

Η ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΒΟΡΕΙΑΣ ΕΙΣΟΔΟΥ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ*

Αρετή Σακελλαρίδου, Ευαγγελία Χατζηκωνσταντίνου

Πρώτες σκέψεις για την αστική περιφέρεια

Yπάρχει μια αμφίδρομη σχέση μεταξύ κέντρου και περιφέρειας, μια σχέση που χαρακτηρίζει και τα δύο μέλη, καθιστώντας τα αναπόσπαστα. Δεν μπορεί να υπάρξει περιφέρεια δίχως κέντρο (Ramoneda 1992).

Η χωρική αναδιογάνωση των πόλεων τα τελευταία χρόνια επηρέασε την παραδοσιακή σχέση-ιεραρχία μεταξύ κέντρου και περιφέρειας. Η ένταση και η έκταση του φαινομένου ανταποκρίνονται σε μια συνολικότερη αλλαγή στο παραγωγικό σύστημα, που αφορά στις διαδικασίες παγκοσμιοποίησης της οικονομίας. Βασικό χαρακτηριστικό αυτής είναι ότι, ενώ η λήψη αποφάσεων συγκεντρωτοποιείται σε πόλεις-κέντρα, η παραγωγική διαδικασία διασπείρεται σε περιφέρειακές περιοχές. Τα νέα ευέλικτα συστήματα παραγωγής και κατανάλωσης οργανώνονται σε δίκτυα στα οποία συγκεντρώνεται πόλεις απόκτουν κομβικό ρόλο (Sassen 1996). Αυτή η εξέλιξη καθίσταται δυνατή λόγω της ανάπτυξης των υποδομών μεταφοράς προϊόντων και ανθρώπων, αλλά και πληροφοριών και υπηρεσιών.

Η άρθρωση των πόλεων πάνω σε υπερθεντικά δίκτυα επαναπροσδιορίζει τον κεντρικό ή περιφέρεια-

κό ρόλο τους στην παγκόσμια οικονομία. Σε αυτό το πλαίσιο, εκτός από την έννοια της κεντρικότητας επαναπροσδιορίζεται και η έννοια της περιφέρειας, αφού οι περιφέρειες των πόλεων-κέντρων επιλέγονται για τη χωροθέτηση κεντρικών, ως και σε παγκόσμιο επίπεδο λειτουργιών, ενώ η διασπορά της παραγωγικής διαδικασίας προσδίδει νέο ρόλο στην περιφέρεια γενικά (Ακούτα & Μπατζάκη 2001). Οι παραπάνω διεργασίες μετασχηματίζουν δομικά τον τρόπο που οι ίδιες οι σύγχρονες πόλεις οργανώνονται σε λειτουργικό και, κατά συνέπεια, σε χωρικό επίπεδο.

Η πιο δομική αλλαγή σε αυτό το μετασχηματισμό των πόλεων είναι η απομάκρυνση από το κεντρικό μοντέλο οργάνωσης (Heynen 1992). Η ανάπτυξη πόλων στα οριά τους με διαφορετική δομή και γεωμετρία μεταλλάσσει την παραδοσιακή αστικότητα και ταυτόχρονα τον τρόπο που βιώνεται η πόλη. Η διάκριση ανάμεσα στην πόλη, την ευρύτερη περιοχή της και την ύπαιθρο μοιάζει να διαλύεται, με αποτέλεσμα η πόλη και η ευρύτερη περιοχή της να συνιστούν μία ενότητα, την «αστική περιφέρεια» (Δράγκος 1998).

Στα χωρικά και χρονικά πλαίσια της μεταβιομηχανικής πόλης η αστική περιφέρεια ορίζεται ως «μια ειδική μορφή προαστικοποίησης, που συμπεριλαμβάνει χαμηλής πυκνό-

τητας εγκαταστάσεις στα άκρα συμπαγώς δομημένων περιοχών και που διασπέρζεται σε προηγούμενη, μη ανεπτυγμένη περιοχή» (Betsky & Adigard 2000).

Στις σύγχρονες πόλεις η αστική περιφέρεια παρουσιάζει, ως προς τα κορεσμένα κέντρα τους, τα συγκριτικά πλεονεκτήματα των εύκολων προσβάσεων, των μεγάλων κενών χώρων και των χαμηλών τιμών γης. Παρόλο που το ενδιαφέρον εστιάστηκε σε αυτήν τα τελευταία χρόνια, η ζώνη της αστικής περιφέρειας πάντα ήταν μια ευάλωτη συνθήκη εξαιτίας των μεγάλων χωρικών αποθεμάτων και του ελλιπούς προγραμματισμού της. Αυτό που ανοίγει σήμερα τη συζήτηση για την αστική περιφέρεια είναι η στροφή από χρήσεις που σχετίζονται με την παραγωγή σε χρήσεις που σχετίζονται με την κατανάλωση αγαθών και την παροχή υπηρεσιών και η ταυτόχρονη απόσπαση αυτών από το περιβάλλον και την κλίμακα της πόλης.

Οι μεγάλης κλίμακας παρεμβάσεις στις σύγχρονες ελληνικές πόλεις τα τελευταία χρόνια έχουν φέρει στην επικαιρότητα την έννοια των υποδομών. Στο θεωρητικό λόγο για την πόλη η υποδομή είναι μια

*Διπλωματική εργασία, Σχολή Αρχιτεκτόνων, ΑΠΘ, 2003. Επιβλέποντες: Βιώμα Χαστάγλου, Δημήτρης Κρανιώτης, Νίκος Παπαμίχος (ειδικός σύμβουλος).

έννοια με τεχνικά, οικονομικά και θεσμικά χαρακτηριστικά, που αποτελεί αφορμή για μια νέα ανάγνωση και οργάνωση της (Allen 1999).

Στη διερεύνησή μας η έννοια της υποδομής λειτουργεί ως εργαλείο-οδηγός, ενώ χρησιμοποιείται η διάκριση σε υποδομές που αφορούν

στους υλικούς όρους της παραγωγής (παραγωγικές υποδομές) και υποδομές που αφορούν στις γενικές συνθήκες της παραγωγής (κοινωνι-

Χάρτης 1.
Γενική χωρική οργάνωση περιοχής επέμβασης



κές υποδομές). Σε κάθε περίπτωση ο ρόλος τους, αν και συνδέεται με την παραγωγική διαδικασία, είναι συμπληρωματικού χαρακτήρα (Πασχαλίδης 1990).

Τα δίκτυα αποτελούν μία από τις σημαντικότερες παραγωγικές υποδομές. Τα οδικά δίκτυα αυξάνουν την παραγωγικότητα του συστήματος προσθέτοντας αξία σε ό,τι έχει μετακινηθεί (Καλογήρου & Χατζημιχάλης 1984), ενώ ταυτόχρονα λειτουργούν ως τεχνητές οικολογίες που διαχειρίζονται ροές ανθρώπων και προϊόντων και κατευθύνουν την πυκνότητα και τη διανομή της κατοικίας (Τσουλουβής 2000).

Ο σχεδιασμός των νέων μητροπολιτικών δικτύων διευκολύνει τη σύνδεση μητροπολιτικού επιπέδου πόλων που πριν ήταν απομακρυσμένοι. Όταν όμως τα δίκτυα-ροές διαπερνούν την περιφέρεια της πόλης, αναιρούν τη δυνατότητα ύπαρξης και ανάπτυξης σχέσεων σε προηγούμενες γειτονικές περιοχές, αποκόβοντας αυτές (Αραβαντινός 1997). Αποτέλεσμα του σχεδιασμού των νέων μητροπολιτικών δικτύων είναι ότι, παράλληλα με τη νέα ιεράρχηση της πόλης σε σχέση με άλλες πόλεις-κέντρα, συντελείται και η μεταβολή της εσωτερικής δομής της.

Όπως προαναφέρθηκε, οι αυτοκινητόδρομοι ταχείας κυκλοφορίας, όταν διατεργούν την αστική περιφέρεια, δεν αποτελούν απλά μια νέα δυνατότητα κίνησης αλλά μια διαφορετική λογική οργάνωσης του χώρου. Η κλίμακά τους επιβάλλεται στο τοπίο, ενώ η λειτουργία τους ευνοεί την ανάπτυξη νέων χρήσεων και χωρικών μοντέλων, αποτελώντας τη φραγκοκαλιά πάνω στην οποία αρθρώνεται η νέα αστικότητα.

Γύρω από τους αυτοκινητόδρομους αρθρώνονται χρήσεις με νέου τύπου συγκεντρώσεις που μπορούν να υπάρξουν οπουδήποτε χάρη

στην υποδομή που προσφέρεται, υλική αλλά και, ακόμα σημαντικότερο, άνλη. Πρόκειται για μονολειτουργικά συγκροτήματα με ανεστραμμένη συνθήκη κενού πλήρους και αρχιτεκτονική κλίμακα πολύ μεγαλύτερη από αυτή της παραδοσιακής πόλης. Το κτήριο-μονάδα οργανώνεται παραθετικά σε σχέση με το περιβάλλον του, με αποτέλεσμα να είναι από τις λειτουργίες του αστικού ιστού (Ζέγγελης & Τσιγάντε 2001).

Οι υφιστάμενες χρήσεις και χωρικές συγκεντρώσεις που συνιστούν την αστική περιφερειακή συνθήκη δεν μένουν ανεπηρέαστες. Το φυσικό τοπίο (υπόβαθρο της αστικής περιφέρειας και βασικό χαρακτηριστικό της μη αστικής συνθήκης), οι βιομηχανικές συγκεντρώσεις που βρίσκονται εγκατεστημένες σε αυτήν, οι παλιοί οικιστικοί πυρήνες και η κατοικία που επεκτείνει τον οργανωμένο αστικό ιστό αποκτούν εξαιτίας των νέων οδικών αξένων νέες σχέσεις και όρια.

Η παραπάνω συνύπαρξη κάνει το χώρο ακαθόριστο και δυσανάγνωστο. Η αδυναμία γεωγραφικού ορισμού γίνεται είτε εξαιτίας της εντονης ετερογένειας ή της υπερβολικής ομοιογένειας, είτε εξαιτίας της απουσίας χωρικής διάρθρωσης (Rowe 1992). Το πρόβλημα δεν είναι να κρίνουμε κατά πόσον οι αντιφατικές και ασύμβατες αυτές χρήσεις δικαιούνται να βρίσκονται σε αυτή, ούτε εξαντλείται με την αναγνώριση του αυθορμητισμού της περιφέρειας ως αυταξία. Ο χώρος, σε κάθε περίπτωση, είναι πεδίο συγκρούσεων και ανταγωνισμού.

Η έννοια της περιφέρειας υπάρχει όσο οι δομές που αναπτύσσονται σε αυτή δεν έχουν ολοκληρωθεί, οπότε δεν έχουν αποτυπώσει στο χώρο το σύστημα οργάνωσής τους. Μόλις κάποιες δομές υπερι-

σχύσουν, τότε η περιφέρεια θα έχει αποκτήσει χωρικό μοντέλο οργάνωσης. Μέχρι τότε η δυνατότητα της περιφέρειας είναι η αναζήτηση του συστήματος που την οργανώνει.

Τα τελευταία χρόνια η αστική περιφέρεια επεκτάθηκε αντίστορα, υπό τη μορφή μιας μετάστασης στο κέντρο (Αίσωπος & Λουκοπούλου) 1998. Την ίδια στιγμή το κέντρο θρυμματίστηκε, δίνοντας την αίσθηση ότι περιοχές του μετοικουόντην περιφέρεια. Οι μεταθέσεις μοιάζουν συνεχείς. Το αντικείμενο της αλλαγής δεν είναι ούτε μόνο το κέντρο ούτε μόνο η περιφέρεια, αλλά η σύγχρονη πόλη.

Περιοχή μελέτης

Ως περιοχή μελέτης επιλέχθηκε η βόρεια είσοδος της Θεσσαλονίκης. Πρόκειται για μία από τις τρεις βασικές εισόδους της πόλης, που χωροθετείται στο μεγαλύτερο μέρος της στην Κοινότητα Νέας Ευκαρπίας. Η περιοχή αυτή εμφανίζει τα γενικά χαρακτηριστικά που συνιστούν την κατάσταση της περιφέρειας με ιδιαίτερη ένταση, εξαιτίας του κομβικού, για την πόλη, ρόλου των δικτύων της.

Ως σύστημα αναφοράς χρησιμοποιείται το δίκτυο των υπερτοπικών αξένων που συνιστούν τη βόρεια είσοδο, ενώ αντικείμενο ανάλυσης αποτελούν οι εκτός σχεδίου περιοχές παράλληλα σε αυτούς. Οι επεμβάσεις μας εντοπίζονται εκεί όπου οι υπάρχουσες ή οι προτεινόμενες χρήσεις είτε συγκρούονται είτε δημιουργούν αντιφάσεις.

Με δεδομένα τόσο τα περιφερειακά χαρακτηριστικά της περιοχής όσο και χαρακτηριστικά της ελληνικής πόλης, η απάντηση δεν είναι η εξομιλώση με τον οικείο χώρο των πόλεων, αλλά η αναμόρφωση

με βάση το κριτήριο της οικειοποίησης. Απέναντι στο γεγονός ότι ο χώρος παραγέται αποσπασματικά και με ιδιωτικό τρόπο, στόχος είναι η δημιουργία οργανωμένου δημόσιου χώρου, ως παρέμβαση στην τρέχουσα κατάσταση και ως μορφή ελέγχου των τάσεων στην περιοχή.

Ως περιοχές επέμβασης ορίζονται οι εξής:

1) Το βόρειο τμήμα τής εκτός σχεδίου περιοχής παράλληλα στην οδό Λαγκαδά

Η περιοχή αποτελεί τη μεταβατική ζώνη ανάμεσα σε δυο εντελώς διαφορετικές δομές οργάνωσης του χώρου. Δυτικά αναπτύσσεται η βιομηχανική περιοχή του Ωραιοκάστρου και ανατολικά οργανώνεται ο οικισμός της Ευκαρπίας. Αν και οι υφιστάμενες χρήσεις δεν έρχονται σε αντίθεση με τις προδιαγραφές των ζωνών για την περιοχή, η άναρχη τοποθέτησή τους, η εγκατάστασή τους σε ευτελείς συνήθως κατακευές και η αδιαφορία για την ανάδειξη του φυσικού περιβάλλοντος δημιουργούν ένα υποβαθμισμένο περιβάλλον, έναν υπολειμματικό χώρο σε άμεση γειτνίαση με την κατοικία.

Ταυτόχρονα, η δημιουργία της εξωτερικής περιφερειακής και η σύνδεση της με την Εγνατία Οδό είναι βέβαιο ότι θα επιφέρουν σημαντικές αλλαγές τόσο με την εγκατάσταση νέων χρήσεων όσο και με την απαγορευτική – για ορισμένες υφιστάμενες χρήσεις – αύξηση της αξίας γης.

Η επέμβαση αποβλέπει στη δημιουργία εκείνου του χώρου που θα οργανώνει τη βόρεια είσοδο χωρίς να αλλοιώνει το βιομηχανικό χαρακτήρα της, αποτελώντας ουσιαστική μετάβαση ανάμεσα στην κατοικία και τη βιομηχανία. Αναγνωρίζουμε

πως τόσο η περιοχή του βιομηχανικού πάρκου όσο και η περιοχή της κατοικίας έχουν αναπτύξει στο εσωτερικό τους τις υποδομές που επιτρέπουν την ύπαρξη και λειτουργία τους, πράγμα που δεν συμβαίνει στην ενδιάμεση σε αυτές περιοχής.

Στην περιοχή προτείνεται η δημιουργία βιοτεχνικού πάρκου ως μεταβατικού χώρου μεταξύ κατοικίας και βιομηχανίας.

2) Το νότιο τμήμα τής εκτός σχεδίου περιοχής παράλληλα στην οδό Λαγκαδά

Στη συγκεκριμένη περιοχή παρατηρούνται έντονες αντιφάσεις και συγκρούσεις χρήσεων. Οι υπάρχουσες χρήσεις (μαρμαράδικα, αποθήκες, βιοτεχνίες, εκθεσιακοί χώροι, αυθαίρετες κατοικίες, κέντρα διασκέδασης κ.ά.), αν και εντάσσονται στο φάσμα των επιτρεπτών-αποδεκτών χρήσεων στην πρόταση του ΟΠΘ, οργανώνονται αποσπασματικά και παραθετικά, με μόνο κοινό χαρακτηριστικό την άρθρωσή τους στον υπερτοπικό άξονα της Λαγκαδάς.

Αποτέλεσμα είναι η δημιουργία μιας υπολειμματικής λωρίδας παράλληλα στον άξονα, που λειτουργεί ως όριο, καταδικάζοντας στην εσωστρέφεια δυο συνεκτικά και οργανωμένα ως προς τον εαυτό τους οικιστικά σύνολα (Ευκαρπία, Σταυρούπολη) και αποτρέποντας οποιουδήποτε είδους σχέση ικανή να αναπαραγάγει την αστική συνθήκη γύρω από τον άξονα.

Αναγνωρίζουμε ως κυρίαρχο τον αστικό χαρακτήρα της περιοχής και προτείνουμε την απόδοση του χώρου στις περιοχές κατοικίας, έτσι ώστε ο άξονας της Λαγκαδά να διατηρεί τον υπερτοπικό του χαρακτήρα.

3) Η περιοχή κατά μήκος του νέου οδικού άξονα σύνδεσης εσωτερικής και εξωτερικής περιφερειακής

Ο νέος άξονας στην περιοχή οριθετεί τον οικισμό της Ευκαρπίας με τον πιο άκαμπτο και απόλυτο τρόπο, αναψύνοντας τη σχέση του με το φυσικό περιβάλλον, ενώ όταν διαπερνά την περιοχή των λατομείων δεσμεύει μεγάλο μέρος τους, μεταλλάσσοντας το φυσικό και τεχνητό τοπίο και συντελώντας στη σταδιακή παύση των εκσκαφών.

Ο χώρος των λατομείων ήταν μέχρι σήμερα άμεσα συνδεδεμένος παραγωγικά και κοινωνικά με την Ευκαρπία, αλλά άγνωστος στο ευρύτερο αστικό περιβάλλον. Η σχέση αυτή αλλάζει οιζικά με τη διέλευση της υπερτοπικής αρτηρίας, αφού ο οικισμός αποκύβεται πλήρως από τα λατομεία, που αποκτούν περίοπτη θέση και αναδεικνύονται σε χωρόσημο της βόρειας εισόδου.

Η παρέμβαση δεν στοχεύει στο να αναψύνει το όρλο του άξονα ως ορίου, αλλά στο να επαναπροσδιορίσει το όριο του οικισμού με το νέο στοιχείο που έρχεται να τον ορίσει. Ταυτόχρονα, επιδιώκει την ομαλή μετάβαση και σύνδεση πόλων δραστηριοτήτων της ευρύτερης περιοχής (στρατόπεδο Καρατάσιου, νοσοκομείο Παπαγεωργίου, νέο στρατιωτικό νοσοκομείο και λατομεία ΤΙΤΑΝ) τόσο μεταξύ τους όσο και με τις περιοχές κατοικίας.

Στόχος της επέμβασης στην περιοχή είναι η αναζήτηση διαφορετικών δυνατοτήτων άρθρωσης υπερτοπικών πόλων παράλληλα σε μεγάλης κλίμακας οδικές υποδομές.

4) Η περιοχή κατά μήκος της εσωτερικής περιφερειακής

Η περιοχή βρίσκεται σε έντονα μεταβατική κατάσταση, κυρίως εξαι-



τίας του επαναπροσδιορισμού του χώλου των οδικών δικτύων και της πιθανότητας αποχαρακτηρισμού του στρατοπέδου Καρατάσιου. Ο στόχος της επέμβασης αρχικά αποσκοπεί στην ένταξη της εσωτερικής περιφερειακής στην αστική συνθήκη, λαμβάνοντας υπόψη τον υπερτοπικό χαρακτήρα της, ενώ ταυτόχρονα γίνεται προσπάθεια προσδιορισμού και χαρακτηρισμού των χρήσεων στο στρατόπεδο.

Η συνολική προσέγγιση καλύπτεται νομικά από τον οικιστικό νόμο 2508/1997. Η πρόταση υλοποιεύται με την ένταξη του μεγαλύτερου μέρους των εκτός σχεδίου περιοχών παράλληλα στους άξονες, στα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια των αντίστοιχων δήμων και κοινοτήτων. Ταυτόχρονα, λαμβάνοντας υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της κάθε υποπεριοχής, ορίζονται ειδικές ζώνες που θα επιτρέψουν την εφαρμογή του συγκεκριμένου προγράμματος. Έτσι:

α) Η πολεοδομική ενότητα του βιοτεχνικού πάρκου ορίζεται ως Ζώνη Αστικού Αναδασμού με νέα αναλογία δημόσιου και ιδιωτικού χώρου. Ορίζεται μέσος συντελεστής δόμησης 0,4 και μέγιστο ύψος 15 μ.

β) Τμήμα της πολεοδομικής ενότητας που βρίσκεται στο νότιο τμήμα της Λαγκαδά ορίζεται ως Ζώνη Ειδικών Κινήτων και Ζώνη Ειδικής Ενίσχυσης, με μέσο συντελεστή δόμησης 0,8. Ο ορισμός των Ζωνών στοχεύει στην αξιοποίηση παλιών βιομηχανικών κελυφών με ταυτόχρονη αλλαγή χρήσης αυτών. Πρακτικά υλοποιεύται με κίνητρα πολεοδομικά (π.χ. μεταφορά συντελεστή δόμησης) και οικονομικά (π.χ. επιδοτήσεις, επιχορηγήσεις).

γ) Τμήμα της πολεοδομικής ενότητας του στρατοπέδου ορίζεται ως Ζώνη Ενεργού Πολεοδομίας, ενώ στο υπόλοιπο δίνονται οι προδια-

γραφές πολεοδομικής επέκτασης. Η οικιστική ανάπτυξη προτείνεται να γίνει ακολουθώντας τη λογική του ενεργού οικοδομικού τετραγώνου. Ορίζεται μέσος συντελεστής δόμησης 0,8, ενώ στην περιοχή κατοικίας γίνεται χρήση του κοινωνικού συντελεστή δόμησης, ώστε να καλυφθούν οι ανάγκες μετεγκατά-

στασης πληθυσμού από τους γειτονικούς αυθαίρετους οικισμούς.

δ) Η περιοχή των λατομείων, αν και δεν εντάσσεται στην εντός σχεδίου περιοχή της Ευκαρπίας, ορίζεται ως Περιοχή Ειδικής Προστασίας. Οι οικοδομήσιμες επιφάνειες και οι επιτρεπόμενες χρήσεις σε αυτήν ορίζονται περιοριστικά.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Αίσωπος, Γ., Λουκοπούλου, Χ. (1998), «Η έκλειψη του δημόσιου χώρου», στο Φιλιππίδης, Μ. (επιμ.), *Απουσία αισθητικής: η απουσία στην πόλη*, Αθήνα: Futura.
- Ακρίτα, Ε., Μπατζάκη, Η. (2001), *Παρέμβαση στην περιοχή εκβολής του Δενδροποτάμου*, διπλωματική εργασία, Τμήμα Αρχιτεκτόνων, ΑΠΘ.
- Allen, S. (1999), «*Infra-structural Urbanism*», *Points and Lines*, Princeton University Press.
- Αραβαντούντς, Α. (1997), «Γένεση και γεωγραφία των κυκλοφοριακών ροών», στο *Πολεοδομικός σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*, Αθήνα: Συμμετρία.
- Betsky, A., Adigard, E. (2000), *Architecture Must Burn. A Manifesto for an Architecture Beyond Building*, Singapore: Thames & Hudson.
- Δράγκος, Γ. (1998), *Χωροταξία και αστικός προγραμματισμός*, διδακτικές σημειώσεις, Τμήμα Αρχιτεκτόνων, ΑΠΘ, Θεσσαλονίκη: Πανεπιστημιακό Τυπογραφείο.
- Πασχαλίδης, Α. (1990), *Χωροθετικές δραστηριότητες*, διδακτικές σημειώσεις, Τμήμα Αρχιτεκτόνων, ΑΠΘ, Θεσσαλονίκη: Πανεπιστημιακό Τυπογραφείο.
- Ramoneda, J. (1992), «*La peripheria*», *Periphery as a Project*, Barcelona: Laboratori d'Urbanisme de Barcelona, Escola Técnica Superior d'Arquitectura, τ. 9-10.
- Rowe, P. (1992), «*Poetics of an American Middle Landscape*», *Periphery as a Project*, Barcelona: Laboratori d'Urbanisme de Barcelona, Escola Técnica Superior d'Arquitectura, τ. 9-10.
- Sassen, S. (1996), «*Reconfiguring Centrality*», στο Cynthia Davidson (επιμ.), *Anywse*, Cambridge, Mass.: MIT Press.
- Τσουλουβής, Λ. (2000), *Εισαγωγή στον προγραμματισμό και τον σχεδιασμό των μεταφορών*, διδακτικές σημειώσεις, Τμήμα Αρχιτεκτόνων, ΑΠΘ, Θεσσαλονίκη: Πανεπιστημιακό Τυπογραφείο.
- Ζέγγελης, Η., Τσιγάντε, Ε. (2001), «Μητρόπολη και Μεσογειακότητα», στο Μετάπολις 2001: η σύγχρονη (ελληνική) πόλη, Αθήνα: Metropolis Press.
- Heynen, H. (1992), «The Peripheral Condition. Some Thoughts about a Problematic Phenomenon Illustrated by a Case Study in Winterslag»,