

Η ΧΩΡΙΚΗ ΕΚΦΡΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥ

Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ CAPE TOWN, ΤΟΥ BELFAST ΚΑΙ ΤΗΣ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ

Επιμέλεια: Τσαλίκου Ι., Επίβλεψη: Διμέλλη Δ.



**ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ
ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ**



**Η ΧΩΡΙΚΗ ΕΚΦΡΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥ
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ CAPE TOWN, ΤΟΥ BELFAST ΚΑΙ ΤΗΣ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ
ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ:
ΤΣΑΛΙΚΟΥ ΙΦΙΓΕΝΕΙΑ**

**ΕΠΙΒΛ. ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ:
ΔΙΜΕΛΛΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ**

ΧΑΝΙΑ, ΙΟΥΛΙΟΣ 2022

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Ευχαριστώ πολύ την επιβλέπουσα καθηγήτριά μου κα. Διμέλλη Δέσποινα για την πολύτιμη βοήθειά της και την υποστήριξη της κατά τη διάρκεια συγγραφής της ερευνητικής μου εργασίας, καθώς και την οικογένεια και τους φίλους μου για την στήριξή τους.

Περιεχόμενα

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ

Abstract /Περίληψη.....8

Αντικείμενο Εργασίας.....9

Μεθοδολογία και Ερευνητικά ερωτήματα.....9

.

ΜΕΡΟΣ Α

1.1.Ορισμοί.....11

1.2 Ιστορική αναδρομή του διαχωρισμού.....12

1.3 Χωρικός διαχωρισμός και υποβάθμιση.....21

1.4 Επιβολή του χωρικού διαχωρισμού.....26

1.4.1 Φυλετικές διακρίσεις και ρατσισμός.....26

1.4.2 Κοινωνικές συγκρούσεις.....30

1.4.3 Πολιτικές διαμάχες.....33

1.5 Κριτήρια επιλογής των μελετών περίπτωσης.....36

ΜΕΡΟΣ ‘Β

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Παράδειγμα: Cape Town, Νότια Αφρική

1.1 Πρίν την διαίρεση.....40

1.2 Τα αίτια της διαίρεσης.....43

1.3 Οι συνέπειες της διαίρεσης.....46

1.4 Στρατηγικές για την επανένωση.....51

Περιεχόμενα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Παράδειγμα: Belfast, Βόρεια Ιρλανδία

2.1 Πρίν την διαίρεση.....	57
2.2 Τα αίτια της διαίρεση.....	58
2.3 Οι συνέπειες της διαίρεσης.....	59
2.4 Στρατηγικές για την επανένωση.....	63

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Παράδειγμα: Λευκωσία, Κύπρος

3.1 Πρίν την διαίρεση.....	67
3.2 Τα αίτια της διαίρεσης	70
3.3 Οι συνέπειες της διαίρεσης.....	72
3.4 Στρατηγικές για την επανένωση.....	74

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	78
-------------------	----

ΠΗΓΕΣ - ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	81
---------------------------	----

Abstract

Spatial segregation is primarily a social phenomenon that has existed since the beginning of the creation of cities and is reflected onto space. It has been of concern both for the reasons for its creation and for its consequences in shaping the image of cities, its contribution to inequalities and the creation of exclusion. The study of how segregation takes place and of the factors that contribute to it, is very crucial for a better understanding of the phenomenon and for insights on how to deal with it within the context of each case.

This research paper in its first part studies the historical development of social and spatial segregation worldwide, the ways in which it has been implemented and the imprint it has left on the urban fabric and society as a whole. It then explores the correlation between segregation and urban degradation based on historical examples. In the second part of the paper, through case studies, the paper focuses on a more specific part of the phenomenon, that of imposed spatial segregation, which arises through social, political, religious and racial conflicts or territorial disputes, resulting in dividing space in a violent way and imposing boundaries. The three typical examples of cities chosen for analysis are Cape Town, Belfast and Nicosia. For each one of them, the study focuses on the configuration of the city before the division, the causes of the division and the consequences it had on its development, as well as the policies that were subsequently implemented in order to reunite the city.

Περίληψη

Ο χωρικός διαχωρισμός είναι κατά κύριο λόγο ένα κοινωνικό φαινόμενο που υπάρχει από την αρχή της δημιουργίας των πόλεων και αποτυπώνεται στον χώρο. Έχει απασχολήσει τόσο για τους λόγους δημιουργίας του όσο και για τις συνέπειες που έχει στην διαμόρφωση της εικόνας των πόλεων, στην συμβολή του στις ανισότητες και στην δημιουργία αποκλεισμών. Η μελέτη του τρόπου που πραγματοποιείται ο διαχωρισμός και των παραγόντων που συμβάλλουν σε αυτόν είναι πολύ σημαντική για την καλύτερη κατανόηση του φαινομένου αλλά και την αντιμετώπισή του μέσα στο πλαίσιο κάθε περίπτωσης.

Η παρούσα ερευνητική εργασία στο πρώτο τμήμα της μελετά την ιστορική εξέλιξη του κοινωνικού και χωρικού διαχωρισμού παγκοσμίως, τους τρόπους με τους οποίους εφαρμόστηκε και το αποτέλεσμα που άφησε στον αστικό ιστό και στο κοινωνικό σύνολο. Έπειτα ερευνά την συσχέτιση του διαχωρισμού με την υποβάθμιση των πόλεων βασιζόμενη σε ιστορικά παραδείγματα. Στη συνέχεια στο δεύτερο τμήμα της η εργασία μέσα από μελέτες περίπτωσης επικεντρώνεται σε ένα πιο συγκεκριμένο κομμάτι του φαινομένου, αυτό του επιβεβλημένου χωρικού διαχωρισμού, ο οποίος προκύπτει μέσα από κοινωνικές, πολιτικές, θρησκευτικές και φυλετικές συγκρούσεις ή εδαφικές διαμάχες, με αποτέλεσμα να διαιρεί τον χώρο με βίαιο τρόπο και να επιβάλει όρια. Τα τρία χαρακτηριστικά παραδείγματα πόλεων που επιλέχθηκαν προς ανάλυση είναι αυτό του Cape Town, του Belfast και της Λευκωσίας. Για κάθε ένα από αυτά μελετάται η διαμόρφωση της πόλης πριν την διαίρεση, τα αίτια του διαχωρισμού και οι συνέπειες που είχε στην εξέλιξη της, καθώς και οι πολιτικές που εφαρμόστηκαν μετέπειτα με σκοπό την επανένωση της.

Αντικείμενο εργασίας

Αντικείμενο της μελέτης αποτελεί η προσέγγιση του φαινομένου του χωρικού διαχωρισμού με έμφαση στον επιβεβλημένο χωρικό διαχωρισμό. Η εργασία αυτή επιδιώκει να αναλύσει την πορεία που ακολουθεί μια πόλη που διαιρείται απότομα και την εξέλιξη της μετά την διαίρεση. Μέσα από τα παραδείγματα που αναλύονται επιδιώκεται η εξαγωγή συμπερασμάτων για τους παράγοντες που επηρεάζουν τον χωρικό διαχωρισμό αλλά και για τις συνέπειες που αυτός επιφέρει.

Μεθοδολογία & ερευνητικά ερωτήματα

Για την εκπόνηση της ερευνητικής εργασίας συγκεντρώθηκε αρχειακό υλικό από την υπάρχουσα ελληνική και ξενόγλωσση βιβλιογραφία, το διαδίκτυο και από προηγούμενες ερευνητικές εργασίες. Η δομή της εργασίας αποτελείται από δύο μέρη, την θεωρητική προσέγγιση του διαχωρισμού ως φαινόμενο και την ανάλυση τριών περιπτώσεων πόλεων που επιλέχθηκαν ως χαρακτηριστικά παραδείγματα βίαιου διαχωρισμού.

Τα ερευνητικά ερωτήματα που τέθηκαν προς απάντηση ήταν τα εξής:

Ποιοί είναι οι παράγοντες που συντελούν στον χωρικό διαχωρισμό;

Ποιά είναι τα κοινά χαρακτηριστικά που παρουσιάζουν οι πόλεις που επιβλήθηκε ο χωρικός διαχωρισμός;

Πώς ο χωρικός διαχωρισμός συνδέεται με την υποβάθμιση των πόλεων;

Πώς ο χωρικός διαχωρισμός συνδέεται με την άνιση πρόσβαση των πολιτών σε υποδομές, υλικά αγαθά και ποιότητα ζωής;

Με ποιον τρόπο ο διαχωρισμός ανατροφοδοτείται από τις κοινωνικές ανισότητες, τις φυλετικές διακρίσεις και τις πολιτικές που εφαρμόζονται;

Τι ρόλο παίζει το κοινωνικό σύνολο (πολίτες, κάτοικοι) στον χωρικό διαχωρισμό και πως αντιδρά στην εφαρμογή του;

Τι ρόλο παίζει η εκάστοτε εξουσία στον διαχωρισμό; Τον συντηρεί ή προσπαθεί να τον αντιμετωπίσει;

Πώς αποτυπώνονται οι συνέπειες του διαχωρισμού ανάλογα με τις εκάστοτε συνθήκες;

Με ποιούς τρόπους επιχειρείται η επανένωση διαχωρισμένων περιοχών και πόσο αποτελεσματικοί είναι αυτοί;

1.1 Ορισμοί

Κοινωνικός διαχωρισμός

Ως κοινωνικός διαχωρισμός ορίζεται η περιορισμένη ή άνιση πρόσβαση ατόμων ή κοινωνικών ομάδων σε δημόσια αγαθά (αστικό χώρο, υποδομές, υπηρεσίες κ.α.). Ο διαχωρισμός μπορεί να γίνει αντιληπτός κοινωνιολογικά ως η απουσία αλληλεπίδρασης μεταξύ των ομάδων (Wong, 1993), ενώ συχνά αποκτά υλικές διαστάσεις και αποτυπώνεται στον αστικό ιστό (Ναούμ, 2009). Στα πλαίσια μιας κοινωνίας ο διαχωρισμός μπορεί να πάρει διάφορες μορφές. Μπορεί να έχει ως βάση του το έθνος, την θρησκεία, το φύλο, την οικονομική κατάσταση ή την κουλτούρα. Ο κοινωνικός διαχωρισμός μπορεί να είναι αιτία του χωρικού διαχωρισμού, αλλά αυτό δεν είναι πάντα απαραίτητο καθώς υπάρχουν παραδείγματα πόλεων με υψηλά επίπεδα κοινωνικού διαχωρισμού που όμως δεν αποτυπώνονται στον χώρο (Λάμπρου, 2016).

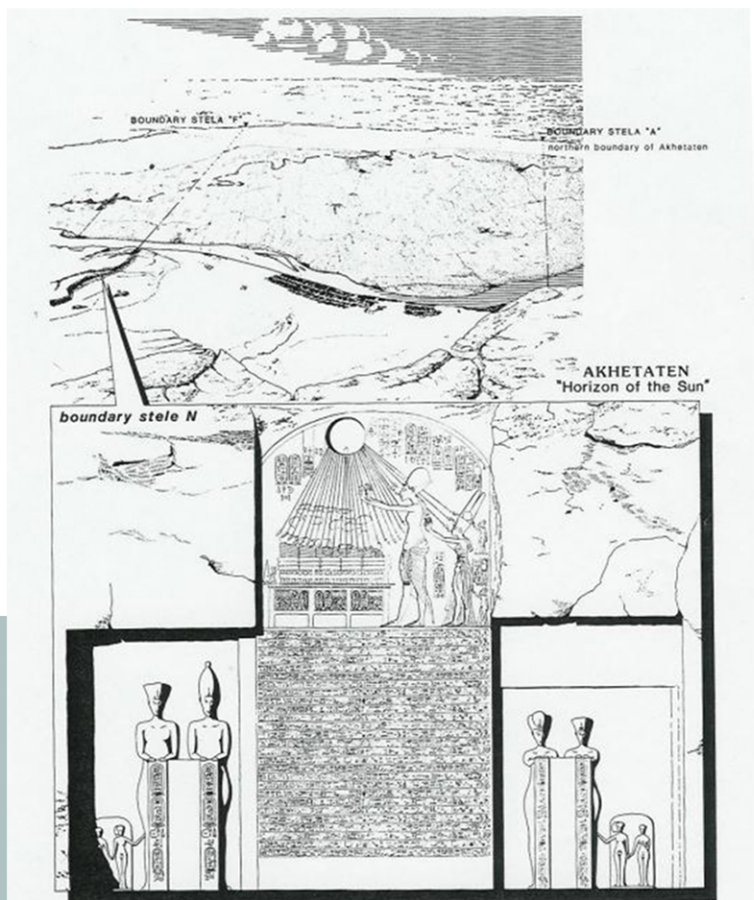
Χωρικός διαχωρισμός

Ως χωρικός διαχωρισμός ορίζεται η κατάσταση κατά την οποία ομάδες ατόμων με ενδεχομένως διαφορετικά χαρακτηριστικά, χωροθετούνται σε ξεχωριστές περιοχές ή μία από την άλλη. Αναφέρεται τόσο στην δημιουργία ομογενοποιημένων ζωνών στον αστικό χώρο, όσο και στην διαφοροποίηση τους από τον περιβάλλοντα χώρο. Σαν φαινόμενο ο χωρικός διαχωρισμός εμφανίζεται συχνά σε όλο τον κόσμο και με διαφορετικές διαστάσεις, ενώ τα κριτήρια του διαχωρισμού μπορεί να ποικίλουν. Υφίσταται όταν οι κοινωνικές διαφορές (οικονομικές, φυλετικές, πολιτισμικές, θρησκευτικές κ.α.) εκφράζονται σε έναν φυσικό και οριοθετημένο χώρο. Η διαδικασία του διαχωρισμού μπορεί να προκύπτει είτε εκουσίως, με τα ίδια τα μέλη της ομάδας να επιλέγουν συνειδητά την χωρική τους απομόνωση από ένα σύνολο, ή με την μορφή αποκλεισμού (επιβολή του διαχωρισμού) της πρόσβασης ορισμένων ομάδων από την δομή μιας γεωγραφικής μονάδας (Λιοκάτη, 2012).

Ο διαχωρισμός είναι αποτέλεσμα των κοινωνικών διαφορών που εκφράζεται με την χωρική απόσταση, με την απόσταση αυτή να ενισχύει την διαφοροποίηση.

1.2 Ιστορική αναδρομή του διαχωρισμού

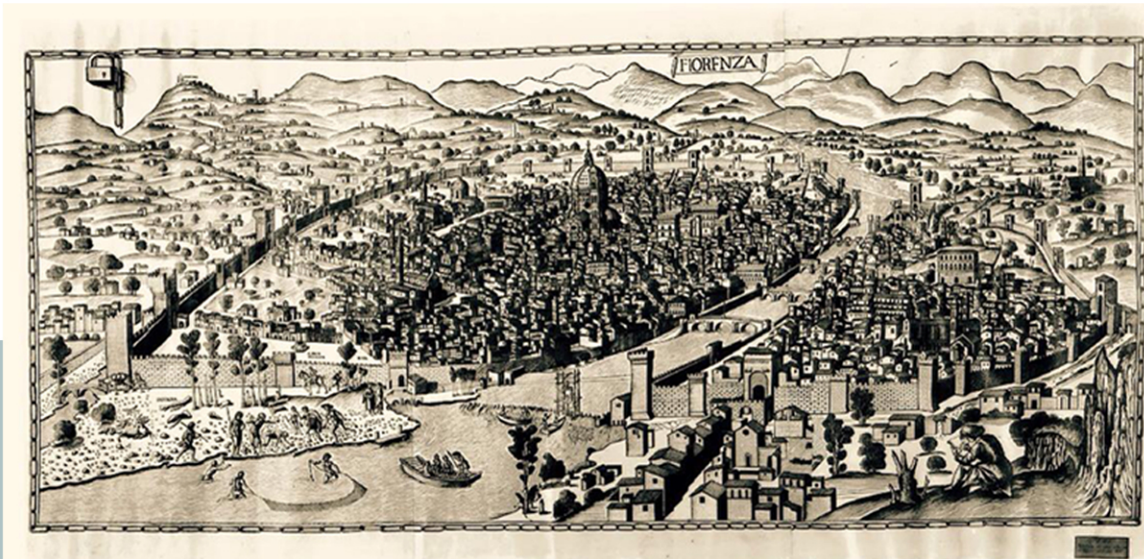
Ο διαχωρισμός ιστορικά παρουσιάζεται ταυτόχρονα με την δημιουργία των πόλεων. Από τα αρχαία χρόνια και για πολλούς αιώνες, η ύπαρξη τειχισμένων πόλεων ήταν ο κανόνας. Τα περίχωρα διαχωρίζονταν από τα κέντρα των πόλεων, στα οποία έμεναν οι εύποροι και ισχυροί, εντός των τειχών και συνήθως σε κάποιο λόφο. Επιπλέον τα τείχη εξυπηρετούσαν την άμυνα των πόλεων και την προστασία τους από εισβολείς. Στην Μεσοποταμία, στην πόλη των Σουμερίων, οι κατοικίες των εύπορων οικογενειών τοποθετούνταν σε κεντρικά σημεία της πόλης και είχαν εσωτερικές αυλές, ενώ τα χαμηλότερα κοινωνικά στρώματα κατοικούσαν σε απομακρυσμένες και πυκνοκατοικημένες περιοχές, σε κτίσματα μικρότερου μεγέθους φτιαγμένα από ευτελή υλικά. Η αρχαία πόλη Akhenaten της Αιγύπτου κατά την 2η και 3η χιλιετία π.Χ. ακολουθούσε γραμμική διάταξη και είχε στο κέντρο της έναν μεγάλο εμπορικό και διοικητικό δρόμο, εκατέρωθεν του οποίου τοποθετούνταν οι κατοικίες (Εικόνα 1). Στο βόρειο τμήμα οριοθετούνταν οι οικιστικές περιοχές των υψηλών κοινωνικών στρωμάτων, ενώ στα ανατολικά συγκεντρώνονταν αποκλειστικά κατοικίες εργατών (Λάμπρου, 2016). Μέχρι και τον 18ο αιώνα αυτή ήταν η εικόνα των περισσότερων πόλεων, με λίγες εξαιρέσεις όπως την Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία, την Ιαπωνία και την Αγγλία (Χρυσοστόμου, 2013).



Εικόνα 1. Αρχαία πόλη Akhenaten, Αίγυπτος

Κατά τον μεσαίωνα οι πόλεις άρχισαν να υποβαθμίζονται και να παρακμάζουν. Οι φεουδάρχες είχαν στην ιδιοκτησία τους την γη και συνεπώς και τον έλεγχο της, με αποτέλεσμα κάποιες λιγότερο ευνοημένες ομάδες του πληθυσμού όπως οι Εβραίοι να είναι χωρικά αποκλεισμένες σε συγκεκριμένες γειτονιές ή δρόμους. Από τα μέσα του 14ου αιώνα και μετά οι περιοχές κατοικίας των Εβραίων περικλείονται με τείχη και με πύλες που έμεναν ανοιχτές μόνο κατά την διάρκεια της ημέρας (Weber, 1905). Σε πολλές μεσαιωνικές οχυρωμένες πόλεις φαίνεται να υπήρχαν πύργοι και πύλες ελεγχόμενης πρόσβασης, ενώ κάποιες είχαν και τέλη εισόδου για την πρόσβαση σε αυτές.

Με το πέρασμα των χρόνων η τάξη των εμπόρων συγκρούστηκε με την φεουδαρχική τάξη και ξεκίνησαν να πραγματοποιούνται σταδιακές παραχωρήσεις προνομίων προς τους κατοίκους των πόλεων, που οδήγησαν αργότερα στην χειραφέτησή τους (Λάμπρου, 2016). Με την κατάργηση του φεουδαρχικού κράτους ξεκινάει σταδιακά η αναγέννηση των πόλεων, με τα κέντρα να αποκτούν ξανά τον πρότερο διοικητικό, θρησκευτικό και εμπορικό τους χαρακτήρα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το αναγεννησιακό κέντρο της Φλωρεντίας του 14ου αιώνα (Εικόνα 2). Οι οχυρώσεις βέβαια σε μεγάλο βαθμό παραμένουν και εξακολουθούν να αποτελούν σημείο αναφοράς γύρω από το οποίο εξαπλώνονται οι περιφέρειες των πόλεων. Τον 17ο αιώνα αρχίζει να αναπτύσσεται η έννοια του συγκεντρωτικού κράτους και κατά συνέπεια οι πόλεις παύουν να είναι ανεξάρτητες. Τα προάστια υποβαθμίζονται, καθώς συνδέονται με τα κατώτερα κοινωνικά στρώματα και άτυπα διαχωρίζονται από την κοινωνική δομή (Weber, 1905).



Εικόνα 2.
Αναγεννησιακός χάρτης της Φλωρεντίας



Εικόνα 3. Mulberry Street, Νέα Υόρκη, 1900.



Εικόνα 4. Η βιομηχανική πόλη

Από το 1760 και μετά, με την βιομηχανική επανάσταση στην Ευρώπη ξεκίνησε να διαμορφώνεται ένα νέο πλαίσιο που άλλαξε αισθητά τις εργασιακές και κοινωνικές σχέσεις στην κοινωνία που κατά συνέπεια επηρέασαν και τα οικιστικά πρότυπα. Δημιουργήθηκαν μεγάλες περιοχές στα προάστια των πόλεων που εξυπηρετούσαν την διαμονή των εργατών κοντά στις βιομηχανίες. Από τα τέλη του 18ου αιώνα και μετά και την ανάπτυξη της τεχνολογίας στον τομέα της βιομηχανικής παραγωγής, οι ποσοτικές και ποιοτικές απαιτήσεις των εργοστασίων αυξήθηκαν, όπως και η ζήτηση για εργατικό δυναμικό. Έτσι οι βιομηχανίες μεταφέρονται μαζικά προς τις πόλεις όπου ο πληθυσμός είναι μεγαλύτερος και μπορούν ευκολότερα να καλύψουν αυτές τις ανάγκες. Ξεκινούν έτσι να διαμορφώνονται οι πρώτες εργατικές συνοικίες, ενώ παράλληλα οι πόλεις επεκτείνονται γεωγραφικά και αρχίζουν να δημιουργούνται νέες. Η προηγούμενη αντίληψη για τα ανεπτυγμένα κέντρα των πόλεων σε σχέση με τα υποβαθμισμένα προάστια πλέον αντιστρέφεται, καθώς η εφεύρεση του σιδηροδρομικού δικτύου επιτρέπει τις μετακινήσεις μεγαλύτερων αποστάσεων σε καθημερινή βάση (Λάμπρου, 2016).

Κατά τον 19ο αιώνα με την εξέλιξη των οπλικών συστημάτων τα τείχη των πόλεων δεν είναι πλέον απαραίτητα, σταματάνε να χτίζονται και πολλά κατεδαφίζονται. Παρ' όλα αυτά οι αρχικοί πυρήνες των πόλεων παραμένουν και εξακολουθούν να αποτελούν σημείο αναφοράς. Οι περιοχές κατοικίας που διαμορφώνονται διαχωρίζονται με βάση κοινωνικά και οικονομικά κριτήρια. Οι παλαιότερες περιοχές που υπήρχαν ιστορικά και νεοκλασικά κτίρια κατοικούνται κυρίως από μεσαία και ανώτερα κοινωνικά στρώματα ενώ η εργατική τάξη περιορίζεται στις βιομηχανικές περιοχές (Λάμπρου, 2016). Με την ταχύτατη ανάπτυξη των βιομηχανιών και του εμπορίου, η διαμόρφωση των πόλεων καθορίζεται κατά κύριο λόγο από τον ιδιωτικό τομέα, ενώ ο δημόσιος τομέας έχει μικρή επιρροή. Παράλληλα η αστικοποίηση σε συνδυασμό με την αύξηση του πληθυσμού μειώνει αισθητά το βιοτικό επίπεδο και υποβαθμίζει τις πόλεις. Οι τάξεις των εργατών συγκεντρώνονταν σε πυκνοκατοικημένες περιοχές κόντα στις γραμμές του σιδηροδρόμου ή σε αστικά κενά και υποβαθμισμένους δημόσιους χώρους που ήταν σε κακή κατάσταση. Η συνύπαρξη δε της κατοικίας με την βιομηχανία χωρίς την πρόβλεψη μέτρων υγιεινής και ασφάλειας, επιβάρυνε την υπάρχουσα κατάσταση (Εικόνα 3,4).

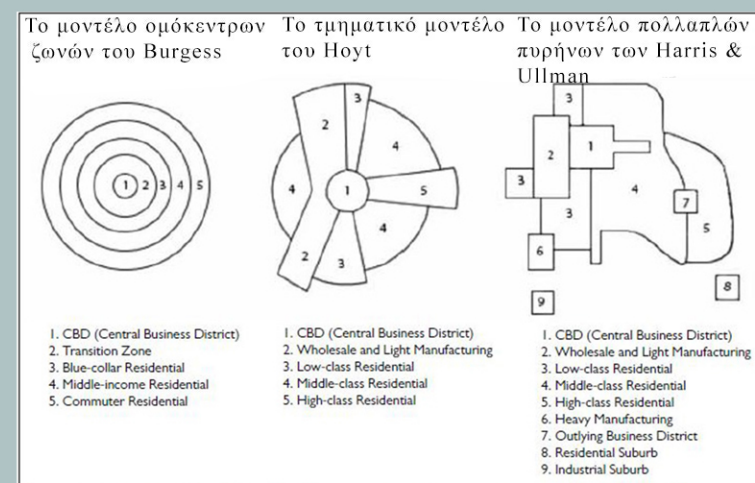
Η ραγδαία αύξηση του πληθυσμού στα κέντρα των πόλεων όπου απουσίαζαν υπηρεσίες κοινής ωφελείας όπως το νερό, η ηλεκτροδότηση και η αποχέτευση, έχουν ως αποτέλεσμα την εκδήλωση και εξάπλωση ασθενειών που επιδείνωσε επιπλέον την διαβίωση, ενώ κατά τον 19ο αιώνα στην Αγγλία εμφανίζονται και τα πρώτα slums. Ταυτόχρονα, η μείωση του κόστους μεταφοράς από και προς την εργασία, με την ανάπτυξη των μέσων μαζικής μεταφοράς και την χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου ενθαρρύνουν την χωρική απόσταση της κατοικίας από τα κέντρα των πόλεων. Έτσι, τα μεσαία και ανώτερα κοινωνικά στρώματα μετακινούνται προς τα προάστια και δημιουργούν αυτόνομες οικιστικές περιοχές όπου το βιοτικό επίπεδο είναι καλύτερο (Χρυσοστόμου, 2013).

Η ανισότητα που έγινε έντονα αισθητή μέσω του χωρικού διαχωρισμού, προκάλεσε τριβές και συγκρούσεις. Έτσι προς το τέλος του 19ου αιώνα ξεκίνησαν οι πρώτες προσπάθειες από μεριάς του κράτους για την αντιμετώπιση αυτών των ζητημάτων. Εκείνη την περίοδο ψηφίζονται οι πρώτοι πολεοδομικοί νόμοι στην Δυτική Ευρώπη, που επιχείρησαν να λύσουν προβλήματα που απασχολούσαν υποβαθμισμένες περιοχές. Κάποια από τα μέτρα που πάρθηκαν ήταν η δημόσια μέριμνα για λαϊκή κατοικία και η αύξηση της φορολογίας προς τις βιομηχανίες, με αποτέλεσμα αυτές να ωθηθούν και πάλι μακριά από τις πόλεις, σε φθηνότερες περιοχές της περιφέρειας.

Η ευρωπαϊκή πόλη μετά την βιομηχανική επανάσταση παρουσιάζει μια πιο συμπαγή μορφή, με το ύψος των κτιρίων να μειώνεται από το κέντρο προς την περιφέρεια και την διάκριση μεταξύ των πόλεων και της υπαίθρου να είναι περισσότερο αισθητή. Κατά την διάρκεια της μετα-βιομηχανικής εποχής εισάγονται διάφορες προτάσεις ουτοπικών πόλεων που προάγουν την πρακτική του διαχωρισμού των χρήσεων. Κάποιες από αυτές είναι η γραμμική πόλη του Arturo Soria y Mata (1882) (Εικόνα 5) και η Ville Radieuse του Le Corbusier (1924). Οι περισσότερες από αυτές δεν υλοποιούνται ποτέ, παρ' όλα αυτά επηρεάζουν την κατεύθυνση του πολεοδομικού σχεδιασμού προς την λογική του κατακερματισμού των χρήσεων και του διαχωρισμού γενικότερα (Εικόνα 6).



Εικόνα 5. Η γραμμική πόλη του Arturo Soria y Mata



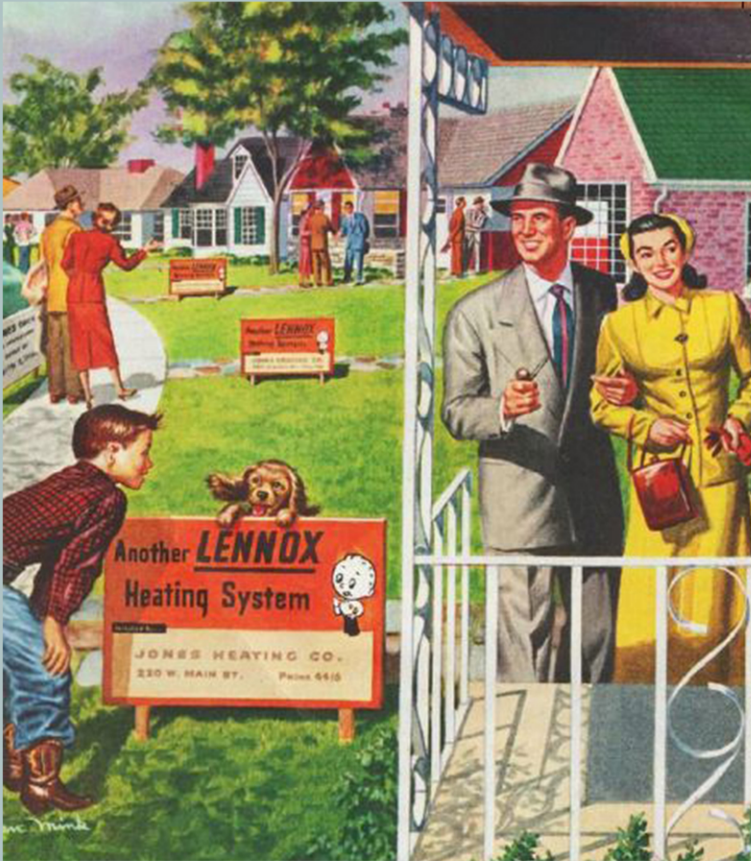
Εικόνα 6. Χωρικά Μοντέλα Σχεδιασμού

Η ανέγερση των νέων πόλεων ξεκινάει στις ΗΠΑ απο το 1930 και επεκτείνεται στην Ευρώπη απο το 1946, με τα “New Towns” της Βρετανίας. Οι δύο παγκόσμιοι πόλεμοι όμως που ακολούθησαν αδρανοποίησαν αυτή την ανάπτυξη για πάνω απο μισό αιώνα. Πολλές ευρωπαϊκές πόλεις καταστράφηκαν ενώ μετά το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου ξεκινάει μια οικονομική κρίση μεγάλης κλίμακας που επηρέασε όλη την Ευρώπη. Εκείνη την περίοδο καθοριστικό ρόλο παίζει το κράτος, που εφαρμόζει πλέον μια πιο κοινωνική πολιτική με έργα πρόνοιας, επιδόματα και ανέγερση κοινωνικών κατοικιών. Μετά το πέρας του ΄Β Παγκόσμιου πολέμου τα εδαφικά όρια πολλών χωρών επαναπροσδιορίζονται με αποτέλεσμα την διαίρεση πόλεων, ιδιαίτερα στην κεντρική Ευρώπη (Εικόνα 7). Στα μέσα του 20ου αιώνα το φαινόμενο αυτό άρχισε να εμφανίζεται και στην Μέση Ανατολή, με μια σειρά απο κοινωνικές και πολιτικές ανακατατάξεις που είχαν ως αποτέλεσμα την διαίρεση πόλεων όπως η Βηρυτός (διαχωρισμός ανάμεσα σε Χριστιανούς και Μουσουλμάνους), τα Ιεροσόλυμα (Ισραήλ και Παλαιστίνη) και η Ράφα (Παλαιστίνη και Αίγυπτος)



Εικόνα 7.

Το τείχος που ανεγέρθηκε το 1961 αποτέλεσε σύμβολο του ιδεολογικού και πολιτικού χάσματος που δημιούργησε ο ψυχρός πόλεμος και χώρισε το Βερολίνο σε Ανατολικό και Δυτικό



Εικόνα 8.

Η προώθηση του Αμερικανικού Ονείρου επέδρασε αισθητά στην προαστικοποίηση των Ηνωμένων Πολιτειών.

Οι πόλεις που εμφανίζονται μετά τον πόλεμο διακρίνονται από μεγαλύτερη έμφαση στην λειτουργικότητα και την αυτάρκεια και επιχειρούν να αποσυμφορήσουν τα πολυπληθή κέντρα των υφιστάμενων πόλεων. Παράλληλα η ανοικοδόμηση των πόλεων που καταστράφηκαν απο τον πόλεμο και οι αναπλάσεις περιοχών ανεβάζουν τις αξίες γής κατακόρυφα μέχρι τα μέσα του 20 ου αιώνα. Η στρατηγική που εφαρμόζεται στον σχεδιασμό τους είναι η σαφής διάκριση των χρήσεων γης (zoning) με βάση την οποία οι μεγαλύτερες βιομηχανικές εγκαταστάσεις μεταφέρονται απο τις πόλεις προς τις περιφέρειες. Η εφαρμογή των ζωνών χρήσεων, ενθαρρύνει την ομοιογένεια των περιοχών και συμβάλλει στον κοινωνικό διαχωρισμό. Το zoning σε συνδυασμό με την προαστικοποίηση που αυξάνεται με σταθερούς ρυθμούς, αποδίδουν στην κατοικία μια εμπορική διάσταση και την συνδέουν με ένα συγκεκριμένο lifestyle (Εικόνα 8).

Ιδιαίτερα στις ΗΠΑ, κατά τις δεκαετίες 1950-60, προωθείται ιδιαίτερα η ιδιοκτησία κατοικίας σε προάστια πόλεων, σε κοινωνικά και μορφολογικά ομοιογενείς περιοχές που απευθύνονται κυρίως σε οικογένειες, μεσαίου οικονομικού εισοδήματος και κατά κανόνα λευκούς. Ως αποτέλεσμα τα κέντρα των πόλεων πλέον αποτελούνταν απο τις λιγότερο εύπορες κοινωνικές ομάδες, που ήταν άμεσα ή έμμεσα αποκλεισμένες απο τα προάστια. Για την προστασία απο την εγκληματικότητα αλλά και την εξασφάλιση της χωρικής απόστασης μεταξύ της πόλης και των προαστίων (και κατά συνέπεια των διαφορετικών κοινωνικών ομάδων), εφαρμόστηκαν ορισμένα μέτρα αποκλεισμού. Ένα πολύ χαρακτηριστικό απο αυτά που διατηρείται μέχρι σήμερα, είναι η χάραξη των δρόμων. Από τον κάναβο που εφαρμόζονταν συνήθως στις ευρωπαϊκές πόλεις αλλά και στις ΗΠΑ, επιλέγεται ένα δίκτυο δρόμων με μεγαλύτερη πολυπλοκότητα, με ασυνέχειες, στροφές και αδιέξοδα, αποθαρρύνοντας έτσι την προσβασιμότητα των μη-κατοίκων, ενώ η σχεδόν αποκλειστική χρήση κατοικίας δεν έδινε κίνητρο προς εξωτερικούς επισκέπτες. Αργότερα, το φαινόμενο αυτό πήρε ακόμη μεγαλύτερη διάσταση με την εμφάνιση των περίκλειστων κοινοτήτων, όπου μεγάλες εκτάσεις γής περικλείονταν με φυσικά πλέον όρια (τείχη ή περιφράξεις) αλλά και με ιδιωτική φύλαξη στις εισόδους. Εντός των οικιστικών ενοτήτων υπήρχαν ιδιωτικοί δρόμοι, πάρκινγκ και χώροι πρασίνου.

Οι κοινωνικο-οικονομικές ανισότητες άρχισαν να είναι πλέον ορατές και να προκαλούν τριβές και συγκρούσεις, με αποκορύφωμα μια σειρά από εξεγέρσεις το 1968 στο Σικάγο με αφορμή την δολοφονία του Μάρτιν Λούθερ Κίνγκ. Τα βασικά αιτήματα που κυριάρχησαν αφορούσαν την αξιοπρεπή κατοίκηση με καλύτερο βιοτικό επίπεδο, και εξέφραζαν την αγανάκτηση λόγω των οικονομικών και φυλετικών διακρίσεων. Την ίδια περίοδο στην Γαλλία ξεσπά μια σειρά αναταραχών και απεργιών που αφορούσαν αντίστοιχα αιτήματα για ισότητα, ανθρώπινα δικαιώματα και αμφισβήτηση του συντηρητισμού. Ο Μάης του '68 είχε ως συνέπεια μια ευρύτερη κοινωνικοπολιτική κρίση που αργότερα οδήγησε σε αλλαγή της γαλλικής κυβέρνησης αλλά και την μεταβολή κοινωνικών αξιών, επηρεάζοντας και την υπόλοιπη Ευρώπη (Λάμπρου, 2016).

Στα τέλη του 20ου αιώνα με την άνοδο του συντηρητικού κόμματος της Θάτσερ στο Ηνωμένο Βασίλειο, η κοινωνική κατοικία αποδυναμώνεται καθώς τα ατομικά δικαιώματα ιδιοκτησίας μπαίνουν σε προτεραιότητα. Από το 1980 και μετά, η κρίση στην οικονομία και στην βιομηχανία μειώνουν την ζήτηση για εργατικό δυναμικό (Λάμπρου, 2016). Παράλληλα, η επάνοδος των πιο συντηρητικών καθεστώτων αντικαθιστά το κράτος πρόνοιας απο εμπορικούς όρους, οι οποίοι καθορίζουν τον πολεοδομικό σχεδιασμό. Εκείνη την περίοδο πραγματοποιούνται αναπλάσεις και εξευγενισμοί περιοχών με σκοπό την τουριστική ανάπτυξη, ενώ οι περιοχές που λειτουργούν μόνο ως τοπικά κέντρα παραμελούνται.

Από το 1985 και μετά οι περίκλειστες κοινότητες παρουσιάζουν ραγδαία ανάπτυξη, παράλληλα με την εμφάνιση του φαινομένου NIMBY (Not In My Neighbourhood). Το φαινόμενο αυτό εμφανίστηκε πρώτη φορά το 1980 στις ΗΠΑ και ουσιαστικά εξέφραζε την αντίδραση των κατοίκων μιας περιοχής ή γειτονιάς σε αλλαγές, είτε αυτές ήταν ανεπιθύμητες χρήσεις γης είτε κοινωνικές ομάδες. Την λογική αυτή εξυπηρετούσαν και οι περίκλειστες κοινότητες με την ιδιωτικοποίηση των περιοχών, την άσκηση ελέγχου εντός της κοινότητας και την κοινωνική ομοιογένεια των κατοίκων (Κουσκούνη, 2020).

Ένα άλλο φαινόμενο που παρατηρείται και στις σύγχρονες πόλεις είναι οι δημιουργία θυλάκων και γειτονιών που κατοικούνται σχεδόν αποκλειστικά από μετανάστες. Στην διάρκεια της ιστορίας υπάρχουν παραδείγματα εθνικοτήτων που κατά κανόνα αποτελούν μειονότητα στο κοινωνικό σύνολο, και καταλαμβάνουν συγκεκριμένα τμήματα στον αστικό χώρο. Για αυτές τις κοινωνικές ομάδες ο χωρικός διαχωρισμός εξυπηρετεί έναν τρόπο επιβίωσης και διατήρησης του χαρακτήρα και του πολιτισμού τους. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι το Chinatown και το Little Italies που υπάρχουν σε αρκετές πόλεις των Ηνωμένων Πολιτειών και αποτελούν μια μικρογραφία των αντίστοιχων εθνικών και πολιτισμικών ομάδων (Εικόνα 9).



Ο χωρικός διαχωρισμός αποτέλεσε από την αρχή της δημιουργίας των πόλεων έκφραση κοινωνικών φαινομένων που προέκυπταν ακούσια ή ηθελημένα, για πολιτικούς, φυλετικούς ή θρησκευτικούς λόγους, για προστασία και ασφάλεια ή για αποκλεισμό ανεπιθύμητων κοινωνικών ομάδων. Συχνά εφαρμόστηκε ως απόφαση κρατική και πολεοδομική για να μειώσει τριβές και συγκρούσεις μεταξύ κοινωνικών ομάδων, να ενισχύσει την οικονομική ανισότητα ή να διασπάσει τον χώρο ώστε να μπορεί ευκολότερα να τον διαχειριστεί. Άλλες φορές πάλι ο διαχωρισμός προέκυπτε από τους ίδιους τους κατοίκους, και ιδιαίτερα τους έχοντες γη στην ιδιοκτησία τους και άρα έλεγχο πάνω σε αυτήν (Χρυσοστόμου, 2013).

Εικόνα 9. Chinatown, San Francisco

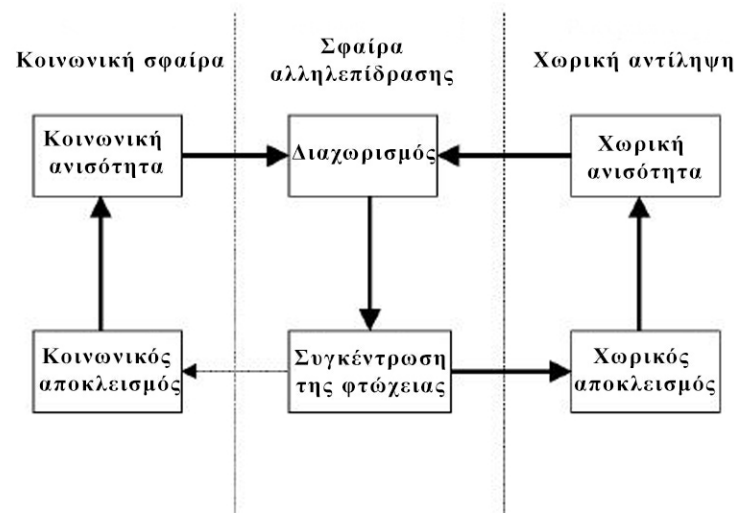
Chinatowns εμφανίζονται σε όλο τον κόσμο, όπως στη Νέα Υόρκη, το Λονδίνο, την Μελβούρνη, το Βανκούβερ, το Παρίσι κ.α

1.3 Χωρικός διαχωρισμός και υποβάθμιση

Η υποβάθμιση των πόλεων σχετίζεται άμεσα με την πρακτική του διαχωρισμού. Ο χωρικός διαχωρισμός επηρεάζει με άμεσο ή έμμεσο τρόπο την κατανομή των χρήσεων και των υποδομών μιας πόλης, την ποιότητα και την προσβασιμότητα των δημόσιων χώρων και κατά συνέπεια τις κοινωνικές και διαπροσωπικές σχέσεις εντός της πόλης, την οικονομία και την εργασία. Η κατανομή του χώρου είναι προϊόν κοινωνικών και οικονομικών ζυμώσεων οι οποίες μεταβάλλονται συνεχώς και επηρεάζουν με την σειρά τους την δομή της πόλης, τις ποιότητες κάθε περιοχής και την σύνδεση μεταξύ τους.

Υπάρχουν αρκετά παραδείγματα πόλεων ανά τον κόσμο όπου ο χωρικός διαχωρισμός πηγάζει από τον κοινωνικό-οικονομικό διαχωρισμό. Στις ΗΠΑ για παράδειγμα, ο διαχωρισμός αποτυπώνεται με την ραγδαία αύξηση των περικλειστών κοινοτήτων αλλά και με το φαινόμενο των Edge Cities¹, ενώ στην Λατινική Αμερική και την Αφρική με την απόθεση των χαμηλότερων οικονομικά στρωμάτων προς τα περίχωρα των πόλεων και τις παραγκούπολεις. Άλλες μορφές διαχωρισμού μικρότερης κλίμακας παρουσιάζονται σε Ευρωπαϊκές χώρες μέσω του εξευγενισμού περιοχών και τον καθορισμό οικιστικών ζωνών με οικονομικά κριτήρια. Σε πολλές περιπτώσεις παρατηρείται το φαινόμενο οι αναβαθμισμένες περιοχές (περικλειστες ή όχι) που διαμένουν υψηλότερα κοινωνικο-οικονομικά στρώματα να χαρακτηρίζονται από εσωστρέφεια και γενική ομοιογένεια στο εσωτερικό τους ενώ συνορεύουν με υποβαθμισμένες περιοχές, δημιουργώντας μεγάλες αντιθέσεις. Αντίστροφα, ο διαχωρισμός του χώρου που προέρχεται από κοινωνικές και οικονομικές διαφορές επηρεάζει άμεσα την ποιότητα του περιβάλλοντος χώρου που διαμένει κάθε κοινωνική ομάδα. Καθοριστικό ρόλο στην διαμόρφωση του χώρου παίζει η αγορά των ακινήτων, η προσφορά και η ζήτηση. Για παράδειγμα τα νοικοκυριά χαμηλού εισοδήματος έχουν λιγότερες απαιτήσεις ως προς την ποιότητα της κατοικίας και της θέσης της στην πόλη και αντίστοιχα οι ιδιοκτήτες κατοικιών κάνουν λιγότερα για την συντήρησή τους. Ταυτόχρονα ο διαχωρισμός αυτός πολλές φορές δυσχεραίνει την πρόσβαση των χαμηλότερων κοινωνικών στρωμάτων στις ανεπτυγμένες περιοχές με τις περισσότερες εργασιακές ευκαιρίες, μεγαλώνοντας το χάσμα και διαιωνίζοντας την υποβάθμιση περιοχών.

¹Ως Edge Cities ορίζονται οι περιοχές μακριά από τα αστικά κέντρα που παρουσιάζουν ανεπτυγμένη οικονομική δραστηριότητα (εμπόριο, διασκέδαση, υπηρεσίες κ.α) ενώ μέχρι πρότενος αποτελούσαν μια οικιστική περιοχή, δημιουργώντας έτσι ένα νέο μητροπολιτικό προάστιο που μπορεί να λειτουργεί αυτόνομα ως νέο κέντρο.



Εικόνα 10.

Διάγραμμα που απεικονίζει την σύνδεση μεταξύ του χωρικού διαχωρισμού και της υποβάθμισης περιοχών

Το σχήμα απεικονίζει την συσχέτιση του χωρικού διαχωρισμού με την υποβάθμιση, χωρίς να αναφέρεται στις αιτίες τους, αλλά στην σειρά που παρατηρούνται τα φαινόμενα αυτά. Ο διαχωρισμός δημιουργεί αποκλεισμένες περιοχές που συγκεντρώνουν τα φτωχότερα μέλη του πληθυσμού πράγμα που οδηγεί σε υποτίμηση της περιοχής, σε αλλαγή της ποιότητας των χώρων και στην απόδοση μιας χαμηλότερης αξίας γης που αποτρέπει άτομα από διαφορετικές κοινωνικές ομάδες από την αναζήτηση κατοικίας στις περιοχές αυτές. Έτσι εντείνεται η άνιση κατανομή του χώρου και διευρύνει την ανισότητα ανάμεσα στις ομάδες αυτές, ανατροφοδοτώντας έτσι τον χωρικό διαχωρισμό.

Οι υποβαθμισμένες περιοχές που κατοικούνται από χαμηλότερα κοινωνικά στρώματα συχνά γίνονται αντιληπτές ως 'θύλακες φτώχειας', και κατά συνέπεια αντιμετωπίζονται ως ανεξάρτητο κομμάτι της πόλης, με τις προσπάθειες επίλυσης να επικεντρώνονται κυρίως στην καταπολέμηση του κοινωνικού αποκλεισμού σε τοπικό επίπεδο και όχι της ενοποίησης αυτών των περιοχών με το σύνολο της πόλης. Όταν μια τέτοια συνθήκη αποκτά μόνιμο χαρακτήρα είναι πολύ δύσκολο να επανέλθει και να εξυγιανθεί χωρίς την λήψη μέτρων από μεριάς της πολιτείας. Η εκάστοτε περιοχή καθιερώνεται στην αντίληψη των επισκεπτών και μη-κατοίκων της ως τέτοια, αποκλείοντάς την ως πιθανό μελλοντικό τόπο κατοικίας. Συχνά βέβαια αυτό φαίνεται να συντηρείται συνειδητά από την εκάστοτε άρχουσα τάξη. Σε κοινωνίες που είχαν δημιουργηθεί πριν από την Βιομηχανική Επανάσταση, οι κοινωνικές ανισότητες ήταν ευδιάκριτες και σχεδόν αμετάβλητες, καθώς οι κοινωνικές μεταβολές ήταν εξαιρετικά σπάνιες. Η ύπαρξη μιας ισχυρής κοινωνικής ομάδας που ήταν εύπορη και συνήθως κατείχε ηγετικό ρόλο, αποτυπώνονταν στην διαμόρφωση της πόλης, καταλαμβάνοντας μεγάλη έκταση στον χώρο σε σχέση με το υπόλοιπο κοινωνικό σύνολο ή και δημιουργώντας τεχνητά όρια όπως οχυρώσεις για να απομονωθούν από άλλες κοινωνικές ομάδες. Ο χωρικός διαχωρισμός δηλαδή εξυπηρετούσε τα ανώτερα κοινωνικά στρώματα, συντηρώντας τις ανισότητες και διασφαλίζοντας την σταθερότητα και την ασφάλειά τους (Χατζηαλεξίου, 2015).

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω ο διαχωρισμός μπορεί να προκύψει για διαφορετικούς λόγους και να εφαρμοστεί με διαφορετικούς τρόπους. Ιδιαίτερα στις περιπτώσεις που ο διαχωρισμός πραγματοποιείται με βίαιο τρόπο (λόγω συγκρούσεων ή πολέμου για παράδειγμα) η στρατηγική τοποθέτησης φυσικών ορίων λειτουργεί συχνά ως προσωρινό μέτρο για την εξομάλυνση των συγκρούσεων. Στις πόλεις όμως που τοποθετήθηκαν τείχη (Βερολίνο, Βηρυτός, Μπέλφαστ κ.α.) αυτά παρέμειναν και μετά το πέρας των εντάσεων και σε ορισμένες πόλεις για αρκετά ακόμη χρόνια, και έτσι καθιερώθηκαν σαν ένα δεδομένο της πόλης, δημιουργώντας αδιέξοδα, αστικά κενά και νεκρώνοντας τμήματα της πόλης. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την αποξένωση μεταξύ των αντικρουόμενων ομάδων, την αποκοπή τμημάτων της πόλης και την πιθανή επανένταξή τους στο σύνολο δυσκολότερη. Αυτό που συναντάται συχνά σε διαιρεμένες πόλεις μετά τον διαχωρισμό είναι ότι οι περιοχές κοντά στα τείχη αδειάζουν απο χρήσεις ή οι υφιστάμενες χρήσεις να χάνουν την λειτουργικότητά τους λόγω περιορισμένης προσβασιμότητας. Πολλές φορές επίσης οι περιοχές αυτές τείνουν να είναι μονολειτουργικές ή να χρησιμοποιούνται μόνο για λίγες ώρες της ημέρας. Η οικονομία επηρεάζεται άμεσα απο έναν τέτοιου είδους διαχωρισμό και η υποβάθμιση είναι αναπόφευκτη (Andersen, 2019).

Μέσα από πολλά παραδείγματα πόλεων που υπήρξαν χωρικά διαχωρισμένες σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό, βγαίνει το συμπέρασμα ότι η αντιμετώπιση του προβλήματος δεν είναι απλή και μπορεί να έχει πολλές διαστάσεις. Ο διαχωρισμός δημιουργεί αποκλεισμούς, ενισχύει τις ανισότητες και συμβάλει στην υποβάθμιση των πόλεων, ενώ ανατροφοδοτείται και ενισχύεται απο αυτά. Πράγμα που σημαίνει ότι για να αντιμετωπιστούν αυτά τα φαινόμενα πρέπει πρώτα να αντιμετωπιστεί ο ίδιος ο χωρικός διαχωρισμός και η αιτία που δημιουργείται, και όχι απλά οι επιπτώσεις του. Τα μέτρα κοινωνικής πολιτικής όπως τα επιδόματα στέγασης, οι κοινωνικές κατοικίες κ.α. είναι σίγουρα χρήσιμα, όμως συχνά δεν αρκούν για εμποδίσουν τον χωρικό κατακερματισμό και την υποβάθμιση. Αντιθέτως, υπάρχουν παραδείγματα πόλεων που ο χωρικός διαχωρισμός συνέχισε να υπάρχει σε χώρες που η εθνική ή τοπική οικονομία άνθιζε και η κοινωνική ανισότητα μειώνονταν. Η Δανία και η Φινλανδία για παράδειγμα παρουσίαζαν μεγάλη αύξηση των επιπέδων απασχόλησης και μείωση της ανισότητας κατά την δεκαετία του 1990, ενώ την ίδια περίοδο ο χωρικός διαχωρισμός αυξανόταν.

Ο διαχωρισμός ενώ συνδέεται με την χωρική υποβάθμιση δεν αποτελεί την μοναδική αιτία της. Παράλληλα, από την βιβλιογραφία, δεν είναι πολύ ξεκάθαρος ο λόγος που κάποιες περιπτώσεις διαχωρισμού παρακμάζουν ενώ άλλες όχι, καθώς υπάρχουν αρκετοί ακόμη παράγοντες που επηρεάζουν την πορεία κάθε περιοχής. Λόγω της παγκοσμιοποίησης και της αύξησης των μεταναστευτικών ομάδων ανά τον κόσμο, σε πολλές μεγάλες πόλεις και μητροπολιτικές περιοχές υπάρχουν ομάδες μεταναστών που δημιουργούν κοινότητες και σχηματίζουν γειτονιές με σκοπό την διατήρηση της σύνδεσης με την κουλτούρα τους, την γλώσσα τους αλλά και για την αίσθηση της ασφάλειας που αυτές δημιουργούν. Σε κοινότητες όπως οι Chinatowns που αναφέρθηκαν νωρίτερα, ο χωρικός διαχωρισμός πραγματοποιείται άτυπα και συνεισφέρει σε μεγαλύτερη κοινωνική αλληλεπίδραση όχι μόνο στο εσωτερικό της, αλλά και προς το σύνολο της πόλης. Φαίνεται δηλαδή ότι δεν συνδέεται με υποβάθμιση της περιοχής, αλλά αντιθέτως αποτελεί συχνά τουριστικό ενδιαφέρον και ανάπτυξη λόγω της αυξημένης οικονομικής δραστηριότητας (van Kempen & Ozukren, 1998).

Σε αντίστοιχα παραδείγματα κοινοτήτων στην Ευρώπη, όπου συγκεντρώνονται πληθυσμοί μεταναστών, προσφύγων ή άλλων περιθωριοποιημένων εθνικών και κοινωνικών ομάδων που δεν έχουν πολλά κοινά μεταξύ τους, τα αποτελέσματα είναι πολύ διαφορετικά (Friedrichs & O'Loughli, 1996). Συχνά οι ομάδες αυτές μπορεί να συγκεντρώνονται σε μια ήδη υποβαθμισμένη περιοχή ή μπορεί η υποβάθμιση να επέλθει αργότερα λόγω της οικονομικής δυσχέρειας των κατοίκων. Οι χρήσεις όχλησης, οι φθορές και η ρύπανση του περιβάλλοντα χώρου έχουν αντίκτυπο στην στάση και τη συμπεριφορά των κατοίκων, οι οποίοι συνηθίζουν σε μια χαμηλότερη οπτική ποιότητα της γειτονιάς τους, την οποία αποδέχονται και συνεχίζουν να συντηρούν. Όταν αυτό συνοδεύεται από παραβατικές συμπεριφορές, αυξημένη εγκληματικότητα και άλλες παθογένειες, είναι αναπόφευκτο να δημιουργηθεί κοινωνική πόλωση και να αποσυνδέσει την περιοχή από το αστικό σύνολο. Αυτό μπορεί να δημιουργήσει μια αυτοτροφοδοτούμενη διαδικασία που επιταχύνει την χωρική υποβάθμιση.

Ο χωρικός διαχωρισμός μπορεί να υπάρξει ταυτόχρονα με την δημιουργία των πόλεων, μπορεί να είναι αποτέλεσμα συνειδητών επιλογών του κράτους ή των πολιτών ή μπορεί να προκύπτει ακούσια από επιλογές που δεν έχουν ως σκοπό την διαίρεση. Οι περιπτώσεις όμως που ο διαχωρισμός αποτυπώνεται εντονότερα και ξεκάθαρα στον αστικό χώρο είναι όταν αυτός επιβάλλεται ή εφαρμόζεται αναγκαστικά ως τελευταία λύση στο εκάστοτε πρόβλημα, διαχωρίζοντας έτσι τον χώρο με βίαιο τρόπο. Στο φάσμα του επιβεβλημένου διαχωρισμού βέβαια υπάρχουν διαβαθμίσεις ως προς την κλίμακα εφαρμογής, τους τρόπους που πραγματοποιείται ο διαχωρισμός, αλλά και τους λόγους που οδηγούν στην διαίρεση. Οι λόγοι μπορεί να είναι κοινωνικοί, οικονομικοί, πολιτικοί, θρησκευτικοί ή φυλετικοί και να εκφράζονται μέσα από δυσανεξία μέρους του πληθυσμού, δυσκολίες στην αλληλεπίδραση κοινωνικών ομάδων, εντάσεις, συγκρούσεις, αύξηση της εγκληματικότητας μεταξύ διαφορετικών ομάδων και ενίοτε πολέμους. Ο διαχωρισμός συχνά εφαρμόζεται σε αυτές τις περιπτώσεις ως ένα προσωρινό μέτρο που στόχο έχει την εξομάλυνση των εντάσεων. Ορισμένες φορές όμως το μέτρο αυτό σταδιακά και άτυπα μονιμοποιείται, ανεξάρτητα από την αποτελεσματικότητα που έχει.

1.4 Επιβολή του χωρικού διαχωρισμού

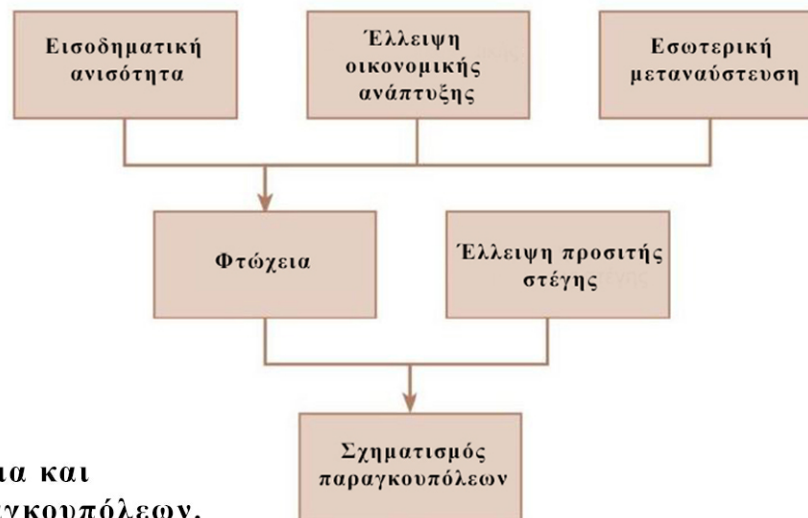
1.4.1 Φυλετικές διακρίσεις και ρατσισμός

Οι φυλετικές και εθνικές διακρίσεις αποτελούν μέχρι σήμερα μια από τις παθογένειες που μαστίζουν το κοινωνικό σύνολο και δεν έχουν ακόμα ξεπεραστεί, ενώ συχνά εκφράζονται μέσα διάφορες πρακτικές κοινωνικού, οικονομικού και χωρικού αποκλεισμού. Ο χωρικός διαχωρισμός ενώ μπορεί να μην είναι πάντα ορατός και να μην εκφράζεται με φυσικά όρια (τείχη, φράχτες κ.α), αλλά να επιτυγχάνεται με έμμεσους τρόπους. Οι σκληρές κρατικές πολιτικές ενάντια στην μετανάστευση και η προώθηση της ξενοφοβίας δημιουργούν διαχωριστικές λογικές και προωθούν τις πρακτικές εξοβελισμού οτιδήποτε ‘ξένου’. Ο εξευγενισμός περιοχών, οι αναγκαστικές εξώσεις (γνωστές στην βιβλιογραφία ως forced evictions), η επίδραση της αγοράς ακινήτων και οι πολιτικές στέγασης είναι κάποιοι από τους παράγοντες που μπορούν να απομακρύνουν και να αποκλείσουν ομάδες πληθυσμού λόγω της εθνικότητας ή της φυλής τους. Σε επίπεδο πόλης οι διακρίσεις αυτές μπορεί να εκφράζονται με τις παραγκούπολεις μειονοτικών ομάδων όπως τους καταυλισμούς των Ρομά σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις, τις γειτονιές των μεταναστών, τις γκετοποιημένες περιοχές των μαύρων στις ΗΠΑ, αλλά και με άλλες πρακτικές αποκλεισμού.

Slums / Παραγκούπολεις και καταυλισμοί

Οι παραγκούπολεις είναι ένα περίπλοκο φαινόμενο με πολλές διαστάσεις. Εμφανίστηκε πρώτη φορά στις αρχές του 19ου αιώνα στην Μεγάλη Βρετανία και επεκτάθηκε αργότερα σε πολλές αναπτυσσόμενες χώρες ανα τον κόσμο. Βασικά χαρακτηριστικά των παραγκουπόλεων είναι η υπερσυγκέντρωση πληθυσμού σε υποβαθμισμένες περιοχές, η χαμηλή ποιότητα των κτισμάτων, η ανεπαρκής πρόσβαση σε πόσιμο νερό, ρεύμα, υγειονομικές παροχές και υποδομές. Ο κοινός παρονομαστής που αποτελεί την αιτία δημιουργίας των slums είναι η φτώχεια σε συνδυασμό με την έλλειψη προσβάσιμης κατοικίας (Εικόνα 11).

Οι φυλετικές διακρίσεις πολύ συχνά φαίνεται να συνδέονται με την φτώχεια καθώς μπορούν δυνητικά να αποκλείσουν ένα μέρος του πληθυσμού απο την πρόσβαση σε υποδομές, απο την αγορά εργασίας ή την εύρεση κατοικίας, ενώ μπορεί ακόμη και να οδηγήσουν σε εξαναγκασμένες εξώσεις περιοχών όπως έχουν υπάρξει σε περιόδους αυταρχικών καθεστώτων όπως αυτό του απαρτχάιντ(Κανάκη, 2020). Έτσι οι διάφορες φυλετικές ομάδες που εξωθούνται στην φτώχεια λόγω του οικονομικού αποκλεισμού, σχηματίζουν νέες γειτονιές που αναφέρονται στην βιβλιογραφία ως ‘θύλακες φτώχειας’.



Εικόνα 11.
Ανισότητα, φτώχεια και
σχηματισμός παραγκουπόλεων.

Για πάνω απο 1000 χρόνια οι Ρομά υπήρξαν αναπόσπαστο κομμάτι του ευρωπαϊκού πολιτισμού, αποτελώντας την μεγαλύτερη εθνοτική μειονότητα στην Ευρώπη. Οι Ρομά αποτελούνται απο διαφορετικές φυλές (τσιγγάνους, Μανούς, Ασκάλι, Σίντι κ.α.) που διατηρούν πολλά κοινά αλλά και διαφορετικά χαρακτηριστικά μεταξύ τους. Έχουν υποστεί διακρίσεις και διώξεις απο πολλές χώρες και λαούς και στην πλειοψηφία τους ζούν σε συνθήκες φτώχειας και κοινωνικού αποκλεισμού. Στις χώρες που συγκεντρώνονται οι μεγαλύτεροι πληθυσμοί των Ρομά (κυρίως της κεντρικής Ευρώπης αλλά και σε χώρες της ανατολικής Ευρώπης και της πρώην σοβιετικής ένωσης – Εικόνα 12) τοποθετούνται χωρικά στις παρυφές των αστικών και ημιαστικών κέντρων ή και εκτός του αστικού ιστού. Εδραιώνονται σε περιοχές δημιουργώντας αυθαίρετα πρόχειρα καταλύματα που όμως αποκτούν χαρακτήρα μόνιμης εγκατάστασης με το πέρασ του χρόνου, δημιουργώντας προβλήματα. Οι συνθήκες διαβίωσης, η χωρική απόσταση απο τις πόλεις αλλά και η έλλειψη μέριμνας σε πολλές περιπτώσεις καθιστά αδύνατη την ένταξή τους στο σύνολο. Τα μέτρα αντιμετώπισης του φαινομένου δεν καταφέρνουν στις περισσότερες περιπτώσεις να επιλύσουν το ζήτημα του κοινωνικού και χωρικού διαχωρισμού καθώς συνήθως περιορίζονται σε απομακρύνσεις των καταυλισμών ή μετεγκαταστάσεις, μεταφέροντας το πρόβλημα και καθιστώντας αδύνατη την πρόσβαση τους στην εργασία, την εκπαίδευση, τις υποδομές αλλά και την ενσωμάτωσή τους στο κοινωνικό σύνολο (Vajda, 2019).



Εικόνα 12.

Το Stolipinovo είναι μία περιοχή-κοινότητα της Βουλγαρίας, που βρίσκεται κοντά στο ιστορικό κέντρο της πόλης Plovdiv και περιβάλλεται από μια βιομηχανική ζώνη, όπου παλαιότερα εργάζονταν Ρομά. Ενώ δεν υπάρχουν τεχνητά όρια που διαχωρίζουν την περιοχή Stolipinovo, στην πράξη η ζώνη αυτή χρησιμοποιείται αποκλειστικά απο την κοινότητα των Ρομά που έχει εγκατασταθεί στις εγκαταλελειμμένες εργατικές κατοικίες της πρώην σοβιετικής ένωσης, ενώ κάποιοι άλλοι σε αυτοσχέδια σπίτια που δημιούργησαν

Γειτονιές μεταναστών

Οι γειτονιές μεταναστών εμφανίζονται συνηθέστερα σε περιοχές όπου οι ευκαιρίες απασχόλησης είναι περισσότερες και υπάρχει ζήτηση για εργατικό δυναμικό. Έτσι εγκαθίστανται σε μεγάλα αστικά κέντρα ή σε μικρότερες πόλεις κοντά σε βιομηχανικές περιοχές όπου υπάρχουν εργοστάσια και βιοτεχνίες. Η συγκέντρωση τους σε αυτές τις περιοχές και η τάση να αναζητούν χωρική εγγύτητα μεταξύ τους (για λόγους ασφάλειας, διατήρησης του πολιτισμού τους και της γλώσσας τους) σε συνδυασμό με την αύξηση του πληθυσμού τους κάνει δυσκολότερη την αφομοίωσή τους από το περιβάλλον. Η δημιουργία των μεταναστευτικών γειτονιών μπορεί να δημιουργήσει εντάσεις ανάμεσα στους γηγενείς πληθυσμούς ενώ ο βαθμός αποδοχής των μεταναστών από το κοινωνικό σύνολο σχετίζεται με την οικονομική κατάσταση της περιοχής, αλλά και το μέγεθος της ξеноφοβίας και του ρατσισμού που επικρατεί στην κοινωνία. Αντίστοιχα επηρεάζεται και ο βαθμός ενσωμάτωσης της γειτονιάς στο σύνολο, καθορίζοντας την εξέλιξή της. Πολλές καταφέρνουν με την βοήθεια μέτρων του κράτους αλλά και αποδοχής από την κοινωνία να λειτουργήσουν θετικά ως προς τον αστικό χώρο και να συνδεθούν ενώ σε αντίθετη περίπτωση μπορεί να υπάρξει ένας άτυπος διαχωρισμός της περιοχής, με φαινόμενα υποβάθμισης, εγκληματικότητας ή γκετοποίησης της (Χατζηαλεξίου, 2015).

Ghetto / Γκετοποιημένες περιοχές

Τα ιστορικά αλλά και σύγχρονα στοιχεία που πηγάζουν από κοινωνιολογικές και ανθρωπολογικές μελέτες φαίνεται να δείχνουν άμεση σύνδεση μεταξύ του φυλετικού διαχωρισμού - ρατσισμού με την κοινωνική τάξη, το εισόδημα και τις ευκαιρίες εργασίας, δίνοντας πάντοτε προνόμιο στους λευκούς. Στις ΗΠΑ για πολλές δεκαετίες οι κοινότητες των μαύρων πολιτών ήταν αντιληπτές ως περιοχές φτώχειας και εγκληματικότητας, ενώ οι συνθήκες που οδηγούσαν στην περιθωριοποίηση των κοινοτήτων δεν λαμβάνονταν υπόψιν. Η σύνδεση αυτή έχει ως αποτέλεσμα την απόδοση μιας αρνητικής άποψης για τους μαύρους πολίτες, που δεν είχε σχέση με την καταγωγή, αλλά με το αποτέλεσμα των χρόνιων διακρίσεων σε βάρος τους. Η προώθηση του χωρικού διαχωρισμού των μαύρων τόσο από την νομική και κρατική εξουσία όσο και από την πλευρά των πολιτών είχε ορατά αποτελέσματα στην εικόνα των πόλεων ήδη από το 1930 σε πόλεις όπως η Νέα Υόρκη, το Σικάγο και το Ντιτρόιτ (Whitehead, 2000).

Παράλληλα οι Αφροαμερικάνοι πολίτες που βρίσκονταν σε καλύτερη οικονομική κατάσταση, συνέχιζαν να ζούν στα γκέτο είτε λόγω προσωπικής επιλογής ή λόγω της ρατσιστικής στάσης που αντιμετώπιζαν από τους λευκούς σε διαφορετικές περιοχές της πόλης. Αντίστοιχα σε περιοχές που σταδιακά συγκεντρώνονταν οι Αφροαμερικάνοι, οι λευκοί άρχισαν να τις εγκαταλείπουν. Ορισμένες παρουσίαζαν μεγαλύτερη φυλετική μίξη, χωρίς όμως λευκούς αλλά κυρίως πληθυσμούς Λατινοαμερικάνων, Μεξικανών και ιθαγενών Αμερικανών χαμηλού εισοδήματος (Logan, Zhang & Chunyu, 2015).

1.4.2 Κοινωνικές συγκρούσεις

Οι κοινωνικές συγκρούσεις ως φαινόμενο υπάρχουν απο την αρχαιότητα μέχρι σήμερα, και συχνά τα αποτελέσματα αυτών των συγκρούσεων καθόριζαν τις κοινωνικές, οικονομικές και πολιτικές εξελίξεις. Η σύγκρουση μπορεί να ήταν ανάμεσα στους πολίτες και την εκάστοτε πολιτική αρχή, ανάμεσα σε διαφορετικές τάξεις και κοινωνικές ομάδες, και άλλες φορές ανάμεσα λαούς διαφορετικής εθνικότητας, πολιτισμού και θρησκείας που υπό συνθήκες αναγκάστηκαν να συνυπάρξουν.



Φρουρούμενες κοινότητες / Security Gated Communities

Οι περίκλειστες κοινότητες κατά κύριο λόγο έχουν συνδεθεί με τα ανώτερα κοινωνικά-οικονομικά στρώματα που επιλέγουν να διαχωριστούν για λόγους γοήτρου, lifestyle, πολυτέλειας και κοινωνικής ομοιομορφίας. Υπάρχει όμως και μια κατηγορία περίκλειστων κοινοτήτων που κατοικούνται απο μεσαία ή και χαμηλότερα κοινωνικά στρώματα και εξωθούνται σε χωρικό διαχωρισμό ώστε να προστατευτούν απέναντι στην εγκληματικότητα. Αυτές είναι οι κλειστές κοινότητες που εστιάζουν στην ασφάλεια. Σε αυτήν την κατηγορία περίκλειστης κοινότητας τα μέτρα ασφαλείας είναι έκδηλα και αποτελούν προτεραιότητα. Οι κοινότητες αυτές είναι περιφράξεις υφιστάμενων συνήθως περιοχών στα προάστια ή στα κέντρα των πόλεων, οι οποίες εξοπλίζονται με φυσικά στοιχεία (πύλες, συρματοπλέγματα, οδοφράγματα κλπ) και μετατρέπονται σε φρουρούμενες κοινότητες (Εικόνα 13). Αυτές οι περιοχές γειτνιάζουν συνήθως με περιοχές χαμηλών εισοδημάτων, οι οποίες στην συνείδηση των κατοίκων είναι συνδεδεμένες με την εγκληματικότητα. Αυτή η κίνηση αποτελεί μια προσπάθεια των κατοίκων να παραμείνουν στις περιοχές κατοικίας τους προστατευμένοι από την εγκληματικότητα (Blakely & Snyder, 1999).

Στην Λατινική Αμερική αυτού του είδους οι κοινότητες είναι αρκετά διαδεδομένες, ιδιαίτερα στις μεγαλούπολεις όπως το Sao Paulo, το Buenos Aires, Puerto Rico, Rio de Janeiro και Mexico City. Η φτώχεια, τα μεγάλα ποσοστά ανθρωποκτονιών, βίαιων εγκλημάτων και συμμοριών σε συνδυασμό με την αδυναμία του κράτους να παρέχει επαρκή μέτρα προστασίας απέναντι στους πολίτες αναγκάζει τους πολίτες να απευθυνθούν στον ιδιωτικό τομέα και να εξασφαλίσουν οι ίδιοι την ασφάλειά τους (Mycos, 2004).

Εικόνα 13.

Χαρακτηριστικά συστήματα ασφαλείας που συναντώνται σε φρουρούμενες κοινότητες.

Αστικά κοινωνικά κινήματα

Οι πόλεις ανέκαθεν ήταν τόπος συγκρούσεων και διεκδικήσεων μεταξύ κοινωνικών ομάδων. Τα αστικά κοινωνικά κινήματα έχουν παρουσιαστεί από την δεκαετία του 60' και μετά ως απάντηση στις νεοφιλελεύθερες πολιτικές αστικοποίησης των προηγούμενων δεκαετιών και αποτελούν κομμάτι της γενικής αμφισβήτησης που υπάρχει προς τις κρατικές αρχές και τις πολιτικές που ακολουθούν. Τα αστικά κοινωνικά κινήματα αποτελούνται από ομάδες ατόμων που μέσω συλλογικών δράσεων διεκδικούν δικαιώματα στην στέγαση και την πρόσβαση στην πόλη, αντιδρά στις ιδιωτικοποιήσεις δημοσίων χώρων και υποδομών και επιχειρούν να εμποδίσουν έργα που επιβαρύνουν και καταπατούν το περιβάλλον. Τα κοινωνικά κινήματα πόλης αναγνωρίζουν τις επιπτώσεις του αστικού φαινομένου και επιχειρούν να το αναστρέψουν, με την εναντίωσή τους στη 'συσσώρευση μέσω αποστέρησης' (Harvey, 2006). Ενίοτε η μορφή διεκδίκησης που ακολουθείται από τις ομάδες αυτές είναι η κατάληψη των χώρων που αποτελούν το αντικείμενο των αιτημάτων τους.



«Σε κάθε κρίσιμη περίοδο, όταν παρατηρείται στασιμότητα στην αυθόρμητη αύξηση της πόλης και σταματά η ανάπτυξή της προς την κατεύθυνση με τα γνωρίσματα που όριζαν οι ως τότε κυρίαρχες κοινωνικές σχέσεις, τότε εμφανίζεται ο πολεοδομικός στοχασμός. Η πόλη είναι η προβολή της κοινωνίας πάνω στο έδαφος.» - Lefebvre, 1968, Δικαίωμα στην Πόλη

Εικόνα 14. Είσοδος στην κοινότητα Christiania



Εικόνα 15.

Εναέρια άποψη της Christiania, Κοπεγχάγη

Ένα πολύ χαρακτηριστικό αλλά και διαχρονικό παράδειγμα περιοχής που διαμορφώθηκε από κοινωνικά κινήματα που διεκδίκησαν τον αστικό χώρο είναι η περιοχή Christiania στην Κοπεγχάγη. Η περιοχή αυτή ήταν μια εγκαταλελειμμένη στρατιωτική βάση που καταλήφθηκε για πρώτη φορά το 1971 από μια ομάδα κατοίκων με σκοπό την δημιουργία ενός ανοιχτού δημόσιου χώρου. Έπειτα από μια σειρά συγκρούσεων και διαπραγματεύσεων με τις Δανικές αρχές, κατάφερε να αναπτυχθεί τόσο χωρικά όσο και πληθυσμιακά, να χτίσει και να στεγάσει λιγότερο ευνοημένες κοινωνικές ομάδες χαμηλών οικονομικών στρωμάτων και σταδιακά να νομιμοποιήσει την κατάληψη και να διατηρεί τον χαρακτήρα της μέχρι σήμερα. Η κοινότητα βρίσκεται στο κέντρο της Κοπεγχάγης, σε μια αστική περιοχή όπου οι αξίες ακινήτων και οικοπέδων είναι αρκετά υψηλές. Έχει σε ένα βαθμό αυτονομηθεί. Αυτορυθμίζεται με δικούς της νόμους και υποχρεώσεις των κατοίκων της ενώ διαχωρίζεται από τον αστικό χώρο, έχοντας περιμετρικά της ως όριο την ψηλή φύτευση ή το νερό (Εικόνες 14,15). Την περίοδο που πραγματοποιήθηκε η κατάληψή της, στην Δανία όπως και σε πολλές άλλες ευρωπαϊκές χώρες, υπήρχε έντονο το πρόβλημα της στέγασης, και στην περίπτωση της Christiania η κατάληψη αυτή εξέφραζε την απαίτηση για νέες πολιτικές στέγασης και δημόσιου χώρου (Ηλιοπούλος, 2016).

Αντίστοιχη χωρική έκφραση των κοινωνικών κινημάτων στο χώρο αποτελούν οι συνοικίες λαικής αυτοκατασκευής (η αυτοστέγασης), που αναπτύχθηκαν δραστικά απο την δεκαετία του '60 και μετά στην Λατινική Αμερική ξεκινώντας απο ένα ρεύμα αμφισβήτησης που εκφράστηκε με το κίνημα των 'probladores' (=φτωχοί της πόλης). Γνώρισαν μεγάλη ανάπτυξη κυρίως στο Μεξικό και στην Βολιβία και εμφανίζονταν με διάφορα ονόματα όπως favelas, barrios populares, villas miserias, villas de esperanza, κ.α. Παρουσιάζουν αρκετές διαφορές μεταξύ τους ανάλογα με τον τόπο και τον χρόνο κατασκευής τους και τα κοινωνικά χαρακτηριστικά τους, αλλά το κοινό χαρακτηριστικό τους είναι τοπίο, που βρίσκεται συνεχώς υπό κατασκευή και συνεχώς εναλλάσσουν μορφή και χαρακτήρα (Αθανασίου κ.α., 2015). Τοποθετούνται σε περιιαστικές περιοχές που προέρχονται απο κατάληψη γης ή αγοράς σε χαμηλή τιμή λόγω της τοποθεσίας τους (Εικόνα 16). Οπτικά μοιάζουν πολύ με τις παραγκούπολεις, ενώ κάποιες ξεκίνησαν ως τέτοιες και στην συνέχεια με την επίδραση αστικών κοινωνικών κινημάτων άρχισαν να αποκτούν συστήματα αυτοδιαχείρισης, αυτοργάνωσης και συλλογικής αυτοκατασκευής κατοικιών και υποδομών (Πετροπούλου, 2017).



Εικόνα 16.

Συνοικία λαικής αυτοκατασκευής στο Ecatepec του Μεξικού

1.4.3 Πολιτικές διαμάχες

Οι εδαφικοί παράγοντες μπορούν να αποτελέσουν βάση διαχωρισμού σε μεγάλης κλίμακας χωρικές εκτάσεις. Η διεκδίκηση ενός αστικού χώρου από διαφορετικές πλευρές παίζει σημαντικό ρόλο για διαφορετικούς λόγους, καθώς ο χώρος έχει συμβολική ή στρατηγική σημασία, συνδέεται με την ταυτότητα και την χωρική έκφραση μιας ομάδας, και η κοινωνία που ζεί μέσα σε αυτόν τον οικειοποιείται και τον νιώθει ως 'δικό της'. Ταυτόχρονα η κοινή αναφορά στον τόπο ενισχύει την αλληλεγγύη και την ενότητα ενός θρησκευτικού, εθνοτικού ή εθνικού συνόλου. Το ζήτημα της χωρικής ταυτότητας εκφράστηκε εντονότερα έπειτα από την κατάρρευση ισχυρών καθεστώτων μετά τον Β' Παγκόσμιο και τον Ψυχρό πόλεμο και αποτέλεσε αιτία διαχωρισμού. Ζητήματα εδαφικών διεκδικήσεων προκύπτουν επίσης από δραστηριότητες εποικισμού που μοιράζουν τον χώρο και αλλάζουν την διάρθρωση του χώρου προς το συμφέρον των αποικιοκρατών (Γεωργίου, 2018).

Διαιρεμένες πόλεις

Όπως αναφέρθηκε και στην εισαγωγή του κεφαλαίου, ο χωρικός διαχωρισμός μπορεί να έχει διαβαθμίσεις ως προς την κλίμακα που εφαρμόζεται και στον τρόπο που επεμβαίνει στον αστικό χώρο. Από όσες εξετάστηκαν παραπάνω, η πιο παρεμβατική μορφή που μπορεί να πάρει ο διαχωρισμός είναι αυτή των διαιρεμένων πόλεων. Από την βιβλιογραφία, στις περισσότερες πόλεις που βίωσαν την διαίρεση, οι λόγοι του διαχωρισμού είναι πολιτικοί, θρησκευτικοί ή εθνοτικοί και η διαίρεση πραγματοποιείται μέσα από διαμάχες ή πόλεμο (π.χ. Ιερουσαλήμ, Λευκωσία, Βομβάη, κ.ά.). Ορισμένες φορές τα διαχωριστικά όρια εμφανίζονται σταδιακά χωρίς να έχει προϋπάρξει κάποιο πλάνο για την εφαρμογή τους και άτυπα επιχειρούν να διαχωρίσουν αντικρουόμενες περιοχές (όπως έγινε στο Belfast, στο Mostar και στη Βυρηντό) και άλλες φορές σχεδιάζονται συνειδητά και αποτελούν προϊόν παρέμβασης από εξωτερικές δυνάμεις, με σκοπό την επαναφορά της ασφάλειας.



Εικόνα 17.

Η Πύλη του Βραδεμβούργου, άποψη από τα δυτικά



Εικόνα 18.

Άποψη του τείχους του Βερολίνου από αεροφωτογραφία.

Το Βερολίνο αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα διαιρεμένης πόλης καθώς παρέμεινε διαιρεμένο για 44 χρόνια, ενώ για τα 28 απο αυτά χωρίζονταν απο τείχη (1961-1989). Στο τέλος του Β΄ Παγκοσμίου πολέμου πραγματοποιήθηκε η Μάχη του Βερολίνου που είχε ως αποτέλεσμα την καταστροφή μεγάλου μέρους της πόλης. Με την υποδοχή προσφύγων απο τις ανατολικές περιοχές οι νικήτριες δυνάμεις (ΗΠΑ, Βρετανία και Γαλλία) αποφάσισαν να διαχωρίσουν την πόλη σε 4 ζώνες κατοχής, σχηματίζοντας το Δυτικό Βερολίνο, ενώ οι σοβιετικές δυνάμεις πήραν το Ανατολικό. Οι πολιτικές διαφορές ωστόσο οδήγησαν σε σταδιακή κλιμάκωση των εντάσεων μέχρι το 1961 διαιρώντας την πόλη σε δύο τμήματα με την ανέγερση του τείχους του Βερολίνου (Εικόνες 17,18). Το τείχος εφάρμοζε αυστηρό έλεγχο πρόσβασης απο το δυτικό στο ανατολικό τμήμα ενώ απαγόρευε το αντίθετο. Το 1971 η πρόσβαση απελευθερώθηκε και το 1989 μετά απο πιέσεις των κατοίκων το τείχος κατεδαφίστηκε, διατηρώντας μόνο ορισμένα τμήματα ως σημεία ιστορικής μνήμης (Χρυσοστόμου, 2013).

Το Mostar στην Βοσνία-Ερζεγοβίνη διαχωρίστηκε το 1992 μετά απο μια σειρά συγκρούσεων ανάμεσα στις κοινότητες Κροατών και Βοσνίων. Ο διαχωρισμός δεν πραγματοποιήθηκε με την ανέγερση τεχνητών ορίων αλλά κατά μήκος του μεγαλύτερου οδικού άξονα Βορρά-Νότου, ο οποίος έγινε το όριο μεταξύ τους και συμπεριλάμβανε ένα μεγάλο αστικό κενό ανατολικά του ποταμού Neretva, δημιουργώντας μια ενδιάμεση ουδέτερη ζώνη.

Η Βηρυτός διαιρέθηκε κατά την διάρκεια μιας σειράς εμφύλιων πολέμων που διήρκεσαν 15 χρόνια (1975-1990) ενώ κατα τη διάρκεια των συγκρούσεων που σημειώθηκαν μεταξύ Ανατολικής και Δυτικής Βηρυτού καταστράφηκε μεγάλο τμήμα του κέντρου τη πόλης που δεν μπορούσε να ανοικοδομηθεί κατά την διάρκεια του πολέμου. Με το τέλος του πολέμου το 1990, υπήρξαν μεγάλες διαφωνίες ανάμεσα σε Χριστιανούς και Μουσουλμάνους ως προς τα σχέδια ανοικοδόμησης της παλιάς πόλης και η πόλη διαχωρίστηκε για να εμποδιστούν οι εχθροπραξίες (Nasser, 2010).

1.5 Κριτήρια επιλογής μελετών περίπτωσης

Τα παραδείγματα πόλεων που αναλύονται στην συνέχεια επιλέχθηκαν με κριτήριο την κοινή αφετηρία τους, που είναι ο επιβεβλημένος ή βίαιος διαχωρισμός, διαφέρουν όμως ως προς τα αίτια και τον τρόπο που πραγματοποιήθηκε η διαίρεση. Και τα τρία παραδείγματα έχουν οικονομικές, κοινωνικές και πολιτικές προεκτάσεις, παρ' όλα αυτά στο Cape Town ο διαχωρισμός σχετίζεται άμεσα με τις φυλετικές διακρίσεις και τον ρατσισμό, στο Belfast οι συγκρούσεις που οδήγησαν στην διαίρεση βασίστηκαν σε μεγάλο βαθμό στις θρησκευτικές διαφορές, ενώ στην Λευκωσία η διαιρεμένη πόλη δημιουργήθηκε απο τον εθνοτικό (ή εθνικό) διαχωρισμό. Και για τα τρία παραδείγματα ακολουθείται η πορεία που είχαν πρίν και μετά την διαίρεση, τα αίτια και τους τρόπους που πραγματοποιήθηκε ο χωρικός διαχωρισμός, αλλά και της στρατηγικές που ακολουθηθηκαν μετέπειτα με σκοπό την επανένωση.

ΜΕΡΟΣ Β' - Μελέτες περίπτωσης

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1_Παράδειγμα: Cape Town, Νότια Αφρική



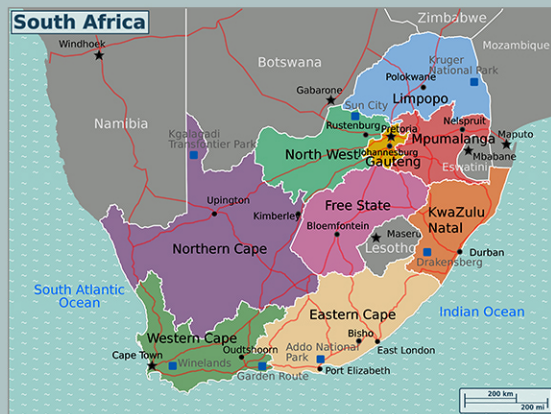
1.1 Πρίν την διαίρεση

Η Νότια Αφρική είναι μια χώρα που ο ακραίος πλούτος συνυπάρχει παράλληλα με την ακραία φτώχεια και η φυλετική διάκριση αποτελεί καθοριστικό ρόλο στην κοινωνική και οικονομική θέση των ανθρώπων. Παρουσιάζει εξαιρετικά μεγάλη ανισότητα, με τον συντελεστή Gini² το 2012 να φτάνει το 0,67, καθιστώντας τη χώρα μία από τις από τις πιο άνισες στον κόσμο. (Finn & Leibbrandt, 2013) Ενώ είναι δύσκολο να υπολογιστούν τα ακριβή στοιχεία, εκτιμάται ότι το πλουσιότερο 5% των Νοτιοαφρικανών κατέχει το 79% του καθαρού πλούτου της χώρας (Finn & Leibbrandt, 2013).

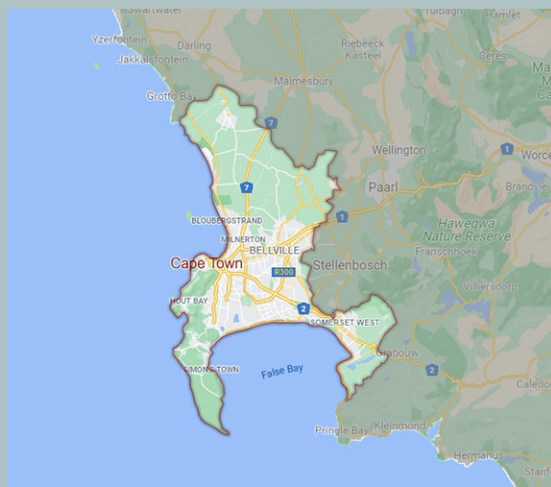
Το Cape Town βρίσκεται στο Western Cape, το νοτιοδυτικό άκρο της Αφρικής (Εικόνες 19,20). Είναι η παλαιότερη πόλη της Νότιας Αφρικής και η τρίτη μεγαλύτερη μετά το Johannesburg και το Durban. Η αστική περιοχή καλύπτει μια έκταση 2.461 τετραγωνικών χιλιομέτρων, με πληθυσμό 4,6 εκατομμύρια με στοιχεία του 2020 (Turok et. al, 2021). Η πόλη του Cape Town σε αντίθεση με την υπόλοιπη Νότια Αφρική δεν κατοικείται κατά πλειοψηφία από ιθαγενείς μαύρους καθώς αυτοί αποτελούν μόνο το 25% του πληθυσμού (Spinks, 2001).

Η πρακτική του διαχωρισμού εντοπίζεται στη μακρά ιστορία του φυλετικού διαχωρισμού της Νότιας Αφρικής κυρίως στο Απαρτχάιντ. Το Απαρτχάιντ εξηγείται χρησιμοποιώντας την κυριολεκτική μετάφραση "apart-ness" και ορίζεται ως ένα "κοινωνικό σύστημα που βασίζεται στον διαχωρισμό του χώρου και των διαφορετικών φυλετικών ομάδων. Το Απαρτχάιντ είχε τεράστιο αντίκτυπο τόσο στην κοινωνία όσο και στον αστικό χώρο, καθώς η χωρική απομάκρυνση των μαύρων στις αστικές περιφέρειες αντανakλούσε και διευκόλυνε την κοινωνική απομάκρυνση από τους λευκούς

²Ο συντελεστής Τζίνι ή συντελεστής Gini είναι μια μέτρηση της στατιστικής διασποράς που προορίζεται να αντιπροσωπεύει την κατανομή του εισοδήματος ή του πλούτου των κατοίκων ενός έθνους και είναι το πιο συχνά χρησιμοποιούμενο μέτρο της ανισότητας. Ο συντελεστής Τζίνι μετρά την ανισότητα μεταξύ των αξιών μιας κατανομής συχνότητας. Ένας μηδενικός συντελεστής Τζίνι εκφράζει την τέλεια ισότητα, όπου όλες οι τιμές είναι ίδιες (για παράδειγμα, όπου όλοι έχουν το ίδιο εισόδημα). Ο συντελεστής Τζίνι μιας μονάδας (ή 100%) εκφράζει τη μέγιστη ανισότητα μεταξύ των αξιών (π.χ., για ένα μεγάλο αριθμό ατόμων, όπου μόνο ένα άτομο έχει όλο το εισόδημα ή την κατανάλωση και όλοι οι άλλοι δεν έχουν, ο συντελεστής Τζίνι θα είναι σχεδόν ένα). (Βικιπαίδεια)



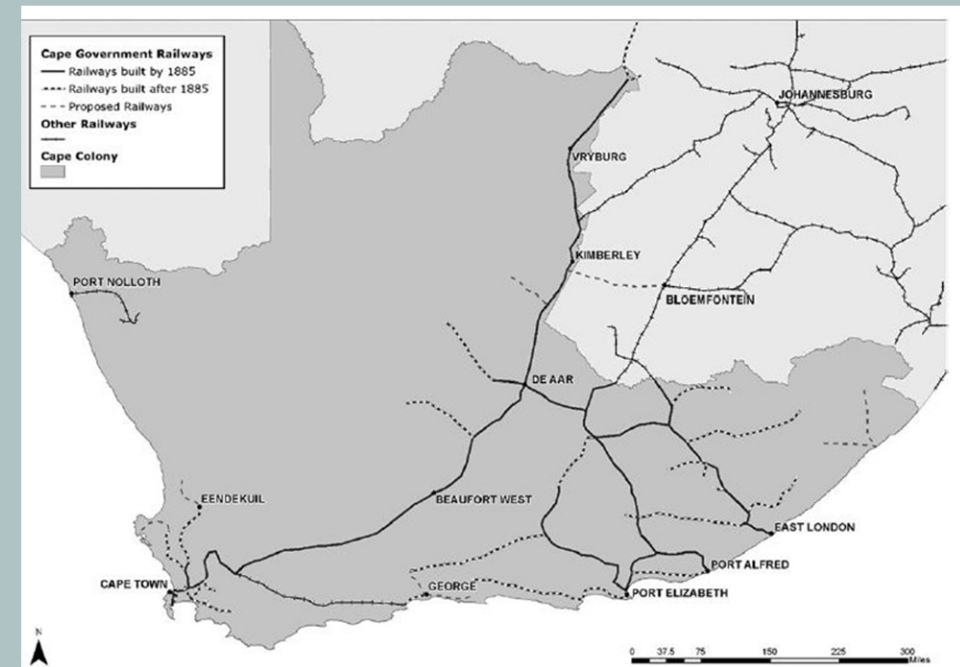
Εικόνα 19. Νότια Αφρική



Εικόνα 20. Cape Town

Παρ' όλο που το απαρτχάιντ ως πολιτική θεσπίστηκε το 1948, οι φυλετικές διακρίσεις στη Ν. Αφρική υφίσταντο για τουλάχιστον τρεις αιώνες. Στο Cape Town ο ρατσισμός ξεκίνησε να παρουσιάζεται σε θεσμικό πλαίσιο μετά το 1890 και ο συστηματικός φυλετικός διαχωρισμός των κατοικημένων περιοχών ξεκίνησε το 1901. Ωστόσο, ορισμένες περιοχές του Cape Town ήταν φυλετικά διαχωρισμένες πολύ νωρίτερα, από την δεκαετία του 1850. Υπάρχουν σημαντικές συνέχειες στη διαχωριστική ιδεολογία και πρακτική μεταξύ των περιόδων πριν και μετά το 1890, γεγονός που υποδηλώνει ότι πέραν του ρατσισμού, ρόλο επίσης έπαιξαν και άλλοι παράγοντες όπως κοινωνικοί, πολιτικοί και οικονομικοί στην διαδικασία του χωρικού διαχωρισμού (Deacon, 1996).

Το 1600 οι Ολλανδοί αποικιοκράτες κατέλαβαν το νότιο άκρο της Αφρικής, για να μπορούν να προμηθεύουν τα πλοία τους με τρόφιμα κατά μήκος του εμπορικού δρόμου προς την Ασία. Γύρω στο 1750 η Βρετανία διεκδίκησε και κατέλαβε την περιοχή αυτή και την ονόμασε Cape Colony. Πολλοί Ολλανδοί άποικοι μετακόμισαν έπειτα στην ενδοχώρα για να ξεφύγουν από τη βρετανική κυριαρχία και να συνεχίσουν να εκμεταλλεύονται τους σκλαβωμένους ντόπιους. Από την δεκαετία του 1870 και μετά η περιοχή άρχισε να αναπτύσσεται οικονομικά, καθώς οι Βρετανοί ξεκίνησαν την εξόρυξη διαμαντιών. Το 'Cape Colony', όπως ονομάστηκε, έγινε μια από τις πιο πολύτιμες και εκμεταλλεύσιμες αποικίες της Βρετανίας. Προκειμένου να μεταφέρουν τα διαμάντια προς την Ευρώπη, οι αποικιοκράτες κατασκεύασαν σιδηροδρόμους για να συνδέσουν τα ορυχεία που βρίσκονταν στο νότιο άκρο της χώρας προς το εσωτερικό της. Οι σιδηρόδρομοι επέτρεψαν στους Βρετανούς να αποκτήσουν πρόσβαση σε μια παγκόσμια αγορά διαμαντιών μέσω αυτής της πόλης-λιμάνι. Σύντομα, η οικονομία του Cape Colony επικεντρώθηκε γύρω από τους σιδηροδρόμους (Εικόνα 21).



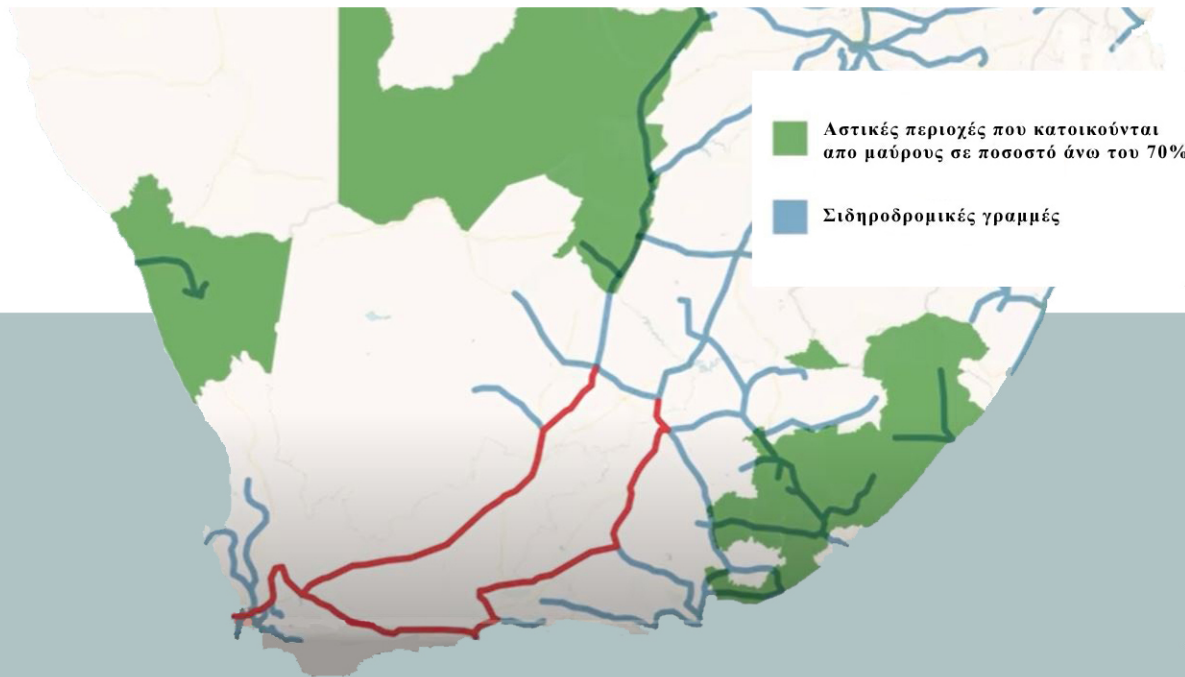
Εικόνα 21.

Ο χάρτης δείχνει τις σιδηροδρομικές γραμμές που κατασκευάστηκαν στο Cape Colony από το 1870 μέχρι το 1907, ώστε συνδεθούν τα λιμάνια του Ακρωτηρίου με τα πεδία εξόρυξης διαμαντιών και χρυσού.

Από τα μέσα του δέκατου ένατου αιώνα και μετά, η παγκοσμιοποίηση και η ανακάλυψη των διαμαντιών στο Kimberley μεταμόρφωσαν το Cape Colony σε μια ευημερούσα περιοχή με σταθερά αυξανόμενο ΑΕΠ, που έκανε εξαγωγές στην Ευρώπη και είχε καταφέρει να αναπτύξει ένα από τα μεγαλύτερα και πυκνότερα σιδηροδρομικά δίκτυα στην ήπειρο. Η συμβολή του σιδηροδρόμου στην οικονομική ανάπτυξη ήταν αρκετά σημαντική καθώς επέφερε μια σημαντική αναδιοργάνωση των εμπορικών ροών και της γεωγραφικής κατανομής των δραστηριοτήτων στην αποικία. Μειώνοντας το κόστος των μεταφορών προς το εσωτερικό, ο σιδηρόδρομος διευκόλυνε τη μετακίνηση της εργασίας, των κεφαλαιουχικών αγαθών, των τροφίμων και άλλων ειδών πρώτης ανάγκης προς τα κέντρα εξόρυξης. Αυτό μεταμόρφωσε το Ακρωτήριο από μια παραδοσιακή αγροτική κοινωνία σε μια δυναμική οικονομία ελκυστική για μετανάστες (Herranz-Loncan & Fourie, 2017).

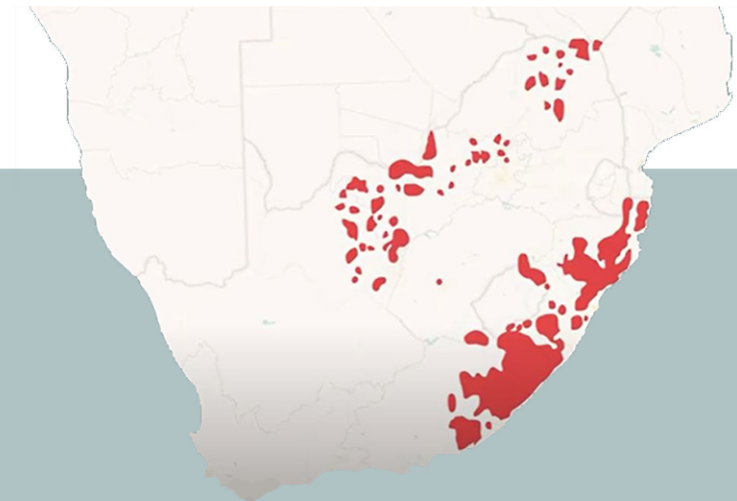
1.2 Τα αίτια της διαίρεσης

Οι σιδηροδρομικές γραμμές ξεκίνησαν να κατασκευάζονται το 1870 και ολοκληρώθηκαν μέχρι το 1907. Η φυλετική ανισότητα που προϋπήρχε, ενισχύθηκε με τον αποκλεισμό ορισμένων περιοχών (Εικόνα 22) από τις σιδηροδρομικές γραμμές. Για να συντηρηθεί αυτή η κατάσταση, οι αποικιακές κυβερνήσεις άρχισαν να ορίζουν νόμους που προωθούσαν τον χωρικό διαχωρισμό. Το 1913 εφαρμόστηκαν μια σειρά από νόμους που περιόρισαν τους ιθαγενείς κατοίκους σε συγκεκριμένες περιοχές μακριά από τις περιοχές που άρχιζαν να αναπτύσσονται ή στην περιφέρεια μεγάλων πόλεων (Εικόνα 23). Αυτές οι περιοχές είχαν συνολική έκταση μόνο 8% της γης της Νότιας Αφρικής, ενώ εκτός του περιορισμού αυτού, απαγορεύτηκε και η ιδιοκτησία γης από ιθαγενείς οπουδήποτε αλλού (SERI, 2016, Pieterse, 2009).



Εικόνα 22.

Οι περιοχές που απεικονίζονται με πράσινο δείχνουν τις περιοχές των μαύρων στο Cape Colony που έμειναν σε μεγάλο βαθμό εκτός της οικονομίας που δημιούργησε ο σιδηρόδρομος.



Εικόνα 23.

Οι περιοχές που περιορίστηκαν οι ιθαγενείς με νόμο του 1913.

Το Εθνικό Κόμμα των Αφρικάνερ³ ήρθε στην εξουσία το 1948, εισάγοντας μια σειρά νομοθετικών ρυθμίσεων για τη διατήρηση της λευκής υπεροχής. Όλοι οι Νοτιοαφρικανοί ταξινομήθηκαν επίσημα ανάλογα με το χρώμα του δέρματος και την γλώσσα τους με τον "Νόμο Καταγραφής Πληθυσμού" του 1950. Πιο συγκεκριμένα οι κάτοικοι χωρίστηκαν σε τέσσερις κατηγορίες: μαύροι, μιγάδες ή αλλιώς coloureds, Ινδοί / Ασιάτες και λευκοί. Οι "Νόμοι περί ομαδικών περιοχών" (1950 και 1966) προέβλεπαν για αυτές πληθυσμιακές ομάδες τον διαχωρισμό σε συγκεκριμένους αστικούς χώρους, που χωρίζονταν μεταξύ τους από αδόμητους ελεύθερους χώρους. Κάθε κάτοικος απέκτησε μια ταυτότητα που ανέφερε την φυλετική του κατηγορία, και συνεπώς τις περιοχές που μπορούσε να μείνει και να εργαστεί. Οι νόμοι αυτοί επεκτάθηκαν και σε άλλες πλευρές της ιδιωτικής και δημόσιας ζωής, όπως η εκπαίδευση, η υγεία και η ψυχαγωγία. Το 1949 οι μεικτοί γάμοι τέθηκαν εκτός νόμου, και το 1953 τέθηκε σε ισχύ νόμος που αφορούσε την πρόσβαση σε υπηρεσίες και δημόσιους χώρους, με χαρακτηριστικές τις ταμπέλες με την επιγραφή 'Μόνο Λευκοί'. Το 1956 καταργήθηκε το δικαίωμα ψήφου στους ιθαγενείς μαύρους και μιγάδες κατοίκους του Cape Town. Αυτός ο αστικός ανασχεδιασμός επεδίωκε να ελαχιστοποιήσει τη φυλετική αλληλεπίδραση, κατανέμοντας τον αστικό χώρο από την μεριά του 'λευκού προνομίου', καθρεπτίζοντας έτσι τις υφιστάμενες κοινωνικοπολιτικές θέσεις και ενισχύοντάς τις. Στους λευκούς παραχωρήθηκαν πολλές περιοχές στα κέντρα των πόλεων, ενώ οι μαύροι μετατοπίστηκαν σε απομακρυσμένες αστικές περιφερειακές κοινότητες (Herranz-Loncan & Fourie, 2017).

Οι μαύροι Νοτιοαφρικανοί μεταφέρθηκαν σε περιοχές που ονομάζονταν homelands ή bantustants. Τα bantustants ήταν αγροτικές εκτάσεις με υπανάπτυκτες οικονομίες και βρίσκονταν στις περιοχές που η Βρετανία είχε αποκλείσει από τη σιδηροδρομική οικονομία και στις οποίες είχε περιοριστεί η ιδιοκτησία γης από τους μαύρους. Σε πόλεις όπως το Cape Town, ο νόμος περί διαχωρισμένων περιοχών μετέφερε τους εναπομείναντες μη λευκούς σε ξεχωριστές αστικές περιοχές. Η πιο προνομιακή γη και η γη που βρισκόταν πιο κοντά σε ακίνητα υψηλότερης αξίας παραχωρήθηκε στους λευκούς. Οι νόμοι αυτοί έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στην διαμόρφωση της περιοχής.

³Οι πρώτοι αποικιοκράτες έφτασαν στην περιοχή τον 17ο αι. Στη Νότια Αφρική υπήρχαν μεγάλες κοινότητες λευκών που είχαν γεννηθεί στην Αφρική και των οποίων οι τόποι καταγωγής των προγόνων τους στη μακρινή Ευρώπη τους ήταν παντελώς άγνωστοι. Οι λευκές αυτές κοινότητες "αποκήρυξαν" νωρίς το ευρωπαϊκό παρελθόν τους, είτε είχαν ολλανδικές είτε γερμανικές είτε γαλλικές ρίζες και διεκδίκησαν την "αφρικανικότητά" τους. Αυτή τους η διαφοροποίηση οδήγησε τελικά στο εθνικιστικό κίνημα των Αφρικάνερ, το οποίο επηρεάστηκε από τη θρησκεία, τις ταλαιπωρίες και τον πόλεμο ενάντια στη Βρετανική Αυτοκρατορία, εκδήλωση του οποίου αποτέλεσε και η πολιτική του απαρτχάιντ. Η χώρα θεωρούνταν «χώρα λευκών», καθώς χτίστηκε από λευκούς και κυβερνήθηκε από λευκούς, συνεπώς τα όποια δικαιώματα των μαύρων στην κατοικία και την εργασία ελεγχόντουσαν και καθορίζονταν από αυτούς.

Αυτός ο αστικός μετασχηματισμός περιελάμβανε τη φυσική καταστροφή προηγούμενων περιοχών των μαύρων και μέχρι το 1984 πραγματοποίησε αναγκαστικές εξώσεις σε πάνω από 126.000 οικογένειες (εκ των οποίων μόνο το 2% ήταν λευκοί). Το Απαρτχάιντ δεν διαχώρισε απλώς τις φυλές, αλλά εδραίωσε την ανισότητα της στέγασης, της γεωγραφικής θέσης, του τοπίου και της κατανομής των εγκαταστάσεων. Δεν υπήρχε καμία προσπάθεια συγκάλυψης των προθέσεων ως προς την επιβολή των λευκών στο Απαρτχάιντ. Έτσι, μέσω των επεμβάσεων στον αστικό χώρο, ενισχύθηκε και εδραιώθηκε ο ρατσισμός και η ανισότητα ανάμεσα στους κατοίκους (Herranz-Loncan & Fourie, 2017).

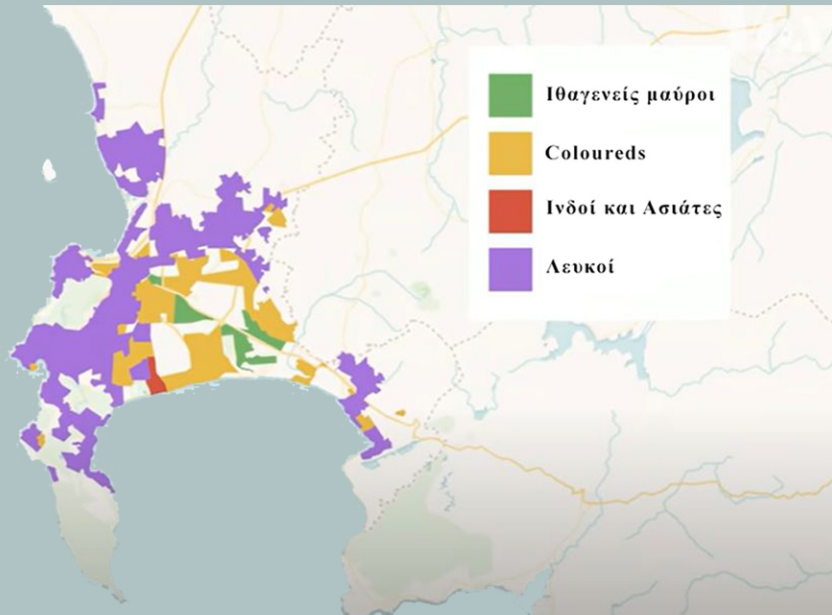
Για τρεις αιώνες σχεδόν, οι πολιτικές της Νότιας Αφρικής ευνοούσαν μια προνομιούχα μειονότητα εις βάρος της αυτόχθονης πλειοψηφίας, με βάση το χρώμα του δέρματός της. Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1830 και μετά τη χειραφέτηση των σκλάβων, οι πόλεμοι των συνόρων και οι διεκδικήσεις για αντιπροσωπευτική κυβέρνηση συνέβαλαν στη φυλετική πόλωση του Cape Colony. Μεταξύ 1948-1994, οι φυλετικές διακρίσεις έφτασαν σε ακραία επίπεδα, καθώς το καθεστώς του απαρτχάιντ ανάγκασε τις διάφορες εθνοτικές ομάδες να ζουν σε ξεχωριστά μέρη, με διαφορετικούς όρους και με υποβαθμισμένες υποδομές (Deacon, 2007).

1.2 Οι συνέπειες της διαίρεσης

Μετά από δεκαετίες πιέσεων τόσο από το εσωτερικό της Νότιας Αφρικής όσο και από το εξωτερικό, το καθεστώς του απαρτχάιντ έφτασε τελικά στο τέλος του. Η πλειοψηφία των νόμων του Απαρτχάιντ καταργήθηκαν από το 1989 έως το 1991. Το 1994, η δημοκρατικά εκλεγμένη κυβέρνηση του Νέλσον Μαντέλα ανέλαβε την εξουσία και τερμάτισε το απαρτχάιντ. Η νέα κυβέρνηση απέσυρε τους περιορισμούς ως προς το πού μπορούσαν να ζήσουν και να εργαστούν οι πολίτες. Εκατομμύρια άνθρωποι, οι οποίοι είχαν αποκλειστεί από την οικονομική ανάπτυξη για αιώνες, μετανάστευσαν στις μεγάλες πόλεις, αναζητώντας βασικές υπηρεσίες και οικονομικές ευκαιρίες. Για κάθε οικογένεια χωρίς προοπτική απασχόλησης, η πιο ορθολογική επιλογή που μπορούσε να κάνει ήταν να μεταναστεύσει σε ένα αστικό κέντρο. Εγκαταστάθηκαν εκεί όπου υπήρχε κενή γη, δημιουργώντας κοινότητες στις περιφέρειες μεγάλων πόλεων όπως το Cape Town (SERI, 2016). Η κυβέρνηση έχτισε εκατομμύρια σπίτια και επέκτεινε το καθαρό νερό και την ηλεκτρική ενέργεια. Παρ' όλα αυτά μέχρι και σήμερα ένα μεγάλο μέρος της χώρας εξακολουθεί να είναι χωρικά διαχωρισμένο (Pieterse, 2009).

Εικόνα 24.

Ο χάρτης απεικονίζει τον καθορισμό των περιοχών που δόθηκαν σε κάθε φυλετική κατηγορία με τον νόμο περι ομαδικών περιοχών (Group Areas Act) το



Η κοινωνική σύνθεση και η κατακερματισμένη χωρική μορφή του Cape Town φέρουν έντονα το αποτύπωμα της αποικιακής ιστορίας και του απαρτχάιντ. Οι εθνικοί νόμοι που διέπουν την οικονομία, την κοινωνία και το δομημένο περιβάλλον ευνοούσαν συστηματικά τους λευκούς κατοίκους και έθεταν σε μειονεκτική θέση τους μαύρους. Το αποτέλεσμα ήταν ότι η φυλή έγινε συνώνυμη με την κοινωνικο-οικονομική κατάσταση (ή 'τάξη'). Οι λευκοί γίνονταν όλο και πιο εύποροι από τους ινδιάνους/ασιάτες, ακολουθούμενοι από τους έγχρωμους και στη συνέχεια από τους μαύρους ιθαγενείς (Turok et. al, 2021).



Εικόνα 25. Strand / Nomzamo

Το απαρτχάνιντ είχε μια σειρά από σημαντικές συνέπειες, η σημαντικότερη από τις οποίες είναι ότι η μόνη γη που μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για το πρόγραμμα δημόσιας στέγασης βρισκόταν στην περιφέρεια των πόλεων. Έτσι, ενώ υπήρχε η πρόθεση απο την μεριά των δημόσιων φορέων να διορθώσει τον χωρικό διαχωρισμό που είχε δημιουργηθεί, αναγκάστηκε να αξιοποιήσει αυτές τις απομακρυσμένες εκτάσεις, αναπαράγοντας έτσι ακούσια την ίδια ακριβώς κληρονομιά που προσπαθούσε να αναιρέσει. Σήμερα, το 60% του μαύρου πληθυσμού του Cape Town ζεί σε αυτές τις συνοικίες στα περίχωρα της πόλης. Το παράδοξο είναι ότι στο κέντρο της πόλης του Cape Town υπήρχε διαθέσιμη γη προς ανάπτυξη (η οποία βέβαια ήταν περισσότερο κατακερματισμένη), αλλά λόγω της θέσης της ήταν πολύτιμη και συνήθως πωλούνταν σε ιδιώτες εργολάβους, οι οποίοι έχτιζαν πολυτελή διαμερίσματα. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την ακόμα εντονότερη διαφοροποίηση του αστικού χώρου και την διαιώνιση του χωρικού διαχωρισμού. (van Ham et. al, 2021).

Στο Cape Town ένα πολύ χαρακτηριστικό παράδειγμα διαχωρισμού είναι αυτό των περιοχών Strand και Nomzamo (Εικόνα 25), οι οποίες διαχωρίζονται απο μία λωρίδα κενού χώρου. Η απόσταση μεταξύ τους είναι μόλις λίγα μέτρα, αλλά οι κάτοικοι της κάθε πλευράς ζούν σε πολύ διαφορετικές συνθήκες. Η Strand είναι μια κοινότητα 35 χλμ. Μακριά απο το Cape Town, τοποθετημένη δίπλα στην θάλασσα, με αυλές και ιδιωτικούς δρόμους προς τις κατοικίες της, ενώ το Nomzamo είναι πολύ πιο πυκνοδομημένο και χωρίς καθόλου ελεύθερους χώρους, όπου κατοικούν περίπου 60.000 άνθρωποι, οι περισσότεροι εκ των οποίων έχουν εισόδημα πολύ χαμηλότερο του μέσου όρου. Οι κάτοικοι του Nomzamo έχουν συγκριτικά πολύ περιορισμένη πρόσβαση σε βασικές υπηρεσίες, όπως το τρεχούμενο νερό και το διαδίκτυο. Επίσης το Nomzamo είναι κατά πλειοψηφία κατοικούμενο απο μαύρους, ενώ στην περιοχή Strand μένουν κατά πλειοψηφία λευκοί. Η ενδιάμεση ζώνη ανάμεσά τους εξυπηρετεί όχι μόνο την φυσική απόσταση μεταξύ τους, αλλά αποτελεί και χώρο προσωρινών κατοικιών αστέγων. Κάτι ανάλογο φαίνεται να συμβαίνει σε ένα μεγάλο μέρος της Νότιας Αφρικής.

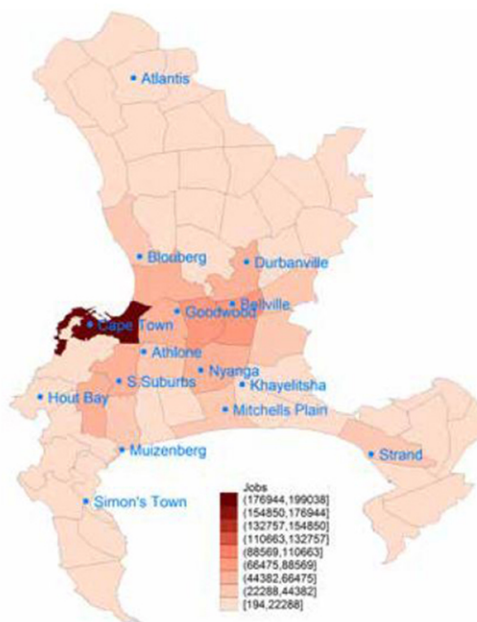
Ένα άλλο παράδειγμα διαχωρισμού είναι αυτό του District Six, μια περιοχή – κοινότητα που δημιουργήθηκε στα τότε περίχωρα της πόλης το 1867, απο ιθαγενείς αλλά και μετανάστες απο διαφορετικά μέρη. Οι περισσότεροι ήταν πρώην σκλάβοι, εργάτες, έμποροι και καλλιτέχνες, διαφορετικών φυλών, εθνικοτήτων και κοινωνικών στρωμάτων. Παρ' όλα αυτά η πλειοψηφία των ιδιοκτησιών των κατοικιών αυτών ανήκε σε λευκούς. Καθώς η πόλη αναπτυσσόταν εκείνη την εποχή γύρω από το District Six, η συνοικία επεκτάθηκε, και για δεκαετίες ήταν μια ακμάζουσα κοινότητα. Μεταξύ 1949 και 1971, η αμιγώς λευκή κυβέρνηση ψήφισε 148 νόμους που παγίωναν το απαρχαίντ (Herranz – Loncan & Fourie, 2017). Ένας απο αυτούς που υλοποιήθηκε το 1966, δήλωνε ότι το District Six ήταν πλέον μια περιοχή μόνο για λευκούς (Herranz-Loncan & Fourie, 2017). Οι υπόλοιποι κάτοικοι απομακρύνθηκαν βίαια απο το District Six, και το μεγαλύτερο μέρος των κτισμάτων κατεδαφίστηκε μέσα στα επόμενα 15 χρόνια. Η περιοχή μέχρι σήμερα παραμένει σε μεγάλο βαθμό ανέπαφη απο τότε (Εικόνα 26). Υπολογίζεται οτι μετακινήθηκαν περίπου 55-65 χιλιάδες άνθρωποι απο την περιοχή, οι οποίοι εγκαταστάθηκαν σε καθορισμένες περιοχές (townships) στις περιφέρειες της πόλης. Οι πρώην κάτοικοι έχουν αγωνιστεί κατά της ιδιωτικής ανάπτυξης και έχουν επιτύχει. Μέχρι το τέλος του απαρχαίντ η περιοχή δεν αναπτύχθηκε, και άτυπα θεωρήθηκε σαν ένας τόπος μνήμης για τις βίαιες εξώσεις και κατεδαφίσεις που πραγματοποιήθηκαν. Την δεκαετία του 1980 μάλιστα, πραγματοποιήθηκε μια καμπάνια με τίτλο “Hands off District Six». Κάποιοι κάτοικοι κατάφεραν να επιστρέψουν σε σπίτια που έχτισε ο δήμος μετά το 1990 και άλλοι ακόμα διεκδικούν την επιστροφή τους στην περιοχή (SERI, 2016). Το 1994 υλοποιήθηκε η ιδέα που προέκυψε μέσω αυτής της καμπάνιας, ένα μουσείο αφιερωμένο στο District Six, στα πλαίσια της μνήμης των απάνθρωπων πρακτικών του απαρχαίντ αλλά και την σηματοδότηση μιας καινούριας σελίδας στην ιστορία της Νότιας Αφρικής.

Εικόνα 26. Το District Six σήμερα

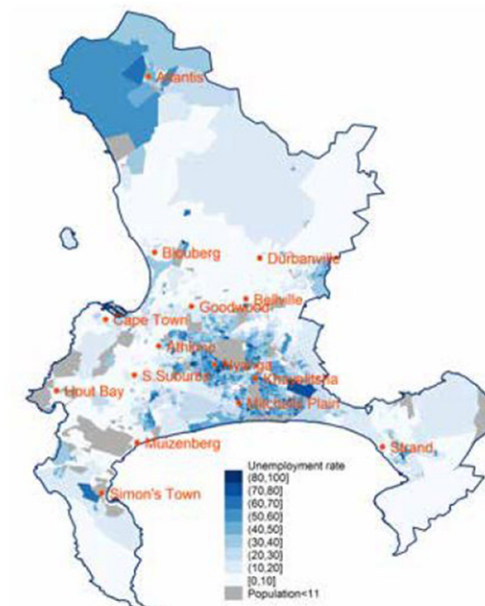


Μια ακόμα σημαντική επίπτωση του διαχωρισμού ήταν ο αποκλεισμός μιας μερίδας ανθρώπων από την αγορά εργασίας. Το να ζει κανείς σε μια τοποθεσία υποβαθμισμένη και απομακρυσμένη από τα μεγάλα κέντρα, καθιστά εξαιρετικά δύσκολη την εύρεση εργασίας, ενώ παράλληλα οι καλά τοποθετημένες περιοχές δεν ήταν προσίτες στα χαμηλότερα κοινωνικά στρώματα λόγω κόστους. Σε πολλές περιπτώσεις οι κάτοικοι πρέπει να μετακινούνται με τα μέσα μαζικής μεταφοράς τρεις έως τέσσερις ώρες την ημέρα, καθιστώντας την εύρεση και διατήρηση μιας εργασίας ακόμα δυσκολότερη (Bickford-Smith, 2007). Στην Εικόνα 27 φαίνονται οι θέσεις εργασίας σε σχέση με τα ποσοστά ανεργίας σε κάθε περιοχή. Οι θέσεις εργασίας συγκεντρώνονται σε μεγάλο βαθμό στο κέντρο του Cape Town και επεκτείνονται σε μικρότερη ένταση ανατολικά και νοτιοδυτικά σε δύο «διαδρόμους» απασχόλησης. Το κέντρο του Cape Town είναι ούτως η άλλως λόγω της ορεινής και παράκτιας γεωγραφίας του σχετικά απομονωμένο από τον υπόλοιπο δήμο, για αυτό και οι αποστάσεις που φαίνονται στους χάρτες μπορεί στην πραγματικότητα να είναι πολύ μεγαλύτερες στην μετακίνηση μέσω του οδικού δικτύου (SERI, 2016). Στην Εικόνα 28 φαίνεται ότι οι περιοχές που είναι απομακρυσμένες από τις θέσεις εργασίας (νοτιοανατολικά του Cape Town) έχουν και τα υψηλότερα ποσοστά ανεργίας.

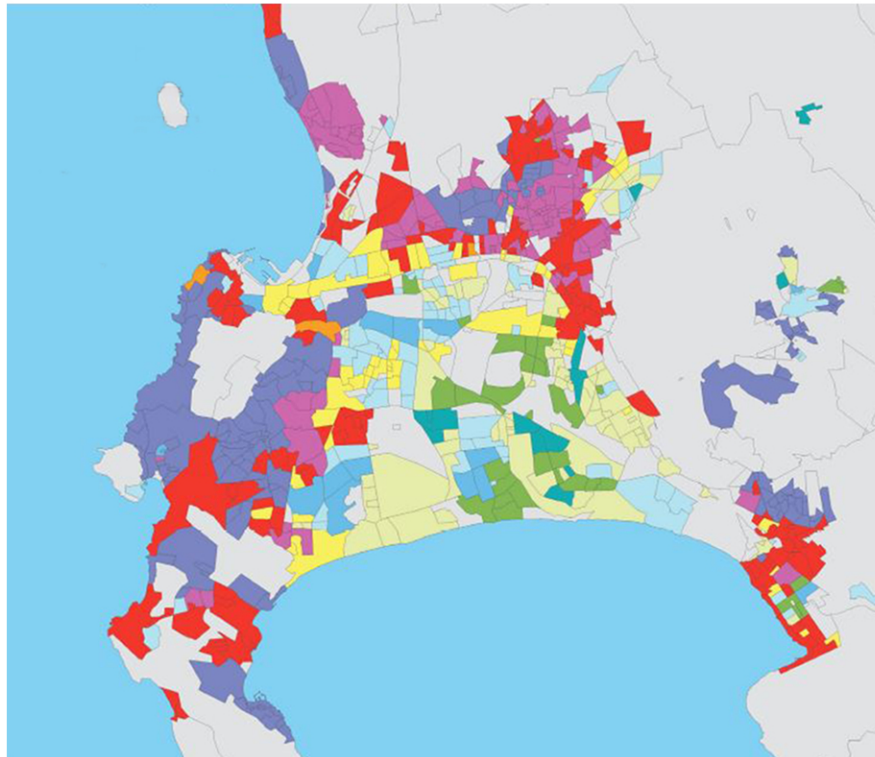
Παρατηρείται μια στατιστικά σημαντική σχέση μεταξύ της φυσικής εγγύτητας προς τις θέσεις εργασίας και τα τοπικά ποσοστά ανεργίας στην συντριπτική πλειονότητα των περιπτώσεων. Σαφώς και αυτό υποδηλώνει ότι η τοποθεσία είναι ένας σημαντικός παράγοντας που καθορίζει την οικονομική κατάσταση των κατοίκων, αν και άλλοι παράγοντες παραμένουν σημαντικοί.



Εικόνα 27. Η συγκέντρωση των θέσεων εργασίας (Τα υψηλότερα ποσοστά απεικονίζονται με σκούρο χρώμα)



Εικόνα 28. Τα ποσοστά ανεργίας (Τα υψηλότερα ποσοστά απεικονίζονται με σκούρο χρώμα)



- Ανώτατη οικονομική τάξη - πολυτελείς κατοικίες
- Καθιερωμένες περιοχές ανώτερης και μεσαίας τάξη
- Αστικά προάστια μεσαίας τάξης
- Μεικτές πολυπολιτισμικές κοινότητες
- Εργατικές περιοχές μεγάλης πυκνότητας
- Αναπτυσσόμενες περιοχές
- Κοινότητες χαμηλών οικονομικών στρωμάτων (Townships)
- Μεγάλης πυκνότητας υποβαθμισμένες περιοχές
- Περιοχές με αυξημένη φτώχεια και ανεργία
- Αυτόκτιστες περιοχές ανθρώπων κάτω από το όριο της φτώχειας (slums)
- Περιοχές ειδικών περιπτώσεων

Εικόνα 29. Χάρτης απεικόνισης της κοινωνικο-οικονομικής τάξης των κατοίκων ανα περιοχή

Η δημοσίευση του βιβλίου του Wilson (1987) *The Truly Disadvantaged* υποστήριξε ότι η διαβίωση σε ιδιαίτερα φτωχές γειτονιές έχει πολλαπλασιαστικό αποτέλεσμα στην αύξηση των οικονομικών και κοινωνικών δυσκολιών που βιώνουν οι κάτοικοι. Ένα μεγάλο μέρος του πληθυσμού της Νότιας Αφρικής παραμένει σε εξαιρετικά φτωχές γειτονιές, που είναι φυλετικά ιδιαίτερα ομοιογενείς. Οι υποβαθμισμένες αυτές περιοχές υπόκεινται στις μακροχρόνιες επιπτώσεις του διαχωρισμού με αποτέλεσμα την περιθωριοποίησή τους ή όπως αναφέρεται στην εμφάνιση του 'υπερ-διαχωρισμού' (hyper-segregation). Έτσι, παρά την προσπάθεια ενοποίησης των περιοχών αυτών με την πόλη φαίνεται ο πληθυσμός των χαμηλών οικονομικών στρωμάτων να αυξάνεται και να συγκεντρώνεται όλο και περισσότερο σε υποβαθμισμένες περιοχές μακριά από την υπόλοιπη πόλη (Geyer Jr. & Faizel, 2015).

1.4 Στρατηγικές για την επανένωση

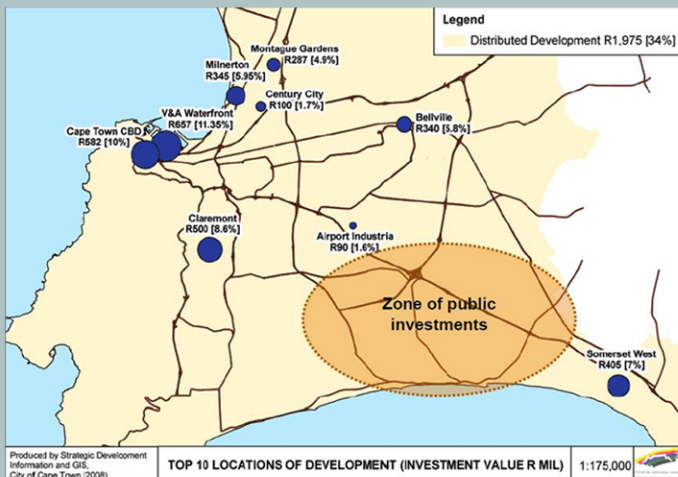
Το αποτύπωμα που άφησε η πολιτική του Απαρτχάιντ στον πολεοδομικό σχεδιασμό των πόλεων της Νότιας Αφρικής έως το 1994 είναι εμφανής μέχρι σήμερα. Η εικόνα των πόλεων ακόμη παρουσιάζει μεγάλη διάχυση, με πολλούς οικισμούς σε απομακρυσμένες περιοχές, μακριά από τα αστικά κέντρα, και κατά συνέπεια αποκλεισμένους από την οικονομική δραστηριότητα και την κοινωνική ζωή. Στην βιβλιογραφία αναφέρονται τρεις σημαντικοί παράγοντες που συνέβαλαν στην συντήρηση του αστικού χώρου που κληρονομήθηκε από το Απαρτχάιντ (Turok, 2001-Cousins et. al, 2005- Tissington, 2011).

Ο πρώτος και πιο επιδραστικός παράγοντας είναι ότι οι κατασκευαστές του ιδιωτικού τομέα συνήθως χτίζουν κατοικίες και εμπορικές χρήσεις σε ήδη καθιερωμένες ζώνες χωρικής και οικονομικής ανάπτυξης και κοινωνικής δραστηριότητας, αφήνοντας έτσι τις φτωχότερες περιοχές αναξιοποίητες και εδραιώνοντας τις υπάρχουσες χωρικές διαιρέσεις (Pieterse, 2009 , Todes, 2012). Οι προσπάθειες των δήμων να δώσουν κίνητρα στον ιδιωτικό τομέα να επενδύσει σε πιο φτωχές περιοχές δεν έχουν επιτύχει, καθώς οι κατασκευαστές έχουν μια συγκεντρωμένη και ισχυρή βιομηχανία και οι ιδιοκτήτες ακινήτων έχουν οργανωθεί σε ισχυρά λόμπι για την προστασία των συμφερόντων τους (Turok, 2012). Οι δημοτικές δαπάνες που έχουν πραγματοποιηθεί, είναι στοχευμένες στις λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές, αλλά αυτού του είδους οι επενδύσεις δεν μπορούν να συγκριθούν με τις επενδύσεις που παράγονται από τον ιδιωτικό τομέα (Pieterse, 2009).

Ο δεύτερος είναι ο χρόνιος κυβερνητικός κατακερματισμός. Όλες οι βασικές λειτουργίες του δομημένου περιβάλλοντος, όπως η στέγαση, οι μεταφορές, η διαχείριση της γης και της ενέργειας, ο περιβαλλοντικός σχεδιασμός κ.ο.κ. είναι παράδοξα κατανεμημένες σε τρία επίπεδα διακυβέρνησης (Εθνική, Επαρχιακή και Τοπική), κάτι το οποίο δημιουργεί μια σύγχυση, με αναπόφευκτα προβληματικά αποτελέσματα στην διαχείριση και τον συντονισμό κοινών αποφάσεων (van Donk & Pieterse 2006, PDG 2005).

Ο τρίτος είναι ότι υπάρχει μεγάλη δυσκολία στην αναίρεση των αποφάσεων του αστικού σχεδιασμού του Απαρτχάιντ, εξαιτίας της προστασίας της ιδιωτικής ιδιοκτησίας που εγγυάται το Σύνταγμα της Νότιας Αφρικής.

Εικόνα 30. Περιοχές στόχευσης των ιδιωτικών και των δημόσιων επενδύσεων στην χωρική ανάπτυξη.



Συνολικά έχει σημειωθεί πολύ μικρή πρόοδος στην μείωση της εισοδηματικής φτώχειας και της ανισότητας απο το 1994 και μετά. Ωστόσο κάποια στοιχεία (Finn et. al, 2013) έχουν δείξει ότι το κράτος έχει σημειώσει σημαντικά αύξηση στις μη-νομισματικές μετρήσεις της φτώχειας, όπως η αύξηση της πρόσβασης στην ηλεκτρική ενέργεια και το νερό, η μείωση της παιδικής θνησιμότητας και η μεγάλη αύξηση της φοίτησης στα σχολεία. Ορισμένες μελέτες δείχνουν ότι η εισοδηματική φτώχεια μειώθηκε ελάχιστα μεταξύ 1993 και 2008⁴, ενώ κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου η εισοδηματική ανισότητα μετρούμενη με βάση τον συντελεστή Gini αυξήθηκε (Leibbrandt et. al, 2010). Ένα εξίσου κρίσιμο ζήτημα που αντιμετωπίζει κάθε κυβέρνηση μετά το απαρτχάιντ είναι ότι χωρική ανάπτυξη επηρεάζεται και συχνά εμποδίζεται από αντικρουόμενες πλευρές, με τους πολεοδόμους να προσπαθούν να ενσωματώσουν τις απαιτήσεις κάθε πλευράς στον σχεδιασμό. Οι κάτοικοι που μένουν σε λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές και πλήττονται από τη φτώχεια, απαιτούν ισότητα ενώ τα υψηλότερα κοινωνικά στρώματα αναζητούν την ασφάλεια απο την εγκληματικότητα, με αποτέλεσμα συχνά να οδηγούνται στην δημιουργία περίκλειστων κοινοτήτων (Spinks, 2001).

Δύο σημαντικοί στόχοι που τέθηκαν απο την κυβερνητική πολιτική το 1995 ήταν η παροχή κατοικιών χαμηλού κόστους πιο κοντά σε κέντρα με πληθώρα θέσεων εργασίας και η ανάπτυξη μικρότερων οικονομικών κέντρων σε κάθε κωμόπολη. Η εφαρμογή αυτών των μέτρων αποσκοπούσε στην διευκόλυνση της ολοκληρωμένης αστικής ανάπτυξης, με μια πιο συμπαγή μορφή και υψηλότερη πυκνότητα δόμησης, λιγότερη εξάπλωση, περισσότερες μικτές χρήσεις γης και λιγότερη απόσταση μεταξύ των κατοικιών και των εμπορικών περιοχών (Watson, 2000).

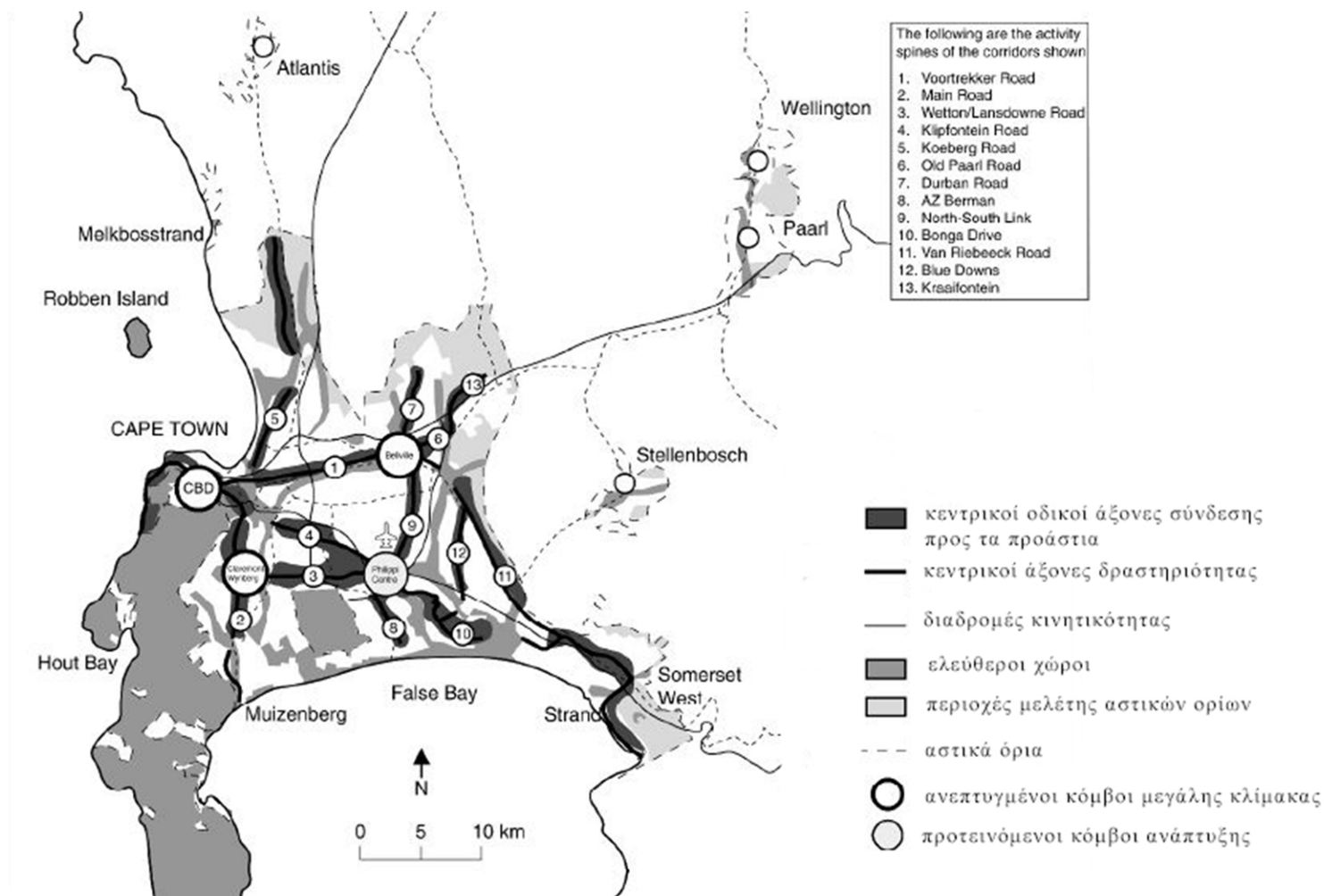
⁴Οι μικρές μειώσεις που παρατηρούνται στην εισοδηματική φτώχεια σε μεγάλο βαθμό οφείλονται στην επέκταση των κοινωνικών επιδομάτων, τα οποία απο μόνα τους δεν ήταν αρκετά για να μειωθεί η ανισότητα..(Turok et. al, 2021).

Στην Εικόνα 31 φαίνεται το σχεδιάγραμμα των προθέσεων του σχεδίου MSDF (Metropolitan Spatial Development Framework) που ξεκίνησε το 1998. Δύο από τα πιο σημαντικά χαρακτηριστικά του είναι οι προτάσεις για ένα μεγάλο νέο οικονομικό κέντρο στον υπανάπτυκτο νοτιοανατολικό τομέα της πόλης και ένα μεγάλο νέο διάδρομο δραστηριοτήτων που συνδέει το νοτιοανατολικά με τα πιο ανεπτυγμένα νότια προάστια. Σκοπός τους είναι η ισοκατανομή των χρήσεων στην πόλη και η σύνδεση των περιοχών μεταξύ τους, βελτιώνοντας την πρόσβαση των ανθρώπων σε θέσεις εργασίας, στέγαση, εμπόριο και άλλες ευκαιρίες (Turok, 2001).

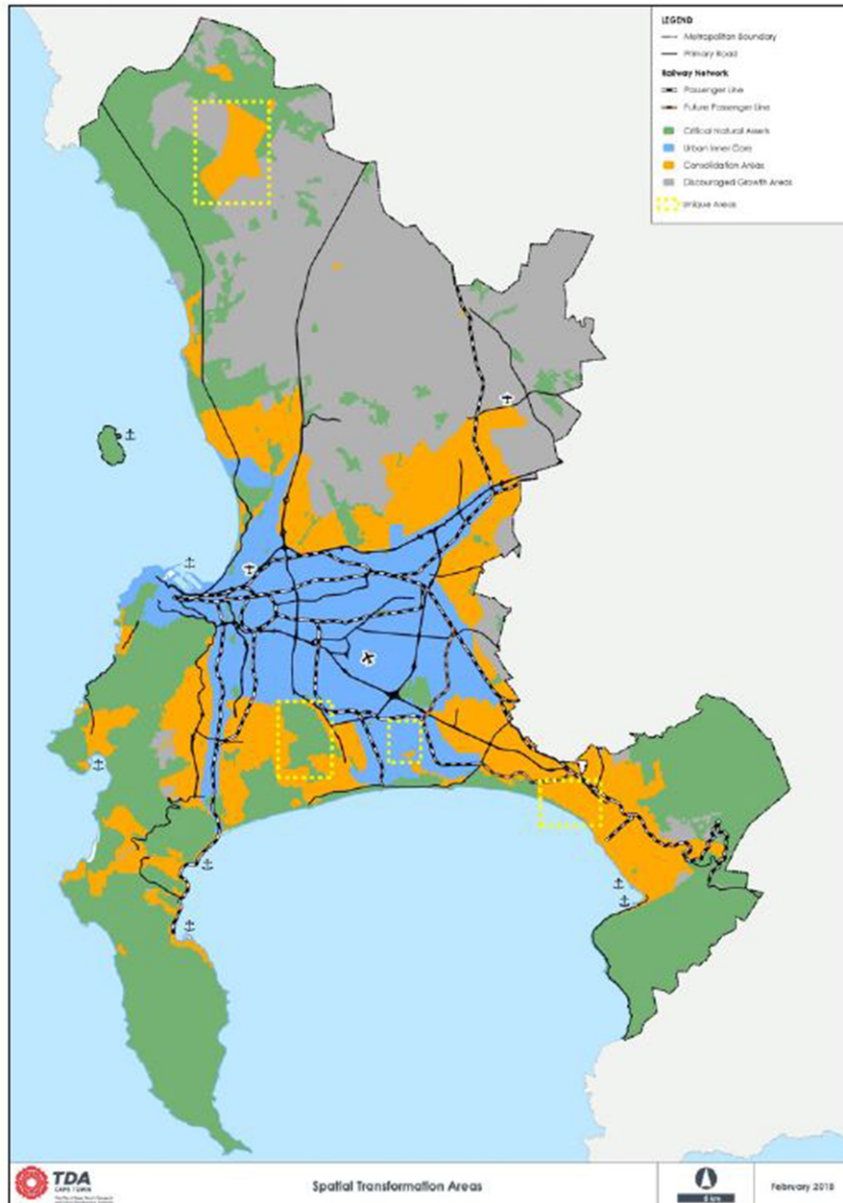
Απο το 1995 και μετά ξεκίνησαν πολλές άλλες ενέργειες σχετικά με την αστική ανάπτυξη και τον σχεδιασμό, πολλές απο τις οποίες έμειναν ανολοκλήρωτες. Από το 2001 έως το 2010 υπήρξε μια στασιμότητα στην ανάπτυξη νέων πλαισίων για τη νομοθεσία περί σχεδιασμού. Κατά την εφαρμογή προηγούμενων σχεδίων προέκυψαν πολλά θεσμικά και διοικητικά προβλήματα και άλλα από νομικές δυσκολίες. Από αυτές η πιο δύσκολη ήταν το ζήτημα της ερμηνείας των διατάξεων του Συντάγματος του 1996 που καθόριζαν το πιο διοικητικό επίπεδο (εθνικό, επαρχιακό ή τοπικό) έχει την εξουσία να εκδίδει νόμους για τον σχεδιασμό. Απο το 2004 έως το 2008 το Εθνικό Υπουργείο Οικονομικών ανέθεσε ολοκληρωμένες αναθεωρήσεις του "ρυθμιστικού περιβάλλοντος σχεδιασμού" με σκοπό την "εκσυγχρονισμό και τον εξορθολογισμό".

Το 2017 μετά από πενταετή αναθεώρηση του αρχικού MSDF σχεδίου που εγκρίθηκε το 2012, συστήθηκε νέο πλάνο με διαφορετική προσέγγιση. Το προηγούμενο πλάνο προέβλεπε μεταξύ άλλων μακροπρόθεσμη ανάπτυξη κατά μήκος δύο βόρειων διαδρόμων. Το αναθεωρημένο MSDF πρότεινε αντίθετα, στοχευμένες επενδύσεις, προσανατολισμένες προς το εσωτερικό του Cape Town και τον περιορισμό της αστικής διάχυσης. Το όραμα του νέου σχεδίου διατυπώθηκε ως εξής: «Ο Δήμος προτίθεται να οικοδομήσει - σε συνεργασία με τον ιδιωτικό και τον δημόσιο τομέα - μια πιο περιεκτική, ολοκληρωμένη και ζωντανή πόλη που θα αντιμετωπίζει τις παρακαταθήκες του απαρτχάιντ, θα διορθώνει τις υφιστάμενες ανισορροπίες στην κατανομή των διαφόρων τύπων οικιστικής ανάπτυξης, και θα αποφεύγει τη δημιουργία νέων διαρθρωτικών ανισορροπιών στην παροχή υπηρεσιών. Κλειδί για την επίτευξη αυτού του χωρικού μετασχηματισμού είναι η ανάπτυξη με προσανατολισμό στη διέλευση και η πυκνωση και διαφοροποίηση των χρήσεων γης. Στην τελική διαμόρφωση του σχεδίου συμπεριλήφθηκαν σχόλια και παρατηρήσεις φορέων και κοινοτήτων της πόλης.» (MSDF, 2017-2022)

⁵Σημαντικό ερώτημα στον σχεδιασμό σε σχέση με το νομοθετικό περιεχόμενο είναι ο βαθμός στον οποίο οι νόμοι περί πολεοδομίας μπορούν να παρεμβαίνουν και να περιορίζουν την άσκηση των δικαιωμάτων ιδιοκτησίας. Κατά την εξέταση του περιεχομένου ενός νέου πολεοδομικού νόμου είναι σημαντικό να κατανοήσουμε ο βαθμός στον οποίο ο νόμος μπορεί να επιτρέψει σε ένα κρατικό όργανο να λάβει μια πολεοδομική απόφαση που περιορίζει τη δυνατότητα ενός ιδιοκτήτη γης να αναπτύξει ή να χρησιμοποιήσει τη γη του όπως επιθυμεί. Αυτό είναι ένα δύσκολο ζήτημα σε κάθε χώρα. (Berrisford, 2004).



Εικόνα 31. MSDF (Metropolitan Spatial Development Framework), Cape Town, 1998



Εικόνα 32. Το πλαίσιο χωρικής ανάπτυξης του σχεδίου του Cape Town περιλαμβάνει τρεις χωρικές στρατηγικές:

1: οικοδόμηση μιας πόλης χωρίς αποκλεισμούς, ολοκληρωμένης και ζωντανής.

2: Διαχείριση της αστικής διάχυσης και δημιουργία ισορροπίας μεταξύ αστικής ανάπτυξης και προστασίας του περιβάλλοντος.

3: Σχεδιασμός για την απασχόληση και βελτίωση της πρόσβασης σε οικονομικές ευκαιρίες.

Στον χάρτη φαίνονται οι υπάρχουσες σιδηροδρομικές γραμμές που συνδέουν τις περιοχές καθώς και κάποιες ειδικές περιοχές (περιγράφονται με κίτρινο χρώμα) που είναι πιο αποκομμένες από αυτό το δίκτυο και χρήζουν ειδικής διαχείρισης. Επιπλέον, με πράσινο χρώμα απεικονίζονται οι χώροι με περιβαλλοντική σημασία που προβλέπεται να διατηρηθούν, με μπλέ χρώμα το κέντρο της πόλης και με πορτοκαλί οι ενδιάμεσες περιοχές. Στις περιοχές με γκρί χρώμα αποθαρρύνεται η ανάπτυξη.

Το παραπάνω πλάνο είναι σε εξέλιξη από το 2017 και αναμένεται να ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος του 2022. Η διαδικασία επαναφοράς του αστικού τοπίου της Νότιας Αφρικής αναμένεται όμως να διαρκέσει αρκετά χρόνια ακόμα, καθώς είναι μια διαδικασία ιδιαίτερη, πολύπλοκη και χρονοβόρα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2_Παράδειγμα: Belfast, Βόρεια Ιρλανδία



2.1 Πρίν την διαίρεση



Εικόνα 33.
Χάρτης της Ιρλανδίας πρίν την διαίρεση της.

Το Belfast είναι η μεγαλύτερη πόλη και πρωτεύουσα της Βόρειας Ιρλανδίας, η οποία μέχρι σήμερα είναι διαχωρισμένη από την Ιρλανδία που αποτελεί ξεχωριστό κράτος. Η Ιρλανδία ολόκληρη μέχρι πριν από 100 χρόνια ήταν ακόμα επαρχία της Μεγάλης Βρετανίας (Εικόνα 33). Το 1922 κέρδισε την ανεξαρτησία της μετά από 3 ετή πόλεμο (1919-21) επειδή η διακυβέρνηση του Λονδίνου, ήδη από τον 16ο αιώνα, αλλά ιδίως τον 19ο, ήταν τόσο αυταρχική που είχε προκαλέσει ταραχές, συγκρούσεις, ακόμα και λιμό (1845-1849)⁶. Παράλληλα οι μεγάλες εταιρείες εμπορίας γεωργικών αγαθών που ελέγχονταν από Άγγλους συνέχιζαν τις εξαγωγές στην Αγγλία, ακόμα και κατά τη διάρκεια μηνών μεγάλης έλλειψης τροφίμων (Murtagh, 1978).

Ο λιμός άλλαξε το δημογραφικό προφίλ της Ιρλανδίας και οι μνήμες από την στάση που κράτησαν οι Άγγλοι κατά την διάρκεια του, έκαναν τον πληθυσμό τόσο εχθρικό απέναντι στην Αγγλία, ώστε διαμορφώθηκαν συνθήκες που οδήγησαν στην ανεξαρτησία της χώρας το 1921 και στην ίδρυση του νέου ιρλανδικού κράτους το 1922. Όμως η Βόρεια Ιρλανδία παρέμεινε στη Μεγάλη Βρετανία, γιατί σε αυτήν η πλειονότητα των κατοίκων ήταν προτεστάντες αγγλικανοί, οι πρόγονοι των οποίων είχαν εγκατασταθεί κατά τη διάρκεια των αγγλικών επιχειρήσεων εποίκισμού πριν από δύο τρεις αιώνες και αισθάνονταν συγγένεια με το Λονδίνο και όχι με το Δουβλίνο. Η Ιρλανδία παρέμεινε κατά πλειονότητα καθολική, με εξαίρεση το βόρειο τμήμα της, όπου επικράτησαν οι προτεστάντες (αγγλικανοί) και οι καθολικοί αποτελούσαν μειονότητα. Αντίθετα, η Βόρεια Ιρλανδία αποτελούνταν κατά 2/3 από προτεστάντες (περ. 1 εκατομμύριο πληθυσμού) και 1/3 καθολικούς.

Απο το 1968 μέχρι το 1969 η Ιρλανδία βίωσε μια σειρά συγκρούσεων γνωστές ως 'The Troubles'(οι Ταραχές). Τα βασικά διακυβεύματα αυτών των συγκρούσεων ήταν το συνταγματικό καθεστώς της Βόρειας Ιρλανδίας και η σχέση της μεταξύ της Ιρλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου (Dr Campbell, 1981-2011).

⁶Ο λιμός είχε 1 εκατομμύριο θύματα στην Ιρλανδία, λόγω του ότι οι φυτείες πατάτας στη Ευρώπη προσβλήθηκαν από περονόσπορο, με αποτέλεσμα οι σοδειές να μειωθούν σημαντικά, την στιγμή που ένα μεγάλο μέρος του ασθενέστερου οικονομικά πληθυσμού βασιζόταν σε αυτήν για την τροφή του.

2.2 Τα αίτια της διαίρεσης

Η σύγκρουση ήταν κατά κύριο λόγο πολιτική, αλλά είχε επίσης μια θρησκευτική διάσταση, με την μία πλευρά που αποτελούνταν από τους λεγόμενους “Ενωτικούς” που ήθελαν η Βόρεια Ιρλανδία να παραμείνει στο Ηνωμένο Βασίλειο, να είναι επι το πλείστον προτεστάντες, και την άλλη πλευρά που αποτελούνταν από Ιρλανδούς εθνικιστές και ρεπουμπλικάνους που υποστήριζαν την ανεξαρτητοποίηση από το Ηνωμένο Βασίλειο και την ενοποίηση της Ιρλανδίας, να είναι επι το πλείστον καθολικοί (Cunningham & Byrne, 2006).

Οι καθολικοί συνεπώς αναγνωρίστηκαν ως Ιρλανδοί, καθώς υποστήριζαν την ενοποίηση με το Ιρλανδικό κράτος, όμως η πλειοψηφία των προτεστάντων που αυτοπροσδιορίζονταν ως Βρετανοί, φοβόταν ότι θα χάσουν τον πολιτισμικό τους χαρακτήρα και τα προνόμια τους με την ενσωμάτωση. Από το 1956 έως το 1974, το Sinn Féin, ένα σοσιαλ-δημοκρατικό ιρλανδικό κόμμα ρεπουμπλικάνων, ήταν απαγορευμένο στην Βόρεια Ιρλανδία, όπως επίσης απαγορεύτηκε και η σημαία της Ιρλανδικής Δημοκρατίας, ενώ η ιρλανδική ιστορία και γλώσσα δεν διδάσκονταν στα σχολεία (Munck, 1985).

Οι Ταραχές ξεκίνησαν στα τέλη της δεκαετίας του 1960 και έληξαν το 1998 με την Συμφωνία της “Μεγάλης Παρασκευής” (Good Friday Agreement/GFA). Στην διάρκεια αυτών των ετών σκοτώθηκαν πάνω από 3.500 άνθρωποι και τραυματίστηκαν σχεδόν 50.000, με το Belfast να αποτελεί τον πυρήνα όπου αυτές οι συγκρούσεις διαδραματίστηκαν. Μετά την λήξη των Ταραχών οι κοινωνικές ομάδες που μέχρι πρότινος βρίσκονταν σε διαμάχη αναγκάστηκαν να συνυπάρξουν. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την δημιουργία γειτονιών διαχωρισμένων με αυστηρά όρια ανάμεσα σε αυτές τις αντικρουόμενες κοινωνικές ομάδες (Wallenfeldt, 1992).

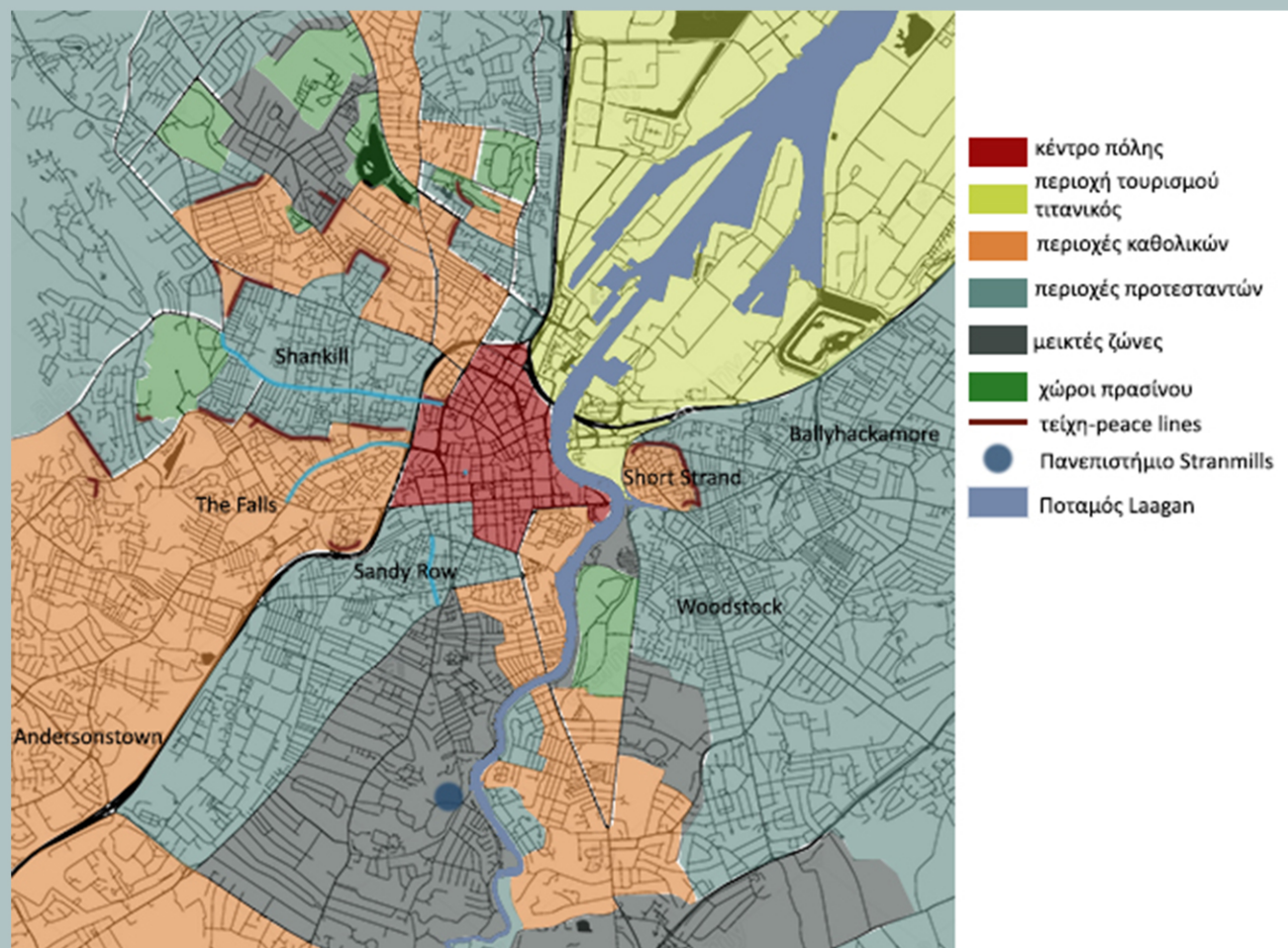
2.3 Οι συνέπειες της διαίρεσης

Από τότε που Βόρεια Ιρλανδία ανεξαρτητοποιήθηκε, το Belfast αποτελούνταν κατα συντριπτική πλειοψηφία απο προτεστάντες, στην πορεία όμως αυτή η αναλογία ανατράπηκε, και σύμφωνα με τα εθνικά στατιστικά στοιχεία του 2004, οι προτεστάντες του Belfast έφταναν μόλις το 49 τοις εκατό, ενώ οι καθολικοί αποτελούσαν το 47 τοις εκατό⁷. Ακόμη όμως και έπειτα απο την αριθμητική εξισορρόπηση των δυο αντικρουόμενων πληθυσμιακών ομάδων, η πόλωση ανάμεσα τους συνεχίστηκε, με την κάθε κοινωνική ομάδα να μένει σε ξεχωριστή προφυλαγμένη γειτονιά για λόγους ασφάλειας αλλά και προστασίας του τρόπου ζωής τους. Οι καθολικοί αρχικά συγκεντρώθηκαν στην λεγόμενη γειτονιά των καταρρακτών (The Falls) ενώ οι προτεστάντες έμειναν στο Shankill (βλ. Εικ.5.2). Ιδίως μετά το πέρας των Ταραχών, η χωρική απομάκρυνση των δύο αντικρουόμενων θρησκευτικών και πολιτικών ομάδων, ενισχύθηκε και απο τις τοπικές αρχές, με σκοπό την μείωση της εγκληματικότητας και την συντομότερη εξασφάλιση της ειρήνης (Kumer & Krevs, 2015).

Το φυσικό τοπίο του Belfast αποτέλεσε εξ' αρχής έναν παράγοντα διαχωρισμού της πόλης. Ο ποταμός Lagan που το διατρέχει κατά μήκος και νότια προς το κέντρο, χωρίζει την πόλη σε ανατολικό και δυτικό μέρος. Στο δυτικό Belfast οι περιοχές είναι μοιρασμένες, με κάποιες γειτονιές να αποτελούνται αποκλειστικά απο καθολικούς ή αποκλειστικά απο προτεστάντες. Το επίκεντρο των καθολικών κοινοτήτων στο δυτικό Belfast βρίσκεται στην γειτονιά των καταρρακτών (The Falls), αλλά αρκετές προτεσταντικές γειτονιές είναι διάσπαρτες σε περιοχές όπως ο δρόμος Shankill και το Sandy Row. Αντιθέτως, μόνο το 12 τοις εκατό του ανατολικού Belfast είναι καθολικό.

⁷Αποδόθηκε σε μεγαλύτερο ποσοστό γεννήσεων απο τους καθολικούς και μετανάστευση των προτεστάντων.

Στο Βόρειο τμήμα βρίσκονται τα περισσότερα διαχωριστικά τείχη της πόλης (Εικόνα 35), καθώς πρόκειται για την περιοχή που βίωσε την μεγαλύτερη βία κατά την διάρκεια των Ταραχών. Οι γειτονιές εκεί είναι περισσότερο αναμειγμένες, παρ' όλα αυτά η κάθε γειτονιά αποτελείται κατά 90% από Καθολικούς ή Προτεστάντες. Η περιοχή αυτή θεωρείται ως μια από τις λιγότερο αναπτυγμένες της Βόρειας Ιρλανδίας. Το Νότιο τμήμα είναι μια πιο πολυπολιτισμική περιοχή, που κατοικούν ως επί το πλείστον μεσαία κοινωνικά στρώματα, υπάρχει μεγαλύτερη σταθερότητα και λιγότερη εγκληματικότητα, με το πανεπιστήμιο Stranmills να παίζει σημαντικό ρόλο στον χαρακτήρα της περιοχής (Cunningham & Byrne, 2006).



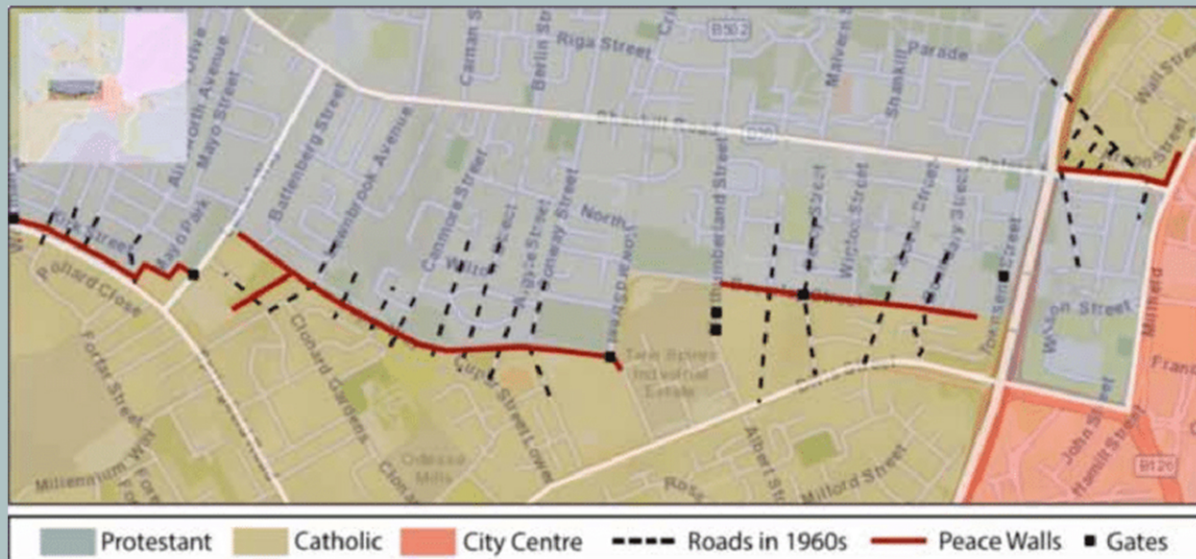
Εικόνα 35.

Χάρτης του Belfast με τις γειτονιές καθολικών και προτεσταντών όπως διαμορφώθηκαν από τις Ταραχές και μετά. Γνωστές γειτονιές καθολικών ήταν το The Falls, Andersonstown, και Short Strand και των προτεσταντών το Shankill, Sandy Row, Woodstock και Newtownards Road

Τα πρώτα τείχη προέκυψαν απο οδοφράγματα που έστησαν οι τοπικές κοινότητες το 1969 με το ξέσπασμα των Ταραχών, σύμφωνα με στοιχεία του Northern Ireland Foundation. Αργότερα το ίδιο έτος, ο βρετανικός στρατός αντικατέστησε αυτά τα οδοφράγματα με τείχη με αγκαθωτά σύρματα, τα οποία θα αποτελούσαν προσωρινές κατασκευές που θα διατηρούνταν για έξι μήνες. Σύντομα όμως έδωσαν τη θέση τους σε μεγαλύτερες κατασκευές που απέκτησαν έναν πιο μόνιμο χαρακτήρα. Συγκεκριμένα κατασκευάζονται φυσικά εμπόδια σε 15 σημεία της πόλης (αναφέρονται στην βιβλιογραφία ως ‘peace lines’ ή ‘peace walls’) ανάμεσα σε αυτές τις γειτονιές, διασφαλίζοντας την αίσθηση ασφάλειας που αποζητούν οι κάτοικοι αυτών των περιοχών μέχρι και σήμερα. Παραδόξως, ορισμένα απο αυτά τα τείχη δημιουργήθηκαν ή ενισχύθηκαν μετά το τέλος των Ταραχών (Caner, 2015).

Αυτές οι λεγόμενες ‘γραμμές ειρήνης’ είναι επι της ουσίας τείχη με την μορφή φράχτη ή τοίχου απο τούβλα, τσιμέντο ή χάλυβα, που φτάνουν απο 6 μέτρα ύψος μέχρι και 14 μέτρα σε ορισμένα σημεία. Κατά μήκος επεκτείνονται απο 30 μέτρα έως και 1.6 χιλιόμετρα. Τα τείχη αυτά είναι συνήθως τοποθετημένα ανάμεσα σε δύο περιοχές, διαχωρίζοντας τες, χωρίς όμως να περικλείουν περιμετρικά μια περιοχή (Murtagh, 1978). Ορισμένα απο αυτά έχουν πύλες που ελέγχονται απο τους κατοίκους της περιοχής ή απο τις τοπικές αρχές.

Τα τείχη αποτελούν μέχρι σήμερα κομμάτι του αστικού περιβάλλοντος του Belfast, και τοποθετούνται παράλληλα σε δρόμους αλλά και κάθετα, διαχωρίζοντας περιοχές και δημιουργώντας πολυάριθμα αδιέξοδα (Εικόνα 36). Πάνω στα τείχη είναι συνήθως ζωγραφισμένες εικόνες, σημαίες ή συνθήματα που υπογραμμίζουν την θρησκευτική και πολιτική ομάδα που μένει εκεί (Εικόνα 37).



Εικόνα 36.
Αδιέξοδοι δρόμοι που δημιουργήθηκαν
με την τοποθέτηση των τειχών

Εικόνα 37. Ζωγραφίες και συνθήματα πάνω σε τοίχους που υποδηλώνουν την θρησκευτική-πολιτική ομάδα που μένει στην περιοχή



Είναι αξιοσημείωτο το γεγονός ότι υπήρξαν ακόμη και δημόσιοι χώροι διαχωρισμένοι από τείχη. Το Alexandria Park στο Βόρειο Belfast θεωρείται ως το μοναδικό ‘διαχωρισμένο’ πάρκο της Ευρώπης, με έναν φράχτη τριών μέτρων και μια πύλη η οποία παρέμενε κλειστή και άνοιγε μόνο για λίγες ώρες της ημέρας, από το 1994 έως το 2011 όπου η πύλη έμεινε οριστικά ανοιχτή (Εικόνα 38).

Εικόνα 38. Alexandra Park, Belfast



2.4 Στρατηγικές για την επανένωση

Παρά την εκτενή βιβλιογραφία που εξετάζει τις κοινωνικο-οικονομικές διεργασίες που οδήγησαν στην σύγκρουση στο Μπέλφαστ, ελάχιστη αναφορά γίνεται στην διαδικασία που οδήγησε στην κατασκευή φυσικών εμποδίων στην πόλη. Αυτό ισχύει τόσο σε θεωρητικές μελέτες κοινωνιολογικού ενδιαφέροντος όσο και σε επίσημες πολεοδομικές μελέτες. Στα σχέδια αστικής και πολεοδομικής ανάπτυξης που υπάρχουν στην βιβλιογραφία, πέραν απο μικρές αναφορές, δεν υπάρχει κάποιο συγκεκριμένο σχέδιο που να απευθύνεται στο φαινόμενο του διαχωρισμού, αλλά ούτε και στρατηγική για την επίλυσή του (Belfast City Council, 2012 – Belfast City Council, 2018).

Κατά την διάρκεια των Ταραχών η Βόρεια Ιρλανδία ουσιαστικά ακολούθησε μια στρατηγική τεχνοκρατικής ουδετερότητας στον πολεοδομικό σχεδιασμό ('formal technocratic neutrality'). Αυτό πρακτικά σήμαινε ότι δεν υπήρξε προσπάθεια αντιμετώπισης του χωρικού διαχωρισμού στο Belfast. Παράλληλα, με αφορμή την ασταθή πολιτική κατάσταση κατά τις Ταραχές, το 1972 με παρέμβαση της Μ.Βρετανίας οι αρμοδιότητες του αστικού και πολεοδομικού σχεδιασμού μετατέθηκαν στο υπουργείο περιβάλλοντος του Λονδίνου, με αποτέλεσμα το δημοτικό συμβούλιο του Belfast να μην μπορεί να επέμβει στις αποφάσεις (De Vita et. al, 2016).

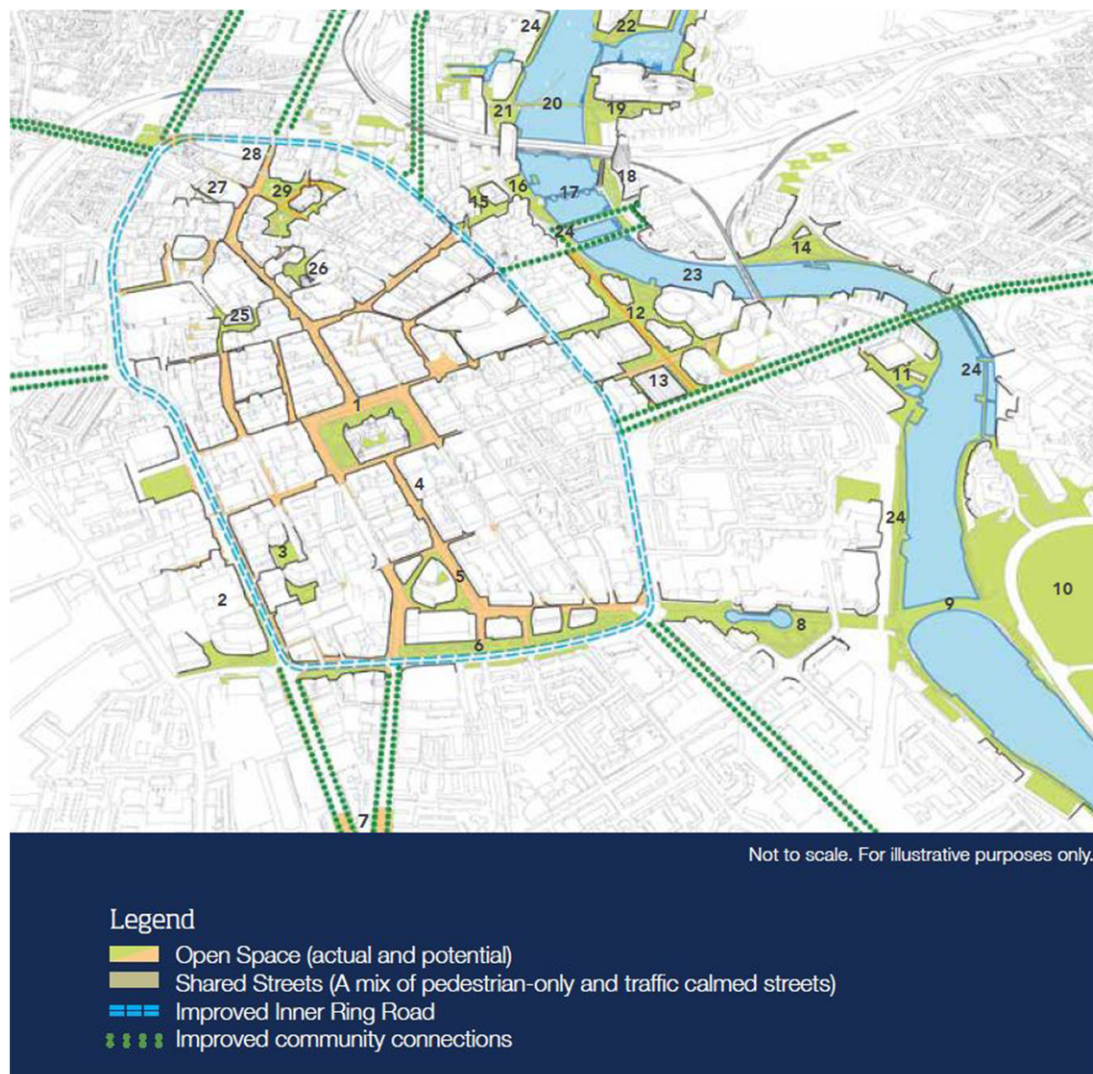
Ο ρόλος των δημοτικών αρχών του Belfast ήταν να διατηρεί ισορροπίες ανάμεσα σε καθολικούς και προτεστάντες ακολουθώντας την επιθυμία των κατοίκων για διαχωρισμό και διατήρηση των ομοιογενών γειτονιών που είχαν δημιουργηθεί. Η κυβέρνηση υποστήριζε την δημιουργία των 'γραμμών ειρήνης' ως προσωρινή λύση, με σκοπό να μειωθούν οι εντάσεις και οι διαμάχες ανάμεσα στις δυο ομάδες. Η πολιτική σχεδιασμού που ακολουθήθηκε δεν περιείχε κατανόηση και αξιολόγηση του κοινωνικού διαχωρισμού, αντιθέτως τον αγνόησε, συμβάλλοντας έτσι στην συνέχισή του (Caner & Bolen, 2015).

Μετά το πέρας των Ταραχών και το Good Friday Agreement⁸, οι αρμοδιότητες του αστικού σχεδιασμού δόθηκαν εξ' ολοκλήρου στην Βόρεια Ιρλανδία και συγκεκριμένα στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και στο Υπουργείο Περιφερειακής Ανάπτυξης. Με νόμο που θεσπίστηκε το 1998 υιοθετήθηκαν πολιτικές αντιμετώπισης των επιπτώσεων του χωρικού διαχωρισμού, προωθήθηκε η πολιτισμική πολυμορφία και οι διακοινοτικές σχέσεις, αλλά και η ισότητα στα δικαιώματα και στην πρόσβαση στην εργασία, στην κατοικία και στην αναψυχή (Schar, 2015). Παρ' όλα αυτά η πολιτική σχεδιασμού δεν άλλαξε σε μεγάλο βαθμό, και επικεντρώθηκε κυρίως στην προσέλκυση επενδύσεων που αναβάθμισαν την πόλη, όπως η δημιουργία νέων κατοικιών στο κέντρο της πόλης, η σημειακή ανάπτυξη γειτονιών με τοποθέτηση χώρων πρασίνου (Εικόνα 40) αλλά και το Titanic Quarter στο βόρειο Belfast που περιλαμβάνει το Μουσείο του Τιτανικού, διάφορα ιστορικά αξιοθέατα, στούντιο ταινιών αλλά και εγκαταστάσεις εκπαίδευσης και ψυχαγωγίας. Μέχρι σήμερα πολλά από τα τείχη που χωρίζουν την πόλη δεν έχουν κατεδαφιστεί, αλλά αποτελούν μνημείο της ιστορίας του και του δίνουν ένα πολυπολιτισμικό χαρακτήρα με τουριστικό ενδιαφέρον (Εικόνα 39) (Hendry, 1992). Το Μπέλφαστ χαρακτηρίζεται πλέον ένα αποδεκτό, στερεοτυπικό παράδειγμα μοντέλου ουδετερότητας στον αστικό σχεδιασμό (Kumer & Krevs, 2015).

⁸Η Συμφωνία που έγινε κατά την λήξη των Ταραχών



Εικόνα 39. Η ‘γραμμή ειρήνης’ κατά μήκος του Cupar Way στο Belfast, όπως φαίνεται από την προτεσταντική πλευρά



Εικόνα 40. Απόσπασμα της παρουσίασης του δημοτικού συμβουλίου του Belfast για την στρατηγική ανάπτυξης και επενδύσεων στην πόλη

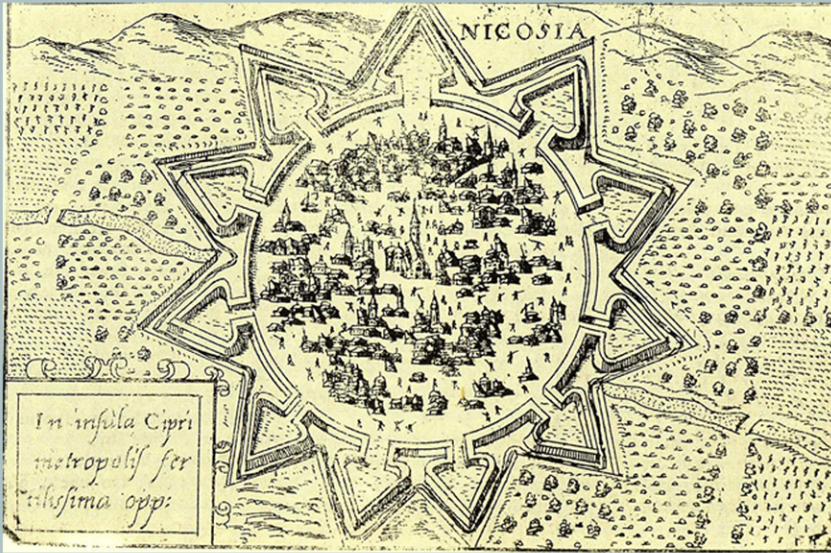
Στην πρόταση που έγινε τον Σεπτέμβριο του 2015 (Εικόνα 40) απο το δημοτικό συμβούλιο του Belfast δόθηκαν κάποιοι γενικοί άξονες στρατηγικής για την ανάπτυξη του αστικού ιστού της πόλης, μέσα στους οποίους συμπεριλήφθηκαν η επανασύνδεση διαχωρισμένων περιοχών και η σταδιακή κατάργηση των γραμμών ειρήνης. Δόθηκε προτεραιότητα κυρίως στην ενεργοποίηση του κέντρου της πόλης που λόγω του διαχωρισμού είχε υποβαθμιστεί σε μεγάλο βαθμό, στην δημιουργία πράσινων και ελεύθερων χώρων σε σημαντικά σημεία και στην σύνδεση του κέντρου με τις γύρω περιοχές. Η πρόταση συμπεριλάμβανε επίσης την αύξηση των συνδέσεων των περιοχών εκατέρωθεν του ποταμού Lagan, και την ενίσχυση αυτών των συνδέσεων με την προσθήκη χρήσεων και χώρων πρασίνου (belfastcity.org, 2015).

Τον Φεβρουάριο του 2016 οι κάτοικοι του Ardoyne, μιας περιοχής του βόρειου Belfast αποφάσισαν να γκρεμίσουν έναν τοίχο απο τούβλα που χώριζε τις γειτονιές για πάνω απο 30 χρόνια. Η απόφαση αυτή πάρθηκε έπειτα απο προσπάθειες και συζητήσεις ετών προκειμένου να αναπτυχθούν οι σχέσεις ανάμεσα στις κοινότητες καθολικών και προτεσταντών, και έκτοτε ακολούθησαν και άλλες περιοχές σε κατεδαφίσεις ή τροποποιήσεις των τειχών. Οι αρχές της Βόρειας Ιρλανδίας έχουν θέσει ως στόχο να αφαιρεθούν όλα τα τείχη μέχρι το 2023, κάτι που όμως δεν μπορεί να επιτευχθεί χωρίς την στήριξη των τοπικών κοινωνιών. Οι καθολικοί είναι ως επι το πλείστον υπέρ της κατεδάφισης, καθώς θεωρούν τα τείχη ως εμπόδιο στην ανάπτυξη των περιοχών τους ενώ για τους προτεστάντες τα τείχη αποτελούν προστασία του τρόπου ζωής τους και ορισμένοι βλέπουν την κατεδάφιση ως απειλή για την ύπαρξή τους ως κοινότητα (Κιλήρη, 2017).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3_ Παράδειγμα: Λευκωσία, Κύπρος



3.1 Πρίν την διαίρεση



Εικόνα 41.

Χάρτης του 1567, που απεικονίζει τα Ενετικά τείχη της πόλης που χτίστηκαν για την οχύρωση της Λευκωσίας

Η Κύπρος βρίσκεται γεωγραφικά σε στρατηγική θέση στην Ανατολική Μεσόγειο, κοντά στις μεγάλες εμπορικές αρτηρίες που ενώνουν την Ευρώπη με την Μέση Ανατολή, την Ασία και την Αφρική. Αποτελείται από έξι περιφέρειες, την Αμμόχωστο, την Κερύνεια, την Λάρνακα, την Λεμεσό και την Λευκωσία. Η Λευκωσία καταλαμβάνει το κεντρικό τμήμα του νησιού και συνορεύει με τις υπόλοιπες επαρχίες. Έχοντας αυτήν την πλεονεκτική στρατηγική θέση αλλά και την μεγαλύτερη έκταση (30% της συνολικής επιφάνειας του νησιού), έχει αποτελέσει έδαφος συγκρούσεων και διεκδικήσεων από πολλούς διαφορετικούς λαούς.

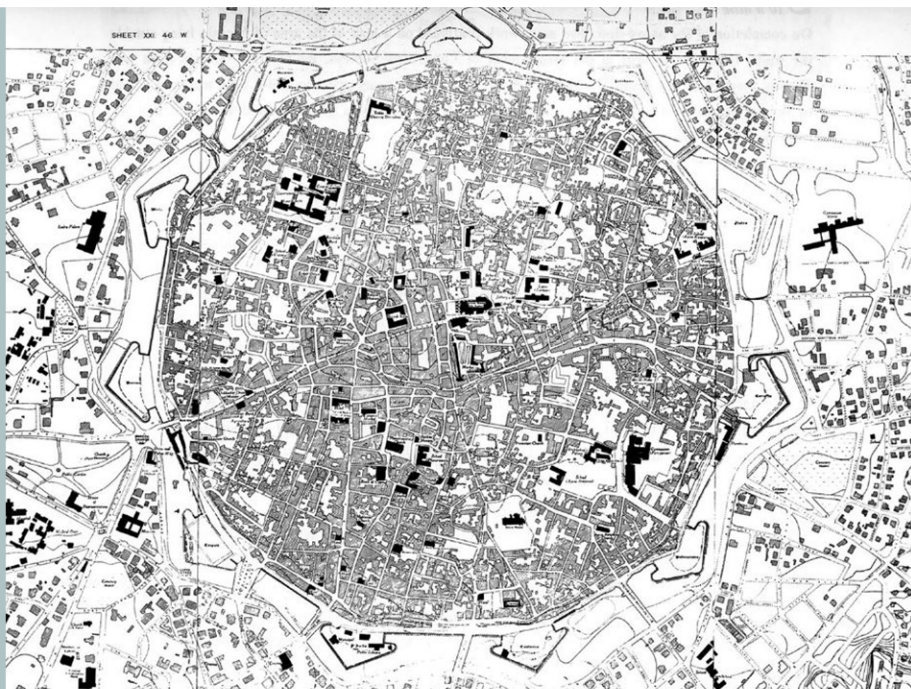
Τόσο η πόλη της Λευκωσίας όσο και ολόκληρο το νησί πέρασαν από πολλούς κατακτητές, τόσο στην πρώιμη όσο και στη σύγχρονη ιστορία. Κατοικήθηκε για πρώτη φορά στη Χαλκολιθική εποχή και συνέχισε να κατοικείται έκτοτε. Κατά την Ρωμαϊκή εποχή αποτέλεσε κωμόπολη εξέχουσας σημασίας μέχρι και το 1192 μ.Χ. που το κέντρο της καταστράφηκε από τους Ναΐτες. Μετέπειτα μετατράπηκε σε διοικητικό κέντρο, και κατά τον 16ο αιώνα οχυρώθηκε από τους Βενετούς, προκειμένου να προστατευτεί από τους Οθωμανούς. Για την οχύρωση της πόλης, ο αρχιτέκτονας μηχανικός Τζούλιο Σαβορνιάνο πρότεινε το 1567 ένα σχέδιο οχύρωσης σε σχήμα άστρου, με έντεκα καρδιάσχημους προμαχώνες (Εικόνα 41), οι οποίοι θα ανταποκρίνονταν στην νέα τεχνολογία των πυροβόλων όπλων και θα παρείχαν καλύτερο έλεγχο περιμετρικά (Θεοδοσίου, 2010).

Το 1570μ.Χ. η πόλη καταλήφθηκε απο τους Οθωμανούς, και έπειτα ερειπώθηκε, καθώς ένα μεγάλο κομμάτι της καταστράφηκε και οι περισσότερες κατοικίες εγκαταλείφθηκαν. Παράλληλα οι καθολικοί ναοί άρχισαν να μετατρέπονται σε τζαμιά, στην προσπάθεια των Οθωμανών να εξαλειφθούν τα ίχνη απο άλλες θρησκείες. Εκείνη την περίοδο πραγματοποιήθηκε μια μεταφορά πληθυσμού απο την Οθωμανική αυτοκρατορία στο νησί, δημιουργώντας την Τουρκοκυπριακή κοινότητα (Χρυσοστόμου, 2013).

Η Λευκωσία δεν ήταν ακόμη χωρικά διαιρεμένη εκείνο το διάστημα, παρ' όλα αυτά οι κοινότητες των Ελληνοκύπριων και Τουρκοκύπριων έμεναν ήδη σε ξεχωριστές περιοχές κατοικίας, καθορισμένες απο τα θρησκευτικά τους κέντρα. Μέχρι τα μέσα του 19ου αιώνα η Λευκωσία διατηρούσε το διοικητικό, εμπορικό και θρησκευτικό κέντρο της εντός των τειχών. Η είσοδος στο κέντρο της πόλης γινόταν απο τρεις πύλες, της Κερύνειας, της Πάφου και της Αμμόχωστου, που άνοιγαν στην ανατολή και έκλειναν στη δύση του ηλίου. Οι δύο κοινότητες μοιράζονταν το νησί ήδη για τέσσερις αιώνες, παρ' ολα αυτά δεν είχαν καταφέρει να αφομοιωθούν, κατά βάση λόγω των διαφορών τους στη γλώσσα, τον πολιτισμό και την ιστορία (Μιχαήλ, 2020).

Το 1878 που το νησί κατακτήθηκε απο την Βρετανική Αυτοκρατορία, η Λευκωσία ήταν περιορισμένη εντός των τειχών. Οι κατοικίες είχαν στο εσωτερικό τους μικρούς ιδιωτικούς κήπους ενώ στους δημόσιους χώρους υπήρχαν σιντριβάνια και φαρδιοί δρόμοι για να μπορούν να περάσουν οι άμαξες και τα ζώα. Το πρώτο άνοιγμα στα τείχη έγινε στην πύλη της Πάφου, το 1879, με σκοπό την δημιουργία επιπλέον χώρου κατοίκησης. Το 1882 έγινε άλλο ένα άνοιγμα στην οδό Λήδρας, που ένωνε την πόλη με τα κυβερνητικά γραφεία.

Στις αρχές του 20ου αιώνα οι Ελληνόφωνες Κύπριοι στράφηκαν προς την ένωση της Κύπρου με την Ελλάδα, ενώ ταυτόχρονα η πτώση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας το 1908 έφερε τους Νεότουρκους στην εξουσία. Στην διάρκεια του Α' Παγκοσμίου Πολέμου η Βρετανία απέκτησε τα δικαιώματα του νησιού από την Οθωμανική Αυτοκρατορία (1914) έως το 1925 που η Κύπρος ανακηρύχθηκε Βρετανική αποικία. Οι Ελληνοκύπριοι εναντιώθηκαν στους αποικιοκράτες και υπερασπίστηκαν την ιδέα της ένωσης με την Ελλάδα. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την εφαρμογή κατασταλτικών μέτρων και την δημιουργία εντάσεων μεταξύ των δυο πλευρών. Παρ'όλα αυτά πολλοί Ελληνόφωνοι και Τουρκόφωνοι Κύπριοι συμμετείχαν εθελοντικά στον Β' Παγκόσμιο πόλεμο μαζί με τις βρετανικές δυνάμεις, με την ελπίδα ότι θα κέρδιζαν σαν αντάλλαγμα την αυτονομία τους, κάτι το οποίο δεν πραγματοποιήθηκε. Μέχρι το 1931 η πόλη συνέχισε να συγκρατείται κατά κύριο λόγο εντός των τειχών (Γεωργίου, 2018). Συνεπώς ήταν αρκετά διαχωρισμένη από τα γειτονικά χωριά, παρόλο που παρέμενε οικονομικά συνδεδεμένη και εξαρτημένη από αυτά, λόγω των βιοτεχνικών και γεωργικών προϊόντων που εισήγαγε από αυτά (Χρυσοστόμου, 2013).



Το 1954 οι Βρετανοί μετέφεραν τη βάση τους από την Μέση Ανατολή στην Κύπρο εντείνοντας τις εντάσεις και κάνοντας τους Ελληνόφωνους Κύπριους να επιζητούν πιο έντονα την ένωση με την Ελλάδα, έως το 1955, που ξεκίνησε ο Απελευθερωτικός Αγώνας. Εκείνο το διάστημα οι συγκρούσεις μεταξύ Ελληνόφωνων και Τουρκόφωνων Κυπρίων ήταν ελάχιστες. Οι Βρετανοί όμως θέλοντας να διαταράξουν τις ισορροπίες ανάμεσα στις δύο κοινότητες, έδωσαν περισσότερα δικαιώματα στους Τουρκοκύπριους, συνεχίζοντας με αυτόν τον τρόπο την πολιτική τους για ενδυνάμωση του μίσους και της διχόνοιας μεταξύ τους. Οι εντάσεις αυξήθηκαν σημαντικά το 1956 όταν οι Τουρκοκύπριοι εντάχθηκαν στην Βρετανική βοηθητική δύναμη που είχε σκοπό την καταστολή της εξέγερσης (Νικολάου, χ.χ.).

Εικόνα 42.

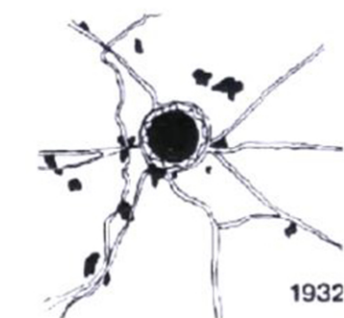
Χάρτης της Λευκωσίας κατά την περίοδο της Βρετανικής κατοχής.

Ο πρώτος αυστηρά φυσικός διαχωρισμός της Λευκωσίας έγινε το 1956 υπο την Βρετανική διοίκηση. Οι Βρετανοί θέλησαν να στρέψουν την επαναστατική δράση απο αντι-αποικιακή σε διακοινοτική, εντείνοντας την εχθρικότητα μεταξύ Τουρκοκύπριων και Ελληνοκύπριων. Τοποθέτησαν συρματοπλέγματα κατά μήκος της οδού Ερμού, που αποτελούσε σημείο συνάντησης και έναν απο τους πιο εμπορικούς δρόμους εκείνη την περίοδο. Η περίφραξη αυτή είχε προσωρινό χαρακτήρα αρχικά και ήταν ημιπερατή, όμως όπως αποδείχτηκε αποτέλεσε την αρχή της φυσικής διαίρεσης της πρωτεύουσας και έγινε γνωστή ως γραμμή Mason-Dixon.

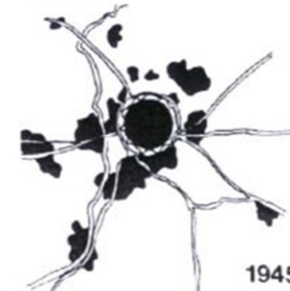
Ο τότε βρετανός πρωθυπουργός Harold Macmillan μίλησε για μια μεταβατική περίοδο 7 χρόνων η οποία θα είχε ως στόχο της διαίρεση των πέντε μεγάλων πόλεων του νησιού, συμπεριλαμβανομένης της Λευκωσίας, σε χωρικά διαχωρισμένες περιοχές που θα οργανωνόταν απο αυτόνομα Ελληνοκυπριακά και Τουρκοκυπριακά συμβούλια. Την περίοδο απο το 1945 έως το 1965 η Λευκωσία γνώρισε μεγάλη ευμάρεια, ο πληθυσμός αυξήθηκε σημαντικά και αναπτύχθηκαν καινούριες περιοχές κατοικίας εκτός των τειχών και στις δύο κοινότητες. Με την εγκαθίδρυση της Κυπριακής δημοκρατίας το 1960 οι ρυθμοί οικοδομικής ανάπτυξης αυξήθηκαν σταδιακά, με την πόλη να επεκτείνεται προς όλες τις κατευθύνσεις, και ιδιαίτερα κατά μήκος των οδικών αξόνων (Εικόνα 43).

Η κατακερματισμένη ιδιοκτησία γής δεν βοήθησε στην εφαρμογή ενιαίων και οργανωμένων σχεδίων ανάπτυξης. Στην περιοχή ειδικά εκτός των τειχών, δημιουργήθηκε μια εικόνα ανάμεικτων οικοδομημάτων, με μονοκατοικίες και πολυκατοικίες, αλλά και κατά τόπους κενά οικόπεδα ανάμεσα σε οικοδομές, ενώ παράλληλα ο χαμηλός συντελεστής δόμησης είχε ως αποτέλεσμα να αναμειχθούν χρήσεις αντικρουόμενες μεταξύ τους. Στο νότιο τμήμα της πόλης κατεδαφίστηκαν αρκετά παλιά κτήρια ώστε οικοδομηθούν σύγχρονα στη θέση τους, τα οποία θα εξυπηρετούσαν τις ανάγκες της εποχής, αλλάζοντας έτσι δραστικά το αστικό τοπίο. Το 1960 η Κύπρος απέκτησε και επίσημα την ανεξαρτησία της, μετά απο μήνες διαπραγματεύσεων μεταξύ Αγγλίας, Ελλάδας και Τουρκίας. Οι εντάσεις βέβαια μεταξύ των δύο κοινοτήτων δεν σταμάτησαν να υπάρχουν, με αποκορύφωμα την δολοφονία δυο Τουρκοκύπριων απο Ελληνοκύπριο αστυνομικό το 1963, που οδήγησε σε περαιτέρω αποσταθεροποίηση της κατάστασης.

3.2 Τα αίτια της διαίρεσης



32. Λευκωσία 1932



33. Λευκωσία 1945



34. Λευκωσία 1958

Εικόνα 43.

Χάρτες απεικόνισης της πολεοδομικής εξέλιξης της Λευκωσίας.



Εικόνα 44.
Χάρτης του κέντρου της Λευκωσίας, με την Πράσινη γραμμή να διαχωρίζει το βόρειο τμήμα ως Τουρκοκυπριακό και το νότιο ως Ελληνοκυπριακό (1963).

Με την βία να αναζωπυρώνεται ανάμεσα στις κοινότητες, αποφασίστηκε ότι το όριο που υπήρχε αρχικά κατά μήκος του πρώην εμπορικού δρόμου, και αργότερα κατά μήκος του ποταμού Πεδιαίου, δεν αρκούσε για να ελαχιστοποιηθεί η επαφή μεταξύ των δύο κοινοτήτων. Έτσι τον Δεκέμβριο του 1963 μετά από πρόταση των Βρετανών, αποφασίστηκε η δημιουργία της Πράσινης Γραμμής⁹ κατά μήκος του κύριου εμπορικού δρόμου της πόλης, εκεί που προϋπήρχε η γραμμή Mason-Dixon. Ως αποτέλεσμα ήταν η χάραξη δυο εξωτερικών ορίων που στο ενδιάμεσό τους δημιούργησαν την λεγόμενη Νεκρή Ζώνη. Έπειτα, το 1964 τοποθετήθηκαν φράγματα και συρματοπλέγματα κατά μήκος της Πράσινης Γραμμής. Η λωρίδα έκτασης που αποτελεί την Νεκρή Ζώνη έχει 10χλμ μήκος και πλάτος από 3 έως 20 μέτρα, ενώ τα οδοφράγματα φτάνουν τα 4-5 μέτρα ύψος (Ανδρέου, 2021).

Μέχρι το 1974, οι πολιτικές εξελίξεις είχαν επαναφέρει στο προσκήνιο τις εχθροπραξίες ανάμεσα στις κοινότητες. Η τουρκική κυβέρνηση επηρεασμένη από τις εξελίξεις αποφάσισε να επέμβει με στρατιωτικές δυνάμεις στο νησί. Στην περίοδο που ακολούθησε, η Λευκωσία βίωσε μια σειρά από επιδρομές, βομβαρδισμούς και καταστροφές σε σημειακούς στόχους, όπως το αεροδρόμιο της πόλης, το γενικό νοσοκομείο αλλά και πολλά άλλα κτίρια πολιτισμικής αξίας, όπως η εκκλησία του Αγίου Γεωργίου, η οποία χρονολογούσε από τον 17ο αιώνα. Όσοι κάτοικοι είχαν μείνει σε πλευρές αντίθετης εθνικότητας αναγκάστηκαν να εκτοπιστούν, με αποτέλεσμα την σχεδόν απόλυτη πληθυσμιακή ομογενοποίηση κάθε τμήματος. Σταδιακά ο πληθυσμός στην εντός των τειχών Λευκωσία μειώθηκε, ιδιαίτερα στην νότια πλευρά της, ενώ εκτός των τειχών υπήρξε αύξηση του πληθυσμού κατά 40%. Από το 1974 και μετά, στην ουδέτερη ζώνη παραμένουν ειρηνευτικές δυνάμεις του ΟΗΕ, και εκατέρωθεν της Πράσινης γραμμής υπάρχουν Ελληνοκυπριακά και Τουρκοκύπριακά φυλάκια. Η πρόσβαση απαγορευόταν έως το 2003, που άνοιξαν τα οδοφράγματα που επέτρεψαν μετακινήσεις από και προς τις δύο πλευρές, που κατά κύριο λόγο εξυπηρετούσαν επαγγελματικούς σκοπούς ή λόγους

⁹Το όνομα αυτό οφείλεται στο πράσινο μελάνι με το οποίο πρωτοχαρακτήκε η ομώνυμη γραμμή το 1963 από τον στρατηγό Peter Young πάνω στον χάρτη της πόλης, βάσει της οποίας διαχωρίστηκαν οι συνοικίες της Λευκωσίας (Warr-Grundy C., 1994, p.74-75).

3.3 Οι συνέπειες της διαίρεσης

Ο πολεοδομικός ιστός της πόλης διαμελίστηκε σε δύο τμήματα, τα οποία με την πάροδο του χρόνου συνέχισαν ανεξάρτητα την πορεία τους. Το βόρειο κομμάτι παρέμεινε σχετικά στάσιμο όσον αφορά την δόμηση καινούριων υποδομών. Η διαίρεση της Λευκωσίας έφερε σαν άμεσο αποτέλεσμα την ταχύτατη και δραματική εξάπλωσή της προς τα προάστια, κυρίως στο νότιο τμήμα, καθώς υπήρχε ανάγκη για περιοχές κατοίκησης. Το ιστορικό κέντρο υποβαθμίστηκε, καθώς τα κτήρια στο εσωτερικό του ήταν ακατάλληλα να φιλοξενήσουν νέες χρήσεις όπως εμπόριο, αναψυχή και βιομηχανίες. Το ιστορικό κέντρο εντός των τειχών κατέληξε απο 1974 και μετά να είναι ένα απο τα πιο φτωχά τμήματα της πόλης. Η ελλιπής παροχή κοινοτικών υπηρεσιών, η ανάμειξη ασύμβατων μεταξύ τους χρήσεων γης, η έλλειψη πρασίνου αλλά και η κυκλοφοριακή συμφόρηση, ήταν κάποιες απο τις ορατές συνέπειες της διαίρεσης (Θεοδοσίου, 2010). Απο την δημιουργία της νεκρής ζώνης και μετά η πόλη επεκτάθηκε ακολουθώντας τον άξονα βορρά-νότου, ενώ πριν τον πόλεμο η ανάπτυξη γινόταν πάνω στον άξονα δύσης-ανατολής. Η περιοχή εντός των τειχών και απο τις δύο πλευρές κατοικήθηκε κυρίως απο οικονομικούς μετανάστες και εργάτες, λόγω του χαμηλού κόστους ενοικίασης.

Η διαίρεση επίσης αυτόματα σήμαινε την δημιουργία δύο κέντρων, διπλό αριθμό κυβερνητικών ιδρυμάτων, δημοτικών εγκαταστάσεων και υπηρεσιών, κάτι που παρατηρείται στις περισσότερες διαιρεμένες πόλεις. Η διαίρεση επέφερε επίσης την δημιουργία ξεχωριστών εκπαιδευτικών συστημάτων, συμβάλλοντας έτσι στην στασιμότητα στις μεταξύ τους σχέσεις. Η τουρκική εισβολή επέφερε σημαντικές απώλειες εδαφών υπερτοπικών δραστηριοτήτων και ως αποτέλεσμα η πόλη έχασε τον χωρικό και λειτουργικό της ρόλο. Κάποιες απο τις απώλειες αυτές ήταν το κλείσιμο του Διεθνούς Αεροδρομίου, η κατάληψη της βιομηχανικής περιοχής της Μίας Μηλιάς, και ο αποκλεισμός της πρόσβασης στο λιμάνι της Αμμόχωστου και την Κερύνεια. Παράλληλα λόγω του πολέμου και της διαίρεσης η ανεργία αυξήθηκε σημαντικά και η οικονομία σημείωσε μεγάλη πτώση, καθώς η Κύπρος βασιζόταν κυρίως στον τουρισμό, την βιομηχανία και την γεωργία, τομείς που είχαν πληγεί. Η πολιτιστική και θρησκευτική κληρονομιά του νησιού, υπέστη επίσης μεγάλες καταστροφές. Ο ιστορικός πυρήνας της πόλης αλλά και άλλων συνοικιών υποβαθμίστηκαν σημαντικά λόγω της οικονομικής στασιμότητας και της μείωσης του πληθυσμού (Εικόνα 45). Αρχαιολογικοί χώροι, βυζαντινά μοναστήρια, εκκλησίες και κοιμητήρια αλλά και πολλά άλλα σημαντικά μνημεία και αντικείμενα καταστράφηκαν ή κλάπηκαν και έπειτα εγκαταλείφθηκαν (Ανδρέου, 2021).



Εικόνα 45.

Υποβάθμιση του αστικού χώρου μετά τη διαίρεση της πόλης

3.4 Στρατηγικές για την επανένωση

Το 1978 οι Δήμαρχοι της πόλης, Μ.Ακιντζί και Λ.Δημητριάδης έκαναν συμφωνία για την οικοδόμηση ενός κοινού συστήματος αποχέτευσης για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που δημιουργούνταν από την ροή του βρόχινου νερού από τον νότο προς τον βορρά. Η συνεργασία αυτή συνεχίστηκε το 1979 με την προετοιμασία ενός ενιαίου Master Plan, το οποίο στόχευε στην δημιουργία μιας γενικής στρατηγικής σχεδιασμού για την ορθολογική ανάπτυξη της πόλης. Το σχέδιο αυτό δεν είχε σκοπό να λύσει το πολιτικό πρόβλημα, αλλά να καλύψει τις ανάγκες της εποχής και να είναι προσαρμόσιμο, με εφικτά μελλοντικά σενάρια σχεδιασμού της πόλης ως ενιαία οντότητα, στην περίπτωση που η πολιτική κατάσταση το επιτρέψει.

Την περίοδο 1980-90 λόγω της συσσώρευσης του ελληνικού πληθυσμού στο νότιο τμήμα της πόλης αλλά και της βελτίωσης της οικονομικής κατάστασης του κράτους, η οικοδομική δραστηριότητα γνώρισε μεγάλη ανάπτυξη. Οι αξίες γής ανέβηκαν στις περιοχές περιφερειακά του κέντρου ενώ παράλληλα αυξήθηκε και η προσφορά οικοπέδων σε αυτές (Ανδρέου, 2021). Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την υπέρμετρη και ταχεία ανάπτυξη χωρίς κάποιο σχέδιο πόλης και την αλλοίωση του χαρακτήρα του κέντρου ως αστικού και εμπορικού πυρήνα της πόλης. Τα κτίσματα με ιστορική αξία ήταν τα μόνα που διατηρήθηκαν.

Η συνεργασία των δύο κοινοτήτων συνεχίστηκε μετά το 1979, με το Ενιαίο Ρυθμιστικό Σχέδιο Λευκωσίας. Ξεκίνησε σαν ένα σχέδιο που θα έδινε λύση στα θέματα που είχαν προκαλέσει ο βίαιος διαχωρισμός της πόλης και οι ξεχωριστές πορείες ανάπτυξης των δύο πλευρών. Το πολεοδομικό σχέδιο περιελάμβαν το σύνολο της ευρύτερης περιοχής της Λευκωσίας, συμπεριλαμβανομένου και του κατεχόμενου τμήματος της πόλης, και υπογράφηκε το 1980, υπό την αιγίδα των Ηνωμένων Εθνών. Οι άμεσοι στόχοι του σχεδίου ήταν η σύσταση διαγνωστικής μελέτης που θα αποτυπώνει την υφιστάμενη κατάσταση, η παρουσίαση καταλόγου που θα συγκεντρώνει τα προβλήματα και η διεξαγωγή συμπερασμάτων και προτάσεων για ενέργειες και μέτρα συμβατά με τον αναπτυξιακό στόχο του έργου. Το έργο αυτό επίσης στόχευε στην διασφάλιση ευρείας ανταλλαγής απόψεων πάνω στις προτεινόμενες ενέργειες και στην τελική παράδοση ενός πρακτικού ρυθμιστικού σχεδίου συμβατού με τις πολιτιστικές και κοινωνικοπολιτικές πτυχές της πόλης συνολικά.

Το Ενιαίο Ρυθμιστικό Σχέδιο Λευκωσίας αποτελούνταν από τρεις φάσεις. Η πρώτη φάση του σχεδίου (1981-1984) κάλυπτε την ευρύτερη αστική περιοχή της Λευκωσίας, καθορίζοντας μια συνολική και ολοκληρωμένη στρατηγική για την μελλοντική πολεοδομική ανάπτυξη. Επικεντρώθηκε στην ενίσχυση του ιστορικού κέντρου με διοικητικές και λειτουργικές υπηρεσίες, και την αναστροφή της φθοράς που είχε υποστεί το τείχος της πόλης. Στην δεύτερη φάση που ξεκίνησε το 1985, πραγματοποιήθηκε σε βάθος μελέτη της κεντρικής περιοχής της πόλης που περιελάμβανε το αστικό εμπορικό κέντρο και την περιτοιχισμένη πόλη. Έγινε η αποκατάσταση κτηρίων με ιστορική και αρχιτεκτονική σημασία, όπως το Μπουγιουκ Χαν (Μεγάλο Χάνι), κτήριο ιδιαίτερης σημασίας στην πολιτιστική και κοινωνική ζωή της παλιάς πόλης. Στην τρίτη φάση από το 1986 και μετά, ολοκληρώθηκαν συμπληρωματικά έργα με έμφαση στην βελτίωση της κυκλοφορίας και των μεταφορών, την αποκατάσταση ιστορικών κτηρίων, και την αναβάθμιση υφιστάμενων δημόσιων χώρων.

Μετά απο πολλές συνεδριάσεις και συζητήσεις το ΕΡΣΛ εκπόνησε ένα Γενικό Σχέδιο Πόλης, το οποίο είχε ήδη άτυπα αρχίσει να εφαρμόζεται ανομοιογενώς και χωρίς καθορισμένο πλάνο (Εικόνα 46). Όλες οι ενέργειές του προέβλεπαν αντίστοιχες επεμβάσεις και στις δύο πλευρές της πόλης. Η αποκατάσταση του περιβάλλοντος αστικού χώρου είχε στόχο την προσέλκυση νέων μόνιμων κατοίκων στην περιοχή που προηγούμενα είχε ερημωθεί. Η αξιοποίηση ιστορικών και διατηρητέων κτηρίων στόχευε στην αύξηση της πολιτιστικής υποδομής και την στέγαση λειτουργιών και υπηρεσιών. Η Νεκρή Ζώνη αναγνωρίστηκε ως το πιο σημαντικό σημείο μελέτης για την λειτουργική ενσωμάτωση της πόλης, και για αυτό τον λόγο έγινε καταγραφή των κτηρίων που μπορούσαν να αξιοποιηθούν μελλοντικά ως σημεία ενδιαφέροντος. Μέχρι στιγμής όμως δεν έχει τεθεί σε ισχύ κανένα πρόγραμμα που να ενσωματώνει την Νεκρή Ζώνη (Θεοδοσίου, 2010).

Το 1990 η Κυπριακή δημοκρατία έκανε αίτηση για να ενταχθεί στην Ευρωπαϊκή Ένωση, με βασικό στόχο την επανένωση και την διευθέτηση του Κυπριακού προβλήματος. Η ένταξή της πραγματοποιήθηκε το 2004, παρόλα αυτά ο στόχος της δεν επιτεύχθηκε. Το 2002 ο Γενικός Γραμματέας του ΟΗΕ υπέβαλε σχέδιο (Σχέδιο Ανάν) για την συνολική επίλυση του Κυπριακού. Το σχέδιο απορρίφθηκε και παρουσιάστηκε αναθεωρημένο δύο φορές έως το 2003, που άνοιξαν 2 σημεία διέλευσης στην οδό Λήδρας (για πεζούς) και στον Άγιο Δομέτιο (για οχήματα). Τον Μάρτιο του 2004 αποφασίστηκε η 5η κατά σειρά και τελική μορφή του σχεδίου Ανάν, το οποίο υποβλήθηκε σε δυο ταυτόχρονα δημοψηφίσματα, στην Ελληνοκυπριακή και Τουρκοκυπριακή πλευρά. Το σχέδιο αυτό προέβλεπε ένα μόνιμο όριο που θα διαχώριζε όχι μόνο την Λευκωσία, αλλά όλη την Κύπρο σε δύο ζώνες, σύμφωνα με τις διατάξεις περί οριοθέτησης των συνιστωσών κρατικών ορίων. Οι κατοικημένες περιοχές θα οριοθετούνταν έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η ακεραιότητα των ακινήτων, ενώ η πρόσβαση και η διασύνδεση των δύο κρατών θα ανήκε είτε στο ελληνικό ή στο τουρκικό κράτος. Η τουρκική πλευρά υπερψήφισε το σχέδιο με 65%, ενώ η ελληνική πλευρά το καταψήφισε με 76%.



Εικόνα 46.

Χάρτης του ιστορικού κέντρου της Λευκωσίας. Στα πλαίσια του ΕΡΣΛ, έγιναν επεμβάσεις αναζωογόνησης σε έξι συνοικίες που γειτνιάζουν με την Νεκρή Ζώνη, σε μια προσπάθεια αναβίωσής της.

Απο το 1974 έως και το 1990 το βόρειο τμήμα της Λευκωσίας παρέμεινε σχετικά στάσιμο λόγω έλλειψης κονδυλίων, και καθώς αποτελούσε μη αναγνωρισμένο κράτος, δεν δεχόταν χρηματοδοτήσεις εκτός από την βοήθεια της Τουρκίας. Μετά την ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ξεκίνησε κάποια χρηματοδότηση προγραμμάτων, με σκοπό την ομαλή ένταξη του κατεχόμενου τμήματος της Κύπρου σε περίπτωση που επιτευχθεί η ένωση. Η οικοδομική δραστηριότητα μειώθηκε αισθητά από την οικονομική κρίση του 2011-13 και επανήλθε σταδιακά από το 2017 και μετά, με την βοήθεια ξένων επενδύσεων και προγραμμάτων ανάπτυξης στα πλαίσια της εθνικής στρατηγικής (Θεοδοσίου, 2010).

Οι συνομιλίες για την εύρεση λύσης συνεχίστηκαν τα επόμενα χρόνια αλλά χωρίς να υπάρξει μια ουσιαστική εξέλιξη. Η τελευταία προσπάθεια για επίλυση του Κυπριακού προβλήματος έγινε το 2017 με την Διάσκεψη στο Κραν Μοντανά της Ελβετίας, παρουσία του ΟΗΕ και των ηγετών των δύο κρατών. Η συζητήσεις δεν κατέληξαν σε κοινή συμφωνία και η διάσκεψη έληξε ανεπιτυχώς.

Πλέον υπάρχουν σε εξέλιξη αρκετά έργα, με κάποια να έχουν ήδη ολοκληρωθεί, που αφορούν στη βελτίωση των ανοιχτών δημόσιων χώρων έξω από την περικλεισμένη πόλη όπως η Πλατεία Ελευθερίας, το Γραμμικό Πάρκο και η πλακόστρωση της οδού Αγίας Βαρβάρας στο Καϊμακλί, τα πεζοδρόμια και ο ποδηλατόδρομος στην Παλλουριώτισσα και το Δημοτικό Κέντρο Τεχνών. Το πιο πρόσφατο πλάνο είναι το Τοπικό Σχέδιο Λευκωσίας, το οποίο είναι σε εξέλιξη από το 2016, και στόχο έχει την δημιουργία κατάλληλου πλαισίου μακροπρόθεσμης πολεοδομικής πολιτικής για την ορθολογική ανάπτυξη της πόλης (Ανδρέου, 2021).

Συμπεράσματα

Ο διαχωρισμός υπήρξε απο την αρχή της δημιουργίας των πόλεων και είναι συνυφασμένος με την ανθρώπινη δραστηριότητα και την έκφρασή της στον χώρο. Οι διαφορετικότητες που ελοχεύουν τον χωρικό διαχωρισμό υπάρχουν διαχρονικά σε κάθε φάσμα της κοινωνικής πραγματικότητας. Εμφανίζονται σε όλο τον κόσμο με διαφορετική ένταση, κλίμακα και τρόπους εφαρμογής ανάλογα με τις συνθήκες και την χρονική στιγμή. Οι συνθήκες δημιουργίας του χωρικού διαχωρισμού είναι αυτές που του δίνουν ένα πολυδιάστατο χαρακτήρα, καθορίζουν την ενίσχυση, την εξέλιξη και την αντιμετώπισή του και συντελούν στην ύπαρξή του. Οι παράγοντες που αποτελούν αιτία διαχωρισμού μπορεί να είναι κοινωνικοί, πολιτικοί, οικονομικοί, φυλετικοί ή θρησκευτικοί, ενώ στα περισσότερα παραδείγματα διαχωρισμού δεν συντρέχει ποτέ μόνο ένας απο τους παράγοντες αυτούς, αλλά είναι αποτέλεσμα δύο ή τριών αιτιών που συνδέονται μεταξύ τους. Οι λόγοι που πραγματοποιείται ο διαχωρισμός συχνά συνδέονται με τον τρόπο εφαρμογής του και με το αποτύπωμα που αφήνει στον χώρο. Όταν ο διαχωρισμός γίνεται με επιβλητικό, ή βίαιο τρόπο, τα ορατά αποτελέσματα είναι πολύ πιο έντονα αισθητά.

Στα παραδείγματα επιβολής διαχωρισμού που αναλύθηκαν, κοινή αφετηρία της χωρικής διάσπασης ήταν μια γενικευμένη ένταση των αντιθέσεων ανάμεσα σε δύο ομάδες (φυλετικές, θρησκευτικές ή εθνοτικές) που πήρε μορφή και πραγματοποιήθηκε μετά απο σειρά συγκρούσεων. Στο Cape Town ήταν μια αυταρχική κυβερνητική πολιτική, στο Belfast οι διαμάχες σε εθνικό, θρησκευτικό και πολιτικό επίπεδο και στην Λευκωσία οι εδαφικές διεκδικήσεις που οδήγησαν σε πόλεμο. Καθοριστικό ρόλο όμως είχαν οι κοινωνικές, οικονομικές, κοινωνικές και πολιτικές συνθήκες αλλά και ο ρόλος των κρατικών αποφάσεων, που ήταν ο πυρήνας του διαχωρισμού που κρυβόταν μέσα στο περίβλημα των φυλετικών, θρησκευτικών και εθνοτικών αντιθέσεων. Τόσο στην περίπτωση του Belfast όσο και της Λευκωσίας, η ανέγερση τειχών εφαρμόστηκε αρχικά ως προσωρινό μέτρο αντιμετώπισης αλλά σταδιακά μονιμοποιήθηκε και έγινε αποδεκτό ως ένα νέο δεδομένο στον αστικό χώρο. Στο Cape Town παρότι η διαίρεση δεν πραγματοποιήθηκε απο φυσικά όρια, η μακρά ιστορία του διαχωρισμού απο την περίοδο της αποικιοκρατίας αλλά και η δραστική επίδραση του απαρτχάιντ, είχαν ως αποτέλεσμα την εδραιοποίηση μιας κατάστασης που κατεκράτιζε και μοίραζε τον χώρο με φυλετικά και οικονομικά κριτήρια.

Οι συνέπειες του διαχωρισμού είχαν επίσης κοινά χαρακτηριστικά, με πιο βασικό την υποβάθμιση των πόλεων. Οι επιπτώσεις στην οικονομία είναι καθοριστικές για την εξέλιξη μιας πόλης που διαίρεται, καθώς επηρεάζεται η εργασία, το εμπόριο, η αστική ανάπτυξη και η ποιότητα ζωής των ανθρώπων. Οι πρακτικές διαχωρισμού όταν αφορούν τον αποκλεισμό μειονοτικών ομάδων ή χαμηλών οικονομικών στρωμάτων έχουν άμεσο αντύκτυπο στην χωρική υποβάθμιση, και αυτό επειδή ο διαχωρισμός δεν έχει την δυνατότητα να επιλύσει ζητήματα υποβάθμισης, αλλά μόνο να τα μεταφέρει και να τα συγκεντρώσει σε διαφορετικά μέρη με σκοπό να κρύψει την άσχημη πλευρά της πόλης, συχνά επιβαρύνοντας το πρόβλημα ή δημιουργώντας νέο. Οι καταστροφές περιοχών είτε λόγω πολέμου ή εσκεμένα με σκοπό την απομάκρυνση κοινωνικών ομάδων δημιούργησαν αστικά κενά, απονέκρωσαν τις περιοχές αυτές απο κατοίκους και χρήσεις και συνέβαλαν στην χωρική υποβάθμιση.

Όταν η διαίρεση γίνεται ανάμεσα σε ομάδες πολιτών που έχουν θρησκευτικές ή πολιτικές διαφορές και επιλέγουν να απομακρυνθούν για να διαφοροποιηθούν, τότε η χωρική απόσταση λειτουργεί πολλαπλασιαστικά ως προς την ‘κοινωνική απόσταση’. Ενισχύεται δηλαδή το αίσθημα του ‘ανήκειν’ για κάθε κοινωνική ομάδα και ταυτόχρονα αυξάνεται η πόλωση μεταξύ των δύο. Στις περιπτώσεις δε διαμάχης σε εθνικό επίπεδο και την μεσολάβηση πολέμου η κλίμακα του διαχωρισμού είναι σαφώς μεγαλύτερη και μπορεί να εκφραστεί με την διαίρεση μιας ολόκληρης πόλης.

Η ανισότητες που δημιουργούνται μέσα από των χωρικό διαχωρισμό μπορεί να προκύψουν είτε με πρακτικές του κράτους ή μέσα από τις επιλογές οικονομικά ισχυρών κοινωνικών ομάδων. Οι υφιστάμενες κοινωνικές ανισότητες ενισχύονται με την διαίρεση και ανατροφοδοτούνται, μεγαλώνοντας το χάσμα και οδηγώντας στον οικονομικό αποκλεισμό των ανθρώπων μέσα από την απονέκρωση περιοχών, την εμφάνιση αστικών κενών, την χωρική απόσταση που τους απομακρύνει με έμμεσο τρόπο από την εργασία, την εκπαίδευση, τις υποδομές και την κοινωνική αλληλεπίδραση.

Ο ρόλος που παίζουν οι ίδιοι οι κάτοικοι / πολίτες στον χωρικό διαχωρισμό δεν είναι καθόλου αμελητέος. Έχει νόημα να κατανοηθεί κατά πόσο το κοινωνικό σύνολο επιλέγει να διαχωριστεί αλλά και το πώς αντιδρά στην διαίρεση. Ο βαθμός βέβαια στον οποίο μπορεί ο κάθε ένας να επέμβει στο χώρο δεν είναι ο ίδιος για όλους, καθώς τη δυνατότητα αυτή έχουν κυρίως οι πιο προνομιούχοι οικονομικά. Οι κάτοικοι χαμηλότερου εισοδήματος που αντιμετωπίζουν διακρίσεις, αποκλεισμούς και επιλέγουν να διαχωριστούν, το κάνουν είτε για λόγους ασφάλειας ή προστασίας της ταυτότητάς τους, στα πλαίσια κοινωνικών και αστικών διεκδικήσεων ή ως λύση ανάγκης. Στην περίπτωση αυτή ο διαχωρισμός γίνεται συνήθως χωρίς την επιβολή φυσικών ορίων ή χωρικής απόστασης απαραίτητα, αλλά με άτυπο τρόπο. Τα ανώτερα οικονομικά στρώματα συχνά επιλέγουν να περιχαρακωθούν υψώνοντας τείχη ενώ στην εξέλιξή του το φαινόμενο επεκτείνεται και στα μεσαία και χαμηλότερα κοινωνικά στρώματα που προσπαθούν να αποκοπούν για να προστατευτούν από τα ακόμη φτωχότερα. Όταν με βάση κάποιες έκτακτες συνθήκες, επιβάλλεται ο χωρικός διαχωρισμός είναι συχνό το φαινόμενο μετά τη λήξη ισχύος αυτών των συνθηκών, οι κοινωνίες που αρχικά επικροτούσαν το διαχωρισμό, να επιθυμούν τη χωρική επανένωση.

Ένας κοινός παράγοντας που παρατηρήθηκε και μειώνει την αποτελεσματικότητα των μέτρων επανένωσης είναι η κατακερματισμένη ιδιοκτησία γής σε συνδυασμό με την ελλειπή νομοθεσία και ελέγχου στην δόμηση. Ιδιαίτερα στις περιπτώσεις που αυτή η κατάσταση είναι χρόνια, είναι δύσκολο να αναιρεθεί το αποτύπωμά της με συνέπεια τα όποια μέτρα επανένταξης να μην είναι αποτελεσματικά. Άλλη μία δυσκολία στην καθολική προσέγγιση και εφαρμογή αποφάσεων σχετίζεται επίσης με το γεγονός ότι τα κέντρα λήψης αποφάσεων ήταν διασπασμένα, είτε μεταξύ δύο χωρών (Λευκωσία, Belfast) ή λόγω της ίδιας της οργανωτικής δομής του κρατικού μηχανισμού (Cape Town).

Η εκάστοτε εξουσία, το κράτος και οι πολεοδομικές αποφάσεις είναι αυτές που έχουν όμως τον πρώτο λόγο, παρ' όλο που οι κοινή γνώμη συμβάλει στην λήψη αποφάσεων με έμμεσο τρόπο. Οι πολεοδομικές αποφάσεις δεν γίνεται παρά να είναι πολιτικά και οικονομικά επηρεασμένες, και όπως παρατηρείται στις περισσότερες περιπτώσεις συντηρούν τις διαιρέσεις ή στην καλύτερη διατηρούν ουδέτερη στάση απέναντι στις διαχωριστικές πρακτικές, ενώ άλλες φορές δεν αντιμετωπίζουν την πόλη συνολικά ως προϊόν κοινωνικών ζυμώσεων και συνεχόμενων αλλαγών.

Σε κάθε περίπτωση ο στόχος των αρχιτεκτονικών και πολεοδομικών αποφάσεων θα πρέπει να είναι ο σχεδιασμός που συμπεριλαμβάνει όλους τους ανθρώπους και τις κοινωνικές ομάδες, και η ένταξη τους σε κάθε έκφανση της κοινωνικής έκφρασης και ζωής στον αστικό χώρο.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ- ΠΗΓΕΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Ελληνική βιβλιογραφία

Αθανασίου Κ., Βασδέκη Ε., Καπετανάκη Ε., Καραγιάννη Μ., Καψάλη Μ., Μακρυγιάννη Β., Μάμαλη Φ., Πάγκαλος Ο., Τσαβδάρογλου Χ. (2015), **URBAN COFLICTS**, Εργαστήριο συναντήσεις και συγκρούσεις στην πόλη

Ανδρέου Β. (2021), **Ο ρόλος της διαίρεσης στη χωρική διαμόρφωση: Η περίπτωση της εντός των τειχών Λευκωσίας**, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, (Ερευνητική εργασία), επιβλ. Δ.Διμέλλη

Γεωργίου Σ. (2018), **Δύο παράλληλες πορείες μίας διαιρεμένης πόλης: Η περίπτωση της Λευκωσίας**, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών (Διπλωματική εργασία), επιβλ. Δ.Διμέλλη

Ηλιόπουλος Σ. (2016), **Δημόσιος αστικός χώρος και αστικά κοινωνικά κινήματα στο μεταίχμιο του 21ου αιώνα: Η πόλη απο τον πολίτη για τον πολίτη**, Ερευνητική εργασία, επιβλ. Α.Π. Χατζηπροκοπίου, Α.Π.Θ., Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης

Θεοδοσίου Ν. (2010), **Η γεωγραφία των διαιρεμένων περιοχών: Η πράσινη γραμμή στο κέντρο και την περιφέρεια της Λευκωσίας**, Χαροκοπείο Πανεπιστήμιο, Τμήμα Γεωγραφίας (Πτυχιακή εργασία), επιβλ.Π.Μ. Δελλαδέτση

Κιλέρη Ι., (21.01.2017), **Τα θλιβερά τείχη του Μπέλφαστ που επιμένουν να χωρίζουν τους ανθρώπους**, (Newsbeast, <https://www.newsbeast.gr/weekend/arthro/2542628/ta-thlivera-tichi-tou-belfast-pou-epimenoun-na-chorizoun-tous-anthropous>) [24.01.2021]

Κανάκη Π. (2020), **Το φαινόμενο των παραγκουπόλεων, Πολιτικές στέγασης στον αναπτυσσόμενο κόσμο**, επιβλ. Δ. Διμέλλη, Πολυτεχνείο Κρήτης

Κουσκούνη Α. (2020), **Κοινωνικοχωρικός διαχωρισμός, γκετοποίηση και κοινωνικό NIMBY: Η περίπτωση των Ρομά στα Τσαϊρια Περαιάς**, επιβλ. Φραγκόπουλος Ι., Α.Π.Θ. Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας

Λάμπρου Μ. (2016), **Ο κοινωνικός διαχωρισμός και οι χωρικές του εκφάνσεις απο την αρχαιότητα μέχρι σήμερα**, επιβλ. Διμέλλη Δ., Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών

Λιοκάτη Χ. (2012), **Ενδοαστικός διαχωρισμός (Segregation) Μελέτη περίπτωσης Αθηνών**, επιβλ. Π.Αρβανιτίδης, Τμήμα οικονομικών επιστημών, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Ελληνική βιβλιογραφία

Μιχαήλ Ν. (2020), **Αστικά κενά_Χώροι εν δυνάμει: Το παράδειγμα της Παλαιάς Λευκωσίας**, Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών (Ερευνητική Εργασία), επιβλ. Ν.Πατσαβός

Ναούμ Μ. (2009), **Κοινωνικός και χωρικός διαχωρισμός στην πόλη του Μεξικού, Το γκέτο και η αντιστροφή του**, επιβλ. Ν.Βογιατζήδης, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Νικολάου Ε. (χ.χ.), Χαρτογραφήσεις του ορίου της Νεκρής Ζώνης στην Λευκωσία / Πιθανά σενάρια για το μέλλον, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών (Διπλωματική Εργασία), επιβλ. Σ.Βυζοβίτη

Πετροπούλου Χ. (2017), **Παράδοση ανταρδίας και αστική ανάπτυξη στις συνοικίες λαικής αυτοκατασκευής (αυτοστέγασης): το παράδειγμα του Ελ Άλτο στη μητροπολιτική περιφέρεια της Λα Πας, Βολιβία**, Χωρικός Σχεδιασμός και τοπική ανάπτυξη: Θεωρία, πολιτικές και μελέτες περίπτωσης, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Τμήμα Γεωγραφίας

Χατζηαλεξίου Ε.Ε. (2015), **Χωρικός διαχωρισμός των μεταναστών στην ελληνική επικράτεια**, Μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία, επιβλ. Π. Αρβανιτίδης, Τμήμα οικονομικών επιστημών, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Χρυσοστόμου Κ. (2013), Διακοινοτικές Σχέσεις σε διαιρεμένες πόλεις. Η περίπτωση της Λευκωσίας, επιβλ. Διμέλλη Δ., Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών

Ξενόγλωσση βιβλιογραφία

Andersen H. S. (2019), **Urban sores. On the interaction between segregation, urban decay and deprived neighbourhoods**, Danish Building and Urban research

Belfast City Council (2012), Belfast City Masterplan

Belfast City Council, (August 2018), **Belfast Local Development Plan**, Urban Design and Built Heritage

belfastcity.org.uk, September 2015, **Belfast City Centre Regeneration and Investment Stragedy**

Berrisford S. (2004), **Unravelling Apartheid Spatial Planning Legislation in South Africa. A Case Study**, Springer Science+Business Media B.V.

Bickford-Smith V. (2007), **Journal of Southern African Studies**, South African urban history, racial segregation and the unique case of Cape Town, Department of History, University of Cape Town

Blakely E.J. and Snyder M. G. (1999), **Fortress America, Gated communities in the United States**

Caner G. & Bolen F. (2015), **Urban planning approaches in divided cities**, ITU A/Z, Vol.13 No.1, Article

Caner G. (2015), **Division and the City: Spatial Dramas of Divided Cities**, MegaronJournal, Technical University Faculty of Architecture, Article

Cousins, B., Cousins, T., Hornby D., Kingwill R., Royston, L. & Smit W (2005), **Will formalising property rights reduce poverty in South Africa's 'second economy'? : Questioning the mythologies of Hernando de Soto** (PLAASNPolicy Brief 18). Programme for Land and Agrarian Studies

Cunningham C. & Byrne S. (2006), **Peacebuilding in Belfast: Urban Governance in Polarized Cities**, International Journal on World Peace, Journal Article, Vol.23, No.1, pp.41-73

De Vita E., G. Trillo, C. Perez, (2016) **Community planning and urban design in contested places. Some insights from Belfast**, University of Salford, Manchester

Ξενόγλωσση βιβλιογραφία

- Deacon H. (2007), Journal of Southern African Studies, **Racial segregation and medical discourse in nineteenth-century Cape Town**, Queen's College, Oxford
- Dr. Campbell B. (1981-2011), **A Study of Religious Residential Segregation in Northern Ireland**, University of St. Andrews, School of Geography and Sustainable Development
- Finn A., & Leibbrandt M. (2013), **Mobility and Inequality in the First Three Waves of NIDS**. (SALDRU Working Paper 120/ NIDS Discussion Paper 2013/2). Cape Town: Southern Africa Labour and Development Research Unit
- Friedrichs, J & O' Loughlin, J (1996): **Social Polarization in Postindustrial Metropolises**. Walter de Gruyter, Berlin.
- Geyer H.S. Jr., F. Mohammed (2015), **Hypersegregation and Class-Based Segregation Processes in Cape Town 2001-2011**, Urban Forum
- Harvey D. (2006), **Spaces of global capitalism**, Verso, London-New York
- Hendry J. (1992), **Review: Plans and Planning Policy for Belfast: A Review Article**, The Town Public Review, Liverpool University Press, Vol.63, No.1, pp. 79-85
- Herranz-Loncan A., Fourie J. (2017), **'For the public benefit?' Railways in the British Cape Colony**, Department of Economic History, University of Barcelona, Department of Economics, Stellenbosch University, South Africa
- Julius Wilson W. (1987), **The Truly Disadvantaged: The Inner City, the Underclass, and Public Policy**, University of Chicago Press
- Kumer P. & Krevs M. (2015), **Understanding the implications of spatial segregation in Belfast**, Northern Ireland, ResearchGate Article
- Leibbrandt M., Woolard I., Finn A. & Argent J. (2010), **Trends in South African Income Distribution and Poverty since the Fall of Apartheid**, OECD Social, Employment and Migration Working Papers 101, OECD Publishing
- Logan J. R., Zhang W., Chunyu M. (2015), **Emergent Ghettos: Black Neighborhoods in New York and Chicago, 1880-1940** [<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC4597788/>]

Ξενόγλωσση βιβλιογραφία

MSDF (Municipal Spatial Development Framework) (2017-2022), **Executive Summary, City of Cape Town**

Munck R. (1985), **Class and Religion in Belfast – A Historical Perspective**, Research Article, Sage Journals

Murtagh B. (1978), **Ethno-Religious Segregation in Post-Conflict Belfast**, Built Environment, Vol.37, No.2, pp.213-225

Mycoo M. (2004), **The retreat of the upper and middle classes to gated communities in the poststructural adjustment era: the case of Trinidad**, Environment and Planning A 2006, volume 38, pages 131-148, University of the West Indies, Trinidad

Nasser Y.(2010) **Beirut, City profile, Faculty of Health Sciences**, American University of Beirut, Lebanon

PDG (Palmer Development Group) (2005), **Current distribution of powers and functions and impact of devolution to local government sphere with strategy for management of this process**, Unpublished final report prepared for the Department of Provincial and Local Government, Cape Town

Pieterse E. (2009), **Post-apartheid geographies in South Africa: Why are urban divides so persistent?**, Leuven University

Schar A. (2015), **Adaptive urban governance in Northern Ireland: Belfast planning issues**, IGU Urban Commission Annual Conference, University College Dublin, Ireland

SERI (Socio-economic Rights Institute) (2016), **Edged out - Spatial mismatch and special justice in South Africa's main urban areas**

Spinks C. (2001), **A new Apartheid? Urban spatiality, (fear of) crime and segregation in Cape Town, South Africa**, Development Studies Institute, London School of Economics and Political Science

Tissington, K. (2011), **A Resource Guide to Housing in South Africa 1994-2010: Legislation, Policy, Programmes and Practice**, Johannesburg Socio-Economic Rights Institute of South Africa

Todes A. (2012), **Urban growth and strategic spatial planning in Johannesburg, South Africa**, Cities. 29:158

Turok I. (2001), **Persistent Polarisation Post-Apartheid? Progress towards Urban Integration in Cape Town**, Urban Studies, Vol. 38, No 13

Ξενόγλωσση βιβλιογραφία

- Turok I. (2012), **Urbanisation and Development in South Africa: Economic Imperatives, Spatial Distortions and Strategic Responses**, Urbanization and emerging population issues working paper 8, International Institute for Environment and Development
- Turok I., J. Visagie, A. Scheba (2021), **Social inequality and spatial segregation in Cape Town**, The urban book series
- van Donk M. and Pieterse E. (2006), **Reflections on the design of a post-apartheid system of (urban) local government**, in Pillay, U., Tomlinson, R. and du Toit, J. (eds.) Democracy and Delivery: Urban Policy in South Africa, Pretoria: HRSC Press
- Vajda V. (2019), **Dimensions of Antigypsyism in Europe**, European Network Against Racism aisbl (ENAR) and the Central Council of German Sinti and Roma in Brussels
- Racial Segregation: **Camps for Roma and Slums in Italy**, Giovanni Picker and Elisabetta Vivaldi
- van Ham M. (2021), T. Tammaru, R. Ubareviciene, H. Janssen, **Urban socio-economic segregation and income inequality : A global perspective**, The urban book series
- van Kempen, R. & A. S. Özüken (1998): **Ethnic segregation in cities**, Urban Studies vol. 35, no. 10: 1631-56.
- Wallenfeldt J. (1992), The Troubles – Northern Ireland History, Britannica Online Articles
- Watson V. (2000), **Urban Integration and the Cape Metropolitan Area**. Report to the Unicity Commission, School of Architecture and Planning, University of Cape Town
- Weber M., 1905, **The Protestant Ethic and the Spirit of Capitalism**, Germany: Merchant Books
- Whitehead T.L. (2000), **The formation of the U.S. Racialized Urban Ghetto**, The cultural systems analysis group (CuSAG), Special problems working papers series in urban anthropology, University of Maryland
- Wong D.W.S. (1993). **Spatial indices of segregation**, Urban Studies, 30: 559–572.

Πηγές Εικόνων

Εικ.1: The failed reforms of Akhenaten and Muwatalli, Itamar Singer

Εικ.2: <https://newhavenurbanism.files.wordpress.com/2015/06/2.jpg>

Εικ.3: www.khanacademy.org/humanities/us-history/the-gilded-age/gilded-age/a/america-moves-to-the-city

Εικ.4: www.cam.ac.uk/research/news/industrial-revolution-damaging-psychological-imprint-persists-in-todays-populations

Εικ.5: ARTURO SORIA Y MATA 1844-1920, BIBLIOGRAFÍA CON MOTIVO DEL CENTENARIO DE SU MUERTE

Εικ.6: Kuramlarda Sosyo-Mekansal K., Dair Hıkarımlar A. (2013), Implications of Socio-spatial Segregation in Urban Theories, Istanbul Technical University, Urban and Regional Planning Department

Εικ.7: news.usc.edu/71860/remembering-the-night-the-berlin-wall-went-up-and-when-it-came-down/

Εικ.8: envisioningtheamericandream.com/2012/06/26/suburban-swan-song/

Εικ.9: www.archdaily.com/964522/cities-within-cities-chinatown-around-the-world

Εικ.10: Andersen (2002), Excluded Places: the interaction between Segregation, Urban Decay and Deprived Neighbourhoods, Danish Building and Urban Research, Denmark, Housing, Theory and Society

Εικ.11: United Nations Human Settlements Programme (2003), The challenge of slums: Global report on human settlements, Un-Habitat, Earthscan Publications Ltd

Εικ.12: Καρυοφύλλη Μ.Μ. (2018-19), Κοινωνικοχωρικός αποκλεισμός και διαχωρισμός, Η περίπτωση των Ρομά, Α.Π.Θ., Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης, επιβλ. Φραγκόπουλος Ι.

Εικ.13: Ναούμ Μ. (2009), Κοινωνικός και χωρικός διαχωρισμός στην πόλη του Μεξικού, Το γκέτο και η αντιστροφή του, επιβλ. Ν.Βογιατζήδης, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Εικ.14: theculturetrip.com

Εικ.15: Ηλιόπουλος Σ. (2016), Δημόσιος αστικός χώρος και αστικά κοινωνικά κινήματα στο μεταίχμιο του 21ου αιώνα: Η πόλη απο τον πολίτη για τον πολίτη, Ερευνητική εργασία, επιβλ. Α.Π. Χατζηπροκοπίου, Α.Π.Θ., Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης

Εικ.16: Πετροπούλου Χ., Mexico vise - versa Κινήματα πόλης σε γειτονιές (barrios) της πόλης του Μεξικού

Εικ.17: www.enikos.gr/international/to-teixos-tou-verolinou-photo/1037072/

Εικ.18: www.enikos.gr/international/to-teixos-tou-verolinou-photo/1037072/

Εικ.19: el.m.wikivoyage.org

Εικ.20: Google Maps

Εικ.21: Herranz-Loncan A., Fourie J. (2017), “For the public benefit?” Railways in the British Cape Colony, Department of Economic History, University of Barcelona, Department of Economics, Stellenbosch University, South Africa

Εικ.22: SERI (Socio-economic Rights Institute) (2016), Edged out - Spatial mismatch and special justice in South Africa’s main urban areas

Εικ.23: SERI (Socio-economic Rights Institute) (2016), Edged out - Spatial mismatch and special justice in South Africa’s main urban areas

Εικ.24: SERI (Socio-economic Rights Institute) (2016), Edged out - Spatial mismatch and special justice in South Africa’s main urban areas

Πηγές Εικόνων

Εικ.25: unequalscenes.com

Εικ.26: unequalscenes.com

Εικ.27: SERI (Socio-economic Rights Institute) (2016), Edged out - Spatial mismatch and special justice in South Africa's main urban areas

Εικ.28: SERI (Socio-economic Rights Institute) (2016), Edged out - Spatial mismatch and special justice in South Africa's main urban areas

Εικ.29: Pieterse E. (2009), Post-apartheid geographies in South Africa: Why are urban divides so persistent?, Leuven University

Εικ.30: Pieterse E. (2009), Post-apartheid geographies in South Africa: Why are urban divides so persistent?, Leuven University

Εικ.31: Turok I. (2001), Persistent Polarisation Post-Apartheid? Progress towards Urban Integration in Cape Town, Urban Studies, Vol. 38, No 13

Εικ.32: MSDF (Municipal Spatial Development Framework) (2017-2022), Executive Summary, City of Cape Town

Εικ.33: Wikipedia

Εικ.34: unequalscenes.com

Εικ.35: Ιδία επεξεργασία

Εικ.36: Caner G. (2015), Division and the City: Spatial Dramas of Divided Cities, MegaronJournal, Technical University Faculty of Architecture, Article

Εικ.37: prospectmagazine.co.uk

Εικ.38: Google maps

Εικ.39: Χρυσοστόμου Κ. (2013), Διακοινοτικές Σχέσεις σε διαιρεμένες πόλεις. Η περίπτωση της Λευκωσίας, επιβλ. Διμέλλη Δ., Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών

Εικ.40: belfastcity.gov.uk

Εικ.41: mapmania.org

Εικ.42: cyprushighlights.com

Εικ.43: Η Λευκωσία του χθές, του σήμερα και του αύριο, (ακαδ. Έτος 2009-10), Η.Γαλιούνα, Ε.Μαλακτού, Φοιτητική Εργασία – Ιστορία και Θεωρία VIII

Εικ.44: travelsofabookpacker.com/blog/nicosia-things-to-do

Εικ.45: Γεωργίου Σ. (2018), Δύο παράλληλες πορείες μίας διαιρεμένης πόλης: Η περίπτωση της Λευκωσίας, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών (Διπλωματική εργασία), επιβλ. Δ.Διμέλλη

Εικ.46: Μαλακτού Ε. Η Λευκωσία του χθές, του σήμερα και του αύριο, Η.Α. Γαλιούνα

