

ASSOCIATION DES ÉTUDES NÉOHELLÉNIQUES

ACTES
DU COLLOQUE INTERNATIONAL D'HISTOIRE

LA VILLE NÉOHELLÉNIQUE
HÉRITAGES OTTOMANS ET ÉTAT GREC

ATHÈNES 26-28 SEPTEMBRE 1984
HERMOUPOLIS 29-30 SEPTEMBRE 1984

TOME SECOND

ATHÈNES 1985

ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ ΝΕΟΥ ΕΛΛΗΝΙΣΜΟΥ

ΠΡΑΚΤΙΚΑ
ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΠΟΣΙΟΥ ΙΣΤΟΡΙΑΣ

ΝΕΟΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΟΛΗ
ΟΘΩΜΑΝΙΚΕΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΕΣ
ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΡΑΤΟΣ

ΑΘΗΝΑ 26-28 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1984
ΕΡΜΟΥΠΟΛΗ 29-30 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1984

Β' ΤΟΜΟΣ

ΑΘΗΝΑ 1985

En outre, ces nouvelles constructions se conjuguent avec une réparation des tronçons entrepris la période précédente. La route droite n'est pas encore coupée par des routes perpendiculaires, par des routes départementales: ce sera l'œuvre des deux décennies suivantes. Dorénavant, le regard des petites villes fixé à l'horizon de la mer se retourne vers l'intérieur; ces villes à faibles effectifs, se regardent et se... ressemblent: le pays reste profondément rural.

Durant les deux décennies suivantes, les mailles du réseau se resserrent de façon impressionnante (voir Carte 2). Tout le pays est un chantier de fond en comble. Le Péloponnèse est un exemple frappant. Alors que durant la première phase de politique routière Tripolis communique seulement avec, d'un côté, Mégalopolis et, de l'autre, avec Argos-Nauplie, durant la deuxième phase, cette ville, située au centre du Péloponnèse, communique avec Sparte et Gythion, avec Kalamata, Pyrgos, Kalavryta et Patras, Corinthe. En outre, Pyrgos est relié avec Kalavryta et Kyparissia. La politique agressive de Trikoupis en matière de développement des moyens de communication est un fait (le chemin de fer en est autre exemple). Durant la décennie 1880 la moyenne annuelle dépensée atteint 7 Millions de drs par an contre 1,3 Millions la décennie précédente.

A présent ce ne sont plus les villes qui attirent la politique routière, mais au pays entier est imposé un réseau. L'écart entre ce que la politique de l'Etat symbolise et ce qu'elle peut réaliser est une chose. Le rapport fonctionnel entre la réalisation d'une politique routière moderne et un espace encore traditionnel en est une autre. La politique routière de l'Etat grec durant le XIXe siècle, essaie de créer un mouvement et d'assurer ainsi à l'agriculture ses trois fonctions: développer la production et la productivité, libérer une main d'œuvre, procurer un mécanisme pour favoriser le processus de l'accumulation des capitaux.

Pour notre part, il reste à présent à mesurer l'impact de ce réseau sur la vie économique du pays. Toujours est-il qu'une récente étude sur les chemins de fer grecs a démontré que sa construction (contemporaine avec celle du réseau routier) réalisée dans le cadre du retard qu'a eu la Grèce pour se doter d'un réseau terrestre, n'a pu jouer un rôle détonnateur sur le développement général du pays. Sans doute, l'espace-temps grec du XIXe siècle ne peut atteindre le «mouvement», même avec des moyens de grande vitesse!

ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΝΑΚΤΗΣΗ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Χαρακτήρας της πολεοδομικής παρέμβασης του κράτους
κατά την μετάβαση από την Οθωμανική στην Νεοελληνική πόλη

ΑΛΕΚΑ ΚΑΡΑΔΗΜΟΥ-ΓΕΡΟΛΥΜΠΟΥ
Αρχιτέκτων-Πολεοδόμος

Αντικείμενο της ανακοίνωσης είναι η μελέτη της κρατικής παρέμβασης στην δημιουργία νέων οικισμών και στην μετάπλαση των νεοενασσομένων στο ελληνικό κράτος, όπως εκδηλώνεται μέσα από την πολεοδομία (σχέδια, θεσμικό πλαίσιο), στην περίοδο που ακολουθεί την ανεξαρτησία και εκτείνεται ως τα 1922. Παρά την γενικά διαδεδομένη άποψη ότι η παρέμβαση αυτή είναι ευκαιριακή και αναποτελεσματική, υποστηρίζεται εδώ ότι η πολεοδομική δραστηριότητα που την ακολούθησε δεν υπήρξε καθόλου ασήμαντη: οι περισσότερες ελληνικές πόλεις αποκτούν ένα ρυμοτομικό σχέδιο που αποτελεί τη βάση των μετέπειτα επεκτάσεών τους. Παράλληλα θεμελιώνονται πυρήνες νέων οικισμών και αναδιαρθρώνεται ο πολεοδομικός ιστός των κατά καιρούς ενασσομένων στην ελληνική επικράτεια πρώην «τουρκικών» πόλεων, συνηθέστατα μετά από εκτενείς καταστροφές που προηγούνται της ένταξης ή την ακολουθούν άμεσα.

Μέσα από τη μελέτη της πολεοδομικής δραστηριότητας του Ελληνικού Κράτους προβάλλουν οι δύο βασικοί άξονες της πολιτικής που προωθείται από τα πρώτα κιόλας χρόνια της ανεξαρτησίας του:

— Ο πρώτος, η ενίσχυση της αστικοποίησης μέσω της διαδικασίας πολεοδόμησης.

— Ο δεύτερος, η προσπάθεια δημιουργίας μιας «εθνικής» ταυτότητας μέσα από μία επιλεγμένη μορφή ιστού, η οποία παραπέμπει σε ιδέες οργάνωσης, τάξης, προόδου, υπονοώντας ταυτόχρονα την ανασύνδεση με αρχαιοελληνικά πρότυπα (ιπποδάμεια ρυμοτομία, κλπ.) και την αντιπαράθεση της νέας ελληνικής πόλης ως προς τις τουρκικές.

Η ιστορία του σχηματισμού της νεοελληνικής πόλης και η ιστορία εξέλιξης της ελληνικής πολεοδομίας ταυτίζονται, καθώς η πολεοδομία εισάγεται στην Ελλάδα κυρίως σαν εργαλείο δημιουργίας εξαρχής ή επανασχεδιασμού οικισμών και δευτερευόντως ως εργαλείο ομαλής εξέλιξης και αναγκαίου εκσυγχρονισμού και αναδιάρθρωσης υπαρχόντων ιστών κυρίως ως εργαλείο προώθησης της πολεοποίησης και δευτερευόντως ως μέσο ελέγχου της, (και διαφοροποιείται έτσι στην εξέλιξή της από την πορεία που ακολουθεί στην Δυτική Ευρώπη).

Κάθε φορά που, στο διάστημα των 100 περίπου ετών που εξετάζεται και κατά το οποίο συντελείται σταδιακά η μετάβαση από την οθωμανική πόλη στην νεοελληνική, παρατηρούνται εξάρσεις στην πολεοδομική δραστηριοποίηση, αυτές αφορούν ιδρύσεις νέων ή κυρίως ανοικοδομήσις βίαια κατεστραμμένων πόλεων (πολεμικές καταστροφές, πυρκαγιές, σεισμοί). Η βιαιότητα ας μην εκληφθεί υποχρεωτικά ως ηθελημένη πράξη, αλλά ως αποτέλεσμα τόσο του μακροχρόνιου πολέμου που προηγείται κάθε φορά και των καταστροφών που τον ακολουθούν, όσο και των ιδιαίτερων συνθηκών μέσα στις οποίες λειτουργούν οι πόλεις κατά την διάρκεια του (συγκέντρωση προσφύγων για λόγους ασφάλειας, πύκνωση και προχειρότητα της δόμησης, εξυπηρέτηση στρατού και γενικά υπερχρησιμοποίηση του χώρου τους).

Αντίθετα η διαδικασία που αφορά στις σταδιακές αναπροσαρμογές των υπαρχόντων ιστών και του κτιριακού stock, θεσμοθετείται στα χρόνια 1836-1842 και θα παραμείνει η ίδια, στοιχειώδης και αντιφατική ως προς την αποτελεσματικότητά της ως τα 1922, οπότε και θα αναμορφωθεί οριστικά. Το υπό εξέταση διάστημα μπορεί να χωριστεί σε τρεις ενότητες, αντίστοιχα με τις διαφοροποιήσεις που επέρχονται στις πρακτικές της πολεοδομικής παρέμβασης:

— Στην ταχύτατη, και εκ των ενόντων, προσπάθεια ανοικοδόμησης των κατεστραμμένων πόλεων του Καποδίστρια, κατά την οποία θα διατυπωθούν οι βάσεις και της μετέπειτα πολιτικής.

— Στην θεσμοποίηση της πολεοδομικής πρακτικής και την γενίκευση της ισχύος της σ' όλους τους οικισμούς της χώρας, από τον Όθωνα ως τις αρχές του 20ού αιώνα.

— Στην βαθμιαία συνειδητοποίηση των νέων προβλημάτων που αναφύονται λόγω της ανάπτυξης των αστικών κέντρων, και την πειραματική χρησιμοποίηση νέων πολεοδομικών μεθόδων κατά τις επεμβάσεις στην Βόρεια Ελλάδα μετά το 1912.

Οι πρώτες πολεοδομικές πρακτικές στην Ελλάδα εμφανίζονται ταυτόχρονα με την ανεξαρτοποίησή της και επιχειρούν να λύσουν άμεσα προβλήματα ανοικοδόμησης κατεστραμμένων οικισμών και συνοίκησης και στέγασης προσφυγικών πληθυσμών που συρρέουν στο νεοσύστατο Ελληνικό κράτος από

τις κατεχόμενες από τους Τούρκους περιοχές. Με την προτροπή της Δ' Εθνοσυνέλευσης του 'Αργους¹ ο Ιωάννης Καποδίστριας επιδίδεται στην πρώτη μεγάλη επιχείρηση ανοικοδόμησης παλιών και νέων ελληνικών πόλεων. Σημαντικά στοιχεία και ντοκουμέντα για την προσπάθεια αυτή, μεταξύ του 1828 και 1831, έχει δημοσιεύσει ο Σπ. Λουκάτος σε τέσσερις μελέτες του². Από την εργασία του Λουκάτου αναδύεται η έντονη δραστηριότητα του Καποδίστρια για την σύσταση ενός δικτύου βιώσιμων οικισμών και την μετατροπή σωρών ερειπίων ή ασημαντων χωριών σε πόλεις που θα αναπτύξουν αστικές λειτουργίες. Στην προσπάθεια αυτή θα κληθούν να συμμετάσχουν, κατ' αρχήν οι ίδιοι οι κάτοικοι της γύρω περιοχής από τους οποίους συχνά θα προέλθει η πρωτοβουλία (όπως π.χ. για την δημιουργία της Σπάρτης, ή της πόλης των αρχαίων Δωριέων στο Λοιδωρίκι), οι κατά επαρχίες Τοποτηρητές της κυβέρνησης, μια ειδική υπηρεσία του στρατού που περιλάμβανε έλληνες και ξένους μηχανικούς και τοπογράφους, οι «αρχιτέκτονες της Κυβερνήσεως» Κλεάνθης και Schaubert (Λάββας 1983:191), και πολλοί άλλοι μηχανικοί. Κεντρική ωστόσο φυσιογνωμία παραμένει ο ίδιος ο Καποδίστριας, ο οποίος όπως φαίνεται από την εκτενή αλληλογραφία και τις ανταλλαγές εγγράφων, σχεδίων και οικονομικών προϋπολογισμών (αυποθετικών λογαριασμών) παρακολουθούσε άμεσα, πολύ συχνά με επισκέψεις επί τόπου, την προσπάθεια αναζωογόνησης των πόλεων.

Από τα πολυάριθμα στοιχεία που παραθέτει ο Λουκάτος και τις επισημάνσεις του, συμπεραίνεται ότι η τριετής περίπου εμπειρία οικιστικής αναδιοργάνωσης της χώρας θα αποτελέσει την βάση της μετέπειτα πιο οργανωμένης πολιτικής των Βαυαρών:

— Δωρεάν παραχώρηση γης σε όποιους ανεγείρουν πόλεις ή προάστεια «όπου υπάρχουν μόνον ερείπια, ή οπουδήποτε της Ελλάδος» αφού όμως πρώτα γίνει σχέδιο³.

— Διαφύλαξη ορισμένων οικοπέδων για την ανέγερση κρατικών ή δημοτικών κτιρίων.

— Μεγέθη οικοπέδων (από 400 ως 600 τετρ. πήχεις).

— Υποχρέωση οικοδόμησης κτίσματος μέσα σε ένα χρόνο.

— Απαγόρευση πώλησης του οικοπέδου ή του κτίσματος, είναι οι όροι με τους οποίους επιχειρείται να ενισχυθεί κατ' αρχήν το ενδιαφέρον για την «πολεοποίηση». Ακόμη, στο ίδιο πλαίσιο, επιχειρείται η αναβίωση αρχαιοελληνικών πόλεων και ιστορικών οικισμών (όπως η Σπάρτη, η αρχαία πόλη των Δωριέων στο Λοιδωρίκι, η Κρίσσα και το Βραχώρι) ενώ ο σχεδιασμός και η επέκταση υπαρχουσών ή νέων πόλεων γίνεται κατά κανόνα με βάση το ορθογωνικό σχέδιο (βλ. σχέδια Πάτρας, 'Αργους, Κρίσσας κλπ.), χωρίς όμως αυτό να υποδεικνύεται ως αποκλειστικό μοντέλο.

Παρόμοια πολιτική ακολουθείται σ' όλη τη διάρκεια της Οθωμανικής πε-

Α. ΚΑΡΑΛΗΜΟΥ-ΓΕΡΟΛΥΜΠΟΥ

ριόδου, κατά την οποία όμως δημιουργείται το πρώτο θεσμικό πλαίσιο για την άσκηση της πολεοδομίας στην Ελλάδα. Η πολεοδομική πρακτική συνίσταται:

— Στις απόπειρες αναβίωσης αρχαίων πόλεων όπως η Σπάρτη, η Ερέτρια⁴, η Κόρινθος⁵, (μετά τους σεισμούς του 1858), το Καστρί Λοκρίδας⁶ (στην θέση της αρχαίας Λήρυμνας στα 1861) κλπ.

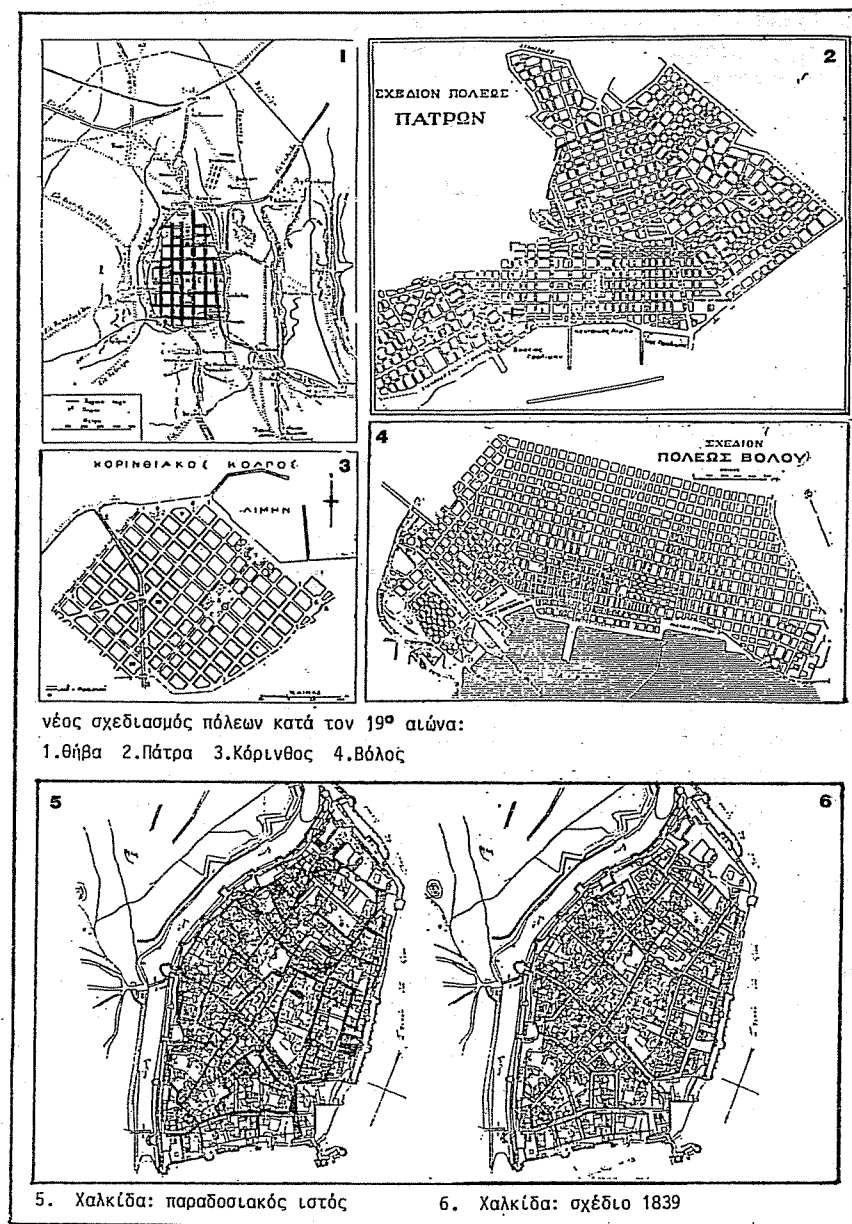
— Στην συνεχή έκδοση ιδρυτικών διαταγμάτων συνοικισμών για την εγκατάσταση προσφύγων, και την δωρεάν παραχώρηση οικοπέδων σ' αυτούς (Χίων στον Πειραιά στα 1836, Ψαρριανών στην Ερέτρια, Υδραίων στον Πειραιά στα 1838, Θρακοβουλγάρων και Σέρβων στα 1846, Κρητών στα 1848 κλπ.)⁷.

— Στην ένταξη στον Νόμο της 26.5.1835 «Περί προικοδοτήσεων των ελληνικών οικογενειών» ειδικού άρθρου που θεσπίζει την διάθεση από εθνικές γαίες, χώρων για τις κοινόχρηστες λειτουργίες οικισμών (Ρόκος 1981:184).

— Τέλος στην φροντίδα, πριν ακόμα θεσπισθεί νομοθεσία για την ανάπτυξη των υπαρχόντων οικισμών, να συνταχθεί το διάταγμα της 3(15).4.1835 «Περί υγιεινής οικοδομής πόλεων και χωριών» (ΦΕΚ 19 της 5.5.18351) που αφορά την ίδρυση νέων πόλεων και την διευθέτηση των επεκτάσεων αναπτυσσομένων οικισμών και την καλύτερη οργάνωσή τους.

Ο νόμος αυτός είναι και ο μοναδικός που προτείνει πολεοδομικές μορφές με τις ρυθμίσεις του. Βαυαρικής προέλευσης, θεωρείται από τον P. Lavedan (1952:198) σαν «ιστορικό ντοκουμέντο πρώτου μεγέθους» της πολεοδομίας. Είναι γεγονός ότι καθόρισε την μορφή των σχεδίων ρυμοτομίας, που εγκρίθηκαν σ' όλη την διάρκεια του 19ου αιώνα σε εφαρμογή των διατάξεών του, στο πλαίσιο βέβαια και της σε διεθνές επίπεδο παρουσίας του ορθογωνικού σχεδίου (βλ. Lavedan 1952, Sica 1980, Cerdá 1979,...)⁸. Στα άρθρα του (6 ως 10) περιγράφει με σαφήνεια την μορφή της νέας πόλης: «Θέλει μάλιστα κατασταθεί σκοπιμωτάτη των πόλεων ή θέσις, εάν αἱ ὁδοὶ ὑπάρχουσιν εὐθεῖαι καὶ κόπτονται ὀρθογωνίων· ἀλλ' ἢ διεύθυνσις πρέπει νὰ διατεθῇ πλαγία (ἔγκαρσία) πρὸς τὰ τέσσαρα σημεῖα τοῦ κόσμου διὰ νὰ φωτίζη ὅλα τὰ μέρη τῆς πόλεως ὁ ἥλιος». Και ἀκόμη, οἱ δρόμοι νὰ μὴ εἶναι πολὺ φαρδεῖς, ὥστε νὰ σκιαζονται, οὔτε ὅμως καὶ στενώτεροι ἀπὸ 6 μέτρα. Οἱ πλατεῖες αρκετὲς στον ἀριθμὸ ἀλλὰ ὄχι πολὺ μεγάλες, πάλι γιὰ λόγους σκιάς, καὶ συμμετρικὰ κατανεμημέναι. Ἐνῶ στοῖς καὶ δέντρα δὲν ἐπιτρέπονται παρά στους μεγαλύτερους δρόμους καὶ πλατεῖες. Τέλος τὰ δημόσια καταστήματα (κοῖον ἢ ἐκκλησία, τὸ σχολεῖον, τὸ πρεσβυτερεῖον, τὸ ξενοδοχεῖον, τὸ δημαρχεῖον, καὶ τὰ τοιαῦτα) θὰ ἐξυπηρετοῦν τον σκοπὸ τους, ἀν βρίσκονται στο μέσον τῆς πόλης, καὶ γύρω τους σε τετραγωνικὸ ἢ κυκλικὸ (γιὰ τὰ χωριά) σχῆμα τὰ σπίτια των κατοίκων.

Ἐκτός ἀπὸ τις μορφολογικὲς ἐπιταγὲς πρέπει ἐπίσης νὰ ἀναφερθῶν



νέος σχεδιασμός πόλεων κατά τον 19^ο αιώνα:
1.Θήβα 2.Πάτρα 3.Κόρινθος 4.Βόλος

τα γενικότερα στοιχεία οργάνωσης και διαχείρισης του χώρου που περιέχει το διάταγμα (επιλογή του χώρου εγκατάστασης ως προς ύπαρξη αγροτικής ενδοχώρας και δικτύων, οργάνωση και εξοπλισμό του αστικού χώρου με στοιχειώδη υποδομή και κοινόχρηστες λειτουργίες, κανόνες σχηματισμού οικοπέδων και οικοδόμησης, υπηρεσία ελέγχου, κλπ.), καθώς και το ύψος με το οποίο συνιστά την εφαρμογή τους: πρόκειται μάλλον για μια συλλογή οδηγιών προς τους νέους οικιστές, για την ρύθμιση των σχέσεων που απορρέουν από το γεγονός της σύμπληξης της σε έναν κοινωνικό σχηματισμό (μεταξύ τους και ως προς την κεντρική εξουσία), σ' ένα εντελώς νέο «φυσικό» περιβάλλον.

Η ανεπιφύλακτη ωστόσο προτροπή υπέρ της υιοθέτησης της ορθογωνι-κότητας αξίζει ιδιαίτερα να επισημανθεί. Πέρα από τα γενικά προβαλλόμενα επιχειρήματα υπέρ της υγιεινής, της διευκόλυνσης της κυκλοφορίας και της εγκατάστασης των δικτύων, πέρα από την κατ'επίφαση «ισότιητα» με την οποία αντιμετωπίζει τα διάφορα σημεία της πόλης, παρουσιάζει το πλεονέκτημα να υποδεικνύει την διαφοροποίηση των «νέων» Ελληνικών πόλεων από τις παλιές, άτακτες, δαιδαλώδεις, κληρονομημένες με έντονα τουρκικά στοιχεία πόλεις (Πρβλ. τα σχέδια των Σερρών, της Χαλκίδας, της Λάρισας, των Ιωαννίνων, με τα σχέδια των Πατρών, της Κορίνθου, της Θήβας, του Βόλου, της Σπάρτης). Είναι η υπογράμμιση της νεοαποκτημένης ανεξαρτησίας και της ανασύνδεσης με ένα απομακρυσμένο παρελθόν αλλά και η προώθηση μιας εικόνας νεανικότητας και τάξης έναντι της οθωμανικής γήρανσης και αποδιάθρωσης; Ή ένα πρώιμο αλλά αναμενόμενο αποτέλεσμα του ρασιοναλισμού της πολεοδομικής παρέμβασης; Σίγουρα ωστόσο, αρχίζοντας από τους κατοίκους του Μυστρά που στα 1829 υπόσχονταν στον Καποδίστρια να ανεγείρουν την νέα τους πόλη «τάκτικη και με λιτότητα» που να «μιμείται τα τέκνα της Αρχαίας Σπάρτης», (βλ. Λουκάτο 1919:293 και 295). — από τις αναφορές στην Λάρισα στα 1892, δέκα χρόνια μετά την νέα πολεοδομήσή της ως πόλης που επιτέλους «ξετουρκίσθηκε», (Αβραμοπούλου-Βουτσίλα, 1962) — μέχρι τις εγκυκλοπαίδειες και τα άρθρα των τεχνικών της δεκαετίας 1920-1930 που περιγράφουν τις Βορειοελληνικές πόλεις (Εάνθη, Κομοτινή, Έδεσσα, Ιωάννινα κλπ.) ως «διασχιζόμενες υπό δικτύου εκ σχολείων και στενών οδών κατά τὸ γνωστὸν τῶν παλαιῶν Τουρκοπόλεων σύστημα», ἢ ἄλλοτε (για την Βέροια) ως «οὐδεμίαν ἔχουσα εὐθείαν ὁδόν: ἀληθῆς τουρκόπολις», ενώ με απορία σημειώνουν πως η Αλεξανδρούπολη, αν και αναπτύχθηκε επί Τουρκικής κυριαρχίας «δὲν παρουσιάζει τὰς σκοτεινὰς οδοὺς τῶν τουρκικῶν πόλεων...» ἢ ἀντίληψη που ταυτίζει την ελληνικότητα με τον σχεδιασμένο ορθογωνικό κάναβο, και την «τουρκικότητα» με την αυθόρμητη ανάπτυξη της προκαπιταλιστικής πόλης είναι διάχυτη σ' ὅλη τη διάρκεια του αἰῶνα. Είναι βέβαιο ότι μπορεί να αναπτυχθεί μια ισχυρή επιχειρηματολογία για την σημασία που αποδίδει το Κράτος στο να τονισθεί η διαφοροποίηση με το

άμεσο παρελθόν της υποτέλειας, η σύνδεση με το μακρυνότερο παρελθόν και η ζωογόνα και δημιουργική ανεξαρτησία (στην πολεοδομία, όπως και στην αρχιτεκτονική, την εκπαίδευση, κλπ). Ωστόσο εξίσου δεν πρέπει να αγνοηθεί η σημασία του εργαλείου του σχεδιασμού και του ορθολογικοποιητικού του χαρακτήρα. Αρκετά χρόνια αργότερα, η τουρκική πολεοδομία που επίσης έχει δυτικοευρωπαϊκή προέλευση, θα εκδηλωθεί με τον ίδιο ακριβώς τρόπο στις επεμβάσεις της στην Θεσσαλονίκη (1890), στο Χαλέπι (1880-1900), κλπ.

* * *

Αρκετά διαφορετικό χαρακτήρα έχουν οι ρυθμίσεις μιας σειράς διαταγμάτων που θα εκδοθούν στα χρόνια 1836-1842 με σκοπό τους την αναδιάρθρωση και τον εκσυγχρονισμό υπαρχόντων ιστών. Δεν είναι τυχαίο ότι ξεκινούν από τις δύο ελληνικές πόλεις που αναπτύχθηκαν ἢ προβλέπονταν να αναπτυχθούν ταχύτερα στα χρόνια αυτά: την Αθήνα και την Ερμούπολη¹⁰. Οι υπόλοιποι οικισμοί του τότε ελληνικού κράτους ήταν μικροί και μάλλον ασήμαντοι και η γενίκευση της ισχύος των διαταγμάτων γίνεται σταδιακά και με χαλαρότητα (1842-1867). Αντικείμενο των πολεοδομικών ρυθμίσεων είναι:

— ο διαχωρισμός του ιδιωτικού χώρου από τον δημόσιο και η υποχρέωση της ευθυγραμμίας των οδών και πλατειών.

— η υποχρέωση ορθογωνισμού της «πρόσοψης» των οικοπέδων και η απαίτηση ενός ελάχιστου εμβαδού ώστε να επιτραπεί η ανοικοδόμησή τους (αρτιότητα). Σε πρώτη φάση οι απαιτήσεις αυτές ισχύουν μόνο για τους 3 σημαντικότερους δρόμους του υπάρχοντος τμήματος της πόλης και για ολόκληρα τα νέα τμήματα των επεκτάσεών της.

— η ρύθμιση της διαδικασίας «προσκύρωσης» μη αρτίων οικοπέδων και αποζημίωσης κτημάτων που καταλαμβάνονται από διανοίξεις ἢ διαπλατύνσεις δρόμων, κατά την οποία το βάρος της αποζημίωσης ανατίθεται στους γείτονες οικοπεδούχους (παρόδιους), ενώ το δημόσιο δεν προτίθεται να εκταμιεύσει, πλην ορισμένων περιστάσεων που προσδιορίζονται ειδικά.

Πρακτικό αποτέλεσμα των νομοθετημάτων αυτών είναι να αποδειχθούν αδύνατες οι εφαρμογές σχεδίων που μεταβάλλουν σημαντικά την υπάρχουσα κατάσταση:

— Στην Αθήνα, που αποτελεί και την βιτρίνα του νέου κράτους, τα φιλόδοξα σχέδια τροποποιούνται, συνεχώς και τελικά εφαρμόζονται σε ελάχιστα πολύ βασικά σημεία τους.

— Στην Ερμούπολη τα σχέδια του von Weiler εγκαταλείπονται και ακολουθείται η ήδη διαμορφωμένη κατάσταση με μερικές μόνο διαπλατύνσεις δρόμων και χωροθετήσεις δημοσίων κτιρίων (Λάββας 1983:206 και Τραυλός-Κόκκου 1977:518).

— Χαρακτηριστικό παράδειγμα των αποτελεσμάτων στην εικόνα της πόλης είναι το σχέδιο της Χαλκίδας (1839), όπου η διαμόρφωση των νέων οικοδομικών νησίδων προσαρμόζεται απόλυτα στην υπάρχουσα κατάσταση, επιβάλλοντας απλώς μικρές διανοίξεις, ασήμαντες διαπλατύνσεις και τμηματικές ευθυγραμμίες¹¹. Και δεν είναι παράδοξο αυτό, καθώς, σε συνθήκες στασιμότητας της αστικής ανάπτυξης (Παναγιωτόπουλος 1980:218, Φίλιας 1977:418 κ.ά.) και αντιμετώπισης της ιδιοκτησίας της γης με κυρίαρχη την χρηστική της αξία, το οικονομικό βάρος της αναπροσαρμογής του χώρου της πόλης εναποτίθεται ολοκληρωτικά στον ιδιώτη, χωρίς καμμία προοπτική ανταποδοτικότητας.

Η μικρή (και γεωγραφικά) σημασία της ρύθμισης, επιτείνεται και από το γεγονός ότι οι νέες επεκτάσεις των οικισμών διέπονται κατ' αρχήν από το διάταγμα του 1835, με το οποίο κυρίως επιχειρείται η ένταξη της «πολεοποίησης» σε κάποιο επιθυμητό πλαίσιο, αν και στην πράξη αυτό γίνεται κατά κανόνα εκ των υστέρων¹². * * *

Μετά το 1850 το πλαίσιο της πολεοδομίας θα εμπλουτισθεί με ρυθμίσεις που έχουν πιο έντονο τον κατασταλακτικό τους χαρακτήρα: νόμοι για την καταδάφιση επισφαλών, ή κατά παράβαση ανεγειρόμενων οικοδομών, νόμοι για την αντιμετώπιση της αυθαίρετης δόμησης, και για την δημιουργία ζωνών non aedificandi στα όρια των οικισμών¹³.

Η ίδια ανάγκη ενίσχυσης της αστικοποίησης, με παράλληλη όμως άσκηση ενός στοιχειώδους ελέγχου της οδηγεί:

— Στην επέκταση και των υπολοίπων διατάξεων για την Αθήνα και την Ερμούπολη σε όλους τους οικισμούς (άρθρα 2 και 4 του Νόμου ΣΚΒ' της 20.4.1867).

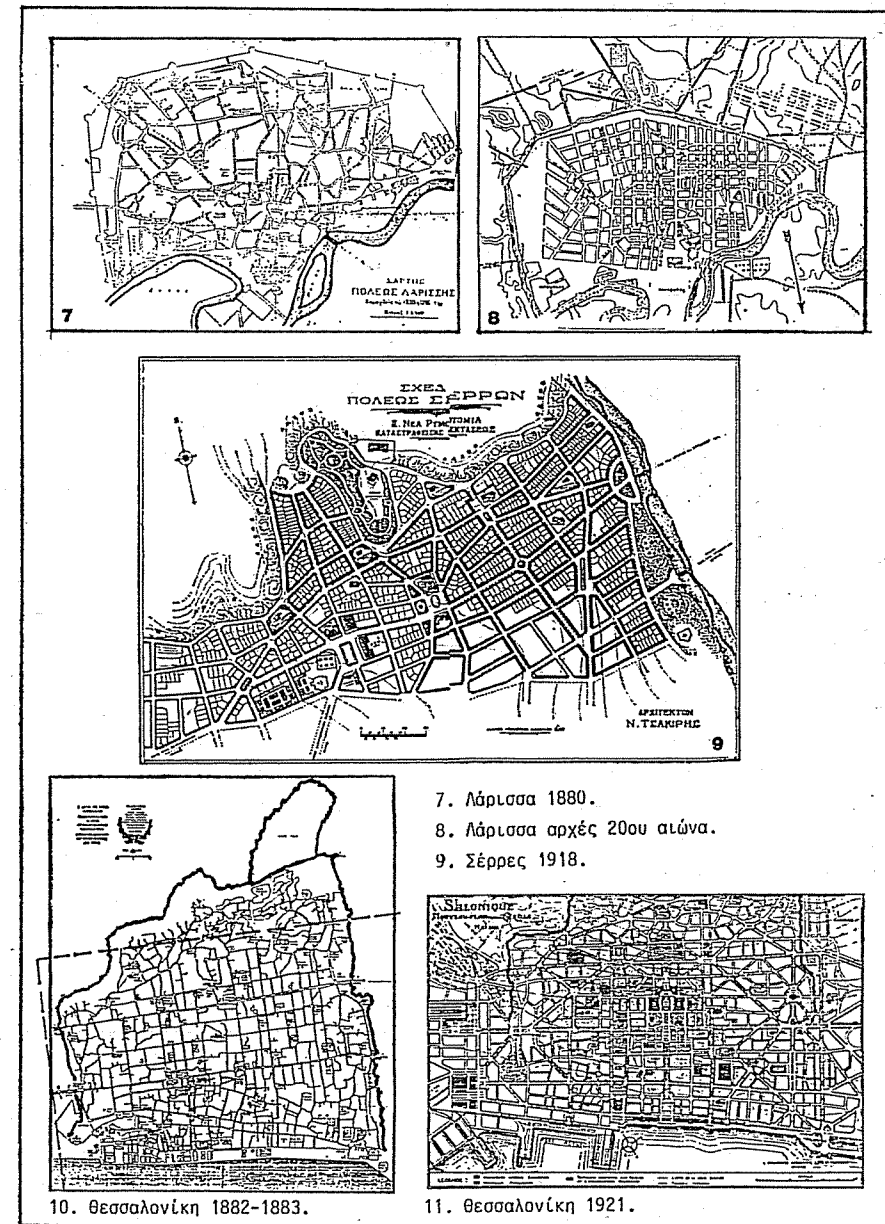
— Στην ανάθεση (με το άρθρο 1 του ίδιου νόμου) στα δημοτικά συμβούλια της αρμοδιότητας να προτείνουν ειδικούς όρους αρτιότητας για τα οικόπεδα της πόλης τους.

— Στην συστηματοποίηση της εμπειρίας από την ίδρυση οικισμών από το 1829, με την σύνταξη του Νόμου ΡΜΘ' περί Συνοικισμών της 15.1.1866, όπου διατυπώνονται έμμεσα ή άμεσα τα συμπεράσματά της. Έτσι σ' ότι αφορά στην μορφή των οικισμών εξακολουθούν να προτείνονται:

— Σχέδια ορθογωνικά, με μεγάλες διαστάσεις οικοδομικών τετραγώνων.
— Οικόπεδα με όψη στον δρόμο, σχήμα ορθογωνικό και εμβαδόν από 300 ως 600 τ.μ.

— Πλατείες που προκύπτουν κατά κανόνα από την αφαίρεση ενός οικοδομικού τετραγώνου.

Ενώ σ' ότι αφορά στην απόκτηση των οικοπέδων, το κράτος εξακολου-



7. Λάρισα 1880.
8. Λάρισα αρχές 20ου αιώνα.
9. Σέρρες 1918.

10. Θεσσαλονίκη 1882-1883.
11. Θεσσαλονίκη 1921.

θεί να τα παρέχει δωρεάν (πρωικοδοτώντας) έτσι την αστικοποίηση. Τέλος, από το 1870 και μετά, η πολεοδομία αποκτά ένα θεσμικό πλαίσιο για τις απαλλοτριώσεις, αναγκαίο για την δημιουργία των μεγάλων δικτύων κυκλοφορίας της Τρικουπικής εικοσαετίας¹⁴.

Στα 1881 ωστόσο, όπως και στα 1912, νέα εδάφη θα αποκτηθούν και νέα σημαντικά αστικά κέντρα θα ενταχθούν στην ελληνική επικράτεια. Τό ενδιαφέρον επικεντρώνεται σε τρεις περιπτώσεις πόλεων (Λάρισα, Σέρρες, Θεσσαλονίκη) όπου συγχρόνως ή λίγο μετά την ένταξή τους στο ελληνικό κράτος επιχειρείται μια συνολική αναδιάρθρωση του βίαια κατεστραμμένου πολεοδομικού ιστού της.

Λάρισα: Η Λάρισα, όπως και η Καρδίτσα, καίγεται στα 1882, ένα χρόνο μετά την απελευθέρωσή της, και ξανασχεδιάζεται με νέα ορθογωνική τάξη. Ο επανασχεδιασμός γίνεται βασισμένος στην γενικά ισχύουσα νομοθεσία και εμφανίζει οξυμμένα όλα τα προβλήματα που την χαρακτηρίζουν, οδηγώντας στην συνειδητοποίηση της ανεπάρκειάς της: υψηλό κόστος αποζημιώσεων που απαιτείται από τους κατοίκους για τις ρυμοτομήσεις, ιδιότυπες κατατμήσεις οικοπέδων που δεν διαθέτουν τις απαιτούμενες διαστάσεις της αρτιότητας, αλλά και έλλειψη ενδιαφέροντος εγκατάστασης κατοίκων και επένδυσης των αναγκαίων κεφαλαίων. Η ανοικοδόμησή της θα βραδύνει και θα ξεμπλοκαριστεί μόνο με την κρατική παρέμβαση στο επίπεδο της χρηματοδότησης (σύναψη από τον δήμο ενός δανείου 500.000 δρχ.)¹⁵, με την αναμόρφωση του σχεδίου και την θέσπιση ειδικών, ευεργετικών αρτιοτήτων¹⁶. Η συνοριακή πόλη θα πάρει την καινούργια μορφή της δέκα χρόνια μετά, και ο ενθουσιασμός που προκαλεί η εκσυγχρονισμένη όψη της και ο εν δυνάμει ρόλος της ως προχωρημένου ελληνικού φυλακίου θα καταγραφεί από τους ιστορικούς της πόλης¹⁷:

«Εφθάσαμεν εις τὴν Λάρισαν... Τὴν Λάρισαν τὴν νέαν, τὴν ἀνοικτόδρομον, τὴν ρυμοτομηθεῖσαν, τὴν μὲ γραμμὰς εὐρείας, τολμηράς, τὴν ὑποστᾶσαν ἀληθὲς ἑξοκίλιασμα, τὴν ζετουρισθεῖσαν, τὴν Λάρισαν μὲ τὸ εὐρύ της μέλλον, σταθμὸν ἐνώσεως μὲ τὴν Ἑυρώπην, σταθμὸν προόδου πρὸς Μακεδονίαν, σταθμὸν πολιτισμοῦ ὅλης τῆς Θεσσαλίας, σταθμὸν ἀγροτικῆς ἐπανάστασης, κοινωνικῆς ἀναδιοργάνωσης».

Σέρρες: Η πόλη πυρπολείται στα 1913 κατά την υποχώρηση του βουλγαρικού στρατού. Η ελληνική διοίκηση προχωρεί αμέσως στον επανασχεδιασμό της. Στην προσπάθεια της να παρακάμψει τα γνωστά προβλήματα της εν ισχύι νομοθεσίας ακολουθεί μια νεωτεριστική διαδικασία που παραμερίζει το ζήτημα των χρηματικών αποζημιώσεων (από τους ιδιώτες και τον δήμο) εισάγοντας το εργαλείο του αστικού αναδασμού, και επιχειρεί να αναδιρθώσει ολόκληρη την πόλη καταθέτοντας ως τίμημα την γη του δημοσίου. Η χρήση του αναδασμού, επιτρέποντας σημαντικές αλλαγές σε σχέση με την υπάρχουσα

κατάσταση, υποχρεώνει ωστόσο σε κάποιο σεβασμό των βασικών χαρακτηριστικών της παραδοσιακής δομής της πόλης¹⁸.

Θεσσαλονίκη: Η Θεσσαλονίκη καίγεται το 1917 και η έκταση, το ρηξικέλευθο και η αποτελεσματικότητα με την οποία αντιμετωπίζει η ελληνική κυβέρνηση τον επανασχεδιασμό της, μαζί με την σχεδόν εκφρασμένη ανακούφισή της για το γεγονός της πυρκαγιάς, ξεπερνούν κάθε προηγούμενη πρακτική συνιστώντας από μόνα τους πεδίο έρευνας¹⁹.

Η Θεσσαλονίκη έχει υποστεί στο πλαίσιο του οθωμανικού εκσυγχρονισμού μια μερική αναπροσαρμογή του χώρου της (1866-1900). Η ορθολογικοποίησή του χωνεύεται με αργούς ρυθμούς και εξυπηρετεί τον μεταπρατικό, διεθνοποιημένο χαρακτήρα της πόλης. Η ανάγκη «ανοίγματος» της είχε γίνει πιεστική λόγω της αρχόμενης κοινωνικής διαστρωμάτωσης στην επιλογή του τόπου εγκατάστασης των κατοίκων της (ανατολικές και δυτικές επεκτάσεις εκτός ιστορικού πυρήνα, ανασχεδιασμός της περιοχής Αγίας Σοφίας μετά την πυρκαγιά του 1890), των οποίων ωστόσο το μεγαλύτερο τμήμα εξακολουθεί να περιορίζεται από τους κοινοτικούς δεσμούς. Η παρουσία της ελληνικής κοινότητας είναι μειονοτική. Το ελληνικό κράτος χρειάζεται και φοβάται την πολύγλωσση, πολύβρυσχη, πολυπρόσωπη, Θεσσαλονίκη.

Ειδικά για την Θεσσαλονίκη η μορφή που θα επιλεγεί δεν μπορεί να αρκωθεί στην απλότητα του υποδάμειου συστήματος. Απαιτείται ένα μοντέλο που υποκαθιστά την πολύπλευρη πολιτιστική παράδοση της πόλης με ένα «νέο» διεθνές στυλ. Ταυτόχρονα ο ρόλος που της προορίζεται πέρα από το πλαίσιο των εθνικών συνόρων, η ύπαρξη μιας έντονης χρηματικής ρευστότητας στην πόλη, οι ανάγκες προσαρμογής των δικτύων της στην κίνηση με αυτοκίνητο, η υιοθέτηση λόγω της ηθελημένης αύξησης των αξιών της γης, νέων τεχνικών για πολυόροφα κτίρια, θα εξυπηρετηθούν θαυμάσια από τον καινούργιο, σε διεθνές επίπεδο, χαρακτήρα που παίρνει η πολεοδομία στα χρόνια αυτά. Προσκαλούνται ξένες προσωπικότητες και διεθνώς γνωστοί πολεοδόμοι, και η πολεοδομική επέμβαση σχεδιάζεται, διαφημίζεται και λειτουργεί σε επιχειρηματικές βάσεις, κινητοποιώντας τόσο το διεθνές ενδιαφέρον όσο και τις οικονομικές δυνάμεις της πόλης. Ταυτόχρονα παρέχει την ευκαιρία να αναπτυχθεί για πρώτη φορά επίσημος λόγος για τον εκσυγχρονιστικό-μεταρρυθμιστικό χαρακτήρα της πολεοδομίας, την κοινωνικοποίηση της υπεραξίας της πολεοδόμησης, τον ρόλο του κράτους στην οργάνωση του χώρου, κλπ. Σημαντικές επίσης είναι οι πολιτικές επιπτώσεις της επέμβασης, καθώς μέσω του ανασχεδιασμού της πόλης η κυβέρνηση επιτυγχάνει:

— απόλυτο κεντρικό έλεγχο του χώρου και της οικονομίας της πόλης για σειρά ετών,

— επιβλητική παρουσία της ελληνικής διοίκησης,

— διεθνή ακτινοβολία της Θεσσαλονίκης λόγω ενός έργου τόσο μεγαλύτερου,

— κινητοποίηση οικονομικών συμφερόντων άλλων ελληνικών περιοχών για επενδύσεις στην πόλη.

Επιχειρώντας μια συνόψιση, κατά την εξέλιξη της ελληνικής πόλης και πολεοδομίας στο διάστημα ως το 1923, εμφανίζονται τρία μοντέλα ανάπτυξης πολεοδομικών ιστών:

— Για την δημιουργία νέων οικισμών (μετακινήσεις κατεστραμμένων πόλεων, ιδρύσεις νέων και επεκτάσεις υπαρχόντων οικισμών) υιοθετείται μια απλή, επαναλαμβανόμενη ορθογωνική ρυμοτομία (που διακόπτεται ή αλλάζει φορά μόνο όταν υπάρξει φυσικό ή τεχνητό εμπόδιο), κανονικά σχήματα οικοπέδων με πρόσωπο στον δρόμο, και πλατείες (κενοί χώροι) που προκύπτουν κατά κανόνα με την αφαίρεση ενός οικοδομικού τετραγώνου.

— Για την ανανέωση υπαρχόντων τμημάτων ακολουθούνται οι εξής κανόνες: Σε κάθε πόλη ορίζονται οι τρεις σημαντικότεροι δρόμοι και γίνεται προσπάθεια να διαπλατυνθούν και να ευθυγραμμισθούν, ενώ επιβάλλονται σχετικά μεγάλα εμβαδά οικοπέδων (γύρω στα 100 τ.μ.) και ορθογωνισμός τους. Το υπόλοιπο ιστορικό τμήμα με μικρότερα και λιγότερο κανονικά οικόπεδα (έως 50 τ.μ.) αναπαράγει μια απλούστερη μορφή του παλιότερου ιστού. Με εξοντωτικές δαπάνες του τοπικού δήμου διανοίγεται μια κεντρική πλατεία. Τέλος θεσπίζονται ειδικές ρυθμίσεις για τις περιοχές των «εμπορικών τμημάτων» ή «αγορών» όπου και όταν εμφανίζονται στις παραδοσιακές πόλεις: επιτρέπονται πολύ μικρά εμβαδά οικοπέδων (15 τ.μ.) για να στεγασθούν μόνον εμπορικές λειτουργίες. Ας σημειωθεί ότι η ειδική αυτή μεία της πολεοδομικής νομοθεσίας μας πληροφορεί για την ιστορική ανάπτυξη ξεχωριστών περιοχών αγοράς στις ελλαδικές πόλεις²⁰.

— Η εμπειρία του σχεδιασμού της Θεσσαλονίκης, κατά την οποία πλέον ταυτίζεται απερίφραστα η ελληνοποίηση της πόλης με το εκσυγχρονιστικό-μεταρρυθμιστικό μοντέλο του νέου προσώπου της πολεοδομίας, θα αποτελέσει την αφετηρία μιας πλήρους αναμόρφωσης της κρατικής παρέμβασης στον χώρο. Το μοντέλο της Θεσσαλονίκης (θεσμοποιούμενο με το Ν.Δ. του 1923 «περί σχεδίων πόλεων, κωμών και συνοικισμών του κράτους...»), τον λίγο μεταγενέστερο Γενικό Οικοδομικό Κανονισμό, την εισαγωγή της οριζοντίου ιδιοκτησίας, κλπ., που ισχύουν μέχρι σήμερα) μεταφυτεύει στον ελληνικό χώρο την ευρωπαϊκή πολεοδομία και τα εργαλεία που χρησιμοποιεί για την πλήρη καθοδήγηση και τον έλεγχο της αστικής ανάπτυξης²¹. Η νέα αυτή θεσμοποιημένη αντιμετώπιση δεν θα παραμείνει αλώβητη κατά την εφαρμογή της στην Ελλάδα. Φιλτράρεται μέσα από την νοοτροπία που έχουν διαμορφώσει τα δύο προηγούμενα μοντέλα και υποχρεώνεται να προσαρμοσθεί μορφολογικά στις ιδιαιτερότητες του υπάρχοντος πολεοδομικού ιστού (ως προς την εγκατάστα-

ση των διαφόρων λειτουργιών, τα κενά και τα πλήρη του αστικού χώρου, την μορφή της οικοπεδικής κατάτμησης, κ.ά....). Συγχρόνως, από τα δύο βασικά στοιχεία της, το ένα που είναι η καθοδήγηση και ο έλεγχος της αστικής ανάπτυξης ατονεί, καθώς η πολιτεία θα επιλέξει, και πάλι, να μην παρέμβει περιοριστικά στην διαδικασία σχηματισμού των πόλεων, αφήνοντας το δεύτερο, που είναι η διαχείριση της υπεραξίας της πολεοδόμησης, να διαμορφωθεί ανεξέλεγκτα υπέρ της ιδιωτικής οικονομίας (αγορά της αστικής γης και παραγωγή της κατοικίας). Έτσι η ριζική τομή με το παρελθόν την οποία το νέο μοντέλο επαγγέλλεται δεν θα υλοποιηθεί. Οι νεοελληνικές πόλεις θα το ιδιοποιηθούν στην εξέλιξή τους, δημιουργώντας την σημερινή, φτωχή αλλά όχι πάντα απορριπτέα, και αμφιλεγόμενη²² ως προς τα στοιχεία της αστικότητας που περιέχει, αρχιτεκτονική και πολεοδομική τους μορφολογία.

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

1. Κατά την διακήρυξη του Καποδίστρια προς τους Έλληνες, της 6ης.8.1829, σύμφωνα με την οποία η Δ' Εθνοσυνέλευση τον εξουσιοδότησε να βρεί χρηματικούς πόρους για την αναζωογόνηση των επαρχιών: ανέγερση κατεστραμμένων πόλεων, βελτίωση της γεωργίας, αναζωογόνηση της φιλοτεχνίας και του εμπορίου. Βλ. *Αρχαία Ελληνική Παλιγγενεσία*, Τόμ. 2, 1973, αρ. 4, σ. 147-149 και *Λουκάτο* (1978:81).

2. Βλ. μελέτες Σπ. Λουκάτου για την Κόρινθο (1975), για την Τρίπολη (1977), για την συνολική προσπάθεια ανοικοδόμησης (1978) και για την Σπάρτη (1979).

3. Ψήφισμα της 3.6.1831, από όπου και όλοι οι όροι που παρατίθενται. Δημοσιεύεται από τον *Λουκάτο* (1978:102).

1. Βλ. *C. Krause - R. Z. Eckardt* (1977:56).

5. Βλ. νομοθεσία για τον νέο οικισμό των Κορινθίων και την παραχώρηση οικοπέδων σ' αυτόν: Β.Δ. της 19.3.1858 «περί της νέας των Κορινθίων πόλεως» κ.ά.

6. Β.Δ. του 1861 «περί ανεγέρσεως πόλεως εν τη θέσει Καστρί Λοκρίδος».

7. Β.Δ. της 3(15).7.1836 «περί του Συνοικισμού των Ψαρριανών εις Ερέτριαν», κ.ά.

8. Το ορθογωνικό σχέδιο ρυμοτομίας χρησιμοποιείται συστηματικά κατά τον 17ο, 18ο και 19ο αιώνα, κυρίως στις χώρες όπου παρατηρείται, ή προωθείται εποίκισμός και δημιουργία νέων πόλεων (Βόρεια και Νότια Αμερική, Αφρική, Αυστραλία, και Νότια και Ανατολική Ευρώπη, όπου ειδικά η Ελλάδα το θεσμοθετεί, *Lavedan 1952*). Χρησιμοποιείται επίσης σε περιπτώσεις επανασχεδιασμού πόλεων μετά από καταστροφές (προτάσεις για ανοικοδόμηση του Λονδίνου, 1666, Λισσαβόνα, 1756, κ.α.). Η πρώτη εμφάνισή του είναι πολύ παλιότερη και αποδίδεται στον Ιππόδαμο (5ος αιώνας π.Χ.). Επανερχεται φωτόσο κάθε φορά που εμφανίζεται έντονη πολεοδρυτική δραστηριότητα: πόλεις Μεγ. Αλεξάνδρου και επιγόνων, ρωμαϊκές πόλεις-στρατόπεδα, δημιουργία *bastides* στον 12ο και 13ο αιώνα... Απαρχή για τη νέα θεσμοθετημένη χρησιμοποίησή του δεν αποκλείεται να αποτελούν τα Ισπανικά βασιλικά διατάγματα του 1573, οι «νόμοι για τις Ινδίες» βάσει των οποίων ιδρύθηκαν εκατοντάδες αμερικάνικες πόλεις κατά τον 16ο, 17ο, 18ο αιώνα. Το ελληνικό Β.Δ. του 1835 παρουσιάζει ενδιαφέρουσες ομοιότητες με την ισπανική νομοθεσία των αποικιών (βλ. και *Reps, 1965:26-56*).

9. Βλ. Α. Καραδήμου-Γερόλυμπου (1983) και J. C. David (1982).
10. Β.Δ. της 9.4.1836 «περί εκτελέσεως του σχεδίου πόλεως Αθηνών». Β.Δ. της 12.11.1836 «περί προσθήκης εις το περί σχεδίου της πόλεως Αθηνών Διάταξη». Β.Δ. της 2.8.1839 «περί σχεδίου Ερμούπόλεως». Β.Δ. της 5.6.1842 «περί εφαρμογής των επί σχεδίου της πόλεως Αθηνών διατάξεων και εις τα λοιπά μέρη του Βασιλείου». Β.Δ. της 20.11.1842 «περί εκτελέσεως του σχεδίου Ερμούπόλεως». Νόμος ΣΚΒ' της 20.4.1867 «περί εκτελέσεως του σχεδίου των πόλεων και των κωμών του Βασιλείου». κ.λ.π....
11. Βλ. Κοκκίνη, Γκίκα (1974).
12. Κατά τον Κ. Μπίρη (1966:280) και η ιδιωτική αυθαίρετη ρυμοτόμηση γίνεται συνήθως με απλές ορθογωνικές χιράξεις.
13. Β.Δ. της 20.9.1852 «περί της κατεδαφίσεως επισφαλών οικοδομών». Β.Δ. της 9.10.1852 «περί της κατεδαφίσεως των κατά παράβασην ανεγειρομένων οικοδομών κ.λ.π.». Νόμος ΤΝΗ' του 1856, άρθρο 9: θέσπιση ζώνης στα όρια του οικισμού. Βλ. επίσης τις παρατηρήσεις του Κούρτη (1982) για την αυθαίρετη δόμηση.
14. Νόμος ΣΞΓ' του 1868 περί οδοποιίας, και τροποποιήσεις του με το Νόμο ΨΙΒ' του 1878, τον ΑΧΜΒ' του 1888, τον ΓΥΚΓ' του 1909... κλπ....
15. Βλ. Καλογιάννη (1963).
16. Β.Δ. της 4.9.1884 «περί των ορίων αρτιότητος των εν Λαρίση οικοπέδων».
17. Βλ. Αβραμοπούλου-Βουτσίλα (1962).
18. Βλ. Νόμο 455 «Περί ανοικοδομήσεως του εμπρησθέντος τμήματος της πόλεως των Σερρών», ΦΕΚ 372 της 11.12.1914.
19. Για μία πρώτη παρουσίαση του χαρακτήρα και των πολιτικών επιπτώσεων του επανασχεδιασμού της Θεσσαλονίκης βλ. Α. Καραδήμου-Γερόλυμπου (1984). Για το είδος του design που υιοθετείται βλ. Ν. Καλογήρου (1983).
20. Βλ. ενδεικτικά τις σχετικές διατάξεις για την Ερμούπολη (Β.Δ. της 20.11.1840), για τη Λάρισα (Β.Δ. της 4.9.1884) κλπ....
21. Συσχέτιση της οικονομικής ανάπτυξης της πόλης και της περιοχής επιρροής της με την εξέλιξη του χώρου της, πρόβλεψη και σχεδιασμός άμεσων και απώτερων μελλοντικών επεκτάσεων. Οργάνωση των χρήσεων γης κατά ζώνες (λειτουργικό zoning), οργάνωση των περιοχών κατοικίας κατά κοινωνικο-οικονομική κατηγορία (κοινωνικό zoning), συγκέντρωση και τονισμός των κεντρικών λειτουργιών (οικονομικών, διοικητικών, πολιτικών...), σχεδιασμός των οικείων υποδομών και κυκλοφορίας, κλπ....
22. Βλ. Αργυρόπουλο (1983).

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Μ. Αβραμοπούλου, Α. Βουτσίλα (1962), Λάρισα.
- Θ. Αργυρόπουλο (1983), "Η χαμένη πολεοδομική παράδοση του νεοκλασικισμού", *Πρακτικά Πανελ. Συνεδρίου: Νεοκλασική Πόλη και Αρχιτεκτονική*, Σπουδ. Ιστορίας Αρχιτεκτονικής, Α.Π.Θ., Θεσ/νίκη.
- Α. Βοϊβόνδα, Β. Κιζήλου, Ρ. Κλοτσινωτή, Σ. Κονταράτου, Γ. Πυργιώτη (1977), "Ρύθμιση του χώρου στην Ελλάδα. Μια σύντομη ιστορική επισκόπηση", *Αρχιτεκτονικά θέματα*, τόμ. 11, Αθήνα.
- Ρ. Ζ. Eckardt - G. Krause (1977), Μελέτη Ρυθμιστικού σχεδίου Ερέτριας, *Αρχιτεκτονικά θέματα*, τόμ. 11, Αθήνα.
- Εφημερίς της Κυβερνήσεως, έτη 1835 ως 1917.
- Εγκυκλοπαιδικό Λεξικό Έλευθερουδάκη (1929).

- Ν. Καλογήρου (1983), "Η ανοικοδόμηση της Θεσσαλονίκης από τον Ernest Hébrard", στα *Πρακτικά Πανελ. Συνεδρίου: Νεοκλασική πόλη και Αρχιτεκτονική*, Σπουδ. Ιστορίας Αρχιτεκτονικής, Α.Π.Θ., Θεσ/νίκη.
- Β. Καλογιάννη (1963), *Η Χρυσή Βίβλος της Λαρίσης*.
- Α. Καραδήμου-Γερόλυμπου (1983), "Εκσυγχρονισμός και πολεοδομία στη Θεσσαλονίκη του 19ου αιώνα", στα *Πρακτικά Πανελ. Συνεδρίου: Νεοκλασική πόλη και Αρχιτεκτονική*, Σπουδ. Ιστορίας Αρχιτεκτονικής, Α.Π.Θ., Θεσ/νίκη.
- Α. Καραδήμου-Γερόλυμπου (1984), "Θεσσαλονίκη 1917: Συνιστώσεις και εμβέλεια μιας πολεοδομικής επέμβασης", στο *Πόλη και Περιφέρεια*, τ. 8, Θεσ/νίκη.
- Σπ. Κοκκίνη, Γ. Γκίκα (1974), "Το πρώτο πολεοδομικό διάγραμμα του κάστρου και κατάλογος κτισμάτων", *Εταιρεία Ευβοϊκών Σπουδών*, τόμ. ΙΘ'.
- Χ. Κούρτη (1982), "Οι κρατικές επεμβάσεις στον οικιστικό τομέα στην Ελλάδα από το 1833 μέχρι σήμερα", *Δελτίο ΣΑΔΔΣ*, τ. 10, σ. 56-61.
- Γ. Λάββα (1983), "Αρχιτεκτονική και πολεοδομία (1830-1981)", στο *Ελλάδα, Ιστορία, Πολιτισμός*, τόμ. 9ος, εκδ. Μαλλιάρης, Θεσ/νίκη, σ. 184-230.
- Σπ. Λουκάτου (1975), "Ανακτιζόμενη μετεπαναστατικός Κόρινθος", *Πρακτικά Α' Συνεδρίου Κορινθιακών Ερευνών*, Αθήνα.
- Σπ. Λουκάτου (1977), "Η θεμελίωση της ελεύθερας Τριπόλεως επί Ι. Καποδιστρίου", *Πρακτικά Α' Συνεδρίου Αρχαϊκών Σπουδών*, Πελοποννησιακά, τόμ. ΙΒ', Αθήνα.
- Σπ. Λουκάτου (1978), "Η ανοικοδόμηση των ερειπωμένων πόλεων στην Ελεύθερη Ελλάδα επί Ιω. Καποδίστρια", στο *Έτος Καποδίστρια*, Αφιέρωμα Υπ. Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, Αθήνα, σελ. 79-207.
- Σπ. Λουκάτου (1979), "Εγγραφα ανακτίσεως της Αρχαίας Σπάρτης επί Ιω. Καποδίστρια", *Πρακτικά Α' Λακωνικού Συνεδρίου*, Αθήνα, σελ. 286-301.
- Κ. Μπίρη (1966), *Αι Αθήναι από του 19ου έως τον 20ον αιώνα*, Αθήνα.
- Β. Παναγιωτοπούλου (1980), "Η βιομηχανική επανάσταση και η Ελλάδα, 1832-1871", στο *Εκσυγχρονισμός και Βιομηχανική Επανάσταση στα Βαλκάνια τον 19ο αιώνα (1981)*, Θεμέλιο, Αθήνα, σελ. 216-236.
- Δ. Ρόκου (1981), *Κτηματολόγιο και αναδασμός, Πολιτική γης*, εκδ. Μαυρομάτη, Αθήνα.
- Ι. Τραυλού, Α. Κόκκου (1977), "Πολεοδομία και αρχιτεκτονική", στο *Ιστορία Ελλ. Έθνους*, τ. 13ος, Εκδοτική Αθηνών.
- Β. Φίλια (1977), "Ελληνική κοινωνία" στο *Ιστορία Ελλ. Έθνους*, τ. 13ος, Εκδοτική Αθηνών.

- I. Cerdó (1979), *La théorie générale de l'urbanisation*, ed. Seuil, Paris 6.
- J. C. David (1982), "Urbanisation spontanée et planification. Le faubourg ancien nord d'Alep", *Cahiers de la Recherche Architecture*, no 10-11.
- P. Lavedan (1952), *Histoire de l'Urbanisme, époque contemporaine*. Ed. H. Laurens, Paris.
- P. Lavedan (1952), *Histoire de l'Urbanisme, Renaissance*, Ed. H. Laurens, Paris.
- J. W. Reys (1965), *The Making of Urban America*, Princeton University Press, Princeton, N. Jersey.
- P. Sica (1980), *Storia dell'urbanistica: Il Novecento*, ed. Laterza.