

Γεωγραφίες

Αρ. 36 (2020)

Γεωγραφίες, Τεύχος 36, 2020



Η ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΜΙΑΣ ΣΥΝΟΙΚΙΑΣ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ: «ΣΤΑΘΜΟΥ-ΓΙΑΝΝΙΤΣΩΝ» ΚΙΝΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ

Κωστής Πλεύρης

Η ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΜΙΑΣ ΣΥΝΟΙΚΙΑΣ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ: «ΣΤΑΘΜΟΥ-ΓΙΑΝΝΙΤΣΩΝ» ΚΙΝΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ

Κωστής Πλεύρης¹

Περίληψη

Η θεωρία της άνιση ανάπτυξης μπορεί να ερμηνεύσει την αστικοποίηση, φτάνοντας σε συγκεκριμένα παρατηρήσιμα φαινόμενα και εξασφαλίζοντας την ιστορική συνέχεια που αναπόφευκτα διατρέχει την ύλη της πόλης. Για αυτό το σκοπό, η κίνηση της συγκέντρωσης του πλούτου αναλύεται στις επιμέρους της φάσεις –συσσώρευση, κυκλοφορία και κατανομή– και αντιστοιχίζεται με τις ιδιαίτερες μορφές και θέσεις που καταλαμβάνει στην πόλη. Στη συνέχεια συντίθεται ξανά, τώρα όμως στα πλαίσια μιας πλούσιας κατανόησης της εσωτερικής δομής της πόλης που δεν μένει μόνο στα όρια της κίνησης των αξιών, αλλά περιέχει πλήθος άλλων αστικών φαινομένων. Σε αυτό το άρθρο προτείνουμε μια μεθοδολογία για να ξεδιπλωθεί η θεωρία της άνιση ανάπτυξης, επιχειρώντας να ερμηνεύσουμε τη σύγχρονη αστικοποίηση μιας ιδιαίτερης συνοικίας της Θεσσαλονίκης.

Λέξεις-κλειδιά: άνιση ανάπτυξη, κεντρικότητα, διευρυμένη συσσώρευση, μέσο ποσοστό κέρδους, Θεσσαλονίκη

The development of Railway-Yannitsa neighborhood in Thessaloniki: issues of value and urbanization

Kostis Plevris

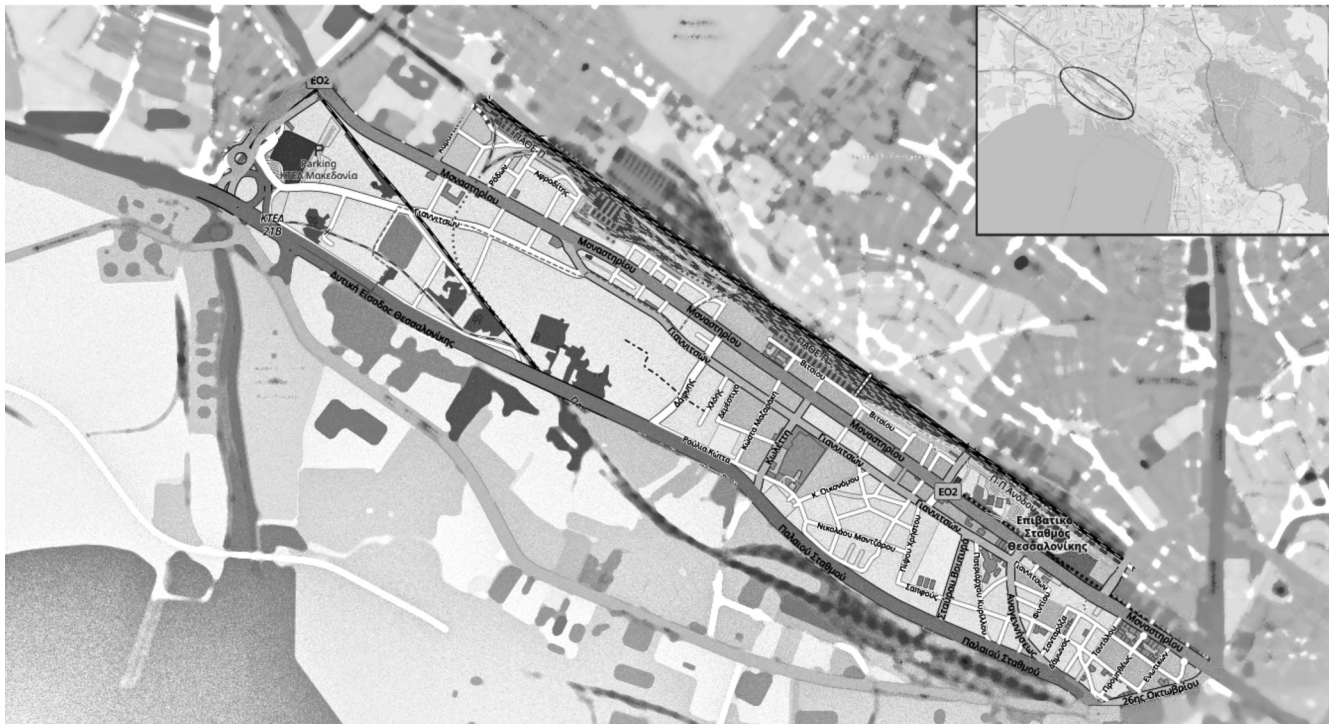
Abstract

Uneven development theory may interpret the urbanization process, reaching concrete observable phenomena and guaranteeing the historical continuity that inevitably runs through the matter of the city. For this, the flow of wealth concentration is divided in its phases –accumulation, circulation and distribution– and gets assigned to the respective urban forms and positions it occupies throughout the city; then it is recomposed again, now on a richer context of understanding the city's inner structure that does not get limited only to the flows of value, rather contains a multitude of urban phenomena. In this article we propose a methodology that will enable uneven development theory to get unfolded, trying to interpret the contemporary urbanization of a particular district of Thessaloniki.

Εισαγωγή

Μπαίνοντας στη Θεσσαλονίκη από τα δυτικά, είτε από το ιστορικό πέρασμα των Διαβατών, είτε από τον αυτοκινητόδρομο της νέας εθνικής οδού, εφόσον δεν κατευθυνθούμε προς έναν από τους περιφερειακούς δακτυλίους για τις δυτικές συνοικίες, μάλλον αγωνιούμε να διασχίσουμε τα τελευταία τρεισήμισι χιλιόμετρα που θα μας φέρουν

1. Διδ. Πολεοδομίας-Χωροταξίας Université Paris 1-Panthéon-Sorbonne



Εικόνα 1: Τα όρια της περιοχής μελέτης μας. Υπόβαθρο χάρτη: openstreetmap.org

στο ύψος του Βαρδάρη ή, πιο κάτω, στους πρώτους ελαφρούς κυματισμούς του Θερμαϊκού. Έτσι, μάλλον οι περισσότεροι και οι περισσότερες αδιαφορούμε για μια επιμήκη λωρίδα γης νοτίως της Μοναστηρίου και βορείως της εθνικής οδού (ΠΑΘΕ – Παλαιού Σταθμού), από τη συμβολή τους με τη Δενδροποτάμου στο ύψος των ΚΤΕΛ μέχρι την 26ης Οκτωβρίου, έξω από τα Δικαστήρια (Εικόνα 1).

Τα όρια της περιοχής μας υφαίνονται από τον αστικό ιστό και τις βαριές υποδομές της πόλης· νότια, η υπερύψωση του αυτοκινητόδρομου, τα μεταλλικά στηθαία, οι υψηλές ταχύτητες και οι σιδηροδρομικές γραμμές του παλαιού, νυν εμπορικού, σταθμού των τρένων δημιουργούν ένα σαφές σύνορο, που δεν επιτρέπει στην περιοχή μελέτης μας να φτάσει μέχρι τη θάλασσα. Στα ανατολικά, η ιστορική συνοικία του Βαρδάρη σβήνει μεν μέσα στην περιοχή μας, αλλά διαφέρει σίγουρα από τον ιστό της πόλης που γειτονεύει, είτε την ιστορική συνοικία της Μπάρας, είτε πέρα από τα δυτικά τείχη. Τέλος, βόρεια, οι γραμμές του τρένου, μέχρι τον επιβατικό σταθμό, διασπούν την αστική συνοχή και πάλι, απομονώνοντας την περιοχή μας, καθώς μόλις μία πεζοδιάβαση και τα υπόγεια περάσματα της Αγίων Πάντων και της Καραντινού επιτρέπουν την όποια ώσμωση δραστηριοτήτων· έτσι, μια παρυφή

πάνω από τη Μοναστηρίου, πρακτικά βάθους όσο ενός ή δύο οικοδομικών τετραγώνων, θα μελετηθεί μαζί με την υπόλοιπη περιοχή μας. Ένα βορειοδυτικό ακραίο τμήμα αναπτύσσει πυκνότερες συνδέσεις με τη Μενεμένη λόγω διαβάσεων και μάλιστα δομήθηκε προ εικοσαετίας με εμφανώς διαφορετική μορφολογία, για αυτό και αφήνεται εκτός.

Η δυτική αυτή σφήνα ανήκει στο μεγαλύτερο της μέρος διοικητικά στο δήμο Θεσσαλονίκης, εκτός από ένα μικρό τμήμα που ανήκει στο δήμο Αμπελοκήπων-Μενεμένης – που ξεκινάει από το σταθμό των ΚΤΕΛ και στη συνέχεια προχωρά παράλληλα με τη Γιαννιτσών, μέχρι το ύψος του μηχανοστασίου του ΟΣΕ. Για τη διεύθυνση δόμησης του πρώτου, η περιοχή μελέτης μας καλείται «Σταθμού-Γιαννιτσών», αλλά μάλλον τα βαφτίσια της είναι αρκετά τεχνητά, καθώς αναγκαστικά προσαρμόστηκε στις τάφρους που άνοιξε ο σιδηρόδρομος και η εθνική οδός και έτσι αποκολλήθηκε από τους νοτιότερους Λαχανόκηπους, τα Σφαγεία και το Βαρδάρη.

Αυτή η τεχνητή –αν και δεδομένη– οριοθέτηση της περιοχής αναγκαστικά περιφρόνησε την ιστορική μνήμη. Η τελευταία φαίνεται να μην έχει συνέχεια, σαν να αστικοποιήθηκε ένα παλιό έλος. Κι όμως, εδώ γράφτηκε επίλογος για 46,000 Εβραίους που φορτώθηκαν

από τον –γκρεμισμένο πια– παλιό επιβατικό σταθμό για να εξαϋλωθούν στη ναζιστική ωμότητα του Άουσβιτς-Μπίρκεναου, του Μπέλσεν και του Έμπενζεε. Ο σταθμός συνόρευε με την εβραϊκή συνοικία «Βαρώνου Χιρς», ανατολικά της οδού Αναγεννήσεως και δυτικά της οδού Πίψου, στα όρια του σημερινού Κτηνιατρείου (Μόλχο, 2001). Φράχτηκε σαν γκέτο και λειτούργησε σαν το ανεπίστροφο «κέντρο διερχομένων» για τους Εβραίους της Θεσσαλονίκης, καθώς όλοι στοιβάχθηκαν στα δωμάτια των πρώτων φτωχών του κατοίκων (Καβάλα, 2015). Μετά τον πόλεμο, η περιοχή λειτούργησε σαν κέντρο διερχομένων φαντάρων, δυτικότερα στέγασε αποθήκες, συνεργεία, πρακτορεία μεταφορών και βιοτεχνίες και, φυσικά, τον αγοραίο έρωτα.

Η μνήμη επιβίωσε μόνο λαθραία, σε ελάχιστα μαρμάρινα επιγράμματα που τοποθέτησαν οι αρχές, μα κυρίως στην ποίηση και τη μουσική· από τα σωμένα τραγούδια των εραστών στην ισπανοεβραϊκή Λαδίνο,¹ τον «παραβαρδάριο» έρωτα των αναζητήσεων του Χριστιανόπουλου, το «κέντρο διερχομένων» του Ιωάννου και το «κανάλ ντ' αμούρ» του Κοροβίνη, μέχρι το σύγχρονο χιπ-χοπ στίχο του Λεξ, που θυμίζει στο φιλήσυχο Σαλονικιό, «Ει πού είσαι, αγοράζουν χρυσό στην Εγνατία, Γιαννιτών, δικαστήρια, κορίτσια και βία», μόνο έτσι αγνοφεγγοβολεί μια κάποια ιστορική συνέχεια της συνοικίας. Οι παλιοί κάτοικοι, «του '60 οι εκδρομείς», μας δείξαν με το χέρι τους άορατες μορφές, που σαν να μην υπήρξαν ποτέ· γειτονιές με χαμόσπιτα, γεφυράκια πάνω από ρέματα, κτίρια του σιδηροδρόμου, ακόμα και το σχολείο που φοίτησαν. Από την άλλη, οι ιστορικές αναφορές μοιάζουν να μιλούν για μια γειτονιά που είναι αδιανόητο να μεταμορφώθηκε εκ βάθρων· χαμένα χάνια, πολυτελή κέντρα, περίτεχνα σπίτια Ευρωπαίων σιδηροδρομικών, ερωτικές πανσιόν, καφέ σαντάν, καθώς και ο τελευταίος σταθμός της γραμμής «Οριάν Εξπρές» και «Σεμπλόν Εξπρές» –στη συμβολή Προμηθέως και Αναγεννήσεως– γίνονταν μέχρι και πρόσφατα μπαζώματα για να ανεγερθούν λαϊκά ξενοδοχεία και οικοδομές της αντιπαροχής (Ζαφείρης, 1993: 81, 88, 136, 137). Σε ακόμα πιο ιστορικές εποχές, οι περιηγητές της Θεσσαλονίκης εδώ μιλούσαν για μια πεδιάδα «απερίγραπτη σε ομορφιά [...] στεφανωμένη με αμπέλια και πυκνόφυλλα δέντρα και περιβόλια» και πολλούς ναούς που διαφεντεύονταν από μοναχούς (Καμινιάτης, 2001: 31, αναφερόμενος στο 10ο αιώνα). Πράγματι, αποτελεί ιδιοτυπία και

αυτής της περιοχής να αγκομαχά να αφήσει έστω από ένα ίχνος σε κάθε εποχή της, έτσι που ποτέ δεν έπαψε να διαμορφώνεται αδιάλλακτα.

Σήμερα, απέναντι από τα δικαστήρια, ολοκληρώνεται μια ανθρωπογεωγραφική και οικονομική *μετάλλαξη* που ξεκίνησε δειλά πριν από μια εικοσαετία,² καθώς η γειτονιά αποτελεί πόλο χονδρεμπόριου ρούχων – βασικά Κινέζων εμπόρων. Πιο δυτικά, η περιοχή μας ακροβατεί με υπνηλία ανάμεσα σε μια χαμηλή εμπορευματική κυκλοφορία και τη φυσική φθορά των κλεισμένων επιχειρήσεων. Κάπου-κάπου διαφαίνονται νησίδες μιας διαφορετικής μορφολογίας, από άποψη πυκνότητας, δομής και ηλικίας των κατασκευών – κυρίως νέες κατοικίες και εμπορικά κέντρα. Προβλέπουμε, όμως, ότι νέοι πυρήνες ανάπτυξης είναι υπό ανάδυση, έτσι που στο κοντινό μέλλον είναι πιθανός ένας νέος γενικός χαρακτήρας της περιοχής – ίσως και αυτός εξαιρετικά αγνώμων πάνω στα προηγούμενα αποτυπώματα της ιστορίας.

Στη μελέτη αυτή θα επιχειρήσουμε να αποκαταστήσουμε μια συνέχεια της περιοχής. Αν και εμπνεόμαστε από την τέχνη και το στοχασμό της στα περασμένα, επιφυλασσόμαστε να ακολουθήσουμε σε μια άλλη εργασία την αναπαραστατική της οδό. Εξάλλου, πρώτιστα, πρέπει να αναζητήσουμε ένα έδαφος για να χαντρώσουμε πάνω του από τις κινήσεις της ύλης μέχρι τους συμβολισμούς και τα φαντασιακά της. Το έδαφος αυτό, πιστεύουμε, ξεκινά από τη μελέτη της πολιτικής οικονομίας της περιοχής, η οποία, απ' όσο ξέρουμε, δεν έχει πραγματοποιηθεί.

Μορφές της αξίας και αστικοποίηση: διάδρομοι και επίκεντρα

Η σύγχρονη αστικοποίηση θα πρέπει να αναζητήσει τους νόμους που ταξινομούν τη συγκέντρωση της ύλης. Έτσι, αν η κίνηση των αξιών –και ιδιαίτερα αυτών που γιγαντώνονται συνεχώς– διαμορφώνει σχεδόν το σύνολο της ανθρώπινης αλληλεπίδρασης, τότε η αστικοποίηση θα πρέπει να ταυτιστεί πρώτιστα με μια *συγκέντρωση αξιών* (Lefebvre, 2003: 155· Smith, 1984: 194). Φυσικά, η πόλη συνεχίζει να ζει και εκεί όπου δεν συγκεντρώνονται αξίες, ενδεχομένως στο μεγαλύτερο τμήμα της. Ωστόσο, κάθε επέκταση ή γενικευμένη μορφολογική αλλαγή –όπως ομογενοποίηση

χρήσεων γης, πυκνότητα δόμησης ή μετασχηματισμός κελυφών⁻³ δηλαδή κάθε «αστικοποίηση», με την ετυμολογική έννοια της λέξης, περνάει μέσα από τη συγκέντρωση αξιών στο χώρο· με άλλα λόγια, τη διευρυμένη αναπαραγωγή – κάτι που είναι διαφορετικό από τις εισοδηματικές διακυμάνσεις στις γειτονίες της πόλης. Επομένως, για μας είναι πρώτιστος όρος να παρατηρήσουμε κάθε χωρική μορφή της διευρυμένης αναπαραγωγής της αξίας, δηλαδή του κεφαλαίου, όπως την κίνηση των εμπορευμάτων, των υπηρεσιών, των ενδιάμεσων αγαθών, των κτιριακών κελυφών, της εργασίας και φυσικά του χρήματος.

Η κυκλοφορία όμως του κεφαλαίου δεν είναι η φωτοτυπία ενός πανομοιότυπου κύκλου· η κίνηση του είναι ταυτόσημη με την πόλωσή του, καθώς συγκεντρώνεται άνισα ανάμεσα σε ιδιώτες, τάξεις, αλλά και έθνη, περιφέρειες και διαμερίσματα εντός μιας μητρόπολης. Αυτή λοιπόν η διαδικασία *άνισης ανάπτυξης* (Μαντέλ, 2004: 61) είναι κομβική για την κατανόηση κάθε διαδικασίας *αστικοποίησης*, η οποία, άλλωστε, από όταν πρωτοεμφανίστηκε στην ανθρώπινη ιστορία, είναι πάντα, στην καρδιά της, μια διαδικασία *άνισης* συγκέντρωσης της εργασίας, πολύ πριν ακόμα αυτή υποταχθεί στη σύγχρονη κεφαλαιακή σχέση (βλ. Σαρηγιάννης, 1993: 229, για το πέρασμα από την ισότιμη κόμη στο ιεραρχικό άστυ και το ρόλο της ανταλλαγής).

Στην εργασία αυτή, λοιπόν, θα μελετήσουμε την πόλωση των αξιών σε μια συνοικία της Θεσσαλονίκης, με σκοπό την ερμηνεία της αστικοποίησής της. Προς τούτο θα πρέπει να *αντιστοιχίσουμε τις φάσεις κυκλοφορίας της αξίας που σωρεύεται (X-E(Μπ&Δ)...Π...E'-X')*⁴ με *υπαρκτές μορφές της πόλης*. Ποιες είναι αυτές;

Πρώτον, καθώς ο καπιταλισμός χωρίζει την παραγωγή από την κατανάλωση (X-E ή E'-X', Marx, 1993: 300-302), κάποιιο τόπο διαφοροποιούνται ανάλογα με το πώς μπορούν να εξυπηρετήσουν τα παραπάνω άκρα διευρυμένης συσσώρευσης του πλούτου. Οι *διάδρομοι* λοιπόν αυτοί (δες Sap, 2002, για τη χρήση του όρου), αποκλίνουν ανάλογα με τις δυνατότητες *προσβασιμότητας* (δες Martens, 2017: 84) που κατέχουν, ώστε να συνδέουν στα άκρα τους τις παρακάτω κατηγορίες τόπων:

α) παραγωγή πλούτου – παραγωγή πλούτου (κυκλοφορία ενδιάμεσων αγαθών, υπηρεσιών και εμπορευμάτων· *φάση X-Μπ*),

β) κατανεμημένου πλούτου - παραγωγή ή κατανομή πλούτου – (κυκλοφορία *προσωπικού* από και προς την κατοικία· *φάση X-Δ*), και

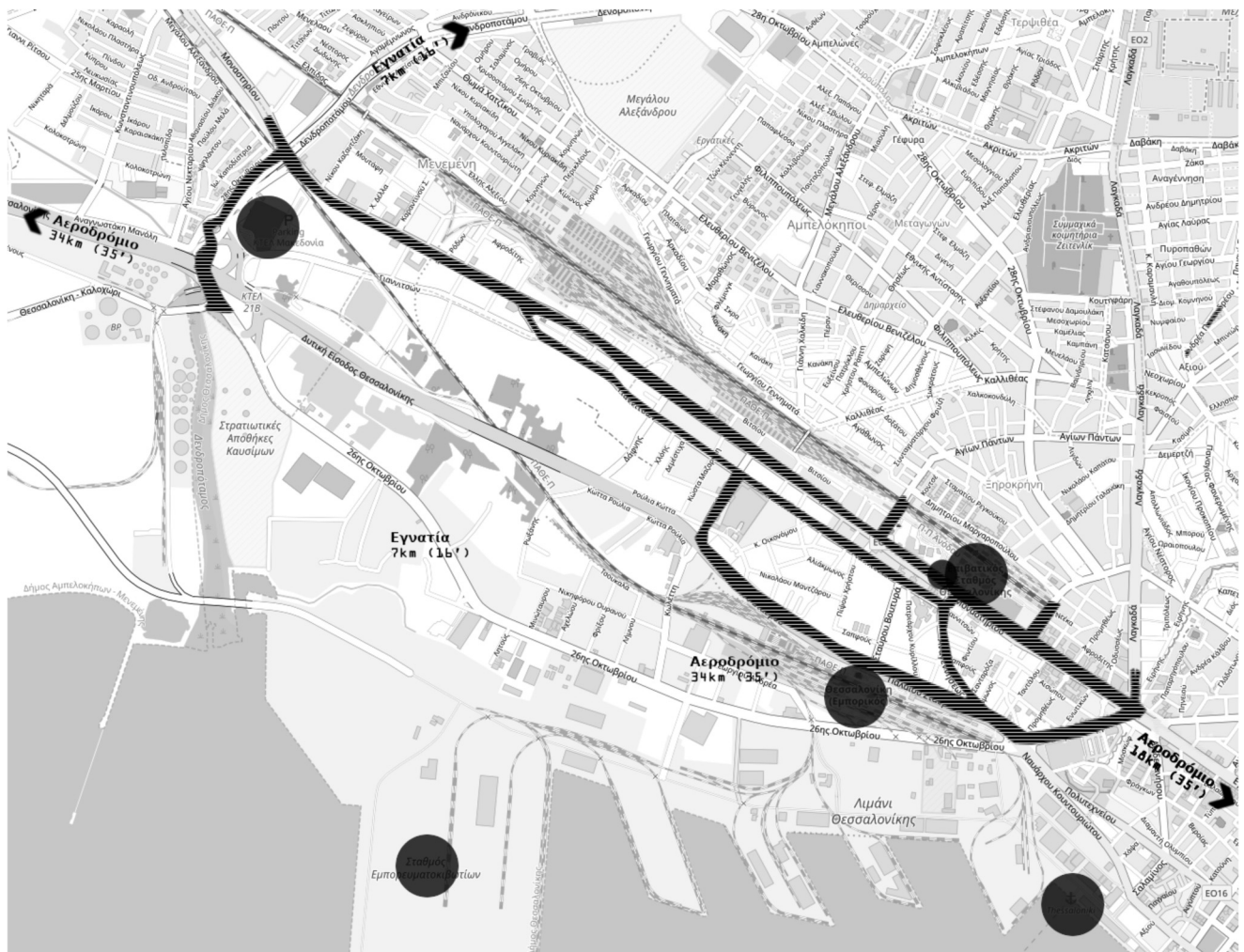
γ) κατανεμημένου πλούτου – κατανομή πλούτου (κυκλοφορία *καταναλωτών* σε τόπους εμπορίου, κοινωνικών παροχών, πίστης και λοιπά, υπηρεσίες κούριερ· *φάση E'-X'*).⁵

Βλέπουμε στην περίπτωση της συνοικίας μελέτης μας ότι:

Όσον αφορά τα μέσα μαζικής μεταφοράς, το δίκτυο και οι στάσεις του λεωφορείου είναι πυκνά, διατρέχοντας τα όρια της περιοχής κατά τις οδούς Μοναστηρίου και Παλαιού Σταθμού, αλλά και το εσωτερικό της, κατά μήκος της Γιαννιτσών και της Αναγεννήσεως (Εικόνα 2). Αυτό αφορά πολλές τοπικές γραμμές, αλλά και κορμούς, όπως αυτές που τερματίζουν στην Κάτω Τούμπα, το αμαξοστάσιο ΙΚΕΑ, το αεροδρόμιο, τη Βούλγαρη και τα ΚΤΕΛ Χαλκιδικής (γραμμές 12, 02, 01, 31, 45, αντίστοιχα), ενώ πολλές άλλες έχουν ως αφετηρία τον κοντινό Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό. Πρόκειται για μια πολύ ευνοϊκή θέση, με υψηλή ικανότητα μεταφοράς και πολυάριθμο στόλο, ακόμα και τώρα, που η γενική εικόνα του δημόσιου δικτύου των λεωφορείων είναι υποβαθμισμένη. Όσον αφορά το μελλοντικό δίκτυο του μετρό, η βασική στάση που θα εξυπηρετεί την περιοχή θα βρίσκεται επίσης στο Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό – απόσταση που μπορεί είτε να περπατηθεί, είτε να διανυθεί με κάποιο άλλο μέσο, χωρίς να είναι πάνω από 2.5 χλμ. για τα πιο απομακρυσμένα τετράγωνα.

Γενικά, όσον αφορά τη μελέτη της διευρυμένης συσσώρευσης, μπορούμε να πούμε, ότι προσωπικό και καταναλωτές κινούνται εύκολα μεταξύ τόπων κατοικίας και συσσώρευσης αξίας, τουλάχιστον όσον αφορά το σκέλος προσβασιμότητας της δικής μας περιοχής.

Όσον αφορά τις υπερτοπικές υποδομές, εδώ έχουμε αρχικά το λιμάνι των έξι προβλητών, με σταθερή άνοδο στην κίνηση εμπορευματοκιβωτίων (Econpmistas, 2019), για το οποίο άλλωστε πρόσφατα υπογράφηκε μελέτη επέκτασής του (Καθημερινή, 2019α). Τα εμπορευματοκιβώτια ή το χύδην φορτίο τα οποία εκτελωνίζονται εδώ, μπορούν σχεδόν άμεσα να βρεθούν στη συνοικία μελέτης μας. Αλλά και όσα φθάνουν μέσω του εμπορικού σταθμού των τρένων – που αν και περιορίστηκε από τη διάνοιξη της εθνικής οδού, ακόμα διαθέτει 165 στρέμματα και 15 γραμμές για φορτοεκ-



Εικόνα 2: Οι διάδρομοι της περιοχής μας· μεταφορικοί κόμβοι (ΚΤΕΛ, ΟΣΕ, εμπορικό και επιβατικό λιμάνι) και συγκοινωνιακές γραμμές (ΟΑΣΘ, μετρό). Υπόβαθρο χάρτη: openstreetmap.org

φόρτωση (Σιδηροτροχιά, 2012)– και πάλι συνορεύουν άμεσα με την περιοχή μελέτης μας. Ο επιβατικός σταθμός του ΟΣΕ αποβιβάζει στο εσωτερικό της συνοικίας μας, με προοπτικές ενίσχυσης της εγχώριας κίνησης μετά τη συντόμωση του ταξιδιού Αθήνα-Θεσσαλονίκη, σε 3 ώρες και 10 λεπτά (Καθημερινή, 2019β). Το δε αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης, βρίσκεται σε απόσταση περίπου 17 χλμ. ή 35 λεπτών οδήγησης, έχοντας τη δυνατότητα παράκαμψης του κέντρου μέσω της εσωτερικής περιφερειακής οδού. Επιπλέον, στην προβλήτα 2 του λιμανιού καταπλέουν επιβατηγά εσωτερικών γραμμών και κρουαζιερόπλοια, τα οποία διοχετεύουν τον κόσμο τους, μέχρι στιγμής, στην καταναλωτική ζήτηση του κέντρου. Ακόμα, στην άκρη της περιοχής μας, ο σταθμός των ΚΤΕΛ διοχετεύει επιβάτες από όλη την Ελλάδα, αλλά και από τα Βαλκάνια και

την Τουρκία. Τέλος, όσον αφορά τις εθνικές οδούς, η περιοχή μας βρίσκεται λίγα λεπτά από την Εγνατία και πάνω στην ΠΑΘΕ, άρα κατ' επέκταση έγκειται πάνω στο μεγάλο διευρωπαϊκό άξονα 10.

Αν ρίξουμε μια σύντομη ματιά στο στρατηγικό σχεδιασμό, όπως διαμορφώνεται μέσα από κυβερνητικές προτάσεις και καθορίζει, με τη σειρά του, μακροσκοπικά την προσβασιμότητα (δες Healey, 2004· Andrews, 2005: 154), θα δούμε τις ανακοινώσεις για την αναβάθμιση της κρουαζιέρας (home port) στο επιβατηγό λιμάνι, η οποία είναι σε πολύ χαμηλά επίπεδα (μόλις 1,500 αφίξεις τουριστών για το 2018, έναντι 950,000 για τον Πειραιά) και ενέχει περιθώρια σημαντικής εκμετάλλευσης (Μακεδονία, 2018). Οι στρατηγικές εξαγγελίες αφορούν ακόμα το κέντρο logistics στο εμπορικό λιμάνι, με σκοπό τον υπερδιπλασιασμό

των κοντέινερ που θα χειρίζεται, από 500,000 TEU σε 1,300,000 TEU (ThPa, χ.η.:14-17) και ενδεχομένως τη δημιουργία ελεύθερης ζώνης εμπορίου για ενδοποτάμιες μεταφορές μέσω των Βαλκανίων (TEE-TKM, 2019), μια ιδέα που ενυπάρχει ήδη από τη χωροταξική μελέτη Θεσσαλονίκης του 1962-65 (Καυκαλάς, 2015: 172). Θα δούμε επίσης την προώθηση του βαλκανικού σιδηροδρομικού δακτυλίου (yrodomes.com, 2019) και την αναβάθμιση του δυτικού προαστιακού (capital.gr, 2019). Συνοψίζοντας, η περιοχή μας όχι μόνο διαθέτει μια ευνοϊκή προσβασιμότητα, σε σχέση με άλλες συνοικίες της πόλης, όσον αφορά την κυκλοφορία ενδιάμεσων αγαθών και εμπορευμάτων με την υπόλοιπη Ελλάδα και το εξωτερικό, αλλά μπορεί δυνητικά να προσελκύσει και καταναλωτές από τα ίδια μέρη, εάν αναβαθμίσει τις υποδομές της.

Η δεύτερη μορφή της αξίας που πρέπει να εξετάσουμε αφορά τη *συγκέντρωση* της διευρυμένης συσσώρευσης σε ορισμένους μόνο τόπους στην πόλη, πρακτικά μια μετατόπιση της εστιάσής μας, τώρα, στους *τόπους παραγωγής ή κατανομής του πλούτου*. Παράλληλα, αυτό αφορά την ομαδοποίηση (clustering) της διευρυμένης δραστηριότητας σε μέρη που μπορεί να λέγονται χαρακτηριστικά ζώνες βιομηχανίας, καινοτομίας ή εμπορίου, το ιστορικό κέντρο, εμπορικά malls, γενικές ανακατασκευές τετραγώνων και εν γένει αστικές συμπτώξεις που προκύπτουν μέσα από τη συνεχή επένδυση μέρους της κερδοφορίας στον ίδιο τόπο. Έτσι, *από τη σκοπιά της αστικοποίησης*, η διευρυμένη συσσώρευση παίρνει τη μορφή της επέκτασης συγκεκριμένων χρήσεων γης σε τόπους που την ευνοούν και υπό την αιγίδα των πιο δυναμικών δραστηριοτήτων, όπως ακριβώς *από τη σκοπιά της οικονομίας* παίρνει τη μορφή της επέκτασης κεφαλαίου ενός ή περισσότερων ιδιωτών που κατανέμουν μέρος της παραγόμενης υπεραξίας στην επιχειρηματική τους δραστηριότητα. Η σημαντικότητα της γειτνίασης των ομοειδών χρήσεων, λόγω της φυσικής επαφής, της εμπορικής κίνησης, της κοινής χρήσης εξοπλισμού και της ανάγκης οργάνωσης του προσωπικού, ακόμα και σε έναν κόσμο υποτιθέμενης γενικής κινητικότητας των επενδύσεων, έχει υπογραμμιστεί σε διάφορες μελέτες, ήδη από τη δεκαετία του 1960 (Jacobs, 1992: 146· Sassen, 2000: 73· Pain και Hall, 2006: 104, 111-112· Taylor κ.ά., 2001). Η επέκτασή τους μπορεί να εμφανιστεί είτε σαν νέα κελύφη υπαρχόντων δραστηριοτήτων, είτε σαν συνα-

φείς επενδύσεις της ίδιας εταιρείας, πάντα με τον όρο της απρόσκοπτης αύξησης του ποσοστού κερδοφορίας. Ονομάζουμε αυτούς τους τόπους *επίκεντρα*, τα οποία διαφέρουν φυσικά από τις γειτονίες που αρκούνται σε μια απλή αναπαραγωγή του κεφαλαίου τους ή όσες παρακμάζουν παράγοντας αστικά κενά.

Ωστόσο, η σχέση της απλής αναπαραγωγής με τη διευρυμένη δεν είναι στεγανή, και πρέπει πάντα να γνωρίζουμε τη συναρμογή τους· επαφίεται στον τεχνικό καταμερισμό της κάθε επιχειρηματικής δραστηριότητας, άρα χρειάζεται η ιστορική και επιστημονικοτεχνική μελέτη της. Ένα μεγάλο εργοστάσιο επίπλων, για παράδειγμα, μπορεί να συντηρεί αρκετούς μαραγκούς γύρω του, ίσως που μόλις επιβιώνουν, χωρίς αναγκαστικά να τους κλείσει ή να τους ενσωματώσει, εφόσον κρίνει ότι πρακτικές εξωτερικής ανάθεσης (outsourcing) είναι πιο κερδοφόρες – οι οποίες συχνά υποκρύπτουν απλήρωτη οικογενειακή εργασία, υπερωρίες, ανασφάλιστα μέλη, αποφυγή συμμόρφωσης στη νομοθεσία και τις τεχνικές πιστοποιήσεις και, κυρίως, αποχή από την ανάγκη ανανέωσης εξοπλισμού και κτιρίων. Ακόμα, η μικρή επιχείρηση παίζει συχνά το ρόλο του ιχνηλάτη, τον οποίο κατόπιν θα αντιγράψει και θα εκμεταλλευθεί η μεγαλύτερη. Έτσι, στο χώρο είναι πιο πιθανό η διευρυμένη αναπαραγωγή να εμφανίζεται μέσα από τη δυναμική επέκταση χρήσεων λίγων κεφαλαίων και την παρέλκυση αρκετών άλλων μικρότερων γύρω τους. Η συναρμογή αυτή εξυπηρετεί τη διευρυμένη αναπαραγωγή σαν σύνολο και, από τη σκοπιά της αστικοποίησης, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι ανήκει στα *επίκεντρα*. Σε καμιά περίπτωση, όμως, η ύπαρξη πολλών επιχειρήσεων απλής αναπαραγωγής που ενδεχομένως να κατακλύζουν σε βαθμό αποκλειστικότητας μια περιοχή, όπως μαγαζιά ανταλλακτικών αυτοκινήτων, έμποροι επίπλων κ.ο.κ. δεν ταυτίζεται με ένα *επίκεντρο*. Εδώ, αντίθετα, συχνά έχουμε μια *αποχή* από επενδύσεις των κερδών και μια *ρύθμιση της αναπαραγωγής* μέσα από τυπικές ή άτυπες συνεργασίες.

Για την περιοχή μελέτης μας, εξετάσαμε τη συγκέντρωση επιχειρήσεων από τα μητρώα του Επαγγελματικού Επιμελητηρίου και του Εμποροβιοτεχνικού Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης, τα οποία αιτηθήκαμε από τις υπηρεσίες τους για όλες τις κεφαλαιουχικές εταιρείες (ΑΕ, ΕΠΕ, ΙΚΕ) του κύριου ΤΚ της περιοχής μας (54627). Αφού φιλτράραμε τη βάση δεδομένων, ώστε



Εικόνα 3: Κατανομή των κεφαλαιουχικών εταιρειών στην περιοχή μελέτης μας: πάνω αριστερά το σύνολο, κάτω αριστερά το χονδρεμπόριο-λιανεμπόριο, πάνω δεξιά η διαμονή-εστίαση και κάτω δεξιά οι χρηματοοικονομικές δραστηριότητες. Υπόβαθρο χάρτη: google maps.

να συγκεντρώσουμε τις διευθύνσεις που μας ενδιαφέρουν και κατατάξαμε την περιγραφή της κύριας δραστηριότητας ανά μονοψήφια οικονομική κατηγορία NACE, προβάλαμε τα αποτελέσματα στο χάρτη, ώστε να δούμε που σχηματίζονται ενιαίες επιφάνειες (Εικόνα 3). Εκτός από το εμπόριο, βλέπουμε ότι οι υπόλοιπες δραστηριότητες αναπτύσσονται σποραδικά ή ταινιωτά. Μόνο οι χρηματοοικονομικές υπηρεσίες και η εστίαση-διαμονή σχηματίζουν κάποιους πρώτους δειλούς πυρήνες.

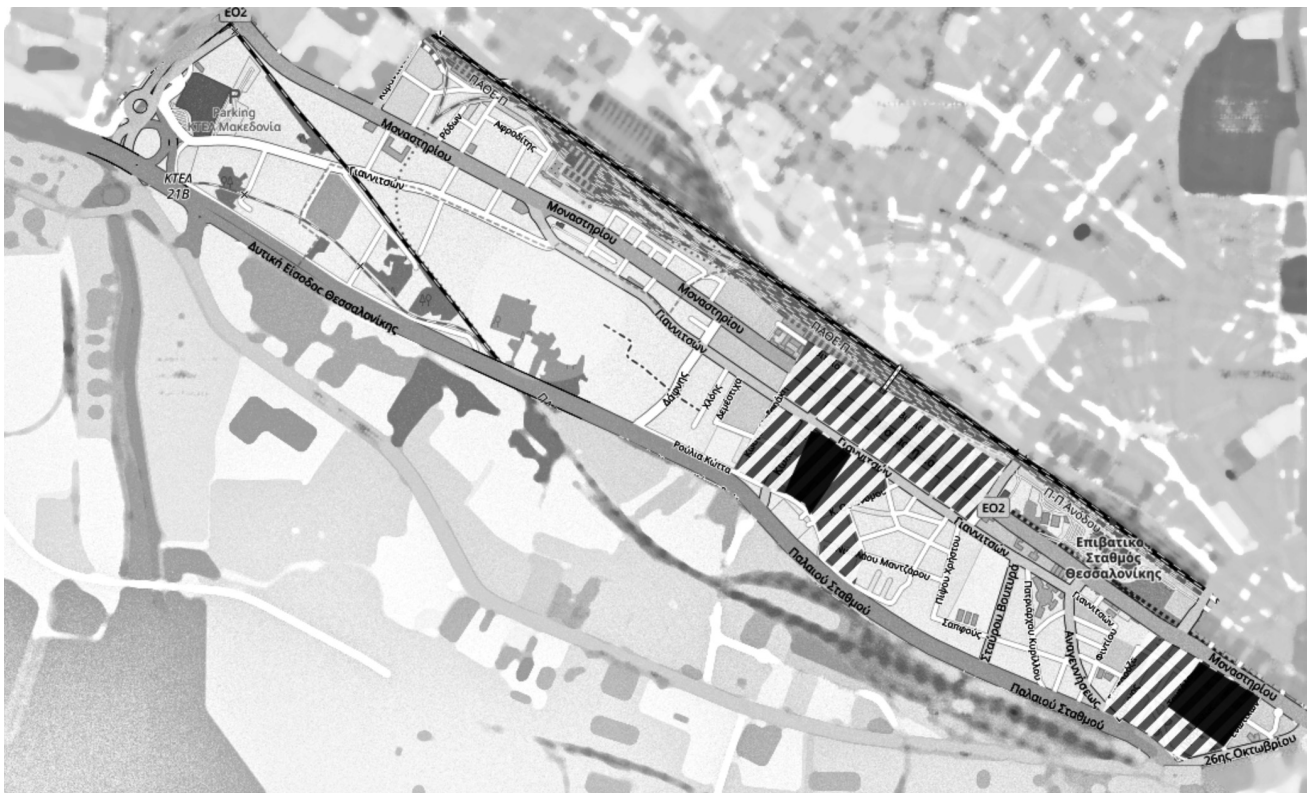
Όμως δεν αρκεί απλά η κατανομή· μαζί πρέπει να δούμε αν υπάρχουν ηγέτιδες επιχειρήσεις ανάμεσά τους. Έτσι, συγκρίναμε τον κύκλο εργασιών των εμπορικών εταιρειών που σχηματίζουν νησίδες με το μέσο όρο της περιφέρειας Θεσσαλονίκης (436,054 ευρώ, ΕΛΣΤΑΤ).⁶

Κατόπιν, απαιτείται μια επιτόπια έρευνα, η οποία θα εντοπίσει στο χώρο την παραπάνω ανάλυση και θα διαβεβαιώσει αν είναι ομαδοποιημένη ή προς αυτήν την κατεύθυνση. Μαζί θα καταγραφούν μεγάλες κατασκευές εν εξελίξει, οι οποίες ανεξαρτήτως της τελ-

κής χρήσης τους, τώρα αποτελούν, περαστικά, πεδίο διευρυμένης συσσώρευσης του κατασκευαστικού κεφαλαίου.

Στη γειτονιά μας, λοιπόν, υπάρχουν τρία επίκεντρα (Εικόνα 4). Το πρώτο βρίσκεται ανατολικά της οδού Ταντάλου, μέχρι απέναντι από τα δικαστήρια, νότια της Μοναστηρίου και βόρεια της Σαφούς, όπου υπάρχει μια δυναμική ομαδοποίηση χονδρικού –και δευτερευόντως λιανικού– εμπορίου κινέζικων και ινδικών ρούχων, βασικά προσωπικών εταιρειών. Θα λέγαμε ότι υπάρχει και μια τάση επέκτασής του, ώστε να φτάσει ενδεχομένως μέχρι την οδό Σανταρόζα, ίσως αγοράζοντας ή αναβαθμίζοντας επιχειρήσεις της ίδιας δραστηριότητας. Άλλωστε, στο ίδιο το εμπόριο θα πρέπει να αναμένουμε πολύ ευέλικτες συνεργασίες επιχειρήσεων, παραπομπές πελατών μεταξύ εμπόρων, πολλούς μεσάζοντες και ένα σκιώδες σύστημα πίστης, από την παράδοση των εμπορευμάτων, μέχρι την εξόφλησή τους.

Το δεύτερο επίκεντρο έγκειται γύρω από το εμπορικό κέντρο «One Salonica», περισσότερο ασταθές



Εικόνα 4: Τα επίκεντρα της περιοχής μας· με μαύρο χρώμα τα εδραιωμένα και με διαγράμμιση η τάση επέκτασης και παγίωσής τους. Υπόβαθρο χάρτη: openstreetmap.org

πέρα από τα όριά του, με αρκετά κλειστά μαγαζιά και εγκατάλειψη, αν και το ίδιο το mall φαίνεται να έχει υψηλή εμπορική κίνηση. Το τελευταίο, με την υψηλή πυκνότητα χώρων λιανικού εμπορίου –πάνω από 60 αντιπρόσωποι– και τον τεχνικό καταμερισμό της εμπορευματικής κυκλοφορίας (κοινές εγκαταστάσεις, πάρκινγκ, διαφήμιση, λογιστήριο κ.ο.κ.), συγκροτεί ένα σημαντικό κέντρο εμπορίου και διασκέδασης, ωστόσο η προχωρημένη εκμετάλλευση του ακινήτου δεν αφήνει περιθώρια αέναων επενδύσεων κεφαλαίου. Έτσι, για να συνεχίσει να υπάρχει μελλοντικά σαν επίκεντρο, θα πρέπει να συμπληρωθεί με εμπορικές δραστηριότητες και υπηρεσίες ψυχαγωγίας στη γειτονιά του. Προς αυτό ίσως να συνδράμει η κατασκευή του Μουσείου Ολοκαυτώματος, το οποίο έχει χωροθετηθεί στο ύψος του, εκατέρωθεν της ΠΑΘΕ και με σύνορο τις γραμμές του τρένου (ΦΕΚ 239/ΑΑΠ/21.12.2017).

Το τρίτο επίκεντρο βρίσκεται ανάμεσα στη Μοναστηρίου και τη Γιαννιτσών, δυτικά της Αγίων Πάντων έως λίγο δυτικότερα της Κωλέττη, μια ταινιωτή ανάπτυξη χονδρεμπορίου και λιανεμπορίου ένδυσης, όπως

επίσης και εκθέσεων-ανταλλακτικών αυτοκινήτων. Βρίσκεται πάνω στους κεντρικούς άξονες, με σαφώς καλύτερες υποδομές για τη διακίνηση του εμπορεύματος. Το χονδρεμπόριο, εδώ, διακόπτεται από λιγότερο δυναμικές χρήσεις, όπως κουφώματα αλουμινίου, ηλεκτρονικά είδη, κ.ο.κ. Θα λέγαμε όμως ότι είναι υπό πύκνωση.

Όσον αφορά την κατασκευή, δεν μπορούμε να πούμε ότι υπάρχει ακόμα κάποιο σαφές επίκεντρο· πρόσφατα ολοκληρώθηκε ένα μεγάλο σύνολο, γύρω από τη συμβολή της Γιαννιτσών με τη Σκαρίμπα που αφορούσε βασικά ξενοδοχεία και γενική κατοικία.

Μορφές της αξίας και αστικοποίηση: ακίνητη περιουσία

Η τρίτη μορφή της αξίας που πρέπει να εξετάσουμε αφορά και πάλι τη φάση της συσσώρευσης, αυτή τη φορά όμως εκεί όπου οι επενδύσεις αποτραβιούνται φοβικά από τους γενικούς κύκλους της παραγωγής ή της κατανάλωσης που ερμηνεύαμε ως εδώ μέσα από

τη χαμηλότερη, όσον αφορά τα δημοτικά διαμερίσματα του καθεαυτού δήμου. Το ιστορικό κέντρο (1ο διαμέρισμα) είναι πάντα στην κορυφή, με ακραίες τιμές ζώνης –αλλά και μεγάλη διακύμανση– ενώ αντιδιαμετρικά η περιοχή Χαριλάου-Ντεπώ-Φάληρο (5ο διαμέρισμα) μπορεί και εμφανίζει σχεδόν διπλάσιες ανώτατες τιμές από τη συνοικία μας (Πίνακας 1).

Γενικά, η περιοχή μας εμφανίζει χαμηλή διακύμανση και χαμηλές μεσιτικές τιμές, άρα είναι πρόσφορη για την εγκατάσταση δραστηριοτήτων με μια μετριοπαθή κερδοφορία, κοντά στη μέση. Παράλληλα, παρουσιάζει επενδυτικό ενδιαφέρον για την πρώτη εγκατάσταση επιχειρήσεων που ακόμα διερευνούν τον κύκλο εργασιών τους, πριν ακόμα ο ιδιοκτήτης της γης ανεβάσει το ενοίκιο. Θα λέγαμε ότι διαθέτει μεγάλες εκτάσεις *απόλυτου ενοικίου*, δηλαδή ενός κατωφλιού που ζητάει ο ιδιοκτήτης της, και λίγους τύπους *διαφο-*

	Κατώτατη TZ	Ανώτατη TZ
Σταθμού-Γιαννιτσών	950	1150
1ο ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑ (Ιστορικό Κέντρο)	1000	4850
2ο ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑ (περιοχή μελέτης μας, Ξηροκρήνη, Μπεξινάρι, Π. Φανερωμένη)	900	1400
3ο ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑ (Άνω Πολη-Κάστρα)	1000	1300
4ο ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑ (Τούμπα)	1250	1450
5ο ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑ (Χαριλάου-Ντεπώ-Φάληρο)	1100	3000
ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΟΙ	750	1000
ΕΥΟΣΜΟΣ	750	950
ΘΕΡΜΗ	1050	1250
ΚΑΛΑΜΑΡΙΑ	750	2750
ΜΕΝΕΜΕΝΗ	550	900
ΝΕΑΠΟΛΗ	850	1050
ΠΟΛΙΧΝΗ	600	1050
ΠΥΛΑΙΑ	1050	2100
ΣΙΝΔΟΣ	550	650
ΣΤΑΥΡΟΥΠΟΛΗ	650	1000
ΣΥΚΕΕΣ	850	1150
ΤΡΙΑΝΔΑΡΙΑ	1050	1200

Πίνακας 1: Εύρος αντικειμενικών αξιών (τιμή ζώνης) σε γειτονιές της Θεσσαλονίκης κατά το ΦΕΚ 2192/Β/2018. Πηγή: <https://www.in.gr/2018/06/13/economy/oikonomikes-eidiseis/o-xartis-ton-neon-antikeimenikon-aksion/>

ρικού ενοικίου, όπου ο ιδιοκτήτης αρπάζει μεγαλύτερο μέρος από τα κέρδη του επιχειρηματία μέσω περιοδικών ρυθμίσεων του συμβολαίου (Μαντέλ, 1973: 141· Fine και Saad-Filho, 2010: 144· Roweis και Scott, 1981: 140).

Τόποι του διαφορικού ενοικίου μπορούν να βρεθούν στο χάρτη μας εκεί όπου υψώνεται η κερδοφορία, είτε λόγω εγγύτητας σε κόμβους εισόδου, είτε λόγω της ορατότητας στην πελατεία που εξασφαλίζουν οι βασικοί άξονες (Μοναστηρίου, Γιαννιτσών, Ανα-

γεννήσεως και Παλαιού Σταθμού). Μια ιδιαίτερη θέση διαφορικού ενοικίου προκύπτει από την εγγύτητα στα πολυσύχναστα δικαστήρια. Έτσι, το διαφορικό ενοίκιο διαθέτει τους δικούς του εσωτερικούς τύπους και οδηγεί σε ιδιαίτερες ομαδοποιήσεις των χρήσεων γης, ανάλογα με το πώς εξυπηρετεί *η θέση του ακινήτου την κερδοφορία*. Έτσι, οι μορφές που δημιουργεί είναι οπτικά και πιο αναγνωρίσιμες.

Φυσικά, αδιάφορα από τις αντικειμενικές αξίες, υπάρχουν πλατιές εκτάσεις όπου δεν αντλείται κανένα *ενοίκιο*: παλιές αποθήκες που χάσκουν ερημωμένες, αδιαμόρφωτα οικόπεδα χωρίς προσβάσεις, κτίρια που βαρύνονται με νομικά ζητήματα ή είναι υποθηκευμένα και παλιές κατοικίες με σοβαρά δομικά και λειτουργικά ζητήματα. Όλα τα παραπάνω αναγνωρίστηκαν κατά την εμπειρική μας έρευνα. Εδώ, το κεφάλαιο δεν έχει ενδιαφέρον να επενδυθεί στα ακίνητα, αφού δεν αναμένεται κερδοφορία ή, χειρότερα το κόστος της ανακατασκευής και λειτουργίας τους δεν μπορεί να αντισταθμιστεί.

Μορφές της αξίας και αστικοποίηση: κατανομή των αναγκών

Ο κύκλος της αξίας δεν έχει ακόμα κλείσει· όταν οι αξίες καταναλώνονται, τότε κατανέμονται και στο χώρο, ως υλοποιημένες ατομικές ανάγκες. Η κατανομή αυτή συνοδεύεται από *κοινωνική διαστρωμάτωση*, καθώς δεν απολαμβάνεται εξίσου από όλους. Αντίστροφα, η πόλωση αυτή, επιτρέπει στην άνιση ανάπτυξη να συνεχίσει· η πρόσβαση σε καλύτερη κατοικία, παιδεία, υγεία, κουλτούρα κ.ο.κ. έχει τα εχέγγυα να μετατραπεί και σε μια καλύτερη θέση στη συσσώρευση.

Εδώ λοιπόν, δεν θα εξετάσουμε τη διευρυμένη αναπαραγωγή στενά ποσοτικά, αλλά τη *γενικότερη αναπαραγωγή της*· την εγγύηση της συνέχειάς της. Μάλιστα, δεν χρειάζεται να βγούμε έξω από τα όρια της πολιτικής οικονομίας για να συμπεράνουμε την ανάγκη να δούμε το παραπάνω: εξετάζοντας πάντα την κερδοφορία, πρέπει να αναγνωρίσουμε ότι μέσα στα όρια της πόλης δεν υπάρχει η τάση για *εξίσωση του ποσοστού κέρδους* ανάμεσα στις γειτονιές της. Με άλλα λόγια, η κινητικότητα των κατοίκων της τους επιτρέπει να αναπτύσσουν πολλαπλές δραστηριότητες μέσα στη μέρα· να εργάζονται, να γευματίζουν, να διασκεδάζουν και

να κοιμούνται αλλού. Αυτή η βάση, λοιπόν, κάνει τις συνθήκες για την πόλωση των αναγκών ανεμπόδιστες. Έτσι, η άνιση ανάπτυξη συνεχίζει την ανάλυση της πόλης, συνδέεται με τα κοινωνικά υποκείμενα –και βασικά τις τάξεις– και δίνει ερμηνεία σε επιπλέον *αστικές μορφές*.

Η κατανομή των αναγκών που θα εξετάσουμε εδώ αφορά την *κατοικία* και τις υπηρεσίες *υγείας, πολιτισμού και εκπαίδευσης*. Ας αρχίσουμε από την πρώτη, η οποία είναι ένας κατεξοχήν δείκτης πόλωσης, όσον αφορά την ποιότητά της, τις καθαρές επιφάνειες και, πάνω από όλα, κατά πόσο μπορεί να ικανοποιεί τις νέες ανάγκες που συνεχώς γεννιούνται ιστορικά. Στην περιοχή μας σχεδόν τα τρία τέταρτα (73.10%) των κτιρίων είναι 34 ετών και πάνω, οπότε μιλάμε για ένα στοκ 606 ακινήτων που παλαιώνει. Η αναλογία επιφάνειας ανά κάτοικο είναι χαμηλότερη από τον υπόλοιπο δήμο· το 82.9% ζει σε πάνω από 20 τ.μ. έναντι 90.8% για το δήμο (ΕΛΣΤΑΤ, στοιχεία για 2011).⁸ Όσον αφορά το σχεδιασμό τους, εμπειρικά βλέπουμε ότι κατά βάση δεν ικανοποιούν τις αυξανόμενες ανάγκες για ηλιασμό, αερισμό, παιχνίδι με ασφάλεια, εγγύτητα σε καταναλωτικά είδη, επικοινωνία σε επίπεδο γειτονιάς κ.ο.κ.· λίγες μόνο νησίδες γύρω από την πεζοδρομημένη οδό Μπουμπουλίνας ή την οργανωμένη δόμηση της 25ης Μαρτίου το καταφέρνουν, αλλά, και πάλι, με παλιό στοκ κατοικιών. Η ανάπτυξη των αναγκών και η αδυναμία να τις ικανοποιήσει η κατοικία που δεν εκσυγχρονίζεται, οδηγεί ουσιαστικά στην υποβάθμισή της, έναντι ακινήτων σε άλλες περιοχές (Rossi, 1982: 50).

Περνάμε τώρα στην ικανοποίηση των αναγκών της εκπαίδευσης. Η περιοχή μας έχει μόλις τρία συγκροτήματα σχολείων: το πρώτο, για την τεχνική εκπαίδευση, στη Μοναστηρίου, στο ύψος της οδού Δάφνης (5ο, 12ο και 13ο ΕΠΑΛ και 1ο Εργαστηριακό Κέντρο), το δεύτερο στην οδό Σελίτσης, βόρεια της Μοναστηρίου (38ο Νηπιαγωγείο και 63ο Δημοτικό) και το τρίτο στην οδό Κώττα Ρούλια (4ο Ειδικό και 10ο Ειδικό Νηπιαγωγείο, 95ο Νηπιαγωγείο, 64ο Δημοτικό και 30ο Γυμνάσιο, στοιχεία από gis.thessaloniki.gr). Έξω από τα όρια της περιοχής μας, στο βορειοδυτικό της άκρο που ανήκει στο δήμο Αμπελοκήπων-Μενεμένης, υπάρχει ακόμα το 6ο Δημοτικό και το 6ο Νηπιαγωγείο. Δεν υπάρχει πουθενά κάποιο Λύκειο, ενώ βρίσκουμε μόλις ένα βρεφονηπιακό σταθμό, για μια επιφάνεια περίπου

170 ha, όπου διέμεναν 813 παιδιά από 0-19 ετών (στοιχεία ΕΛΣΤΑΤ για 2011).

Αναφορικά με τις χρήσεις υγείας, δεν υπάρχει κάποιο νοσοκομείο ή υποκατάστημα του ΙΚΑ, ενώ μόλις 6 φαρμακεία (στοιχεία από gis.thessaloniki.gr) μπορούν, πιθανόν, παράλληλα με την εμπορία φαρμάκων, να παράσχουν υποτυπώδεις βοήθειες. Όσον αφορά τον πολιτισμό, στην περιοχή στεγάζεται μόνο ένα μουσείο, αυτό των Σιδηροδρόμων (Νέα Μοναστηρίου 128).

Στενά συνδεδεμένη με την ικανοποίηση των ιδιωτικών αναγκών είναι και η κατανομή των χρηματοπιστωτικών μέσων· όταν ένα τμήμα πληθυσμού έχει πρόσβαση στην τραπεζική πίστη και ανάληψη, μπορεί να πραγματοποιεί γρηγορότερη κυκλοφορία του χρήματος (Κομνηνός, 1986: 28). Αντίστροφα, οι τράπεζες ανοίγουν περισσότερα υποκαταστήματα εκεί όπου αναμένουν μεγαλύτερη κατανάλωση, περισσότερη εμπιστοσύνη και όπου οι ιδιώτες μπορούν να υποστηρίξουν τα δάνειά τους με προσημείωση τίτλων. Αν δούμε τις τέσσερις συστημικές τράπεζες, όσον αφορά τα υποκαταστήματα και τα ΑΤΜ τους στην περιοχή, η κατανομή τους εμφανίζει πολύ μικρή πυκνότητα, σε σχέση με την υπόλοιπη Θεσσαλονίκη: μόλις 6 υποκαταστήματα (2 ΕΤΕ, 1 Eurobank, 1 Alpha, 2 Πειραιώς) και 11 ΑΤΜ (8 ΕΤΕ, 2 Alpha, 1 Πειραιώς· on-line στοιχεία ανά τράπεζα).

Η *γενική αντίθεση των αναγκών* που μόλις είδαμε είναι ο βασικότερος μάρτυρας της άνισης ανάπτυξης σε ενδο-αστικό επίπεδο. Από την άλλη, η πόλωση προκαλεί και την ανάγκη της διαχείρισής της, γεννάει δηλαδή μορφές με πολιτικές λειτουργίες· και αυτές όμως σπανίζουν εδώ πέρα. Όσον αφορά τα κέντρα εξουσίας, δεν υπάρχει καμιά σημαντική αρχή, παρά μόνο η διεύθυνση της δημοτικής αστυνομίας (Μοναστηρίου 93) και της κοινωνικής προστασίας της δημόσιας υγείας (Μοναστηρίου 53-55). Ακόμα και όσον αφορά την αναπαραγωγή της ηθικής και την ικανοποίηση των θρησκευτικών καθηκόντων, λειτουργούν μόλις δύο χριστιανικοί ναοί (Αγίων Πάντων και Αγίας Κυριακής).

Είναι φανερό, ότι αυτή η κατανομή των αναγκών και η χαμηλή προστασία από την πόλωσή τους δεν μπορεί παρά να πλαισιώσει μια χαμηλή θέση στην κοινωνική διαστρωμάτωση. Πράγματι, *ας προσεγγίσουμε* τη θέση του πληθυσμού στη συσσώρευση με τις εισοδηματικές διακυμάνσεις του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης. Δυστυχώς, τα στοιχεία που έχουμε αφορούν πρακτικά το 2010, αφού το 2012 το

υπουργείο Οικονομικών εξέδωσε τελευταία φορά έναν πίνακα που συνέδεε μέσο δηλωθέν εισόδημα και ταχυδρομικό κώδικα (ΤΚ). Τουλάχιστον η κατοικία τείνει να αποκτάει μια συνέχεια και μια ομαδοποίηση στο χρόνο (Leontidou, 1990: 12), που πηγάζει από τη σημαντικότητά της στο γενικό έλεγχο των αξιών και της προσωπικής ασφάλειας.

Έτσι, αν επιλέξουμε τους ΤΚ του πολεοδομικού συγκροτήματος, θα δούμε ότι τα μεγαλύτερα εισοδήματα εμφανίζονται νοτίως της Εγνατίας και από την Αγγελάκη έως την Ίωνος Δραγούμη (ΤΚ 54621, 54622, 54623, 54624), στο κατεξοχήν κέντρο, και ακόμα στο Ντεπώ εκατέρωθεν της Οδού Πλούτωνος (ΤΚ 54655) και στο δήμο Πυλαίας-Χορτιάτη. Εδώ, το 10.59% του πλούτου του συγκροτήματος δηλώθηκε από το 7.12% των δηλώσεων. Στα παραπάνω, θα πρέπει να προσθέ-

σουμε και την περιοχή του Πανοράματος (ΤΚ 55236), που αν και εκτός του συγκροτήματος, ωστόσο φιλοξενεί τα ανώτατα εισοδήματα – και μάλιστα συγκροτημένα και με ισχυρούς δεσμούς με την πόλη. Συνοψίζοντας, γεωγραφικά έχουμε δύο κέντρα ανώτερων εισοδημάτων, ένα στην καρδιά της πόλης και μια «γλώσσα» από το Πανόραμα μέχρι τη θάλασσα, βόρεια από το Καραμπουρνάκι (Εικόνα 6).

Η περιοχή μελέτης μας είναι πολύ μακριά από την εμβέλεια των παραπάνω. Σε αυτήν εμπίπτει βασικά ο ΤΚ 54627, μαζί όμως με τα Σφαγεία και το λιμάνι, και λιγότερο οι ΤΚ 54628 και 54629, στο δυτικό και βορειανατολικό τμήμα αντίστοιχα. Οι τελευταίοι αποτελούν από τους φτωχότερους τομείς, αλλά και ο πρώτος, ο κυρίαρχος, βρίσκεται αρκετά κάτω (18,941



Εικόνα 6

ευρώ) από το μέσο όρο του πολεοδομικού συγκροτήματος (20,266 ευρώ).

Αφού είδαμε τη χαμηλή γενική θέση του πληθυσμού μας στην άνιση ανάπτυξη της πόλης, μπορούμε να δούμε τα ειδικά χαρακτηριστικά του, που πλέον αποτελούν δεδομένα με συγκεκριμένο νόημα σε μια πορεία ανάλυσης της πόλης. Ο πληθυσμός της συνοικίας μας είναι κατά κανόνα νέος: από τα 4,866 άτομα, το 64.6% είναι κάτω από 49 ετών, ενώ 21.6% είναι αλλοδαποί και ιδιαίτερα, 10.9% (532 άτομα) από μη-ευρωπαϊκές χώρες, ενδεχομένως κατά βάση Κινέζοι. 592 αλλοδαπά άτομα απάντησαν θετικά στην ερώτηση αν εγκαταστάθηκαν κατά την τελευταία πενταετία στην περιοχή, έναντι μόνο 115 ημεδαπών, κάτι που δείχνει την ανθρωπογεωγραφική ανανέωση της περιοχής. Η κύρια ασχολία του πληθυσμού είναι το εμπόριο (32.58%), ακολουθεί η μεταποίηση (11.74%) και μετά οι ξενοδοχειακές υπηρεσίες και η εστίαση (9.35%), κάτι που συνηγορεί για πιθανή εγγύτητα κατοικίας και εργασίας.⁹ Σε αυτή την περίπτωση, ενδεχόμενη αλλαγή των επικέντρων θα συνοδευτεί από σημαντική ανθρωπογεωγραφική αλλαγή, κάτι το οποίο θα ενισχυθεί και από τα χαμηλότερα ποσοστά ιδιοκατοίκησης (55.2% έναντι 62.5% για το δήμο, στοιχεία παραγράφου από ΕΛΣΤΑΤ).

Οι κεντρικότητες της περιοχής μας

Στο σημείο αυτό μπορούμε να κάνουμε μια συνδυαστική ανακεφαλαίωση: η σειρά κατάληψης της γης στην αστικοποίηση δεν είναι αυθαίρετη, αλλά αποτελεί τη σκιά της σειράς που οι δραστηριότητες διευρυμένης συσσώρευσης, από την ανώτερη προς την κατώτερη κερδοφορία, επιλέγουν να εγκατασταθούν. Έτσι, η έννοια της *κεντρικότητας* αποκτάει κομβικό ερμηνευτικό ρόλο για την πόλη: διάδρομοι, τόποι συσσώρευσης, μεσιτικές τιμές, αλλά και η προσβασιμότητα προς τις έδρες ικανοποίησης των αναγκών συνδυάζονται ώστε να αναδείξουν μια ποιότητα για το χώρο, τον οποίο θα επιλέξει, με βάση το συμφέρον της, η ποσοτική κερδοφορία της διευρυμένης συσσώρευσης της κάθε δραστηριότητας.

Πιο απλά, έστω ένα ξενοδοχείο «μπουτίκ» που έχει υψηλότερη κερδοφορία από μια έκθεση αυτοκινήτων. Το ξενοδοχείο θα επιλέξει πρώτο, ίσως με βάση τα κριτήρια της εύκολης προσβασιμότητας στο αεροδρόμιο,

την εγγύτητα στο ιστορικό κέντρο και την ασφάλεια, αφού άλλωστε μπορεί να παραδώσει μεγαλύτερο μέρος από τα κέρδη του στον κάτοχο του ακινήτου, σαν ενόικιο. Η έκθεση αυτοκινήτων, από την άλλη, θα ακολουθήσει δεύτερη και θα επιλέξει ίσως με βάση την εύκολη προσβασιμότητα στους κόμβους της εθνικής οδού, ώστε οι νταλίκες που παραλαμβάνουν τα οχήματα να φτάνουν ανεμπόδιστα, τη διαθεσιμότητα αδόμετων χώρων και τα χαμηλότερα, ενδεχομένως, ενόικια. Φυσικά, υπάρχουν τόποι που τους θέλουν εξίσου διαφορετικές δραστηριότητες και εδώ είναι που παίζει ακόμα μεγαλύτερο ρόλο η σειρά επιλογής. Η κεντρικότητα λοιπόν έγκειται σε κάθε κλάδο δραστηριοτήτων ξεχωριστά και οφείλουμε να γνωρίζουμε τόσο τον *τεχνικό*, όσο και τον *κοινωνικό καταμερισμό* εργασίας για να την εντοπίσουμε στην πόλη.

Ο πίνακας 2 κατατάσσει τις επαγγελματικές δραστηριότητες (ISIC Rev.4) στην Ελλάδα, κατά φθίνον ποσοστό κέρδους: έχει προκύψει σύμφωνα με τη μεθοδολογία του Roberts (2011), έχοντας στον αριθμητή την υπεραξία και στον παρανομαστή το συνολικό κεφάλαιο, δηλαδή το άθροισμα σταθερό κεφάλαιο συν εργατική δύναμη. Ελλείπει άλλων πηγών, τα παραπάνω προσεγγίζονται ως το πηλίκο «καθαρό λειτουργικό πλεόνασμα και καθαρό μεικτό εισόδημα» προς το άθροισμα «εργατική αποζημίωση» συν «πάγια ενεργητικά». Ο πίνακας αφορά τη χώρα ως σύνολο, οπότε θεωρούμε ότι το ποσοστό κέρδους εξισώνεται εθνικά ανά δραστηριότητα.

Ας δούμε τις μεγάλες κατηγοριοποιήσεις των δραστηριοτήτων. Αρχικά επιλέγουν τοποθεσία οι ξενοδοχειακές επιχειρήσεις και η εστίαση, με ένα πολύ υψηλό ποσοστό κέρδους (49.1%). Ακολουθούν οι αγροτικές δραστηριότητες, τις οποίες θα τις παραλείψουμε για το πολεοδομικό συγκρότημα, και μετά έρχονται οι χρηματοοικονομικές-ασφαλιστικές υπηρεσίες (35.4%) και η μεταποίηση (30.3%). Στη συνέχεια έχουμε την κατασκευή (30.1%), η οποία όμως δίνει τη θέση της σε κάποιες από τις εν λόγω χρήσεις ή σε ανεκμετάλλευτα ακίνητα. Ακολουθεί το εμπόριο (23.5%) και ο κλάδος της πληροφορίας-επικοινωνιών (12.5%). Να σημειώσουμε ότι όλες οι παραπάνω δραστηριότητες είναι πάνω από το μέσο όρο του εθνικού ποσοστού κέρδους, που είναι οριακά 10%.

Στη συνέχεια, θα πρέπει να λάβουμε υπόψιν και τη μάζα της παραγόμενης ή συσσωρευμένης υπεραξίας: οι υπηρεσίες εστίασης-διαμονής και οι χρηματοοικονομικές

<i>Δραστηριότητες – φθίνουσα σειρά</i>	<i>Καθαρό λειτουργικό πλεόνασμα και καθαρό μεικτό εισόδημα (εκ. ευρώ)</i>	<i>Εργατική αποζημίωση (εκ. ευρώ)</i>	<i>Πάγια ενεργητικά (εκ. ευρώ)</i>	<i>Ποσοστό κέρδους (%)</i>
Υπηρεσίες διαμονής και φαγητού	6458.8	2504.6	10647.3	49.1
Γεωργία, δασοκομία και αλιεία	5834.4	741.1	15197.8	36.6
Χρηματοοικονομικές και ασφαλιστικές υπηρεσίες	2623.3	3460.2	3949.4	35.4
Μεταποίηση	8779.7	5532.4	23459.7	30.3
Κατασκευή	2096.9	1189.5	5781.5	30.1
Χονδρικό και λιανικό εμπόριο, επισκευή μηχανοκίνητων οχημάτων και μοτοσυκλετών	5964.5	8458.1	16877.9	23.5
Πληροφορία και τηλεπικοινωνίες	2175.2	1780.3	15645.9	12.5
Μέσος όρος - όλες οι δραστηριότητες NACE	61982.0	58287.3	562449.4	10.0
Διοικητικές και υποστηρικτικές υπηρεσίες	487.9	1471.7	4252.1	8.5
Εκπαίδευση	1065.0	6773.9	11118.6	6.0
Μεσιτεία ακινήτων	14806.3	95.7	277920.4	5.3
Εξόρυξη και λατομεία	129.1	383.5	2638.2	4.3
Μεταφορά και αποθήκευση	1937.4	3158.5	46503.2	3.9

Πίνακας 2: Το μέσο ποσοστό κέρδους των κύριων δραστηριοτήτων (2016), ομαδοποιημένων κατά NACE. Προσωπικοί υπολογισμοί κατά μεθοδολογία Roberts (2011) και στοιχεία από on-line βάσεις δεδομένων Eurostat (<http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=tec00015&lang=en>) και ΟΟΣΑ (https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=SNA_TABLE9A).

νομικές μπορούν με χαμηλό πάγιο εξοπλισμό να παράγουν μεγάλη υπεραξία και, μάλιστα, ενέχουν σημαντικά περιθώρια επενδύσεων μέχρι να έρθει το ποσοστό κέρδους τους κοντά στο μέσο όρο.

Ωστόσο, η ανάπτυξη κεντρικότητας δεν είναι ανεμπόδιση και μπορεί να συναντήσει προσκόμματα που διαταράσσουν τη σειρά κατάταξης. Έτσι, οι δραστηριότητες, πρώτον, μπορεί να φοβηθούν από μια *επικείμενη πτώση* της κερδοφορίας τους.¹⁰ Δεύτερον, ένα πρόσκομμα χωροθέτησης χρήσεων μπορεί να προέλθει από νόμους, μονοπώλια και αντιδράσεις κατοίκων, οπότε οι πολιτικές ισορροπίες κράτους-κοινωνικών ομάδων πρέπει να συνεξετάζονται. Τρίτον, τα χαρτοφυλάκια της ακίνητης περιουσίας μπορεί να δεσμεύουν ζωτικό στεγαστικό χώρο για τις υπόλοιπες δραστηριότητες. Πράγματι, αυτό αφορά και τη Θεσσαλονίκη, καθώς αν δούμε τον πίνακα 1 λεπτομερώς, θα διαπιστώσουμε ότι τα μεσιτικά ακίνητα συγκεντρώνουν το 64% του συνολικού πάγιου κεφαλαίου –κάτι που προφανώς αφορά, βασικά, το άθροισμα της τιμής των ακινήτων– ενώ αποδίδουν μόνο το 28.3% της συνολικής υπεραξίας, και μάλιστα με χαμηλή κερδοφορία – άρα είναι ακόμα περισσότερο δέσμια να κρατούν το μεγάλο τους χαρτοφυλάκιο αδιάθετο.

Προβολή μελλοντικών χωροθετήσεων

Η έννοια της κεντρικότητας είναι κομβική στην ανάλυση της πόλης, γιατί εδώ το γενικό αρχίζει να γίνεται *συγκεκριμένο*. Λαμβάνοντας υπόψιν τους νόμους της πολιτικής οικονομίας, καθώς και τη φυσική και κοινωνική διαμόρφωση του χώρου, η κεντρικότητα μας απαντάει πώς διαμορφώνεται η κερδοφορία και, κατ' επέκταση, η γενική μορφολογία μιας γειτονιάς, όπως το περιεχόμενο των χρήσεων γης, οι λειτουργικές της εξειδικεύσεις και η διάρθρωση του δικτύου της. Από αυτή την τοπολογία (Sève, 1978: 268), δηλαδή από μια βεντάλια μορφών που δεν είναι άπειρη, αλλά παίρνει από την κοινωνία τη γενική της φύση, μπορεί η ατομική δραστηριότητα να δίνει τις τελευταίες πλουραλιστικές πινελιές της.

Επιπλέον, η έννοια της κεντρικότητας έχει ερμηνευτική δύναμη, ώστε να προεικονίσει επερχόμενες αλλαγές στην περιοχή μας. Οι ερωτήσεις μεταστοιχείωνονται τώρα ως εξής: διευθετείται ο χώρος σαν μελλοντικά ελκτικός για χρηματοπιστωτικές δραστηριότητες και ξενοδοχειακές υπηρεσίες, που έχουν αβαντάξ επιλογής; Εάν ναι, υπάρχει απόθεμα γης, θα γίνουν νέες κατασκευές ή θα σπρωχτούν προς τα έξω οι υπάρχουσες και κυρίως το εμπόριο; Τι συμβαίνει με τις υπόλοιπες δραστηριότητες;



Εικόνα 7

Με βάση τα παραπάνω, πάμε να προβάλλουμε την εξέλιξη της περιοχής μας. Ποιες είναι οι κυρίαρχες χρήσεις σήμερα; Σύμφωνα με την απογραφή του 2011 η συνοικία Σταθμού-Γιαννιτών έχει χαρακτήρα εμπορικό, αφού από τα 606 ακίνητα της περιοχής τα 216 έχουν αποκλειστική εμπορική χρήση και άλλα 148 μεικτή, που σίγουρα ένα μεγάλο μέρος αφορά καταστήματα στο ισόγειο. Μόνο 3 κτίρια ήταν ξενοδοχεία και 18 εργαστήρια-εργοστάσια (ΕΛΣΤΑΤ).

Δυτικά από τα δικαστήρια και μέχρι την Καζαντζάκη τα τελευταία χρόνια οι αναπλάσεις του δήμου έχουν δημιουργήσει ασυμβατότητες όσον αφορά την εξυπηρέτηση του χονδρεμπορίου· παράλληλα, ούτε το στοκ των ακινήτων –με χαμηλά ελεύθερα ύψη ισόγειων και διαιρεμένους χώρους– βοηθάει, αλλά φτιάχτηκε ίσως για άλλες χρήσεις που προϋπήρχαν σε επίπεδο γειτονιάς, όπως ψιλικά, κρεοπωλεία, μανάβικα, προσωπικές υπηρεσίες κ.ο.κ. (Εικόνα 7). Κυρίως, όμως, έχουν δημιουργηθεί νέες κεντρικότητες, ιδίως εστίασης-διαμονής, λόγω γειτνίασης με το ιστορικό κέντρο και εγγύτητας με τους βασικότερους μεταφορικούς κόμβους που είδαμε ήδη. Το παραπάνω θα ενισχυθεί αν συνεχίσει η αυξητική τάση των τουριστικών αφίξεων – 56.9% για την περίοδο 2008-2018, δηλαδή

από 840,226 σε 1,318,627 (στοιχεία ΕΛΣΤΑΤ).¹¹ Μαζί, μπορούν να εγκατασταθούν ταξιδιωτικοί πράκτορες, υπηρεσίες φύλαξης, συμβατή διασκέδαση, ασφάλειες και τράπεζες που θα υποστηρίξουν την κυκλοφορία του τουριστικού χρήματος στη συνοικία. Στους ανώτερους ορόφους μπορεί να συρρεύσουν ειδικευμένοι σύμβουλοι, χρηματοοικονομικές υπηρεσίες ή υπηρεσίες πληροφορίας, κάτι που θα αντικαταστήσει, σε κάποιο βαθμό, τις ειδικότητες που τώρα στεγάζονται εδώ: λογιστές, μηχανικοί, υπηρεσίες υποστήριξης πελατών και web developers. Από την άλλη, η ήδη πληθωρική παρουσία ασφαλιστών και δικηγόρων, μπορεί να πλαισιωθεί από αντίστοιχες ασφαλιστικές και δικηγορικές εταιρείες. Κοντά στα δικαστήρια, θα συνεχίσουν να επωφελούνται από την εγγύτητά τους σε αυτά, ένας πεπερασμένος αριθμός καφέ, γραφείων μετάφρασης, ψιλικών-φωτοτυπιών κ.ο.κ., που άλλωστε θα μπορούν να δουλεύουν και με τον τουρισμό.

Η περιοχή γύρω από το mall, σε συνδυασμό με το Μουσείο Ολοκαυτώματος, όταν υλοποιηθεί, μπορεί να φιλοξενήσει χρήσεις λιανικού εμπορίου, διαμονής, διασκέδασης, εστίασης, τραπεζικής πίστης και τουριστικών γραφείων.

Μεταξύ Μοναστηρίου και Γιαννιτσών, εκεί όπου εντοπίσαμε το τρίτο μας επίκεντρο, είναι πολύ πιθανόν να μεταφερθούν οι εμπορικές χρήσεις που θα φεύγουν δυτικά της Αναγεννήσεως. Σε αυτόν τον τόπο, οι τελευταίες δεν θα απομακρυνθούν ουσιαστικά από τους μεταφορικούς κόμβους και την πελατεία τους, ο χώρος προσφέρεται περισσότερο για φορτοεκφόρτωση, ενώ υπάρχει εγκαταλειμμένο στοκ ακινήτων και οικοδομές που ευνοούν το γενικό στοκάρισμα των εμπορευμάτων (πρώην αποθήκες, υψηλό ελεύθερο ύψος ισογείου, κενοί ανώτεροι όροφοι για αποθήκευση). Το ενοίκιο ωστόσο θα διαμορφωθεί υψηλότερο από τώρα, άρα μέρος των λιγότερο δυναμικών επιχειρήσεων θα κατευθυνθεί σε άλλα μέρη ανατολικά της Αναγεννήσεως. Αυτό θα φιλτράρει και θα υπογραμμίσει ακόμα περισσότερο το επίκεντρο Μοναστηρίου-Γιαννιτσών.

Το ρυμοτομικό της περιοχής, αν υλοποιηθεί, θα συμβάλει στη δημιουργία επικέντρων. Μέχρι σήμερα, όμως, έχει μια ανάστατη ιστορία. Το σχέδιο πόλης (ΦΕΚ 135/5-4-29) ανατράπηκε από τη διάνοιξη της ΠΑΘΕ και οι διανοίξεις της Καζαντζάκη, της Σανταρόζα και της Οικονόμου (ΦΕΚ 501/11-11-36, 130/Δ/28-6-69, 66/Δ/21-6-61, 118/Δ/9-8-63 και 46/Δ/14-2-76) προς τη Μοναστηρίου δεν υλοποιήθηκαν. Τα ζητήματα αυτά έχουν μεταφερθεί στο σήμερα: το τμήμα αστικού σχεδιασμού της Θεσσαλονίκης μάς ενημέρωσε για τις χρονοβόρες διαδικασίες απαλλοτρίωσης, ωστόσο ιεραρχεί υψηλά τη διάνοιξη της Καζαντζάκη, που θα συνδέσει τη Μοναστηρίου και την Παλαιού Σταθμού μέσα από την περιοχή μας. Δυτικά της Δάφνης και μέχρι τα ΚΤΕΛ, εκεί όπου σήμερα η περιοχή είναι εκτός σχεδίου, υπάρχει η βούληση να γίνουν πολεοδομικές μελέτες, μια διαδικασία που θα πάρει όμως κατ' ελάχιστο οκτώ χρόνια. Το σημαντικότερο όμως είναι ότι θα δοθούν χρήσεις κέντρου πόλης, οπότε οι υπάρχουσες αποθήκες θα σπρωχτούν προς τα έξω, πιθανότατα μέσω των τιμών γης, καθώς το κανονιστικό πλαίσιο επιτρέπει σε χρήσεις που προέβλεπε το ΓΠΣ του 1993 να συνεχίσουν να υπάρχουν. Στο δυτικότερο άκρο, που ανήκει στο Δήμο Αμπελοκήπων-Μενεμένης, το πρόσφατο ΓΠΣ Μενεμένης δίνει επίσης χρήσεις γενικής κατοικίας και κεντρικών λειτουργιών (ΦΕΚ 73/ΑΑΠ/22.04.2016).¹²

Τη δημιουργία των παραπάνω επίκεντρων θα συνοδέψει μια κατασκευαστική άνοδος, κυρίως νέων κατοικιών και ίσως ξενοδοχείων, η οποία θα σχηματίσει νησίδες, όπως αυτές που είδαμε στα βορειοδυτικά και

υλοποιήθηκαν την περασμένη δεκαετία. Μέρος αυτών θα καταλήξει στη «βραχυχρόνια μίσθωση» πλασιώνοντας το επίκεντρο της διαμονής και σπρώχνοντας, επίσης, ενοίκους προς τα έξω. Οι υπόλοιπες θα στεγάσουν τον πληθυσμό που θα εργάζεται στα νέα επίκεντρα και ακόμα παραπέρα, λόγω της ελκυστικότητας που θα έχει τώρα η «δυτική είσοδος» της Θεσσαλονίκης. Η μικρή κοινότητα που έμενε κοντά στους τόπους εργασίας της μπορεί να μη μεταλλαχθεί γενικώς, αλλά τα νέα στρώματα θα απαιτήσουν μια πιο πυκνή κατανομή των αναγκών. Τα ανώτατα στρώματα, στα οποία θα ανήκει μέρος των νέων δραστηριοτήτων, θα μπορούν να έχουν την έδρα τους στις πλουσιότερες περιοχές που είδαμε: η προσβασιμότητα της πόλης θα συνεχίσει να είναι εύκολη.

Όλη η υπόλοιπη περιοχή μπορεί να συνεχίσει να φιλοξενεί δραστηριότητες απλής αναπαραγωγής, πολλές εκ των οποίων θα φύγουν από τα επίκεντρα, λόγω των νέων κεντρικότητων και με καταλύτη τις τιμές γης. Οι γειτονιές αυτές θα κρατήσουν το γενικό τους χαρακτήρα.

Οι εσωτερικές μετακινήσεις επιχειρήσεων ή η άφιξη νέων δεν θα συναντήσει ιδιαίτερα προβλήματα: το απόθεμα γης είναι μεγάλο, τόσο σε χέρσες εκτάσεις, όσο και σε εγκαταλειμμένες δραστηριότητες, που, οπτικά, ξεπερνούν στα ισόγεια το 50%. Επίσης, υπάρχουν μεγάλα ανολοκλήρωτα οικοδομικά κελύφη για πάνω από δυο δεκαετίες (όπως επί της Σ. Βουτυρά, απέναντι από το Κτηνιατρείο, στη Γιαννιτσών με Φιντίου και στη Μοναστηρίου, δυτικά της Σκαρίμπα), ενώ μετά τη Δάφνης οι παλιές αποθήκες και οι βιοτεχνικές οικοδομές ευνοούν δραστηριότητες γύρω από το αυτοκίνητο. Έτσι, τα ενοίκια θα παραμείνουν σε μια πρώτη φάση απόλυτα.

Κλείνοντας, πρέπει να πούμε δυο λόγια για την πιθανότητα υλοποίησης των παραπάνω κεντρικότητων, η οποία δεν είναι βελούδινη, καθώς δεν καθορίζεται στενά από το χώρο της πόλης. Μια νέα έκφραση της παγκόσμιας κρίσης, για παράδειγμα, θα θέσει εν αμφιβόλω όλη την παραπάνω ρητορική, με τις αξίες να αναζητούν νέα καταφύγια: οι τόποι που θα συρρεύσουν πρέπει να ερμηνευθούν ιδιαίτερος, καθώς η καταστροφή αναδεικνύει, με τη σειρά της, κερδισμένους και χαμένους. Άλλωστε, μια τέτοια δυναμική για την περιοχή μας ανασχέθηκε μετά το 2008, ενώ περίμενε κύμα επενδύσεων σε παρόμοιες χρήσεις γης, όπως αυτές που αναλύσαμε εδώ (Athanassiou, 2008: 80), οι

οποίες υποτίθεται ότι θα ξεκλειδώνονταν μέσα από έναν «μαξιμαλιστικό» ρυθμιστικό σχεδιασμό, ο οποίος συστηματικά παρέκαμπε επενδυτικά και κοινωνικά ζητήματα (Σκάγιανης, 2019). Έτσι, η παράλληλη μελέτη των γεωγραφικών κλιμάκων είναι αναγκαία. Άλλωστε, η άνιση ανάπτυξη είναι μία ερμηνεία των νόμων κίνησης της ύλης. Εδώ τη μελετήσαμε σε ενδοαστικό επίπεδο, ωστόσο η διαρροή της αξίας προετοιμάζεται σε διεθνές επίπεδο (Hadjimichalis, 1987, κεφάλαιο 3), όπως και σε διεθνές επίπεδο προετοιμάζονται οι πρώτες, αδρές μορφές της αστικοποίησης (Πλεύρης, 2019).

Επίλογος

Στο άρθρο αυτό είδαμε την αστικοποίηση –δηλαδή τη μορφολογική αλλαγή ή επέκταση της πόλης– ως αποτέλεσμα της διευρυμένης συσσώρευσης – δηλαδή της επανεπένδυσης μέρους της κερδοφορίας επί τόπου. Η πόλη γίνεται ένα υφάδι ανάπτυξης-υπανάπτυξης, ανάλογα με τη μεγεθυνόμενη συγκέντρωση αξιών. Η διαδικασία αυτή της άνισης ανάπτυξης οδηγεί τον αστικό ιστό να αποκτάει ανώτερες ή κατώτερες πυκνότητες του πλούτου, φυσικά, αλλά και των υποδομών, των επιχειρήσεων, της τιμής των ακινήτων και της ικανοποίησης των αναγκών.

Στην περιοχή μας, η παλιά μεταπολεμική διευρυμένη συσσώρευση μπορεί να φανεί στα κελύφη των μικρών μηχανουργείων και των διαμετακομιστικών αποθηκών –πολλά εγκαταλελειμμένα και αρκετά πλήρως μη λειτουργικά– και, φυσικά, στις εργολαβικές κατασκευές που γρήγορα έδωσαν τη θέση τους σε άλλες χρήσεις, συνήθως μη διευρυμένης αναπαραγωγής, όπως η λαϊκή πολυκατοικία. Ελάχιστα δείγματα προπολεμικής διευρυμένης συσσώρευσης μπορεί να δει κανείς και καμία επί της Γιαννιτσών, στα όρια μιας ευρύτερης βιομηχανικής περιοχής με πυρήνα τα Σφαγεία και τους Λαχανόκηπους, ωστόσο δεν εντοπίσαμε κάποια κήρυξη τους στο διαρκή κατάλογο του εθνικού αρχείου μνημείων. Ωστόσο, η ειδική εικόνα της περιοχής μάλλον συνδέεται περισσότερο με τη γενική ιστορία της Θεσσαλονίκης, ως βασικά μια πόλης του μεταπρατικού εμπορίου, από τον 17ο αιώνα και εξής (Ζαφείρης, 1993: 54) και για ιδιαίτερους λόγους σε κάθε περίοδο. Σήμερα, μια νέα αστικοποίηση προετοιμάζεται, με δυναμικότερες τις χρήσεις διαμονής, εστίασης

και εμπορίου. Εφόσον ξεδιπλωθεί, η σημερινή υπανάπτυξη κάποιων από των γειτονιών της περιοχής μας θα γίνει ευκαιρία ανώτερης κερδοφορίας.

Μπορούμε να πούμε ότι η συνοικία αυτή αποτελεί έναν από τους πιο εξέχοντες αντιπροσώπους της πόλης – τώρα πια στην εποχή της παγκόσμιας διασύνδεσης, της μαζικής κατανάλωσης, της ιδιωτικής μετακίνησης και της εξειδίκευσης των επαγγελματοβιοτεχνών. Δεκάδες αντιπρόσωποι, μικροί τεχνίτες και έμποροι λιανικής και χονδρικής προσαρμόζονται στο παραπάνω και σχηματίζουν την ανθρωπογεωγραφία της.

Την ανθρωπογεωγραφία συμπληρώνουν όσοι και όσες δεν αφήνουν το αποτύπωμά τους στο κτισμένο περιβάλλον με κάποιου είδους έδρα. Το πρωί πολλοί ρακοςυλλέκτες καταφθάνουν σε ένα άτυπο κέντρο διαλογής υλικών στην περιοχή, αφήνοντας την ανακυκλώσιμη πραμάτεια που μαζέψαν. Το βράδυ δεκάδες εργάτες και εργάτριες του σεξ πλησιάζουν στα παράθυρα των αυτοκινήτων για να συνδιαλλαγούν την τιμή του σώματός τους· στους κάθετους είναι συχνά παρκαρισμένοι οι προστάτες τους, αλλά και όσοι πελάτες συνευρίσκονται μέσα στο αυτοκίνητό τους. Στην πλατεία Δυρραχίου ανειδίκευτοι εργάτες και τεχνίτες περιμένουν κάποιο μεροκάματο, ακόμα και μέχρι το μεσημέρι. Πίσω από το ναό των Αγίων Πάντων, η ουρά των συσσιτίων φτάνει μέχρι τη Μοναστηρίου. Πολλοί Ρομά, αλλά κατά καιρούς και πρόσφυγες που περιμένουν άσυλο, μένουν παροδικά στα παλιά σπίτια του συνοικισμού με τους ίδιους χωματίιους τοίχους και τα τούβλα από τα κλειστά πια κεραμοποιία της Θεσσαλονίκης.

Άλλωστε, η πόλη δεν ισούται με την κίνηση των διευρυμένων αξιών. Κατ' αρχάς, συνεχίζει να υπάρχει και εκεί που δεν αλλάζει μορφολογικά, φιλοξενώντας την πλειονότητα του πληθυσμού και των δραστηριοτήτων του· ο ιδιαίτερος τρόπος που συνδέεται ο τελευταίος με τις δυναμικές αλλαγές που βλέπει γύρω του απαιτεί με τη σειρά του μια ερμηνεία. Η πόλη φιλοξενεί την ανέχεια, την ευμάρεια και τις ψυχολογικές στάσεις που αυτές σμιλεύουν· τους πόθους, τις ελπίδες, τα τραγούδια και τους φόβους· την πορνεία· τους κώδικες των μεταναστών/ριών στην καθημερινή τους επιβίωση· τα σύμβολα της αρχιτεκτονικής και, γενικώς, όλα όσα έγιναν αναγκαία κατά την ανάπτυξή της. Οι παρατηρήσεις αυτές είναι αντικείμενο άλλων ερευνών της γεωγραφίας. Θεωρούμε, όμως, ότι μόνο τότε δεν παραμένουν στοιχεία μιας απλής παράθεσης, όταν

δηλαδή ερμηνεύονται στο μονοπάτι που ανοίγει η άνιση ανάπτυξη. Όπως απaráμιλλα μπορεί και χυτεύει λογοτεχνικά ο Κοροβίνης, στο ίδιο αμάγαλα, τις τόσο αντίπαλες όψεις της Θεσσαλονίκης, «οι πόλεις είναι σύνολα, αντιφατικά, πολυδαίδαλα, με φανερές και μυστικές όψεις, και του αχόρταγου νεόπλουτου και του ξενηστικωμένου ζήτουλα, και του αγιογδύτη και του άκακου αμνού, και του πιστού και του άθεου, και του αμαρτωλού και του “αναμάρτητου”, και του δικού και του ξένου» (2019).

Στο άρθρο αυτό οι εμπειρικές παρατηρήσεις συνδιαμόρφωσαν την ανάλυσή μας. Όμως προσπαθήσαμε να μην απομείνουν απλά περιγραφικές, αλλά να προσαρτηθούν ως μέρη μιας διαδικασίας ανάλυσης της πόλης. Το ίδιο και τα στατιστικά δεδομένα, χρησιμοποιήθηκαν όχι αφειδώς και παραθετικά, αλλά ως αποδείξεις της διαδικασίας της άνισης ανάπτυξης. Το άρθρο αφήνει επίσης κάποια δεδομένα που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη μελέτη άλλων γειτονιών της Θεσσαλονίκης – την κατανομή των εισοδημάτων, την κατάταξη της κερδοφορίας των δραστηριοτήτων και την κατανομή των διαδρόμων κυκλοφορίας – καθώς και μια μεθοδολογία του πώς εντοπίζουμε τη διευρυμένη συσσώρευση στο χώρο μέσα από στατιστικά στοιχεία.

Θεμέλιο εργαλείο της ανάλυσης μας αποτέλεσε η έννοια της κεντρικότητας, η οποία τροχοδρομεί στην πόλη μια κίνηση των αξιών που έχει προετοιμαστεί σε διεθνές και περιφερειακό επίπεδο. Χωρίς να πάψει αυτή η πρωταρχική συνθήκη να υφίσταται, η εσωτερική μελέτη μιας πόλης ξεκλειδώνει νέους νόμους και ερμηνεύει περισσότερες μορφές, άρα τώρα γεννά νέους προσδιορισμούς της ύλης. Στα πλαίσια του σχήματος της κίνησης της αξίας, άρα και πάλι της κερδοφορίας, οι μορφές τώρα συνδυάζονται με τοπικές σχέσεις για να ελεγχθεί πόσο μπορούν να την ικανοποιούν στα όρια της πόλης. Εδώ ανακύπτει η έννοια της κεντρικότητας, ως μιας συνδυαστικής συνθήκης του φυσικά και κοινωνικά διαμορφωμένου χώρου (αποστάσεις, κέντρα δραστηριοτήτων, προσβασιμότητα, μεσιτικές τιμές και κάλυψη αναγκών) που καθορίζει την κερδοφορία: τώρα είναι η πόλη που διαιρείται εσωτερικά.

Διευρυμένη κυκλοφορία, αστικοποίηση και κεντρικότητα γίνονται σταδιακές στιγμές της άνισης ανάπτυξης, καθώς το γενικό εμπλουτίζεται και τείνει προς το συγκεκριμένο. Καθεμιά τους δίνει τη θέση της στην επόμενη, δημιουργώντας περιβάλλοντα πολώσεων που

αναζητούν μια μάταιη ισορροπία, αλλά και που αναπτύσσουν τη λογική μας για το συγκεκριμένο χώρο που θέλουμε να μελετήσουμε, μέχρι το επίπεδο της γειτονιάς ή ακόμα παρακάτω.

Ευχαριστίες

Θερμές ευχαριστίες στη Βικτώρια Κατσιαμάκη για την ποιότητα στην τελική απεικόνιση της χαρτογραφίας, στη Βάσω Καρτσιακλή για τις πολύτιμες πηγές και την ιστορική λεπτομέρεια της ιστορίας της Θεσσαλονίκης και τον Δημήτρη Δημητούλη που πάντα διαβάζει και σχολιάζει τα αρχικά χειρόγραφα.

Σημειώσεις

1. Αποδόθηκαν σε ποιητική μορφή στα ελληνικά από τον Αλμπέρτο Ναρ (δες Ζαφείρης, 1997: 141).

2. Σύμφωνα με συζητήσεις που είχαμε με παλιούς κατοίκους, αλλά και την ιδιοκτήτρια, το πρώτο κατάστημα κινέζικων ρούχων άνοιξε το 1999, στην οδό Αισώπου 17.

3. Δες Rossi, 1982: 65, για τον καθορισμό των εσωτερικών ορίων των περιοχών.

4. Το σχήμα (Μαρξ, 1979: 23) ερμηνεύεται ως εξής: προκαταβάλλεται χρήμα (X), ώστε να αγοραστούν μέσα παραγωγής (Μπ) και εργατική δύναμη (Δ), τα οποία παράγουν εμπορεύματα (Ε') και τα οποία, τελικά, πωλούνται για περισσότερο χρήμα (X') απ' ό,τι προκαταβλήθηκε.

5. Ακόμα και όταν μεσολαβούν πολλοί έμποροι στους οικονομικούς κύκλους, κάτι που είναι πιο κοντά στην περίπτωση μας.

6. Επεξεργαστήκαμε 684 κεφαλαιουχικές εταιρείες εκ των οποίων 354 εμφανίζονται στην περιοχή μελέτης μας. Σε λίγες περιπτώσεις, εκεί όπου δεν υπήρχε περιγραφή, αν δεν προέκυπτε με σαφήνεια από τον τίτλο της εταιρείας η δραστηριότητα, τότε παραλείγαμε τις εταιρείες. Κατόπιν, στην ιστοσελίδα της Κεντρικής Ένωσης Επιμελητηρίων (www.businessregistry.gr/publicity/index) βρήκαμε τα δημοσιευμένα στοιχεία κάθε επιχείρησης που ανήκε σε πιθανά επίκεντρα, ώστε να συγκρίνουμε τον κύκλο εργασιών τους και να δούμε αν υπάρχουν ηγέτιδες ανάμεσά τους. Τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ είναι διαθέσιμα στο <https://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SBR01/-> («Αριθμός νομικών μονάδων, κύκλος εργασιών και απασχολούμενοι ανά μονοψήφιο κλάδο οικονομικής δραστηριότητας ανά Περιφέρεια και Περιφερειακή Ενότητα»).

7. Ο φορολογικός κώδικας, μάλιστα, είναι λεπτομερής, μέσα από ένα σύστημα συντελεστών: για παράδειγμα προβλέπεται, υπό προϋποθέσεις, συντελεστής ορόφου, που μαρτυρά την ελκυστικότητα του ύψους στην οικοδομή, αλλά και συντελεστής πρόσοψης σε ένα ή περισσότερους δρόμους ή πλατείες και συντελεστής παλαιότητας που αυξάνεται για τις πιο νέες οικοδομές (Generalis, χ.η.). Ειδικά για τις χρήσεις εκτός της κατοικίας, εδώ πρέπει ακόμα να πολλαπλασιάσουμε την τιμή ζώνης με το συντελεστή εμπορικότητας, επομένως η συχνά ανώτερη απόδοσή τους επίσης προβλέπεται από το σύστημα φορολόγησης.

8. Όπου δεν αναφέρεται διαφορετικά, τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ αφορούν προσαρμοσμένο προσωπικό αίτημα για τα οικοδομικά τετράγωνα της περιοχής μελέτης μας, το οποίο η υπηρεσία επεξεργάστηκε και μας παρείχε ηλεκτρονικά.

9. Μια επίσκεψη στην περιοχή το πρωί, λίγο πριν το ωράριο των καταστημάτων, συνηγορεί στο παραπάνω, όταν πολυάριθμοι άνθρωποι συρρέουν στα καταστήματα πεζή.

10. Σε αυτήν την περίπτωση, τα κέρδη τους μπορούν είτε να διοχετευτούν στην αγορά ακινήτων στην πόλη –άρα και πάλι θα έχουμε μια ένδειξη, καθώς θα ανέλθουν περαιτέρω τα λειτουργικά πλεονάσματα της μεσιτείας ή, πρόσκαιρα, και της κατασκευής– είτε θα διοχετευτούν σε ακίνητα σε άλλους προορισμούς ή στους άυλους τίτλους (μετοχές, ασφάλειες, καταθέσεις) – οπότε θα κρυφτούν πίσω από το τραπεζικό απόρρητο και θα μπορούν να βρεθούν παντού.

11. <https://www.statistics.gr/statistics/-/publication/STO004/>, «Αφίξεις μη κατοίκων από το εξωτερικό ανά χώρα προέλευσης».

12. Ευχαριστίες στην κα. Δαναδιάδου Αικ., από το τμήμα αστικού σχεδιασμού του δήμου Θεσσαλονίκης και στην κα. Κιάκου Ανν. από το γραφείο σχεδίου πόλης του δήμου Αμπελοκήπων-Μενεμένης για τις πληροφορίες που μας παρείχαν.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

- Ζαφείρης, Χ. (1993). *Ο Έρωσ Σκέπει την Πόλη*, Αθήνα: Εξάντας.
- Καβάλα, Μ., (2015). *Η καταστροφή των Εβραίων της Ελλάδας (1941-1944)*. [ηλεκτρ. Βιβλ.], Αθήνα, Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών. Διαθέσιμο στο: <http://hdl.handle.net/11419/4437>
- Καμινιάτης, Ι., (2001). *Εις την άλωση της Θεσσαλονίκης*, Αθήνα: Κανάκης.
- Καυκαλάς, Γ., (2015). «Δεν γίναμε ποτέ μοντέρνοι: το ανέφικτο όραμα του πολεοδομικού σχεδιασμού και η Θεσσαλονίκη της δεκαετίας του 1960». Στο: Βιτοπούλου Α., Καραδήμου-Γερολύμου Α., και Τουρνικιώτης Π., (επιμ.), *Η ελληνική πόλη και η πολεοδομία του μοντέρνου*, Αθήνα: Futura.
- Κομνηνός, Ν., (1986). *Θεωρία της Αστικότητας*, Β' τόμος, Αθήνα: Σύγχρονα Θέματα.
- Κοροβίνης, Θ., (2019). *Φύσηξε Βαρδάρης – Ημερολόγιο 2020*, Θεσσαλονίκη: Γιαχούδης.
- Μαντέλ, Ε., (1973). *Μαρξιστική Οικονομική Θεωρία*, Γ' τόμος, Επιστημονικές Μελέτες, Αθήνα.
- Μαντέλ, Ε., (2004). *Υστερος Καπιταλισμός*, Αθήνα: Εργατική Πάλη.
- Μαρξ, Κ., (1979). *Το Κεφάλαιο*, Β' τόμος, Αθήνα: Σύγχρονη Εποχή.
- Μόλχο, Ρ., (2001). *Οι Εβραίοι της Θεσσαλονίκης 1856-1919*, Αθήνα: Θεμέλιο.
- Πλευρής, Κ., (2019). «Η άνιση ανάπτυξη των Βαλκανίων μετά το 1989: διεθνείς διαρροές αξίας και αστικοποίηση», *Γεωγραφίες*, τχ., 34, Φθινόπωρο 2019.
- Σαρηγιάννης, Γ., (1993). *Η πρωταρχική αστικοποίηση στον ελλαδικό χώρο της 2ης π.Χ. χιλιετίας*, Αθήνα: Δωδώνη.
- Σκάγιαννης, Π., (2019). «Θεσσαλονίκη και χωρικός σχεδιασμός: η άνοδος και η πτώση φαντασμαγορίας μέσα από το παρά-

δειγμα της δυτικής εισόδου», Πρακτικά συνεδρίου Πόλη υπό Κατασκευή, 12-13 Οκτωβρίου 2018 Θεσσαλονίκη. Διαθέσιμο στο: http://southeuropean-cities.arch.auth.gr/sites/default/files/Conference_Proceedings_0.pdf

Ξενόγλωσση

- Andrews Dimitrovska K., (2005). “Mastering the post-socialist city: impacts on planning the built environment”. Στο: Hamilton F.E.I. (dir.). *Transformation of cities in Central and Eastern Europe - towards globalization*, Tokyo, United Nations University Press.
- Athanassiou, E., (2008). “How the West was won: Transformations at the western entrance of Thessaloniki”, *Scroope Cambridge Architectural Journal*, 19: 72-81.
- Edwards, M., (2016). “The housing crisis and London”, *City*, 20(2): 222-237.
- Fine, B., & Saad-Filho, A., (2010). *Marx's capital*, London, Pluto Press.
- Hadjimichalis, C., (1987). *Uneven development and regionalism: state, territory et class in southern Europe*, London, Verso.
- Harvey, D., (2006). *The limits to capital*, London, Verso.
- Healey, P., (2004). “The Treatment of Space and Place in the New Strategic Spatial Planning in Europe”. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28 (1): 45-67.
- Jacobs, J., (1992). *The death and life of great American cities*, New York, Vintage. Books.
- Lefebvre, H., (2003). *The urban revolution*, Minneapolis, University of Minnesota Press.
- Leontidou, L., (1990). *The Mediterranean city in transition: social change and urban development*, Cambridge, Cambridge University Press.
- Martens, K., (2017). *Transport Justice*, New York, Routledge.
- Marx, K., και Nicolaus, M., (1993). *Grundrisse: foundations of the critique of political economy (rough draft)*. London, Penguin Books in association with New Left Review.
- Pain, K., και Hall, P., (2006). “Flows and relationships: internal and external linkages”. Στο: Hall, P., και Pain, K., *The polycentric metropolis-learning from mega-city regions in Europe*, London, Earthscan.
- Rossi, A., (1982). *The architecture of the city*, Cambridge, Massachusetts και London, The MIT Press.
- Roweis, S., και Scott, A.J., (1981). “The Urban Land Question”. Στο: Dear, M., και Allen-John, S., *Urbanization and urban planning in capitalist society*, London, Methuen.
- Sassen, S., (2000). *Cities in a world economy*, Thousand Oaks, Pine Forge Press.
- Sève, L., (1978). *Man in marxist theory and the psychology of personality*, Sussex, The Harvester Press.
- Smith, N., (1984). *Uneven development: nature, capital and the production of space*, New York, Blackwell.
- Taylor, P.J., Hoyler, M., Walker, D.R.F., και Szegner, M., (2001). “A New Mapping of the World for the New Millennium”. *Geographical Journal*, 167: 213-222.
- ThPa (Port of Thessaloniki) χ.η., *One Hub New Horizons*, ThPa, Thessaloniki.

Ιστότοποι

- Capital 2019, Θεσσαλονίκη: Συνεργασία του ΟΣΕΘ με την ΕΡ-ΓΟΣΕ για τον δυτικό προαστιακό, διαθέσιμο στο: <https://www.capital.gr/epixeiriseis/3352876/thessaloniki-sunergasia-tou-oseth-me-tin-ergose-gia-ton-dutiko-proastiako-sidirodromo>. Πρόσβαση: 6 Οκτωβρίου 2019.
- Economistas 2019, Αυξήθηκε η εμπορευματική κίνηση στο Λιμάνι Θεσσαλονίκης, διαθέσιμο στο: https://www.economistas.gr/oikonomia/5036_ayxithike-i-emporeumatiki-kinisi-sto-limani-thessalonikis. Πρόσβαση: 30 Σεπτεμβρίου 2019.
- Generalis Law Firm χ.η., Πρακτικός Οδηγός Ακινήτων, διαθέσιμο στο: www.dikaio-akiniton.com/δικοαιο-ακινήτων/η-φορολογητέα-αξία-του-ακινήτου-αντικειμενική-αξία. Πρόσβαση: 10 Οκτωβρίου 2019.
- Roberts, M., (2011). Measuring the rate of profit and profit cycles, διαθέσιμο στο: <https://thenextrecession.wordpress.com/2011/07/29/measuring-the-rate-of-profit-and-profit-cycles/>. Πρόσβαση: 20 Ιανουαρίου 2019.
- Sap, H., (2002). Corridors and/or linear cities; a historic contribution to the contemporary discussion on corridor development. Διαθέσιμο στο: [http://www.has-architectuur.nl/res/paper\[jds12\].pdf](http://www.has-architectuur.nl/res/paper[jds12].pdf). Πρόσβαση: 28 Μαΐου 2019.
- Ypodomes 2019, Σπίρτζης: Θέλουμε Υποδομές που θα κάνουν τα Βαλκάνια «Κεντρική Ευρώπη», διαθέσιμο στο: <https://ypodomes.com/spirtzis-ypodomes-pou-tha-kanoun-ta-valkania-kentriki-evropi/>. Πρόσβαση: 6 Οκτωβρίου 2019.
- Καθημερινή 2019α, Λιμάνι Θεσσαλονίκης: Σε τελική ευθεία το έργο επέκτασης του βου προβλήτα, διαθέσιμο στο: <https://www.kathimerini.gr/1041127/gallery/oikonomia/epixeirhseis/limani-8essalonikh-se-telikh-ey8eia-to-ergo-eprektashs-toy-6oy-pronlhta>. Πρόσβαση: 6 Οκτωβρίου 2019.
- Καθημερινή 2019β, Στις ράγες δρομολόγιο Αθήνα-Θεσσαλονίκη σε 3 ώρες «και κάτω», διαθέσιμο στο: <https://www.kathimerini.gr/1039661/article/epikairothta/ellada/stis-rages-dromologio-a8hna-8essalonikh-se-3-wres-kai-kati>. Πρόσβαση: 6 Οκτωβρίου 2019.
- Μακεδονία 2018, Ουραγός στις αφίξεις κρουαζιερόπλοιων το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, διαθέσιμο στο: <https://www.makthes.gr/oyragos-stis-afixeis-kroyazieroploion-to-limani-tis-thessalonikis-190186>. Πρόσβαση: 6 Οκτωβρίου 2019.
- Σιδηροτροχιά 2012, Τεύχος 41-42, διαθέσιμο στο: <https://issuu.com/sfsfathens/docs/sidirotroxia41-42>. Πρόσβαση: 6 Οκτωβρίου 2019.
- ΤΕΕ-TKM 2019, Export Summit: Λιμάνι-πόλος αναπτυξιακής «έκρηξης» στη Θεσσαλονίκη, διαθέσιμο στο: <https://www.teetkm.gr/export-summit-λιμάνι-πόλος-αναπτυξιακής-έκρηξης>. Πρόσβαση: 6 Οκτωβρίου 2019.