

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΝΕΟΚΛΑΣΙΚΙΣΜΟΣ:

Η ελληνική πολεοδομία στο 19ο αιώνα

Παναγιώτης Τσακόπουλος

Αρχιτέκτων Ε.Μ.Π., D.P.L.G., Δρ Χωροταξίας Paris-X

Ο 19ος αιώνας αποτελεί σημαντικό σταθμό στην πολεοδομική ιστορία των χωρών της νότιας και της ανατολικής Μεσογείου, αφού κατά τη διάρκειά του το μοντέλο της οθωμανικής ή ισλαμικής πόλης αντικαθίσταται, περισσότερο ή λιγότερο βίαια, με ή χωρίς τη συναίνεση των τοπικών κοινωνιών, από το δυτικό πολεοδομικό μοντέλο, ως συνέπεια ενός γενικότερου πολιτικο-οικονομικού και κοινωνικού μετασχηματισμού. Η σταδιακή κατάρρευση της οθωμανικής αυτοκρατορίας και ο σχηματισμός των βαλκανικών εθνικών κρατών, καθώς και οι γαλλικές αποικιοκρατικές εκστρατείες στη βόρεια Αφρική, συνοδεύονται από ριζικές επεμβάσεις στον αστικό χώρο, στο θεσμικό και μορφολογικό επίπεδο, με στόχους τόσο πολεοδομικούς και στρατιωτικούς όσο και ιδεολογικούς, και με άξονα τη χάραξη μιας νεοκλασικής μορφολογίας πάνω σε οργανικά ανεπτυγμένους πολεοδομικούς ιστούς¹.

Όργανο του μετασχηματισμού οι Ευρωπαίοι στρατιωτικοί μηχανικοί και αρχιτέκτονες, Γάλλοι βέβαια στην Αίγυπτο και τη βόρεια Αφρική, Γάλλοι και Βαυαροί στην Ελλάδα, Αυστριακοί και Γερμανοί στη Ρουμανία και τη Σερβία, Τσέχοι και Ρώσοι στη Βουλγαρία. Μεταφέρουν στις χώρες που υπηρετούν τη θεωρία και την πρακτική για την πόλη που η σκέψη του Διαφωτισμού επεξεργάστηκε στο δεύτερο μισό του 18ου αιώνα και που στην αρχιτεκτονική και την πολεοδομία εκφράστηκε με το κίνημα του νεοκλασικισμού. Πρόκειται για μια φονεσιολιστική προσέγγιση της πόλης και του κτίzein, που βλέπει την τεχνική ως το κατεξοχόν όργανο παραγωγής του χώρου². Δεν είναι απλά ένα καινούργιο ύφος ή μια νέα μορφολογία, αλλά μια διαφορετική σύλληψη του χώρου, πράγμα που εξηγεί και την ποικιλία των εκφράσεών της, τόσο στην αρχιτεκτονική όσο και στην πολεοδομία. Η σκέψη για την πόλη συγκεκριμενοποιείται όλο και περισσότερο σε νομοθετικά κείμενα, με αντικείμενο την αξιοποίηση της αστικής γης, την υγιεινή και τη χωροθέτηση των ενοχλητικών χρήσεων, την κυκλοφορία και τον έλεγχο των αστικών δραστηριοτήτων: ο σχεδιασμός των πόλεων γίνεται υπόθεση της διοίκησης, των γιατρών και των μηχανικών.

Μπορούμε να διακρίνουμε δυο κύριες φάσεις στην ιστορία της ελληνικής πόλης του 19ου αιώνα. Η πρώτη καλύπτει την περίοδο της διοίκησης Καποδίστρια (1828-1832) και τα πρώτα χρόνια της Αντιβασιλείας και της Βασιλείας του Όθωνα (1833-1843), ενώ η δεύτερη την περίοδο μετά το 1856 και ως το 1912. Στο ενδιάμεσο (1843-1856), η αποχώρηση των ξένων μηχανικών και αρχιτεκτόνων από τις δημόσιες υπηρεσίες και η πολιτική και οικονομική αστάθεια προκαλούν αδράνεια και στο θεσμικό και στο σχεδιαστικό επίπεδο.

Η έρευνα της ελληνικής πολεοδομίας του 19ου αιώνα ξεκινά συστηματικά μόλις την τελευταία εικοσαετία³. Τρία συνέδρια και δύο εκθέσεις σχεδίων πόλεων, στις αρχές της δεκαετίας του '80⁴, κωδικοποιούν ένα σημαντικό υλικό, που εμπλουτίστηκε τα χρόνια που ακολούθησαν με αυτοτελείς δημοσεύσεις, ανακοινώσεις και επιστημονικά προγράμματα⁵. Εξάλλου, πολλά αρχεία στην Ελλάδα και στο εξωτερικό περιέχουν μεγάλον όγκο στοιχείων, από τα οποία μόνο ένα μέρος έχει μέχρι τώρα μελετηθεί. Πρόκειται κυρίως για τα Γενικά Αρχεία του Κράτους στην Αθήνα, το Αρχείο Χαρτών του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και διάφορα αρχεία δήμων ή νομών. Από τα ευρωπαϊκά αρχεία θα αναφέρουμε τα πολύ σημαντικά Αρχεία του γαλλικού στρατού⁶.

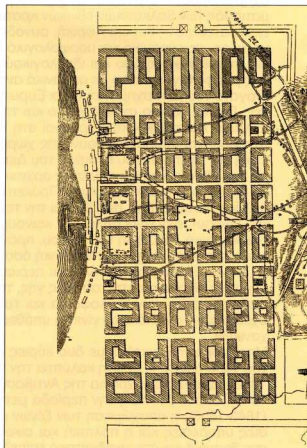
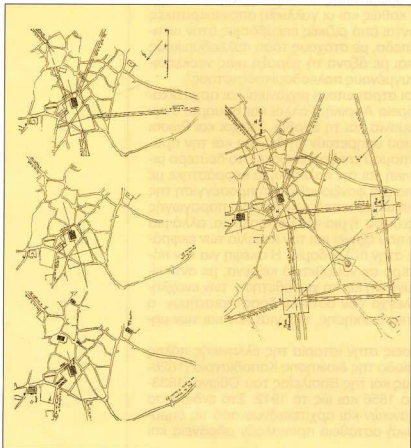
Η πρώτη περίοδος(1828-1843)

Οι νεοελληνικές πόλεις μετά την ανακήρυξη της Ανεξαρτησίας...

Μετά από δέκα χρόνια πολέμου, οι περισσότερες πόλεις και οικισμοί του νότιου ελληνικού χώρου καταστράφηκαν και εγκαταλείφθηκαν από τον πληθυσμό τους, η παραγωγή αποδιοργανώθηκε και το υπάρχον οικονομικό και κοινωνικό δίκτυο κατέρρευσε. Η ανακήρυξη του ανεξάρτητου ελληνικού κράτους αφήνει έξω από τα όρια του τις πιο σημαντικές από οικονομική άποψη ελληνικές επαρχίες. Τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα του ελληνικού χώρου, όπως η Θεσσαλονίκη, τα Γιάννενα ή η Λάρισα, παραμένουν υπό οθωμανική κυριαρχία, ενώ τα αστικά κέντρα του ανεξάρτητου κράτους χάνουν μεγάλο μέρος της σημασίας τους, ευρι-

σκόμμενα αποκομμένα από τον οθωμανικό κορμό ή χάνοντας τον πολιτικό, διοικητικό ή στρατιωτικό τους ρόλο (χαρακτηριστικό παράδειγμα η Τρίπολη, οθωμανική πρωτεύουσα του Μοριά, και οι παράλιες αμυντικές θέσεις Μεθώνη, Κορώνη, Ναβαρίνο). Αντίθετα, πόλεις των οποίων η οικονομία βασιζόταν στο εμπόριο των προϊόντων της αγροτικής ενδοχώρας τους υφίστανται λιγότερο τα αποτελέσματα του περιορισμού του "οικονομικού τους χώρου", ενώ άλλες, όπως η Πάτρα ή η Ερμούπολη (κέντρα εμπορίου προς την Ευρώπη), γνωρίζουν σημαντική ανάπτυξη⁷. Βρισκόμαστε, λοιπόν, μετά το 1830, μπροστά σε μια αναδιάρθρωση του δικτύου των αστικών κέντρων της νέας Ελλάδας, με μετάθεση ή με ανακατανομή των οικονομικών δραστηριοτήτων και με την ανάγκη δημιουργίας ενός νέου πολι-

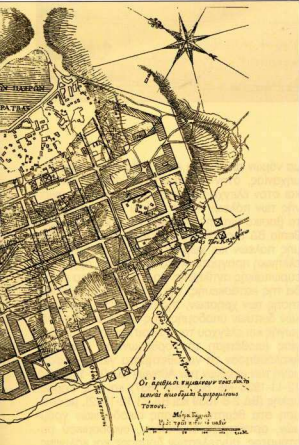
1. Τρίπολη. Φάσες εξέλιξης του σχεδίου Garnot-Βούλγαρη, με χωρικό υπόθετο τον οθωμανικό ιστό, 1828 (σύμφωνα με Ρ. Tsakopoulos, L'urbanisme).



τικού και οικονομικού δικτύου. Ταυτόχρονα, μια από τις βασικές προτεραιότητες της διοίκησης, τόσο επί Καποδίστρια όσο και επί Βαυαρών, είναι η αστικοποίηση της χώρας και μια νέα ιεράρχηση του χώρου, που αντιμετωπίζει προνομιακά την πόλη, με μέτρα όχι μόνο διευθέτησης αλλά και σχεδιασμού. Σε μια μικρή σχετική περίοδο 15 περίπου χρόνων εκπονούνται δεκάδες πολεοδομικά σχέδια, ενώ οργανώνεται σταδιακά ο διοικητικός μηχανισμός που θα θέσει σε εφαρμογή την πολεοδομική πολιτική. Στην περίοδο του Καποδίστρια σχεδιάζονται τα καταστραμμένα από τον πόλεμο κέντρα της Πελοποννήσου κυρίως, όπως και οι παράλιες οχυρωμένες θέσεις, που θεωρήθηκαν ακόμα χρήσιμες στο αμυντικό δίκτυο, ενώ στην πρώτη οθωνική περίοδο δίνεται βάρος κυρίως σε εμπορικά κέντρα της Πελοποννήσου και της Στερεάς (Μέγαρα, Θήβα, Αγρίνιο) και στις παράλιες πόλεις, όπου είναι εντονότερες οι τάσεις αστικοποίησης (Χαλκίδα, Αθήνα, Μήλου, Ερμούπολη)⁸. Η ίδρυση νέων πόλεων (Ιτέα, Λιδωρίκι, Σπάρτη, Μεγαλόπολη, Ερέτρια) φιλοδοξεί να καλύψει τις ανάγκες ενός εποικιστικού σχεδίου από Έλληνες της διασποράς ή ξένους, σχεδίου που στο μεγαλύτερο μέρος του έμεινε στα χαρτιά⁹. Η νέα ιεράρχηση του αστικού δικτύου καθορίζεται από την επιλογή των Αθηνών ως νέας πρωτεύουσας το 1834, που γίνεται ο μοναδικός σχεδόν πόλος της πολιτικής εξουσίας και των οικονομικών δραστηριοτήτων και θα επισκιάσει σύντομα την ανάπτυξη των περιφερειακών κέντρων.



3. Άργος, το σχέδιο του R. de Borroczen, 1831 (έκδοση Αρχείου Χαρτών Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε., 1984).

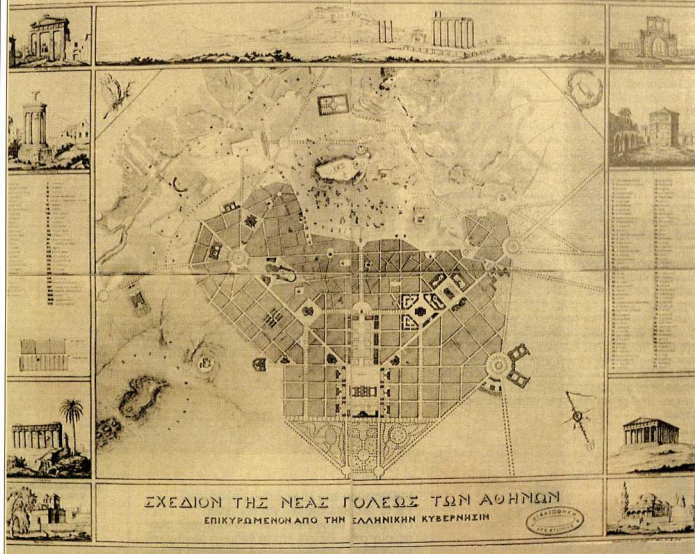


Η μεταφορά των ευρωπαϊκών προτύπων και το θεσμικό πλαίσιο για την πόλη

Οι πρώτες αποφάσεις του Καποδίστρια σκοπεύουν στον έλεγχο και τη θεσμική οργάνωση του χώρου, σύμφωνα με τα σύγχρονα ευρωπαϊκά πρότυπα: απογραφή του πληθυσμού, νέα διοικητική διαίρεση, που επιχειρεί να αντιπαρατεθεί στο κοινοτικό σύστημα της οθωμανικής περιόδου ενισχύοντας την κεντρική εξουσία, σύνταξη του Χάρτη της Ελλάδας, σύνταξη πολεοδομικών σχεδίων και εγκαθίδρυση του νομοθετικού πλαισίου για τη ρυμοτομία και την υγιεινή στις πόλεις, την κατασκευή και ασφάλεια των οικοδομών και την ανέγερση νέων οικισμών (με δωρεάν παραχώρηση γης στους εποίκους)¹⁰.

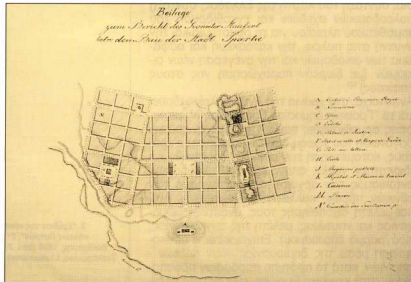
Αντίστοιχα, στα χρόνια της Αντιβασιλείας ιδρύεται το "Γραφείο Δημοσίου Οικονομίας"¹¹, με ευρείες αρμοδιότητες πάνω στον έλεγχο και την οργάνωση του χώρου (χαρτογράφηση του κράτους, καταμέτρηση των εθνικών, δημοτικών και ιδιόκτητων γαιών, απογραφή του πληθυσμού, εντοπισμός των αρχαιοτήτων, καταγραφή των εθνικών πόρων, καλλιέργειών, εμπορίου κλπ. και μελέτη αξιοποίησής τους, ανάπτυξη βιομηχανίας και ναυτιλίας, μελέτη της συγκοινωνίας, πρόγραμμα εποικισμού). Επιχειρείται η αστικοποίηση μέσω της δημιουργίας νέων πόλεων - αποικιών, κατά το πρότυπο παρόμοιων προσαπειρών στην κεντρική Ευρώπη, ενώ ένα νέο πλέγ-

2. "Σχέδιον της νέας πόλεως Πατρών", Στ. Βούλαργης, 1829 (από P. Tsakopoulos, L'urbanisme).



4. Αθήνα, το σχέδιο Κλεάνθη-Schaubert, 1832 (από Υπουργείο Πολιτισμού, Αθήνα Ευρωπαϊκή Υπόθεση).

5. Σπάρτη, το σχέδιο Stauffert, 1834 (Γενικό Αρχείο του Κράτους, Υπ. Εσπ., Φακ. 114).



μα νόμων αποβλέπει στην ενθάρρυνση της βιομηχανίας, στην επέκταση του οδικού δικτύου και στον έλεγχο της κατασκευής και της υγιεινής των πόλεων¹². Θα πρέπει να αναφέρουμε το βασικό για την ελληνική πολεοδομική νομοθεσία ΒΔ της 15-5-1835, "Περί υγιεινής οικοδομής πόλεων και χωριών", που μεταφέρει στην ελληνική πραγματικότητα τις βασικές αρχές της ευρωπαϊκής αντίληψης για την πόλη, στα επίπεδα της κατασκευής, της υγιεινής, της χωροθέτησης των χρήσεων, της πρόβλεψης των βασικών δικτύων υποδομής, της διαδικασίας παραγωγής και ελέγχου του χώρου και της μορφολογίας (ισοθέτηση του ορθογωνικού κανάβου). Ακολούθησαν τα νομοθέτηματα για την εφαρμογή των σχεδίων των Αθηνών (ΒΔ 9-4-1836, ΒΔ 12-11-1836 και ΒΔ 28-9-1837) και της Ερμούπολης (ΒΔ 2-8-1839 και ΒΔ 23-12-1842), με εστίαση στα θέματα τήρησης οικοδομικών γραμμών, αρτιότητας οικοπέδων, οικοδομικού συστήματος, συντελεστών δόμησης και κάλυψης,

έγκρισης των σχεδίων οικοδομών και ελέγχου της νομιμότητας των κατασκευών από τη δημόσια αρχή, κλπ.¹³. Μπορούμε δηλαδή να θεωρήσουμε τα κείμενα αυτά ως τους προάγγελους των μεταγενέστερων Γενικών Οικοδομικών Κανονισμών.

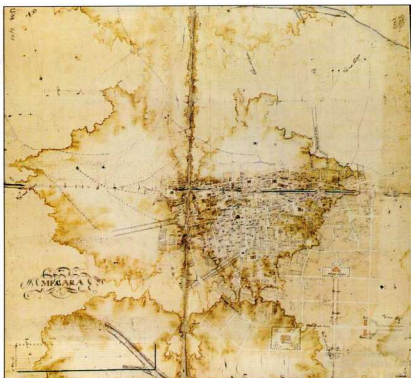
Τα σχέδια πόλεων ως μέσα οργάνωσης του χώρου και ιδεολογικής σημάτωσης

Η παρουσία στις κρατικές υπηρεσίες Ευρωπαίων στρατιωτικών μηχανικών ή ετεροχθόνων Ελλήνων έχει αυτονόητη σημασία για το σχεδιασμό και την εφαρμογή της πολεοδομικής πολιτικής. Οι αξιωματικοί του Μηχανικού ή οι στρατιωτικοί γεωγράφοι του γαλλικού εκστρατευτικού σώματος και οι Έλληνες αξιωματικοί του "Σώματος των επί της οχυρωματοποιίας και αρχιτεκτονικών αξιωματικών" στα χρόνια του Καποδίστρια, καθώς και οι Βαυαροί αρχιτέκτονες και γεωμέτρεις του Αρχιτεκτονικού και Τοπογραφικού Τμήματος της Γραμματείας των Εσωτερικών, στα χρόνια της Αντιβασιλείας και του Όθωνα, γίνονται το μέσο μεταφοράς στο νέο κράτος της σύγχρονης ευρωπαϊκής σκέψης και πρακτικής για την οργάνωση του χώρου.

Ωστόσο, ο σχεδιασμός των πόλεων στη μετεπανάστατική Ελλάδα δεν θα μπορούσε να είναι πρόβλημα καθαρά τεχνικό. Θα είναι αναγκαστικά και μέσο σημάτωσης της ρήξης με το παρελθόν, σε επίπεδο ιδεολογικό και μορφολογικό – στις κυριότερες πόλεις του αστικού δικτύου της οθωμανικής εποχής, με αιχμή τη νέα πρωτεύουσα. Για το μηχανικό Σταμάτι Βούλγαρη, οι επεμβάσεις που προτείνει για το Ναύπλιο θα σηματούουν το πρώτο βήμα της πόλης "από τη βαρβαρότητα στον πολιτισμό". Η γεωμετρία εισάγεται για πρώτη φορά στον ιστό των ελληνικών πόλεων, ως όργανο διευθέτησης αλλά και ιδεολογικής σημάτωσης. Το γενεσιουργό στοιχείο των σχεδίων που συντάσσονται για τους υπάρχοντες οικισμούς είναι συνήθως το κεντρικό τζαμί ή κάποιο άλλο δημόσιο οθωμανικό κτήριο που είχε διασωθεί από τις καταστροφές του πολέμου και είχε μετατραπεί σε εκκλησία, νοσοκομείο ή στρατώνα. Το παλαιό τζαμί, που στην οθωμανική πόλη βρισκόταν σε ακανόνιστο περικλειστο χώρο, εμφανίζεται τώρα να δεσπόζει μιας δημόσιας πλατείας με γεωμετρική μορφή, της οποίας γίνεται το σημείο προοπτικής και καθορίζει τον άξονα συμμετρίας. Οι νέοι άξονες διχοτομούν τις "διχάλες" του ατρακτοειδούς ιστού της οθωμανικής πόλης, δημιουργώντας ταυτόχρονα το πλαίσιο ενός ορθογωνικού σχεδίου¹⁴.

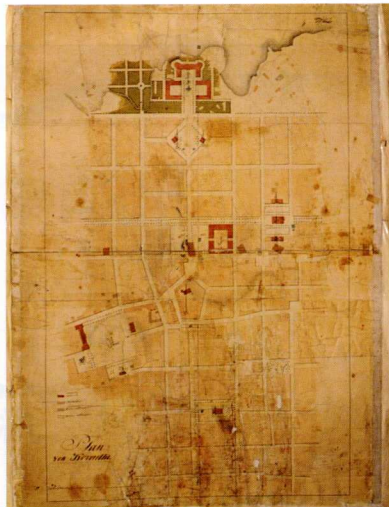
Ιδιαίτερα ενδιαφέροντα είναι τα σχέδια του Στ. Βούλγαρη για την Τρίπολη (1828, εικ. 1) και την Πάτρα (1829, εικ. 2), όπου ο Κερκυραίος μηχανικός χρησιμοποιεί ως συνθέσεις αφηρητής μοντέλα ιδανικών πόλεων της Αναγέννησης, σε συνδυασμό (στο σχέδιο της Πάτρας) με στοιχεία των γαλλικών πόλεων της ναπολεόντειας περιόδου, όπως ο ομοιογενής ορθογωνικός κάναβος των οικοδομικών τετραγώνων, που υπερτίθεται στο αρχικό ιδεατό σχήμα. Εξίσου ενδιαφέρον είναι το σχέδιο του R. de Borroczun για το Άργος (1831, εικ. 3).

Στην περίοδο της Αντιβασιλείας, οι αρχιτέκτονες Schaubert και Κλεάνθης, μαθητές στη



6. Μέγαρα, το σχέδιο Schaubert, 1836 (έκδοση Αρχείου Χαρτών Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε.).

7. Κέρνθος, το σχέδιο Schaubert, 1836 (Αρχείο Χαρτών Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε.).





8. Σχέδιο για το Αθῆνιο, 1843 (έκδοση Αρχαίου Χαρτών Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε.).

9. "Σχέδιον του χωρίου Σινάνου" (Μεγαλόπολη), 1837 (έκδοση Αρχαίου Χαρτών Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε.).



Bauakademie του Βερολίνου ενός από τους πρωτεργάτες του γερμανικού νεοκλασικισμού, του Schinkel, βάζουν τη σφραγίδα τους στη μορφολογία των πολεοδομικών σχεδίων. Στο έργο τους δεσπόζουσα θέση κατέχει ο σχεδιασμός της νέας πόλης των Αθηνών (1832, εικ. 4), προορισμένη να γίνει η πρωτεύουσα του ελληνικού βασιλείου. Δεν θα αναλύσουμε εδώ τις μορφολογικές συντεταγμένες του σχεδίου: θα σημειώσουμε μόνον ότι συνδυάζει άξονες και εστιακά σημεία σε μια γεωμετρική σύνθεση με έντονο συμβολικό χαρακτήρα και ένα συνεχή διάλογο της αρχαίας τοπογραφίας με τους σημαντικότετους χώρους της νέας πόλης (βλ. το μνημειακό άξονα της γεωμετρικής σύνθεσης με τους δύο πόλους, το παλάτι του μονάρχη και τα Προπύλαια της Ακρόπολης)¹⁵. Το σχέδιο της Αθήνας θα επηρεάσει ευθέως τη σύνθεση του γεωμέτρη Stauffert για τη νέα πόλη της Σπάρτης (1834, εικ. 5). Ο Schaubert και ο Κλεάνθης συντάσσουν ακόμα το σχέδιο της Ερέτριας (1834) και ο Schaubert, μόνος, τα σχέδια των Μεγάρων (1836, εικ. 6) και της Κορίνθου (1836, εικ. 7), όπου, στα πλαίσια μιας ενιαίας γεωμετρικής σύνθεσης, η εφαρμογή του λεξιλογίου του νεοκλασικισμού δικαιώνεται αφ'εαυτής και ο υπάρχων ιστός δεν συνιστά παρά την αφορμή για ορισμένες χαράξεις. Ωστόσο, σχέδια όπως αυτά της Σπάρτης και της Κορίνθου δεν αποτελούν τον κανόνα στην πρώτη οθωνική περίοδο, αφού οι συγκρατημένες επεμβάσεις διευθέτησης των υπαρχόντων ιστών (εικ. 8) ή οι υποδάμειες επεκτάσεις σχεδίων (εικ. 9) εξακολουθούν να αποτελούν τον κανόνα για το Αρχιτεκτονικό Τμήμα της Γραμματείας των Εσωτερικών.

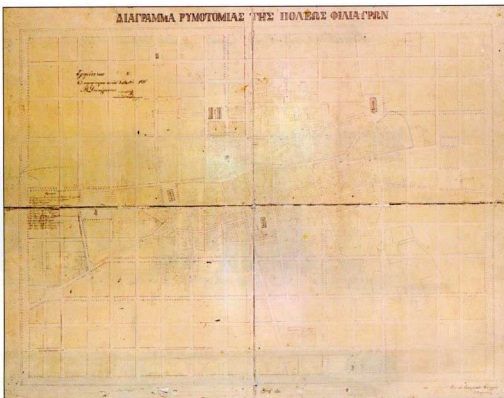
Η δεύτερη περίοδος (1856-1913)

Μια περίοδος εσωτερικής ανασυγκρότησης

Μια νέα περίοδος για την ελληνική πολεοδομία ξεκινά αμέσως μετά τα μέσα του 19ου αιώνα. Με το τέλος του πολέμου της Κριμαίας εντατικοποιείται

η ευρωπαϊκή διείσδυση στα Βαλκάνια και τη Μέση Ανατολή, με αποτέλεσμα σημαντικούς μετασχηματισμούς στις περιοχές αυτές. Οι ελληνικές κυβερνήσεις εγκαταλείπουν τη χίμαιρα της "Μεγάλης Ιδέας" και στρέφονται στα μέγала προβλήματα της χώρας σε μια περίοδο εσωτερικής ανασυγκρότησης. Την πολεοδομική δραστηριότητα στην Ελλάδα στο δεύτερο μισό του 19ου αιώνα μπορούμε να την συσχετίσουμε περισσότερο με την αντίστοιχη στα νέα εθνικά βαλκανικά κράτη, παρά μ'αυτήν στην Ευρώπη, όπου η βιομηχανική πόλη έχει από καιρό θέσει προβλήματα διαφορετικής κλίμακας.

Στην προσπάθεια εκσυγχρονισμού του κράτους και οικονομικής ανάπτυξης, μοχλό αποτελεί η εντατικοποίηση των δημόσιων έργων, με αιχμή τα εγχειρίσματα (όπως η αποξήρανση της Κωπαΐδας), τα οδικά και τα λιμενικά έργα. Το οδικό δίκτυο στα μέσα του 19ου αιώνα είναι λίγο πιο εξαπλωμένο από εκείνο της οθωμανικής περιόδου, αφού το πρόγραμμα της Αντιβουλγαρίας έμεινε ουσιαστικά απραγματοποίητο. Με μια σειρά νόμων, το κράτος επιχειρεί να συστηματοποιήσει την κατασκευή των δρόμων, με στόχο τον οικονομικό και στρατιωτικό έλεγχο του χώρου και με σαφή προτεραιότητα στην εξυπηρέτηση των παράλιων εμπορικών κέντρων¹⁰. Το 1857 έρχεται στην Ελλάδα η πρώτη Γαλλική Αποστολή υπό τον Daniel, με σκοπό τη μελέτη του "χωροσταθμικού δικτύου" των Αθηνών και την εκτέλεση του πρώτου προγράμματος οδοποιίας για την περιφέρεια της πρωτεύουσας, αλλά και την οργάνωση της Υπηρεσίας Δημοσίων Έργων. Με το νόμο ΧΠΗ' του 1878 συστήνεται η Διεύθυνση Δημοσίων Έργων ως ανεξάρτητη υπηρεσία του Υπουργείου των Εσωτερικών, και συγκροτείται το Σώμα των Πολιτικών Μηχανικών που αντικαθιστούν τους αξιωματικούς του Μηχανικού, υπεύθυνους μέχρι τότε των δημοσίων έργων. Το 1882 μετακαλείται στην Ελλάδα η δεύτερη Γαλλική Αποστολή υπό τον Alfred Rondel και προσλαμβάνονται 22 αλλοδαποί μηχανικοί για τη



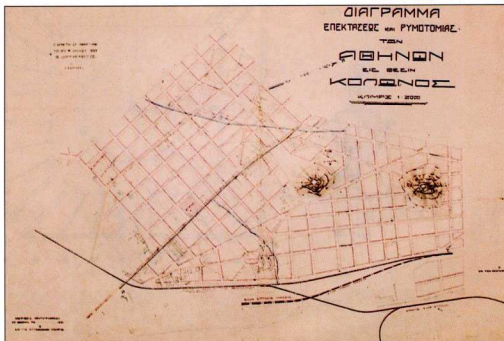
10. Σχέδιο Φιλιατρίων, 1876 (έκδοση Αρχείου Χαρτών Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.).

μελέτη και εκτέλεση δημοσίων έργων.

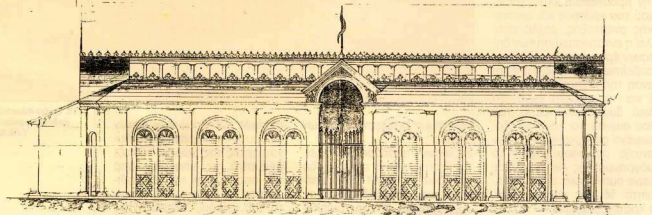
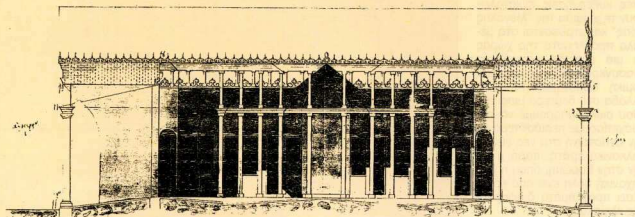
Σημαντική πρόοδος συντελείται ιδιαίτερα κατά την περίοδο του Τρικούπη (1881-1892): επέκταση του οδικού δικτύου, σιδηροδρομικό δίκτυο, διαπλάτυνση και γεφύρωση του πορθμού του Ευρίπου, διώρυγα της Κορίνθου, λιμενικά έργα και νέα λιμάνια (Κατάκωλο, Κυλλήνη) κλπ. "Ο πολλαπλα-

σιασμός των δημοσίων έργων διέυρνε τις παραγωγικές δυνατότητες της χώρας, έβγαζε σιγά-σιγά τις επαρχίες από την απομόνωση και αποκαθιστούσε τη λειτουργική ενότητα του χώρου, επηρεάζοντας την κατανομή του πληθυσμού και των οικονομικών δραστηριοτήτων και ακόμα το μέγεθος και τον χαρακτήρα των πόλεων"¹¹.

11. Αθήνα, σχέδιο ρυμοτομίας: Κολωνός, 1893 (από Υπ. Πολιτισμού, Αθήνα Ευρωπαϊκή Υπόθεση).



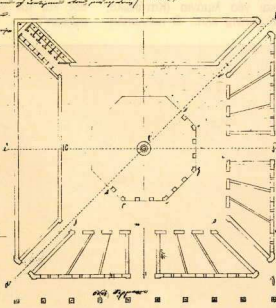
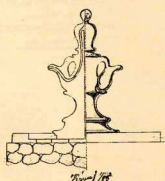
Lexikon der Aegyptischen Baukunst, von dem Hrn. J. Lepsius, Mitglied der Königl. Preuss. Acad. der Wissensch. u. d. Baukunst.



Die hier gezeichnete Ansicht des Tempels ist nach dem Original gezeichnet, welches sich in der Sammlung des Königl. Museums zu Berlin befindet. Die Zeichnung ist von dem Hrn. J. Lepsius, Mitglied der Königl. Preuss. Acad. der Wissensch. u. d. Baukunst, entworfen. Die Zeichnung ist von dem Hrn. J. Lepsius, Mitglied der Königl. Preuss. Acad. der Wissensch. u. d. Baukunst, entworfen. Die Zeichnung ist von dem Hrn. J. Lepsius, Mitglied der Königl. Preuss. Acad. der Wissensch. u. d. Baukunst, entworfen.

Die hier gezeichnete Ansicht des Tempels ist nach dem Original gezeichnet, welches sich in der Sammlung des Königl. Museums zu Berlin befindet. Die Zeichnung ist von dem Hrn. J. Lepsius, Mitglied der Königl. Preuss. Acad. der Wissensch. u. d. Baukunst, entworfen.

Die hier gezeichnete Ansicht des Tempels ist nach dem Original gezeichnet, welches sich in der Sammlung des Königl. Museums zu Berlin befindet. Die Zeichnung ist von dem Hrn. J. Lepsius, Mitglied der Königl. Preuss. Acad. der Wissensch. u. d. Baukunst, entworfen.



Η αναδιάρθρωση του δικτύου των αστικών κέντρων και οι προτεραιότητες του πολεοδομικού σχεδιασμού:

δίκτυα υποδομής και οικιστικός εξοπλισμός
Στο δεύτερο μισό του 19ου αιώνα συντελούνται σημαντικές αλλαγές στον ελληνικό χώρο, με πέρασμα των οικονομικών δραστηριοτήτων από τα ορεινά προς τα πεδινά και από την ενδοχώρα προς τα παράλια και με αναδιαμόρφωση των παλιών ισορροπιών στην κατανομή του πληθυσμού. Ο αστικός πληθυσμός αυξάνεται σημαντικά μετά το 1870, με αιχμή τα παράλια κέντρα της βόρειας και της δυτικής Πελοποννήσου, ενώ πόλεις του παλιού αστικού δικτύου (Τρίπολη, Ναύπλιο, Άργος) παραμένουν στάσιμες¹⁸. Μετά το 1856 σχεδιάζονται μια σειρά από πόλεις και κωμοπόλεις, που μέχρι τότε δεν είχαν μελετηθεί και των οποίων προβλέπεται η ανάπτυξη.

Στην Πελοπόννησο πρόκειται για τα κέντρα συγκέντρωσης και εξαγωγής της σταφίδας στις βόρειες και τις δυτικές ακτές της¹⁹ (Φιλιατρά (εικ. 10), Γαργαλιάνοι, Πύργος, Κατάκωλο, Αμυγδαλιά, Κάτω Αχαΐα, Κίετο, Ξυλόκαστρο, Ακράτι), στη Στερεά Ελλάδα για λιμάνια τοπικής σημασίας (Αμφιλοχία, Στυλίδα, Λίμνη Ευβοίας) και αγροτικές κωμοπόλεις (Αμφισσα, Αράχωβα, Βένιτσα), στις Κυκλάδες για κάποιους από τους βασικούς οικισμούς τους. Για τις ενσωματωμένες το 1881 περιοχές της Θεσσαλίας και της Ηπείρου είναι τα κέντρα του οθωμανικού δικτύου (Λάρισα, Τρίκαλα, Καρδίτσα, Βόλος, Άρτα), σταθμοί του νέου σιδηροδρομικού δικτύου (Φάρσαλα, Βελεστίνο, Καλαμπάκα), καθώς και τα "εθνικά χωριά", δηλαδή νέοι οικισμοί σε δημόσια γη που δημιουργήθηκαν μετά το 1907²⁰ (Ν. Αγχάλος, Βόλος)²¹. Νέοι οικισμοί δημιουργούνται αυτή την περίοδο, κυρίως ως επίνεια πόλεων με εμπορική δραστηριότητα, που όμως δεν παρουσιάζουν συνήθως αξιόλογη ανάπτυξη, αφού η κρατική παρέμβαση περιορίζεται σε παραχώρηση γης για καλλιέργεια και εγκατάσταση (Κυλλίνη, Κατάκωλο Πύργου, Μάραθος Γαργαλιάνων, Παράλια Καλαμών). Και βέβαια εκπονούνται μια σειρά πολεοδομικά σχέδια για την πρωτεύουσα, που βλέπει τον πληθυσμό της να περνάει από τις 4.000 (το 1835) στις 200.000 (το 1912), και την επιφάνειά της από τα 2.000 στα 19.000 στρέμματα. Οι διαίτητες ευθυγραμμισσεις και διαπλάτυνσεις δρόμων στο παλιό τμήμα της πόλης έως το 1860 δίνουν τη θέση τους στο συνολικό σχέδιο του 1864-65. Στη συνέχεια, πλήθος διαδοχικών επεκτάσεων και μετατροπών δίνουν στην πόλη τη μορφή της στις αρχές του 20ού αιώνα (εικ. 11)²². Το νέο στοιχείο του πολεοδομικού σχεδιασμού στο δεύτερο μισό του 19ου αιώνα είναι η συστηματική πλέον πρόβλεψη ενός συγκεκριμένου οικιστικού εξοπλισμού για την πόλη ή το λιμάνι της (δημόσια και δημοτικά καταστήματα, αγορές (εικ. 12), σχολεία, νοσοκομεία κλπ.) και δικτύων υποδομής²³. Στην Αθήνα θα κατασκευασθεί ένα πρώτο δίκτυο υπονόμων (1858-1890), θα γίνουν έργα ύδρευσης, θα εγκατασταθεί ο σιδηρόδρομος προς Πειραιά, Λαύριο και Κηφισιά (1869-1882) και θα εισαχθεί δημοτικός φωτισμός με φωταέριο (1857-1892) και με ηλεκτρικό στο κέντρο της πόλης (μετά το 1902). Θα

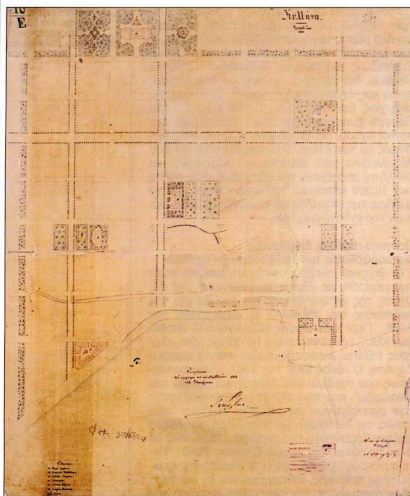
κατασκευασθεί ακόμα μεγάλος αριθμός δημοσίων κτηρίων, με τη χρηματοδότηση κατά ένα μεγάλο μέρος των γνωστών εθνικών ευεργετών (Βουλευτήριο, Ακαδημία, Πολυτεχνείο, Σχολή Ευελπίδων, Δημαρχείο, Βιβλιοθήκη, Ζάππειο Μέγαρο, δύο θέατρα, σχολεία και νοσοκομεία, παλιά και νέα Δημοτική Αγορά)²⁴. Οι πόλεις της επαρχίας δεν υστερούν. Το παράδειγμα του Πύργου είναι χαρακτηριστικό. Δημαρχείο, Δημοτική Αγορά, δίκτυο ύδρευσης, δημοτικός φωτισμός με πετρέλαιο, δύο νεκροταφεία και δύο νέα λιμάνια υπό κατασκευή (Κατάκωλο και Κυλλίνη) αποτελούν τον εξοπλισμό μιας πόλης των 10.000 κατοίκων, που επιφωλεύεται από το εμπόριο της σταφίδας και των αγροτικών προϊόντων της ενδοχώρας της.

Θεσμικό πλαίσιο, διάρθρωση και μορφολογία των πολεοδομικών σχεδίων

Το θεσμικό πλαίσιο συστηματικοποιείται αυτή την περίοδο, με κύριες κατευθύνσεις την ενίσχυση της αστικοποίησης και τον έλεγχο της ανάπτυξης των πόλεων²⁵. Ο νόμος ΤΝΗ' του 1856, "Περί κατασκευής πεζοδρομίων, υπονόμων κλπ.", ορίζει γύρω από τις πόλεις ζώνη πλάτους 1.500 μ., εντός της οποίας απαγορεύεται η δόμηση. Ο νόμος ΣΚΒ' του 1867, "Περί εκτελέσεως των σχεδίων των πόλεων και κωμών του Βασιλείου", που αποτελεί το πλαίσιο εκτέλεσης των συγκεκριμένων ρυμοτομικών σχεδίων, επεκτείνει τις διατάξεις των νόμων για την Αθήνα και την Ερμούπολη της περιόδου 1836-1842 σε όλες τις πόλεις της χώρας. Ο νόμος ΡΜΘ', "Περί συνοικιών" (1866), ορίζει το πλαίσιο της εποικιστικής πολιτικής, ενθαρρύνοντας τη σύσταση νέων οικισμών με την οικονομική ενίσχυση του κράτους. Ο νόμος καθορίζει τις διαδικασίες διανομής των οικοπέδων και οικοδόμησης και διασφαλίζει τους απαραίτητους χώρους για την ανέγερση δημοτικών καταστημάτων και εκτέλεση κοινωφελών έργων²⁶.

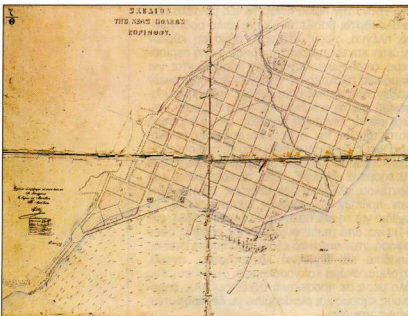
Η δεύτερη περίοδος της ελληνικής πολεοδομίας σηματοδοτείται με το σχέδιο της Νέας Κορίνθου (εικ. 13) που συντάσσεται το 1858, μετά το σεισμό που είχε καταστρέψει πριν από ένα χρόνο την παλιά πόλη. Το νέο μοντέλο που ακολουθείται παλιότερα σε ένα από ορθογωνικό πλέγμα, χωρίς ιδιαίτερη σημασία κύριων αξόνων και μημηκιάκτητα, όπου ένα ή περισσότερα οικοδομικά τετράγωνα προορίζονται για δημόσιες πλατείες. Η διάκριση δύο κεντρικών πόλεων, που προτείνει το σχέδιο, δηλαδή του Αιμανίου (με τα τελωνεία και άλλα δημόσια κτήρια) και της κεντρικής πλατείας (με τα δημοτικά καταστήματα, την αγορά, τη εκκλησία, τα σχολεία κλπ.), θα ακολουθηθεί από τα περισσότερα σχέδια παραβαλλάσιων οικισμών που θα γίνουν τα επόμενα χρόνια²⁷. Στα πλαίσια αυτού του μοντέλου, αλλά και σαν απόηχος των σχεδίων των πρώτων ευρωπαϊκών λουτροπόλεων, το σχέδιο για τη νέα πόλη της Κυλλίνης (1864, εικ. 14) είναι από τα πιο φιλόδοξα της εποχής, όσον αφορά στον οικιστικό εξοπλισμό που προτείνει: δημόσια και δημοτικά καταστήματα, αγορά, σχολεία, ακόμα και νοσοκομείο, χαροβημένα όλα μέσα σε προσεκτικά σχεδιασμένους δημοσious κήπους και συνδεόμενα με δενδροφυτευμένες αρτηρίες.

12. Σχέδιο της Δημοτικής Αγοράς της Άννα Πόλεως Πατρών, 1870 (από Ρ. Tsakopoulos, L'urbanisme).



14. Σχέδιο Κουλίντζας, 1864 (έκδοση Αρχείου Χαρτών Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.).

13. "Σχέδιον της Νέας Πόλεως Κορίνθου", 1858 (έκδοση Αρχείου Χαρτών Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.).



Τα σχέδια που γίνονται για τις πόλεις των νεοαποκτηθέντων εδαφών της Θεσσαλίας (εικ. 15), και της Ηπειρώ μετὰ το 1881, χαρακτηρίζονται μορφολογικά από την απλή ορθογώνια σύνθεση οικοδομικών τετραγώνων στις νέες συνοικίες και την συνήθως περιορισμένη επέμβαση στον υπάρχοντα ιστό, κυρίως με ευθυγραμμιστές δρόμους και πλατειών. Η απουσία εκτεταμένων καταστροφών, όπως αυτές που σημάδεψαν τις πόλεις της Πελοποννήσου μετὰ τον πόλεμο της Ανεξαρτησίας, αποτρέπει το σχεδιασμό και την εφαρμογή ριζικών επεμβάσεων στις ελληνικές και τις οθωμανικές συνοικίες, με αποτέλεσμα οι πολεοδομικοί ιστοί να διατηρήσουν το χαρακτήρα και την πολυπλοκότητά τους ως τα πρώτα τουλάχιστον μεταπολεμικά χρόνια.

Η νεοελληνική πόλη στις αρχές του 20ού αιώνα έχει αναπτύξει με δυναμισμό τα αστικά χαρακτηριστικά της και έχει μορφοποιηθεί πολεοδομικά, οικονομικά και κοινωνικά. Θα αφομοιώσει την οικιστική ανάπτυξη του μεσοπολέμου και θα διατηρήσει την αυτοτέλεια και την κλιμακία της ως την πλήρη πολεοδομική της παραμόρφωση στις πρόσφατες μεταπολεμικές δεκαετίες.

Σημειώσεις

1. Για τον μετασχηματισμό της βαλκανικής πόλης στο 19ο αιώνα, βλ. Α. Υερογιάννης, *Urban Transformation in the Balkans (1820-1920)* (University Studio Press, Θεσσαλονίκη 1996. Μια ανάλογη διαδικασία εκσυγχρονισμού να υιοθετηθεί και στην ίδια την οθωμανική αυτοκρατορία στο 19ο αιώνα και ύστερα (βλ. Α. Borie, P. Pinon et S. Yerasimos, *L'occidentalisation d'Istanbul au XIXe siècle* (École d'Architecture de Paris, La Défense), Paris, 1989, και P. Dumont et F. Georgeton, *Villes ottomanes à la fin de l'Empire* (L'Harmattan), Paris, 1992). Για μια παράλληλη αναφορά στη γαλλική στρατιωτική πολεοδομία στο Κάιρο, στο Αλγέρι και στο Μορόκκο, βλ. P. Tsakroukous, "Techniques d'intervention et appropriation de l'espace traditionnel", *Revue du Monde Musulman et de la Méditerranée* 73-74 (Figures de l'orientalisme en architecture), 1996, σσ. 209-227.
2. Βλ. Γ. Τσιώλης, "Νεοκλασικισμός: Τεχνολογία του χώρου", Στο *Νεοκλασική Πόλη και Αρχιτεκτονική* (Πρακτικά Πανελληνίου Συνεδρίου, Σπουδασιώτη Ιστορίας Αρχιτεκτονικής Α.Π.Θ., 2-4 Δεκ. 1983), Θεσσαλονίκη, σσ. 232-236, και *Athènes à soi-même étranger: Éléments de formation et de perception du modèle néo-classique* (Επιμνησίον εις την Εύρωπην επί της Ελλάδος του XIX αιώνα (δακτυλοκτυπημένη), Paris, 1983 (δωκτ.), σσ. 610-651, 709-715.
3. Αν ό,τι έχει δημοσιευθεί πριν, θα αναφερόμαστε το σημαντικό έργο του Κ. Μπιρή, *Η Αθήνα από τον 19ο αιώνα στον 20όν Αιώνα* (Έκδοσης του Καθολικού Παιδαγωγικού Ινστιτούτου των Αθηνών), Αθήνα, 1966, η έκδοση, και του Ι. Τραυλού, *Πολεοδομική Εξέλιξη των Αθηνών, Αθήνα, 1960*.
4. Πρόκειται για το α. ανέκδοτο "Νεοκλασική Πόλη και Αρχιτεκτονική" (Σπουδασιώτη Ιστορίας Αρχιτεκτονικής Α.Π.Θ., Θεσσαλονίκη, 1983), β. Το Διεθνές Συμπόσιο Ιστορίας "Νεοελληνική Πόλη" (Εταιρεία Μελέτης Νέου Ελληνισμού - βλ. *Πρακτικά του Διεθνούς Συμποσίου Ιστορίας Νεοελληνική Πόλη: Οθωμανικές Κληρονομίες και Ελληνικό Κράτος*, 2 τόμ., Αθήνα, 1985) και την Έκθεση πολεοδομικών σχεδίων που οργανώθηκε στο πλαίσιο του Συμποσίου (επιμηθέντες: Β. Δωροθένης, Ι. Σωτηρίου και Π. Τσακρούκους, - ΥΠΟΚΑ, Δίπλωμα Παράδοσιακών Οικισμών, Έκθεση Σχεδίων Ελληνικών Πόλεων 1828-1900, Αθήνα, 1984). Και γ. το Συμπόσιο Αρχιτεκτονικής και Πολεοδομίας "Πόλις, Αστυ, Πρωτεύουσα: Από τη Νεοκλασική στη Νέα Πόλη", Αθήνα, 1985 (τα Πρακτικά δεν δημοσιεύθηκαν), που οργανώθηκε στο πλαίσιο της Έκθεσης "Αθήνα Ευρωπαϊκή Υπόθεση" (επιστημολογική: Τσιώλης - βλ. τον Κατάλογο της Έκθεσης: Υπουργείο Πολιτισμού, *Αθήνα Ευρωπαϊκή Υπόθεση* (Αθήνα, Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης), Αθήνα, 1985. Αναφέρεται επίσης η συλλογή άρθρων: Υπουργείο Πολιτισμού, *Αθήνα Πρωτεύουσα Πόλη* (Αθήνα, Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης), 1985). Είχαν προηγηθεί: α. η έκδοση του Τ.Ε.Ε., *Πρώτη Έλληνική Τεχνική Επιτροπή Πλάκων Ανελευθερωτικών*, Αθήνα, 1976, που παρουσίασε το υλικό μιας έκθεσης στο Ε.Ι.Ε. (1973), β. μια έκθεση του ΥΠΟΚΑ για το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας (επιμηθέντες: Α. Αγγελόπουλος και Ι. Σωτηρίου, 1983) και γ. οι δημοσιεύσεις του Σ. Λουκάτου, με σημαντικότερη την "Ανοικτότητα των ερευνητικών πόλεων στην ελεύθερη Ελλάδα επί Ιωάννη Καποδίστρια", Στο *Υπ. Εθν. Γραφείας και Θύρα*, Έτος Καποδιστριακού Διετούς Χρόνου από τη Γέννηση του (Πρακτικά Συνεδρίου, Εθνικό Τυπογραφείο), Αθήνα, 1978, που μας εισήγαγαν ουσιαστικά στην έρευνα της ιστορίας της ελληνικής πολεοδομίας του 19ου αιώνα.

5. Εκτός από τις ανακαινίσεις που περιλαμβάνονται στα Πρακτικά συνεδρίων που αναφέρθηκαν, παραπέμπουμε επίσης στις ακόλουθες εργασίες, με χρονολόγηση σειρά: G.-S. Prevelakis, *Evolution et organisation spatiale de la capitale grecque de 1830 à la veille de la 2ème Guerre Mondiale* (Διδακτορική διατριβή), Paris, 1977 (δοκτ.), I. Τραυλός και Α. Κόκκου, "Πολοδομικά και αρχιτεκτονικά", Στο *Ιστορία Ελληνικού Έθνους* (Εκδοτική Αθηνών), Αθήνα, 1977, σσ. 515-528, και *Ερμούπολη: Η δημιουργία μιας Νέας Πόλης στη Σύρο στις Αρχές του 19ου αιώνα* (Εκδόσεις της Εμπορικής Τράπεζας της Ελλάδος), Αθήνα, 1980, Α-9. Λαγοπούλου, συντ., *Διαρρύθμιση του δικτύου Αστικών Οδικών στην Ελλάδα* (Π.Ε.Ε. - Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας και Περιφέρειας Θεσσαλονίκης Β, Π.Σ. Α.Π.Θ.), Θεσσαλονίκη, 1976-78, Α. Αγοραπούλου-Μιρμιρίλη, "Η αστική κατοικία στην αγγλοκρατούμενη Κέρκυρα και οι επαναστατικοί όροι δομησεως", *Κερκυραϊκά Χρονικά* XXVI, 1982, σσ. 424-442, Y. Tsiomis, *Athènes à soi-même étrangère*, 1983, V. Dorovinis, "Capodistrias et la planification d'Argos (1828-1832)", *Bulletin de Correspondance Hellénique*, Suppl. VI: Etudes argiennes, 1980, E. Καλαράτη, "Ναυπλο 1822-1830: Η πολεοδομία της Επανάστασης", *Ιστορικά*, Δεκ. 1984, Δ. Φωλιππίδης, *Νεοελληνική Αρχιτεκτονική* (Μέλισσα), Αθήνα, 1984, P. Tsakopoulos, *L'urbanisme dans le Péloponnèse au XIXe siècle: De la ville ottomane à la ville néohellénique* (Διδακτορική διατριβή, Paris X), 1986, (δοκτ.), M. Καραδαίτη-Αδώνη, "Οι πρώτοι Έλληνες μηχανικοί", *Τεχνικά Χρονικά* 4, 1988, σσ. 63-89, K. Καυκούλα κ.α., *Χάρτες και Β. Χαρακτηριστικά Σχέδια Πόλεων στην Ελλάδα του 19ου αιώνα*, Στο *Επιστημονικό Έργο της Πολυτεχνικής Σχολής Τμήμα Αρχιτεκτονική*, Α.Π.Θ., τ. Β', παράρτ. 15, Θεσσαλονίκη, 1990, Α. Παπαγεωργίου-Βενετας, Athens: *The Ancient Heritage and the Historic Cityscape in a Modern Metropolis* (Greek Archaeological Society), Athens, 1994, 6. Archives du Ministère de la Guerre, Paris, 1994 (δοκτ., υπό έκδοση), 7. Archives du Ministère de l'Armée de Terre (S.H.A.T.) Archives Historiques de l'État (A.H.E.) - Τμήμα Αρχείων du Génie Βλ. τον αναλυτικό κατάλογο των γεωγραφικών σχεδίων του Αρχείου Πολέμου, όπου και πολεοδομικά σχέδια ελληνικών πόλεων της περιόδου 1828-1832 - P. Tsakopoulos, *Cartes et plans manuscrits de la Grèce et de l'empire Ottoman (XVIIIe-XIXe siècles)*, *Dépôt de la Guerre, Châteaud de Vincennes*, Paris, 1994 (δοκτ., υπό έκδοση), 7. Χρ. Αγραντινιώτη, *Οι Αρχές της Εκβιομηχάνισης στην Ελλάδα τον 19ο αιώνα* (Ιστορικό Αρχείο Εμπορικής Τράπεζας της Ελλάδος), Αθήνα, 1986, Β. Φίλιππος, "Ελληνική κοινωνία", Στο *Ιστορία Ελληνικού Έθνους* (Εκδοτική Αθηνών), τ. ΙΓ', Αθήνα 1977, σσ. 448-454, Γ. Σαρηνιάνης, "Το δίκτυο των αστικών κέντρων στην Ελλάδα τον 19ο αιώνα", Στο *Σπουδασιώτη Ιστορία Αρχιτεκτονική Α.Π.Θ., Νεοκλασική Πόλη και Αρχιτεκτονική*, σσ. 27-38, 8. Τα κυριότερα μύθια είναι οι σχέσεις οικονομικά και δημογραφικά σχέσεις, πύλα αναδιοργάνωσης εμπορικού κεφαλαίου και εργατικού δυναμικού και εν τέλει υποδοχής της βιομηχανικής δραστηριότητας - K. Καυκούλα κ.α., *Σχέδια Πόλεων*, σ. 78, 9. Δ. Καττήφορος, "Ενδιαφέρον ομογενών για την ίδρυση πόλεων στην ελληνική επικράτεια επί Καποδιστριαί", Στο *Νεοελληνική Πόλη*, τ. Α', σσ. 273-285, K. Λάμπου, "Ο ανακαινισμός στην Ελλάδα", Στο *Αθήνα Πρωτεύουσα Πόλη*, σσ. 95-99, K. Καυκούλα κ.α., *Σχέδια Πόλεων*, σσ. 89-95, 10. P. Tsakopoulos, *L'urbanisme*, σσ. 116-153, 204-225, K. Καυκούλα κ.α., *Σχέδια Πόλεων*, σσ. 57-61, 11. Για το σημαντικό ρόλο του Γραφείου στην προσέλευση συγκρήσιμου του νέου ελληνικού κράτους, βλ. ιδιαίτερα Y. Tsiomis, *Athènes*, και K. Λάμπου, "Ο ανακαινισμός", 12. Στα Επτάηρωτα, μέτρα για την ορθολογική διαχείριση του χώρου της πόλης λαμβάνονται ήδη από τους Γάλλους δημοκρατικούς συστηματισμένους όμως από τη διοίκηση του Ιονίου Κράτους. Σημαντικό στοιχείο του θεσμικού πλαισίου για την πόλη (που έχει ως πρότυπο την αγγλική πολεοδομική νομοθεσία) είναι η εφαρμογή μετά το 1819 οικοδομικών κανονισμών που, μεταξύ άλλων, βέβαιον ως προϋπόθεση για την ανέγερση των νέων κτιρίων την υποχρέωση αρχιτεκτονικών σχεδίων για την περιοχή από τις αρχές άδειας οικοδόμησης (βλ. Α. Αγοραπούλου-Μιρμιρίλη, "Η αστική κατοικία", σσ. 424 κ.ε.), 13. P. Tsakopoulos, *L'urbanisme*, σσ. 162-165, K. Καυκούλα κ.α., *Σχέδια Πόλεων*, σσ. 62-66, 14. Υπάρχει μια κατ'αρχήν αποδοχή αυτών των αρχών από τους κατοίκους, πράγμα που διαφοροποιεί το ελληνικό μοντέλο από τις βόρειες Αρχές μετά το 1830 (P. Tsakopoulos, "Techniques d'urbanisme"), 15. Βλ. Y. Tsiomis, *Athènes*, 16. Προκειται για τους νόμους: ΣΣΤ' του 1852 (που προβλέπει και την υποχρεωτική συμμετοχή των κατοίκων των οικισμών στη διαδικασία της κατασκευής) και ΥΙΔ' του 1857 (που ορίζει το δίκτυο των εθνικών δρόμων), και ιδιαίτερα τους ΣΧΖΤ' (που ίδρουν το Ταμείο Εθνικής Οδοποιίας) και ΣΣΤ' του 1867 (που αντικαθιστά αυτόν του 1852), βλ. ειδικότερα M. Sinareslis, "Passage roulier et Etat grec", Στο *Νεοελληνική Πόλη*, τ. Β', σσ. 375-380, και G.-S. Prevelakis, *Evolution et organisation spatiale de la capitale grecque*, 17. K. Καυκούλα κ.α., *Σχέδια Πόλεων*, σσ. 35-36, 18. Χρ. Αγραντινιώτη, *Οι Αρχές της Εκβιομηχάνισης*, 19. Στο διάγραμμα 1858-1890 "τα σταθιοδόμενα παρουσιάζουν εντυπωσιακή αύξηση πληθυσμού ... ενώ παράλληλα εμφανίζονται νέες ανάγκες υφιστάμενης των δραστηριοτήτων συγκέντρωσης και αποθήκευσης του προϊόντος που από τη μεταφορά του προς τα ευρωπαϊκά μύθια" - K. Καυκούλα κ.α., *Σχέδια Πόλεων*, σ. 80, 20. K. Καυκούλα κ.α., *Σχέδια Πόλεων*, σσ. 82-83,

21. Σχέδια πόλεων έχουμε αυτήν την περίοδο και για λιουτροπόλεις (Αιθιώτες, Υπάτι, Κυλλήνη), καθώς και για οικισμούς που καταστράφηκαν από σεισμούς (Κόρινθος, Άγιος, Ληφόρα κ.λπ.), 22. Υπουργείο Πολιτισμού, *Αθήνα Ευρωπαϊκή Υπόθεση*, σσ. 98-105, 23. Διαφορα υποβληθέντα της εσχέτης προβλέψεις την κατασκευή κοινοεργαίων εγκαταστάσεων και υποδομών με τη συλλογή τοπικών πόρων και τη σχετική συνεισφορά, ακόμη και προοπτική εργασία των κατοίκων, όπως ο νόμος "Περί οδοποιίας" του 1852 και οι νόμοι για την κατασκευή προκυμαίων και λιμάνων. Βλ. K. Καυκούλα κ.α., *Σχέδια Πόλεων*, σ. 71, 24. Υπουργείο Πολιτισμού, *Αθήνα Ευρωπαϊκή Υπόθεση*, σσ. 105-134, 25. K. Καυκούλα κ.α., *Σχέδια Πόλεων*, σσ. 68-76, 26. Ο νόμος εφαρμόστηκε τελικά μόνο σε μερικούς οικισμούς, χωρίς ιδιαίτερη φροντίδα και απαιτήσεις, K. Καυκούλα κ.α., *Σχέδια Πόλεων*, σσ. 68-76, 27. P. Tsakopoulos, *L'urbanisme*, σσ. 330-349.

Greek City and Neoclassicism: The Greek Urban Planning in the 19th Century

P. Tsakopoulos

After 1830, the network of the urban centres of the new Greek state is remodelled due to the redistribution of financial activities and the need to create an effective political and economic mechanism. Two main phases in the history of the nineteenth-century Greek town can be distinguished: the first coincides with the years of the Kapodistrias' administration (1828-1832), the Regency and King Otto's reign (until 1843), the second is from 1856 to 1912.

The town-planning policy, which Kapodistrias and the Regency intended to apply follows the functionalist approach of European Neoclassicism. This town-planning concept serves as a vehicle for a break with the past, on the ideological, institutional and morphological levels, and is realized in the major towns of the urban network inherited from the Ottoman period and in the new capital in particular.

After 1856 the brunt of urban planning is focused on a series of both small and major towns with developmental potential, such as the centres of current accumulation and exportation on the north and west coasts of the Peloponnese. At the same time the institutional framework is regularized and important public works are constructed (national road and railway networks, the Corinth Canal). The new town-planning with its simple orthogonal composition is characterised by the systematic provision of public amenities for the town and its harbour. It can be more closely related to the proposals for the cities of the new nation states of the Balkans than with those of Europe, since there the industrial city has already posed altogether different problems to be solved.

15. "Διάγραμμα ρυμοτομίας του Φερριού της πόλεως Βόλου", 1888 (αρχείο χαρτών Υ.Π.Ε.Χ.Θ.Δ.Ε.).

