

## Γεωγραφίες

---

Αρ. 31 (2018)

---

Γεωγραφίες, Τεύχος 31, 2018

---



### ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΤΡΙΒΩΝ

-

---

## ΜΕΛΕΤΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΒΟΛΩΝ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΙΣΤΟΥ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (1430-2000) ΜΕ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΓΕΩΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ<sup>1</sup>

Σοφία Δημουλά<sup>2</sup>

### Εισαγωγή

Η παρούσα διατριβή αποσκοπεί στη μελέτη των μεταβολών του αστικού ιστού της Θεσσαλονίκης, από την εποχή της Οθωμανικής κυριαρχίας (έτος 1430) και την καταστροφική πυρκαγιά του 1917 ως σήμερα. Ως περιοχή έρευνας καθορίστηκε η εντός των τειχών Θεσσαλονίκη, δηλ. η περιοχή που οριοθετείται από το Επταπύργιο ως την παραλία και από το δυτικό τείχος στην περιοχή του Βαρδάρη ως τη σημερινή οδό Εθνικής Αμύνης.

Οι μεταβολές του αστικού ιστού εξετάστηκαν σε τρεις (3) μεγάλες χρονικές περιόδους:

- Από τους ελληνιστικούς χρόνους έως τα τέλη του 19ου αιώνα, διάστημα το οποίο περιλαμβάνει τους πέντε (5) αιώνες Οθωμανικής κυριαρχίας, κατά τη διάρκεια των οποίων διαμορφώθηκε ο οικιστικός ιστός της πόλης.
- Από τις αρχές του 20ού αιώνα έως την πυρκαγιά του 1917.
- Από την πυρκαγιά του 1917 έως τις αρχές του 21ου αιώνα (διάστημα περίπου 100 ετών), μέσα στο οποίο διαμορφώθηκε καθοριστικά ο σύγχρονος πολεοδομικός ιστός της Θεσσαλονίκης.

Για τις ανάγκες της παρούσας διατριβής δημιουργήθηκε ένα Ιστορικό Γεωπληροφορικό Σύστημα - Ι.Γ.Σ.Π. (Historical Geographical Information System – (HGIS) το οποίο αποτελεί εργαλείο συμβολής στην ιστορική έρευνα παρέχοντας τη δυνατότητα διαχρονικής μελέτης των αλλαγών του αστικού ιστού στο κέντρο της Θεσσαλονίκης (με την παραγωγή ποικίλων χαρτοσυνθέσεων, αναφορών, διαγραμμαμάτων κ.λπ.), καθώς:

- Διερευνά και αποδίδει τη χωρική διάσταση πολλαπλών πληροφοριών σε ενιαίο σύνολο δεδομένων.
- Παρέχει τη δυνατότητα ενσωμάτωσης δεδομένων από πολλές διαφορετικές μεταξύ τους πηγές με κοινό στοιχείο την αναγνώριση της γεωγραφικής τους θέσης. Έτσι γίνεται δυνατή η παρακολούθηση των αλλαγών για διαφορετικές χρονικές περιόδους, καθώς παρέχει τη δυνατότητα να μελετηθεί λεπτομερώς η αλλαγή των διαχρονικών χαρακτηριστικών των δεδομένων σε συγκεκριμένες γεωγραφικές θέσεις. Τα δεδομένα αυτά που βρισκόταν σε διάσπαρτες πηγές, από μόνα τους μπορεί να αποτελούσαν ασήμαντες γεωγραφικές πληροφορίες. Όμως πλέον, μέσω των εργαλείων του Ι.Γ.Σ.Π. διαμορφώθηκαν και κωδικοποιήθηκαν έτσι ώστε να μπορούν να απαντήσουν σε χωρικά ερωτήματα, σε σχέση με αντίστοιχα δεδομένα της

1. Διδακτορική Διατριβή, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών ΑΠΘ, Εργαστήριο Γεωδαισίας και Γεωματικής. Θεσσαλονίκη, Δεκέμβριος 2014. Τριμελής Επιτροπή: Ιωάννης Δούκας, Καθηγητής Α.Π.Θ. (Επιβλέπων), Παρασκευάς Σαββαΐδης, Καθηγητής Α.Π.Θ., Γιάννης Υφαντής, Καθηγητής Α.Π.Θ.

2. Δρ. Πολιτικός Μηχανικός Α.Π.Θ.

ίδιας περιοχής σε διαφορετικές χρονικές περιόδους.

#### *Χωραταξική κατανομή των εθνοτήτων στον αστικό ιστό της Θεσσαλονίκης*

Στην ιστορία της Θεσσαλονίκης, ιδιαίτερα σημαντικός ήταν ο ρόλος του εθνικού και θρησκευτικού παράγοντα καθώς η πολυπολιτισμική σύνθεση του αστικού χώρου (16ος – 20ός αιώνας) είχε προσδώσει έναν ιδιαίτερα κοσμοπολίτικο χαρακτήρα στη φυσιογνωμία της πόλης. Ως εκ τούτου, η χωροθέτηση των συνοικιών της, όπως αυτή οριστικοποιήθηκε κατά τους τελευταίους αιώνες της οθωμανικής κυριαρχίας, αντανακλούσε σε σαφή όρια τα εθνοτικά και θρησκευτικά χαρακτηριστικά των κατοίκων της. Ο βυζαντινός χαρακτήρας των συνοικιών της Θεσσαλονίκης προ της άλωσης, διατηρήθηκε ως τα τέλη του 17ου αιώνα οπότε και αρχίζει να καταγράφεται η σαφής χωροθέτηση των εβραϊκών συνοικιών στον ιστό της πόλης.

Οι 11 συνοικίες (χριστιανικές και μουσουλμανικές) στον ακόμη αδιαμόρφωτο αστικό ιστό του 15ου αιώνα, σταδιακά αυξήθηκαν σε 71 συνοικίες κατά τα τέλη του 19ου αιώνα. Με κάποιες μικρές εξαιρέσεις, οι Μουσουλ-

μάνοι ήταν συγκεντρωμένοι στα βόρεια υψώματα της πόλης, οι Εβραίοι στην περιοχή του κέντρου και της Αγοράς νότια της Εγνατίας, ενώ οι Έλληνες καταλάμβαναν την ανατολική περιοχή του κέντρου πλαισιώνοντας την Καμάρα και το Ιπποδρόμιο. Είχε ήδη διαμορφωθεί η περιοχή της Αγοράς παραπλεύρως της οδού Σαμπρή Πασά (σημερινή οδός Βενιζέλου), όπως και η περιοχή του Ιστιρά (Αγορά του λιμανιού) στη θέση των σημερινών Λαδάδικων.

Από τον 16<sup>ο</sup> αιώνα ως τις αρχές του 20ού αιώνα, η συνολική έκταση των ελληνικών συνοικιών συρρικνώθηκε δραματικά, καταλαμβάνοντας μόλις το 18% της συνολικής έκτασης της πόλης. Αντίθετα, τόσο οι τουρκικές όσο και οι εβραϊκές συνοικίες αύξησαν εντυπωσιακά την έκτασή τους, καθώς οι Μουσουλμάνοι καταλάμβαναν το σύνολο σχεδόν της Άνω πόλης και οι Εβραίοι επεκτάθηκαν στη θέση παλαιότερων κεντρικών χριστιανικών και μουσουλμανικών συνοικιών.

Μέχρι την πυρκαγιά του 1917, οι τουρκικές συνοικίες συγκεντρώναν τις περισσότερες κατοικίες της Θεσσαλονίκης, καθώς καταλάμβαναν περίπου τη μισή έκταση της κατοικημένης περιοχής της πόλης. Το ίδιο ίσχυε και για τα αδόμητα οικοπέδα, μεγάλος αριθ-

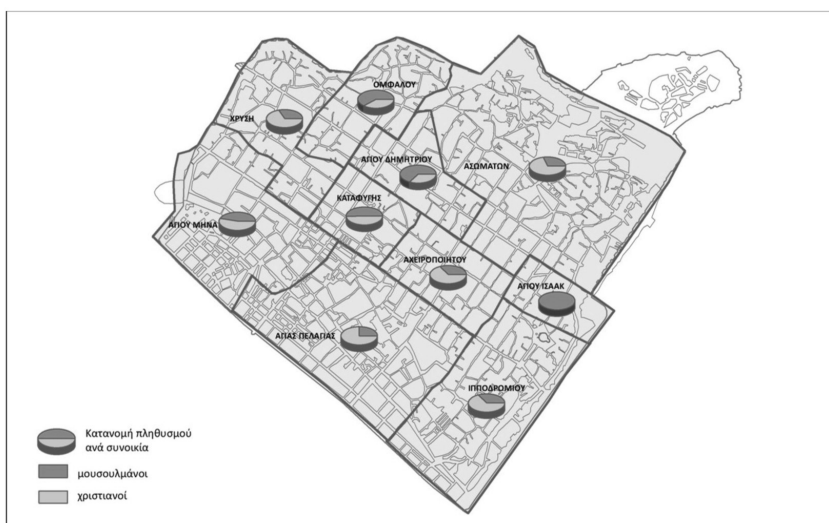
μός των οποίων υπήρχε στην αραιοκατοικημένη περιοχή του Επταπυργίου. Παρά την σχετικά μικρή συμμετοχή τους στις επαγγελματικές δραστηριότητες της πόλης, οι Τούρκοι είχαν στην κατοχή τους και το μεγαλύτερο ποσοστό καταστημάτων, στις συνοικίες τους που βρίσκονταν νότια της Εγνατίας.

Μετά την ανοικοδόμηση της Θεσσαλονίκης, σταδιακά τα όρια των παλαιών συνοικιών καταργήθηκαν καθώς ατόνησαν οι χωροθετημένοι εθνοτικοί διαχωρισμοί. Όπως συνέβη και κατά την προγενέστερη πυρκαγιά του 1890, η μεγάλη πυρκαγιά του 1917 έπληξε κύρια τις εβραϊκές συνοικίες καταστρέφοντας ολοσχερώς τις 13 από τις συνολικά 16 συνοικίες, καθώς και 2 ελληνικές συνοικίες της ίδιας περιοχής. Από τις 21 τουρκικές συνοικίες που βρίσκονταν στην πυρκαυστή ζώνη καταστράφηκαν ολοσχερώς οι 11. Αναπόφευκτα, με την πυρκαγιά αφανίστηκε το σύνολο σχεδόν των συναγωγών, όπως και πολυάριθμα τζαμιά κι εκκλησίες.

Οι 16 σημερινές ενορίες του κέντρου της Θεσσαλονίκης αποτελούν μετεξέλιξη των συνοικιών των αρχών του 20ού αιώνα. Οι περισσότερες από τις ενορίες έχουν διατηρήσει τα ονόματα των παλαιών χριστιανικών συνοικιών, ονόματα “δανεισμένα” από την κύρια εκκλησία της περιοχής. Αυτό αποτελεί και το μόνο κοινό στοιχείο με την πρότερη κατάσταση, καθώς τα όρια των σημερινών ενοριών έχουν διαμορφωθεί αποκλειστικά σύμφωνα με διοικητικές διαδικασίες.

*Το οδικό δίκτυο της Θεσσαλονίκης από την αρχαιότητα ως την πυρκαγιά του 1917*

Οι οικιστικές μεταβολές στη διάρκεια ζωής της Θεσσαλονίκης επέφεραν και τις αντίστοιχες πολεοδομικές αλλαγές.

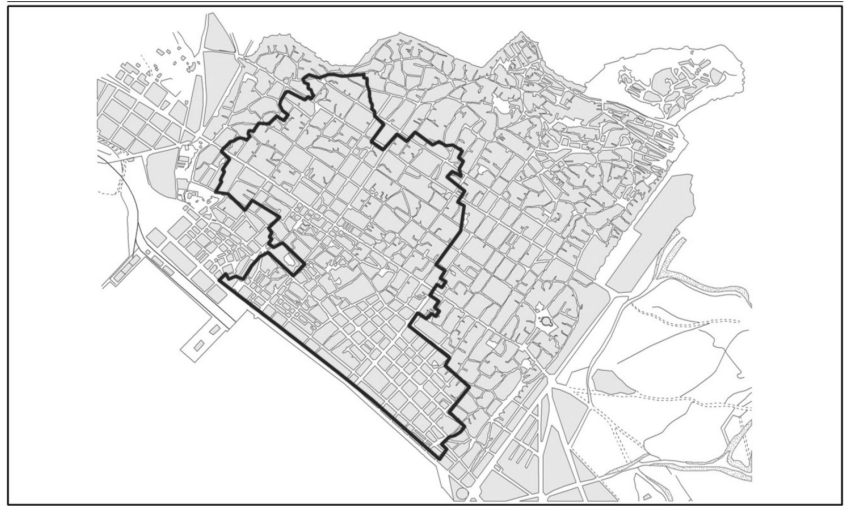


*Οι συνοικίες της Θεσσαλονίκης το 1478*

Το αρχικό ιπποδάμειο σύστημα χάραξης των οδών της ελληνιστικής περιόδου άρχισε να αλλοιώνεται από τον 5<sup>ο</sup> μ.Χ. αιώνα, όπως και η εγκατάλειψη του πολεοδομικού ιστού στην περιοχή της Ρωμαϊκής Αγοράς. Κατά τη διάρκεια της Τουρκοκρατίας σταδιακά οι οδοί της πόλης συνέθεταν ένα “δαίδαλωτό” πλέγμα άναρχων χαράξεων, ορίζοντας μεγάλα πολύμορφα οικοδομικά τετράγωνα. Ωστόσο, οι αρχαίες χαράξεις των οδών Εγνατίας και Αγίου Δημητρίου, συνέχισαν να αποτελούν την οριζόντια ραχοκοκαλιά του οδικού δικτύου σε όλη τη διάρκεια της ιστορίας της Θεσσαλονίκης.

Από τις περιγραφές των περιηγητών που επισκέφθηκαν την πόλη (από τον 16<sup>ο</sup> ως τον 19<sup>ο</sup> αιώνα) είναι σαφές ότι η εκάστοτε εικόνα του πολεοδομικού δικτύου αντανάκλασε και τις αντίστοιχες φάσεις ακμής ή παρακμής της πόλης. Οι συχνές πυρκαγιές ανά τους αιώνες, με σημαντικότερη την πυρκαγιά του 1890, έδιναν την ευκαιρία προσωρινών αναπλάσεων των καμένων περιοχών. Οι πολεοδομικές επεμβάσεις κατά την περίοδο των Tanzimat (1839 - 1876) και η εφαρμογή του πολεοδομικού διατάγματος του 1892, αποτέλεσαν την πρώτη προσπάθεια οργανωμένου πολεοδομικού σχεδιασμού για την πόλη. Από την ίδια περίοδο, στα τέλη του 19ου αιώνα, προέρχονται και τα πρώτα ονόματα των οδών της Θεσσαλονίκης, αρκετά από τα οποία παραμένουν αυτούσια ως σήμερα, ονοματίζοντας είτε τις αρχικές είτε μεταγενέστερες χαράξεις οδών. Παραμένουν επίσης αρκετά ονόματα ιστορικών αγορών σε σημερινές οδούς, τα οποία αποτελούν περισσότερο νοσταλγική αναφορά του παρελθόντος παρά εκπροσώπηση του σημερινού χαρακτήρα των συγκεκριμένων οδών.

Μετά την πυρκαγιά του 1917, η περιοχή του ιστορικού κέντρου ανοικοδομήθηκε στο μεγαλύτερο ποσοστό της. Από τους 115 οδικούς άξονες



*Η πυρίκαυστη ζώνη της Θεσσαλονίκης κατά την πυρκαγιά του 1917*

στην περιοχή νότια της οδού Αγίου Δημητρίου καταργήθηκε το 44% περίπου των παλαιών οδικών χαράξεων, από τις οποίες το 79% βρισκόταν στην περιοχή της πυρίκαυστης ζώνης. Το άναρχο οδικό δίκτυο της οθωμανικής εποχής αντικαταστάθηκε από νέες χαράξεις σύμφωνα με τα δυτικά πολεοδομικά πρότυπα. Δημιουργήθηκε δίκτυο διαγώνιων οδών (Καραολή – Δημητρίου, Δωδεκανήσου, Ιασονίδου, Παύλου Μελά) και πλατειών (Αντιγονιδών, Δικαστηρίων). Το ημιτελές όραμα του Ερνέστ Εμπράρ, δηλ. η οδός Αριστοτέλους με την ομώνυμη πλατεία που δημιουργήθηκε στη θέση παραδοσιακών εβραϊκών συνοικιών, χαρακτηρίζει έκτοτε το κέντρο της Θεσσαλονίκης. Σήμερα, στην περιοχή των παλιών εβραϊκών συνοικιών παραμένουν μόνο 5 από τις 56 οδούς των αρχών του 20ού αιώνα. Ωστόσο, η πυρκαγιά δεν επηρέασε τον πολεοδομικό ιστό της Άνω πόλης, από το οδικό δίκτυο της οποίας σήμερα παραμένει ποσοστό περίπου 80% των παλαιών οδών. Το συνολικό μήκος του οδικού δικτύου της εντός των τειχών πόλης δεν άλλαξε εντυπωσιακά με τις ρυμοτομικές αλλαγές της ανοικοδόμησης σε σχέση με τις αρχές του 20ού αιώνα

*Οι δρόμοι της Θεσσαλονίκης μέσα από τους επαγγελματικούς οδηγούς των αρχών του 20ού αιώνα*

Σχετικά με την οικονομική ζωή της Θεσσαλονίκης και τη συμμετοχή των επαγγελματιών ανά εθνότητες, ιδιαίτερα σημαντικά χαρακτηρίζονται τα στοιχεία που αντλούνται από την επεξεργασία των δεδομένων των Επαγγελματικών Οδηγών της Θεσσαλονίκης για τα έτη 1908, 1910 και 1915. Μέσα από τα στοιχεία των Οδηγών προκύπτουν σημαντικές πληροφορίες για την αναγνώριση και τον χαρακτήρα πολυάριθμων οδικών αξόνων κατά τα τελευταία χρόνια της Τουρκοκρατίας. Εντυπωσιακές και ιδιαίτερα χρήσιμες είναι οι πληροφορίες σχετικά με τα τοπωνύμια οδών και περιοχών, η ταυτοποίηση των διαφορετικών ονομάτων που προσδίδονταν σε διαφορετικά τμήματα του ίδιου οδικού άξονα, οι ονομασίες τοπικών αγορών ανά οδικά τμήματα, όπως επίσης και η χωροθέτηση των εμπορικών στοών και χανίων (δηλ. άτεχνων προδρόμων των σημερινών εμπορικών κέντρων). Μέσα από τα δεδομένα των Οδηγών αποτυπώνεται επίσης η πυκνότητα αλλά και η επέκταση της εμπορικής κίνησης κατά μήκος του οδικού δικτύου, καθώς το 1908 καταγράφονται

συνολικά 69 οδοί που συγκεντρώνουν εμπορικές χρήσεις, ενώ μόλις 7 χρόνια αργότερα, το 1915, έχουν αυξηθεί σε 198. Αντίστοιχα, το μήκος των οδών που συγκεντρώναν εμπορικές χρήσεις τριπλασιάστηκε σχεδόν την ίδια χρονική περίοδο, καθώς το 1908 εκτιμάται σε περίπου 12km, ενώ το 1915 ανέρχεται σε 33,6km. Παράλληλα, αποτυπώνεται και η επέκταση της Θεσσαλονίκης, καθώς πληθαίνουν οι οικονομικές δραστηριότητες εκτός των τειχών ακολουθώντας την ανάπτυξη του αστικού ιστού.

Ενδεικτική είναι επίσης η καταγραφή των εμπορικής κίνησης της Θεσσαλονίκης κατά τα πρώτα χρόνια του 20ού αιώνα, καθώς μέσω της ανάλυσης που προσφέρει το HGIS παρουσιάζεται η κατανομή της ανά οδό και εθνότητα επαγγελματιών. Με την έναρξη του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου οι πόλοι της οικονομικής ζωής μετατοπίστηκαν, από την περιοχή του Φραγκομαχαλά και της παραδοσιακής αγοράς του Ιστιρά, στην πολύβουη Εγνατία και την κοσμοπολίτικη Προκυμαία. Ανάμεσά τους, η οδός Βενιζέλου συνέχιζε να αποτελεί τη ραχοκοκαλιά της εμπορικής κίνησης, αποτελώντας τη διαχωριστική γραμμή μεταξύ της παλιάς και της νέας οικονομίας: από τα παραδοσιακά οθωμανικά παζάρια στην ανερχόμενη οικονομική δύναμη των Εβραίων και των Ελλήνων.

Αντίστοιχα μεταβλήθηκαν και οι κατανομές των εθνοτήτων στην οικονομική ζωή της πόλης: οι Εβραίοι επαγγελματίες αποτελούσαν το 65% του συνόλου των επαγγελματιών για το έτος 1908 (έναντι 16% των Ελλήνων επαγγελματιών), ενώ 7 χρόνια αργότερα, το 1915, οι Έλληνες επαγγελματίες ανήλθαν στο 61% του συνόλου (έναντι 9% των Εβραίων). Παράλληλα, σημειώνεται η μεταβολή των εμπορικών χρήσεων ανά οδό, καθώς μετά την απελευθέρωση της Θεσσαλονίκης μεταβάλλεται και ο οικονομικός της χαρακτήρας.

ΕΘΝΟΤΗΤΕΣ	1908		1910		1915	
ΕΛΛΗΝΕΣ	281	16%	1,213	49%	2,547	61%
ΕΒΡΑΙΟΙ	1,122	65%	922	37%	1,211	29%
ΤΟΥΡΚΟΙ	173	10%	228	9%	333	7%
ΑΡΜΕΝΙΟΙ	17	1%	27	1%	42	1%
ΑΛΛΟΙ	141	8%	87	4%	42	1%
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>1,734</b>	<b>100%</b>	<b>2,476</b>	<b>100%</b>	<b>4,175</b>	<b>100%</b>

*Επαγγελματίες ανά εθνότητα στη Θεσσαλονίκη για τα έτη 1908, 1910 και 1915*

Η διασπορά των επαγγελματιών ανά εθνότητα στο οδικό δίκτυο χαρακτηριζόταν από διακυμάνσεις αντίστοιχες με τις οικονομικές και πολιτικές συμβάσεις της εποχής. Το 1908 ο υψηλός αριθμός των Εβραίων επαγγελματιών παρουσίαζε μικρή διασπορά στο οδικό δίκτυο και πυκνή συγκέντρωση σε συγκεκριμένες περιοχές, σε αντίθεση με τον σαφέστερα μικρότερο αριθμό Ελλήνων και Τούρκων επαγγελματιών οι οποίοι καταγράφονταν διάσπαρτα.

Το 1910 εντείνεται η διασπορά των Εβραίων επαγγελματιών, καθώς μειώθηκε τόσο ο αριθμός όσο και η πυκνότητά τους. Ο αυξανόμενος αριθμός Ελλήνων επαγγελματιών επεκτάθηκε σε μεγαλύτερο μήκος οδών μειώνοντας τη διασπορά τους, ενώ αυξήθηκε και η διασπορά των Τούρκων επαγγελματιών στο οδικό δίκτυο.

Το 1915 αυξήθηκε η εμπορική διασπορά των Εβραίων επαγγελματιών καθώς μειώθηκε ο αριθμός τους και η συγκέντρωσή τους ανά οδό. Οι Έλληνες επαγγελματίες, εκτός από τη μεγάλη πληθυσμιακή τους αύξηση εμφάνισαν και σημαντική επέκταση των δραστηριοτήτων τους σε πολλές (παλιές και νέες) οδούς, όπως και αύξηση της πυκνότητας των εμπορικών χρήσεών τους. Αντίστοιχη καταγράφεται και η γραμμική επέκταση της εμπορικής δραστηριότητας των Τούρκων, όπως και η αύξηση της διασποράς τους.

*Συμπεράσματα – Στοιχεία για τον αστικό ιστό της Θεσσαλονίκης που αναδείχθηκαν μέσω της εφαρμογής HGIS*

Τα γεωγραφικά δεδομένα συσχετίστηκαν άμεσα με στοιχεία άλλων ερευνητικών τομέων, όπως είναι η στατιστική ανάλυση πληθυσμιακών μεγεθών ή η πυκνότητα χρήσεων γης ανά οδικό άξονα ή ανά περιοχή μελέτης.

Έγιναν άμεσα αντιληπτές οι μεταβολές στα γεωμετρικά στοιχεία των οδών καθώς και των εμπορικών περιοχών στη διάρκεια των τριών περιόδων έρευνας.

Παρέχεται η δυνατότητα δημιουργίας και απόκρισης σύνθετων ερωτημάτων, όπως π.χ. σχετικά με τη μεταβολή του συνολικού οδικού δικτύου της Θεσσαλονίκης, πριν και μετά την ανοικοδόμηση της πόλης. Επίσης, αναδείχθηκε η σχέση μεταξύ της γεωγραφικής μεταβολής των ορίων των συνοικιών και της μεταβολής των πληθυσμιακών και εθνοτικών δεδομένων, και η κατανομή χρήσεων γης ανά γεωγραφική περιοχή και ανά εθνότητα.

Το οδικό δίκτυο της Θεσσαλονίκης προ του 1917 παρουσίαζε ποικίλες ονομασίες σύμφωνα με τα οθωμανικά πρότυπα, τόσο ανά τμήματα του συνολικού οδικού άξονα όσο και διαφορετικές ονομασίες ανά χρονική περίοδο. Μέσω του εξειδικευμένου για την περίπτωση της διατριβής HGIS επιτεύχθηκε η ταυτοποίηση των ονομασιών των οδών και εμπλουτίστηκε

η βάση δεδομένων των ονομάτων των οδών με τα κατά καιρούς τοπωνύμια που αντανακλούν στοιχεία λαογραφίας.

Με την επεξεργασία των στοιχείων των επαγγελματικών Οδηγών αποδείχθηκε (κατά το δυνατό) η διαχρονική σχέση των βασικών εμπορικών αξόνων της Θεσσαλονίκης και αναδείχθηκαν οι επιμέρους αγορές της οθωμανικής περιόδου και οι χαρακτηριστικές ονομασίες τους που αντανακλούσαν τη δραστηριότητα συντεχνιών.

Καλύφθηκαν κενά και ασυνέχειες των ποικίλων ιστορικών πηγών, καθώς η άμεση σύγκριση των πληροφοριών των ιστορικών χαρτών με τις αντίστοιχες πηγές, διαλευκάνει τις μέχρι πρότινος αμφισβητούμενες ονομασίες ή περιοχές έρευνας.

Η χαρτογραφική απόδοση των περιηγητικών πληροφοριών υπογραμμίζει και τονίζει τη σημαντικότητα των διάσπαρτων πληροφοριών που μέχρι

τώρα αποτελούσαν απλά και μόνο γεωγραφική αναφορά, πιθανά μάλιστα αμφιλεγόμενη.

#### Βιβλιογραφία

- Αναστασιάδου, Μ.: «*Θεσσαλονίκη 1830 – 1912: Μια μητρόπολη την εποχή των Οθωμανικών μεταρρυθμίσεων*». Βιβλιοπωλείον της Εστίας, Αθήνα 2008.
- Γερόλυπου, Α., Καλογήρου, Ν., Τρακασοπούλου, Κ. και Χαστάογλου, Β.: «*Λαδάδικα Θεσσαλονίκης. Αναγνώριση της φυσιογνωμίας και προοπτικές διατήρησης ενός ιστορικού τόπου*». Επιστημονική Επετηρίδα Κέντρου Ιστορίας Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη 1992.
- Δημητριάδης, Β. (1): «*Τοπογραφία της Θεσσαλονίκης κατά την εποχή της Τουρκοκρατίας 1430–1912*». Εταιρεία Μακεδονικών Σπουδών, 1983.
- Επαμεινώνδας, Γ. και Στεφανίδης, Ι.: «*Η Δύση της Ανατολής. Θεσσαλονίκη 1870–1912. Τα χρόνια του μετα-*

*σχηματισμού*» Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τράπεζας, Αθήνα 2012.

Καραδήμου – Γερόλυπου, Α.: «*Η ανοικοδόμηση της Θεσσαλονίκης μετά την πυρκαγιά του 1917*». University Studio Press, Θεσσαλονίκη 1995.

- Μοσκόφ, Κ.: «*Εισαγωγικά στην ιστορία του κινήματος της εργατικής τάξης. Η διαμόρφωση της εθνικής και κοινωνικής συνείδησης στην Ελλάδα*». Θεσσαλονίκη 1979.
- Παπαγιαννόπουλος, Απ.: «*Ιστορία της Θεσσαλονίκης*». Ρέκος, Θεσσαλονίκη 1982.
- Σαββαΐδης, Π. και Υφαντής, Ι.: «*Εισαγωγή στα Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών*». Πανεπιστημιακές σημειώσεις ΠΜΣ «Προστασία Περιβάλλοντος και Βιώσιμη Ανάπτυξη», Θεσσαλονίκη 2003 – 2004.
- Ταφραλής, Ο.: «*Η Θεσσαλονίκη από τις απαρχές έως τον 18° αιώνα*». Τροχαλία, Αθήνα 1994.
- Χεκίμογλου, Ε. και Danacioglu E. «*Θεσσαλονίκη πριν από 100 χρόνια. Το μετέωρο βήμα προς τη Δύση*». University Studio Press, Θεσσαλονίκη 1998.

# ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΘΕΚΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΙΣ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΕΣ: Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΤΗ ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΗ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ ΜΕΤΑ ΤΟΝ ΣΕΙΣΜΟ ΤΟΥ 1986<sup>1</sup>

Μυρτώ Καλλιόπη Γαρή<sup>2</sup>

## *Η αστική ανθεκτικότητα και η σημασία του μακροπρόθεσμου σχεδιασμού*

Σε ένα περιβάλλον συνεχούς κοινωνικής, περιβαλλοντικής και οικονομικής αβεβαιότητας, η έννοια της αστικής ανθεκτικότητας μετατρέπεται σήμερα σε προτεραιότητα για την ανάπτυξη των πόλεων. Η ανάγκη για ανθεκτικότητα μεταφράζεται σε ανάγκη για ευελιξία, μάθηση και προσαρμογή σε συνεχώς μεταβαλλόμενα περιβάλλοντα. Συνεπώς, η έννοια της ανθεκτικότητας προσφέρει νέους τρόπους αντιμετώπισης τόσο των απρόβλεπτων προκλήσεων και κινδύνων όσο και των χρόνιων πιέσεων. Στον αστικό χώρο η ανθεκτικότητα εμπλέκεται με τον σχεδιασμό και το ερώτημα που προκύπτει είναι πώς οι δυο αυτές έννοιες συνδέονται. Εφόσον τόσο ο σχεδιασμός όσο και η ανθεκτικότητα εξελίσσονται και αναπτύσσονται σε βάθος χρόνου, η ανάλυση της μακροχρόνιας εξέλιξης μιας πόλης μετά από ένα καταστροφικό γεγονός αποτελεί μια ιδανική περίπτωση για την διερεύνηση του αντικειμένου της παρούσας διατριβής, δηλαδή των δεσμών μεταξύ σχεδιασμού και ανθεκτικότητας.

Το καινοτόμο μέρος της παρούσας έρευνας έγκειται ακριβώς στην εστίαση στην μακροπρόθεσμη διάσταση της ανθεκτικότητας. Η δυναμική της ανθεκτικότητας σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα είναι ένα πεδίο που δεν έχει ερευνηθεί επαρκώς αλλά που είναι κρίσιμο για την βιωσιμότητα μιας πόλης. Η προοπτική αυτή εξετάζει τον τρόπο με τον οποίο η ανασυγκρότηση επηρεάζει την πόλη μακροπρόθεσμα. Μετά από ένα καταστροφικό συμβάν, οι άμεσες επιπτώσεις προσελκύουν το έντονο ενδιαφέρον αλλά η μακρόχρονη εξέλιξη της πόλης συχνά δεν μελετάται. Ωστόσο, οι επιπτώσεις των αποφάσεων που λήφθηκαν λίγο μετά την καταστροφή αποκαλύπτονται μόνο μακροπρόθεσμα, κατά τη διάρκεια της φάσης ανάκαμψης. Συνεπώς, προκειμένου η αποκατάσταση των καταστροφών να είναι επιτυχής, είναι αναγκαίο ένα μακροπρόθεσμο όραμα. Το ερώτημα λοιπόν που τίθεται είναι πώς μπορεί κάποιος να καταλάβει, να προβλέψει και επιπλέον να επηρεάσει αυτή τη διαδρομή προς μια βελτιωμένη τροχιά. Με άλλα λόγια, πώς μπορεί να βελτιωθεί η ανθεκτικότητα μιας πόλης.

Η ανθεκτικότητα είναι μια ευρέως δημοφιλής και ταυτόχρονα αμφισβητούμενη θεωρητική έννοια που υιοθετήθηκε από διάφορους τομείς έρευνας και χρησιμοποιήθηκε διαφορετικά στις περισσότερες από αυτές. Ωστόσο, δεν υπάρχει ακόμη ευρέως αποδεκτός ορισμός της έννοιας. Επίσης, παρόλο που είναι ιδιαίτερα δημοφιλής στις πολιτικές και κυβερνητικές ατζέντες, όπως και στην έρευνα, παραμένει ασαφές το πώς μπορεί να ενσωματωθεί στην πρακτική του σχεδιασμού. Συνεπώς, ο στόχος αυτής της εργασίας είναι να συμβάλει εννοιολογικά και πρακτικά την πρακτική εφαρμογή της έννοιας της ανθεκτικότητας σε ένα αστικό περιβάλλον.

Η διατριβή διερευνά τη σχέση μεταξύ σχεδιασμού, ανασυγκρότησης και ανθεκτικότητας, μέσω της ανάλυσης της μακροπρόθεσμης ανάκαμψης μιας πόλης που

1. Η παρούσα διδακτορική διατριβή παρουσιάστηκε στις 21/12/2018 στο Τμήμα Πολεοδομίας και Αρχιτεκτονικής τοπίου, στη Σχολή Περιβαλλοντικού Σχεδιασμού, Πανεπιστήμιο του Μόντρεαλ υπό την επίβλεψη της καθηγήτριας Isabelle Thomas. Η επιτροπή αποτελούνταν από τα εξής μέλη: Juan Torres, Isabelle Thomas, Yona Jebrak, Miranda Dandoulaki και Manon Guite

2. myrto.gari@gmail.com

επλήγη από καταστροφή. Σκοπός αυτής της έρευνας είναι να κατανοήσει περαιτέρω την έννοια της ανθεκτικότητας προκειμένου αφενός να συνεισφέρει μια νέα προοπτική στην έννοια της ανθεκτικότητας ως θεωρητική έννοια και αφετέρου να συμβάλει στην πρακτική εφαρμογή της μέσω μιας νέας μεθόδου αξιολόγησης. Για να επιτύχει τα παραπάνω, αυτή η έρευνα χρησιμοποιεί ως μελέτη περίπτωσης την Καλαμάτα. Η πόλη της Καλαμάτας καταστράφηκε εκτενώς από το σεισμό του 1986 και παρουσίασε στην συνέχεια ένα ενδιαφέρον σχέδιο ανασυγκρότησης. Μέσα από τη μελέτη του σχεδιασμού ανασυγκρότησης της Καλαμάτας και των επίπεδων ανθεκτικότητας της πόλης σε διαφορετικές χρονικές στιγμές, βραχυπρόθεσμα, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα η διατριβή εξετάζει εάν και πώς οι σχεδιαστικές επιλογές επηρεάζουν την ανάκαμψη της πόλης καθώς και την ανθεκτικότητα της. Η συγκέντρωση στη μακροπρόθεσμη ανάκαμψη είναι ζωτικής σημασίας, καθώς αποκαλύπτει την επιτυχία ή την αποτυχία της διαδικασίας ανάκαμψης και έρχεται να γεμίσει ένα κενό στη βιβλιογραφία δεδομένου ότι οι μελέτες επικεντρώνονται κυρίως σε βραχυπρόθεσμα αποτελέσματα ανάκαμψης.

#### *Διάρθρωση της διατριβής*

Η διατριβή διαρθρώνεται σε οκτώ κεφάλαια. Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται μια επισκόπηση των θεμάτων που αφορούν στην αστική ανθεκτικότητα και με προσανατολισμό προς τους φυσικούς κινδύνους και την ανασυγκρότηση μετά από καταστροφή. Σε αυτό το κεφάλαιο, παρουσιάζεται αναλυτικά η ερευνητική οπτική μαζί με τον σκοπό, τους στόχους και τα ερωτήματα της διατριβής. Το επόμενο κεφάλαιο εξετάζει αναλυτικά τις θεωρητικές πτυχές της έννοιας της ανθεκτικότητας και την

προέλευση της έννοιας μέσα από μια εκτεταμένη βιβλιογραφική ανασκόπηση. Επιπλέον, διερευνάται η σχέση μεταξύ ανθεκτικότητας και τρωτότητας αλλά η προοπτική της ανθεκτικότητας ως παράγοντα μελλοντικής βιωσιμότητας. Το κεφάλαιο παρουσιάζει την εξέλιξη της έννοιας της ανθεκτικότητας από τις προσεγγίσεις απορρόφησης στην πλέον πρόσφατη εστίαση στην προσαρμοστικότητα. Σε αυτό το κεφάλαιο, τονίζεται η σημασία της μάθησης και της καινοτομίας καθώς και η ανάγκη μακροπρόθεσμου οράματος.

Το τρίτο κεφάλαιο επικεντρώνεται στις προσεγγίσεις της ανθεκτικότητας σε σχέση με τον σχεδιασμό. Αναλύονται τόσο οι προκλήσεις όσο και οι κριτικές για τη λειτουργικότητα της έννοιας της ανθεκτικότητας καθώς και προηγούμενες προσπάθειες αξιολόγησης της ανθεκτικότητας σε παρόμοια ερευνητικά πλαίσια. Περαιτέρω, η ανθεκτικότητα στον σχεδιασμό περιγράφεται με έναν ορισμό των συνιστωσών και των χαρακτηριστικών της. Τέλος, ένα κεντρικό ζήτημα για την παρούσα έρευνα, η χρήση του παραθύρου ευκαιρίας μετά την καταστροφή.

Το τέταρτο κεφάλαιο παρουσιάζει την έννοια του κινδύνου στην Ελλάδα καθώς και την πολεοδομική ιστορία της πόλης της Καλαμάτας. Αυτό το ιστορικό χρονοδιάγραμμα είναι απαραίτητο για την εις βάθος κατανόηση της περίπτωσης μελέτης. Επίσης αναλύεται λεπτομερώς η διαδικασία ανασυγκρότησης της πόλης της Καλαμάτας με στόχο τον εντοπισμό προκαταρκτικών στοιχείων ανθεκτικότητας.

Η συνολική μεθοδολογία που δημιουργήθηκε για την έρευνα αυτή παρουσιάζεται στη συνέχεια. Ειδικότερα, εξηγεί τη γενική στρατηγική έρευνας, συμπεριλαμβανομένης της οριοθέτησης των θεωρητικών πεδίων της έρευνας ως απεικόνιση της στρατηγικής της έρευνας. Μετά τη θεωρητική τοποθέτηση της έρευνας παρουσιάζεται λεπτομερώς η μέθοδος ανά-

λυσης. Οι μεικτές μέθοδοι έρευνας αποτελούν η πλέον κατάλληλη προσέγγιση αφού επιτρέπουν μια σφαιρική ανάλυση της μελέτης περίπτωσης. Επιπλέον, σε αυτή την ενότητα κατασκευάζεται το μοντέλο αξιολόγησης της αστικής ανθεκτικότητας.

Στη συνέχεια η διατριβή επικεντρώνεται στην ανάλυση της ανασυγκρότησης της Καλαμάτας μέσα από την εφαρμογή του μοντέλου αξιολόγησης. Οι δείκτες ανθεκτικότητας αξιολογούνται σε διαφορετικές χρονικές περιόδους μετά τον σεισμό της Καλαμάτας, τόσο βραχυπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα. Η ανάλυση των δεικτών της ανθεκτικότητας δημιουργεί περαιτέρω ερωτήματα για την διαδικασία ανασυγκρότησης. Έτσι, μέσα από την ανάλυση των συνεντεύξεων, διερευνώνται τα ποιοτικά στοιχεία της διαδικασίας ανασυγκρότησης και τα χαρακτηριστικά που την επηρέασαν.

Τέλος, τονίζεται η σημασία της περαιτέρω εκ των υστέρων έρευνας. Το προτεινόμενο μοντέλο για την αξιολόγηση της ανθεκτικότητας και τα χαρακτηριστικά που έχουν σημασία στη διαδικασία ανασυγκρότησης καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η διαδικασία ανασυγκρότησης μπορεί δυνητικά να ακολουθήσει δραστηρικά διαφορετικές τροχιές. Επομένως, η μακροπρόθεσμη προοπτική δεν είναι μόνο σημαντική για την εκ των υστέρων έρευνα, αλλά είναι εξάλλου σημαντική ως όραμα για το μέλλον της πόλης.

#### *Συμπεράσματα*

Προκειμένου η ανασυγκρότηση μιας πόλης μετά από μια πιθανή καταστροφή να είναι ανθεκτική, πρέπει να έχει ως αποτέλεσμα ένα πιο βιώσιμο σύστημα και περιβάλλον. Έτσι, η σημασία έγκειται στους μηχανισμούς και στους τρόπους με τους οποίους η διαδικασία ανασυγκρότησης οδηγεί προς ένα βελτιωμένο σύστημα. Η αξιολό-



γηση της ανθεκτικότητας μέσω του μοντέλου αξιολόγησης αλλά και των συνεντεύξεων που ακολούθησαν ήταν κρίσιμη για τον εντοπισμό σε ποια στοιχεία και με ποιους τρόπους μεταβλήθηκε η ανθεκτικότητα μετά από μια καταστροφή και σε διαφορετικά χρονικά πλαίσια. Σε επίπεδο πόλης, η ανασυγκρότηση της Καλαμάτας είχε ως αποτέλεσμα όχι μόνο την ανάκαμψη της πόλης αλλά και μια βελτίωση της ανθεκτικότητάς αλλά και βιωσιμότητας της. Η πόλη κατάφερε να βελτιώσει την υποδομή της, να ανακτήσει την οικονομική της δυναμική, να διατηρήσει τη δομή και τη δυναμική του πληθυσμού της και να βελτιώσει μακροπρόθεσμα τα στοιχεία του φυσικού και αστικού της περιβάλλοντος. Πιο συγκεκριμένα, από την άποψη των απτών αποτελεσμάτων, το πρόγραμμα ανασυγκρότησης βελτίωσε το δομημένο περιβάλλον της πόλης, τις υποδομές της και το σχεδιασμό της. Επίσης, διατήρησε το φυσικό περιβάλλον καθώς και την κτισμένη κληρονομιά της πόλης, αναβίωσε το ιστορικό κέντρο και δημιούργησε ένα πεζό δίκτυο που διασχίζει την πόλη. Ταυτόχρονα, παρήχθησαν και πολλά άυλα αποτελέσματα. Παρά τη μεγάλη καταστροφή του σεισμού στο οικοδομημένο περιβάλλον διατηρήθηκε η πολιτιστική ταυτότητα της πόλης. Έτσι, η Καλαμάτα έκανε μια επιλογή μεταξύ του τι να επαναφέρει και τι να βελτιώσει.

Ο στόχος πίσω από την αξιολόγηση της ανθεκτικότητας της Καλαμάτας ήταν να εντοπιστούν τρόποι με τους οποίους αυτή μπορεί να επηρεαστεί. Έτσι, το επίκεντρο αυτής της έρευνας είναι να κατανοήσει πώς ενισχύθηκε η ανθεκτικότητα στην Καλαμάτα. Εξετάζοντας τους τρόπους με τους οποίους ενισχύθηκε η ανθεκτικότητα μέσω της διαδικασίας ανασυγκρότησης, το δεύτερο μέρος της ανάλυσης εντόπισε μια σειρά χαρακτηριστικών που είναι σημαντικά στη διαδι-

κασία ανασυγκρότησης και η οποία έκανε τη διαφορά στην Καλαμάτα. Η προ υπάρχουσα δυναμική, η ετοιμότητα του σχεδίου, η επιτυχημένη διακυβέρνηση και η μακροπρόθεσμη προσαρμογή προέκυψαν μέσω μιας σειράς συνεντεύξεων ως σημαντικά στοιχεία για μια ανθεκτική ανασυγκρότηση.

Επιπροσθέτως, η διατριβή εντοπίζει μέσα από την ανάλυση της μακροπρόθεσμης ανασυγκρότησης της Καλαμάτας ότι για την ανθεκτικότητα της ανασυγκρότησης έχει σημασία μια σειρά χαρακτηριστικών. Ο σχεδιασμός είναι σημαντικός αλλά, επιπλέον, θέμα διακυβέρνησης, εκπαίδευσης και πολιτισμού. Η βελτίωση της ανθεκτικότητας μεταφράζεται στην βελτίωση των ικανοτήτων (capacities) που πρέπει να σε ετοιμότητα σε περιόδους καταστροφής για την ανασυγκρότηση αλλά και την μετάβαση προς πιο ανθεκτικές δομές.

Συμπερασματικά, η αστική ανθεκτικότητα είναι τόσο μια πρόκληση όσο και μια αναγκαιότητα. Η διατριβή συμβάλει στην περιγραφή του τι σημαίνει μακροπρόθεσμη ανθεκτικότητα. Διερευνά τη συμβολή των πρακτικών σχεδιασμού για τη βελτίωση της αστικής ανθεκτικότητας με μακροπρόθεσμη οπτική και υπογραμμίζει την σημασία της ανθεκτικότητας τόσο σε περιόδους έκτακτης ανάγκης όσο και στην κανονικότητα. Έτσι, ο λόγος που η ανθεκτικότητα είναι σημαντική είναι ότι μπορεί να επηρεάσει σημαντικά το μέλλον της πόλης. Για να επιτευχθεί αυτή η βελτίωση της τροχιάς χρειάζονται μια σειρά χαρακτηριστικών, όπως ένα καλά προετοιμασμένο σχέδιο, καλές πρακτικές διακυβέρνησης και μακροπρόθεσμη προσαρμογή μέσω του πολιτισμού και της εκπαίδευσης. Η παρούσα διατριβή παρουσιάζει μια νέα διάσταση της έννοιας της ανθεκτικότητας που ενσωματώνει αυτά τα δυναμικά στοιχεία.

### Ενδεικτική βιβλιογραφία

- Alexander (2013) Resilience and disaster risk reduction: an etymological journey. *Nat. Hazards Earth Syst. Sci.*, 13, p. 2707–2716.
- Berke, P. R., & Campanella, T. J. (2006) Planning for postdisaster resiliency, *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science*, 604, 192–207.
- Cutter, S. L. et al. (2014) The geographies of community disaster resilience, *Global Environmental Change*, 29, p.65–77.
- Dauphine, A., & Provitolo, D. (2007) Resilience: a concept for risk management, *Ann. Geo.*, 654, p.115–125 (In French)
- Davoudi, S. (2012) Resilience: a bridging concept or a dead end? *Interface, Applying the resilience perspective to planning: critical thoughts from theory and practice, Planning Theory and Practice*, 13(2), 299–307.
- Godschalk, D. (2003) “Urban hazard mitigation: creating resilient cities”, *Natural Hazards Review*, 4(3) p.136–43.
- Klein, R. J. T., Nicholls, R. J. & F. Thomalla (2003) Resilience to natural hazards: How useful is this concept? *Environmental Hazards*, 5, 35–45.
- Manyena S. B., O’Brien, G., O’Keefe, P. & Rose, J. (2011) Disaster resilience: a bounce back or a bounce forward ability? *Local Environment: The International Journal of Justice and Sustainability*, 16(5), 417–424.
- Maret, I., & Cadoul, T. (2008) Resilience and sustainable reconstruction: What do we learn from New Orleans? *Annals de Geographie*, 663, 104–124 (In French).
- Porter, L., & Davoudi, S. (2012) The politics of resilience for planning: A cautionary note, *Interface, Applying the Resilience Perspective to Planning: Critical Thoughts from Theory and Practice, Planning Theory and Practice*, 13(2), 329–333.
- Reghezza-Zitt, M., Rufat, S., Djament-Tran, G., Le Blanc, A. & Lhomme, S. (2012) What resilience is not: Uses and abuses. *Cybergeo: European Journal of Geography*.
- Vale, L. (2012) Interrogating urban resilience, in Haas, T. (ed.) *Sustainable urbanism: rethinking cities for the future*, New York: Rizzoli.