

# ΧΑΝΙΑ / (ΞΕ)ΠΟΥΛΩΝΤΑΣ ΤΗΝ ΠΟΛΗ

η επίταξη της πόλης από τον τουρισμό



Φοιτήτρια: Σφακιανάκη Παυλίνα  
Επιβλέπων καθηγητής: Ν. Σκουτέλης

Πολυτεχνείο Κρήτης  
Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών

Χανιά, 2023

**Φοιτήτρια: Σφακιανάκη Παυλίνα**  
**Επιβλέπων καθηγητής:**  
**N. Σκουτέλης**



**Πολυτεχνείο Κρήτης**  
**Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών**  
**Χανιά, 2023**

Θα ήθελα να μεταφέρω τις βαθύτερες ευχαριστίες στον επιβλέποντα καθηγητή μου κύριο Νικόλαο Σκουτέλη, για την πολύτιμη προσφορά του στην υλοποίηση της εργασίας μου, καθώς και τους δικούς μου ανθρώπους για την υποστήριξη τους καθ' όλη τη διάρκεια της φοίτησής μου στην σχολή!

## ο ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η πόλη σήμερα, περισσότερο από ποτέ είναι ό,τι πολυτιμότερο έχουμε.<sup>1</sup> Στις ιστορικές πόλεις, ιστορία και μνήμες είναι άρρηκτα συνδεδεμένα με το σύγχρονο αστικό τοπίο. Όμως, το τουριστικό φαινόμενο ολοένα και αυξάνεται σε σημείο τέτοιο που τα ιστορικά κέντρα βρίσκονται σε σύγχυση. Η αλλοίωση των χαρακτηριστικών της πόλης και της ταυτότητάς της, οδηγεί αναπόφευκτα άλλοτε στη μουσειοποίηση ενός τοπίου σταθερού και παγωμένου, άλλοτε στη πλήρη εμπορευματοποίηση.

Η παρούσα εργασία πραγματεύεται τη μετατροπή της πόλης και την μετατόπισή της από ιστορικό χώρο σε τόπο εμπορίου και εκμετάλλευσης στο διάστημα μεταξύ 20<sup>ου</sup> και 21<sup>ου</sup> αιώνα, όπου ο μαζικός τουρισμός βρίσκεται σε κορύφωση. Αναδεικνύοντας τους μετασχηματισμούς, τις παθογένειες, τις αντίθετες αναγνώσεις και ερμηνείες της σύγχρονης ιστορικής πόλης, η εργασία ανατρέχει σε έννοιες που σήμερα έχουν ξεχαστεί, όπως η κληρονομιά και η ταυτότητα, οι οποίες ενισχύουν τη διατήρηση της ιστορικότητας με σκοπό το συσχετισμό της ιστορικής και σύγχρονης πόλης. Με βάση τα παραπάνω, η εργασία εστιάζει στην πόλη των Χανίων ως μία μεταλλασσόμενη πόλη που ημέρα με την ημέρα αλλάζει μορφή λόγω της έντονης ανάπτυξης του τουρισμού.

## ο ABSTRACT

The city today, more than ever, is the most precious thing we have.<sup>1</sup> In historic cities, history and memories are inextricably linked to the modern urban landscape. But the tourist phenomenon is increasing to such an extent that the historical centers are in confusion. The alteration of its characteristics and its identity inevitably leads sometimes to the museumization of a fixed and frozen landscape, sometimes to complete commercialization.

This paper deals with the transformation of the city and its shift from a historical place to a place of trade and exploitation during the 20th and 21st centuries, where mass tourism is at the top. Highlighting the transformations, the pathogenesis, the contrasting readings and interpretations of the contemporary historic city, the paper looks back on concepts that are now forgotten, such as heritage and identity, which reinforce the preservation of historicity in order to relate the historical and contemporary city. Based on the above, the study focuses on the city of Chania as a mutating city that changes form day by day due to the intense development of tourism.

λέξεις – κλειδιά: μνήμη, πόλη, προστασία, (υπερ)τουρισμός, Χανιά

---

<sup>1</sup> Rem Koolhaas, «*La Ciudad Generica*», μετάφραση Jorge Sainz Avia, εκδόσεις Editorial Gustavo Gili, 2006



# ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

○	Περίληψη – Abstract .....	2
---	---------------------------	---

○	Εισαγωγή .....	5
---	----------------	---

Σκοπός

Αντικείμενο

Μέθοδος

○	Θεωρητικό Πλαίσιο.....	8
---	------------------------	---

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ • Ιστορικό κέντρο....9

1.1. η κληρονομιά & η μνήμη

1.2. το ιστορικό κέντρο & η πόλη

1.3. η προστασία ιστορικών συνόλων

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ • Τουρισμός & πόλη ..... 17

2.1. οι όψεις τουρισμού

2.2. η πόλη ως τουριστικό θέρετρο

2.3. η αρχιτεκτονικής ως μέσον προβολής

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ • Πόλεις-Θέρετρα....26

3.1. Ζαντάρ - Κροατία

3.2. Κέρκυρα - Ελλάδα

3.3. Βαλέτα - Μάλτα

○	Μελέτη περίπτωσης.....	39
---	------------------------	----

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ • Χανιά.....40.

4.1. ιστορική αναδρομή

4.2. ανάλυση παλιάς πόλης

4.3. η προστασία / παλιά πόλη

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ • Προφίλ πόλης .....47

5.1. η παλιά πόλη

5.2. η νέα πόλη

5.3. χωριό- θέρετρο/ η περίπτωση του Πλατανιά

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ • Επεμβάσεις στη παλιά πόλη .....60

6.1. οι δημόσιοι χώροι

6.2. οι ιδιωτικοί χώροι

6. οι μελλοντικές επεμβάσεις

○	Συμπεράσματα .....	70
---	--------------------	----

○	Πηγές.....	75
---	------------	----



Ως μόνιμος κάτοικος των Χανίων, ο προβληματισμός που δημιουργήθηκε εξαιτίας της μετάλλαξης της πόλης λόγω του τουρισμού, πυροδότησε την επιθυμία για την εκπόνηση της παρούσας ερευνητικής εργασίας. Στις έντονες αντιθέσεις της πόλης ως ιστορικός τόπος και της πόλης ως τουριστικός προορισμός, παρατηρείται ότι η ταυτότητα του τόπου θυσιάζεται στο βωμό του χρήματος από μεγάλο μέρος του πληθυσμού. Ο δημόσιος χώρος υπήρξε στην Αρχαία Ελλάδα ως το σημαντικότερο μέρος της πόλης καθώς αποτελούσε οργανικό μέρος της αστικής κοινωνικής και οικονομικής δραστηριότητας η οποία διαμόρφωσε πολιτισμό και ιδιαιτερότητα στην εκάστοτε πόλη. Σήμερα όλα αυτά αλλάζουν και μαζί τους αλλάζει και η πόλη.

### ***Σκοπός***

Διερευνώντας, τους ανεξερευνήτους μετασχηματισμούς της ιστορικής πόλης, σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η ανάγνωση των Χανίων σε συνδυασμό με την έντονη αξιοποίησή τους τουριστικά καθώς και την επίδραση του τουριστικού φαινομένου στην ταυτότητα τους.

### ***Αντικείμενο***

Έχοντας στόχο την αξιολόγηση της κατάστασης στην οποία έχει οδηγήσει ο τουρισμός την πόλη των Χανίων κρίθηκε απαραίτητη η μελέτη εννοιών που αφορά τη μνήμη, την ταυτότητα, την κληρονομιά και φυσικά την τουριστική δραστηριότητα στις πόλεις. Μετέπειτα, τρεις πόλεις οι οποίες παρουσιάζουν έντονο φαινόμενο τουριστικοποίησης, αποσκοπώντας στην διερεύνηση των διαφόρων τρόπος διαχείρισης και αντιμετώπισης του εκάστοτε τουριστικού φαινομένου σε διαφορετικούς τόπους και κράτη.

### ***Μέθοδος***

Η μέθοδος συλλογής του ερευνητικού υλικού για την εκπόνηση της συγκεκριμένης εργασίας βασίστηκε κυρίως σε βιβλιογραφική και διαδικτυακή έρευνα καθώς και ιδιαίτερα χρήσιμη ήταν η έρευνα στον τύπο. Επιπλέον με τη συλλογή εικονογραφικού υλικού και τη δημιουργία προσωπικών χαρτών και απεικονίσεων (κολλάζ) επιτεύχθηκε η πιο εύκολη κατανόηση του θέματος. Σχετικά με την μεθοδολογική προσέγγιση, η εργασία οργανώνεται σε έξι κεφάλαια, όπου τα τρία πρώτα αποτελούν το θεωρητικό πλαίσιο της εργασίας και τα επόμενα αφορούν την ανάλυση της πόλης μελέτης.

Στο πρώτο κεφάλαιο επιχειρείται η προσέγγιση της ταυτότητας της ιστορικής πόλης και των γνωρισμάτων της. Πρόκειται για μία προσέγγιση η οποία κινείται γύρω από τη μνήμη και την προστασία της πόλης. Έχοντας ως βασικό στοιχείο λοιπόν το ιστορικό κέντρο, αναγνωρίζουμε ότι αποκτά διπλή σημασία, αυτή της ιστορίας και αυτή της νέας προοπτικής.

Το δεύτερο κεφάλαιο, πραγματεύεται την τουριστική ανάπτυξη σε ολόκληρο τον κόσμο και τις επιπτώσεις που αυτή επιφέρει στις πόλεις. Ακόμα, μελετάται ο μετασχηματισμός της πόλης σε απρόσωπο τοπίο τουριστικής εκμετάλλευσης και τέλος πως η αρχιτεκτονική



από μορφή τέχνης μετατρέπεται σε προϊόν για την εξυπηρέτηση κερδοσκοπικών οργανισμών.

Στο τρίτο κεφάλαιο, γίνεται η αναζήτηση τριών πόλεων που παρουσιάζουν όμοιο χαρακτήρα με τα Χανιά δηλαδή έχουν παρόμοια πληθυσμιακά στοιχεία, αποτελούν ιστορικές πόλεις και επιπλέον αποτελούν εξίσου ενδιαφέροντες ευρωπαϊκούς τουριστικούς προορισμούς. Συγκεκριμένα επιλέχθηκαν, η Κέρκυρα, η Ζαντάρ και η Βαλέτα. Στη συνέχεια, μελετήθηκαν οι αλληλεπιδράσεις των ντόπιων με τους επισκέπτες και τα προβλήματα που αυτές δημιουργούν στην πόλη.

Περνώντας στα ευρήματα που αφορούν την πόλη μελέτης και στο τέταρτο κεφάλαιο, γίνεται μακροσκελής ανάλυση της παλιάς πόλης των Χανίων. Μέσα από χάρτες και κολλάζ, δημιουργείται η εικόνα της πόλης όπως έχει διαμορφωθεί σήμερα. Έτσι, παρουσιάζεται το δίπολο, ιστορία και νέες δραστηριότητες στην πόλη. Ακόμα αναλύεται η προσπάθεια διατήρησης της μνήμης της ταυτότητας της πόλης καθώς και οι λανθασμένες προτάσεις για την επίτευξη του στόχου.

Στο πέμπτο κεφάλαιο, επιχειρείται η δημιουργία ενός “προφίλ” της πόλης που απεικονίζει την παλιά, τη νέα πόλη καθώς και την κατάσταση που επικρατεί εκτός αυτής σε ολόκληρο το νόμο χρησιμοποιώντας ως παράδειγμα έναν οικισμό που αποσκοπεί πλέον μονάχα στη φιλοξενία επισκεπτών. Έτσι, το δίπολο από το προηγούμενο κεφάλαιο εντείνεται και φανερώνεται ο διαχωρισμός της παλιάς πόλης δηλαδή της ιστορίας με τις επιτάξεις που επιβάλλει η σημερινή κοινωνία.

Τέλος, στο έκτο κεφάλαιο επιλέγονται και αναλύονται επεμβάσεις που λαμβάνουν χώρα στην παλιά πόλη των Χανίων. Διαχωρίζονται σε τρεις κατηγορίες, σε αυτή των δημόσιων χώρων που καθιστά και βασικότερο τόπο της πόλης, σε αυτή των ιδιωτικών και αυτή των μελλοντικών επεμβάσεων. Το κεφάλαιο αυτό, έχει ως στόχο την αναζήτηση των παρεμβάσεων που υλοποιούνται ή σκοπεύουν μελλοντικά να πραγματοποιηθούν στην παλιά πόλη, εάν έχουν ως προτεραιότητα τη δημιουργία ενός δικτύου και κατ’ επέκταση μιας πόλης φιλικής προς τον κάτοικο ή απλώς σημειακά στοχεύουν σε τόπους που ενισχύουν την προβολή της πόλης ως τουριστικό προορισμό.



### 1.1. η κληρονομιά & η μνήμη

Ο άνθρωπος εκ φύσεως χρειάζεται να διαφυλάξει και να προστατεύσει το παρελθόν σε αντίθεση με τα υπόλοιπα έμβια όντα. Έτσι, μοχθούν να κρατήσουν ζωντανές τις εικόνες και

να τις ανασύρουν στο μυαλό τους γνωρίζοντας ότι ανήκουν στο παρελθόν. Τα περιουσιακά στοιχεία κάθε ατόμου αποτελούν τη κληρονομιά που μεταβιβάζεται από γενιά σε γενιά. Η μνήμη όμως, δεν είναι μόνο ατομική αλλά και συλλογική, το ίδιο και η κληρονομιά.

Για σημαντικούς αρχιτέκτονες όπως ο Aldo Rossi, η έννοια της μνήμης αποτέλεσε το βασικό εργαλείο αναστοχασμού της αρχιτεκτονικής τους και του τρόπου με τον οποίο σε δεύτερη φάση επεξεργάστηκαν τα δικά τους έργα.<sup>2</sup> Ολόκληρη η αρχιτεκτονική του Rossi, ουσιαστικά αποσκοπούσε στην απεικόνιση του τόπου και του χρόνου σε μία μελέτη.<sup>3</sup> Η μνήμη όμως, δεν μπορεί εύκολα να γίνει αντιληπτή μέσα σε μία πόλη καθώς δεν είναι χειροπιαστή, αντιθέτως εμφανίζεται στο χώρο μέσω αποτυπωμάτων που δημιουργούνται χρόνο με τον χρόνο. Για παράδειγμα ίχνη που συντάσσουν τη μορφή και διαφοροποιούν ουσιαστικά τη μία πόλη από την άλλη είναι οι χαράξεις, οι δρόμοι, οι πλατείες, τα μνημεία.<sup>4</sup>

Το σημαντικότερο από αυτά είναι το μνημείο, το οποίο αποτελεί ένα πολύ ξεχωριστό αρχιτεκτονικό δημιούργημα. Δημιουργήθηκε με σκοπό να συνδέσει την μνήμη με τον χώρο και το χρόνο. Επομένως, ο ρόλος του είναι να δημιουργεί μνήμες μέσω της αίσθησης της όρασης. Είναι δηλαδή, η μεταφορά του παρελθόντος στο παρόν με τη χρήση υλικών κατασκευών.<sup>5</sup>

Όμως, το μνημείο σε ένα αστικό περιβάλλον μπορεί να ερμηνευθεί με μία ευρύτερη έννοια. Πιο συγκεκριμένα, οποιοδήποτε δημιούργημα το οποίο είναι φορτισμένο με συλλογική μνήμη δύναται να αποτελέσει ένα μνημείο. Ουσιαστικά, το μνημείο απαρτίζει ένα από τα πιο σημαντικά στοιχεία ενάντια στη λήθη σε αντίθεση με τα υπόλοιπα ίχνη στη πόλη, καθώς εξαιτίας της υλικής τους ύπαρξης στο χώρο, επαναφέρει τις μνήμες των κατοίκων.<sup>6</sup> Η αξία των μνημείων εντείνεται εάν αναλογιστούμε ότι λαμβάνουν ενεργό ρόλο μέσα στη σύγχρονη πόλη, καθώς εκτυλίσσονται καθημερινά νέες «*ιστορίες*» και παράγονται μνήμες ενισχύοντας το



Εικόνα 1: Κέντρο Georges-Pompidou - Συνχρόνο μνημείο του Παρισιού Τόπος συνάντησης - Σημείο αναφοράς



Εικόνα 2: Πύργος του Ρολογιού Big Ben - Μνημείο Λονδίνου Τόπος συνάντησης - Σημείο αναφοράς και προσανατολισμού

<sup>2</sup> Πάγκαλος Παναγιώτης, «*Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΧΡΟΝΟΥ ΣΤΗΝ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΤΟΥ ALDO ROSSI*», Αθήνα 2012, σελ. 32-34

<sup>3</sup> Rossi Aldo, «*ΕΠΙΣΤΙΜΙΝΙΚΗ ΑΥΤΟΒΙΟΓΡΑΦΙΑ*», εκδόσεις Εστία, μετάφραση Πάτεστος Π., Αθήνα 1995, σελ. 54

<sup>4</sup> Ricœur P., «*Η μνήμη, η ιστορία και η λήθη*», εκδόσεις Ίνδικτος, Αθήνα 2000, σελ. 87-90

<sup>5</sup> Stevenson Deborah, «*Πόλεις και αστικοί πολιτισμοί*», εκδόσεις Κριτική, 2007, σελ. 115-116

<sup>6</sup> Rossi Aldo, «*L' ARCHITETTURA DELLA CITTA'*», εκδόσεις UNIVERSITY STUDIO PRESS, 1991, σελ. 85-91

ιστορικό γεγονός που αυτό αναπαριστά. Έτσι, στη σημερινή ζωή, αποτελεί τόπο αναφοράς, συνάντησης και προσανατολισμού.<sup>7</sup>

Οι πόλεις μας είναι το μνημονικό μας θέατρο, αποθήκες των ατομικών και συλλογικών μας εμπειριών. Ο Α. Rossi εμφαντικά υποστήριζε πως “*η μνήμη είναι αλληλένδετη με την ιστορία και τον χώρο επομένως, η πόλη είναι το βασικό στοιχείο της συλλογικής μνήμης*”.<sup>8</sup> Σε κάθε πόλη, η μνήμη δεν είναι μονάχα στοιχείο του παρελθόντος αλλά, σχετίζεται στενά με το παρόν και το μέλλον καθώς, συμβάλλει στην αναδιάρθρωση του χώρου εξαιτίας των σημειακών επεμβάσεων των ανθρώπων. Συγκεκριμένα, η νεότερη πόλη συνδέεται με τη μνήμη και την αμνησία, επιλέγει δηλαδή αν θα διατηρήσει ή θα καταργήσει μορφολογικά στοιχεία του παρελθόντος.<sup>9</sup> Ο Benjamin, αναφέρει ότι ο χώρος αλλάζει με βάση τα γεγονότα που συμβαίνουν σε αυτόν. Για παράδειγμα ανατρέχει στο παρελθόν του, ανασύροντας μνήμες από τη τελευταία φορά που επισκέφτηκε τη Μόσχα και τίποτα δεν του θυμίζει τη σημερινή εικόνα της.<sup>10</sup> Έτσι, τα αρχιτεκτονικά στοιχεία, είτε παραμένουν στη θέση που αρχικά τοποθετήθηκαν, είτε μεταφέρονται σε νέες θέσεις για να συνεχίσουν τη ζωή τους σε άλλες χρήσεις, δηλαδή έχουν τη δική τους ιστορία στη μνήμη της πόλης. Επομένως, με μία πιο εκτεταμένη θεωρία, η πόλη έχει πολλές ηλικίες και είναι σημαντικό να είναι αναγνωρίσιμο καθώς με αυτόν τον τρόπο φανερώνεται η ιστορία και το παρελθόν της.<sup>11</sup>

Οι “ζωντανές” μαρτυρίες του παρελθόντος που συναντώνται μέσα στις πόλεις αποτελούν την αρχιτεκτονική και πολιτιστική κληρονομία του τόπου. Η κληρονομιά, είτε υλική είτε άυλη, αναγνωρίζεται ως το κύριο στοιχείο της ταυτότητας μίας πόλης. Η διατήρησή της, είναι ιδιαίτερος σημαντική, καθώς το αίσθημα του *ανήκειν* για τον άνθρωπο είναι ουσιαστικά μία πόλη που “*ζει*” παράλληλα με την ιστορία της.<sup>12</sup> «*Πρέπει να γνωρίζει κανείς την ιστορία των καιρών του απλά και μόνο για να τους περιφρονεί...*»<sup>13</sup> αναφέρει χαρακτηριστικά ο Βολτέρος. Η μνήμη είναι το σπουδαιότερο όπλο για τον άνθρωπο ενάντια στο φανατισμό, η λήθη από την άλλη, είναι η αποχώρηση της γνώσης από το πνεύμα.<sup>14</sup>

Η λήθη σήμερα, στην αρχιτεκτονική κληρονομιά αποτυπώνεται με δύο τρόπους, πρώτον με τη φυσική απουσία των κτιρίων και δεύτερον με την εγκατάλειψη και το ευτελισμό της. Σε μία χώρα όμως, με πληθώρα μνήμης ίσως να είναι παράδοξο να αναφερόμαστε στη λήθη. Η ιστορία της Ελλάδας έχει πολλά σημεία όπου εσκεμμένα διαγράφηκαν ώστε να διατηρηθούν μονάχα αυτά που ήταν επιθυμητά και χρήσιμα για το μέλλον. Η συλλογική μνήμη είναι μία εννοιολογική σύνδεση μεταξύ του μέλλοντος το οποίο επιθυμείται και του παρόντος το οποίο είναι διατεθειμένοι οι άνθρωποι να διατηρήσουν.<sup>15</sup>

<sup>7</sup> Settis Salvatore, «*if Venice dies*», εκδόσεις New Vessel Press, 2016, σελ.74-76

<sup>8</sup> Rossi Aldo, «*L' ARCHITETTURA DELLA CITTA*», εκδόσεις UNIVERSITY STUDIO PRESS, 1991, σελ. 111-115

<sup>9</sup> Ζήβας Διονύσης, «*Μνημεία και πόλη*», εκδόσεις Libro, Αθήνα 1997, σελ. 85-88

<sup>10</sup> Σπυροπούλου Αγγελική, «*ΒΑΛΤΕΡ ΜΠΕΝΤΙΑΜΙΝ/ ΕΙΚΟΝΕΣ ΚΑΙ ΜΥΘΟΙ ΤΗΣ ΝΕΩΤΕΡΙΚΟΤΗΤΑΣ*», εκδόσεις ΑΔΕΞΑΝΔΡΕΙΑ, 2007, σελ. 92-102

<sup>11</sup> IACOMONI A., «*QUESTIONI SUL RECUPERO DELLA CITTÀ STORICA*», εκδόσεις Aracne, 2014, σελ. 168-171

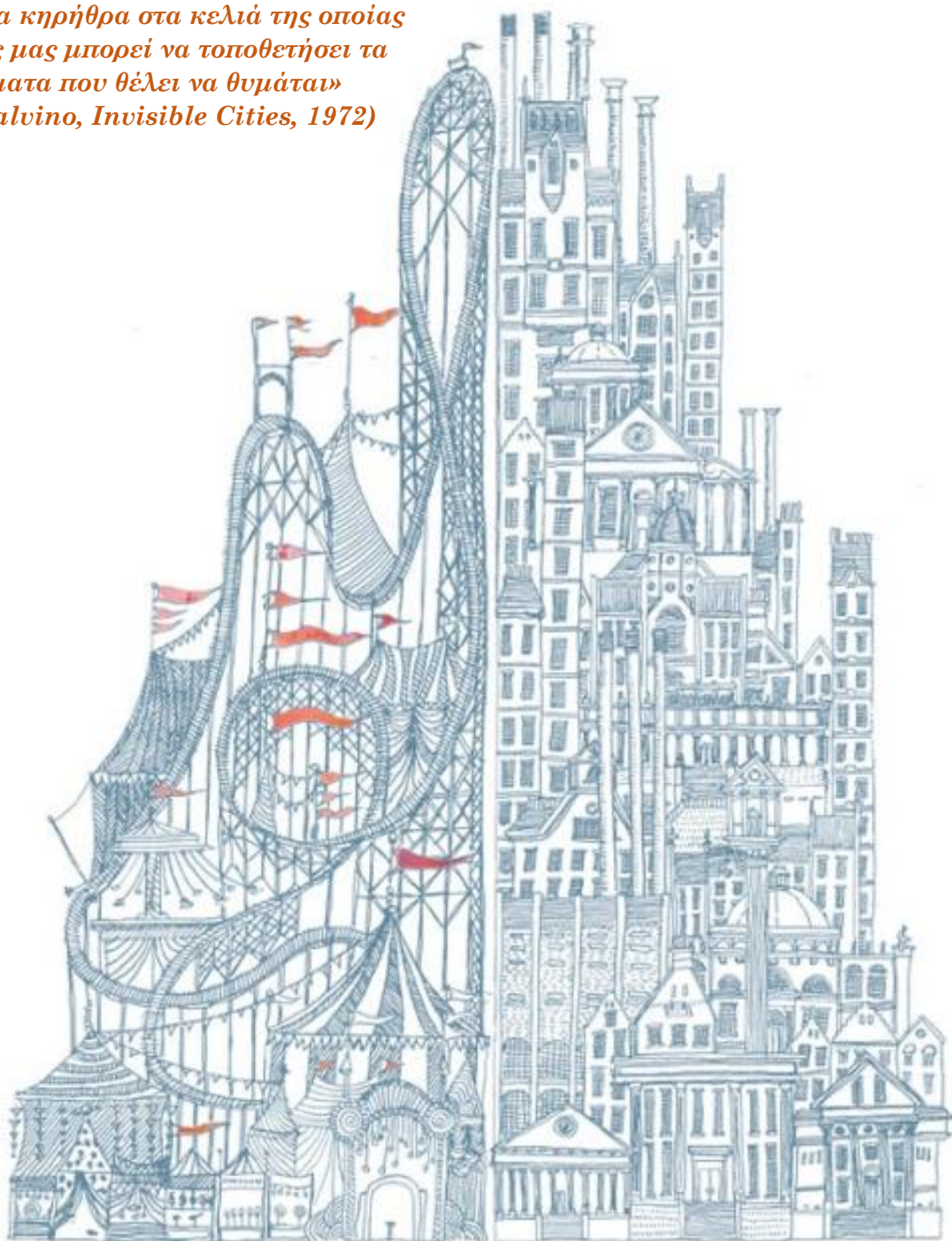
<sup>12</sup> Francoise Choay «*L'ALLÉGORIE DU PATRIMOINE*», εκδόσεις Seuil, 1999, σελ. 58-61

<sup>13</sup> Voltaire, «*Essai sur les mœurs et l'esprit des nations*», BIBLIOTHECA HACHETTE DE FILOSIDIA, 1756, σελ. 54

<sup>14</sup> Πλάτων, «*Συμπόσιον*» 208<sup>a</sup>, 4<sup>o</sup>/ 5<sup>o</sup>ς αιώνας, Μετάφραση (2004): Ηλίας Σπυρόπουλος

<sup>15</sup> Τουρνικιώτης Παναγιώτης, «*Η ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΣΤΗ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΠΟΧΗ*», FUTURA, Αθήνα 2006, σελ.67

«Αυτή η πόλη που δεν μπορεί να  
απαλειφθεί από το μυαλό είναι σαν μια  
όπλιση, μια κηρήθρα στα κελιά της οποίας  
ο καθένας μας μπορεί να τοποθετήσει τα  
πράγματα που θέλει να θυμάται»  
(*Italo Calvino, Invisible Cities, 1972*)



Εικόνα 3: Αόρατες Πόλεις / σχέδιο από τον David Fleck



## 1.2. το ιστορικό κέντρο & η πόλη

*«Πόλις μεν γαρ και τόπος και οι κατοικούντες, ήγουν γαρ το συναμφοτέρον»*

*Ελληνολατινικό λεξικό, Παρίσι 1512*

Σύμφωνα με τον Αριστοτέλη, η πόλη είναι μία μορφή ανώτερης κοινωνικής συνύπαρξης, που μέσα σε αυτή εντάσσονται όλες οι άλλες και αποβλέπει στο ανώτερο αγαθό. Ο άνθρωπος είναι μέρος της πόλης και δεν γίνεται να αποκοπεί από αυτή, διότι χάνει την υπόσταση του και γίνεται *“θηρίο”*.<sup>16</sup> Ουσιαστικά, ο Αριστοτέλης ήθελε να φανερώσει ότι η πόλη είναι φυσικός προορισμός του ατόμου ενώ παράλληλα να τονίσει τη σπουδαιότητα της προστασίας και της διατήρησής της, καθώς χωρίς την πόλη ο άνθρωπος χάνει τον λόγο ύπαρξής του.

Η πόλη είναι ουσιαστικά ένα έμβιο ον που συνεχώς αλλάζει και διαφοροποιεί την ταυτότητα, το χαρακτήρα και τη μορφή της. Αποτελεί τη μορφοποίηση της ανθρώπινης δράσης, δεν είναι μία σταθερή οντότητα. Έτσι συλλογικά αλλά και μεμονωμένα το άτομο γίνεται μέρος των μετασχηματισμών της πόλης. Ο De Certeau αναφέρεται στη πόλη και τη παρομοιάζει με ένα εδάφιο που ο μελετητής διαβάζει αλλά παράλληλα σημειώνει πάνω σε αυτό, αφήνοντας έτσι το δικό του στίγμα.<sup>17</sup>

Ο Α. Rossi εξετάζει τις ιδιότητες των πρωτογενών στοιχείων και την σχέση της ύπαρξής ή της απουσίας τους στη πόλη, σε συνάρτηση με την ιστορική τους σημασία, με την αστικοποίηση. Παρατηρεί την ένταξή τους στις εκάστοτε περιοχές και παράλληλα αναγνωρίζει ότι δεν έχουν πάντοτε υλική υπόσταση, αλλά υφίστανται κυρίως χωροταξικά.<sup>18</sup> Όμως η βασική συσχέτιση των πρωτογενών στοιχείων με την αστικοποίηση εξαρτάται από τη διάρκεια τους. Ένα ιστορικό κτήριο αυξάνει το ρυθμό της αστικοποίησης, ακόμα και αν η λειτουργία του παραποιηθεί με την πάροδο του χρόνου.<sup>19</sup>

Η ιστορία των πόλεων και των πολιτισμών υποδηλώνει το γεγονός ότι επεδείξαν αντοχή στο πέρασμα των χρόνων και είναι εκείνες που κατάφεραν να πετύχουν μία ισχυρή συνέχεια κατά το πέρασμα των αιώνων. Κατόρθωσαν, δηλαδή να αξιοποιήσουν την κληρονομιά του παρελθόντος τους, για να ανταποκριθούν στο εκάστοτε παρόν τους και να προετοιμάσουν το μέλλον τους.<sup>20</sup> Δυστυχώς, η Ελλάδα μετά τον πόλεμο βρέθηκε αντίθετα, στρέφοντας την πλάτη στην ιστορία της, αποκλείοντάς την για εβδομήντα χρόνια. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τις μεγαλύτερες καταστροφές που έχουν προκληθεί σε ιστορικές πόλεις. Χαρακτηριστικά ο αρχιτέκτονας Pier Luigi Cerrelatti ανέφερε *“...γιατί να θέλουν να αφήσουν το δικό τους σημάδι μέσα στην πόλη του παρελθόντος, ενώ θα ήταν πιο σωστό να κάνουν μία καλή παρέμβαση στα μέρη της πόλης που ανήκουν στους καιρούς μας;”*.<sup>21</sup>

Η ιστορική πόλη είναι απαραίτητο να διαφυλάσσεται στο πέρασμα των χρόνων. Αντίθετα οι περισσότερες από αυτές βομβαρδίζονται από χρήσεις και λειτουργίες που δεν συνάδουν με το χαρακτήρα τους και τις μεταλλάσσουν σε ένα εμπορικό κέντρο. Πιο συγκεκριμένα,

<sup>16</sup> ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ, *«ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ: ΠΟΛΙΤΙΚΑ»*, εκδόσεις ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ, 1989

<sup>17</sup> De Certeau Michel, *«THE PRACTICE OF EVERYDAY LIFE»*, εκδόσεις University of California Press, 1984, σελ.52

<sup>18</sup> Rossi Aldo, *«L' ARCHITETTURA DELLA CITTA»*, εκδόσεις UNIVERSITY STUDIO PRESS, 1991, σελ. 104

<sup>19</sup> Rossi Aldo, *« ΕΠΙΣΤΙΜΙΝΙΚΗ ΑΥΤΟΒΙΟΓΡΑΦΙΑ»*, εκδόσεις Εστία, μετάφραση Πάτεστος Π., Αθήνα 1995, σελ. 154

<sup>20</sup> Βαν Μπουσόντεν Ρίκι, *«Η μνήμη αφηγείται την πόλη: προφορική ιστορία και μνήμη του αστικού χώρου»*, εκδόσεις ΠΛΕΘΡΟΝ, Αθήνα 2016, σελ 21-22

<sup>21</sup> Jacques Le Goff, *« Ιστορία και Μνήμη»*, εκδόσεις Νεφέλη, 1998, σελ 87

θα έπρεπε να είναι περισσότερο κατοικημένη, ζούσα και λιγότερο αντικείμενο κατανάλωσης. Στην προσπάθεια να διαφυλαχτεί η ταυτότητα της, θα έπρεπε να παρεμποδιστεί η περαιτέρω εισχώρηση της περιφέρειας ώστε να επανέλθει η πραγματική πόλη.<sup>22</sup> Το παράδειγμα της Βενετίας είναι πλέον κατάλληλο. Η οποία χάνει καθημερινά την ταυτότητα της πόλης των νερών, καταστρέφοντας κανάλια, συρρικνώνοντας την επιφάνεια της λιμνοθάλασσας, εκδιώκοντας τους κατοίκους. Για να διαφυλαχτεί λοιπόν, η πόλη της Βενετίας και κατ' επέκταση όλες οι ιστορικές πόλεις θα ήταν σημαντικό ως πρώτο βήμα να επανέλθει η κατοίκηση σε αυτές.

Η πόλη έχει σώμα (από τείχη, κτίρια, πλατείες και δρόμους κ.λπ.), αλλά και ψυχή. Και η ψυχή της δεν περιλαμβάνει μόνο τους κατοίκους της, αλλά και μια ζωντανή ταπετσαρία από ιστορίες, αναμνήσεις, αρχές, γλώσσες, επιθυμίες, θεσμούς και σχέδια που οδήγησαν στο σημερινό της σχήμα και που θα καθοδηγήσουν τη μελλοντική της ανάπτυξη. Μια πόλη χωρίς ψυχή, φτιαγμένη από απλά τείχη, δεν θα ήταν παρά ένα κουφάρι, μια σκηνή κηδείας, ακριβώς όπως αυτό που θα μπορούσε να δει κανείς μετά από μια βόμβα νετρονίων που έχει εξαφανίσει κάθε ίχνος ζωής, αφήνοντας ανέπαφα τα κτίρια της πόλης και έτοιμο να χρησιμοποιηθεί από τον εισβολέα που πλησιάζει, αναφέρει χαρακτηριστικά ο S. Settis.<sup>23</sup>

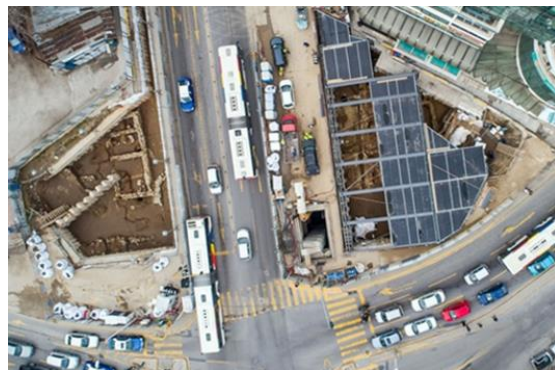
Ως αποτέλεσμα των συνεχών μετασχηματισμών των πόλεων επόμενο είναι οι ιστορικοί πυρήνες να έχουν υποστεί αρκετές φθορές στο πέρασμα των χρόνων. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό όμως η διαφύλαξη και προστασία της μνήμης και της ταυτότητας μιας ιστορικής πόλης. Ο αρχιτέκτονας σχεδιάζοντας πάνω σε μία υπάρχουσα οντότητα δεν απορρίπτει ότι υπήρχε στο παρελθόν ούτε έχει ως στόχο την επικράτηση της γραφής του. Σε ένα σχεδιασμό, στόχος είναι η δημιουργία μιας σχέσης μεταξύ των παλιών και καινούργιων επεμβάσεων που δεν υπάρχει κυρίαρχο στοιχείο, αλλά ένα σύνολο όπου αποτελεί μία ολοκληρωμένη ενότητα. Ο J. Corner αναφερόμενος στο τοπίο και στον τρόπο με τον οποίο σχεδιάζεται, επισημαίνει ότι στόχος είναι η ανάδειξη του τόπου και της κουλτούρας του, μέσω χρήσεων και μεγεθών που ταιριάζουν στη σύγχρονη ζωή αλλά και στο ιστορικό προφίλ του τόπου (J. Corner, 1999). Ο αρχιτέκτονας δηλαδή έχει καθήκον να επαναφέρει στο προσκήνιο τα αποτυπώματα που έχουν καλυφθεί από το χρόνο, οργανώνοντας ένα νέο χώρο με γνώμονα τη μνήμη του παλιού. Πιο συγκεκριμένα δεν αποτελεί ένα λευκό καμβά που τοποθετείται ότι ο δημιουργός επιθυμεί αλλά ένα υφιστάμενο έργο τέχνης όπου καλείται να διαχειριστεί με σεβασμό.<sup>24</sup>

<sup>22</sup> IACOMONI A., «*QUESTIONI SUL RECUPERO DELLA CITTÀ STORICA*», εκδόσεις Aracne, 2014, σελ. 254

<sup>23</sup> Settis Salvatore, «*if Venice dies*», εκδόσεις New Vessel Press, 2016, σελ. 104-108

<sup>24</sup> Françoise Choay «*L'ALLÉGORIE DU PATRIMOINE*», εκδόσεις Seuil, 1999, σελ. 119

Ποιος σκοτώνει την ιστορική πόλη; Το παρελθόν της πόλης, ένας τόπος που εμπεριέχει σημάδια από τα γεγονότα που διαδραματίστηκαν στο πέρασμα των αιώνων, έρχεται σε αντιπαράθεση με τη γύρω περιοχή και θυσιάζει το είναι της πόλης και τις ιδιαιτερότητές της. Το ιστορικό κέντρο, όπως συνηθίζεται να ονομάζεται σήμερα, δεν υπήρξε ποτέ! Εκεί ήταν η πόλη. Η πόλη που σήμερα αλλάζει ριζικά από πολλές απόψεις. Οι κατώτερες κοινωνικές τάξεις και οι φτωχότερες λειτουργίες έχουν αφαιρεθεί ώστε να δημιουργηθεί χώρος για χρήσεις μη συμβατές με το χαρακτήρα της πόλης. Τα τείχη της καταστρέφονται καταργώντας το σχήμα της με σκοπό να ικανοποιηθούν ανάγκες της σύγχρονης πόλης.<sup>25</sup>



**Εικόνα 4:** Παλιά πόλη Θεσσαλονίκης Έργα Μετρό  
Η ιστορική πόλη σε σύγκρουση με τη νέα



**Εικόνα 5:** σύγκρουση νέα πόλης με παλιά

<sup>25</sup> IACOMONI A., «*QUESTIONI SUL RECUPERO DELLA CITTÀ STORICA*», εκδόσεις Aracne, 2014, σελ.284



### 1.3. η προστασία ιστορικών συνόλων

Η πρώτη προσπάθεια για την προστασία ιστορικών συνόλων και πόλεων ξεκίνησε στο πρώτο μισό του 20ού αιώνα όταν αναδείχθηκε η σημασία της “κληρονομιάς”. Αρχικά, το 1931, όταν εκτυλίχθηκε η “*Διάσκεψη των Αθηνών*” με βασικό θέμα συζήτησης την αποκατάσταση ιστορικών κτιρίων και αργότερα το 1933 έγινε πιο έντονη με τη “*Χάρτα των Αθηνών*” του Le Corbusier. Το 1964 στη Βενετία διεξήχθη το 2ο Διεθνές συνέδριο Αρχιτεκτονικής και Συντήρησης Αρχαιοτήτων δημοσιεύοντας τη “*Χάρτα της Βενετίας*” όπου ανέφερε ότι τα μνημεία οφείλουν να συντηρούνται με στόχο τη λειτουργική χρήση τους στη κοινωνία.<sup>26</sup>

Έπειτα, ακολούθησε του έργο του Διεθνούς Συμβουλίου Μνημείων και Τοποθεσιών (ICOMOS) όπου απευθύνθηκε σε έννοιες, όπως το ιστορικό κτίριο το οποίο αποτελεί μεμονωμένο κτίριο ή ομάδα κτιρίου. Παράλληλα, έκαναν λόγο για τη συντήρηση ενός κτίσματος, δηλαδή οι επεμβάσεις που γίνονται να έχουν ως στόχο τη διασφάλιση των αρχιτεκτονικών σχεδίων και όλου του διάκοσμου που ενδέχεται να διαθέτει, ακόμα την απαγόρευση μετακινήσεων ή αφαίρεση νέων στοιχείων του και τέλος την αποκατάσταση που συνίσταται να εκτελεστεί μόνο σε περίπτωση που καθίσταται αναγκαίο και οφείλουν τα προστιθέμενα υλικά να είναι αρμονικά και πλήρως εμφανή. Το εγχείρημα αυτό, ανέλαβε να αναβαθμίσει η UNESCO, όπου το 1972 αποφασίστηκε να γίνει επίσημη “*η συνθήκη για την προστασία της παγκόσμιας κληρονομιάς και φυσικής κληρονομιάς*”. Συγκεκριμένα, έχει αναλάβει δράσεις οι οποίες στοχεύουν στην προστασία του περιβάλλοντος και της πολιτισμικής κληρονομιάς, όπου μέχρι τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο φάνταζαν εντελώς ασύνδετα. Τα επόμενα χρόνια, το έργο συνεχίστηκε δημοσιεύοντας στο Λονδίνο τη “*Διακήρυξη του Άμστερνταμ*” και τη “*Ευρωπαϊκή Σύμβαση*”, που απευθύνθηκε στη διαφύλαξη της αρχαιολογικής κληρονομιάς. Στη συνέχεια, οργανώθηκε ο “*Διεθνής Χάρτης των ιστορικών πόλεων και αστικών περιοχών*” όπου η ICOMOS πρόσθεσε τη “*Χάρτα της Βενετίας*”, διευκρινίζοντας ότι η διαφύλαξη των ιστορικών πόλεων οφείλει να οργανωθεί παράλληλα με τις οικονομικές και κοινωνικές, με σκοπό να φέρουν θετικό αποτέλεσμα. Τέλος, η νέα Χάρτα των Αθηνών θέτει βασικό στόχο για τον στρατηγικό χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό, την ανάπτυξη μίας συμπαγούς πόλης με γνώμονα την ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς και τέλος την ομαλή συνύπαρξη διαφόρων ενοτήτων στην πόλη.<sup>27</sup>

<sup>26</sup> Unesco, «*Thinking ahead: Unesco and the challenges of today and tomorrow*», 1977, σελ. 14-15

<sup>27</sup> Τουρνικιώτης Παναγιώτης, «*Η ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΣΤΗ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΠΟΧΗ*», FUTURA, Αθήνα 2006, σελ. 37

## Όταν η UNESCO δεν αρκεί!

Αναμφισβήτητα, η καταγραφή ενός μνημείου στον κατάλογο της UNESCO είναι ιδιαίτερα σημαντική, όμως επιφυλάσσονται πολυάριθμοι κίνδυνοι για το ίδιο και κατ' επέκταση για ολόκληρη την κοινωνία στην οποία βρίσκεται. Δεδομένο είναι ότι οικονομικές απολαβές στην περιοχή θα αυξηθούν αλλά όμοια πορεία θα ακολουθήσει και ο μαζικός τουρισμός. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, οι πιέσεις από τις εγκαταστάσεις τουρισμού και τη γενική συμπεριφορά των επισκεπτών ενδέχεται να επηρεάσει αρνητικά το μνημείο.

Επιπλέον, εξετάζοντας τον τουρισμό ως έννοια, γίνεται αντιληπτό ότι αποτελεί δραστηριότητα που εξ ολοκλήρου πραγματοποιείται από τον δυτικό άνθρωπο. Συνεπώς, είναι αδύνατο, οι τουρίστες να αποβάλλουν τον τρόπο ζωής τους στο τόπο που επισκέπτονται, με αποτέλεσμα οι κάτοικοι των τόπων αυτών (και περισσότερο των μη αναπτυγμένων χωρών), να αντικρύζουν μια ιδανική ζωή που και εκείνοι επιθυμούν. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την απομάκρυνση των λαών από την ιδέα της πολιτιστικής κληρονομιάς.<sup>28</sup> Ουσιαστικά σήμερα, ένας επισκέπτης αναζητά ένα τόπο αυθεντικό, όπου η ζωή του “άλλου” είναι το ιδανικό, εκεί που θα ήθελε να ανήκει. Όμως για ποια αυθεντικότητα δύναται να αναφερθεί κάποιος, όταν ο πολιτισμός εκλείπει ή περισσότερο μετατρέπεται σε αγαθό για κατανάλωση; Ένας βασικός λόγος που ταξιδεύουν οι άνθρωποι είναι για να επαναφέρουν αυτό που έχει χαθεί στη ζωή τους, όμως όταν η διερεύνηση αυτή την εκμεταλλεύεται η τουριστική βιομηχανία, ίσως και να χάνεται εντελώς ο χαρακτήρας του τόπου και αυτό που αναζητά ο επισκέπτης δε θα το βρει ποτέ. Αυτό που θα συναντά συνεχώς είναι μία “*οκηνοθετημένη αυθεντικότητα (staged authenticity)*” η οποία γενικεύει την ταυτότητα του τόπου και παρουσιάζει μία (ανα)παράσταση του. Είναι γεγονός ότι πολλοί μελετητές υποστηρίζουν ότι είναι θετικό να υπάρχουν τόποι “τουριστικά διαφορετικοί”, με σκοπό να προωθούνται οι μνήμες που είναι επιθυμητές για τη μελλοντική ανάπτυξη τους. Δημιουργείται, δηλαδή μια “στολισμένη ιστορία (historia adornada)” απαλλαγμένη από κάθε βάρος, κάθε σημείο μελανό που ενδέχεται να βεβηλώσει την εικόνα του τόπου. Από ην άλλη, εμφανίζεται η άποψη ότι εξαιτίας του μετασχηματισμού των πολιτισμών και των πόλεων είναι εξαιρετικά δύσκολο να παρουσιαστεί ένας τόπος αυθεντικός, παραδοσιακός, στην αρχική μορφή που τα κείμενα περιγράφουν. Συνεπώς, η ιδέα του “παραδοσιακού” που πωλείται αδρά στη τουριστική αγορά δεν είναι κάτι άλλο από ένα προϊόν του σήμερα απαλλαγμένο από την επιθυμητή αυθεντικότητα.<sup>29</sup>

<sup>28</sup> Τζουβαλέκη Παναγιώτα, «*Τουριστική αξιοποίηση των μνημείων παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς της UNESCO*», Πτυχιακή εργασία – Σχολή Διοίκησης και Οικονομίας – Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων -- Κατεύθυνση Διοίκησης Τουριστικών Επιχειρήσεων & Επιχειρήσεων Φιλοξενίας, 2017

<sup>29</sup> Hawass Zahi, «*Tourist management of the Giza Plateau, in: Culture, tourism, development: Crucial issues for the XXIst century*», Hawass, UNESCO, Paris, 26-27 June 1996, σελ.48-56

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ • Τουρισμός & πόλη

### 2.1. οι όψεις τουρισμού

*«Ο **τουρισμός** αποτελεί ένα συνονθύλευμα ενεργειών, αγαθών και παραγωγικών μονάδων που προσφέρει μια εμπειρία σε μεμονωμένα άτομα ή ομάδες ατόμων που εγκαταλείπουν προσωρινά τον τόπο μόνιμης κατοικίας τους και επισκέπτονται κάποιο τουριστικό προορισμό για να ικανοποιήσουν τις ανάγκες, της επιθυμίας τους για ξεκούραση, ψυχαγωγία, διασκέδαση κλπ..»<sup>30</sup>*

Για την ικανοποίηση των αναγκών και των επιθυμιών οι τουρίστες επιλέγουν προορισμούς με ορισμένα χαρακτηριστικά. Οι προορισμοί αυτοί διαχωρίζονται σε δύο βασικές ενότητες, συγκεκριμένα στις παραδοσιακές και στις σύγχρονες όψεις τουρισμού. Οι παραδοσιακές όψεις περιλαμβάνουν τα **τουριστικά θέρετρα, περιοχές φυσικού κάλλους και παραδοσιακούς αγροτικούς οικισμούς**. Ενώ από την άλλη οι σύγχρονες εμπεριέχουν **θεματικά πάρκα και κατασκευασμένα τουριστικά χωριά**.

Ξεκινώντας από τα **τουριστικά θέρετρα**, τα οποία αποτελούν και το θέμα μελέτης ως επί το πλείστον, είναι η χωρική και λειτουργική διαμόρφωση του δομημένου προτύπου τουριστικής κατανάλωσης, δηλαδή έναν τόπο που εμπεριέχει υποδομές υψηλού επιπέδου με διεθνείς προδιαγραφές. Επομένως σε αυτή την κατηγορία κατατάσσονται όλα τα αστικά κέντρα είτε ιστορικά είτε όχι. Τέτοιου είδους θέρετρα όπως είναι γνωστό υπάρχουν “εμφυτευμένα” σε σημεία σε όλες σχεδόν τις χώρες του κόσμου και χαρακτηρίζονται ως τουριστικά “γκέτο” εφόσον λειτουργούν με προδιαγραφές μιας μεγάλης ξενοδοχειακής μονάδας.

Στη συνέχεια, οι **περιοχές φυσικού κάλλους** είναι οι περιοχές στις οποίες εμφανίστηκε στις αρχές της δεκαετίας του 70' ο εναλλακτικός τουρισμός που αναζητούσε το διαφορετικό ή το περισσότερο ενταγμένο με το περιβάλλον. Πιο συγκεκριμένα, αφορά όλες τις δραστηριότητες οι οποίες λαμβάνουν χώρα και χρησιμοποιούν το περιβάλλον ως υποδοχή των τουριστικών δραστηριοτήτων.

Σε συνέχεια της προηγούμενης κατηγορίας, οι **παραδοσιακοί αγροτικοί οικισμοί** εντάσσονται εξίσου στην κατηγορία του εναλλακτικού τουρισμού αναζητώντας την αγροτική - αυθεντική ζωή που έχει χαθεί την σημερινή εποχή στα αστικά κέντρα.

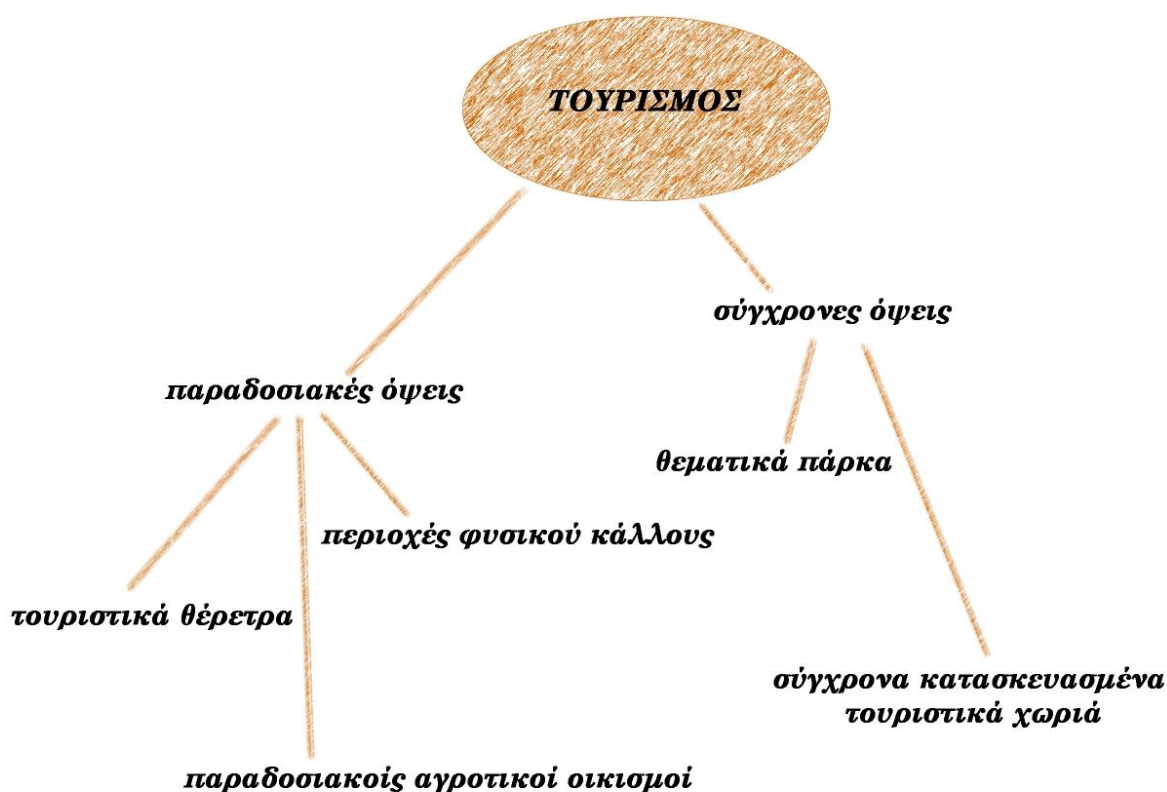
Από την άλλη πλευρά τα **θεματικά πάρκα** ολοένα και αναπτύσσονται δημιουργώντας χώρους που βασίζονται σε ένα ιδιόμορφο τουριστικό περιβάλλον όπου λαμβάνουν χώρα δραστηριότητες που σχετίζονται με ένα θέμα για παράδειγμα ιστορίες κινουμένων σχεδίων του Disney, πάρκα νερού, κ.α.

Κατ' επέκταση των θεματικών πάρκων δημιουργήθηκαν τα **κατασκευασμένα τουριστικά χωριά** που προσφέρουν ένα ιδανικό περιβάλλον με τελείες κλιματικές συνθήκες, φυσικά χαρακτηριστικά κλπ. Συνδυάζει λοιπόν, κατά μία έννοια όλες τις

<sup>30</sup> Αγοραστάκης, Γ., «*Το τουριστικό Μάνιτζμεντ*», Εκδόσεις Κλειδάριθμος, Πολυτεχνείο Κρήτης 2006, σελ. 132-134

παραπάνω κατηγορίες με την εξαίρεση ότι είναι ένας τόπος, ο οποίος έχει δημιουργηθεί εξ ολοκλήρου για τον τουρισμό.<sup>31</sup>

Η συγκεκριμένη ερευνητική εργασία ασχολείται εξολοκλήρου με την πόλη καθώς όπως έχει αναφερθεί στα προηγούμενα κεφάλαια είναι η ανώτερη μορφή συνύπαρξης και επί προσθέτως, τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο, χρήζει τη μεγαλύτερη ανάγκη για διαφύλαξη και προστασία από την ραγδαία τουριστική ανάπτυξη. Φυσικά, οι περιοχές φυσικού κάλλους και οι παραδοσιακοί αγροτικοί οικισμοί οφείλουν να προστατευθούν και να διατηρήσουν εξίσου τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους, παραμένοντας αναλλοίωτη από την εισχώρηση του τουριστικού προϊόντος. Όμως λόγω της εναλλακτικής μορφής τουρισμού που αναπτύσσεται σε αυτές τις περιοχές η διαφύλαξη είναι πολύ πιο εύκολη από ότι στις (ιστορικές) πόλεις.

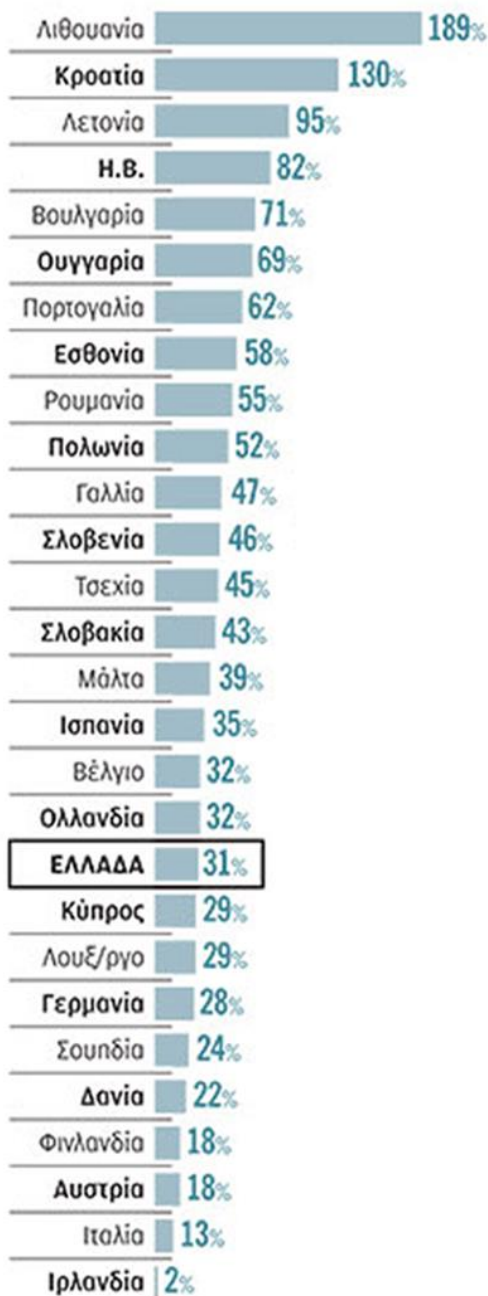


<sup>31</sup> Τσάρτας Π., «Κοινωνικότητα και τουρισμός: ανάλυση χαρακτηριστικών σε διαφορετικούς τύπους τουρισμού.», ΕΚΚΕ, Πανεπιστήμιο Αιγαίου 1998, σελ. 121-129

## 2.2. η πόλη ως τουριστικό θέρετρο

Σήμερα, το ζήτημα της προστασίας και της αξιοποίησης του ιστορικού αποθέματος ταυτίζεται με την αστική επανάχρηση και την ανάκτηση του υφιστάμενου δομημένου ιστού. Δυστυχώς όμως, ισούται και με την εκμετάλλευση της πολιτιστικής κληρονομιάς ως ένα αγαθό προς κατανάλωση, με προφανείς επιπτώσεις στον ιστό και το χαρακτήρα της ιστορικής πόλης. Το γεγονός αυτό μετατρέπει την πόλη σε προϊόν, επιβαρύνοντάς την κοινωνικά, καθώς εγκαταλείπεται από τους μόνιμους κατοίκους της και συνεχώς μεταλλάσσεται σε “μουσειακό τόπο”, μία πιο αυθεντική, ενδεχομένως, Disneyland. Ίσως αυτή η παρομοίωση να φαίνεται υπερβολική όμως, πως μπορεί να χαρακτηριστεί αλλιώς μία πόλη της οποίας οι κάτοικοι γερνούν, ελαττώνονται καθημερινά και χρησιμοποιείται ουσιαστικά μόνο από χιλιάδες τουρίστες που την καταναλώνουν αλλά δεν την ζουν;<sup>32</sup>

Επιπροσθέτως, πρέπει να λάβουμε υπόψην μας, τους επισκέπτες που αυθαίρετα έχουν δημιουργήσει μία προσωπική γνώμη για τη ταυτότητα των πολιτών της εκάστοτε χώρας. Αναζητώντας οπουδήποτε το “αυθεντικό” που όμως, έχει αλλοιωθεί σε τέτοιο βαθμό που πλέον προσφέρεται μοναχά σαν ένα καλοστημένο σκηνικό.<sup>33</sup> Ίσως είναι περιττό να αναφερθεί ότι η πόλη οφείλει να διατηρήσει τα χαρακτηριστικά, την ιστορία, τη μνήμη της καθώς δεν αναφερόμαστε σε ένα θεματικό πάρκο, ένα μουσείο όπου θεατές απλά θαυμάζουν τα εκθέματα.



Εικόνα 6: Αύξηση διανυκτερεύσεων την περίοδο 2017-2022

<sup>32</sup> Κόκκινος Χαράλαμπος, «Η τεχνολογία συνδρομητής του πολιτισμού», εκδόσεις Παπαζήση, 2004, σελ. 187-188

<sup>33</sup> Μαρμαράς Εμμανουήλ, «Η ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΠΟΛΗ ΣΤΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΤΟΥ ΧΡΟΝΟΥ», ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ, 2021, σελ. 17



Ο υπερτουρισμός φαίνεται ότι έχει αρχίσει να προβληματίζει και την τουριστική βιομηχανία, καθώς θεωρείται ότι εμποδίζει τη ανάπτυξη της. Όμως, ο αντίκτυπος που στη πραγματικότητα προκαλεί είναι πολύ πιο σοβαρός, διότι επιφέρει σε πάμπολλους προορισμούς ανά τον κόσμο υπαρξιακούς κινδύνους.<sup>34</sup>

Πολλές πόλεις δυστυχώς υπάρχουν που έχουν βιώσει αλλοιώσεις στη πολιτιστική και φυσική κληρονομιά τους και αναπόφευκτα οδηγούνται στη μείωση της ποιότητας ζωής των μόνιμων κατοίκων. Πέρα των κατοίκων, ένας ακόμη κίνδυνος που ελλοχεύει είναι η μελλοντική απώθηση των επισκεπτών καθώς τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του προορισμού εκλείπουν.

Ο υπερτουρισμός είναι από τα σημαντικότερα θέματα που χρήζουν αντιμετώπιση παγκοσμίως, έτσι πολλοί δημοφιλείς προορισμοί καλούν βοήθεια και χαρακτηρίζουν χαστική την ανάπτυξη του φαινομένου. Παράλληλα όμως, το γεγονός της υπερανάπτυξης του δεν εμφανίζεται μόνο σε διάσημες πόλεις αλλά και σε εθνικά πάρκα, ιστορικά αξιοθέατα και μικρά αγροτικά χωριά.<sup>35</sup>

Η δημοσίευση του Responsible Travel το 2021 προκαλεί τρόμο για την μελλοντική πορεία 63ων χωρών και 98 προορισμών που πάσχουν από την έντονη τουριστική ανάπτυξη. Μέσα σε αυτούς βρίσκονται τέσσερις στην Ελλάδα, συγκεκριμένα η Σαντορίνη, η Αθήνα, η Μύκονος και η Κέρκυρα.<sup>36</sup>



Εικόνα 7: Υπερ-τουρισμός Σαντορίνη



Εικόνα 8: Ιερός βράχος Ακρόπολης "πλημμυρισμένος" από τουρίστες



Εικόνα 9: Ανερόμυλοι Μυκόνου κατά την καλοκαιρινή περίοδο

<sup>34</sup> <https://3win.org/overtourism/>

<sup>35</sup> <https://www.athinorama.gr/>

<sup>36</sup> Joseph M. Cheer, «*Overtourism: a growing global problem*», εφημερίδα «THE CONVERSATION», 2018

Οι ιστορικές πόλεις μετατρέπονται σε πόλους τουριστικής προσέλευσης γεγονός που προσφέρει οικονομική ανάπτυξη στην κοινωνία. Δεν είναι κατανοητό όμως, για ποιο λόγο ο τουρισμός, χαρακτηρίζεται ως ελαφρά βιομηχανία, ενώ επιφέρει επιπτώσεις που προκύπτουν από πολύ βαριά. Φυσικά, δεν είναι απαγορευτικό η πόλη να είναι επισκέψιμη από τουρίστες αλλά οφείλουν να λάβουν υπόψη την πολυπλοκότητα και τους κατοίκους της, καθώς δεν είναι ένας τόπος ειδικευμένος μόνο για αυτούς.<sup>37</sup>

Όμως ο Ξένιος Δίας πάντα υπήρχε και πάντα θα υπάρχει. Οι άνθρωποι για πολλούς και διαφορετικούς λόγους ταξιδεύουν και θα ταξιδεύουν. Από τους λίγους περιέργους περιηγητές στις αρχές του 20ού αιώνα μέχρι τα δισεκατομμύρια τουριστών που ταξιδεύουν σήμερα.<sup>38</sup> Το ερώτημα όμως είναι, έχουν όλες οι πόλεις τη δυνατότητα να φιλοξενήσουν τόσο μεγάλο όγκο τουριστών; Η απάντηση είναι εύκολη, φυσικά και όχι. Άλλωστε είναι λογικό, κανείς δε φανταζόταν στις αρχές του αιώνα την τόσο ραγδαία ανάπτυξη του τουρισμού και χωρίς αμφιβολία οι ιστορικές πόλεις δεν είναι σε θέση να δεχτούν μεγάλες μάζες ανθρώπων, καθώς δεν διαθέτουν αντίστοιχες υποδομές. Χίλιες αλλαγές σκιαγραφούν τους φανταστικούς χάρτες, του τι ήταν κάποτε η πόλη ή τι θα μπορούσε να είναι στο μέλλον: η ελληνική πόλη και η ρωμαϊκή αποικία, η μεσαιωνική κομπούνα και η ιδανική πόλη των ουμανιστών, ή τα ιταλικά, ολλανδικά, αμερικανικά και κινεζικά αστικά κέντρα.<sup>39</sup> Επομένως, ολόκληρα τμήματα των πόλεων αυτονομούνται και αποκόπτονται από την υπόλοιπη πόλη στο όνομα της τουριστικής ανάπτυξης οδηγώντας έτσι την πόλη σε μαρασμό.<sup>40</sup>



Εικόνα 10: κολλάζ της Ευγενίας Λώλη

<sup>37</sup> Stevenson Deborah, « Πόλεις και αστικοί πολιτισμοί », εκδόσεις Κριτική, 2007, σελ. 98-100

<sup>38</sup> Βαν Μπουσότεν Ρίκι, «Η μνήμη αφηγείται την πόλη: προφορική ιστορία και μνήμη του αστικού χώρου», εκδόσεις ΠΛΕΘΡΟΝ, Αθήνα 2016, σελ. 125-126

<sup>39</sup> Νίτσε Φρίντριχ, «Ιστορία και Ζωή», Εκδόσεις Γνώση, Αθήνα 1993, σελ. 67

<sup>40</sup> Jacques Le Goff, « Ιστορία και Μνήμη », εκδόσεις Νεφέλη, 1998, σελ. 33



Αναμφισβήτητα, η ανάπτυξη του τουρισμού στην Ευρώπη είναι από τις βασικές οικονομικές δραστηριότητες όμως, οι ιστορικές πόλεις μη μπορώντας να διαχειριστούν τις ορδές επισκεπτών που καταφθάνουν σε αυτές προβαίνουν σε έντονες αντιδράσεις. Δυστυχώς χωρίς κάποια αποτελέσματα μέχρι στιγμής, καθώς ο αριθμός των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους αυξάνονται συνεχώς και οι διαθέσιμες πτήσεις στην Ευρώπη αυξήθηκαν κατά 10% σχετικά με την προηγούμενη χρονιά. Παράλληλα η εταιρεία Airbnb, η μεγαλύτερη πλατφόρμα παροχής καταλυμάτων αλλά όχι η μοναδική, δημοσίευσε ότι οι μισθώσεις τα πέντε προηγούμενα χρόνια σε ευρωπαϊκές πόλεις τριπλασιάστηκαν. Έτσι, πολλοί προορισμοί ζητούν τη συνδρομή της ευρωπαϊκής Ένωσης για την επαναφορά της ισορροπίας στις πόλεις τους.<sup>41</sup>

Η UNESCO παράλληλα κρούει τον κώδωνα του κινδύνου στη Βενετία, τονίζοντας ότι πρέπει να ενταχθεί στις απειλούμενες περιοχές παγκόσμιας κληρονομιάς, διότι οι αλλοιώσεις που έχει υποστεί τείνουν να γίνουν μη αναστρέψιμες. Η ανάπτυξη του τουρισμού είναι τόσο ραγδαία με αποτέλεσμα να οδηγούνται στην απόθεση των αφίξεων.<sup>42</sup>



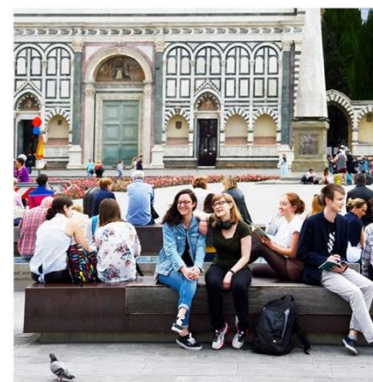
Εικόνα 11: Ιταλικοί προορισμοί σε κρίση

<sup>41</sup> Εφημερίδα Δημοκρατική (ηλεκτρονική ιστοσελίδα: <https://www.dimokratiki.gr/>)

<sup>42</sup> Εφημερίδα Καθημερινή (ηλεκτρονική ιστοσελίδα: <https://www.kathimerini.gr/>)



- **Βενετία:** 10€ χρέωση για την κάθε ημέρα στην ιταλική πόλη, λόγω υπερτουρισμού.
- Πενταπλάσια στον αριθμό σε σχέση με την προηγούμενη δεκαετία τα κρουαζιερόπλοια που αράζουν στο βενετικό λιμάνι.
- Μέχρι το 2030 υπολογίζεται ότι δεν θα υπάρχει κανένας ντόπιος στη Βενετία!<sup>43</sup>
- Η τουριστοφοβία χτυπά τη **Βαρκελώνη!**
- Ο τρίτος δημοφιλέστερος τουριστικός προορισμός παγκοσμίως, είναι από τις πρώτες πόλεις που βιώνουν τις συνέπειες του υπερτουρισμού.
- Οι πολίτες απαντούν στο φαινόμενο με εχθρικά συνθήματα στους τοίχους, όπως το χαρακτηριστικό “Tourists go home”, αλλά και πιο βίαιες δράσεις.<sup>44</sup>
- “Ο σεβασμός στην πόλη είναι ο καλύτερος τρόπος για να την απολαύσετε”. Αυτό είναι το κύριο μήνυμα της καμπάνιας #EnjoyRespectFirenze, με στόχο την εκπαίδευση των τουριστών και των ημερήσιων εκδρομών στη **Φλωρεντία**.
- **Απαγορεύει νέα Airbnb στο ιστορικό της κέντρο η Φλωρεντία! ( Σεπτέμβριος 2023)**<sup>45</sup>



Εικόνα 12: προσπάθειες να αντιμετωπιστεί ο υπερτουρισμός σε ευρωπαϊκές πόλεις

<sup>43</sup> Εφημερίδα Καθημερινή(ηλεκτρονική ιστοσελίδα: <https://www.protothema.gr/>)

<sup>44</sup> Εφημερίδα Καθημερινή(ηλεκτρονική ιστοσελίδα: <https://www.kathimerini.gr/>)

<sup>45</sup> <https://www.cnn.gr/>

2.3. η αρχιτεκτονικής ως μέσον προβολής

Η αρχιτεκτονική όπως χαρακτηριστικά ανέφερε ο Aldo Rossi, είναι ο συνδυασμός ενός μέρους, ενός γεγονότος και ενός συμβόλου. Δηλαδή είναι η κατασκευή ενός κτίσματος αφ' ενός και αφ' ετέρου η μορφή με την οποία αυτό τοποθετείται στο χώρο.<sup>46</sup> Έτσι λοιπόν η έννοια της αρχιτεκτονικής μπορεί να ερμηνευθεί διαφορετικά αναλόγως με το σκοπό και το μέσο προβολής. Όταν η αρχιτεκτονική χρησιμοποιείται για να δημιουργηθεί ή να ενισχυθεί μία εικόνα, μία ταυτότητα για έναν τόπο, τότε γίνεται προϊόν διαφήμισης.

Ο τουρισμός εξαρτάται εξολοκλήρου από το μέγεθος της *“οπτικής ταυτότητας”* και της διάδοσης της. Η εικόνα συσχετίζεται με ένα περιβάλλον και λειτουργεί σαν συνώνυμο για τη πολιτιστική ιδιαιτερότητα, δημιουργώντας δυνατούς συσχετισμούς με τους τόπους και τους ανθρώπους. Για παράδειγμα οι πυραμίδες ταυτίζονται με τον αιγυπτιακό πολιτισμό, η Ρώμη με την ιταλική κουλτούρα, αλλά και νεότερα κτίρια που λειτουργούν με ανάλογο τρόπο στη πόλη, όπως η όπερα της Λυών του J. Nouvel, ή η πλατεία- γέφυρα της Z. Hadid στη Λευκωσία.<sup>47</sup>

Το φαινόμενο του *archi-tourism\** ξεκίνησε το 17ο περίπου αιώνα όταν επιφανείς ευρωπαίοι ταξίδευαν ώστε να γνωρίσουν την τέχνη και την αρχιτεκτονική στον υπόλοιπο κόσμο. Με την πάροδο του χρόνου η αρχιτεκτονική γίνεται όλο και περισσότερο, λόγος για ταξίδια.<sup>48</sup> Χαρακτηριστικό παράδειγμα, είναι το Βερολίνο όπου μετά από χρόνια μαρασμού



Εικόνα 13: Πλατεία Ελευθερίας Λευκωσία



Εικόνα 14: Όπερα Λυών



Εικόνα 15: Μεγάλη πυραμίδα της Γκίζας

<sup>46</sup> Rossi Aldo, « *ΕΠΙΣΤΗΜΙΝΗΚΗ ΑΥΤΟΒΙΟΓΡΑΦΙΑ* », εκδόσεις Εστία, μετάφραση Πάτεστος Π., Αθήνα 1995, σελ. 102

<sup>47</sup> U+A architectural magazine « *If they build it, you will come* », (<http://www.usefulandagreeable.com/architourism.shtml>)

<sup>48</sup> Ockman Joan/ Salomon Frausto., « *Architourism: Authentic, Escapist, Exotic, Spectacular* », Εκδόσεις Prestel, 2005, σελ. 40



ξαναχτίστηκε επιτυχημένα συνδέοντας το όνομα της πόλης με αγνώστους αρχιτέκτονες και τα έργα τους. Ακόμα, η πόλη του Παρισιού ταυτίζεται για μεγάλο ποσοστό των ταξιδιωτών με τον Πύργο του Άιφελ, ο οποίος κατασκευάστηκε για τη διεθνή έκθεση universell και προβλεπόταν να απομακρυνθεί έπειτα από 20 χρόνια. Όμως ο κόσμος “αγκάλιασε” το εγχείρημα του Άιφελ και έτσι ο πύργος σώζεται έως σήμερα μετρώντας επτά εκατομμύρια επισκέπτες το χρόνο.

**\*Archi-tourism:** “Architecture as a destination for Tourism”, αναφέρεται στο ομότιτλο συνέδριο όπου διεξήχθη το 2002 στη Νέα Υόρκη στο πανεπιστήμιο Columbia. Η δράση του Architourism συσχετίζει την αρχιτεκτονική και τον τουρισμό, συγκεκριμένα στις περιπτώσεις όπου γίνεται χρήση αυτής ως «προϊόν» για τουριστική κατανάλωση.

Στην Ελλάδα, μετά τη μικρασιατική καταστροφή ξεκίνησαν οι προσπάθειες για την ανάκαμψη της οικονομίας. Η ανάπτυξη του τουρισμού ήρθε γρήγορα δίνοντας τη λύση στο πρόβλημα. Για την ενίσχυση του, δημιουργήθηκε ο ελληνικός οργανισμός τουρισμού (ΕΟΤ) προσπαθώντας να προβληθεί η Ελλάδα όσο καλύτερα γινόταν στον υπόλοιπο κόσμο.<sup>49</sup> Έτσι, καλλιτέχνες ανέλαβαν τη δημιουργία αφισών που παρουσίαζαν για αρχή, το μεγαλείο της κλασικής αρχαιότητας στο εξωτερικό. Με αποτέλεσμα οι επισκέπτες εκείνης της εποχής όταν κατέφθαναν στην Ελλάδα θεωρούσαν δεδομένο ότι θα αντικρίσουν τον Παρθενώνα ή ένα μνημείο εξίσου σπουδαίο σε οποιοδήποτε σημείο της χώρας. Μετέπειτα οι αφίσες ξεκίνησαν να διαφημίζουν τον ήλιο και τη θάλασσα της Ελλάδας προβάλλοντας ένα παραδεισένιο προορισμό. Η τουριστική προπαγάνδα είχε ήδη αρχίσει στην Ελλάδα, τα φυλλάδια και οι αφίσες υποσχόταν ένα τόπο που τα είχε όλα, ιστορία σε συνδυασμό με ένα ιδανικό περιβάλλον, το οποίο δεν απέχει ιδιαίτερα από τις διαφημίσεις της σημερινής εποχής.<sup>50</sup> Οι τουρίστες που καταφθάνουν στην Ελλάδα ακόμη και σήμερα που το διαδίκτυο είναι στη ζωή όλων, θεωρούν ότι θα αντικρίσουν μικρά λευκά σπιτάκια με χαρακτηριστικά μπλε παντζούρια, στενά σοκάκια κ.α..



Εικόνα 16: Landmarks διάσημων πόλεων



Εικόνα 17: Αφίσες Ε.Ο.Τ./ 1930-2009

<sup>49</sup> Υπουργείο Τουριστική Ανάπτυξης –Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού, «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΦΙΣΑ-Ένα ταξίδι στο Χρόνο μέσα από την Τέχνη», 2007, σελ. 52

<sup>50</sup> ΓΚΡΙΝΙΑΣ Δημήτριος, «Η Ελλάδα μέσα από τις αφίσες του ΕΟΤ», άρθρο ([http://noksi-graphic-design.blogspot.com/2013/07/blog-post\\_5583.html](http://noksi-graphic-design.blogspot.com/2013/07/blog-post_5583.html)), 2014

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ • Πόλεις- Θέρετρα

### 3.1. Ζαντάρ – Κροατία

Το Ζαντάρ βρίσκεται νότια της πρωτεύουσας της Κροατίας και βρέχεται στα δυτικά από την Αδριατική θάλασσα. Ακόμα διαθέτει ένα πολύ σημαντικό λιμάνι όπου καθόρισε τη πορεία της έως σήμερα.<sup>51</sup>



#### Ιστορική Αναδρομή

αρχαίοι χρόνοι: Η παλιά πόλη στη χερσόνησο χρονολογείται από τον 9ο αι. π.Χ., όταν ήταν ένας οικισμός της Λιβερίας που ονομάζεται Jadera.

Ρωμαϊκή περίοδος: Το Ζαντάρ υπήρξε ρωμαϊκή πόλη από το 48 π.Χ.

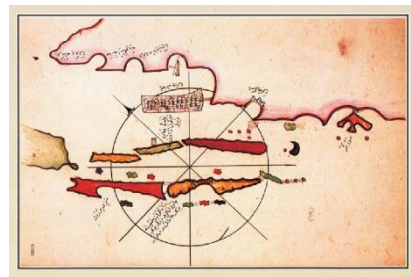
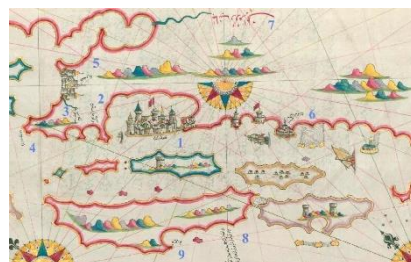
Βυζαντινή περίοδος: Το Ζαντάρ έγινε πρωτεύουσα της Δαλματίας τον 7ο αι. και ακολουθήσε μεγάλη ανάπτυξη όπου γιγαντώθηκε το 10ο αι..

Πρώτη Ενετοκρατία: Οι Βενετοί κατέλαβαν τη πόλη το 1202, μέσω των Σταυροφόρων της 4ης Σταυροφορίας. Η Πολιορκία του Ζαντάρ κόστισε πολλά στη πόλη καθώς υπέστη μεγάλες καταστροφές.

Δεύτερη Ενετοκρατία: Τον 15ο αι. εφόσον οι Ενετοί κατέκτησαν ξανά τη πόλη έκαναν οχυρωματικά έργα ώστε να επιτευχθεί η προστασία της από τις οθωμανικές εφόδους.

Νεότεροι χρόνοι: Το 75% των κτιρίων του Ζαντάρ καταστράφηκαν στη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, από τους βομβαρδισμούς των συμμάχων. Απελευθερώθηκε το 1944 και έγινε μέρος της Γιουγκοσλαβίας όπου άνηκε μέχρι το 1977 και τη ανεξαρτησία της Κροατίας.

Σήμερα: Το Ζαντάρ κέρδισε το βραβείο *Καλύτερου Τουριστικού Προορισμού* του 2016 και το 2017 οι ενετικές οχυρώσεις της πόλης εντάχθηκαν στο κατάλογο *Μνημείων Παγκόσμιας Κληρονομιάς της UNESCO*.<sup>52</sup>



Εικόνα 18: ιστορικοί χάρτες Ζαντάρ

<sup>51</sup> <https://www.zadarska-zupanija.hr/>

<sup>52</sup> <http://www.infozadar.net/>

## Τουρισμός & κίνητρα επισκεπτών

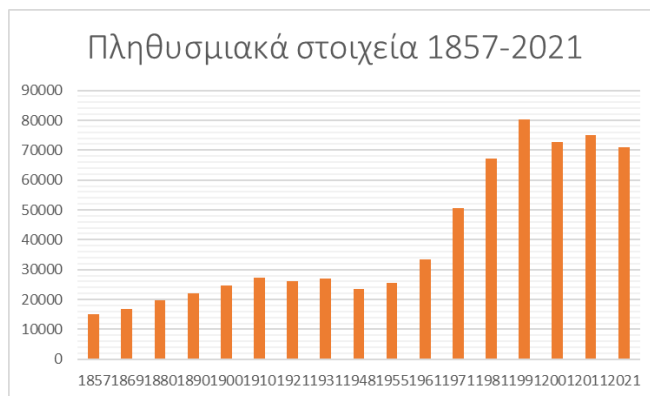
Το Ζαντάρ είναι μια πολύ ιδιαίτερη πόλη της Κροατίας καθώς συνδυάζει περιοχές φυσικού κάλλους ( εθνικά πάρκα), την μακρόχρονη ιστορία του και το ιδιαίτερο ιστορικό κέντρο της πόλης. Διαθέτει πληθώρα από αξιοθέατα ιστορικού ενδιαφέροντος και νεότερης τέχνης. Ο βασικότερος λόγος επίσκεψης όμως, είναι οι μεγάλες σε έκταση ακτές της και τα γειτονικά νησιά, όπου τους καλοκαιρινούς μήνες ορδές τουριστών τα κατακλύζουν.<sup>53</sup>

Όμως, ο τουρισμός στο Ζαντάρ έχει μακρά παράδοση. Ιστορικά έγγραφα αναφέρουν ότι οι πρώτες ομάδες επισκεπτών εμφανίστηκαν τον Ιούνιο του 1879 και έπειτα ξεκίνησε μία ανοδική τουριστική πορεία όπου διαρκεί έως και σήμερα.<sup>54</sup>

- Τα τελευταία δέκα χρόνια ο μονίμως πληθυσμός της επαρχίας του Ζαντάρ παρουσιάζει μείωση της τάξεως του 5.70%. Ενώ, οι επισκέπτες της επαρχίας έχουν αυξηθεί κατά 62.10%. Συγκεκριμένα, το 2021 οι μόνιμοι καταγεγραμμένοι κάτοικοι ήταν 160.340 και οι επισκέπτες 1.814.286. Επομένως, κατά τους θερινούς μήνες (όπου η τουριστική κινητικότητα είναι φανερά πιο έντονη από τους χειμερινούς) ο πληθυσμός δωδεκαπλασιάστηκε.
- Παράλληλα, αναζητώντας δεδομένα μεμονωμένα για την παλιά πόλη του Ζαντάρ, οι επισκέπτες το 2010 καταγράφηκαν 353.591, ενώ οι μόνιμοι κάτοικοι μόλις 75.062. Έπειτα από δέκα χρόνια στην απογραφή του 2021, ο μόνιμος πληθυσμός μειώθηκε στις 70.829 και αντίθετα οι τουρίστες της παλιάς πόλης εκτινάχθηκαν στους 565.745.<sup>55</sup>



Εικόνα 19: Παλιά πόλη Ζαντάρ/ οδικό δίκτυο & τοπόσημα



<sup>53</sup> <https://www.zadar.hr/>

<sup>54</sup> <https://www.econstor.eu/bitstream>

<sup>55</sup> <https://dzs.gov.hr/>



## Τουρισμός & μόνιμοι κάτοικοι

“Ένας τουριστικός παράδεισος”, με αυτή τη φράση χαρακτηρίζουν οι περισσότερες τουριστικές ιστοσελίδες την κροατική πόλη. Η Ζαντάρ φημίζεται για την εξαιρετική ατμόσφαιρα που προσφέρει στους επισκέπτες της, στον τομέα της ψυχαγωγίας. Αυτό αποδεικνύει περίτρανα και το βραβείο του καλύτερου τουριστικού προορισμού της Ευρώπης 2016 με το οποίο «χρίστηκε». Το μεγάλο πλήθος των μαγαζιών κατά μήκος της πόλης προσφέρουν «απλόχερα» την ευτυχία στους επισκέπτες, να κάνουν τα ψώνια τους και να επιλέξουν τα σουβενίρ που τους προσελκύουν το ενδιαφέρον ανάμεσα σε πολυάριθμα και ποικίλων ειδών εμπορικά μαγαζιά.

Όμως, πιο πέρα από τον “παράδεισο” που περιγράφουν οι ιστοσελίδες βρίσκεται η αληθινή πόλη με την ιστορία της και τους κατοίκους της, που καθημερινά καλύπτεται από τον μεγάλο αριθμό επισκεπτών που καταφθάνουν για να την γνωρίσουν.

Πολλοί αγανακτισμένοι κάτοικοι της πόλης έχουν κατακλύσει το διαδίκτυο προσπαθώντας να αποτρέψουν μεγάλο μέρος πληθυσμού να επισκεφτεί την πόλη τους, τους μήνες που υπάρχει μεγάλο φόρτο. Αναμφισβήτητα, όπως αναφέρουν δεν έχουν κάποιο πρόβλημα με τους επισκέπτες, απλώς θέλουν περισσότερο χώρο για τους ίδιους στην πόλη τους.

Ακόμα, σημαντικό είναι να σημειωθεί ότι τα τελευταία χρόνια τους καλοκαιρινούς μήνες μοιράζονται στους τουρίστες φυλλάδια τα οποία τους προτρέπουν να σέβονται την πόλη όπως της αρμόζει. Για παράδειγμα, να κυκλοφορούν κατάλληλα ενδεδυμένοι στο ιστορικό κέντρο καθώς και να σεβαστούν ότι απαγορεύεται η χρήση ποδηλάτων και οκούτερ σε αυτό.

Αυτές οι ενέργειες, όπου για τον κλάδο του τουρισμού ακούγονται επιθετικές διενεργούνται ώστε να μπορέσει να υπάρξει μία ισορροπία μεταξύ του τουρισμού και της ζωής στην πόλη, καθώς το πρόβλημα ολοένα και αυξάνεται. <sup>56</sup>



Εικόνα 20: Παλιά πόλη Ζαντάρ/ οδικό δίκτυο



Εικόνα 21: Παλιά πόλη Ζαντάρ/καλοκαιρινή περίοδος, τουρισμός και προβλήματα

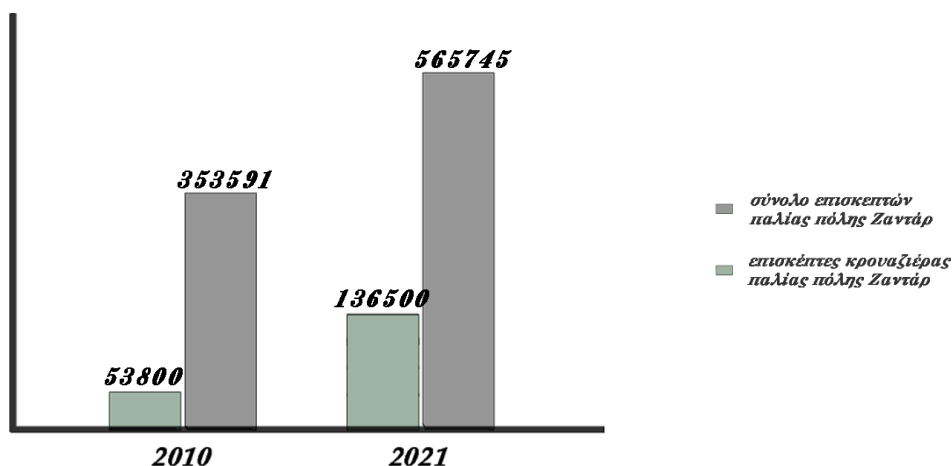
<sup>56</sup> Jadresic V., «Ζαντάρ- Πόλη του τουρισμού και του πολιτισμού», άρθρο (<https://oa.mg/work/1695805105>)

## Λιμενικές εγκαταστάσεις

Το λιμάνι στην παλιά πόλη του Ζαντάρ κατασκευάστηκε το 1997 και με τη βοήθεια της Λιμενικής Αρχής του Ζαντάρ αναπτύχθηκε σημαντικά. Η τοποθεσία του εντός της παλιάς πόλης, το ορθογώνιο σχήμα του και η άμεση σύνδεση με την πόλη της Βενετίας το καθιστούν ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια της Κροατίας.

Τα τελευταία χρόνια ο αριθμός των επισκεπτών μόνο από κρουαζιέρες έχει παρουσιάσει αλματώδη αύξηση καθώς έχει αγγίξει τις 136.500 επισκέπτες. Η ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας επήλθε καθώς από το 2001 ξεκίνησαν πολυάριθμα λιμενικά έργα, όπου κατασκευάστηκαν προβλήτες ικανές να υποδεχθούν κάθε τύπου πλοίου.

- Το 2021 οι επισκέφτηκαν την πόλη περίπου 2,5 φορές περισσότεροι τουρίστες μέσω κρουαζιέρας από το 2010.
- Ακόμα, το 2010 το 15,20% των επισκεπτών της Ζαντάρ ήταν μέσω κρουαζιέρας και το 2021 ήταν το 24,13%.<sup>57</sup>



<sup>57</sup> Krajnović, A. Buškulić, J. Bosna, «THE ROLE OF THE TOURIST BOARDS IN THE DEVELOPMENT OF EVENT TOURISM OF ZADAR COUNTY», Tourism & Hospitality Industry, 2016

### 3.2. Κέρκυρα - Ελλάδα

Η Κέρκυρα χαρακτηρίζεται ως το δημοφιλές νησί του Ιονίου πελάγους και γενικότερα της Μεσογείου. Βρίσκεται στην είσοδο της Αδριατικής Θάλασσας, κοντά στις Ηπειρωτικές ακτές. Οι βορειοανατολικές της ακτές απέχουν λιγότερο από 2 χιλ. από της Αλβανίας.<sup>58</sup>

#### Ιστορική Αναδρομή

**μυθολογία:** Τα πρώτα αρχαιολογικά ευρήματα ανήκουν στη Παλαιολιθική εποχή. Αρχικά κατοικήθηκε από τους Ερετρίους και έπειτα από τους Κορινθίους.

**αρχαίοι χρόνοι:** Το νησί απέκτησε εμπορική, ναυτική και καλλιτεχνική δύναμη και το 585 π.Χ. έγινε ανεξάρτητο. Για διασφαλιστεί η ασφάλεια του παραδόθηκαν στη Ρώμη και η κυριαρχία της κράτησε έως το 337μ.Χ.

**Μεσαίωνας:** Στα μέσα του 6ου αι. μ.Χ. η επιδρομή των Γότθων κατέστρεψε σε μεγάλο βαθμό το νησί, έτσι το κέντρο της πόλης μεταφέρθηκε σε νέα περιοχή (σημερινό παλιό Φρούριο) με φυσική οχύρωση για μεγαλύτερη ασφάλεια.

**Ενετοκρατία:** Οι Ενετοί ενίσχυσαν τα οχυρωματικά έργα της πόλης, κατασκεύασαν το νέο Φρούριο δημιουργώντας έτσι ένα ισχυρό νησί. Τα έργα ολοκληρώθηκαν σε 4 κατασκευαστικές φάσεις και σε μεγάλο βαθμό διατηρούνται μέχρι σήμερα.

**Σήμερα:** Η Κέρκυρα έχει αναπτύξει τους φυσικούς της πόρους και τον τουρισμό επομένως αποτελεί ένα από τα πιο πλούσια νησιά και διάσημο προορισμό της Ελλάδας.

Η παλιά πόλη της Κέρκυρας είναι μέρος του καταλόγου των *Μνημείων Παγκόσμιας Κληρονομιάς της UNESCO* από το 2007.<sup>59</sup>



Εικόνα 22: ιστορικά σχέδια φρουρίων Κέρκυρας

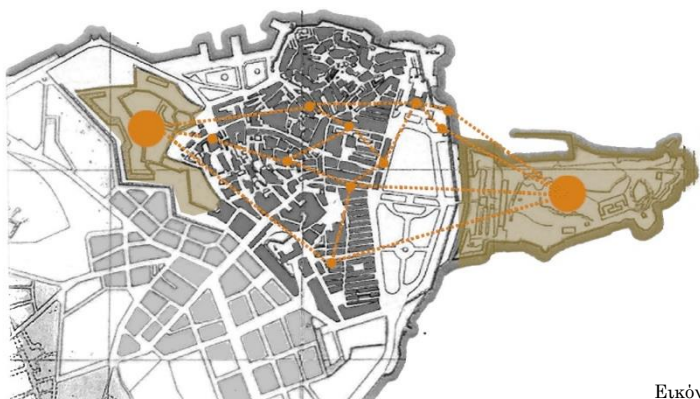
<sup>58</sup> <https://www.corfupress.com/2022>

<sup>59</sup> Αγοροπούλου- Μπιρμπίλη Αφροδίτη, «Κέρκυρα», εκδόσεις Μέλισσα, Αθήνα 1982



## Τουρισμός & κίνητρα επισκεπτών

Η κοσμοπολίτικη Κέρκυρα αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους τουριστικούς πόλους στην Ελλάδα, καθώς είναι ένα ιδιαίτερα καλλιτεχνικό νησί που διαθέτει μεγάλη πολιτιστική κληρονομιά, η οποία συνδυάζεται με το φυσικό περιβάλλον, το κλίμα, τις πολυάριθμες παραλίες και τα ιστορικά αξιοθέατα. Επομένως είναι λογικό να φαντάζει ιδανικός καλοκαιρινός προορισμός για Έλληνες και ξένους επισκέπτες.<sup>60</sup>

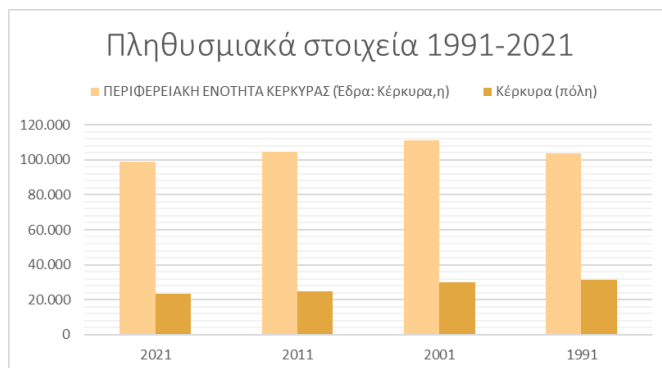


Εικόνα 23: παλιά πόλη Κέρκυρας/ τοπόσημα

## Τουρισμός & μόνιμοι κάτοικοι

- Τα τελευταία δέκα χρόνια ο μόνιμος πληθυσμός της περιφερειακής ενότητας Κέρκυρας παρουσίασε μείωση της τάξεως του 5,02%. Ενώ, οι επισκέπτες της στο νησί έχουν αυξηθεί κατά 52,52%. Συγκεκριμένα, το 2021 οι μόνιμοι καταγεγραμμένοι κάτοικοι ήταν **99.134** και οι επισκέπτες **594.224**. Αυτό σημαίνει ότι τις περιόδους με αυξημένη τουριστική κίνηση το νησί “φιλοξενεί” **έξι** φορές τον πληθυσμό του.

- Παλιά πόλη Κέρκυρας** : Στα τελευταία δέκα χρόνια οι μόνιμοι κάτοικοι της πόλης της Κέρκυρας ακολουθώντας τη γενική μείωση πληθυσμού του νησιού, έχουν παρουσιάσει πτώση της τάξεως του 6,55%. Ενώ, οι τουριστικές εισροές αυξάνονται συνεχώς αγγίζοντας τους 252.800 επισκέπτες στην πόλη.<sup>61</sup>



<sup>60</sup> Ανδρονικίδης, Χρήστος/ Κούρκουλος, Δημήτριος, «Το τουριστικό μάρκετινγκ: τουριστική προβολή της Κέρκυρας», Πτυχιακή εργασία, ΤΕΙ Δυτικής Μακεδονίας, Σχολή Διοίκησης και Οικονομίας, 2011

<sup>61</sup> <https://www.statistics.gr/2021-census-pop-hous> ( ΕΣΤΑΤ)

“Κάθε χρόνο, γύρω στα τέλη Οκτωβρίου, οι μόνιμοι κάτοικοι ξανακατακτάμε τους δρόμους. Δεν πρόκειται για πολιτική πράξη. Δεν αποτελεί διαδήλωση διαμαρτυρίας, πανό ή τοιρλίντερς. Η χρήση αστυνομίας. Απλώς περπατάμε γύρω από την πόλη – τα όμορφα δρομάκια και τα στενά σοκάκια της, από τα οποία μας έδωξαν από τις αρχές της άνοιξης οι ορδές των τουριστών που περιπλανιούνται με άσκοπη περιέργεια.”<sup>62</sup> Αυτά είναι τα λόγια μερικών κατοίκων της παλιάς πόλης της Κέρκυρας η οποία κάθε καλοκαίρι κατακλύζεται από κόσμο. Τα μαγαζιά ανοίγουν, και οι πρώτοι επισκέπτες καταφθάνουν στο νησί από τις αρχές του Απρίλη, τίποτα δε θυμίζει την πόλη που είχαν συνηθίσει οι ντόπιοι τους χειμερινούς μήνες. Η Κέρκυρα, είναι ένας προορισμός που συνδιάζει πολλά και διαφορετικά σημεία ενδιαφέροντος, επόμενως δύναται να προσφέρει τις ιδανικές διακοπές.<sup>63</sup> Η ιστορία σε συνδυασμό με τις τέχνες που παραδοσιακά καλλιεργούνται στο νησί καθώς, το ιδιαίτερο φυσικό περιβάλλον και το καλό κλίμα του είναι μερικοί από τους λόγους που οι τουρίστες σπεύδουν να οργανώσουν σε αυτό τις διακοπές τους. Όμως, σήμερα όπου ο τουρισμός έχει ξεπεράσει κάθε όριο, το νησί “πνίγεται” και μαζί του και οι μόνιμοι κάτοικοι που συνεχώς μειώνονται. Τους είναι αδύνατον να παραμείνουν στο νησί! Καθώς, στους πεζόδρομους έκλεισαν τα καταστήματα με κλασικές-παραδοσιακές δραστηριότητες και στη θέση τους εμφανίστηκαν μπαρ, κατά κανόνα με μουσική χωρίς προδιαγραφές. Το άμεσο αποτέλεσμα είναι να ανεβαίνουν τα ενοίκια και πολλοί κάτοικοι να αναγκάζονται να εγκαταλείψουν τις κατοικίες τους στην πόλη. Σε επόμενη φάση τα σπίτια αυτά πάνε κυρίως σε εκμετάλλευση airbnb και η χειρότερη πλέον



Εικόνα 24: Λιτόν Κέρκυρα – καλοκαιρινή περίοδος 2020



Εικόνα 25: παλιά πόλη Κέρκυρας/οδικό δίκτυο

<sup>62</sup> <https://www.corfupress.com/2022>

<sup>63</sup> Τσάρτας Παναγιώτης, «Οι κοινωνικές επιπτώσεις του τουρισμού στους νομούς Κέρκυρας και Λασιθίου», Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού, 1995, σελ. 54

κατάσταση διώχνει και άλλους κατοίκους. Πρόκειται δηλαδή για μια εξέλιξη όπου το ένα φαινόμενο τροφοδοτεί το άλλο.<sup>64</sup> *“Η Κέρκυρα, όπως και η Βενετία, γίνεται ένα αφιλόξενο μέρος για να ζουν οι δικοί της άνθρωποι. Στο χωριό που μένω, οι δύο ταβέρνες που λειτουργούν όλο το χρόνο έχουν κλείσει για το χειμώνα, γιατί η εποχική λειτουργία έχει γίνει πιο κερδοφόρα, και επομένως πιο σημαντική, από την εξυπηρέτηση των ντόπιων. Το χωριό κινδυνεύει να γίνει μια παράσταση παρά να παραμείνει ένας ζωντανός οργανισμός.”* γράφει χαρακτηριστικά, ένας αγανακτισμένος κάτοικος.<sup>65</sup>

Φυσικά, δεν ξεχνάμε ότι αναφερόμαστε σε ένα τόπο ο οποίος είναι χαρακτηρισμένος ως μνημείο παγκόσμιας κληρονομιάς της UNESCO από το 2007 όμως, από τότε η παλιά πόλη μαραζώνει συνεχώς. Συχνό ερώτημα είναι πλέον αν οι οργανισμοί παγκόσμιας προστασίας αρκούν για να διαφυλάξουν τα ιστορικά και φυσικά σύνολα, διότι στις περισσότερες περιπτώσεις δεν φαίνεται να τα καταφέρνουν.

### Λιμενικές εγκαταστάσεις

Το λιμάνι της Κέρκυρας έχει μία ιστορική διαδρομή 135 χρόνων όπου συνεχώς επεκτείνεται και προσαρμόζεται στις ανάγκες κάθε εποχής. Λόγω της θέσης του νησιού, τις εμπορικές και οικονομικές δραστηριότητες, το λιμάνι έχει σημαντικό ρόλο στην καθημερινή ζωή. Σήμερα, όλο και περισσότερο, εξυπηρετεί την κυρία οικονομική δραστηριότητα του νησιού, τον τουρισμό.

### Η κρουαζιέρα έφερε 527 χιλιάδες επισκέπτες το 2022!

Συγκεκριμένα το 2022 στο λιμάνι της Κέρκυρας προσέγγισαν 392 κρουαζιερόπλοια με σύνολο 527.609 επιβάτες. Αριθμός διπλάσιος από το 2021. Αξίζει να σημειωθεί ότι το λιμάνι της Κέρκυρας το 2021 ήταν το δεύτερο σε αριθμό επιβατών κρουαζιέρας σε ολόκληρη τη χώρα μετά τον Πειραιά ενώ το 2022 βρίσκεται στην τέταρτη θέση της κατάταξης.<sup>66</sup>



Εικόνα 26: κρουαζιερόπλοιο στο λιμάνι της Κέρκυρας

<sup>64</sup> Καπρούλια Χάιδω/ Λαβράνου Ευαγγελία, «Οι επιδράσεις του τουρισμού στην παλιά πόλη της Κέρκυρας», Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας/ Τμήμα αρχιτεκτόνων μηχανικών, 2013-2014

<sup>65</sup> Francini, Carlo «Κέρκυρα /UNESCO: Πλεονέκτημα ή Πρόβλημα; Ευκαιρία ή Αδυναμία;», Ημερίδα ανταλλαγής εμπειρίας και καινοτομίας.,

<sup>66</sup> <https://www.elime.gr/kerkyra>



### 3.3. Βαλέτα - Μάλτα

- Η Μάλτα είναι το μικρότερο νησιωτικό κράτος στην Ευρώπη και παράλληλα ένα από τα πιο πυκνοκατοικημένα. Βρίσκεται στο μέσο της Μεσογείου, νότια της Σικελίας ανατολικά της Τυνησίας και βόρεια της Λιβύης.
- Η Μάλτα είναι μία από τις πιο πολυπολιτισμικές χώρες στον κόσμο.<sup>67</sup>

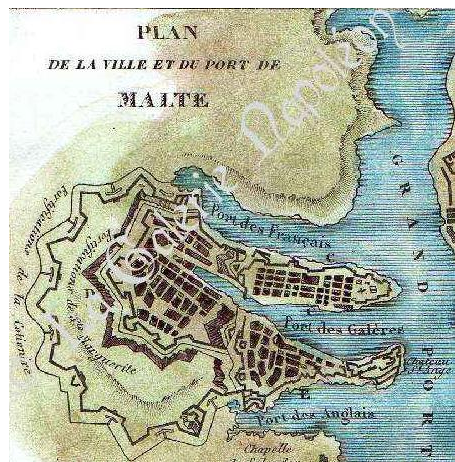
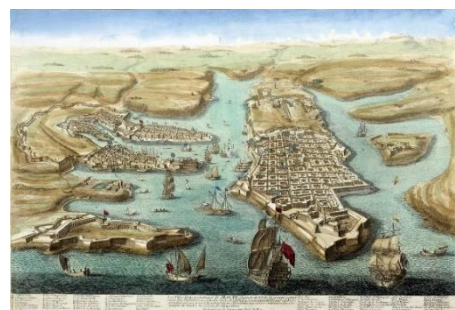
#### Ιστορική Αναδρομή

Αρχαιότητα: Οι Φοίνικες έμποροι ανέπτυξαν εμπορικό κέντρο στο νησί της Μάλτας (1000 π.Χ.), και αργότερα δημιούργησαν αποικία στην περιοχή κοντά στη Μντίνα.

Ιωαννίτες Ιππότες: Η πόλη χτίστηκε σε πέντε χρόνια από το 1566 έως το 1571 και πήρε το όνομά της από τον Jean Parisot de la Valletta, ο οποίος ηγήθηκε των ιπποτών κατά τη Μεγάλη Πολιορκία. Η Βαλέτα ήταν η πρώτη πόλη στην Ευρώπη που σχεδιάστηκε πλήρως από αρχιτέκτονες και χτίστηκε σύμφωνα με όλους τους οικοδομικούς κανονισμούς. Στην πόλη, δημιουργήθηκαν ειδικά συστήματα για την αποστράγγιση των λυμάτων από την πόλη, οι δρόμοι σχεδιάστηκαν έτσι ώστε η θαλάσσια αύρα να καθαρίζει τον αέρα της Βαλέτα.

Γαλλοκρατία: Το 1798 η κυριαρχία των Ιπποτών έληξε όταν ο Ναπολέων Α' Βοναπάρτης κατέκτησε το νησί καθώς πήγαινε στην Αίγυπτο. Οι πολίτες αντιστάθηκαν με αποτέλεσμα οι Γάλλοι να περιοριστούν στις οχυρώσεις. Οι πολίτες έλαβαν βοήθεια από τη Μ. Βρετανία και το 1800 οι γαλλικές δυνάμεις υποχώρησαν με αποτέλεσμα το νησί να γίνει βρετανικό. Βάση της «*Συνθήκη των Παρισίων*» το 1814, η Μάλτα επισήμως πέρασε στα χέρια της Βρετανικής αυτοκρατορίας.

Νεότερα χρόνια: Η Μάλτα κατείχε σπουδαίο πρόσωπο κατά τον 2ο Παγκόσμιο Πόλεμο. Στις 21 Σεπτεμβρίου 1964 η Μάλτα απέκτησε την ανεξαρτησία της και ακολούθησε το 1980, η αναγνώριση της Βαλέτας ως *Μνημείο Παγκόσμιας Κληρονομιάς* από την UNESCO. Σήμερα, η πόλη αποτελεί ένα υπαίθριο μουσείο, με πολυάριθμα ιστορικά και αρχιτεκτονικά μνημεία μαγνητίζοντας πολλούς τουρίστες κάθε χρόνο.<sup>68/69</sup>



Εικόνα 27: ιστορικοί χάρτες Βαλέτα

<sup>67</sup> Chapman David, «*Valletta: city profile*», άρθρο, University of Central England in Birmingham, 2004

<sup>68</sup> Bondin Vella, «*Οι μεγάλοι της Μάλτας*», Allied Newspapers Limited, Malta 2017, σελ 25-26

<sup>69</sup> Palmer R., «*Captives, colonists and craftspeople: material culture and institutional power in Malta*», University of Liverpool 2020

## Τουρισμός & κίνητρα επισκεπτών

Η Βαλέτα είναι μία ιδιαίτερη πόλη καθώς, συνδυάζει στοιχεία ποικίλων λαών όπου κατά περιόδους ήταν υπό την κατοχή τους. Περιλαμβάνει κτιριακές κατασκευές από το 16ο αιώνα. Η πόλη είναι κυρίως Μπαρόκ αρχιτεκτονικού ρυθμού με στοιχεία Αναγέννησης, Νεοκλασικισμού και σύγχρονης αρχιτεκτονικής. Χαρακτηρίζεται ως ηλιόλουστη ή φωτεινή πόλη λόγω του μεσογειακού κλίματος, αλλά και της χρήσης χρυσού ασβεστόλιθου στα κτίρια της όπου αντανακλά το φως του ήλιου.



Εικόνα 28: παλιά πόλη Βαλέτα/ τοπόσημα

Η Μάλτα έχει αυξημένες τουριστικές ροές τους καλοκαιρινούς μήνες λόγω των θαλάσσιων δραστηριοτήτων που προσφέρει, όμως δεν θεωρείται αποκλειστικά καλοκαιρινός προορισμός. Διαθέτει πολλά αξιοθέατα στην πρωτεύουσα αλλά και στις υπόλοιπες πόλεις, όπως παλάτια, κάστρα κήπους, κλπ. Επιπλέον, υπάρχουν πολλές περιοχές φυσικού κάλλους, ιδιαίτερες παραλίες και όμορφα χωριά. Τέλος, προσφέρει στους επισκέπτες της διασκέδαση, χαλάρωση και ιδιαίτερη τοπική γαστρονομία, έτσι είναι ένας δημοφιλής τουριστικός προορισμός για όλο τον κόσμο.<sup>70</sup>

## Τουρισμός & προβλήματα

Η τουριστική βιομηχανία της Μάλτας είναι ο βασικός πυλώνας της οικονομίας της εδώ και δεκαετίες. Τα πρώτα ξενοδοχεία ξεκίνησαν να αναπτύσσονται στη δεκαετία του 1960, ο τομέας άνθισε γρήγορα με τα χρόνια, καθώς οι διαδοχικές κυβερνήσεις διαπίστωσαν ότι δημιουργούσε θέσεις εργασίας.<sup>71</sup> Όμως, είναι οίγουρο ότι έχει δημιουργήσει προβλήματα καθώς η Μάλτα και η πρωτεύουσα της ήταν ήδη πολύ πυκνοκατοικημένες πριν την ραγδαία ανάπτυξη του τουρισμού. Προφανώς, ο τουρισμός έχει επιβαρύνει επιπλέον τη κατάσταση, εντείνοντας τη χρήση μεταφορικών μέσων, την επίσκεψη παραλιών και άλλων ψυχαγωγικών και πολιτιστικών εγκαταστάσεων. Αυτή η συμφόρηση όχι μόνο δημιουργεί δυσφορία στους κατοίκους της περιοχής, ειδικά σε όσους ζουν σε τουριστικές περιοχές, αλλά έχει πρόσθετες παρενέργειες, όπως η καταστροφή των οικοτόπων της παραλίας, η καταπάτηση εύθραυστων οικοτόπων στην ύπαιθρο και τα υπερβολικά ποσοστά επισκεψιμότητας στους εύθραυστους αρχαιολογικούς χώρους.<sup>72</sup>

<sup>70</sup> Duca Edward, «*Urbantopia: Valletta 2018 Foundation*», Ίδρυμα Βαλέτα 2018. Περιοδικό THINK, 2018, σελ.29

<sup>71</sup> Graham Anne, «*The impact of low-cost airline operations to Malta*», εκδόσεις Elsevier, 2010, σελ. 59

<sup>72</sup> Ebejer John, «*Urban heritage and cultural tourism development: a case study of Valletta's role in Malta's tourism*», Journal of Tourism and Cultural Change, 2019

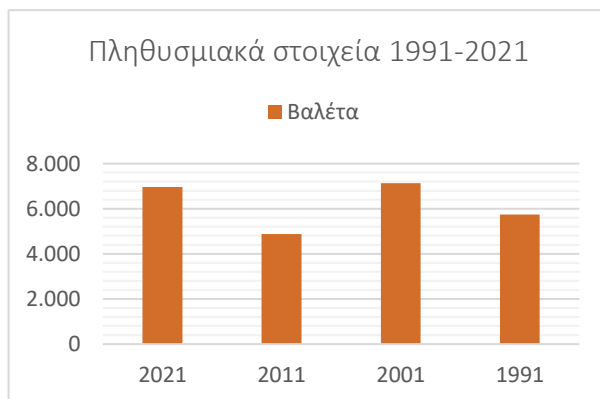
Επιπλέον, η κατασκευή τουριστικών καταλυμάτων, ιδίως ξενοδοχείων και πολυκατοικιών, έχει αυξηθεί με πολύ γρήγορο ρυθμό ως αποτέλεσμα της εντατικής ανάπτυξης σε ορισμένες περιοχές. Η περιοχή του St Paul's Bay και η περιοχή Sliema/St Julians έχουν μεταμορφωθεί πλήρως λόγω αυτής της ανάπτυξης. Άλλα αρνητικά αποτελέσματα αυτών των εξελίξεων περιλαμβάνουν τον έντονο θόρυβο που προέρχεται από την κατασκευαστική δραστηριότητα και την τεράστια ποσότητα απορριμμάτων και σκόνης από κατεδαφισμένες κατασκευές και από εκσκαφές. Οι πρόσφατα αναπτυγμένες τουριστικές δομές, που μερικές φορές σχηματίζουν ένα ολόκληρο χωριό, έχουν επίσης εξαλείψει τους βιότοπους στην ύπαιθρο της Μάλτας.

Κάποιος μπορεί να προσθέσει εδώ επιπλέον αρνητικές επιπτώσεις που σχετίζονται με την αισθητική, ειδικά όπου νέες κατασκευές από σκυρόδεμα πολυώροφων κτιρίων, έχουν αντικαταστήσει όμορφα παραδοσιακά σπίτια της Μάλτας.<sup>73</sup> Επιπλέον, δεδομένου ότι ο ασβεστόλιθος χρησιμοποιείται εκτενώς στην οικοδόμηση, οι βοηθητικές δραστηριότητες στη λατομεία έχουν δημιουργήσει αντιαισθητικές ουλές σε πολλά μέρη των νησιών της Μάλτας, εκτός από την πρόκληση σημαντικής περιβαλλοντικής ζημιάς στους φυσικούς οικοτόπους και στους υδροφόρους ορίζοντες.<sup>74</sup>

- Παρατηρείται ότι με το πέρασμα των δεκαετιών ο μόνιμος πληθυσμός της Μάλτας αυξάνεται γραμμικά. Τα τελευταία 10 χρόνια έχει αυξηθεί κατά 24,81%.
- Στην Βαλέτα η διακύμανση των ποσοστών είναι λίγο διαφορετική καθώς υπάρχουν διαταραχές ανά τις δεκαετίες. Τα τελευταία δέκα χρόνια όμως, οι μόνιμοι κάτοικοι έχουν αυξηθεί κατά 42,78%.<sup>75</sup>



Εικόνα 29: παλιά πόλη Βαλέτα/ οδικό δίκτυο



<sup>73</sup> Theuma N., «Tourism, culture and cultural tourism in Malta: the revival of Valletta», Msida 2004

<sup>74</sup> Ebejer John, «Urban heritage and cultural tourism development: a case study of Valletta's role in Malta's tourism», Journal of Tourism and Cultural Change, 2019

<sup>75</sup> [https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/malta\\_el](https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/malta_el)

## Λιμενικές εγκαταστάσεις

Το λιμάνι κρουαζιέρας βρίσκεται στο μεγάλο λιμάνι της πόλης, το οποίο είναι φυσικό λιμάνι και χρησιμοποιείται από την ίδρυση της. Η Βαλέτα Μάλτα είναι επίσης το κράτος σημαίας (λιμάνι νηολόγησης) για πολλά κρουαζιερόπλοια και επίσης ποταμόπλοια.

Το 2015, στο λιμάνι κατέφθασαν 668.277 επιβάτες κρουαζιέρας (αύξηση 29% σε σχέση με το 2014). Το λιμάνι κρουαζιέρας το 2016 κατέγραψε έτος ρεκόρ με συνολικά 682.222 κρουαζιερόπλοια και αύξηση 2% σε σχέση με το 2015.

Το 2017, το λιμάνι της Βαλέτα φιλοξένησε 330 κρουαζιερόπλοια και 700.000+ τουρίστες. Μέχρι το τέλος του 2017, το λιμάνι κρουαζιέρας κατέγραψε έτος ρεκόρ με 340 επισκέψεις πλοίων και περίπου 780.000 επιβάτες. Το 2017, τα αποτελέσματα εισερχόμενου τουρισμού της Μάλτας ανήλθαν σε σχεδόν 2,3 εκατομμύρια (αύξηση 15,7% σε σχέση με το 2016). Οι συνολικές διανυκτερεύσεις στη Μάλτα αυξήθηκαν κατά 10,3%.

Για το 2018, η πόλη της Βαλέτα ορίστηκε «Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης». Το 2018, το λιμάνι χειρίστηκε σχεδόν 800.000 τουρίστες κρουαζιέρας. Το 2019 (έτος ρεκόρ) διεκπεραιώθηκαν 906.000+ επιβάτες κρουαζιέρας μέσω 373 πλοίων. Το 2023, αναμένεται ο τουρισμός κρουαζιέρας να εκτοξευτεί και στη Βαλέτα με αύξηση που υπολογίζεται στο 5,1%.



Εικόνα 30: παλιό λιμάνι Βαλέτας/ σκάφη αναψυχής

Τα τελευταία χρόνια στη πρωτεύουσα της Μάλτας είναι γεγονός ότι έχουν γίνει πολλά έργα βελτίωσης της πόλης. Πεζοδρόμηση οδών στο κέντρο της ιστορικής πόλης, ανέγερση νέας πύλης εισόδου ( 2011) η οποία δημιουργεί μια πόλη πιο φιλική σε άτομα με ειδικές ανάγκες, νέοι χώροι στάθμευσης στην είσοδο της παλιάς πόλης, κ.α.. Τα έργα αυτά έχουν αλλάξει εντελώς την εικόνα της πόλης σε σχέση με το παρελθόν.

Αναμφισβήτητα, το γεγονός ότι οι επισκέπτες αυξάνονται κάθε χρόνο, όμως αυτό δεν έχει ισχυρό αντίκτυπο στην παλιά πόλη. Τα μεγάλα ξενοδοχεία περιορίζονται μακριά από το κέντρο της Βαλέτα και όσα υπάρχουν είναι πλήρως συμμορφωμένα με τους πολεοδομικούς κανονισμούς της. Ο δημόσιος χώρος υπάρχει σε αφθονία καθώς η πόλη έχει πολλές διαμορφωμένες πλατείες, τους κήπους Μπαράκας και αλλιά πάρκα. Τα καταστήματα και τα εστιατόρια σε λίγες περιπτώσεις εκτείνονται στο δημόσιο χώρο και όταν αυτό συμβαίνει είναι σε πλήρη έλεγχο. Ακόμη αξίζει να σημειωθεί ότι μέσα στην ιστορική πόλη μπορούν να σταθμεύσουν αυστηρά μόνο οι μόνιμοι κάτοικοι. Τέλος, σε παλαιότερα άρθρα τοπικών εφημερίδων συχνά αναφερόταν το πρόβλημα των πολλών



απορριμμάτων λόγω του τουρισμού. Η εικόνα σήμερα μετά από 15 χρόνια είναι τελείως διαφορετική. Είναι μια ιδιαίτερα καθαρή πόλη χωρίς σκουπίδια, ιδίως αν αναλογιστούμε τον όγκο των επισκεπτών. Επομένως, η Βαλέτα είναι μία από τις πόλεις που παραμένει μια ζούσα πόλη παρά την έντονη τουριστική ανάπτυξη που έχει υποστεί. Φυσικά υπάρχουν αρνητικές συνέπειες όπως αναφέρθηκαν παραπάνω όμως η γενική εικόνα είναι θετική.<sup>76</sup>

### Ομοιότητες/ Αντιθέσεις τριών πόλεων

Συμπερασματικά, οι τρεις πόλεις που αναλύθηκαν προκειμένου να οδηγηθούμε στα *Χανιά, στον προορισμό μας*, έχουν πολλά κοινά στοιχεία μεταξύ τους, όπως η έκταση, ο πληθυσμός, η ιστορία και η έντονη τουριστική δραστηριότητα σε αυτές. Φυσικά σημαντικό είναι να αναφερθεί ότι όλες είναι ενταγμένες στο κατάλογο μνημείων παγκόσμιας κληρονομιάς της UNESCO. Επομένως είναι χρήσιμο να συγκριθούν οι τρόποι αντιμετώπισης της ανάπτυξης του τουρισμού από κάθε πόλη - κράτος.

Αρχικά, παρατηρείται ότι παρουσιάζουν όμοιο τρόπο διαχείρισης του οδικού δικτύου, συγκεκριμένα μέσα στο ιστορικό κέντρο η χρήση του αυτοκινήτου περιορίζεται διατρέχοντας τις πόλεις περιμετρικά. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την εύκολη μετακίνηση των επισκεπτών στα σημεία ενδιαφέροντος και επομένως την μεγαλύτερη ανάπτυξη του τουρισμού. Ακόμα ενδιαφέρον είναι ότι τα οι επισκέπτες επιλέγουν τους συγκεκριμένους προορισμούς πρωτίστως για τις δραστηριότητες που αναπτύσσονται εκτός του ιστορικού κέντρου (διασκέδαση, τοπία, παραλίες, κλπ). Επιπλέον, γεγονός είναι ότι τα δημόσια έργα που εκτελέστηκαν τα προηγούμενα χρόνια εξυψώνουν σημαντικά την εικόνα των πόλεων στις ταξιδιωτικές ιστοσελίδες, για παράδειγμα η νέα είσοδος στη πόλη της Βαλέτα του Renzo Piano και περισσότερο η πλατεία της Ζαντάρ “Waterfront- greeting to the sun”. Παράλληλα με τα παραπάνω, σημειώνεται ότι η Κέρκυρα και η Ζαντάρ τα τελευταία χρόνια χάνουν μόνιμο πληθυσμό ενώ η Βαλέτα παρουσιάζει αύξηση, πράγμα που μας φανερώνει ότι υπάρχουν κίνητρα για να μην εγκαταλειφθεί η μόνιμη κατοικία από τη πόλη. Ακόμα, στη Βαλέτα δεν αναφέρεται πρόβλημα με το οδικό δίκτυο και τους χώρους στάθμευσης ενώ οι άλλες δύο αντιμετωπίζουν πολύ σοβαρά τους καλοκαιρινούς μήνες. Στο συγκεκριμένο πρόβλημα βοηθά ιδιαίτερα ότι η Μάλτα έχει αναπτύξει ένα δίκτυο μέσων μαζικής μεταφοράς όπου ωθεί τους τουρίστες να τα χρησιμοποιήσουν χωρίς να επιβαρυνθεί η πόλη με επιπλέον οχήματα. Τέλος, δεδομένου ότι οι αρμόδιες αρχές στη Μάλτα γνωρίζοντας το πρόβλημα υπερπληθυσμού που αντιμετωπίζει η πρωτεύουσα τους αναγκάστηκαν να δημιουργήσουν ένα σχέδιο βιώσιμης ανάπτυξης τουρισμού ώστε να μην χαθεί η αυθεντικότητα της αλλά και οι λόγοι που την καθιστούν ελκυστική στους επισκέπτες. Συνεπώς, το συμπέρασμα είναι ότι η Μάλτα και η Βαλέτα κατάφερε να επαναφέρει την πόλη και να μπορέσει να παραμείνει μια όμορφη πόλη για τον επισκέπτη αλλά και για τον μόνιμο κάτοικο. Ενώ η Κέρκυρα και η Ζαντάρ δηλαδή η Ελλάδα και η Κροατία αντίστοιχα, δεν έχουν καταφέρει μέχρι στιγμής να διαχειριστούν τις πόλεις με τη προσοχή που τους αρμόζει.

<sup>76</sup> Kizielewicz J., «*Η περιοχή της Μεσογείου – ο ηγέτης στον τουρισμό κρουαζιερόπλοιων στην Ευρώπη*», Maritime University of Szczecin, 2013

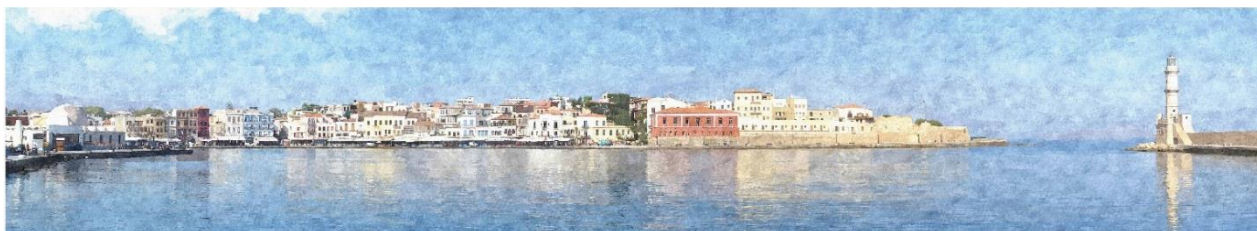


- ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ • Χανιά

### 4.1. ιστορική αναδρομή

- Τα Χανιά είναι παραθαλάσσια πόλη της βορειοδυτικής Κρήτης και κατέχει ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια. Η πόλη εκτείνεται βόρεια σε ακτίνα περίπου 13 τετραγωνικών χιλιομέτρων.
- Στην αρχαιότητα υπήρξε σπουδαία μινωική πόλη που συσχετίστηκε με την αρχαία Κυδωνία.<sup>77</sup>



Εικόνα 31: άποψη από παλιό λιμάνι Χανίων



Εικόνα 32: πόλη Χανίων



<sup>77</sup> <https://www.chania.gr/dimos>

Προϊστορικοί Χρόνοι 3650 - 1070 π.Χ. : Οι πρώτοι κάτοικοι δημιούργησαν έναν οικισμό όπου αναπτύχθηκε στο λόφο Καστέλι.

Ιστορικοί Χρόνοι 1070π.Χ.: Η Κυδωνία διατήρησε τον πυρήνα στο Καστέλι και επεκτάθηκε μέχρι τα Ροδωπού δυτικά, το Ακρωτήρι το ανατολικά και τους πρόποδες των Λευκών Ορέων.

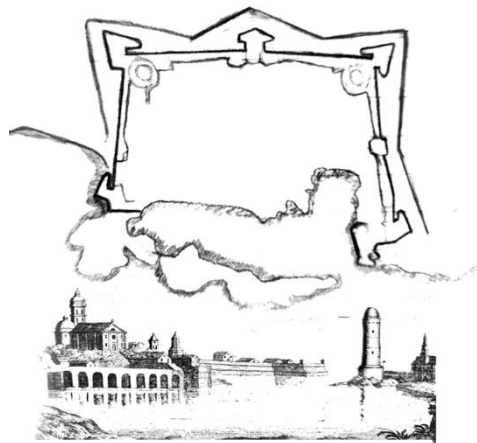
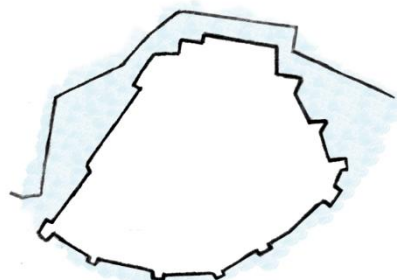
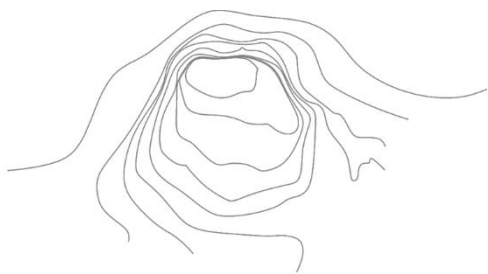
Βυζαντινοί Χρόνοι 330 - 1204 μ.Χ. : Οι βυζαντινοί οχύρωσαν το λόφο του Καστελλίου, σκάβοντας τάφρο και κατασκευάζοντας ένα προτείχισμα γύρω από το λόφο μετατρέποντας το ουσιαστικά σε νησί.

Ενετοκρατία 12304 - 1645μ.Χ. : Μετά την πτώση της βυζαντινής κυριαρχίας η πόλη πωλείται στους Ενετούς. Το όνομα της πόλης αλλάζει σε "*La Canea*" και οι βυζαντινές οχυρώσεις ενισχύονται, χτίζονται τα ενετικά νεώρια, το λιμάνι αποκτά την όψη που φέρει έως σήμερα και μεταξύ του 1595 - 1601 κατασκευάζεται ο φάρος.

Τουρκοκρατία 1645 - 1898 μ.Χ. : Παρά τα αμυντικά έργα η εισβολή των Οθωμανών δεν αποφεύχθηκε. Οι περισσότερες εκκλησίες μετατρέπονται σε τζαμιά, κατασκευάστηκαν εκ νέου τζαμιά στο λιμάνι, δημόσια λουτρά. Το 1821 με την έναρξη της επανάστασης υπάρχουν έντονες διαμάχες που οδηγούν στη σφαγή των χριστιανών στη Σπλάντζια.

Κρητική Πολιτεία 1898 - 1913 μ.Χ. : Τα Χανιά αναπτύσσονται έξω από τα τείχη με διάνοιξη νέων δρόμων και την κατεδάφιση τμημάτων του τείχους. Το 1911 κατεδαφίζεται ο προμαχώνας *Piatta Forma*, επιχωματώνεται η τάφρος για να χτιστεί η Δημοτική Αγορά. Σε κεντρικούς δρόμους οικοδομούνται αρκετά νεοκλασικά κτίρια.

Νεότεροι Χρόνοι 1913 μ.Χ. - ... : Στις 1 Δεκεμβρίου 1913 η Κρήτη ενώνεται με την Ελλάδα. Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου πολέμου οι Δυνάμεις του Άξονα εισβάλλουν και κατακτούν την πόλη. Τα Χανιά βομβαρδίζονται από τη γερμανική αεροπορία το Μάιο του 1941 και ήταν η τελευταία ευρωπαϊκή πόλη που απελευθερώθηκε το 1945. Τη δεκαετία του '70 τα Χανιά μετατρέπεται σε μείζονα τουριστικό προορισμό.<sup>78/ 79 / 80</sup>



Εικόνα 33: ιστορικά σχέδια εξέλιξης παλιάς

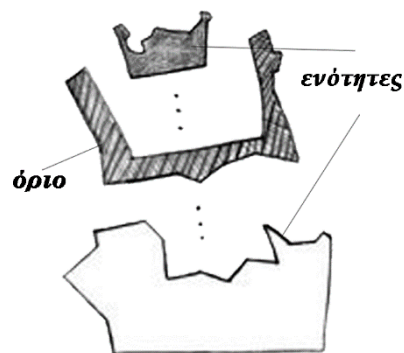
<sup>78</sup> Κλάδου-Μπλέτσα Αιμιλία, *«Τα Χανιά 100 χρόνια από την ένωση στο 2013 : η πόλη, τα γεγονότα, ο πολιτισμός, οι μηχανικοί, τα έργα»*, Χανιά :Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος-Τμήμα Δυτικής Κρήτης, 2015, σελ. 258

<sup>79</sup> <https://www.chania.gr/dimos/history>

<sup>80</sup> Τοίβης Γιάννης, *«Χανιά κατοχή και αντίσταση»*, Αθήνα : Γνώση, 1985, σελ. 17

#### 4.2. ανάλυση παλιάς πόλης

- Παρατηρώντας την πόλη, είναι ιδιαίτερα ξεκάθαρο ότι δεν έχει ενιαίο χαρακτήρα. Επεξηγηματικά, η νέα με την παλιά πόλη λειτουργούν ως δύο διαφορετικές ενότητες καθώς τα ενετικά τείχη, ακόμα και στα σημεία που έχουν κατεδαφιστεί, λειτουργούν ως όρια.



Εικόνα 34: Σχέση παλιάς και νέα πόλης

- Στο χάρτη του οδικού δικτύου φαίνεται ότι εκτός των τειχών εκτείνονται οι κυρίες οδικές αρτηρίες, ενώ μόλις ένας δρόμος για αυτοκίνητο εισέρχεται εντός των τειχών. Αντίθετα, η κυκλοφορία των πεζών ευνοείται σημαντικά καθώς εκτείνεται ένα αρκετά μεγάλο δίκτυο πεζοδρόμων, το οποίο συσχετίζεται και με την παρουσία αρκετών κτισμάτων με ιστορική σημασία. Η δυνατότητα που δίνεται στον περιπατητή για εύκολη και ομαλή περιπλάνηση στην παλιά πόλη, είναι ένα σημαντικό στοιχείο που εντείνει το τουριστικό χαρακτήρα της περιοχής.



Εικόνα 35: Παλιά πόλη Χανιά/ οδικό δίκτυο

- Μελετώντας το χάρτη και τα ποσοστά χρήσεων, διαπιστώνουμε ότι η παλιά πόλη κατακλύζεται από χρήσεις τουρισμού και ζώνες αναψυχής, ενώ οι κατοικίες περιορίζονται ως επί το πλείστον στον κεντρικό λόφο Καστέλλι και την Ανατολική πλευρά της πόλης.



Εικόνα 36: Παλιά πόλη Χανιά/ τοπίο



▪ 2.421 καταλύματα στα Χανιά – Αύξηση 24%



Εικόνα 37: Κολλάζ/ όψη παλιάς πόλης Χανίων τούς καλοκαιρινούς μήνες



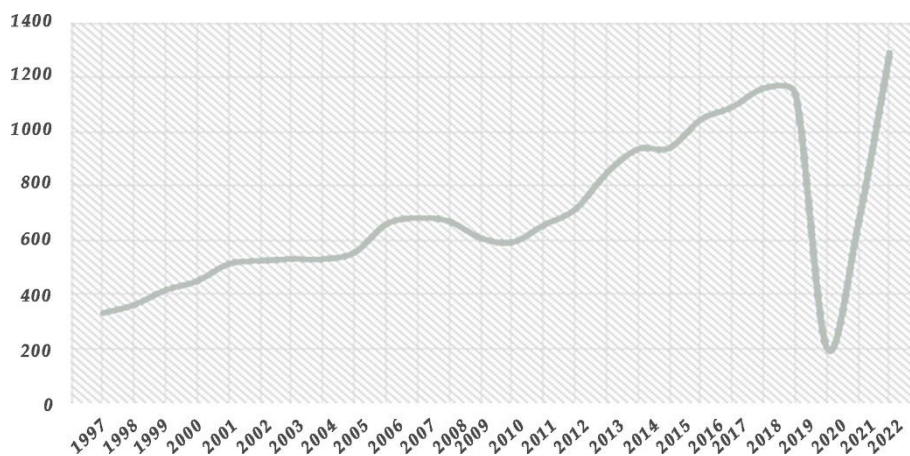
Εικόνα 38: Παλιά πόλη Χανιά/ χρήσεις γης





## αφίξεις στα Χανιά κατά τη καλοκαιρινή περίοδο 2022

- Οι διεθνείς αεροπορικές αφίξεις στο αεροδρόμιο των Χανίων αυξήθηκαν φτάνοντας τις 1.141.434, ενώ μέσω θαλάσσης, η κίνηση στο λιμάνι της Σούδας αυξήθηκε φτάνοντας τους 1.318.811 διακινηθέντες.<sup>81</sup>
- Τα μεγέθη αυτά, φαίνονται ιδιαίτερα δυσανάλογα για μια πόλη με πληθυσμό μόλις 53.910 μόνιμων κατοίκων.<sup>82</sup>



Τα τελευταία 25 χρόνια, οι διεθνείς αφίξεις στο αεροδρόμιο Χανίων που έχουν καταγραφεί φανερώνουν τη ραγδαία ανάπτυξη του τουριστικού φαινομένου στην πόλη. Με εξαίρεση τις χρονιές 2020- 2021, όπου η προσέλευση ήταν πολύ μικρή λόγω της πανδημίας, οι υπόλοιπες έχουν σταθερά μεγάλο αριθμό ταξιδιωτών που καταφθάνουν στο αεροδρόμιο. Το 2022 η τουριστική προσέλευση εκτινάχθηκε φτάνοντας στο + 95,77% τις προηγούμενες «κακής» χρονιάς.

Αναλύοντας τα δεδομένα των προηγούμενων ετών, διαπιστώνεται ότι ο ρυθμός αύξησης των αφίξεων το διάστημα αυτό είναι 15%.

Βέβαια θα ήταν σωστό να εξαιρεθεί από τους υπολογισμούς μας το διάστημα 2020-2021, το οποίο παρουσιάζει ανωμαλίες λόγω της πανδημίας ο ρυθμός αύξησης χωρίς αυτό το διάστημα υπολογίζεται 6,41%).<sup>83</sup>

53910



<sup>81</sup> <https://www.chq-airport.gr/el/chq/air-traffic-statistics>

<sup>82</sup> [http://chania-cci.gr/wp-content/uploads/2022/01/final\\_report.pdf](http://chania-cci.gr/wp-content/uploads/2022/01/final_report.pdf)

<sup>83</sup> <https://www.ertnews.gr/perifereiakoi-stathmoi/chania/>

### 4.3. η προστασία / παλιά πόλη

Η παλιά πόλη των Χανίων είναι ένα σπάνιο παράδειγμα αστικής συγκέντρωσης που παρουσιάζει κατοίκηση από το 3.000 π.Χ. έως και σήμερα. αυτό το γεγονός έχει ως αποτέλεσμα να εμφανίζεται στην πόλη το συνονθύλευμα των πολιτισμών που κατοίκησαν ανά τους αιώνες.<sup>84</sup>

Στις αρχές του 20ου αιώνα η σπουδαιότητα της διατήρησης της μνήμης και κατ' επέκταση της ιστορικής πόλης γίνεται αντιληπτή και ξεκινάει μία προσπάθεια προστασίας και ανάδειξής της.<sup>85</sup> Ως συνέχεια των μεγάλων πόλεων της Ελλάδας (Αθήνα-Θεσσαλονίκη) ο ιστορικός ιστός των Χανίων υπάγεται σε ειδικούς νόμους προστασίας. Για να επιτευχθεί η προστασία της πόλης έχουν γίνει πολυάριθμες μελέτες, που κάποιες δεν εφαρμόστηκαν ποτέ και άλλες εφαρμόστηκαν μερικώς.<sup>86</sup> Όμως εμπράκτως, καμία νομοθεσία-μελέτη δεν επαρκεί ώστε να επιτευχθεί η επιθυμητή διατήρηση.

Πρώτα από όλα υπάρχει έλλειψη περιορισμών χρήσεων που μπορούν να αναπτυχθούν στην περιοχή της ιστορικής πόλης με αποτέλεσμα σήμερα η όψη της να έχει αλλάξει ριζικά. Οι τουριστικές επιχειρήσεις και τα καταστήματα αναψυχής έχουν αντικαταστήσει τις κατοικίες και τα παραδοσιακά επαγγέλματα αφήνοντας πίσω ένα σκηνικό χωρίς ζωή αφού το βράδυ (ή χειρότερα το χειμώνα) αδειάζει όταν το τελευταίο μαγαζί κλειδώσει.

Ακόμη ένα “κενό” στη νομοθεσία μπορεί να θεωρηθεί ότι η ζώνη υψηλής προστασίας, δηλαδή οι τάφροι, τα τείχη, οι προμαχώνες, μαραζώνουν, εγκαταλείπονται και όσα από αυτά έχουν χρήση “φιλοξενούν” χώρους στάθμευσης. δεν υπάρχει, επομένως, καμία προσπάθεια ανάδειξης και προστασίας. Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι σε ορισμένες περιπτώσεις στην παλιά πόλη δεν διασφαλίζεται η τήρηση ούτε των υπάρχόντων ελλειπών νομοθεσιών, με αποτέλεσμα να υπάρχουν νέα πολυώροφα κτίρια σε χαρακτηριστικά σημεία της πόλης όπου αποκρύπτονται γειτονικά ιστορικά κτίσματα αλλοιώνοντας την όψη της περιοχής.<sup>87</sup>



Εικόνα 39: πολεοδομικός ιστός παλιάς πόλης / 1940



Εικόνα 40: πολεοδομικός ιστός παλιάς πόλης σύμφωνα με το σχέδιο / 1947

<sup>84</sup> Σκουτέλης Νικόλαος, «*Τα Χανιά των Μινωιτών, των Βενετών, των Οθωμανών, των Ελλήνων*», (επιμέλεια τόμου: Ε. Τσακίρη, Σ Γιαννούδης) «*Χανιά - Ψυχογεωγραφικός Χαρτογραφικός Οδηγός Παλιάς Πόλης*», Εκδόσεις Τεχνόγραμμα 2019, σελ.

<sup>85</sup> Υπουργείο Πολιτισμού, ηλεκτρονική διεύθυνση: <https://www.culture.gr/el/service/SiteP-ages/heritage.aspx>

<sup>86</sup> Εφημερίδα της Κυβέρνησης

<sup>87</sup> [https://www.chania.gr/files/55/36571/gps-hanion-parartima\\_d.pdf](https://www.chania.gr/files/55/36571/gps-hanion-parartima_d.pdf)

Το πιο στενάχωρο όμως, είναι ότι κάθε προσπάθεια για ανάδειξη δημοσίων ιστορικών κτιρίων και συνόλων που έχει γίνει στην πόλη έχει στεφθεί με πλήρη αποτυχία, καθώς εγκαταλείπεται λίγο καιρό μετά την έναρξη των εργασιών, είτε πριν καν ξεκινήσει η μελέτη εφαρμογής. Σήμερα, μετά από πολλά χρόνια εγκατάλειψης, η Δημοτική Αγορά βρίσκεται σε στάδιο αποκατάστασης. Ο προβληματισμός όμως, είναι ότι το συγκεκριμένο εγχείρημα οδηγείται προς την ολοκλήρωση του διότι είναι ένα σημαντικό κτίριο που σηματοδοτεί τη νεότερη ιστορία της πόλης ή διότι πλέον συσχετίζεται κατά κύριο λόγο με τον τουρισμό και το κέρδος; Αλλά, τα τελευταία χρόνια, όσα από τα έργα έχουν ολοκληρωθεί συνάδουν με τον τουρισμό.

Η οδός Χαληδων, ο πιο κεντρικός πεζόδρομος που οδηγεί τους επισκέπτες ακριβώς μπροστά στον φάρο, την αποκατάσταση του νεωρίου μόνο για τη δημιουργία κέντρου ιστιοπλοΐας (το μόνο από τα νεώρια που δεν είχε ολοκληρωθεί), και άλλα πολλά έργα με σκοπό το κέρδος. Στον αντίποδα αυτών, βρίσκονται τα έργα που ξεκίνησαν με σκοπό τη δημιουργία ενός χώρου για το κοινό, τον κάτοικο, το πολιτισμό. Ένα παράδειγμα είναι η μελέτη για την ανάδειξη της δυτικής τάφρου που, εδώ και χρόνια, έχει εγκαταλειφθεί ξανά. Άραγε θα έχει την ίδια μοίρα και η μελέτη για την αποκατάσταση των Νεωρίων;!

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ • Προφίλ πόλης

### 5.1. η παλιά πόλη

#### *οι μόνιμοι κάτοικοι*

Η παλιά πόλη των Χανίων, όπως έχει αναφερθεί πολλάκις στην παρούσα εργασία αποτελεί ένα σημαντικό μνημείο και αρχαιολογικό χώρο που παρά τις αλλοιώσεις που έχει υποστεί εξακολουθεί να διατηρεί πολλά στοιχεία αυθεντικότητας. Το γεγονός αυτό, όπως είναι λογικό αποτελεί πόλο έλξης ντόπιων αλλά και ξένων επισκεπτών.<sup>88</sup>

Τις τελευταίες δεκαετίες, όμως, η πόλη έχει υποστεί τεράστια ανάπτυξη του τουρισμού χωρίς να υπάρχει ουσιαστικός σχεδιασμός που να σέβεται και παράλληλα να αναδεικνύει τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της περιοχής και, όπου υπήρξε ένα υποτυπώδες πλαίσιο ανάπτυξης στην πράξη δεν εφαρμόστηκε ποτέ όπως αναφέραμε στο προηγούμενο κεφάλαιο.

Η μονομερής τουριστική ανάπτυξη όμως, έχει επιφέρει δραματικές αλλαγές στην ποιότητα ζωής των μόνιμων κατοίκων της, που στην ουσία αισθάνονται ότι εκδιώκονται από τα σπίτια τους και φυσικά μαζί με αυτούς χάνεται η ψυχή της ζωής στην πόλη. Τα πολυάριθμα προβλήματα που αντιμετωπίζουν, η αδιαφορία από τις αρμόδιες αρχές τους αναγκάζουν να φύγουν με μεγάλη τους λύπη, όπως ομολογούν. “Η παλιά πόλη περνάει σε ξένα χέρια” όπως αναφέρουν χαρακτηριστικά.<sup>89</sup> Οι μόνιμοι κάτοικοι στη παλιά πόλη μειώνονται συνεχώς. Μαγαζιά με σουβενίρ, ταβέρνες, μπαρ, ενοικιαζόμενα δωμάτια έχουν κατακλύσει το λιμάνι και τα σοκάκια πίσω του. Σε καμία γειτονιά πια δεν ακούγονται φωνές και γέλια παιδιών. Το πρωί βγαίνοντας από το σπίτι σου συναντάς μόνο αγνώστους που τα τελευταία χρόνια πολλοί από αυτούς κυκλοφορούν με μία συρόμενη βαλίτσα. Οι γειτονιές έχουν χαθεί.



Εικόνα 41:1985-1990

Παρέα παιδιών στην Οδό Πειραιώς. Τα παιδιά κρατάνε στεφάνια και ανθοδέσμες τα λεγόμενα “Μάηδες”. αρχείο του Σπύρου Σεργάκη.

Οι αυθαίρετες καταπατήσεις κοινόχρηστων χώρων από τραπεζοκαθίσματα έχουν γίνει καθεστώς και κατ’ επέκταση δικαίωμα των καταστημάτων με συνέπεια σε αρκετές περιπτώσεις να μην υπάρχει δυνατότητα πρόσβασης σε όχημα πρώτης ανάγκης και οι μόνιμοι κάτοικοι ανησυχούν για μία ενδεχόμενη έκτακτη συνθήκη ένα σεισμό ή τραυματισμό. Ακόμη, ενώ τυπικά σε πολλούς δρόμους ή χώρους στάθμευσης επιτρέπεται η στάθμευση μόνο για τους μόνιμους κατοίκους, αυτό δεν εφαρμόζεται καθώς δεν υπάρχει κανένας έλεγχος, έτσι οι κάτοικοι αναγκάζονται να αφήσουν το όχημά τους χιλιόμετρα μακριά από το σπίτι τους ειδικά την περίοδο του καλοκαιριού. Επιπλέον, η μονομερής ανάπτυξη του τουρισμού οδήγησε στο λουκέτο μικρά καταστήματα τροφίμων mini market και όσα πλέον υπάρχουν είναι προσανατολισμένα στις απαιτήσεις του τουρισμού με τιμές

<sup>88</sup> Δήμος Χανίων (ηλεκτρονική διεύθυνση: <https://www.chania.gr>)

<sup>89</sup> Εφημερίδα Χανιώτικα Νέα (ηλεκτρονική έκδοση: <https://www.haniotika-nea.gr>)



που είναι απλησίαστες για τους κατοίκους καθώς δεν απευθύνονται σε εκείνους πλέον. Έτσι αναγκάζονται να διανύσουν μεγάλες αποστάσεις ώστε να προμηθευτούν τα είδη πρώτης ανάγκης. Επιπροσθέτως, ίσως το πιο σημαντικό πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι κάτοικοι της παλιάς πόλης και κατ' επέκταση της νέας είναι η ραγδαία αύξηση των βραχυχρόνιων μισθώσεων που έχει ως αποτέλεσμα την κατακόρυφη άνοδο των ενοίκιου στην πόλη. Στη μόνη περιοχή της παλιάς πόλης που βλέπεις έστω και λίγα παιδιά να παίζουν είναι η περιοχή των προσφύγων στη Σπλάντζια. Αντιθέτως τη θέση των παιδικών φωνών έχουν αντικαταστήσει οι φωνές του πλήθους που συσσωρεύεται κάθε μέρα στην παλιά Πόλη, τις φωνές εκείνων που “ψαρεύουν” πελάτες για τα μαγαζιά τους, φωνές παντού τουλάχιστον για την καλοκαιρινή περίοδο. Το χειμώνα η πόλη αλλάζει, επικρατεί ένα κενό, τα λίγα μαγαζιά που παραμένουν ανοιχτά δεν είναι ικανά να φέρουν τη ζωή στην παλιά πόλη. “Οάσεις” ζωής ξεπηδούν και αντιστέκονται στην εγκατάλειψη της παλιάς πόλης και προσπαθούν για τη διατήρησή της.

Ο δήμος, οι κάτοικοι και οι επαγγελματίες της παλιάς πόλης αλλά και οι πολίτες συνολικά των Χανίων πρέπει να αντιληφθούμε πως η παλιά πόλη χωρίς τους μόνιμους κατοίκους δεν είναι τίποτα άλλο από ένα κενό διαφημιστικό καρτ-ποστάλ.



Εικόνα 42: Γραφιστικές απεικονίσεις των πιέσεων της τουριστικής δραστηριότητας στη πόλη



## **οι επισκέπτες**

«Ο ταξιδιώτης βλέπει ό, τι βλέπει, ενώ ο τουρίστας βλέπει ό, τι έχει έρθει να δει.»  
G. Chesterton, βρετανός συγγραφέας, 1874-1936

### **Γιατί επιλέγουν τη Δυτική Κρήτη**

Σύμφωνα με έρευνες που έχουν γίνει οι κύριοι λόγοι οι οποίοι, επισκέπτονται τη δυτική Κρήτη είναι για αναψυχή και ξεκούραση, ενώ μικρότερο ποσοστό αποκαλύπτουν ότι η Κρητική γαστρονομία είναι εξίσου ένας λόγος για την επιλογή προορισμού. Στη συνέχεια, αναφέρουν ότι οι παραλίες, το τοπίο και το περιβάλλον είναι ακόμη ένας παράγοντας. Τέλος αξίζει να σημειωθεί ότι πολύ λίγοι από τους επισκέπτες επιλέγουν τα Χανιά για την ιστορικότητα της πόλης. Το γεγονός αυτό καθιστά τη πόλη ως ένα τουριστικό θέρετρο που απομακρύνεται ολοένα και περισσότερο από την ιστορία της καθώς αυτή δεν προσφέρει κέρδη.

### **Αλλαγές στον τουρισμό στα Χανιά**

Τα τελευταία χρόνια οι προτιμήσεις των επισκεπτών στη δυτική Κρήτη έχουν παρουσιάσει ορισμένες αλλαγές που έχουν να κάνουν με τις περιοχές, τον τύπο του καταλύματος, αλλά και τα πακέτα τα οποία θα επιλέξουν. Επεξηγηματικά, οι αλλοδαποί τουρίστες πλέον επιλέγουν περισσότερο καταλύματα τα οποία βρίσκονται στην παλιά πόλη των Χανίων αλλά και στους οικισμούς της ενδοχώρας κυρίως στην περιοχή της Κισσάμου, ενώ έχει παρατηρηθεί μεγάλη μείωση στα ποσοστά προτίμησης πακέτων “*all inclusive*” με τους περισσότερους επισκέπτες να μην επιλέγουν κάποιο πακέτο διατροφής στο κατάλυμα τους. Επιπλέον αυξημένο φαίνεται το ποσοστό τα τελευταία χρόνια των τουριστών οι οποίοι προτιμούν τις βραχυπρόθεσμες ενοικιάσεις τύπου “*airbnb*” με ποσοστό που ξεπερνά το 15% του συνολικού πληθυσμού που επισκέπτονται την πόλη. Τα ξενοδοχεία διατηρούνται ως πρώτη επιλογή των επισκεπτών, καθώς πάνω από τους μισούς τα επιλέγουν για τη διαμονή τους, βέβαια παρουσιάζουν μία μικρή μείωση. Τέλος, αρκετοί είναι αυτοί που ενδιαφέρονται για τις παροχές των ξενοδοχείων και επιλέγουν 4<sup>ων</sup> & 5 αστέρων ενώ, το ποσοστό στα ενοικιαζόμενα δωμάτια έχουν πέσει στο 15% .

Παράλληλα σύμφωνα με την έρευνα, οι περισσότεροι αλλοδαποί τουρίστες επιλέγουν να χρησιμοποιήσουν ενοικιαζόμενα οχήματα περίπου για 7 ημέρες, ενώ λιγότεροι χρησιμοποιούν λεωφορεία, και τέλος τα ταξί τα χρησιμοποιούν ελάχιστοι επισκέπτες που διαθέτουν πολύ υψηλό εισόδημα.

## Προβλήματα- Παράπονα

Οι επισκέπτες όπως και οι μόνιμοι κάτοικοι αντιμετωπίζουν εξίσου προβλήματα λόγω της κακής διαχείρισης της πόλης. Αυτό έχει ως συνέπεια να εκφράζουν τους προβληματισμούς τους όλο και πιο έντονα. Τα προβλήματα τα οποία αντιμετωπίζουν έχουν να κάνουν με την κακή συντήρηση του οδικού δικτύου και της σήμανσης και παρατηρούν επίσης, ότι υπάρχει έλλειψη στην περιουλλογή των απορριμμάτων τονίζοντας ότι υπάρχει φανερή βελτίωση σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια. Σχετικά με τις μεταφορές από την άλλη, δηλώνουν ότι υπάρχει μεγάλο πρόβλημα στη συχνότητα των λεωφορείων, και παράλληλα οι τιμές τους είναι πολύ ψηλές, ενώ υπάρχει έλλειψη ψηφιακών πινάκων πληροφόρησης στις στάσεις προκαλώντας έτσι μεγάλο συνωστισμό και ταλαιπωρία. Παράλληλα όμως, η εύρεση ενοικιαζόμενων οχημάτων και ταξί είναι ιδιαίτερα δύσκολη καθώς τους καλοκαιρινούς μήνες η ζήτηση είναι πολύ μεγαλύτερη από την προσφορά. Κατ' επέκταση, ο συνωστισμός στους δρόμους και στους χώρους στάθμευσης υπερτονίζεται από πολλούς επισκέπτες και καθιστά την πόλη ορισμένες φορές μη βιώσιμη. Τέλος αρνητικά σχόλια έλαβαν τα εγκαταλελειμμένα κτίρια, τα αδέσποτα ζώα και το φαινόμενο της επαιτείας τα οποία είναι πολύ έντονα στην παλιά πόλη και τονίζουν ότι χρήζουν άμεση αντιμετώπιση.

Παρ' όλα τα αρνητικά σχόλια των επισκεπτών οι περισσότεροι από τους αλλοδαπούς τουρίστες δηλώνουν αρκετά ικανοποιημένοι σχετικά με τις προσφερόμενες υπηρεσίες, με την καθαριότητα και την πρόσβαση στις παραλίες, την ασφάλεια και τις τιμές των προϊόντων. Ακόμα μεγάλο ποσοστό ικανοποίησης υπάρχει στα πολιτιστικά αξιοθέατα, τα μνημεία και τις υπηρεσίες υποστήριξης.

Όλα τα παραπάνω μας οδηγούν σε ορισμένα συμπεράσματα για την πόλη μελέτης. Αρχικά, οι προτιμήσεις των επισκεπτών φανερώνουν το λόγο της ραγδαίας αύξησης των καταλυμάτων βραχυχρόνιας μίσθωσης και τον διωγμό της μόνιμης κατοικίας. Επίσης, αντιληπτό είναι το γεγονός ότι με τα ποσοστά των ενοικιαζόμενων οχημάτων να ανεβαίνει, η κίνηση στους δρόμους της πόλης γίνεται ασφυκτική και η εύρεση θέσης στάθμευσης απίθανη. Επομένως, η πόλη ολόένα γίνεται μη φιλική στον κάτοικο και μετατρέπεται σε μία εντυπωσιακή σκηνογραφία που απουσιάζει η ζωή. Ταυτόχρονα, όμως τα προβλήματα που εντοπίζουν οι τουρίστες σε μεγάλο βαθμό συμβαδίζουν με αυτά των μόνιμων κατοίκων και αυτό ίσως δίνει μία ελπίδα για την βελτίωση της διαβίωσης στη πόλη.<sup>90</sup>

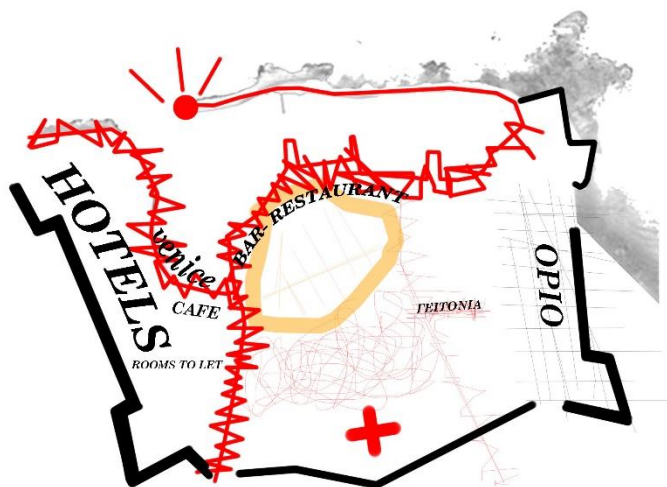
Σήμερα, με την άνοδο των φθηνών αεροπορικών εταιρειών, τα ταξίδια σε όλο το κόσμο γίνονται πιο εύκολα με αποτέλεσμα να μπορεί ο καθένας να επισκεφτεί οποιοδήποτε μέρος. Όμως, αυτή η συνθήκη φέρνει σε δύσκολη θέση πολλές μικρές πόλεις που δεν έχουν δυνατότητα να απορροφήσουν μεγάλες μάζες τουριστών. Οι μόνιμοι κάτοικοι αλλά τα τελευταία χρόνια και οι επισκέπτες των Χανίων εκφράζουν ότι τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο η πόλη ασφυκτιά. Πολλά λειτουργικά προβλήματα τη καθιστούν σε ένα βαθμό

<sup>90</sup> Η έρευνα του Παρατηρητήριου Τουρισμού Δυτικής Κρήτης και συντονίστηκε από το τμήμα Οικονομίας & Διοίκησης του Μεσογειακού Αγρονομικού Ινστιτούτου Χανίων (ΜΑΙΧ), σε συνεργασία με το Εργαστήριο Συστημάτων Χρηματοοικονομικής Διοίκησης του Πολυτεχνείου Κρήτης, το τμήμα Διοικητικής Επιστήμης & Τεχνολογίας του Ελληνικού Μεσογειακού Πανεπιστημίου (ΕΛΜΕΠΑ), μέλη του Τμήματος Οικονομικών επιστημών του Πανεπιστημίου Κρήτης, την Ανώτερη Σχολή Τουριστικής Εκπαίδευσης Κρήτης (ΑΣΤΕΚ), την Περιφέρεια Κρήτης και το Δήμο Χανίων.

αφιλόξενη, σε αντίθεση με την παράδοση της Κρητικής φιλοξενίας που διαφημίζουν τα τουριστικά γραφεία.

Σύμφωνα με τα ερωτηματολόγια το μεγαλύτερο ποσοστό που ερωτήθηκε θεωρεί ότι στη πόλη υπάρχουν πολλοί δημόσιοι χώροι που καταχράζονται από τουριστικές χρήσεις και παράλληλα πιστεύουν ότι υπάρχει μεγάλη έλλειψη δημοσίων χώρων για τους κάτοικους. Επιπλέον, αναφέρουν ότι υπάρχει έλλειψη κατοικιών ενώ υπάρχουν πληθώρα χρήσεων τουρισμού και εμπορίου. Τέλος, επισημαίνεται ότι η γενική αίσθηση της πόλης είναι αρκετά καλή όμως, οι περισσότεροι θεωρούν σκόπιμο να υλοποιηθούν ενέργειες για τη περαιτέρω βελτίωση της.

Η πόλη των Χανίων χαρτογραφήθηκε με σκοπό την ανάδειξη των πολλαπλών αναγνώσεων της ανάλογα την εποχή, και τον σκοπό της επίσκεψης του αναγνώστη. Οι χάρτες απεικονίζουν τρεις διαφορετικές εκδοχές της πόλης. Αρχικά, την ανάγνωση από έναν επισκέπτη που έρχεται πρώτη φορά στη πόλη, την ανάγνωση από έναν μόνιμο κάτοικο την περίοδο του καλοκαιριού και τέλος πάλι αυτή του μόνιμου κατοίκου τον χειμώνα.



Εικόνα 43: Χάρτης- Σκίτσο παλιάς πόλης Χανίων/ περιπλάνηση επισκέπτη

### Μόνιμος κάτοικος \_ Καλοκαίρι

Μια πόλη γεμάτη ζωή. Διαφοροποιήσεις σε κάθε της σημείο να φανερώσουν όλα τα σημάδια της ιστορίας που έχει χαραχτεί πάνω σε αυτή. Όμως, το πιο ανεξίτηλο θα μείνει το γεγονός που βιώνει σήμερα.. Η πόλη της τεράστιας τουριστικής ανάπτυξης, ο παραγκωνισμός των κατοίκων και η εμπορευματοποίηση του δημοσίου χώρου.<sup>91</sup>



Εικόνα 45: Χάρτης- Σκίτσο παλιάς πόλης Χανίων/ βιώματα μόνιμου κάτοικου, σκοτάδι χειμώνα

### Επισκέπτης

Φτάνοντας στο κέντρο ακολουθείς τις φωνές και τον κόσμο. Δεν ξέρεις που πηγαίνουν απλά ακολουθείς, ίσως εκείνοι ξέρουν.. ίσως πηγαίνουν προς το λιμάνι.. Διασχίζεις τα στενά... Μαγαζιά, ταβέρνες, καφετέριες, φωνές.. φτάνεις στο λιμάνι, μπροστά ο φάρος σταματάς για φωτογραφίες... Προχωράς..



ΥΠΑΤΙΑ ΜΑΜΟΥΝΑ | ΥΠΑΤΙΑ ΜΑΜΟΥΝΑ

Εικόνα 44: Χάρτης- Σκίτσο παλιάς πόλης Χανίων/ βιώματα μόνιμου κάτοικου/ χάος καλοκαιριού

### Μόνιμος κάτοικος \_ Χειμώνας

Στον αντίποδα της καλοκαιρινής ζωής, η πόλη το χειμώνα γεμίζει με ακατοίκητα καταλύματα και μετατρέπεται σε πόλη φάντασμα. Ειρωνικό το γεγονός αυτό, όταν την ίδια στιγμή φοιτητές, δάσκαλοι ακόμη και οι Χανιώτες δεν μπορούν να βρουν σπίτι στη πόλη. Τελικά, έχουμε αναρωτηθεί σε ποιόν ανήκει αυτή η πόλη;!

<sup>91</sup> Τσακίρη Ε., Γιαννούδης Σ., «Χανιά - Ψυχογεωγραφικός Χαρτογραφικός Οδηγός Παλιάς Πόλης», Εκδόσεις Τεχνογράμια 2019, σελ. 145



## 5.2. η νέα πόλη

Την περίοδο της Κρητικής Επανάστασης (1866-1869), αλλά και της Κρητικής Πολιτείας (1898-1913), η πόλη επεκτάθηκε προοδευτικά έξω από τα τείχη της παλιάς πόλης. Τον Αύγουστο του 1901, με βάση το 34ο διάταγμα της Κρητικής Πολιτείας ξεκίνησε η υλοποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου έξω από τα τείχη των Χανίων. Τα χρόνια αυτά η πόλη εκσυγχρονίζεται, με κύρια συνιστώσα αυτής της εξέλιξης τον νεοκλασικισμό. Γίνεται μια ριζική μεταμόρφωση των Χανίων καθιστώντας τα ένα σπουδαίο εμπορικό και διοικητικό κέντρο. Η μεταμόρφωσή τους αυτή είχε και συμβολικό χαρακτήρα μιας και τόνισε τη αποκοπή με το παρελθόν, την ολική ρήξη με το οθωμανικό παρελθόν, την κατεύθυνση προς μία πόλη ευρωπαϊκού βεληνεκούς και την επικράτηση ενός αισθήματος ελευθερίας.<sup>92</sup>

Τα Χανιά την περίοδο των αρχών του 20<sup>ο</sup> αιώνα, δέχονται πολυεθνικές επιδράσεις και γνωρίζουν αξιόλογη άνθηση και έντονη οικοδομική δραστηριότητα τόσο σε κτίρια δημόσιου χαρακτήρα αλλά και ιδιωτικά. Η περιοχή της Χαλέπας και γύρω από τον δημοτικό κήπο οικοδομείται έντονα.<sup>93</sup>

Όμως πολλά από τα νεοκλασικά κτίρια στη νέα πόλη δεν έχουν διατηρηθεί όπως θα έπρεπε με αποτέλεσμα να ερημοποιούνται και να καταστρέφονται. Τα περισσότερα δημόσια νεοκλασικά δυστυχώς δεν λαμβάνουν την προσοχή που τους αξίζει και έτσι γίνονται έρμαιο του χρόνου. Από τα πιο τρανταχτά παραδείγματα είναι το κτίριο που ανήκει στο Πολυτεχνείο Κρήτης στην οδό Τζανακάκη το οποίο εδώ και πολλά χρόνια είναι εγκαταλελειμμένο και οι φθορές που έχει υποστεί είναι ιδιαίτερα σημαντικές. Αναμφίβολα, τα τελευταία χρόνια γίνονται μερικές προσπάθειες για την αποκατάσταση του, χωρίς όμως να υπάρχει μία ολοκληρωμένη μελέτη για το μέλλον του κτιρίου. Επιπροσθέτως, ένα ακόμη σημαντικό κτίριο είναι η βίλα του Μανούσου Κούνδουρου που κατασκευάστηκε το 1909 στην οδό ηρώων Πολυτεχνείου ακριβώς επάνω στη θάλασσα. Η κάτοψη της βίλας είναι χαρακτηριστικό παράδειγμα της σχεδίασης του Σαββάκη που χρησιμοποιούσε για τις κατοικίες και τα γραφεία των βουλευτών που σχεδίαζε. Διαθέτει 2 εισόδους για την διευκόλυνση της κίνησης των ιδιοκτητών της κατοικίας, τους χώρους υποδοχής και το γραφείο στο ισόγειο και τους πιο ιδιαίτερους χώρους στον όροφο. Το κτίριο αυτό είναι πολλά χρόνια στην κατοχή του δήμου και χρησιμοποιείται



Εικόνα 46: Οικία του βουλευτή Γεωργίου Παπαδόπουλου / οδός Τζανακάκη



Εικόνα 47: Βίλα Μανούσου Κούνδουρου



Εικόνα 482: Οικία Φαιναρέτης Μητοστάκη

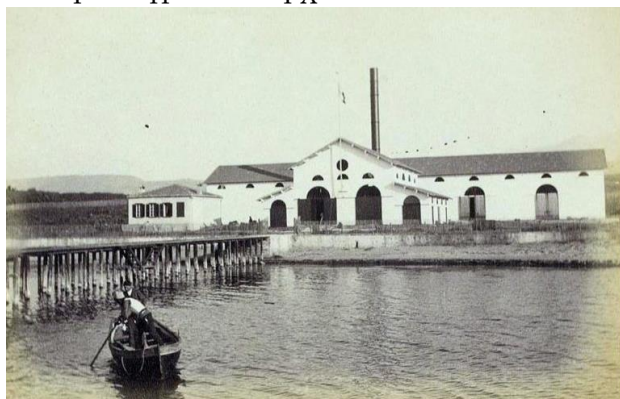
<sup>92</sup> Κλάδου-Μπλέτσα Αιμιλία, «Τα Χανιά 100 χρόνια από την ένωση στο 2013 : η πόλη, τα γεγονότα, ο πολιτισμός, οι μηχανικοί, τα έργα», Χανιά: Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος-Τμήμα Δυτικής Κρήτης, 2015, σελ. 174

<sup>93</sup> Εφημερίδα «Τα Χανιώτικα Νέα»

τα τελευταία χρόνια για διάφορες εκπαιδευτικές δράσεις του. Όμως οι φθορές οι οποίες έχει υποστεί λόγω του χρόνου της θέσης του δίπλα στη θάλασσα και τη συνεχή χρήση του είναι ιδιαίτερα εμφανής και χρειάζεται οπωσδήποτε φροντίδα την οποία μέχρι τώρα οι αρμόδιες αρχές δεν του προσέφεραν. Σε αντίθεση με τα δύο προηγούμενα κτίρια, η οικία του Φαιναρέτη Μητσotάκη στη Χαλέπα είχε διαφορετική τύχη καθώς δεν αποκτήθηκε από κάποιο δημόσιο φορέα και πέρασε στα χέρια ενός ιδιώτη.

Κατασκευάστηκε το 1964 και σήμερα στεγάζεται το ξενοδοχείο Χαλέπα το οποίο φιλοξενεί 49 δωμάτια. Το κτίριο έχει διατηρήσει την αρχική του μορφή με ορισμένες προσθήκες για να καλύψει τις ανάγκες της σημερινής χρήσης του.<sup>94</sup>

Συνδυαστικά με τα νεοκλασικά κτίρια τα οποία είναι ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της αρχιτεκτονικής της πόλης των Χανίων, οφείλουμε να αναφερθούμε και στα κτίρια της βιομηχανικής κληρονομιάς της πόλης. Δύο βασικά παραδείγματα υπάρχουν και είναι προφανές ότι σήμερα έχουν αλλοιωθεί από τη ραγδαία τουριστική ανάπτυξη που βιώνει η πόλη. Αρχικά, ας ξεκινήσουμε από το πιο στενάχωρο παράδειγμα το οποίο βρίσκεται στη Νέα Χώρα και δεν είναι άλλο από το εργοστάσιο της ΑΒΕΑ. Μετά από πολλά χρόνια προσπαθειών και φυσικά μετά από πολλά χρόνια εγκαταλείψεις του εργοστασίου, μεγάλη εταιρεία εξαγόρασε τον χώρο για την κατασκευή ακόμα δύο μεγάλων ξενοδοχείων. Σημαντικό είναι να αναφερθεί ότι το 2018 οι καρινάδες του εργοστασίου είχαν κηρυχτεί ως νεότερο μνημείο βιομηχανικής κληρονομιάς από το υπουργείο πολιτισμού επομένως οι επενδυτές είναι υποχρεωμένοι (ΕΥΤΥΧΩΣ!) να εντάξουν τα φουγάρα του εργοστασίου τη μελέτη. Τα δύο πεντάστερα ξενοδοχεία τα οποία θα ανεγερθούν “υπόσχονται” να αλλάξουν εντελώς το παραλιακό μέτωπο της Νέας Χώρας τα επόμενα χρόνια. Οι κάτοικοι της περιοχής, οι καθηγητές, οι μαθητές και οι γονείς των γειτονικών σχολείων δεν δείχνουν να ενθουσιάζονται βέβαια με τις υποσχέσεις καθώς ήθελαν ο χώρος να γίνει κοινόχρηστος. Μετά από πολλές και μακροχρόνιες τριβές στο δήμο, αποφασίστηκε να μην δημιουργηθεί ένας χώρος για τους κατοίκους της πόλης



Εικόνα 49: φωτογραφία από λεύκωμα του Pluvinel/ ΑΒΕΑ 1890



Εικόνα 50: ΑΒΕΑ σήμερα / έναρξη εργασιών οικοδόμησης ξενοδοχείων

<sup>94</sup> Δημοτική Βιβλιοθήκη Χανίων, «ΕΛΛΩΤΙΑ», Χανιά 2002, σελ. 87

αλλά να δοθεί ένα σημαντικό μνημείο της βιομηχανικής κληρονομιάς της πόλης στον τουρισμό, όπως και όλα τα υπόλοιπα φυσικά.<sup>95</sup>



Εικόνα 51: Αεροφωτογραφία περιοχή Ταρπακαρίων

Στη συνέχεια, στην άλλη πλευρά της πόλης, στη συνοικία της Χαλέπας, δεσπόζουν τα διατηρητέα κτίρια των βυρσοδεψιών. Οι πρώτοι βυρσοδέψες εγκαταστάθηκαν στην περιοχή μεταξύ του 1830 και του 1840 προσπαθώντας να ακολουθήσουν την επιτυχία των αντίστοιχων επαγγελματιών στο Ηράκλειο. Το σημείο ήταν ιδανικό καθώς ήταν σε καλή απόσταση από το κέντρο της πόλης ώστε να μη φτάνει η άσχημη μυρωδιά από τις βιοτεχνίες αλλά και σε κοντινή απόσταση ώστε να μεταφέρουν με άνεση τα προϊόντα τους. Παράλληλα, το σημείο στο οποίο βρίσκονται τα βυρσοδεψία διαθέτει άφθονο γλυκό νερό καθώς και το ανάγλυφο του εδάφους ήταν ιδανικό για την επεξεργασία του δέρματος. Με την άνθηση του επαγγέλματος και την αύξηση της ζήτησης των δερμάτινων προϊόντων η ακμή των βιοτεχνιών οδήγησε στη δημιουργία 80 περίπου μικρών βυρσοδεψείων. Το 1945 αρχίζει η παρακμή και τα λίγα βυρσοδεψία που μένουν ζωντανά διατηρούνται έως το 1970 όταν σχεδόν όλα κλείνουν. Σήμερα στην περιοχή λειτουργούν μόνο ένα παραδοσιακό βυρσοδεψείο ενώ για χρόνια, αρκετά από τα κτίρια ήταν εγκαταλελειμμένα.<sup>96</sup> Πλέον, επαναχρησιμοποιούνται όλο και περισσότερα διατηρητέα κτίρια στην περιοχή.

<sup>95</sup> ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΑΡΧΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ, «100 ΧΡΟΝΙΑ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΑΡΧΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ, ΕΝ ΧΑΝΙΟΙΣ», Χανιά 2020, σελ.72

<sup>96</sup> Ρέλιας Γεώργιος, «Αξιολόγηση πρότασης αποκατάστασης διατηρητέου κτίσματος στα Ταρπακαριά Χανίων μέσω στατικής και ιδιομορφικής ανάλυσης του δομικού συστήματος», διπλωματική διατριβή μεταπτυχιακού διπλώματος ειδίκευσης, Πολυτεχνείο Κρήτης 2013



Φυσικά τα περισσότερα από αυτά φιλοξενούν χρήσεις τουρισμού και αναψυχής. Έχουν γίνει όμως, αρκετές μελέτες για τη δημιουργία νέων κατοικιών ή γραφείων που στεγάζονται σε αυτά τα ιδιαίτερα κτίρια. Λόγω της ιδιαίτερης ιστορίας τους οι επεμβάσεις που γίνονται είναι πολύ προσεγμένες και στοχεύουν στην ανάδειξη της ταυτότητάς τους και οφείλω να ομολογήσω ότι οι μελέτες που έχουν γίνει είναι αρκετά φιλικές. Ανεξαρτήτως αυτού, η όψη των Ταμπακαριών έχει αλλάξει ριζικά με το παρελθόν και αναμφισβήτητα η ανάπτυξη του τουρισμού έχει βοηθήσει σε αυτή την αλλαγή.

### τα σχέδια για το «μέλλον»

Ο Γενικός Γραμματέας Νησιωτικής Πολιτικής, ολοκληρώνοντας τις δηλώσεις του αναφέρθηκε στη μαρίνα της Ν. Χώρας λέγοντας: *«σε κάθε περίπτωση, η Κρήτη και τα Χανιά μπορούν να διαδραματίσουν πολύ σημαντικό ρόλο στον θαλάσσιο τουρισμό, είτε αφορά στην κρουαζιέρα, είτε στο yachting, πάντα όμως οργανωμένα και στην κλίμακα που πρέπει»*.<sup>97</sup>



Εικόνα 523: Πρόταση νέας μαρίνας στη Ν. Χώρα

Την ίδια ώρα που η πόλη έρχεται αντιμέτωπη με την ανάπτυξη του τουρισμού με όσα προβλήματα αυτή επιφέρει, οι αρμόδιοι φορείς σχεδιάζουν και ψάχνουν τρόπους για να γιγαντωθεί το φαινόμενο αυτού. Έτσι, στο στόχαστρο του δημοτικού συμβουλίου για ακόμα μία φορά μπαίνει η περιοχή της Νέας Χώρας θέλοντας να δημιουργήσουν μία υπερμεγέθη μαρίνα όπου στοχεύει να αναπτυχθεί ο τουρισμός κρουαζιέρας όπως ανέφερε ο γενικός γραμματέας νησιωτικής πολιτικής. Προφανώς όμως, η κλίμακα που περιγράφει ο ίδιος είναι αυτή που πρέπει, ώστε να φιλοξενήσει όσο το δυνατόν περισσότερα σκάφη για τη εκτίναξη του κέρδους. Γιατί προφανώς η κλίμακα της

<sup>97</sup> Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (ηλεκτρονική ιστοσελίδα: <https://www.ynanp.gr/el/ypourgeio/hgesia/genikh-grammateia-aigaioy-kai-nhsiwtkhs-politikhs/>)



περιοχής δεν συνάδει με τα σχέδια της μαρίνας που έχουν δημοσιευθεί!<sup>98</sup> Επίσης, παρά την αντίρρηση που έχει εκφράσει ο ΕΛΚΕΘΕ (Ελληνικό Κέντρο Θαλάσσιων Ερευνών) για τη θέση του έργου, η μελέτη συνεχίζεται, παρουσιάζοντας την ως ένα έργο που στα επόμενα χρόνια θα έχει ξεκινήσει.

Πιο συγκεκριμένα, οι λόγοι για τους οποίους το συγκεκριμένο έργο δεν είναι φρόνιμο να γίνει στο σημείο αυτό είναι πολυάριθμοι και πολύ σημαντικοί ώστε να αποτραπεί η μεγάλη παρέμβαση. Αρχικά, ο πιο σημαντικός από όλους, είναι η ιδιαιτερότητα της Νέας Χώρας για την οποία πρέπει να γίνει ένας ολοκληρωμένος σχεδιασμός, με δυνατές λύσεις ώστε να αξιοποιηθεί κατάλληλα η περιοχή έξω από την παλιά πόλη. Τα ενετικά τείχη αποτελούν το βασικό χαρακτηριστικό της πόλης και προφανώς δεν πρέπει να επισκιαστεί από ένα έργο, τόσο μεγάλης έκτασης και επί προσθέτως το πάρκο Τάλω και η παραλία της Νέας Χώρας αποτελούν περιοχές συνάθροισης κοινού με σημαντικό ρόλο στη ζωή των μόνιμων κατοίκων της πόλης. Στη συνέχεια, η περιοχή κρίθηκε ακατάλληλη από το ΕΛΚΕΘΕ καθώς μετά από μακροπρόθεσμη ανάλυση των κυματικών δεδομένων έδειξε ότι το στόμιο εισόδου παρουσιάζει μεγέθη που υπερβαίνουν το μέγιστο ύψος κύματος που συνιστάται για λόγους ασφαλείας στη λειτουργία των λιμένων. Ακόμη, προβληματική χαρακτηρίστηκε η οδική σύνδεση στη συγκεκριμένη περιοχή καθώς βρίσκεται πλησίον του κέντρου της πόλης και κατ' επέκταση η έξοδος από το προτεινόμενο έργο προς το εθνικό οδικό δίκτυο κρίνεται δυσμενής και η απόσταση από τον αερολιμένα και το λιμάνι είναι πολύ μεγαλύτερη σε σχέση με τις υπόλοιπες προτεινόμενες περιοχές. Τέλος, οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις που θα επιφέρει το συγκεκριμένο έργο είναι πάμπολλες, αναλογιζόμενοι ότι σε άμεση γειτνίαση υπάρχει παραλία που χρησιμοποιείται για κολύμβηση και αναψυχή. Είναι πολύ πιθανό με την μεγάλη επέμβαση που προτείνετε να μεταβληθεί η μορφολογία λόγω της κυκλοφορίας των τοπικών ρευμάτων. Ακόμα η ποιότητα των νερών θα υποβαθμιστεί κατά την κατασκευή του έργου καθώς και όταν τεθεί σε λειτουργία μπορεί να υπάρξει ρύπανση αν δεν ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα πρόληψης.<sup>99</sup>

Φυσικά, σε αυτή στην πρόταση της μαρίνας έχουν αντιτεθεί και οι κάτοικοι της Νέας Χώρας που προχωρούν διαρκώς σε διαμαρτυρίες, θέτοντας τα προβλήματα που θα επιφέρει η υλοποίηση ενός έργου τέτοιου βεληνεκούς. Έντρομοι και έντονα διαμαρτυρόμενοι απευθύνονται στο δήμαρχο αλλά και στα μέλη του ΔΣ Χανίων ρωτώντας εάν θεωρούν ότι στη γειτονιά της Νέας Χώρας δύναται να προστεθεί ένα ακόμη βάρος, αυτό μίας μαρίνας σκαφών. Επίσης, υπάρχει προβληματισμός αν έχει αναρωτηθεί κάποιος πώς μπορεί να λειτουργήσει αυτό το έργο χωρίς καμία υποδομή για θέσεις στάθμευσης, όταν την ίδια ώρα έχουν ξεκινήσει οι κατασκευές τριών μεγάλων ξενοδοχειακών μονάδων που θα λειτουργούν πολύ σύντομα στο παραλιακό μέτωπο. Τέλος, οι σχετικές διαμαρτυρίες των κατοίκων καταλήγουν στο ότι το επίδοξο σχέδιο του δημοτικού συμβουλίου οραματίζεται μία πόλη μόνο για τουρίστες και επενδυτές, χωρίς πράσινο, χωρίς κατοίκους, χωρίς γειτονιές.

<sup>98</sup> Εφημερίδα «Τα Χανιώτικα Νέα»

<sup>99</sup> ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ (ηλεκτρονική ιστοσελίδα: <https://www.hcmr.gr/el/>)

### 5.3. χωριό- θέρετρο/ η περίπτωση του Πλατανιά

Ο τουρισμός στη δυτική Κρήτη ως επί το πλείστον χαρακτηρίζεται μαζικός καθώς διαθέτει πλούσια ακτογραμμή που ενδείκνυται για την ανάπτυξη αυτών των μορφών τουρισμού. Οφείλουμε να αναφέρουμε ότι η νότια πλευρά του νησιού έχει καταφέρει να διατηρήσει σε μεγαλύτερο βαθμό την ταυτότητα των οικισμών της αναπτύσσοντας πιο ήπιες μορφές τουρισμού. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι προσβάσεις (λιμάνι-αεροδρόμιο) είναι πιο δύσκολες και επιπροσθέτως το οδικό δίκτυο υστερεί σε σχέση με αυτού του Βόρειου τμήματος. Ο βόρειος οδικός άξονας έχει σαφώς συμβάλλει στην ραγδαία ανάπτυξη του μαζικού τουρισμού. Από το Καστέλι έως τη Γεωργιούπολη τα μεγάλα τουριστικά καταλύματα έχουν υπερκαλύψει το αδόμητο αλλά και υπάρχον δομημένο, με αποτέλεσμα πολλά χωριά να χάσουν τη φυσιογνωμία και την ιδιαιτερότητά τους.<sup>100</sup>

Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ο οικισμός του Πλατανιά όπου σήμερα δεν θυμίζει σε τίποτα το μικρό παραδοσιακό χωριό που ήταν στο παρελθόν. Στο χωριό σήμερα κατοικούν περίπου 1.000 κάτοικοι ενώ σύμφωνα με έρευνες κάθε καλοκαίρι το επισκέπτονται πάνω από 25.000 τουρίστες.<sup>101</sup> Είναι επομένως λογικό, το χωριό να μην μπορεί να διαχειριστεί το μεγάλο αυτό όγκο πληθυσμού, καταλήγοντας να προκαλεί δυσάρεστα συναισθήματα



Εικόνα 534: Κολλάζ/ Πλατανιάς ένα τουριστικό χωριό

στους μόνιμους κατοίκους αλλά και στους επισκέπτες του. Με το πέρασμα των χρόνων ο Πλατανιάς έγινε αφορητός τους καλοκαιρινούς μήνες. Η διαρκής ανάπτυξης του ως τουριστικού προορισμού μετατόπισε αναπόφευκτα το βάρος της τοπικής οικονομίας που μέχρι πρότινος στηριζόταν στην γεωργία και την κτηνοτροφία, με αποτέλεσμα να μην υπάρξει ένας αναπτυξιακός σχεδιασμός αλλά να επικρατήσει η άναρχη δόμηση και ανάπτυξη. Η ανοικοδόμηση νέων ξενοδοχειακών μονάδων μεγάλης έκτασης έχει γίνει συνήθεια πλέον μειώνοντας όλο και περισσότερο τους χώρους φυσικού πράσινου, παραγκωνίζοντας την αρχική ομορφιά του αγροτικού οικισμού με τα περιβόλια και τους ελαιώνες του. Παράλληλα ο δημόσιος χώρος δεν υπάρχει πουθενά, έχει γίνει προϊόν εκμετάλλευσης και εμπορευματοποίησης. Η πλατεία του χωριού έχει χάσει την έννοια της καθώς έχει καλυφθεί από τραπέζια και ταμπέλες καταστημάτων. Σε όλο το μήκος του δρόμου έχουν αναπτυχθεί καταστήματα δημιουργώντας πιέσεις στον κύριο οδικό άξονα.

<sup>100</sup> Βουγιουκαλάκη Ειρήνη, «ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΜΑΖΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΚΡΗΤΗ», ΤΕΙ ΚΡΗΤΗΣ, ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ, 2017

<sup>101</sup> Δήμος Πλατανιά (ηλεκτρονική ιστοσελίδα: <https://www.platanias.gr/>)

Μεγάλο πρόβλημα έλλειψης χώρων στάθμευσης και ακόμα μεγαλύτερο κυκλοφοριακό πρόβλημα κράτα το χωριό εγκλωβισμένο επάνω στο δρόμο αδυνατώντας να ανοιχτεί προς την ενδοχώρα.



Εικόνα 54: Πάνω Πλατανιάς / 1910



Εικόνα 55: Λιμάνι Πλατανιάς / 1965



Εικόνα 566: Πάνω Πλατανιάς / Σήμερα



Εικόνα 575: Λιμάνι Πλατανιάς / Σήμερα

Συμπληρωματικά, ο Πλατανιάς και οι γειτονικοί οικισμοί δημιουργούν μία αδιάσπαστη γραμμική ακολουθία καταστημάτων, ξενοδοχείων και χώρων εστίασης. Η τουριστική αυτή “κορδέλα” έχοντας έρθει σε πλήρη ρήξη με τα τοπικά χαρακτηριστικά του κρητικού τοπίου και της “σκηνοθετημένης αυθεντικότητας” ταυτίζεται όλο και πιο πολύ με ένα *α-τοπικό* παράδεισο με τροπικά χαρακτηριστικά. Ουσιαστικά η μεγάλη τουριστική επιτυχία έχει επιτευχθεί όχι λόγω της αυθεντικότητας του τόπου αλλά λόγω της πολυπλοκότητας των ταυτοτήτων και κατ’ επέκταση των επιλογών που αυτός προσφέρει. Πιο συγκεκριμένα, ο προορισμός προσφέρει πάρα πολλές επιλογές από παγκόσμιες αγορές, ευρωπαϊκή, αμερικανική, ασιατική και ότι άλλο επιθυμεί ο επισκέπτης. Δίνει την δυνατότητα να δημιουργήσει την πατρίδα του καθενός σε ένα χώρο διακοπών χωρίς ταυτότητα και δικό του τοπίο, ένα χώρο που όλοι διασκεδάζουν. Δεν είναι πια ένα χωριό χιλίων κατοίκων αλλά ένα τουριστικό θέρετρο χιλιάδων επισκεπτών!



Εικόνα 58: Σχέδιο οικισμού/ ενιαίο γραμμικό τοπίο με τους γειτονικούς οικισμούς

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ • Επεμβάσεις στη παλιά πόλη

Μόλις στα μέσα του 20ου αιώνα, οι αρμόδιοι φορείς δειλά ξεκίνησαν να αναγνωρίζουν τις ανάγκες για προστασία και ανάδειξη της παλιάς πόλης των Χανίων. Μέχρι τότε οι επεμβάσεις σχετίζονται με στατική ενίσχυση των βυζαντινών και ενετικών τειχών. Οι προσπάθειες αυτές λοιπόν, οδήγησαν στην οργάνωση δικτύου πεζοδρόμων στη μεγαλύτερη έκταση της παλιάς πόλης, διαμόρφωση δημοσίων χώρων, αποκατάσταση δημόσιων κτιρίων, οχυρώσεων και ναών. Πολλές από τις επεμβάσεις αυτές είχαν θετικό πρόσημο για την πόλη, όμως κατά κύριο λόγο ποτέ δεν συντάχθηκε μια ολοκληρωμένη μελέτη που να αποσκοπεί στην δημιουργία μια συνεκτικής, σύγχρονης αλλά παράλληλα ιστορικής πόλης.

### 6.1. οι δημόσιοι χώροι

Ο δημόσιος χώρος συνδέεται άμεσα με τη κοινωνική δράση και τη δημόσια ζωή, καθώς είναι ο τόπος στον οποίο γίνεται η όποια αλληλεπίδραση, έτσι αποτελεί το σημαντικότερο χώρο της πόλης. Τα άτομα που τον χρησιμοποιούν είναι, κατά πρώτον οι μόνιμοι κάτοικοι των εκάστοτε περιοχών που, μέσω της καθημερινής και επαναλαμβανόμενης διέλευσής τους λόγω των κοινωνικοοικονομικών αναγκών τους, τείνουν να οικειοποιηθούν τους χώρους αυτούς, και κατά δεύτερον εισερχόμενοι επισκέπτες κάθε λογής. Με βάση το κοινό που επιλέγει τον κάθε χώρο γίνεται και ο πρώτος διαχωρισμός. Ένας δημόσιος χώρος δεν συνηθίζεται να συνδέεται με δραστηριότητα και των δύο αυτών ομάδων, καθώς οι μόνιμοι κάτοικοι κατά κύρια βάση αποφεύγουν τους χώρους όπου κινητοποιούνται οι τουρίστες για λόγους ευκολίας στη μετακίνηση, ιδιωτικότητας αλλά και προσωπικής ηρεμίας. Όμως, για αυτό το λόγο ο δημόσιος χώρος που απευθύνεται στους μόνιμους κατοίκους παραγκωνίζεται και λειτουργεί ως συνέχεια των τουριστικών και εμπορικών καταστημάτων, πράγμα που οδηγεί στην απώλεια της ουσιαστικής έννοιας του και παράλληλα στην απομάκρυνση των μόνιμων κατοίκων.<sup>102</sup>

Είναι γνωστό κυρίως σε όσους έχουν ζήσει στην πόλη των Χανίων ότι υπάρχει μεγάλη έλλειψη δημόσιων χώρων και οι λίγοι που υπάρχουν παραμένουν "μαύρες τρύπες" στον ιστό της πόλης, καθώς, είτε εκμεταλλεύονται από καταστήματα, υπερκαλύπτονται από τραπεζοκαθίσματα είτε δεν χρησιμοποιούνται καν στην καθημερινή ζωή. Αναμφισβήτητα υπάρχουν πολλοί δημόσιοι χώροι και κτίρια τα οποία έχουν υποστεί τεράστια αλλαγή με την επικράτηση του τουριστικού φαινομένου.

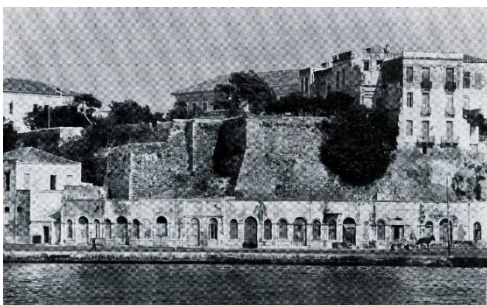
<sup>102</sup> Νικηφορίδης Πρόδρομος, «*Public space pending = Δημόσιος χώρος εν αναμονή*», εκδόσεις Ιανός, Θεσσαλονίκη 2018, σελ 37-38



Ένα από τα πλέον χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι το παλιό λιμάνι, το οποίο έχει υποστεί τις μεγαλύτερες πιέσεις στην πόλη από το τουριστικό κύμα. Ξεκινώντας τη μελέτη από την περιοχή του φρουρίου Φιρκά και καταλήγοντας στην είσοδο του λιμενοβραχίονα θα γίνει αναζήτηση των αλλοιώσεων που έχει υποστεί η συγκεκριμένη ενότητα της πόλης από τον τουρισμό.

Αρχικά, είναι λογικό ότι η χρήση του έχει αλλάξει ριζικά καθώς δεν είναι πια λειτουργικό καθώς δεν μπορούσε να ανταπεξέλθει στα δεδομένα ενός λιμένα με τις σημερινές προδιαγραφές. Με αποτέλεσμα τα κτίρια να μείνουν “γυμνά” από χρήση και έπειτα από μικρό χρονικό διάστημα να γεμίσουν από τουριστικά, εμπορικά καταστήματα και ορισμένα κτίρια πολιτισμού. Καθώς τα ξενοδοχεία και τα καταστήματα έχουν τη μεγαλύτερη κάλυψη σε όλο το λιμάνι είναι επόμενο ότι έχουν γίνει πολλές αλλαγές στην κάτοψη του δημόσιου χώρου αλλά και στην όψη κατά μήκος του.

Σχετικά με την όψη, οι πρώτες αλλαγές που αντιλαμβάνεται το μάτι έχουν να κάνουν με τις προσθήκες στεγάστρων και ελαφρών κατασκευών στις όψεις των καταστημάτων με αποτέλεσμα να αποκρύπτονται εντελώς τα ισόγεια των κτιρίων. Οι κατασκευές αυτές, είναι ξένες στην περιοχή καθώς δημιουργούν μία διαφορετική αίσθηση πλήρους και κενού και αλλοιώνουν τη συνέχεια που είχε η όψη στο παρελθόν. Ακόμη ιδιαίτερα



Εικόνα 59: παλιό λιμάνι “βαρελάδικα” /1967

σημαντικό είναι ότι καλύπτονται τμήματα κτιρίων ιδιαίτερα σημαντικά με κατασκευές υποδεέστερες. Το 2018 είχε γίνει μια μελέτη που προέβλεπε την αντικατάσταση όλων των πλαστικών σκιαδίων με νέα ομοιόμορφα με μεταλλικό σκελετό και γυάλινα στοιχεία όπου θα άφηνε την όψη ελεύθερη και παράλληλα θα επιτυγχανόταν η προστασία. Όμως, σήμερα το 2023 τίποτα δεν έχει αλλάξει, το πλαστικό και οι διαφορετικές κατασκευές είναι ακόμη εδώ! Και έτσι η υποβάθμιση του μνημείου δεν μπόρεσε να αποφευχθεί!



Εικόνα 607: παλιό λιμάνι / 2019



Εικόνα 61: παλιό λιμάνι /1911

Ακόμα, συχνά παρατηρείται στην παλιά πόλη ότι ιδιοκτήτες των ακινήτων προσπαθώντας να αναδείξουν όλο και περισσότερο τα ξενοδοχεία και τα καταστήματά τους ώστε να γίνουν περισσότερο ελκυστικά στους επισκέπτες, προχωρούν σε επεμβάσεις οι οποίες έχουν στόχο την ανάδειξη της πολυπόθητης αυθεντικότητάς τους. Έτσι, είναι πολύ συχνό, να γίνονται υπερβολικές αποκαταστάσεις, αλλοιώνοντας



Εικόνα 62: ανέγερση Ξενοδοχείου



Εικόνα 63: παλιό λιμάνι / Σήμερα

την εικόνα της περιοχής και δημιουργώντας ένα μεγάλο σκηνικό. Για παράδειγμα χρησιμοποιούνται έντονα χρώματα στις προσόψεις των κτιρίων με σκοπό να φανερωθεί έντονα συσχέτισή τους με τη πόλη της Βενετίας, χωρίς όμως αυτό να είναι απαραίτητο καθώς η σχέση είναι εμφανής από τις μορφές. Επιπλέον, στη περίοδο της χούντας η αδιαφορία προς το δημόσιο χώρο και τη διατήρηση των μνημείων ήταν πάρα πολύ έντονη, με συνέπεια να καταστραφούν πολλά σημαντικά κτίρια στο λιμάνι και όχι μόνο. Παράλληλα, την ίδια περίοδο αναγέρθηκαν μεγάλα ξενοδοχεία στη παλιά πόλη και ένα από αυτά είναι το ξενοδοχείο που βρίσκεται στην πάνω ακτή ενώσεως πλησίον των Νεωρίων.

Ένα κτίριο που ξεκάθαρα αλλοιώνει την εικόνα του λιμένα καθώς αποτελείται από οπλισμένο σκυρόδεμα με εμφανή δοκάρια κάτω από τους εξώστες και βαριά κατακόρυφα στοιχεία αναμεσά τους. Όμως, δεν τίθεται θέμα απομάκρυνσης του παρά την έντονη παρέμβαση του στο χώρο καθώς είναι ένα κτίριο που απευθύνεται στους τουρίστες. Τέλος, σήμερα η πιο περίεργη επέμβαση στην όψη του λιμένα είναι οι προσαράξεις μεγάλων σκαφών και κρουαζιερόπλοιων. Φυσικά δεν πρόκειται για μόνιμη επέμβαση μα υποβαθμίζει την εικόνα του μνημείου. Την καλοκαιρινή περίοδο κυρίως οι επισκέπτες είτε ντόπιοι είτε μη έρχονται αντιμέτωποι με μεγάλα πλοία να δεσπόζουν στο λιμάνι. Προφανώς η εικόνα “μιλά” από μόνη της, είναι εντελώς ξένο.

Παράλληλα, στην διαχείριση του δημοσίου χώρου προφανώς παρατηρείται πολύ μεγάλη αλλαγή εξαιτίας του τουρισμού. Πρωτίστως, ξεκάθαρη είναι η μείωση του κενού χώρου, εφόσον το μεγαλύτερο μέρος του είναι καλυμμένο από τραπέζια εστιατορίων και «σταντ» τουριστικών καταστημάτων. Ο δημόσιος χώρος έχει ιδιωτικοποιηθεί και ο μόνιμος κάτοικος έχει απομακρυνθεί από τη περιοχή. Ακολούθως, τους χειμερινούς μήνες όπου δεν διαμένουν τουρίστες στη πόλη, ο δήμος προχωρά σε αφαίρεση των

καθισμάτων από το λιμάνι με πρόφαση τον κακό καιρό. Φυσικά αυτό επισημαίνει ότι δεν υπάρχει μία σωστή μελέτη διαμόρφωσης δημοσίου χώρου ώστε να απολαύσουν τη βόλτα στο λιμάνι και οι μόνιμοι κάτοικοι το χειμώνα και επιπροσθέτως ότι οι αρμόδιοι φορείς αδιαφορούν για τις ανάγκες του κατοίκου. Τέλος, η πιο πρόσφατη μελέτη που έχει ανακοινωθεί για το λιμάνι είναι η διαμόρφωση του εδάφους, στην οποία προβλέπεται η απομάκρυνση όλων των παλιών πλακών και η τοποθέτηση μεγάλων ενιαίων. Η πρόθεση αυτή ξεκάθαρα έχει σκοπό την “βελτίωση” των υποδομών της πόλης αλλά και συγχρόνως την υποβάθμιση του μνημείου καθώς πρόκειται για ένα στοιχείο το οποίο δεν συνάδει με το παρελθόν και την ιστορία του λιμανιού.<sup>103</sup>

Αναμφισβήτητα, έχουν παρέλθει πάμπολες επεμβάσεις στη περιοχή, οι οποίες έχουν καταστρέψει σε μεγάλο βαθμό την ιδιαιτερότητα της με αποτέλεσμα να κυνδυνεύει να χαθεί εντελώς η ταυτότητα του τόπου αν δεν λυφθούν μέτρα. Είναι οίγουρο, ότι τα προηγούμενα χρόνια έχουν παρατηρηθεί επεμβάσεις στον χώρο που δεν σχετιζόνταν με τον τουρισμό, όμως, συνέβησαν σε περιόδους που η διατήρηση ήταν ακόμη άγνωστη και επιπλέον φανερώνουν ένα τμήμα της ιστορίας της πόλης. Για παράδειγμα η κατεδάφιση του μίναρε στο Γυαλί

Τζαμιού, μετά την απελευθέρωση από τους Τούρκους, φανερώνει την αποστροφή των ντόπιων πως την οθωμανική κατοχή και την αναγέννηση μιας νέας ελεύθερης πόλης.



Εικόνα 64: παλιό λιμάνι / Σήμερα

Πολυτελή σκάφη αναψυχής στο ενετικό λιμάνι



Μεγάλα κρουαζιερόπλοια αραγμένα στον Λιμενοβραχίονα



Εικόνα 668: Σχέδιο παλιάς πόλης/ εκμετάλλευση δημοσίου χώρου



## ανατολική οχύρωση πόλης

Οι ενετικές οχυρώσεις έχουν υποστεί ιδιαίτερη φθορά τα τελευταία 150 χρόνια. Η αρχή έγινε το 1910 με τη θεμελίωση της Αγοράς πάνω στο νότιο τμήμα του τείχους και την κατεδάφιση της Porta Rethimiotta, όμως η κακή διαχείριση του ιστορικού πλούτου της πόλης συνεχίστηκε και δυστυχώς δεν σταμάτησε.

Τα επόμενα χρόνια, στις αρχές της δεκαετίας του 70' κατασκευάστηκε στο Προμαχώνα Santa Lucia ο κινηματογράφος "Ρεγγίνα". Η λαμπρότητα του σινεμά απλωνόταν σε όλη την πόλη, το μεγάλο εμβληματικό κτίριο αποτελούσε για τους ντόπιους σημείο αναφοράς και νούμερο ένα διασκέδαση. Το σινεμά, κοσμούσε για αρκετά χρόνια την περιοχή με τον όμορφο στιλ του και τις ουρές των ανθρώπων που πήγαιναν τα βράδια για να απολαύσουν ταινίες. Η "ζωή" του διακόπηκε στις αρχές του 2000 όταν οι αρμόδιοι φορείς αποφάσισαν ότι ο κινηματογράφος δεν έχει θέση εντός της αρχαιολογικής ζώνης, των ενετικών τειχών και προχώρησαν στην απομάκρυνση του κτιρίου. Σήμερα, ο συγκεκριμένος χώρος αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους χώρους ελεγχόμενης στάθμευσης στη πόλη! Αρκετά ειρωνικό, όταν έχει εκδιωχθεί μια χρήση ως μη κατάλληλη. Περισσότερο ειρωνικό είναι το γεγονός ότι ο δήμος θεωρεί τη δημιουργία χώρου στάθμευσης εντός του ιστορικού χώρου ανάδειξη για τον προμαχώνα. Βέβαια, την ίδια περίοδο με τον κινηματογράφο, οικοδομήθηκε το ξενοδοχείο "Κρήτη" επίσης στο χώρο του προμαχώνα, επίσης αποφασίστηκε η κατεδάφιση του στις αρχές του αιώνα, όμως το κτίριο αυτό υπάρχει μέχρι και σήμερα!<sup>104</sup> Η κατεδάφισή του εκκρεμεί, και για την ακρίβεια δε θα γίνει ποτέ, εκτός αν αλλάξει κάτι ριζικά στην πόλη. Δημιουργείται το εύλογο ερώτημα, μόνο ο κινηματογράφος ήταν επομένως αλλοίωση για τον προμαχώνα;!

Γενικότερα όμως, στην ανατολική πλευρά της παλιάς πόλης οι οχυρώσεις δεν έχουν τη θέση στο δημόσιο χώρο, που έχουν σε άλλες ευρωπαϊκές πόλεις (π.χ. Βαλέτα), με εξαίρεση το τμήμα της τάφρου που φιλοξενεί ένα μικρό ανοικτό θέατρο και τον χώρο πολιτισμού στη πύλη Sabionera. Πέρα από αυτούς τους δύο χώρους η υπόλοιπη περιοχή καλύπτεται από χώρους στάθμευσης και μη διαμορφωμένους χώρους. Ο βορειοανατολικός προμαχώνας, για παράδειγμα αφού αφαιρέσαν κάθε στοιχείο πρασίνου που υπήρχε κλείστηκε με αλυσίδες και σύρματα απαγορεύοντας την



Εικόνα 67: Σινεμά Ρεγγίνα



Εικόνα 6810: Πάρκινγκ Ρεγγίνα

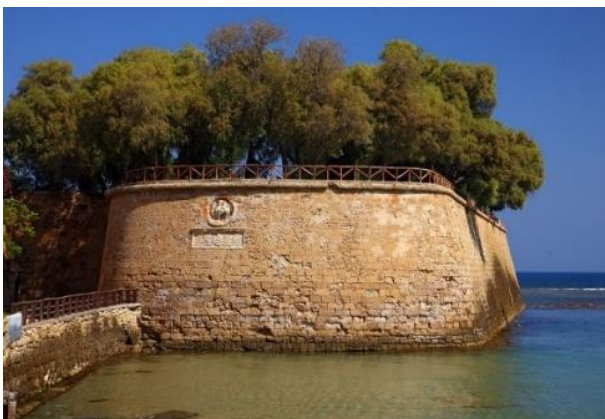
<sup>104</sup> Ανδριανάκης Μιχάλης, «ΤΟ ΕΡΓΟ ΤΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΑΝΑΔΕΙΞΗΣ ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΥ ΚΑΙ ΒΕΝΕΤΙΑΝΙΚΟΥ ΟΧΥΡΩΜΑΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΟΛΟΥ ΧΑΝΙΩΝ», ΤΕΕ- Τμήμα Δυτικής Κρήτης, σελ. 93-96



πρόσβαση στο χώρο. Η Πύλη της Άμμου, για αρκετά χρόνια φιλοξενούσε μία καφετέρια που λειτουργούσε ορισμένες ώρες. Πολλοί νέοι Χανιώτες συχνάζαν στο σημείο και απολάμβαναν τη σκιά των δέντρων. Η αρχαιολογία αποφανθεί ότι το κατάστημα βεβηλώνει το χώρο και δεν αρμόζει η συγκεκριμένη χρήση σε ένα προστατευόμενο μνημείο. Έτσι το καφέ έκλεισε και ο χώρος εγκαταλείφθηκε. Μόνο κάποια απογεύματα του καλοκαιριού επισκέπτονταν πλέον το χώρο κάτοικοι για να καθίσουν στα παγκάκια και να απολαύσουν τη θέα. Όμως, η ερημοποίηση του μνημείου και η αδιαφορία των αρχών έκανε τον χώρο πολύ σύντομα αφιλόξενο.

Στη συνέχεια του βορειοανατολικού προμαχώνα, έχει δημιουργηθεί ένας ακόμη χώρος στάθμευσης που είναι μια από τις πλέον ακατάλληλες χρήσεις για ιστορικούς χώρους. Επιπλέον, σε ένα μέρος του προμαχώνα και των Νεωρίων έχει κατασκευαστεί το ξενοδοχείο Porto Venetiziano που αναφέρθηκε και παραπάνω, το οποίο αλλοιώνει σημαντικά την όψη του λιμανιού και βρίσκεται πάνω σε προστατευόμενο μνημείο.

Επομένως, είναι περισσότερο από προφανές ότι στο δημόσιο χώρο της πόλης δεν υπήρχε διαφάνεια ως προς τις ενέργειες που προχώρησαν οι αρμόδιοι φορείς. Όλοι οι χώροι που ουσιαστικά απευθύνονταν στους μόνιμους κατοίκους κρίθηκαν ακατάλληλοι για τα μνημεία ενώ έχουν αντικατασταθεί με πάρκινγκ και ξενοδοχεία.



Εικόνα 69: Πύλη Sabionera



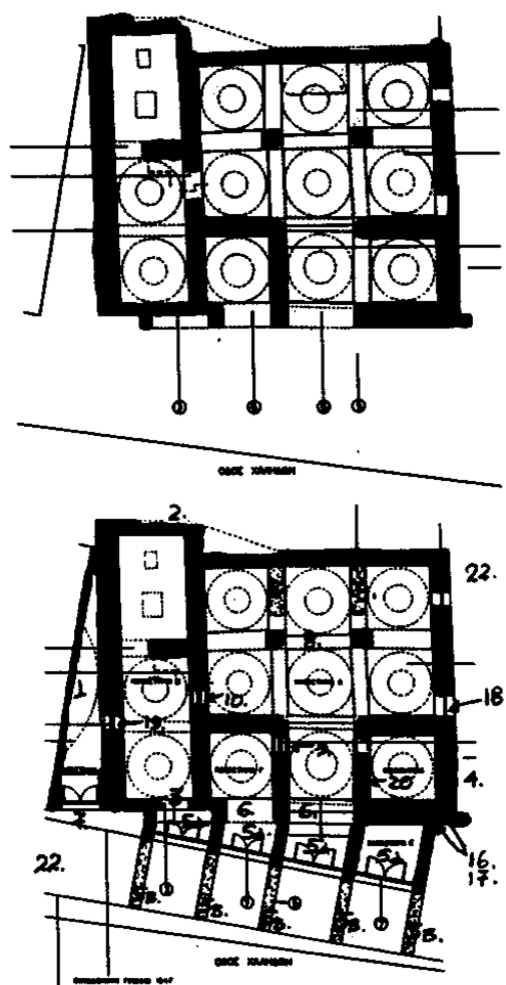
Εικόνα 70: Πύλη Sabionera/ μετά την αποψίλωση των δέντρων

Ένα εξίσου σημαντικό στοιχείο της πολιτιστικής κληρονομιάς των Χανίων, αποτελούν τα Οθωμανικά μνημεία, όπου λόγω της οθωμανικής κυριαρχίας καταστρέφονται και παραγκωνίζονται. Ένα γεγονός που συμβαίνει και στην υπόλοιπη Ελλάδα. Τα μνημεία αυτά έχουν υποστεί σε μεγάλο βαθμό ανεπανόρθωτες φθορές και βανδαλισμούς. Στην πόλη των Χανίων πολλά από αυτά δεν κατάφεραν να διατηρηθούν μέχρι σήμερα. Η πιο τρανταχτή απόδειξη είναι ότι στην πόλη υπήρχαν πολλοί μιναρέδες οι οποίοι μετά την απελευθέρωση από τους Τούρκους κατεδαφίστηκαν και σήμερα σώζονται μόνο δύο.<sup>105</sup>

Όπως είναι γνωστό, η ισλαμική θρησκεία και το Κοράνι επέβαλε στους πιστούς της τη λούση αυτών, με αποτέλεσμα την πληθώρα κατασκευή δημόσιων λουτρών (ή αλλιώς χαμάμ), που έμελλε να γίνουν χαρακτηριστικά της αρχιτεκτονικής του πολιτισμού τους. Λόγω της χρήσης τους, οι όψεις τους έπρεπε να είναι λιτές με την παρουσία ανοιγμάτων να είναι ελάχιστη, ενώ οι τοιχοποιίες όφειλαν να είναι παχιές, έτσι ώστε να επιτυγχάνεται η καλύτερη μόνωση του χώρου και να υπάρχει η δυνατότητα του απαιτούμενου διάκενου για την τοποθέτηση των αγωγών νερού. Η επιστέγασή τους γινόταν με τρούλους και θόλους, οι οποίοι περιλάμβαναν οπές κυκλικές ή αστεροειδείς για την κάλυψη των αναγκών του χώρου σε φωτισμό. Οι οπές αυτές ήταν οι μοναδικές πηγές φυσικού φωτισμού, τοποθετημένες σε κύκλους με όμοια κέντρα και η κάλυψή τους γινόταν με κώδωνες από φυσικό γυαλί.

Η ανέγερση του χαμάμ χρονολογείται περίπου το 17ο αιώνα και λειτουργούσε και για άνδρες και για γυναίκες. Το λουτρό, σήμερα έχει κηρυχθεί ως διατηρητέο μνημείο. Η κατασκευή του ολοκληρώθηκε σε δύο φάσεις, στην πρώτη υπήρχαν δύο τμήματα όπου, βόρεια είχαν μία μεγάλη ενιαία αίθουσα, τα αποδυτήρια τα οποία σκεπάζονταν από ένα μεγάλο ημισφαιρικό θόλο, όμοια και

Εικόνα 71: Κάτοψη τούρκικου χαμάμ/ πριν τις επεμβάσεις



Εικόνα 7211: Κάτοψη τούρκικου χαμάμ/ υφιστάμενη μορφή

<sup>105</sup> Άρης Χατζηδάκης, «Η συντήρηση και η αποκατάσταση των οθωμανικών μνημείων στην Ελλάδα», University Studio Press, Θεσσαλονίκη 2009, σελ. 365-388

στα δυο λουτρά (ανδρών- γυναικών), στη δεύτερη φάση προστέθηκαν καταστήματα δυτικά του λουτρού με τρούλους. Το 1934 αγοράστηκε ως ανταλλάξιμο και ως σήμερα ανήκει στους ίδιους ιδιοκτήτες. Σήμερα, έχει διασωθεί το μεγαλύτερο τμήμα του ανδρικού λουτρού, ενώ τμήματα αυτού καθώς και ολόκληρο το γυναικείο κατεδαφίστηκε από τους βομβαρδισμούς. Από το 1965 και μέχρι το 1994 στεγαζόταν καμπανοχυτήριο, ενώ σήμερα στο λουτρό διατηρείται κατάσταση με ρούχα το οποίο λειτουργεί κατά τη θερινή περίοδο. Το 1998, έγινε μία μελέτη αποκατάστασης του, στην οποία διαπιστώθηκαν ορισμένες αλλαγές στο κτίριο που είχαν γίνει πριν από τους βομβαρδισμούς και μετέπειτα το 2002 η μελέτη τροποποιήθηκε. Η επέμβαση είχε σκοπό πρωτίστως να αντιμετωπιστούν τα δομικά προβλήματα που αντιμετώπιζε το κτίριο, να υλοποιηθεί αισθητική βελτίωση του χώρου, παράλληλα να αναδειχθεί η ιστορική και αρχαιολογική αξία του η οποία είχε υποβαθμιστεί και να λειτουργήσει ενεργά στη κοινωνία με τρόπο ώστε να επιτυγχάνεται η αξιοποίηση του ως επισκέψιμου αξιοθέατου.<sup>106</sup>

Όμως, οι στόχοι των επεμβάσεων δεν επετεύχθησαν ως προς τη λειτουργική επανάχρηση, καθώς οι ιδιοκτήτες του ακινήτου το εκμεταλλεύτηκαν οικονομικά και παράλληλα διέπραξαν μία σειρά δράσεων που υποβάθμισαν την εικόνα του. Λυόμενες, παράνομες και αταίριαστες με τις όψεις και την αξία του μνημείου κατασκευές, προστεγάσματα στη δυτική όψη, τέντες στη νότια, κρεμάστρες για ρούχα στην όψη της πλατείας, φωτιστικά και ταμπέλες του καταστήματος, αλλοίωσαν το χαρακτήρα του μνημείου. Επίσης η εικόνα του μνημείου πριν από μερικά χρόνια ήταν ακόμα χειρότερη καθώς πλήθος συνθημάτων και “γκραφίτι” στους τοίχους του επιβάρυναν επιπλέον την κατάσταση του.

Συμπερασματικά όπως προαναφέρθηκε η επαναχρησιμοποίηση του μνημείου με τρόπο ώστε να λειτουργεί ως επισκέψιμο αξιοθέατο δεν επετεύχθη. Η έντονη οικονομική εκμετάλλευση και η αδυναμία των αρμοδίων υπηρεσιών να ακολουθήσουν το νόμο, δεν βοήθησαν στην ανάδειξη του μνημείου και ταυτοχρόνως, προήλθε η σοβαρή αλλοίωση του. Η λειτουργία του ως εμπορικό κατάστημα αποδείχθηκε μη συμβατή με το χαρακτήρα του και αναμφισβήτητα είναι ένα ατυχές παράδειγμα λειτουργικής επανάχρησης.

---

<sup>106</sup> Μαμαλούκος Σταύρος, Καμπόλη - Μαμαλούκου Αναστασία, «*στα Χανιά*», Εφημερίδα ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, ένθετο Επτά ημέρες

### 6.3.οι μελλοντικές επεμβάσεις

#### κτίριο 5<sup>ης</sup> μεραρχίας

Το κτίριο της 5ης Μεραρχίας αποτελεί ένα από τα πιο συζητημένα κτίρια στην πόλη. Βρίσκεται στο λόφο Καστέλι και είναι από τα σπουδαιότερα νεότερα μνημεία που έχουν σωθεί στη περιοχή μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο. Χτίστηκε το 1870 και είναι ένα ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό παράδειγμα δημοσίου κτιρίου-διοικητηρίου της εποχής. Ο χώρος και τα κτίρια που το περιβάλλουν, τεκμηριώνουν και αφηγούνται την μακροχρόνια ιστορία της πόλης. Το κτίριο κτίστηκε σε νεοκλασικό ρυθμό με έντονες ιταλικές και αγγλικές επιρροές.<sup>107</sup>

Αρχικά, η χρήση του ήταν ως δικαστικό μέγαρο μετά την εγκατάσταση όμως του πρίγκιπα στα Χανιά το 1898 το κτίριο επιλέχθηκε για να στεγάσει το διοικητήριο του νέου κράτους ( Κρητική Πολιτεία). Στη συγκεκριμένη περίοδο, στο μέγαρο προστέθηκε ένας μεγάλος εξώστης στην πρόσοψη για να γίνονται οι εξαγγελίες. Κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου στέγασε τη 5η Μεραρχία Κρήτης, ενώ στη κατοχή είχε στρατιωτική χρήση. Το 1986, το κτίριο της μεραρχίας και τα γειτονικά πέρασαν στη κατοχή του Πολυτεχνείου Κρήτης. Το 2004 ξεκινάει η κατάληψη του, όπου γίνονται δράσεις αλληλεγγύης έκφρασης και πολιτισμού. Η ιστορία του είναι ευρέως γνωστή και ο μόνος λόγος που γίνεται αναφορά σε αυτή είναι ώστε να τονιστεί η έντονη δημόσια χρήση που είχε και συνεχίζει να έχει το κτίριο. Μέχρι το 2007



Εικόνα 73: Τρισδιάστατη απεικόνιση πρότασης ξενοδοχοποίησης του κτιρίου της 5<sup>ης</sup> Μεραρχίας



Εικόνα 74: Διαμαρτυρία από πολίτες των Χανίων κατά της τουριστικής εκμετάλλευσης των κτηρίων του Πολυτεχνείου Κρήτης στο λόφο Καστέλι.

<sup>107</sup> Μανώλης Μανούσας, «Ιστορικά κτήρια της πόλης των Χανίων», Εκδόσεις: Έρεισμα, Χανιά, 2019, σελ. 27-32



όπου η απόφαση της πρυτανείας να προχωρήσει σε μίσθωση του ακινήτου για ξενοδοχειακή χρήση, σκοπεύει να ανατρέψει αυτή την ιδιότητα του κτιρίου ως δημόσιο χώρο.<sup>108</sup> Και φυσικά “άναψε φωτιές” στους πολίτες.

Η κίνηση αυτή είναι εγκληματική ως προς το κτίριο για αρχή, ως προς την πόλη και τέλος ως προς τους πολίτες της. Το κτίριο αυτό παραχωρήθηκε στο Πολυτεχνείο με σκοπό συγκεκριμένες εκπαιδευτικές και ερευνητικές χρήσεις οι οποίες δεν είναι εφικτό να αλλάξουν. Παράλληλα, όλη η παλιά πόλη δέχεται επίθεση από επενδυτικές εταιρείες δημιουργώντας περιοχές ύπνωσης και διασκέδασης τουριστών. Αλλάζουν μορφή και γίνονται μεγάλα κέντρα διασκέδασης. Η αξιοποίηση του κτιρίου αυτού, απευθύνεται σε πολίτες και δημιουργεί μία συλλογική ιστορία. Η δημιουργία μιας ξενοδοχειακής μονάδας στο συγκεκριμένο χώρο υποδηλώνει την αδιαφορία των αρχών για την ιστορία και κατ’ επέκταση τη δημιουργία μιας τουριστικής πόλης, μιας πόλης θεματικού πάρκου. Η εταιρεία που έχει νοικιάσει τα τρία κτήρια από το Πολυτεχνείο σχεδιάζει να το μετατρέψει σε ξενοδοχείο αλλά υπόσχεται παράλληλα να δημιουργήσει υπαίθριο χώρο εκδηλώσεων εστιατόριο αναψυκτήριο συνεδριακούς χώρους και άλλα. Όμως, ο τίτλος που έχει δοθεί ως δημόσιος χώρος απευθύνεται σε συγκεκριμένα σημεία του ξενοδοχείο όπου δύναται κάποιος να επισκεφτεί το χώρο χωρίς αντίτιμο. Ο όρος δημόσιος έχει χάσει εντελώς την έννοια του. Η κάθε κοινωνική ομάδα τον αντιλαμβάνεται διαφορετικά. Είναι θλιβερό ένα συγκρότημα κτιρίων με τόσο μεγάλη ιστορία να παραδίδεται χωρίς ενδοιασμούς και δευτερες σκέψεις με μοναδικό σκοπό το κέρδος.

---

<sup>108</sup> Μάριος Διονέλλης, «*Χανιά: Και επίσημα μνημείο το κτίριο της Μεραρχίας*», (ηλεκτρονική ιστοσελίδα: <https://www.amak.gr/index.php/epikairota/1660-xania-kai-episima-mnimeio-to-ktirio-tis-merarxias>)

- **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

Η πολιτιστική κληρονομιά όπως έχει αναφερθεί εκτενώς, είναι η παρακαταθήκη μιας κοινωνίας, η οποία είναι αποτέλεσμα διεργασιών αιώνων και συνεργασιών ποικίλων λαών που κατοίκησαν σε αυτήν. Τα γεγονότα μίας πόλης παράγουν μνήμες. Οι μνήμες συνδέονται με τη πόλη μέσω καταστροφών και κατασκευών. Επομένως, η μορφή της έχει επηρεαστεί χωρίς αμφιβολία από διάφορες ιστορικές συνθήκες. Η διαχείριση της μνήμης και της ταυτότητας μιας πόλης είναι ένας από τους παράγοντες όπου θα καθορίσουν και το μέλλον της.

Στο σύγχρονο κόσμο, ο εκουγχρονισμός των πόλεων και η ενσωμάτωση του ιστορικού τμήματος της πόλης στις νέες επεκτάσεις έχει δημιουργήσει έντονη σύγχυση στην οργάνωση της. Η σύγχρονη πόλη οργανώνεται με βάση και γύρω από τον ιστορικό πυρήνα, ωστόσο τα πρότυπα κάθε εποχής για την διατήρηση της ταυτότητας και της μνήμης διαφέρουν μεταξύ τους. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα πολύ συχνά το ιστορικό κέντρο είτε να παραγκωνίζεται, είτε να αλλοιώνεται ως προς την λειτουργικότητα του. Έτσι, πολλές φορές στη δημιουργία μίας σύγχρονης πόλης καταπατώνται πολλά ιστορικά δεδομένα του ιστορικού περιβάλλοντος, οδηγώντας στη λήθη. Η πόλη οφείλει να αλλάζει, όχι όμως ριζικά ως προς το ιστορικό της κέντρο, με χρήσεις και μεγέθη που ταιριάζουν στη σύγχρονη ζωή αλλά αντιτίθενται στα ήπια προφίλ της ιστορικής πόλης.

Τις τελευταίες δεκαετίες έχουν δημιουργηθεί πολλοί οργανισμοί\* που σκοπό έχουν την ανάδειξη και τη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς θέτοντας κανόνες και πρότυπα για την καλύτερη διαχείριση των μνημείων. Όμως, πολλές φορές η κατά τα άλλα πολύ θετική συνεισφορά τους δεν είναι αρκετή για την διατήρηση της ταυτότητας των πόλεων.

Ο τουρισμός είναι ένας παράγοντας ο οποίος έχει συμβάλλει σημαντικά στην ανάπτυξη της οικονομίας, αλλά παράλληλα επιφέρει αρνητικές συνέπειες στις ιστορικές πόλεις. Ο υπερτουρισμός σήμερα περισσότερο από ποτέ, απειλεί πολλές Ευρωπαϊκές πόλεις. Φυσικά το φαινόμενο αυτό απασχολεί και τη Ελλάδα καθώς επίσημα αναφέρονται 4 προορισμοί οι οποίοι πάσχουν από αυτό, ενώ στην πραγματικότητα είναι πολύ περισσότεροι. Η δομή των ιστορικών πόλεων είναι η τρανταχτή απόδειξη ότι δεν είναι εφικτό να φιλοξενήσουν έναν πολύ μεγάλο όγκο επισκεπτών. Παράλληλα όμως, οι πόλεις με έντονο μνημειακό χαρακτήρα αποτελούν τους κυρίους τουριστικούς προορισμούς. Οι επισκέπτες εδώ αναζητούν το ιδιαίτερο, κάτι μοναδικό που να τους εκπλήσσει και να ανανεώνει τις προσωπικές τους προσλαμβάνουσες. Η ταυτότητα του “άλλου” και η αυθεντικότητα τη ζωής των

\*UNESCO/ Εκπαιδευτική και Πολιτιστική Οργάνωση των Ηνωμένων Εθνών, ιδρύθηκε στις 16 Νοεμβρίου 1945 και στοχεύει στη διατήρηση της παγκόσμιας ειρήνης μέσω της επικοινωνίας των διαφόρων πολιτισμών και λαών. (<https://www.unesco.org/en>)

\*ICOMOS/ Διεθνές Συμβούλιο Μνημείων και Τοποθεσιών, ιδρύθηκε το 1965 ως συνέχεια της Χάρτας της Βενετίας και στοχεύει στη διαφύλαξη τόπων πολιτιστικής κληρονομιάς παγκοσμίως. (<https://www.icomos.org/en>)

“άλλων”..... δημιουργούν το σκηνικό στο οποίο ο επισκέπτης θεωρεί ότι θα μπορεί να ανήκει, με αποτέλεσμα ανανεωτικό και ευχάριστο. Έτσι, η αρχιτεκτονική της πόλης αποτελεί το σκηνικό αυτού του διαλείμματος από τη συνήθη ζωή του επισκέπτη.

Σε όλη την Ευρώπη, αναγνωρίζουμε ιστορικές πόλεις οι οποίες έχουν ενσωματώσει στη σύγχρονη ζωή τον τουρισμό. Η διαχείριση αυτού του φαινομένου διαφοροποιείται από πόλη σε πόλη και από χώρα σε χώρα. Ως παραδείγματα αυτών, στην παρούσα εργασία επιλέχθηκαν τρεις πόλεις οι οποίες όπως προείπαμε έχουν διαφορετική διαχείριση της ιστορικότητας της πόλης. Εν συντομία, στη πιο δυσμενή θέση βρίσκεται η Κέρκυρα η οποία κινδυνεύει να αφαιρεθεί από τον κατάλογο των μνημείων παγκόσμιας κληρονομιάς της UNESCO. Η προστασία των μνημείων είναι τουλάχιστον ελλιπής και σε συνδυασμό με την τεράστια ανάπτυξη του τουρισμού η πόλη αντιμετωπίζει πολύ σημαντικά προβλήματα που θέτουν ζητήματα για την ιστορικότητα της. Σε καλύτερη κατάσταση βρίσκεται η Ζαντάρ της οποίας η διαχείριση των μνημείων είναι πολύ καλύτερη όμως εξίσου αντιμετωπίζει πολύ σημαντικό ζήτημα λόγω του τουρισμού. Οι μόνιμοι κάτοικοι ασφυκτιούν τους καλοκαιρινούς μήνες ή αγανακτισμένοι εγκαταλείπουν τη γενέτειρά τους. Τέλος, σε αντίθεση με τις δύο προαναφερθείσες πόλεις είναι η Βαλέτα, η οποία έχει καταφέρει να διαχειριστεί πάρα πολύ καλά το μνημειακό πλούτο που διαθέτει συνδυάζοντας τον με τη σύγχρονη πόλη. Οι έντονες τουριστικές φορτίσεις έχουν απομακρυνθεί από τον ιστορικό πυρήνα διατηρώντας έτσι μία ζούσα πόλη.

Σε συνέχεια της συγκεκριμένης μελέτης, αναλύθηκε διεξοδικά η πόλη των Χανίων η οποία αποτελεί και βασικό θέμα της εργασίας. Όπως όλοι γνωρίζουν η πόλη των Χανίων διαθέτει μία ιδιαίτερη φυσιογνωμία λόγω των διαφόρων ιστορικών φάσεων που έχουν "γράψει" πάνω σε αυτήν. Με το πέρασμα των χρόνων, η παλιά πόλη των Χανίων έχει υποστεί πολλές φθορές ώστε να δημιουργηθεί η νέα πόλη. Έχουν καταστραφεί τείχη για τη διάνοιξη δρόμων, έχουν κατεδαφιστεί ιστορικά κτίρια για τις ανάγκες της σύγχρονης ζωής και άλλα πολλά. Σήμερα όμως, η πόλη αντιμετωπίζει ένα πολύ μεγάλο πρόβλημα όπως και πολλές άλλες ευρωπαϊκές, αυτό του τουρισμού. Η στροφή των χρήσεων από χρήση κατοικίας σε εξολοκλήρου τουριστικές χρήσεις έχουν επηρεάσει αναμφισβήτητα σε τεράστιο βαθμό την παλιά πόλη και κατ' επέκταση και την πόλη του 19<sup>ου</sup> αι. ....

Οι προσπάθειες οι οποίες έχουν γίνει ανά καιρούς για την προστασία της πόλης δεν έχουν φέρει αποτελέσματα καθώς είναι αποσπασματικές μελέτες οι οποίες στο τέλος της ημέρας είτε δεν εφαρμόστηκαν, είτε εφαρμόστηκαν μερικώς. Οι μόνιμοι κάτοικοι εκδιώκονται από την παλιά πόλη και παράλληλα είναι αδύνατον να βρουν κατοικία στη νέα (πόλη) καθώς η ζήτηση ξεπερνά την προσφορά και τα ενοίκια έχουν γιγαντωθεί. Από την άλλη πλευρά οι επισκέπτες αυξάνονται χρόνο με το χρόνο και τα προβλήματα τα οποία αντιμετωπίζουν αυξάνονται εκθετικά. Το γεγονός αυτό υποδηλώνει ότι η πόλη πλέον είναι αφιλόξενη και για τις δύο πλευρές του νομίσματος, επισκέπτες και μόνιμους κατοίκους. Κατ' επέκταση στη νέα πόλη, έχουν δημιουργηθεί αντίστοιχες πιέσεις σε ιστορικά σύνολα και κτίρια λόγω του τουρισμού. Η κατάσταση φαίνεται να γίνεται ολοένα και χειρότερη καθώς οι αρμόδιοι φορείς επιβαρύνουν συνεχώς τα προάστια με χρήσεις οι οποίες είναι μη συμβατές με τις περιοχές αυτές.



Χαρακτηριστικό παράδειγμα η μαρίνα που επιθυμούν να κατασκευάσουν στη περιοχή της Νέας Χώρας.

Τα γεγονότα αυτά συμβάλλουν στη δημιουργία ενός ενιαίου δικτύου που πρεσβεύει τη μονολειτουργική ανάπτυξη. Δημιουργώντας δηλαδή έναν τόπο όποιος απευθύνεται αποκλειστικά στον τουρισμό και στους επισκέπτες. Ένας τέτοιος τόπος όπως έχουμε αναφέρει είναι το χωριό του Πλατανιά. Το οποίο αποτελεί έναν πολυδιαφημισμένο μέρος, όπου το καλοκαίρι ζει ενώ το χειμώνα θυμίζει έναν χώρο που συνέβη ένα τραγικό συμβάν. Ένα ατοπικό περιβάλλον που θα μπορούσε να είναι οπουδήποτε στον κόσμο. Αυτό σημαίνει ουσιαστικά ο ξεριζωμός της παράδοσης και της ταυτότητας του τόπου.

Στην παλιά πόλη, οι επεμβάσεις οι οποίες έχουν υλοποιηθεί σε δημόσιο και ιδιωτικό χώρο δημιουργούν ένα προβληματισμό για το μέλλον της πόλης. Οι επεμβάσεις αυτές σχετίζονται κυρίως με τον τουρισμό και λίγες με τον πολιτισμό και τη βελτίωση της ζωής των κατοίκων. Οφείλουμε να αναφέρουμε ότι τα τελευταία χρόνια έχουν αναπτυχθεί αρκετές πολιτιστικές δραστηριότητες οι οποίες την καθιστούν ως μία σκεπτόμενη και ζούσα πόλη. Παρόλο, όμως το ενδιαφέρον που έχει εμφανιστεί στους αρμόδιους φορείς για την ανάδειξη του ιστορικού και πολιτιστικού χαρακτήρα της, οι ενέργειες είναι αποσπασματικές και πολλές φορές καταλήγουν στο κενό. Αρχικά, υπάρχει μια τάση γενικότερα να αναδεικνύεται περισσότερο το τμήμα της ιστορίας της ενετοκρατίας, παρουσιάζοντας το ως περισσότερο σημαντικό. Αυτό το γεγονός έχει ως αποτέλεσμα να καταστρέφεται μεγάλο μέρος μνημείων άλλων περιόδων. Γεννάται η επιθυμία να δημιουργηθεί μια ευρωπαϊκή πόλη πρότυπο, ξεχνώντας όμως ότι δεν είναι η πραγματική πόλη αυτή που παρουσιάζεται. Πέραν τούτου, τα έργα που μέχρι τώρα έχουν υλοποιηθεί σκοπεύουν περισσότερο στην δημιουργία μια εμπορικής- τουριστικής πόλης παρά να αναδείξουν την ιστορία της. Καθημερινά ο δημόσιος χώρος καταπατάται όλο και περισσότερο από επιχειρήσεις, αλλοιώνοντας την εικόνα της περιοχής και δημιουργώντας προβλήματα στους μόνιμους κατοίκους.

*Ο Μάρκο Πόλο περιγράφει μια γέφυρα πέτρα πέτρα.*

*« Όμως ποια είναι η πέτρα που στηρίζει τη γέφυρα;» ρωτάει ο Κουμπλάι Χαν.*

*«Η γέφυρα δε στηρίζεται απ' αυτήν ή από κείνη την πέτρα», απαντάει ο Μάρκο, «αλλά απ' τη γραμμή της αψίδας που αυτές σχηματίζουν».*

*Ο Κουμπλάι Χαν μένει σιωπηλός και σκέφτεται. Ύστερα προσθέτει: «Γιατί μου μιλάς για πέτρες; Εμένα μ' ενδιαφέρει μόνο η αψίδα».*

*Ο Πόλο απαντά: «Χωρίς πέτρες δεν υπάρχει αψίδα».<sup>109</sup>*

Όπως ο Πόλο, αναφέρει ότι χωρίς τις πέτρες η αψίδα του δεν θα μπορούσε να υπάρξει, το ίδιο ακριβώς συμβαίνει και με την πόλη. Χωρίς την ύπαρξη των κατοίκων δεν νοείται πόλη. Παρά μόνο ένα θεατρικό σκηνικό που ερμηνώνει όταν η παράσταση τελειώσει. Όμοιο με το σκηνικό που θεωρήθηκε σωστό να δημιουργηθεί στην ιστορική πλατεία της Σπλάντζιας, όπου μετέτρεψαν ένα κατάστημα σε εκκλησία δίπλα στο ναό του αγίου Ρόκκου. Ένα κακέκτυπο που βεβηλώνει την περιοχή με την παρουσία του και εντείνει τη δημιουργία μιας “σκηνοθετημένης αυθεντικότητας”. Η πόλη βρίσκεται σε κρίση και όσο πιο σύντομα αυτό γίνει αντιληπτό τόσο πιο εύκολη και εφικτή είναι η προστασία της. Αυτή τη στιγμή η πόλη βιώνει μία ραγδαία επίταξη από τον τουρισμό ξεπουλώντας κάθε τι από την ιστορία και τον πολιτισμό της. Οφείλουμε να αναρωτηθούμε σήμερα σε ποιον ανήκει αυτή η πόλη;!



## ΠΗΡΑΜΕ ΤΗΝ ΠΟΛΗ!

Σπίτια από 10€ τη βραδυά!  
Προσφορές για γκρουπ 10+ ατόμων!

**Η εταιρεία που ξέρει να ξεσπιτώνει..!**

\*Η προσφορά ισχύει ΜΟΝΟ για τουρίστες



Εικόνα 75: πρωτοσέλιδο εφημερίδας “Αλλιώςτικα Νέα”

<sup>109</sup> Καλβίνο Τταλο, «Αόρατες Πόλεις», εκδόσεις Οδυσσέας, Αθήνα 1982, σελ. 107



## Ξένη βιβλιογραφία:

- Bondin Vella, **«Οι μεγάλοι της Μάλτας»**, Allied Newspapers Limited, Malta 2017
- Chapman David, **«Valletta: city profile»**, άρθρο, University of Central England in Birmingham, 2004
- De Certeau Michel, **«THE PRACTICE OF EVERYDAY LIFE»**, εκδόσεις University of California Press, 1984
- Duca Edward, **«Urbantopia: Valletta 2018 Foundation»**, Ίδρυμα Βαλέτα 2018. Περιοδικό THINK, 2018
- Ebejer John, **«Urban heritage and cultural tourism development: a case study of Valletta's role in Malta's tourism»**, Journal of Tourism and Cultural Change, 2019
- Francoise Choay **«L'ALLÉGORIE DU PATRIMOINE»**, εκδόσεις Seuil, 1999
- Graham Anne, **«The impact of low-cost airline operations to Malta»**, εκδόσεις Elsevier, 2010
- Hawass Zahi, **«Tourist management of the Giza Plateau, in: Culture, tourism, development: Crucial issues for the XXIst century»**, Hawass, UNESCO, Paris, 26-27 June 1996
- Hertzberger Herman, **«Μαθήματα για σπουδαστές αρχιτεκτονικής»**, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Ε.Μ.Π., Αθήνα 2002
- IACOMONI A., **«QUESTIONI SUL RECUPERO DELLA CITTÀ STORICA»**, εκδόσεις Aracne, 2014 Jacques Le Goff, **« Ιστορία και Μνήμη»**, εκδόσεις Νεφέλη, 1998
- Jacques Le Goff, **«Ιστορία και Μνήμη»**, εκδόσεις Νεφέλη, 1998
- Kizielewicz J., **«Η περιοχή της Μεσογείου – ο ηγέτης στον τουρισμό κρουαζιερόπλοιων στην Ευρώπη»**, Maritime University of Szczecin, 2013
- Krajnović, A. Buškulić, J. Bosna, **«THE ROLE OF THE TOURIST BOARDS IN THE DEVELOPMENT OF EVENT TOURISM OF ZADAR COUNTY»**, Tourism & Hospitality Industry, 2016
- Ockman Joan/ Salomon Frausto., **«Architourism: Authentic, Escapist, Exotic, Spectacular»**, Εκδόσεις Prestel, 2005
- Palmer R., **«Captives, colonists and craftspeople: material culture and institutional power in Malta»**, University of Liverpool 2020
- Rem Koolhaas, **«La Ciudad Generica»**, μετάφραση Jorge Sainz Avia, εκδόσεις Editorial Gustavo Gili, 2006
- Ricceur P., **«Η μνήμη, η ιστορία και η λήθη»**, εκδόσεις Ίνδικτος, Αθήνα 2000
- Rossi Aldo, **« ΕΠΙΣΤΙΜΙΝΙΚΗ ΑΥΤΟΒΙΟΓΡΑΦΙΑ»**, εκδόσεις Εστία, μετάφραση Πάτεστος Π., Αθήνα 1995
- Rossi Aldo, **«L' ARCHITETTURA DELLA CITTA»**, εκδόσεις UNIVERSITY STUDIO PRESS, 1991
- Settis Salvatore, **«if Venice dies»**, εκδόσεις New Vessel Press, 2016
- Stevenson Deborah, **« Πόλεις και αστικοί πολιτισμοί»**, εκδόσεις Κριτική, 2007
- Theuma N., **«Tourism, culture and cultural tourism in Malta: the revival of Valletta»**, Msida 2004



- Unesco, «Thinking ahead: Unesco and the challenges of today and tomorrow», 1977
- Voltaire, «**Essai sur les mœurs et l'esprit des nations**», BIBLIOTHECA HACHETTE DE FILOSOFIA, 1756
- Βαν Μπουσότεν Ρίκι, «**Η μνήμη αφηγείται την πόλη: προφορική ιστορία και μνήμη του αστικού χώρου**», εκδόσεις ΠΛΕΘΡΟΝ, Αθήνα 2016
- Καλβίνο Τταλο, «**Αόρατες Πόλεις**», εκδόσεις Οδυσσέας, Αθήνα 1982
- Νίτσε Φρίντριχ, «**Ιστορία και Ζωή**», Εκδόσεις Γνώση, Αθήνα 1993

#### ελληνική βιβλιογραφία:

- Αγοραστάκης, Γ., «**Το τουριστικό Μάνατζμεντ**», Εκδόσεις Κλειδάριθμος, Πολυτεχνείο Κρήτης 2006
- Αγοροπούλου- Μπιρμπίλη Αφροδίτη, «**Κέρκυρα**», εκδόσεις Μέλισσα, Αθήνα 1982
- Ανδριανάκης Μιχάλης, «**ΤΟ ΕΡΓΟ ΤΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΑΝΑΔΕΙΞΗΣ ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΥ ΚΑΙ ΒΕΝΕΤΣΙΑΝΙΚΟΥ ΟΧΥΡΩΜΑΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΟΛΟΥ ΧΑΝΙΩΝ**», ΤΕΕ- Τμήμα Δυτικής Κρήτης
- Ανδρονικίδης, Χρήστος/ Κούρκουλος, Δημήτριος, «**Το τουριστικό μάρκετινγκ: τουριστική προβολή της Κέρκυρας**», Πτυχιακή εργασία, ΤΕΙ Δυτικής Μακεδονίας, Σχολή Διοίκησης και Οικονομίας, 2011
- Άρης Χατζηδάκης, «**Η συντήρηση και η αποκατάσταση των οθωμανικών μνημείων στην Ελλάδα**», University Studio Press, Θεσσαλονίκη 2009
- ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ, «**ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ: ΠΟΛΙΤΙΚΑ**», εκδόσεις ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ, 1989
- Βουγιουκαλάκη Ειρήνη, «**ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΜΑΖΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΚΡΗΤΗ**», ΤΕΙ ΚΡΗΤΗΣ, ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ, 2017
- Δημοτική Βιβλιοθήκη Χανίων, «**Ελλωτία**», Χανιά 2002
- Ζήβας Διονύσης, «**Μνημεία και πόλη**», εκδόσεις Libro, Αθήνα 1997
- ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΑΡΧΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ, «**100 ΧΡΟΝΙΑ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΑΡΧΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ, ΕΝ ΧΑΝΙΟΙΣ**», Χανιά 2020
- Καπρούλια Χάιδω/ Λαβράνου Ευαγγελία, «**Οι επιδράσεις του τουρισμού στην παλιά πόλη της Κέρκυρας**», Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας/ Τμήμα αρχιτεκτόνων μηχανικών, 2013-2014
- Κλάδου-Μπλέτσα Αιμιλία, «**Τα Χανιά 100 χρόνια από την ένωση στο 2013 : η πόλη, τα γεγονότα, ο πολιτισμός, οι μηχανικοί, τα έργα**», Χανιά : Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος-Τμήμα Δυτικής Κρήτης, 2015
- Κόκκινος Χαράλαμπος, «**Η τεχνολογία συνδρομητής του πολιτισμού;**», εκδόσεις Παπαζήση, 2004
- Μανούσας Μανώλης, «**Ιστορικά κτήρια της πόλης των Χανίων**», Εκδόσεις: Έρεισμα, Χανιά, 2019
- Μαρμαράς Ερμανουήλ, «**Η ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΠΟΛΗ ΣΤΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΤΟΥ ΧΡΟΝΟΥ**», ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ, 2021
- Νικηφορίδης Πρόδρομος, «**Public space pending = Δημόσιος χώρος εν αναμονή**», εκδόσεις Ιανός, Θεσσαλονίκη 2018

- Πάγκαλος Παναγιώτης, **«Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΧΡΟΝΟΥ ΣΤΗΝ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΤΟΥ ALDO ROSSI»**, Αθήνα 2012
- Πλάτων, **«Συμπόσιον»** 208α, 4ος/ 5ος αιώνας, Μετάφραση (2004): Ηλίας Σπυρόπουλο
- Σκουτέλης Νικόλαος, **«Χανία - Ψυχογεωγραφικός Χαρτογραφικός Οδηγός Παλιάς Πόλης»**, Εκδόσεις Τεχνογράμμα 2019
- Σπυροπούλου Αγγελική, **« ΒΑΛΤΕΡ ΜΠΕΝΓΙΑΜΙΝ/ ΕΙΚΟΝΕΣ ΚΑΙ ΜΥΘΟΙ ΤΗΣ ΝΕΩΤΕΡΙΚΟΤΗΤΑΣ»**, εκδόσεις ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ, 2007
- Τουρνικιώτης Παναγιώτης, **«Η ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΣΤΗ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΠΟΧΗ»**, FUTURA, Αθήνα 2006
- Τοακίρη Ε., Γιαννούδης Σ., **«Χανία - Ψυχογεωγραφικός Χαρτογραφικός Οδηγός Παλιάς Πόλης»**, Εκδόσεις Τεχνογράμμα 2019
- Τοάρτας Π., **«Κοινωνικότητα και τουρισμός: ανάλυση χαρακτηριστικών σε διαφορετικούς τύπους τουρισμού.»**, ΕΚΚΕ, Πανεπιστήμιο Αιγαίου 1998
- Τοάρτας Παναγιώτης, **«Οι κοινωνικές επιπτώσεις του τουρισμού στους νομούς Κέρκυρας και Λασιθίου»**, Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού, 1995.
- Τοίβης Γιάννης, **«Χανιά κατοχή και αντίσταση»**, Αθήνα : Γνώση, 1985
- Υπουργείο Τουριστική Ανάπτυξης –Ελληνικό Οργανισμός Τουρισμού, **«ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΦΙΣΑ-Ένα ταξίδι στο Χρόνο μέσα από την Τέχνη»**, 2007

#### ιστοσελίδες:

- [http://chania-cci.gr/wp-content/uploads/2022/01/final\\_report.pdf](http://chania-cci.gr/wp-content/uploads/2022/01/final_report.pdf)
- <http://www.infozadar.net/>
- <https://3win.org/overtourism/>
- <https://dzs.gov.hr/>
- [https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/malta\\_el](https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/malta_el)
- <https://www.athinorama.gr/>
- <https://www.chania.gr/dimos>
- <https://www.chania.gr/dimos/history>
- [https://www.chania.gr/files/55/36571/gps-hanion-parartima\\_d.pdf](https://www.chania.gr/files/55/36571/gps-hanion-parartima_d.pdf)
- <https://www.chq-airport.gr/el/chq/air-traffic-statistics>
- <https://www.cnn.gr/>
- <https://www.corfupress.com/2022>
- <https://www.corfupress.com/2022>
- <https://www.econstor.eu/bitstream>
- <https://www.elime.gr/kerkyra>
- <https://www.ertnews.gr/perifereiakoi-stathmoi/chania/>
- <https://www.statistics.gr/2021-census-pop-hous> ( ΕΣΤΑΤ)
- <https://www.zadar.hr/>
- <https://www.zadarska-zupanija.hr/>
- Γκρίνιανς Δημήτριος, «Η Ελλάδα μέσα από τις αφίσες του ΕΟΤ», άρθρο ([http://noksi-graphic-design.blogspot.com/2013/07/blog-post\\_5583.html](http://noksi-graphic-design.blogspot.com/2013/07/blog-post_5583.html)), 2014
- Δήμος Πλατανιά (ηλεκτρονική ιστοσελίδα:<https://www.platanias.gr/>)
- Δήμος Χανίων (ηλεκτρονική διεύθυνση: <https://www.chania.gr>)

- Διονέλλης Μάριος, «Χανιά: Και επίσημα μνημείο το κτίριο της Μεραρχίας», (ηλεκτρονική ιστοσελίδα: <https://www.amak.gr/index.php/epikairotita/1660-xania-kai-episima-mnimeio-to-ktirio-tis-merarxias>)
- ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ (ηλεκτρονική ιστοσελίδα: <https://www.hcmr.gr/el/>)
- Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (ηλεκτρονική ιστοσελίδα: <https://www.ynanp.gr/el/ypourgeio/hgesia/genikh-grammateia-aigaiou-kai-nhsiwthiks-politikhs/>)
- Υπουργείο Πολιτισμού, ηλεκτρονική διεύθυνση: <https://www.culture.gr/el/service/SiteP-ages/heritage.aspx>

#### εφημερίδες:

- Εφημερίδα Δημοκρατική (ηλεκτρονική ιστοσελίδα: <https://www.dimokratiki.gr/>)
- Εφημερίδα Καθημερινή (ηλεκτρονική ιστοσελίδα: <https://www.kathimerini.gr/>)
- Εφημερίδα της Κυβέρνησης
- Εφημερίδα Χανιώτικα Νέα (ηλεκτρονική έκδοση: <https://www.haniotika-nea.gr>)
- Joseph M. Cheer, «**Overtourism: a growing global problem**», εφημερίδα “THE CONVERSATION”, 2018
- Jadresic V., «**Ζαντάρ- Πόλη του τουρισμού και του πολιτισμού**», άρθρο (<https://oa.mg/work/1695805105>)
- U+A architectural magazine «**If they build it, you will come**», (<http://www.usefulandagreeable.com/architourism.shtm>)
- Μαμαλούκος Σταύρος, Καμπόλη - Μαμαλούκου Αναστασία, «**στα Χανιά**», Εφημερίδα ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, ένθετο Επτά ημέρες

#### έρευνες & ημερίδες:

- Francini, Carlo «Κέρκυρα /UNESCO: Πλεονέκτημα ή Πρόβλημα; Ευκαιρία ή Αδυναμία;», Ημερίδα ανταλλαγής εμπειρίας και καινοτομίας., 2015
- έρευνα από το Παρατηρητήριο Τουρισμού Δυτικής Κρήτης και συντονίστηκε από το τμήμα Οικονομίας & Διοίκησης του Μεσογειακού Αγρονομικού Ινστιτούτου Χανίων (ΜΑΙΧ), σε συνεργασία με το Εργαστήριο Συστημάτων Χρηματοοικονομικής Διοίκησης του Πολυτεχνείου Κρήτης, το τμήμα Διοικητικής Επιστήμης & Τεχνολογίας του Ελληνικού Μεσογειακού Πανεπιστημίου (ΕΛΜΕΠΑ), μέλη του Τμήματος Οικονομικών επιστημών του Πανεπιστημίου Κρήτης, την Ανώτερη Σχολή Τουριστικής Εκπαίδευσης Κρήτης (ΑΣΤΕΚ), την Περιφέρεια Κρήτης και το Δήμο Χανίων.

#### εργασίες:

- Ρέλιος Γεώργιος, «Αξιολόγηση πρότασης αποκατάστασης διατηρητέου κτίσματος στα Ταμπακαριά Χανίων μέσω στατικής και ιδιομορφικής ανάλυσης του δομικού

συστήματος», διπλωματική διατριβή μεταπτυχιακού διπλώματος ειδίκευσης, Πολυτεχνείο Κρήτης 2013

- Τζουβαλέκη Παναγιώτα, «Τουριστική αξιοποίηση των μνημείων παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς της UNESCO», Πτυχιακή εργασία – Σχολή Διοίκησης και Οικονομίας – Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων -- Κατεύθυνση Διοίκησης Τουριστικών Επιχειρήσεων & Επιχειρήσεων Φιλοξενίας, 2017

#### πηγές εικόνων:

**εικόνα 1-2:** <https://www.kathimerini.gr/>

**εικόνα 3:** Καλβίνο Τταλο, «**Αόρατες Πόλεις**», εκδόσεις Οδυσσέας, Αθήνα 1982/ σχέδιο από τον David Fleck

**εικόνα 4:** <https://www.kathimerini.gr/>

**εικόνα 5:** <https://oralhistory.columbia.edu/>

**εικόνα 6:** <https://www.kathimerini.gr/>

**εικόνα 7-8:** <https://www.tripadvisor.com.gr/>

**εικόνα 9:** προσωπικό αρχείο

**εικόνα 10:** <https://www.lifo.gr/tropos-zois/living/ta-ekpliktika-kolaz-tis-eygenias-loli>

**εικόνα 11-13:** <https://www.kathimerini.gr/>

**εικόνα 14:** George R. Collins «**Antonio Gaudi: Structure and Form**»

**εικόνα 15:** προσωπικό αρχείο

**εικόνα 16:** Ockman Joan/ Salomon Frausto., «**Architourism: Authentic, Escapist, Exotic, Spectacular**», Εκδόσεις Prestel, 2005

**εικόνα 17:** Υπουργείο Τουριστική Ανάπτυξης –Ελληνικό Οργανισμός Τουρισμού, «**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΦΙΣΤΑ-Ένα ταξίδι στο Χρόνο μέσα από την Τέχνη**», 2007

**εικόνα 18:** «**Book of the Seas**» του ναύαρχου και χαρτογράφου Piri Reis

**εικόνα 19-20:** ιδίας επεξεργασίας

**εικόνα 21:** <https://hostelforumzadar.com/en/blog/88/red-alert-don-t-go-to-zadar-now>

**εικόνα 22:** Σκουτέλης Ν., «**Η οθωμανική πολιορκία της Κέρκυρας το 1716**», ΚΕΡΚΥΡΑ 21 – 23 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 2016

**εικόνα 23:** ιδίας επεξεργασίας

**εικόνα 24:** προσωπικό αρχείο

**εικόνα 25:** ιδίας επεξεργασίας

**εικόνα 26:** <https://www.corfupress.com/>

**εικόνα 27:** <https://timesofmalta.com/>

**εικόνα 28-29:** ιδίας επεξεργασίας

**εικόνα 30:** προσωπικό αρχείο

**εικόνα 31-21:** Δήμος Χανίων (ηλεκτρονική διεύθυνση: <https://www.chania.gr>)

**εικόνα 33-38:** ιδίας επεξεργασίας

**εικόνα 39-40:** Δήμος Χανίων (ηλεκτρονική διεύθυνση: <https://www.chania.gr>)

**εικόνα 41:** Φωτογραφία από τουρίστα, από το αρχείο του Σπύρου Σεργάκη

**εικόνα 42:** Εφημερίδα Χανιώτικα Νέα (ηλεκτρονική έκδοση: <https://www.haniotika-nea.gr>)



**εικόνα 43-45:** ιδίας επεξεργασίας

**εικόνα 46-50:** Εφημερίδα Χανιώτικα Νέα (ηλεκτρονική έκδοση: <https://www.haniotika->

**εικόνα 51:** <https://www.cna.gr/focus/ena-apo-ta-pio-grafika-meri-ton-chanion/>

**εικόνα 52:** Εφημερίδα Χανιώτικα Νέα (ηλεκτρονική έκδοση: <https://www.haniotika-ne.gr>)

**εικόνα 53:** ιδίας επεξεργασίας

**εικόνα 54-55:** <https://platanias-village.gr/2020/04/15/a-brief-history-of-platanias-crete/>

**εικόνα 56:** προσωπικό αρχείο

**εικόνα 57:** Δήμος Πλατανιά (ηλεκτρονική ιστοσελίδα: <https://www.platanias.gr/>)

**εικόνα 58:** ιδίας επεξεργασίας

**εικόνα 59-61:** <https://www.ertnews.gr/>

**εικόνα 62:** φωτογραφία Τ. Πρωτοψάλτη/ αρχείο Δημοτικής Βιβλιοθήκη Χανίων

**εικόνα 63:** Δήμος Χανίων (ηλεκτρονική διεύθυνση: <https://www.chania.gr>)

**εικόνα 64-65:** προσωπικό αρχείο

**εικόνα 66:** ιδίας επεξεργασίας

**εικόνα 67:** Εφημερίδα Χανιώτικα Νέα (ηλεκτρονική έκδοση: <https://www.haniotika-ne.gr>)

**εικόνα 68-70:** προσωπικό αρχείο

**εικόνα 71-72:** Αρχείο 28ης Εφορείας Βυζαντινών Αρχαιοτήτων

**εικόνα 73-74:** Εφημερίδα Χανιώτικα Νέα (ηλεκτρονική έκδοση: <https://www.haniotika-ne.gr>)

**εικόνα 75:** Εφημερίδα Αλλιιώτικα Νέα (ηλεκτρονική πηγή: [rosanera.squat.gr](https://rosanera.squat.gr))