

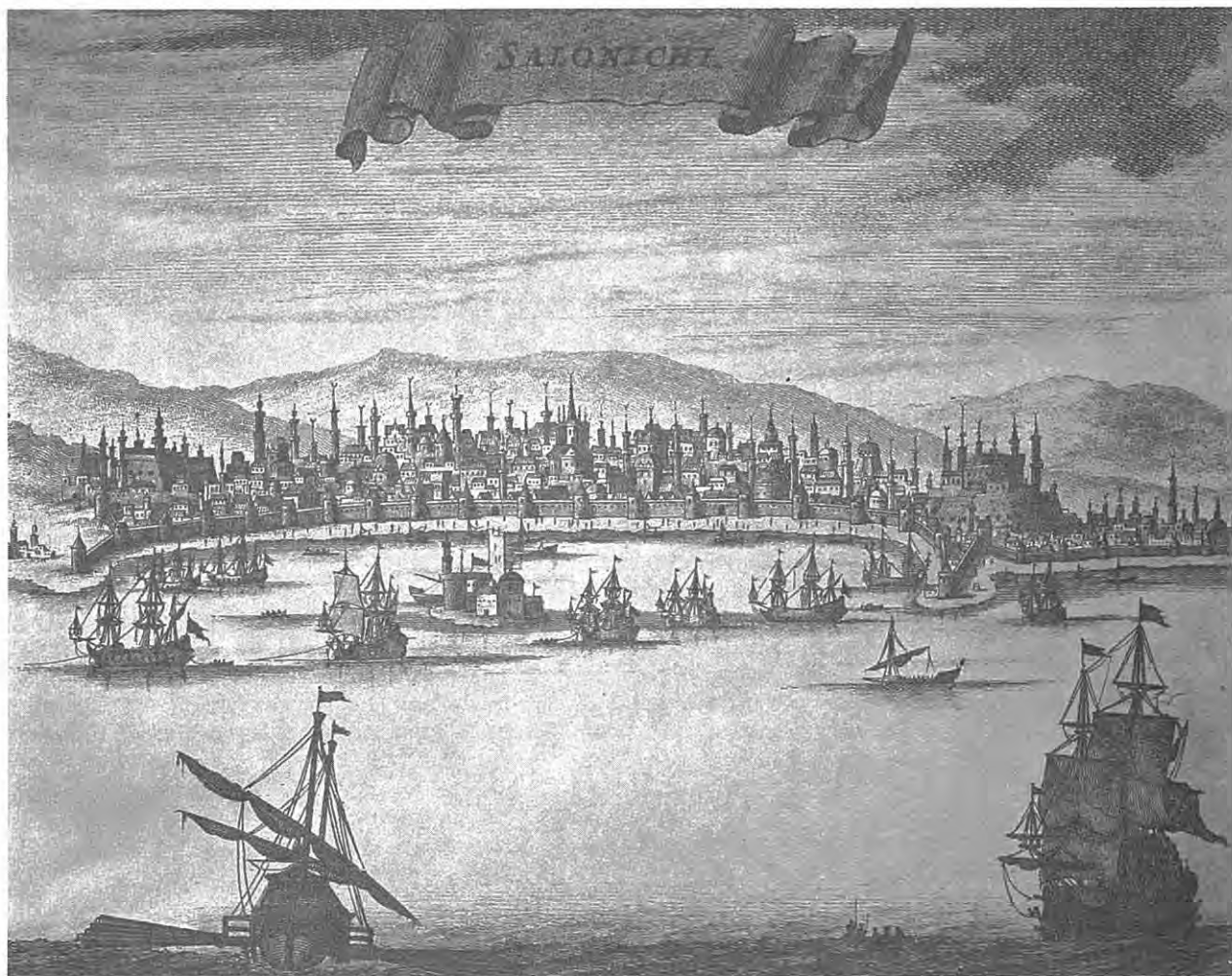
## 1. Η Θεσσαλονίκη πριν από το 1917.

Σκοπός του κεφαλαίου αυτού είναι να δείξει την εξέλιξη της Θεσσαλονίκης στα χρόνια πριν από την ένταξή της στο νεοελληνικό κράτος και την καταστροφή του 1917' να εξετάσει τη δομή του χώρου της σαν υλική έκφραση συγκεκριμένων λειτουργιών και τρόπων ζωής και τη δυναμική της ανάπτυξής του, όπως διαγράφεται στις παραμονές της περιόδου που μας ενδιαφέρει. Αν στην μακροαίωνα εξέλιξη της πόλης οι αναπροσαρμογές του χώρου της επέρχονται κατά κάποιον τρόπο αθροιστικά, από τις συγκυριακές πρωτοβουλίες και τις επί μέρους στάσεις των κατοίκων της, ενώ οι κεντρικές αρχές δεν επεμβαί-

νουν παρά διαιτητικά, στο τελευταίο τρίτο του 19ου αιώνα σημειώνονται αρκετές προσπάθειες εμφάνισης μιας οργανωτικής βούλησης και προκαθορισμών στην ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης.

Το κείμενο που ακολουθεί - αναδίφηση σε ιστορικές περιγραφές και επισήμανση των πιο χαρακτηριστικών επεμβάσεων στη διαμόρφωση της πόλης - ζητά να διακρίνει και να κατανοήσει το χαρακτήρα και τη λογική των αλλαγών που επέρχονται, τις ανάγκες στις οποίες απαντούν και το επίπεδο ανάπτυξης της κοινωνίας που τις απαιτεί, ή που επιδιώκει να μορφοποιηθεί και δια μέσου αυτών.

Θεσσαλονίκη 1700. Λιθογραφία του Dapper.



## 1.1. Από τη σχεδιασμένη στην αυθαίρετη πολεοποίηση.

Η Θεσσαλονίκη είναι μία πόλη που ιδρύθηκε μετά από απόφαση και ίσως σχεδιασμό σε μία από τις σημαντικότερες πολεοποιητικές περιόδους της παγκόσμιας ιστορίας<sup>1</sup>.

Αρχαιολογικές έρευνες για το σχέδιό της στην περίοδο ίδρυσής της και στην εποχή της Ρωμαϊκής κατάκτησης έγιναν από τις αρχές του 20ου αιώνα<sup>2</sup>. Ωστόσο η αδιάλειπτη ιστορική παρουσία της πόλης στον ίδιο περιτειχισμένο χώρο και η συνεχής και αδιάκοπη σπουδαιότητά της εξαφάνισαν τα στοιχεία εκείνα που θα επέτρεπαν τον ακριβή εντοπισμό των μεταβάσεων από την μία περίοδο στην άλλη. Άλλωστε οι μεταβάσεις έγιναν πάντα μετά από στιγμές αφάνταστα βίαιες<sup>3</sup> σφραγίστηκαν από γεγονότα καταστροφικά, σφαγές, δηώσεις, ερημώσεις, επιδημίες, σεισμούς και πυρκαγιές<sup>3</sup>. Ακόμα και η τελευταία περίοδος άνθησής της πριν από το 1912 είδε τον εκσυγχρονισμό της πόλης του τέλους του 19ου αιώνα να ολοκληρώνεται μέσα από τις φλόγες στα 1890.

Η Θεσσαλονίκη παίρνει τη μορφή που είχε στις παραμονές του Αυγούστου 1917 από τα μέσα του 19ου αιώνα και μετά. Οι πληροφορίες για την πολεοδομική της οργάνωση στην Βυζαντινή και Οθωμανική περίοδο, είναι διάσπαρτες και όχι μεθοδικά μελετημένες<sup>4</sup>. Οι περιγραφές που έχουν διασωθεί (και είναι πολλές: περιηγητών ή σημειώντων παραγόντων που έζησαν για κάποιο διάστημα στην πόλη) συμφωνώντας γενικά στη γοητεία που ασκεί η πόλη, τόσο σε σχέση με το φυσικό της περιβάλλον όσο και στην ποικιλία των υλικών και ανθρώπινων χαρακτηριστικών της, διχάζονται πάνω στις εκτιμήσεις για το αν αποτελεί «ανατολίτικη» πόλη ή όχι<sup>5</sup>. Τα επιχειρήματα υπέρ του τούρκικου χαρακτήρα της είναι πολλά: Η όψη της από μακριά, όπως τονίζεται από τους λευκούς κατακόρυφους μιναρέδες, η συγκεχυμένη διάταξη των δρόμων της που επιβάλλεται πάνω σ' έναν εξαλειφόμενο αρχικό κάναβο, η απουσία σημαντικών δημοσίων κτιρίων, τα κακοσυντηρημένα τείχη που δεν επιτελούν πια την βασική τους λειτουργία, ο σαφής διαχωρισμός της εμπορικής περιοχής της πόλης από τις περιοχές κατοικίας, η εξαφάνιση του παλατιού και της αριστοκρατικής συνοικίας (που υπήρχε πριν από την τουρκική κατάκτηση), η πολυεθνική σύσταση του πληθυσμού, η εγκατάσταση των εθνοκοινοτικών ομάδων σε συνοικίες εσωστρεφώς οργανωμένες, η εικόνα των χαμηλών ξύλινων σπιτιών και των λασπωμένων δρόμων, η παρουσία λίθινων κτισμάτων μόνον όταν πρόκειται για ναούς, τεμένη και δημόσια λουτρά... Συγχρόνως όμως η ύπαρξη μιας σημαντικής παραιοκίας ευρωπαϊκών εμπόρων, ο σημαντικός κόμβος του λιμανιού και των συναφών χρήσεων, η λειτουργία ενός οικονομικού κέντρου και μαζί χώρου αναψυχής και φιλοξενείας, και μια κοσμοπολίτικη κοινωνία που ανοίγεται

1. Η αναφορά γίνεται για την «ίδρυση» της στα 315 π.Χ. από τον Κάσσανδρο και όχι για προηγούμενες ιστορικές περιόδους. Παρά το γεγονός ότι στοιχεία του ελληνιστικού σχεδίου δεν είναι γνωστά, δεν αμφισβητείται εν γένει η ορθογωνική του χάραξη. Πρβλ. σχετικά Schoenebeck (1939), Vickers (1970:245), Λάββα (1980:406) και Τραυλό (1974:469) που είναι και πιο κατηγορηματικός ως προς την ελληνιστική προέλευση του σχεδίου. Για το γενικότερο ζήτημα της πολεοδρτικής δραστηριότητας του Αλεξάνδρου και των Επιγόνων βλ. Jones (1966), Egli (1962a) κ.ά. και για το κανονικό, ορθογωνικό σχέδιο των ελληνιστικών πόλεων, βλ. Τραυλό (1974), Wycherley (1962) κ.ά.

2. Για τις αρχαιολογικές έρευνες στη Θεσσαλονίκη βλ. Vickers (1970) και Ε. Μαρκή (1983:11).

3. Για μια συνοπτική ιστορία της Θεσσαλονίκης από την ίδρυσή της ως σήμερα βλ. Α. Vacalopoulos (1972), Α. Παπαγιαννόπουλο (1982), Ν. Νικονάνο (Δομή). Για την εικόνα και την περιγραφή της βλ. Ν. Μουτσόπουλο (1981). Σημαντικό και απαραίτητο για την μελέτη της πόλης είναι το επτάτομο έργο του J. Nehama (1935, 1936, 1959, 1978) με ιδιαίτερα ενδιαφέρουσες πληροφορίες για την ζωή των κατοίκων και την εικόνα της πόλης, καθώς και το συνεπτυγμένο έργο του ίδιου (Risal 1918), στις παρατηρήσεις και στα στοιχεία του οποίου οφείλει πολλά η παρούσα μελέτη.

4. Μία πιο συστηματική αλλά συνοπτική μελέτη της πόλης στην εποχή 1430-1912 γίνεται από τις Σαμουηλίδου, Στεφανίδου (1983), ενώ σημαντική συμβολή για την ίδια περίοδο αποτελεί η εργασία του Β. Δημητριάδη (1983) για την τοπογραφία της Θεσσαλονίκης.

5. Ο Bégar (1897:166) τονίζει τη βυζαντινή και φράγκικη καταγωγή της βεβαιώνοντας ότι δεν είναι τούρκικη πόλη, ενώ ο Paul Lindau στα 1888, (Ενεπεκίδης 1981:289) επιμένει στον έντονα ανατολίτικο χαρακτήρα της. Σ' αυτό συμφωνεί πιο τεκμηριωμένα και ο Diehl (1920).

Για μια σύντομη αλλά εύστοχη αναδρομή σε περιγραφές περιηγητών από τις αρχές του 17ου ως τον 19ο αιώνα βλ. Σαμουηλίδου, Στεφανίδου (1983). Για περισσότερα κείμενα βλ. Μουτσόπουλο (1981). Σχετικά με το γενικότερο ζήτημα της συγκρότησης από τις βαλκανικές πόλεις ενός ιδιαίτερου τύπου πόλης που διαφοροποιείται από την δυτικο-ευρωπαϊκή και την «ανατολίτικη» (ή ισλαμική), και την αναγραφή των ειδικών χαρακτηριστικών της βλ. Ν. Todorov (1977:39-45) όπως και τις ειδικότερες παρατηρήσεις του Stoianovich (1970:83-110).

6. Όπως αναφέρουν κατά περίπτωση οι Diehl (1920) Μωραϊτόπουλος (1882:23), Κολώνας, Παπαματθαϊάκη (1980:22), Ενεπεκίδης (1981:90), Μουτσόπουλος (1981), Vacalopoulos (1972:74), Νικονάνος (Δομή) - ιδιαίτερα για τη θέση του σεραί -, κ.ά. Για το «ευρωπαϊκό» τμήμα της πόλης βλ. τον Οδηγό της Θεσσαλονίκης του 1875 που δημοσιεύει ο Ενεπεκίδης (1981).

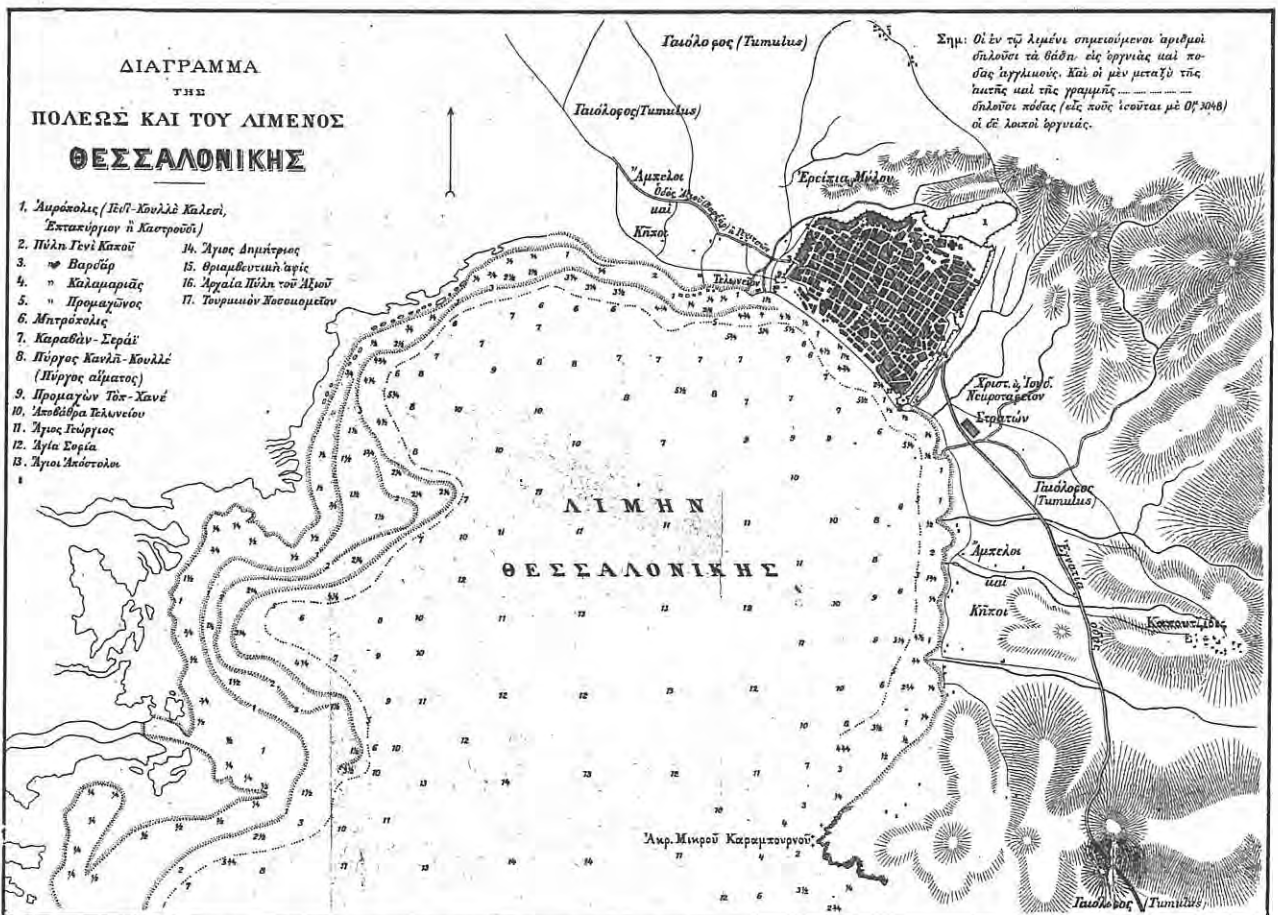
στον έξω κόσμο, τροποποιούν την αρχική «ανατολική» εικόνα. Και ο δυτικός χαρακτήρας της τονίζεται ακόμα περισσότερο από τα 1860 και μετά, όταν ο γενικός άνεμος του εξευρωπαϊσμού που έπνευσε στην Τουρκία επέδρασε στην πολεοδομική οργάνωση των μεγάλων τουρκικών πόλεων<sup>7</sup>.

Κατά τους μελετητές της η πόλη χαράχθηκε απ' αρχής με κανονικό ορθογώνιο κάναβο. Ο Tafrazi πιστεύει ότι η αρχική χάραξη διαφοροποιείται σημαντικά από τον 14ο αιώνα και μετά<sup>8</sup>, άποψη που υποστηρίζει από έρευνες μελετητών για τις μεταμορφώσεις ελληνορωμαϊκών πόλεων που έζησαν υπό βυζαντινή, οθωμανική, ή αραβική κυριαρχία<sup>9</sup>. Η βαθμιαία τροποποίηση του κανάβου πρέπει να ήταν αργή στην αρχή. Τον 16ο αιώνα ο βενετός Cavazza περιγράφει ακόμη πλατείες και ωραίους δρόμους, όπως αργότερα στα μέσα του 17ου αιώνα ο Χατζή Κάλφα και ο Εβλιγιά Τσελεμπή, ο οποίος είναι σε θέση να δηλώνει με σιγουριά πως η πόλη εξαρχής σχεδιάστηκε με ορθογωνικό κάναβο.<sup>10</sup>

Οι συνεχείς και απανωτές καταστροφές της πόλης (φωτιές, σεισμοί, επιδημίες, θεομηνίες) επηρεάζουν κάθε φορά την μορφή της αλλά και την σύνθεση του πληθυσμού της. Στα 1545, στα 1610 και κυρίως στα 1620 η πόλη καίγεται σε μεγάλα τμήματά της. Κατά τον Δημητριάδη (1983:16) η τελευταία αυτή



Το ανατολικό τμήμα του ιστορικού κέντρου που γλύτωσε από την πυρκαγιά. Αεροφωτογραφία του 1930.



Λιθογραφία που δημοσιεύθηκε από τον ταγματάρχη Ν. Σχινά στα 1887. Πρόκειται για χάρτη που εκδόθηκε το αγγλικό ναυαρχείο στα 1850 και χρησιμοποίησε ο Σχινάς αφαιρώντας το θαλάσσιο τείχος.

πυρκαγιά την καταστρέφει σχεδόν ολόκληρη. Ο Nehama (1959:68) μας δίνει μια εντυπωσιακή περιγραφή της καταστροφής, που έγινε, όπως και οι περισσότερες πυρκαγιές, τον μοιραίο μήνα Αύγουστο, προς το τέλος του καλοκαιριού (8 Αυγούστου): «Χιλιάδες σπίτια και καταστήματα, είκοσι οκτώ συναγωγές, το Ταλμούδ Τορά με τα παραρτήματά του, εκατό περίπου παρεκκλήσια, πολύτιμες βιβλιοθήκες με θησαυρούς βιβλίων και χειρογράφων γίνονται παρανάλωμα της φωτιάς» Την «χρονιά αυτή της απόγνωσης» (όπως την ονομάζουν οι ραββίνοι της εποχής), συγχρόνως με την πυρκαγιά η πόλη πλήττεται από επιδημία πανώλης, ενώ ο χειμώνας που ακολουθεί είναι από τους πιο σκληρούς. Μεγάλοι αριθμοί Θεσσαλονικέων εγκαταλείπουν την πόλη σε μια απελπισμένη προσπάθεια να επιβιώσουν ή να γλυτώσουν από τις δυσβάστακτες φορολογικές επιβαρύνσεις. Η μείωση του αριθμού των κατοίκων της που είχε ήδη αρχίσει από τον 16ο αιώνα, πρέπει να συνετέλεσε στον μαρασμό της πόλης (*Δημητριάδης 1983:16*). Δεν αποκλείεται η νέα ανοικοδόμησή της να έγινε αιτία σημαντικών ανακατατάξεων, τουλάχιστον στο επίπεδο της κατάληψης του χώρου της από τις διαφορετικές ομάδες που αποτελούσαν τον πληθυσμό της. Εικάζεται ότι από τότε αλλάζουν οι ονομασίες στους περισσότερους χριστιανικούς μαχαλάδες, ενώ συγκροτούνται συνοικίες ολοένα και πιο αμιγείς ως προς την εθνικοθρησκευτική προέλευση των κατοίκων τους. Οι Τούρκοι συγκεντρώνονται στο υψηλότερο σημείο της πόλης. Οι Εβραίοι στο πεδινό προς την θάλασσα, με μόνο μία συνοικία τους πάνω από την Εγνατία. Οι Έλληνες είναι πιο σκορπισμένοι: κατά μήκος της Εγνατίας, παράλληλα με τα ανατολικά τείχη της πόλης, γύρω από την Μητρόπολη, στην Μονή Βλατάδων, στο Βαρδάρη. Στη θέση της παλιάς ελληνικής συνοικίας του Αγίου Μηνά που συρρικνώνεται, απλώνεται ο Φραγκομαλάς και η Αγορά. Η πόλη παρουσιάζει την ίδια εικόνα ως τα μέσα του 19ου αιώνα. (*Δημητριάδης 1983 και Βακαλόπουλος 1978*).

Η «παραχάραξη» του παλιού κανονικού σχεδίου συνεχίζεται ωστόσο σ' όλη τη διάρκεια των χρόνων αυτών, όπως προκύπτει από περιγραφές της πόλης, της καθημερινής ζωής των κατοίκων της, και των τρόπων με τους οποίους αντιλαμβάνονταν και χρησιμοποιούσαν το περιβάλλον τους (*Nehama 1959, 1978*).

Παρά τη σχετική άνθηση της οικονομικής ζωής και την αντίστοιχη αύξηση της εμπορικής κίνησης και του ρόλου του λιμανιού στον 18ο αιώνα<sup>11</sup>, η Θεσσαλονίκη ζει σε κατάσταση στασιμότητας, όπως φαίνεται και από την πληθυσμιακή της εξέλιξη. Είναι πάντα σημαντικό διοικητικό κέντρο, αλλά χωρίς κάποιον ιδιαίτερο χαρακτήρα ή στρατηγική σημασία.

Ο Βακαλόπουλος (1972:93) αναφέρει πως τον 18ο αιώνα η πόλη είναι ιδιαίτερα πυκνοκατοικημένη, με σπίτια κυρίως διώροφα, σπανίως τριώροφα. Ο J. Nehama (1978) διευκρινίζει ότι η πυκνότητα είναι

7. Βλ. σημείωση 22.

8. Βλ. Ο. Tafrafi (1913) και τις ενδιαφέρουσες παρατηρήσεις του Γ. Λάββα (1980) για το ρόλο και την χωροθέτηση των βυζαντινών εκκλησιών στον υπάρχοντα ιστό.

9. Θυμίζουμε την λεπτομερέστατη μελέτη του Sauvaget (1941) για το Χαλέπι από την ελληνιστική εποχή ως τα μέσα του 19ου αιώνα.

10. Για τις παρατηρήσεις του Cavazza, βλ. Σαμουηλίδου, Στεφανίδου (1983:55). Για τον Χατζή-Κάλφα, βλ. μετάφραση του Ενεπεκίδη (1981:178-180). Για τον Εβλιγιά, βλ. Ν. Μοσχόπουλο (1940:352): «Όταν εις τούς παλαιούς καιρούς εκτίζετο ή πόλις αβτη, δλαι αί δδοί και αί συνοικίαι της εσχεδιάσθησαν εις σχήμα ζατρικίου, εδθύγραμμον εις μήκος δύο και τριών χιλιάδων βημάτων, δλαι λιθόστρωτοι». Επίσης μια σύντομη περιγραφή του Taffel της πόλης του 13ου αιώνα (εύρος και χάραξη των δρόμων) παραθέτει ο Abastado (1918a:81).

11. Το εμπόριο μεταξύ της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και Κεντρικής Ευρώπης (κυρίως Αυστροουγγαρίας) αναπτύχθηκε ιδιαίτερα μετά τη συνθήκη του Passarovich στα 1718, που ευνόησε τους Έλληνες που ζούσαν στην Αυστρία και Ουγγαρία (Vasalopoulos 1972:93 και Σβορώνος 1979:421). Αντίστοιχα, αυξήθηκε ο συναγωνισμός μεταξύ Άγγλων και Γάλλων για την ανάπτυξη των επιχειρηματικών τους συμφερόντων με αποτέλεσμα την ίδρυση στα 1718 και Αγγλικού Προξενείου στην πόλη, (Γαλλικό υπήρχε ήδη από το 1685). Στα 1720 η Θεσσαλονίκη γίνεται το δεύτερο μετά την Σμύρνη κέντρο του εξωτερικού εμπορίου της Αυτοκρατορίας, - πριν από το Κάιρο, τη Δαμασκό, το Χαλέπι, τη Βαγδάτη, τη Βηρυτό, πριν ακόμα κι απ' αυτήν την Κωνσταντινούπολη (Μοσκόφ 1973:48).



άνισα κατανομημένη κατά συνοικία· άλλες είναι σχεδόν έρημες<sup>12</sup>, άλλες συγκεντρώνουν πυκνά και θορυβώδη πλήθη. Η τουρκική συνοικία στην Πάνω Πόλη είναι αραιά δομημένη, με μεγάλους κήπους. Αντίθετα η Κάτω Πόλη «δεν είναι παρά αναρχία και άμορφοι σωροί από ετερόκλητα αντικείμενα. Ο δημοτικός έλεγχος είναι ανύπαρκτος». Αν εξαιρέσει κανείς ορισμένα ιστορικά της μνημεία, και το εμπορικό της κέντρο, που σε μεγάλο τμήμα του είναι καλυμμένο με ξύλινες ή πάνινες στέγες<sup>13</sup>, όλη η πόλη δεν είναι παρά μία άτακτη μάζα σπιτιών, πραγματικός λαβύρινθος, με πλήρη περιφρόνηση κάθε σχεδίου και κάθε οικοδομικής ευθυγράμμισης.

Η σταδιακή μετατροπή της ορθογώνιας ελληνο-ρωμαϊκής ρυμοτομίας σε δαιδαλώδεις στενωπούς, αδιέξοδα μοναπάτια και ακανόνιστα και άνισα σχήματα οικοδομικών νησίδων αποκαλύπτεται μέσα από τις περιγραφές για το ρόλο και τη χρήση των δρόμων στην Θεσσαλονίκη του 18ου αιώνα:

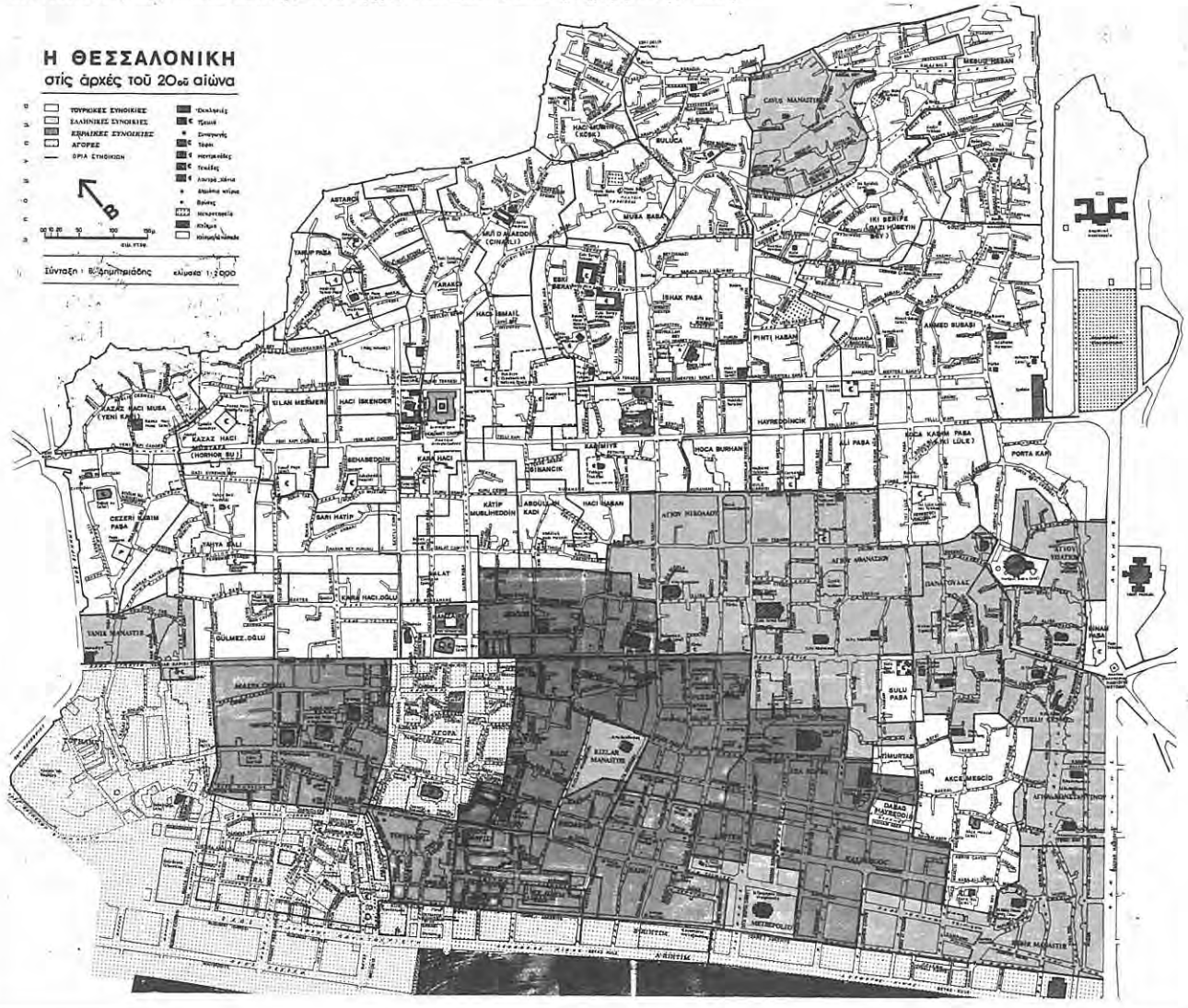
«Τα σπίτια φυτρώνουν λοξά, με χαγιάτια, μπαλκόνια, και σαχνισιά· προσθήκες κάθε είδους που προχωρούν σκαρφαλώνοντας στους τοίχους, κρέμονται από τις στέγες, ξεπροβάλλουν από τις

ταράτσες, τρώνε τον χώρο του γείτονα, μέσα σ' ένα απεριγράπτο και γραφικό ανακάτωμα. Καλύπτουν όλον τον ελεύθερο χώρο, τον αέρα και το φως»... «Κτίζει κανείς όπως θέλει, διαμορφώνει μια μέρα ένα σκιαδί πάνω στο δρόμο για να προφυλαχθεί από τον ήλιο, κι έπειτα, να που ξαφνικά, στήνεται από κάτω ένα μαγαζάκι, καταπατώντας το δρόμο και στενεύοντας το χώρο των περαστικών»<sup>14</sup>.

Ο χώρος του δρόμου και των κατοικιών δεν διαφοροποιείται αισθητά στην αντίληψη των κατοίκων της πόλης από πλευράς χρήσης και νομικού καθεστώτος. Ο δρόμος (γράφει ο Nehama αναφερόμενος στις ισραηλιτικές συνοικίες) ανήκει στους περίοικους και το εθιμικό δικαιο αναγνωρίζει το μοίρασμα του στον άξονα μεταξύ των απέναντι κατοίκων

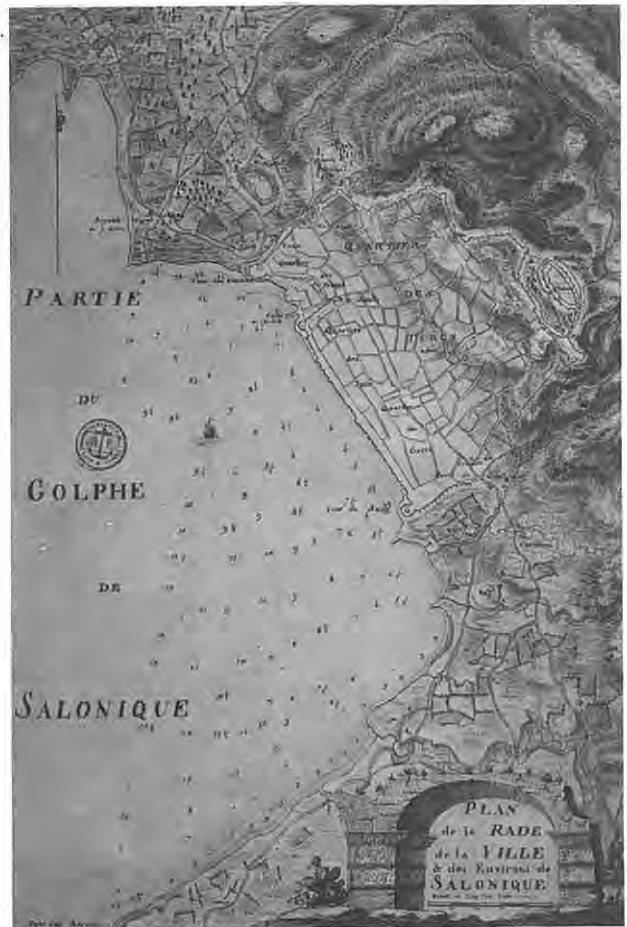
«που έχουν κάθε δυνατότητα να τον καταπατούν για να διαμορφώσουν σκάλες, μπαλκόνια, μαγαζάκια, υπό τον όρο ότι δεν καταλαμβάνουν το τμήμα που ανήκει στο γείτονα, κι ότι δεν φυτεύουν, για παράδειγμα, δένδρα που θα μειώσαν τον αέρα και τον ήλιο, αγαθά που ανήκουν σ' όλους. Ο δρόμος είναι η συνέχεια της αυλής, της κατοικίας. Ζουν σ' αυτόν κουβεντιάζοντας, γελώντας, διασκεδάζοντας ... ακόμα και κοιμούνται ... Ο μη εβραϊός δεν ενοχλείται απ' αυτήν την κατάληψη».

Οι συνοικίες της Θεσσαλονίκης στις αρχές του 20ου αιώνα (Δημητριάδης 1983).



Τα τελευταία βήματα προς την μετάπλαση του κανονικού σχεδίου έγιναν στο πρώτο τρίτο του 19ου αιώνα, περίοδο της μεγαλύτερης πολιτικής και οργανωτικής αποδυνάμωσης της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και έντονης εσωτερικής αναρχίας. Πρόκειται για μία περίοδο γενικότερης παρακμής που συμπίπτει με τα αναπτυσσόμενα εθνικοαπελευθερωτικά κινήματα και επηρεάζει ιδιαίτερα δυσάρεστα τις πόλεις του (μετέπειτα) ελλαδικού χώρου, καθώς και τη γύρω τους ύπαιθρο<sup>5</sup>. Η προσπάθεια κατάπνιξης των διαθέσεων για συμμετοχή στον αγώνα ενάντια στην οθωμανική κυριαρχία, οι πολεμικές επιχειρήσεις, η χαλάρωση του αισθήματος πειθαρχίας στα στρατιωτικά σώματα, δημιουργούν μία ατμόσφαιρα καταπίεσης, έντονης ανασφάλειας και οικονομικού μαρασμού. Η αγροτική παραγωγή πέφτει, οι ανταλλαγές μειώνονται, σχεδόν μηδενίζονται. Η ανέχεια και η αναρχία εξωθούν στην παρανομία. Οι μεγάλοι δρόμοι μεταξύ των πόλεων γίνονται αδιάβατοι και επικίνδυνοι και μόνο ισχυρά οπλισμένες ομάδες μπορούν να τους διασχίζουν. Ελάχιστες, οργανωμένες σε τακτά χρονικά διαστήματα, εμπορικές εκθέσεις και πανηγύρια παρουσιάζουν κάποια κίνηση. Αλλά η μεγάλη μάζα του πληθυσμού αγωνιά: τα λιμάνια είναι σχεδόν έρημα, η αγορά φυτοζωεί, η φτώχεια, η θνησιμότητα, η ανασφάλεια κυριαρχούν.

Η κατάσταση αυτή επιδρά στην πολεοδομική οργάνωση της Θεσσαλονίκης και την αποδιαιρέσει. Τα ενοποιητικά στοιχεία της, εκτός από τα τείχη που την περικλείουν, ατονούν. Η πόλη διασπάται σε μικρές ενότητες, ακόμα πιο έντονα από πριν, καθώς ο τρόμος, η ανασφάλεια, η έλλειψη κεντρικής αρχής, αναγκάζουν τους κατοίκους να βασίζονται μόνο στον εαυτό τους και στις μεταξύ τους σχέσεις. Τα σπίτια ενισχύονται με πόρτες στέρες, από χοντρά καδρόνια, αλυσίδες και σιδερένιες μπάρες. Δημιουργούνται παράλληλα, καλά κρυμμένα δίκτυα επικοινωνίας μεταξύ των γειτόνων. Παντού φτιάχνονται κρυψώνες και οι γειτονιές οργανώνονται και αμύνονται ένοπλα και αποτελεσματικά στις μόνιμες νυχτερινές επιθέσεις (από κακοποιούς, ή και τις ίδιες τις αρχές)<sup>16</sup>. Ωστόσο αν η συγκεχυμένη και άτακτη διάρθρωση της πόλης ευνοεί την εσωτερική άμυνα, την εκθέτει άμεσα στις επιδημίες. Η αδυναμία της Πολιτείας να ελέγξει την πολεοδόμηση αλλά και τη συντήρηση της πόλης είναι πλήρης. Η οικοδόμηση γίνεται άτακτα: οι δρόμοι καταπατούνται αφήνοντας στενότατα περάσματα ανάμεσα στα σπίτια. Οι όψεις πλησιάζουν η μια στην άλλη, αγγίζονται, αλληλοκαλύπτονται δημιουργώντας σκεπαστά πια μονοπάτια. Οι συνθήκες υγιεινής επιδεινώνονται ραγδαία. Η ανυπαρξία δικτύου υπονόμων, τα νερά και τα λύματα μαζεμένα σε ανοικτούς λάκκους μολύνουν τα πηγάδια. Το πόσιμο νερό λείπει και ο αέρας και ο ήλιος. Κανένα ίχνος στοιχειώδους έστω ελέγχου στα πλοία που φτάνουν στο λιμάνι και συνήθως μεταφέρουν τις επιδημίες. Οι πυρκαγιές και οι αρρώστιες είναι συχνότατες. Στα 1850 η πόλη έχει 40.000 κατοίκους και διανύει μία από τις πιο σοβαρές στην ιστορία της στιγμές παρακμής.



Η πόλη στα 1784. (Αρχειο Κέντρου Ιστορίας Θεσσαλονίκης).

#### ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

12. Στις εβραϊκές συνοικίες η μέση πυκνότητα είναι 10-15 άτομα ανά δωμάτιο (Nehama 1978: 381, 382).
13. Βλ. Nehama (1978), Vacalopoulos (1972), Μουτσόπουλο (1981)
14. Πρόκειται για κείμενα του Nehama (1978:381-386) και του Moise Amarillo (από το Devar Moché, Salonique 1743) που παραθέτει ο Nehama (1978:42) Βλ. επίσης στον ίδιο (1978:300 321) για το ζήτημα της ιδιοκτησίας των ακινήτων, που εμφανίζεται αρκετά περίπλοκο, αλλά είναι άμεσα συνδεδεμένο με τον τρόπο αντιμετώπισης του χώρου της πόλης από τους κατοίκους της και με τους εθιμικούς κανόνες που αναπτύσσονται.
15. Ειδικά για τις επιπτώσεις της ελληνικής επανάστασης του 1821 στη Θεσσαλονίκη βλ. Απ. Βακαλόπουλο (1947).
16. Βλ. Risal (1918:234 κ.ά.), Βασδραβέλη (1952:494). Για τη μείωση της επιφάνειας των δρόμων βλ. τις λακωνικές παρατηρήσεις του Χατζηγιάννου (1880-1976:41) και του Μωραϊτόπουλου (1882-1980).