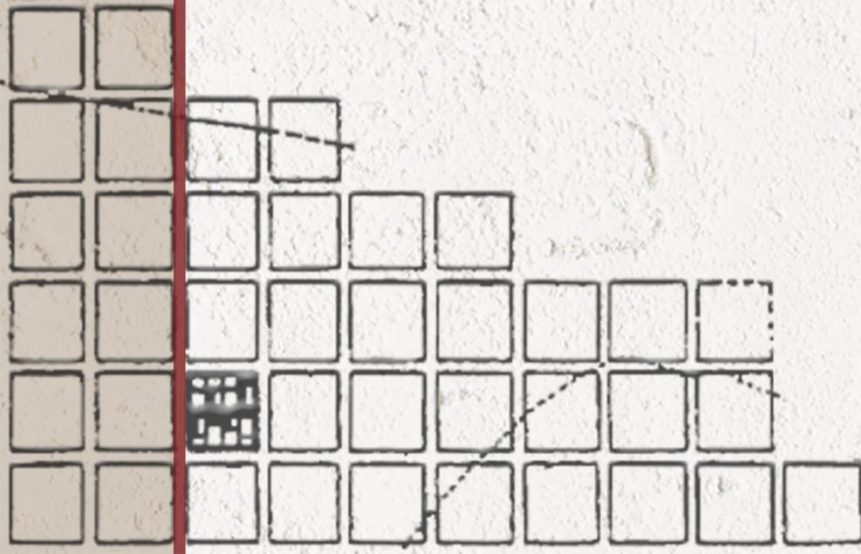


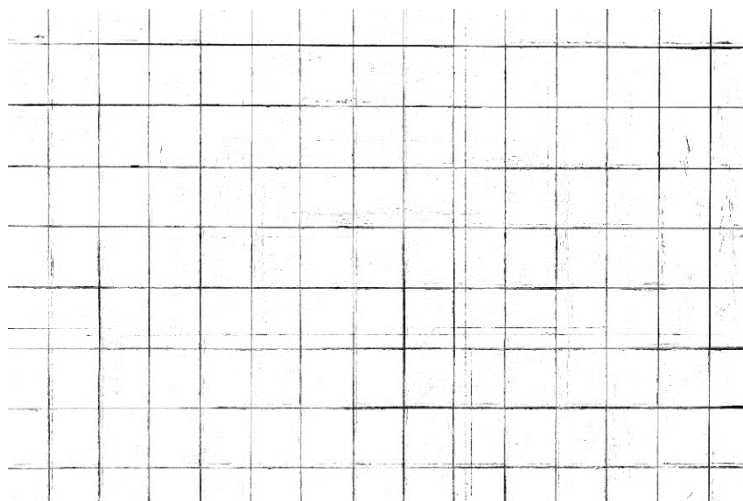
# ΑΠΟ ΤΙΣ ΙΠΠΟΔΑΜΕΙΕΣ ΜΕΧΡΙ ΤΙΣ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΠΟΛΕΙΣ

ερμηνεία του ορθογωνικού καννάβου ως εργαλείο  
πολεοδομικού σχεδιασμού στην Ευρώπη

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ | ΒΛΑΣΣΑΚΗ ΔΗΜΗΤΡΑ  
ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ | ΔΙΜΕΛΛΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ







## **ΑΠΟ ΤΙΣ ΙΠΠΟΔΑΜΕΙΕΣ ΜΕΧΡΙ ΤΙΣ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΠΟΛΕΙΣ:**

ερμηνεία του ορθογωνικού καννάβου ως εργαλείο πολεοδομικού σχεδιασμού στην Ευρώπη

### **Ερευνητική εργασία**

Φοιτήτρια: Βλασσάκη Δήμητρα

Επιβλέπουσα: Διμέλλη Δέσποινα

**Πολυτεχνείο Κρήτης – Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών**

**Χανιά, Απρίλιος 2022**





Πρώτα απ' όλα, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά την επιβλέπουσα καθηγήτρια κ. Δέσποινα Διμέλλη για το ενδιαφέρον, τις συμβουλές και την καθοδήγησή της καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης της ερευνητικής μου εργασίας. Έπειτα, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους γονείς και την αδερφή μου, αλλά και τη νονά μου για την συνεχή υποστήριξη και την αγάπη τους. Τέλος, ευχαριστώ τους φίλους μου, που ήταν διαρκώς δίπλα μου, για την ενθάρρυνση και την συμπαράστασή τους σε όλη την έως τώρα πορεία μου.

*Αυτή η εργασία είναι αφιερωμένη στη γιαγιά μου, Δήμητρα Πολυζωάκη.*



# ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>ΠΕΡΙΛΗΨΗ – ABSTRACT</b>	<b>3</b>
<b>01. ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b>	<b>4</b>
1.1. Σκοπός της εργασίας	5
1.2. Αντικείμενο της έρευνας	5
1.3. Κριτήρια επιλογής των πόλεων	6
1.4. Μέθοδος συλλογής του ερευνητικού υλικού	6
<b>02. Η ΑΠΑΡΧΗ ΚΑΙ Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΚΑΝΝΑΒΟΥ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΧΩΡΟ</b>	<b>7</b>
2.1. Η αρχή του αστικού φαινομένου	8
2.2. Συνθήκες δημιουργίας της πρώτης πόλης	9
2.3. Σχεδιασμένες και οργανικές πόλεις	11
2.3.1. Σχεδιασμένες πόλεις	11
2.3.2. Οργανικές πόλεις	12
2.3.3. Σύγκριση μεταξύ σχεδιασμένης και οργανικής πόλης	13
<b>03. ΜΙΛΗΤΟΣ</b>	<b>15</b>
3.1. Εισαγωγή	16
3.2. Μίλητος - Ιστορική αναδρομή	19
3.3. Σχέση με την ευρύτερη περιοχή	21
3.4. Χωρική οργάνωση	22
3.5. Οδικό δίκτυο	25
3.6. Δίκτυο λειτουργιών	26
3.7. Κύριες δημόσιες λειτουργίες	28
<b>04. ΠΟΜΠΗΙΑ</b>	<b>32</b>
4.1. Εισαγωγή	33
4.2. Πομπηία - Ιστορική αναδρομή	36
4.3. Σχέση με την ευρύτερη περιοχή	39
4.4. Χωρική οργάνωση	40
4.5. Οδικό δίκτυο	42
4.6. Δίκτυο λειτουργιών	44
4.7. Κύριες δημόσιες λειτουργίες	46
<b>05. ΜΟΝΠΑΖΙΕ</b>	<b>49</b>
5.1. Εισαγωγή	50
5.2. Μονπαζιέ - Ιστορική αναδρομή	53
5.3. Σχέση με την ευρύτερη περιοχή	57
5.4. Χωρική οργάνωση	59

5.5. Οδικό δίκτυο	61
5.6. Δίκτυο λειτουργιών	62
5.7. Κύριες δημόσιες λειτουργίες	64
<b>06. ΒΑΛΕΤΤΑ</b>	<b>67</b>
6.1. Εισαγωγή	68
6.2. Βαλέττα - Ιστορική αναδρομή	71
6.3. Σχέση με την ευρύτερη περιοχή	75
6.4. Χωρική οργάνωση	76
6.5. Οδικό δίκτυο	80
6.6. Δίκτυο λειτουργιών	81
6.7. Κύριες δημόσιες λειτουργίες	84
<b>07. Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΟΙ ΟΥΤΟΠΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ</b>	<b>87</b>
7.1. Εισαγωγή	88
7.1.1. Η Μπαρόκ πόλη και πολεοδομία	88
7.1.2. Η πορεία προς τη Βιομηχανική Επανάσταση	90
7.2. Η Βιομηχανική Επανάσταση - Η αστική ανάπτυξη του 19 <sup>ου</sup> αιώνα	91
7.3. Η Βιομηχανική πόλη και πολεοδομία	92
7.4. Οι Ουτοπικές προτάσεις σχεδιασμού του 19 <sup>ου</sup> αιώνα	95
<b>08. ΜΙΛΤΟΝ ΚΕΪΝΣ</b>	<b>97</b>
8.1. Εισαγωγή	98
8.2. Μίλτον Κέινς - Ιστορική αναδρομή	101
8.3. Σχέση με την ευρύτερη περιοχή	104
8.4. Χωρική οργάνωση	105
8.5. Οδικό δίκτυο	110
8.6. Δίκτυο λειτουργιών	113
8.7. Κύριες δημόσιες λειτουργίες	115
<b>09. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</b>	<b>117</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ - ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΕΣ ΠΗΓΕΣ</b>	<b>124</b>
<b>ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ</b>	<b>128</b>

## Περίληψη

Η παρούσα ερευνητική εργασία μελετά το ρόλο που κατείχε ο ορθογωνικός κάνναβος ως εργαλείο πολεοδομικού σχεδιασμού σε ορισμένα παραδείγματα εξαρχής σχεδιασμένων πόλεων της Ευρώπης. Αρχικά, γίνεται διερεύνηση των αιτιών εμφάνισης του ορθογωνικού καννάβου και τον τρόπο που αυτός παρουσιάζεται ως μέσο ανάπτυξης της πόλης από τις απαρχές του αστικού φαινομένου. Έπειτα, παρουσιάζονται πέντε ευρωπαϊκές πόλεις, εξαρχής σχεδιασμένες σε ορθογωνικό κάνναβο, οι οποίες αντιστοιχούν σε πέντε διαφορετικές χρονικές περιόδους, αρχίζοντας από την Κλασική Εποχή και καταλήγοντας στον 20<sup>ο</sup> αιώνα. Πραγματοποιείται μια ιστορική αναδρομή όσον αφορά στη γένεση της κάθε πόλης, και εξετάζονται τα χωρικά χαρακτηριστικά της καθεμίας σε σχέση με το ορθοκανονικό σύστημα ανάπτυξής της. Τέλος, ερευνάται η αλληλεπίδραση του συστήματος αυτού με τα δίκτυα, τις δημόσιες λειτουργίες και την κοινωνία της πόλης.

Μέσω της έρευνας αυτής, δημιουργούνται και επιχειρούνται να απαντηθούν ορισμένα ερωτήματα. Πρώτα απ' όλα, διερευνώνται οι κύριες αιτίες χωροθέτησης της κάθε πόλης, καθώς και τα κριτήρια επιλογής του ορθογωνικού καννάβου ως εργαλείο σχεδιασμού σε κάθε ιστορική περίοδο, αλλά και ο σκοπός που εξυπηρέτησε σε κάθε περίπτωση. Έπειτα, ερευνάται το κατά πόσο ο ορθογωνικός κάνναβος παρέμεινε αμετάβλητος σε κάθε αστική δομή, ή αν επιδέχθηκε μεταβολές στο πέρασμα των αιώνων. Μελετάται ο ρόλος του στην οργάνωση του οδικού δικτύου των πόλεων, καθώς και η σχέση του με τη γεωμορφολογία της κάθε περιοχής. Εν κατακλείδι, εξετάζεται το κατά πόσο ο ορθογωνικός κάνναβος αποτελεί ένα διαχρονικό, ευέλικτο και ευκόλως διαχειρίσιμο εργαλείο πολεοδομικού σχεδιασμού.

## Abstract

The present study investigates the role of the orthogonal grid as an urban planning tool in certain European cities, designed this way from their origin. First of all, the causes of the appearance of the orthogonal grid are studied, and the way itself is presented as a means of development of the city from the beginning of the appearance of the urban phenomenon. Then, five European cities are presented, originally designed in an orthogonal grid, corresponding to five different historical periods, starting from the Classical Era and ending with the 20<sup>th</sup> century. A chronology is made, regarding the genesis of each city, and the spatial characteristics of each city in relation to its grid system of development are examined, as well as the interaction of this system with the networks, the public buildings and the society of the city.

Through this research, certain questions are created and attempted to be answered. First of all, the main reasons for the foundation of each city are scrutinized, as well as the criteria for the selection of the orthogonal grid as an urban planning tool in each historical period and the purpose it served in each case study. Furthermore, it is investigated whether the orthogonal grid has remained unaltered in each urban structure, or whether it has undergone changes over the centuries. Its role in the planning of the road network is studied, as well as its dependence of the geomorphology of each region. In conclusion, it is examined whether the orthogonal grid is an intertemporal, flexible and easy manageable urban planning tool.

01

ΕΙΣΑΓΩΓΗ



Από τις απαρχές του πολεοδομικού σχεδιασμού, δημιουργούνται συνεχώς ζητήματα και προβληματισμοί για το ποια μπορεί να είναι η γενεσιουργός δύναμη, τελικά, που θα αποτελέσει την έναρξη για την πρώτη γραμμή του σχεδίου της κάθε πόλης. Στην Ιστορία της Πολεοδομίας εντοπίζεται πληθώρα από ανάλογες δυνάμεις, ή ορθότερα, σχεδιαστικά εργαλεία του αστικού ιστού. Πιο συγκεκριμένα, ο ορθογωνικός κάνναβος θεωρείται ένα τέτοιο σύστημα, ορθοκανονικό και διαξονικό, σύμφωνα με το οποίο διαμορφώνεται η πόλη, και από την έναρξη του αστικού φαινομένου αποτελεί βασικό εργαλείο οργάνωσής της. Ως μέσο απαρχής και εξέλιξης της πόλης, ο ορθοκανονικός κάνναβος παρέμεινε διαχρονικός και επιδέχτηκε ποικίλες μεταβολές ανάλογα με τις συνθήκες που επικρατούσαν σε κάθε χρονική περίοδο, αλλά και τις κοινωνικές ανάγκες της εκάστοτε πόλης, από την Κλασική Αρχαιότητα, την Ρωμαϊκή Εποχή, το Μεσαίωνα, την Αναγέννηση, έως και τη σύγχρονη εποχή (20<sup>ος</sup> αιώνας).

## 1.1. Σκοπός της εργασίας

Σκοπός της εργασίας είναι η διερεύνηση του ρόλου του ορθογωνικού καννάβου στις εξαρχές σχεδιασμένες πόλεις που δημιουργήθηκαν σε διαφορετικές χώρες της Ευρώπης, από την Κλασική Αρχαιότητα μέχρι και τον 20<sup>ο</sup> αιώνα. Με βάση τα αποτελέσματα της έρευνας, τα βασικά ερωτήματα που καλούνται να απαντηθούν είναι τα εξής:

- α) Για ποιους λόγους ιδρύθηκαν εξαρχές οι συγκεκριμένες πόλεις;
- β) Με ποια κριτήρια επιλέχθηκε το συγκεκριμένο εργαλείο σχεδιασμού από τους πολεοδόμους κάθε χρονικής περιόδου, και με ποιον τρόπο συσχετίστηκε με τις πολιτικές/στρατιωτικές/κοινωνικές συνθήκες που επικρατούσαν σε κάθε περιοχή και εποχή; Ποιους σκοπούς εξυπηρέτησε;
- γ) Ποιος ήταν ο ρόλος του ορθογωνικού καννάβου στην οργάνωση του οδικού δικτύου των πόλεων;
- δ) Ποια ήταν η σχέση του με τη γεωμορφολογία της περιοχής;
- ε) Αποτελεί, τελικά, ο ορθογωνικός κάνναβος ένα διαχρονικό και ευέλικτο εργαλείο σχεδιασμού;

## 1.2. Αντικείμενο της έρευνας

Σε μια απόπειρα να απαντηθούν τα παραπάνω ερωτήματα, αναζητούνται τα αίτια εμφάνισης του ορθογωνικού καννάβου ως εργαλείο ανάπτυξης και εξέλιξης της πόλης, από τις απαρχές της εμφάνισης του αστικού φαινομένου, εντρυφώντας στην ανάγκη του ανθρώπου να δημιουργεί κοινωνικές δομές σε χωρικά ορισμένο και μόνιμο τόπο. Στις επόμενες ενότητες, επιλέγονται πέντε ευρωπαϊκές πόλεις, εξαρχές σχεδιασμένες σε ορθογωνικό κάνναβο. Μελετώνται το ιστορικό πλαίσιο και οι κύριες αιτίες δημιουργίας της καθεμίας από αυτές, και εξετάζεται το πώς το ορθοκανονικό σύστημα ανάπτυξής τους συνδέεται με το μέγεθος, τη χωρική τους οργάνωση, τις δημόσιες λειτουργίες και τα δίκτυά τους. Οι πόλεις που επιλέγονται να εξεταστούν, καθώς και τα κύρια δημογραφικά στοιχεία τους, φαίνονται στον παρακάτω πίνακα:

	Χώρα/Περιοχή	Περίοδος ίδρυσης	Έκταση	Εκτιμώμενος πληθυσμός	Πολιτικό καθεστώς	Θρησκευτικό καθεστώς	Σημερινή κατάσταση
<b>Μίλητος</b>	Μικρά Ασία (σημ. Τουρκία)	Κλασική Εποχή	0,9 τ. χλμ.	50-100.000	δημοκρατία	δωδεκαθεϊσμός	δεν υφίσταται
<b>Πομπηία</b>	Νότια Ιταλία	Ρωμαϊκή Εποχή	0,66 τ. χλμ.	25-30.000	μοναρχία	ρωμαϊκό πάνθεον	αρχ. χώρος
<b>Μονπαζιέ</b>	ΝΔ Γαλλία	Μεσαίωνας	0,53 τ. χλμ.	473	φεουδαρχισμός	καθολικισμός	ενεργή πόλη
<b>Βαλέττα</b>	Μάλτα	Αναγέννηση	0,61 τ. χλμ.	5.827	κοινοβουλευτική δημοκρατία	καθολικισμός	ενεργή πόλη
<b>Μίλτον Κέινς</b>	ΝΑ Αγγλία	20 <sup>ος</sup> αιώνας	89 τ. χλμ.	229.941	φιλελεύθερη δημοκρατία	χριστιανισμός	ενεργή πόλη

### 1.3. Κριτήρια επιλογής των πόλεων

Όσον αφορά στα κριτήρια με τα οποία επιλέχθηκαν οι συγκεκριμένες πόλεις, το πρώτο είναι το γεγονός ότι σχεδιάστηκαν εξαρχής σε ορθογωνικό κάρναβο, χωρίς ο σχεδιασμός αυτός να αποτελεί μεταγενέστερη από την περίοδο ίδρυσής τους τροποποίηση. Επιπλέον, η κάθε μία από αυτές αντιστοιχεί σε μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο της ιστορίας, της οποίας οι πολιτικές, στρατιωτικές, θρησκευτικές και κοινωνικές συνθήκες επηρέασαν τον σχεδιασμό των πόλεων αυτών. Τέλος, η κάθε μία από τις πόλεις βρίσκεται σε διαφορετική χώρα/περιοχή της Ευρώπης, γεγονός που προσφέρει μια ολοκληρωμένη εικόνα σχετικά με τη χρήση και την ερμηνεία του ορθογωνικού καννάβου όσον αφορά στον ευρωπαϊκό χώρο.

### 1.4. Μέθοδος συλλογής του ερευνητικού υλικού

Για τη διερεύνηση του θέματος της παρούσας εργασίας και τη συλλογή του ερευνητικού υλικού, χρησιμοποιήθηκαν βιβλιογραφικές και διαδικτυακές πηγές, οι οποίες παρατίθενται αναλυτικά στο τελευταίο κεφάλαιο της εργασίας.

# 02

Η ΑΠΑΡΧΗ ΚΑΙ Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ  
ΚΑΝΝΑΒΟΥ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΧΩΡΟ

## 2.1. Η αρχή του αστικού φαινομένου

**πόλη: «-πολ» ή «-πελ» > πελάζω = συναναστρέφομαι<sup>1</sup>**

Πρωταρχικό αίτιο της εμφάνισης του αστικού φαινομένου, δηλαδή της συναναστροφής και της συνοίκησης των ανθρώπων σε ένα χωρικά προσδιορισμένο τόπο, θεωρούνται τα αισθήματα της αυτοσυντήρησης, της επιβίωσης και της προφύλαξης από εχθρικούς παράγοντες, καθώς και η τάση του ανθρώπου να οργανώνεται σε ομάδες συγκροτώντας κοινωνικά σύνολα<sup>2</sup>. Από το χωριό, τον οικισμό, το ιερό, και ακόμα παλαιότερα το στρατόπεδο, τη σπηλιά και τον ιερό τόπο, βλέπουμε την πρώτη προσπάθεια δημιουργίας μιας αστικής δομής. Η δομή αυτή βασίζεται κυρίως στην ανάγκη του ανθρώπου για κοινωνικοποίηση και συναναστροφή με ομοίους του. Οι απαρχές του αστικού φαινομένου, οι πρώτοι σχηματισμοί δηλαδή που αποκαλούνται «πόλεις», μοιάζουν σε αρκετά μεγάλο βαθμό με τις σημερινές πόλεις, από την άποψη ότι διατηρούνται ακόμα και σήμερα κάποιες βασικές αρχές, θεμελιωμένες από τον πρώτο άνθρωπο, όπως η συγκέντρωση ενός πληθυσμού σε ορισμένο τόπο<sup>3</sup>.

Τι σημαίνει, όμως, **πόλη**; Ποια είναι η αρχή του φαινομένου αυτού;

Η σύγχρονη μορφή του αστικού φαινομένου αποτελεί μια διαδικασία που διήρκησε χιλιάδες χρόνια. Η εμφάνιση των πρώτων οικισμών χρονολογείται περίπου 10.000 χρόνια πριν, στις αρχές της νεολιθικής περιόδου. Σύμφωνα με αρχαιολογικά ευρήματα, το πρώτο στάδιο ανάπτυξης των πόλεων άρχισε 5.000 - 6.000 χρόνια πριν, με τις μόνιμες πλέον συνοικήσεις ανθρώπινων κοινοτήτων στην Ινδία, στη Μεσοποταμία, στην ανατολική Ασία και στην Αίγυπτο, και συγκεκριμένα στις κοιλάδες των μεγάλων ποταμών (Ινδός, Τίγρης, Ευφράτης, Κίτρινος Ποταμός, Νείλος). Μέχρι τότε, και για εκατοντάδες χιλιάδες χρόνια, οι άνθρωποι ζούσαν σε μικρές νομαδικές ομάδες, οι οποίες μετακινούνταν συνεχώς από τόπο σε τόπο για να εξασφαλίσουν τα προς το ζην απαραίτητα αγαθά, όπως τροφή, νερό και ασφάλεια από τους κινδύνους. Η προσπάθεια επιβίωσης του ανθρώπου αντικατοπτρίζεται στη σταδιακή εξέλιξη της μορφής της ανθρώπινης μετακίνησης και εγκατάστασης, δεδομένου ότι η κοινωνία του ανθρώπου προσαρμόζεται συνεχώς ανάλογα με το φυσικό και το ανθρωπογενές περιβάλλον<sup>4</sup>.

Η πληθυσμιακή συγκέντρωση σε ορισμένο τόπο, σε συνδυασμό με το εξουσιαστικό στοιχείο (ιερό), δημιουργούν μια ανεξέλικτη κοινωνική αστική δομή, που δεν παρουσιάζει ιδιαίτερες διαφοροποιήσεις από τις σύγχρονες πόλεις όσον αφορά στη δομή και τη χωρική οργάνωση. Ο αρχαιολόγος G. Childe<sup>5</sup> υποστηρίζει

<sup>1</sup> Μπαμπινιώτης, Γ., «Λεξικό της νέας ελληνικής γλώσσας», εκδ. Κέντρο Λεξικολογίας Ε.Π.Ε., Αθήνα 1998, λήμματα 1380 & 1455.

<sup>2</sup> Μαρμαράς, Εμμ., «Σχεδιασμός και οικιστικός χώρος, Όψεις της ελληνικής αστικής γεωγραφίας», εκδ. Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα 2002, σ. 111.

<sup>3</sup> Mumford, L., «The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects», εκδ. Harcourt, Brace & World, Νέα Υόρκη 1961, σ. 3-4.

<sup>4</sup> Βλατίτσι, Α., «Κάνναβος και νέες σχεδιασμένες πόλεις: ο ρόλος του ορθοκανονικού συστήματος στην οργάνωση του χώρου», ερευνητική εργασία, επιβλ. Δ. Διμέλλη, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2017, σ. 15.

<sup>5</sup> Childe, V.G., «The urban revolution», άρθρο δημοσιευμένο στο περιοδικό *Town Planning Review*, 1950.



ότι ο πρώτος πολιτισμός, μέχρι και τη σύγχρονη εποχή, που παρουσιάζει και τα δύο αυτά χαρακτηριστικά, δηλαδή το θρησκευτικό στοιχείο – ιερό με τη χωροθέτηση σε ορισμένο τόπο, οχυρωμένο περιμετρικά με τείχη, εμφανίζεται για πρώτη φορά στη Μεσοποταμία. Οι αρχαίες πρωτεύουσες δεν απαντώνται μόνο στον Ινδό ποταμό, αλλά και στην Κίνα και το Μεξικό, και αποτελούσαν ιερές πόλεις που σχεδιάστηκαν για να δοξάσουν τις αρχαίες θεότητες.



Εικ. 1: Αεροφωτογραφία της Teotihuacan.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η πόλη του **Teotihuacan** (Εικ. 1), στην κοιλάδα του Μεξικού. Βρίσκεται 40 χλμ. βορειοανατολικά της σύγχρονης πόλης του Μεξικού. Αξίζει να σημειωθεί ότι το όνομα της πόλης, το οποίο δόθηκε σε αυτήν από τη φυλή των Αζτέκων σημαίνει «Η πόλη των Θεών»<sup>6</sup>. Γνώρισε μεγάλη ακμή κατά την περίοδο 350 – 650 μ.Χ. και αποτελούσε θεοκρατική αστική δομή, όπου το ιερατείο κατείχε την υπέρτατη εξουσία. Η πόλη διαθέτει εξαιρετικά δείγματα μνημειώδους αρχιτεκτονικής, όπως η Πυραμίδα της Σελήνης και ο ναός του Κετζαλκόατλ<sup>7</sup>.

## 2.2. Συνθήκες δημιουργίας της πρώτης πόλης

Ο Μ. Eliade αναφέρει ότι ο αρχαϊκός άνθρωπος διαθέτει μια δεδομένη αντίληψη για το χώρο, θεωρώντας το ιερό ως στοιχείο δόμησης του ασυνείδητου. Το ασυνείδητο χρησιμοποιείται ως μέσο ένωσης της οντότητάς του με το στοιχείο του Θείου. Ζει ακολουθώντας υπερφυσικά πρότυπα και είναι ισχυρά συνδεδεμένος με τους συμβολισμούς, προσαρμόζοντας τις αρχές της θρησκείας του στα βιώματα και την καθημερινότητά του. Ως συνέπεια της πρακτικής αυτής, το στοιχείο του Θείου αντικατοπτρίζεται στο χώρο που κατοικεί ο άνθρωπος, δηλαδή στις πόλεις που εξ' αρχής δημιουργεί<sup>8</sup>. Ο σύγχρονος άνθρωπος λειτουργεί με τον ίδιο τρόπο με τον αρχαϊκό άνθρωπο, όμως ερμηνεύει τα φαινόμενα και τις καταστάσεις που βιώνει με συνθετικό και όχι αναλυτικό τρόπο, όπως αυτή του αρχαϊκού ανθρώπου. Τόσο οι συνειδητές, όσο και οι υποσυνείδητες αντιλήψεις των μελών μιας κοινωνίας, οι οποίες προκύπτουν από τα ερεθίσματα που δέχεται από το περιβάλλον του, συνιστούν τελικά τη μορφή της αστικής δομής<sup>9</sup>.

<sup>6</sup> <https://www.history.com/topics/ancient-americas/teotihuacan>

<sup>7</sup> <https://el.wikipedia.org/wiki/Τεοτιουακάν>

<sup>8</sup> Eliade, M., «Patterns in Comparative Religion», εκδ. Sheed & Ward, Νέα Υόρκη 1958, σ. 58.

<sup>9</sup> Λαγόπουλος, Α., «Η επιρροή των κοσμικών αντιλήψεων επί της παραδοσιακής Μεσογειακής και Ινδοευρωπαϊκής πολεοδομίας», διδακτορική διατριβή, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα 1970.

Λαμβάνοντας υπόψιν τα παραπάνω, τρία συμπεράσματα μπορούν να εξαχθούν για τον τρόπο που διαρθρώνονται οι κοινωνίες των πρώτων πόλεων:

- α)** η οικονομική και κοινωνική δομή έχει άμεση σχέση με τα χωρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά σε πολεοδομικό επίπεδο,
- β)** η ιδεολογία των ατόμων μπορεί επίσης να επηρεάσει, και τελικά να καθορίσει, τη μορφή του οικισμού,
- γ)** η επιρροή της θεσμικής διαδικασίας της κοινωνίας στη διάρθρωση της πόλης είναι αρκετά ισχυρή.

Σύμφωνα με τον H. Carter<sup>10</sup>, τέσσερις είναι οι βασικές ερμηνείες που αποτέλεσαν καταλυτικό παράγοντα στο να ενταχθούν οι κοινωνικές ομάδες σε μια διαδικασία μετάβασης από τη νομαδική ζωή στη συγκέντρωση σε ένα ορισμένο τόπο, καθώς και στη σταθερότητα που προσφέρει ο οικισμός. Οι ερμηνείες αυτές είναι:

- α) η υδραυλική** ερμηνεία, δηλαδή οι περιβαλλοντικές βάσεις της αστικοποίησης.

Σύμφωνα με την υδραυλική ερμηνεία, η αστικοποίηση συνιστά συνέπεια του συνεχώς μεταβαλλόμενου μεγέθους και της αυξανόμενης πυκνότητας του πληθυσμού, η οποία προέκυψε από τη διαδικασία της άρδευσης των αγροτικών γαιών. Η συγκρότηση της «υδραυλικής» κοινωνίας αποτέλεσε το εναρκτήριο λάκτισμα για την εξειδίκευση των κατοίκων, αλλά και την κοινωνική διαστρωμάτωση.

- β) η εμπορική** ερμηνεία, δηλαδή η ανάπτυξη αγορών ως αρχικής αιτίας του πολεοδομικού φαινομένου.

Η βελτίωση της γεωργικής παραγωγικότητας οδήγησαν στην ανάπτυξη διαφορετικών ασχολιών και δεξιοτήτων, στην εξειδίκευση, και κατά συνέπεια στη δημιουργία οικισμού. Το φαινόμενο της αστικοποίησης οδήγησε στην περαιτέρω εντατικοποίηση της αγροτικής παραγωγής, με αποτέλεσμα να αναπτυχθεί το εμπόριο μεταξύ των γειτονικών οικισμών. Παρ' όλο που η εμπορική δραστηριότητα αποτέλεσε ισχυρό στοιχείο των πρώτων αστικών δομών, η ενδυνάμωσή της ερμηνεύεται ως αποτέλεσμα και όχι ως γενεσιουργός δύναμη της αστικοποίησης<sup>11</sup>.

- γ) η στρατιωτική** ερμηνεία, δηλαδή η πολεοδομική ανάπτυξη που δημιουργήθηκε γύρω από οχυρές θέσεις. Σχετικά με τη δημιουργία της πόλης, η στρατιωτική ερμηνεία υποστηρίζει ότι από την αρχαιότητα οι πόλεις διέθεταν οχυρώσεις (τείχη), τροφοδοτώντας την ανάγκη εύρεσης μιας τοποθεσίας κατάλληλης να προσφέρει προστασία από άλλους, πιθανόν εχθρικούς λαούς. Ωστόσο, αν και αμυντικά έργα εμφανίζονται στις αρχαίες πόλεις, δεν υφίστανται σε όλες. Αυτό συνέβαινε επειδή σε κάποιες περιπτώσεις το ίδιο το τοπίο συνιστούσε μια φυσική άμυνα της πόλης. Η ύπαρξη τειχών δε σήμαινε απαραίτητα την ύπαρξη οικισμού. Κάποιοι οικισμοί βρίσκονταν εξ αρχής σε αμυντική τοποθεσία. Η ύπαρξη τειχών, σε συνδυασμό με άλλους παράγοντες, είχε ως αποτέλεσμα την αίσθηση ασφάλειας του πληθυσμού, έτσι ώστε να ευδοκιμήσει η ανάπτυξη των οικισμών<sup>12</sup>.

<sup>10</sup> Carter, H., «An Introduction to Urban Historical Geography», εκδ. E. Arnold, Λονδίνο 1983, σ.3.

<sup>11</sup> Μαρμαράς, Εμμ., «Σημειώσεις μαθήματος *Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας*», Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2011, σ. 6-7.

<sup>12</sup> Μαρμαράς, Εμμ., ό.π., σ. 7.



**δ) η θρησκευτική** ερμηνεία, δηλαδή η πολεοδομική δραστηριοποίηση σε σχέση με κάποιον ιερό τόπο<sup>13</sup>.

Όσον αφορά στη θρησκευτική ερμηνεία, απευθύνεται σε πολιτισμούς οι οποίοι επέλεξαν τον τόπο ίδρυσης των πόλεων τους σύμφωνα με θρησκευτικές επιρροές. Η θρησκευτική εξουσία αποτέλεσε τη γενεσιουργό δύναμη της πόλης, κατέχοντας τα νήια οργάνωσής της και οδηγώντας στην αστικοποίηση. Οι κάτοικοι της πόλης είχαν πια την αλληλεγγύη που τους προσέφερε η κοινή πίστη, ανεξάρτητα από την αλληλεγγύη της κοινής καταγωγής<sup>14</sup>. Ερευνητές όπως ο L. Mumford θεωρούν πως η θρησκευτική ερμηνεία αποτελεί τον κύριο λόγο για τον οποίο οδηγήθηκε ο άνθρωπος από τη νομαδική ζωή στην αστικοποίηση. Αναφέρει ότι η ανάγκη αυτή εκδηλώνεται ιδιαίτερα μέσα από το σεβασμό του ατόμου προς τους νεκρούς. Ο σεβασμός αυτός κατείχε ενδεχομένως ισχυρότερο ρόλο από τις πρακτικές ανάγκες, προκαλώντας τον αρχαϊκό άνθρωπο να αναζητήσει ένα σταθερό μέρος συνοίκησης<sup>15</sup>.

## 2.3. Σχεδιασμένες και οργανικές πόλεις

Από το στάδιο των απαρχών του αστικού φαινομένου, εμφανίζονται **δύο διαφορετικές μορφές** χωρικής οργάνωσης της πόλης:

**α)** Η πρώτη μορφή αφορά τη **σχεδιασμένη** πόλη, που μελετάται και οργανώνεται υπό συγκεκριμένη αρχή. Είναι ευδιάκριτη μια τυπική οργάνωση του δομημένου χώρου, που έχει επιβληθεί από μια κεντρική εξουσία.

**β)** Η δεύτερη μορφή αφορά τη λεγόμενη **οργανική** πόλη, τη μη σχεδιασμένη, που αναπτύσσεται με φυσική μεγέθυνση<sup>16</sup>. Δεν υφίσταται ανάλογη οργάνωση με την πρώτη μορφή, και η ανάπτυξη αποτελεί μια αποσπασματική και ενδεχομένως ατομική διαδικασία<sup>17</sup>.

### 2.3.1. Σχεδιασμένη πόλη

Οι πρώτες ορθοκανονικά σχεδιασμένες πόλεις απαντώνται γύρω στο 2000 π.Χ. σε αστικούς σχηματισμούς της Αιγύπτου, της Ινδίας και της Μεσοποταμίας. Τα πρώτα ίχνη καννάβου εμφανίζονται στην κοιλάδα του Ινδού ποταμού, στην περιοχή που βρίσκεται σήμερα το Πακιστάν, κατά την προ-κλασική αρχαιότητα. Συγκεκριμένα, γύρω στο 2600 π.Χ., η πόλη **Mohenjo - Daro** (Εικ. 2) αποτελούνταν από τετράγωνα, τα οποία τέμνονταν από έναν κάρναβο ίσων δρόμων, οι οποίοι διασταυρώνονταν σε ορθές γωνίες. Κάθε τετράγωνο ήταν διαιρεμένο σε μικρότερα ορθογώνια τμήματα. Οι οδικοί άξονες οργανώνονταν σε κατεύθυνση Β-Ν και

<sup>13</sup> Μαρμαράς, Εμμ., «Η Ευρωπαϊκή πόλη στη διαδρομή του χρόνου», εκδ. Πολυτεχνείου Κρήτης, Χανιά 2021.

<sup>14</sup> Μαρμαράς, Εμμ., «Σημειώσεις μαθήματος *Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας*», Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2011, σ. 12.

<sup>15</sup> Mumford, L., «The city in History: its origins, its transformations and its prospects», εκδ. Harcourt, Brace & World, Νέα Υόρκη 1961.

<sup>16</sup> Βλατίτση, Α., «Κάρναβος και νέες σχεδιασμένες πόλεις: ο ρόλος του ορθοκανονικού συστήματος στην οργάνωση του χώρου», ερευνητική εργασία, επιβλ.

Δ. Διμέλλη, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2017, σ. 18.

<sup>17</sup> Μαρμαράς, Εμμ., ό.π., σ. 14.

Α-Δ. Η Mohenjo - Daro είναι η μεγαλύτερη σε έκταση πόλη σχεδιασμένη σε κάνναβο της περιόδου 2600-1900 π.Χ. και αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα του σχεδιασμού αυτού.<sup>18</sup>

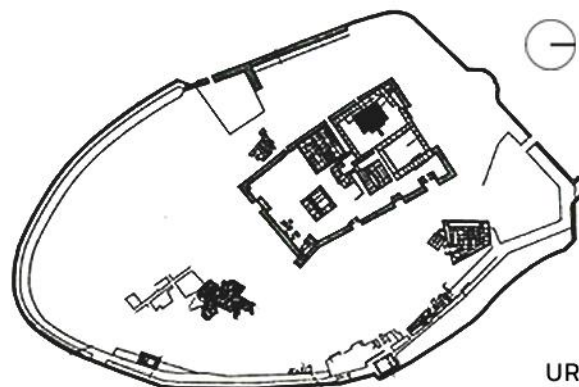
Παρ' όλα αυτά, ο κάνναβος ως εργαλείο χωρικής οργάνωσης διαμορφώθηκε οριστικά στις ιωνικές πόλεις, στο διάστημα μεταξύ 7<sup>ου</sup> και 5<sup>ου</sup> αιώνα π.Χ. Εξετάζοντας τα πολεοδομικά σχέδια των αρχαίων ελληνικών πόλεων όπως της Πριήνης, της Μιλήτου και της Ρόδου, αλλά και των προγενέστερων πόλεων της Ανατολής, όπως αυτών που απαντώνται στις κοιλάδες του Ινδού ποταμού, του Τίγρη, του Ευφράτη και του Νείλου, παρατηρούνται ιδιαίτερες και αξιοσημείωτες διαφορές στην εφαρμογή του ιπποδάμειου μοντέλου<sup>19</sup>.

### 2.3.2. Οργανική πόλη

Η χωρική οργάνωση της οργανικής πόλης επιδεχόταν μεταβολές με το πέρασμα των αιώνων, ακολουθώντας τις συνθήκες που εναλλάσσονταν σε κάθε πολιτισμό. Σύμφωνα με τον S. Kostof, «Η οργανική πόλη είναι το αποτέλεσμα, εάν η ανάπτυξη της πόλης αφεθεί εξολοκλήρου στα άτομα που κατοικούν την περιοχή. Εάν ένα ιδιωτικό όργανο διαχωρίσει τη γη και την παραδώσει στο χρήστη τότε θα προκύψει ένα ομοιόμορφο μοτίβο<sup>20</sup>». Γενικότερα, οι πόλεις με οργανική μορφή απαντώνται κυρίως στην ηπειρωτική Ελλάδα και στη Μεσοποταμία, με χαρακτηριστικό παράδειγμα Μεσοποτάμιας οργανικής πόλης να αποτελεί η **Ur (Oup)** (Εικ. 3). Ιδρύθηκε γύρω στο 3800 π.Χ. και περιβαλλόταν περιμετρικά από τείχος, που ακολουθούσε το σχήμα της πόλης. Οι δρόμοι είχαν ακανόνιστο σχήμα, με δαιδαλώδεις διαδρομές που έφταναν μέχρι την εσωτερική πλευρά του τείχους, χωρίς καμία γεωμετρικότητα<sup>21</sup>.



Εικ. 2: Σχέδιο της πόλης Mohenjo - Daro.



Εικ. 3: Σχέδιο της πόλης Ur (Oup).

<sup>18</sup> Μαυρίκη, Μ., «Η πόλις, κοινωνία των ελεύθερων εστίν: Η περίπτωση της αρχαίας Μιλήτου», ερευνητική εργασία, επιβλ. Α. Σπανομαρίδης, Πανεπιστήμιο Πατρών, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Πάτρα 2013, σ. 11.

<sup>19</sup> <http://www.deepi.gr/?195,Ιππόδαμος-ο-Μιλήσιος>

<sup>20</sup> Kostof, S., «THE CITY SHAPED: URBAN PATTERNS AND MEANINGS THROUGH HISTORY», εκδ. Thames & Hudson, Η.Π.Α. 1999, σ. 43.

<sup>21</sup> Καμπούρης, Χ., «Η γένεση των πόλεων και η εξέλιξη της πολεοδομίας στον ελλαδικό χώρο από την αρχαϊκή περίοδο έως τους ελληνιστικούς χρόνους», διπλωματική εργασία, επιβλ. Κ. Λαλένης, Παν. Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος 2014, σ. 24-25.

### 2.3.3. Σύγκριση μεταξύ σχεδιασμένης και οργανικής πόλης

Στην ενότητα αυτή, θα αναλυθούν οι σημαντικές διαφορές, αλλά και ορισμένες ομοιότητες που παρατηρούνται μεταξύ των σχεδιασμένων πόλεων και αυτών που αναπτύχθηκαν με φυσική εξέλιξη (οργανικές). Πιο συγκεκριμένα, διαφορές παρουσιάζονται στα εξής:

- **Μορφή.** Αν επιχειρήσουμε μια πρώτη ανάγνωση στις δύο περιπτώσεις, διαφαίνεται καθαρά η μορφολογική διαφοροποίηση που έχουν. Στην περίπτωση της οργανικής πόλης, δεν υπάρχει κάποια συγκεκριμένη οργάνωση. Φυσικά, αυτό προκύπτει από το γεγονός ότι ο ίδιος ο χρήστης της πόλης συμμετέχει στη χωρική ανάπτυξή της. Εν αντιθέσει, στις σχεδιασμένες πόλεις ο χρήστης δε συμμετέχει στην οργάνωση του χώρου. Υπάρχει μια αυστηρή και ομοιόμορφη οργάνωση, που γίνεται με βάση ένα συγκεκριμένο πολεοδομικό σχέδιο.
- **Πολυπλοκότητα.** Παρατηρείται μια ιδιαίτερη πολυπλοκότητα στην οργανική πόλη, η οποία δίνει στο χρήστη της πόλης να περιπλανηθεί στο χώρο. Αντίθετα, με το να διαθέτει ένα συγκεκριμένο και επαναλαμβανόμενο πρότυπο σχεδιασμού και οργάνωσης η σχεδιασμένη πόλη, μοιάζει τυποποιημένη σε όλες τις περιοχές της. Βέβαια, αυτό καθιστά πιο πρακτική και εύκολη τη μετακίνηση των χρηστών σε αυτή, συγκριτικά με την οργανική πόλη<sup>22</sup>.
- **Οδικό δίκτυο.** Στις σχεδιασμένες, και ειδικά στις ιπποδάμειες πόλεις, οι οδικοί άξονες είναι παράλληλοι και κάθετοι μεταξύ τους, σχηματίζοντας ένα αυστηρό πλέγμα με ορθές γωνίες και ελάχιστες παραλλαγές (π.χ. στους χώρους που βρίσκονται χρήσεις όπως το θέατρο, το στάδιο κ.λπ.). Το πλάτος των δρόμων να μην ποικίλλει, αλλά διατηρεί μεγαλύτερο μέγεθος από ότι συναντάται στις οργανικές πόλεις, στις οποίες το οδικό δίκτυο δεν είναι αποτέλεσμα ρυμοτομικού σχεδίου, αλλά αποτελεί ένα σύνολο από δαιδαλώδεις και ακανόνιστες οδούς<sup>23</sup>.
- **Ιεράρχηση - αντίληψη του χώρου.** Με βάση τα παραπάνω, μπορούμε να πούμε ότι η ιεράρχηση του χώρου είναι σαφέστατα πιο ξεκάθαρη για τους χρήστες στη σχεδιασμένη πόλη, ως αποτέλεσμα της «τυποποίησης» που αυτή παρουσιάζει. Αντίθετα, στις πόλεις με φυσική εξέλιξη, ο χρήστης δεν αντιλαμβάνεται εύκολα την όποια χωρική οργάνωση μπορεί να παρουσιάζει η πόλη.

Όσον αφορά στις ομοιότητες που παρουσιάζουν μεταξύ τους τα δύο συστήματα, όντα και τα δύο αρκετά απλά σε μορφή, ένα ιδιαίτερα σημαντικό κοινό στοιχείο είναι ότι και στους δύο τύπους το κέντρο της πόλης ήταν εμφανές από κάθε σημείο της. Επομένως, ο χρήστης μπορούσε να κινηθεί με ευκολία από οποιοδήποτε σημείο της πόλης προς το κέντρο της, είτε ακολουθώντας την ακανόνιστη, φυσική διαδρομή των οργανικών

<sup>22</sup> Βλατίτση, Α., «Κάνναβος και νέες σχεδιασμένες πόλεις: ο ρόλος του ορθοκανονικού συστήματος στην οργάνωση του χώρου», ερευνητική εργασία, επιβλ. Δ. Διμέλλη, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2017, σ. 19.

<sup>23</sup> Καμπούρης, Χ., «Η γένεση των πόλεων και η εξέλιξη της πολεοδομίας στον ελλαδικό χώρο από την αρχαϊκή περίοδο έως τους ελληνιστικούς χρόνους», διπλωματική εργασία, επιβλ. Κ. Λαλένης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος 2014, σ. 36.

πόλεων, είτε ακολουθώντας τις ευθείες γραμμές και τις ορθές γωνίες των σχεδιασμένων – ιπποδάμειων πόλεων. Εν κατακλείδι, η προσαρμοστικότητα και η ευελιξία που παρουσιάζουν και τα δύο συστήματα στις καινούργιες συνθήκες (πολιτικές, κοινωνικές, οικονομικές κλπ.) αποτελούν βασική ομοιότητά τους. Η οργανική πόλη μπορεί να συνεχίσει την ανάπτυξη της ελεύθερης, φυσικής μορφής της, ενώ η σχεδιασμένη πόλη έχει τη δυνατότητα να αναπτυχθεί μέσω της επέκτασης των ήδη υφιστάμενων αξόνων της και του ακολουθούμενου, επαναλαμβανόμενου μοτίβου.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι ο αστικός ιστός είναι μια δομή οργανωτική και πολυσύνθετη. Ανέκαθεν, η πόλη αποτελούσε ένα δυναμικό χώρο, που διαμορφώνεται από ποικίλες συνιστώσες, όπως οι κοινωνικές ομάδες, και η χωρική της οργάνωση επηρεάζεται από τις πολιτικές και κοινωνικές συνθήκες της εκάστοτε κοινωνίας. Ωστόσο, η ειδοποιός διαφορά μεταξύ των δύο συστημάτων σχεδιασμού των πόλεων είναι το κατά πόσο συμμετέχει ή όχι ο χρήστης στη διαμόρφωση του χώρου<sup>24</sup>.

---

<sup>24</sup> Βλατίτσι, Α., «Κάνναβος και νέες σχεδιασμένες πόλεις: ο ρόλος του ορθοκανονικού συστήματος στην οργάνωση του χώρου», ερευνητική εργασία, επιβλ. Δ. Διμέλλη, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2017, σ. 20.

03

ΜΙΑΛΗΤΟΣ



### 3.1. Εισαγωγή

Αν και ο ορθοκανονικός πολεοδομικός σχεδιασμός της Μιλήτου τοποθετείται χρονικά στην κλασική εποχή, αξίζει να γίνει μια εισαγωγή στην πόλη της αρχαϊκής εποχής, η οποία προηγήθηκε της κλασικής. Στην αρχαϊκή εποχή (750 - 479 π.Χ.) διαμορφώθηκαν για πρώτη φορά οι δύο βασικές χωρικές ενότητες της ελληνικής πόλης:

**α) η οχυρή ακρόπολη**, η οποία περιλάμβανε τους τόπους λατρείας (ιερά) των θεών, και

**β) το «άστυ»**, όπου βρισκόταν η αγορά, το κέντρο της ζωής των αρχαίων Ελλήνων.

Η αρχαϊκή περίοδος χαρακτηριζόταν από δυναμική και αυθόρμητη πολεοδομική οργάνωση και εξέλιξη, η οποία προσαρμοζόταν στο φυσικό έδαφος. Στόχοι της αποτελούσαν τόσο η εξασφάλιση της άμυνας από την οχυρωμένη ακρόπολη, όσο και η επίτευξη της σύνδεσης της πόλης με σημεία καίριας σημασίας για τον εφοδιασμό και την υδροδότησή της. Αυτό σήμαινε ότι οι διασυνδέσεις με λιμάνια, άλλες παραγωγικές πόλεις της ενδοχώρας, κρήνες ή πηγές ήταν ιδιαίτερα σημαντικές. Η πόλη παρουσίαζε φυσική μεγέθυνση και εξέλιξη, χωρίς να ακολουθείται κάποιο πολεοδομικό σχέδιο. Αυτό συνέβαινε πριν από την εισαγωγή του ιπποδάμειου συστήματος, το οποίο επέφερε τις σημαντικές αλλαγές της κλασικής περιόδου<sup>25</sup>.

Κύριο χαρακτηριστικό της κλασικής περιόδου αποτελούσε η δημιουργία της **πόλης - κράτους**. Οι πόλεις απέκτησαν ιδιαίτερη κρατική οντότητα, τους δικούς τους νόμους, αυτοκυβέρνηση, στρατό και νόμισμα. Η μορφή της κάθε πόλης επηρεαζόταν σε μεγάλο βαθμό από το πολιτικό σύστημα που διαμορφωνόταν σε αυτήν. Ο λαός απέκτησε μεγαλύτερη ισχύ απέναντι στις οικογένειες των ευγενών και των τυράννων στη διάρκεια του 6<sup>ου</sup> αιώνα π.Χ., γεγονός που είχε καθοριστική σημασία. Επιπλέον, κατά την περίοδο τέλη 6<sup>ου</sup> αιώνα - αρχές 5<sup>ου</sup> αιώνα π.Χ., επήλθαν δύο κομβικές σημασίας γεγονότα που επέφεραν τέτοιου είδους μεταβολές, έτσι ώστε η πλειοψηφία των ελληνικών πόλεων - κρατών να υιοθετήσει τη δημοκρατία ως πολίτευμα. Συγκεκριμένα:

**α)** Πρώτα απ' όλα, έλαβε χώρα η ανατροπή του τυραννικού πολιτεύματος στην Αθήνα και η άνοδος του Κλεισθένη στην εξουσία. Ο Κλεισθένης πραγματοποίησε βασικές μεταρρυθμίσεις, με κυριότερη από αυτές την εφαρμογή της **ισονομίας**, σύμφωνα με την οποία οι αποφάσεις λαμβάνονταν από την Εκκλησία του Δήμου. Αυτό οδήγησε σε μια αυτοδιοικούμενη κοινωνία των πολιτών, και αποτέλεσε ένα σύστημα που εφαρμόστηκε στην πλειοψηφία των ελληνικών πόλεων.

**β)** Επιπλέον, η νίκη στους Περσικούς πολέμους ενδυνάμωσε το ηθικό των πόλεων - κρατών που συμμετείχαν, με αποτέλεσμα την **ενεργό συμμετοχή** των πολιτών στα **κοινά** και την προτροπή τους να διεκδικήσουν το δημοκρατικό πολίτευμα<sup>26</sup>.

<sup>25</sup> Μονιούδη-Γαβαλά, Θ., «Η Ελληνική Πόλη από τον Ιππόδαμο στον Κλεάνθη», εκδ. ΣΕΑΒ, Αθήνα 2015, σ. 6-7.

<sup>26</sup> Μαυρίκη, Μ., «Η πόλις, κοινωνία των ελεύθερων εστί: Η περίπτωση της αρχαίας Μιλήτου», ερευνητική εργασία, επιβλ. Α. Σπανομαρίδης, Πανεπιστήμιο Πατρών, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Πάτρα 2013, σ. 24.

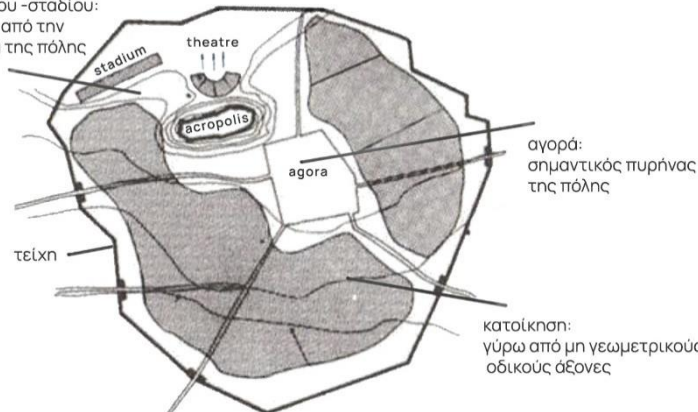


Η ισονομία, αλλά και η συμμετοχή των πολιτών στα κοινά επέφεραν την έναρξη δημιουργίας ορισμένων χώρων για τις ανάγκες της δημόσιας ζωής: η Εκκλησία του Δήμου, το θέατρο, το πρυτανείο και τα δικαστήρια τοποθετήθηκαν στο κέντρο της πόλης, μεταβάλλοντας τη δομή της. Κατά την κλασική περίοδο, δημιουργήθηκαν εκτεταμένες περιοχές που περιλάμβαναν δημόσιες χρήσεις στις πόλεις αυτές. Η έννοια του δημόσιου χώρου απέκτησε μεγαλύτερη σημασία από κάθε άλλη εποχή, ενώ το λειτουργικό κέντρο των πόλεων από την άποψη της πολιτικής και αστικής ενότητας αποτελούσε πλέον η αγορά, και όχι ο τόπος λατρείας<sup>27</sup>.

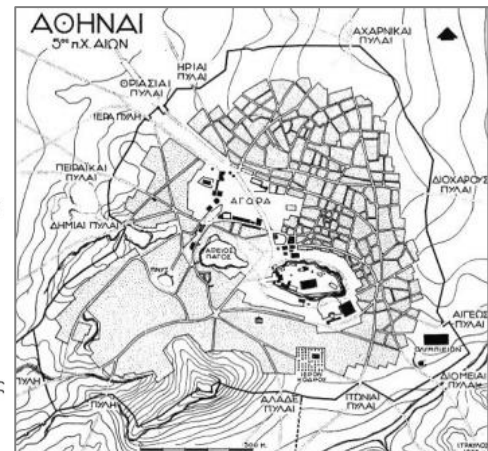
Κατά τη διάρκεια της κλασικής περιόδου, συναντώνται δύο μορφές χωρικής οργάνωσης και σχεδιασμού των αρχαίων πόλεων. Η πρώτη μορφή περιλαμβάνει τις πόλεις που αναπτύχθηκαν με φυσική μεγέθυνση και η δεύτερη, εκείνες που αναπτύχθηκαν βάσει του ιπποδάμειου συστήματος. Πιο συγκεκριμένα:

- Οι πόλεις με **φυσική μεγέθυνση** συναντώνται κυρίως στην ηπειρωτική Ελλάδα, όπως αναφέρθηκε, και ακολουθούσαν μια οργανική πορεία ανάπτυξης (Εικ. 4). Το χαρακτηριστικότερο παράδειγμα της κατηγορίας αυτής αποτελεί η **Αθήνα** (Εικ. 5). Αναπτύχθηκε σε ευρύτερους κύκλους γύρω από την ακρόπολη, ενώ αποτέλεσε σημαντικό στοιχείο ο σχηματισμός ενός δεύτερου πυρήνα στο χαμηλότερο σημείο, όπου βρισκόταν η αγορά. Τα δύο βασικά κέντρα της πόλης ήταν η ακρόπολη και η αγορά, ενώ όλοι οι κεντρικοί δρόμοι οδηγούσαν ακτινωτά σε αυτά<sup>28</sup>.

Θέση θεάτρου -σταδίου:  
εξαρτώνται από την  
τοπογραφία της πόλης



Εικ. 4: Διάγραμμα πόλεων με φυσική μεγέθυνση.



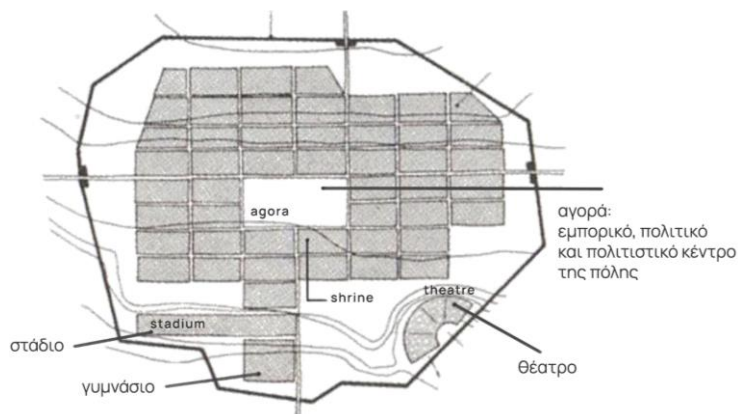
Εικ. 5: Χάρτης της Αθήνας (κλασική εποχή).

- Αντίθετα, οι πόλεις του **ιπποδάμειου συστήματος**, που αναπτύσσονται κυρίως στην περιοχή της Ιωνίας, έχουν ως βάση έναν ορθοκανονικό κάναβο (Εικ. 6). Χαρακτηριστικό παράδειγμα της κατηγορίας

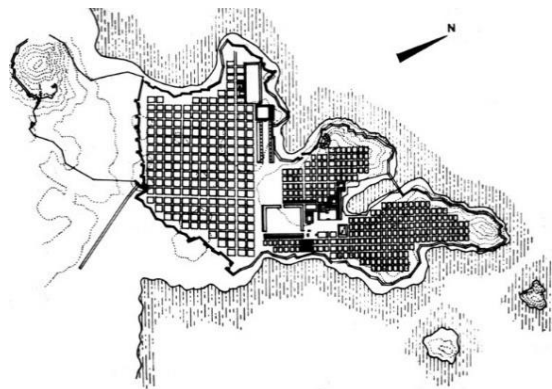
<sup>27</sup> Hoepfner, W., «Η πολεοδομία της Κλασικής περιόδου», στο Λαγόπουλος, Α.-Φ. (επιμ.), «Η ιστορία της ελληνικής πόλης», εκδ. Ερμής-Αρχαιολογία & Τέχνες, Αθήνα 2004, σ. 205-224.

<sup>28</sup> Μαυρίκη, Μ., «Η πόλις, κοινωνία των ελεύθερων εστί: Η περίπτωση της αρχαίας Μιλήτου», ερευνητική εργασία, επιβλ. Α. Σπανομαρίδης, Πανεπιστήμιο Πατρών, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Πάτρα 2013, σ. 12.

αυτής αποτελεί η **Μίλητος** (Εικ. 7). Ιδρύθηκαν μια ορισμένη χρονική περίοδο και ήταν αποτέλεσμα ενός οργανωμένου πολεοδομικού σχεδίου. Πυρήνας αυτών των πόλεων αποτελεί η αγορά, η οποία βρίσκεται στο κέντρο και εκτείνεται σε έναν αριθμό οικοδομικών τετραγώνων. Οι χώροι λατρείας τοποθετούνται γύρω από την αγορά ή διάσπαρτα στην πόλη. Τόσο η αγορά όμως, όσο και τα ιερά, εντάσσονται ομαλά στο αρχικό, αυστηρά γεωμετρικό σχέδιο της πόλης χωρίς να επηρεάσουν την ορθοκανονικότητά του.



Εικ. 6: Διάγραμμα ιπποδάμειων πόλεων.



Εικ. 7: Χάρτης της Μιλήτου (κλασική εποχή).

Στην κλασική περίοδο, η πόλη αποτελούσε έναν αστικό, οχυρωμένο ιστό, του οποίου ο προορισμός ήταν να ικανοποιεί τις ποικίλες ανάγκες των κατοίκων: κοινωνικοπολιτικές, οικονομικές, αμυντικές, οικιστικές. Οι πόλεις - κράτη του ελλαδικού χώρου δεν είχαν εκτεταμένο μέγεθος, εν αντιθέσει με τις πόλεις της Ανατολής, αλλά και τις πόλεις των βασιλείων της ελληνιστικής εποχής. Δεν υφίσταντο πλέον οι πολυπληθείς μητροπόλεις που κατοικούνταν από άτομα ποικίλων εθνικοτήτων<sup>29</sup>. Η αρχαία ελληνική πόλη της κλασικής εποχής αποτελούσε ένα ισχυρό παράδειγμα ανθρωποκεντρισμού, δίνοντας στους πολίτες τη δυνατότητα εποπτείας του συνόλου αλλά και της άμεσης επικοινωνίας μεταξύ τους.

Οι **σχεδιασμένες ελληνικές πόλεις** κτίστηκαν κυρίως κατά την περίοδο 750 - 550 π.Χ., όταν οι ελληνικές πόλεις - κράτη ενεπλάκησαν σε μια διαδικασία ίδρυσης νέων πόλεων με τη μορφή αποικιών, δηλαδή με την ίδρυση οικιστικών εγκαταστάσεων μακριά από την πατρίδα. Αυτές οι αποικίες αποτελούσαν στην πλειοψηφία των περιπτώσεων ολοκληρωμένες κοινότητες, με απόλυτη αυτονομία από τις πόλεις που τις ίδρυσαν (μητροπόλεις). Ο κύριος σκοπός της ίδρυσης αποικιών ήταν η δημιουργία ενός εμπορικού δικτύου, με σταθμούς που θα τους επέτρεπαν να ανταγωνιστούν τους γηγενείς πληθυσμούς και θα επιτύγχαναν την κυριαρχία τους στη Μεσόγειο. Επιπλέον, σημαντικός λόγος για την ίδρυση των αποικιών ήταν η μεταφορά

<sup>29</sup> Λάββας, Γ. «Επίτομη ιστορία της αρχιτεκτονικής, Με έμφαση στον 19° και 20° αιώνα», εκδ. University Studio Press, Αθήνα 2002, σ. 52.

του πλεονάζοντος πληθυσμού στις αποικίες από τις πόλεις προέλευσης, λόγω της συνεχούς ανάπτυξης των μητροπόλεων, που οδηγούσε σε ραγδαία αύξηση του πληθυσμού.

Παρατηρούνται ορισμένα πανομοιότυπα χαρακτηριστικά στις αρχαίες ελληνικές πόλεις, είτε είναι μητροπόλεις είτε αποικίες. Πιο συγκεκριμένα, τα χαρακτηριστικά αυτά αφορούν χρήσεις και χωρικά στοιχεία όπως η ακρόπολη, η αγορά, το τείχος, οι ζώνες κατοικίας, η εστία, το λιμάνι, το θρησκευτικό τέμενος, και σε κάποιες περιπτώσεις συναντώνται και περιοχές βιοτεχνίας. Ο πυρήνας γύρω από τον οποίο εξελίσσεται η πόλη μπορεί να είναι το ανάκτορο, η ακρόπολη ή η αγορά. Δίδοντας μια κοσμική ερμηνεία στην ανάπτυξη της πόλης, θα μπορούσε κανείς να πει ότι αναλογικά με τη σχέση ανθρώπου - κόσμου, αναπτύσσεται και η πόλη γύρω από το κέντρο της<sup>30</sup>.

### 3.2. Μίλητος - Ιστορική αναδρομή



Εικ. 8: Η θέση της Μιλήτου σε σχέση με την Ελλάδα.

Ένα από τα χαρακτηριστικότερα παραδείγματα σχεδιασμένων ελληνικών πόλεων του αιγιακού χώρου, που ανοικοδομήθηκαν μετά την καταστροφή τους, αποτελεί η **Μίλητος**, που βρίσκεται στις ακτές της Μικράς Ασίας (Εικ. 8). Οι απαρχές της ιστορίας της ανάγονται στη Μινωική Εποχή (περ. το 1500 π.Χ.), καθώς αποτελούσε κρητική αποικία. Το 1050 π.Χ., η πόλη περιήλθε στην κατοχή των Ιώνων και έγινε μητρόπολη της Ιωνίας.

Κατά τη Γεωμετρική και την πρώιμη Αρχαϊκή περίοδο (10<sup>ος</sup> – 6<sup>ος</sup> αιώνες π.Χ.), η Μίλητος κατείχε ιδιαίτερα καίριο ρόλο στην παγίωση τόσο της στρατιωτικής, όσο και της εμπορικής δύναμης των Ελλήνων στην ευρύτερη περιοχή. Η

ευνοϊκή της θέση, σε μια χερσόνησο με δύο φυσικούς κόλπους εκατέρωθέν της, που σχημάτιζαν λιμάνια, ενίσχυσε ακόμα περισσότερο την εμπορική της ισχύ, ενώ το επιβλητικό τείχος που την περιέβαλλε ήταν απαραίτητο, μια που αυτή της η άνθιση προσέλκυε αρκετούς κατακτητές. Πράγματι, στις αρχές του 5<sup>ου</sup>

<sup>30</sup> Μαρμαράς, Εμμ., «Η Ευρωπαϊκή πόλη στη διαδρομή του χρόνου», εκδ. Πολυτεχνείου Κρήτης, Χανιά 2021.

αιώνα π.Χ., δηλαδή το 494 π.Χ., μετά την ιωνική επανάσταση στην περσική κατοχή, οι Πέρσες θα καταλάβουν και θα λεηλατήσουν την πόλη της Μιλήτου, με αποτέλεσμα να καταστραφεί ολοσχερώς<sup>31</sup>. Το 479 π.Χ., μετά την ήττα των Περσών από τους Έλληνες, η Μίλητος εντάσσεται στην Αθηναϊκή Συμμαχία των Δηλίων. Ωστόσο, στα μέσα του 5<sup>ου</sup> αιώνα π.Χ., η πόλη είχε αποδυναμωθεί και σχεδόν εξαθλιωθεί από εσωτερικές αναταραχές, γεγονός που το 442 π.Χ. οδήγησε στην ήττα της σε πόλεμο με τη γειτονική Σάμο. Παρ' όλα αυτά, οι κάτοικοι της Μιλήτου κατάφεραν να ανακάμψουν οικονομικά και αποφάσισαν να ανοικοδομήσουν την πόλη τους – ακολουθώντας το παράδειγμα των αποικιών – με ένα **νέο σχέδιο καννάβου**, που εισήχθη πρώτη φορά εκείνη την περίοδο από τον αρχιτέκτονα – πολεοδόμο Ιππόδαμο το Μιλήσιο, ο οποίος είχε καταλυτικό ρόλο στην προσπάθεια ανασυγκρότησης της Μιλήτου.

Η **νέα πόλη** της Μιλήτου ιδρύθηκε περίπου το 450 π.Χ., στις αρχές της Κλασικής Εποχής, και σχεδιάστηκε εξ' ολοκλήρου από τον Ιππόδαμο (Εικ. 9). Η Μίλητος τάχθηκε υπέρ της Σπάρτης το 412 π.Χ. κατά τη διάρκεια



Εικ. 9: Τρισδιάστατη αναπαράσταση της Μιλήτου (5<sup>ος</sup> αι. π.Χ.).

Περγάμου ευεργέτησαν την πόλη με την κατασκευή νέων δημοσίων λειτουργιών (π.χ. το Βουλευτήριο)<sup>33</sup>.

Η πόλη της Μιλήτου εγκαταλείφθηκε οριστικά κατά τον 6<sup>ο</sup> αιώνα μ. Χ. Την περίοδο εκείνη, σχηματίστηκαν προσχώσεις από άμμο και λάσπη στα δύο λιμάνια της πόλης, με αποτέλεσμα να σταματήσει η λειτουργία τους. Λόγω της αποψίλωσης των δασών και της διάβρωσης του εδάφους, τα ερείπια της πρώην παραθαλάσσιας πόλης βρίσκονται σήμερα περίπου 10 χλμ. από τη θάλασσα. Οι πρώτες ανασκαφές στην περιοχή έλαβαν χώρα το 1873, από το Γάλλο αρχαιολόγο O. Rayet, ενώ συνεχίστηκαν καθ' όλη τη διάρκεια του 20<sup>ου</sup> αιώνα<sup>34</sup>. Δεν υφίστανται καθόλου αρχαϊκά ερείπια, αλλά έχουν αποκαλυφθεί τείχη και θεμέλια της ελληνιστικής πόλης. Υπάρχουν επίσης εκτεταμένα ερείπια της κλασικής πόλης, από τον 5<sup>ο</sup> αιώνα π.Χ. έως

των Πελοποννησιακών Πολέμων, πολεμώντας ενάντια στην Αθήνα. Πριν το 353 π.Χ., κυβερνούσε την πόλη ο σατράπης Μαύσωλος, ενώ ο Μέγας Αλέξανδρος κατέκτησε την πόλη μετά από πολιορκία το 334 π.Χ. Το 279 π.Χ., η πόλη κατακτήθηκε από τον Αιγύπτιο βασιλιά Πτολεμαίο Β', και παρέμεινε υπό την κυριαρχία των Αιγυπτίων μέχρι τα τέλη του αιώνα<sup>32</sup>. Κατά την Ελληνιστική περίοδο (περίπου το 170 π.Χ.), οι ηγεμόνες Αντίοχος Δ' (εκ των Σελευκιδών) και Ευμένης Β' της

<sup>31</sup> Μαυρίκη, Μ., «Η πόλις, κοινωνία των ελεύθερων ενότι: Η περίπτωση της αρχαίας Μιλήτου», ερευνητική εργασία, επιβλ. Α. Σπανομαρίδης, Πανεπιστήμιο Πατρών, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Πάτρα 2013, σ. 35-36.

<sup>32</sup> <https://en.wikipedia.org/wiki/Miletus>

<sup>33</sup> [http://www.fhw.gr/choros/miletus/gr/elinistikoi.php?menu\\_id=5](http://www.fhw.gr/choros/miletus/gr/elinistikoi.php?menu_id=5)

<sup>34</sup> <https://en.wikipedia.org/wiki/Miletus>

τους ρωμαϊκούς χρόνους. Στη σημερινή εποχή, το ελληνορωμαϊκό θέατρο είναι το πιο ορατό από τα ερείπια της τοποθεσίας<sup>35</sup>.

Θα μπορούσε κανείς να χαρακτηρίσει τη Μίλητο ως **πρότυπο ελληνικής πόλης**, δεδομένου ότι ήταν η πρώτη πόλη που βασίζεται σε οργανωμένο και εξ αρχής μελετημένο πολεοδομικό σχέδιο<sup>36</sup>. Η εφαρμογή του Ιπποδάμειου συστήματος αποτέλεσε επακόλουθο μιας σειράς έντονων μεταρρυθμίσεων σε πολιτικό και κοινωνικό επίπεδο. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι αρετές της δημοκρατίας, δηλαδή η **ισονομία**, η **ισοπολιτεία** και η **ισομοιρία**, αντικατοπτρίζονται με σαφήνεια στο ιπποδάμειο σύστημα. Η κατοίκηση γίνεται στον ίδιο τύπο κατοικίας, που ήταν κοινός για όλες τις περιοχές της πόλης και για όλους τους πολίτες, ανεξάρτητα από την κοινωνική τους θέση. Δηλαδή, όλοι οι κάτοικοι της πόλης διαθέτουν οικόπεδα ίσου μεγέθους και κατάλληλα για κατοίκηση, και έχουν ελεύθερη πρόσβαση στους κοινόχρηστους χώρους<sup>37</sup>. Το σύστημα αυτό χαρακτηρίζεται από αυστηρή γεωμετρικότητα, την οποία για να διατηρήσει, προσαρμοζόταν στις γεωμορφολογικές συνθήκες του τόπου και εντασσόταν αρμονικά στο φυσικό τοπίο<sup>38</sup>.

Παρατηρείται ένας παραλληλισμός στην επαγωγική διάρθρωση που ακολουθήθηκε τόσο από τον Κλεισθένη με τις μεταρρυθμίσεις που εφάρμοσε στην Αττική, όσο και από τον Ιππόδαμο στο σύστημα πολεοδομικού σχεδιασμού που ακολουθούσε ως προς τις μονάδες του χώρου. Ο παραλληλισμός αυτός είναι ο ακόλουθος:

- **Κλεισθένης:** οικία (νοικοκυριό) – φατρία – δήμος (μικρή πολιτική μονάδα) – τριττύς (ομάδα δήμων) – φυλή – πόλις (κράτος).
- **Ιππόδαμος:** οικία (σπίτι) – νησίδα (γειτονιά) – τμήμα πόλης – άστυ – πόλις.

Ο Ιππόδαμος κέρδισε τον τίτλο του «πατέρα της πολεοδομίας» με αφορμή την εργασία του στη νέα Μίλητο, δηλαδή την εφαρμογή του ορθογωνικού καννάβου στην οργάνωση των οικοδομικών τετραγώνων της νέας πόλης. Η οργάνωση αυτή ονομάστηκε «Ιπποδάμειο σύστημα», τιμής ένεκεν του εισηγητή της<sup>39</sup>.

### 3.3. Σχέση με την ευρύτερη περιοχή

Κατά την αρχαϊκή περίοδο, η Μίλητος ήταν η πιο σημαντική μητρόπολη της Ιωνίας. Ίδρυσε συνολικά ογδόντα αποικίες, με τις σημαντικότερες από αυτές να χωροθετούνται στα παράλια του Εύξεινου Πόντου. Επιπλέον, συμμετείχε στη συμμαχία των δώδεκα Ιωνικών πόλεις της Μ. Ασίας, κατέχοντας ηγετική θέση. Η πόλη τοποθετούνταν στη δυτική Μικρασιατική ακτή, στη σημερινή επαρχία Αϊδινίου της Τουρκίας, νότια της Εφέσου και κοντά στις εκβολές του ποταμού Μαιάνδρου (Εικ. 10)<sup>40</sup>. Η νέα πόλη της Μιλήτου αναπτύχθηκε

<sup>35</sup> <https://www.britannica.com/place/Miletus>

<sup>36</sup> Morris, A.E.J., «History of urban form», 3<sup>η</sup> έκδοση, εκδ. Longman, Νέα Υόρκη, 1994, σ. 43.

<sup>37</sup> <http://www.moireaskalamata.gr/αρχαία-μεσσήνη>

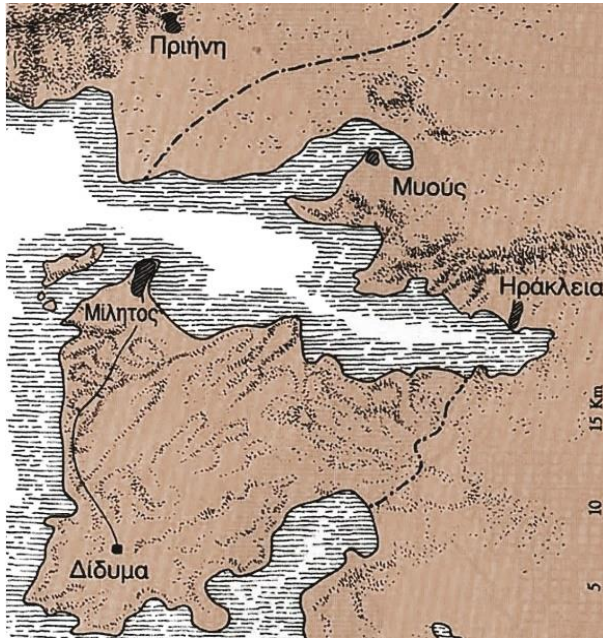
<sup>38</sup> <http://www.greecedream.com/gr/culture-point/?id=356>

<sup>39</sup> Morris, A.E.J., «History of urban form», 3<sup>η</sup> έκδοση, εκδ. Longman, Νέα Υόρκη 1994, σ. 43.

<sup>40</sup> Wycherley, R.E., «How the Greeks built cities», εκδ. Macmillan, Λονδίνο 1962, σ. 17-18.



πάνω σε ένα βραχώδες ακρωτήριο, μήκους περίπου 2,5 χλμ., το οποίο βρισκόταν βόρεια της αρχικής ακρόπολης της πόλης. Η συνολική έκταση κατέλαβε εξ' ολοκλήρου το ακρωτήριο και περικλειόταν μεταξύ των τειχών της νέας πόλης, με έκταση περίπου 0,9 τ. χλμ.<sup>41</sup>.



Εικ. 10: Η θέση της Μιλήτου στη Μικρασιατική ακτή.

έλεγε η πόλη και στην εκμετάλλευση των αγροτικών προϊόντων της. Τα προϊόντα που εξήγαγε η Μίλητος κατά την περίοδο της ακμής της διαδίδονταν σε όλη την Ανατολική και Κεντρική Μεσόγειο<sup>43</sup>.

Η Μίλητος ήταν ο κεντρικός και μοναδικός πυρήνας του αρχαίου κράτους, με ομοιογενή πυκνότητα, περίπου στα 180 άτομα/εκτάριο. Είναι γεγονός ότι από τις απαρχές της ιστορίας της, η πόλη υπήρξε περίφημο εμπορικό κέντρο. Ο πλούτος της προερχόταν, ήδη από την Προϊστορική περίοδο, από την προνομιακή της θέση: αποτελούσε την πύλη της Ανατολής προς τη Δύση και αντίστροφα. Είναι γεγονός ότι μία από τις σημαντικότερες οικονομικές δραστηριότητες των ελληνικών πόλεων του Εύξεινου Πόντου ήταν το εμπόριο. Ταυτόχρονα, στο διάστημα 700 - 336 π. Χ., η αγροτική παραγωγή και η εξαγωγή γεωργικών προϊόντων ήταν οι δραστηριότητες όπου η πλειοψηφία των ελληνικών πόλεων στήριζε την οικονομία της<sup>42</sup>. Η ευμάρεια της Μιλήτου βασιζόταν - εκτός από την εμπορική δραστηριότητα - και στην πλούσια γη που

### 3.4. Χωρική οργάνωση

Η Μίλητος είναι η πρώτη ελληνική πόλη-μητρόπολη που ανοικοδομήθηκε στη βάση ενός πολεοδομικού σχεδίου<sup>44</sup>. Με αυτό τον τρόπο, οι Μιλήσιοι διαφοροποιήθηκαν από τους Αθηναίους και έκτισαν τη νέα πόλη τους στη βάση ενός καινούργιου σχεδίου<sup>45</sup>. Ακολουθούνται πιστά τα χαρακτηριστικά ανάπτυξης των αρχαίων ελληνικών πόλεων στο σχέδιο της πόλης, καθώς υπάρχει το **κέντρο**, στο οποίο χωροθετούνται όλες οι δημόσιες λειτουργίες, αλλά επίσης συμπίπτει και με το κέντρο των αξόνων του καννάβου.

<sup>41</sup> Morris, A.E.J., ό.π., σ. 44.

<sup>42</sup> Βλατίτσι, Α., «Κάνναβος και νέες σχεδιασμένες πόλεις: ο ρόλος του ορθοκανονικού συστήματος στην οργάνωση του χώρου», ερευνητική εργασία, επιβλ. Δ. Διμέλλη, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2017, σ. 78.

<sup>43</sup> [http://www.fhw.gr/choros/miletus/gr/ikonomia.php?menu\\_id=8](http://www.fhw.gr/choros/miletus/gr/ikonomia.php?menu_id=8)

<sup>44</sup> Hoepfner, W., «Η πολεοδομία της Κλασικής περιόδου», στο Λαγόπουλος, Α.-Φ. (επιμ.), «Η ιστορία της ελληνικής πόλης», εκδ. Ερμής-Αρχαιολογία & Τέχνες, Αθήνα 2004, σ. 206.

<sup>45</sup> Wycherley, R.E., «How the Greeks built cities», εκδ. Macmillan, Λονδίνο 1962, σ. 18-19.



Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, η Μίλητος σχεδιάστηκε σύμφωνα με το **ιπποδάμειο σύστημα**, το οποίο βασίζεται στη χάραξη παράλληλων δρόμων, κάθετα τεμνόμενων, έτσι ώστε να δημιουργούν οικοδομικά τετράγωνα και πλατείες κανονικού, ορθογώνιου σχήματος. Αυτά τα τετράγωνα χαράσσονται με απόλυτη ακρίβεια και διαιρούνται σε έξι ορθογώνια οικόπεδα ίσου εμβαδού, ως αποτέλεσμα του σαφέστατου και επαναλαμβανόμενου καννάβου της. Η πόλη αναπτύσσεται σε μια έκταση συνολικού εμβαδού ακριβώς 260 τ.μ., ενώ το κάθε της οικοδομικό τετράγωνο είναι διαστάσεων 27,3 μ. x 54 μ. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα ισομεγέθη οικόπεδα μοιράστηκαν στους κατοίκους της νέας πόλης με κλήρωση, σύμφωνα με τη συνήθεια που επικρατούσε γενικότερα στις αποικίες. Θα μπορούσε κανείς να πει ότι με το σύστημα αυτό, η ισότητα των πολιτών θεμελιώνεται ακόμα περισσότερο<sup>46</sup>.

Κάθε λειτουργία της πόλης έχει συγκεκριμένη θέση στο πολεοδομικό σχέδιο, το οποίο τη διαχωρίζει αρχικά σε δύο μεγάλες ζώνες: την **ιδιωτική** (Εικ. 11) και τη **δημόσια** (Εικ. 12):

- Η **ιδιωτική ζώνη** αποτελείται εξ' ολοκλήρου από τα ορθογώνια οικοδομικά τετράγωνα και χωρίζεται από τις κύριες οδικές αρτηρίες της πόλης σε τρία μεγάλα τμήματα, τα οποία περιλαμβάνουν τις κατοικίες των Μιλήσιων. Ένα στοιχείο που παρατηρείται όσον αφορά στη χωρική οργάνωση της ιδιωτικής ζώνης, είναι ότι παρ' όλο που τα οικοδομικά τετράγωνα της πόλης έχουν το ίδιο εμβαδόν, υπάρχει διαφοροποίηση στις διαστάσεις και τις αναλογίες τους. Στο βόρειο τμήμα της πόλης, τα οικοδομικά τετράγωνα είναι πιο μακρόστενα και οι επιμήκεις πλευρές έχουν κατεύθυνση Β-Ν, ενώ στο νότιο τμήμα οι επιμήκεις πλευρές έχουν κατεύθυνση Α-Δ. Το γεγονός αυτό αιτιολογείται από τη μορφολογία του εδάφους και την εναρμόνιση των τετραγώνων με αυτό: οι στενές νησίδες αντιστοιχούν στο στενότερο, βόρειο τμήμα, ενώ οι πλατιές στο νότιο, πλατύτερο τμήμα<sup>47</sup>.
- Η διαφορά της Μιλήτου από άλλες αποικίες έγκειται στο γεγονός ότι στο κέντρο της πόλης είχε προβλεφθεί από τον Ιπποδάμο μια επιφάνεια μεγάλης έκτασης – σχεδόν όσο μια μικρή πόλη -, προκειμένου να τοποθετηθούν εκεί τα δημόσια κτίρια<sup>48</sup>. Η **δημόσια ζώνη** χωροθετείται αποκλειστικά στην έκταση αυτή και χωρίζεται σε τρεις μικρότερες ζώνες: **α)** την **πολιτική**, **β)** την **θρησκευτική** και **γ)** την **εμπορική**:  
**α)** Στην **πολιτική** ζώνη περιλαμβάνονται οι χώροι διεξαγωγής πολιτικών συγκεντρώσεων, όπου οι κάτοικοι λαμβάνουν αποφάσεις που αφορούν την πόλη, όπως το θέατρο και το βουλευτήριο.  
**β)** Στη **θρησκευτική** ζώνη τοποθετούνται οι τόποι λατρείας της πόλης. Συγκεκριμένα, εκεί βρίσκονται ο ναός του Απόλλωνα, ο ναός της Αθηνάς και το Δελφίνιο.  
**γ)** Τέλος, στην **εμπορική** ζώνη εμπεριέχονται το λιμάνι της πόλης, καθώς και οι τρεις αγορές της<sup>49</sup>.

<sup>46</sup> Μαυρίκη, Μ., «Η πόλις, κοινωνία των ελεύθερων εστί: Η περίπτωση της αρχαίας Μιλήτου», ερευνητική εργασία, επιβλ. Α. Σπανομαρίδης, Πανεπιστήμιο Πατρών, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Πάτρα 2013, σ. 39.

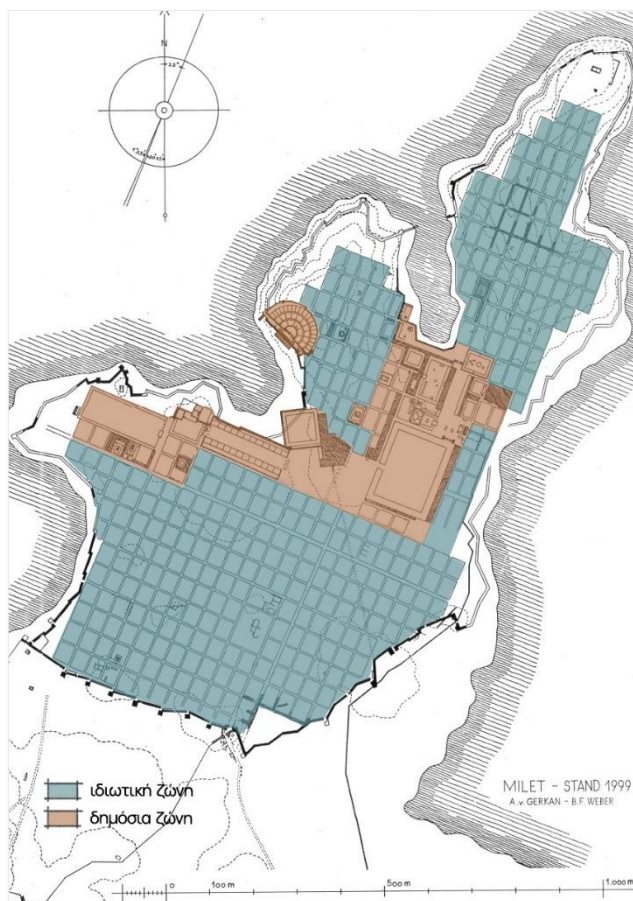
<sup>47</sup> Μαυρίκη, Μ., ό.π., σ. 42.

<sup>48</sup> Μαυρίκη, Μ., ό.π., σ. 40.

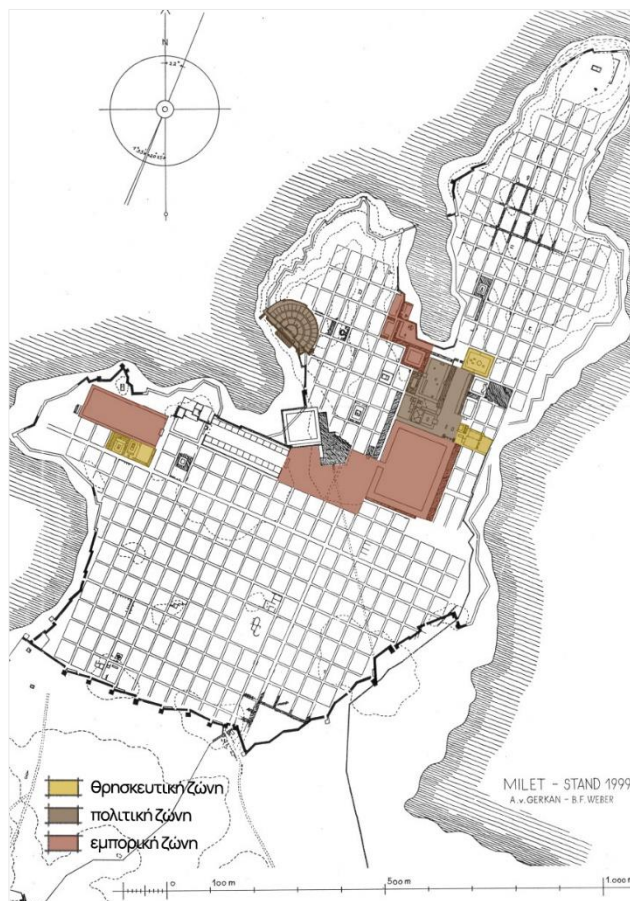
<sup>49</sup> Βλατίτση, Α., «Κάνναβος και νέες σχεδιασμένες πόλεις: ο ρόλος του ορθοκανονικού συστήματος στην οργάνωση του χώρου», ερευνητική εργασία, επιβλ. Δ. Διμέλλη, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2017, σ. 78.

Το συνεχώς αυξανόμενο ενδιαφέρον των πολιτών για τα δημόσια θέματα – ως απόρροια του δημοκρατικού πολιτεύματος – έπρεπε να υποστηρίξει τη συγκέντρωση ολοένα και περισσότερων πολιτών στους δημόσιους χώρους. Αυτό αποτέλεσε σίγουρα σημαντικό παράγοντα για την επιλογή του Ιπποδάμου να δημιουργήσει μια τόσο μεγάλη έκταση για τα δημόσια κτίρια και λειτουργίες στο κέντρο της Μιλήτου.

Στα *Πολιτικά* του Αριστοτέλη αναφέρεται ότι ο Ιππόδαμος ήταν ο πρώτος που «εύρε την των πόλεων διαίρεσιν», δηλαδή την αξία και τη σημασία ενός πολεοδομικού σχεδίου που ικανοποιεί τις λειτουργικές ανάγκες των πολιτών<sup>50</sup>. Πρώτος εκείνος συνδύασε την επιστήμη του πολεοδομικού σχεδιασμού με αυτήν της κοινωνιολογίας. Μελέτησε και τελικά σχεδίασε ένα αστικό ιστό, ο οποίος δεν προέκυψε τυχαία, αλλά από την προσπάθεια να επιτευχθεί ο πρωταρχικός του στόχος: να καλυφθούν οι ανάγκες των κατοίκων του, με ένα σχεδιασμό βασισμένο στη λειτουργικότητα και στην ανθρώπινη κλίμακα.



Εικ. 11: Διάγραμμα ιδιωτικής και δημόσιας ζώνης.



Εικ. 12: Διάγραμμα των τριών ζωνών της δημόσιας ζώνης.

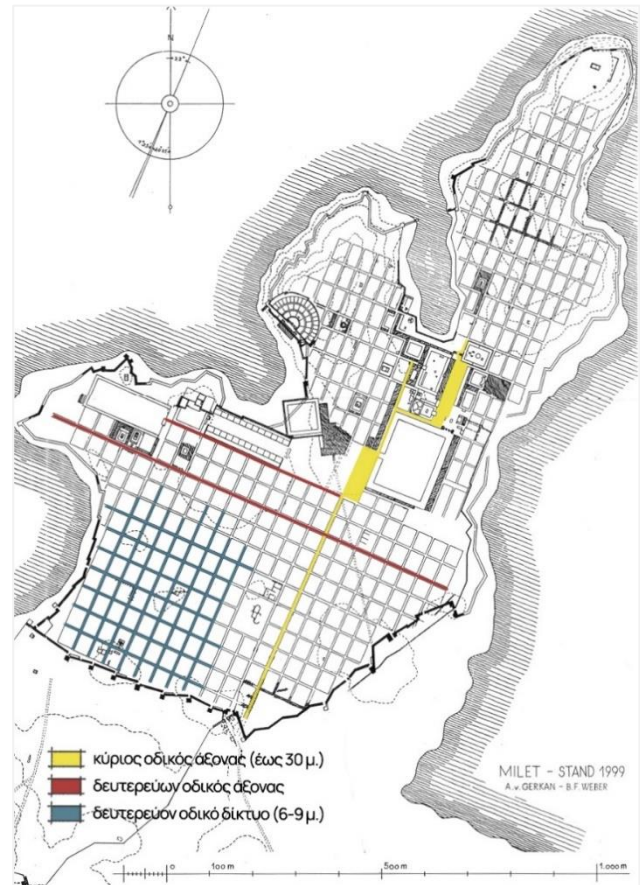
<sup>50</sup> Αριστοτέλης, «Πολιτικά», τόμος Β', 1267b, μετ. Φιλολογική Ομάδα Κάκτου, υπό την εποπτεία του Δρ. Η. Π. Νικολούδη, εκδ. Κάκτος, Αθήνα 1993.

### 3.5. Οδικό δίκτυο

Η Μίλητος ήταν η πρώτη ελληνική πόλη που παρουσίαζε σφικτό οδικό δίκτυο, οι κεντρικοί δρόμοι του οποίου έφθαναν σε πλάτος και τα 30 μ. Κυρίαρχο στοιχείο του σχεδιασμού της πόλης αποτελεί η ορθοκανονικότητα, η οποία τηρείται ανεξάρτητα από το φυσικό ανάγλυφο κάθε επιμέρους περιοχής της πόλης. Οι υψομετρικές καμπύλες δεν επηρεάζουν τη μορφή του καννάβου, ο οποίος σχηματίζει έναν μεγάλο ελεύθερο χώρο (πλατεία) στο κέντρο της πόλης<sup>51</sup>.

Το οδικό δίκτυο της πόλης της Μιλήτου δημιουργεί έναν αυστηρό, ορθογωνικό κάναβο. Σχηματίζονται δύο δίκτυα ανάπτυξης, το **πρωτεύον** και το **δευτερεύον** (Εικ. 13):

- Το **πρωτεύον** οδικό δίκτυο περιλαμβάνει έναν κεντρικό, **κύριο άξονα** (ο οποίος ονομαζόταν Πλατεία Οδός και έφθανε σε πλάτος μέχρι και τα 30 μ.) που διασχίζει την πόλη με κατεύθυνση Β-Ν, συνδέοντας το τμήμα της πόλης που τοποθετούνται οι δημόσιες λειτουργίες, με τις ζώνες κατοικιών. Έπειτα, υπάρχουν δύο **δευτερεύοντες άξονες** με κατεύθυνση Α-Δ, οι οποίοι τέμνουν κάθετα τον κύριο οδικό άξονα, που αποτελεί την είσοδο στην πόλη της Μιλήτου, και εξυπηρετούσαν στη σύνδεση του ενός λιμανιού της πόλης με το άλλο.
- Το **δευτερεύον** οδικό δίκτυο είχε ποικίλα πλάτη (από 6 έως 9 μ.) και ήταν αυτό που διαχεόταν μεταξύ των οικοδομικών τετραγώνων των κατοικιών και αναπτυσσόταν καθέτως και παραλλήλως του πρωτεύοντος δικτύου. Με αυτόν τον τρόπο, δημιουργούνταν ένα πλέγμα που κάλυπτε όλη την πόλη. Το δευτερεύον δίκτυο κατείχε ιδιαίτερη λειτουργική σημασία, αφού μέσω αυτού συνδέονταν το κέντρο της πόλης με τις αγορές, το λιμάνι, το θέατρο και άλλα σημαντικά τμήματα της πόλης<sup>52</sup>.



Εικ. 13: Διάγραμμα του οδικού δικτύου της Μιλήτου.

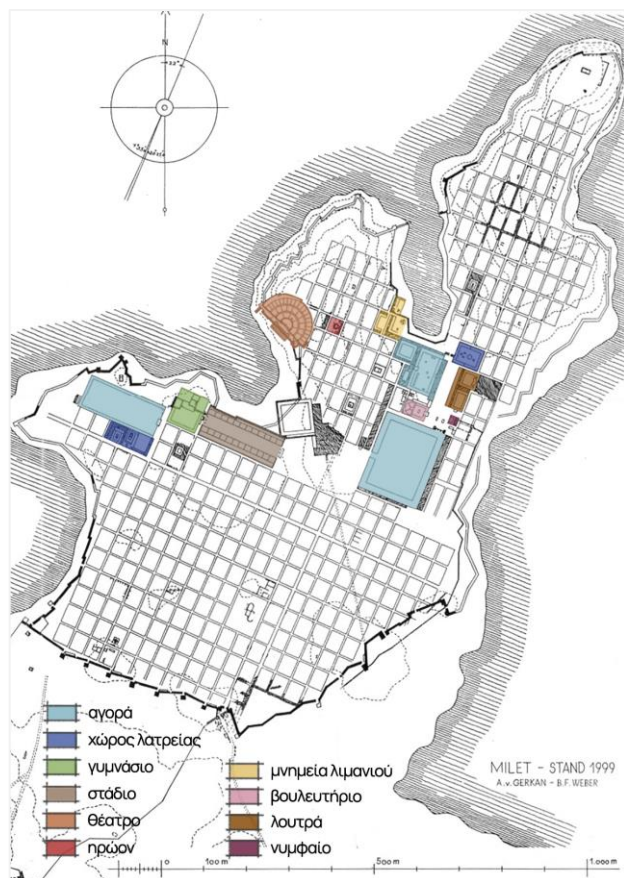
<sup>51</sup>Βλατίτσι, Α., «Κάνναβος και νέες σχεδιασμένες πόλεις: ο ρόλος του ορθοκανονικού συστήματος στην οργάνωση του χώρου», ερευνητική εργασία, επιβλ. Δ. Διμέλλη, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2017, σ. 79.

<sup>52</sup> Wycherley, R.E., «How the Greeks built cities», εκδ. Macmillan, Λονδίνο 1962, σ. 16.



### 3.6. Δίκτυο λειτουργιών

Εκείνος που οργάνωσε πρώτος τις επιμέρους περιοχές της νέας Μιλήτου κατά λειτουργικό τρόπο, καθορίζοντας με σαφή τρόπο την κεντρική ζώνη, που εμπεριέχει τις αγορές και τις βασικές δημόσιες λειτουργίες, από τις περιοχές κατοικίας και το αμυντικό τείχος, ήταν ο Ιππόδαμος ο Μιλήσιος<sup>53</sup>.



Εικ. 14: Διάγραμμα των δημοσίων λειτουργιών της Μιλήτου.

Στο κέντρο της πόλης, βρίσκονται συγκεντρωμένες οι κύριες **δημόσιες λειτουργίες** της. Ορισμένες δημόσιες χρήσεις απαιτούν πολύ συγκεκριμένους χώρους για να αναπτυχθούν, με κυριότερους το αμφιθέατρο, το γυμνάσιο και το στάδιο. Παραδείγματος χάρη, το αμφιθέατρο, λόγω της μορφολογίας του, ήταν απαραίτητο να αναπτυχθεί στην κατάλληλη φυσική θέση, δηλαδή σε κεκλιμένο επίπεδο. Ο L. Mumford υποστηρίζει πως στην αρχαία ελληνική κοινωνία, τα δημόσια κτήρια έχουν καίριο ρόλο στη δομή των πόλεων. Αναφέρει χαρακτηριστικά: «*Τα δημόσια κτήρια δεν λειτουργούν πλέον ως αυτόνομες οντότητες, ως ιστορικές ενότητες της πόλης. Αποτελούν δομές μιας ενοποιημένης αρχιτεκτονικής και πολεοδομικής δομής. Κατά μια έννοια η εικόνα αντικαθίσταται από ένα γενικό πλαίσιο. Τέτοιες δομές, ανοιχτές και κατανοητές τόσο στον πολίτη όσο και στον επισκέπτη, που δεν απαρτίζονται καθόλου από μικρότερα τμήματα παρά μένει μια ξεκάθαρη δομή, χρησιμοποιήθηκαν για τις μεγαλύτερες μητροπόλεις του ελληνικού πολιτισμού, όπως η Μίλητος*<sup>54</sup>».

Το κυριότερο χαρακτηριστικό του κέντρου της Μιλήτου, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, αποτελεί η μεγάλη έκταση που χωροθετείται στο σημείο που τέμνονται οι άξονες του πρωτεύοντος οδικού δικτύου. Όταν ο Ιππόδαμος ξεκίνησε τον επανασχεδιασμό της Μιλήτου, προέβλεψε την ύπαρξη μεγάλων ελεύθερων χώρων που γειτνιάζουν με το κέντρο, οι οποίοι προορίζονταν για να καλύψουν τις ανάγκες της δημόσιας ζωής των κατοίκων της πόλης. Το παραπάνω σύστημα σχεδιασμού επικράτησε, εξελίχθηκε και άλλαξε σημαντικά την

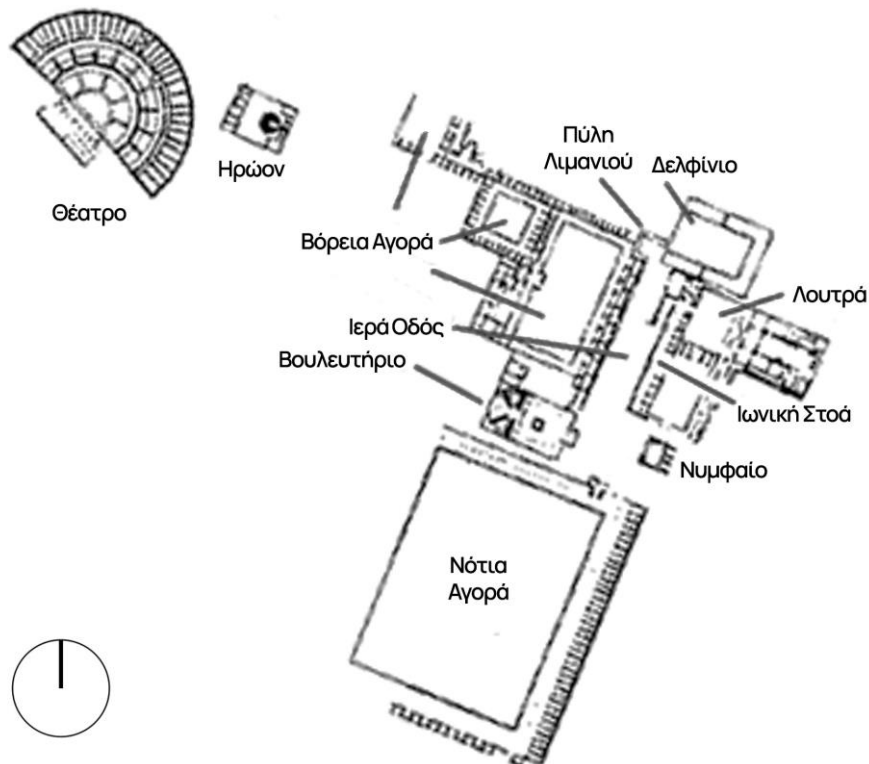
<sup>53</sup> Μαρμαράς, Εμ., «Η Ευρωπαϊκή πόλη στη διαδρομή του χρόνου», εκδ. Πολυτεχνείου Κρήτης, Χανιά 2021, σ. 82.

<sup>54</sup> Mumford, L., «The city in History: its origins, its transformations and its prospects», εκδ. Harcourt, Brace & World, Νέα Υόρκη, 1961, σ. 76.

πολεοδομία της κλασικής εποχής. Αξίζει, επίσης, να σημειωθεί ότι στη Μίλητο εμφανίζεται ιδιαίτερα έντονο το θρησκευτικό στοιχείο, δεδομένου ότι το κέντρο της πόλης συμπίπτει με το θρησκευτικό κέντρο. Το γεγονός ότι κεντρικά της πόλης είχε χωροθετηθεί αυτή η μεγάλη, ελεύθερη έκταση, της οποίας ο προορισμός ήταν να καλύψει τις δημόσιες ανάγκες της πόλης, καθιστούσε τη νέα Μίλητο πολύ διαφορετική από όλες τις αποικίες της<sup>55</sup>.

Οι κύριες δημόσιες λειτουργίες της πόλης της Μιλήτου οργανώνονται ως εξής (Εικ. 14, 15):

- **Κεντρικά** στη νέα πόλη, βρίσκεται ο χώρος της αγοράς (δύο εκ των τριών συνολικά αγορών της Μιλήτου, η Βόρεια και η Νότια Αγορά), ο οποίος εφάπτεται στο προφυλαγμένο λιμάνι της πόλης.
- Δυτικά της αγοράς βρίσκονταν συγκεντρωμένα το Θέατρο, το Ηρώον και τα μνημεία του λιμανιού. Στο **δυτικό άκρο** της πόλης τοποθετούνται: η Δυτική Αγορά, το γυμνάσιο, το στάδιο και ο ναός της Αθηνάς.
- Ανάμεσα στη Βόρεια και τη Νότια Αγορά βρίσκεται το Βουλευτήριο, ενώ στα **ανατολικά** τοποθετούνται το Δελφίνιο (ιερό του Απόλλωνα), τα Λουτρά, καθώς και το Νυμφαίο. Ο δρόμος μεταξύ της Βόρειας Αγοράς και των Λουτρών ονομάζεται Ιερά Οδός και οδηγεί στο Δελφίνιο και την Πύλη του Λιμανιού.

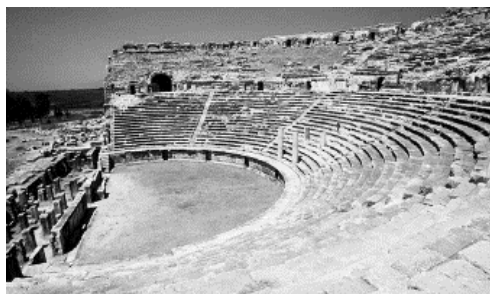


Εικ. 15: Διάγραμμα των δημοσίων λειτουργιών της Μιλήτου.

<sup>55</sup> Hoepfner, W., «Η πολεοδομία της Κλασικής περιόδου», στο Λαγόπουλος, Αλέξ.-Φ. (επιμ.), «Η ιστορία της ελληνικής πόλης», εκδ. Ερμής-Αρχαιολογία & Τέχνες, Αθήνα 2004, σ. 206.

### 3.7. Κύριες δημόσιες λειτουργίες

#### Α) Θέατρο

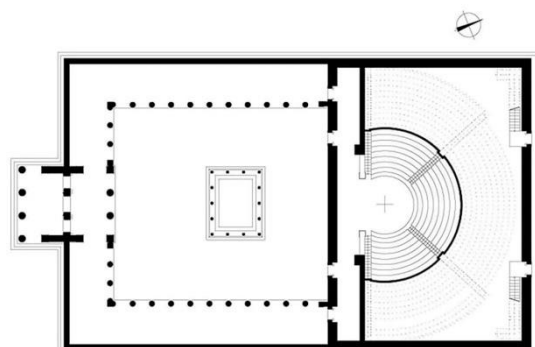


Εικ. 16: Άποψη του θεάτρου της Μιλήτου.

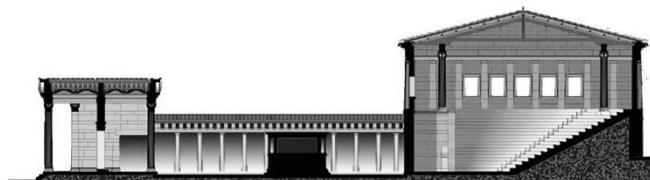
Το **Θέατρο** της πόλης χωροθετείται στα βόρεια της χερσονήσου της Μιλήτου (Εικ. 16). Κατασκευάστηκε περίπου τον 4<sup>ο</sup> αιώνα. π.Χ., σύμφωνα με τα ελληνικά πρότυπα σχεδιασμού, δηλαδή με το κοίλο να είναι μεγαλύτερο του ημικυκλίου, με μια ορθογώνια σκηνή και στηριζόμενο εν μέρει στο φυσικό βράχο. Κατά τη διάρκεια της ελληνιστικής εποχής, η σκηνή έγινε διώροφη και απέκτησε προσκήνιο, ενώ έγινε επέκταση του κοίλου, ώστε το θέατρο να μπορεί να φιλοξενήσει γύρω στους 5.300 θεατές<sup>56</sup>.

#### Β) Εστία - Βουλευτήριο

Ένα από τα σημαντικότερα κτίρια του δημοκρατικού πολιτεύματος αποτελεί η **Εστία**. Εκεί πραγματοποιούνται οι συνεδριάσεις της Βουλής, δηλαδή του συλλογικού οργάνου που συντάσσει τα διατάγματα και αξιολογεί την εφαρμογή κοινών αποφάσεων. Πλησίον της κεντρικής (Βόρειας) Αγοράς, στο χώρο της Εστίας, τοποθετείται το κτίριο του κοινοβουλίου, το **Βουλευτήριο** (Εικ. 17, 18)<sup>57</sup>. Οικοδομήθηκε στις αρχές του 2<sup>ου</sup> αιώνα π.Χ. και αποτελούνταν από τρία μέρη: το πρόπυλο, τον υπαίθριο χώρο και την αίθουσα συνεδριάσεων. Πιθανολογείται ότι η συνολική του χωρητικότητα 800 - 1.200 άτομα, ενώ χρησιμοποιούνταν και ως χώρος διεξαγωγής μουσικών παραστάσεων<sup>58</sup>.



Εικ. 17: Κάτοψη Βουλευτηρίου της Μιλήτου.



Εικ. 18: Οπτική απόδοση του Βουλευτηρίου σε τομή.

<sup>56</sup> <http://www.fhw.gr/choros/miletus/gr/theatro.php>

<sup>57</sup> Βλατίτση, Α., «Κάνναβος και νέες σχεδιασμένες πόλεις: ο ρόλος του ορθοκανονικού συστήματος στην οργάνωση του χώρου», ερευνητική εργασία, επιβλ. Δ. Διμέλλη, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2017, σ. 92.

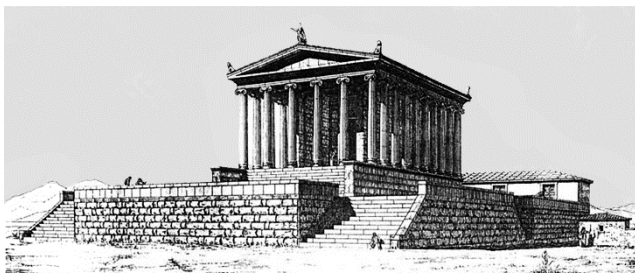
<sup>58</sup> <http://www.fhw.gr/choros/miletus/gr/voulefterio.php>

## Γ) Τόποι λατρείας

Οι κυριότεροι τόποι λατρείας της αρχαίας Μιλήτου είναι οι εξής δύο:

**α) ο ναός της Αθηνάς** (Εικ. 19), ο οποίος είναι ο αρχαιότερος της Μιλήτου. Χτίστηκε τον 5<sup>ο</sup> αιώνα π.Χ. στο τμήμα της χερσονήσου που βρισκόταν στα νότια του λιμανιού του Θεάτρου, όπου αργότερα οικοδομήθηκε η Δυτική Αγορά<sup>59</sup>.

**β) το Δελφίνιο** (Εικ. 20), ιερό αφιερωμένο στο Θεό Απόλλωνα, που ήταν προστάτης των πλοίων και των ναυτικών. Κατασκευάστηκε τον 6<sup>ο</sup> αιώνα π.Χ. στην περιοχή του λιμανιού και αποτελούσε το σημείο από όπου ξεκινούσε η ετήσια ιερή πομπή με προορισμό το ναό του Θεού στα Δίδυμα. Είχε τη μορφή υπαίθριου τεμένους, στο κέντρο του οποίου υπήρχε βωμός<sup>60</sup>.



Εικ. 19: Σχεδιαστική αναπαράσταση του ναού της Αθηνάς.



Εικ. 20: Τρισδιάστατη αναπαράσταση του Δελφινίου.

## Δ) Στάδιο - Γυμνάσιο

Στις αρχές του 2<sup>ου</sup> αιώνα π.Χ., κατασκευάστηκε νότια του λιμανιού του Θεάτρου το **Στάδιο της Μιλήτου** (Εικ. 21). Αποτελούσε οικοδόμημα ορθογωνικού σχήματος και μήκους 192, 27 μ., με κατεύθυνση Δ-Α και χωρητικότητα 14.000 θεατών. Στην αρχή, υπήρχε μόνο η είσοδος από το πρόπυλο του Γυμνασίου. Μόλις τον 3<sup>ο</sup> αιώνα μ.Χ., χτίστηκε στον κεντρικό άξονα του Σταδίου ένα μνημειώδες πρόπυλο (Εικ. 22)<sup>61</sup>.

Ανάμεσα στη Δυτική Αγορά και στο Στάδιο βρισκόταν το **Γυμνάσιο της Μιλήτου**, το οποίο χτίστηκε λίγο μετά την αποπεράτωση του Σταδίου. Στο Γυμνάσιο περιλαμβάνονταν η παλαίστρα και το εφηβείο, όπου προετοιμάζονταν οι έφηβοι για το πέρασμά τους στην αγορά. Παράλληλα, λειτουργούσε και σαν ένα είδος ανοικτού πανεπιστημίου για τους Μιλήσιους, όπου διοργανώνονταν τακτικές διαλέξεις και μαθήματα ανοικτά για το κοινό. Η πρώιμη αρχιτεκτονική μορφή του Γυμνασίου δεν είναι γνωστή, και οι ελάχιστες πληροφορίες που έχουμε για αυτήν είναι από τα ερείπιά του, που έχουν εν μέρει αποκαλυφθεί.<sup>62</sup>

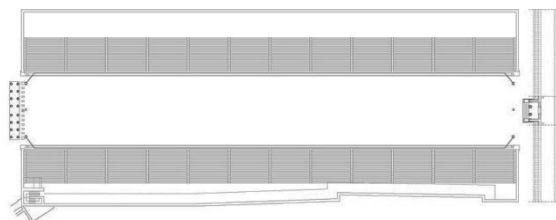
<sup>59</sup> [http://www.fhw.gr/choros/miletus/gr/naos\\_athinas.php?mp=map3a](http://www.fhw.gr/choros/miletus/gr/naos_athinas.php?mp=map3a)

<sup>60</sup> <http://www.fhw.gr/choros/miletus/gr/delfinio.php?mp=map6a>

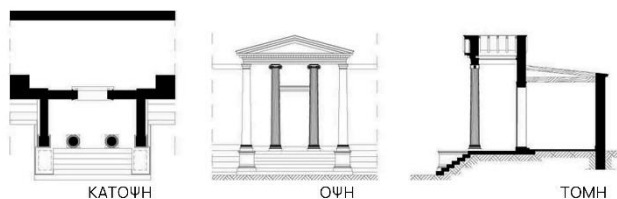
<sup>61</sup> <http://www.fhw.gr/choros/miletus/gr/stadio.php>

<sup>62</sup> Μαυρίκη, Μ., «Η πόλις, κοινωνία των ελεύθερων εστί: Η περίπτωση της αρχαίας Μιλήτου», ερευνητική εργασία, επιβλ. Α. Σπανομαρίδης, Πανεπιστήμιο Πατρών, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Πάτρα 2013, σ. 54.





Εικ. 21: Κάτοψη Σταδίου της Μιλήτου.



Εικ. 22: Πρόπυλο σύνδεσης Γυμνασίου – Σταδίου.

## Ε) Αγορά

Η Αγορά της Μιλήτου αποτελεί έναν κεντρικό, δημόσιο χώρο, όπου γνωστοποιούνται όλες οι αποφάσεις που αφορούν την πόλη. Είναι χώρος υπαίθριος, ευρύς και ορθογώνιος, περιβαλλόμενος από στοές, που διαθέτει στο πίσω μέρος του εμπορικά καταστήματα. Λόγω της σημασίας που έχει η αγορά για την αρχαία ελληνική κοινωνία, βασική προϋπόθεση αποτελεί να είναι η αγορά άμεσα προσβάσιμη από όλους τους πολίτες. Η Μίλητος διαθέτει τρεις αγορές: τη **Βόρεια**, τη **Νότια** και τη **Δυτική**. Και οι τρεις αγορές βρίσκονται στο σημείο που τέμνονται οι δύο άξονες του πρωτεύοντος οδικού δικτύου<sup>63</sup>.

### α) Βόρεια Αγορά

Η Βόρεια Αγορά (Εικ. 23) ήταν η κύρια αγορά της Μιλήτου και ήταν η πρωϊμότερη από τις συνολικά τρεις αγορές της, αφού τοποθετείται χρονολογικά στον 5<sup>ο</sup> αιώνα π.Χ. Το οικοδομικό αυτό συγκρότημα εκτεινόταν στα νότια του λιμανιού των Λεόντων. Στη δυτική πλευρά της αναπτυσσόταν ένας περίστυλος χώρος περιβαλλόμενος από καταστήματα, ενώ στην ανατολική πλευρά περικλειόταν από τοίχο, δημιουργώντας ένα χώρο, στο κέντρο του οποίου βρισκόταν ένα πρόπυλο<sup>64</sup>.

### β) Νότια Αγορά

Η Νότια Αγορά (Εικ. 24) περιλάμβανε έναν υπαίθριο χώρο, ευρύ και ορθογώνιο, ο οποίος περιβαλλόταν από στοές και εμπορικές χρήσεις. Η είσοδος στον υπαίθριο αυτό χώρο γινόταν από τη δυτική, τη νότια και τη βόρεια πλευρά της Αγοράς. Η δυτική πύλη ήταν ένα απλό άνοιγμα, που βρισκόταν σχεδόν στο κέντρο της δυτικής πλευράς της Αγοράς. Η νότια πύλη βρισκόταν στα νοτιοανατολικά του οικοδομικού συγκροτήματος, ενώ η βόρεια πύλη της Αγοράς αποτελούνταν από μια στοά με κίονες δωρικού ρυθμού, ανάμεσα στους οποίους υπήρχαν τρεις θύρες.<sup>65</sup>

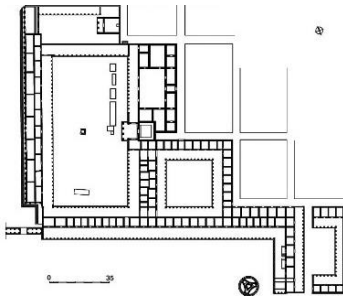
<sup>63</sup>Βλατίτση, Α., «Κάνναβος και νέες σχεδιασμένες πόλεις: ο ρόλος του ορθοκανονικού συστήματος στην οργάνωση του χώρου», ερευνητική εργασία, επιβλ. Δ. Διμέλλη, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2017, σ. 94.

<sup>64</sup> [http://www.fhw.gr/choros/miletus/gr/boria\\_agora.php](http://www.fhw.gr/choros/miletus/gr/boria_agora.php)

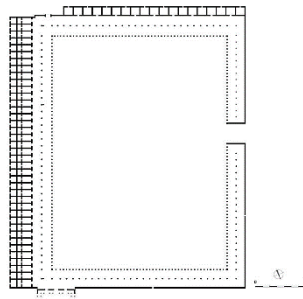
<sup>65</sup> [http://www.fhw.gr/choros/miletus/gr/notia\\_agora.php](http://www.fhw.gr/choros/miletus/gr/notia_agora.php)

### γ) Δυτική Αγορά

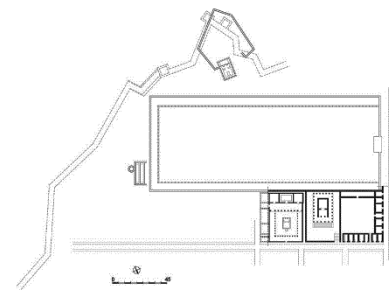
Η Δυτική Αγορά (Εικ. 25) ήταν η υστερότερη από τις αγορές της πόλης, μια που χτίστηκε το 2<sup>ο</sup> αιώνα π.Χ., στη νότια πλευρά του λιμανιού του Θεάτρου. Ήταν χωροθετημένη βόρεια του ναού της Αθηνάς και αποτελούνταν από έναν υπαίθριο, ευρύ και ορθογώνιο χώρο, ο οποίος περιστοιχιζόταν από στοές με ιωνικές κιονοστοιχίες στις τρεις πλευρές του. Η είσοδος στον υπαίθριο χώρο της Αγοράς γινόταν από την ανατολική πλευρά της, μέσω ενός πρόπυλου, το οποίο βρισκόταν στον κεντρικό άξονα του οικοδομικού συγκροτήματος.<sup>66</sup>



Εικ. 23: Κάτοψη Βόρειας Αγοράς.



Εικ. 24: Κάτοψη Νότιας Αγοράς.



Εικ. 25: Κάτοψη Δυτικής Αγοράς.

<sup>66</sup> [http://www.fhw.gr/choros/miletus/gr/ditiki\\_agora.php](http://www.fhw.gr/choros/miletus/gr/ditiki_agora.php)

04

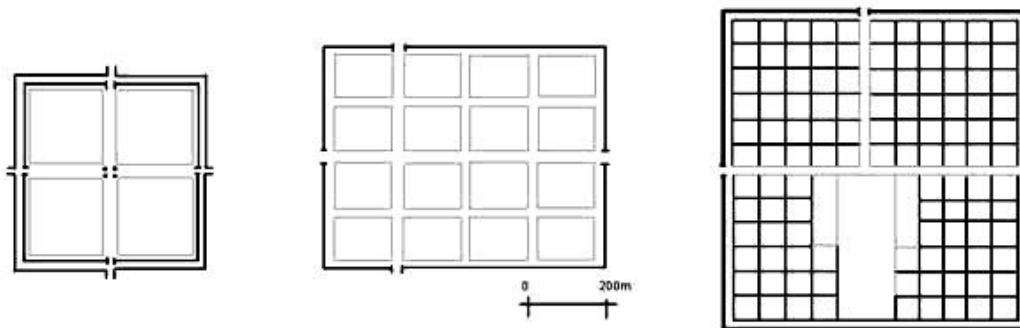
ПОМПНІА

## 4.1. Εισαγωγή

Ο τριακονταετής Πελοποννησιακός πόλεμος μεταξύ Αθήνας και Σπάρτης (431 - 404 π.Χ.) σήμανε το τέλος του «χρυσού» αιώνα του ελληνικού κλασικού πολιτισμού και την ανάδειξη νέων κέντρων πολιτικής εξουσίας, όπως η Θήβα. Έπειτα, η Μακεδονική Δυναστεία του Μ. Αλεξάνδρου ενοποιεί τους Έλληνες, πραγματοποιεί το Μακεδονικό – Ελληνικό κράτος (από την Ήπειρο ως τον Ινδό ποταμό) και ιδρύει νέες πόλεις. Ωστόσο, ο ελληνικός πολιτισμός δεν ήταν δυνατόν να ενοποιήσει μια τόσο εκτεταμένη περιοχή επιρροής, και με τη διάσπαση της Μακεδονικής Αυτοκρατορίας, σε συνδυασμό με τις διαμάχες που ξέσπασαν μεταξύ των ελληνιστικών κρατών, δημιουργήθηκαν ευνοϊκές συνθήκες για να αναπτύξουν οι Ρωμαίοι τη «νέα τάξη», με τη βοήθεια της πανίσχυρης στρατιωτικής τους δύναμης<sup>67</sup>.

Με τη σταδιακή κυριαρχία των Ρωμαίων, προς το τέλος του 1<sup>ου</sup> αιώνα π.Χ., τόσο στο εσωτερικό της Ιταλικής χερσονήσου (Ετρούσκοι) όσο και στην ευρύτερη ευρωπαϊκή ζώνη, σημειώνονται ισχυρές αλλαγές στην πολιτική γεωγραφία της περιοχής. Παρακμάζουν σημαντικές πόλεις, όπως η Αθήνα και η Κόρινθος, ενώ οι αγροτικοί πληθυσμοί μεταφέρονται στα σύνορα, μεταβάλλοντας το δίκτυο των μικρών αγροτικών οικισμών της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας. Βέβαια, το πιο σημαντικό γεγονός αποτελεί η ανάδειξη του νέου παγκόσμιου κέντρου στον κλασικό κόσμο της Ρώμης<sup>68</sup>.

Για να ισχυροποιήσουν ακόμα περισσότερο την εξουσία τους, οι Ρωμαίοι κατασκεύασαν χιλιάδες οχυρωμένα στρατόπεδα για τις λεγεώνες τους. Τα στρατόπεδα αυτά, ή όπως λέγονταν τότε, τα **κάστρα (castra)**, ακολουθούσαν κάποιους σαφείς και αυστηρούς κανόνες οργάνωσης, καθώς έπρεπε να είναι σε θέση να βρίσκονται σύντομα σε λειτουργία. Έτσι, ήταν σχεδιασμένα σε ορθογωνικό κάναβο και περιβάλλονταν από ένα αμυντικό φράχτη (Εικ. 26). Αν και τα ρωμαϊκά κάστρα δεν ήταν μόνιμες κατασκευές, πολλά από αυτά αποτέλεσαν τα θεμέλια για να αναπτυχθούν στη θέση τους οι «μόνιμες» πόλεις<sup>69</sup>.



Εικ. 26: Διάφοροι τύποι οργάνωσης ρωμαϊκών castra.

<sup>67</sup> Pounds, N.J.G., «An historical geography of Europe», εκδ. Cambridge University Press, Νέα Υόρκη 1990, σ. 46-47.

<sup>68</sup> Pounds, N.J.G., ό.π., σ. 47-48.

<sup>69</sup> Μαρμαράς, Εμμ., «Σημειώσεις μαθήματος *Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας*», Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2011, σ. 23.

Η **ρωμαϊκή πόλη** βασίστηκε κατά κύριο λόγο στους πολιτισμούς των Ετρούσκων και των Ελλήνων. Αρχικά, μια πρώτη συγγένεια ήταν αυτή της διαδικασίας που διενεργούνταν για την επιλογή της τοποθεσίας όπου θα κτιζόταν μια καινούργια πόλη. Στην αρχαία Ρώμη, όπως και στην τυπική ετρουσκική και την αιγαιακή πόλη, επιλεγόταν συνήθως θέση επάνω σε ένα λόφο. Ερευνητές όπως ο H. Carter υποστηρίζουν ότι η ρωμαϊκή πόλη θεωρείται άμεση κληρονομιά του ελληνικού κόσμου. Αυτή η κληρονομιά -ιδιαίτερα το ιπποδάμειο σύστημα- τροποποιήθηκε και προσαρμόστηκε ποικιλοτρόπως, αφού στο μεταξύ έλαβε χώρα και η επιρροή των Ετρούσκων. Πάντοτε, όμως, οι παραλλαγές που προέκυψαν σε πολεοδομικούς όρους έγιναν επάνω στο βασικό μοτίβο του ορθογώνιου καννάβου που εισήγαγε το **ιπποδάμειο σύστημα**<sup>70</sup>.

Εφόσον υπήρχε η δυνατότητα, οι ρωμαϊκές πόλεις προέκυπταν ως εξέλιξη προϋπαρχόντων οικισμών, στους οποίους γινόταν ανασυγκρότηση του κέντρου τους, σύμφωνα με τα ρωμαϊκά πρότυπα, και πολεοδομική τους επέκταση ανάλογα με τις εκάστοτε ανάγκες. Σε διαφορετικές περιπτώσεις ιδρύονταν νέες πόλεις. Η ίδρυση νέων πόλεων ακολουθήθηκε έως το 2<sup>ο</sup> αιώνα μ.Χ., που ο συνολικός πληθυσμός της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας αυξανόταν<sup>71</sup>. Αξίζει να σημειωθεί ότι η ρωμαϊκή πόλη δε λειτουργεί όπως η ελληνική πόλη – κράτος, αλλά εντάσσεται σε μια περιφέρεια ποικίλου μεγέθους. Η αυτοκρατορία λειτουργεί στη βάση ενός περιφερειακού αστικού συστήματος ως μια μεγάλη συνομοσπονδία πόλεων – κρατών, όπου ήταν εύκολη η μετακίνηση των κατοίκων και των εμπορευμάτων, καθώς και η μετάδοση των εξωτερικών επιρροών<sup>72</sup>.

Κατά την περίοδο της Αυτοκρατορίας (27 π.Χ. – 330 μ.Χ.) υπήρχαν τρεις κύριοι τύποι ρωμαϊκών πόλεων:

- α)** οι **coloniae** (αποικίες), που ήταν είτε νεοιδρυθέντες οικισμοί ή γηγενείς πόλεις σύμμαχοι της Ρώμης,
- β)** οι **municipia**, που ήταν συνήθως ισχυρά κέντρα φυλών, των οποίων ένα ποσοστό κατοίκων είχε το δικαίωμα του Ρωμαίου πολίτη, και
- γ)** οι **civitates**, που ήταν αγορές και διοικητικά κέντρα σε περιοχές φυλών που είχαν εκρωμαϊστεί<sup>73</sup>.

Όσον αφορά στη χωρική οργάνωση και τον σχεδιασμό των ρωμαϊκών πόλεων, είτε αυτές δημιουργήθηκαν στη θέση προϋφιστάμενων στρατοπέδων, είτε για γεωπολιτικούς λόγους, ακολούθησαν ορισμένους απλούς σχεδιαστικούς και τυπικούς κανόνες οργάνωσης. Είχαν συνήθως κανονικό σχήμα, το οποίο οριζόταν από τη γραμμή των τειχών, με αποτέλεσμα την απότομη μετάβαση από το φυσικό στο αστικό τοπίο. Η γεωμετρικότητα αυτή επεκτεινόταν και στο εσωτερικό των πόλεων, με άξονες που σχημάτιζαν έναν ορθοκανονικό κάνναβο, προσανατολισμένο και ιεραρχημένο. Οι δύο σημαντικότεροι οδικοί άξονες, ο **Cardo Maximus** (Via Praetoria), που διέσχιζε την πόλη με κατεύθυνση Β-Ν, και ο **Decumanus Maximus** (Via

<sup>70</sup> Carter, H., «An Introduction to Urban Historical Geography», εκδ. E. Arnold, Λονδίνο 1983, σ. 32.

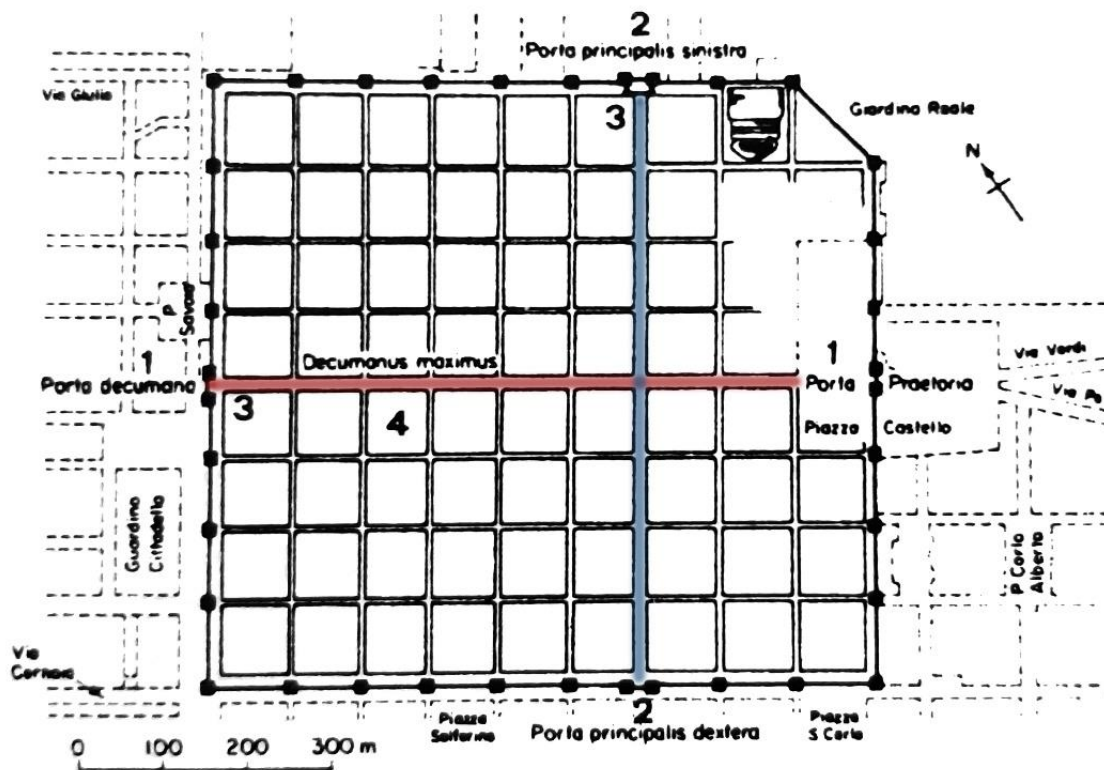
<sup>71</sup> Μαρμαράς, Εμμ., «Η Ευρωπαϊκή πόλη στη διαδρομή του χρόνου», εκδ. Πολυτεχνείου Κρήτης, Χανιά 2021.

<sup>72</sup> Δημητριάδης, Ε., «ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ: Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί. Μικηνναϊκοί χρόνοι ως τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αι.», Εκδοτικός Οίκος Αδελφών Κυριακίδη Α.Ε., Θεσσαλονίκη 1995, σ. 102.

<sup>73</sup> Μαρμαράς, Εμμ., «Σημειώσεις μαθήματος *Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας*», Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2011, σ. 24.



Principalis) (Εικ. 27), που έτεμνε εγκάρσια τον *Cardo Maximus*, με κατεύθυνση Α-Δ, δημιουργώντας ένα σημείο συνάντησης για τους Ρωμαίους στο κέντρο της πόλης, όπου βρισκόταν το **forum**. Το forum αποτελούσε διάδοχο της αρχαίας ελληνικής αγοράς και ήταν ο μεγαλύτερος δημόσιος υπαίθριος χώρος της πόλης, με περιμετρική κιονοστοιχία και μια αίθουσα συνεδριάσεων στο άκρο της. Ως χώρος διέθετε πολυδιάστατο χαρακτήρα (πολιτικό, διοικητικό, οικονομικό, θρησκευτικό και ψυχαγωγικό). Στις μεγάλες πόλεις, υπήρχαν συχνά περισσότερα από ένα fora, με εξειδικευμένες λειτουργίες. Εντάσσονταν μορφολογικά στην ορθοκανονικότητα του καννάβου, στην οποία ήταν προσαρμοσμένα και τα λοιπά οικοδομικά τετράγωνα (**insulae**). Ωστόσο, απέκτησαν έντονες γεωμετρικές ιδιότητες μόνο μετά την εγκαθίδρυση της Αυτοκρατορίας<sup>74</sup>. Άλλες λειτουργίες αποτελούσαν ο **κύριος ναός**, το **αμφιθέατρο** και τα **δημόσια λουτρά**, τα οποία βρίσκονταν στην κεντρική ζώνη της πόλης, κοντά στο forum<sup>75</sup>.



Εικ. 27: Ο οικισμός Augusta Turinorum (Turin): 1. Decumanus (1-1), 2. Cardo (2-2), 3. Πύλη, 4. Οικοδομικό τετράγωνο (insula).

<sup>74</sup> Σιόλας, Α., «Μέθοδοι, Εφαρμογές και Εργαλεία Πολεοδομικού Σχεδιασμού», Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, ΣΕΑΒ, Αθήνα 2015, σ. 35-36.

<sup>75</sup> Μαρμαράς, Εμμ., «Σημειώσεις μαθήματος Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας», Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2011, σ. 23.



## 4.2. Πομπηία – Ιστορική αναδρομή



Εικ. 28: Η θέση της Πομπηίας στην Ιταλική χερσόνησο.

ισχυρότερης εμπορικής δραστηριότητας. Με αυτό τον τρόπο, ευνοούσαν τις επεκτατικές βλέψεις των Ετρούσκων, που βρίσκονταν σε διαρκή ανταγωνισμό με τους Έλληνες αποίκους που συνέχιζαν να εγκαθίστανται στα παράλια της Καμπανίας<sup>77</sup>.

Με την άφιξη των Ελλήνων στην Καμπανία από το 740 π.Χ., η Πομπηία εισήχθη στην ελληνική επικράτεια, ενώ Έλληνες και Φοίνικες ναυτικοί χρησιμοποιούσαν την συγκεκριμένη τοποθεσία σαν ένα ασφαλές λιμάνι<sup>78</sup>. Το 524 π.Χ. οι Ετρούσκοι έφτασαν και εγκαταστάθηκαν στις πόλεις της περιοχής, συμπεριλαμβανομένης της Πομπηίας. Όπως οι Έλληνες, οι Ετρούσκοι δεν κατέλαβαν την πόλη στρατιωτικά και η Πομπηία είχε ένα είδος αυτονομίας<sup>79</sup>. Μεταξύ του τέλους του 5ου και των αρχών του 4ου αιώνα π.Χ., η πόλη ανανεώνει το αμυντικό της σύστημα με την κατασκευή ενός οχυρωματικού περιβόλου με διπλά τείχη.

Μαζί με τη Ρώμη, την Αόστα και τη Νικόπολη, η **Πομπηία** (Εικ. 28) αποτελεί ενδιαφέρον παράδειγμα εφαρμογής των αρχών και της πρακτικής της ρωμαϊκής πολεοδομίας, οι οποίες αναφέρθηκαν στην προηγούμενη ενότητα. Οι πρώτες μόνιμες αποικίες στην περιοχή της Πομπηίας χρονολογούνται από τον 8ο αιώνα π.Χ., όταν οι Όσκοι, ένας λαός της κεντρικής Ιταλίας, ίδρυσαν πέντε οικισμούς στην περιοχή<sup>76</sup>. Η κεραμική που εντοπίστηκε κάτω από την αρχαιότερη οχυρωματική περίβολο τοποθετεί χρονολογικά την ίδρυση της πόλης μεταξύ του τέλους του 7ου αιώνα και των αρχών του 6ου αιώνα π.Χ. Δεδομένου ότι η Πομπηία, μαζί με τη γειτονική Νουκερία, καταλαμβάνουν την κοιλάδα του Σάρνου από τα παράλια ως την ενδοχώρα, μπορούμε να πούμε ότι αυτές οι πόλεις προκύπτουν από το συνοικισμό των οικισμών της περιοχής, με σκοπό τον έλεγχο της, αλλά και την ανάπτυξη

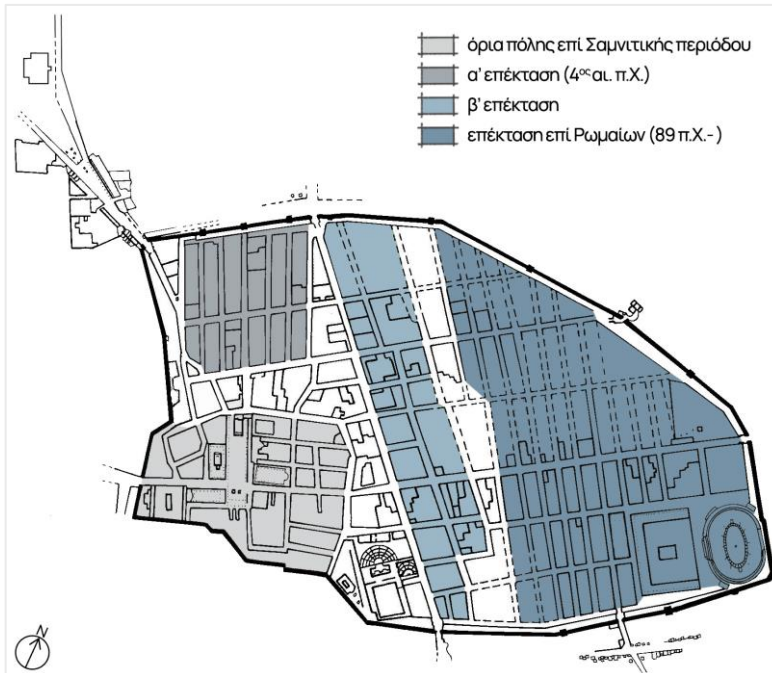
<sup>76</sup> Zanker, P., «Pompeii: society, urban images and forms of living», εκδ. Giulio Einaudi Editore, Τορίνο 1993, σ. 60.

<sup>77</sup> Cevoli, T., «Πομπηία: η θαμμένη πόλη», μετ. Ζεύκη Β, εκδ. Περισκόπιο, Αθήνα 2005, σ. 9-10.

<sup>78</sup> Zanker, P., ό.π.

<sup>79</sup> Etienne, R., «Daily Life in Pompeii», εκδ. Arnoldo Mondadori Editore, Μιλάνο 1992.

Την ίδια περίοδο, η οποία ορίζεται ως «Σαμνιτική<sup>80</sup>» και εκτείνεται χρονικά έως την ίδρυση της ρωμαϊκής αποικίας το 89 π.Χ., ο πολεοδομικός ιστός αρχίζει να αποκτά μεγαλύτερη οργάνωση<sup>81</sup>. Πιο συγκεκριμένα, οι Σαμνίτες είχαν κατακτήσει την Πομπηία και τη γύρω περιοχή της γύρω στο 424 π.Χ. Επέβαλαν σταδιακά το αρχιτεκτονικό στυλ τους και μεγάλωσαν την πόλη. Στα τέλη του 4<sup>ου</sup> αιώνα π.Χ., μετά τους Σαμνιτικούς πολέμους, η πόλη της Πομπηίας άρχισε να επεκτείνεται από τον πυρήνα της προς την περιτειχισμένη περιοχή, στο βορειοδυτικό τμήμα της (α' επέκταση). Το ρυμοτομικό σχέδιο των νέων περιοχών ήταν πιο ορθοκανονικό και ακολουθούσε περισσότερο τις αρχές του ιπποδάμειου συστήματος<sup>82</sup>.



Εικ. 29: Διάγραμμα φάσεων πολ. ανάπτυξης της Πομπηίας.

Η πόλη επιλέχθηκε λόγω της μικρής του πολυπλοκότητας, που θα επέτρεπε μια γρήγορη οικοδόμηση των νέων περιοχών. Από το 89 π.Χ., δηλαδή το έτος ίδρυσης της ρωμαϊκής αποικίας, ο πολεοδομικός ιστός της πόλης αναπτύχθηκε σε ορθογωνικό κάρναβο, σύμφωνα με τις αρχές της ρωμαϊκής πολεοδομίας<sup>83</sup>. Στην Εικ. 29, φαίνονται οι διαφορετικές φάσεις της πολεοδομικής ανάπτυξης της Πομπηίας.

Το 62 μ.Χ., ένας ισχυρός σεισμός έπληξε την Πομπηία και τις γύρω πόλεις, καταστρέφοντας σημαντικό τμήμα της πόλης. Το 79 μ.Χ., η Πομπηία καταστράφηκε ολοσχερώς από την έκρηξη του Βεζούβιου, ενός

Μεταξύ του τέλους του 3<sup>ου</sup> και των αρχών του 2<sup>ου</sup> αιώνα π.Χ., μετά από την νίκη των Ρωμαίων επί των Καρχηδονίων και του Αννίβα, η πόλη οργανώνεται περαιτέρω, σηματοδοτώντας την ακμή της μέσω των μεταλλαγών του πολεοδομικού της ιστού: οι λεηλασίες που υπέστησαν οι λαοί της κοιλάδας του Σάρνου από τους Καρχηδόνιους κατέστησαν επιτακτική την ανάγκη εξεύρεσης χώρου για την κατασκευή νέων κατοικιών στο εσωτερικό της πόλης. Γι' αυτό το λόγο, κατασκευάζονται δύο νέες οδοί, οι οποίες σχηματίζουν νέα οικοδομικά τετράγωνα ορθογώνιου σχήματος στο κεντρικό τμήμα της πόλης (β' επέκταση).

Το ορθογωνικό σύστημα οργάνωσης της

<sup>80</sup> Οι Σαμνίτες προέρχονταν από τις περιοχές της Αβρουζίας (Abruzzo) και της Μολίζε (Molise) και ήταν σύμμαχοι των Ρωμαίων.

<sup>81</sup> Cevoli, T., «Πομπηία: η θαμμένη πόλη», μετ. Ζεύκη Β, εκδ. Περισκόπιο, Αθήνα 2005, σ. 11.

<sup>82</sup> <https://en.wikipedia.org/wiki/Pompeii>

<sup>83</sup> Cevoli, T., ό.π.



βουνού-ηφαιστείου που βρίσκεται στις δυτικές ακτές της Ιταλίας. Η ηφαιστειακή τέφρα που κάλυψε εξ ολοκλήρου την πόλη οδήγησε σε εξαιρετικό επίπεδο διάσωσης του αρχαιολογικού χώρου της πόλης. Έτσι, σήμερα έχουμε μια ολοκληρωμένη εικόνα τόσο του αστικού ιστού της Πομπηίας (Εικ. 30), αλλά και της κοινωνικής ζωής και της καθημερινότητας των κατοίκων της εποχής εκείνης<sup>84</sup>.

Τα ερείπια της Πομπηίας ανακαλύφθηκαν για πρώτη φορά το 1592 από τον αρχιτέκτονα Domenico Fontana. Το Ηράκλειο (Herculaneum - κοντινή πόλη, επίσης καλυμμένη από τέφρα από την έκρηξη του Βεζούβιου) ανακαλύφθηκε το 1709 και άρχισε συστηματική ανασκαφή εκεί το 1738. Μέχρι και το 1748, δεν είχαν ξεκινήσει ανασκαφές στην περιοχή της Πομπηίας. Το έργο σε αυτές τις πόλεις στα μέσα του 18<sup>ου</sup> αιώνα σηματοδότησε την έναρξη της σύγχρονης επιστήμης της αρχαιολογίας<sup>85</sup>, ενώ οι ανασκαφές που πραγματοποιήθηκαν πριν από το 1960 αποκάλυψαν το μεγαλύτερο μέρος της πόλης. Το 1997 η Πομπηία χαρακτηρίστηκε Μνημείο Παγκόσμιας Πολιτιστικής Κληρονομιάς από την UNESCO, ενώ το 2018, οι μικρότερης κλίμακας ανασκαφές οδήγησαν σε ανακαλύψεις σε ορισμένες ανεξερεύνητες στο παρελθόν περιοχές της πόλης<sup>86</sup>.



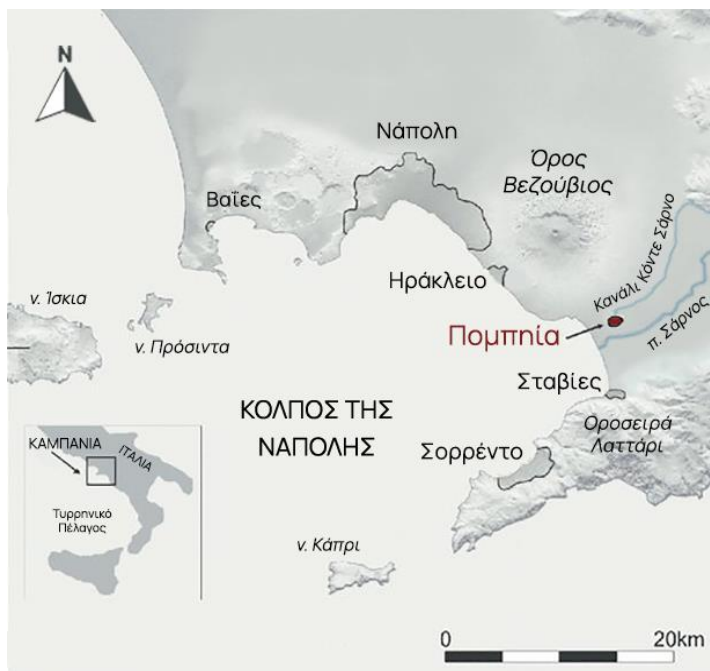
**Εικ. 30:** Τρισδιάστατη απεικόνιση της Πομπηίας πριν την έκρηξη του Βεζούβιου (79 μ.Χ.).

<sup>84</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/Eruption\\_of\\_Mount\\_Vesuvius\\_in\\_79](https://en.wikipedia.org/wiki/Eruption_of_Mount_Vesuvius_in_79)

<sup>85</sup> <https://www.britannica.com/place/Pompeii/History-of-excavations>

<sup>86</sup> <http://pompeisites.org/>

### 4.3. Σχέση με την ευρύτερη περιοχή



Εικ. 31: Η θέση της Πομπηίας στον Κόλπο της Νάπολης.

απόσταση μόλις 8 χλμ. από την πόλη)<sup>87</sup>. Η πόλη παλαιότερα συνόρευε με την ακτογραμμή, αν και πλέον βρίσκεται 700 μέτρα μακριά, όπως φαίνεται στην Εικ. 28. Το στόμιο του ποταμού Σάρνο, δίπλα στην πόλη, προστατευόταν από λιμνοθάλασσες και εξυπηρετούσε τους αρχαίους Έλληνες και Φοίνικες ναυτικούς ως ασφαλές καταφύγιο και λιμάνι, το οποίο αναπτύχθηκε περαιτέρω από τους Ρωμαίους<sup>88</sup>.

Κατά τον 1<sup>ο</sup> αιώνα μ.Χ., η Πομπηία δεν αποτελούσε πόλη ιδιαίτερης σημασίας σε εθνικό επίπεδο. Σε τοπικό επίπεδο, ωστόσο, η πόλη ήταν ένα σημαντικό λιμάνι της ενδοχώρας, λόγω της προνομιούχας τοποθεσίας της, ένας τόπος εμπορίου, βιομηχανίας και επιχειρήσεων. Εξήγαγε πλήθος προϊόντων (γεωργικών και κτηνοτροφικών)<sup>89</sup>, γεγονός που οφειλόταν τόσο στο εύφορο έδαφός της αλλά και στην εγγύτητά της με τον ποταμό Σάρνο. Ο λαός της ήταν ένα συνονθύλευμα πλουσίων, ιδιοκτητών επιχειρήσεων και σκλάβων, γεγονός που επιβεβαιώνεται από τις επιγραφές που ανακαλύφθηκαν κατά τη διάρκεια των ανασκαφών. Η πρόσφατη αποκρυπτογράφηση δισκίων από τον αρχαιολογικό χώρο της Πομπηίας υποδηλώνει ότι πάνω

Η πόλη της Πομπηίας βρίσκεται στη σύγχρονη κοινότητα της Πομπηίας, στον κόλπο της Νάπολης, σε μια αρκετά εύφορη έκταση. Ανήκει στην περιοχή της Καμπανίας της Ιταλίας, απέχει 26 χλμ. από τη Νάπολη και χωροθετείται στη βάση του Βεζούβιου, ενώ η συνολική της έκταση είναι περίπου 0,66 τ. χλμ. (Εικ. 31). Οι γειτονικές πόλεις Ηράκλειο (Herculaneum) και Σταβίες (Stabiae) αποτελούσαν επίσης ρωμαϊκές αποικίες και επηρεάστηκαν με εξίσου ισχυρό τρόπο από την έκρηξη του Βεζούβιου το 79 μ.Χ. Η Πομπηία ανεγέρθηκε περίπου 40 μέτρα πάνω από τη στάθμη της θάλασσας σε ένα πλάτωμα από ηφαιστειακή λάβα στην ακτή, που δημιουργήθηκε από προηγούμενες εκρήξεις του Βεζούβιου (ο οποίος βρίσκεται σε

<sup>87</sup> Senatore, M.-R., Stanley, J.-D., Pescatore, T., «AVALANCHE-ASSOCIATED MASS FLOWS DAMAGED POMPEII SEVERAL TIMES BEFORE THE VESUVIUS CATASTROPHIC ERUPTION IN THE 79 C.E.», Τμήμα Γεωλογικών και Περιβαλλοντικών Μελετών, Πανεπιστήμιο του Sannio, παρουσίαση στο Ετήσιο Συνέδριο της Ένωσης Γεωλόγων των Η.Π.Α., Ντένβερ 2004.

<sup>88</sup> Wilson, A., «City Sizes and Urbanization in the Roman Empire», εκδ. Oxford University Press, Οξφόρδη 2011, σ. 171-172.

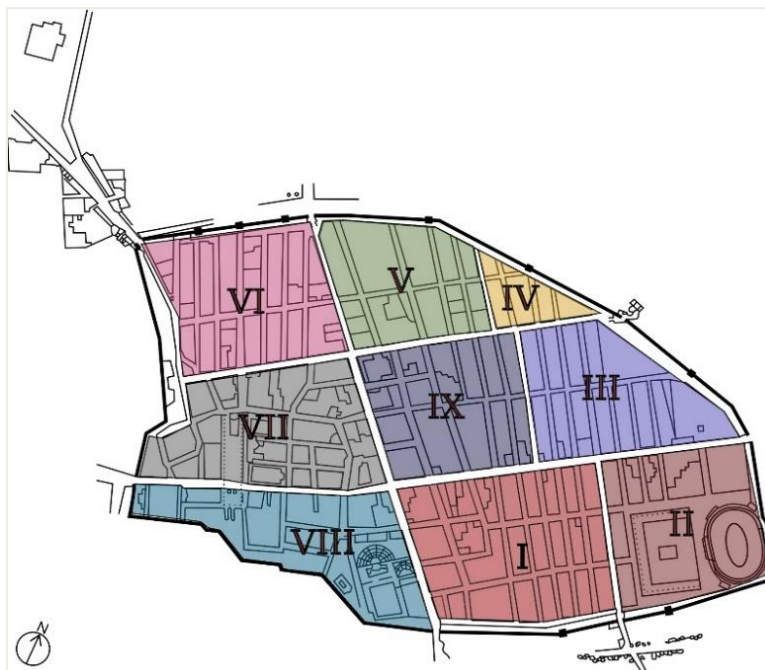
<sup>89</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/Pompeii#Agriculture\\_and\\_horticulture](https://en.wikipedia.org/wiki/Pompeii#Agriculture_and_horticulture)



από το ήμισυ του πληθυσμού της ήταν σκλάβοι ή απελευθερωμένοι σκλάβοι. Αποκαλύπτεται, έτσι, η πραγματική έκταση αυτής της διαβόητης πτυχής της ρωμαϊκής κοινωνίας<sup>90</sup>.

#### 4.4. Χωρική οργάνωση

Την περίοδο που καταστράφηκε η Πομπηία, μετά την έκρηξη του Βεζούβιου, υπολογίζεται ότι είχε περίπου 25.000 με 30.000 κατοίκους, με βάση την καταμέτρηση των νοικοκυριών<sup>91</sup>. Τα διπλά τείχη της πόλης έχουν μήκος 3 χλμ., περικλείοντας έκταση περίπου 0,66 τ. χλμ. Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, οι ανασκαφές που πραγματοποιήθηκαν στην πόλη καταδεικνύουν ότι το νοτιοδυτικό τμήμα της πόλης είναι το παλαιότερο, δηλαδή αυτό που χτίστηκε κατά τη Σαμνιτική περίοδο. Ορισμένοι μελετητές, βέβαια, δεν συμφωνούν με τη θεωρία αυτή, λόγω των σταδίων με τα οποία επεκτάθηκαν τα τείχη. Λόγω της έλλειψης ανασκαφών σε



Εικ. 32: Οι 9 περιοχές της Πομπηίας, σύμφωνα με τον G. Fiorelli.

προρωμαϊκά στρώματα, οι ερμηνείες της αστικής ανάπτυξης της Πομπηίας βασίζονται κυρίως στο οδικό δίκτυο και την οργάνωση των οικοδομικών τετραγώνων (insulae) που υπήρχαν κατά το 79 μ.Χ. Αυτά τα τεκμήρια μπορούν να ερμηνευθούν με πολύ διαφορετικούς τρόπους, αλλά η επικρατέστερη θεωρία ανήκει στον Ιταλό αρχαιολόγο **Giuseppe Fiorelli**. Ξεκίνησε τις εργασίες ανασκαφής στην περιοχή το 1845, τις οποίες διεξήγαγε αυστηρώς σύμφωνα με επιστημονικές αρχές<sup>92</sup>. Εξάγοντας τα συμπεράσματά του από τις πύλες και τις οχυρώσεις της πόλης, υποστήριξε ότι οι τέσσερις κύριες οδικές αρτηρίες (δύο οριζόντιες και δύο κάθετες) χωρίζουν την πόλη σε εννέα διαφορετικές περιοχές (I – IX, Εικ. 32), και ότι η Πομπηία δημιουργήθηκε εξ αρχής με τη χρήση ενιαίου σχεδίου. Άλλοι ερευνητές, όπως ο Γερμανός ιστορικός – αρχαιολόγος August Mau, ενίσχυσαν τη θεωρία του Fiorelli<sup>93</sup>. Ο Mau παρατήρησε ότι η συμμετρία και η

<sup>90</sup> <https://www.sciencefocus.com/science/pompeii-past-present-and-future>

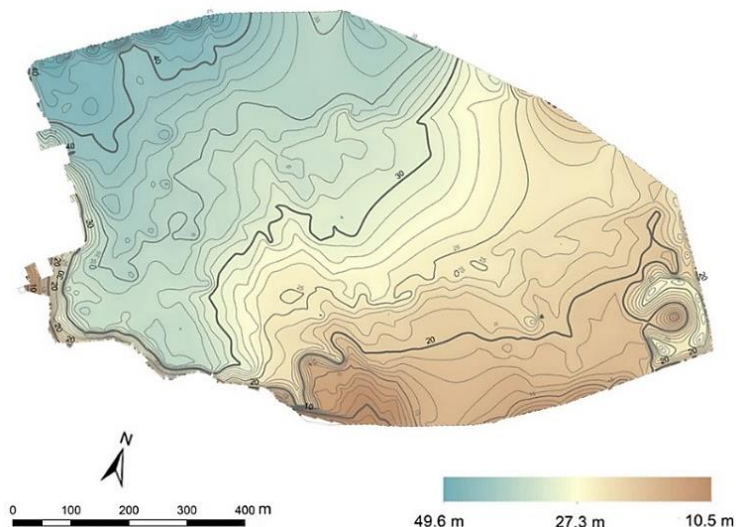
<sup>91</sup> Μαργαράς, Εμμ., «Η Ευρωπαϊκή πόλη στη διαδρομή του χρόνου», εκδ. Πολυτεχνείου Κρήτης, Χανιά 2021.

<sup>92</sup> <http://scih.org/giuseppe-fiorelli/>

<sup>93</sup> Fiorelli, G., «Descrizione di Pompei», εκδ. Tipografia Italiana, Νάπολη 1875, σ. 24.

διάταξη της πόλης αποτελούσαν στοιχεία για το ότι η Πομπηία δεν θα μπορούσε να είναι το αποτέλεσμα μιας οργανικής ανάπτυξης, αλλά το προϊόν ενός οργανωμένου και λεπτομερούς σχεδίου<sup>94</sup>. Γενικότερα, όσον αφορά στον τρόπο με τον οποίο, τελικά, αναπτύχθηκε η πόλη, οι απόψεις δίστανται μέχρι και σήμερα.

Από το παραπάνω διάγραμμα, παρατηρούμε ότι οι περιοχές (regiones) II – V και το ανατολικό τμήμα της περιοχής I αποτελούν δείγμα ρωμαϊκής πολεοδομίας, που βασίστηκε στο ιπποδόμειο σύστημα. Οι περιοχές VI, IX και το εναπομείναν τμήμα της I διαθέτουν επίσης τα χαρακτηριστικά του καννάβου, αλλά όχι ορθογωνικού. Εν αντιθέσει, οι περιοχές VII – VIII παρουσιάζουν μια πιο οργανική ανάπτυξη. Επιπλέον, στις περιοχές αυτές απαντώνται ως επί το πλείστον οι δημόσιες χρήσεις της πόλης (με εξαίρεση το αμφιθέατρο και το campus, που βρίσκονται στην περιοχή II). Αξίζει να σημειωθεί ότι οι δημόσιες λειτουργίες της πόλης δεν τοποθετούνται χωρικά στο γεωμετρικό κέντρο της πόλης, όπως συμβαίνει με τη Μίλητο.



Εικ. 33: Η γεωμορφολογία του πλατώματος που αναπτύχθηκε η Πομπηία.

Γενικότερα, το ελαφρώς διαφορετικό σχήμα των οικοδομικών τετραγώνων σε όλη την πόλη οφείλεται στα διαφορετικά υψόμετρα, αλλά και το ακανόνιστο σχήμα της πόλης. Επιπρόσθετα, οι δημόσιες λειτουργίες της Πομπηίας που χρειάζονται κεκλιμένο έδαφος για να αναπτυχθούν, όπως τα θέατρα και το μεγάλο Αμφιθέατρο, τοποθετήθηκαν εσκεμμένα στο ανατολικό τμήμα της πόλης, εκμεταλλευόμενα το έντονο κατηφορικό έδαφος που παρατηρείται στο σημείο αυτό<sup>95</sup>.

Η **γεωμορφολογία** του εδάφους κατείχε σημαντικό ρόλο στη χωρική οργάνωση της Πομπηίας. Το πλάτωμα που αναπτύχθηκε η πόλη παρουσιάζει απότομη και έντονη υψομετρική διαφορά προς τα νότια και εν μέρει προς τα δυτικά, με το χαμηλότερο σημείο να φτάνει τα 10,5 μ., ενώ το υψηλότερο τμήμα της πόλης (49,6 μ.) είναι στο βορειοδυτικό τμήμα (Εικ. 33). Το γεγονός αυτό επηρέασε τόσο το μέγεθος, όσο και το σχήμα των οικοδομικών τετραγώνων του ΒΔ τμήματος, καθώς είναι μεγαλύτερα, αλλά και πιο επιμήκη από αυτά που βρίσκονται στην υπόλοιπη πόλη.

<sup>94</sup> Mau, A., «Pompeii, Its Life and Art», εκδ. The Macmillan Company, Νέα Υόρκη 1904, σ. 32-37.

<sup>95</sup> <https://www.archaeoreporter.com/en/2021/01/08/crossroads-and-fountains-the-not-secret-life-of-pompeii-two-researches-throw-light-on-the-archaeology-of-everyday-life/>





Εικ. 34: Διάγραμμα ζωνών των δημόσιων λειτουργιών της Πομπηίας.

**δ) Η ζώνη αναψυχής** περιέχει τα κτίρια που χρησιμοποιούσαν οι κάτοικοι της Πομπηίας για τη διασκέδαση και τη χαλάρωσή τους, όπως τα δύο θέατρα (ανοιχτό και κλειστό), το Αμφιθέατρο στην άκρη της πόλης, οι Σταβιανές Θέρμες και το Γυμνάσιο, στο οποίο ασκούσαν οι νέοι άνδρες της πόλης<sup>96</sup>.

## 4.5. Οδικό δίκτυο

Το οδικό δίκτυο της Πομπηίας δεν ήταν ανεξάρτητο από τις γεωμορφολογικές συνθήκες που επικρατούσαν σε κάθε τμήμα της πόλης. Το διπλό τείχος της πόλης διέθετε επτά πύλες, μέσω των οποίων επικοινωνούσε με τις γύρω πόλεις, με τον ποταμό Σάρνο, με τον Βεζούβιο και με το λιμάνι. Οι κύριες οδικές αρτηρίες της πόλης, εκτός από το γεγονός ότι συνέδεαν τις πύλες των τειχών της Πομπηίας, ακολουθούσαν το ρωμαϊκό πρότυπο σχεδιασμού. Πιο συγκεκριμένα (Εικ. 35):

- Ο **Cardo Maximus** της πόλης ήταν η **Via Stabiana** (Εικ. 36), η οποία εκτείνεται από τα νοτιοανατολικά προς τα βορειοδυτικά ενώνει την πύλη προς το όρος του Βεζούβιου (στο υψηλότερο τμήμα της πόλης, περ. 50 μ. πάνω από τη στάθμη της θάλασσας) με την πύλη προς την πόλη Σταβίες (στο χαμηλότερο τμήμα της πόλης, 10 μ. πάνω από τη στάθμη της θάλασσας)<sup>97</sup>. Η Πομπηία διαθέτει άλλες δύο κύριες οδούς που

Όπως και στην περίπτωση της Μιλήτου, έτσι και στην Πομπηία οι δημόσιες λειτουργίες ομαδοποιούνται σε τέσσερις συγκεκριμένες ζώνες (Εικ. 34):

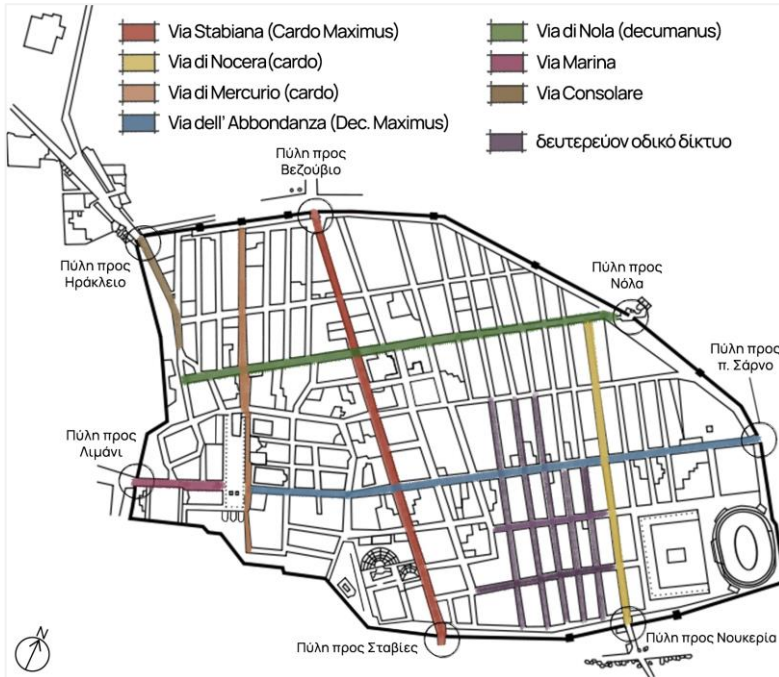
**α) Η πολιτική ζώνη** περιλαμβάνει τους χώρους όπου συγκεντρώνονται οι πολίτες και λαμβάνονται οι αποφάσεις, όπως το forum.

**β) Η θρησκευτική ζώνη** περιλαμβάνει τους ιερούς χώρους της πόλης, με κυριότερους τους ναούς της Αφροδίτης και του Απόλλωνα.

**γ) Η εμπορική ζώνη** περιλαμβάνει τις αγορές της πόλης, με κυριότερη το Macellum, όπου γινόταν η αγοραπωλησία θαλασσινών και κτηνοτροφικών προϊόντων.

<sup>96</sup> Cevoli, T., «Πομπηία: η θαμμένη πόλη», μετ. Ζεύκη Β., εκδ. Περισκόπιο, Αθήνα 2005, σ. 16-25.

<sup>97</sup> Μαρμαράς, Εμμ., «Η Ευρωπαϊκή πόλη στη διαδρομή του χρόνου», εκδ. Πολυτεχνείου Κρήτης, Χανιά 2021.



Εικ. 35: Διάγραμμα οδικού δικτύου της Πομπηίας.

δικτύου της πόλης και εκτείνεται σχεδόν παράλληλα με ένα τμήμα των τειχών της πόλης. Ήταν ένας από τους πρώτους δρόμους που καθόρισαν τη διάταξη της Πομπηίας<sup>98</sup>.

• Όσον αφορά στο **δευτερεύον οδικό δίκτυο** της Πομπηίας, δηλαδή τους στενότερους δρόμους που εξυπηρετούσαν τις περιοχές κατοικίας, είχαν πλάτος από 4 έως 6 μ. και σχημάτιζαν τα insulae, δηλαδή τα οικοδομικά τετράγωνα της πόλης, ακολουθώντας σε σημαντικό βαθμό το ιπποδάμειο σύστημα<sup>99</sup>.



Εικ. 36: Άποψη της Via Stabiana (2021).



Εικ. 37: Άποψη της Via dell'Abbondanza (2021).

<sup>98</sup> <https://sites.google.com/site/ad79eruption/pompeii/principal-streets>

<sup>99</sup> Μαρμαράς, Εμμ., «Η Ευρωπαϊκή πόλη στη διαδρομή του χρόνου», εκδ. Πολυτεχνείου Κρήτης, Χανιά 2021.

## 4.6. Δίκτυο λειτουργιών

Αν και παραμένουν ακόμη αναπάντητα πολλά ζητήματα που αφορούν την προέλευση και την ανάπτυξη της πόλης με την πάροδο του χρόνου, η μελέτη της μορφής της Πομπηίας μαρτυρεί τη διαδικασία μιας σταδιακής παγίωσης, μέσω διαδοχικών επεκτάσεων των εντός του πολεοδομικού σχεδίου περιοχών στο εσωτερικό του αρχαιότερου οχυρωματικού περιβάλλοντος. Η πόλη που έθαψε η έκρηξη του Βεζούβιου συνιστά σημαντικό παράδειγμα αρχαίας πολεοδομικής οργάνωσης: στα πλαίσια μιας χάραξης που χαρακτηρίζεται από κανονικότητα και θεμελιώνεται στη διασταύρωση των οδικών αξόνων, δημιουργούνται οριοθετημένες περιοχές **ποικίλων λειτουργιών και χρήσεων**:

- Το **διοικητικό κέντρο** της πόλης εντοπιζόταν στο forum, όπου ήταν συγκεντρωμένα τα θρησκευτικά κτήρια και οι έδρες των πολιτικών και διοικητικών φορέων της πόλης.
- Οι περιοχές που προορίζονταν για την άθληση και τα θεάματα, και γενικότερα για την αναψυχή (τα θέατρα, το αμφιθέατρο και το γυμνάσιο) βρίσκονται σε σαφώς **οριοθετημένους χώρους**, σε μικρή απόσταση από τα τείχη. Επίσης, υπάρχει ένα δίκτυο δημοσίων λουτρών, τα οποία ήταν διαδεδομένα στη Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία, το οποίο εκτείνεται μέχρι και το ανατολικό τμήμα της Via Stabiana.
- Οι συνοικίες στα **βόρεια της αγοράς** περιλαμβάνουν χώρους οικιστικής χρήσης, ενώ στον **νοτιοανατολικό** τομέα κυριαρχούν οι οικίες που συνδυάζουν χώρους διαμονής με καταστήματα και κέντρα εμπορικής δραστηριότητας<sup>100</sup>.
- Στο **νοτιοδυτικό** τμήμα της πόλης, το θρησκευτικό στοιχείο είναι ισχυρό, κάτι που αποδεικνύεται από το πλήθος των ναών και των ιερών που βρίσκονται στην πόλη. Οι ιεροί χώροι λατρείας απευθύνονται τόσο στη λατρεία του αυτοκράτορα, σε ρωμαϊκές θεότητες, όσο και θεότητες της Ανατολής.

Στην Εικ. 38, γίνεται λεπτομερής καταγραφή των δημοσίων λειτουργιών της Πομπηίας. Παρατηρείται ότι οι δημόσιες λειτουργίες (με εξαίρεση το Γυμνάσιο και το Αμφιθέατρο) συγκεντρώνονται κυρίως στο νότιο τμήμα της πόλης, ενώ τα υπόλοιπα τμήματα της Πομπηίας αποτελούνται ως επί το πλείστον από κατοικίες.

Μετά το σεισμό του 62 μ.Χ., τα περισσότερα δημόσια κτίρια της πόλης υπέστησαν καταστροφές. Οι κάτοικοι της Πομπηίας, συγκριτικά με παλαιότερες εποχές, θεωρούσαν λιγότερο σημαντικά τα πολιτικά κέντρα της πόλης και τους ναούς που σχετίζονταν με τη λατρεία του αυτοκράτορα, ενώ τα κέντρα αναψυχής όπως τα λουτρά και το αμφιθέατρο είχαν μεγαλύτερη προτεραιότητα για αυτούς. Για το λόγο αυτό, οι εργασίες ανακατασκευής μετά το σεισμό ξεκίνησαν από τις συγκεκριμένες χρήσεις<sup>101</sup>.

<sup>100</sup> Cevoli, T., «Πομπηία: η θαμμένη πόλη», μετ. Ζεύκη Β., εκδ. Περισκόπιο, Αθήνα 2005, σ. 12-13.

<sup>101</sup> Zanker, P., «Pompeii: society, urban images and forms of living», εκδ. Giulio Einaudi Editore, Τορίνο 1993, σ. 125.



- |                                   |  |                            |
|-----------------------------------|--|----------------------------|
| 1. Ναός της Αφροδίτης             | 9. Ναός Δία - Ήρας - Αθηνάς (Capitolium) | 17. Σαμνιτικό γυμνάσιο     |
| 2. Δικαστήριο (Basilica)          | 10. Λαχαναγορά (Forum holitorium)        | 18. Ναός της Ίσιδος        |
| 3. Γραφεία διοίκησης              | 11. Ναός του Απόλλωνα                    | 19. Ναός του Διός Μελιχίου |
| 4. Έδρα διαλογής ψήφων (Comitium) | 12. Δημόσια λουτρά                       | 20. Ανοιχτό θέατρο         |
| 5. Κτίριο της Ευμαχίας            | 13. Ναός της Fortuna Augusta             | 21. Κλειστό θέατρο         |
| 6. Ιερό του Βεσπασσιανού          | 14. Νέα κεντρικά λουτρά                  | 22. Γυμνάσιο               |
| 7. Οικιακό ιερό (Lararium)        | 15. Σταβιανές Θέρμες                     | 23. Campus                 |
| 8. Ιχθυαγορά (Macellum)           | 16. Τριγωνικό forum και Δωρικός ναός     | 24. Αμφιθέατρο             |

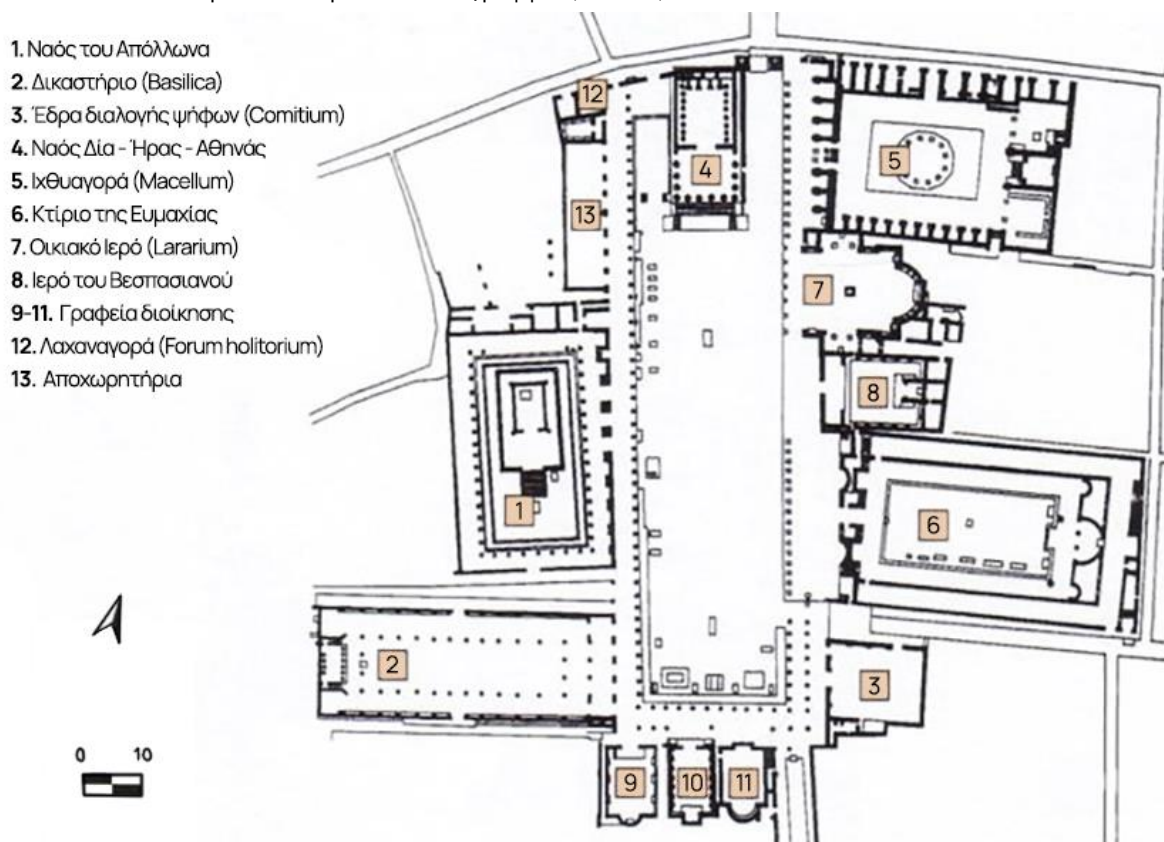
Εικ. 38: Καταγραφή των δημοσίων λειτουργιών της Πομπηίας.



## 4.7. Κύριες δημόσιες λειτουργίες

### A) Forum

Σχετικά με το ρωμαϊκό forum, ο Ε. Δημητριάδης αναφέρει ότι «*ισοδυναμεί με το κέντρο του κόσμου και συγχρόνως με την κορυφή του, και αποτελεί τον ομφαλό του οικισμού*<sup>102</sup>». Όπως σε κάθε ρωμαϊκή πόλη, έτσι και στην Πομπηία, το forum αποτελεί το κέντρο του δημόσιου, θρησκευτικού και εμπορικού βίου της πόλης. Πράγματι, στην κεντρική αυτή πλατεία είναι συγκεντρωμένα τα σημαντικότερα δημόσια κτήρια, μάρτυρες των ιστορικών, πολιτικών και θρησκευτικών γεγονότων που σημάδεψαν την ιστορία της πόλης. Αξίζει να σημειωθεί ότι η Πομπηία διέθετε δύο fora: **α)** το **κύριο forum**, που ήταν το πολιτικό και διοικητικό κέντρο της πόλης, και **β)** το **τριγωνικό forum**, στο νότιο τμήμα του οποίου υπάρχει ένας Δωρικός ναός αφιερωμένος στην Αθηνά. Οι δημόσιες λειτουργίες που πλαισιώνουν το κύριο forum της Πομπηίας φαίνονται αναλυτικότερα στο παρακάτω διάγραμμα (Εικ. 39):



Εικ. 39: Διάγραμμα δημοσίων λειτουργιών του κυρίου forum της Πομπηίας.

<sup>102</sup>Δημητριάδης, Ε., «ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ: Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί. Μικηναϊκοί χρόνοι ως τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αι.», Εκδοτικός Οίκος Αδελφών Κυριακίδη Α.Ε., Θεσσαλονίκη 1995, σ. 113.

## Β) Αμφιθέατρο



Εικ. 40: Άποψη του αμφιθεάτρου της Πομπηίας.

(ημικυκλικών) θεάτρων αρχαιοελληνικού τύπου. Την περίοδο που καταστράφηκε, δηλαδή το 79 μ.Χ., υπολογίζεται ότι μπορούσε να φιλοξενήσει περίπου 20.000 θεατές<sup>104</sup>.

Το **Αμφιθέατρο** (Εικ. 40) τοποθετείται στη βορειοανατολική πλευρά της Πομπηίας, εντός του οχυρωματικού περιβόλου<sup>103</sup>. Πρόκειται για το αρχαιότερο παράδειγμα όλων των ρωμαϊκών αμφιθεάτρων που μας είναι σήμερα γνωστά, καθώς η ανέγερσή του χρονολογείται στην εποχή της ίδρυσης της αποικίας της Πομπηίας από τον Σύλλα, δηλαδή γύρω στο 80 π.Χ. Αρχικά, χρησιμοποιήθηκε για μονομαχίες. Το σχήμα του αμφιθεάτρου είναι ωοειδές, αφού προκύπτει από την νοητή ένωση δύο

## Γ) Τόποι λατρείας

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, η Πομπηία διαθέτει πληθώρα τόπων ιερής λατρείας. Δύο από αυτούς αποτελούν τους σημαντικότερους:

**α) ο ναός της Αφροδίτης (Venus)** (Εικ. 41), ο οποίος βρίσκεται στο δυτικό άκρο της πόλης. Αποτελεί το μεγαλύτερο τόπο λατρείας της πόλης και είναι χτισμένος πάνω σε ένα τεχνητό ύψωμα, με θέα προς τον κόλπο όπου βρισκόταν το λιμάνι. Η Αφροδίτη ήταν η προστάτιδα θεά της Πομπηίας, η οποία λατρευόταν ήδη στην προρωμαϊκή εποχή. Το ιερό χρονολογείται από τον 2<sup>ο</sup> αιώνα π.Χ. και αποτελούνταν από ένα χώρο περιβαλλόμενο από στοές, στο κέντρο του οποίου βρισκόταν το ιερό<sup>105</sup>.

**β) ο ναός του Απόλλωνα (Apollo)** (Εικ. 42), ο οποίος είναι χτισμένος σε στρατηγικό σημείο, κατά μήκος του μονοπατιού που οδηγεί στην Πύλη του Λιμανιού. Οι ανασκαφές στην περιοχή επέτρεψαν την αποκάλυψη του αρχαϊκού ναού που βρισκόταν εκεί, χρονολογούμενος από τον 6<sup>ο</sup> αι. π.Χ. Μεταξύ του 3<sup>ου</sup> και του 2<sup>ου</sup> αιώνα π.Χ., το παλιό ιερό ανακατασκευάστηκε πλήρως μέχρι να αποκτήσει τη μορφή που διατήρησε μέχρι την έκρηξη: ένας ναός στη βάση, που περιβάλλεται από μια σειρά με στοές, η οποία ορίζει ένα προαύλιο με ένα βωμό στο κέντρο του. Μια σειρά από πύλες στον ανατολικό τοίχο και μια μνημειακή κιονοστοιχία συνέδεαν το ναό με την πλατεία του forum<sup>106</sup>.

<sup>103</sup> Cevoli, T., «Πομπηία: η θαμμένη πόλη», μετ. Ζεύκη Β., εκδ. Περισκόπιο, Αθήνα 2005, σ. 12.

<sup>104</sup> Cevoli, T., ό.π., σ. 82-83.

<sup>105</sup> <http://pompeisites.org/en/archaeological-site/sanctuary-of-venus/>

<sup>106</sup> <http://pompeisites.org/en/archaeological-site/sanctuary-of-apollo/>





Εικ. 41: Άποψη του ναού της Αφροδίτης (2021).

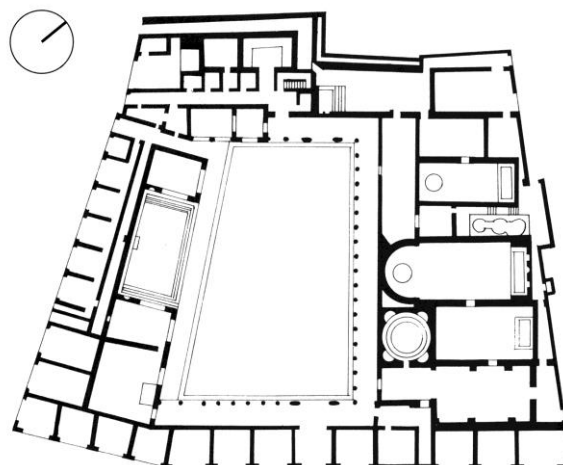


Εικ. 42: Άποψη του ναού του Απόλλωνα (2021).

### Δ) Σταβιανές Θέρμες

Οι **Σταβιανές Θέρμες** (Λουτρά) (Εικ. 43) είναι τα παλαιότερα λουτρά της πόλης της Πομπηίας, και από τα παλαιότερα που μας είναι γνωστά από το ρωμαϊκό κόσμο. Πήραν το όνομά τους από το γεγονός ότι βρίσκονταν στη διασταύρωση των οδών Via Stabiana και της Via dell' Abbondanza, και κατασκευάστηκαν σε τέσσερις διαφορετικές οικοδομικές φάσεις, με το παλαιότερο τμήμα να ανάγεται χρονικά στον 4<sup>ο</sup> αιώνα π.Χ. και να περιλαμβάνει την παλαίστρα, μια σειρά από μικρά δωμάτια κατά μήκος της βόρειας πλευράς και ένα πηγάδι<sup>107</sup>.

Η γενική διάταξη των Σταβιανών Λουτρών, ωστόσο, χρονολογείται στις αρχές του 1<sup>ου</sup> αιώνα π.Χ., όπως επιβεβαιώνεται από επιγραφές που βρέθηκαν στις ανασκαφές της πόλης. Κατά την περίοδο εκείνη, ανακατασκευάστηκαν η παλαίστρα και οι στοές, ενώ δημιουργήθηκαν νέοι χώροι για καθαρισμό, οι οποίοι ήταν ξεχωριστοί για τα δύο φύλα, γεγονός που ήταν σύνηθες εκείνη την εποχή<sup>108</sup>.



Εικ. 43: Κάτοψη των Σταβιανών Θερμών.

<sup>107</sup> <https://sites.google.com/site/ad79eruption/pompeii/public-buildings/stabian-baths>

<sup>108</sup> <http://pompeisites.org/en/archaeological-site/stabian-baths/>

05

MONPAZIE

## 5.1. Εισαγωγή

Η αρχή της πτώσης της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, και η έναρξη της «σκοτεινής» περιόδου του **Μεσαίωνα**, επήλθαν ουσιαστικά από την απόφαση του αυτοκράτορα Διοκλητιανού να τη διαχωρίσει σε δύο τμήματα, το 25 μ.Χ., έτσι ώστε να επιτευχθεί καλύτερη άμυνα και διοίκηση. Στην Ανατολική Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία, ο Κωνσταντίνος ίδρυσε τη νέα πρωτεύουσα, την Κωνσταντινούπολη, στη θέση του αρχαίου Βυζαντίου, και το 330 μ.Χ. την ανακήρυξε Χριστιανική πρωτεύουσα της Ανατολής, σε αντιδιαστολή με τη Ρώμη στη Δύση. Το ανατολικό τμήμα της Αυτοκρατορίας συνέχισε να ακμάζει για τουλάχιστον ακόμα χίλια χρόνια, έως την εμφάνιση των Οθωμανών στο προσκήνιο της Ιστορίας. Όσο η Κωνσταντινούπολη ευημερούσε, η Ρώμη παράκμαζε<sup>109</sup>. Η Δυτική Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία αποδυναμώθηκε σταδιακά, κυρίως από τις επιδρομές των γερμανικών φύλων, από τα οποία κατελήφθη το 410 μ.Χ. Το οριστικό τέλος του τμήματος αυτού της Αυτοκρατορίας ήλθε το έτος 476 μ.Χ., με την εκθρόνιση του αυτοκράτορα Ρωμύλου Αυγουστίλου<sup>110</sup>.

Η περίοδος του Μεσαίωνα, η οποία άρχισε αμέσως μετά την κατάρρευση της Ρωμαϊκής κυριαρχίας, τοποθετείται σε συμβατικούς όρους από τις αρχές του 5<sup>ου</sup> αιώνα μ.Χ. μέχρι και τα μέσα του 15<sup>ου</sup> αιώνα. Κατά το διάστημα αυτό, πραγματοποιήθηκαν σημαντικές μεταρρυθμίσεις, οι οποίες όμως επήλθαν με αργούς ρυθμούς. Μια από τις σημαντικότερες αυτές αλλαγές ήταν η επέκταση της αστικοποίησης στη δυτική Ευρώπη την περίοδο μεταξύ του 11<sup>ου</sup> και του 14<sup>ου</sup> αιώνα, της οποίας τα ιστορικά αίτια είναι τα εξής:

- α)** Η κατοχή νέων γαιών για αγροτική εκμετάλλευση, που συνδέεται με την αγροτική αποικιοποίηση.
- β)** Μια σειρά διεκδικητικών αγώνων και συγκρούσεων μεταξύ των τοπικών πολιτικών, στρατιωτικών και εκκλησιαστικών αρχόντων, οι οποίοι οδήγησαν στη στρατιωτική κατοχή νέων περιφερειών<sup>111</sup>.

Οι πόλεις της μεσαιωνικής Ευρώπης μπορούν να ταξινομηθούν σε πέντε μεγάλες κατηγορίες, με κριτήριο την προέλευσή τους. Οι τρεις κατηγορίες προέρχονται από πόλεις με οργανική ανάπτυξη, δηλαδή χωρίς πολεοδομικό σχέδιο, και οι άλλες δύο αποτελούνται από νέες σχεδιασμένες πόλεις. Οι τρεις πρώτες κατηγορίες είναι<sup>112</sup>:

- α)** Οι πόλεις με **ρωμαϊκή προέλευση**. Ήταν ήδη σχεδιασμένες και διαρθρωμένες σε ορθογωνικό κάρναβο, ο οποίος όμως στην πορεία έπαψε να υφίσταται. Οι πόλεις απέκτησαν ελεύθερη και οργανική ανάπτυξη.
- β)** Τα **κάστρα (burgs)**, που ιδρύθηκαν ως οχυρές στρατιωτικές βάσεις και που αργότερα απέκτησαν και εμπορικές λειτουργίες. Προήλθαν από την αναρχία που επικράτησε κατά τον 9<sup>ο</sup> αιώνα στην Καρολίγγεια Ευρώπη, η οποία υποχρέωσε τους επισκόπους να μετατρέψουν τις μονές σε οχυρά.

<sup>109</sup> Μαρμαράς, Εμμ., «Σημειώσεις μαθήματος *Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας*», Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2011, σ. 26-27.

<sup>110</sup> Μαρμαράς, Εμμ., «Η Ευρωπαϊκή πόλη στη διαδρομή του χρόνου», εκδ. Πολυτεχνείου Κρήτης, Χανιά 2021.

<sup>111</sup> Lavedan, P., Huguency, J., «L'urbanisme au moyen âge», εκδ. Droz, Παρίσι 1974, σ. 61.

<sup>112</sup> Morris, A.E.J., «History of urban form», 3<sup>η</sup> έκδοση, εκδ. Longman, Νέα Υόρκη, 1994, σ. 92.

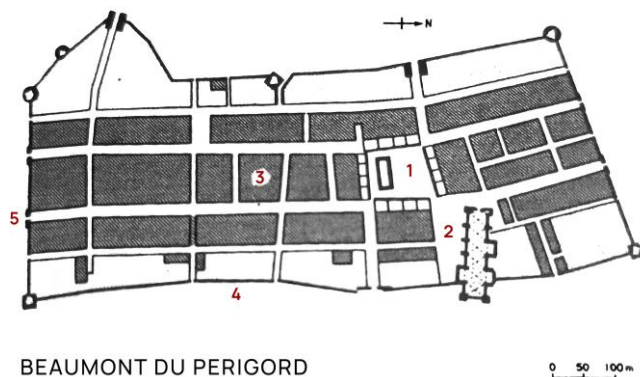


γ) Οι **οργανικές** πόλεις, που εξελίχθηκαν σύμφωνα με τη διαδικασία της φυσικής εξέλιξης από το επίπεδο του χωριού ή του αγροτικού οικισμού. Μετεξελίχθηκαν σε πόλεις όταν απέκτησαν και εμπορική λειτουργία, π.χ. ένα τοπικό εμπορικό κέντρο, και παράλληλα βιοτεχνία μικρής κλίμακας<sup>113</sup>.

Οι δύο άλλες κατηγορίες είναι:

δ) Οι **πόλεις-φρούρια (bastides)**, που ιδρύθηκαν στη Γαλλία, στη Αγγλία και στην Ουαλία. Συνιστούν ένα τύπο σχεδιασμένης πόλης στη μεσαιωνική Ευρώπη και εμφανίστηκαν στη Γαλλία κατά το 13<sup>ο</sup> αιώνα.

ε) Οι **σχεδιασμένες** νέες πόλεις, που ιδρύθηκαν σε ολόκληρη την Ευρώπη. Αυτές οφείλονται στις πρωτοβουλίες που έλαβαν ορισμένοι φεουδάρχες, οι οποίοι προχώρησαν στην κατασκευή έργων αστικής υποδομής που είχαν ως αποτέλεσμα την οργανωμένη πολεοδομική ανάπτυξη<sup>114</sup>.



BEAUMONT DU PERIGORD  
Εικ. 44: Η Beaumont du Perigord, μια bastide με αμυντική μορφή:  
1. Πλατεία αγοράς με στοές καταστημάτων, 2. Ναός, 3. Ο. τ. 4.  
Μεσαιωνικό τείχος, 5. Πύλη του τείχους.

Ανεξάρτητα από το αν ήταν σχεδιασμένες ή όχι, οι μεσαιωνικές πόλεις της Ευρώπης έχουν σε γενικές γραμμές συγγενή πολιτικά, οικονομικά και κοινωνικά πλαίσια, και παρουσιάζουν ομοιότητες στη μορφή τους. Τα κοινά τους γνωρίσματα είναι τα εξής (Εικ. 44): τα **αμυντικά τείχη** με τους πύργους και τις πύλες τους, η πλατεία της **αγοράς** στο κέντρο της πόλης, οι **δρόμοι** που οδηγούσαν προς τις πύλες και την αγορά, και τέλος ο **χριστιανικός ναός**, κτίριο ιδιαίτερης σημασίας με το δικό του ανοικτό χώρο<sup>115</sup>.

Οι σχεδιασμένοι μεσαιωνικοί οικισμοί εμφανίζουν τεράστια ποικιλία πολεοδομικών μορφών, αλλά και προσανατολισμού. Στις πολεοδομικές μορφές περιλαμβάνονται: α) το **ιπποδάμειο σύστημα**, β) μια ελαστικότερη, συγγενής μορφή του, που ονομάζεται **μεσαιωνικό ιπποδάμειο σύστημα**, και γ) μια **ακτινωτή** διάταξη. Ο P. Lavedan αποκλείει τη σύνδεση του ιπποδάμειου συστήματος με ένα καθορισμένο μεσαιωνικό έθνος, καθώς και την προέλευσή του από το ρωμαϊκό πρότυπο. Σύμφωνα με τον P. Lavedan, το μεσαιωνικό ιπποδάμειο σύστημα γεννήθηκε το Μεσαίωνα, ως σχηματοποίηση των συγγενών του, μη γεωμετρικών μορφών, ως μίμηση κήπων ή ακόμα ως αποτέλεσμα στρατιωτικών αναγκών<sup>116</sup>. Από την άλλη, ο Α. Λαγόπουλος αναφέρει ότι όλες οι επιρροές που ασκήθηκαν στο Μεσαίωνα περιλάμβαναν την ιδέα του κοσμικού οικισμού, κάτι που σχετιζόταν με τη μορφή της ιδανικής Ιερουσαλήμ. Συνεπώς, το πολεοδομικό σχέδιο της μεσαιωνικής πολεοδομίας προκύπτει από ένα συνδυασμό των ποικίλων υλικών δεσμεύσεων του

<sup>113</sup> Morris, A.E.J., «History of urban form», 3<sup>η</sup> έκδοση, εκδ. Longman, Νέα Υόρκη, 1994, σ. 104-109.

<sup>114</sup> Morris, A.E.J., ό.π., σ. 119-140.

<sup>115</sup> Μαρμαράς, Εμμ., «Σημειώσεις μαθήματος Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας», Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2011, σ. 26-27.

<sup>116</sup> Lavedan, P., «Histoire de l'Urbanisme: Antiquité - Moyen Age», εκδ. Henri Laurens, Παρίσι 1926, σ. 227-269.

μεσαιωνικού ανθρώπου και των εσωτερικών του αναγκών, που εδράζονται στις κοσμικές έννοιες<sup>117</sup>. Το κοσμικό νόημα του σχεδίου γίνεται πιο σαφές, αν περιλαμβάνει στο κέντρο του μια Καθολική εκκλησία<sup>118</sup>.

Από τη μορφή και τη διαδικασία επέκτασης ή αποικιοποίησης γεννήθηκαν νέα πρότυπα οικισμών, με κυριότερο τις **πόλεις-φρούρια (bastides)**. Οι πόλεις bastide είναι ο κατ' εξοχήν σχεδιασμένος τύπος νέας πόλης του Ύστερου Μεσαίωνα και κυριαρχούν στην αστική σκηνή της Δύσης, και ιδιαίτερα στη Γαλλία (την περίοδο εκείνη χτίστηκαν στη Γαλλία πάνω από 300 bastides), γύρω στα μέσα του 13<sup>ου</sup> αιώνα. Ο H. Carter αναφέρει ότι η απαρχή τους ανάγεται στις διαμάχες μεταξύ του γαλλικού στέμματος και των αρχόντων της Τουλούζης, δίνοντας μια καθαρά στρατιωτική ερμηνεία στην ίδρυσή τους<sup>119</sup>. Όσον αφορά στην πολεοδομική τους διάρθρωση, οι bastides οργανώνονται από μηχανικούς και διοικητικούς υπαλλήλους, καθώς εκείνη την περίοδο δεν υπήρχαν επαγγελματίες πολεοδόμοι<sup>120</sup>. Είναι σαφές ότι οι πόλεις-φρούρια είναι αποτέλεσμα μιας τυποποιημένης οργάνωσης του χώρου και μιας μορφής απλοποιημένου καννάβου, δηλαδή είναι σχεδιασμένες σε **μεσαιωνικό ιπποδάμειο σύστημα**, με ομοιογενές οδικό δίκτυο και ορθογωνικού (αν και κάπως ελεύθερου) σχήματος οικοδομικά τετράγωνα<sup>121</sup>.

Οι πόλεις - φρούρια ιδρύονταν στην πλειοψηφία των περιπτώσεων ως αποτέλεσμα μιας αμφίδρομης οικονομικής συμφωνίας, που ονομαζόταν *paréage*<sup>122</sup>, μεταξύ του βασιλιά της Αγγλίας ή της Γαλλίας και ενός τοπικού άρχοντα (λόρδου, δούκα, αλλά και ηγούμενου ή επισκόπου). Την περίοδο εμφάνισης του φαινομένου ίδρυσης των bastide, επικρατούσε στη Δυτική Ευρώπη ένα καθεστώς υποτέλειας λόγω του συστήματος της **φεουδαρχίας**. Σε πολλές νεοιδρυθείσες πόλεις, οι κάτοικοι ήταν υπόδουλοι σε κάποιο φεουδάρχη ή βασιλιά. Όμως, σε άλλες περιπτώσεις οι κάτοικοι είχαν αποκτήσει δικαιώματα ιδιοκτησίας επάνω στην αστική γη και, παράλληλα, τη δυνατότητα να διαπραγματεύονται με τον φεουδάρχη συλλογικά, ως κοινότητα ή ως ελεύθερες πόλεις<sup>123</sup>. Στις bastides, από την αρχή ίδρυσής τους, επικρατούσε η εξής συνθήκη: οι αγρότες που μετακόμιζαν με τις οικογένειές τους εκεί δεν ήταν πλέον υποτελείς του τοπικού άρχοντα, αλλά ελεύθεροι άνθρωποι. Βέβαια, η ελευθερία αυτή ήταν σχετική: οι νέοι κάτοικοι φορολογούνταν βαριά. Οι γαιοκτήμονες υποστήριζαν την ίδρυση των bastide για να δημιουργούν έσοδα από

<sup>117</sup> Λαγόπουλος, Α., «Η επιρροή των κοσμικών αντιλήψεων επί της παραδοσιακής Μεσογειακής και Ινδοευρωπαϊκής πολεοδομίας», διδακτορική διατριβή, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα, 1970, σ. 382.

<sup>118</sup> Κατά τον Ύστερο Μεσαίωνα, η Καθολική Εκκλησία είχε τεράστια πολιτική και οικονομική ισχύ και συνδεόταν στενά με το κράτος, ενώ θεωρούνταν ο μεσολαβητής μεταξύ Θεού και ανθρώπου. Η ιδέα ότι οι κληρικοί ήταν οι λεγόμενοι «απεσταλμένοι» του Θεού, προκαλούσε αίσθημα σεβασμού, δέους και φόβου στους ανθρώπους.

<sup>119</sup> Carter, H., «An Introduction to Urban Historical Geography», εκδ. E. Arnold, Λονδίνο 1983, σ. 43.

<sup>120</sup> Δημητριάδης, Ε., «ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ: Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί. Μικηνναϊκοί χρόνοι ως τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αι.», Εκδοτικός Οίκος Αδελφών Κυριακίδη Α.Ε., Θεσσαλονίκη 1995, σ. 173.

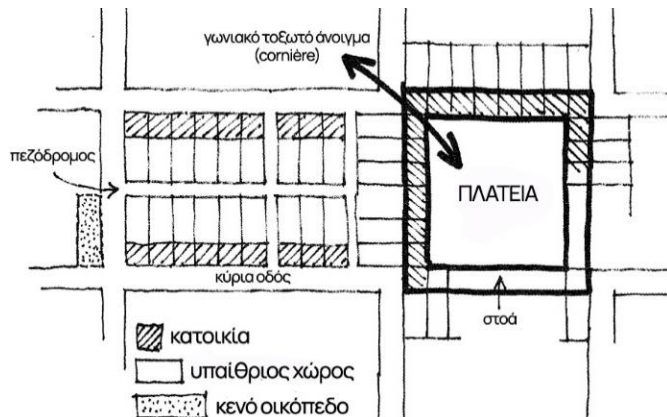
<sup>121</sup> Μαρμαράς, Εμμ., «Σημειώσεις μαθήματος *Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας*», Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2011, σ. 29.

<sup>122</sup> Αυτές οι συμφωνίες μεταξύ δύο ηγετών για την ίδρυση bastide ήταν πολύ διαδεδομένες την περίοδο 1250 – 1350.

<sup>123</sup> Μαρμαράς, Εμμ., «Η Ευρωπαϊκή πόλη στη διαδρομή του χρόνου», εκδ. Πολυτεχνείου Κρήτης, Χανιά 2021.



τους εμπορικούς φόρους, οπότε προσέφεραν αυτού του είδους την «ελευθερία» για να προσελκύσουν τους ανθρώπους να εγκατασταθούν σε μια bastide<sup>124</sup>.



Εικ. 45: Ο ίσος διαιμοιρασμός γης στην οργάνωση των bastides.

καθώς συνέβαλε στην άνθηση της ευρωπαϊκής αστικής κοινωνίας και στη σταδιακή παρακμή της μεσαιωνικής φεουδαρχίας<sup>126</sup>.

Ακολουθώντας τις αρχές της κοινωνικής ισοτιμίας που συνδυάστηκε με το φαινόμενο της ίδρυσης των bastide, τα οικόπεδα των νέων πόλεων ήταν **ισοτίμα**. Δηλαδή, οι πρώτοι κάτοικοι ήταν προικισμένοι με ίσες εκτάσεις γης για το χτίσιμο κατοικίας με κήπο (Εικ. 45). Αυτού του είδους η εξισωτική πολιτική είχε απώτερο σκοπό τόσο την ισοτιμία στη φορολογία (όσο βαριά και αν ήταν), αλλά και την απλοποίηση των διοικητικών διαδικασιών<sup>125</sup>. Εν τέλει, η ανάπτυξη των bastide απέκτησε σταδιακά σημαντική σπουδαιότητα,

## 5.2. Μονπαζιέ - Ιστορική αναδρομή

Στο βιβλίο του «The City of Tomorrow and its planning», ο Le Corbusier αναφέρει ότι «*Η σπουδαία πόλη εκφράζει τη δύναμη και τη θέληση του ανθρώπου. Η αρχαιότητα μας παρέχει, μέσα από τα ποικίλα κατάλοιπά της, μια απόδειξη του γεγονότος αυτού. Υπήρξαν χρυσές στιγμές, που η δύναμη του μυαλού νίκησε την καταστροφή. Το έχουμε ήδη δει ξεκάθαρα σε ό,τι αφορά τη Βαβυλώνα και το Πεκίν, πόλεις που δεν είναι παρά παραδείγματα μεταξύ πολλών. Οι μεγάλες και οι μικρότερες πόλεις, ακόμα και οι πολύ μικρές, φωτίστηκαν με το ταλέντο και την επιστήμη των ανθρώπων κατά τη διάρκεια ευνοϊκών καιρών. Παντού υπάρχουν ερείπια, ή ακόμα και ακέραιες μονάδες, που μας παρέχουν ένα τυπικό μοντέλο: οι Αιγυπτιακοί ναοί, οι ιερές πόλεις της Ινδίας, οι ρωμαϊκές πόλεις της Αυτοκρατορίας, ή αυτές που χτίστηκαν μέσα στην σπουδαία παράδοση: η Πομπηία, η Αιγκ-Μορτ, η Μονπαζιέ*»<sup>127</sup>.

Μπορεί η **Μονπαζιέ** (Εικ. 46) να αποτελεί μια από τις πολλές bastides που σχεδιάστηκαν σύμφωνα με το μεσαιωνικό ιπποδάμειο σύστημα, αυτό όμως που την κάνει να ξεχωρίζει από τις υπόλοιπες είναι η καθαρότητα και η στιβαρή γεωμετρικότητα της πολεοδομικής της διάρθρωσης (Εικ. 47), αλλά και το

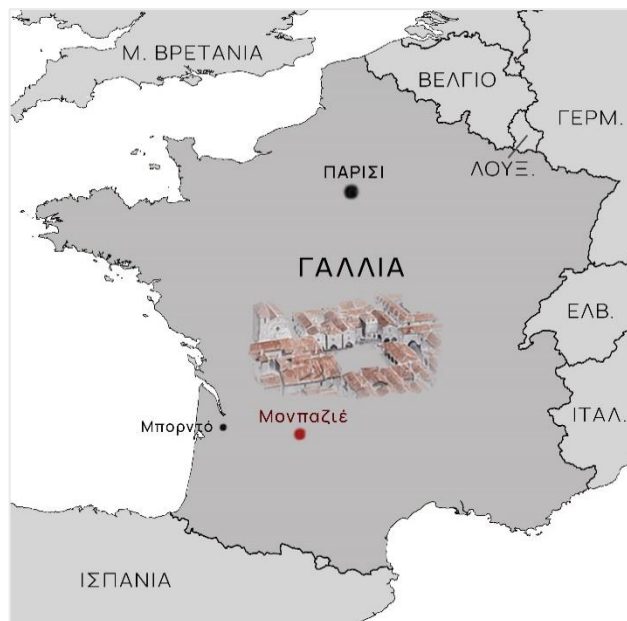
<sup>124</sup> <https://simple.wikipedia.org/wiki/Bastide>

<sup>125</sup> Lauret, A., «Bastides: Villes Nouvelles du Moyen-Âge», εκδ. Études & Communication, Μιλάνο 1988, σ. 85.

<sup>126</sup> <https://en.wikipedia.org/wiki/Bastide>

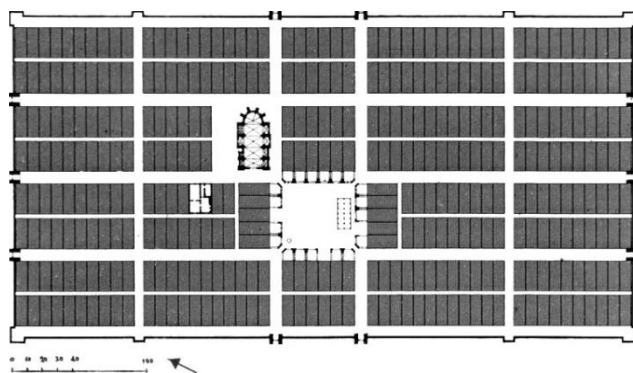
<sup>127</sup> Corbusier, Le, «The City of Tomorrow and its planning», μετ. από τα γαλλικά Frederick Etchells, εκδ. Dover Publications, Νέα Υόρκη 1989, σ. 91.

γεγονός ότι κατάφερε να διατηρήσει με σχεδόν απόλυτη ακεραιότητα τη μεσαιωνική της μορφή και τον πολιτισμικό της χαρακτήρα.



Εικ. 46: Η θέση της πόλης της Μονπαζιέ στη Γαλλία.

Η πρωτοβουλία για την ίδρυση της πόλης προήλθε από τον Εδουάρδο Α', βασιλιά της Αγγλίας το διάστημα 1272-1307. Ο βασιλιάς επεδίωκε να βελτιώσει τη βεβαρημένη οικονομική κατάσταση του αγγλικού στέμματος, εντείνοντας την εκμετάλλευση των πόρων της περιοχής (π.χ. του κρασιού, μέσω του Μπορντό). Συνεπώς, ένας κρίσιμος παράγοντας για τη χωροθέτηση της Μονπαζιέ ήταν η επέκταση του ήδη υφιστάμενου εμπορικού δικτύου προς τα ανατολικά της Ακουιτανίας<sup>128</sup>, μέχρι και το λιμάνι του Μπορντό. Επιπρόσθετα, η πόλη ιδρύθηκε από το βασιλιά – όπως και αρκετές bastides της περιοχής – ως στρατιωτική αμυντική βάση, στα σύνορα μεταξύ των εδαφών της Αγγλίας στην Ακουιτανία και των εδαφών που ήταν υπό την κυριαρχία του γαλλικού στέμματος<sup>129</sup>.



Εικ. 47: Η Μονπαζιέ κατά το Μεσαίωνα (σχέδιο J. H. Parker).

Η Μονπαζιέ ιδρύθηκε τον Ιανουάριο του 1284. Η δημιουργία της πόλης ήταν αποτέλεσμα μιας *paréage*, μεταξύ του Jean de Grailly (εκπροσώπου του Εδουάρδου Α') και του λόρδου του Biron, κυβερνήτη της Μονπαζιέ, ο οποίος και διέθεσε τη γη. Στις 2 Φεβρουαρίου 1286, ολοκληρώθηκε η κατασκευή της πόλης, η οποία κράτησε δύο χρόνια (έναν χρόνο περισσότερο από όσο συνηθιζόταν στις bastide). Αυτό συνέβη επειδή οι τοπικοί άρχοντες στην αρχή πρόβαλαν αντίσταση, φοβούμενοι την απώλεια του

εργατικού δυναμικού τους. Κατά πάσα πιθανότητα, είναι και η αιτία του σχετικά μικρού μεγέθους της έκτασης που οριοθετήθηκε για να χτιστεί η πόλη. Παρ' όλα αυτά, ο αγροτικός πληθυσμός της ευρύτερης περιοχής της πόλης ήταν θετικός στην ιδέα της κατοίκησης στη Μονπαζιέ, γεγονός που οδήγησε

<sup>128</sup> Η Δορδόννη ήταν τμήμα του Δουκάτου της Ακουιτανίας, του οποίου τελούσε Δούκας ο Εδουάρδος Α'. Η Αγγλία είχε εδάφη στην Ακουιτανία από το γάμο της Ελεονώρας της Ακουιτανίας με το Δούκα της Νορμανδίας, ο οποίος έγινε μετέπειτα ο βασιλιάς Ερρίκος Β' της Αγγλίας, το 1154.

<sup>129</sup><https://fr.wikipedia.org/wiki/Monpazier>

ορισμένους από τους πρώτους κατοίκους της στο να ταξιδέψουν πάνω από 100 χλμ. για να μετοικήσουν στην πόλη αυτή<sup>130</sup>.

Στους επόμενους πέντε αιώνες που ακολούθησαν μετά την ίδρυση της Μονπαζιέ, φαίνεται ότι επικρατούσε μια σχετική σταθερότητα στην πόλη. Είχε καθιερωθεί μια τοπική κυβέρνηση που προστάτευε τις ατομικές ελευθερίες των πολιτών, όπως τα δικαιώματα της εκλογής των συμβούλων της πόλης και της μεταβίβασης περιουσίας σε μέλη της οικογένειας. Επίσης, διαχειριζόταν τους φόρους, προσπαθούσε να μειώσει την εγκληματικότητα και διοργάνωνε πολιτιστικές εκδηλώσεις. Η σημαντικότερη αναταραχή στην ιστορία της πόλης ήταν ο **Εκατονταετής Πόλεμος** (1337-1453), κατά την οποία η κυριαρχία της Μονπαζιέ εναλλασσόταν συχνά μεταξύ των αγγλικών και των γαλλικών στρατευμάτων.<sup>131</sup> Ένα ισχυρό τείχος με συνολικά έξι πύλες περιέκλειε την περίμετρο της πόλης, ενώ δημιουργήθηκε ένα δίκτυο υπογείων κρυπτών που επικοινωνούσαν μεταξύ τους μέσω στενών διαδρόμων και χρησιμοποιούνταν ως καταφύγια. Με αυτό τον τρόπο, ενισχυόταν συνεχώς η άμυνα της Μονπαζιέ ενάντια στα γαλλικά στρατεύματα. Είναι ενδιαφέρον να σημειωθεί ότι οι πόλεμοι, αλλά και η πανδημία της βουβωνικής πανώλης, που έφτασε το 1350 στη Μονπαζιέ, δεν φαίνεται να εξάντλησαν τον πληθυσμό της πόλης: το 1365 καταγράφηκαν περίπου 1500 άνθρωποι που ζούσαν στη Μονπαζιέ<sup>132</sup>.

Η πόλη της Μονπαζιέ ήλθε στη γαλλική κυριαρχία για τελευταία φορά το 1369, ενώ το 1475, αρκετό καιρό μετά τη λήξη των πολέμων, η Ακουιτανία (και κατ' επέκταση η Μονπαζιέ) έγινε επισήμως τμήμα της Γαλλίας<sup>133</sup>. Τα χρόνια που ακολούθησαν, οι κάτοικοι της πόλης προσπάθησαν να διατηρήσουν και πάλι μια σχετική σταθερότητα, αποφεύγοντας τις αναταραχές. Παρά το γεγονός αυτό, οι Γαλλικοί Θρησκευτικοί Πόλεμοι (1562-1594) σημάδεψαν τη Μονπαζιέ με αναταραχές και εκδηλώσεις βίας. Το 1644, κατά τη διάρκεια της Αντιμεταρρύθμισης, ένα μοναστήρι πρώην Φραγκισκανών μοναχών (γνωστών ως Récollets) ιδρύθηκε στη νοτιοανατολική πλευρά της πόλης. Χρηματοδοτήθηκε από το λόρδο του Biron και τους κατοίκους της πόλης, προκειμένου να αποδειχθεί η Καθολική πίστη της πόλης<sup>134</sup>. Η Γαλλική Επανάσταση του 1789 είχε μικρή επίδραση στην πόλη. Έξι πόλεις κυριαρχούσαν στη Δορδόνη μέχρι και τα τέλη του 18<sup>ου</sup> αιώνα, και η Μονπαζιέ ήταν μία από αυτές. Την περίοδο εκείνη, η Μονπαζιέ ήταν ένα εμπορικό σταυροδρόμι, το οποίο εξυπηρετούνταν από δρόμους από και προς όλες τις γειτονικές πόλεις<sup>135</sup>.

Το δεύτερο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα, ξεκίνησε η παρακμή της πόλης. Αυτό προκλήθηκε εν μέρει από την απομονωμένη τοποθεσία της Μονπαζιέ, και από ασθένειες που κατέστρεψαν τους γαλλικούς αμπελώνες το

<sup>130</sup> Coste, M., «Monpazier: Les clés d'une bastide», Librairie du Château, Μπρνακίλ 1988, σ. 61.

<sup>131</sup> Lauret, A., «Bastides: Villes Nouvelles du Moyen-Âge», εκδ. Études & Communication, Μιλάνο 1988, σ. 205.

<sup>132</sup> Pritchard, L., «Bastide City Territory: Landscape Infrastructure Design, Monpazier, France», διδακτορική διατριβή, επιβλ. Barac M., Beigel F., Christou P., The Sir John Cass School of Art, Architecture and Design, London Metropolitan University, Λονδίνο 2019, σ. 111.

<sup>133</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/Hundred\\_Years'\\_War](https://en.wikipedia.org/wiki/Hundred_Years'_War)

<sup>134</sup> Pritchard, L., ό.π., σ. 112.

<sup>135</sup> <https://www.michaeldelahaye.com/monpazier.html>

1880. Αυτοί οι παράγοντες, σε συνδυασμό με την αστικοποίηση που εμφανίστηκε όσο η Γαλλία βιομηχανοποιούνταν, οδήγησαν στη μείωση του πληθυσμού κατά το ήμισυ από το 1850 έως το 1914, αφήνοντας λίγο περισσότερους από 600 κατοίκους στην πόλη. Παρ' όλο που η γεωργία συνέχισε να αναπτύσσεται στην περιοχή, η παρακμή – με την έννοια της μείωσης του πληθυσμού – συνεχίστηκε μέχρι και τα τέλη του 20<sup>ού</sup> αιώνα (με σαφές το στίγμα του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, καθώς είχαν πραγματοποιηθεί αρκετές εκτελέσεις ντόπιων παρτιζάνων από τους Ναζί)<sup>136</sup>.

Παρά το πλήθος των πολιτικοκοινωνικών και στρατιωτικών εξελίξεων που αντιμετώπισε η πόλη στο πέρασμα των αιώνων, η Μονπαζιέ (Εικ. 48) κατάφερε να διατηρηθεί σχεδόν αμέριστη στην αρχική της μορφή, χωρίς να αλλοιωθεί ο πολιτιστικός της χαρακτήρας. Το 1991, ανακηρύχθηκε προστατευόμενο μνημείο της εθνικής κληρονομιάς της Γαλλίας, ενώ περιλαμβάνει αρκετά ιστορικά μνημεία<sup>137</sup>.



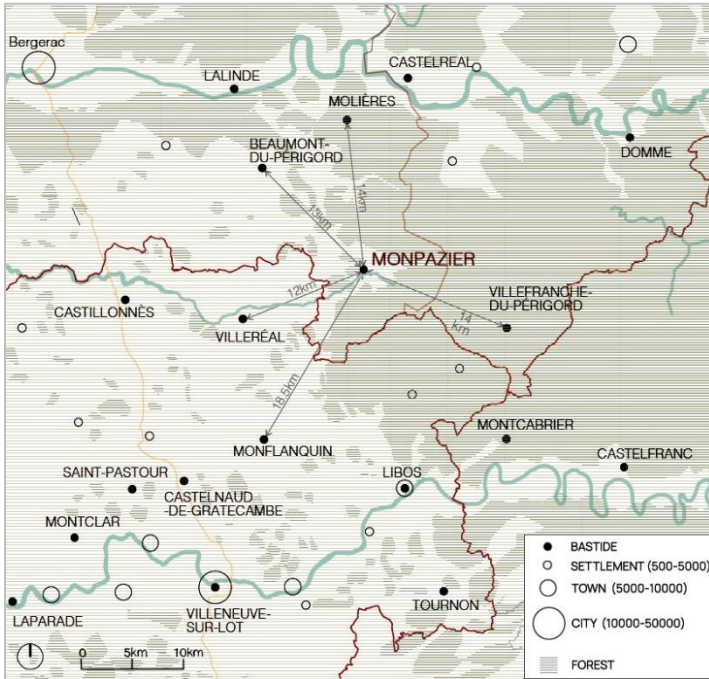
Εικ. 48: Άποψη της πόλης της Μονπαζιέ από τα νοτιοδυτικά.

<sup>136</sup> <https://fr.wikipedia.org/wiki/Monpazier>

<sup>137</sup> <https://frenchmoments.eu/monpazier-dordogne/>



### 5.3. Σχέση με την ευρύτερη περιοχή



**Εικ. 49:** Η σχέση της Μονπαζιέ με τις bastides της Δορδόνης. Δορδόνης (συμπεριλαμβανόμενης της Μονπαζιέ) αποτελούν πόλο έλξης τα τελευταία χρόνια για μετανάστες (κυρίως Ευρωπαίους συνταξιούχους), αυξάνοντας τον πληθυσμό της Δορδόνης κατά 0,4% κάθε χρόνο και αντιστρέφοντας το φαινόμενο της ερήμωσης της υπαίθρου (αστικοποίηση)<sup>138</sup>.

Η Μονπαζιέ αποτελεί τμήμα ενός αρκετά μεγάλου δικτύου πόλεων bastide στην περιοχή της Δορδόνης (Εικ. 49). Είναι η μικρότερη πόλη του διαμερίσματος, με πληθυσμό 473 κατοίκους (2021)<sup>139</sup> και συνολική έκταση 0.53 τ. χλμ. Η μέση πληθυσμιακή πυκνότητα της Μονπαζιέ είναι 866 κάτοικοι/τ. χλμ. – η δεύτερη μεγαλύτερη της Δορδόνης. Οι κοντινότερες στη Μονπαζιέ μεγάλες γαλλικές πόλεις είναι το Μπορντό (141 χλμ.) και η Τουλούζη (152 χλμ.), ενώ υδροδοτείται από τον ποταμό Ντρο (Dropt) που βρίσκεται στα νότια της πόλης, και εξυπηρετείται σε διεθνές επίπεδο από το αεροδρόμιο Bergerac, που απέχει από την πόλη 45 χλμ.<sup>140</sup>

<sup>138</sup> Pritchard, L., «Bastide City Territory: Landscape Infrastructure Design, Monpazier, France», διδακτορική διατριβή, επιβλ. Barac M., Beigel F., Christou P., The Sir John Cass School of Art, Architecture and Design, London Metropolitan University, Λονδίνο 2019, σ. 22-24.

<sup>139</sup> <https://ville-data.com/nombre-d-habitants/Monpazier-24-24280>

<sup>140</sup> <https://fr.wikipedia.org/wiki/Monpazier#Géographie>



Όπως φαίνεται στο χάρτη (Εικ. 46), το αγροτικό τοπίο είναι θεμελιώδους σημασίας για την ευρύτερη περιοχή της Μονπαζιέ. Το κλίμα, όπως και το έδαφος, ευνοούν ιδιαίτερα την ανάπτυξη της αγροτικής παραγωγής. Αξίζει να σημειωθεί ότι την περίοδο του Μεσαίωνα, αλλά και κατά την πρώιμη Αναγέννηση, η Μονπαζιέ αποτελούσε μια αυτόνομη, αυτοσυντηρούμενη κοινωνία. Όπως αναφέρθηκε, παραχωρούνταν στους πρώτους κατοίκους της ένα οικόπεδο για το χτίσιμο κατοικίας, αλλά και κάποια στρέμματα γης εκτός των τειχών - για αγροτικές καλλιέργειες και εκτροφή ζώων. Επιπλέον, οι τεράστιες δασικές εκτάσεις ενδεικνύονταν για κυνήγι θηραμάτων. Τέλος, για την κάλυψη επιπλέον αναγκών, το πλεόνασμα πωλούνταν στην αγορά, που βρισκόταν στην κεντρική πλατεία της Μονπαζιέ (Εικ. 50)<sup>141</sup>.



Εικ. 50: Η Μονπαζιέ και η ευρύτερη αγροτική περιοχή.



Εικ. 51: Κατάστημα εντός της πύλης του τείχους.

Οικονομικής ποικιλομορφίας σημαίνει ότι τόσο η βιωσιμότητα, όσο και οι εργασιακές ευκαιρίες της Μονπαζιέ βρίσκονται σε κίνδυνο<sup>142</sup>.

Θα μπορούσε να ειπωθεί ότι τη σημερινή εποχή η Μονπαζιέ δεν αποτελεί πόλη ιδιαίτερης οικονομικής σημασίας σε εθνικό επίπεδο. Η αδυναμία της πόλης να προσελκύσει «οικονομικά ενεργούς» μετανάστες έγκειται στην έλλειψη ευκαιριών απασχόλησης. Πέρα από την εξαγωγή τοπικών προϊόντων (αλλά όχι σε εθνικό επίπεδο), η κυρίαρχη πηγή εσόδων της πόλης είναι ο τουρισμός: περίπου 30.000 άτομα επισκέπτονται κάθε χρόνο την πόλη. Ως αποτέλεσμα, οι επιχειρήσεις εντός και εκτός της πόλης είναι εποχιακές και απευθύνονται κυρίως στους τουρίστες (Εικ. 51). Η έλλειψη

<sup>141</sup> <https://www.michaeldelahaye.com/monpazier.html>

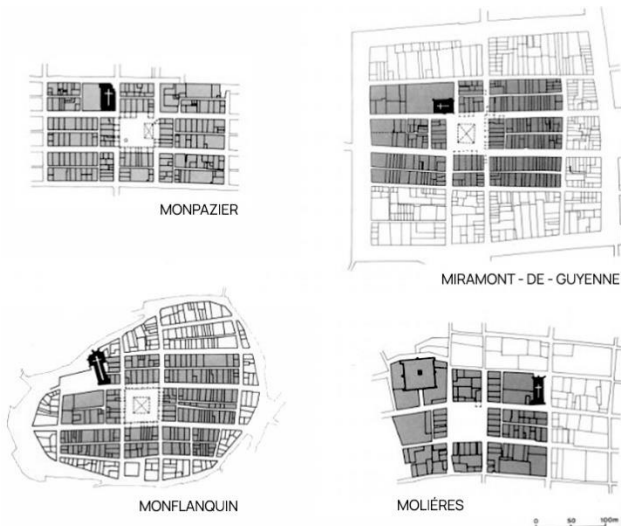
<sup>142</sup> Pritchard, L., «Bastide City Territory: Landscape Infrastructure Design, Monpazier, France», διδακτορική διατριβή, επιβλ. Barac M., Beigel F., Christou P., The Sir John Cass School of Art, Architecture and Design, London Metropolitan University, Λονδίνο 2019, σ. 130.

## 5.4. Χωρική οργάνωση

Παρά το γεγονός ότι στη σημερινή εποχή τα όρια της Μονπαζιέ έχουν επεκταθεί (η επέκταση ξεκίνησε από τον 19<sup>ο</sup> αιώνα), κυρίως προς τα βόρεια, παρουσιάζοντας μια πιο οργανική πολεοδομική εξέλιξη, στις επόμενες ενότητες θα εξεταστεί το κύριο τμήμα της πόλης που βρίσκεται εντός των τειχών και διαμορφώθηκε γύρω στον 17<sup>ο</sup> αιώνα (Εικ. 52). Την περίοδο εκείνη, η Μονπαζιέ δέχτηκε ελάχιστες αλλαγές στην χωρική της διάρθρωση (με κυριότερο το νοτιοανατολικό της τμήμα), αλλά ο πυρήνας της διατήρησε την ορθοκανονικότητα με την οποία είχε σχεδιαστεί το Μεσαίωνα σε σχεδόν απόλυτο βαθμό.



Εικ. 52: Οι μεταβολές στη χωρική μορφή της Μονπαζιέ από το Μεσαίωνα μέχρι τη σύγχρονη εποχή.



Εικ. 53: Παραδείγματα bastide της Ακουιτανίας.

Όπως αναφέρθηκε, η Μονπαζιέ ήταν μία από τις bastide που ιδρύθηκαν στην περιοχή της Ακουιτανίας (Aquitaine). Οι πόλεις bastide της Ακουιτανίας έχουν ένα πολύ συγκεκριμένο και διακριτό πρότυπο πολεοδομικής και χωρικής οργάνωσης. Είναι μακράν το πιο οργανωμένο και περίπλοκο μοντέλο, και μπορεί να οριστεί ως ένα ολοκληρωμένο σύστημα. Αποτελεί μια επεκτάσιμη δομή που βασίζεται σε έναν πυρήνα οκτώ νησίδων (τετραγώνων) που πλαισιώνουν την κεντρική πλατεία – αυτή η διάταξη είναι χαρακτηριστική για όλες τις πόλεις που ανήκουν σε αυτό το μοντέλο (Εικ. 53)<sup>143</sup>. Η Μονπαζιέ ήταν η τελευταία bastide που σχεδιάστηκε στην Ακουιτανία. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα οι σχεδιαστικές αρχές των bastide της

<sup>143</sup> Pritchard, L., «Bastide City Territory: Landscape Infrastructure Design, Monpaizier, France», διδακτορική διατριβή, επιβλ. Barac M., Beigel F., Christou P., The Sir John Cass School of Art, Architecture and Design, London Metropolitan University, Λονδίνο 2019, Appendix 2, σ. 47.

περιοχής εκείνης να εμφανίζονται στο σχέδιό της τελειοποιημένες και περισσότερο εξευγενισμένες από άλλες πόλεις. Θα μπορούσε να ειπωθεί ότι η Μονπαζιέ αποτελεί το πρότυπο του συγκεκριμένου μοντέλου<sup>144</sup>.



Εικ. 54: Διάγραμμα χωρικής οργάνωσης της Μονπαζιέ.

Χτισμένο κατά μήκος ενός ακρωτηρίου, σε ένα ύψωμα από ασβεστόλιθο, το τμήμα εντός των τειχών της Μονπαζιέ χωροθετείται σε αυστηρό κάρναβο με ορθογωνικό περίγραμμα 400 x 220 μ. Η χωρική οργάνωση της πόλης ορίζεται ως εξής (Εικ. 54):

- Η ορθογωνική διάταξη της πόλης οργανώνεται από δύο κατηγορίες οδών, τις **διαμήκειες (κύριες)** και τις **εγκάρσιες (δευτερεύουσες)**. Δημιουργούνται πανομοιότυπες, ορθογώνιου σχήματος νησίδες, μεταξύ των οποίων

παρεμβάλλονται τετραγωνικού σχήματος οικοδομικά τετράγωνα.

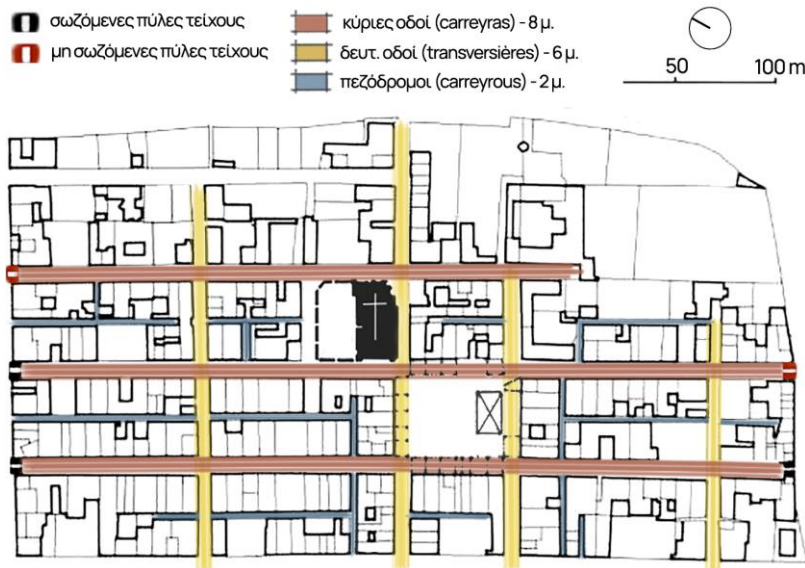
- Στο κέντρο της πόλης ορίζεται από 4 οδούς μια **δημόσια πλατεία**, που περιλαμβάνει την κλειστή αγορά, το παλιό δημαρχείο και ένα πηγάδι.
- Ένα σημαντικό χωρικό χαρακτηριστικό της πόλης είναι η σχέση μεταξύ της κεντρικής πλατείας και της εκκλησίας της Μονπαζιέ. Η **εκκλησία** βρίσκεται σε μια νησίδα διαγωνίως της πλατείας – μια χαρακτηριστική θέση που γίνεται αμέσως αντιληπτή από τον ανοιχτό χώρο της πλατείας.
- Τα **οικοδομικά τετράγωνα** των **κατοικιών** είναι πυκνοδομημένα, και στο κέντρο τους χωροθετείται ένα δίκτυο πεζοδρόμων, που οδηγεί στο πίσω μέρος των κτιρίων και δημιουργεί μια διάταξη τύπου T. Οι κατοικίες της πόλης είναι διώροφες ή τριώροφες, και ορισμένες έχουν στενές αυλές.
- Τέλος, στο **νοτιοανατολικό τμήμα** της πόλης βρίσκεται το μοναδικό σημείο της πόλης που δεν ακολουθείται η γεωμετρικότητα του καννάβου. Το 1644, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, ιδρύθηκε εκεί το μοναστήρι των Récollets. Επομένως, η έκταση αυτή χρησιμοποιήθηκε από τους μοναχούς για αγροτικές καλλιέργειες, ενώ σήμερα χρησιμοποιείται ως δημόσιος χώρος (πάρκο)<sup>145</sup>.

<sup>144</sup> Pritchard, L., ό.π., σ. 105.

<sup>145</sup> Pritchard, L., ό.π., σ. 48.



## 5.5. Οδικό δίκτυο



Εικ. 55: Διάγραμμα του οδικού δικτύου της Μονπαζιέ.

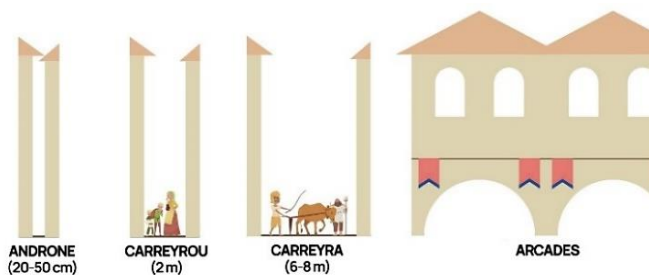
(τρεις εκ των οποίων διασώζονται μέχρι σήμερα). Ονομάζονται **carreyras** και έχουν πλάτος 8 μ. (αρκετό για να το διασχίζουν οι άμαξες και τα κάρα ταυτόχρονα με τους πεζούς επί μεσαιωνικής περιόδου). Κατά μήκος των **carreyras**, βρίσκονται οι προσόψεις των καταστημάτων και των κατοικιών.

- Το **δευτερεύον οδικό δίκτυο** συνιστάται από τις **εγκάρσιες** οδικές αρτηρίες, οι οποίες είναι κάθετες στις κύριες και έχουν κατεύθυνση Α-Δ. Ονομάζονται επίσης **carreyras (ή transversières)** και έχουν πλάτος 6 μ., ενώ εκτείνονται κατά μήκος της μεγάλης πλευράς των κατοικιών.
- Οι **πεζόδρομοι (carreyrous)** συνιστούν το **τριτεύον οδικό δίκτυο** και βρίσκονται στη μέση των οικοδομικών τετραγώνων, τέμνοντάς τα σε διάταξη τύπου T. Εκτείνονται κατά μήκος της πίσω πλευράς των κατοικιών και παράλληλα με τους κύριους οδικούς άξονες, ενώ έχουν πλάτος 2 μ. και είναι αποκλειστικά για τη χρήση πεζών. Ο μοναδικός τρόπος πρόσβασης των κατοικιών που δεν έχουν την είσοδό τους σε έναν από τους κύριους οδικούς άξονες στην κεντρική πλατεία είναι μέσω των **carreyrous** (Εικ. 56).
- Τέλος, ανάμεσα σε δύο κατοικίες υπήρχε ένας κενός, κοινόχρηστος χώρος, διαστάσεων 20-50 εκ. Ονομάζονται **andrones** και συνεισέφεραν στο οδικό δίκτυο και στο δίκτυο ύδρευσης, ενώ αποτελούσαν ένα υπαίθριο σύστημα αποχέτευσης (Εικ. 56)<sup>146</sup>.

Το οδικό δίκτυο της Μονπαζιέ είναι ουσιαστικά ανεξάρτητο από τη γεωμορφολογία της περιοχής όπου είχε ιδρυθεί, καθώς πρόκειται για μια επίπεδη έκταση. Χαρακτηρίζεται από σχεδόν απόλυτη ορθοκανονικότητα και ιεραρχείται ως εξής (Εικ. 55):

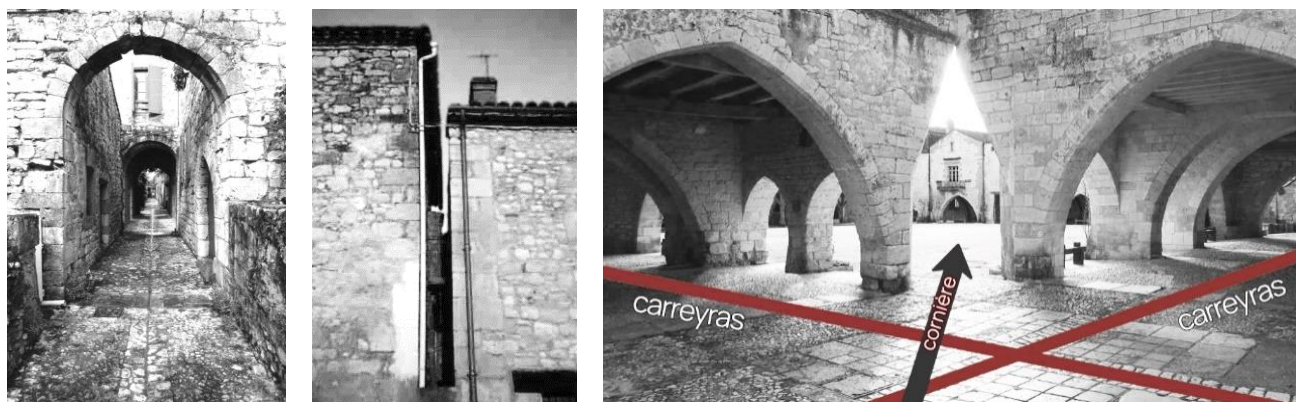
- Το **πρωτεύον οδικό δίκτυο** αποτελείται από τις **διαμήκεις** οδικές αρτηρίες της πόλης, οι οποίες διατρέχουν την πόλη από άκρη σε άκρη σε κατεύθυνση Β-Ν και συνδέουν τις πύλες του τείχους της Μονπαζιέ, το οποίο διέθετε συνολικά έξι πύλες

<sup>146</sup> Lauret, A., «Bastides: Villes Nouvelles du Moyen-Âge», εκδ. Études & Communication, Μιλάνο 1988, σ. 99-100.



Εικ. 56: Τα πλάτη των στοιχείων του οδ. δικτύου της Μονπαζιέ.

προσόψεις προσφέρουν διαγώνια πρόσβαση στην πλατεία, εξυπηρετώντας την καλύτερη κίνηση οχημάτων και πεζών (Εικ. 57)<sup>147</sup>.



Εικ. 57: Από αριστερά προς τα δεξιά: ένα carreyrou, ένα androne και ένα διάγραμμα κίνησης στις στοές και κάτω από τις cornières.

## 5.6. Δίκτυο λειτουργιών

Συμπεραίνοντας από τα παραπάνω, η μελέτη της μορφής της Μονπαζιέ μαρτυρεί μια διαδικασία παγίωσης της χωρικής και πολεοδομικής της οργάνωσης, από το Μεσαίωνα μέχρι και σήμερα, στο τμήμα της πόλης που βρίσκεται εντός των τειχών. Μπορεί μετά το 19<sup>ο</sup> αιώνα η πόλη να επεκτάθηκε οργανικά, αλλά ο μεσαιωνικός πυρήνας της πόλης παρέμεινε ουσιαστικά αναλλοίωτος στο χρόνο. Στην παρούσα ενότητα, θα παρατεθούν οι δημόσιες λειτουργίες και χωρικές ενότητες της πόλης επί Μεσαιωνικής περιόδου, ενώ θα γίνει μια αναφορά και στις μεταγενέστερες λειτουργίες, που στεγάζονται όμως σε μεσαιωνικά κτίρια. Πιο συγκεκριμένα (Εικ. 58):

- Όπως σε όλες τις bastide εκείνης της περιόδου, το **διοικητικό κέντρο** της πόλης εντοπίζεται στη δημόσια πλατεία, όπου βρισκόταν το δημαρχείο της πόλης και η κλειστή αγορά.

<sup>147</sup> <https://www.michaeldelahaye.com/monpazier.html>



- Παρά το γεγονός ότι η Καθολική Εκκλησία είχε μεγάλη ισχύ κατά τον Ύστερο Μεσαίωνα, και σε αρκετές μεσαιωνικές πόλεις ο χριστιανικός ναός έχει κεντρική θέση στη χωρική οργάνωση της πόλης, στη Μονπαζιέ η **εκκλησία** βρίσκεται διαγώνια της κεντρικής πλατείας.
- Στο βόρειο και το νότιο άκρο της πόλης, υπάρχουν οι τρεις (δύο στο βορρά και μία στο νότο) από τις έξι **πύλες** του αμυντικού τείχους της πόλης, το οποίο δε διασώζεται σε ικανοποιητικό βαθμό. Οι τρεις πύλες, μαζί με την εκκλησία και το Maison du Chapitre (η μεγαλύτερη κατοικία της πόλης επί Μεσαίων) αποτελούσαν τα ψηλότερα οικοδομήματα της πόλης.
- Τέλος, στα όρια του τείχους, υπήρχαν περιοχές **λαχανόκηπων** που χρησιμοποιούνταν για την καλλιέργεια των αγαθών των πολιτών της Μονπαζιέ<sup>148</sup>.



Εικ. 58: Διάγραμμα των δημόσιων λειτουργιών της Μονπαζιέ κατά τη Μεσαιωνική περίοδο.

<sup>148</sup> Pritchard, L., «Bastide City Territory: Landscape Infrastructure Design, Monpaizé, France», διδακτορική διατριβή, επιβλ. Barac M., Beigel F., Christou P., The Sir John Cass School of Art, Architecture and Design, London Metropolitan University, Λονδίνο 2019, σ. 19.

Όσον αφορά στις μεταγενέστερες δημόσιες λειτουργίες της Μονπαζιέ, οι οποίες βρίσκονται στο ανατολικό τμήμα της πόλης, στεγάζονται σε κτίρια που είχαν ανεγερθεί πριν το 19<sup>ο</sup> αιώνα και αποτελούν: το νέο δημαρχείο, η δημόσια βιβλιοθήκη και το Bastideum, το οποίο αξίζει να σημειωθεί ότι στεγάζεται στο κτίριο όπου βρισκόταν το **μοναστήρι των Récollets**<sup>149</sup>. Παρατηρούμε ότι όλες οι δημόσιες λειτουργίες της Μονπαζιέ είναι συγκεντρωμένες στα ανατολικά της πόλης και εντός μικρής απόστασης από την πλατεία.

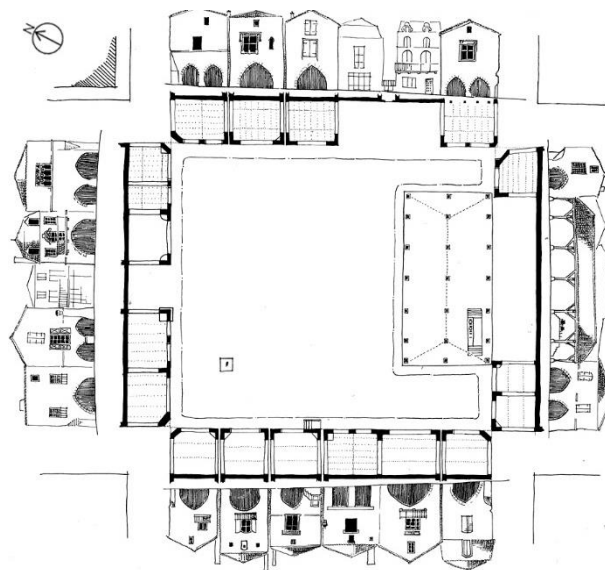
Πέρα από τις δημόσιες χρήσεις της Μονπαζιέ, τα υπόλοιπα κτίρια στην πλειοψηφία τους αφορούν κατοικίες, χρήσεις εμπορίου και χρήσεις τουριστικής φύσεως (εστίαση, αναψυχή, ξενοδοχειακές μονάδες κλπ.), καθώς όπως αναφέρθηκε, κύρια πηγή εσόδων της αποτελεί ο τουρισμός. Οι περισσότερες από τις εμπορικές χρήσεις απαντώνται στη Rue Saint-Jacques, την κύρια διαμήκη οδό που βρίσκεται νότια της κεντρικής πλατείας και ενώνει τις δύο από τις τρεις διασωζόμενες πύλες του τείχους<sup>150</sup>.

## 5.7. Κύριες δημόσιες λειτουργίες

### A) Place des Cornières

Η κεντρική πλατεία της Μονπαζιέ ονομάζεται **Place des Cornières** (Εικ. 59, 60). Ήταν ο χώρος που διεξάγονταν οι ανταλλαγές αγαθών, το εμπόριο αλλά και η άσκηση της δικαιοσύνης. Για την ακρίβεια, από την ίδρυση της πόλης και για αρκετούς αιώνες μετά, συγκεντρώνονταν στην πλατεία όλες οι εμπορικές λειτουργίες της πόλης (η εβδομαδιαία κλειστή αγορά είναι θεσμός που διατηρείται μέχρι σήμερα), γεγονός που αιτιολογείται από το ότι οι bastides ήταν πόλεις καθαρά οικιστικού και εμπορικού χαρακτήρα<sup>151</sup>.

Η πλατεία αποτελεί ένα ορθογώνιο, ευρύ χώρο, διαστάσεων 40 x 48 μ. (μικρότερη από πλατείες άλλων bastide), ο οποίος ορίζεται από τέσσερις οδούς - δύο διαμήκεις και δύο εγκάρσιες. Γύρω από αυτήν, υπάρχουν 23 κατοικίες, χτισμένες από το 13<sup>ο</sup> έως το 17<sup>ο</sup> αιώνα, στα ισόγεια των οποίων υπάρχουν ανοιχτές στοές, που σχηματίζουν σήμερα προσόψεις καταστημάτων. Οι γωνίες μεταξύ δύο κατοικιών σχηματίζουν ψηλά τοξωτά ανοίγματα (cornières), από τα οποία και πήρε το όνομά της η πλατεία. Επιπρόσθετα, επί



Εικ. 59: Κάτοψη της πλατείας - Όψεις των γύρω κτιρίων.

<sup>149</sup> <https://www.gites-de-france.com/en/monpazier-road-bastides-perigord>

<sup>150</sup> <https://www.monpazier.fr/>

<sup>151</sup> <https://www.britannica.com/topic/bastide>

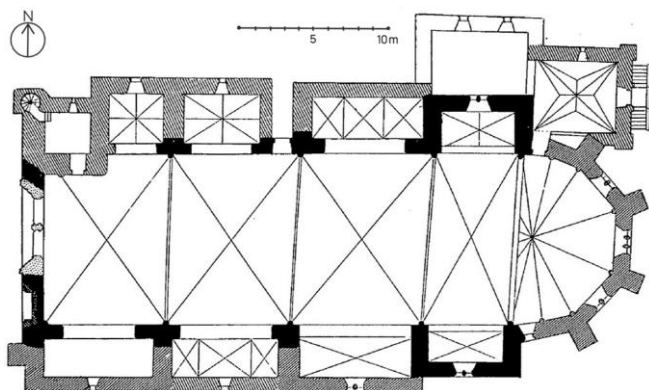
Μεσαίωνα στεγαζόταν σε ένα κτίριο στη βόρεια πλευρά της πλατείας το δημαρχείο της πόλης, το οποίο διατηρείται σε εξαιρετική κατάσταση. Τέλος, έξω από το παλιό δημαρχείο διασώζεται το δημόσιο πηγάδι που χρησιμοποιούνταν ως πηγή πόσιμου νερού για τους πολίτες της Μονπαζιέ<sup>152</sup>.



Εικ. 60: Πανοραμική άποψη της Place des Cornières.

## B) Εκκλησία της Σαιντ Ντομινίκ

Ένα σημαντικό, αλλά δευτερεύον αστικό κέντρο λόγω της θέσης της, καθώς χωροθετείται διαγώνια της κεντρικής πλατείας της πόλης, η **Εκκλησία της Σαιντ Ντομινίκ (Église Saint Dominique de Monpazier)** (Εικ. 61, 62) είναι ένα αρκετά απλό κτίριο, όπως ήταν συνήθως οι εκκλησίες των πόλεων bastide. Ωστόσο, είναι το μοναδικό κτίριο μνημειακού χαρακτήρα μέσα στο αστικό τοπίο της Μονπαζιέ, με τις παρόμοιες μεταξύ τους κατοικίες και τα πανομοιότυπα οικόπεδα<sup>153</sup>. Αποτελεί ρωμανικό, μονόκλιτο ναό, με πολυγωνικό τρούλο, και ήταν από τα πρώτα κτίρια που χτίστηκαν μετά την ίδρυση της πόλης, στα τέλη του 13<sup>ου</sup> – αρχές του 14<sup>ου</sup> αιώνα<sup>154</sup>. Την περίοδο των Εκατονταετών Πολέμων, η εκκλησία αποτελούσε καταφύγιο για τους πολίτες κατά τη διάρκεια των πολιορκιών της πόλης, ενώ χαρακτηρίστηκε ιστορικό μνημείο το 1862<sup>155</sup>.



Εικ. 61: Κάτοψη της Εκκλησίας Σαιντ Ντομινίκ.



Εικ. 62: Άποψη της εκκλησίας από την πλατεία.

<sup>152</sup> <https://www.monpazier.fr/decouvrir-monpazier/histoire-et-patrimoine.html>

<sup>153</sup> <https://www.monpazier.fr/decouvrir-monpazier/histoire-et-patrimoine.html>

<sup>154</sup> <https://frenchmoments.eu/monpazier-dordogne/>

<sup>155</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89glise\\_Saint-Dominique\\_de\\_Monpazier](https://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89glise_Saint-Dominique_de_Monpazier)

## Γ) Bastideum



Εικ. 63: Η είσοδος του Bastideum.

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, το 1644 ιδρύθηκε στην πόλη το μοναστήρι των πρώην Φραγκισκανών μοναχών, γνωστών ως Récollets. Το **Bastideum** (Εικ. 63) αποτελεί το κτίριο στο οποίο στεγαζόταν κατά τον 17<sup>ο</sup> αιώνα το μοναστήρι αυτό. Σήμερα, έχει διατηρηθεί σε εξαιρετική κατάσταση και ένα μεγάλο τμήμα του αποτελεί μουσείο αφιερωμένο στην ιστορία, την αρχιτεκτονική και τη δημόσια ζωή της Μονπαζιέ κατά τα μεσαιωνικά χρόνια, με μόνιμες αλλά και προσωρινές συλλογές μεσαιωνικών εκθεμάτων, καθώς και μια συλλογή από παλιές φωτογραφίες της πόλης<sup>156</sup>. Επιπρόσθετα, προσφέρει τη δυνατότητα μιας διαδραστικής εμπειρίας κατά τη διάρκεια της επίσκεψης στο μουσείο, με χρήση επαυξημένης πραγματικότητας (augmented reality) και

τρισεδιάστατων απεικονίσεων της Μονπαζιέ, αλλά και των bastide που βρίσκονται στη γύρω περιοχή<sup>157</sup>.

<sup>156</sup> <https://www.monpazier.fr/decouvrir-monpazier/histoire-et-patrimoine.html>

<sup>157</sup> <https://www.bastideum.fr/gb/information.php>



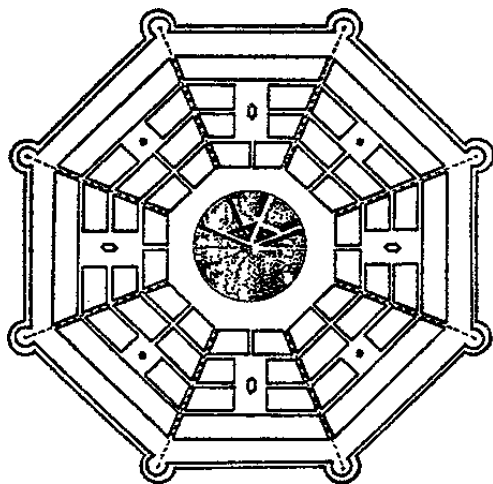
06

BALETTA



## 6.1. Εισαγωγή

Γύρω στο 1400, ο Ευρωπαϊκός Μεσαίωνας φτάνει στην κορύφωσή του σε μια γενικότερη περίοδο αναρχίας και σύγχυσης, λόγω ορισμένων κομβικών γεγονότων, όπως το Σχίσμα της Εκκλησίας (που επέφερε την αποδυνάμωση της ρωμαϊκής εκκλησίας), οι εμφύλιοι πόλεμοι, η τουρκική εισβολή στο Βυζάντιο, οικονομικές και κοινωνικές επαναστάσεις κλπ. Από την Ιταλία, όμως, και συγκεκριμένα από τη Φλωρεντία, ξεκίνησε μια διαδικασία αναβίωσης των μορφών και των πνευματικών αξιών της αρχαιότητας. Το κίνημα αυτό εξαπλώθηκε γρήγορα στην Ιταλία, και μετέπειτα στη Γαλλία και στην υπόλοιπη δυτική Ευρώπη, λαμβάνοντας το όνομα **Αναγέννηση**<sup>158</sup>. Η ανάπτυξη των επιστημών και των τεχνών αμφισβητεί την αυθεντία του θεολογικού πνεύματος του Μεσαίωνα, με γνώμονα τον ανθρωπισμό και την ελεύθερη κριτική, ενώ ο ορθολογισμός κατέχει πλέον κύριο ρόλο στη διερεύνηση του κόσμου και του ανθρώπου. Η Αναγέννηση διέθετε περιεχόμενο σε αρκετούς τομείς, αλλά επηρέασε κυρίως τις τέχνες (π.χ. ζωγραφική – από την οποία διαδόθηκε και περισσότερο –, μουσική, λογοτεχνία και αρχιτεκτονική)<sup>159</sup>.



Εικ. 64: Σχέδιο του Galiani (1758) που απεικονίζει την οκταγωνική, ακτινωτή Βιτρούβιανή πόλη.

παρουσία τους ένα ακόμα ισχυρό πεδίο στήριξης του κινήματος της Αναγέννησης<sup>162</sup>.

Παρ' όλο που η διάδοση των ιδεών της Αναγέννησης έγινε κυρίως μέσω της ανάπτυξης της τέχνης της ζωγραφικής, η ανακάλυψη των θεωριών του **Βιτρούβιου**<sup>160</sup> οδήγησε σε σημαντικές εξελίξεις στην Πολεοδομία<sup>161</sup>. Το πολεοδομικό σχέδιο που προτείνει ο Βιτρούβιος έχει οκτώ ακτίνες, που αντιστοιχούν σε οκτώ οδικούς άξονες (τέσσερα σημεία του ορίζοντα και τέσσερα ενδιάμεσά τους, Εικ. 64). Επιπλέον, ήταν ο πρώτος που εισήγαγε τις έννοιες της αισθητικής και της υγιεινής στον πολεοδομικό σχεδιασμό. Οι θεωρίες του Βιτρούβιου γνώρισαν μεγάλη διάδοση μετά την εφεύρεση της τυπογραφίας, συμβάλλοντας σημαντικά στην Ευρωπαϊκή Αναγέννηση. Από την άλλη πλευρά, οι Έλληνες διανοούμενοι και καλλιτέχνες που διέφυγαν στην Ιταλία μετά την Άλωση της Κωνσταντινούπολης το 1453, δημιούργησαν με την

Σύμφωνα με τον P. Lavedan<sup>163</sup>, οι παράγοντες που καθόρισαν τη μορφή της Αναγεννησιακής πόλης ήταν:

<sup>158</sup> Η Αναγέννηση διαδόθηκε στις περιοχές της πρώην Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, καθώς το τμήμα της Ανατολικής Ευρώπης δεν επηρεάστηκε τόσο εξαιτίας της τουρκικής επικράτειας.

<sup>159</sup> Δημητριάδης, Ε., «ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ: Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί. Μικηναϊκοί χρόνοι ως τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αι.», Εκδοτικός Οίκος Αδελφών Κυριακίδη Α.Ε., Θεσσαλονίκη 1995, σ. 239.

<sup>160</sup> Ο Βιτρούβιος ήταν αρχιτέκτονας με αριστοτελική σκέψη, που έζησε στην αρχαία Ρώμη κατά τον 1<sup>ο</sup> αιώνα μ.Χ.

<sup>161</sup> Lagopoulos, A., «The semiotics of the Vitruvian City», άρθρο δημοσιευμένο στο περιοδικό *Semiotica*, τόμος 2009, τεύχος 175, 2009, σ. 203.

<sup>162</sup> Μαρμαράς, Εμμ., «Σημειώσεις μαθήματος *Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας*», Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2011, σ. 37-38.

<sup>163</sup> Lavedan, P., «Histoire de l'Urbanisme. Renaissance et temps modernes», εκδ. Henri Laurens, Παρίσι 1959, σ. 14-34.

- α) Οι νέες στρατιωτικές ανάγκες που προέκυψαν από την εφεύρεση και χρήση του πυροβόλου. Γίνεται αναγκαία η ύπαρξη μιας κεντρικής πλατείας στον οικισμό, από όπου το πυροβόλο θα ελέγχει μέσω ευθύγραμμων αρτηριών την προέλαση του εχθρού.
- β) Οι νέες σχεδιαστικές μέθοδοι και αντιλήψεις των γεωμετρών και των αρχιτεκτόνων. Οι αρχιτέκτονες προβάλλουν την αισθητική αξία της πολεοδομικής προοπτικής.
- γ) Η πραγματοποίηση προγραμμάτων μεγάλης κλίμακας, που οφείλονται σε μια ανώτατη εξουσιαστική αρχή, μπροστά στην οποία ισοπεδώνονται οι διαφορές των πολιτών.

Οι παραπάνω παράγοντες αποτελούν το γενικό πλαίσιο που καθόρισαν την ανάδυση της μορφής της Αναγεννησιακής πόλης. Ωστόσο, τα διακριτικά στοιχεία της Αναγεννησιακής Πολεοδομίας είναι τα εξής:

- α) τα συστήματα οχύρωσης των πόλεων,
- β) η ανάπτυξη τμημάτων πόλεων μέσω της δημιουργίας δημόσιων χώρων,
- γ) η αναδόμηση των υφιστάμενων πόλεων μέσω της κατασκευής νέων οδικών συστημάτων που επεκτείνονταν και ως περιφερειακοί άξονες,
- δ) η ανοικοδόμηση περιοχών κατοικίας σε επέκταση των πόλεων και τέλος,
- ε) η ίδρυση νέων σχεδιασμένων πόλεων.

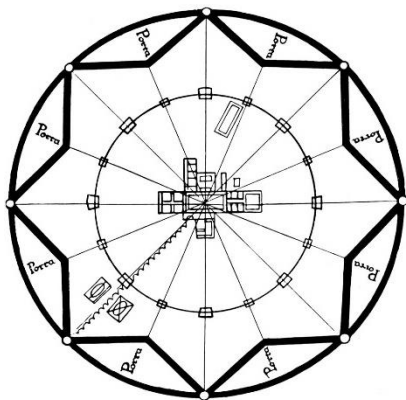
Οι πολεοδόμοι της Αναγέννησης διέθεταν τρία βασικά εργαλεία σχεδιασμού για τις νέες πόλεις:

- α) Τους **ευθείς οδικούς άξονες**. Με τις άμεσες συνδέσεις τους με τους περιφερειακούς άξονες, εισήχθησαν για να διευκολύνουν την διαρκώς αυξανόμενη κυκλοφοριακή κίνηση. Χαρακτηριστικά παραδείγματα της χρήσης του συστήματος αυτού αποτελούν η Ρώμη και το Παρίσι.
- β) Το σύστημα του **ορθογωνικού καννάβου**. Ο ορθογώνιος κάνναβος αποτελούσε βασικό στοιχείο σύνθεσης για τρεις λόγους: ήταν ένα εύχρηστο μέσο σχεδιασμού των συνεχώς προστιθέμενων περιοχών κατοικίας στις πόλεις, διευκόλυνε τον εξαρχής σχεδιασμό των νέων πόλεων, και τέλος, συνδυαζόταν αρμονικά με ένα αρχικό σύστημα δρόμων στο σχεδιασμό άλλων νέων αστικών περιοχών.
- γ) Τους **ανοικτούς χώρους**. Οι ανοικτοί χώροι στο εσωτερικό των πόλεων χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες: σε αυτούς που αποτελούσαν τμήμα του κύριου αστικού οδικού δικτύου ( πεζόδρομοι, στάθμευση των αμαξών), σε αυτούς που εξυπηρετούσαν περιοχές κατοικίας, και τέλος σε αυτούς που αποτελούσαν σύστημα πεζόδρομων. Επιπρόσθετα, οι ανοικτοί χώροι στις αναγεννησιακές πόλεις ικανοποιούσαν και αισθητικές ανάγκες. Δηλαδή, δημιουργούνταν για την ανάδειξη κάποιου σημαντικού αρχιτεκτονήματος ή γλυπτού<sup>164</sup>.

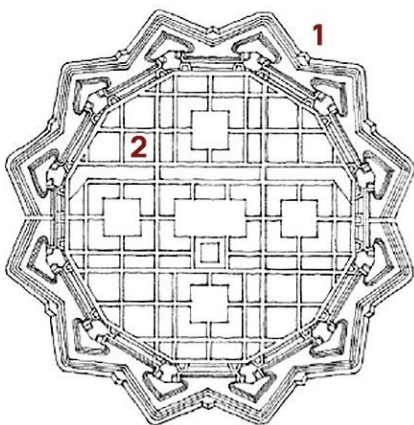
Οι θεωρητικοί του αστικού χώρου, μέσω των πραγματειών της αρχιτεκτονικής επιχειρούν να θεωρητικοποιήσουν μια ορθολογική περιγραφή για την επέμβαση στο χώρο. Ο Leon Batista Alberti, στο έργο του *De Aedificatoria*, οργανώνει τις γενετικές του αρχές για την πόλη, σύμφωνα με τρία ιεραρχημένα

<sup>164</sup> Μαρμαράς, Εμμ., «Η Ευρωπαϊκή πόλη στη διαδρομή του χρόνου», εκδ. Πολυτεχνείου Κρήτης, Χανιά 2021.

επίπεδα, που υποδηλώνουν: **α)** την αναγκαιότητα, **β)** την προσαρμογή στα έθιμα και το σκοπό, και τέλος, **γ)** την αισθητική απόλαυση.



Εικ. 65: Η ιδανική πόλη Sforzinda.



Εικ. 66: Η ιδανική πόλη του V. Scamozzi:  
1. Πολυγωνικό περίγραμμα οικισμού, 2. Ιπποδάμειο οδικό δίκτυο.

Διακρίνονται δύο μεγάλες κατηγορίες σχεδιασμού ιδανικών πόλεων κατά την περίοδο της Αναγέννησης:

**α)** Το **ακτινωτό** πολεοδομικό σχέδιο. Με κυρίαρχη την ακτινοκεντρική μορφή, έγιναν πολλές σχεδιαστικές προτάσεις για ιδανικές πόλεις. Μια από αυτές, που ονομάζεται **Sforzinda** (Εικ. 65), σχεδιάστηκε από τον Α. Filarete<sup>165</sup> και αντιπροσωπεύει γενικά την τυπική αναγεννησιακή μορφή σχεδιασμού που συγκεντρώνει και τις τρεις αρχές του Alberti. Η χωρική οργάνωση της Sforzinda αποτέλεσε πρότυπο για αρκετές υφιστάμενες ή νέες πόλεις στην Ευρώπη της Αναγέννησης.

**β)** Ο **ορθογωνικός κάνναβος** εγγεγραμμένος σε πολυγωνικό περίγραμμα. Ο V. Scamozzi<sup>166</sup> σχεδίασε (Εικ. 66), της οποίας το πολυγωνικό περίγραμμα αντιστοιχεί σε ένα εσωτερικό οδικό δίκτυο σχεδιασμένο σε **ιπποδάμειο σύστημα**<sup>167</sup>. Μπορεί το ακτινωτό σχέδιο να έχει πιο «τέλεια» γεωμετρία, αλλά ο Scamozzi δημιούργησε μια δική του εκδοχή όσον αφορά στον κάνναβο. Για τον Scamozzi, το ορθογώνιο πλέγμα εξυπηρετούσε καλύτερα το σχεδιασμό ενός άνετου οδικού δικτύου. Επιπρόσθετα, στην περίμετρο του σχεδίου του Scamozzi κυριαρχούν οι προμαχώνες συγκεκριμένου τύπου, ο οποίος χρησιμοποιούνταν από τα μέσα του 16<sup>ου</sup> αιώνα<sup>168</sup>.

Οι αρχές του V. Scamozzi, αν και παρέκκλιναν από το σύνηθες ακτινοκεντρικό σχεδιασμό των νέων πόλεων, επικράτησαν σε ορισμένες πόλεις που σχεδιάστηκαν εξ αρχής σε ορθογωνικό κάνναβο την περίοδο της Αναγέννησης, και υφίστανται μέχρι και σήμερα.

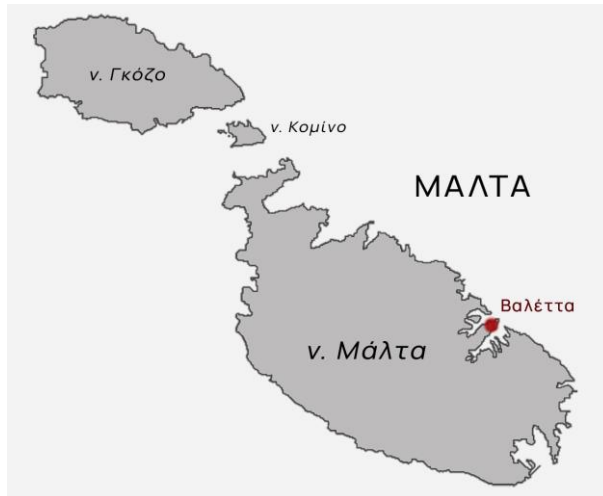
<sup>165</sup> Antonio di Pietro Averlino, 1404-1472, Ιταλός αρχιτέκτονας με κύρια δουλειά του τα «Trattato d' Architectura», που γράφτηκε στη δεκαετία του 1460.

<sup>166</sup> Vincenzo Scamozzi, 1548-1616, Βενετός αρχιτέκτονας και συγγραφέας, με κύριο έργο του το «Παγκόσμια Ιστορία της Αρχιτεκτονικής» (1615).

<sup>167</sup> Δημητριάδης, Ε., «ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ: Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί. Μικηνναϊκοί χρόνοι ως τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αι.», Εκδοτικός Οίκος Αδελφών Κυριακίδη Α.Ε., Θεσσαλονίκη 1995, σ. 261-265.

<sup>168</sup> Borys, A., «Vincenzo Scamozzi and the Chorography of Early Modern Architecture», εκδ. Routledge, Λονδίνο 2017, σ. 147.

## 6.2. Βαλέττα - Ιστορική αναδρομή



Εικ. 67: Η θέση της Βαλέττας στο κράτος της Μάλτας.

Μία από τις χαρακτηριστικότερες πόλεις που εφαρμόζουν στο σχεδιασμό τους τις αρχές που ανέπτυξε ο V. Scamozzi, οι οποίες αναφέρθηκαν στην προηγούμενη ενότητα, είναι η **Βαλέττα** (Εικ. 67), πρωτεύουσα της Μάλτας. Η κατασκευή μιας οχυρωμένης πόλης στη χερσόνησο Sciberras, στην οποία και βρίσκεται σήμερα η πόλη, προτάθηκε για πρώτη φορά το 1524 από απεσταλμένους του Τάγματος των Ιπποτών του Αγίου Ιωάννη. Το μοναδικό κτίριο που βρισκόταν τότε στην άδεια έκταση της χερσονήσου ήταν ένα μικρό στρατιωτικό φρούριο στο άκρο της, που ονομαζόταν Σαιντ-Έλμο, χτισμένο από τους Ισπανούς το 1488<sup>169</sup>.

Το 1530, ο αυτοκράτορας της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας Κάρολος Ε' παραχώρησε τα νησιά της Μάλτας στο **Τάγμα των Ιωαννιτών**, οι οποίοι εκδιώχθηκαν από το νησί της Ρόδου (τη βάση τους από το 1310) από τους Οθωμανούς μετά την πολιορκία του νησιού, το 1522<sup>170</sup>. Η Μάλτα διέθετε δύο φυσικά λιμάνια, γεγονός που ήταν ζωτικής σημασίας για την προστασία των πλοίων των Ιπποτών. Με την άφιξή τους, το 1530, οι Ιππότες ενδυνάμωσαν την άμυνα της πόλης, με την ενίσχυση του φρουρίου του Σαιντ-Έλμο το 1533. Το 1551, οι Οθωμανοί<sup>171</sup> πολιορκήσαν τη Μάλτα, αποτυγχάνοντας όμως να καταλάβουν ολόκληρη τη χώρα. Φοβούμενοι μια νέα οθωμανική εισβολή, το 1552 οι Ιππότες κατεδάφισαν το παλιό φρούριο του Σαιντ-Έλμο και έχτισαν ένα καινούργιο στη θέση του<sup>172</sup>. Επιπλέον, στην άλλη πλευρά του Μεγάλου Λιμανιού, κατασκεύασαν ένα νέο φρούριο και ενίσχυσαν ένα δεύτερο, ήδη υφιστάμενο. Με αυτό τον τρόπο, η στρατιωτική άμυνα της χερσονήσου, σε συνδυασμό με τη στρατηγική της θέση ανάμεσα σε δύο φυσικά λιμάνια, παρείχε ισχυρή προστασία στην περιοχή, ακόμα και πριν την κατασκευή της ίδιας της πόλης της Βαλέττας<sup>173</sup>.

Το 1565, οι Οθωμανοί πολιορκήσαν για δεύτερη φορά τη Μάλτα (**Μεγάλη Πολιορκία της Μάλτας**). Η πολιορκία διήρκεσε περίπου τέσσερις μήνες (18 Μαΐου – 11 Σεπτεμβρίου 1565), και έληξε με τη νίκη των

<sup>169</sup> Darmanin, D., «Triton Square and Biskuttin Area: Embellishment Projects», The Grand Harbor Regeneration Corporation, Ιανουάριος 2018, σ. 8.

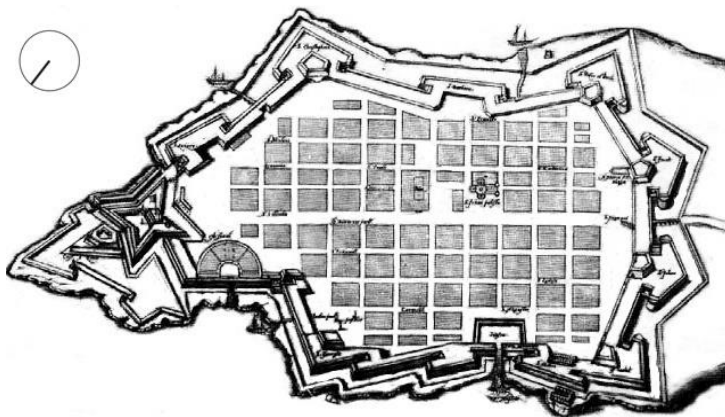
<sup>170</sup> [https://el.wikipedia.org/wiki/Πολιορκία\\_της\\_Μάλτας\\_\(1565\)](https://el.wikipedia.org/wiki/Πολιορκία_της_Μάλτας_(1565))

<sup>171</sup> Η πολιορκία αποτελούσε ένα εκ των επεισοδίων του κλιμακούμενου αγώνα μεταξύ των Χριστιανικών συμμαχιών και της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας για τον έλεγχο της Μεσογείου.

<sup>172</sup> Darmanin, D., «Triton Square and Biskuttin Area: Embellishment Projects», The Grand Harbor Regeneration Corporation, Ιανουάριος 2018, σ. 9.

<sup>173</sup> Ebejer, J., «Tourist experiences of urban historic areas: Valletta as a case study», διδακτορική διατριβή, University of Westminster, Faculty of Architecture and the Built Environment, Γουέστμινστερ 2015, σ. 9.

Ιπποτών, οι οποίοι απώθησαν επιτυχώς τους εισβολείς. Η νίκη αυτή εξασφάλισε την παρουσία των Ιπποτών στη Μάλτα και ενδυνάμωσε το κύρος του Τάγματος στη χριστιανική Ευρώπη<sup>174</sup>.



Εικ. 68: Χάρτης της Βαλέττας (1589).

Η Μεγάλη Πολιορκία του 1565 επαλήθευσε το γεγονός ότι ήταν απαραίτητη η ίδρυση μιας οχυρωμένης πόλης στη χερσόνησο Sciberras. Η ολοκλήρωση των σχεδίων και η κατασκευή της νέας πόλης όφειλε να πραγματοποιηθεί στο συντομότερο δυνατό χρονικό διάστημα, καθώς υπήρχε ισχυρή πιθανότητα μιας νέας Οθωμανικής επίθεσης. Μετά από αίτημα του Μεγάλου Μαγίστρου του Τάγματος, Ζαν Παριζό ντε Λα Βαλέτ (Jean Parisot de La Valette, 1557-68), ο Πάπας Πίος Δ' της Ρώμης

έστειλε τον στρατιωτικό μηχανικό του, Francesco Laparelli, να σχεδιάσει την καινούργια πόλη, ενώ ο βασιλιάς της Ισπανίας Φίλιππος Β' έστειλε οικονομική ενίσχυση. Ο θεμέλιος λίθος της Βαλέττας (Εικ. 68) τοποθετήθηκε από το Λα Βαλέτ στις 28 Μαρτίου 1566 και η πόλη έλαβε το όνομά του, τιμής ένεκεν του Μεγάλου Μαγίστρου. Παρά τις ελλείψεις σε οικονομικούς πόρους, εργατικά χέρια και οικοδομικά υλικά, τα έργα ξεκίνησαν αμέσως μετά την ίδρυση της πόλης και προχωρούσαν σταθερά. Ο Laparelli έφυγε από τη Μάλτα το 1569, αφήνοντας τη συνέχιση των εργασιών στο βοηθό του, Girolamo Cassar, Μαλτέζο στρατιωτικό μηχανικό<sup>175</sup>. Έως το 1570, εκτός από τις οχυρώσεις, είχαν ανεγερθεί μόνο ορισμένες κατοικίες και άλλες κατασκευές στη χερσόνησο Sciberras. Παρά το γεγονός αυτό, η Βαλέττα έγινε η **πρωτεύουσα** της Μάλτας στις 18 Μαρτίου 1571<sup>176</sup>.

Μέχρι το 1573, τα τείχη και οι προμαχώνες της πόλης είχαν σχεδόν ολοκληρωθεί, έχοντας συνολικά πάνω από 3 χλμ. μήκος. Η ανέγερση της πόλης προχώρησε με γοργούς ρυθμούς, με τις περισσότερες σχεδιασμένες περιοχές εντός των τειχών να έχουν ήδη κατοικηθεί μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1580 (Εικ. 68)<sup>177</sup>. Το σχέδιο του Laparelli για την καινούργια πόλη διέφερε σημαντικά από τη μεσαιωνική αρχιτεκτονική και πολεοδομία που υπήρχε στην υπόλοιπη Μάλτα, η οποία χαρακτηριζόταν από ακανόνιστους, δαιδαλώδεις δρόμους. Συγκεκριμένα, συνιστούσε ένα **ορθοκανονικό πλέγμα** από ορθογωνικά οικοδομικά τετράγωνα και παράλληλους δρόμους. Τα κτίρια της νέας πόλης σχεδιάστηκαν από τον Cassar με τέτοιο τρόπο, έτσι ώστε να συσχετίζονται άμεσα με τα άλλα κτίρια στον ίδιο οδικό άξονα, αλλά

<sup>174</sup> <https://www.visitmalta.com/en/a/great-siege-1565/>

<sup>175</sup> Ebejer, J., «Tourist experiences of urban historic areas: Valletta as a case study», διδακτορική διατριβή, University of Westminster, Faculty of Architecture and the Built Environment, Γουέστμινστερ 2015, σ. 10.

<sup>176</sup> <https://en.wikipedia.org/wiki/Valletta>

<sup>177</sup> Ebejer, J., ό.π.



και τους δημόσιους χώρους. Αυτός ο νέος τρόπος αντίληψης του πολεοδομικού σχεδιασμού ήταν συμβατός με τη σύγχρονη ιδέα της Αναγέννησης σε όλη την ευρωπαϊκή ήπειρο, όσον αφορά στην εκ νέου ανακάλυψη και αξιοποίηση ενός διαφορετικού συστήματος αστικού σχεδιασμού<sup>178</sup>.



Εικ. 69: Λεπτομερής χάρτης της Βαλέττας (1663).

Κατά τη διάρκεια της κυριαρχίας του Τάγματος των Ιωαννιτών Ιπποτών, περίπου στα τέλη του 17<sup>ου</sup> και τις αρχές του 18<sup>ου</sup> αιώνα, η μέριμνα για τη δημιουργία στρατιωτικών εγκαταστάσεων έδωσε τη θέση της στην πραγματοποίηση έργων για την εξυπηρέτηση της κυβερνητικής διοίκησης και την ενθάρρυνση της εμπορικής ανάπτυξης. Με αυτό τον τρόπο, το Τάγμα φιλοδοξούσε να εντυπωσιάσει τα άλλα ευρωπαϊκά κράτη με το αυξανόμενο κύρος του. Επιπλέον, στα χρόνια που ακολούθησαν, το αυστηρό Μανιεριστικό

στυλ των κατασκευών του Cassar έδωσε τη θέση του σε πιο πολυτελή κτίρια, με πλούσιο γλυπτό διάκοσμο<sup>179</sup>. Αυτού του είδους οι δράσεις οδήγησαν τη Βαλέττα στο να εξελιχθεί, κατά το 17<sup>ο</sup> και το 18<sup>ο</sup> αιώνα, σε μια εντυπωσιακή, Μπαρόκ πόλη (Εικ. 69). Θα μπορούσε κανείς να πει ότι την περίοδο εκείνη, η Βαλέττα γνώρισε τη μεγαλύτερη ακμή της<sup>180</sup>.

Τον Ιούνιο του 1798, τα γαλλικά στρατεύματα εισέβαλαν στη Μάλτα. Το Τάγμα του Αγίου Ιωάννη παραδόθηκε στο Ναπολέοντα Βοναπάρτη, τερματίζοντας έτσι την κυριαρχία του στη χώρα. Η κατοχή της Μάλτας από τους Γάλλους κράτησε μόλις δύο χρόνια, με τη γαλλική φρουρά να παραδίδεται στους Βρετανούς στις 5 Σεπτεμβρίου 1800. Η Μάλτα ήταν Βρετανική αποικία από το 1813 έως το 1964 και κατείχε μεγάλη στρατιωτική σημασία για τους Βρετανούς, λόγω της στρατηγικής της θέσης στο κέντρο της Μεσογείου. Οι Βρετανοί συνέχισαν να ενισχύουν και να εξελίσσουν τις άμυνες της πόλης της Βαλέττας, αλλά και να κάνουν προσθήκες και αλλαγές στον αστικό ιστό, με την κατεδάφιση και ανοικοδόμηση κτιρίων<sup>181</sup> και την εγκατάσταση αστικών έργων (π.χ. σιδηροδρομικής γραμμής).

<sup>178</sup> Bianco, L., «Valletta: a city in history», άρθρο δημοσιευμένο στο περιοδικό *Melita Theologica*, τόμος 60, τεύχος 2, 2009, σ. 7-8.

<sup>179</sup> Ebejer, J., «Tourist experiences of urban historic areas: Valletta as a case study», διδακτορική διατριβή, University of Westminster, Faculty of Architecture and the Built Environment, Γουέστμινστερ 2015, σ. 11.

<sup>180</sup> <http://www.cityofvalletta.org/content.aspx?id=46634>

<sup>181</sup> Οι Βρετανοί εισήγαγαν το Νεοκλασικό στυλ σε όλη τη Μάλτα, λίγο μετά την άφιξή τους.

Η Μάλτα δε δέχτηκε κάποια ισχυρή επίθεση μέχρι το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Μια δεύτερη πολιορκία σημειώθηκε στη χώρα κατά τη διάρκεια του πολέμου, όταν η Μάλτα βομβαρδίστηκε μεταξύ του 1940 και του 1942. Η Βαλέττα υπέστη εκτεταμένες ζημιές από τους βομβαρδισμούς, κυρίως στην περιοχή του Μεγάλου Λιμανιού<sup>182</sup>. Παρά την καταστροφή που υπέστη, η Βαλέττα κατάφερε να ορθοποδήσει και πάλι μέσα σε λίγα χρόνια, με αρκετές ομάδες κτιρίων που κατέρρευσαν κατά τη διάρκεια του πολέμου να ανακατασκευάζονται σε σχεδόν ολοκληρωτικό βαθμό. Κατά την μεταπολεμική περίοδο, ο πληθυσμός της πόλης άρχισε να μειώνεται σταδιακά, μέχρι και σήμερα. Παρά το γεγονός αυτό, τη σημερινή εποχή η Βαλέττα (Εικ. 70) αποτελεί το μεγαλύτερο εμπορικό και οικονομικό κέντρο της Μάλτας, ενώ το 2018 χαρακτηρίστηκε Μνημείο Παγκόσμιας Πολιτιστικής Κληρονομιάς από την UNESCO<sup>183</sup>.



Εικ. 70: Αεροφωτογραφία της Βαλέττας (2021).

<sup>182</sup> <https://en.wikipedia.org/wiki/Valletta>

<sup>183</sup> <http://www.cityofvalletta.org/content.aspx?id=46634>

### 6.3. Σχέση με την ευρύτερη περιοχή



Εικ. 71: Η σχέση της Βαλέττας με την ευρύτερη περιοχή.

Η **Βαλέττα** είναι η πρωτεύουσα του νησιωτικού κράτους της Μάλτας. Βρίσκεται στο νοτιοανατολικό τμήμα του κύριου, ομώνυμου νησιού, ανάμεσα στο Λιμάνι Μάρσαμξετ (Marsamxett) στα δυτικά και το Μεγάλο Λιμάνι (Grand Harbour) στα ανατολικά (Εικ. 71). Είναι η δεύτερη νοτιότερη πρωτεύουσα της Ευρώπης, μετά τη Λευκωσία. Με συνολική έκταση μόλις 0,61 τ. χλμ. και πληθυσμό 5.827 (2019), αποτελεί τη μικρότερη σε μέγεθος πρωτεύουσα εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης<sup>184</sup>. Σε διεθνές επίπεδο, η πόλη εξυπηρετείται από το Διεθνές Αεροδρόμιο της Μάλτας (Malta International Airport), το οποίο βρίσκεται στα νότια της Βαλέττας και απέχει από την πόλη 8,5 χλμ.

Η πόλη της Βαλέττας συνορεύει άμεσα με την πόλη **Φλοριάνα**, που καταλαμβάνει το δυτικό τμήμα της χερσονήσου Sciberras. Η προέλευσή της χρονολογείται από το 1636, όταν ξεκίνησε να χτίζεται μια ακόμα σειρά οχυρώσεων έξω από τις πρώτες οχυρώσεις της Βαλέττας, προκειμένου να ενισχυθεί η άμυνα της πρωτεύουσας προς την Ξηρά. Η πόλη αναπτύχθηκε από το 1724 και μετά στην έκταση μεταξύ των δύο σειρών από τείχη και προμαχώνες, και αρχικά προοριζόταν για προάστιο της Βαλέττας. Αξίζει να σημειωθεί ότι και η Φλοριάνα σχεδιάστηκε σύμφωνα με ορθοκανονικό κάναβο, με τη χρήση ορθογωνικών οικοδομικών τετραγώνων, όπως η Βαλέττα<sup>185</sup>. Άλλες γειτονικές πόλεις αποτελούν η Σένγκλεα, η Βιττοριόζα (οι οποίες συμμετείχαν ενεργά στη Μεγάλη Πολιορκία της Μάλτας το 1565) και η Καλκάρα στα ανατολικά, και οι Τιγκνέ και Σλιέμα στα δυτικά, καθώς και το νησί Μανουέλ. Από το χάρτη της Εικ. 71, μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι καμία από αυτές τις πόλεις δεν έχει σχεδιαστεί σε κάναβο, όπως η Βαλέττα, και παρουσιάζουν μια πιο οργανική ανάπτυξη.

Μετά την ανεξαρτησία της Μάλτας από τη Μ. Βρετανία, το 1964, και το κλείσιμο των βρετανικών στρατιωτικών βάσεων της χώρας, υπήρχε επείγουσα ανάγκη για διεύρυνση της οικονομίας της. Λόγω της εκτεταμένης ακτογραμμής, αλλά και του ευνοϊκού κλίματος της Μάλτας, η προφανής επιλογή ήταν ο

<sup>184</sup> <https://en.wikipedia.org/wiki/Valletta>

<sup>185</sup> Chapman, D., «Applying macro urban morphology to urban design and development planning: Valletta and Floriana», επιστημονική μελέτη, School of Property, Construction and Planning, Faculty of Law, Humanities, Development and Society, UCE Birmingham, Perry Barr, Μπρίσμινγκαμ, 2005, σ. 26-30.



τουρισμός<sup>186</sup>. Καθώς η Βαλέττα είναι η πρωτεύουσα της Μάλτας, δεν είναι αξιοπερίεργο το γεγονός ότι συγκεντρώνει τη μεγαλύτερη τουριστική δραστηριότητα – η οποία αποτελεί και την κύρια πηγή εσόδων της – από όλες τις περιοχές της χώρας. Βέβαια, το γεγονός αυτό αιτιολογείται και από το πλήθος των πολιτιστικών μνημείων της πόλης, αλλά και της μακράς ιστορίας και της στιβαρής κληρονομιάς της. Κάθε χρόνο, επισκέπτονται τη Βαλέττα πάνω από 1,3 εκατομμύρια τουριστών, δίνοντάς της το χαρακτήρα ενός παγκόσμιου πόλου έλξης σε ιστορικό και πολιτιστικό επίπεδο (Εικ. 72)<sup>187</sup>.



Εικ. 72: Πλήθος από τουρίστες στους δρόμους της Βαλέττας (2019).

## 6.4. Χωρική οργάνωση

Σχεδιασμένη εξ' αρχής και χτισμένη σε μια προηγουμένως αδόμητη έκταση, η Βαλέττα είναι μία από τις λίγες Αναγεννησιακές πόλεις των οποίων το «ιδανικό» σχέδιο εφαρμόστηκε πλήρως, μια που σχεδιάστηκε συμφωνώντας απόλυτα με τους κανόνες της Αναγέννησης. Διαφέρει, βέβαια, σημαντικά από τις «ιδανικές» πόλεις που σχεδιάστηκαν ή/και ανεγέρθηκαν<sup>188</sup> κατά τον 16<sup>ο</sup> αιώνα, όσον αφορά στο γεγονός ότι δεν ακολουθεί την ακτινοκεντρική αστική μορφή που επικρατούσε την περίοδο εκείνη. Αξίζει να σημειωθεί ότι

<sup>186</sup> Ebejer, J., «Tourist experiences of urban historic areas: Valletta as a case study», διδακτορική διατριβή, University of Westminster, Faculty of Architecture and the Built Environment, Γουέστμινστερ 2015, σ. 12.

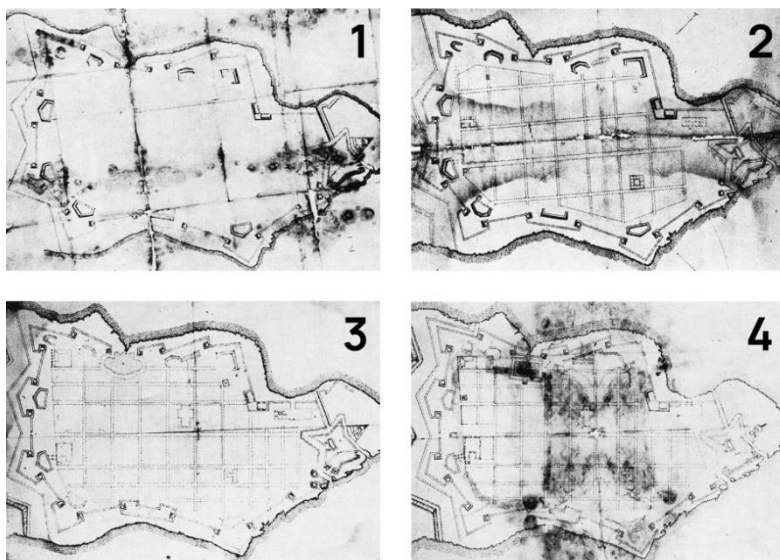
<sup>187</sup> Ebejer, J., ό.π., σ. 18.

<sup>188</sup> Παραδείγματα τέτοιων πόλεων αποτελούν τα σχέδια των A. Filarete, F. di Giorgio, Fra Giocondo και G. Maggi.



το ιδανικό ακτινοκεντρικό σχέδιο εν τέλει ακολουθήθηκε λίγες φορές στην πράξη, καθώς στις πόλεις των οποίων ο σχεδιασμός πραγματοποιήθηκε, κυριάρχησε ο ορθογώνιος κάνναβος<sup>189</sup>.

Είναι φανερό η επιρροή που άσκησε η χωρική διάρθρωση της **ιδανικής πόλης** του V. Scamozzi στο σχεδιασμό της Βαλέττας από το F. Laparelli. Και στις δύο περιπτώσεις, έχουμε μια πόλη διαρθρωμένη σε ορθογωνικό κάνναβο, εγγεγραμμένη σε αμυντικά τείχη. Δεδομένου του ότι δε διασώζεται σήμερα κάποιο διαστασιολογημένο σχέδιο του Laparelli, που να τεκμηριώνει ορθά την ιδανική για αυτόν διάταξη της Βαλέττας, είναι δύσκολο να γίνει κατανοητό το επίπεδο στο οποίο το ετερογενές σχέδιο της πόλης αντιπροσωπεύει την αρχική πρόθεση του Laparelli. Επιπλέον, δεν είναι εύκολο να εξακριβωθεί το εάν οι ελαφρές ασυμμετρίες του σχεδίου αντιπροσωπεύουν το τυχαίο, αυθαίρετο αποτέλεσμα μιας αστικής



Εικ. 73: Τα τέσσερα προπαρασκευαστικά σχέδια του Laparelli.

ανάπτυξης που καθοδηγείται από πρακτικές ή οικονομικές ανάγκες, ή αν τουλάχιστον ορισμένες από τις παρατυπίες μπορούν να αιτιολογηθούν από τις αδυναμίες που παρουσίαζαν οι κατασκευαστικές μέθοδοι κατά το 16<sup>ο</sup> αιώνα, οι οποίες ενδεχομένως να επιδεινώθηκαν από το απαιτητικό ανάγλυφο της τοποθεσίας που ανεγέρθηκε η πόλη<sup>190</sup>.

Είναι γνωστά σήμερα τέσσερα προπαρασκευαστικά σχέδια του Laparelli (Εικ. 73), το τελευταίο εκ των οποίων απεικονίζει αρκετά πιστά την παρούσα κατάσταση του πολεοδομικού σχεδίου της Βαλέττας, και επομένως θεωρείται από τους ερευνητές το τελικό σχέδιο του Laparelli για την πόλη. Αυτό το σχέδιο αποδεικνύει ότι οι διακριτικές παραλλαγές που παρατηρούνται στο σύγχρονο πολεοδομικό σχέδιο δεν ήταν ακούσιες, αλλά αποτέλεσμα μιας **οργανωμένης διαδικασίας σχεδιασμού**. Παράλληλα, οι αποκλίσεις μεταξύ των δύο σχεδίων ερμηνεύονται ως συνέπεια τοπογραφικών ή οικονομικών περιορισμών<sup>191</sup>.

<sup>189</sup> Μαρμαράς, Εμμ., «Η Ευρωπαϊκή πόλη στη διαδρομή του χρόνου», εκδ. Πολυτεχνείου Κρήτης, Χανιά 2021.

<sup>190</sup> Jäger, T., «The Art of Orthogonal Planning: Laparelli's Trigonometric Design of Valletta», άρθρο δημοσιευμένο στο περιοδικό *Journal of the Society of Architectural Historians*, τόμος 63, v. 1, εκδ. Society of Architectural Historians, University of California Press, Καλιφόρνια 2004, σ. 4.

<sup>191</sup> Jäger, T., ό.π.

Για ποιο λόγο, όμως, επιλέχθηκε από το Laparelli ο ορθογωνικός κάρναβος για το σχεδιασμό της Βαλέττα; Γιατί δεν ακολουθήθηκε το ακτινοκεντρικό σχέδιο, που ευνοήθηκε περισσότερο από τους θεωρητικούς της εποχής; Η επιλογή του Laparelli ερμηνεύεται ως εξής:

- Πρώτα από όλα, η Βαλέττα χτίστηκε σε ένα ακρωτήριο, με τρεις πλευρές περικυκλωμένες από θάλασσα και μόνο μια πλευρά προς την ενδοχώρα. Ήταν λογικό, λοιπόν, οι οδικοί άξονες να οδηγούν από την ξηρά στο οχυρό και να είναι παράλληλοι με την ακτή.
- Δεύτερον, υπήρχε το ζήτημα του χρόνου – όπως αναφέρθηκε παραπάνω, η πόλη έπρεπε να χτιστεί σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα, λόγω του φόβου που υπήρχε για μια ενδεχόμενη επίθεση των Οθωμανών. Ένα τέτοιο σχέδιο, όχι ιδιαίτερα πολύπλοκο για να κατασκευαστεί με τα μέσα της εποχής, εξυπηρέτησε ορθά το σκοπό αυτό. Επιπρόσθετα, η πόλη της Μιλήτου, με ένα σχέδιο πολύ παρόμοιο με αυτό της Βαλέττας, είχε χτιστεί 2.000 χρόνια πριν, επίσης σε ακρωτήριο. Ως εκ τούτου, υπήρχαν αναρίθμητα προγενέστερα πολεοδομικά σχέδια που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν σαν «οδηγοί» για το σχεδιασμό της Βαλέττας, και ειδικά σε μια τέτοια περίπτωση, όπου το ζήτημα του χρόνου ήταν μείζονος σημασίας<sup>192</sup>.

Ο D. Chapman<sup>193</sup> πραγματοποίησε μια μακροσκοπική ανάλυση της αστικής μορφής και του χώρου για τη Βαλέττα. Ορισμένα ξεχωριστά χαρακτηριστικά που προσδιόρισε για την πόλη είναι τα εξής:

- Οι **οχυρώσεις** της πόλης χαρακτηρίζονται από την μεγάλη κλίμακά τους, αλλά και από την έντονη γωνιώδη γεωμετρία που παρουσιάζουν<sup>194</sup>. Το τμήμα των οχυρώσεων που βρίσκεται προς τη θάλασσα ακολουθεί απόλυτα το σχήμα της χερσονήσου, δημιουργώντας ψηλά αμυντικά τείχη με λίγες πύλες εισόδου στην πόλη, καθώς και απότομες αλλαγές στάθμης μεταξύ του επιπέδου της θάλασσας και του επιπέδου του αστικού ιστού. Στην πλευρά της ξηράς, οι οχυρώσεις δημιουργούν ισχυρές τριγωνικές ακμές, με ψηλούς τοίχους και βαθιές τάφρους.
- Το **ορθογωνικό πλέγμα** του οδικού δικτύου και τα διαφορετικού μεγέθους και σχήματος οικοδομικά τετράγωνα του αστικού ιστού της Βαλέττας επικαλύπτουν τη γεωμορφολογία της χερσονήσου, δημιουργώντας δυναμικές αλλαγές στη μορφή και το χώρο, παρά την απλότητα της διάταξης. Το πλέγμα των στενών δρόμων δημιουργεί ένα ξεχωριστό χαρακτήρα. Μερικές φορές, τα οικοδομικά τετράγωνα περιλαμβάνουν μεμονωμένα κτίρια, όπως οι auberges. Άλλα, πάλι, περιλαμβάνουν πολλά κτίρια με συνδυασμό χρήσεων (κατοικία, αναψυχή κλπ.).

<sup>192</sup> Zammit, A., «Valletta and the System of Human Settlements in the Maltese Islands», άρθρο δημοσιευμένο στο περιοδικό *Ekistics*, τόμος 53, v. 316/317, εκδ. Athens Center of Ekistics, 1986, σ. 92.

<sup>193</sup> Chapman, D., «Applying macro urban morphology to urban design and development planning: Valletta and Floriana», επιστημονική μελέτη, School of Property, Construction and Planning, Faculty of Law, Humanities, Development and Society, UCE Birmingham, Perry Barr, Μπίρμινχαμ 2005, σ. 33.

<sup>194</sup> Οι οχυρώσεις της Βαλέττας ακολουθούν μια γεωμετρία που επινοήθηκε στην Ιταλία του 15<sup>ου</sup> αιώνα, όταν εμφανίστηκαν τα πρώτα όπλα με πυρίτιδα, και αποτελούν ένα ιδιαίτερα ώριμο παράδειγμα πρώιμων οχυρώσεων της εποχής της πυρίτιδας.



Εικ. 74: Διάγραμμα των δύο χωρικών τυπολογιών της Βαλέττας.

συγκέντρωση των στρατευμάτων σε περίπτωση επίθεσης. Με τα χρόνια, τα σημεία αυτά απέκτησαν χρήσεις διαφορετικού χαρακτήρα (χώροι πρασίνου, στάθμευση).

**β)** Οι κύριοι δρόμοι και οι δύο κεντρικές πλατείες της πόλης ακολουθούν μια συγκεκριμένη ορθογώνια διάταξη σε κάνναβο. Οι ανοικτοί χώροι σχηματίζονται γενικότερα από τις πίσω πλευρές των οικοδομικών τετραγώνων. Η εσωτερική διάταξη του οδικού δικτύου της Βαλέττας προβλέπει σχετικά λίγους ανοιχτούς χώρους, ενώ μόνο δύο οδικές αρτηρίες της πόλης έχουν σημαντικό πλάτος και επιτρέπουν την ανάπτυξη κάποιου ανοικτού χώρου.

Βλέπουμε, λοιπόν, ότι στη χωρική οργάνωση της Βαλέττας εμφανίζονται και τα τρία εργαλεία σχεδιασμού που είχαν οι πολεοδόμοι της Αναγέννησης, τα οποία αναλύθηκαν σε προηγούμενη ενότητα: οι ευθείς οδικοί άξονες, οι ανοιχτές πλατείες και ο ορθογωνικός κάνναβος. Η Βαλέττα αποτελεί ένα εξαιρετικό παράδειγμα αναγεννησιακής πόλης που συνδυάζει και τα τρία αυτά χαρακτηριστικά, ενώ έχει διατηρηθεί σχεδόν αυτούσια στην αρχική της μορφή, μέχρι και σήμερα.

Μπορούμε να πούμε ότι τα χαρακτηριστικά που περιγράφονται παραπάνω δημιουργούν **δύο χωρικές τυπολογίες** για τη Βαλέττα (Εικ. 74):

**α)** Στα όρια της πόλης συναντώνται δύο αντίθετες διαμορφώσεις. Από τη μία πλευρά, ο σχεδιασμός και η διάταξη των οχυρώσεων υπαγορεύονται από τις αμυντικές απαιτήσεις και την ακτογραμμή. Από την άλλη πλευρά, η διάταξη των οδών ακολουθεί ένα άκαμπτο, ορθογωνικό πλέγμα. Τα σημεία συνάντησης των δύο αυτών στοιχείων δημιουργούν αμήχανους, τυχαίους χώρους, με σύνθετες γεωμετρίες και σημαντικές υψομετρικές διαφορές. Αρχικά, οι χώροι αυτοί προορίζονταν για τη

## 6.5. Οδικό δίκτυο

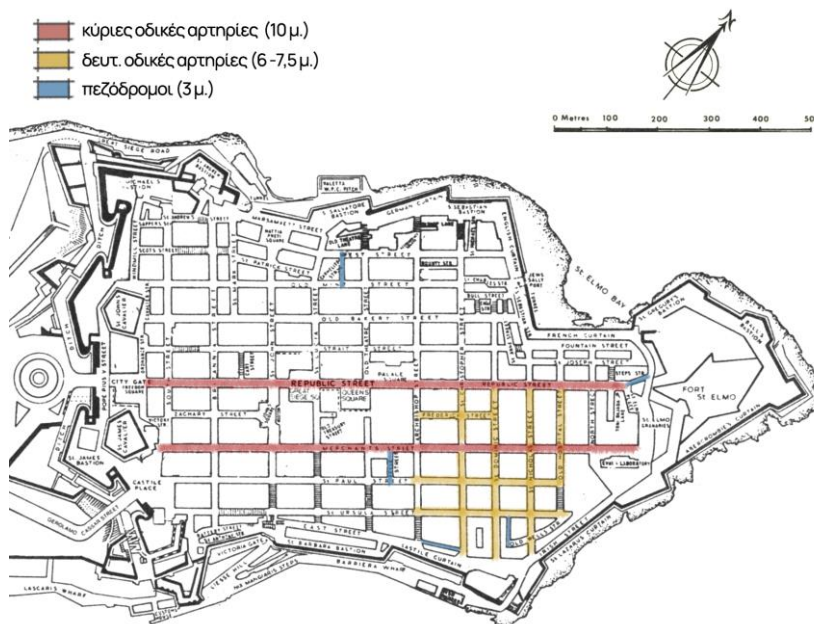
Το οδικό δίκτυο της Βαλέττας είναι εξαρτημένο από τη γεωμορφολογία της περιοχής όπου ανεγέρθηκε η πόλη, καθώς πρόκειται για μια ιδιαίτερα ανομοιογενή έκταση. Έχει αρκετά μεγάλη υψομετρική διαφορά από την επιφάνεια της θάλασσας, με τους οδικούς άξονες να τηρούν τον κάνναβο σχεδόν απόλυτα μέχρι και σήμερα. Το οδικό δίκτυο της πόλης ιεραρχείται ως εξής (Εικ. 75):

α) Οι δύο κύριοι οδικοί άξονες ονομάζονται **Republic Street** και **Merchants Street** και έχουν πλάτος 10 μ. Από τις δύο αυτές αρτηρίες, σημαντικότερη είναι η Republic

Street, η οποία πεζοδρομήθηκε κατά τη δεκαετία του 1970 και έγινε ο κύριος εμπορικός και τουριστικός δρόμος της Βαλέττας. Διατρέχει την πόλη από άκρη σε άκρη, σε κατεύθυνση Δ-Α, ενώνοντας την Πύλη της πόλης με το φρούριο Σαιντ-Έλμο στην άκρη της Βαλέττα, και αποτελεί τη «ραχοκοκαλιά» του οδικού δικτύου της πόλης.<sup>195</sup> Όσον αφορά στη Merchants Street, είναι μια επίσης σημαντική οδική αρτηρία της Βαλέττας. Αποτελεί έναν εμπορικό πεζόδρομο, παράλληλο της Republic Street και εκτείνεται σε όλο το μήκος της Βαλέττας. Διαθέτει αρκετά ιστορικά σημαντικά κτίρια και είναι από τους πιο πολυσύχναστους δρόμους της πόλης.

β) Όσον αφορά στο **δευτερεύον και το τριτεύον οδικό δίκτυο** της πόλης, το πλάτος των δευτερευόντων οδικών αρτηριών κυμαίνεται μεταξύ 6-7,5 μ., ενώ υπάρχουν και πεζόδρομοι που ανήκουν στο τριτεύον οδικό δίκτυο και έχουν πλάτος 3 μ. ή λιγότερο<sup>196</sup>.

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, η Βαλέττα αναπτύχθηκε στο ανατολικό άκρο της χερσονήσου Sciberras, μιας βραχώδους έκτασης με ιδιαίτερα έντονο ανάγλυφο (Εικ. 76), της οποίας το υψόμετρο φτάνει μέχρι και τα 42 μ. Διαθέτει μια ψηλή κορυφογραμμή στη μέση της και απότομες πλαγιές προς την ακτογραμμή. Η αδυναμία



Εικ. 75: Διάγραμμα του οδικού δικτύου της Βαλέττας.

<sup>195</sup> Ebejer, J., «Tourist experiences of urban historic areas: Valletta as a case study», διδακτορική διατριβή, University of Westminster, Faculty of Architecture and the Built Environment, Γουέστμινστερ 2015, σ. 23, 149.

<sup>196</sup> Zammit, A., «Valletta and the System of Human Settlements in the Maltese Islands», άρθρο δημοσιευμένο στο περιοδικό *Ekistics*, τόμος 53, ν. 316/317, εκδ. Athens Center of Ekistics, 1986, σ. 92.



ομαλοποίησης του εδάφους λόγω χρονικών και τεχνικών περιορισμών κατά την ανέγερση της πόλης κατέστησε απαραίτητη τη χρήση **σκαλοπατιών** (Εικ. 77) στις περιοχές που βρίσκονται στις άκρες της χερσονήσου, με αυτά τα τμήματα του οδικού δικτύου να παρουσιάζουν απότομη κλίση. Τα σκαλοπάτια σε ορισμένους από τους δρόμους έχουν αρκετά μεγάλο πλάτος και κατασκευάστηκαν με τέτοιο τρόπο, ώστε να επιτρέπεται στους ιππότες με βαριά πανοπλία να ανέβουν τα σκαλιά<sup>197</sup>.



Εικ. 76: Χάρτης με το ανάγλυφο της περιοχής.



Εικ. 77: Άποψη σκαλοπατιών σε δρόμο της Βαλέττας.

## 6.6. Δίκτυο λειτουργιών

Η αστική μορφή της Βαλέττας μαρτυρεί μια διαδικασία παγίωσης της χωρικής και πολεοδομικής της οργάνωσης, από την περίοδο που ιδρύθηκε μέχρι και σήμερα. Η ίδρυσή της ήταν άρρηκτα συνδεδεμένη με την κυριαρχία του Τάγματος των Ιπποτών του Αγ. Ιωάννη, καθώς αποτελούσε το κύριο στρατιωτικό προπύργιό του σε όλη τη διάρκεια που παρέμεινε το Τάγμα στη Μάλτα. Γι' αυτό το λόγο, ένα από τα στοιχεία που προέβλεπε το σχέδιο της Βαλέττας ήταν η ανέγερση κτιρίων που ήταν απαραίτητα για την αστική διαβίωση των Ιπποτών και τη λειτουργία του Τάγματος. Στην παρούσα ενότητα, θα δοθεί έμφαση στις κύριες δημόσιες λειτουργίες και χωρικές ενότητες της Βαλέττας που αντιστοιχούν στην περίοδο από την ίδρυσή της, μέχρι και τη λήξη της κυριαρχίας των Ιπποτών. Πιο συγκεκριμένα (Εικ. 78):

- Το **διοικητικό κέντρο** της πόλης εντοπιζόταν στην κεντρική και σημαντικότερη πλατεία της πόλης, την Πλατεία του Αγ. Γεωργίου, στην οποία βρίσκεται το Παλάτι του Μεγάλου Μάγιστρου, όπου κατοικούσε ο

<sup>197</sup> Ebejer, J., «Tourist experiences of urban historic areas: Valletta as a case study», διδακτορική διατριβή, University of Westminster, Faculty of Architecture and the Built Environment, Γουέστμινστερ 2015, σ. 12.

επικεφαλής του Τάγματος των Ιπποτών του Αγίου Ιωάννη<sup>198</sup>. Απέναντι από το Παλάτι, βρίσκεται το κτίριο της Φρουράς (Main Guard), το οποίο χτίστηκε το 1603 από τους Ιππότες για να στεγάσει τη φρουρά της πόλης, αλλά και την προσωπική φρουρά του Μεγάλου Μάγιστρου<sup>199</sup>.

- Θα μπορούσε κανείς να πει ότι το **Θρησκευτικό κέντρο** της πόλης ήταν ο Καθεδρικός Ναός του Αγ. Ιωάννη, που κατασκευάστηκε το 1572 από τον G. Cassar για να λειτουργήσει ως εκκλησία του Τάγματος<sup>200</sup>. Γενικότερα, το στοιχείο του Καθολικισμού είναι αρκετά έντονο στη Βαλέττα, καθώς υπάρχουν συνολικά 28 χώροι Θρησκευτικής λατρείας στην πόλη.
- Τόσο κεντρικά της Βαλέττας, όσο και σε ορισμένα σημεία κοντά στις οχυρώσεις της, χωροθετούνται οι **δημόσιες πλατείες** της πόλης. Εκτός από την Πλατεία του Αγ. Γεωργίου, άλλες σημαντικές πλατείες κατά την περίοδο κυριαρχίας των Ιπποτών ήταν: η Πλατεία της Καστίλλης, η Πλατεία της Βασίλισσας και η Πλατεία του Αγ. Ιωάννη, στην οποία βρίσκεται ο καθεδρικός ναός.
- Τέλος, σημαντικό ρόλο κατείχε και το **νοσοκομείο** της Βαλέττας, γνωστό ως Sacra Infermeria, το οποίο κατασκευάστηκε το 1574 από τους Ιππότες, σε σχέδιο G. Cassar. Ήταν ένα από τα κυριότερα νοσοκομεία της Ευρώπης μέχρι και το 18<sup>ο</sup> αιώνα, ενώ είχε χωρητικότητα έως 2.500 ασθενείς<sup>201</sup>.

Υπάρχει, ακόμα, μια κατηγορία κτιρίων στην πόλη της Βαλέττας, η οποία κατά την περίοδο κυριαρχίας των Ιπποτών δεν είχε δημόσια χρήση, αποτελούσε όμως ιδιαίτερα σημαντικό τμήμα του αστικού ιστού της. Τα κτίρια αυτά ήταν οι **auberges** (γαλλ. πανδοχείο, Ξενώνας). Οι Ιππότες του Τάγματος του Αγίου Ιωάννη προέρχονταν από πολλά μέρη της Ευρώπης και ανήκαν σε «langues» που αντιστοιχούσαν στη χώρα προέλευσης. Οι ιππότες κάθε «langue» ζούσαν στις auberges, δηλαδή σε Ξενώνες που είχαν κατασκευαστεί ειδικά για το σκοπό αυτό. Σχεδιάστηκαν από τον G. Cassar και σήμερα διασώζονται συνολικά πέντε από τις οκτώ που υφίσταντο αρχικά. Με αυτό τον τρόπο, η αρχιτεκτονική αρκετών χωρών της Ευρώπης αντιπροσωπεύεται μέσα στην πόλη της Βαλέττας. Σήμερα, οι auberges στεγάζουν δημόσιες χρήσεις, όπως μουσεία και υπουργικά γραφεία, αλλά και την κατοικία του Πρωθυπουργού της Μάλτας<sup>202</sup>. Μπορούμε, λοιπόν, να πούμε, ότι τόσο στα πρώτα χρόνια της πόλης, όσο και στη σημερινή εποχή, είναι εμφανές το στοιχείο των χώρων φιλοξενίας. Όπως αναφέρθηκε, κύρια πηγή εσόδων της Βαλέττας αποτελεί ο τουρισμός, ο οποίος υποστηρίζεται από αρκετές τέτοιου είδους χρήσεις.

Πέρα από τις δημόσιες χρήσεις της Βαλέττας, στη σημερινή εποχή τα υπόλοιπα κτίρια στην πλειοψηφία τους αφορούν κατοικίες, χρήσεις εμπορίου και χρήσεις τουριστικής φύσεως, ενώ η πόλη διαθέτει και αρκετές πολιτιστικές χρήσεις (μουσεία, θέατρα, χώρους διεξαγωγής συναυλιών κλπ.). Οι περισσότερες από τις εμπορικές χρήσεις απαντώνται στις δύο κύριες οδικές αρτηρίες της πόλης, Republic Street και

<sup>198</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/Grandmaster's\\_Palace,\\_Valletta](https://en.wikipedia.org/wiki/Grandmaster's_Palace,_Valletta)

<sup>199</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/Main\\_Guard\\_\(Valletta\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Main_Guard_(Valletta))

<sup>200</sup> <https://www.maltainfoguide.com/valletta-churches.html>

<sup>201</sup> <https://themaltaexperience.com/la-sacra-infermeria/>

<sup>202</sup> <https://vassallohistory.wordpress.com/auberges-in-malta/>

Merchants Street. Αξίζει να σημειωθεί ότι η πλειοψηφία των σημερινών δημόσιων χρήσεων της πόλης στεγάζεται σε κτίρια που κτίστηκαν κατά το 16<sup>ο</sup> και 17<sup>ο</sup> αιώνα, και υπέστησαν την κατάλληλη ανακαίνιση για να υποστηρίξουν τις σύγχρονες ανάγκες της πόλης, ενώ ο τρόπος διάταξής τους σχετίζεται άμεσα με τον ορθογωνικό κάναβο της πόλης.



#### ΧΩΡΟΙ ΘΡΗΣΚ. ΛΑΤΡΕΙΑΣ

- ⊕ Καθεδρικοί ναοί
- ⊕ Ενοριακές εκκλησίες
- ⊕ Βασιλικές
- ⊕ Καθολικοί ναοί
- ⊕ Παρεκκλήσια

#### ΠΛΑΤΕΙΕΣ

1. Πλατεία Αγ. Ιωάννη
2. Πλατεία Αγ. Γεωργίου
3. Πλατεία της Βασίλισσας
4. Πλατεία της Καστίλλης
5. Πλ. της Μεγ. Πολιορκίας

#### AUBERGES

1. Auberge de Castille
2. Auberge d' Aragon
3. Auberge d' Italie
4. Auberge de Provence
5. Auberge de Baviere

#### ΔΙΟΙΚΗΣΗ

1. Παλάτι Μεγ. Μάγιστρου
2. Κτίριο Φρουράς

#### ΥΓΕΙΑ

1. Sacra Infermeria

Εικ. 78: Διάγραμμα των κύριων δημόσιων λειτουργιών της Βαλέττας κατά την περίοδο κυριαρχίας των Ιπποτών (1532 – 1800).

## 6.7. Κύριες δημόσιες λειτουργίες

### A) Πλατεία του Αγ. Γεωργίου – Πλατεία της Βασίλισσας

Η Πλατεία του Αγ. Γεωργίου – **Pjazza San Gorg** (συχνά αναφερόμενη και ως Πλατεία του Παλατιού, Εικ. 79) αποτελεί τον κυριότερο ανοικτό δημόσιο χώρο της Βαλέττας και βρίσκεται στο μέσο περίπου της οδού Republic Street. Πρόκειται για έναν πρόσφατα πεζοδρομημένο, ορθογώνιου σχήματος χώρο, ο οποίος περιβάλλεται από τα εξής ιστορικής και αρχιτεκτονικής αξίας κτίρια: στη μία πλευρά της πλατείας βρίσκεται το Παλάτι του Μεγάλου Μάγιστρου, ενώ στην άλλη το κτίριο της Φρουράς (Main Guard)<sup>203</sup>. Η Πλατεία της Βασίλισσας – **Pjazza Regina** (Εικ. 80) βρίσκεται κατά μήκος της Republic Street και γειτνιάζει με την Πλατεία του Αγ. Γεωργίου. Έχει τετράγωνο σχήμα και οι τέσσερις πλευρές της περιβάλλονται από κτίρια. Στην πλατεία κυριαρχεί η πρόσοψη της Εθνικής Βιβλιοθήκης της Μάλτας, που χτίστηκε στα τέλη του 18<sup>ου</sup> αιώνα από το Τάγμα των Ιπποτών. Και οι δύο κεντρικές πλατείες της Βαλέττας αποτελούν σήμερα τα κύρια σημεία συγκέντρωσης τόσο των κατοίκων της πόλης, όσο και των επισκεπτών της<sup>204</sup>.



Εικ. 79: Άποψη της Πλατείας του Αγ. Γεωργίου.



Εικ. 80: Άποψη της Πλατείας της Βασίλισσας.

### B) Καθεδρικός Ναός του Αγίου Ιωάννη

Ένα από τα πιο αξιοσημείωτα κτίρια της Βαλέττας είναι ο **Καθεδρικός Ναός του Αγίου Ιωάννη** (Εικ. 81). Το έργο ανατέθηκε στο Μαλτέζο αρχιτέκτονα G. Cassar το 1572 για να λειτουργήσει ως εκκλησία για το Τάγμα των Ιωαννιτών Ιπποτών. Ολοκληρώθηκε το 1577 και αφιερώθηκε στον Άγιο Ιωάννη το Βαπτιστή, έναν από τους δύο προστάτες Αγίους του Τάγματος<sup>205</sup>. Η εκκλησία προοριζόταν να αποτελεί κτίριο-ορόσημο, που θα μπορούσε να δει κανείς σχεδόν από οπουδήποτε στο νησί. Η λιτή, Μανιεριστική πρόσοψη πλαισιώνεται από δύο μεγάλα καμπαναριά με οκταγωνικές κορυφές. Ο ναός έχει ορθογώνιο σχήμα (Εικ. 82) με φαρδύ σκκό,

<sup>203</sup> Ebejer, J., «Tourist experiences of urban historic areas: Valletta as a case study», διδακτορική διατριβή, University of Westminster, Faculty of Architecture and the Built Environment, Γουέστμινστερ 2015, σ. 23.

<sup>204</sup> Ebejer, J., ό.π., σ. 150.

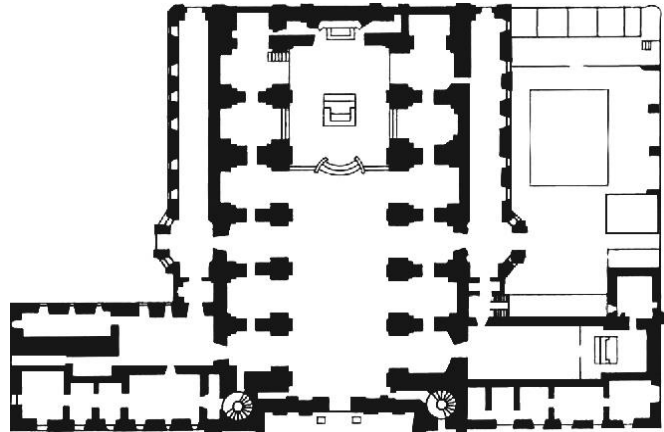
<sup>205</sup> <https://thesaintjohnmalta.com/things-to-do-malta/history-culture/st-johns-co-cathedral/>



στεγασμένο με καμάρα, ενώ το παρεκκλήσι και το σκευοφυλάκιο χτίστηκαν το 1604<sup>206</sup>. Επιπλέον, στο εσωτερικό του ναού βρίσκονται οκτώ μικρά παρεκκλήσια, τα οποία αντιπροσωπεύουν τις διαφορετικές «languages» των Ιπποτών της Μάλτας, που κατάγονταν από διάφορες περιοχές της Ευρώπης. Το εσωτερικό του ναού είναι επιβλητικό και πλούσια διακοσμημένο με μπαρόκ στοιχεία και έργα τέχνης, συμβολίζοντας την επιτυχία των Ιπποτών στη Μεγάλη Πολιορκία του 1565 και την υπεράσπιση της Καθολικής Πίστεως από την κυριαρχία των Οθωμανών<sup>207</sup>.



Εικ. 81: Η πρόσοψη του Καθεδρικού Ναού του Αγ. Ιωάννη.



Εικ. 82: Κάτοψη του Καθεδρικού Ναού του Αγ. Ιωάννη.

## Γ) Παλάτι του Μεγάλου Μάγιστρου

Δεσπόζοντας στην Πλατεία του Αγ. Γεωργίου, το **Παλάτι του Μεγάλου Μάγιστρου** (Εικ. 83, 84) είναι από τα πρώτα κτίρια που ανεγέρθηκαν στη νέα πόλη της Βαλέττας. Χτίστηκε το 1571, καταλαμβάνοντας ένα ολόκληρο οικοδομικό τετράγωνο. Το αρχικό κτίριο σχεδιάστηκε με βάση τις λιτές Μανιεριστικές αρχές του G. Cassar, όμως, με την πάροδο των αιώνων, το Παλάτι επεκτάθηκε, τροποποιήθηκε και διακοσμήθηκε από τους μετέπειτα Μεγάλους Μαγίστρους, γεγονός που έδωσε στο κτίριο ένα μπαρόκ χαρακτήρα<sup>208</sup>. Η κύρια πρόσοψη του Παλατιού, στην Πλατεία του Αγ. Γεωργίου, διατηρεί ως ένα βαθμό το Μανιεριστικό στυλ του Cassar, έχοντας όμως υποστεί εκτεταμένες αλλαγές. Διαθέτει ενιαίο γείσο και δύο κύριες εισόδους, εκ των οποίων η καθεμία αποτελείται από ένα τοξωτό άνοιγμα, που περιβάλλεται από μια περίτεχνη πύλη. Τόσο οι πύλες, όσο και τα κλειστά ξύλινα μπαλκόνια στις γωνίες της πρόσοψης, προστέθηκαν το 18<sup>ο</sup> αιώνα στο κτίριο<sup>209</sup>. Το Παλάτι του Μεγάλου Μάγιστρου στέγαζε πάντα τις κυβερνητικές αρχές της Βαλέττας, από την εποχή των Ιπποτών (κατοικία του Μεγάλου Μάγιστρου), τη βρετανική κατοχή (Παλάτι του Κυβερνήτη), ενώ

<sup>206</sup> <https://www.stjohnscocathedral.com/the-co-cathedral/>

<sup>207</sup> <https://www.planetware.com/tourist-attractions-/valletta-m-m-vall.htm>

<sup>208</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/Grandmaster's\\_Palace,\\_Valletta](https://en.wikipedia.org/wiki/Grandmaster's_Palace,_Valletta)

<sup>209</sup> Thake, C., «The Architectural legacy of Grand Master Pinto», άρθρο δημοσιευμένο στην εφημερίδα *The Malta Independent*, 16 Μαΐου 2008.

τώρα στεγάζει την κατοικία του Προέδρου της Μάλτας. Αρκετά τμήματα στο ισόγειο του κτιρίου είναι κατά τη σημερινή εποχή ανοικτά στο κοινό και λειτουργούν ως μουσείο<sup>210</sup>.



**Εικ. 83:** Άποψη του Παλατιού από την Πλατεία Αγ. Γεωργίου.



**Εικ. 84:** Άποψη της εσωτερικής αυλής του Παλατιού.

<sup>210</sup> <https://www.malta.com/en/attraction/culture/palazzo/the-grandmaster-s-palace-the-state-rooms>

# 07

Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΟΙ  
ΟΥΤΟΠΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ  
ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

## 7.1. Εισαγωγή

### 7.1.1. Η Μπαρόκ πόλη και πολεοδομία

Στο προηγούμενο κεφάλαιο της εργασίας, πραγματοποιήθηκε μια εκτενής ανάλυση των πολιτισμικών αναζητήσεων της Αναγέννησης, οι οποίες επηρέασαν σημαντικά την αρχιτεκτονική και την πολεοδομία της εποχής. Στις αισθητικές της αναζητήσεις, σημειώθηκαν εξελίξεις με το πέρασμα του χρόνου, οι οποίες σταδιακά οδήγησαν στη μεταμόρφωση της αναγεννησιακής πόλης: από την πόλη της κλασικιστικής δημιουργικής έκφρασης, γίνεται η μετάβαση στην έντονα διακοσμημένη πόλη, τη λεγόμενη **Μπαρόκ**. Η εξέλιξη αυτή έγινε αρχικά ορατή στην κηποτεχνία και στην πολεοδομία της Β. Ιταλίας, ωστόσο, διαδόθηκε πολύ γρήγορα στον υπόλοιπο δυτικό κόσμο. Οι Ιταλοί αρχιτέκτονες θα υιοθετήσουν έναν πιο πολυτελή και διακοσμημένο τρόπο έκφρασης, που διατηρήθηκε σε εφαρμογή από το 1580 έως το 1750<sup>211</sup>.

Κατά την ιστορική περίοδο του Μπαρόκ που ακολούθησε (μέσα 16<sup>ου</sup> αιώνα – μέσα 18<sup>ου</sup> αιώνα), οι παράγοντες που διαμόρφωσαν την Αναγεννησιακή πόλη εξακολούθησαν να ισχύουν ως ιστορική κληρονομιά. Βέβαια, η δυναμική τους αυξομειώνεται, ως επακόλουθα μιας νέας κοινωνίας<sup>212</sup>. Σε πολεοδομικό επίπεδο, η πόλη Μπαρόκ παρουσιάζεται ως μια συνέχεια της Αναγεννησιακής πόλης. Η πολιτιστική της συνέχεια αναζητείται στις επιρροές που δέχτηκε από την προηγούμενη μορφή της Αναγεννησιακής πόλης και τους παράγοντες που τη διαμόρφωσαν<sup>213</sup>:

- Από την παράδοση των στρατιωτικών μηχανικών παραλαμβάνει την **αυστηρή γεωμετρική οργάνωση** και την έννοια της τάξης.
- Από την παράδοση του Βιτρούβιου, η πόλη επηρεάζεται από τα **περιβαλλοντικά στοιχεία** της φύσης.
- Από την παράδοση των θεωρητικών του αστικού χώρου κληρονομεί τη «μεταγενέστερη χωρική Θεατρική επιδεξιότητα» αλλά και κάποιο **κοσμικό περιεχόμενο**.

Εκείνη, όμως, η δύναμη που φαινομενικά επηρεάζει περισσότερο την οργάνωση και τη μορφή της πόλης είναι η **πολιτική εξουσία**, η οποία λαμβάνει μια αυταρχική και απολυταρχική μορφή στο πλαίσιο μιας αυστηρής ιεραρχίας ευγενών, οι οποίοι ελέγχονται από τον απόλυτο μονάρχη. Ο Α. Κριεζής<sup>214</sup> αναφέρει ότι *«το απόγειο της ατομιστικής απολυταρχίας υπήρξε το αίτιο της ανάδειξης του ανακτόρου του μονάρχη ως κυρίαρχου στοιχείου πολλών σύγχρονων γεωμετρικών πόλεων. Συμβολικά, κοινωνικά και οικονομικά η πόλη ιδρύεται ως παράρτημα του ανακτόρου, από όπου ο απόλυτος μονάρχης στέλνει τη μεγαλοσύνη του, που απλώνεται ακτινοκεντρικά στον υποτασόμενο, γεωμετρικό αστικό χώρο.»*

<sup>211</sup> Μαρμαράς, Εμμ., «Η Ευρωπαϊκή πόλη στη διαδρομή του χρόνου», εκδ. Πολυτεχνείου Κρήτης, Χανιά 2021.

<sup>212</sup> Δημητριάδης, Ε., «ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ: Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί. Μικηνιαίοι χρόνοι ως τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αι.», Εκδοτικός Οίκος Αδελφών Κυριακίδη Α.Ε., Θεσσαλονίκη 1995, σ. 267.

<sup>213</sup> Lagopoulos, A., «From the stick to the region: Space as a social instrument of semiosis», άρθρο δημοσιευμένο στο περιοδικό *Semiotica*, 1993, σ.134.

<sup>214</sup> Kriesis, A., «Versuch einer Soziologischen Typologie des Stadtplanes», κείμενο δημοσιευμένο στο *Greek town building*, ΕΜΠ, Αθήνα 1965, σ. 28-29.

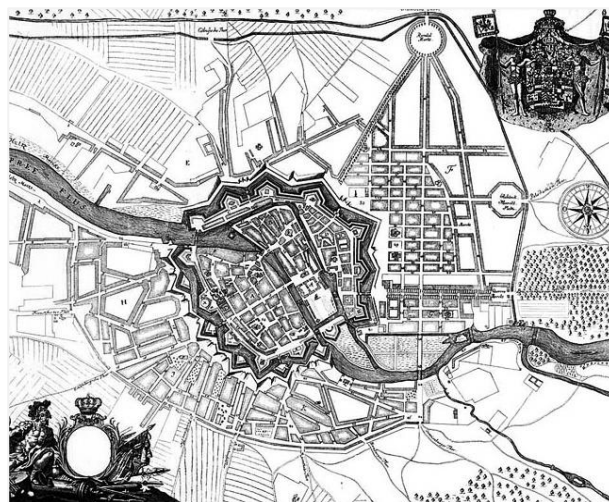


Η Μπαρόκ πόλη και πολεοδομία σχηματοποιείται και παγιώνεται προς το τέλος του 17<sup>ου</sup> αιώνα, μέσω της δημιουργίας νέων οικοδομικών τετραγώνων που κτίστηκαν κυρίως για την κάλυψη στεγαστικών αναγκών. Ωστόσο, η ιδέα του σχεδιασμού της Μπαρόκ πόλης περιλαμβάνει δύο στοιχεία που έρχονται σε αντίφαση μεταξύ τους:

- Από τη μια πλευρά, υπάρχει η αφηρημένη μαθηματική και μεθοδολογική πλευρά στην οργάνωσή της, η οποία εκφράζεται από ένα ρυμοτομικό σχέδιο με αυστηρούς οδικούς άξονες και γεωμετρικά σχεδιασμένους κήπους.
- Από την άλλη πλευρά, η Μπαρόκ πολεοδομία εκφράζεται με καλαίσθητους, επαναστατικούς, πρωτοποριακούς, αντι-κλασικούς και αντι-μηχανικούς τρόπους έκφρασης.

Μεταξύ του 16<sup>ου</sup> και του 19<sup>ου</sup> αιώνα, αυτές οι δύο τάσεις θα συνυπάρξουν. Ορισμένες φορές εμφανίζονται ξεχωριστά, και άλλες βρίσκονται σε αντιπαράθεση σε ευρύτερα πολεοδομικά σύνολα. Στη Μαδρίτη, το Παρίσι, τη Βιέννη, την Αγία Πετρούπολη και το Βερολίνο, το ύφος του Μπαρόκ όχι απλά δεν έπαψε την επιρροή του, αλλά εφαρμόστηκε σε μεγαλύτερες κλίμακες<sup>215</sup>.

Συμπερασματικά, η Μπαρόκ πόλη είναι ανάλογη με την Αναγεννησιακή πόλη, όσον αφορά σε έναν μεγάλο αριθμό μορφολογικών, λειτουργικών, συμβολικών και κοινωνικών χαρακτηριστικών. Το κατεξοχήν κοινωνικό χαρακτηριστικό της είναι η προβολή του πνεύματος του απολυταρχισμού στην πολεοδομική της μορφή, ενώ η κοσμικότητα του Αναγεννησιακού – και μετέπειτα Μπαρόκ – μονάρχη, καθώς θεωρούνταν πραγματική από τους ανθρώπους της εποχής, ασφαλώς αντικατοπτρίζεται στη μορφή του οικισμού<sup>216</sup>. Τα σχέδια των πόλεων του 18<sup>ου</sup> αιώνα αποκαλύπτουν τις εξελίξεις στην πολεοδομία, και αντικατοπτρίζουν τις νέες αστικές μορφές που αναδύθηκαν την περίοδο εκείνη. Παραδείγματος χάριν, το **Βερολίνο**, όπως φαίνεται στο χάρτη της Εικ. 85, παρουσιάζει μια πολεοδομική οργάνωση που συνδυάζει διαφορετικά στοιχεία (ιπποδάμειο σύστημα, πολυγωνικές οχυρώσεις κλπ.), συνθέτοντας μια ιδιόμορφη αστική Μπαρόκ μορφή.



Εικ. 85: Χάρτης του Βερολίνου (1737).

<sup>215</sup> Μαρμαράς, Εμμ., «Η Ευρωπαϊκή πόλη στη διαδρομή του χρόνου», εκδ. Πολυτεχνείου Κρήτης, Χανιά 2021.

<sup>216</sup> Δημητριάδης, Ε., ό.π., σ. 269.

### 7.1.2. Η πορεία προς τη Βιομηχανική Επανάσταση

Από τα τέλη του 17<sup>ου</sup> έως τις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα, συμβαίνουν κεφαλαιώδεις μεταρρυθμίσεις και μετασχηματισμοί στον ευρωπαϊκό χώρο, οι οποίοι θα διαμορφώσουν, τελικά, τις προϋποθέσεις για το άλμα προς τη Βιομηχανική Επανάσταση. Οι λόγοι που οδήγησαν στο σταδιακό μετασχηματισμό των ευρωπαϊκών δομών και συνεισέφεραν στη δημιουργία της καινούργιας Ευρώπης αποτελούν τους εξής:

**α)** Πρωτίστως, ήταν η ιδέα του **εθνισμού**. Δηλαδή, η άποψη ότι «έθνος» αποτελεί ένα σώμα από ανθρώπους, ένας λαός που συμπορεύεται μαζί, έχοντας συνειδητοποιήσει το γεγονός αυτό. Οι έννοιες του «έθνους» και του «κράτους» δημιουργούνται ταυτόχρονα.

**β)** Έπειτα, σημαντικό ρόλο έπαιξε η ανάδυση του **προτεσταντισμού**, η οποία επήλθε ως αντίδραση στην επικράτηση της Ρωμαιοκαθολικής Εκκλησίας στη Δυτική Ευρώπη. Αποτέλεσμα της Προτεσταντικής Μεταρρύθμισης ήταν η δημιουργία ενός πολυποίκιλου τύπου θρησκευτικής συνεργασίας.

**γ)** Ως τρίτος λόγος, θεωρείται η κυρίαρχη άποψη ότι η Ευρώπη δεν ήταν αυτάρκης όσον αφορά στις **πηγές πρώτων υλών**. Η πεποίθηση αυτή οδήγησε στην **αποικιοκρατία**, με δύο στόχους: πρώτον, να δεχθούν οι ανακαλυφθείσες χώρες ένα ποσοστό μεταναστών προς «ανακούφιση» των μητροπολιτικών χωρών, και δεύτερον, οι χώρες - κτήσεις να προμηθεύουν τις κατακτήτριες με αγαθά και ποικίλες πρώτες ύλες.

**δ)** Τέταρτος λόγος αποτέλεσε η προσπάθεια να γίνει μια συστηματική διερεύνηση των **νόμων του φυσικού κόσμου** και η διάθεση για καινοτομίες και πειραματισμούς (εισαγωγή νέου δεκαδικού μετρικού συστήματος, μετεξέλιξη επιστημών όπως η Χημεία και η Φυσική).

**ε)** Ο πέμπτος λόγος ήταν η επανάσταση που έγινε όσον αφορά τις **επικοινωνίες**. Η γνώση που αποκτούσαν οι άνθρωποι άρχισε να διαδίδεται περισσότερο από ποτέ, παράλληλα με τη μετακίνηση των ανθρώπων και των αγαθών. Οι άνθρωποι ταξίδευαν πλέον περισσότερο και πιο οργανωμένα, ενώ το βιβλίο γνώρισε μεγάλη διάδοση σαν πηγή άντλησης γνώσεων και συνέβαλε σημαντικά στην εξέλιξη της επικοινωνίας<sup>217</sup>.

Οι παραπάνω συνθήκες που οδήγησαν στον καταλυτικό μετασχηματισμό του ευρωπαϊκού αστικού χώρου είχαν σε μεγάλο βαθμό τις ρίζες τους στην περίοδο της Αναγέννησης που είχε ήδη προηγηθεί και ολοκληρώσει τον κύκλο της. Η Αναγέννηση σηματοδότησε τη μετάβαση από μια κοινωνία με επίκεντρο τη θρησκεία σε μια ανθρωποκεντρική κοινωνία. Όλο και περισσότεροι άνθρωποι ξεκίνησαν από εκείνη την περίοδο να ζουν σε πόλεις και κωμοπόλεις. Η δημιουργία νέων οικονομικών ευκαιριών που δε συνδέονται με την ιδιοκτησία της γης, μέσω της επιστημονικής επανάστασης, της αποικιοκρατίας και του εμπορίου που κατέστη δυνατό μέσω των θαλάσσιων διαδρομών σε διαφορετικές ηπείρους, αύξησαν σημαντικά τους οικονομικούς πόρους της Ευρώπης. Οι πόροι αυτοί, τελικά, θα επενδύονταν σε μηχανήματα και εργοστάσια, καθιστώντας δυνατή τη διαδικασία που ονομάστηκε **Βιομηχανική Επανάσταση**<sup>218</sup>.

<sup>217</sup> Pounds, N.J.G., «An historical geography of Europe», εκδ. Cambridge University Press, Νέα Υόρκη 1990, σ. 252 - 253.

<sup>218</sup> <https://www.encyclopedia.com/history/encyclopedias-almanacs-transcripts-and-maps/origins-industrial-revolution>

## 7.2. Η Βιομηχανική Επανάσταση – Η αστική ανάπτυξη του 19<sup>ου</sup> αιώνα

Το σύνθετο σύστημα ραγδαίων εξελίξεων και ανακατατάξεων – οικονομικών, τεχνικών, πνευματικών και κοινωνικών – που έλαβαν χώρα στη Μ. Βρετανία στο διάστημα 1760 – 1860 και οδήγησαν για πρώτη φορά στην εμφάνιση της «εκβιομηχανισμένης» κοινωνίας, ονομάστηκε **Βιομηχανική Επανάσταση**. Τα κύρια γνωρίσματά της ήταν:

- α) Η υποκατάσταση της ανθρώπινης εργασίας από τη **μηχανή**.
- β) Η χρήση **μηχανικής ενέργειας** – κυρίως σε μορφή ατμού και γαιάνθρακα – σε υφαντουργεία, σιδηρουργεία και βιοτεχνίες καταναλωτικών αγαθών<sup>219</sup>.
- γ) Η **μεγάλη κλίμακα** των εγκαταστάσεων (εργοστασιακές μονάδες κλπ.)

Κατά το πρώτο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα, ολοένα και περισσότερα κράτη γνωρίζουν βιομηχανική ανάπτυξη. Με τη χρήση των νέων τεχνικών, παράγονται περισσότερα αγαθά και πραγματοποιούνται μεταβολές στον εργασιακό χώρο, τις επικοινωνίες και τις μεταφορές. Οι βιομηχανικές χώρες βρίσκονται σε ανταγωνισμό μεταξύ τους, ενώ το χάσμα μεταξύ αυτών και των λιγότερο ανεπτυγμένων χωρών, οι οποίες παραμένουν αγροτικές, συνεχώς μεγαλώνει. Επιπρόσθετα, την περίοδο εκείνη κατασκευάζονται ισχυρές μηχανές στη Μ. Βρετανία, των οποίων οι νέες τεχνικές κατασκευής διαδίδονται και σε άλλες χώρες, οι οποίες με τη σειρά τους εξάγουν τα δικά τους μηχανήματα μαζί με τις απαραίτητες τεχνικές γνώσεις στον υπόλοιπο κόσμο<sup>220</sup>.

Όσον αφορά στην **αστική ανάπτυξη**, η περίοδος από τον 16<sup>ο</sup> έως το 18<sup>ο</sup> αιώνα ονομάζεται «προβιομηχανική» ή «προκαπιταλιστική» και σημάδεψε το ευρωπαϊκό γεωγραφικό μοντέλο με ένα σταδιακό μετασχηματισμό, ιδιαιτέρως όσον αφορά στη συγκρότηση του αστικού δικτύου. Ειδικά κατά τον 18<sup>ο</sup> αιώνα, ο αστικός πληθυσμός αυξάνεται αντίστοιχα με το συνολικό πληθυσμό της Ευρώπης<sup>221</sup>. Αξίζει, βέβαια, να σημειωθεί ότι η περίοδος της ταχείας αλλαγής του Ευρωπαϊκού κόσμου από το τέλος του 18<sup>ου</sup> αιώνα διακόπηκε απότομα από τη στασιμότητα που προκλήθηκε κατά τη διάρκεια των Ναπολεόντειων Πολέμων<sup>222</sup>. Ως απώτατο όριο του 18<sup>ου</sup> αιώνα θα μπορούσε να οριστεί το 1815, δηλαδή το έτος που τελείωσαν οι Ναπολεόντειοι Πόλεμοι, γεγονός καθοριστικής σημασίας για τη διαμόρφωση του γεωπολιτικού χάρτη της Ευρώπης κατά τον 19<sup>ο</sup> αιώνα<sup>223</sup>.

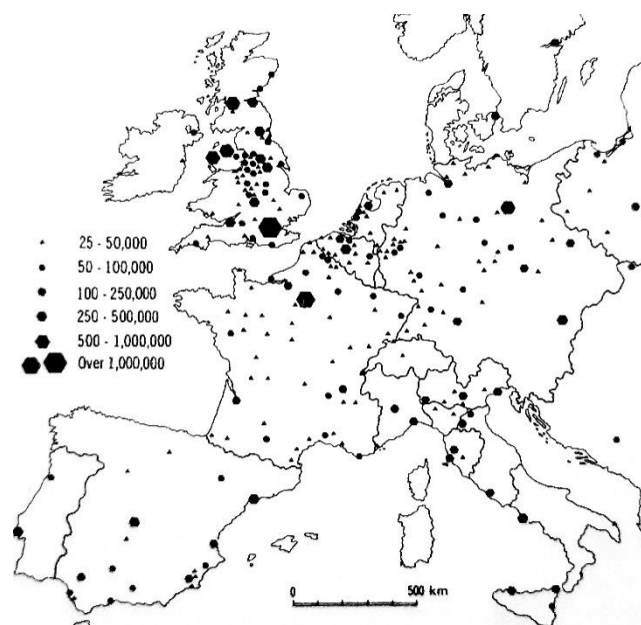
<sup>219</sup> Διαλέξεις μαθήματος «Πόλη και Πολεοδομία: Ιστορική και Θεωρητική προσέγγιση», διάλεξη 7<sup>η</sup>: «Ο αστικός χώρος στην Ευρώπη τις παραμονές της Βιομηχανικής Επανάστασης», επιμέλεια Διμήλη Δ., Πολυτεχνείο Κρήτης, Χανιά 2021.

<sup>220</sup> Δασκαλάκης, Γ., «Η δομή της πόλης στην ιστορία, στη διαλεκτική, στο σήμερα», αυτοέκδοση, Αθήνα 1977.

<sup>221</sup> Λεοντίδου, Λ., «Πόλεις της σιωπής: Εργατικός εποικισμός της Αθήνας και του Πειραιά, 1909-1940», εκδ. Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα 1989, σ. 18.

<sup>222</sup> Δημητριάδης, Ε., «ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ: Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί. Μικηνναϊκοί χρόνοι ως τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αι.», Εκδοτικός Οίκος Αδελφών Κυριακίδη Α.Ε., Θεσσαλονίκη 1995, σ. 293.

<sup>223</sup> [https://el.wikipedia.org/wiki/Συνέδριο\\_της\\_Βιέννης](https://el.wikipedia.org/wiki/Συνέδριο_της_Βιέννης)



Εικ. 86: Η πληθυσμιακή ταξινόμηση των βασικών οικισμών της Ευρώπης του α' μισού του 19<sup>ου</sup> αιώνα (κατά Pounds, 1990).

μεταβολή των χωρικών προτύπων των πόλεων, εξαιτίας της αύξησης του πληθυσμού, αλλά και της εντατικοποίησης της βιομηχανικής παραγωγής<sup>224</sup>.

Η γενικότερη αύξηση του αστικού πληθυσμού που παρουσιάστηκε από το 1815 και μετά δεν άλλαξε ριζικά την εικόνα του αστικού χάρτη της Ευρώπης, συγκριτικά με αυτήν που παρουσίαζε δύο ή και τρεις αιώνες πριν. Ένα χαρακτηριστικό αστικό πρότυπο που εμφανίστηκε κατά τις πρώτες δεκαετίες του 19<sup>ου</sup> αιώνα ήταν οι **μεγάλες πόλεις** (που χαρακτηρίζονται «πόλεις – πρωτεύουσες»), οι οποίες σημειώνουν μεγάλη πληθυσμιακή ανάπτυξη και ραγδαία εξέλιξη, ενώ εμφανίστηκε και μια μικρότερη εξέλιξη στις μικρές ευρωπαϊκές πόλεις (Εικ. 86).

Ταυτόχρονα, η Μ. Βρετανία παρουσιάζει τη μεγαλύτερη **αστικοποίηση** σε ολόκληρη την ήπειρο, με το 30% του πληθυσμού της να κατοικεί σε πόλεις με περισσότερους από 10.000 κατοίκους. Η συνεχής ανάπτυξη των πόλεων οδηγεί στην ξαφνική

### 7.3. Η Βιομηχανική πόλη και πολεοδομία

Βλέπουμε, λοιπόν, ότι ο 19<sup>ος</sup> αιώνας χαρακτηρίστηκε από ραγδαίες αλλαγές στον τρόπο ζωής και σκέψης, λόγω των σημαντικών καινοτομιών και της Βιομηχανικής Επανάστασης. Η εκβιομηχάνιση προκάλεσε έντονη οικοδομική δραστηριότητα στο εσωτερικό των Ευρωπαϊκών μεγαλουπόλεων. Επιπλέον, η αλλαγή στην οικονομία είχε ως αποτέλεσμα τη μεταστροφή των αγροτικών πληθυσμών στην ενοικίαση γης ή την εργασία στη βιομηχανική παραγωγή. Συνεπώς, εμφανίστηκε το φαινόμενο μιας **έντονης αστικοποίησης**, η οποία, εξαιτίας της ταχύτητας με την οποία έγινε, ήταν ιδιαίτερα άναρχη. Η ξαφνική αυτή τάση για μετοίκηση στις πόλεις προκάλεσε τα εξής:

- α) Την **πυκνή δόμηση** του **πυρήνα** των πόλεων, καθώς αρχικά οι βιομηχανίες βρίσκονταν εκεί.
- β) Την **επέκταση** των πόλεων και τη δημιουργία νέων περιοχών κατοικίας στα **προάστια** (εκτός κέντρου).
- γ) Την **ίδρυση νέων πόλεων**, πλησίον των βιομηχανικών μονάδων<sup>225</sup>.

<sup>224</sup> Δημητριάδης, Ε., ό.π., σ. 288 – 289, 293.

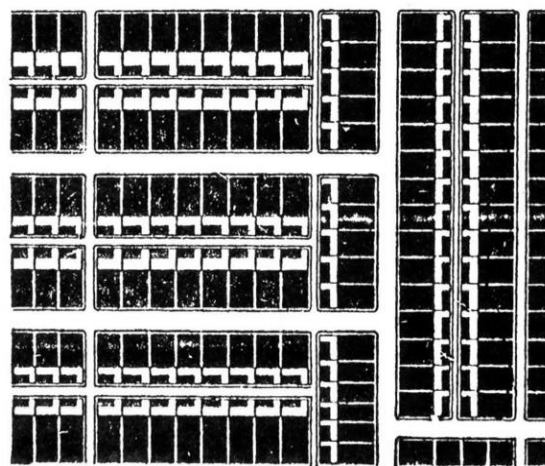
<sup>225</sup> [https://repository.kallipos.gr/bitstream/11419/5410/2/02\\_chapter\\_02](https://repository.kallipos.gr/bitstream/11419/5410/2/02_chapter_02)



Οι βιομηχανικές πόλεις του 19<sup>ου</sup> αιώνα δημιουργήθηκαν υπό την έλλειψη βασικού σχεδιασμού, προκειμένου να καλυφθούν γρήγορα οι μεγάλες ανάγκες σε οικιστικές υποδομές που προέκυψαν από την απότομη και ξαφνική αύξηση του αστικού πληθυσμού. Συνέπεια της πληθυσμιακής αύξησης ήταν η δημιουργία μιας νέας κοινωνικής τάξης, αποτελούμενης από τους εργάτες, στην οποία δεν ανήκαν οι ιδιοκτήτες γης<sup>226</sup>. Τα κύρια στοιχεία του καινούργιου αστικού χώρου ήταν τα εξής:

- Το **εργοστάσιο**. Αποτελούσε τον πυρήνα του νεοσύστατου πολεοδομικού οργανισμού και γύρω από αυτό διαρθρώθηκε κάθε λεπτομέρεια της καθημερινής ζωής. Επιπλέον, βρισκόταν στην πιο ευνοϊκή τοποθεσία του πολεοδομικού ιστού, που κατά κανόνα είχε μέτωπο σε κάποιο υγρό στοιχείο (θαλάσσιο, ποτάμιο ή λιμναίο), ή είχε άμεση επαφή με το σιδηρόδρομο.
- Ο **σιδηρόδρομος**. Η σιδηροδρομική γραμμή κατέληγε συνήθως μέσα στην πόλη, σε σταθμό που βρισκόταν στις παρυφές του ιστορικού της κέντρου<sup>227</sup>.
- Οι **εργατικές κατοικίες**. Μετά το 1840, άρχισε η επέκταση των πόλεων από τους μεγάλους δρόμους, στους οποίους βρίσκονταν εμπορικές χρήσεις. Οι οικιστικές πιέσεις δημιούργησαν την ανάγκη για νέες περιοχές κατοικίας, που προορίζονταν κυρίως για εργατικές οικογένειες. Οι συνθήκες διαβίωσης ήταν ιδιαίτερα άσχημες, καθώς η μεγάλη πυκνότητα κατοίκων δημιούργησε ανεπαρκείς συνθήκες φωτισμού, αερισμού, υπαίθριων χώρων και ελλιπείς εγκαταστάσεις υγιεινής<sup>228</sup>.
- Τέλος, σε αρκετές βιομηχανικές πόλεις παρατηρήθηκε το φαινόμενο των υποβαθμισμένων περιοχών κατοικίας, τα λεγόμενα **slums**.

Όσον αφορά στη χωρική οργάνωση των περιοχών κατοικίας των Ευρωπαϊκών βιομηχανικών πόλεων, εντοπίζεται μια μορφή **ορθοκανονικότητας** στα προάστια των αγγλικών μεγαλουπόλεων (Μπίρμινχαμ, Λιντς κλπ.). Τα οικοδομικά τετράγωνα είχαν ορθογώνιο, επίμηκες σχήμα, και οργανώνονταν συνήθως σε δύο σειρές όμοιων κτιρίων κατοικίας, τα οποία ενώνονταν στο πίσω τμήμα τους (κτιριακός τύπος back-to-back), και μία σειρά κατοικιών κάθετη σε αυτές τις δύο (Εικ. 87). Αυτού του είδους η οργάνωση οικοδομικού τετραγώνου των εργατικών περιοχών δεν εφαρμοζόταν στα απομακρυσμένα προάστια, όπου διέμεναν οι εύπορες κοινωνικές ομάδες, αλλά σε



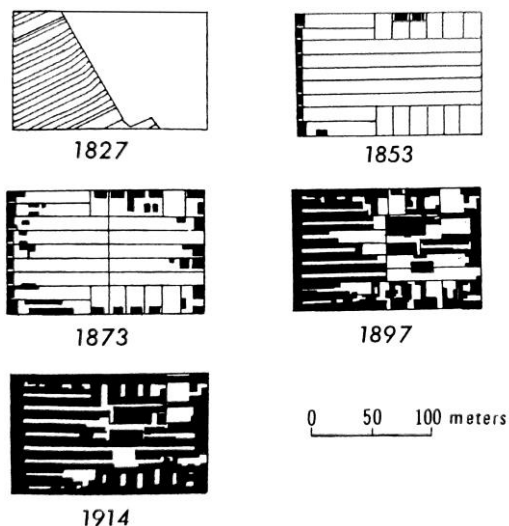
Εικ. 87: Τυπικό αγγλικό προάστιο του 19<sup>ου</sup> αιώνα.

<sup>226</sup> Τσίντζου, Λ., «Μορφές πόλεων και αστικός σχεδιασμός: η αναζήτηση του μοντέλου της πόλης μέσα στην ιστορία», ερευνητική εργασία, επιβλ. Α. Γιαννακού, ΑΠΘ, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης, Θεσσαλονίκη 2018, σ. 20.

<sup>227</sup> Διαλέξεις μαθήματος «Πόλη και Πολεοδομία: Ιστορική και Θεωρητική προσέγγιση», διάλεξη 7<sup>η</sup>: «Ο αστικός χώρος στην Ευρώπη τις παραμονές της Βιομηχανικής Επανάστασης», επιμέλεια Διμήλην Δ., Πολυτεχνείο Κρήτης, Χανιά 2021.

<sup>228</sup> Φουσέκη, Σ., «Από τη βιομηχανική πόλη στην αποβιομηχανοποίηση: ελληνικές και ευρωπαϊκές βιομηχανοπόλεις. Δημιουργία σύγχρονου μοντέλου βιομηχανικής πόλης», επιβλ. Α. Σιόλας, ΕΜΠ, Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών, Αθήνα 2014, σ. 51.

περιοχές πλησιέστερα του κέντρου των πόλεων. Ο οικοδομικός κανονισμός προέβλεπε μεγάλες πυκνότητες κτισμάτων, που γίνονταν ακόμα μεγαλύτερες με την κερδοσκοπία. Οι ιδιοκτήτες γης στόχευαν στη μεγαλύτερη δυνατή εκμετάλλευση της γης, προκειμένου να μεγιστοποιηθεί το κέρδος<sup>229</sup>.



Εικ. 88: Διαχρονικός μετασχηματισμός αγροτικού τετραγώνου σε οικοδομικό τετράγωνο αστικής μορφής, στην πόλη Lodz της Πολωνίας.

σχετικά ορθοκανονική χωρική διάρθρωση (Εικ. 88)<sup>230</sup>.

Κατά την περίοδο της Βιομηχανικής Επανάστασης, αλλά και τα χρόνια που ακολούθησαν μέχρι και την αρχή του 20<sup>ου</sup> αιώνα, δεν υπήρξε κάποια ευρωπαϊκή πόλη που να σχεδιάστηκε εξ αρχής σε ιπποδάμειο σύστημα. Οποιαδήποτε χωρική ανάπτυξη σε ορθοκανονικό κάρναβο συνέβη τμηματικά, σε ήδη υφιστάμενες πόλεις, οι οποίες απέκτησαν βιομηχανικό χαρακτήρα και ανέπτυξαν τέτοιου είδους χωρικούς μετασχηματισμούς. Ένα τέτοιο παράδειγμα, εκτός των προαστίων των αγγλικών μεγαλουπόλεων που προαναφέρθηκαν, αποτελεί η πόλη **Lodz**, στην κεντρική Πολωνία, η οποία γνώρισε τη μεγαλύτερη ανάπτυξή της από τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα και έπειτα (μέχρι τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο). Αρκετές πρώην αγροτικές περιοχές της πόλης αστικοποιήθηκαν και ανοικοδομήθηκαν, δίνοντας ως τελικό αποτέλεσμα αστικά τετράγωνα ως συνονθύλευμα κατοικιών, εργαστηρίων κλπ., τα οποία παρουσιάζουν μια

Παρ' όλο που το ορθοκανονικό πολεοδομικό σύστημα δεν γνώρισε ιδιαίτερη ανάπτυξη στην Ευρώπη κατά τα βιομηχανικά χρόνια, έγινε ιδιαίτερα δημοφιλές στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής. Ένα μεγάλο πλήθος σημαντικών βορειοαμερικανικών πόλεων αναπτύχθηκε από τα τέλη του 18<sup>ου</sup> έως τις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα με τη χρήση ορθογωνίων οικοδομικών τετραγώνων και ορθοκανονικών οδικών αξόνων (π.χ. Χιούστον, Σικάγο, Ουάσιγκτον, περιοχή Μανχάταν στη Νέα Υόρκη κ.ά.), και έχουν διατηρηθεί μέχρι και σήμερα σε αυτή τη μορφή<sup>231</sup>.

<sup>229</sup> [https://repository.kallipos.gr/bitstream/11419/5410/2/02\\_chapter\\_02](https://repository.kallipos.gr/bitstream/11419/5410/2/02_chapter_02)

<sup>230</sup> Δημητριάδης, Ε., «ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ: Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί. Μυκηνάϊκοι χρόνοι ως τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αι.», Εκδοτικός Οίκος Αδελφών Κυριακίδη Α.Ε., Θεσσαλονίκη 1995, σ. 315.

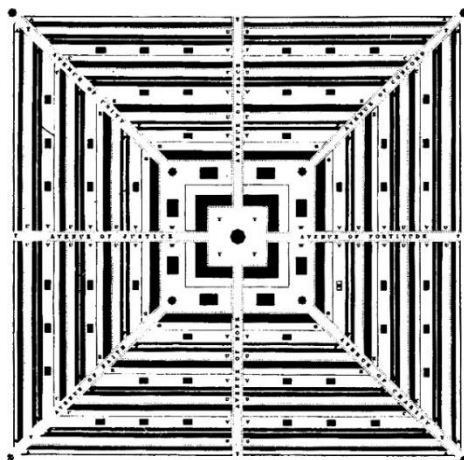
<sup>231</sup> <https://quadralectics.wordpress.com/4-representation/4-1-form/4-1-3-design-in-city-building/4-1-3-4-the-grid-model/4-1-3-4-5-the-american-grid-towns/>

## 7.4. Οι Ουτοπικές προτάσεις σχεδιασμού του 19<sup>ου</sup> αιώνα

Με βάση τα παραπάνω, θα μπορούσε να ειπωθεί ότι η Βιομηχανική Επανάσταση επέφερε πολλές μεταβολές και μεταρρυθμίσεις στον αστικό ευρωπαϊκό χώρο. Σε πολεοδομικό επίπεδο, οι συνέπειες της Βιομηχανικής Επανάστασης έγιναν άμεσα αισθητές όσον αφορά στα εξής:

- Υπερβολικά μεγάλες συγκεντρώσεις ανθρώπων και ιδιαίτερα αυξημένη πυκνότητα δόμησης κτιρίων, που κρίθηκε ατελέσφορη τακτική στους επόμενους αιώνες.
- Περιβαλλοντική υποβάθμιση των αστικών χώρων εξαιτίας των συνθηκών που δημιούργησαν τα εργοστάσια, αλλά και της έλλειψης οργανωμένου δικτύου.
- Ενδεχόμενη βιομηχανική παρακμή, με οικονομικές αλλαγές και κοινωνικές ανακατατάξεις<sup>232</sup>.

Οι τεχνικές και οικονομικές εξελίξεις που δημιούργησαν και μετασχημάτισαν τη Βιομηχανική πόλη, πέρασαν από ορισμένα στάδια προβληματισμών και πειραματισμών. Τα μεγάλα κοινωνικά, περιβαλλοντικά και άλλα προβλήματα που προέκυψαν από την αλόγιστη ανάπτυξη των αστικών μορφών, τα οποία εκφράζονται και στο πολεοδομικό επίπεδο των οικισμών, δημιούργησαν την ανάγκη για νέες τάσεις αστικού σχεδιασμού, οι οποίες θα στόχευαν στην επίλυση των πολεοδομικών ζητημάτων. Μία από αυτές τις τάσεις εκφράστηκε από τους **Ουτοπιστές** και όριζε το ότι το σύστημα του πολεοδομικού σχεδιασμού θα πρέπει να ξεκινάει από μηδενικό σημείο, θεωρώντας την πόλη σαν ενιαίο οργανισμό. Ορισμένες από τις ουτοπικές προτάσεις σχεδιασμού, στις οποίες διαφαίνεται η επιρροή του ορθογωνικού καννάβου όσον αφορά στον πολεοδομικό τους σχεδιασμό, ήταν οι εξής:



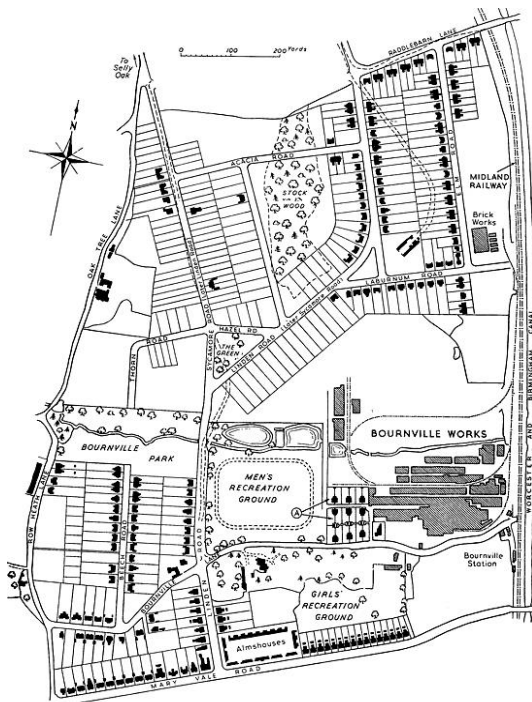
Εικ. 89: Διαγραμματική απόδοση της Victoria.

- Η πρόταση του Άγγλου **James Silk Buckingham** (1786 – 1855). Ως εκπρόσωπος της βικτωριανής άρχουσας τάξης, θεωρούσε ότι τα προβλήματα της κοινωνίας ανάγονται στο άσχημο περιβάλλον και προσπάθησε να αναμορφώσει τον αστικό χώρο σύμφωνα με τις ιδεολογικές αρχές του. Ως αποτέλεσμα, προέκυψε η ιδανική πόλη **Victoria** (Εικ. 89). Η Victoria αποτελείται από μια σειρά εννέα ομόκεντρων αστικών τετραγώνων, εκ των οποίων το καθένα τοποθετείται μέσα στο προηγούμενο. Στο γεωμετρικό κέντρο της πόλης τοποθετείται ένας οκταγωνικός πύργος, ύψους 100 μέτρων, που παρέχει φωτισμό στις γαλαρίες. Το οδικό δίκτυο είναι ακτινοκεντρικό και βασίζεται σε οκτώ ακτινικές αρτηρίες. Όσον αφορά στη χωρική οργάνωση της πόλης, στα αστικά τετράγωνα χωροθετούνται εναλλάξ μια κοινωνική τάξη και μια λειτουργική κατηγορία χρήσεων ή κτιρίων. Ο

<sup>232</sup> Φουσέκη, Σ., «Από τη βιομηχανική πόλη στην αποβιομηχανοποίηση: ελληνικές και ευρωπαϊκές βιομηχανοπόλεις. Δημιουργία σύγχρονου μοντέλου βιομηχανικής πόλης», επιβλ. Α. Σιόλας, ΕΜΠ, Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών, Αθήνα 2014, σ. 108.

Buckingham θεωρούσε ότι με αυτού του είδους το σχεδιασμό μειώνονται στο ελάχιστο η μόλυνση και οι οχλήσεις, καθώς οι βιομηχανίες τοποθετούνται έξω από την πόλη<sup>233</sup>.

- Άλλη μία ουτοπική πρόταση, η οποία περιλαμβάνει μια πιο ξεκάθαρη μορφή ορθογωνικού καννάβου, ήταν αυτή του Άγγλου βιομήχανου **George Cadbury**. Σε μια προσπάθεια διεύρυνσης της επιχείρησής του, ο



Εικ. 90: Σχέδιο του Bournville Village (1901).

Cadbury κατέληξε στην απόκτηση μιας έκτασης στο Bournville, όπου ήθελε να στεγάσει τους υπαλλήλους και τις οικογένειές τους<sup>234</sup>. Οργάνωσε το χώρο του **Bournville Village** (Εικ. 90) χρησιμοποιώντας την ορθοκανονικότητα σαν εργαλείο, έτσι ώστε να δημιουργήσει ενότητες αποτελούμενες από ορθογωνικά οικόπεδα, οι οποίες ήταν στρατηγικά τοποθετημένες και συνδυάζονταν αρμονικά με τις άλλες λειτουργίες της κοινότητας. Ο Cadbury είχε ως στόχο να δημιουργήσει μια ισορροπημένη κοινότητα, με κατασκευή κατοικιών αξιοπρεπούς ποιότητας, σε τιμές προσιτές για τους εργάτες. Κατασκευάστηκαν πάνω από 300 εργατικές κατοικίες, με φωτεινά δωμάτια και μεγάλους χώρους εκτόνωσης. Ο σχεδιασμός του Bournville αποτέλεσε το μοντέλο για αρκετά «πρότυπα» χωριά της Βρετανίας, και αρκετοί μελετητές θεωρούν ότι το χωριό έθεσε τα θεμέλια για την ανάπτυξη των κηπουπόλεων, εισάγοντας τα πλεονεκτήματα του ανοικτού χώρου στον σύγχρονο πολεοδομικό σχεδιασμό<sup>235</sup>.

Βλέπουμε, λοιπόν, ότι οι Ουτοπιστές του 19<sup>ου</sup> αιώνα εξέφρασαν για πρώτη φορά ορισμένες αρχές και θεωρίες, που εξακολουθούν μέχρι και σήμερα να απασχολούν τους σύγχρονους πολεοδόμους, όσον αφορά στις συνθήκες υγιεινής, τη σημασία του δημόσιου χώρου και την ποιότητα ζωής των κατοίκων μιας πόλης. Οι λύσεις που πρότειναν είχαν καθαρά κοινωνικό χαρακτήρα, ενώ ο ορθογωνικός κάρναβος αποτέλεσε σημαντικό εργαλείο για τον προσεκτικό σχεδιασμό και τη σωστή διαχείριση του χώρου. Με αφορμή τη Βιομηχανική Επανάσταση, πραγματοποιήθηκε μια «αστική επανάσταση», που κατάληξή της αποτελεί η σύγχρονη πόλη του 20<sup>ου</sup> αιώνα.

<sup>233</sup> Δημητριάδης, Ε., «ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ: Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί. Μικηναϊκοί χρόνοι ως τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αι.», Εκδοτικός Οίκος Αδελφών Κυριακίδη Α.Ε., Θεσσαλονίκη 1995, σ. 319-320.

<sup>234</sup> Μαρμαρός, Εμμ., «Σημειώσεις μαθήματος *Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας*», Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2011, σ. 47.

<sup>235</sup> <https://www.bvt.org.uk/our-business/the-bournville-story/>



08

MIATON KEÏNΣ

## 8.1. Εισαγωγή

Η συσσώρευση των θεωρητικών απόψεων σχετικά με την αστική οργάνωση, η αναγκαιότητα των προβλημάτων που τέθηκαν από τη συνεχή αστικοποίηση που παρατηρήθηκε κατά τη Βιομηχανική Επανάσταση, αλλά και η κλίμακα και η βαρύτητα των αστικών αναγκών, οδήγησαν στη σταδιακή εισαγωγή ορισμένων αρχών και θεσπισμάτων συνολικής αστικής διευθέτησης. Αποτέλεσμα της διαδικασίας αυτής ήταν η εισαγωγή της **πολεοδομικής νομοθεσίας**, η οποία αποτέλεσε το απαραίτητο θεωρητικό εργαλείο για τη συγκρότηση της πόλης του τέλους του 19<sup>ου</sup> αιώνα και των αρχών του 20<sup>ου</sup> αιώνα<sup>236</sup>. Τα νομικά θεσπίσματα που εισήχθησαν για αυτά τα θέματα, σε συνδυασμό με τις αρχές των Ουτοπιστών, μπορούν να θεωρηθούν ως ο απευθείας πρόγονος της πολεοδομίας του 20<sup>ου</sup> αιώνα.

Έχοντας ως κοινή αρχή τις ουτοπιστικές αγορεύσεις, δημιουργήθηκαν δύο διαφορετικές ιδεολογίες στην πολεοδομία, που οδήγησαν σε δύο κύρια μοντέλα σχεδιασμού. Το πρώτο ήταν το «**προοδευτικό**» εκσυγχρονισμένο μοντέλο και το δεύτερο ήταν το «**πολιτισμικό**» μοντέλο, που υιοθετούσε τις σχεδιαστικές τάσεις του παρελθόντος<sup>237</sup>. Πιο συγκεκριμένα:

**Α. Προοδευτική πολεοδομία.** Το αρχικό προοδευτικό μοντέλο συνοψίζει την πίστη των Ουτοπιστών στην πρόοδο που θα δημιουργήσει η ιστορία, ώστε με τη χρήση του ορθού επιστημονικού λόγου σαν εργαλείο, θα επιτρέψει τον παγκόσμιο οικονομικό και τεχνολογικό μετασχηματισμό. Εκφράζει την πίστη σε ένα συγκεκριμένο μοντέλο χωρικού σχεδιασμού, του οποίου η εγκατάσταση θα οδηγούσε στην εξάλειψη της αταξίας των σύγχρονων πόλεων και θα αποτελούσε την αφετηρία για νέες ιστορικές προοπτικές. Ο προοδευτικός χώρος χαρακτηρίζεται από τα εξής:

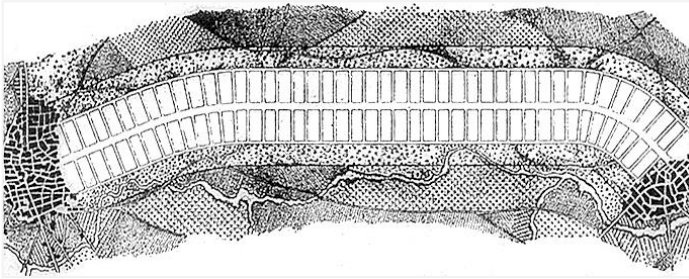
- α)** Ταξινόμηση: οι λειτουργίες (κατοικία, απασχόληση κ.λπ.) παρατάσσονται χωρίς να αναμειγνύονται.
- β)** Τυποποίηση: ένα προβλεπόμενο αρχικό στοιχείο-πρότυπο, όπως το κτίριο, η οδική αρτηρία, η στοά, το ατελιέ εργασίας, αντιστοιχεί σε συγκεκριμένη λειτουργία ή υπολειτουργία.
- γ)** «Τεμαχισμός»: το σύνολο των λειτουργιών κατανέμεται συγκεντρωτικά σε μια μικροκοινότητα, με τέτοιο τρόπο ώστε να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις υγιεινής και ασφάλειας.
- δ)** Νέα σχέση μεταξύ κοινωνίας και φύσης, σε αντίθεση με την αστική παράδοση<sup>238</sup>.

Η έννοια της προόδου που τείνει να συνοψιστεί στη μηχανοκρατία εξαλείφει προοδευτικά τα κοινωνικά οφέλη της «αντικοινωνίας», καθώς οι τελικοί της στόχοι είναι η υγιεινή και η αποτελεσματικότητα. Στη συνέχεια, θα παρατεθούν δύο πολεοδομικά παραδείγματα που αντλούν τα χωρικά τους χαρακτηριστικά από την προοδευτική πολεοδομία, και χρησιμοποιούν τον ορθογωνικό κάνναβο σαν εργαλείο σχεδιασμού:

<sup>236</sup> Δημητριάδης, Ε., «ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ: Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί. Μικηνναϊκοί χρόνοι ως τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αι.», Εκδοτικός Οίκος Αδελφών Κυριακίδη Α.Ε., Θεσσαλονίκη 1995, σ. 340.

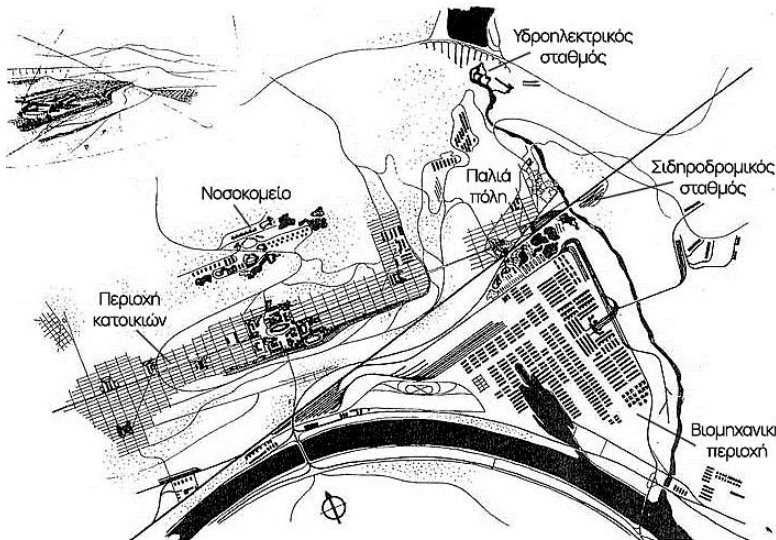
<sup>237</sup> Δημητριάδης, Ε., ό.π., σ. 338.

<sup>238</sup> Choay, F. Universalis, άρθρο στο λήμμα *Urbanisme (Théories et réalisations)* στην Encyclopaedia Universalis, τ. 23, εκδ. Edition Nouvelle, σ. 191.



Εικ. 91: Σχέδιο γενικής διάταξης της γραμμικής πόλης.

περίπου 50 μ. Η πόλη συνίσταται από τυποποιημένη περιοχή κατοικίας και από βιομηχανικά, εμπορικά και κτίρια πολιτιστικών χρήσεων. Ο κεντρικός άξονας ενοποιεί τις κινήσεις των διαφόρων δικτύων (π.χ. δίκτυα υποδομής, μεταφορικά μέσα), ενώ η εξοχή εκατέρωθεν του αστικού ιστού διατηρείται άθικτη<sup>239</sup>. Η εκτεταμένη χρήση του καννάβου, που διευκόλυνε στην αποτελεσματικότερη αξιοποίηση της αστικής γης, σε συνδυασμό με το ενισχυμένο δημόσιο σύστημα μεταφοράς που πρότεινε ο Soria y Mata, θεωρήθηκε ότι θα δημιουργούσαν τις κατάλληλες προϋποθέσεις που θα συνέβαλαν στην επικράτηση των καπιταλιστικών μορφών στην ανάπτυξη των πόλεων από το 19<sup>ο</sup> αιώνα και μετά<sup>240</sup>.



Εικ. 92: Σχέδιο γενικής διάταξης της βιομηχανικής πόλης.

πρόνοια, ενώ η διαφοροποίηση των ζωνών γίνεται αισθητή και από τις χωρικές τυπολογίες που χρησιμοποιούνται. Ο ορθογωνικός κάναβος, συγκεκριμένα, χρησιμοποιείται ως ένα βαθμό στη βιομηχανική περιοχή, αλλά είναι πολύ πιο εμφανής στην κατοικημένη περιοχή, η οποία αποτελείται από

- Η **γραμμική πόλη** (cité linéaire, Εικ. 91), που προτάθηκε για πρώτη φορά το 1882 από τον Ισπανό πολιτικό, φιλόσοφο και μηχανικό μεταφορών **Arturo Soria y Mata** (1844-1920) και αποτελεί την απαρχή της προοδευτικής πολεοδομίας. Η πόλη οργανώνεται γραμμικά κατά μήκος και από τις δύο πλευρές ενός επιμήκους άξονα κυκλοφορίας, πλάτους

- Ένα από τα πιο αντιπροσωπευτικά θεωρητικά έργα πάνω στην εκδοχή της πόλης, σύμφωνα με το μοντέρνο κίνημα, είναι η **βιομηχανική πόλη** (cité industrielle, Εικ. 92), η οποία προτάθηκε από τον **Tony Garnier** το 1904 και ολοκληρώθηκε το 1917. Για πρώτη φορά, εφαρμόστηκε στον πολεοδομικό σχεδιασμό με τόση αυστηρότητα η αρχή του zoning (διαχωρισμός των λειτουργιών σε ζώνες). Οι βιομηχανικές περιοχές διαχωρίζονται με ζώνες έντονου πρασίνου από την περιοχή κατοικίας, τη διοίκηση και την κοινωνική

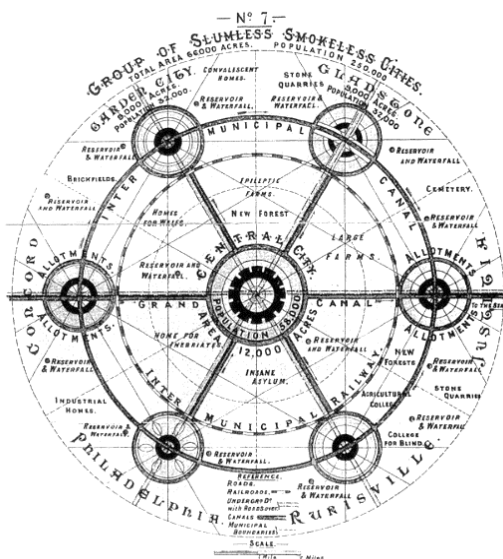
<sup>239</sup> Δημητριάδης, Ε., «ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ: Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί. Μικηνναϊκοί χρόνοι ως τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αι.», Εκδοτικός Οίκος Αδελφών Κυριακίδη Α.Ε., Θεσσαλονίκη 1995, σ. 343.

<sup>240</sup> Μαρμαράς, Εμμ., «Η Ευρωπαϊκή πόλη στη διαδρομή του χρόνου», εκδ. Πολυτεχνείου Κρήτης, Χανιά 2021.

ορθογώνιους κτιριακούς όγκους με κατεύθυνση Α-Δ. Ο Garnier στόχευε σε μια ενεργειακά αυτόνομη πόλη, και γι' αυτό το πολεοδομικό σχέδιο της πόλης περιλαμβάνει και έναν υδροηλεκτρικό σταθμό με φράγμα<sup>241</sup>. Γενικότερα, βλέπουμε για πρώτη φορά να συνδυάζονται σε ένα επιμελημένο σχέδιο η πολεοδομική και αρχιτεκτονική πολεοδομία. Αυτός ο τεχνικός και αισθητικός νεωτερισμός του Garnier άσκησε τεράστια επίδραση στους μεταπολεμικούς πολεοδόμους.

**Β. Πολιτισμική πολεοδομία.** Το πολιτισμικό μοντέλο σχεδιασμού δημιουργήθηκε μετά από το προοδευτικό, από Άγγλους σοσιαλιστές, ως αντίδραση στα κοινωνικά επακόλουθα της «προόδου» της Βιομηχανικής Επανάστασης. Η μηχανή κατείχε πλέον κυρίαρχο ρόλο, με αποτέλεσμα να μειωθεί η πνευματική καλλιέργεια. Ο πολιτισμικός χώρος χαρακτηρίζεται από τα εξής:

- α) Οργανική συνάφεια, που αντιτίθεται στην αφηρημένη και μηχανική τάξη της βιομηχανικής κοινωνίας.
- β) Διατήρηση της παλαιάς συνεχούς, συνεκτικής δομής του δομημένου χώρου.
- γ) Διατήρηση της πολιτιστικής αξίας του παρελθόντος μέσω της διάσωσης των μνημείων.



Εικ. 93: Διάγραμμα χωροθέτησης κηπουπόλεων γύρω από την κεντρική πόλη.

Garden City, το 1905, σε έκταση περίπου 16 τ. χλμ. Ουσιαστικά, ο Ε. Howard πρότεινε την αντιμετώπιση των αυξητικών πολεοδομικών τάσεων, δημιουργώντας «πόλεις – δορυφόρους». Η ιδιοκτησία της κηπούπολης θα άνηκε στο σύνολο της κοινότητας<sup>243</sup>.

Παρ' όλο που στην πολιτισμική πολεοδομία δεν εντοπίζονται εφαρμογές του ορθογωνικού καννάβου στον πολεοδομικό σχεδιασμό, αξίζει να γίνει μια αναφορά σε αυτήν, καθώς είχε πολύ μεγάλη επιρροή στις αγγλοσαξονικές χώρες κατά το πρώτο μισό του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Η σχηματική εικόνα της **Κηπούπολης** (Garden City) του **Ebenezer Howard** εισήχθη το 1900, στο έργο «Garden Cities of Tomorrow» (Εικ. 93). Το μοντέλο της πόλης δεν είναι καθαρά πολιτισμικό: οι κηπουπόλεις προορίζονταν να είναι σχεδιασμένες, αυτοτελείς κοινότητες, που περιβάλλονται από «πράσινες ζώνες», που περιέχουν περιοχές κατοικιών, βιομηχανίας και γεωργίας σε ορθές αναλογίες<sup>242</sup>. Συνήθως το κέντρο περιλαμβάνει πολιτιστικές χρήσεις, ενώ η πόλη παρουσιάζει μια συνεχή αστική υφή, αποκλείοντας την προτυποποίηση. Η πρώτη κηπούπολη που σχεδιάστηκε ήταν η Letchworth

<sup>241</sup> Μπελερή, Δ., «Βιομηχανικοί Οικισμοί του χθες και η εξέλιξή τους σήμερα», επιβλ. Δ. Διμέλλη, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2019, σ. 28-29.

<sup>242</sup> Συλλογικό έργο, «The New Town travel guides: Milton Keynes», επιμέλεια: International New Town Institute (INTI), Ρότερνταμ 2017, σ. 5.

<sup>243</sup> Μαρμαράς, Εμμ., «Σημειώσεις μαθήματος Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας», Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2011, σ. 47-48.



Από τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα και μετά, η πολιτισμική πολεοδομία απέκτησε παράδοση στην Αγγλία, όπου και το 1943 ενέπνευσε τον κανονιστικό σχεδιασμό του Λονδίνου. Επιπλέον, και οι τρεις γενιές «νέων πόλεων» που ανοικοδομήθηκαν μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο στο Ηνωμένο Βασίλειο (New Towns Act, 1946) εμφανίζουν ορισμένα κοινά χαρακτηριστικά με το μοντέλο του E. Howard, το οποίο μεταγενέστερα επεκτάθηκε και μετεξελιχθηκε σε μια ιδεολογία περιφερειακού σχεδιασμού<sup>244</sup>. Η τελευταία (και η μεγαλύτερη) από τις πόλεις στον οποίον τα σχέδια διαφαίνονται ορισμένες από τις θεωρίες του Howard – σε συνδυασμό όμως και με άλλες πολεοδομικές αρχές – ήταν η Μίλτον Κέινς, της οποίας ο επαναστατικός σχεδιασμός αποτέλεσε σημείο καμπής για τη σύγχρονη πολεοδομία.

## 8.2. Μίλτον Κέινς – Ιστορική αναδρομή

Ο όρος «**Νέα Πόλη**» στο Ηνωμένο Βασίλειο αναφέρεται στις πόλεις που χτίστηκαν σύμφωνα με την Πράξη για τις Νέες Πόλεις (New Towns Act) που εισήχθη το 1946. Οι πόλεις αυτές, όπως προαναφέρθηκε, επηρεάστηκαν σε μεγάλο βαθμό από το κίνημα των Κηπουρόπολεων του E. Howard (1900). Η έννοια αυτή υιοθετήθηκε στην Αγγλία μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, όταν δημιουργήθηκε επιτακτική ανάγκη να μετεγκατασταθούν οι πληθυσμοί των βομβαρδισμένων περιοχών κατοικίας, αλλά και λόγω μιας ξαφνικής, ταχείας αύξησης του πληθυσμού, που δημιούργησε μια ισχυρή πίεση στο στεγαστικό απόθεμα της χώρας. Η αρχική ιδέα της κηπούπολης άλλαξε: το κοινωνικό μοντέλο της Garden City μετατράπηκε σε ένα εθνικό μοντέλο σχεδιασμού, που θα μπορούσε να υποστηρίξει την ανάπτυξη του κράτους πρόνοιας<sup>245</sup>. Οι νέες πόλεις αναπτύχθηκαν σε τρεις φάσεις:

- Η **πρώτη** (1946 – 1950) και η **δεύτερη** (1961 – 1964) στόχευαν στην άμβλυνση της έλλειψης στέγασης μετά τον πόλεμο στις περιοχές γύρω από το Λονδίνο (α' φάση) και τα Δυτικά Μίντλαντς (β' φάση).
- Στη δεκαετία του 1960, η κυβέρνηση του Ην. Βασιλείου έκρινε ότι χρειαζόταν μια τρίτη γενιά νέων πόλεων στη ΝΑ Αγγλία, προκειμένου να βελτιωθεί η οικιστική συμφόρηση του Λονδίνου. Η **τρίτη** και **τελευταία φάση** (1967 – 1970) επέτρεψε μια πρόσθετη αστική ανάπτυξη, κυρίως στις περιοχές βορειότερα του Λονδίνου, με μερικές ακόμα αστικές δομές μεταξύ Λίβερπουλ και Μάντσεστερ<sup>246</sup>.

Το 1964, μια μελέτη του Υπουργείου Στέγασης και Τοπικής Αυτοδιοίκησης πρότεινε μια «νέα πόλη», προσδιορίζοντας το βόρειο Μπάκινγχαμσαϊρ ως πιθανή και κατάλληλη τοποθεσία για την ίδρυσή της. Μια περαιτέρω μελέτη του Υπουργείου το 1965 υπέδειξε ότι η νέα πόλη θα περιλάμβανε τις ήδη υφιστάμενες πόλεις Μπλέτσεϊ, Στόνυ Στράτφορντ και Γούλβετον. Η καθορισμένη έκταση για την ανάπτυξη της πόλης ήταν περίπου 89 τ. χλμ., ενώ – εκτός των 3 προαναφερθεισών πόλεων – αποτελούνταν κυρίως από

<sup>244</sup> Δημητριάδης, Ε., «ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ: Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί. Μικηναϊκοί χρόνοι ως τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αι.», Εκδοτικός Οίκος Αδελφών Κυριακίδη Α.Ε., Θεσσαλονίκη 1995, σ. 347-348.

<sup>245</sup> Rijnaard, S. (επιμ.), «The New Town travel guides: Milton Keynes», εκδ. International New Town Institute (INTI), Ρότερνταμ 2017, σ. 5.

<sup>246</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/New\\_towns\\_in\\_the\\_United\\_Kingdom](https://en.wikipedia.org/wiki/New_towns_in_the_United_Kingdom)



Εικ. 94: Η θέση της Μίλτον Κέινς στην Αγγλία.

αγροτικές εκτάσεις, περιλαμβάνοντας όμως και 13 μεσαιωνικά χωριά και οικισμούς, τα οποία διατηρούνται ως ένα βαθμό μέχρι και σήμερα. Το όνομα της πόλης, **Μίλτον Κέινς (Milton Keynes)** (Εικ. 94), αποκαλύφθηκε επίσης τότε (ελήφθη από ένα ομώνυμο, υφιστάμενο μεσαιωνικό χωριό της τοποθεσίας)<sup>247</sup>.

Την περίοδο που ελήφθη η απόφαση για την ίδρυση της Μίλτον Κέινς, ο πληθυσμός της καθορισμένης περιοχής όπου θα αναπτυσσόταν η πόλη ήταν περίπου 40.000 κάτοικοι, εκ των οποίων οι περισσότεροι ζούσαν στην πόλη Μπλέτσεϊ. Η νέα πόλη επρόκειτο να είναι η μεγαλύτερη από όσες είχαν σχεδιαστεί ως εκείνη τη στιγμή, με στόχο να αποκτήσει πληθυσμό 250.000 κατοίκους και να γίνει σημαντικό περιφερειακό κέντρο<sup>248</sup>. Η επίσημη ανακοίνωση για τη δημιουργία της Μίλτον Κέινς, η οποία ήταν η τελευταία που σχεδιάστηκε στα πλαίσια της γ' φάσης των «νέων πόλεων», πραγματοποιήθηκε στις 23 Ιανουαρίου

1967. Αμέσως μετά την ανακοίνωση, ιδρύθηκε η **Milton Keynes Development Corporation (MKDC)**, προκειμένου να επιβλέπει την ανάπτυξη «νέας πόλης», η οποία θα αποτελούσε τη σύγχρονη ερμηνεία των αρχών του Garden City Movement. Επιλέχθηκαν οι σύμβουλοι σχεδιασμού της πόλης, συμπεριλαμβανομένων των αρχιτεκτόνων R. Llewellyn – Davies και W. Bor, ενώ ο καθηγητής Derek Walter ορίστηκε επικεφαλής αρχιτέκτονας και πολεοδόμος της επιχείρησης σχεδιασμού<sup>249</sup>.

Το Σχέδιο Γενικής Διάταξης (masterplan) της πόλης οριστικοποιήθηκε το 1970 και ήταν επικεντρωμένο στην παροχή βασικών υπηρεσιών και υποδομών για τη νέα πόλη. Ο πρώτος στόχος της Μίλτον Κέινς ήταν να προσφέρει κατοίκηση και θέσεις εργασίας σε 70.000 νέους κατοίκους έως το 1981. Βέβαια, μέχρι το έτος 2000, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, ο πληθυσμός-στόχος της πόλης ήταν 250.000 άτομα. Το 1968, η MKDC άρχισε να επενδύει στους ήδη υφιστάμενους, αλλά και σε νέους χώρους πρασίνου, προκειμένου να προσελκύσει τους νέους κατοίκους της πόλης. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα αρχικά σχέδια της MKDC στόχευαν σε μια «forest city», με αποτέλεσμα να φυτευτούν εκατομμύρια δέντρα και να αναπτυχθούν μεγάλες εκτάσεις πρασίνου μέσα στα επόμενα χρόνια. Η Μίλτον Κέινς παρουσιαζόταν ως μια σύγχρονη,

<sup>247</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/History\\_of\\_Milton\\_Keynes](https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_Milton_Keynes)

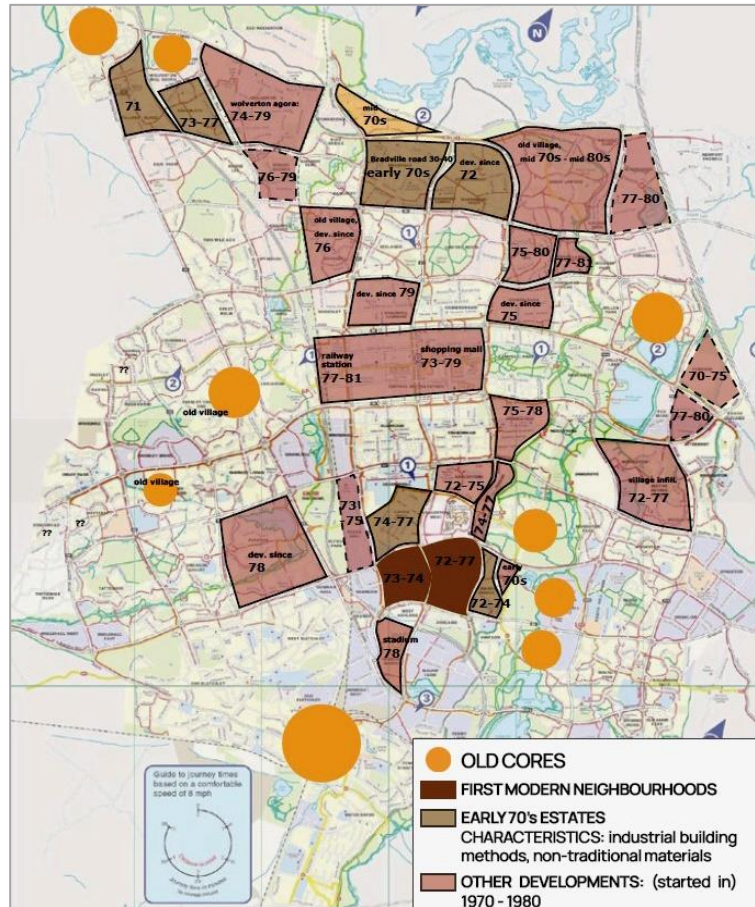
<sup>248</sup> Με αυτόν τον πληθυσμό-στόχο, η Μίλτον Κέινς προοριζόταν να αναγνωριστεί από το κράτος ως πόλη. Όλα τα μεταγενέστερα έγγραφα του πολεοδομικού σχεδιασμού, όταν αναφέρονται στη Μίλτον Κέινς, χρησιμοποιούν τον όρο «πόλη» (city) ή «νέα πόλη» (new city), παρ' όλο που ακόμα και μέχρι σήμερα δεν της έχει απονεμηθεί επίσημα ο τίτλος της πόλης.

<sup>249</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/Milton\\_Keynes\\_Development\\_Corporation](https://en.wikipedia.org/wiki/Milton_Keynes_Development_Corporation)

εναλλακτική λύση στέγασης, συγκριτικά με τα υπερπλήρη συγκροτήματα κατοικιών στις παλιές βιομηχανικές πόλεις, ιδιαίτερα στο Λονδίνο. Το 1971, ξεκίνησαν να αναπτύσσονται οι πρώτες συνοικίες της Μίλτον Κέινς, ενώ στα τέλη της δεκαετίας του 1970 η πόλη είχε ήδη αποκτήσει το μεγαλύτερο μέρος των βασικών κοινωνικών υποδομών της, καθώς και των λειτουργιών αναψυχής. Στο διάγραμμα της Εικ. 95, φαίνεται η σταδιακή ανάπτυξη των συνοικιών της Μίλτον Κέινς, από την ίδρυσή της μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1980<sup>250</sup>.

Τις δεκαετίες που ακολούθησαν, η Μίλτον Κέινς γνώρισε μεγάλη ανάπτυξη, τόσο σε τοπικό όσο και σε εθνικό επίπεδο. Το 1979, εγκαινιάστηκε το εμπορικό κέντρο στην κεντρική περιοχή της πόλης, το οποίο την καθιστά σημείο αναφοράς στην ευρύτερη περιοχή, ενώ το 1982 εγκαινιάστηκε ο σιδηροδρομικός σταθμός της πόλης. Το 2004, ανακοινώθηκε από την κυβέρνηση το

«Σχέδιο Επέκτασης της Μίλτον Κέινς», που μεταξύ άλλων πρότεινε να διπλασιαστεί ο πληθυσμός της Μίλτον Κέινς τα επόμενα 20 χρόνια. Επιπλέον, η πρόταση προέβλεπε αστική εξάπλωση εκτός των σημερινών συνόρων, με τη μορφή αστικών ενοτήτων μεγάλης κλίμακας, μικτής χρήσης και μεγαλύτερης πυκνότητας, καθώς και η ισχυροποίηση του κέντρου της πόλης<sup>251</sup>. Ο πληθυσμός της πόλης, ο οποίος αποτελείται κυρίως από άτομα της μεσαίας τάξης, αντιστάθηκε έντονα στη νέα πρόταση ανάπτυξης της Μίλτον Κέινς, καθώς θεωρούσαν ότι το μέγεθός της είναι ήδη ικανό στην παρούσα φάση. Αξίζει να σημειωθεί ότι εν τέλει, η Μίλτον Κέινς δεν επεκτάθηκε σχεδόν καθόλου σε χωρικό επίπεδο, ενώ ο πληθυσμός της αυξήθηκε. Γενικότερα, η πόλη τα τελευταία χρόνια εξελίσσεται συνεχώς, αλλά οι εσωτερικές αναταραχές και οι εξωτερικές πιέσεις διαδραματίζουν ένα ουσιαστικό ρόλο στην κοινωνική δυναμική της πόλης.

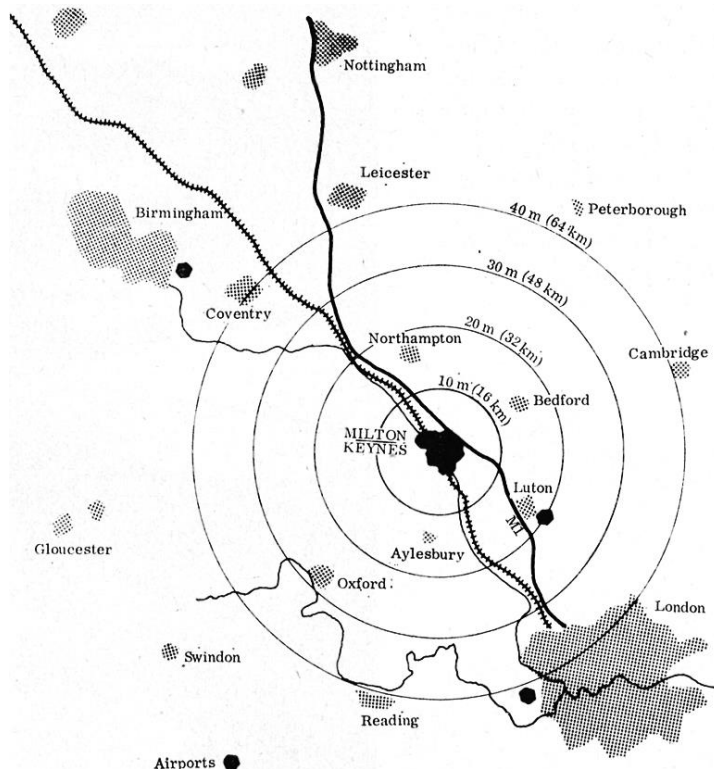


Εικ. 95: Διάγραμμα των πρώτων συνοικιών της Μίλτον Κέινς και των χρονολογιών ανάπτυξής τους.

<sup>250</sup> Rijnaard, S. (επιμ.), «The New Town travel guides: Milton Keynes», εκδ. International New Town Institute (INTI), Ρότερνταμ 2017, σ. 8-12.

<sup>251</sup> <https://www.theguardian.com/uk/2004/jan/06/regeneration.immigrationpolicy>

### 8.3. Σχέση με την ευρύτερη περιοχή



Εικ. 96: Σχέση της Μίλτον Κέινς με την ευρύτερη περιοχή.

περίπου απόσταση από το Λονδίνο, το Μπέρμινγχαμ, το Λέστερ, την Οξφόρδη και το Κέιμπριτζ (περίπου 65 - 70 χλμ.) (Εικ. 96)<sup>252</sup>. Η Μίλτον Κέινς είναι η μεγαλύτερη πόλη στην κομητεία του Μπάκινγχαμσαϊρ, με πληθυσμό 229.941 κατοίκους (2011) και συνολική έκταση 89 τ. χλμ., ενώ η μέση πληθυσμιακή της πυκνότητα είναι 2.584 κάτοικοι/τ. χλμ. Χτισμένη με γνώμονα τη μελλοντική ανάπτυξη, η Μίλτον Κέινς είναι συνδεδεμένη πολύ ικανοποιητικά με τα εθνικά δίκτυα μεταφορών στρατηγικής σημασίας (σύνδεση με εθνικές οδούς, σιδηροδρομικό δίκτυο). Σε διεθνές επίπεδο, η Μίλτον Κέινς εξυπηρετείται από το αεροδρόμιο Luton, που απέχει από αυτήν 32 χλμ.<sup>253</sup>.

Πέρα από την εκτόνωση της οικιστικής συγκέντρωσης στις υφιστάμενες αστικές περιοχές, η ανάπτυξη των Νέων Πόλεων προοριζόταν επίσης να ενισχύσει τις οικονομικές δραστηριότητες εκτός της μητροπολιτικής περιοχής του Λονδίνου. Στόχευαν στην ενσωμάτωση του αγροτικού περιβάλλοντός τους στον πολεοδομικό τους σχεδιασμό, παρέχοντας κατάλληλες συνθήκες ζωής και εργασίας για τους κατοίκους. Πράγματι, η

Οι Νέες Πόλεις συνετέλεσαν στη δημιουργία μιας εντελώς νέας αστικής διάρθρωσης στη Μ. Βρετανία. Ορισμένες ιδρύθηκαν προκειμένου να διευκολύνουν τη μεγάλης κλίμακας επέκταση που συνέβαινε σε ήδη μεγάλες αστικές περιοχές. Η διαδικασία ανάπτυξής τους απαιτούσε μια αρκετά λεπτή διαχείριση, δίνοντας μεγάλη προσοχή στις ήδη υφιστάμενες κοινότητες της ευρύτερης περιοχής και στη σχέση που θα ανέπτυσαν με αυτές.

Η Μίλτον Κέινς, συγκεκριμένα, σχεδιάστηκε στη νοτιοανατολική Αγγλία, με την προοπτική να αποτελέσει έναν περιφερειακό κόμβο μεταξύ Μπέρμινγχαμ και Λονδίνου, δύο πολύ σημαντικών αστικών κέντρων της ΝΑ Αγγλίας. Η τοποθεσία που επρόκειτο να αναπτυχθεί η πόλη επιλέχθηκε και για το γεγονός ότι βρισκόταν σε ίση

<sup>252</sup> Rijnaard, S. (επιμ.), «The New Town travel guides: Milton Keynes», εκδ. International New Town Institute (INTI), Ρότερνταμ 2017, σ. 16.

<sup>253</sup> <https://www.milton-keynes.gov.uk/>



Μίλτον Κέινς αποτελεί σημαντικό οικονομικό πόλο της Αγγλίας, αν αναλογιστεί κανείς ότι το 2017 κατετάγη 3<sup>ο</sup> σε σειρά ως προς τη συνεισφορά στην εθνική οικονομία. Επιπλέον, κατατάσσεται στην 6<sup>η</sup> θέση (από 63) στις πόλεις του Ην. Βασιλείου όσον αφορά στις επιχειρήσεις start-up. Όσον αφορά στην απασχόληση, το 75% του πληθυσμού είναι οικονομικά ενεργό. Από το ποσοστό αυτό, το 90% εργάζεται σε βιομηχανίες (κυρίως χονδρικό-λιανικό εμπόριο) και το 9% στη μεταποίηση<sup>254</sup>.

## 8.4. Χωρική οργάνωση

Η ΜΚDC ξεκίνησε τις διαδικασίες σχεδιασμού της Μίλτον Κέινς, προσδιορίζοντας τους **στόχους** που θα έπρεπε να καθοδηγήσουν την ανάπτυξη της νέας πόλης. Οι πολιορκητές της νέας πόλης της Μίλτον Κέινς ανέπτυξαν ένα masterplan όσον αφορά τη χωρική οργάνωσή της - το οποίο σε καμία περίπτωση δε σχεδιάστηκε βήμα προς βήμα - και που εστίαζε στην παροχή βασικών υπηρεσιών και υποδομών στους πολίτες, καθοδηγούμενο όμως από τις **έξι παρακάτω αρχές**:

- α) Ευκαιρίες** για όλους και **ελευθερία** επιλογών.
- β) Εύκολη μετακίνηση** και **πρόσβαση**, αναβαθμισμένο δίκτυο επικοινωνιών.
- γ) Ισορροπία** και ποικιλία.
- δ) Δημιουργία** μιας **ελκυστικής** πόλης.
- ε) Ευαισθητοποίηση** και συμμετοχή των πολιτών στα κοινά.
- στ) Αποτελεσματική** και **βιώσιμη χρήση** των **πόρων**<sup>255</sup>.

Η ομάδα σχεδιασμού της Μίλτον Κέινς επιχείρησε τον αντικατοπτρισμό των παραπάνω αρχών, καθώς και την ικανοποίηση των αναγκών που όριζαν, μέσω του ιδιαίτερου χωρικού σχεδιασμού της πόλης. Οι σχεδιαστές της είχαν ως στόχο την ενσωμάτωση της κοινωνιολογικής έρευνας όσον αφορά στις ανάγκες των κατοίκων στην πρακτική του πολιορκητικού σχεδιασμού, μέσω ενός ευέλικτου, χαμηλής πυκνότητας σχεδιασμού, που θα διευκόλυνε τους πολίτες και θα ήταν πολύ πιο εύκολο να προσαρμοστεί και να μεταβληθεί ομαλά με την πάροδο του χρόνου<sup>256</sup>. Για αυτούς τους λόγους, η **χωρική οργάνωση** της Μίλτον Κέινς διαμορφώθηκε ως εξής:

- Ένα από τα κύρια μελήματα των πολιορκητών της Μίλτον Κέινς ήταν, ταυτόχρονα με την ικανοποίηση των αναγκών των κατοίκων της πόλης μέσω του σχεδιασμού της, ο **σεβασμός** στις ήδη **υφιστάμενες κοινότητες** (Εικ. 97) που βρίσκονταν μέσα στην περιοχή όπου θα αναπτυσσόταν η πόλη. Υποστήριξαν ότι το σχέδιο πόλης *«θα εντάξει τα υφιστάμενα χωριά στην αστική ανάπτυξη, χωρίς να τα εξαφανίσει»*<sup>257</sup>. Όλη

<sup>254</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/Milton\\_Keynes#Economy,\\_finances\\_and\\_business](https://en.wikipedia.org/wiki/Milton_Keynes#Economy,_finances_and_business)

<sup>255</sup> Rijnaard, S. (επιμ.), «The New Town travel guides: Milton Keynes», εκδ. International New Town Institute (INTI), Ρότερνταμ 2017, σ. 22.

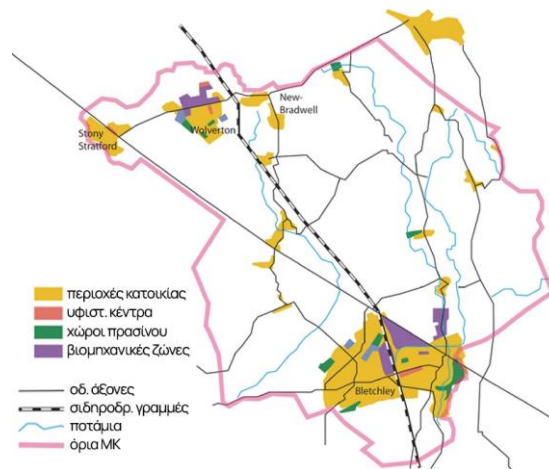
<sup>256</sup> Clapson, M., «Anglo-American Crossroads: Urban Planning and Research in Britain, 1940–2010», εκδ. Bloomsbury, Λονδίνο 2012, σ. 44.

<sup>257</sup> Piko, L. A., «Mirroring England? Milton Keynes, decline and the English landscape», διδακτορική εργασία, School of Historical and Philosophical Studies, Faculty of Arts, The University of Melbourne, Μελβούρνη 2017, σ. 80.

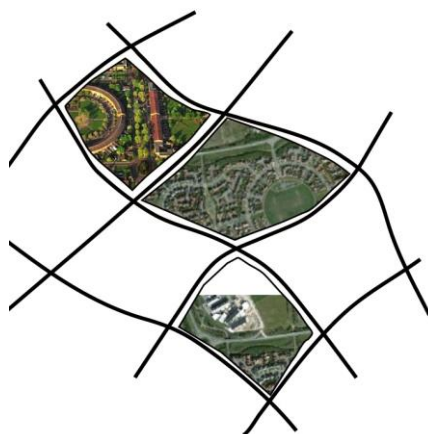
η αστική ανάπτυξη στο χώρο που δημιουργήθηκε η Μίλτον Κέινς θα αντιμετωπιζόταν με τέτοιο τρόπο, έτσι ώστε να διατηρηθεί η αρχική της ταυτότητα. Οι οικισμοί αυτοί αποτελούν ιδανικές ζώνες μετάβασης από το σχεδιασμένο, αστικό τοπίο στην ύπαιθρο, ενώ αποτελούνται κυρίως από περιοχές κατοικίας και βιομηχανικές ζώνες (Εικ. 98).



Εικ. 97: Διάγραμμα των υφιστάμενων κοινοτήτων εντός της ΜΚ.



Εικ. 98: Χρήσεις γης των υφιστάμενων κοινοτήτων της ΜΚ.



Εικ. 99: Διαφορετικές αστικές διαρθρώσεις στα «τετράγωνα» της ΜΚ.

- Προκειμένου να επιτευχθεί ο παραπάνω στόχος, επιλέχθηκε για τη χωρική διάρθρωση της πόλης ένα **σύστημα καννάβου μεγάλης κλίμακας (super grid)**, που αποτελείται από «τετράγωνα» συνολικής έκτασης περίπου 1 τ. χλμ., τα οποία σχηματίζονται από κύριους οδικούς άξονες που δημιουργούν ένα πλέγμα (Εικ. 99). Το σύστημα αυτό δεν είναι ορθοκανονικής μορφής, αλλά αποτελείται από κυματοειδείς καμπύλες, και ερμηνεύεται ως μια **εξέλιξη του ορθογωνικού καννάβου**. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι αρχικές προτάσεις σχεδιασμού της Μίλτον Κέινς όριζαν ότι η πόλη θα σχεδιαστεί σε αυστηρό ορθοκανονικό κάναβο, εμπνευσμένο από το σύστημα οργάνωσης των αμερικανικών πόλεων (ιδιαίτερα, του Λος Άντζελες)<sup>258</sup>. Εν τέλει, αποφασίστηκε ότι η ιδέα του πλέγματος θα έπρεπε να εφαρμοστεί, αλλά σε μια πιο «ρευστή» μορφή, η οποία θα ακολουθεί το ανάγλυφο της γης<sup>259</sup>.

- Όσον αφορά στη χωρική οργάνωση των **επιμέρους «τετραγώνων»**, είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι αποτελούν μικρές, ημιαυτόνομες κοινότητες, που παρατάσσονται η μία δίπλα στην άλλη και συντελούν ένα ασυνεχή χώρο. Δημιουργείται, με αυτόν τον τρόπο, ένα μοναδικό σύνολο από 100 εντελώς διαφορετικές

<sup>258</sup> Piko, L. A., «Mirroring England? Milton Keynes, decline and the English landscape», διδακτορική εργασία, School of Historical and Philosophical Studies, Faculty of Arts, The University of Melbourne, Μελβούρνη 2017, σ. 82.

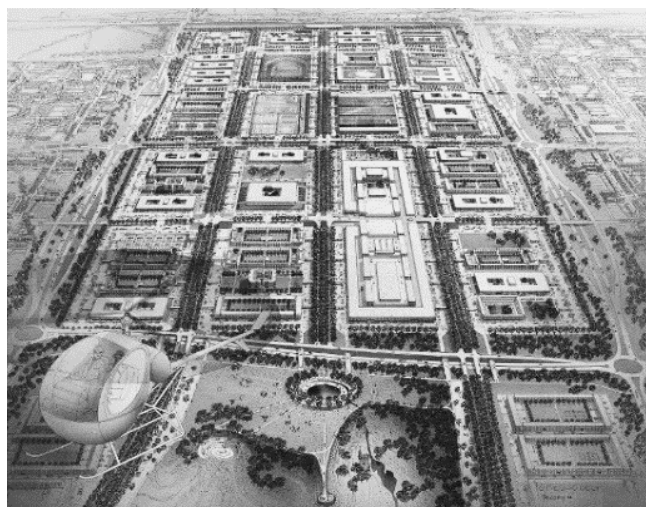
<sup>259</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/Milton\\_Keynes#Grid\\_roads\\_and\\_grid\\_squares](https://en.wikipedia.org/wiki/Milton_Keynes#Grid_roads_and_grid_squares)

γειτονιές. Τα «τετράγωνα» του καννάβου της Μίλτον Κέινς αποτελούν το **δομικό στοιχείο** της χωρικής της οργάνωσης και παρουσιάζουν ποικίλες μορφές αστικής ανάπτυξης, που κυμαίνονται από βιομηχανικές περιοχές σε αρχέγονους αγροτικούς σχηματισμούς και σύγχρονες αστικές και προαστιακές αναπτύξεις (Εικ. 100). Η πλειοψηφία των «τετραγώνων» διαθέτει ένα τοπικό κέντρο, ενσωματωμένο στο εσωτερικό της κοινότητας. Αξίζει, επίσης, να σημειωθεί ότι κάθε ένας από τους ιστορικούς οικισμούς που εκτείνονταν στην περιοχή συνιστά το κέντρο του δικού του «τετραγώνου»<sup>260</sup>.



Εικ. 100: Παραδείγματα αστικών οργάνωσεων των «τετραγώνων» του πλέγματος της Μίλτον Κέινς (2017).

- Το **κέντρο της πόλης**, το οποίο ονομάζεται **Central Milton Keynes (CMK)**, παρουσιάζει μια πολύ πιο στιβαρή και σφικτή χωρική οργάνωση από όλες τις άλλες κοινότητες της πόλης. Είναι σχεδιασμένο σε **αυστηρό ορθογωνικό κάναβο** και αποτελεί μια εξαίρεση στη γενική αρχή των διάσπαρτων χρήσεων γης, που παρατηρείται στην υπόλοιπη πόλη. Βρίσκεται κοντά στο γεωγραφικό κέντρο της πόλης και αποτελεί τον κοινωνικό, εμπορικό και πολιτιστικό **πυρήνα** της – γεγονός που δικαιολογεί και την επιλογή του συγκεκριμένου πολεοδομικού συστήματος. Η περιοχή του CMK σχεδιάστηκε με αυτόν τον τρόπο (Εικ. 101), προκειμένου να συνδυάζει διάφορες χρήσεις γης (εμπόριο, αναψυχή, χώρους γραφείων, αλλά και κατοίκηση υψηλότερης πυκνότητας σε σχέση με τις λοιπές περιοχές της Μίλτον Κέινς κλπ.)<sup>261</sup>. Οργανώνεται από οριζόντιους και κάθετους δευτερεύοντες οδικούς άξονες, που σχηματίζουν ένα «πλέγμα μέσα στο πλέγμα», και περιβάλλεται από μια ζώνη πρασίνου.



Εικ. 101: Σχεδιαστική αναπαράσταση του CMK, σύμφωνα με τον Helmut Jacoby (1974).

<sup>260</sup> Bendixson, T., Platt, J., «Milton Keynes: Image and reality», εκδ. Granta Editions, Κέμπριτζ 1992, σ. 175-178.

<sup>261</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/Central\\_Milton\\_Keynes](https://en.wikipedia.org/wiki/Central_Milton_Keynes)



• Το τελευταίο συνθετικό στοιχείο της χωρικής οργάνωσης της Μίλτον Κέινς αποτελούν οι **πράσινοι χώροι**, οι οποίοι συμβάλλουν σημαντικά στην κατευθυντήρια αρχή της ελκυστικής πόλης που αναφέρθηκε παραπάνω. Η Μίλτον Κέινς διαθέτει περισσότερα από 20 τ. χλμ. χώρων πρασίνου και πάρκων, τα οποία οργανώνονται σε τρεις κλίμακες: **α)** τα γραμμικά πάρκα, **β)** τα συνοικιακά πάρκα και **γ)** οι τοπικοί ανοιχτοί χώροι. Οι διαφορετικές κλίμακες καλύπτουν τις διαφορετικές ανάγκες και απαιτήσεις των κατοίκων της Μίλτον Κέινς. Αξίζει να σημειωθεί ότι η διαμόρφωση του δικτύου πρασίνου της πόλης είχε καθοριστική συμβολή στην τελική μορφή της ανάπτυξης της πόλης. Μετά από εκτεταμένη έρευνα πεδίου, κρίθηκε από τους αρχιτέκτονες τοπίου της πόλης ότι τα πάρκα θα πρέπει να ακολουθούν μια πιο αβίαστη μορφή. Το γεγονός αυτό συνετέλεσε στην απόρριψη του ορθοκανονικού πλέγματος και στην υιοθέτηση της πιο ελεύθερης μορφής του, η οποία εξυπηρετούσε το συνολικό σχεδιασμό της πόλης, κάνοντάς τον πολύ πιο ευέλικτο και την συνύπαρξη αστικού ιστού - πρασίνου πιο αρμονική (Εικ. 102)<sup>262</sup>.



Εικ. 102: Οι κύριοι χώροι πρασίνου της Μίλτον Κέινς σε σχέση με το πλέγμα καννάβου.

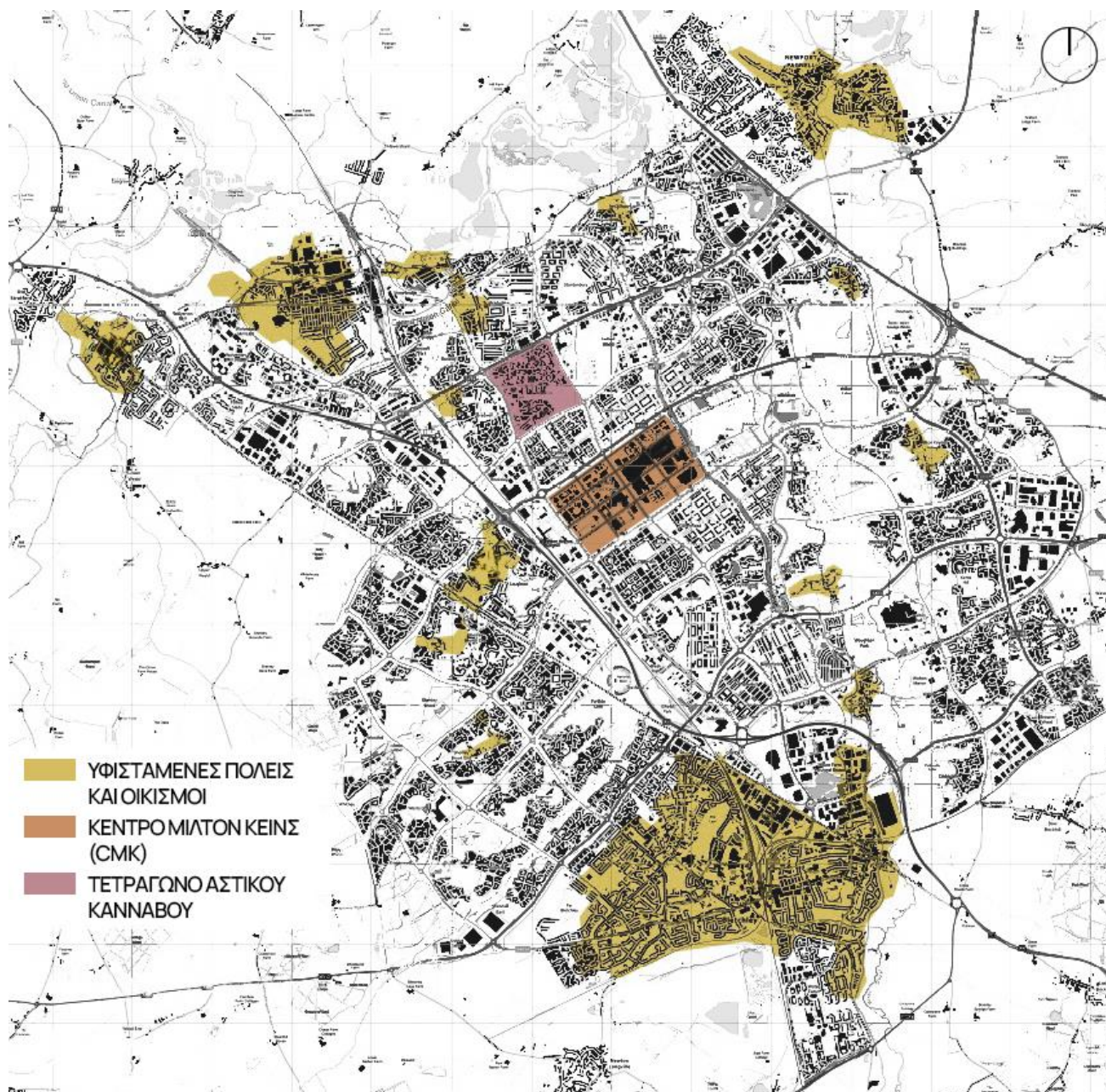
Συμπερασματικά, θα μπορούσε να ειπωθεί ότι η Μίλτον Κέινς αποτελεί μια πολυσύνθετη αστική δομή, στην οποία παρατηρούνται **δύο διαφορετικές μορφές καννάβου**:

- Η **πρώτη** μορφή είναι αυτή που χρησιμοποιήθηκε για το σχεδιασμό ολόκληρης της πόλης, δηλαδή το **σύστημα καννάβου μεγάλης κλίμακας (super grid)**, που αποτελεί μια πιο ελεύθερη απόδοση του ορθογωνικού καννάβου και παρουσιάζει μεγαλύτερη ευελιξία και ροϊκότητα.
- Η **δεύτερη** μορφή χρησιμοποιείται στο **κέντρο** της Μίλτον Κέινς (Central Milton Keynes), το οποίο είναι το μοναδικό σημείο της πόλης στο οποίο γίνεται χρήση του **αυστηρού ορθογωνικού καννάβου**. Τούτο γιατί, εκεί συγκεντρώνονται όλες οι σημαντικές λειτουργίες της, γεγονός που απαιτεί μια πιο καθαρή και εύκολα διαχειρίσιμη χωρική οργάνωση, όπως είναι το ιπποδάμειο σύστημα.

Οι δύο αυτές μορφές σχεδιασμού αλληλεπιδρούν με τα υπόλοιπα συνθετικά στοιχεία της χωρικής οργάνωσης της Μίλτον Κέινς, δημιουργώντας ένα πολυπόικλο και πρωτοφανές αστικό τοπίο (Εικ. 103), το οποίο στοχεύει στο να εξασφαλίσει την ικανοποίηση των αναγκών όλων των κατοίκων του.

<sup>262</sup> Rijnaard, S. (επιμ.), «The New Town travel guides: Milton Keynes», εκδ. International New Town Institute (INTI), Ρότερνταμ 2017, σ. 28-29.



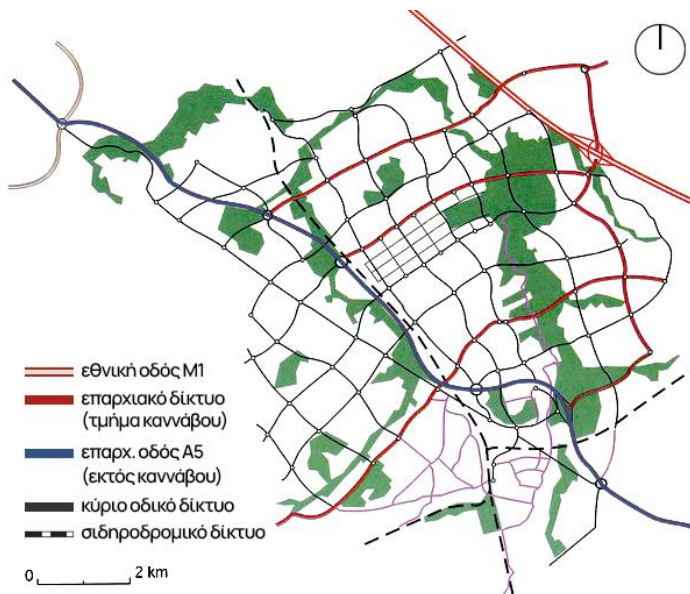


Εικ. 103: Τα συνθετικά στοιχεία της χωρικής οργάνωσης της Μίλτον Κέινς.

## 8.5. Οδικό δίκτυο

Με την ταχεία ανάπτυξη των επικοινωνιών και των μεταφορών που παρατηρήθηκε κατά τις δεκαετίες του 1960 και 1970, η ιδέα της πόλης ως ένα ομόκεντρο αστικό σύμπλεγμα θεωρούνταν πλέον παρωχημένη. Οι πόλεις που αφενός θα διευκόλυναν τη μετακίνηση των κατοίκων, και αφετέρου θα παρουσίαζαν ένα αρκετά ευέλικτο σχεδιασμό, ώστε να μπορούν να προσαρμοστούν σε μια μελλοντική ανάπτυξη, θα ήταν οι «**πόλεις του μέλλοντος**». Το οδικό δίκτυο - με προτεραιότητα στις μετακινήσεις με αυτοκίνητο - επιλέχθηκε ως η βάση για την προσαρμοστικότητα αυτή, μια που το **αυτοκίνητο** θεωρούνταν το μέσο μεταφοράς του μέλλοντος. Η ακτινωτή μορφή της Κηπούπολης του Ε. Howard θα οδηγούσε σε μεγάλη κυκλοφοριακή συμφόρηση, ιδιαίτερα στο κέντρο της πόλης. Για το λόγο αυτό, αντί για το ακτινωτό πλέγμα που εφαρμόστηκε στα σχέδια των Κηπουπόλεων, αλλά και σε προγενέστερες «νέες πόλεις», στο σχεδιασμό της Μίλτον Κέινς επιλέχθηκε η **ελεύθερη μορφή του ορθογωνικού συστήματος καννάβου** - σε μια προσπάθεια επανεξέτασης των ιδανικών του Howard<sup>263</sup>. Εφαρμόστηκε το σύστημα της **ιεράρχησης δρόμων**: οι οδικές αρτηρίες διέρχονται ανάμεσα από τις περιοχές και όχι μέσα από αυτές. Το δίκτυο κίνησης της πόλης συντίθεται από τα εξής στοιχεία (Εικ. 104):

- Το **κύριο οδικό δίκτυο** της πόλης αποτελείται από 11 οδικούς άξονες με κατεύθυνση Β-Ν και 10 οδικούς άξονες με κατεύθυνση Α-Δ. Οι δρόμοι κατεύθυνσης Α-Δ ονομάστηκαν H-Roads (H=horizontal) και αριθμούνται από τα δυτικά προς τα ανατολικά, ενώ οι δρόμοι κατεύθυνσης Β-Ν ονομάστηκαν V-Roads (V=vertical) και αριθμούνται από τα βόρεια. Ορισμένοι από τους κύριους οδικούς άξονες είναι **διπλής κατεύθυνσης**, ενώ οι υπόλοιποι είναι **μονόδρομοι**<sup>264</sup>. Κατά μήκος της μίας πλευράς κάθε μονοδρόμου του καννάβου, εκτείνεται μια ζώνη πρασίνου, προκειμένου να επιτραπεί πιθανή μεταγενέστερη μετατροπή σε δρόμο διπλής κατεύθυνσης. Για να απομονωθεί ο θόρυβος και η ατμοσφαιρική ρύπανση, κατά μήκος και των δύο πλευρών κάθε δρόμου βρίσκονται πυκνές εκτάσεις πρασίνου, που απομονώνουν την κυκλοφορία από τις κατοικημένες περιοχές, ενώ σε μερικούς



Εικ. 104: Διάγραμμα του οδικού δικτύου της Μίλτον Κέινς.

<sup>263</sup> Rijnaard, S. (επιμ.), «The New Town travel guides: Milton Keynes», εκδ. International New Town Institute (INTI), Ρότερνταμ 2017, σ. 26.

<sup>264</sup> <https://en-academic.com/dic.nsf/enwiki/4970329>

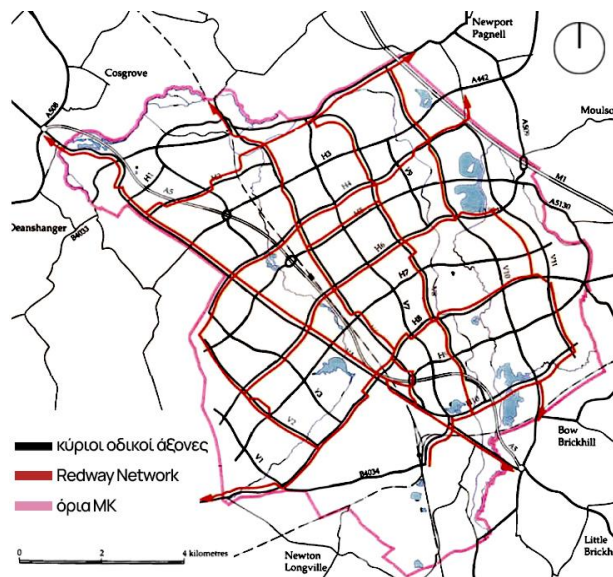


υπάρχουν και αναχώματα για ακόμα μεγαλύτερη ηχομόνωση<sup>265</sup>. Αξίζει να σημειωθεί ότι ορισμένα τμήματα του δικτύου είναι **επαρχιακές οδοί**, οι οποίες εντάσσονται στο πλέγμα του συστήματος καννάβου.

- Οι οδικές αρτηρίες του πλέγματος προορίζονταν να δέχονται μεγάλο όγκο κυκλοφοριακής κίνησης και να αναπτύσσονται σε αυτές μεγάλες ταχύτητες (έως και 110 χλμ./ώρα). Προκειμένου να διευκολυνθεί και να γίνει πιο αποτελεσματική η κυκλοφορία των οχημάτων, δημιουργήθηκαν **κυκλικοί κόμβοι (roundabouts)** (Εικ. 105) στις διασταυρώσεις των κύριων οδικών αξόνων<sup>266</sup>. Υπάρχουν 130 κόμβοι σήμερα στη Μίλτον Κέινς, οι οποίοι αντικατέστησαν τα φανάρια κυκλοφορίας στην πλειοψηφία των δρόμων. Επιπλέον, η χρήση τους βοηθάει στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης λόγω των αυτοκινήτων, καθώς μειώνεται ο αριθμός των φορών εκκίνησης και παύσης της λειτουργίας του κινητήρα των οχημάτων (start/stop driving)<sup>267</sup>.



Εικ. 105: Αεροφωτογραφία κόμβου της MK (2021).



Εικ. 106: Διάγραμμα του δικτύου Redway Network.

- Ένα ακόμα ιδιαίτερα σημαντικό στοιχείο του δικτύου κίνησης της Μίλτον Κέινς αποτελεί το **δίκτυο των ποδηλατοδρόμων και πεζοδρόμων**, το οποίο αποκαλείται «**Redway Network**» (Εικ. 106). Αποτελεί ένα ξεχωριστό δίκτυο και κατασκευάστηκε σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα (1970-1994), ενώ έχει συνολικό μήκος περίπου 270 χλμ. και είναι στρωμένο με κόκκινη άσφαλτο<sup>268</sup>. Οι Redways διασχίζουν τα «τετράγωνα» του πλέγματος της Μίλτον Κέινς, ενώ συχνά εκτείνονται παράλληλα με το κύριο οδικό δίκτυο. Σχεδιάστηκε για να διαχωρίσει την κυκλοφορία πεζών και ποδηλάτων (μικρής ταχύτητας) από την κυκλοφορία μεγάλων ταχυτήτων των οχημάτων. Στα σημεία που τέμνει το κύριο οδικό δίκτυο, υπάρχουν υπόγειες διαβάσεις ή γέφυρες, για την κίνηση των πεζών<sup>269</sup>.

<sup>265</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/Milton\\_Keynes#Grid\\_roads\\_and\\_grid\\_squares](https://en.wikipedia.org/wiki/Milton_Keynes#Grid_roads_and_grid_squares)

<sup>266</sup> <https://artsandculture.google.com/entity/milton-keynes-grid-road-system/m02867pm>

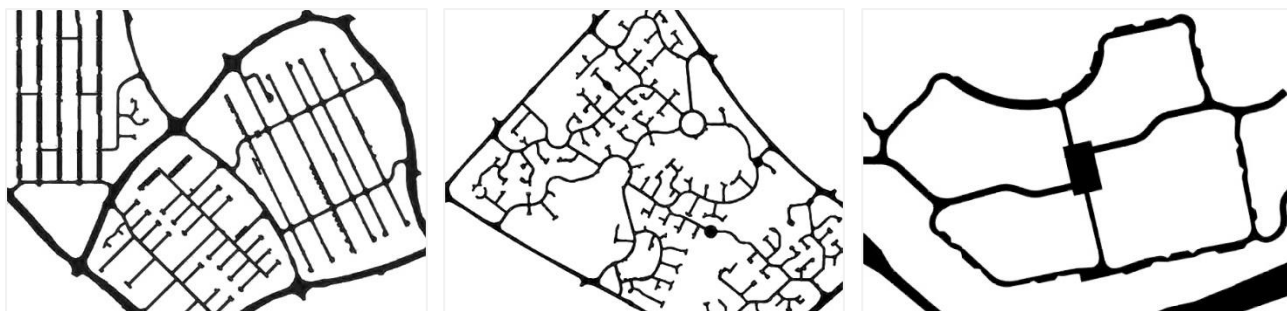
<sup>267</sup> <https://www.bbc.com/news/uk-england-beds-bucks-herts-51268918>

<sup>268</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/Milton\\_Keynes\\_redway\\_system](https://en.wikipedia.org/wiki/Milton_Keynes_redway_system)

<sup>269</sup> [mkhighways.co.uk/footways-and-redways/](http://mkhighways.co.uk/footways-and-redways/)

- Τέλος, η **επαρχιακή οδός A5** ανήκει στο κύριο οδικό δίκτυο της πόλης, αλλά είναι ανεξάρτητη από το σύστημα καννάβου (κατασκευάστηκε ως παράκαμψη της παλιάς οδικής αρτηρίας Watling Street), που εκτείνεται ανάμεσα στους δρόμους του πλέγματος και συνδέεται σε 4 σημεία (κόμβους) με το σύστημα καννάβου<sup>270</sup>.

Όσον αφορά στο **δευτερεύον οδικό δίκτυο** της Μίλτον Κέινς, πρόκειται για τις οδούς που βρίσκονται εντός των «τετραγώνων» του συστήματος καννάβου. Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, τα «τετράγωνα» παρουσιάζουν μια ευρύτητα όσον αφορά στις μορφές και τοπικές τυπολογίες της οργάνωσης του χώρου – πάντοτε, όμως, παρατηρείται δόμηση χαμηλής πυκνότητας σε αυτά -, γεγονός που οδηγεί σε πολλούς και διαφορετικούς σχηματισμούς οδικού δικτύου, σε όλη την πόλη (Εικ. 107).



Εικ. 107: Διάφοροι τύποι δευτερεύοντος οδικού δικτύου εντός των συνοικιών της Μίλτον Κέινς.

Όπως αναφέρεται σε προηγούμενη ενότητα, ένας από τους στόχους των πολεοδόμων της Μίλτον Κέινς ήταν να δημιουργήσουν μια πόλη που να ενσαρκώνει την έννοια της **ελευθερίας**. Ένας από τους τρόπους ανάπτυξης της ελευθερίας αυτής ήταν η παροχή υψηλής ευελιξίας όσον αφορά στη μετακίνηση και πρόσβαση των κατοίκων. Το οδικό σύστημα της Μίλτον Κέινς, το οποίο είναι μοναδικό στο Ην. Βασίλειο, εξασφαλίζει ίση προσβασιμότητα σε ολόκληρη την περιοχή, καθώς οι αποστάσεις είναι μειωμένες, και ελαχιστοποιεί τον κίνδυνο κυκλοφοριακής συμφόρησης. Επιπλέον, το γεγονός ότι οι κύριοι οδικοί άξονες δεν περνούν μέσα από τις κοινότητες των «τετραγώνων» εξασφαλίζει ένα ήρεμο περιβάλλον στους κατοίκους και εύκολη πρόσβαση σε πλήθος δραστηριοτήτων. Με αυτό τον τρόπο, οι κάτοικοι αποκτούν την ελευθερία να μετακινούνται στην περιοχή και να αξιοποιούν όλες τις δυνατότητές της, ενώ το δίκτυο πρασίνου που εκτείνεται μέσα στην πόλη υποστηρίζει ακόμα περισσότερο την ελευθερία αυτή<sup>271</sup>.

<sup>270</sup> <https://en-academic.com/dic.nsf/enwiki/4970329>

<sup>271</sup> Clemmensen, T.J., «Roads belong in the Urban Landscape», άρθρο δημοσιευμένο στο περιοδικό *Nordisk Arkitekturforskning: Nordic Journal of Architecture*, τεύχος 2, 2013, σ. 103.

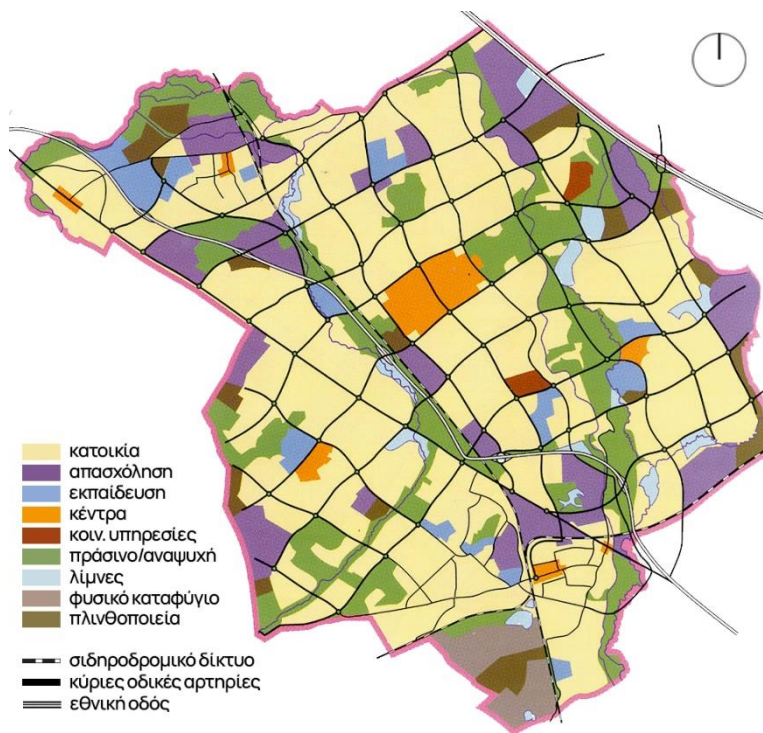


## 8.6. Δίκτυο λειτουργιών

Οι πολεοδόμοι της Μίλτον Κέινς συνειδητοποίησαν ότι οι Νέες Πόλεις της πρώτης γενιάς παρουσίαζαν υπερβολικά λεπτομερή σχεδιασμό, και αρκετές από τις λειτουργίες που επρόκειτο να κατασκευαστούν ήταν ήδη παρωχημένες, προτού κτιστούν πραγματικά. Ως αποτέλεσμα, εφαρμόστηκε ένα στρατηγικό σχεδιαστικό πλαίσιο που είχε μεγάλη ευελιξία και ήταν ικανό να ανταποκριθεί στις συνεχώς μεταβαλλόμενες ανάγκες των πολιτών. Έγινε αντιληπτή από τους σχεδιαστές η ανάγκη να ληφθούν υπόψη τα χωρικά στοιχεία που συνδέουν τα δίκτυα μεταφορών και την οργάνωση των χρήσεων γης. Η βασική δομή του σχεδίου χρήσεων γης του 1970 εξακολουθεί να εξυπηρετεί τις **έξι αρχές** που αναφέρθηκαν<sup>272</sup> και μέχρι και σήμερα δεν έχει υποστεί σημαντικές αλλαγές. Η Μίλτον Κέινς, ως μια Νέα Πόλη δεύτερης γενιάς, στόχευε να προσφέρει στους κατοίκους της την ελευθερία να κάνουν τη βέλτιστη χρήση των κοινωνικών υποδομών, της εκπαίδευσης, και άλλων **δημόσιων χρήσεων**<sup>273</sup>.

Από το διάγραμμα της Εικ. 108, προκύπτουν οι εξής παρατηρήσεις σχετικά με τη χωροθέτηση των **χρήσεων γης** της Μίλτον Κέινς, σε επίπεδο πόλης:

- Στην πόλη της Μίλτον Κέινς κυριαρχούν οι περιοχές **κατοικίας**, οι οποίες εκτείνονται από τη μία έως την άλλη άκρη της πόλης.
- Οι χρήσεις **απασχόλησης** τόσο των κατοίκων της πόλης, όσο και ατόμων που διαμένουν σε γειτονικούς οικισμούς, εντοπίζονται κυρίως στα όριά της, αλλά και κατά μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής που διατρέχει την πόλη σε κατεύθυνση B-N. Αποτελούν κυρίως αποθήκες λιανικής, ελαφρά βιομηχανία και πλυνθοποιεία.
- Η **εκπαίδευση** βρίσκεται επίσης στην περιφέρεια της πόλης, με κυριότερες τις



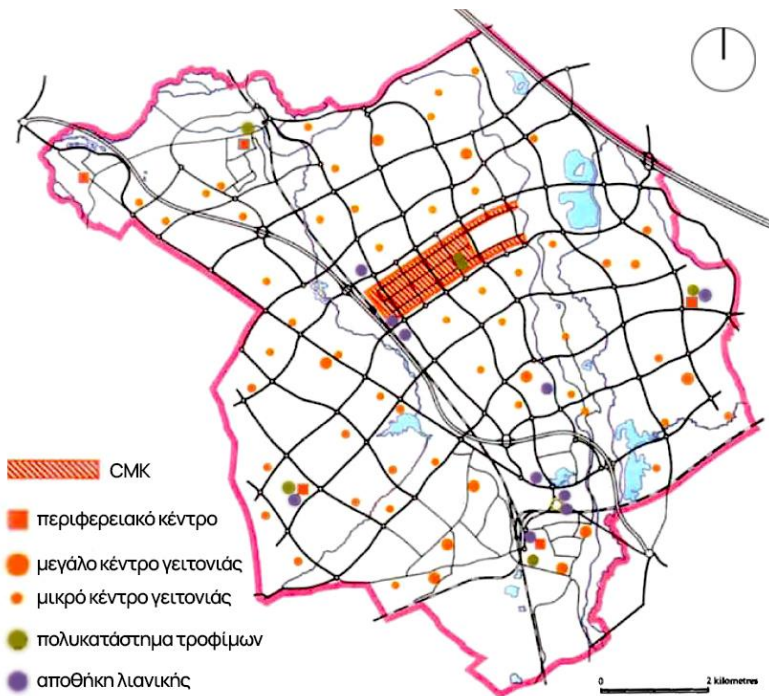
Εικ. 108: Η κατανομή των χρήσεων γης στη Μίλτον Κέινς (1989).

<sup>272</sup>Οι έξι αρχές: **α)** ευκαιρίες για όλους και ελευθερία επιλογών, **β)** εύκολη μετακίνηση και πρόσβαση, αναβαθμισμένο δίκτυο επικοινωνιών, **γ)** ισορροπία και ποικιλία, **δ)** δημιουργία μιας ελκυστικής πόλης, **ε)** ευαισθητοποίηση και συμμετοχή των πολιτών στα κοινά, **στ)** αποτελεσματική και βιώσιμη χρήση των πόρων.

<sup>273</sup>Rijnard, S. (επιμ.), «The New Town travel guides: Milton Keynes», εκδ. International New Town Institute (INTI), Ρότερνταμ 2017, σ. 22.

εγκαταστάσεις μέσης εκπαίδευσης στο βόρειο τμήμα της πόλης (οικισμός Γούλμπερτον), αλλά και την έδρα του Ανοικτού Πανεπιστημίου της Βρετανίας (The Open University), που βρίσκεται στο νότιο τμήμα.

- Όπως αναφέρθηκε, το σημαντικότερο **κέντρο** της Μίλτον Κέινς είναι η περιοχή που βρίσκεται στο γεωμετρικό της κέντρο και συγκεντρώνει όλες τις σημαντικές δημόσιες λειτουργίες (Central Milton Keynes). Παρατηρούνται όμως και **περιφερειακά κέντρα**, τα οποία τοποθετούνται στην «καρδιά» των υφιστάμενων πόλεων και οικισμών που βρίσκονται στα όρια της πόλης και εξυπηρετούν τις περιοχές που έχουν πιο προαστιακό χαρακτήρα.
- Τέλος, υπάρχουν δύο υποδομές **κοινωνικών υπηρεσιών** στην πόλη, οι οποίες βρίσκονται στο ανατολικό τμήμα (πλησίον του δικτύου γραμμικών πάρκων). Οι **χώροι πρασίνου** της Μίλτον Κέινς περιλαμβάνουν και κτίρια αναψυχής, ενώ οι **λίμνες** ενισχύουν το φυσικό τοπίο της πόλης, σε συνδυασμό με το **φυσικό καταφύγιο** που βρίσκεται στο νότιο τμήμα της πόλης.



Εικ. 109: Διάγραμμα ιεράρχησης των κέντρων της Μίλτον Κέινς.

Αν εξετάσουμε την πόλη σε μικρότερη κλίμακα (επίπεδο συνοικίας, γειτονιάς), παρατηρούμε ότι η ιεράρχηση των **κέντρων** της Μίλτον Κέινς (Εικ. 109), τα οποία συγκεντρώνουν τις δημόσιες λειτουργίες της ευρύτερης περιοχής τους, έχει γίνει με τέτοιο τρόπο, ώστε να παρέχει μεγάλη ποικιλία δημοσίων χρήσεων στους πολίτες. Οι κύριες εγκαταστάσεις εμπορίου και αναψυχής συγκεντρώνονται στην περιοχή Central Milton Keynes, ενώ σε κλίμακα περιφέρειας, οι υφιστάμενες πόλεις εξυπηρετούν τις περιοχές που βρίσκονται κοντά στο όριο της πόλης. Επίσης, περιφερειακά κέντρα αναπτύχθηκαν σε μεταγενέστερη φάση στα ανατολικά και τα δυτικά της πόλης.

Τα **κέντρα μικρότερης κλίμακας** (κέντρα γειτονιάς) χωρίζονται σε δύο κατηγορίες:

- Τα **μεγάλα κέντρα γειτονιάς** που εξυπηρετεί μια ομάδα «τετραγώνων» είναι πιο μείζονος σημασίας, και συνήθως περιλαμβάνει κάποια δομή μέσης εκπαίδευσης, ενώ συνοδεύεται από ένα πολυκατάστημα τροφίμων και μια αποθήκη λιανικής. Αποκαλούνται και «κέντρα δραστηριοτήτων» (activity centers), ενώ αξίζει να σημειωθεί ότι δεν τοποθετούνται στο κέντρο του «τετραγώνου», αλλά στα σημεία όπου ένας

πεζόδρομος διασχίζει το μέσο της απόστασης μεταξύ δύο διασταυρώσεων (κόμβων) του συστήματος. Με αυτό τον τρόπο, οι δημόσιες χρήσεις που περιλαμβάνουν είναι εύκολα προσβάσιμες από όλους.

- Τα **μικρά τοπικά κέντρα** τοποθετούνται επίσης στο μέσο περίπου του «τετραγώνου» και περιλαμβάνουν μία ή περισσότερες λειτουργίες. Ορισμένες φορές, βέβαια, περιλαμβάνουν μόνο ένα κατάστημα τροφίμων<sup>274</sup>.

Μπορούμε να πούμε ότι ο τρόπος που χωροθετούνται οι δημόσιες λειτουργίες στη Μίλτον Κέινς εκφράζει για ακόμα μία φορά την αρχή της ελευθερίας και της επιλογής των πολιτών. Οι εγκαταστάσεις είναι πάντοτε σε κοντινή απόσταση από τις κατοικίες των πολιτών, και τοποθετούνται σε στρατηγικά σημεία με τη βοήθεια του συστήματος καννάβου. Οι σχεδιαστές επένδυσαν στους ίδιους τους ανθρώπους για να δημιουργήσουν την έννοια της κοινότητας, εκμεταλλευόμενοι πλήρως τις χωρικές ελευθερίες που τους προσέφερε αυτό το μέσο σχεδιασμού.

## 8.7. Κύριες δημόσιες λειτουργίες

### A) Campbell Park

Ακολουθώντας τις αρχές των Κηπουπόλεων, παρατηρούνται πολλές περιοχές πρασίνου στην πόλη της Μίλτον Κέινς. Το **Campbell Park** (Εικ. 110, 111) είναι μία από αυτές, και αποτελεί το «κεντρικό πάρκο» της πόλης. Βρίσκεται ακριβώς δίπλα στην περιοχή Central Milton Keynes (CMK), έχει συνολική έκταση 0,46 τ. χλμ. και αποτελεί μια προσπάθεια μεταφοράς του τυπικού αγγλικού τοπιακού σχεδιασμού στο κέντρο της πόλης. Προσφέρει μια μεγάλη ποικιλία από σχεδιασμένους κήπους, τεχνητά δάση, λίμνες και ανοιχτούς χώρους εκτόνωσης, ενώ φιλοξενεί τις περισσότερες από τις εκδηλώσεις και τα υπαίθρια φεστιβάλ της πόλης. Το Campbell Park παρουσιάζει πολύ μεγάλο ιστορικό ενδιαφέρον, ενώ ξεχωρίζει για τον ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό σχεδιασμό του<sup>275</sup>.



Εικ. 110: Αεροφωτογραφία του Campbell Park (2019).



Εικ. 111: Άποψη του πάρκου από τα νοτιοδυτικά.

<sup>274</sup> Rijnaard, S. (επιμ.), «The New Town travel guides: Milton Keynes», εκδ. International New Town Institute (INTI), Ρότερνταμ 2017.

<sup>275</sup> <https://www.miltonkeynes.co.uk/lifestyle/outdoors/campbell-park-milton-keynes-recognised-one-finest-post-war-parks-2949057>



## B) Σιδηροδρομικός σταθμός Milton Keynes Central

Ο κεντρικός **σιδηροδρομικός σταθμός της Μίλτον Κέινς** (Milton Keynes Central, Εικ. 112) εγκαινιάστηκε για πρώτη φορά το 1982. Είναι ο πιο σημαντικός και πολυσύχναστος σταθμός που εξυπηρετεί τόσο την πόλη, όσο και τις γύρω περιοχές, με περίπου 7 εκατομμύρια επιβάτες να ταξιδεύουν μέσω του σταθμού κάθε χρόνο<sup>276</sup>. Βρίσκεται στο δυτικό άκρο της περιοχής Central Milton Keynes και διαθέτει συνολικά επτά πλατφόρμες, που εξυπηρετούν μια ποικιλία προορισμών σε ολόκληρη τη χώρα, συμπεριλαμβανομένου του Λονδίνου. Θα μπορούσε κανείς να πει ότι ο κεντρικός σιδηροδρομικός σταθμός αποτελεί το κυριότερο μέσο σύνδεσης της πόλης της Μίλτον Κέινς με την ευρύτερη περιοχή<sup>277</sup>.



Εικ. 112: Εξωτερική άποψη του κτιρίου του σταθμού.

## Γ) Πανεπιστημιούπολη Open University



Εικ. 113: Αεροφωτογραφία του campus του ΟΥ.

Το Ανοικτό Πανεπιστήμιο της Μ. Βρετανίας (**The Open University, OU**) είναι ένα δημόσιο ερευνητικό ίδρυμα και το μεγαλύτερο πανεπιστήμιο στο Ηνωμένο Βασίλειο, όσον αφορά στον αριθμό φοιτητών (>175.000). Ιδρύθηκε το 1969 και εδρεύει στο νοτιοανατολικό τμήμα της Μίλτον Κέινς (Γουόλτον Χολ). Η πανεπιστημιούπολη βρίσκεται σε απόσταση 6,5 χλμ. από το σιδηροδρομικό σταθμό της πόλης, ενώ καταλαμβάνει μια έκταση συνολικά 48 εκταρίων (Εικ. 113). Το Ανοικτό Πανεπιστήμιο περιλαμβάνει σπουδές τόσο

προπτυχιακού, όσο και μεταπτυχιακού επιπέδου, ενώ υποστηρίζει και εξ' αποστάσεως διδασκαλία<sup>278</sup>.

<sup>276</sup> <https://www.avantiwestcoast.co.uk/where-we-go/station-information/milton-keynes-central>

<sup>277</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/Milton\\_Keynes\\_Central\\_railway\\_station](https://en.wikipedia.org/wiki/Milton_Keynes_Central_railway_station)

<sup>278</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/Open\\_University](https://en.wikipedia.org/wiki/Open_University)



09

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από την ανάλυση των επιλεγμένων παραδειγμάτων (case studies), προκύπτουν ορισμένα σημαντικά συμπεράσματα που αφορούν στην οργάνωση των πόλεων με βάση το ορθοκανονικό σύστημα καννάβου. Επισημαίνονται οι σκοποί τους οποίους εξυπηρέτησε, το αν διατηρήθηκε ακέραιος ή υπέστη μεταβολές, ο τρόπος με τον οποίο λειτούργησε στο οδικό δίκτυο κάθε πόλης, το αν επηρεάστηκε η δομή του από τη γεωμορφολογία της κάθε περιοχής, και τελικά, το κατά πόσο αποτελεί ένα ευέλικτο και διαχρονικό εργαλείο σχεδιασμού.

### **A) Αίτια ίδρυσης των πόλεων και επιλογής του ορθογωνικού καννάβου**

Από τις απαρχές της ιστορίας του πολεοδομικού σχεδιασμού, παρατηρήθηκε σε παγκόσμιο επίπεδο η οργάνωση μιας πόλης με τον ορθογωνικό κάνναβο. Στην Ευρώπη, ειδικά, η χρήση του ορθοκανονικού συστήματος σχεδιασμού αποτέλεσε πολύ βασικό εργαλείο, ιδιαίτερα στις πόλεις που δεν προέκυψαν από την επέκταση μιας παλαιότερης αστικής δομής, αλλά δημιουργήθηκαν εξ αρχής κατ' αυτόν τον τρόπο – όπως, δηλαδή, και οι πόλεις που εξετάστηκαν στην εργασία αυτή. Για ποιο λόγο, όμως, επιλέχθηκε ο κάνναβος σε κάθε περίπτωση, και ποιους σκοπούς εξυπηρέτησε;

- **Μίλητος.** Η ίδρυση της πρώτης πόλης της Μιλήτου συνδέεται με την **εμπορική** και τη **στρατιωτική ερμηνεία** δημιουργίας νέων πόλεων του H. Carter. Όπως αναφέρθηκε, στις απαρχές της ιστορίας της η πόλη κατείχε ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στην παγίωση της εμπορικής και στρατιωτικής ισχύος των Ελλήνων στην ευρύτερη περιοχή, γεγονός που ευνοήθηκε και από τη στρατηγική της θέση. Η νέα, ανοικοδομημένη Μίλητος, δεδομένου ότι χτίστηκε στην ίδια γεωγραφική θέση, διατήρησε αυτά τα χαρακτηριστικά. Ωστόσο, το ορθοκανονικό σχέδιο του Ιπποδάμου προσαρμόστηκε πλήρως στις **πολιτικές και κοινωνικές συνθήκες** της εποχής (ισονομία → ισομεγέθη οικοδομικά τετράγωνα, συμμετοχή των πολιτών στα κοινά → μεγάλη έκταση στο κέντρο της πόλης για δημόσιες λειτουργίες). Ο λόγος επιλογής του συγκεκριμένου συστήματος σχεδιασμού δεν είχε μόνο πολιτικό χαρακτήρα: ο Ιππόδαμος στόχευε σε μια λειτουργική, άρτια πόλη, η οποία θα κάλυπτε τις ανάγκες όλων των κατοίκων της και θα βελτίωνε την ποιότητα ζωής τους.
- **Πομπηία.** Όπως και στην περίπτωση της Μιλήτου, η δημιουργία της Πομπηίας βασίστηκε στην **εμπορική** και τη **στρατιωτική** ερμηνεία του H. Carter. Ο αρχικός σχηματισμός της προέκυψε από το συνοικισμό των οικισμών της ευρύτερης περιοχής, προκειμένου να αναπτύξουν ισχυρότερη εμπορική δραστηριότητα, αλλά και να αποκτήσουν τον στρατιωτικό της έλεγχο. Μετά την κατάκτησή της από τους Ρωμαίους και την ίδρυση της ρωμαϊκής αποικίας, η Πομπηία εξακολουθούσε να είναι μια σημαντική πόλη της περιοχής, όσον αφορά στην άμυνα και το εμπόριο. Ο ορθογωνικός κάνναβος αποτέλεσε το εργαλείο σχεδιασμού για την ανάπτυξη του κεντρικού και του ανατολικού τμήματος της πόλης. Οι λόγοι που επιλέχθηκε είναι δύο: όσον αφορά στο κεντρικό τμήμα, μετά τις λεηλασίες των Καρχηδονίων, κατέστη επιτακτική η ανάγκη εξεύρεσης χώρου για να κατασκευαστούν οι νέες κατοικίες των πολιτών. Ο

ορθογωνικός κήναβος ήταν το πιο απλό σύστημα σχεδιασμού, το οποίο θα καθιστούσε την δημιουργία του νέου τμήματος της πόλης μια όχι ιδιαίτερα χρονοβόρα διαδικασία. Όσον αφορά στο ανατολικό τμήμα, που αναπτύχθηκε μετά τη ρωμαϊκή κατάκτηση, ακολουθήθηκαν οι αρχές της ρωμαϊκής πολεοδομίας, που εφαρμόστηκαν στις αποικίες των Ρωμαίων από τις απαρχές της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας. Βλέπουμε, λοιπόν, ότι στην περίπτωση της Πομπηίας, ο σχεδιασμός σε ορθογωνικό κήναβο προσαρμόστηκε στις **στρατιωτικές και κοινωνικές συνθήκες** της εποχής.

- **Μονπαζιέ.** Ένας σημαντικός παράγοντας για την ίδρυση της Μονπαζιέ ήταν η επέκταση ενός ήδη υφιστάμενου εμπορικού δικτύου στην περιοχή της Ακουιτανίας, σε συνδυασμό με τη χρήση της ως στρατιωτική αμυντική βάση της Αγγλίας – άλλωστε, ήταν μέρος ενός αρκετά σημαντικού δικτύου από πόλεις - φρούρια (bastides) στη νοτιοδυτική Γαλλία. Και σε αυτή την περίπτωση, λοιπόν, εφαρμόζονται η **εμπορική** και η **στρατιωτική** ερμηνεία του H. Carter. Όσο για τον ορθογωνικό κήναβο, αποτελούσε το χαρακτηριστικό μέσο πολεοδομικής οργάνωσης όλων των bastide της Ακουιτανίας, οπότε και η Μονπαζιέ ακολούθησε αυτό το πολύ συγκεκριμένο μοντέλο, του οποίου μάλιστα αποτέλεσε την τελειοποιημένη μορφή. Γενικότερα, το ορθοκανονικό σύστημα ακολούθησε τις αρχές της κοινωνικής ισότητας που συνδέθηκε με το φαινόμενο των bastide, γεγονός που αντικατοπτρίστηκε στις ίσες εκτάσεις γης που δόθηκαν στους κατοίκους τους. Η Μονπαζιέ, όπως και όλες οι bastide που σχεδιάστηκαν με αυτό τον τρόπο, αποτελεί ένα πολύ ισχυρό παράδειγμα της προσαρμογής του πολεοδομικού σχεδιασμού με κήναβο στις **πολιτικές και κοινωνικές συνθήκες** της περιόδου που ιδρύθηκε για πρώτη φορά, δηλαδή του Μεσαίωνα.

- **Βαλέττα.** Η ίδρυση της Βαλέττας κατέχει καθαρά **στρατιωτική** ερμηνεία, μια που η ανέγερσή της στο στρατηγικό σημείο όπου βρίσκεται κρίθηκε απαραίτητη μετά την πολιορκία των Οθωμανών στη Μάλτα. Επιπλέον, η πόλη λειτούργησε και ως φρούριο για την υπεράσπιση του Καθολικού Χριστιανισμού από τους κατακτητές, προσδίδοντας με αυτόν τον τρόπο μια **θρησκευτική** διάσταση στους λόγους για τους οποίους ιδρύθηκε. Σχετικά με την επιλογή του ορθογωνικού κήναβου ως μέσο σχεδιασμού, η εξήγηση είναι διττή:

**α)** Πρωτίστως, η Βαλέττα χτίστηκε σε ένα ακρωτήριο, με μόνο μια πλευρά προς την ενδοχώρα, οπότε θα ήταν λογικό οι οδικοί άξονες να οδηγούν από την ξηρά στο οχυρό και να είναι παράλληλοι με την ακτή.

**β)** Η πόλη έπρεπε να χτιστεί σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα, λόγω του φόβου που υπήρχε για επόμενη επίθεση των κατακτητών. Ένα τέτοιο σχέδιο, όχι ιδιαίτερα πολύπλοκο στην κατασκευή του, με τα μέσα της εποχής, εξυπηρέτησε το σκοπό αυτό. Επιπλέον, το σχέδιο της Μιλήτου, που ήταν χτισμένη επίσης σε ακρωτήριο, χρησιμοποιήθηκε σαν «οδηγός», για να διευκολυνθεί ακόμα περισσότερο η διαδικασία.

Στην περίπτωση της Βαλέττας, ο σχεδιασμός σε ορθογωνικό κήναβο εξυπηρέτησε τα ζητήματα της ταχύτητας και της ευκολίας στη διαχείριση, προκειμένου να ανεγερθεί επιτυχώς μια πόλη που θα λειτουργούσε σαν στρατιωτικό, αλλά και θρησκευτικό φρούριο. Προσαρμόστηκε, δηλαδή, στις

**στρατιωτικές, θρησκευτικές** αλλά και **τεχνολογικές συνθήκες** που επικρατούσαν εκείνη την περίοδο, χρησιμοποιώντας όμως και τις πολεοδομικές σχεδιαστικές αρχές της Αναγέννησης.

- **Μίλτον Κέινς.** Η Μίλτον Κέινς διαφοροποιείται από τις υπόλοιπες πόλεις, όχι μόνο επειδή το σύστημα σχεδιασμού της δεν χαρακτηρίζεται από ορθοκανονικότητα, παρά μόνο αποτελεί μια πιο ελεύθερη, εξελικτική μορφή του ορθογωνικού καννάβου, αλλά και επειδή η ίδρυσή της δεν αντιστοιχεί σε κάποια θεωρία του H. Carter σχετικά με τη δημιουργία των πόλεων. Η απόφαση για την ανέγερσή της είχε **κοινωνικό** χαρακτήρα: ήταν στα πλαίσια των κινήματος των New Towns και εξυπηρέτησε την εξομάλυνση της μεγάλης οικιστικής συγκέντρωσης στις μεγάλες βρετανικές πόλεις. Όσον αφορά στους λόγους για τους οποίους επιλέχθηκε αυτή η πιο «ρευστή» μορφή του ορθογωνικού καννάβου, ο κυριότερος είναι ότι οι πολεοδόμοι στόχευαν σε μια πόλη που θα προσέφερε όσο μεγαλύτερη ελευθερία επιλογών στους κατοίκους της, θα διευκόλυνε τη μετακίνηση και την πρόσβαση και θα βελτίωνε το βιοτικό επίπεδο των ανθρώπων που θα την κατοικούσαν. Ο ορθογωνικός κάρναβος που παρουσιάστηκε στα προηγούμενα παραδείγματα, στην περίπτωση της Μίλτον Κέινς εξελίχθηκε και δημιούργησε μια μοναδική αστική δομή. Η Μίλτον Κέινς σχεδιάστηκε με αυτό τον τρόπο προκειμένου να αποτελέσει μια «ανθρώπινη» πόλη, που θα προσφέρει το μέγιστο στην κοινωνία που επρόκειτο να δεχθεί.

## **B) Η διατήρηση του συστήματος ορθογωνικού καννάβου στην αστική οργάνωση**

Με βάση τα αποτελέσματα της έρευνας που πραγματοποιήθηκε στην εργασία αυτή, παρατηρήθηκε το εξής: όλες οι ευρωπαϊκές πόλεις που εξετάστηκαν διατήρησαν τον ορθογωνικό κάρναβο αυτούσιο, ή με αμελητέες μεταβολές, σε όλο το χρονικό διάστημα που μεσολάβησε από την ίδρυσή τους έως και την καταστροφή τους (Μίλντος, Πομπηία) ή τη σημερινή εποχή (Μονπαζιέ, Βαλέττα, Μίλτον Κέινς). Μοναδική εξαίρεση θα μπορούσε ενδεχομένως να αποτελέσει η Μονπαζιέ, δεδομένου ότι παρουσίασε μια οργανική επέκταση στο πέρασμα των αιώνων, διατηρώντας όμως ακεραία την ορθοκανονικότητα στον πυρήνα της. Η εξήγηση στο φαινόμενο αυτό βρίσκεται στο γεγονός ότι οι πόλεις αυτές, εκτός της Μίλτον Κέινς, περιβάλλονταν από **οχυρώσεις**, μέσα στις οποίες αναπτύχθηκε ο ορθοκανονικός, αστικός ιστός τους. Η στιβαρότητα των τειχών σίγουρα αποτέλεσε καταλυτικό παράγοντα για την διατήρηση του ορθογωνικού καννάβου, αφενός επειδή αποτελούσε ένα ιδιαίτερα ισχυρό όριο για τις αστικές δομές, και αφετέρου επειδή προστάτευε τον αστικό ιστό της καθεμίας από τις καταστροφές των εχθρών – κατά συνέπεια, εμπόδιζε την αλλοίωση της ταυτότητάς της. Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι το οργανικό τμήμα της Μονπαζιέ αναπτύχθηκε εκτός των οχυρώσεων, οι οποίες είναι και οι μοναδικές που δε διασώζονται, και η επέκταση αυτή επήλθε αρκετούς αιώνες μετά την ίδρυσή της. Όσον αφορά στη Μίλτον Κέινς, μπορεί να μην διαθέτει οχυρώσεις, αλλά η οριοθέτηση της περιοχής που θα καταλάμβανε η πόλη ήταν πολύ αυστηρή και συγκεκριμένη, με αποτέλεσμα να μην επεκταθεί σχεδόν καθόλου εκτός ορίων ο αστικός ιστός.



Θα μπορούσε κανείς να πει, λοιπόν, ότι στα παραδείγματα που μελετήθηκαν, ο κάνναβος παρέμεινε ουσιαστικά **αμετάβλητος**, διατηρώντας την αρχική του μορφή για αρκετούς αιώνες στο πέρασμα της Ιστορίας, παρά τις κοινωνικές, πολιτικές και στρατιωτικές μεταβολές που δεχόταν η κάθε περιοχή της Ευρώπης που αντιστοιχεί στις πόλεις που επιλέχθηκαν.

### Γ) Ο ρόλος του ορθογωνικού καννάβου στην οργάνωση του οδικού δικτύου

Όσον αφορά στην οργάνωση του οδικού δικτύου των πόλεων, σε όλα τα παραδείγματα που εξετάστηκαν στην έρευνα αυτή, παρατηρήθηκε μια ιεράρχηση των κινήσεων σε πρωτεύον, δευτερεύον και τριτεύον οδικό δίκτυο, το οποίο διαχωρίζεται τόσο σύμφωνα με το πλάτος των οδικών αξόνων, όσο και από τις ομάδες που εξυπηρετεί το κάθε δίκτυο. Θα μπορούσε κανείς να πει ότι στις πόλεις που μελετήθηκαν, υπάρχουν **τρεις κατηγορίες** ανάπτυξης των δικτύων:

**α) Η πρώτη** κατηγορία αφορά τις πόλεις Μίλντο και Πομπηία. Στις πόλεις αυτές, το πρωτεύον οδικό δίκτυο αποτελείται από δύο (Πομπηία) ή τρεις (Μίλντο) οδικές αρτηρίες που είναι **κάθετες** μεταξύ τους, ενώ το δευτερεύον οδικό δίκτυο είναι αυτό που διαχέεται μεταξύ των οικοδομικών τετραγώνων και εξυπηρετεί κυρίως τις περιοχές κατοικίας των πόλεων.

**β) Η δεύτερη** κατηγορία αφορά τις πόλεις Μονπαζιέ και Βαλέττα. Στις περιπτώσεις αυτές, το πρωτεύον οδικό δίκτυο αποτελείται από δύο (Βαλέττα) ή τρεις (Μονπαζιέ) οδικές αρτηρίες που είναι **παράλληλες** μεταξύ τους, ενώ όσον αφορά στο δευτερεύον οδικό δίκτυο, εξυπηρετεί τόσο τους κατοίκους όσο και τα οχήματα της πόλης. Στην κατηγορία αυτή, εμφανίζεται και το τριτεύον οδικό δίκτυο, το οποίο αφορά πεζοδρόμους που εξυπηρετούν αποκλειστικά τους πεζούς και έχουν σχετικά μικρό πλάτος.

**γ) Στην τρίτη** κατηγορία κατατάσσεται η πόλη της Μίλτον Κέινς, η οποία παρουσιάζει την εξής ιεράρχηση δρόμων: όλοι οι οδικοί άξονες που σχηματίζουν το πλέγμα καννάβου της πόλης θεωρούνται κύριοι (πρωτεύον δίκτυο), ενώ στο δίκτυο αυτό υπάρχουν και επαρχιακές οδοί εκτός του πλέγματος. Οι οδοί που βρίσκονται εντός των «τετραγώνων» του συστήματος καννάβου της πόλης αποτελούν το δευτερεύον οδικό δίκτυο και παρουσιάζουν ποικίλους σχηματισμούς, αλλά και οδικά πλάτη.

Βλέπουμε, λοιπόν, ότι ο ορθογωνικός κάνναβος παρουσιάζει πολύ μεγάλη ευελιξία και μπορεί να δημιουργήσει ποικίλες παραλλαγές οργάνωσης του οδικού δικτύου. Το οδικό δίκτυο των πόλεων που μελετήθηκαν μπορεί να βασίζεται στην παραλληλία ή στην καθετότητα των αξόνων, ή και στις δύο αυτές συνθήκες. Παρατηρείται, επίσης, ότι αν εξεταστούν οι πόλεις (πλην της Μίλτον Κέινς) ανά δύο, δηλαδή αυτές που αντιστοιχούν σε διαδοχικές ιστορικές περιόδους, εμφανίζουν συγγενή χαρακτηριστικά όσον αφορά στην οργάνωση του οδικού δικτύου, γεγονός που μαρτυρεί μια ιστορική συνέχεια της μορφής του καννάβου. Ο ορθογωνικός κάνναβος πέρασε από αρκετά στάδια εξέλιξης ανά τους αιώνες, και σε κάθε ιστορική περίοδο υφίσταται μια λίγο διαφορετική εκδοχή του, η οποία όμως παρουσιάζει κοινά χαρακτηριστικά με την προηγούμενη. Η Μίλτον Κέινς αποτελεί το φωτεινό παράδειγμα της σύγχρονης πολυεδομίας, το οποίο μετέτρεψε τον ορθογωνικό κάνναβο

των προηγούμενων αιώνων σε ένα εργαλείο πολεοδομικού σχεδιασμού που χαρακτηρίζεται από ακόμα μεγαλύτερη προσαρμοστικότητα και ελευθερία.

### Δ) Ορθογωνικός κάνναβος και γεωμορφολογία του εδάφους

Η τοπογραφία του εδάφους που εκτείνεται μια πόλη σίγουρα αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για τη χωρική της ανάπτυξη, το οδικό δίκτυο, την τυπολογία των οικοδομικών τετραγώνων, και γενικότερα για την αστική της μορφή. Κρίνοντας από τα αποτελέσματα της έρευνας, ο ορθογωνικός κάνναβος είναι ένα μέσο πολεοδομικού σχεδιασμού που μπορεί να προσαρμοστεί και να διατηρήσει σχεδόν ακέραια ορθοκανονικότητα, σε όλους τους τύπους εδάφους που θα χρησιμοποιηθεί. Τούτο γιατί, όπως είδαμε, οι ευρωπαϊκές πόλεις που εξετάστηκαν παρουσιάζουν μεγάλη ποικιλία ως προς το ανάγλυφο της περιοχής στην οποία αναπτύχθηκαν:

**α)** Η Μίλητος, η Πομπηία και η Βαλέττα αναπτύχθηκαν σε εκτάσεις με ιδιαίτερα έντονα γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά. Στις περιπτώσεις αυτές, τα οικοδομικά τετράγωνα των πόλεων ήταν αυτά που προσαρμόστηκαν στη γεωμορφολογία της περιοχής, καθώς παρατηρούμε ότι μεταβάλλεται το σχήμα και το μέγεθός τους. Παρά το γεγονός αυτό, το ορθοκανονικό σύστημα καννάβου διατήρησε τη μορφή του, με πολύ μικρές αποκλίσεις, σε όλη την έκταση των πόλεων αυτών.

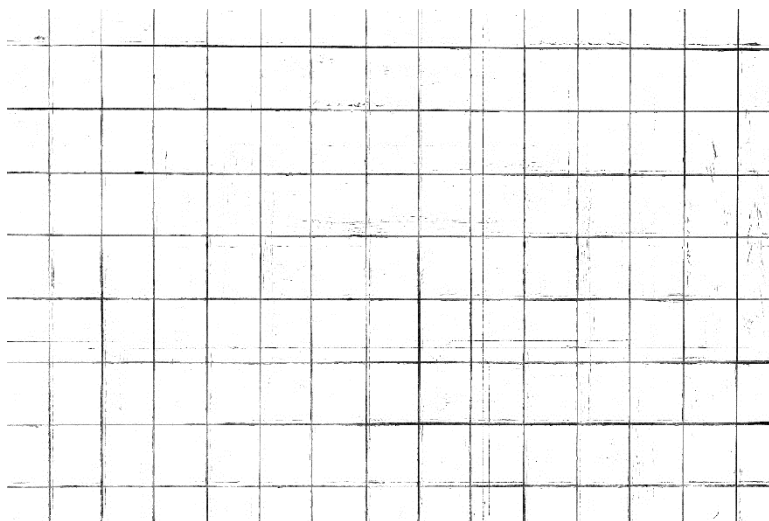
**β)** Στην περίπτωση της Μονπαζιέ, ο ορθογωνικός κάνναβος αναπτύχθηκε χωρίς κανένα περιορισμό, μια που η πόλη ανεγέρθηκε σε μια εντελώς επίπεδη έκταση. Γι' αυτό το λόγο, τα οικοδομικά τετράγωνα της πόλης έχουν το ίδιο σχήμα και μέγεθος, δεδομένου ότι δε χρειάστηκε κάποια ιδιαίτερη προσαρμογή του συστήματος σχεδιασμού.

**γ)** Ο σχεδιασμός της Μίλτον Κέινς αποτέλεσε πρόκληση για τους πολεοδόμους της, καθώς η έκταση στην οποία αναπτύχθηκε η πόλη χαρακτηριζόταν επίσης από υψομετρικές διαφορές, αν και όχι τόσο έντονες όσο των πόλεων που προαναφέρθηκαν. Ένας από τους λόγους για την επιλογή της πιο ελεύθερης, αβίαστης μορφής του ορθογωνικού καννάβου για την πολεοδομική οργάνωση της πόλης ήταν η επιθυμία των σχεδιαστών το οδικό δίκτυο να ακολουθεί το ανάγλυφο της περιοχής με φυσικό τρόπο.

### Ε) Ο ορθογωνικός κάνναβος στο χώρο και το χρόνο

Συμπερασματικά, το ορθοκανονικό σύστημα καννάβου παρουσιάζει έντονη διαχρονική αξία, καθώς η εφαρμογή του επαναλαμβάνεται από την αρχαιότητα μέχρι και τη σύγχρονη εποχή. Αποτελεί ένα μοντέλο σχεδιασμού το οποίο μπορεί να εξυπηρετήσει ποικίλους σκοπούς (πολιτικούς, στρατιωτικούς, θρησκευτικούς αλλά και κοινωνικούς), και μπορεί να προσαρμοστεί πολύ εύκολα τόσο στις γεωμορφολογικές συνθήκες της περιοχής όπου αναπτύσσεται, όσο και στις ανάγκες των ανθρώπων που έζησαν σε μια συγκεκριμένη εποχή. Το ιπποδάμειο σύστημα είναι ένας τρόπος αστικής οργάνωσης που έχει ως κέντρο τον **άνθρωπο**, και του χώρου που αυτός χρειάζεται για να κατοικήσει, να κινηθεί, να ψυχαγωγηθεί και να εργαστεί. Ο ορθοκανονικός σχεδιασμός των σύγχρονων πόλεων, ο οποίος είναι μέχρι και σήμερα ιδιαίτερα δημοφιλής – τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε

παγκόσμιο επίπεδο – δεν αποτελεί παρά μόνο μια αναδημιουργία της αρχαίας, σχεδιασμένης πόλης. Ο κάνναβος κατάφερε να επιβιώσει στο χρόνο, να προσαρμοστεί στην κλίμακα των σημερινών πόλεων, αλλά και να εξελιχθεί σε πιο ελεύθερες φόρμες, παρουσιάζοντας σχεδόν απεριόριστες δυνατότητες στη χωρική οργάνωση μιας πόλης και προσδίδοντας σε κάθε αστική δομή μια ξεχωριστή, πολεοδομική ταυτότητα. •



## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ – ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

### ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Αριστοτέλης, «Πολιτικά», τόμος Β', μετ. Φιλολογική Ομάδα Κάκτου, υπό την εποπτεία του Δρ. Η. Π. Νικολούδη, εκδ. Κάκτος, Αθήνα 1993.
- Δασκαλάκης, Γ., «Η δομή της πόλης στην ιστορία, στη διαλεκτική, στο σήμερα», αυτοέκδοση, Αθήνα 1977.
- Δημητριάδης, Ε., «ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ: Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί. Μικηναϊκοί χρόνοι ως τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αι.», Εκδοτικός Οίκος Αδελφών Κυριακίδη Α.Ε., Θεσσαλονίκη 1995.
- Λάββας, Γ. «Επίτομη ιστορία της αρχιτεκτονικής, Με έμφαση στον 19<sup>ο</sup> και 20<sup>ο</sup> αιώνα», εκδ. University Studio Press, Αθήνα 2002.
- Λεοντίδου, Λ., «Πόλεις της σιωπής: Εργατικός εποικισμός της Αθήνας και του Πειραιά, 1909-1940», εκδ. Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα 1989.
- Μαρμαράς, Εμμ., «Η Ευρωπαϊκή πόλη στη διαδρομή του χρόνου», εκδ. Πολυτεχνείου Κρήτης, Χανιά 2021.
- Μαρμαράς, Εμμ., «Σημειώσεις μαθήματος *Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας*», Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2011.
- Μαρμαράς, Εμμ., «Σχεδιασμός και οικιστικός χώρος, Όψεις της ελληνικής αστικής γεωγραφίας», εκδ. Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα 2002.
- Μονιούδη-Γαβαλά, Θ., «Η Ελληνική Πόλη από τον Ιππόδαμο στον Κλεάνθη», εκδ. ΣΕΑΒ, Αθήνα 2015.
- Μπαμπινιώτης, Γ., «Λεξικό της νέας ελληνικής γλώσσας», εκδ. Κέντρο Λεξικολογίας Ε.Π.Ε., Αθήνα 1998.
- Σιόλας, Α., «Μέθοδοι, Εφαρμογές και Εργαλεία Πολεοδομικού Σχεδιασμού», Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, ΣΕΑΒ, Αθήνα 2015.

### ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Bendixson, T., Platt, J., «Milton Keynes: Image and reality», εκδ. Granta Editions, Κέμπριτζ 1992.
- Borys, A., «Vincenzo Scamozzi and the Chorography of Early Modern Architecture», εκδ. Routledge, Λονδίνο 2017.
- Carter, H., «An Introduction to Urban Historical Geography», εκδ. E. Arnold, Λονδίνο 1983.
- Cevoli, T., «Πομπηία: η θαμμένη πόλη», μετ. Ζεύκη Β., εκδ. Περίσκοπιο, Αθήνα 2005.
- Clapson, M., «Anglo-American Crossroads: Urban Planning and Research in Britain, 1940–2010», εκδ. Bloomsbury, Λονδίνο 2012.
- Corbusier, Le, «The City of Tomorrow and its planning», μετ. από τα γαλλικά Frederick Etchells, εκδ. Dover Publications, Νέα Υόρκη 1989.
- Coste, M., «Monpazier: Les clés d'une bastide», Librairie du Château, Μπονακίλ 1988.
- Eliade, M., «Patterns in Comparative Religion», εκδ. Sheed & Ward, Νέα Υόρκη 1958.
- Etienne, R., «Daily Life in Pompeii», εκδ. Arnoldo Mondadori Editore, Μιλάνο 1992.
- Fiorelli, G., «Descrizione di Pompei», εκδ. Tipografia Italiana, Νάπολη 1875.
- Hoepfner, W., «Η πολεοδομία της Κλασικής περιόδου», στο Λαγόπουλος, Α.-Φ. (επιμ.), «Η ιστορία της ελληνικής πόλης», εκδ. Ερμής-Αρχαιολογία & Τέχνες, Αθήνα 2004.
- Kostof, S., «THE CITY SHAPED: URBAN PATTERNS AND MEANINGS THROUGH HISTORY», εκδ. Thames & Hudson, Η.Π.Α. 1999.
- Lauret, A., «Bastides: Villes Nouvelles du Moyen-Âge», εκδ. Études & Communication, Μιλάνο 1988.
- Lavedan, P., «Histoire de l'Urbanisme. Renaissance et temps modernes», εκδ. Henri Laurens, Παρίσι 1959.
- Lavedan, P., «Histoire de l'Urbanisme: Antiquité – Moyen Age», εκδ. Henri Laurens, Παρίσι 1926.
- Lavedan, P., Hugueney, J., «L'urbanisme au moyen âge», εκδ. Droz, Παρίσι 1974.
- Mau, A., «Pompeii, Its Life and Art», εκδ. The Macmillan Company, Νέα Υόρκη 1904.
- Morris, A.E.J., «History of urban form», 3<sup>η</sup> έκδοση, εκδ. Longman, Νέα Υόρκη 1994.
- Mumford, L., «The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects», εκδ. Harcourt, Brace & World, Νέα Υόρκη 1961.
- Pounds, N.J.G., «An historical geography of Europe», εκδ. Cambridge University Press, Νέα Υόρκη 1990.
- Rijnaard, S. (επιμ.), «The New Town travel guides: Milton Keynes», εκδ. International New Town Institute (INTI), Ρότερνταμ 2017.
- Wilson, A., «City Sizes and Urbanization in the Roman Empire», εκδ. Oxford University Press, Οξφόρδη 2011.
- Wycherley, R.E., «How the Greeks built cities», εκδ. Macmillan, Λονδίνο 1962.
- Zanker, P., «Pompeii: society, urban images and forms of living», εκδ. Giulio Einaudi Editore, Τορίνο 1993.



## ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΕΣ/ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ – ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΕΣ ΔΙΑΤΡΙΒΕΣ

- Βλατίτσι, Α., «Κάναβος και νέες σχεδιασμένες πόλεις: ο ρόλος του ορθοκανονικού συστήματος στην οργάνωση του χώρου», ερευνητική εργασία, επιβλ. Δ. Διμέλλη, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά, 2017.
- Καμπούρης, Χ., «Η γένεση των πόλεων και η εξέλιξη της πολεοδομίας στον ελλαδικό χώρο από την αρχαϊκή περίοδο έως τους ελληνιστικούς χρόνους», διπλωματική εργασία, επιβλ. Κ. Λαλένης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος 2014.
- Λαγόπουλος, Α., «Η επιρροή των κοσμικών αντιλήψεων επί της παραδοσιακής Μεσογειακής και Ινδοευρωπαϊκής πολεοδομίας», διδακτορική διατριβή, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα, 1970.
- Μαυρίκη, Μ., «Η πόλις, κοινωνία των ελευθέρων εστί: Η περίπτωση της αρχαίας Μιλήτου», ερευνητική εργασία, επιβλ. Α. Σπανομαρίδης, Πανεπιστήμιο Πατρών, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Πάτρα 2013.
- Μπελερή, Δ., «Βιομηχανικοί Οικισμοί του χθες και η εξέλιξη τους σήμερα», επιβλ. Δ. Διμέλλη, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά 2019.
- Τσίντζου, Λ., «Μορφές πόλεων και αστικός σχεδιασμός: η αναζήτηση του μοντέλου της πόλης μέσα στην ιστορία», ερευνητική εργασία, επιβλ. Α. Γιαννακού, ΑΠΘ, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης, Θεσσαλονίκη 2018.
- Φουσέκη, Σ., «Από τη βιομηχανική πόλη στην αποβιομηχανοποίηση: ελληνικές και ευρωπαϊκές βιομηχανοπόλεις. Δημιουργία σύγχρονου μοντέλου βιομηχανικής πόλης», επιβλ. Α. Σιόλας, ΕΜΠ, Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών, Αθήνα 2014.

- Ebejer, J., «Tourist experiences of urban historic areas: Valletta as a case study», διδακτορική διατριβή, University of Westminster, Faculty of Architecture and the Built Environment, Γουέστμινστερ 2015.
- Piko, L. A., «Mirroring England? Milton Keynes, decline and the English landscape», διδακτορική εργασία, School of Historical and Philosophical Studies, Faculty of Arts, The University of Melbourne, Μελβούρνη 2017.
- Pritchard, L., «Bastide City Territory: Landscape Infrastructure Design, Monpazier, France», διδακτορική διατριβή, επιβλ. Barac M., Beigel F., Christou P., The Sir John Cass School of Art, Architecture and Design, London Metropolitan University, Λονδίνο 2019.

## ΑΡΘΡΑ – ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΙΣ – ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ – ΔΙΑΛΕΞΕΙΣ

- Διαλέξεις μαθήματος «Πόλη και Πολεοδομία: Ιστορική και Θεωρητική προσέγγιση», διάλεξη 7<sup>η</sup>: «Ο αστικός χώρος στην Ευρώπη τις παραμονές της Βιομηχανικής Επανάστασης», επιμέλεια Διμέλλη Δ., Πολυτεχνείο Κρήτης, Χανιά 2021.
- Bianco, L., «Valletta: a city in history», άρθρο δημοσιευμένο στο περιοδικό *Melita Theologica*, τόμος 60, τεύχος 2, 2009.
- Chapman, D., «Applying macro urban morphology to urban design and development planning: Valletta and Floriana», επιστημονική μελέτη, School of Property, Construction and Planning, Faculty of Law, Humanities, Development and Society, UCE Birmingham, Perry Barr, Μπίρμινχαμ 2005.
- Childe, V.G., «The urban revolution», άρθρο δημοσιευμένο στο περιοδικό *Town Planning Review*, 1950.
- Choay, F. Universalis, άρθρο στο λήμμα *Urbanisme (Théories et réalisations)* στην Encyclopaedia Universalis, τ. 23, εκδ. Edition Nouvelle.
- Clemmensen, T.J., «Roads belong in the Urban Landscape», άρθρο δημοσιευμένο στο περιοδικό *Nordisk Arkitekturforskning: Nordic Journal of Architecture*, τεύχος 2, 2013.
- Darmanin, D., «Triton Square and Biskuttin Area: Embellishment Projects», The Grand Harbor Regeneration Corporation, 2018.
- Jäger, T., «The Art of Orthogonal Planning: Laparelli's Trigonometric Design of Valletta», άρθρο δημοσιευμένο στο περιοδικό *Journal of the Society of Architectural Historians*, τόμος 63, v. 1, εκδ. Society of Architectural Historians, University of California Press, Καλιφόρνια 2004.
- Kriesis, A., «Versuch einer Soziologischen Typologie des Stadtplanes», κείμενο δημοσιευμένο στο *Greek town building*, ΕΜΠ, Αθήνα 1965.
- Lagopoulos, A., «The semiotics of the Vitruvian City», άρθρο δημοσιευμένο στο περιοδικό *Semiotica*, τόμος 2009, τεύχος 175, 2009.

- Lagopoulos, A., «From the stick to the region: Space as a social instrument of semiosis», άρθρο δημοσιευμένο στο -περιοδικό *Semiotica*, 1993.
- Senatore, M.-R., Stanley, J.-D., Pescatore, T., «AVALANCHE-ASSOCIATED MASS FLOWS DAMAGED POMPEII SEVERAL TIMES BEFORE THE VESUVIUS CATASTROPHIC ERUPTION IN THE 79 C.E», Τμήμα Γεωλογικών και Περιβαλλοντικών Μελετών, Πανεπιστήμιο του Sannio, παρουσίαση στο Ετήσιο Συνέδριο της Ένωσης Γεωλόγων των Η.Π.Α., Ντένβερ 2004.
- Thake, C., «The Architectural legacy of Grand Master Pinto», άρθρο δημοσιευμένο στην εφημερίδα *The Malta Independent*, 16 Μαΐου 2008.
- Zammit, A., «Valletta and the System of Human Settlements in the Maltese Islands», άρθρο δημοσιευμένο στο περιοδικό *Ekistics*, τόμος 53, v. 316/317, εκδ. Athens Center of Ekistics, 1986.

## ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

- <https://el.wikipedia.org/wiki/Τεοτιουακάν>
- <https://www.history.com/topics/ancient-americas/Teotihuacan>
- <https://en.wikipedia.org/wiki/Miletus>
- [http://www.fhw.gr/choros/miletus/gr/elinistiki.php?menu\\_id=5](http://www.fhw.gr/choros/miletus/gr/elinistiki.php?menu_id=5)
- <https://www.britannica.com/place/Miletus>
- <http://www.moireaskalamata.gr/αρχαία-μεσσήνη>
- <http://www.greecedream.com/gr/culture-point/?id=356>
- [http://www.fhw.gr/choros/miletus/gr/boria\\_agora.php](http://www.fhw.gr/choros/miletus/gr/boria_agora.php)
- <http://www.fhw.gr/choros/miletus/gr/delfinio.php>
- [http://www.fhw.gr/choros/miletus/gr/ditiki\\_agora.php](http://www.fhw.gr/choros/miletus/gr/ditiki_agora.php)
- [http://www.fhw.gr/choros/miletus/gr/naos\\_athinas.php](http://www.fhw.gr/choros/miletus/gr/naos_athinas.php)
- [http://www.fhw.gr/choros/miletus/gr/notia\\_agora.php](http://www.fhw.gr/choros/miletus/gr/notia_agora.php)
- <http://www.fhw.gr/choros/miletus/gr/stadio.php>
- <http://www.fhw.gr/choros/miletus/gr/theatro.php>
- <http://www.fhw.gr/choros/miletus/gr/vouleftirio.php>
- <https://en.wikipedia.org/wiki/Pompeii>
- [https://en.wikipedia.org/wiki/Eruption\\_of\\_Mount\\_Vesuvius\\_in\\_79](https://en.wikipedia.org/wiki/Eruption_of_Mount_Vesuvius_in_79)
- <https://www.britannica.com/place/Pompeii/History-of-excavations>
- <http://pompeiiisites.org/>
- <https://www.sciencefocus.com/science/pompeii-past-present-and-future>
- <http://scih.org/giuseppe-fiorelli/>
- <https://www.archaeoreporter.com/en/2021/01/08/crossroads-and-fountains-the-not-secret-life-of-pompeii-two-researches-throw-light-on-the-archaeology-of-everyday-life/>
- <https://sites.google.com/site/ad79eruption/pompeii/principal-streets>
- <http://pompeiiisites.org/en/archaeological-site/sanctuary-of-venus/>
- <http://pompeiiisites.org/en/archaeological-site/sanctuary-of-apollo/>
- <https://sites.google.com/site/ad79eruption/pompeii/public-buildings/stabian-baths>
- <http://pompeiiisites.org/en/archaeological-site/stabian-baths/>
- <https://simple.wikipedia.org/wiki/Bastide>
- <https://en.wikipedia.org/wiki/Bastide>
- [https://en.wikipedia.org/wiki/Hundred\\_Years'\\_War](https://en.wikipedia.org/wiki/Hundred_Years'_War)
- <https://www.michaeldelahaye.com/monpazier.html>
- <https://fr.wikipedia.org/wiki/Monpazier>
- <https://ville-data.com/nombre-d-habitants/Monpazier-24-24280>
- <https://www.gites-de-france.com/en/monpazier-road-bastides-perigord>
- <https://www.monpazier.fr/>

- <https://www.britannica.com/topic/bastide>
- <https://frenchmoments.eu/monpazier-dordogne/>
- [https://fr.wikipedia.org/wiki/Eglise\\_Saint-Dominique\\_de\\_Monpazier](https://fr.wikipedia.org/wiki/Eglise_Saint-Dominique_de_Monpazier)
- <https://www.monpazier.fr/decouvrir-monpazier/histoire-et-patrimoine.html>
- <https://www.bastideum.fr/gb/information.php>
- [https://el.wikipedia.org/wiki/Πολιορκία\\_της\\_Μάλτας\\_\(1565\)](https://el.wikipedia.org/wiki/Πολιορκία_της_Μάλτας_(1565))
- <https://www.visitmalta.com/en/a/great-siege-1565/>
- <https://en.wikipedia.org/wiki/Valletta>
- <http://www.cityofvalletta.org/content.aspx?id=46634>
- [https://en.wikipedia.org/wiki/Grandmaster's\\_Palace,\\_Valletta](https://en.wikipedia.org/wiki/Grandmaster's_Palace,_Valletta)
- [https://en.wikipedia.org/wiki/Main\\_Guard\\_\(Valletta\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Main_Guard_(Valletta))
- <https://www.maltainfoguide.com/valletta-churches.html>
- <https://themaltaexperience.com/la-sacra-infermeria/>
- <https://vassallohistory.wordpress.com/auberges-in-malta/>
- <https://thesaintjohnmalta.com/things-to-do-malta/history-culture/st-johns-co-cathedral/>
- <https://www.stjohnscocathedral.com/the-co-cathedral/>
- <https://www.planetware.com/tourist-attractions-/valletta-m-m-vall.htm>
- [https://en.wikipedia.org/wiki/Grandmaster's\\_Palace,\\_Valletta](https://en.wikipedia.org/wiki/Grandmaster's_Palace,_Valletta)
- <https://www.malta.com/en/attraction/culture/palazzo/the-grandmaster-s-palace-the-state-rooms>
- <https://www.encyclopedia.com/history/encyclopedias-almanacs-transcripts-and-maps/origins-industrial-revolution>
- [https://el.wikipedia.org/wiki/Συνέδριο\\_της\\_Βιέννης](https://el.wikipedia.org/wiki/Συνέδριο_της_Βιέννης)
- [https://repository.kallipos.gr/bitstream/11419/5410/2/02\\_chapter\\_02](https://repository.kallipos.gr/bitstream/11419/5410/2/02_chapter_02)
- <https://quadralectics.wordpress.com/4-representation/4-1-form/4-1-3-design-in-city-building/4-1-3-4-the-grid-model/4-1-3-4-5-the-american-grid-towns/>
- <https://www.bvt.org.uk/our-business/the-bournville-story/>
- [https://en.wikipedia.org/wiki/New\\_towns\\_in\\_the\\_United\\_Kingdom](https://en.wikipedia.org/wiki/New_towns_in_the_United_Kingdom)
- [https://en.wikipedia.org/wiki/History\\_of\\_Milton\\_Keynes](https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_Milton_Keynes)
- [https://en.wikipedia.org/wiki/Milton\\_Keynes\\_Development\\_Corporation](https://en.wikipedia.org/wiki/Milton_Keynes_Development_Corporation)
- <https://www.theguardian.com/uk/2004/jan/06/regeneration.immigrationpolicy>
- <https://www.milton-keynes.gov.uk/>
- [https://en.wikipedia.org/wiki/Milton\\_Keynes#Economy,\\_finances\\_and\\_business](https://en.wikipedia.org/wiki/Milton_Keynes#Economy,_finances_and_business)
- [https://en.wikipedia.org/wiki/Milton\\_Keynes#Grid\\_roads\\_and\\_grid\\_squares](https://en.wikipedia.org/wiki/Milton_Keynes#Grid_roads_and_grid_squares)
- [https://en.wikipedia.org/wiki/Central\\_Milton\\_Keynes](https://en.wikipedia.org/wiki/Central_Milton_Keynes)
- <https://en-academic.com/dic.nsf/enwiki/4970329>
- [https://en.wikipedia.org/wiki/Milton\\_Keynes#Grid\\_roads\\_and\\_grid\\_squares](https://en.wikipedia.org/wiki/Milton_Keynes#Grid_roads_and_grid_squares)
- <https://artsandculture.google.com/entity/milton-keynes-grid-road-system/m02867pm>
- <https://www.bbc.com/news/uk-england-beds-bucks-herts-51268918>
- [https://en.wikipedia.org/wiki/Milton\\_Keynes\\_redway\\_system](https://en.wikipedia.org/wiki/Milton_Keynes_redway_system)
- <https://mkhighways.co.uk/footways-and-redways/>
- <https://www.miltonkeynes.co.uk/lifestyle/outdoors/campbell-park-milton-keynes-recognised-one-finest-post-war-parks-2949057>
- <https://www.avantiwestcoast.co.uk/where-we-go/station-information/milton-keynes-central>
- [https://en.wikipedia.org/wiki/Milton\\_Keynes\\_Central\\_railway\\_station](https://en.wikipedia.org/wiki/Milton_Keynes_Central_railway_station)
- [https://en.wikipedia.org/wiki/Open\\_University](https://en.wikipedia.org/wiki/Open_University)

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

**Εικ. 1:** <https://www.historyhit.com/guides/ancient-cities-in-mexico/>

**Εικ. 2:** <https://www.cambridge.org/core/books/abs/cambridge-world-history/ancient-south-asian-cities-in-their-regions/32F6814E8AEDD16DAA9BFD11CF6AD3C2> - προσωπική επεξεργασία

**Εικ. 3:** <https://quizlet.com/229260452/lecture-2-early-civilizations-flash-cards/>

**Εικ. 4:** Μαυρίκη, Μ., «Η πόλις, κοινωνία των ελεύθερων εστί: Η περίπτωση της αρχαίας Μιλήτου», ερευνητική εργασία, επιβλέπων Α. Σπανομαρίδης, Πανεπιστήμιο Πατρών, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Πάτρα, 2013 – προσωπική επεξεργασία

**Εικ. 5:** <https://www.lifo.gr/various/ta-teihi-ton-athinon-i-mnimi-tis-polis>

**Εικ. 6:** Μαυρίκη, Μ., «Η πόλις, κοινωνία των ελεύθερων εστί: Η περίπτωση της αρχαίας Μιλήτου», ερευνητική εργασία, επιβλέπων Α. Σπανομαρίδης, Πανεπιστήμιο Πατρών, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Πάτρα, 2013 – προσωπική επεξεργασία

**Εικ. 7:** <http://kolibri.teacherinabox.org.au>

**Εικ. 8:** <https://vemaps.com/greece/gr-03> - προσωπική επεξεργασία

**Εικ. 9:** <https://www.akg-images.com/archive/-2UMEBMIH1X6M.html>

**Εικ. 10:** <http://www.arxeion-politismou.gr/2019/03/xartis-arxaias-lonias.html>

**Εικ. 11-14:** <https://lib.guides.umd.edu/c.php?g=327194&p=2195495> - προσωπική επεξεργασία

**Εικ. 15:** <http://www.ntimages.net/Miletus-harbor-stoa-agora-tns.htm> - προσωπική επεξεργασία

**Εικ. 16-25:** <http://www.fhw.gr/choros/miletus/gr>

**Εικ. 26:** <https://imperiumromanum.pl/en/roman-army/roman-camp> - προσωπική επεξεργασία

**Εικ. 27:** Δημητριάδης, Ε., «ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ: Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί. Μικηναϊκοί χρόνοι ως τις αρχές του 20<sup>ου</sup> α.», Εκδοτικός Οίκος Αδελφών Κυριακίδη Α.Ε., Θεσσαλονίκη 1995, σ. 111 – προσωπική επεξεργασία

**Εικ. 28:** <https://mapsvg.com/blog/blank-map-of-italy> - προσωπική επεξεργασία

**Εικ. 29:** <https://en.wikipedia.org/wiki/Pompeii> - προσωπική επεξεργασία

**Εικ. 30:** [https://www.reddit.com/r/Archeology/comments/dillm9/3d\\_reconstruction\\_of\\_pompeii/](https://www.reddit.com/r/Archeology/comments/dillm9/3d_reconstruction_of_pompeii/)

**Εικ. 31:** <http://dx.doi.org/10.5772/64413> - προσωπική επεξεργασία

**Εικ. 32:** <https://en.wikipedia.org/wiki/Pompeii> - προσωπική επεξεργασία

**Εικ. 33:** <https://www.archaeoreporter.com/en/2021/01/08/crossroads-and-fountains-the-not-secret-life-of-pompeii-two-researches-throw-light-on-the-archaeology-of-everyday-life/>

**Εικ. 34-35:** [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Map\\_of\\_Pompeii.png](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Map_of_Pompeii.png) - προσωπική επεξεργασία

**Εικ. 36:** <https://www.offexploring.com/jcourtney/albums/naples/12233470#12233470>

**Εικ. 37:** [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Via\\_dell%27Abbondanza\\_3.JPG](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Via_dell%27Abbondanza_3.JPG)

**Εικ. 38:** <https://pompeii-eruption.weebly.com/forum.html> - προσωπική επεξεργασία

**Εικ. 39:** [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Map\\_of\\_Pompeii.png](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Map_of_Pompeii.png) - προσωπική επεξεργασία

**Εικ. 40:** <https://www.getyourguide.com/amphitheater-of-pompeii-I90608/> - προσωπική επεξεργασία

**Εικ. 41:** <http://pompeiiisites.org/en/archaeological-site/sanctuary-of-venus/>

**Εικ. 42:** <http://pompeiiisites.org/en/archaeological-site/sanctuary-of-apollo/>

**Εικ. 43:** <https://gr.pinterest.com/pin/126663808239427293/>

**Εικ. 44:** Δημητριάδης, Ε., «ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ: Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί. Μικηναϊκοί χρόνοι ως τις αρχές του 20<sup>ου</sup> α.», Εκδοτικός Οίκος Αδελφών Κυριακίδη Α.Ε., Θεσσαλονίκη 1995, σ. 172.

**Εικ. 45:** [https://www.wikiwand.com/fr/Bastide\\_\(ville\)](https://www.wikiwand.com/fr/Bastide_(ville)) - προσωπική επεξεργασία

**Εικ. 46:** <https://www.michaeldelahaye.com/monpazier.html> - προσωπική επεξεργασία

**Εικ. 47:** <https://www.flickr.com/photos/quadralectics/9782573062>

**Εικ. 48:** <https://www.deepheartoffrance.com/monpazier-is-officially-one-of-frances-most-beautiful-villages/>

**Εικ. 49:** Pritchard, L., «Bastide City Territory: Landscape Infrastructure Design, Monpazier, France», διδακτορική διατριβή, επιβλ. Barac M., Beigel F., Christou P., The Sir John Cass School of Art, Architecture and Design, London Metropolitan University, Λονδίνο 2019, σ. 23 – προσωπική επεξεργασία

**Εικ. 50:** <https://www.michaeldelahaye.com/monpazier.html>



**Εικ. 51:** <https://www.deepheartoffrance.com/monpazier-is-officially-one-of-frances-most-beautiful-villages/>

**Εικ. 52:** [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Beispiel\\_Monpazier.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Beispiel_Monpazier.jpg) – προσωπική επεξεργασία

**Εικ. 53:** Lauret, A., «Bastides: Villes Nouvelles du Moyen-Âge», εκδ. Études & Communication, Μιλάνο 1988, σ. 66 – προσωπική επεξεργασία

**Εικ. 54, 55:** <http://urbanvillage1.blogspot.com/2010/02/9-montpazier-beauty-and-beast.html> – προσωπική επεξεργασία

**Εικ. 56:** <https://www.coeurdebastides.com/en/page/74/une-bastide-qu-est-ce-que-c-est>

**Εικ. 57:** <http://bastidess.free.fr/doc-andr.htm>, <https://www.michaeldelahaye.com/monpazier.html> – προσωπική επεξεργασία

**Εικ. 58:** Pritchard, L., «Bastide City Territory: Landscape Infrastructure Design, Monpazier, France», διδακτορική διατριβή, επιβλ. Barac M., Beigel F., Christou P., The Sir John Cass School of Art, Architecture and Design, London Metropolitan University, Λονδίνο 2019, σ. 19 – προσωπική επεξεργασία

**Εικ. 59:** <https://www.flickr.com/photos/maartenruijters/6844594118>

**Εικ. 60:** [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Monpazier\\_-\\_Place\\_des\\_cornieres\\_-\\_Panoramique\\_-\\_1.JPG](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Monpazier_-_Place_des_cornieres_-_Panoramique_-_1.JPG)

**Εικ. 61:** [https://fr.wikipedia.org/wiki/Église\\_Saint-Dominique\\_de\\_Monpazier](https://fr.wikipedia.org/wiki/Église_Saint-Dominique_de_Monpazier)

**Εικ. 62:** [https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Eglise\\_Saint\\_Dominique\\_de\\_Monpazier#/media/File:Eglise\\_St\\_Dominique\\_de\\_Monpazier.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Eglise_Saint_Dominique_de_Monpazier#/media/File:Eglise_St_Dominique_de_Monpazier.jpg)

**Εικ. 63:** <https://www.thingstodopost.org/what-to-do-and-see-in-monpazier-nouvelle-aquitaine-the-best-things-to-do-576587>

**Εικ. 64:** Lagopoulos, A., «The semiotics of the Vitruvian City», άρθρο δημοσιευμένο στο semanticscholar.gr, 2009, σ. 203, 211 – προσωπική επεξεργασία

**Εικ. 65:** <https://en.wikipedia.org/wiki/Sforzinda> – προσωπική επεξεργασία

**Εικ. 66:** <https://gr.pinterest.com/pin/31525266128801698/> – προσωπική επεξεργασία

**Εικ. 67:** <https://imgbin.com/png/uUgeS0uX/flag-of-malta-map-png>

**Εικ. 68:** <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Valletta1589-cleaned.jpg>

**Εικ. 69:** [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Valletta\\_Citta\\_et\\_Fortezza\\_Nell%27Isola\\_di\\_Malta,\\_1663.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Valletta_Citta_et_Fortezza_Nell%27Isola_di_Malta,_1663.jpg)

**Εικ. 70:** <https://southeusummit.com/europe/malta/maltese-capital-valletta-gets-economic-boost-european-capital-culture/attachment/aerial-view-of-valletta/>

**Εικ. 71:** <https://snazzymaps.com/> – προσωπική επεξεργασία

**Εικ. 72:** <https://www.um.edu.mt/think/tourism-in-valletta-have-we-gone-too-far/>

**Εικ. 73:** Jäger, T., «The Art of Orthogonal Planning: Laparelli's Trigonometric Design of Valletta», άρθρο δημοσιευμένο στο περιοδικό *Journal of the Society of Architectural Historians*, τόμος 63, ν. 1, εκδ. Society of Architectural Historians, University of California Press, 2004, σ. 8-9 – προσωπική επεξεργασία

**Εικ. 74:** Chapman, D., «Applying macro urban morphology to urban design and development planning: Valletta and Floriana», επιστημονική μελέτη, School of Property, Construction and Planning, Faculty of Law, Humanities, Development and Society, UCE Birmingham, Perry Barr, Μπίρμινχαμ, 2005, σ. 34 – προσωπική επεξεργασία

**Εικ. 75 - 76:** Zammit, A., «Valletta and the System of Human Settlements in the Maltese Islands», άρθρο δημοσιευμένο στο περιοδικό *Ekistics*, τόμος 53, ν. 316/317, εκδ. Athens Center of Ekistics, 1986, σ. 91 – προσωπική επεξεργασία

**Εικ. 77:** <https://www.flickr.com/photos/netman007/2350387284>

**Εικ. 78:** Zammit, A., «Valletta and the System of Human Settlements in the Maltese Islands», άρθρο δημοσιευμένο στο περιοδικό *Ekistics*, τόμος 53, ν. 316/317, εκδ. Athens Center of Ekistics, 1986, σ. 91 – προσωπική επεξεργασία

**Εικ. 79:** <https://life-globe.com/en/st-georges-square-valletta/>

**Εικ. 80:** [https://www.maltatoday.com.mt/environment/townscapes/100598/more\\_tables\\_squeezed\\_into\\_pjazza\\_regina\\_under\\_new\\_plan](https://www.maltatoday.com.mt/environment/townscapes/100598/more_tables_squeezed_into_pjazza_regina_under_new_plan)

**Εικ. 81:** <https://www.britannica.com/place/Saint-Johns-Co-Cathedral>

**Εικ. 82:** <https://www.planetware.com/tourist-attractions-/valletta-m-m-vall.htm> – προσωπική επεξεργασία

**Εικ. 83:** [https://en.wikipedia.org/wiki/Grandmaster's\\_Palace,\\_Valletta](https://en.wikipedia.org/wiki/Grandmaster's_Palace,_Valletta)

**Εικ. 84:** <https://www.wikidata.org/wiki/Q2898298>

**Εικ. 85:** <http://citiesandstories.blogspot.com/2013/04/berlin-in-1737.html> – προσωπική επεξεργασία

- Εικ. 86:** Δημητριάδης, Ε., «ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ: Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί. Μυκηναϊκοί χρόνοι ως τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αι.», Εκδοτικός Οίκος Αδελφών Κυριακίδη Α.Ε., Θεσσαλονίκη 1995, σ. 289.
- Εικ. 87:** Διαλέξεις μαθήματος «Πόλη και Πολεοδομία: Ιστορική και θεωρητική προσέγγιση», διάλεξη 7<sup>η</sup>: «Ο αστικός χώρος στην Ευρώπη τις παραμονές της Βιομηχανικής Επανάστασης», επιμέλεια Διμέλλη Δ., Πολυτεχνείο Κρήτης, Χανιά 2021.
- Εικ. 88:** Δημητριάδης, Ε., «ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ: Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί. Μυκηναϊκοί χρόνοι ως τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αι.», Εκδοτικός Οίκος Αδελφών Κυριακίδη Α.Ε., Θεσσαλονίκη 1995, σ. 315.
- Εικ. 89:** <https://journals.openedition.org/cve/3605>
- Εικ. 90:** <https://www.pinterest.co.uk/pin/319051954822495907/>
- Εικ. 91:** <https://books.openedition.org/msha/15354>
- Εικ. 92:** <https://www.penccil.com/gallery.php?p=490504414159> – προσωπική επεξεργασία
- Εικ. 93:** <https://gr.pinterest.com/pin/340795896776666239/>
- Εικ. 94:** [https://it.wikipedia.org/wiki/File:Milton\\_Keynes\\_in\\_England.svg](https://it.wikipedia.org/wiki/File:Milton_Keynes_in_England.svg) – προσωπική επεξεργασία
- Εικ. 95:** Rijnaard, S. (επιμ.), «The New Town travel guides: Milton Keynes», εκδ. International New Town Institute (INTI), Ρότερνταμ 2017, σ. 9.
- Εικ. 96:** <https://www.architectsjournal.co.uk/practice/culture/aj-archive-milton-keynes-planning-study-1969>
- Εικ. 97-100:** Rijnaard, S. (επιμ.), «The New Town travel guides: Milton Keynes», εκδ. International New Town Institute (INTI), Ρότερνταμ 2017, σ. 18-26.
- Εικ. 101:** <https://www.planetizen.com/node/65462>
- Εικ. 102:** <https://arquiscopio.com/archivo/2014/08/24/la-nueva-ciudad-de-milton-keynes/?lang=pt>
- Εικ. 103:** Rijnaard, S. (επιμ.), «The New Town travel guides: Milton Keynes», εκδ. International New Town Institute (INTI), Ρότερνταμ 2017, σ. 19 – προσωπική επεξεργασία
- Εικ. 104:** [https://www.researchgate.net/publication/275955043\\_Roads\\_belong\\_in\\_the\\_Urban\\_Landscape/figures](https://www.researchgate.net/publication/275955043_Roads_belong_in_the_Urban_Landscape/figures)
- Εικ. 105:** Λήψη από Google Earth Pro (2021).
- Εικ. 106:** [https://www.ldavies.com/home-slider/milton-keynes-new-town/milton-keynes\\_6/](https://www.ldavies.com/home-slider/milton-keynes-new-town/milton-keynes_6/) - προσωπική επεξεργασία
- Εικ. 107:** <https://www.milton-keynes.gov.uk/>
- Εικ. 108:** <https://www.researchgate.net/publication/34755141>
- Εικ. 109:** Rijnaard, S. (επιμ.), «The New Town travel guides: Milton Keynes», εκδ. International New Town Institute (INTI), Ρότερνταμ 2017, σ. 24 – προσωπική επεξεργασία
- Εικ. 110, 111:** <https://ifmiltonkeynes.org/venue/campbell-park>
- Εικ. 112:** [https://en.wikipedia.org/wiki/Milton\\_Keynes\\_Central\\_railway\\_station](https://en.wikipedia.org/wiki/Milton_Keynes_Central_railway_station)
- Εικ. 113:** <https://www.open.ac.uk/library/digital-archive/image/image:000000010659>