

ΑΛΕΚΑ ΚΑΡΑΔΗΜΟΥ-ΓΕΡΟΛΥΜΠΟΥ

# Μεταξύ Ανατολής και Δύσης

ΒΟΡΕΙΟΕΛΛΑΔΙΚΕΣ ΠΟΛΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΤΩΝ  
ΟΘΩΜΑΝΙΚΩΝ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΕΩΝ  
Βόλος - Θεσσαλονίκη - Ιωάννινα - Σέρρες  
Αλεξανδρούπολη - Καβάλα

Τροχαλία

### 7.6 Μερικές τελικές παρατηρήσεις. Βορειοελλαδικές πόλεις και πολεοδομία στο τέλος του 19ου αιώνα

"Της ανακαινίσεως ταύτης, της συγκεχυμένης και άνευ συναισθήσεως του επιδιωκομένου τέρατος προχωρούσης, θ' αποβαίνη ολονέν παραδοξώτερόν τι κράμμα, μοναδικόν εις τον κόσμον και αληθώς *sui generis*, καθ' ότι ούτε ευρωπαϊκή πόλις θα ήναι, ούτε πλέον τον ανατολικόν τύπον θα παριστά...."  
Κατσελίδης 1882:338.

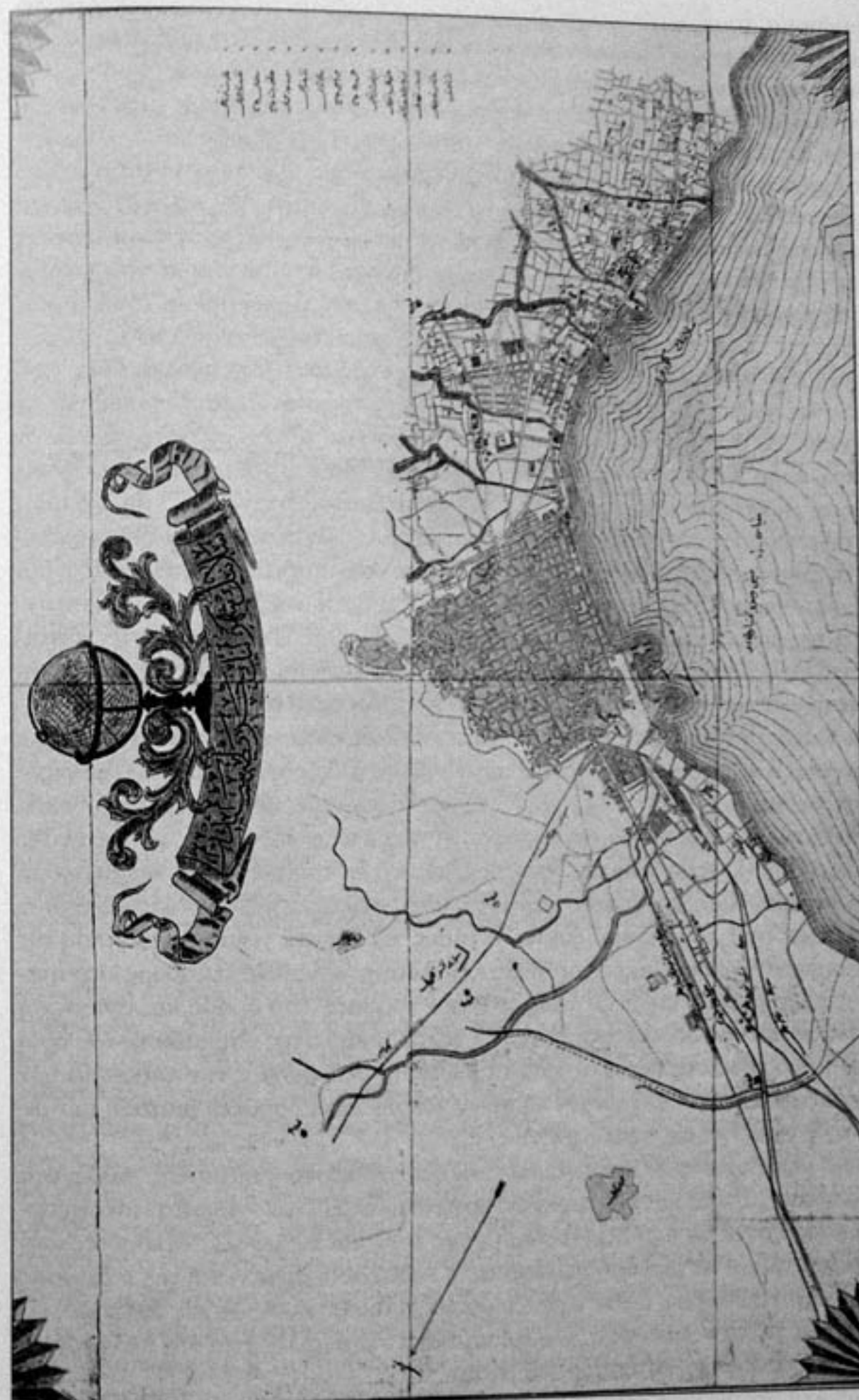
Όπως προκύπτει από την ιστορική έρευνα οι αστικοί χώροι στη Μακεδονία και στη Θράκη, και λιγότερο στην Ηπειρο και στη Θεσσαλία, γνωρίζουν κατά τον τελευταίο αιώνα της τουρκοκρατίας και ιδίως μετά το 1870 σημαντικές αλλαγές. Οι αλλαγές αυτές τείνουν να επιφέρουν μια ρήξη στην εξέλιξη του παραδοσιακού ιστού, στις μορφές των κτισμάτων, στην ανάδυση νέων λειτουργιών και νέων ηθών στην χρησιμοποίηση του χώρου.

Είναι δύσκολο να επιχειρήσουμε να εντάξουμε την πόλη αυτής της περιόδου σε ένα από τα γνωστά μοντέλα αστικής ανάπτυξης, να συναγάγουμε συμπεράσματα ή να προχωρήσουμε σε συγκρίσεις με αντίστοιχες δυτικοευρωπαϊκές πόλεις, χωρίς να διακινδυνεύσουμε σχηματοποιήσεις. Ο κυριότερος από τους λόγους αυτής της δυσκολίας είναι η εξαιρετικά μικρή χρονική διάρκεια των οθωμανικών μεταρρυθμίσεων, και τα κρίσιμα ιστορικά γεγονότα που ανέτρεψαν τα πολιτικά δεδομένα στην περιοχή, εντάσσοντας τις πόλεις της πολυεθνικής αυτοκρατορίας στο νεαρό και εθνικά ομοιογενές ελληνικό κράτος.

Με την επιφύλαξη αυτή και αποδεχόμενοι τον άνισο και ατελή χαρακτήρα του οθωμανικού εκσυγχρονισμού, μπορούμε ωστόσο να καταλήξουμε σε ορισμένες θέσεις για το χαρακτήρα και τη μορφή των πόλεων και της οθωμανικής πολεοδομίας των μεταρρυθμίσεων.

Ο χαρακτήρας της βορειοελλαδικής πόλης ως αποτέλεσμα του Τανζιμάτ ολοκληρώνεται στην τελευταία δεκαετία του 19ου αιώνα και διατηρείται ως τις πρώτες δεκαετίες του 20ου, οπότε υφίσταται τις επιπτώσεις πολύμορφων μεταβολών που απορρέουν από την διαμόρφωση νέων εθνικών συνόρων. Οι εκτεταμένες πληθυσμιακές μεταβολές και μετακινήσεις όπως και η ένταξη σε νέα δίκτυα οικισμών που διαμορφώνονται με την οργάνωση της Βαλκανικής σε νέες κρατικές οντότητες θα αλλάξουν με ταχείς ρυθμούς και σε βάθος τα υπάρχοντα αστικά δεδομένα.

Στην περίοδο που μελετούμε, οι βορειοελλαδικές πόλεις εξακολουθούν να παρουσιάζουν πολυεθνική σύνθεση πληθυσμού και να λειτουργούν διασπασμένες, γύρω από τα διαφορετικά κέντρα εξουσίας, ένα από τα οποία είναι και η οθωμανική δημόσια διοίκηση. Την ίδια εποχή όμως, με την αρχόμενη χαλάρωση των κοινοτικών δεσμών, τα παραδοσιακά κέντρα των γειτονιών που συγκροτούνταν από



Θεσσαλονίκη 1900. Για πρώτη φορά απεικονίζονται εκτεταμένες περιοχές στα δυτικά της πόλης.

την εκκλησία, το σχολείο και τα ιδρύματα, και τα οποία συγκέντρωναν όλη την κοινωνική ζωή των ομόθρησκων κατοίκων, δεν αποτελούν πλέον τους μοναδικούς χώρους άσκησης κοινωνικών δραστηριοτήτων. Περιπτώσιακά και με βραδείς ρυθμούς η πόλη αρχίζει να παρέχει διακεκομμένους χώρους συλλογικής ζωής -για την αναψυχή, την εκπαίδευση, τη νοσηλεία.

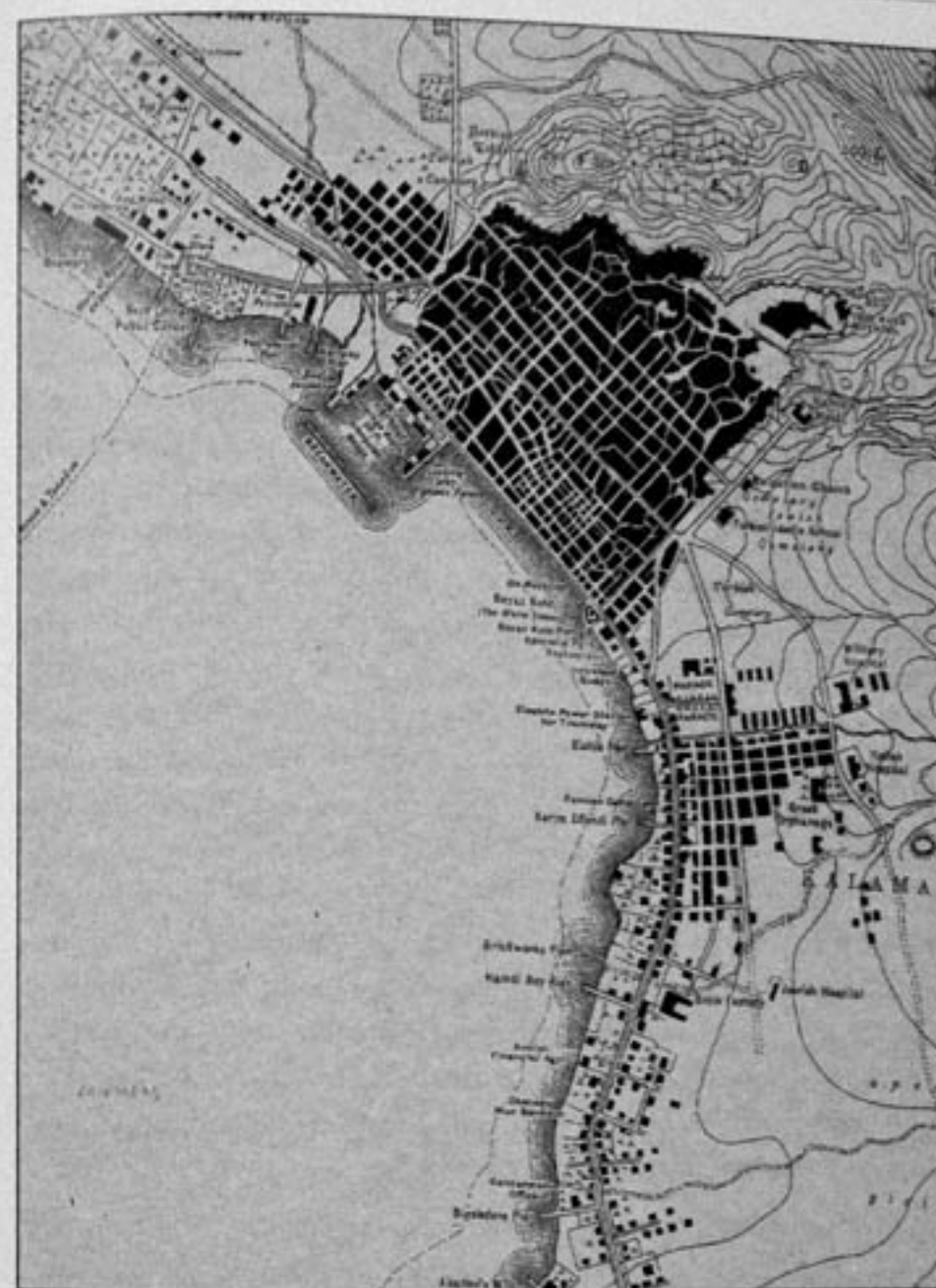
Η παραδοσιακή χωρική διάκριση εργασίας-κατοικίας εξυπηρετεί τις νέες λειτουργίες και διατηρείται, χωρίς όμως να επιβάλλεται ή να ελέγχεται με κανονισμούς (εκτός ακραίων εξαιρέσεων). Έτσι, π.χ. η παλιά αγορά της Θεσσαλονίκης που δεν είχε κατοικίες, υποδέχεται με ευκολία τις νέες λειτουργίες καταστημάτων και γραφείων, χωρίς εκ των πραγμάτων να χρειάζεται να προηγηθούν διαδικασίες εκδίωξης της κατοικίας, όπως αυτές που παρατηρούνται σε ευρωπαϊκές πόλεις. Μικρή εξαίρεση αποτελεί η περιοχή του Φραγκομαχαλά στη Θεσσαλονίκη, που εγκαταλείπεται από τους ολιγάριθμους κατοίκους της στην δεκαετία 1880 για να μετατραπεί σε τόπο εγκατάστασης εμπορικών και τραπεζικών εργασιών<sup>533</sup>.

Αντίθετα, όπως είδαμε στο 2ο κεφάλαιο, η νομοθεσία του 1891 επιβάλλει την οικοδόμηση χώρων κατοικίας πάνω από τα καταστήματα, εισάγοντας έτσι την συμβίωση δύο παραδοσιακά ασυμβίβαστων λειτουργιών. Το φαινόμενο αυτό παρατηρείται συστηματικά στα νέα κτίρια που κτίζονται στην παραλία στη Θεσσαλονίκη και στους κύριους εμπορικούς δρόμους των άλλων πόλεων, και λιγότερο, σε περιοχές που εφάπτονται στον κεντρικό εμπορικό πυρήνα. Έτσι οι γειτονιές κατοικίας αρχίζουν να εξοπλίζονται με μαγαζιά και εργαστήρια, ενώ οι κεντρικές αγορές κρατούν στο μεγαλύτερο τμήμα τους τον παραδοσιακό τους χαρακτήρα.

Αν οι παλιές συνοικίες παραμένουν ενίοτε άθικτες, οι νέες περιοχές στις οποίες επεκτείνεται η πόλη οργανώνονται πάνω σε γεωμετρικές χαράξεις που εξυπηρετούν την βαθμιαία κυριαρχία τροχοφόρων μεταφορικών μέσων (άμαξες έναντι των ζώων) και διευκολύνουν την εγκατάσταση δικτύων ύδρευσης, αποχέτευσης και φωταερίου. Η λειτουργία του δρόμου ανταποκρίνεται στις 'σύγχρονες' αντιλήψεις που επιβάλλουν το δημόσιο χαρακτήρα του. Πλατείες 'νέου τύπου' κάνουν την εμφάνισή τους, που προορίζονται για τους πεζούς και για τη διευθέτηση της κυκλοφορίας. Οι ρυμοτομικές χαράξεις επιβάλλουν κανονικά οικοδομικά τετράγωνα, γεωμετρικά οικόπεδα με υποχρεωτικό πρόσωπο στο δρόμο και ανέγερση κτιρίων πάνω σε οικοδομικές γραμμές. Το παλιό μοντέλο της ιδιοποίησης του δρόμου από τους κατοίκους της γειτονιάς επιβιώνει ακολουθώντας την παρουσία των παλιών ακανόνιστων οικοδομικών νησίδων και την παραδοσιακή διάταξη των οικοδομών, ή ατονεί με την εξάλειψή τους.

Την ίδια μεταβατικότητα παρουσιάζει και η αρχιτεκτονική της πόλης: Δίπλα στα παραδοσιακά, χαμηλά και εσωστρεφώς οργανωμένα ξύλινα κτίσματα, αναπτύσσονται τα καινούργια με τις εκλεκτικές μορφές τους και τις υψηλές σιλουέτες από τοιχοποιία στραμένες στο δρόμο. Ωστόσο η εσωτερική οργάνωση της κατοικίας γύρω από την εσωτερική 'σάλα' δεν παρουσιάζει ακόμη ουσιαστικές διαφορές είτε πρόκειται για μονοκατοικία, παραδοσιακή ή νεωτερική, είτε για πολυόροφο κτίριο με περισσότερες κατοικίες ανά όροφο<sup>534</sup>.

Αντίστοιχη συνύπαρξη αντιφατικών στοιχείων εμφανίζουν και τα κτίρια της



Θεσσαλονίκη (1909).

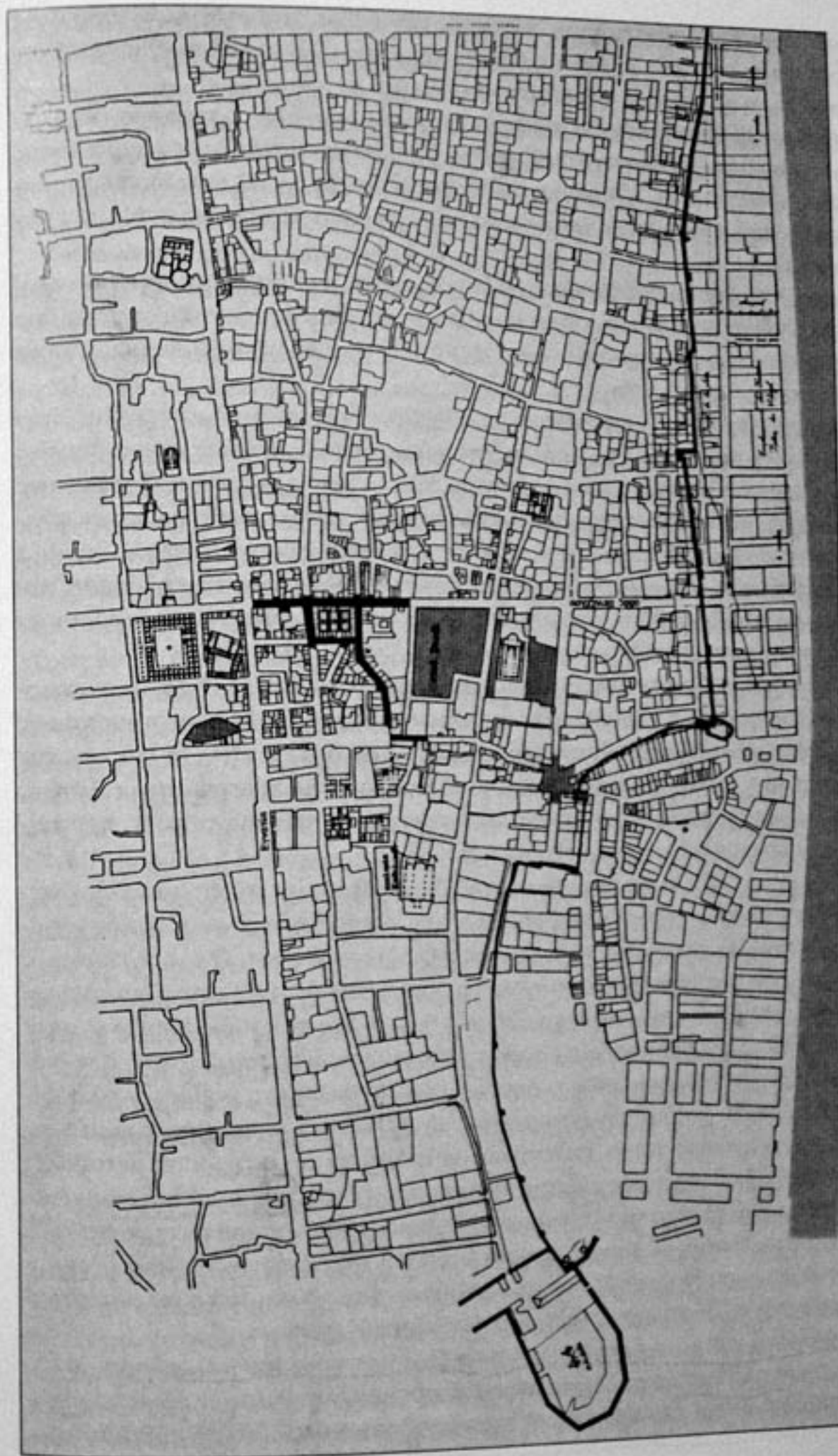
αγοράς: Αν το παραδοσιακό χάνι προσφέρει προσωρινά το μοντέλο για ένα κτίριο γραφείων, οι δυτικότερες οικοδομές της οδού Σαμπρί πασά προς την παραλία που στεγάζουν τράπεζες, ασφαλιστικές εταιρείες και grands magasins, συνορεύουν με τα 'Σκεπαστά' λίγο πιο πάνω. Η μεταλλική στέγη που υποκαθιστά τις τέντες και τα ξύλα μετά το 1893 πάνω από τα παλιά μαγαζιά δίπλα στο Μπεζεστένι, θυμίζοντας τις ευρωπαϊκές αντίστοιχες galleries ή τις αγγλικές arcades, θα μπορούσε να εκληφθεί ως σύμβολο αυτής της συμβίωσης. Αντίθετα τα διοικητικά κτίρια, σχολεία, νοσοκομεία, ξενοδοχεία, εργοστάσια που κτίζονται σε ανασχεδιασμένες συνοικίες ή εν μέσω του υφιστάμενου ιστού, ακολουθούν απαρέγκλιτα την εκλεκτιστική μορφολογία που πρυτανεύει στον βορειοελλαδικό χώρο και την ανάλογη συμμετρική και περίοπτη τοποθέτηση στον οικοπεδικό χώρο που τους αναλογεί, ανεξάρτητα από ό,τι συμβαίνει στον άμεσο περίγυρό τους... Πάντως παρά την δραστηριότητα των αρχών για την οικοδόμηση νέων και επιβλητικών διοικητικών

κτιρίων<sup>535</sup>, οι πολεοδομικές πρωτοβουλίες δεν εντάσσουν στις προτεραιότητές τους τη δημιουργία ενός *centre civique*, με πλατεία και συγκεντρωμένα δημόσια κτίρια γύρω, ούτε βέβαια με την επιβολή όψεων στα ιδιωτικά<sup>536</sup>.

Η κοινωνική και λειτουργική εξειδίκευση του χώρου που προκύπτει στα τέλη του 19ου αιώνα παίρνει την πιο σαφή μορφή της στη Θεσσαλονίκη. Κατοικία ανώτερων οικονομικών στρωμάτων στην ανατολική επέκταση και κατά μήκος της βασικής αρτηρίας Yalilar (Βασιλίσσης Ολγας)· σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις, λιμάνι, αποθήκες και κατοικία χαμηλότερων εισοδημάτων στις δυτικές επεκτάσεις· επιχειρηματικές δραστηριότητες στο Φραγκομαχαλά και στην προκυμαία, καθώς και στο παραθαλάσσιο τμήμα της κάθετης στην παραλία οδού Σαμπρί πασά (Βενιζέλου). Ωστόσο ο ταχύτατα αυξανόμενος πληθυσμός και οι συσσωρευμένες ανάγκες καθιστούν βραχύβιες τις χωρικές εξειδικεύσεις. Εργοστάσια εγκαθίστανται στα δυτικά, στο κέντρο επί της παραλίας και στο ανατολικό προάστιο. Δυστυχώς δεν γνωρίζουμε στοιχεία για τους τόπους κατοικίας των εργατών, ή για τον τρόπο μετάβασής τους στο χώρο εργασίας. Είναι χωρικά συγκεντρωμένοι; Συνδέονται με συγκεκριμένες μορφές οργάνωσης; Τα ερωτήματα αναμένουν μian απάντηση που οι πηγές της παρούσας μελέτης δεν παρέχουν<sup>537</sup>. Μικρά και μεσαία εισοδήματα κατακλύζουν τις 'εκσυγχρονισμένες' περιοχές του κέντρου και του ανατολικού προαστίου που βρίσκονται σε απόσταση από τη θάλασσα, δημιουργώντας συνοικίες με μεικτή εθνοκοινοτική σύνθεση. Στην περιοχή των Εξοχών παρατηρείται συγκέντρωση κοινωφελών και εκπαιδευτικών λειτουργιών. Οι παραδοσιακές γειτονιές του ιστορικού κέντρου και της Ανω Πόλης δέχονται τους φτωχούς μετανάστες και η γρήγορη πύκνωση του χώρου συντελεί στην περαιτέρω υποβάθμισή του. Η οικοπεδοποίηση της πόλης *intra muros* όπως προκύπτει από το κτηματολόγιο του 1917 μπορεί να δώσει ορισμένες ενδείξεις, όχι όμως μια πλήρη εικόνα, καθώς δεν έχει διασώσει την κτιριακή κατάληψη του χώρου.

Αν για τις επιπτώσεις της στις πόλεις δεν μπορούμε να γενικεύσουμε, οι βασικοί στόχοι της οθωμανικής πολεοδομίας είναι δυνατόν να διασαφηνιστούν, και παρουσιάζουν ενδιαφέρον συγκρινόμενοι με αντίστοιχους της ελληνικής πολεοδομίας του 19ου αιώνα<sup>538</sup>.

Πρώτος βασικός στόχος είναι η κινητοποίηση της ιδιωτικής κοινωνίας και του ιδιώτη για την αναδιοργάνωση του χώρου. Η μεταφορά της τοπικής εξουσίας από τις κοινότητες στα κεντρικά όργανα του κράτους, μέσω της θεσμοποίησης της ισονομίας και της ισοπολιτείας για όλους τους πολίτες ανεξαρτήτως θρησκείας, αποτελούσε ήδη βασικό στόχο των μεταρρυθμίσεων στο σύνολό τους. Η κεντρική αυτή κατεύθυνση προωθείται και μέσω των πολεοδομικών θεσμών που τίθενται σε ισχύ με ενιαίο τρόπο. Στη συνέχεια η εξουσία για την χωρική αναδιάρθρωση αποκεντρώνεται και εκχωρείται στους δήμους, που αποκτούν νομική οντότητα για να διαχειρισθούν τον χωρικό εκσυγχρονισμό τους. Στο πλαίσιο αυτών των διεργασιών, η παραδοσιακή μορφή αποκέντρωσης μέσω των κοινοτήτων ατονεί. Οι κοινότητες χάνουν βαθμιαία τις επίσημες και ανεπίσημες αρμοδιότητές τους και υποκαθίστανται από τις τοπικές αυτοδιοικήσεις. Με καμμία έννοια δεν συναντούμε εδώ το πατερναλιστικό κράτος (της Ελλάδας του 19ου αιώνα) που ενδιαφέρεται



Συντάραξη νεότερου και παραδοσιακού ιστού στις αρχές του 20ου αιώνα. Το κέντρο της Θεσσαλονίκης και η αγορά περί την οδό Σαμπρί πασά (οκιάζονται οι δρόμοι που είναι στεγασμένοι).

να προωθήσει την αστικοποίηση 'προικοδοτώντας' με αστική γη τους υπηκόους του, ιδρύοντας συνεχώς νέους οικισμούς, και επιχειρώντας να ελέγξει από την πρωτεύουσα τα πάντα, έως και τα τοπικά σχέδια.

Το οθωμανικό κράτος δημιουργεί το θεσμικό πλαίσιο, αλλά αποφεύγει στην συνέχεια να παρέμβει με οποιονδήποτε τρόπο, χρηματοδοτώντας ή αναλαμβάνοντας επενδυτικό ρόλο το ίδιο. Ακόμη και όταν εκχωρεί σε εταιρείες ή σε ιδιώτες ποικίλης μορφής 'προνόμια', δεν δέχεται να λογοδοτήσει ούτε καν για τις συνέπειες των εκχωρήσεων.

Βέβαια η επενδυτική παρέμβαση του δημοσίου δεν χαρακτηρίζει ούτε την ελληνική πολεοδομία· πρέπει ωστόσο να θυμόμαστε ότι τόσο τα οικονομικά μέσα όσο και το μέγεθος των πόλεων διαφέρουν αισθητά στην Οθωμανική Αυτοκρατορία και στο νεαρό ελληνικό κράτος.

Περαιτέρω συγκρίσεις κινδυνεύουν να οδηγήσουν σε υπεραπλουστεύσεις. Στον υπό οθωμανική κυριαρχία βορειοελλαδικό χώρο, οι πολεοδομικές πρωτοβουλίες οφείλονται κατά περίπτωση στις διοικητικές élites, όπως και στους ευρωπαϊούς προξένους και στους προστατευόμενους ή υπηκόους τους, και στα μέλη των εθνικοθηρησκευτικών κοινοτήτων -κυρίως δε στις ελληνικές κοινότητες. Σε καμία όμως περίπτωση οι επαρχιακές διοικήσεις δεν επενδύουν στην πολεοδόμηση, αρκούμενες και αυτές να θέτουν το πλαίσιο μέσα στο οποίο θα ανταγωνισθούν τα ιδιωτικά συμφέροντα μεταξύ τους.

Στην πρώτη περίοδο των μεταρρυθμίσεων που εξετάσαμε (1839-1870), η εφαρμογή του νέου θεσμικού πλαισίου είτε διεκδικείται από τους μη-μουσουλμανικούς ελληνικούς πληθυσμούς που διακρίνουν αμέσως τις δυνατότητες βελτίωσης της κατάστασής τους στο θεσμικό και οικονομικό επίπεδο, είτε προωθείται για λόγους γοήτρου ή αύξησης των εσόδων τους από τους τοπικούς αξιωματούχους, που επιθυμούν να εμφανισθούν ως εκσυγχρονιστές.

Αλλά και μετά το 1870, όταν η οθωμανική διοίκηση ενεργοποιείται συνολικότερα προς την κατεύθυνση της υλοποίησης των μεταρρυθμίσεων, ο κοινωνικός χαρακτήρας των πολεοδομικών επεμβάσεων απουσιάζει παντελώς. Ο ανασχεδιασμός και τα έργα που γίνονται (ή μπορούν να γίνουν) απευθύνονται στον ιδιωτικό τομέα και έχουν τεχνικό και λειτουργικό περιεχόμενο. Στο πολιτικό επίπεδο ο 'αφομοιωτικός' ρόλος της πολεοδομίας προς την κατεύθυνση της άμβλυνσης των διαφορών μεταξύ εθνικοθηρησκευτικών ομάδων λειτουργεί ως ένα βαθμό, αλλά ουδέποτε υπερβαίνει το στάδιο των επιφανομένων. Όπου οι τοπικές οικονομικές δυνάμεις δεν κινητοποιούνται, ο 'εκσυγχρονισμός' ατονεί και οι χωρικές μεταβολές τελματώνουν. Εξ ου και η όξυνση στις περιφερειακές ανισότητες, όπως στοιχειωδώς εκφράζεται μέσα από τα πληθυσμιακά δεδομένα του δικτύου των οικισμών<sup>539</sup>. Πάντως στους αστικούς χώρους, η χωρική έκφραση του εκσυγχρονισμού δεν παίρνει τις οριακές μορφές των πόλεων στις αποικίες, όπου διαπιστώνεται μια παραθετική 'συστέγαση' δύο διακεκριμένων αναπτυξιακών φάσεων.

Πόλη-σχημικό και πόλη-λειτουργικό αποτελούν τα όρια του πολεοδομικού εκσυγχρονισμού του Τανζιμάτ. Στόχος των πολεοδομικών ρυθμίσεων είναι να μεταμορφώσουν σταδιακά και επιλεκτικά την παραδοσιακή αταξία σε καθαριότητα,

τάξη και ευρυθμία, και να υποδεχθούν τις 'σύγχρονες' οικονομικές δραστηριότητες. Η πόλη-χώρος ζωής κοινωνικών ομάδων με ποικίλες ανάγκες, συνήθειες, επινοήματα και αιτήματα δεν διαφαίνεται πουθενά. Πρόκειται για έναν εκσυγχρονισμό που εφαρμόζεται σε μια ταχύτατα μεταβαλλόμενη κοινωνία, που δεν έχει ακόμη αναπτύξει εκφραστές και φορείς (κοινωνικούς εταίρους) με ουσιαστικές δυνατότητες διαπραγματευτικής παρέμβασης, ενώ οι κοινωνικές συγκρούσεις εξακολουθούν να εκφράζονται με όρους θρησκευτικών και εθνικών.

Ένα ακόμη χαρακτηριστικό είναι ότι, η ιδέα της πόλης ως ζωντανού οργανισμού που εξελίσσεται συνεχώς απουσιάζει παντελώς από την οθωμανική πολεοδομία της περιόδου. Η βασική νοοτροπία είναι ότι η παραδοσιακή πόλη είναι ανεπαρκής, οφείλει να αλλάξει, και εφ' όσον αλλάξει άπαξ και δια παντός, θα είναι πλέον σε θέση να ανταποκρίνεται στις νέες επιταγές. Η κυρίαρχη στην ευρωπαϊκή πολεοδομία ιδέα, που αντιμετωπίζει την πόλη ως οργανισμό που αυξάνει αέναα και μεταβάλλεται συνεχώς (η οποία υιοθετείται από το ελληνικό κράτος μετά από το 1917), εδώ δεν υπάρχει. Δεν αναζητούνται μηχανισμοί αναπροσαρμογής των δικτύων, του κτιριακού αποθέματος, του κατασκευαστικού τομέα και του αντίστοιχου καθεστώτος ιδιοκτησίας.

Η έλλειψη ενός ολοκληρωμένου ρυμοτομικού για την πόλη εντός των τειχών, (τμήματα της οποίας ξανασχεδιάζονται μόνο όταν καταστραφούν από αιτίες ανωτέρας βίας), υποδεικνύει και αυτήν την αμηχανία απέναντι στις αλλαγές, οι οποίες δεν αντιμετωπίζονται ως συστατικό στοιχείο της αστικής ζωής. Όταν επί αιώνες ο αστικός χώρος έμενε αναλλοίωτος, οι μεταβολές που παρατηρούνται στο τέλος του 19ου αιώνα, εκλαμβάνονται ως περιστασιακές, συγκυριακές και θεωρείται από τις αρχές ότι δεν απαιτούν την δημιουργία μηχανισμών παρέμβασης που θα μπορούσαν να τις διαχειρίζονται. Αφ' ής στιγμής ορισμένες βασικές αρτηρίες διευρύνθηκαν με κατεδαφίσεις και 'κοπή' μερικών κτιρίων, οι υπόλοιποι δρόμοι -διαμπερείς ή αδιέξοδοι- απλώς αφήνονται να υπάρχουν. Η διαδικασία με την οποία το απόθεμα της πόλης θα ανανεώνεται δεν απασχολεί την διοίκηση, ενώ ευρύτεροι μηχανισμοί για την ενίσχυση ιδιωτικών ή δημοσίων πρωτοβουλιών προς την κατεύθυνση δημιουργίας φορέων για τη στέγαση των λαϊκών στρωμάτων ή την αστική 'εξυγίανση', δεν υπάρχουν. Βέβαια τα σημαντικά ιστορικά συμβάντα που γρήγορα επακολούθησαν, δεν μας επιτρέπουν να θεμελιώσουμε εύκολα υποθέσεις για τις επιπτώσεις που οι νέες υπό διαμόρφωση αδράνιες μπορούσαν να έχουν στην εξέλιξη της κοινωνικής δομής της πόλης.

Ο ρόλος της πολεοδομίας ως εκσυγχρονιστικού μοχλού έχει δειχθεί κατά κόρον από ποικίλες μελέτες. Η παρούσα εργασία επιχειρήσει να παρακολουθήσει τα συγκεκριμένα βήματα μιας εκσυγχρονιστικής προσπάθειας ιδιαίτερα δύσκολης και χρονικά καθυστερημένης, που έθεσε στον εαυτό της ένα τεράστιο έργο: να κατευθύνει μια αρχαϊκή ανατολική αυτοκρατορία με πολυεθνικούς πληθυσμούς και θύνη μια αρχαϊκή ανατολική αυτοκρατορία με πολυεθνικούς πληθυσμούς και αχανείς εκτάσεις προς τα δυτικοευρωπαϊκά της πρότυπα. Η προσπάθεια αυτή λαμβάνει χώρα μετά τα μέσα του 19ου αιώνα, όταν στη δυτική Ευρώπη η βιομηχανική επανάσταση έχει τροποποιήσει πλήρως τις παραγωγικές συνθήκες, όταν οι

πολιτικοί και κοινωνικοί θεσμοί του σύγχρονου κράτους έχουν διαμορφωθεί και ο φιλελεύθερος καπιταλισμός έχει εγκαθιδρύσει καθεστώς άγριου οικονομικού ανταγωνισμού. Η απόσταση που πρέπει να καλυφθεί από την Οθωμανική Αυτοκρατορία αφορά τόσο το επίπεδο των τεχνολογικών-κοινωνικών-οικονομικών δυνατοτήτων, όπως και των θεσμικών μηχανισμών, της κατεστημένης ιδεολογίας, της οργάνωσης της καθημερινής ζωής και των συνηθειών, της γενικότερης πολιτιστικής στάθμης. Πέραν των δυσκολιών αυτών, η προσπάθεια προσκρούει στην ιστορικά διαμορφωμένη πολυεθνική-κοινωνική δομή και δεν καταφέρει να ολοκληρωθεί σε συνθήκες πολιτικής ομαλότητας, καθώς οι εθνοθρησκευτικές μειονότητες στη στήριξη των οποίων υπολογίζει, υποστηρίζονται από τα εθνικά τους κέντρα-ήδη ανεξάρτητα κράτη, ενώ ταυτόχρονα υπόκεινται στις ευρύτερες στρατηγικές επιδιώξεις των μεγάλων δυνάμεων της εποχής, που προωθούν δικά τους συμφέροντα στην περιοχή. Όπως είναι γνωστό στις δύο πρώτες δεκαετίες του 20ού αιώνα και μετά από σκληρούς και συνεχείς αγώνες, οι τελευταίες ευρωπαϊκές επαρχίες θα αποσπασθούν από την Οθωμανική Αυτοκρατορία, και η νέα Τουρκία θα προχωρήσει σε ουσιαστικό εκσυγχρονισμό, μόνον αφού αποκτήσει μια μεγαλύτερη εθνική ομοιογένεια.



Χάρτης του κέντρου και των προαστίων της Θεσσαλονίκης, 1910-1915.

## Σημειώσεις

<sup>456</sup> Πρόκειται για εμβρυακές μορφές του αποκαλούμενου CBD (Central Business District). Στη Θεσσαλονίκη η συγκέντρωση των νέων τριτογενών λειτουργιών εντοπίζεται δυτικά της κύριας κάθετης προς την θάλασσα οδού Βενιζέλου, στην καρδιά του παλιού εμπορικού κέντρου. Στην Καβάλα αναπτύσσεται κατά μήκος της βασικής αρτηρίας προς τις νέες συνοικίες (βλ. Στεφανίδου 1991:267-268)· στο Μοναστήρι, στην Ξάνθη, στην Κομοτηνή κλπ, στους δρόμους που συνδέουν τους σιδηροδρομικούς σταθμούς με τα παλιά κέντρα.

<sup>457</sup> Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η περίοδος της αναδιοργάνωσης των θεσμών κλείνει ουσιαστικά όταν ο Αβδούλ Χαμίτ διαλύει την επιτροπή νομομαθών που είχε συγκροτηθεί το 1869. Εργασία για την αναθεώρηση και κωδικοποίηση άλλων κλάδων της νομοθεσίας δεν ξαναγίνεται παρά μετά την επανάσταση του 1908, βλ. Lewis 1968:184. Είναι χαρακτηριστικό ότι στους Κώδικες του Νικολαΐδη (1890-91), ο Νόμος για τις οδούς του 1891 είναι το τελευταίο κείμενο της έκδοσης. Παράλληλα η αναπτυξιακή έκρηξη που ξεκίνησε στην δεκαετία του 1860 καταλαγιάζει και σταματά εντελώς κατά τις δύο προπολεμικές δεκαετίες (1895-1914), βλ. Lampe and Jackson 1982:209 και 280-281.

<sup>458</sup> Ειδικά για την Θεσσαλονίκη αναφέρουμε τα στοιχεία που παραθέτει ο Κ. Βακαλόπουλος 1976:150 από τις εκθέσεις του άγγλου προξένου Blunt για το 1839: Η πόλη έχει 59.000 κατοίκους (15.000 Τούρκοι, 5.000 Ντονμέδες, 13.000 Έλληνες, 25.000 Εβραίοι και 1000 Φράγκοι).

Το 1855 η υπηρεσία κτηματολογίου επιχειρεί την καταγραφή του πληθυσμού: Σημειώνονται 33.060 άτομα (10.737 Μουσουλμάνοι, 7.743 Έλληνες, 13.233 Εβραίοι και 1317 Ευρωπαίοι), CCC vol. 24, έγγραφο 27.4.1855. Ο γάλλος πρόξενος δεν σχολιάζει τους αριθμούς.

Για το 1884 ο Νταούτ Λεβύ παραθέτει στοιχεία από την απογραφή της ειδικής υπηρεσίας που ιδρύθηκε στο 1882 στην πόλη: Σύμφωνα με αυτήν η Θεσσαλονίκη είχε 84.000 κατοίκους (48.000 Εβραίοι)· το 1902 ο πληθυσμός έφθασε τους 126.000 (62.000 Εβραίοι), βλ. Naf 1986:320.

<sup>459</sup> Χαλκιόπουλος 1910.

<sup>460</sup> Για αναλυτικό σχολιασμό βλ. Γερόλυμπου, Καλογήρου, Χατζημιχάλης 1988, απ'όπου και οι πίνακες 7, 8, 9 και 10.

<sup>461</sup> Για την ιδιοτυπία του αστικού τοπίου και την επιβίωσή της στη συλλογική μνήμη, βλ. Χαστάογλου, Γερόλυμπου 1986:449-473. Σήμερα από την πόλη του τέλους του 19ου αιώνα παραμένουν μόνο μια μικρή περιοχή της παλιάς αγοράς μεταξύ λιμανιού και Εγνατίας, και, προσωρινά, μερικά τμήματα στην Άνω Πόλη.

<sup>462</sup> Περιγραφές υπάρχουν στον Risal 1918:260. Βλ. επίσης στον Δημητριάδη 1983:458, σε πολυάριθμα φύλλα των εφημερίδων (*Ερμής* 28/15.8.1875), και στην μελέτη μου για την ανοικοδόμηση της Θεσσαλονίκης 1985-86:27-30.

<sup>463</sup> *Φάρος* 1454/25.8.1890· FO 195/1692 έγγραφο Blunt 5.9.1890· AIU Grèce VIII E 108 έγγραφα Allatini 13.10.1890· AIU Grèce XI E 157 γράμματα Danon 4.9.1890 και συνέχεια· AIU Grèce X E 146 γράμματα J. Casès. Στη βιβλιογραφία, βλ. επίσης Nehama 1978 και Bérard 1896:174-192.

<sup>464</sup> Καραδήμου Γερόλυμπου 1983.

<sup>465</sup> Πρόκειται για τα οικόπεδα 131/2 και 131/11 στην κτηματογράφηση του 1917. Για τις σχετικές φήμες βλ. *Φάρος* 1455/29.8.1890 και 1459/26.9.1890.

<sup>466</sup> Δημητριάδης 1983.

<sup>467</sup> Πάντα κατά τις πληροφορίες του *Φάρου* 1454/25.8.1890 και τις εκθέσεις του άγγλου προξένου (FO 195/1655, 5.9.1890). Ειδικά για το ελληνικό νοσοκομείο, το οποίο βρισκόταν δίπλα στην Μητρόπολη και είχε κτισθεί το 1863 με δωρεά του Θεαγένους Χαρίση, ο Δημητριάδης (1983:459) σημειώνει ότι αυτό καταστράφηκε το 1893 από νέα πυρκαγιά.

<sup>468</sup> Φάρος 1454, ότ. π. και *Εστία* 35/2.9.1890. Πάντως ο αριθμός των κτισμάτων πρέπει να αντιμετωπισθεί με επιφύλαξη γιατί εμφανίζει μεγάλες διακυμάνσεις στις διάφορες πηγές πληροφοριών. Όλες οι περιγραφές επισημαίνουν την έλλειψη οργανωμένης υπηρεσίας πυρόσβεσης, παρά το γεγονός ότι έγιναν ηρωικές προσπάθειες από τους πυρόσβεςτες. Φαίνεται ότι η πυρόσβεση έγινε στοιχειωδώς αποτελεσματική μόνον όταν η Εταιρεία Υδάτων εγκατέστησε δίκτυο ύδρευσης στα 1893 και κρουνούς πυροσβεστικούς σε όλους τους δρόμους το 1896. Nehama 1978:748.

<sup>469</sup> Οι ασφάλειες καλύφθηκαν από αγγλικές εταιρείες που είχαν εγκατασταθεί στην πόλη από το 1868. Μετά το 1890, οι περισσότερες, απογοητευμένες από τις συνεχείς καταστροφές, αποσύρονται από τη Θεσσαλονίκη. Φάρος 1454, 1455/1890.

<sup>470</sup> Φάρος 1457/5.9.1890. Τα κτίσματα παραδίδονται αρχές Οκτωβρίου.

<sup>471</sup> AIU, Grèce XI E 157, έγγραφο Danon 19.9.1890. 700 οικογένειες στεγάζονται σε σκηνές, 288 στο Ταλμούδ Τορά, 40 στο σχολείο της Alliance Israélite, και οι υπόλοιπες σε δωμάτια που παρέχει ο Δήμος σε χάνια, καραβάνσεραϊ και στους δημοτικούς λουτρώνες. Ένας ακόμη μεγαλύτερος αριθμός είναι αδύνατον να καταγραφεί, επειδή καταφεύγει σε αυλές ή κήπους, φιλοξενείται σε συγγενείς, ή είναι σε θέση να διαθέσει το ποσό που απαιτείται για την ενοίκιαση ενός σπιτιού.

<sup>472</sup> Η μαρτυρία που περιέχεται στο γράμμα του Matalon για το Μοναστήρι (βλ. στη συνέχεια) θα μπορούσε εξ ίσου να ισχύει εδώ. Επιμένουμε ωστόσο ότι πουθενά δεν εκφράζεται καμμία παρόμοια υποψία.

<sup>473</sup> AIU Grèce V B 23-24, Salonique 1891-1908, αναφορά H. Ferrera 18.1.1891.

<sup>474</sup> AIU Grèce V B 23-24, Salonique 1891-1908, έγγραφα H. Ferrera 16.8.1892, 22.12.1892, 8.2.1893.

<sup>475</sup> Βλ. Καραδήμου Γερόλυμπος 1985-86:81, όπου παρατίθενται τα επιχειρήματα του Αλεξ. Παπαναστασίου για την ανθηρή και αντιοικονομική οργάνωση του κέντρου.

<sup>476</sup> Nehama 1978:739.

<sup>477</sup> Φάρος 1598/22.4.1892. Το νέο σχέδιο που εισάγει τον αστικό αναδιασμό στηρίζεται στην νομοθεσία του 1882. Οι διατάξεις αυτές διατηρήθηκαν και αργότερα με τον νόμο του 1891 (βλ. αναλυτικά στο 2ο κεφάλαιο).

<sup>478</sup> Για την αναλυτική παρουσίαση της οριοθέτησης και της εμβαδομέτρησης και για την περιγραφή του σχεδίου βλ. Καραδήμου Γερόλυμπος 1983:63-64 και 1985-86:28-30, από όπου προέρχονται και οι σύντομες παρατηρήσεις για την μορφή του σχεδίου που ακολουθούν. Βλ. επίσης στο κεφάλαιο 2.2.3 για τις συγκρίσεις με τις πολεοδομικές επεμβάσεις στην Κωνσταντινούπολη.

<sup>479</sup> Κατά τον *Οδηγό της Ελλάδος* του Γγγλέση, όπως παρατίθεται από τον Δημητριάδη 1983:458.

<sup>480</sup> Βλ. Κολώνα 1991α:326 για την δραστηριότητα όλων των κοινοτήτων της Θεσσαλονίκης στην κατασκευή κοινωφελών ιδρυμάτων, σχολείων κλπ. η οποία αποκτά ιδιαίτερη ένταση από το 1890 και μετά. Ο Κολώνας παραθέτει επίσης τις φράσεις του Π. Κοντογιάννη στα 1908: "Ουδεμία ίσως άλλη πόλις της Ευρώπης έχει να επιδείξει τοσούτον πλήθος και τοσαύτην ποικιλίαν σχολείων, αναλόγως του πληθυσμού αυτής, όση η Θεσσαλονίκη", και του Ν. Κυριαζίδη στα 1917: "Η Θεσσαλονίκη κατέχει τον μεγαλύτερον αριθμόν νοσοκομείων πάσης άλλης πόλεως της παλαιάς και νέας Ελλάδος".

Ειδικότερα για την δραστηριότητα της ελληνικής κοινότητας, βλ. Κολώνα 1985.

<sup>481</sup> Πληροφορίες εμφανίζουν γερμανούς και αυστριακούς κεφαλαιούχους να συγκροτούν όμιλο με σκοπό να ανοικοδομήσουν την καμένη περιοχή και συγχρόνως να αναλάβουν την κατασκευή των προκυμαίων, την προκυμαία του Αξιού ποταμού και την υδροδότηση της πόλης. Επίσης μία αγγλική εταιρεία προτείνει να αναλάβει στο σύνολό τους τις αναγκαίες εργασίες για την ανοικοδόμηση και οι ιδιοκτήτες να εξοφλούν εντός δεκαετίας με τόκο 7%, και εγγραφή υποθήκης στο όνομά της. Βλ. Φάρος 1472/10.11.1890 και 1500/23.2.1891.

<sup>482</sup> Φάρος 1451/8.1890 και 1464/13.10.1890.

<sup>483</sup> Φάρος 1703/24.11.1893.

<sup>484</sup> Για τις δυσκολίες στην ανέγερση των ελληνικών κοινοτικών κτιρίων, τα προβλήματα, τις κακοτεχνίες και τις υπερβάσεις των προϋπολογισμών βλ. Μαντοπούλου Παναγιωτοπούλου 1985.

<sup>485</sup> Φάρος 1723/9.3.1894 και 1728/26.3.1894: Επαινείται ιδιαίτερα το σχέδιο για το Πατάφειο του αρχιτέκτονα Μ. Μοσχονά. Στον ίδιο οφείλεται και η "κομψή" δημοχρειακή γέφυρα "έξωθεν του Παραδείσου-Σαρνώ", η οποία εγκαινιάζεται με πανηγυρική τελετή, παρουσία του δημάρχου Χαμνί και του δημοτικού μηχανικού Μενεξέ τον Απρίλιο του 1894. Βλ. επίσης Φάρος 1731/6.4.1894.

<sup>486</sup> Στοιχεία από τον Φάρο, φύλλα 1669/17.4.1893 ως 1733/13.4.1894.

<sup>487</sup> Βλ. και Κολώνα 1991. Σύμφωνα με το κτηματολογικό διάγραμμα του 1916, ορισμένα νέα οικοπέδα αποτελούν ιδιοκτησία του δήμου.

<sup>488</sup> Βλ. τις έρευνες των Τραγανού Δεληγιάννη, Ταμιωλάκη (1985:597-638) και τη μονογραφία του Ταμιωλάκη 1985.

<sup>489</sup> Φάρος 1511/3.4.1891: Βελγική εταιρεία με κεφάλαιο ένα εκατομμύριο φράγκων ενδιαφέρεται για τραμ. 1520/14.5.1891: Ο Χαμνί βέης πωλεί το προνόμιο της τροχιοδρομικής γραμμής για 8000 λίρες σε εταιρεία βέλγων και αγγλων κεφαλαιούχων. 1607/27.5.1892: Αρχίζουν επισήμως τα έργα, παρουσία του δημάρχου, του νομομηχανικού, του αρχιτέκτονος κλπ. Το προνόμιο εξακολουθεί να έχει (;) ο Χαμνί.

<sup>490</sup> Η γραμμή επεκτείνεται μέχρι της εξοχικής έπαυλης του Φ. Σαρνώ και "έναντι κήπου ο Παράδεισος". Μεγάλη τελετή εγκαινίων, βλ. Φάρος 1613/17.6.1892

<sup>491</sup> Για την κίνηση του λιμανιού κατά την 20ετία 1870-1890, βλ. CCC Salonique, vol 30, αριθ. 22, 1892: 1872 418 πλοία συν. εκτοπ. 244.313 τόννων

1880 622 588.853

1885 1024 979.814

1890 1354 1.467.213

Το σύνολο των συναλλαγών (εισαγωγών και εξαγωγών) είναι 31, 478 εκ. φράγκα (1871), 55,069 (1872), 39,8 (1880), 64,15 (1885) και 80,18 (1890).

<sup>492</sup> Τα στοιχεία για την επέκταση του λιμανιού, από το 1892 ως το 1906, προέρχονται από τις εφημερίδες Φάρος 1162/18.7.1887, 1196/18.11.1887, 1585/26.6.1892, 1733/13.4.1894, και από IAM, Αρχείο Γεν. Διοίκησης Μακεδονίας, φάκελοι 35/1914 και 37/1921. Στο έργο του για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, ο Βασδραβέλης (1959:48-49) αναφέρεται πολύ συνοπτικά στην περίοδο προ του 1904.

<sup>493</sup> Société Ottomane de construction et d' exploitation du Port de Salonique. Έδρα Κωνσταντινούπολη, διοίκηση στο Παρίσι, οδός Λαφαγιέτ 7. Το διοικητικό συμβούλιο αποτελείται από τους Edmond Bartissol, Amiral Cambet (αντιπρόεδρος) Jules Robert, Marquis de Laurens-Castelot, Levis Modiano, Amiral Joseph Nabona, Hadjibiar effendi, E. Salem. Οικονομικός επίτροπος ο Edouard Masseron. Για τις επιχειρηματικές δραστηριότητες των E. Salem και L. Modiano βλ. Χεχίμογλου 1991.

<sup>494</sup> Βλ. στο 4ο κεφάλαιο.

<sup>495</sup> *Νεώτερα Μνημεία* 1985:16.

<sup>496</sup> *Αλήθεια* 26.6.1909 και 25.7.1909.

<sup>497</sup> Η σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκης- Μοναστηρίου κατασκευάστηκε μεταξύ 1891 και 1894. Για λεπτομερή στοιχεία γύρω από τη σύμβαση, τα τεχνικά και οικονομικά ζητήματα και τη λειτουργία της γραμμής βλ. Μαυρομάτης, Μαζαρακίδου 1990

<sup>498</sup> Πέθανε τον Οκτώβριο του 1906 στις Βρυξέλλες, *Αλήθεια* 12.10.1906.

<sup>499</sup> Βλ. Τραγανού Δεληγιάννη, Ταμιωλάκη (1985:597-638) για υποθέσεις και πληροφορίες.

<sup>500</sup> Για τα ακίνητα στην ανατολική πλευρά βλ. Σταμπούλης 1984:217. Αγγλικός χάρτης του 1909 αναφέρει προβλήτα (pier) με το όνομά του στην περιοχή του χειμάρρου Arslan (αργότερα Κιβερονείου). Σύμφωνα με πληροφορίες από τις κες I. και M. Ζαφιοτιάνου, των οποίων η οικογένεια συνδεόταν φιλικά με τον Χαμνί, στην ίδια περιοχή βρισκόταν και η κατοικία του. Βλ. επίσης στον Δημητριάδη 1983:391, όπου ο Χαμνί σημειώνεται ως μεγαλοκτηματίας που πώλησε το οικοπέδο για να ανεγερθεί το ορφανοτροφείο Παπάφη το 1893 (1698 λίρες). Για τα κτήματα στη δυτική πλευρά βλ. Φάρος 1605/20.5.1892, όπου φέρεται ως ιδιοκτήτης αποθηκών έξω από την πύλη Βαρδαρίου.

<sup>501</sup> Σύμφωνα με τον Δημητριάδη 1983:222, μεγάλες γεωργικές εκτάσεις αγοράζονται, τεμαχίζονται και πωλούνται ως οικοπέδα, πολλαπλασιάζοντας την αξία της γης. Ισοσ' έτσι εξηρούνται και οι εκτεταμένες επεκτάσεις του σχεδίου της Θεσσαλονίκης ήδη από το 1889, που επισημάναμε στο προηγούμενο κεφάλαιο.

<sup>502</sup> Χεχίμογλου 1991.

<sup>503</sup> Του εκχωρούνται τα σχετικά προνόμια στα 1888 και 1892. Φάρος 1237/4.5.1888, 1609/3.6.1892 και 1614/20.6.1892).

<sup>504</sup> Φάρος 1664/13.3.1893.



- <sup>505</sup> Φάρος 1683/1893. Δεν έγινε δυνατό να επιβεβαιώσουμε την πληροφορία για το ποσόν αυτό το οποίο είναι υπερβολικά υψηλό.
- <sup>506</sup> Βλ. Φάρος 1722/1894 και 1733/1894.
- <sup>507</sup> Δημοσιεύθηκε στην εφημερίδα Φάρος των Βαλκανίων, φ. 1701/13.11.1893. Έχει διατηρηθεί η ορθογραφία του κείμενου, πλην του πολυτονικού.
- <sup>508</sup> AIU, Grèce XV E 190, έγγραφο Matalon 12.10.1894. Για το κείμενο του Nicolaidy, βλ. στο κεφάλαιο 3.
- <sup>509</sup> Φάρος 1537/17.3.1891 και 1594/4.4.1892.
- <sup>510</sup> Ο Hirsch, γερμανός επιχειρηματίας και μεγάλος φιλάνθρωπος, γεννήθηκε το 1831 και πέθανε το 1896. Το όνομά του συνδέθηκε με το έργο της κατασκευής των Ανατολικών Σιδηροδρόμων, που ένωσαν την Κωνσταντινούπολη με την Ειρσόλη από το 1869 και μετά. Βλ. *Encyclopaedia Judaica*, 1972, Jerusalem.
- <sup>511</sup> Επίσημη έκθεση για την λειτουργία των οικισμών, οικονομικά στοιχεία, σχέδια των συγκροτημάτων και κατοίσεις των κατοικιών περιλαμβάνονται στα αρχεία της AIU, Grèce V B, 23-24, Communauté de Salonique, έγγραφα 18.1.1891, 29.5.1891, 30.9.1897.
- <sup>512</sup> Έγγραφο C. Allatini, 1899, φάκελος άπ. π.
- <sup>513</sup> Φάρος 1618/8.7.1892, 1622 και 1632/2.9.1892 (όπου και ολοσέλιδη ανακοίνωση που υπογράφεται από πρόεδρο Μαρίνο Κουτούβιλη, βλ. κείμενο 16 στο Παράρτημα), 1633/5.9.1892.
- <sup>514</sup> "Rapport sur les conditions sanitaires des quartiers Vardar" της 24.11.1897. Υπογράφεται από τους J. Nissim, A. Sciak, Dr. Zaducki, Dr. Misrahi. Υποβάλλεται με την επιστολή της 26.11.1897 του C. Allatini, άπ.π. Για το πλήρες κείμενο της έκθεσης στα ελληνικά, βλ. Καραδήμου Γερόλυμου 1994β.
- <sup>515</sup> Οι εκθέσεις των επιτροπών θυμίζουν τις αντίστοιχες που συντάσσονται από γιατρούς, υγιεινολόγους και κοινωνικούς επιστήμονες σε όλη τη διάρκεια του 19ου αιώνα στις δυτικοευρωπαϊκές πόλεις. Οι εκθέσεις παρουσιάζουν την κατάσταση των εργαζομένων τάξεων, υποστηρίζουν κοινωνικές και μεταρρυθμιστικές θεωρίες ( Chadwick, Le Play, Εγγκελς) και προετοιμάζουν το έδαφος για την υποστήριξη πολεοδομικών προγραμμάτων. Choay 1969:9, Μπενέβολο 1977:270-275.
- <sup>516</sup> Δεν είναι γνωστό τι σημαίνουν αυτές οι ονομασίες και αν πρόκειται για απλά τοπωνύμια ή ονόματα ιδιοκτητών που ενοικιάζουν τα παρατήγματα.
- <sup>517</sup> Βλ. τις αναφορές των Καλογήρου 1990 και Παλάσκα 1986 για τη Βέροια, Αυγερινού Κολώνια 1990:237-238 για την Κοζάνη.
- <sup>518</sup> Καλογήρου, Νομικός 1991:492.
- <sup>519</sup> Βλ. πίνακα 4. Βλ. επίσης σχέδιο της υπάρχουσας κατάστασης της δεκαετίας 1940.
- <sup>520</sup> Καλογήρου, Νομικός 1985.
- <sup>521</sup> Αιβάζογλου Δόβα 1990.
- <sup>522</sup> Βακαλόπουλος 1958:32.
- <sup>523</sup> Λιούφης 1924.
- <sup>524</sup> Βλ. ενδεικτικά CCC vol 11, Jannina, έγγραφο 30.6.1873 και Bérard 1987.
- <sup>525</sup> Ο Ενεπεζίδης 1984 αναδημοσιεύει εκθέσεις του 1876 για τις εμπορικές συναλλαγές στην περιοχή.
- <sup>526</sup> Φάρος 1500/25.2.1891.
- <sup>527</sup> Βλ. Στεφανίδου 1991:305-317 για αναλυτική καταγραφή των χρήσεων που εγκαθίστανται εκτός του ιστορικού πυρήνα.
- <sup>528</sup> Φάρος 1231/6.4.1888.
- <sup>529</sup> Μεταξύ άλλων βλ. Schrader 1889 και AIU Turquie XCIV E Dédéagatch 1898-1906.
- <sup>530</sup> Για την Αδριανούπολη βλ. Yegolympos 1993a.
- Για το Μοναστήρι βλ. Lory, Poronic (1992) και AIU, Grèce XIII E 185, έγγραφο S. Lévy 31.10.1894 και XV E 190, έγγραφο Matalon 5.11.1894. Ο τελευταίος περιγράφει τα θρησκευτικά πράγματα της εβραϊκής κοινότητας και αναφέρει την ύπαρξη οκτώ συναγωγών, εκ των οποίων η μία, η Αραγκών, βρίσκεται σε ένα ενδιαφέρον κτίριο, με τρεις σειρές από κολώνες και 12 τρούλους, "καθαρά ισλαμικής αρχιτεκτονικής".
- <sup>531</sup> Όπως και στη Θεσσαλονίκη (βλ. κεφάλαιο 3 της παρούσας εργασίας), οι επισκέψεις του Σουλτάνου είχαν ως στόχο τους την προώθηση του μεταρρυθμιστικού προγράμματος στις επαρχίες. Βλ. Yegolympos 1993a.

- <sup>532</sup> Σύμφωνα με πληροφορίες ελληνικής εφημερίδας που βγαίνει στη Φιλιππούπολη, η φωτιά καίει 6.700 κτίσματα, ασφαλισμένα για 180.000 τουρκικές λίρες. *Φιλιππούπολις* 3457/27.8.1905.
- <sup>533</sup> Τρακοσοπούλου 1983 και Χεκίμογλου 1999:51. Είναι χαρακτηριστικό ότι στον μεγάλο "υπέροχο" κήπο της οικίας Αλλατίνι που είχε ανεγερθεί στα 1862 στο Φραγκομαχαλά, χτίζεται στα 1907 η τράπεζα Θεσσαλονίκης. Οι Αλλατίνι έχουν μετακομίσει από το 1888 στους Πύργους. Σύμφωνα με έρευνα του Χεκίμογλου (1987:108) στα 1920, από τα 66 τραπεζικά καταστήματα που υπάρχουν στη Θεσσαλονίκη, τα 34 βρίσκονται στο Φραγκομαχαλά.
- <sup>534</sup> Βλ. τις περιγραφές του Pleyber 1934 και τις παρατηρήσεις του Κολώνα (1991:186-187) για τα κτίρια αυτά που ονομάζονταν *apartiman hane*.
- <sup>535</sup> Όλες οι πόλεις αποκτούν διοικητήρια: Θεσσαλονίκη, Γιάννινα, Λάρισα, Σέρρες, Κομοτηνή, Κοζάνη, Κιλκίς, Κατερίνη, Καβάλα κλπ...
- <sup>536</sup> Πρόκειται για πολεοδομικές μορφές οργάνωσης του χώρου που υιοθετεί η ελληνική κυβέρνηση στη Θεσσαλονίκη το 1917, αλλά και νωρίτερα στα 1880 η Βουλγαρία με τα σχέδια του Amadiet για τη Σόφια.
- <sup>537</sup> Ελάχιστοι στοιχεία προερχόμενα από τον Φάρο μας πληροφορούν ότι εν όψει της Προτομαγιάς 1891 επικρατεί φόβος ότι μπορεί να απαιτηθεί "βιαία καταστολή" της συγκέντρωσης για τον εορτασμό της (1515/17.4.1891), ενώ αμέσως μετά σημειώνεται ότι "ευτυχώς παρ' ημίν δεν υπάρχει εργατικών ζητημάτων" (1517/1.5.1891).
- <sup>538</sup> Βλ. μεταξύ άλλων, Καραδήμου Γερόλυμου 1985.
- <sup>539</sup> Για την τεκμηρίωση της θέσης αυτής απαιτούνται ειδικές μελέτες.