



ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Διαχρονικές μεταλλαγές του πολεοδομικού ιστού της Κω
από την περίοδο της Ιταλοκρατίας μέχρι σήμερα

Φοιτήτρια: Μπίλλη Αικατερίνη
Επιβλέπουσα καθηγήτρια: Διμέλλη Δέσποινα
Χανιά, Μάρτιος 2023

Πολυτεχνειο Κρήτης
Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών



**ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΕΣ ΜΕΤΑΛΛΑΓΕΣ ΤΟΥ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΙΣΤΟΥ ΤΗΣ ΚΩ
ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΤΗΣ ΙΤΑΛΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ**

ΜΠΙΛΛΗ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ
ΕΠΙΒΛ. ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ:
ΔΙΜΕΛΛΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ

XANIA 2023

Ευχαριστώ πολύ την καθηγήτρια μου κ. Διμέλλη Δέσποινα που με την πολύτιμη βοήθεια, το ενδιαφέρον και την καθοδήγηση της συνετέλεσε καθοριστικά στην εκπόνηση της παρούσας ερευνητικής εργασίας, καθώς και την οικογένεια και τους φίλους μου για την υποστήριξη τους όλα αυτά τα χρόνια.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη εργασίας	5
Abstract	5
Σκοπός της εργασίας	6
Μεθοδολογία	6
Πηγές	6
Εισαγωγή	7

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

ΣΥΝΤΟΜΗ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΗΣ ΚΩ ΜΕΧΡΙ ΤΗΝ ΙΤΑΛΟΚΡΑΤΙΑ

1.1 Από την αρχαιότητα μέχρι τη ρωμαϊκή εποχή	9
1.1.1 Αρχαία πόλη της Κω	9
1.1.2 Η Κως κατά τη ρωμαϊκή εποχή	11
1.2 Η Κως κατά τη βυζαντινή εποχή	14
1.3 Μεσαιωνική Κως	15
1.4 Τουρκοκρατία	17
1.5 Η Κως από την ίδρυση του ελληνικού κράτους	20

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

ΙΤΑΛΙΚΕΣ ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΚΩ

2.1 Προφασιστική περίοδος	23
2.2 Φασιστική περίοδος – Προσεισμική Κως	29
2.2.1 Το πρώτο ρυθμιστικό σχέδιο για την πόλη της Κω	32

2.2.2 Ζώνες χρήσεων	33
2.2.3 Ελεύθεροι δημόσιοι χώροι	35
2.2.4 Συνοικίες της προσεισμικής Κω	37
2.3 Σεισμός 1933 – Η νέα πόλη της Κω	39
2.3.1 Ρυθμιστικό 1934	42
2.3.2 Ζώνες δόμησης	44
2.3.3 Δομημένο περιβάλλον	52
2.3.4 Δίκτυο κυκλοφορίας	54
2.3.5 Αρχαιολογικοί χώροι	57
2.3.6 Χώροι πρασίνου	59
2.3.7 Πλατείες	60
2.3.8 Δημόσια κτίρια της περιόδου	60
2.4 Το τέλος της ιταλικής κατοχής 1936 – 194	63

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

ΑΠΟ ΤΗΝ ΙΤΑΛΟΚΡΑΤΙΑ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ

3.1 Γερμανική κατοχή	69
3.2 Αγγλική κατοχή	70
3.3 Απ' την ενσωμάτωση μέχρι την περίοδο της μεταπολίτευσης	71
3.3.1 Πρώτη επέκταση της πόλης (1967)	73
3.3.1.1 Ζώνες δόμησης	75
3.3.1.2 Δομημένος χώρος	77
3.3.1.3 Κυκλοφοριακό δίκτυο	79
3.3.1.4 Ελεύθεροι δημόσιοι χώροι	81

3.4 Από τη μεταπολίτευση μέχρι σήμερα	83
3.4.1 Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Κω (1986)	86
3.4.1.1 Έκταση Γ.Π.Σ.	86
3.4.1.2 Επαναπροσδιορισμός χρήσεων γης	87
3.4.2 Επέκταση σχεδίου πόλεως (1989)	89
3.4.2.1 Κυκλοφοριακό δίκτυο	92
3.4.2.2 Ελεύθεροι δημόσιοι χώροι	93
3.4.3 Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου (1989)	94
3.4.4 Αναθεώρηση Σχεδίου Πόλεως (1990)	96
3.4.5 Τροποποίηση Γ.Π.Σ (1998)	98
3.4.5.1 Έκταση Γ.Π.Σ	98
3.4.5.2 Επαναπροσδιορισμός χρήσεων γης	100
3.4.6 Μεταναστευτικό (2015)	101
3.4.7 Σεισμός (2017)	102
3.5 Η Κως σήμερα (2022)	103
3.5.1 Έκταση Πόλης	103
3.5.2 Κυκλοφοριακό δίκτυο	106
3.5.3 Χρήσεις γης	110

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Περίληψη εργασίας

Η πόλη της Κω μετά το σεισμό που την έπληξε τον Απρίλιο του 1933 υπέστη αλλαγές που άλλαξαν τη μορφή και την έκταση της. Αντικείμενο της παρούσας εργασίας, έπειτα από έρευνα στο ιταλικό αρχείο του νησιού και βιβλιογραφική αναζήτηση, είναι αφενός να μελετηθεί η νέα πόλη που σχεδιάστηκε από τους Ιταλούς και αναδύθηκε μέσα από τα συντρίμια που επέφερε μια φυσική καταστροφή και αφετέρου να εξετασθεί αν ο χαρακτήρας κι οι ποιότητες της διατηρούνται στην πάροδο του χρόνου.

Η εργασία διαρθρώνεται σε τρεις ενότητες. Στην πρώτη εξ αυτών γίνεται μια σύντομη αναδρομή στην ιστορία της πόλης, από την ίδρυση της μέχρι λίγο πριν την έναρξη της Ιταλοκρατίας στο νησί. Σκοπός του κεφαλαίου είναι να αναλυθεί πως τα ιστορικά γεγονότα που συνέβησαν στο νησί διαμόρφωσαν την πόλη της Κω, όπως την αντίκρισαν οι Ιταλοί κατά την απόβαση τους στα Δωδεκάνησα. Στη δεύτερη ενότητα γίνεται εκτενής περιγραφή των ιταλικών επεμβάσεων στον αστικό ιστό της πόλης, και πριν αλλά κυρίως μετά το σεισμό του 1933. Στην τρίτη ενότητα αναλύονται οι επεμβάσεις του πολεοδομικού ιστού από τη λήξη της Ιταλικής κατοχής μέχρι και σήμερα και εξετάζεται ο βαθμός διατήρησης ή αλλοίωσης των ιταλικών πολεοδομικών χαρακτηριστικών της πόλης της Κω.

Abstract

The city of Kos underwent changes that altered its form and size after the earthquake of April 1933. The aim of this thesis, following a search in the Italian archives of the island and a bibliographical search, is first to examine the new city designed by the Italians, which emerged from the debris of a natural disaster, and foremost to examine whether its character and qualities have been preserved over the years.

This thesis is structured in three chapters. In the first chapter, a brief review of the history of the city is presented, from its foundation until shortly prior to the beginning of the Italian occupation on the island. The aim of this chapter is to analyze how the historical events that occurred on the island have shaped the city of Kos, as seen by the Italians during their arrival in the Dodecanese. The second chapter provides an extensive description of the Italian interventions on the urban fabric of the city, both before and especially after the earthquake of 1933. The third chapter analyses the interventions on the urban fabric between the end of the Italian occupation and the present day and examines the extent to which the Italian urban characteristics of the city of Kos have been preserved or altered.

Σκοπός της εργασίας

Σκοπός της εργασίας είναι αφενός να αναφερθούν οι παράγοντες σύμφωνα με τους οποίους διαμορφώθηκε η πόλη της Κω μέχρι την Ιταλική κατοχή, να μελετηθεί η νέα πόλη που σχεδιάστηκε από τους Ιταλούς και αναδύθηκε μέσα από τα συντρίμια ενός καταστροφικού σεισμού και να εξετασθεί αν ο χρόνος και ο σχεδιασμός άφησαν ανεπηρέαστους το χαρακτήρα και τις ποιότητες που προσέδωσαν οι κατακτητές στην πόλη.

Μεθοδολογία

Η μεθοδολογία της εργασίας βασίστηκε στην πολεοδομική ανάλυση ιστορικών χαρτών και αεροφωτογραφιών, τη σύγκριση του πολεοδομικού ιστού προσεισμικής και μετασεισμικής οργάνωσης και τη διερεύνηση του βαθμού αλλοίωσης ή διατήρησης των ιταλικών σχεδιαστικών αρχών στη σύγχρονη πόλη.

Πηγές

Για την εκπόνηση της παρούσας εργασίας έγινε πρωτογενής έρευνα αρχειακού υλικού αλλά και αναζήτηση σε υπάρχουσα βιβλιογραφία. Πιο συγκεκριμένα, το κεφάλαιο 1 που αφορά την ιστορική αναδρομή για την πόλη της Κω στηρίχτηκε στην υπάρχουσα βιβλιογραφία. Το κεφάλαιο 2, που είναι κι ο βασικός κορμός της εργασίας κι αφορά την πολεοδομική οργάνωση της πόλης την περίοδο της Ιταλοκρατίας, στηρίχτηκε πρωτίστως σε μελέτη και ανάλυση χαρτών του Ε.Ι.Λ.Α.Δ.Κ (Ειδικό Ιστορικό και Λαογραφικό Αρχείο Δήμου Κω), το οποίο περιλαμβάνει όλο το αρχειακό υλικό του νησιού για την περίοδο της Ιταλοκρατίας και συμπληρωματικά σε χάρτες που μου χορηγήθηκαν από το Κτηματολόγιο και βιβλιογραφική έρευνα. Τέλος για το τρίτο κεφάλαιο οι πληροφορίες αντλήθηκαν κατά κύριο λόγο από κάποια δημοσιευμένα ΦΕΚ και τους συμπληρωματικούς χάρτες που μου χορηγήθηκαν από την Πολεοδομία της Κω, αεροφωτογραφίες και αυτοψία στην πόλη, ενώ χρησιμοποιήθηκαν υποστηρικτικά και κάποιες βιβλιογραφικές πηγές.

Εισαγωγή

Το νησί της Κω έχει είναι το τρίτο μεγαλύτερο σε έκταση νησί των Δωδεκανήσων, μετά τη Ρόδο και την Κάρπαθο, καταλαμβάνοντας εμβαδόν 295,3 τ. χλμ. και το δεύτερο σε πληθυσμό, μετά τη Ρόδο, φιλοξενώντας σύμφωνα με την απογραφή της ΕΛ.ΣΤΑΤ. για το 2021 36.986 κατοίκους.

Το νησί συνδέεται αεροπορικά τους χειμερινούς μήνες με Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Ρόδο, Λέρο, Κάλυμνο, ενώ το καλοκαίρι στις λίστες αφίξεων και αναχωρήσεων προστίθενται η Σάμος και δεκάδες προορισμοί του εξωτερικού. Ακτοπλοϊκά συνδέεται με Κάλυμνο, Λέρο, Ψέριμο, Νίσυρο, Πάτμο, Ρόδο, Σύμη, Πειραιά και Bodrum (Τουρκία).

Είναι ένα κατά βάση πεδινό και εύφορο νησί, με εξαίρεση ένα μοναδικό βουνό, το όρος Δίκαιος που φτάνει περίπου στα 850 μ. ύψος. Το κλίμα του νησιού χαρακτηρίζεται από ήπιους, βροχερούς χειμώνες και ζεστά καλοκαίρια, τα οποία διακόπτονται προσωρινώς από τα «μελτέμια».

Η οικονομία του νησιού στηριζόταν πάντα στον πρωτογενή τομέα και στο δευτερογενή τομέα. Τις τελευταίες δεκαετίες όμως το νησί στηρίζεται αποκλειστικά στον τουρισμό. Σύμφωνα με την εφημερίδα «Ελεύθερος Τύπος», η Κως ήταν ένας από τους 5 πιο δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς της χώρας για το έτος 2018.

Πρωτεύουσα του νησιού είναι η ομώνυμη πόλη της Κω, που βρίσκεται στο βορειοανατολικό άκρο του νησιού.



Εικόνα 1: Θέση Δωδεκανήσων στην Ελλάδα (ιδία επεξεργασία)



Εικόνα 2: Θέση νήσου Κω στα Δωδεκάνησα



1. ΣΥΝΤΟΜΗ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΗΣ ΚΩ ΜΕΧΡΙ ΤΗΝ ΙΤΑΛΟΚΡΑΤΙΑ

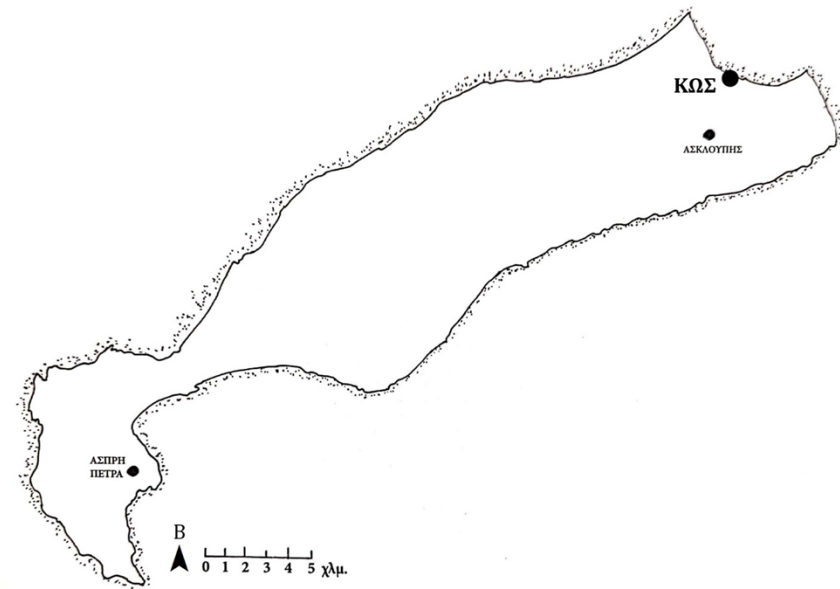
1.1 Από την αρχαιότητα μέχρι τη ρωμαϊκή εποχή

1.1.1 Αρχαία πόλη της Κω

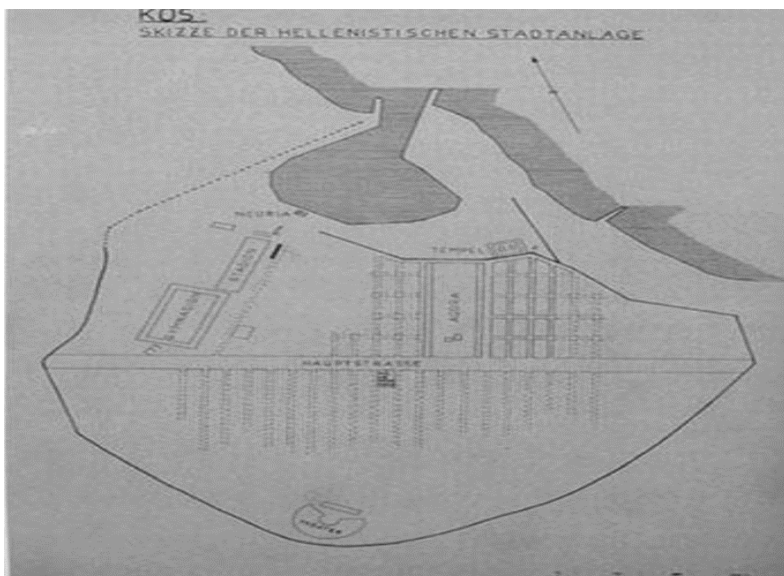
Οι Ιταλοί κατακτητές κατά τη διάρκεια της παραμονής τους στα ελληνικά νησιά προσπάθησαν να αναδείξουν την ιδιαίτερη ιστορία και τον πολιτισμό τους. Η Κως ήταν πάντα μια ιδιαίτερη περίπτωση λόγω των καταστροφών που είχε υποστεί, φυσικής ή ανθρωπογενούς προελεύσεως. Έτσι οι κατακτητές προέβησαν σε μία σειρά από πειραματικές ανασκαφές αναζητώντας στοιχεία της ιστορίας της. Οι ανασκαφές αυτές έφεραν στο φως πολλά σημαντικά ευρήματα για την ιστορία του νησιού, μεταξύ αυτών και τα πρώτα ίχνη κατοίκησης στο Ζηνί της Κεφάλου και στο λόφο Ασκλούπης. Η Σπηλιά της Άσπρης Πέτρας και οι προϊστορικοί τάφοι, που ανασκάφηκαν αντίστοιχα, φαίνεται να χρονολογούνται σύμφωνα με τον Ιταλό αρχαιολόγο L. Morricone στην πρώτη πρωίμη εποχή του Χαλκού (Χατζηβασιλείου, 1990).

Κατά τη διάρκεια των επόμενων χρόνων το νησί φαίνεται να πέρασε από τη μινωική στη μυκηναϊκή επιρροή, ώσπου μετά το 1104 π.Χ. και την κάθοδο των Δωριέων άρχισε να αποκτά έναν καθαρά Δωρικό χαρακτήρα (Μαρκόγλου, 2004).

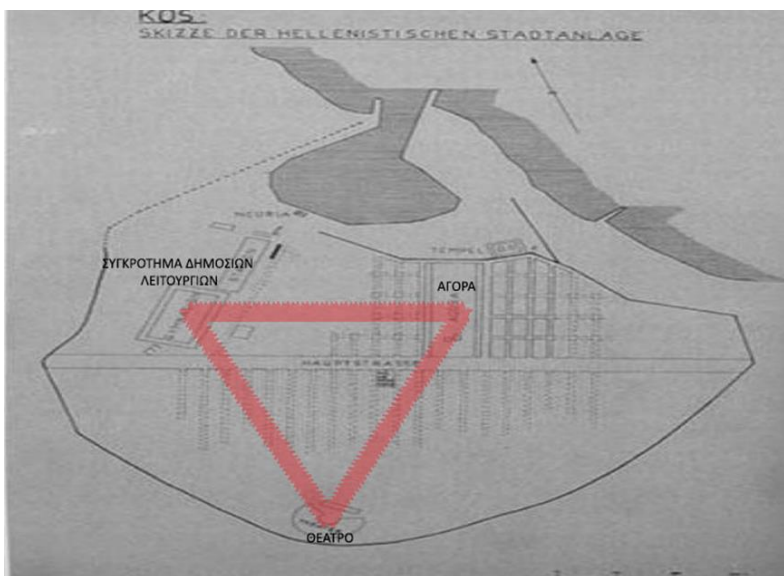
Ένας εμφύλιος πόλεμος που ξέσπασε στο νησί εξαιτίας της συμμετοχής του στον Πελοποννησιακό πόλεμο ήταν η αφορμή για την ίδρυση της νέας πόλης της Κω το 366 π.Χ. βορειοανατολικά του νησιού, όπως φαίνεται στην Εικόνα 3, στη θέση όπου κατέχει η πόλη μέχρι σήμερα (Μακρής, 1995). Την τοποθεσία αυτή φαίνεται πως επέδειξαν οι Ιερείς του Ασκληπιείου, ενώ η κατεύθυνση της προς το Βορρά είτε υπαγορεύτηκε από τον Ιπποκράτη με σκοπό να προστατεύεται από ισχυρούς ανέμους, είτε ακολούθησε τη ανεπαίσθητη κλίση της γης (Χατζηβασιλείου, 1990).



Εικόνα 3: Θέση της νεοιδρυθείσας πόλης της Κω (366 π.Χ.) σε σχέση με τις θέσεις των αρχαιολογικών ευρημάτων της εποχής του Χαλκού (ιδία επεξεργασία)



Εικόνα 4: Χάρτης Πόλης της Κω το 366 π.Χ.



Εικόνα 5: Νοητό τρίγωνο δημοσίων υποδομών της πόλης Κω (366 π.Χ.)

Η νεοιδρυθείσα πόλη σχεδιάστηκε, όπως φαίνεται και στην Εικόνα 4, σε ορθογωνικό κάναβο, ακολουθώντας το Ιπποδάμειο πολεοδομικό σύστημα. Ο κάναβος οριζόταν από πλατιούς οριζόντιους και κάθετους δρόμους που τέμνονταν κάθετα μεταξύ τους, δημιουργώντας μεγάλα ορθογωνικά οικοδομικά τετράγωνα. Περιμετρικά εντός των τειχών, την πόλη διέσχιζε ακόμα ένας πλατύτερος δρόμος. Η αρχαία αγορά της Κω βρισκόταν κοντά στο λιμάνι, όπως είθισται άλλωστε στις αρχαίες ελληνικές πόλεις λιμένες, ενώ οι περισσότερες δημόσιες λειτουργίες, συμπεριλαμβανομένης και της ακρόπολης, συγκεντρώνονταν δυτικά της. Ο δρόμος που συνέδεε την αρχαία αγορά με το συγκρότημα δημοσίων λειτουργιών στα δυτικά ήταν αισθητά πλατύτερος από τους υπόλοιπους δρόμους εντός του οικισμού, τονίζοντας τη σημασία της «δημόσιας ζωής» εκείνη την περίοδο για τους Κώους. Το αρχαίο Θέατρο βρισκόταν στη νότια πλευρά της πόλης, δημιουργώντας ένα νοητό τρίγωνο με την αγορά και τις υπόλοιπες δημόσιες υποδομές (Εικόνα 5). Η ζώνη κατοίκησης ήταν ενιαία και τοποθετημένη περιμετρικά της αγοράς, στο νοτιοανατολικό τμήμα της πόλης. Χαρακτηριστική ήταν η αρχιτεκτονική αυτής της ζώνης, καθώς υπήρχε ομοιομορφία μεταξύ των κατοικιών, ως ένδειξη ισότητας και δημοκρατίας στο νησί. Πολλές ήταν άλλωστε κι οι «συνοικίες», συγκροτήματα αυτοτελών διαμερισμάτων, που θεωρούνται πρόγονοι των σημερινών πολυκατοικιών. Τα επικρατέστερα οικοδομικά υλικά ήταν η μαλακόπετρα (ιγνιμβρίτης) κι ο ασβεστόλιθος (Χατζηβασιλείου, 1990).

Η πόλη ήταν περιτειχισμένη και το λιμάνι τοποθετημένο εκτός των τειχών, αλλά διέθετε για δική του οχύρωση δύο βραχίονες τειχών και μια νησίδα που περιόριζε σημαντικά την είσοδο. Στην πόλη υπήρχαν επίσης υδρευτικές κι αποχετευτικές υποδομές (Χατζηβασιλείου, 1990).

Μέσα στα επόμενα 50 χρόνια η ανάπτυξη του νησιού ήταν ραγδαία. Το 332 π.Χ. η Κως κατακτήθηκε από το Μ. Αλέξανδρο, ο οποίος την αντιμετώπισε με ιδιαίτερα προνομιακό τρόπο. Το 288 π.Χ. οι Πτολεμαίοι ενσωμάτωσαν την Κω στο κράτος τους και διατήρησαν τη φιλική διάθεση και τα προνόμια που είχε δώσει ο προκατόχος τους στο νησί (Χατζηβασιλείου, 1990).

Το 242 π.Χ. αναγνωρίστηκε πανελλήνια η ασυλία του Ασκληπιείου (Κοκκόρου – Αλευρά, Λαίμου, Σημαντώνη – Μπουρνιά, 2001).

1.1.2 Η Κως κατά τη ρωμαϊκή εποχή

Το 82 π.Χ. η Κως περιήλθε στη Ρωμαϊκή αυτοκρατορία, έχοντας γι' ακόμη μία φορά την εύνοια των κατακτητών. Στο διάστημα 49 – 46 π.Χ. ξέσπασε ένας ρωμαϊκός εμφύλιος πόλεμος μεταξύ Γάιου Ιούλιου Καίσαρα και Πομπηίου (Παπαδής, 2020), στον οποίο η Κως, υποστήριξε τον Πομπήιο. Αν κι ο Πομπήιος κατατροπώθηκε, ο Καίσαρας φάνηκε ελαστικός προς το νησί, κάτι που συνεχίστηκε και μετά τη δολοφονία του ως το 29 π.Χ., που Ρωμαίοι έκριναν πως δε χρειαζόντουσαν τη φιλική συμπαράσταση των Κώων (Χατζηβασιλείου, 1990).

1. Συνοικία Λιμένος
2. Ιερό της Αφροδίτης
3. Ιερό του Ηρακλή
4. Αγορά
5. Νεώρια
6. Περιμετρικό τείχος
7. Βόρειο τμήμα Αγοράς
8. Νότιο τμήμα Αγοράς
9. Ναός Ατταλίδων
10. Βωμός του Διονύσου
11. Στοά της Αγοράς
12. Θέατρο
13. Δυτικό Γυμνάσιο
14. Δυτικό Γυμνάσιο
15. Στάδιο
16. Βόρειο Γυμνάσιο
17. Ακρόπολη
18. Πλατεία
19. Στοά από τόφφο
20. Οικία του Χαλκού
21. Κεντρικά Θερμά
22. Ρωμαϊκή Οικία
23. Ωδείο
24. Δυτικά Θερμά
25. Νυμφαίο
26. Βόρεια Θερμά
27. Θερμά Λιμένος
28. Οικία Αρπαγής της Ευρώπης
29. Οικία Σεληνού



Εικόνα 6: Χάρτης πόλης της Κω τη ρωμαϊκή εποχή, πριν το σεισμό του 142 μ.Χ.



Τα έργα της ρωμαϊκής περιόδου ακολούθησαν την υπάρχουσα οργάνωση της πόλης. Όπως φαίνεται στην Εικόνα 7 τα κτίρια που στεγάζουν τις δημόσιες λειτουργίες διατηρούν τη θέση τους και το νοητό τρίγωνο μεταξύ αγοράς, θεάτρου και συγκροτήματος λοιπών δημοσίων λειτουργιών εξακολουθεί να γίνεται διακριτό στο χάρτη. Οι κατοικίες που υπήρχαν μεταξύ αγοράς και συγκροτήματος δημοσίων λειτουργιών κατεδαφίστηκαν (πλην ελαχίστων εξαιρέσεων, βλ. Εικόνα 7 Οικία Χαλκού, Οικία Αρπαγής Ευρώπης και Οικία Σειληνού), δημιουργώντας ένα καθαρά δημόσιο παράκτιο μέτωπο στο λιμάνι. Παράλληλα η οικιστική ζώνη, που πλέον έχει περιοριστεί νότια και ανατολικά της αγοράς επεκτάθηκε, ακολουθώντας το ρυμοτομικό σύστημα της προηγούμενης περιόδου και παραμένοντας πάντα εντός των ορίων των τειχών, καλύπτοντας όμως αυτή τη φορά σχεδόν καθολικά την έκταση της περιτειχισμένης Κω, κάτι που όπως φαίνεται και στην Εικόνα 4, γίνεται ιδιαίτερα αισθητό στο ανατολικό τμήμα της πόλης και περιμετρικά του Αρχαίου Θεάτρου.

Εικόνα 7: Πάνω - Νοητό τρίγωνο δημοσίων υποδομών της πόλης Κω, Κάτω – Κατοικίες μεταξύ αγοράς και συγκροτήματος δημοσίων λειτουργιών που δεν κατεδαφίστηκαν

Το 142 μ.Χ. όμως, ένας καταστροφικός σεισμός ισοπέδωσε το νησί. Οι εργασίες ανοικοδόμησης της πόλης άρχισαν σχεδόν αμέσως. Το τμήμα του περιμετρικού τείχους που ισοπεδώθηκε κι αυτό από το σεισμό δεν αποκαταστάθηκε ποτέ και στη θέση του οικοδομήθηκαν κι άλλες κατοικίες. Σημαντικά κτίρια όπως η Αγορά, το Ωδείο, το Θέατρο, το Υδραγωγείο και το Δυτικό Γυμνάσιο ανεγέρθηκαν ξανά ελαφρώς προσαρμοσμένα στα ρωμαϊκά πρότυπα. Το ύψος της πόλης παραμένει γενικά αρχαιοελληνικό με κάποιες ρωμαϊκές προσθήκες. Κύριο οικοδομικό υλικό της περιόδου έγινε πλέον η πέτρα με την προσθήκη επιχρίσματος (Χατζηβασιλείου, 1990).

1.2 Η Κως κατά τη βυζαντινή εποχή

Αν και οι Κώοι ειδωλολάτρες και Ιουδαίοι αντιστάθηκαν σθεναρά, ο Χριστιανισμός είχε διαδοθεί στην Κω μέχρι τον 3ο αι. μ.Χ., όπως αποδεικνύουν τα αρχαιολογικά λείψανα προηγούμενων περιόδων που εντοπίστηκαν στην πόλη. Όπως ήταν αναμενόμενο, μια τόσο σημαντική αλλαγή στις ζωές των κατοίκων είχε και αρχιτεκτονικό και πολιτισμικό αντίκτυπο. Δεν υπάρχουν μαρτυρίες για αλλαγές στην πολεοδομική οργάνωση της πόλης. Οι επεμβάσεις αυτής της περιόδου φαίνεται πως περιορίστηκαν σε αρχιτεκτονικές τροποποιήσεις, καθώς όσα κτίρια θύμιζαν στους Κώους το φαύλο ειδωλολατρικό παρελθόν τους βεβηλώθηκαν και καταστράφηκαν, ενώ κάποια από αυτά μετατράπηκαν σε χριστιανικούς ναούς εξαλείφοντας όμως και σε αυτή την περίπτωση οτιδήποτε ειδωλολατρικό. Όπως είναι αναμενόμενο η καταστροφή αυτή ήταν τεράστια για τον πολιτισμό του νησιού (Χατζηβασιλείου, 1990).

Στο μεσοδιάστημα δύο καταστροφικών σεισμών, από το 469 μέχρι το 554, στην Κω αποτάχθηκε οτιδήποτε θύμιζε παλαιότερες περιόδους και ανεγέρθηκαν πολλές βασιλικές εκκλησίες (Μακρής, 1995). Η Κως αυτού του πρωτοχριστιανικού χαρακτήρα δε διήρκησε πολύ καθώς ο σεισμός του 554 ήταν από τους πιο καταστροφικούς σεισμούς για το νησί. Ισοπεδώθηκαν σχεδόν τα πάντα. Το Ασκληπιείο καταστράφηκε ολοσχερώς κι η πόλη της Κω ερημώθηκε για πρώτη φορά στην ιστορία της. Η έρημη πόλη αποτέλεσε πρόσφορο έδαφος για βαρβαρικές επιδρομές και λεηλασίες (Χατζηβασιλείου, 1990).

Ιστορικές πηγές που να αναφέρουν τι ακριβώς συνέβη το νησί εκείνη την περίοδο δεν υπάρχουν. Το μόνο σίγουρο είναι πως η πόλη είχε αρχίσει ήδη να κατοικείται ξανά στις αρχές του 11ου αι (Μακρής, 1995).

Μετά την άλωση της Κωνσταντινούπολης το 1204, Φράγκοι, Βενετσιάνοι και Γενοβέζοι κυριαρχούν στο εμπόριο στο Αιγαίο, έχοντας ως βάση τους την Κω (Γιαννούλη, 2012).

Το 1284 το νησί πέρασε στα χέρια των Βενετσιάνων και το 1304 παραδόθηκε στους Γενοβέζους (Μαρκόγλου, 2004).

1.3 Μεσαιωνική Κως

Το 1314 η Κως περνάει στα χέρια των Ιωαννιτών Ιπποτών. Εξαρχής οι Ιππότες έδειξαν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για το νησί και προσπάθησαν να διατηρήσουν τις σχέσεις τους με τους κατοίκους φιλικές. Η συμπεριφορά τους προς τους Κώους ήταν σαφώς προνομιακή. Τους επέτρεψαν να διατηρήσουν αναλλοίωτες τη γλώσσα, τη θρησκεία και την εθνικότητα τους, ενώ ταυτόχρονα ήταν και διαλλακτικοί στις θέσεις τους προκειμένου να μην υπάρχουν προβλήματα στη συμβίωση μαζί τους. Άλλωστε τους χρειάζονταν στο πλευρό τους σε μία πιθανή τούρκικη επέλαση (Χατζηβασιλείου, 1990).

Το 1347 η πόλη χτυπήθηκε από επιδημία μαύρης πανώλης (Ιερομνήμων, 2019).

Ο συνεχής φόβος για μία τούρκικη επέλαση ήταν ο λόγος που οι Ιππότες σχεδίασαν μία πόλη αρκετά πιο «μαζεμένη» σε έκταση από την αρχαία και με ισχυρά αμυντικά έργα. Στην Εικόνα 8 παρουσιάζεται ένα συγκριτικό σκαρίφημα του μεγέθους της πόλης στις δύο αυτές διαφορετικές χρονολογικές περιόδους. Με κόκκινο περιγράφονται τα όρια της αρχαίας πόλης, ενώ με μπλε τα όρια της νέας – μεσαιωνικής πόλης. Και στις δύο περιπτώσεις η οριοθέτηση γίνεται βάσει των τειχών.

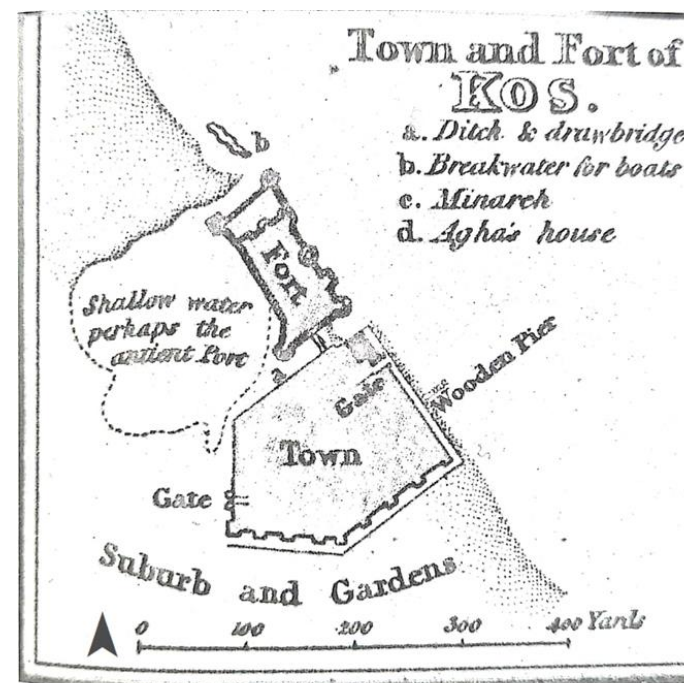
Σε αντίθεση με την ορθοκανονική πολεοδομική οργάνωση της αρχαίας πόλης, η μεσαιωνική Κως χαρακτηρίζεται από πυκνή άναρχη δόμηση. Είναι φανερό πως σε αντίθεση με την προηγούμενη οικοδομική της φάση η μεσαιωνική πόλη δεν ήταν μια σχεδιασμένη πόλη, αλλά ένα σύστημα κενών και πλήρων που απλώς προέκυψαν. Το δίκτυο κυκλοφορίας αποτελούνταν από ένα δαιδαλώδη ιστό στενών δρόμων που οδηγούσε προς τις πύλες ή το Κάστρο.

Η πολεοδομική οργάνωση της πόλης από τους Ιππότες ξεκίνησε ουσιαστικά το 1386, τότε χτίστηκαν και τα περιμετρικά τείχη, το φρούριο και οι προμαχώνες. Για την κατασκευή αυτών των οχυρωματικών έργων χρησιμοποιήθηκαν οικοδομικά υλικά από ερείπια της περιοχής, καθώς στην Κω δε λειτουργούσαν πλέον λατομεία. Στο σχεδιασμό αυτής της μεσαιωνικής πόλης οι Ιππότες συμπεριέλαβαν και πυκνή φύτευση λεμονιών και νερατζιών, από τις οποίες πήρε το όνομα και το νέο φρούριο της πόλης, το «Κάστρο της Νερατζιάς» (Χατζηβασιλείου, 1990).



Εικόνα 8: Συγκριτικό σκαρίφημα μεγέθους αρχαίας και μεσαιωνικής πόλης (ιδία επεξεργασία)

Στην Εικόνα 9 παρουσιάζεται ένα απόσπασμα χάρτη της μεσαιωνικής πόλης της Κω, όπως αυτή δημοσιεύτηκε στις αρχές του 19ου αιώνα από το Fr. Beaufort. Στη συγκεκριμένη απεικόνιση δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στα τείχη της πόλης, που ήταν άλλωστε υψίστης σημασίας για την Κω, όπως και για κάθε μεσαιωνική πόλη, όχι μόνη για την οριοθέτηση της αλλά και για να τονίσει τη σημασία που είχαν για τους κατοίκους ως οχυρωματικό έργο, λόγω της εύκολης πρόσβασης από τη θάλασσα.



Εικόνα 9: Χάρτης μεσαιωνικής πόλης της Κω

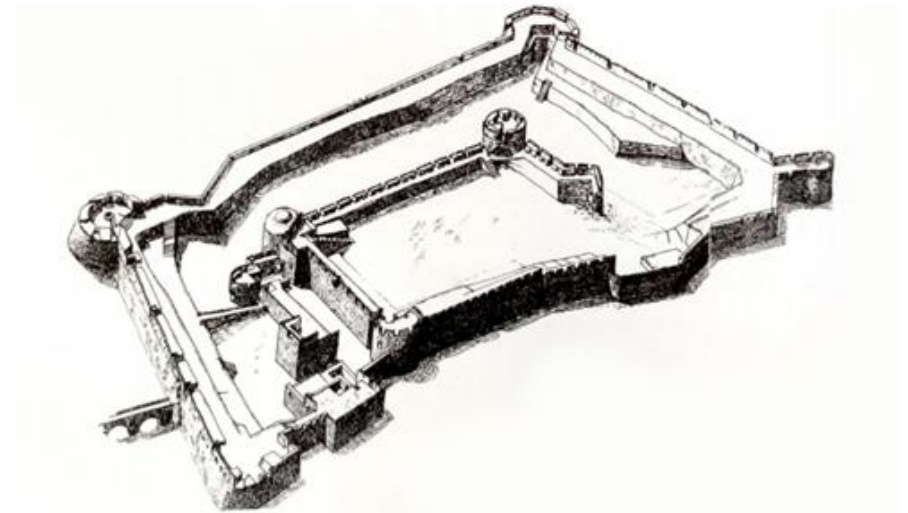
Κατά τη διάρκεια των επόμενων χρόνων οι Τούρκικες επιθέσεις ήταν ολοένα και συχνότερες, κάτι που ανάγκασε το διοικητή της Κω Fantino Quirini να δράσει σπασμωδικά. Στις 25 Δεκεμβρίου 1451, ο Quirini υπέγραψε συνθήκη ειρήνης με τους Οθωμανούς. Η συνθήκη αυτή όμως δεν ήταν αρκετή για να καθησυχάσει τον Ιωαννίτη διοικητή, που αμέσως επέστρεψε στην Κω και άρχισε να ισοπεδώνει κατοικίες προκειμένου να ενισχύσει τα τείχη του Κάστρου της Νεραντζιάς (Χατζηβασιλείου, 1990).

Οι υποψίες του Quirini ότι οι Τούρκοι δε θα σεβαστούν τη συνθήκη ειρήνης αποδείχθηκαν βάσιμες. Πράγματι στις 3 Ιουλίου ο τουρκικός στρατός επιτέθηκε ξανά στην Κω. Κατέστρεψε τα τείχη του Κάστρου κι ανάγκασε τους κατοίκους να παραδοθούν και να υποχωρήσουν προς τα υπόλοιπα κάστρα του νησιού. Στις 26 Ιουλίου οι Τούρκοι εγκαταλείπουν την Κω έχοντας λεηλατήσει και βανδαλίσει την πόλη, αλλά χωρίς να καταφέρουν να καταλάβουν το νησί (Χατζηβασιλείου, 1990). Το 1464 και 1477 οι Οθωμανοί επιτέθηκαν ξανά στην Κω (Μαρκόγλου, 2004). Το 1478 οι Ιωαννίτες Ιππότες επιδιόρθωσαν το Κάστρο της Νεραντζιάς και αναδιαμόρφωσαν τον εσωτερικό του περίβολο. Το 1480 δημιουργήθηκε η εξωτερική τάφρος στη δυτική πλευρά (Χατζηβασιλείου, 2008).

Ένας σεισμός στις 8 Οκτωβρίου 1493 έφερε το νησί σε ακόμα δυσμενέστερη θέση. Η πλειοψηφία των κατοικιών κατεδαφίστηκε, ενώ σημαντικές καταστροφές σημειώθηκαν και στο Κάστρο. Οι υλικές ζημιές μπορεί να ήταν σημαντικές, αλλά η ζημιά στη ψυχολογία του Κωακού πληθυσμού ήταν ακόμη μεγαλύτερη καθώς τα απανωτά χτυπήματα τους είχαν φτάσει σε σημείο να πεινάνε (Χατζηβασιλείου, 1990).

Λίγο αργότερα οι Ιππότες ξεκινούν κάποιες αποκαταστάσεις ζημιών του σεισμού, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στο κάστρο, όπου έχτισαν και ένα δεύτερο περιμετρικό τείχος γύρω από το υπάρχον, όπως φαίνεται και

στην Εικόνα 10, δίνοντας του έτσι τη μορφή με την οποία το ξέρουμε μέχρι και σήμερα. (Χατζηβασιλείου, 2008).



Εικόνα 10: Κάστρο της Νεραντζιάς με εξωτερικό περίβολο

Το 1522 οι Οθωμανοί κατέλαβαν τη Ρόδο και το 1523 υποχρέωσαν τους Ιππότες να τους παραδώσουν και την Κω (Μαρκόγλου, 2004).

1.4 Τουρκοκρατία

Το τέλος της Ιπποτικής κατοχής βρίσκει την Κω ως ένα πολύ ισχυρό οικονομικό κέντρο. Ιστορικές πηγές αναφέρουν πως εκείνη την περίοδο το νησί υπήρξε ένας από τους σημαντικότερους εμπορικούς σταθμούς της Μεσογείου. Ο πληθυσμός του νησιού στην έναρξη της Τουρκοκρατίας (έτος 1522) κυμαίνεται μεταξύ 6.500 και 8.500 πολιτών, εκ των οποίων 3000 κατοικούν στην Κω (Κίννα, 2002). Η περίοδος προσαρμογής όμως στα νέα δεδομένα ήταν πολύ δύσκολη για τους Κώους. Η συμπεριφορά των Τούρκων απέναντι τους ήταν αν μη τι άλλο, βάρβαρη. Οι συλλήψεις κι «οι παραδειγματικές τιμωρίες» ήταν πλέον καθημερινά φαινόμενα για το νησί. Παράλληλα οι Ιππότες δε σταμάτησαν τις προσπάθειες να πάρουν πίσω την Κω. Χαρακτηριστικές προσπάθειες τους ήταν αυτές το 1603 και το 1616, αλλά κι οι δυο ήταν ανεπιτυχείς. Εκείνη την περίοδο, το νησί πολιορκήσαν και Ναπολιτάνοι, Φλωρεντινοί και Βενετσιάνοι, αλλά κι αυτοί αποκρούστηκαν από τους Τούρκους με την ίδια σχεδόν ευκολία (Χατζηβασιλείου, 1990).

Κατά τη διάρκεια του επόμενου αιώνα, η Οθωμανική αυτοκρατορία έχει αποκτήσει τόσο δύναμη που κανείς δεν τολμούσε να σταθεί απέναντι της. Στο νησί οι Τούρκοι συμπεριφέρονταν με ακόμη περισσότερη αυστηρότητα (Χατζηβασιλείου, 1990) και η οικονομία σταδιακά καταρρέει. Μοναδική πηγή εσόδων για τους Κώους αρχίζει να γίνεται ο πρωτογενής τομέας (Κίννα, 2002).

Η έναρξη του πρώτου Ρωσοτουρκικού πολέμου έπληξε τον τούρκικο ζυγό κι έτσι οι Κώοι άρχισαν τις επαναστατικές δράσεις εναντίον του. Οι επαναστατικές δράσεις των Κώων δε σταμάτησαν και κατά τη διάρκεια του δεύτερου Ρωσοτουρκικού πολέμου, κάτι που εξαγρίωσε ακόμα

περισσότερο τους Τούρκους και οδήγησε σε σφαγές και λεηλασίες στο νησί (Μουστάκης, 2020).

Η Συνθήκη Ειρήνης, που υπέγραψαν οι ηττημένοι Οθωμανοί με τους Ρώσους, το 1792 έκανε κάπως καλύτερα τα πράγματα για την Κω, διατηρώντας όμως τα σκληρά μέτρα και τους δυσβάστακτους φόρους (Χατζηβασιλείου, 1990).

Το 1773 λειτούργησε το πρώτο δημοτικό σχολείο στην πόλη (Χατζηβασιλείου, 1990).

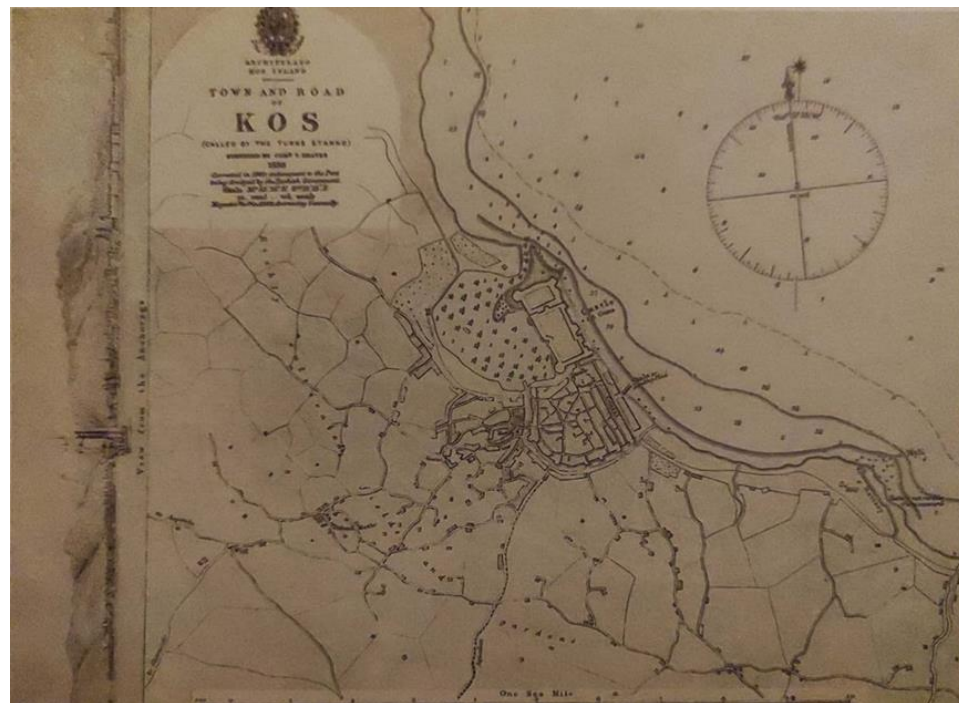
Το 1811 η πανδημία πανούκλας χτύπησε την πόλη. Η κρίση που επέφερε η πανδημία, σε συνδυασμό με μία σειρά ακραίων καιρικών συνθηκών είχαν ως αποτέλεσμα ένα μεγάλο μέρος του πληθυσμού να αφήσει την πόλη και να μεταφερθεί στα χωριά. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι ο πληθυσμός της πόλης της Κω έφτανε μετά βίας τις 2.500, από τις περίπου 10.000 που κατοικούσαν στην πόλη. Σύντομα όμως οι κατακτητές τους επέβαλλαν να επιστρέψουν (Κίννα, 2002). Το 1814, η ίδρυση της φιλικής εταιρείας ήταν αφορμή για την δημιουργία επαναστατικού πνεύματος στο νησί (Χατζηβασιλείου, 1990).

Δύο χρόνια αργότερα, ένας Οθωμανός προκάλεσε κατά λάθος έκρηξη καταστρέφοντας τμήμα του φρουρίου, που οι κατακτητές χρησιμοποιούσαν ως οπλαποθήκη (Χατζηβασιλείου, 1990).

Η απόβαση των Τούρκων στην Κω, όπως ήταν φυσικό, είχε και πολεοδομικό αντίκτυπο. Οι Τούρκοι κατακτητές δεν έδειξαν καμία πρόθεση να κάνουν αλλαγές στη μορφή και την πολεοδομική φυσιογνωμία της πόλης. Όμως, όπως ήταν φυσικό μια πόλη τόσο μικρή σε κλίμακα όσο η Μεσαιωνική Κως δε θα μπορούσε προφανώς να

φιλοξενήσει και το σύνολο των κατακτητών που έφτασαν εκεί με σκοπό να εγκατασταθούν. Έτσι δημιουργήθηκε η ανάγκη επέκτασης της πόλης. Όπως φαίνεται και στην Εικόνα 11, η επέκταση έγινε προς τα δυτικά, κατά μήκος των οδικών αξόνων που επίσης επεκτάθηκαν εκτός των τειχών. Οι περιοχές επέκτασης χαρακτηρίστηκαν αγροτικές, ενώ ο αστικός πυρήνας παρέμεινε οριοθετημένος εντός των τειχών.

Η πολεοδομική οργάνωση του αστικού πυρήνα χαρακτηρίζεται από πυκνή δόμηση, στο μεγαλύτερο μέρος της (κυρίως δυτικά) άναρχα τοποθετημένη δημιουργώντας μεγάλα και ακανόνιστου σχήματος οικοδομικά τετράγωνα. Το συγκεκριμένο τμήμα της πόλης περιγράφεται στην Εικόνα 12 με κόκκινο χρώμα. Αντίθετα στο ανατολικό τμήμα της πόλης διακρίνεται μια περιοχή με επίσης μεγάλα αλλά συνεχή ορθογωνικά οικοδομικά τετράγωνα, το τμήμα της πόλης που παρουσιάζεται με πράσινο χρώμα στην Εικόνα 10. Τα σπίτια ήταν κατά κανόνα ισόγεια. Το δίκτυο κυκλοφορίας αποτελείται από στενούς πεζοδρόμους, δαιδαλώδους μορφής που συχνά καταλήγουν σε αδιέξοδα στη δυτική πλευρά, ενώ ανατολικά από στενούς αλλά ευθείς πεζοδρόμους που οδηγούν προς το κάστρο και την κεντρική πλατεία. Οι ελεύθεροι δημόσιοι χώροι σχεδόν εκλείπουν, με εξαίρεση την κεντρική πλατεία, που βρισκόταν βόρεια του οικισμού και σε άμεση επαφή με το Κάστρο της Νερατζιάς. Μία πύλη, η Πύλη του Φόρου, ενώνει την περιτειχισμένη πόλη με τις περιαστικές – αγροτικές περιοχές της επέκτασης. Το εκτός τειχών τμήμα της πόλης (δηλ. η περιοχή επέκτασης) παρουσιάζεται στην Εικόνα 12 με λευκό χρώμα. Η δόμηση αυτού του τμήματος ακολουθεί την οργάνωση του οργανικού τμήματος της πόλης, λειτουργώντας ως φυσική συνέχεια της.



Εικόνα 11: Λιθογραφία της πόλης της Κω την πρώτη περίοδο της Τουρκοκρατίας



Εικόνα 12: Διακριτές ζώνες δόμησης πόλης Κω την περίοδο της Τουρκοκρατίας (ιδία επεξεργασία)

Την περίοδο εκείνη ιδρύεται το πρώτο Υδραγωγείο της πόλης, ακολουθώντας το ρωμαϊκό μοντέλο. Η δεξαμενή συνέλεγε νερό και το μετέφερε σε διάφορα σημεία της πόλης (Κίννα, 2002).

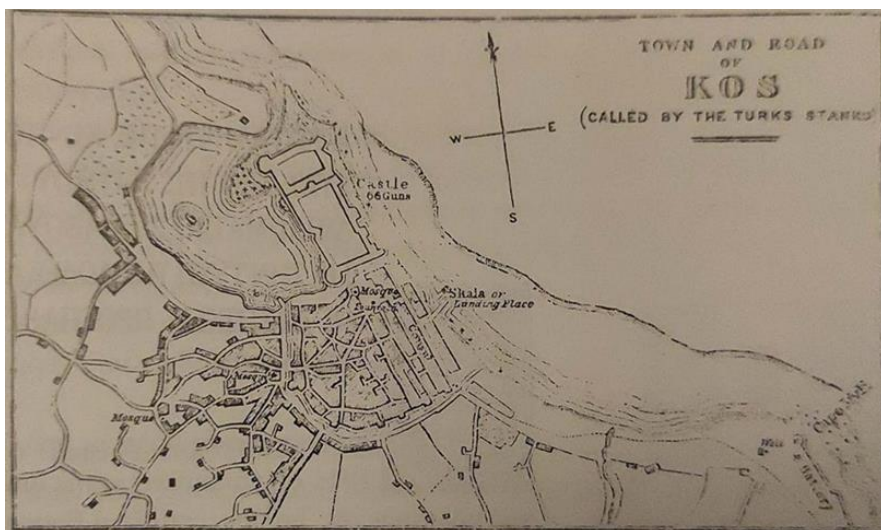
Το 1821 ξεκίνησε η Ελληνική Επανάσταση. Οι κατακτητές αποφασισμένοι να καταπνίξουν οποιαδήποτε επαναστατική ενέργεια στο νησί ξεκίνησαν ενέργειες αποκατάστασης στο φρούριο και τα τείχη. Ταυτόχρονα έδειξαν περισσότερο μένος προς τους κατοίκους από οποιαδήποτε άλλη φορά. Ένα μεγάλο μέρος του ελληνικού πληθυσμού τότε μετανάστευσε επιζητώντας καλύτερες συνθήκες ζωής. Ο αριθμός των κατοίκων σε ολόκληρη την Κω φαίνεται να έφτασε τις 6.000 (Χατζηβασιλείου, 1990).

1.5 Η Κως από την ίδρυση του ελληνικού κράτους

Μετά την ίδρυση του Ελληνικού Κράτους το 1830 ο τούρκικος ζυγός χαλάρωσε για τους Κώους. Οι Κώοι για πρώτη φορά στη διάρκεια της Τουρκοκρατίας απέκτησαν προνόμια και φοροαπαλλαγές (Χατζηβασιλείου, 1990). Η κατάσταση στο νησί ήταν πιο ήρεμη μέχρι την κήρυξη της Κρητικής επανάστασης το 1896. Κάποιοι ηττημένοι Τουρκοκρητικοί μετοίκησαν βόρεια της πόλης της Κω, στη συνοικία που ονομάστηκε «Κρητικό χωριό». Στην Εικόνα 14 φαίνεται το Κρητικό Χωριό τοποθετημένο στη βόρεια πλευρά του λιμανιού της Κω. Η φόρτιση των Τουρκοκρητικών από την ήττα τους εκδηλώθηκε αρκετές φορές στο νησί με αγριότητα (Ιερομνήμων, 2019). Παράλληλα ο Ελληνοτουρκικός πόλεμος και η εξέγερση των Νεότουρκων θα δυσκολέψουν κι άλλο την κατάσταση (Κίννα, 2002). Για τους κατοίκους της Κω αυτή η περίοδος αποτέλεσε μερικές από τις πιο μαύρες σελίδες της ιστορίας τους. Την πόλη μάστιζαν φτώχεια και θλίψη (Χατζηβασιλείου, 1990).



Εικόνα 14: Το Κρητικό Χωριό στην Κω



Εικόνα 15: Χάρτης του Αγγλικού Ναυαρχείου λίγο πριν την ιταλική κατάληψη

Στα τέλη του αιώνα οι συνθήκες έγιναν κάπως πιο ευνοϊκές για τους Κώους πολιτικά αλλά και οικονομικά. Όπως είναι αναμενόμενο ο αριθμός των κατοίκων της πόλης συνεχώς μεγάλωνε (Κώστογλου, 2002). Χαρακτηριστικά αναφέρεται πως στις αρχές του αιώνα στην πόλη της Κω ζούσαν 10.000 άνθρωποι, χριστιανοί, μουσουλμάνοι και εβραίοι (Κίννα, 2002). Η ραγδαία αύξηση του πληθυσμού είχε ως αποτέλεσμα η πόλη να εξαπλωθεί ακόμα περισσότερο προς τα δυτικά, όπως φαίνεται και στην Εικόνα 15. Η επέκταση ακολούθησε και πάλι τη δαιδαλώδη σχεδίαση του δυτικού τμήματος στο εσωτερικό των τειχών, που σε θέμα οργάνωσης του χώρου δεν επηρεάστηκε ούτε αυτή την περίοδο. Λειτουργικά στην πόλη διατηρούνται δύο διακριτές ζώνες, ο αστικός πυρήνας που παραμένει οριοθετημένος εντός των τειχών και οι περιοχές επέκτασης που διατηρούν τον αγροτικό τους χαρακτήρα. Ο αστικός πυρήνας διατηρεί

αναλλοίωτη την πολεοδομική του οργάνωση (άναρχη και πυκνή δόμηση δυτικά, ορθοκανονική αλλά και πάλι πυκνή ανατολικά), ενώ οι περιαστικές – αγροτικές περιοχές της επέκτασης φαίνεται πως πια αποκτούν μια ακτινωτή συγκρότηση, προς τα δυτικά, πάνω στους ήδη υπάρχοντες, από την προηγούμενη περίοδο, οδικούς άξονες, αλλά και στην παράκτια ζώνη του λιμανιού.

Αρχιτεκτονικά, οι τύποι κατοικιών που πρωταγωνιστούν στο νησί αυτή την περίοδο ήταν δύο. Ο Νεοκλασικός, που συναντάται σε δημόσια κτίσματα και σε κάποιες κατοικίες πολύ πλούσιων Κώων εντός των τειχών (πρόκειται συνήθως για ορθογώνιους όγκους με δύο πατώματα) και ο νησιωτικός πλατυμέτωπος που ακολουθείται από τα υπόλοιπα σπίτια, εντός κι εκτός των τειχών και συναντώνται κατά κύριο λόγο σε ισόγεια κτίσματα (Κώστογλου, 2002). Αξιοσημείωτο είναι επίσης το γεγονός πως την περίοδο αυτή ανεγέρθηκαν, από τους κατακτητές, κάποια πολύ σημαντικά οικοδομήματα στο νησί, όπως «το Αρρεναγωγείο, το Παρθεναγωγείο, το πρώτο νηπιαγωγείο, το Διοικητήριο, το Δημαρχείο, το Πολιτικό Νοσοκομείο, το Φαρμακείο στην Πλατεία της Λοζιάς, το Υγειονομείο, το Τελωνείο, η εκκλησία του Αγ. Νικολάου κι η Μητρόπολη, από τα οποία σήμερα σώζεται μόνο η Μητρόπολη. Παράλληλα η μεσαιωνική τάφος μετατράπηκε σε δρόμο που ονομάστηκε οδός Χάνδακα» (Κώστογλου, 2002, σελ. 61).

Το έτος 1886 ο πληθυσμός της Κω φτάνει τους 10.717 κατοίκους, εκ των οποίων 2.937 ήταν Τούρκοι (Κώστογλου, 2002).

Το 1898 ο αρχαιολόγος Rudolf Herzog έφτασε στο νησί με σκοπό να εντοπίσει το Ασκληπιείο της Κω, κάτι που κατάφερε το 1902 (Χατζηβασιλείου, 1990).



2. ΙΤΑΛΙΚΕΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΚΩ

2.1 Προφασιστική περίοδος

Η Ιταλική κατοχή στα Δωδεκάνησα ξεκίνησε σταδιακά τον Απρίλιο του 1912. Οι Ιταλοί κατακτητές εμφανίστηκαν αρχικά στους κατοίκους ως ελευθερωτές, παρουσιάζοντας την απόβασή τους στα νησιά ως μία εφήμερη και μεταβατική κατάσταση που είχε ως στόχο να απελευθερώσει τα Δωδεκάνησα μια για πάντα από τον Τούρκικο Ζυγό (Χατζηβασιλείου, 1990).

Στην Κω τα Ιταλικά στρατεύματα κατέφθασαν στις 7 Μαΐου 1912. Οι Τούρκοι μη όντες σε θέση να αμυνθούν, παρέδωσαν το νησί αμαχητί. Οι Κώοι υποδέχθηκαν πανηγυρικά τους νέους κατακτητές, γρήγορα όμως ανακάλυψαν πως η πρόθεσή τους δεν ήταν να απελευθερώσουν τα Δωδεκάνησα, αλλά να τα κρατήσουν. Τότε οι Κώοι, μαζί με τους υπόλοιπους Δωδεκανήσιους συγκάλεσαν ένα κρυφό Συνέδριο στην Πάτμο, για να οργανωθούν εναντίων των Ιταλών (Κογιόπουλος, 1998). Οι αντιδράσεις κι η δυσaráσκεια των νησιωτών εντάθηκαν τον Οκτώβρη του 1912 με την υπογραφή της Συνθήκης της Λωζάνης, σύμφωνα με την οποία οι νέοι κατακτητές δεσμεύονταν να επιστρέψουν τα Δωδεκάνησα μετά την αποχώρησή τους στους Οθωμανούς προκατόχους τους. Οι αντιδράσεις των νησιωτών δεν έδειξαν να πτοούν τους Ιταλούς, που πλέον είχαν αποκτήσει αρκετή εξουσία στα νησιά ώστε να μη χρειάζονται πια την υποστήριξή τους (Χατζηβασιλείου, 1990).

Η έναρξη της Ιταλικής κατοχής βρίσκει την Κω με πληθυσμό 14.551 κατοίκους, εκ των οποίων οι 2023 ήταν Τούρκοι πολίτες (Κώστογλου, 2002). Το 1914, με την ανταλλαγή πληθυσμών, οι Τουρκοκρητικοί θα φύγουν από το «Κρητικό Χωριό» και τη θέση τους θα πάρουν Έλληνες της Αλικαρνασσού (Χατζηβασιλείου, 1990).

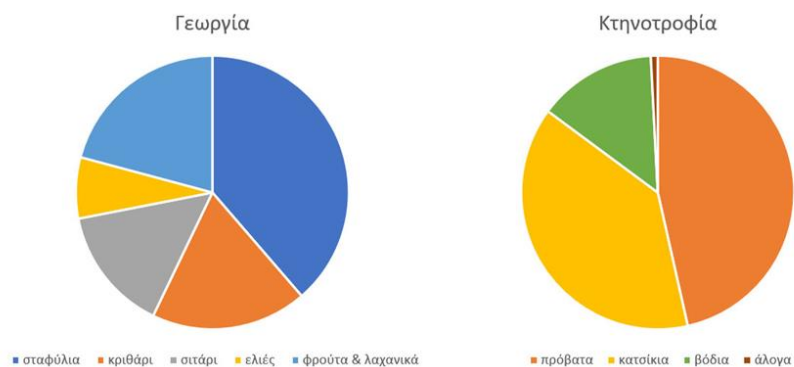
Στη διάρκεια των επόμενων δύο χρόνων οι Ιταλοί επιβλήθηκαν οικονομικά, θρησκευτικά, νομοθετικά και διοικητικά στους Κώους. Τον Απρίλιο του 1915, οι Ανταντ παραχώρησαν στην Ιταλία την πλήρη εξουσία στα Δωδεκάνησα. Η συμφωνία αυτή έχασε την ισχύ της τον Ιούνιο του 1917, όταν προσαρτήθηκε κι η Ελλάδα στη συμμαχία (Χατζηβασιλείου, 1990).

Στις 29 Ιουλίου 1919 ο Ελευθέριος Βενιζέλος υπέγραψε συνθήκη με τον Ιταλό Υπουργό Εξωτερικών Τομμάζο Τιττόνι, σύμφωνα με την οποία ο δεύτερος δεσμευόταν να παραχωρήσει στην Ελλάδα τα νησιά, πλην της Ρόδου, όμως οι κατακτητές δεν τίμησαν τη συνθήκη (Χατζηβασιλείου, 1990).

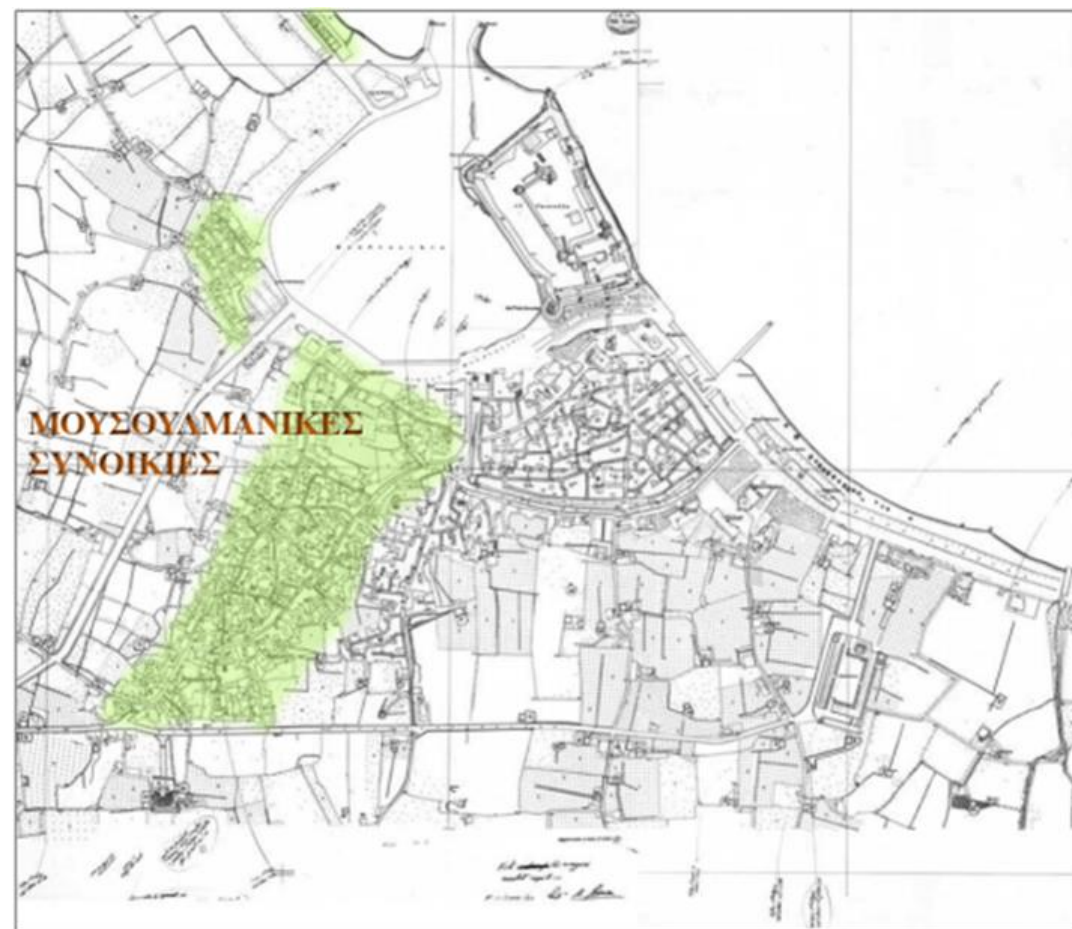
Στις 28 Ιουλίου/10 Αυγούστου 1920 υπογράφηκε η Συνθήκη των Σεβρών. Η υπογραφή της συνθήκης υπήρξε μία από τις σημαντικότερες στιγμές στην πολιτική καριέρα του Έλληνα πρωθυπουργού, καθώς με την εφαρμογή της αμφοτεροί οι δύο πολιορκητές παραχωρούσαν τα Δωδεκάνησα στη γενέτειρά τους. Για ακόμη μία φορά επικράτησε κλίμα ενθουσιασμού στην Κω. Οι κατακτητές όμως βρήκαν αφορμή την πτώση του Έλληνα πρωθυπουργού στις εκλογές και ακύρωσαν κι αυτή τη συνθήκη. Στις 16 Φεβρουαρίου 1922 οι κατακτητές ανήγγειλαν στους Κώους πως επρόκειτο να προβούν σε καταμέτρηση των κατοίκων και των κατοικιών του νησιού. Παρά τις προσπάθειες των Ιταλών να παρουσιάσουν αυτή τους την ενέργεια ως μία καθαρά δημογραφική ανάγκη οι Κώοι την αντιμετώπισαν εξ αρχής «ως απαρχή εφαρμογής Ιταλικού προγράμματος αφομοιωτικού των υπό απόδοσιν Νήσων» (Χατζηβασιλείου, 1990, σελ. 441). Σύμφωνα με το Ιταλικό αρχείο, το τέλος της περιόδου βρίσκει την πόλη της Κω με 16.169 άτομα, εκ των οποίων 11.451 Έλληνες, 4.662 Τούρκοι και 56 Ιταλοί.

Σύμφωνα με μαρτυρίες, οι Τούρκοι που απέμειναν στο νησί έμειναν στις συνοικίες Χαλουβαζιά και Πουζουκτά, όπως ονομάστηκαν οι συνοικίες στην περιαστική περιοχή επέκτασης δυτικά της πόλης της Κω, αλλά και στο «Κρητικό χωριό», αντιδιαμετρικά του φρουρίου, επί της παράκτιας ζώνης του λιμανιού. Οι μουσουλμανικές συνοικίες της Κω κατά την πρώτη περίοδο της Ιταλοκρατίας παρουσιάζονται στο χάρτη της Εικόνας 16 με πράσινο χρώμα (Χατζηβασιλείου, 1990).

Η εκπαίδευση στην Κω, την πρώτη περίοδο της ιταλικής κατοχής, δέχεται ένα σημαντικό πλήγμα, λόγω της κακής οικονομικής κατάστασης του νησιού, που στηρίζεται σχεδόν αποκλειστικά, όπως και κατά την Τουρκοκρατία, στον πρωτογενή τομέα. Παρακάτω παρουσιάζονται δύο διαγράμματα σχετικά με τη γεωργική και κτηνοτροφική επικρατούσα κατάσταση στην πόλη για το έτος 1922, σύμφωνα με το αρχείο απογραφής των κατακτητών (Χατζηβασιλείου, 1990).



Εικόνα 17: Διαγράμματα παραγωγής πρωτογενούς τομέα στην πόλη της Κω (1922) (ιδία επεξεργασία)



Εικόνα 16: Μουσουλμανικές συνοικίες της Κω κατά την πρώτη περίοδο της Ιταλοκρατίας

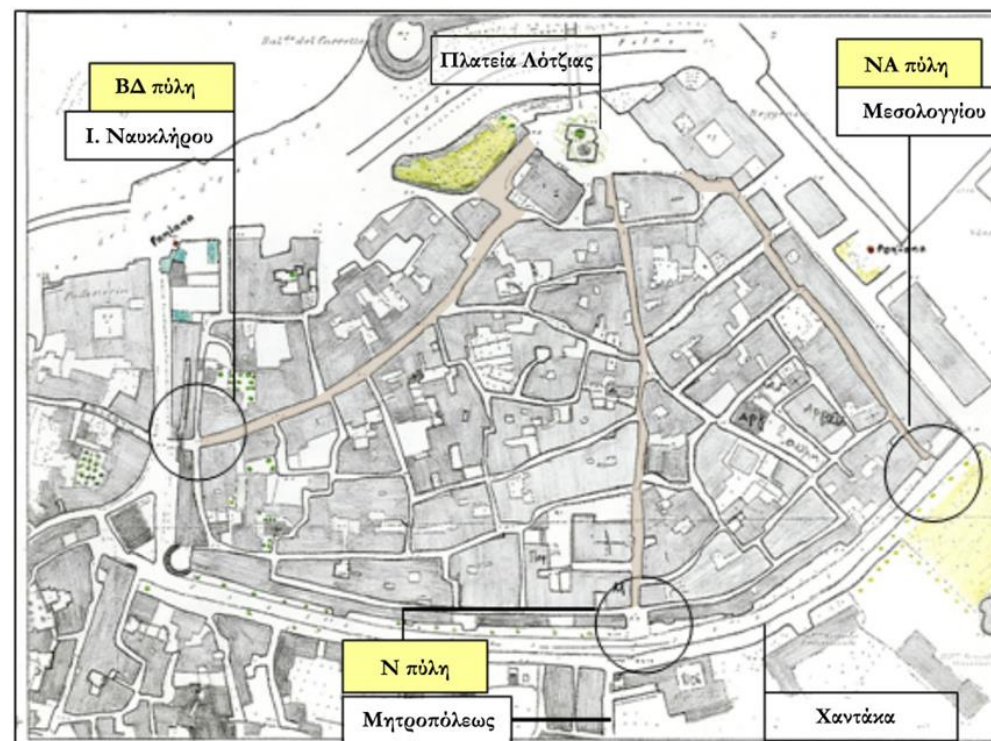


Παρά τις δυσκολίες που επέφερε στο νησί η έναρξη της Ιταλοκατίας σήμανε για την Κω και την έναρξη των πρώτων Ιταλικών έργων στο νησί σε αρχιτεκτονική κλίμακα. Πολεοδομικά η συλλογική οργάνωση του χώρου παρέμεινε αναλλοίωτη σε σχέση με την οργάνωση που είχε αποκτήσει ήδη από τα χρόνια της Τουρκοκρατίας, καθιστώντας τις επεμβάσεις της πρώτης περιόδου σημειακές επεμβάσεις περισσότερο αστικού χαρακτήρα (Αναγνωστίδου, 2011). Πιο συγκεκριμένα, στην Εικόνα 18 βλέπουμε χάρτη της πόλης της Κω το έτος 1921. Ο αστικός πυρήνας της πόλης διατηρείται εντός των τειχών, ενώ η περιοχή επέκτασης δυτικά του αναπτύσσεται ως προάστιο αμιγούς οικιστικής χρήσης πρώτης ή δεύτερης κατοικίας οικογενειών που ασχολούνταν με τον πρωτογενή τομέα. Τόσο εντός, όσο και εκτός των τειχών, η Κως της προφασιστικής περιόδου είχε χαρακτηριστικά ανατολίτικης πόλης. Τα οικοδομικά της τετράγωνα ήταν πυκνοδομημένα κι ακανόνιστου σχήματος. Ακόμα και το ανατολικό τμήμα της περιτειχισμένης πόλης, που κατά την προηγούμενη περίοδο χαρακτηριζόταν από κάποια ορθοκανονικότητα έχει αρχίσει να αποκτά μια λιγότερο ξεκάθαρη οργάνωση που παραπέμπει περισσότερο στην άναρχη οργάνωση της δυτικής της πλευράς. Εντός του τειχισμένου αστικού πυρήνα, έκτασης 58.000 τ.μ., υπολογίζεται πως υπήρχαν περίπου 400 πυκνοδομημένα κτίσματα, που αντιστοιχούσαν σε 7.000 ανθρώπους, ενώ στις περιαστικές περιοχές τα σπίτια ήταν περίπου τα μισά (Ζαράφτης, 2005).

Εικόνα 18: Πολεοδομική οργάνωση της Κω 1921

Το δίκτυο κυκλοφορίας ήταν στενό και δαιδαλώδες, στο μεγαλύτερο μέρος του κατασκευασμένο αποκλειστικά για τη διέλευση πεζών. Τα περισσότερα στενά σοκάκια κυρίως στο εσωτερικό των τειχών κατέληγαν σε αδιέξοδα. Μόνο περιμετρικά των τειχών συναντούσε κανείς ένα φαρδύτερο δρόμο (Κογιόπουλος, 2017). Η είσοδος στον περιτειχισμένο αστικό πυρήνα γινόταν, όπως φαίνεται και στην Εικόνα 19 μέσω τριών πυλών (Αναγνωστίδου, 2006). Μία στα δυτικά, που συνέδεε την πόλη με τα δυτικά προάστια και δύο ακόμα, κεντρικά και ανατολικά αντίστοιχα, που συνέδεαν την πόλη με τα ανατολικά προάστια που όπως θα δούμε παρακάτω δημιουργήθηκαν εκείνη την περίοδο. Τρεις δρόμοι ένωναν άμεσα κάθε μία από τις πύλες με την κεντρική πλατεία της πόλης, την Πλατεία της Λότζιας. Αυτοί ήταν και οι τρεις βασικοί άξονες κυκλοφορίας της πόλης εντός των τειχών. Ήταν κι αυτοί στενοί, όπως και το υπόλοιπο κυκλοφοριακό δίκτυο, και δεν επέτρεπαν την κυκλοφορία οχημάτων. Αυτό που τους διέκρινε από τα υπόλοιπα μονοπάτια της πόλης είναι πως σε σχέση με την υπόλοιπη δαιδαλώδη οργάνωση των μονοπατιών, η χάραξη των βασικών αυτών κυκλοφοριακών αρτηριών ήταν σαφώς πιο απλουστευμένη, καθιστώντας την πορεία προς το κέντρο ξεκάθαρη και την κεντρική πλατεία πυρήνα της πόλης. Αυτοί οι τρεις δρόμοι, που παρουσιάζονται και χρωματισμένοι στην Εικόνα 17, ήταν κι οι μόνοι τιμμεντοστρωμένοι στην πόλη.

Η προσεισμική Κως ήταν μια πόλη που χαρακτηριζόταν από εσωστρέφεια. Όπως φαίνεται και στην Εικόνα 19 οι ελεύθεροι δημόσιοι χώροι και οι χώροι πρασίνου εντός της περιτειχισμένης πόλης είναι ελάχιστοι και περιορισμένοι σε έκταση. Εξαίρεση αποτελεί για ακόμα μία φορά η κεντρική πλατεία της πόλης, που βρίσκεται στο βόρειο τμήμα της ακριβώς απέναντι από το φρούριο.



Εικόνα 19: Πύλες εισόδου στην περιτειχισμένη πόλη

Γύρω από την πλατεία ήταν συγκεντρωμένες κάποιες από τις βασικότερες δημόσιες λειτουργίες της πόλης (δημαρχείο, διοικητήριο, δικαστήριο, οθωμανικό λουτρό και το τζαμί) και κάποια ακόμα σημαντικά κτίρια όπως το φαρμακείο της πόλης (Σαρηγιάννης, 2009). NA της πλατείας αναπτύχθηκε το ψυχαγωγικό κέντρο της πόλης που συγκέντρωνε όλα τα καταστήματα εστίασης. Η υπόλοιπη πόλη λειτουργούσε περισσότερο ως μία αστική ζώνη κατοίκησης. Τα κτίρια εκεί ήταν κατά βάση διώροφα και τοποθετημένα σε επαφή το ένα με το άλλο. Μπορεί οι εκτάσεις πρασίνου εντός του αστικού πυρήνα και την περιοχής επέκτασης να εκλείπουν, όμως πρέπει να σημειωθεί ότι περιμετρικά της πόλης υπήρχαν μεγάλες καλλιεργήσιμες εκτάσεις (Παπαευτυχίου, 2012).

Ο αστικός πυρήνας κατοικούνταν κυρίως από χριστιανούς και εβραίους (14.550 κάτοικοι), ενώ οι περιφερειακές περιοχές ήταν κατά βάση μουσουλμανικές (2023 κάτοικοι). Συνολικά ο πληθυσμός της πόλης για το έτος 1912 ανερχόταν στους 16.573 κατοίκους (Χατζηβασιλείου, 1990).

Όπως ήδη αναφέρθηκε η πολιτική κατάσταση και η έλλειψη νομικής κατοχύρωσης για τους Ιταλούς ότι τα Δωδεκάνησα πια τους ανήκουν, στάθηκαν αποτρεπτικοί παράγοντες για την έναρξη μεγάλων έργων σε πολεοδομική κλίμακα. Η δράση των νέων κατακτητών περιορίστηκε στην εξυγίανση της πόλης από την κατάσταση που επέφεραν στο νησί τόσο η Οθωμανική κατάληψη, όσο και η κακή οικονομική κατάσταση των κατοίκων. Σκοπός τους, σύμφωνα με τα λεγόμενα τους ήταν η βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, μέσω του εκσυγχρονισμού της πόλης (Χατζηβασιλείου, 1990), άλλωστε γι' αυτούς η Κω δεν ήταν ποτέ μια προσωρινή κατάκτηση, αλλά μία σημαντική «Κτήση» κι ένα ακόμη σημαντικότερο «τουριστικό θέρετρο» (Τουρκομανώλη, 2002, σελ. 115).

Για το λόγο αυτό, ο Alchia Armenante σχεδίασε ένα νέο αρδευτικό σύστημα που επρόκειτο να αντικαταστήσει εξολοκλήρου το οθωμανικό αρδευτικό σύστημα που είχε πολλές ελλείψεις και προκαλούσε ποικίλα προβλήματα στην καθημερινότητα των κατοίκων. Ενώ σχεδόν αμέσως μετά την αποκάλυψη των προθέσεων τους περί μόνιμης εγκατάστασης στο νησί οι Ιταλοί μετέφεραν το στρατό τους σε ένα ειδικά διαμορφωμένο χώρο, ανατολικά της πόλης, στο Στρατώνι (Caserma). Τη μεταφορά ακολούθησε, όπως φαίνεται και στην Εικόνα 20, η επέκταση του δικτύου κυκλοφορίας και κατ' επέκταση, η επέκταση της πόλης νοτιοανατολικά. Η νέα περιοχή επέκτασης εκτός των τειχών χαρακτηρίστηκε επίσης αγροτική, όμως το νέο κυκλοφοριακό δίκτυο οργανωνόταν από δρόμους σαφώς πλατύτερους και πιο ορθοκανονικούς των δρόμων του αστικού πυρήνα. Οι νέοι δρόμοι είχαν σκοπό την εξυπηρέτηση και μεταφορά των Ιταλικών οχημάτων από και προς το Στρατώνι, αλλά και των Κώων στις μεταφορές τους προς τις νέες αγροτικές περιοχές (Χατζηβασιλείου, 1990).

Αξιοσημείωτο είναι επίσης το γεγονός πως από την πρώτη σχεδόν στιγμή της εγκατάστασης τους στα Δωδεκάνησα οι Ιταλοί έδωσαν ιδιαίτερη προσοχή στον αρχαιολογικό πλούτο του νησιού, δίνοντας πάντα έμφαση στα ρωμαϊκά και μεσαιωνικά ευρήματα. Προφανώς γιατί σκοπός τους δεν ήταν μόνο η ανάδειξη της ιδιαίτερης ιστορίας κάθε νησιού, όπως ισχυρίζονταν, αλλά και η ανάδειξη του μεγαλείου της δικής τους αυτοκρατορίας. Δημιούργησαν την Αρχαιολογική Υπηρεσία στη Ρόδο το 1914, απ' όπου ορίστηκε ομάδα ερευνητών, η οποία έφτασε στην Κω, όρισε κάποιες αρχαιολογικές ζώνες για μεταγενέστερες αρχαιολογικές ανασκαφές, εκπόνησαν σχέδια αποκατάστασης για το Ασκληπιείο και το Κάστρο της Νερατζιάς, από το οποίο αφαίρεσαν όλες τις μεταγενέστερες προσθήκες και εγκατέστησαν αρχαιολογικό μουσείο που εξέθετε ευρήματα απ' όλο το νησί (Χατζηβασιλείου, 1990).



Στην Κω, οι κάτοικοι, έπειτα από έγκριση των Ιταλικών αρχών αποφάσισαν να κοσμήσουν την Πλατεία του Πλατάνου με ένα άγαλμα του Ιπποκράτη. Οι διαδικασίες ξεκίνησαν κανονικά, υπό την παρακολούθηση πάντα των κατακτητών. Το έργο όμως διακόπηκε βίαια μετά την άνοδο του Μπενίτο Μουσολίνι στην Ιταλία και την επιβολή του φασισμού σε ολόκληρη την Ιταλική επικράτεια. Στα Δωδεκάνησα ο Μουσολίνι όρισε το Mario Lago κυβερνήτη της Δωδεκανήσου (Governatore). Το 1923 ο Mario Lago με τη σειρά του όρισε τον Α. Brunetti δήμαρχο της Κω (Podesta). Ο Lago ήταν κυρίαρχος σε όλα τα Δωδεκάνησα και κατ' επέκταση και της Κω μέσω του Brunetti. Η πολιτική που ακολούθησε δε διέφερε πολύ από αυτήν της προηγούμενης περιόδου. Βασική διαφορά υπήρξε η αναγνώριση της εκκλησίας ως αυτόνομης αρχής (Χατζηβασιλείου, 1990).

Η έναρξη της φασιστικής περιόδου (1922) στην Ιταλία σήμανε σταδιακά και για την Κω τη λήξη της πρώτης ιταλικής περιόδου (προφασιστικής). Η λήξη της προφασιστικής ιταλικής κατοχής βρίσκει την Κω με 16.169 κατοίκους, εκ των οποίων 11.385 ήταν Έλληνες, 4.662 ήταν Τούρκοι, 66 ήταν Εβραίοι και 486 Ιταλοί (Χατζηβασιλείου, 1990).

Εικόνα 20: Ιταλική Αποτύπωση της προσεισμικής πόλης της Κω, όπου διακρίνονται ο Ιταλικός στρατώνας Caserma και η επέκτασης της πόλης προς στα ανατολικά (1931)

2.2 Φασιστική περίοδος – Προσεισμική Κω

Στις 24 Ιουλίου 1923 υπογράφηκε η Συνθήκη της Λωζάνης σύμφωνα με την οποία η Τουρκία αποσύρθηκε από τη διεκδίκηση των νησιών και τα Δωδεκάνησα ενσωματώθηκαν και νομικά πλέον στο Ιταλικό Κράτος. Η παραπάνω συνθήκη τέθηκε σε εφαρμογή στις 6 Αυγούστου 1924, σβήνοντας κάθε ελπίδα των νησιωτών για επανένταξη στην Ελλάδα (Χατζηβασιλείου, 1990). Η ημερομηνία αυτή σήμανε το τέλος μιας περιόδου «στρατιωτικής κατοχής» ,όπως χαρακτηρίστηκε από πολλούς ιστορικούς, και την έναρξη μιας νέας δύσκολης περιόδου για το νησί, που ονομάστηκε περίοδος «πολιτικού καθεστώτος» και δυστυχώς για το νησί έμελλε να αποδειχθεί πιο απειλητική ακόμα κι από την Οθωμανική πολιορκία (Τουρκομανώλη, 2002).

Η νομιμοποίηση της εγκατάστασης των Ιταλών κατακτητών στο νησί έφερε πολλές αλλαγές για την πόλη. Η στρατηγική των Ιταλών άλλαξε 180 μοίρες. Η φορολογία που επέβαλαν ήταν δυσβάστακτη (Φάκκου, 2002). Η αλλαγή συμπεριφοράς τους προς τους νησιώτες, σε συνδυασμό με την απελπισία των νησιωτών πως τα Δωδεκάνησα δε θα ξαναγίνουν Ελληνικά ανάγκασε ένα μικρό μέρος του Κωακού πληθυσμού να εγκαταλείψει τη γενέτειρά του. Κάποιοι από αυτούς επέλεξαν να «επαναπατριστούν» στη «Μητέρα Ελλάδα», ενώ άλλοι μετακινήθηκαν προς την Αίγυπτο (Κυριάκου, 1999).

Παρά τη σκληρότητα που απαιτεί η διοίκηση μιας «Κτήσης» υπό φασιστικού – δικτατορικού καθεστώτος, στα Δωδεκάνησα ο Mario Lago¹ έδειξε αρκετή κατανόηση και ελαστικότητα στην εφαρμογή των νέων μέτρων αλλά και ανοχή προς τις αντιδράσεις των κατοίκων, πράγμα που δεν έδειξε να συγκινεί τους νησιώτες, οι αντιστάσεις των οποίων ήταν όλο

και εντονότερες σε κάθε προσπάθεια εξιταλισμού (Χατζηβασιλείου, 1990).

Όσο περνάει ο καιρός βέβαια, οι Ιταλοί γίνονται όλο και πιο χειριστικοί προς τους νησιώτες επιβάλλοντας τα θέλω τους και επεμβαίνοντας με κάθε ευκαιρία σε κάθε ζήτημα. Η ανάμιξη τους όσον αφορά οικονομικά, θρησκευτικά, κοινωνικά, πολιτιστικά, εκπαιδευτικά, δικαστικά, ακόμα και οικοδομικά ζητήματα αποτελεί πια καθημερινότητα στη ζωή των κατοίκων. Τα εκάστοτε θέλω τους, οι Ιταλοί τα επέβαλλαν στους πολίτες με τη μορφή διατάγματος (decreto) (Χατζηβασιλείου, 1990). Τον Οκτώβριο του 1925, όλοι οι Κώοι απέκτησαν μερική ιταλική υπηκοότητα, ενώ σε όσους μεροληπτούσαν υπέρ των κατακτητών προσφέρθηκε και η ιταλική ιθαγένεια (Φραγκόπουλος, 1979).

Η οικονομική κατάσταση στην πόλη της Κω ήταν άθλια. Οι Ιταλοί κατακτητές ιδιοποιήθηκαν μεγάλες αγροτικές εκτάσεις, ενώ ταυτόχρονα έθεσαν πολύ αυστηρούς κανονισμούς και πρόστιμα στους Κώους αγρότες και κτηνοτρόφους, με αποτέλεσμα ο πρωτογενής τομέας σχεδόν να εκλείψει και οι αγροτικές γαίες να εγκαταλειφθούν, για να περάσουν αργότερα στα χέρια των κατακτητών. Λίγο αργότερα οι κατακτητές θα μονοπωλήσουν και στο εμπόριο (Χατζηβασιλείου, 1990).

Μαρτυρία του μητροπολίτη Αγαθοκλέους υποστηρίζει πως την ίδια περίοδο η Ελληνική Κυβέρνηση χρηματοδότησε την προσπάθεια ίδρυσης ενός εκπαιδευτικού μεγάρου στην Κω, όμως η Ιταλική κυβέρνηση στάθηκε εμπόδιο (Χατζηβασιλείου, 1990).

Το 1926, έπειτα της δημιουργίας αντίστοιχου εργοστασίου, η πόλη της Κω απέκτησε για πρώτη φορά ηλεκτρικό ρεύμα (Χατζηβασιλείου, 1990). Την

1: Ο Μάριο Lago υπήρξε Ιταλός Διοικητής της Δωδεκανήσου (Governatore) την περίοδο 1922 - 1936

ίδια χρονιά ο εγκέλαδος χτύπησε το νησί, προκαλώντας ζημιές μόνο στα χωριά (Κυριάκου, 1999).

Το Σεπτέμβρη του 1928 οι κατακτητές συνθηκολόγησαν ξανά με τον Έλληνα πρωθυπουργό. (Κυριάκου, 1999)

Το 1930 οι κατακτητές μετέτρεψαν τα σχολεία της πόλης σε ιταλικά (Κυριάκου, 1999).

Η νομιμοποίηση της εγκατάστασης των Ιταλών στο νησί σήμανε και την έναρξη των πρώτων έργων σε πολεοδομική κλίμακα. Είναι γεγονός πως από την αρχή κιόλας της δεύτερης περιόδου της Ιταλοκρατίας φάνηκε η επιθυμία των κατακτητών να οργανώσουν εκ νέου και να ανασυγκροτήσουν την πόλη της Κω, δημιουργώντας μία νέα πόλη, πιο κοντά στα δικά τους πρότυπα, δυτικών κι ευρωπαϊκών προδιαγραφών (Αναγνωστίδου, 2006). Η δράση τους ξεκίνησε από την ίδρυση «Κτηματολογικού Κανονισμού» στο νησί, όπως είχαν ήδη κάνει και στη Ρόδο. Αυτή η ενέργεια υπήρξε ένα από τα σημαντικότερα ιταλικά επιτεύγματα της φασιστικής περιόδου και για τα δύο νησιά. Στην Κω η ίδρυση του Κτηματολογίου τέθηκε σε εφαρμογή κατόπιν διατάγματος στις 19 Δεκεμβρίου 1928. Ο Νέος Κτηματολογικός Κανονισμός έμελλε να καταγράψει και να διαχωρίσει την ακίνητη περιουσία σε δημόσια, ιδιωτική κι εκκλησιαστική αλλά και σε δομημένη, αδόμητη και δασικές εκτάσεις (Χατζηβασιλείου, 1990). Στην εικόνα 21 παρουσιάζεται ένα απόσπασμα της πόλης της Κω, όπως αποτυπώθηκε στους κτηματολογικούς Ιταλικούς χάρτες με υπόβαθρο το σύγχρονο χάρτη της πόλης.



Εικόνα 21: Κτηματολογικός χάρτης δυτικής περιαστικής επέκτασης της προσεισμικής Κω (ιδία επεξεργασία)

Συγκεκριμένα βλέπουμε τη δυτική περιοχή περιαστικής επέκτασης χωρισμένη σε ιδιοκτησίες. Κάθε αριθμός αντιστοιχεί σε διαφορετική ιδιοκτησία. Παρατηρούμε ότι κατά μήκος των κεντρικών οδικών αξόνων οι ιδιοκτησίες είναι μικρότερες, ενώ όσο απομακρυνόμαστε από αυτούς οι εκτάσεις μεγαλώνουν, κάτι που είναι λογικό αν σκεφτεί κανείς ότι περιμετρικά της πόλης υπήρχαν μεγάλες καλλιεργήσιμες εκτάσεις. Στο χάρτη φαίνεται επίσης έντονα πως η επέκταση της πόλης εκτός των τειχών ακολουθεί την ανατολική οργάνωση του περιτειχισμένου αστικού πυρήνα. Τα οικοδομικά τετράγωνα της δημιουργούν οργανικά σχήματα, το καθένα διαφορετικό σε μέγεθος. Το δίκτυο κυκλοφορίας είναι επίσης στενό και ακανόνιστης μορφής. Υπάρχει ένας βασικός κυκλοφοριακός άξονας, ο οποίος οδηγεί στην πύλη του τειχισμένου κέντρου. Αυτός είναι ο φαρδύτερος δρόμος της περιοχής επέκτασης και ο μόνος δρόμος της προσεισμικής πόλης που έχει διατηρηθεί με τα ίδια χαρακτηριστικά σε όλο του το μήκος ως σήμερα.

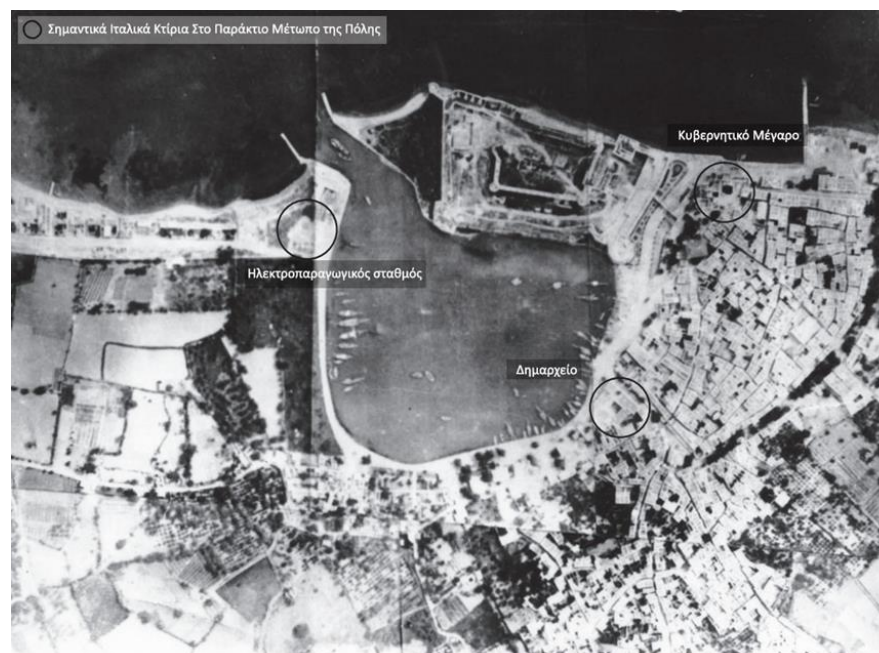
Η απουσία δημόσιων ελεύθερων χώρων είναι αισθητή και σε αυτό το τμήμα της πόλης, με σημαντική εξαίρεση την πλατεία περιμετρικά του μουσουλμανικού ναού Ντεφτερνάρ, στο σημείο τομής βασικού κυκλοφοριακού άξονα και πύλης επί των τειχών, που στην Εικόνα 19 έχει επισημανθεί με καφέ χρώμα.

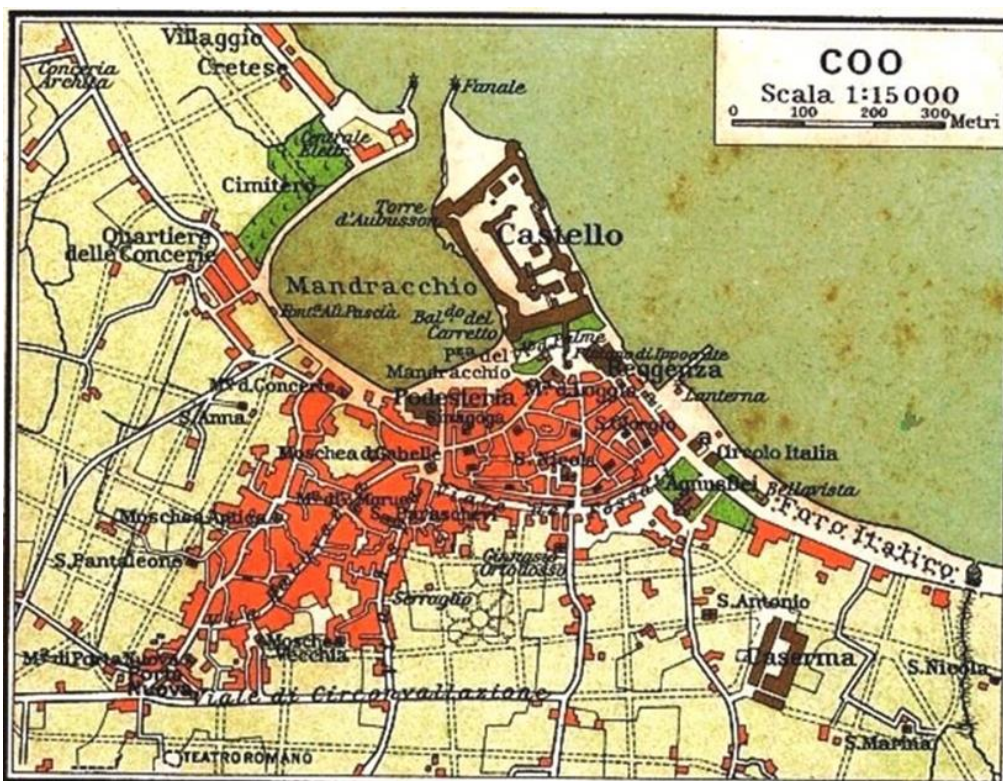
Σύμφωνα με το Δημήτρη Τριπολίτη, το κτηματολόγιο της Κω εκείνη την περίοδο ήταν το τρίτο καλύτερα οργανωμένο στον κόσμο (Φάκκου, 2002, σελ. 126).

Στην Εικόνα 22 βλέπουμε μία αεροφωτογραφία της Κω το έτος 1928. Η πυκνή δόμηση εντός κι εκτός του περιτειχισμένου αστικού πυρήνα είναι αισθητή, όπως επίσης αισθητή είναι και η έλλειψη δημοσίων ελεύθερων χώρων εντός του δομημένου αστικού ιστού. Ωστόσο μεγάλες αγροτικές

εκτάσεις πρασίνου παρατηρούνται περιμετρικά της πόλης, κυρίως κεντρικά της φωτογραφίας, δυτικά δηλαδή της περιαστικής περιοχής επέκτασης που δημιουργήθηκε επί την Τουρκοκρατία. Στη φωτογραφία επισημαίνονται 3 από τα σημαντικότερα Ιταλικά κτίρια που δημιουργήθηκαν στην πόλη εκείνη την περίοδο, τοποθετημένα στρατηγικά έτσι ώστε να εξασφαλιστεί το γεγονός πως το Ιταλικό μεγαλείο θα διαφαινόταν μέσω της μνημειώδους αρχιτεκτονικής από οποιοδήποτε σημείο κι αν κοιτάξεις το λιμάνι της Κω.

Εικόνα 22: Αεροφωτογραφία της πόλης της Κω (1928)





Εικόνα 23: Πρώτο ρυθμιστικό της Κω - 1928

2.2.1 Το πρώτο ρυθμιστικό σχέδιο για την πόλη της Κω

Σε συνέχεια του Κτηματολογικού Κανονισμού, το 1927 η Ιταλική Διοίκηση έθεσε σε μία ομάδα μηχανικών να αποτυπώσουν και να χαρτογραφήσουν διεξοδικά την πόλη και το 1928 δημοσιεύτηκε το πρώτο ρυθμιστικό σχέδιο της πόλης από τον αρχιτέκτονα Florestano di Fausto (Εικόνα 23).

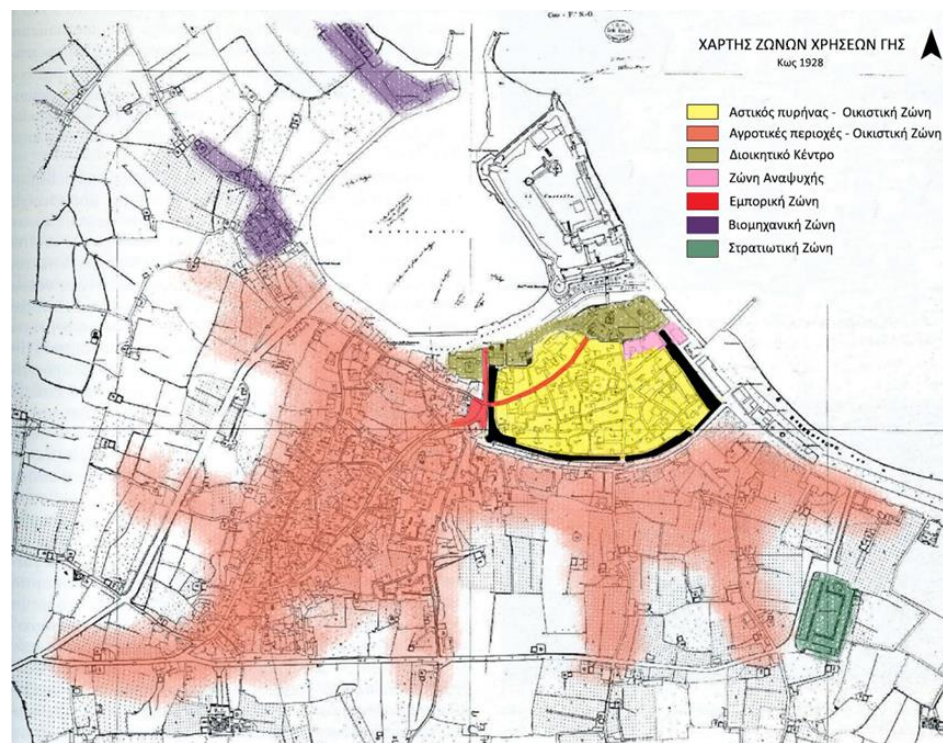
Το πρώτο ρυθμιστικό σχέδιο της Κω προέβλεπε την επέκταση της πόλης περιμετρικά του λιμανιού και χαρακτήριζε διατηρητέο τον αστικό πυρήνα και την επέκταση της πόλης προς τα δυτικά που δημιουργήθηκαν κατά τα μεσαιωνικά χρόνια και την Τουρκοκρατία αντίστοιχα. Αξίζει να σημειωθεί πως την ίδια περίοδο στην Ελλάδα κανένα αστικό κέντρο δεν είχε ακόμα χαρακτηριστεί διατηρητέο (Χατζηβασιλείου, 1990). Η επέκταση, σε αντίθεση με την οργανική δομή της πόλης θα ακολουθούσε χαράξεις που θα σχημάτιζαν κανονικά σχήματα, σχεδόν ορθογώνια, φέρνοντας την πόλη πιο κοντά στα δυτικά πρότυπα των ευρωπαϊκών χωρών.

2.2.2 Ζώνες χρήσεων

Η πολεοδομική οργάνωση της υπάρχουσας Κω δεν άλλαξε με την εκπόνηση του πρώτου ρυθμιστικού σχεδίου. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η πόλη της Κω χωριζόταν σε δύο διακριτά τμήματα, τον αστικό πυρήνα, που περιοριζόταν εντός των μεσαιωνικών τειχών και τις αγροτικές περιοχές που αναπτύσσονταν ακτινωτά γύρω του επί των επεκτάσεων των βασικών οδικών αξόνων (βλ. Εικόνα 21). Κέντρο της πόλης παραμένει το σημείο τομής των βασικών οδών εντός του τειχισμένου πυρήνα, η πλατεία της Λότζιας.

Τα σημαντικά δημόσια κτίρια που συγκέντρωνε η πλατεία από τις προηγούμενες περιόδους, σε συνδυασμό με τα νέα ιταλικά διοικητικά κτίρια στο παραλιακό μέτωπο, εντός του αστικού πυρήνα, δημιούργησαν το διοικητικό κέντρο της πόλης της Κω, που στο χάρτη απεικονίζεται με χακί χρώμα (Σκλαβούνος - Ψύρη, 2013). Νοτιοανατολικά της κεντρικής πλατείας υπήρχαν συγκεντρωμένα τα καταστήματα εστίασης και τα κέντρα αναψυχής της πόλης, όπως καφενεία, πανδοχεία, καζίνο και το τουρκικό χαμάμ. Η ζώνη αυτή, που στο χάρτη απεικονίζονται με ροζ χρώμα, επεκτείνεται και εκτός των τειχών, στην ανατολική παράκτια ζώνη (Σαρηγιάννης, 2009). Τα εμπορικά καταστήματα, υπαίθρια και μη συγκεντρώθηκαν περιμετρικά της πλατείας Καζούλη, εκτός των τειχών, έναντι της κεντρικής πύλης προς τον περιτειχισμένο αστικό πυρήνα και επεκτείνονταν κατά μήκος της οδού Ναυκλήρου ως την κεντρική πλατεία και κατά μήκος της περιμετρικής οδού εκτός των τειχών στο λιμάνι (στο χάρτη απεικονίζονται με κόκκινο χρώμα) (Αναγνωστίδου, 2011). Οι βιομηχανικές χρήσεις (οινοποιείο, σφαγείο, πρατήριο καυσίμων, βυρσοδευείο, ταμπακαριά) περιορίστηκαν βόρεια της πόλης, εκτός των οικιστικών ζωνών σε δύο συνοικίες, μία σε άμεση επαφή με τις εξοχικές κατοικίες της αγροτικής ζώνης επέκτασης εκτός των τειχών και μία

αντιδιαμετρικά του κάστρου βόρεια του λιμανιού (Αναγνωστίδου, 2011). Στην εικόνα 24 απεικονίζονται με μωβ χρώμα. Τέλος οι στρατιωτικές εγκαταστάσεις των κατακτητών περιορίστηκαν ανατολικά της πόλης, στον στρατώνα Caserma που οι κατακτητές κατασκεύασαν από τα προηγούμενα χρόνια (Χατζηβασιλείου, 1990).



Εικόνα 24: Χάρτης Ζωνών Χρήσεων Γης Προσεισμικής Πόλης της Κω για το έτος 1928 (ιδία επεξεργασία)

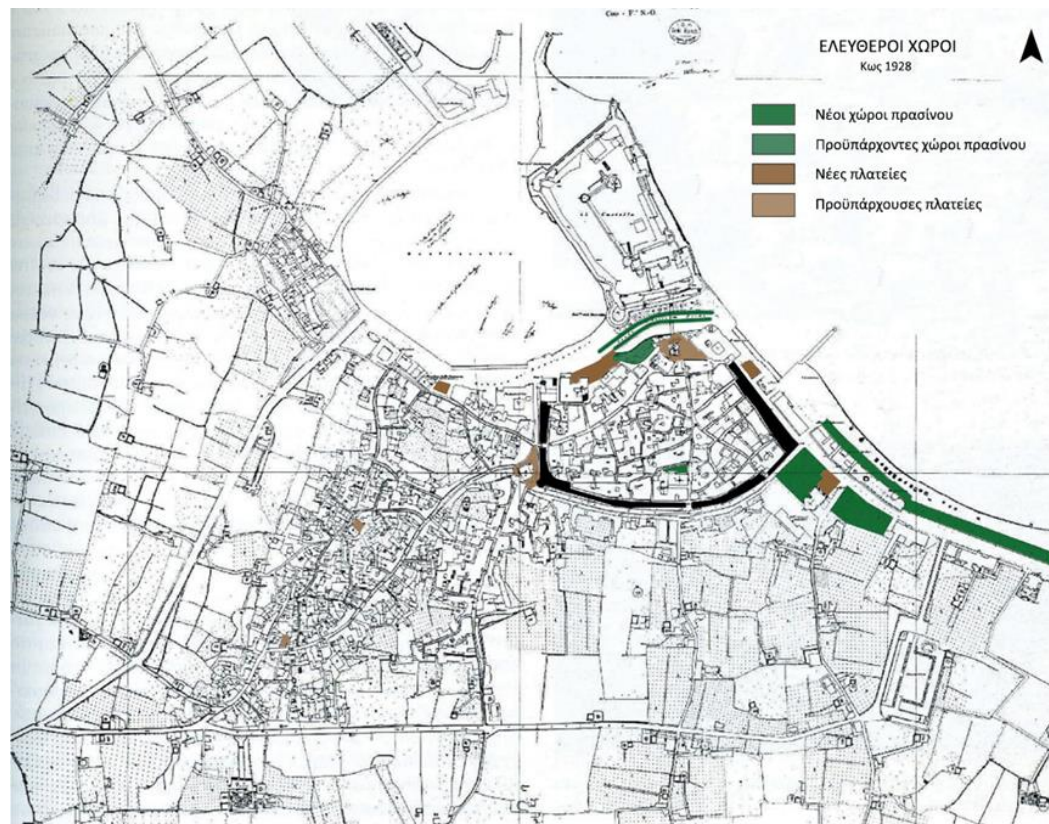
Μεταξύ άλλων οι κατακτητές δημιούργησαν μια σειρά από αξιόλογα οικοδομήματα για να στεγάσουν τις δημόσιες λειτουργίες της πόλης. Τα εν λόγω κτίρια ήταν επιβλητικά και η αρχιτεκτονική τους δε θύμιζε σε τίποτα την παραδοσιακή νησιώτικη αρχιτεκτονική, αντίθετα αντιπροσώπευε τα δικτατορικά τους πιστεύω, ούσα απόλυτη, τετράγωνη και θηριώδης. Σκοπός των κατακτητών όπως έχει προαναφερθεί, ήταν εξάλλου να δημιουργήσουν μια πόλη που δε θα θύμιζε σε τίποτα την παλιά και θα επισήμανε με κάθε ευκαιρία στους Κώους την υπεροχή της Ιταλικής αυτοκρατορίας. Τέτοια κτίρια χτίστηκαν κυρίως στις περιοχές επέκτασης περιμετρικά του λιμανιού και στην ανατολική παράκτια ζώνη. Η τοποθέτηση των νέων κτισμάτων, όπως και κάθε κίνηση των κατακτητών, δεν ήταν τυχαία. Σκοπός τους ήταν οποιοσδήποτε πλησίαζε την πόλη από τη θάλασσα να ερχόταν αντιμέτωπος με την καθηλωτική όψη που ορθολογικά σχεδίασαν σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα της εποχής (Κογιόπουλος, 2017). Τη χωροθέτηση των δημοσίων κτιρίων ακολούθησε και η δημιουργία ιδιωτικών συγκροτημάτων που επρόκειτο να στεγάσουν τους Ιταλούς αξιωματικούς (Χατζηβασιλείου, 1990). Στην Εικόνα 25 βλέπουμε το παραλιακό μέτωπο της Κω την ίδια χρονιά, με τα επιβλητικά ιταλικά κτίρια κάνουν αισθητή την παρουσία τους στην πόλη από μακριά.



Εικόνα 25: Παραλιακό μέτωπο της Κω (1928)

Για την πραγματοποίηση του σχεδίου τους, οι Ιταλοί προέβησαν σε αναγκαστικές απαλλοτριώσεις ξεκινώντας από τις αγροτικές γαίες, τις οποίες είχαν εξαναγκάσει τους Κώους να εγκαταλείψουν λίγα χρόνια πριν (Παπαευτυχίου, 2012). Όπως φάνηκε παραπάνω, στην Εικόνα 23, η πρόθεση των Ιταλών ήταν να διατηρήσουν εκτός από το αστικό κέντρο και το δυτικό τμήμα επέκτασης της πόλης που δημιουργήθηκε επί Τουρκοκρατίας αλλά και να επεκτείνουν τα όρια του οικισμού, δίνοντας του μια άλλη ποιότητα.

Για το λόγο αυτό ενώ φαίνεται να διατηρούν τους υπάρχοντες βασικούς οδικούς άξονες εκτός της περιτειχισμένης πόλης, τους συμπληρώνουν σχεδιάζοντας ένα οδικό δίκτυο δρόμων που κατά βάση τέμνονται κάθετα μεταξύ τους και διευκολύνουν για πρώτη φορά και τη διέλευση οχημάτων. Εκτός όμως από το κυκλοφοριακό δίκτυο της πόλης μερίμνησαν και για τη διάνοιξη δρόμων υπεραστικής εμβέλειας (Κογιόπουλος, 2017). Παράλληλα περιλάμβανε τη χωροθέτηση πολεμικών εγκαταστάσεων και κάποιων οικισμών που επρόκειτο να φιλοξενήσουν Ιταλούς πολίτες (Χατζηβασιλείου, 1990).



Εικόνα 26: Πλατείες και χώροι πρασίνου στην πόλη της Κω σύμφωνα με το Πρώτο Ρυθμιστικό Σχέδιο (1928) - (ιδία επεξεργασία)

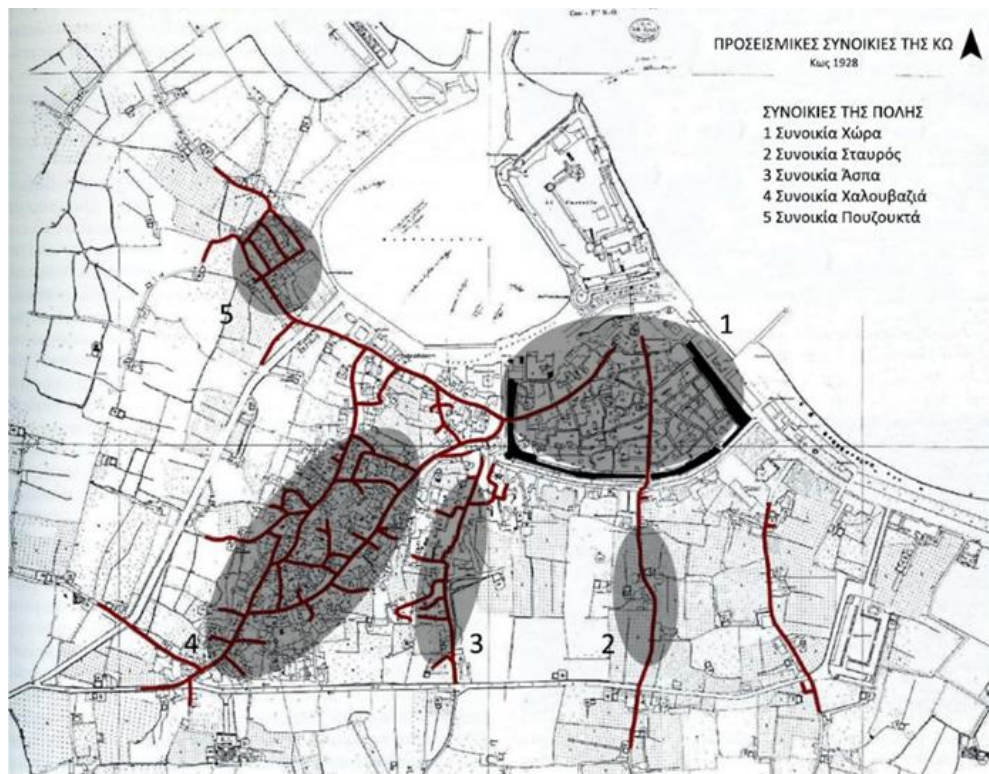
2.2.3 Ελεύθεροι δημόσιοι χώροι

Το πρώτο ρυθμιστικό περιλάμβανε και τη δημιουργία χώρων αστικού πρασίνου, κυρίως στο νεόδμητο τμήμα της πόλης ανατολικά του αστικού κέντρου της (Παπαευτυχίου, 2012). Όπως ήδη αναφέρθηκε, η έλλειψη ανοιχτών ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου ήταν χαρακτηριστική της προσεισμικής πόλης. Η πόλη είχε χαρακτηριστική εσωστρεφή οργάνωση του χώρου. Εξάιρεση μέχρι τότε αποτελούσε η κεντρική πλατεία της Λότζιας. Όπως φαίνεται και στην Εικόνα 26 η κεντρική πλατεία ήταν η μοναδική πλατεία της περιτειχισμένης πόλης. Κατά μήκος της δυτική επέκτασης που δημιουργήθηκε την Τουρκοκρατία υπήρχαν, από εκείνη την περίοδο τρεις ακόμη μικρότερες πλατείες, μία στο σημείο σύνδεσης περιτειχισμένης πόλης και επέκτασης, η πλατεία περιμετρικά του τεμένους Ντεφτερντάρ, η δεύτερη σημαντικότερη πλατεία ολόκληρης της πόλης και η σημαντικότερη εκτός των τειχών, που σύμφωνα με το ρυθμιστικό μετατράπηκε σε εμπορικό κέντρο. Δύο ακόμη πλατείες που εμφανίζονται κατά μήκος των κεντρικών κυκλοφοριακών αξόνων της επέκτασης, εντός του του πυκνοδομημένου ιστού ήταν επίσης τα προαύλια δύο μουσουλμανικών ναών.

Με το νέο ρυθμιστικό οι κατακτητές πρόσθεσαν 4 νέες πλατείες, πάντα εκτός του πυκνοδομημένου αστικού πυρήνα αλλά πολύ κοντά σε αυτόν. Και οι 4 διαμορφώθηκαν στην παράκτια ζώνη, δύο δυτικά της περιτειχισμένης πόλης και δύο ανατολικά. Τη μεγαλύτερη πλατεία στα ανατολικά την πλαisiώσαν και με δύο διαμορφωμένους χώρους πρασίνου, ενώ πράσινο τοποθέτησαν και κατά μήκος της παραλιακής λεωφόρου ανατολικά. Επίσης πλαisiώσαν με φοίνικες την οδό που σήμερα ξέρουμε ως «Λεωφόρο Φοινίκων», το δρόμο δηλαδή μεταξύ του μεσαιωνικού κάστρου και της κεντρικής πλατείας. Τέλος διαμόρφωσαν ως

χώρο πρασίνου και την αυλή του Παρθεναγωγείου, στο δυτικό τμήμα του αστικού πυρήνα. Μέχρι τότε ο μοναδικός χώρος πρασίνου εντός της περιτειχισμένης πόλης ήταν ένα μικρό δασάκι βόρεια της κεντρικής πλατείας.

Παράλληλα ξεκίνησαν και κάποιες αρχαιολογικές ανασκαφές στις ζώνες που είχαν ήδη οριστεί, κατά τη διάρκεια των οποίων ο Ιταλός αρχαιολόγος Luciano Laurenzi έφερε στο φως σημαντικά ευρήματα της πόλης από την αρχαιότητα (Φάκου, 2002).



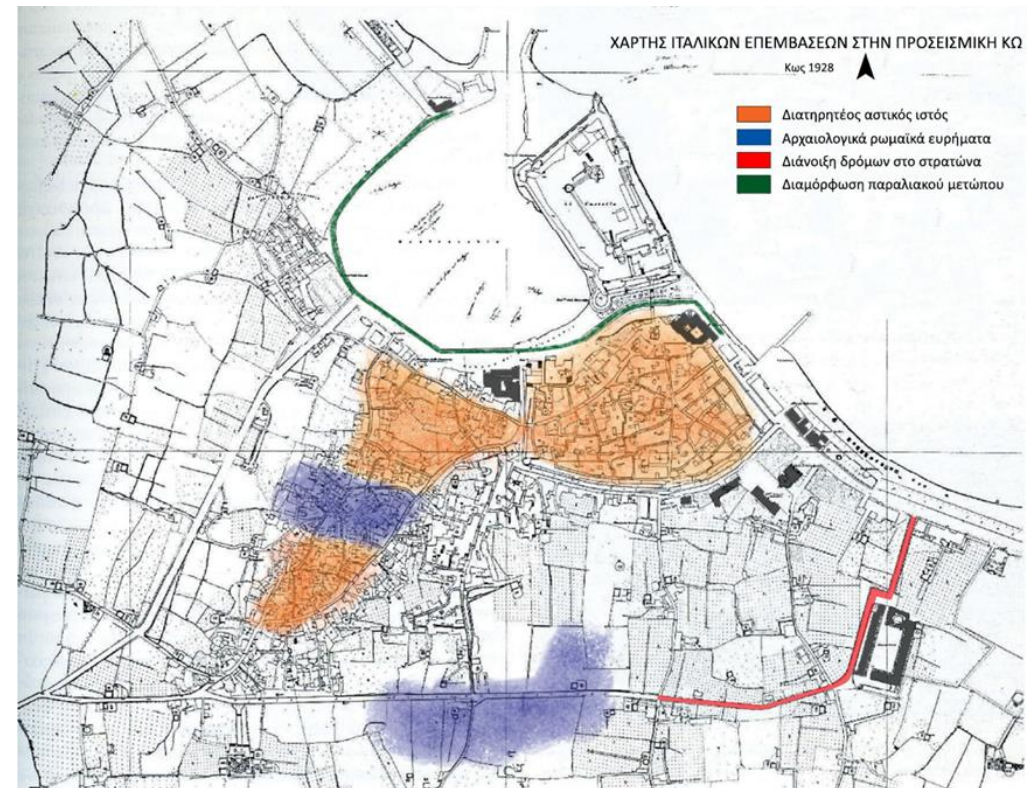
Εικόνα 27: Συνοικίες της προσεισμικής πόλης της Κω (ιδία επεξεργασία)

2.2.4 Συνοικίες της προσεισμικής Κω

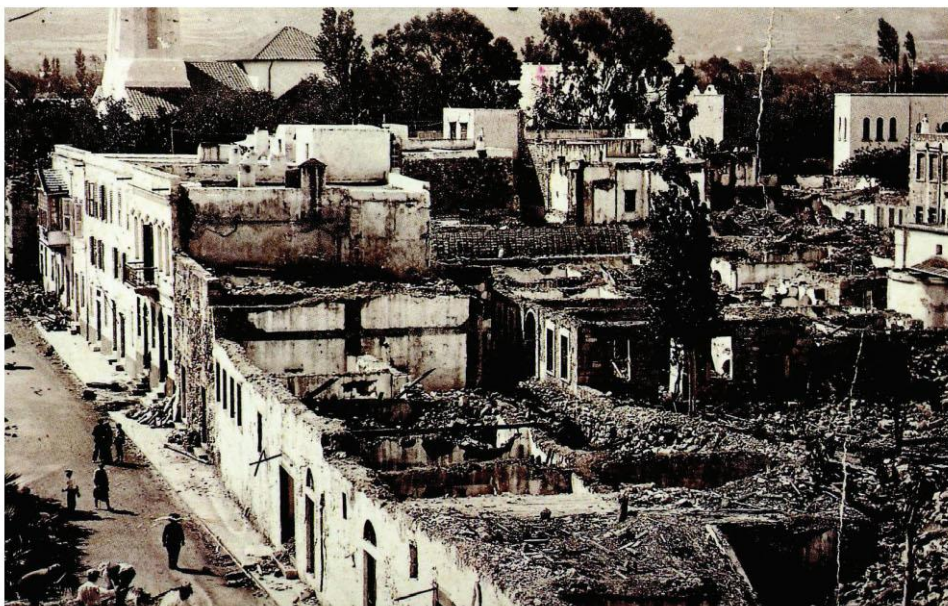
Σε αυτό το σημείο πρέπει να σημειωθεί πως από την προηγούμενη περίοδο στην πόλη της Κω είχαν αρχίσει να σχηματίζονται 5 διαφορετικές συνοικίες, όπως φαίνονται στην Εικόνα 27, οι οποίες διατηρούνται με την εκπόνηση του πρώτου ρυθμιστικού. Η πρώτη συνοικία είναι η Συνοικία της Χώρας, δηλαδή ο περιτειχισμένος, συνεκτικός αστικός ιστός, που υπήρχε από τα Μεσαιωνικά χρόνια και σύμφωνα με το πρώτο ρυθμιστικό σχέδιο της Κω χαρακτηρίστηκε διατηρητέος. Επίσης διατηρητέα σύμφωνα με το πρώτο ρυθμιστικό σχέδιο κρίθηκε και η Συνοικία «Χαλουβαζιά», που αναπτύχθηκε κατά την Τουρκοκρατία κατά μήκος του βασικού κυκλοφοριακού άξονα της πόλης, εκτός των τειχών, αποκτώντας κι αυτή χαρακτήρα συνεκτικό αλλά περιαστικό. Παράλληλα με τη συνοικία των «Χαλουβαζιών» αναπτύσσεται και η Συνοικία της Άσπας, σαφώς μικρότερη σε έκταση και με χαρακτήρα αμιγώς αγροτικό. Δύο επίσης μικρότερες συνοικίες είναι αυτές του Σταυρού και των Πουζουκτών. Η πρώτη αναπτύσσεται κατά μήκους της επέκτασης του κεντρικού κυκλοφοριακού άξονα του αστικού πυρήνα κι έχει κι αυτή αγροτικό χαρακτήρα, ενώ η δεύτερη τοποθετείται στο παράκτιο μέτωπο και συγκεντρώνει τις βιοτεχνικές χρήσεις (Σκλαβούνος, Ψύρη, 2013).

Το πρώτο ρυθμιστικό σχέδιο της Κω άρχισε να εφαρμόζεται σταδιακά και μάλιστα με επιτυχία και οι προθέσεις των Ιταλών να σχεδιάσουν μία Νέα Κω που θα ακολουθεί τον ορθολογικό σχεδιασμό των δυτικών προτύπων αρχίζει να αποκτά υπόσταση. Όμως η εφαρμογή του δεν κατάφερε ποτέ να ολοκληρωθεί γιατί ένας καταστροφικός σεισμός στις 23 Απριλίου 1933 έμελλε να αλλάξει για λίγο τα σχέδια (Κογιόπουλος, 2017).

Η δεύτερη περίοδος της ιταλοκρατίας στο νησί, η δεκαετία δηλαδή που μεσολάβησε από τη νομιμοποίηση εγκατάστασης των ιταλικών στρατευμάτων μέχρι και το σεισμό του 1933, ήταν μια πολύ σημαντική περίοδος, καθώς σήμανε την αλλαγή και την επιθυμία των κατακτητών να δημιουργήσουν μια πόλη με διαφορετική από τη μέχρι τώρα φυσιογνωμία. Εκείνη την περίοδο ξεκίνησαν τα πρώτα ιταλικά πολεοδομικά έργα στην πόλη της Κω και εκδόθηκε το πρώτο ρυθμιστικό σχέδιο. Στην Εικόνα 28 παρουσιάζεται μία σύνοψη των σημαντικότερων πολεοδομικών έργων της δεύτερης ιταλικής περιόδου, όπως αυτά αναφέρθηκαν και αναλύθηκαν παραπάνω.



Εικόνα 28: Χάρτης ιταλικών επεμβάσεων στην προσεισμική Κω (ιδία επεξεργασία)



Εικόνα 29: Κατάσταση κτιρίων στην πόλη της Κω μετά το σεισμό του 1933

2.3 Σεισμός 1933 – Η νέα πόλη της Κω

Στις 23 Απριλίου 1933, ένας σεισμός της τάξεως των 6,6 ρίχτερ, ταρακούνησε την Κω. Το πλήγμα ήταν τεράστιο για το νησί αλλά κυρίως για την πόλη. Σχεδόν όλα τα κτίσματα κατέρρευσαν και πολλοί κάτοικοι έχασαν τη ζωή τους (Χατζηβασιλείου, 1990). Στις Εικόνες 29 και 30 απεικονίζεται ένα δείγμα της καταστροφής. Οι φωτογραφίες τραβήχτηκαν από το Κυβερνείο και αποθανατίζουν τμήματα του περιτειχισμένου αστικού ιστού, στον οποίο όπως φαίνεται και στις εικόνες η καταστροφή ήταν τεράστια. Όλα τα κτίσματα έχουν υποστεί μεγάλες ζημιές. Στα περισσότερα οι στέγες κατέρρευσαν, ενώ όπως φαίνεται και στην δεξιά εικόνα δεν έλλειψαν περιπτώσεις κτιρίων που κατεδαφίστηκαν ολοσχερώς.

Οι ιταλικές αρχές κινητοποιήθηκαν γρήγορα. Μετέφεραν τους τραυματίες σε νοσοκομεία γειτονικών νησιών και διένειμαν στους υπόλοιπους κατοίκους είδη πρώτης ανάγκης. Παράλληλα έστησαν πρόχειρα καταλύματα για να φιλοξενήσουν όσους έχασαν τα σπίτια τους. Αμέσως μετά ξεκίνησε μια διαδικασία απογραφής κι απολογισμού της καταστροφής (Χατζηβασιλείου, 1990).



Εικόνα 30: Κατάσταση κτιρίων στην πόλη της Κω μετά το σεισμό του 1933

Η πόλη είχε καταστραφεί ολοσχερώς και οι κατακτητές είχαν πια την ευκαιρία να σχεδιάσουν μια σύγχρονη κηπούπολη ευρωπαϊκών προδιαγραφών όπως ακριβώς είχαν αρχίσει να οραματίζονται τις προηγούμενες δεκαετίες. Το ιστορικό κέντρο είχε καταστραφεί σχεδόν ολοκληρωτικά, αλλά και περιμετρικά του οι ζημιές ήταν τεράστιες, τα περισσότερα σπίτια είχαν είτε καταστραφεί είτε υποστεί σημαντικές ζημιές, γεγονός που σήμαινε πως οι κατακτητές έπρεπε να δράσουν άμεσα. Αφού ολοκληρώθηκε η διαδικασία της απογραφής η Ιταλική Διοίκηση εξέδωσε το νέο ρυθμιστικό σχέδιο της Κω και μία σειρά από Κυβερνητικά Διατάγματα που αποσκοπούσαν στην άμεση και υπό επιτήρηση εφαρμογή του (Αναγνωστίδου, 2011). Σύμφωνα με τα Διατάγματα αυτά όλα τα κτίρια, σε ακτίνα 2 χλμ. από το Διοικητήριο, που υπέστησαν έστω και την παραμικρή ζημιά θα γκρεμιζόντουσαν, χωρίς να επιτρέπεται η εκ νέου ανέγερση τους από τους κατοίκους, οι δε εκτάσεις στις οποίες αυτά βρίσκονταν θα περνούσαν αυτόματα στην κατοχή του ιταλικού κράτους (Χατζηβασιλείου, 1990). Σε κάποιες περιπτώσεις μάλιστα κατεδαφιστέα κρίθηκαν και κτίρια που δεν είχαν υποστεί καμία ζημιά, όμως σύμφωνα με τους κατακτητές δεν παρουσίαζαν κανένα ιστορικό ενδιαφέρον και εμπόδιζαν την υλοποίηση μίας πόλης όπως αυτοί είχαν αρχίσει να οραματίζονται την τελευταία 5ετία (Απελής, 1936) Η πολιτική της κατεδάφισης στο βωμό του οράματος ταυτίστηκε σε πολλές περιπτώσεις με τα φασιστικά ιδεώδη και σε άλλες ιταλικές «κτήσεις» (Κολώνας, 2002). Τα κτίρια που αποκαταστάθηκαν ήταν ελάχιστα (Livadiotti, Rocco, 2012).

Στους ιδιοκτήτες όσων κτισμάτων καταστράφηκαν ή κρίθηκαν κατεδαφιστέα θα παραχωρούνταν, όπως θα δούμε παρακάτω, οικοδομήσιμες εκτάσεις εντός του σχεδίου πόλεως, όπως αυτό θα οριζόταν από το νέο ρυθμιστικό σχέδιο (Σκλαβούνος – Ψύρη, 2013).



Εικόνα 31: Εργασίες κατεδάφισης οικοδομημάτων που έχουν υποστεί ζημιές

Η ιταλική κυβέρνηση χορήγησε επιδόματα στους σεισμοπαθείς προκειμένου να αποκαταστήσουν τις ζημιές ή να χτίσουν εκ νέου το σπίτι τους, ανάλογα με την περίπτωση, μόνο αν οι κάτοικοι συμφωνούσαν να τα κατοικούν για τα επόμενα 10 χρόνια (Χατζηβασιλείου, 1990). Επίσης τα διατάγματα ορίζουν χρονικά όρια για την πραγματοποίηση των έργων. Στην Εικόνα 31 βλέπουμε Ιταλικά συνεργεία να γκρεμίζουν κτίρια με αισθητές καταστροφές.

Παράλληλα οι απαλλοτριώσεις εκτάσεων επεκτάθηκαν σε ολόκληρη την πόλη και στις περιαστικές περιοχές. Οι κατακτητές μερίμνησαν επίσης ώστε να υπάρχει επαρκής αστυνόμευση προκειμένου να αποφευχθούν οι καταλήψεις και οι λεηλασίες στα κτίρια που κρίθηκαν κατεδαφιστέα. Είναι σαφές πως ο σεισμός, και οι υλικές καταστροφές που αυτός επέφερε, υπήρξε η τέλεια ευκαιρία για τους Ιταλούς κατακτητές να δημιουργήσουν τη Νέα Κω όπως εξαρχής ποθούσαν. Για να δώσουν κίνητρο στους κατοίκους να συνεργαστούν ώστε η νέα πόλη να πραγματωθεί σύντομα προσέφερε στους ιδιώτες που θα ολοκλήρωναν την κατασκευή τους ως το 1936, εικοσαετή φοροαπαλλαγή (Χατζηβασιλείου, 1990).

Τα ιταλικά διατάγματα καθόριζαν επίσης τα ακριβή βήματα ανοικοδόμησης της νέας πόλης για περιπτώσεις εκ νέου οικοδόμησης, επισκευής και ανακατασκευής περιουσίας, όπως παρατίθενται παρακάτω (Αναγνωστίδου, 2011):

1. Ο ενδιαφερόμενος ζητούσε άδεια από τον αρμόδιο φορέα του Ιταλικού κράτους να χτίσει κάποιο κτίριο, δηλώνοντας πάντα την επιθυμητή χρήση, τα τ.μ. ανοικοδόμησης και το συνεργείο που θα αναλάμβανε τις εργασίες, ενώ είχε και τη δυνατότητα να επιλέξει τη ζώνη στην οποία ήθελε να χωροθετηθεί το κτίσμα του.
2. Ο αρμόδιος φορέας, δηλαδή η «επιτροπή του σεισμού», αποφάσιζε την έγκριση ή μη της αίτησης. Σε περίπτωση έγκρισης νέας κατασκευής η επιτροπή αποφάσιζε για τη ζώνη χωροθέτησης και αφού απαλλοτριώνει το οικόπεδο της προσεισμικής ιδιοκτησίας τού του παραχωρούσε νέο.
3. Ο ιδιοκτήτης έπρεπε να καταθέσει στην επιτροπή του σεισμού φάκελο με τα σχέδια για τη νέα κατασκευή.
4. Αν η επιτροπή ενέκρινε τα σχέδια τότε η διαδικασία μπορούσε να ξεκινήσει. Ανάλογη διαδικασία ακολουθούταν, κατά περίπτωση, κι από ιδιοκτήτες που επιθυμούσαν να επισκευάσουν ή να ανασκευάσουν την περιουσία τους.

Κατά την ανοικοδόμηση της νέας πόλης οι κατακτητές έδωσαν ιδιαίτερη έμφαση στην εφαρμογή αντισεισμικών μέτρων (Χατζηβασιλείου, 1990).

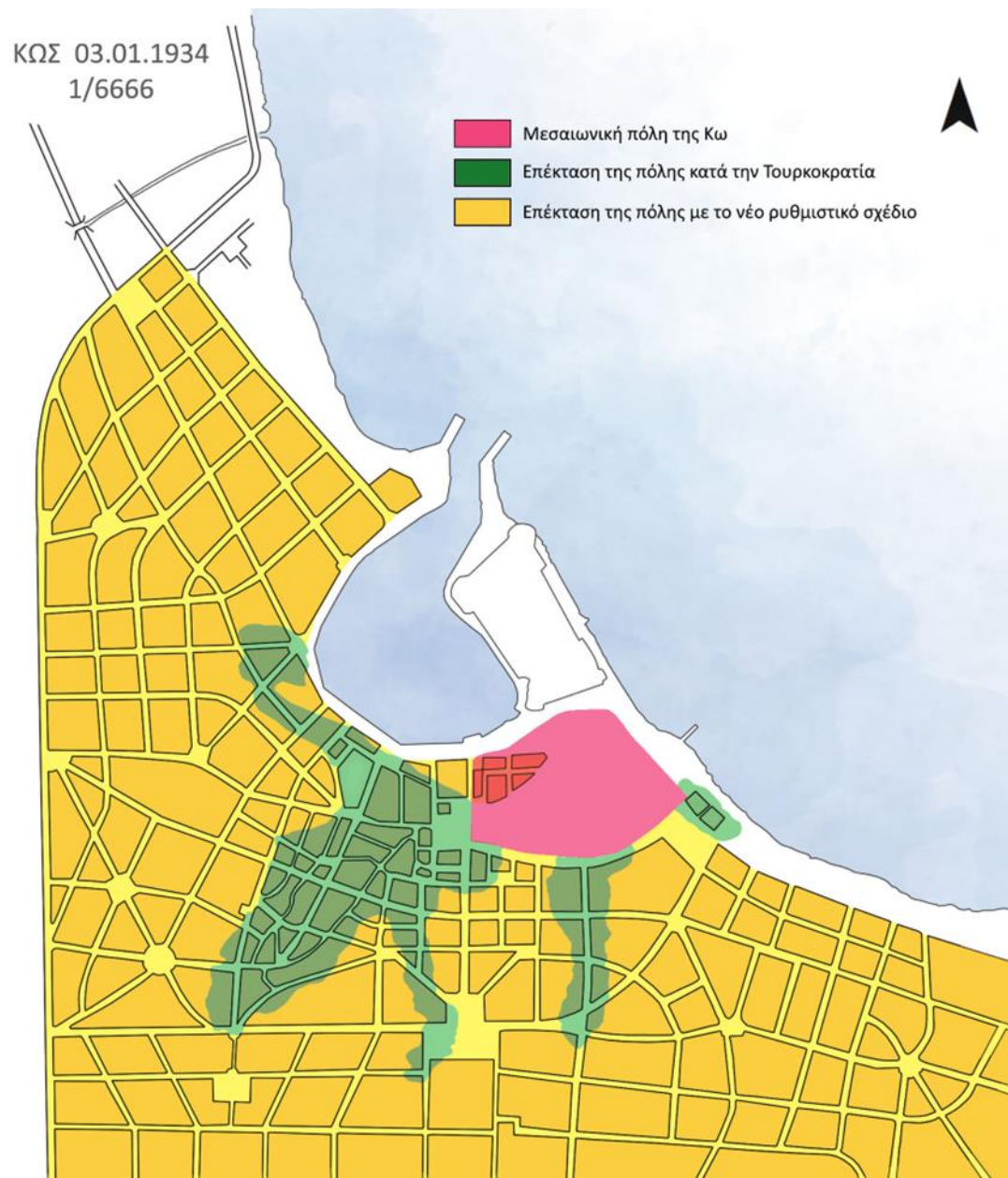


2.3.1 Ρυθμιστικό 1934

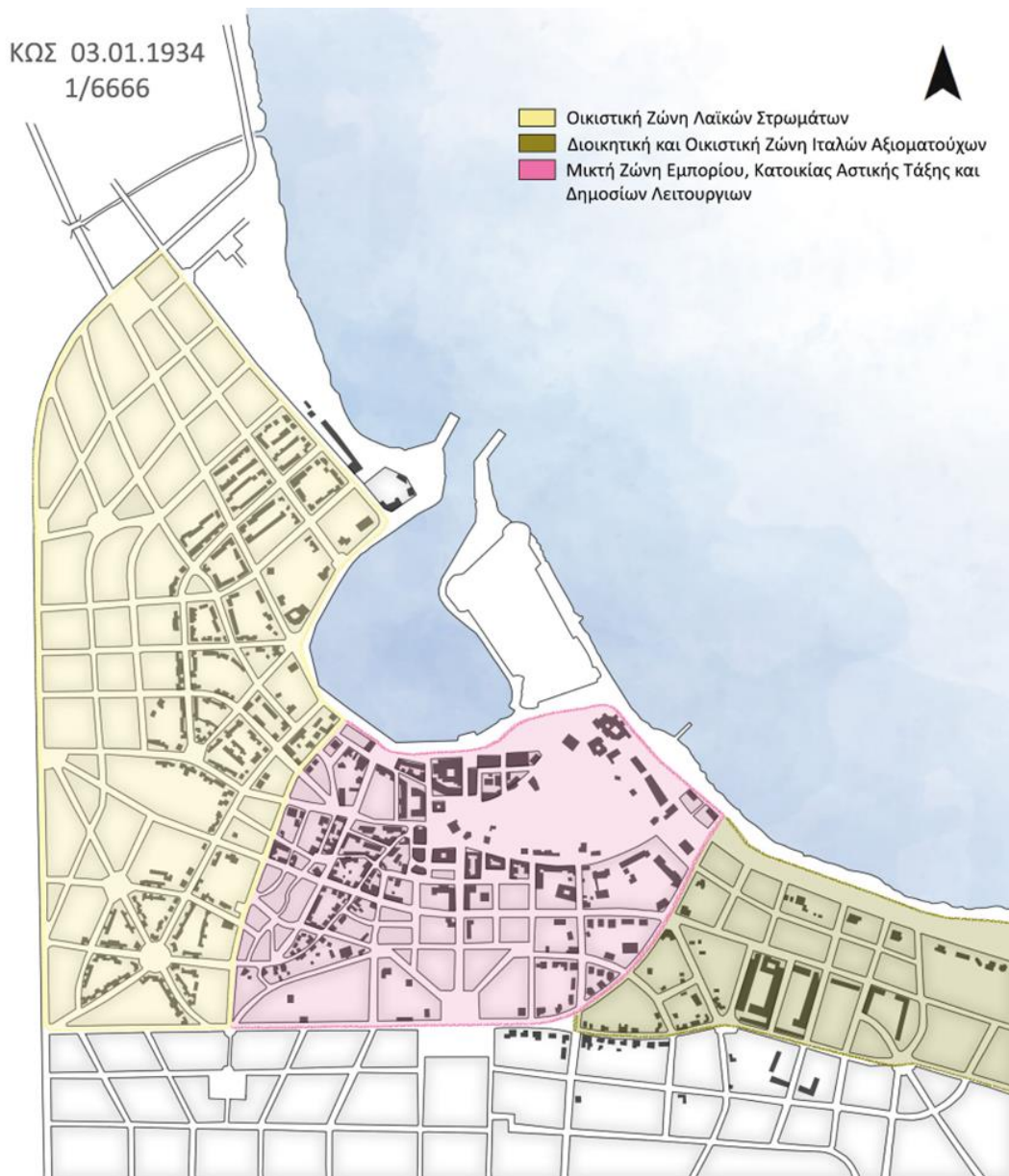
Σε χρονικό διάστημα μικρότερο από ένα χρόνο μετά το σεισμό εκδόθηκε το νέο ρυθμιστικό σχέδιο της πόλης της Κω (Εικόνα 32). Η ομάδα μηχανικών που ανέλαβε την εκπόνηση του σχεδίου περιλάμβανε αρχιτέκτονες, πολιτικούς μηχανικούς, τοπογράφους και αρχαιολόγους, με επικεφαλής τον αρχιτέκτονα Rodolfo Petracco (Παπαευτυχίου, 2012). Το ρυθμιστικό σχέδιο προέβλεπε την κατεδάφιση κτιρίων, σε ακτίνα 2 χλμ. από το Διοικητήριο, που υπέστησαν έστω και την παραμικρή ζημιά από το σεισμό και τη δημιουργία μίας διαφορετικής πόλης, άλλων προδιαγραφών. Αφενός το ρυθμιστικό αναφέρεται σε μια πόλη πολύ μεγαλύτερη σε έκταση και σαφώς πιο αραιής δόμησης, δημιουργώντας συχνά πλατώματα και χώρους πρασίνου που σκοπό είχαν τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων (Χατζηβασιλείου, 2021).

Εικόνα 32: Νέο ρυθμιστικό σχέδιο για την πόλη της Κω (1934) (ιδία επεξεργασία)

Όπως φαίνεται στην Εικόνα 33 η επέκταση αυτή τη φορά περιλαμβάνει και το ανατολικό τμήμα και την παράκτια ζώνη του λιμανιού, τα οποία οι Ιταλοί κατακτητές άρχισαν να διαμορφώνουν με δημόσια κτίρια από την προηγούμενη περίοδο, κτίρια τα οποία δεν υπέστησαν ζημιές από το σεισμός, τις συνοικίες που δημιουργήθηκαν επί Τουρκοκρατίας δυτικά του πρώην αστικού πυρήνα αλλά και ένα νέο τμήμα επέκτασης της πόλης στο νότιο άξονα, δίνοντας την αίσθηση ότι η πόλη δεν αναπτύσσεται πια ακτινωτά της μεσαιωνικής πόλης αλλά του λιμανιού. Χαρακτηριστικό του νέου ρυθμιστικού ήταν πως άφηνε αδόμητο το τμήμα της πόλης που προσειστικά υπήρχε ο αστικός πυρήνας και στη θέση του δημιουργείται ένα αρχαιολογικό πάρκο «μνήμης».



Εικόνα 33: Οικοδομικές φάσεις τις Κω από το μεσαίωνα μέχρι την Ιταλοκρατία (ιδία επεξεργασία)



Εικόνα 34: Ζώνες Δόμησης της πόλης Κω σύμφωνα με το ρυθμιστικό σχέδιο του 1934 (ιδία επεξεργασία)

2.3.2 Ζώνες δόμησης

Η ρυμοτομία της, που χαρακτηρίστηκε ως «πρότυπη» για τα δεδομένα της εποχής δε θυμίζει σε τίποτα τα ακανόνιστα οικοδομικά τετράγωνα και τα στενά λαβυρινθώδη σοκάκια της προσεισμικής Κω. Πλέον πλατιοί ασφαλτοστρωμένοι δρόμοι διασχίζουν τα κανονικού γεωμετρικού σχήματος οικοδομικά τετράγωνα. Τα οικοδομικά τετράγωνα είναι σαφώς πιο ορθοκανονικά σε βαθμό που θα μπορούσαμε να πούμε ότι σημειακά θυμίζουν Ιπποδάμειο σύστημα (πχ. στο ΒΔ τμήμα της πόλης). Η δόμηση της νέας πόλης έγινε σε 3 διακριτές ζώνες, όπως φαίνεται στην Εικόνα 34 (Παπαευτυχίου, 2012). Η πρόθεση των Ιταλών είναι να δημιουργήσουν στην πόλη 3 ζώνες, μία για κάθε οικονομική τάξη, για το λόγο αυτό κοστολόγησαν με διαφορετική τιμή ανά τ.μ. τα οικόπεδα κάθε ζώνης (Χατζηβασιλείου, 1990). Η πρώτη ζώνη, που παρουσιάζεται με ροζ χρώμα, περιλάμβανε το αρχαιολογικό πάρκο και τις πρώην συνοικίες Χαλουβαζιά, Άσπα και Σταυρό, όπως αυτές παρατέθηκαν στην Εικόνα 27. Η ζώνη αυτή αποτελούσε μια μεικτή ζώνη κατοίκησης, εμπορίου και διοικήσεως και προοριζόταν για τους Κώους της αστικής τάξης. Η αξία της γης ανά τ.μ. κοστολογήθηκε από τους κατακτητές 3 λιρέττες (Χατζηβασιλείου, 1990).

Τα δημόσια κτίρια, που είχαν κατασκευαστεί την προηγούμενη περίοδο από τους Ιταλούς κατακτητές, είχαν επιβιώσει του σεισμού και βρίσκονταν κυρίως στην παράκτια περιοχή, περιμετρικά της Πλατείας της Λότζιας και περιμετρικά της πρώην περιτειχισμένης πόλης. Ωστόσο δημόσια κτίρια οικοδομήθηκαν και σημειακά εντός του οικισμού, όπως φαίνεται και στην Εικόνα 35.

ΚΩΣ 03.01.1934
1/6666



ΧΕΙΡΟΓΡΑΦΑ ΙΤΑΛΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ ΟΨΕΩΝ ΣΗΜΑΝΤΙΚΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ ΠΟΥ ΟΙΚΟΔΟΜΗΘΗΚΑΝ ΤΗΝ ΠΡΟΣΕΙΣΜΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ



1. Διοικητήριο (1925 - 1935)



2. Δημαρχείο (1925 - 1931)



3. Καθολικός ναός Agnus Dei (1925 - 1935)



4. Στρατώνας Caserma (1924 - 1930)



5. Ξενοδοχείο Gelsomino (1927 - 1931)



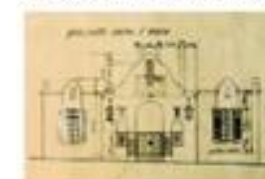
6. Κτίριο της ΔΕΗ (1921)



7. Αρρεναγωγείο (1926)



8. Λέσχη Ιταλών Αξιωματικών (1926 - 1935)



9. Οικία του Βακούφ (1927 - 1929)



10. Ναός Αγίας Παρασκευής (1927 - 1931)

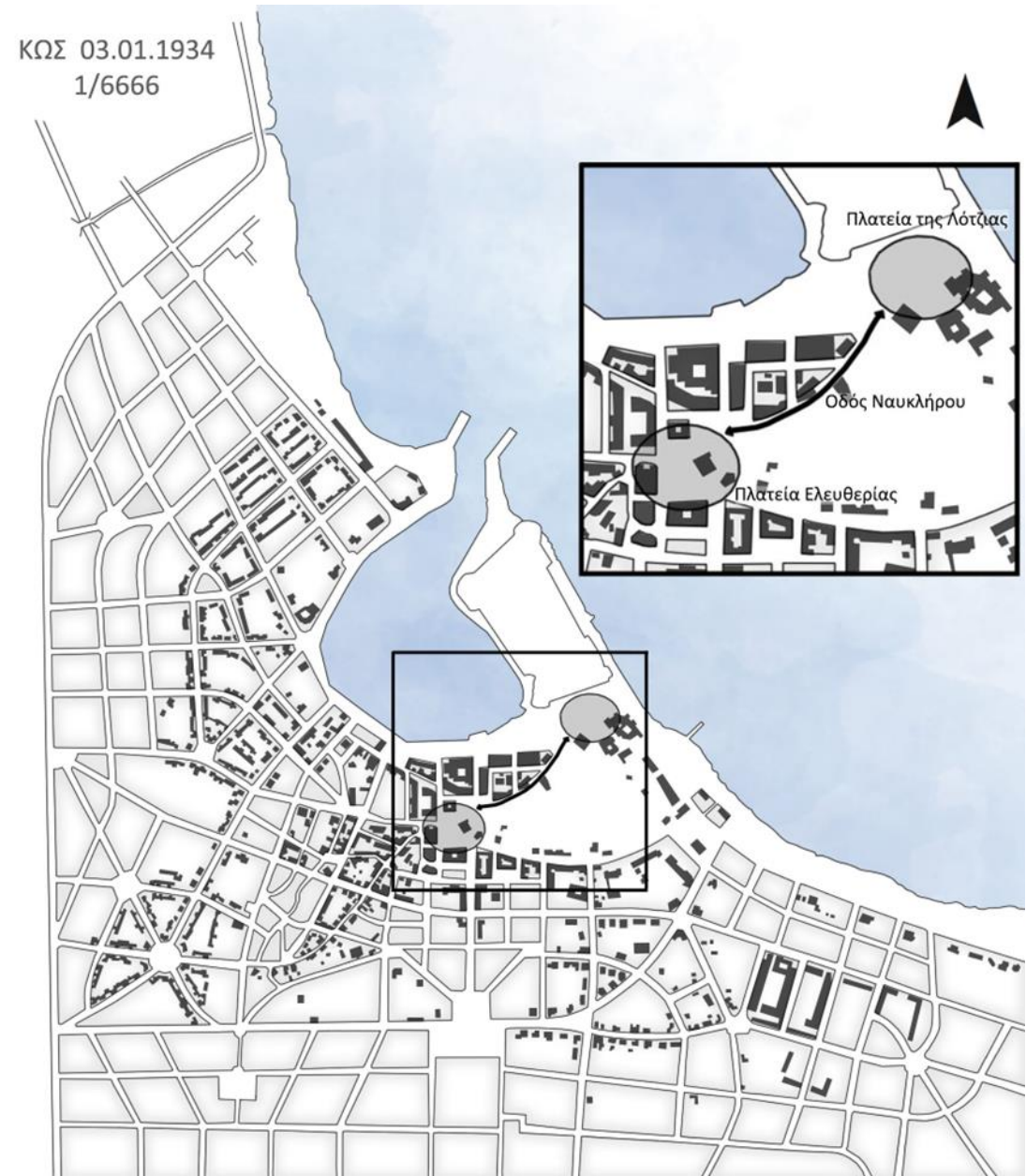


Εικόνα 35: Χωροθέτηση σημαντικότερων δημοσίων κτιρίων που οικοδομήθηκαν στην προσεισμική Κω (ιδία επεξεργασία)

Στο αριστερό τμήμα της Εικόνας 35 βλέπουμε αριθμημένη τη θέση κάποιων από τα σημαντικότερα ιταλικά δημόσια κτίρια της προσεισμικής περιόδου στο χάρτη της νέας Κω, ενώ στο δεξί τμήμα παρουσιάζονται τα πρωτότυπα χειρόγραφα Ιταλικά σχέδια, όπως αυτά χορηγούνται από το Ειδικό Ιστορικό και Λαογραφικό Αρχείο του Δήμου Κω (Ε.Ι.Λ.Α.Δ.Κ)². Τα δημόσια αυτά κτίρια επηρέασαν σε μεγάλο βαθμό την οικιστική δομή της ζώνης, αφού οι κατακτητές προκειμένου να τα αναδείξουν τα χρησιμοποίησαν ως μέτωπα σε καινούριες πλατείες ή νέες λεωφόρους. Εμπορικά καταστήματα συναντάμε σε όλο το μήκος αυτής της ζώνης.

Τα ιδιωτικά κτίρια σε αυτή τη ζώνη ξαναχτίζονται έχοντας στην πλειοψηφία τους δύο πατώματα, πάνω υπήρχε το σπίτι και κάτω εμπορικό κατάστημα. Όταν δεν υπήρχε εμπορικό κατάστημα το κτίριο είχε μόνο ένα πάτωμα. Χαρακτηριστικό στοιχείο αρχιτεκτονικής σε αυτή τη ζώνη ήταν πως οι κατοικίες σε κάθε οικοδομικό τετράγωνο αντιμετώπιζονταν ως συνεχές σύστημα, δημιουργώντας την ψευδαίσθηση μίας ενιαίας όψης.

Όπως ήδη αναφέρθηκε το τμήμα της πόλης όπου υπήρχε προσεισμικά η περιτειχισμένη πόλη παρέμεινε αδόμητο, συνεπώς δημιουργείται η ανάγκη μετατόπισης του πυρήνα της πόλης. Οι κατακτητές δημιούργησαν μία νέα πλατεία, την Piazza del Fascio, η οποία παραμένει κεντρική πλατεία ως σήμερα με το όνομα πλατεία Ελευθερίας (Αναγνωστίδου, 2006). Η σύνδεση των δύο πλατειών, που όπως φαίνεται και στην Εικόνα 36, δεν απέχουν πολύ η μία από την άλλη διαμορφώθηκε από τους κατακτητές μέσω της οδού Ναυκλήρου, έτσι συνειδητά η μετάβαση από το κέντρο της παλιάς πόλης στο κέντρο της Νέας Κω θα γίνεται διασχίζοντας το αρχαιολογικό πάρκο και συγκεκριμένα το τμήμα στο οποίο ανασκάφηκε η αρχαία αγορά της Κω. Έτσι σε μία διαδρομή περιπάτου ο περιηγητής θα αισθάνεται πως διασχίζει ολόκληρη την ιστορία του νησιού. Η νέα πλατεία περιστοιχίστηκε από μεγαλοπρεπή Ιταλικά κτίσματα, όπως το Μουσείο, η Αγορά και το Μέγαρο του Φασισμού που περιλάμβανε χρήσεις εστίασης και αναψυχής αλλά και διοικητικές – πολιτισμικές. Είναι γεγονός πως η μετατόπιση του κέντρου δεν ήταν απλά μια χωρική ανάγκη, αλλά σήμανε για τους κατακτητές την αλλαγή που θα ερχόταν σε μία Νέα Κω, υπό φασιστικό πάντα καθεστώς.



Το ανατολικό τμήμα της ζώνης του ακολούθησε ορθοκανονική σχεδίαση. Το τμήμα στο οποίο προϋπήρχαν οι μουσουλμανικές συνοικίες, δυτικά της ζώνης, είναι ίσως το πιο ιδιαίτερο σημείο της νέας πόλης. Όπως ήδη αναφέρθηκε, το τμήμα αυτό της πόλης, μαζί με τον περιτειχισμένο αστικό πυρήνα είχαν κριθεί διατηρητέα με το πρώτο ρυθμιστικό σχέδιο. Σε αντίθεση με την περιτειχισμένη πόλη η συνοικία Χαλουβαζιά δέχτηκε το μικρότερο πλήγμα από το σεισμό, πράγμα που συνέβαλε στην απόφαση των κατακτητών να προσπαθήσουν να τη διατηρήσουν. Κοιτώντας το χάρτη παρατηρούμε πως αυτό το τμήμα της είναι το πιο κατακερματισμένο, δημιουργώντας τα μικρότερα οικοδομικά τετράγωνα, που όμως δεν ακολουθούν την ορθοκανονική σχεδίαση της υπόλοιπης πόλης. Είναι σίγουρα το μόνο σημείο στο οποίο οι κατακτητές προσπάθησαν να διατηρήσουν το ύφος και το χαρακτήρα της παλιάς Κω και πάλι όμως η σχεδίαση της συνοικίας δεν ταυτίζεται με την οργανική δομή της παλιάς πόλης. Στην πραγματικότητα τα στοιχεία που διατηρούνται ακέραια από προ-ιταλική Κω είναι κάποια κτίσματα και τμήματα των βασικών κυκλοφοριακών αξόνων. Οι μόνοι δρόμοι που διατηρήθηκε ακέραιοι είναι οι δύο κεντρικοί οδοί της συνοικίας, όπως φαίνονται και στην Εικόνα 37, καθώς και κάποια τμήματα των οδών σύνδεσης τους. Ταυτόχρονα όμως, και σε αυτό το τμήμα της πόλης, απαλλοτριώθηκαν και κατεδαφίστηκαν επιλεκτικά κτίρια, ώστε να υλοποιηθεί το νέο ρυμοτομικό σχέδιο και να αποκτήσει η περιοχή μια πιο ξεκάθαρη οργάνωση, θυμίζοντας πάντα το ύφος της παλιάς πόλης (Παπαευτυχίου, 2012). Τα οικοδομικά τετράγωνα, αν και πιο ακανόνιστου σχήματος σε σχέση με την υπόλοιπη νέα πόλη είναι σαφώς ορισμένα και η διάκριση ιδιωτικού και δημόσιου χώρου επίσης σαφής. Όσον αφορά το οδικό δίκτυο, με εξαίρεση το βασικό οδικό άξονα της προηγούμενης πόλης που διατηρείται αλλάζει παντελώς οργάνωση. Το νέο δίκτυο είναι

κατά βάση ορθοκανονικό, δημιουργώντας συχνά αστικά κενά που λειτουργούν ως πλατώματα και χώροι πρασίνου, κάτι που έλειπε από την προηγούμενη πυκνοδομημένη Κω. Τέλος όπως φαίνεται στο συγκριτικό σκαρίφημα των βασικών αξόνων κυκλοφορίας διατηρείται τμήμα της παραλιακής οδού που συνέδεε την περιτειχισμένη πόλη με την Συνοικία Πουζουκτά στα δυτικά.

ΚΩΣ 03.01.1934
1/6666

ΤΜΗΜΑΤΑ ΟΔΩΝ ΠΟΥ ΔΙΑΤΗΡΟΥΝΤΑΙ ΣΤΟ ΝΕΟ
ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΗΣ ΚΩ - 1934

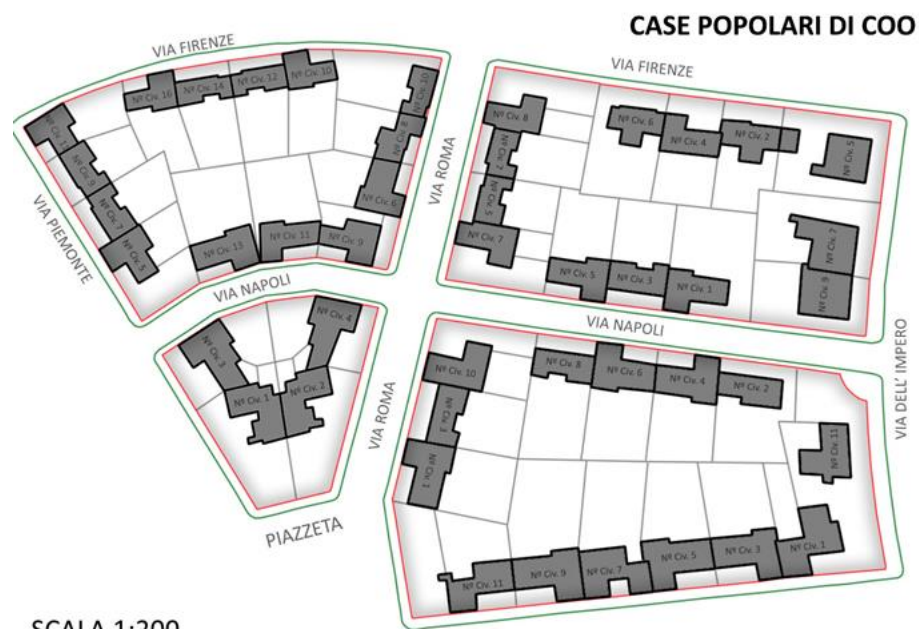


1 - 2 Βασικοί κυκλοφοριακοί άξονες διατηρητέου τμήματος της πόλης της Κω στη συνοικία Χαλουβαζιά



3 Κεντρική οδός σύνδεσης αρχαιολογικού πάρκου και συνοικίας Βουζουκτά

Εικόνα 37: Συγκριτικό σκαρίφημα βασικών κυκλοφοριακών αξόνων προσεισμικής και μετασεισμικής Κω (ιδία επεξεργασία)



SCALA 1:200

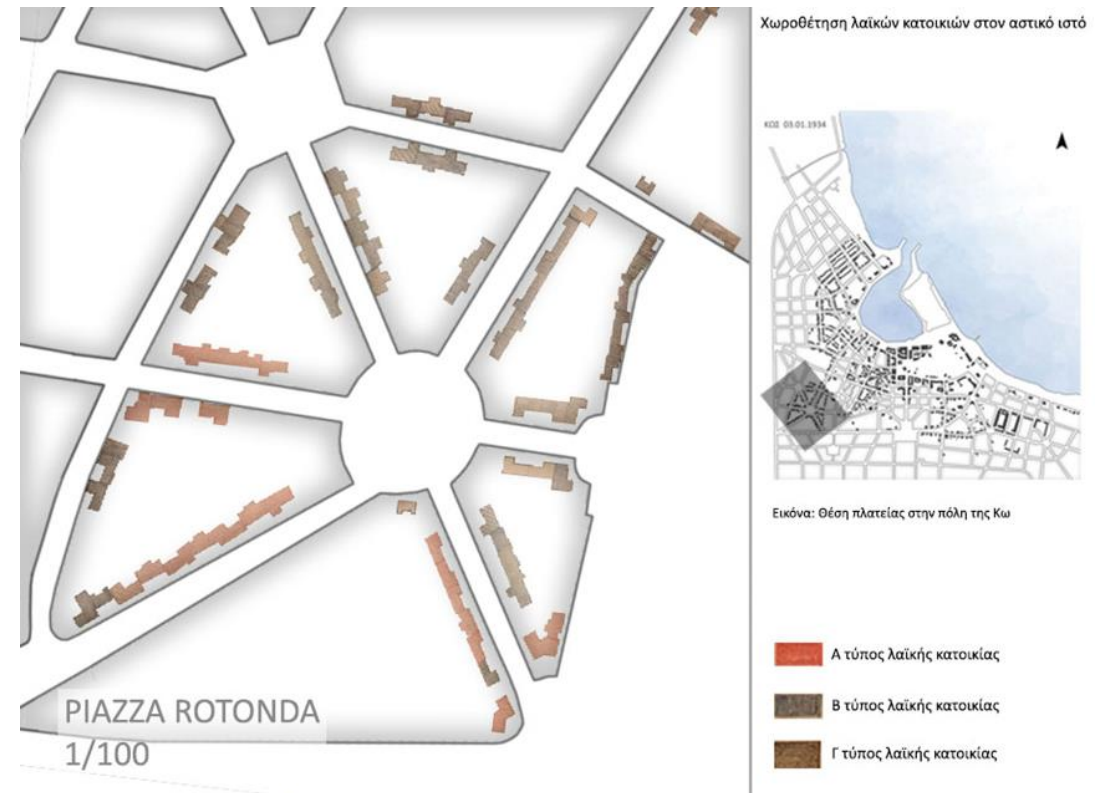
Εικόνα 38: Λαϊκές Κατοικίες στην Κω (1933) (ιδία επεξεργασία)

Η δεύτερη ζώνη, που παρουσιάζεται με κίτρινο χρώμα, καταλαμβάνει το μεγαλύτερο μέρος της έκτασης της πόλης. Τα οικοδομικά τετράγωνα είναι γεωμετρικού σχήματος. Υπάρχουν δύο υποπεριοχές στη ζώνη που θα μπορούσε κανείς να πει ότι θυμίζουν το Ιποδάμειο ρυμοτομικό σύστημα (μια στο κέντρο της ζώνης και μια στο βόρειο τμήμα της), ωστόσο στην περιοχή βλέπουμε να δημιουργούνται αρκετοί κυκλικοί κόμβοι, οι οποίοι λειτουργούν ως πλατείες ή χώροι πρασίνου αντίστοιχα. Η ζώνη αυτή χαρακτηρίστηκε από τους κατακτητές ως ζώνη αμιγούς κατοικίας και προοριζόταν για τη στέγαση των λαϊκών στρωμάτων. Ήταν η περιοχή της πόλης στην οποία οι κατακτητές έχτισαν τις λεγόμενες «λαϊκές κατοικίες», μικρότερα σπίτια με τυποποιημένες κατόψεις που οι Ιταλοί σχεδίασαν κι έπειτα οργάνωσαν στο χώρο προκειμένου να στεγάσουν και να αποκαταστήσουν όλους τους πληγέντες από το σεισμό, ακόμα κι αυτούς που δεν είχαν την οικονομική δυνατότητα να χτίσουν δικό τους σπίτι και δεν κατείχαν έκταση γης, στην προσεισμική πόλη, προς ανταλλαγή. Η ζώνη αυτή απευθυνόταν δηλαδή προς την εργατική τάξη και συνεπώς η αξία γης ανά τ.μ. ήταν χαμηλότερη (2 λιρέττες) (Χατζηβασιλείου, 1990). Τα σπίτια αυτά οι Κώοι της εργατικής τάξης τα ενοικίαζαν από το ιταλικό κράτος. Χαρακτηριστικό της ζώνης ήταν πως οι λαϊκές κατοικίες οργάνωνονταν σε κτιριακά συγκροτήματα, κάθε ένα από τα οποία απευθυνόταν σε μία συγκεκριμένη επαγγελματική ομάδα (Παπαευτυχίου, 2012). Στην Εικόνα 38 βλέπουμε τον τρόπο οργάνωσης κάποιων λαϊκών κατοικιών σε οικοδομικά τετράγωνα στο κέντρο της πόλης. Όπως γίνεται αντιληπτό η οργάνωση της πόλης γίνεται πια σε κανονικού σχήματος οικοδομικά τετράγωνα, που δε θυμίζουν σε τίποτα τα ακανόνιστα οικοδομικά τετράγωνα με το δαιδαλώδες δίκτυο κυκλοφορίας της προηγούμενης περιόδου. Οι δρόμοι είναι σαφώς πλατύτεροι κι ευνοούν τη μετακίνηση μηχανοκίνητων οχημάτων. Όπως φαίνεται στην Εικόνα 21

οι κατόψεις των λαϊκών κατοικιών ακολουθούσαν μία συγκεκριμένη τυπολογία κατόψεων και παράταξη περιμετρικά του οικοδομικού τετραγώνου δημιουργώντας στο εσωτερικό τους αστικά κενά – ελεύθερους χώρους ημιδημόσιου χαρακτήρα. Στην Εικόνα 20 παρατηρούμε πως υπήρχαν και διώροφες κατοικίες με εξωτερική σκάλα. Γενικά τα σπίτια στη συγκεκριμένη ζώνη δεν είχαν κοινό ύψος αλλά χαρακτηρίζονταν από ανομοιομορφία ορόφων. Αξιοσημείωτο είναι τέλος το γεγονός ότι οι κατακτητές ονόμασαν τους δρόμους «της νέας τους πόλης» με ονόματα Ιταλικών πόλεων (βλ. Εικόνα 36 οδός Νάπολης, οδός Ρώμης, οδός Φλωρεντίας).

Στο βόρειο άκρο της ζώνης, στο παράκτιο μέτωπο, συναντούσε κανείς το βιομηχανικό κέντρο της πόλης.

Το δίκτυο κυκλοφορίας και σε αυτή τη ζώνη αποτελείται από πλατιούς και ευθείς δρόμους που είτε διασταυρώνονται κάθετα είτε καταλήγουν σε κυκλικούς κόμβους. Από αυτή τη ζώνη γινόταν κι η είσοδος στην πόλη, μέσω του μεγαλύτερου κυκλικού κόμβου. Στην Εικόνα 39 παρουσιάζεται η μεγαλύτερη πλατεία - κόμβος της πόλης, μέσω της οποίας γίνεται η είσοδος στην πόλη της Κω. Ο συγκεκριμένος κόμβος συνδέει τις δύο περιφερειακές οδούς πρόσβασης στην πόλη με τρεις βασικούς οδικούς άξονες της πόλης και με ακόμα μία οδό που οδηγεί σε μία μικρότερη πλατεία εντός της ζώνης.



Εικόνα 39: Είσοδος στην πόλη μέσω της Piazza Rotonda (ιδία επεξεργασία)

Στην τρίτη ζώνη, που παρουσιάζεται με πράσινο χρώμα, υπάρχει πιο έντονα η αίσθηση ότι η σχεδίαση έγινε με βάση κάποιον ορθοκανονικό κάναβο. Τα περισσότερα οικοδομικά τετράγωνα είναι ορθογώνια, ωστόσο και εδώ υπάρχουν δύο κυκλικοί κόμβοι. Όσον αφορά τη ρυμοτομική σχεδίαση θα μπορούσαμε να πούμε ότι η Ανατολική Ζώνη έχει περισσότερα σχεδιαστικά κοινά με τη δεύτερη ζώνη που αναπτύσσεται δυτικά. Η διαφορά τους έγκειται κυρίως στο γεγονός πως αυτή η ζώνη δεν απευθύνεται στα λαϊκά στρώματα όπως η δεύτερη, αλλά στις ευπορότερες οικογένειες της Κω και στους Ιταλούς αξιωματούχους. Συνεπώς χτίζονται πιο μεγαλοπρεπή ισόγεια κτίσματα, διατηρώντας μεγαλύτερες αποστάσεις μεταξύ τους. Αυτό το τμήμα της πόλης έχει χαρακτηρη κηπούπολης με μεγάλες αυλές, ελεύθερους δημόσιους χώρους και πρασιές πρασίνου (Παπαευτυχίου, 2012) και η αξία της γης του, σύμφωνα με τους κατακτητές, ανερχόταν σε 5 λιρέττες ανά τ.μ. (Χατζηβασιλείου, 1990). Σε αυτή τη ζώνη προϋπήρχε του σεισμού και ο ιταλικός στρατώνας Caserma, ο οποίος διατηρείται.

Η ζωνοποίηση της πόλης με βάση το οικονομικό κριτήριο, όπως ήδη αναφέρθηκε, είναι διακριτή στη νεόδμητη Κω. Ο διαχωρισμός έγινε κλιμακωτά, με τους οικονομικά ευπορότερους και τους κατακτητές να διαμένουν στην ανατολική ζώνη και την εργατική τάξη στη ζώνη δυτικά. Η νέα οργάνωση της πόλης έρχεται σε αντίθεση με αυτή της προσεισμικής Κω, όπου οι κάτοικοι συγκεντρώνονταν γύρω από τους θρησκευτικούς τους ναούς, συνεπώς ο διαχωρισμός των κατοίκων γινόταν με θρησκευτικά – φυλετικά κριτήρια.

2: Το Ειδικό Ιστορικό Λαογραφικό Αρχείο Δήμου Κω (Ε.Ι.Λ.Α.Δ.Κ) συσχετίζεται, μαζί με τη Δημοτική βιβλιοθήκη του Δήμου, το κινηματοθέατρο «Ορφέας» και την καφετέρια «Αίγλη», στο Ιταλικό Κτιριακό Συγκρότημα Casa del Fascio (μτφρ. Σπίτι του Φασισμού) που βρίσκεται τοποθετημένο στο δυτικό μέτωπο της νέας κεντρικής πλατείας Piazza del Fascio (σημερινή πλατεία Ελευθερίας) και περιλαμβάνει το ιταλικό αρχαιολογικό υλικό της περιόδου της Ιταλοκρατίας, συμπεριλαμβανομένων και των Ιταλικών σχεδίων.

ΚΩΣ 03.01.1934

1/6666



2.3.3 Δομημένο περιβάλλον

Η νεόδμητη πόλη σχεδιάστηκε με ποιότητες άγνωστες για το νησί εκείνης της εποχής. Οι Ιταλοί κατακτητές προσπάθησαν να προσδώσουν στη νέα πόλη χαρακτηριστικά κηπούπολης. Για το λόγο αυτό σχεδίασαν μια πόλη σαφώς πιο αραιοκατοικημένη, πλαισιώνοντας την με ένα οργανωμένο δίκτυο πρασίνου, ιδιωτικών και δημοσίων χώρων που θα συνδέονταν μεταξύ τους. Η δόμηση, όπως φαίνεται στην Εικόνα 40, είναι σαφέστατα πιο αραιή από αυτή της προσεισμικής πόλης. Γίνεται κατά βάση περιμετρικά του οικοδομικού τετραγώνου, αφήνοντας κενό στο κέντρο του. Είναι σαφές ότι πλέον μιλάμε για μία εξωστρεφή οργάνωση. Το πιο αραιοκατοικημένο τμήμα της νεόδμητης πόλης ταυτίζεται με την τρίτη ζώνη πολεοδομικής οργάνωσης – διοικητική και οικιστική ζώνη εύπορων Κώων και Ιταλών αξιωματούχων, όπως αυτή παρουσιάστηκε στην Εικόνα 34. Τα κτίρια σε αυτή τη ζώνη είναι λίγα και κατά βάση ορθοκανονικά. Αντίθετα η πιο πυκνοκατοικημένη περιοχή της πόλης είναι το τμήμα της πόλης που αναπτύσσεται κατά μήκος του κεντρικού κυκλοφοριακού άξονα της προσεισμικής Κω που διατηρείται. Παραδειγματική είναι η οργάνωση της πόλης στο ΒΔ τμήμα της, εκεί δηλαδή που όπως προαναφέρθηκε οι κατακτητές τοποθέτησαν τις «εργατικές κατοικίες» για τους Κώους των λαϊκών στρωμάτων. Εκεί βλέπουμε κτίρια σε παράταξη, το ένα δίπλα στο άλλο, που δίνουν την αίσθηση ενός ενιαίου όγκου. Η δόμηση γίνεται πάντα περιμετρικά του οικοδομικού τετραγώνου, διατηρώντας έναν αδόμητο χώρο στο κέντρο του με ημι-δημόσιο χαρακτήρα. Όλα τα ογκώδη ιταλικά κτίρια που χτίστηκαν την προηγούμενη περίοδο τόσο στην παράκτια ζώνη όσο και κατά μήκος της πόλης διατηρούνται και σε πολλές περιπτώσεις είναι αυτά που καθορίζουν τη σχεδίαση του χώρου, καθώς δημιουργούνται δρόμοι και

Εικόνα 40: Χάρτης δομημένου – αδόμητου χώρου της πόλης Κω, σύμφωνα με το νέο ρυθμιστικό του 1934 (ιδία επεξεργασία)

πλατώματα για να δημιουργούν μέτωπα σε αυτά και να αναδεικνύουν το μεγαλείο τους.

Ως μία ένδειξη σεβασμού προς τους κατοίκους της Κω οι κατακτητές επιλέγουν να διατηρήσουν τους ναούς της πόλης, ορθόδοξους χριστιανικούς, μουσουλμανικούς και εβραϊκούς. Όμως πλαισιώνοντας τους με μεγαλοπρεπή νεόδμητα κτίρια, προκειμένου να χάσουν την αίγλη τους και πιθανώς να τα χλευάσουν, τονίζοντας γι' ακόμη μια φορά τη δική τους υπεροχή. Εξαίρεση αποτέλεσαν 3 μουσουλμανικά τεμένη η θέση των οποίων δυσκόλευε το έργο των κατακτητών και συνεπώς κατεδαφίστηκαν (Αναγνωστίδου, 2011).

Σε ορισμένες περιπτώσεις παρατηρείται και το φαινόμενο της «επανάχρησης» σε υφιστάμενα κτίρια από την προηγούμενη περίοδο. Τα κτίρια αυτά αποκτούσαν κατά βάση δημόσια ή διοικητική λειτουργία (Παπαευτυχίου, 2012).

ΚΩΣ 03.01.1934
1/6666

- Περιφερειακή οδός
- Συλλεκτήρια οδός
- Τοπική οδός
- Οδοί με πεζοδρόμια
- Δρόμοι με δενδροστοιχίες



2.3.4 Δίκτυο κυκλοφορίας

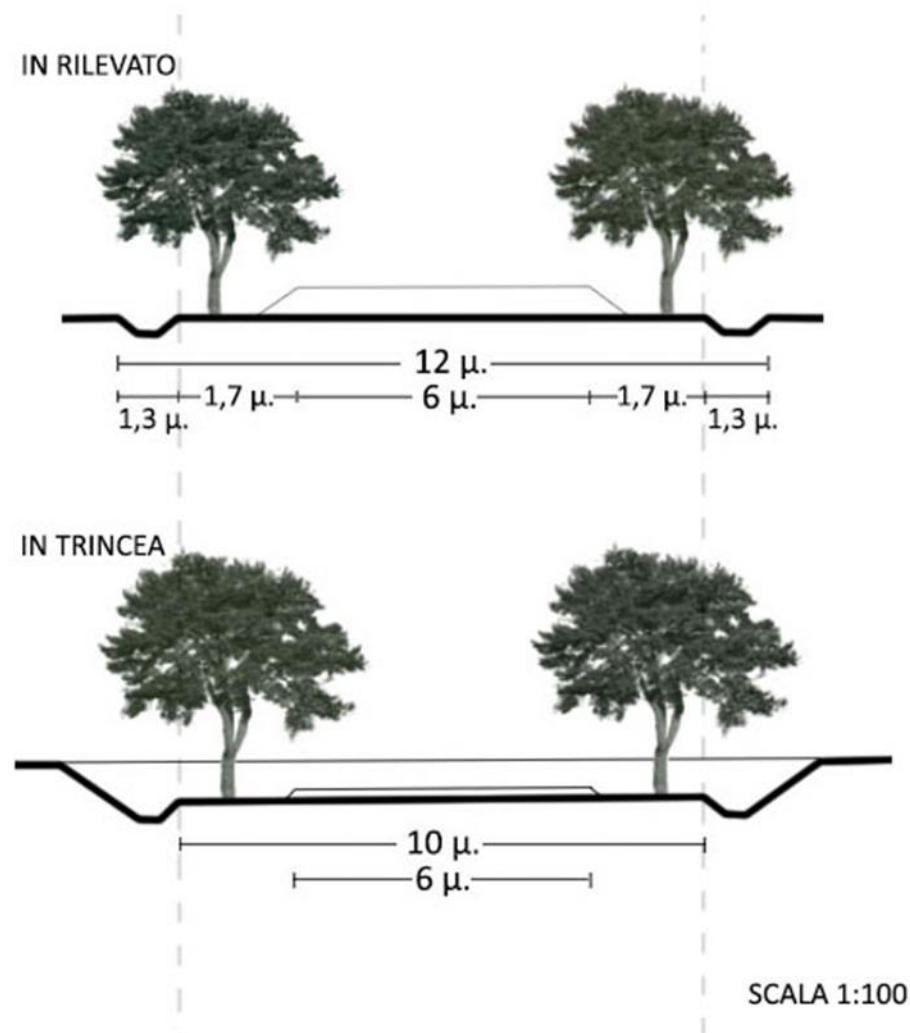
Η σχεδίαση του δικτύου κυκλοφορίας όπως ήδη αναφέρθηκε διαφέρει πολύ από το κυκλοφοριακό δίκτυο της προηγούμενης περιόδου. Πλατιοί και ασφαλτοστρωμένοι δρόμοι αντικαθιστούν τα στενά σοκάκια της προσεισμικής πόλης, διευκολύνοντας τη διέλευση μηχανοκίνητων οχημάτων. Η δαιδαλώδης – οργανική χάραξη τους αντικαθίσταται με ευθείς δρόμους που διασταυρώνονται κάθετα ή συναντώνται σε κάποιο κυκλικό κόμβο. Οι δρόμοι καταλήγουν είτε στο λιμάνι είτε σε μία από τις δεκάδες νέες πλατείες της πόλης. Εξαίρεση αποτελεί, όπως φαίνεται και στην Εικόνα 41, το διατηρητέο τμήμα της πόλης, όπου όπως προαναφέρθηκε προσεισμικά υπήρχε η δυτική επέκταση εκτός των τειχών, που δημιουργήθηκε επί τουρκοκρατίας. Στο συγκεκριμένο τμήμα της πόλης οι Ιταλοί προσπάθησαν να προσδώσουν κάτι από το χαρακτήρα της προσεισμικής πόλης, διατηρώντας μάλιστα, όπως ήδη αναφέρθηκε, τη βασική κυκλοφοριακή οδό, που κατά τις προηγούμενες περιόδους λειτουργούσε ως είσοδος στην πόλη και στον περιτειχισμένο αστικό πυρήνα. Σε αντίθεση όμως με την προηγούμενη πόλη της Κω τα νέα οικοδομικά τετράγωνα σε αυτό το σημείο είναι σαφώς ορισμένα και οι δρόμοι αν και δεν έχουν την σαφή οργάνωση που έχουν στην υπόλοιπη πόλη και σε κάποιες περιπτώσεις διατηρούνται στενότεροι, δεν καταλήγουν σε αδιέξοδα αλλά ακολουθούν κάποια σαφή διαδρομή.

Πιο συγκεκριμένα, όπως φαίνεται και στην Εικόνα 41, ένας μεγαλύτερος δρόμος, η περιφερειακή οδός διέσχιζε περιμετρικά την πόλη. Στο νότιο τμήμα η περιφερειακή οδός χωριζόταν σε δύο διακλαδώσεις που διέσχιζαν την πόλη σχεδόν παράλληλα. Μέσω της περιφερειακής οδού γινόταν η σύνδεση της πρωτεύουσας με τους υπόλοιπους οικισμούς του νησιού. Με αφετηρία την περιφερειακή οδό μικρότεροι κεντρικοί δρόμοι διέσχιζαν την πόλη. Στον οριζόντιο άξονα δύο κεντρικοί δρόμοι διέσχιζαν

Εικόνα 41: Οδικό δίκτυο της πόλης Κω σύμφωνα με το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο (1934) (ιδία επεξεργασία)

την πόλη, ένας κατά μήκος του λιμανιού κι ένας εντός του οικισμού, σχεδόν παράλληλα με την περιφερειακή οδό. Στον κατακόρυφο άξονα, κεντρικοί δρόμοι οδηγούν προς το αρχαιολογικό πάρκο και το λιμάνι ή σε μια από τις δεκάδες νέες πλατείες. Παράλληλα με τη διαμόρφωση του οδικού δικτύου οι κατακτητές μερίμνησαν για τη δημιουργία δικτύου βιώσιμης κινητικότητας, φροντίζοντας να διαμορφώσουν ένα οργανωμένο δίκτυο πεζοδρομίων, παράλληλα με αυτό των οδικών αξόνων που θα διέσχιζε ολόκληρη σχεδόν την πόλη. Τα πεζοδρόμια αυτά κοσμήθηκαν με μεγάλα παρτέρια και δενδροστοιχίες. Παράλληλα πλαισίωσαν τους περισσότερους από τους δρόμους που δεν είχαν πεζοδρόμια με εκατέρωθεν δενδροστοιχίες (Ε.Ι.Λ.Α.Δ.Κ., 1934). Δημιουργήθηκαν ακόμα οργανωμένα υδρευτικά κι αποχετευτικά δίκτυα.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός πως το ρυθμιστικό σχέδιο προέβλεπε τη δημιουργία δεντροστοιχιών, από διαφορετικά είδη φύτευσης στους δρόμους εντός της πόλης, προκειμένου να τονιστεί η διάκριση μεταξύ κύριων και δευτερευουσών οδικών αρτηριών.

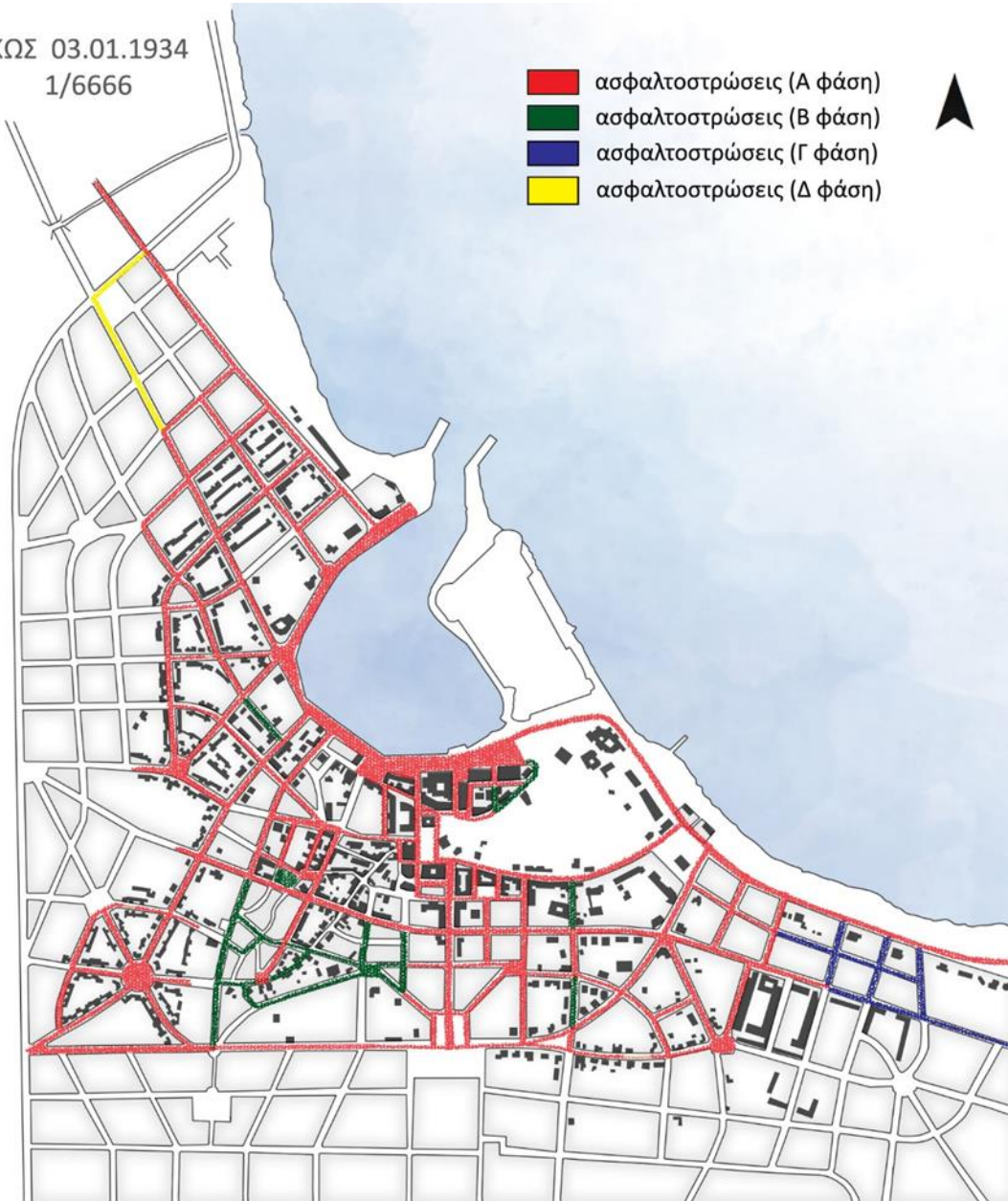


Εικόνα 42: Ενδεικτικές τομές δρόμων (ιδία επεξεργασία)

ΚΩΣ 03.01.1934

1/6666

- ασφαλτοστρώσεις (Α φάση)
- ασφαλτοστρώσεις (Β φάση)
- ασφαλτοστρώσεις (Γ φάση)
- ασφαλτοστρώσεις (Δ φάση)

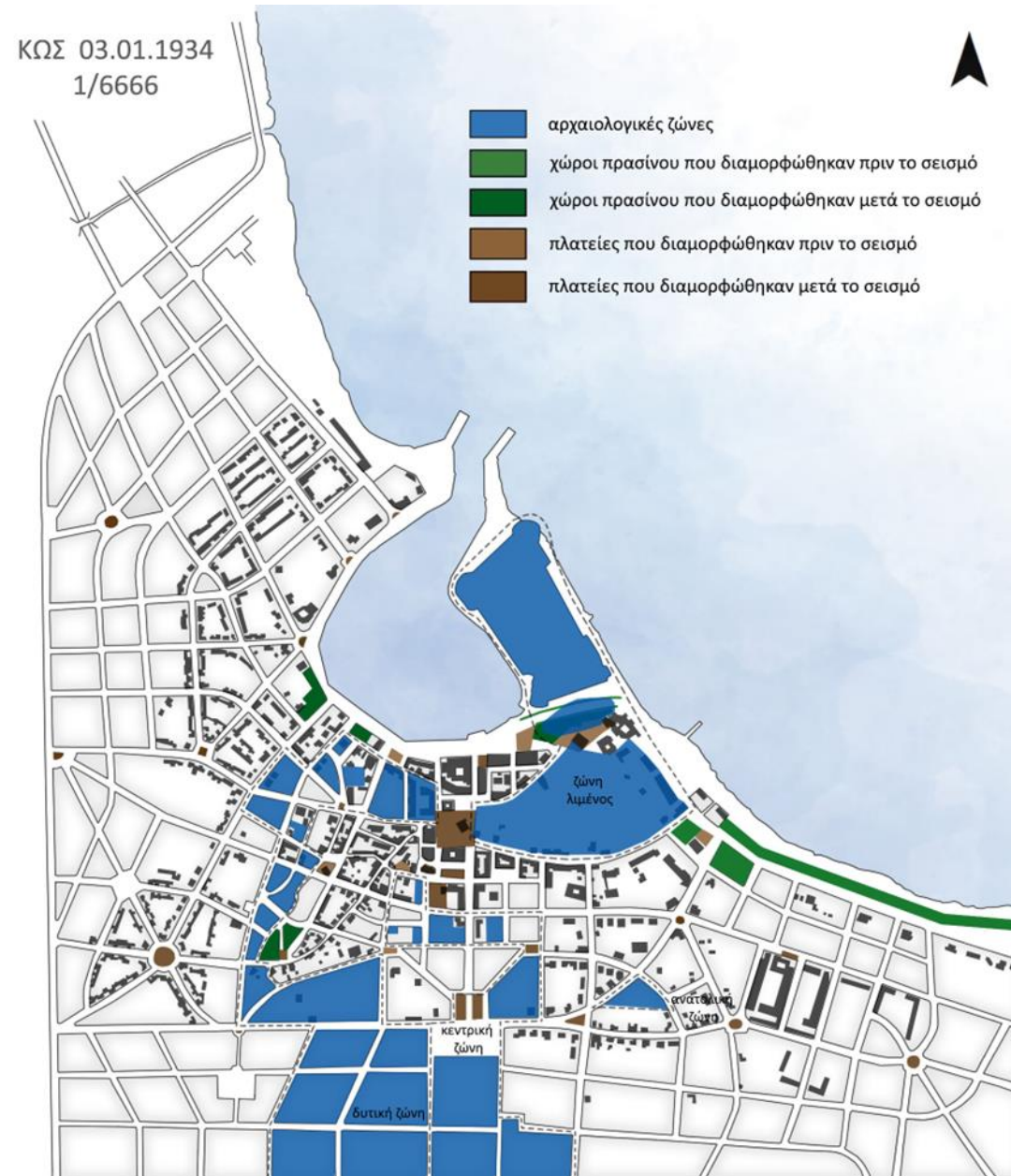


Αξίζει να επισημανθεί επίσης πως οι κατακτητές μερίμνησαν να ασφαλτοστρωθούν οι περισσότεροι δρόμοι της νέας πόλης, όπως φαίνεται στην Εικόνα 43. Η διαδικασία έγινε σε 4 φάσεις. Κατά την πρώτη στρώθηκαν με άσφαλτο οι περισσότεροι δρόμοι της πόλης, επιλέγοντας να μη ρίξουν άσφαλτο στο πρώην διατηρητέο τμήμα της επέκτασης της πόλης. Ένα μικρό μέρος του πρώην διατηρητέου κυκλοφοριακού άξονα ασφαλτοστρώθηκε τελικά σε δεύτερη φάση. Παράλληλα ασφαλτοστρώθηκαν και τμήματα οδών δυτικά και νότια του αρχαιολογικού πάρκου, καθώς και ένα κεντρικά του λιμανιού. Σε τρίτη φάση έγινε επέκταση των ασφαλτοστρώσεων ανατολικά, ενώ σε τέταρτη έγινε επέκταση ενός μικρού τμήματος στο βορειοδυτικά της πόλης.

Εικόνα 43: Ασφαλτοστρώσεις οδών σύμφωνα με το νέο ρυθμιστικό σχέδιο (1934) - (ιδία επεξεργασία)

2.3.5 Αρχαιολογικοί χώροι

Σημαντικότερο ρόλο στη σχεδίαση της νέας πόλης έπαιξαν οι αρχαιολογικοί χώροι. Οι κατακτητές είχαν δείξει από την πρώτη κιόλας στιγμή της επιβίβασης τους την επιθυμία τους να ανασκάψουν και να αναδείξουν τα αρχαιολογικά ευρήματα του εκάστοτε νησιού, κι όπως είναι αναμενόμενο ο σεισμός του 1933 στάθηκε μια πολύ καλή ευκαιρία γι' αυτούς ώστε να κάνουν ευκολότερα μία σειρά από ανασκαφές σε περιοχές που είχαν επιλέξει από την προηγούμενη κιόλας περίοδο (Αναγνωστίδου, 2006), αλλά και να πραγματοποιήσουν μια σειρά από «πειραματικές» ανασκαφές σε σημεία που υποπτεύονταν ότι τοποθετούνταν σημαντικά ευρήματα της ιστορίας του νησιού (Livadioti, Rocco, 2012). Έχοντας αποφασίσει τις ζώνες στις οποίες ήθελαν να κάνουν ανασκαφές, οι κατακτητές αποφάσισαν να αφήσουν ελεύθερες προς το παρόν όλες τις εκτάσεις που ήθελαν να ερευνήσουν. Αυτός μάλλον ήταν κι ο λόγος που οι κατακτητές σχεδίασαν τη νέα πόλη δημιουργώντας πολλά αστικά κενά, τα οποία διαμόρφωναν προσωρινά σε εκτάσεις πρασίνου, μέχρι να φτάσει η στιγμή να κάνουν τις ανασκαφές τους. Η κίνηση αυτή καθόρισε σε μεγάλο βαθμό τη νέα πόλη που σχεδίασαν οι κατακτητές. Σκοπός των οποίων ήταν η αποκατάσταση και ανάδειξη των ευρημάτων κυρίως ρωμαϊκής και μεσαιωνικής περιόδου, αφού μέσω αυτών θα κατάφερναν να αποδείξουν τη διαχρονική «ιταλικότητα» του νησιού (Παπαευτυχίου, 2012). Όπως φαίνεται στο χάρτη 44 οι κατακτητές είχαν χωρίσει τις αρχαιολογικές εκτάσεις σε 4 ζώνες. Η πρώτη ζώνη ήταν η ζώνη του λιμένος και περιλάμβανε το μεσαιωνικό κάστρο και την πρώην περιτειχισμένη μεσαιωνική πόλη. Τα μεσαιωνικά λείψανα της Κω, όπως και της Ρόδου ήταν εξ αρχής ο πρώτος στόχος των Ιταλών κατακτητών. Η δεύτερη ζώνη ή αλλιώς ανατολική ζώνη περιλαμβάνει ένα μόνο οικοδομικό τετράγωνο με ευρήματα ρωμαϊκών κατοικιών.



Εικόνα 44: Αρχαιολογικές ζώνες ανασκαφών σύμφωνα με το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο (1934) (ιδία επεξεργασία)



Εικόνα 45: Αρχαιολογικό πάρκο

Η τρίτη ή αλλιώς κεντρική ζώνη περιλαμβάνει ευρήματα ελληνιστικής και ρωμαϊκής περιόδου, όπως η Οικία του Χαλκού, ο βωμός και ο ναός του Διονύσου, η ρωμαϊκή οικία και οι ρωμαϊκές θέρμες. Η τέταρτη ή αλλιώς δυτική ζώνη είναι η μεγαλύτερη αρχαιολογική ζώνη της πόλης σύμφωνα με το διαχωρισμό των Ιταλών. Ξεκινούσε από το νοτιότερο σημείο της πόλης και έφτανε μέχρι το λιμάνι. Περιλάμβανε επίσης ελληνιστικά και ρωμαϊκά κυρίως ευρήματα όπως την Ακρόπολη, το ρωμαϊκό ωδείο, το στάδιο, το γυμνάσιο και τις δυτικές θέρμες (Σκλαβούνος – Ψύρη, 2013).

Στην Εικόνα 43 βλέπουμε το αρχαιολογικό πάρκο – πρώην περιτειχισμένη πόλη της Κω, το οποίο διατηρείται αδόμητο.

2.3.6 Χώροι πρασίνου

Εκτάσεις πρασίνου σχεδιάστηκαν σε διάφορα σημεία της πόλης, χωρίς να υπάρχει πάντα αρχαιολογική σκοπιμότητα. Οι κατακτητές έδωσαν στους χώρους πρασίνου αντίστοιχη έμφαση με τη σχεδίαση της υπόλοιπης πόλης υποδεικνύοντας ακόμα και το που θα μπει το κάθε δέντρο. Οι εκτάσεις αυτές συνδέονταν με μονοπάτια με δενδροστοιχίες, που σχεδιάζονται σε όλο το μήκος του κυκλοφοριακού δικτύου, δίνοντας μας τη δυνατότητα να μιλάμε για ένα ολοκληρωμένο σχεδιαστικά δίκτυο πρασίνου. Οι εκτάσεις πρασίνου που σχεδιάστηκαν από του Ιταλούς στο ανατολικό τμήμα της πόλης, όπως κι όλοι οι προσεισμικοί ελεύθεροι χώροι πρασίνου, διατηρούνται και συνδέονται με τις νέες εκτάσεις. Πολλοί μελετητές ανέφεραν χαρακτηριστικά πως σκοπός των Ιταλών ήταν να φτιάξουν μία «κηπούπολη» και το πέτυχαν (Χατζηβασιλείου, 2021). Όπως φαίνεται στην Εικόνα 46 οι χώροι πρασίνου της Νέας πόλης υπερисχύουν κατά πολύ αυτών της προσεισμικής Κω. Οι περισσότεροι εξ' αυτών ήταν οι αρχαιολογικοί χώροι που προσωρινώς διαμορφώθηκαν ως χώροι πρασίνου, ωστόσο δημιουργήθηκαν κι άλλοι χώροι πράσινου, κυρίως στην παράκτια ζώνη και σε άμεση γειτνίαση με τους αρχαιολογικούς χώρους.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός πως σε όλους του χώρους πρασίνου που διαμόρφωσαν οι κατακτητές χρησιμοποίησαν μόνο αειθαλή δέντρα, που παραμένουν πράσινα καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου (Παπαευτυχίου, 2012).



Εικόνα 46: Χώροι πρασίνου στην Κω σύμφωνα με ρυθμιστικό του 1934 (ίδια επεξεργασία)

2.3.7 Πλατείες

Οι πλατείες της προηγούμενης περιόδου, όπως φαίνεται και στην Εικόνα 46 διατηρούνται, ωστόσο πλαισιώνονται και με δεκάδες νέες πλατείες που σχεδιάστηκαν επιμελώς και λεπτομερώς από τους κατακτητές διάσπαρτες, κατά μήκος ολόκληρης της πόλης. Η εσωστρέφεια της πόλης, όπως τη γνωρίσαμε σε προηγούμενες περιόδους έχει αντικατασταθεί και πλέον η πόλη είναι αδιαμφισβήτητα μία εξωστρεφής πόλη. Τα σχήματα τους ήταν κανονικά, άλλες ήταν τετράγωνες, άλλες κυκλικές ή ημικυκλικές. Κάποιες από αυτές δημιουργήθηκαν ως χώρος στάσης, άλλες για να δημιουργήσουν μέτωπα σε σημαντικά δημόσια κτίρια, άλλες για να λειτουργήσουν ως κυκλοφοριακοί κόμβοι. Όποιος κι αν ήταν ο σκοπός δημιουργίας τους αντιμετωπίστηκαν από τους κατακτητές με την ίδια προσοχή και την ίδια λεπτομερειακή σχεδίαση. Οι περισσότερες επενδύθηκαν και με χώρους πρασίνου. Το κέντρο της πόλης «μεταφέρεται», όπως προαναφέρθηκε, από την πλατεία της Λότζιας, που υπήρξε επί αιώνες η κεντρική πλατεία της Κω στη Νέα Πλατεία Φασισμού, σημερινή πλατεία Ελευθερίας.

2.3.8 Δημόσια κτίρια της περιόδου

Αξίζει να σημειωθεί πως το νέο ρυθμιστικό σχέδιο δεν ήταν απλά ένα σχέδιο οργάνωσης του χώρου, αλλά επεκτεινόταν και σε αρχιτεκτονικά ζητήματα. Τα σχέδια για κάθε νέο σπίτι χρειάζονταν την έγκριση των Ιταλών με σκοπό να δημιουργηθεί ένας οικισμός με κοινά στοιχεία και μία ταυτότητα (Κολώνας, 2002).

Η προσπάθεια των κατακτητών να αποτάξουν το ελληνικό στοιχείο από το νησί συνεχίστηκε και σε αρχιτεκτονικό επίπεδο. Τα μεγαλοπρεπή πέτρινα νεοκλασικά κτίσματα που στέγαζαν τόσο τις δημόσιες λειτουργίες της πόλης, όσο και τους ευπορότερους Κώους δεν οικοδομούνται πια, αλλά δίνουν τη θέση τους σε εντυπωσιακές εκλεκτικιστικές κατασκευές οπλισμένου σκυροδέματος, με χαρακτηριστικές καμάρες, βλέπε Εικόνα 47 (Σκλαβούνος – Ψύρη, 2013). Εξαίρεση αποτελούν για ακόμη μία φορά τα κτίρια που οικοδομήθηκαν στο διατηρητέο τμήμα της πόλης. Εκεί η αρχιτεκτονική προσαρμόστηκε στο υφιστάμενο περιβάλλον της παλιάς πόλης (Χατζηβασίλειου, 1990).



Εικόνα 47: Το διοικητήριο της Κω – περίοδος κατασκευής 1927 -1929

Σε όλη την έκταση της πόλης, ανεξαρτήτως ζώνης δόμησης, οι όψεις των κτιρίων πατούν πάνω στις οικοδομικές γραμμές, οι οποίες με τη σειρά τους ακολουθούν κατά κανόνα χάραξη παράλληλη με αυτή των ρυμοτομικών γραμμών. Αυτό έχει ως συνέπεια να συναντάμε συχνά κτίρια με καμπύλη απόληξη στην όψη τους βλέπε Εικόνα 46 (Παπαευτυχίου, 2012).



Εικόνα 48: 3ο Δημοτικό σχολείο Κω

Στην Εικόνα 49 παρουσιάζονται κάποια σημαντικά κτίρια – τοπόσημα για την πόλη της Κω τα οποία σχεδιάστηκαν και ανοικοδομήθηκαν την περίοδο της Ιταλικής κατοχής, μετά το σεισμό του 1933. Τα κτίρια αυτά, όπως φαίνεται και από τη θέση τους στο χάρτη τοποθετούνται στρατηγικά στην παράκτια ζώνη του λιμανιού και περιμετρικά της νέας

κεντρικής πλατείας της πόλης, της πλατείας Ελευθερίας. Τα κτίρια αυτά είχαν δημόσιο χαρακτήρα και ποικίλες χρήσεις (εκπαίδευση, βιομηχανία, πολιτισμό, εστίαση, αναψυχή και εμπόριο).

ΚΩΣ 03.01.1934
1/6666



ΧΕΙΡΟΓΡΑΦΕΣ ΙΤΑΛΙΚΕΣ ΟΨΕΙΣ ΣΗΜΑΝΤΙΚΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ



1. Νηπιαγωγείο επί της Piazza Asilo



2. Εργοστάσιο παραγωγής καπνού Τ.Ε.Μ.Ι



3. Εβραϊκή συναγωγή



4. Μέγαρο φασισμού



4. Αρχαιολογικό Μουσείο



6. Δημοτική αγορά



Εικόνα 49: Σημαντικά Ιταλικά κτίρια της μετασεισμικής περιόδου και η θέση τους στο χάρτη (ιδία επεξεργασία)

2.4 Το τέλος της ιταλικής κατοχής 1936 - 1943

Η ελαστικότητα του Lago απέναντι στους Δωδεκανήσιους όπως ήταν αναμενόμενο δεν άρεσε καθόλου στους Ιταλούς. Το 1936 ο Κυβερνήτης της Δωδεκανήσου αντικαταστάθηκε από το Μουσολίνι και τη θέση του ανέλαβε ο De Vecchi, γνωστός Ιταλός εθνικιστής, με στόχο ζωής να συμβάλει στην αναβίωση του ρωμαϊκού πολιτισμού (Χατζηβασιλείου, 1990). Αυτή η αντικατάσταση είχε και αρχιτεκτονικό αντίκτυπο. Το εκλεκτικιστικό αρχιτεκτονικό ύφος στα κτίρια που σχεδιάστηκαν υπό τις κατευθύνσεις του Lago θα δώσει τη θέση του στο φασιστικό ύφος, με την τετράγωνη, ογκώδη και απόλυτη λογική, που θα επιβάλει ο νέος κατακτητής, αρχή του οποίου θα είναι να αποτάξει σε ακόμα μεγαλύτερο βαθμό το νησιώτικο στοιχείο (Φάκκου, 2002).

Η πολιτική του De Vecchi, όπως ήταν αναμενόμενο, άλλαξε κατά πολύ τις ισορροπίες για το νησί. Η στάση του ήταν απόλυτη, αυταρχική και καθόλα φασιστική (Χατζηβασιλείου, 1990).

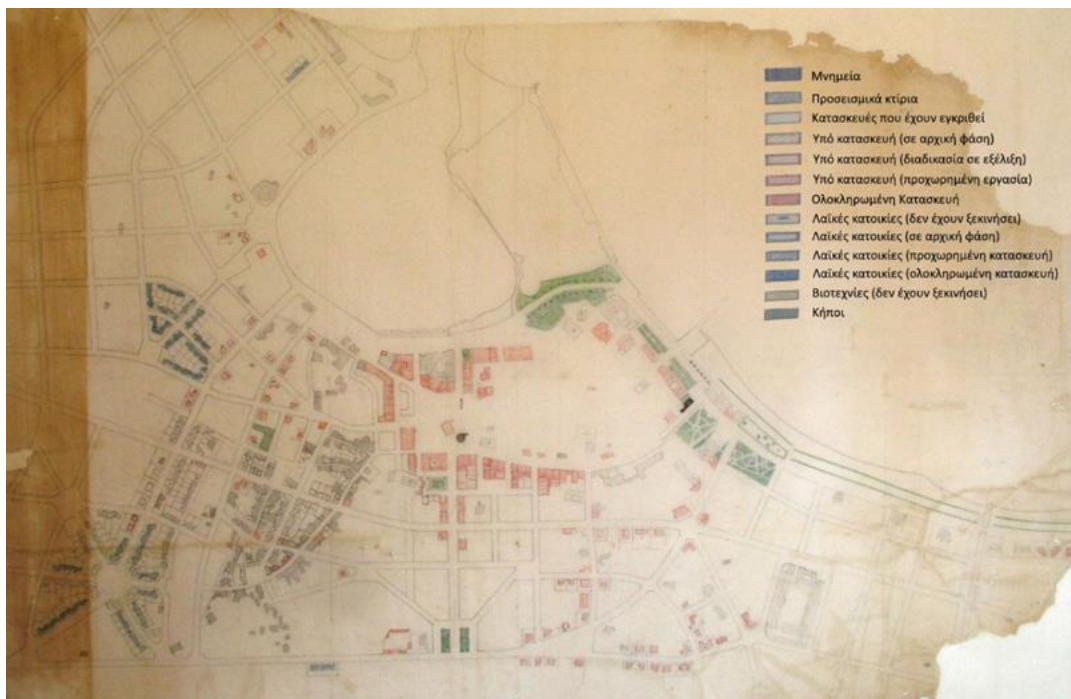
Πρωταρχικός στόχος του De Vecchi ήταν να πετύχει των αφελληνισμό των νησιωτών, κάτι που κατ' αυτόν δεν κατάφερε ο προκάτοχος του. Επιβλήθηκε αυταρχικά σε θέματα γλώσσας, εκπαίδευσης, ακόμα κι αρχιτεκτονικά, απορρίπτοντας το μπλε χρώμα στις όψεις των κτιρίων, καθώς σύμφωνα με αυτόν το μπλε ήταν βασικό σύμβολο ελληνισμού (Χατζηβασιλείου, 1990).

Οι αρχαιολογικές ανασκαφές είχαν αρχίσει και μάλιστα με μεγάλη επιτυχία. Σύντομα ο Ιταλός Αρχαιολόγος Morricone, έπειτα από μία σειρά ανακαλύψεων του προσέθεσε στις αρχαιολογικές ζώνες του ρυθμιστικού σχεδίου κάποιους ακόμα αρχαιολογικούς χώρους, κυρίως εκτός των

ορίων της πόλης που είχε αρχίσει να κατασκευάζεται (Livadiotti, Rocco, 2012).

Η επιθυμία των Ιταλών να φτιάξουν μια Κω εντελώς διαφορετική από την προηγούμενη δεν έγινε εύκολα αποδεκτή από τους κατοίκους, οι οποίοι αναγνώριζαν πλέον την υστεροβουλία των κατακτητών σε κάθε τους κίνηση. Δε θα μπορούσαμε να παραλείψουμε πως οι Ιταλοί σχεδίασαν τη νέα πόλη εκμεταλλευόμενοι τους Κώους, δίνοντας τους πενιχρά μεροκάματα για δουλέψουν ως εργάτες και επιφορτίζοντας τους με δυσβάστακτους φόρους (Φάκκου, 2002). Παρά τις αντιδράσεις των κατοίκων όμως η νέα πόλη είχε σχεδόν οικοδομηθεί ήδη στα επόμενα 3 χρόνια και το 1936 η περιοχή φιλοξένησε την πρώτη ομάδα Ιταλών υπηκόων που έφτασαν στην Κω με σκοπό να εγκατασταθούν μόνιμα, κάτι που δεν έγινε όμως ποτέ. Τα σχέδια των Ιταλών κατακτητών έμελλε να αλλάξουν γι' ακόμη μία φορά, σε αυτή την περίπτωση λόγω της έναρξης του Ιταλό - Αβησσυνιακού πολέμου (Χατζηβασιλείου, 1990).

Η έναρξη του πολέμου σήμανε την έναρξη μίας νέας περιόδου για το νησί. Τα πολεοδομικά έργα στο νησί σταμάτησαν και οι αρχαιολογικές ανασκαφές αναστάλησαν επ' αόριστο. Στα επόμενα χρόνια, μέχρι το τέλος της ιταλικής κατοχής καταγράφονται μόνο κάποιες αρχιτεκτονικές επεμβάσεις, σε επιλεγμένα σημεία «βελονισμού» στην πόλη, που σκοπό είχαν την ανύψωση του φασιστικού πνεύματος (Χατζηβασιλείου, 1990).

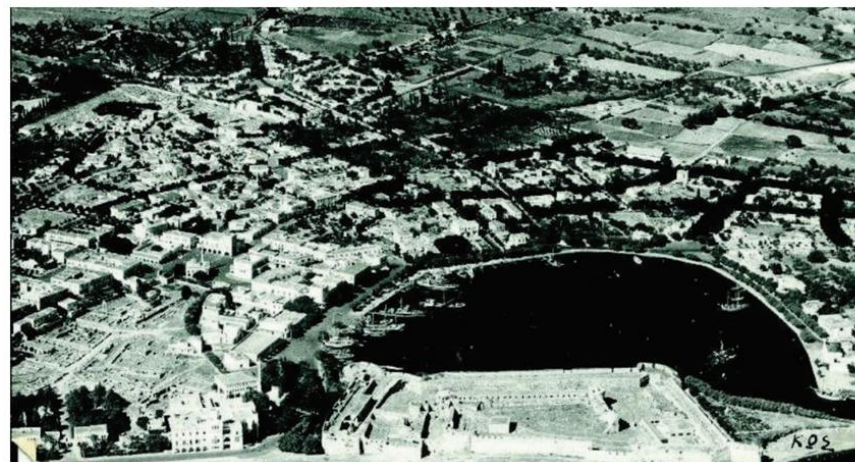


Εικόνα 50: Στάδιο οικοδόμησης κτιρίων της πόλης 1935

Στην Εικόνα 50 παρουσιάζεται ένας χειρόγραφος Ιταλικός Χάρτης απεικόνισης του σταδίου εργασιών στο οποίο βρισκόταν η πόλη της Κω τον Ιούλιο του 1935. Μελετώντας το χάρτη παρατηρούμε ότι οι εργασίες, μόλις 2 χρόνια μετά το σεισμό, ήταν αρκετά προχωρημένες. Πιο συγκεκριμένα τα κτίσματα περιμετρικά του αρχαιολογικού πάρκου και της νέας πλατείας (Piazza del Fascio) είναι ολοκληρωμένα. Σε ανάλογη κατάσταση βρίσκονται και τα κτίρια κατά μήκος του παράκτιου μετώπου. Νότια της πλατείας και του αρχαιολογικού πάρκου παρατηρούμε πως τα περισσότερα κτίρια είναι ολοκληρωμένα ή σε προχωρημένη κατάσταση.

Στο δυτικό τμήμα της πόλης επικρατεί μια διαφορετική κατάσταση. Πολλά κτίρια βρίσκονται υπό κατασκευή σε αρχικό στάδιο, ενώ άλλα δεν έχουν ξεκινήσει καν. Η καθυστέρηση των εργασιών παρατηρείται εντονότερα τόσο στην περίπτωση των λαϊκών κατοικιών βόρεια της μεγάλης κυκλικής πλατείας (Piazza Rotonda), όσο και στη μουσουλμανική συνοικία, στην οποία όπως ήδη αναφέρθηκε αλλά και επιβεβαιώνεται από το χάρτη διατηρούνται τα περισσότερα προσεισμικά κτίρια, κυρίως κατά μήκος της βασικής οδού στην πρώην συνοικία Χαλουβαζιά.

Στην Εικόνα 51 βλέπουμε μία αεροφωτογραφία της πόλης λίγο μετά την εφαρμογή του Νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου του 1934. Στην εικόνα είναι διακριτά το αδόμητο πλέον αρχαιολογικό πάρκο (κάτω αριστερά) και ο νέος πιο αραιής δόμησης αστικός ιστός. Αισθητή διαφορά σε σχέση με την προηγούμενη αεροφωτογραφία του 1929 παρατηρείται και όσον αφορά τα αστικά κενά, που την προηγούμενη περίοδο σχεδόν δεν υπήρχαν, τώρα όμως φαίνεται να χαρακτηρίζουν τη Νέα Πόλη.



Εικόνα 51: Αεροφωτογραφία της Κω λίγο μετά την εφαρμογή του ρυθμιστικού σχεδίου 1934

Στις 7 Δεκεμβρίου 1940 τη θέση του De Vecchi θα πάρει ο Στρατηγός Ettore Bastico, τον οποίο θα αντικαταστήσει ο Inigo Campioni τον Ιουλίου 1941 (Κολώνας, 2002).

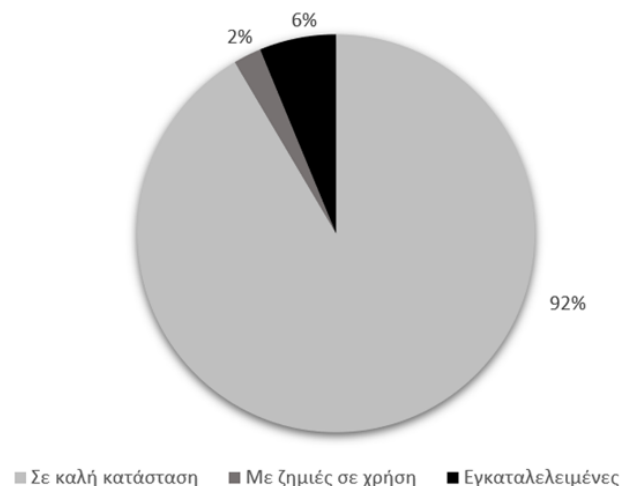
Η αντίστροφη μέτρηση για τους Ιταλούς έχει ήδη αρχίσει το Φεβρουάριο της ίδιας χρονιάς. Αγγλικά πολεμικά αεροπλάνα βομβάρδισαν το μεσαιωνικό φρούριο, στο οποίο δεν σημειώθηκαν καταστροφές (Χατζηβασιλείου, 1990).

Η κατάληψη του νησιού από τους Γερμανούς το 1943 σήμανε το τέλος της ιταλικής κατοχής. Μπορεί οι κατακτητές να αποχώρησαν, άφησαν όμως για πάντα το στίγμα τους στο νησί. Το νέο ρυθμιστικό σχέδιο μπορεί να μην πρόλαβε λόγο συνθηκών να ολοκληρωθεί στο 100% του, όμως υλοποιήθηκε στη μεγαλύτερη έκταση της πόλης, όπως φαίνεται και στην Εικόνα 52, ακτινωτά του λιμανιού και κατά μήκος της ακτογραμμής ανατολικά. Παρά τη μη εφαρμογή του ρυθμιστικού σε ολόκληρη την έκταση που είχαν εξ αρχής σχεδιάσει οι Ιταλοί κατακτητές η νέα Κως είναι μια ολοκληρωμένη πόλη, με πολύ καλή οργάνωση και πιστή εφαρμογή του λεπτομερούς ιταλικού σχεδίου. Ενώ παράλληλα αφήνει πάντα ανοικτό το ενδεχόμενο μεταγενέστερης εφαρμογής και του λοιπού σχεδίου σε μία ενδεχόμενη επέκταση της πόλης.



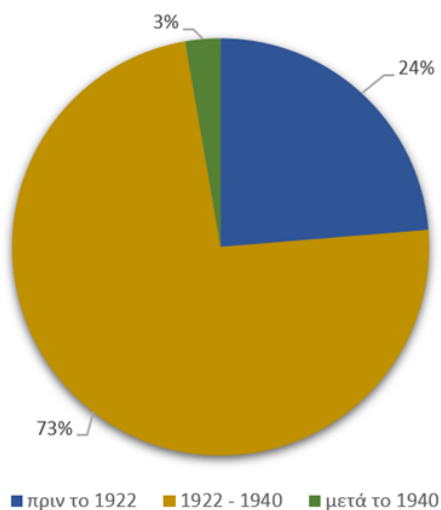
Εικόνα 52: Έκταση νέας πόλης Κω, σε σχέση με το ρυθμιστικό σχέδιο του 1934 (ιδία έρευνα)

Κατάσταση Οικοδομών



Εικόνα 53: Διάγραμμα Καταστασης Οικοδομών (1941)

Χρονολογία κατασκευής



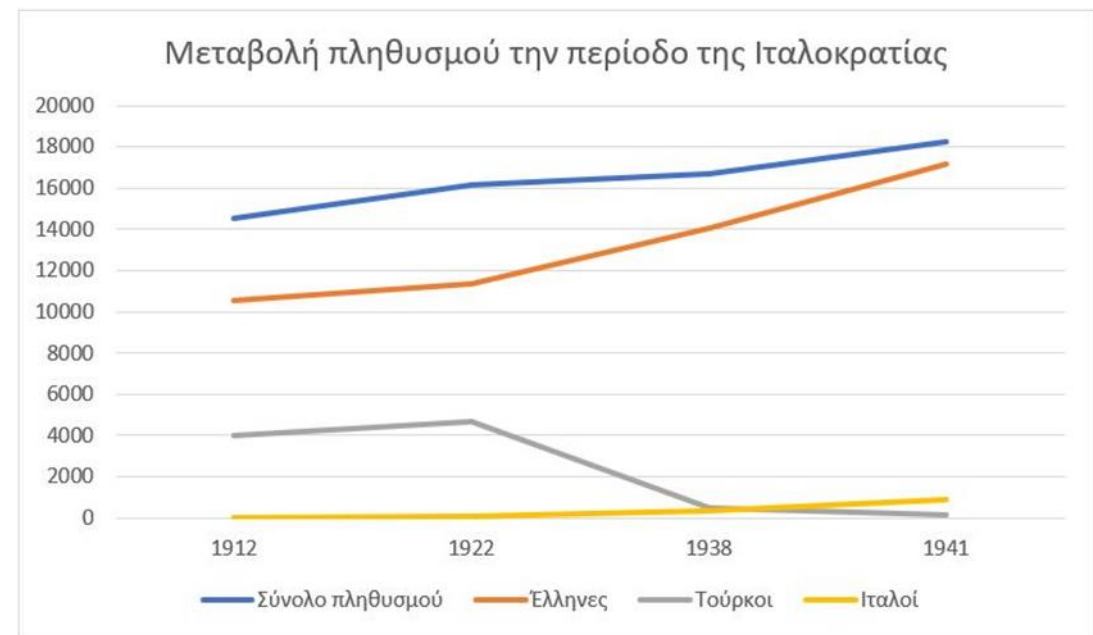
Εικόνα 54: Διάγραμμα Χρονολογίας Κατασκευής (1941)

Είναι γεγονός πως η πόλη της Κω είχε πια αλλάξει ριζικά κι αυτό επιβεβαιώνεται μέσα από τους χάρτες, το φωτογραφικό υλικό και φυσικά από το αρχείο απογραφών της ιταλικής διοίκησης (Παπαευτυχίου, 2012). Από το Ιταλικό αρχείο, για το έτος 1941, σχετικά με την κατάσταση των κτιρίων προκύπτουν τα εξής:

Όπως φαίνεται και στο διάγραμμα της Εικόνας 53 γίνεται σαφές πως η συντριπτική πλειονότητα των κτιρίων στην Κω το έτος 1941, ήταν σε καλή κατάσταση (92%). Ένα πολύ μικρότερο ποσοστό (6%) αντιστοιχεί στα κτίρια που λόγω της κακής τους κατάστασης είχαν εγκαταλειφθεί. Τέλος, ένα ακόμα μικρότερο ποσοστό (2%) αντιστοιχεί σε κτίρια που αν και είχαν φθορές λειτουργούσαν κανονικά. Η εικόνα αυτή ταιριάζει σαφώς με την εικόνα της πόλης της Κως, που μερικά χρόνια πριν σχεδιάστηκε και οικοδομήθηκε εκ νέου από τους Ιταλούς κατακτητές. Τα ποσοστά των κτιρίων που εγκαταλείφθηκαν ή συνέχισαν τη λειτουργία τους ανεξαρτήτως των φθορών τους πιθανόν αντιστοιχούν σε κτίρια που επιβίωσαν του καταστροφικού σεισμού του 1933 (Παπαευτυχίου, 2012).

Είναι γεγονός πως το μεγαλύτερο ποσοστό (73%) των κτιρίων στην πόλη της Κω στο τέλος της ιταλικής κατοχής έχει κατασκευαστεί κατά τη δεύτερη περίοδο της Ιταλοκρατίας. Ο φασιστικός στόχος των κατακτητών, να κατασκευάσουν μια νέα πόλη που θα εκθειάζει το μεγαλείο τους και δε θα θυμίζει σε τίποτα την Κω που πρωτοαντίκρισαν κατά την απόβαση τους στο νησί έχει προφανώς επιτευχθεί. Μόλις το 24% των κτιρίων τοποθετούν τη χρονολογία κατασκευής τους πριν την έναρξη της ιταλικής φασιστικής περιόδου στο νησί, ενώ κτίρια δε σταμάτησαν να κατασκευάζονται μέχρι και την αποχώρηση των κατακτητών (Παπαευτυχίου, 2012).

Το 1941 βρίσκει την πόλη της Κω με 18.231 κατοίκους, εκ των οποίων 17.161 Έλληνες, 151 Τούρκοι και 919 Ιταλοί. Γενικά, και σύμφωνα πάντα με το Ιταλικό αρχείο είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε πως ο συνολικός πληθυσμός της Κω στα χρόνια της Ιταλοκρατίας αυξανόταν σταθερά. Συνολικά την περίοδο της Ιταλοκρατίας ο πληθυσμός αυξήθηκε 25,3%. Επίσης παρατηρούμε πως και ο ελληνικός πληθυσμός αυξάνεται σταθερά κυρίως από την έναρξη της φασιστικής περιόδου, το 1922 κι έπειτα, περίοδος που χρονικά συμπίπτει με την έναρξη των ιταλικών έργων, σε πολεοδομική κλίμακα στο νησί, που αποσκοπούσαν στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της πόλης. Ο τούρκικος πληθυσμός όπως είναι φυσικό εγκαταλείπει μαζικά το νησί με τη νομιμοποίηση εγκατάστασης των νέων κατακτητών και την υπογραφή της Συνθήκης της Λωζάνης το 1922 και τη θέση του αρχίζει να παίρνει σταθερά αλλά με αργούς ρυθμούς ο ιταλικός πληθυσμός (Χατζηβασιλείου, 1990).



Εικόνα 55: Διάγραμμα Μεταβολής πληθυσμού την περίοδο της Ιταλοκρατίας

3. ΑΠΟ ΤΗΝ ΙΤΑΛΟΚΤΑΤΙΑ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ



3.1 Γερμανική κατοχή

Η πτώση του Ιταλικού Φασισμού το 1943 σήμανε το τέλος μίας από τις σημαντικότερες ιστορικές περιόδους για το νησί. Το Σεπτέμβριο της ίδιας χρονιάς, οι κατακτητές του νησιού εντάσσονται στις συμμαχικές δυνάμεις (Γιαννούλη, 2012). Ένα μήνα αργότερα και μετά από μία σειρά αλληπάλληλων βομβαρδισμών, οι Γερμανοί αποβιβάστηκαν στην Κω (Χατζηβασιλείου, 1990). Οι Ιταλοί όντας πλέον αντίπαλοι των Γερμανών προσπάθησαν να αμυνθούν, έχοντας στο πλευρό τους αυτή τη φορά τους Άγγλους αλλά και τους Κώους (Κογιόπουλος, 1995). Η αντίσταση τους όμως δεν κράτησε πολύ και τελικά οι Γερμανοί κατέλαβαν το νησί. Έπειτα από συνθηκολόγηση των Ιταλών με τους νέους κατακτητές το νησί παρέμεινε τυπικά στην κατοχή τους. Τη θέση του διοικητή ανέλαβε ο Ιταλός Igino Faralli (Φάκκου, 2002).

Η πολιτική γραμμή των νέων κατακτητών ήταν πιο αυστηρή και καθ' όλα φασιστική. Στους πρώην συμμάχους τους φέρθηκαν στυγνά (Χατζηβασιλείου, 1990). Χαρακτηριστικό παράδειγμα της αγριότητας τους ήταν η εκτέλεση Ιταλών στρατιωτικών που δεν στράφηκαν με το μέρος τους, στο Στρατόπεδο του Λινοπότη, λίγο έξω από την πόλη της Κω (Κογιόπουλος, 2011). Αλλά και προς τους κατοίκους της Κω η συμπεριφορά τους ήταν βάρβαρη. Πολλοί Κώοι αναγκάστηκαν να εγκαταλείψουν το νησί (Χατζηνικολάου, 2002). Το νησί μαστίζαν φόβος και πείνα. Η οικονομία του στηριζόταν πλέον σχεδόν αποκλειστικά στον πρωτογενή τομέα, που όπως έχει ήδη αναφερθεί είχε δεχθεί μεγάλο πλήγμα από τις απαλλοτριώσεις αγροτικών γαιών της προηγούμενης περιόδου (Χατζηβασιλείου, 1990). Οι αγροτικές γαίες μειώθηκαν ακόμα περισσότερο όταν οι Γερμανοί τοποθέτησαν σε αρκετές από αυτές νάρκες (Χατζηνικολάου, 2002). Η κατάσταση επιδεινώθηκε με το γεγονός πως,

αρχικά οι Ιταλοί και στη συνέχεια οι Γερμανοί κατακτητές ιδιοποιήθηκαν μεγάλες ποσότητες παραγόμενων προϊόντων για το στρατό τους. Τα τρόφιμα στο νησί δεν ήταν πια αρκετά για να καλύψουν τις ανάγκες του πληθυσμού του (Χατζηβασιλείου, 1990). Παράλληλα οι Γερμανοί δε δίστασαν να ιδιοποιηθούν περιουσίες του Κωακού πληθυσμού (Κογιόπουλος, 2011). Οι επαναστατικές πράξεις των Κώων εναντίον των νέων κατακτητών δεν άργησαν να εμφανιστούν. Κύρια δράση τους ήταν η κατασκοπεία των Γερμανών κι η ενημέρωση των Συμμάχων (Χατζηβασιλείου, 1990).

Οι Γερμανοί κατακτητές δεν ασχολήθηκαν ουσιαστικά με το νησί, παρά μόνο στρατιωτικά (Χατζηνικολάου, 2002). Παράλληλα θα εφαρμόσουν το ισχύον Δίκαιο της προηγούμενης περιόδου. Όρισαν Διοικητή της Κω το Luigi Pistone, που λίγους μήνες αργότερα αντικαταστάθηκε από τον Carlo Gianazzi. Πολεοδομικά αλλά και αρχιτεκτονικά δεν αλλάζει τίποτα στο νησί τη συγκεκριμένη περίοδο (Χατζηβασιλείου, 1990) και όπως είναι φυσικό κάποιες αρχαιολογικές ανασκαφές των προηγούμενων κατακτητών διακόπτονται βίαια (Φάκκου, 2002).

Σε αυτό το σημείο πρέπει να σημειωθεί πως οι κατακτητές κατέστρεψαν μεγάλες δασικές εκτάσεις στην περιφέρεια του νησιού (Κογιόπουλος, 2011).

Τον Ιούλιο του 1944, παρά τις προσπάθειες του Ιταλού Διοικητή της αστυνομίας να σαμποτάρει την απόφαση των νέων κατακτητών, 98 Εβραίοι της Κω στάλθηκαν στο στρατόπεδο συγκέντρωσης του Auschwitz (Χατζηβασιλείου, 1990).

Στις 27 Μαρτίου 1945 ελληνικά αεροσκάφη βομβάρδισαν εκ παραδρομής την πόλη της Κω (Χατζηβασιλείου, 1990).

Το τέλος του 1945 βρίσκει την πόλη της Κω με 8.550 κατοίκους, εκ των οποίων περίπου 2.000 ήταν Τούρκοι και 400 Ιταλοί (Κογιόπουλος, 2010).

3.2 Αγγλική κατοχή

Στις 8 Μαΐου, το νησί παραδόθηκε στις συμμαχικές δυνάμεις. Οι Γερμανοί κατακτητές τελικά αποχωρούν από την Κω. Έτσι το νησί βρέθηκε υπό Αγγλική Στρατιωτική Κατοχή, μέχρι νεοτέρας (Χατζηνικολάου, 2002). Η θέση του Δημάρχου ανατέθηκε στον Κώο Γεώργιο Κουτσουράδη (Χατζηβασιλείου, 1990).

Οι φορολογικές επιβαρύνσεις, αλλά και τα προνόμια που είχαν οριστεί επί Ιταλοκρατίας συνεχίζουν να υφίστανται (Κογιόπουλος, 2011).

Ο πληθυσμός του νησιού για το έτος 1945 ανέρχεται στο 18.398 κατοίκους. Ενώ στην πόλη κατοικούν 8.550 άτομα, εκ των οποίων 1.957 Τούρκοι και 380 Ιταλοί (Κογιόπουλος, 2010). Κύρια πηγή εσόδων αποτελεί ο πρωτογενής τομέας παραγωγής. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι περίπου το 80% των κατοίκων της πόλης βιοπορίζονταν από επαγγέλματα αγροτικά και κτηνοτροφικά (Χατζηβασιλείου, 1990).

Και αυτή η περίοδος θεωρήθηκε μεταβατική και δε σημειώθηκαν πολεοδομικές κι αρχιτεκτονικές αλλαγές στην οργάνωση της πόλης. Ωστόσο σε μία προσπάθεια απόταξης του υπό κατοχή παρελθόντος της πόλης το 1945 συστάθηκε μία ομάδα επιφανών Κώων με σκοπό την ελληνική μετονομασία όλων των οδών της πόλης (Χατζηβασιλείου, 1990). Επίσης ιδρύθηκαν «Γραφείο Γεωργίας, Τμήμα Καπνών, Κτηματολογικό Γραφείο, Γραφείο Αγρονομίας, Γραφείο Οικονομικής Εφορίας, Τεχνικό Γραφείο, Γραφείο Αρχαιολογίας, Ταχυδρομείο, Τελωνείο, Λιμεναρχείο, Νοσοκομείο, Φαρμακείο, Επιτροπή περισυλλογής και διανομής αντικειμένων που κατασχέθηκαν από τους προηγούμενους κατακτητές» (Σοφού, 2002).

Το 1946 εκλέχθηκε δήμαρχος ο Γεώργιος Ιωαννίδης (Σοφού, 2002).

Πρέπει να σημειωθεί πως φεύγοντας οι κατακτητές πήραν μαζί τους ό,τι μπορούσαν από τον πολιτισμό του νησιού (Κολώνας, 2002).

3.3 Από την Ενσωμάτωση μέχρι την περίοδο της μεταπολίτευσης

Το 1947, με τη συνθήκη του Παρισιού, τα Δωδεκάνησα θα ενσωματωθούν τελικά στη γενέτειρά τους. Νομικά παρέμειναν υπό καθεστώς Στρατιωτικής Διοικήσεως μέχρι την επίσημη ένταξη τους στην Ελλάδα 7 Μαρτίου της επόμενης χρονιάς (Κογιόπουλος, 2011). Πρωταρχικό μέλημα γίνεται η επίλυση ζητημάτων που προκάλεσαν η μακράιωνη κατοχή κι ο πόλεμος και η οργάνωση του νησιού ακολουθώντας το ελληνικό μοντέλο. Όπως ήταν λογικό ό,τι υπήρχε στην κατοχή των Ιταλών και των Άγγλων στο νησί πέρασε στην κατοχή του ελληνικού δημοσίου. Σπίτια και αγροτικές εκτάσεις ενοικιάστηκαν από κατοίκους της πόλης ενώ με τα χρήματα οργανώθηκε η πρώτη ελληνική εθνική τράπεζα στην πόλη (Χατζηβασιλείου, 1990).

Στα τέλη της ίδιας χρονιάς τα Δωδεκάνησα χωρίστηκαν σε 4 επαρχία. Η Κως, μαζί με τη Νίσυρο, συντάξαν το «Επαρχείο Κω – Νισύρου» το οποίο εδράζεται στην Κω. Στις αρχές της δεκαετίας του 1950 ο πληθυσμός της Κω υπολογίζεται περίπου 18.500 άτομα (Χατζηβασιλείου, 1990). Ένα χρόνο αργότερα, η ελληνική πλέον κυβέρνηση, αναγνώρισε πολλά μνημεία του νησιού ως διατηρητέα, με την έκδοση Βασιλικού Διατάγματος (Παπαευτυχίου, 1993).

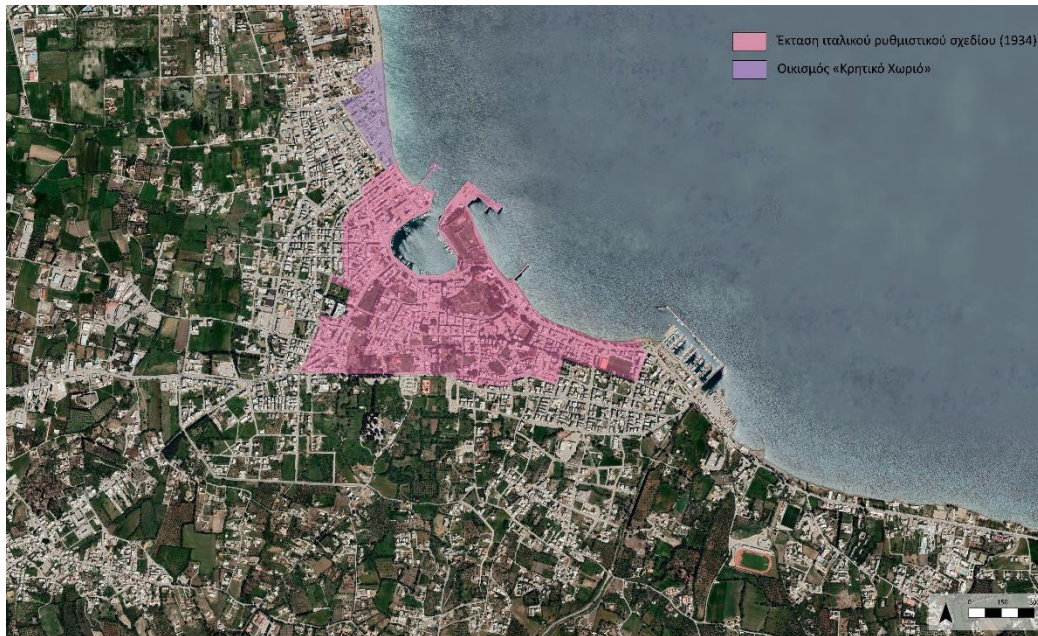
Αξιοσημείωτες τροποποιήσεις στο ιταλικό ρυθμιστικό σχέδιο και κατ' επέκταση στην υφιστάμενη οργάνωση του αστικού ιστού της πόλης της Κω δεν υπήρξαν μέχρι και την περίοδο της μεταπολίτευσης. Όπως προκύπτει από το ιστορικό αρχείο του ελληνικού κτηματολογίου (βλέπε Εικόνα 56), η εικόνα της Κω δεν έχει αλλάξει μέχρι το 1960. Πιο συγκεκριμένα, τόσο η έκταση, όσο και η πολεοδομική οργάνωση της πόλης παραμένουν αναλλοίωτες. Η ξεκάθαρη ρυμοτομία, οι πολυάριθμοι υπαίθριοι χώροι, πλατείες, ελεύθεροι χώροι πρασίνου, αδόμητες

αρχαιολογικές εκτάσεις, η οργανωμένη δόμηση περιμετρικά των οικοδομικών τετραγώνων, το αδόμητο «αρχαιολογικό πάρκο», αλλά και η ιδιαίτερη παλιά πόλη με τα ακανόνιστα οικοδομικά τετράγωνα, την πυκνή – άναρχη δόμηση και την έλλειψη υπαίθριων δημόσιων χώρων είναι στοιχεία που διακρίνονται εύκολα στο χάρτη και συνεπώς εξακολουθούν να χαρακτηρίζουν την πόλη της Κω. Η πόλη φαίνεται να διατηρείται αναλλοίωτη και σε επίπεδο έκτασης και τα όρια του αστικού ιστού προς την ενδοχώρα παραμένουν διακριτά και κοινά με αυτά του τέλους της Ιταλικής περιόδου. Ο οικισμός «κρητικό χωριό», η περιαστική δηλαδή περιοχή που αναπτύχθηκε, στις αρχές του 20ου αι., κατά μήκος της παράκτιας ζώνης, βορειοδυτικά του λιμανιού και αντιδιαμετρικά της προσεισμικής, περιτειχισμένης πόλης εφάπτεται πια στη νέα πόλη της Κω, όπως φαίνεται και στην Εικόνα 56. Η οργάνωση του οικισμού διαφέρει από την οργάνωση της υπόλοιπης πόλης, πράγμα λογικό μιας και ο οικισμός προϋπήρχε της ιταλικής σχεδίασης. Το συγκεκριμένο τμήμα είναι σαφώς πιο κατακερματισμένο, σχηματίζοντας ορθοκανονικά μεν, πολύ μικρού μεγέθους δε οικοδομικά τετράγωνα και στενότερους δρόμους. Η δόμηση είναι αραιή, οπότε σε καμία περίπτωση δε δημιουργείται η αίσθηση απώλειας ελεύθερου υπαίθριου χώρου όπως στην προσεισμική Κω, όμως η έλλειψη χώρων πρασίνου, συγκριτικά με την εντός ιταλικού σχεδίου πόλη της Κω είναι αισθητή.



Εικόνα 56: Χάρτης πόλης της Κω (1960)

Στην Εικόνα 57 βλέπουμε ένα συγκριτικό σκαρίφημα της έκτασης της σημερινής πόλης και της πόλης του 1960, που περιλαμβάνει το τμήμα που δημιουργήθηκε με την υλοποίηση του ιταλικού ρυθμιστικού σχεδίου του 1934 και τον οικισμό Κρητικό Χωριό.

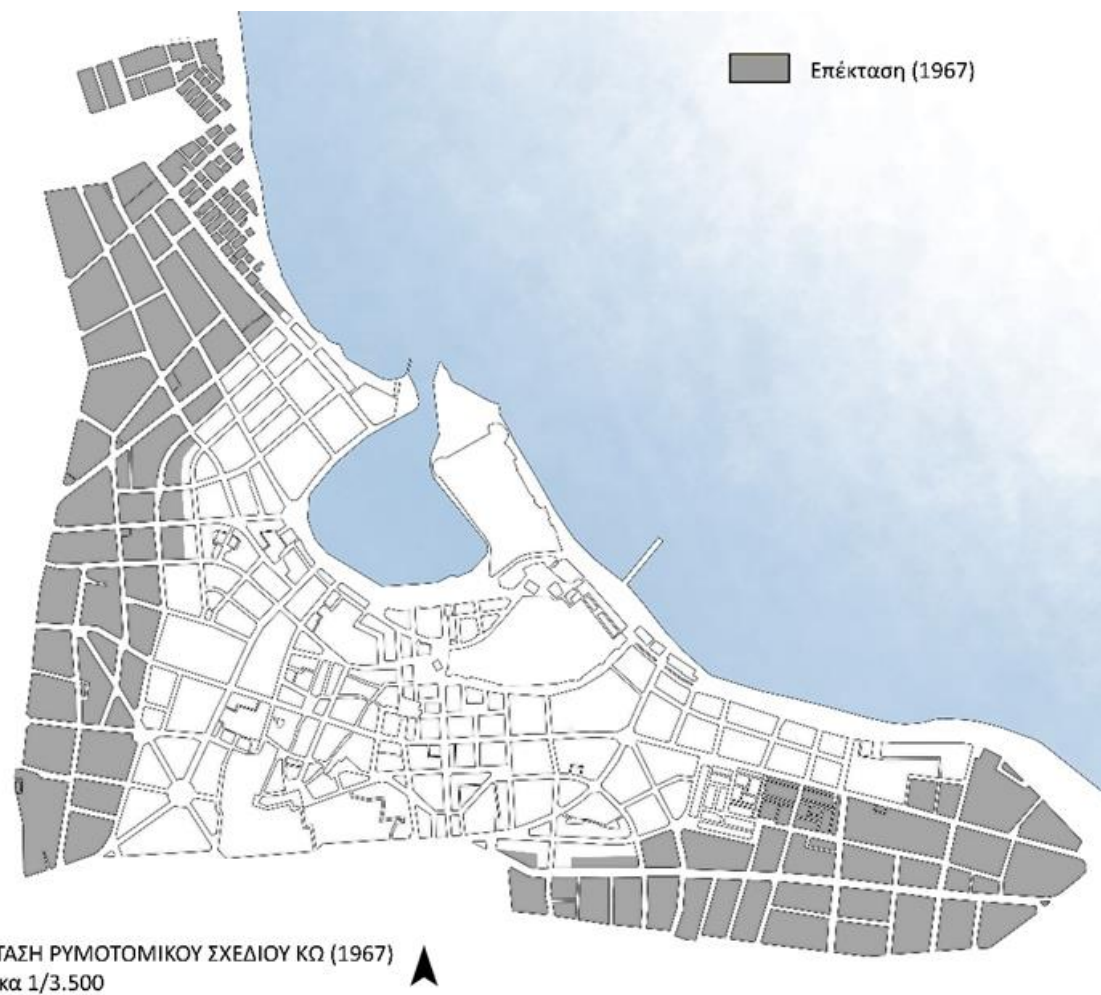


Εικόνα 57: Έκταση πόλης της Κω (1960) (ιδία επεξεργασία)

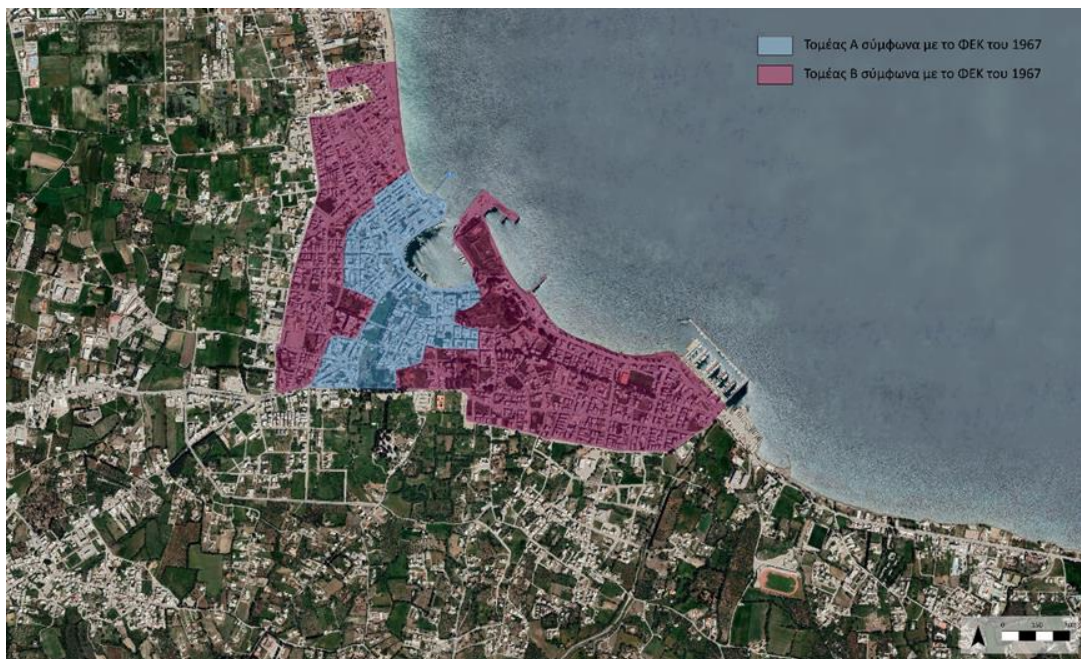
3.3.1 Πρώτη Επέκταση της Πόλης (1967)

Η πρώτη επέκταση και σημειακές τροποποιήσεις του ιταλικού ρυμοτομικού σχεδίου γίνεται θεσμικά το 1967 (ΦΕΚ 155Δ/31.10.1967) (Τάλλαρου, 2019). Με την έκδοση του ΦΕΚ 155Δ/31.10.1967 προτείνεται η επέκταση του ρυμοτομικού σχεδίου της πόλης όπως παρουσιάζεται στην Εικόνα 58. Η επέκταση της πόλης μπορεί να διακριθεί σε δύο τμήματα. Ένα στο δυτικό τμήμα της, που αναπτύσσεται κατά μήκος του κατακόρυφου άξονα της πόλης και τον κατακερματισμένο οικισμό κι ένα στο ανατολικό τμήμα της παράκτιας ζώνης προς την ενδοχώρα. Στο δεύτερο τμήμα της επέκτασης τα οικοδομικά τετράγωνα αλλά και οι χαράξεις των δρόμων φαίνεται να ακολουθούν τις ίδιες σχεδιαστικές αρχές με αυτές του ιταλικού σχεδίου (ορθοκανονικά οικοδομικά τετράγωνα, δρόμοι με ξεκάθαρες χαράξεις που οδηγούν είτε προς την παράκτια ζώνη είτε σε μια από τις δεκάδες πλατείες), κάτι που συμβαίνει και στο μεγαλύτερο μέρος του πρώτου τμήματος επέκτασης. Εξάιρεση όπως ήδη αναφέρθηκε αποτελεί το τμήμα στο οποίο προϋπήρχε ο οικισμός «Κρητικό Χωριό» και το οποίο είναι φανερά πιο κατακερματισμένο σε σχέση με τα οικοδομικά τετράγωνα της υπόλοιπης πόλης και με πολύ στενότερους οδικούς άξονες. Εντύπωση επίσης προκαλούν οι διανοίξεις δρόμων περιμετρικά αυτού του σημείου, που δεν ακολουθούν τις σχεδιαστικές αρχές του ιταλικού σχεδίου, αλλά βλέπουμε δρόμους που δεν καταλήγουν προς την παραλιακή οδό ή σε κάποια νέα πλατεία – κυκλικό κόμβο και διακόπτονται από μεγάλα οικοδομικά τετράγωνα ή αναγκάζονται να διαστρεβλώσουν την πορεία τους για να φτάσουν στο προορισμό τους.

Το ρυμοτομικό σχέδιο της επέκτασης ακολούθησε σε μεγάλο βαθμό τις βασικές σχεδιαστικές αρχές των Ιταλών. Αξίζει όμως να διευκρινιστεί ότι η επέκταση του ρυμοτομικού σχεδίου ήταν ένα νέο ρυμοτομικό σχέδιο που θεσμοθετήθηκε από την Ελληνική Κυβέρνηση το 1967 και όχι η ολοκλήρωση της εφαρμογής του Ιταλικού Ρυθμιστικού Σχεδίου της Κω του 1934, που όπως προαναφέρθηκε δεν πρόλαβε να ολοκληρωθεί από τους κατακτητές.



Εικόνα 58: Επέκταση Ρυμοτομικού Σχεδίου (1967) (ιδία επεξεργασία)

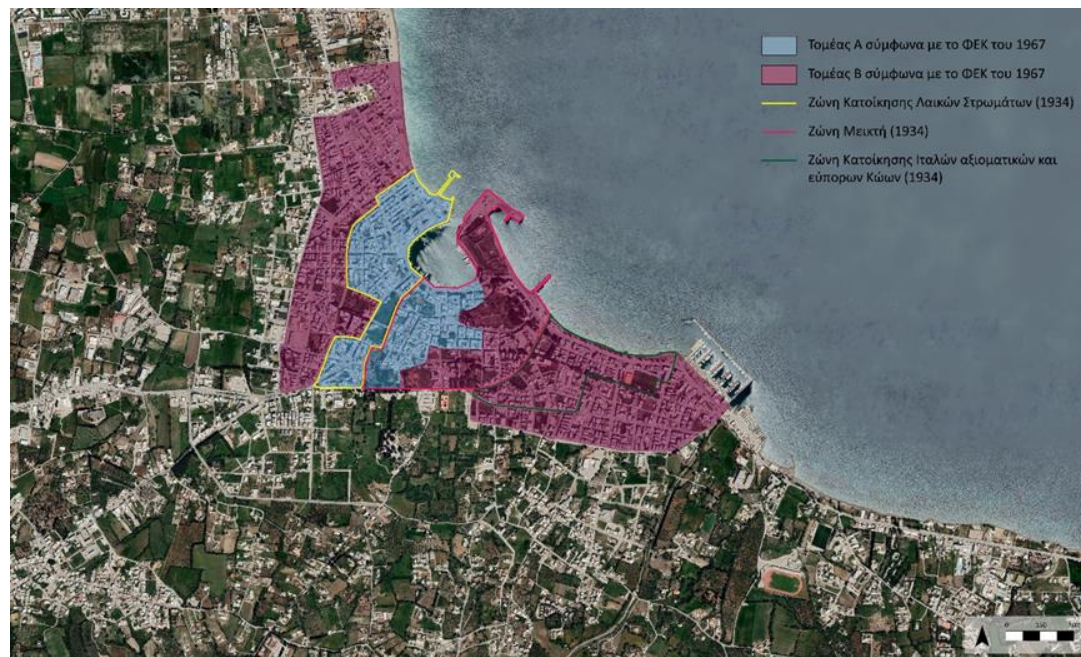


Εικόνα 59: Επέκταση ρυμοτομικού σχεδίου με την έκδοση του ΦΕΚ 1967 (ιδία επεξεργασία)

3.3.1.1 Ζώνες δόμησης

Με το ΦΕΚ ορίζονται εκ νέου οι όροι δόμησης (μέγιστο ύψος, πρόσωπο, αρτιότητα, ποσοστό κάλυψης, συντελεστή δόμησης) και οι περιορισμοί ανά τομείς της πόλης (ΦΕΚ 155Δ/31.10.1967). Όπως φαίνεται και στην Εικόνα 59 που ακολουθεί, η θέσπιση των όρων δόμησης έγινε σε δύο τομείς. Ο Τομέας Α περιλαμβάνει το μεγαλύτερο τμήμα της πόλης όπως αυτή σχεδιάστηκε το 1934 από τους Ιταλούς, ενώ οι περιοχές μεταγενέστερων επεκτάσεων καθώς κι ένα τμήμα της ιταλικής πόλης περιλαμβάνονται στον Τομέα Β.

Πιο συγκεκριμένα, όπως φαίνεται και στην Εικόνα 60, ο Τομέας Α περιλαμβάνει τις ζώνες που επί Ιταλοκρατίας είχαν σχεδιαστεί ως ζώνη κατοίκησης λαϊκών στρωμάτων και ατόμων χαμηλού εισοδήματος, συμπεριλαμβανομένης της βιομηχανικής ζώνης, στο δυτικό άκρο του λιμανιού και ένα μεγάλο τμήμα της κεντρικής ζώνης μεικτής χρήσης που περιλάμβανε καταστήματα και κατοικίες αστικής τάξης, συμπεριλαμβανομένου και του τμήματος της παλιάς πόλης που διατηρήθηκε. Ο Τομέας Β μπορεί να χωριστεί σε δύο επιμέρους τμήματα, δυτικά και ανατολικά του Τομέα Α. Στο Δυτικό τμήμα περιλαμβάνει την περιοχή επέκτασης σύμφωνα με το ΦΕΚ (άρα και τον οικισμό Κρητικό Χωριό που εντάσσεται πια στο ρυμοτομικό σχέδιο). Το ανατολικό τμήμα περιλαμβάνει κι αυτό την περιοχή επέκτασης του ΦΕΚ, αλλά και τμήμα της υφιστάμενης πόλης. Πιο συγκεκριμένα περιλαμβάνει το αραιοκατοικημένο τμήμα της πόλης με τα έντονα χαρακτηριστικά κηπούπολης, όπου επί Ιταλοκρατίας στέγαζε τους Ιταλούς αξιωματικούς και τους εύπορους κατοίκους της πόλης και ένα τμήμα της κεντρικής ζώνης.



Εικόνα 60: Συγκριτικό σκαρίφημα Ζωνών Δόμησης 1934 και Τομέων Όρων Δόμησης 1967 (ιδία επεξεργασία)

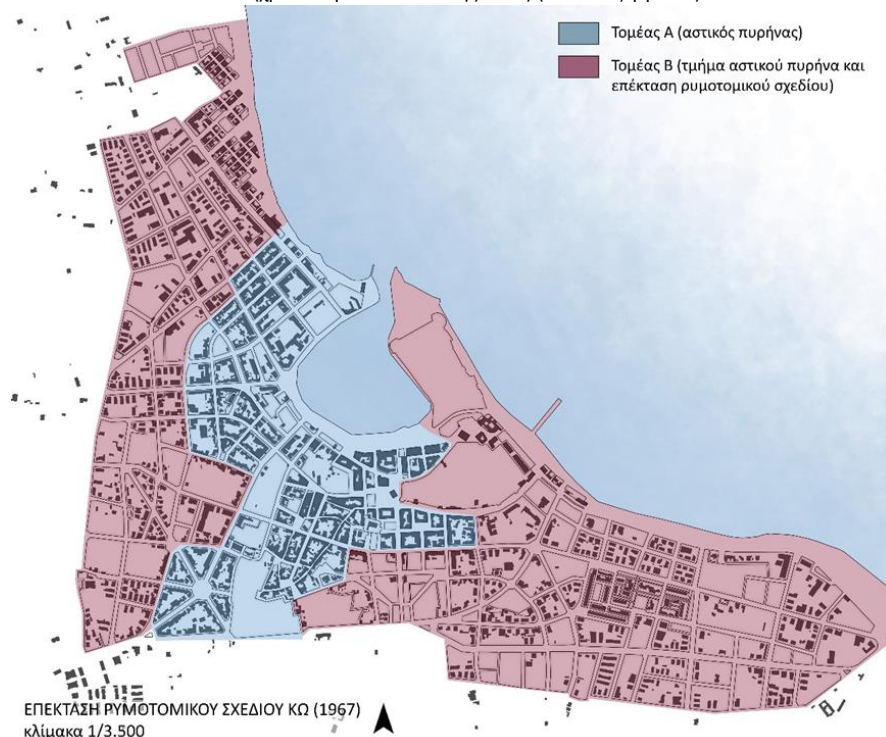
Σκοπός του σχεδίου είναι η δημιουργία μίας πόλης με δύο διακριτές ποιότητες δόμησης. Ο Τομέας Α θα δημιουργήσει ένα συνεχές σύστημα δόμησης με ποσοστό κάλυψης 60%, που κατά περίπτωση θα φτάνει και το 80%, με την αρτιότητα να ορίζεται στα 200 τ.μ.. Ο Τομέας Β θα είναι μια σαφώς πιο αραιοκατοικημένη περιοχή της πόλης, επηρεασμένος σε μεγάλο βαθμό από τη ζώνη κατοίκησης Ιταλών αξιωματικών και εύπορων Κώων με τον έντονο χαρακτήρα κηπούπολης, την οποία περιλαμβάνει. Σε αυτό το τμήμα της πόλης το σύστημα δόμησης είναι ασυνεχές (πανταχόθεν ελεύθερα κτίσματα). Το ποσοστό κάλυψης όπως είναι αναμενόμενο είναι μικρότερο και ανέρχεται στο 40%, που κατά περίπτωση μπορεί να φτάσει και 60%, ενώ η αρτιότητα του γίνεται μεγαλύτερη και ορίζεται στα 300 τ.μ.. Σε ολόκληρη την έκταση της πόλης τα κτίσματα μπορούν να φτάσουν μέχρι 3 ορόφους, χωρίς να ξεπεράσουν τα 10,5 μ. Τέλος και στους δύο τομείς επιβάλλεται η δημιουργία πρασιάς στο μέτωπο των οικοδομημάτων.

	Τομέας Α	Τομέας Β
Ελάχιστο πρόσωπο	8 μ.	13 μ.
Ελάχιστο βάθος θεμελίωσης	14 μ.	16 μ.
Ελάχιστο εμβαδόν	200 τ.μ.	300 τ.μ.
Ποσοστό κάλυψης	60 %	40 %
Όροφοι	3	3
Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος	10,5 μ.	10,5 μ.

Εικόνα 61: Έγκριση όρων δόμησης της πόλης Κω σύμφωνα με το ΦΕΚ 155Δ/31.10.1967



Εικόνα 62: Χάρτης δομημένων κι αδόμητων χώρων όπως προέκυψαν μετά τη θέσπιση του ΦΕΚ του 1967 (χρονολογία αποτύπωσης 1986) (ιδία επεξεργασία)

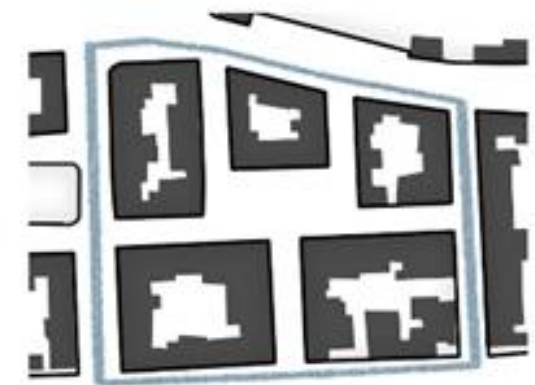


Εικόνα 63: Διάγραμμα δομημένων κι αδόμητων χώρων, ανά τομείς δόμησης, όπως προέκυψαν μετά τη θέσπιση του ΦΕΚ του 1967 (χρονολογία αποτύπωσης 1986) (ιδία επεξεργασία)

3.3.1.2 Δομημένος χώρος

Στο χάρτη δομημένου και αδόμητου χώρου που απεικονίζει τη δόμηση το 1986, (Εικόνα 62) φαίνεται πως ο σκοπός του σχεδίου επιτεύχθηκε. Στη νέα πόλη της Κω που προκύπτει μετά την επέκταση παρατηρούνται δυο διακριτές ποιότητες δόμησης, οι οποίες ταυτίζονται με τους δύο διαφορετικούς τομείς που θέσπιζε το Σχέδιο (Εικόνα 63).

Η δόμηση στον Τομέα Α είναι σαφώς πιο πυκνή και το σύστημα χαρακτηρίζεται ως συνεχές, ενώ η δόμηση στον Τομέα Β είναι πιο αραιή και το σύστημα ασυνεχές. Επίσης, στο Τομέα Α που επικρατεί δόμηση περιμετρικά του οικοδομικού τετραγώνου, ενώ το κέντρο του παραμένει κατά κανόνα κενό, κάτι που ίσχυε και στην πόλη που σχεδίασαν οι Ιταλοί το 1934, βλέπε Εικόνα 64 περίπτωση 1. Αντίθετα στον αραιοκατοικημένο Τομέα Β δε μπορούμε να πούμε με σιγουριά ότι χρησιμοποιήθηκε κάποιο τέτοιο μοτίβο. Υπάρχουν κάποια οικοδομικά τετράγωνα στα οποία αν και η δόμηση έγινε «πανταχόθεν ελεύθερη» τοποθετείται περιμετρικά των οικοδομικών τετραγώνων αλλά η γενική εικόνα που δίνει ο Τομέας στο σύνολο του είναι ότι δεν υπάρχει κάποια συγκεκριμένη ταυτότητα για την οργάνωση των κτιρίων εντός των οικοδομικών τετραγώνων, βλέπε Εικόνα 64 περίπτωση 2.



1 Οργάνωση ο.τ. σε Τομέα Α (αστικός πυρήνας)



2 Οργάνωση ο.τ. σε Τομέα Β (περιοχή επέκτασης)

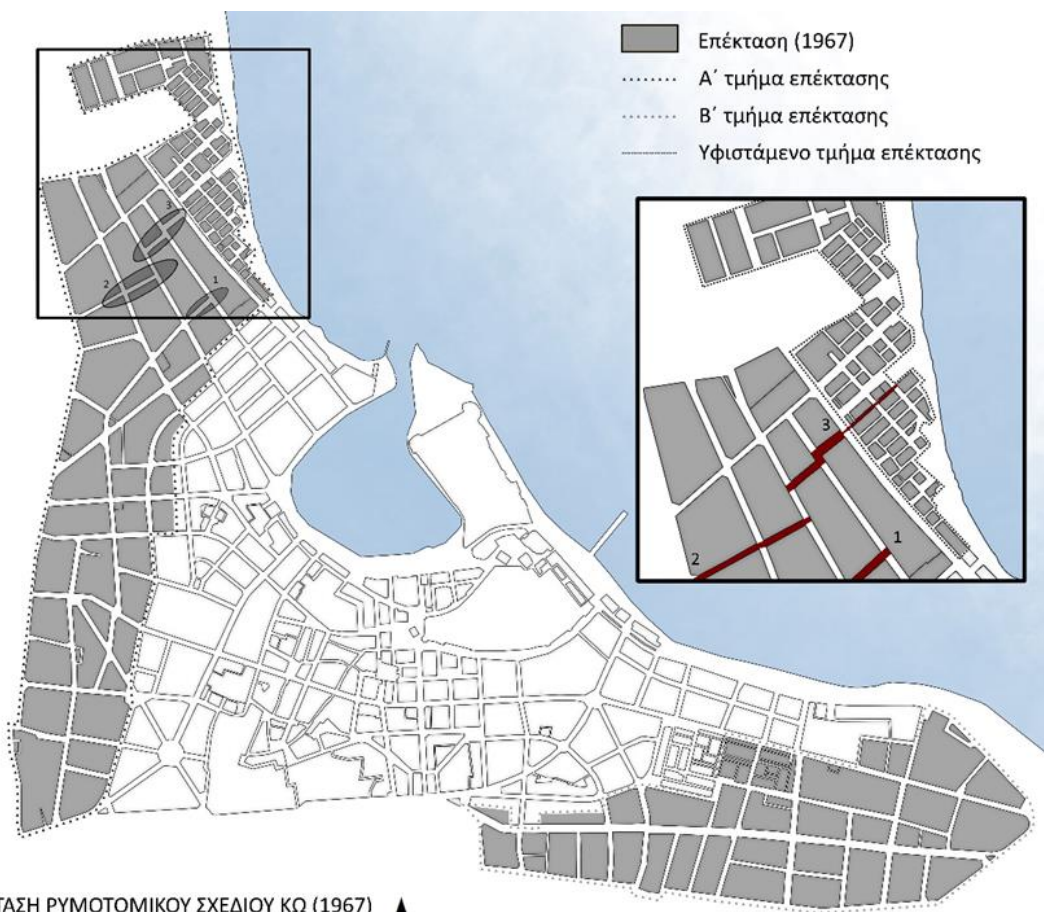
3.3.1.3 Δίκτυο κυκλοφορίας

Όσον αφορά το οδικό δίκτυο της πόλης, και πάλι δεν καταγράφονται ριζικές αλλαγές (Εικόνα 65). Κυρίως παρατηρείται επέκταση των υφιστάμενων οδικών αξόνων στην περιοχής επέκτασης, διατηρώντας σε μεγάλο βαθμό τόσο την ευθεία χάραξη και το πλάτος τους. Γενικά οι σχεδιαστικές αρχές των Ιταλών κατακτητών φαίνεται να έχουν εφαρμοστεί σε ένα μεγάλο βαθμό, κάτι που παρατηρείται κι από το γεγονός ότι δημιουργούνται δυο νέες πλατείες – κυκλική κόμβοι στο δυτικό τμήμα της πόλης.

Το πιο ιδιαίτερο τμήμα της επέκτασης αποτελεί για ακόμη μία φορά το τμήμα στο οποίο προσεισμικά υπήρχε ο οικισμός Κρητικό Χωριό. Το τμήμα αυτό είναι φανερά πιο κατακερματισμένο σε σχέση με τα οικοδομικά τετράγωνα της υπόλοιπης πόλης, διατηρώντας μικρότερες και στενότερες οδούς.



Εικόνα 65: Οδικό δίκτυο της πόλης Κω μετά την επέκταση του 1967 (ιδία επεξεργασία)



ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΡΥΜΟΤΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΚΩ (1967)
κλίμακα 1/3.500

Εικόνα 66: Επισήμανση βασικών οδικών αξόνων που δεν τηρούν τις αρχές του ιταλικού σχεδίου στην περιοχή της επέκτασης (ιδία επεξεργασία)

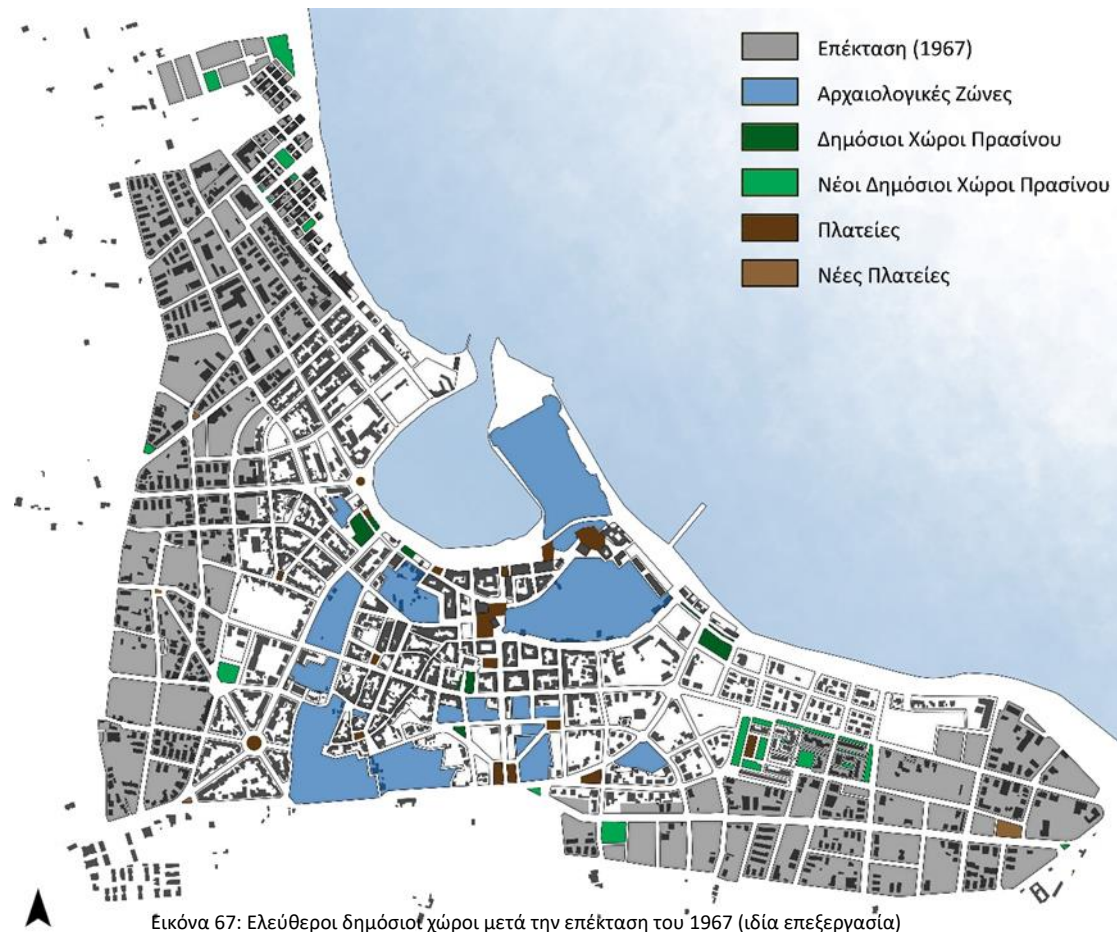
Η μόνη σχεδιαστική αρχή των Ιταλών που φαίνεται να μην εφαρμόστηκε σε ολόκληρη την περιοχή επέκτασης, αν και τηρείται στο μεγαλύτερο μέρος της, είναι αυτή που ήθελε τους δρόμους να καταλήγουν ή στην παράκτια ζώνη ή σε μία από τις δεκάδες πλατείες της πόλης διατηρείται κι αυτή σε ένα μεγάλο βαθμό, ωστόσο εδώ παρατηρούνται κάποιες εξαιρέσεις. Αυτό γίνεται αντιληπτό κυρίως στο Α' τμήμα της επέκτασης, όπως αυτό φαίνεται στην Εικόνα 66. Σε αυτό το τμήμα της πόλης σχηματίζονται μεγάλα οικοδομικά τετράγωνα, με αποτέλεσμα οι χαράξεις των δρόμων όσο πλησιάζουν προς τη θάλασσα να μην είναι πια διαμπερείς, αλλά να δημιουργούνται αδιέξοδα (περιπτώσεις 1 και 2) και στρεβλώσεις (περίπτωση 3).

3.3.1.4. Ελεύθεροι δημόσιοι χώροι

Οι αρχαιολογικές ζώνες που ορίστηκαν από τους Ιταλούς το 1934 και τροποποιήθηκαν το 1936, διατηρούνται και παραμένουν διαμορφωμένες ως ελεύθεροι χώροι πρασίνου (Εικόνα 67). Είναι γεγονός πως υπήρξαν αρκετές λεηλασίες από όλους τους κατακτητές που πολιόρκησαν διαχρονικά το νησί, χωρίς όμως αυτό να μειώνει την αξία των διασωθέντων ευρημάτων, τα οποία εξακολουθούν να έχουν εμβληματική σημασία για την πόλη της Κω και κατά συνέπεια λαμβάνονται μέτρα για τη διαφύλαξη τους (Χατζηβασιλείου, 1990). Οι αρχαιολογικές ανασκαφές που διακόπηκαν από την Ιταλοκρατία θα ξεκινήσουν ξανά το 1970, περίπου 30 χρόνια μετά, αυτή τη φορά με την αιγίδα της Ελληνικής Αρχαιολογικής Υπηρεσίας, ανακαλύπτοντας κι άλλα αξιόλογα ευρήματα (Φάκκου, 2002).

Ιδιαίτερα σημαντικοί για το σχεδιασμό της νέας πόλης της Κω ήταν οι λεπτομερώς σχεδιασμένοι χώροι πρασίνου εντός του αστικού ιστού της. Όλοι αυτοί οι χώροι διατηρήθηκαν, ενώ προστέθηκαν και κάποιοι ακόμα στην περιοχή επέκτασης και στο σημείο σύνδεσης της υφιστάμενης πόλης και της περιοχής επέκτασης. Σε αυτό το σημείο πρέπει να σημειωθεί πως παρά την πρόθεση να δημιουργηθούν χώροι πρασίνου εντός του αστικού ιστού, οι χώροι αυτοί στην περιοχή επέκτασης παραμένουν λίγοι συγκριτικά με την εικόνα της υφιστάμενης πόλης. Συνεπώς οι περιοχές επέκτασης αποκτούν μία διαφορετική ταυτότητα από αυτή της κηπούπολης που είχε κι εξακολουθεί να έχει η υφιστάμενη πόλη.

Ανάλογη, ίσως και δυσμενέστερη, κατάσταση επικρατεί και με τις πλατείες της πόλης, είτε πρόκειται για χώρους στάσης, χώρους διέλευσης ή κυκλικούς κόμβους. Οι υφιστάμενες πλατείες διατηρούνται, όμως στην περιοχή επέκτασης είναι περιορισμένες.



Εικόνα 67: Ελεύθεροι δημόσιοι χώροι μετά την επέκταση του 1967 (ιδία επεξεργασία)

Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι στο τμήμα της επέκτασης δημιουργούνται μόνο 3 κυκλικοί κόμβοι στο δυτικό τμήμα επέκτασης και μόνο μία πλατεία για στάση και συνάθροιση στο ανατολικό.

Η πολεοδομική και αρχιτεκτονική εικόνα της Κω διατηρεί σε μεγάλο βαθμό την ταυτότητα που δημιούργησαν στον οικισμό οι Ιταλοί κατακτητές. Αυτή είχε ως φυσικό επόμενο η Κως, όπως και η Ρόδος, να γνωρίσουν μεγάλη τουριστική ανάπτυξη, κυρίως από Έλληνες ταξιδιώτες (Κολώνας, 2002), ενώ παράλληλα άρχισε να αναπτύσσεται και το εμπόριο (Φίνα, 1999).

3.4 Από τη μεταπολίτευση μέχρι σήμερα

Το 1974 ξεκινάει η περίοδος μεταπολίτευσης στην Ελλάδα. Όπως ήδη γνωρίζουμε από την ιστορία η συγκεκριμένη περίοδος ακολουθείται από μία ραγδαία ανάπτυξη του τουριστικού φαινομένου που είχε ως αποτέλεσμα την ανεξέλεγκτη τουριστική ανάπτυξη ολόκληρου του νησιού και φυσικά και της πόλης. Αυτή ήταν και η περίοδος που σημειώθηκαν οι μεγαλύτερες αλλοιώσεις στην ταυτότητα του οικιστικού συνόλου και οι αλλαγές στην πολεοδομική οργάνωση του. Η κατασκευή αυθαιρέτων, οι αυθαίρετες προσθήκες στα υφιστάμενα κτίσματα, η ιδιοποίηση των ελεύθερων δημόσιων χώρων, είναι μερικά από τα σημαντικότερα προβλήματα της πόλης (Αναγνωστίδου, 2011).

Ο τουρισμός αναπτύχθηκε με ραγδαίους ρυθμούς και σύντομα έγινε η βασική πηγή πλούτου για το νησί. Βασικό κίνητρο για τους τουρίστες παύει να είναι η πολιτισμική κληρονομιά του νησιού και την θέση της παίρνει η εμπορευματοποίηση του τρίπτυχου “Sea, Sun, Sand” (μτφρ. Θάλασσα, Ήλιος, Άμμος) καθώς και το φτηνό κόστος ζωής. Το εύκολο και γρήγορο κέρδος ήταν το βασικό κίνητρο των κατοίκων της πόλης αλλά και ο σημαντικότερος υπαίτιος της επερχόμενης «καταστροφής». Σύμφωνα με την απογραφή της ΕΛ.ΣΤΑΤ. το μέσο εισόδημα των κατοίκων της Κω για το έτος 2001 προκύπτει σχεδόν το τριπλάσιο από αυτό του 1991 (Νούτσος, 2007). Παράλληλα ο δευτερογενής τομέας γνώρισε μία πρωτοφανή κρίση, με αποτέλεσμα σχεδόν να εκλείψει (Μπάρδα, 2017).

Όπως ήταν αναμενόμενο αυτή η εξέλιξη είχε και πολεοδομικό αντίκτυπο. Γρήγορα στο νησί, όπως και στην πόλη, κτίστηκαν ογκώδη ξενοδοχειακά συγκροτήματα.

Οι επιπτώσεις του τουρισμού στο νησί μπορεί να επηρέασαν άμεσα την αρχιτεκτονική και την πολεοδομική του οργάνωση, δε συνέβη το ίδιο και με τους αρχαιολογικούς χώρους. Εκεί οι επιπτώσεις δεν ήταν άμεσες αλλά έμμεσες και οφείλονταν «στο νέο τρόπο ζωής, σκέψης και συμπεριφοράς του μέσου πολίτη» (Νούτσος, 2007). Το μεγαλύτερο πρόβλημα, το οποίο μπορεί να γίνει εύκολα αντιληπτό ακόμα κι από έναν απλό περιπατητή είναι πως οι μεγάλες αρχαιολογικές ζώνες που σχεδιάστηκαν από τους Ιταλούς και διαμορφώθηκαν προσωρινά ως χώροι πρασίνου έχουν εγκαταλειφθεί. Το πρόβλημα δεν άργησε να γίνει αντιληπτό κι ήδη λίγο πριν τη δεκαετία του 1990 ο Δήμος της Κω θα κάνει τις πρώτες ενέργειες για να περιορίσει ή και να διορθώσει, όπου αυτό είναι εφικτό κάποιες από τις προαναφερθείσες επιπτώσεις (Παπαευτυχίου, 2012). Το νησί στηρίζεται οικονομικά πια μόνο στον τουρισμό κι αυτή είναι μια κατάσταση που φαίνεται δύσκολα αναστρέψιμη.



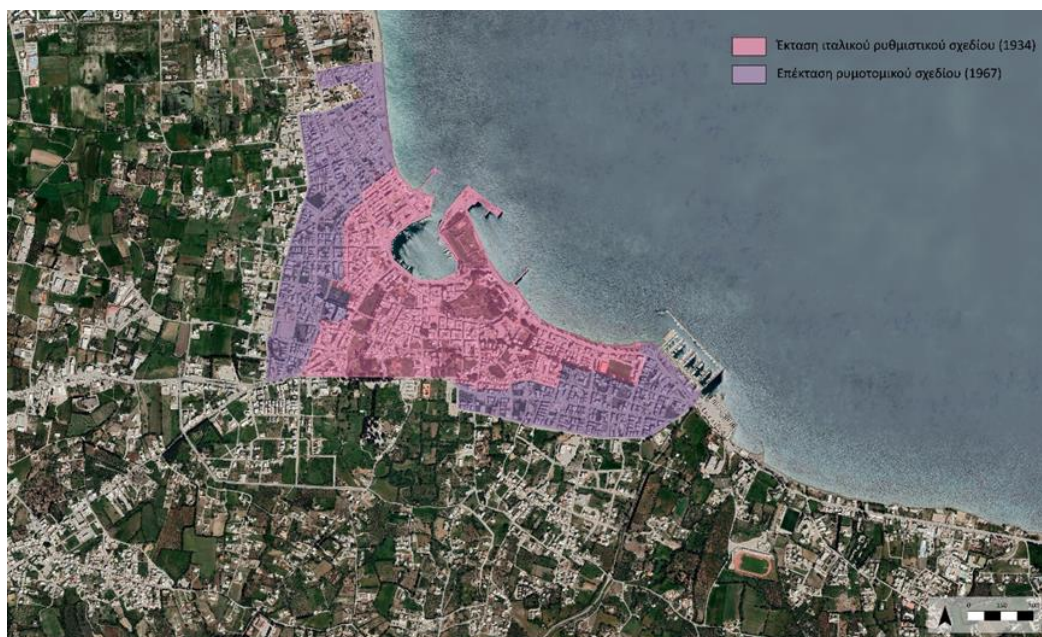
Εικόνα 68: Αεροφωτογραφία της Κω (1978)

Όπως προκύπτει από το ιστορικό αρχείο αεροφωτογραφιών της Γεωγραφικής Υπηρεσίας Στρατού (Γ.Υ.Σ.), Εικόνα 68, μέχρι το 1978 δεν υπάρχουν αξιοσημείωτες τροποποιήσεις του αστικού ιστού. Η ξεκάθαρη, σχεδόν ορθοκανονική ρυμοτομία, οι πολυάριθμες πλατείες, οι κυκλικοί κόμβοι, οι δημόσιοι χώροι αστικού πρασίνου, οι μεγάλες αρχαιολογικές εκτάσεις εντός του αστικού ιστού διαμορφωμένες επίσης ως χώροι αστικού πρασίνου, το αδόμητο αρχαιολογικό πάρκο, οι πλατιοί δρόμοι με τις εκατέρωθεν δεντροστοιχίες, η δόμηση περιμετρικά των οικοδομικών τετραγώνων είναι στοιχεία που γίνονται εύκολα ευδιάκριτα στην Εικόνα 68. Αναλλοίωτη επίσης φαίνεται να διατηρείται και η παλιά πόλη της Κω, δηλαδή το διατηρητέο τμήμα της προσεισμικής πόλης, νοτιοδυτικά της κεντρικής πλατείας. Ο βασικός κυκλοφοριακός άξονας σε αυτό το τμήμα της πόλης είναι δαιδαλώδης, τα οικοδομικά τετράγωνα που προκύπτουν είναι ακανόνιστου σχήματος και η δόμηση πιο πυκνή συγκριτικά με την υπόλοιπη πόλη.

Όπως προκύπτει κι από την Εικόνα και η έκταση της πόλης διατηρείται εντός των ορίων της επέκτασης του 1967. Είναι οφθαλμοφανές πως η επέκταση του ρυμοτομικού σχεδίου έχει αρχίσει να αποκτά χωρική υπόσταση. Το τμήμα επέκτασης δυτικά της πόλης φαίνεται να αναπτύσσεται με ταχύτερους ρυθμούς έχοντας ήδη αποκτήσει μία οργάνωση που συνάδει με αυτή της υφιστάμενης πόλης του 1934. Ωστόσο η δόμηση του παραμένει σχετικά αραιή συγκριτικά με το προγενέστερο τμήμα της πόλης και φαίνεται πως προς το παρόν εκλείπουν κι οι δενδροστοιχίες εκατέρωθεν των οδών που είναι χαρακτηριστικές για την υπόλοιπη πόλη. Το νοτιοανατολικό τμήμα της επέκτασης φαίνεται να αναπτύσσεται με βραδύτερους ρυθμούς, παραπέμποντας ίσως περισσότερο σε ένα περιφερειακό προάστιο παρά σε συνέχεια της πόλης, προς το παρόν.



Εικόνα 69: Έκταση της πόλης Κω (1978) (ιδία επεξεργασία)



Εικόνα 70: Συγκριτικό σκαρίφημα έκτασης της σημερινής πόλης της Κω (2022) και της πόλης της Κω του 1978 (ιδία επεξεργασία)

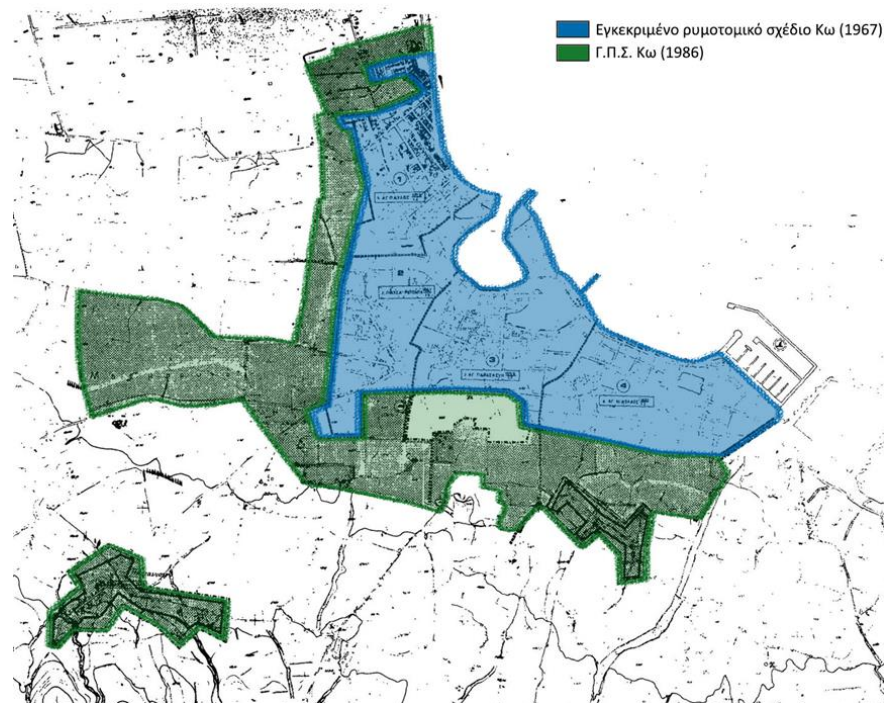
Στην Εικόνα 70 παρουσιάζεται ένα συγκριτικό σκαρίφημα της σημερινής έκτασης της πόλης και της πόλης του 1978, όπως διαμορφώθηκε μετά την ιταλική σχεδίαση του 1934 και την επέκταση του ρυμοτομικού σχεδίου του 1967. Όπως προκύπτει από το σκαρίφημα το τμήμα της σημερινής πόλης που καταλάμβανε η πόλη το 1978 ταυτίζεται με το πυκνοδομημένο τμήμα της σημερινής πόλης, με τους ευθείς και πλατιούς δρόμους, τους ελεύθερους δημόσιους υπαίθριους χώρους, την οργανωμένη δόμηση εντός των οικοδομικών τετραγώνων.

3.4.1. Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Κω (1986)

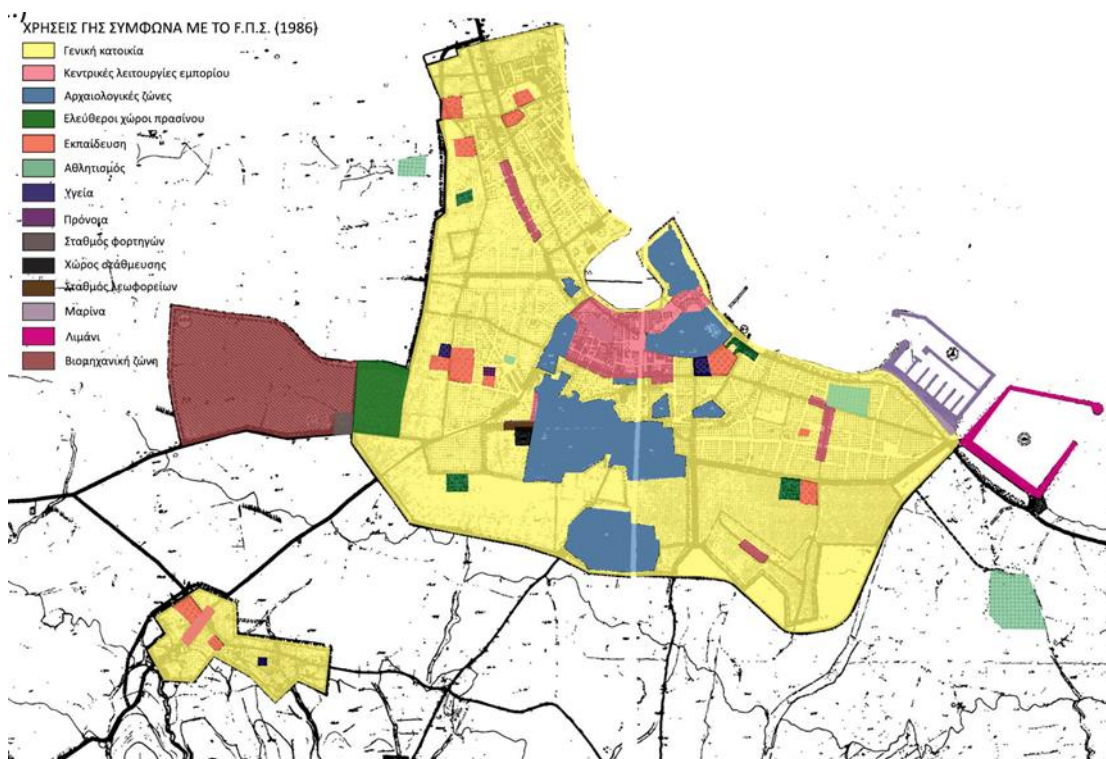
Η πρώτη σημαντική αλλαγή στον αστικό ιστό της πόλης πραγματοποιήθηκε το 1986, μετά την έκδοση του Γ.Π.Σ. (Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο) για την πόλη της Κω. Το Γ.Π.Σ. αναφέρεται σε μία πόλη με υποδομές για 16.000 άτομα.

3.4.1.1 Έκταση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου

Στην Εικόνα 71 παρουσιάζονται τα όρια του Γ.Π.Σ. συγκριτικά με τα όρια του υφιστάμενου σχεδίου πόλεως του 1967. Όπως φαίνεται και στην Εικόνα η περιοχή επέκτασης που προβλέπεται στο Γ.Π.Σ. μπορεί να διακριθεί σε δύο τμήματα. Το πρώτο τμήμα της επέκτασης αναπτύσσεται περιμετρικά της πόλης, άρα κι ακτινωτά περιμετρικά του λιμανιού, ενώ το δεύτερο, ο οικισμός «Πλατάνι», αναπτύσσεται στην ευρύτερη ζώνη επιρροής της πόλης, σε απόσταση από τον οικισμό της Κω.



Εικόνα 71: Όριο Γ.Π.Σ. συγκριτικά με το όριο εγκεκριμένου πολεοδομικού σχεδίου του 1967 (ιδία επεξεργασία)



Εικόνα 72: Προσδιορισμός χρήσεων γης σύμφωνα με το Γ.Π.Σ. του 1986 (ιδία επεξεργασία)

3.4.1.2 Επαναπροσδιορισμός χρήσεων γης

Το Γ.Π.Σ. του 1986 περιλάμβανε τον επαναπροσδιορισμό των επιτρεπόμενων χρήσεων γης. Σύμφωνα με το ΦΕΚ 911Δ/2.10.1986 το Γ.Π.Σ. ορίζει τη συνολική έκταση του οικισμού ως περιοχή γενικής κατοικίας, όπως ίσχυε άλλωστε και μέχρι τότε κι όπως φαίνεται και στην Εικόνα 72. Επίσης όριζε την περιοχή γύρω από την κεντρική πλατεία της πόλης, την πλατεία Ελευθερίας, ως εμπορικό κέντρο και προέβλεπε τη δημιουργία μικρότερων τέτοιων κέντρων σε διάφορα σημεία της πόλης και στον οικισμό Πλατάνι (Εικόνα 72). Προέβλεπε ακόμα:

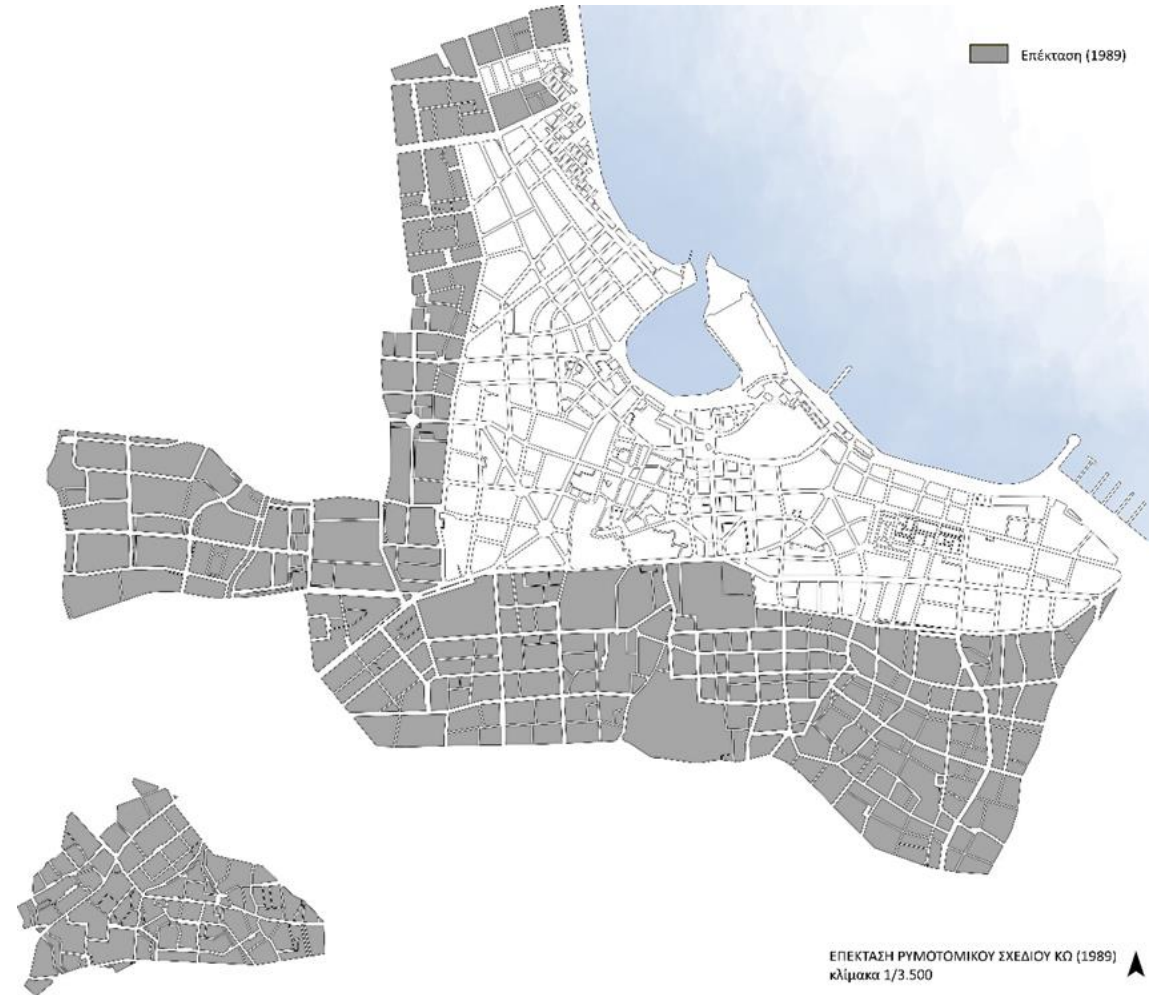
- τη δημιουργία νέων εκπαιδευτικών ιδρυμάτων, κάθε βαθμίδας, ώστε να εξυπηρετούνται επαρκώς όλες οι επιμέρους συνοικίες της πόλης, ακτινωτά κατά μήκος της επέκτασης, αλλά και στον οικισμό Πλατάνι
- τη δημιουργία εγκαταστάσεων υγείας, στο ήδη υπάρχον ιταλικό κτίριο του Ιπποκράτειου νοσοκομείου, νότια του αρχαιολογικού πάρκου και ενός μικρότερου κέντρου υγείας δυτικά του οικισμού κοντά στην είσοδο της πόλης, με άμεση πρόσβαση στην περιφερειακή οδό, αλλά και ενός μικρού κέντρου υγείας στον οικισμό Πλατάνι
- τη διατήρηση του υφιστάμενου γηπέδου στην ανατολική παράκτια ζώνη και τη δημιουργία δύο νέων χώρων αθλητικών εγκαταστάσεων, εκτός των ορίων επέκτασης της πόλης, στα νοτιοανατολικά και βορειοδυτικά της πόλης αντίστοιχα
- τη μεταφορά βιομηχανικής ζώνης που θα περιλάμβανε εκτός από βιομηχανικές χρήσεις και χώρους αποθήκευσης, από την παράκτια ζώνη στην ενδοχώρα, δυτικά της πόλης. Η ζώνη αυτή βρίσκεται απομακρυσμένη από τη ζώνη γενικής κατοικίας και διαχωρίζεται από αυτήν με εκτάσεις πρασίνου

- τη δημιουργία χώρου στάθμευσης φορτηγών οχημάτων στην είσοδο της βιομηχανικής ζώνης
- τη χωροθέτηση μαρίνας νοτιοανατολικά του λιμανιού, για την καλύτερη λειτουργία των θαλάσσιων μεταφορών
- τη δημιουργία ενός νέου λιμανιού δίπλα στη νέα μαρίνα, επίσης για την καλύτερη λειτουργία των θαλάσσιων μεταφορών
- την αξιοποίηση του υφιστάμενου λιμανιού για προσωρινή στάθμευση τουριστικών σκαφών
- τη δημιουργία δικτύου μεταφορών αστικών κι υπεραστικών λεωφορείων και τη χωροθέτηση του σταθμού στο νότιο άκρο της κυκλικής πλατείας, ανατολικά της παλιάς πόλης
- τη δημιουργία δημοσίου χώρου στάθμευσης νότια του σταθμού
- τη δημιουργία εγκαταστάσεων πολιτισμικού ενδιαφέροντος.

3.4.2 Επέκταση σχεδίου πόλεως (1989)

Τρία χρόνια μετά την έκδοση του Γ.Π.Σ. εγκρίνεται και η επέκταση του ρυμοτομικού σχεδίου της Κω. Στην Εικόνα 73 παρουσιάζεται η επέκταση του ρυμοτομικού σχεδίου της πόλης της Κω. Με γκρι χρώμα επισημαίνεται η περιοχή επέκτασης της πόλης συγκριτικά με την υφιστάμενη πόλη που είχε προκύψει μετά την επέκταση του 1967. Όπως γίνεται σαφές, το νέο ρυμοτομικό σχέδιο περιλαμβάνει μία μεγάλη περιοχή επέκτασης περιμετρικά της πόλης, άρα κι ακτινωτά του λιμανιού. Η περιοχή επέκτασης για ακόμη μία φορά μπορεί να διακριθεί σε δύο τμήματα. Το πρώτο τμήμα αφορά την επέκταση που σχεδιάζεται ως συνέχεια της πόλης, ενώ το δεύτερο αφορά τον οικισμό «Πλατάνι», ο οποίος αναπτύσσεται νοτιοδυτικά της πόλης και σε απόσταση από αυτήν.

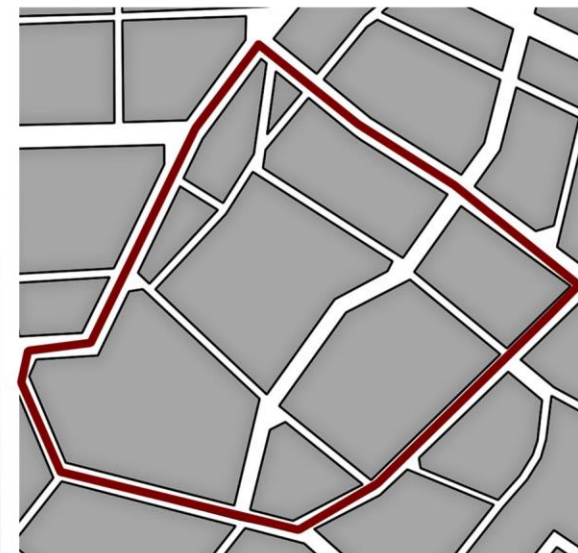
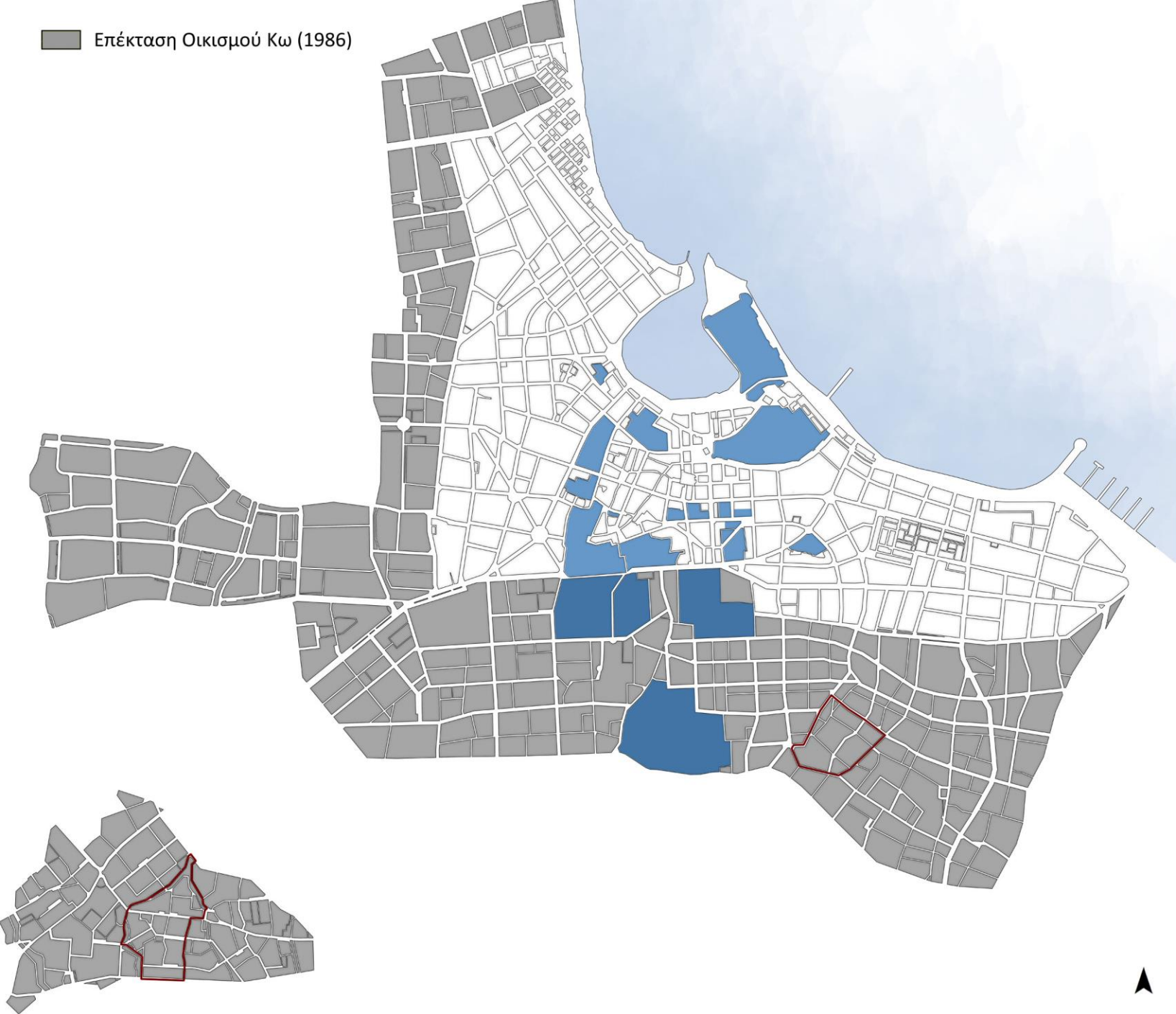
Η ρυμοτομική οργάνωση της υφιστάμενης πόλης δεν αλλάζει. Δυστυχώς όμως για την πόλη της Κω, η νέα επέκταση του ρυμοτομικού σχεδίου αποδείχθηκε σχεδιαστικά κατώτερη των περιστάσεων. Τα οικοδομικά τετράγωνα, αν και κατά τόπους διατηρούν το ορθοκανονικό τους σχήμα, αποκτούν στην πλειονότητα τους ακανόνιστη μορφή, πράγμα που γίνεται εύκολα αντιληπτό στον οικισμό Πλατάνι. Χαρακτηριστική αλλοίωση της ποιότητας του σχεδίου παρατηρείται και στο δίκτυο κυκλοφορίας, όπου οι ευθείς δρόμοι που ξεκινούσαν από μία πλατεία και κατέληγαν σε κάποια άλλη ή στο λιμάνι επεκτείνονται χάνοντας τη χαρακτηριστική τους ευθεία χάραξη και δημιουργώντας μία αίσθηση ότι δε σχεδιάστηκαν, αλλά «προέκυψαν» έτσι για να προσπεράσουν εμπόδια, όπως φαίνεται στην Εικόνα 74. Το φαινόμενο αυτό γίνεται όλο και πιο αισθητό όσο απομακρυνόμαστε από το κέντρο της πόλης, στα τμήματα επέκτασης νοτιοανατολικά και δυτικά, καθώς και στον οικισμό Πλατάνι.



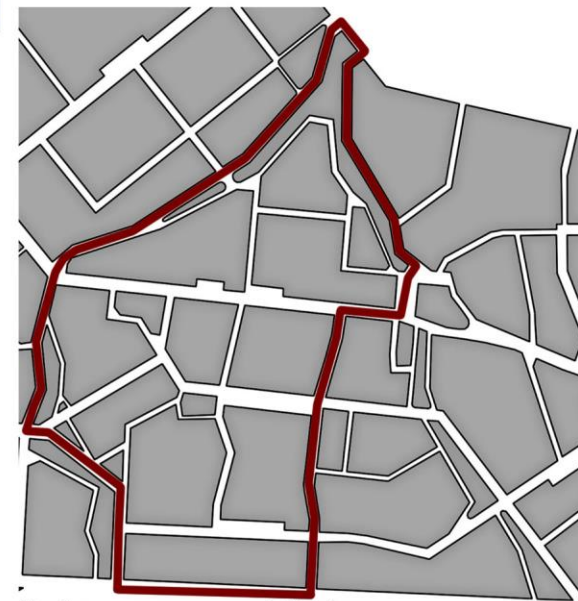
Εικόνα 73: Επέκταση Ρυμοτομικού Σχεδίου (1989) (ιδία επεξεργασία)

■ Επέκταση Οικισμού Κω (1986)

ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΟΙΚΙΣΜΟΥ ΚΩ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΟΥ
ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΚΩ (1986)
κλίμακα 1/3.500



Οργάνωση ο.τ. στην επέκταση της πόλης



Οργάνωση ο.τ. στον οικισμό Πλατάνι

Εικόνα 74: Οργάνωση οικοδομικών τετραγώνων στην επέκταση της πόλης (ιδία επεξεργασία)

Η πόλη χάνει στην επέκταση της την ξεκάθαρη οργανωμένη και προσχεδιασμένη εικόνα της κι αποκτά μια πιο οργανική σχεδίαση. Σε καμία περίπτωση όμως δε θυμίζει την ανατολικών προδιαγραφών προσεισμηκή πόλη. Αρκετά οικοδομικά τετράγωνα σχεδιάζονται με ορθοκανονικά σχήματα διατηρώντας όμως μία ανομοιομορφία ως προς το μέγεθος τους, ενώ κοντά σε κεντρικούς κυκλοφοριακούς άξονες αποκτούν μια πιο ακανόνιστη μορφή.

3.4.2.1 Δίκτυο κυκλοφορίας

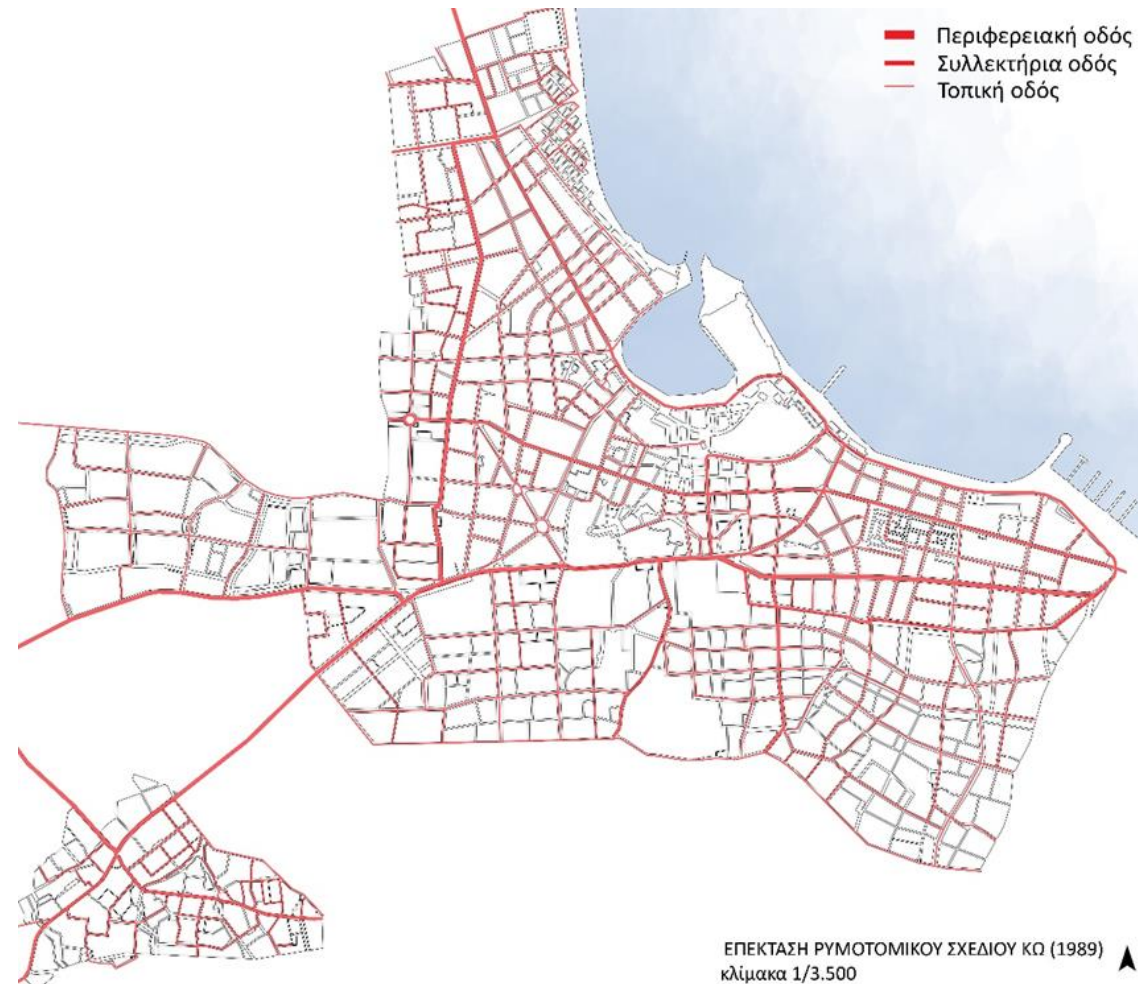
Όπως φαίνεται και στην Εικόνα 75 δε σημειώνονται αλλαγές στο υφιστάμενο δίκτυο κυκλοφορίας. Οι τροποποιήσεις του αφορούν τις περιοχές επέκτασης. Οι βασικοί οδικοί άξονες επεκτείνονται, όπως και κατά την προηγούμενη επέκταση του 1967, με τη διαφορά ότι δε διατηρούν πια την ευθεία τους χάραξη αλλά αποκτούν μια πιο ακανόνιστη πορεία, με έντονες στρεβλώσεις. Η κατάσταση εντείνεται όσο απομακρυνόμαστε από το κέντρο της πόλης και γίνεται πολύ πιο εύκολα αντιληπτή στον οικισμό Πλατάνι που συνδέεται με την υπόλοιπη πόλη μέσω του Περιφερειακού Οδικού Άξονα.

Οι νέοι δρόμοι μπορεί να κάνουν παρακάμψεις αλλά σε αντίθεση με την προσεισμική Κω δεν οδηγούν σε αδιέξοδα.

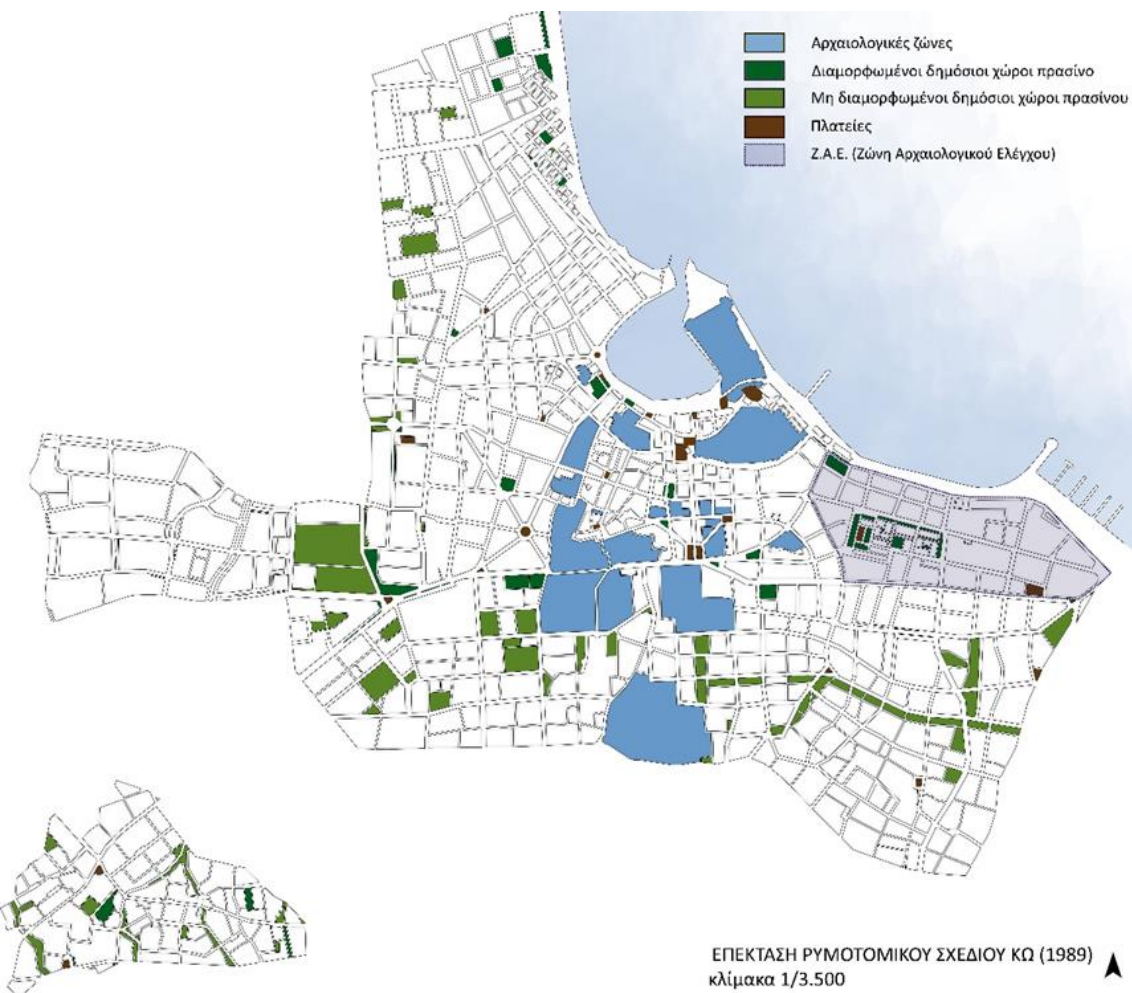
Βασική κυκλοφοριακή οδός της πόλης παραμένει η Περιφερειακή οδός, η οποία επεκτείνεται προς Βορά και Νότο για να ικανοποιήσει της ανάγκες της νέας πόλης, όπως αυτή προέκυψε μετά την επέκταση του ρυμοτομικού σχεδίου.

Για την καλύτερη εξυπηρέτηση της περιοχής επέκτασης δημιουργούνται δύο συλλεκτήριες οδοί στο νότιο τμήμα της πόλης, μία σε επέκταση της ήδη υφιστάμενης, από την προηγούμενη περίοδο, συλλεκτήριας οδού και μία παράλληλα σε αυτή, στα δυτικά της. Δύο συλλεκτήριες οδοί δημιουργούνται και στον οικισμό Πλατάνι, και οι δύο ως συνέχεια της περιφερειακής οδού.

Η υπόλοιπη περιοχή επέκτασης εξυπηρετείται από τοπικές οδούς, που σε αντίθεση με την υφιστάμενη πόλη, σχεδιάζονται αρκετά στενές και χωρίς τις χαρακτηριστικές πεζοδρομήσεις και τις δενδροστοιχίες εκατέρωθεν.



Εικόνα 75: Οδικό δίκτυο της πόλης Κω μετά την επέκταση του ρυμοτομικού σχεδίου του 1989 (ιδία επεξεργασία)



Εικόνα 76: Ελεύθεροι Δημόσιοι Χώροι της Κω μετά την επέκταση του ρυμοτομικού σχεδίου του 1989 (ιδία επεξεργασία)

3.4.2.2 Ελεύθεροι δημόσιοι χώροι

Οι αρχαιολογικές ζώνες που είχαν οριστεί επί Ιταλοκρατίας διατηρούνται, ενώ όπως φαίνεται και στην Εικόνα 76, σε αυτές έχει ήδη προστεθεί από το 1979 μία Ζώνη Αρχαιολογικού Ελέγχου, η οποία αφορά το τμήμα της πόλης στο οποίο κατά το 1934 είχαν χωροθετηθεί οι κατοικίες Ιταλών αξιωματούχων και των εύπορων Κών. Αρχαιολογικές ανασκαφές σε αυτό το τμήμα της πόλης πραγματοποιήθηκαν μεταξύ 1984 και 1991 (Μπουσκαράκη, 1993).

Όσον αφορά τους ελεύθερους χώρους πρασίνου, αυτοί φαίνεται να υπάρχουν σε πληθώρα στο νέο τμήμα επέκτασης της πόλης, ακόμα και συγκριτικά με αυτούς που προέβλεπε το Γ.Π.Σ., ωστόσο είναι στην πλειοψηφία τους ανοργάνωτοι και σε κατάσταση που τους καθιστούν μη προσβάσιμους από το κοινό. Έτσι ενώ ο χάρτης δίνει την εντύπωση ότι η περιοχή επέκτασης προβλέπει αρκετούς χώρους αστικού πρασίνου διατηρώντας στην πόλη το χαρακτήρα της κηπούπολης, κάτι τέτοιο δεν ισχύει στην πράξη. Στην ουσία πρόκειται για κενούς ανεκμετάλλετους χώρους, που σε καμία περίπτωση δε μπορούν να συγκριθούν με τους λεπτομερώς σχεδιασμένους χώρους πρασίνου του ιταλικού ρυθμιστικού.

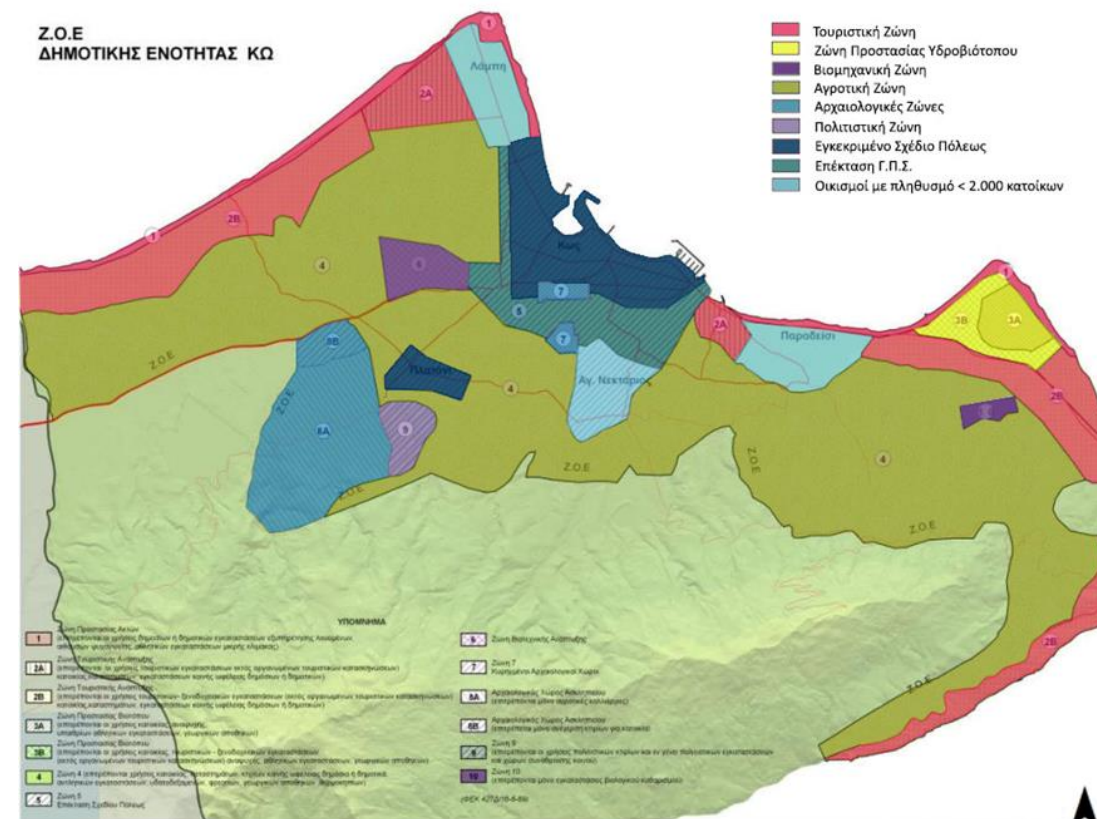
Οι πλατείες από την άλλη είναι ελάχιστες συγκριτικά με το εμβαδόν της επέκτασης, σε βαθμό που όχι μόνο δε χαρακτηρίζουν την πόλη, όπως μέχρι τώρα είθισται, αλλά θεωρούνται ανεπαρκείς και σε λειτουργικό επίπεδο. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός πως δύο χρόνια μετά την έκδοση του Γ.Π.Σ. το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο πραγματοποίησε μέσω ενός ερευνητικού προγράμματος μελέτες που αφορούσαν αναπλάσεις στους ελεύθερους δημόσιους χώρους της πόλης που σχεδιάστηκαν επί Ιταλοκρατίας. Δυστυχώς όμως η υλοποίηση του προγράμματος δεν ευδοκίμησε (Παπαευτυχίου, 1993).

3.4.3 Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου (1989)

Το 1989 αποφασίστηκε η εφαρμογή Ζ.Ο.Ε. (Ζώνης Οικιστικού Ελέγχου). Στην Εικόνα 77, η Ζ.Ο.Ε. οριοθετείται με τη μαύρη γραμμή που φέρει την ένδειξη Ζ.Ο.Ε. και περιλαμβάνει την ευρύτερη ζώνη επιρροής της πόλης, που αναπτύσσεται τόσο περιμετρικά του οικισμού και του οικισμού Πλατάνι, όσο και κατά μήκος της παράκτιας ζώνης. Σύμφωνα με τη Ζ.Ο.Ε. γίνεται ο διαχωρισμός του συνόλου σε 10 επιμέρους τομείς. Οι χρήσεις της Ζ.Ο.Ε. μπορούν να διακριθούν επίσης σε 6 επιμέρους ζώνες χρήσεων όπως αυτές παρουσιάζονται στην Εικόνα 71.

Όπως προκύπτει από τον καθορισμό της Ζ.Ο.Ε. οι τουριστικές χρήσεις χωροθετούνται εκτός του εγκεκριμένου σχεδίου πόλεως. Συγκεκριμένα η τουριστική ζώνη αφορά την παράκτια ζώνη κατά μήκος του νησιού ανατολικά και βόρεια της υφιστάμενης πόλης. Στην τουριστική ζώνη επιτρέπεται κατά μήκος των ακτών (τομέας 1) η εφήμερη – εποχική αξιοποίηση, καθώς και η πολύ αραιή και χαμηλή δόμηση. Στα τμήματα της τουριστικής ζώνης που εφάπτονται στους οικισμούς Λάμπη και Παραδείσι αντίστοιχα (τομέας 2Α) επιτρέπεται η δημιουργία κατοικιών, καταστημάτων και δημοσίων υποδομών υποστηρικτικών για τον τουρισμό, που επιτρέπονται και στα πιο απομακρυσμένα από την πόλη τμήματα της τουριστικής ζώνης (τομέας 2Β), στα οποία επιτρέπεται και η δόμηση μεγάλων ξενοδοχειακών συγκροτημάτων, εφόσον τηρείται η αρτιότητα 8 στρ..

Η αρχαιολογική ζώνη, όπως φαίνεται στην Εικόνα 77 περιλαμβάνει τις αρχαιολογικές ζώνες που ορίστηκαν από τους Ιταλούς εντός της πόλης και μία μεγαλύτερη, νοτιοδυτικά του οικισμού Πλατάνι, που περιλάμβανε το



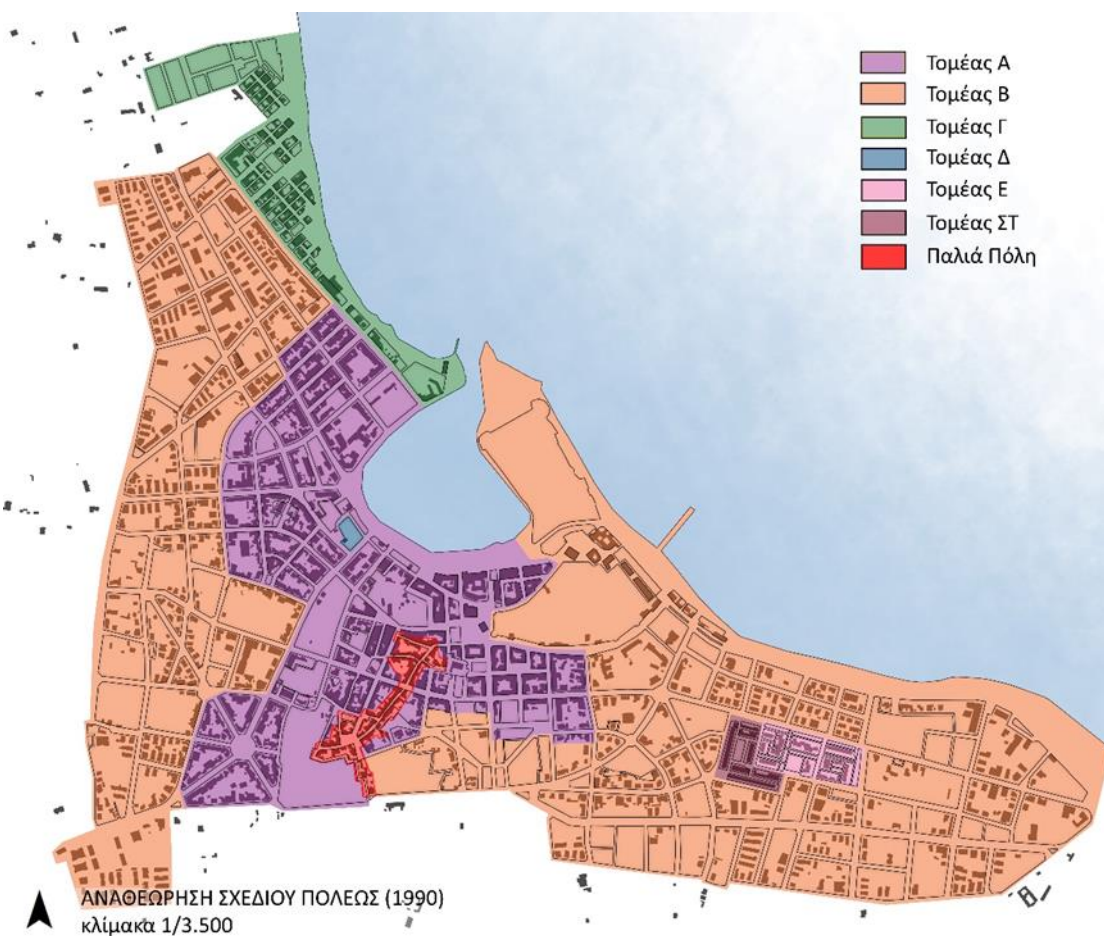
Εικόνα 77: Ζώνες Ζ.Ο.Ε. Δημοτικής Ενότητας Κω (ιδία επεξεργασία)

Ασκληπιείο. Οι αρχαιολογικές ζώνες διατηρούνται ως χώροι προστασίας και δεν επιτρέπονται άλλες χρήσεις στα όρια τους. Σε άμεση επαφή με τη ζώνη του Ασκληπιείου δημιουργείται και μια πολιτιστική ζώνη.

Τέλος στην αγροτική ζώνη που αναπτύσσεται σε άμεση επαφή με την επέκταση της πόλης επιτρέπεται η γεωργική αξιοποίησης της γης, η δημιουργία γεωργικών κατασκευών, κτιρίων αναψυχής, αλλά και κατοικιών, ομοίων όρων δόμησης με αυτών της τουριστικής ζώνης.

	Τουριστική ζώνη			Αγροτική ζώνη		
	Ακτή	Για κατοικίες	Για καταστήματα	Για αποθήκες	Για κτίρια αναψυχής	Για κατοικίες
Αρτιότητα	2 στρ.	4 στρ.	4 στρ.	4 στρ.	4 στρ.	4 στρ.
Ποσοστό κάλυψης	2 %					
Μέγιστη επιτρ. κάλυψη		200 τ.μ.	200 τ.μ.	40 τ.μ.	200 τ.μ.	200 τ.μ.
Μέγιστο επιτρ. ύψος	4 μ.	7,5 μ.	4 μ.	4,5 μ.	5,5 μ.	7,5 μ.

Εικόνα 78: Όροι δόμησης ανά ζώνες Ζ.Ο.Ε.



Εικόνα 79: Αναθεώρηση όρων δόμησης (1990) (ιδία επεξεργασία)

3.4.4 Αναθεώρηση Σχεδίου Πόλεως (1990)

Το 1990, ακολούθησε μια αναθεώρηση των όρων δόμησης της πόλης στο σχέδιο του 1967 (ΦΕΚ 456Δ/1990). Η αναθεώρηση αφορούσε τη συνολική έκταση της πόλης σύμφωνα με το εγκεκριμένο σχέδιο πόλεως (1967), κι όχι αυτή του 1989. Εξαίρεση στην αναθεώρηση αποτελεί το προσεισμικό τμήμα της πόλης, που έχει κριθεί διατηρητέο και το οποίο φαίνεται στο χάρτη της Εικόνα 79 με κόκκινο χρώμα. Όσον αφορά το διαχωρισμό της πόλης σε τομείς, σύμφωνα με τους όρους δόμησης, ο Τομέας Α και Β διατηρούνται, όμως μέσα σε αυτούς δημιουργούνται ακόμα 4 μικρότεροι τομείς. Ο τομέας Δ, βρίσκεται στο εσωτερικό του τομέα Α και περιλαμβάνει ένα μόνο οικοδομικό τετράγωνο στην παράκτια ζώνη του λιμανιού, το οποίο προοριζόταν για τη δημιουργία «κοινοφελών εγκαταστάσεων». Οι τομείς Ε και ΣΤ αφορούν την έκταση κεντρικά στο ανατολικό τμήμα του Τομέα Β, στο σημείο όπου επί Ιταλοκρατίας υπήρχε ο στρατώνας Caserma. Ο τομέας Γ είναι ίσως ο πιο ενδιαφέρον τομέας της αναθεώρησης σχεδίου πόλεως καθώς περιλαμβάνει τμήματα κι από τον τομέα Α κι από τον τομέα Β, όπως αυτοί είχαν οριστεί το 1967.

Πιο συγκεκριμένα, οι όροι δόμησης των τομέων Α και Β παραμένουν όπως είχαν οριστεί το 1967, διατηρώντας τον Α ως το πυκνοδομημένο τμήμα της πόλης και τον τομέα Β το αραιοδομημένο. Εξαιρέσεις στον κανόνα των δύο ζωνών του 1967 αποτελούν οι τρεις νέοι τομείς Δ, Ε και ΣΤ. Ο τομέας Δ αν και τοποθετείται στο πυκνοδομημένο τμήμα της πόλης αποκτά μια πιο αραιή δόμηση εφάμιλλη με αυτή του τομέα Β. Αντίθετα οι τομείς Ε και ΣΤ που χωροθετούνται στο τμήμα της πόλης με την πιο αραιή δόμηση αποκτούν, ο μεν ΣΤ την πυκνοδομημένη εικόνα του τομέα Α, ο δε Ε μία ακόμη πιο πυκνή δόμηση από τον τομέα Α, μετατρέποντας τον στο σημείο της πόλης με την πυκνότερη δόμηση.

Τέλος με τη δημιουργία του τομέα Γ εντάσσεται το κατακερματισμένο τμήμα της πόλης, , που προσεισμικά φιλοξενούσε το Κρητικό Χωριό, στον πυκνοδομημένο αστικό ιστό της Κω. Και στους 4 νέους, μικρότερους, τομείς που δημιουργήθηκαν η δόμηση επιτρέπει τη δημιουργία 2 ορόφων, σε αντίθεση με την έκταση της πόλης που παραμένει στους υφιστάμενους τομείς Α και Β όπου η δόμηση εξακολουθεί να επιτρέπει τη δημιουργία 3 ορόφων.

	Τομέας Α:	Τομέας Β:	Τομέας Γ:	Τομέας Δ:	Τομέας Ε:	Τομέας ΣΤ:
Σ.Δ.	1,8	1,2	1,2	1,2	1,4	1,4
Μέγιστο ύψος	10,5 μ.	10,5 μ.	7,5 μ.	7,5 μ.	7,5 μ.	7,5 μ.
Ελάχιστο Εμβαδόν	200 τ.μ.	300 τ.μ.	200 τ.μ.	300 τ.μ.	60 τ.μ.	100 τ.μ.
Ποσοστό κάλυψης	60 %	40 %	60 %	40%	70 %	60 %

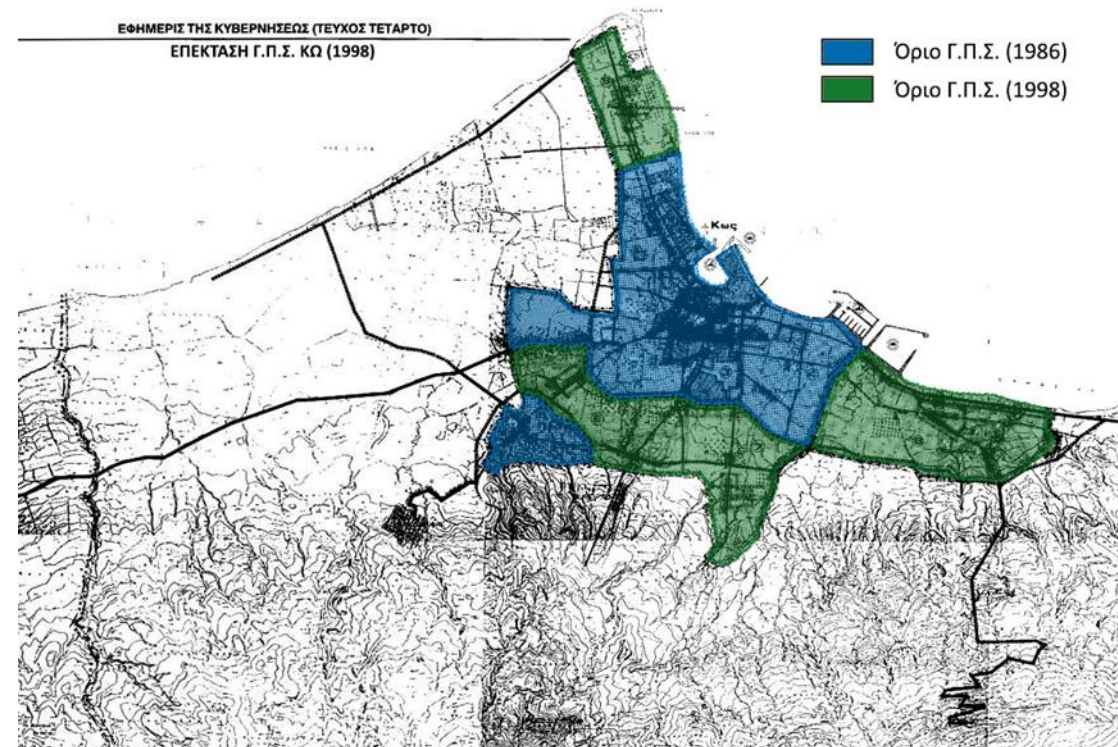
Εικόνα 80: Όροι δόμησης σύμφωνα με την αναθεώρηση σχεδίου πόλεως του 1990

3.4.5 Τροποποίηση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (1998)

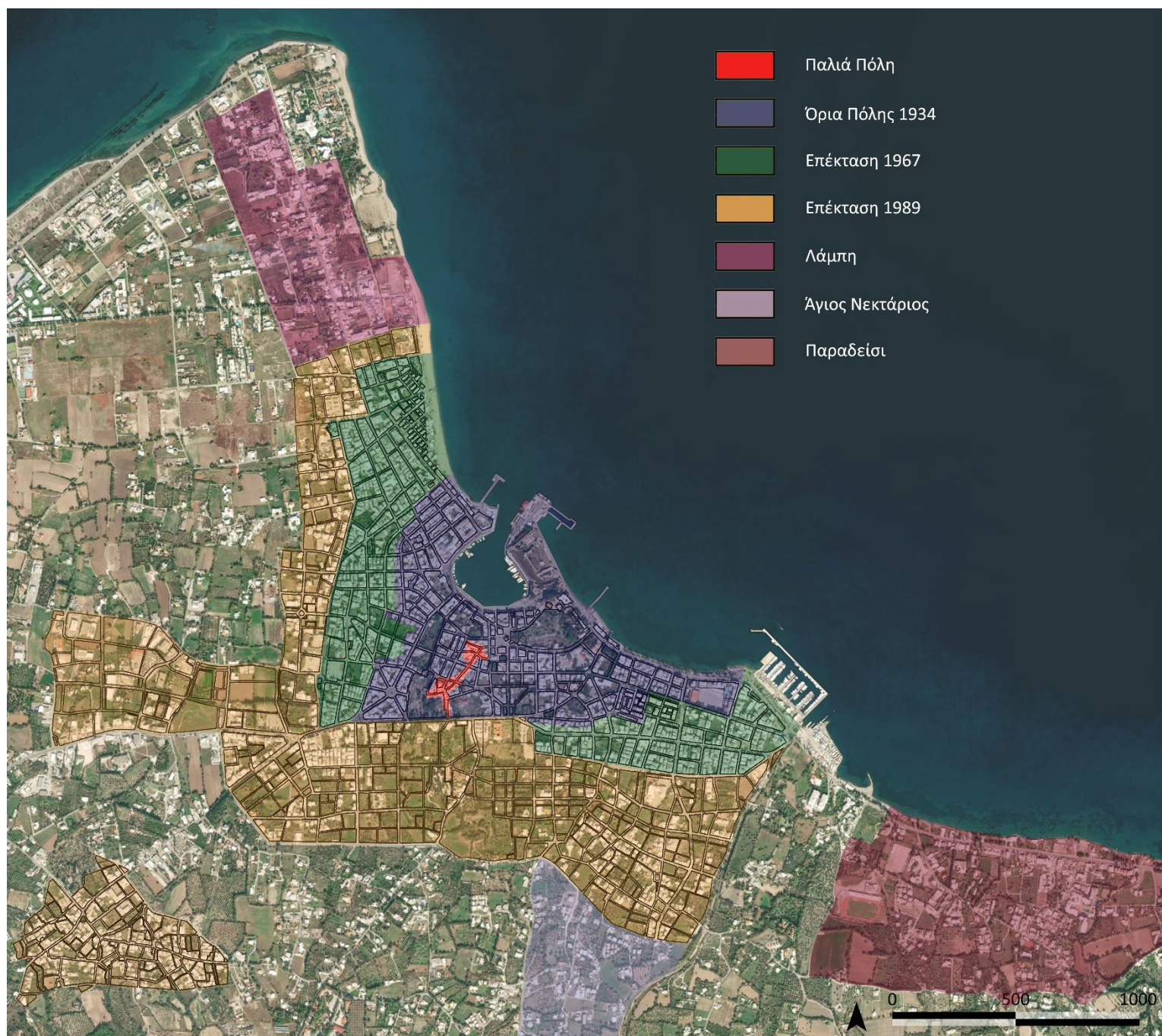
Σε συνέχεια της επέκτασης του ρυμοτομικού σχεδίου το 1998 εγκρίνεται η τροποποίηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου με σκοπό την επέκταση του. Πληθυσμιακά η επέκταση αντιστοιχούσε σε 10.000 άτομα. Άρα η νέα πόλη της Κω, μετά και την τροποποίηση του Γ.Π.Σ., είναι ικανή να στεγάσει 26.000 άτομα.

3.4.5.1 Επέκταση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου

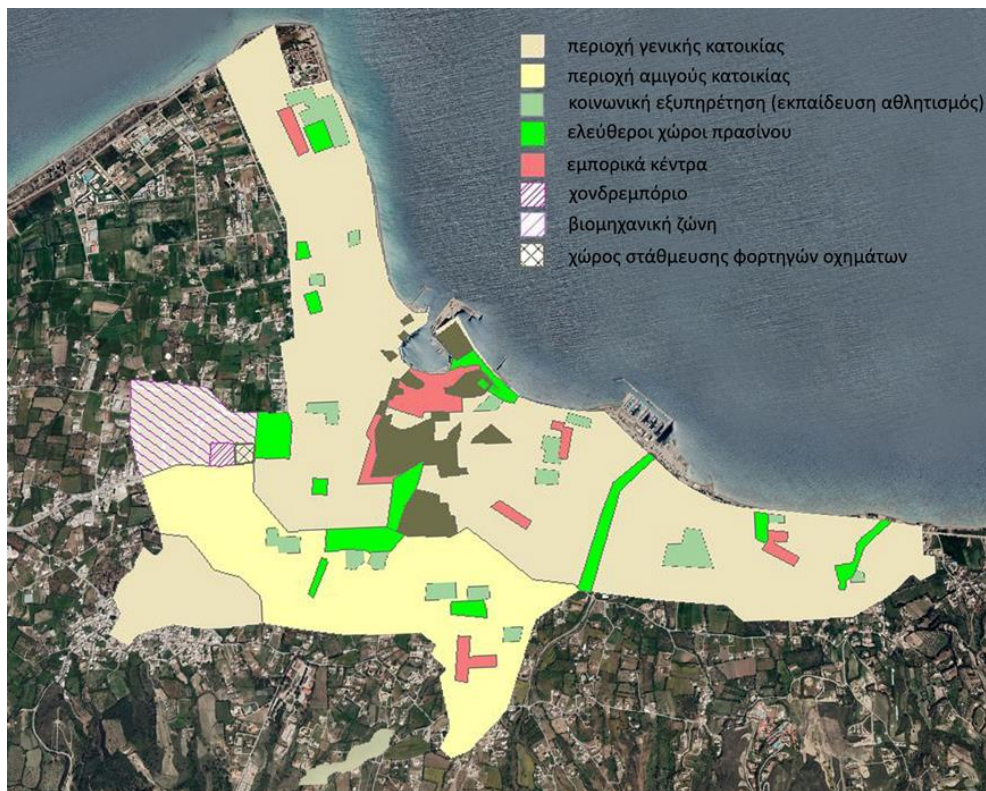
Το 1998 γίνεται μία επέκταση του Γ.Π.Σ. της Κω, όπως φαίνεται και στην Εικόνα 81. Η επέκταση του Γ.Π.Σ. πραγματοποιείται στην παράκτια ζώνη, τόσο ανατολικά, όσο και βορειοδυτικά, ενώ καλύπτει και την περιοχή μεταξύ των ορίων της πόλης και του οικισμού Πλατάνι. Με την επέκταση συμπεριλαμβάνονται στο Γ.Π.Σ. και οι οικισμοί Λάμπη, Άγιος Νεκτάριος και Παραδείσι, τα όρια των οποίων παρουσιάζονται στην Εικόνα 81. Αν και οι παραπάνω οικισμοί έχουν χαρακτηριστεί ως «οριοθετημένοι οικισμοί με πληθυσμό μικρότερο των 2.000 κατοίκων από το 1989 (ΦΕΚ 237Δ/25.04.1989), μέχρι σήμερα δεν έχει εγκριθεί ρυμοτομικό σχέδιο για κανέναν από τους 3. Στην Εικόνα 82 παρουσιάζονται τα όρια αυτών των οικισμών με υπόβαθρο της πόλης του 2022. Ο οικισμός Λάμπη αναπτύσσεται βορειοδυτικά της πόλης στο παράκτιο μέτωπο. Ο οικισμός Άγιος Νεκτάριος σχεδιάζεται στην επέκταση της χάραξης οδικού άξονα που ξεκινά από την πόλη της Κω και σε άμεση επαφή με αυτή. Τέλος ο οικισμός Παραδείσι αναπτύσσεται κι αυτός στο παράκτιο μέτωπο του νησιού, αλλά νοτιοανατολικά της πόλης και σε απόσταση από αυτήν.



Εικόνα 81: Επέκταση Γ.Π.Σ. της Κω (1998) (ιδία επεξεργασία)



Εικόνα 82: Οριοθετημένοι οικισμοί κάτω των 2.000 κατοίκων στην ευρύτερη ζώνη επιρροής της πόλης (ιδία επεξεργασία)



Εικόνα 83: Προσδιορισμός χρήσεων γης σύμφωνα με το Γ.Π.Σ. του 1998

3.4.5.2 Επαναπροσδιορισμός χρήσεων γης

Η επέκταση του Γ.Π.Σ. του 1998 περιλάμβανε τον επαναπροσδιορισμό των χρήσεων γης. Σύμφωνα με το ΦΕΚ 182Δ/24.03.1998, όπως φαίνεται και στην Εικόνα 83, το Γ.Π.Σ. διατηρεί το μεγαλύτερο μέρος της πόλης ως περιοχή γενικής κατοικίας, ενώ ορίζει το τμήμα μεταξύ της πόλης και του οικισμού Πλατάνι, συμπεριλαμβανομένου και του οικισμού του Αγίου Νεκταρίου ως περιοχή αμιγούς κατοικίας. Παράλληλα προέβλεπε:

- τη διατήρηση του τοπικού κέντρου στην περιοχή γύρω από την πλατεία Ελευθερίας και των μικρότερων τοπικών κέντρων που είχαν δημιουργηθεί σε κλίμακα συνοικίας, ενώ ταυτόχρονα δημιουργεί τρία νέα, ένα για κάθε νέο οικισμό
- τη δημιουργία εκπαιδευτικών ιδρυμάτων στις περιοχές επέκτασης
- τη διατήρηση αθλητικής εγκατάστασης στον οικισμό Παραδείσι, που είχε προβλεφθεί από την εκπόνηση του πρώτου Γ.Π.Σ., τη δημιουργία αντίστοιχης έκτασης εγκατάστασης στον οικισμό Λάμπη και τη δημιουργία δύο μικρότερων χώρων αθλητισμού στη ζώνη αμιγούς κατοικίας
- τη δημιουργία εγκαταστάσεων πολιτισμικού ενδιαφέροντος, χωρίς να προσδιορίζεται και πάλι η ακριβής χωροθέτηση τους, η οποία θα προέκυπτε αργότερα έπειτα από μελέτες
- τη διατήρηση υφιστάμενων χώρων πρασίνων και τη δημιουργία ζωνών πρασίνων κατά μήκος των ρεμάτων της πόλης
- τη διατήρηση της βιομηχανικής ζώνης

3.4.6 Μεταναστευτικό (2015)

Το 2015 η Κω, όπως και κάποια άλλα νησιά του ανατολικού αιγαίου, έμελλε να έρθει αντιμέτωπη με μία κατάσταση άνευ προηγουμένου. Η μαζική εισροή προσφύγων βρήκε το νησί εντελώς απροετοίμαστο. Χιλιάδες ήταν οι πρόσφυγες που έφταναν εκεί καθημερινά όμως το νησί στερούταν τις απαραίτητες υποδομές. Η έλλειψη υποδομών στέγασης και χώρων υγιεινής γρήγορα μετέτρεψαν την παραλιακή, κι όχι μόνο, Κω σε ένα μεγάλο κέντρο φιλοξενίας. Αυτές οι εικόνες έπληξαν τον τουρισμό του νησιού, που αποτελεί και την κύρια πηγή εσόδων του και γρήγορα δημιούργησε κι άλλα προβλήματα.

Σήμερα, μετά τη δημιουργία του κέντρου υποδοχής και ταυτοποίησης μεταναστών (hotspot), τα πράγματα είναι σαφώς καλύτερα. Το hotspot χωροθετήθηκε μακριά από τη πόλη της Κω, κοντά στο Πυλί, δηλαδή στο χωριό του νησιού που εξαρτάται λιγότερο από τον τουρισμό.



Εικόνα 84: Ενδεικτικές εικόνες κατάστασης μεταναστευτικού ζητήματος στην Κω πριν τη δημιουργία κέντρου φιλοξενίας



ΚΕΝΤΡΟ ΥΠΟΔΟΧΗΣ ΚΑΙ ΤΑΥΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΜΕΤΑΝΑΣΤΩΝ Δ. ΚΩ



Χωροθέτηση κέντρου υποδοχής και ταυτοποίησης μεταναστών σε σχέση με την πόλη

Εικόνα 85: Bird eye view κέντρου υποδοχής και ταυτοποίησης μεταναστών και χωροθέτηση του στο νησί (ιδία επεξεργασία)

3.4.7 Σεισμός 2017

Τον Ιούλιο του 2017 ένας ακόμη καταστροφικός σεισμός έπληξε την πόλη της Κω. Ο τραγικός απολογισμός περιλάμβανε 2 νεκρούς και δεκάδες τραυματίες. Όσον αφορά την υλική καταστροφή, το μεγαλύτερο πλήγμα δέχτηκε το λιμάνι της πόλης, το οποίο όπως φαίνεται και στην Εικόνα «κόπηκε στα δύο».



Εικόνα 86: Φωτογραφία ρήγματος στο λιμάνι της Κω λίγο μετά το σεισμό του 2017

Η καταστροφή του λιμανιού ήταν μεγάλο πλήγμα και για τον τουρισμό του νησιού, πόσο μάλλον στη μέση της τουριστικής σεζόν, ενώ η έναρξη των εργασιών για την αποκατάσταση του άργησαν σχεδόν 2 χρόνια.

Αξιοσημείωτες ήταν όμως κι οι καταστροφές που αφορούν τον πολιτισμό του νησιού. Χαρακτηριστικές καταστροφές αποτελούν αυτές στο μητροπολιτικό ναό του Αγίου Νικολάου, στο ναό της Αγίας Παρασκευής, στο μουσουλμανικό τέμενος επί της Πλατείας Ελευθερίας, στην καμάρα επί της οδού Ναυκλήρου, στην κρήνη και το μουσουλμανικό τέμενος επί της πλατείας του Πλατάνου, και στο τμήμα τείχους που είχε μείνει όρθιο στην αρχαία αγορά κ.λ.π.. Εργασίες για τη συντήρηση και την αποκατάσταση των μνημείων έχουν ξεκινήσει επιλεκτικά και συντηρητικά, δυστυχώς όμως δεν έχουν ολοκληρωθεί μέχρι σήμερα (Δεκέμβριος 2022). Μοναδική εξαίρεση, όπως φαίνεται και στην Εικόνα 87 αποτελεί η αποκατάσταση του Μητροπολιτικού Ναού του Αγίου Νικολάου, ο οποίος λειτούργησε ξανά, στις 5 Δεκεμβρίου 2022, για πρώτη φορά μετά τον καταστροφικό σεισμό της 21ης Ιουλίου 2017. Στην Εικόνα 87 που ακολουθεί παρουσιάζεται η κατάσταση μερικών εμβληματικών κτιρίων – μνημείων της πόλης πριν, μετά το σεισμό και σήμερα και του κτιρίου εστίασης στο οποίο χάθηκαν 2 ανθρώπινες ζωές την ημέρα του σεισμού.

Εικόνα 87: Σημερινή κατάσταση μερικών εμβληματικών κτιρίων – μνημείων της πόλης που σημείωσαν καταστροφές στο σεισμό του 2017

ΝΑΟΣ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ



ΠΡΙΝ ΤΟ ΣΕΙΣΜΟ



ΜΕΤΑ ΤΟ ΣΕΙΣΜΟ



ΣΗΜΕΡΑ

ΤΕΜΕΝΟΣ ΝΤΕΦΤΕΡΝΤΑΡ



ΠΡΙΝ ΤΟ ΣΕΙΣΜΟ



ΜΕΤΑ ΤΟ ΣΕΙΣΜΟ



ΣΗΜΕΡΑ

ΤΕΜΕΝΟΣ ΓΕΝΙ ΧΑΣΑΝ ΠΑΣΑ



ΠΡΙΝ ΤΟ ΣΕΙΣΜΟ



ΜΕΤΑ ΤΟ ΣΕΙΣΜΟ



ΣΗΜΕΡΑ

ΝΑΟΣ ΑΓΙΑΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ



ΠΡΙΝ ΤΟ ΣΕΙΣΜΟ



ΜΕΤΑ ΤΟ ΣΕΙΣΜΟ



ΣΗΜΕΡΑ

ΠΥΛΗ ΤΟΥ ΦΟΡΟΥ



ΠΡΙΝ ΤΟ ΣΕΙΣΜΟ



ΜΕΤΑ ΤΟ ΣΕΙΣΜΟ



ΣΗΜΕΡΑ

WHITE CORNER BAR



ΠΡΙΝ ΤΟ ΣΕΙΣΜΟ



ΜΕΤΑ ΤΟ ΣΕΙΣΜΟ



ΣΗΜΕΡΑ

3.5 Η Κως σήμερα (2022)

3.5.1 Έκταση Πόλης

Όπως βλέπουμε και στην Εικόνα 88 δεν έχουν σημειωθεί αλλαγές στην πολεοδομική οργάνωση της υφιστάμενης πόλης. Η πόλη διατηρεί τη δομή της, όπως αυτή προέκυψε από το ιταλικό σχέδιο του 1934, δυο μεταγενέστερες επεκτάσεις και μία αναθεώρηση σχεδίου πόλεως.

Πιο συγκεκριμένα παρατηρείται ότι ακτινωτά του λιμανιού και κατά μήκος της παράκτιας ζώνης στα ανατολικά, οι δρόμοι είναι πλατείς με διαμπερείς χαράξεις και δημιουργούν οικοδομικά τετράγωνα κανονικών και ορθοκανονικών σχημάτων. Εξαιρέσεις αποτελούν, όπως έχει ήδη αναφερθεί, ο ιστορικός πυρήνας της πόλης, με τα στενά σοκάκια και τα ακανόνιστου σχήματος οικοδομικά τετράγωνα, που ως μοναδικό εναπομείναν τμήμα της προσεισμικής Κω έχει κριθεί διατηρητέος και δεν εμφανίζει ούτε κι αυτός αλλοιώσεις, αλλά και τα δύο κατακερματισμένα τμήματα της πόλης, ένα στην παράκτια ζώνη βορειοδυτικά του λιμανιού και ένα εντός του αστικού ιστού στο τμήμα όπου υπήρχε ο Ιταλικός στρατώνας.

Όσο απομακρυνόμαστε από τον πυρήνα της πόλης (στην περιοχή επέκτασης του 1989) το μοτίβο της ορθοκανονικής σχεδίασης των οικοδομικών τετραγώνων και των πλατιών δρόμων αρχίζει να τροποποιείται. Οι δρόμοι αποκτούν άλλη μορφή, ενώ πλην των συλλεκτριών οδών, είναι και πολύ στενότεροι. Αλλά και τα οικοδομικά τετράγωνα (κυρίως στον οικισμό Πλατάνι) αποκτούν ένα πιο ακανόνιστο σχήμα. Όσον αφορά το βαθμό υλοποίησης της τελευταίας επέκτασης του ρυμοτομικού σχεδίου του 1989 φαίνεται πως έχει εφαρμοστεί με ακρίβεια στο μεγαλύτερο μέρος της πόλης. Εξαιρέση αποτελεί ένα μικρό

τμήμα της πόλης, που περιλαμβάνει την αρχαιολογική ζώνη όπου βρίσκεται το αρχαίο θέατρο και το τμήμα μεταξύ αυτής της αρχαιολογικής ζώνης και μίας βόρια της, επί της περιφερειακής οδού όπου βρίσκεται η Casa Romana. Στο τμήμα μεταξύ των δύο αρχαιολογικών χώρων, που έχει επισημανθεί στην Εικόνα 88 με κόκκινο χρώμα δεν έχουν γίνει οι διανοίξεις δρόμων, όπως προέβλεπε το ρυμοτομικό σχέδιο. Η χρήση του είναι καθαρά αγροτική, κι όπως φαίνεται και στην Εικόνα 88, η μετακίνηση στο εσωτερικό του γίνεται μέσω χωματόδρομων τεθλασμένων χαράξεων που δε συνάδουν με τις χαράξεις δρόμων της περιοχής γύρω του και κυρίως βόρεια του. Δόμηση συναντάται μόνο στην ανατολική πλευρά του τμήματος και πρόκειται κατ' αποκλειστικά για κατοικίες, οι οποίες εξυπηρετούνται επίσης με χωματόδρομους.

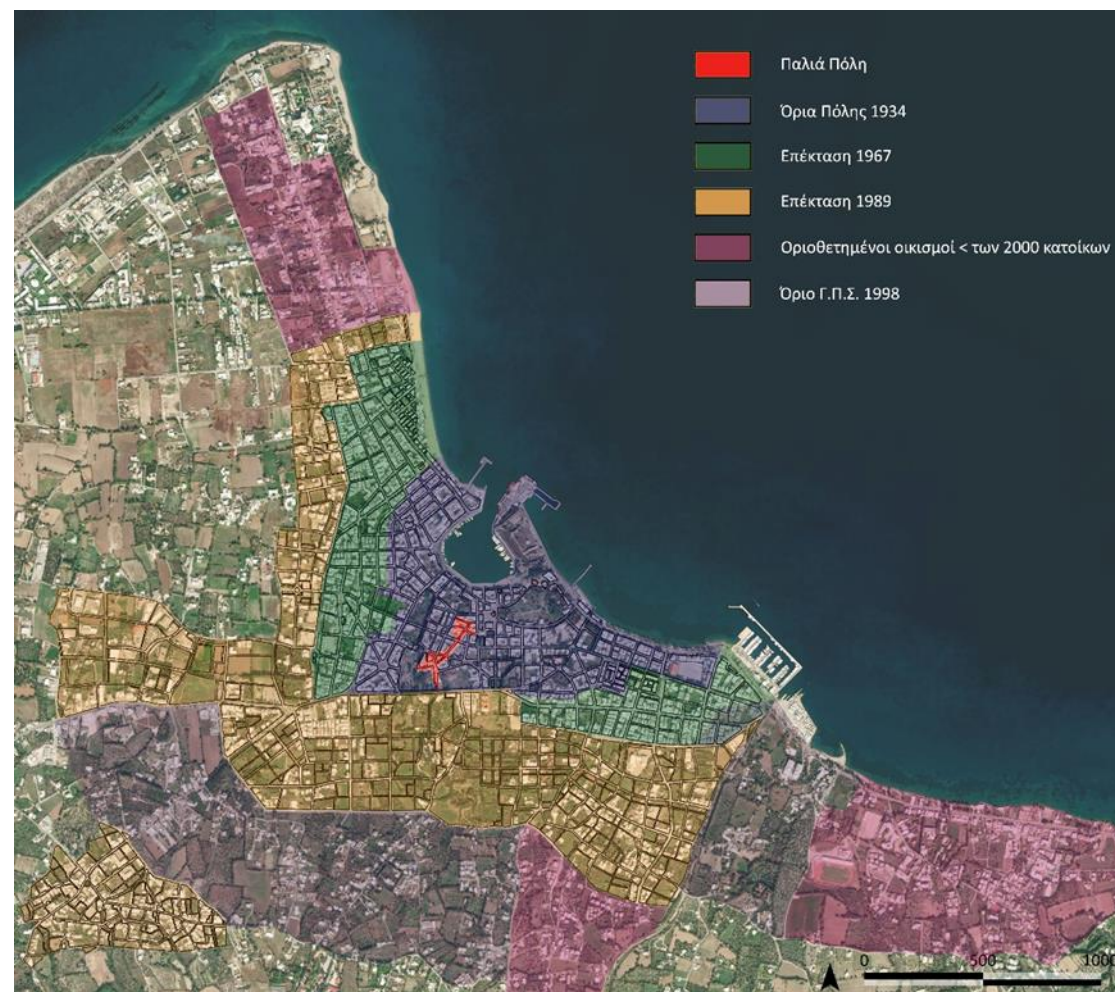


Εικόνα: Τμήμα της πόλης στο οποίο δεν έχει εφαρμοστεί το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο



Εικόνα 88: Συγκριτικό σκαρίφημα εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου και υφιστάμενης έκτασης της πόλης Κω (2022) (ιδία επεξεργασία)

Παρατηρώντας το χάρτη της Εικόνας 89 διακρίνουμε ότι η δόμηση στην περιοχή επέκτασης του 1989 είναι σαφώς πιο αραιή και οργανωμένη, συγκριτικά με την υπόλοιπη πόλη, μέχρι και σήμερα. Ωστόσο βλέπουμε ότι η δόμηση επεκτείνεται και εκτός των ορίων της πόλης, αλλά μόνο κατά μήκος των οδικών αξόνων. Τέλος έντονη δόμηση παρατηρείται και στη βόρεια παράκτια ζώνη του νησιού, εκεί που όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενη ενότητα χωροθετήθηκε ο τριτογενής τομέας.



Εικόνα 89: Οικοδομικές φάσεις της Κω από την Ιταλοκρατία μέχρι σήμερα (ιδία επεξεργασία)

3.5.2 Κυκλοφοριακό δίκτυο

Όπως φαίνεται και στην Εικόνα 90 το δίκτυο κυκλοφορίας της πόλης εξακολουθεί να τηρεί το σχεδιασμό του ιταλικού ρυμοτομικού σχεδίου και των επεκτάσεων του. Σημαντική τροποποίηση στην οργάνωση του ήταν οι πλακοστρώσεις που έγιναν στο κέντρο της πόλης. Συγκεκριμένα, εκτός από τους κεντρικούς οδικούς άξονες και ελάχιστες εξαιρέσεις πλακοστρώθηκε το κεντρικό τμήμα της πόλης του 1934, ολόκληρη η μεικτή δηλαδή ζώνη, που φιλοξενούσε τις κεντρικές λειτουργίες εμπορίου, διοικήσεως και τους Κώους τις αστικής τάξης. Περιλαμβάνει δηλαδή όλο το ιστορικό κέντρο (διατηρητέο τμήμα της πόλης), την περιοχή περιμετρικά της κεντρικής πλατείας της πόλης και τα τμήματα βόρεια και νότια του αρχαιολογικού πάρκου. Η διαφοροποίηση του υλικού σε αυτούς τους δρόμους, από ασφαλτο σε πλάκες, σήμανε και τη μετατροπή των συγκεκριμένων οδών σε δόμους ήπιας κυκλοφορίας. Παράλληλα κατά μήκος όλων των πλακόστρωτων οδών δημιουργήθηκαν και πεζοδρόμια σε υψομετρική διαφορά από το δρόμο. Οι υπόλοιποι δρόμοι, πλην εξαιρέσεων, όπως τα κατακερματισμένα τμήματα της πόλης, παραμένουν ασφαλτοστρωμένοι. Διακρίνουμε ότι όλες οι οδοί, που ορίζονται από το ρυμοτομικό σχέδιο της πόλης, μεταξύ περιφερειακής οδού και παράκτιας ζώνης είναι ασφαλτοστρωμένες, ενώ στις περιοχές πέραν της περιφερειακής οδού και στον οικισμό Πλατάνι έχουν ασφαλτοστρωθεί οι βασικοί οδικοί άξονες και επιλεκτικά κάποιες οδοί, ώστε να εξυπηρετούν καλύτερα τον αραιής δόμησης αστικό ιστό της επέκτασης. Οι υπόλοιπες οδοί παραμένουν χωματόδρομοι.

Το φαινόμενο της παρόδιας στάθμευσης στην πόλη της Κω είναι έντονο. Ιδιαίτερα στο τμήμα της πόλης μεταξύ περιφερειακής οδού και παράκτιας ζώνης. Στις πιο απομακρυσμένες από την παράκτια ζώνη περιοχές το

πρόβλημα φαίνεται να ατονεί και να παρουσιάζεται μόνο σε μικρά τμήματα κεντρικών οδικών αρτηριών. Τέλος στο τμήμα της πόλης που πλακοστρώθηκε, παρατηρείται κάποια παρόδια στάθμευση αλλά σε πολύ μικρότερο βαθμό απ' ό,τι στην υπόλοιπη πόλη.



Εικόνα 90: Το κυκλοφοριακό δίκτυο της Κω σήμερα (ιδία επεξεργασία)



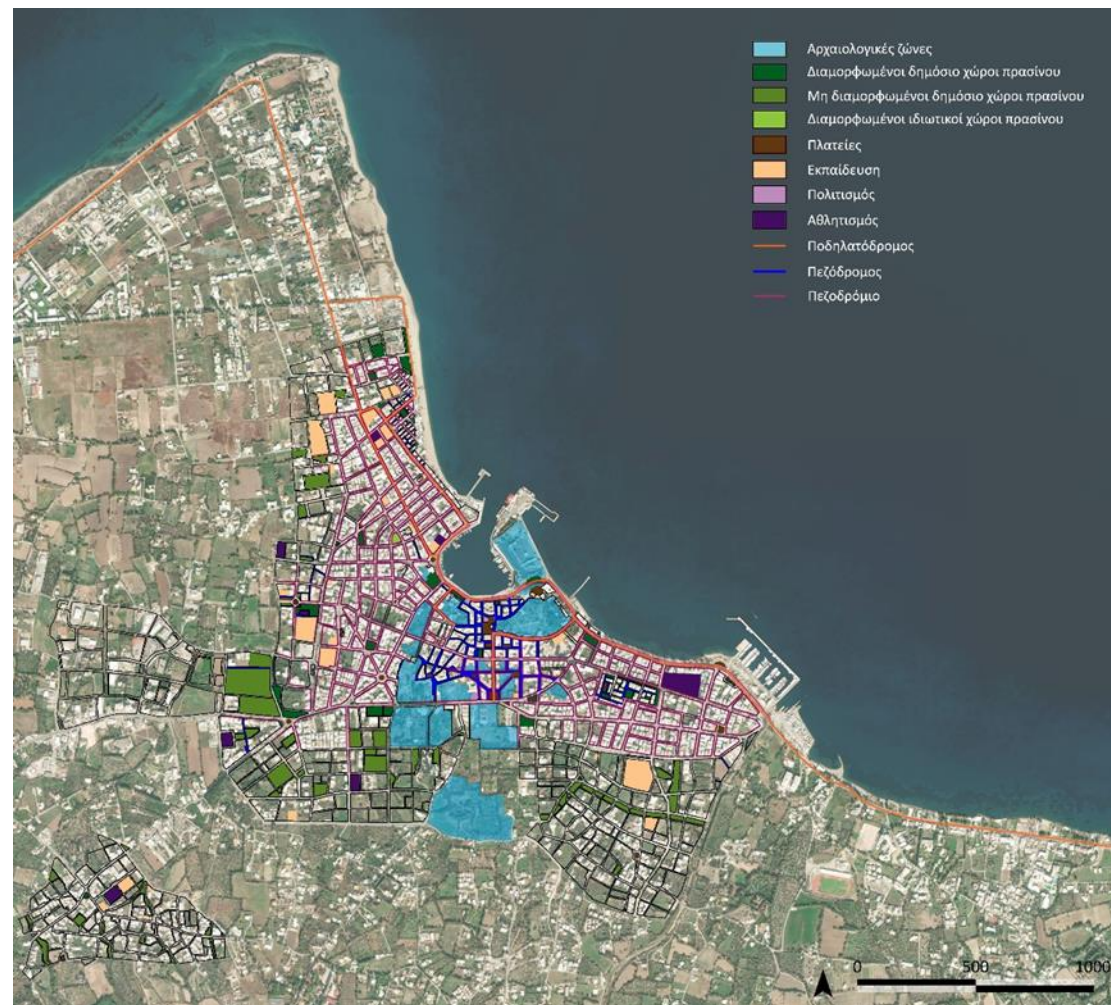
Παρόδια στάθμευση δυτικά του πεζοδρομημένου κέντρου



Παρόδια στάθμευση περιμετρικά του κατακερματισμένου τμήματος της πόλης

Η πεζοδρόμηση του κέντρου της πόλης, η χωροθέτηση, από τις δημοτικές αρχές, δύο μεγάλων χώρων στάθμευσης κατά μήκος της περιφερειακής οδού σε συνδυασμό με την τοποθέτηση «πασσάλων» εκατέρωθεν των οδών στο εσωτερικό της πόλης είχαν σκοπό να αποτρέψουν τόσο την παρόδια στάθμευση, όσο και τη γενικότερη χρήση αυτοκινήτου εντός του αστικού πυρήνα, όπως προκύπτει όμως από τη σημερινή εικόνα της πόλης κάτι τέτοιο δεν έχει ακόμα επιτευχθεί.

Η πόλη μπορεί να διακριθεί σύμφωνα με το κυκλοφοριακό της δίκτυο της Εικόνας 81 σε δύο τομείς. Ο πρώτος περιλαμβάνει το τμήμα της πόλης μεταξύ της περιφερειακής οδού και της παράκτιας ζώνης και ο δεύτερος το τμήμα που αναπτύσσεται ακτινωτά του πρώτου και τον οικισμό Πλατάνι. Στους δύο αυτούς διακριτούς τομείς εντοπίζονται και διαφορετικές ποιότητες ως προς την ταυτότητα του οικισμού. Πιο συγκεκριμένα, όπως φαίνεται στην Εικόνα 91, στον τομέα Α διατηρούνται από τις προηγούμενες περιόδους οι πολυάριθμες πλατείες και οι διαμορφωμένοι δημόσιοι χώροι πρασίνου, που συνδυαστικά με τους αρχαιολογικούς χώρους κάνουν αισθητή την παρουσία του αστικού πρασίνου. Παράλληλα το δίκτυο πεζοδρομίων και πεζοδρόμων καλύπτει ολόκληρο τον τομέα, καθιστώντας τις διαδρομές από και προς τα σχολεία, τους χώρους πολιτισμού και τις αθλητικές εγκαταστάσεις ασφαλείς. Σε αυτό το σημείο αξίζει να αναφερθεί πως η Κως είναι γνωστή κι ως το νησί του ποδηλάτου. Το ευρωπαϊκών προδιαγραφών, διπλής κατεύθυνσης, δίκτυο ποδηλατοδρόμου που διασχίζει την πόλη είναι πλέον χαρακτηριστικό κι αναπόσπαστο στοιχείο της. Ο πρώτος ποδηλατόδρομος του νησιού φτιάχτηκε λίγο μετά τη δεκαετία του 1990 και διέσχισε το παραλιακό μέτωπο της πόλης.



Εικόνα 91: Δίκτυο βιώσιμης κινητικότητας της Κω (2022) (ιδία επεξεργασία)



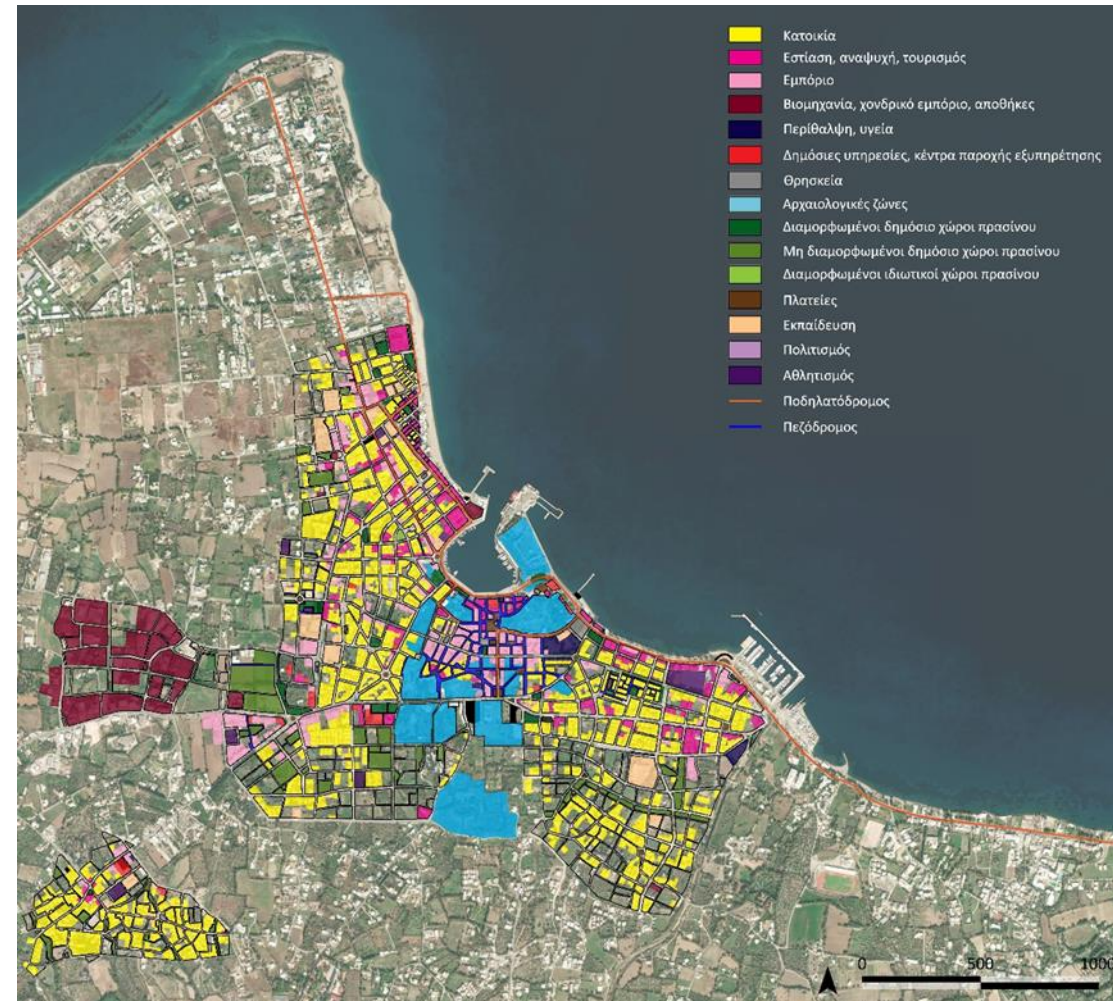
Εικόνα 92: Ποδηλατόδρομοι Κως

Η επέκταση του σημειακά και εντός του οικισμού έγινε δύο δεκαετίες αργότερα, το 2007. Παρά των προσπαθειών και της φήμης του νησιού, όπως φαίνεται στην Εικόνα 91 ο ποδηλατόδρομος δεν εξυπηρετεί επαρκώς ολόκληρη την πόλη, ούτε καν τον τομέα Α. Η ασφαλής μετακίνηση των ποδηλατοδρόμων αφορά κυρίως την παράκτια ζώνη της πόλης, τη σύνδεση κάποιων αρχαιολογικών χώρων, της κεντρικής πλατείας με την πλατεία ποντιακού πολιτισμού νότια της και την υπεραστική σύνδεση του οικισμού με τους οικισμούς Λάμπη και Παραδείσι. Παρά τις ελλείψεις του ποδηλατοδρόμου που αφορούν την έκταση του, πρέπει να αναφερθεί πως η σχεδίαση τους είναι ιδιαίτερα προσεγμένη. Οι ποδηλατόδρομοι σχεδιάστηκαν σε υψομετρική διαφορά από το δρόμο, στο ίδιο επίπεδο με τον πεζόδρομο, σε περιπτώσεις ασφαλτοστρωμένων οδών (αριστερή εικόνα), ενώ σε πεζοδρομημένες οδούς ήπιας κυκλοφορίας πεζόδρομος, ποδηλατόδρομος κι αυτοκινητόδρομος συνυπήρχαν στο ίδιο επίπεδο (δεξιά εικόνα). Και στις δυο περιπτώσεις ο ποδηλατόδρομος διαχωρίζεται από το δρόμο με δενδροφυτεύσεις, τσιμεντένια παρτέρια ή τις χαρακτηριστικές πια για την πόλη «σφαίρες».

Στον τομέα Β βλέπουμε μια εντελώς διαφορετική εικόνα της πόλης. Οι πλατείες σχεδόν εκλείπουν, οι δημόσιοι χώροι πρασίνου δεν είναι διαμορφωμένοι, αλλά σε μία κατάσταση που τους καθιστούν μη προσβάσιμους από το κοινό, δεν υπάρχουν ποδηλατόδρομοι, πεζόδρομοι, ούτε καν πεζοδρόμια και οι χώροι πολιτισμού όπως και στον τομέα Α δεν επαρκούν για το πληθυσμό της πόλης.

3.5.3 Χρήσεις Γης

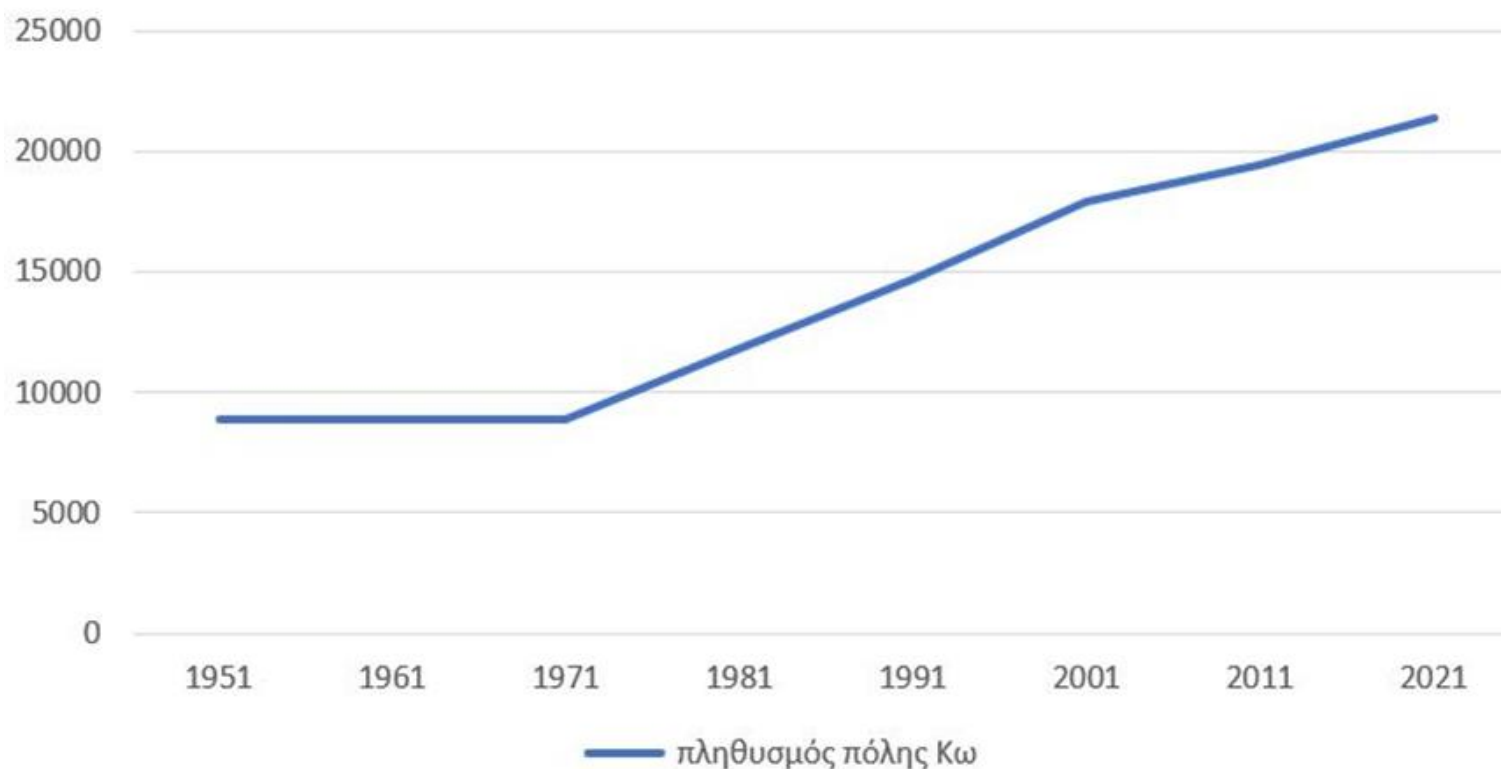
Στην Εικόνα 93 παρουσιάζεται η κατανομή χρήσεων γης στην πόλη της Κω. Όπως φαίνεται και στο χάρτη, το εμπορικό κέντρο της πόλης αναπτύσσεται κατά μήκος του πλακόστρωτου τμήματος της πόλης. Στο παραλιακό μέτωπο αναπτύσσονται χρήσεις που αφορούν τον τουρισμό (αναψυχή κι εστίαση). Εμπορικές και τουριστικές χρήσεις αναπτύσσονται και κατά μήκος της περιφερειακής οδού αλλά και του ποδηλατοδρόμου. Το διοικητικό κέντρο της πόλης παραμένει γύρω από την παλιά πλατεία της πόλης και επεκτείνεται προς τα δυτικά κατά μήκος του παραλιακού μετώπου. Τέλος η βιομηχανική ζώνη της πόλης παραμένει δυτικά του οικισμού, σε επαφή με αυτόν αλλά διαχωρισμένη με μία ζώνη πρασίνου. Ο οικισμός Πλατάνι περιλαμβάνει κατά βάση κατοικίες.



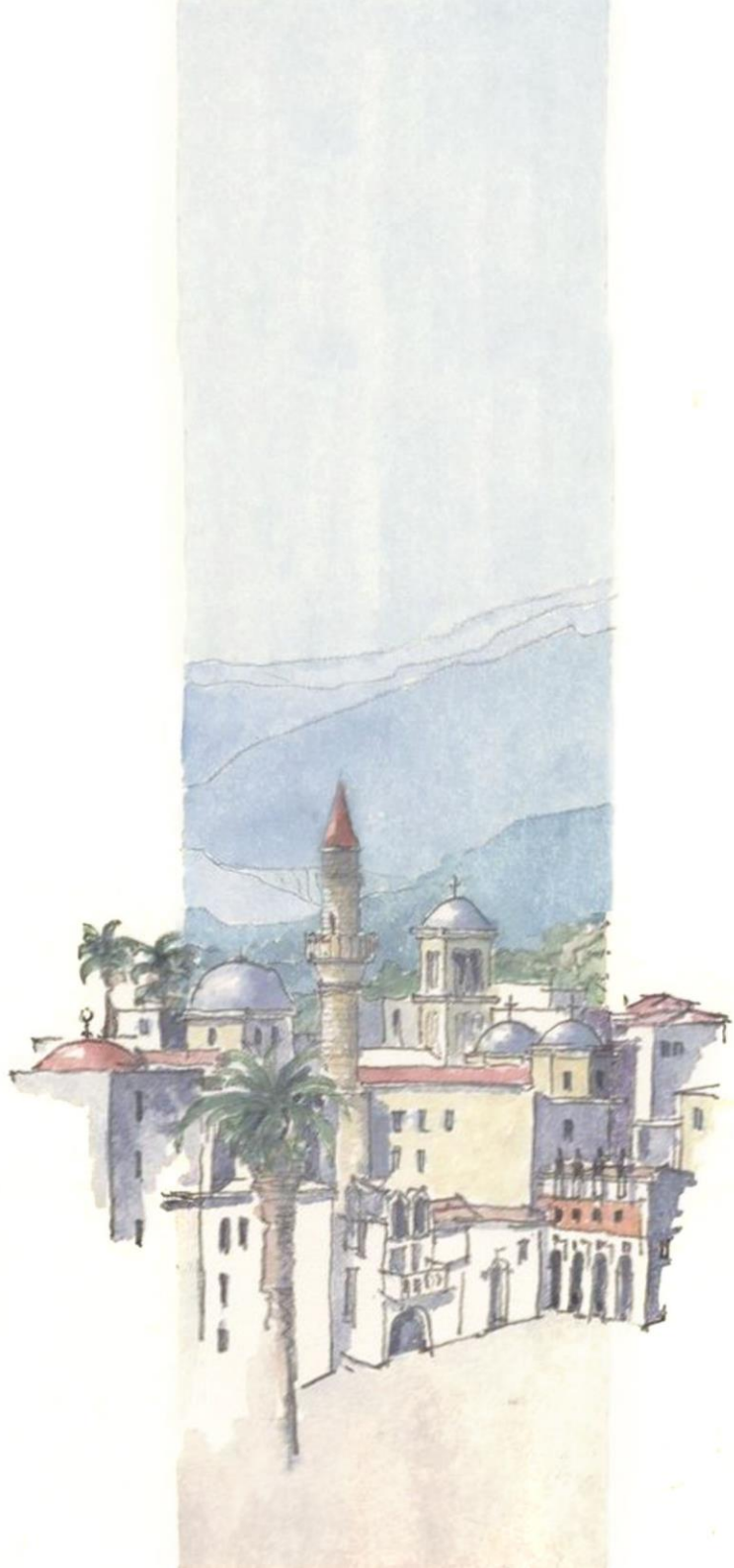
Εικόνα 93: Χρήσεις γης της Κω (2022) (ιδία επεξεργασία)

Στο παρακάτω γράφημα βλέπουμε την εξέλιξη του πληθυσμού στην πόλη της Κω μετά την ενσωμάτωση της στο ελληνικό κράτος. Όπως γίνεται εύκολα αντιληπτό κι από το διάγραμμα, ο πληθυσμός της πόλης παραμένει σταθερός μέχρι και την περίοδο της μεταπολίτευσης, που ξεκινάει το 1974. Έκτοτε ο πληθυσμός της αυξάνεται σταθερά, κάτι που είναι λογικό αν αναλογιστεί κανείς τη ραγδαία αύξηση του τουρισμού στο νησί τις περασμένες δεκαετίες, τις εργασιακές ευκαιρίες αλλά και τις καλύτερες συνθήκες ζωής που αυτός συνεπάγεται.

Ο τουρισμός αποτελεί μέχρι και σήμερα βασική πλουτοπαραγωγική πηγή για ολόκληρο το νησί. Σύμφωνα με την εφημερίδα «Ελεύθερος Τύπος», η Κως ήταν ένας από τους 5 πιο δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς της χώρας για το έτος 2018.



Εικόνα 94: Εξέλιξη πληθυσμού πόλης Κω μετά την ενσωμάτωση



ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η Κως ήταν ανέκαθεν μία ιδιαίτερη πόλη που οικοδομήθηκε ξανά και ξανά μέσα από τα συντρίμια της, είτε αυτά επήλθαν από φυσικές είτε από ανθρωπογενείς καταστροφές. Η ιδιαιτερότητα της έγκειται στο γεγονός ότι στο μεγαλύτερο μέρος της ιστορίας της βρισκόταν υπό καθεστώς κατοχής. Από το νησί πέρασαν Ρωμαίοι, Βενετσιάνοι, Γενοβέζοι, Ιωαννίτες Ιππότες, Οθωμανοί, Ιταλοί, Γερμανοί κι Άγγλοι κι οι περισσότεροι από αυτούς άφησαν το στίγμα τους στην πόλη. Στο κέντρο της σημερινής Κω, γύρω από την κεντρική πλατεία, συνυπάρχουν Αρχαία Ελληνικά, Ρωμαϊκά, Μεσαιωνικά, Οθωμανικά και Ιταλικά ευρήματα, προσδίδοντας στην πόλη έναν ιδιαίτερο χαρακτήρα και δημιουργώντας μία αίσθηση πολυπολιτισμικότητας επιφορτισμένης με μία μακραίωνη ιστορία.

Η πόλη πρωτοχτίστηκε τα αρχαία χρόνια και διατήρησε τη μορφή της μέχρι τη βυζαντινή εποχή. Έπειτα οι Ιωαννίτες Ιππότες, που κατέλαβαν το νησί άλλαξαν παντελώς την οργάνωση της περιορίζοντας σημαντικά την έκταση της πόλης και προσθέτοντας ισχυρά αμυντικά έργα. Ήταν εξαρχής σαφές πως οι Ιππότες έβλεπαν στην Κω μία στρατιωτική τους κτήση και δεν ενδιαφέρθηκαν να δημιουργήσουν κάποια σύνδεση με τον πολιτισμό της προηγούμενης πόλης. Με τον ίδιο ακριβώς τρόπο είδαν την Κω και οι Οθωμανοί κατακτητές που τους διαδέχθηκαν. Παρά τη μακραίωνη διαμονή τους στο νησί οι Οθωμανοί, σε αντίθεση με τους Ιππότες, δεν ενδιαφέρθηκαν ποτέ να υλοποιήσουν κάποιο πολεοδομικό έργο. Οι μόνες επεμβάσεις που έκαναν αφορούσαν την ανέγερση κάποιων μουσουλμανικών ναών. Η επέκταση που έγινε στην πόλη κατά τη διάρκεια της Τουρκοκρατίας δεν ακολούθησε κάποια σχεδίαση, απλά προέκυψε οργανικά.

Η αντιμετώπιση άλλαξε σταδιακά της περίοδο της Ιταλοκρατίας. Συγκεκριμένα η περίοδος της Ιταλικής κατοχής μπορεί να διακριθεί σε

τρεις υποπεριόδους, όπως αυτές αναπτύχθηκαν και στην εργασία. Η πρώτη περίοδος, από το 1912 μέχρι το 1923, ονομάστηκε περίοδος «στρατιωτικής διοίκησης». Την περίοδο αυτή δεν πραγματοποιήθηκαν πολεοδομικά έργα στο νησί, οι επεμβάσεις των κατακτητών ήταν σημειακές κι είχαν αστικό χαρακτήρα. Ο στόχος τους ήταν αποκλειστικά η εξυγίανση της πόλης για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων μετά από μια σκληρή περίοδο υπό τον Τούρκικο ζυγό.

Η δεύτερη περίοδος, αφορά το διάστημα μεταξύ 1923 και 1933, ξεκινά με την άνοδο του ιταλικού φασισμού στην ιταλική μητρόπολη, που συμπίπτει με τη νομιμοποίηση της εγκατάστασης των Ιταλών στα Δωδεκάνησα και λήγει με το σεισμό του 1933 που έπληξε την πόλη της Κω. Όπως ήταν αναμενόμενο, η θεσμική κατοχύρωση της ιδιοκτησίας σήμανε την έναρξη των πρώτων πολεοδομικών έργων στην Κω. Οι Ιταλοί έδειξαν ξεκάθαρα το σκοπό τους να κρατήσουν την Κω και να τη μετατρέψουν σε ένα τουριστικό θέρετρο. Έφτιαξαν τα πρώτα σημαντικά δημόσια κτίρια στην πόλη, τα οποία λειτουργούν μέχρι και σήμερα και σχεδίασαν το πρώτο ρυθμιστικό σχέδιο, χωρίς να διστάσουν να τονίσουν την υπεροχή τους, τόσο σε αρχιτεκτονική όσο και σε πολεοδομική κλίμακα. Ο σχεδιασμός τους ακολουθούσε την πολιτική τους, ήταν φασιστικός και σκοπός του ήταν να υποτάξει τους κατοίκους στα ιταλικά ιδεώδη.

Η τρίτη περίοδος ξεκινά με την καταστροφή της πόλης από το σεισμό του 1933 και λήγει με το τέλος της ιταλικής κατοχής. Η καταστροφή της πόλης ήταν η ιδανική ευκαιρία για τους κατακτητές να εφαρμόσουν το όραμα τους. Η πρόθεση των Ιταλών να μετατρέψουν την πόλη της Κω από μία τυπική ανατολίτικη πόλη σε μία πόλη ευρωπαϊκών προτύπων είχε φανεί από την προηγούμενη περίοδο, αλλά τώρα απέκτησε υπόσταση. Ο πυκνοδομημένος και ακανόνιστος αστικός ιστός αντικαταστάθηκε με

ορθοκανονικά οικοδομικά τετράγωνα με περιμετρική δόμηση και εσωτερικό αδόμητο χώρο. Τα στενά και δαιδαλώδη σοκάκια αντικαταστάθηκαν με πλατιούς δρόμους ευθείας χάραξης. Η αισθητή έλλειψη δημοσίων ελεύθερων χώρων αποκαταστάθηκε με τη δημιουργία δεκάδων πλατειών και οργανωμένων χώρων δημοσίου πρασίνου. Γενικά η πόλη της Κω από μία εσωστρεφής, πυκνοδομημένη πόλη μετατράπηκε σε μία πόλη με χαρακτηριστική εξωστρέφεια και χαρακτηριστικά κηπούπολης.

Εκτός από την πρόθεση των κατακτητών να εκμεταλλευτούν την φυσική καταστροφή που συνέβη στην πόλη για να δημιουργήσουν μια πόλη πιο κοντά στα δικά τους πρότυπα, η σχεδίαση του ιταλικού ρυθμιστικού σχεδίου καθορίστηκε κι από άλλους παράγοντες. Σημαντικό παράγοντα αποτέλεσαν οι αρχαιολογικές ζώνες που οι ίδιοι όρισαν στο νησί, επίσης με απώτερο σκοπό να τονίσουν την υπεροχή και την επιβολή τους, διαχρονικά αυτή τη φορά. Καθοριστική για τη δημιουργία του ιταλικού σχεδίου ήταν η απόφαση κήρυξης της μουσουλμανικής συνοικίας, που δεν υπέκυψε στο σεισμό, ως «διατηρητέο τμήμα» της πόλης, αλλά και η ένταξη, στο νέο ρυθμιστικό, των ιταλικών δημοσίων κτιρίων που κτίστηκαν προσεισμικά.

Η νέα πόλη της Κω, εκτός από την έκταση και την οργάνωση του χώρου, διέφερε από την προσεισμική και σε κάτι ακόμα, στην κατανομή του πληθυσμού. Κατά την εκπόνηση της ερευνητικής έγινε σαφές ότι από την έναρξη της Τουρκοκρατίας μέχρι και το σεισμό του 1933 η κατανομή του πληθυσμού στην πόλη είχε γίνει με φυλετικά - θρησκευτικά κριτήρια. Αντίθετα με το σχεδιασμό της νέας πόλης οι Ιταλοί κατακτητές επέβαλαν ένα διαφορετικό κριτήριο για την κατανομή του πληθυσμού, το οικονομικό.

Το τέλος της Ιταλικής κατοχής βρήκε την πόλη πολύ διαφορετική και για πολλά χρόνια η εικόνα της δεν άλλαξε καθόλου. Οι επόμενοι κατακτητές δεν ενδιαφέρθηκαν καθόλου για την οργάνωση της πόλης αλλά ασχολήθηκαν με αυτή για λόγους πολιτικής σκοπιμότητας. Αλλά ούτε και μετά την επανένταξη της Δωδεκανήσου στην Ελλάδα σημειώθηκαν σημαντικές αλλοιώσεις στον αστικό ιστό. Η πρώτη επέκταση της πόλης έγινε το 1967 και ακολούθησε σε μεγάλο βαθμό τις ιταλικές σχεδιαστικές αρχές.

Τα χρόνια που ακολούθησαν την περίοδο της μεταπολίτευσης έφεραν πολλές αλλαγές στο νησί. Οι έντονοι ρυθμοί ανάπτυξης που επήλθαν στην πόλη ως απόρροια της ραγδαίας ανόδου του τουριστικού φαινομένου είχαν ως αποτέλεσμα την ανεξέλεγκτη επέκταση της πόλης εκτός των ορίων του ρυμοτομικού της σχεδίου. Η επέκταση του ρυμοτομικού σχεδίου το 1989 ήταν μία προσπάθεια της Ελληνικής Κυβέρνησης αλλά και της Δημοτικής αρχής της Κω να οργανώσουν τα ήδη υφιστάμενα κτίρια σε οικοδομικά τετράγωνα και να τα συμπεριλάβουν στο ρυμοτομικό σχέδιο της πόλης, με σκοπό να λύσουν υφιστάμενα προβλήματα και να προλάβουν νέα, κάτι που όμως ήταν εξ αρχής αντιδιαμετρικά αντίθετο με τη διαδικασία που ακολουθήθηκε στο μέχρι τότε υφιστάμενο ρυμοτομικό (ιταλικό ρυθμιστικό του 1934 και επέκταση ρυμοτομικού σχεδίου του 1967), όπου ο σχεδιασμός προηγήθηκε της δόμησης. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα το νέο τμήμα της πόλης να μην επαναλάβει τις ποιότητες του ιταλικού σχεδίου (ορθοκανονικά οικοδομικά τετράγωνα με περιμετρική δόμηση, πλατιούς δρόμους ευθείας χάραξης που καταλήγουν στο λιμάνι ή σε κάποια πλατεία, πολυάριθμους ελεύθερους δημόσιους χώρους κ.λ.π.), αλλά να αποκτήσει μια πιο ανοργάνωτη εικόνα, με πιο ακανόνιστου σχήματος και μεγέθους οικοδομικά τετράγωνα, στενούς

δαιδαλώδεις δρόμους, χωρίς το προβλεπόμενο δίκτυο βιώσιμης κινητικότητας και χωρίς οργανωμένους ελεύθερους δημόσιους χώρους.

Η διάκριση στις δύο αυτές ζώνες (υφιστάμενο ρυμοτομικό σχέδιο έως το 1967 και επέκταση του 1989) γίνονται διακριτές στην πόλη της Κω μέχρι και σήμερα. Με το πρώτο τμήμα (υφιστάμενο ρυμοτομικό έως το 1967) να δίνει την εντύπωση μιας πιο οργανωμένης πόλης και το δεύτερο τμήμα (επέκταση ρυμοτομικού σχεδίου του 1989) να θυμίζει περισσότερο ένα περιαστικό αγροτικό προάστιο παρά τμήμα της υπόλοιπης πόλης. Ωστόσο προβλήματα σχετικά με την ορθή λειτουργία της πόλης σημειώνονται σε όλη της την έκταση. Το μεγαλύτερο πρόβλημα αφορά το δίκτυο κυκλοφορίας της πόλης και πιο συγκεκριμένα το πρόβλημα της παρόδιας στάθμευσης. Η έκταση της πόλης είναι πλέον τέτοια που η μετακίνηση απαιτεί τη χρήση οχημάτων. Οι περισσότερες δημόσιες υπηρεσίες και το εμπόριο έχουν συγκεντρωθεί στην καρδιά της πόλης. Παράλληλα όμως το πρόγραμμα και το δρομολόγιο των λεωφορείων για τις αστικές μετακινήσεις είναι ανεπαρκές. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα όλο και περισσότερα οχήματα να συγκεντρώνονται τις ώρες αιχμής στο κέντρο της πόλης, το οποίο όμως είναι αρκετά πυκνοδομημένο και χωρίς αρκετούς ελεύθερους χώρους στάσης και στάθμευσης. Αυτό συνδυαστικά με το γεγονός πως οι πεζοδρομήσεις και η δημιουργία ποδηλατοδρόμου έχει μειώσει το πλάτος των δρόμων κάνει το πρόβλημα της παρόδιας στάθμευσης ακόμα πιο αισθητό.



ΠΗΓΕΣ

ΠΗΓΕΣ

ΜΕΡΟΣ 2

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

Ζαράφτης Ι., (2005). Τα Κώια. Τόμος Α' (Γεωγραφικά – Ιστορικά). Κως: Έκδοση Ιπποκράττειος Δημοτική Βιβλιοθήκη Κω

Κίννα Α., Κώστογλου Δ., Τουρκομανώλη Ο., Φάκκου Μ., Χατζηνικολάου Κ., Σοφού Δ. (2001). Ιστορία της Κω. Γ' Τόμος. Από την Τουρκοκρατία μέχρι την Ενσωμάτωση. Επαρχείο Κω: Έκδοση Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Δωδεκανήσου

Μακρής Μ., (1995). Δωδεκάνησα / Dodecanese. Ταξίδι στο χώρο και στο χρόνο. Αστυπάλαια: Τακτικό Ετήσιο Συνέδριο Τ.Ε.Δ.Κ.

Μαρκόγλου, Α. (2004). Η Κως μέσα από τα χαρακτηριστικά των Ευρωπαίων Περιηγητών και Χαρτογράφων (15ος -19ος αιώνας). Αθήνα: Έκδοση Δήμων Κω – Δικαίου – Ηρακλειδών.

Σαρηγιάννης Μ., (2009). Τα Κώια του Ιακώβου Ζαράφτη στη Δημοτική Γλώσσα.

Χατζηβασιλείου, Β., (1990). Ιστορία της Νήσου Κω. Κως: Έκδοση Δήμου Κω.

Χατζηβασιλείου Β., (2008). Τα κάστρα της νήσου Κω. Περιήγηση. Αθήνα:

ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

Βικιπαίδεια, ελεύθερη εγκυκλοπαίδεια (2006). Λήμμα Κως. Διαθέσιμο στο διαδικτυακό τόπο <https://el.m.wikipedia.org/wiki/Κως> . Τελευταία ενημέρωση 3 Δεκεμβρίου 2020. Πρόσβαση στις 7 Δεκεμβρίου 2020.

Ιερομνήμων Ν. (2019). «Το κρητικό χωριό της Κω και τα τερμέρια δεινά του». Διαθέσιμο στο διαδικτυακό τόπο <https://geogeodifhs.blogspot.com/2019/04/blog-post52vilcrete.html?spref=tw>. Τελευταία ενημέρωση 18 Απριλίου 2019. Πρόσβαση στις 31 Μαρτίου 2021.

Παπαδής, Λ. (2020). «Ρωμαϊκός Εμφύλιος: Όταν ο δρόμος δεν είχε πια γυρισμό...». Διαθέσιμο στο διαδικτυακό τόπο <https://pollsandpolitics.gr/romekos-emfylis-otan-o-dromos-den-i/> Τελευταία ενημέρωση 22 Ιανουαρίου 2020. Πρόσβαση στις 7 Δεκεμβρίου 2020

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΑ ΑΡΘΡΑ, ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΕΣ

Γιαννούλη Κ., (2012). Ιστορική και Πολεοδομική εξέλιξη της νήσου Κω.

Κοκκόρου – Αλευρά Γ., Λαϊμού Α., Σημαντώνη – Μπουρνιά Β. (2001). Ιστορία – Τέχνη – Αρχαιολογία της Κω. Α' Διεθνές Επιστημονικό Συνέδριο. Αθήνα: Πανεπιστήμιο Αθηνών, Φιλοσοφική Σχολή Σειρά Δημοσιευμάτων Περιοδικού «Αρχαιογνωσία» Αρ.1

ΜΕΡΟΣ 3

Ειδικό Ιστορικό και Λαογραφικό Αρχείο Δήμου Κω

Κτηματολογικό Γραφείο Κω – Λέρου

Τεχνικές Υπηρεσίες Δήμου Κω

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

Ζαράφτης Ι., (2005). Τα Κώια. Τόμος Α' (Γεωγραφικά – Ιστορικά). Κως: Έκδοση Ιπποκράττειος Δημοτική Βιβλιοθήκη Κω

Κίννα Α., Κώστογλου Δ., Τουρκομανώλη Ο., Φάκκου Μ., Χατζηνικολάου Κ., Σοφού Δ. (2001). Ιστορία της Κω. Γ' Τόμος. Από την Τουρκοκρατία μέχρι την Ενσωμάτωση. Επαρχείο Κω: Έκδοση Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Δωδεκανήσου

Κογιόπουλος Κ., (2006). Η Κως χθες και σήμερα 1912 – 2006. Κως: Έκδοση Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Δωδεκανήσου – Επαρχείο Κω.

Κογιόπουλος Κ., (2011). Κως 1912 - 1948 Από την κατοχή στην ενσωμάτωση. Τόμος Α'. Αθήνα: Έκδοση Δημοτικού Οργανισμού Πολιτισμού – Αθλητισμού και Βρεφονηπιακών Σταθμών Δήμου Κω

Κογιόπουλος Κ., (2011). Κως 1912 - 1948 Από την κατοχή στην ενσωμάτωση. Τόμος Β'. Αθήνα: Έκδοση Δημοτικού Οργανισμού Πολιτισμού – Αθλητισμού και Βρεφονηπιακών Σταθμών Δήμου Κω

Κολώνας Β., (2002). Ιταλική αρχιτεκτονική στα Δωδεκάνησα 1912 – 1943. Αθήνα: Έκδοση ΟΛΚΟΣ

Κυριάκου Φ., (1999). ΤΑ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ ΤΟΝ 20Ο ΑΙΩΝΑ. Τα σημαντικότερα γεγονότα των περασμένων 100 χρόνων. Ρόδος: Έκδοση Πρόοδος Δωδεκανήσου

Σαρηγιάννης Μ., (2009). Τα Κώια του Ιακώβου Ζαράφτη στη Δημοτική Γλώσσα.

Χατζηβασιλείου Β., (1990). Ιστορία της Νήσου Κω. Κως: Έκδοση Δήμου Κω.

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΑ ΑΡΘΡΑ, ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΕΣ

Ξενόγλωσσα

Livadiotti M., Rocco G., (2012). Il piano regolatore di Kos del 1934: un progetto di città archeologica.

Ελληνικά

Αναγνωστίδου Ε., (2011). Η αστική ανάπτυξη της πόλης της Κω κατά την περίοδο της Ιταλοκρατίας (1912 – 1943).

Γιαννούλη Κ., (2012). Ιστορική και Πολεοδομική εξέλιξη της νήσου Κω.

Παπαευτυχίου Ι., (2012). Συμβολή στη μελέτη της ιταλικής αρχιτεκτονικής του μεσοπολέμου στην πόλη της Κω.

Σκλαβούνος Δ., Ψύρη Μ., (2013). Η πόλη της Κω μετά το σεισμό του 1933 και τις παρεμβάσεις της Ιταλικής Διοίκησης.

Φραγκόπουλος Ι., (1975). Το νομικό καθεστώς των Δωδεκανήσων κατά την Ιταλική κατοχή. Δημοσιευμένο στο περιοδικό «Δωδεκανησιακά Χρονικά τόμος Ζ'»

Χατζηβασιλείου Β., (1998). Η νομική και πολιτική σημασία της από τη συνθήκη της Λωζάνης παραίτησης της Τουρκίας από τα δικαιώματα της στα Δωδεκάνησα.,

ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

Βικιπαίδεια, ελεύθερη εγκυκλοπαίδεια. (2005). Λήμμα Συνθήκη των Σεβρών (Ελλάς – Τουρκία). Διαθέσιμο στο διαδικτυακό τόπο [https://el.m.wikipedia.org/wiki/Ειδικό:History/Συνθήκη_των_Σεβρών_\(Ελλάς_-_Τουρκία\)](https://el.m.wikipedia.org/wiki/Ειδικό:History/Συνθήκη_των_Σεβρών_(Ελλάς_-_Τουρκία)) . Τελευταία Ενημέρωση στις 25 Ιανουαρίου 2021. Πρόσβαση στις 19 Φεβρουαρίου 2021.

Βικιπαίδεια, ελεύθερη εγκυκλοπαίδεια. (2006). Λήμμα Μικρασιατική Καταστροφή. Διαθέσιμο στο διαδικτυακό τόπο https://el.wikipedia.org/wiki/Μικρασιατική_Καταστροφή . Τελευταία ενημέρωση στη 1 Μαρτίου 2021. Πρόσβαση στις 2 Απριλίου 2021.

Βικιπαίδεια, ελεύθερη εγκυκλοπαίδεια. (2013) Λήμμα Κεντρικές Δυνάμεις. Διαθέσιμο στο διαδικτυακό τόπο https://el.m.wikipedia.org/wiki/Κεντρικές_Δυνάμεις . Τελευταία ενημέρωση στις 26 Αυγούστου 2019. Πρόσβαση στις 20 Φεβρουαρίου 2021.

Δρακοπούλου Ζ., (2019). «Το Σύμφωνο Βενιζέλου – Τιττόνι (1919)». Διαθέσιμο στο διαδικτυακό τόπο <https://www.drakopouliada.gr/to-symfwno-benizelou-tittoni-1919> . Πρόσβαση στις 19 Φεβρουαρίου 2021.

Κογιόπουλος Κ., (2017). «Η Κως πριν το σεισμό (φευ) του 1933. Το πρώτο ρυθμιστικό σχέδιο του 1928». Διαθέσιμο στο διαδικτυακό τόπο kosvoice.gr/Επικαιρότητα/item/κ-κογιόπουλος-η-κως-πριν-το-σεισμό-

φευ-του-1933-το-πρώτο-ρυθμιστικό-σχέδιο-του-1928 . Πρόσβαση στις 25 Οκτωβρίου 2021.

Κογιόπουλος Κ., (2017). «ΟΙ ΣΕΙΣΜΟΙ ΠΟΥ ΕΠΛΗΞΑΝ ΤΗΝ ΚΩ». Διαθέσιμο στο διαδικτυακό τόπο [Kostaskogiopoulos.wordpress.com/?s=Νερατζιάς&search=Μετάβαση](https://kostaskogiopoulos.wordpress.com/?s=Νερατζιάς&search=Μετάβαση) . Πρόσβαση στις 25 Οκτωβρίου 2021.

Χατζηβασιλείου Β., (2013) «ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΚΤΙΡΙΑΚΩΝ ΣΧΕΔΙΑΣΜΩΝ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ ΚΑΙ ΕΠΕΜΒΑΣΕΩΝ ΤΩΝ ΙΤΑΛΩΝ ΣΤΟ ΝΗΣΙ ΤΗΣ ΚΩ». Διαθέσιμο στο διαδικτυακό τόπο <http://vhatzivasileiou.blogspot.com/2013/04/blog-post.html> . Πρόσβαση στις 25 Οκτωβρίου 2021.

Χατζηβασιλείου Β., (2021) «88 χρόνια από το σεισμό της 23ης Απριλίου του 1933 με τους 178 νεκρούς στην Κω». Διαθέσιμο στο διαδικτυακό τόπο [Kosnews24.gr/koinwnika/item/257311-88-xronia-apo-ton-seismo-tis-23is-apriliou-tou-1933-me-tous-178-nekrous-stin-ko-grafei-o-k-vasilis-xatzivasileiou](https://kosnews24.gr/koinwnika/item/257311-88-xronia-apo-ton-seismo-tis-23is-apriliou-tou-1933-me-tous-178-nekrous-stin-ko-grafei-o-k-vasilis-xatzivasileiou) . Πρόσβαση στις 25 Οκτωβρίου 2021.

ΜΕΡΟΣ 4

Γεωγραφική Υπηρεσία Στρατού – Τμήμα Χορήγησης

Ειδικό Ιστορικό και Λαογραφικό Αρχείο Δήμου Κω

Κτηματολογικό Γραφείο Κω – Λέρου

Τεχνικές Υπηρεσίες Δήμου Κω

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

Κίννα Α., Κώστογλου Δ., Τουρκομανώλη Ο., Φάκκου Μ., Χατζηνικολάου Κ., Σοφού Δ. (2002). Ιστορία της Κω. Γ' Τόμος. Από την Τουρκοκρατία μέχρι την Ενσωμάτωση. Επαρχείο Κω: Έκδοση Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Δωδεκανήσου

Κογιόπουλος Κ., (2011). Κως 1912 - 1948 Από την κατοχή στην ενσωμάτωση. Τόμος Α'. Αθήνα: Έκδοση Δημοτικού Οργανισμού Πολιτισμού – Αθλητισμού και Βρεφονηπιακών Σταθμών Δήμου Κω

Κογιόπουλος Κ., (2011). Κως 1912 - 1948 Από την κατοχή στην ενσωμάτωση. Τόμος Β'. Αθήνα: Έκδοση Δημοτικού Οργανισμού Πολιτισμού – Αθλητισμού και Βρεφονηπιακών Σταθμών Δήμου Κω

Κολώνας Β., (2002). Ιταλική αρχιτεκτονική στα Δωδεκάνησα 1912 – 1943. Αθήνα: Έκδοση ΟΛΚΟΣ

Χατζηβασιλείου Β., (1990). Ιστορία της Νήσου Κω. Κως: Έκδοση Δήμου Κω.

ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

Ελεύθερος τύπος, διαδικτυακή εφημερίδα (2018). «Οι 5 πιο δημοφιλείς τουριστικοί προορισμοί στην Ελλάδα». Διαθέσιμο στο διαδικτυακό τόπο <https://www.google.com/amp/s/eleftherostypos.gr/ellada/258008-oi-5-pio-dimofileis-toyristikoi-proorismoi-stin-ellada/258008-oi-5-pio-dimofileis-toyristikoi-proorismoi-stin-ellada/amp> . Δημοσιεύτηκε στις 12 Οκτωβρίου 2018. Πρόσβαση στις 12 Οκτωβρίου 2022.

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΑ ΑΡΘΡΑ, ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΕΣ

Αναγνωστίδου Ε., (2011). Η αστική ανάπτυξη της πόλης της Κω κατά την περίοδο της Ιταλοκρατίας (1912 – 1943).

Γιαννούλη Κ., (2012). Ιστορική και Πολεοδομική εξέλιξη της νήσου Κω.

Κογιόπουλος Κ., (1995). Η ιταλική ανακωχή 8.9.1943. Η εκτέλεση των Ιταλών αξιωματικών στο Λινοπότη και η δίκη του στρατηγού Müller.

Μπάρδα Π., (2017). Η βιομηχανική ιστορία της Δωδεκανήσου: ίχνη και κατάλοιπα στον αστικό ιστό.

Παπαευτυχίου Ι. (1993). Κως; Πολεοδομικός σχεδιασμός και εφαρμογές σε μια ιστορική πόλη

Παπαευτυχίου Ι., (2012). Συμβολή στη μελέτη της ιταλικής αρχιτεκτονικής του μεσοπολέμου στην πόλη της Κω.

Τάλλαρου Ζ. Ε., (2019). Οι επεμβάσεις αναστήλωσης στα αρχαία μνημεία επί Ιταλοκρατίας στην Κω.

ΦΕΚ 133Δ/31.10.1967

ΦΕΚ 911Δ/02.10.1986

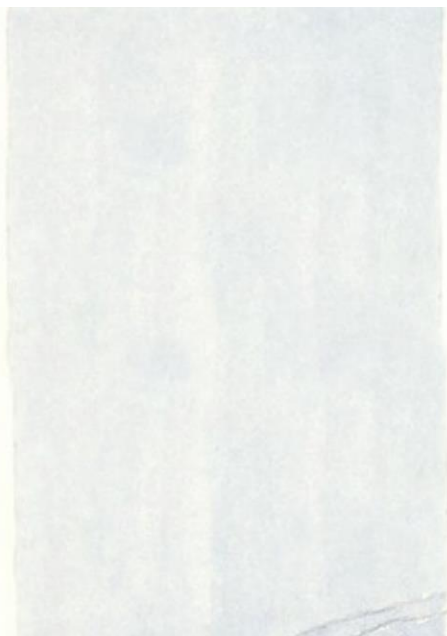
ΦΕΚ 230Δ/21.04.1989

ΦΕΚ 237Δ/25.04.1989

ΦΕΚ 427Δ/16.06.1989

ΦΕΚ 456Δ/28.08.1990

ΦΕΚ 182Δ/24.03.1998



ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Θέση Δωδεκανήσων στην Ελλάδα (ιδία επεξεργασία)
Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Εικόνα 2: Θέση της Κω στα Δωδεκάνησα (ιδία επεξεργασία)

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Εικόνα 3: Θέση της νεοιδρυθείσας πόλης της Κω (366 π.Χ) σε σχέση με τις θέσεις των αρχαιολογικών ευρημάτων της εποχής του Χαλκού

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: Κοκκόρου – Αλευρά Γ., Καλοπίση – Βέρτη Σ., Παναγιωτίδη – Κεσίδογλου Μ., (2010). Το Ιερό του Απόλλωνα και ο Παλαιοχριστιανικός Οικισμός στην Καρδάμaina (Αρχαία Αλάσαρνα) της Κω. Αθήνα: Έκδοση Δήμου Ηρακλειδών

Εικόνα 4: Χάρτης Πόλης της Κω το 366 π.Χ.

Πηγή: www.kosinfo.gr/el/ιστορία/αρχαιολογικοί-χώροι-πόλη-κω/οχύρωση-της-πόλης- . Τελευταία πρόσβαση στις 7 Δεκεμβρίου 2020

Εικόνα 5: Νοητό τρίγωνο δημοσίων υποδομών της πόλης Κω (366 π.Χ.)

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: www.kosinfo.gr/el/ιστορία/αρχαιολογικοί-χώροι-πόλη-κω/οχύρωση-της-πόλης- . Τελευταία πρόσβαση στις 7 Δεκεμβρίου 2020

Εικόνα 6: Χάρτης πόλης της Κω τη ρωμαϊκή εποχή, πριν το σεισμό του 142 μ.Χ.

Πηγή: kosnoice.gr/Πολιτισμός/item/κωσ-τοτε-και-τωρα-χάρτης-της-αρχαίας-πόλης-της-κω . Τελευταία πρόσβαση στις 25 Φεβρουαρίου 2022.

Εικόνα 7: Αριστερά - Νοητό τρίγωνο δημοσίων υποδομών της πόλης Κω, Δεξιά – Κατοικίες μεταξύ αγοράς και συγκροτήματος δημοσίων λειτουργιών που δεν κατεδαφίστηκαν

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: kosnoice.gr/Πολιτισμός/item/κωσ-τοτε-και-τωρα-χάρτης-της-αρχαίας-πόλης-της-κω . Τελευταία πρόσβαση στις 25 Φεβρουαρίου 2022

Εικόνα 8: Συγκριτικό σκαρίφημα μεγέθους αρχαίας και μεσαιωνικής πόλης

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: 1. Αεροφωτογραφία 2022 Google Earth

2. Ιερομνήμων Ν. (2018). Η πόλη της Κω δύο αιώνες πριν. Διαθέσιμο στο διαδικτυακό τόπο

<https://www.geodifhs.com/kappaomegaitaalpha/kos200yearsago>.

Τελευταία πρόσβαση στις 17 Νοεμβρίου 2022.

3. www.kosinfo.gr/el/ιστορία/αρχαιολογικοί-χώροι-πόλη-κω/οχύρωση-της-πόλης- . Τελευταία πρόσβαση στις 7 Δεκεμβρίου 2020

Εικόνα 9: Χάρτης μεσαιωνικής πόλης της Κω

Πηγή: Σκαναρισμένη από Μελέτες στη μνήμη της Χάρης Κάντζια.

Υπουργείο Πολιτισμού Αρχαιολογικό Ινστιτούτο Αιγαϊακών Σπουδών.(2004) Αθήνα. Σελ. 393

Εικόνα 10: Κάστρο της Νερατζιάς με εξωτερικό περίβολο

Πηγή: Σκαναρισμένη από Τα κάστρα της νήσου Κω του Χατζηβασιλείου Β. (2008)

Εικόνα 11: Λιθογραφία της πόλης της Κω την πρώτη περίοδο της Τουρκοκρατίας

Πηγή: Συλλογή Αλέκου Μαρκόγλου

Εικόνα 12: Διακριτές ζώνες δόμησης πόλης Κω την περίοδο της Τουρκοκρατίας

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: Συλλογή Αλέκου Μαρκόγλου

Εικόνα 13: Κατανομή πληθυσμού στην Κω επί Τουρκοκρατίας

Πηγή: Σκαναρισμένη από το βιβλίο «Η Ιστορία της Νήσου Κω». Χατζηβασιλείου Β. (1990). Σελ. 413

Εικόνα 14: Το Κρητικό Χωριό στην Κω

Πηγή: Άρθρο «Το Κρητικό Χωριό της Κω και τα τεμάρια δεινά του» του Ιερομνήμονος (2017). Διαθέσιμο στο διαδικτυακό τόπο <https://geogeodifhs.blogspot.com/2019/04/blog-post52vilcrete.html>.

Εικόνα 15: Χάρτης του Αγγλικού Ναυαρχείου λίγο πριν την ιταλική κατάληψη

Πηγή: Σκαναρισμένο από «Ιστορία της Νήσου Κω». Χατζηβασιλείου Β. (1990). Σελ. 424

Εικόνα 16: Μουσουλμανικές συνοικίες της Κω κατά την πρώτη περίοδο της Ιταλοκρατίας

Πηγή: Άρθρο «Το πρώτο ρυμοτομικό σχέδιο της πόλης της Κω το 1928 και η πρώτη υπεραστική συγκοινωνία» του Κογιόπουλου Κ. (2017). Διαθέσιμο στο <https://kostaskogiopoulos.wordpress.com/2017/11/12/το-πρωτο-ρυθμιστικο-σχεδιο-της-πολης-τ/>

Εικόνα 17: Διαγράμματα παραγωγής πρωτογενούς τομέα στην πόλη της Κω (1922)

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: Χατζηβασιλείου Β., (1990). Ιστορία της Νήσου Κω. Κως: Έκδοση Δήμου Κω.

Εικόνα 18: Πολεοδομική οργάνωση της Κω 1921

Πηγή: Σκαναρισμένο από «Ιστορία Τέχνη κι Αρχαιολογία της Κω» των Κοκκόρου – Αλευρά Γ., Λαιμού Α., Σημαντώνη – Μπουρνιά Β. (2001). Αθήνα: Πανεπιστήμιο Αθηνών, Φιλοσοφική Σχολή Σειρά Δημοσιευμάτων Περιοδικού «Αρχαιογνωσία» Αρ.1. Σελ. 422

Εικόνα 19: Πύλες εισόδου στην περιτειχισμένη πόλη

Πηγή: Προσωπικό Αρχείο Αναγνωστίδου Ευθυμίας

Εικόνα 20: Ιταλική Αποτύπωση της προσεισμικής πόλης της Κω, όπου διακρίνονται ο Ιταλικός στρατώνας Caserma και η επέκτασης της πόλης προς στα ανατολικά (1931)

Πηγή: Ειδικό Ιστορικό και Λαογραφικό Αρχείο Δήμου Κω

Εικόνα 21: Κτηματολογικός χάρτης δυτικής περιαστικής επέκτασης της προσεισμικής Κω

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Υπόβαθρο: Κτηματολόγιο Κω

Εικόνα 22: Αεροφωτογραφία της πόλης της Κω (1928)

Πηγή: Ιταλική γεωγραφική υπηρεσία στρατού (Κογιόπουλος, 1998, σελ 65)

Εικόνα 23: Πρώτο ρυθμιστικό της Κω – 1928

Πηγή: Αρχείο Χατζηβασιλείου Βασιλείου

Εικόνα 24: Χάρτης Ζωνών Χρήσεων Γης Προσεισμικής Πόλης της Κω για το έτος 1928

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: Χατζηβασιλείου Β., (1990). Ιστορία της Νήσου Κω. Κως: Έκδοση Δήμου Κω.

Εικόνα 25: Παραλιακό μέτωπο της Κω (1928)

Πηγή: Κογιόπουλος Κ. (2006). Η Κως χθες και σήμερα 1912 – 2006. Κως: Έκδοση Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Δωδεκανήσου – Επαρχείο Κω. Σελ. 48

Εικόνα 26: Πλατείες και χώροι πρασίνου στην πόλη της Κω σύμφωνα με το Πρώτο Ρυθμιστικό Σχέδιο (1928)

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: 1. Χατζηβασιλείου Β., (1990). Ιστορία της Νήσου Κω. Κως: Έκδοση Δήμου Κω.

2. Ειδικό Ιστορικό και Λαογραφικό Αρχείο Δήμου Κω

Εικόνα 27: Συνοικίες της προσεισμικής πόλης της Κω

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: Χατζηβασιλείου Β., (1990). Ιστορία της Νήσου Κω. Κως: Έκδοση Δήμου Κω.

Εικόνα 28: Χάρτης ιταλικών επεμβάσεων στην προσεισμική Κω

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: Χατζηβασιλείου Β., (1990). Ιστορία της Νήσου Κω. Κως: Έκδοση Δήμου Κω.

Εικόνα 29: Κατάσταση κτιρίων στην πόλη της Κω μετά το σεισμό του 1933

Πηγή: Ιδιωτική Συλλογή Αντώνη Σ. Μαΐλλη

Εικόνα 30: Κατάσταση κτιρίων στην πόλη της Κω μετά το σεισμό του 1933

Πηγή: Παπαευτυχίου Ι., (2012). Συμβολή στη μελέτη της ιταλικής αρχιτεκτονικής του μεσοπολέμου στην πόλη της Κω.

Εικόνα 31: Εργασίες κατεδάφισης οικοδομημάτων που έχουν υποστεί ζημιές

Πηγή: Ιδιωτική Συλλογή Αντώνη Σ. Μαΐλλη

Εικόνα 32: Νέο ρυθμιστικό σχέδιο για την πόλη της Κω (1934)

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: Ειδικό Ιστορικό και Λαογραφικό Αρχείο Δήμου Κω

Εικόνα 33: Οικοδομικές φάσεις της Κω από το μεσαίωνα μέχρι την Ιταλοκρατία

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: Ειδικό Ιστορικό και Λαογραφικό Αρχείο Δήμου Κω

Εικόνα 34: Ζώνες Δόμησης της πόλης Κω σύμφωνα με το ρυθμιστικό σχέδιο του 1934

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: Ειδικό Ιστορικό και Λαογραφικό Αρχείο Δήμου Κω

Εικόνα 35: Χωροθέτηση σημαντικότερων δημοσίων κτιρίων που οικοδομήθηκαν στην προσεισμική Κω

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: Ειδικό Ιστορικό και Λαογραφικό Αρχείο Δήμου Κω

Εικόνα 36: Μετατόπιση του κέντρου της πόλης

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: Ειδικό Ιστορικό και Λαογραφικό Αρχείο Δήμου Κω

Εικόνα 37: Συγκριτικό σκαρίφημα βασικών κυκλοφοριακών αξόνων προσεισμικής και μετασεισμικής Κω

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: Ειδικό Ιστορικό και Λαογραφικό Αρχείο Δήμου Κω

Εικόνα 38: Λαϊκές Κατοικίες στην Κω (1933)

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: Ειδικό Ιστορικό και Λαογραφικό Αρχείο Δήμου Κω

Εικόνα 39: Είσοδος στην πόλη μέσω της Piazza Rotonda

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: Ειδικό Ιστορικό και Λαογραφικό Αρχείο Δήμου Κω

Εικόνα 40: Χάρτης δομημένου – αδόμητου χώρου της πόλης Κω, σύμφωνα με το νέο ρυθμιστικό του 1934

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: Ειδικό Ιστορικό και Λαογραφικό Αρχείο Δήμου Κω

Εικόνα 41: Οδικό δίκτυο της πόλης Κω σύμφωνα με το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο (1934)

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: Ειδικό Ιστορικό και Λαογραφικό Αρχείο Δήμου Κω

Εικόνα 42: Ενδεικτικές τομές δρόμων

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: Ειδικό Ιστορικό και Λαογραφικό Αρχείο Δήμου Κω

Εικόνα 43: Ασφαλτοστρώσεις οδών σύμφωνα με το νέο ρυθμιστικό σχέδιο (1934)

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: Ειδικό Ιστορικό και Λαογραφικό Αρχείο Δήμου Κω

Εικόνα 44: Αρχαιολογικές ζώνες ανασκαφών σύμφωνα με το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο (1934)

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: Ειδικό Ιστορικό και Λαογραφικό Αρχείο Δήμου Κω

Εικόνα 45: Αρχαιολογικό πάρκο

Πηγή: Παπαευτυχίου Ι., (2012). Συμβολή στη μελέτη της ιταλικής αρχιτεκτονικής του μεσοπολέμου στην πόλη της Κω.

Εικόνα 46: Χώροι πρασίνου στην Κω σύμφωνα με ρυθμιστικό του 1934

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: Ειδικό Ιστορικό και Λαογραφικό Αρχείο Δήμου Κω

Εικόνα 47: Το διοικητήριο της Κω – περίοδος κατασκευής 1927 -1929

Πηγή: Κογιόπουλος Κ. (2006). Η Κως χθες και σήμερα 1912 – 2006. Κως: Έκδοση Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Δωδεκανήσου – Επαρχείο Κω. Σελ. 33

Εικόνα 48: 3ο Δημοτικό σχολείο Κω

Πηγή: Google maps

Εικόνα 49: Σημαντικά Ιταλικά κτίρια της μετασεισμικής περιόδου και η θέση τους στο χάρτη

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: Ειδικό Ιστορικό και Λαογραφικό Αρχείο Δήμου Κω

Εικόνα 50: Στάδιο οικοδόμησης κτιρίων της πόλης 1935

Πηγή: Ειδικό Ιστορικό και Λαογραφικό Αρχείο Δήμου Κω

Εικόνα 51: Αεροφωτογραφία της Κω λίγο μετά την εφαρμογή του ρυθμιστικού σχεδίου 1934

Πηγή: Ιδιωτική Συλλογή Αντώνη Σ. Μαΐλλη

Εικόνα 52: Έκταση υλοποιημένης νέας πόλης Κω, σε σχέση με το ρυθμιστικό σχέδιο του 1934

Πηγή: ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: Ειδικό Ιστορικό και Λαογραφικό Αρχείο Δήμου Κω

Εικόνα 53: Διάγραμμα Κατάστασης Οικοδομών (1941)

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: Χατζηβασιλείου Β., (1990). Ιστορία της Νήσου Κω. Κως: Έκδοση Δήμου Κω.

Εικόνα 54: Διάγραμμα Χρονολογίας Κατασκευής (1941)

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: Χατζηβασιλείου Β., (1990). Ιστορία της Νήσου Κω. Κως: Έκδοση Δήμου Κω.

Εικόνα 55: Διάγραμμα Μεταβολής πληθυσμού την περίοδο της Ιταλοκρατίας

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: Χατζηβασιλείου Β., (1990). Ιστορία της Νήσου Κω. Κως: Έκδοση Δήμου Κω.

Εικόνα 56: Χάρτης πόλης της Κω (1960)

Πηγή: e – Κτηματολόγιο (Ηλεκτρονικές Υπηρεσίες του Ελληνικού Κτηματολογίου)

Εικόνα 57: Έκταση της πόλης της Κω (1960)

Πηγή: ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: Αεροφωτογραφία 2022 Google Earth

Εικόνα 58: Επέκταση Ρυμοτομικού Σχεδίου (1967)

Πηγή: ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: Πολεοδομία Κως

Εικόνα 59: Επέκταση Ρυμοτομικού Σχεδίου με την έκδοση του ΦΕΚ 155Δ/31.10.1967

Πηγή: ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: Αεροφωτογραφία 2022 Google Earth

Εικόνα 60: Συγκριτικό σκαρίφημα Ζωνών Δόμησης 1934 και Τομέων Όρων Δόμησης 1967

Πηγή: ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: Αεροφωτογραφία 2022 Google Earth

Εικόνα 61: Έγκριση όρων δόμησης της πόλης Κω σύμφωνα με το ΦΕΚ 155Δ/31.10.1967

Πηγή: ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: ΦΕΚ 155Δ/31.10.1967

Εικόνα 62: Χάρτης δομημένων κι αδόμητων χώρων όπως προέκυψαν μετά τη θέσπιση του ΦΕΚ του 1967 (χρονολογία αποτύπωσης 1986)

Πηγή: ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: Πολεοδομία Κως

Εικόνα 63: Διάγραμμα δομημένων κι αδόμητων χώρων ανά τομείς δόμησης, όπως προέκυψαν μετά τη θέσπιση του ΦΕΚ του 1967 (χρονολογία αποτύπωσης 1986)

Πηγή: ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: Πολεοδομία Κως

Εικόνα 64: Οργάνωση οικοδομών στα οικοδομικά τετράγωνα στους δύο Τομείς της πόλης (χρονολογία αποτύπωσης 1986)

Πηγή: ιδία επεξεργασία

Εικόνα 65: Οδικό δίκτυο της πόλης της Κω μετά την επέκταση του 1967

Πηγή: ίδια επεξεργασία

Υπόβαθρο: Πολεοδομία Κως

Εικόνα 66: Επισήμανση βασικών οδικών αξόνων που δεν τηρούν τις αρχές του ιταλικού σχεδίου στην περιοχή της

επέκτασης

Πηγή: ίδια επεξεργασία

Υπόβαθρο: Πολεοδομία Κως

Εικόνα 67: Ελεύθεροι δημόσιοι χώροι μετά την επέκταση του 1967

Πηγή: ίδια επεξεργασία

Υπόβαθρο: Πολεοδομία Κως

Εικόνα 68: Αεροφωτογραφία της Κω (1978)

Πηγή: Γεωγραφική Υπηρεσία Στρατού

Εικόνα 69: Έκταση της πόλης Κω (1978)

Πηγή: ίδια επεξεργασία

Υπόβαθρο: Γεωγραφική Υπηρεσία Στρατού

Εικόνα 70: Συγκριτικό σκαρίφημα έκτασης της σημερινής πόλης της Κω (2022) και της πόλης της Κω του 1978

Πηγή: ίδια επεξεργασία

Υπόβαθρο: Google Earth

Εικόνα 71: Όριο Γ.Π.Σ. συγκριτικά με το όριο εγκεκριμένου πολεοδομικού σχεδίου του 1967

Πηγή: ίδια επεξεργασία

Υπόβαθρο: ΦΕΚ 911Δ/02.10.1986

Εικόνα 72: Προσδιορισμός χρήσεων γης σύμφωνα με το Γ.Π.Σ. του 1986

Πηγή: ίδια επεξεργασία

Υπόβαθρο: ΦΕΚ 911Δ/02.10.1986

Εικόνα 73: Επέκταση Ρυμοτομικού Σχεδίου (1989)

Πηγή: ίδια επεξεργασία

Υπόβαθρο: Πολεοδομία Κως

Εικόνα 74: Οργάνωση οικοδομικών τετραγώνων στην επέκταση της πόλης

Πηγή: ίδια επεξεργασία

Υπόβαθρο: Πολεοδομία Κως

Εικόνα 75: Οδικό δίκτυο της πόλης Κω μετά την επέκταση του ρυμοτομικού σχεδίου του 1989

Πηγή: ίδια επεξεργασία

Υπόβαθρο: Πολεοδομία Κως

Εικόνα 75: Ελεύθεροι Δημόσιοι Χώροι της Κω μετά την επέκταση του ρυμοτομικού σχεδίου του 1989

Πηγή: ίδια επεξεργασία

Υπόβαθρο: Πολεοδομία Κως

Εικόνα 77: Ζ.Ο.Ε. Δημοτικής Ενότητας Κω

Πηγή: ίδια επεξεργασία

Υπόβαθρο: Καψάλης, Χατζηδανίδ, 2013, σελ. 71

Εικόνα 78: Όροι δόμησης ανά ζώνες Ζ.Ο.Ε.

Πηγή: ίδια επεξεργασία

Υπόβαθρο: ΦΕΚ 427Δ/16.06.1989

Εικόνα 79: Αναθεώρηση όρων δόμησης (1990)

Πηγή: ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: Πολεοδομία Κως

Εικόνα 80: Όροι δόμησης σύμφωνα με την αναθεώρηση σχεδίου πόλεως του 1990

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: ΦΕΚ 456Δ/28.08.1990

Εικόνα 81: Επέκταση Γ.Π.Σ. της Κω (1998)

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: ΦΕΚ 182Δ/24.03.1998

Εικόνα 82: Οριοθετημένοι οικισμοί κάτω των 2.000 κατοίκων στην ευρύτερη ζώνη επιρροής της πόλης

Πηγή: ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: Αεροφωτογραφία 2022 Google Earth

Εικόνα 83: Προσδιορισμός χρήσεων γης σύμφωνα με το Γ.Π.Σ. του 1998

Πηγή: <http://gis.epoleodomia.gov.gr/>

Εικόνα 84: Ενδεικτικές εικόνες κατάστασης μεταναστευτικού ζητήματος στην Κω πριν τη δημιουργία κέντρου φιλοξενίας

Πηγή: 1. [diaforetiko.gr/tritokosmikes-ikones-sto-limani-tis-ko-](http://diaforetiko.gr/tritokosmikes-ikones-sto-limani-tis-ko-ekaton-tades-stivagmeni-lathrometanastes/)

[ekaton-tades-stivagmeni-lathrometanastes/](http://diaforetiko.gr/tritokosmikes-ikones-sto-limani-tis-ko-ekaton-tades-stivagmeni-lathrometanastes/)

2. <https://www.makeleio.gr/επικαιροτητα/σε-μαύρα-χάλια-η-κως-βούλιαξε-το-νησί-α/>

3. <https://www.diaforetiko.gr/skines-chaous-sta-nisia-metanastes-podopatisan-gineka-astinomiko-sti-mitilini/>

Εικόνα 85: Bird eye view κέντρου υποδοχής και ταυτοποίησης μεταναστών και χωροθέτηση του στο νησί (ιδία επεξεργασία)

Πηγή: ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: <https://migration.gov.gr/ris/perifereiakes-monades/kyt-domes/k-y-t-ko/>

Εικόνα 86: Φωτογραφία ρήγματος στο λιμάνι της Κω λίγο μετά το σεισμό του 2017

Πηγή: <https://www.patrisnews.com/sismos-stin-ko-fenotan-san-na-min-telione-pote/>

Εικόνα 87: Σημερινή κατάσταση μερικών εμβληματικών κτιρίων - μνημείων της πόλης που σημείωσαν καταστροφές στο σεισμό του 2017

Πηγή: ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: 1. Προσωπικό αρχείο

2. <https://kosvoice.gr/Σοφία%20Καραγιάννη/item/5-σημεια-στην-κω-πριν-και-μετα-το-σεισμο>

3. GOOGLE MAPS

4. <https://aegeanews.gr/news/ekklisia/94457/enoria-ag-nikolaou-ko-sto-parekklisio-tou-timiou-stavrou-oles-akolouthies-iera-mystiria/>

5. https://www.ertnews.gr/perifereiakoi-stathmoi/notio_aigaio/kos-simera-ta-thyranoixia-toy-mitropolitikoy-naoy-toy-agioy-nikolaoy-stadiaka-tha-apodothoyn-kai-oi-agiografies/

6. <http://wikimapia.org/3802064/el/Το-τέμενος-του-Ντεφτερντάρ#/photo/2820332>

7. <https://www.vakoufko.gr/idioktisies/ntefterntar-tzami/>

Εικόνα 88: Συγκριτικό σκαρίφημα εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου και υφιστάμενης έκτασης της πόλης Κω (2022)

Πηγή: ιδία επεξεργασία

Εικόνα 89: Οικοδομικές φάσεις της Κω από την Ιταλοκρατία μέχρι σήμερα

Πηγή: ιδία επεξεργασία

Εικόνα 90: Το κυκλοφοριακό δίκτυο της Κω σήμερα

Πηγή: ιδία επεξεργασία

Εικόνα 91: Δίκτυο βιώσιμης κινητικότητας της Κω (2022)

Πηγή: ιδία επεξεργασία

Εικόνα 92: Ποδηλατόδρομοι Κως

Πηγή: http://photographybysophiakaragianni.blogspot.com/2021/05/blog-post_29.html

Εικόνα 93: Χρήσεις γης της Κω (2022)

Πηγή: ιδία επεξεργασία

Εικόνα 94: Εξέλιξη πληθυσμού πόλης Κω μετά την ενσωμάτωση

Πηγή: ιδία επεξεργασία

Υπόβαθρο: ΕΛ. ΣΤΑΤ.