

**ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ ΤΟΥ**  
**ΜΑΘΗΜΑΤΟΣ *ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ***  
ΕΥΓΕΝΙΑ ΜΠΟΥΡΝΟΒΑ

Το κείμενο συντάχθηκε βάσει των βιβλίων:

- Jean-Luc Pinol, *Ο κόσμος των πόλεων τον 19ο αιώνα*, εκδόσεις Πλέθρον, Αθήνα, 2000.
- Jean-Luc Pinol, Francois Walter, *Η σύγχρονη ευρωπαϊκή πόλη. Έως τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο*, εκδόσεις Πλέθρον, Αθήνα, 2007.

από τη Μυρτώ Δημητροπούλου, Μεταδιδάκτορα ερευνητή του ΤΟΕ, ΕΚΠΑ.

## **Η Ιστορία του αστικού χώρου**

Η πόλη είναι ένα ολικό φαινόμενο που περιβάλλει όλα τα επίπεδα εμπειρίας: οικονομικό, κοινωνικό, πολιτικό και πολιτιστικό.

Ως πεδίο έρευνας, εμφανίζεται πρώτα στο Ηνωμένο Βασίλειο (G.D.Dyos, 1961) και τις ΗΠΑ –New urban history (κοινωνική κινητικότητα) (S. Thernstrom, 1967). Ακολούθησαν η Γερμανία (ιστορία καθημερινής ζωής, συνθήκες ζωής και κατοικίας) και η Γαλλία (ιστορική δημογραφία).

Παρόλο που δεν έχει δοθεί ένας συγκεκριμένος ορισμός της επιστήμης αυτής έχει καθοριστεί ωστόσο το αντικείμενο μελέτης της

Αντικείμενο είναι η πόλη στην ολότητά της και η θεματολογία της περιλαμβάνει θέματα όπως η κατοικία, η οικοδομή, η χρήση και η ιδιοκτησία του εδάφους, η υγεία και η υγιεινή, ο πληθυσμός, η οικογένεια, τα κοινωνικά στρώματα, η φιλανθρωπία, η αρχιτεκτονική, η δημοτική διοίκηση κ.α.

Τα παραπάνω πεδία εξετάζονται συνήθως ως ψηφίδες ενός μωσαϊκού, αφού το αντικείμενο του ιστορικού είναι τα σημεία διαπλοκής διαφορετικών επιστημονικών τομέων.

Η μεθοδολογία που ακολουθείται στηρίζεται στην αποδελτίωση πρωτογενούς αρχειακού υλικού της περιόδου που κάθε φορά εξετάζεται.

### **Κλασικές αρχειακές πηγές για τη μελέτη μιας πόλης**

- Δημοτολόγια
- Απογραφές πληθυσμού
- Ληξιαρχικές πράξεις (γεννήσεις, γάμοι, θάνατοι)
- Εκκλησιαστικά αρχεία και ενοριακά βιβλία (βαφτίσεις, γάμοι, κηδείες)
- Κτηματολόγια
- Εκλογικοί κατάλογοι
- Συμβολαιογραφικά αρχεία

### **Γιατί μελετάμε τον 19<sup>ο</sup> αιώνα;**

Αντίθετα με ό,τι μπορεί να πιστεύει ο περισσότερος κόσμος, η έκρηξη της αστικοποίησης σημειώθηκε πριν και όχι μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Μέσα σε 5 αιώνες, από το 14<sup>ο</sup> αιώνα μέχρι τις αρχές του 19<sup>ου</sup>, ο παγκόσμιος αστικός πληθυσμός σχεδόν τριπλασιάστηκε. Αντίθετα, από το 1800 μέχρι τις παραμονές του Πολέμου ο αστικός πληθυσμός επταπλασιάστηκε στην Ευρώπη ενώ στη Β. Αμερική υπέρ 100πολλαπλασιάστηκε. Έτσι, ο 19<sup>ος</sup> αιώνας εγκαινιάζει την αρχή μιας περιόδου τεράστιας αύξησης.

Κατά τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, οι πόλεις μεταλλάσσονται και γνωρίζουν πρωτοφανείς δημογραφικές και κοινωνικές ανατροπές. Η σημαντική έκρηξη του αστικού πληθυσμού φέρνει τις αρχές αντιμέτωπες με άγνωστα μέχρι τότε προβλήματα, ο τρόπος ζωής αλλάζει και η πόλη ως φαινόμενο θα βρεθεί στο επίκεντρο των συζητήσεων.

Συνολικός αστικός πληθυσμός (σε εκ) και ρυθμοί αύξησης -όριο των 5.000 κατοίκων

	1800	1850	1910	Δείκτης 1800/1850	Δείκτης 1850-1910
Ηνωμένο Βασίλειο	3	10	31	2,5	1,9
Γαλλία	3	7	15	1,5	1,3
Γερμανία	2	5	32	1,9	3,0
ΗΠΑ	0,3	3	39	5,1	4,2
Σύνολο	8,3	25	117	2,7	2,6

### **Τί ορίζεται ως πόλη;**

Κατά το Μεσαίωνα, η πόλη ορίζεται από τα τείχη: η κλασική ευρωπαϊκή πόλη είναι περικλειστη από τείχη. [Ρόδος, Χανιά, Μονεμβασιά]. Ακόμα και τον 18ο αιώνα, όπου σε πολλές πόλεις τα τείχη έχουν χάσει το στρατιωτικό τους ρόλο, τα τείχη παραμένουν και χρησιμοποιούνται ως χώρος περιπάτου.

Στα τέλη του 18<sup>ου</sup> και κατά τη διάρκεια του 19<sup>ου</sup> αιώνα γίνεται η σταδιακή κατεδάφιση των τειχών: γίνεται έτσι το πέρασμα από την περικλειστη στην ανοιχτή πόλη. Υπάρχουν διάφοροι ορισμοί και ο καθένας στηρίζεται σε διαφορετικό κριτήριο: τη στατιστική (αριθμός κατοίκων), στο δίκαιο ή στο χαρακτήρα των λειτουργιών (φήμη, παράδοση, υποδομή).

Επειδή οι εθνικοί ορισμοί δεν είναι ομοιόμορφοι, η προσπάθεια να εξευρεθεί ένα αντικειμενικό κριτήριο για το χαρακτηρισμό της πόλης απέτυχε. Οι ερευνητές, προκειμένου να μπορούν να κάνουν συγκρίσεις ανάμεσα σε διάφορες περιφέρειες και χώρες, τείνουν να ακολουθούν σχεδόν αποκλειστικά τα ποσοτικά κριτήρια. Ακόμα και σε αυτό όμως δεν υπάρχει πάντα συμφωνία ως προς το όριο των κατοίκων (5 ή 10 χιλιάδες κάτοικοι).

### **Μεσαιωνική πόλη Ρόδος**



## Avignon, Γαλλία



### Οι τύποι των πόλεων

Συχνά, διακρίνουμε τις πόλεις σε 5 τύπους, ανάλογα με τις λειτουργίες που συγκεντρώνουν και τις χαρακτηρίζουν. Συνήθως χρησιμοποιούνται 3 τύποι λειτουργιών:

- οι βιομηχανικές και εξορυκτικές λειτουργίες,
- οι λιμενικές ή σιδηροδρομικές και
- οι εμπορικές ή οι σχετικές με τις υπηρεσίες.

#### *1) Ορυχεία και βιομηχανία.*

Οι πόλεις αυτές αποτελούνταν συχνά από δρόμους με εργοστάσια, πυκνά δίκτυα σιδηροτροχιών, σειρές από πύργους εξόρυξης.

Γενικότερα σημειώνεται τόσο σημαντική δημογραφική αύξηση ώστε οι υποδομές δεν μπορούσαν να την παρακολουθήσουν. Αποτέλεσμα να παρουσιάζονται ελλείψεις στο επίπεδο διαβίωσης.

Οι κοινωνικές δομές είναι πιο απλές από εκείνες των παλαιότερων πόλεων όπου υπάρχει τοπική αστική τάξη.



## 2) Λιμάνια και σιδηροδρομικοί κόμβοι

Συχνά στις πόλεις-λιμάνια γίνονται ανθρώπινες παρεμβάσεις ώστε να αναπτυχθεί το λιμάνι.

Οι πόλεις αυτές μετατρέπονται σε μεταναστευτικά λιμάνια, πύλες εισόδου και εξόδου.

Εμφανίζονται επαγγέλματα όπως ταξιδιωτικοί πράκτορες και εγκαθίστανται μεγάλες ακτοπλοϊκές εταιρείες.

Οι πόλεις – σιδηροδρομικοί κόμβοι δημιουργούνται εκ του μηδενός.

Ο σιδηροδρομικός σταθμός είναι το κέντρο του οικισμού.

Ο σιδηρόδρομος ενισχύει τον εμπορικό ρόλο των πόλεων, και είναι η αιτία συρροής εργατικού πληθυσμού

## Liverpool



### 3) Έδρες διοίκησης και φρουράς

Σίγουρα η διοικητική λειτουργία δεν αρκεί για να εξηγήσει την αστικοποίηση αλλά είναι δυνατόν να δώσει νέα ώθηση σε έναν οικισμό.

Πέρα από τις διοικητικές και στρατιωτικές υπηρεσίες, οι πόλεις αυτές μπορεί να συγκεντρώνουν και πολιτιστικές δραστηριότητες (πανεπιστήμια, βιβλιοθήκες, θέατρα). Ο πολλαπλασιασμός των λειτουργιών προκαλεί την αύξηση του πληθυσμού.

### 4) Οι μεγάλες μητροπόλεις

Πρόκειται για πόλεις που συνδυάζουν όλες τις αστικές λειτουργίες: βιομηχανικές, χρηματοπιστωτικές, διοικητικές, πολιτικές, πολιτιστικές, εμπορικές. Στην κατηγορία αυτή εντάσσονται εκτός από τις πρωτεύουσες και περιφερειακές μεγαλουπόλεις (Λυών, Μόναχο...)

Συχνά η αστικοποίηση των πόλεων αυτών συνδέεται άμεσα με την εκβιομηχάνιση, κυρίως κατά τη 2<sup>η</sup> βιομηχανική επανάσταση στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα.

Οι πόλεις αυτές καταγράφουν υψηλούς πληθυσμιακούς ρυθμούς αύξησης αλλά και παρουσιάζουν όλα τα μειονεκτήματα της ζωής στην πόλη.



### 5) Οι πόλεις θέρετρα

Πρόκειται για πόλεις που προσφέρουν μια νέα αστική ζωή για την «καλή κοινωνία», την ελίτ.

Οι πόλεις αυτές είναι παραθεριστικές και συχνά βρίσκονται στην εξοχή, είναι παραθαλάσσιες, λουτροπόλεις ή προσφέρουν ευκαιρίες για χόμπι όπως το τένις ή η ορειβασία και η ιππασία.

### **Bath, Ρωμαϊκά Ιαματικά λουτρά**





**Φάληρο. Εξέδρα και περίπτερο μουσικής**



## Οι εικόνες της πόλης

Οι πόλεις ως ένα «νέο φαινόμενο» του 19<sup>ου</sup> αιώνα εξάπτουν την κοινωνική φαντασία των σύγχρονων. Η αστικοποίηση προκάλεσε την ανασύνθεση των κέντρων εξουσίας, των κοινωνικών ιεραρχιών, των τρόπων διαβίωσης, των σχέσεων ανάμεσα στις κοινωνικές ομάδες. Άλλοι την επαινούν και άλλοι την επικρίνουν. Για κάποιους η πόλη αντιπροσωπεύει την ελπίδα για έναν πιο πολιτισμένο κόσμο ενώ κάποιοι άλλοι χαρακτηρίζουν τις πόλεις τερατώδεις.

### **Η ΠΡΩΤΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ (έως το 1850 περίπου)**

Λίκνο της πρώτης αστικοποίησης είναι η Αγγλία η οποία και θεωρήθηκε Μέκκα ενός καινοτόμου, νέου κόσμου. Πολλοί γιατροί ήταν από τους πρώτους παρατηρητές των βρετανικών πόλεων. Έχοντας ως βασικό εργαλείο τους τις στατιστικές, θέλησαν να προβάλλουν το φυσικό εκφυλισμό του αστικού πληθυσμού και να μελετήσουν τις συνθήκες υγιεινής στη διαβίωση των αστικών πληθυσμών. Κάποιες φορές τα αποτελέσματα των ερευνών αυτών είχαν ως αποτέλεσμα τη συγκρότηση επιτροπών και ενώσεων ή ακόμα και την ψήφιση νόμων (πχ Public Health Act, 1848, Αγγλία).

Οι ηθικοί φόβοι, άρρηκτα συνδεδεμένοι με τις ανησυχίες για την υγιεινή, συχνά επίσης καταλήγουν στη συλλογή ειδικών στατιστικών. Στην ηθική καταδίκη της αστικής ζωής πρωταγωνιστικό ρόλο παίζει η Αγγλικανική Εκκλησία.

Αλλά και συγγραφείς (Charles Dickens, Δύσκολα χρόνια -Coketown) και καλλιτέχνες (πχ ο χαράκτης Gustave Doré) θα εκφράσουν τις ηθικές ανησυχίες τους για το βικτωριανό Λονδίνο.

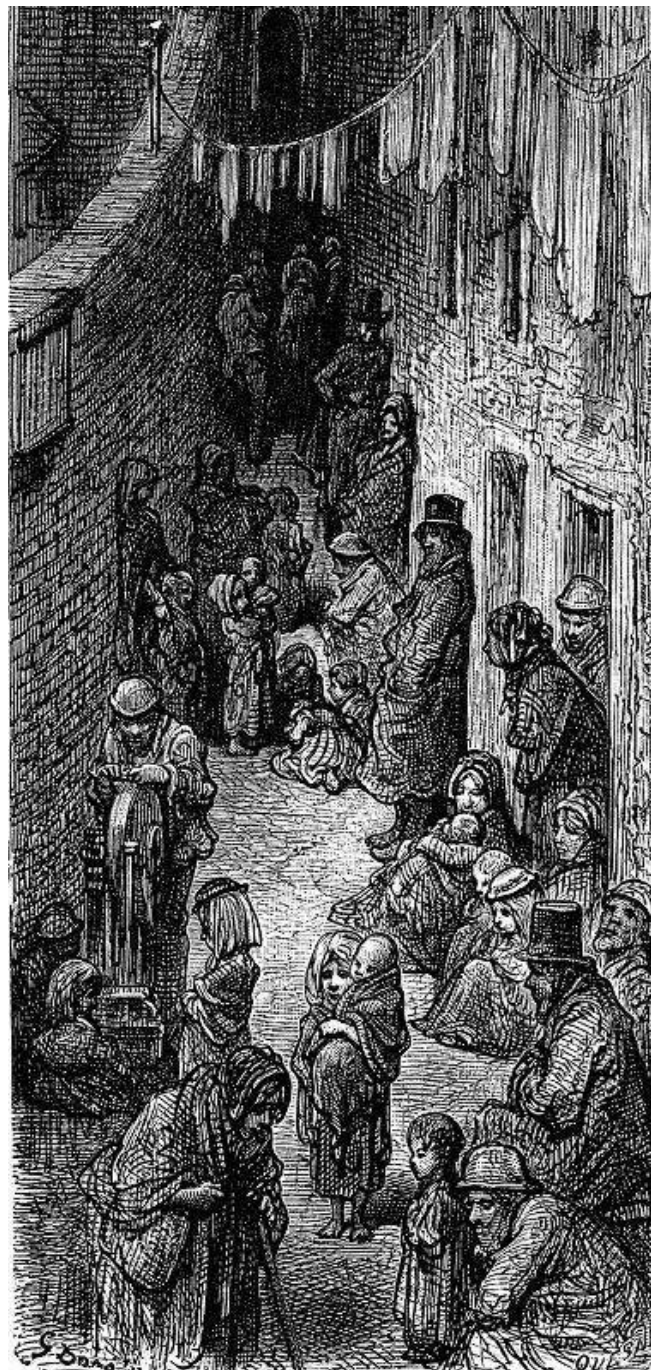
Έντονη κριτική στη βιομηχανική μητρόπολη άσκησε και ο John Ruskin (κριτικός τέχνης, κοινωνικός στοχαστής και φιλόanthρωπος και ο οποίος άνοιξε το δρόμο στο βρετανικό σοσιαλισμό), βασισμένος στη θεωρία ότι η αστική οργάνωση έπρεπε να είναι θεμελιωμένη στην καλαισθησία και όχι στο κέρδος. Σύμφωνα με τον Ruskin η απουσία ομορφιάς παραπέμπει στην ηθική διαφθορά αφού το καλλιτεχνικό συνδέεται στενά με το ηθικό.

Αντίθετα, οι φιλελεύθεροι εξύμνησαν τη νέα αστική κοινωνία. Σύμφωνα με αυτούς αφενός για τις δυσκολίες που βιώνουν οι αστικοί πληθυσμοί ευθύνονται οι Νόμοι

περί Σιτηρών και η ακριβή τιμή του ψωμιού. Αφετέρου, η πόλη –εστία πολιτισμού– ευνοεί τις επαφές μεταξύ των ατόμων, διεγείρει την ευφυΐα και ενθαρρύνει την καλλιτεχνική δεινότητα.

Το Λονδίνο θα επισκεφτούν επίσης Γάλλοι και Γερμανοί ταξιδιώτες (συγγραφείς, κοινωνιολόγοι, δημοσιογράφοι, οικονομολόγοι, προκειμένου να παρατηρήσουν ιδίως όμμασι το «άντρο της φτωχολογιάς».

### **Gustave Dore, Λονδίνο**



Και στη Γαλλία, όπως στην Αγγλία, οι γιατροί ασχολήθηκαν με την περιγραφή των αστικών νοσημάτων. Πάντως οι Γάλλοι ενδιαφέρθηκαν κυρίως για την κατάσταση της εργατικής τάξης και την κοινωνία παρά για την ίδια την πόλη. Και εδώ η λογοτεχνία αποτυπώνει τις εικόνες της πόλης (Victor Hugo, Honoré de Balzac, Eugène Sue).

Στη Γερμανία, που την περίοδο αυτή δεν υπάρχει ακόμα η μεγάλη πόλη, τα θέματα της αστικοποίησης καταλαμβάνουν πολύ μικρή θέση στην πνευματική παραγωγή της χώρας και οι αντιλήψεις για την πόλη συνδέονται περισσότερο με τις πολιτικές επιλογές.

Ο συντηρητικός καθηγητής W. H. Riehl (επηρεασμένος από τις επαναστάσεις του 1848 και τον κοινωνικό φόβο), θεωρεί ότι η πόλη αποτελεί το φυσικό περιβάλλον του επαναστατικού πνεύματος αφού η κοινωνία της πόλης είναι ξένη στις κοινοτικές αξίες. Η πόλη, επιτομή της ασχήμιας και εστία του όχλου, αποτελεί απειλή για τις παραδοσιακές αξίες και τη γερμανικότητα των πληθυσμών.

Ο ακροαριστερός Ernst Dronke προέβαλλε την αθλιότητα του αστικού προλεταριάτου. Ωστόσο χαρακτήρισε το Βερολίνο «πόλη της διάνοιας» και θεωρούσε την αστική ανάπτυξη ως το μέσο που θα μπορούσε να οδηγήσει στον τερματισμό της κοινωνικής αδικίας.

Τέλος, ο φιλελεύθερος Carl Biedermann μέσω της περιγραφής των μεσαιωνικών πόλεων εξύμνησε την ατομική ελευθερία και την ισονομία.

### **Η ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΟΥ ΘΡΙΑΜΒΟΥ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ (Δεύτερο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα)**

Κατά την περίοδο αυτή, μεταβάλλεται η εικόνα που κατέχει η πόλη στις κοινωνικές φαντασιώσεις. Η μεταλλαγή που γνωρίζει την περίοδο αυτή ο φιλελευθερισμός, επηρεάζει την εικόνα των μεσαίων τάξεων για την πόλη. Η καπιταλιστική ανάπτυξη αντιμετωπίζεται με πιο αισιόδοξο τρόπο. Η θεωρία του laissez-faire, σε αντίθεση με τον μαλθουσιανισμό, επιτρέπει στον αστικό πληθυσμό να ελπίζει ότι θα υπάρξει κάποια βελτίωση της κατάστασής της. Βέβαια στη Γερμανική Αυτοκρατορία (η οποία αυτή την περίοδο βιώνει την επιτάχυνση της αστικοποίησης) κυριαρχούν κάθε είδους συντηρητικοί φόβοι. Τέλος, με την εμφάνιση της βακτηριολογικής θεωρίας (Παστέρ)

η οποία αποσυνδέει την ηθική από την παθολογία, αρχίζουν σταδιακά να αλλάζουν και οι αντιλήψεις των γιατρών για τη δημόσια υγεία των μητροπόλεων.

Η φτώχεια που βιώνουν οι μάζες του αστικού πληθυσμού κινητοποιεί τους κοινωνικούς παρατηρητές.

Κατά την περίοδο αυτή, κάνουν την εμφάνισή τους φιλανθρωπικές αλλά και θρησκευτικές οργανώσεις (προσηλυτισμός) που σκοπό έχουν να βοηθήσουν αλλά και να σώσουν το προλεταριάτο. Στην Αγγλία αναπτύσσεται η ιδέα ότι η φτώχεια μπορεί να οδηγήσει τον άνθρωπο σε εξευτελιστικές συμπεριφορές (οι παραγκουπόλεις και τα προάστια παρουσιάζονται σαν εξωτικοί κόσμοι και ζούγκλες).

Παράλληλα, εντατικοποιούνται οι έρευνες (από στατιστικές εταιρίες, ενώσεις, καθηγητές) που σκοπό έχουν την καταμέτρηση του κοινωνικού φαινομένου (ποσοτικές, εμπειρικές ή περιγραφικές) αλλά και να κινητοποιήσουν τις Αρχές.

Κατά την περίοδο αυτή κυριαρχεί και η πεποίθηση ότι οι τρώγλες γεννούν ένα σωματικά εκφυλισμένο, κατώτερο είδος ανθρώπου (οι φτωχοί παρουσιάζονται ως άνθρωποι κοντοί, χλωμοί, καχεκτικοί). Ενδιαφέρον παρουσιάζει η πνευματική εικόνα της Γερμανίας στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα και η κοινωνιοβιολογική θεωρία της αστικοποίησης που αναπτύσσεται κατά τη δεκαετία του 1880. Σύμφωνα με αυτήν, και επειδή ο αριθμός των θανάτων που καταγράφεται στις πόλεις είναι μεγάλος, μέσα σε 3 ή 4 γενιές οι πόλεις θα εξαφανίζονταν αν δεν υπήρχε η μετανάστευση από την ύπαιθρο. Επίσης, η αστικοποίηση εξασθενεί τις μεσαίες τάξεις και έτσι το ευφύτερο τμήμα του πληθυσμού θα εξουθενωθεί από την αύξηση του προλεταριάτου. Οι μετανάστες που συρρέουν από την ύπαιθρο στις πόλεις είναι φορείς των χαρισμάτων της γερμανικής ψυχής. Η πόλη όχι απλώς στερεί την ύπαιθρο από τα καλύτερα στοιχεία της αλλά επιπλέον τα διαφθείρει με συνέπεια να οδηγήσει στην προοδευτική εξαφάνισή τους. Έτσι η πόλη παρουσιάζεται ως η απειλή εναντίον της γερμανικής φυλής.

Τέλος, υπάρχουν και παρατηρητές για τους οποίους ο φυσικός εκφυλισμός συνοδεύεται και από ηθική φθορά. Για αυτούς η πόλη απειλεί τις παραδοσιακές αξίες και αποτελεί γόνιμο έδαφος για την ανατροπή της καθεστηκυίας τάξης.

Οι φόβοι αυτοί εκδηλώθηκαν κυρίως στη Γερμανία. Οι θεωρίες που αναπτύχθηκαν επηρεάστηκαν πολύ από τον ρωμαιοκαθολικό συντηρητισμό και στηρίχτηκαν στην

αντιπαράθεση κοινότητας και κοινωνίας. Η κοινοτική οικονομία βιώνεται στην αγροτική κατοικία: Η ηθική εκφράζεται μέσω των δεσμών αίματος και ουσιαστικά η οικογένεια γεννάει την κοινότητα. Αντίθετα στην κοινωνία, τα άτομα και τα αγαθά δημιουργούν ένα τεχνητό σύνολο το οποίο βασίζεται σε μεταβατικές, επιφανειακές και συμβατικές σχέσεις, στις οποίες η ηθικής δεν έχει καμία θέση. Η μεγάλη πόλη και η κοινωνία αντιπροσωπεύουν τη φθορά και το θάνατο του λαού. Τα πλήθη των πόλεων θεωρούνται απαίδητα ενώ η συγκέντρωση ατόμων καταστρέφει την καλαισθησία, και τονίζεται ιδιαίτερα η πολιτιστική αντίθεση μεταξύ των σύγχρονων πόλεων και στις πόλεις – κοινότητες.

Ωστόσο, παράλληλα με τις παραπάνω επικρίσεις, υπάρχουν και πολλοί παρατηρητές που εκφράζουν αισιόδοξες απόψεις για την πόλη. Κυριότεροι εκπρόσωποι της αισιοδοξίας αυτοί είναι οι στατιστικολόγοι που κατακρίνουν τις προκατειλημμένες απόψεις εναντίον της αστικοποίησης.

Προς τα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα, και κυρίως στη Γαλλία και τις ΗΠΑ, πληθαίνουν οι μελέτες που προσπαθούν να αποδείξουν το μεροληπτικό χαρακτήρα των επικρίσεων για την πόλη. Σύμφωνα με τις μελέτες αυτές, οι πόλεις συγκρατούν τους αγροτικούς πληθυσμούς που μεταναστεύουν στις πόλεις στο εθνικό έδαφος, και μάλιστα επωφελούνται από τον πλούτο που αυτές παράγουν. Επίσης οι μελέτες τονίζουν ότι η τάση της μεγάλης θνησιμότητας στις πόλεις μπορεί να αντιστραφεί με τη διάδοση της εφαρμογής των μέτρων υγιεινής.

Ως προς την άποψη ότι η πόλη ενθαρρύνει κάθε είδους διαστροφή και ανηθικότητα (πχ εξώγαμες γεννήσεις), οι υπέρμαχοι της αστικοποίησης προσπάθησαν να αποδείξουν ότι η εγκληματικότητα ανθεί τόσο στην πόλη όσο και στην ύπαιθρο και ότι στην πόλη ανθεί η ατομική ελευθερία η οποία ενθαρρύνει την εθελοντική αλληλεγγύη.

Έμφαση δόθηκε επίσης και στον πολιτιστικό και καλλιτεχνικό ρόλο της μεγάλης πόλης.

Τέλος, προς τα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η ζωή στις μεγάλες πόλεις γίνεται αντικείμενο υπερηφάνειας η οποία τροφοδοτείται από τα κοινωνικά ή πολιτιστικά επιτεύγματα των δημοτικών αρχών, την καλή τοπική αυτοδιοίκηση και από την ανέγερση συμβολικών μνημείων (πχ πύργος του Άιφελ)



**Place du Théâtre, Paris (Pissaro)**





## Η δομή των πόλεων

Η συσσώρευση των κατοίκων στα αστικά κέντρα και η απουσία διαφοροποίησης στις χρήσεις της γης, οδήγησαν στην υποβάθμιση των συνθηκών ζωής. Η αναζήτηση νέων μορφών οργάνωσης του αστικού χώρου, οδήγησε στην εξειδίκευση των λειτουργιών. Η ανάπτυξη των συγκοινωνιακών μέσων ευνόησε την ανασύνθεση των λειτουργιών και υποβοήθησε την άνθηση των προαστίων.

### **ΟΙ ΠΟΛΕΙΣ ΠΡΙΝ ΤΙΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ. Τα χαρακτηριστικά τους**

#### *1) Περιορισμένες διαστάσεις*

Κατά το πρώτο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η έκταση των πόλεων καθορίζεται συχνά από τις στρατιωτικές ανάγκες. Ακόμα όμως και σε πόλεις που τέτοιες ανάγκες δεν υπήρξαν ποτέ ή που είχαν από καιρό χάσει τη σημασία τους, η διάσταση τους αντιστοιχούσε στην απόσταση που μπορούσε να διανύσει ένας πεζός καθημερινά. Ένας μέσος πεζός διανύει 6-7 χλμ την ώρα. Το χαρακτηριστικό λοιπόν των πόλεων αυτών είναι η μικρή τους έκταση: οι walking cities είναι μικρές και η ακτίνα από το κέντρο της πόλης δεν ξεπερνάει τα 2,5 με 3 km.

#### *2) Αυξημένη πληθυσμιακή πυκνότητα*

Επειδή η δομημένη επιφάνεια είναι μικρή, η απόσταση ανάμεσα στους πλούσιους και τους φτωχούς είναι επίσης μικρή. Στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα, παρατηρείται συνήθως ένας κάθετος διαχωρισμός των κοινωνικών ομάδων: οι πλούσιοι κατοικούν στους πρώτους ορόφους των κατοικιών και οι φτωχοί στους τελευταίους. Υπάρχουν ωστόσο και πόλεις που ήδη από τις δεκαετίες του 1820 και 1830 βιώνουν τον χωροταξικό διαχωρισμό: υπάρχει δηλαδή διαχωρισμός ανάμεσα στις συνοικίες των ανώτερων και των φτωχότερων τάξεων.

Μέχρι τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα οι ανάγκες των walking cities αναστέλλουν την οριζόντια επέκταση του αστικού χώρου. Εξαιτίας των περιορισμένων διαστάσεων, οι πόλεις αυτές συχνά χαρακτηρίζονται από δημογραφική επιβάρυνση και υψηλές μέσες πληθυσμιακές πυκνότητες. Η πυκνότητα θα είναι ακόμα πιο έντονη στις φτωχογειτονίες των μεγαλουπόλεων στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα, όμως η υψηλή μέση πυκνότητα είναι χαρακτηριστικό του πρώτου μισού του 19<sup>ου</sup>.

### *3) Χρήσεις του εδάφους*

Ο λόγος που το κέντρο των πόλεων βιώνει τη μεγάλη αυτή πληθυσμιακή επιβάρυνση, είναι ότι ακόμα δεν έχουν εξειδικευτεί οι χρήσεις του εδάφους. Τα πάντα λειτουργούν στον ίδιο χώρο. Σε κάποιες πόλεις ακόμα και κάποιες αγροτικές δραστηριότητες παραμένουν εντός των τειχών. Στάβλοι, βυρσοδεψεία, σφαγεία συσσωρεύονται στο κέντρο της πόλης. Αν και η απουσία χωροταξικής κατανομής των αστικών δραστηριοτήτων συχνά αποδίδεται στο μεσαιωνικό χαρακτήρα που διατηρούσαν οι ευρωπαϊκές πόλεις ως τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, το γεγονός ότι το ίδιο φαινόμενο παρατηρείται ακόμα και στη Νέα Υόρκη, καταδεικνύει το όριο της παραπάνω ερμηνείας. Άλλοι μελετητές αποδίδουν το φαινόμενο αυτό στην απουσία φθινών αστικών συγκοινωνιών: μεγάλο τμήμα του αστικού πληθυσμού αναγκάζεται να κατοικεί κοντά στο κέντρο γιατί εκεί βρίσκεται η αγορά εργασίας ή/ και ο χώρος της δικής του εργασίας.

### *4) Τιμή αγαθού εν ανεπαρκεία*

Εκτός από την περιορισμένη οριζόντια εξάπλωση, η πόλη του πρώτου μισού του 19<sup>ου</sup> αιώνα έχει και περιορισμένη ανάπτυξη σε ύψος. Ο πρώτος ανελκυστήρας (Otis) θα εμφανιστεί το 1853 και θα αργήσει να διαδοθεί. Το σημαντικό όμως είναι τα υλικά που χρησιμοποιούνται στην οικοδόμηση. Οι τοίχοι είναι συνήθως λιθόκτιστοι. Ο σκελετός από χάλυβα θα αργήσει να κάνει την εμφάνισή του. Το αποτέλεσμα είναι η υπερεκμετάλλευση του χώρου και η άνοδος της τιμής των οικοπέδων. Συχνά τα οικόπεδα έχουν μικρή πρόσοψη στο δρόμο και επιμήκη μορφή. Η κατοικία έχει πρόσοψη στο δρόμο και στο πίσω τμήμα του οικοπέδου χτίζονται δευτερεύοντα οικήματα –κατοικίες, αποθήκες, εργαστήρια. Η τάση για πλήρη κατάληψη του οικοπέδου, δεν περιορίζεται μόνο στις μεγάλες πόλεις ούτε μόνο μέχρι το 1850. Απλώς κατά το δεύτερο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα συνήθως αυξάνεται ο αριθμός των ενοίκων των κατοικιών που συνωστίζονται σε αυτές.

Στις συνθήκες αυτές εντείνεται η κερδοσκοπία επί των ακινήτων: οι τιμές της κατοικίας αυξάνονται διαρκώς (φυσικά υπάρχουν και περίοδοι κατάρρευσης λόγω κρίσης ή συγκυριών). Η αύξηση των τιμών θα επιταχύνει τη μεταβολή των λειτουργιών του κέντρου των πόλεων.

### 5) Οι στοές

Στις walking cities κάνει την εμφάνισή της και η στοά, προορισμένη για τους πεζούς. Βρίσκεται στη μέση ενός οικοδομικού τετραγώνου και συνδέεται με την εντατική εκμετάλλευση των οικοπέδων. Επίσης συνδέεται με την κερδοσκοπία επί των ακινήτων αφού πλαισιώνεται από καταστήματα, καφενεία κλπ. Η πρώτη στοά δημιουργείται στη Γαλλία. Μετά την Επανάσταση που εθνικοποιήθηκε η περιουσία του κλήρου και των εμιγκρέδων, δόθηκε η δυνατότητα να οικοδομηθούν οικόπεδα μέσα στο κέντρο της πόλης που μέχρι τότε δεν είχαν αξιοποιηθεί από την έγγειο κερδοσκοπία. Σε αυτά τα οικόπεδα δημιουργήθηκαν οι στοές. Οι στοές θα συνεχίζονται να χτίζονται καθ' όλη τη διάρκεια του 19<sup>ου</sup> αιώνα και σταδιακά θα γίνονται όλο και μνημειακότερες. Με την εμφάνιση των μεγάλων καταστημάτων, θα μειωθούν οι στοές αφού πλέον αυτά θα προσφέρουν ό,τι και οι στοές νωρίτερα: τη δυνατότητα να περιδιαβαίνουν οι πεζοί χωρίς να κινδυνεύουν από τις άμαξες.

#### Passage du Caire, 1799 –η πρώτη στοά



#### ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ & ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

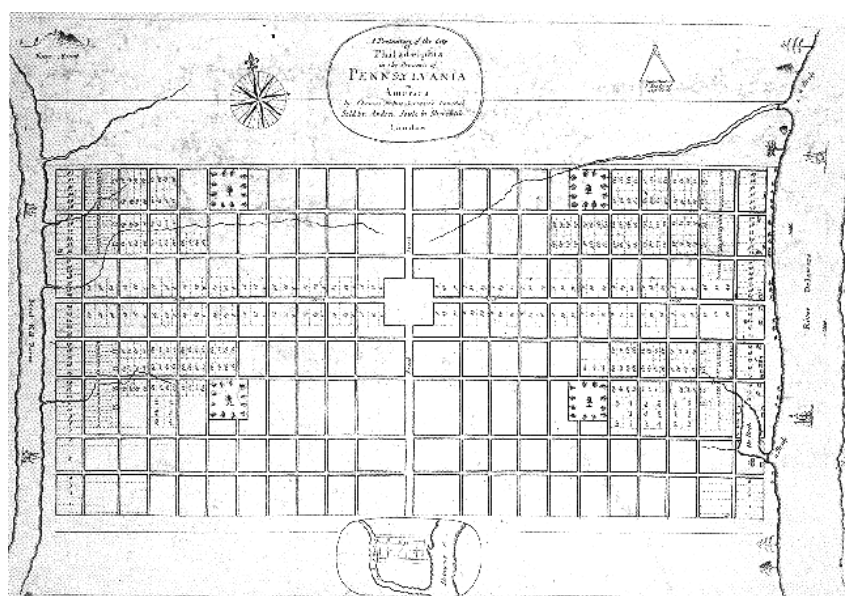
##### Οι νέες πόλεις

Το 19<sup>ο</sup> αιώνα δημιουργούνται και νέες πόλεις, κυρίως στην Αμερική ή όπως είδαμε οι πόλεις των ανθρακωρυχείων και της σιδηρογίας. Οι καινούριες πόλεις στην Αμερική σχεδιάστηκαν κυρίως από Ισπανούς, Γάλλους, Άγγλους ή Ολλανδούς. Το χαρακτηριστικό τους είναι η ορθογώνια κάτοψή τους – Ιπποδάμεια σχέδια (χαρακτηριστικό παράδειγμα η Φιλαδέλφεια που δημιουργήθηκε το 1682). Ο τύπος

αυτού του πολεοδομικού σχεδιασμού επιβλήθηκε σε όλες τις νέες πόλεις αλλά εφαρμόστηκε και στις παλιότερες όταν δημιουργήθηκε η ανάγκη να επεκταθούν σε νέες ζώνες (Βοστώνη, Ν. Υόρκη). Αυτός ο τύπος σχεδίου θεωρήθηκε ιδανικός για τις πόλεις στις οποίες κυριαρχούσε η κερδοσκοπία.

Στις νέες πόλεις των μεταλλείων και της σιδηρουργίας, απαραίτητη προϋπόθεση για τον υποδάμειο σχεδιασμό είναι να περιέλθει η κυριότητα της γης στο βιομήχανο ή τους βιομήχανους. Αντίθετα, το εργοστάσιο δεν έχει τη δυνατότητα να ελέγξει την πολεοδομική εξέλιξη.

### Το πλάνο του Penn, Φιλαδέλφεια, 1682



#### Η ανασυγκρότηση των κέντρων

Κατά τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, συχνά τα παλαιά κέντρα των πόλεων χρειάστηκε να ανακαινιστούν και να αναδιοργανωθούν. Στις περισσότερες ευρωπαϊκές πόλεις η χάραξη των δρόμων ήταν προγενέστερη από τη δημογραφική έκρηξη. Κάθε πόλη έπρεπε να λύσει προβλήματα που συνδέονταν με την κυριότητα του εδάφους, τις απαλλοτριώσεις, το ύψος των κεφαλαίων.

Θα αναφερθούμε σε τρία χαρακτηριστικά παραδείγματα

#### Η διάνοιξη της Regent street

Η διάνοιξη της Regent Street (John Nash) στο Λονδίνο σηματοδοτεί μια αλλαγή στην ιστορία της δυτικοευρωπαϊκής πόλης: είναι η πρώτη λεωφόρος που δημιουργείται σε πολυάνθρωπο κέντρο μιας πόλης. Σκοπός ήταν να ενωθεί το West End με μια νέα



μέση).

Επειδή απώτερος σκοπός ήταν η κερδοσκοπία, ο Nash πρότεινε η χάραξη να περάσει από τις καλές συνοικίες, σε μικρή απόσταση από τις περιοχές που είχαν μεγάλη ζήτηση. Αν και ο δρόμος ακολουθούσε τη γραμμή ήδη υπαρχόντων δρόμων και έκανε κάποιες παρακάμψεις ώστε να αξιοποιηθεί γη που ανήκε στην κυβέρνηση, χρειάστηκε να γίνουν αρκετές κατεδαφίσεις και απαλλοτριώσεις (σε φθηνά όμως οικοπέδα). Το πρόβλημα που προέκυψε από την αδυναμία απαλλοτριώσεως ιδιοκτησιών υψηλών προσώπων, αντιμετωπίστηκε με τη χάραξη μιας καμπύλης στη Β πλευρά του Piccadilly Circus.

Τα έργα διήρκησαν από το 1814 έως το 1825. Στις θέσεις με μεγαλύτερο γόητρο εγκαταστάθηκαν γρήγορα τράπεζες και ασφαλιστικές εταιρίες.

Στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα τα καταστήματα, μικρά και εκτός μόδας πλέον, δεν ανταποκρίνονταν στις ανάγκες της εποχής. Επίσης τα υλικά που είχαν χρησιμοποιηθεί (πλινθόκτιστα κτήρια αντί για λιθόκτιστα ώστε να μειωθεί το κόστος) δεν ήταν πολύ καλά. Έτσι κατά την περίοδο 1895 – 1927 έγινε αναδιαμόρφωση της Regent street η οποία απέκτησε τη μορφή που έχει σήμερα. Τα terraced houses κατεδαφίστηκαν και στη θέση τους κτίστηκαν καινούρια. Το μόνο αυθεντικό κτήριο που σχεδίασε ο Nash και σώζεται μέχρι σήμερα είναι η All Soul's Church.

Η διάνοιξη της Regent street

- 1) δημιούργησε ευκαιρίες κερδοσκοπίας,
- 2) έδωσε τη δυνατότητα στο Στέμμα να αυξήσει τα εισοδήματά του,
- 3) οδήγησε στην κατασκευή ενός αποχετευτικού συστήματος,
- 4) επέτρεψε την κατεδάφιση μιας ανθυγιεινής και πληθυσμιακά υπερκορεσμένης περιοχής μέσω της διάνοιξης μιας μεγάλης λεωφόρου όπου ο αέρας θα διέλυε τις δηλητηριώδεις αναθυμιάσεις

2) Η ανάπλαση του Παρισιού

Η διάνοιξη της Regent street επηρέασε ένα μόνο τμήμα του Λονδίνου. Αντίθετα η ανάπλαση του Παρισιού αφορούσε ολόκληρη την πόλη. Και μάλιστα όχι μόνο το κέντρο, αλλά και περιφερειακούς δήμους που βρίσκονταν εκτός των τειχών (enceinte

de Thiers- τείχη που χτίστηκαν 1841- 1844 μετά από πρόταση του Adolphe Thiers) και ενσωματώθηκαν στην πόλη το 1860. Οι εργασίες ξεκίνησαν την περίοδο της Β' Αυτοκρατορίας και συνεχίστηκαν από τη Γ' Δημοκρατία (1853 – 1870).

Η ιδέα της ανάπλασης ανήκει στον Ναπολέοντα Γ', ο οποίος ανέθεσε στον τότε νομάρχη της Gironde και μετέπειτα (1853) νομάρχη του Σεν (όπου ανήκει και η πόλη του Παρισιού) Georges Eugène Haussmann τη «μεταμόρφωση» της πόλης. Οι ερμηνείες ότι επρόκειτο για μια *κατεδαφιστική* ή *αστυνομική* και *στρατιωτική* πολεοδομία θεωρούνται σήμερα υπεραπλουστευτικές. Οι λεωφόροι μπορεί να διευκόλυναν την καταστολή της Κομμούνας, δεν κατασκευάστηκαν όμως για αυτό το σκοπό. Οι στόχοι του προγράμματος ήταν η εξυγίανση, ο εξωραϊσμός και το «μεγάλωμα» της πόλης. Τα έργα έγιναν σε τρεις φάσεις και αφορούσαν στην κατασκευή τριών δικτύων.

Η πρώτη φάση αφορούσε τη διάνοιξη των μεγάλων τεμνομένων αξόνων του Παρισιού (το τρύπημα της κολοκύθας όπως το χαρακτήρισε ο Mercier). Με το έργο αυτό, ανέπνευσε το κέντρο του Παρισιού δηλαδή οι συνοικίες με τη μεγαλύτερη πληθυσμιακή συσσώρευση ενώ επιτεύχθηκε και η αποσυμφόριση των συνοικιών του Δημαρχείου και της Ile de la Cité. Τα έργα αυτά ολοκληρώθηκαν το 1858.

Το 1858, ξεκίνησαν τα έργα για το δεύτερο δίκτυο με σκοπό να συνδεθούν μεταξύ τους οι συνοικίες της πρωτεύουσας. Τα έργα αυτά ανέλαβαν από κοινού το Κράτος και ο Δήμος.

Το τρίτο δίκτυο που χρηματοδοτήθηκε μόνο από το Δήμο είχε σκοπό να διευκολύνει την επικοινωνία ανάμεσα στο παλαιό Παρίσι και τους προσαρτημένους Δήμους.

Με την ολοκλήρωση του έργου, το οδικό δίκτυο του Παρισιού είχε ανασυγκροτηθεί εντελώς. Με τη διάνοιξη των μεγάλων λεωφόρων και την κατασκευή ακτινωτών δικτύων (με επίκεντρο τις Place du Trone & Place de l'Etoile) αναδιοργανώθηκε πλήρως η κυκλοφορία και επιτεύχθηκε η αποσυμφόριση του κέντρου. Στις νέες λεωφόρους δημιουργήθηκαν νέοι χώροι προορισμένοι για κατοικίες πολυτελείας και για κεντρικά γραφεία επιχειρήσεων.

Για την εκτέλεση των έργων και τη διευκόλυνσή τους, θα τροποποιηθεί το 1852 ο νόμος για τις απαλλοτριώσεις: στο εξής αρκεί ένα διάταγμα για την απαλλοτρίωση οικοπέδων που βρίσκονται στη διαδρομή χάραξης των οδών. Τα έργα οδοποιίας



ανατέθηκαν σε ιδιωτικές εταιρίες, οι οποίες μπορούσαν να επιδοτούνται με οικοπέδα (συχνά παράγοντας αύξησης της τιμής της γης). Οι ιδιωτικές εταιρίες ανέλαβαν επίσης και τις οικοδομές.

Αρχικά, η αριστοκρατία τήρησε εχθρική στάση. Όταν όμως μετά το 1858 οι ιδιοκτήτες αποζημιώθηκαν και μπόρεσαν να διεκδικήσουν μέρος των οικοπέδων που δεν χρησιμοποιήθηκαν ο τόνος αλλάζει. Η ανάκτηση μικρότερων αλλά οικοδομήσιμων οικοπέδων, οδήγησε σε μεγάλη άνοδο τις τιμές, γεγονός που οδήγησε σε σημαντική έγγειο κερδοσκοπία.



Τα έργα του Haussmann δεν προκάλεσαν την άμεση αποχώρηση των εργατών από το κέντρο της πόλης: αρχικά προτίμησαν να παραμείνουν κοντά στο κέντρο όπου βρίσκονταν οι προμηθευτές και οι πελάτες τους. Ανάλογα με την έκταση των έργων υπάρχουν συνοικίες όπου ο πληθυσμός μειώνεται (Δημαρχείο) και άλλες όπου ο πληθυσμός αυξάνεται απότομα (παρακείμενες συνοικίες). Αυτό που αυξήθηκε, ήταν ο αριθμός των ατόμων που έμενε σε ενοικιαζόμενα δωμάτια.

Τα έργα ανάπλασης του Παρισιού επέδρασαν τον τρόπο ανασυγκρότησης σε αρκετές πόλεις όπου και πραγματοποιήθηκαν έργα τύπου Haussmann (Lyon, Μονπελιέ, Μασσαλία, Σικάγο)

### Place de l'Étoile



### 3) Η ανάπλαση της Βιέννης

Τα έργα ανάπλασης στη Βιέννη πραγματοποιούνται σε ένα χώρο που δεν έχει βιώσει ακόμα την αστική ανάπτυξη όπως το Λονδίνο ή το Παρίσι: η πυκνότητα του πληθυσμού είναι σχετικά χαμηλή και μεγάλο τμήμα της επιφάνειας της πόλης εξακολουθεί να χρησιμοποιείται για αγροτικές δραστηριότητες. Η πόλη που διατηρεί ακόμα τα τείχη της, κατοικείται κυρίως από την αριστοκρατία η οποία την εγκαταλείπει μόνο το καλοκαίρι όταν παραθερίζει στις επαύλεις της στα προάστια.

Όπως είδαμε, τα έργα ανάπλασης γίνονται συνήθως ώστε να δημιουργηθούν χώροι που θα φιλοξενήσουν εμπορικές ή βιομηχανικές δραστηριότητες, χώροι που θα μειώσουν το συνωστισμό στο κέντρο ή/ και χώροι επίδειξης. Στα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η Βιέννη δεν χρειαζόταν κάτι από τα παραπάνω.

Η Βιέννη, ακόμα και στα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, διατηρούσε τα τείχη της (13<sup>ος</sup> αιώνας). Τα τείχη αυτά δεν είχαν πλέον αμυντικό χαρακτήρα, αλλά ο αυτοκράτορας τα διατηρούσε ως σύμβολο της δύναμής του πάνω στο λαό, ο οποίος ζούσε έξω από τα τείχη, στα προάστια.

Η επανάσταση του 1848 επανέφερε το θέμα των τειχών. Η φιλελεύθερη μεσαιά τάξη, οι φοιτητές και η εργατική τάξη ήθελαν την κατεδάφισή τους, ενώ ο στρατός και η αριστοκρατία επιθυμούσαν τη διατήρησή τους. Το θέμα τελικά επιλύθηκε όταν ο αυτοκράτορας Φραγκίσκος – Ιωσήφ εξέδωσε το διάταγμα «It's my will» το 1857 με το οποίο διέτασσε την κατεδάφιση των τειχών και την ανάπτυξη του περιβάλλοντα χώρου με σκοπό την ενσωμάτωση των προαστίων, την οικοδόμηση ενός υδραγωγείου και την κατασκευή αποχετευτικού συστήματος. Στην περιοχή όπου θα κατεδαφίζονταν τα τείχη, θα κατασκευαζόταν ένας φαρδύς δρόμος με την ονομασία Ringstrasse (μήκους 4km) πάνω στον οποίο θα δημιουργούνταν πλατείες, πάρκα και νέα κτήρια και ο οποίος θα περιέβαλλε την παλιά πόλη.

Τα έργα θα διαρκέσουν 30 χρόνια, όμως το 40% των κτηρίων θα οικοδομηθούν κατά την περίοδο 1868 – 1873, έτος κατά το οποίο σημειώνεται το χρηματιστηριακό κραχ. Το Ring ήταν μια περιμετρική οδός, με κυκλική ροή, όπου η αστική τάξη οικοδόμησε μεγαλοπρεπή κτήρια. Δεν υπήρχαν δρόμοι που να το διασχίζουν. Έτσι, το Ring μετατράπηκε σε ένα κοινωνιολογικό σύνορο και εφεξής θα αποτελέσει το όριο ανάμεσα στην πόλη (stadt) και το παλιό προάστιο (vorstadt).

Τα έργα του Haussmann είχαν ως αποτέλεσμα αφενός τη διασπορά των μνημειακού τύπου οικοδομών και αφετέρου την αποσυμφόρηση του κέντρου. Αντίθετα, στη Βιέννη, το Ring συγκέντρωσε τα κτήρια γοήτρου σε μία και μοναδική οδική αρτηρία και ενέτεινε τη σύγκλιση προς το κέντρο. Επίσης, για την κατασκευή του Ring δεν χρειάστηκε να μετακινηθεί κανένας κάτοικος ούτε να κατεδαφιστεί κάποια κατοικία.

Το Ring υπήρξε ο χώρος όπου το κοινωνικό κύρος και το οικονομικό συμφέρον συγκατοικούν αρμονικά: έγινε ο προνομιακός χώρος διαμονής των ελεύθερων επαγγελματιών, των βιομηχάνων, των εμπόρων και κάποιων αριστοκρατών. Όμως το Ring δεν αποτελούσε ένα ομοιογενές σύνολο από κοινωνικής πλευράς. Κάποιες θέσεις ήταν μεγαλύτερης περιωπής από άλλες. Οι αριστοκράτες κατοικούσαν γύρω από την πλατεία Schwarzenbergplatz. Οι εισοδηματίες, οι ανώτατοι υπάλληλοι και οι επιχειρηματίες είχαν εγκατασταθεί στην περιοχή ανάμεσα στην παραπάνω πλατεία

και την Όπερα. Η βιομηχανική και χρηματοοικονομική αστική τάξη κατοικούσε στους δρόμους γύρω από τη Βουλή, το Δημαρχείο και το Πανεπιστήμιο.

Τέλος, υπήρχε και η περιοχή γύρω από την Concoridiaplatz: εκεί βρίσκονταν τα ραφτάδικα και είχαν εγκατασταθεί οι βιομήχανοι της υφαντουργίας. Τα ισόγεια των κτηρίων στην περιοχή αυτή χρησιμοποιούνταν ως εργαστήρια. Στον πρώτο όροφο στεγάζονταν γραφεία και αποθήκες και στους παραπάνω ορόφους κατοικούσαν οι βιομήχανοι (πρότυπο Μαντσεστερ)

Έργα αντίστοιχα με αυτά του Ring έγιναν και σε άλλες γερμανικές πόλεις

#### *Λεωφορεία και τραμ*

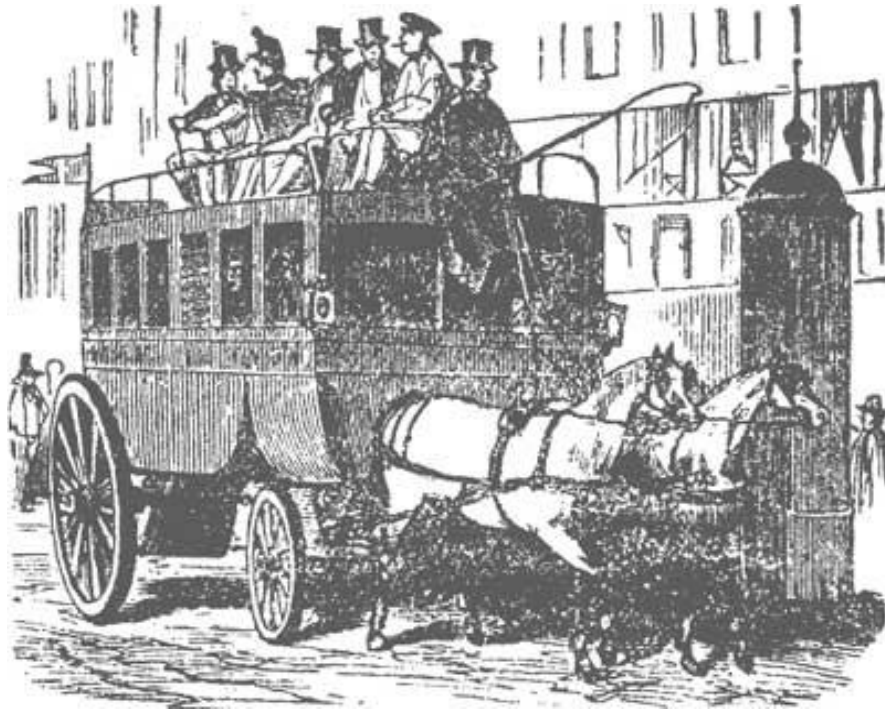
Στα πλαίσια της ανασυγκρότησης και της επέκτασης των πόλεων, εντάσσεται και η ανάπτυξη των μέσων μεταφοράς. Η εμφάνιση του ιππήλατου λεωφορείου και αργότερα του ιππήλατου τραμ τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, θα μεταβάλλει επίσης τη δομή των πόλεων.

#### Ιπποκίνητη έλξη

Το πρώτο λεωφορείο εμφανίστηκε το 1826 στη Νάντη. Ο απόστρατος στρατηγός Stanislas Baudry διατηρούσε μια επιχείρηση ατμόλουτρων λίγο έξω από την πόλη. Προκειμένου να προσελκύσει περισσότερους πελάτες, σκέφτηκε να αξιοποιήσει το μέσο αυτό. Αρχικά, η μεταφορά γινόταν δωρεάν και το μέσο έγινε ιδιαίτερα δημοφιλές. Όμως δεν ωφέλησε ιδιαίτερα την επιχείρηση του Baudry, αφού ο κόσμος το χρησιμοποιούσε για προσωπικές του διαδρομές. Έτσι ο Baudry καθιέρωσε το εισιτήριο και τελικά δημιούργησε την πρώτη γαλλική εταιρεία λεωφορείων της σύγχρονης εποχής.

Το μέσο αυτό ονομάστηκε omnibus: το τέρμα του λεωφορείου ήταν στο καπελάδικο του Omnes, όπου υπήρχε η επιγραφή «Omnes Omnibus». Ο όρος *omnibus* (που στα λατινικά σημαίνει «για όλους») θεωρήθηκε κατάλληλος για να περιγράψει μια υπηρεσία που απευθυνόταν σε όλες τις τάξεις.

Αν και προϋπήρξαν πρωτοβουλίες (στη Νάντη και στο Manchester) όπου εταιρείες πλοιοκτητών και ιδιοκτήτες εταιριών υπεύθυνες για την είσπραξη φόρων και τελών, χρησιμοποιούσαν τα omnibus για την εξυπηρέτηση των πελατών τους, ο Baudry είναι ο πρώτος που έφτιαξε ένα δίκτυο που απευθυνόταν σε όλους, σε καθορισμένες ώρες, γραμμές και διαδρομές.



Το 1827 κυκλοφόρησε το πρώτο λεωφορείο στη Bordeaux και στο Broadway. Το 1828 ο Baudry δημιουργεί την πρώτη λεωφορειακή γραμμή στο Παρίσι όπου ένα λεωφορείο έλκεται από τρία άλογα και μεταφέρει 14 επιβάτες. Το εισιτήριο έχει 3 διαβαθμίσεις. Το 1830 η εταιρία του Braudy χρεοκοπεί μετά την αυτοκτονία του ιδιοκτήτη της. Μέχρι το 1836 στο Παρίσι υπήρχαν 16 διαφορετικές εταιρείες που κάλυπταν 35 διαφορετικές διαδρομές. Το 1860 στο Παρίσι κυκλοφορούν 503 λεωφορεία και 6700 άλογα.

Το 1829 ο Georges Shillibeer (ένας επιτυχημένος βρετανός κατασκευαστής αμαξιών) που είχε εργαστεί στο Παρίσι εγκαινίασε στο Λονδίνο τα λεωφορεία με 3 άλογα. Τα επόμενα χρόνια το ιππήλατο λεωφορείο θα γενικευτεί τόσο στις ευρωπαϊκές όσο και στις αμερικανικές πόλεις: Φιλαδέλφεια (1831), Βοστώνη (1835), Λυών (1837), Δρέσδη (1838), Βερολίνο (1846).

Η ταχύτητα των πρώτων αυτών λεωφορείων μόλις υπερβαίνει αυτή των πεζών. Μεταφέρουν συνήθως 10 επιβάτες και η τιμή του εισιτηρίου είναι αρκετά υψηλή (Στη ΝΥ το εισιτήριο αντιστοιχεί στο 13% ενός εργατικού ημερομισθίου ενώ στο Λονδίνο αντιστοιχεί στο 40%)

Στις πόλεις που λειτουργούν πολλές εταιρείες η κυκλοφορία είναι άναρχη. Οι αμαξηλάτες οδηγούν ρισκοκίνδυνα για να φτάσουν πιο γρήγορα από τους ανταγωνιστές. Τα ατυχήματα είναι συχνά.

## **Βίντεο**

1) **Λονδίνο** <http://www.youtube.com/watch?v=8viKvX181J0&feature=related>

2) **Παρίσι** <http://www.youtube.com/watch?v=ZJ9M0kvsEQI>

3) **Νέα Υόρκη** <http://www.youtube.com/watch?v=xbjseRLCZ-M&feature=related>

Στην Αμερική θα ξεκινήσει από νωρίς η έλξη σε τροχιές. Ο ίδιος αριθμός αλόγων μπορεί να έλκει άμαξες με διπλάσιο μέγεθος. Το ιπήλατο τραμ είναι ταχύτερο, φθηνότερο και ασφαλέστερο.

Στη ΝΥ εγκαθίστανται για πρώτη φορά τροχιές το 1832: το τραμ μεταφέρει 40 επιβάτες με ωριαία ταχύτητα 10 – 12 km. Το 1834 θα χρησιμοποιηθεί το πρώτο ιπήλατο τραμ στη Νέα Ορλεάνη.

Στην Ευρώπη η πρακτική αυτή θα εφαρμοστεί μετά τη δεκαετία του 1860

Στο Παρίσι το πρώτο ιπήλατο τραμ θα κυκλοφορήσει στις αρχές της Γ' Δημοκρατίας.

Στο Liverpool η πρώτη γραμμή θα εγκαινιαστεί το 1869.

Το 1870 θα ψηφιστεί στη Βρετανία ο νόμος Tramway Act, καθοριστικός για την ανάπτυξη των τραμ. Καμιά γραμμή δεν μπορεί να λειτουργήσει χωρίς την έγκριση των τοπικών αρχών και οι κάτοικοι έχουν δικαίωμα να ασκήσουν βέτο. Το πιο σημαντικό όμως είναι ότι οι δημοτικές αρχές μπορούν να εξαγοράσουν τα δίκτυα μετά την παρέλευση μιας 20ετίας, καταβάλλοντας στην ιδιωτική εταιρεία ένα εξευτελιστικό ποσό.

Την περίοδο 1869-1905, 30 βρετανικές πόλεις αποκτούν τραμ. Η οργάνωση των βρετανικών συγκοινωνιών θα μεταβληθεί την περίοδο 1890-1905 όταν πολλά τραμ περιέρχονται στους δήμους.

Ο φόβος της εξαγοράς των ιδιωτικών επιχειρήσεων είναι ο βασικός παράγοντας που συνετέλεσε στην καθυστέρηση του εξηλεκτισμού του δικτύου. Ακόμα και στις παραμονές του πολέμου, στο Cambridge και την Οξφόρδη συνεχίζουν να λειτουργούν ιπήλατα τραμ. Οι επιχειρήσεις που είχαν αναπτύξει τα δίκτυα τους τη δεκαετία του 1870 ήταν πλέον εξαγοράσιμες τη δεκαετία του 1890 τη στιγμή ακριβώς



δηλαδή που αναπτύσσεται ο εξηλεκτρισμός. Έτσι δεν είναι διατεθειμένες να επενδύσουν αν δεν αποσπάσουν μια παράταση του δικαιώματός τους.

### Η ηλεκτροκίνηση

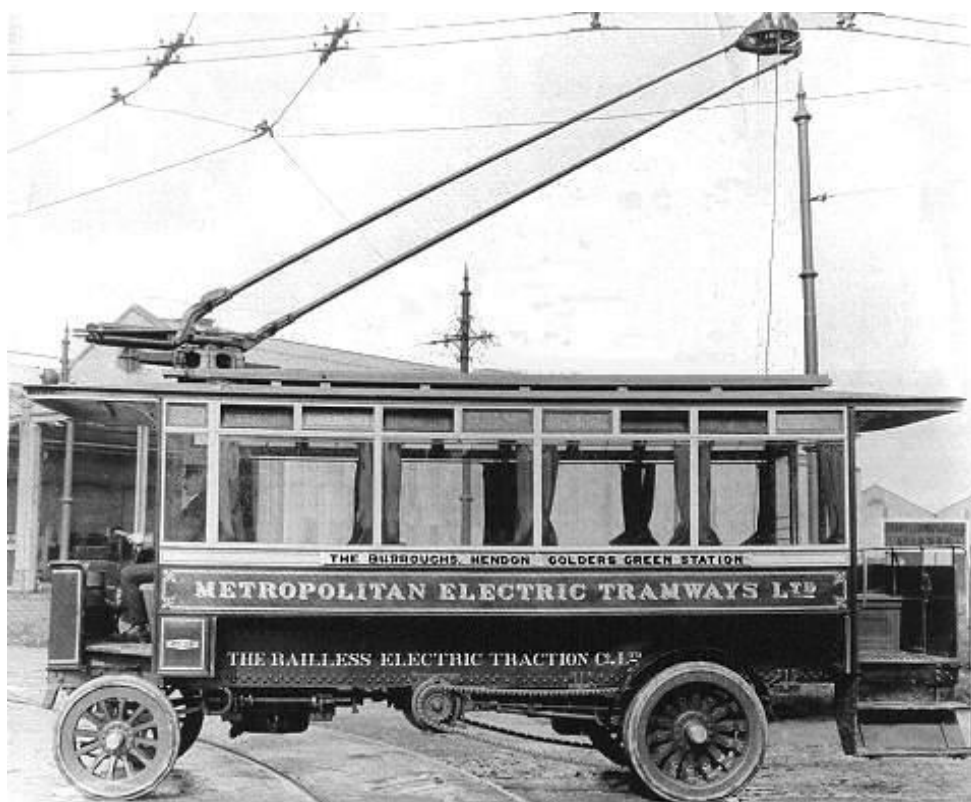
Τη δεκαετία του 1890 αναπτύσσεται ο εξηλεκτρισμός.

Η μέθοδος που επικράτησε στα μέσα μεταφοράς ήταν η χρήση εναέριων καλωδίων και τα τρόλεϊ (Charles Van Doerple & Frank Sprague).

Παρόλο που η Siemens είχε θέσει σε λειτουργία μια μικρή γραμμή στο Βερολίνο το 1879 (κατά τη βιομηχανική έκθεση), η ανάπτυξη του ηλεκτροκίνητου τραμ ήταν αργή στην Ευρώπη.

Αύξηση της ταχύτητας 25-50%, αύξηση αριθμού επιβατών, μείωση κόστους μεταφοράς (κυρίως μείωση κόστους έλξης)

Τα εναέρια καλώδια εντάσσονται στο αστικό τοπίο





Συγκοινωνίες μαζικές;

Ο εξηλεκτρισμός του δικτύου απαιτεί την έντονη κινητοποίηση κεφαλαίων. Κατά την περίοδο 1890 – 1912, οι επενδύσεις για τα τραμ δπλασιάζονται στη Γαλλία και 5πλασιάζονται στη Μ. Βρετανία

Συχνά οι ιδιωτικές επιχειρήσεις μοιράζονται την αγορά. Γίνονται κοινοπραξίες.

Υπάρχει πλήρης αναδιοργάνωση του τομέα ως προς την κατανομή του ανάμεσα στις δημοτικές αρχές και τις ιδιωτικές επιχειρήσεις.

Στη Βρετανία, το 1890 ο δήμος συμμετέχει με το 1/5 των επενδύσεων. Το 1912 συμμετέχει με τα 2/3 των επενδυμένων κεφαλαίων.

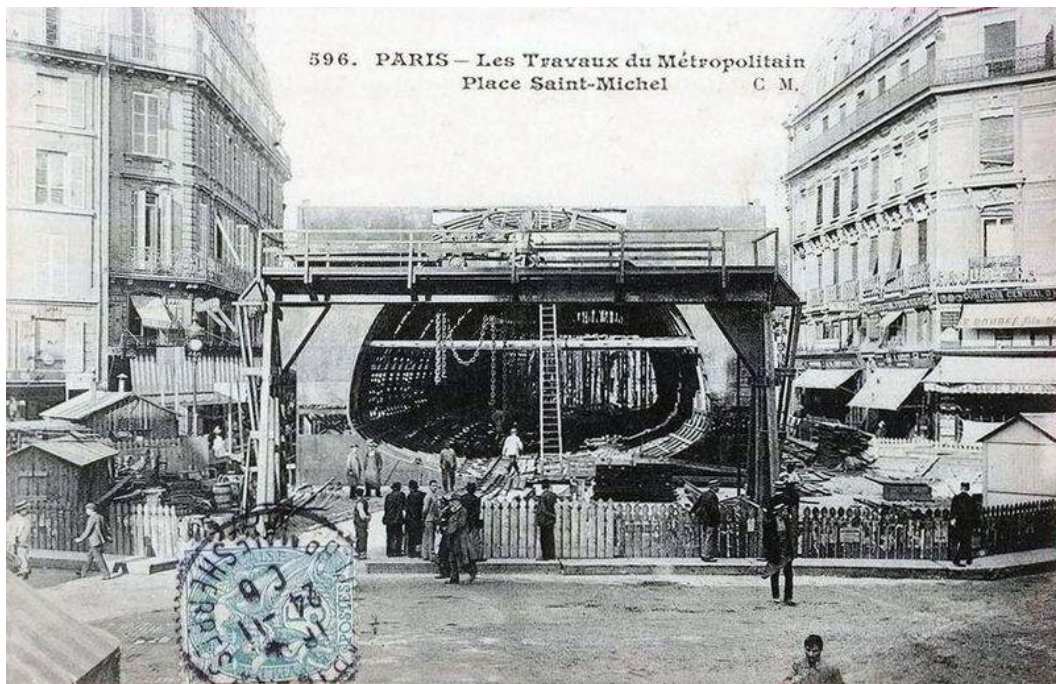
Σε πολλές πόλεις, ο δήμος αποσπά από τις ιδιωτικές επιχειρήσεις έκδοση μειωμένων εισιτηρίων για τους εργάτες ώστε αυτοί να μπορούν να εγκατασταθούν στην περιφέρεια.

Μέχρι τότε, λόγω του απαγορευτικού αντιτίμου του ιπήλατου τραμ οι περιφέρειες ήταν προσβάσιμες μόνο στα μεσαία στρώματα. Τα τραμ δεν είναι πλέον πολυτέλεια και θα αποτελέσουν χαρακτηριστικό στοιχείο της ζωής στην πόλη.

Προς τα τέλη του 19ου αιώνα θα κάνουν την εμφάνισή τους οι προαστιακοί σιδηρόδρομοι και τα μετρό –υπόγεια ή υπέργεια.

Έστω και αν δεν υπήρχε πάντα άμεση σύμπτωση ή αιτιώδης σχέση ανάμεσα στη διάδοση των συγκοινωνιών και την εξάπλωση της πόλης, σε γενικές γραμμές τα δύο φαινόμενα είναι παράλληλα.

## Τα έργα κατασκευής του μετρό στο Παρίσι (1900)



### *Τα προάστια*

Αρχικά τα προάστια ήταν τόπος κατοικίας των καταφρονημένων της αστικής κοινωνίας, ενώ οι εύπορες τάξεις κατοικούσαν στο κέντρο των πόλεων. Για πολύ καιρό τα προάστια εκπέμπουν τις πιο ζοφερές εικόνες, ακόμα και στις μικρές πόλεις: έγκλημα, ακολασία, ανασφάλεια. Η αντίληψη αυτή θα αρχίσει να μεταβάλλεται όταν ο πληθυσμός θα αρχίσει να συνωστίζεται στα κέντρα, τα οποία μέχρι τότε ήταν προνομιακός τόπος διαμονής των εύπορων στρωμάτων. Στα μέσα του αιώνα, η υψηλή δημογραφική αύξηση προκαλεί υποβάθμιση της ποιότητας ζωής και σταδιακά, τα εύπορα στρώματα θα αρχίσουν να εγκαταλείπουν το κέντρο για να κατοικήσουν στα όρια της πόλης με την ύπαιθρο.

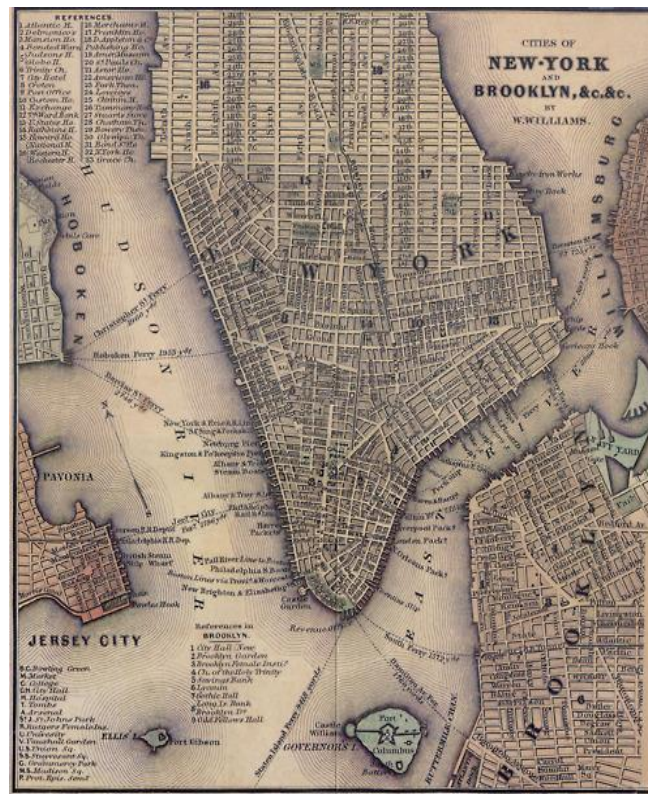
Από τη στιγμή που κάποιο συγκοινωνιακό μέσο επιτρέπει την καθημερινή μετάβαση από τον τόπο κατοικίας στον τόπο εργασίας, τα προάστια γίνονται προσιτά. Με τη μείωση του κόστους μεταφοράς το φαινόμενο γενικεύεται.

Ένα προάστιο για τους «καλαίσθητους και πλούσιους»

Σύμφωνα με μία θεωρία το Brooklyn είναι το πρώτο πραγματικό προάστιο – με κατοίκους που μετακινούνταν καθημερινά για την εργασία τους στην πόλη.

Το 1814 κατασκευάστηκε το πρώτο ατμοκίνητο πορθμείο που συνέδεε το Brooklyn με τη Νέα Υόρκη. Μέσα σε 40 χρόνια, το 1850, ο πληθυσμός του προαστίου θα 15πλασιαστεί. Τον ίδιο χρόνο λειτουργούν 12 γραμμές πορθμείων με αναχωρήσεις κάθε 5 ή 10 λεπτά. Τη δεκαετία του 1860, τα πορθμεία μεταφέρουν περισσότερους από 32 εκ επιβάτες ετησίως ενώ τις εργάσιμες μέρες διακινούν 100.000 επιβάτες. Η εξέλιξη αυτή συνδέεται με τη βούληση ορισμένων ανθρώπων που από νωρίς είχαν αντιληφθεί τις δυνατότητες της τοποθεσίας και τις εκμεταλλεύτηκαν για να πλουτίσουν.

Ένας από αυτούς ήταν ο Hazekiah Beers Pierrepont, γόνος εύπορης οικογένειας με σημαντική χρηματοοικονομική και εμπορική δραστηριότητα. Παντρεύτηκε την κόρη του μεγαλύτερου ιδιοκτήτη ακινήτων της NY και έτσι απέκτησε πολλές εκτάσεις γης και δραστηριοποιήθηκε στην έγγαιο κερδοσκοπία. Γνωρίζοντας τον εφευρέτη Fulton, γνώριζε τα πλεονεκτήματα που θα αποκτούσε το Brooklyn από αυτές. Έτσι περιμένει, και εκμεταλλεύεται τα οικόπεδά του αφού εγκατασταθούν γρήγορα συγκοινωνιακά μέσα μεταξύ Manhattan – Brooklyn (1814, πρώτο πορθμείο). Η έκρηξη της αγοράς των ακινήτων τον οδηγεί στη σύλληψη του σχεδίου για τη δημιουργία ενός συνοικισμού κατοικιών, τον Brooklyn Heights. Παράλληλα, συμμετέχει και στη διοίκηση και παρεμβαίνει ώστε η χάραξη των δρόμων να ευνοεί τα οικόπεδά του.



Η δόμηση των πιο περιβλεπτών οικοπέδων άρχισε το 1840 με την κατασκευή πολυτελών κατοικιών σε διάφορους οικοδομικούς ρυθμούς. Η πρώτη σειρά κατοικιών (Colonnade Row) αποτελείται από όμοιες μονοκατοικίες με μεγάλους κίονες σε αρχαιοελληνικό ρυθμό. Το 1841 οι μισοί περίπου αρχηγοί των οικογενειών που κατοικούν εκεί εργάζονται στο Μανχάταν. Ακόμα και μετά το θάνατο του Pierrepont τα οικιστικά εγχειρήματα θα συνεχιστούν, προσπαθώντας πάντα να προσελκύσουν πλούσιους πελάτες. Όταν ολοκληρώθηκε η γέφυρα του Brooklyn (1883) και οι διάφοροι δήμοι προσαρτήθηκαν στη NY (1890), το πρώην προάστιο θα συνενωθεί πλήρως με το κέντρο της πόλης

### **Brooklyn Heights – Colonnade Row**



#### **Η ανάπτυξη των προαστίων**

Η ανάπτυξη των προαστίων τροφοδοτείται από την εγκατάσταση κατοίκων του κέντρου. Κυρίως όμως τροφοδοτείται από τους μετανάστες που εγκαθίστανται κατευθείαν στην περιφέρεια. Στο Παρίσι, υπήρχαν περιφερειακοί δήμοι όπου αναλογούσαν 4 μετανάστες σε έναν γηγενή παριζιάνο. Γενικότερα, το ποσοστό των γεννημένων στο Παρίσι ήταν ανάλογο με το κοινωνικό επίπεδο του προαστίου. Το ίδιο φαινόμενο περίπου ίσχυε και στο Λονδίνο.

Αρχικά, η ανάπτυξη των προαστίων υπήρξε ευνοϊκή για τις μεσαίες τάξεις. Όταν όμως άρχισε να αυξάνεται ο πληθυσμός και να επιταχύνεται ο κοινωνικός διαχωρισμός, παρατηρήθηκε στα προάστια μια κοινωνική πόλωση, που γινόταν πιο έντονη καθώς τα εργοστάσια εγκαθίσταντο στην περιφέρεια.

## **ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ**

### *Παραγωγή & συναλλαγές*

Στις πόλεις - εργοστάσια, ο χώρος του εργοστασίου είναι αυτός που καθορίζει την ανάπτυξη του αστικού χώρου. Αντίθετα, στις πόλεις με πιο διαφοροποιημένες λειτουργίες, οι επιχειρήσεις συχνά ωθούνται να εγκαταλείψουν την πόλη είτε γιατί είναι οχληρές είτε γιατί το υψηλό κόστος της γης μειώνει τα κέρδη τους. Βέβαια απαραίτητη προϋπόθεση είναι να υπάρχει ένα πυκνό συγκοινωνιακό δίκτυο που να συνδέει το κέντρο με την περιφέρεια. Ακόμα και αν όλο και περισσότερα εργαστήρια και βιομηχανίες εγκαθίστανται στα προάστια, οι μεγάλες μητροπόλεις παραμένουν μεγάλα βιομηχανικά κέντρα ακόμα και στις παραμονές του Α' Παγκόσμιου Πολέμου.

Αν και η πόλη διατηρεί τη βιομηχανική απασχόληση, παράλληλα γνωρίζει μια διαφοροποίηση στις εμπορικές, τραπεζικές και χρηματοοικονομικές λειτουργίες της. Οι μετασχηματισμοί αυτοί θα σφραγίσουν ακόμα περισσότερο την πολεοδομική της μορφή.

Παραδείγματα:

- 1) Το City στο Λονδίνο από το οποίο αποκλείεται η κατοικία και εξελίσσεται σε επιχειρηματικό κέντρο.
- 2) Το κέντρο του Manchester όπου κατασκευάστηκαν αποθήκες περιωπής (απαραίτητες στους ιδιοκτήτες βιοτεχνιών). Η ζήτηση ήταν τόσο μεγάλη που το ετήσιο ενοίκιο ανά τετραγωνικό μέτρο εκτοξεύτηκε στα ύψη. Οι αποθήκες χτίστηκαν με πρότυπο τα ιταλικά μέγαρα. Σε ακριβά οικοπέδα χτίζονται νέα κτήρια και σε έναν πολύ περιορισμένο χώρο οικοδομείται ένας μεγάλος αριθμός αποθηκών, με μεγάλο ύψος και περιορισμένο πλάτος

### *Η γέννηση του ουρανοξύστη*

Οι νέες τεχνικές δυνατότητες –ανελκυστήρας, σιδερένιος οπλισμός- επιτρέπουν τη μεγιστοποίηση της εκμετάλλευσης του εδάφους και αλλάζουν τη μορφή της πόλης.



Το 1867, παρουσιάστηκε για πρώτη φορά στην Παγκόσμια Έκθεση του Παρισιού ο σιδερένιος οπλισμός που θα χρησιμοποιηθεί στους καινούριους δομικούς σκελετούς. Προς τα τέλη του αιώνα ο σκελετός θα αυτονομηθεί τελείως.

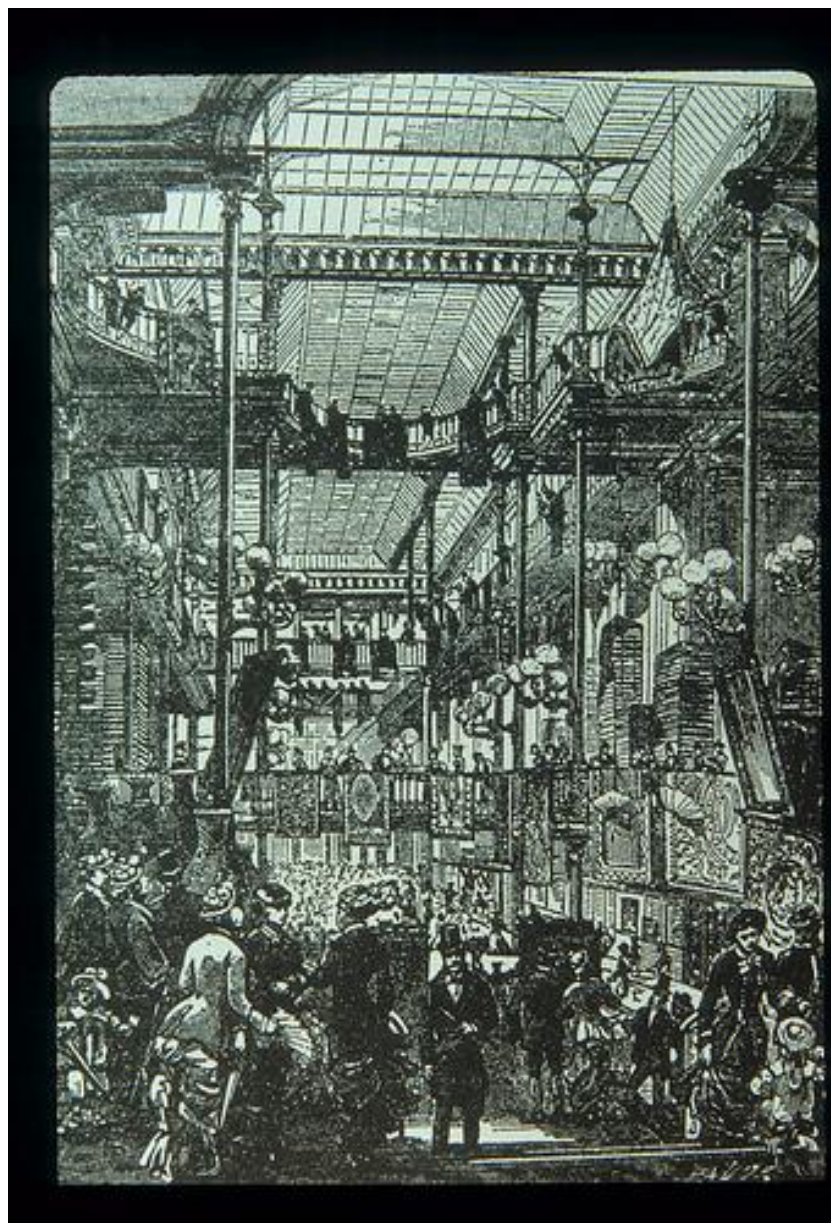
Χαρακτηριστικά παραδείγματα

- 1) Jules Saulnier – Εργοστάσιο σοκολατοποιίας Menier στο Noisiel, 1871. Για πολλούς ιστορικούς το κτήριο αυτό είναι το πρώτο που έχει δομικό μεταλλικό σκελετό και που οι εξωτερικοί τοίχοι χρειάζονται απλώς «πλήρωση».



2) Gustave Eiffel – Κατάστημα Bon Marche (επέκταση), Παρίσι, 1878.

*Απεικόνιση 1887*





Le Baron Jenney, Μέγαρο Home Insurance Building, Σικάγο, 1884



Αρχικά, οι αρχιτέκτονες βρέθηκαν σε αμηχανία αφού δεν υπήρχε κάποιο προηγούμενο. Απλώς τοποθετούσαν κτήρια το ένα πάνω στο άλλο. Σταδιακά τα κτήρια αυτά άρχισαν να καταλαμβάνουν το σύνολο του τετραγώνου και ακολουθείτο το ίδιο πρότυπο όποιος και αν ήταν ο προορισμός του οικοδομήματος. Δεν θα υπάρξει πια κάποια συμβολική απεικόνιση που να παραπέμπει στον τύπο δραστηριότητας. Μόνο τα δευτερεύοντα στοιχεία του διακόσμου ή η μορφή της στέγης θα υποδηλώνει πλέον τη φύση του οικοδομήματος.

#### Οι ναοί της κινητικότητας- οι σταθμοί των τρένων

Η ανάπτυξη των σιδηροδρόμων οδήγησε στην ανάγκη κατασκευής σταθμών. Όπως και με τους ουρανοξύστες, έτσι και για τους σταθμούς δεν υπήρχε προηγούμενο. Επειδή ο σταθμός συχνά σηματοδοτούσε την καινούρια πύλη της πόλης, κάποιοι

αρχιτέκτονες εμπνεύστηκαν από την Αψίδα του Θριάμβου. Χαρακτηριστικό παράδειγμα ο σταθμός Euston στο Λονδίνο (1837).

Προς τέλος του αιώνα, το τρένο συμβολίζει την ακρίβεια, η οποία εκφράζεται με πολύ ψηλά ρολόγια.

Pennsylvania Station , 1902 (McKim, Mead & White)



Στο πλαίσιο του ανταγωνισμού μεταξύ των σιδηροδρομικών εταιριών εξελίσσεται και ένας ανταγωνισμός ως προς τη μνημειακότητα των σταθμών, η οποία εκφράστηκε τόσο στις αίθουσες αναμονής όσο και στα τεράστια μεταλλικά στέγαστρα.

Η κατασκευή των σταθμών στις μεγάλες πόλεις, εκτός από οικονομικές είχε και κοινωνικές συνέπειες. Προκειμένου για την κατεδάφιση ολόκληρων συνοικιών και τη μετακίνηση του πληθυσμού, προβάλλεται η ανάγκη καταστροφής τρωγλών και η καταπολέμηση των λοιμωδών νοσημάτων, των επιδημιών, της πορνείας.

Φυσικά, οι συνέπειες από την κατασκευή των σταθμών δεν είναι ίδιες σε όλες τις χώρες. Στο Βερολίνο οι σταθμοί κατασκευάστηκαν πριν τη φάση της μεγάλης δημογραφικής αύξησης. Στο Παρίσι, οι σταθμοί χτίζονται κατά κανόνα μακριά από το παλαιό κέντρο.

Η εγκατάσταση των σταθμών σε έναν προϋπάρχοντα αστικό ιστό ή στα όρια της δομημένης ζώνης συντελεί στον αναπροσανατολισμό της αστικής ανάπτυξης, δεδομένου ότι οι δρόμοι που οδηγούν στο σταθμό αποκτούν αυξημένο κύρος και γίνονται πόλος έλξης για τα ταχυδρομεία, τις τράπεζες, τα εμπορικά καταστήματα.

Στις μικρότερες πόλεις η κατασκευή ενός σταθμού συχνά συνεπάγεται τη γένεση μιας νέας συνοικίας η οποία σταδιακά θα συνδεθεί με το παλιό κέντρο.

Σύμβολο της κινητικότητας της νέας κοινωνίας αποτελεί και η ανάπτυξη των ξενοδοχείων που συνήθως οικοδομούνται δίπλα στο σταθμό. Ήδη από τις αρχές του αιώνα, επιβάλλεται ένας συγκεκριμένος τύπος κτηρίου: δεν καταλαμβάνουν όλο το οικόπεδο και οικοδομούνται γύρω από έναν κεντρικό χώρο που πλαισιώνεται από εξώστες σε όλο το ύψος των ορόφων. Βασικά χαρακτηριστικά είναι ο μεγάλος αριθμός δωματίων και οι πολυτελείς κοινοί χώροι.

## Grand Hotel du Louvre, Παρίσι, 1855.



### *Υγιεινή και ευημερία*

Το 2007, το επιστημονικό περιοδικό *British Medical Journal* έκανε μια online έρευνα ώστε να αναδείξει το πιο σημαντικό επίτευγμα στο χώρο της Ιατρικής από το 1840. Την πρώτη θέση κατέλαβε η δημόσια υγιεινή. Με τον όρο αυτό αναφερόμαστε στα συστήματα υδροδότησης και αποχέτευσης.

Η μεγάλη δημογραφική αύξηση ανάγκασε τις αρχές να ασχοληθούν για πρώτη φορά με την οργάνωση των παραπάνω υπηρεσιών. Δίκτυα προϋπήρχαν όμως ήταν περιορισμένα, ελέγχονταν από ιδιωτικές επιχειρήσεις και είχαν κυρίως κερδοσκοπικό χαρακτήρα. Επιδημίες (όπως της χολέρας το 1832) και πυρκαγιές (αρκετά συχνές την περίοδο αυτή) έκαναν επιτακτικό το δημοτικό έλεγχο των δικτύων.

### Υδροδότηση:

Η πρώτη πόλη που απέκτησε οργανωμένο δίκτυο υδροδότησης ήταν η Φιλαδέλφεια (τότε πρωτεύουσα). Αφορμή στάθηκαν οι επιδημίες κίτρινου πυρετού. Ήδη από το 1798 ο αρχιτέκτονας Benjamin Latrobe εγκατέστησε στον ποταμό Schuylkill ένα σύστημα άντλησης νερού και μεταφοράς του σε μια μεγάλη δεξαμενή από όπου με ξύλινους αγωγούς το νερό μεταφερόταν σε διάφορα σημεία της πόλης. Αν και το δίκτυο ήταν περιορισμένο, έκτοτε η υδροδότηση θεωρήθηκε υπηρεσία κοινής ωφελείας.

Το 1812 (λόγω της αυξημένης ζήτησης) σχεδιάστηκε το δεύτερο δίκτυο, το οποίο κατασκευαζόταν από το 1812 έως το 1815 (με συνεχείς επεκτάσεις έως το 1872) και λειτούργησε ως το 1909. Η ενέργεια αυτή ήταν για μεγάλο διάστημα ένα μεμονωμένο παράδειγμα, αφού ο κανόνας ήταν ιδιωτικές επιχειρήσεις να διαχειρίζονται ανεπαρκή δίκτυα.

Τα δίκτυα αυτά συνήθως εξυπηρετούσαν τις κεντρικές συνοικίες της πόλης (και όχι τις φτωχές συνοικίες) συγκεκριμένες μέρες και ώρες. Για την εξυπηρέτηση του κόσμου στους δρόμους υπήρχαν κρήνες από όπου οι κάτοικοι μετέφεραν νερό στο σπίτι τους ή αγόραζαν από τους νερουλάδες το πόσιμο νερό. Επίσης σε πολλά σπίτια υπήρχαν πηγάδια και στέρνες. Η μόλυνση του νερού ήταν σύνηθες φαινόμενο.



Και στην Ευρώπη επικρατεί η ίδια κατάσταση η οποία και θα αλλάξει όταν αναπτυχθούν οι δημοτικές εταιρείες υδάτων οπότε και θα μειωθούν οι τιμές και θα αυξηθεί η κατανάλωση.

Και εδώ, επιδημίες (τύφος, χολέρα: Παρίσι- Λονδίνο 1832) ή πυρκαγιές (Αμβούργο, 1842) έκαναν επιτακτικό τον δημοτικό έλεγχο της παροχής νερού.

Η βελτίωση του συστήματος διανομής δεν σημαίνει ότι το νερό είναι πάντα καλής ποιότητας (π.χ. Αμβούργο επιδημία χολέρας το 1892).

#### Αποχετευτικό σύστημα:

η εγκατάσταση αποχετευτικών συστημάτων αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα επιτεύγματα στον τομέα της υγιεινής που γνώρισαν οι πόλεις το 19ο αιώνα. Σε συνδυασμό με τα δίκτυα υδροδότησης, απομάκρυνε οριστικά τον κίνδυνο μεγάλων επιδημιών χολέρας.

Οι συζητήσεις σχετικά με την εξυγίανση των πόλεων, την εγκατάσταση δικτύου υπονόμων και το σύστημα που θα χρησιμοποιείτο ήταν πολυάριθμες.

Στις περισσότερες χώρες εφαρμόστηκε το σύστημα της κεντρικής αποχέτευσης –Μ. Βρετανία, Γερμανία, Αμερική. Στο Παρίσι για αρκετά χρόνια θα χρησιμοποιούνται κεντρικοί βόθροι, με αποτέλεσμα οι οσμές να είναι μέρος της καθημερινότητας. Υπήρχε μάλιστα και «Επιτροπή επί των Οσμών» (1880) η οποία θα καταφέρει το 1894 να ψηφιστεί Νόμος με τον οποίο θα υιοθετηθεί το σύστημα της κεντρικής αποχέτευσης.

#### Φωτισμός:

Μέχρι τα τέλη του 18<sup>ου</sup> αιώνα ο φωτισμός των πόλεων βασίζεται στις λάμπες λαδιού. Το 1790 ο άγγλος Murdoch εφεύρε το αέριο φωτισμού (gas lighting) με τη χρήση άνθρακα. Αρχικά φώτισε το σπίτι του το 1792, το 1798 χρησιμοποίησε το αέριο για να φωτίσει το κεντρικό κτήριο της Soho Foundry (εργοστάσιο κατασκευής ατμομηχανών στα West Midlands) και το 1802 φώτισε το εξωτερικό μιας δημόσιας επίδειξης για το αέριο φωτισμού.

Το 1805, ο Γερμανός Winsor θα ιδρύσει στην Αγγλία μια εταιρεία γκαζιού (*Gas Light and Coke Company*) η οποία το 1810 θα αποκτήσει το προνόμιο του φωτισμού

του Λονδίνου και το 1816-17 θα επεκτείνει τις εργασίες της στη στοά Passage des Panoramas (που όπως είδαμε χτίστηκε το 1808) στο Παρίσι.

Το 1824, πάλι στην Αγγλία και στο Λονδίνο, θα ιδρυθεί μια άλλη εταιρεία, η *Imperial Continental Gas Association* από τον Moses Montefiore, έναν αγγλοεβραίο, με καταγωγή από την Ιταλία που υπήρξε λογιστής, τραπεζίτης, φιλάνθρωπος και Σερίφης του Λονδίνου. Σκοπός της εταιρείας ήταν η προώθηση της βιομηχανίας φωταερίου στην ηπειρωτική Ευρώπη. Δραστηριοποιήθηκε κυρίως στη Γερμανία και την Αυστρία.

Η Γερμανία είναι η πρώτη χώρα όπου ο Δήμος θέτει υπό την εποπτεία του τις ιδιωτικές επιχειρήσεις (Μίντεν 1828, Έλμπερφελντ 1837, Βερολίνο 1845, Μπάρμεν 1846). Το «κίνημα δημοτικοποιήσεων» θα ενταθεί στα μέσα της δεκαετίας του 1850.

Και οι υπόλοιπες χώρες και πρωτεύουσες αποκτούν επίσης δημόσιο φωτισμό (πχ Παρίσι 1829, Γενεύη 1844, Μιλάνο 1845) αλλά θα αργήσουν να εντάξουν το φωτιστικό φωταέριο στις δημοτικές αρμοδιότητες.

Μετά τη δεκαετία του 1880, οι ιδιωτικές επιχειρήσεις θα δραστηριοποιηθούν στην παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας. Πάντως, η οικιακή χρήση του ηλεκτρισμού θα διευρυνθεί μετά τη δεκαετία του 1920.

Στην Αθήνα οι εγκαταστάσεις της γαλλικής εταιρείας *Compagnie Francaise de Gaz* θα εγκαινιαστούν το 1862, αλλά η χρήση του γκαζιού θα γενικευτεί τη δεκαετία του 1880. Η πρώτη εταιρεία παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος ήταν η *Γενική Εταιρεία Εργοληψιών* (1889) με πενιχρά όμως αποτελέσματα. Το 1894 ο Κ. Νικολαΐδης (αντιπρόσωπος της γαλλικής εταιρείας *Thomson Houston de la Méditerranée*) ίδρυσε την *Ελληνική Εταιρεία* και το 1902 λειτούργησε το εργοστάσιο στο Ν. Φάληρο. Το 1910 οι πλατείες Συντάγματος και Ομόνοιας είναι οι πρώτοι δημόσιοι χώροι που φωτίζονται με ηλεκτρισμό.





#### Διαμόρφωση των πάρκων:

Φυσικά τα πάρκα προϋπήρχαν του 19ου αιώνα και συχνά θεωρούνταν χώροι διασκέδασης.

Κατά τον 19ο αιώνα, τα πάρκα συνδέονται με την αναμόρφωση συγκεκριμένων περιοχών ενώ ο κοινωνικός τους ρόλος δεν είναι παντού ο ίδιος. Συνήθως δημιουργούνται στην περιφέρεια των οικοδομημένων εκτάσεων και συνδέονται με την ανάπτυξη της ζώνης των προαστίων.

Κάθε πάρκο έχει τη δική του προέλευση. Βασιλικά πάρκα μετατράπηκαν σε δημόσιους κήπους. Κήποι αριστοκρατών αγοράστηκαν από τις δημοτικές αρχές. Νεκροταφεία ή έλη διαμορφώθηκαν ανάλογα.

Συνήθως οι εύπορες τάξεις επιδιώκουν τη διεύρυνση της γεωγραφικής απόστασης από τα λαϊκά στρώματα. Δεν το καταφέρνουν πάντα (East end).

Πάντως τα πάρκα έπαιξαν ρόλο και ως προς την πρόληψη των ασθενειών του αστικού χώρου, την εδραίωση της κοινωνικής ειρήνης

Παραδείγματα:

1. Πάρκο Birkenhead (1847) απέναντι από το Λίβερπουλ (Paxton)

Η κατασκευή του συνδέθηκε με την ανέγερση ενός οικοδομικού συγκροτήματος πολυκατοικιών και μονοκατοικιών, που δεν κατάφεραν όμως να φτάσουν το επίπεδο των κατοικιών που είχαν οικοδομηθεί γύρω από το πάρκο Marylebone του Λονδίνου. Αν και δεν είναι το πρώτο δημόσιο πάρκο, είναι το πρώτο πάρκο στην Αγγλία που χτίστηκε με δημόσιους πόρους.



2) Victoria Park, Λονδίνο, 1842 (Sir James Pennethorne)

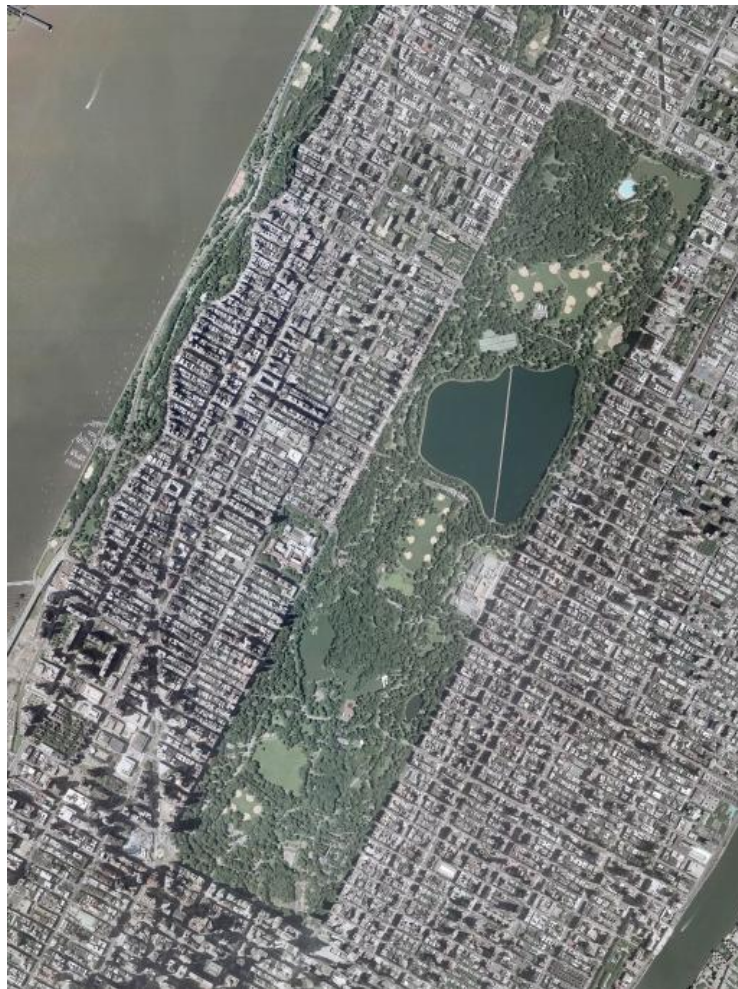
Το 1842 η κυβέρνηση προκειμένου να αναπλάσει τις υποβαθμισμένες και ανθυγιεινές ανατολικές συνοικίες του Λονδίνου διέθεσε τα απαραίτητα κονδύλια για τη δημιουργία ενός πάρκου 78 εκταρίων μεταξύ του Hackney και του Poplar. Το σκεπτικό ήταν ότι «εκεί θα εγκαθίσταντο εύπορες και ευυπόληπτες οικογένειες από την παρουσία των οποίων θα ωφελούνταν οι φτωχοί των γύρω συνοικιών». Ωστόσο, οι σχεδιαζόμενες λεωφόροι δεν κατασκευάστηκαν ποτέ και το Πάρκο ακόμα και σήμερα περιβάλλεται από μια υποβαθμισμένη συνοικία.

Οι εργατικές οικογένειες χρησιμοποιούσαν τις λίμνες για την προσωπική τους καθαριότητα. Έτσι οι εύπορες τάξεις του Λονδίνου που επιδίωκαν τη γεωγραφική απόσταση από τα λαϊκά στρώματα, δεν στήριξε τελικά το έργο αυτό.

Στο Hyde Park στο Λονδίνο, η περιοχή των Hamilton Gardens ήταν χωρισμένο από το υπόλοιπο πάρκο με μεταλλικά κάγκελα. Τα κλειδιά τα είχαν στην αποκλειστική κατοχή τους οι κάτοικοι της αριστοκρατικής συνοικίας Mayfair

### 3) Central Park, Νέα Υόρκη (Olmsted & Vaux)

Στη ΝΥ, η άμεση γειτνίαση της πόλης με το φυσικό περιβάλλον δεν καθιστούσε απαραίτητο ένα δημόσιο πάρκο. Από το 1840 όμως όταν οι βιομηχανικές εγκαταστάσεις αποκόψουν την πόλη από τη θάλασσα θα δημιουργηθεί η ανάγκη για ένα πάρκο. Το 1856 ο δήμος αγόρασε μια έκταση 337 εκταρίων, πέρα της αστικής ζώνης, κατειλημμένη από παράγκες αστέγων και ρακοσυλλεκτών.



Τέλος, κατά τον 19ο αιώνα ορίζονται πολεοδομικοί κανονισμοί που συνήθως είχαν αφετηρία θλιβερά γεγονότα στη ζωή των πόλεων, όπως πυρκαγιές και πλημμύρες.

Έτσι πχ οι πλίνθινες κατασκευές έδωσαν τη θέση τους στις πέτρινες, ενώ επιβλήθηκαν και οι έξοδοι κινδύνου.

Επίσης οι υγιεινολόγοι και οι γιατροί προσπάθησαν να προσδιορίσουν τους όρους της υγιεινής και να χαράξουν κάποιες οικιστικές νόρμες. Οι σχετικές διατάξεις αφορούσαν τον εξαερισμό, το φωτισμό, το πλάτος των δρόμων, την κατασκευή τζακιών, το ύψος των κτηρίων σε σχέση με το πλάτος του δρόμου.

Ωστόσο, παρά την έντονη δραστηριότητα νομικής κωδικοποίησης της παρέμβασης των δημόσιων αρχών στη δημιουργία του αστικού χώρου, η αστικοποίηση στην Ευρώπη γίνεται αυθόρμητα, καθώς η χρήση της γης εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τα συμφέροντα των ιδιοκτητών. Οι κανονισμοί των δήμων εμφανίζονται αρκετά καθυστερημένα σε σχέση με την ιδιωτική πρωτοβουλία.

## **Κατοικώντας στην πόλη**

Για πολύ καιρό οι ιστορικοί αναζητούσαν τη σχέση μεταξύ της οικοδομικής κίνησης και των γενικότερων οικονομικών κύκλων. Τελικά όμως προσανατολίστηκαν στον καθορισμό ενός δείκτη με βάση τους φόρους που πληρώνονταν επί των οικοδομικών υλικών. Σε γενικές γραμμές κατέληξαν ότι υπάρχει σχετική αυτονομία μεταξύ των κύκλων της οικοδομικής δραστηριότητας και τους οικονομικούς κύκλους. Στην προσπάθεια να κατασκευαστεί ένα συνολικό μοντέλο, αποδείχτηκε τελικά ότι ακόμα και στην ίδια χώρα, κάθε πόλη επηρεάζεται από τις ιδιαίτερες συγκυρίες της. Κάθε γενίκευση λοιπόν είναι σχεδόν αδύνατη.

Σίγουρα, η συσσώρευση πληθυσμού οδήγησε σε μια αυξημένη ζήτηση κατοικιών στις πόλεις. Ωστόσο η οικοδομική δραστηριότητα δεν αντανακλά πάντα με ακρίβεια τη δημογραφική ανάπτυξη. Υπάρχουν πόλεις (όπως πχ το Βερολίνο) όπου σημαντικό ποσοστό ακινήτων έμεναν κενά, αφού τα άτομα δεν είχαν λεφτά για να τα αγοράσουν

Οι εργολάβοι, οι επιχειρήσεις, οι επενδυτές, οι πολεοδομικοί κανονισμοί, οι διαθέσιμες εκτάσεις είναι καθοριστικοί παράγοντες.

### **Οι συνθήκες δόμησης**

Η φύση της ιδιοκτησίας δηλαδή, αν η ιδιοκτησία είναι συγκεντρωμένη στα χέρια μεγάλων οικογενειών ή εταιρειών ή αν υπάρχει διασπορά της ιδιοκτησίας, είναι ένας σημαντικός παράγοντας που επηρεάζει την κατασκευή κατοικιών.

Στην Αγγλία, η ιδιοκτησία είναι συγκεντρωμένη στα χέρια μεγάλων οικογενειών ή ιδρυμάτων και συναντάμε τον τύπο της *περιορισμένης χρονικά συνιδιοκτησίας*: ο ιδιοκτήτης παραχωρεί στον εκμισθωτή μια συγκεκριμένη έκταση για ένα χρονικό διάστημα συνήθως 99 ετών. Το συμβόλαιο καθορίζει το ενοίκιο αλλά και το είδος των κατασκευών που πρέπει να κάνει ο εκμισθωτής.

Αυτός είναι ο λόγος που οι πρώτοι εργολάβοι εμφανίζονται στην Αγγλία, αφού δεν χρειάζεται να δεσμεύουν κεφάλαια στην αγορά γης αλλά μπορούν να τα χρησιμοποιούν στις κατασκευές. Τόσο οι εργολάβοι, όσο και οι ευγενείς (που κατέχουν τη γη) δεν έχουν συμφέρον από την πύκνωση της δόμησης και έτσι παρατηρείται χαμηλή πυκνότητα των κτηρίων.

Στην ηπειρωτική Ευρώπη συναντώνται συνήθως μεγάλοι ιδιοκτήτες ακινήτων, οι οποίοι διατηρούν τα πλήρη δικαιώματα ιδιοκτησίας και δέχονται μισθώσεις με μικρή διάρκεια. Δηλαδή είχαν τη κατοχή του κτίσματος και όχι της γης, την οποία έπρεπε να επιστρέψουν κενή μετά τη λήξη της εκμίσθωσης. Το αποτέλεσμα ήταν να χτίζονται εργαστήρια και «παλιόσπιτα», χαμηλά και με φθηνά υλικά.

Θα μπορούσαμε να πούμε ότι μέχρι τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο η ιδιωτική πρωτοβουλία ήταν ο μοχλός για την κατασκευή των περισσότερων κατοικιών.

Οι νόμοι της αγοράς προσανατόλιζαν τη δραστηριότητα των εργολάβων, εταιρειών και ιδιοκτητών. Στις ζώνες που είχαν υψηλότερες αξίες ακινήτων υπήρχε υπερπαραγωγή δόμησης κατοικιών και το αντίθετο. Επίσης στις ζώνες αυτές τα κτήρια είναι υψηλότερα και διαθέτουν όλες τις ανέσεις.

Επίσης, στην Αμερική, γίνεται διάκριση μεταξύ της επίσημης και ανεπίσημης αγοράς. Η δεύτερη περίπτωση, αφορά ζώνες που βρίσκονται εκτός σχεδίου πόλεως και όπου τα οικοπέδα έχουν χαμηλή τιμή. Στις περιοχές αυτές συγκεντρώνονται συνήθως μειονότητες οι οποίες χτίζουν μόνες τους τα σπίτια τους βοηθώντας ο ένας τον άλλον. Σημαντική ήταν η τεχνική balloon-frame, η τεχνική δηλαδή του λυόμενου σκελετού, αφού πλέον τα σπίτια μπορούσαν να χτιστούν χωρίς τη μεσολάβηση τεχνιτών και αργότερα τα προκατασκευασμένα σπίτια που αποστέλλονταν με τη μορφή αριθμημένων τμημάτων.

Ο φόβος της μεγάλης πυκνότητας, των επιδημιών και της ηθικής διαφθοράς, προκάλεσε το ενδιαφέρον των φιλανθρωπικών ομάδων αλλά και της εργοδοσίας για το στεγαστικό πρόβλημα. Οι πρωτοβουλίες αυτές οδήγησαν σε μια ευνοϊκή νομοθεσία για την κατασκευή κατοικιών για τους εργάτες και τα φτωχά στρώματα. Πάντως οι νομικές παρεμβάσεις για την κατασκευή φτηνών κατοικιών δεν επέφεραν ουσιαστικά αποτελέσματα πριν από τον Μεσοπόλεμο.

### **Τύποι κατοικιών**

Όσο σπανιότερο είναι ένα αγαθό τόσο μεγαλύτερο είναι το κύρος που προσδίδει η κατοχή του. Κριτήρια όπως ο αριθμός των δωματίων, οι ανέσεις (λουτρό, τουαλέτα, νερό, αποχέτευση), η χρήση νέων τεχνολογικών καινοτομιών, αποτελούν σημαντικά στοιχεία διάκρισης και είναι καθοριστικά για τους διάφορους τύπους κατοικιών.

Οι αστικές ελίτ προτιμούσαν πάντα τη μονοκατοικία. Όμως οι μετασχηματισμοί της πόλης έκαναν σχεδόν απαγορευτικές τέτοιου είδους βλέψεις. Έτσι μόνο οι πλουσιότεροι μπορούσαν να διατηρούν τα ιδιωτικά τους μέγαρα στο κέντρο της πόλης.

Η αστική κατοικία των ανώτερων τάξεων είναι πλούσια και άνετη. Συνήθως πρόκειται για ιδιωτικά μέγαρα. Αυλή, στάβλοι, αμαξοστάσιο, χώροι υποδοχής, μεγαλοπρεπείς σκάλες, μεγάλα δωμάτια, τραπεζαρία, κήπος αναψυχής, χειμερινός κήπος, ανελκυστήρας, κάβα, αποθήκες. Σοφίτες για τους υπηρέτες. Πολυτελής επίπλωση. Αυστηρά καθορισμένη η χρήση κάθε χώρου.

Αλλά και πολυτελή διαμερίσματα πολυκατοικιών με καθορισμένη πάλι χρήση χώρων

Τα διαμερίσματα των μεσαίων στρωμάτων δεν έχουν τις ίδιες προδιαγραφές: πιο περιορισμένοι χώροι, λιγότερες ανέσεις, απλούστερη κατανομή του χώρου, όχι πολυτέλεια αλλά επίφαση πολυτέλειας. Πρόκειται για μικρές μονοκατοικίες ή διαμερίσματα σε μικρές πολυκατοικίες. Το μέγεθος και η ποιότητα των μονοκατοικιών, αλλά και η τοποθεσία τους, εκφράζουν την ιεραρχία στο εσωτερικό των μεσαίων στρωμάτων

### **Η μη ποιοτική κατοικία:**

Παρά τις προσπάθειες των μεταρρυθμιστών, η βασική μερίδα του αστικού πληθυσμού δεν απολαμβάνει στέγη με τις προδιαγραφές που οι ίδιοι έχουν ορίσει. Οι συνθήκες κατοικίας παραμένουν δύσκολες.

Παρά τις ρυθμίσεις και τη δράση των εταιρειών που συστήθηκαν για να ενθαρρύνουν την κατασκευή κοινωνικής στέγης, οι προσπάθειες που καταβλήθηκαν για τη διόρθωση των νόμων της αγοράς τις περισσότερες φορές δεν έφεραν αποτέλεσμα: η υπερσυγκέντρωση πληθυσμού και η έλλειψη υγιεινών συνθηκών χαρακτηρίζουν τις περισσότερες αστικές κατοικίες.

Στις περισσότερες πόλεις, οι συνθήκες διαβίωσης στις περιοχές που πρόσφατα ενσωματώθηκαν στον αστικό ιστό είναι χειρότερες από ό,τι στο παλιό κέντρο. Κατά μέσο όρο οι κατοικίες που βρίσκονται εντός των τειχών του παλιού μεσαιωνικού οχυρωματικού περιβόλου είναι μεγαλύτερες. Όσο απομακρυνόμαστε από το κέντρο τόσο μειώνεται το μέγεθος των κατοικιών.



### Εργατικές πολυκατοικίες

Παρά το φόβο που ενέπνευσαν οι μεγάλες εργατικές πολυκατοικίες, ήταν ο πιο διαδεδομένος τύπος κατοικίας. Η πιο κλασική περίπτωση είναι αυτή της *Mietskaserne* στο Βερολίνο: το 1875, το 27% των πολυκατοικιών διαθέτουν 3 ή περισσότερους ορόφους. Το 1895 το ποσοστό αυτό αυξάνει σε 42%, το οποίο και διατηρείται μέχρι τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο. Οι πολυκατοικίες αυτές κατασκευάζονται στο εσωτερικό του οικοπέδου γύρω από μικρές αυλές.

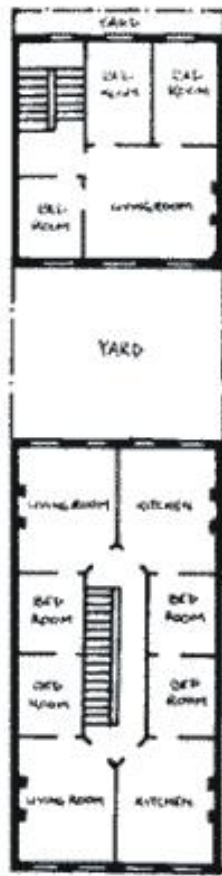


Στη Νέα Υόρκη, ο τύπος της εργατικής πολυκατοικίας ήταν τα tenement houses. Οι εκτάσεις στις οποίες κτίστηκαν είχαν μεγάλο μήκος (92 μέτρα) αλλά πολύ μικρό πλάτος (23 μέτρα). Τα πρώτα tenements (1830s) προήλθαν από την αναμόρφωση παλιών μονοκατοικιών των μεσαίων στρωμάτων. Έτσι σχηματίστηκαν μικροσκοπικά δωμάτια από τα οποία αυτά που βρίσκονταν στο κέντρο δεν είχαν καν εξαερισμό. Αργότερα, με την εντατικοποίηση της εκμετάλλευσης του εδάφους, θα οικοδομηθούν και τα backyard tenements.

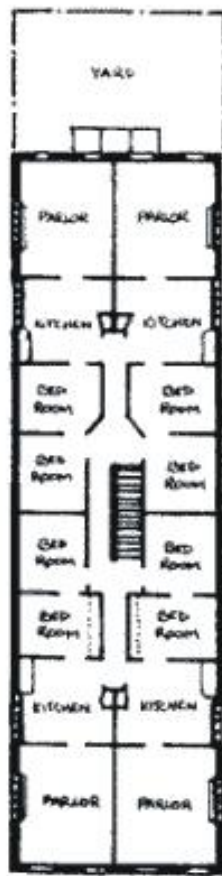
Άλλα tenements οικοδομήθηκαν από την αρχή για τη στέγαση μεταναστών. Οι μεγάλες αυτές κατασκευές, χτισμένες κάθετα στο δρόμο, καταλάμβαναν το 70-80% του οικοπέδου, είχαν 4-6 ορόφους και κάθε όροφος είχε 4 διαμερίσματα με 3 ή 4 δωμάτια. Συνήθως μόνο ένα δωμάτιο είχε παράθυρο το οποίο έβλεπε είτε στο δρόμο είτε στην αυλή.

Τη δεκαετία του 1880- και προκειμένου να υπάρχει καλύτερος εξαερισμός, επιβλήθηκε η ύπαρξη φωταγωγού στο κέντρο του κτηρίου που ήταν ωστόσο περιορισμένων διαστάσεων

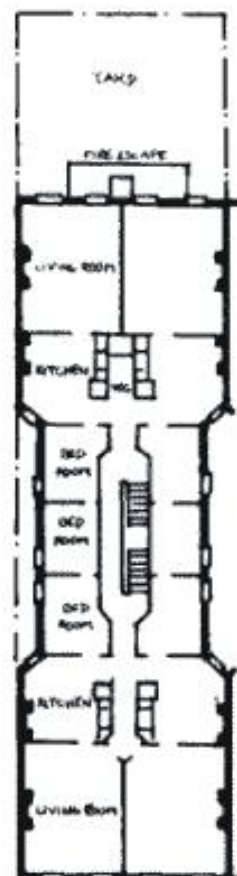
Στις αρχές του 20ού οι φωτοαγωγοί θα αντικατασταθούν με εσωτερικές αυλές



A 1830-50  
DOUBLE TENEMENT



B 1850-80  
RAILROAD TENEMENT



C 1879-1901  
DUMBELL TENEMENT



*Back-to-back houses. κατοικίες με μεσοτοιχία*

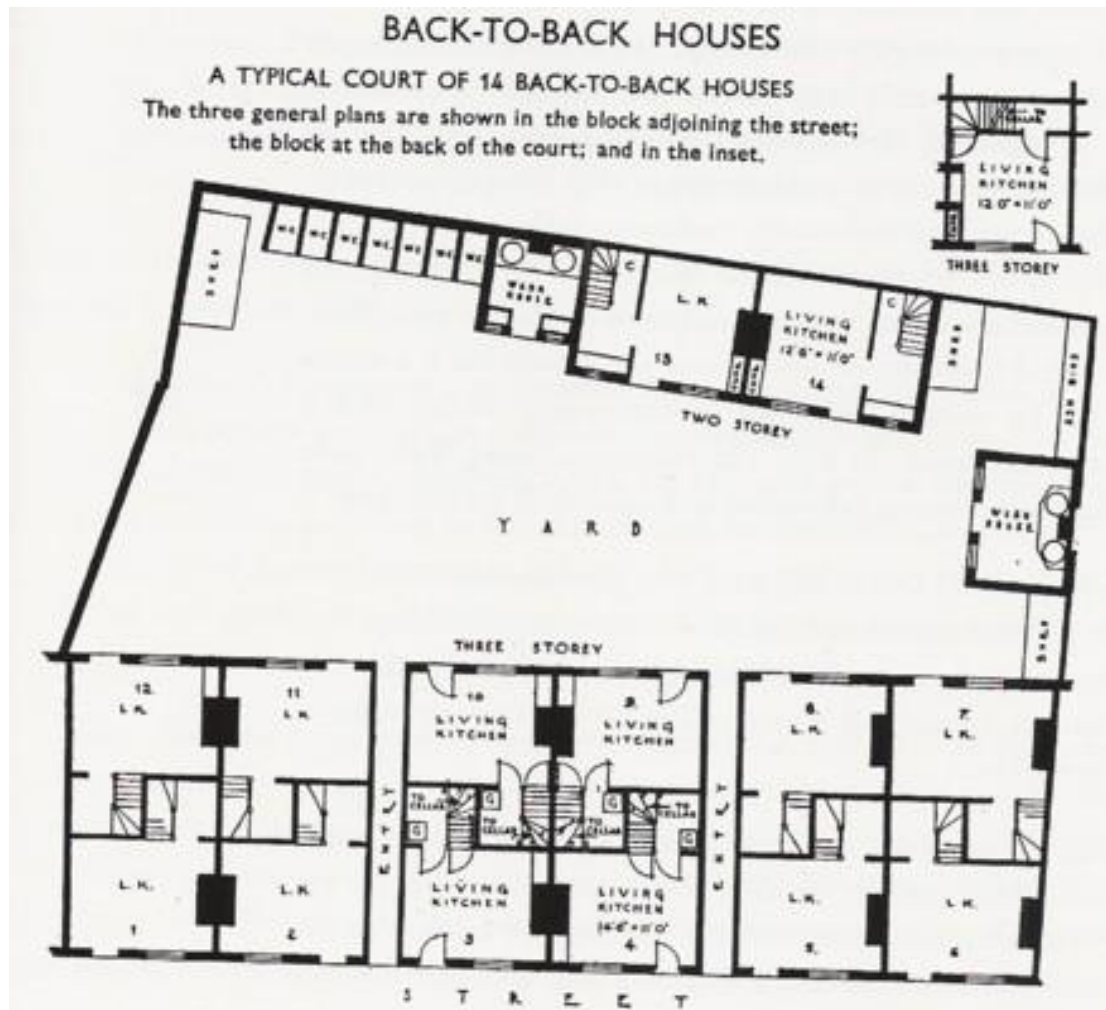
Οι κατοικίες αυτές αποτέλεσαν το πιο συνηθισμένο τύπο κατοικίας στην Αγγλία το πρώτο μισό του 19ου αιώνα. Το 1840 τα 2/3 του πληθυσμού του Birmingham και του Liverpool κατοικούν σε τέτοιου είδους σπίτια.

Πανομοιότυπα, πλινθόκτιστα σπίτια με πολύ απλή εσωτερική δομή.

Απευθείας είσοδος σε ένα δωμάτιο 10-14 τμ –κουζίνα ή καθιστικό- και μια στενή σκάλα οδηγεί στον πάνω όροφο όπου βρίσκεται ένα δωμάτιο ίδιων διαστάσεων.

Τα σπίτια αυτά είναι χτισμένα γύρω από αυλές μικρού μεγέθους.

Στα τέλη του 19ου αιώνα, τα σπίτια αυτά θα μεγαλώσουν λίγο και τα δωμάτια θα γίνουν πιο εξειδικευμένα: ο κάτω όροφος θα αποκτήσει 2 δωμάτια και μια κουζίνα ενώ θα υπάρχουν δύο πόρτες για να βελτιωθεί ο εξαερισμός. Ο πάνω όροφος θα έχει επίσης 2 δωμάτια. Κατά κανόνα, μια μονόροφη προσθήκη στο πίσω μέρος θα χρησιμεύει ως αποθήκη για το κάρβουνο, λουτρό και τουαλέτα.



#### *Επιπλωμένα δωμάτια και προσωρινή κατοικία*

Για μεγάλη μερίδα της εργατικής τάξης η στέγη ισοδυναμούσε με ένα επιπλωμένο δωμάτιο. Η υγιεινή είναι αξιοθρήνητη αφού συνήθως τα σπίτια αυτά έχουν μόνο μία τουαλέτα την οποία μοιράζονται όλοι οι ένοικοι. Σε αυτά δεν έμεναν μόνο εργένηδες αλλά και οικογένειες ολόκληρες που στοιβάζονταν στα δωμάτια.

### *Παραγκουπόλεις*

Ακόμα πιο χαμηλά στην ιεραρχία της αστικής στέγης βρίσκονται οι παραγκουπόλεις, στην περιφέρεια των αστικοποιημένων ζωνών. Όταν η αστική ανάπτυξη άγγιζε τις περιοχές αυτές οι ένοικοι απλώς τις εγκατέλειπαν. Τα σπίτια φτιάχνονται από σανίδες και διάφορα φτηνά υλικά που συγκεντρώνονται όπως-όπως. Είναι συνήθως γιγαντιαίοι σκουπιδότοποι, όπου στοιβάζονται ενήλικες, νεογέννητα, κατοικίδια ζώα, κόττες, κατσίκες. Στην περιφέρεια των πόλεων οικοδομούνται πραγματικές παραγκουπόλεις. Όταν η αστική ανάπτυξη άγγιζε τις περιοχές αυτές οι ένοικοι απλώς τις εγκατέλειπαν.

### **Οι λύσεις**

#### *Η στέγη, υπόθεση της εργοδοσίας*

Στα μέσα περίπου του 19ου αιώνα, θεωρήθηκε πως οι εργοδότες έπρεπε να παίζουν ιδιαίτερο ρόλο στη βελτίωση της υγείας των εργαζομένων παρεμβαίνοντας στην ποιότητα της κατοικίας. Στις πόλεις όπου η ανάπτυξή τους συνδέθηκε αποκλειστικά με την εκβιομηχάνιση (πόλεις που οργανώθηκαν γύρω από ορυχεία ή σιδηροβιομηχανίες) οι ιδιοκτήτες των εργοστασίων συχνά αναλάμβαναν τη στέγαση των εργατών (εργατουπόλεις). Η απόφαση αυτή επιβλήθηκε επιτακτικά από τους βιομηχάνους, προκειμένου να προσελκύσουν εργατικά χέρια και να προστατεύσουν τη βιομηχανική ανάπτυξη.

Τις περισσότερες φορές πρόκειται για στρατώνες. Ο τρόπος κατασκευής τους είναι ελάχιστα δαπανηρός και επιτρέπει τη συστέγαση πολλών ατόμων. Κατοικίες με μεσοτοιχία ή κατοικίες που στεγάζουν 4 ή περισσότερες οικογένειες.

Σύντομα θα γίνει κατανοητό ότι η συλλογική κατοικία και ο συγχρωτισμός που επιβάλλει, ευθύνεται για τη θνησιμότητα.

Η κατασκευή κατοικιών είναι επίσης αποτέλεσμα υιοθέτησης πατερναλιστικών πολιτικών που εξασφαλίζουν την κοινωνική ειρήνη και την άνετη κατοικία.

Στις εργατουπόλεις αναπαράγεται η ιεραρχία του εργοστασίου / ορυχείου. Διαχωρισμός ανά συνοικίες μεταξύ των εργατών, αρχιεργατών και υπαλλήλων. Η έκταση των κατοικιών είναι ανάλογη της θέσης στην εργασία (πχ Creusot). Τα σχέδια των κατοικιών αποδεικνύουν ότι οι κοινωνικές συνήθειες των εργατών και των υπαλλήλων διαφέρουν αισθητά. Ενώ οι εργατικές κατοικίες είναι απομονωμένες στον

κήπο τους, τα σπίτια των υπαλλήλων αποτελούνται από δύο συμμετρικά διαμερίσματα.



## Οι αστικοί πληθυσμοί

Στο κεφάλαιο αυτό μελετώνται κάποια από τα χαρακτηριστικά των αστικών πληθυσμών καθώς και η δημογραφική συμπεριφορά τους.

Το μέγεθος και τα δημογραφικά χαρακτηριστικά ενός πληθυσμού επηρεάζονται από τη θνησιμότητα, τη γεννητικότητα και το μεταναστευτικό ρεύμα. Οι τρεις αυτοί δείκτες καθορίζουν και εξηγούν το φυσικό πλεόνασμα ή έλλειμμα ενός πληθυσμού.

Όταν λέμε ότι ένας πληθυσμός αυξάνεται, ουσιαστικά αναφερόμαστε στο Φυσικό Ισοζύγιο και εννοούμε ότι το φυσικό ισοζύγιο του πληθυσμού μιας πόλης είναι θετικό. Το φυσικό ισοζύγιο είναι το αποτέλεσμα του ισοζυγίου των γεννήσεων, των θανάτων και του μεταναστευτικού ισοζυγίου (μετανάστευση και αποδημία).

$\text{ΦΙ} = \text{Αριθμός γεννήσεων} - \text{αριθμός θανάτων} + \text{αριθμός μεταναστών} - \text{αριθμός αποδημούντων}.$

Για μεγάλο διάστημα το ΦΙ στις πόλεις ήταν αρνητικό εξαιτίας του αυξημένου αριθμού θανάτων. Από το γεγονός αυτό προέκυψε η για πολλά χρόνια αρνητική κριτική για τις πόλεις στις οποίες απέδιδαν τον χαρακτηρισμό «θανατηφόρες».

Όπως είναι αναμενόμενο, κάθε χώρα αλλά και κάθε πόλη παρουσιάζει τα δικά της χαρακτηριστικά (η Γαλλία πχ έχει χαμηλή φυσική αύξηση). Δύο παραδείγματα: η γαλλική πόλη Ρουέν που παρουσιάζει πολύ περιορισμένη αύξηση μέσα σε 1,5 περίπου αιώνα, αυξάνει τον πληθυσμό της μόλις κατά 40.000 κατοίκους ενώ στην Αγία Πετρούπολη (νέα πρωτεύουσα) ο πληθυσμός αυξάνεται κατά 977%.

Αρχικά, αυτό που είναι σημαντικό είναι να γνωρίζουμε για ποιο λόγο είναι θετικό ή αρνητικό το ΦΙ σε κάθε πόλη. Και στις δύο περιπτώσεις οι μετανάστες είναι πολλοί, όμως στη Ρωσία οι εποχιακές διακυμάνσεις είναι πιο μεγάλες. Στη Ρουέν ενώ αρχικά οι γεννήσεις είναι περισσότερες από τους θανάτους, από τα μέσα περίπου του 19<sup>ου</sup> η κατάσταση αρχίζει σταδιακά να αντιστρέφεται τόσο ώστε το 1870 το ΦΙ να είναι αρνητικό. Αντίθετα, στην Αγ. Πετρούπολη ο αριθμός των γεννήσεων ξεπερνάει αυτό των θανάτων μετά το 1880.

Σε δεύτερο επίπεδο, οφείλουμε να μάθουμε γιατί έχουμε αύξηση ή μείωση των θανάτων. Πχ στην Αγ. Πετρούπολη τα υψηλά ποσοστά θνησιμότητας οφείλονται σε

επιδημίες χολέρας και τύφου (1850-1860). Κάτι που ισχύει για τη Ρουέν μετά το 1880. Επίσης στη Ρουέν στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα καταγράφονται υψηλά ποσοστά παιδικής θνησιμότητας.

### **Ο συνωστισμός των αστικών πληθυσμών**

Ουσιαστικά, με τον όρο «συνωστισμός» αναφερόμαστε στην πυκνότητα του πληθυσμού μιας πόλης. Υπολογίζεται βάσει του πληθυσμού και την έκταση της πόλης και εξαρτάται κατά πολύ από την έκταση. Βέβαια, με τον τρόπο αυτό συνυπολογίζονται και μη οικοδομημένες εκτάσεις, όπως τα πάρκα και οι δρόμοι. Ωστόσο είναι πολύ δύσκολο να γίνει η διάκριση αυτή.

Για τη Γερμανία που υπάρχουν τα στοιχεία αυτά για το 1905 γνωρίζουμε ότι η πυκνότητα ήταν 321 κάτοικοι ανά εκτάριο έναντι 719 κατοίκων ανά οικοδομημένο εκτάριο.

Το φαινόμενο του συνωστισμού φτάνει στο ζενίθ του στα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Στη συνέχεια, εξαιτίας της επέκτασης του αστικού χώρου, της αναδόμησης των κέντρων των πόλεων και της εξειδίκευσης των χρήσεων του εδάφους (τόπος εργασίας, διοικητικά, θρησκευτικά ή πολιτιστικά κτήρια) το φαινόμενο αυτό θα μειωθεί. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το City του Λονδίνου: όταν μετά τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα θα αποκτήσει ένα σαφή χαρακτήρα ως τόπος εργασίας, η πληθυσμιακή πυκνότητα της περιοχής θα μειωθεί σημαντικά. Επίσης η Αθήνα: το 1879 είχε έκταση 4km<sup>2</sup> και πυκνότητα 172 κατοίκους ανά εκτάριο. Το 1907, η πόλη επεκτείνεται και πλέον στον Δήμο εντάσσονται και οι αραιοκατοικημένες περιοχές γύρω από την πόλη. Το αποτέλεσμα είναι η έκτασή του Δήμου να αυξηθεί σε 19km<sup>2</sup> και η πυκνότητά να μειωθεί σε 91 κατοίκους ανά εκτάριο.

Οι κοινωνικοί αναλυτές της εποχής, τρομοκρατημένοι από το φαινόμενο του συνωστισμού υπογράμμιζαν την άμεση σχέση ανάμεσα στη μεγάλη πυκνότητα και τη θνησιμότητα. Συνήθως οι πιο πυκνοκατοικημένες περιοχές ήταν αυτές που συγκέντρωναν εργατικό πληθυσμό ή μετανάστες.

Οι αμερικάνικες πόλεις αν και είναι μεγάλες σε έκταση, δεν χαρακτηρίζονται από μεγάλη πληθυσμιακή πυκνότητα. Οι πολυκατοικίες είναι σχεδόν ανύπαρκτες: το 92% των κατοίκων μένουν σε μονοκατοικίες, και λιγότερο από 1% από αυτές στεγάζουν 2 οικογένειες. Εξαίρεση το Μανχάταν.



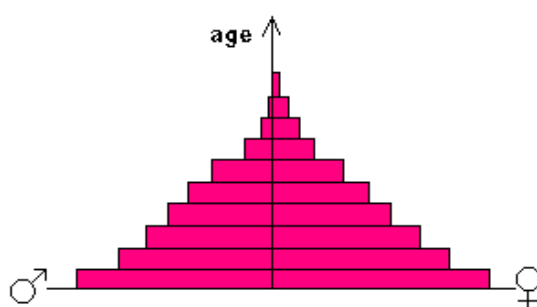
Η πυκνότητα σε διάφορες πόλεις στα τέλη 19<sup>ου</sup> αιώνα

ΠΟΛΗ	ΕΚΤΑΣΗ km <sup>2</sup>	ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ
		Ανά εκτάριο
Λονδίνο	300	141
Βιέννη	160	84
Παρίσι	80	326
Βερολίνο	60	237
ΝΥ: Μανχάταν	58	400
ΝΥ: 5 διαμερίσματα	800	35
Σικάγο	400	30
Φιλαδέλφεια	350	31

### Ηλικιακή δομή

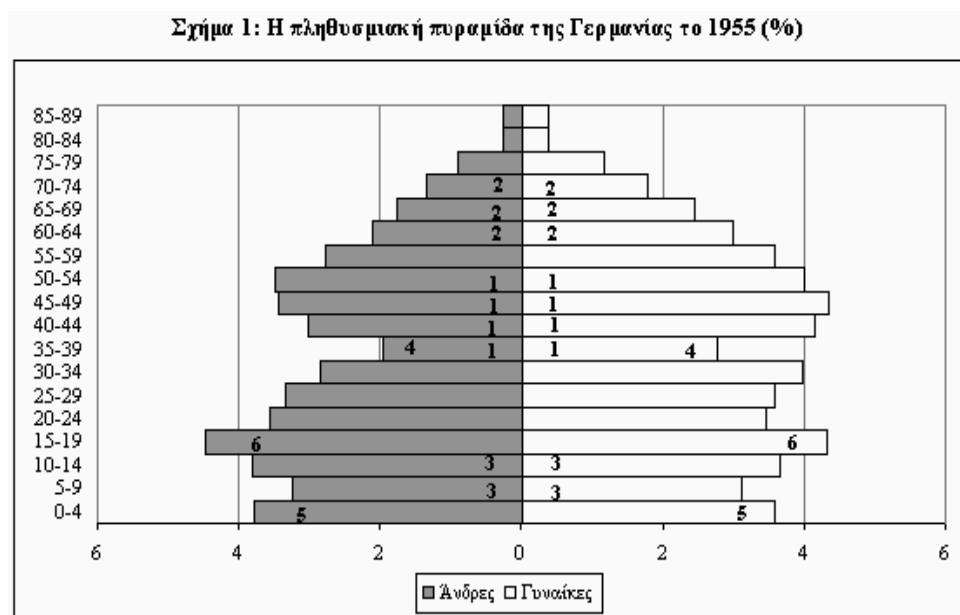
Ένας τρόπος για να κατανοήσουμε τη δυναμική ενός πληθυσμού είναι οι πυραμίδες ηλικιών. Πρόκειται για μια γραφική αναπαράσταση που απεικονίζει τη σύνθεση του πληθυσμού κατά φύλο και κατά ηλικία.

Η επιφάνεια της πυραμίδας υποδεικνύει το συνολικό πληθυσμό, και η “μορφή” της μας πληροφορεί σχετικά με τη δομή του πληθυσμού κατά φύλο και ηλικία, γεγονός που παραπέμπει στις συνθήκες γονιμότητας και θνησιμότητας (και στην περίπτωση που ο πληθυσμός δεν είναι κλειστός, και στις μεταναστεύσεις) που προηγήθηκαν της απογραφής.



Η βάση της πυραμίδας είναι τόσο πιο ευρεία, όσο η γονιμότητα είναι πιο έντονη, και η κορυφή της είναι τόσο πιο επιμήκης, όσο η θνησιμότητα είναι χαμηλή. Οι εσοχές και εξοχές της πυραμίδας μεταφράζουν τις διακυμάνσεις της γονιμότητας και της θνησιμότητας καθώς και τα ιστορικά *ατυχήματα* που μπορεί να έπληξαν τον εν λόγω πληθυσμό (πχ πόλεμος, επιδημία).

Ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος έχει ως αποτέλεσμα στην πυραμίδα ηλικιών της Γερμανίας του 1955 την υπερίσχυση του γυναικείου φύλου στις ηλικίες 35-54 στο βαθμό που οι άνδρες ως στρατεύσιμοι είχαν σαφώς υψηλότερες απώλειες. Ταυτόχρονα, επειδή κατά τη διάρκεια του πολέμου οι γεννήσεις συρρικνώνονται σημαντικά, στο βαθμό που η περίοδος αυτή δεν είναι η ευνοϊκότερη δυνατή για τον σχηματισμό οικογένειας και την έλευση παιδιών, οι αντίστοιχες γενεές είναι ιδιαίτερα ολιγοπληθείς (παιδιά ηλικίας 5-14 ετών).



[www.demography-lab.prd.uth.gr/](http://www.demography-lab.prd.uth.gr/)

Η υπερίσχυση ενός από τα δύο φύλα μπορεί να είναι ενδεικτική της οικονομίας ή άλλων χαρακτηριστικών μιας πόλης. Πχ στις πόλεις που στηρίζονται στη μεταλλουργία (βιομηχανικές πόλεις Γερμανίας) έναν κλάδο όπου εργάζονται κυρίως άντρες, οι άντρες θα είναι σαφώς περισσότεροι από τις γυναίκες. Αντίστροφα, στις πόλεις της υφαντουργίας (όπου απασχολούνται κατεξοχήν γυναίκες) οι γυναίκες θα υπερισχύουν των αντρών (Lyon, Γαλλία). Το ίδιο αποτέλεσμα θα έχει και ένα έντονο μεταναστευτικό ρεύμα όπως αυτό των νεαρών Ελλήνων αντρών προς την Αμερική (τέλη 19<sup>ου</sup> - αρχές 20ού αιώνα).

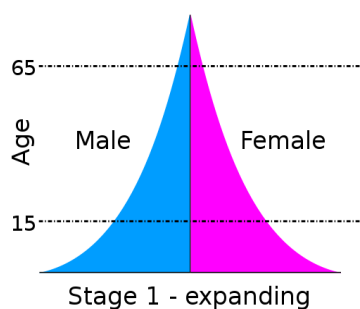
Οι πληθυσμιακές πυραμίδες είναι δυνατόν να σχεδιασθούν είτε λαμβάνοντας ως βάση τα απόλυτα μεγέθη είτε τις αναλογίες (επί τοις % κάθε ηλικιακής ομάδας για τους άνδρες και τις γυναίκες επί του συνολικού πληθυσμού -ανδρών και γυναικών). Σε μια

πυραμίδα ηλικιών το πλήθος ή οι αναλογίες (ποσοστά) κάθε ηλικιακής ομάδας του πληθυσμού αναπαρίστανται από επιφάνειες με βάση:

- μια κοινή κλίμακα στον κατακόρυφο άξονα και για τα δύο φύλα, όπου τοποθετούνται οι ηλικίες.
- δύο κλίμακες στον οριζόντιο άξονα, πάνω σε ημι-άξονες, όπου σημειώνονται αντιστοίχως είτε οι αντρικοί και γυναικείοι πληθυσμοί (αν πρόκειται για απόλυτα μεγέθη) είτε τα ποσοστά τους (αναλογίες).

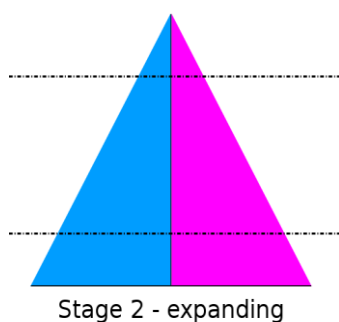
Οι τυπικές μορφές της πυραμίδας ηλικιών είναι οι εξής:

### 1) Νέος πληθυσμός (τρίγωνο)



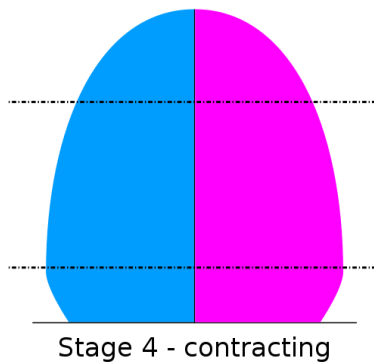
Ευρεία βάση και λεπτή κορυφή: υψηλή γονιμότητα και υψηλή θνησιμότητα για μεγάλο χρονικό διάστημα. Πρωτόγονοί λαοί

### 2) Ωριμος πληθυσμός



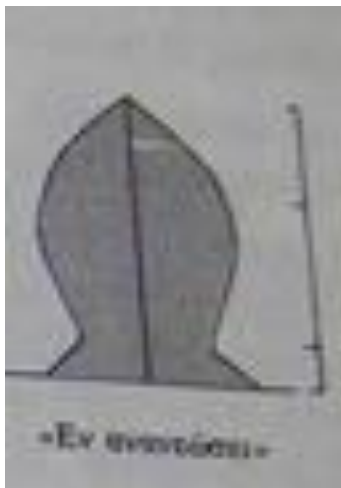
Έχει πιο περιορισμένη βάση, διογκώνεται στις παραγωγικές ηλικίες. Αποτέλεσμα μακράς περιόδου μείωσης θνησιμότητας η οποία ακολουθήθηκε από μείωση της γεννητικότητας για μια 25ετία. Ταχέως αναπτυσσόμενες χώρες.

### 3) Γηράσκων πληθυσμός



Στενεύει πολύ η βάση της, διογκώνεται η κορυφή της, στενεύει και ο παραγωγικός πληθυσμός. Αποτέλεσμα μακράς περιόδου μείωσης θνησιμότητας και γονιμότητας, με τη γονιμότητα να παρουσιάζει μεγαλύτερη μείωση. Ανεπτυγμένες χώρες.

### 4) Σε ανανέωση πληθυσμός



Διευρύνεται και πάλι η βάση αφού αυξάνεται η γονιμότητα. Περίπτωση ανεπτυγμένων χωρών που είχαν γηράσκων πληθυσμό και κατάφεραν να αυξήσουν τη γονιμότητα

### Γεννητικότητα

Το ποσοστό της γεννητικότητας (ο λόγος των γεννήσεων ζώντων τέκνων στη διάρκεια ενός έτους προς το μέσο πληθυσμό του ίδιου έτους επί 1000) επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από την ηλικιακή δομή ή την αναλογία των φύλων του πληθυσμού και λιγότερο από διαφορετικές συμπεριφορές. Επειδή οι πόλεις συγκεντρώνουν νεαρό πληθυσμό, συχνά το ποσοστό γεννήσεων στα αστικά κέντρα είναι αναλογικά μεγαλύτερο σε σχέση με την ύπαιθρο (εξαιρέση η Γερμανία και η Ρωσία –στη Ρωσία, πιθανός λόγος είναι ότι στις πόλεις υπάρχει μικρότερη αναλογία σε γυναίκες).

Πιο σωστός δείκτης είναι ο δείκτης γονιμότητας (η αναλογία των γεννήσεων μιας χρονικής περιόδου προς τον αντίστοιχο μέσο πληθυσμό των γυναικών αναπαραγωγικής ηλικίας –15 έως 49 ετών) (δηλαδή ο μέσος αριθμός παιδιών που γεννάει μια γυναίκα). Με εξαίρεση τη Γαλλία όπου ήδη από την περίοδο 1830–1840 καταγράφεται μείωση της γονιμότητας, στις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες ο δείκτης αυτός θα μειωθεί τη δεκαετία του 1930. Συνήθως, ο δείκτης γονιμότητας είναι υψηλότερος στην ύπαιθρο ενώ η γονιμότητα των κατοίκων των αστικών κέντρων μειώνεται νωρίτερα από ότι στα αγροτικά κέντρα. Φυσικά υπάρχουν εξαιρέσεις, αλλά θα λέγαμε ότι η πόλη επιταχύνει τον περιορισμό των γεννήσεων. Η τεχνική που επιστρατεύτηκε για τον περιορισμό των γεννήσεων, στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα είναι η έκτρωση.

### **Θνησιμότητα**

Είναι ο λόγος των θανάτων ενός έτους προς το μέσο πληθυσμό του ίδιου έτους και, γενικότερα, ο λόγος των θανάτων μιας περιόδου στο μέσο πληθυσμό της ίδιας περιόδου. Επομένως ο αναλογών αριθμός θανάτων σε μια χωρική ενότητα στην διάρκεια ενός έτους επί 1.000 κατοίκων της ίδιας χωρικής ενότητας στη διάρκεια του ίδιου έτους.

Οι πόλεις εμφανίζουν υψηλότερο ποσοστό θνησιμότητας από ό,τι η ύπαιθρος. Η υψηλή θνησιμότητα ήταν το τίμημα της αστικοποίησης. Η προσδοκώμενη διάρκεια ζωής αντίστοιχα είναι χαμηλότερη.

Πίσω από το γεγονός αυτό κρύβεται συχνά η υψηλή βρεφική και παιδική θνησιμότητα. Κάτι που θα αρχίσει να αλλάζει εις βάρος της υπαίθρου στις αρχές του 20ού αιώνα: Η βελτίωση των συνθηκών ζωής είναι μεν γενική αλλά οι πόλεις επωφελούνται περισσότερο.

Σε περιοχές όπου ο θηλασμός είναι διαδεδομένος (αντισώματα) η παιδική θνησιμότητα είναι υψηλότερη της βρεφικής. Για μεγάλο διάστημα, η μείωση των γυναικών που θηλάζουν και η χρήση μη αποστειρωμένου νερού είχε ως αποτέλεσμα τη σημαντική αύξηση των θανάτων λόγω ασθενειών του εντέρου και κυρίως λόγω της δυσεντερίας

Στη Γαλλία που συμβαίνει το αντίθετο, οφείλεται στο γεγονός ότι έστελναν τα βρέφη σε τροφούς στην ύπαιθρο.

Τόσο η βρεφική όσο και η συνολική θνησιμότητα παραπέμπουν σε κοινωνικές διαφορές (αποκλίσεις ανάμεσα σε συνοικίες της ίδιας πόλης).

### **Μεταναστευτικό ισοζύγιο**

Όπως είδαμε και η μεταναστευτική κίνηση επηρεάζει την ανάπτυξη των πόλεων.

Στο Ην. Βασίλειο, η αστική ανάπτυξη πραγματοποιήθηκε κυρίως χάρη στη φυσική κίνηση (ο αριθμός των γεννήσεων ήταν σημαντικότερος από αυτόν των θανάτων) και όχι τους μετανάστες. Αντίθετα στη Γαλλία είναι πρωτίστως η μετανάστευση που ωθεί την αστική ανάπτυξη (αφού ο αριθμός των γεννήσεων ήταν σχεδόν πάντα μικρότερος από αυτόν των θανάτων). Έτσι, κατά τις παραμονές του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, στις αγγλικές πόλεις μόνο το 10% των κατοίκων δεν έχουν γεννηθεί σε αυτές ενώ στη Γαλλία το 80% του πληθυσμού κατοικεί σε αστικά κέντρα.

Η αστική ανάπτυξη της Αθήνας επίσης βασίστηκε σε μεγάλο βαθμό στο μεταναστευτικό κίνημα προς την πρωτεύουσα. Για την περίοδο 1859 – 1910, μόλις το 32% των ατόμων άνω των 10 ετών, που πεθαίνουν στην πρωτεύουσα, έχει γεννηθεί στην Αθήνα.

### **Νοσηρότητα**

Η ασθένεια αλλά και ο θάνατος αποτελεί μέρος της καθημερινότητας για τους κατοίκους των πόλεων του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Μόνο στο Παρίσι, η επιδημία της χολέρας το 1832, αφάνισε 21.000 κατοίκους.

Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι, βρισκόμαστε σε μια περίοδο όπου διέκριναν τις επιδημίες από τις μεταδοτικές ασθένειες: Η αιτία για τις επιδημίες ήταν το περιβάλλον ενώ για τις δεύτερες η μετάδοση του σπέρματος της νόσου. Για τον απλό κόσμο, αλλά και για τους υγειονομολόγους ίσχυε η θεωρία των μiasμάτων: για τις επιδημίες ευθύνονταν οι αναθυμιάσεις και όχι τα βακτήρια και οι ιοί. Η οσμή ήταν κρούσμα της ασθένειας αλλά και προκαλούσε τη μόλυνση. Η μη ανανέωση του αέρα, τα στάσιμα νερά ήταν πηγή αναθυμιάσεων.

Σύμφωνα με τη θεωρία αυτή, τα μολυσματικά στοιχεία αναπτύσσονται εξαιτίας της συσσώρευσης, της υγρασίας ή των υλών και των σωμάτων που λιμνάζουν. Οι λειτουργίες του σώματος, η αναπνοή, η εφίδρωση ή η αφόδευση επισύρουν κινδύνους. Ό,τι μπορεί να ευνοήσει την εξάπλωση των κατοίκων στο χώρο έχει ευεργετική δράση που οδηγεί στον έλεγχο των κινδύνων.

Αν και η θεωρία των μiasμάτων είχε αρνητικές συνέπειες, μακροπρόθεσμα συνέβαλε στο να συγκεντρώσει το ενδιαφέρον στη μόλυνση, την έλλειψη υγιεινής στις κατοικίες και στους δρόμους των φτωχών συνοικιών.

*Ειδική στολή που φορούσαν οι γιατροί όταν εξετάζαν θύματα της χολέρας*



### Αστικές ασθένειες

Εκτός από τη χολέρα οι πιο συνηθισμένες ασθένειες κατά τον 19<sup>ο</sup> αιώνα είναι η φυματίωση, ο τύφος, η σύφιλη, η δυσεντερία, η γρίπη, η ευλογιά...

Η χολέρα έπληξε κυρίως τα μικρά παιδιά και τους ηλικιωμένους. Οι πιο εύποροι διέφυγαν του κινδύνου.

Δύο είναι οι ασθένειες που αναδεικνύουν διαφορετικά χαρακτηριστικά της θνησιμότητας στα αστικά κέντρα: η φυματίωση (10-25%) και ο τύφος (μόλις 1-3% αλλά με πολύ ειδικές αιτίες). Η φυματίωση, η οποία ενέχει κοινωνικές διαστάσεις, είναι μια ασθένεια που εξαρτάται σημαντικά από τις συνθήκες εργασίας. Στις βιομηχανικές πόλεις το ποσοστό είναι υψηλότερο. Η ύπαρξη τύφου είναι ένα καλό κριτήριο για την ποιότητα του δημόσιου μηχανισμού υγιεινής και των δικτύων.



Σίγουρα, η αστική ανάπτυξη είχε αρνητικές συνέπειες στον πληθυσμό. Επειδή όμως τα δημόσια έργα υγιεινής εκτελούνται αρχικά στις μεγάλες πόλεις, οι πληθυσμοί τους μπορούν να προστατευθούν καλύτερα σε σύγκριση με τις μικρότερες.

### **Οι ανατροπές στη βακτηριολογία**

Παρόλο που το 1848 ο John Snow απέδειξε πως η χολέρα μεταδίδεται μέσω του νερού θα χρειαστεί πολύς καιρός προκειμένου η άποψη αυτή να γίνει αποδεκτή και από την πλειοψηφία. Η θεωρία των μiasμάτων υπήρξε ένα από τα πιο διαδεδομένα στερεότυπα ακόμα και στα πιο προωθημένα πνεύματα.

Οι ανακαλύψεις της βακτηριολογίας [Koch, Pasteur] θα δώσουν προβάδισμα σε άλλες προσεγγίσεις μετά τη δεκαετία του 1880. Ο καθηγητής Brouardel θα δηλώσει «ό,τι μυρίζει δεν σκοτώνει και ό,τι σκοτώνει δεν μυρίζει».

Το 1882 ο διευθυντής του Ινστιτούτου Υγιεινής του Βερολίνου, Koch θα απομονώσει τον βάκιλο της φυματίωσης και το 1883 τον βάκιλο της χολέρας.

Παράλληλα οι έρευνες του χημικού Louis Pasteur προσδιορίζουν τους τρόπους μετάδοσης των μολυσματικών ασθενειών και τις αντισηπτικές και ασηπτικές προφυλάξεις που πρέπει να ληφθούν. Με τον Pasteur συνδέεται η διάδοση της μεθόδου του εμβολιασμού η οποία καθιερώνει την έκφραση «παστοριανή επανάσταση». Εφεξής οι νέες χημικές μέθοδοι απολύμανσης θα αντικαταστήσουν τις παλιές αποσμητικές τεχνικές καταπολέμησης των μiasμάτων. Το μικρόβιο λοιπόν επιφέρει σημαντικές αλλαγές στον τρόπο αντιμετώπισης της παθολογίας της πόλης. Εφεξής η ιατρική θα κάνει διάκριση ανάμεσα στην οσμή και την ασθένεια.

Μετά τα τέλη του 19ου αιώνα οι μολυσματικές ασθένειες υποχωρούν (τύφος, χολέρα, διφθερίτιδα) και παύουν να είναι αιτία θανάτου στη Δ. Ευρώπη. Σύντομα η ιατρική θα συνδέσει συγκεκριμένες ασθένειες (πχ φυματίωση, αφροδίσια νοσήματα, αλκοολισμός) με συγκεκριμένες πληθυσμιακές ομάδες. Η φυσική και πνευματική κατάπτωση δικαιολογεί τη φυλετική υγιεινή.

Στην Αμερική πάντως από τα τέλη του 1880 θα ιδρυθούν τα πρώτα μικροβιολογικά εργαστήρια, και στις αρχές του 20<sup>ου</sup> οι υγειονομικές υπηρεσίες έχουν ενστερνισθεί πλέον τις νέες θεωρίες.

Την περίοδο 1870-1914 η μεταρρύθμιση στον τομέα της υγιεινής γίνεται υπόθεση των δήμων η οποία στηρίζεται σε ένα αυστηρό νομικό πλαίσιο. Οι δήμοι θα αρχίσουν να προσλαμβάνουν μηχανικούς, ιατρούς, χημικούς, υγιεινολόγους, αρχιτέκτονες, πολεοδόμους.

Ο αγώνας κατά της φυματίωσης έχει ως αποτέλεσμα την κατασκευή σανατορίων και εξωτερικών ιατρείων με ειδικευμένο προσωπικό. Η φυματίωση, η κατεξοχήν ασθένεια των φτωχών, ανθυγιεινών και πυκνοκατοικημένων περιοχών, γεννά νέες συνήθειες υγιεινής (χρήση πτυελοδοχείων σε δημόσιους χώρους, καθαριότητα στο σπίτι, διαχωρισμός με γυάλινα χωρίσματα στην εργασία, χρήση μαντηλιών)

### **Πληθυσμός σε ανανέωση**

Όπως είδαμε, η αστική ανάπτυξη επηρεάζεται από τη γεννητικότητα, τη θνησιμότητα και το μεταναστευτικό ρεύμα. Αν και στις μεγάλες πόλεις κατά το 19<sup>ο</sup> αιώνα καταγράφεται σημαντικός αριθμός θανάτων, ο πληθυσμός τους θα συνεχίζει να αυξάνεται κυρίως χάρη στο μεταναστευτικό ρεύμα προς αυτές.

Μέχρι το 1880 το ποσοστό μετανάστευσης είναι μικρό και μάλιστα έχει πτωτικές τάσεις. Από το 1880 έως τον 1<sup>ο</sup> Παγκόσμιο Πόλεμο τα ποσοστά μετανάστευσης στις πόλεις αυξάνονται (κατά μέσο όρο μια πόλη με πληθυσμό 10.000 κατοίκους μέσα σε ένα χρόνο φιλοξενεί από 1500 έως 1900 μετανάστες). Κατά την περίοδο του Μεσοπολέμου η μετανάστευση περιορίζεται ενώ μετά τον 2<sup>ο</sup> Παγκόσμιο Πόλεμο τα ποσοστά θα μειωθούν ακόμα περισσότερο και θα αγγίξουν τα ποσοστά του 1820. Αυτό είναι ένα γενικό σχήμα που έχει φυσικά τις εξαιρέσεις του: στην Ελλάδα πχ η περίοδος της υψηλής μετανάστευσης είναι τις δεκαετίες 1920 και 1930.

Εκτός από τα αδιάκοπα κύματα προσέλευσης και αποχώρησης, η πόλη βρίσκεται σε μια διαδικασία διαρκούς πληθυσμιακής ανασύνθεσης εξαιτίας και της κινητικότητας στο εσωτερικό της. Οι κάτοικοι και κυρίως οι εργάτες, μετακινούνται πολύ συχνά, μέσα στην ίδια την πόλη.

Πρέπει να είμαστε προσεκτικοί όταν χρησιμοποιούμε τον όρο «κινητικότητα» γιατί δημιουργούνται παρανοήσεις. Για τους ιστορικούς ο όρος περιλαμβάνει από διεθνείς μεταναστεύσεις μέχρι την ενδο-αστική κινητικότητα. Για τους σύγχρονους παρατηρητές ο όρος αναφέρεται σε καθημερινές μετακινήσεις ατόμων που έχουν σταθερή κατοικία. Ωστόσο, αυτό που φαίνεται να ισχύει είναι ότι γίνεται η μετάβαση

από έναν κόσμο όπου η κινητικότητα υπό τη μορφή μετακομίσεων ήταν έντονη - λόγω του ότι δεν υπήρχε η δυνατότητα διάνυσης μεγάλων αποστάσεων- σε έναν κόσμο στον οποίο η κινητικότητα στο χώρο μειώνεται διότι υπάρχει πλέον η δυνατότητα διάνυσης μεγαλύτερων αποστάσεων, λόγω της αύξησης της ταχύτητας των μέσων μεταφοράς.

Ο πυρήνας της πόλης του 19<sup>ου</sup> αιώνα είναι η έλλειψη σταθερότητας: οι κάτοικοι μετακινούνται πολύ συχνά.

Όπως έγραφε ο J. Ruskin το 1850 (ζωγράφος, συγγραφέας και κριτικός τέχνης):

*« Οι νομαδικές συνήθειες που έχουν γίνει στις μέρες μας δεύτερη φύση, περισσότερο από κάθε άλλο στοιχείο του σύγχρονου βίου, αποτελούν τη βαθύτερη αιτία των προβλημάτων της αρχιτεκτονικής μας. Δεν αντιμετωπίζουμε τα σπίτια μας παρά ως προσωρινά καταλύματα...»*

Όταν λέμε ότι οι άνθρωποι κινούνται στο εσωτερικό της πόλης (ενδο- αστική κινητικότητα) εννοούμε τις μετακινήσεις που κάνουν οι κάτοικοι από δρόμο σε δρόμο ή από γειτονιά σε γειτονιά.

Ο κλάδος της ιστορίας που έχει κατεξοχήν ασχοληθεί με το φαινόμενο της κινητικότητας είναι η κοινωνική ιστορία και η συνήθης μεθοδολογία που εφαρμόζεται είναι να ακολουθείται ένα προς ένα τα άτομα ώστε να ανασυστήνεται η πορεία τους. Μερικά παραδείγματα είναι χρήσιμα ώστε να γίνει κατανοητή η έκταση του φαινομένου: για την περίοδο 1851-1861 στο Λονδίνο το 85% των αρχηγών μιας οικογένειας μετακομίζει, στο Κάρντιφ το 87% αλλά από αυτούς μόνο το 30% αλλάζει συνοικία.

Στη Μεγάλη Βρετανία μόνο το 20% των οικογενειών παραμένουν στην ίδια διεύθυνση για περισσότερα από 10 χρόνια και 25% του πληθυσμού μετακομίζει κάθε χρόνο. Στο Παρίσι περίπου 15% αλλάζει συνοικία κάθε χρόνο.

Το φαινόμενο της κινητικότητας παρουσιάζει ενδιαφέρον γιατί μέσω αυτού μπορούμε να δούμε τους δεσμούς που μπορεί να έχουν τα άτομα με την κοινότητα, τη συνοικία, την ίδια την κατοικία, τον τόπο εργασίας. Ενδιαφέρον επίσης παρουσιάζει η μελέτη του φαινομένου της κινητικότητας σε σύγκριση με την κοινωνική ομάδα που ανήκει ένα άτομο.

Συνήθως τα άτομα που διαμένουν για μεγάλο διάστημα στην ίδια πόλη παρουσιάζουν μεγαλύτερη ενδοαστική κινητικότητα: ο εποχιακά μετακινούμενος πληθυσμός σχεδόν αγνοεί την ενδοαστική κινητικότητα. Εκτός από τον εποχιακά μετακινούμενο πληθυσμό, υπάρχουν οικογένειες (ελάχιστες) που μετακινούνται ελάχιστα ή καθόλου και η σταθερότητα δεν αφορά μόνο την πόλη αλλά και τον δρόμο ή και το σπίτι το οποίο αποτελεί οικογενειακή κατοικία. Οι οικογένειες αυτές επηρεάζουν σημαντικά το αστικό τοπίο, ενοικιάζοντας μέρος της κατοικίας τους στον εποχιακά μετακινούμενο πληθυσμό.

Φυσικά το φαινόμενο επηρεάζεται από τη φυσιογνωμία κάθε συνοικίας. Αν πχ μια συνοικία συγκεντρώνει βιομηχανικές ή βιοτεχνικές μονάδες ο πληθυσμός της εγκαθίσταται οριστικά. Αν έχει σιδηροδρομικό σταθμό και πολλά ενοικιαζόμενα δωμάτια συνήθως είναι πέρασμα (συνήθως κακόφημες συνοικίες).

Οι μορφές ενδοαστικής κινητικότητας συνδέονται με τις κοινωνικές τάξεις και συνεπώς η κινητικότητα αποτελεί το πρίσμα που βοηθά στην ανάγνωση της κοινωνίας.

- Οι μη ευνοημένες κατηγορίες αλλάζουν συχνά κατοικία αλλά μετακινούνται σε μικρότερες αποστάσεις.
- Οι νέοι αναζητούν συχνότερα νέα κατοικία. Ο γάμος μπορεί επίσης να είναι η αφορμή για αλλαγή κατοικίας.
- Οι εύπορες τάξεις μετακινούνται λιγότερο, όμως το κάνουν. Οι αποστάσεις που διανύουν είναι μεγαλύτερες.
- Όσοι έχουν γεννηθεί στην πόλη, μετακινούνται λιγότερο, αλλά όταν το κάνουν δεν διστάζουν να εγκατασταθούν σε διαφορετική συνοικία από αυτήν από την οποία κατάγονται.
- Οι μετανάστες είναι πιο κινητικοί αλλά σε μικρή ακτίνα.

Φυσικά, όλα τα παραπάνω πρέπει να εξετάζονται παράλληλα με τα χαρακτηριστικά της πόλης: αν υπάρχουν οι δυνατότητες υποδοχής ατόμων με υψηλή κινητικότητα (επιπλωμένα σπίτια, δυνατότητα υπενοικίασης), αν υπάρχει σημαντικός αριθμός κατοικιών ή αν τα κτήρια είναι ομοιογενή.

Σημαντικό στοιχείο για την κατανόηση μιας πόλης είναι και κατά πόσο υπάρχει μετανάστευση εκτός της πόλης. Η αποδημία αντιστοιχεί συνήθως στα 2/3 της μετανάστευσης προς την πόλη. Ο βαθμός της αποδημίας επηρεάζεται από:

- Τη θέση που καταλαμβάνει μία πόλη στο εθνικό αστικό δίκτυο. Συνήθως πχ οι μητροπόλεις κρατούν τον πληθυσμό τους περισσότερο από τις μικρότερες πόλεις. Είναι τόποι δηλαδή οριστικής εγκατάστασης. Το ποσοστό αποδημίας στο Παρίσι είναι 5 φορές μικρότερο από ότι στη Λυών.
- Το μέγεθος και την αρχαιότητα της πόλης.
- Την επαγγελματική εξειδίκευση. Οι χειρώνακτες παρουσιάζουν μεγαλύτερη κινητικότητα από τους μη χειρώνακτες. Συχνά οι γιοι των ευγενών των μικρών πόλεων, στην αρχή της καριέρας τους κατευθύνονται σε μεγαλύτερες πόλεις ώστε να εκμεταλλευτούν τις δυνατότητες εργασίας που προσφέρει η διοίκηση, η βιομηχανία και το εμπόριο. Η σταθεροποίησή τους είναι ταχεία, διότι συχνά αυτή η πρώτη μετανάστευση τους επιτρέπει να βελτιώσουν τόσο το επίπεδο ζωής τους ώστε ο πειρασμός μιας νέας μετακίνησης να είναι πολύ μικρός. Το αντίθετο ισχύει για τους εργάτες.

Συνήθως οι πόλεις κερδίζουν περισσότερους κατοίκους από όσους χάνουν, κάτι που επηρεάζει την αναλογία των ντόπιων και των εσωτερικών μεταναστών. Πχ. Στη ΝΥ καμιά ομάδα δεν μπορεί να διεκδικήσει τον τίτλο της αρχαιότητας. Το αντίθετο συμβαίνει στην Ευρώπη όπου κάποιες φορές οι ντόπιοι αισθάνονται ότι απειλούνται από την άφιξη των νέων μεταναστών, και προσπαθούν να περιορίσουν το μεταναστευτικό κύμα. Βέβαια όσο η αστικοποίηση εντείνεται το φαινόμενο αυτό ολοένα και σπανίζει.

Για μεγάλο διάστημα οι μετανάστες θεωρούνταν άτομα απομονωμένα, εξαθλιωμένα, απαίδευτα. Οι ίδιοι οι μετανάστες συχνά αντιμετώπιζαν τη μετανάστευσή τους όχι ως μία οριστική αλλαγή αλλά ως ένα στάδιο που θα τους έδινε τη δυνατότητα, μόλις εξοικονομούσαν ένα ποσό ή έπαιρναν κάποια προίκα, να αγοράσουν ένα χωράφι, ένα εργαστήριο στη γενέθλια πόλη τους ή/ και να εγκατασταθούν στην πόλη καταγωγής τους. Για την κατανόηση του φαινομένου είναι απαραίτητο να μελετήσουμε τα μεταναστευτικά δίκτυα.

## Μετανάστες

Πολλοί μετανάστες προέρχονταν από την αγροτική ενδοχώρα και αποτελούσαν τον ανειδίκευτο πληθυσμό της πόλης. Εκτός από ανειδίκευτοι εργάτες οι άνθρωποι αυτοί εργάζονταν ως μεροκαματιάρηδες και υπηρέτες. Τα άτομα για τα οποία η πόλη ήταν ένας οικείος χώρος και που διέθεταν κάποια σπάνια επαγγελματική εξειδίκευση, εργάζονταν σε εταιρείες και τράπεζες. Τα άτομα αυτά διέτρεχαν μεγαλύτερες αποστάσεις και συνήθως εντάσσονταν σε ένα οργανωμένο επαγγελματικό δίκτυο. Τέλος υπήρχαν και εκείνοι που δοκιμάζουν την τύχη τους στο Νέο Κόσμο. Η είσοδος σε αυτόν γίνεται μέσω του Ellis Island το οποίο βρίσκεται 400 μέτρα από το Άγαλμα της Ελευθερίας. Πρόκειται για ένα συγκρότημα που διαθέτει κοιτώνες, κουζίνες, νοσοκομεία, καραντίνα. Το συγκρότημα αυτό αποδείχτηκε τελικά πολύ μικρό για το τεράστιο μεταναστευτικό κύμα.



<http://www.youtube.com/watch?v=roH8fq1lc4E&NR=1>

Για πολύ καιρό ο μετανάστης θα ταυτίζεται με την εικόνα ενός ατόμου απομονωμένου και χαμένου στην ανωνυμία της πόλης. Όπως έχουμε ήδη δει, ο έλεγχος των φτωχών αποτέλεσε διαρκή μέριμνα των αρχών των πόλεων. Βρισκόμαστε σε μία περίοδο όπου η ένδεια γινόταν αντιληπτή ως προσωπική αποτυχία, ως τιμωρία για τη φυγοπονία.

Η μεγάλη αύξηση του αριθμού των φτωχών που προκάλεσε η αστική ανάπτυξη σήμανε και την αλλαγή στην αντίληψη: Η φτώχεια δεν θα θεωρείται πια προσωπική αποτυχία αλλά ένα κοινωνικό πρόβλημα, μια διαρκής απειλή κατά της καθεστηκυίας τάξης. Εφεξής θα γίνεται διάκριση ανάμεσα στη φτώχεια και την εξαθλίωση ενώ σε αρκετές πόλεις θα καταργηθεί η κατ' οίκον βοήθεια και θα ιδρυθούν άσυλα (almshouses & workhouses) για τη συγκέντρωση των φτωχών –κυρίως από φιλανθρωπικές και θρησκευτικές οργανώσεις.

Στις μικρές γερμανικές πόλεις, υπήρχε ο φόβος του φτωχού περιπλανώμενου τον οποίο και ταύτιζαν με τα εξώγαμα παιδιά, τους Εβραίους, τους μετανάστες, τους άπορους, τους υπηρέτες.

Στη Γαλλία, υπήρχε νόμος που στερούσε το δικαίωμα ψήφου σε όσους δεν είχαν μόνιμη κατοικία για 3 χρόνια. Ενώ σε κάποιες πόλεις τοποθετούσαν τους σιδηροδρομικούς σταθμούς (σύμβολο ενθάρρυνσης μετανάστευσης) μακριά από το κέντρο από φόβο.

### **ΕΠΟΧΙΑΚΗ / ΜΟΝΙΜΗ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗ**

Ήδη, πριν τον 19<sup>ο</sup> αιώνα οι εποχιακοί εργάτες μετέβαιναν για μικρότερο ή μεγαλύτερο χρονικό διάστημα σε πόλεις που συχνά ήταν μακριά από τη γενέτειρά τους. Η εσωτερική και εξωτερική αστική μετανάστευση χαρακτηρίζονται από εποχική κίνηση η οποία εξαρτάται αφενός από τον ρυθμό της αγροτικής εργασίας στην ύπαιθρο (πχ την περίοδο της σποράς ή του θερισμού, μειώνεται ο αριθμός των εποχικών μεταναστών στην πόλη) και αφετέρου από τις εποχικές διακυμάνσεις της εργασίας στην πόλη. Επίσης υπάρχει και το φαινόμενο της περιπλάνησης: πρόκειται για διαδρομές καθαρά οριοθετημένες που ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις και τις διακυμάνσεις της αστικής αγοράς (πχ κατασκευαστικός τομέας, μπουλούκια κτιστών). Με τον τρόπο αυτό οι αγρότες εξοικονομούσαν κάποια χρήματα που δεν τους εξασφάλιζαν οι αγροτικές εργασίες. Αναχωρούσαν μετά τη σπορά για να εργαστούν ως χωματουργοί, πλανόδιοι έμποροι, υποδηματοποιοί, καπνοδοχοκαθαριστές, νεροκουβαλητές, έμποροι ψιλικών.

Γενικότερα κάθε περιοχή τροφοδοτεί την πόλη με μετανάστες μιας συγκεκριμένης ειδικότητας και έχει τους δικούς της ρυθμούς μετανάστευσης. Η εποχιακή μετανάστευση «βοηθούσε» την εισαγωγή αστικών προτύπων σε αγροτικές περιοχές.



Στη Γαλλία η μεγάλη οικονομική κρίση του 1880 μετέτρεψε την εποχιακή σε μόνιμη μετανάστευση.

Συχνά η μετανάστευση βιωνόταν σαν ένα στάδιο της ζωής και όχι ως μία οριστική αλλαγή. Οι νέες κοπέλες μπορούσαν με αυτό τον τρόπο να αποκτήσουν την προίκα τους ενώ άλλοι κατάφερναν να αγοράσουν ένα χωράφι ή ένα εργαστήριο στη γενέτειρά τους.

Σε ό,τι αφορά την υπερατλαντική μετανάστευση, τα ακριβά εισιτήρια συνετέλεσαν στη μόνιμη εγκατάσταση των μεταναστών. Μετά τη δεκαετία του 1870, όταν το ταξίδι έγινε συντομότερο και ασφαλέστερο οι μετανάστες πηγαινοέρχονταν ώστε να επωφεληθούν από τις επαγγελματικές ευκαιρίες στις δύο ακτές του ωκεανού.

### **ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ/ ΔΙΚΤΥΑ**

Για πολύ καιρό επικρατούσε η αντίληψη ότι η ζώνη προέλευσης των μεταναστών συνδέεται με τη ζώνη υποδοχής: ότι η έλξη της πόλης δηλαδή είναι ανάλογη της απόστασης από αυτήν. Όσο πιο κοντά στην πόλη βρίσκονται οι επίδοξοι μετανάστες τόσο πιο πολύ έλκονται από αυτήν. Αυτό όντως ισχύει, αλλά για τους λιγότερο καταρτισμένους. Γενικά, η στρατηγική της μετανάστευσης εξαρτάται από το επάγγελμα των μεταναστών.

Πχ η Lyon. Στις αρχές του αιώνα, οι ανθρακωρύχοι καταφτάνουν από τη γειτονική ύπαιθρο. Οι γιοι ακολουθούσαν τους πατεράδες στο ορυχείο και δεν εγκατέλειπαν την πόλη. Με τον τρόπο αυτό η εποχιακή μετανάστευση κατέληξε να γίνει μόνιμη. Αντίθετα, οι υαλουργοί ήταν κατά κανόνα ένας νομαδικός πληθυσμός που μετακινούταν αδιάκοπα και που ακολουθούσε ένα αυστηρά καθορισμένο μεταναστευτικό δίκτυο.

Ο ρόλος της οικογένειας και του τόπου καταγωγής ήταν επίσης καθοριστικός για τις πρακτικές της μετανάστευσης. Πολλοί μετανάστες εγκατέλειπαν τη γενέτειρά τους προκειμένου να εγκατασταθούν κοντά σε συγγενείς –οι οποίοι συχνά τους καλύπτουν τα έξοδα του ταξιδιού και τους δίνουν τις απαραίτητες οδηγίες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα οι Ιταλοί, οι Εβραίοι, οι Πολωνοί.

Η ύπαρξη αυτών των δικτύων εξηγεί την άνιση κατανομή των διαφόρων μεταναστευτικών ομάδων στον αστικό χώρο.

Η διαφορετική γλώσσα, κουλτούρα, θρησκεία, φυλή ξεχωρίζουν τους μετανάστες και τους συσπειρώνουν.

Τυπικό παράδειγμα για το πώς αντιμετωπίζονταν οι μετανάστες αλλά και οι κάτοικοι των συνοικιών εθνοτικής υπεροχής, είναι οι Ιρλανδοί στις βικτωριανές αγγλικές πόλεις. Η μετανάστευση των Ιρλανδών στην Αγγλία είχε ξεκινήσει πριν το μεγάλο λιμό, αλλά το μεταναστευτικό κύμα φτάνει στο απόγειό του μεταξύ 1846 και 1854.

Οι «Μικρές Ιρλανδίες» θεωρούνταν οι χειρότερες συνοικίες στις πόλεις, συσχετιζόνταν με υψηλή θνησιμότητα και οι κάτοικοί τους ήταν κοινωνικά αποκλεισμένοι και απομονωμένοι. Ωστόσο μελέτες τονίζουν ότι δεν έζησαν όλοι οι Ιρλανδοί υπό παρόμοιες συνθήκες.