alexandrian Melancholy: The Light and Shadow of the Modern Mediterranean World”, in Mediterranean Studies Group (ed.) *Mediterranean World XV*, Tokyo: Hitotsubashi University.

- Kato, H. and Iwasaki, E. (2006) "Cairo and Alexandria at the Beginning of the 20<sup>th</sup> Century: An Analysis based on Population and Education Censuses for 1907/8", in Mediterranean Studies Group (ed.) *Mediterranean World XVIII*, Tokyo: Hitotsubashi University.
- Kayali, H. (1997) *Arabs and Young Turks: Ottomanism, Arabism and Islamism in the Ottoman Empire, 1908-1918*, Los Angeles: University of California Press.
- Kedourie, E. (1974) "The Impact of the Young Turk Revolution on the Arabic-Speaking Provinces of the Ottoman Empire", in Kedourie, E. (ed.) *Arabic Political Memoirs and Other Studies*, London: William Clowes & Sons.
- Keyder, C. (1981) *The Definition of a Peripheral Economy: Turkey 1923 – 1929*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Keyder, C. (2008) "A brief History of Modern Istanbul", in Kasaba, R. (ed.) *The Cambridge of Turkey: Turkey in the Modern World*, New York: Cambridge University Press.
- Keyder, C., Ozveren, E. and Quataert, D. (1993) "Port cities in the Ottoman Empire: some Theoretical and Historical Perspectives", *Review*, **16** (4), pp. 519-558.
- Khairallah, S. (1991) *Railways in the Middle East, 1856-1948*, Beirut: Librairie du Liban.
- Khalaf, S. (1982) "Communal Conflict in Nineteenth-Century Lebanon", in Braude, B. and Lewis, B. (eds.) *Christians and Jews in the Ottoman Empire: The Functioning of a Plural Society*, New York: Holmes and Meier.
- Khalaf, S. (1983) "Some sociological reflection on the urban reconstruction of Beirut", in Ragette, F. (ed.) *Beirut of tomorrow: planning for reconstruction*, Beirut: American University of Beirut.
- Khalaf, S. (1993) *Beirut Reclaimed: Reflections of Urban Design and the restoration of civility*, Beirut: Dar al-Nahr.
- Khalaf, S. (2006) *Heart of Beirut*, Beirut: Saqi Books.
- Khalaf, S. and Khoury, P. (1993) *Recovering Beirut*, Leiden: E.J. Brill.
- Khalaf, S. and Kongstad, P. (1973a) *Hamra of Beirut: A Case of Rapid Urbanization*, Leiden: Brill.
- Khalaf, S. and Kongstad, P. (1973b) "Urbanization and Urbanism in Beirut: Some Preliminary Results" in Brown, C. (ed.) *From Medina to Metropolis: Heritage and Change in the Near Eastern City*, New Jersey: The Darwin Press.
- Khan, BM. (1987) *Cosmopolitan Culture: The guilt-edged dream of a tolerant city*, New York: Atheneum.
- Khirfan, L. (2010) "Traces on the palimpsest: Heritage and the urban forms of Athens and Alexandria", *Cities*, **27**, pp.315-325.
- Khoury, P. (1991) "Urban Notables Paradigm Revisited", *Revue du Monde Muselman et Mediterranee*, **55** (6), pp. 215–228.

- Kirli, C. (2001) "A profile of the labor force in early nineteenth-century Istanbul", *International Labor and Working-Class History*, **60**, pp. 125-140.
- Knight, R. (1986) "The Advanced Industrial Metropolis: A New Type of World City" in Ewers, H., Goddard, J. & Matzerath, H. (eds.) *The future of the Metropolis*, Berlin: Walter de Gruyter & Co.
- Kögler, O. (2005) "Prospects for Preservation of Historic Buildings", in Gebhardt, H., Sack, D., Bodenstein, R., Fritz, A., Hanssen, H. and Hillenkamp, B. (eds.) *History, Space and Social Conflict in Beirut: The Quarter of Zokak el-Blat*, Beirut: Orient Institut.
- Kolluoglu, K. (2007) "Cityscapes and Modernity: Smyrna morphing into Izmir", in Fragoudaki, A. and Keyder, C. (eds.) *Ways to Modernity in Greece and Turkey*, London: Tauris and Co Ltd.
- Komplil, E. and Avar, A. (2006) "Deprivation analysis in declining inner city residential areas: a case study from Izmir-Turkey", paper presented at the 46<sup>th</sup> Congress of the European Regional Science Association, September 2006, Volos.
- Kondratieff, N.D. (1935) "The Long Waves in Economic Life", *The Review of Economic Statistics*, **17**, pp. 105-115.
- Kotler, P., Asplund, C., Rein, I. and Haider, D. H. (1999) *Marketing places Europe*, Harlow: Financial Times Prentice Hall.
- Kotler, P., Haider, D. H. and Rein, I. (1993) *Marketing places*, New York: Free Press.
- Kousidonis, C. (2006) "Thessaloniki and the International Trade Fair: A case of Conflict?" paper presented at the 46<sup>th</sup> Congress of the European Regional Science Association (ERSA), August 30<sup>th</sup>-September 3<sup>rd</sup> 2006, Volos.
- Krugman, P. and Brezis, E. (1997) "Technology and the Life Cycle of Cities", *Journal of Economic Growth*, **2**, pp. 369 - 383.
- Kuhnke, L. (1990) *Lives at Risk: Public Health in Nineteenth-Century Egypt*, Berkeley: University of California Press.
- Kuneralp, S. (1989) "Pilgrimage and Cholera in Ottoman Hedjaz, 1831-1911", *Studies in Turkish-Arab Relations*, **4**, pp.69-81.
- Kurekli, A. (2014) "The First Municipal Organization of the Province of Egypt: The Municipality of Alexandria", *International Journal of History*, **6** (4), pp.113-129.
- Labrianidis, L. (1982) *Industrial location in capitalist societies: the tobacco industry in Greece 1880-1980*, PhD Thesis, London: LSE.
- Ladd, B. (1990) *Urban Planning and Civic Order in Germany, 1860 - 1914*, Cambridge: Harvard University Press.



- Lalenis, K. and Samourkasidou, E. (2012) "Wakfs in Kavala, Greece: a legal, political and architectural heritage issue", *International Journal of Architectural Research*, **7** (2), pp. 206-220.
- Lampe, J. and Jackson, W. (1982) *Balkan Economic History 1550-1950 – from imperial borderlands to developing Nations*, Bloomington: Indiana University Press.
- Larkin, C. (2010) "Remaking Beirut: Contesting Memory, Space and the Urban Imaginary of Lebanese Youth", *City & Community*, **9** (4), pp. 414-442.
- Lemke, W.D. (2002) "Ottoman Photography: Recording and Contributing to Modernity", in Hanssen, J., Philipp, T. and Weber, S. (eds.) *The Empire in the City: Arab Provincial Capitals in the Late Ottoman Empire*, Beirut: Orient Institut.
- Lewis, B. (2002) *The Emergence of Modern Turkey*, New York: Oxford University Press.
- Lindner, C. (2009) *Negotiating the Field: American Protestant Missionaries in Ottoman Syria, 1823 to 1860*, PhD Thesis, Edinburgh: University of Edinburgh.
- Long, J. (1970) "Egypt: Plague in Alexandria in 1899", *Public Health Reports (1896-1970)*, **15** (26), pp.1662-1665.
- Makdisi, U. (1997a) "Laying Claim to Beirut: Urban narrative and spatial identity in the age of Solidere", *Critical Inquiry*, **23** (2), pp. 661-705.
- Makdisi, U. (2000) *The Culture of Sectarianism: Community, History and Violence in Nineteenth – Century Ottoman Lebanon*, Los Angeles: University of California Press.
- Makdisi, U. (2002) "After 1860: Debating Religion, Reform and Nationalism in the Ottoman Empire", *International Journal of Middle East Studies*, **34**, pp. 601-617.
- Mavrogordatos, T. (1983) *Stillborn Republic. Social Coalitions and Party Strategies in Greece 1922-1936*, Berkeley: University of California Press.
- McKay, J. (1976) *Tramways and Trolleys: The Rise of Urban Mass Transport in Europe*, Princeton: Princeton University Press.
- McLean, D. (1976) "Finance and 'Informal Empire' before the First World War", *The Economic History Review*, **29** (2), pp. 291-305.
- McNeil, D. and While, A. (2001) "The New Urban Economies", in Paddison, R. (ed.) *Handbook of Urban Studies*, London : SAGE Publications.
- McPherson, K. (2002) "Port cities as Nodal Points of Change: The Indian Ocean 1890s-1920s", in Fawaz, L. and Bayly, C.A. (eds.) *Modernity and Culture: From Mediterranean to the Indian Ocean*, New York: Columbia University Press.
- Merriman, J. (1991) *The Margins of City Life, Explorations of the French Urban Frontier 1815 – 1851*, Oxford: Oxford University Press.
- Miccoli, D. (2011) "Moving Histories. The Jews and Modernity in Alexandria 1881-1919", *Journal of Fondazione CDEC*, **2**, pp. 149-171.

- Mitchell, T. (1990) "The Invention and Reinvention of the Egyptian Peasant", *International Journal of Middle East Studies*, **22**, pp.129-150.
- Mohsen, A. (1994) *Guidelines to Upgrade Deteriorated Historical Zones. Case Study: El Gomrok District, Turkish Town-Alexandria*, MSc Thesis, Alexandria: Alexandria University.
- Mollenhauer, A. (2003) "Reading Late Ottoman Architecture: Exterior Expression and Interior Organization of Central-Hall Houses between Beirut and Lattakia", in Davie, M. (ed.) *Maison Beyrouthine Aux Trois Arcs: Une Architecture Bourgeoise du Levant*, Beirut et Tours: ALBA.
- Moulaert, F., Rodriguez, A. and Swyngedouw, E. (2002) *The Globalized City, Economic Restructuring and Social Polarization in European Cities*, Oxford: Oxford University Press.
- Mumford, L. (1984) *The City in the History*, Harmondsworth: Penguin Books.
- Muthesius, S. (1972) *The High Victorian Movement in Architecture, 1850-1870*, London: Routledge Publications.
- Nacar, C. (2014) "The Régie Monopoly and Tobacco Workers in late ottoman Istanbul", *Comparative Studies of South Asia, Africa and the Middle East*, **34** (1), pp. 206-219.
- Nagel, C. (2002) "Reconstructing Space, Re-creating Memory: Sectarian Politics and Urban Development in Post-War Beirut", *Political Geography*, **21**, pp.717-725.
- Nasr, J. and Verdeil, E. (2008) "The Reconstructions of Beirut", in Jayyusi, S., Holod, R., Petruccioli, A. and Raymond, A. (eds.) *The City in the Islamic World*, Leiden: Brill.
- Newman, P. and Thornley, A. (2005) *Planning World Cities*, New York: Palgrave Macmillan.
- Okasha, T. (2000) *My memoirs in Politics and Culture*, Cairo: Dar Al-Shorouk.
- Orum, M.A. and Chen, X. (2003) *The World of Cities. Places in comparative and historical perspective*, New York: Blackwell Publishing.
- Owen, R. (1981) *The Middle East in the World Economy 1800-1914*, New York: Methuen.
- Özdemir, D. (2002) "The distribution of foreign direct investments in the service sector in Istanbul", *Cities*, **19** (4), pp. 249-259.
- Özdemir, K. (1993) *Ottoman Clocks and Watches*, Istanbul: TYT Bank.
- Ozturk, P. (2006) *Urban transformation of ottoman port cities in the nineteenth century: change from Ottoman Beirut to French Mandatory Beirut*, Master's thesis, Ankara: METU.
- Ozveren, E. (1990) *The Making and Unmaking of an Ottoman Port-City: Beirut in the 19th century*, PhD Thesis, Binghampton: SUNY.
- Pamuk, S. (1987) *The Ottoman Empire and European Capitalism, 1820-1913: Trade, Investment and Production*, New York: Cambridge University Press.

- Polk, W. (1963) *The Opening of South Lebanon 1788-1840: A Study of the Impact of the West on the Middle East*, Cambridge and Massachusetts: HUP.
- Pollard, L. (2005) *Nurturing the Nation: The Family Politics of Modernizing, Colonizing and Liberating Egypt, 1805-1923*, Berkley, Los Angeles and London: University of California Press.
- Prousis, T. (2007) "Bedlam in Beirut: A British perspective in 1826", *Revue d'Histoire de l'Université de Balamand*, **15**, pp. 89-106.
- Quataert, D. (1992) *Manufacturing and Technology Transfer in the Ottoman Empire 1800-1914*, Istanbul-Strasbourg: The Isis Press.
- Quataert, D. (2005) *The Ottoman Empire, 1700 - 1922*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Ragab, T. (2011) "The crisis of cultural identity in rehabilitating historic Beirut-downtown", *Cities*, **28**, pp.107-114.
- Ragette, F. (1974) *Architecture in Lebanon: The Lebanese House During the 18th and 19th Centuries*, Beirut: American University of Beirut.
- Rao, N. (2007) *Cities in Transition*, London & New York: Routledge Publications.
- Reif, H. (2012) "Metropolises: History, Concepts, Methodologies", in Brantz, D., Disko, S. and Wagner-Kyora, G. (eds.) *Thick Space: Approaches to Metropolitanism*, Bielefeld: Transcript Verlag.
- Reilly, J. (1996) "Inter-Confessional Relations in Nineteenth-Century Syria: Damascus, Homs and Hama Compared", *Islam and Christian-Muslim Relations*, **7** (2), pp. 213-224.
- Reimer, M. (1988) "Colonial Bridgehead: Social and Spatial Change in Alexandria, 1850-1882", *International Journal of Middle East Studies*, **20**, pp.531-553.
- Reimer, M. (1991) "Ottoman-Arab Seaports in the Nineteenth Century: Social Change in Alexandria, Beirut and Tunis", in Kasaba, R. (ed.) *Cities in the World System*, Westport, Connecticut: Greenwood Press.
- Reimer, M. (1993) "Reorganizing Alexandria: The Origins and History of the Conseil de L'Ornato", *Journal of Urban History*, **19** (3), pp. 55-83.
- Richards, A. (1982) *Egypt's Agricultural Development: Technical and Social Change, 1800-1980*, Boulder, Colo: Westview Press.
- Robertson, R. (1992) *Globalization - Social Theory and Global Culture*, London: Sage Publications.
- Robson, B.T. (1973) *Urban Growth: An Approach*, London: Methuen Publications.
- Rodrigue, J.P., Comtios, C. and Slack, B. (2006) *The Geography of Transport Systems*, New York: Rontledge.

- Rogan, E. (1998) "Instant Communication: The Impact of the Telegraph in Ottoman Syria" in Philipp, T. and Schaebler, B. (eds.) *The Syrian Land in the 18<sup>th</sup> and 19<sup>th</sup> Century: Integration and Fragmentation*, Stuttgart: Steiner Verlag.
- Rosenthal, S. (1980a) *The Politics of Dependency, Urban Reform in Istanbul*, Westport CT: Greenwood Press.
- Rosenthal, S. (1980b) "Foreigners and Municipal Reform in Istanbul: 1855-1865", *International Journal of Middle East Studies*, **11**, pp. 227-245.
- Rosenthal, S. (1980c) "Urban Elites and the Foundation of Municipalities in Alexandria and Istanbul", *Journal of Middle Eastern Studies*, **16** (2), pp.125-133.
- Ross, R. and Telkamp, G. (1985) *Colonial Cities. Essays on Urbanism in a Colonial Context*, Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers.
- Rowe, P. and Sarkis, H. (1998) *Projecting Beirut: Episodes in the Construction and Reconstruction of a Modern City*, Munich, London and New York: Prestel.
- Safier, M. (2006) "The cosmopolitan challenge in cities on the edge of the millennium: moving from conflict to co-existence", *City*, **1** (3), pp. 12-29.
- Said, L. (2016) *Heritage and Nationalism in Nasser's Egypt: The case of Belle Époque Alexandria*, Master's thesis, Edinburgh: University of Edinburgh.
- Salam, A. (1970) "Town Planning Problems in Beirut and its Outskirts", in Taylor, J. (ed.) *Planning for Urban Growth: British Perspectives on the Planning Process*, New York: Praeger Publishers.
- Salam, A. (2005) "The role of government in shaping the built environment", in Rowe, P. and Sarkis, H. (eds.) *Projecting Beirut: Episodes in the Construction and Reconstruction of a Modern City*, New York: Prestel.
- Saliba, R. (1998) *Beirut 1920-1940: Domestic Architecture between Tradition and Modernity*, Beirut: Syndicate of Architects and Engineers.
- Saliba, R. (2004) "The Genesis of Modern Architecture in Beirut" in Abed, J. (ed.) *Architecture Re-Introduced: New Projects in Societies in Change*, Geneva: The Aga Khan Award for Architecture. Gottingen
- Saliba, R. (2013) "Historicizing Early Modernity – Decolonizing Heritage: Conservation Design Strategies in Postwar Beirut", *Traditional Dwellings and Settlements Review*, **25** (1), pp. 7-24.
- Salibi, K. (1965) *The Modern History of Lebanon*, London: Weidenfeld and Nicholson.
- Sandercock, L. (2003) *Cosmopolis 2: Mongrel Cities of the 21<sup>st</sup> Century*, London: Continuum.
- Sarkis, H. (2005) "A Vital Void: Reconstructions of Downtown Beirut" in Vale, L. (ed.) *Resilient City: How Modern Cities Recover from Disaster*, Cary, NC: Oxford University Press.

- Sassen, S. (2000a) "The Global City: Strategic site/new frontier" in Isin, F.E. (ed.) *Democracy, Citizenship and the Global City*, London: Routledge Publications.
- Sassen, S. (2000b) *Cities in a world economy*, USA: Pine Forge Press.
- Sassen, S. (2003) "Analytic Borderlands: Economy and Culture in the Global City" in Bridge, G. & Watson, S. (eds.) *A Companion to the City*, New York: Blackwell Publishing.
- Seeden, H. and Ruben, T. (1997) "Beirut from Ottoman Sea Walls and Landfill to a twelfth-century BC Burial", *Berytus*, **43**, pp. 221-254.
- Selman, G. (1982) *Urban Development Laws and Their Impact on the Ottoman Cities in the Second Half of the Nineteenth Century*, Master's thesis, Ankara: METU.
- Seni, N. (1994) "The Camondos and their imprint on 19<sup>th</sup>-Century Istanbul", *International Journal of Middle East Studies*, **26**, pp.663-675.
- Sennett, R. (1994) *Flesh and Stone: The Body and the City in Western Civilization*, New York: W.W. Norton.
- Serageldi, M. (1980) "Land Tenure Systems and Development Controls in the Arab Countries of the Middle East", in Safran, L. (ed.) *Housing: Process and Physical Form*, Philadelphia: Aga Khan Award for Architecture.
- Shareef, M.A. (1998) *Urban Administration in the Late Ottoman Period: The Beirut Municipality as a Case Study*, Master's Thesis, Beirut: American University of Beirut.
- Shaw, S. and Shaw, E. (1977) *History of the Ottoman Empire and Modern Turkey*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Shaw, K. (1992) "Tanzimat Provincial Reform as Compared with European Models", in Hakki, Y. (ed.) *Yılında Tanzimat*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Shaw, S. (1979) "The population of Istanbul in the nineteenth century", *International Journal of Middle East Studies*, **10**, pp.265-277.
- Shlala, E. (2009) *Mediterranean Migration, Cosmopolitanism and the Law: A History of the Italian Community of Nineteenth-Century Alexandria, Egypt*, PhD thesis, Washington D.C.: Georgetown University.
- Shorrock, W. (1975) *French Imperialism in the Middle East: The Failure of Policy in Syria and Lebanon, 1900-1914*, Madison: University of Wisconsin Press.
- Short, R.J. (2004) *Global Metropolitan: Globalizing cities in a capitalist world*, London: Routledge Publications.
- Soffer, A. And Stern, S. (1986) "The Port City: a Sub-Group of the Middle-Eastern City Model", *Ekistics*, **53** (316-317), pp. 102-110.
- Spagnolo, G. (1973) "The Definition of a Style of Imperialism: The Internal Politics of the French Educational Investment in Ottoman Beirut", *French Historical Studies*, **9**, pp.563-584.

- Starr, D. (2005) "Recuperating cosmopolitan Alexandria: Circulation of narratives and narratives of circulation", *Cities*, **22** (3), pp.217-228.
- Storey, D. (2004) "A sense of place: Rural development, tourism and place promotion in the Republic of Ireland", in Holloway, L. and Kneafsey, M. (eds.) *Geographies of rural cultures and societies*, Aldershot: Ashgate.
- Swyngedouw, E. (2004) "Globalisation or 'Glocalisation'? Networks, Territories and Rescaling", *Cambridge Review of International Affairs*, **17**(1), pp. 25-48.
- Tauber, E. (1993) *The Emergence of the Arab Movements*, London: F. Cass.
- Taylor, C. (1994) *Multiculturalism*, Princeton: Princeton University Press.
- Tekeli, I. (1984) "The social context of the Development of Architecture in Turkey", in Holod, R. & Evin, A. (eds.) *Modern Turkish Architecture*, Philadelphia: University of Pennsylvania.
- Tekeli, I. (1994) *The Development of the Istanbul Metropolitan Area: Urban Administration and Manning*, Istanbul: Kent Basimevi.
- Tezel, Y. (1975) *Turkish Economic Development 1923-1950: Policy and Achievements*, PhD thesis, Cambridge: Cambridge University.
- Thobie, J. (1991) "European Banks in the Middle East", in Cameron, D. (ed.) *International Banking 1870-1914*, Oxford: Oxford University Publications.
- Thomas, B. (1973) *Migration and Economic Growth: A study of Great Britain and the Atlantic Economy*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Tignor, R. (1966) *Modernization and British Colonial Rule in Egypt, 1882-1914*, Princeton: Princeton University Press.
- Toledano, E. (1997) "Ottoman-Local Elites", in Maoz, M. and Pappé, I. (eds.), *Historical Ideas and Politics in the Middle East*, London: I. B. Tauris.
- Troy, P. (2003) "Urban Planning in the late twentieth century" in Bridge, G. & Watson, S. (eds.) *A Companion to the City*, New York: Blackwell Publishing.
- Tucker, J. (2002) *Women in Nineteenth-Century Egypt*, Cambridge: Cambridge University Press.
- United Nations (2007) *Indicators of Sustainable Development: Guidelines and Methodologies*, New York: United Nations.
- Verdeil, E. (2008) "State development policy and specialized engineers. The case of urban planners in post-war Lebanon", *Knowledge Work Society*, **5** (1), pp.29-51.
- Vitalis, R. (1995) *When Capitalists Collide: Business Conflict and the End of Empire in Egypt*, Berkeley: University of California Press.
- Watenpau, H.Z. (2004) *The image of an ottoman city*, Leiden: Brill Academic Publishers.

- Waterbury, J. (1983) *The Egypt of Nasser and Sadat: The Political Economy of Two Regimes*, Princeton: Princeton University Press.
- Williams, J.F. & Brunn, S.D. (1993) "World Urban Development", in Williams, J.F. & Brunn, S.D. (eds.) *Cities of the World*, New York: Harper Collins College Publishers.
- Wolper, E.S. (1995) "The Politics of Patronage: Political Change and the Construction of Dervish Lodges in Sivas", *Muqarnas*, **12**, pp. 39-47.
- Yacobi, H. and Shechter, R. (2005) "Rethinking cities in the Middle East: political economy, planning and the lived space", *The Journal of Architecture*, **10** (5), pp. 499-515.
- Yahya, M. (1994) *Forbidden Spaces, Invisible Barriers. Housing in Beirut*, PhD Thesis, London: Open University.
- Young, I. (1990) *Justice and the Politics of Difference*, Princeton: Princeton University Press.
- Yucel, A. (1998) "Typology of Urban Housing in 19th Century Istanbul" in Sey, Y. (ed.) *Housing and Settlement in Anatolia: A Historical Perspective*, Istanbul: Türkiye Tarih Vakfı.
- Zandi-Sayek, S. (2000) "Struggles over the Shore: Building the Quay of Izmir, 1867-1875", *City and Society*, **12**, pp.55-78.
- Zarinebaf - Shahr, F. (2001) "The role of women in the Urban Economy of Istanbul, 1700-1850", *International Labor and Working-Class History*, **60**, pp. 141-152.
- Ziad, F. (2013) "Jurisdictional Borderlands: Extraterritoriality and "Legal Chameleons", in Precolonial Alexandria, 1840-1870", *Comparative Studies in Society and History*, **55**(2), pp. 305-329.

### Γαλλική γλώσσα

- A.F. (1927) "Le Plan d'aménagement de la ville de Smyrne", *L'Architecture*, t.40, num. 4.
- Ammoun, D. et Fournie P. (1999) *La Résidence des Pins*, Paris: ACR éditions.
- Anastasiadou, M. (1992) "Le 'Rapport Trakakis': un tableau de l'industrie smyrniote à l'époque de l'occupation grecque (1919-1920)", *Annales du Levant*, **5**, pp. 1-20.
- Annuaire Oriental (1915) *Commerce, Industrie, Administration, Magistrature de l'Orient*, Istanbul: The Annuaire Oriental and Printing Company Ltd.
- Autheman, An. (1996) *La Banque Impériale Ottomane*, Paris: Comité pour l'histoire économique et financière de la France.
- Beaujour, F. (1974) *Tableau de Commerce de la Grèce*, Paris: Paris 1800.
- Bilsel, C. (1996) "Cultures et fonctionnalités: l'évolution de la morphologie urbaine de la ville d'Izmir au XIXe siècle et au début du XXe siècle", *Doctorat d'état*, Paris X.

- Cohen, J-L. (1996) "Henri Prost" dans Midant, J-P. (éd.) *Dictionnaire de l'architecture du XXe siècle*, Paris: Hazan.
- Courbage, Y. et Fargues, P. (1997) *Chrétiens et Juifs dans l'Islam arabe et turc*, Paris: Payot et Rivages.
- Darques, R. (2000) *Salonique au XXe siècle: de la cité ottomane à la métropole grecque*, Paris: CNRS editions.
- Davie, M. (1987) "Trois Cartes Inédites De Beyrouth: Elements Cartographiques pour une Historie Urbaine de la Ville", *Berytus: Archaeological Studies*, **35**, pp. 141-164.
- Davie, M. (1996) *Beyrouth et ses faubours (1840-1940): Une intégration inachevée*, Beirut: CERMOC.
- Davie, M. (2001) *Beyrouth: 1825-1975: Un Siècle et Demi D'Urbanisme*, Beirut: Publications de l'Orde des Ingenieurs et Architectes de Beyrouth.
- Debbas, F. (2001) *Des Photographes A Beyrouth 1840-1918*, Paris: Marval.
- Deschamps, G. (1894) *Sur les routes d'Asie*, Paris: Armand Collin.
- Duby, G. (1983) *Histoire de la France urbaine*, t.3 et 4, Paris: Seuil.
- Dumont, P. (1989) "La période des Tanzimat (1839-1878)" dans Mantran, R. (éd.) *Histoire de l'Empire ottoman*, Paris: Fayard.
- Frangakis-Syrett, E. (1996) "Concurrence commerciale et financière entre les pays occidentaux à Izmir pendant le XIXe siècle et le début du XXe siècle", dans Thobie, J., Perez, R. et Kancal, S. (éd.) *Enjeux et rapports de force en Turquie et en Méditerranée orientale*, Paris: L' Harmattan.
- Frangakis-Syrett, E. (1998) "L' économie d' Anatolie occidentale 1908-1914", dans Bazin, M., Kancal, S., Perez, R. et Thobie, J. (éd.) *La Turquie entre trois mondes*, Paris: L' Harmattan.
- Georgeon, F. et Dumont, P. (1997) *Vivre dans l' Empire ottoman, sociabilités et relations internationales*, Paris: L' Harmattan.
- Georgiadou, K. (1992) "Les Grecs de Thessaloniki" dans Veinstein, G. (éd.) *Salonique, La « ville des Juifs » et le reveil des Balkans, 1850-1918*, Paris: Autrement.
- Ilbert, R. (1996) *Alexandrie 1830-1930, histoire d' une communauté citadine*, Cairo: Institute Français d' Archeologie Orientale.
- Ismail, A. et Maurice, C. (1976) *Documents diplomatiques et consulaires relatifs à l'histoire du Liban, vol. i-xx.*, Beirut : Éditions des Oeuvres Politiques et Historiques.
- Labaki, B. (1984) *Introduction à l'histoire économique du Liban: soie et commerce et l'érier en fin de période Ottomane (1840-1914)*, Beirut : Université Libanaise.
- Lory, B. (1992) "Soloun, ville slave?" dans Veinstein, G. (éd.) *Salonique, La « ville des Juifs » et le reveil des Balkans, 1850-1918*, Paris: Autrement.
- Loyer, F. (1987) *Paris XIXe siècle, l' immeuble et la rue*, Paris: Hazan.



- Mantran, R. (1996) *Histoire d' Istanbul*, Paris: Librairie Artheme Fayard.
- Merlin, P. et Choay, F. (1988) *Dictionnaire de l' urbanisme et de l' aménagement*, Paris: PUF.
- Molho, M. (1991) *Les Juifs de Salonique à la fin du XVIe siècle. Synagogues et patronymes*, Clermont-Ferrand: La Française d' Édition et d' Imprimerie.
- Molho, R. (1992) "Le renouveau...", dans Veinstein, G. (éd.) *Salonique, La « ville des Juifs » et le reveil des Balkans, 1850-1918*, Paris: Autrement.
- Mosser, M. et Teyssot, G. (éd.) (1991) *Histoire des jardins de la Renaissance a nos jours*, Paris: Flammarion.
- Nehama, J. (1978) *Histoire des Israélites de Salonique*, Thessaloniki VII.
- Nicolet, C., Ilbert, R. et Depaule, J-C. (2000) *Megapoles Méditerranées, Géographie urbaine retrospective*, Paris: Maisonneuve & Larose.
- Panzac, D. (1985) *La Peste dans l'empire ottoman, 1700-1850*, Louvain: Édition Peters.
- Panzac, D. (1988) "L' enjeu du nombre. La population de la Turquie de 1914 a 1927", *Revue du monde musulman et de la Méditerranée*, **50**, pp. 45-46.
- Pleyber, J. (1934) *Le problème de l'habitation à Salonique et à la campagne*, Thessalonike.
- Saliba, R. (2009) *Beyrouth Arcitectures: Aux Sources de la Modernité, 1920-1940*, Marseille: Editions Parenthèses.
- Saul, S. (1997) *La France et l' Egypte de 1882 à 1914: Intérêts économiques et implications politiques*, Paris: Ministère de l' Économie, des Finances et de l' Industrie.
- Serce, E. (1998) *La Municipalite a Izmir des Tanzimats a la Republique (1868-1945)*, Izmir: Dokuz Eylul Yaynlar.
- Smyrnelis, M.-C. (2000) *Une société hors de soi. Identités et relations sociales à Smyrne aux XVIIIème et XIXème siècles*, Thèse de Doctorat, Paris: EHESS.
- Thobie, J. (1977) *Intérêts et impérialisme français dans l' Empire Ottoman (1895-1914)*, Paris: Publications de la Sorbonne.
- Tschichatcheff, P. (1869) *Asie Mineure: description physique, statistique et archéologique de cette contrée*, Paris: L. Gurein.
- Vatin, N. et Yerasimos, S. (2001) *Les cimetières dans la ville, Statut, choix et organisation des lieux d' inhumation dans Istanbul intra muros*, Istanbul-Paris: IFEA & Maisonneuve et Larose.
- Yannakakis, I. (1992) "Epilogue: La mort du cosmopolitisme" dans Ilbert, R. et Yannakakis, I. (éd.) *Alexandrie 1860-1960. Un modèle éphémère de convivialité: communautés et identité cosmopolite*, Paris: Autrement.
- Yerasimos, S. (1992) " A propos des réformes urbaines des Tanzimat" dans Dumont, P. et Georgeon, F. (éd.) *Villes ottomanes à la fin de l' Empire*, Paris: L' Harmattan.

- Yerasimos, S. (1994) “Les waqfs dans l’ aménagement urbain d’ Istanbul au XIXe siècle”, dans Bilici, F. (éd.) *Le waqf dans le monde musulman contemporain (XIXe-XXe siècles. Fonctions sociales, économiques et politiques*, Istanbul: IFEA.
- Yerolympos, A. et Kolonas, V. (1992) “Un urbanisme cosmopolite” dans Veinstein G. (éd.) *Salonique 1850-1918, La “ville des Juifs” et le reveil des Balkans*, Paris: Autrement.

### Άλλες Πηγές

1. Αρχεία της Παγκόσμιας Ισραηλιτικής Ένωσης (Alliance Israélite Universelle), Παρίσι.
2. **ΓΔΑ ΥΕ 371/9114/E4314**, Έκθεση του Γενικού Προξενείου Κωνσταντινούπολης, 24/04/1923.
3. **ΓΔΑ ΥΕ 371/9159/E5809**, Έκθεση του Γενικού Προξενείου Κωνσταντινούπολης, 23/12/1923.
4. **ΓΔΑ ΥΕ371/11540/E10203**, Έκθεση του Γενικού Προξενείου Κωνσταντινούπολης, 24/04/1923.
5. Επίσημη Επετηρίδα του βιλαετίου Θεσσαλονίκης έτους 1905-1906 (Selanik Vilayeti salnamesi, 1321).
6. Οργανικός Κανονισμός της εν Σμύρνη Ορθοδόξου Κοινότητας Σμύρνης, Σμύρνη: Τύπος της Προόδου, 1878.
7. Φάρος της Μακεδονίας 1881-1891, δισεβδομαδιαίο έντυπο.
8. *Annuaire Oriental, Commerce, Industrie, Administration, Magistrature de l’ Orient*, Istanbul: 1890-1910.
9. *Journal de Salonique*, 1895-1910, δισεβδομαδιαίο έντυπο.
10. Memorandum of the President of the International Bank for the reconstruction and Development and the International Finance Corporation to the Executive Directors on a Country Assistance Strategy of the World Bank Group for the Republic of Turkey, **Report No 26756 TU** (2003).
11. **Ottoman Bank Archives**, hereafter OBA, Legal Affairs Files, Certified Copy of the 4 February, 1863, agreement, February 1307/1892.
12. **PRO, FO 195/2019**, Beirut, 13 June 1899 (Public Record Office, Series Foreign Office).

### Διαδίκτυο

1. Μεχτίδης, Π. (2015) «Προάστια της Σμύρνης», στο <https://www.mnimes.org/katagrafi/katagrafi/smirni>, (πρόσβαση 3/4/2018).
2. Μουρέλος, Γ. (2017) «Το ζήτημα της Αιγύπτου (1869-1882)», στο [https://clioturbata.com/\\_\\_\\_\\_\\_ /απόψεις/γιαννησ-μουρελοσ-το-ζητημα-της-αιγυπτ/](https://clioturbata.com/_____ /απόψεις/γιαννησ-μουρελοσ-το-ζητημα-της-αιγυπτ/), (πρόσβαση 1/3/2018).

3. Νικολαΐδης, Ν. (2012) «Από την Αυτοκρατορία στα Εθνικά Κράτη: προσδιορίζοντας την ταυτότητα της μοντέρνας πόλης», στο <http://www.conpolis.eu/uploadedNews/Praktika%20Poledomias1-27.pdf>, (πρόσβαση 10/3/2017).
4. Ξένος, Γ. (2012) «Το βαμβάκι από την Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου», στο <http://www.agronews.gr/business/fakeloi/arthro/80378/to-vamvaki-apo-tin-alexandreia-tis-aiguptou/> (πρόσβαση 4/3/2018).
5. Τσακόπουλος, Π. «Η ελληνική πολεοδομία στο 19<sup>ο</sup> αιώνα», στο <http://www.arch.tuc.gr>, (πρόσβαση 10/09/2009).
6. Χαστάογλου, Β. (2008β) «Πρόσφατες Αναπλάσεις στα ιστορικά λιμάνια των πόλεων της Ανατολικής Μεσογείου», στο <http://www.kavalagreece.gr/wp-content/uploads/2008/10/vilma.doc>, (πρόσβαση 1/4/2018).
7. Χούμας, Μ. (2017) «Regie-Οθωμανικό Μονοπώλιο Καπνού», στο <https://manolischoumas.blogspot.com/2017/06/regie.html>, (πρόσβαση 3/5/2018).
8. Alkire, S. and Foster, J. (2011) “Understandings and Misunderstandings of Multidimensional Poverty Measurement”, στο <https://www.ophi.org.uk/wp-content/uploads/ophi-wp43.pdf>, (πρόσβαση 10/6/2019).
9. Alkire, S. and Santos, M. E. (2010) “Acute Multidimensional Poverty: A New Index for Developing Countries”, στο [https://www.ophi.org.uk/wp-content/uploads/OPHI-wp38\\_with\\_note.pdf](https://www.ophi.org.uk/wp-content/uploads/OPHI-wp38_with_note.pdf), (πρόσβαση 10/6/2019).
10. Amaya-Akkermans, A. (2012) “Beirut: Reinventing or Destroying the Public Space”, στο <http://www.hannaharendtcenter.org/?tag=arie-amaya-akkermans>, (πρόσβαση 02/06/2013).
11. Aref, Y. (2010) “The Conservation of Heritage as a Means for Sustainability, The Case of the Ottoman Town, Alexandria, Egypt”, στο [https://cap.ksu.edu.sa/sites/cap.ksu.edu.sa/files/attach/tsbe\\_1\\_e\\_13.pdf](https://cap.ksu.edu.sa/sites/cap.ksu.edu.sa/files/attach/tsbe_1_e_13.pdf), (πρόσβαση 19/2/2018).
12. Awad, M. (1996) “The Metamorphosis of Mansheya”, στο <http://www.thewallsofalex.blogspot.gr/2014/07/the-metamorphosis-of-mansheya.html>, (πρόσβαση 24/2/2018).
13. Berktaç, H. and Murgescu, B. (2005) «Η Οθωμανική Αυτοκρατορία», στο <http://www.cdsee.org>. Center for Democracy and Reconciliation in Southeast Europe, (πρόσβαση 15/10/2010).
14. Buluttekın, M.B. (2014) “A city right at the core of global, political, economical and social changes of the 19<sup>th</sup> century: Istanbul”, στο <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/214043>, (πρόσβαση 20/04/2018).
15. Cassel, M. (2009) “Images from Beirut”, στο <http://www.justimages.com>, (πρόσβαση 20/12/2009).
16. Chami, Y. (2012) “From Multipli-City to Corporate City in Beirut Central District”, στο <http://projectivecities.aaschool.ac.uk/portfolio/yasmina-el-chami-from-multipli-city-to-corporate-city/>, (πρόσβαση 24/1/2018).

17. Cheshire, P. and Gordon, I. (1996) "Territorial Competition and the Predictability of Collective (In)Action", στο <https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.1996.tb00324.x>, (πρόσβαση 14/2/2017).
18. Chouaib, R. (2016) "Raze and repeat: Masterplanning Modern Beirut", στο <http://www.makingofcities.org/journal/raze-and-repeat-masterplanning-modern-beirut>, (πρόσβαση 24/1/2018).
19. Eldem, E. (1998) "The Imperial Ottoman Bank: Actor or Instrument of Ottoman Modernization?", στο [http://www.levantineheritage.com/pdf/Edhem\\_Eldem-The\\_Imperial\\_Ottoman\\_Bank.pdf](http://www.levantineheritage.com/pdf/Edhem_Eldem-The_Imperial_Ottoman_Bank.pdf), (πρόσβαση 4/4/2018).
20. Fuhrmann, M. (2003) "Cosmopolitan imperialists and the ottoman port cities. Conflicting logics in the urban social fabric", στο <http://cdlm.revues.org/128>, Cahiers de la Méditerranée, (πρόσβαση 20/07/2015).
21. Ihsaloglu, E. (1998) "Modernization efforts in science, technology and industry in the Ottoman Empire (18<sup>th</sup>-19<sup>th</sup> centuries), στο <http://publications.nichibun.ac.jp/region/d/NSH/series/symp/1998-03-31/s001/s006/pdf/article.pdf>, (πρόσβαση 2/6/2018).
22. Kassab, G. (2011) "Analyzing post-war reconstruction in Beirut", στο <http://masteremergencyarchitecture.com/2011/05/26/post-war-reconstruction-in-beirut-george-kassab/>, (πρόσβαση 24/1/2018).
23. Keyder, C., Ozveren, E. and Quataert, D. (2013) "Port-Cities in the Ottoman Empire: Some Theoretical and Historical Perspectives", στο <http://www.jstor.org/stable/40241274>, Research Foundation of SUNY, (πρόσβαση 01/07/2013).
24. Kucukmehmetoglu, M. and Geymen, A. (2006) "The spatial impacts of rapid urbanisation on the limited surface water resources in Istanbul", στο <http://www.sre.wu-wien.ac.at/ersa/ersaconfs/ersa06/papers/740.pdf>, (πρόσβαση 10/6/2017).
25. Leclair-Paquet, B. (2013) "Beirut Divided: The potential of urban design in reuniting a culturally divided city", στο <http://www.bartlett.ucl.ac.uk/dpu/latest/publications/dpu-papers>, (πρόσβαση 24/1/2018).
26. Makdisi, S. (1997b) "Reconstructing History in Central Beirut", στο <http://www.merip.org/mer/mer203/reconstructing-history-central-beirut>, Middle East Research and Information Project, (πρόσβαση 11/08/2017).
27. Marot, B. and Yazigi, S. (2012) "The reconstruction of Beirut: sowing the seeds for future conflicts?", στο <http://www.metropolitiques.eu/The-reconstruction-of-Beirut.html>, (πρόσβαση 25/1/2018).
28. Martinez-Garrido, L. (2008) "Beirut Reconstruction: A missed opportunity for conflict resolution", στο <https://alnakhlah.org/2008/10/31/beirut-reconstruction-a-missed-opportunity-for-conflict-resolution/>, (πρόσβαση 26/1/2018).
29. Randall, E. (2014) "Reconstruction and Fragmentation in Beirut", στο <http://www.urbanconflicts.arct.cam.ac.uk/working-paper-29-edward-randall>, (πρόσβαση 19-6-2017).

30. Saliba, R. (2000) "Emerging Trends in Urbanism: The Beirut Post-War Experience", στο <http://www.csbe.org/Saliba-Diwan/essay1.htm>, Center for the Study of the Built Environment, (πρόσβαση 30/08/2014).
31. Stamatopoulos, D. (2006) "From Millets to Minorities in the 19<sup>th</sup>-Century Ottoman Empire: an Ambiguous Modernization", στο [https://www.researchgate.net/publication/234169305\\_From\\_Millets\\_to\\_Minorities\\_in\\_the\\_19th\\_Century\\_Ottoman\\_Empire\\_an\\_Ambiguous\\_Modernization](https://www.researchgate.net/publication/234169305_From_Millets_to_Minorities_in_the_19th_Century_Ottoman_Empire_an_Ambiguous_Modernization) (πρόσβαση 15/3/2018).
32. Tomara-Sideris, M. and Theocharis, T. (2015) "Quartier Grec: A town within the town", στο <https://www.scribd.com/document/175763121/SIDERI-THEOHARIS>. (πρόσβαση 5/3/2018).
33. Volait, M. (2013) "The Reclaiming of 'Belle Époque' Architecture in Egypt (1989-2010): On the Power of Rhetorics in Heritage-Making", στο <http://journals.openedition.org/abe/371>, (πρόσβαση 26/3/2018).
34. Yazgi, B. and Dökmeci, V. (2006) "Analysis of different Urban Forms in Istanbul", στο <http://www.sre.wu-wien.ac.at/ersa/ersaconfs/ersa06/papers/72.pdf>, (πρόσβαση 10/6/2017).
35. [http://almashriq.hiof.no/lebanon/700/760/769/old\\_beirut/fairuz\\_program.html](http://almashriq.hiof.no/lebanon/700/760/769/old_beirut/fairuz_program.html). Φωτογραφίες της Βηρυτού τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, (πρόσβαση 04/07/2017).
36. <https://archnet.org/authorities/3498>. British Occupation, Egyptian Independence and Contemporary Alexandria (1882-2009), (πρόσβαση 10/1/2018).
37. <https://archnet.org/publications/3238>. Mario Rossi and the Egyptian School of Architecture in Alexandria, (πρόσβαση 15/1/2018).
38. <http://asiaminor.ehw.gr/Forms/fMedia.aspx?lemmaid=5446&contlang=57&lemmatitle=%u039c%u03c0%u03b6%u03c5%u03c4%u03b6%u03ac%u03c2>. Χάρτης προαστίων της Μικράς Ασίας (πρόσβαση 30/4/2018).
39. <https://egyptianstreets.com/2018/01/03/alexandria-at-risk-of-being-submerged-due-to-worsening-climate-change-study/>. Σύγχρονες Φωτογραφίες της Αλεξάνδρειας, (πρόσβαση 31/3/2018).
40. <https://gr.pinterest.com/johnsantuccio/photos-of-the-1800s/>. Φωτογραφίες της Κωνσταντινούπολης τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, (πρόσβαση 22/4/2017).
41. <https://gr.pinterest.com/pin/650770214877258268/>. Φωτογραφίες της Σμύρνης τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, (πρόσβαση 3/4/2018).
42. <https://history.bnpparibas/document/ottoman-bank-a-novel-institution-designed-to-serve-the-ottoman-empire/>. Ottoman Bank: a novel institution designed to serve the Ottoman Empire, (πρόσβαση 1/7/2017).
43. <https://inta-aivn.org/images/cc/Transmed/AlexandriaContribution.pdf>. Alexandria: Regenerating the City. A Contribution based on AFD experiences, (πρόσβαση 18/1/2018).

44. <http://masteremergencyarchitecture.com/2011/05/26/post-war-reconstruction-in-beirut-george-kassab/>. Analyzing post-war reconstruction in Beirut, (πρόσβαση 20/7/2017).
45. <http://islamic-art.org/comitte/Comite.asp>. Islamic Art Network, (πρόσβαση 26/3/2018).
46. [http://pdf.usaid.gov/pdf\\_docs/PNADE148.pdf](http://pdf.usaid.gov/pdf_docs/PNADE148.pdf). Case Studies of Bankable Water and Sewerage Utilities, (πρόσβαση 2/3/2018).
47. <http://pyramisnews.gr/ekdilosi-stin-athina-gia-ti-dioryga-toy-souez/>. Φωτογραφία από τη Διώρυγα του Σουέζ (πρόσβαση 20/3/2018).
48. <https://rm.coe.int/civil-participation-in-decision-making-toolkit-/168075c1a5>. Civil participation in decision-making- Council of Europe, (πρόσβαση 10/3/2018).
49. <https://trafo.hypotheses.org/881>. Migration and Globalisation in the Suez Canal Region (πρόσβαση 20/3/2018).
50. [http://www.academia.edu/5168663/Alexandria\\_a\\_Port\\_City](http://www.academia.edu/5168663/Alexandria_a_Port_City). Ph.D proposal: Cosmopolitan Alexandria and its Eclectic influences on buildings and urban spaces (1830-1930), (πρόσβαση 20/2/2018).
51. <http://www.astro.auth.gr/~bns2015/venuetravel.html>. Σύγχρονες Φωτογραφίες της Θεσσαλονίκης, (πρόσβαση 26/5/2017).
52. [http://www.citiesalliance.org/sites/citiesalliance.org/files/CAFiles/Projects/Documentation\\_Alexandria\\_CDS\\_May\\_2008withFront.pdf](http://www.citiesalliance.org/sites/citiesalliance.org/files/CAFiles/Projects/Documentation_Alexandria_CDS_May_2008withFront.pdf). Alexandria City Development Strategy- Moving from Vision to Strategy and Implementation, (πρόσβαση 20/2/2018).
53. <http://www.ehabweb.net/library-alexandria/#.WrlOqIhuZPY>. Φωτογραφίες από νέα Βιβλιοθήκη Αλεξάνδρειας (26/3/2018)
54. <http://www.fhw.gr/projects/notaras/index>. Οι πόλεις στην Οθωμανική Αυτοκρατορία, (πρόσβαση 16/06/2009).
55. <http://www.fhw.gr/projects/tanzimat/gr/main/100.html>. Η Οθωμανική Αυτοκρατορία στην Ευρώπη, (πρόσβαση 16/06/2009).
56. [http://www.genocide-museum.am/eng/online\\_exhibition\\_16.php](http://www.genocide-museum.am/eng/online_exhibition_16.php). Φωτογραφίες της Σμύρνης του 19<sup>ου</sup> αιώνα, (πρόσβαση 3/4/2018).
57. <http://www.greek-language.gr/digitalResources/literature/education/urban/iframe.html?urb=12&location=277&item=3178>. Φωτογραφίες της Σμύρνης του 19<sup>ου</sup> αιώνα, (πρόσβαση 3/4/2018).
58. <http://www.lboro.ac.uk>. Globalization and World Cities Research Network, (πρόσβαση 11/01/2011).
59. <http://www.istanbulview.com/>. Σύγχρονες Φωτογραφίες της Κωνσταντινούπολης, (πρόσβαση 26/5/2017).
60. <http://www.levantineheritage.com/alexandria.htm>. Φωτογραφίες του 19<sup>ου</sup> αιώνα της Αλεξάνδρειας (πρόσβαση 24/4/2017).

61. <http://www.makingofcities.org/journal/raze-and-repeat-masterplanning-modern-beirut>. Raze and Repeat: masterplanning modern Beirut, (πρόσβαση 20/7/2017).
62. <http://www.med-voices.org/pages/city2.aspx?id=147&locationid=12>. The foreign Communities of Alexandria (πρόσβαση 16/3/2011).
63. <https://www.oecd.org/newsroom/40556222.pdf>. OECD Annual Report 2008 (πρόσβαση 2/6/2019).
64. „πρόσβαση
65. <http://www.ritesmeer.org/aegypten/sehenswuerdigkeiten/alexandria/>. Σύγχρονες Φωτογραφίες της Αλεξάνδρειας, (πρόσβαση 31/3/2018).
66. <http://www.tripinview.com/en/places/port/50278/turkey-izmir-konak-izmir-port>. Φωτογραφίες του θαλασσιού μετώπου της Σμύρνης, (πρόσβαση 10/5/2017).
67. <http://www.worldportsource.com/ports/review/LBN Port of Beirut 26.php>. Ιστορικά στοιχεία για το λιμάνι της Βηρυτού, (πρόσβαση 14/6/2017).