

Αλέα Καραδήμου - Γερόλυμπου

ΚΡΑΤΙΚΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ
(1917-1920)

Ο ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ ΣΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

Το υπουργείο Συγκοινωνίας υπήρξε δημιούργημα της κυβέρνησης των Φιλελευθέρων στα 1914. Όπως έχει αναφερθεί στη Βουλή με την ευκαιρία της συζήτησης για τη συγκρότησή του, όταν μετά τους πολέμους 1912-1913 προσαρτήθηκαν στο ελληνικό κράτος οι Νέες Χώρες, τέθηκε αμέσως το πρόβλημα της σύνδεσής τους με το κέντρο. Οι νέες περιοχές, με έκταση περίπου όμοια με την Παλαιά Ελλάδα, βρίσκονταν «άπο γενικῆς τεχνικῆς ἀπόψεως, ἰδίως συγκοινωνιακῆς, εἰς χειροτέραν κατάστασιν καὶ ἀπὸ αὐτὴν τὴν ἐπαρκῶς, ἤδη καθυστερημένην διὰ τὴν ἐποχὴν Παλαιὰν Ἑλλάδα». Η λειτουργία της διοίκησης κινδύνευε να αποβεί προβληματική. Υποχρεωμένη από τις επιτακτικές ανάγκες της πραγματικότητας να αναπτύξει τις τεχνικές υποδομές της χώρας (δημόσια έργα, συγκοινωνίες, επικοινωνιακά μέσα), η κυβέρνηση θεώρησε ως πρωταρχικό μέτρο την αναδιοργάνωση των τεχνικών της υπηρεσιών.

Μέχρι το 1914, οι σημαντικότερες δημόσιες τεχνικές υπηρεσίες ήταν προσαρτημένες στο υπουργείο Εσωτερικών. Η απαιτούμενη αναδιάρθρωση και στελέχωσή τους, για να ανταποκριθούν στις αυξημένες ποσοτικά αλλά και νέες ποιοτικά ανάγκες, θεωρήθηκε πως ήταν αδύνατο να επιτευχθεί στο πλαίσιο ενός ἤδη σημαντικά βεβαρυμένου υπουργείου. Επικράτησε δε η πρόταση του Δ. Διαμαντίδη να μεταφερθούν σε ένα ειδικευμένο υπουργείο με καθαρά τεχνικό χαρακτήρα. Ιδρύθηκε έτσι, με το Νόμο 276 της 9ης Ιουνίου 1914 το υπουργείο Συγκοινωνίας, και πρώτος υπουργός ανέλαβε ο πολιτικός μηχανικός και συγκοινωνιολόγος Δ. Διαμαντίδης¹.

1. Για μια εμπεριστατωμένη ανάπτυξη των αναγκαιοτήτων που οδήγησαν στη συγκρότηση του υπουργείου Συγκοινωνίας με το Νόμο 276/1914 («Περὶ ἰδρύσεως Ὑπουργείου Συγκοινωνίας» της 9.6.1914), για την οργάνωση των υπηρεσιών του, για την προσωπικότητα και τις δραστηριότητες του πρώτου υπουργού Δ. Διαμαντίδη, βλ. Τεχνικαὶ Ὑπηρεσίαι Ὑπουργείου Συγκοινωνίας (1935), «Ἱστορικὸν τῆς ἰδρύσεως καὶ τῆς ἐξελιξέως τοῦ Ὑπουργείου Συγκοινωνίας», *Τεχνικὴ Ἐπετηρὶς τῆς Ἑλλάδος*, τ. 13Α, εκδ. Τ.Ε.Ε., Αθήνα. Για την κατάσταση που επικρατοῦσε προηγουμένως βλ. Ἄγγ. Οικονόμου (1935) «Συνοπτικὴ ἱστορία τῶν δημοσίων ἔργων τῆς Ἑλλάδος», *Τεχνικὴ Ἐπετηρὶς τῆς Ἑλλάδος*, τ. 13Α, ό.π.

Θα πρέπει να σημειωθεί εδώ ότι, την ίδια εποχή, εκτός από τις ειδικές ανάγκες της χώρας λόγω του πολέμου, προβάλλει με την εμφάνιση νέων τεχνολογικών κατακτήσεων μια έντονη ανάγκη να επανεκτιμηθούν ουσιαστικές πλευρές της οργάνωσης του εθνικού χώρου: νέα μέσα μεταφορών και επικοινωνιών, επικράτηση του αυτοκινήτου και άρα νέες ανάγκες δικτύων, νέες τεχνολογίες στη βιομηχανία και τις κατασκευές—ηλεκτρισμός², οπλισμένο σκυρόδεμα—μεταμορφώνουν τις παραδοσιακές δομές και απαιτούν νέους χειρισμούς. Οργανώνοντας διοικητικά το υπουργείο, ο Δ. Διαμαντίδης είναι υποχρεωμένος να λάβει όλα τα προηγούμενα υπόψη του. Παράλληλα, μία από τις πρώτες φροντίδες του είναι η ανανέωση του νομοθετικού πλαισίου με το οποίο θα ήταν δυνατό να εκσυγχρονισθούν και να αναδιοργανωθούν οι αστικοί χώροι του Ελληνικού Κράτους. Τον Δεκέμβριο του 1914 εισηγείται στη Βουλή τη σύσταση μιας επιτροπής που θα επανεξετάσει τη νομοθεσία για την πολεοδομία και τις απαλλοτριώσεις³. Αιτιολογώντας την πρότασή του ο Διαμαντίδης αναλύει ως εξής τους νέους όρους που κάνουν επιτακτική την αναθεώρηση όσων ίσχυαν μέχρι τότε:

Οι βαυαρικοί νόμοι του 1835-39 δεν μπορούν να ανταποκριθούν πλέον στα νέα δεδομένα, διότι εμπεριέχουν αναχρονισμούς, ατέλειες και αοριστίες. Εκτός όμως από τα ελαττώματα αυτά «[...] ή εϋρυνσις τῶν ὁρίων τοῦ Κράτους, ἡ δημιουργία νέων ὑποχρεώσεων διὰ τὴν ἑξωτερικὴν παράστασιν τῶν διαφόρων τοῦ Κράτους πόλεων, καὶ ἰδιαιτέρως τῆς πρωτεύουσας, ὁ προοδεύων πολιτισμὸς ἐν τῇ Νεοελληνικῇ κοινωσίᾳ, ἡ ἐν τῷ σχετικῷ κλάδῳ τούτῳ ἀνάπτυξις τῆς ἐπιστήμης, θὰ καθίστων καὶ ἄνευ τῶν μνησθεισῶν ἐλλείψεων ἀνεπαρκῆ τὴν ὑπάρχουσαν νομοθεσίαν. Ἡ ὑγιεινὴ, αἱ νέαι ἀντιλήψεις περὶ εὐρυθμίας, τὰ νέα μηχανικὰ καὶ οἰκοδομικὰ μέσα ὑπεισέρχονται ἤδη ὡς κύριοι παράγοντες. [...] Πλὴν τούτων καὶ ἡ καλλιτεχνικότης ἐν τῷ συνόλῳ τῆς μορφῆς τῶν πόλεων καὶ τῶν καθ' ἕκαστον οἰκοδομῶν δέον ν' ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον σοβαρωτάτης μερίμνης, καὶ ἀπαιτεῖ τὴν παρέμβασιν εἰδικευμένων ἐπιστημόνων, καθὼς δὲν μπορεῖ νὰ ἀφεθῆ πλέον στὴν εὐσυνειδησίαν τῶν ἐμπειροτέχνων ἀνδρῶν εἰς τὴν θεώρησιν [...]

» βασίστηκε ἐπὶ ἑνα σχεδὸν αἰῶνα ἡ ἐλληνικὴ πολεοδομικὴ νομοθεσία.

2. Για την οδοποιία και τη μηχανοκίνηση βλ. *Τεχνική Επετηρίς της Ελλάδος*, ὁ.π., σ. 257. Για τον εξηλεκτρισμό βλ. Ν. Βλαχόπουλος (1935), «Αι εφαρμογαὶ τοῦ ηλεκτρισμοῦ ἐν Ἑλλάδι», *Τεχνική Επετηρίς της Ελλάδος*, ὁ.π.

3. Ν. 541 τῆς 15.12.1914 «Περὶ συστάσεως νομοπαρασκευαστικῆς επιτροπείας διὰ τὴν αναθεώρησιν τῆς ἰσχύουσας νομοθεσίας σχεδίων πόλεων καὶ απαλλοτριώσεων». Βλ. ἐπίσης, Εἰσηγητικὴ Έκθεσις τοῦ Νομοσχεδίου «Περὶ συστάσεως...» (Αρχειο Βουλῆς, χωρὶς ἀριθμῆση) καὶ Β.Δ. «Περὶ συστάσεως τῆς Επιτροπείας τοῦ Ν. 541/1914», ΦΕΚ 25(Α)/1915, ὅπου αναφέρονται καὶ τὰ μέλη τῆς.

Επείγοντα χαρακτήρα σ' όλα τα προηγούμενα προσδίδει, πάντα κατά τον Δ. Διαμαντίδη, η πρόσκτηση των Νέων Χωρών, στις πόλεις των οποίων έχει τόσο έντονα αποτυπωθεί η πολύχρονη δουλειά και η καθυστέρηση, χαρακτηριστικά τα οποία το νεοελληνικό κράτος οφείλει να εξαφανίσει «ώστε και υπό την οικοδομικήν άποψιν θά ήτο δυνατόν νά έκπολιτισθῶσι τὸ ταχύτερον».

Παρά την έμφαση που δίνει στο τεχνικό μέρος, ο Διαμαντίδης κατανοεί την κοινωνική διάσταση των προβλημάτων, και καταλήγοντας προσθέτει ότι η επιτροπή οφείλει να μελετήσει και να επεξεργασθεί «τά ήδη θεσμοθετημένα, τὰ ἐν τῇ ξένη κρατοῦντα καὶ τοὺς κοινωνικοὺς ὅρους τόσοσιν τῆς παλαιᾶς ὁσοῦν καὶ τῆς νέας Ἑλλάδος, ὥστε νά μπορέσῃ νά παρουσιάσῃ θεσμοὺν ἄρτιον καὶ ἀντάξιον τῶν ἀπαιτήσεων τῆς ἀναγεννωμένης Χώρας μας».

Εκτός από την υποθήκη αυτή για το μέλλον, ο Διαμαντίδης ασχολείται παράλληλα με δύο άλλα επείγοντα προβλήματα: την αναδιοργάνωση του Εθνικού Μετσοβίου Πολυτεχνείου (με στόχο τον εκσυγχρονισμό των σπουδών και την παραγωγή νέων επιστημονικών ειδικοτήτων), την ανοικοδόμηση της κατεστραμμένης πόλης των Σερρών πάνω σε καινούριες βάσεις, με την παραδειγματική χρήση νέων εντελώς μεθόδων⁴.

Ὡστόσο τα έκτακτα εθνικά και διεθνή γεγονότα που μεσολαβούν από το 1915 ὡς τον Ιούνιο του 1917 δεν θα επιτρέψουν στις πρωτοβουλίες αυτές να υλοποιηθούν. Ο Διαμαντίδης εγκαταλείπει το υπουργείο οκτῶ μόνο μήνες μετά την ανάληψή του, στις 25 Φεβρουαρίου 1915. Εννέα άλλοι υπουργοί θα εναλλαχθούν σ' αυτή τη θέση⁵ — αναπτύσσοντας μια υποτυπώδη δραστηριότητα, κα-

4. Πρόκειται για τον Ν. 388 της 20.11.1914 για την αναδιοργάνωση του εν Αθήναις Πολυτεχνείου και τον Ν. 455 της 7.12.1914 «Περί ανοικοδομήσεως του εμπρησθέντος τμήματος της πόλεως Σερρών». Παρά τη σημαντική εργασία για την εφαρμογή τους, οι δύο νόμοι θα παραμείνουν ανενεργοί μέχρι την ανάληψη του υπουργείου από τον Παπαναστασίου, ο οποίος θα τους τροποποιήσει και θα προχωρήσει στην εφαρμογή τους.

5. Υπουργοί Συγκοινωνίας μεταξύ 1914 και 1922 υπήρξαν οι: Δημήτριος Διαμαντίδης (19.6.1914 - 25.2.1915 και 10.8.1915 - 24.9.1915). Γεώργιος Μπαλτατζής (25.2.1915 - 10.8.1915). Δημήτριος Ράλλης (24.9.1915 - 9.6.1916). Φωκίων Νέγρης (9.6.1916 - 3.9.1916). Ιωάννης Κουτατζόγλου (3.9.1916 - 27.9.1916). Ιωάννης Αργυρόπουλος (27.9.1916 - 22.3.1917). Νικόλαος Αποστολίδης (22.3.1917 - 16.4.1917). Αναστάσιος Τσέλλος (16.4.1917 - 20.4.1917). Σπυρίδων Λάμπρος (20.4.1917 - 21.4.1917). Περ. Ιάκ. Αργυρόπουλος (21.4.1917 - 14.6.1917). Αλέξανδρος Παπαναστασίου (14.6.1917 - 4.11.1920). Παναγής Τσαλδάρης (4.11.1920 - 2.3.1922). Θα πρέπει επίσης να προσθέσουμε και τον Αλέξανδρο Κασσαβέτη, σύμβουλο επί της Συγκοινωνίας στην Προσωρινή Κυβέρνηση της Θεσσαλονίκης, ο οποίος υπογράφει στις 21.11.1916 το Διάταγμα 579 «Περί απαλλοτριώσεως ακινήτων δια την κατασκευήν έργων Δημοσίας ωφελείας» (ΦΕΚ 43 της 27.11.1916). Το διάταγμα αυτό εισάγει δύο ιδιαίτερα ενδιαφέροντα στοιχεία στο παλαιωμένο ακόμη πλαίσιο που διέπει την παραγωγή του χώρου: Ορίζει ρητώς ότι, όταν γίνεται απλ-

θώς όλα τα τεχνικά ζητήματα θα θεωρηθούν δευτερευούσης σημασίας— μέχρι τον Ιούνιο του 1917, οπότε θα αναλάβει το υπουργείο ο Α. Παπαναστασίου. Στα τριάμισι περίπου χρόνια της θητείας του ο Παπαναστασίου θα είναι ουσιαστικά ο πρώτος υπουργός που θα μπορέσει να προτείνει και να υλοποιήσει τα στοιχεία της νέας πολιτικής για το χώρο, μιας πολιτικής που εντάσσεται στη συνολική προσπάθεια των Φιλελευθέρων για τον αστικό εκσυγχρονισμό της Ελλάδας.

Πριν προχωρήσουμε σε μια κριτική παρουσίαση των πολεοδομικών αντιλήψεων του Α. Παπαναστασίου και της δραστηριότητάς του στο αρμόδιο υπουργείο, είναι αναγκαίο να αναφερθούμε σύντομα στην ανάπτυξη—σε διεθνές επίπεδο— της πολεοδομίας στην περίοδο μεταξύ 1870 και 1914. Στα χρόνια αυτά αναπτύσσεται μία ευρύτατη κίνηση, στην Ευρώπη και στις Ηνωμένες Πολιτείες, για τη συγκρότηση μιας νέας επιστημονικής ειδικότητας με αντικείμενό της την κεντρική ρυθμιστική παρέμβαση του κράτους στην οργάνωση του χώρου (αστικού και περιφερειακού).

Η νέα ειδικότητα κινητοποιείται από απαιτήσεις οικονομικού όσο και κοινωνικού χαρακτήρα (πρόκειται για τις ίδιες διεργασίες που οδηγούν στη συγκρότηση του παρεμβατικού κράτους): σκληροί ανταγωνισμοί για την κατάληψη του αστικού εδάφους, νέοι όροι χωροθέτησης της βιομηχανίας, της διαχείρισης και της διοίκησης, αλλαγή του χαρακτήρα και των φορέων των μεταφορών, νέες συνθήκες αναπαραγωγής της εργατικής δύναμης, νέες καταναλωτικές ανάγκες. Και συγχρόνως ορμητική είσοδος νέων τεχνολογιών που ανατρέπουν παλιές ισορροπίες, ενώ το παλαιωμένο θεσμικό πλαίσιο εξακολουθεί να υποστηρίζει την ιδιοκτησία και να εμποδίζει τη ρυθμιστική παρέμβαση⁶.

λοτρίωση, θα λαμβάνεται υπόψη η αξία «ην αί ιδιοκτησίαι είχαν πρό τής απόφασεως περί εκτελέσεως τών έργων, ούχι δέ ή έπειθοῦσα τυχόν ένεκα τής συνδρομής άσυνήθων περιστάσεων παροδική υπερτίμησις αὐτῶν» (άρθρο 3). Επίσης εξωθεί τους δήμους να αναλαμβάνουν επιχειρηματικές δραστηριότητες σε περιοχές όπου εκτελούνται δημοτικά έργα ώστε να καλύπτουν μέρος ή το σύνολο των δαπανών (άρθρο 1, παράγραφος α).

6. Ιδιαίτερα ενδιαφέρουσες ερμηνείες των διεργασιών που παρατηρούνται και των επιπτώσεων που έχουν (στη διαμόρφωση στρατηγικών παρέμβασης όπως και στη συγκρότηση μηχανισμών ελέγχου και διαχείρισης) περιέχουν: ο P. Sica, *Storia dell'urbanistica, Il novecento*, εκδ. Laterza, 1980, οι M. Tafuri-F. Dalco, *Modern Architecture*, H. Abrams Inc., Νέα Υόρκη 1979, και ο A. Cottureau, «Les débuts de la planification urbaine à Paris», *Sociologie du Travail*, 4, 1970. Ειδικά για τις μεταφορές, πρέπει να αναφέρουμε τις κινήσεις για την ανάληψή τους από κρατικούς ή δημοτικούς φορείς ήδη από το τέλος του 19ου αιώνα στον ευρωπαϊκό χώρο, όπως και την πολύ σχετική αντιμετώπιση του Παπαναστασίου: «[...] Έπιχειρήσεις όπως αί σιδηροδρομικαί δέν είναι δυνατόν νά άφεθοῦν έντελώς εις τήν ιδιωτικήν πρωτοβουλίαν και αύθαιρεσίαν. [...] Έπιβάλλεται όπως μέσα μεταφορᾶς, έχοντα μονοπωλιακόν χαρακτήρα, εύρίσκωνται εις τήν διαχείρισιν τοῦ Κράτους και

Δεν είναι ωστόσο μόνο οι αναγκαιότητες που αναδύονται από την ίδια τη φύση του οικονομικού συστήματος και της παραγωγικής διαδικασίας. Από πολλές και διαφοροποιημένες οπτικές διατυπώνονται τα ίδια χρόνια αιτήματα για τη βελτίωση των συνθηκών ζωής στις πόλεις, αιτήματα που αντιμετωπίζουν την πόλη ως χώρο ζωής ποικίλων κοινωνικών κατηγοριών και που, συχνά για πολύ διαφορετικούς μεταξύ τους λόγους, επιθυμούν τη μείωση των ανισοτήτων, όπως αυτές εικονογραφούνται απτά στην οργάνωση του αστικού περιβάλλοντος.

Διατυπώνεται λοιπόν το αίτημα για μια εναλλακτική οργάνωση της πόλης, η οποία είναι δυνατό, μέσω του σχεδιασμού του χώρου και της ιδιοποίησης του, να ανακατανείμει μέρος τουλάχιστον της κοινωνικά παραγόμενης υπεραξίας της αστικής γης. Είναι σαφές ότι το αίτημα αυτό συμβαδίζει με την ανάπτυξη των μεταρρυθμιστικών ιδεών και κινημάτων στις βιομηχανικές χώρες της Ευρώπης (ανεξάρτητοι σοσιαλιστές και σοσιαλδημοκράτες) που απευθύνουν την κριτική τους στη φυσική μορφή της φιλελεύθερης καπιταλιστικής πόλης και στην άναρχη και συνεχή εξάπλωσή της.

Συγχρόνως το ίδιο αίτημα ενσωματώνει, με μορφή προτάσεων για την οργάνωση του χώρου, τα νέα κοινωνικά και πολιτιστικά δεδομένα των χρόνων 1890-1910, δηλαδή:

— Την επανεμφάνιση μιας δημοτικής αυτοδιοίκησης με δυνατότητες οργάνωσης και διαχείρισης του αστικού εδάφους.

— Τη διατύπωση μεταρρυθμιστικών και σοσιαλιστικών θεωριών στη διαχείριση των δημοτικών πραγμάτων⁷.

— Την πρόοδο των κοινωνικών επιστημών και των επιστημών με βιολογικό υπόβαθρο.

— Την ανάπτυξη οργανωμένων φορέων - εκφραστών γνώμης στο χώρο της πόλης (ανεπτυγμένη κοινωνία των πολιτών).

Ως αποτέλεσμα διαπραγματεύσεως μεταξύ των κυρίαρχων κοινωνικών δυνάμεων διαμορφώνεται μια παρεμβατική πρακτική, που μπορεί επιγραμματικά να συνοψισθεί στα ακόλουθα βασικά σημεία (τα οποία και συγκροτούν τις επιμέρους στρατηγικές της):

1. Εξορθολογίζεται η χρήση του αστικού εδάφους με στόχο την αύξηση

εργάζονται πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν μεγάλων κοινωνικῶν συμφερόντων, ἀνεξαρτήτως τοῦ ἄμεσου κέρδους ἐξ αὐτῶν». [...]: 17.12.1917. Βλ. Α. Παπαναστασίου, *Μελέτες - Λόγοι - Ἄρθρα*, Αθήνα 1957, σ. 265.

7. Πρόκειται για τον επονομαζόμενο «δημοτικό σοσιαλισμό» (socialisme municipal), που αναδύεται ως κυρίαρχη τάση στην τοπική διακυβέρνηση στα τέλη του 19ου αιώνα, στο πλαίσιο της ενίσχυσης του ρόλου και των αρμοδιοτήτων της τοπικής αυτοδιοίκησης.

της απόδοσής της και τη διαφύλαξη των αξιών της γης. Βασική συνέπεια του εξορθολογισμού είναι η λειτουργική και κοινωνική εξειδίκευση των περιοχών της πόλης.

2. Η πόλη εξελίσσεται βάσει προγράμματος, ελέγχονται και κατευθύνονται οι επεκτάσεις της, ενώ παράλληλα αποθεματοποιείται γη για μελλοντικές ανάγκες.

3. Η πόλη αποκτά σύγχρονη υποδομή και προετοιμάζεται να δεχθεί τις νέες τεχνολογίες (ενεργειακά δίκτυα, κίνηση με αυτοκίνητο, οικοδομική τεχνολογία, κ.ά.).

4. Η διαχείριση της υπεραξίας της πολεοδομησης οφείλει να επαναφέρει μέρος της αξίας στην κοινότητα, ανακατανέμοντάς την είτε με τη μορφή άμεσων παροχών (π.χ. κοινωνική κατοικία), είτε μέσω των συλλογικών εξυπηρητήσεων.

5. Αναγκαία για την επιτυχία των προηγούμενων είναι η στήριξη σε ισχυρούς μηχανισμούς εξουσίας που παρέχουν τα μέσα, το κύρος και τους θεσμούς ώστε η εφαρμογή των ιδεών να είναι δυνατό να επιτευχθεί.

Είναι σίγουρο ότι ο Α. Παπαναστασίου γνωρίζει την ανάπτυξη αυτής της προβληματικής, που είναι και ιδιαίτερα συγγενής στις αντιλήψεις του⁸. Προτού ωστόσο οργανώσει ένα πρόγραμμα γενικευμένων επεμβάσεων και μακροπρόθεσμων στρατηγικών για την αναδιοργάνωση των αστικών χώρων, ένα συγκεκριμένο γεγονός θα τον εξαναγκάσει να μορφοποιήσει και να διατυπώσει ταχύτατα τις ιδέες του σε πολλά συγχρόνως επίπεδα. Στις αρχές του Αυγούστου 1917, δύο μόνο μήνες αφού ανέλαβε το υπουργείο Συγκοινωνίας, καταστρέφεται από πυρκαγιά το ιστορικό κέντρο της Θεσσαλονίκης. Η έκταση

8. Αξίζει να σημειωθεί ότι ανάμεσα στα βιβλία του Παπαναστασίου (Βιβλιοθήκη Παπαναστασίου, Σπουδαστήριο Δημοσίου Δικαίου Νομικού Τμήματος Α.Π.Θ.) υπάρχει το έργο του πιο ουδερούς ίσως μελετητή της αστικής εξέλιξης (που περιέχει επίσης προτάσεις παρέμβασης), του σκότου βιολόγου και κοινωνικού επιστήμονα Sir Patrick Geddes, *Cities in Evolution*, έκδοση 1915. Υπάρχει ακόμη το κλασικό έργο του Camillo Sitte για την πολεοδομία ως τέχνη, σε γαλλική μετάφραση του 1902 (*L'art de bâtir les villes*), όπως και πολλές δημοσιεύσεις ελλήνων τεχνικών και νομικών για την εργατική κατοικία. Αλλά και καθαρώς τεχνικά έργα και εγχειρίδια περιλαμβάνει η Βιβλιοθήκη του, όπως των Bentley και Taylor, *A practical Guide in the Preparation of Town Planning Schemes*, «George Philip and Sonn», Λονδίνο 1911.

Η χαρακτηριστικότερη ωστόσο ταύτιση στην πράξη με τις απόψεις των πολεοδόμων φαίνεται στην ιδιαίτερα αρμονική συνεργασία που είχε ο Παπαναστασίου με τον γάλλο πολεοδόμο της Θεσσαλονίκης Ernest Hébrard. Η αμοιβαία εκτίμηση και η φιλία που αναπτύχθηκε μεταξύ τους φαίνεται όχι μόνο στη συνεχή συνεργασία τους και για άλλα θέματα (οργάνωση Τμήματος Αρχιτεκτόνων στο Μετσόβιο, σχέδιο Αθηνών, Ανώτατο Τεχνικό Συμβούλιο, σχέδιο Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης), αλλά και στον τρόπο με τον οποίο αναφέρονται ο ένας στον άλλο.

και η πολυπλοκότητα του ανασχεδιαστικού εγχειρήματος, οι ιδιοτυπίες της συγκεκριμένης πόλης (κυρίως η μακραίωνη ιστορική της παρουσία ως μεγάλο αστικού κέντρου και η ιδιαίτερη πληθυσμιακή της σύνθεση με την αντίστοιχη ισχυρότατη αποτύπωσή της στο χώρο)⁹, αλλά και η ιδιοτυπία της ιστορικής συγκυρίας, προσδίδουν στην επέμβαση του Α. Παπαναστασίου ένα έντονο ενδιαφέρον. Αν στη διαμόρφωση της νεοελληνικής Θεσσαλονίκης η παρέμβασή του αποτελεί ένα ιστορικό ορόσημο, για τον ίδιο επίσης πρέπει να ήταν μία σημαντική πρόκληση. Ζητήματα τεχνολογικού εκσυγχρονισμού και κοινωνικής μεταρρυθμιστικής πολιτικής, κρατικός παρεμβατισμός, συνεταιριστική οργάνωση και ιδιωτική πρωτοβουλία, εθνική πολιτική προς το εξωτερικό και πολιτική προς τις εθνικές-θρησκευτικές ομάδες στο εσωτερικό θα αντιμετωπιστούν συγχρόνως στις προτάσεις του, οι οποίες θα διατυπωθούν ταχύτατα —μέσα στην πρώτη εβδομάδα που ακολουθεί την καταστροφή— ενώ θα εξειδικευθούν στη συνέχεια με μια εντυπωσιακή παραγωγή νόμων και μηχανισμών εφαρμογής και ελέγχου.

Οι γενικοί πολιτικοί στόχοι για τον ανασχεδιασμό της πόλης, όπως διατυπώνονται αμέσως από την κυβέρνηση Βενιζέλου είναι οι ακόλουθοι:

— Δημιουργία ενός δυναμικού ελληνικού κέντρου, πόλου έλξης για μια ευρύτερη βαλκανική ενδοχώρα.

— Εκσυγχρονισμός και αναδιάταξη της κοινωνικής και οικονομικής διάρθρωσης της πόλης και του καθεστώτος χρήσης και ιδιοκτησίας του κέντρου της.

— Προσπάθεια προσεταιρισμού στο εγχείρημα όλων των κοινωνικών ομάδων της Θεσσαλονίκης.

— Προσέλκυση διεθνούς ενδιαφέροντος για την πόλη λόγω της πολυεδο-

9. Υπενθυμίζουμε απλώς ότι στην αρχή του 20ού αιώνα η Θεσσαλονίκη *intra muros* αποτελείται από 72 συνοικίες: 12 ελληνικές, 43 τουρκικές και 17 εβραϊκές. Βλ. Β. Δημητριάδης, *Τοπογραφία της Θεσσαλονίκης κατά την εποχή της Τουρκοκρατίας 1430-1912*, «Εταιρεία Μακεδονικών Σπουδών», Θεσσαλονίκη 1983. Η πρώτη επίσημη απογραφή του πληθυσμού που διενεργείται από την ελληνική διοίκηση καταγράφει 157.889 κατοίκους: 39.956 Έλληνες, 61.439 Ισραηλίτες, 45.867 Οθωμανούς, 6.263 Βουλγάρους και 4.364 λοιπών εθνικοτήτων. Βλ. Κ.Δ. Ρακτιβάν, *Έγγραφα και σημειώσεις εκ της πρώτης ελληνικής Διοικήσεως της Μακεδονίας (1912-1913)*, επιμ. Ι.Θ. Δημαράς, «Εταιρεία Μακεδονικών Σπουδών», Θεσσαλονίκη. Κατά την πρόχειρη απογραφή που έγινε μετά την πυρκαγιά από τον Α. Πάλλη (και δημοσιεύθηκε στις 10-23 Σεπτεμβρίου 1917 στις εφημερίδες), οι άστεγοι από την πυρκαγιά ήταν 73.447, και κατανέμονται σε Χριστιανούς 10.000, Ισραηλίτες 52.000 και Μουσουλμάνους 11.000. (Αρκετά διαφορετικά στοιχεία περιλαμβάνονται στο Αρχείο της Γεν. Διοικήσεως, φακ. 28, σ. 38: Άστεγοι 64.000, Χριστιανοί 14.500, Ισραηλίτες 41.500 και Μουσουλμάνοι 8.000.) Έτσι η γη του κέντρου που θα ξανασχεδιασθεί ανήκει κατά 75% στους Ισραηλίτες.

μικής της αναδιοργάνωσης, με σκοπό την ευρύτερη προβολή της ελληνικής παρουσίας.

Θα πρέπει να προστεθούν εδώ δύο ακόμη στόχοι, με ιδιαίτερη σημασία για την ιστορική συγκυρία, που ωστόσο δεν διατυπώθηκαν ποτέ ρητά: Πρόκειται για την ομογενοποίηση μιας πολυεθνικής και πολυθρησκευτικής κοινωνίας¹⁰ με ποικίλες πολιτισμικές καταβολές, οργανωτικές δομές και ευρύτερες διασυνδέσεις. Και ακόμη για την με κάθε τρόπο πληθυσμιακή και οικονομική ενίσχυση της ελληνικής παρουσίας στην πόλη.

Στην εισηγητική προς τη Βουλή παρουσίαση του νόμου για την ανοικοδόμηση της Θεσσαλονίκης (Ν. 1394 «Περί εφαρμογής του νέου σχεδίου της πόλεως Θεσσαλονίκης, 3.4.1918) ο Παπαναστασίου υποστηρίζει την αδυναμία της υπάρχουσας από το 1835 νομοθεσίας να επιτρέψει την υλοποίηση του επανασχεδιασμού της πόλης. Αφού αναλύσει τα σημεία στα οποία αυτή υπολείπεται των νέων επιστημονικών κατακτήσεων (τα οποία στοιχειοθετούν τις νέες τεχνικές και οικονομικές προδιαγραφές) προβάλλει στη συνέχεια το βασικότερο επιχείρημα, που κάνει αναγκαία τη νέα νομοθεσία. Πρόκειται για την «[...] δικαίαν κατανομήν τῶν ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ νέου σχεδίου μελλουσῶν νὰ προκύβουν οἰκονομικῶν μεταβολῶν, ἐνεργητικῶν ἢ παθητικῶν [...]», και εδώ εντοπίζεται η ιδιαίτερη συνεισφορά του στην ελληνική πολεοδομική σκέψη. Ο Παπαναστασίου υποστηρίζει ότι οι νέες αξίες που θα προκύψουν από τον ανασχεδιασμό αποτελούν ωφέλεια η οποία δημιουργείται «[...] ἄνευ οὐδεμιᾶς προσπαθείας, ἀλλὰ διὰ τῆς παρεμβάσεως τοῦ Κράτους, καὶ διὰ τῆς παραγωγικῆς ἐργασίας ὅλης τῆς κοινωνίας, καὶ πρωτίστως τῆς ἀποτελούσης τὴν σχετικὴν πόλιν. Διὰ τοῦτο [...] ἢ ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς ἐνὸς σχεδίου πόλεως ἐπερχομένη αὐξήσις τῆς ἀξίας ἀνήκει εἰς τὴν σχετικὴν κοινότητα καὶ δέον νὰ χρησιμοποιοῖται διὰ τὰς ἀνάγκας αὐτῆς [...]». Αντίθετα, με την ισχύουσα νομοθεσία η ωφέλεια αιτιολογεί απλώς την καταβολή αποζημιώσεων, στοιχείο που εμπεριέχει αδικία διότι «[...] οὔτε μόνον οἱ παρόδιοι ὠφελοῦνται ἐκ μιᾶς νέας ρυμοτομίας, οὔτε ἡ ὠφέλεια αὐτῶν ἀνταποκρίνεται εἰς τὴν ἀποζημίωσιν διὰ τὴν καταλαμβανομένην ἔκτασιν. Δύναται νὰ εἶναι πολὺ ὑπερτέρα ταύτης ἀλλὰ ἐνίστε κατωτέρα».

Η προσωπική αντίληψη του Παπαναστασίου σχετικά με τη θέσπιση πε-

10. Θα πρέπει να τονισθεί εδώ ότι ο Παπαναστασίου αντιλαμβάνεται την ομογενοποίηση ως μέρος της διαδικασίας εκσυγχρονισμού της παραδοσιακής κοινότητας και όχι ως σειρά διοικητικών ρυθμίσεων με στόχο την εξάλειψη ιδιαιτεροτήτων. Η θέση αυτή υποστηρίζεται τόσο από τον ίδιο τον J. Nehama, *Histoire des Israélites de Salonique*, τ. VI, VII, «Communauté Israélite de Thessalonique», 1978, ο οποίος την τεκμηριώνει προσεκτικά, όσο και από τον όλο χαρακτήρα της «κοινωνικής μηχανικής» από τον οποίο φαίνεται να διαπνέονται το έργο και οι ιδέες του Παπαναστασίου.

ριορισμών στην ιδιωτική οικειοποίηση της υπεραξίας της αστικής ανάπτυξης είναι πιο προωθημένη και υπερβαίνει την πρόταση όπως περιέχεται στο Νόμο 1394. Με άλλες ευκαιρίες θα αναπτύξει αναλυτικότερα τις ιδέες του, σύμφωνα με τις οποίες η ατομική ιδιοκτησία στην πόλη πρέπει να υφίσταται περιορισμένη και να χάνει το δικαίωμα της απόλυτης κυριότητας που διαθέτει ο θεσμός της ιδιοκτησίας¹¹. Κύριος λόγος είναι η συνάφεια και η επίδραση που έχει στο σύνολο της πόλης καθεμία ξεχωριστή οικοδομή, το γεγονός ότι η οποιαδήποτε χρήση ενός οικοπέδου επηρεάζει ολόκληρη την πόλη και την ανάπτυξή της. Ο Παπαναστασίου πιστεύει ότι δεν είναι μόνο η χρήση της γης που πρέπει να υφίσταται περιορισμούς χάριν του γενικού συμφέροντος αλλά και η ιδιοκτησία της: ότι η έννοια της δημόσιας ωφέλειας πρέπει να είναι διευρυμένη στις πόλεις όπου, μάλιστα, λόγω της συνεχούς επέκτασης των αστικών κέντρων, επέρχεται αύξηση στις αξίες των οικοπέδων, αύξηση που είναι «[...] ἔκ τῶν μᾶλλον ἀδικοιολογήτων, διότι οὐδὲν ὁμολογουμένως συνεισφέρει ὁ κάτοχος τοῦ ἀστικοῦ οἰκοπέδου τοῦ ὁποίου ἡ ἀξία διηνεκῶς αὐξάνει. [...]». Και υπενθυμίζοντας ότι η πρότασή του για τη Θεσσαλονίκη διαφοροποιείται από τις απόψεις αυτές, δεν παραλείπει να επαναλάβει: «Τὰ Κράτη σήμερον τείνουν εἰς τὸ νὰ ἀναλαμβάνουν ἢ ὁλόκληρον ἢ μέρος τῆς ἀξίας αὐτῆς ὑπὲρ τοῦ γενικοῦ συμφέροντος».

Η εκσυγχρονιστική και μεταρρυθμιστική προβληματική, εντελώς απύσχα από τη μέχρι τότε ισχύουσα πολεοδομική νομοθεσία του 19ου αιώνα, αποτελεί το κύριο χαρακτηριστικό της νέας νομοθεσίας για την ανοικοδόμηση της Θεσσαλονίκης. Πιο συγκεκριμένα η νομοθεσία αυτή:

— Αντιμετωπίζει την πόλη ως οργανική ενότητα και όχι ως άθροισμα ιδιοκτησιών, άρα κατευθύνει την κρατική παρέμβαση προς τη συνολική αναδιάρθρωση του αστικού χώρου (με κύριο στόχο την ορθολογικότερη απόδοσή του) και όχι την περιστασιακή ή σημειακή του διόρθωση.

— Χρησιμοποιεί τον πολεοδομικό σχεδιασμό για να υποκινήσει την αύξηση των αξιών της γης και συγχρόνως για να ανακατανείμει την ιδιοποίησή της.

— Αντιλαμβάνεται τα κοινωνικά-οικονομικά προβλήματα και τις συγκρούσεις που αναφέρονται σε έναν αστικό χώρο παραδοσιακής μορφής κατά τον εκσυγχρονισμό του και τη μετάβαση σε νέο επίπεδο ανάπτυξης της κεφαλαιο-

11. Πρόκειται για ιδέες που έχει ήδη επεξεργασθεί νωρίτερα με άλλες ευκαιρίες, όπως π.χ. στην αγόρευση στη Βουλή της 19.3.1911 για την αναγκαστική απελλοτρίωση των θεσσαλικών σιφλικιών, και στις οποίες θα επανέλθει αργότερα: βλ. αγόρευση στη Βουλή στη 13η Συνεδρίαση της 6.12.1919 για την πορεία της ανοικοδόμησης της Θεσσαλονίκης (*Εφημερίς Συζητήσεων της Βουλής*, 1919, σ. 148-164), στη Συνεδρίαση της 23.3.1927 για την ιδιοκτησία, κλπ.

κρατικής οικονομίας και επιχειρεί να τα χειρισθεί επεκτείνοντας τον παρεμβατικό ρόλο του κράτους. Και, ταυτόχρονα, δηλώνει την εμπιστοσύνη των εισηγητών του στη δυνατότητα αρμονικής συνύπαρξης ιδιωτικού και κοινού συμφέροντος μέσα σ' ένα πλαίσιο εύστοχων ρυθμίσεων.

Όπως συγκεκριμένα διατυπώνεται στο Νόμο 1394/1918, η εφαρμογή του νέου σχεδίου της πόλης προϋποθέτει τα ακόλουθα:

1. Πλήρη απαλλοτρίωση της γης της πυρίκαιστης ζώνης στο ιστορικό κέντρο¹².

2. Σύσταση ενός αναγκαστικού οικοπεδικού συνεταιρισμού, της Κτηματικής Ομάδας, με μέλη της όλους τους παλαιούς ιδιοκτήτες, υπέρ του οποίου γίνεται η απαλλοτρίωση. Οι ιδιοκτήτες συμμετέχουν κατά την αναλογία της αξίας του κτήματός τους και το δικαίωμά τους πιστοποιείται με την έκδοση ενός κτηματογράφου. Απαγορεύεται δε απολύτως, εκτός από συγκεκριμένες εξαιρέσεις, η αγοραπωλησία των κτηματογράφων (ώστε να αποφευχθεί οποιαδήποτε κερδοσκοπία).

3. Ελεύθερο σχεδιασμό του κέντρου χωρίς την υποχρέωση να γίνει σεβαστή η ιδιωτική ιδιοκτησία. Στο νέο σχέδιο της Θεσσαλονίκης πρυτανεύουν, όπως είναι εύλογο, οι κυρίαρχες πολεοδομικές αντιλήψεις της εποχής, που οργανώνουν την πόλη προσαρμόζοντάς την στα στάδια της παραγωγικής διαδικασίας και συνοψίζονται στη φράση του Jausseley: «Η πόλη πρέπει να ζει καλύτερα για να παράγει καλύτερα και να παράγει καλύτερα για να ζει καλύτερα».

4. Απόδοση των νέων οικοπέδων σε παλαιούς ή νέους ιδιοκτήτες, χωρίς διάκριση, μετά από ελεύθερες σε όλους πλειοδοτικές εκποιήσεις (πλειστηριασμούς με ενσφράγιστες προσφορές). Σύμφωνα με το Νόμο, εκτιμάται η κατώτατη τιμή κάθε νέου οικοπέδου, και κατόπιν τα οικοπέδα χωρίζονται σε τέσσερις κατηγορίες. Η πρώτη περιλαμβάνει εκείνα στα οποία, λόγω της πλεονεκτικής θέσης τους, επιτρέπεται απεριόριστη αύξηση της τιμής τους κατά την εκποίηση. Οι άλλες τρεις έχουν δεσμευμένες τις ανώτατες επιτρεπόμενες τιμές κατά προσάυξηση 75%, 50% και 25% επί της τιμής εκκίνησης. Σε περίπτωση ίσων προσφορών προτιμάται πάντα ο παλιός ιδιοκτήτης, ενώ σε όλους, νέους ή παλαιούς, απαγορεύεται η απόκτηση πέραν των δύο οικοπέδων. (Είναι φανερό ότι η διάταξη αυτή επιχειρεί συγχρόνως να επιλύσει προβλήματα ανανέωσης του πληθυσμού του κέντρου και επιλεκτικής παραμονής παλαιών κατοίκων σ' αυτό, εκμετάλλευσης—πλαισίωσης— του ιδιωτικού ανταγωνισμού και στοιχειώδους προστασίας των λιγότερο ισχυρών οικονομικών ομάδων, περιορι-

12. Ο σχεδιασμός καλύπτει ολόκληρο το ιστορικό κέντρο εντός των τείχων (300 περίπου εκτάρια). Η πυρίκαιστη ζώνη έχει έκταση 120 εκταρίων και αποτελείται από 4.000 ιδιοκτησίες, η συνολική αξία των οποίων εκτιμάται περί τα 100 εκατομμύρια δρχ. στα 1920.

σμού της κερδοσκοπίας και αποφυγής τη μονοπωλιακής κατάληψης του κέντρου.)

5. Απόκτηση από την κοινότητα —δήμο και δημόσιο— με την καταβολή στην Κτηματική Ομάδα προαναπτυξιακών τιμών όλης της αναγκαίας γης για τις συλλογικές εξυπηρετήσεις, σύμφωνα με τις προβλέψεις του σχεδίου.

6. Διανομή των κερδών της Κτηματικής Ομάδας ανά ήμισυ μεταξύ των μελών - παλαιών ιδιοκτητών και του δήμου, ο οποίος θα τα χρησιμοποιήσει για την εκτέλεση των αναγκαίων έργων υποδομής για την πόλη.

7. Φορολόγηση της μεταβολής της αξίας των αστικών ακινήτων σε όλες τις μελλοντικές μεταπωλήσεις τους.

Η ανακατανομή της υπεραξίας που θα προέλθει από την πολεοδόμηση υπέρ των λιγότερο ευνοημένων και υπέρ του δήμου, η προώθηση των συμφερόντων των κατοίκων μέσω της συνεταιριστικής οργάνωσης, και, παράλληλα, ο κεντρικός καθοδηγητικός ρόλος του κράτους (καθώς η κοινωνία των πολιτών δεν είναι ακόμη οργανωμένη, ενώ η τοπική αυτοδιοίκηση δεν έχει διαμορφωθεί ως δυναμικός σύγχρονος θεσμός) είναι οι άξονες των προτάσεων Παπαναστασίου.

Πρόκειται ουσιαστικά για μια προσπάθεια να επιταχυνθεί η μετατροπή μιας παραδοσιακής, προβιομηχανικής ανατολικής πόλης σε δυναμική ανοικτή πόλη, μια προσπάθεια γρήγορης προσαρμογής της στα δυτικοευρωπαϊκά πρότυπα της καπιταλιστικής οικονομίας και σε μια νέα κοινωνική πραγματικότητα, που αποστρέφει το πρόσωπό της από την καθυστέρηση του ανατολικού παρελθόντος και ταυτίζει την πρόοδο και την ευημερία της με τη δυτικοευρωπαϊκή ανάπτυξη. Η προσπάθεια αυτή αποτελεί την πιο στέρεη βάση για να αιτιολογηθεί ο αυταρχισμός που χαρακτηρίζει την επιχείρηση ανασχεδιασμού, αυταρχισμός που στηρίζεται ωστόσο στις επιταγές του εκσυγχρονισμού και του ορθολογισμού: επιστημονικός χαρακτήρας της νέας ειδικότητας, τεχνικοδιοικητικές αναγκαιότητες, αμείλικτη λειτουργία της οικοδομικής απόδοσης κλπ. Ταυτόχρονα ο Παπαναστασίου δεν αγνοεί το πρόβλημα που θέτει η χρησιμοποίηση μιας παρεμβατικής πρακτικής που προϋποθέτει (όπως είχε διαμορφωθεί στην Ευρώπη) μια ευρεία κοινωνική αποδοχή, η οποία στη Θεσσαλονίκη δεν υπάρχει. Πολλές φορές θα απευθύνει τις εκκλήσεις του στους «φιλοπόλιδες» —όπως γράφει— να οργανωθούν και να διατυπώσουν αιτήματα και ανάγκες, γιατί, υποστηρίζει, δεν είναι σωστό να περιμένουν τα πάντα από το κράτος ή το δήμο¹³.

13. Η «σύγχρονη» πολεοδομία αναπτύχθηκε στην Ευρώπη στηριγμένη στην ύπαρξη αποκεντρωμένης εξουσίας, την οποία εξασφάλισε η ενισχυμένη τοπική αυτοδιοίκηση (βλ. σημ. 7). Στην Ελλάδα, αντίθετα, με την ίδρυση του υπουργείου Συγκοινωνίας και τη μετα-

Η τελική έκβαση της ανοικοδόμησης της Θεσσαλονίκης είναι χαρακτηριστική για τον τρόπο με τον οποίο ο κοινωνικός χώρος αντιμετώπισε την πρόταση Παπαναστασίου. Τον Νοέμβριο του 1920, οι Φιλελεύθεροι ηττώνται στις εκλογές, και τον Αλέξανδρο Παπαναστασίου διαδέχεται στο υπουργείο ο Π. Τσαλδάρης. Η εφαρμογή του νέου σχεδίου δεν έχει προχωρήσει εξαιτίας έντονων αντιδράσεων που υποκινούνται από ομάδες μεγάλων οικονομικών συμφερόντων της πόλης. Η ταυτόχρονη αδυναμία των χαμηλών και μεσαίων στρωμάτων να εκφράσουν τις απόψεις τους και η προβολή αιτημάτων και διεκδικήσεων διαφορετικού περιεχομένου από τις εργατικές οργανώσεις της πόλης αφήνουν ελεύθερο το πεδίο δράσης στους ισχυρούς κεφαλαιούχους που εμφανίζονται ως εκφραστές του συνόλου των κατοίκων. Έτσι η υπαναχώρηση που πραγματοποιείται αφορά κυρίως τα μεταρρυθμιστικά χαρακτηριστικά της αρχικής αντίληψης για τον επανασχεδιασμό της πόλης και πολύ λιγότερο τη μορφή του σχεδίου, παρότι συνήθως λέγεται το αντίθετο¹⁴:

— Επιτρέπεται η ελεύθερη διάθεση των κτηματογράφων, με άμεσο αποτέλεσμα τη λειτουργία μιας παράλληλης αγοράς παλαιών τίτλων που ανταγωνίζεται τις εκποιήσεις ενισχύοντας την κερδοσκοπία.

— Αλλάζει η διαδικασία των εκποιήσεων: με το πρόσχημα της ενίσχυσης των Θεσσαλονικέων επιβάλλεται μεν η αποκλειστική παρουσία κατόχων κτηματογράφων (όχι παλαιών ιδιοκτητών), αλλά οι τιμές αφήνονται να διαμορφωθούν ελεύθερα, χωρίς ανώτατα όρια, σε ανοιχτές δημοπρασίες.

— Τα κέρδη από τις εκποιήσεις χρησιμοποιούνται για να χρηματοδοτήσουν τις αγορές των προνομιακών οικοπέδων της πόλης (εμπορική περιοχή,

φορά σ' αυτό αρμοδιοτήτων που άλλοτε ανήκαν στο υπουργείο Εσωτερικών, αποχωρίζονται πλήρως οι δήμοι από την άσκηση της πολεοδομίας στην πόλη τους. Η ρύθμιση αυτή, που κριτικαρίστηκε έντονα από μελετητές όπως ο Μπίρης (1966), δεν ήταν ασυμβίβαστη ωστόσο με τη νοοτροπία της εποχής, που ξεκινούσε τον εκσυγχρονισμό από τους κεντρικούς φορείς και τις υπηρεσίες, σκοπεύοντας να τον μεταφέρει βαθμιαία προς τα κάτω. Τα δημοτικά συμβούλια θεωρήθηκαν εντελώς ανίκανα να αντεπεξέλθουν στις νέες τεχνικές απαιτήσεις και συγχρόνως να μπορούν να αψηφήσουν τις πιέσεις των τοπικών παραγόντων. Ωστόσο, και παρά τη δριμύτατη κριτική που τους απευθύνεται την εποχή αυτή (βλ. εγκύκλιο 79460 υπουργείου Συγκοινωνίας, «Περί της ανάγκης και σπουδαιότητας του νεαρού Νομοθ. Διατάγματος περί σχεδίων Πόλεων», Αθήνα 31.8.1923), με το Ν.Δ. του 1923 τους δίνονται και πάλι σημαντικές αρμοδιότητες.

14. Ο βασικός νόμος που τροποποιεί τον 1394/1918 είναι ο Ν. 2633/1921 «Περί διαθέσεως των εντός του Νέου Σχεδίου της καείσης εκτάσεως Θεσσαλονίκης περιλαμβανομένων ακινήτων». Για μία ευρύτερη κριτική παρουσίαση του ανασχεδιασμού της Θεσσαλονίκης βλ. Καραδήμου-Γερόλυμπος: *Επανασχεδιασμός και ανοικοδόμηση της Θεσσαλονίκης μετά την πυρκαγιά του 1917*, διδακτορική διατριβή, *Επιστημονική Επετηρίδα της Πολυτεχνικής Σχολής Α.Π.Θ.*, τ. Θ', παράρτ. 31, Θεσσαλονίκη 1985, και της ίδιας, «Κτηματική Ομάδα: Οράματα και αντιφάσεις μιας πολεοδομικής επιχείρησης», *Αρχιτεκτονικά Θέματα*, 21, 1987.

3ος τομέας), για την απόκτηση των οποίων εκδηλώθηκε ο μεγαλύτερος ανταγωνισμός, ο οποίος και απορροφά τα κεφάλαια που θα επενδύονταν στην ανοικοδόμηση των κτιρίων.

Αν η Θεσσαλονίκη συνιστά το ολοκληρωμένο παράδειγμα, την έκφραση της συνολικής αντίληψης για τον τρόπο με τον οποίο οφείλουν να διαρθρώνονται και να αναπτύσσονται οι αστικοί χώροι, ο Παπαναστασίου δεν θα περιορισθεί σ' αυτό. Μέχρι το τέλος του 1920 θα επιχειρήσει να εφαρμόσει και να επεκτείνει τις ιδέες του, με πολλές και διαφορετικές ευκαιρίες, τείνοντας προς τη συγκρότηση ενός ολοκληρωμένου πλαισίου παρέμβασης.

Στα 1918, προωθώντας το θέμα του σχεδιασμού της πόλης των Αθηνών:

— Επιχειρεί να επεκτείνει στην Αθήνα και σε ολόκληρη τη χώρα τη νομοθεσία της Θεσσαλονίκης για το Κτηματολόγιο και την καταγραφή της εθνικής κτηματικής περιουσίας.

— Εισάγει θεσμούς και συστήνει διεπιστημονικές επιτροπές που θα παρακολουθούν τη συνεχή διαδικασία του σχεδιασμού (του οποίου τονίζει την κοινωνική και δυναμική διάσταση απέναντι στις κυρίαρχες ως τότε απόψεις που τον έβλεπαν ως στατική απεικόνιση, με καλλιτεχνικό κυρίως χαρακτήρα).

— Επιμένει στην ανάγκη να συμπληρώνεται το ειδικευμένο τεχνικό κknow-how με τον κοινωνικό έλεγχο, που θα ασκείται από φορείς και οργανώσεις της κοινής γνώμης¹⁵.

Την ίδια εποχή ενεργοποιεί ξανά την Επιτροπεία του 1914, με σκοπό τη σύνταξη του θεσμικού πλαισίου για την πολεοδομία και τις απαλλοτριώσεις. Είναι γνωστό ότι η προσπάθεια αυτή θα καρποφορήσει το 1923, με τη διατύπωση του Ν.Δ. «Περί σχεδίων πόλεων, κωμών και συνοικισμών του κράτους και οικοδομής αυτών» (17.7-16.8.1923), το οποίο ενσωματώνει πολλά σημεία από τις επιμέρους πρακτικές που είχαν παραδειγματικά ή περιπτωσιακά τεθεί σε εφαρμογή. Σε αρκετά μεταγενέστερες εκδόσεις του υπουργείου Συγκοινωνίας (1930), αποδίδεται κατευθείαν στην υπουργία του Παπαναστασίου η κατεύθυνση που ακολούθησαν οι υπηρεσίες και τα επόμενα χρόνια.

Στα 1919 και 1920, με την ευκαιρία της ανοικοδόμησης των Σερρών και των πόλεων της Ανατολικής Μακεδονίας, ο Παπαναστασίου επισημαίνει ιδι-

15. Βλ. την καταγραφή των συζητήσεων στη Βουλή (*Εφημερίς Συζητήσεων της Βουλής*, 1918, Συνεδρίαση 50ή της 12.12.1918, σ. 758 - 764), τις αγορεύσεις του κατά την εισήγηση των σχετικών νόμων, και άλλα κείμενα που περιέχονται στον τόμο *Μελέτες-Λόγοι-Άρθρα*, Αθήνα 1957, στις σ. 278 - 281. Επίσης βλ. το νομοθετικό έργο στο οποίο κατέληξε η όλη δραστηριότητα: Ν.1709/1918 «Περί συστάσεως Επιτροπής προς εκπόνησιν νέου σχεδίου πόλεως Αθηνών», Ν. 2085/1920 «Περί εκτάσεως της ισχύος του Ν. 1122 (κτηματογράφηση) εις την πόλιν των Αθηνών», κ.ά.

αιτέρως την ανάγκη της συνεταιριστικής οργάνωσης των κατοίκων¹⁶ και επεξεργάζεται διαφορετικούς κατά περίπτωση τρόπους με τους οποίους θα μπορούσε να υλοποιηθεί.

Παράλληλη και αδιάκοπη είναι η παρέμβασή του για την αναδιοργάνωση και τον εκσυγχρονισμό του ανώτατου ιδρύματος για την εκπαίδευση των τεχνικών. Το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο αποκτά το 1917 τη φυσιογνωμία που έχει σήμερα, και η πολεοδομία εισάγεται για πρώτη φορά ως επιστημονικό γνωστικό αντικείμενο στη νεοδημιουργημένη Σχολή των Αρχιτεκτόνων, με το όνομα «Αρχιτεκτονική της πόλης». Συγχρόνως ο Παπαναστασίου ενισχύει και προωθεί τις κινήσεις για την επαγγελματική οργάνωση των τεχνικών¹⁷.

Είναι χαρακτηριστικό ότι από το «οικοδόμημα» του Α. Παπαναστασίου θα επιβιώσουν και θα υλοποιηθούν επιλεκτικά μόνον οι ρυθμίσεις που υπηρετούν απευθείας τις άμεσες και βραχυπρόθεσμες ανάγκες, όπως υποστηρίζονται από τις υπάρχουσες κοινωνικές και οικονομικές δομές. Ουδέποτε προγραμματίζεται η ένταξη αγροτικών περιοχών στον αστικό χώρο. Αντίθετα, τα πολεοδομικά σχέδια περιορίζονται να «νομιμοποιούν» οικοδομημένες και διαμορφωμένες αυθαίρετα περιοχές, σφραγίζοντάς τες με την προίκα όχι απλά της νομιμότητας αλλά των αυξημένων όρων δομήσεως. Οι επεκτάσεις των σχεδίων δεν συνεπάγονται βάρη για τα ακίνητα που περιέχονται σ' αυτές, πλην των ανίσων «ρυμοτομήσεων» ή «τακτοποιήσεων», για όσα τυχόν βρίσκονται επί διανοιγομένων δρόμων ή εμφανίζουν ιδιαίτερα ακανόνιστα σχήματα. Αντίθετα, προσφέρουν σημαντικά οφέλη ως επένδυση γης και έναντι της αναμενόμενης οικοδομικής εκμετάλλευσης. Συγχρόνως, ουδέποτε ελέγχεται ή καθοδηγείται η εγκατάσταση των λειτουργιών, ή παρέχεται κοινωνική και τεχνική υποδομή. Η πόλη, ως χώρος ζωής, δεν αποτελεί πεδίο κοινωνικών συγκρούσεων ή αντικείμενο κοινωνικών αιτημάτων, στο βαθμό που μπορεί να καλύπτει το πρώτιστο αίτημα των νέων κατοίκων της, την εξασφάλιση υπό οποιεσδήποτε συνθήκες της στέγης, και των λίγο παλιότερων, την παροχή αυξημένης οικοδομικής εκμετάλλευσης.

16. Βλ. τα σχετικά άρθρα των Ν.1728/1919 «Περί ανεγέρσεως οικοδομών εις τας πόλεις, κώμας, και συνοικισμούς της Μακεδονίας» και Ν.2517/1920 «Περί ανοικοδομήσεως της πόλεως των Σερρών επί νέου σχεδίου». Για μια αναλυτικότερη προσέγγιση βλ. την ανακοίνωση της Κ. Καυκούλα «Ο Α. Παπαναστασίου και η ανοικοδόμησις της Ανατολικής Μακεδονίας» στον παρόντα τόμο.

17. Βλ. τον Ν.980/1917 «Περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως του Ν. 388 της 17. 11.1914 περί οργανισμού του εν Αθήναις Πολυτεχνείου». Βλ. επίσης την αγόρευση του Παπαναστασίου στην 50ή Συνεδρίαση (Ε.Σ.Β. 1918: 761, ό.π.) καθώς και την αναλυτική καταγραφή των δραστηριοτήτων του στο υπουργείο της Τούλας Αποστολοπούλου-Γεωργιάδου: Ανακοίνωση στο συνέδριο για τον Α. Παπαναστασίου, Νομικό Τμήμα Α.Π.Θ., 1984, Πρακτικά υπό έκδοση.

Η πολεοδομική πράξη δεν θα καθορίσει λοιπόν την οργάνωση και την εξέλιξη της πόλης, αλλά θα περιορισθεί στην ανανέωση των υπαρχόντων οικισμών μόνον ως προς την αντικατάσταση του κτιριακού αποθέματος, την εξυπηρέτηση των αυξημένων αναγκών της κυκλοφορίας και τον τεχνολογικό εκσυγχρονισμό των υποδομών. Με την αύξηση της οικοδομικής εκμετάλλευσης των οικοπέδων και την εναπόθεση της παραγωγής του χώρου στην ιδιωτική οικονομία, ο «εκσυγχρονισμός» της νεοελληνικής πόλης θα γίνει εντελώς «ανέξοδα» για την πολιτεία, με την αποδοχή των Νεοελλήνων, και με τα γνωστά αποτελέσματα για το κοινωνικό σύνολο. Συγχρόνως και βαθμιαία θα επιτευχθεί σε γενικές γραμμές η εκδίωξη της κατοικίας των χαμηλών εισοδημάτων από τις κεντρικές περιοχές, όπως και των παραδοσιακών οικονομικών δραστηριοτήτων με χαμηλή απόδοση. Ωστόσο η κοινωνική στρωμάτωση στο χώρο της πόλης, όπως και η λειτουργική εξειδίκευση μόνον εν μέρει θα εμφανισθούν, και ως το βαθμό που επιτρέπει η ρευστότητα της μεταπολεμικής κοινωνίας. Όσο για τις υπόλοιπες —προγραμματικές της ανάπτυξης και διαχειριστικές της υπεραξίας— πλευρές της σκέψης του Παπαναστασίου, τις κυρίως μεταρρυθμιστικές, θα συμπεριλαμβάνονται ολόενα και πιο συρρικνωμένες στα επόμενα νομοθετήματα, ενώ στην πράξη δεν θα χρησιμοποιηθούν μέχρι σήμερα.

Αξίζει τον κόπο να επισημανθεί εδώ ότι ο Αλέξανδρος Παπαναστασίου ουδέποτε σχολίασε τις τροποποιήσεις του Π. Τσαλδάρη στη διαδικασία διάθεσης των οικοπέδων. Από μια σχετική έρευνα, που δεν είναι όμως ολοκληρωμένη, ο τρόπος με τον οποίο αντιμετώπισε την υλοποίηση του επανασχεδιασμού της πόλης είναι μάλλον ψυχρός και αποστασιοποιημένος. Απών από τη Βουλή στη συνεδρίαση της 2ας Ιουλίου 1921, όταν συζητήθηκε και ψηφίστηκε ο Νόμος 2633/1921, προχωρεί σε μια αποτίμηση της ανοικοδόμησης, που επικεντρώνεται στη νεότερική εικόνα της πόλης, όπως και σε θέματα αισθητικής, και καθόλου δεν παίρνει υπόψη της τις θεμελιώδεις παραβιάσεις της αρχικής του αντίληψης¹⁸. Ίσως έχει κρίνει άκαιρη την άνωθεν παρέμβαση στη διαμόρφωση,

18. Από τη συζήτηση αυτή λείπει οποιοδήποτε γενικότερο ενδιαφέρον (*Εφημερίς Συνζητήσεων της Βουλής*, 1921, Συνεδρίαση 54η, της 2.7.1921, σ. 868 - 870). Ο Παπαναστασίου προβαίνει σε εκτιμήσεις με την ευκαιρία δύο επισκέψεών του στη Θεσσαλονίκη: το 1924 ως πρωθυπουργός, σε συνέντευξή του στις εφημερίδες δηλώνει ότι συμφωνεί πλήρως με τους αυστηρούς όρους διεξαγωγής των εκποιήσεων και προσθέτει ότι θα τιμωρηθούν όσοι δεν κτίζουν τα οικοπέδά τους και παρεμποδίζουν έτσι την ανοικοδόμηση της πόλης (*Εφημερίς των Βαλκανίων*, 11.5.1924).

Το 1925, με την ευκαιρία της διεξαγωγής του Δημοκρατικού Συνεδρίου, σε ομιλία του που καλύπτει μία ολόκληρη σελίδα εφημερίδας, περιορίζεται σε τεχνικά και σχεδιαστικά ζητήματα (*Εφημερίς των Βαλκανίων*, 8.11.1925). Όμοια ακριβώς είναι και η αντιμετώπισή του όταν γράφει τη νεκρολογία του Ernest Hébrard: «Τι οφείλομεν εις τον Ernest Hébrard», *Τεχνικά Χρονικά*, 1 Ιουνίου 1935.

κοινωνικών δομών ή σε θέματα κοινωνικής ζωής και συμπεριφοράς. Ίσως έχει απορροφηθεί από τα συνεχή και πιεστικά πολιτικά και οικονομικά προβλήματα του νεοελληνικού κράτους στο Μεσοπόλεμο. Ίσως έχει αντιληφθεί το εύθραυστο της μεταρρυθμιστικής λογικής του, η οποία, σε συνθήκες απουσίας πολιτικού και οικονομικού ορθολογισμού και, παρά την εισαγωγή και διαμόρφωση προωθημένων θεσμών, αδυνατεί να λειτουργήσει ως αποτελεσματικός μοχλός κοινωνικής προόδου¹⁹.

19. Βλ. τις ενδιαφέρουσες παρατηρήσεις του Γ. Τσιώμη, «Ιστορία, κοινωνικό πρόγραμμα, μοντερνισμός, στην πολεοδομική σκέψη του 1930», *Ιστορικά*, τ. Β', τχ. 3 (1985).