ΤΟΠΙΑ ΣΥΝΥΠΑΡΞΗΣ _
Η ΑΝΑΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΩΝ *BROWNFIELDS* ΣΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΧΩΡΟ _

ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ |
ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ |

ΑΚΑΔ. ΕΤΟΣ : 2017-2018

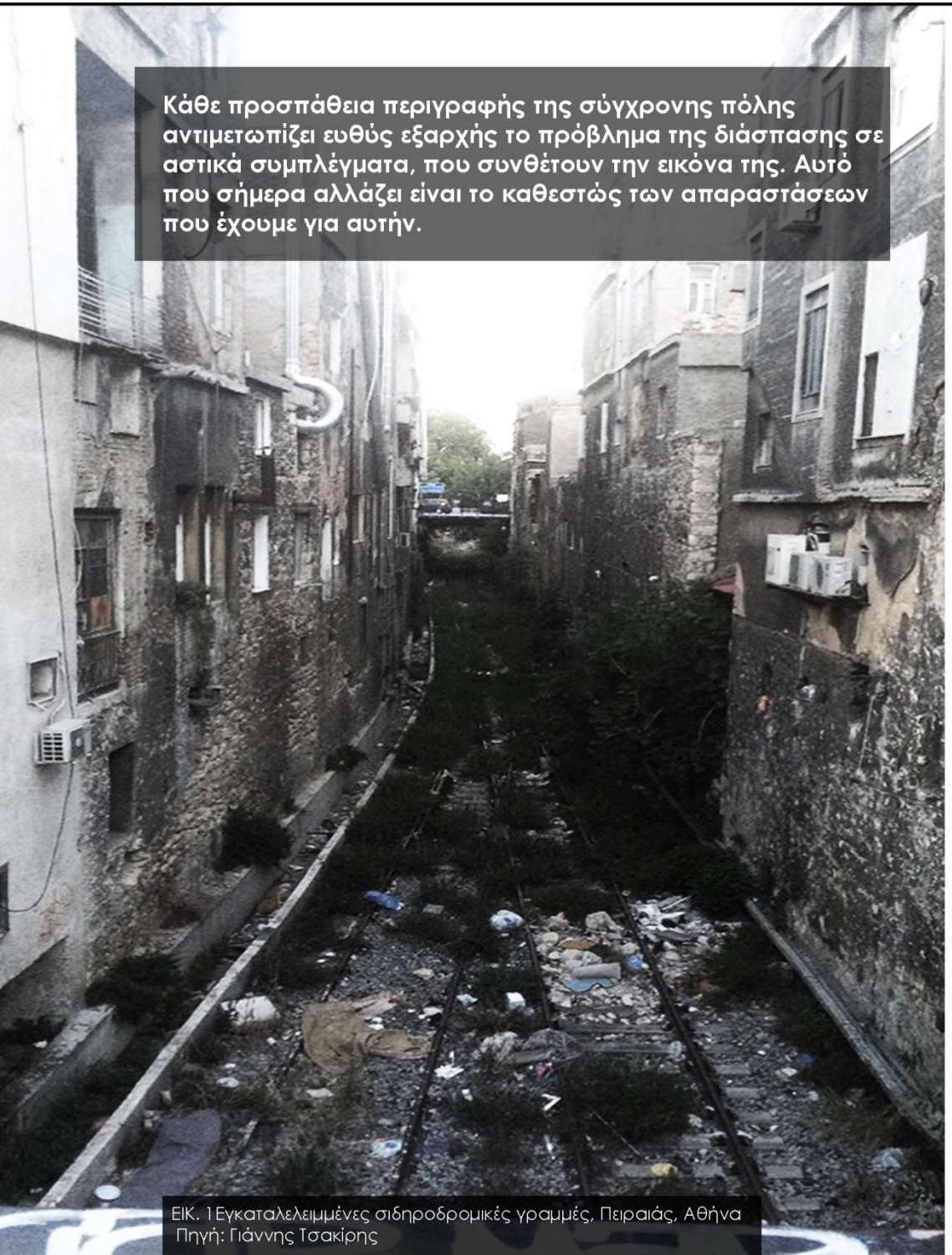
ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΤΟΠΙΑ ΣΥΝΥΠΑΡΞΗΣ_
Η ΑΝΑΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΩΝ *BROWNFIELDS* ΣΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΧΩΡΟ _

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΤΖΟΜΠΑΝΑΚΗΣ ΑΛΕΞΙΟΣ
ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΥ ΑΛΕΞΙΑ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον καθηγητή μου κ. Αλέξιο Τζομπανάκη, χωρίς την καθοδήγηση του οποίου δεν θα ήταν δυνατή η εκπόνηση της παρούσας εργασίας, καθώς και όλους εκείνους που συνέβαλαν με τον δικό τους τρόπο για την ερευνητική μου εργασία.

Κάθε προσπάθεια περιγραφής της σύγχρονης πόλης αντιμετωπίζει ευθύς εξαρχής το πρόβλημα της διάσπασης σε αστικά συμπλέγματα, που συνθέτουν την εικόνα της. Αυτό που σήμερα αλλάζει είναι το καθεστώς των απαραστάσεων που έχουμε για αυτήν.



ΕΙΚ. 1Εγκαταλελειμμένες σιδηροδρομικές γραμμές, Πειραιάς, Αθήνα
Πηγή: Γιάννης Τσακίρης

ΑΦΟΡΜΗ |

Η παρούσα εργασία ξεκίνησε ως μια διερεύνηση των μεταβατικών τοπίων μιας πόλης. Μια περιήγηση στην πόλη της Αθήνας αποτέλεσε το έναυσμα για την ανάπτυξη του προβληματισμού μου. Τοπία κενά, δίχως χαρακτήρα και ταυτότητα που ξεπηδούν σε κάθε γωνιά της πόλης διασπώντας τη συνοχή της, αποτρέποντας τον μεν κάτοικο-περιηγητή να τα επισκεφτεί, τον δε αρχιτέκτονα να τα επεξεργαστεί. Οι λόγοι εμφάνισης των τοπίων αυτών καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα της οικονομικό-πολιτικής και πολεοδομικής εξέλιξης της πόλης. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στα τοπία που είναι προιόν εγκατάλειψης βιομηχανικών χώρων. Τα τοπία αυτά αποτελούν ένα σύγχρονο ζήτημα αστικού σχεδιασμού και αρχιτεκτονικής τόπιου. Η ανάγκη ανασύνταξης του αστικού τοπίου στρέφει το ενδιαφέρον τόσο των πολεοδόμων, αρχιτεκτόνων, όσο και των πολιτικών φορέων προς μια κατεύθυνση ανάκτησης και επανάχρησης αυτών των τοπίων.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ |

ΕΙΣΑΓΩΓΗ | 10

ΠΡΟΣ ΤΗ ΜΕΤΑΠΟΛΗ | 12
I. ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΠΟΛΗ | 13
ΜΟΝΤΕΡΝΟ ΑΣΤΙΚΟ ΤΟΠΙΟ | 15
II. ΜΗΤΡΟΠΟΛΗ | 16
III. ΜΕΤΑΠΟΛΗ | 17
ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ RANDSTAD | 19

ΑΣΤΙΚΗ ΔΙΑΧΥΣΗ |
IV. ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ | 20
GENERIC CITY | 23
V. ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΤΟΠΙΟ_Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ | 26

ΑΠΟ ΤΟΝ ΤΟΠΟ ΣΤΟΝ ΜΗ ΤΟΠΟ |
VI. ΘΕΩΡΗΤΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ | 33
ΜΗ ΤΟΠΟΙ | 35
VII. ΘΕΩΡΙΕΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΩΝ | 37
ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΑ ΤΟΠΙΑ | 39
JUNKSPACE | 41
ΤΟΠΙΑ ΔΙΧΩΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ | 44
ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΩΝ | 45
ΚΕΝΑ ΥΠΟ ΤΟ ΠΡΙΣΜΑ ΤΩΝ ΘΕΩΡΙΩΝ |
ΑΣΑΦΗ ΕΔΑΦΗ- TERRAIN VAGUES | 47
ΔΙΑΤΡΗΤΕΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΕΣ- STIM & DROSS |
ΤΟΠΙΑ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ - DROSSCAPES | 48
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΙΣΤΟΣ - METROPOLITAN TISSUE | 49
ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΑ ΤΟΠΙΑ ΚΑΙ ΤΟΠΙΑ ΜΝΗΜΗΣ | 50
VIII. ΝΕΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΠΕΔΙΟ | 53

BROWNFIELDS | 54
ΑΠΟ ΤΑ DROSSCAPES ΣΤΑ BROWNFIELDS | 55
ΤΟ ΤΟΠΙΟ | 56
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΤΟΠΙΟ & ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ | 59
ΑΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ |
ΑΝΑΓΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗΣ ΤΩΝ BROWNFILEDS | 61
ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗΝ ΑΝΑΚΤΗΣΗ ΤΩΝ BROWNFIELS |
ΤΑΣΕΙΣ ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗΣ ΤΩΝ BROWNFIELDS ΣΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΙΣΤΟ | 64

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ
Η ΠΟΛΗ ΔΙΠΛΑ ΣΤΟ ΝΕΡΟ_Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ KOP VAN ZUID | 67
ΜΙΑ ΠΡΑΣΙΝΗ ΑΝΑΣΑ ΣΤΑ ΣΥΝΤΡΙΜΙΑ ΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ _ Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ AMETZOLA PARK | 73
ΤΟ ΑΝΘΡΑΚΩΡΥΧΕΙΟ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ _ Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ EMSCHER LANDSCAPE PARK | 77
Η ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ _ Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ TEMPELHOF AIRPORT | 81

ΤΑ BROWNFIELDS ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ | 87
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ | 92
ΑΝΤΙ ΕΠΙΛΟΓΟΥ | 93

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ | 95

ΕΙΣΑΓΩΓΗ |

Η μελέτη είχε ως σημείο αφετηρίας την αλλαγή των οικονομικών και πολιτιστικών αξιών σε παγκόσμιο επίπεδο, που επιφέρουν αλλαγές σε αυτό που μέχρι σήμερα ονομάζαμε πόλη. Η παγκοσμιοποίηση κατέρριψε τα φράγματα μεταξύ των χωρών, διευκόλυνε τη μεταφορά και την επικοινωνία ανά τον κόσμο και μετατόπισε τον ενδιαφέρον από τους «χώρους των τόπων» στους «χώρους των ροών». Η σημερινή πόλη απαγκιστρωμένη από την ιστορία, τη μνήμη και τη γεωγραφία διαμορφώνει ένα δικό της συντακτικό. Συσχετισμοί, κλίμακες και αξίες αλλάζουν και επιτάσσονται στις σύγχρονες επιθυμίες. Σε αυτήν την πολυποίκιλη αλλαγή βρισκόμαστε σε μιαν αντιφατική και, ταυτόχρονα, συναρπαστική κατάσταση: αισθανόμαστε οικείοι με τα διεθνή δεδομένα και, ταυτόχρονα, αμήχανοι με τις τοπικές ιδιαιτερότητες, γνώστες και ανίδεοι την ίδια στιγμή. Για την αρχιτεκτονική, αυτό μπορεί να είναι ένα σημείο καμπής, μετά από πολλά χρόνια συνεχούς μίμησης και επανάληψης ξεπερασμένων μοντέλων. [1]

Συναρτήσει των οικονομικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών παραγόντων προσδιορίζονται οι τόποι του σήμερα και οι δυνατότητες εξέλιξης που κρύβουν. Η πόλη στην παραδοσιακή μορφή της δεν υπάρχει πια , έχει διασκορπιστεί σε πολλαπλά αστικά αποσπάσματα που συναντά κανείς σε κάθε σημείο του πλανήτη. [2] Αυτά τα αστικά αποσπάσματα συγκροτούν τους «Μεταβατικούς» τόπους. Οι χώροι αυτοί αγγίζουν το ορισμό της περιβόητης «ανοικειότητας», όπως τουλάχιστον τον διατύπωσε ο Freud : «ανοίκειο δεν είναι κάτι ξένο, κάτι απόμακρο αλλά κάτι κοντινό το οποίο αποδεικνύει ότι το τρομακτικό στοιχείο... είναι κάτι που επανέρχεται». [3]

Είναι οι χώροι αυτοί η κινητήρια δύναμη της σύγχρονης πόλης για εξέλιξη ή μήπως συμβάλλουν στην εξάλειψη της;

1. Αίσωπος Ι., Σημαιοφορίδης Γ. , 27/07/1997, Από τη μητρόπολη στη μετάπολη,ΤΟ ΒΗΜΑ, Ανακτήθηκε 10/05/2015, από www.tovima.gr
2. Αίσωπος Ι., Σημαιοφορίδης Γ., «Εισαγωγή» Μετάπολις, 1997, σελ.4-7
3. Freud S., Das Unheimliche, 1919

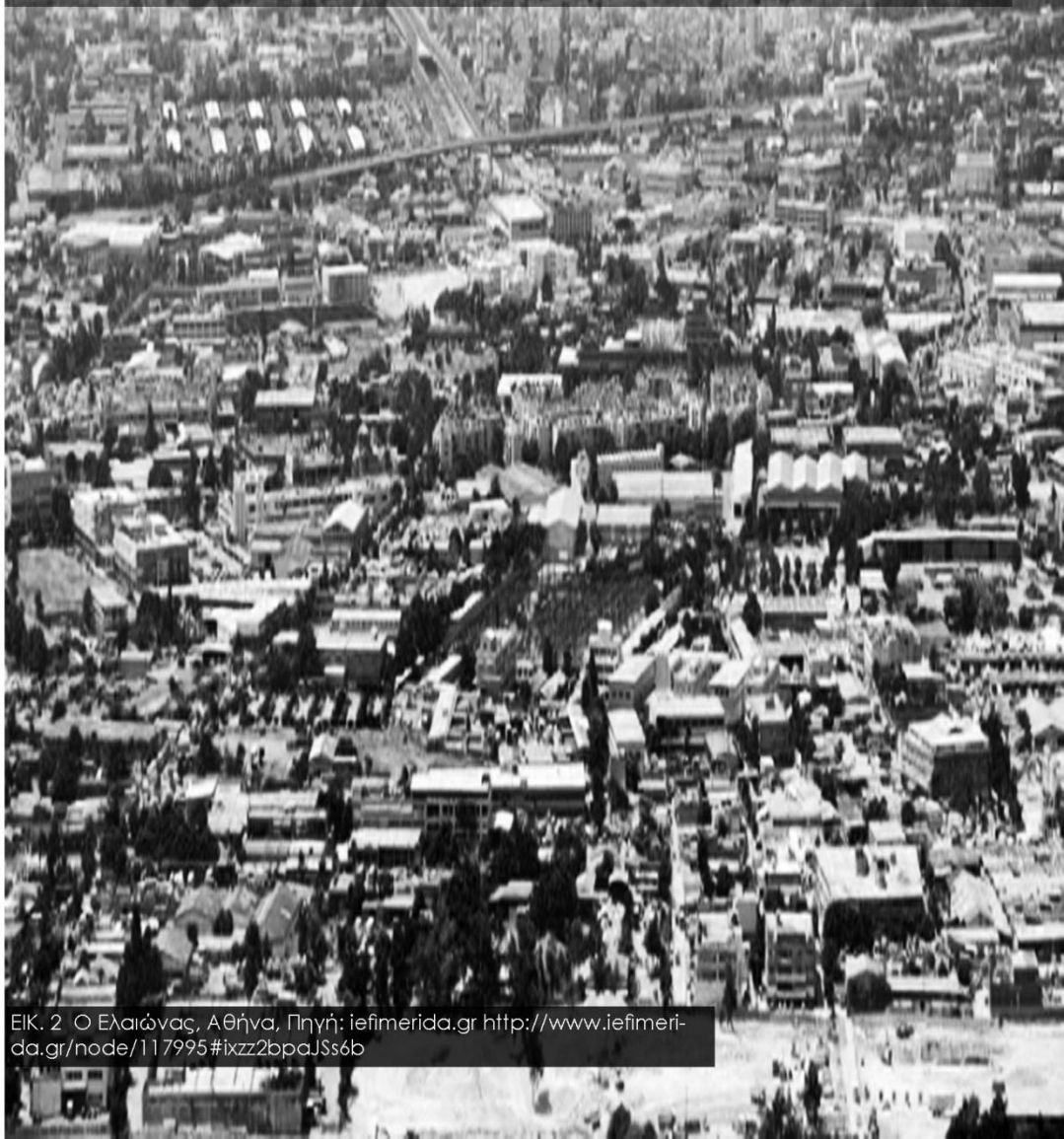
Στη συνέχεια γίνεται αναφορά στους «τόπους» και «μη τόπους», όπως αυτοί ορίστηκαν από τον Marc Auge (Auge M., 1992), για την κατανόηση των μεταβατικών τόπων ώστε να αντιληφθούμε καλύτερα τους χώρους και τις θεωρίες που αναπτύχθηκαν γύρω από τα αστικά κενά, για να οδηγηθούμε προοδευτικά στο επικέντρο του προβληματισμού που είναι τα τοπία βιομηχανικών απόβλήτων ή ακριβέστερα στην έννοια των *brownfields(1990)* με τις επιπτώσεις και τις δυναμικές που κρύβουν οι χώροι αυτοί σε επίπεδο πόλης και την διαχείριση τους σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Σκοπός της ερευνητικής είναι η εξέταση των *brownfields* και η επιδρασής τους στον μορφολογικό ιστό μιας πόλης.Σύμφωνα με τον επίσημο ορισμό της Υπηρεσίας Περιβάλλοντος των ΗΠΑ (EPA), ως *brownfields* ορίζονται οι εγκαταλειμμένες μεταλλευτικές, βιομηχανικές και άλλες εγκαταστάσεις με πιθανό περιβαλλοντικό πρόβλημα, λόγω της προηγούμενης χρήσης τους, το οποίο εμποδίζει την επαναχρησιμοποίηση και ανάπτυξη τους.Για να γίνει πιο εύληπτο το θέμα γίνονται αναφορές στο Βιομηχανικό Τοπίο και την κληρονομιά που το συνοδεύει, παραθέτονται οι λόγοι που καθιστούν ιδιάζουσας σημασίας τη διαχείριση τους και τέλος εξετάζονται περιπτώσεις ανάπλασης των *brownfields* στον ευρωπαϊκό ιστό.

Κλείνοντας ο προβληματισμός μετατίθεται στο ελληνικό τοπίο, που η ανάκτηση των εγκαταλειμμένων χώρων – αστικών κενών- *brownfields*- δεν λαμβάνει τη θέση που της αρμόζει, ευελπιστώντας η μελέτη αυτή να αποτελέσει ένα ακόμη βήμα προς την κατεύθυνση για ανάκτηση, αποκατάσταση και ανασύνταξη του ελληνικού αστικού τοπίου.

4.Σημαιοφορίδης Γ. , *Τοπία του ανοίκειου*,όπως αναφέρεται στο Σημαιοφορίδης Γ., Διελεύσεις: *Κείμενα για την αρχιτεκτονική*, εκδ. Metapolis Press, Αθήνα, 2005, σελ. 435

Θα φέρουν οι χώροι αυτοί μια ισορροπία και τελικά το στοίχημα θα παιχτεί στα περιρρέοντα αστικά κενά τόσο για τους αρχιτέκτονες και πολεοδόμους όσο και για τους κατοίκους.[4]



ΕΙΚ. 2 Ο Ελαιώνας, Αθήνα, Πηγή: iefimerida.gr http://www.iefimerida.gr/node/117995#ixzz2bpaJSs6b

ΠΡΟΣ ΤΗ ΜΕΤΑΠΟΛΗ |

«Είναι δύσκολο να μιλήσουμε για τις πόλεις γιατί αυτές είναι πράγματι περισσότερο εικόνες παρά λόγια»

Wim Wenders

ΕΙΚ. 3 Three eggs diagram, Cendric Price, 1982

Ο Cedric Price περιγράφοντας τις μορφολογίες της πόλης παρομοιάζοντας την με το αυγό. (Price C., 1982) Έτσι αρχικά αναφέρει την προβιομηχανική πόλη με συνεκτικό πυρήνα και ομόκεντρους κύκλους ανάπτυξης ως το βραστό αυγό, την βιομηχανική πόλη όπου οι σιδηρόδρομοι και το οδικό δίκτυο απλώνουν και επεκτείνουν την ακτίνα της με γραμμικούς ρυθμούς ως το τηγανιτό αυγό και τέλος τη πόλη του σήμερα, με πολλά κέντρα, όπου όλα κατανέμονται ελεύθερα στον χώρο και το τοπίο αποτελεί μέρος του άστεως ως ομελέτα.[5]

5. Grahame, S. ,The Emergence of Landscape Urbanism. In Waldheim, επ. Charles. The Landscape Urbanism Reader, NY: Princeton University Press, New York, 2006, σελ. 56-67.

I. ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΠΟΛΗ |

Ιστορικά οι ρίζες της μητρόπολης εντοπίζονται στον 19ο αιώνα. Η βιομηχανική έκρηξη της εποχής οδήγησε την εγκατάσταση των βιομηχανιών στα υπάρχοντα αστικά κέντρα, με αποτέλεσμα την συσσώρευση του πληθυσμού από την ύπαιθρο στην πόλη και την διόγκωση των πόλεων. Τα τείχη γκρεμίζονται, οι περιοχές αναπτύσσονται κατά μήκος αποκτώντας μια μορφή κοντά στα σημερινά πρότυπα πόλης, οι εμπορικές συναλλαγές και οι μετακινήσεις διευρύνονται. Οδηγούμαστε στην αστικοποίηση με τη μετάβαση από το τειχισμένο κέντρο -cité-, στην πόλη-άστυ –ville-.

Την περίοδο αυτή τόπος συγκέντρωσης και διευθέτησης των παραγωγικών δραστηριοτήτων, καθώς και τόπος εξουσίας είναι η πόλη. Το κέντρο της αποτελεί και τον πυρήνα συνοχής συγκεντρώνοντας διοικητικές, εμπορικές και κοινωνικές συναλλαγές. Ο αγροτικός χώρος υποτάσσεται στις ανάγκες της βιομηχανικής εξέλιξης και λειτουργεί υποστηρικτικά για την πόλη. Τα όρια μεταξύ πόλης-υπαίθρου διατηρούν ακόμη μια σχετική διάκρισης τόσο κοινωνικά όσο και χωρικά. Κάποιες από τις πόλεις αυτές αναπτύσσονται πιο εντατικά και αρχίζουν να διαδραματίζουν έναν πιο σημαντικό ρόλο για την ευρύτερη οικονομία. Τα αστικά αυτά κέντρα θα μετονομασθούν σε μητροπόλεις και θα αποτελέσουν σύμβολο οικονομικής, κοινωνικής και πολιτικής δομής της βιομηχανικής πόλης του 19ου και 20ου αιώνα. Χαρακτηριστικά οι μητροπόλεις είναι μονοκεντρικές με σαφή διοικητικά και λειτουργικά όρια. Μετά τον το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και τις καταστροφές που επέφερε, η αστικοποίηση εντείνεται και επικρατεί το μεταπολεμικό Φορντικό σύστημα[6] (1945-1973)που εισάγει τη μαζική τυποποιημένη παραγωγή, ένα σύστημα – just in case-και την εργατική εξειδίκευση. Χαρακτηριστικά είναι η μονοπωλιακή, αυξανόμενη συγκέντρωση κεφαλαίου, ο συνδικαλισμός και η σταδιακή σύγκλιση εισοδηματικών ανισοτήτων.[7]

ΕΙΚ. 4 city-ville, Πηγή: ARTISAN MAP

6. Φορντικό σύστημα: είναι ένα καθεστώς συσσώρευσης που έχει ως χαρακτηριστικά την καθετοποιημένη μαζική παραγωγή, την σταθερότητα στα κέρδη της επιχείρησης, την συνεχή λειτουργία των εργοστασίων με πλήρη παραγωγή και πλήρη απασχόληση. Ο όρος Φορντισμός εισήχθηκε για πρώτη φορά από τον Antonio Gramsci τη δεκαετία του 1930 και χρησιμοποιήθηκε ευρέως για την αποτύπωση του μοντέλου οικονομικής ανάπτυξης μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.
7. Metapolis , ερευνητική εργασία

Μορφολογικά ο φορντισμός οργανώνει την βιομηχανική πόλη ακτινωτά επί των βασικών αξόνων, με κύρια δομικά χαρακτηριστικά τη βιομηχανοποίηση της παραγωγής κτιριακού χώρου, τις έντονες χωρολειτουργικές διαφοροποιήσεις ,την αποκατοίκηση του κέντρου και την ανάπτυξη οικισμών δορυφόρων. Η πόλη βρίσκεται μεταξύ αστικής πυκνότητας και διάχυσης.[8] Στο μοντέλο αυτό στηρίχθηκαν οι βιομηχανικές περιοχές του Μπέρμιγχαμ, η κοιλάδα του Ρουρ, η πόλη του Μπιλμπάο.

Η οικονομική κρίση του 1973 είχε ως επακόλουθο την αλλαγή του οικονομικού και κατ'επέκταση του αστικού τοπίου. Η φορντική μητρόπολη αρχίζει σταδιακά να αποβιομηχανοποιείται. Οι βιομηχανικές εγκαταστάσεις που τροφοδοτούσαν τη μητρόπολη είτε κλείνουν, είτε μεταφέρονται σε χώρες με φθηνά εργατικά χέρια. Η ανάπτυξη των τηλεπικοινωνιών και των μεταφορών επιτάσσουν νέες δικτυακές δομές και ευνοούν την εξειδίκευση. Στο ίδιο κλίμα αυξάνεται το ποσοστό της ανεργίας και δημιουργείται κοινωνική πόλωση εξαιτίας των ανισοτήτων. Αισθητή είναι επίσης η τάση της χωρικής αποκέντρωσης. Στο πλαίσιο αυτό παρατηρείται η μεταστροφή από τις- πόλεις της παραγωγής-(βιομηχανίας) στις –πόλεις της κατανάλωσης και των υπηρεσιών-. Το φορντικό μοντέλο αντικαθίσταται από του μετά-φορντικό, που χαρακτηρίζεται από ευέλικτες δομές εργασίας, δικτυακές μορφές οργάνωσης και μετακίνησης, υποχώρηση του συνδικαλισμού και αύξηση της

8. Soja, E., Postmetropolis - Critical Studies of Cities and Regions, Oxford: Basil Black- well , 2000 , σελ. 114.

ανταγωνιστικότητας. Από την μονοκεντρικότητα και την συγκεντρωτικότητα των μητροπόλεων περνάμε στην πολυκεντρικότητα και την εξάπλωση της αστικοποίησης, με αποτέλεσμα να μιλάμε πλέον όχι για μητροπόλεις αλλά για μητροπολιτικές περιοχές.

ΕΙΚ.5 Birmingham Industrial Area,
Πηγή: birminghamhistoryblog.wordpress.com

ΜΟΝΤΕΡΝΟ ΑΣΤΙΚΟ ΤΟΠΙΟ |

Κομβικό σημείο για την αρχιτεκτονική αποτέλεσε το Μοντέρνο κίνημα με τις θέσεις του για την αρχιτεκτονική και την πολεοδομία. Το κίνημα, όπως εκφράστηκε μέσα από τα Διεθνή Συνέδρια Μοντέρνας Αρχιτεκτονικής (CIAM) και ειδικότερα την Χάρτα των Αθηνών (1933), διατύπωσε τις βάσεις για ένα ορθολογικό – φονξιοναλιστικό [9] μοντέλο πόλης, που εισήγαγε το διαχωρισμό των χρήσεων γης σε ζώνες (*zoning*) ως κυρίαρχο πρότυπο. Στις επόμενες δεκαετίες, μέχρι και τη δεκαετία του '70, όλοι οι Μοντέρνοι αστικοί σχηματισμοί αναπτύχθηκαν στο πλαίσιο της οικονομικής επέκτασης των πόλεων, της ανοικοδόμησης και ανάπλασης αστικών περιοχών, καθώς και τη δημιουργία νέων πόλεων-δορυφόρων σε μητροπολιτικές περιοχές, δομήθηκαν ως περιοχές αμιγούς κατοικίας οργανωμένες κατά πολεοδομικές ενότητες γύρω από τοπικά κέντρα. Στα σημεία αυτά, με εξαίρεση την κατοικία, χωροθετούνταν σχεδόν όλες οι άλλες χρήσεις γης (εμπόριο, υπηρεσίες, πολιτισμός κλπ.), ενώ οι βιομηχανίες ήταν τοποθετημένες σε ειδικές ζώνες στον περιαστικό ιστό. [10] Κύριος εκφραστής ήταν ο Le Corbusier (1922), ο οποίος κατηγοριοποίησε τις λειτουργίες της πόλης σε κατοικία, εργασία, καλλιέργεια του πνεύματος και του σώματος και κυκλοφορία.

Αυτή η ορθολογιστική αντιμετώπιση της πόλης επέφερε την μονολειτουργικότητα, κατακερματίζοντας τον αστικό ιστό. Η τυποποίηση και η ομοιομορφία κλόνισαν την έννοια της αστικότητας και της συλλογικής μνήμης και αγνόησαν το δημόσιο χώρο. Η κατεδάφιση του Pruitt-Igoe στο St Louis, το 1972, αποκτά συμβολική σημασία καθώς σύμφωνα με τους κήρυκες του μεταμοντερνισμού σηματοδοτεί το θάνατο του Μοντέρνου κινήματος.. Οι μεταμοντέρνες θεωρίες έκριναν αυστηρά τον Μοντερνισμό και προσπάθησαν να μετασχηματίσουν τις πόλεις του *zoning*.

ΕΙΚ. 6 Η εξέλιξη των αστικών τοπίων, Πηγή: Γοσποδίνη Α.

ΕΙΚ. 7 Κατεδαφιση του Pruitt -Igoe, Πηγή: Γοσποδίνη Α.

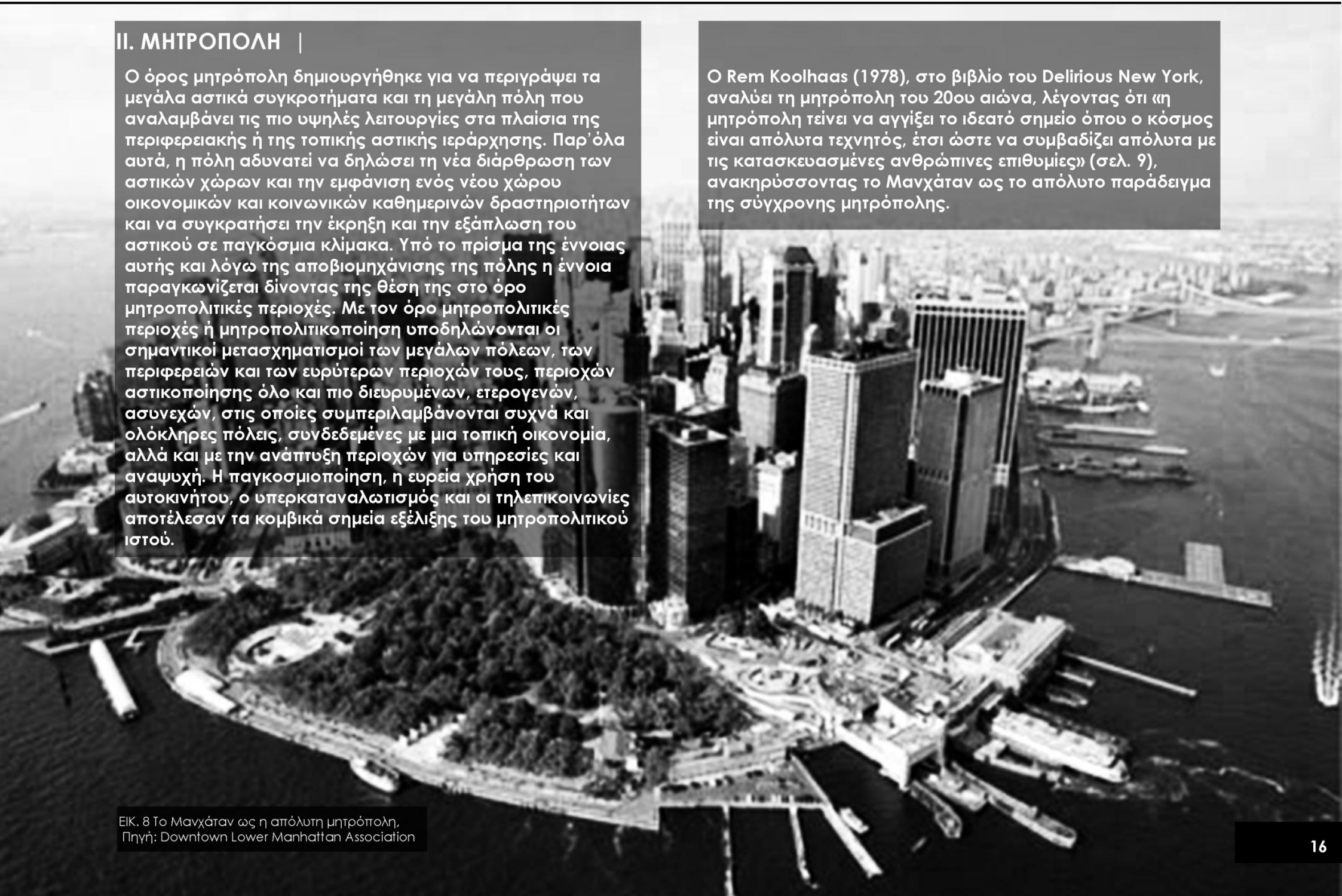
9. Κοινωνιολογικός όρος που καθιερώθηκε στο τελευταίο τέταρτο του 19 ου αι. Ο όρος συμπυκνώνει και υποδηλώνει τις περισσότερο έκδηλες συνέπειες της σύγκρουσης του δαρβινισμού με τις ανθρωπιστικές και τις φυσικές επιστήμες. Ο όρος χρησιμοποιείται στην αρχιτεκτονική και αφορά μια από τις τάσεις που εκδηλώθηκαν τον 20ό αι. Οι οπαδοί του φ. στην αρχιτεκτονική ασπάζονται την αρχή σύμφωνα με την οποία τα κτίρια και διάφορα τεχνικά έργα πρέπει να ανταποκρίνονται αυστηρά στις συντελούμενες σε αυτά παραγωγικές και συνηθισμένες λειτουργίες, πράγμα που μπορεί να πετύχει με βάση τη χρησιμοποίηση της βιομηχανικής δομικής τεχνικής και παραγωγής.

10. Γοσποδίνη Α. , Σκιαγραφώντας , ερμηνεύοντας και ταξινομώντας τα νέα τοπία της μεταβιομηχανικής πόλης, όπως αναφέρεται στο Γοσποδίνη Α. , Μπεριάτος Η. (επιμ.), Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική ΑΕ, 2006, σελ. 27.

II. ΜΗΤΡΟΠΟΛΗ |

Ο όρος μητρόπολη δημιουργήθηκε για να περιγράψει τα μεγάλα αστικά συγκροτήματα και τη μεγάλη πόλη που αναλαμβάνει τις πιο υψηλές λειτουργίες στα πλαίσια της περιφερειακής ή της τοπικής αστικής ιεράρχησης. Παρ'όλα αυτά, η πόλη αδυνατεί να δηλώσει τη νέα διάρθρωση των αστικών χώρων και την εμφάνιση ενός νέου χώρου οικονομικών και κοινωνικών καθημερινών δραστηριοτήτων και να συγκρατήσει την έκρηξη και την εξάπλωση του αστικού σε παγκόσμια κλίμακα. Υπό το πρίσμα της έννοιας αυτής και λόγω της αποβιομηχάνισης της πόλης η έννοια παραγκωνίζεται δίνοντας της θέση της στο όρο μητροπολιτικές περιοχές. Με τον όρο μητροπολιτικές περιοχές ή μητροπολιτικοποίηση υποδηλώνονται οι σημαντικοί μετασχηματισμοί των μεγάλων πόλεων, των περιφερειών και των ευρύτερων περιοχών τους, περιοχών αστικοποίησης όλο και πιο διευρυμένων, ετερογενών, ασυνεχών, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται συχνά και ολόκληρες πόλεις, συνδεδεμένες με μια τοπική οικονομία, αλλά και με την ανάπτυξη περιοχών για υπηρεσίες και αναψυχή. Η παγκοσμιοποίηση, η ευρεία χρήση του αυτοκινήτου, ο υπερκαταναλωτισμός και οι τηλεπικοινωνίες αποτέλεσαν τα κομβικά σημεία εξέλιξης του μητροπολιτικού ιστού.

Ο Rem Koolhaas (1978), στο βιβλίο του Delirious New York, αναλύει τη μητρόπολη του 20ου αιώνα, λέγοντας ότι «η μητρόπολη τείνει να αγγίξει το ιδεατό σημείο όπου ο κόσμος είναι απόλυτα τεχνητός, έτσι ώστε να συμβαδίζει απόλυτα με τις κατασκευασμένες ανθρώπινες επιθυμίες» (σελ. 9), ανακηρύσσοντας το Μανχάταν ως το απόλυτο παράδειγμα της σύγχρονης μητρόπολης.

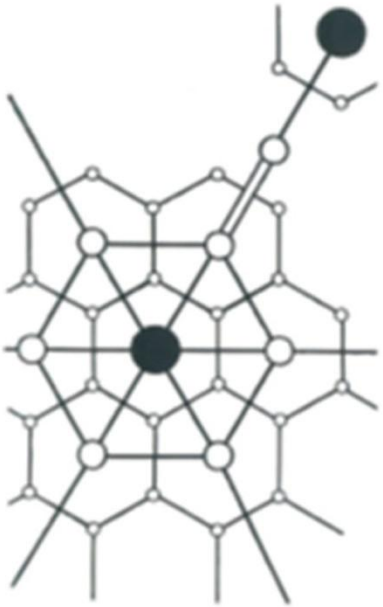


ΕΙΚ. 8 Το Μανχάταν ως η απόλυτη μητρόπολη,
Πηγή: Downtown Lower Manhattan Association

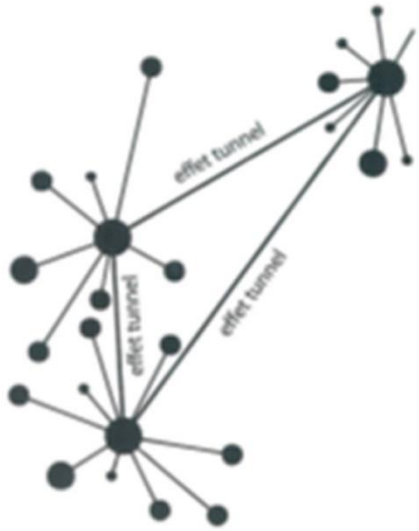
III. ΜΕΤΑΠΟΛΗ |

Η δυτική μητρόπολη, ως προϊόν του βιομηχανικού καπιταλισμού δίνει σταδιακά τη θέση της στη μετάπολη, στις χωρικές δομές ροών και δικτύων, που καθιέρωσε η νέα εποχή των παγκόσμιων επικοινωνιακών κόμβων και των ανοιχτών γεωπολιτικών αλληλεπιδράσεων.[11]

Πρώτη φορά τον όρο εισάγει ο γάλλος κοινωνιολόγος F. Ascher (1995), στο βιβλίο του *Metapolis, ou l' avenir des villes*. Όπως ο ίδιος εξηγεί, πλήρης δόκιμος όρος είναι μεταμητρόπολις, ο οποίος ξεπερνά και εμπεριέχει την έννοια της πόλης, καθώς αναφέρεται σε τόπους και χώρους μητροπολεοποιημένους, όπου το αστικό σύστημα μιας μητρόπολης έχει εξαπλωθεί. Μητροπολεοποιημένοι τόποι, συνδεόμενοι με τα σύγχρονα δίκτυα κίνησης και μεταφορών, συνθέτουν τις μητροπολιτικές ζώνες, όπου η εργασία, η κατοίκηση και οι δραστηριότητες διαχέονται χωρίς άμεσους χωρικούς περιορισμούς.[12] Η ποιοτική διαφορά μεταξύ μητρόπολης και μετάπολης εικονογραφείται με την αντιπαράθεση των δύο διαγραμμάτων, από τη μια του Cristaller (1933), που συνοψίζει τη θεωρία των κεντρικών τόπων, και από την άλλη εκείνου που δείχνει την εμφάνιση ενός αστικού συγκροτήματος με σημεία πόλωσης γύρω από τις μητροπόλεις που λειτουργούν δικτυακά και σε διεθνή κλίμακα, με επίκεντρα (*hubs*), και ακτίνες (*spokes*). Αναλυτικότερα στο πρώτο διάγραμμα οι πόλεις οργανώνονται ιεραρχικά και η επιρροή και οι σχέσεις τους συσχετίζονται με το μέγεθος τους, ενώ στο μεταπολιτικό αστικό δίκτυο με ακτίνες και επίκεντρα μόνο οι μεγαλύτερες πόλεις (επίκεντρα) έχουν άμεσες σχέσεις με πολλές άλλες πόλεις ενώ οι μικρότερες σχετίζονται μόνο με μία μεγαλύτερη.[13]



ΕΙΚ. 9 Δίκτυο Cristaller ιεραρχική δόμη πόλης, Πηγή: Ascher 1995



ΕΙΚ. 10 Μεταπολιτικό δίκτυο-hubs/ spokes, Πηγή: Ascher 1995

11. Οικονόμου Δ., Σαρηγιάννης Γ., Σερράος Κ. , *Πόλη και χώρος από τον 20 ό στον 21ο αιώνα*, τιμητικός τόμος για τον καθηγητή Αθανάσιο Ι. Αραβαντινό / Συλλογικό έργο , 1η έκδ. Βόλος : Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, 2004 , σελ. 205

12. Ascher F. , *Metapolis ou L' avenir des villes* ,Παρίσι: Odile Jacob, 1995,σελ.34

13. Αίσωπος Γ. , *Η διάχυτη πόλη* , όπως αναφέρεται στο Γοσποδίνη Α. , Μπεριάτος Η. (επιμ.), *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική ΑΕ, 2006, σελ. 108

Ο Castells (2002, σελ.303) αναφέρει ότι μια νέα μορφή χώρου κάνει την εμφάνιση της, και αυτή δεν είναι άλλη από τον «χώρο των ροών». Για τον πολεοδόμο τρεις στρώσεις συνιστούν τον χώρο των ροών: το κύκλωμα των ηλεκτρονικών ανταλλαγών, οι κόμβοι (*nodes*), και τα επίκεντρα (*hubs*) που αποτελούν τμήματα ενός δικτύου που συνδέει συγκεκριμένους τόπους με διακριτά χαρακτηριστικά, και τέλος, η χωρική οργάνωση των κυρίαρχων διαχειριστικών ελίτ που ασκούν διευθυντικές λειτουργίες που αρθρώνουν το χώρο αυτόν.[14]

Τα παραπάνω όμως δεν συνέβησαν ξαφνικά, είναι μέρος μιας νέας κατάστασης που επιχειρεί να κυριαρχήσει σε παγκόσμιο επίπεδο.[15] Οι συσχετισμοί έχουν αλλάξει. Η εκμηδένιση των αποστάσεων λόγω του αυτοκίνητου και του αεροπλάνου, δημιούργησαν διαφορετικές ακτίνες εξυπηρέτησης και επιρροής. Μια πόλη πλέον είναι απαλλαγμένη από την ανάγκη ενός κέντρου, καθώς αυτό μπορεί να διαμορφωθεί ανάλογα με τους οικονομικούς συσχετισμούς. Παράλληλα η χρήση του ηλεκτρονικού υπολογιστή αλλάζει την παραδοσιακή μορφή της εργασίας εφόσον οι ανθρώπου έχουν τη δυνατότητα να μετατρέψουν το σπίτι τους σε επαγγελματική στέγη. Οι κλίμακες έχουν αλλάξει και αυτές. Η εξάπλωση των τηλεπικοινωνιών μεταλλάσσουν αδιάλειπτα το φυσικό χώρο και μπορούν να επηρεάσουν πληθυσμιακά μεγέθη σε αφάνταστο ως τώρα βαθμό, να ομοιογενοποιήσουν περιοχές, να εξαφανίσουν έθιμα και συνήθειες, να ισοπεδώσουν διαφορές, να προβάλουν νέα πρότυπα.

«Βαδίζουμε προς την εξαφάνιση των πόλεων ως πολιτισμική μορφή ακριβώς τη στιγμή στην οποία εισερχόμαστε σε έναν δεσπόζοντα αστικό/μητροπολιτικό κόσμο; Ο πολιτισμός των πόλεων φτάνει στο τέλος του ακριβώς λόγω της διάχυσης των μητροπολιτικών οικισμών;»

Castells

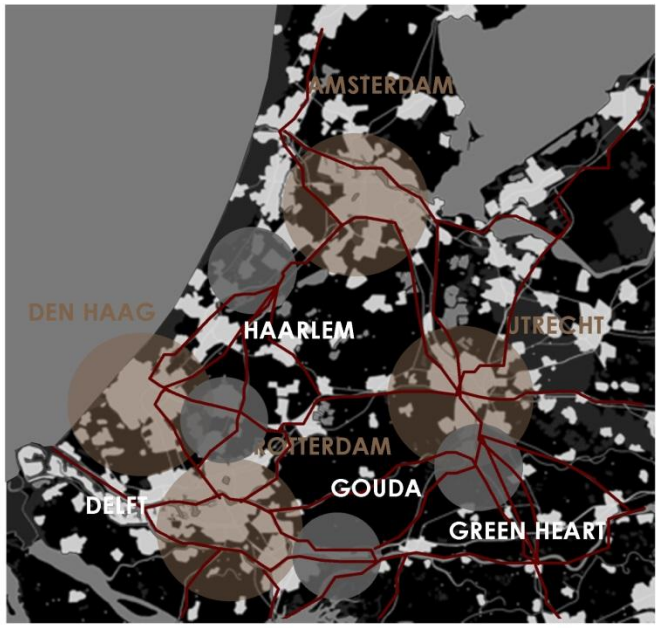
14. Ο.π σελ. 106
15. Αίσωπος Ι., Σημαιοφορίδης, Γ., *Από τη μητρόπολη στη μετάπολη*

ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ RANDSTAD |

Μια χαρακτηριστική περίπτωση σύγχρονης μετάπολης είναι η Randstad στην Ολλανδία. Η Randstad αποτελεί μια ιδιαίτερη μορφολογία κυκλικού σχήματος. Συγκροτείται από την ομαδοποίηση τεσσάρων πόλεων σε σχήμα πετάλου, το Ρότερνταμ που αποτελεί το κυριότερο λιμάνι στη δυτική Ευρώπη, τη Χάγη (ολλανδική βουλή), το Άμστερνταμ (πρωτεύουσα της Ολλανδίας) και την Ουτρέχτη (σιδηροδρομικός πυρήνας). Απαρτίζεται από το μισό πληθυσμό της χώρας και διαθέτει μια ανεπτυγμένη αστική οικονομία. Η Randstad απεικονίζει εμπρακτα την ολλανδική ιδιοσυγκρασία για την πόλη που θέλει την ανάπτυξη μιας γραμμικής δομής. Έτσι από σχεδιαστικής άποψης θραύσματα της πόλης απλώνονται στη ύπαιθρο και συνδέονται μεταξύ τους με δίκτυα. Τα χωρία που βρίσκονται ανάμεσα στην πράσινη καρδιά (groene hart) όπως ονομάζεται (Ντελφτ, Χάουντα, Χάαρλεμ, Είνταμ) προτιμούνται για κατοίκηση, ενώ οι κάτοικοι δουλεύουν στα μεγάλα αστικά κέντρα και σε αυτά αναπτύσσονται όλες οι παραγωγικές, διοικητικές και λοιπές λειτουργίες, όπως νοσοκομεία, αεροδρόμια,εμπορικά κέντρα,δημόσιες υπηρεσίες και διασκέδαση. Ολόκληρη η μετάπολη Randstad λειτουργεί όπως το μεταπολιτικό δίκτυο του Ascher έχοντας επίκεντρα-κέντρα τις τέσσερις μεγάλες πόλεις και ακτίνες (σιδηροδρομικό,οδικό δίκτυο) που τα συνδέουν μεταξυ τους.

ΕΙΚ. 11 Randstad , Πηγή: INTA International Urban Development Association

ΕΙΚ. 12 Randstad τα 4 βασικά κέντρα, Πηγή: προσωπική επεξεργασία



ΕΙΚ. 13 Η μετάπολη της Randstad με τα επίκεντρα και τις ακτίνες, Πηγή: προσωπική επεξεργασία

ΑΣΤΙΚΗ ΔΙΑΧΥΣΗ |

«Η πόλη είναι η προβολή της κοινωνίας πάνω στο έδαφος»
H. Lefevbre

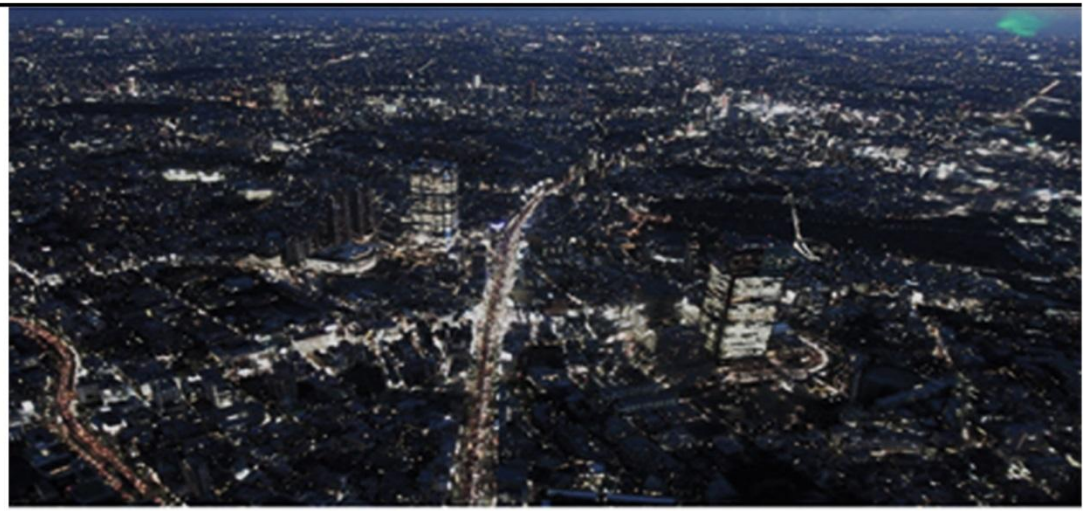
IV. ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ |

Η σύγχρονη πόλη μετασχηματίζεται συνεχώς για να ανταποκριθεί στην πολύπλοκη σημερινή πραγματικότητα. Απλώνεται και συρρικνώνεται κατά μήκος των εκτεταμένων κυκλοφοριακών δικτύων, μεταθέτει τα όρια της, ψωνίζει σε μεγάλα εμπορικά κέντρα, εργάζεται σε πολυώροφα κτίρια, αδιαφορώντας για τον δημόσιο χώρο. Στο βωμό του νέου τρόπου ζωής η πόλη θυσιάζει τον τόπο, τη μνήμη, την ιστορικότητα, ισοπεδώνοντας όλα εκείνα τα συνεκτικά στοιχεία που τη συγκροτούσαν ως σήμερα.

Η εξάπλωση της αστικής κατάστασης πέρα από τα αναγνωρίσιμα όρια των πόλεων, η συρρίκνωση της σημασίας των μητροπόλεων και η εξάπλωση νέων αστικών συγκεντρώσεων που περιγράφονται με πολλούς διαφορετικούς όρους, αναφέρονται όλοι στο ίδιο φαινόμενο μιας διαρκώς εξαπλωμένης πόλης, μιας «διάχυτης» πόλης που ενσωματώνει τις εκτάσεις των μητροπόλεων αλλά και τμήματα αστικοποιημένου αγροτικού και φυσικού τοπίου : μετάπολη, *edge-city, ville emergente, citta diffusa, generic city κ.α.*[17]
Οι εκτάσεις των πόλεων δεν φέρουν διακριτά γνωρίσματα μιας πόλης, παρά είναι πεδία ασαφή και απροσδιόριστα. Ακόμη ο δημόσιος χώρος παρουσιάζεται ασχεδίαστος και αμελητέος και κάθε τι με το φυσικό τοπίο χρησιμοποιείται μόνο για να εξυπηρετήσει εφήμερες ανάγκες.

17. Αίσωπος Γ. , *Η διάχυτη πόλη* , όπως αναφέρεται στο Γοσποδίνη Α. , Μπεριάτος Η. (επιμ.), *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη,* Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική ΑΕ, 2006, σελ. 108

Όπως αναφέρει ο Anthony Vidler (1994), η διάχυτη πόλη δεν συνιστά προϊόν πολεοδομικού σχεδιασμού αλλά ανταποκρίνεται σε εξωτερικούς παράγοντες, κυρίως οικονομικούς. Οι παράγοντες αυτοί συγκροτούν , «μετά-πολεοδομία», όπου το προάστιο, η γραμμική εμπορική ανάπτυξη και το αστικό κέντρο αποτελούν μια σειρά αδιαχώριστων νοητικών κατασκευών, ανάμεσα στις οποίες περιπλανούμαστε έκπληκτοι αλλά όχι σοκαρισμένοι από τη συνεχή επανάληψη του ίδιου, τη συνεχή κίνηση διαμέσου ήδη εξαφανισμένων ορίων που αφήνουν μόνο ίχνη της προηγούμενης κατάστασης τους –ως τόπων-.[18]



ΕΙΚ. 14 Δείγματα από τις μεγαλύτερες πόλεις του κόσμους (Τόκιο- Βαρκελώνη- Λονδίνο)
Πηγή: Spidy Studio

18. Vidler A., *Post-Urbanism, Architectural UncannyQ Essay in the Modern Unhomely*, MIT Press, Cambridge, London, σελ. 184-185

ΕΙΚ. 15 Ο Αυτοκινητόδρομος, Πηγή: Edward Burtynsky

«Τι μένει μετά την απογύμνωση της ταυτότητας; Το Γενικό ; »[19]

Με αυτήν την παραδοχή ο Rem Koolhaas (1996, σελ.42) προσπαθεί να αντιμετωπίσει την εξάπλωση του αστικού ιστού και την αδυναμία της πολεοδομίας να περιορίσει αυτό το φαινόμενο. Στο βιβλίο του "*The generic city*" περιγράφει μια πόλη απελευθερωμένη από τα ιστορικά πρότυπα της ταυτότητας, μια πόλη που είναι ανοιχτή και προσβάσιμη σε όλους. Αναλύει τις χωρικές συνθήκες που αναπτύσσονται σε αεροδρόμια, αυτοκινητόδρομους και πολυκαταστήματα.

Γενική Πόλη είναι η πόλη που έχει απελευθερωθεί από την αιχμαλωσία του κέντρου, από το ζουρλομανδύα της ταυτότητας. Η Γενική Πόλη θέτει τέρμα σε αυτό τον καταστροφικό κύκλο εξάρτησης: δεν είναι παρά μια αντανάκλαση της παρούσας ανάγκης και της παρούσας ικανότητας. Είναι η πόλη χωρίς Ιστορία. Είναι αρκετά μεγάλη για όλους. Είναι εύκολη. Δεν χρειάζεται συντήρηση. Αν γίνει πολύ μικρή, απλά επεκτείνεται. Αν παλιώσει, απλά αυτοκαταστρέφεται και ανανεώνεται. Είναι το ίδιο συναρπαστική -ή βαρετή- παντού. Είναι «επιφανειακή» -σαν ένα στούντιο του Χόλυγουντ, μπορεί να παράγει μια νέα ταυτότητα κάθε Δευτέρα πρωί.[20]

19. Koolhaas R. , *The Generic City*, TN Probe, 1996, σελ. 85
20. Ο.π σελ. 197

ΕΙΚ. 16 Η γενική πόλη σύμφωνα με τον R. Koolhaas, Πήγή: Collaborators OMA

ΕΙΚ. 17 Συνύπαρξη τοπικού και παγκόσμιου - Ντουμπάι , Πηγή: www.snyar.net

Η γενική πόλη δεν είναι προϊόν πολεοδομικού σχεδιασμού καθώς το μοναδικό κριτήριο ύπαρξης της είναι η λειτουργικότητα. Παρουσιάζεται μια ομογενοποίηση στο σχεδιασμό με μια ατέρμονη επανάληψη της ίδιας κατασκευαστικής δομής και μια αποστασιοποίηση από το δημόσιο χώρο. Για την γενική πόλη ο δημόσιος χώρος καθίσταται ανενεργός – νεκρός-. Έχει χάσει τη συλλογική του διάσταση, είναι υπόλειμμα και αποτελεί μέσω εξυπηρέτησης του αυτοκινήτου.[21]

Η ουσία της γενικής πόλης, είναι η αντανάκλαση της σύγχρονης αντιμετώπισης των πόλεων τόσο από τους αρχιτέκτονες όσο και από τους κατοίκους. Η ισοπεδωτική λογική της παγκόσμιας κοινωνίας και η αδυναμία των αρχιτεκτόνων να δώσουν μια λύση στην αστικοποίηση οδηγεί προοδευτικά στην κενότητα και τη μετατροπή του αστικού χώρου σε *Tabula Rasa*.

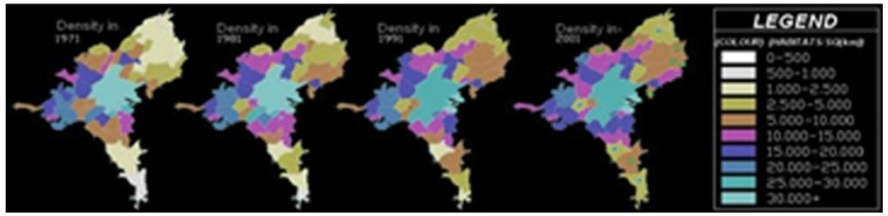
21. Ο.π σελ. 126

ΕΙΚ. 18 Η Αθήνα από ψηλά, Πηγή: Θοδωρής Γεωργακόπουλος

V. ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΤΟΠΙΟ_ Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ |

Η σύγχρονη ελληνική πόλη διαμορφώθηκε ως διάχυτη πόλη, λόγω της ανεξέλεγκτης οικοδομικής ανάπτυξης των τελευταίων δεκαετιών. Η απουσία ενιαίου πολεοδομικού σχεδίου, η εφαρμογή εφήμερων οικοδομικών πρακτικών και οι έντονες κοινωνικό-πολιτικές αλλαγές ενέτειναν ακόμη περισσότερο την αστική διάχυση.
Οι πόλεις της Μεσογειακής λεκάνης απέκλιναν από την αστικοποίηση των δυτικό ευρωπαϊκών και αμερικανικών πόλεων. Οι εσωτερικοί μετανάστες συνέρρεαν στις πόλεις για την αναζήτηση ευημερίας και οικονομικής βελτίωσης. Η διαδικασία αυτή χαρακτηρίζεται ως «αυθόρμητη αστικοποίηση» και δεν συνδέεται με κανενός είδους βιομηχανική επανάσταση.[22] Η Ελλάδα αποτελεί ένα από τα χαρακτηριστικότερα παραδείγματα αυθόρμητης αστικοποίησης, γεγονός που συνδέεται με την εισροή προσφύγων κατά τη Μικρασιατική Καταστροφή.

Το ελληνικό αστικό τοπίο είναι α-σχεδίαστο, ά-μορφο και ά-τοπο. Παρ' όλα αυτά παραμένει εξαιρετικά ζωντανό. Η μίξη χρήσεων γης, σε αντίθεση με το *zoning*, διαμορφώνουν ένα τοπίο πολύχρωμο και ζωντανό μέρα- νύχτα. Η εξάπλωση των ελληνικών πόλεων και ιδιαίτερα της Αθήνας στηρίχτηκε σε μεγάλο βαθμό από το ιδιοκτησιακό καθεστώς αλλά και από το επενδεδυμένο οικιστικό κεφάλαιο.[23] Η λογική ήταν απλή: επανάληψη της αστικής μονάδας της πολυκατοικίας χωρίς κάποιο συγκεκριμένο σχέδιο ή πρόγραμμα.[24] Η πολυκατοικία προσαρμόστηκε εύκολα στον αθηναϊκό αστικό ιστό, προσέφερε άπειρες εναλλακτικές και χρησιμοποιήθηκε ευρέως στο κέντρο, τα προάστια, ακόμη και στις παραθαλάσσιες περιοχές.



ΕΙΚ. 19 Πυκνότητα λεκανοπεδίο Αττικής, Πηγή: mavris.gr

ΕΙΚ. 20 Η πλατεια Μοναστηρακίου από ψηλά, Πηγή: Γεωργακόπουλος Θ.

ΕΙΚ. 21 Η ομορφιά των ταρατσών από ψηλά, Πηγή: Γεωργακόπουλος Θ.

22. Αίσωπος Γ. , *Η διάχυτη πόλη* , όπως αναφέρεται στο Γοσποδίνη Α. , Μπεριάτος Η. (επιμ.), *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική ΑΕ, 2006, σελ. 110

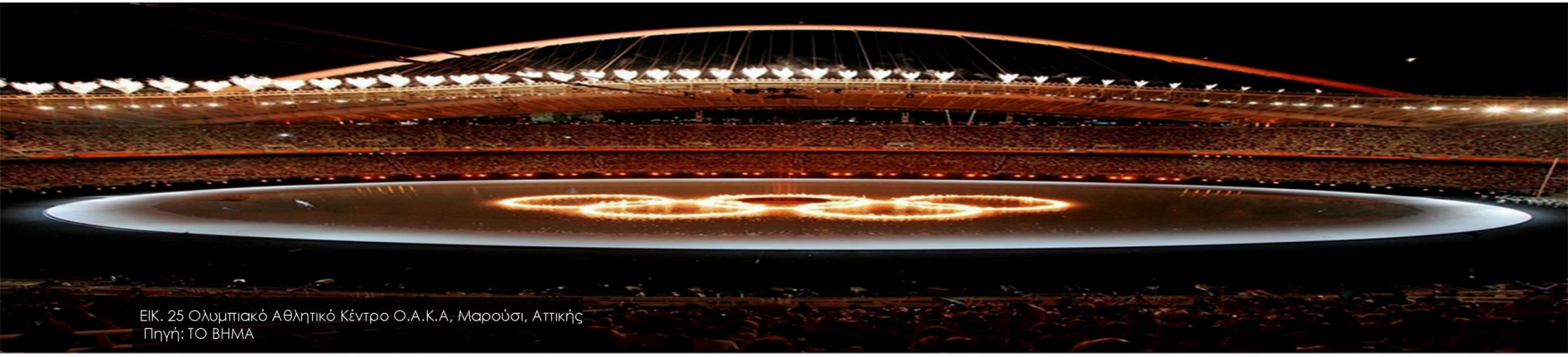
23. Λεοντίδου Λ. *Διαπολιτισμικότητα και ετεροτοπία στο μεσογειακό αστικό τοπίο: από την αυθόρμητη αστικοποίηση στην επιχειρηματική πόλη*, Μπεριατός Η. (επιμ.), *Τα νέα ελληνικά αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική ΑΕ, 2006, σελ. 74
24. Διμέλλη Δ., *Η αστική διάχυση στα μεσόγεια Αττικής*, από http://www.citybranding.gr/2013/02/blog-post_20.htm

Αυτή η ομογενοποίηση της πόλης είχε ως αποτέλεσμα την καταστροφή του φυσικού τοπίου, την υπολειμματική αντίληψη για το δημόσιο χώρο καθώς και μια συστηματική επανάληψη της ίδιας κτιριακής δομής (πολυκατοικίας), που απέτρεψε την οποιαδήποτε εξέλιξη ή πειραματισμό. Το σημερινό αθηναϊκό τοπίο έχει σκαρφαλώσει στους λόφους και έχει απλωθεί ως την ακτογραμμή, αδιαφορώντας για το τοπίο, τη μνήμη και εν δυνάμει την ανάγκη του ανθρώπου για κατοίκηση.

ΕΙΚ. 22 Πανοραμικές εικόνες της Αθήνας
Πηγή: Drougoutis Photography

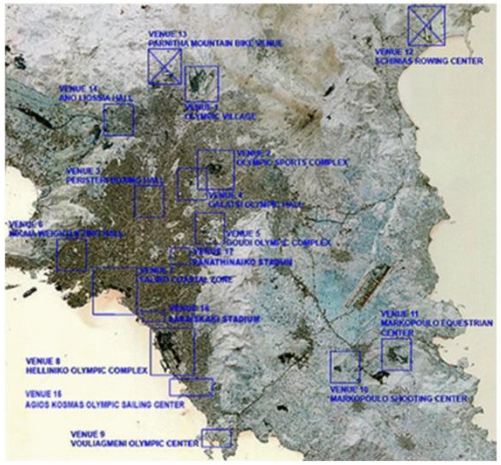
ΕΙΚ. 23 Athens Spawl
Πηγή: Γεωργακόπουλος Θ.

ΕΙΚ. 24 Οι πολυκατοικίες Πηγή: Architects' concerns

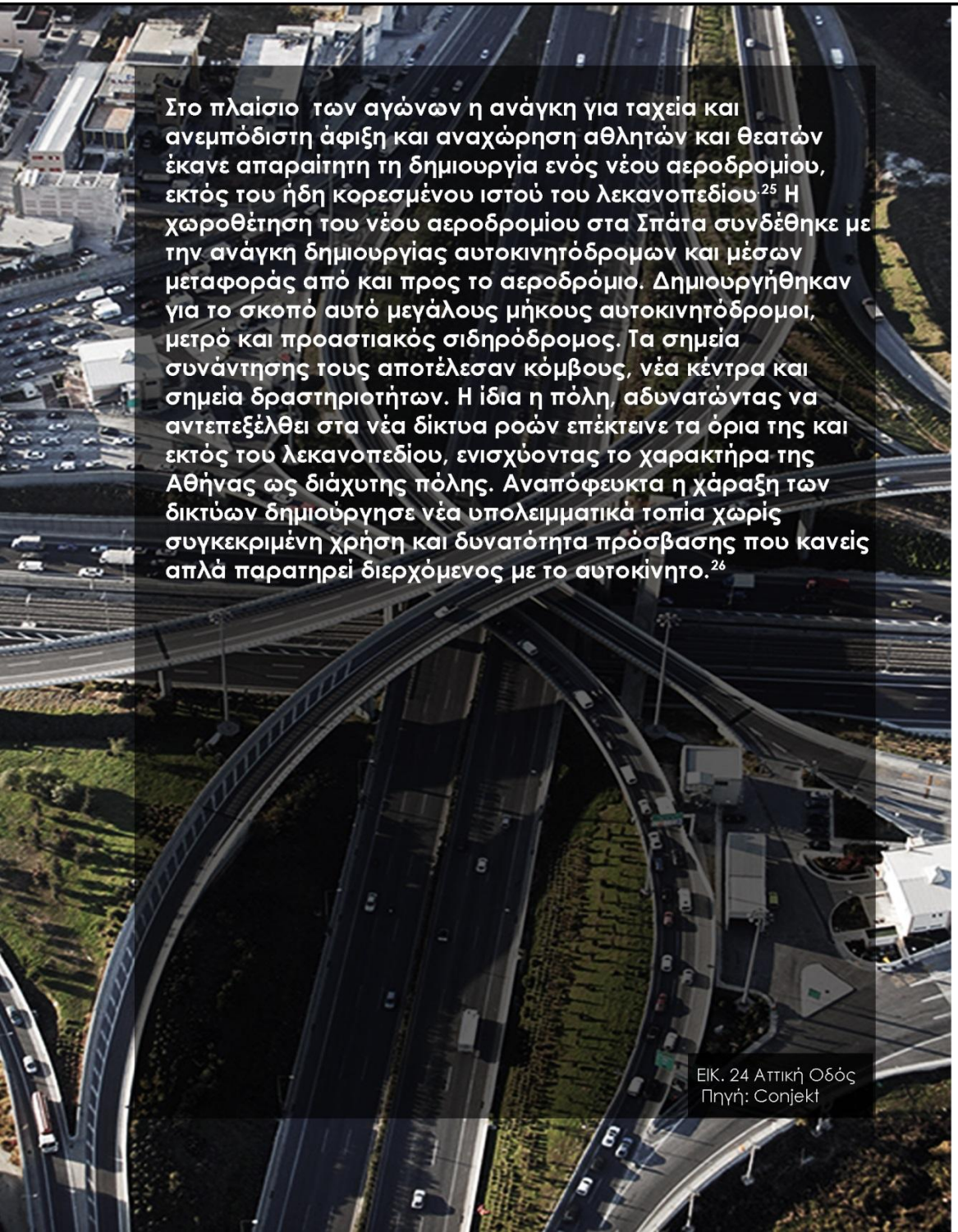


ΕΙΚ. 25 Ολυμπιακό Αθλητικό Κέντρο Ο.Α.Κ.Α, Μαρούσι, Αττικής
Πηγή: ΤΟ ΒΗΜΑ

Κρίσιμο σημείο για την πολεοδομική εξελικτική πορεία της Αθήνας, αποτελούν οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004. Η διεθνής εμπειρία αποδεικνύει ότι τέτοιες διοργανώσεις επιδρούν καταλυτικά στην πολεοδομία της εκάστοτε πόλης και αυτό συνέβη και στην περίπτωση της Αθήνας. Σε αντίθεση με άλλες πόλεις όπου φιλοξένησαν διεθνείς διοργανώσεις, όπως η Βαρκελώνη, το Μπιλμπάο, η στρατηγική της Αθήνας δεν ήταν να αναδείξει μια υποβαθμισμένη περιοχή με τα έργα της μέσω ενός ενιαίου προγράμματος. Στην Αθήνα τα έργα που συσχετίστηκαν με τους Ολυμπιακούς Αγώνες εμφανίζονται διασκορπισμένα στον αστικό ιστό, με συμβολικό χαρακτήρα (Ο.Α.Κ.Α) χωρίς να υπάρχουν και οι απαιτούμενες αναπλάσεις.



ΕΙΚ. 26 Χάρτης Ολυμπιακών έργων, Αθήνα, 2004
Πηγή: Athens Info Guide



Στο πλαίσιο των αγώνων η ανάγκη για ταχεία και ανεμπόδιστη άφιξη και αναχώρηση αθλητών και θεατών έκανε απαραίτητη τη δημιουργία ενός νέου αεροδρομίου, εκτός του ήδη κορεσμένου ιστού του λεκανοπεδίου.[25] Η χωροθέτηση του νέου αεροδρομίου στα Σπάτα συνδέθηκε με την ανάγκη δημιουργίας αυτοκινητόδρομων και μέσων μεταφοράς από και προς το αεροδρόμιο. Δημιουργήθηκαν για το σκοπό αυτό μεγάλους μήκους αυτοκινητόδρομοι, μετρό και προαστιακός σιδηρόδρομος. Τα σημεία συνάντησης τους αποτέλεσαν κόμβους, νέα κέντρα και σημεία δραστηριοτήτων. Η ίδια η πόλη, αδυνατώντας να αντεπεξέλθει στα νέα δίκτυα ροών επέκτεινε τα όρια της και εκτός του λεκανοπεδίου, ενισχύοντας το χαρακτήρα της Αθήνας ως διάχυτης πόλης. Αναπόφευκτα η χάραξη των δικτύων δημιούργησε νέα υπολειμματικά τοπία χωρίς συγκεκριμένη χρήση και δυνατότητα πρόσβασης που κανείς απλά παρατηρεί διερχόμενος με το αυτοκίνητο.[26]

ΕΙΚ. 24 Αττική Οδός
Πηγή: Conjekt

Αποτελεί κοινό τόπο, ότι οι Ολυμπιακοί Αγώνες δημιούργησαν ένα νέο αστικό τοπίο για την Αθήνα με χαρακτηριστικά μιας σύγχρονης μετάπολης: δικτυακή δομή με κόμβους και σημεία αναφοράς και επαναλαμβανόμενη, χαλαρή, διάχυτη και διαρκώς εξαπλούμενη στρώση του κτισμένου. Σε συνδυασμό μάλιστα με την ανύπαρκτη κρατική παρέμβαση σε θέματα πολεοδομικού σχεδιασμού, την καταστροφή του φυσικού πλούτου και τους κοινωνικού μετασχηματισμούς, λόγω εισροής μεταναστών δεν είναι να απορούμε για τον κατακερματισμό της πόλης σε αστικά συμπλέγματα και τη δημιουργία υπολειμματικών τοπίων στον ιστό της πόλης.

ΕΙΚ. 27 Τα νέα δίκτυα της Αττικής όδου
Πηγή: Γοσποδίνη Α.

25. Αίσωπος Γ. , *Η διάχυτη πόλη* , όπως αναφέρεται στο Γοσποδίνη Α. , Μπεριάτος Η. (επιμ.), *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική ΑΕ, 2006, σελ. 110
26. Ο.π σελ. 113

ΑΠΟ ΤΟΝ ΤΟΠΟ ΣΤΟΝ "ΜΗ" ΤΟΠΟ |

«Η αρχιτεκτονική πρέπει να παράγει τόπους όπου η επιθυμία μπορεί να αναγνωρίσει το εαυτό της, όπου μπορεί να ζήσει...»

Derrida

VI. ΘΕΩΡΗΤΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ |

Οι έννοιες τοπίο, τόπος, χώρος, είναι αλληλένδετες και επηρεάζονται από εξωτερικούς παράγοντες όπως ο άνθρωπος και η κοινωνία. Έγιναν πολλές προσπάθειες προσέγγισης για καταστούν εύληπτοι αυτοί οι προβληματισμοί από φιλοσόφους, ιστορικούς, πολεοδόμους, όπως ο Heidegger, ο Merleau Ponty, ο Frampton που έθεσαν καινούργιες βάσεις για τη συζήτηση των εννοιών αυτών.

Στο σημείο αυτό θα γίνει μια προσπάθεια κατανόησης αυτών των εννοιών .Καταλύτης της προσπάθειας κατανόησης των μοντέρνων τόπων που συντέλεσαν στη δημιουργία αυτών που θα ονομάσουμε μεταβατικών τοπίων αποτελούν οι απόψεις του Auge.

17. Αίσωπος Γ. , *Η διάχυτη πόλη* , όπως αναφέρεται στο Γοσποδίνη Α. , Μπεριάτος Η. (επιμ.), *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική ΑΕ, 2006, σελ. 108

ΕΙΚ. 28 NON PLACES FOR HUMANS Πηγή: Bilder von Ran Biran

ΜΗ ΤΟΠΟΙ |

«Αν οι χώροι ήταν λιγότερο προσδιορισμένοι στην κοινή συνείδηση από τους τόπους , τότε οι μη- τόποι ήταν χώροι από τους οποίους έλειπε κάθε προσδιοριστικό χαρακτηριστικό.»

Michel de Certeau

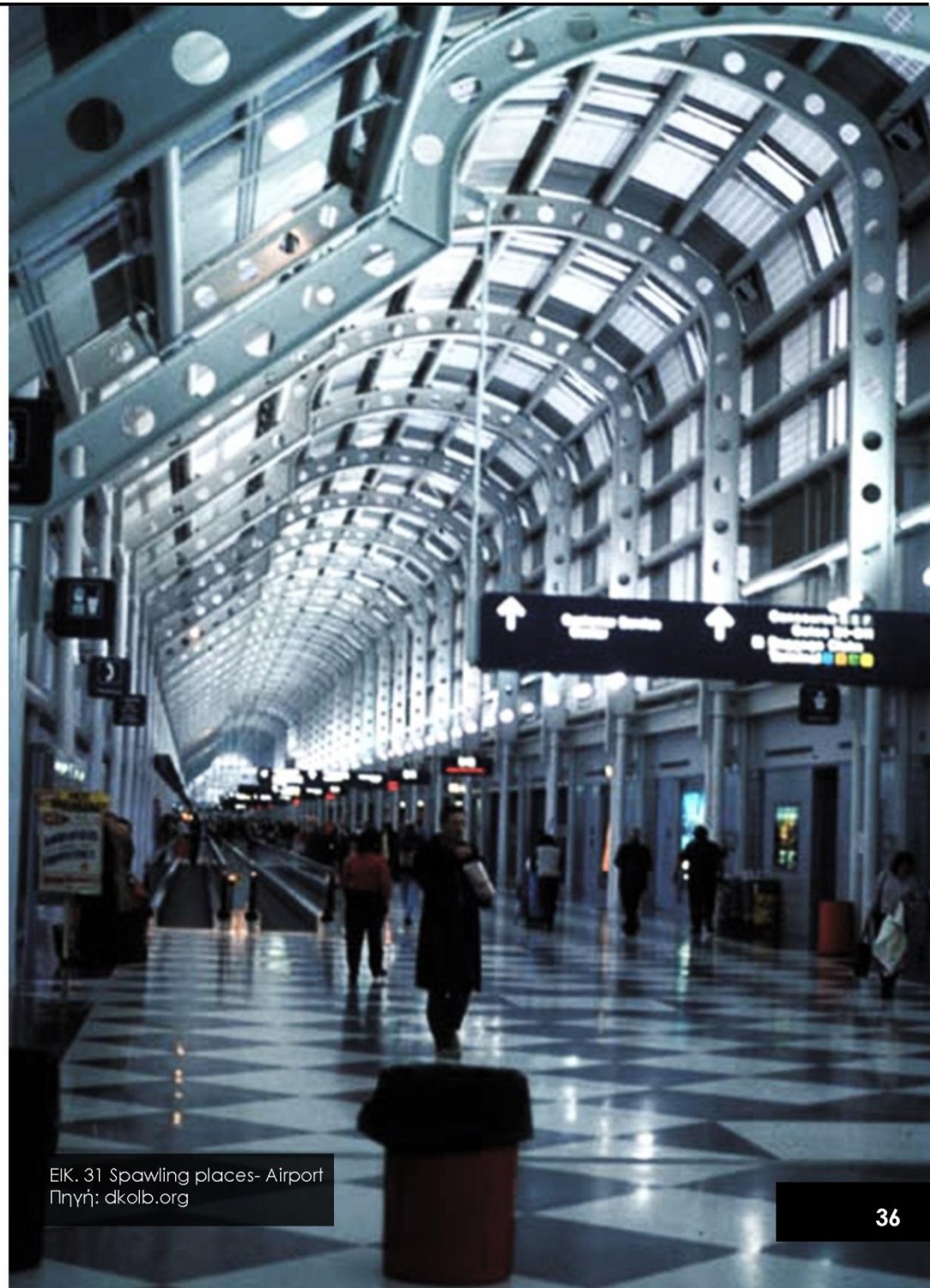
Το 1992 ο ανθρωπολόγος Marc Auge τοποθέτησε την έννοια του «μη- τόπου» ως κεντρική έννοια της ανάλυσης του για τη σύγχρονη πόλη. Στο βιβλίο του, *«Pour une anthropologie des mondes contemporains»* *(Auge, 1992)* , ορίζει ως τόπο και μη τόπο πραγματικούς χώρους και τη σχέση που διατηρούν οι χρήστες μ'αυτούς.[30] Οι μη τόποι είναι χώροι χωρίς ταυτότητα, απρόσωποι και ομοιότροποι. Αναφερόμενος στην υπερνεωτερικότητα με τη συνακόλουθη συρρίκνωση του χώρου, υποστήριξε ότι αν οι τόποι δημιουργούν έναν οργανικό ιστό στην πόλη, οι μη- τόποι ευνοούν τη μοναχικότητα. Ο όρος αυτός έρχεται σε ρήξη με την «κατοίκηση» όπως αναπτύχθηκε από τον Heidegger (1951).

30. Auge, M., *Pour une anthropologie des mondes contemporains, Aubier,* Paris 1994 · ελλ. έκδοση: *Για μια Ανθρωπολογία των Σύγχρονων Κόσμων,* μτφρ. Δέσποινα Σαραφίδου, Αλεξάνδρεια, Αθήνα 1999,σελ. 157

Οι χώροι αυτοί δεν είναι ανθρωπολογικοί και δεν ενσωματώνουν τόπους «μνήμης» παρά η λειτουργία τους σχετίζεται με την κατανάλωση και τη συχνή επισκεψιμότητα τους. Τέτοιοι χώροι μπορεί να είναι εμπορικά κέντρα, αεροδρόμια, νέοι σιδηροδρομικοί σταθμοί, αλυσίδες ξενοδοχείων, πάρκα αναψυχής, δίκτυα διανομής, τηλεπικοινωνιακά δίκτυα, με δύο λόγια τόπους όπου το άτομο αντικρίζει μιαν άλλη εικόνα του εαυτού του.[31] Οι σχέσεις που αναπτύσσονται στους χώρους αυτούς εστιάζουν κυρίως στο εμπόριο και την αναψυχή και όχι στην κατοίκηση.

Το κυριότερο χαρακτηριστικό των μη τόπων είναι η έλλειψη ιστορικότητας και μνήμης, και αυτό γιατί ο μη- τόπος υπάρχει για να ικανοποιεί τον άνθρωπο σε μια δεδομένη χρονική στιγμή. Οι μη- τόποι υπάρχουν όσο υπαρχή σχέση των χρηστών με αυτούς. Συνεπώς ότι είναι τόπος για ορισμένους μπορεί για κάποιους άλλους να είναι μη- τόπους, και αντιστρόφως.[32] Και κλείνοντας με μια φράση του Auge (1994, σελ.174) από το βιβλίο του, «... υπήρχαν πάντοτε, και ήταν ευτύχημα τις περισσότερες φορές, μη- τόποι εντός της πόλης: αυτήν την ατομική ελευθερία του περιπατητή μπορεί να τη γευτεί κανείς προστατευμένος από όλες τις μορφές αναγνώρισης τις οποίες υποθάλπουν, με τρόπο καμία φορά ασφυκτικό, η πολύ μεγάλη εγγύτητα, η συνοχή ή η σκληρότητα της γειτνίασης, του τόπου δηλαδή με τη λιγότερο αξιαγάπητη μορφή του.»[33]

31. Σημαιοφορίδης Γ. , *Τοπία του ανοίκειου*,όπως αναφέρεται στο Σημαιοφορίδης Γ., Διελεύσεις: *Κείμενα για την αρχιτεκτονική*, εκδ. Metapolis Press, Αθήνα, 2005, σελ. 439
32. Λέφας,Π., *Αρχιτεκτονική και κατοίκηση : Από τον Heidegger στον Koolhaas* ,1η έκδ , Αθήνα : Πλέθρον, 2008 , σελ. 189
33. Auge, M., *Pour une anthropologie des mondes contemporains*, Aubier, Paris 1994 · ελλ. έκδοση: *Για μια Ανθρωπολογία των Σύγχρονων Κόσμων*, μτφρ. Δέσποινα Σαραφίδου, Αλεξάνδρεια, Αθήνα 1999,σελ. 174-175



ΕΙΚ. 31 Spawling places- Airport
Πηγή: dkolb.org

«Η πόλη παράγει χώρους που θα μπορούσαν να αποκληθούν κενά, σε πείσμα της ορμής ενός σχεδιασμού που τείνει να γεμίζει με λειτουργίες και σαφή νοήματα κάθε γωνιά της.»

Πολυχρονόπουλος Δ.

VII. ΘΕΩΡΙΕΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΩΝ |

Η σύγχρονη πόλη δεν είναι ούτε συμπαγής, ούτε συνεχής: είναι μία πόλη όπου εναλλάσσονται διαφορετικές πυκνότητες με μεγάλα αστικά και εδαφικά κενά που προκύπτουν από την ανεξέλεγκτη διασπορά, τις αλλαγές χρήσεων ή τους θεσμικούς μετασχηματισμούς.[34] Η εμφάνιση κενών, μη παραγωγικών και ανοίκειων χώρων είναι ένα χαρακτηριστικό φαινόμενο των σύγχρονων μεταπόλεων και ίσως αποτελεί τους χώρους στους οποίους θα κινηθεί η σύγχρονη αρχιτεκτονική. Οι χώροι αυτοί δημιουργούνται με την ίδια σχεδόν ταχύτητα τόσο στο εσωτερικό όσο και στα όρια της πόλης, παράλληλα με την διαρκή εξάπλωση και αστικοποίηση της.

Το νόημα των χώρων αυτών δεν είναι καθορισμένο. Γίνονται συνεχείς αναδιατυπώσεις της έννοιας του «κενού», βασισμένες στις θεωρητικές προσεγγίσεις για την πόλη. Αυτό είναι λογικό καθώς η έννοια του κενού βρίσκεται μεταξύ των εννοιών του τόπου και το μη- τόπου και συνδέεται ουσιαστικά με την έννοια του τοπίου.Προσπάθειες για τον ορισμό του κενού εμφανίζονται στην αριστοτελική αντίληψη.

34. Χάρη Χ., *Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ*,τεύχος 55, Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ, 2006, σελ. 74

Ο Αριστοτέλης στα «Φυσικά» (184α.10) εξετάζει ότι η ύπαρξη κενού προϋποθέτει αναμφίβολα την ύπαρξη τόπου.[35] Ο φιλόσοφος Edward Casey (2000), σε μια προσπάθεια προσέγγισης της αριστοτελικής σκέψης επισημαίνει ότι το κενό καθαυτό δεν στερείται της έννοιας του τόπου.[36] Στο κενό ενυπάρχουν υπολείμματα του τόπου, καθώς τόπος και κενό ανήκουν στο ίδιο δυναμικό πεδίο, μοιράζονται κοινές σχέσεις και γεγονότα που λαμβάνουν χώρα. Ένα βήμα παρακάτω στους «μη- τόπους» του Auge τα κενά χαρακτηρίζονται ως τόποι διαρκής μεταβατικότητας, αυτό που με μια λέξη λέμε σήμερα «μεταβατικά τοπία».

ΕΙΚ. 32 Κενά οικόπεδα
Πηγή: περιοδικό Αρχιτέκτονες τεύχος 55

ΕΙΚ. 33 Το κενό στην πόλη
Πηγή: περιοδικό Αρχιτέκτονες τεύχος 55

ΕΙΚ. 34 Ανοίκειοι χώροι της πόλης

35. Ο.π σελ. 74
36. Ο.π σελ. 74

ΕΙΚ. 35 Το κένο ως τόπος
Πηγή: περιοδικό Αρχιτέκτονες τεύχος 55

ΕΙΚ.36 Η ομορφία του εφήμερου
Πηγή: περιοδικό Αρχιτέκτονες τεύχος 55

ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΑ ΤΟΠΙΑ |

Οι Μεταβατικοί χώροι είναι οι ενδιάμεσοι χώροι σε διαδικασία μετασχηματισμού από υπαίθριο σε αστικό περιβάλλον με σχετική χρηστική αδράνεια η οποία τους εμφανίζει ως πάρεργο της ανθρώπινης δράσης.[37] Ένα από τα κυριότερα χαρακτηριστικά τους που καθιστά τα μεταβατικά τοπία αναγνωρίσιμα είναι η εφήμερη χρήση τους, η οποία εξυπηρετεί σε προκαθορισμένο χρόνο έναν συγκεκριμένο σκοπό, και η αδιάκοπη μετακινησιμότητα τους. Ανάλογα τις συνθήκες τα μεταβατικά τοπία μπορούν να εισχωρήσουν βαθύτερα στον αστικό ιστό ή να εξαπλωθούν προς την ύπαιθρο.

«Ως περιθώριο της πόλης, οι Μεταβατικοί χώροι στερούνται εμφανών συνόρων, συμβόλων, μνημείων και συνεπώς γοήτρου.»[38]

Οι χώροι αυτοί είναι τοπία χωρίς ιστορία, χώροι ανοίκειοι στον περιπατητή, χώροι που ακόμη και αν πάψουν να υπάρχουν δεν θα ενοχλήσουν κανέναν. Όσον αφορά τις χρήσεις τους μπορεί να είναι πρώην βιομηχανικές ή λιμενικές περιοχές, μικρής ή μεγάλης έκτασης αδόμητοι χώροι που απλώνονται μεταξύ πόλης υπαίθρου. Το μεταβατικό τοπίο συναντάται και σε υπολειμματικούς χώρους, όπως αυτοί ορίζονται από νησίδες ανάμεσα σε αυτοκινητόδρομους ή περιοχές που εγκλωβίστηκαν στα όρια της πόλης καθώς αυτή συνέχισε την επέκταση της. Οι τόποι αυτοί γίνονται αντιληπτοί ως «δοχεία» εν αναμονή περιεχομένου με την αναμονή να αποτελεί το εντονότερο χαρακτηριστικό τους.[39]

37. Σκουφιάς , Μ. , *Μεταβατικά τοπία και η ανάγνωση τους στη φωτογραφία ,στο Ωραίο, φριχτό κι απέριττο τοπίον : Οργανώσεις και προοπτικές του τοπίου στην Ελλάδα* , επιμέλεια Κώστας Μανωλίδης , 1η έκδ Σκόπελος : Νησίδες, 2003,σελ. 82
38. Ο.π σελ. 82
39. Πολυχρονόπουλος , Δ., *Το κενό ως τόπος* , Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ , τεύχος 55 – περίοδος Β , Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ 2006,σελ. 31

ΕΙΚ.37 Εγκαταλειμμένος σιδηροδρομικός σταθμός,
Πηγή: περιοδικό Αρχιτέκτονες τεύχος 55

ΕΙΚ.38 Πρώην βιομηχανική περιοχή,
Πηγή: Καψανάκη Ελένη

ΕΙΚ.39 High Line, New York,
Πηγή: περιοδικό Αρχιτέκτονες τεύχος 55

ΕΙΚ.40 Ασυνέχειες οικοδομικών μετώπων,
Πηγή: Καψανάκη Ελένη

ΕΙΚ.41 Εφήμερα τοπία,
Πηγή: Καψανάκη Ελένη

ΕΙΚ.42 Μεταβατικά τοπία,
Πηγή: Τσουτσάνης Παναγιώτης

JUNKSPACE |

«Η τέχνη της αρχιτεκτονικής είναι άχρηστη στη μεγάλη κλίμακα. Εκεί που η αρχιτεκτονική θέτει αβεβαιότητες, η μεγάλη κλίμακα θέτει αμφιβολίες.»

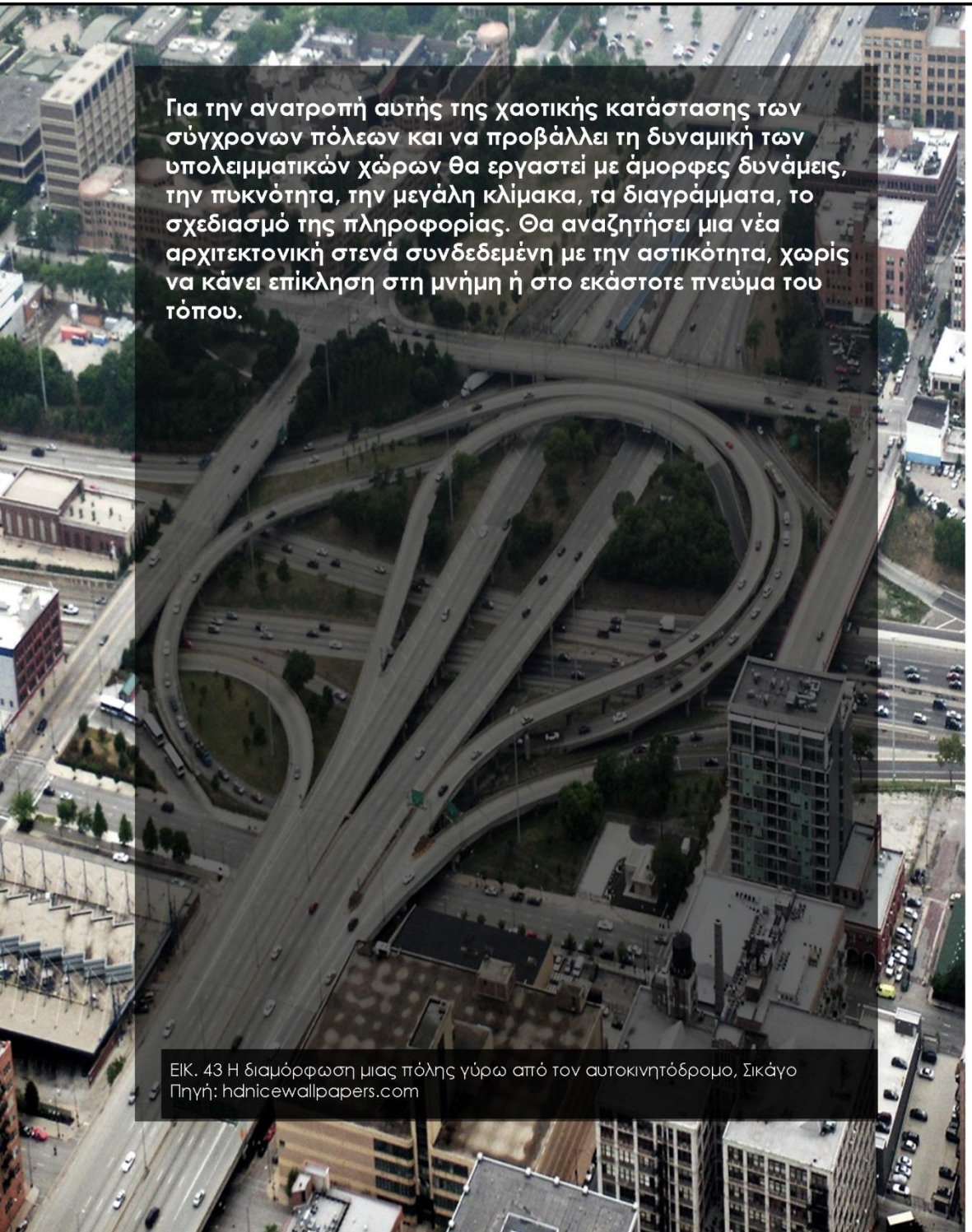
Rem Koolhaas

Ο Rem Koolhaas έρχεται με τη σειρά του να σχολιάσει το υπολειμματικό τοπίο. Σε μια εποχή όπου οι παγκόσμιες οικονομικές συνθήκες διαμορφώνουν χώρο, εκείνος επιχειρεί να διερευνήσει τις δυνατότητες της αρχιτεκτονικής στις τρέχουσες συνθήκες.

Η πόλη στην οπτική του δεν αποτελεί ένα μορφολογικό ή τυπολογικό γεγονός, αλλά τη χαοτική συσσώρευση των αντιφατικών δυνάμεων του εκμοντερνισμού.[40] Για τον λόγο αυτό μελετά τα αστικά φαινόμενα στις παρυφές των μεγάλων πόλεων, στις εγκαταλελειμμένες ασιατικές πόλεις ή στην αστική περιφέρεια. Μέσα από τη μελέτη του έρχεται σε επαφή με τη σύγχρονη ατοπία, τον αδιάφορο και αδιαμόρφωτο αστικό χώρο, το *junkspace*. Η ατοπία του Koolhaas (2002) είναι μια ανατροπή των εννοιών που συμπαρέσυραν οι ερμηνευτικές αποδόσεις του τόπου και του χώρου.[41] Στο *junk-space* χαρτογραφείται ολόκληρη η σύγχρονη χωρική πραγματικότητα · δρόμοι ταχείας κυκλοφορίας, εμπορικά κέντρα, εγκαταλελειμμένες βιομηχανικές περιοχές, περιοχές άναρχης αστικοποίησης.[42] Όπως ο ίδιος αναφέρει (Koolhaas, 2002, σελ. 175) «Οι αρχιτέκτονες ποτέ δεν μπόρεσαν να ορίσουν τον χώρο, οι υπολειμματικοί χώροι (*junkspace*) είναι η τιμωρία μας για τη αστικοποίησή τους».[43]

40. Χατζησάββα Δ. , *Η έννοια του τόπου στις αρχιτεκτονικές θεωρίες και πρακτικές - σχέσεις φιλοσοφίας και αρχιτεκτονικής στον 200 αιώνα*, ΑΠΘ, 2009, σελ. 289
41. Ο.π σελ. 295
42. Koolhaas,R., *Junkspace*,The MIT Press ,2002, σελ. 175-190
43. Ο.π

Για την ανατροπή αυτής της χαοτικής κατάστασης των σύγχρονων πόλεων και να προβάλλει τη δυναμική των υπολειμματικών χώρων θα εργαστεί με άμορφες δυνάμεις, την πυκνότητα, την μεγάλη κλίμακα, τα διαγράμματα, το σχεδιασμό της πληροφορίας. Θα αναζητήσει μια νέα αρχιτεκτονική στενά συνδεδεμένη με την αστικότητα, χωρίς να κάνει επίκληση στη μνήμη ή στο εκάστοτε πνεύμα του τόπου.



ΕΙΚ. 43 Η διαμόρφωση μιας πόλης γύρω από τον αυτοκινητόδρομο, Σικάγο
Πηγή: hdnicewallpapers.com

ΕΙΚ. 44 Abandoned cities, Kowloon, Hong Kong,
Πηγή: Kate Schneider

ΕΙΚ. 45 Anarchist urbanization areas, Cabucu,
Sao Paolo, Πηγή: Rocco Ros

ΕΙΚ. 46 City ghost, Japan, Πηγή: Jon Hurd

ΤΟΠΙΑ ΔΙΧΩΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ |

«Το κενό δεν είναι εκεί που δεν υπάρχει το πριν. Το κενό είναι εκεί που το πριν έγινε θέαμα για ένα εφήμερο αύριο που θα έχει τη μορφή παντοτινού.»

Τουρνικιώτης Π.

Από την ανάλυση του όρου «Αστικό κενό» - «*Urban Void*» εξάγουμε συμπεράσματα για την προέλευση του όρου. Το –*urban*- αναφέρεται σε κάτι που ανήκει στην πόλη και το –*void* –δηλώνει κάθε έλλειψη φυσικού και ψυχικού νοήματος. Σε αυτά λοιπόν τα αστικά κενά εντάσσονται οι υπολειμματικοί χώροι, περιοχές ασαφής χωρίς καθορισμένα όρια που βρίσκονται στο μεταίχμιο πόλης- υπαίθρου.

ΕΙΚ. 47 Urban Void,
Πηγή: Platoon Kunsthalle

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΩΝ |

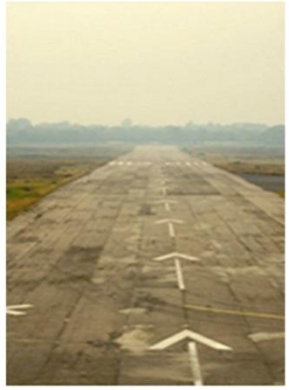
Τα κενά είναι παράγωγα μη προβλέψιμων μετασχηματισμών της πόλης. Η αναφορά σε αυτά γίνεται πάντα έμμεσα, κυρίως ως περιγραφή κάποιας πρώην δραστηριότητας ή αξίας. Καθώς αποτελούν χώρους εγκατάλειψης αποφεύγονται από τους περαστικούς. Τα μεγέθη ποικίλουν. Εγκαταλειμμένα στρατόπεδα, ανενεργές παραγωγικές μονάδες, θραύσματα ελεύθερων χώρων, πρώην αεροδρόμια, μικρά κενά αρθρωμένα στον αστικό ιστό, νησίδες ανάμεσα σε λεωφόρους κυκλοφορίας, αδρανοποιημένες ξένες σε κάθε αστικό συμβάν που τις περιβάλει, χώροι που εγκλωβίστηκαν στα όρια της πόλης καθώς αυτή τους υπερέβη προς μια νέα επέκταση, είναι κάποιες ανάμεσα σε πολλές άλλες περιπτώσεις, που θα μπορούσαν να θεωρηθούν με όλες τις ιδιαιτερότητες και την προσωπική ιστορία που κρύβουν, ως αστικά κενά.

Τα κενά αυτά μπορούν μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ως :

- **Κενά σχεδιασμού:** εμφανίζονται σε αστικές περιοχές και είναι απόρροια απουσίας σχεδιαστικών εργαλείων και αδυναμίας χωρικής οργάνωσης αυτών.

ΕΙΚ. 48 Κενά σχεδιασμού χαρακτηρίζονται από το ευρύτερο πλάισιο και την ιστόρια,
Πηγή: nippo

- **Λειτουργικά κενά:** πρόκειται για ανενεργές περιοχές ενός εναπομείναντα χώρου ή μιας κτιριακής μάζας. Απαιτείται μεγάλη κατανόηση των συνθηκών και ιδιαιτεροτήτων των χώρων αυτών ώστε να επανενταχθούν στον αστικό ιστό.



ΕΙΚ. 49 Ανενεργές περιοχές,
Πηγή: nippo

- **Γεωγραφικά Κενά:** δημιουργούνται λόγω της ύπαρξης ιδιαίτερων γεωγραφικών χαρακτηριστικών (λόφοι, τα ποτάμια και οι κοιλάδες κλπ.)

ΕΙΚ. 50 Εναπομείναντες χώροι λόγω γεωγραφικών διεργασίων ,
Πηγή: nippo

- **Φαινομενολογικά Κενά:** τόποι που το ιστορικό τους περιεχόμενο δεν συνάδει με την εποχή που μελετάται, καθώς αποτελούν προϊόντα μετασχηματισμού λειτουργίας και δομής (κενά λόγω φυσικών καταστροφών ή πολέμων κλπ.)

ΕΙΚ. 51 Αστικά κενά που προέκυψαν από πολεμικές συρράξεις στις πόλεις, Συρία ,
Πηγή: Karam al-Masri

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΩΝ |

Μια άλλη κατηγοριοποίηση αφορά το μέγεθος των αστικών κενών. Έτσι τα αστικά κενά χωρίζονται σε άμεσα και έμμεσα.

- **Άμεσα Αστικά Κενά: μεγάλα σε έκταση τμήματα του αστικού ιστού που περιλαμβάνουν πρώην βιομηχανικές εγκαταστάσεις, πρώην αεροδρόμια, παλιούς σιδηροδρομικούς σταθμούς, λιμενικές εγκαταστάσεις κ.α**

ΕΙΚ. 52 Hafencity, Hamburg, 1960
Πηγή: Benefiz-Verkauf

- **Έμμεσα Αστικά Κενά: μικρής έκτασης κενά διασκορπισμένα στον αστικό ιστό. Περιλαμβάνουν παλιά ακατοίκητα κτίσματα, συνήθως πρώην κατοικίες ή αποθηκευτικές εγκαταστάσεις, αδόμητα οικόπεδα, λόγω πολεοδομικών ιδιαιτεροτήτων ή ακόμη και ακάλυπτοι χώροι πολυκατοικιών. Το πιο συχνά εντοπιζόμενο αστικό κενό είναι το κενό εσοχή, που διασπώντας την πολεοδομική πυκνότητα της πόλης γίνεται μέρος του πεζοδρομίου και εύκολα προσβάσιμο από τους περαστικούς.**

ΕΙΚ. 53 Ακάλυπτοι χώροι,
Πηγή: Margarita

ΕΙΚ. 54 Κενά οικοδομικών τετραγώνων, Detroit, USA, Πηγή: Jasmine Voede

ΑΣΤΙΚΑ ΚΕΝΑ ΥΠΟ ΤΟ ΠΡΙΣΜΑ ΘΕΩΡΙΩΝ |

Οι έννοιες των αστικών κενών και των μεταβατικών τόπων προσδιορίζονται και από επιμέρους θεωρίες. Παραφράζοντας το *Vernacular Landscape* του J. Jackson (1984), που ορίζεται ως ο χώρος στον οποίο οι «ενδείξεις πολιτικής οργάνωσης είναι κατά πολύ ή εντελώς απούσες»[44] και τους «μη-τόπους» του Auge, καταλήγουμε σε παραπλήσιες θεωρίες όπως *drosscapes*, *stim&dross*, που η διαφοροποίηση τους είναι κυρίως εννοιολογική παρά πραγματολογική.[45] Ο κοινός παρονομαστής των εννοιών είναι τα υποβαθμισμένα τοπία της σύγχρονης πόλης και η προσπάθεια ένταξης στον αστικό ιστό.

ΕΙΚ. 55 Terrain Vagues, χώροι απροσδιόριστοι
Πηγή: I. Sola de Morales

ΕΙΚ. 56 Terrain Vagues, εγκλωβισμένα τοπία
Πηγή: I. Sola de Morales

44. Birckenhoff, J., *Discovering the Vernacular Landscape*, Yale University Press, London, 1984, σελ. 149
45. Σκουφιάς , Μ. , *Μεταβατικά τοπία και η ανάγνωση τους στη φωτογραφία, στο Ωραίο, φριχτό κι απέριπτο τοπίον : Οργανώσεις και προοπτικές του τοπίου στην Ελλάδα* , επιμέλεια Κώστας Μανωλίδης , 1η έκδ. - Σκόπελος : Νησίδες, 2003,σελ. 81
46. De Solà- Morales Rubió, Ignasi. (1995). *Terrain Vague*. In Davidson, Cynthia. (Ed.). Anyplace. Cambridge, MA: MIT Press 1995, σελ. 119,120
47. Ο.π σελ. 128

ΑΣΑΦΗ ΕΔΑΦΗ - *TERRAIN VAGUES* |

Στο δοκίμιο του ο De Sola Morales (1995) ξεκινά μια συζήτηση περί τόπων από φαινομενικά τυχαίες φωτογραφίες. Όπως αναφέρει «...όταν κοιτάζουμε φωτογραφίες δεν βλέπουμε τις πόλεις.» και συνεχίζει λέγοντας «στον κενό εγκαταλελειμμένο χώρο, στον οποίο έχουν λάβει χώρα μια σειρά από γεγονότα υποτάσσεται το μάτι του αστικού φωτογράφου».[46] Με αυτή του την αναφορά για τις φωτογραφίες ο De Sola Morales εισήγαγε την έννοια των «*terrain vagues*». Η ετυμολογία του όρου διερευνάτε σε δύο στάδια : *terrain* (έδαφος) είναι μια έννοια πιο επεκτατική που συμπεριλαμβάνει χωρικές ενότητες, ενώ το vagues προσδιορίζει μια κατάσταση αόριστη, θολή απαγκιστρωμένη από ιδέες. Οι χώροι αυτοί δεν εμπίπτουν στο κανονιστικό του αστικού συστήματος, δεδομένου ότι δεν επιτελούν κάποια συγκεκριμένη λειτουργία, δεν είναι χώροι παραγωγής ή κατανάλωσης, καθώς επίσης ούτε χώροι υποδομών ή αναψυχής. Τα ασαφή εδάφη είναι χώροι που βρίσκονται έξω από τη συνήθη λειτουργία της πόλης, απαλλαγμένοι από τα δεσμά της μνήμης που προσφέρουν μια αίσθηση ελευθερίας και πλούτου απροσδόκητων πιθανοτήτων.[47]

ΕΙΚ. 57 Η ομορφιά του ασπροσδόκητου, Πηγή: I. Sola de Morales

ΔΙΑΤΡΗΤΕΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΕΣ - *STIM & DROSS* |

Ένα από τα πιο ενδιαφέροντα μανιφέστα περί αστικοποίησης γράφτηκε το 1995 από τον Lars Lerup. Το «*Stim & Dross*» επηρέασε μια ολόκληρη γενιά σχεδιαστών του αστικού χώρου.[48] Για να γίνει πιο κατανοητός ο Lerup χρησιμοποίησε το Χιούστον των Η.Π.Α ως εφαρμογή των διάτρητων επιφανειών. Για τον Lerup η πόλη είναι ένα ζωντανό δυναμικό σύστημα που αποτελείται από ενεργές περιοχές –*stims*- , που περιλαμβάνουν το σύνολο των δομημένων κτιρίων και του περιβάλλοντος τους και τους υπολειμματικούς ανενεργούς χώρους –*dross*-. [49] Τα υπολειμματικά τόπια είναι υποτιμημένα λόγω ρύπανσης, ακατάλληλων φυσικών συνθηκών για δόμηση ή ακόμη και έλλειψη κερδοφορίας σε πιθανή αξιοποίηση τους

ΤΟΠΙΑ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ - *DROSSCAPES* |

Σε συναφή εννοιολογικά πλαίσια κινείται και ο Alan Berger (2006), παραφράζοντας την έννοια του *landscape* σε *dross-cape*.[50]Πρόκειται για αστικά κενά που αποτελούν παραπροϊόντα (απόβλητα) της σύγχρονης πόλης και ως ένα βαθμό είναι επιθυμητά. Ορμώμενος από το αμερικανικό *sprawl* αναλύει τα φθειρόμενα, μη αναξιοποίητα κενά των αμερικάνικών πόλεων τα όποια τα ονομάζει *drosscapes*. Η λέξη dross αναφέρεται στη σκουριά ή στα απόβλητα, που συνιστούν άνευ αξίας και σημασίας υλικά.[51] Τα τοπία αυτά είναι αποτέλεσμα δύο διαδικασιών · είτε είναι υπό προϊόντα της ραγδαίας αστικοποίησης και της οριζόντιας εξάπλωσης της πόλης, είτε οι χώροι αυτοί προκύπτουν ως συνέπεια της οικονομικής παραγωγής συστημάτων. Μολυσμένα τοπία , πρώην βιομηχανικές εγκαταστάσεις, αεροδρόμια, στρατιωτικές μονάδες, λιμενικές εγκαταστάσεις, περιοχές υγειονομικής ταφής απορριμμάτων περιλαμβάνονται στον όρο *drosscapes*.

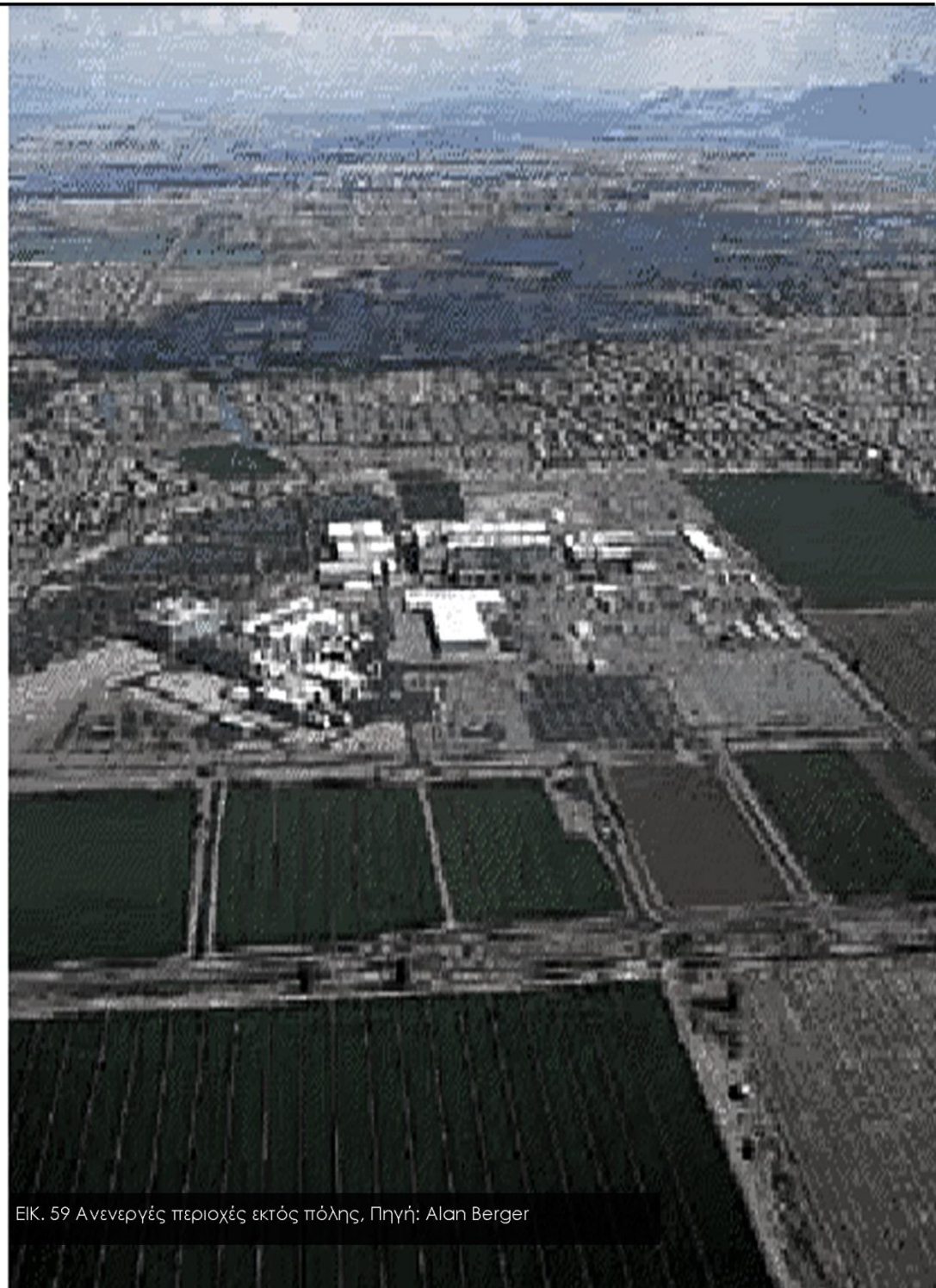
48. Lerup, L., *Stim and Dross: Rethinking the Metropolis*, Assemblage 25. Cambridge, MA: TheMIT Press, 1995, σελ. 88
49. Ο.π σελ. 89-90
50. Berger, A., *Drosscapes -Wasting Land in Urban America* , Princeton Architecture Press, New York,2006, σελ. 12
51. Ο.π σελ. 18

ΕΙΚ. 58 Drosscapes, Wasting Land in Urban America, Πηγή: Alan Berger

ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΙΣΤΟΣ - METROPOLITAN TISSUE |

Σύμφωνα με τον γεωγράφο, Pierce Lewis, με τον όρο μητροπολιτικός ιστός προσδιορίζει τις «τεράστιες κενές περιοχές» σε μεγάλες αποστάσεις από τα κέντρα των πόλεων, που συνθέτουν το πολεοδομικό σύστημα.[52] Οι περιοχές αυτές στο σύνολο τους χαρακτηρίζονται ως ανενεργές περιοχές που περιμένουν να ενσωματωθούν στον αστικό ιστό της πόλης.

52. Larice M, Macdonald E, The Urban Design Reader, Routledge, 2013, σελ. 555



ΕΙΚ. 59 Ανενεργές περιοχές εκτός πόλης, Πηγή: Alan Berger

ΤΟΠΟΙ ΜΝΗΜΗΣ & ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΑ ΤΟΠΙΑ |

Η μνήμη είναι άμεσα συνδεδεμένη με τον τόπο. Για τον Pierre Nora (1989) η μνήμη δεν ήταν όπως η ιστορία, μια αναπαράσταση του παρελθόντος , αλλά ένα επίκαιρο φαινόμενο, ένας βιωματικός δεσμός με το αιώνιο παρόν.[53] Στο ίδιο εννοιολογικό πλαίσιο η Leonie Sandercock (1998) υποστήριξε ότι οι πόλεις είναι αποθήκες μνήμης και κειμένων μνήμης.[54] Η μνήμη συμπληρώνεται και καθορίζεται από τους τόπους. Τέτοιοι τόποι στην περίπτωση του κτισμένου περιβάλλοντος είναι τα κτίρια. Κάτω από κάθε σύγχρονο κτίριο υπάρχουν σπέρματα μιας άλλης εποχής, που μαρτυρούν μια άλλη πραγματικότητα.

53. Nora P., *Entre memoire et histoire. La problematique des lieux*, τομος I, εκδ. La Republique, Paris, σελ. 17
54. Λέφας,Π., *Αρχιτεκτονική και κατοίκηση : Από τον Heidegger στον Koolhaas* ,1η έκδ , Αθήνα : Πλέθρον, 2008 , σελ. 184

ΕΙΚ. 60 Caixa Forum, Madrid,Spain Πηγή: προσωπικό αρχείο

VIII. ΤΟ ΝΕΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΠΕΔΙΟ |

Το υπολειμματικό τοπίο μιας πόλης λόγω της σύστασης του δεν αφήνει κάποιο ίχνος στην ανθρώπινη μνήμη. Διασταυρωνόμαστε συχνά με αυτά τα τοπία, που μας μοιάζουν ανοίκεια, κενά που απλά υπάρχουν στον αστικό ιστό. Δεν έχουν όρια, ούτε ταυτότητα δεν εξυπηρετούν κανέναν λειτουργικό σκοπό.

Οι αδιάκοποι μετασχηματισμοί της σύγχρονης μετάπολης, με ότι αυτό συνεπάγεται, έχουν μεταστρέψει το ενδιαφέρον των αρχιτεκτόνων και των πολεοδόμων στους «ενδιάμεσους» χώρους σ'αυτά τα «περιρρέοντα αστικά κενά», που αποτελούν δυναμικούς χώρους για την εξέλιξη μιας πόλης. Πρόκειται για τις «εγκαταλειμμένες περιοχές» της πόλης, στις οποίες υπήρξαν κάποτε παραγωγικές και άλλες δραστηριότητες που απομακρύνθηκαν ή εκσυγχρόνισαν την παραγωγική τους δομή[55] ,και γνώρισαν διαφορετικούς ρυθμούς βιομηχανικής ανάπτυξης. Σήμερα αυτές οι περιοχές υφίστανται σε κάθε ευρωπαϊκή πόλη, και στην Ελλάδα σε μικρότερη κλίμακα, και βρίσκονται σε κατάσταση αποσύνθεσης του ιστορικού κέντρου και της περιφέρειας, αποτελώντας πεδίο σημαντικών επεμβάσεων. Οι χώροι αυτοί θα αποτελέσουν το στοίχημα της σύγχρονης πολεοδομίας για την εξέλιξη της πόλης και γιατί όχι ίσως μια νέα μορφή της.

55. Αίσωπος Γ. , Σημαιοφορίδου Ολ., Τζιρτζιλάκης Γ. (επιμ.), Γιώργος Σημαιοφορίδης, Διελεύσεις: Κείμενα για την αρχιτεκτονική και τημετάπολη, M etapolis Press, Αθήνα, 2005, σελ. 136

ΕΙΚ. 61 Ενδιάμεσοι χώροι μιας πόλης,Μενίδι, Αθήνα, Πηγή: Σπύρος Στάβερης

BROWNFIELDS

ΕΙΚ. 62 N.Y Brownfields regeneration, Πηγή: Adam Kuban

ΑΠΟ ΤΑ *DROSSCAPES* ΣΤΑ *BROWNFIELDS* |

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, κατά τις τελευταίες δεκαετίες συντελούνται σημαντικοί μετασχηματισμοί στην οικονομία και στο χώρο σε παγκόσμιο επίπεδο. Οι αλλαγές αυτές εμφανίζονται εντονότερα στις παραδοσιακές βιομηχανικές πόλεις της Ευρώπης και της Αμερικής, οι οποίες λόγω των ριζικών αλλαγών στις παραγωγικές, οικονομικές και πολιτικές συνθήκες, καλούνται να αντιμετωπίσουν έντονες μεταλλαγές στην οργάνωση, στη δομή και στην ανάπτυξη τους. Οι πόλεις αυτές λόγω της αποβιομηχάνισης που συντελέστηκε τις περασμένες δεκαετίες υπέστησαν οικονομικό μαρασμό καθώς οι βιομηχανίες που τις συντηρούσαν άλλοτε έκλεισαν, και άλλοτε μεταφέρθηκαν σε καταλληλότερες θέσεις. Η απομάκρυνση των βιομηχανικών εγκαταστάσεων από τον ιστό της πόλης προκάλεσε έντονες χωρικές επιπτώσεις. Οι ανενεργοί βιομηχανικοί χώροι που εγκαταλειφθήκαν και παρέμειναν άδειοι από χρήσεις δημιούργησαν στον χώρο αστικά κενά. Τα κενά αυτά μετατρέπονται σε ανενεργές και άμορφες ζώνες της πόλης ως αποτέλεσμα μιας διαδικασίας μετασχηματισμού και συνιστούν νεκρές στιγμές της δυναμικής πόλης.[56]

Τα κενά αυτά αποτελούν τμήμα της θεωρίας των drosscapes (τοπία απόβλητων) του Alan Berger. Παραφράζοντας τον όρο drosscape, αυτές οι γκρίζες κενές ζώνες στον αστικό ιστό έγιναν γνωστές ως ***brownfields***. Ο όρος *brownfields (Υπηρεσίας Περιβάλλοντος των ΗΠΑ EPA)* προεισήχθει τη δεκαετία του '90 και χρησιμοποιήθηκε για να περιγράψει γη, της όποιας η πρότερη χρήση έχει εγκαταλειφθεί λόγω συγκεκριμένων κοινωνικοπολιτικών και οικονομικών διεργασιών και έχει επιπτώσεις στη δημόσια υγεία και τον περιβάλλοντα χώρο. Η ερμηνεία του όρου παρουσίασε διαφοροποιήσεις, ανάλογα τη χώρα και το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο, για να συμπεριλάβει βιομηχανικές και εμπορικές δραστηριότητες των οποίων η λειτουργία έπαψε να υφίσταται. Στις παρελθούσες χρήσεις συγκαταλέγονται λατομεία, χώροι απόθεσης και ταφής απορριμμάτων, βιομηχανικοί χώροι όπου δεν υπάρχει αρχικά πρόβλεψη για ανάπλαση και επανάχρηση, παροπλισμένοι σιδηροδρομικοί σταθμοί και πρώην στρατιωτικές, νοσοκομειακές μονάδες καθώς και αεροδρόμια που εγκλωβίστηκαν στην αστική επέκταση και έχασαν τη λειτουργικότητα τους.

Οι χώροι αυτοί παρουσιάζουν εκτός από την πληθώρα των αρνητικών χαρακτηριστικών τους, που σχετίζονται κυρίως με περιβαλλοντικά θέματα, και θετικά χαρακτηριστικά, καθώς αποτελούν ένα δυναμικό απόθεμα γης, συνήθως σε κεντρικές θέσεις του αστικού ιστού, καταλαμβάνουν συνήθως μεγάλη έκταση και συχνά διαθέτουν σημαντικό κτιριακό απόθεμα ιστορικής και βιομηχανικής αξίας, στοιχεία που αν αξιοποιηθούν κατάλληλα μπορούν να συμβάλλουν στην ευρύτερη κοινωνική και οικονομική εξέλιξη του αστικού περιβάλλοντος.

56. Rossi A., *Η Αρχιτεκτονική της Πόλης*, μτφ. Πετρίδου Β., εκδ. UNIVERSITY STUDIO PRESS, Θεσσαλονίκη, 1991, σελ. 138

ΤΟ ΤΟΠΙΟ |

Τα *brownfields* είναι τοπία που συνυπάρχουν μέσα στην πόλη και διαμορφώνουν την εικόνα της. Η έννοια όμως αυτούσια προσεγγίζεται από διάφορες οπτικές.

Αρχικά το τοπίο είναι φύση που παρουσιάζεται αισθητικά καθώς τη θεωρεί ένας ευαίσθητος και αισθαντικός παρατηρητής: «Τοπίο» δεν είναι ήδη τα χωράφια έξω από την πόλη, το ποτάμι ως όριο, εμπορικός δρόμος και πρόβλημα για τους γεφυροποιούς, τα βουνά και οι στέππες των βοσκών και καραβανιών ως τέτοια. Τοπίο γίνονται μόνο όταν ο άνθρωπος στραφεί προς αυτά χωρίς πρακτικό σκοπό, υπό την έννοια μιας «ελεύθερης» απολαμβάνουσας θεώρησης, για να είναι ο ίδιος ως άνθρωπος στη φύση.[27]

Υπό το πρίσμα αυτό η έννοια του τοπίου είναι δύσκολο να προσδιοριστεί ξεπερνώντας τα αρχικά όρια του όρου από την απεικόνισης μίας θέας στην θέα αυτή καθαυτή. Ιδιαίτερα σημαντική στην εξέλιξη της έννοιας είναι η σύνδεση του όρου τοπίου με το πολιτισμικό τοπίο, όπως αυτή διαμορφώθηκε από την Σχολή του Berkeley των Η.Π.Α. Ο Sauer (1925) επηρεασμένος από ανθρωπολόγους της εποχής υποστήριξε ότι το πολιτισμικό τοπίο διαμορφώνεται σε ένα φυσικό τοπίο από μια πολιτισμική ομάδα ανθρώπων.[28] Συνεπώς άνθρωπος και τοπίο αλληλοσυνδέονται. Σκοπός του Sauer ήταν να αποτυπώσει τις ανθρώπινες δραστηριότητες σε μια φυσική περιοχή.Εν συνεχεία οι Denis Cosgrove (1984) και James Corner (1999) υποστήριξαν ότι το τοπίο είναι μια κατασκευή του κόσμου, ένα πεδίο διαμόρφωσης κουλτούρας.

Στο βιβλίο «το πολιτισμικό τοπίο: γεωγραφικές προσεγγίσεις», η Θ. Τερκενλή (1996) επισημαίνει τις ιδιότητες του τοπίου.[29]

- Το φυσικό τοπίο προσδιορίζεται ως διαχρονική κληρονομιά τόσο της φυσικής εξέλιξης όσο και της ανθρώπινης προσπάθειας.
- Όλα τα ανθρωπογενή τοπία είναι πολιτισμικά.
- Όλα τα τοπία είναι συμβολικά, δηλαδή εκφράσεις πολιτισμικών αξιών , κοινωνικής και προσωπικής συμπεριφοράς σε δεδομένη χωρική θέση στο διάστημα μίας χρονικής περιόδου. Θεωρούνται έτσι «δεξαμενές» νοημάτων και εννοιών, του παρόντος ή του παρελθόντος.
- Η αντίληψη του τοπίου δεν διαμορφώνεται με βάση αντικειμενικά χαρακτηριστικά αλλά εξαρτάται από το σύστημα αξιών, τις ιστορικές καταβολές και άλλες προσωπικές ιδιαιτερότητες.

ΕΙΚ. 29 The landscape
Πηγή: J.M.W Turner

27. Ritter J., *Το τοπίο: η λειτουργία του αισθητικού στη νεωτερική κοινωνία*, εκδ. Ποταμός, Αθήνα, 2004, σελ. 59
28. Τενκερλή, Θ., *Το πολιτισμικό τοπίο : Γεωγραφικές προσεγγίσεις* ,εκδ.Παπαζή¬ση , Αθήνα,1996,σελ 14
29. Ο.π σελ. 18-19

Καταλήγουμε λοιπόν ότι δεν αντιλαμβανόμαστε όλοι την έννοια του τοπίου με τον ίδιο τρόπο καθώς το τοπίο υπάρχει μέσα στο ανθρώπινο μυαλό που διαμορφώνει το φυσικό περιβάλλον. Γι'αυτό και είναι σημαντική η σχέση μεταξύ τοπίο και τόπου. Η έννοια του τόπου εμπεριέχεται στην έννοια του τοπίου.

Τα τοπία κατηγοριοποιούνται ανάλογα με το πεδίο δραστηριοποίησης τους σε αστικά, βιομηχανικά, πολιτιστικά τοπία κ.α

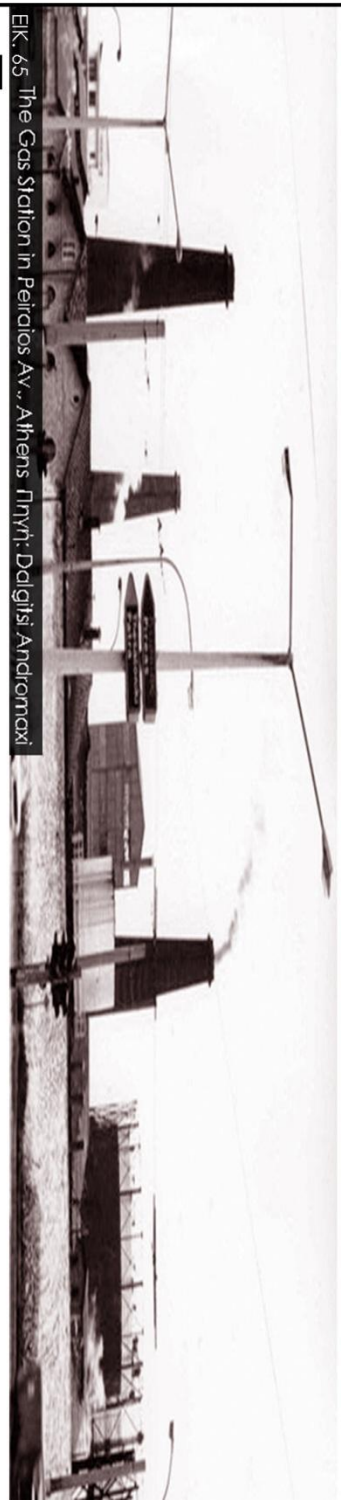
ΕΙΚ. 30 We make the path by walking Πηγή: Paul Gaffney

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΤΟΠΙΟ & ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ

Το τοπίο μιας πόλης όπως προαναφέρθηκεί είναι δύσκολο να προσδιοριστεί. Μπορούμε όμως να πούμε ότι είναι το αρχείο της συλλογικής μνήμης, των αξιών και των στοιχείων που συγκροτούν έναν τόπο. Έτσι λοιπόν και το βιομηχανικό τοπίο σηματοδοτεί τον τόπο όπου κυριάρχησε η βιομηχανία και εκλαμβάνεται ως προϊόν πολιτισμικών και κοινωνικό-οικονομικών συνθηκών άρρηκτα συνδεδεμένων με τις παραγωγικές δραστηριότητες και φορτισμένο με βιομηχανικές μνήμες.[57] Εμπεριέχει την έννοια της προστασίας της πολιτιστικής κληρονομίας και αποτελεί αντικείμενο ιστορικής μνήμης.

Κατά αυτήν την έννοια ένα βιομηχανικό τοπίο χρήζει προστασίας, εφόσον αποτελεί δείγμα πολιτιστικής κληρονομίας. Το πρώτο βήμα πραγματοποιήθηκε με την σύνταξη της «Χάρτας του *Nizhny Tagil*» (2003) για την βιομηχανική κληρονομιά[58] και περιλαμβάνει κάθε πηγή ή κατάλοιπο του βιομηχανικού παρελθόντος που συνεισφέρει στη γνώση της ιστορίας των παραγωγικών διαδικασιών μια χώρας ή ενός πληθυσμού και έχει ιστορική, αρχιτεκτονική, τεχνολογική ή επιστημονική αξία. Στην πορεία συνέβησαν και άλλες διαπραγματεύσεις ώστε να κατοχυρωθεί και θεσμικά η προστασία της βιομηχανικής κληρονομίας.

Στην βάση αυτή έγιναν βήματα για την αστική αναζωογόνηση(*urban regeneration*) των τοπίων αυτών, καθώς και την επανάχρηση (*rehabilitation*) των κελυφών.


ΕΙΚ. 65 The Gas Station in Peiraios Av., Athens Πηγή: Dalgitsi Andromaxi

ΕΙΚ. 64 Industrial complex in Felklingen, German, Πηγή: Jerome Cass

ΕΙΚ. 63 Cromford Mill in Derbyshire, England, Πηγή: Pleasley Colliery

57. Κοσμάκη Π., Προστασία, *Αποτίμηση και Θεώρηση του φυσικού τοπίου ως τμήμα του περιβάλλοντος*, στο Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις του Σχεδιασμού και της Οικιστικής Ανάπτυξης , ΕΜΠ , Αθήνα , σελ. 85-88
58. Η χάρτα αυτή δημιουργήθηκε από τη Διεθνή Επιτροπή για τη Διατήρηση της Βιομηχανικής Κληρονομιάς – *TICCIH(The International Committee for the Conversation of Industrial Heritage)*, που είναι η παγκόσμια οργάνωση που αντιπροσωπεύει τη βιομηχανική κληρονομιά και συνεργάζεται με το Διεθνές Συμβούλιο Μνημείων *(ICOMOS)* και την *UNESCO* για την προστασία των κατάλοιπων της βιομηχανικής κληρονομιάς σε όλο τον κόσμο. Υπογράφτηκε το 1973 στο Ironbridge της Μεγάλης Βρετανίας

ΑΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ |

Ο όρος αστική ανάπλαση στο πέρασμα των χρόνων έχει αποκτήσει διαφορετική έννοια, καθώς οι πόλεις δεν είναι σταθερές και παγιωμένες αλλά υπόκεινται σε μια αέναη διαδικασία μετασχηματισμού, που καθορίζεται από τις τρέχουσες παγκόσμιες συνθήκες. Η ανάπλαση σαν έννοια σημαίνει αναδημιουργία και αναμόρφωση. Έτσι συμβαίνει και στον αστικό ιστό όπου αναζωογονούνται οι οικονομικές δραστηριότητες, αποκαθιστούνται οι κοινωνικές λειτουργίες και βελτιώνεται η ποιότητα του περιβάλλοντος.[59] Σύμφωνα με τον Οικονόμου (2004) οι αστικές αναπλάσεις είναι οι πολεοδομικές παρεμβάσεις σε τμήματα του υφιστάμενου αστικού ιστού που περιλαμβάνουν το φυσικό ανασχεδιασμό τους αλλά δεν εξαντλούνται κατά ανάγκη σ'αυτόν.[60]

Οι αστικές αναπλάσεις ξεκίνησαν στον ευρωπαϊκό χώρο περίπου πριν μισό αιώνα και διαμορφώθηκαν τρεις τάσεις:

- **Ανασυγκρότηση *(reconstruction)***: μεταπολεμικά δημιουργήθηκε η ανάγκη για ανασυγκρότηση του κατεστραμμένου αστικού ιστού των πόλεων και η μελλοντική τους επέκταση, λόγω του κύματος της μεταπολεμικής αστικοποίησης. Οι διαδικασίες αυτές κατευθύνθηκαν από τις εκάστοτε κεντρικές εξουσίες, χωρίς κάποιο υποτυπώδες πολεοδομικό σχέδιο ή αισθητική. Οι ριζικές αναπλάσεις του '50 κυριάρχησαν στις ευρωπαϊκές πόλεις που είχαν υποστεί καταστροφές από τον πόλεμο. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το ιστορικό κέντρο του Leipzig στην Γερμανία, όπου μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο ανοικοδομήθηκε εκ νέου σε μια ελεύθερη σύνθεση.[61]

59. Μανάβη Α., *Από την εγκατάλειψη στην ανάκτηση περιοχών*, ΑΠΘ, Θεσσαλονίκη, 2012, σελ. 7
60. Οικονόμου Δ., *Αστική αναγέννηση και πολεοδομικές αναπλάσεις*, Τεχνικά- Χρονικά, Μάιος, 2004
61. Ο.π σελ. 38

ΕΙΚ. 61 Ριζική ανάπλαση στο κέντρο του Leipzig μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, Πηγή: Leipzig official page

- **Ανανέωση *(renewal)***: κατά τη δεκαετία του '70 για την αποφυγή των αρνητικών που συνέρρεαν από τις ριζικές αναπλάσεις διαμορφώθηκε μια τάση που στόχευε στην βελτίωση και στην ανανέωση των μεμονωμένων τμημάτων μιας πόλης όπως οικοδομικά τετράγωνα ή μεμονωμένα κτίρια. Η κατεύθυνση της τάσεις αυτής στηρίχθηκε και στην εθελοντική παρέμβαση των κατοίκων όπως έγινε στην περίπτωση της Alma Gare στη πόλη Roubaix της Γαλλίας. Σε αυτήν την κατηγορία αναπλάσεων ανήκει και η περιοχή του Kreuzberg στη Γερμανία όπου μετά την πτώση του τοίχους βρέθηκε ξανά στον αστικό ιστό.

ΕΙΚ. 62 Συνοικία Kreuzberg, Βερολίνο, Το τοίχος του Βερολίνου σπιγμάτισε μια ολόκληρη περιοχή. Μετά την πτώση του τοίχους η περιοχή υπέστει μιας ήπιας μορφής ανάπλαση
Πηγή: Thierry Noir

- **Αναπλάσεις τρίτης γενιάς:** οι αναπλάσεις αυτές που κυριάρχησαν από το '80 έως σήμερα και θεωρούνται μια προσεγμένη πολιτική αναζωογόνησης των πόλεων. Τα έργα ανάπλασης συνδέονται με οργανωμένες πολιτικές αναπτυξιακού χαρακτήρα που στόχο έχουν την αναδιαμόρφωση και βελτίωση του αστικού ιστού με την ανάκτηση των εγκαταλελειμμένων περιοχών. Στις περιοχές αυτές ανήκουν και τα *brownfields* των σύγχρονων πόλεων.

ΕΙΚ. 66 Dockland in London, 1980, Πηγή: Nathan Lee

ΕΙΚ. 67 Dockland in London, 2007,Πηγή: rightmove.co.uk

ΕΙΚ. 68 Abandoibarra, Bilbao, 1990, Πηγή: Ibon Areso

ΕΙΚ. 69 Abandoibarra, Bilbao, 2000, Πηγή: Ibon Areso

ΕΙΚ. 70 Renovation in a former industrial shell Πηγή: Julia Sawalha

ΑΝΑΓΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗΣ ΤΩΝ *BROWNFIELDS* |

Η ανάπλαση και επανένταξη των εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών χώρων / αστικών κενών στις λειτουργίες της πόλης, η αλλαγή χρήσης, η ανακύκλωση της αστικής γης σε επίπεδο κτιρίων αλλά και ελευθέρου χώρου αποτελεί μια επιτακτική ανάγκη και θα επιφέρει οφέλη σε πολλά επίπεδα.[62] Οι ανενεργοί βιομηχανικοί χώροι αναζητούν τον σύγχρονο ρόλο τους και αποτελούν τα νέα δυναμικά πεδία μετασχηματισμών μια σύγχρονης, μετάπολης που οι λόγοι που καθιστούν σημαντική τη διαχείριση τους αγγίζουν κάθε πτυχή των τρεχουσών συνθηκών.

Οι αναπλάσεις των βιομηχανικών τοπίων (*brownfields*) είναι καθοριστικές διότι συμβάλλουν:

- **Στην προστασία της βιομηχανικής κληρονομιάς**: σε όλες τις βιομηχανικές πόλεις υπάρχουν αξιόλογα βιομηχανικά κελύφη, πλούσια σε ιστορική και αρχιτεκτονική αξία, που μαρτυρούν μια ολόκληρη παραγωγική περίοδο. Τα περισσότερα από αυτά παραμένουν έως σήμερα ανένεργα περιμένοντας την κατάλληλη αξιοποίηση. Τα κελύφη αυτά μπορούν κάλλιστα να επαναχρησιμοποιηθούν ως πολιτιστικοί και εκπαιδευτικοί χώροι, για να διατηρήσουν την βιομηχανική ιστορία μιας περιοχής.[63]
- **Στην ανακύκλωση του αστικού χώρου**: η ανακύκλωση των εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών περιοχών είναι επιτακτική στο πλαίσιο της βιώσιμης ανάπτυξης των πόλεων για την αποκατάσταση τους. Ο μετασχηματισμός των *brownfields* αλλάζει ουσιαστικά την εικόνα μιας πόλης και συνδράμει στην εξυγίανση του εδάφους σε περιβαλλοντικό επίπεδο.
- **Στην ενίσχυση της οικονομίας μιας περιοχής** : τα *brownfields* αποτελούν μέσο αναζωογόνησης των αστικών και αγροτικών περιοχών και συμβάλουν στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής, καθώς μέσω των χρήσεων τους προσελκύουν επενδύσεις και διανοίγουν νέες θέσεις εργασίας για τους κατοίκους των περιοχών. Είναι πολλά τα παραδείγματα όπου οι βιομηχανικές αναπλάσεις αποτελούν οικονομικό στρατηγικό σχέδιο για την διάσωση και ανάδειξη μιας περιοχής.
- **Δημιουργία ελεύθερων πράσινων χώρων**: λόγω της ραγδαίας οικοδομικής δραστηριότητας οι σύγχρονες πόλεις χρήζουν δημιουργίας πρασίνων οργανωμένων χώρων που θα αποτελούν διέξοδο των κατοίκων σε αυτό το ασφυκτικό τοπίο των μεγαλουπόλεων.
- **Στην ανάγκη για συμπληρωματικές χρήσεις**: όπως οι κοινωφελείς λειτουργίες, ο πολιτισμός, ο αθλητισμός, η αναψυχή, το εμπόριο. Τα αστικά κενά που προέκυψαν από την αποβιομηχάνιση θεωρούνται προνομιακά τμήματα του αστικού ιστού, καθώς είναι μεγάλης έκτασης και συνήθως χωροθετημένα σε κομβικά σημεία της πόλεις. Για το λόγω αυτό ενδείκνυνται και για δόμηση για να επιλυθεί και το ζήτημα της εγκατάστασης ανθρώπων που οφείλεται σε κοινωνικούς μετασχηματισμούς (μετανάστευση).

62. Οικονομοπούλου Μ., *Αποβιομηχάνιση και πολιτιστική πολιτική: η περίπτωση της πόλης του Πειραιά*, ΕΜΠ, 2011, σελ. 33
63. Μεϊμάρογλου Α., *Ανάπλαση και ανάδειξη επιβαρυμένων από την πρότερη χρήση (brownfields) σε αστικές περιοχές*, ΕΜΠ, ΔΠΜΣ Πολεοδομία-Χωροταξία, 2008, σελ. 198

- **Τέλος, επαναπροσδιορίζονται χωρικές σχέσεις**: στον πυκνοδομημένο αστικό ιστό κύριος στόχος είναι ο επαναπροσδιορισμός της σχέσης μεταξύ δομημένου και αδόμητου. Αυτό το *figure- ground* αποκαλύπτει σημαντικές πληροφορίες για την πυκνότητα και τη λειτουργίας μια πόλης. Όσο το δυνατόν αρμονικότερη σχέση ανάμεσα σε αυτά τα δυο τόσο λειτουργικότερη μια πόλη. Η σωστή διαχείριση των *brownfields* μπορεί να αμβλύνει το πρόβλημα άρθρωσης των χώρων αυτών και ενδεχομένως να προτείνει καλύτερες συνδέσεις στον αστικό ιστό.

ΕΙΚ. 71 Ανάγκη διαχειρησης των brownfields, Remediated sites and brownfields :Success stories in Europe,Πηγή: European Commission, Ana Payá Pérez, Sara Peláez Sánchez, Marc Van Liedekerke

ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗΝ ΑΝΑΚΤΗΣΗ ΤΩΝ *BROWNFIELDS* |

Τα brownfields αποτελούν εν δυνάμει πεδία αξιοποίησης. Οι εγκαταλελειμμένοι χώροι και η ανάκτηση τους αποτελεί καίριο ζήτημα για την διαχείριση των πόλεων.

Πως όμως πρέπει να αντιμετωπίζονται οι περιοχές αυτές; Πως οφείλουν να κινούνται αρχιτέκτονες και πολεοδόμοι; Και εν τέλει ποιοι είναι οι παράγοντες που καθορίζουν την αποκατάσταση των *brownfields*;

- **Χρόνος**: ένας σημαντικός παράγοντας που πρέπει να ληφθεί υπόψιν είναι η σχέση τόπου και χρόνου, για πόσο χρονικό διάστημα έχει μείνει εγκαταλειμμένος ο χώρος και πόσο καιρό λειτουργούσε πριν εγκαταλειφθεί. Αυτά τα ζητήματα απασχολούν άμεσα την επιλογή επέμβασης.
- **Ταυτότητα**: η δομή της σύγχρονης πόλης αναλύεται σε πολλαπλά επίπεδα. Ο χώρος υπάρχει τόσο μέσα στη πόλη όσο και έξω από αυτήν. Η άλλοτε ταυτότητα κάποιων τοπίων έχει χαθεί ή έχει παραγκωνιστεί από άλλα. Κατά αυτήν την έννοια χρειάζεται μια προσεκτική θεώρηση του ανασχεδιασμού αυτών των περιοχών. Θα γίνει η αναδιαμόρφωση τους με σεβασμό στη μνήμη και την ιστορικότητα των χώρων αυτών ή θα ακολουθηθεί μια τακτική που θα δημιουργήσει έναν τελείως καινούργιο χώρο;
- **Ενσωμάτωση στο χώρο**: σε κάθε αναδιαμόρφωση μιας περιοχής κρίνεται σημαντική η ομαλή ενσωμάτωση της στον λειτουργικό ιστό της πόλης, ώστε να εξασφαλίζεται η άρθρωση της με την ευρύτερη πόλη και να μην δημιουργούνται ασυνέχειες. Κάθε πόλη οφείλει να έχει μια ενιαία συγκρότηση και ομοιομορφία.
- **Κοινωνικοί παράγοντες**: ένα αρνητικό φαινόμενο που σχετίζεται με τις προηγούμενες αστικές αναπλάσεις είναι το φαινόμενο του εξευγενισμού (*gentrification*) με την σταδιακή απομάκρυνση των ντόπιων πληθυσμών και την εισροή οικονομικά ανώτερων τάξεων. Για να αποφευχθούν κοινωνικές ανισότητες αλλά και απομονώσεις πληθυσμών, οι αναπλάσεις θα πρέπει να γίνονται προγραμματισμένες και να δημιουργούνται οι κατάλληλες συνθήκες για όλα τα κοινωνικά στρώματα- νέες θέσεις απασχόλησης κ.α.
- **Προγενέστερη χρήση**: ένας ακόμη καθοριστικός παράγοντας είναι η προηγούμενη χρήση ενός *brownfield* καθώς αυτή καθορίζει την ανάπτυξη της εκάστοτε περιοχής αλλά και την διαδικασία επέμβασης που χρειάζεται να ακολουθηθεί με βάση την ποιότητα του εδάφους του *brown-field*(διαδικασία καθαρισμού).

ΤΑΣΕΙΣ ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗΣ ΤΩΝ BROWNFIELDS ΣΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΧΩΡΟ |

Στον ευρωπαϊκό χώρο τις τελευταίες δεκαετίες έχουν γίνει αξιοσημείωτες προσπάθειες για αξιοποίηση των *brownfields*. Κάθε χώρα δεν αντιμετωπίζει με τον ίδιο τρόπο την ανάκτηση ενός *brownfield*, η όποια εξυπηρετεί κάθε φορά ένα διαφορετικό αναπτυξιακό πρόγραμμα ανασύνταξης του αστικού τοπίου. Οι στρατηγικές που ακολουθούνται είναι συχνά αντικρουόμενες και προωθούν:

- **Ριζική μεταμόρφωση του *brownfield***: στην περίπτωση αυτού του είδους της ανάπλασης προωθείται η καθολική κάθαρση του *brownfield*, με την κατεδάφιση των βιομηχανικών κατάλοιπων και μια εκ νέου δόμηση ανάλογα με τους στόχους που έχουν τεθεί.

Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι η «Hafencity» στο Αμβούργο, μια αστική αναζωογόνηση του θαλάσσιου μετώπου που στόχο είχε την επανασύνδεση του λιμανιού με τη πόλη. Έγινε πλήρης εξυγίανση του εδάφους, απομακρύνθηκαν προγενέστερα κατάλοιπα και δημιουργήθηκε μια περιοχή μικτών χρήσεων (εμπόριο, κατοικία, αναψυχή).

Στην κατηγορία αυτή ανήκει και η πόλη Oberhausen στο Ρουρ της Γερμανίας. Για 1.5 τμ.χλμ. φιλοξενούσε βιομηχανικές εγκαταστάσεις, οι οποίες κατεδαφίστηκαν για να δημιουργηθεί ένα εμπορικό και επιχειρησιακό κέντρο.

ΕΙΚ. 72 Hafencity Regeneration, Hamburg, Πηγή: GmbH

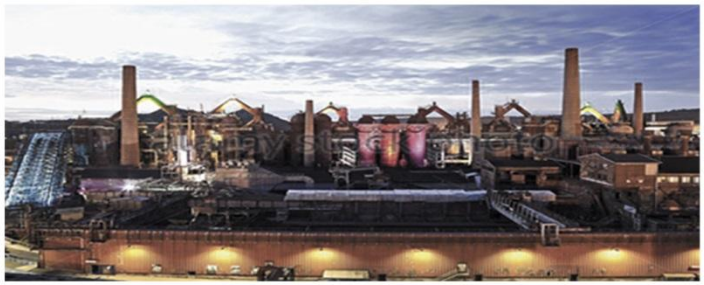
- **Μερική διατήρηση του *brownfield***: στην κατηγορία αυτή ανήκουν περιοχές στις οποίες διατηρήθηκαν μερικώς κάποια κελύφη και επαναχρησιμοποιήθηκαν, όπως στην περίπτωση του Parc de la Villette στο Παρίσι.

ΕΙΚ. 73 Parc de la Villette,Paris, Πηγή: Pdlv

- **Επεμβάσεις στα υφιστάμενα βιομηχανικά κελύφη και επανάχρηση του χώρου**: γίνονται εκτεταμένες διασώσεις και αποκαταστάσεις του βιομηχανικού κελύφους και ανασχεδιασμός του περιβάλλοντα χώρου. Κάτι ανάλογο συνέβη στις αποθήκες υγραερίου στη Βιέννη (Gasometer Simmering). Το πρόγραμμα επανάχρησης τους είχε ως στόχο την εσωτερική ανάδειξη του κελύφους. Στις τέσσερις αποθήκες φιλοξενούνται κατοικίες, καταστήματα, αίθουσες εκδηλώσεων και υπόγειοι χώροι στάθμευσης.

ΕΙΚ. 74 Gasometer Simmering ,Vienna, Πηγή: Ewald Frühwirth

- **Διάσωση και διατήρηση του βιομηχανικού χώρου προσδίδοντας μουσειακό χαρακτήρα**: η τάση αυτή προϋποθέτει την αποκατάσταση των κελυφών και του χώρου και τη μετατροπή του σε ζωντανό μουσείο. Χαρακτηριστικό δείγμα αποτελεί η πόλη Völklinger στη Γερμανία. Στην πόλη λειτουργούσε μέχρι το '80 χαλυβουργεία, τα όποια μετά την παύση λειτουργίας τους απέκτησαν μουσειακό χαρακτήρα.

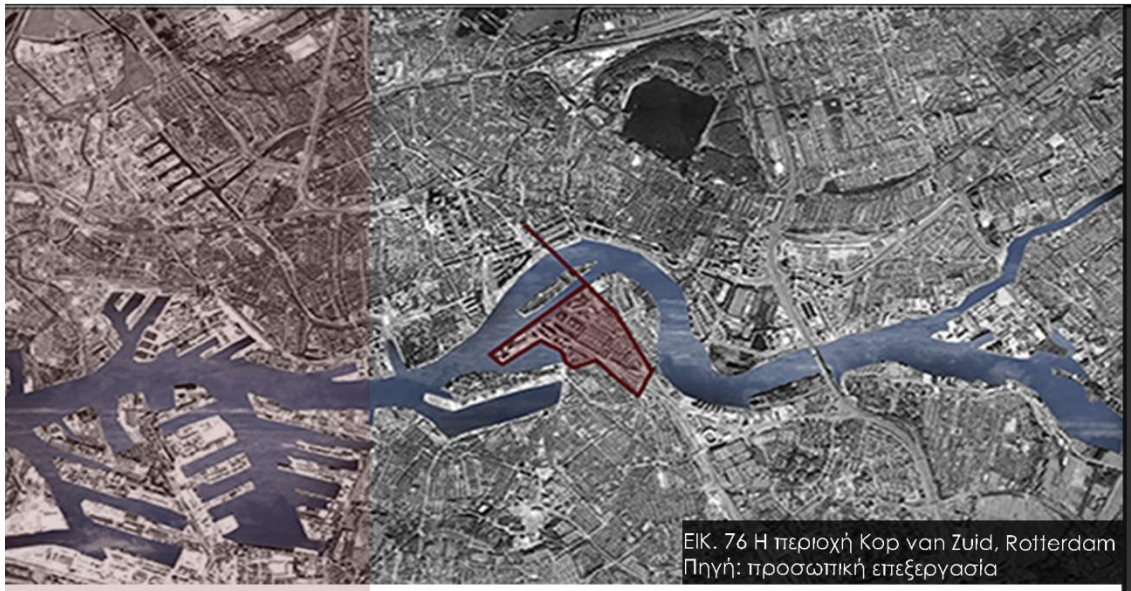


ΕΙΚ. 75 Vönklingen Museum City, Saarland, Germany
Πηγή: Anne Elizabeth Philibert

Το πιο επιθυμητό σενάριο θα ήταν η αντιμετώπιση των *brownfields* ως ενιαία σύνολα, όσον αφορά τα βιομηχανικά κελύφη και την εξυγίανση του χώρου. Στη συνέχεια θα παρουσιαστούν εκτενώς περιπτώσεις ανάκτησης και επαναξιολόγησης λειτουργίας του χώρου των *brownfields* στον ευρωπαϊκό ιστό και ο ρόλος τους στην διαμόρφωση της σύγχρονης πόλης.

Η ΠΟΛΗ ΔΙΠΛΑ ΣΤΟ ΝΕΡΟ |

Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ KOP VAN ZUID, ROTTERDAM



ΕΙΚ. 76 Η περιοχή Kop van Zuid, Rotterdam
Πηγή: προσωπική επεξεργασία

ΕΙΚ. 77 Χρονοδιάγραμμα έργου
Πηγή: προσωπική επεξεργασία

The abandoned harbor

ΕΙΚ. 78 Το Kop van Zuid τη δεκαετία του 1980, Πηγή: Jan Sluijter

ΘΕΣΗ & ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΗ ΧΡΗΣΗ |

Το Kop Van Zuid είναι μια γειτονιά που βρίσκεται στη νότια όχθη του ποταμού Maas στο Ρότερνταμ, και θεωρείται ένα από τα σημαντικότερα βιομηχανικά λιμάνια της Ευρώπης. Καλύπτει έκταση 125 στρέμματα και περιελάμβανε αποβάθρες, ένα ναυπηγείο και έναν τερματικό σταθμό. Κατά τη διάρκεια της αποβιομηχάνισης τη δεκαετία του '60, η αυξανόμενη ζήτηση σε γη είχε ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη δραστηριοτήτων τόσο του λιμανιού, όσο και της πόλης και στην απέναντι όχθη του ποταμού, ενισχύοντας τη μεταφορά των βιομηχανιών στην απέναντι πλευρά αφήνοντας πίσω ανενεργές, εγκαταλελειμμένες περιοχές. Η περιοχή παρέμενε εγκαταλειμμένη και αποκομμένη από το κέντρο της πόλης, λόγω αδυναμίας του σιδηροδρομικού δικτύου να καλύψει τις ανάγκες σύνδεσης. Ο πληθυσμός της αποτελούνταν από χαμηλού μορφωτικού επιπέδου εργάτες που δούλευαν στις παρακείμενες βιομηχανίες.

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ & ΣΤΟΧΟΙ ΑΝΑΜΟΡΦΩΣΗΣ |

Το όραμα για την ανάπλαση της περιοχής είναι απόρροια του ευρύτερου οράματος της Randstad για την ανάδειξη του νοτίου τμήματος της πόλης του Ρότερνταμ κατά τη δεκαετία του '80. Η ανάπλαση του Kop Van Zuid καλούνταν να επιλύσει ζητήματα που αφορούσαν τη σύνδεση της περιοχής των νοτίων προαστίων με το κέντρο, να δημιουργήσει μια ελκυστική περιοχή μικτών χρήσεων, να προωθήσει την επανάχρηση κτιρίων ορόσημων και την ανάπτυξη ενός ενιαίου προγράμματος κατοίκησης για όλο τον πληθυσμό.

ΕΙΚ. 79 Kop van Zuid axes, μεσω των οδικων αξόνων επιτεύχθηκε η σύνδεσημε την ευρύτερη πόλη
Πηγή: προσωπική επεξεργασία

ΠΡΟΤΑΣΗ |

Οι εργασίες ανάκτησης του *brownfield* περιλάμβαναν την εξυγίανση του εδάφους μέσω εργασιών καθαρισμού και την πλήρη απομάκρυνση βιομηχανικών καταλοίπων ώστε να τοποθετηθούν κατοικίες 5.300 τ.μ, χώροι γραφείων 40.000 τ.μ., χώροι επιχειρήσεων 35.000 τ.μ., εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις 30.000 τ.μ., και χώροι αναψυχής 30.000 τ.μ.64 Για να επιτευχθούν οι στόχοι και να καταστεί λειτουργικό το πλάνο επαναξιολόγησης, επανασχεδιασμού και λειτουργίας της περιοχής τέθηκαν σε εφαρμογή στάδια που αφορούσαν τη σύνδεση της περιοχής με το ευρύτερο κέντρο του Ρότερνταμ, την ισόρροπη οικιστική ανάπτυξη, την διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομίας και την αρχιτεκτονική προβολή.

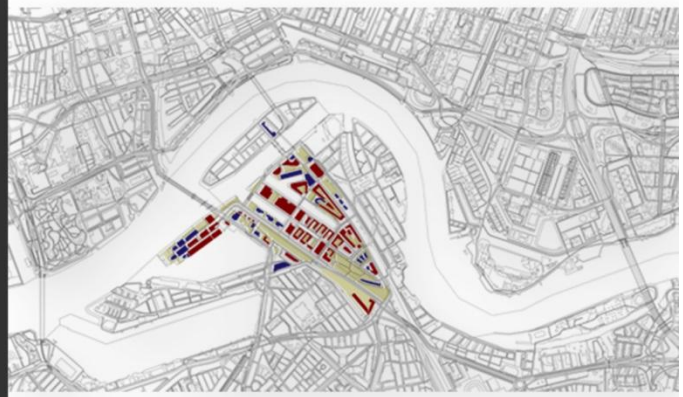
ΣΥΝΕΝΩΣΗ ΜΙΑΣ ΔΙΕΡΕΜΕΝΗΣ ΠΟΛΗΣ |

Ένα από τα κυριότερα προβλήματα που έπρεπε να αντιμετωπιστεί ήταν η προσβασιμότητα στην περιοχή και η σύνδεση της με το κέντρο της πόλης. Για την καλύτερη σύνδεση με το κέντρο σχεδιάστηκε η γέφυρα Erasmus Bridge από τον Ben Van Berkel, με μήκος 802 μ., που φέρει 4 λωρίδες αυτοκινητόδρομου, 2 λωρίδες τραμ, 2 λωρίδες ποδηλατοδρόμου και 2 πεζοδρόμια. Παράλληλα δημιουργήθηκε ένας νέος σταθμός μετρό στην περιοχή και έγινε επέκταση του τραμ ώστε να συνδεθούν βόρεια και νότια πλευρά της πόλης. Επίσης τοποθετώντας τις κύριες σιδηροδρομικές γραμμές υπόγεια επιτεύχθηκε καλύτερη σύνδεση των πεζοδρόμων με τις κατοικημένες γειτονίες. Τέλος δημιουργήθηκε ένα σύστημα θαλάσσιων ταξί που διασχίζουν το ποτάμι και συνδέονται με διάφορα αξιοθέατα. Μέσω αυτών των χειρισμών το Kop Van Zuid καθώς και όλη η νότια περιοχή του Ρότερνταμ συνδέθηκε άμεσα με το κέντρο της πόλης.

64. Hager M., Ρότερνταμ: *Πολιτιστική πολιτική και αναζωογόνηση των πόλεων: Ρότερνταμ: Ανασχεδιάζοντας το δημόσιο χώρο*, επιμ. Bianchini F., Parkinson M., εκδ. Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς, Αθήνα, 1994, σελ. 51

wilhelminapier
zuidkade
parkstadt
ODS gebied
stadstuinen
landtong
entrepot
peperklip
spoortunnel locaties

ΕΙΚ.80 Συνοικίες του KvZ
Πηγή: προσωπική επεξεργασία



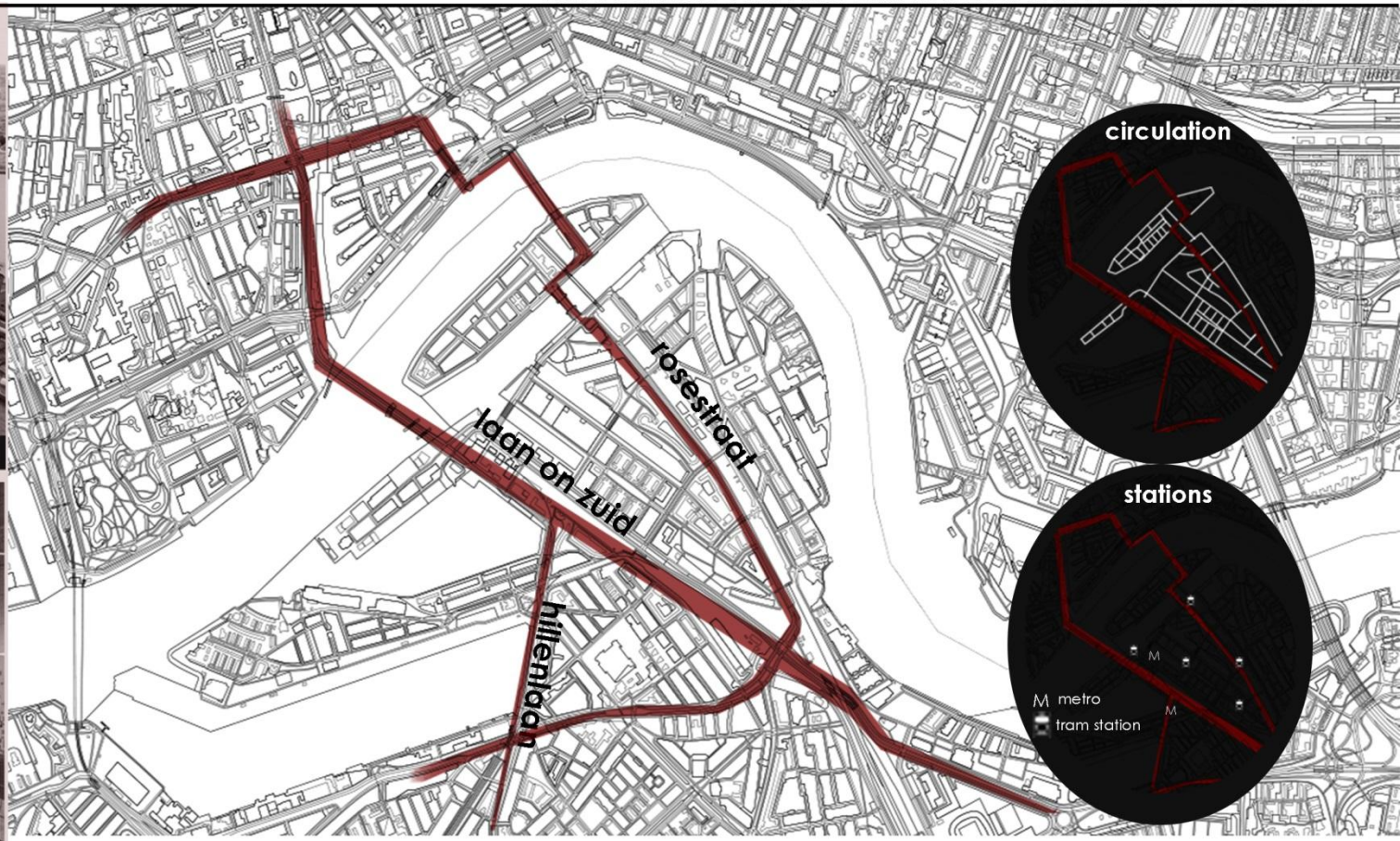
residential uses
public uses
green spaces

ΕΙΚ.81 Χρήσεις γης του KvZ
Πηγή: προσωπική επεξεργασία

ΕΙΚ. 82 Erasmus Bridge, Πηγή: Krullaards

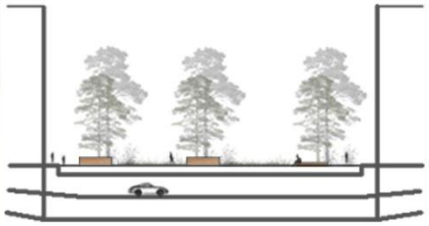
ΕΙΚ. 83 Wilhelminaplein metro station, Πηγή: Caticon arch.

ΕΙΚ. 84 Laan on Zuid Av., Πηγή: Bedrijfshuisvesting



ΕΙΚ.86 Κεντρικοί οδικοί άξονες KvZ, Πηγή: προσωπική επεξεργασία

ΕΙΚ.85 3D αναπαραστάση Erasmus Bridge, Πηγή: Sven Blummer



ΕΙΚ.87 Διαγραμματική τομή υπόγειων αυτοκινητόδρομων Πηγή: προσωπική επεξεργασία

ΕΙΚ. 88 Landtong, Πηγή: Maasdam

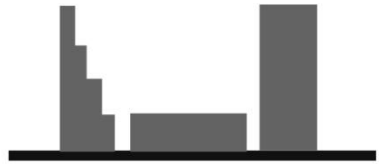
ΕΙΚ.89 Stadstuiner, Πηγή: Maasdam

ΕΙΚ.89 Parkstadt, Πηγή: Christian Richters

ΙΣΟΡΡΟΠΗΜΕΝΗ ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ |

Η περιοχή πρόκειται καλύψει τις στεγαστικές ανάγκες της πόλης που τα τελευταία χρόνια όλο και αυξάνονται. Για το λόγο αυτό εκπονήθηκαν δύο μελέτες. Η πρώτη αφορούσε το Kop Van Zuid και περιλάμβανε 3.000 κατοικίες και η δεύτερη μελέτη που ονομάζεται Kop Van Zuid II ή Rarkstad περιλαμβάνει 2.300 κατοικίες. Το Parkstad ξεκίνησε το 2007 και είναι περισσότερο μια προαστιακή περιοχή γύρω από το Kop Van Zuid. Οι κατοικίες αυτές σχεδιαστήκαν επιμελώς για να καλύψουν αφενός τις οικιστικές ανάγκες της πόλης, και αφετέρου να προσελκύσουν νέους κατοίκους, για να αναδιαμορφωθεί η αντικειμενική αξία της περιοχής και να αυξηθούν οι επενδύσεις.

ΕΙΚ.91 Διαγραμματικες τομές γειτονιών του KvZ
Πηγή: προσωπική επεξεργασία



section i

section iii

ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ |

Η περιοχή παρέμεινε εγκαταλειμμένη και απομονωμένη για ένα αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα και πολλά από τα κελύφη της είτε έμειναν αναξιοποίητα, είτε γκρεμιστήκαν για να δώσουν τη θέση τους στα σύγχρονα μεγαλεπήβολα σχέδια για την αναγέννηση του Kop Van Zuid. Στα κελύφη που αξιοποιηθήκαν ανήκει ο πρώην τερματικός σταθμός Holland America που μετατράπηκε στο Hotel New York και το Entrepot building που επαναχρησιμοποιήθηκε ως σουπερ μάρκετ.

Για την προώθηση της αρχιτεκτονικής και του πολιτισμού ανατέθηκαν σε γνωστούς αρχιτέκτονες σημαντικά έργα που προωθούσαν την εικόνα της πόλης. Η κατασκευή του KNP building ανατέθηκε στον Renzo Piano, το World Port Center σχεδιάστηκε από τον Sir Norman Foster. Στα αξιοσημείωτα έργα της περιοχής συγκαταλέγονται και το Cruise Terminal καθώς και το Luxor Theatre. Ως αποτέλεσμα των παραπάνω το Ρότερνταμ αναδείχτηκε πολιτιστική πρωτεύουσα της Ευρώπης το 2001.

ΑΣΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ |

Η ανάπλαση του Kop Van Zuid αποτελεί ένα ενδεικτικό παράδειγμα της ολλανδικής αρχιτεκτονικής για το δημόσιο χώρο. Η ολλανδική προσέγγιση ανάγεται σε –κοινές επιφάνειες – shared surfaces- . Υπάρχουν καθορισμένα όρια για τις κατοικημένες περιοχές που συνδυάζονται με δεντροστοιχίες μεταξύ πεζοδρομίων και δρόμων. Υπάρχει ακόμη σαφής διάκριση αυτοκινητοδρόμων και ποδηλατοδρόμων που συνδέονται με τη σειρά τους με πλατείες ή χώρους εκτόνωσης των κατοίκων. Με τον ίδιο τρόπο λειτουργούν και τα κτίρια δημόσιας χρήσης ώστε να παρέχουν ταυτόχρονα εξυπηρέτηση και ποιότητα χώρου.

Η περίπτωση του Kop Van Zuid μπορεί να θεωρηθεί επιτυχημένη στα πλαίσια στα όποια κινήθηκε. Πέτυχε την αναγέννηση μιας πρώην εγκαταλειμμένης βιομηχανικής περιοχής στο νότιο Ρότερνταμ στηριζόμενη στην δημιουργία μιας εκ νέου περιοχής μικτών χρήσεων, που προσέλκυσε επενδύσεις και εργαζόμενους μιας νέας οικονομίας , γυρίζοντας την πλάτη της στο πεπρωμένο μιας βιομηχανικής περιοχής.

ΕΙΚ.92 Holland America
Πηγή: Swahe

ΕΙΚ.93 KPN building
Πηγή: frankartculinary

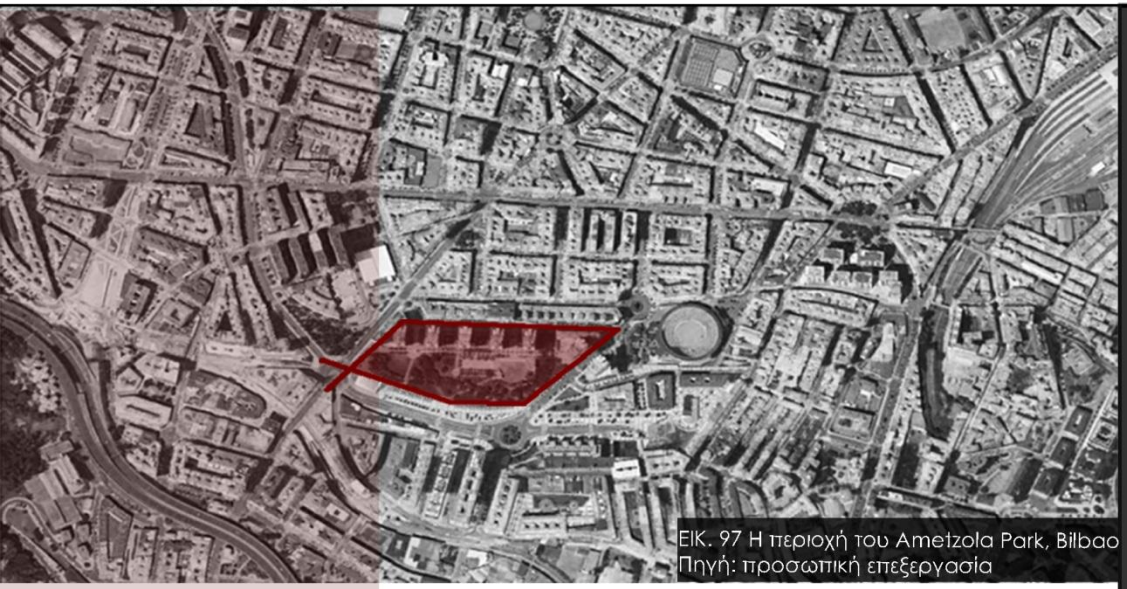
ΕΙΚ. 94 World port center
Πηγή: Wikifrits

ΕΙΚ. 95 Luxor theatre
Πηγή: Rob 't Hart

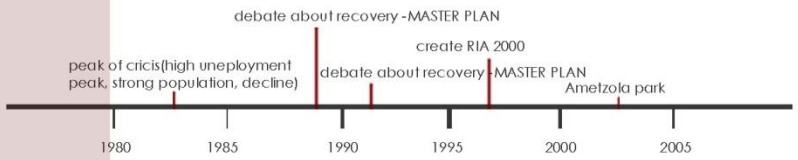
ΕΙΚ. 96 Panoramic view KvZ
Πηγή: Deft Univesity

ΜΙΑ ΠΡΑΣΙΝΗ ΑΝΑΣΑ ΣΤΑ ΣΥΝΤΡΙΜΜΙΑ ΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ |

Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ AMETZOLA PARK , BILBAO



ΕΙΚ. 97 Η περιοχή του Ametzola Park, Bilbao
Πηγή: προσωπική επεξεργασία



ΕΙΚ. 94 Χρονοδιάγραμμα έργου
Πηγή: προσωπική επεξεργασία

The debris of the industry

ΕΙΚ. 98 ,99 Η περιοχή Ametzola πριν μετατραπεί σε παρκο,
Πηγή: J. Urriolabeitia

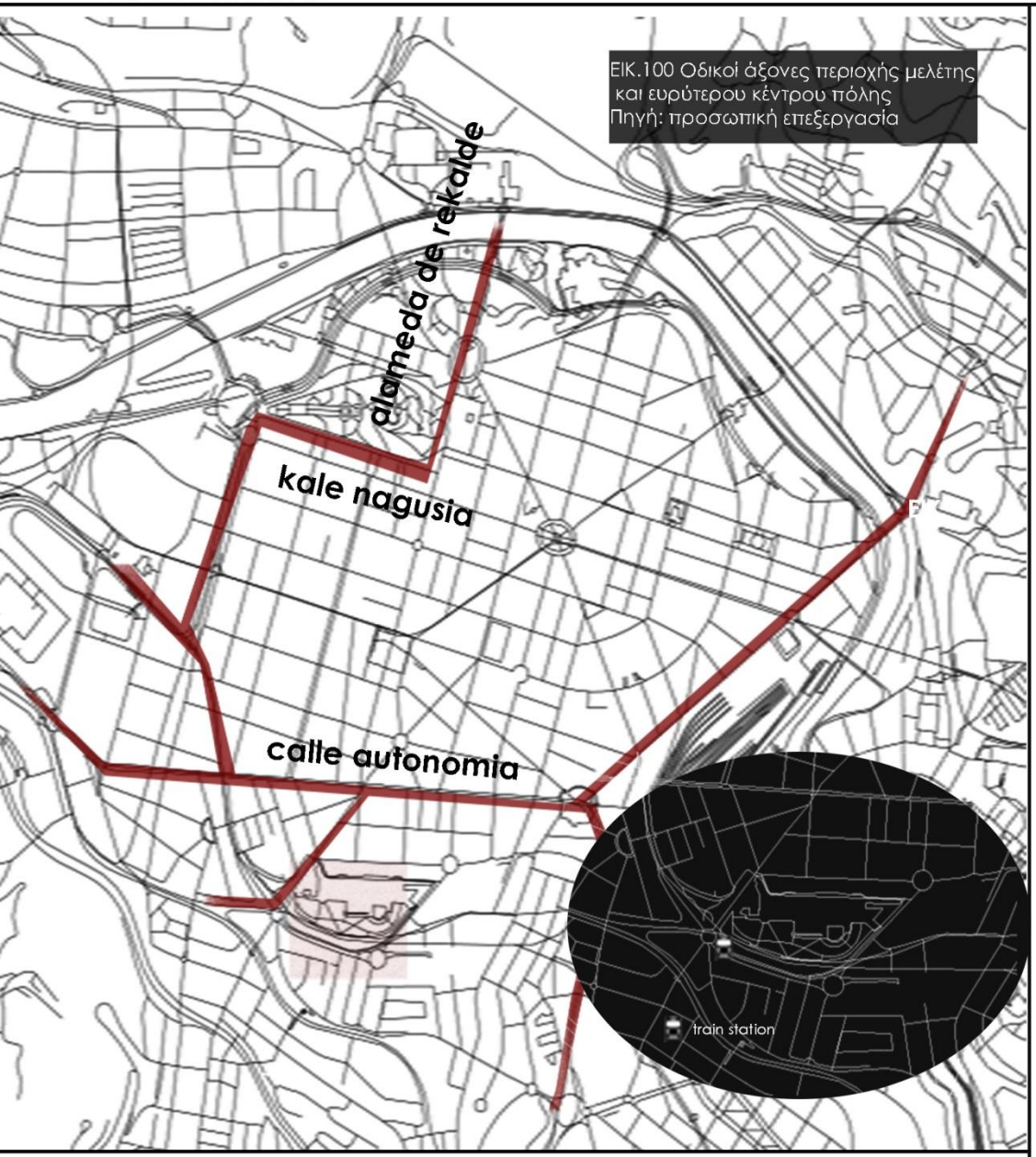
ΘΕΣΗ & ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΗ ΧΡΗΣΗ |

Το πάρκο βρίσκεται στην περιοχή Errekalde, στην συνοικία Ametzola στο νότιο Μπιλμπάο. Αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες βιομηχανικές συνοικίες του Μπιλμπάο και στο παρελθόν διατρέχονταν από τον σιδηρόδρομο της πόλης. Καταλαμβάνει έκταση 36.000 τ.μ και περιλάμβανε βιομηχανικές δραστηριότητες που συνδέονταν με την μεταλλουργεία και λειτουργούσαν υποστηρικτικά σε συνδυασμό με τις ναυπηγικές δραστηριότητες της πόλης. Η οικονομική κρίση του 1970 στάθηκε στάθηκε η αιτία για την «αποδόμηση» του Μπιλμπάο. Δεκάδες βιομηχανίες μετάλλων, μεγάλες εργοστασιακές μονάδες, αλλά και μικρές βιοτεχνίες που λειτουργούσαν στην ευρύτερη περιοχή έκλεισαν, αφήνοντας πίσω μια θλιμμένη πόλη.[65]

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ & ΣΤΟΧΟΙ ΑΝΑΜΟΡΦΩΣΗΣ |

Η αναμόρφωση της πόλης ξεκίνησε τη δεκαετία του '90 με την Bilbao Ria 2000 να επενδύει 184 εκ. ευρώ για τον επανασχεδιασμό της πόλης. Ο άμεσος στόχος ήταν η ανάκτηση των εγκαταλειμμένων περιοχών της πόλης, μεταξύ των οποίων και η Ametzola και η μετατροπή τους σε ένα νέο λειτουργικό κέντρο πόλης ικανό να προσελκύσει τοπικές και διεθνείς επενδύσεις. Ο ευρύτερος σκοπός ήταν να χρησιμοποιηθούν τα έργα ως σύμβολο για τον μετασχηματισμό του Μπιλμπάο από μια φθίνουσα, βιομηχανική πόλη σε μια μετά-βιομηχανική εφαρμογή μητρόπολης του 21ου αιώνα.[66] Το πολεοδομικό σχέδιο για την ανάκαμψη της πόλης ανατέθηκε στον Cesar Pelli.

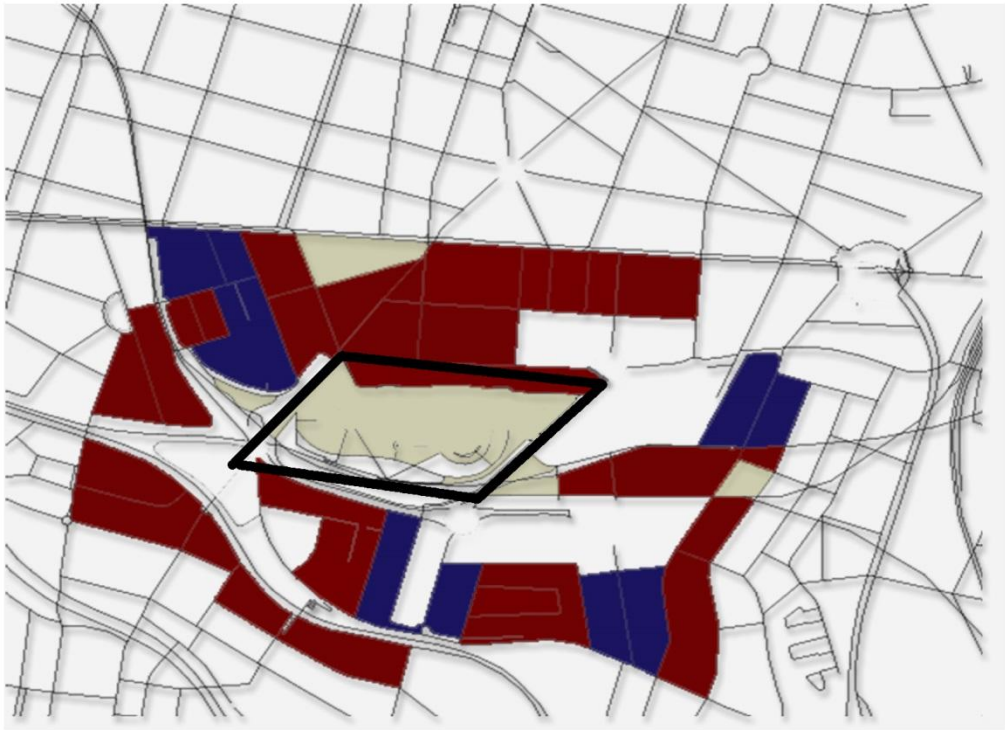
65. Μητσάκης Κ., Αναγέννηση μέσα από τις στάχτες, 17/12/2015, Έθνος
66. Ibon A., Bilbao's strategic evolution: from the industrial to the post-industrial city, σελ. 11



ΕΙΚ.100 Οδικοί άξονες περιοχής μελέτης και ευρύτερου κέντρου πόλης
Πηγή: προσωπική επεξεργασία

ΠΡΟΤΑΣΗ |

Οι εργασίες μεταμόρφωσης της περιοχής Ametzola περιλάμβαναν την απομάκρυνση ρυπογόνων υπολειμμάτων των βιομηχανικών κελυφών και εκτεταμένες εργασίες καθαρισμού ώστε να μπορέσει να χρησιμοποιηθεί ο χώρος ως πάρκο. Ο λόγος αναδημιουργίας του *brownfield* ήταν η ανάγκη ύπαξης κενών χώρων στην πόλη.
Στο πάρκο φιλοξενούνται σήμερα παιδότοποι, λίμνες και ανοιχτοί πράσινοι χώροι. Επίσης στο χώρο λειτουργούν και κάποια καταστήματα, κυρίως διασκέδασης, που φιλοξενούν και κάποιες εφήμερες εκθέσεις.



residential uses
public uses
green spaces

ΕΙΚ. 101 Χρήσεις γης περιοχής γύρω από το Ametzola Park
Πηγή: προσωπική επεξεργασία

ΕΙΚ. 102 Η σημερινή όψη του πάρκου, Πηγή: Marta Miret

ΕΙΚ. 103 Διαγραμματική τομή, Πηγή: προσωπική επεξεργασία

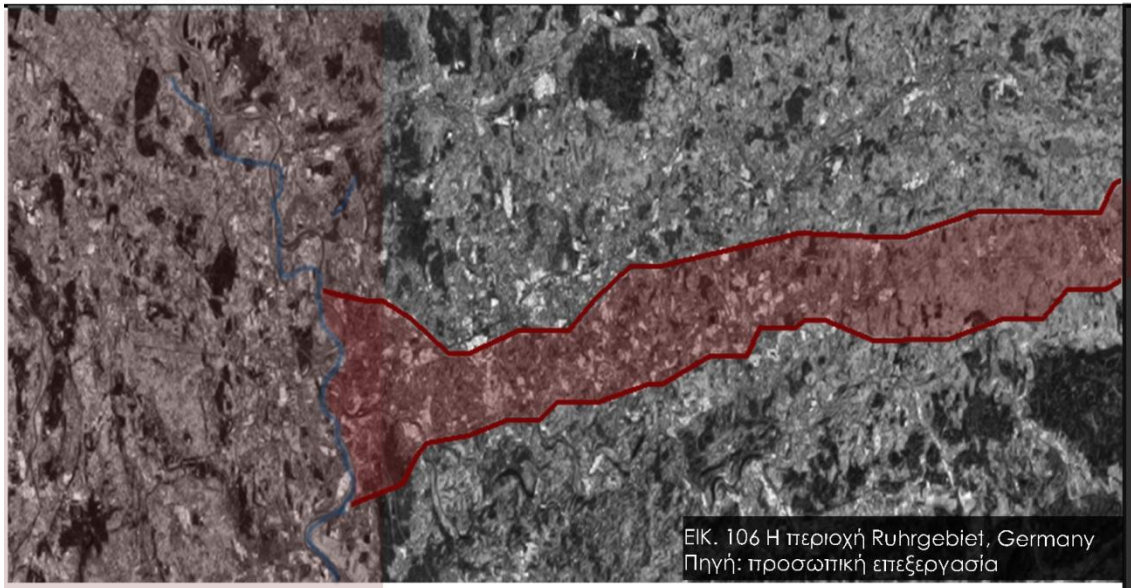
ΑΣΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ |

Αναμφίβολα από πλευράς αστικού σχεδιασμού οι ελεύθεροι χώροι και οι χώροι πρασίνου βελτιώνουν την ποιότητα ζωής των κατοίκων των μεγαλουπόλεων. Στη συγκεκριμένη περίπτωση η περιοχή ήταν πυκνοδομημένη με την κατοικία να είναι η κυρίαρχη χρήση. Οι κατοικίες δεν είχαν κάποια ιδιαίτερη αντικειμενική αξία και θεωρούνταν υποβαθμισμένες εφόσον συνόρευαν με μια εγκαταλειμμένη βιομηχανική έκταση. Το Ametzola Park δημιούργησε προϋποθέσεις για μια βιωσιμότερη οικιστική ανάπτυξη και έδωσε μια ανάσα πράσινου στην ήδη ασφυκτικά δομημένη περιοχή. Οι κενοί -πράσινοι- χώροι αντιμετωπιστηκαν ισάξια με το δομημένο περιβάλλον στην διαμόρφωση της κανούργιας εικόνας του Μπιλμπάο.Ταυτόχρονα όμως δημιούργησε ένα θετικό κλίμα για την πόλη τόσο αισθητικά, όσο και πολιτιστικά με τις εφήμερες διοργάνωσης και αποτελεί έναν πόλο έλξης του ευρύτερου κέντρου.

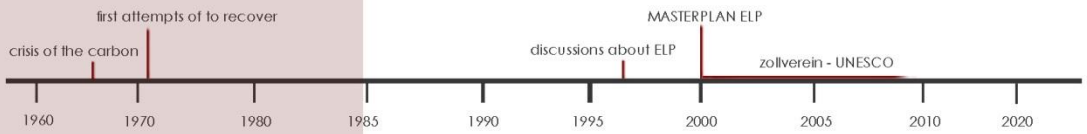
ΕΙΚ. 104,105 Ametzola Park, Πηγή: Marta Miret

ΤΟ ΑΝΘΡΑΚΩΡΥΧΕΙΟ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ |

Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ EMSCHER LANDSCAPE PARK, RUHR



ΕΙΚ. 106 Η περιοχή Ruhrgebiet, Germany
Πηγή: προσωπική επεξεργασία



ΕΙΚ.107 Χρονοδιάγραμμα έργου
Πηγή: προσωπική επεξεργασία

The abandoned coal mine

ΕΙΚ. 108 Οι βιομηχανιες στην κοιλαδα του Ρουρ,
Πηγή: deAcademic

ΕΙΚ. 109 Zollverein coal mine,
Πηγή: Hilla Becher

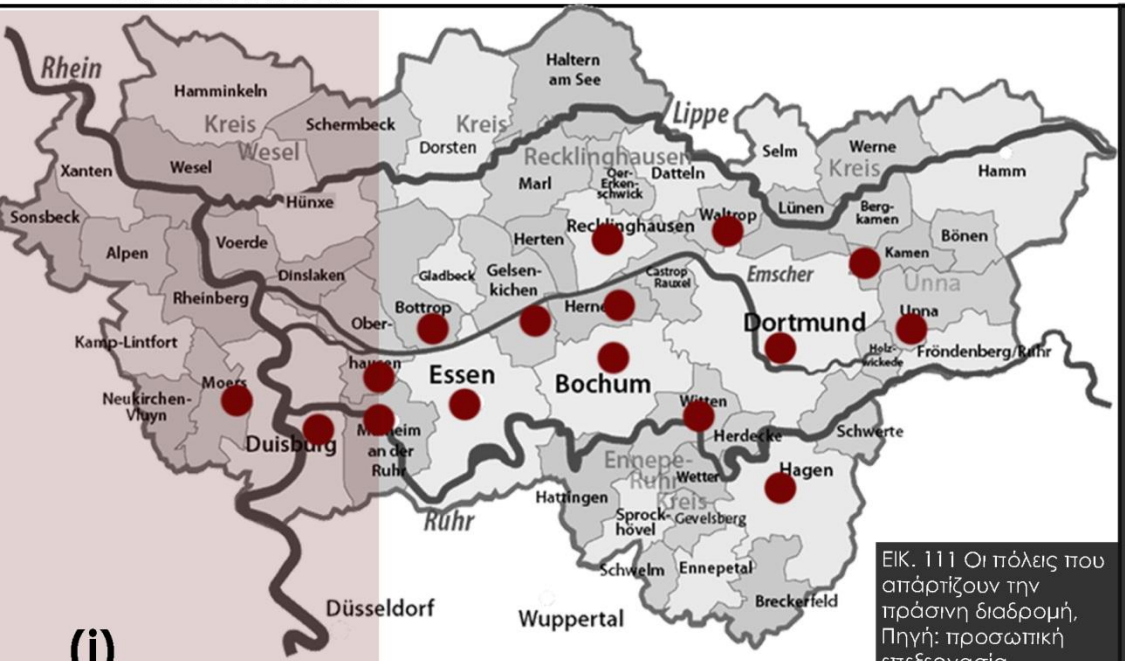
ΕΙΚ. 110 Βιομηχανική μονάδα επεξεργασίας άνθρακα
Πηγή: deAcademic

ΘΕΣΗ & ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΗ ΧΡΗΣΗ |

Η κοιλάδα του Ruhr βρίσκεται στη δυτική Γερμανία και διασχίζεται από τον ποταμό Ruhr. Στην περιοχή άκμασαν βιομηχανικές εγκαταστάσεις που σχετίζονταν με την εξόρυξη άνθρακα, οι οποίες μετέτρεψαν το Ruhr σε μια από τις μεγαλύτερες και σημαντικότερες γερμανικές βιομηχανίες. Από την κρίση του άνθρακα, στο τέλος της δεκαετίας του '50 και έπειτα, η κοιλάδα του Ruhr βρίσκεται σε μια διαδικασία δομικής αλλαγής. Σήμερα στην περιοχή λειτουργούν μόνο 6 ανθρακωρυχεία στα δυτικά και το μεγαλύτερο πρόβλημα της περιοχής αποτελούν τα μολυσμένα εδάφη και ύδατα, καθώς και τα εγκαταλειμμένα βιομηχανικά κελύφη, που δίνουν την εντύπωση ενός μολυσμένου τοπίου.

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ & ΣΤΟΧΟΙ ΑΝΑΜΟΡΦΩΣΗΣ |

Η πρωτοβουλία ανάκτησης της κοιλάδας του Ruhr ξεκίνησε το 1988 και συγκροτήθηκε από μια σύμπραξη του κρατιδίου της βόρειας Ρηνανίας- Βεστφαλίας (IBA) και του δημοσίου φορέα ακινήτων (LEG) για την επαναχρησιμοποίηση εγκαταλειμμένων βιομηχανικών κελυφών και την εξυγίανση ενός φυσικού τοπίου, με απώτερο σκοπό την πολιτιστική προβολή μια ολόκληρης βιομηχανικής περιοχής.

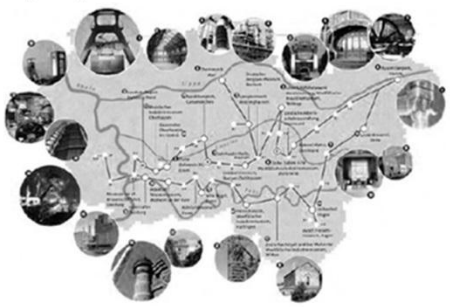


ΕΙΚ. 111 Οι πόλεις που απάρτίζουν την πράσινη διαδρομή, Πηγή: προσωπική επεξεργασία

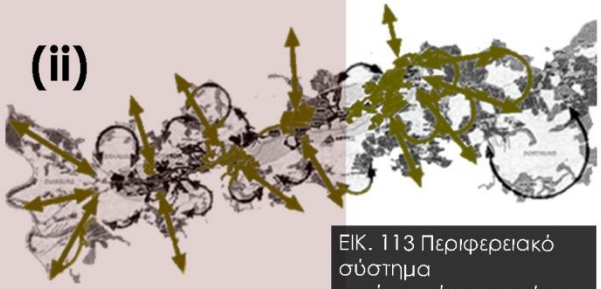
(i)

ΕΙΚ.112 Project κάθε πόλης, Πηγή: IBA maps

(iii)



(ii)



ΕΙΚ. 113 Περιφερειακό σύστημα κενών πράσινων χώρων, Πηγή: IBA maps

ΕΙΚ. 114 Επιμέρους projects που σύμπληρώνουν τη διαδρομή Πηγή: IBA maps

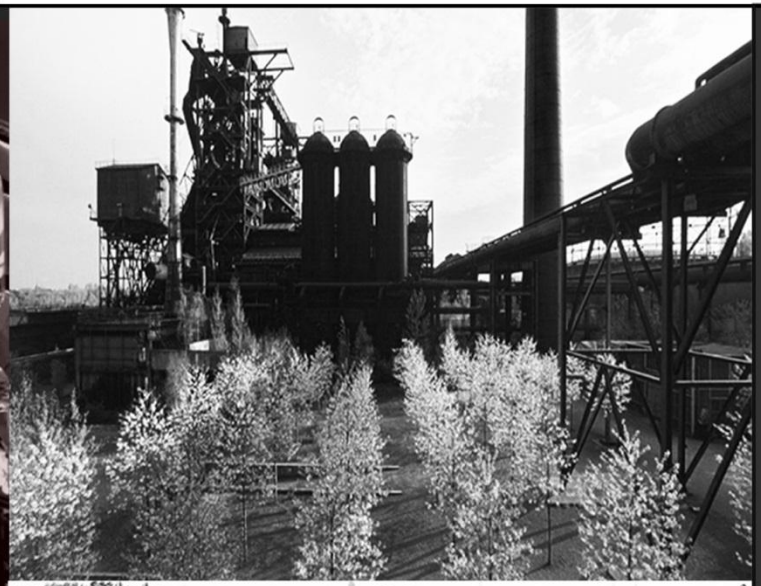
ΠΡΟΤΑΣΗ |

Η σχεδιαστική πρόταση αποκατάστασης και ανακύκλωσης του Ruhr είχε ως κατευθυντήριο άξονα τη σύνδεση χώρων πρασίνου και βιομηχανικών μνημείων 17 πόλεων σε μια διαδρομή 302 χλμ. κατά μήκος του ποταμού του Emscher. Το του Emscher Landscape Park είναι εύκολα προσβάσιμο τόσο οδικά, όσο και σιδηροδρομικά.

Για την δημιουργία του Emscher Landscape Park κεντρικός άξονας σχεδιασμού ήταν η οικολογία με την απορρύπανση του ποταμού και την αποκατάσταση των βιομηχανικών κελύφων. Το project επανασχεδιασμού κινήθηκε σε 3 στάδια:

I. Το εκθεσιακό πάρκο που καλύπτει όλη την περιοχή και απότελει τον συνδετικό κρίκο μεταξύ των κενών εκτάσεων και των βιομηχανικών πόλεων.
II. Το περιφερειακό σύστημα των κενών χώρων –regional green-ways
III. Επιμέρους projects που αφορούν τον σχεδιασμό του τοπίου, τον σχεδιασμό σπιτιών, τη δημιουργία καλλιτεχνικών χώρων, το σύστημα των ποδηλατοδρόμων και μονοπατιών.

ΕΙΚ115 Zollverein,
Πηγή: Kollek N.



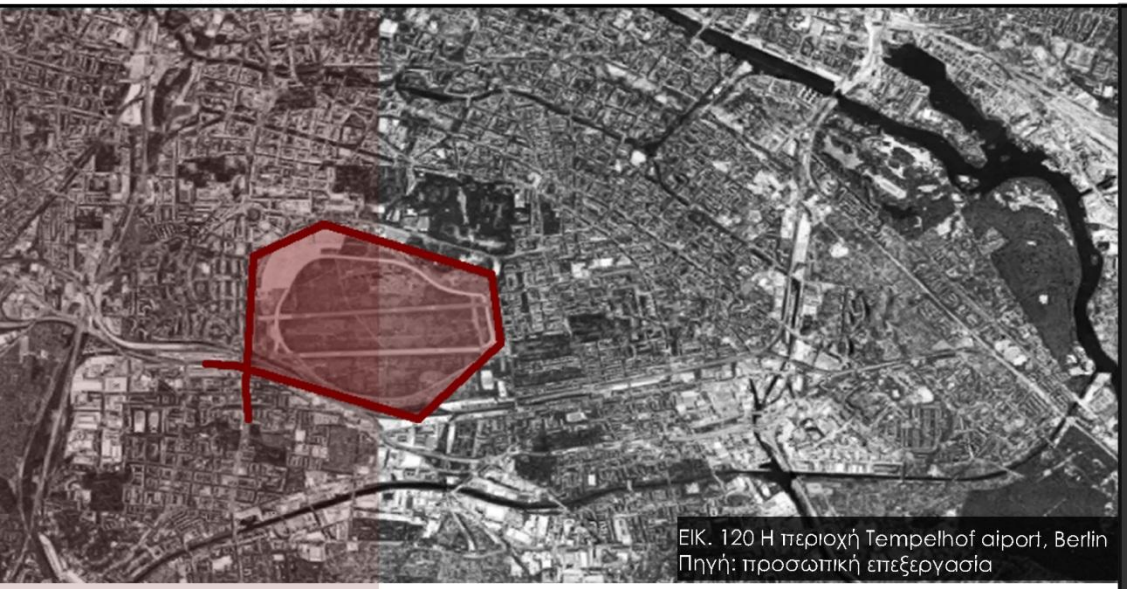
ΕΙΚ116 Duisburg Nord Landscape
Park, Πηγή: Dickmann J.

ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ |

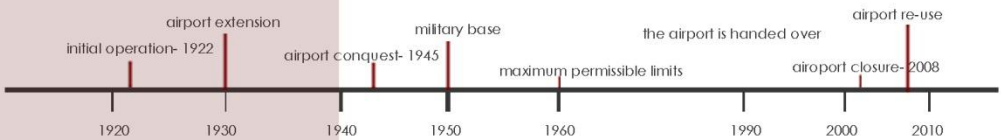
Το Emscher Landscape Park είναι μια προσπάθεια συνύπαρξης πολεοδομικού, αστικού, αρχιτεκτονικού σχεδιασμού και αρχιτεκτονικής τοπιού. Στηριζόμενο στην ανακύκλωση, την επανάχρηση και την ιδιαιτερότητα της μνήμης κατάφερε να αποκαταστήσει ένα από τα πιο υποβαθμισμένα και μολυσμένα τοπία της Ευρώπης. Το Emscher Landscape Park έγινε σύμβολο οικονομικής, αστικής και περιβαλλοντικής αλλαγής μια πρώην βιομηχανικής περιοχής και κατάφερε να προβάλλει μια ολόκληρη περιοχή και την βιομηχανική ιστορία που τη συνέδεε μέσω σύγχρονων και λεπτών χειρισμών.

ΕΙΚ117,118,119, Duisburg Nord
Landscape Park,
Πηγή: Dickmann J.

Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΕΠΑΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ TEMPELHOF AIRPORT, BERLIN



ΕΙΚ. 120 Η περιοχή Tempelhof aiport, Berlin
Πηγή: προσωπική επεξεργασία



ΕΙΚ.121 Χρονοδιάγραμμα έργου
Πηγή: προσωπική επεξεργασία

The closed airport

ΕΙΚ. 122 Tempelhof airport
1945
Πηγή: Brodde

ΕΙΚ. 123 Tempelhof airport
1937
Πηγή: Brodde

ΕΙΚ. 124 Tempelhof airport
1975
Πηγή: Para Bellum

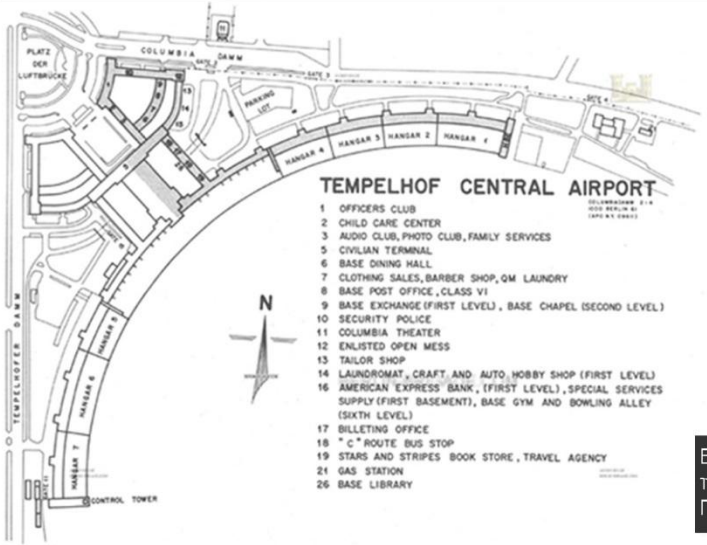
ΘΕΣΗ & ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΗ ΧΡΗΣΗ

Το αεροδρόμιου του Tempelhof βρίσκεται στον δήμο Tempelhof-Soeneberg του Βερολίνου. Η περιοχή χρησιμοποιήθηκε αρχικά ως εκπαιδευτικό χώρος του γερμανικού στρατού μέχρι το 1922 όπου δημιουργήθηκαν οι πρώτες εγκαταστάσεις του αεροδρόμιου. Αποτέλεσε ένα από τα πρώτα αεροδρόμια της Γερμανίας και κατά τον περασμένο αιώνα η επέκταση του κάλυψε τα επιτρεπτά όρια. Η συνολική έκταση του αεροδρομίου καταλαμβάνει 950 στρ. με ανοιχτό χώρο να καταλαμβάνει έκταση περίπου 750 στρ. Το κύριο κτίριο έχει έκταση 300.000 τ.μ και διαθέτει ακόμη υπόγειους χώρους στάθμευσης. Υπήρχαν επτά υπόστεγα, η συνολική επιφάνεια των οποίων ανέρχεται σε 52.250τ.μ. Διαθέτει δύο αεροδιαδρόμους, η επιφάνεια καθενός είναι: 2116μ Χ 42,50 μ, 2093μ Χ 42,50μ. Τα υπόλοιπα τετραγωνικά καλύπτουν ελεύθεροι χώροι.

Το αεροδρόμιο έπαυσε τη λειτουργία του το 2008 όταν αντικαταστάθηκε από τον Διεθνή Αερολιμένα Βερολίνου Brandenburg. Τα κτίρια του πρώην αεροδρομίου παρέμειναν ανενεργά. Το Tempelhof είναι μια πυκνοκατοικημένη βιομηχανική περιοχή, που αποτελείται από πολλές επιχειρήσεις που συνδέονταν με το αεροδρόμιο.

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ & ΣΤΟΧΟΙ ΑΝΑΜΟΡΦΩΣΗΣ |

Με την παύση της λειτουργίας του Tempelhof, η δημοτικές αρχές του Βερολίνου ξεκίνησαν το 2009 τη διαδικασία επανάχρησης και αξιοποίησης του πρώην αεροδρομίου, ώστε να μην παραμείνει ανενεργό και αποτελέσει εμπόδιο στην υγιή εξέλιξη της πόλης. Ο στόχος ήταν η μετατροπή του πρώην αεροδρομίου σε πάρκο και η κάλυψη οικιστικών αναγκών της πόλης του Βερολίνου, πάντα με γνώμονα τη βιώσιμη ισόρροπη ανάπτυξη. Το πάρκο θα συνδεθεί με τις γειτονικές συνοικίες και θα αναβαθμίσει το κοινωνικό στάτους της πόλης, πριν προλάβει η αχρησία να μετατρέπει μια τόσο μεγάλη έκταση σε μια γκρίζα ζώνη, σε ένα *brownfield*.

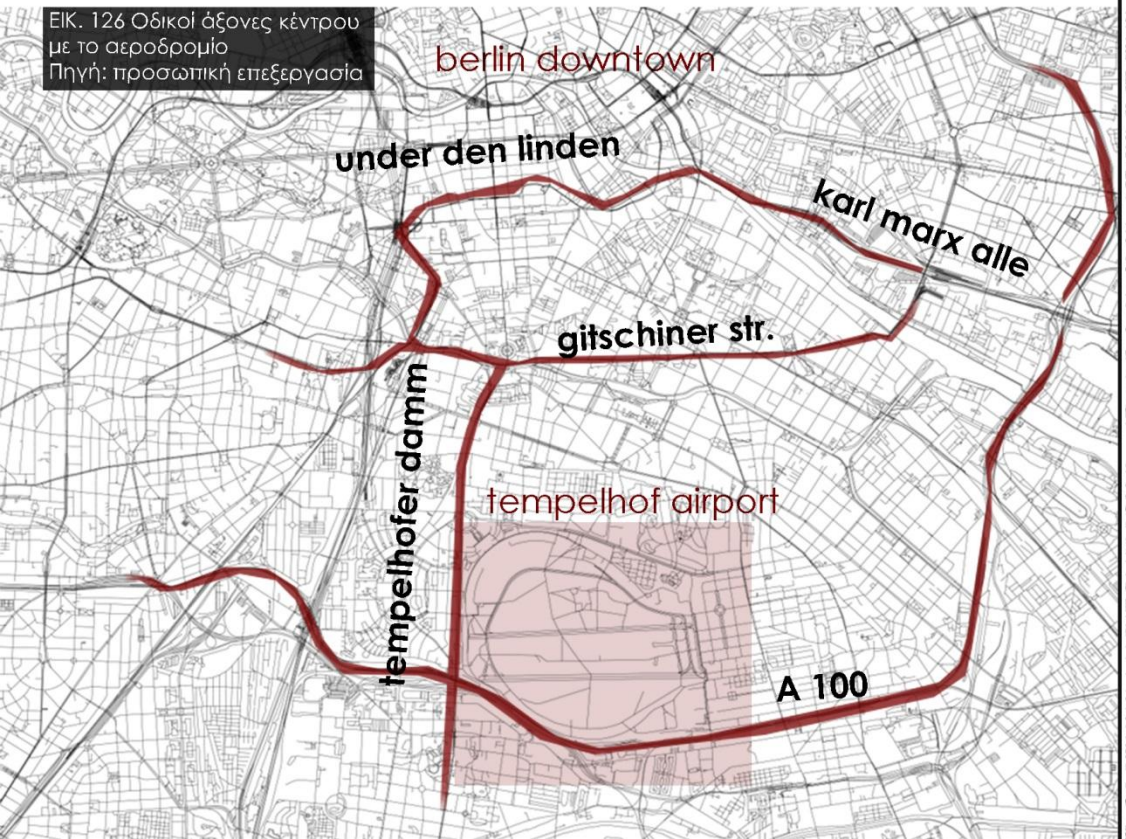


ΕΙΚ. 125 Masterplan πριν το κλείσιμο του αεροδρομίου
Πηγή: Liesl vom Feld

ΠΡΟΤΑΣΗ |

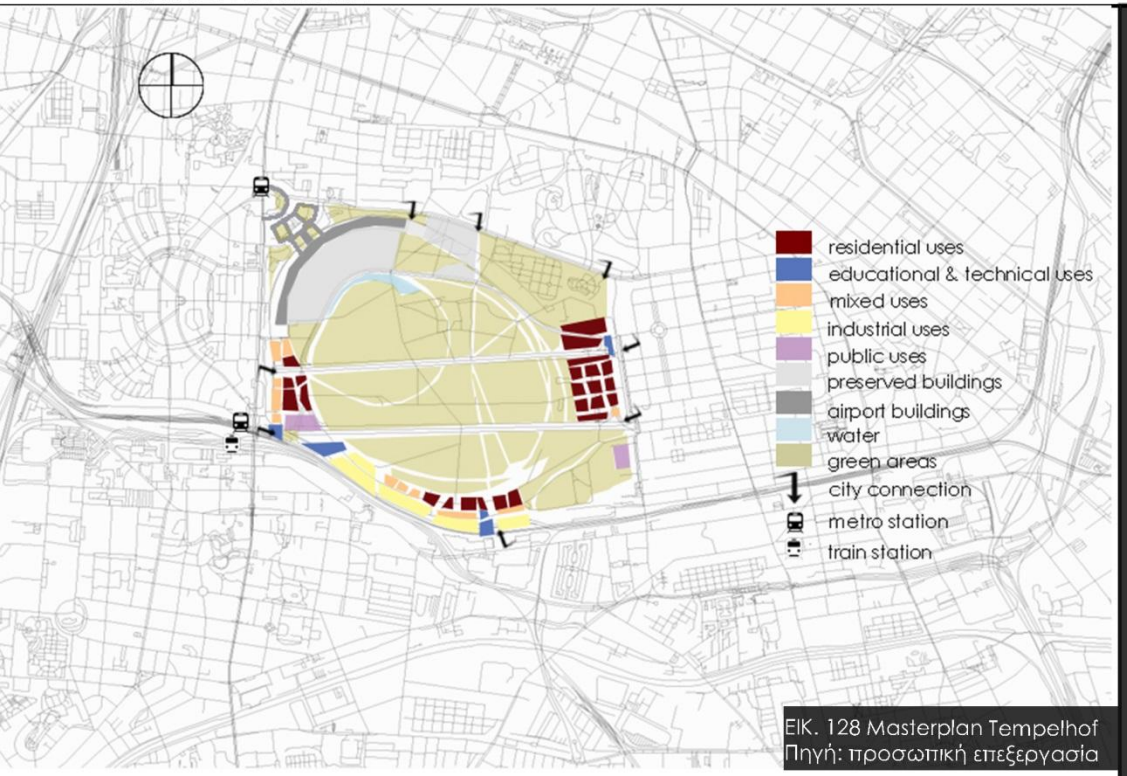
Η επανάχρηση του Tempelhof στηρίζεται σε ένα πολεοδομικό σχέδιο μικτών χρήσεων, που θα περιλαμβάνει χρήσεις κατοικίας, εμπορίου, πολιτισμικές και χρήσεις αναψυχής. Η πρόταση εκπονείται σε τρεις δυναμικές φάσεις:

I. Την προσβασιμότητα και σύνδεση του πρώην αεροδρομίου με την πόλη.
II. Τη δημιουργία χώρων πρασίνου στην πόλη.
III. Την ενεργειακή αυτονομία της περιοχής.



ΕΙΚ. 126 Οδικοί άξονες κέντρου με το αεροδρομίο
Πηγή: προσωπική επεξεργασία

ΕΙΚ. 127 Χώροι πρασίνου στην ευρύτερη περιοχή
Πηγή: προσωπική επεξεργασία



ΕΙΚ. 128 Masterplan Tempelhof
Πηγή: προσωπική επεξεργασία

Αναλυτικότερα για το project, το κεντρικό κτίριο του αεροδρομίου, 300.000 τ.μ έκτασης, θα αποκατασταθεί και προορίζεται για δημόσιες χρήσεις. Παράλληλα η περιοχή του αεροδρομίου θα χωριστεί σε υποπεριοχές που θα λάβουν διαφορετικές χρήσεις και αντιμετώπιση. Οι περιοχές αυτές είναι οι Tempelhofer Damm, Südring,Oderstraße και Columbiadamm και θα περιλαμβάνουν:

I. Tempelhofer Damm: έκτασης 390.000 τ.μ με μικτές χρήσεις εμπορίου και κατοικίας.
II. Südring: έκτασης 370.000 τ.μ μικτής χρήσης εμπορίου, παρακείμενα στην σιδηροδρομική γραμμή και κατοικίας. Η υποπεριοχή αυτή θα αναπτυχτεί διαφορετικά ανατολικά και δυτικά. Το ανατολικό τμήμα της θα δημιουργηθούν εταιρίες εκπαίδευσης, τεχνολογίας και υγείας, ενώ το δυτικό τμήμα θα περιοριστεί σε περιοχή τεχνολογίας.
III. Oderstraße: έκτασης 225.000 τ.μ η κυρίαρχη χρήση θα είναι η κατοικία με κάποιες μικρές επιχειρήσεις. Στην μεταβατική ζώνη της υποπεριοχής με το πάρκο θα δημιουργηθούν εστιατόρια, αθλητικές και εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις.
IV. Columbiadamm: έκτασης 300.000 τ.μ θα είναι μια μεταβατική περιοχή που θα οδηγεί στο πάρκο με χρήσεις αθλητικές και πολιτιστικές.

ΕΙΚ. 129 Tempelhofer Damm
Πηγή: Tempelhof planung

ΕΙΚ. 130 Südring
Πηγή: Tempelhof planung

ΕΙΚ. 131 Oderstraße
Πηγή: Tempelhof planung

ΕΙΚ. 132 Columbiadamm
Πηγή: Tempelhof planung

Τέλος το ίδιο το πάρκο του Tempelhof θα γίνει ένα κοινόχρηστος χώρος πρασίνου και αναψυχής για τους παλιούς και νέους κατοίκους.

ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ |

Η επανάχρηση του αεροδρομίου Tempelhof αποτελεί μια σύνθεση αστικού, αρχιτεκτονικού σχεδιασμού με την αρχιτεκτονική τοπιού. Η πρόταση κρίνεται σαφώς επιτυχημένη από πλευράς άμεσης επέμβασης σε μια περιοχή καίρια για τον αστικό ιστό που έπαψε να λειτουργεί. Αυτό πέτυχε πρώτα από όλα η επανάχρηση του Tempelhof ήταν να δοθεί μια άμεση λύση για ένα ανενεργό τοπίο. Επιπροσθέτως όμως καλύφθηκαν οι οικιστικές ανάγκες της πόλης και δόθηκαν χώροι πρασίνου στους κατοίκους, οι όποιοι εμπλουτίστηκαν με κινητήρια δύναμη τον πολιτισμό.

ΕΙΚ. 133 Aerial view of Tempelhof
Πηγή: Bridgettee Meinhold

ΤΑ *BROWNFIELDS* ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ |

Η αποβιομηχάνιση όπως έχει ήδη αναφερθεί ως αποτέλεσμα παραγωγικών και κοινωνικό-οικονομικών ανακατατάξεων επέφερε έντονες χωρικές αλλαγές. Η συνακόλουθη οικονομική κρίση που οδήγησε σε διακοπή της λειτουργίας των βιομηχανικών μονάδων ή μεταφορά τους εκτός της πόλης κληροδότησε τον πολεοδομικό ιστό εγκαταλελειμμένα βιομηχανικά συγκροτήματα. [67]

Εντούτοις αν και η Ελλάδα δεν χαρακτηρίζεται από την βαριά βιομηχανία της, η αποβιομηχάνιση που συντελέστηκε κατά δεκαετία του '80 (οι ρυθμοί αποβιομηχάνισης της Ελλάδας διαφέρουν με τις παραδοσιακά βιομηχανικές ευρωπαϊκές πόλεις) δημιούργησε στον ελληνικό ιστό ανενεργά βιομηχανικά εδάφη- *brownfields*, εγκαταλελειμμένες λιμενικές ζώνες καθώς και ένα σημαντικό αριθμό αναξιοποίητων βιομηχανικών κελυφών. Στα *brownfields* του ελληνικού χώρου συγκαταλέγονται η ευρύτερη περιοχή του Ελαιώνα, οι βιομηχανικές εκτάσεις στο Πέραμα, την Ελευσίνα και το Λαύριο[68] **,το παλιό αεροδρόμιο στο Ελληνικό, η οδός Πειραιώς στην Αθήνα με τα ανενεργά βιομηχανικά συγκροτήματα καθώς και πλήθος βιομηχανικών περιοχών ανά τη χώρα: οι αγροτικές εκτάσεις στη Νάουσα, το εργοστάσιο κλωστοϋφαντουργίας Πειραϊκής – Πατραϊκής στην Πάτρα, το εργοστάσιο Τσαλαπάτα στο Βόλο.**

67. Μπελαβίλας, *Η Ανάκτηση των Brownfields*. Αθήνα: ΕΜΠ: Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Μεταπτυχιακό:Πολεοδομία- Χωροταξία, 2010
68. Σημαιοφορίδης Γ., *Διελεύσεις: Κείμενα για την αρχιτεκτονική*, εκδ. Metapolis Press, Αθήνα, 2005, σελ. 138-139

ΕΙΚ. 134 Εργοστάσιο Πειραϊκής – Πατραϊκής, Πάτρα, Πηγή: Παπαδόπουλος Γιάννης

ΕΙΚ. 135 Η περιοχή του Ελαιώνα, Αθήνα, Πηγή: Our Athens

ΕΙΚ. 136 Η περιοχή του Λαυρίου, Αθήνα, Πηγή: forkeratea.com

Η Ελλάδα όμως λόγω των οικονομικό-πολιτικών προβλημάτων της, χαρακτηρίζεται από μια έλλειψη τόσο στην εκτίμηση της υφιστάμενης κατάστασης των *brownfields*, όσο και στον προσδιορισμό μιας κατεύθυνσης ανάκτησης των περιοχών αυτών.[69] Μέχρι σήμερα το ζήτημα της αναγνώρισης και ανασυγκρότησης εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών περιοχών χαρακτηρίζεται από μεμονωμένες παρεμβάσεις που στοχεύουν στη μερική διάσωση βιομηχανικών κελυφών ή αποκατάστασης περιοχών με έντονα περιβαλλοντικά προβλήματα. Τέτοια παραδείγματα είναι η Τεχνόπολις στο Γκάζι, το πρώην εργοστάσιο λιπασμάτων στη Δραπετσώνα, η περιοχή εξόρυξης λιγνίτη στην δυτική Μακεδονία.

Στην περίπτωση της Τεχνόπολις στο Γκάζι αναγνωρίστηκε η υποβάθμιση της ευρύτερης περιοχής και η σημασία για τη διατήρηση του βιομηχανικού κελύφους του εργοστασίου. Μέσω των δημοσίων αρχών (Δήμος Αθηνών, Ε.Ε.Α.Χ.Α.) προωθήθηκαν πολιτιστικές χρήσεις στο συγκρότημα. Σήμερα το εργοστάσιο έχει αποκατασταθεί διατηρώντας την αρχική μορφολογία του με μικρές επεμβάσεις, ώστε η καινούργια χρήση να μην θίγει την ιστορικότητα του. Ο χώρος χρησιμοποιείται για πολιτιστικού περιεχομένου εκδηλώσεις με τον περιβάλλοντα χώρο να προσαρμόζεται στην εκάστοτε δραστηριότητα.

69. CABERNET (2003). *State of the Art- Country Profile Greece*. 1st Edition. Research Project: The City of Tomorrow and Cultural Heritage, http://www.-cabernet.org.uk/resourcefs/ 137.pdf

ΕΙΚ. 137 Εργοστάσιο Αεριοφωτός,Αθήνα, Πηγή: athinorama.gr

ΕΙΚ. 138 Τεχνόπολις Γκάζι, Αθήνα, Πηγή: athinorama.gr

Ωστόσο δημιουργείται σήμερα το ερώτημα κατά πόσο η καινούργια χρήση συμβαδίζει με την παλιά, και ποιοι είναι οι χειρισμοί που θα συμβάλλουν στον συγκερασμό παλιάς και νέας χρήσης. Αυτά σε συνδυασμό με την ευρύτερη αλλαγή της φυσιογνωμίας της περιοχής και την προώθηση ανώτερων κοινωνικών στρωμάτων (*gentrification*) δημιουργούν ερωτήματα σχετικά με το βαθμό διατήρησης του βιομηχανικού παρελθόντος του εργοστασίου και της ευρύτερης περιοχής.

ΕΙΚ. 139 Η αίθουσα με τους παλιούς φούρνους φιλοξενεί σήμερα εκθέσεις, Πηγή: athinorama.gr

ΕΙΚ. 140 Εσωτερική άποψη των φούρνων, Πηγή: athinorama.gr

Στην ευρύτερη περιοχή της Δραπετσώνας λειτούργησε για σχεδόν 100 χρόνια το εργοστάσιο λιπασμάτων, το οποίο παρήγαγε φυτοφάρμακα, λιπάσματα και οξέα, ιδιαίτερα επιβλαβή τόσο για τους κατοίκους, εργαζομένους, όσο και για το περιβάλλον. Με την παύση της λειτουργίας του η περιοχή μετατράπηκε σε ένα ιδιαίτερα ρυπογόνο *brownfield*. Εντούτοις αν και έγινε μια προσπάθεια εξυγίανσης στα πλαίσια των Ολυμπιακών αγώνων του 2004, γραφειοκρατικά και οικονομικά κωλύματα κατέστησαν την περιοχή εγκαταλειμμένη ως σήμερα. Κατά τα τελευταία χρόνια έχουν επιχειρηθεί κάποιες εκδηλώσεις πολιτιστικού χαρακτήρα, οι οποίες όμως κρίνονται ανεπαρκείς για την ανάκτηση της περιοχής.
Ο λόγος για τον οποίο η περιοχή δεν έχει υποστεί κάποια ανάκτηση είναι το γεγόνος ότι αντιμετωπίζεται ως τοπίο και όχι ως πόλη που χρήζει αναγκή αναδιαμόρφωσης και επανένταξης στον ενεργό ιστό της, αν και γειτνιάζει με μια ιδιαίτερα πυκνοκατοικήμενη ζώνη.

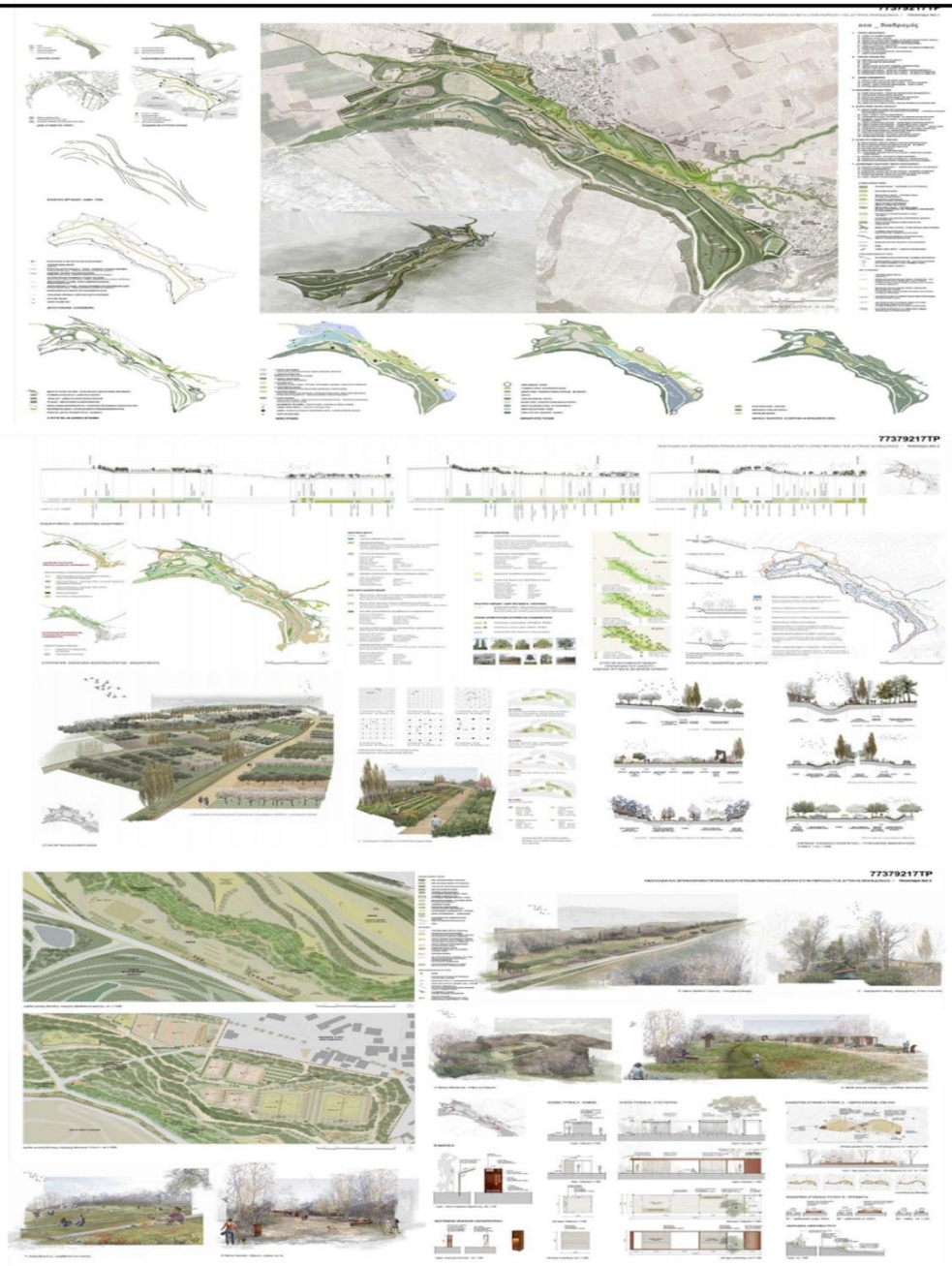
ΕΙΚ. 141 Απόψη ευρύτερης περιοχής εργοστασίου
Πηγή: Παύλος Κιρκασίδης

ΕΙΚ. 142 Εργοστάσιο λιπασμάτων Δραπετσώνα, Αθήνα,
Πηγή: Πάρις Ταβιτιάν

ΕΙΚ. 140 Εργοστάσιο Λιπασμάτων στη Δραπετσώνα Πηγή: Δημητρίου Μάριος

Εν αντιθέσει η περιοχή εξόρυξης λιγνίτη στη Δ. Μακεδονία αντιμετωπίστηκε ως τοπιακό σύνολο με λειτουργικό στόχο την αναπλασή και επανάχρηση του περιβάλλοντα χώρου. Στην περιπτωσή αυτή ο διαγωνισμός αφορούσε το όριο του λιγνιτορυχείου, που είχε αποκατασταθεί μερικώς από τις δημόσιες αρχές (ΔΕΗ) και όχι ένα εξ'ολοκλήρου *brownfield*. Μολαταύτα η λογική της ανάπλασης στηρίχθηκε στην "επούλωση" ενός βιομηχανικού τμήματος μιας περιοχής με σεβασμό στην οικολογία και τη βιωσιμότητα, στη σύνδεση της περιοχής με τους ευρύτερους οικισμούς αλλά και τη συνολική έκταση του λιγνιτορυχείου και στην δημιουργία χρήσεων που υποβοηθούν το εγχείρημα ανάπλασης και απόδοσης της περιοχής ως τοπίο. Η προσέγγιση αυτή είναι αρκετά σημαντική καθώς ένα *brownfield* δεν χρειάζεται να εξυπηρετεί μόνο οικιστικές και πολιτιστικές ανάγκες αλλά και ανάγκες που συνδέονται με τη βιώσιμη ανάπτυξη και με την προστασία του περιβάλλοντος.

ΕΙΚ. 141 Άποψη περιοχής πριν την ανάπλαση, δυτική Μακεδονία, Πηγή: kozan.gr



ΕΙΚ. 142 Α' βραβειο διαγωνισμού:Ανδρίτσου Κ., Καραμανέα Π., Πολυζωίδης Θ.
Πηγή: ktirio.gr

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ |

Τις τελευταίες δεκαετίες με τις ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις και τις εναλλαγές των κοινωνικών και οικονομικών παραμέτρων οι πόλεις έχασαν την άλλοτε παραδοσιακή μορφή τους και διασπάστηκαν, υποβαθμίστηκαν και δημιούργησαν τόπους δύσκολο να οριστούν και να διαχειριστούν.

Για να αντισταθμίσουν τις προκλήσεις των μετασχηματισμών, την περιβαλλοντική και αστική υποβάθμιση όλο και περισσότερες ευρωπαϊκές πόλεις στρέφονται στην κατεύθυνση ανάκτησης και ανασύνταξης των εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών περιοχών, όπως παρουσιάστηκε και στα παραδείγματα. Οι πρώην βιομηχανικές περιοχές αντιμετωπίζουν όχι μόνο κοινωνικά, οικονομικά, περιβαλλοντικά προβλήματα αλλά και την συνεχόμενη διάσπαση της συνοχής της πόλης. Τα εδάφη αυτά αποτελούν δυναμικά πεδία διαμορφώσεων και συμβάλουν ποικιλοτρόπως στη συνολική αναβάθμιση μιας περιοχής.

Εστιάζοντας σε εθνικό επίπεδο αναδεικνύεται η ανάγκη μιας ολοκληρωμένης διαχείρισης των εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών περιοχών και τη συγκρότηση μιας οργανωμένης κατευθυντήριας γραμμής αναπλάσεων. Εν κατακλείδι παρά τις ποιοτικές διαφορές που εντοπίζονται με τις ευρωπαϊκές χώρες, σε επίπεδο ανάγνωσης και αναδιαμόρφωσης των *brownfields*, η ανάγκη για εμπλουτισμό και άμεση διαχείριση των αναξιοποίητων βιομηχανικών χώρων, καθίστατε απαραίτητη.

ΑΝΤΙ ΕΠΙΛΟΓΟΥ |

«Αποτελεί κοινό τόπο ότι το στοίχημα των πόλεων στο τέλος του αιώνα παίζεται στις περιοχές διαταραχής, στους ενδιάμεσους χώρους, στα περιρρέοντα αστικά κενά, στις υποβαθμισμένες ζώνες» [70] **. Οι σύγχρονες πόλεις δεν χρήζουν ανάγκη οικοδόμησης αλλά ανάγκη ανακύκλωσης του αστικού χώρου και των υφιστάμενων κελυφών. Οι χώροι αυτοί είναι εν γένει δυναμικά τοπία μετασχηματισμών και εξέλιξης, που περιμένουν υπομονετικά την προσοχή και την αξιοποίηση μας.**

70. Σημαιοφορίδης Γ. , *Τοπία του ανοίκειου*,όπως αναφέρεται στο Σημαιοφορίδης Γ., Διελεύσεις: *Κείμενα για την αρχιτεκτονική*, εκδ. Metapolis Press, Αθήνα, 2005, σελ. 139

ΕΙΚ. 143 Η δυναμική του εγκαταλελειμμένου, Εργοστάσιο Λιπασμάτων, Δραπετσώνα, Πηγή: Καπερώνης Γιώργος

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ |

Ελληνική |

1. Αίσωπος Γ. , *Η διάχυτη πόλη* , όπως αναφέρεται στο Γοσποδίνη Α. , Μπεριάτος Η. (επιμ.), *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική ΑΕ, 2006

2. Αίσωπος Γ. , Σημαιοφορίδου Ολ., Τζιρτζιλάκης Γ. (επιμ.), Γιώργος Σημαιοφορίδης, *Διελεύσεις: Κείμενα για την αρχιτεκτονική και τημετάπολη*, Metapolis Press, Αθήνα, 2005

3. Αραβαντινός, Α. (2007): *Πολεοδομικός Σχεδιασμός - Για μια βιώσιμη Ανάπτυξη του Αστικού Χώρου*, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα 2007

4. Καζερός Ν. , Παύλος Λ. , *Χωρίς όρια , Οι αχανείς εκτάσεις των αθηναϊκών προαστίων*, Εκδόσεις futura , 2003

5. Λεοντίδου Λ. *Διαπολιτισμικότητα και ετεροτοπία στο μεσογειακό αστικό τοπίο: από την αυθόρμητη αστικοποίηση στην επιχειρηματική πόλη*, Μπεριατός Η. (επιμ.), *Τα νέα ελληνικά αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική ΑΕ, 2006

6. Λέφας,Π., *Αρχιτεκτονική και κατοίκηση : Από τον Heidegger στον Koolhaas* ,1η έκδ , Αθήνα : Πλέθρον, 2008

7. Μπελαβίλας, *Η Ανάκτηση των Brownfields*. Αθήνα: ΕΜΠ: Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Μεταπτυχιακό:Πολεοδομία-Χωροταξία, 2010

8. Οικονόμου Δ., Σαρηγιάννης Γ., Σερράος Κ. , *Πόλη και χώρος από τον 20ό στον 21ο αιώνα*, τιμητικός τόμος για τον καθηγητή Αθανάσιο Ι. Αραβαντινό / Συλλογικό έργο , 1η έκδ. Βόλος : Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, 2004 επιμέλεια Κώστας Μανωλίδης , 1η έκδ. - Σκόπελος : Νησίδες, 2003

9. Σκουφιάς , Μ. , Μεταβατικά τοπία και η ανάγνωση τους στη φωτογραφία, στο Ωραίο, φριχτό κι απέριπτο τοπίον : Οργανώσεις και προοπτικές του τοπίου στην Ελλάδα , επιμέλεια Κώστας Μανωλίδης , 1η έκδ. - Σκόπελος : Νησίδες, 2003

10. Στεφάνου Ι., Χατζοπούλου Α., Νικολαΐδου Σ.,(1995): *Αστική Ανάπλαση, Πολεοδομία, Δίκαιο, Κοινωνιολογία*, Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος, Αθήνα 1995

11.. Τενκερλή, Θ., *Το πολιτισμικό τοπίο : Γεωγραφικές προσεγγίσεις* ,εκδ.Παπαζή¬ση , Αθήνα,1996

12. Τουρνικιώτης Π., *Η αρχιτεκτονική στη σύγχρονη εποχή: Ζητήματα θεωρίας και κριτικής των τελευταίων πενήντα χρόνων στο ευρύτερο πολιτισμικό πλαίσιο της σύγχρονης κοινωνίας*, εκδ. futura – Μιχάλης Παπαρούνης, Αθήνα , 2006

Ξενόγλωσση |

1. Auge, M., P*our une anthropologie des mondes contemporains,* Aubier, Paris 1994 · ελλ. έκδοση: Για μια Ανθρωπολογία των Σύγχρονων Κόσμων, μτφρ. Δέσποινα Σαραφίδου, Αλεξάνδρεια, Αθήνα 1999

2. Berger, A., *Drosscapes -Wasting Land in Urban America* , Princeton Architecture Press, New York,2006

3. Birckenhoff, J., *Discovering the Vernacular Landscape*, Yale University Press, London, 1984

4. CABERNET (2003). *State of the Art- Country Profile Greece. 1st Edition. Research Project: The City of Tomorrow and Cultural Heritage*, http://www.cabernet.org.uk/resourcefs/ 137.pdf

5. De Solà- Morales Rubió, Ignasi. (1995). Terrain Vague. In Davidson, Cynthia. (Ed.). Anyplace. Cambridge, MA: MIT Press 1995

6. Grahame, S. ,*The Emergence of Landscape Urbanism. In Waldheim*, επ. Charles. The Landscape Urbanism Reader, NY: Princeton University Press, New York, 2006

7. Hager M., Ρότερνταμ: *Πολιτιστική πολιτική και αναζωογόνηση των πόλεων: Ρότερνταμ: Ανασχεδιάζοντας το δημόσιο χώρο*, επιμ. Bianchini F., Parkinson M., εκδ. Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς, Αθήνα, 1994

8. Knox P. , Pinch S. , *Κοινωνική γεωγραφία των πόλεων , επ. Μαλούτας Θ.*, εκδ. Σαββάλας ,Αθήνα,2009

9. Koolhaas R. , *The Generic City*, TN Probe, 1996

10. Koolhaas,R., *Junkspace*,The MIT Press ,2002

11. Lerup, L., *Stim and Dross: Rethinking the Metropolis, Assemblage*, Cambridge, MA: TheMIT Press, 1995

12. Nora P., *Entre memoire et histoire. La problematique des lieux*, τομος I, εκδ. La Republique, Paris

13. Ritter J., *Το τοπίο: η λειτουργία του αισθητικού στη νεωτερική κοινωνία*, εκδ. Ποταμός, Αθήνα, 2004

14. Soja, E., P*ostmetropolis - Critical Studies of Cities and Regions*, Oxford: Basil Black- well , 2000

15. Vidler A., *Post-Urbanism, Architectu ral UncannyQ Essay in the Modern Unhomely*, MIT Press, Cambridge, London

Διαδικτυακά Άρθρα |

1. Αίσωπος Ι., Σημαιοφορίδης Γ. , 27/07/1997, *Από τη μητρόπολη στη μετάπολη*,ΤΟ ΒΗΜΑ, Ανακτήθηκε 10/05/2015, από www.tovima.gr

2. Διμέλλη Δ., *Η αστική διάχυση στα μεσόγεια Αττικής*, από http://www.citybranding.gr/2013/02/blog-post_20.html

Ερευνητικές _ Διπλωματικές εργασίες_ Διδακτορικά |

1. *Metapolis* , ερευνητική εργασία

2. Κοσμάκη Π., *Προστασία, Αποτίμηση και Θεώρηση του φυσικού τοπίου ως τμήμα του περιβάλλοντος, στο Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις του Σχεδιασμού και της Οικιστικής Ανάπτυξης* , ΕΜΠ , Αθήνα

3. Μανάβη Α., *Από την εγκατάλειψη στην ανάκτηση περιοχών*, ΑΠΘ, Θεσσαλονίκη, 2012

4. Μεϊμάρογλου Α., *Ανάπλαση και ανάδειξη επιβαρυμένων από την πρότερη χρήση (brownfields) σε αστικές περιοχές*, ΕΜΠ, ΔΠΜΣ Πολεοδομία-Χωροταξία, 2008

5. Μπελαβίλας, *Η Ανάκτηση των Brownfields,* Αθήνα: ΕΜΠ: Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Μεταπτυχιακό:Πολεοδομία-Χωροταξία, 2010

6. Οικονομοπούλου Μ., *Αποβιομηχάνιση και πολιτιστική πολιτική: η περίπτωση της πόλης του Πειραιά*, ΕΜΠ, 2011

7. Οικονόμου Δ., *Αστική αναγέννηση και πολεοδομικές αναπλάσεις*, Τεχνικά- Χρονικά, Μάιος, 2004

8. Χατζησάββα Δ. , *Η έννοια του τόπου στις αρχιτεκτονικές θεωρίες και πρακτικές - σχέσεις φιλοσοφίας και αρχιτεκτονικής στον 200 αιώνα*, ΑΠΘ, 2009

Περιοδικά |

1. Πολυχρονόπουλος , Δ., *Το κενό ως τόπος* , Περιοδικό του Σ ΑΔΑΣ-ΠΕΑ , τεύχος 55 – περίοδος Β , Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-Π ΕΑ 2006,σελ. 31

2. Χάρη Χ., Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ,τεύχος 55, Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ, 2006, σελ. 74

3.Αποτελέσματα αρχιτεκτονικού διαγωνισμού της ΔΕΗ με τίτλο: "Ανάπλαση και Επανάχρηση πρώην εξορυκτικών περιοχών λιγνίτη στην περιοχή της Δυτικής Μακεδονίας, Περιοδικό ΚΤΙΡΙΟ

Διαδικτυακές πηγές |

1.Αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός Από τη ΔΕΗ για την Ανάπλαση Πρώην Εξορυκτικών Περιοχών Λιγνίτη, Πηγή: mixanikos.gr

2.Διαγωνισμός για ανάπλαση στα λιπάσματα Δραπετσώνας. Πηγη: Euro2day.gr

3.Stim&dross, Πηγη: http://gdemontfort.tumblr.com/post/2083934454/stim-dross-rethinking-the-metropolis

4.Brownfields, Πηγη: http://www.citybranding.gr/2012/12/blog-post_10.html

5.Europe regeneration, Πηγη: http://www.ethnos.gr/europi/arthro/anagennisi_mesa_apo_tis_staxtes-64303040/

6. Kop van Zuid, Πηγη: http://beyondplanb.eu/projects/project_kop_van_zuid.html#3

7.Ruhrgebiet, Πηγη: http://blog.bearing-consulting.com/2014/08/07/ruhrgebiet-story-successful-transformation/

8.Hafencity project, Πηγη: B9%CE%BA%CE%AD%CF%82-%CE%B1%CE%BD%CE%B1%CF%80%CE%BB%CE%AC%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82-the-hafencity-project-id2766

9.Η έννοια του τόπου και του μη τόπου, Πηγη: http://www.teiath.gr/userfiles/eadsa_web_admin/lessons/e_semester/spoudastes/2013-14_EnnoiaTouMiTopouStinKoinoniaTouTheamatos.pdf

10.Μετάπολη, Πηγη: http://www.tovima.gr/opinions/article/?aid=93828

11. Terrain Vagues, Πηγη: http://landscapeandurbanism.blogspot.gr/2011/07/source-terrain-vague-de-sola-morales.html

12.Brownfileds in European countries, Πηγη: https://www.epa.gov/brownfields/overview-brownfields-program

13. Industrial areas restoration in europe, Πηγη: http://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/pdf/39si_en.pdf

14. The Netherlands, Πηγη: https://theportandthecity.wordpress.com/tag/kop-van-zuid/

15.Βιομηχανική Κληρονομία, Πηγη: http://www.greekarchitects.gr/site_parts/doc_files/69.13.06.pdf

16.Brownfileds success stories, Πηγη: https://www.epa.gov/brownfields/brownfields-success-stories

Διαγωνισμοί |

1. "Ανάπλαση και Επανάχρηση πρώην εξορυκτικών περιοχών λιγνίτη στην περιοχή της Δυτικής Μακεδονίας
ΟΜΑΔΑ: Ανδρίτσου Κατερίνα, Καραμανέα Πανίτα Πωλυζωίδης Θανάσης
ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Βάθη Χρυσάνθη, Ντρίβα Λήδα, Σαμίου Αδαμαντία, Χρονοπούλου Λέλα