ΣΧΕΔΙΑΖΟΝΤΑΣ ΤΟ **ΟΡΙΟ**

ΑΝΑΜΕΣΑ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Σύγχρονες αστικές αναπλάσεις

FRONT

Φοιτήτρια: Αναγνώστου Αγγελική
Επιβλ. Διδάσκουσα: Χατζησάββα Δήμητρα
Χανιά, Οκτώβριος 2013

ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ | ΤΜΗΜΑ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Σχεδιάζοντας το όριο ανάμεσα στην πόλη και τη θάλασσα...

Σύγχρονες αστικές αναπλάσεις

Ερευνητική εργασία:
Αναγνώστου Αγγελική

Επιβλέπουσα διδάσκουσα:
Χατζησάββα Δήμητρα

Χανιά, Οκτώβριος 2013

Περίληψη

Η παρούσα ερευνητική εργασία επιχειρεί τη διερεύνηση του αστικού ορίου ανάμεσα στην πόλη και τη θάλασσα, σχέση με μεγάλη σημασία, τόσο ως προς τη συγκρότηση της κοινωνικής και αστικής ταυτότητας των πόλεων, όσο και ως προς την οικονομική τους ανάπτυξη. Κύριο αντικείμενο της έρευνας αποτελεί το θαλάσσιο μέτωπο (waterfront) ως όριο αλλά και ως ζώνη επαφής μεταξύ στεριάς και θάλασσας.

Θεωρώντας το παραλιακό μέτωπο ως χώρο επέμβασης αστικού σχεδιασμού μεγάλης σημασίας, επιχειρείται ο προσδιορισμός της ιδιομορφίας των θαλάσσιων μετώπων , γίνεται αναφορά στη σημασία τους για την πόλη και τη φυσιογνωμία της καθώς και μια σύντομη ιστορική – πολεοδομική προσέγγιση των πόλεων - λιμανιών.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται οι λόγοι που η σχέση πόλης-θάλασσας άρχισε να εξασθενεί, καθώς και οι προσπάθειες επανάκτησης της χαμένης σχέσης, όταν συνειδητοποιήθηκε η σημασία του θαλάσσιου μετώπου ως παράγοντα οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής αναδιάρθρωσης της πόλης.

Επίσης , γίνεται αναφορά στις προσπάθειες επανάκτησης του αστικού χώρου με εστιασμένες παρεμβάσεις στα παραλιακά μέτωπα. Παρουσιάζονται, οι γενικοί στόχοι και τάσεις των αναπλάσεων σ' αυτά, οι τακτικές των παρεμβάσεων καθώς και τα αποτελέσματα κάποιων αρχικών μετασχηματισμών σε παράκτιες πόλεις.

Τέλος, γίνεται αναλυτική περιγραφή τριών συγκεκριμένων παραδειγμάτων, της Βαρκελώνης, του Hafencity στο Αμβούργο και της Θεσσαλονίκης. Η περιγραφή αυτή περιλαμβάνει σύντομη ιστορική αναφορά στα στάδια της κάθε ανάπλασης, μελετώνται το μεθοδολογικό πλαίσιο και οι στρατηγικές που ακολουθήθηκαν, καθώς και οι τρόποι σύνδεσης του παραλιακού μετώπου με ευρύτερα εσωτερικά δίκτυα του αστικού ιστού της πόλης

Η μέθοδος συλλογής στοιχείων είναι βιβλιογραφική. Μέσω της μελέτης των τάσεων της ευρύτερης αστικής θεωρίας και ειδικότερα των αναπλάσεων παράκτιων περιοχών η εργασία επιχειρεί να διερευνήσει τους τρόπους με τους οποίους οι επεμβάσεις στα παραλιακά μέτωπα συμβάλλουν μόνο στην επίλυση των εκάστοτε προβλημάτων κάθε περίπτωσης ή μπορούν να αποτελέσουν και μέσο προβληματισμού σχετικά με το σύγχρονο αστικό σχεδιασμό στις πόλεις. Τέλος, μέσω της ανάλυσης των παραδειγμάτων, ερευνώνται οι στρατηγικές και οι μέθοδοι δημιουργίας χώρων αλληλεπίδρασης, αλλά και διασύνδεσης του αστικού ιστού με το υδάτινο στοιχείο.

Abstract

The present study attempts to investigate the urban boundary between the city and the sea, a relationship of great importance, both in the formation of social and urban identity of cities, and as a way for their economic development. The main object of this research is the waterfront not only as a limit but also as a contact zone between land and sea.

Considering the waterfront as an intervention area for urban planning of great importance, attempted to determine features of maritime foreheads reference is made to their importance for the city and its physiognomy as well as a brief historical urban approach of the cities-harbors.

We then present the reasons why the relationship between town and seawater begun to wane, and efforts regaining the lost relationship when realization of the importance of the waterfront as a factor of economic, social and environmental restructuring of the city.

In addition, a reference is made to the recovery efforts of urban space by focused interventions in the urban waterfronts. It is also presented the general objectives and tendencies of reformations in them, the tactics of interventions as well as the results of certain initial transformations in coastal cities.

Finally, there is a detailed description of three specific examples, Barcelona, ??Hafencity in Hamburg and Thessaloniki. This description includes a brief historical reference to the stages of each redevelopment, studying the methodological framework and the strategies, which are followed, and the ways of linking the waterfront with wider internal networks of the urban web of the city.

The data collection method is bibliographic. Through the study of trends in the wider urban theory and particularly in the coastal areas redevelopment, this study attempts to investigate the ways in which the interventions in waterfronts not only contribute to solving the problems of each individual case but also can be a means of reflection on the contemporary urban planning in cities. Finally, through analysis of examples, research of the strategies and methods of creating spaces of interaction but also interconnection of urban web with water.

Περιεχόμενα

Εισαγωγή
Στόχος έρευνας και μεθοδολογική προσέγγιση

1. Θαλάσσιο μέτωπο: στο όριο στεριάς – θάλασσας
   1.1 Ορισμός της «παράκτιας ζώνης» και του «παραλιακού μετώπου».
   1.2 Η σημασία του θαλάσσιου μετώπου για την πόλη.
   1.3 Το θαλάσσιο μέτωπο: στοιχείο της φυσιογνωμίας της πόλης.
   1.4 Ιστορική – πολεοδομική προσέγγιση των πόλεων λιμανιών.

2. Ανάδειξη «νέων» πεδίων επέμβασης για την πόλη
   2.1 Λόγοι αποκοπής του υδάτινου στοιχείου από τον αστικό ιστό.
   2.2 Επαναδιαπραγμάτευση της χαμένης σχέσης πόλης-θάλασσας
   2.3 Το θαλάσσιο μέτωπο ως παράγοντας οικονομικής αναδιάρθρωσης της πόλης.
   2.4 Το θαλάσσιο μέτωπο ως παράγοντας κοινωνικής αναδιάρθρωσης της πόλης.
   2.5 Το θαλάσσιο μέτωπο ως παράγοντας περιβαλλοντικής αναδιάρθρωσης της πόλης.

3. Το θαλάσσιο μέτωπο : αντικείμενο διεθνούς προβληματισμού
   3.1 Επανάκτηση του αστικού χώρου: εστιασμένες επεμβάσεις στο θαλάσσιο μέτωπο.
   3.2 Στόχοι – τάσεις των αναπλάσεων παραλιακών μετώπων σε πόλεις-λιμάνια
   3.3 Τακτικές των επεμβάσεων στα παραλιακά μέτωπα
   3.4 Αποτελέσματα των αναπλάσεων – Σημεία προβληματισμού

4. Παραδείγματα αναπλάσεων- case studies
   4.1 Βαρκελώνη – Το διεθνές παράδειγμα στρατηγικού σχεδιασμού.
   4.2 Hafencity, Αμβούργο - Μια νέα παραποτάμια πόλη μέσα στην πόλη.
   4.3 Θεσσαλονίκη – Νέα αστικά επεισόδια στο λιμάνι και τη Νέα Παραλία.

Επίλογος – Συμπεράσματα
Παράρτημα
Βιβλιογραφία

Εισαγωγή

Έχοντας ως αφετηρία την άποψη του Peter Davey όπως αυτή διατυπώνεται σε ένα άρθρο του : «we have almost forgotten how to build cities» (έχουμε σχεδόν ξεχάσει πώς να κατασκευάσουμε τις πόλεις), ο Richard Marshall στο κείμενο του με τίτλο «Contemporary urban space making at the water's edge» , αναφέρεται στα προβλήματα που αντιμετωπίζει η σύγχρονη πόλη κυρίως στο τομέα του δημοσίου χώρου εξαιτίας των γρήγορων ρυθμών εξέλιξης των πόλεων και της αδυναμίας των ανθρώπων και κυρίως των αρχιτεκτόνων να προσαρμόσουν τον τρόπο σκέψης τους σ' αυτές τις γρήγορες μεταβολές της εικόνας της πόλης. Στη συνέχεια αναφέρει πως η σύγχρονη πόλη αποτελεί λιγότερο αποτέλεσμα σχεδιασμού και περισσότερο έκφραση των οικονομικών και κοινωνικών δυνάμεων. Η πόλη είναι η φυσική έκφραση του πολιτισμού μας κι επομένως αποτελεί τον καθρέπτη της σύγχρονης ζωής. Το αποτέλεσμα είναι ένα περιβάλλον όπου η αστάθεια είναι το μόνο σταθερό στοιχείο. Μισός αιώνας προσπαθειών αστικού και πολεοδομικού σχεδιασμού μάς άφησε με τη διάχυση της αστικής δομής , μια πόλη συνδυασμένη από ετερογενή στοιχεία που όταν συσχετιστούν μεταξύ τους μπορούν να δημιουργήσουν μια ομογενοποιημένη αισθητική. Αυτή η άμορφη πόλη εμφανίζεται ως αφηρημένη, χωρίς τάξη, μπερδεμένη και δίχως λογική. (Richard Marshall, 2001:3)

Μέσα απ' αυτές τις δυσκολίες εμφανίστηκε στην πόλη, το αστικό παραλιακό μέτωπο (urban waterfront), ένας χώρος, όπου επιτρέπεται να εκφραστούν ιδέες για αστική ζωτικότητα. Σ' αυτό μπορούμε να δούμε ευθέως νέα παραδείγματα αστικού σχεδιασμού, τμηματικές όψεις από τις δυνητικές απόψεις των πόλεων μας. Επικεντρώνοντας λοιπόν το ενδιαφέρον μας στα παραλιακά μέτωπα, μας δίνεται η δυνατότητα να απομονώσουμε και να εστιάσουμε σε συγκεκριμένες απαντήσεις στα προβλήματα δυσλειτουργίας και περιπλοκότητας που αναφέρθηκαν πιο πάνω.(Richard Marshall, 2001:3-4)

Έχοντας τονίσει λοιπόν τη μεγάλη σημασία των παραλιακών μετώπων ως νευραλγικών χώρων επέμβασης αστικού σχεδιασμού που μπορεί να συμβάλλει στην αλλαγή της εικόνας της σύγχρονης πόλης , αξίζει να σημειωθεί ότι τις τελευταίες δεκαετίες έχουν γίνει εξαιρετικά συνήθεις οι μετασχηματισμοί και οι αναπλάσεις στις πόλεις – λιμάνια και οι πρακτικές επανάκτησης των παράκτιων αστικών περιοχών. Μέσα σ' αυτό το πλαίσιο συνειδητοποίησης της αξίας του θαλάσσιου μετώπου και της σημασίας του τόσο ως προς την συγκρότηση της αστικής ταυτότητας των πόλεων όσο και ως μηχανισμό της οικονομικής τους ανάπτυξης , η παρούσα ερευνητική εργασία ασχολείται με το θαλάσσιο μέτωπο ως όριο μεταξύ πόλης και θάλασσας. Αρχικά, γίνεται αναφορά στη σημασία της σχέσης πόλης-θάλασσας και της έκφανσης της ιστορικά. Στη συνέχεια παρατίθενται οι λόγοι εξασθένησης της καθώς και οι προσπάθειες επανάκτησης της σύνδεσης πόλης – θαλάσσιου μετώπου. Ιδίως με τη συνειδητοποίηση της σπουδαιότητας του υγρού στοιχείου τόσο για την πόλη όσο και για τους ίδιους τους κατοίκους της. Τέλος, επιχειρείται η περιγραφή του θεωρητικού μοντέλου σχετικά με τις αναπλάσεις και τη διαχείριση των παραλιακών μετώπων καθώς και η ανάλυση του μεθοδολογικό πλαισίου συγκεκριμένων παραδειγμάτων. Τα παραδείγματα αυτά αφορούν κυρίως αναπλάσεις σε παράκτιες ζώνες με εγκαταλελειμμένες λιμενικές και βιομηχανικές εγκαταστάσεις, καθώς και αναπλάσεις σε ιστορικούς τόπους, αλλά και σε τόπους χωρίς αστικές ποιότητες, μη τόπους.

Στόχος έρευνας και μεθοδολογική προσέγγιση

Σκοπός της εργασίας είναι να διερευνηθεί σε ποιον βαθμό το πλαίσιο και ο τρόπος με τον οποίο οι επεμβάσεις στο όριο στεριάς- θάλασσας, καθώς και οι προσπάθειες ανάκτησης της σχέσης πόλης – θάλασσας, συντελούν στην αναδιαμόρφωση της αστικής φυσιογνωμίας μιας πόλης. Επίσης, εξετάζεται αν οι μετασχηματισμοί κι οι επεμβάσεις στα παραλιακά μέτωπα συμβάλλουν μόνο στην επίλυση των εκάστοτε προβλημάτων κάθε περίπτωσης ή μπορούν να αποτελέσουν και μέσο προβληματισμού σχετικά με το σύγχρονο αστικό σχεδιασμό των πόλεων. Τέλος, μέσα από την ανάλυση των παραδειγμάτων, στόχος είναι η έρευνα των στρατηγικών που ακολουθούνται σε επίπεδο αστικού σχεδιασμού κατά περίπτωση, καθώς και ο τρόπος δημιουργίας χώρων αλληλεπίδρασης με το υδάτινο στοιχείο που συνδέονται με τον αστικό ιστό της πόλης, δημιουργώντας ένα σύστημα/δίκτυο που τελικά ως αποτέλεσμα έχει την αλλαγή της ποιότητας της αστικής ζωής.

Η δομή της εργασίας συνίσταται από τέσσερις βασικές ενότητες. Η πρώτη αποτελεί την εισαγωγή στο θέμα και τον ορισμό αυτού. Γίνεται αναφορά στη σημασία του θαλάσσιου μετώπου για την πόλη και το ρόλο που διαδραματίζει ως στοιχείο της φυσιογνωμίας της, καθώς και μια σύντομη ιστορική και πολεοδομική προσέγγιση των παράκτιων πόλεων.

Στη δεύτερη ενότητα, , εξετάζεται η εξασθένιση της σχέσης πόλης –θάλασσας και οι λόγοι που οδήγησαν σ' αυτήν, η επαναδιαπραγμάτευση αυτής της χαμένης σχέσης και η σημασία του υδάτινου στοιχείου για την εικόνα και τη ζωή της πόλης αλλά και για τη βελτίωση της αστικής ζωής ως παράγοντα οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής αναδιάρθρωσης.

Στην τρίτη ενότητα , γίνεται αναφορά στις προσπάθειες επανάκτησης του αστικού χώρου με εστιασμένες παρεμβάσεις στα παραλιακά μέτωπα. Η ενότητα αυτή αφορά, επίσης στο «νέο θαλάσσιο μέτωπο» ως αντικείμενο διεθνούς προβληματισμού αλλά και ως νέα πραγματικότητα για τη σύγχρονη πόλη. Παρουσιάζονται, οι γενικοί στόχοι και τάσεις των αναπλάσεων στα παραλιακά μέτωπα, οι τυπολογίες των παρεμβάσεων καθώς και τα αποτελέσματα κάποιων αρχικών μετασχηματισμών σε παράκτιες πόλεις. Τέλος, ανιχνεύεται αν οι σύγχρονοι αυτοί μετασχηματισμοί στο όριο στεριάς – θάλασσας μπορούν να αποτελέσουν σημείο προβληματισμού για μετέπειτα παρεμβάσεις στον αστικό ιστό.

Στην τελευταία ενότητα, γίνεται ανάλυση τριών συγκεκριμένων παραδειγμάτων, της Βαρκελώνης, του Hafencity και της Θεσσαλονίκης. Ανά συγκεκριμένη περίπτωση, γίνεται σύντομη ιστορική αναφορά, περιγράφονται τα στάδια και οι διαγωνιστικές φάσεις από τις οποίες πέρασε η κάθε ανάπλαση μέχρι να φτάσει στο τελικό αποτέλεσμα. Επιπρόσθετα, προσδιορίζεται το βασικό πρόβλημα που είχαν να αντιμετωπίσουν οι μελετητές, ο στόχος που έθεσαν, το μεθοδολογικό πλαίσιο της επέμβασης τους, οι στρατηγικές που ακολουθήθηκαν, καθώς και οι προσπάθειες σύνδεσης του παραλιακού μετώπου με ευρύτερα δίκτυα στο εσωτερικό του αστικού ιστού της πόλης.

Το όριο δεν είναι εκεί που κάτι τελειώνει αλλά, όπως το αντιλήφθηκαν οι Έλληνες, το όριο είναι εκεί όπου κάτι αρχίζει την παρουσία του.

Martin Heidegger (Norberg-Schulz Christian, 2009:16)

ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΜΕΤΩΠΟ
ΣΤΟ ΟΡΙΟ ΣΤΕΡΙΑΣ – ΘΑΛΑΣΣΑΣ

I

1.1 Ορισμός της «παράκτιας ζώνης» και του «παραλιακού μετώπου»

Οι έννοιες της «παράκτιας ζώνης» και του «παραλιακού μετώπου» μπορεί να φαίνονται αρχικά αυτονόητες, αλλά ο σαφής προσδιορισμός τους δεν είναι καθόλου εύκολος. Ο παράκτιος χώρος αποτελεί ένα ιδιόμορφο και ευαίσθητο σύστημα που αποτελείται από τρία στοιχεία : τη θάλασσα , την ξηρά και τον αέρα. Οι φυσικές διεργασίες (ατμοσφαιρικές, θαλάσσιες και χερσαίες) διαμορφώνουν και μεταβάλλουν τον παράκτιο χώρο σε τακτά χρονικά διαστήματα, γεγονός που ίσως συμβάλλει στην δυσκολία σαφούς ορισμού του. Η παράκτια ζώνη αποτελεί ουσιαστικά μια ζώνη η οποία μεταβάλλεται δυναμικά στο χρόνο οπότε καθίσταται δύσκολη η ακριβής οριοθέτηση της. (Γιαμπουράς Δ., 2009: 6)

Η επίδραση της θέσης και της διαμόρφωσης των παράκτιων ζωνών μεταβάλλεται μέσα στο χρόνο και διαφέρει ανάλογα με τον τύπο της χωρικής ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής. Σύμφωνα με τον Αγγελίδη Μ., οι παράκτιες ζώνες μπορούν να ορισθούν ως « λωρίδες εδάφους δίπλα στις ακτές με κυμαινόμενο πλάτος ανάλογα με τη φύση του γεωγραφικού περιβάλλοντος και των διοικητικών ορίων». (Αγγελίδης Μ., 2002)

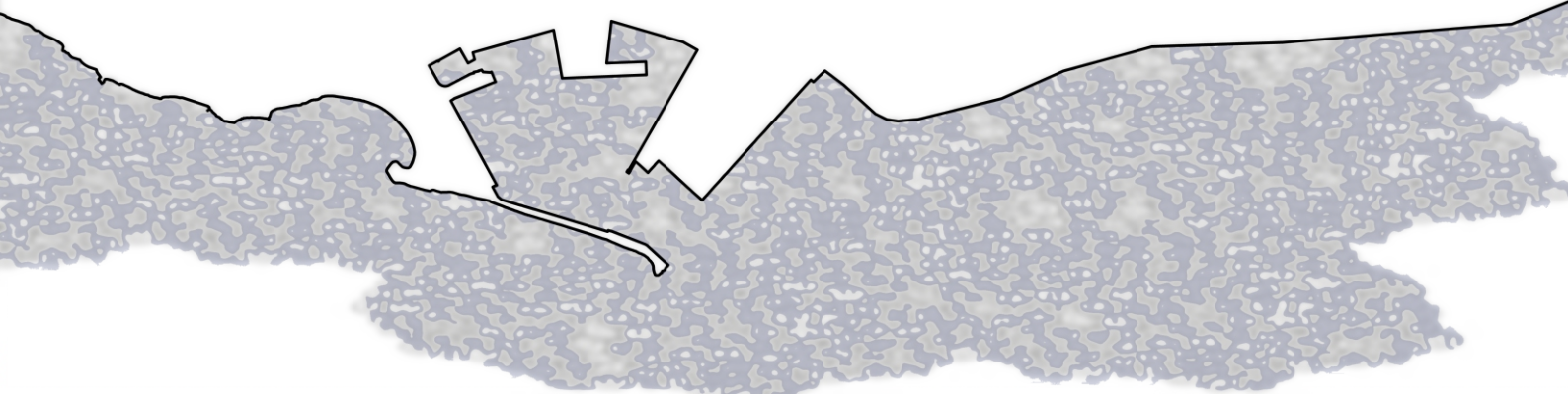
Το πλάτος των παράκτιων ζωνών εκτιμάται σύμφωνα με το βαθμό αλληλεπίδρασης χερσαίων και υδάτινων οικοσυστημάτων. Ο βαθμός αλληλεπίδρασής τους είναι δύσκολο να προσδιοριστεί, καθώς υπάρχουν πολλαπλές επιδράσεις και το σύστημα είναι σύνθετο. Ο εντοπισμός των ορίων της παράκτιας ζώνης δεν πραγματοποιείται πάντα κατά τον ίδιο τρόπο, γεγονός που οδηγεί στην οριοθέτηση της με διαφορετικά κριτήρια, ανάλογα με τα διοικητικά όρια και τους νομικούς περιορισμούς κάθε χώρας. (Κοκκώσης Χ., Τσάρτας Π., 2001:191-205)

Καθώς δεν μπορεί να υπάρξει ένας σταθερός ορισμός, υπάρχουν διαφορετικές προσεγγίσεις σχετικά με το τι είναι και τι περιλαμβάνει μια παράκτια ζώνη. Παρατίθενται λοιπόν στο παράρτημα κάποιοι ορισμοί.[1]

Όσον αφορά το θαλάσσιο μέτωπο ή σωστότερα τη ζώνη επαφής της πόλης με το νερό μπορούμε να πούμε πως είναι το φυσικό σύνορο ανάμεσα στην υδάτινη επιφάνεια και την ενδοχώρα. Αποτελεί την "πύλη", το σημείο πρόσβασης από τη θάλασσα στην πόλη, αλλά από την πόλη στη θάλασσα. Τέλος, συνιστά πόλο έλξης για τους κατοίκους και τους επισκέπτες της πόλης, περιοχή - σύμβολο του χαρακτήρα και της μορφής της καθώς και βασικό παράγοντα ανάπτυξης αυτής, στον οικονομικό, πολιτιστικό και κοινωνικό τομέα. (Αντωνιάδου Ε., 2000-2001: 1)

Ο αγγλικός όρος waterfront καλύπτει όλο το φάσμα των περιπτώσεων, δηλαδή όχι μόνο το θαλάσσιο μέτωπο αλλά και τα μέτωπα πόλεων δίπλα σε λίμνη ή και σε ποτάμι, τα οποία έχουν δώσει πολλά και

[1] Παρατίθεται εδώ ο ορισμός που αφορά την Ευρώπη. «Παρά τη σχετική ανομοιομορφία των νομικών διατάξεων που αφορούν στις παράκτιες ζώνες και τις δραστηριότητες του ανθρώπου που ασκούνται σε αυτές, είναι γενικά αποδεκτό, ότι οι τελευταίες μπορούν να εκτείνονται ακόμα και πέρα των χωρικών υδάτων ενός κράτους και μέχρι βάθους αρκετών χιλιομέτρων προς τα μεσόγεια.Η **Ευρωπαϊκή Επιτροπή** ορίζει ως παράκτια ζώνη μια λωρίδα 50 χιλιομέτρων από την ακτή, προκειμένου να καλύψει το σύνολο των επιδράσεων που σημειώνονται στο περιβάλλον και στις ανθρώπινες δραστηριότητες και σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με την τελευταία.» (Μητούλα Ρ. , Οικονόμου Α., 2003:10)



ενδιαφέροντα παραδείγματα αναπλάσεων. Στο εξής θα χρησιμοποιούμε τον ελληνικό όρο παραλιακό μέτωπο για λόγους συντομίας, αναφερόμενοι στο σύνολο των παραπάνω περιπτώσεων.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί η έλλειψη σαφούς διαχωρισμού. Παρόλα όσα έχουν αναφερθεί, ο ακριβής ορισμός του θαλάσσιου μετώπου δεν είναι ακόμη ξεκάθαρος. Είναι άλλωστε δύσκολο να τραβήξουμε με απόλυτη κατηγορηματικότητα μια γραμμή στον χάρτη και να ορίσουμε το κομμάτι του παραλιακού μετώπου. Εξάλλου, αυτό που μας ενδιαφέρει περισσότερο, δεν είναι ο ορισμός του θαλάσσιου μετώπου, αλλά οι ιδιομορφίες του, τα ειδοποιά χαρακτηριστικά του τόπου αυτού και η ερμηνεία τους. Είναι πλέον αναγνωρισμένο πως τα παραλιακά μέτωπα αποτελούν μια ξεχωριστή χωρική ενότητα του αστικού ιστού με πολλές ιδιαιτερότητες και έντονη δυναμική, παρόλο που τα όρια τους είναι περίπλοκα και ασαφή ως προς τον προσδιορισμό τους.

1.2 Η σημασία του θαλάσσιου μετώπου για την πόλη

Τις τελευταίες δεκαετίες, η σύγχρονη πόλη έρχεται αντιμέτωπη με το πρόβλημα της αστικής διάχυσης και της απώλειας ενός βιώσιμου δημόσιου χώρου. Η συνειδητοποίηση της σύγχρονης και πολύπλοκης αυτής κατάστασης, εμφάνισε στην πόλη ένα χώρο, ο οποίος επιτρέπει να εκφραστούν ιδέες για αστική ζωτικότητα. Ο χώρος αυτός είναι τα αστικά παραλιακά μέτωπα (urban waterfronts). (Richard Marshall, 2001:3-4)

Σήμερα οι πόλεις αναζητούν νέα ανεκμετάλλευτα εδάφη, ένα ανενεργές απόθεμα, μία διέξοδο «μέσα στην πυκνότητα και την εντατική χρήση του πολεοδομικού τους ιστού, αλλά και απαντήσεις στην αποδιάρθρωση των παραδοσιακών παραγωγικών τους συστημάτων». Μέσα στο πλαίσιο αυτής της αναζήτησης, «το νερό γίνεται ένα πολύτιμο πρωτογενές υλικό που όσες πόλεις το διαθέτουν στην όποια του μορφή, θάλασσα, λίμνη, ποτάμι, το αξιοποιούν για να αναβαθμίσουν τη δημόσια εικόνα τους και να αναδείξουν νέα μοντέλα αστικής ανάπτυξης». (Σαμαρίνης Π., 2006: 9)

Το υδάτινο στοιχείο είναι ανέκαθεν άρρηκτα συνδεδεμένο με την ύπαρξη και τον σχηματισμό πόλεων, πολλές από τις οποίες παράκτιες αυτές πόλεις, στο φάσμα της ιστορίας αποτέλεσαν ζωτικής σημασίας κομμάτι πολλών αρχαίων πολιτισμών. (Breen Ann, Rigby Dick, 1996:13)

Όσον αφορά στη συγκρότησή των παράκτιων πόλεων, στις περισσότερες οι δραστηριότητες έχουν ως σημείο αναφοράς τους τη θάλασσα, ακόμη κι όταν αυτή δεν είναι προσβάσιμη αλλά μόνο ορατή. Μ' αυτό τον τρόπο η παρουσία του νερού καθίσταται αισθητή ακόμη κι αν το παραλιακό μέτωπο είναι απρόσιτο και δε συμμετέχει ενεργά στη ζωή της πόλης. Η παράκτια ζώνη δεν είναι απλό τμήμα της πόλης προς της θάλασσα, αλλά αποτελεί «ενδιάμεση ζώνη με ιδιαίτερους συνδέσμους που υιοθετεί και περιλαμβάνει δράσεις και χαρακτηριστικά απορρέοντα από την παρουσία τόσο του αστικού χώρου όσο και του υγρού στοιχείου. Πρόκειται δηλαδή για μια αστική ζώνη αλληλεπίδρασης πόλης και λιμένα, γης και θάλασσας, που ανήκει στο σύστημα της πόλης, εφάπτεται του λιμένα και υφίσταται τις επιπτώσεις της παρουσίας του τελευταίου». (Κάζα Κ., 2012:11)

Εκτός από τη σπουδαιότητα του παραλιακού μετώπου ως κοινωνικό χωνευτήρι αλλά και λόγο ύπαρξης, εξέλιξης και ανάπτυξης της πόλης, αναφέρεται και η σημασία του ως τόπου έλξης δραστηριοτήτων πολιτισμού και αναψυχής . Σύμφωνα με τον Αμερικανό ανθρωπολόγο Loren Eiseley , αν υπάρχει μαγεία σ' αυτό τον πλανήτη, εμπεριέχεται στο νερό ("If there is magic on this planet, it is contained in water."). Το νερό αποτελεί θεμελιώδη πόλο έλξης σε όλους τους πολιτισμούς και σε όλες τις τάξεις ανθρώπων. Αποτελεί τον αγαπημένο τόπο των ανθρώπων για εκδηλώσεις αναψυχής και πολιτισμού. Είτε πρόκειται για θρησκευτικές τελετουργίες ή αναψυχή, οι άνθρωποι τις αναζητούν στο όριο στεριάς και θάλασσας. (Breen Ann, Rigby Dick, 1996:13)

Το θαλάσσιο μέτωπο, είναι λοιπόν, «ο χώρος όπου συντίθενται μια σειρά από αστικές ποιότητες της πόλης. Πολυδιάστατο ζωντανό «μνημείο» και χώρος επαφής του συμπαγούς αστικού ιστού με το νερό. Φορέας ισχυρού συμβολικού νοήματος και παράγοντας διαμόρφωσης των αξιών γης σε όλο το

Εικόνα 1.1

Εικόνα 1.2

Εικόνα 1.3

Εικόνα 1.4

Εικόνα 1.5

Εικόνα 1.6

Εικόνα 1.7

Το νερό ως πόλος έλξης θρησκευτικών, πολιτιστικών και δραστηριοτήτων αναψυχής

πολεοδομικό συγκρότημα. Και τέλος, σε όλη τη διάρκεια του 20ου αιώνα, συμβολικά και λειτουργικά ο σημαντικότερος δημόσιος τόπος για την πόλη». (Σαμαρίνης Π., 2006: 11-12)

Το νερό δεν είναι όμως το μόνο στοιχείο στο οποίο οφείλεται η σπουδαιότητα του θαλάσσιου μετώπου ως πηγή δημόσιου χώρου. Η απομάκρυνση των βιομηχανικών ζωνών σε περιοχές έξω από το κέντρο της πόλης λόγω αποβιομηχανοποίησης, είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός ανενεργού αποθέματος αστικού χώρου. Το σημαντικότερο αποτέλεσμα αυτής της απομάκρυνσης , ήταν η δυνατότητα που δόθηκε στους χώρους αυτούς να παίξουν νευραλγικό ρόλο στις αστικές αναπλάσεις. Τα παραλιακά μέτωπα αποτέλεσαν ιδανικούς τόπους για τέτοιου είδους δράσεις.

Το γεγονός ότι τα περισσότερα θαλάσσια μέτωπα σχετίζονται με εγκαταλελειμμένες βιομηχανικές λιμενικές εγκαταστάσεις, παρουσιάζει πολλά πλεονεκτήματα. Πρώτα απ' όλα, οι περιοχές αυτές κατέχουν στρατηγική θέση μέσα στον ιστό της πόλης, καθώς βρίσκονται κοντά στο κέντρο της και διαθέτουν καλές συνδέσεις σε επίπεδο συγκοινωνιακών δικτύων. Επίσης, η τοπιακή τους θέση, η άμεση ή έμμεση επαφή τους με το υδάτινο στοιχείο, προσδίδει στην πόλη αξιόλογους δημόσιους χώρους από κοινωνική, αντιληπτική ψυχολογική και οικολογική σκοπιά. Τέλος, ανάλογης σημασίας είναι και η δυνατότητα αξιοποίησης ερειπωμένων αποθηκών και αποβάθρων, που προσφέρουν οι περιοχές αυτές. Η επανάχρηση του κτιριακού αυτού αποθέματος συμβάλει στην αναβάθμιση της ποιότητας του χώρου, στη διατήρηση της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς και του χαρακτήρα της περιοχής. (Ζαγάρα Γεωργία, Μπέστας Εμμανουήλ, 2009: 33)

Αξίζει να σημειωθεί επίσης, και η σημασία του παράκτιου μετώπου ως ζώνη ευαίσθητου οικοσυστήματος. Συνειδητοποιώντας τη σημασία της προστασίας του περιβάλλοντος και της αειφόρου ανάπτυξης, όλο και μεγαλύτερη προσοχή δίνεται στο καθεστώς των αστικών αναπλάσεων των παραλιακών μετώπων.

Το καθεστώς αυτό γίνεται σταδιακά το επίκεντρο στην έρευνα και ανάπτυξη των εσωτερικών και εξωτερικών υποθέσεων των πόλεων. Η ανάπτυξη του αστικού παραλιακού μετώπου είναι ένας τρόπος για τη βελτίωση του επιπέδου του αστικού τοπίου, της εικόνας της πόλης. «Με την πάροδο των χρόνων, κατέστη σαφές ότι ο παράκτιος χώρος αποτελεί μία ξεχωριστή χωρική ενότητα και έχει πολλές ιδιαιτερότητες που τον διαφοροποιούν από όλους τους υπολοίπους. Ο χώρος αυτός είναι ιδιαίτερα ευαίσθητος και ευάλωτος», καθώς υπόκειται σε περιβαλλοντικές αλλαγές και δέχεται πολλές ανθρώπινες παρεμβάσεις. Αυτό μπορεί να επιφέρει δυσμενείς επιπτώσεις στο γενικότερο περιβάλλον του. (Μητούλα Ρ. , Οικονόμου Α., 2003:9)

Η προβολή των παραπάνω θέσεων έχει ως αποτέλεσμα το θαλάσσιο μέτωπο να μετατραπεί στην «σκηνή» , πάνω στην οποία θα τοποθετηθούν τα πιο σημαντικά κομμάτια του αστικού ιστού της πόλης. Ακολουθώντας αυτή τη λογική, αποτελεί την έκφραση πολιτισμού μας, παρέχει δυνατότητες δημιουργίας νέων τμημάτων στην πόλη, που βελτιώνουν τις συνθήκες της καθημερινότητας. Μέσα σ' αυτό το πλαίσιο σκέψης, πρέπει να θυμόμαστε ότι η αστική ανάπτυξη δεν συμβαίνει μόνο για το κέρδος ή το προσωπικό συμφέρον του εκάστοτε ενδιαφερόμενου , αλλά προς όφελος της ανθρωπότητας και ολόκληρου του πλανήτη γενικότερα. Τα παραπάνω οράματα της πόλης προσπαθούν να βρουν μορφή στο αστικό θαλάσσιο μέτωπο. (Richard Marshall, 2001:4)

Εικόνα 1.8
Porsgrunn's new waterfront _ το παραλιακό μέτωπο «σκηνή» προβολής των σημαντικών τμημάτων του αστικού ιστού

1.3 Το θαλάσσιο μέτωπο: στοιχείο της φυσιογνωμίας της πόλης

Σύμφωνα με τον Ιωσήφ Στεφάνου, «ο τόπος έχει χαρακτήρα που συγκροτείται από το σύνολο των ιδιαζόντων χαρακτηριστικών των μορφών κάθε είδους που τον αφορούν, και από τη στιγμή που έχει πλέον μια οντότητα, μπορούμε και μιλάμε και για φυσιογνωμία. Κάθε φυσιογνωμία έχει κάτι μοναδικό αφού προβάλλει και πιστοποιεί την ίδια την ταυτότητα ενός τόπου, την οντότητα του».
(Στεφάνου Ιωσήφ , Στεφάνου Ιουλία, 2004: 513)

Το χαρακτηριστικό αστικό και περιαστικό φυσικό τοπίο κάθε περιοχής αποτελεί «ισχυρότατο και αναντικατάστατο στοιχείο ταυτότητας για την πόλη, σφραγίζοντας μ' αυτό τον τρόπο και τη μορφή της». Τα φυσικά στοιχεία που διαθέτει μία πόλη επιδρούν «θετικά στην ποιότητα του αστικού τοπίου, αφήνοντας επιπλέον και μελλοντικές δυνατότητες περαιτέρω συνολικής βελτίωσης της εικόνας της». Στην περίπτωση του παραλιακού μετώπου λοιπόν, το φυσικό στοιχείο της πόλης που συμβάλλει στην πολυμορφία αλλά και στην εξασφάλιση σημαντικών αρετών, που αφορούν «την ανθρώπινη κλίμακα των αστικών σχηματισμών και την εναλλαγή εικόνων και εντυπώσεων», είναι το νερό. (Γοσποδίνη Α., Μπεριάτος Η., 2006: 134-135)

«Ο παράκτιος χώρος, από μόνος του, αποτελεί ένα ξεχωριστό είδος χώρου με δικιά του φυσιογνωμία και ιδιαιτερότητα. Είναι ένας χώρος που συνδυάζει δυο διαφορετικούς χώρους: τον υδάτινο και αυτόν της στεριάς». (Ηλιάδης Φ., Κυριακίδης Χ., Σιουτοπούλου Α., http://www.ekke.gr [22 Μαΐου 2013]) Μιλώντας λοιπόν για τη φυσιογνωμία και την ταυτότητα των παράκτιων περιοχών, μπορούμε να πούμε πως καθορίζονται, από τη θέση τους- γειτνίαση με το υδάτινο στοιχείο-, από το πολιτιστικό και ιστορικό τους παρελθόν-στις περισσότερες περιπτώσεις πρώην βιομηχανικές εγκαταστάσεις-, αλλά και από διάφορα γεγονότα τα οποία διαδραματίζονται σ' αυτές εξαιτίας της θέσης τους και της σπουδαιότητας της . Στην πραγματικότητα, στη διαμόρφωση της φυσιογνωμίας των παράκτιων πόλεων σημαντικό ρόλο διαδραματίζει και μια σειρά μνημείων ή πολιτιστικών δραστηριοτήτων, εθίμων και παραδόσεων, που «αποτελούν φυσική προέκταση του παραθαλάσσιου χαρακτήρα τους. Επιπλέον, παραδοσιακές επαγγελματικές ασχολίες είναι συνδεδεμένες με τη θάλασσα ή την ακτή».

Η γενικότερη φυσιογνωμία μιας πόλης καθορίζεται σε σημαντικό βαθμό από τα παράκτια χαρακτηριστικά της. Η χωροθέτηση μιας πόλης κοντά στο νερό, στην όποια του μορφή – θάλασσα, ποτάμι, λίμνη- , «αφορά σχεδόν στο σύνολο των δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα σ' αυτήν, όπως επίσης και στη διαμόρφωση της γενικής και ειδικής μορφολογίας της».(Μητούλα Ρ. , Οικονόμου Α., 2003:14)

Η επιρροή της επαφής με το νερό στον χαρακτήρα και στην φυσιογνωμία των περιοχών, αφορά στο σύνολο των δραστηριοτήτων της όπως:

- στη συσσώρευση του πληθυσμού. Παρατηρείται αλματώδης αύξηση του πληθυσμού στις περιοχές που διαθέτουν κάποια μορφή υδάτινου στοιχείου σε σχέση μ' αυτές που δε διαθέτουν.

- στη σύνθεση του πληθυσμού. Διαπιστώνεται κοινωνική και ηλικιακή ανάμειξη.

- στις μεταφορές. Οι περισσότερες παράκτιες πόλεις διαθέτουν λιμάνι με αποτέλεσμα να ασκείται σε μικρό ή μεγάλο βαθμό διακομιστικό εμπόριο ή μαζική μεταφορά ανθρώπων.

- στο πολιτισμικό και ιστορικό παρελθόν. Οι περισσότερες ευρωπαϊκές παράκτιες πόλεις διαθέτουν μακραίωνη ιστορία απόλυτα συνδεδεμένη με το θαλάσσιο στοιχείο. Οι περισσότερες από αυτές διαθέτουν λιμάνι, στοιχείο αναφοράς στο βιομηχανικό παρελθόν της πόλης.

- στον τουρισμό. Οι παράκτιες πόλεις γίνονται πόλος έλξης τουριστών είτε γιατί λόγω του λιμανιού οι περιοχές αυτές λειτουργούν ως συγκοινωνιακοί κόμβοι, είτε λόγω ομορφιάς του παράκτιου τοπίου, είτε γιατί σήμερα τα παραλιακά μέτωπα λειτουργούν ως κέντρα πολιτισμού και αναψυχής.

- στην αρχιτεκτονική τους φυσιογνωμία. Η επαφή με το υγρό στοιχείο, διαδραμάτισε σπουδαίο «ρόλο στη διαμόρφωση αρχιτεκτονικών τεχνοτροπιών, καθώς εκτός από αισθητικά αποτελέσματα, έπρεπε να επιλυθούν και δομικά προβλήματα που σχετίζονταν με την τοποθεσία και το κλίμα της περιοχής».

- στη γενικότερη χωροταξική οργάνωση. Οι δρόμοι και πλατείες έχουν σαφή προσανατολισμό προς το θαλάσσιο μέτωπο, το οποίο αποτελεί και φυσικό όριο της πόλης.

- στην ατμόσφαιρα και στις συνήθειες των κατοίκων.

- στις επαγγελματικές ασχολίες των κατοίκων.

- στις οικονομικές δραστηριότητες. (Μητούλα Ρ. , Οικονόμου Α., 2003:14-15)

Συνοψίζοντας συμπεραίνουμε ότι παρόλο που, υπάρχουν πάρα πολλές πόλεις που αναπτύσσονται δίπλα στο νερό και μπορεί να παρουσιάζουν πολλά κοινά χαρακτηριστικά μεταξύ τους, στην πραγματικότητα όμως, κάθε μια από αυτές διαθέτει τη δική της ξεχωριστή ιστορία και το δικό της μύθο. Το γεγονός αυτό τους προσδίδει μια ξεχωριστή ταυτότητα, τη δική τους μοναδική φυσιογνωμία.

1.4 Ιστορική – Πολεοδομική προσέγγιση των πόλεων – λιμανιών

Οι πόλεις - λιμάνια ξεκινάνε να οργανώνονται για ποικίλους λόγους, σχεδόν πάντα όμως το εμπόριο είναι ο κυριότερος. Η χωροθέτηση των λιμανιών γίνεται σε φυσικά προστατευμένες περιοχές, κοντά σε δέλτα ποταμών ή σε φυσικούς κόλπους και όρμους.

Λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι η ανάγκη κάποιου τόπου για εμπορική δραστηριότητα αποτελεί αιτία της αστικής γέννησης , τα λιμάνια, ως «χώροι εμπορίου, έρχονται να αγκαλιάσουν αλλά και να αγκαλιαστούν από ενότητες κατοικιών με εμπορικές και βιοτεχνικές δραστηριότητες. Η σταδιακή επέκτασή των λιμανιών και η συνύπαρξη με άλλους παραγωγικούς τομείς (βιοτεχνίες, υπηρεσίες) δημιουργούν οργανωμένες εμπορικές εγκαταστάσεις και υποδομές. Μονάδες αποθήκευσης και μεταποίησης και πολλά διοικητικά κέντρα σε συνδυασμό με τις συνοικίες κατοικίας, συνθέτουν δυναμικά κέντρα πλούτου». Κατ' αυτό τον τρόπο λοιπόν, δημιουργήθηκαν και οι πρώτες πόλεις-λιμάνια κατά την αρχαιότητα, παράγοντας μια σχέση αλληλεξάρτησης μεταξύ πόλης και λιμανιού. (Αλεξιάδη Σ., Πρατικάκη Μ., 2011-2012: 19)

Την **περίοδο ανάπτυξης των πρώτων πόλεων-λιμανιών**, η εξέλιξη των δύο τμημάτων, της πόλης και του λιμανιού, είναι σχεδόν παράλληλη, ενώ η επιρροή του λιμανιού στην πολεοδομία και την αρχιτεκτονική της πόλης είναι αξιοσημείωτη. «Οι οδικοί άξονες χαράσσονται με βάση την καμπυλότητα του λιμανιού, τα κτίρια διατάσσονται πάνω στο θαλάσσιο τόξο, εξασφαλίζοντας οπτικές φυγές από το εσωτερικό της πόλης προς το λιμάνι. Τα ανοίγματά των κτιρίων βλέπουν προς τη θάλασσα και οι χωρικές λειτουργίες κατανέμονται με κατεύθυνση προς το θαλάσσιο ορίζοντα». Το θαλάσσιο μέτωπο γίνεται μέσο έκφρασης της επίσημης εικόνας της πόλης.

Τέλος, να αναφερθεί ότι ακόμα και «η οχύρωση των πόλεων σχετίζεται με το λιμάνι, το περιλαμβάνει και το ακολουθεί καθώς επεκτείνεται». Οι πόλεις άλλωστε, με την έξαρση της πειρατείας, πριν το Μεσαίωνα, αρχίζουν να περιτειχίζονται αντί να μεταναστεύουν προς την ενδοχώρα. (Αλεξιάδη Σ., Πρατικάκη Μ., 2011-2012: 21-22)

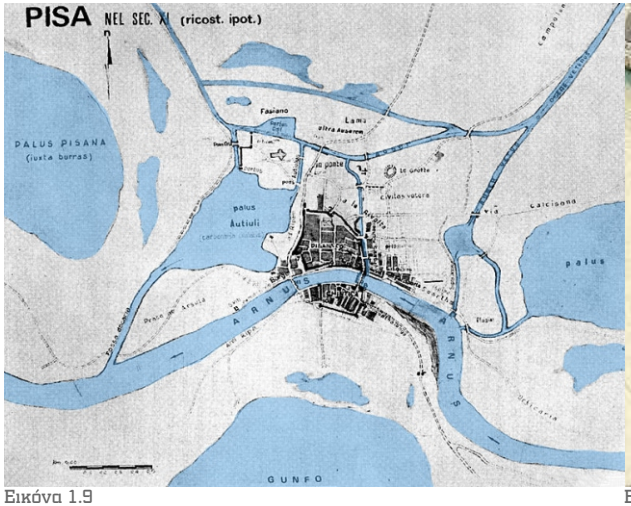
Η ανάπτυξη των πόλεων-λιμανιών συνεχίζεται με ταλαντεύσεις μεταξύ ακμής και φθοράς στη **βυζαντινή εποχή** και έπειτα στο **Μεσαίωνα**. Το παγκόσμιο σκηνικό είναι επικεντρωμένο στη Μεσόγειο και κύριο χαρακτηριστικό του είναι η θαλάσσια κυριαρχία των ιταλικών πόλεων.

Οι ιταλικές πόλεις λοιπόν αναπτύσσονται δυναμικά εξαρτώμενες από τη θέση τους δίπλα στο νερό. Η αλληλεξάρτηση τους με το υδάτινο στοιχείο, προσδιορίζει τη μορφή τους και επιδεικνύει ανοικτά τη μοναδικότητά τους. Η μορφή τους γεννιέται απευθείας από τη μορφή του τόπου. Το παράκτιο περιβάλλον στο οποίο υποτάχθηκαν κι έτσι δημιουργήθηκαν μεταμορφώνεται από μια στιγμή και μετά. (Benevolo Leonardo, 2009: 67-68)

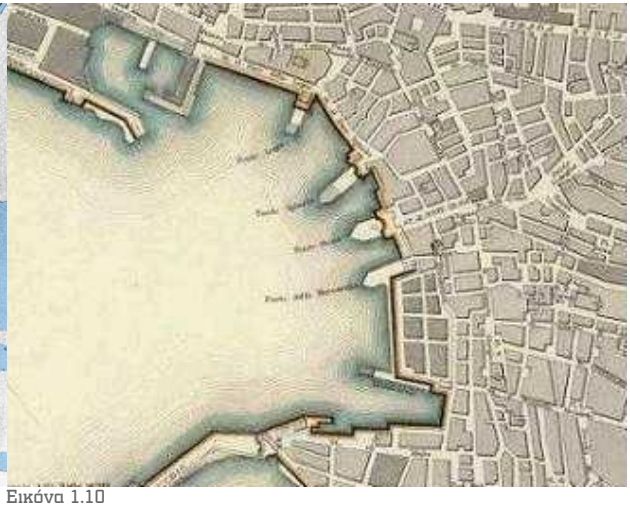
Οι ιταλικές μεσαιωνικές πόλεις-λιμάνια αναπτύσσουν μια νέα δομή οικιστικής ανάπτυξης, συναφής προς το κλασσικό πρότυπο της «σκακιέρας», αλλά προσαρμοσμένη ελεύθερα στην καμπύλη της

παράκτιας ζώνης και στο ανάγλυφο του εδάφους. Είναι εμφανή λοιπόν η επιρροή του υδάτινου στοιχείου στην πολεοδομία και την ανάπτυξη της πόλης. Οι οδικοί άξονες και τα κτίρια σχεδιάζονται με βάση την μορφολογία του εδάφους και την καμπυλότητα του λιμανιού, ενώ ταυτόχρονα παρατηρείται έξοδος της πόλης προς τη θάλασσα, καθώς και έκφραση του εσωτερικού αστικού ιστού μέσω του υδάτινου στοιχείου. (Benevolo Leonardo, 2009: 71-73)

Κατά την περίοδο αυτή της οικονομικής ακμής και της κυριαρχίας των πόλεων – λιμανιών, δημιουργούνται νέες λιμενικές εγκαταστάσεις. Αυτό με τη σειρά του συντελεί στην αύξηση του πληθυσμού, η οποία «μεταφράζεται χωρικά με επέκταση της πόλης, επέκταση που ακολουθεί κατά κανόνα την επέκταση του λιμένα». Οργανώνονται λοιπόν, νέες γειτονιές κατοικίας σε συνδυασμό με εμπορικές και άλλες χρήσεις, που συμπληρώνουν τον αστικό ιστό με μία ολοκληρωμένη επέκταση εκτός των τειχών προς την ίδια κατεύθυνση με το λιμάνι. Παρόλο που οι νέες προσθήκες στον ιστό της πόλης οργανώνονται πάντα με βάση τη θάλασσα, η βελτίωση του οδικού δικτύου, σε κάποιες περιπτώσεις έχει ως συνέπεια τη σταδιακή εξάπλωση της πόλης προς το εσωτερικό της μακριά από το κέντρο και τη θάλασσα. (Αλεξιάδη Σ., Πρατικάκη Μ., 2011-2012:26)



Εικόνα 1.9
Η πόλη - λιμάνι της Πίζας



Εικόνα 1.10
Η πόλη - λιμάνι της Γένοβας

Κατά την διάρκεια του 16ου αιώνα, παρατηρείται μια φάση αναδιοργάνωσης, που αφορά τους αστικούς και εδαφικούς σχηματισμούς. Οι ανάγκες της πολιτικής και της ναυσιπλοΐας απαιτούν το σχεδιασμό και εκσυγχρονισμό των λιμανιών. Οι αστικές μεταμορφώσεις που πραγματοποιούνται στα μέσα του 16ου αιώνα, χρησιμεύουν για να συγκεντρωθούν πολλές σύντομες τέμνουσες προοπτικές στο ίδιο

μέτωπο. «Οι νέες ευθύγραμμες διατάξεις γίνονται συχνότερες πιο εκτεταμένες, και αξιοποιούν καλύτερα τις όψεις των σημείων φυγής». Οι νέοι δρόμοι μαζί με τα αρχαία δίκτυα επιτρέπουν την οπτική σύνδεση απομακρυσμένων χώρων μεταξύ τους, αλλά και με τη θάλασσα. Οι επιμήκεις άξονες των νέων δρόμων προεκτείνονται μέχρι τη θάλασσα, δίνοντας τη δυνατότητα οπτικής αλλά και χωρικής σύνδεσης της θάλασσας με τον εσωτερικό ιστό της πόλης (χαρακτηριστική περίπτωση εκείνης της περιόδου είναι η φιλόδοξη ρύθμιση της πόλης του Παλέρμου). Τέλος, να αναφερθεί ότι, στις παράκτιες πόλεις της εποχής, δίνεται ιδιαίτερη σημασία στην οργάνωση του λιμανιού καθώς και στην εικόνα του. Επιδιώκεται, «η ελεύθερη πλευρά του προς τη θάλασσα να προβάλλει ως μια μνημειώδη άποψη της πόλης πάνω στο νερό». (Benevolo Leonardo, 2009: 205,209-211)

Εικόνα 1.11
Επιμήκεις άξονες που καταλήγουν στη θάλασσα
Προοπτική, οπτική επαφή και σύνδεση πόλης- θάλασσας

Εικόνα 1.12
Το ιπποδάμειο σύστημα με οπτικές φυγές προς το παραλιακό μέτωπο της πόλης Παλέρμο

Στα **τέλη του 17ου αιώνα** , αρχίζει η σταδιακή εξασθένιση της τόσο στενής σχέσης μεταξύ πόλης και λιμανιού, καθώς μέχρι το 1750 η ευρωπαϊκή οικονομία ήταν βασισμένη απόλυτα στη γεωργία.

Στις **αρχές του 18ου αιώνα** όμως, διαμορφώνεται ένα διαφορετικό πλαίσιο χωρικής διάρθρωσης εξαιτίας της εξέλιξης της τεχνολογίας, και των νέων καταναλωτικών αγαθών. Η οικονομία της Ευρώπης αποκτά παγκόσμιες διαστάσεις και προσανατολίζεται στον τομέα της μεταποίησης, ανοίγοντας νέους ορίζοντες στη μορφή του εμπορίου. Την περίοδο αυτή, σε αντίθεση με τον Μεσαίωνα, η ανάπτυξη της ναυτιλίας βασίζεται σε μεγαλύτερα ναυπηγεία και εγκαταστάσεις και σε

συνδυασμό με τη συσσώρευση κεφαλαίων, αποτελούν σημαντικές εξελίξεις για τις πόλεις – λιμάνια. Πρόκειται ουσιαστικά για την πρώτη φάση εκβιομηχάνισης στο ευρωπαϊκό τοπίο, που θα επιφέρει τη σταδιακή αποκοπή του αστικού ιστού από το υγρό στοιχείο. Αυτό όμως, συμβαίνει κυρίως στη Βόρεια και Δυτική Ευρώπη, καθώς στο νότιο τμήμα της Μεσογείου, οι πόλεις-λιμάνια παραμένουν ανεπηρέαστες από τις ραγδαίες εξελίξεις. (Αλεξιάδη Σ., Πρατικάκη Μ., 2011-2012:29)

Εικόνα 1.13

Ο Τάμεσης με τα εργοστάσια στο βάθος

Εικόνα 1.14

Τα BASF-χημικά εργοστάσια στο Ludwigshafent της Γερμανίας

Εικόνα 1.15

Η παρηκμασμένη ύπαιθρος λόγω εκβιομηχάνισης

Μετά τον 18ο αιώνα «με τον περιορισμό των εξωτερικών κινδύνων και απειλών και την άνθιση του διεθνούς εμπορίου, το άνοιγμα της πόλης προς τη θάλασσα και η δημιουργία νέων λιμενικών υποδομών πρόβαλε ως απαραίτητη προσαρμογή στον οξύτατο ανταγωνισμό των πόλεων – λιμανιών της βιομηχανικής περιόδου». Το λιμάνι λοιπόν, την εποχή αυτή, αφομοιώνει τα νέα τεχνολογικά δεδομένα και συμβαδίζει με την ανάπτυξη της βιομηχανίας, με την οποία και συνδέεται άμεσα. Η δεύτερη φάση της εκβιομηχάνισης άλλωστε, χαρακτηρίζεται από στενότερη σχέση της βιομηχανίας με την πόλη. (Σαμαρίνης Π., 2006:15)

«Οι βιομηχανίες πυκνώνουν πρώτα κατά μήκος των υδάτινων δρόμων, στη συνέχεια γύρω από τα ανθρακωρυχεία, μεταμορφώνοντας ριζικά εκτεταμένες υπαίθριες ζώνες. Τα ιστιοφόρα αντικαθίστανται σταδιακά από τα ατμόπλοια και κατά συνέπεια αλλάζουν και τα λιμάνια», οι υποδομές τους, η θέση τους, το μέγεθος τους κτλ. (Benevolo Leonardo, 2009: 256)

Με την ατμομηχανή να αποτελεί κύρια τεχνολογική εξέλιξη, σημειώνονται σημαντικές αλλαγές στον τομέα των μεταφορών και των επικοινωνιών. Οι νέες τεχνολογικές εξελίξεις, δίνουν τη δυνατότητα ναυπήγησης μεγαλύτερων και ταχύτερων πλοίων. Έτσι, παρατηρείται αλλαγή των αναγκών που αφορούν τις θαλάσσιες μεταφορές και τα λιμάνια. (Δημητριάδης, Ευάγγελος Π, 1995:293,295) Τα λιμάνια πλέον, απαιτούν νέες εγκαταστάσεις και βαθύτερα νερά, επεκτείνονται και αναβαθμίζονται, «ώστε να καταστούν ικανά να υποδεχτούν τις αυξημένες εμπορικές ροές». Σ' αυτές τις μετατροπές των λιμανιών σημαντικό ρόλο διαδραμάτισε εκτός από τη ναυπήγηση νέων τύπων πλοίου και η αύξηση του όγκου μεταφοράς. (Ψυχάρης Γ. , Φώτης Γ., 2011: 214)

... μου μίλησε ο θαλασσινός Γέρος:

"Εγώ είμαι ο τόπος σου,
ίσως να μην είμαι κανείς
αλλά μπορώ να γίνω αυτό που θέλεις"

Η θάλασσα..., Γ. Σεφέρης

ΑΝΑΔΕΙΞΗ «ΝΕΩΝ» ΠΕΔΙΩΝ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΛΗ

II

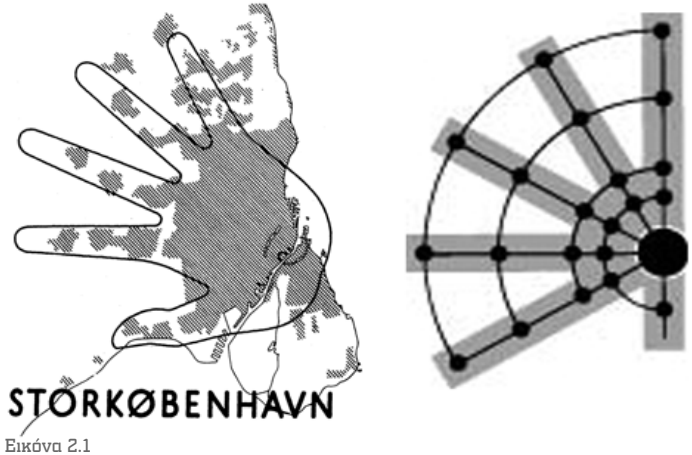
2.1 Λόγοι αποκοπής του υδάτινου στοιχείου από τον αστικό ιστό

Οι νέες τεχνολογικές εξελίξεις του 18ου αιώνα που αναλύθηκαν παραπάνω, επέφεραν σημαντικές αλλαγές στις πόλεις- λιμάνια. Οι αλλαγές αυτές από τη μία είχαν θετικές επιδράσεις για το χώρο του λιμανιού, ενώ από την άλλη συνέβαλαν στην αρχή της απώλειας της σχέσης πόλης-θάλασσας.

Στην ενότητα αυτή, θα γίνει αναφορά στους λόγους αποκοπής του αστικού ιστού από το υδάτινο στοιχείο. Πιο συγκεκριμένα, θα αναφερθεί ότι η αποκοπή αυτή σχετίζεται με τις τεχνολογικές εξελίξεις που καταγράφονται από τον 19ο αιώνα και έπειτα, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στη συσχέτιση με την εξέλιξη του μεταφορικού δικτύου αλλά και σε σχέση με φαινόμενα όπως η αστικοποίηση κ.ά.

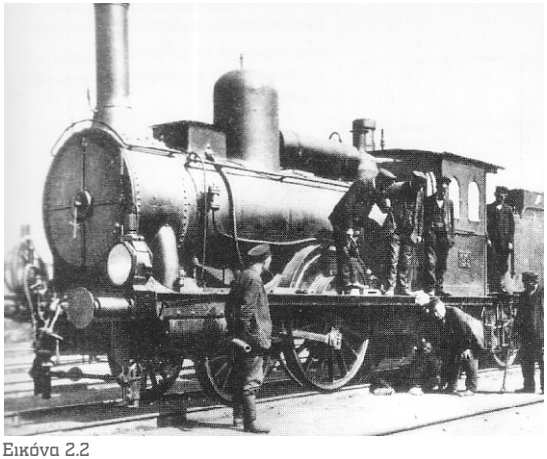
Στις αρχές του 19ου αιώνα λοιπόν, σημειώνεται πληθυσμιακή αύξηση, τόσο ως αποτέλεσμα της δημογραφικής ανάπτυξης όσο και του μεταναστευτικού ρεύματος από τις αγροτικές περιοχές στα βιομηχανικά αστικά κέντρα. Το γεγονός αυτό συμβάλλει σταδιακά στην ένταση της **αστικοποίησης**, η οποία έχει σαν συνέπεια την αστική διάχυση, την άναρχη ανάπτυξη προς την ενδοχώρα, μακριά από το κέντρο της πόλης και τη θάλασσα. (Μπακαλάκος Γ., 2011:7) Η εξάπλωση, λοιπόν, του αστικού ιστού σε αγροτικές και ημιαστικές περιοχές συντέλεσε «στη διαμόρφωση μιας εσωστρέφειας της πόλης, που συμπεριφέρεται σαν ηπειρωτική», αποστασιοποιημένη από το παραλιακό της μέτωπο. (Γοσποδίνη Α., Μπεριάτος Η., 2006:90)

Ταυτόχρονα όμως, οι νέες τεχνολογικές εξελίξεις συντελούν στον εκσυγχρονισμό και επέκταση των



Εικόνα 2.1

Αστική διάχυση-άναρχη ανάπτυξη προς την ενδοχώρα--> αποκοπή της σχέσης μεταξύ πόλης και θάλασσας



Εικόνα 2.2

Η ανάπτυξη του σιδηρόδρομου έχει ως αποτέλεσμα οι σιδηροδρομικές γραμμές να αποτελούν εμπόδιο ανάμεσα στον αστικό ιστό της πόλης και το λιμάνι

λιμανιών, παράλληλα με τον εκσυγχρονισμό και την εξάπλωση του συγκοινωνιακού δικτύου. Τα νέα τεχνολογικά δεδομένα στον τομέα των μεταφορών καθώς και οι συνδυασμένες μεταφορές συντελούν στον συνεχή **ανταγωνισμό μεταξύ λιμανιών**, γεγονός που συνέβαλλε στην επικράτηση κάποιων από αυτά και στην εγκατάλειψη άλλων. (Δημητριάδης Ευάγγελος Π., 1995:303)

Πολλές πλοιοκτήτριες εταιρίες, στοχεύοντας στη μείωση του χρόνου φορτοεκφόρτωσης και εισόδου εξόδου στο λιμάνι, αναζητούν τα δυναμικότερα και ελκυστικότερα λιμάνια. Οι παράγοντες που «προσδιορίζουν την ελκυστικότητα του κάθε λιμένα είναι οι χερσαίες συνδέσεις του, η παροχή ποιοτικών υπηρεσιών , η ικανότητα εξυπηρέτησης των πλοίων σε γρήγορους χρόνους και μεγάλη ασφάλεια, καθώς και ο όγκος του φορτίου που μπορεί αυτό να υποδεχτεί». (Ψυχάρης Γ. , Φώτης Γ., 2011: 214)

Συνεπώς, η αναζήτηση αυτή για το αποδοτικότερο λιμάνι έχει ως αποτέλεσμα κάποια λιμάνια σταδιακά να εγκαταλείπονται και να δημιουργούνται νέα που προσφέρουν αποδοτικότερο συνδυασμό υπηρεσιών. Η εγκατάλειψη των λιμανιών αυτών, κυρίως λόγω ανταγωνισμού, αποτελεί ουσιαστικά την αρχή της απομάκρυνσης της πόλης από το υδάτινο στοιχείο της. (Αλεξιάδη Σ., Πρατικάκη Μ., 2011-2012:38)

Με το πέρασμα των χρόνων, γύρω στα μέσα του 19^{ου} αιώνα η πρόοδος της τεχνολογίας συνεχίζεται και η εξέλιξη της ατμομηχανής έχει ως αποτέλεσμα την **ανάπτυξη του σιδηρόδρομου**. Η καθιέρωση του λοιπόν ως νέου μέσου μεταφοράς ναι μεν δημιουργεί την ανάγκη για κατασκευή νέων αποβάθρων έξω από τους παραδοσιακούς χώρους του λιμανιού, αλλά από την άλλη οδηγεί τελικώς στην λειτουργική αυτονομία του. (Βογιατζάκη Μ., 2004:118) «Η λειτουργική αυτονομία μεταφράζεται σε φυσικό διαχωρισμό ο οποίος συντελείται με την κατασκευή μανδρών , πυλών και τειχών ή με τον επιβεβλημένο τελωνειακό διαχωρισμό». Οι μεγάλοι τοίχοι που περιβάλλουν τα λιμάνια, με σκοπό την εξασφάλιση ελέγχου και του χώρου του λιμανιού ,απομονώνουν το λιμάνι από την πόλη, αλλά και την πόλη από το υγρό της στοιχείο. Η μόνη πια σύνδεση πόλης – λιμένα, είναι η σιδηροδρομική γραμμή που περνάει μέσα στο λιμάνι για να εξυπηρετεί τις μεταφορές των εμπορευμάτων. Η οργανική σύνδεση της ενότητας πόλη-λιμάνι σταματάει να υπάρχει πια και εξελίσσονται ανάμεσά τους ανταγωνιστικές σχέσεις. «Ο ανταγωνισμός μεταξύ τους είναι κυρίως χωρικός, καθώς ο χώρος είναι περιορισμένος αντίθετα από τις αυξάνουσες επεκτατικές ανάγκες και των δύο». (Αλεξιάδη Σ., Πρατικάκη Μ., 2011-2012:41)

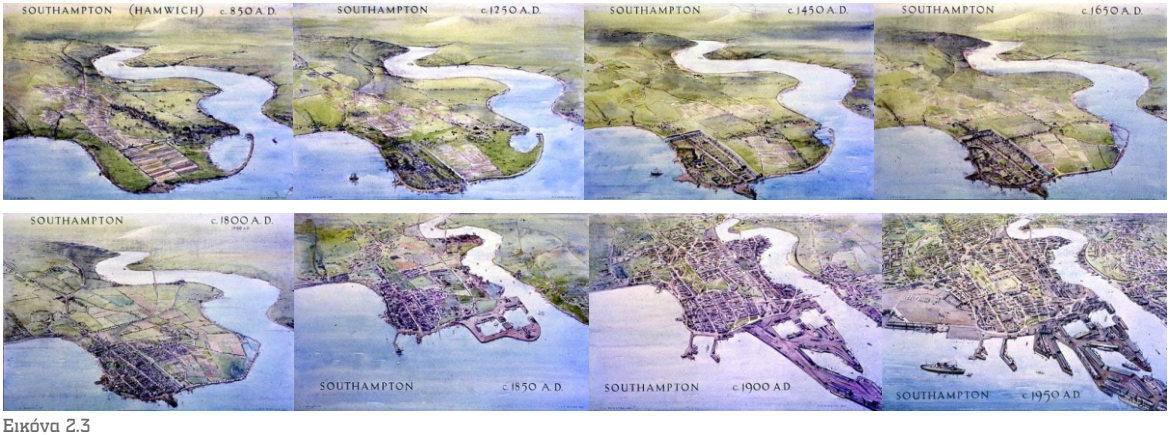
Οι πόλεις, σε όλη αυτή τη φιλοσοφία αλλαγών και μετατόπισης του δικτύου παραγωγής/κατανάλωσης, λειτουργούν ως κόμβοι και χωρικοί εκφραστές των νέων δραστηριοτήτων. Οι τεχνικές και κατασκευαστικές αλλαγές στο βιομηχανικό σύστημα της δεύτερης φάσης της εκβιομηχάνισης έχουν ως αποτέλεσμα την χωροθέτηση της βιομηχανίας σε μεγάλα λιμάνια, που επεκτείνονται συνεχώς λόγω της μεγάλης οικονομικής και επιχειρηματικής ανόδου

που γνωρίζουν. Οι νέες αυτές συνθήκες έχουν ως αποτέλεσμα, να επικεντρώνεται το λιμάνι στην αύξηση της αποδοτικότητάς του, να ανεξαρτητοποιείται από την πόλη και να ξεκινάει να λειτουργεί σαν αυτόνομη μονάδα «(λογική συγκέντρωσης της κατακερματισμένης χωροθετικά βιομηχανίας σε κατάλληλες αστικές περιοχές – βιομηχανικές περιοχές)». (Δημητριάδης Ευάγγελος Π., 1995:295-299)

Έτσι, τα λιμάνια, που μέχρι τα τέλη του 18ου αιώνα «ήταν αναπόσπαστα δεμένα με τον αστικό ιστό, απομακρύνονται από την υπάρχουσα πόλη και εντάσσονται σε υπερτοπικά συστήματα συνδυασμένων μεταφορών». (Σαμαρίνης Π., 2006:15)

Εκτός όμως από το πλέον αναπτυγμένο σιδηροδρομικό δίκτυο, στο πλαίσιο της σύγχρονης συγκοινωνιακής υποδομής και ένταξης της στον αστικό ιστό της πόλης, «εντάχθηκαν και οι **μεγάλες οδικές αρτηρίες**». Αυτές, με τη σειρά τους, δημιούργησαν τομές στον αστικό ιστό της πόλης, «φραγμούς, που καθιστούν τη σχέση της πόλης με τη θάλασσα από δύσκολη ως αδύνατη». Με το πρόβλημα αυτό, ήρθαν αντιμέτωπες οι περισσότερες πόλεις- λιμάνια των ΗΠΑ, αλλά και ορισμένες πόλεις της Ευρώπης, όπως η Γένοβα, η Μασσαλία και η Βαρκελώνη. (Σαμαρίνης Π., 2006:19) Και σε πολλές ελληνικές πόλεις, όμως, οι παραλιακοί δρόμοι μετατράπηκαν σε κύριες οδικές αρτηρίες, ενισχύοντας την αποκοπή της πόλης από τη θάλασσα. Η ύπαρξη αυτών των αρτηριών διοχετεύει σημαντικό φόρτο κυκλοφορίας παράλληλα στην παραλιακή ζώνη, δημιουργώντας έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα από κινούμενα και σταθμευμένα ΙΧ.

Προς τα τέλη του 19ου αιώνα, η γενικευμένη χρήση του σιδηροδρόμου, αλλά και οι ανεξέλεγκτες κοινωνικές και δημογραφικές ανατροπές του αιώνα, μεταλλάσσουν την εικόνα της πόλης και συμβάλλουν στην εμφάνιση **νέων τύπων λιμανιών**. Κατά την διάρκεια ολόκληρου του αιώνα, αναπτύσσονται τα σιδηροδρομικά λιμάνια, τα εξωτερικά, βοηθητικά λιμάνια (outports), τα λιμάνια



Εικόνα 2.3
Η εξέλιξη του Sathampton με βάση τις κοινωνικές και τεχνολογικές συνθήκες και η μεταροπή του λιμανιού σε outport

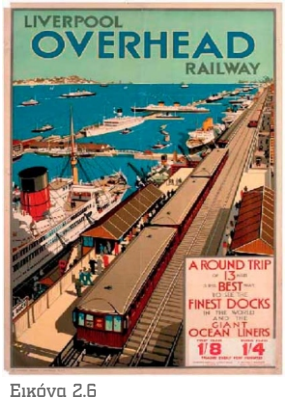
ειδικών εμπορευμάτων, και τα ελεύθερα (freeports). (Δημητριάδης Ευάγγελος Π., 1995:302-304)

Πιο συγκεκριμένα, τα "outports" εδραιώνουν ένα «νέο μοντέλο λιμανιού με δικούς του χώρους που εξυπηρετούν τη μεταφορά και αποθήκευση φορτίου, χωρίς να εμποδίζονται από τους ρυθμούς της πόλης». Η λειτουργία τους «διευκολύνει τις αγορές και ενισχύεται από την εισαγωγή των εμπορευματοκιβωτίων. (...)Τα εμπορευματοκιβώτια παρουσιάζουν νέες απαιτήσεις σε εγκαταστάσεις και χώρο, οι οποίες είναι ευκολότερο να ικανοποιηθούν στο μοντέλο του λιμανιού εκτός πόλης». Η επιλογή μεταφοράς των εμπορικών λιμένων σε νέες θέσεις, μακριά από τα ιστορικά κέντρα των πόλεων, αφήνουν στην πόλη εγκαταλελειμμένους χώρους πρώην βιομηχανικών εγκαταστάσεων. Πρόκειται για μεγάλα ανεκμετάλλευτα αστικά αποθέματα γης, τα οποία αποτελούν εμπόδιο στην οπτική επαφή αλλά και τη σύνδεση της πόλης με τη θάλασσα. (Αλεξιάδη Σ., Πρατικάκη Μ., 2011-2012:41)

Περνώντας στην μεταπολεμική περίοδο, μπορούμε να πούμε πως είναι η εποχή ανάπτυξης και εδραίωσης της τεχνολογίας καθώς και του τριτογενούς τομέα. Η μετανάστευση των βιομηχανιών και η στροφή της οικονομίας των ανεπτυγμένων κρατών στις υπηρεσίες, καθιστούν μοιραία την αποβιομηχάνιση. «Οι πόλεις οδηγούνται σε κρίση, όχι μόνο οικονομική, αλλά κυρίως κοινωνική. Για αρκετή περίοδο παραμένουν αδρανείς, παρηκμασμένες χωρίς ταυτότητα, με τα άδεια κελύφη και τις νεκρές λιμενικές περιοχές στο μέτωπο να μαρτυρούν την κρίση. Οι βιομηχανικές μονάδες μειώνουν το εργατικό δυναμικό τους και μετακινούνται από την πόλη σε μέρη με λιγότερα κόστη, φανερώνοντας την απεξάρτησή τους από αυτήν. Τα αστικά κενά που μένουν πίσω είναι τεράστια και εξελίσσονται σε αστικό και πολεοδομικό πρόβλημα. Στις πόλεις-λιμάνια, μεγάλα κενά σχηματίζονται και στο παράκτιο μέτωπο που νωρίτερα καταλάμβαναν οι λιμενικές εγκαταστάσεις». (Αλεξιάδη Σ., Πρατικάκη Μ., 2011-2012:46)

Εικόνα 2.4
Η ερήμωση και εγκατάλειψη των λιμανιών

Εικόνα 2.5
Διαφημιστικές αφίσες - Γέννηση της «Τουριστικής Βιομηχανίας»



Εικόνα 2.6

Αυτή την περίοδο αναπτύσσεται μια νέα κατηγορία πόλεων, οι πόλεις-θέρετρα. Οι πόλεις αυτές, μετατρέπονται σε «τουριστικά είδωλα» και γίνονται απόλυτα φιλικές στον επισκέπτη. Μια νέα βιομηχανία γεννιέται και κερδίζει έδαφος στο σύγχρονο κόσμο, η «Τουριστική βιομηχανία» και όλα γυρίζουν πλέον γύρω από αυτήν. (Δημητριάδης Ευάγγελος Π., 1995:307)

Η «τουριστική βιομηχανία» και η στροφή των πόλεων στις υπηρεσίες, είχε ως αποτέλεσμα την εντατική εμπορική εκμετάλλευση του θαλάσσιου μετώπου. Το γεγονός αυτό, «οδήγησε στην ανοικοδόμησή της, με την κατασκευή μεγάλου αριθμού οικοδομών που στεγάζουν εμπορικά κέντρα, πολυχώρους αναψυχής και άλλες χρήσεις. Πέρα από την παραχώρηση δημόσιας γης,(...) σημαντικής για την πόλη, σε επιχειρηματίες για εκμετάλλευση, σημαντικές είναι και οι αρνητικές επιπτώσεις στην ίδια τη σχέση της πόλης με τη θάλασσα, την εικόνα αλλά και την ποιότητα της ζωής σε αυτή». Τα πολυώροφα κτίρια που καταλαμβάνουν χώρο «κατά κύριο λόγο στην πλευρά της παραλιακής λεωφόρου προς την πόλη, αποκόπτουν την οπτική –και όχι μόνο- επαφή με τη θάλασσα». (Περισυνάκη Βάλια,2008-2009: 318)

Συνοψίζοντας, παρατηρούμαι ότι από τις αρχές κιόλας του 19ου αιώνα, η πόλη άρχισε να αποκόπτεται προοδευτικά από το θαλάσσιο μέτωπό της, ενώ η απομάκρυνση της από το υγρό στοιχείο, μέχρι τον 20ο αιώνα γίνεται τεράστια. Ο συνεχής ανταγωνισμός μεταξύ των πόλεων –λιμανιών, η εξέλιξη της τεχνολογίας και τα η καθιέρωση των επιτευγμάτων της, η έντονη αστικοποίηση σε συνδυασμό με τη διάχυτη ανάπτυξη της πόλης προς την ενδοχώρα και τέλος η αποβιομηχανοποίηση, αποτελούν φαινόμενα που οδήγησαν στην οπτική αλλά και στην ουσιαστική αποκοπή της πόλης από τη θάλασσα, δημιουργώντας ταυτόχρονα τεράστια κενά, μη τόπους στον αστικό ιστό της πόλης.

Εικόνα 2.6 - Λεωφόρος Μ. Αλεξάνδρου,Θεσσαλονίκη

Εικόνα 2.7 - Το μέτωπο της Αλεξανδρούπολης από τη μεριά της θάλασσας

Η ανοικοδόμηση πολυόροφων κτιρίων και η κατασκευή οδικών αρτηριών παράλληλα με το παράκτιο μέτωπο συμβάλλουν στην αποκοπή σχέσης πόλης - θάλασσας.

2.2 Επαναδιαπραγμάτευση της χαμένης σχέσης πόλης-θάλασσας

Φτάνοντας στον 20ο αιώνα, έχουν ξεσπάσει ήδη δύο παγκόσμιοι πόλεμοι. Η διαλυμένη οικονομία και οι βομβαρδισμένες πόλεις καθώς και «οι συνέπειες της Βιομηχανικής Επανάστασης έγιναν άμεσα αισθητές σ' ό,τι αφορούσαν τις συνθήκες υγιεινής διαβίωσης των κατοίκων και την υπερσυγκέντρωση μεγάλων πληθυσμών στις πόλεις». (Μαρμαράς Β. Εμμανουήλ, 2010) Οι νέες αυτές συνθήκες αποτέλεσαν μέσο «αναγνώρισης της ανάγκης να υπάρξει ταυτόχρονη δράση τόσο πάνω στην διάταξη του χώρου όσο στα κοινωνικά και τα ανθρώπινα περιεχόμενα του, με στόχο να βελτιωθεί το ανθρώπινο περιβάλλον». (Benevolo Leonardo, 1990: 354)

Μέσα σ' αυτό το πλαίσιο συνθηκών, κατανοήθηκε και η αξία του θαλάσσιου μετώπου καθώς και η σημασία του, τόσο ως προς την συγκρότηση της αστικής ταυτότητας της πόλης αλλά όσο ως και παράγοντα της οικονομικής , κοινωνικής και περιβαλλοντικής της αναδιάρθρωσης. Έτσι, η συνειδητοποίηση του σημαντικού ρόλου του θαλάσσιου μετώπου, οδήγησε στην επαναδιαπραγμάτευση της χαμένης σχέσης πόλης και θάλασσας.

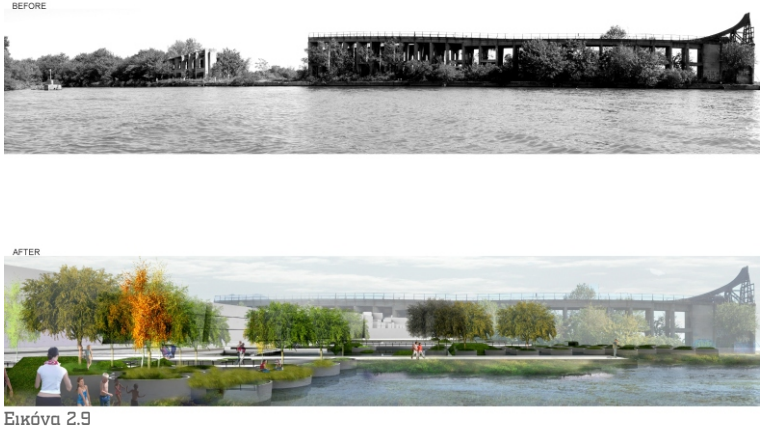
Ο συνεχής επαναπροσδιορισμός της σχέσης πόλης –θάλασσας στο πέρασμα των χρόνων, διαμόρφωσε τη φυσιογνωμία και την ανάπτυξη των πόλεων –λιμανιών και γενικότερα των παράκτιων περιοχών.(...) Τις τελευταίες δεκαετίες όμως, οι πόλεις αυτές «διανύουν μια φάση έντονων μεταλλαγών, η οποία απαιτεί νέες πολεοδομικές πρωτοβουλίες και επεμβάσεις».

«Η ανεξέλεγκτη διάχυση του αστικού χώρου κατά μήκος των ακτών και η διεκδίκηση νέου αστικού εδάφους σε βάρος της θάλασσας με τις επεκτάσεις των λιμενικών ζωνών, τις κατασκευές μεγάλων οδικών αξόνων κατά μήκος της παραλίας και τη δημιουργία τόπων μαζικής αναψυχής, ανέτρεψε αποφασιστικά την παλιότερη κατάσταση των θαλάσσιων μετώπων όπου διατηρούνταν τα φυσικά ίχνη της ιστορίας των πόλεων». Οι παραπάνω συνθήκες είχαν ως αποτέλεσμα ένα παραλλαγμένο θαλάσσιο μέτωπο, που συνέχισε να διατηρείται χαρακτηριστικό γνώρισμα της αστικής φυσιογνωμίας και το πεδίο όπου πρώτιστα αναγνωρίζεται η ταυτότητα της πόλης. Παρουσιάζεται συχνά αποκομμένο από τον αστικό ιστό ή στην καλύτερη περίπτωση δυσχερώς ενταγμένο στην καθημερινή ζωή της πόλης. Παρ' όλα αυτά διατηρεί την έλξη του για τους κατοίκους της πόλης. (Χαστάογλου Βίλμα, 2004: 571-572)

Με στόχο λοιπόν, τη διατήρηση αυτής της έλξης αλλά και την ενδυνάμωσης της, τις τελευταίες δεκαετίες, είναι ιδιαίτερα επίκαιρη μια διεθνής συζήτηση σχετικά με τις πόλεις – λιμάνια, τους μετασχηματισμούς τους και τις δυνατότητες που μπορούν να επιφέρουν. Η επαναδιαπραγμάτευση της σχέσης μεταξύ στεριάς και θάλασσας προσφέρει δυνατότητες για ανανέωση του αστικού χώρου, για ανάκτηση της σχέσης με το νερό αλλά και για προβολή της εικόνας και της φυσιογνωμίας της πόλης. (Σαμαρίνης Π., 2006:9) Επομένως, ο επαναπροσδιορισμός της χαμένης αυτής σχέσης, προέκυψε ως αναγκαιότητα, κυρίως με την παρακμή παλιών λιμενικών βιομηχανικών εγκαταστάσεων μετά την αποβιομηχάνιση.

Η εγκατάλειψη των λιμενικών δραστηριοτήτων στο ιστορικό κέντρο της πόλης, μετέτρεψε τα λιμάνια σε πλεονάζοντα χώρο του αστικού ιστού της. Το γεγονός αυτό, έδωσε τη δυνατότητα σε πολλές πόλεις να ανασχεδιάσουν τις παλιές κεντρικές προβλήτες και τους χώρους αποθήκευσης σε χώρους πολιτισμού και αναψυχής(μουσεία, γκαλερί, αίθουσες συναυλιών, ενυδρεία κτλ.). Αυτές οι ενέργειες ανάπλασης των λιμενικών χώρων κατόρθωσαν να ενδυναμώσουν ταυτόχρονα και την αναζωογόνηση γειτονικών υποβαθμισμένων περιοχών κατοικίας, χονδρεμπορίου ή βιομηχανίας σε επαφή με το θαλάσσιο μέτωπο και τη δημιουργία clusters δημοφιλούς αναψυχής με εστιατόρια, καφετέριες, bars, clubs ζωντανής μουσικής, βιβλιοπωλεία κτλ. (Γοσποδίνη Α., Μπεριάτος Η., 2006:37)

Εικόνα 2.8
Το εγκαταλελειμμένο λιμάνι, σημαντικό απόθεμα γης για αστικές ανανεώσεις



Εικόνα 2.9
Αναζωογόνηση ερημωμένων προβλητών μέσα από αστικές αναπλάσεις. Αναγέννηση του παραλιακού μέτωπου και της πόλης γενικότερα.

Εκτός από τις μεγάλες ανεκμετάλλευτες εκτάσεις παραλιακής ζώνης που είναι πια νεκρές περιοχές λόγω αποβιομηχανοποίησης, στον επαναπροσδιορισμό της σχέσης πόλης – θάλασσας, συνέβαλλε και «το ολοένα αυξανόμενο πρόβλημα των πόλεων, η αυξητική τάση που ασφυκτιά μέσα στο περιορισμένο πλέον μέγεθος των πόλεων. Η κατάσταση αυτή οδήγησε στην ανάγκη για χώρους εκτόνωσης, επέκτασης, νέους χώρους επενδύσεων» τόσο στον οικονομικό όσο και στον κοινωνικό, πολιτισμικό και περιβαλλοντικό τομέα. (Περισυνάκη Βάλια, 2008-2009: 310-311)

Λαμβάνοντας υπόψη, όσα αναφέρθηκαν, αξίζει να σημειωθεί πως η επαναδιαπραγμάτευση της χαμένης σχέσης πόλης – θάλασσας, αποτελεί για τις σύγχρονες πόλεις μέσο αναζήτησης . «Αναζητούν διεξόδους- οάσεις μέσα στην πυκνότητα και την εντατική χρήση του πολεοδομικού τους ιστού, αλλά και απαντήσεις στην αποδιάρθρωση των παραγωγικών τους συστημάτων. Το νερό γίνεται ένα πολύτιμο πρωτογενές υλικό που όσες το διαθέτουν στην όποια του μορφή- θάλασσα, λίμνη, ποτάμι-

το αξιοποιούν για να αναβαθμίσουν τη δημόσια εικόνα τους και να αναδείξουν νέα μοντέλα αστικής ανάπτυξης». (Σαμαρίνης Π., 2006: 9)

Όμως, η ανανέωση της εικόνας και της φυσιογνωμίας των παράκτιων πόλεων έρχεται αντιμέτωπη με προκλήσεις που απορρέουν από το πολεοδομικό τους παρελθόν, τη σημερινή τους κατάσταση και την αμφιλεγόμενη φυσιογνωμία τους, ιδιότυπο κράμα ζωντάνιας και αταξίας. (Χαστάογλου Βίλμα, 2004: 571-574)

Επομένως, ο σχεδιασμός στο όριο μεταξύ στεριάς και θάλασσας οφείλει να συμβάλλει στην αντιμετώπιση των παραπάνω προκλήσεων και στην συνειδητοποίηση της ιδέας πως το αστικό θαλάσσιο μέτωπο πρέπει να ειδωθεί ως ζωντανό τμήμα του αστικού ιστού της πόλης αλλά και ως συνέχεια αυτού. Έτσι, μέσα από την εκπόνηση ειδικών μελετών να απολέσει κομμάτι της καθημερινής ζωής της πόλης αλλά και να συνδράμει στην άρση της απομόνωσης της πόλης από τη θάλασσα.

Εικόνα 2.10
Επαναδιαπραγμάτευση της σχέσης πόλης-θάλασσας

Εικόνα 2.11
Το θαλάσσιο μέτωπο ως κομμάτι της καθημερινής ζωής της πόλης (παραλιακό μέτωπο στο Τορόντο)

2.3 Το θαλάσσιο μέτωπο ως παράγοντας οικονομικής αναδιάρθρωσης της πόλης

«Το τέλος του 20ου αιώνα σηματοδότησε μια σειρά δραματικών, παγκόσμιων αλλαγών και εξελίξεων που αφορούν στην πολιτική, την οικονομία, την κοινωνία και το χώρο». Μέσα στο πνεύμα της παγκοσμιοποίησης και της καταναλωτικής κοινωνίας της μεταβιομηχανικής περιόδου, οι στρατηγικές ανάπτυξης των πόλεων επαναπροσδιορίζονται. «Ο χώρος δεν είναι πλέον απλός υποδοχέας των οικονομικών και πολιτισμικών δραστηριοτήτων, αλλά μέσω του σχεδιασμού, χρησιμοποιείται συνειδητά ως καταλύτης και εργαλείο ανάπτυξης» της οικονομίας.

«Ο αστικός σχεδιασμός αποτελεί το βασικό μέσο άρσης μέρους των συσσωρευμένων χωρικών μειονεκτημάτων» του αστικού ιστού. Ως βασικό εργαλείο του χρησιμοποιεί «την ανάπλαση: ανάπλαση υποβαθμισμένων περιοχών, ανάπλαση και αναβίωση εγκαταλειμμένων βιομηχανικών περιοχών, ανάπλαση θαλασσίων μετώπων, κ.ά.». (Γοσποδίνη Άσπα, 2007:100-101,113)

Στο πλαίσιο της αλλαγής του οικονομικού μοντέλου ανάπτυξης των πόλεων από βιομηχανικό, σε μοντέλο στηριζόμενο στην παροχή υπηρεσιών, σε συνδυασμό με το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης, δημιουργείται η ανάγκη εισαγωγής νέων χρήσεων στο όριο μεταξύ στεριάς και θάλασσας , με στόχο την είσοδο των παραθαλάσσιων αστικών κέντρων στη διεθνή αγορά κεφαλαίων. (Richard Marshall, 2001:9)

Έτσι λοιπόν, ο ανασχεδιασμός των εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών εγκαταστάσεων στο θαλάσσιο μέτωπο πραγματοποιείται τις περισσότερες φορές με την τοποθέτηση νέων χρήσεων, συμβατών με καινοτόμες δραστηριότητες. Οι νέες αυτές χρήσεις αφορούν κυρίως χρήσεις αναψυχής, πολιτισμού και τουρισμού και προσφέρουν περισσότερες θέσεις εργασίας και αύξηση των εισοδημάτων.

Πιο συγκεκριμένα, στο πνεύμα του «πολιτιστικού τουρισμού» , αναδεικνύονται ιστορικά κτίρια και σύνολα του εγκαταλελειμμένου και υποβαθμισμένου πρώην βιομηχανικού λιμανιού. Οι περιοχές αυτές και ειδικότερα τα κτίρια του βιομηχανικού παρελθόντος των λιμανιών, δέχονται επεμβάσεις και μετατρέπονται σε σημαντικά «μνημεία» της πόλης. Η τάση προς ανάδειξη των ιστορικών αυτών περιοχών, έχει προσφέρει πολλές οικονομικές ευκαιρίες στις πόλεις που υιοθετούν αυτό το είδος τουρισμού. Η αναβάθμιση και η δημιουργία ελκυστικών περιβαλλόντων αποτελεί πόλο έλξης τόσο ημεδαπών όσο και αλλοδαπών επισκεπτών, γεγονός που συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη της πόλης. (Παπαχαριδήμου Αργυρώ, 2012:20)

Στο πνεύμα της αναβάθμισης των περιοχών κοντά στο θαλάσσιο μέτωπο, εκτός από τις επεμβάσεις σε υφιστάμενα κελύφη, μεγάλη σημασία δίνεται και στην κατασκευή κτιρίων νεωτερικού σχεδιασμού. Τα κτίρια αυτά λειτουργούν ως σημεία αναφοράς της σύγχρονης πόλης και δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις που φιλοξενούν χρήσεις άμεσα ή έμμεσα συσχετισμένες με το νερό. Ενυδρεία, μουσεία, συνεδριακά κέντρα, κτίρια με αλιευτικές και ναυτιλιακές χρήσειςτοποθετούνται κοντά στην ακτογραμμή, προσελκύοντας ένα σύστημα πολυεθνικών εταιρειών, τραπεζών, επιχειρήσεων και γραφείων. (Αλεξιάδη Σ., Πρατικάκη Μ., 2011-2012:51-52)

Στην οικονομική ανάπτυξη της πόλης και στην προσέλκυση πολυεθνικών εταιρειών συμβάλλει και η άνοδος της αγοραστικής αξίας. Με την ενσωμάτωση του υδάτινου στοιχείου στους δημόσιους υπαίθριους χώρους και τη διατήρηση και ενίσχυση των οικοσυστημάτων , καθώς και με την αξιοποίηση αυτών των χώρων ως περιοχών φυσικού κάλλους, οι πόλεις γίνονται πιο θελκτικές και εμπορεύσιμες.

Εικόνα 2.12
Επεμβάσεις σε κτίρια του βιομηχανικού παρελθόντος του λιμανιού. (Elbphilharmonie, Herzog & de Meuron, Αμβούργο)

Εικόνα 2.13
Κτίρια-τοπόσημα, νεωτερικού σχεδιασμού στο παραλιακό μέτωπο. (Συνεδρικό κέντρο, Hans Forsmark, Στοκχόλμη)

Χαρακτηριστικό παράδειγμα, όπου το παραλιακό μέτωπο αποτέλεσε πεδίο νέων εκφράσεων και φιλοδοξιών της πόλης και μέσο οικονομικής αναζωογόνησης μιας ολόκληρης περιοχής, κυρίως μέσω του σχεδιασμού καινοτόμου κτιρίου – σημείου αναφοράς, είναι **η πόλη του Μπιλμπάο.** Πρόκειται για μια πόλη στις ακτές του Ατλαντικού στο βόρειο τμήμα της Ισπανίας. Το Μπιλμπάο χαρακτηρίζεται από μια σκληρή σχέση μεταξύ του χτισμένου αστικού ιστού και της τοπογραφία του, είναι μία από τις εξαιρετικά πυκνοκατοικημένες αστικές περιοχές, με βιομηχανικά συγκροτήματα, ένα μείγμα τοπικής αρχιτεκτονικής και εγκαταστάσεων μεταφοράς, τα οποία στέκονται σε πλήρη αντίθεση με το φυσικό ποτάμιο τοπίο.

Το Μπιλμπάο είναι ουσιαστικά μία περίπτωση, όπου αποδεικνύεται πως ο σχεδιασμός στο όριο στεριάς- θάλασσας μπορεί να παρέχει ευκαιρίες για τη δημιουργία νέας ταυτότητας, εκφράζοντας το τι είναι και τι θέλει να γίνει η πόλη. Η αναβάθμιση και η αναδημιουργία της πόλης, περιλαμβάνει λοιπόν, μια σειρά από δράσεις που θα αλλάξουν το ρόλο του ποταμού για την πόλη. Αρχικά, γίνεται απομάκρυνση των πρώην βιομηχανικών εγκαταστάσεων κατά μήκος της ποτάμιας ακτής, μετατρέποντας κατ' αυτό τον τρόπο το ποτάμι σε γραμμικό πυρήνα της νέας μητροπολιτικής

περιοχής. Με την απομάκρυνση των εγκαταλελειμμένων δομών και των σιδηροδρομικών γραμμών, ανοίγεται ένα νέο σύστημα δημόσιων χώρων και γραμμικών πάρκων κατά μήκος του παραλιακού μετώπου της πόλης. Οι νέες επεμβάσεις όμως, μετατρέπουν τον Nervion Ria σε σημαντικό κομμάτι της πόλης ανατρέποντας την ως τότε αυστηρή φυσική και κοινωνική οριοθέτησή του σε σχέση με την πόλη.

Η αναζωογόνηση της εικόνας της πόλης όμως, εκτός από τα παραπάνω προωθείται και από μια σειρά άλλων ενεργειών. Αυτές περιλαμβάνουν, την αναβάθμιση του μεταφορικού δικτύου, το βιολογικό καθαρισμό του ποταμού και την αστική ανάπτυξη στο παραλιακό μέτωπο. Η νέα «πολιτιστική συνοικία», περιλαμβάνει μια σειρά κτιρίων διαφορετικών χρήσεων με πιο χαρακτηριστικό το μουσείο Bilbao Guggenheim. Το τελευταίο με θέα το ποτάμι, ενσωματώνει την πόλη στο κυρίαρχο ρεύμα του διεθνούς κόσμου της τέχνης, επαναπροσδιορίζοντάς την ως μια παγκόσμιου εύρους μητρόπολη. Τέλος, το κτίριο αυτό ευθύνεται για την ραγδαία αύξηση του οικονομικού εισοδήματος της περιοχής. Πολλά από τα χρήματα αυτά παρέχονται μέσω φόρων στην κυβέρνηση, η οποία τα χρησιμοποιεί σε αστικές και αρχιτεκτονικές επεμβάσεις με στόχο την συνεχή βελτίωση της εικόνα της πόλης του Μπιλμπάο. (Richard Marshall, 2001:54, 59-62)

Εικόνα 2.14 - Το παραλιακό μέτωπο στο Μπιλμπάο

Εικόνα 2.15 - Το μουσείο Guggenheim

Απ' όσα αναφέρθηκαν, φαίνεται πως η πόλη και το θαλάσσιο μέτωπό της συνυπάρχουν στον τομέα της οικονομίας. «Η ανάπτυξη του θαλάσσιου μετώπου συμβάλλει και στην ανάπτυξη της πόλης. Οι αναπλάσεις στο αστικό θαλάσσιο μέτωπο, δημιουργούν πρόσθετες χρηματικές ροές». Ενώ η ευημερία και η οικονομική ανάπτυξη της πόλης από τους παραπάνω παράγοντες, συμβάλλει «στην αύξηση του εμπορίου και συνεπώς στη μεγαλύτερη διακίνηση αγαθών διαμέσου του λιμανιού». Επομένως, εκτός από το θαλάσσιο μέτωπο ως περιοχή αστικών επεμβάσεων και το ίδιο το λιμάνι ως χώρος εμπορίου διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην οικονομική αναδιάρθρωση της πόλης.

Διαπιστώνεται λοιπόν, πως στο πνεύμα των φιλελεύθερων πολιτικών, προβάλλεται η άποψη ότι η πόλη «είναι μια οικονομική μονάδα που πρέπει να λειτουργήσει αποτελεσματικά βγαίνοντας στην αγορά ως τόπος του οποίου τα χαρακτηριστικά μπορούν και πρέπει να κατασκευασθούν και να πληρωθούν όπως κάθε εμπόρευμα. Το city marketing ως έννοια, αποτυπώνει ακριβώς την προσπάθεια των πόλεων να διαμορφώσουν μια ελκυστική ταυτότητα, με την προβολή των στοιχείων ιδιαιτερότητας, της πολιτιστικής κληρονομίας, των σύγχρονων υποδομών και των κινήτρων εγκατάστασης». (Παπαχαριδήμου Αργυρώ, 2012: 17,19)

2.4 Το θαλάσσιο μέτωπο ως παράγοντας κοινωνικής αναδιάρθρωσης της πόλης

Όσον αφορά στη σφαίρα της κοινωνίας, η εισαγωγή των νέων χρήσεων στο όριο πόλης – θάλασσας συνδράμει στην οικονομική και ποιοτική αναβάθμιση στο παραλιακό μέτωπο, στις γειτονικές περιοχές και κατ' επέκταση σε ολόκληρη την πόλη.

Στις περιπτώσεις που οι αναπλάσεις παραλιακών μετώπων περιλαμβάνουν τη δημιουργία συγκροτημάτων κατοικιών είναι ευρέως αποδεκτό ότι πρέπει να επιδιώκεται η συνύπαρξη χρηστών από διάφορες κοινωνικές ομάδες, έτσι ώστε να αποφεύγονται οι τυχόν κοινωνικοί αποκλεισμοί από τους νέους δημόσιους χώρους, η γκετοποίηση των νέων αναπλασμένων περιοχών καθώς και η αλλαγή της κοινωνικής σύστασης μιας περιοχής φαινόμενο εξευγενισμού (gentrification).

Οι αναπλάσεις αλλά και ο ίδιος ο χαρακτήρας του θαλάσσιου μετώπου, προσδίδουν εξωστρέφεια στο τοπίο, γεγονός που έχει θετική επίδραση για το κοινωνικό σύνολο. Ο ανασχεδιασμός των πρώην βιομηχανικών λιμανιών προσφέρει στους κατοίκους την ευκαιρία να απολαύσουν το απομονωμένο, μέχρι πρότινος, τοπίο και να αναπτύξουν μια διαδραστική σχέση μαζί του. Ο σχεδιασμός στο όριο πόλης-θάλασσας, παρέχει την ευκαιρία του ανοίγματος του κεντρικού αυτού κομματιού της πόλης προς το κοινό. Η παράκτια ζώνη που μέχρι τελευταία αποτελούσε φυλασσόμενο και απρόσιτο χώρο για τους κατοίκους, αναβαθμίζεται, δημιουργώντας δημόσιους υπαίθριους χώρους για όλους τους κατοίκους της πόλης. (Rauno Sairinen, Satu Kumpulainen, 2005: 131)

Η πληθυσμιακή ανάμειξη των σύγχρονων πόλεων σε συνδυασμό με τους νέους ρυθμούς της αστικής ζωής, σε 24ωρη πλέον βάση, τις αλλαγές στην αντίληψη και αξιοποίηση του ελεύθερου χρόνου και την αυξανόμενη διάδοση του αστικού τουρισμού, επιβεβαιώνουν τη σημασία ανανέωσης του δημόσιου χώρου δίπλα στο νερό ως πεδίο πολλαπλών κοινωνικών λειτουργιών. (Σαμαρίνης Π., 2006: 27) Οι δημόσιοι αυτοί χώροι, διαφορετικής κλίμακας και λειτουργίας, αποτελούν τόπο συνάντησης και κοινωνικοποίησης των κατοίκων.

Εκτός όμως από τους υπαίθριους δημόσιους χώρους, οι αστικές αναπλάσεις των παραλιακών μετώπων περιλαμβάνουν και την κατασκευή κτιρίων, άμεσα ή έμμεσα συσχετισμένων με το υδάτινο στοιχείο. Ο συνδυασμός λοιπόν δημόσιων χώρων και κτιρίων, συνδράμει στην ανάπτυξη της πόλης ως πόλος έλξης επισκεπτών από όλο τον κόσμο. Κατ' αυτό τον τρόπο έχουμε «εισροή πολιτιστικών στοιχείων και στοιχείων κουλτούρας», γεγονός που συμβάλλει στην κοινωνική και πολιτισμική ανάπτυξη της πόλης. (Παπαχαριδήμου Αργυρώ, 2012: 17)

Αξίζει να σημειωθεί επίσης, πως υπάρχουν και περιπτώσεις αναπλάσεων που έχουν ως βάση τον συμμετοχικό σχεδιασμό. Στις περιπτώσεις αυτές λαμβάνεται σημαντικά υπόψη η γνώμη και η συμμετοχή των ίδιων των κατοίκων στη διαδικασία του σχεδιασμού. Αυτό αποτελεί ένα εργαλείο, ώστε να διευκολύνονται οι προσαρμογές των χώρων στις μελλοντικές ανάγκες ή επιθυμίες των χρηστών. Με τον τρόπο αυτό λοιπόν, δημιουργείται ένα γενικότερο πλαίσιο αλληλοβοήθειας και συνεργασίας μεταξύ των κατοίκων, δημιουργώντας σ' αυτούς το αίσθημα της κοινωνικής

συνοχής. Μέσω του συμμετοχικού σχεδιασμού, δημιουργούνται δεσμοί μεταξύ των κατοίκων και επιτυγχάνεται γρηγορότερα και ευκολότερα η οικειοποίηση και η αποδοχή του νέου, αναβαθμισμένου αστικού παραλιακού μετώπου.

Τέλος, το θαλάσσιο μέτωπο αποτελεί ένα στοιχείο ιδιαίτερα σημαντικό για την πόλη και τους κατοίκους της, και από αντιληπτική σκοπιά. Η ύπαρξη της υδάτινης επιφάνειας μετά την ακτογραμμή, που τη διαχωρίζει από τη συμπαγή ξηρά του αστικού ιστού, προσφέρει μια ξεχωριστή αίσθηση του απέραντου, ανοιχτού ορίζοντα και του σπάνιου, ατέλειωτου κενού, μια αίσθηση μοναδική και σπάνια. Μια αίσθηση που μόνο οι παράκτιες πόλεις μπορούν να προσφέρουν.

Στο πλαίσιο λοιπόν, μιας αντίληψης για τον αστικό χώρο, με στοιχεία κοινωνικής πολιτικής ή ένταξης σε συνολικότερα προγράμματα για την πόλη, χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η ανάπλαση στο **παλιό λιμάνι του Άμστερνταμ.** Η εγκατάλειψη του λιμανιού εξαιτίας των λειτουργικών, κοινωνικών και πολιτικών αναδιαρθρώσεων που έχουν ήδη περιγραφεί, οδήγησε στην απόφαση για επανασχεδιασμό και απόδοση στην πόλη του Άμστερνταμ του χώρου του λιμανιού. Οι πρώτες συζητήσεις άρχισαν να γίνονται στα τέλη της δεκαετίας του '70. Σε αντίθεση με τις ως τότε στρατηγικές επανάκτησης του αστικού χώρου, ο προγραμματισμός της δημοτικής αρχής, έθεσε ως στόχο του σχεδιασμού, τη διατήρηση του χαρακτήρα του κέντρου, την ενίσχυση της κατοικίας και την προστασία της μικρής κλίμακας των χώρων αλλά και των οικονομικών δραστηριοτήτων. Ο δήμος του Άμστερνταμ, έχοντας ως πρότυπο τη συμπαγή πόλη και αναθεωρώντας την πολιτική επέκτασης της προς την περιφέρεια, έθεσε ως κύριο ζήτημα του, την αύξηση των ποιοτικά αναβαθμισμένων κατοικιών στο κέντρο της. Το εγχείρημα αυτό ενισχύθηκε ακόμη περισσότερο από τις ιδιαίτερες ποιότητες χώρων που προέκυπταν από τη σχέση με το νερό. (Σαμαρίνης Π., 2006: 37)

Η ανάπλαση του παλιού λιμανιού του Άμστερνταμ, περιλαμβάνει την ανάπλαση σε διαφορετικές περιόδους από διαφορετικά αρχιτεκτονικά γραφεία τριών προβλητών. Η πρώτη προβλήτα αποτελείται από το Java Island του Sjord Soeters (1991-2000) και το KNSM Island του Jo Coenen (1998-2002), ενώ οι άλλες δύο αποτελούν το Borneo Sporenburg των West8 (1996-2000).

Εικόνα 2.16
Οι τρεις φάσεις ανάπλασης του παραλιακού μετώπου του Άμστερνταμ και οι διαφόρες μεταξύ των τριών διαφορετικών προσεγγίσεων

Το Java Island αποτελεί μια μελέτη, που αφορά κυρίως κατοικίες χαμηλού ύψους. Όμως, στην βόρεια πλευρά της προβλήτας, δημιουργείται ένα «τείχος» πέντε ορόφων με διαμερίσματα προσανατολισμένα προς το νότο με θέα την παλιά πόλη του Άμστερνταμ, αλλά και τη θάλασσα. Η προβλήτα αυτή γενικότερα μπορεί να χαρακτηριστεί για την φαινομενικά τυχαία επανάληψη των κτιρίων που την συγκροτούν.

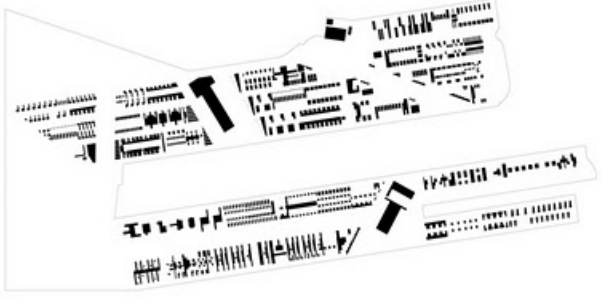
Στο KNSM Island από την άλλη, έχουν σχεδιαστεί μεγάλα κτίρια, μνημειακής κλίμακας και σχεδιασμού με έμφαση στην τυπολογική προσέγγιση και στην πρώην λιμενική χρήση της προβλήτας. Γενικότερα στην πρόταση αυτή προσπάθησαν να διατηρηθούν τα ίχνη του παλιού ιστορικού λιμανιού. Εκτός από τις κατοικίες για τους συνταξιούχους πλοιάρχους και τα πρώην κτίρια διοίκησης των ναυτιλιακών εταιρειών, διατηρείται ακόμη ένας τερματικός σταθμός επιβατών από τη δεκαετία του εξήντα. Στις χρήσεις των κατοικιών και τις άλλες που αναφέρθηκαν, έχουν προστεθεί και μικρές γκαλερί, καταστήματα και εργαστήρια. Στη μελέτη αυτή, τα κτίρια είναι αυτά που καθορίζουν την προβλήτα. (http://javaeilandapartmentbuilding.blogspot.gr/ [22 Ιουνίου 2013])

Εικόνα 2.17
Java Island, Soeters Van Eldonk architecten, Άμστερνταμ, 1991-2000

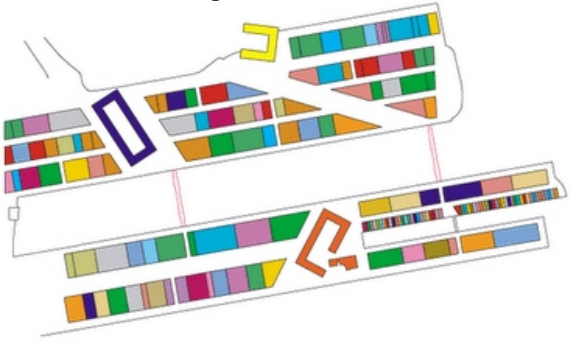
Εικόνα 2.18
KNMS Island, Jo Coenen , Άμστερναμ, 1998-2002

Εικόνα 2.19

Τέλος, και το Borneo Sporenburg αφορά μια μελέτη στέγασης πολλών κατοίκων χαμηλού ύψους. Δημιουργούνται συγκροτήματα κατοικιών σε λωρίδες μήκους 43 μ. και πλάτους 8,4 μ., όπου γίνεται μια τρισδιάστατη διαπλοκή εφτά κατοικιών ανά μονάδα συγκροτήματος. Τα σπίτια "Malaparte-patio" αποτελούν μια λύση για την κάλυψη των αναγκών σε κοινωνικές κατοικίες και ιδιωτικές κατοικίες. Στην κάθε κατοικία αφαιρείται ένα κομμάτι της, το οποίο χρησιμοποιείται ως ο χώρος εκτόνωσης-δημόσιος χώρος για τους κατοίκους. Σε αντίθεση με τη λογική στη Μεσόγειο, στην ανάπλαση αυτή, ο δημόσιος χώρος προσδίδεται με μεγαλύτερη σημασία στο εσωτερικό του σπιτιού. Το δημόσιο χώρο με την έννοια της πλατείας της Μεσόγειου, στη συγκεκριμένη περίπτωση αποτελούν τα δύο δημόσια κτίρια, τα οποία παρεκτρέπονται από τη λογική της γραμμικής διάταξης των κατοικιών παράλληλα στο ποτάμι. Έτσι, λοιπόν, η μελέτη αυτή μπορεί να χαρακτηριστεί ως τυπολογικό κολλάζ. (http://www.archnewsnow.com/features/Feature90.htm [22 Ιουνίου 2013])

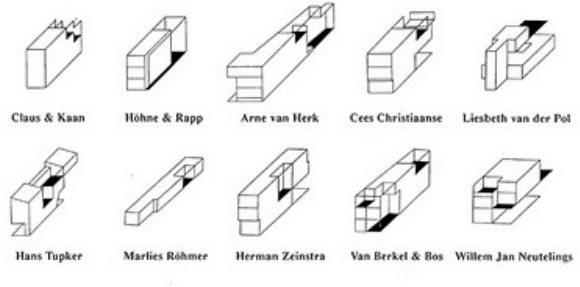


Εικόνα 2.20
Borneo Sporenburg, West8 , Άμστερνταμ, 1996-2000
Σχέδιο γενικής διάταξης



Εικόνα 2.21
Λωρίδες κατοικίων (43μ. Χ 8,4μ.)

Εικόνα 2.21- Γενική άποψη του Borneo Sporenburg



Εικόνα 2.23

Εικόνα 2.24

Τα σπίτια "Malaparte-patio" _ Αφαίρεση τμημάτων- ο δημόσιος χώρος έχει μεγαλύτερη σημασία στο εσωτερικό του σπιτιού _ Ιδέα σύνθεσης: το ολλανδικό τυρί

Παρατηρούμε λοιπόν, πως σ' αυτές τις περιπτώσεις ανάπλασης, μεγαλύτερη σημασία είχε η ανέγερση μονάδων κατοικίας σε ένα μεγάλο κομμάτι της κεντρικής περιοχής του Άμστερνταμ, αντί για την υπερπληθώρα των συνήθων χρήσεων των εμπορικών κέντρων και των πολυώροφων κτιρίων γραφείων. Αυτό συνέβη όμως, χωρίς να αγνοηθεί η επιχειρηματική διάσταση του προγράμματος σε τοπικό επίπεδο αλλά και ως μέσο προώθησης της πόλης στο διεθνή ανταγωνισμό. Τέλος, όσον αφορά τον δημόσιο χώρο, όπως φαίνεται ακολουθείται διαφορετική λογική από αυτή της Μεσογείου. Στην περίπτωση του Άμστερνταμ, ο κυρίαρχος δημόσιος χώρος είναι το νερό που περιτριγυρίζει τις προβλήτες και είναι ανοιχτός στην ολλανδική κουλτούρα της βαρκάδας.

Εικόνα 2.25

Εικόνα 2.26

Στο Άμστερνταμ ο κατεξοχήν δημόσιος χώρος είναι το ίδιο το νερό _ Ολλανδική κουλτούρα της βαρκάδας

2.5 Το θαλάσσιο μέτωπο ως παράγοντας περιβαλλοντικής αναδιάρθρωσης της πόλης

Εκτός από τον οικονομικό και κοινωνικό τομέα, το παραλιακό μέτωπο καλείται να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο ως παράγοντας αναδιάρθρωσης της πόλης και στον τομέα του περιβάλλοντος. Στο πλαίσιο αυτό λοιπόν, η δραστηριοποίηση των λιμανιών στο παραλιακό μέτωπο μπορεί να επιβαρύνει σε μεγάλο βαθμό «την ρύπανση του αστικού ιστού. Το γεγονός ότι οι πόλεις – λιμάνια της βιομηχανικής και μαζικής παραγωγής απομόνωσαν το κύριο σώμα τους από τους χώρους του λιμανιού και της βιομηχανικής ζώνης», είχε σαν αποτέλεσμα «το νερό να γίνει συνώνυμο της υποβάθμισης και της μόλυνσης από βιομηχανικά απόβλητα». (Ζαγάρα Γεωργία, Μπέστας Εμμανουήλ, 2009: 26)

Όμως, η χρήση τεχνολογίας φιλικής προς το περιβάλλον και η λήψη των κατάλληλων περιβαλλοντικών μέτρων, μπορεί να συνδράμει στον περιορισμό της ρύπανσης στη δημιουργία ενός προστατευμένου οικοσυστήματος και ενός δημόσιου χώρου με οικολογικά οφέλη τόσο για την πόλη όσο και για τους κατοίκους της.

«Τις τελευταίες δεκαετίες μάλιστα, η ανάπλαση των λιμενικών περιοχών υποκινείται και από τον ολοένα και εντονότερο προβληματισμό γύρω από τη διατήρηση και προστασία του περιβάλλοντος. Από το 1970 και μετά στις αναπτυγμένες χώρες δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση σε θέματα καθαρισμού του νερού και γενικά των υδάτων αποθεμάτων». (Ζαγάρα Γεωργία, Μπέστας Εμμανουήλ, 2009: 34) Αυτό συνέβη κυρίως για λόγους δημόσιας υγείας, για την ποιοτική αναβάθμιση του θαλάσσιου μετώπου αλλά και για την προσέλκυση νέων επενδύσεων στις παράκτιες πόλεις.

Οι αναπλάσεις των παραλιακών μετώπων, στην προσπάθεια τους για αναβάθμιση της ποιότητας της καθημερινής ζωής των κατοίκων αλλά και για την ελκυστικότητα τους ως τόπων προορισμού, υιοθετούν την τάση συνδυασμού του αστικού σχεδιασμού με τον σχεδιασμό τοπίου.

Η διαχείριση του τοπίου λειτουργεί ως ένα δυναμικό και διαδραστικό σύστημα διασύνδεσης επί μέρους επεμβάσεων, ως περιβαλλοντικό φίλτρο και ως εργαλείο βιώσιμης ανάπτυξης. Το πράσινο και

Εικόνα 2.27

Η δραστηριοποίηση των λιμανιών, πηγή ρύπανσης του αστικού ιστού

Εικόνα 2.28

Νέες τάσεις στις αναπλάσεις των παράκτιων περιοχών _ συνδυασμός αστικού σχεδιασμού και σχεδιασμού τοπίου

γενικότερα η βλάστηση, «μειώνουν τους ρύπους και τη σκόνη της ατμόσφαιρας, αποδίδουν οξυγόνο μειώνοντας σημαντικά τη μόλυνση της ατμόσφαιρας». Η κατάσταση αυτή συμβάλλει σταδιακά τόσο στην αναβάθμιση της δημόσιας υγείας όσο και στην εξυγίανση του φυσικού περιβάλλοντος. Συντελείται ακόμη, ανανέωση του μικροκλίματος της πόλης και της θερμικήςάνεσης, καθώς η βλάστηση και το νερό λειτουργούν με τρόπο βελτιωτικό στις δυσμενείς κλιματικές συνθήκες.

Πέρα όμως από τον καθαρά λειτουργικό ρόλο του θαλάσσιου μετώπου στην προστασία του περιβάλλοντος , το θαλάσσιο μέτωπο ως τμήμα του φυσικού περιβάλλοντος έχει αισθητική – αντιληπτική σημασία. Κάθε αστική ανάπλαση λοιπόν, με βάση τα σχεδιαστικά εργαλεία που χρησιμοποιεί και με τη σημασία που δίνει στον βιοκλιματικό σχεδιασμό, μπορεί να συμβάλλει στην αλλαγή του αστικού μικροκλίματος[2] της περιοχής επέμβασης. Εκτός, όμως από την απελευθέρωση ενός νέου μικροκλίματος μέσα στην πόλη, οι αναπλάσεις των παραλιακών μετώπων με τις σημειακές παρεμβάσεις, μπορούν να συντελέσουν στη δημιουργία και την ανάδειξη επιμέρους περιβαλλοντικών ενοτήτων.

Στο πνεύμα της τάσης συνδυασμού αστικού σχεδιασμού και σχεδιασμού τοπίου, αξιοσημείωτο παράδειγμα αποτελεί το παραλιακό μέτωπο στο Μπορντώ. Πρόκειται για μία πόλη- λιμάνι στο ποταμό Garonne στο νοτιοδυτικό τμήμα της Γαλλίας. Οι ιδρυτές της πόλης, θεωρώντας τον ποταμό Garonne ως φυσική άμυνα και διατηρώντας τη δεξιά πλευρά του ως φυσικό τοπίο και αγροτική γη, επέλεξαν να χτίσουν την πόλη στην αριστερή όχθη του ποταμού. Το ποτάμι διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στην ίδρυση και ανάπτυξη της πόλης και αποτέλεσε μέχρι το τέλος του 20ου αιώνα σημαντικό κέντρο εμπορικής δραστηριότητας.

Στο τέλος του 20ου αιώνα, η ανάγκη για τον εκσυγχρονισμό των λιμενικών εγκαταστάσεων της πόλης, σήμαινε ότι οι εμπορικές δραστηριότητες είχαν μετακινηθεί έξω από το κέντρο της. Κατά συνέπεια, ένα μεγάλο τμήμα του λιμανιού εγκαταλείφτηκε, αφήνοντας στην πόλη ένα μεγάλο υπαίθριο παρκινγκ και πολλούς εγκαταλελειμμένους βιομηχανικούς χώρους. Ως εκ' τούτου, τις τελευταίες δεκαετίες, το Μπορντώ, γνώρισε πολλούς αξιοσημείωτους μετασχηματισμούς, στην προσπάθεια του να επαναπροσδιορίσει την εικόνα του ως σύγχρονη πόλη του 21ου αιώνα. Εφόσον μάλιστα το ποτάμι συντέλεσε στην ίδρυση και δημιουργία της πόλης, η ανάπλαση του παραλιακού μετώπου και η αποκατάσταση της σχέσης του με τον αστικό ιστό αναγνωρίζεται ως βασικός γνώμονας πολεοδομικής και αστικής επέμβασης.

Το 2000 λοιπόν, ο αρχιτέκτονας τοπίου Michel Courajoud, σχεδιάζει ένα μεγάλο τμήμα του

[2] «Ο όρος αστικό μικροκλίμα αναφέρεται στις τοπικές κλιματολογικές συνθήκες που επικρατούν σε έναν αστικό χώρο (πλατεία, πάρκο, γειτονιά κ.α.), οι οποίες μπορούν να παρουσιάζουν σημαντικές διαφοροποιήσεις σε σχέση με τις επικρατούσες κλιματολογικές συνθήκες στην ευρύτερη περιοχή». (Καρακούνος Ιωάννης, Σταθάκης Δημήτριος, 2013, http://www.citybranding.gr/2013/04/blog-post_11.html, [15 Ιουνίου 2013])

παραλιακού μετώπου. Η περιοχή επέμβασης αφορά 4,5 χιλιόμετρα κατά μήκος του ποταμού και μια λωρίδα πλάτους 80 μέτρων, που χωρίζει τις γραμμές του τραμ από τον ποταμό Garonne. Ανασχεδιάζονται λοιπόν, όλες οι ερημωμένες αποβάθρες κατά μήκος του παραλιακού μετώπου, με τέτοιο τρόπο, ώστε να δημιουργούν μια γραμμική σειρά από ποικίλους χώρους, όπως πλατείες, χωράφια, πάρκα και κήπους που προσφέρουν ευέλικτους χώρους για πολλές και διαφορετικές δραστηριότητες.

Στο διαμήκη άξονα της επέμβασης, υπάρχει ένας γραμμικός διαχωρισμός σε ζώνες, που ανάλογα με τη λειτουργία τους έχουν και το κατάλληλο πλάτος. Οι ζώνες αυτές προσφέρουν διαφορετικές επιλογές στην κίνηση των πεζών, των ποδηλάτων, των ιδιωτικών οχημάτων και των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Στην ίδια λογική των γραμμικών λωρίδων οργανώνεται και η βλάστηση. Οι λωρίδες πρασίνου εισέρχονται στο χώρο από το πάρκο Saint Michel στο νότιο τμήμα του παραλιακού μετώπου και εξαπλώνονται κατά μήκος της αριστερής όχθης του ποταμού, με περισσότερη ή λιγότερη ένταση ανάλογα με το είδος του χώρου που διασχίζουν. Όταν ο χώρος επέμβασης είναι προσανατολισμένος προς το ποτάμι και όχι προς την πόλη, για να φιλοξενήσει δραστηριότητες που σχετίζονται με το νερό, όπως ιστιοπλοΐα, λουτρά, πισίνες και χώρους για τα πλοία, η πράσινη λωρίδα είναι πυκνή. Από την άλλη, από την προβλήτα Richelieu, η παρέμβαση σταδιακά αποκτά όλο και περισσότερο αστικό χαρακτήρα και η βλάστηση είναι λιγότερο πυκνή, επιτρέποντας μια στενότερη σχέση του ποταμού με το εσωτερικό της πόλης. Σ' αυτά τα σημεία η διαμόρφωση του χώρου είναι τέτοια, ώστε να φιλοξενεί πιο πολυπληθείς και εντατικές χρήσεις, όπως προσωρινές αγορές, πολιτιστικές εκδηλώσεις καθώς και αθλητικές διοργανώσεις. (http://www.publicspace.org/en/works/f128-amenagements-paysagers-des-quais-rive-gauche-de-la-garonne [21 Ιουνίου 2013])

Εικόνα 2.29
Γραμμικός διαχωρισμός σε ζώνες

Εικόνα 2.30
Γραμμικές λωρίδες οργάνωσης της φύτευσης

Στην προβλήτα La Douane, υπάρχει ένα μεγάλο πλακόστρωτο ορθογώνιο πλάτωμα, το οποίο επιτρέπει το σαφή άνοιγμα της προϋπάρχουσας πλατείας de la Bourse στο ποτάμι. Πρόκειται ουσιαστικά για το κεντρικό σημείο της ανάπλασης του Courajoud. Η πλατεία του νερού, είναι ένα μεγάλο ορθογώνιο, το οποίο κατά τακτά χρονικά διαστήματα γεμίζει με νερό από το ποτάμι. Το νερό ανεβαίνει στην επιφάνεια κατά δύο με πέντε εκατοστά για χρονική διάρκεια δέκα λεπτών και στη συνέχεια βυθίζεται πάλι στο εσωτερικό, αφήνοντας ένα χώρο, που μπορεί να χρησιμοποιηθεί όπως κάθε άλλη αστική πλατεία. Η επιφάνεια αυτή του νερού λειτουργεί ως καθρέφτης των νεοκλασικών κτιρίων και της πλατείας de la Bourse , δημιουργώντας στο έδαφος την αντανάκλαση τους. Παράλληλα όμως, χρησιμοποιείται ως μέσο ανανέωσης της ατμόσφαιρας, τόσο με τη συνεχή ανακύκλωση του νερού όσο και με το μηχανισμό ομίχλης που διαθέτει, ο οποίος ενεργοποιείται κατά την απομάκρυνση του νερού. Η πλατεία αυτή αποτέλεσε κίνητρο για πολλούς κατοίκους να επιστρέψουν στο παραλιακό μέτωπο της πόλη. (http://mycityspot.wordpress.com/category/public-space/ [21 Ιουνίου 2013])

Δεξιά και αριστερά από την πλατεία του νερού, έχουν τοποθετηθεί δύο ορθογώνια- κήποι, που ονομάζονται κήποι των φώτων. Τα συγκεκριμένα κομμάτια έχουν φυτευτεί με χαμηλή βλάστηση, που δεν έρχεται σε αντίθεση με την αστική εικόνα της γύρω περιοχής.

Η προβλήτα Louis XVIII έχει μετατραπεί σε ένα ανοιχτό χώρο που επιτρέπει την επέκταση της μεγάλης πλατείας des Quinconces στο ποτάμι. Το μέγεθος του πλατώματος αυτού, επιτρέπει την φιλοξενία πολλών δραστηριοτήτων πολιτισμού και αναψυχής. Λίγο πιο κάτω, στη προβλήτα Chartrons, αποκαταστάθηκαν οι παλιές αποθήκες κρασιού, και χρησιμοποιούνται για δραστηριότητες που

Εικόνα 2.31

Η πλατεία του νερού _ αντανάκλαση- καθρεπτισμός των νεοκλασικών κτιρίων της πλατείας de la Bourse

Εικόνα 2.32

Δραστηριότητες της καθημερινής ζωής γύρω και μέσα στην πλατεία του νερού

σχετίζονται με το ποτάμι και συνεπώς το αναζωογονούν. Στο επίπεδο του δρόμου, οι εμπορικοί χώροι έχουν αναλάβει νέα δραστηριότητα με την διαπλάτυνση του οδοστρώματος, τη νέα διάταξη των μπαρ με βεράντα και χώρο στάθμευσης. (http://www.publicspace.org/en/works/f128-amenagements-paysagers-des-quais-rive-gauche-de-la-garonne [21 Ιουνίου 2013])

Η αλλαγή χρήσης και η ανάπλαση των προβλητών κατά μήκος του ποταμού, δημιουργεί και αναδεικνύει επιμέρους περιβάλλοντα της πόλης, διαφορετικού χαρακτήρα (τόπους, ατμοσφαιρικές ενότητες). Με τη βοήθεια των εργαλείων του σχεδιασμού τοπίου (στοιχεία νερού, βλάστηση κτλ.) και του αστικού σχεδιασμού, τα επιμέρους περιβάλλοντα μπορούν να συνδεθούν, αποτελώντας ένα ενιαίο σύνολο. Γενικότερα, η ανάπλαση αυτή έχει καταφέρει να αναπτύξει μια ευρεία γκάμα από απλά και αφηρημένα στοιχεία του σχεδιασμού τοπίου. Με τη χρήση αυτών, η πρόταση του Courajoud κατάφερε να αναπτύξει έναν διάλογο ανάμεσα στα νέα κομμάτια της επέμβασης και τα προϋπάρχοντα χαρακτηριστικά της περιοχής, αλλά και να δημιουργήσουν μια νέα, πιο στενή σχέση ανάμεσα στην πόλη και το ποτάμι. Τέλος, οι επεμβάσεις αυτές δίπλα στο νερό ,σε συνδυασμό με τη βλάστηση συνέβαλλαν τόσο στην επαναφορά της καλής κατάστασης του φυσικού περιβάλλοντος όσο και βελτίωση της δημόσιας υγείας.

Εκτός από τη μελέτη του Courajoud για τις προβλήτες κατά μήκος του ποταμού Garonne, υπάρχει και η μελέτη των KCAP για μια πρώην βιομηχανική ζώνη ανάμεσα στις όχθες του ποταμού και σε μια εγκαταλελειμμένη περιοχή σιδηρόδρομου. Η στρατηγική της ανάπλασης συνδυάζει νέες χρήσεις

Εικόνα 2.33
Οι λωρίδες πρασίνου εκατέρωθεν της πλατείας νερού

Εικόνα 2.34
Ο χώρος κίνησης πεζών και ποδηλάτων στο όριο στεριάς - ποταμού

μικτών δραστηριοτήτων και επανάχρηση εγκαταλελειμμένων υποδομών. Οι νέες χρήσεις περιλαμβάνουν συγκροτήματα γραφείων και κατοικιών, βιομηχανικές και δημόσιες εγκαταστάσεις και νέους δημόσιους χώρους που προσπαθούν να προσαρμοστούν στις ανάγκες της πόλης. Η γενική διάταξη του παραλιακού μετώπου ορίζεται από ένα μωσαϊκό χαρακτηριστικών ζωνών με διαφορετικές ατμόσφαιρες, πυκνότητες, λειτουργίες και τυπολογίες. Επίσης, προβλέπεται και η κατασκευή μια γέφυρας, της «Bacalan Bastide» που θα συνδέει τη δεξιά και αριστερή όχθη του ποταμού Garonne. Η σύνδεση αυτή θα βελτιώσει τη σχέση της Brazza Nord με την υπόλοιπη πόλη.

Η επέμβαση αυτή λοιπόν, θεωρείται μια σημαντική ευκαιρία για την αστική αναδημιουργία των γύρω περιοχών και κατ' επέκταση ολόκληρης της πόλης . Ένα πλαίσιο δημόσιων ποιοτικών χώρων δίπλα στο ποτάμι, δίνει τη δυνατότητα νέων συνδέσεων μεταξύ του ποταμού Garonne, των γύρω γειτονιών και των γύρω λόφων. Εκτός, όμως από τις στρατηγικές αναγέννησης, η πρόταση βασίζεται και σε μεθόδους οικολογικής προσέγγισης. Πρόκειται για μία ολοκληρωμένη περιβαλλοντική αντιμετώπιση που αφορά την ρύπανση του εδάφους και την αποφυγή των κινδύνων πλημμύρας.

Παρατηρούμαι λοιπόν, πως σχεδόν σε όλα τα τμήματα της ανάπλασης του παραλιακού μετώπου του Μπορντώ, ο σχεδιασμός τοπίου λειτουργεί παράλληλα με τον αστικό σχεδιασμό, συμπληρώνοντας ο ένας τον άλλον. Η επιλογή των κατάλληλων φυτών, η χρήση τους ως εργαλεία αστικού σχεδιασμού και όχι ως καλλωπιστικά στοιχεία καθώς και η τοποθέτηση τους με δυναμικό τρόπο, συμβάλουν δραστικά

Εικόνα 2.35
Γενική άποψη της πρότασης των KCAP _ Έμφαση στο πράσινο - οικολογική προσέγγιση

στην οικολογία και την εικόνα της πόλης. Αυτό συμβαίνει ανανεώνοντας το οξυγόνο, συγκεντρώνοντας ρυπαντές, απορροφώντας σκόνη, μετριάζοντας θορύβους, παρέχοντας προστασία από ανέμους και βροχή, αμβλύνοντας ακραίες θερμοκρασίες, μειώνοντας την ηχορύπανση, προσφέροντας, και βελτιώνοντας αισθητικά το αστικό τοπίο.
(http://www.worldarchitecturenews.com/index.php?fuseaction=wanappln.projectview&upload_id=19937 [03 Ιουνίου 2013])

Οφείλουμε λοιπόν να παραδεχτούμε, πως η οικολογική ευαισθησία για προστασία του θαλάσσιου και παραθαλάσσιου περιβάλλοντος πρέπει να είναι μία από τις πρωταρχικές μας επιδιώξεις, καθώς σε συνδυασμό με τη σπουδαιότητα του θαλάσσιου μετώπου από οικονομική, κοινωνική, πολιτισμική και ψυχολογική- αντιληπτική σκοπιά, οδηγεί στην αειφόρο ανάπτυξη των σύγχρονων πόλεων.

Εικόνα 2.36

«Πράσινος σχεδιασμός» _ Βιοκλιματική διαχείριση τόσο του τοπίου όσο και των κτιρίων --> προστασία και αναβάθμιση του παραλιακού μετώπου και της ευρύτερης περιοχής

Δεν υπάρχει λόγος να φοβόμαστε ή να
ελπίζουμε, παρά μόνο να αναζητούμε νέα όπλα.

Gilles Deleuze

ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΜΕΤΩΠΟ
ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΥ

III

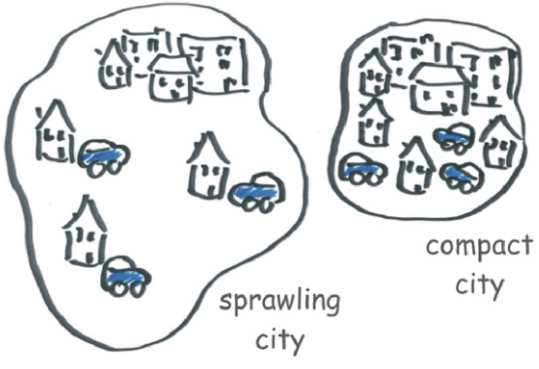
3.1 Επανάκτηση του αστικού χώρου: εστιασμένες επεμβάσεις στο θαλάσσιο μέτωπο.

Μέσα στο πλαίσιο της μεταβιομηχανικής πόλης και της προηγμένης τεχνολογικά κοινωνίας, έχουν συμβεί μετατροπές τόσο στην ποιότητα όσο και στην ποσότητα του ελεύθερου χρόνου, μετασχηματίζοντας και την χωρική του έκφραση. (Ζαγάρα Γεωργία, Μπέστας Εμμανουήλ, 2009: 26-28) Το παιχνίδι έχει μεταφερθεί από τις πλατείες και τους δημόσιους υπαίθριος χώρους μπροστά στην οθόνη ενός υπολογιστή, καταργώντας κάθε μορφή συλλογικότητας.

Έτσι, ο μετασχηματισμός της έννοιας του ελεύθερου χρόνου μαζί με τη νέα λογική της «συμπαγούς πόλης», της ανάπτυξης χωρίς επέκταση, προσανατόλισε το ενδιαφέρον των αρχιτεκτόνων και των πολεοδόμων σε περιοχές που θα μπορούσαν να επανεργοποιηθούν με πολλαπλά οφέλη. Επανεκτιμήθηκαν λοιπόν, συγκεκριμένα τμήματα της πόλης με ιδιαίτερο φυσικό, ιστορικό, αρχιτεκτονικό και πολιτισμικό χαρακτήρα με κύριο στόχο τον ανασχεδιασμό – ανάπλαση ή προστασία τους. Στους κενούς ή εγκαταλελειμμένους χώρους, οι σύγχρονοι σχεδιαστές αλλά και οι τοπικές διοικήσεις είδαν να ανοίγονται πεδία για την αντιμετώπιση «ελλείψεων σε κοινωνικές υποδομές για την οικονομική αναζωογόνηση και για την ικανοποίηση συμφερόντων και αναγκών». (Σαμαρίνης Π., 2006: 21)

Εργαλείο προς αυτή την κατεύθυνση λοιπόν, αποτέλεσαν οι αστικές αναπλάσεις[3], με κύριο στόχο τους την επανάκτηση του αστικού χώρου και τον επαναπροσδιορισμό του ρόλου του στη σύγχρονη

Εικόνα 3.1
Νέα χωρική έκφραση του ελεύθερου χρόνου



Εικόνα 3.2
Η συμπαγής πόλη _ ανάπτυξη χωρίς επέκταση

[3]«Με τον όρο ανάπλαση αναφερόμαστε στον ανασχεδιασμό υπό-λειτουργικών σημείων της πόλης, όπως εγκαταλελειμμένων και υποβαθμισμένων πρώην βιομηχανικών περιοχών, με σκοπό την οικονομική και κοινωνική αναβάθμιση και τη δημιουργία ελκυστικών περιβαλλόντων που θα προσελκύσουν επισκέπτες. Σε περιπτώσεις που τα προγράμματα ανάπλασης δεν έχουν τοπική εμβέλεια, αλλά απευθύνονται σε ολόκληρη την πόλη και την ευρύτερη περιοχή ή έχουν ακόμα και εθνική ή διεθνή σημασία, η προς ανάπλαση περιοχή μπορεί να αποτελέσει ένα νέο σύμβολο/σήμα κατατεθέν για την πόλη». (Ζαγάρα Γεωργία, Μπέστας Εμμανουήλ, 2009: 33)

μεταβιομηχανική πόλη του 21ου αιώνα. Πιο συγκεκριμένα η εργασία αυτή, ασχολείται με τις εστιασμένες επεμβάσεις στα θαλάσσια μέτωπα του ευρωπαϊκού χώρου, και κυρίως του μεσογειακού τοπίου, χωρίς όμως να παραλείπονται αξιόλογα παραδείγματα της Βόρειας Ευρώπης.

Αν και οι επεμβάσεις αυτές εμφανίστηκαν στην Ευρώπη από τη δεκαετία του '80, κυρίως στις αναπτυγμένες χώρες, και επεκτάθηκαν σε λιγότερο αναπτυγμένες οικονομικά χώρες από την δεκαετία του '90, (Γοσποδίνη Α., Μπεριάτος Η., 2006: 37) στην παρούσα φάση θα ασχοληθούμε με παραδείγματα από τις αρχές του 20ου αιώνα μέχρι και σήμερα. Εξάλλου, στις αρχές αυτού του αιώνα , η σχέση της πόλης με το υδάτινο στοιχείο της, γίνεται αντικείμενο ευρύτερων σχεδιαστικών προσεγγίσεων, που αφορούν κυρίως εγκαταλελειμμένες λιμενικές εγκαταστάσεις.

Η μετεγκατάσταση της βιομηχανικής ζώνης, σε απομακρυσμένες περιοχές έξω από το κέντρο της πόλης και η εδραίωση της μεταβιομηχανικής οικονομίας, συνέβαλλαν στην επαναξιολόγηση των απαξιωμένων τμημάτων του αστικού ιστού κοντά στο νερό. Οι συνθήκες αυτές λοιπόν, προσέφεραν το πεδίο της δικής της λειτουργικότητας και αισθητικής, προσφέροντας τη δυνατότητα μετασχηματισμών στο όριο πόλης –θάλασσας.

«Οι παλιές λιμενικές ζώνες και οι απαξιωμένες εγκαταστάσεις τους αποτέλεσαν ιδανικούς χώρους για να ξεδιπλωθούν τα νέα τοπία της σύγχρονης αστικής κουλτούρας της κατανάλωσης και του ελεύθερου χρόνου. Εκτός από τις φανερές αρετές ενός χώρου που αξιοποιεί το κτιριακό απόθεμα μιας προϋπάρχουσας χρήσης, οι περιοχές αυτές με το νερό να αποτελεί το κύριο συντελεστή ποιότητας, διαθέτουν το στοιχείο της θεαματικότητας, των ιστορικών αναφορών και της ιστορικής μνήμης». Με την επανάχρηση των εγκαταλελειμμένων αποθηκών και των αποβάθρων συντελείται η αναβάθμιση της ποιότητας του χώρου, η διατήρηση της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς και του χαρακτήρα της περιοχής. Εκτός των άλλων, οι περιοχές αυτές βρίσκονται κοντά στο εμπορικό κέντρο της πόλης και «διαθέτουν καλές συνδέσεις σε επίπεδο συγκοινωνιακών δικτύων». Το γεγονός αυτό, τις καθιστά ιδιαίτερα ελκυστικές για τη δημιουργία νέων εμπορικών και επιχειρηματικών κέντρων αλλά και δημόσιων χώρων αναψυχής και δραστηριοτήτων. (Ζαγάρα Γεωργία, Μπέστας Εμμανουήλ, 2009: 26, 33)

Συνοψίζοντας, παρατηρούμε ότι τις τελευταίες δεκαετίες παρουσιάζουν μεγάλη απήχηση οι μετασχηματισμοί και οι αναπλάσεις στις πόλεις – λιμάνια. Οι πόλεις αυτές δημιουργούν φιλόδοξα σχέδια ανάπλασης, προσπαθώντας να λύσουν τα προβλήματά της πόλης που σχετίζονται με το υδάτινο στοιχείο σε συνδυασμό με την ποιοτική αναβάθμιση του δημοσίου χώρου.

Η σύγχρονη εικόνα της πόλης, με γνώμονα τις διεθνείς επιταγές, δείχνει να στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στο παραλιακό μέτωπο. Το γεγονός ότι η επιτυχία που αφορά την ποιότητα ζωής, εμπεριέχεται στους δημόσιους χώρους, γίνεται όλο και περισσότερο αποδεκτό ως παράγοντας μιας γενικότερης επιτυχίας . Ως εκ' τούτου, όλο και περισσότερες πόλεις έχουν συνειδητοποιήσει τη σημασία του νερού ως μέσου για καλύτερη ποιότητα ζωής για αυτήν και τους κατοίκους της. (Fatma ERKÖK, 2009: 1)

3.2 Στόχοι – τάσεις των αναπλάσεων παραλιακών μετώπων σε πόλεις-λιμάνια

Μέσα στο πνεύμα της παγκοσμιοποίησης που επικρατεί, οι πόλεις σταδιακά ομογενοποιούνται, αποτυγχάνοντας να διατηρήσουν τα στοιχεία εκείνα που τους προσδίδουν μια ιδιαίτερη ταυτότητα. Γι' αυτό το λόγο οι περισσότερες απ' αυτές, επαναπροσδιορίζουν τις στρατηγικές ανάπτυξης τους με στόχο την ενίσχυση της φυσιογνωμίας τους αλλά και την αύξηση της ανταγωνιστικότητά τους. Καταβάλουν προσπάθειες να προσελκύσουν το κεφάλαιο και τις επιχειρήσεις, ενισχύοντας την οικονομική τους ελκυστικότητα με τη δημιουργία πολιτιστικών και ψυχαγωγικών πόλων έλξης στο όριο της πόλης – θάλασσας. (Ζαγάρα Γεωργία, Μπέστας Εμμανουήλ, 2009: 30-31)

Στο πνεύμα επαναπροσδιορισμού της εικόνας της πόλης αλλά και της αντιμετώπισης των ραγδαίων λειτουργικά και περιβαλλοντικά υποβαθμίσεων και της περιθωριοποίησης τμημάτων της, αναδείχθηκε μια μεγάλη ποικιλία μεθοδολογιών, μηχανισμών και στόχων που αφορούν τις επεμβάσεις στο παραλιακό μέτωπο, κυρίως πρώην λιμενικών εγκαταστάσεων .Οι επεμβάσεις αυτές, «έθεσαν άμεσα το ζήτημα των μηχανισμών με βάση τους οποίους θα μπορούσε να μετασχηματιστεί στη μεγάλη κλίμακα μια μη αστική περιοχή σε αστική, ένας κλειστός χώρος, ξένος προς τη συνείδηση των πολιτών, σε χώρο που θα αποδοθεί κυρίως στο κοινό». (Σαμαρίνης Π., 2006: 22-23)

Ξεκινώντας από τις πρώτες προσπάθειες ανάπλασης της δεκαετίας του '70,μπορούμε να πούμε πως επιχείρησαν να δώσουν απαντήσεις σε θέματα που αφορούσαν την χωρική έκφραση των νέων περιοχών κοντά στο νερό, τις λειτουργικές συνδέσεις αλλά και τις γενικότερες σχέσεις με τον υπόλοιπο αστικό ιστό κ.ά. Οι απαντήσεις που δόθηκαν την δεκαετία αυτή, προσαρμόζονταν με τη σταδιακή ανάπτυξη μιας ιδιαίτερης ευαισθησίας τόσο από πλευράς κοινού αλλά και ειδικών προς «τη βιομηχανική και ειδικότερα τη λιμενική κληρονομιά, για τα κτίρια, τα μηχανήματα, τις προβλήτες, τους γερανούς και τελικά την ιδιαίτερη ποιότητα του αστικού τοπίου που αυτά παράγουν».

Εικόνα 3.3
Η επέμβαση στα Docklands του Λονδίνου στα τέλη της δεκαετίας του ΄70, συγκρίνεται συχνά με τα έργα στα αμερικάνικα λιμάνια

Εικόνα 3.4
Η ανάπλαση του παραλιακού μετώπου της Βαλτιμόρης τη δεκαετία του ΄70, παράδειγμα χώρου εμπορευματοποίησης

Αν και θα εστιάσουμε κυρίως στις τάσεις των αναπλάσεων παραλιακών μετώπων σε λιμάνια, αξίζει να σημειωθεί ότι ανάλογες προσπάθειες έγιναν και σε περιπτώσεις πόλεων με καθαρά αστικά παραλιακά μέτωπα, τα οποία αποτυπώνουν μια σχέση πόλης – θάλασσας μέσα από αμιγώς αστικές χρήσεις και λειτουργίες. Και στις δύο περιπτώσεις λοιπόν, θεμελιώδης συνιστώσα των αναπλάσεων είναι η πολυδιάστατη αξιοποίηση των παραλιακών μετώπων μέσα από την τουριστική, ψυχαγωγική και πολιτισμική εκμετάλλευση τους.

Η οικονομική και πολιτισμική ελκυστικότητα των πόλεων, «η ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος, οι ανοιχτοί χώροι, η σύνδεση των τεχνητών με τα φυσικά στοιχεία, η ένταξη του μνημειακού πλούτου στον συνεχή αστικό ιστό, αποτελούν ζητούμενα συνδεδεμένα με τους στόχους» των αναπλάσεων για αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και για ανάδειξη της πόλης ως τόπου προορισμού. (Σαμαρίνης Π., 2006: 23,27)

Προς την κατεύθυνση της διεθνούς προβολής της πόλης, τις τελευταίες δεκαετίες επικρατεί επίσης η τάση προαγωγής και ανάδειξης του πολιτισμού μέσα από τις αναπλάσεις των παραλιακών μετώπων. Το γεγονός αυτό αποτυπώνεται ξεκάθαρα στις ενέργειες και στρατηγικές που αποσκοπούν στη φιλοξενία και διοργάνωση σημαντικών διεθνών πολιτιστικών και αθλητικών εκδηλώσεων, όπως οι Ολυμπιακοί αγώνες, οι διεθνείς εκθέσεις EXPO, ο θεσμός της «πολιτιστικής πρωτεύουσας της Ευρώπης» ή άλλα επετειακά γεγονότα. (Γοσποδίνη Α., Μπεριάτος Η., 2006: 78-79)

Απ' όσα προαναφέρθηκαν, συμπεραίνουμε ότι αν και στις περισσότερες περιπτώσεις αναπλάσεων παραλιακών μετώπων, υπάρχουν κοινά ζητούμενα - στόχοι, αυτές διαφοροποιούνται ανάλογα με τη γεωγραφική θέση, το ανάγλυφο, την κλίμακα, τα ιστορικά χαρακτηριστικά, τις κοινωνικές απαιτήσεις και φυσικά τον εκάστοτε μελετητή. Όμως, παρά τις διαφοροποιήσεις τους, σχεδόν όλες θέτουν ως

Εικόνα 3.5
Η ανάληψη της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων, καταλύτης για αστικές αναπλάσεις κυρίως στο παραλιακό μέτωπο.

Εικόνα 3.6
Θεσσαλονίκη - πολιτισμική πρωτεύουσα 1997, κίνητρο για αστική ανανέωση της πόλης _ ανάπλαση της Προβλήτας Α΄

κύριο ζήτημα, τη σχέση που αναπτύσσει η πόλη με το υδάτινο στοιχείο της. Ένα από τα βασικά τους επιχειρήματα, είναι η επανένταξη και η οργανική σύνδεση της παράκτιας ζώνης με τον αστικό ιστό.

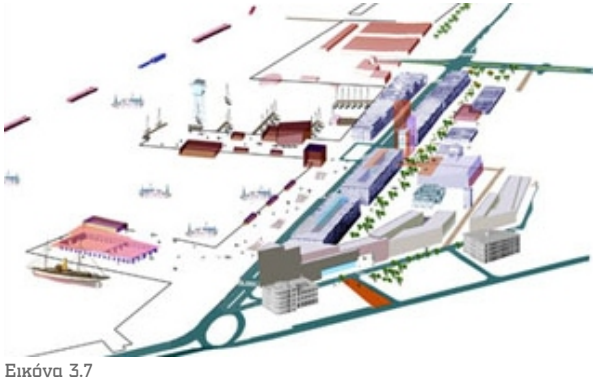
Στην κατεύθυνση αυτή λοιπόν, μπορούμε να διακρίνουμε ορισμένες κοινές αρχές σχεδιασμού, που καθορίζουν τις σύγχρονες τάσεις που επικρατούν κυρίως στις αναπλάσεις πόλεων-λιμανιών. Πριν όμως γίνει αυτή η αναφορά, αξίζει να μελετήσουμε τις τρεις πιο γενικές κατευθυντήριες γραμμές επανασχεδίασης της αστικής ζώνης του ορίου πόλης – θάλασσας σε **πρώην βιομηχανικές-λιμενικές εγκαταστάσεις**. Οι τρεις αυτοί άξονες επανασχεδιασμού είναι οι παρακάτω:

- **Ανασύνθεση** του παραλιακού μετώπου (*recomposition of the waterfront*). Σ' αυτή την περίπτωση οι σχεδιαστές των αναπλάσεων, έχουν ως κύριο στόχο τους να αναδείξουν με συνεκτικό τρόπο την ιδιομορφία των διαφορετικών τμημάτων που συνθέτουν την παράκτια ζώνη. Στις πρώην βιομηχανικές εγκαταστάσεις των λιμανιών, υπάρχουν πολλοί διαφορετικοί τομείς, που συχνά είναι απομονωμένοι μεταξύ τους και δεν υπάρχει η δυνατότητα επικοινωνίας τους. Στο πνεύμα της ανασύνθεσης λοιπόν, η πρώτη ενέργεια που γίνεται αφορά την ένταξη αυτών των ξεχωριστών, είτε φυσικών είτε λειτουργικών κομματιών σε μια ενότητα. Επίσης αφορά στην ενεργοποίηση ενός νέου χαρακτήρα στην περιοχή, που θα είναι ικανός να διατηρεί την ενότητα του συνόλου, ενώ ταυτόχρονα θα παρέχει μια ασυνήθιστη για τα ως τότε δεδομένα αλλά και ελκυστική εικόνα των αναβαθμισμένων τμημάτων στο όριο στεριάς – θάλασσας.

- **Ανάπλαση** του παραλιακού μετώπου (*regeneration of the waterfront*). Η ανάπλαση, θα μπορούσε να ειδωθεί ως κεντρικό στοιχείο του ανασχεδιασμού των παραλιακών μετώπων, καθώς περιλαμβάνει επανεξέταση και αναζωογόνηση αστικών ζωνών σημαντικού μεγέθους, κοντά στο κέντρο της πόλης. Ανεξάρτητα από την προηγούμενη λειτουργία τους, οι ζώνες αυτές βρίσκονται δίπλα στο νερό και αποτελούν ανενεργές αστικό απόθεμα στρατηγικής σημασίας, γεγονός που χωρίς αμφιβολία συντελεί στην άμεση αναβάθμιση τους. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την επαναφορά τους στο «αστικό παιχνίδι», με ενίσχυση της αξίας τους και με ένα σημαντικό απόθεμα γης, που τους προσδίδει εμφανή σπουδαιότητα. Μέσα από την ανάπλαση των παραλιακών μετώπων, λοιπόν, επαναπροσδιορίζεται ο ρόλος και η εικόνα ολόκληρης της πόλης.

- **Αποκατάσταση** του παραλιακού μετώπου (recovery of the waterfront). Τελευταία, με την αποκατάσταση μεμονωμένων κτιρίων ή συνόλων, οι επεμβάσεις στα θαλάσσια μέτωπα, απέκτησαν μεγαλύτερη σημασία. Στο πλαίσιο αυτό, γίνονται προσπάθειες που αφορούν την εισαγωγή νέων χρήσεων σε εγκαταλελειμμένες ή απομονωμένες ζώνες, με την ανακατασκευή ή την αποκατάσταση κτιρίων σημαντικής ιστορικής ή αρχιτεκτονικής αξίας. Από αυτή την άποψη λοιπόν, το ευρύτερο πλαίσιο επανασχεδίασης του παραλιακού μετώπου, για πολλές χώρες και πόλεις, λειτούργησε ως ένα αξιόλογο εργαστήριο παρεμβάσεων σε υπάρχουσες περιοχές. Η αναβαθμισμένη παράκτια ζώνη προβάλλει έργα που καλύπτουν ένα πλήρες φάσμα δυνατοτήτων ανάκτησης. Αφορούν δηλαδή, τη μετάβαση από ένα αυστηρό σεβασμό στα κτίρια σε πιο ριζοσπαστικές και συνεκτικές ενέργειες για μια πιο πολύπλοκη δομή. (Rinio Bruttomesso, 2001:40-41)

Στον τελευταίο άξονα επανασχεδίασης, μπορούμε να πούμε πως ανήκει η επέμβαση στο θαλάσσιο μέτωπο της Τεργέστης από τον Manuel de Sola- Morales. Πρόκειται για μια μελέτη που εκπονήθηκε το 1999-2001 και αφορούσε μια νέα αντίληψη για την περιοχή του λιμανιού και την παράκτια ζώνη της πόλης της Τεργέστης στην πρώην περιοχή του Porto Vecchio. Η μετακίνηση και η μετατροπή της περιοχής σε ανοιχτό χώρο προς τους πολίτες με δημόσιους χώρους, εμπορικές, ψυχαγωγικές και πολιτισμικές χρήσεις, αποτέλεσε ένα ισχυρό κίνητρο για την επαφή των πολιτών με το υδάτινο στοιχείο της πόλης. Η δημιουργία κινήτρων μέσω της επανάχρησης των παλιών εγκαταστάσεων αποτελεί έναν επιπλέον παράγοντα ανάδειξης της περιοχής σε πόλο έλξης. (http://arquitectes.coac.net/sola-morales/trieste.html [22 Ιουνίου 2013]) Ένας ακόμη σημαντικός χειρισμός, είναι η μετεγκατάσταση του κυρίου οδικού άξονα της πόλης, του Viale Miramare, μπροστά



Εικόνα 3.7
Αστική έμφαση στο πίσω μέτωπο των κτιρίων μέσω της μετεγκατάστασης του κύριου οδικού άξονα

Εικόνα 3.8
Δημιουργία κινήτρων να επισκεφτεί κανείς τη θάλασσα μέσω επανάχρησης των αποθηκών

από το κεντρικό κτίριο της επέμβασης του. Μ' αυτό τον τρόπο προσπαθεί να δημιουργήσει μια αστική έμφαση και ένα νέο μέτωπο στην πίσω πλευρά των παραθαλάσσιων κτιρίων, με κύριο στόχο την όσο το δυνατόν καλύτερη σύνδεση ανάμεσα στην πόλη και το παραλιακό μέτωπο.

Συμπεραίνουμε λοιπόν, πως όλες οι ενέργειες αφορούν την αλλαγή χρήσης των αποθηκών του πρώην λιμανιού. Αυτό γίνεται με τέτοιο τρόπο, ώστε να επιτύχει κίνητρα για να επισκεφτεί κανείς τη θάλασσα αλλά και για να συνδέσει τον αστικό ιστό της πόλης με την παράκτια ζώνη της. (http://www.azw.at/Sonntags_Triest_Gangart/Trieste/PortoMorales.html [22 Ιουνίου 2013])

Συνεχίζοντας, θα αναφερθούμε αναλυτικά στις κοινές σχεδιαστικές τάσεις των αναπλάσεων των παραλιακών μετώπων, που αναφέρθηκαν πιο πάνω. Αυτές περιλαμβάνουν**:**

- Την επέκταση του σώματος του αστικού ιστού της πόλης προς τη θάλασσα και την διαχείριση του ορίου που τα διαχωρίζει.

- Την αξιοποίηση του παραλιακού μετώπου με τέτοιο τρόπο, ώστε να δημιουργούν ένα δίκτυο δημόσιων χώρων. Πρωταρχικός στόχος αναπλάσεων τέτοιου τύπου είναι η απόδοση και το άνοιγμα της παράκτιας ζώνης στους κατοίκους μέσα από ένα δίκτυο δημόσιων χώρων. Ειδικά, στη Μεσόγειο, γίνονται προσπάθειες ενίσχυσης της πόλης με ένα καλοσχεδιασμένο σύστημα δημόσιων χώρων στο όριο στεριάς - θάλασσας.

- Την τοποθέτηση μικτών χρήσεων που συμβαδίζουν μεταξύ τους. Κάθε δημόσιος χώρος συνοδεύεται από τις ανάλογες χρήσεις γης, έτσι ώστε να δημιουργείται ένα ενεργό αρχιτεκτονικό - λειτουργικό σύμπλεγμα, το οποίο παραμένει ζωντανό καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας. Αναψυχή, τουρισμός, πολιτισμός, αθλητικές δραστηριότητες και χρήσεις κατοικίας, είναι οι συνηθισμένοι συνδυασμοί χρήσεων. (Παπαχαριδήμου Αργυρώ, 2012: 76)

- Το άνοιγμα του παραλιακού μετώπου προς το κοινό. Αυτό επιτυγχάνεται μέσα από μια διαδικασία, η οποία μπορεί να επιφέρει διαδοχικές φάσεις οικειοποίησης των ζωνών του ορίου στεριάς –θάλασσας. Επίσης οδηγεί στην αναζήτηση πιο συγκεκριμένων και υψηλού επιπέδου παρεμβάσεις, αφού προηγηθεί μια διάκριση ανάμεσα στις οχλούσες λιμενικές λειτουργίες και αυτές της αναψυχής.

- Την ανάπτυξη προσβασιμότητας στο παραλιακό μέτωπο. Εδώ, να αναφέρουμε ότι η έννοια της προσβασιμότητας περιλαμβάνει όχι μόνο «τη φυσική πρόσβαση προς και κατά μήκος» του υδάτινου στοιχείου της πόλης, αλλά και την ελεύθερη οπτική επαφή από τον πυκνό αστικό ιστό της πόλης προς τη θάλασσα. Η πρόσβαση των πεζών αλλά και ατόμων με ειδικές ανάγκες στο παραλιακό μέτωπο είναι εξέχουσας σημασίας, ειδικά όσον αφορά το δίκτυο πεζοδρόμων που συνδέει το εσωτερικό της πόλης με το παραλιακό μέτωπο.

- Την κυκλοφοριακή ρύθμιση. Το παραλιακό μέτωπο μέσω των αναπλάσεων συχνά μετατρέπεται στην κύρια ζώνη πεζοδρόμου της πόλης ή τμήμα αυτού λειτουργεί ως τέτοιος. Μέσω της κυκλοφοριακής ρύθμισης λοιπόν, διασφαλίζεται η κατάλληλη διαμόρφωση ενός καλά οργανωμένου δικτύου πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων που θα ενοποιεί την παράκτια ζώνη με την υπόλοιπη πόλη, ενώ ταυτόχρονα θα συμβάλλει στην κατάργηση των παραλιακών οδικών αρτηριών, διασφαλίζοντας την ομαλή κυκλοφορία των αυτοκινήτων μακριά από την περιοχή επέμβασης.

- Την αναβάθμιση των θαλάσσιων μεταφορών. Αυτή χρειάζεται να επιδράσει κατά δύο τρόπους. Από τη μία, προσφέροντας μια εκ νέου ανακάλυψη αυτού του συστήματος μεταφορών από το κοινό ,που θα οδηγήσει τόσο στην αναθέρμανση της αστικής κινητικότητας μέσα από την πλήρη αξιοποίηση των δυνατοτήτων του, όσο και στην απαλλαγή των δρόμων της πόλης από την κυκλοφοριακή πίεση και στην πιο ευχάριστη μεταφορά από το ένα τμήμα της πόλης στο άλλο. Από την άλλη, μπορεί να ενθαρρύνει και να βελτιώσει τις συνδυασμένες συναλλαγές των διαφορετικών συστημάτων της στεριάς και του νερού. Οι σταθμοί συνδυασμένων μεταφορών, που τοποθετούνται στο παραλιακό μέτωπο, είναι ικανοί να φιλοξενήσουν εκτός από λειτουργίες μεταφορών κι άλλες δραστηριότητες, έτσι ώστε να προσελκύσουν επισκέπτες και νέους χρήστες.

- Την δημιουργία νέων πόλων έλξης μέσα από την αρχιτεκτονική μορφή των κτιριακών υποδομών. Η κατάλληλη επιλογή του τύπου των κτιριακών εγκαταστάσεων, καθώς και ο καινοτόμος σχεδιασμός των κτιρίων προσφέρουν ευκαιρίες για επενδύσεις στον τομέα της αναψυχής και του πολιτισμού για την πόλη. Από την άλλη, οι σχεδιαστικές αποφάσεις στα δημόσια κτίρια, μπορούν να συμβάλλουν και στην εναρμόνιση με τον ιστορικό και πολιτιστικό χαρακτήρα της περιοχής του παραλιακού μετώπου.

- Την επισήμανση της ιδιομορφίας του παραλιακού μετώπου. Οι σχεδιαστές θέλουν να τονίσουν την ασυνήθιστη φύση αυτής της αστικής ζώνης. Έτσι, γίνονται οι κατάλληλες εργασίες επιχωματώσεων, που έχουν μεγάλη σημασία για τις διαδρομές κατά μήκος στις όχθες, τις προβλήτες και τις αποβάθρες. Επίσης, επιλεγούν οπτικές γωνίες ιδιαίτερης σημασίας, που θα συμβάλλουν στην απόλαυση του αστικού τοπίου και ακόμη μέσω στοιχείων μικρής σημασίας, θα επιβεβαιώνουν το παρελθόν του τοπίου αυτού.

- Την διασφάλιση της ποιότητας του νερού στο παραλιακό μέτωπο. Η υψηλή ποιότητα του ύδατος, έχει θετικές επιδράσεις τόσο στον οικονομικό όσο και στον περιβαλλοντικό τομέα. Συγκεκριμένα, μπορεί να θεωρηθεί ως ένα είδος επέκτασης του ανοικτού χώρου και να χρησιμοποιηθεί από τους κατοίκους ή τους επισκέπτες της παράκτιας ζώνης. (Rinio Bruttomesso, 2001:45-46)

3.3 Τακτικές των επεμβάσεων στα παραλιακά μέτωπα

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, ένας κοινός στόχος όλων των αναπλάσεων των παραλιακών μετώπων, είναι η δημιουργία μιας νέας σχέσης ανάμεσα στην πόλη και στη θάλασσα. Ο στόχος αυτός τις περισσότερες φορές επιτυγχάνεται με ένα καλά οργανωμένο πρόγραμμα χρήσεων γης. Η πολυλειτουργικότητα που προωθείται μέσω αυτού του προγράμματος, διαμορφώνει ένα πλαίσιο συμβατών λειτουργιών, κυρίως του τριτογενή τομέα παραγωγής, που συχνά περιγράφεται με όρους τυποποίησης και επαναληψιμότητας του σχεδιασμού. (Σαμαρίνης Π., 2006: 33)

Στο πνεύμα λοιπόν του σχεδιασμού των παραλιακών μετώπων, γίνονται κάποιες απόπειρες κατηγοριοποίησης των αναπλάσεων, χωρίς αυτό να χωρίς αυτό να αναιρεί τις επιμέρους ιδιομορφίες τους. Στην πραγματικότητα, αποτελεί ενδεικτικό στοιχείο των τακτικών, που μπορούν να ακολουθήσουν τα έργα των αναπλάσεων.

Οι κυρίαρχοι τύποι λοιπόν, έχουν να κάνουν με τακτικές συμμετοχής στην ανάπλαση του παραλιακού μετώπου και δίνουν τη δυνατότητα συνδυασμού στοιχείων από τις επιμέρους πρακτικές.

Η κυρίαρχη τακτική είναι οι αναπλάσεις **ψυχαγωγικού τύπου** . Στοιχειώδη χαρακτηριστικά αυτού του τύπου είναι οι υπαίθριοι χώροι αναψυχής και οι μεγάλης έκτασης χώροι πρασίνου. «Οι πλατείες, οι κήποι, τα πάρκα, οι πεζόδρομοι, οι ποδηλατόδρομοι, οι παιδικές χαρές, τα αθλητικά κέντρα, τα αναψυκτήρια, οι προκυμαίες και οι μαρίνες συνθέτουν το τοπίο του θαλάσσιου μετώπου». Οι τόποι αυτοί χαρακτηρίζονται για την ηλικιακή ανάμιξη και την διαφορετικότητα των ενδιαφερόντων των ατόμων που συγκεντρώνονται σ' αυτούς, προσφέροντας τους ένα ζωτικό δημόσιο χώρο για ξεκούραση, ψυχαγωγία και κάθε είδους υπαίθρια δραστηριότητα.

Εικόνα 3.9
Moll d'espanya, Βαρκελώνη _ανάπλαση ψυχαγωγικού τύπου

Εικόνα 3.10
Parque Expo '98, Λισαβόνα _ ανάπλαση πολιτιστικού, εκπαιδευτικού περιβαλλοντικού τύπου

Η παραπάνω τακτική συνήθως συνδέεται τόσο με τις αναπλάσεις **πολιτιστικού, εκπαιδευτικού και περιβαλλοντικού τύπου**, όσο και με αυτές του **εμπορικού τύπου**. Κυρίαρχα στοιχεία της πολιτισμικής τακτικής είναι χώροι, όπως μουσεία, ενυδρεία, αίθουσες θεάτρου, κινηματογράφου, εκθέσεων και συναυλιών, οικολογικά και τεχνολογικά πάρκα, βιβλιοθήκες. Οι χώροι αυτοί δίνουν τη δυνατότητα διεξαγωγής πολιτιστικών και εκπαιδευτικών εκδηλώσεων. Μ' αυτό τον τρόπο είναι ελκυστικοί προς το ευρύ κοινό αλλά και σε συγκεκριμένες ομάδες, όπως σχολεία, ομάδες τουριστών κ.ά. Οι τακτικές εμπορικού χαρακτήρα από την άλλη, απευθύνονται τόσο στους κατοίκους της πόλης όσο και στους τουρίστες, με μία έμφαση στους τελευταίους. Βασικά στοιχεία αυτού του τύπου αποτελούν χώροι εμπορικής χρήσης, όπως καταστήματα, μπαρ, εστιατόρια, υπαίθριες αγορές, γυμναστήρια, ξενοδοχεία κ.ά.

Επιπρόσθετα, υπάρχουν και οι **αναπλάσεις οικιστικής ανάπτυξης**. Οι αναπλάσεις αυτού του είδους, συναντούν ορισμένα προβλήματα που αφορούν το ιδιοκτησιακό καθεστώς των θαλάσσιων μετώπων, τα οποία στις περισσότερες χώρες ανήκουν στο δημόσιο τομέα. Το γεγονός αυτό, συμβάλλει στη νομοθετική απαγόρευση της κατασκευής ιδιωτικών κατοικιών.

Τέλος, υπάρχουν και οι **αναπλάσεις ιστορικού τύπου**. Σ' αυτού του τύπου την ανάπλαση, το ενδιαφέρον εστιάζεται περισσότερο στη συντήρηση, τον εκσυγχρονισμό και την ανάδειξη διατηρητέων κτισμάτων. Γίνεται αποκατάσταση των πρώην βιομηχανικών εγκαταστάσεων των λιμανιών. Αποθήκες, κτίρια ή σύνολα του βιομηχανικού παρελθόντος, ανακατασκευάζονται για να φιλοξενήσουν νέες χρήσεις, με γνώμονα πάντα τις νέες ανάγκες και τη σύγχρονη αισθητική. (Αντωνιάδου Ελευθερία, Αγγελίδης Δημήτρης, 2003: 39-40)

Εικόνα 3.9
Borneo Sporenburg, West8, Άμστερνταμ _ ανάπλαση οικιστικής ανάπτυξης

Εικόνα 3.10
Rimini waterfront, Foster & partners, Ιταλία _ ανάπλαση εμπορικού τύπου

Παρατηρούμε πως στον παραπάνω διαχωρισμό των τακτικών των αναπλάσεων υπάρχουν κάποιες αδυναμίες, καθώς από τη μία, το κριτήριο διαχωρισμού είναι η λειτουργικότητα και από την άλλη η μεθοδολογία της επέμβασης (π.χ. με την ανάδειξη της ιστορικής κληρονομιάς)

Εκτός όμως, από τον διαχωρισμό των αναπλάσεων του παραλιακού μετώπου με βάση τις χρήσεις γης και τις κυρίαρχες λειτουργίες, επιχειρήθηκε μια ακόμη κατηγοριοποίηση τους. Ανάλογα με την γεωγραφική επικράτεια στην οποία ανήκουν αλλά και με κριτήριο τη μεθοδολογία και τις στρατηγικές ανάπλασης. Κατά τον Juan Busquets έχουμε τρείς κατηγορίες:

- Το **«ασιατικό μοντέλο»**, το οποίο αποτελεί κυρίαρχη τάση, κυρίως σε πόλεις της Ιαπωνίας. Τείνει προς τα μεγάλα έργα συμπλήρωσης μέσα από την ευρεία και πολυλειτουργική ανάπτυξη και τη χαρακτηριστική μεταφορά των παλιών λιμανιών. Σ' αυτή την περίπτωση, η ανάπλαση υπαρχόντων χώρων, δεν είναι τόσο σημαντική όσο η δημιουργία νέων χώρων.
- Το **«βορειοαμερικάνικο μοντέλο»**, το οποίο αναπτύσσει τάσεις προς την *αποσπασματικότητα*, τον μετασχηματισμό δηλαδή μικρών τμημάτων ενός ευρύτερου συνόλου. Μ' αυτό τον τρόπο, καθίσταται αρκετά δύσκολο να θεσπιστούν γενικά συστήματα αναφοράς που αφορούν τις αναπλάσεις. Στην πραγματικότητα, απαραίτητη προϋπόθεση για την εκπόνηση προτάσεων, αποτελεί η επιθυμία του μοντέλου αυτού να δημιουργήσει τέτοιου είδους εικόνες της πόλης, που θα συμβάλλουν στην προσέλκυση μαζικού τουρισμού.
- Ενώ , **«το ευρωπαϊκό μοντέλο»,** τείνει προς το διάλογο των γενικών εναλλακτικών επιλογών ανάπλασης του παραλιακού μετώπου, χωρίς όμως να λείπει και σ' αυτή την περίπτωση, το στοιχείο ανάπτυξης κατά μέρη. Μεγάλη σημασία σ' αυτήν την περίπτωση έχει, η διατήρηση και ανάδειξη της μοναδικής ατμόσφαιρας του πρώην βιομηχανικού παρελθόντος του λιμανιού. (Busquets Juan , 1997: 22)
-

Τέλος, αξίζει να αναφερθεί ότι οι διαφορές μεταξύ του ευρωπαϊκού και αμερικάνικου τόπου προσέγγισης των αναπλάσεων του παραλιακού μετώπου, εστιάζονται στη διαφορετική σχέση πόλης-λιμένα, καθώς και στη διαφορετικότητα των ρόλων που διαδραμάτισε το λιμάνι στις δύο αυτές ηπείρους. Στην Ευρώπη, από την αρχή κιόλας της κατασκευής λιμανιών, υπήρχε ένας ισχυρός δεσμός ανάμεσα στην πόλη και το λιμάνι της. Η σχέση αυτή, πόλη- λιμένα, επηρέασε σε μεγάλο βαθμό την πολεοδομική μορφολογία των ευρωπαϊκών πόλεων. Από την άλλη, οι πόλεις στην Αμερική αναπτύχθηκαν με βάση την κερδοσκοπία και την ανάγκη για εκμετάλλευση των θαλάσσιων δρόμων για ανάπτυξη του εμπορίου. Συνεπώς, η επιρροή του λιμανιού και της επαφής τους με τη θάλασσα είχε πολύ μικρό αντίκτυπο στην χωρική τους οργάνωση. (Anne Cook, Richard Marshall, Alden Raine, 2001:117)

3.4 Αποτελέσματα των αναπλάσεων – Σημεία προβληματισμού

Απ' όσα έχουν αναφερθεί ως τώρα, διαπιστώνουμε ότι, η ανάπλαση και η ανάπτυξη του παραλιακού μετώπου συνιστά αντιπροσωπευτικό παράδειγμα, το οποίο επιβεβαιώνει την ικανότητα των πόλεων να προσαρμόζονται στις αλλαγές των συνθηκών και στα νέα τεχνολογικά δεδομένα, να εκμεταλλεύονται τις όποιες ευκαιρίες παρουσιάζονται, καθώς και να δημιουργούν νέες περιοχές ή να διαμορφώνουν τις υφιστάμενες, προβάλλοντας μια νέα εικόνα.

Η νέα εικόνα που προσπαθούν να προβάλλουν οι σύγχρονες πόλεις, πραγματοποιείται μέσω των μετασχηματισμών του θαλάσσιου μετώπου.Το θαλάσσιο μέτωπο αποτελεί ουσιαστικά μία περιοχή σημαντική για την ανάπτυξη του αστικού ιστού,οπότε απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή κατά το σχεδιασμό της.

Όπως έχει διαπιστωθεί, «οι επεμβάσεις στα αστικά παραλιακά μέτωπα δεν είναι μια απλή διαδικασία. Η σχέση δομημένου χώρου και υγρού στοιχείου, μια σχέση με ασαφή όρια, απαιτεί μια σύνθετη προσέγγιση και επένδυση σε χρόνο, χρήμα, έρευνα, και πάνω από όλα ολοκληρωμένο σχεδιασμό». Αυτό συμβαίνει γιατί, οι αναπλάσεις αυτές, επηρεάζουν την εικόνα της πόλης, την ιστορικότητα και την πολιτισμική της κληρονομιά, την οικονομία, την κοινωνική της διάρθρωση καθώς και το περιβάλλον της ευρύτερης περιοχής της παράκτιας ζώνης. Η συγκεκριμένη επίδραση σ' όλους αυτούς τους τομείς, έχει άλλοτε θετικές και άλλοτε αρνητικές επιδράσεις. Αυτό εξαρτάται κάθε φορά από τη σχεδιαστική προσέγγιση.

Φαίνεται λοιπόν, πως τα θαλάσσια μέτωπα έχουν πλέον μετατραπεί σε ένα σημαντικό κομμάτι της πόλης, ενδεδειγμένο «για νέα κατασκευαστικά έργα και έργα ανάπλασης, που βοηθούν τις πόλεις να αξιοποιήσουν τη βιομηχανική κληρονομιά τους και να επαναπροσδιορίσουν την εικόνα τους ως σύγχρονες τοποθεσίες για εργασία και διαβίωση». (Τσάφαρη Μαρίνα, 2011-2012: 27)

Για να προκύψει λοιπόν μια επιτυχημένη ανάπλαση, απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί η εκπόνηση ενός καλού σχεδίου οργάνωσης, ο προκαθορισμός των στόχων καθώς και η αναγνώριση και η σωστή εκτίμηση του χαρακτήρα της περιοχής του παραλιακού μετώπου. Σαφέστερα, «για την πρόταση ανάπλασης αρχικά προσδιορίζεται η ταυτότητα του χώρου». Η διαρκής ανάμιξη πολιτισμών, συμβάλλει στην πολυσύνθετη δομή της πόλης, γεγονός που δημιουργεί τόπους με ξεχωριστές ταυτότητες. Προκύπτει συνεπώς, πως ένα από τα ζητούμενα των σύγχρονων πόλεων, «είναι η ομοιομορφία της αστικής εικόνας και η ενσωμάτωση της παράκτιας ζώνης στον υπάρχον αστικό ιστό, δημιουργώντας μια οπτική και λειτουργική συνέχεια» της πόλης. Είναι επίσης δηλωτικής σημασίας, το δίκτυο των δημόσιων χώρων, που σχεδιάζεται στην περιοχή επέμβασης «να αρθρώνεται με την ευρύτερη περιοχή, ώστε να αποφεύγεται το αρνητικό φαινόμενο "πόλης μέσα στην πόλη"». Τις περισσότερες φορές, είναι επιθυμητό ακόμη, «να υπάρχει μορφολογική συνέπεια σε σχέση με την προϋπάρχουσα αρχιτεκτονική μορφή. Αυτό σημαίνει σεβασμός στο προηγούμενο ύφος, εφόσον αυτό θεωρηθεί ιστορικά ή μορφολογικά αυθεντικό». Τέλος, μια ακόμη από τις σημαντικές προϋποθέσεις για την επιτυχή ανάπλαση του παραλιακού μετώπου στο πλαίσιο της αειφόρου ανάπτυξης, είναι η κάλυψη των κοινωνικών αναγκών. Αυτή συνήθως περιλαμβάνει «την συγκράτηση του υπάρχοντος πληθυσμού, τις συμμετοχικές διαδικασίες των ίδιων των κατοίκων, καθώς και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας». (Παπαχαριδήμου Αργυρώ, 2012: 23)

Αφού έγινε μια σύντομη αναφορά στις προϋποθέσεις που συντελούν στην ευστοχία των αναπλάσεων παραλιακών μετώπων, αξίζει να αναφερθεί πως οι επεμβάσεις στο όριο πόλης-θάλασσας διακατέχονται από ορισμένους προβληματισμούς, που προκύπτουν από τις ήδη εφαρμοσμένες πρακτικές ανάπλασης στο διεθνή χώρο. Έτσι λοιπόν, τα παραδείγματα από τη διεθνή εμπειρία μαρτυρούν πως η αναγέννηση των παραλιακών μετώπων , οφείλεται στο σύνολο του σχεδιασμού, τις παρεμβάσεις στις γειτονικές περιοχές και όχι στα μεμονωμένα λαμπρά αρχιτεκτονήματα με μεγάλη ακτινοβολία. Σήμερα, παρατηρείται μια ιδιαίτερα ανησυχητική τάση, που αφορά την επανάληψη τυποποιημένων μορφών των διεθνώς επιτυχημένων μοντέλων. Ως εκ' τούτου, αγνοούνται τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της κάθε περιοχής.

«Είναι γεγονός, επίσης πως κάθε αστική επέμβαση επιφέρει αλλοιώσεις στο φυσικό περιβάλλον. Το σημαντικό είναι η αλλοίωση αυτή να σέβεται τα οικολογικά στοιχεία της περιοχής, δηλαδή τα οικοσυστήματα, τη σύσταση και το ανάγλυφο του εδάφους κτλ.». Από τα διεθνή παραδείγματα αναπλάσεων παραλιακών μετώπων, διαπιστώνουμε ότι στην πλειοψηφία των περιπτώσεων, «γίνονται μελέτες σύμφωνα με τη μέγιστη εκμετάλλευση της υπεραξίας της γης και με βασικό γνώμονα το κέρδος». Συνεπώς, δίνεται μεγαλύτερη έμφαση στην οικονομική και όχι την περιβαλλοντική διάσταση του σχεδιασμού . Το γεγονός ότι «οι περισσότερες αναπλάσεις παραλιακών μετώπων , οφείλονται στην αποδοχή από τις πόλεις κάποιων mega events, όπως Ολυμπιακοί αγώνες, World expo κτλ., εντείνει αυτήν την κατεύθυνση του σχεδιασμού. Συνήθως, οι εκδηλώσεις αυτές απαιτούν μεγάλες εγκαταστάσεις, με τον πιο λαμπρό και φαντασμαγορικό τρόπο, ο οποίος δε συνάδει με τις αρχές του αειφόρου και περιβαλλοντικού σχεδιασμού». (Παπαχαριδήμου Αργυρώ, 2012: 77)

Εκτός, όμως από τους προβληματισμούς που δημιουργεί ο κερδοσκοπικός ρόλος των αστικών αναπλάσεων του θαλάσσιου μετώπου , μέσο προβληματισμού αποτελούν και οι επιλογές και χειρισμοί των αρμόδιων σχεδιαστών. «Πολλές φορές οι σχεδιαστές επικεντρώνονται στην κατασκευή κτιριακών υποδομών, χωρίς να δίνουν ιδιαίτερη σημασία στη σύνδεση αυτών με το τοπίο». Ενώ υπάρχουν και άλλες περιπτώσεις, όπου με στόχο τη διατήρηση του ξεκάθαρου χαρακτήρα της περιοχής επέμβασης, «το σχέδιο ανάπλασης, διατηρεί εσωστρέφεια ως προς τον σχεδιασμό , με αποτέλεσμα να υπάρχει ασυνέχεια στην αστική δομή της πόλης». (Παπαχαριδήμου Αργυρώ, 2012: 21)

Συμπεραίνουμε λοιπόν, πως όταν το κέρδος δεν αποτελεί αυτοσκοπό «αλλά το μέσο για την υλοποίηση και τη συνέχιση της λειτουργίας των περιοχών ανάπλασης, αυτό είναι θεμιτό και ως ένα βαθμό αναγκαίο». Ο αστικός σχεδιασμός τόσο σ' αυτές όσο και σε άλλες περιπτώσεις αναπλάσεων, οφείλει να «βρει την ισορροπία ανάμεσα στην ικανοποίηση του κοινωνικού συμφέροντος, αλλά και την εξυπηρέτηση των αναγκαίων οικονομικών συμφερόντων. Με αυτόν τον τρόπο θα δημιουργηθούν χώροι που θα εξασφαλίζουν τις απαιτήσεις και ανάγκες των κατοίκων σε εμπορικές δραστηριότητες, αναψυχή, τουρισμό, εκπαίδευση, πολιτισμό». Κι αυτό θα γίνεται χωρίς να επιβαρύνεται το φυσικό περιβάλλον ή να πριμοδοτούνται συγκεκριμένες κοινωνικές ομάδες. Το παραλιακό μέτωπο, όπως και κάθε άλλος δημόσιος χώρος, οφείλουν να είναι τόποι που μπορεί να επισκεφτεί και να χρησιμοποιήσει ο καθένας. (Παπαχαριδήμου Αργυρώ, 2012: 78)

Σε τι χρησιμεύει μια μεγάλη πόλη να έχει πειρασμούς, αν οι άνθρωποι δεν υποκύπτουν σ' αυτούς;

P. G. Wodehouse

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ
CASE STUDIES

IV

Στο κεφάλαιο αυτό, θα αναλυθούν τρία παραδείγματα αναπλάσεων παραλιακών μετώπων, της Βαρκελώνης, του Hafencity στο Αμβούργο και της Θεσσαλονίκης. Τα παραδείγματα αυτά επιλέχθηκαν βάσει κριτηρίων, που αφορούν στον τόπο, στην χρονική περίοδο ανάπτυξής τους, στα κοινά τους χαρακτηριστικά αλλά και στην παραδειγματική τους αξία.

Αρχικά, να αναφερθεί ότι και τα τρία αποτελούν παραδείγματα αστικού σχεδιασμού του ευρωπαϊκού χώρου των τελευταίων δεκαετιών. Κοινό χαρακτηριστικό τους αποτελεί η έμφαση στο δημόσιο χώρο που γίνεται οδηγός για την απόφραξη της σχέσης της πόλης - θάλασσας. Μία ακόμη ομοιότητά τους αφορά στο γεγονός ότι ο δημόσιος χώρος χρησιμοποιείται ως μέσο για την ανάπτυξη ιδιόμορφων σχέσεων με τις εκάστοτε συνθήκες του τόπου που συναντά και τη δημιουργία διαφορετικών ποιοτήτων χώρων. Επιπρόσθετα, ο τρόπος αντιμετώπισης των μελετών είναι παρόμοιος και στις τρεις περιπτώσεις, καθώς οι μελετητές ασχολούνται κυρίως με σύγχρονες αστικές επεμβάσεις και όχι με διατηρητέα κτίρια. Τέλος, επιτυγχάνουν συνεκτικότητα, ιδιομορφία και σύνδεση του παραλιακού μετώπου με τον υπόλοιπο αστικό ιστό της πόλης μέσω σημειακών αλλά συνεκτικών αστικών χειρισμών και όχι μέσω υπερσχεδιασμού με επιβλητικά κτίρια ή άλλες βαρύγδουπες αρχιτεκτονικές επεμβάσεις.

Παρά τα κοινά χαρακτηριστικά τους, όπως είναι λογικό, τα τρία παραδείγματα παρουσιάζουν ορισμένες διαφορές μεταξύ τους. Η πιο αισθητή διαφορά αφορά στην διαφορετική κλίμακα σχεδιασμού της εκάστοτε περίπτωσης. Όμως, διαφορές παρουσιάζονται και στη λογική και την στρατηγική της κάθε μελέτης. Μπορεί και στις τρεις περιπτώσεις ο στόχος να ήταν κοινός, αλλά επιτεύχθηκε με διαφορετικές μεθόδους.

Στη Βαρκελώνη, η βασική λογική που ακολουθήθηκε αφορούσε στη δημιουργία κινήτρων αστικής ανάπλασης κυρίως μέσω συμβάντων πολιτισμού, ώστε να επιτευχθεί μια πιο στενή σχέση ανάμεσα στην πόλη και τη θάλασσα. Στηριζόμενοι στη λογική αυτή λοιπόν, οι μελετητές επεκτείνονταν σταδιακά σε όλο και μεγαλύτερο τμήμα του παραλιακού μετώπου.

Στο Hafencity, στόχος των μελετητών είναι η διαμόρφωση μιας νέας αστικής ενότητας, που θα αποτελεί το νέο κέντρο της πόλης. Πρόκειται ουσιαστικά για μια ευρύτερη οικιστική επέκταση. Ίσως μάλιστα, λόγω κλίμακας, το έργο να παραπέμπει περισσότερο στην ανάπτυξη μιας επέκτασης της πόλης από ότι σε παρέμβαση ανάπλασης υγρού μετώπου, χωρίς όμως να παραλείπεται η σημασία της χωρικής και λειτουργικής ένταξης της ενότητας με το ποτάμι και την ευρύτερη περιοχή.

Τέλος στη Θεσσαλονίκη, κάνουμε λόγο για μικρότερης κλίμακας επέμβαση, που αφορά καθαρά στο παραλιακό μέτωπο, ως στενή λωρίδα ανάμεσα στην πόλη και τη θάλασσα. Η βασική λογική της πρότασης λοιπόν είναι η διατήρηση της χαρακτηριστικής φυσιογνωμίας του ενιαίου μετώπου προς τη θάλασσα, η συνέχεια και γραμμικότητα του τοπίου, μέσα από το σχεδιασμό ενός συνεκτικού επιμήκους δημοσίου χώρου που διατρέχει την πόλη.

4.1 Βαρκελώνη – Το διεθνές παράδειγμα στρατηγικού σχεδιασμού

4.1Α _ Σχέση πόλης – θάλασσας - λιμένα

Η Βαρκελώνη είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Ισπανίας, πρωτεύουσα της Καταλωνίας. Διαθέτει πλούσιο ιστορικό παρελθόν και από το 1850 περίπου, βρίσκεται σε περίοδο ακμής χάρη στους γρήγορους ρυθμούς εκβιομηχάνισης της. Γεωγραφικά, καταλαμβάνει προνομιούχο θέση στη βορειοανατολική ακτή της ιβηρικής χερσονήσου και τις ακτές της Μεσογείου.

Ιστορικά, η πόλη από την ίδρυση της δεν χωροθετείται σε άμεση σχέση με τη θάλασσα, αλλά είναι προσανατολισμένη προς την παλιά ρωμαϊκή. Από τον 14° αιώνα και έπειτα, η ενδοχώρα της Βαρκελώνης στρέφεται προς το επίνειο της, λόγω της αύξησης του πληθυσμού και της επέκτασης της πόλης προς το νότο. (Παπαχαριδήμου Αργυρώ, 2012:54) Έτσι, από τότε και μέχρι σήμερα, αποτελεί ένα από τα σπουδαιότερα λιμάνια και διαμετακομιστικά κέντρα - σταθμούς της Μεσογείου, λόγω της στρατηγικής της θέσης γεωγραφικά, της έντονης βιομηχανίας, καθώς και της μετέπειτα τουριστικής της ανάπτυξης.

Πρόκειται για μία πόλη, όπου το υδάτινο στοιχείο αποτέλεσε σημαντικό παράγοντα ανάπτυξης της, λόγω της χωροθέτησης της πόλης στις ακτές της Μεσογείου αλλά και της ύπαρξης των ποταμών Llobregat και Besós στον αστικό ιστό της,. Η πόλη δε διαθέτει φυσικό λιμάνι και η ανάγκη να δοθεί δυνατότητα πρόσβασης σε πλοία και εμπορεύματα, αναγκάζει τους κατοίκους της να αγωνιστούν για τη δημιουργία ενός λιμανιού, ιδιαίτερα μετά τη στροφή της ενδοχώρας προς τη θάλασσα. (http://www.portdebarcelona.cat/ [04 Σεπτεμβρίου 2013])

Μετά από αυτή τη στροφή, το λιμάνι της Βαρκελώνης αποτελεί ένα κομμάτι της πόλης, με το οποίο ασχολήθηκαν σχεδόν όλες οι διοικητικές αρχές. Από τη στιγμή που κατανοήθηκε η σημασία του για την πόλη, αποτέλεσε επίκεντρο πολλών μετατροπών και εργασιών μέχρι να φτάσει στην μορφή που έχει σήμερα. Η συνεχής αυτή ενασχόληση με την κατασκευή και επέκταση του λιμανιού, σήμανε και την πρώτη επαφή της πόλης με τη θάλασσα.

Εκτός όμως από το λιμάνι, η Βαρκελώνη διέθετε και παραλιακή ζώνη, η οποία εκτεινόταν ανατολικά του λιμανιού της και αποτελούσε απομονωμένο και υποβαθμισμένο τμήμα της. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι το 1985 η παραλιακή ζώνη της Βαρκελώνης, αποτελεί «μια εξαιρετική ανακεφαλαίωση των περιφερειακών χρήσεων». Στη ζώνη αυτή, μπορεί κανείς να συναντήσει σχεδόν χωρίς διακοπές: «ένα στρατόπεδο, την παλιά ψαραγορά, τους εμπορευματικούς σταθμούς διαλογής, τις ημιεγκαταλελειμμένες βιομηχανικές ζώνες και τις γυναικείες φυλακές». Να αναφερθεί επίσης ότι οι παραλίες της ζώνης αυτής αποτελούσαν χώρους ρίψης μπαζών, και άλλων απορριμμάτων της πόλης. Συνεπώς οι παραπάνω λόγοι και η ύπαρξη δύο σιδηροδρομικών διασταυρώσεων, καθιστούν την περιοχή αυτή το χάσμα, το λόγο αποκοπής της σχέσης πόλης- θάλασσας. (Τσίγκου Αλεξάνδρα, 2013: 1 , http://www.kpedrapetsonas.gr [04 Σεπτεμβρίου 2013])

Τέλος, να σημειωθεί ότι για τη Βαρκελώνη εκτός από τη θάλασσα, και ο δημόσιος χώρος αποτελεί τον κατεξοχήν τόπο έκφρασης της ταυτότητας της λόγω του κλίματος και της παράδοσης των υπαίθριων λαϊκών γιορτών και εκδηλώσεων που έλαβαν χώρα σ' αυτόν. (Μαμουλάκη Έλενα, 2006: 171-173)

Εικόνα 4.1
Η πόλη της Βαρκελώνης και το λιμάνι της στα δυτικά

Εικόνα 4.2
Η Βαρκελώνη και ολόπληρο το παραλιακό της μέτωπο από τα ανατολικά (Φόρουμ των πολιτισμών)

4.1 Β _ Στάδια- απόπειρες αστικής ανάπτυξης της πόλης και της παράκτιας ζώνης

Ξεκινώντας μια σύντομη ιστορική αναδρομή στο σύγχρονο παρελθόν της πόλης, εντοπίζουμε τέσσερις βασικές χρονικές περιόδους αστικών αναπλάσεων, που αφορούν δημόσιους χώρους τόσο στο εσωτερικό της πόλης όσο και στο παραλιακό της μέτωπο. Οι τέσσερις αυτές φάσεις των αστικών αναπλάσεων επιγραμματικά είναι οι εξής : α) ο αστικός βελονισμός, β) αναπλάσεις με αφορμή τους Ολυμπιακούς Αγώνες, γ) το παγκόσμιο Φόρουμ των πολιτισμών και δ) το @22Barcelona.

Αστικός Βελονισμός

Με τον θάνατο του δικτάτορα Φράνκο, και την αλλαγή του πολιτεύματος το 1975, η Καταλωνία ανέλαβε ενεργό δράση για την αποκατάσταση της εθνικής της ταυτότητας μέσα από μια συσχέτιση πολιτικής και αρχιτεκτονικής. (Μαμουλάκη Έλενα, 2006: 171-173) Την περίοδο 1980-1986, στη Βαρκελώνη σχεδιάστηκαν πάνω από 140 δημόσιοι χώροι, γεγονός που συνέβαλλε ξεκάθαρα στην ανανέωση του αστικού τοπίου της και στην αναζωογόνηση της αστικής της ταυτότητας. Οι αστικές αναπλάσεις της περιόδου αυτής, ήταν κυρίως μικρής κλίμακας, αποτελώντας μέρος ενός

ευρύτερου αστικού έργου. Αυτό το μοντέλο αστικού μετασχηματισμού, όπου οι μεγάλης κλίμακας αλλαγές προέρχονταν ουσιαστικά από τις πολυάριθμες μικρής κλίμακας αστικές παρεμβάσεις σε στρατηγικά σημεία, ονομάστηκε «αστικός βελονισμός». Η τακτική αυτή όχι μόνο ανανέωσε το αστικό τοπίο και την ταυτότητα της πόλης, αλλά και την μετέτρεψε σε ένα διεθνές εργαστήρι αστικού σχεδιασμού. (Acebillo Josep, http://www.doiserbia.nb.rs/img/doi/1450-569X/2006/1450-569X0614055A.pdf [24 Αυγούστου 2012])

Αναπλάσεις με αφορμή τους Ολυμπιακούς Αγώνες

Η μετατροπή των δημόσιων χώρων της προηγούμενης περιόδου ήταν αρκετά αποτελεσματική. Παρόλα αυτά, νέες ανάγκες επέβαλλαν την ανάπτυξη νέων αστικών έργων και παρεμβάσεων μεγαλύτερης κλίμακας. Σ' αυτή την απαίτηση, καθοριστικό ρόλο διαδραμάτισε **η ανάληψη της οργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων από τη Βαρκελώνη το 1992.** Έτσι, την περίοδο 1986-1992 το γεγονός αυτό, αποτέλεσε καταλύτη για μεγαλύτερης κλίμακας αστικές αναπλάσεις που αφορούσαν κατά κύριο λόγο το αποκομμένο ως τότε παραλιακό μέτωπο της πόλης. (Acebillo Josep, http://www.doiserbia.nb.rs/img/doi/1450-569X/2006/1450-569X0614055A.pdf [24 Αυγούστου 2012])

Οι αστικές επιπτώσεις των Ολυμπιακών έργων, δε σταμάτησαν με το τέλος των Αγώνων το 1992. Η επιτυχία των εκδηλώσεων, η κατασκευή σημαντικών πολιτισμικών υποδομών και η αναδιάρθρωση του παλιού ιστορικού εμπορικού λιμανιού σε αστικό χώρο, συνέβαλλαν στο να αποτελέσει η Βαρκελώνη γνωστό διεθνή τουριστικό προορισμό. (Γερολύμπου Αλέκα, 2009, http://www.avgi.gr/ArticleActionshow.action?articleID=511694 [24 Αυγούστου 2012])

Το Παγκόσμιο Φόρουμ των πολιτισμών

Πριν από τη δεκαετία του 1990, η Βαρκελώνη έχει αρχίσει να αισθάνεται τις επιπτώσεις της κρίσης και της βιομηχανικής μετεγκατάστασης. Ακόμη και αν η νέα τουριστική της δραστηριότητα έχει βελτιώσει την οικονομική της κατάσταση, δεν είναι ικανή να μετατρέψει την πόλη από μια βιομηχανική οικονομία σε μια νεο-τριτογενή. Έτσι, στην τρίτη φάση, την περίοδο 1992-2006, η πόλη «αναζητεί τη συνέχεια των πολεοδομικών μετασχηματισμών της. Στο πλαίσιο του στρατηγικού σχεδιασμού η αυτοδιοίκηση επινοεί γεγονότα και εορτασμούς για να υποστηρίξει τις προτάσεις της, κινητοποιώντας την οικονομική ανάπτυξη και προσελκύοντας το ενδιαφέρον επενδυτών και επισκεπτών». Μέσα σ' αυτό το πνεύμα λοιπόν, επινοείται το **Φόρουμ των Πολιτισμών του 2004,** «μια εκδήλωση με στόχο την ανταλλαγή ιδεών για την ειρήνη, την βιώσιμη ανάπτυξη και την πολιτιστική διαφορετικότητα». (Γερολύμπου Αλέκα, 2009, http://www.avgi.gr/ArticleActionshow.action?articleID=511694 [24 Αυγούστου 2012])

@22Barcelona

Ταυτόχρονα όμως με την τρίτη φάση των αστικών αναπλάσεων, το 2000 το δημοτικό συμβούλιο της Βαρκελώνης αποφασίζει να δημιουργήσει έναν πόλο έλξης(cluster θύλακα) νέων δραστηριοτήτων. Το πρόγραμμα **@22Barcelona,** όπως ονομάζεται η δημιουργία αυτού του θύλακα, αφορά στην ουσία το σχεδιασμό μίας νέας συμπαγούς πόλης, όπου θα συνυπάρχουν καινοτόμες εταιρείες που ασχολούνται με δραστηριότητες έρευνας, κατάρτισης - εκπαίδευσης και τεχνολογίας. Η νέα αυτή πόλη θα περιλαμβάνει ακόμη την κατασκευή νέων κτιρίων κατοικίας, εμπορίου και υπηρεσιών, δημόσιες εγκαταστάσεις, ελεύθερους χώρους και πράσινο. Τέλος, να αναφερθεί ότι η φιλοσοφία της ανάπλασης έχει χαρακτηριστεί ως το μεγαλύτερο πρόγραμμα αστικής ανάπλασης και καινοτομίας της Βαρκελώνης την τελευταία δεκαετία και στηρίζεται στη δημιουργία του μέγα cluster της οικονομίας της γνώσης. (http://www.22barcelona.com [04 Σεπτεμβρίου 2013])

4.1 Β α _ Ολυμπιακοί Αγώνες 1986-1992

Το 1986, η πόλη της Βαρκελώνης ορίζεται ως έδρα των Ολυμπιακών Αγώνων του 1992, γεγονός που θεωρήθηκε σαφώς ως δικαιολογία και καταλύτης για αστικές αναπλάσεις μεγάλης κλίμακας και σημασίας. Οι αναπλάσεις αυτές ασχολούνται με εγκαταλελειμμένες και ποιοτικά υποβαθμισμένες περιοχές της πόλης, κυρίως κοντά στο λιμάνι αλλά και με την παράκτια ζώνη προς τα ανατολικά μέχρι τις εκβολές του ποταμού Besós. Τα αστικά έργα που εκπονήθηκαν λοιπόν με αφορμή τους Ολυμπιακούς Αγώνες είχαν να κάνουν με το κυκλοφοριακό σύστημα της πόλης, τις περιοχές των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων, την περιοχή Port Vell (παλιό λιμάνι), όπου τοποθετήθηκαν ο υπαίθριος χώρος Moll de la Fusta, ο πεζόδρομος Maritim και το λιμάνι της Barceloneta, καθώς και με το παραλιακό μέτωπο προς τα ανατολικά, όπου σχεδιάστηκαν μια σειρά από πάρκα και παραλίες στο όριο στεριάς – θάλασσας. (Oriol Nello, http://www.tee.gr/online/epikaira/1998/1998/m02.htm [04 Σεπτεμβρίου 2013])

Σε γενικές γραμμές, μπορούμε να αναφέρουμε ότι η ανάληψη των Ολυμπιακών Αγώνων κατάφερε να προωθήσει έναν παγκόσμιο αστικό μετασχηματισμό, ο οποίος βασίζεται σε τρία κυρίως ζητήματα, που έχουν σχέση με:

- Νέα συστήματα συγκοινωνιακών και τηλεπικοινωνιακών υποδομών.
- Δράσεις για τη βελτίωση σύνδεσης και επικοινωνίας των αποκομμένων περιφερειακών τμημάτων της πόλης, όπου θα τοποθετηθούν οι τέσσερις Ολυμπιακές περιοχές (Montjuïc, Diagonal, Vall d'Hebron, Olympic Village).
- Αλλαγές στον προσανατολισμό ανάπτυξης και εξέλιξης της πόλης. Η παραδοσιακή κατεύθυνση ανάπτυξης της ήταν δυτικά, ενώ με τα νέα αστικά έργα αναπτύσσεται προς τα

βορειοανατολικά, γεγονός που σχετίζεται με την ανανέωση του παραλιακού μετώπου και τη νέα πολιτική για βελτίωση της ιστορικής κεντρικής περιοχής, που βρίσκεται δίπλα στη θάλασσα. (Acebillo Josep, http://www.doiserbia.nb.rs/img/doi/1450-569X/2006/1450-569X0614055A.pdf [24 Αυγούστου 2012])

Μεθοδολογικό πλαίσιο – στρατηγικές των αστικών αναπλάσεων

Πριν αναλυθούν κατά περίπτωση οι αστικές επεμβάσεις στις περιοχές που αναφέρθηκαν παραπάνω, θα γίνει μια αναφορά στο γενικό πρόβλημα που είχαν να αντιμετωπίσουν οι μελετητές, ενώ παράλληλα θα μελετηθούν οι γενικοί στόχοι, η στάση και οι στρατηγικές με βάση τις οποίες χειρίστηκαν το σύνολο των αστικών επεμβάσεων στο όριο πόλης – θάλασσας.

Ξεκινώντας λοιπόν αυτή την περιγραφή, να σημειωθεί ότι το κύριο **πρόβλημα** που είχαν να αντιμετωπίσουν οι αρχιτέκτονες σε όλες τις περιοχές επεμβάσεων ήταν η απαξίωση του παραλιακού μετώπου και η πλήρης αποκοπή του από τον υπόλοιπο αστικό ιστό της πόλης. Οι λόγοι αποκοπής της πόλης με το υδάτινο στοιχείο της, μπορεί να είναι διαφορετικοί για κάθε περίπτωση, αλλά ένας από τους βασικότερους, ήταν οι κυκλοφοριακές υποδομές που κάλυπταν μεγάλο τμήμα της παράκτιας ζώνης.

Έχοντας ως αφετηρία τους τον εντοπισμό του κύριου προβλήματος της πόλης, θέτουν ως πρωταρχικό τους **στόχο** την ανανέωση και δημιουργία δημόσιων χώρων κοντά στο παραλιακό μέτωπο, εξ' αιτίας της σπουδαιότητας του ως περιβάλλοντος εξέχουσας αστικής ποιότητας. Μέσα από αυτήν την ανανέωση επιδιώκουν το άνοιγμα και την απόδοση της παράκτιας ζώνης στην πόλη, τους κατοίκους και επισκέπτες της.

Ένας ακόμη στόχος των μελετητών αφορά τη δυνατότητα της μετέπειτας λειτουργίας των περιοχών αυτών μετά το πέρας των Ολυμπιακών Αγώνων. Τα αναπλασμένα νέα της τμήματα της πόλης θα έπρεπε, να συνεχίσουν να αποτελούν ενταγμένα και ενσωματωμένα κομμάτια της. Θα έπρεπε δηλαδή να αποτελούν γειτονιές και όχι απομονωμένες και ασύνδετες περιοχές ή αστικά γκέτο.

Μέσα στο πνεύμα της αστικής αναζωογόνησης της πόλης, οι μελετητές κρατούν μια **στάση** που σχετίζεται με την αναδιοργάνωση του αστικού χώρου σε υπάρχουσες απομονωμένες και ερημωμένες περιοχές, οι οποίες κατά κύριο λόγο βρίσκονται στο παραλιακό της μέτωπο. Επίσης, αφορά την οργανική σύνδεση των αποκομμένων αυτών περιοχών με την υπόλοιπη πόλη, καθώς και την εξασφάλιση εκτεταμένων κοινόχρηστων χώρων για την εκτόνωση των πυκνοδομημένων γειτονικών περιοχών. Όμως για την επίτευξη της αστικής ανανέωσης, ο σχεδιασμός ποιοτικών δημόσιων χώρων δεν είναι αρκετός. Έτσι, γίνονται ενέργειες ώστε οι δημόσιοι αυτοί χώροι να υποστηριχτούν από την κατασκευή κτιρίων, γεγονός που συμβάλλει στο να ζωντανέψουν οι απαξιωμένες ως τότε περιοχές και

να λειτουργήσουν όλο το 24ωρο. Γενικότερα, μπορούμε να πούμε ότι ο δημόσιος χώρος αποτελεί την κινητήρια αρχή κάθε αστικής παρέμβασης,«συντονισμένη κάθε φορά με μια συνολικότερη στρατηγική για την πόλη». (Χατζησάββα Δήμητρα,1999 :5)

Για να επιτύχουν λοιπόν, όσα προαναφέρθηκαν, η **βασική στρατηγική** τους βασίζεται στη δημιουργία κινήτρων για να επισκεφτεί κανείς τη θάλασσα. Για να δημιουργήσουν αυτά τα κίνητρα λοιπόν, επωμίζονται την ανάληψη συμβάντων πολιτισμού και την αξιοποίηση τους με τέτοιο τρόπο, ώστε να δημιουργούνται κάθε φορά νέες αστικές αναπλάσεις. Έτσι, όσο εμφανίζονται νέα συμβάντα και γεγονότα, οι επεμβάσεις επεκτείνονταν όλο και περισσότερο, κυρίως προς βορειοανατολικά, κατά μήκος του παραλιακού μετώπου προς την περιοχή Poblenou. Γενικά ακολουθείται, μια λογική σταδιακής ανάπτυξης δημόσιων χώρων. Επιλέγονται στρατηγικά σημεία μέσα στην πόλη, σχεδιάζονται δημόσιοι χώροι και λειτουργούν ως ελκυστές και τοπόσημα της πόλης.

Αν και θα μπορούσε να χαρακτηρίσει κανείς αυτές τις επεμβάσεις αποσπασματικές, στην ουσία ο επανασχεδιασμός του θαλάσσιου μετώπου της Βαρκελώνης, αποτελεί τμήμα ενός ευρύτερου προγράμματος επεμβάσεων σ' ολόκληρη την πόλη. Πρόκειται για έναν σχεδιασμό που ακολουθεί «τις κατευθύνσεις του Σχεδίου της μητροπολιτικής περιοχής (Plan Metropolitano de Barcelona) και ενός ειδικού σχεδίου για το σύνολο της λιμενικής ζώνης (Plan Especial de Ordenacion de Barcelona)», δημιουργώντας μια πιο ολοκληρωμένη ανάπλαση στο όριο στεριάς και θάλασσας. (Σαμαρίνης Π.΄ 2006: 39)

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι οι αστικές επεμβάσεις της περιόδου αυτής διακρίνονταν σε δύο βασικές κατηγορίες. Σε αυτές που ενεργοποιούν και αξιοποιούν «το υπάρχον δυναμικό σε ελεύθερους χώρους της πόλης, μέσα από την παρερμηνεία του ιστορικού-αστικού υλικού της». Και δεύτερον σε αυτές, «που δημιουργούσαν νέους δημόσιους χώρους σε προβληματικές κυρίως περιοχές της περιφέρειας ή δημόσιους χώρους που συνδέονται με τη δημιουργία μεγάλων έργων υποδομής (γέφυρες, κυκλοφοριακούς κόμβους. ramblas κ.τ.λ.)». (Χατζησάββα Δήμητρα,1999 :5-7)

Ανάλυση λογικής σχεδιασμού αστικών επεμβάσεων

Μέσα από μια σειρά αστικών έργων και επεμβάσεων διαφορετικής κλίμακας και περιεχομένου, η Βαρκελώνη κατάφερε να ανοιχτεί προς το παραλιακό της μέτωπο. Έτσι, επιλέχθηκαν υποβαθμισμένες και εγκαταλελειμμένες περιοχές δίπλα στο υγρό στοιχείο που παρείχαν τη δυνατότητα ανάπλασης και δημιουργίας μιας νέας σχέσης πόλης – θάλασσας. Στις περιοχές αυτές περιλαμβάνεται αυτή του λιμανιού **Port Vell** (παλιό λιμάνι) κι αυτές των **Ολυμπιακών εγκαταστάσεων.**

Port Vell

Το Port Vell αποτελούσε και αποτελεί το λιμάνι της Βαρκελώνης. Πρόκειται ουσιαστικά για ένα τεχνητό λιμάνι, έργο πολλών επιχωματώσεων, που για να φτάσει στη σημερινή του μορφή, πέρασε από πολλές κατασκευαστικές και επεκτατικές φάσεις.

Λίγα χρόνια πριν την ανάληψη των Ολυμπιακών Αγώνων, το δυτικό τμήμα του λιμανιού αποτελεί το εμπορικό και τουριστικό λιμάνι της πόλης. (αυτό ισχύει μέχρι και σήμερα) Το ανατολικό κομμάτι του από την άλλη, αποτελεί μια υποβαθμισμένη περιοχή της πόλης με εγκαταλελειμμένες αποθήκες, σιδηροδρομικές γραμμές, εργοστάσια αλλά και υποβαθμισμένες λιμενικές δραστηριότητες. Η κατάσταση αυτή λοιπόν συμβάλει ώστε ο χώρος αυτός να επιλεχθεί ως περιοχή αστικών επεμβάσεων, όπου θα τοποθετηθούν ο υπαίθριος χώρος Moll de la Fusta, ο πεζόδρομος Maritim και το λιμάνι της Barceloneta. (http://en.wikipedia.org/wiki/Port_Vell [10 Ιουλίου 2013])

Εικόνα 4.3
Το άνοιγμα του παραλιακού μέτωπου _ οι περιοχές του Port Vell πριν και μετά τις αναπλάσεις

Όσον αφορά το έργο ανάπλασης του λιμανιού, τοποθετήθηκαν τέσσερα διαφορετικά επίπεδα σχεδιασμού. Στη συγκεκριμένη εργασία όμως, μας αφορούν τα δύο πρώτα, που έχουν να κάνουν με τη σχέση ανάμεσα στην πόλη και τη θάλασσα. Σαφέστερα, το πρώτο σχετίζεται, με την επίλυση των προβλημάτων που επέφεραν οι σιδηριδρομικές γραμμές και η οδός ταχείας κυκλοφορίας στο παραλιακό μέτωπο, ενώ το δεύτερο αφορά την επέκταση, τον καθαρισμό και τον σχεδιασμό της παράλιας ζώνης με τα πάρκα και τον πεζόδρομο. Τέλος, να αναφέρουμε ότι το τρίτο και το τέταρτο σχετίζεται με «το δομημένο χώρο της παλιάς ισπανικής «ensanche» με τα οικοδομικά τετράγωνα που περιλαμβάνουν νέες τυπολογίες κτιρίων». (Παπαχαριδήμου Αργυρώ, 2012:54)

Moll de la Fusta | Manuel de Sola Morales

Η σειρά των αστικών επεμβάσεων λοιπόν, ξεκινάει το 1983 με την ανάπλαση της περιοχής **Moll de la Fusta,** στην οποία τοποθετείται ο ομώνυμος υπαίθριος χώρος που αποτελεί ουσιαστικά το θαλάσσιο μέτωπο της παλιάς πόλης της Βαρκελώνης. Κύριος μελετητής της αστικής αυτής ανάπλασης είναι ο **Manuel de Sola Morales**.

Οι πρώτες του ενέργειες στο Moll de la Fusta, αφορούν την **αποκατάσταση της χαμένης σχέσης ανάμεσα στην παλιά πόλη και τη θάλασσα**. Αρχικά λοιπόν, στην περιοχή επέμβασης του δημιουργεί δύο διαφορετικά επίπεδα. Στο κάτω επίπεδο, μεταφέρει την παραλιακή οδική αρτηρία μαζί με ένα υπόγειο παρκινγκ, ενώ στο επίπεδο της παλιάς πόλης, κατασκευάζει **ένα μπαλκόνι που κοιτάει προς τη θάλασσα**. Σε συνδυασμό με το μπαλκόνι αυτό **σχεδιάζει γέφυρες**, οι οποίες **συντελούν στην άμεση πρόσβαση των πεζών** από την παλιά πόλη **στην ξύλινη προβλήτα του παλιού λιμανιού**, την πλατφόρμα Moll de la Fusta.

Εικόνα 4.4

Εικόνα 4.5

Η περιοχη Moll de la Fusta πριν και μετά την επέμβαση του Manuel de Sola Morales _ Η παραλιακή οδική αρτηρία εμποδίζει τη σύνδεση ανάμεσα στην πόλη και τη θάλασσα

Όσον αφορά τη σχεδιαστική λογική που ακολουθεί, στο πλάτος των 140 μέτρων μεταξύ παλιάς πόλης και λιμένα, αποφασίζει να δημιουργήσει τρεις επίμηκες ζώνες. Οι ζώνες αυτές ξεκινώντας από την πόλη προς τη θάλασσα, είναι οι εξής: το Passeig de Colon, που ορίζεται ως δρόμος αστικής σημασίας, το μπαλκόνι από τη μεριά της πόλης που εποπτεύει το λιμάνι και τέλος η πλατφόρμα του Moll de la Fusta, που βρίσκεται σε άμεση επαφή με το υγρό στοιχείο.

Το ***Passeig de Colon*** αποτελεί ουσιαστικά έναν δρόμο μικτής κυκλοφορίας που διαχωρίζεται σε δύο τομείς, οι οποίοι βρίσκονται σε διαφορετικό επίπεδο ο καθένας. Ο πρώτος αφορά την κυκλοφορία αστικού χαρακτήρα και παραμένει στο επίπεδο της παλιάς πόλης, μπροστά από το συμπαγές μέτωπο των κτιρίων της. Ο δεύτερος από την άλλη, αφορά την κυκλοφορία βαρέων τροχοφόρων και υποβαθμίζεται σε σχέση με το επίπεδο της πόλης. Σε ορισμένα σημεία του μάλιστα καλύπτεται από το μπαλκόνι που έχει δημιουργηθεί λόγω υψομετρικής διαφοράς, από την μεριά της πόλης.

Εικόνα 4.6
Οι τρεις επιμήκεις ζώνες μεταξύ παλιάς πόλης και λιμένα

Εικόνα 4.7
Το Passeig de Colon μπροστά από το συμπαγές μέτωπο των κτιρίων

Όσον αφορά το ***μπαλκόνι*** δημιουργείται με κύριο στόχο **τη θέα του λιμανιού από τη μεριά της πόλης.** Ταυτόχρονα όμως ο χώρος κάτω από αυτό λειτουργεί ως βοηθητικό εργαλείο για την κατασκευή ενός υπόγειου χώρου στάθμευσης, αλλά και για την κάλυψη τμήματος του βυθισμένου δρόμου. **Από το επίπεδο του μπαλκονιού, γίνεται η πρόσβαση από την παλιά πόλη προς τη θάλασσα**, προς την πλατφόρμα Moll de la Fusta μέσω τριών γεφυρών σε επιλεγμένα σημεία. Οι γέφυρες αυτές καταλήγουν στο επίπεδο της θάλασσας σε μορφή ράμπας, παρέχοντας **τη δυνατότητα πρόσβασης και σε άτομα με ειδικές ανάγκες**. (Μπαμπάλου-Νουκάκη Μπούκη, 2003:27-28)

Η τρίτη ζώνη της επέμβασης βρίσκεται στην πλευρά της θάλασσας και σε άμεση σχέση με αυτήν. Πρόκειται ουσιαστικά για την ***πλατφόρμα Moll de la Fusta***, μια πεζοδρομημένη περιοχή με μικρά καταστήματα, καφετέριες και εστιατόρια. Στη ζώνη αυτή δίνεται έμφαση κυρίως στην ανάκτηση του παρελθόντος, μέσα από μία ανάμειξη χρήσεων που οραματίστηκε ο αρχιτέκτονας. Συγκεκριμένα αναφέρει: «Ήθελα το έργο μου να δώσει την αίσθηση του ότι υπήρχε μόνιμα εκεί. Ήταν μια επέμβαση που διαμορφώθηκε κάτω από πολλές διαφορετικές συνθήκες, γεγονός που μας υποχρέωσε να αναμίξουμε πολλά πράγματα: την ιδέα του δημόσιου χώρου, μια λύση για τις μεταφορικές υποδομές, κτίρια αστικού χαρακτήρα κ.ά. **Αυτός ο συνδυασμός στοιχείων και η άμεση επαφή με τη θάλασσα** κάνει την ανάπλαση αυτή να ξεχωρίζει και να **προσελκύει πλήθος επισκεπτών.**» (Peterson Marina, McDonogh Gary, 2012: 70-71)

Εικόνα 4.8
Το μπαλκόνι της πόλης με θέα τη θάλασσα _ υπογειοποίηση της οδικής αρτηρίας

Εικόνα 4.9
Τμήμα της πλατφόρμας Moll de la Fusta σε άμεση επαφή με τη θάλασσα

Συνοψίζοντας, να σημειωθεί ότι η επέμβαση αυτή λειτουργεί ουσιαστικά ως **πιλοτικό πρόγραμμα** , το οποίο απευθύνεται στο θεμελιώδες ζήτημα τ**ης επανένταξης της δομημένης πόλης στο θαλάσσιο μέτωπο της, μέσω του ελέγχου του κυκλοφοριακού συστήματος σε συνδυασμό με την ενίσχυση των δημοσίων χώρων της.** (Sijakovic Milan, 2010: 7)

Η καθαρότητα και η επιτυχία της πρώτης επέμβασης, οδήγησε στην εισαγωγή μιας **νέας προσέγγισης του κυκλοφοριακού συστήματος** της πόλης. Άλλωστε οι κυκλοφοριακές υποδομές αποτελούσαν και το βασικό πρόβλημα της απόσχισης της σχέσης πόλης – θάλασσας. Σε πρώτη φάση λοιπόν, ανυψώθηκαν οι δρόμοι στο επίπεδο του παραλιακού μετώπου, εκμηδενίζοντας έτσι το εμπόδιο μεταξύ πόλης και θάλασσας, ενώ παράλληλα παρακάμφθηκαν με διασταύρωση οι σιδηροδρομικές γραμμές προς το εσωτερικό της πόλης. «Σε δεύτερη φάση, έγινε η υπόγεια

εγκατάσταση αυτής της διασταύρωσης, εξαφανίζοντας το εμπόδιο μεταξύ του μελλοντικού συνοικισμού και του κέντρου της πόλης». Τέλος, σε τρίτη φάση, αποφασίστηκε ότι μέρος της καινούργιας παράλληλης οδού της πόλης που θα περνούσε μεταξύ του νέου συνοικισμού και της θάλασσας θα κατασκευαζόταν σε σήραγγα ή τάφρο για να αποφευχθεί η δημιουργία νέου εμποδίου μεταξύ του αστικού ιστού και του παραλιακού μετώπου. (Oriol Nello, http://www.tee.gr/online/epikaira/1998/1998/m02.htm [04 Σεπτεμβρίου 2013])

Την ίδια χρονιά με την επέμβαση Moll de la Fusta, ο Manuel de Sola Morales με σκοπό την άμεση οπτική και λειτουργική επαφή της Βαρκελώνης με τη θάλασσα, αποφασίζει να υπογειοποιήσει την κεντρική παραλιακή αρτηρία. Η ενέργεια αυτή δεν είναι αρκετή για να αποφορτιστεί η παραλιακή ζώνη από τον κυκλοφοριακό φόρτο της πόλης, γι' αυτό προτείνεται ένα σύστημα περιφερειακών δρόμων, οι οποίοι κάνουν μια κυκλική κίνηση στο εσωτερικό της πόλης. **Οι κυκλοφοριακές αυτές ρυθμίσεις τελικά επιφέρουν αλλαγές στην οργάνωση και ανάπτυξη της πόλης κι έτσι δίνεται δυνατότητα για μια μεγάλης κλίμακας αναδιοργάνωση του λιμανιού και για μια φιλόδοξη αναδιάρθρωση του παραλιακού μετώπου από τη Barceloneta μέχρι τις εκβολές του ποταμού Besos**.

Εικόνα 4.10
Η υπογειοποίηση της κεντρικής παραλιακής αρτηρίας

Εικόνα 4.11
Το σύστημα των περιφερειακών δρόμων_ κυκλική κίνηση γύρω από την πόλη _ αποφόρτιση της παραλιακής οδού

Barceloneta

Ξεκινώντας από τη ***Barceloneta***, να αναφέρουμε ότι είναι μια γειτονιά στην συνοικία Ciutat Vella της Βαρκελώνης, η οποία κατασκευάστηκε κατά τη διάρκεια του 18ου αιώνα και σχηματίστηκε από τη συσσώρευση ιζημάτων γύρω από το πρώτο παραλιακό τείχος του μοντέρνου λιμανιού. Πρόκειται για για μία περιοχή που έχει σχήμα σχεδόν τριγωνικό και συνορεύει με τη Μεσόγειο θάλασσα, το Port Vell και τη γειτονιά El Born. (http://en.wikipedia.org/wiki/La_Barceloneta,_Barcelona [24 Ιουλίου 2013])

Το 1983, ξεκινούν και σ' αυτό το τμήμα της πόλης οι πρώτες αστικές επεμβάσεις, ώστε η Barceloneta να αποτελέσει μια πλαζ με αθλητικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες αλλά και μια περιοχή με εμπορικά κέντρα και χώρους αναψυχής, που περιλαμβάνουν πολυσινεμά, ενυδρείο της πόλης, μπαρ, εστιατόρια κ.ά.(Μαμουλάκη Έλενα, 2006: 176)

Σε πρώτη φάση λοιπόν, γίνονται ενέργειες που αφορούν τον καθαρισμό της παραλίας και των υδάτων της, αλλά και της περιοχής γενικότερα με στόχο τη διαμόρφωση μιας καθαρής αμμώδους ακτής. Σε δεύτερη φάση, γύρω στις αρχές του '90, η παράκτια ζώνη ελευθερώνεται από κάθε μορφή κτιρίου που αποτελεί εμπόδιο στη συνέχεια της, δημιουργώντας έτσι μια **αστική συνέχεια μεταξύ του εμπορικού λιμανιού, της περιοχής Moll de la Fusta, της Barceloneta και των παραλιών του Ολυμπιακού χωριού.** Η απελευθέρωση αυτή του παραλιακού μετώπου συμβάλλει στο σχεδιασμό πλατειών, πεζοδρόμων και προκυμαίας στη συνολική έκταση της περιοχής. (Tunsky Jon, 2005:6)

Εικόνα 4.12

Εικόνα 4.13

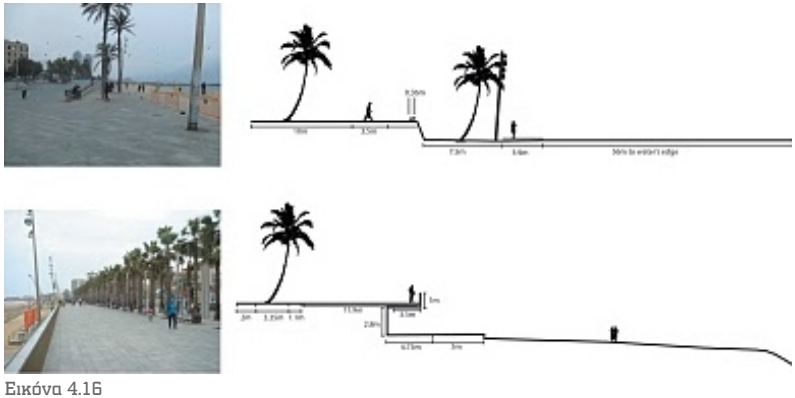
Εικόνα 4.14

Εικόνα 4.15

Καθαρισμός της παραλίας και των υδάτων_ διαμόρφωση καθαρής αμμώδους ακτής _ δημιουργία νέας μαρίνας _ οικιστική οράνωση της περιοχής με διατήρηση του πυκνοδομημένου αστικού ιστού

Στη συνέχεια, πραγματοποιούνται χειρισμοί που αφορούν την οικιστική οργάνωση της περιοχής. Πιο συγκεκριμένα, αποφασίζεται η διατήρηση του πυκνοδομημένου αστικού ιστού της και των παραδοσιακών κελυφών των ιστορικών της κτιρίων, τα οποία επαναχρησιμοποιούνται με την φιλοξενία κυρίως μόνιμων ιδιωτικών χρήσεων. **Η οργάνωση των κτιρίων κατά κύριο λόγο σε μακριές λεπτές μπάρες - λωρίδες σε συνδυασμό με το σύστημα των δρόμων που έχουν μια κλίση 45 μοιρών με κατεύθυνση προς τη θάλασσα, συμβάλλουν στη δημιουργία οπτικών φυγών από την πόλη προς αυτή και αντίστροφα.**

Όσον αφορά την οργάνωση του δημοσίου χώρου, αυτή πραγματοποιείται γύρω από την παραλία σε άμεση επαφή με τη θάλασσα. **Σχεδιάζονται** λοιπόν **σε διαφορετικά υψομετρικά επίπεδα δύο πεζόδρομοι που λειτουργούν παράλληλα με την καμπύλη της παράκτιας ζώνης. Ο πρώτος και κύριος είναι ένας υπερυψωμένος** σε σχέση με το επίπεδο της θάλασσας **γραμμικός πεζόδρομος**. **Ο δευτερεύον** από την άλλη, είναι και αυτός **γραμμικός, αλλά σχεδιάζεται στο επίπεδο της παραλίας**, λειτουργώντας παράλληλα με το όριο στεριάς – θάλασσας. Οι δύο αυτοί πεζόδρομοι **δεν είναι ανεξάρτητοι αλλά συνδέονται μεταξύ τους με σκάλες σε πέντε διαφορετικά σημεία, αλλά και με μία ράμπα.**



Εικόνα 4.16

Εικόνα 4.17

Τομές _ διαφορετικοί τρόποι αντιμετώπισης της υψομετρικής διαφοράς ανάμεσα στον κύριο και δευτερεύον πεζόδρομο _ ράμπα σύνδεσης των δύο πεζοδρόμων (επιπέδων)

Η σύνδεση των δύο επιπέδων, επιτρέπει την άμεση άρθρωση του παραλιακού μετώπου της Barceloneta με τον αστικό ιστό της πόλης, ενώ ταυτόχρονα παρέχεται η δυνατότητα οπτικής επαφής από την πόλη προς τη θάλασσα. Να αναφερθεί ακόμη ότι η διαφορά επιπέδων που δημιουργείται, παράγει έναν καινούργιο αξιοποιήσιμο χώρο, κάτω από τον πρόβολο του βασικού πεζοδρόμου. **Η προσθήκη λειτουργιών πολιτισμού και αναψυχής στον χώρο αυτό, στο επίπεδο της παραλίας δημιουργεί μια αστική έμφαση και ένα νέο μέτωπο στο κομμάτι του παραλιακού μετώπου, που έρχεται σε άμεση επαφή με το υγρό στοιχείο**. (Wall Ed, Waterman Tim, 2010:143)

Γενικότερα, μπορούμε να πούμε ότι ο τρόπος σχεδιασμού των πεζοδρόμων, που λειτουργούν δηλαδή παράλληλα με το παραλιακό μέτωπο, προσδίδει γραμμικότητα στο σύνολο της επέμβασης. **Η γραμμικότητα αυτή σε συνδυασμό με την απελευθέρωση της παράκτιας ζώνης από κάθε μορφή κτιρίου για τη διαμόρφωση των υπαίθριων χώρων σε άμεση επαφή με τη θάλασσα, αποτελούν στοιχεία συνέχειας και ενοποίησης.** Στην ουσία, μέσω των αστικών χειρισμών τους στο θαλάσσιο μέτωπο της Barceloneta, οι μελετητές επιθυμούν να εξασφαλίσουν την **συνοχή και ενοποίηση με τις αναπλάσεις δυτικά του λιμανιού** (Moll de la Fusta), αλλά παράλληλα να **δώσουν τη δυνατότητα για συνεκτικότητα και συνέχεια στις αναπλάσεις που θα ακολουθήσουν προς τα ανατολικά.**

Παρ' όλες τις ενέργειες που γίνονται για τον τονισμό της γραμμικότητας και συνέχειας του παραλιακού μετώπου, από την επέμβαση δε λείπουν και τα **στοιχεία ιδιομορφίας.** Συγκεκριμένα, στην **περιοχή Sant Sebastia** της Barceloneta, **η διαμόρφωση του δημοσίου χώρου δε βασίζεται στη γραμμικότητα του ορίου στεριάς- θάλασσας, αλλά στη διάταξη των δρόμων και κτιρίων**, τα οποία συναντούν την περιοχή αυτή σε μία διαγώνια χάραξη.

Εικόνα 4.18

Εικόνα 4.19

Προσθήκη λειτουργιών πολιτισμού και αναψυχής στο επίπεδο της παραλίας -->αστική έμφαση και ένα νέο μέτωπο στο κομμάτι του παραλιακού μετώπου _ περιοχή Sant Sebastia – ενοποίηση αστικού χώρου και παραλίας

Μέσα σ' αυτό το πλαίσιο λοιπόν, γίνονται ενέργειες ώστε **ο νέος δημόσιος χώρος** να συνδιαλέγεται άμεσα με τα υπάρχοντα κτίρια που εισβάλλουν και ολισθαίνουν μέσα σ' αυτόν, ενώ ταυτόχρονα **να δημιουργεί μια διαφοροποιημένη αλληλεξάρτηση ανάμεσα στην πόλη και τη θάλασσα** σε σχέση μ' αυτή που δημιουργείται από τους πεζοδρόμους σ' όλη την υπόλοιπη ανάπλαση. Συνεπώς, **στο σημείο αυτό δε δημιουργείται υψομετρική διαφορά ανάμεσα στην πόλη και τη θάλασσα, παρέχοντας το αίσθημα ενός πιο ενιαίου και ανοιχτού χώρου**. Προς αυτή την **ενοποίηση του αστικού χώρου με την παραλία**, σημαντικό ρόλο διαδραματίζει το γεγονός ότι δεν υπάρχει σαφής διαχωρισμός και οριοθέτηση του πεζόδρομου και του ποδηλατοδρόμου. Αντί αυτών, **κατασκευάζεται μια ξύλινη εξέδρα ανάμεσα στην πλατεία και την παραλία ως στοιχείο συνέχειας του υπερυψωμένου πεζοδρόμου αλά και επέκτασης του δημοσίου χώρου προς την παραλία.**

Τέλος, να αναφερθεί ότι όλοι αυτοί οι αστικοί χειρισμοί συντέλεσαν στην τελειωτική αλλαγή της εικόνας του υποβαθμισμένου ως τότε παραλιακού μετώπου, τονώνοντας τη συλλογική ζωή της πόλης.

Ολυμπιακές εγκαταστάσεις

Οι Ολυμπιακές εγκαταστάσεις που απαιτούνταν θα καταλάμβαναν μεγάλη έκταση γης κι έτσι δεν μπορούσαν να συγκεντρωθούν σε μία μόνο περιοχή. Γι' αυτό το λόγο λοιπόν, δημιουργήθηκαν τέσσερα διαφορετικά clusters , τα οποία συνδέονταν μεταξύ τους με οδικούς άξονες και μέσα μαζικής μεταφοράς. Οι περιοχές που επιλέχθηκαν ήταν οι *Montjuïc, Diagonal, Vall d' Hebron* και *Olympic Village* και μία από τις πιο σημαντικές, το Olympic Village βρισκόταν δίπλα στη θάλασσα. Πρόκειται ουσιαστικά, για περιοχές μέσα στα όρια της πόλης, ανάμεσα στο σχετικά καλά οργανωμένο κομμάτι της και τους οικισμούς της περιφέρειας της δεκαετίας του '60 και '70. (Μοσχίδου Αλεξάνδρα, 2011:59)

Η περιοχή ***Vall d'Hebron*** ήταν μια εγκαταλελειμμένη περιοχή, ένα αστικό κενό ανάμεσα σε πυκνοκατοικημένες συνοικίες, το οποίο σε συνδυασμό με τις Ολυμπιακές αθλητικές εγκαταστάσεις που φιλοξένησε, μετατράπηκε σε πάρκο για την πόλη. Μπορεί η περιοχή αυτή να μην έχει άμεση επαφή με τη θάλασσα, αλλά έχει οπτική επαφή με αυτήν. Αξιοποιώντας λοιπόν αυτού του είδους την επαφή, ο E. Bru επινοεί ένα πειραματικό σύστημα από πλατφόρμες, που κλιμακώνει «τη μεγάλη κλίση της περιοχής, αμφιθεατρικά προς την πόλη και τη θάλασσα, εναλλάσσοντας σταδιακά αθλητικές περιοχές με πάρκα». (Χατζησάββα Δήμητρα, :10)

Η περιοχή του ***Poblenou*** , όπου επιλέχθηκε να εγκατασταθεί το Ολυμπιακό χωρίο και μια σειρά από παραλίες και πάρκα, με πιο γνωστό το πάρκο Poblenou, ήταν μια παλιά βιομηχανική περιοχή και ένα από τα κέντρα της Βιομηχανικής Επανάστασης ολόκληρης της Ισπανίας. Με την μετεγκατάσταση των βιομηχανικών του δραστηριοτήτων έξω από το κέντρο της πόλης, ερημοποιείται κι έτσι καθίσταται ένα σημαντικό απόθεμα γης δίπλα στη θάλασσα, κατάλληλο προς αξιοποίηση. (Μοσχίδου Αλεξάνδρα, 2011: 59)

Μέσα στο πλαίσιο αυτών των συνθηκών, ξεκινάνε οι πρώτες ενέργειες για αστική ανάπλαση της περιοχής. Αρχικά, η συνολική επέμβαση χωρίζεται σε δύο κυρίως τμήματα: το δυτικό της αστικοποιημένης ακτής και το ανατολικό, το οποίο έχει μείνει για χρόνια υποβαθμισμένο και απρόσιτο. Συνεπώς, οι μελετητές επιλέγουν στα δυτικά να τοποθετηθεί το Ολυμπιακό χωρίο, ενώ στα ανατολικά να γίνει βιολογικός καθαρισμός της θάλασσας και της γύρω περιοχής με ταυτόχρονη τοποθέτηση άμμου στις ως τότε παρηκμασμένες παραλίες, συμβάλλοντας στο σχεδιασμό μιας σειράς πάρκων και παραλιών σε μήκος δύο χιλιομέτρων.

Εικόνα 4.20
Η περιοχή Poblenou πριν τους Ολυμπιακούς Αγώνες _ σημαντικό απόθεμα γης για αναπλάσεις

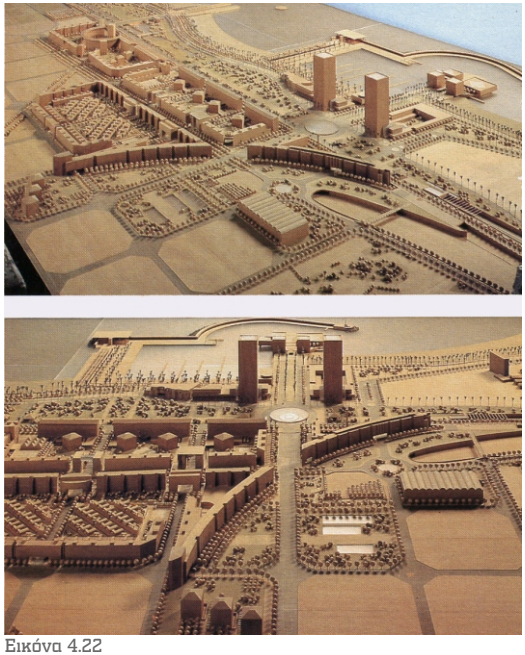
Εικόνα 4.21
Η αναπλασμένη περιοχή Poblenou μετά την ανάληψη της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων

Ολυμπιακό χωριό

Το Ολυμπιακό χωρίο, όπως προαναφέρθηκε τοποθετείται στα δυτικά της περιοχής Poblenou, σε ένα τμήμα πρώην βιομηχανικών εγκαταστάσεων ακριβώς δίπλα στην θάλασσα. Η ανάπλαση αυτή παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον, καθώς **είναι η πρώτη φορά που η Βαρκελώνη τοποθετεί μια γειτονιά πάνω στην θάλασσα και ανακτά την σχέση της με αυτή.**

Όσον αφορά το σχεδιασμό του, βασίζεται σε δύο βασικές αρχές: την ενσωμάτωση του νέου αυτού συνοικισμού στην πόλη με την **ταυτόχρονη διευκόλυνση πρόσβασης του στο θαλάσσιο μέτωπο** καθώς και τη δημιουργία ενός πολύπλοκου αστικού χώρου αποτελούμενου από ανάμειξη λειτουργιών. Γενικότερη επιδίωξη είναι η αποφυγή της δημιουργίας ενός ξεχωριστού απομονωμένου χώρου ή ενός νέου αστικού γκέτο. (Τσίγκου Αλεξάνδρα, 2013: 2 , http://www.kpedrapetsonas.gr [04 Σεπτεμβρίου 2013]) Το Ολυμπιακό χωριό λοιπόν «επινοήθηκε ως ένα σύνολο πέντε τμημάτων παράλληλων προς το μέτωπο, που ολοκληρώνονταν με ένα σύστημα πάρκων». Τα τμήματα αυτά είναι τα εξής:

- *Παραλίες και ολυμπιακό λιμάνι.* Στο κεντρικότερο σημείο της παραλίας, όπου αρχικά βρισκόταν το λιμάνι της περιοχής, κατασκευάζεται μία μεγάλη μαρίνα με εστιατόρια, ενυδρείο, κινηματογράφους, καταστήματα, εστιατόρια, αθλητικές εγκαταστάσεις και χώρους αθλοπαιδιών. Όσον αφορά τις παραλίες, δέχονται βιολογικό καθαρισμό των υδάτων τους με ταυτόχρονη τοποθέτηση άμμου, δημιουργώντας έτσι μια ενιαία παραλία έκτασης ενός χιλιομέτρου, η οποία αποτελεί το δημόσιο χώρο της πόλης που είναι ανοιχτός στο κοινό ακόμη και τις βραδινές ώρες.
- *παραλιακός περίπατος.* Ο χώρος αυτός έχει πλάτος 30μ. και περιλαμβάνει χώρο περιπάτου και χρήσεις αναψυχής και υπηρεσίες. Στη ζώνη αυτή έχουν **δημιουργηθεί παραλιακά μπαρ, έτσι ώστε η πόλη να δίνει διέξοδο στην ανάγκη των κατοίκων για παραθαλάσσια διασκέδαση με οργανωμένο τρόπο, ενώ παράλληλα προσελκύει κόσμο για δουλειά και διασκέδαση σχεδόν όλο το 24ωρο.** (Τσίγκου Αλεξάνδρα, 2013: 2 , http://www.kpedrapetsonas.gr [04 Σεπτεμβρίου 2013])
- *Τα παραθαλάσσια κτίρια.* Οικοδομήθηκαν δύο ουρανοξύστες υψηλότεροι των 100μ. (ένα κτίριο γραφείων και ένα ξενοδοχείο) καθώς και άλλα κτίρια μικρότερης κλίμακας.
- *Η παράλληλη οδός.* Όπως προαναφέρθηκε, αποτελεί μέρος του καινούργιου δακτυλίου του συγκοινωνιακού δικτύου της πόλης και βρίσκεται σε υπόγεια σήραγγα ώστε να αποφευχθεί η κατάληξή της σε ένα νέο όριο μεταξύ της πόλης και της θάλασσας.
- *Αστικός πυρήνας.* Η οικιστική ζώνη παρουσιάζει κτίρια διαφόρων ειδών και χρήσεων, ομαδοποιημένα σε μπλοκ που ακολουθούν το παραδοσιακό σχήμα της χάραξης του 19ου αιώνα, ελαφρά τροποποιημένο ώστε να μετατραπεί σε μεγαλύτερα μπλοκ τεσσάρων μονάδων το καθένα. (Oriol Nello, http://www.tee.gr/online/epikaira/1998/1998/m02.htm [04 Σεπτεμβρίου 2013])



Εικόνα 4.22
Nova Icaria (Ολυμπιακό χωρίο) _ τοποθέτηση γειτονιάς στο παραλιακό μέτωπο για πρώτη φορά

Εικόνα 4.23
Μαρίνα και αθλητικές εγκαταστάσεις άμεσα συσχετισμένες με τη θάλασσα

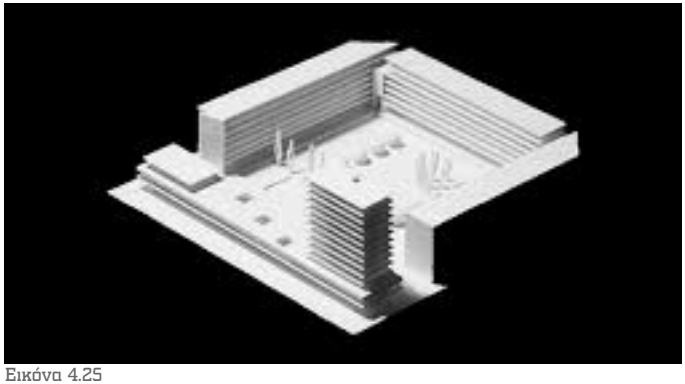
Για την περαιτέρω ελκυστικότητα της περιοχής, εκπονείται ένα καλά οργανωμένο πρόγραμμα χρήσεων γης που περιλαμβάνει κατοικίες και άλλες χρήσεις για αθλητές, αθλητικές εγκαταστάσεις άμεσα συσχετισμένες με τη θάλασσα, μια μαρίνα, ξενοδοχεία, γραφεία, νοσοκομείο, υπηρεσίες καθώς και χρήσεις αναψυχής. Εκτός από αυτό όμως, σπουδαίο ρόλο διαδραματίζει και η τοποθέτηση έργων γνωστών αρχιτεκτόνων. Αξιοσημείωτο παράδειγμα αποτελεί το γλυπτό σαν ψάρι που σχεδιάζει ο Frank Gherry ανάμεσα στους δύο πύργους των Skidmore και Owings & Merrill, το οποίο σταδιακά μετατρέπεται στο σήμα κατατεθέν της περιοχής. (Στυλιανού Νάταλυ, 2010-2011)

Να τονιστεί επίσης ότι ο δημόσιος χώρος της περιοχής δεν είναι αμελητέος. Άλλωστε καταλαμβάνει το 75% της συνολικής περιοχής ανάπλασης. Αποτελείται από μια σειρά πάρκα και κήπους, τα οποία σχεδιάστηκαν με ένα σύστημα διπλής βάσης. Αυτό σημαίνει ότι τα δημόσια πάρκα που εξυπηρετούσαν ολόκληρη την πόλη βρίσκονταν ανάμεσα στα κτίρια κοντά στη θάλασσα και την ακτή, ενώ οι εσωτερικοί ιδιωτικοί κήποι που εξυπηρετούσαν τους κατοίκους των κατοικιών, βρίσκονταν στο εσωτερικό των μπλοκ. (Carbonell Jordi, 2005, http://olympicstudies.uab.es/pdf/wp087_eng.pdf [11 Ιουλίου 2013])

Τέλος να αναφέρουμε ότι οι μελετητές επιδιώκουν το Ολυμπιακό χωρίο να συνεχίσει να λειτουργεί του προς όφελος της πόλης και μετά το τέλος των Ολυμπιακών Αγώνων. Έτσι μετά το τέλος της διοργάνωσης, η περιοχή παραδίδεται στην πόλη με αρχική πρόθεση την παραχώρηση κάποιων διαμερισμάτων σε χαμηλότερα κοινωνικά στρώματα. Όμως, οι τιμές γης εκτοξεύθηκαν στα ύψη εξαιτίας της μεγάλης ανταπόκρισης, «με αποτέλεσμα να διαμείνουν στην περιοχή άτομα υψηλής κοινωνικής τάξης, εντείνοντας για ακόμη μια φορά το φαινόμενο του gentrification». (Στυλιανού Νάταλυ, 2010-2011)

Έχοντας ως αφετηρία την πρώτη οικιστική ανάπτυξη πάνω στο παραλιακό μέτωπο, το γραφείο αρχιτεκτονικής της Βαρκελώνης (OAB) δημιουργεί μια **νέα παράκτια γειτονία, δίπλα στην περιοχή Poblenou**. Η οικιστική αυτή ανάπτυξη στο όριο στεριάς- θάλασσας περιελάμβανε την κατασκευή πέντε οικοδομικών τετραγώνων, τα οποία αντικαθιστούσαν εγκαταλελειμμένα κτίρια εργοστασίων και προσέφεραν οικιστικές μονάδες, το ένα τρίτο των οποίων απευθυνόταν σε χαμηλά κοινωνικά στρώματα. Επιδίωξη των μελετητών ήταν **η αποφυγή τυχόν κοινωνικού αποκλεισμού από τους νέους παράκτιους δημόσιους χώρους και γκετοποίησης τους.** Άλλωστε, επιδιώκουν, **το παραλιακό μέτωπο να αποτελέσει τον κατεξοχήν δημόσιο χώρο της πόλης, όπου θα συνυπάρχουν διάφοροι χρήστες διαφορετικών κοινωνικών και ηλιακών ομάδων.** Η αστική μορφολογία της περιοχής επιστρέφει στην αρχική μορφή του Eixample , αλλά εισάγοντας **νέους τύπους ανοιχτών τετραγώνων προς τη μεριά της θάλασσας** με κοινόχρηστους διαμορφωμένους υπαίθριους χώρους στο εσωτερικό τους. **Το ύψος των κτιρίων στην πλευρά της θάλασσας είναι πολύ χαμηλό, ώστε σχεδόν όλα τα διαμερίσματα να έχουν θέα προς τη θάλασσα.** Σ' αυτό το κομμάτι της ανάπλασης **ο πιο σημαντικός δημόσιος χώρος είναι το παραλιακό μέτωπο** και το Passeig del Taulat, η οποία αποτελεί μετάβαση από τον υπάρχον αστικό ιστό στα νέα συγκροτήματα κατοικιών.

Εικόνα 4.24
Νέα οικιστική ανάπτυξη δίπλα στο Ολυμπιακό χωριό



Εικόνα 4.25
Ο νέος τύπος ανοιχτών τετραγώνων _ διαμερίσματα με θέα τη θάλασσα

Πάρκα και παραλίες στην παράκτια ζώνη

Από την άλλη, στα ανατολικά του Poblenou, σε μήκος περίπου δύο χιλιομέτρων, σχεδιάζονται μια σειρά από πάρκα και παραλίες. Γενικότερα σ' αυτό το κομμάτι της ανάπλασης διακρίνονται τέσσερις ζώνες, οι οποίες εναλλάσσονται και κλιμακώνονται. Ξεκινώντας από τη θάλασσα και ανεβαίνοντας προς την πόλη, έχουμε τη ζώνη της παραλίας, του πεζοδρόμου, τη ζώνη όπου τοποθετούνται τα πάρκα της περιοχής και τέλος του αστικού ιστού, που στην ουσία δεν αποτελεί μια ζώνη, αλλά μια ολόκληρη περιοχή.

Μέσα από την διαδοχή και τις εναλλαγές των χώρων και ακολουθώντας τη γραμμική πορεία του παραλιακού μετώπου, δίνεται έμφαση στην εμπειρική προσέγγιση του χώρου, αλλά και στην εναλλαγή των εικόνων, που βιώνει ο επισκέπτης. Εκτός όμως από την κυρίαρχη γραμμική πορεία κατά μήκος του παραλιακού μετώπου, γίνονται έντονα αισθητές και **οι κάθετες διανοίξεις – εγκάρσιες προσβάσεις** (με δρόμους ή ramplas) , συμβάλλοντας στην **ευκολότερη πρόσβαση των κατοίκων στους δημόσιους χώρους του θαλάσσιου μετώπου όσο και στην οπτική επαφή της θάλασσας από το εσωτερικό της πόλης, αλλά και της πόλης από τη θάλασσα.**

Αφού, αναλύθηκε η βασική λογική σχεδιασμού και χειρισμού της ευρύτερης αξίζει να αναλυθεί και η σχεδιαστική λογική του πιο γνωστού πάρκου της περιοχής, του Parc de Poblenou .

Parc de Poblenou | Xavier Vendrell & Manuel Ruisánchez

Το Parc de Poblenou τοποθετείται σε άμεση επαφή με τη θάλασσα και αποτελεί ουσιαστικά συνέχεια της παραλίας του Ολυμπιακού χωριού. Το υλοποιημένο αποτέλεσμα αφορά τη μελέτη- βραβείο ενός αρχιτεκτονικού διαγωνισμού, με νικητές τους αρχιτέκτονες, Xavier Vendrell και Manuel Ruisánchez, σε συνεργασία με το γεωπόνο Manuel Colominas.

Βασικό ζητούμενο του διαγωνισμού ήταν η επίλυση επιμέρους προβλημάτων που σχετίζονταν με την πρόσβαση/σύνδεση του παραλιακού μετώπου με τη γειτονιά Poblenou και η διαμόρφωση ενός πάρκου, το οποίο θα αποτελούσε χώρο εκτόνωσης των κατοίκων της περιοχής, αλλά και τόπο χαλάρωσης των λουόμενων ή των τουριστών. Οι αρχιτέκτονες λοιπόν, στην πρόταση τους προσπαθούν να απαντήσουν με ένα διαφορετικό τρόπο προσέγγισης στο ερώτημα του πως πρέπει να είναι ένα αστικό πάρκο στις αρχές του 20ου αιώνα. Έτσι, **εκτιμώντας το όριο στεριάς- θάλασσας ως ένα μεταβαλλόμενο οικοσύστημα, ως έναν ενδιάμεσο χώρο μεταξύ του υγρού στοιχείου και της πυκνής δομής του αστικού ιστού** της πόλης, ως ένα «οπτικό φίλτρο προς τον ανοιχτό ορίζοντα», αναζητούν την ταυτότητα που θέλουν να προσδώσουν στο τοπίο αυτό.

Μέσα σ' αυτό το πλαίσιο σκέψης, **σχεδιάζουν μια σειρά από παραθαλάσσιους αμμόλοφους, με στόχο την επανάκτηση της φυσικής κατάστασης του ορίου με τη θάλασσα.** (Γούλα Μαρία,) Οι αμμόλοφοι αυτοί καλύπτονται με βλάστηση χαρακτηριστική της Μεσογείου, η οποία εκτείνεται από την παραλία προς το εσωτερικό της πόλης. Εκτός από τους αμμόλοφους, υπάρχει κι ένα δίκτυο πεζόδρομων με κατεύθυνση προς την παραλία. Τα μονοπάτια που λειτουργούν ως πεζόδρομοι παίρνουν καμπυλόγραμμα σχήματα, προσαρμοζόμενα στο ανάγλυφο του εδάφους. (http://www.publicspace.org/en/works/z018-parc-del-poblenou [10 Ιουλίου 2013]) Γενικότερα, ο σχεδιασμός του πάρκου γίνεται με την εκτίμηση και αξιοποίηση «φυσικών» στοιχείων της περιοχής. Τα μόνα «τεχνητά» στοιχεία του είναι «κομμάτια οξειδωμένων πλοίων-τμήματα ναυαγίων μαζί με διαδρόμους από ανακυκλωμένες ξύλινες γραμμές τρένου και ο διακριτικός αστικός εξοπλισμός», ως στοιχεία μνήμης τους παρελθόντος της περιοχής. (Γούλα Μαρία,)

Τέλος, να σημειωθεί ότι στην επέμβαση αυτή γίνεται ορθή χρήση των κριτηρίων σχεδιασμού καθώς και των μεθόδων κατασκευής του, γεγονός που συνέβαλε στη συνολική ανάπτυξη ενός από τους πιο παραμελημένες τομείς της πόλης. Εξάλλου, **το πάρκο Poblenou, κατάφερε να δημιουργήσει μια στενή σχέση μεταξύ της παράκτιας ζώνης και του παλιού πυρήνα της περιοχής.** (http://www.publicspace.org/en/works/z018-parc-del-poblenou [10 Ιουλίου 2013])

Εικόνα 4.26
Το Parc de Poblenou _ δημιουργία στενής σχέσης ανάμεσα στην παράκτια ζώνη και τον αστικό ιστό

4.1 Β β _ Barcelona 2004 Universal Forum of cultures 1992-2006

Το 1996, ο δήμαρχος της Βαρκελώνης, οραματίζεται και προτείνει τη διοργάνωση ενός μεγάλου πολιτισμικού γεγονότος, του Φόρουμ των πολιτισμών για το έτος 2004. Απώτερος σκοπός του είναι να κρατήσει ζωντανό για την πόλη του τον μύθο των Ολυμπιακών Αγώνων και να προβεί σε νέες αστικές ανανεώσεις.

Όπως ήταν επιθυμητό, η οργάνωση αυτή αποτέλεσε ευκαιρία για μαζική «αστική ανακαίνιση». (Μαμουλάκη Έλενα, 2006: 176) Όμως, το έργο δεν είχε τελικά την έκβαση που είχε σχεδιαστεί. Το Φόρουμ δεν κατάφερε να διαδραματίσει το ρόλο συγκέντρωσης μέσων με τον ίδιο τρόπο που έγινε κατά τη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 1992. Έτσι, πολλοί θεωρούν πως η τρίτη φάση των αστικών αναπλάσεων είναι σε μεγάλο βαθμό διαφορετική από τις προηγούμενες δύο. Συγκεκριμένα, η σχετικά περιορισμένη δύναμη του δημόσιου τομέα αυτής της περιόδου, ανεξάρτητα από τις θετικές ή αρνητικές της επιδράσεις, ανάγκασε τους αρμόδιους αρχιτέκτονες και πολεοδόμους να εφεύρουν διαφορετικά συστήματα μελέτης και σχεδιασμού, καθώς και νέα μοντέλα, με βάση τα οποία θα διεύρυναν την αρχιτεκτονική τους αντίληψη για το δημόσιο χώρο.

Μεθοδολογικό πλαίσιο – στρατηγικές των αστικών αναπλάσεων

Στην τρίτη φάση λοιπόν, μια από τις πιο σημαντικές αλλαγές αφορούσε τον τρόπο αντιμετώπισης του δημόσιου χώρου, σαφέστερα την τροποποίηση της σχέσης ανάμεσα στο δημόσιο και δομημένο χώρο. Μέχρι τώρα και σύμφωνα με τις παραδοσιακές αντιλήψεις ο δομημένος χώρος, τα κτίρια χρησιμοποιούνταν ως μέσο για την οριοθέτηση και το σχηματισμό του δημοσίου χώρου. Σ' αυτή την φάση όμως, τα μεμονωμένα κτίρια ή τα συγκροτήματα κτιρίων, χάνουν το ρόλο τους αυτό και στο λεγόμενο δημόσιο χώρο, πλέον πρέπει να εισαχθούν νέοι σύνθετοι χώροι που αφορούν μεγάλες εμπορικές και βιομηχανικές περιοχές, νέες αστικές γεωργικές εκτάσεις, κατακόρυφους δημόσιους χώρους καθώς και κυκλοφοριακές υποδομές.

Οι σύνθετοι αυτοί χώροι, διαφορετικών ποιοτήτων και γνωρισμάτων οφείλουν να χρησιμοποιηθούν με τέτοιο τρόπο, ώστε να επιτευχθεί συνεκτικότητα. Έτσι λοιπόν, εκτός από το πρόβλημα του υποβαθμισμένου και αποκομμένου παραλιακού μετώπου, οι αρχιτέκτονες είχαν να αντιμετωπίσουν και το νέο πρόβλημα επεξεργασίας του δημόσιου χώρου μέσα από την πολυπλοκότητα, τον επαναπροσδιορισμό των οικολογικών μοντέλων αλλά και την απόρριψη σημαντικών έργων. (Lluís Ortega, 2009, http://www.publicspace.org/ca/text-biblioteca/eng/c002-from-monumental-urbanism-to-productive-urbanism [08 Σεπτεμβρίου 2013])

Παρά τις διαφορές στον τρόπο αντιμετώπισης των αστικών αναπλάσεων μεταξύ της δεύτερης και τρίτης φάσης, η στάση και η στρατηγική των μελετητών και στις δύο είναι περίπου η ίδια. Μέσα στο πνεύμα λοιπόν της αστικής ανανέωσης, οι μελετητές κρατούν μια **στάση** που αφορά τον ανασχεδιασμό εγκαταλελειμμένων περιοχών του παραλιακού μετώπου ως χώρων εκτόνωσης του πυκνοδομημένου αστικού ιστού, αλλά και ως χώρων σύνδεσης της πόλης με την παράκτια ζώνη. **Βασικός στόχος** του σχεδιασμού και της δημιουργίας αυτών των νέων περιοχών είναι η αναβάθμιση και η αξιοποίηση του παραλιακού μετώπου, αλλά και η νέα σχέση ανάμεσα στην πόλη και τη θάλασσα.

Όσον αφορά τη **στρατηγική** της επέμβασης, η ανάληψη και η διοργάνωση συμβάντων πολιτισμού, αποτελεί την κύρια αιτία για δημιουργία κινήτρων για να φτάσουν οι κάτοικοι της πόλης στη θάλασσα αλά και για γενικότερη αστική ανανέωση. Συγκεκριμένα, η διοργάνωση του Φόρουμ των πολιτισμών αποτελεί κίνητρο για αστικές επεμβάσεις που αφορούν αρχικά την υπερπήδηση του ποταμού Besos ως ορίου επέκτασης της Βαρκελώνης, την επέκταση και συνέχεια του σημαντικού δρόμου Diagonal ως τη θάλασσα, την μετατροπή των υπαρχόντων υποδομών σε πλατώματα που σε οδηγούν διαδοχικά στην παραλία. Όλες αυτές οι ενέργειες σε συνδυασμό με τη δημιουργία ενός σημαντικού κέντρου τριτογενούς τομέα αποτελούν κίνητρα για μελλοντική επέκταση της πόλης.

Ανάλυση λογικής σχεδιασμού αστικών επεμβάσεων

Οι εγκαταστάσεις και οι χώροι που απαιτούνται για το Φόρουμ, τοποθετούνται στο παραλιακή ζώνη του βορειότερου άκρου της πόλης, περίπου πέντε χιλιόμετρα μακριά από το κέντρο της. Δίπλα σ' αυτή την περιοχή, στο εσωτερικό της πόλης θα τοποθετηθεί λίγα χρόνια αργότερα το @22, που αποτελεί την τελευταία και τρέχουσα φάση των αστικών αναπλάσεων στην πόλη της Βαρκελώνης. (Μαμουλάκη Έλενα, 2006: 176)

Parc del Forum

Το Parc del Forum τοποθετείται στο βόρειο τμήμα της πόλης, σε άμεση επαφή με το υδάτινο στοιχείο, στη ζώνη όπου η λεωφόρος Diagonal συναντάει τη θάλασσα, ανάμεσα στο Ολυμπιακό χωρίο και τον ποταμό Besos. Στην περιοχή αυτή έχουν τοποθετηθεί οι περισσότερες υποδομές της πόλης, που αφορούν μια μονάδα επεξεργασίας λυμάτων, κλίβανο και σταθμό παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας. Αυτές οι υποδομές προσδίδουν βιομηχανική ατμόσφαιρα στην περιοχή, ενώ ταυτόχρονα αποκόπτουν την οπτική επαφή και την άμεση σύνδεση της γύρω περιοχής με τη θάλασσα. Εκτός από την αποκοπή της σχέσης πόλης – θάλασσας, συμβάλλουν και στην ποιοτική και αισθητική υποβάθμιση του χώρου.

Το Parc del Forum δεν αποτελεί ένα πάρκο ή ένα χώρο πρασίνου με τη στενή έννοια του όρου, αλλά μια μεγάλη περιοχή όπου συγκεντρώνεται μια σειρά από χώρους, την μελέτη των οποίων έχειαναλάβει ο αρχιτέκτονας Josep Acebillo. Γενικά το έργο αυτό εισάγει τη λογική της δυναμικής αλληλεπίδρασης μεταξύ μετασχηματισμού και καινοτομίας, η οποία αντανακλάται στις ακόλουθες πέντε προτάσεις-ιδέες: διατήρηση και ενίσχυση των υπαρχουσών υποδομών, δημιουργία ενός νέου αστικού περιβάλλοντος, μετατροπή της περιοχής σε εφαλτήριο και βάση φυσικών πόρων για τη μελέτη @22, δημιουργία μιας νέας κεντρικής μητροπολιτικής περιοχής και τέλος εξασφάλιση της βιωσιμότητας της μελέτης. (Josep Acebillo, 2004: 192)

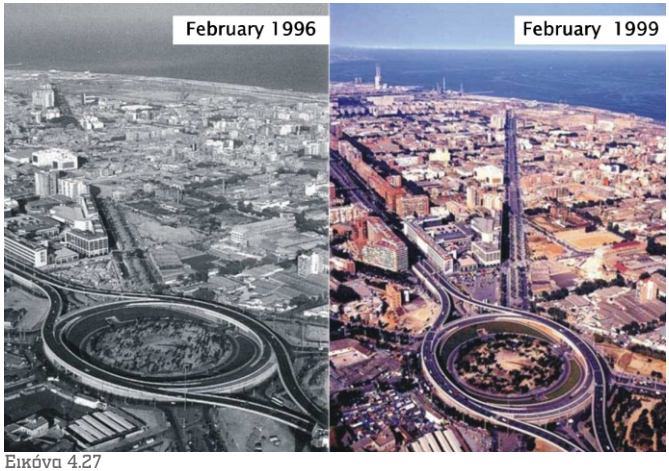
Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά το σχεδιασμό και την ανάπτυξη της περιοχής, βασίζεται στην αναγέννηση μιας περιφερειακής περιοχής μεγάλων μητροπολιτικών υποδομών, οι οποίες διατηρούνται στη θέση τους αλλά ανακατασκευάζονται, ώστε να συνυπάρξουν με τις νέες οικιστικές, εμπορικές και ψυχαγωγικές χρήσεις της περιοχής. Εκτός όμως από τον επανασχεδιασμό των υπαρχουσών υποδομών, γίνονται και **ενέργειες που αφορούν την αναβάθμιση του παραλιακού μετώπου, την επέκταση της πόλης προς τη θάλασσα αλλά και το σχεδιασμό νέων χώρων δίπλα σ' αυτήν** με σκοπό την φιλοξενία ενός ευρέος φάσματος εκδηλώσεων που σχετίζεται με την πολιτιστική πολυμορφία, την αειφόρο ανάπτυξη και τις προϋποθέσεις για ειρήνη.

Έτσι λοιπόν, **η αποκατεστημένη πλέον ποιοτικά περιοχή δίπλα στη θάλασσα, συμβάλει στην ανάληψη μιας σειράς πρωτοβουλιών, που αφορούν την αναδημιουργία της παραλίας και το σχεδιασμό ζώνης κολύμβησης από την Beth Gali, την κατασκευή μαρίνας** με εστιατόρια, καταστήματα, λιμενικά γραφεία κ.ά. από την ομάδα αρχιτεκτόνων Casas & Torres, Baena, Casamor & Quera και Ferre & Domingo, το σχεδιασμό και κατασκευή κτιρίων - τοποσήμων από διάσημους αρχιτέκτονες, το σχεδιασμό πάρκων με πιο χαρακτηριστικά το park of Auditoriums από τον Alejandro Zaera και το Park of Peace των Abalos & Herreros, **το πάρκο των FOA δίπλα στο νερό** και τέλος **την κατασκευή διαδοχικών πλατφορμών- πάρκων που σε οδηγούν σταδιακά στη θάλασσα** και καλύπτουν μεγάλο κομμάτι της επέμβασης. (Luis Fernadez – Galiano, 2004: 191)

Όσον αφορά **την επέκταση της πόλης προς τη θάλασσα, σημαντικός παράγοντας ήταν ο δρόμος Diagonal**, ο οποίος αποτελεί μία από τις σπουδαιότερες λεωφόρους της πόλης που τη χωρίζει διαγώνια (από εκεί και το όνομα της). Ο δρόμος αυτός σύμφωνα με το σχέδιο του πολεοδόμου Ildefons Cerdà διατρέχει ένα μεγάλο κομμάτι της πόλης και καταλήγει με άδοξο τρόπο στην περιοχή όπου τοποθετούνται οι εγκαταστάσεις του Φόρουμ δίπλα στη θάλασσα.

Έτσι μέσα από αστικούς χειρισμούς, μια **πρώτη επιδίωξη των μελετητών είναι η αξιόλογη κατάληψη και επέκταση του σημαντικού αυτού δρόμου στη θάλασσα.** Προς αυτή την κατεύθυνση λοιπόν, ο **αστικός ρόλος του τριγωνικού κτιρίου του Φόρουμ** των αρχιτεκτόνων Herzog & de Meuron

αποδεικνύεται εξέχουσας σημασίας, καθώς η χάραξη και τοποθέτηση του λειτουργεί ως επέκταση της Diagonal με οπτική φυγή προς τη θάλασσα. Πρόκειται για ένα κτίριο – τοπόσημο, σύμβολο του Φόρουμ, το οποίο δίνει την αίσθηση ότι επιπλέει πάνω από μια κεκλιμένη πλατφόρμα που παρέχει πρόσβαση σ' ένα αμφιθέατρο. Ο υπαίθριος δημόσιος χώρος που σχηματίζεται κάτω από τον τριγωνικό όγκο, θεωρείται υβριδικός, ένα μίγμα διάφορων αστικών τυπολογιών, που καθορίζει πολλαπλές σχέσεις ανάμεσα στο επίπεδο του δρόμου και των άλλων επιπέδων του κτιρίου, ενώ ταυτόχρονα δίνει την δυνατότητα νέων οπτικών θεάσεων προς την πόλη και τη θάλασσα. Όπως και το ίδιο το κτίριο, έτσι και ο σχηματισμός του δημόσιου χώρου του καθορίζεται από την αντιπαράθεση των διαφορετικών κατευθύνσεων των δρόμων Cerda και Diagonal. Ο σχεδιασμός τους λοιπόν επιδιώκει να παράγει και να διατηρήσει τις έννοιες της ζωτικότητας και της διαπλοκής κι έτσι συμπληρώνεται από ένα ευρύ φάσμα διαφορετικών χρήσεων και λειτουργιών. (http://www.herzogdemeuron.com/index/projects/complete-works/176-200/190-forum-2004-building-and-plaza.html [09 Σεπτεμβρίου 2013])



Εικόνα 4.27
Η διάνοιξη της οδού Diagonal προς το παραλιακό μέτωπο

Εικόνα 4.28
Ο αστικός ρόλος του τριγωνικού κτιρίου του Φόρουμ , Herzog & de Meuron

Να αναφερθεί ακόμη ότι όλη η υπόλοιπη περιοχή καλύπτεται από μία τεράστια τεχνητή πλατφόρμα (Esplanade Forum), η οποία είναι σχεδιασμένη από τους γνωστούς αρχιτέκτονες Torres & Martinez Lapena. Σε όλη τη διαδρομή από το πολύχρωμο τριγωνικής μορφής πεζοδρόμιο έως τις σκάλες και τα παρατηρητήρια, συμπεριλαμβανομένης και της γλυπτικής πέργκολας από φωτοβολταϊκά που σηματοδοτεί το όριο της ακρογιαλιάς και «μνημοποιεί» την ηλιακή ενέργεια ως το σύμβολο της περιβαλλοντικής συνιστώσας του Φόρουμ, κυριαρχεί η καθαρή σχεδιαστική εκφραστικότητα των αρχιτεκτόνων. (Luis Fernadez – Galiano, 2004: 191)

Να αναφερθεί ακόμη ότι όλη η υπόλοιπη περιοχή καλύπτεται από μία τεράστια τεχνητή πλατφόρμα (Esplanade Forum), η οποία είναι σχεδιασμένη από τους γνωστούς αρχιτέκτονες Torres & Martinez Lapena. Σε όλη τη διαδρομή από το πολύχρωμο τριγωνικής μορφής πεζοδρόμιο έως τις σκάλες και τα παρατηρητήρια, συμπεριλαμβανομένης και της γλυπτικής πέργκολας από φωτοβολταϊκά που σηματοδοτεί το όριο της ακρογιαλιάς και «μνημοποιεί» την ηλιακή ενέργεια ως το σύμβολο της περιβαλλοντικής συνιστώσας του Φόρουμ, κυριαρχεί η καθαρή σχεδιαστική εκφραστικότητα των αρχιτεκτόνων. (Luis Fernadez – Galiano, 2004: 191)

Εικόνα 4.29
Οι σκάλες που οδηγούν στο παρατηρητήριο κάτω από την πέργκολα από φωτοβολταϊκά

Εικόνα 4.30
Η πλατφόρμα ανάμεσα στο πάρκο των FOA και τη ζώνη κολύμβησης

Ουσιαστικά και **η πλατφόρμα αυτή επινοήθηκε ως τρόπος αντιμετώπισης του άδοξου τέλους του δρόμου Diagonal και συνέβαλλε** στη μείωση των συγκρούσεων χρήσεων γης καθώς και **στο άνοιγμα της πόλης προς τη θάλασσα.** Όσον αφορά το σχεδιασμό της, βασική ιδέα των μελετητών ήταν η δημιουργία μιας δομής που θα καλύψει το σύνολο της περιοχής και θα επεκταθεί σε όλα τα γύρω κενά της. Δεν πρόκειται για μια επίπεδη πλατφόρμα, αλλά συνειδητά έχει επιλεγεί να αξιοποιηθούν τα διαφορετικά ύψη των συστημάτων που στεγάζονται κάτω από το επίπεδο του εδάφους, δημιουργώντας έτσι μια τοπογραφία της επιφάνειας. Ουσιαστικά, η πλατφόρμα αυτή είναι **ένα σύστημα διαδοχικών πλατωμάτων που από το επίπεδο της πόλης σε κατεβάζουν σταδιακά στο επίπεδο της θάλασσας.** Εξέχουσας σημασίας είναι το γεγονός ότι **το σύστημα αυτό προσφέρει στους επισκέπτες τη δυνατότητα προσέγγισης του ορίου στεριάς- θάλασσας μέσα από τρεις διαφορετικές διαδρομές:** μέσω του πάρκου μέχρι τη ζώνη κολύμβησης, κάτω από το φωτοβολταϊκό πανέλο μέχρι την μαρίνα ή κατά μήκος ενός πεζοδρόμου στη μαρίνα ως τις παραλίες στα

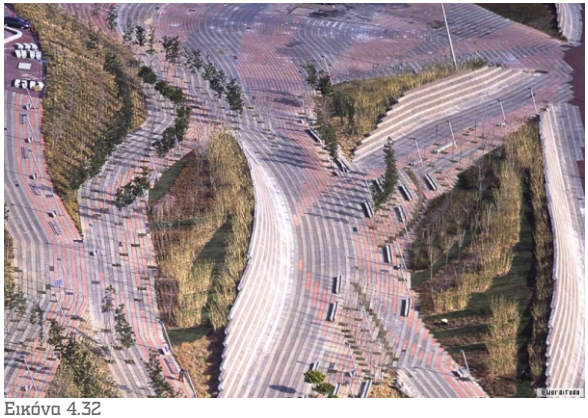
βορειοανατολικά. Συνοψίζοντας, να αναφέρουμε ότι παρά το μέγεθός και τη διάταξη της, η πλατφόρμα αυτή ποτέ δεν είχε σκοπό να αποτελέσει την πλατεία της περιοχής αυτής. **Πρόκειται ουσιαστικά για έναν δημόσιο χώρο, ένα είδος βραχώδους κατεβάσματος στη μαρίνα και την παραλία**, που δεν προορίζεται για κάποια ειδική χρήση. **Αποτελεί μια αστική, κενή, χωρίς επεμβάσεις πλατφόρμα, όπου οι κάτοικοι της πόλης μπορούν να έρθουν σε άμεση επαφή με τη θάλασσα.** (Josep Acebillo, 2004: 193)

Τέλος, να σημειωθεί ότι στο πλαίσιο σχεδιασμού νέων χώρων, **εξέχοντα ρόλο** για το σύνολο της αστικής ανάπλασης του Φόρουμ **διαδραματίζει ο δημόσιος χώρος**. Σαφέστερα, η κεντρική πλατεία του (Forum plaza), **η Esplanade Forum και το λιμάνι μετατρέπονται στο κεντρικό κομμάτι της περιοχής**, ενώ ταυτόχρονα οι δραστηριότητες που οργανώνονται στον περιβάλλοντα χώρο τους, προσφέρουν το συμβολικό αντικείμενο αναφοράς, το οποίο παρέχει τη δυνατότητα για κατηγοριοποίηση των επενδύσεων και ενεργοποίηση των πολιτικών λαϊκών δυνάμεων.

Auditoria Park | FOA

Το Auditoria Park, σχεδιασμένο από το αρχιτεκτονικό γραφείο FOA, τοποθετείται **σε άμεση επαφή με τη θάλασσα** και αποτελεί έναν συνδυασμό αρχιτεκτονικής τοπίου και γλυπτικής. Η βασική ιδέα της επέμβασης είναι η **δημιουργία μιας σειράς ροϊκών κυματιστών λωρίδων**, κατασκευασμένες από ψηφίδες, **οι οποίες τρέχουν κατά μήκος του παραλιακού μετώπου**, δημιουργώντας ουσιαστικά τεχνητούς αμμόλοφους, ως τρόπου τεχνητής αναπαραγωγής των φυσικών στοιχείων της φύσης. (http://www.e-architect.co.uk/barcelona/auditoria_park.htm [16 Σεπτεμβρίου 2013])

Εικόνα 4.31
Το Auditoria Park, FOA _ ροϊκές κυματιστές λωρίδες



Εικόνα 4.32
Τεχνητοί αμμόλοφοι _ άμεση επαφή με τη θάλασσα

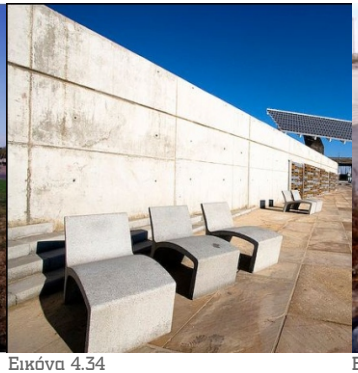
Γενικά, η δομή και η κατανομή των μορφών αυτών βασίζεται στην ανάλυση των διαφόρων αθλητικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων που θα πραγματοποιηθούν στις πλατφόρμες που δημιουργούνται μέσω της νέας τοπογραφίας. Οι δραστηριότητες αυτές διαμορφώνονται ως δίκτυο πολλών πεζοδρόμων, επιτρέποντας την κλιμάκωση των διαφορετικών ζωνών δραστηριοτήτων-τρέξιμο, περπάτημα, ιππασία ποδήλατα ή το skateboard αλλά και την άρθρωση τους με μια σειρά από δημόσιους χώρους ή χώρους ανάπαυσης. (http://www.ondiseno.com/proyecto_en.php?id=574 [16 Σεπτεμβρίου 2013])

Πιο συγκεκριμένα, **οι τεχνητοί αμμόλοφοι**, στην κορυφή τους φυτεύονται, έτσι ώστε να μοιάζουν περισσότερο φυσικοί και να **λειτουργούν ως στοιχείο υπενθύμισης του συνήθους φυσικού τοπίου της παράκτιας ζώνης.** Λειτουργούν επίσης ως στοιχεία διαμόρφωσης και οριοθέτησης *των διαφορετικών πορειών που σε παραλαμβάνουν από τον αστικό ιστό και σε οδηγούν είτε στην παραλία* είτε στο Parc de Forum. **Μια από αυτές τις πορείες μάλιστα λειτουργεί παράλληλα στο όριο στεριάς-θάλασσας.** Τέλος, να αναφερθεί ότι αυτοί οι χειρισμοί του αναγλύφουν συμβάλλουν και στη δημιουργία δύο αμφιθεάτρων, τα οποία κοιτάζουν προς τη θάλασσα.

Zona de Banos | Beth Gali

Η ζώνη κολύμβησης τοποθετείται μπροστά από το Auditoria Park και αφορά τη δημιουργία μιας περιοχής, όπου οι κάτοικοι της πόλης θα έχουν τη δυνατότητα να κολυμπήσουν αλλά και να κάνουν ηλιοθεραπεία. Οι χώροι λοιπόν που σχεδιάζονται, σέβονται την κλίμακα της θάλασσας και την στοιχειώδη εμπειρία της κολύμβησης. Γενικά, γίνονται ήπιες αλλά εύστοχες επεμβάσεις αστικού εξοπλισμού και υλικών, δημιουργώντας ένα οικείο περιβάλλον σε ένα απρόσωπο σημείο της πόλης.

Εικόνα 4.33


Εικόνα 4.34

Εικόνα 4.35

Η ζώνη κολύμβησης, Beth Gali _ ήπιες και ταυτόχρονα εύστοχες επεμβάσεις αστικού εξοπλισμού και υλικών

Συμπεράσματα

Η Βαρκελώνη θεωρήθηκε και θεωρείται από πολλούς ως **υπόδειγμα στρατηγικού σχεδιασμού** εξαιτίας της διαδικασίας των διαδοχικών αστικών αναπλάσεων που πραγματοποίησε και των αποτελεσμάτων τους. Άλλωστε, η αστική, οικονομική, κοινωνική, πολιτισμική και περιβαλλοντική αναβάθμιση, που επέφεραν οι εστιασμένες επεμβάσεις στο παραλιακό μέτωπο και την πόλη γενικότερα, δε μπορεί να θεωρηθεί αμελητέα.

Μέσα από μια σειρά αστικών αναπλάσεων, οι οποίες επήλθαν σταδιακά κυρίως μέσω της διοργάνωσης πολιτισμικών γεγονότων, η δημοτική αρχή θεώρησε απαραίτητο τον προγραμματισμό και συντονισμό ενός συνολικού σχεδιασμού, ο οποίος θα ενοποιούσε τις μεμονωμένες περιοχές, που αναπλάστηκαν με την υπόλοιπη πόλη αλλά και μεταξύ τους. Για να πραγματοποιηθεί αυτό το μεγάλο εγχείρημα, το οποίο χωρίστηκε σε φάσεις και διήρκησε δεκαετίες, απαραίτητη προϋπόθεση αποτέλεσε η **συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα**.

Όσον αφορά τις επεμβάσεις πιο συγκεκριμένα, παρατηρούμε ότι διαφορετικοί αρχιτέκτονες αναλαμβάνουν τις αστικές επεμβάσεις περιοχών με διαφορετικά χαρακτηριστικά και ιδιομορφίες. Συνειδητοποιώντας λοιπόν πως η Βαρκελώνη αποτελεί μια μεσογειακή πόλη **ακολουθούν τη λογική της Μεσογείου, σύμφωνα με την οποία γίνονται ενέργειες για την ενίσχυση της πόλης με δημόσιους χώρους**, οι οποίοι ανάλογα με τα χαρακτηριστικά και τις ιδιομορφίες τους, υποστηρίζονταν από τις κατάλληλες χρήσεις και λειτουργίες. Συνεπώς, σ' όλες τις επεμβάσεις γίνεται **πρόταξη του δημοσίου χώρου**. Επίσης, μέσα στο πνεύμα αυτού του προγράμματος αστικής ανανέωσης με τη σταδιακή αναβάθμιση των υποβαθμισμένων τμημάτων κατά μήκος του παραλιακού μετώπου, γίνονται **ενέργειες που αφορούν την πρόβλεψη πιθανών μελλοντικών επεκτάσεων της πόλης.**

Όσον αφορά την αναβάθμιση και σύνδεση του παραλιακού μετώπου με τον υπόλοιπο αστικό ιστό, γίνονται **αστικές και πολεοδομικές χειρονομίες που οδηγούν στο να αποτελέσει η παράκτια ζώνη τον κατεξοχήν δημόσιο χώρο της πόλης**, ο οποίος θα είναι προσβάσιμος και ζωντανός καθ' όλη τη διάρκεια της μέρας. Πιο συγκεκριμένα, μέσω αστικών χειρισμών επιδιώκουν έξοδο και θέα από την πόλη προς τη θάλασσα. Αυτό λοιπόν επιτυγχάνεται κυρίως με την **υπογειοποίηση των συγκοινωνιακών υποδομών, την απόφραξη ιστορικών αδιάνοικτων αξόνων** που έχουν κατεύθυνση προς τη θάλασσα, τη **δημιουργία** υψομετρικών διαφορών, που λειτουργούν ως **μπαλκόνια με θέα το παραλιακό μέτωπο**, τη **χρήση του δομημένου χώρου για δημιουργία οπτικών φυγών και ορίων καθώς** και τη **σωστή επιλογή και ανάμειξη χρήσεων γης ώστε να αποτελούν κίνητρα για να επισκεφτεί κανείς την παραλία**. Άλλες αστικές χειρονομίες που συντελούν στην

άρθρωση ανάμεσα στην πόλη και στη θάλασσα, σχετίζονται με **τη δημιουργία γεφυρών από το επίπεδο της πόλης που σε οδηγούν στο επίπεδο της θάλασσας αλλά και διαδοχικών πλατωμάτων που κλιμακώνονται με κατεύθυνση το όριο στεριάς-θάλασσας.**

Συνοψίζοντας, η Βαρκελώνη μετατρέπεται σταδιακά σε «σημαντικό κόμβο στο διεθνές δίκτυο πόλεων», καθώς με την εγκατάσταση «νέων και διαφορετικών μεταξύ τους χρήσεων (πολιτισμικές, εμπορικές, ψυχαγωγικές), δημιουργεί ένα πλούσιο περιβάλλον εκδίπλωσης της δημόσιας ζωής και δραστηριότητας με πολλές δυνατότητες». Τέλος, μέσω της βελτίωσης των υποδομών και της ανάμειξης «των κοινωνικών στρωμάτων σε περιοχές που μέχρι πρότινος» αποτελούσαν υποβαθμισμένα τμήματα της πόλης και γκέτο των φτωχών, ενισχύεται η κοινωνική συνοχή της. (Μαμουλάκη Έλενα, 2006: 178-180)

4.2 Hafencity, Αμβούργο - Μια νέα παραποτάμια πόλη μέσα στην πόλη

4.2Α _ Σχέση πόλης – ποταμού - λιμένα

Το Αμβούργο είναι η δεύτερη σε πληθυσμό μεγαλύτερη πόλη της Γερμανίας και αποτελεί οικονομικό και πολιτισμικό κέντρο ολόκληρης της Βόρειας Γερμανίας. Γεωγραφικά, βρίσκεται στο βόρειο τμήμα της χώρας, σχεδόν κεντρικά και διασχίζεται από τον ποταμό Έλβα.

Ιστορικά, από τις αρχές ίδρυσης της πόλης, το ποτάμι διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο για την ανάπτυξη της, καθώς αποτελεί ουσιαστικά την καρδιά της. Παρά τις θετικές επιδράσεις της ύπαρξης του ποταμού, η σύνδεση του με τη Βόρεια Θάλασσα, επέφερε πολλές καταστροφές και κατακτήσεις στην πόλη. Όμως, από το 1189 και μετά, η στρατηγική θέση της αναγνωρίστηκε ακόμη περισσότερο με αποτέλεσμα να εξελιχθεί σε κύριο λιμάνι της Βόρειας Ευρώπης, κυρίως λόγω της θέσης της κοντά στις εμπορικές διαδρομές μεταξύ της Βόρειας και Βαλτικής θάλασσας. Παρά το γεγονός ότι το λιμάνι δεν είναι παραθαλάσσιο, μέχρι και σήμερα αποτελεί το μεγαλύτερο λιμάνι της Γερμανίας και ένα από τα μεγαλύτερα ολόκληρης της Ευρώπης. (http://el.wikipedia.org [06 Ιουλίου 2013])

Επίσης, να σημειωθεί ότι από τις αρχές ανάπτυξης του λιμανιού, πόλη και λιμάνι συμβάδιζαν. Οι δύο αυτές ενότητες λειτουργούσαν σχεδόν παράλληλα και συνδέονταν στενά μεταξύ τους για πάνω από μισή χιλιετία. Πολλές περιοχές και κτίρια άνηκαν συγχρόνως τόσο στην περιοχή του λιμανιού όσο και στην πόλη. Αξιοσημείωτο παράδειγμα αποτελούν τα σπίτια των εμπόρων που συνδυάζονταν με αποθήκες και χώρους εργασίας και βρίσκονταν στις όχθες των καναλιών του ποταμού της πόλης. (http://www.hafencity.com/en/overview/hafencity-dialog-between-old-and-new.html [01 Αυγούστου 2013])

Εκτός όμως από τη σημασία της ύπαρξης του Έλβα για την ίδρυση και ανάπτυξη της πόλης, εξέχουσας σημασίας είναι και ο σεβασμός των αρμόδιων φορέων στους δημόσιους χώρους.. Παρόλο που

Εικόνα 4.36
Αμβούργο _ η ανάπτυξη της πόλης γύρω από τον Έλβα

Εικόνα 4.37
Η περιοχή του Hafencity στις όχθες του ποταμού

αποτελεί μια πόλη της Βόρειας Ευρώπης, στην ουσία μπορούμε να πούμε πως ακολουθεί τη λογική της Μεσογειακής πόλης. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι το 14% της συνολικής έκτασης του Αμβούργου καλύπτεται από πράσινο και πλατείες. (http://el.wikipedia.org [06 Ιουλίου 2013])

4.2 Β _ Στάδια- απόπειρες αστικής ανάπτυξης της πόλης και της παράκτιας ζώνης

Κάνοντας μια σύντομη ιστορική αναδρομή στο σύγχρονο παρελθόν της πόλης, παρατηρούμε ότι το Αμβούργο καταστράφηκε και καταλείφθηκε αρκετές φορές στην ιστορία του. Κύρια αιτία αποτελούσε ο ποταμός Έλβα, μέσω του οποίου ανέβαιναν επιδρομείς από τη Βόρεια Θάλασσα. Οι επιπτώσεις των επιδρομών που αφορούσαν την ασφάλεια της πόλης σταμάτησαν περίπου τον 12° αιώνα, όταν η πόλη βρισκόταν υπό την κυριαρχία του Φρειδερίκου Μπαρμπαρόσα. Αυτός εκμεταλλευόμενος τη θέση της πόλης κοντά στις εμπορικές διαδρομές μεταξύ της Βόρειας και Βαλτικής θάλασσας, την μετέτρεψε σε κύριο λιμάνι της Βόρειας Ευρώπης. (http://el.wikipedia.org [06 Ιουλίου 2013]) Ήδη από τον 13° αιώνα το Αμβούργο αποτελεί το μεγαλύτερο γερμανικό λιμάνι και ένα από τα σημαντικότερα σταυροδρόμια του ευρωπαϊκού εμπορίου.

Πιο συγκεκριμένα, από τον 13° αιώνα και έπειτα η περιοχή του λιμανιού, όπου τοποθετείται σήμερα το Hafencity, αποτέλεσε και αποτελεί την κινητήρια δύναμη για την ανάπτυξη της πόλης αλλά για την μετατροπή της σε μητροπολιτική περιοχή. Με την ανάπτυξη και εξέλιξη της τεχνολογίας, οι ανάγκες για τις λιμενικές εγκαταστάσεις αυξάνονταν με αποτέλεσμα να καταλαμβάνουν όλο και μεγαλύτερη έκταση. Γι' αυτό το λόγο λοιπόν, το λιμάνι μετακινήθηκε πολλές φορές σε μεγαλύτερους χώρους, χωρίς όμως να χάσει τη σημασία του για την πόλη.

Όπως προαναφέρθηκε, η ανάπτυξη του λιμανιού συμβάδιζε με την ανάπτυξη της πόλης. Όμως, από τον 19° αιώνα η κατάσταση αυτή αλλάζει και συντελείται φυσικός διαχωρισμός ανάμεσα στην περιοχή του λιμανιού και τις περιοχές των κατοικιών. Η κύρια αιτία ήταν η ανάγκη επέκτασης του λιμανιού στο πίσω μέρος της πόλης. Οι νέες τεχνολογικές εξελίξεις, ο ανταγωνισμός μεταξύ των πόλεων-λιμανιών και ο αυξανόμενος όγκος του φορτίου είχαν ως συνέπεια το λιμάνι που υπήρχε ως τότε στο ποτάμι, να αποτελεί ανεπαρκής εγκατάσταση. Έτσι, μεταξύ του 1863 και του 1866, κατασκευάζεται η πρώτη σύγχρονη λιμενολεκάνη, που φιλοξενεί τις νέες λιμενικές εγκαταστάσεις.

Επί πολλά χρόνια οι νέες λιμενικές εγκαταστάσεις γνωρίζουν περιόδους ακμής κυρίως εξαιτίας του νόμου περί φοροαπαλλαγής. Όμως το 1871, το Αμβούργο γίνεται μέρος του νεοσύστατου γερμανικού Ράιχ και χάνει το προνόμιο του αυτό. Μετά από προσπάθειες των αρμόδιων φορέων αποφασίζεται η διατήρηση του φοροαπαλλακτικού καθεστώτος σε ένα τμήμα του λιμανιού. Για τον έλεγχο όμως της ελεύθερης ζώνης εμπορίου, οι λιμενικές εγκαταστάσεις μαζί με τις αποθήκες, έπρεπε να τοποθετηθούν για πρώτη φορά στην ιστορία της πόλης σε κεντρικό σημείο. Συνεπώς, απαιτείται

οργάνωση και σχεδιασμός μεγάλης κλίμακας με στόχο τη δημιουργία ενός σύγχρονου συγκροτήματος κοντά στο κέντρο της πόλης. (http://www.hafencity.com/en/overview/hafencity-dialog-between-old-and-new.html [01 Αυγούστου 2013])Το νέο λιμάνι λοιπόν, εκτείνεται στις δύο όχθες του Έλβα, καταλαμβάνοντας το 10% της συνολικής επιφάνειας της πόλης. (Ασπρογέρακας Ευάγγελος, Σερράος Κωνσταντίνος, 2011:38) Στον αρχικό σχεδιασμό του δόθηκε προτεραιότητα στα συμφέροντα των εμπόρων και των επιχειρηματιών, αγνοώντας τις ανάγκες στέγασης των κατοίκων που μένανε στις περιοχές αυτές έως τότε. Μ' αυτό τον τρόπο αρχίζει να δημιουργείται μια πόλη μέσα στην πόλη, η οποία στην ουσία διαχωρίζεται από τον υπάρχοντα αστικό ιστό μέσω ενός καναλιού.

Παρά το φυσικό διαχωρισμό της υπόλοιπης πόλης με το λιμάνι, αυτό συνεχίζει να είναι πολύ σημαντικό για την πόλη, όχι μόνο ως εμπορικό αλλά και ως τουριστικό λιμάνι, καθώς και ως χώρος επιβίβασης μεταναστών. (http://www.hafencity.com/en/overview/hafencity-dialog-between-old-and-new.html [01 Αυγούστου 2013]) Άλλωστε, σ' όλη τη διαδρομή της ιστορίας της, η πόλη χαρακτηριζόταν από το εμπόριο, τη ναυπηγική και τη ναυσιπλοΐα. Παράλληλα με το εμπόριο όμως, άνθιζαν κι άλλες σχετικές επιχειρηματικές δραστηριότητες, οι οποίες σταδιακά εξελίχθηκαν «σε ουσιαστική βάση της σημερινής οικονομικής δομής της πόλης». (Ασπρογέρακας Ευάγγελος, Σερράος Κωνσταντίνος, 2011:38)

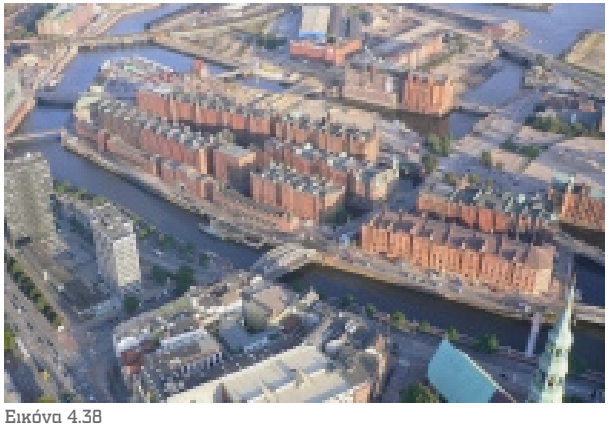
4.2 Β α _ Περιοχή Speicherstadt & Λιμάνι του Αμβούργου

Ιστορικές φάσεις - στάδια

Την δεκαετία του '80 το λιμάνι στο κέντρο της πόλης αρχίζει να υποβαθμίζεται και να εγκαταλείπεται σταδιακά. Ωστόσο, «η εγκατάλειψη των παλιών λιμενικών εγκαταστάσεων» στην περίπτωση του Αμβούργου, «δεν προέκυψε από την αποδόμηση της παραγωγικής- μεταφορικής υποδομής της πόλης αλλά ήταν αποτέλεσμα της ανάγκης εκσυγχρονισμού της». (Ασπρογέρακας Ευάγγελος, Σερράος Κωνσταντίνος, 2011:32)Τότε λοιπόν, αρχίζουν να γίνονται οι πρώτες συζητήσεις και προτάσεις για ανανέωση της λιμενικής ζώνης. Σαφέστερα, το 1983 ο δήμαρχος της πόλης για να περιγράψει την αλλαγή πορείας που θα ακολουθήσει, χρησιμοποιεί τη φράση «from ship to chip». Όραμα του αποτελεί η αντικατάσταση των πρώην βιομηχανικών λειτουργιών του λιμανιού από νέες χρήσεις υπηρεσιών, μεταφορών και επικοινωνιών. (Στυλιανού Νάταλυ, 2010-2011)

Στα μέσα της δεκαετίας του '90 λοιπόν, «με τη ραγδαία αύξηση των απαιτήσεων για χερσαίες λιμενικές αποθηκευτικές επιφάνειες, (...) το επίκεντρο της λιμενικής δραστηριότητας του Αμβούργου μετατοπίζεται σε νέες, σύγχρονες εγκαταστάσεις στην περιοχή του νότιου Έλβα» Ταυτόχρονα, οι δημοτικοί επόπτες αναγνωρίζουν την ανάγκη για επαναπύκνωση του κεντρικού πυρήνα της πόλης, καθώς παρατηρείται έντονη πληθυσμιακή αύξηση. Συνεπώς, μέσα σ' αυτό το πλαίσιο συνθηκών,

«προκύπτει η ευκαιρία επανάκτησης των παλιών λιμενικών εγκαταστάσεων, σε επαφή με τον αστικό ιστό, για αστικές χρήσεις με παράλληλη στροφή της πόλης προς το παρόχθιο μέτωπό της». (Ασπρογέρακας Ευάγγελος, Σερράος Κωνσταντίνος, 2011:49)

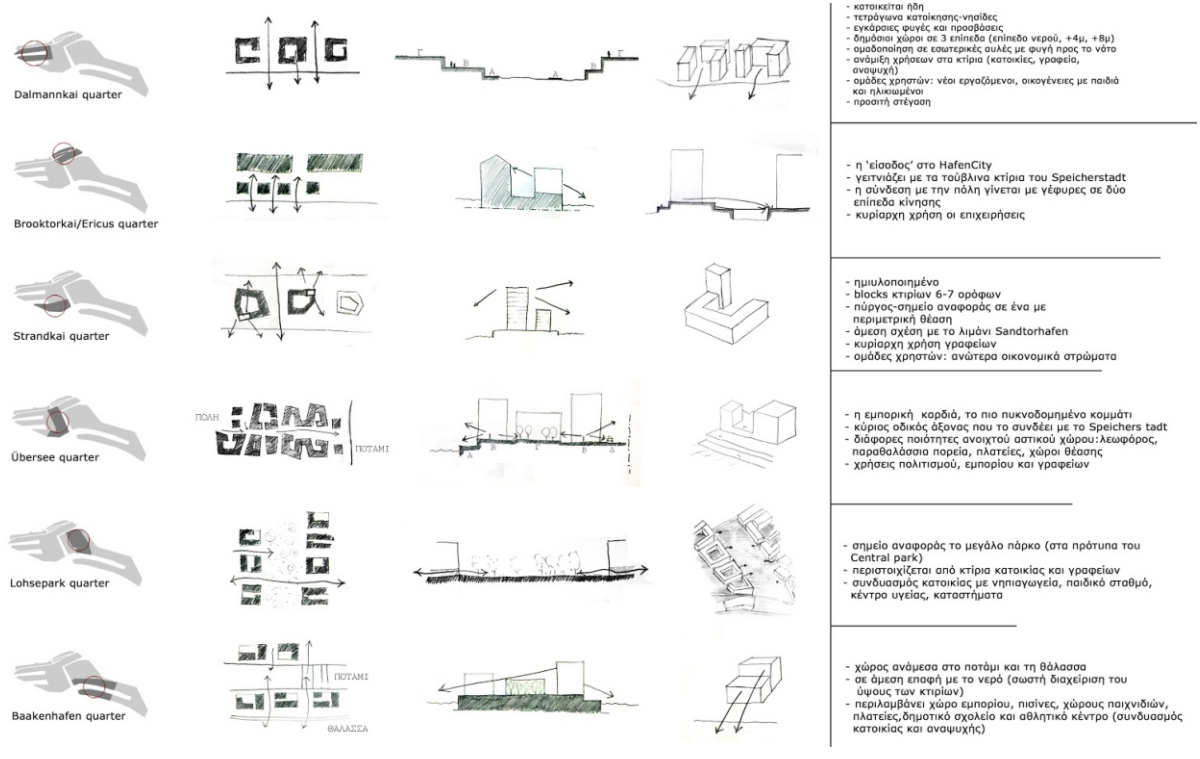


Εικόνα 4.38
Περιοχή Speicherstadt

Εικόνα 4.39
Το πρώην λιμάνι του Αμβούργου

Αρχικά, το 1999 ως περιοχή επέμβασης αποφασίζεται η περιοχή Speicherstadt, η οποία βρίσκεται ανάμεσα στην περιοχή του λιμανιού και το παλιό ιστορικό κέντρο της πόλης. Αρχικός σκοπός της είναι η στροφή της πόλης προς το παράκτιο μέτωπο της και η ανάκτηση της σχέσης της με το ποτάμι, μέσα από ένα καλά οργανωμένο σχέδιο χρήσεων γης. Έτσι, μετά από σχετικό διαγωνισμό για την αστική ανάπλαση της συγκεκριμένης περιοχής, το 2000 εγκρίνεται το σχέδιο γενικής διάταξης της μελέτης – βραβείου της αρχιτεκτονικής ομάδας Kees Christiaanse/ASTOC Architects. Κύρια θέση των νικητών είναι η επιδίωξη μιας ιδιαίτερης σχέσης που θα αναπτυσσόταν μεταξύ του παλιού, του καινούργιου και του νερού μέσω του σχεδιασμού τους. (Στυλιανού Νάταλυ, 2010-2011)Επίσης, η πρόταση - βραβείο αποτελεί ένα από τα πιο σημαντικά Masterplan για δομημένο χώρο, με πυκνά οικοδομικά τετράγωνα που το καθένα από αυτά έχει το δικό του δημόσιο χώρο. Όσον αφορά τη διαμόρφωση του πρασίνου των δημόσιων χώρων γίνεται διαχωρισμός σε τρεις κατηγορίες: δημόσιο, ιδιωτικό και ημιδημόσιο.

Δύο χρόνια αργότερα έχοντας ως αφετηρία και διατηρώντας σχεδιαστικές αρχές της μελέτης-βραβείου, «η γερουσία (Senat) του Αμβούργου διατυπώνει ένα Κατευθυντήριο Σχέδιο Πολιτικής (ΚΣΠ) με τίτλο «Μητρόπολη Αμβούργο-αναπτυσσόμενη πόλη», ως ένα μακροπρόθεσμο στρατηγικό όραμα με έμφαση στην εξέλιξη του Αμβούργου σε μια δυναμική μητρόπολη με διεθνή ακτινοβολία και ελκυστικότητα για επιχειρήσεις και ανθρωπινό δυναμικό». (Ασπρογέρακας Ευάγγελος, et.al., 2011:47) Στο πρόγραμμα αυτό η περιοχή επέμβασης εκτός από την περιοχή Speicherstadt που προαναφέρθηκε, περιλαμβάνει πλέον όλη την έκταση του λιμανιού στις δύο όχθες του ποταμού Έλβα.



Εικόνα 4.40
Τυπολογίες κατοίκησης στο παράχθιο μέτωπο του Hafencity

Μεθοδολογικό πλαίσιο – στρατηγικές των αστικών αναπλάσεων

Πριν ξεκινήσουμε την αναλυτική περιγραφή της επέμβασης θα γίνει μια αναφορά στο πρόβλημα που είχαν να αντιμετωπίσουν οι μελετητές. Θα εξεταστούν ακόμη οι γενικοί στόχοι, η στάση και οι στρατηγικές με βάση τις οποίες χειρίστηκαν το σύνολο της ανάπλασης.

Αρχικά λοιπόν, να σημειωθεί ότι και σε αυτή την περίπτωση, το **βασικό πρόβλημα** που είχαν να αντιμετωπίσουν οι μελετητές ήταν η λειτουργική και αισθητική υποβάθμιση του λιμενικού τοπίου που δημιούργησε το αίσθημα της απαξίωσης στους κατοίκους και επισκέπτες της πόλης. Το γεγονός αυτό συνέβαλλε σταδιακά στην εγκατάλειψη ενός κεντρικού τμήματος της πόλης, αλλά και στην ταυτόχρονη αποκοπή της σχέσης της πόλης με το υδάτινο στοιχείο της.

Έτσι λοιπόν, ένας από τους πρωταρχικούς **στόχους** του σχεδίου ανάπτυξης είναι να αποτελέσει η υποβαθμισμένη και εγκαταλελειμμένη περιοχή του Hafencity ένα σύγχρονο, διαφοροποιημένο αστικό κέντρο, το οποίο θα επεκτείνει την υπάρχουσα πόλη και θα συμβάλει στην ανάπτυξη του πεδίου επαφής της σχέσης πόλης-ποταμού, παρέχοντας ένα ευρύ φάσμα αστικών λειτουργιών, με ανάμεικτες χρήσεις κατοικίας, γραφείων, τουρισμού/αναψυχής, εκπαίδευσης, εμπορίου και πολιτισμού. Με την αναζωογόνηση ενός κεντρικού σημείου της πόλης που βρίσκεται σε άμεση επαφή με το νερό, βασική επιδίωξη των μελετητών είναι η ανάπτυξη της οικονομίας και η βελτίωση της ποιότητας ζωής, έτσι ώστε το Αμβούργο να αποτελέσει μια νέα μητροπολιτική περιοχή, ελκυστικό πόλο έλξης σε διεθνή επίπεδο.

Στο πλαίσιο περιγραφής των στόχων, να αναφερθεί ότι το ΚΣΠ για το Αμβούργο, διατυπώνει και τους εξής γενικούς στόχους: ανάπτυξη στον τομέα της οικονομίας και της απασχόλησης πάνω από τον μέσο όρο, αύξηση του αριθμού των κατοίκων, βελτίωση της ελκυστικότητας σε διεθνές επίπεδο και συμπλήρωση των μητροπολιτικών λειτουργιών, εξασφάλιση της ποιότητας ζωής και της βιωσιμότητας της πόλης. (Ασπρογέρακας Ευάγγελος, Σερράος Κωνσταντίνος, 2011:47)

Μέσα στο πνεύμα δημιουργίας ενός νέου κέντρου, δίπλα στο υπάρχον κέντρο της πόλης, η στάση που κρατήθηκε από τους μελετητές του έργου, αφορούσε τη γενική ανασύνθεση του αρχιτεκτονικού και πολεοδομικού χάρτη του Αμβούργου. Σαφέστερα, οι μελετητές επιθυμούν η πόλη να διατηρήσει τις υπάρχουσες διαστάσεις της και να μην επεκταθεί προς τα έξω, ενώ ταυτόχρονα θέλουν να διατηρήσουν και άλλα χαρακτηριστικά της γνωρίσματα (π.χ. αστική πυκνότητα), για να διαφυλάξουν την ταυτότητα, τη φυσιογνωμία και τον χαρακτήρα του ιστορικού παρελθόντος της. Συνεπώς, σημασία δίνεται στη δημιουργία και το σχεδιασμό μιας σειράς δημόσιων και ιδιωτικών υπαίθριων χώρων , αλλά και κτιρίων στο υπάρχον απομονωμένο λιμάνι της πόλης, γεγονός που συνέβαλλε στην ανάπτυξη της πόλης στο εσωτερικό της, ενώ ταυτόχρονα συντέλεσε στο άνοιγμα αλλά και την απόδοση της παράκτιας ζώνης στους κατοίκους και επισκέπτες της περιοχής. Συνοψίζοντας, μπορούμε να πούμε, πως οι μελετητές επιδιώκουν να δημιουργήσουν μια πόλη μέσα στην πόλη.

Για να επιτευχθούν όσα προαναφέρθηκαν, η **βασική στρατηγική** της πρότασης έχει να κάνει **με τη σταδιακή οικιστική ανάπτυξη και επέκταση του Αμβούργου σ' ένα σημαντικό απόθεμα γης δίπλα στο νερό.** Σαφέστερα, διαμορφώνεται ένα πρωτοποριακό σχέδιο σχεδίου ανάπτυξης, το οποίο ουσιαστικά αποτελεί μια εξελικτική διαδικασία ανάπτυξης που γίνεται σε φάσεις. Η ευρύτερη οικιστική επέκταση της πόλης λοιπόν θα πραγματοποιηθεί σε διαφορετικές χρονικές περιόδους με στόχο την αύξηση της συνολικής επιφάνειας των κεντρικών χρήσεων της πόλης κατά 40% στον ορίζοντα μιας εικοσαετίας. Βασική επιδίωξη της σταδιακής αυτής ανάπτυξης του προγράμματος είναι η συνεχής αναζωογονητική επιρροή στην οικονομική, κοινωνική, πολιτιστική και οικολογική ανάπτυξη της πόλης.

Πιο συγκεκριμένα, η συνολική επιφάνεια της περιοχής χωρίζεται σε συγκεκριμένες χωρικές ενότητες με βάση συγκεκριμένα κριτήρια. Η κάθε ενότητα κατασκευάζεται σε διαφορετικές χρονικές περιόδους και τα αποτελέσματα της λειτουργιάς της αποτελούν στοιχείο τροφοδοσίας και αλλαγής του γενικού σχεδίου διάταξης. Αναφέρεται εδικά γι' αυτό ότι «οι βασικές επιλογές ως προς τον σχεδιασμό ανάπτυξης, που γίνεται κατά τμήματα, στοχεύουν στην προσαρμοστικότητα του στα ενδιαφέροντα των πελατών ή τις αλλαγές σε μακροσκοπικά, οικονομικο-κοινωνικά δεδομένα και τάσεις. Επιτρέπεται η ευελιξία στην αρχιτεκτονική και χρήση των κτιρίων, ωστόσο λεπτομερείς κατευθύνσεις εξασφαλίζουν τον έλεγχο ως προς την στρατηγική κατεύθυνση του επιθυμητού, ιδιαίτερου χαρακτήρα της ενότητας.(http://hafencity-urban2009project.blogspot.gr/2009/07/hafencity.html, [10 Σεπτεμβρίου 2013])Πρόκειται ουσιαστικά για έναν ευέλικτο σχεδιασμό που προσαρμόζεται στις αλλαγές και τις εκάστοτε συνθήκες, για να οριστικοποιηθεί και να πάρει την τελική του μορφή. Τέλος, να αναφερθεί ακόμη ότι στο πνεύμα των στρατηγικών κατευθύνσεων της πρότασης περιλαμβάνεται η δημόσια συζήτηση, η διεπιστημονική ανταλλαγή ιδεών κυρίως μέσω της εκπόνησης αρχιτεκτονικών διαγωνισμών, η άσκηση ενεργής πολιτικής από την πλευρά του δήμου και η συνεργασία ιδιωτικού και δημόσιου τομέα.

Ανάλυση λογικής σχεδιασμού

Πριν γίνει η ανάλυση της λογικής της αστικής ανάπλασης, να αναφέρουμε ότι «η ανάπτυξη του Hafencity εντάσσεται διακριτά στον στρατηγικό χωρικό σχεδιασμό για την πόλη του Αμβούργου ενώ τα χαρακτηριστικά διαμόρφωσής της είναι αποτέλεσμα των τάσεων που επικράτησαν στις πόλεις του δυτικού κόσμου κατά τις τελευταίες δεκαετίες και αφορούσαν συνολικά τις ιστορικές μεταβολές της παραγωγικής διαδικασίας και των προτύπων διαβίωσης». Στην ανάπτυξη της περιοχής εφαρμόζονται πρακτικές που αναδεικνύουν τα βασικά χαρακτηριστικά της μεταμοντέρνας πόλης, δηλαδή αυτά του αισθητικού, μορφολογικού και λειτουργικού πλουραλισμού.(http://hafencity-urban2009project.blogspot.gr/2009/07/hafencity.html, [10 Σεπτεμβρίου 2013])

Αρχικά να σημειωθεί ότι λόγω κλίμακας, το έργο αυτό παραπέμπει περισσότερο στην ανάπτυξη μιας νέας πόλης παρά σε αστική ανάπλαση. Γι αυτό το λόγο λοιπόν, το σύνολο της περιοχής **χωρίζεται σε τρεις βασικές ενότητες**: τη δυτική, την κεντρική και την ανατολική, ενώ στη συνέχεια **κάθε μία από αυτές, μοιράζεται σε μικρότερες, οι οποίες ουσιαστικά αποτελούν τις γειτονιές του Hafencity, οι οποίες βρίσκονται σε άμεση επαφή με το ποτάμι.** (Στυλιανού Νάταλυ, 2010-2011)

Σαφέστερα, το γενικό σχέδιο διάταξης της περιοχής μελέτης υποδιαιρεί το σύνολο της περιοχής σε δεκαοχτώ (18) υποπεριοχές-ενότητες με κριτήριο τη συνολική αντίληψη του σχεδιασμού, το είδος και

Εικόνα 4.41
Το Hafencity χωρίζεται σε τρεις βασικές ενότητες

Εικόνα 4.42
Ο επιμέρους διαχωρισμός σε δέκα γειτονιές σε άμεση επαφή με το νερό

την κλίμακα των χρήσεων γης. Βέβαια για λόγους καλύτερης κατηγοριοποίησης, κάποιες από αυτές έχουν συνδυαστεί με βάση τη γεωγραφική τους θέση, τη χρήση, την πολεοδομική τους τυπολογία αλλά και τη πιθανή ημερομηνία κατασκευής τους κι έτσι μειώνονται σε δέκα (10). **Κάθε υποενότητα αποτελεί ξεχωριστή μονάδα και μπορεί να λειτουργήσει αυτόνομα, χωρίς να εξαρτάται από τις υπόλοιπες**, γεγονός που επιβεβαιώνει και η υλοποίηση και κατασκευή τους που δεν γίνεται ταυτόχρονα αλλά σε διαφορετικές χρονικές περιόδους.

Αφού έγινε η υποδιαίρεση της συνολικής περιοχής και πριν αρχίσουν οι επεμβάσεις στις μεμονωμένες παράκτιες γειτονιές του Hafencity, έγιναν έρευνες για περιβαλλοντικά ζητήματα, καθώς και ενέργειες που αφορούσαν την επίλυση όποιων προβλημάτων παρουσιάστηκαν. Η **περιβαλλοντική διάσταση αυτού του προγράμματος ανάπλασης, αποτελεί βασική συνιστώσα του γενικού σχεδιασμού της περιοχής**, γι αυτό και θα αναλυθεί εκτενέστερα παρακάτω.

Μετά από την επίλυση των περιβαλλοντικών προβλημάτων λοιπόν, **προτεραιότητα δόθηκε σε ένα άλλο σημαντικό κομμάτι της ανάπλασης, στο δημόσιο χώρο**. Άλλωστε, το Hafencity χαρακτηρίζει τον εαυτό του ως "A City of Plazas, Parks and Promenades" για να τονίσει τη σημασία των δημόσιων χώρων στην ανάπτυξη του αλλά και για την πόλη γενικότερα. Οι αρμόδιοι φορείς αυτού του έργου δίνουν **μεγάλη σημασία στην κοινωνική διάσταση του έργου. Έτσι, στηριζόμενοι στην άποψη ότι οι δημόσιοι χώροι διαμορφώνονται από την ανθρώπινη συμπεριφορά και παρεμβάσεις, οι οποίες με τη σειρά τους εξαρτώνται από πολύπλοκες κοινωνικές συνθήκες και εξελίξεις, δίνουν μεγάλη έμφαση στο σχεδιασμό τους.**

Οι δημόσιοι χώροι δεν αποτελούν απλώς υπολειμματικές περιοχές ή χώρους μεταξύ των κτιρίων. Από λειτουργική άποψη χρησιμεύουν για να ενώσουν τις ποικίλες, πυκνές και υψηλής έντασης δραστηριότητες των διαφορετικών ομάδων χρηστών, ενώ σε κοινωνικό επίπεδο παρέχουν χώρους για κίνηση και στάση σ' ένα εύρος ανθρώπων που ζουν, εργάζονται και έχουν κατάστημα στο Hafencity. Πιο συγκεκριμένα, οι νέοι **δημόσιοι χώροι δεν περιλαμβάνουν μόνο τις στενές περιοχές**

περιπάτου κατά μήκος του ποταμού, αλλά κι άλλες μεγάλες εκτάσεις κυρίως σε αποβάθρες, όπου το νερό έρχεται σε επαφή με τη στεριά.

Στο Hafencity ο σχεδιασμός του δημόσιου χώρου είναι αποτέλεσμα **αρχιτεκτονικών διαγωνισμών** και βρίσκει την έκφρασή του σε διάφορα επίπεδα: α) ως μια νέα τοπογραφία που προκύπτει από την παλιά θέση και δομή του λιμανιού, ενσωματώνοντας περίπου 34 εκτάρια της επιφάνειας των υδάτων στις λιμενικές λεκάνες, β) στην κατανομή του δομημένου και αδόμητου χώρου εντός του αστικού τοπίου, στο βαθμό χρησιμοποίησης και την προκύπτουσα διαφοροποίηση του ανοιχτού χώρου, γ) στην αισθητική και λειτουργική διαμόρφωση των ανοιχτών χώρων. Έτσι λοιπόν, τα επίπεδα αυτά σχεδιασμού που αναφέρθηκαν, αντιπροσωπεύουν διαφορετικούς τρόπους παρέμβασης με σκοπό τον καθορισμό του δημόσιου χώρου με φυσικούς όρους και την προετοιμασία του για καθημερινή χρήση σε ένα κοινωνικό πλαίσιο. Πιο συγκεκριμένα:

- *Νέα τοπογραφία.* Για προστασία από τις πλημμύρες, τα περισσότερα τμήματα της ανάπλασης ανυψώνονται στα 7.5 με 8 μέτρα. **Τα αναχώματα** για την ανύψωση αυτή των κτιρίων **δεν έρχονται σε άμεση επαφή με τα όρια των προβλητών**. Αυτό αποτελεί σημαντικό στοιχείο για τη δομή του δημόσιου χώρου στο παλιό επίπεδο του λιμανιού, καθώς **δημιουργείται μια λωρίδα περιπάτου που κυμαίνεται από 5 ως 15 μέτρα δίπλα στο ποτάμι.** Επίσης, η αλλαγή αυτή επιπέδου μεταλλάσει την παλιά ομογενή τοπογραφία του λιμανιού σε **μια νέα κατακόρυφη τοπογραφία με τρία επίπεδα που οδηγούν σταδιακά στο επίπεδο του νερού** και δημιουργούν πρόσθετες χωρικές αντιθέσεις και διαφοροποιήσεις. Τέλος, η νέα αυτή τοπογραφία δημιουργεί μια διαδοχή επιπέδων, όπου εναλλάσσεται ο δημόσιος με τον ιδιωτικό χώρο.

Εικόνα 4.43

Εικόνα 4.44

Οι διαφορετικοί τρόποι έκφρασης του δημοσίου χώρου _ ως ενσωματωτικό στοιχείο ανάμεσα στα κτίρια , ως στενή λωρίδα περιπάτου στο όριο στεριάς - ποταμού

- *Αστικό τοπίο.* Στη νέα τοπογραφία οικοδομούνται τα κτίρια με τους οριζόντιους και κατακόρυφους σχηματισμούς τους. Παρά την υψηλή πυκνότητα του δομημένου χώρου ακόμα και στις περιοχές κατοικίας, **ο δημόσιος χώρος εξακολουθεί να κυριαρχεί της δομής του νεοεμφανιζόμενου αστικού τοπίου.**
- *Αισθητικές μορφές σχεδιασμού.* Τα αισθητικά λειτουργικά σχέδια των ανοικτών χώρων που επιβάλλονται στη νέα τοπογραφία και την αυξημένη περιοχή των δημόσιων χώρων της, περιβάλλουν ένα αστικό δομημένο περιβάλλον. Οι γραμμικές δομές εγκαταλείπονται και αντικαθίστανται από **καμπύλα στοιχεία, τα οποία καθιστούν τον δημόσιο χώρο του Hafencity μια ισχυρή παρουσία μεταξύ του νερού και των γύρω κτιρίων.**

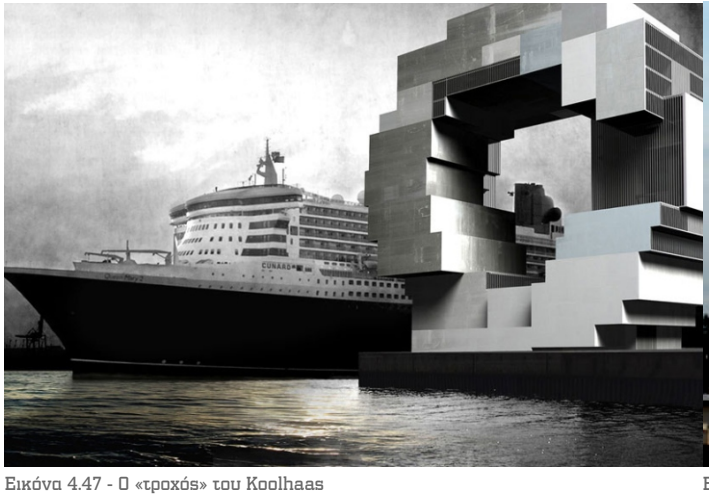
Εικόνα 4.45 - Το πανεπιστήμιο του Hafencity

Εικόνα 4.46- δημόσιος χώρος ανάμεσα στις κατοικίες

Ο δημόσιος χώρος βρίσκει την έκφραση του ως μία νέα τοπογραφία (δημιουργία τρίων επιπέδων που σταδικαά σε οδηγούν στο ποτάμι) στη διαμόρφωση του αστικού τοπίου και στις αισθητικές μορφές σχεδιασμού

Όσον αφορά τις χρήσεις γης, πρόκειται για ένα από τα πιο καλομελετημένα προγράμματα ανάμιξης λειτουργιών, καθώς περιλαμβάνει κατοικία, εμπόριο, γραφεία, αναψυχή, πολιτισμικές χρήσεις, κοινωνικές εγκαταστάσεις και υπαίθριους δημόσιους χώρους, πάντα σε άμεση επαφή με τον Έλβα. Αποτελεί μία από τις λίγες αναπλάσεις παραλιακών μετώπων που δίνει έμφαση στην οικιστική ανάπτυξη με έμφαση σε κοινωνικές λειτουργίες που υποστηρίζουν τη χρήση κατοικιών και διευκολύνουν την εξυπηρέτηση των αναγκών των κατοίκων της περιοχής. Πιο συγκεκριμένα, έχουν προβλεφθεί πολλές κοινωνικές υποδομές, όπως σχολεία όλων των βαθμίδων, εγκαταστάσεις αθλητισμού, θρησκευτικοί χώροι καθώς και πανεπιστήμιο. Φαίνεται λοιπόν, πως οι νέες χρήσεις γης συντελούν ώστε το Hafencity και κατ' επέκταση όλο το Αμβούργο να αντανακλά την εικόνα μιας σύγχρονης πόλης του 21ου αιώνα που παραμένει ζωντανή καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας.

Περνώντας στο δομημένο χώρο, ο σχεδιασμός των περισσότερων κτιρίων αποτελεί αποτέλεσμα αρχιτεκτονικών διαγωνισμών, μέσω των οποίων επιτυγχάνεται ως ένα βαθμό η ομοιομορφία του συνόλου, καθώς σε όλες τις περιπτώσεις το κράτος αναλαμβάνει τη λήψη των αποφάσεων. (Στυλιανού Νάταλυ, 2010-2011) Τα επιμέρους κτίρια που φέρουν την υπογραφή και τις καινοτόμες ιδέες διάσημων αρχιτεκτόνων συμβάλλουν στην αρχιτεκτονική αναβάθμιση της ανάπλασης, ενώ ταυτόχρονα αποτελούν τοπόσημα της περιοχής. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν ο «τροχός» του Koolhaas και η όπερα Elbphilarmonie των Herzog & de Meuron. Συγκεκριμένα, το έργο του Koolhaas «που στεγάζει το Κέντρο Επιστημών και το ενυδρείο του Αμβούργου χωροθετείται στο ανατολικό άκρο της πόλης, **συμβολίζοντας μια θαλάσσια πύλη.**(...) **Η εξωτερική του επιφάνεια αποτελείται από λεπτή στρώση γυαλιού, προκειμένου να αντανακλά τα χρώματα του νερού του ποταμού,** ενώ η τρύπα στο κέντρο του κτιρίου είναι μια ακροθιγής αναφορά στην αλλαγή των κλιματικών συνθηκών».



Εικόνα 4.47 - Ο «τροχός» του Koolhaas

Εικόνα 4.48- η όπερα Elbphilarmonie των Herzog & de Meuron.

Τα κτίρια - τοπόσημα του Hafencity συμβάλουν στην αρχιτεκτονική αναβάθμιση της ανάπλασης _ ανάπτυξη μιας ιδιαίτερης σχέσης ανάμεσα στο καινούργιο, το παλιό και το νερό

Από την άλλη, οι Herzog & de Meuron «οραματίζονται κάτι περισσότερο από ένα πολιτιστικό ορόσημο», φιλοδοξούν για έναν αυτόνομο κόμβο φιλοξενίας. Έτσι, η Elbphilarmonie θα υψώνεται 110 μέτρα πάνω από την κοίτη του Έλβα, πάνω σε μια διατηρητέα αποθήκη, απομεινάρι του βιομηχανικού παρελθόντος του λιμανιού.
(Χαραμή Στέλλα, 2009 https://metaxourgeio.wordpress.com/2009/02/02/epanakatoikisiamvourgou/ [06 Ιουλίου2013])

Γενικότερα, όσον αφορά την **κατασκευή των κτιρίων,** έγιναν προσπάθειες ώστε τα περισσότερα από

αυτά να έχουν **θέα προς το ποτάμι,** να υπενθυμίζουν το ιστορικό παρελθόν του βιομηχανικού λιμανιού , αλλά και **μέσω της τοποθέτησης τους να δημιουργούν τις κατάλληλες οπτικές φυγές προς τον Έλβα.** Επίσης, όπως φάνηκες από την παραπάνω περιγραφή, ορισμένα **κτίρια – τοπόσημα μέσα από αρχιτεκτονικούς χειρισμούς επιδιώκουν να δημιουργήσουν μια νέα εικόνα του ποταμού και να τον αναδείξουν.** Παράλληλα όμως, **με τη βοήθεια αστικών χειρισμών παράγουν μια νέα σχέση πόλης-ποταμού με τη δημιουργία ορίων φίλτρων κ.α.**

Τέλος, να αναφέρουμε ότι το νέο αστικό τοπίο δεν είναι αποτέλεσμα μόνο σύγχρονων πρωτοποριακών κατασκευών, αλλά αφορά την **ανάμειξη διατηρητέων κτιρίων ή ιστορικών τοπίων, στοιχείων υπενθύμισης του βιομηχανικού παρελθόντος του τόπου με σύγχρονα οικοδομήματα σε μια έντονη πάντα σχέση με το υδάτινο στοιχείο.** (Στυλιανού Νάταλυ, 2010-2011)

Ανάλυση λογικής σχεδιασμού υπαίθριων χώρων

Πλατεία Marco Polo | Benedetta Tagliabue, Miralles Tagliabue

Η πλατεία Marco Polo, σχεδιασμένη από το ισπανικό αρχιτεκτονικό γραφείο EMBT Arquitectes, τοποθετείται στην πρώτη γειτονιά- υποενότητα που κατασκευάστηκε στο Hafencity, στη Sandtorkai / Dalmannkaio . Με την αναγέννηση και την αστικοποίηση των ακτών του ποταμού Έλβα στο κέντρο της πόλης, **η πλατεία αυτή μαζί με την πλατεία Magellan αποτελούν τις μεγαλύτερες αστικές πλατείες της** συνολικής επέμβασης, οι οποίες ξεχωρίζουν, **προσφέροντας μια μεγάλη ποικιλία από αστικούς ποιοτικούς χώρους δίπλα στο νερό. Οι χώροι αυτοί αποτελούν ουσιαστικά κίνητρα για να επισκεφτεί κανείς το ποτάμι, αλλά και για να επωφεληθεί από την άμεση επαφή μ' αυτό**. Πιο συγκεκριμένα, η πλατεία Marco Polo βρίσκεται σε ένα από τα πιο κεντρικά σημεία της ανάπλασης ανάμεσα σε δύο προβλήτες και έχει άμεση οπτική επαφή με το ποτάμι και το νέο τμήμα της ανάπλασης.

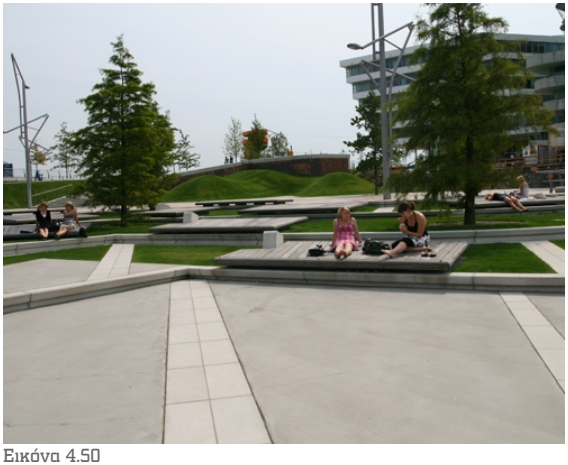
Όσον αφορά το σχεδιασμό της, **χαρακτηρίζεται από πολλούς ως ένα αμφιθέατρο με αναβαθμούς, το οποίο έχει κλίση προς το επίπεδο του νερού μέσα από τρία διαδοχικά επίπεδα.** Σαφεστέρα, η λογική του σχεδιασμού της πλατείας βασίζεται στη διαμόρφωση των τριών αυτών διαφορετικών επιπέδων, που συνδέονται μεταξύ τους μέσω ενός συστήματος από ράμπες, σκάλες και στενούς διάδρομους. Τα τρία αυτά επίπεδα είναι τα έξης:

- Το επίπεδο νερού (± 0,00). Στο επίπεδο αυτό, κατασκευάζεται μια μεγάλη πλωτή πλατφόρμα που παρέχει πρόσβαση σε μικρά σκάφη, βάρκες αθλητισμού και πορθμεία, καθώς και σε χώρους αναψυχής.

- Το χαμηλό επίπεδο περιπάτου (+4.50). Αυτό το επίπεδο απευθύνεται κυρίως στους πεζούς, προσφέροντας τους μία ζώνη περιπάτου σε συνδυασμό με χρήσεις αναψυχής με θέα πάντα το ποτάμι.
- Το επίπεδο του δρόμου (+7.50). Ο κύριος πεζόδρομος και οι χώροι παιχνιδιού έχουν τοποθετηθεί στο επίπεδο του δρόμου. Η επιλογή της τοποθέτησης των βασικών αστικών υπαίθριων υποδομών στο επίπεδο αυτό, βασίζεται στο γεγονός τα δύο τρίτα των νέων δημόσιων χώρων σε άμεση επαφή με το ποτάμι είναι συνειδητά αποδεκτό ότι θα πλημμυρίσουν, και συνεπώς έχουν σχεδιαστεί με βάση αυτή την ιδιομορφία. (http://www.architecturenewsplus.com/projects/2663 [11 Σεπτεμβρίου 2013])

Όσον αφορά την επιλογή των υλικών, η εναλλαγή μεταξύ σκληρών και μαλακών επιφανειών, καθώς και η χρήση διαφορετικών υλικών, προβάλλει την πρόθεση των αρχιτεκτόνων να παίξουν με τις κλίμακες. Μέσω των διαφοροποιήσεων στην πλακόστρωση, καταφέρνουν να δημιουργήσουν μια ατμόσφαιρα ιδωτικότητας, χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι οι επισκέπτες του πάρκου αυτού αποκτούν το δικό τους χώρο, τη δική τους «κουβέρτα», ενώ ταυτόχρονα διαμορφώνουν έναν ενιαίο συνεκτικό δημόσιο χώρο. Προς αυτή την κατεύθυνση λειτουργεί και η χρήση του αστικού εξοπλισμού, της βλάστησης αλλά και της επεξεργασίας του εδάφους (δημιουργία μικρών τεχνητών λόφων).

Εικόνα 4.49
Πλατεία-αμφιθέατρο με αναβαθμούς, το οποίο έχει κλίση προς το επίπεδο του νερού



Εικόνα 4.50
Ατμόσφαιρα ιδιωτικότητας μέσω αστικών χειρισμών που αφορούν τα υλικά, το ανάγλυφο του εδάφους κ.ά.

Πάρκο Lohsepark |Vogt Landschaftsarchitekten AG

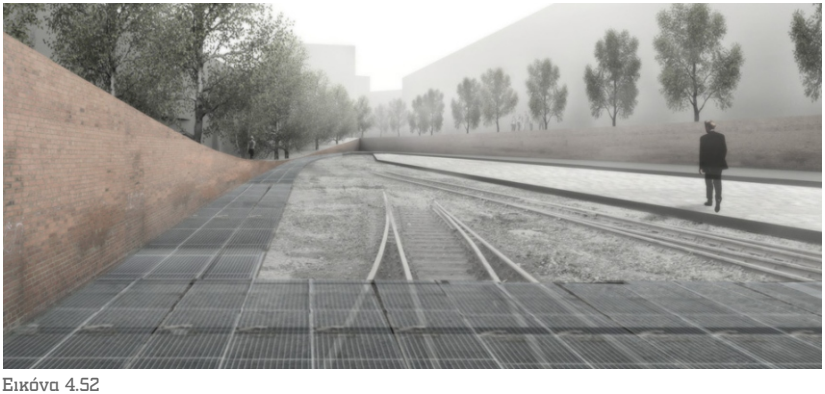
Το πάρκο Lohsepark, σχεδιασμένο από το αρχιτεκτονικό γραφείο Vogt Landschaftsarchitekten AG της Ζυρίχης, τοποθετείται στην χωρική ενότητα Elbtorquartier, η οποία αποτελεί τη νέα συνοικία της γνώσης του Hafencity. Το πάρκο αυτό αποτελεί το κεντρικό πάρκο της συνολικής ανάπλασης και καταλαμβάνει έκταση τεσσάρων εκταρίων. Πρόκειται ουσιαστικά για τη μεγαλύτερη συνεχόμενη πράσινη περιοχή. (http://www.hafencity.com/en/concepts/lohsepark-hafencity-444-s-green-555-cental-park-555-.html [12 Σεπτεμβρίου 2013])

Ο σχεδιασμός του πάρκου προέκυψε έπειτα από αρχιτεκτονικό διαγωνισμό, οι στόχοι του οποίου αφορούσαν τη δημιουργία μιας σειράς αστικών πλατειών, κατασκευή πολιτισμικού κέντρου και δημοτικού σχολείου, καθώς και χώρων στάθμευσης. Εκτός από τις νέες κατασκευές ζητούμενο αποτελούσε η δημιουργία μιας ιστορικής σύνδεσης ανάμεσα στα απομεινάρια των σιδηροδρομικών γραμμών και το μελλοντικό μουσείο στη δυτική πλευρά του πάρκου.

Όσον αφορά το σχεδιασμό του λοιπόν, η κεντρική ιδέα είναι να ειδωθεί ο χώρος αυτός σαν **μία ενιαία κορδέλα πρασίνου που ενώνει δύο σημεία του παράκτιου μετώπου, το κανάλι Ericus και τον ποταμό Έλβα,** ενώ ταυτόχρονα λειτουργεί ως ενοποιητικό στοιχείο των κτιρίων στην ανατολική και δυτική πλευρά του.

Εικόνα 4.51

Masterplan _ ενιαία κορδέλα πρασίνου που ενώνει δύο σημεία νερού

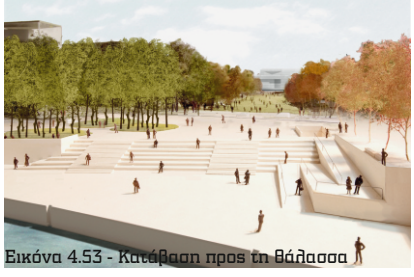


Εικόνα 4.52

Δημιουργία ιστορικής σύνδεσης ανάμεσα στα απομεινάρια των σιδηροδρομικών γραμμών και το μελλοντικό μουσείο στη δυτική πλευρά του πάρκου.

Χρησιμοποιώντας εργαλεία τρισδιάστατης μοντελοποίησης οι αρχιτέκτονες είναι σε θέση να λύσουν περίπλοκα τοπογραφικά ζητήματα και να δημιουργήσουν σκηνογραφικούς, βιωματικούς περιπάτους ανάμεσα στους χώρους αναψυχής και στάσης του πάρκου. Γενικότερα, παρά το γεγονός ότι σε επίπεδο κάτοψης το πάρκο μοιάζει με μια ενιαία λωρίδα πρασίνου, σε επίπεδο τομής υπάρχει **έντονη διάθεση για αξιοποιήσεις του ανάγλυφου, με τη δημιουργία διαφορετικών υψομετρικών επιπέδων ανάλογα με τις ανάγκες που χρειάζεται να εξυπηρετηθούν.** Για παράδειγμα, για την **ηχητική προστασία από τους θορύβους της λεωφόρου**, δημιουργούν έναν τεχνητό λόφο – ηχητικό φράγμα σχετικά μεγάλου ύψους, στη νότια πλευρά του οποίου υπάρχει μια σειρά από καλά διαμορφωμένους χώρους, που προσφέρουν **πανοραμική θέα προς το ποτάμι αλλά και το Hafencity**. Επίσης, και σ' αυτή την περίπτωση για την προστασία από της πλημμύρες το σύνολο της περιοχής ανυψώνεται περίπου 8 μέτρα, ενώ κατεβαίνει στα δύο άκρα του ποταμού, έτσι ώστε να επιτυγχάνεται η άμεση επαφή μ' αυτόν.

Τέλος σχετικά με τη φύτευση, επιλέγεται πυκνή βλάστηση στα όρια- άκρες του πάρκου, ενώ στο εσωτερικό επιλέγεται να διατηρηθούν ορισμένα πράσινα δωμάτια (κρυμμένοι χώροι) ώστε να αποτελέσουν χώρους για τη φιλοξενία πολιτισμικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων. (http://www.girot.ch/project/lohsepark-hamburg/ [12 Σεπτεμβρίου 2013]) Το πάρκο αυτό με την εκτεταμένη χρήση της φύτευσης αποτελεί ένα από τα πιο πράσινα σημεία της ανάπλασης και συμβάλλει στη δημιουργία ενός φυσικό τοπίου μέσα στον αστικό ιστό της πόλης.



Εικόνα 4.53 - Κατάβαση προς τη θάλασσα

Εικόνα 4.54 - Φύτευση στα άκρα - όρια του πάρκου

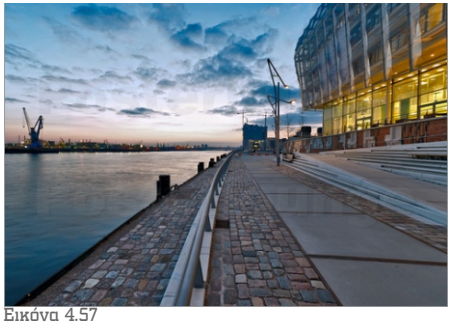
Εικόνα 4.55 - Έντονη διάθεση αξιοποίησης αναγλύφου

Εικόνα 4.56 - Πανοραμική θέα προς το λιμάνι

Στοιχεία ενοποίησης & ομοιομορφίας

Μπορεί η όλη περιοχή του Hafencity «να οργανώνεται σε επιμέρους τομείς, ανάλογα με τα χαρακτηριστικά και το συνδυασμό των χρήσεων, την κτιριακή πυκνότητα, το δημόσιο ή ιδιωτικό χαρακτήρα των πολεοδομικών συστημάτων, την εικόνα του χώρου» κ.ά., όμως στην ουσία αποτελούν μέρος μιας συνολικότερης επέμβασης κι ως τέτοιο οφείλουν να λειτουργούν. Έτσι, μέσω αστικών χειρισμών οι αυτόνομες αυτές ενότητες συνδέονται μεταξύ τους, δημιουργώντας μια ενοποιημένη αστική ανάπλαση στο όριο στεριάς – ποταμού. **Στο πλαίσιο της συνεκτικότητας και ενοποίησης των επιμέρους ενοτήτων, πρωτεύον ρόλο διαδραματίζουν οι δημόσιοι χώροι. Αυτοί λειτουργούν ως συνδετήριο στοιχείο των επιμέρους πολεοδομικών ενοτήτων**, καθώς και ως στοιχείο διαμόρφωσης μιας ενιαίας ταυτότητας. Οι πλατείες, τα πάρκα και οι χώροι περιπάτους εκτός από συνδετήριο στοιχείο μεταξύ των διαφορετικών χωρικών ενοτήτων, **αποτελούν και συνδετικό κρίκο μεταξύ των κτιριακών υποδομών, αλλά και των τελευταίων με το ποτάμι.**

Επίσης, **η επιλογή κυρίως τοπικών υλικών, αλλά και η χρήση τους με παρόμοιο τρόπο και αισθητική αποτελεί στοιχείο συνεκτικότητας και ομοιομορφίας.** Σε όλο το σύνολο της επέμβασης, η αισθητική που θέλουν να δώσουν οι μελετητές αφορά τη διατήρηση του χαρακτήρα και της ταυτότητας του πρώην ιστορικού βιομηχανικού λιμανιού. Από την άλλη, και **τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά** του σχεδιασμού των υπαίθριων χώρων **αποδεικνύουν τη σημασία που δίνεται** στη χωρική και λειτουργική ένταξη της ενότητας στην ευρύτερη περιοχή και **την επισήμανση της ιστορικής συνέχειας μεταξύ πόλης και λιμανιού**. Ως **στοιχείο συνέχειας και ενοποίησης** της επέμβασης με τον υπάρχον αστικό ιστό αποτελεί ακόμη **το καλά οργανωμένο συγκοινωνιακό δίκτυο.** Συμπεραίνουμε λοιπόν, πως πολλοί τομείς και στοιχεία που μέχρι τώρα θεωρούνταν συμπληρωματικά στον αστικό σχεδιασμό, αναδεικνύονται σε καθ' εαυτόν οικοδόμημα της άρθρωσης της πόλης και της επέκτασης της στο παρόχθιο μέτωπο του ποταμού Έλβα.



Εικόνα 4.57
Επιλογή και χρήση τοπικών υλικών

Εικόνα 4.58
Χρήση τοπικών υλικών και στις όψεις των κτιρίων _ ο δημόσιος χώρος συνδετικός κρίκος

Περιβαλλοντικά θέματα

Σημαντικό κομμάτι της ανάπλασης, όπως προαναφέρθηκε αποτελεί και η ενασχόληση των μελετητών με **περιβαλλοντικά θέματα**. Το «Συμπληρωματικό Σχέδιο Αστικής Ανάπτυξης», όπως ονομάζεται επισήμως ο σχεδιασμός της ανάπλασης του Hafencity, επιδιώκει να θέσει νέα δεδομένα στις ευρωπαϊκές αναπλάσεις, εστιάζοντας κυρίως στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής, η οποία αντανακλάται από την αρχιτεκτονική και πολεοδομική τελειότητα, το υψηλό επίπεδο κατοίκησης, την άμεση επαφή με το νερό, τη δημιουργία ευνοϊκού μικροκλίματος, την προστασία από αντίξοες καιρικές συνθήκες, κυρίως από πλημμύρες κ.ά. (Χαραμή Στέλλα, 2009 https://metaxourgeio.wordpress.com/2009/02/02/epanakatoikisiamvourgou/ [06 Ιουλίου 2013])

Ξεκινώντας από το κυρίαρχο στοιχείο της ανάπλασης, τη μίξη γης και νερού, να αναφέρουμε το νερό, ως ένα κομμάτι του φυσικού περιβάλλοντος και μέσω κατάλληλων χειρισμών μπορεί να συντελέσει στην ανάδειξη επιμέρους περιβαλλόντων. Ο σχεδιασμός λοιπόν πάρκων και δημόσιων χώρων χαλάρωσης και αναψυχής δίπλα στο νερό μπορεί να συμβάλλει στη βελτίωση και διατήρηση του μικροκλίματος της περιοχής. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι πριν την επέμβαση έγιναν έρευνες για την αξιολόγηση της τρέχουσας οικολογικής κατάστασης, περιλαμβάνοντας ελέγχους για τη μόλυνση του εδάφους του αέρα και του νερού, την ύπαρξη χλωρίδας, υδρόβιων οργανισμών και γενικότερα βιότοπων. Άλλωστε, μια τέτοιου είδους έρευνα θεωρήθηκε αναγκαία, εξαιτίας της πρώην λειτουργίας της περιοχής και των χρήσεων γης που εμπλέκονταν μ' αυτή. Με βάση λοιπόν τα αποτελέσματα των ερευνών αυτών, ο σχεδιασμός της επέμβασης πραγματοποιήθηκε με σεβασμό στην υπάρχουσα οικολογία της περιοχής και με στόχο την προστασία και ενίσχυση της. Όπου κρίθηκε αναγκαίο, έγινε καθαρισμός του εδάφους και των υδάτων, με κύριο στόχο την ποιοτική αναβάθμιση της περιοχής αλλά και τη διασφάλιση της δημόσιας υγείας. Εκτός από τις έρευνες αυτές, έγιναν και άλλες σχετικά με την μόλυνση του αέρα στην περιοχή επέμβασης. Όσον αφορά την ατμοσφαιρική ρύπανση ήταν σε αποδεκτό επίπεδο για την εγκατάσταση των προβλεπόμενων χρήσεων γης.(Jürgen Bruns-Berentelg, 2006:80-81)

Έγιναν ακόμη, αξιολογήσεις σχετικά με την κατάσταση του θορύβου στο Hafencity. Προσδιορίστηκαν οι κύριες πηγές θορύβου (οδική και σιδηροδρομική κυκλοφορία αλλά και υπάρχουσες χρήσεις λιμενικών εγκαταστάσεων) και με βάση αυτό, το γενικό σχέδιο διάταξης προσδιόριζε τη βασική διάταξη και θέση των κτιρίων, έτσι ώστε να μειωθεί όσο το δυνατόν η διάδοση του θορύβου. Ταυτόχρονα έγινε και χρήση νέων τεχνολογιών για τη μείωση της ηχορύπανσης. (Jürgen Bruns-Berentelg, 2006: 79)

Τέλος, να σημειωθεί ότι στο πλαίσιο της περιβαλλοντικής συνιστώσας σημαντικό ρόλο διαδραματίζουν και οι καινοτόμες ενεργειακές εφαρμογές με στόχο την εξοικονόμηση ενέργειας και

την προστασία του περιβάλλοντος. Βασικά καύσιμα για την κάλυψη των αναγκών της περιοχήςαποτελούν ο λιθάνθρακας, το φυσικό αέριο και τα επεξεργασμένα λύματα των κατοικιών και των καταστημάτων.(Χαραμή Στέλλα, 2009 https://metaxourgeio.wordpress.com/2009/02/02/epanakatoikisiamvourgou/ [06 Ιουλίου 2013]) Όμως γίνονται και ενέργειες για παραγωγή ενέργειας και θερμότητας μέσω της εισαγωγής φιλικών προς το περιβάλλον μεθόδων και κατασκευών (για παράδειγμα παθητική ή ενεργειακή χρήση της ηλιακής ενέργειας), αλλά και για την κατασκευή κτιρίων με χρήση οικοδομικών υλικών φιλικά προς το περιβάλλον. (Jürgen Bruns-Berentelg,2006: 78)

Συμπεράσματα

Το σχέδιο και ο προγραμματισμός του Hafencity αποτελεί την πιο πρόσφατη και μεγαλύτερη αστική ανάπλαση της Ευρώπης. Πρόκειται για μια επέμβασης μεγάλης κλίμακας, που δεν επιδιώκει απλά να δημιουργήσει μια αστική περιοχή, παρέχοντας έναν χώρο για να ζουν και να εργάζονται πλήθος ανθρώπων, αλλά κύριος στόχος της είναι να μετατρέψει ένα εγκαταλελειμμένο χώρο εργασίας σε ένα ζωντανό πυρήνα στο εσωτερικό της πόλης, ο οποίος θα διακατέχεται από υψηλό βαθμό αστικότητας και θα μπορεί να δημιουργήσει μια νέα δημόσια σφαίρα. Η νέα αυτή μορφή αστικότητας που θέλουν να προωθήσουν, θα αναπτυχθεί λοιπόν μέσα από τη συνεργασία αρχιτεκτονικής και αστικού σχεδιασμού. Επίσης, στο έργο αυτό η συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα κρίθηκε απαραίτητη για την ομαλή και γρήγορη ολοκλήρωση όλων των φάσεων του προγράμματος.

Όσον αφορά τις επεμβάσεις πιο συγκεκριμένα, όπως προαναφέρθηκε το Αμβούργο παρόλο που είναι μια Βόρεια χώρα της Ευρώπης, **ακολουθεί τη λογική της Μεσογείου**. Πρωταρχικό ρόλο λοιπόν στην ανάπλαση διαδραματίζουν οι δημόσιοι χώροι. Συνεπώς, σε όλες τις φάσεις του προγράμματος γίνεται **πρόταξη του δημοσίου χώρου**. Ο δημόσιος χώρος **παίρνει πολλές μορφές** -πεζόδρομοι, στενά δρομάκια ανάμεσα στα κτίρια, η πορεία στο όριο της προκυμαίας, κήποι, πάρκα, παιδικές χαρές κ.ά. – **και συνδιαλέγεται άμεσα με τα γύρω κτίρια, τους ημιδημόσιους υπαίθριους χώρους τους και το νερό.**

Για την αναβάθμιση της πρώην βιομηχανικής περιοχής του λιμανιού, γίνονται ενέργειες ώστε **να αποτελέσει όλη η περιοχή το δημόσιο χώρο της πόλης**, με την έννοια ότι θα είναι ζωντανός και προσβάσιμος όλο το 24ωρο τόσο από τους ίδιους τους κατοίκους του Hafencity όσο και από τους κατοίκους του Αμβούργου, αλλά και άλλων πόλεων και χωρών. **Προς αυτή την κατεύθυνση οδηγούν οι αστικές και πολεοδομικές χειρονομίες που σχετίζονται με την ανάμειξη χρήσεων γης σε συνδυασμό με τους δημόσιους χώρους, αλλά και την κοινωνική διάσταση του έργου.** Σαφέστερα, ο συνδυασμός κατοικιών με χρήσεις αναψυχής, υπηρεσιών και γραφείων, οι **δημόσιες συζητήσεις και**

οι ενέργειες που γίνονται από τους φορείς του δήμου για να ακουστούν οι απόψεις των κατοίκων της περιοχής σχετικά με το χώρο που βιώνουν συντελούν στο να μένει το Hafencity ζωντανό καθ' όλη τη διάρκεια της μέρας και να αποκτά το δημόσιο χαρακτήρα που θέλουν. Να σημειωθεί ακόμη ότι σε κάποιες περιπτώσεις διαμόρφωσης δημόσιων χώρων, **προωθείται ο συμμετοχικός σχεδιασμός**. Για παράδειγμα η παιδική χαρά Treasure Island διαμορφώθηκε μέσα από τη συμμετοχή των παιδιών και των γονιών τους της τοπικής κοινωνίας.

Η επιδίωξη των μελετητών για σύνδεση της πόλης του Αμβούργου με τη νέα πόλη στις όχθες του Έλβα, επιτυγχάνεται μέσα από μια σειρά αστικών χειρισμών που αφορούν την **υπερύψωση του μεγαλύτερου τμήματος της περιοχής επέμβασης, έτσι ώστε να δημιουργηθούν συγκοινωνιακές υποδομές που θα τη συνδέουν με την πόλη** και δεν θα κινδυνεύουν από το φαινόμενο της πλημμύρας. Η υπερύψωση ως χειρονομία οδηγεί στην έξοδο και στη δημιουργία θέας από την πόλη προς το παραλιακό μέτωπο. Σαφέστερα, **συμβάλλει στη δημιουργία μιας νέας τοπογραφίας στην περιοχή**, η οποία δημιουργεί **τρία υψομετρικά επίπεδα που σε οδηγούν σταδιακά στις όχθες του ποταμού** χωρίς να αλλοιώνεται η βιομηχανική ατμόσφαιρα του λιμανιού. Επίσης, σε πολλά σημεία η διαφορά επιπέδων, δημιουργεί **πλατώματα που λειτουργούν ως μπαλκόνια με θέα το ποτάμι.** Η τοποθέτηση των κτιρίων και η έμφαση που δίνεται στο σχεδιασμό κάθε δημόσιου χώρου δημιουργούν οπτικές φυγές, θεάσεις, φίλτρα, όρια κ.ά.

Συνοψίζοντας, θεωρείται ότι το Αμβούργο με την ολοκλήρωση του Hafencity θα αποτελέσει μια σπουδαία μητροπολιτική περιοχή της Ευρώπης, καθώς μέσα από την εισαγωγή και ανάμειξη νέων χρήσεων και λειτουργιών, παράγεται μια νέα μορφή δημόσια σφαίρας με τη δυνατότητα πολλών επιλογών δραστηριοτήτων. Παρόλα αυτά και παρά την ως τώρα επιτυχία του προγράμματος, παραμένει το ερώτημα κατά πόσο η ανάπλαση αυτή θα θεωρηθεί επιτυχής και αν οι νέες οικονομικές δραστηριότητες του λιμανιού θα συμβάλουν στην ομαλή λειτουργία της πόλης και στην αρμονική συνύπαρξη του συστήματος.

4.3 Θεσσαλονίκη – Νέα αστικά επεισόδια στο λιμάνι και τη Νέα Παραλία.

4.3 Α _ Σχέση πόλης – θάλασσας - λιμένα

Η Θεσσαλονίκη είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Ελλάδας. Από την ίδρυσή της έως και σήμερα αξιοποιεί την στρατηγική της θέση και αναπτύσσεται σε μια πολυπολιτισμική πόλη. Γεωγραφικά βρίσκεται στο δυτικό τμήμα του σημερινού νομού Θεσσαλονίκης, στο μυχό του Θερμαϊκού Κόλπου. (Hoyle Brian,1996:142)

Πρόκειται για μία πόλη που η αρχιτεκτονική της ιστορία «μπορεί να διαβαστεί στους επάλληλους μετασχηματισμούς που υπέστη η σχέση ανάμεσα στην πόλη και τη θάλασσα». Η πρώτη επαφή του εσωτερικού αστικού ιστού της πόλης με τη θάλασσα, αλλά και η ανάδειξη της πολλαπλότητας των είκοσι χιλιομέτρων του παραλιακού της τοπίου, συνέβη με την κατεδάφιση του παραλιακού τείχους. (Παπαδόπουλος Λόης, 2001:75-76) Το παραλιακό τοπίο της Θεσσαλονίκης, περιλαμβάνει εκτός από το λιμάνι της και «το γραμμικό θαλάσσιο μέτωπο που προέκυψε έπειτα από διαδοχικές επιχωματώσεις και εκτείνεται προς τα ανατολικά». (Παπαχαριδήμου Αργυρώ, 2012:58)

Όσον αφορά το λιμάνι της, πιο συγκεκριμένα, ιστορικά, αποτελεί την καρδιά της πόλης τόσο από οικονομική όσο και από στρατηγική άποψη. Κατά τη διάρκεια της μακρόχρονης ιστορίας της πόλης, το λιμάνι ήταν άμεσα συσχετισμένο με την οικονομική και πολιτισμική ζωή τόσο της ίδιας της πόλης όσο και των Βαλκανίων. Η ιστορία της πόλης κυλούσε παράλληλα και σχεδόν συνέπιπτε με τη ζωή και τη λειτουργία του λιμανιού της. (Hoyle Brian,1996:142-144)

Εικόνα 4.58
Η Θεσσαλονίκη στο μυχό του θεραϊκού κόλπου

Εικόνα 4.59
Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης στα δυτικά της πόλης σε άμεση επαφή με το κέντρο της.

4.3 Β _ Στάδια- απόπειρες αστικής ανάπτυξης της παράκτιας ζώνης

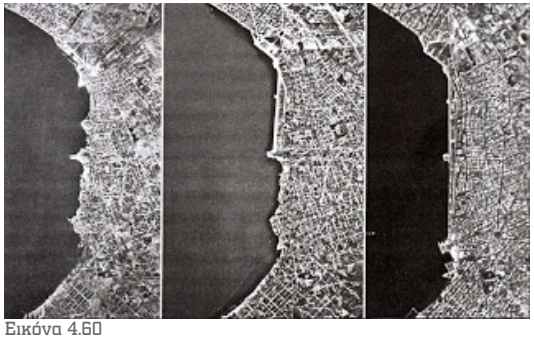
Οι σύγχρονες μετατροπές της παράκτιας ζώνης της Θεσσαλονίκης ξεκινάνε το 1960 με την επέκταση του παραλιακού μετώπου της προς τα ανατολικά με την κατασκευή ενός αποτυχημένου γραμμικού λιμενοβραχίονα και ενός πάρκου. Έξι χρόνια αργότερα, προτείνεται η επιχωμάτωση της παλιάς παραλίας, η οποία προκάλεσε πληθώρα αντιδράσεων. Επισημαίνεται έτσι η ανάγκη για ένα γενικό πολεοδομικό σχέδιο, που θα περιλαμβάνει και το θαλάσσιο μέτωπο.

Με αφορμή λοιπόν τα παραπάνω γεγονότα, από το 1971, αρχίζουν να διεξάγονται εθνικοί και διεθνείς διαγωνισμοί για την παραλιακή ζώνη. Κύρια ζητούμενα τους αποτελούν η επιχωμάτωση της Παλιάς Παραλίας και η κατασκευή ενός υπόγειου χώρου στάθμευσης. Οι διαγωνισμοί αυτοί για χρόνια συναντούνε εμπόδια και έτσι διεξάγονται ανά τακτά χρονικά διαστήματα.

Στο διαγωνισμό του 1988 εκτός από τα παραπάνω ζητούμενα, τίθεται και ζήτημα της κατασκευής μιας υποθαλάσσιας οδικής αρτηρίας. Οι έντονες αντιδράσεις από πολλούς διοικητικούς και επιστημονικούς φορείς, έχουν και πάλι ως αποτέλεσμα την μη αποτελεσματικότητα του διαγωνισμού.

Έπειτα από δύο χρόνια οι δημοτικές αρχές και το υπουργείο περιβάλλοντας, εκπονούν μελέτη για την υποθαλάσσια αρτηρία περισσότερο ως ένα κυκλοφοριακό σχέδιο παρά ως σχέδιο ανάπλασης. Υποτιμώντας τη σπουδαιότητα των ιστορικών, αρχιτεκτονικών και περιβαλλοντικών πτυχών μιας ανάπλασης, και η μελέτη αυτή εγκαταλείπεται.

Τελικά, σταθμός στην αρχιτεκτονική ανανέωση της πόλης στάθηκε ο θεσμός «Θεσσαλονίκη πολιτισμική πρωτεύουσα 1997». Τότε, τίθεται το ζήτημα της ανασυγκρότησης της πολιτισμικής και κατ' επέκταση αστικής υποδομής της πόλης. Μέσα σ' αυτό το πνεύμα, ξεκινάει ένα σχέδιο για την ανανέωση και τον επαναπροσδιορισμό της περιοχής του λιμανιού ως κέντρο πολιτισμού αλλά και γενικότερα ως ενός οργανικού τμήματος της πόλης. (Hoyle Brian,1996:154) Ταυτόχρονα, εκπονείται και μια σειρά από μελέτες για τη Νέα Παραλία, ώστε να αποτελέσει το αστικό σαλόνι της πόλης.



Εικόνα 4.60
Ανατολικό παραλιακό μέτωπο Θεσσαλονίκης (1945-1960-2004)

Εικόνα 4.61
Προτάσεις για υποθαλάσσια αρτηρία στο παραλιακό μέτωπο

4.3 Β α _ Λιμάνι – Προβλήτα Α'

Ο θεσμός της Πολιτισμικής Πρωτεύουσας του 1997, έδωσε την ευκαιρία **ανάπτυξης ενός προγράμματος που θα «ενέτασσε στο λιμάνι ένα δίκτυο πολιτισμικού και κοινωνικού εξοπλισμού της πόλης».** Έτσι, με τη συμφωνία των αρμόδιων φορέων, αποφασίστηκε η ανάπλαση της προβλήτας Α'. Η προβλήτα, περίκλειστος χώρος με ελάχιστη και επιλεκτική προσβασιμότητα, αποτελεί ουσιαστικά **κομμάτι του ιστορικού κέντρου της πόλης.** Η θέση της λοιπόν **δίνει τη δυνατότητα δημιουργίας μιας συνέχειας μεταξύ του περιβάλλοντος αστικού τοπίου και του θαλάσσιου μετώπου.** (Ζέικου Πόλυ, 2001: 106)

Ξεκινώντας την περιγραφή της επέμβασης της Προβλήτας Α', αρχικά να αναφέρουμε ότι αποτελεί μία μελέτη ήπιας ανάπλασης με **κύριο στόχο** το άνοιγμα της πόλης προς τη θάλασσα, την επανασύνδεση – λειτουργικά και αντιληπτικά- του ιστορικού τόπου του λιμανιού με την πόλη, αλλά και την ανάδειξη της περιοχής της προβλήτας ως ενός λειτουργικού, ζωντανού και βιώσιμου δημόσιου χώρου καθώς και της αστικότητας του λιμανιού, διατηρώντας τον χαρακτήρα και την κλίμακα του. (Ουδατζή, Κυριακή, 2013, http://www.greekarchitects.gr [31 Αυγούστου 2013]

Για την επίτευξη των παραπάνω στόχων λοιπόν, η **στάση** που κρατούν οι μελετητές αφορά την εκπόνηση μιας σειράς ενεργειών που σχετίζονται με την διαχείριση της περιοχής ως ενιαία ζώνης με λειτουργικούς, ιστορικούς και όρους αστικού σχεδιασμού, την αποκατάσταση της οργάνωσης των ιστορικών χώρων του παλιού τμήματος του λιμανιού και τη διατήρηση της εκάστοτε μορφολογίας, την αποφυγή μελλοντικών κατεδαφίσεων αξιοσημείωτων κτιρίων καθώς και την ενσωμάτωση νέων κτιρίων στο υπάρχον δομημένο περιβάλλον. (Hoyle Brian,1996:154) Έθεσε λοιπόν, ως στόχους της, την αποκατάσταση και ανάδειξη των αρχιτεκτονικών μορφών και ιστορικών υλικών στοιχείων, καθώς βασική επιθυμία των μελετητών ήταν η δημιουργία ενός λειτουργικού, ζωντανού και βιώσιμου δημόσιου χώρου, ο οποίος προορίζεται για δημόσια χρήση από το ευρύ κοινό. (Ουδατζή, Κυριακή, 2013, http://www.greekarchitects.gr [31 Αυγούστου 2013])

Εικόνα 4.62
Η προβλήτα Α΄ πριν την ανάπλαση

Όσον αφορά την αποκατάσταση των ιστορικών στοιχείων της προβλήτας το πρόγραμμα ανάπλασης περιελάμβανε την ανάδειξη της μορφής των αλλοιωμένων κτιρίων -τόσο τυπολογικά όσο και αισθητικά-, ώστε να ενταχθούν μορφολογικά και λειτουργικά στο ιστορικό σύνολο. Συγκεκριμένα, η αρχιτεκτονική μελέτη προβλέπει την αλλαγή χρήσης των πέντε υπαρχόντων αποθηκών, σε νέες χρήσεις πολιτιστικού χαρακτήρα, οι οποίες περιλαμβάνουν αίθουσα μουσικής, θεάτρου και κινηματογράφου, εκθεσιακού χώρου, μουσείων Design και Κινηματογράφου. (Παπαμίχος Νίκος, Χαστάογλου Βίλμα , 2001: 110) Αργότερα, τοποθετούνται και χρήσεις ψυχαγωγίας με καφέ-μπαρ-εστιατόριο. (Ζέικου Πόλυ, 2001: 108)

Εκτός από την αρχιτεκτονική και λειτουργική ανανέωση των αποθηκών, επιχειρείται και **διαμόρφωση του υπαίθριου χώρου της προβλήτας με στόχο τη λειτουργική "διείσδυση" και σύνδεση του αστικού ιστού της πόλης με τον λιμένα.** Αυτό επιτυγχάνεται μέσω μιας **ήπιας μορφής διαμορφώσεων,** λιτών και "αθόρυβων" νέων επεμβάσεων και κατασκευών, που **δίνουν στην Προβλήτα Α΄, τα χαρακτηριστικά ενός βιώσιμου δημόσιου χώρου, ενώ συγχρόνως υπακούουν στις συντακτικές και τις μορφολογικές αρχές που συγκροτούν το λιμενικό τοπίο της Θεσσαλονίκης.** (Ουδατζή Κυριακή, 2013, http://www.greekarchitects.gr [31 Αυγούστου 2013])

Γενικότερα, βασικοί συντελεστές οργάνωσης του υπαίθριου χώρου της προβλήτας αποτελούν ο μεγάλος κυβολιθόστρωτος κενός χώρος ανάμεσα στις παράλληλα διατεταγμένες αποθήκες, οι μεγάλοι πρισματικοί όγκοι των αποθηκών, η αδιαμεσολάβητη επικοινωνία τους με το δρόμο, η κατασκευαστική σαφήνεια και η ομοιομορφία στην επιλογή των υλικών καθώς και η απουσία κάθε μορφολογικής εκζήτησης. (Παπαδόπουλος Λόης, 2001:112-113)

Εικόνα 4.63
Το μουσείο κινηματογράφου στην Προβλήτα Α΄

Εικόνα 4.64
Ο μεγάλος κυβολιθόστρωτος δρόμος ανάμεσα στις παράλληλα διεταγμένες αποθήκες

Έτσι λοιπόν, διατηρώντας τους παραπάνω συντελεστές οργάνωσης, αλλά και ενισχύοντας τους με κάποιους αστικούς χειρισμούς, οι μελετητές κατορθώνουν να **δημιουργήσουν έναν νέο βιώσιμο δημόσιο χώρο στα όρια πόλης – θάλασσας, ανοιχτό προς το κοινό**. Οι αστικοί χειρισμοί αφορούν κυρίως τη διαμόρφωση δύο διαδρομών για πεζούς, αλλά και τη δημιουργία ειδικών διαμορφώσεων ως **χώρων στάσης, κυρίως σε άμεση επαφή με τη θάλασσα.** Συγκεκριμένα γίνεται διαμόρφωση της κεντρικής πορείας, ανάμεσα στις αποθήκες και της διαδρομής που ανοίγεται αμέσως μετά την είσοδο στην προβλήτα και αριστερά αυτής σε άμεση επαφή με τη θάλασσα.

Η **κεντρική πορεία** χαρακτηρίζεται για την αυστηρή χάραξη και την έντονη γραμμικότητα της, γνωρίσματα που της προσδίδουν τα υπάρχοντα ιστορικά κτίρια-αποθήκες, που την περιστοιχίζουν. Έχοντας λοιπόν ως στόχο τη διατήρηση αυτής της φυσιογνωμίας, οι μελετητές χρησιμοποιούν αρχιτεκτονικά εργαλεία με αστικούς χειρισμούς. Συγκεκριμένα, **τα εργαλεία αυτά αφορούν την επιλογή και τη χρήση υλικών, την τοποθέτηση του αστικού εξοπλισμού** (φωτιστικά σώματα, καθιστικά κ.ά.) **και της φύτευσης, τονίζοντας ακόμη περισσότερο τη γραμμικότητα του πεζοδρόμου και παρέχοντας του την οπτική φυγή προς τη θάλασσα.** Τέλος, η γραμμικότητα αυτή εντείνεται με την τοποθέτηση μιας αρχιτεκτονικής κατασκευής- γλυπτού στο τέλος της διαδρομής, σε ένα αδιάφορο και εγκαταλελειμμένο μέχρι σήμερα σημείο της προβλήτας . **Η επέμβαση** αυτή αποτελεί ουσιαστικά στοιχείο ιδιομορφίας, καθώς προσδίδει μια **εικαστική πινελιά στην αστική επέμβαση, ενώ ταυτόχρονα προσφέρει ένα σημείο στάσης στον επισκέπτη, ο οποίος μπορεί να αναπτύξει μια άμεση, ήρεμη και δυνατή σχέση επαφής με τη θάλασσα και τον ορίζοντα.**

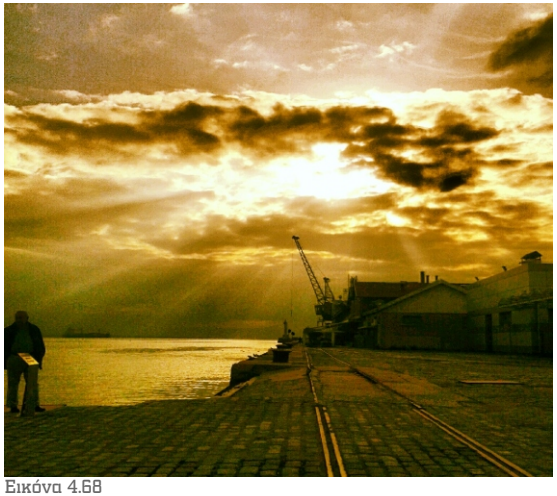
Εικόνα 4.65
Η γραμμικότητα της κεντρικής πορείας

Εικόνα 4.66
Η τοποθέτηση του αστικού εξοπλισμού και της φύτευσης ενισχύουν την γραμμικότητα του πεζοδρόμου

Εικόνα 4.67
Η εικαστική επέμβαση στο τέλος της διαδρομής

Η δευτερεύουσα διαδρομή χαρακτηρίζεται για την άμεση επαφή της με τη θάλασσα και την οπτική φυγή προς την πόλη. Πρόκειται πάλι για μια **γραμμική πορεία στο όριο στεριάς-θάλασσας**, το οποίο τονίζεται με την επένδυση φυσικού ξύλου στο κρηπίδωμα. Μέσω ζωνών πρασίνου και καθιστικών, η πορεία αυτή μετατρέπεται σε σημείο συγκέντρωσης κοινού και ιδανικής θέασης του παραλιακού μετώπου της πόλης. Σ' αυτή την περίπτωση λοιπόν, τα ίδια αρχιτεκτονικά εργαλεία που χρησιμοποιήθηκαν ως στοιχεία συνέχειας και γραμμικότητας, χρησιμοποιούνται για να προσδώσουν χαρακτηριστικά ιδιομορφίας και ιδιαιτερότητας σ' αυτή τη διαδρομή. Ταυτόχρονα όμως λειτουργούν και ως στοιχεία συνοχής της επέμβασης. (Ουδατζή Κυριακή, 2013, http://www.greekarchitects.gr [31 Αυγούστου 2013])

Συνοψίζοντας, με όλες αυτές τις επεμβάσεις στο όριο πόλης - θάλασσας, αντιλαμβάνεται κανείς ότι η όψη του παλιού λιμανιού αλλάζει εντελώς. Ένας χώρος που παρέμενε ξένος και έρημος τα βράδια για πολλούς Θεσσαλονικείς, μετατρέπεται σε πόλο ψυχαγωγίας, περιπάτου και ναυταθλητισμού. Το παλιό λιμάνι, αφού ολοκλήρωσε τον οικονομικό και αναπτυξιακό του κύκλο, είναι πλέον έτοιμο και απολύτως κατάλληλο να υποδεχτεί και να υποστηρίξει ηπιότερες δράσεις. Κατάσταση, που θα αλλάξει ριζικά τόσο την όψη της περιοχής του λιμανιού όσο και του κέντρου της Θεσσαλονίκης συνολικότερα, δίνοντας στην πόλη ένα από τα βασικά στοιχεία του χαρακτήρα της που σήμερα λείπει. (Μητράκης Γιώργος, Στουγιαντζίκη Βάλια, 2011:2,7)



Εικόνα 4.68
Η δευτερεύουσα γραμμικήδιαδρομή στο όριο στεριάς - θάλασσας

Εικόνα 4.69
Επένδυση ξύλου στο κρηπίδωμα _ οπτικές φυγές προς την πόλη

4.3 Β β _ Παλιά & Νέα Παραλία

Ιστορικές φάσεις - στάδια της Παλιάς Παραλίας

Η παλιά παραλία της Θεσσαλονίκης αποτελούσε μια στενή λωρίδα γης, μήκους 500 μέτρων, ανάμεσα στα τείχη και τη θάλασσα. Τη σημερινή της μορφή, πήρε λίγο μετά το γκρέμισμα των Βυζαντινών παραθαλάσσιων τειχών , η ύπαρξη των οποίων αποτελούσε εμπόδιο στην κατασκευή της παραλίας, στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων αλλά και του άνεμου στο εσωτερικό της πόλης.

Κάτω από αυτές τις συνθήκες, γίνεται μελέτη για την κατεδάφιση των παραθαλάσσιων τειχών της πόλης, την χρησιμοποίηση του υλικού τους για την επιχωμάτωση και τη δημιουργία μιας ζώνης μήκους 1650 μέτρων, καθώς και τη δημιουργία μιας οδικής αρτηρίας πλάτους 11 μέτρων. Το 1870 η μελέτη συμπληρώνεται και ολοκληρώνεται με τον σχεδιασμό ενός κήπου στα δυτικά του θαλάσσιου μετώπου και την διάνοιξη κάθετων αξόνων, που θα συνέδεαν τον εσωτερικό αστικό ιστό με τη θάλασσα.

Τέλος, το 1904 γίνεται επέκταση της προκυμαίας από 12 μέτρα πλάτος σε 20 και η Παλιά Παραλία διαμορφώνει σχεδόν οριστικά την εικόνα της. Με το πέρασμα των χρόνων η αρχιτεκτονική του μετώπου δέχεται μεγάλες και σταδιακές αλλαγές, χωρίς αυτό να επιφέρει σημαντικές αλλοιώσεις στο δομικό συντακτικό του. (Σαμαρίνης Π., 2006:69,71-73)

Εικόνα 4.70
Η παλιά παραλία γύρω στο 1950

Εικόνα 4.71
Η παλία παραλία σήμερα _ μικρές διαφορές ανάμεσα στο χθες και το σήμερα

Ιστορικές φάσεις - στάδια της Νέας Παραλίας

Το γκρέμισμα των παραθαλάσσιων τειχών, εκτός από το άνοιγμα της πόλης προς τη θάλασσα, έδωσε και τη δυνατότητα εφαρμογής πολεοδομικών πρακτικών, που περιελάμβαναν την επέκταση του παραλιακού μετώπου προς τα νοτιοανατολικά υπό γραμμική μορφή, ακολουθώντας το όριο με τη θάλασσα.

Αρχικά, το νέο κομμάτι της παράκτιας ζώνης αποτελούσε περιοχή παραθερισμού, ενώ με την

επέκταση της πόλης μετατράπηκε σε τόπο μόνιμης κατοικίας. Η σχέση, λοιπόν της νέας περιοχής με τη θάλασσα, ήταν σχεδόν ιδιωτική με εξαίρεση τα δημόσια λουτρά για τους άντρες. Την δεκαετία του '60 με τη δημιουργία της παραλιακής, η σχέση αυτή αρχίζει να ανατρέπεται εξαιτίας της αναγνώρισης της δυνατότητας για ανάπτυξη δημόσιων χώρων στο παραλιακό μέτωπο αλλά και του θεσμού «Θεσσαλονίκη πολιτισμική πρωτεύουσα 1997». (Σαμαρίνης Π., 2006:69,79-81)

Τον Απρίλιο του '97 λοιπόν, προκηρύσσεται αρχιτεκτονικός διαγωνισμός με πρόσκληση σε πέντε ξένα και πέντε ελληνικά αρχιτεκτονικά γραφεία, που αφορά την ανάδειξη της Νέας Παραλίας, από την πλατεία του Λευκού Πύργου μέχρι τη Νέα Κρήνη. Για διάφορους λόγους, οι προτάσεις των γραφείων μένουν ανεφάρμοστες, αλλά καταφέρνουν να αναδείξουν το σύνθετο ζήτημα και τη σημασία του παραλιακού μετώπου για την πόλη της Θεσσαλονίκης.

Μεθοδολογικό πλαίσιο – στρατηγικές της μελέτης/βραβείου του Αρχ. Διαγωνισμού

Το 2000 διακηρύσσεται νέος κλειστός διαγωνισμός για τη Νέα Παραλία από το ύψος του Μακεδονία Παλλάς μέχρι το Μέγαρο Μουσικής. Ζητούμενο του διαγωνισμού είναι η διατήρηση του δημόσιου χαρακτήρα του παραλιακού μετώπου και η σχέση του με την πόλη. Η αρχιτεκτονική μελέτη που κερδίζει τον διαγωνισμό είναι αυτή των **Π. Νικιφορίδη και Β. Cuomo**. (Παπαχαριδήμου Αργυρώ, 2012:62-63)

Ξεκινώντας λοιπόν την ανάλυση της μελέτης, να αναφέρουμε ότι το κύριο **πρόβλημα** που είχαν να αντιμετωπίσουν οι αρχιτέκτονες ήταν η λειτουργική και αισθητική απαξίωση του αστικού παραλιακού μετώπου. Συγκεκριμένα, αναφέρουν ότι αυτού του είδους η απαξίωση και ισοπέδωση του δημοσίου χώρου στο όριο πόλης- θάλασσας οφείλεται στην ετερογένεια της ελληνικής πόλης, την πολλαπλότητα της, την πολυεπίπεδη και θραυσματική σχέση της με τον ιστορικό χρόνο. (Νικηφορίδης, Cuomo, 2009: 13)

Ως πρωταρχικό τους **στόχο** θέτουν λοιπόν το άνοιγμα και την απόδοση του παραλιακού μετώπου στην πόλη και τους κατοίκους της ως σημαντικό δημόσιο χώρο. Ουσιαστικά, επιθυμία τους αποτελεί η Νέα Παραλία να αποτελέσει «το σαλόνι της πόλης». Άλλωστε, οι ίδιοι υποστηρίζουν ότι η εξασφάλιση ενός συνεκτικού τρόπου κατοίκησης μέσα στο διαρκώς μεταβαλλόμενο και ρευστό τοπίο της νέας αστικότητας επιτυγχάνεται μέσα από την κατάκτηση και οικειοποίηση του δημόσιου χώρου στο όριο στεριάς-θάλασσας. (Νικηφορίδης, Cuomo, 2009: 13)

Μέσα στο πνεύμα της αναζήτησης μιας νέας αστικής ισορροπίας στο θαλάσσιο μέτωπο της πόλης, οι αρχιτέκτονες μιλούν για τα χαρακτηριστικά και τις ιδιομορφίες της περιοχής. «Η Νέα Παραλία της Θεσσαλονίκης είναι ένας γραμμικός τόπος με περιορισμένο σχετικά βάθος και μεγάλο μήκος, γεγονός που του προσδίδει με ακρίβεια τα χαρακτηριστικά του μετώπου, του λεπτού φλοιού, που απλώνεται

πάνω στο δύσκολο και προκλητικό όριο μεταξύ στεριάς και θάλασσας, μεταξύ φυσικού και κατασκευασμένου τοπίου». (Νικηφορίδης, Cuomo, 2009: 13-14) Πρόκειται για ένα τμήμα της πόλης που δεν υπήρξε ποτέ υποβαθμισμένο ή αποκομμένο κομμάτι της. Αντίθετα μάλιστα, αποτελούσε σχεδόν πάντα μια περιοχή, που συγκέντρωνε ελκυστικά στοιχεία για τους πολίτες, γεγονός που συνέβαλλε στην ανάπτυξη καθημερινών δραστηριοτήτων περιπάτου και αναψυχής χαμηλής έντασης.

Στηριζόμενοι λοιπόν στα χαρακτηριστικά του παραλιακού μετώπου που αναφέρθηκαν, η **στάση** που κρατούν οι μελετητές, αφορά τη διατήρηση της χαρακτηριστικής και αναγνωρίσιμης φυσιογνωμίας του ενιαίου μετώπου προς τη θάλασσα. Ο σχεδιασμός στο όριο πόλης- θάλασσας οφείλει να τονίσει τη συνέχεια και γραμμικότητα του τοπίου, καθώς και να συνδιαλέγει με το υδάτινο στοιχείο.

Τέλος, όσον αφορά τη **βασική στρατηγική** τους, μπορούμε να πούμε πως αφορά την αξιοποίηση του παραλιακού μετώπου ως δημόσιου χώρου μέσα από τη δημιουργία αντιθέσεων και εναλλαγών, διατηρώντας παράλληλα τη φυσιογνωμία και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του. Οι αντιθέσεις και εναλλαγές που επιδιώκουν αφορούν κυρίως τα εξής δίπολα: συνεκτικότητα – ιδιομορφία, ιδιωτικό – δημόσιο, κίνηση – στάση, συνέχεια – επί μέρους επεμβάσεις, καθώς και τεχνητό - φυσικό. Μέσα από αυτή τη δημιουργία αντιφάσεων, επιδιώκουν λοιπόν την αναζωογόνηση του μη υποβαθμισμένου παραλιακού μετώπου της πόλης και τη δημιουργία μιας βιωματικής εμπειρίας στον περιπατητή μέσω εναλλαγών και εκπλήξεων. Επινοούν έτσι μια αστική χειρονομία ικανή να απόδοσει στην πόλη το θαλάσσιο μέτωπο ως τον κατεξοχήν δημόσιο χώρο, ο οποίος θα συνεχίσει να χαρακτηρίζεται για την συνέχεια του (ενίσχυση της γραμμικής διαδρομής δίπλα στη θάλασσα) αλλά και θα ξεχωρίσει για την ιδιομορφία του (αστικά δωμάτια). Χωρίς, να καταφύγουν σε λύσεις υπερσχεδιασμού, αλλά με απλές αστικές χειρονομίες λύνουν επί τόπου προβλήματα, όπου τα εντοπίζουν χωρίς όμως να επιτρέπουν να χαθεί η συνοχή και η ενότητα της πρότασης. Ταυτόχρονα, επιτυγχάνουν και την οργανική σύνδεση της πόλης με την παράκτια ζώνη, γεγονός που οδηγεί και στην απόφραξη της μεταξύ τους σχέσης.

Στοιχεία συνέχειας & ενοποίησης

Έχοντας ως βασικό τους στόχο τον τονισμό της γραμμικότητας του παραλιακού μετώπου και την επίτευξη της συνέχειας του, οι μελετητές χρησιμοποιούν **με αστικούς χειρισμούς εργαλεία, όπως τα υλικά, η φύτευση, ο φωτισμός κ.ά. ως στοιχεία συνέχειας και ενοποίησης.**

Όσον αφορά τα υλικά, το μεγαλύτερο κομμάτι της επέμβασης, **το πλακόστρωτο της παραλίας αντιμετωπίζεται ενιαία και ισότιμα από τον Λευκό Πύργο ως το Μέγαρο Μουσικής χωρίς αυξομειώσεις ή ιεραρχήσεις στο εύρος του.** Η εικόνα του ενιαίου δαπέδου του χυτού υλικού, προσδίδει τα χαρακτηριστικά της συνέχειας και της ενότητας στη μελέτη. Σε **δύο σημεία της γραμμικής διαδρομής** του παραλιακού μετώπου, υπάρχει **διαφοροποίηση στην υλικότητα:** για τη

σήμανση του ποδηλατοδρόμου και στο σημείο της απόληξης του κρηπιδώματος στο νερό. Και σ' αυτή την περίπτωση **όμως, ο χειρισμός των υλικών συμβάλλει στην ενίσχυση της γραμμικότητας, του δυναμικού συνεχούς και της ανοιχτής προοπτικής.**

Συγκεκριμένα, **ο ποδηλατόδρομος**, ο οποίος χωροθετείται από την πλευρά της θάλασσας, κατά μήκος της αλέας στην καλύτερη δυνατή θέση, ώστε να μην επηρεαστεί η λειτουργικότητα και η συνέχεια του πλακόστρωτου, **δεν χρήζει κάποιας ιδιαίτερης διαμόρφωσης**. Τον σχεδιάζουν λοιπόν **συνεπίπεδο με το πλακόστρωτο, ενώ τον διαφοροποιούν από αυτό «με την τοποθέτηση ανοξείδωτων μεταλλικών ορόσημων, ενσωματωμένων στο χυτό δάπεδο».** (Υπουργείο Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, Δήμος Θεσσαλονίκης, 2009: 17)

Εικόνα 4.72
Το πλακόστρωτο της παραλίας αντιμετωπίζεται ενιαία και ισότιμα σε όλο το μήκος της ανάπλασης

Εικόνα 4.73
Ο ποδηλατόδρομος ως τμήμα του πλακόστρωτου της παραλίας _ διαχωρισμός με την τοποθέτηση ανοξείδωτων μεταλλικών ορόσημων

Το **κρηπίδωμα** από την άλλη, αποτελεί τον **ιδανικό τόπο περιπάτου χωρίς διακοπές, όπου «ο περιπατητής είναι εκτεθειμένος στο φως, στην ανοιχτή προοπτική, σε μια συνεχή πορεία στο γοητευτικό όριο» των αντιθέσεων**, της σταθερότητας του συμπαγούς κρηπιδώματος και της αστάθειας και διαύγειας του υδάτινου στοιχείου. (Νικηφορίδης Πρόδρομος, Cuomo Bernard, 2006: 126-127) Για **την ενίσχυση αυτής της μη διακοπτόμενης πορείας σε άμεση επαφή με τη θάλασσα, οι αρχιτέκτονες με την αλλαγή υλικού, κατορθώνουν να τονίσουν το όριο στεριάς – θάλασσας,** καθώς και τη συνέχεια και γραμμικότητα του.

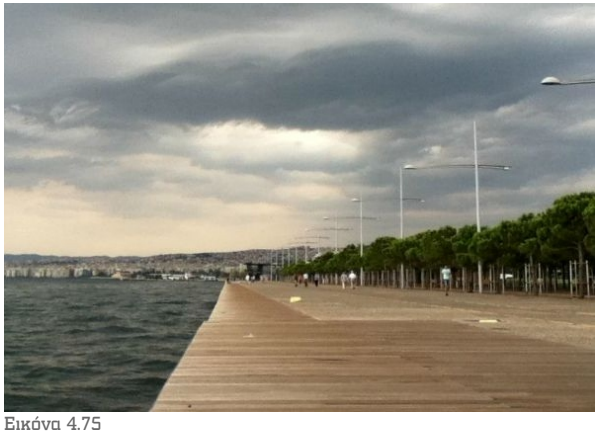
Επίσης, και στο εσωτερικό της παραλιακής ζώνης από την πλευρά της πόλης, **η χρήση του χυτού υλικού στην εσωτερική διαδρομή που ενώνει τα δεκατρία (13) αστικά δωμάτια με όμοιο τρόπο όπως στο πλακόστρωτο της παραλίας, αποτελεί ενοποιητικό στοιχείο ανάμεσα τους.** Ταυτόχρονα

όμως, αποτελεί στοιχείο ενότητας και συνοχής μεταξύ της ζώνης της παραλίας και αυτής των αστικών δωματίων, καθώς σε πολλά σημεία το **χυτό δάπεδο των αστικών δωματίων διεισδύει στο χυτό δάπεδο του πλακόστρωτου**, δημιουργώντας συνέχεια μεταξύ των δύο ζωνών.

Στο ζήτημα της φύτευσης, γίνονται επιλογές που αφορούν τη **γραμμική παράθεση δέντρων στην εσωτερική πλευρά του κρηπιδώματος, δημιουργώντας μια ενιαία και γραμμική εναλλακτική σκιασμένη διαδρομή** (αλέα όπως ονομάζεται από τους μελετητές). Ο χειρισμός αυτός της δεντροφύτευσης, καταφέρνει να οριοθετήσει τη διαδρομή αυτή, δίνοντας της τα χαρακτηριστικά της γραμμικότητας και της συνέχειας, ενώ παράλληλα **διαμορφώνει «μια ενιαία εικόνα στη θέα του μετώπου από την πλευρά της θάλασσας».** (Νικηφορίδης, Cuomo, 2009: 17)Ακόμη και **στο όριο της παραλιακής ζώνης με τον δρόμο, ακολουθείται η γραμμική φύτευση δέντρων, ώστε να προσδώσει και από την πλευρά της πόλης τα χαρακτηριστικά της συνέχειας και γραμμικότητας του παραλιακού μετώπου.**

Εικόνα 4.73
Η επένδυση ξύλου στο κρηπίδωμα στο όριο στεριάς - θάλασσας

Εικόνα 4.74
Γραμμική σκιασμένη διαδρομή _ οριοθέτηση μέσω φύτευσης

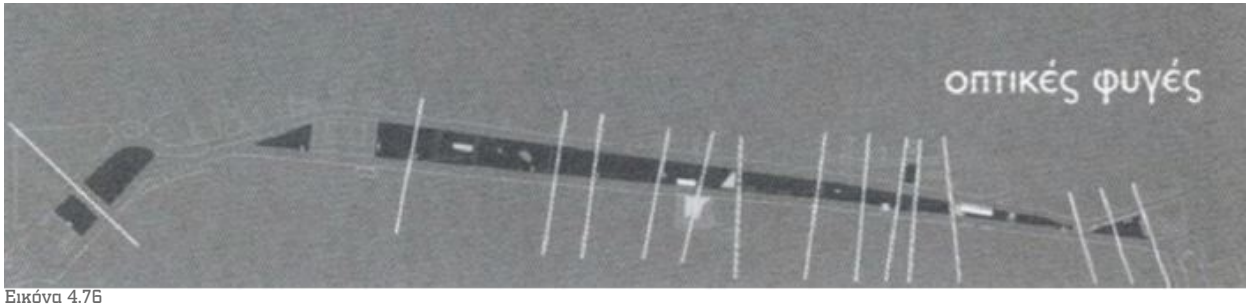


Εικόνα 4.75
Ενιαία εικόνα του μετώπου από την πλευρά της θάλασσας μέσω της γραμμικής δενδροφύτευσης

Επιπρόσθετα, η επιλογή και τοποθέτηση του αστικού εξοπλισμού συμβάλλει στην ενίσχυση της γραμμικότητας και συνέχειας του παραλιακού μετώπου. Συγκεκριμένα στο θέμα του **φωτισμού,** γίνεται μελέτη έτσι ώστε να είναι ελεγχόμενος, χωρίς όμως να είναι υπερβολικός και ομοιόμορφος, κυρίως στην πλευρά του πλακόστρωτου. Έτσι λοιπόν, όσο πλησιάζουμε προς τη θάλασσα τα φωτιστικά σώματα έχουν μικρότερη ένταση και φωτίζουν σε χαμηλότερο επίπεδο, ώστε να μην δημιουργείται ανταγωνιστική σχέση ανάμεσα στο πλακόστρωτο και τη θάλασσα. Μέσω αυτού του χειρισμού, βασική επιδίωξη αποτελεί να μη χαθεί και κατά τη διάρκεια της νύχτας η αίσθηση της συνέχειας, ενώ παράλληλα να αναδειχθεί η ποιότητα του υγρού στοιχείου. Ο χειρισμός αυτός για

ανάδειξη της συνέχειας και του υγρού στοιχείου, αποτελεί μια γενική θέση των αρχιτεκτόνων που δεν αφορά μόνο το φωτισμό αλλά και όλα τα συνθετικά στοιχεία της ανάπλασης τους γενικότερα.(Υπουργείο Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, Δήμος Θεσσαλονίκης, 2009: 29-30)

Εκτός όμως από την κύρια διαμήκη κίνηση κατά μήκος του θαλάσσιου μετώπου, η μελέτη προβλέπει και **εγκάρσιες προσβάσεις** μέσα από την πόλη. Οι αρχιτέκτονες, προσπαθούν να **εκμεταλλευτούν μια σειρά από υπάρχουσες διανοίξεις στον αστικό ιστό, ώστε η πόλη να μη λειτουργεί ως εμπόδιο αλλά ως φίλτρο προς τη θάλασσα, και η αίσθηση της θάλασσας να εισέρχεται στο εσωτερικό της πόλης.** Χρησιμοποιούν λοιπόν τις υπάρχουσες σχισμές, τα σημεία όπου υπάρχει ξεκάθαρη οπτική επαφή από την πόλη προς τη θάλασσα, **για να εισχωρήσουν δυναμικά μέσα στον αστικό ιστό και να δημιουργήσουν μια συνεκτική σχέση ανάμεσα σ' αυτόν και το παραλιακό μέτωπο**. Ουσιαστικά, επιθυμούν το παραλιακό μέτωπο να αποτελέσει τη συνέχεια και το τέλος της Θεσσαλονίκης.



Εικόνα 4.76
Οι υπάρχουσες διανοίξεις του αστικού ιστού προς τη θάλασσα λειτουργούν ως σημεία εγκάρσιων προσβάσεων και οπτικών φυγών

Στοιχεία ιδιομορφίας – σημειακές επεμβάσεις

Εκτός από την ενίσχυση της γραμμικότητας, επιδίωξη των μελετητών αποτελεί και η δημιουργία σημείων ενδιαφέροντος και ιδιομορφίας σε όλο το μήκος και πλάτος της παράλιας ζώνης, χωρίς όμως αυτά να αναιρούν τη φυσιογνωμία της.

Κατά μήκος λοιπόν της θαλάσσιας διαδρομής οι αρχιτέκτονες επινοούν την δημιουργία **σημειακών επεμβάσεων - «επεισοδίων»**, τα οποία σχετίζονται θεματικά με το νερό. Ο **τρόπος αντιμετώπισης αυτών των επεισοδίων νερού συμβάλλει στο να χαμηλώσει η κλίμακα της ενιαίας παραλιακής ζώνης με τη δημιουργία στάσεων και τόπων παιχνιδιού σε επιλεγμένα σημεία ενδιαφέροντος αλλά και ιδανικής θέασης** προς την πόλη και τη θάλασσα.

Σε αντίθεση με το πλακόστρωτο της παραλίας, έρχεται η δημιουργία των δεκατριών αστικών δωματίων, στην εσωτερική πλευρά του παραλιακού μετώπου. Αυτά ουσιαστικά αποτελούν **σημειακές επεμβάσεις, προστατευμένους χώρους που έχουν τη δική τους εσωστρέφεια, χωρίς όμως να αποτελούν αποκομμένο κομμάτι της ανάπλασης**. Μαζί με τη διαδρομή που τα ενοποιεί προσφέρουν ένα **σενάριο εναλλαγής του χώρου και της ατμόσφαιρας του θαλάσσιου μετώπου.** Με κυρίαρχα χαρακτηριστικά γνωρίσματα, την διαφοροποίηση, την ανακάλυψη, τη μεταβλητότητα, τη σκίαση, το συνεχές παιχνίδι κ.ά. παρέχουν την αίσθηση του εφήμερου και του ποικίλου. Παρά την εσωστρέφεια τους αποτελούν σημαντικά στοιχεία της σύνθεσης που συμβάλλουν στο άνοιγμα και τη σύνδεση της πόλης με τη θάλασσα. **Σε ορισμένες περιπτώσεις βέβαια δημιουργούν φραγμούς με αυτήν τόσο σε επίπεδο οπτικής όσο και σύνδεσης του χώρου επέμβασης με τον προϋπάρχον αστικό ιστό.** Η αντίφαση τους ως στοιχείων εσωστρέφειας που συμβάλλουν στην οικειοποίηση του παραλιακού μετώπου ως δημόσιου χώρου, ενισχύεται από την επιλογή του όρου **«αστικά δωμάτια» που προβάλλει την πρόθεση των μελετητών να δημιουργήσουν την οικεία ατμόσφαιρα του ιδιωτικού, διαμορφώνοντας ωστόσο δημόσιο χώρο.**

Τέλος, να αναφέρουμε ότι η **φύτευση** που προαναφέρθηκε ως στοιχείο συνέχειας και ενίσχυσης της γραμμικότητας, **σε συνδυασμό με τον αστικό εξοπλισμό** μπορεί να λειτουργήσει ως στοιχείο ιδιομορφίας. Η αλέα που διαμορφώνεται ανάμεσα στη ζώνη της παραλίας και των αστικών δωματίων με τον χειρισμό του συνδυασμού των καθιστικών και φωτιστικών σωμάτων και των δέντρων, αποτελεί μια διαδρομή διαφορετική σε ποιότητες, η οποία αποκτά την κλίμακα αστικού πεζοδρόμου, ενώ συγχρόνως συμβάλλει στη δημιουργία ενός φίλτρου - ενδιάμεσου ορίου μεταξύ των δύο τμημάτων της ανάπλασης.

Εικόνα 4.77
Οι σημειακές επεμβάσεις των επεισοδίων νερού

Εικόνα 4.78
Η διαφορετική σε ποιότητες γραμμική διαδρομή -αλέα _ το αστικό δωμάτιο «κήπος των Ρόδων»

Ανάλυση λογικής σχεδιασμού των αστικών δωματίων

Ξεκινώντας από το Λευκό Πύργο, τα δεκατρία (13) αστικά δωμάτια κατά μήκος της παράκτιας ζώνης είναι τα εξής: ο κήπος του Αλεξάνδρου, ο κήπος του Απογευματινού Ήλιου, ο κήπος της Άμμου, ο κήπος του Ίσκιου, ο κήπος των Εποχών, ο κήπος του Οδυσσέα Φωκά, ο κήπος της Μεσογείου, ο κήπος των Γλυπτών, , ο κήπος του Ήχου, ο κήπος των Ρόδων, ο κήπος της Μνήμης, ο κήπος του Νερού και ο κήπος της Μουσικής. (Νικηφορίδης Πρόδρομος, Cuomo Bernard, 2006: 126-127)

Κυρίαρχο στοιχείο της σύνθεσης των κήπων και της διαδρομής που τους ενώνει είναι η βιωματική εμπειρία, που θέλουν να προσφέρουν στον χρήστη- επισκέπτη. «Αυτή η τάση σύνθεσης του τοπίου της σύγχρονης πόλης στοχεύει στη δημιουργία ενός χώρου σε κίνηση, στην έκπληξη, στις παραλλαγές που επέρχονται με την αλλαγή των εποχών, στην απουσία ενός και μόνο προνομιακού σημείου. Τα κύρια στοιχεία σύνθεσης ενός τέτοιου τοπίου, έχουν την πρόθεση να δώσουν μια νέα διάσταση στο "γραφικό", όπου η οικεία κλίμακα του ιδιωτικού κήπου μπορεί να επηρεάσει την οργάνωση του δημόσιου χώρου.» (Υπουργείο Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, Δήμος Θεσσαλονίκης, 2009: 14-15)

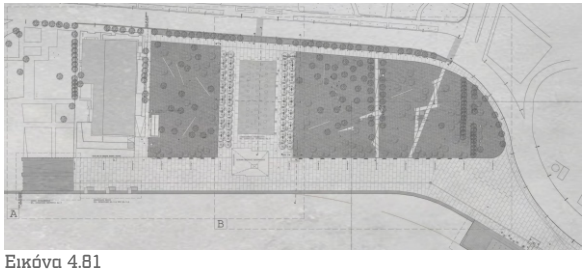
Εικόνα 4.79
Τα αστικά δωμάτια κατά μήκος του παραλιακού μετώπου

Εικόνα 4.80
Απόψεις των αστικών δωματίων

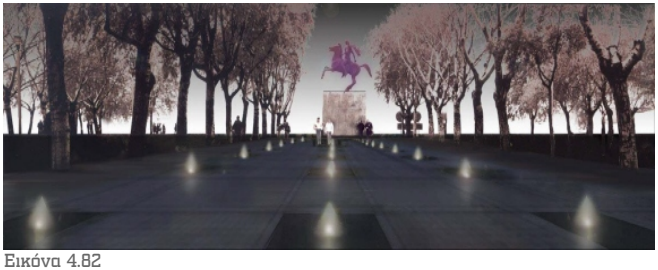
Ο κήπος του Αλεξάνδρου

Ο κήπος του Αλεξάνδρου βρίσκεται στην αρχή της γραμμικής ζώνης μελέτης της ανάπλασης, πιο συγκεκριμένα στην περιοχή του αγάλματος του Μ. Αλεξάνδρου. Στην περιοχή αυτή, γίνονται ενέργειες που αφορούν την τροποποίηση και ομοιογενοποίηση της υπάρχουσας διαμόρφωσης. Με χειρισμούς που αφορούν κυρίως **την κατάργηση και ενίσχυση της φύτευσης, οι μελετητές δημιουργούν μια αίσθηση χώρου μεγαλύτερης επιφάνειας, ενώ ταυτόχρονα σχεδιάζουν μέσα στον κήπο νέες διαδρομές με στόχο την ενίσχυση της υπάρχουσας οπτικής θέας προς τη θάλασσα.**

Η θέα προς τη θάλασσα λοιπόν ενισχύεται με διαγώνιες ως προς το περίγραμμα του κήπου, αλληλοτεμνόμενες χαράξεις, οι οποίες αποτελούν ουσιαστικά μονοπάτια. **Τα διαγώνια αυτά μονοπάτια ακολουθούνται από την τοποθέτηση των καθιστικών, κατευθύνοντας έτσι το βλέμμα προς τη θάλασσα.** Αλλά και η υπάρχουσα αξονική χάραξη που οδηγεί στο άγαλμα του Μ. Αλέξανδρου επανασχεδιάζεται και τονίζεται με την εγκατάσταση 33 χαμηλών πιδάκων νερού, τοποθετημένων σε κάνναβο. Ο τρόπος που τοποθετούνται αλλά και η ατμόσφαιρα που δημιουργούν λόγω του συνεχή ήχου από τη χαμηλή ροή του νερού, παράγουν ένα κατάλληλο υπόβαθρο για την ανάδειξη του αγάλματος. (Υπουργείο Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, Δήμος Θεσσαλονίκης, 2009: 14-15)



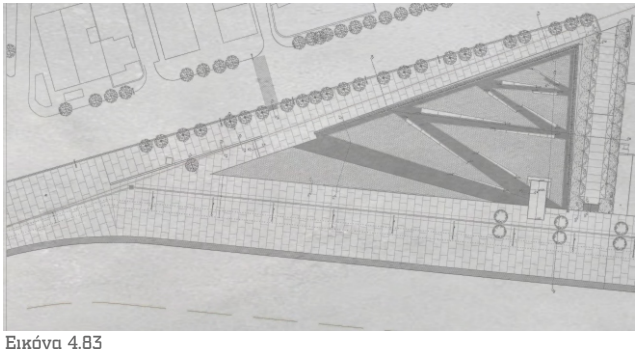
Εικόνα 4.81
Κάτοψη _ ομογενοποίηση της υπάρχουσας διαμόρφωσης _ διαγώνιες χαράξεις με θέα προς τη θάλασσα _ ανάδειξη του αγάλματος του Μ. Αλεξάνδρου



Εικόνα 4.82
Ενίσχυση του γραμμικού άξονα με κατεύθυνση το άγαλμα του Μ. Αλεξάνδρου _ τοποθέτηση πιδάκων νερού σε κάνναβο

Ο κήπος του απογευματινού ήλιου

Ο κήπος του απογευματινού ήλιου αποτελεί μια κεκλιμένη περιοχή στον τριγωνικό χώρο μεταξύ του ξενοδοχείου Μακεδονία Παλλάς και της παλιάς Ηλεκτρικής Εταιρίας. Ο κήπος αυτός υψώνεται με χαμηλή κλίση από το πλακόστρωτο της παραλίας προς το δρόμο και διαμορφώνεται με διαφορετικές προσεγγίσεις από την μεριά της πόλης και τη μεριά του παραλιακού μετώπου. **Από τη μεριά της θάλασσας διαμορφώνεται ως φυσική πλαγιά με χώμα**, η άνοδος στην οποία γίνεται με διαδρομές από ομαλές ράμπες, που ακολουθούν την κλίση του εδάφους. Κατά μήκος των διαδρομών αυτών, συναντώνται καθιστικά, ως όγκοι που αναδύονται από το έδαφος. **Ο λόφος αυτός αποτελεί ουσιαστικά σημείο θέασης προς τη θάλασσα, αλλά και τρόπο για την καλύτερη ένταξη του όγκου του ξενοδοχείου Μακεδονία Παλλάς στο παραλιακό μέτωπο**. Από την άλλη, η πλευρά του λόφου **προς τη λεωφόρο Μ. Αλεξάνδρου διαμορφώνονται ως κεκλιμένος αναλλημματικός τοίχος** με πλέγμα και **αναρριχόμενα φυτά, ο οποίος λειτουργεί ως ηχητικό φράγμα στους θορύβους της λεωφόρου.** Ταυτόχρονα όμως, η επιλογή αυτή δημιουργεί έναν **οπτικό φραγμό ανάμεσα στην πόλη και στη θάλασσα, αλλά και αδυναμία σύνδεσης τους στο συγκεκριμένο σημείο**.(Υπουργείο Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, Δήμος Θεσσαλονίκης, 2010: 16-17)



Εικόνα 4.83
Κάτοψη _ διαμόρφωση φυσικής πλαγιάς από τη μεριά της θάλασσας _ άνοδος μέσω ομαλών ραμπών

Εικόνα 4.84- Καλύτερη ένταξη του Μακεδονία Παλας μέσω του τεχνητού λόφου

Εικόνα 4.85

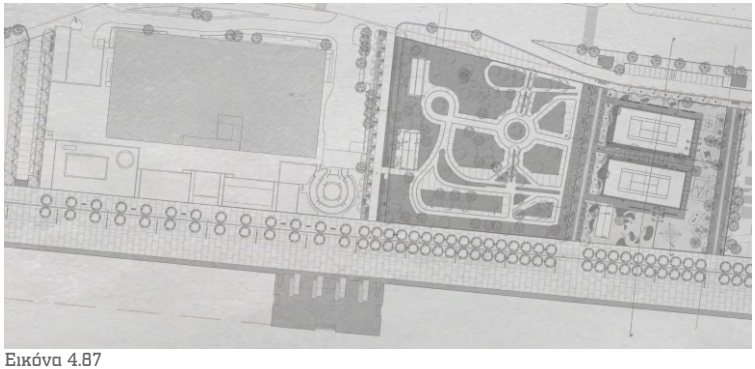
Εικόνα 4.86

Ο υπό κατασκεύη αναλλημματικός τοίχος από την μεριά της πόλης _ αποκοπή σχέσης πόλης - θάλασσας

Ο κήπος της άμμου

Ο κήπος της Άμμου, τοποθετείται εκεί που σήμερα βρίσκεται το πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής. Ουσιαστικά, ο κήπος διαχωρίζεται κατά μήκος σε δύο βασικά τμήματα, την περιοχή του πάρκου κυκλοφοριακής αγωγής, κι εκείνη των γηπέδων και του παιδότοπου. Ανάμεσα σ' αυτά, τοποθετείται **εγκάρσιος πεζόδρομος που συνδέει τις δύο λειτουργίες και ταυτόχρονα οδηγεί προς τη θάλασσα.**

Σε επίπεδο σχεδιασμού γίνονται ενέργειες που αφορούν το **άνοιγμα και τη σύνδεση του κήπου με το παραλιακό μέτωπο.** Συγκεκριμένα, γίνεται **απομάκρυνση του φυτικού φράχτη του κήπου από τη μεριά της θάλασσας,** ενώ παράλληλα αποφασίζεται η διατήρηση των χαράξεων του πάρκου κυκλοφοριακής αγωγής με ανακατασκευή των δαπέδων, ώστε να επιτευχθεί η συνοχή και συνέχεια του αστικού αυτού δωματίου με την πορεία στο πλακόστρωτο της παραλίας. (Υπουργείο Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, Δήμος Θεσσαλονίκης, 2010: 17-20)



Εικόνα 4.87

Κάτοψη _ διαχωρισμός σε δύο τμήματα _ ενοποίηση μέσω ενός πεζοδρόμου με θέα και κατεύθυνση προς τη θάλασσα

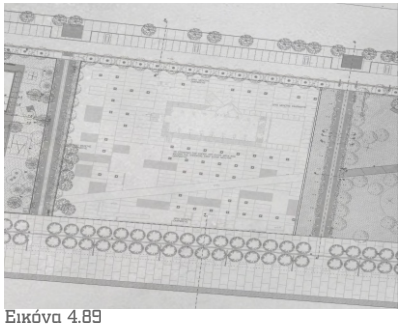
Εικόνα 4.88

Διείσδυση του χυτού υλικού του κήπου της άμμου στο πλακόστρωτο της παραλίας

Ο κήπος του ίσκιου

Ο κήπος του ίσκιου βρίσκεται στον χώρο του δημοτικού αναψυκτηρίου Θεσσαλονίκη Παλλάς και ουσιαστικά αποτελεί μία διαμήκη πορεία, η οποία λειτουργεί ταυτόχρονα ως χώρος κίνησης και στάσης. Κύριο στοιχείο της είναι μια κεντρική διαδρομή, εκατέρωθεν της δημιουργούνται δύο ζώνες με οδοντωτό περίγραμμα, επιτρέποντας παρεκκλίσεις στην κίνηση των πεζών. Στις εσοχές - παρεκκλίσεις αυτές που σχηματίζονται, διαρθρώνονται χώροι στάσης με καθιστικά σκυροδέρματος. Όσον αφορά τη φύτευση, **η πορεία αυτή φυτεύεται με υψίκορμα δέντρα οργανωμένα πάνω σε αυστηρό τετραγωνικό κάνναβο, λύση που αφήνει ανοιχτό το οπτικό πεδίο προς τη θάλασσα μέσα από τους κορμούς των δέντρων ενώ προσφέρει έναν δροσερό και σκιερό χώρο.**

Τέλος, **για την ένταξη του Θεσσαλονίκη Παλλάς** γίνονται ενέργειες που δημιουργούν αντιθέσεις. Οι αρχιτέκτονες από τη μία θέλουν να απομονώσουν το κτίριο με την κατασκευή εξωτερικού περιβλήματος περιμετρικά του περιβάλλοντος χώρου του, ενώ από την άλλη θέλουν να το ενσωματώσουν στην επέμβαση τους. Έτσι, **με τον τρόπο που χειρίζονται το περίβλημα, δημιουργώντας ένα διάτρητο, περσιδωτό, ξύλινο κέλυφος, το εντάσσουν με οικείο τρόπο στη Νέα Παραλία, διατηρώντας τη θέα του προς τη θάλασσα, αλλά και την οπτική επαφή μεταξύ του ιδιωτικού και δημόσιου χώρου.** (Υπουργείο Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, Δήμος Θεσσαλονίκης, 2009: 15)



Εικόνα 4.89
Κάτοψη _ένταξη του θεσ/νικη Παλάς

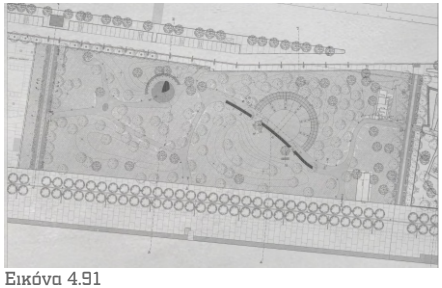
Εικόνα 4.90
Φύτευση σε κάνναβο _ ανοιχτό οπτικό πεδίο προς το θάλασσα

Ο κήπος των εποχών

Ο Κήπος των Εποχών καταλαμβάνει την έκταση του σημερινού ομώνυμου πάρκου και διατηρεί τις υπάρχουσες χαράξεις και διαμορφώσεις, με στόχο την εξυγίανσή και τον εμπλουτισμό τους «με νέα στοιχεία και χρήσεις, όπως το περίπτερο πολιτισμού-αναψυχής, το αμφιθέατρο και τους χώρους στάσης». Επίσης, διατηρεί και την διάπλαση του εδάφους με το σχηματισμό των μικρών λόφων.

Όσον αφορά το σχεδιασμό του, να αναφέρουμε ότι πρόκειται για μια περιοχή όπου οι αρχιτέκτονες θέλουν να διαμορφώσουν ένα φυσικό λιβάδι από είδη φυτών που ανήκουν στην άγρια βλάστηση του ελληνικού τοπίου, ένα παλίμψηστο χρωμάτων και φυτικών συνδυασμών. Έτσι λοιπόν, βασική τους επιλογή αποτελεί να μην υπάρχει κάποια οργάνωση στον τρόπο που συντίθεται. Κλειδί για την κατανόηση του να μην αποτελεί ο σχεδιασμός και η σύνθεση του αλλά οι αισθήσεις, η αναγνώριση του εφήμερου και του μεταβλητού, «ο κύκλος της βλάστησης ως κύκλος της ζωής».

Επιπρόσθετα, να σημειωθεί ότι για τη σηματοδότηση και την οριοθέτηση κάποιων σημείων, πραγματοποιούνται κάποιες συνθετικές ενέργειες. Αυτές αφορούν το σχεδιασμό μιας ξύλινης πολυσχιδής/ διακλαδισμένης διαδρομής με ελεύθερη χάραξη που λειτουργεί ως οδηγός των σημείων στάσης αλλά και ως μέσο σήμανσης των σημείων εισόδου και εξόδου στον κήπο. Τέλος, όσον αφορά «τα όρια του κήπου, με εξαίρεση το ανατολικό, παραμένουν ελεύθερα, ενώ γίνονται αντιληπτά μόνο με την αλλαγή υλικού». (Υπουργείο Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, Δήμος Θεσσαλονίκης, 2010: 18)



Εικόνα 4.91
Κάτοψη _ διαμόρφωση φυσικού λιβαδιού _ διαδρομή ελεύθερης χάραξης

Εικόνα 4.92
Η διαδρομή λειτουργεί ως οδηγός των σημείων στάσης και εισόδου/εξόδου

Εικόνα 4.93
Παλίμψηστο χρωμάτων και φυτικών συνδυασμών

Ο κήπος Οδυσσέα Φωκά

Ο Κήπος του Οδυσσέα Φωκά καταλαμβάνει την έκταση του σημερινού ομώνυμου πάρκου. Το σημερινό πάρκο αποτελεί έναν από τους πιο καλοδιατηρημένους χώρους πρασίνου στη Νέα Παραλία. Έτσι, οι μελετητές επιθυμούν τη διατήρηση της σημερινής οργάνωσης του χώρου με αναδιοργάνωση των χρήσεων του.

Έτσι λοιπόν, στο δυτικό τμήμα του κήπου διατηρείται «η προϋπάρχουσα διαμόρφωση του εδάφους που ακολουθεί τη λογική της δημιουργίας ενός "φυσικού" τοπίου με ομαλές εξάρσεις στο ανάγλυφο και πλακοστρωμένες διαδρομές που διασχίζουν τα φυσικά εδάφη τα οποία δεν επιστρώνονται με τεχνητά υλικά». Επίσης, τόσο σ' αυτό το τμήμα του κήπου όσο και στο εσωτερικό του, διατηρούνται οι χαράξεις των διαδρομών με αντικατάσταση των υλικών των δαπέδων, έτσι ώστε ο κήπος να δίνει μια ενιαία εικόνα στο σύνολό του.

Τέλος, από την πλευρά του δρόμου, κατασκευάζεται ένα διακοπτόμενο τοιχίο από πετροκάλαθα, το οποίο ακολουθεί διαφορετικές χαράξεις, υπονομεύοντας την αυστηρότητα του ορίου και αναιρώντας την αίσθηση του συμπαγούς ενιαίου τοιχίου. Μ΄ αυτούς τους χειρισμούς λοιπόν, διασπάται το όριο, ενώ ταυτόχρονα προστατεύεται ο κήπος και κατ' επέκταση το παραλιακό μέτωπο από τις οχλήσεις της λεωφόρου.(Υπουργείο Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, Δήμος Θεσσαλονίκης, 2009: 17-18)

Εικόνα 4.94
Κάτοψη_διαδρομή ελεύθερης χάραξης

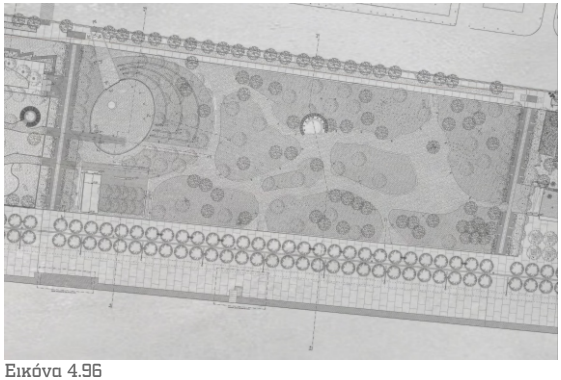
Εικόνα 4.95
Υπάρχουσα διαμόρφωση του χώρου _ φυσικό τοπίο με ομαλές εξάρσεις του αναγλύφου _ διακοπτόμενο όριο από τη μεριά του δρόμου _ οπτικός φραγμός ανάμεσα στην πόλη και τη θάλασσα

Ο κήπος της Μεσογείου

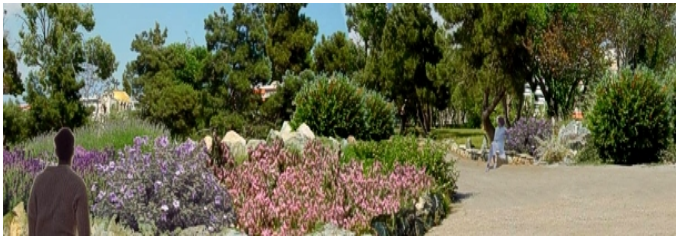
Ο κήπος της Μεσογείου βρίσκεται εκεί που σήμερα υπάρχει ένα πάρκο με διαμορφωμένες διαδρομές ανάμεσα σε παρτέρια με μερικά ενδιαφέροντα δέντρα και μια πίστα για skateboard. Και σ' αυτή την περίπτωση διατηρούνται οι υπάρχουσες χαράξεις των διαδρομών και παρτεριών. Αυτή η ενέργεια όμως δεν είναι αρκετή, για την μετατροπή του πάρκου σε ένα ζωντανό χώρο αναψυχής και περιπάτου.

Συνεπώς, προτείνεται η απόδοση ενός αναγνωρίσιμου χαρακτήρα στην περιοχή, ο οποίος ενισχύεται με τη θεματική εξειδίκευση της φύτευσης μεσογειακής χλωρίδας. Προς αυτή την κατεύθυνση λοιπόν γίνονται ενέργειες που ενισχύουν τη ψηλή φύτευση του πάρκου με την προσθήκη εσπεριδοειδών και άλλων αρωματικών φυτών της Μεσογείου, δημιουργώντας έτσι ένα εκπαιδευτικό πάρκο. Μέσα σ' αυτό το πνεύμα ενεργειών η σχέση με τη φύση μέσα στο πλαίσιο της αστικότητας της πόλης παίρνει άλλη διάσταση.

Τέλος, να αναφερθεί ότι το υλικό των υπαρχουσών διαδρομών και παρτεριών αντικαθίσταται και αντιμετωπίζεται με πιο ενιαίο τρόπο μέσω της διάστρωσης τους με μαλακό υλικό, σταθεροποιημένο χώμα. (Υπουργείο Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, Δήμος Θεσσαλονίκης, 2010: 17)



Εικόνα 4.96
Κάτοψη _ διατήρηση των υπαρχουσών διαμορφώσεων των διαδρομών και των παρτεριών



Εικόνα 4.97
Απόδοση αναγνωρίσιμου χαρακτήρα στην περιοχή με βλάστηση της Μεσογείου _ διαφορετική διάσταση της σχέσης με τη φύση μέσα στο πλαίσιο της αστικότητας της πόλης

Ο κήπος των γλυπτών

«Απέναντι από το κτίριο του Λαογραφικού Μουσείου, στο χώρο που σήμερα υπάρχει χώρος στάθμευσης, δημιουργείται ο κήπος των Γλυπτών. Πρόκειται για ένα "πράσινο δωμάτιο τέχνης", έναν τόπο μέσα στην πόλη όπου επιχειρείται τη συνύπαρξη της τέχνης και του δημόσιου χώρου. Στον κήπο αυτό λοιπόν, γίνονται ενέργειες έτσι ώστε η τέχνη να μην εκτίθεται μόνο αλλά και να συμμετέχει στη διαμόρφωση του αστικού χώρου. «Τα έργα τέχνης εντάσσονται στο δημόσιο χώρο, πατάνε στο έδαφός του, δεν είναι τοποθετημένα σε βάθρο κι έτσι είναι πιο οικεία και προσιτά από ό,τι μέσα σε ένα μουσείο ή μια αίθουσα τέχνης».

Ο κήπος αυτός από τη μεριά της πόλης επιλέγεται να είναι εσωστρεφής και περίκλειστος, γι αυτό και περιφράσσεται, ενώ από τη μεριά της θάλασσας είναι ανοιχτός, εκτεθειμένος προς αυτήν. Γι' αυτό λοιπόν γίνονται χειρισμοί που αφορούν την **υποχώρηση του ορίου του κήπου προς το πλακόστρωτος, «αποδίδοντας ένα τμήμα της έκτασής του στο πλακόστρωτο της παραλίας».** Μ' αυτό τον τρόπο, διαμορφώνεται ένας ενδιάμεσος χώρος στάσης ανάμεσα στο πλακόστρωτο και το εσωτερικό του κήπου.

Τέλος, να αναφέρουμε ότι η επιλογή διαφορετικών υλικών και ο τρόπος χρήσης τους, κυρίως με την εναλλαγή της υφής των δαπέδων δημιουργεί έντονες αντιθέσεις. Επίσης, η χρήση συγκεκριμένων στοιχείων συμβάλει στην ανάδειξη των έργων τέχνης. Συγκριμένα, «ο λευκός τοίχος αποτελεί φόντο ανάδειξης των γλυπτών και των σκιών που παράγουν, ενώ η μεγάλη επιφάνεια νερού που προτείνεται δημιουργεί αντανακλάσεις». (Υπουργείο Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, Δήμος Θεσσαλονίκης, 2010: 17-18)

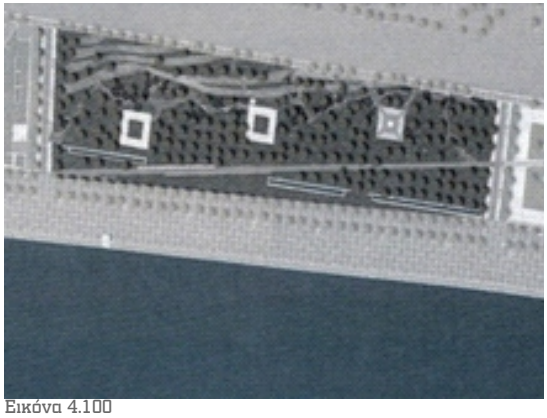
Εικόνα 4.98
Κάτοψη _ πράσινο δωμάτιο τέχνης

Εικόνα 4.99
Ο κήπος των γλυπτών είναι ανοιχτός από τη μερία της θάλασσας _ έκθεση γλυπτών σε δημόσιο χώρο

Ο κήπος του ήχου

Ο κήπος του Ήχου αποτελεί ουσιαστικά ένα διαμορφωμένο δάσος από υψίκορμα δέντρα. Ο **τρόπος φύτευσης και η διάταξη των δέντρων πάνω σε τετραγωνικό κάνναβο,** δημιουργούν ένα στοιχισμένο "δάσος" (όπως το αναφέρουν οι αρχιτέκτονες), το οποίο **διευκολύνει η οπτική επαφή από τον κήπο προς τη θάλασσα.**

Γενικότερα, στον κήπο γίνονται χειρισμοί που αφορούν το θεματικό του χαρακτήρα, τον ήχο. Έτσι, διαμορφώνονται τρεις μεγάλες υδάτινες επιφάνειες παράλληλα με το όριο της θάλασσας, που αποτελούν ουσιαστικά κανάλια τρεχούμενου νερού. Κατά μήκος αυτών των καναλιών φυτεύονται καλάμια τα οποία, με το φύσημα του αέρα, παράγουν το χαρακτηριστικό τους ήχο, ο οποίος συνδυάζεται με τον ήχο του τρεχούμενου νερού. Τέλος, παράλληλα με την κύρια διαδρομή που διασχίζει τον κήπο τοποθετούνται παιχνίδια σχετικά με τον ήχο. (Νικηφορίδης Πρόδρομος, Cuomo Bernard., 2006: 130-136)



Εικόνα 4.100
Κάτοψη _ διαμορφωμένο δάσος με δέντρα τοποθετημένα σε τετραγωνικό κάνναβο _ τρία «δωμάτια» - πέργκολες

Εικόνα 4.101
Εσωτερική διαδρομή ανάμεσα στους κήπους _ δωμάτιο - πέργκολα στον κήπο του ήχου - στοιχείο ιδιωτικότητας

Ο κήπος των Ρόδων

Ο κήπος των Ρόδων αποτελεί ουσιαστικά έναν περίκλειστο εσωστρεφή χώρο, που θυμίζει τις κλειστές αυλές των παλιών αρχοντικών και οριοθετείται από όλες τις πλευρές του από μία ξύλινη κατασκευή. Ο σχεδιασμός αυτής της περιμετρικής ξύλινης κατασκευής με τις αραιώσεις και τις πυκνώσεις, οι οποίες γίνονται ανάλογα με τις οπτικές που θέλουν οι αρχιτέκτονες από τη μεριά της πόλης προς τη θάλασσα και το ανάποδο, συνδυάζει την εσωστρέφεια με την περίκλειστη διαφάνεια. (Νικηφορίδης Πρόδρομος, Cuomo Bernard, 2006: 130-136)

Εικόνα 4.102- κάτοψη _ περίκλειστος εσωστρεφής χώρος

Εικόνα 4.103- πυκνώσεις και αραιώσεις της περιμετρικής ξύλινης κατασκευής

Εικόνα 4.104
Παιδική χαρά στον κήπο των ρόδων

Εικόνα 4.105
Το αίσθημα της ιδιωτικότητας στο δημόσιο χώρο

Ο κήπος της μνήμης

Ο κήπος της μνήμης αποτελεί το σημείο της Νέας Παραλίας, όπου οι μελετητές θέλουν να κάνουν **μια αναφορά στην ξεχασμένη εικόνα της πόλης**, μια αναφορά στο παλιό όριο πόλης και θάλασσας. Ο κήπος αυτός ουσιαστικά είναι ένας κενός χώρος, μια «ρωγμή» στο παρελθόν της πόλης. Γι' αυτό το λόγο, οι αρχιτέκτονες δημιουργούν **ένα άνοιγμα του παραλιακού μετώπου προς το κτίριο της Εθνικής Τράπεζας, πάνω από την Λεωφόρο Μεγάλου Αλεξάνδρου, παράγοντας έτσι μια προοπτική από τη θάλασσα προς την πόλη.** Η ιδέα αυτή της προοπτικής ενισχύεται από τον τρόπο που χειρίζονται τη φύτευση. Συγκεκριμένα, **η αίσθηση της προοπτικής εντείνεται με την πλαισίωση και οριοθέτηση του κεντρικού τμήματος του κήπου της μνήμης και από τις δύο πλευρές του με δύο γραμμικές συστοιχίες δέντρων.** Όμως και η **πυκνή φύτευση με τα ψηλά δέντρα στους εκατέρωθεν ανοικτούς χώρους τονίζει ακόμη περισσότερο, την αίσθηση του ανοίγματος και της «ρωγμής».**

Τέλος, **η επικάλυψη όλης της περιοχής από το παραλιακό μέτωπο μέχρι το κτίριο της τράπεζας με ένα ενιαίο σκληρό δάπεδο** και **η τοποθέτηση στοιχισμένων παρτεριών** με αρωματικά φυτά και βότανα (ανακαλούν μυρωδιές του παρελθόντος και συμπαρασύρουν συνειρμικά σε οικείες εικόνες από τα τοπία που χάθηκαν) **με την ίδια λογική και ρυθμό τόσο από τη μεριά της πόλης όσο και από της θάλασσας, αποτελούν στοιχεία συνέχειας και συνεκτικότητας.** (Νικηφορίδης Πρόδρομος, Cuomo Bernard, 2006: 130-136)

Εικόνα 4.106
Κάτοψη _ επέκταση της επέμβασης και πάνω από τη λεωφόρο Μ. Αλεξάνδρου

Εικόνα 4.107
Άνοιγμα προς το κτίριο της εθνικής τράπεζας _ εντείνεται η αίσθηση της προοπτικής

Εικόνα 4.108
Τοποθέτηση παρτεριών στην ίδια λογική από τη μεριά της πόλης και της θάλασσας

Ο κήπος του νερού

Ο κήπος του νερού αποτελεί έναν χώρο, όπου το νερό αποτελεί κυρίαρχο στοιχείο σύνθεσης και οργάνωσης της συνολικής ατμόσφαιρας. Ανάλογα λοιπόν με το σκοπό που θέλουν να επιτύχουν οι μελετητές, κάνουν διαφορετική χρήση του. Συγκεκριμένα, με βασική επιδίωξη να γίνει αισθητή η παρουσία του νερού στον κήπο αυτό, οι αρχιτέκτονες σχεδιάζουν στο κέντρο του μια μεγάλη επιμήκης επιφάνεια νερού με το μεγαλύτερο μέρος της να φυτεύεται με υδρόφιλα φυτά. **Από την πλευρά της πόλης πάλι, ο κήπος αυτός είναι αρκετά υποβαθμισμένος κι έτσι στο σημείο αυτό διαμορφώνεται ένας τοίχος στον οποίο κυλάει και πέφτει με ένταση νερό,** ενισχύοντας έτσι όχι μόνο οπτικά αλλά και ηχητικά την παρουσία του. **Ο χειρισμός αυτός από την πλευρά της θάλασσας θέλει να δημιουργήσει έναν ηχητικό φραγμό προς τους θορύβους της πόλης, αλλά και έναν οπτικό φραγμό προς την κυκλοφοριακή συμφόρηση της λεωφόρου**. Από **την πλευρά της πόλης από την άλλη, μπορεί να αποκόπτει την άμεση σύνδεση του αστικού ιστού με το υδάτινο στοιχείο, όμως προσφέρει την οπτική επαφή με αυτό.**

Τέλος, να αναφέρουμε ότι ο κήπος αυτός είναι υποβαθμισμένος κατά 80 εκ. από την υπόλοιπη παραλία. Με στόχο λοιπόν την συνέχεια και ενοποίηση των δύο διαφορετικών υψομετρικών επιπέδων, κατασκευάζεται μια ξύλινη πέργολα σε όλο το μήκος του, ώστε να τα στεγάσει ταυτόχρονα και τα δύο, δημιουργώντας παράλληλα ένα χώρο που προσφέρεται για υπαίθριες εκθέσεις. (Νικηφορίδης Πρόδρομος, Cuomo Bernard, 2006: 130-136)

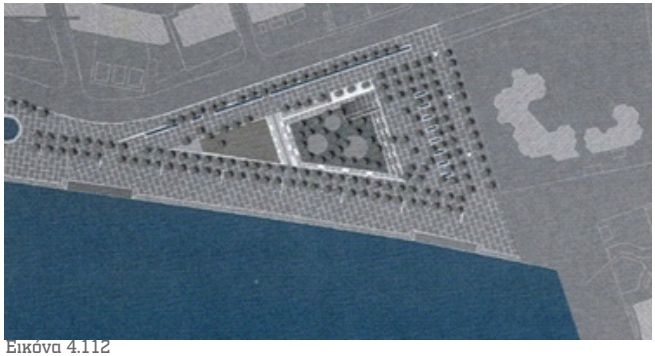
Εικόνα 4.109
Κάτοψη _ κυρίαρχο στοιχείο το νερό

Εικόνα 4.110
Καταράχτης νερού - ηχητικό φράγμα από τους θορύβους της πόλης

Εικόνα 4.111
Ξύλινη πέργκολα που στεγάζει τα δύο διαφορετικά επίπεδα (του κήπου και του πλακόστρωτου)

Ο κήπος της μουσικής

Ο κήπος της Μουσικής τοποθετείται στον τριγωνικό χώρο που γειτνιάζει με το Μέγαρο Μουσικής. Πρόκειται για έναν χώρο που προσφέρεται για υπαίθριες μικρές μουσικές εκδηλώσεις. Για το λόγο αυτό άλλωστε, στο κέντρο του κήπου τοποθετήθηκαν τρεις μεγάλες ξύλινες εξέδρες. Όσον **αφορά τις χαράξεις οριοθέτησης του κήπου λαμβάνεται υπόψη η στροφή του παραλιακού μετώπου στο σημείο αυτό και η άμεση επαφή του με τον αστικό ιστό, δίνοντας έτσι το έναυσμα νέων συνθετικών χαράξεων για το σχεδιασμό του περιβάλλοντος χώρου του Μεγάρου και τη συνέχεια του παραλιακού μετώπου.** (http://www.nikiforidis-cuomo.com/work/awarded/57 [24 Ιουνίου 2013])



Εικόνα 4.112
Κάτοψη _ τριγωνικός χώρος

Εικόνα 4.113
«Ξέφωτο» φυτεμμένο με γρασίδι και τις δύλινες εξέδρες- σκηνές

Εικόνα 4.114
Ο υποβαθμισμένος χώρος για μουσικές συναυλίες με κερκίδες περιμετρικά

Εικόνα 4.115
Παιδική χαρά στον κήπο της μουσικής

Περιβαλλοντικά θέματα

Σημαντικό κομμάτι της ανάπλασης, αποτελεί και η ενασχόληση των μελετητών με **περιβαλλοντικά θέματα**. Πρόθεση τους είναι η δημιουργία ενός ευνοϊκού μικροκλίματος, που θα επιδρά θετικά στη συμπεριφορά των χρηστών και θα ενθαρρύνει τη χρήση του παραλιακού μετώπου σε διαφορετικές εποχές του χρόνου. Συνεπώς, «η βελτίωση του μικροκλίματος, η πρόβλεψη προστασίας από τις αντίξοες καιρικές συνθήκες και την όχληση των αστικών λειτουργιών, αποτελούν ελκυστικά χαρακτηριστικά των υπαίθριων χώρων» της επέμβασης.

Πιο συγκεκριμένα, οι συνθήκες άνεσης συνίστανται σε θερμική, οπτική και ακουστική άνεση, καθώς και ενίσχυση του ψυχολογικού παράγοντα. Η θερμική άνεση επιτυγχάνεται με την ενίσχυση της βλάστησης, δημιουργία χώρων σκίασης, χρήση δαπέδων που απορροφούν την ηλιακή θερμότητα καθώς και η παρουσία νερού, που δημιουργεί συνθήκες δροσισμού. Η οπτική άνεση επιτυγχάνεται με την δημιουργία σκιάστρων, επιλογή υλικών με χαμηλή ανακλαστικότητα και σχεδιασμό του τεχνητού φωτισμού. Η ακουστική άνεση επιδιώκεται μέσω της χρήσης πρανών και δενδροφυτεύσεων κοντά σε περιοχές με μεγάλη ακουστική όχληση, καθώς και η δημιουργία «επεισοδίων νερού» για το φιλτράρισμα του ήχου. (Νικηφορίδης Πρόδρομος, Cuomo Bernard, 2006: 128-129)

Συμπεράσματα

Συνοψίζοντας, συμπεραίνουμε ότι η εξέλιξη του θαλάσσιου μετώπου της Θεσσαλονίκης τόσο στην περιοχή του λιμανιού όσο και στη Νέα Παραλία, συνδέεται σταθερά με τους γενικότερους πολιτικούς, κοινωνικούς και οικονομικούς μετασχηματισμούς της πόλης.

Μπορεί η παράκτια ζώνη να μην αποτελούσε μέχρι την περίοδο αναβάθμισης της εγκαταλελειμμένο αστικό απόθεμα, όμως τμήματα αυτής ήταν αποκομμένα από τον αστικό ιστό της πόλης, εμπόδιζαν τη δημόσια πρόσβαση κα χρήση από το κοινό ή αποτελούσαν αισθητικά και λειτουργικά υποβαθμισμένα κομμάτια του αστικού τοπίου της πόλης. Έτσι, η ανάπλαση και αστική ανανέωση του παραλιακού μετώπου, ενός δημόσιου χώρου που αναφέρεται σε όλες τις χωρικές κλίμακες και σε ένα εύρος λειτουργιών της πόλης, δε μπορούν να θεωρηθούν αμελητέα ως παράγοντες οικονομικής, κοινωνικής, περιβαλλοντικής και αστικής ανάπτυξης της Θεσσαλονίκης.

Όσον αφορά την επέμβαση στη Νέα Παραλία, παρατηρούμε ότι παρ΄όλο που οι αρχιτέκτονες έχουν να αντιμετωπίσουν κάθε φορά ένα διαφορετικό χώρο/τόπο με τις δικές του ιδιομορφίες και ιδιάζοντα χαρακτηριστικά, χρησιμοποιούν με ευαισθησία και σύνεση συγκεκριμένα εργαλεία του αστικού σχεδιασμού αλλά και του σχεδιασμού τοπίου για να επιτύχουν κάθε φορά την εικόνα και το αποτέλεσμα που επιθυμούν.

Συγκεκριμένα, επιδιώκουν μέσα από μια ικανή αστική χειρονομία να δημιουργήσουν το δημόσιο σαλόνι της πόλης με τα ιδιωτικά του δωμάτια. Κάθε αστικό δωμάτιο προσδίδει ιδιομορφία στην επέμβαση, ενώ ο θαλάσσιος διάδρομος, η γραμμική διαδρομή ακριβώς στο όριο στεριάς και θάλασσας συνέχεια και συνοχή. Οι επιμέρους αστικοί χειρισμοί που αφορούν τα υλικά, τις φυτεύσεις, τον αστικό εξοπλισμό κ.ά. επιλύουν συγκεκριμένα ζητήματα άρθρωσης της πόλης με τη θάλασσα μέσα από τη δημιουργία ορίων, οπτικών φυγών, φίλτρων, ενώ παράλληλα συμβάλλουν στην επίτευξη συνοχής και ενότητας μεταξύ των διαφορετικών τμημάτων της ανάπλασης. Τέλος, με άλλες χειρονομίες που αφορούν αστικά προβλήματα που εντοπίζουν σε συγκεκριμένα σημεία, επιτυγχάνουν έξοδο του αστικού προς τη θάλασσα ή ακόμη και «είσοδο» της θάλασσας προς την πόλη.

Επίλογος – Συμπεράσματα

Συνοψίζοντας, συμπεραίνουμε ότι η Ευρώπη, τις τελευταίες δεκαετίες, έχει κάνει έντονα αισθητή την παρουσία της στον τομέα των εστιασμένων αστικών επεμβάσεων σε πόλεις με θαλάσσια ή ποτάμια μέτωπα. Οι αρμόδιοι φορείς, στις περισσότερες περιπτώσεις κατάφεραν να αλλάξουν εξ' ολοκλήρου την εικόνα της πόλης τους είτε με συνολικές αναπλάσεις, είτε με πιο σημειακές επεμβάσεις στο όριο στεριάς- θάλασσας. Όλες όμως οι πόλεις, ανεξαρτήτως μεγέθους και τρόπου ανάπλασης του παραλιακού τους μετώπου (σημειακά ή ευρύτερα), επιδίωξαν την τόνωση και αναζωογόνηση του αστικού τους χώρου, εκμεταλλευόμενες την ύπαρξη του νερού.

Τις τελευταίες δεκαετίες μάλιστα, στο πλαίσιο της αναζωογόνησης του αστικού χώρου μέσω των αναπλάσεων στα αστικά παραλιακά μέτωπα, εμφανίζεται η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης (sustainable development). Η έννοια αυτή επιδιώκει να γίνει βασικό κομμάτι των αναπτυξιακών πολιτικών και να επηρεάσει τη φιλοσοφία και τις κατευθύνσεις που τίθενται στις αναπλάσεις των παραλιακών μετώπων. Έτσι, «μέσω της βιώσιμης ανάπτυξης γίνεται εκτός των άλλων λόγος, για μία πιο αρμονική σχέση πόλης και περιβάλλοντος και μία πιο λελογισμένη χρήση και κατανάλωση των φυσικών πόρων».

Τώρα, όσον αφορά την αναδιαμόρφωση της αστικής φυσιογνωμίας της πόλης μέσω του σχεδιασμού στο όριο ανάμεσα στην πόλη και τη θάλασσα, να αναφέρουμε ότι οι επιταγές και επιρροές του γενικότερου οικονομικο-πολιτικού κλίματος της παγκοσμιοποίησης, οι επιδράσεις της ευρωπαϊκής ενοποίησης των τελευταίων χρόνων, αλλά και η ανάγκη για τεχνολογική και οικονομική επιβολή επί των πόλεων, συντελεί στην εκπόνηση αναπλάσεων παραλιακών μετώπων με πολλά στοιχεία κοινοτυπίας. Έτσι λοιπόν, δημιουργείται εύλογα το ερώτημα κατά πόσο οι αστικές αναπλάσεις βοηθούν στην προστασία και ανάδειξη της ιδιαίτερης φυσιογνωμίας μίας πόλης. Όπως έχει προαναφερθεί η ίδια η ύπαρξη του νερού αποτελεί δομικό στοιχείο φυσιογνωμίας της πόλης. Επομένως, κάθε αστική επέμβαση που έχει να κάνει μ' αυτό, συμβάλλει ως ένα βαθμό και στην μετατροπή, στην ανάδειξη της αστικής της φυσιογνωμίας. Άλλωστε και οι αστικές αναπλάσεις που απαντούν σε ανάγκες επίλυσης προβλημάτων, μπορούν να συμβάλλουν στην διαφύλαξη και ανάδειξη του ιδιαίτερου χαρακτήρα ενός τόπου. Πιο συγκεκριμένα, οι αναπλάσεις παραλιακών μετώπων που προσανατολίζονται περισσότερο προς αυτήν την κατεύθυνση, είναι αυτές που έχουν να κάνουν με ανάγκες πολιτισμικής αξιοποίησης, δηλαδή αυτές «που επικεντρώνονται σε πολιτιστική προβολή, σε αισθητική ανάδειξη ή σε διαφύλαξη και ανάδειξη της φυσιογνωμίας ενός τόπου». (Στεφάνου Ιωσήφ , ,2007 http://library.tee.gr/digital/m2201/m2201_stefanou.pdf [06 Σεπτεμβρίου 2013)Σε πολλές περιπτώσεις εξάλλου, όπως φάνηκε και από την ανάλυση των παραδειγμάτων, η διοργάνωση κάποιου πολιτισμικού γεγονότος, οδήγησε την πόλη στην ανάληψη πρωτοβουλιών για αστικές αναπλάσεις στο παραλιακό μέτωπο, έναν χώρο που προσφέρεται για τέτοιου είδους επεμβάσεις.

Σε κάθε περίπτωση, αρχικά προσδιορίστηκαν τα προβλήματα, οι ιδιομορφίες και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης και στη συνέχεια επιλέχθηκαν οι στρατηγικές και το μεθοδολογικό πλαίσιο της επέμβασης. Συνεπώς, οι αστικές αναπλάσεις των παράκτιων ζωνών **συμβάλλουν στην επίλυση των εκάστοτε προβλημάτων ενός τόπου,** χωρίς αυτό να σημαίνει πως δεν υπάρχουν κοινές τακτικές, στόχοι και τάσεις. Άλλωστε, όπως έχει προαναφερθεί πολλές φορές έως τώρα, μια κοινή επιδίωξη όλων των αναπλάσεων αυτού του είδους, είναι η δημιουργία μιας νέας σχέσης πιο άμεσης ανάμεσα στην πόλη και τη θάλασσα, αυτής που συνήθως έφραξαν οι αστικές εξαπλώσεις των πόλεων. Έτσι λοιπόν, γίνονται ενέργειες, ώστε η παράκτια ζώνη να αποτελέσει συνέχεια του αστικού ιστού της ενδοχώρας αλλά και ταυτόχρονα όριο της. Όπως είναι λογικό η κάθε πόλη παρουσιάζει ένα διαφοροποιημένο οικονομικό, κοινωνικό και πολιτικό περιβάλλον, γεγονός που συμβάλλει στην ανάγκη διαφορετικών αναγνώσεων και λύσεων, καθώς και στη σωστή επιλογή μορφών σχεδιασμού και μηχανισμών ανάπτυξης του χώρου.

Σε μία διαδικασία αναλυτικής εξέτασης αλλά και αναζήτησης τακτικών για τις επεμβάσεις παραλιακών μετώπων που ξεκινάει περίπου από το 1970 και συνεχίζεται αμείωτη και βελτιωμένη μέχρι και σήμερα, η σχέση πόλης- θάλασσας φαίνεται να επανεξετάζεται συνεχώς από τους αρχιτέκτονες και πολεοδόμους. Γίνεται αντιληπτή με διαφορετικό τρόπο και προσέγγιση από τους επιχειρηματικούς και πολιτικούς κύκλους και επιπρόσθετα βιώνεται εντελώς διαφορετικά από τον κάτοικο της πόλης.

Μέσα σ' αυτό το πλαίσιο των πολλαπλών ζητουμένων, οι επεμβάσεις στα θαλάσσια μέτωπα γίνονται **αντικείμενο** διερεύνησης και **προβληματισμού**. Επισημαίνονται λοιπόν κάποια βασικά σημεία αυτού του προβληματισμού:

- Το πρώτο είναι «θεωρητικό και μεθοδολογικό και σχετίζεται με τους τρόπους προσέγγισης/ανάλυσης του αστικού χώρου». Η πόλη χαρακτηρίζεται από τις πολλαπλές αλληλεξαρτήσεις των χωρικών και λειτουργικών της στοιχείων και έτσι συγκεκριμένες επεμβάσεις στο παραλιακό της μέτωπο μπορεί να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο σύνολο της.
- Το δεύτερο σχετίζεται με την πολιτική ουσία των αστικών αναπλάσεων της παράκτιας ζώνης, η οποία περιλαμβάνει αρχικά τους στόχους και στη συνέχεια τις ομάδες συμφερόντων που αυτές εξυπηρετούν. Πιο συγκεκριμένα, γεννιούνται ερωτήματα σχετικά με τις ανάγκες και τις διεκδικήσεις των πολιτών, για τους οποίους ανακτάται ο ζωτικός χώρος του παραλιακού μετώπου της πόλης ή ακόμη για τη σημασία που μπορεί να επιφέρει «η ενεργός συμμετοχή και πολιτική παρέμβαση κοινωνικών ομάδων ως αντίσταση αλλά και δημιουργική πρόταση». Αν δηλαδή οι επεμβάσεις προσθέτουν ένα δυναμικό δίκτυο δημόσιων χώρων και χώρων

πολιτισμού στις πόλεις ή συνιστούν απλά ένα ακόμη εμπορευματοποιήσιμο πεδίο συνδεδεμένο αποκλειστικά με την αναψυχή.

- Το τρίτο αφορά το αν και κατά πόσο τα μοντέλα, οι αναλύσεις και τα συμπεράσματα από αξιοσημείωτα παραδείγματα αναπλάσεων παραλιακών μετώπων μπορούν να μεταφερθούν, σε περιπτώσεις πόλεων και περιοχών με διαφοροποιημένο οικονομικό, κοινωνικό και πολιτικό περιβάλλον. (Σαμαρίνης Π., 2006: 47-51)

Τέλος, όσον αφορά την αναλυτική περιγραφή των τριών παραδειγμάτων, να αναφέρουμε ότι η διαφορετική κλίμακα των επεμβάσεων, αποτελεί εμπόδιο στην ομοιότροπη σύγκριση τους, χωρίς όμως αυτό να μας αποκλείει τη δυνατότητα της διερεύνησης **στρατηγικών αστικού σχεδιασμού.** Έχοντας ως **κοινή τους επιδίωξη την πρόταξη του δημόσιου χώρου, ως μέσου δημιουργίας κινήτρων για να επισκεφτεί κανείς το παραλιακό μέτωπο της πόλης αλλά και ως οδηγό για την απόφραξη της σχέσης πόλης-θάλασσας,** οι μελετητές της κάθε περίπτωσης προβαίνουν σε μια σειρά αστικών χειρισμών ανάλογα με τις ιδιομορφίες και τις ιδιαιτερότητες που έχουν να αντιμετωπίσουν. Με βάση αυτές τις ιδιαιτερότητες, την πολιτική κατάσταση της χώρας, τις συνθήκες που επικρατούν, τον τρόπο αντιμετώπισης των αστικών αναπλάσεων, **η κάθε πόλη ακολουθεί τη δική της στρατηγική και προβαίνει στις ανάλογες αστικές χειρονομίες.** Παρ' όλα αυτά, όπως αναφέρθηκε στα αντίστοιχα κεφάλαια **υπάρχουν κοινές τακτικές** στις επεμβάσεις παραλιακών μετώπων.

Πιο συγκεκριμένα, και οι τρεις αναπλάσεις πέρασαν από διαδοχικά στάδια με επεμβάσεις σε διαφορετικά σημεία του παραλιακού τους μετώπου. Στη Βαρκελώνη και το Αμβούργο οι επεμβάσεις αυτές λειτουργούσαν ως κίνητρα επέκτασης της πόλης αλλά και ως στοιχεία που θα συνέβαλαν στη διαδοχική εξέλιξη, συνέχεια και συνεκτικότητα της παράκτιας ζώνης. Στη Θεσσαλονίκη από την άλλη, η ανάπλαση της προβλήτας Α' και της Νέας Παραλίας αποτελούν δύο αναπλάσεις σε διαφορετικά σημεία, κατά μήκος του παραλιακού μετώπου. Αυτές δεν αποτελούν στοιχεία συνέχειας και συνεκτικότητας της παράλιας ζώνης, αλλά δύο ξεχωριστές επεμβάσεις, που θα μπορούσαν να ενοποιηθούν μέσω της Παλιάς Παραλίας και να αποτελέσουν ένα νέο αστικό παράκτιο μέτωπο για την πόλη.Προς αυτή την κατεύθυνση στρατηγικού σχεδιασμού των δύο πρώτων περιπτώσεων συνέβαλε η συνεργασία του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα καθώς και η εμπειρία στις μεγάλης κλίμακας αστικές επεμβάσεις.

Όσον αφορά τους αστικούς χειρισμούς, η διαφορά στην κλίμακα και η διαφορετική λογική αντιμετώπισης των αστικών αναπλάσεων, συνέβαλε στη δημιουργία διαφορετικών χειρονομιών για την επίλυση του κοινού ζητήματος της άρθρωσης πόλης – νερού. Στις δύο πρώτες περιπτώσεις λοιπόν, η διαδικασία ήταν σχεδόν ίδια, αποφασιζόταν η περιοχή ανάπλασης, σχεδόν πάντα υποβαθμισμένη σε

άμεση επαφή με το νερό και στη συνέχεια μέσα από την συνεργασία του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα δημιουργούνταν το Masterplan, που σε πρώτο στάδιο περιελάμβανε και συνδύαζε διάφορες χρήσεις γης. Έπειτα, ακολουθούσαν ενέργειες που αφορούσαν τις συγκοινωνιακές υποδομές ώστε να μην αποτελούν εμπόδιο αλλά μέσο σύνδεσης της πόλης και της περιοχής μελέτης, την πρόβλεψη για δημιουργία μελλοντικών επεκτάσεων της πόλης, το σχεδιασμό νέας τοπογραφίας με επεξεργασία του ανάγλυφου, ώστε διαδοχικά πλατώματα να σε κατεβάζουν σταδιακά στο επίπεδο της θάλασσας/ποταμού, ενώ παράλληλα θα λειτουργούν ως όρια ή μπαλκόνια με θέα το νερό καθώς και η αξιοποίηση του αστικού ρόλου κυρίως κτιρίων -τοποσήμων. Στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης, οι αστικοί χειρισμοί δεν έχουν να κάνουν με χρήσεις γης, αλλά με τον τρόπο χρησιμοποίησης αστικών επιτόπιων χειρισμών μικρής κλίμακας αλλά και συνεκτικών εργαλείων σχεδιασμού, όπως τα υλικά, ο αστικός εξοπλισμός, η φύτευση κ.ά. και αξιοποίησης υπαρχόντων στοιχείων του αστικού ιστού-υπάρχουσες διανοίξεις-, ώστε να δημιουργήσουν όρια, φίλτρα, οπτικές φυγές και συνδέσεις.

Εν κατακλείδι, να αναφέρουμε ότι ο ανταγωνισμός μεταξύ των πόλεων που προωθείται από τις αρχές του 21^{ου} αιώνα και γενικότερα η παγκοσμιοποίηση, ώθησε πολλές από αυτές να προβούν σε ριζικές αλλαγές του αστικού ιστού τους, ελλοχεύοντας ο κίνδυνος να χαθεί η φυσιογνωμία και ο χαρακτήρας τους. Σε πολλές περιπτώσεις, παρατηρείται παραγκωνισμός των παραδόσεων για την εξυπηρέτηση πελατειακών συμφερόντων και όσο το δυνατόν μεγιστοποίηση των κερδών. Οι επεμβάσεις απευθύνονται σε τουρίστες και προσαρμόζονται συνεχώς στις ανάγκες τους, παραμελώντας τους γηγενείς και ενισχύοντας τις συγκρούσεις με τον υπόλοιπο ιστό. Αυτό το φαινόμενο, όπως φάνηκε είναι σπάνιο στον ευρωπαϊκό χώρο, στον οποίο γίνονται προσπάθειες για δημιουργία οικονομικών και πολιτιστικών επικέντρων, ως πόλων έλξης επισκεπτών, ενώ ταυτόχρονα επιχειρείται η αρμονική συμβίωση μεταξύ νέου και παλιού, πάντα παράλληλα με την άμεση σύνδεση τους με το υγρό στοιχείο.

Παράρτημα

Υπάρχουν διαφορετικές προσεγγίσεις σχετικά με το τι είναι και τι περιλαμβάνει μια παράκτια ζώνη. Χαρακτηριστικά αναφέρονται τα παρακάτω:

Α] Σύμφωνα με την Πράξη των ΗΠΑ του 1972 περί Διαχείρισης των Παράκτιων Ζωνών (US Coastal Zone Management Act, 1972), η παράκτια ζώνη περιλαμβάνει τα παράκτια ύδατα (συμπεριλαμβανομένης της γης σ' αυτά και κάτω από αυτά) και την παρακείμενη ακτογραμμή (συμπεριλαμβανομένων των υδάτων σ' αυτήν και κάτω απ' αυτήν). Επηρεάζεται έντονα από το καθένα απ' αυτά τα στοιχεία και από την γειτνίαση με τις ακτές γειτονικών παράκτιων κρατών. Τέλος, περιλαμβάνει νησιά, μεταβατικές και διαπαλιρροιακές περιοχές [1], αλυκές, υγροτόπους και παραλίες. (Institute for Sustainable Development and International Relations (IDDRI), 2010: 3)

Β] Κατά την Πράξη της Νότιας Αφρικής του 2008 περί Ολοκληρωμένης Διαχείρισης των Παράκτιων Περιοχών (South Africa's Integrated Coastal Management Act, 2008), η παράκτια ζώνη περιλαμβάνει την περιοχή, η οποία εμπεριέχεται στην παράκτια δημόσια περιουσία, στην παράκτια ζώνη προστασίας και περιλαμβάνει την παράκτια χερσαία πρόσβαση και τις παράκτιες περιοχές προστασίας όπως η παραλία, τα παράκτια ύδατα και την αποκλειστική ζώνη οικονομικών δραστηριοτήτων. Τέλος, περιλαμβάνει κάθε πτυχή του περιβάλλοντος μέσα, έξω, πάνω και κάτω από τους τομείς αυτούς.(Institute for Sustainable Development and International Relations (IDDRI), 2010: 4)

Γ] Η Παγκόσμια Τράπεζα (World Bank, 1996) το 1996 ορίζει ως παράκτια ζώνη το περιβάλλον όπου η γη συναντά τον ωκεανό, περιλαμβάνοντας περιοχές με ακτές καθώς και γειτονικά παράκτια ύδατα. Συνιστώσες της μπορούν να περιλαμβάνουν δέλτα ποταμών, παράκτιες πεδιάδες, υγροτόπους, παραλίες και αμμόλοφους, υφάλους, μακρόβια δάση, λίμνες, αλλά και άλλες παράκτιες περιοχές. (Institute for Sustainable Development and International Relations (IDDRI), 2010: 5)

Δ] Σύμφωνα με το Μεσογειακό Πρωτόκολλο ICZM (Mediterranean ICZM Protocol, 2008) του 2008 η παράκτια ζώνη είναι η γεωμορφολογική περιοχή εκατέρωθεν της ακτογραμμής στην οποία η αλληλεπίδραση μεταξύ της θάλασσας και της γης, εμφανίζεται με τη μορφή οικολογικών και

[1] «Η διαπαλιρροιακή ζώνη είναι ο υδροβιότοπος που γνωρίζει ο άνθρωπος καλύτερα (και συνεπώς και οι βιολόγοι) και αυτό γιατί προσεγγίζεται πολύ εύκολα. Είναι το τμήμα του θαλάσσιου βυθού όπου βρίσκεται μεταξύ του υψηλότερου ορίου της στάθμης του νερού κατά την πλημμυρίδα και του χαμηλότερου ορίου της στάθμης του νερού κατά την άμπωτη. Είναι ο μοναδικός υδροβιότοπος όπου οι οργανισμοί που ζουν στο νερό έρχονται σε συχνή επαφή με τον αέρα». (http: //tethd.worldpress.com [03 Απριλίου 2013])

ενεργειακών συστημάτων, κατασκευασμένα από βιοτικά και αβιοτικά στοιχεία που συνυπάρχουν και αλληλεπιδρούν με ανθρώπινες κοινότητες και τις σχετικές κοινωνικοοικονομικές δραστηριότητες. (Institute for Sustainable Development and International Relations (IDDRI), 2010: 6)

Ε] Παρά τη σχετική ανομοιομορφία των νομικών διατάξεων που αφορούν στις παράκτιες ζώνες και τις δραστηριότητες του ανθρώπου που ασκούνται σε αυτές, είναι γενικά αποδεκτό, ότι οι τελευταίες μπορούν να εκτείνονται ακόμα και πέρα των χωρικών υδάτων ενός κράτους και μέχρι βάθους αρκετών χιλιομέτρων προς τα μεσόγεια.
Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ορίζει ως παράκτια ζώνη μια λωρίδα 50 χιλιομέτρων από την ακτή, προκειμένου να καλύψει το σύνολο των επιδράσεων που σημειώνονται στο περιβάλλον και στις ανθρώπινες δραστηριότητες και σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με την τελευταία. (Μητούλα, Ρ. , Οικονόμου Α. , 2003: 10)

Βιβλιογραφικές αναφορές

Ελληνική βιβλιογραφία

Αγγελίδης, Μ. , *Οι πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη Χωρική Ανάπτυξη. Μια μεγάλη πρόκληση για την Ευρώπη και την Ελλάδα*, Πανεπιστημιακές εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα , 2002

Αντωνιάδου, Ε. , *Πολυδιαστατική Έρευνα Ανάπλασης Θαλασσίων Μετώπων*, διπλωματική εργασία, Μεταπτυχιακές σπουδές στο πρόγραμμα : "Προστασία Περιβάλλοντος και Βιώσιμη Ανάπτυξη", 2000-2001

Βογιατζάκη, Μ. , «Αστική ζώνη αλληλεπίδρασης πόλης και λιμανιού στο πλαίσιο της δυναμικής των δύο συστημάτων», *Πόλη και χώρος από τον 20ο στον 21ο αιώνα, Τιμητικός τόμος για τον καθηγητή Αθανάσιο Ι. Αραβαντινό*, Έκδ. Μέμφις Α.Ε., Αθήνα, 2004

Γοσποδίνη, Α., Μπεριάτος, Η., *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*, Έκδ. Κριτική , Αθήνα, Μάιος 2006

Δημητριάδης, Ευάγγελος Π., Ιστορία της πόλης και της πολεοδομίας, Ευρωπαϊκοί πολιτισμοί, Μυκηναϊκοί χρόνοι ως τις αρχές του 20ου αιώνα, εκδοτικός οίκος αδελφών Κυριακίδη Α.Ε, Θεσσαλονίκη, 1995

Εμμανουήλ Β. Μαρμαράς, *Σημειώσεις 3ου εξαμήνου: Οι απαρχές της σύγχρονης πολεοδομικής νομοθεσίας και πολεοδομίας*, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών Πολυτεχνείου Κρήτης, Ιανουάριος 2010

Ζέικου, Πόλυ, «Η ανάπλαση του Α' Προβλήτα στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης», *Μετασχηματισμοί του αστικού τοπίου, Αρχιτεκτονικές μελέτες και έργα*, επιμέλεια Λόης Παπαδόπουλος, Οργανισμός Θεσσαλονίκης & ΥΠΕΧΩΔΕ, Εκδ. Α.Α Λιβάνη, Θεσσαλονίκη, 2001

Ηλιάδης, Φ., Κυριακίδης, Χ., Σιουτοπούλου, Α., *Σχεδιασμός και διαχείριση παράκτιου χώρου: ένα καίριο ζήτημα της σύγχρονης χωροταξίας. Μελετώντας την περίπτωση της περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης*, (πηγή: http://www.ekke.gr, 22/05/2013)

Κοκκώσης, Χ., Τσάρτας, Π., *Βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη και περιβάλλον*, Έκδ. Κριτική, Αθήνα, 2001

Μαμουλάκη, Έλενα, «Η διαχείριση της μνήμης και η πόλη. Το παράδειγμα της Βαρκελώνης», Μνήμη και εμπειρία του χώρου, Επιμέλεια Σταυρίδης Σταύρος, εκδ. Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 2006

Μουρατίδου, Γιώτα, Δουδούμη, Κατερίνα ,Το νερό στην αρχιτεκτονική του αστικού τοπίου, ερευνητική εργασία, Θεσσαλονίκη, 2006-2007

Νικηφορίδης, Cuomo, Νικηφορίδης Cuomo αρχιτέκτονες 1991-2009, επιμέλεια Κωνσταντάρά Εύη, Παυλοπούλου Δέσποινα, Βαλσάμη Θεοφανή, Γουδίνη Ανθή, Εκδ. Ιανός, Θεσσαλονίκη, 2009

Παπαδόπουλος, Λόης, «Θεσσαλονίκη 1997: Από την κτιριολογία στον ανασχεδιασμό του αστικού χώρου», *Μετασχηματισμοί του αστικού τοπίου, Αρχιτεκτονικές μελέτες και έργα*, επιμέλεια Λόης Παπαδόπουλος, Οργανισμός Θεσσαλονίκης & ΥΠΕΧΩΔΕ, Εκδ. Α.Α Λιβάνη, Θεσσαλονίκη, 2001

Παπαμίχος, Νίκος, Χαστάογλου, Βίλμα, «Η ανάπλαση του Α' Προβλήτα στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης (ΙΙ)», *Μετασχηματισμοί του αστικού τοπίου, Αρχιτεκτονικές μελέτες και έργα*, επιμέλεια Λόης Παπαδόπουλος, Οργανισμός Θεσσαλονίκης & ΥΠΕΧΩΔΕ, Εκδ. Α.Α Λιβάνη, Θεσσαλονίκη, 2001
Στεφάνου, Ιωσήφ , Στεφάνου, Ιουλία, «Η εικόνα γνώση της φυσιογνωμίας ενός τόπου. Ο ρόλος του τοπίου ως συνολική αντίληψη», *Πόλη και χώρος από τον 20ο στον 21ο αιώνα, Τιμητικός τόμος για τον καθηγητή Αθανάσιο Ι. Αραβαντινό*, Έκδ. Μέμφις Α.Ε., Αθήνα, 2004

Χαστάογλου, Βίλμα, «Ιστορικές παράκτιες πόλεις: σε αναζήτηση νέας φυσιογνωμίας», *Πόλη και χώρος από τον 20ο στον 21ο αιώνα, Τιμητικός τόμος για τον καθηγητή Αθανάσιο Ι. Αραβαντινό*, Έκδ. Μέμφις Α.Ε., Αθήνα, 2004

Ψυχάρης, Γ. , Φώτης, Γ. , *Αστική ανάπτυξη στην Ελλάδα και την Ευρωπαϊκή Ένωση: Τάσεις και Προοπτικές*, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος, 2011

Ξένη βιβλιογραφία

Anne Cook, Richard Marshall, Alden Raine, " Port and city relations. San Francisco and Boston" Richard Marshall, *Waterfronts in Post-industrial cities*, Έκδ. Spon Press, London, 2001

Benevolo, Leonardo, *Η ιστορικότητα του αρχιτεκτονικού έργου*, επιμ.-μετάφρ. Παντελής Λαζαρίδης , εκδόσεις Λιβάνης, Αθήνα, Ιανουάριος 1990

Benevolo, Leonardo, *Η πόλη στην Ευρώπη*, μετάφραση Άννα Παπασταύρου, Έκδ. Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, 2009

Breen, Ann, Rigby, Dick, The new waterfront, a worldwide urban success story, Έκδ. Thames and Hudson, Singapore, 1996

Hoyle, Brian, *Cityports, coastal zones and regional change. International perspectives on planning and management*, John Wiley & Sons Ltd, England, 1996

Norberg – Schulz, Christian, *Genius Loci – το Πνεύμα του Τόπου, για μια Φαινομενολογία της Αρχιτεκτονικής*, Πανεπιστημιακές εκδόσεις ΕΜΠ, μετάφραση Μίλτος Φραγκόπουλος, Αθήνα, 2009

Oriol Bohigas, Peter Buchanan, Vittorio Magnano Lampugnani, *Barcelona city and architecture 1980-1992*, μετάφραση Graham Thomson, ekdoseiw Gustavo Gili S.A., Barcelona 1991

Peterson, Marina, McDonogh Gary, Global Downtowns, εκδ. Unoversity of Pennsylvania Press, Philadelphia, 2012 (πηγή: http://books.google.gr/books?id=TZxmRQBR3RQC&pg=PA70&lpg=PA70&dq=moll+de+la+fusta+1981-1987&source=bl&ots=9gQSmdulKW&sig=7RBnD-zju12KkPMNSDxkYR3Nxhg&hl=el&sa=X&ei=FPTjUdHkEcLnOunVgKgB&ved=0CCoQ6AEwAA#v=onepage&q=moll%20de%20la%20fusta%201981-1987&f=false)

Richard Marshall, *Waterfronts in Post-industrial cities*, Έκδ. Spon Press, London, 2001

Richard Marshall, " Contemporary urban space-making at the water's edge", Richard Marshall, *Waterfronts in Post-industrial cities*, Έκδ. Spon Press, London, 2001

Richard Marshall, " Remaking the image of the city. Bilbao and Shanghai", Richard Marshall, *Waterfronts in Post-industrial cities*, Έκδ. Spon Press, London, 2001

Rinio Bruttomesso, "Complexity on the urban waterfront", Richard Marshall, *Waterfronts in Post-industrial cities*, Έκδ. Spon Press, London, 2001

Wall, Ed, Waterman, Tim, Basics Landscape Architecture 01: Urban Design, εκδ. AVA publishing SA, Ελβετία, 2010 (π η γ ή : http://books.google.gr/books?id=U8MR8ULMXmIC&pg=PT145&lpg=PT145&dq=barceloneta+urban+design&source=bl&ots=QIHCVOOngF&sig=7PUZlavBBEg1DVg88RbhelxfSAM&hl=el&sa=X&ei=U5bvUeSTAomTOI6RgLAN&ved=0CH4Q6AEwDQ#v=onepage&q=barceloneta%20urban%20design&f=false, 24/07/2013)

Ελληνικές ερευνητικές- διπλωματικές εργασίες

Αλεξιάδη, Σ., Πρατικάκη, Μ. , «Πόλεις- λιμάνια στο χτες και το σήμερα, η περίπτωση της Γένοβας», ερευνητική εργασία, επιβλέποντες καθηγητές Σερράος Κ. , Μπελαβίλας Ν. , Αθήνα, 2011-2012

Γιαμπουράς, Δ., «Διαχείριση παράκτιων περιοχών με τη χρήση περιβαλλοντικών δεικτών», Διπλωματική εργασία, 2009

Ζαγάρα, Γεωργία, Μπέστας, Εμμανουήλ, «Ανασχεδιασμός λιμενικών εκτάσεων, αναθεώρηση της εξελικτικής σχέσης πόλης – λιμένα», ερευνητική εργασία, επιβλέπουσα καθηγήτρια Κ. Τσουκαλά, Θεσσαλονίκη, Σεπτέμβριος, 2009

Κάζα, Κ. , «Σχήματα, Σχέσεις και Μετασχηματισμοί στο Θαλάσσιο Μέτωπο- Η περίπτωση της Ρόδου», ερευνητική εργασία , επιβλέπον καθηγητής Σκουτέλης Νίκος, Χανιά, 2012

Μοσχίδου, Αλεξάνδρα, «Η αστική ανάπλαση στον ευρωπαϊκό και ελληνικό χώρο- Παράδειγμα του ιστορικού κέντρου της Αθήνας», διπλωματική εργασία, επιβλέπουσα καθηγήτρια Χατζοπούλου Τζίκα, Αθήνα, 2011

Μπακαλάκος, Γεώργιος, «Το φαινόμενο της αστικής διάχυσης: ευρωπαϊκές εμπειρίες και ελληνική πραγματικότητα», διπλωματική εργασία μεταπτυχιακών σπουδών στο τμήμα γεωγραφίας, επιβλέπον καθηγητής Παύλος Μ. Δελλαδέτσιμας, Αθήνα, Σεπτέμβριος, 2011

Μπαμπάλου-Νουκάκη, Μπούκη, «Για το δημόσιο υπαίθριο χώρο της πόλης, το παράδειγμα της Βαρκελώνης», Αθήνα, Δεκέμβριος 2003

Παπαιώαννου, Γ., Μελέτη στο μεταπτυχιακό πρόγραμμα Αρχιτεκτονικής τοπίου του εργαστηρίου Ανθοκομίας και Αρχιτεκτονικής τοπίου , επιβλέπουσα καθηγήτρια Μ. Παπαφωτίου

Παπαχαριδήμου, Αργυρώ, Αναπλάσεις θαλάσσιων μετώπων: σύγχρονες τάσεις σχεδιασμού, ερευνητική εργασία, επιβλέπουσα καθηγήτρια Τρατσέλα Μαρία, Θεσσαλονίκη, Ιούνιος 2012

Περισυνάκη, Βάλια, «Η εξέλιξη του παραλιακού μετώπου του Ηρακλείου σε συνάρτηση με την εξέλιξη της πόλης», ΔΠΜΣ , Πολεοδομία Χωροταξία , Προσεγγίσεις του σχεδιασμού στην Ελλάδα, Αθήνα, 2008-2009

Σαμαρίνης, Π., «ουδέν (;) νεώτερον από το θαλάσσιο μέτωπο»: Μια διεθνής συζήτηση και η Θεσσαλονίκη ως «ιδιαίτερο παράδειγμα», διπλωματική εργασία, επιβλέπουσα καθηγήτρια Βαΐου Ντίνα, Αθήνα, Οκτώβριος, 2006

Στυλιανού Νάταλυ, Νέα αστικά τοπία στα πλαίσια του «φαινομένου» του ανταγωνισμού των πόλεων», εργασία στο μάθημα Ιστορία και Θεωρία 8 στον τομέα Αρχιτεκτονικού Σχεδιασμού, Πολεοδομίας και Χωροταξίας, διδάσκοντες Παγώνης Θάνος, Μίχα Ειρήνη, Αθήνα , 2010-2011Τσάφαρη, Μαρίνα, «Στο όριο με το νερό», ερευνητική εργασία, επιβλέπουσα καθηγήτρια Μ. Βογιατζάκη, Θεσσαλονίκη, 2011-2012

Ξενόγλωσσες ερευνητικές- διπλωματικές εργασίες

Fatma ERKÖK, «Waterfronts: Potentials for improving the quality of urban life, Istanbul» Technical University Faculty of Architecture, Istanbul, TURKEY, Ιούνιος 2009

Rauno, Sairinen, Satu, Kumpulainen, «Assessing social impacts in urban waterfront regeneration», Centre for Urban and Regional Studies, Helsinki University of Technology, Helsinki, Μάιος 2005

Sijakovic, Milan , «Between the city and sea: urban waterfront regeneration», Master en Teoria y Práctica del Proyecto de Arquitectura, επιβλέπων καθηγητής Eduard Bru, , Universitat Politecnica de Catalunya, 2009-2010

Tunsky, Jon, «Beachfront Design, two case studies», επιβλέπων καθηγητής Tony Miller, SUNY- ESF (SUNY College of Environmental Science and Forestry), New York, Δεκέμβριος, 2005, σελ. 6 (πηγή: http://www.esf.edu/la/studyabroad/ocp/OCP_2005_06/Tunsky_main_study_2006.pdf)

WANG Ying, WANG Guanghe, «The Researches on Sustainable Development of Urban Waterfront» ,College of Urban and Rural Constructions, Agricultural University of Hebei,Baoding, P.R.China

Ελληνικά άρθρα σε περιοδικά

Αντωνιάδου, Ελισάβετ, Αγγελίδης, Δημοσθένης, «Αναπλάσεις θαλάσσιων μετώπων. Τυπολογία, βασικές αρχές σχεδιασμού», περιοδικό Κτίριο, Νοέμβριος – Δεκέμβριος 2003

Ασπρογέρακας Ευάγγελος, Σερράος Κωνσταντίνος «Οργανωμένη πολεοδομική ανάπτυξη. Η εμπειρία του Αμβούργου: Από τη δεκαετία του 1950 στο πέρασμα στον 21ο αιώνα», περιοδικό Αειχώρος, τεύχος 16, 2011

Γοσποδίνη, Άσπα, «Χωρικές πολιτικές για το σχεδιασμό, την ανταγωνιστικότητα και τη βιώσιμη ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων», περιοδικό Αειχώρος, τόμος 6, τεύχος 1, Μάιος , 2007

Busquets, Juan, Οι μεγάλες πόλεις ανακαλύπτουν εκ' νέου τα θαλάσσια μέτωπα, τεύχος προκήρυξης του διεθνή διαγωνισμού για την «Ανάδειξη του θαλάσσιου μετώπου της Θεσσαλονίκης», ΟΠΠΕΘ, 1997

Μητούλα, Ρ. , Οικονόμου Α. , «Η προστασία της φυσιογνωμίας των παράκτιων πόλεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης», Τεχν. Χρον. Επιστ. Έκδ. ΤΕΕ, ΙΙ, τεύχος. 1-2, 2003

Μητράκης, Γιώργος, Στουγιαντζίκη, Βάλια, «Η θάλασσα στο κέντρο», εφημερίδα port.thess, έκδοση του ΟΛΘ, Φύλλο 07, Ιούλιος- Αύγουστος 2011

Νικηφορίδης Πρόδρομος, Cuomo Bernard, «Η ανάπλαση της νέας παραλίας Θεσσαλονίκης», *ΥΛΗ & κτίριο*, Αθήνα, Απρίλιος- Μάιος 2006, τεύχος 75

Στεφάνου, Ιωσήφ, Μητούλα, Ρ, «Οι Επιδράσεις της Παγκοσμιοποίησης στο Ελληνικό Αστικό Τοπίο», *Αειχώρος*, Βόλος, Μάιος 2005, τόμος 4, τεύχος 1

Χατζησάββα, Δήμητρα, « Civic art: Η τέχνη του δημόσιου χώρου στη Βαρκελώνη», περιοδικό *Η αρχιτεκτονική ως τέχνη,* τεύχος 2, 1999

Ξενόγλωσσα άρθρα σε περιοδικά

Josep Acebillo, "Barcelona 2004, A new urban geography", περιοδικό Arquitectura Viva, numero 94-95
Luis Fernadez- Galiano, "Vitruous Triangles, the Barcelona Forum", περιοδικό Arquitectura Viva, numero 94-95

Luis Fernadez- Galiano, "Vitruous Triangles, the Barcelona Forum", περιοδικό Arquitectura Viva, numero 94-95

Ελληνικά άρθρα σε ιστοσελίδες

Αλεξάνδρα Τσίγκου, «περιβαλλοντικές αναπλάσεις παράκτιων αστικών ζωνών: εφαρμοσμένα παραδείγματα στην Ελλάδα και στο εξωτερικό», Εργαστήριο: «Σχεδιασμός προγράμματος ΠΕ με τη μορφή εκπαιδευτικού σεναρίου και γενικό μεθοδολογικό άξονα τη διασαφήνιση αξιών», Δραπετσώνα, Μάρτιος 2013 (πηγή: http://www.kpedrapetsonas.gr, 04/09/2013)

Γερολύμπου, Αλέκα, «Μαθαίνοντας από τη Βαρκελώνη: τι μπορεί ο Παπανδρέου; Τι μπορεί ο Αθεμπίγιο;» , ημερομηνία δημοσίευσης 13/12/2009, (πηγή: http://www.avgi.gr/ArticleActionshow.action?articleID=511694, 24/08/2012)

Γούλα Μαρία, «Ορίζοντες και όρια, μεταβλητές τοπογραφίες. Η επιστροφή στο μεσογειακό τοπίο.»(πηγή: http://www.architecture.org.gr/sites/default/files/magazine/01-orizontes_kai_oria.pdf, 26/09/2013)

Καρακούνος, Ιωάννης, Σταθάκης Δημήτριος, **«**Αστική μορφολογία και μικροκλίμα στις πόλεις», δημοσίευση 11 Απριλίου 2013 (πηγή: http://www.citybranding.gr/2013/04/blog-post_11.html, 15/06/2013)

Oriol Nello, «Ένα όραμα για τη Αθήνα- Β. Η μετατροπή του παραλιακού μετώπου της Βαρκελώνης» (πηγή: http://www.tee.gr/online/epikaira/1998/1998/m02.htm , 04/03/2013)

Ουδατζή, Κυριακή, «Ήπια Ανάπλαση 1ου Προβλήτα Λιμένα Θεσσαλονίκης», δημοσίευση 11 Ιανουαρίου 2013 (πηγή: http://www.greekarchitects.gr, 31/08/2013)

Σαλίγκαρος, Νίκος, «Θεμελιώδεις διαδικασίες πίσω από τον αστικό σχεδιασμό», δημοσίευση 13 Σεπτεμβρίου 2009, πηγή: http://www.greekarchitects.gr, 01/09/2013)

Στεφάνου, Ιωσήφ, «Η φυσιογνωμία της ελληνικής πόλης-η περίπτωση της Ερμούπολης», σημειώσεις από παρουσίαση 25 Μαΐου (πηγή: http://www.ntua.gr/temp_announce/170/parousiaseis170/files170/SYNEDRIA%20II/2505_presentation.pdf, 10/04/2013)

Τσίγκου Αλεξάνδρα, «Περιβαλλοντικές αναπλάσεις παράκτιων αστικών ζωνών: εφαρμοσμένα παραδείγματα στην Ελλάδα και το εξωτερικό» , Εργαστήριο: «Σχεδιασμός προγράμματος ΠΕ με τη μορφή εκπαιδευτικού σεναρίου και γενικό μεθοδολογικό άξονα τη διασαφήνιση αξιών» ΚΠΕ Δραπετσώνας 1-2 Μαρτίου 2013 (πηγή: http://www.kpedrapetsonas.gr/pdf-files/seminaria/20130301/20130301_Ergastiria_3_04_Efarmosmena_Paradeigmata.pdf, 04/09/2013)

Χαραμή, Στέλλα, «Μια πόλη πιάνει... λιμάνι στο Αμβούργο», στον Ελεύθερο τύπο (πηγή: https://metaxourgeio.wordpress.com/2009/02/02/epanakatoikisiamvourgou/, 06/07/2013)

Ξενόγλωσσα άρθρα σε ιστοσελίδες

Acebillo, Josep A., « Barcelona: towards a new urban planning approach» (πηγή: http://www.doiserbia.nb.rs/img/doi/1450-569X/2006/1450-569X0614055A.pdf, 24/08/2012)

Carbonell, Jordi, «The Olympic Village, ten years on, Barcelona: the legacy of the Games 1992-2002», ηλεκτρονικό άρθρο, Centre d 'Estudis Olímpics UAB, Barcelona,2005 (πηγή : http://olympicstudies.uab.es/pdf/wp087_eng.pdf, 11/07/2013)

Jürgen Bruns-Berentelg, Hafencity Hamburg- the Masterplan, 2006 (πηγή: http://www.hafencity.com/upload/files/files/z_de_broschueren_24_Masterplan_end.pdf, 11/03/2012)
Lluís Ortega, «From monumental urbanism to productive urbanism» 2009, http://www.publicspace.org/ca/text-biblioteca/eng/c002-from-monumental-urbanism-to-productive-urbanism [08 Σεπτεμβρίου 2013])

Τεχνικές περιγραφές

Υπουργείο Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, Δήμος Θεσσαλονίκης, «Ανάπλαση Νέας Παραλίας Θεσσαλονίκης, Ο κήπος του Αλεξάνδρου, Τεχνική περιγραφή», Οκτώβριος 2009

Υπουργείο Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, Δήμος Θεσσαλονίκης, «Ανάπλαση Νέας Παραλίας Θεσσαλονίκης, Ο κήπος του απογευματινού ήλιου, Τεχνική περιγραφή», Ιούλιος 2010

Υπουργείο Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, Δήμος Θεσσαλονίκης, «Ανάπλαση Νέας Παραλίας Θεσσαλονίκης, Ο κήπος της άμμου, Τεχνική περιγραφή», Ιούλιος 2010

Υπουργείο Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, Δήμος Θεσσαλονίκης, «Ανάπλαση Νέας Παραλίας Θεσσαλονίκης, Ο κήπος του Ίσκιου, Τεχνική περιγραφή», Οκτώβριος 2009

Υπουργείο Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, Δήμος Θεσσαλονίκης, «Ανάπλαση Νέας Παραλίας Θεσσαλονίκης, Ο κήπος των Εποχών, Τεχνική περιγραφή», Ιούλιος 2010

Υπουργείο Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, Δήμος Θεσσαλονίκης, «Ανάπλαση Νέας Παραλίας Θεσσαλονίκης, Ο κήπος του Οδυσσέα Φωκά, Τεχνική περιγραφή», Οκτώβριος 2009

Υπουργείο Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, Δήμος Θεσσαλονίκης, «Ανάπλαση Νέας Παραλίας Θεσσαλονίκης, Ο κήπος της Μεσογείου, Τεχνική περιγραφή», Ιούλιος 2010

Υπουργείο Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, Δήμος Θεσσαλονίκης, «Ανάπλαση Νέας Παραλίας Θεσσαλονίκης, Ο κήπος των γλυπτών, Τεχνική περιγραφή», Ιούλιος 2010

Ιστοσελίδες

http://www.worldarchitecturenews.com/index.php?fuseaction=wanappln.projectview&upload_id=19937, 03/06/2013

http://www.publicspace.org/en/works/f128-amenagements-paysagers-des-quais-rive-gauche-de-la-garonne, 21/06/2013

http://mycityspot.wordpress.com/category/public-space/, 21/06/2013

http://arquitectes.coac.net/sola-morales/trieste.htm, 22/06/2013

http://www.azw.at/Sonntags_Triest_Gangart/Trieste/PortoMorales.html, 22/06/2013

http://javaeilandapartmentbuilding.blogspot.gr/, 22/06/2013

http://www.archnewsnow.com/features/Feature90.htm, 22/06/2013

http://en.wikipedia.org/wiki/Port_Vell, 10/07/2013

http://en.wikipedia.org/wiki/La_Barceloneta,_Barcelona, 24/07/2013

http://www.hafencity.com/en/overview/hafencity-dialog-between-old-and-new.html, 01/08/2013

http://www.portdebarcelona.cat/ , 04/09/2013

http://www.herzogdemeuron.com/index/projects/complete-works/176-200/190-forum-2004-building-and-plaza.html, 09/09/2013

http://hafencity-urban2009project.blogspot.gr/2009/07/hafencity.html, 10/09/2013

http://www.mnn.com/green-tech/research-innovations/blogs/welcome-to-hafencity-germanys-crazy-ambitious-urban-redesign-p#, 10/09/2013

http://www.architecturenewsplus.com/projects/2663 , 11/09/2013

http://www.girot.ch/project/lohsepark-hamburg/ , 12/09/2013

http://www.hafencity.com/en/concepts/lohsepark-hafencity-444-s-green-555-cental-park-555-.html , 12/09/2013

http://www.e-architect.co.uk/barcelona/auditoria_park.html, 16/09/2013

http://www.ondiseno.com/proyecto_en.php?id=574, 16/09/2013

Εικονογράφηση

Εικόνα 1.1: http://www.aasarchitecture.com/2013/09/Kalvebod-Waves-KLAR-JDS.html, επίσκεψη σελίδας: 18/09/2013
Εικόνα 1.2: http://www.monmouthcountyparks.com/page.aspx?ID=3542 , επίσκεψη σελίδας: 18/09/2013
Εικόνα 1.3: http://arabiantalesandotheramazingadventures.blogspot.gr/2012/09/udaipur-most-romantic-city-in-india.html, επίσκεψη σελίδας: 18/09/2013
Εικόνα 1.4: http://en.wikipedia.org/wiki/Water_and_religion, επίσκεψη σελίδας: 18/09/2013
Εικόνα 1.5: http://www.livescience.com/11048-religious-ceremony-forces-fish-evolve-die.html, επίσκεψη σελίδας: 18/09/2013
Εικόνα 1.6: http://www.bangkoktourist.com/theme_2/news_detail.asp?lang=en&id_news_detail=17, επίσκεψη σελίδας: 18/09/2013
Εικόνα 1.7: http://www.thepolisblog.org/2009/12/urban-transformations.html, επίσκεψη σελίδας: 18/09/2013
Εικόνα 1.8: http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=496299&page=24&langid=5, επίσκεψη σελίδας: 18/09/2013
Εικόνα 1.9: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Pisa_Map_XI_century_b.C..jpg, επίσκεψη σελίδας: 18/09/2013
Εικόνα 1.10: http://www.sullacrestadellonda.it/cartografia/italia12_en.htm, επίσκεψη σελίδας: 18/09/2013
Εικόνα 1.11: http://www.123rf.com/photo_14986563_antique-map-of-palermo-italy-bearing-76-numbered-marks-for-places-description-was-created-by-wagner-.html, επίσκεψη σελίδας: 18/09/2013
Εικόνα 1.12: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Porto_e_bacini_palermo_dall'alto.JPG, επίσκεψη σελίδας: 18/09/2013
Εικόνα 1.13: http://www.proprofs.com/flashcards/upload/q10684416.jpg, επίσκεψη σελίδας: 18/09/2013
Εικόνα 1.14: http://en.wikipedia.org/wiki/Industrial_Revolution, επίσκεψη σελίδας: 18/09/2013
Εικόνα 1.15: Αλεξιάδη, Σ., Πρατικάκη, Μ. , «Πόλεις- λιμάνια στο χτες και το σήμερα, η περίπτωση της Γένοβας», ερευνητική εργασία, επιβλέποντες καθηγητές Σερράος Κ. , Μπελαβίλας Ν. , Αθήνα, 2011-2012 , σελ 32

Εικόνα 2.1: http://www.regjeringen.no/Rpub/STM/20012002/023EN/HFIG/fig4-2.gif, επίσκεψη σελίδας: 18/09/2013
Εικόνα 2.2: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/2c/Borsig_steam_locomotive.jpg , επίσκεψη σελίδας: 18/09/2013
Εικόνα 2.3:
http://www.plimsoll.org/StartHere/PartnersAndCollections/SCCArchives/BurgessGallery/Burgess8.asp, επίσκεψη σελίδας: 18/09/2013
Εικόνα 2.4: http://www.fourfourtwo.com/features/our-manc-kop-why-liverpool-vs-man-united-more-game, επίσκεψη σελίδας: 18/09/2013
Εικόνα 2.5: http://www.tumblr.com/tagged/vintage-italy, επίσκεψη σελίδας: 18/09/2013
Εικόνα 2.6: http://www.lifo.gr/guests/thessaloniki/25793, επίσκεψη σελίδας: 19/09/2013

Εικόνα 2.7: προσωπικό φωτογραφικό αρχείο
Εικόνα 2.8: http://www.epa.gov/reg3hwmd/bf-lr/newsletter/2011-Fall/TourdePhilly.html, επίσκεψη σελίδας: 19/09/2013
Εικόνα 2.9: http://www.asla.org/2011studentawards/images/largescale/695_14.jpg, επίσκεψη σελίδας: 19/09/2013
Εικόνα 2.10: http://daysoff.wordpress.com/tag/walking/ , επίσκεψη σελίδας: 19/09/2013
Εικόνα 2.11: http://www.thestar.com/news/gta/2009/05/10/torontos_waterfront_cash_in_jeopardy.html, επίσκεψη σελίδας: 19/09/2013
Εικόνα 2.12: http://www.eikongraphia.com/?p=88, επίσκεψη σελίδας: 19/09/2013
Εικόνα 2.13: http://www.e-architect.co.uk/sweden/stockholm_waterfront.htm, επίσκεψη σελίδας: 19/09/2013
Εικόνα 2.14: http://www.dezeen.com/2007/10/16/zorrozaurre-masterplan-for- bilbao-by-zaha-hadid-architects/, επίσκεψη σελίδας: 19/09/2013
Εικόνα 2.15: http://www.nytimes.com/2007/09/23/travel/23bilbao.html?pagewanted=all&_r=0, επίσκεψη σελίδας: 19/09/2013
Εικόνα 2.16:προσωπικο φωτογραφικό αρχείο
Εικόνα 2.17: http://www.soetersvaneldonk.nl/en/stedebouw/waterfront/java.html#afb3, επίσκεψη σελίδας: 19/09/2013
Εικόνα 2.18: http://amsterdambypictures.blogspot.gr/2012/01/levantkade-knms-island.html, επίσκεψη σελίδας: 19/09/2013
Εικόνα 2.19: http://beeldenaars.net/tag/amsterdam/, επίσκεψη σελίδας: 19/09/2013
Εικόνα 2.20: http://borneosporenburgamsterdam.blogspot.gr/2010_06_01_archive.html, επίσκεψη σελίδας: 19/09/2013
Εικόνα 2.21: http://borneosporenburgamsterdam.blogspot.gr/2010_06_01_archive.html, επίσκεψη σελίδας: 19/09/2013
Εικόνα 2.22: http://www.west8.nl/projects/borneo_sporenburg/, επίσκεψη σελίδας: 19/09/2013
Εικόνα 2.23: http://www.west8.nl/projects/borneo_sporenburg/, επίσκεψη σελίδας: 19/09/2013
Εικόνα 2.24: http://www.west8.nl/projects/borneo_sporenburg/, επίσκεψη σελίδας: 19/09/2013
Εικόνα 2.25: http://borneosporenburgamsterdam.blogspot.gr/2010_06_01_archive.html, επίσκεψη σελίδας: 19/09/2013
Εικόνα 2.26: http://borneosporenburgamsterdam.blogspot.gr/2010_06_01_archive.html, επίσκεψη σελίδας: 19/09/2013
Εικόνα 2.27: http://goodmorningkeywest.com/?p=15076, επίσκεψη σελίδας: 19/09/2013
Εικόνα 2.28: http://www.nyc.gov/html/dcp/html/erw/index.shtml, επίσκεψη σελίδας: 19/09/2013
Εικόνα 2.29: http://www.jmlwaterfeaturedesign.com/projects/bordeaux-france/, επίσκεψη σελίδας: 19/09/2013
Εικόνα 2.30: http://www.jmlwaterfeaturedesign.com/projects/bordeaux-france/, επίσκεψη σελίδας: 19/09/2013
Εικόνα 2.31: http://www.jmlwaterfeaturedesign.com/projects/bordeaux-france/, επίσκεψη **σελίδας: 19/09/2013**
Εικόνα 2.32: http://www.jmlwaterfeaturedesign.com/projects/bordeaux-france/, επίσκεψη σελίδας: 19/09/2013

Εικόνα 2.33: http://www.eurocamp.co.uk/, επίσκεψη σελίδας: 19/09/2013
Εικόνα 2.34: https://ao.muscache.com/pictures/9727972/large.jpg, επίσκεψη σελίδας: 19/09/2013
Εικόνα 2.35: http://www.archdaily.com/247612/brazza-nord-bordeaux-masterplan-kcap/, επίσκεψη σελίδας: 19/09/2013
Εικόνα 2.36: http://www.archdaily.com/247612/brazza-nord-bordeaux-masterplan-kcap/kcap_waterfront_topview_lr/, επίσκεψη σελίδας: 19/09/2013
Εικόνα 3.1: http://www.newscientist.com/data/images/ns/cms/mg21528836.000/mg21528836.000-1_300.jpg, επίσκεψη σελίδας: 19/09/2013
Εικόνα 3.2: http://www.qside.eu/urban_sus.html, επίσκεψη σελίδας: 19/09/2013
Εικόνα 3.3: http://www.photoarchivenews.com/aerial-stock-image-specialist-launches-newly-scanned-collection-at-fotofringe/, επίσκεψη σελίδας: 19/09/2013
Εικόνα 3.4: http://www.hotelchatter.com/files/admin/bmore_marriott_kv.jpg, επίσκεψη σελίδας: 19/09/2013
Εικόνα 3.5: http://www.dailymail.co.uk/sport/othersports/article-1267857/Juan-Antonio-Samaranch-Olympic-Games-saviour-loved-gold-much.html, επίσκεψη σελίδας: 19/09/2013
Εικόνα 3.6: http://parallaximag.gr/sites/default/files/staseis_1.jpg, επίσκεψη σελίδας: 19/09/2013
Εικόνα 3.7: http://www.coac.net/arqcatmon2005/fotos_proj/P203F2.JPG, επίσκεψη σελίδας: 19/09/2013
Εικόνα 3.8: http://ilgiornaledellarchitettura.com/articoli/2010/6/103369.html, επίσκεψη σελίδας: 19/09/2013
Εικόνα 3.9: http://www.portvellbcn.com/en/live_port_vell/points_of_interest/det-rambla_de_mar_i14413, επίσκεψη σελίδας: 19/09/2013
Εικόνα 3.10: http://lisbon.avesdeportugal.info/percursos.html, επίσκεψη σελίδας: 19/09/2013
Εικόνα 3.11: http://3.bp.blogspot.com/-i4LA5t5KynY/T9214rDm2HI/AAAAAAAAOaQ/wf5Jex7iLqs/s1600/IMG_2251.JPG, επίσκεψη σελίδας: 19/09/2013
Εικόνα 3.12: http://www.newarchitecture.biz/2010/10/rimini-waterfront-by-foster-partners.html, επίσκεψη σελίδας: 20/09/2013

Εικόνα 4.1: http://amairgin.wordpress.com/2013/06/10/barcelona-2013/, επίσκεψη σελίδας: 20/09/2013
Εικόνα 4.2: http://rafaysuscosas.blogspot.gr/2010/07/fotos-aereas-de-barcelona-y-alrededores.html, επίσκεψη σελίδας: 20/09/2013
Εικόνα 4.3: προσωπικό αρχείο
Εικόνα 4.4: http://www.todocoleccion.net/postal-barcelona-passeig-colon-i-port-paseo-colon-puerto-1973~x20541301, επίσκεψη σελίδας: 21/09/2013
Εικόνα 4.5: http://www.flickr.com/photos/kendocalrissian/5088858909/, επίσκεψη σελίδας: 21/09/2013
Εικόνα 4.6: http://scg.iec.cat/Scg9/Scg90/S92211.htm, επίσκεψη σελίδας: 21/09/2013
Εικόνα 4.7: http://www.flickr.com/photos/archivo_zerkowitz/4583999621/, επίσκεψη σελίδας: 21/09/2013
Εικόνα 4.8: http://www.123rf.com/photo_9916251_spain-barcelona--14-july-2011-street-paseo-de-colon-by-night-in-barcelona.html, επίσκεψη σελίδας: 21/09/2013

Εικόνα 4.9: http://www.bgswim.info/index.php?t=1963, επίσκεψη σελίδας: 22/09/2013
Εικόνα 4.10: προσωπικό φωτογραφικό αρχείο
Εικόνα 4.11: http://www.graymatters.gatech.edu/2011/03/16/urban-denvelopement-olympics-and-urban-renewal-done/, επίσκεψη σελίδας: 22/09/2013
Εικόνα 4.12: προσωπικό αρχείο
Εικόνα 4.13: προσωπικό αρχείο
Εικόνα 4.14: προσωπικό αρχείο
Εικόνα 4.15: προσωπικό αρχείο
Εικόνα 4.16: προσωπικό αρχείο
http://www.bcn.cat/vignette/parcs_i_jardins/es/platges_localitzacio_barceloneta.html, επίσκεψη σελίδας: 22/09/2013
Εικόνα 4.17: http://landscapeishankin.blogspot.gr/2010/05/la-barceloneta.html, επίσκεψη σελίδας: 22/09/2013
Εικόνα 4.18: http://pringlepics.com/?p=559, επίσκεψη σελίδας: 22/09/2013
Εικόνα 4.19: http://www.barcelonaturisme.com/La-Barceloneta/_dHcEaVlbphwE-UMd45leERsgzSgXfOP5q-Pl5eU4wVo, επίσκεψη σελίδας: 22/09/2013
Εικόνα 4.20: http://barcelonalu2010.wordpress.com/category/uncategorized/, επίσκεψη σελίδας: 22/09/2013
Εικόνα 4.21: http://barcelonalu2010.wordpress.com/category/uncategorized/, επίσκεψη σελίδας: 22/09/2013
Εικόνα 4.22: προσωπικό φωτογραφικό αρχείο
Εικόνα 4.23: http://www.eltiempo.es/playa-de-la-nova-icaria-la-nueva-icaria.html, επίσκεψη σελίδας: 22/09/2013
Εικόνα 4.24: http://www.flickriver.com/photos/fafner/2486084959/, επίσκεψη σελίδας: 22/09/2013
Εικόνα 4.25: http://wp.ferrater.com/?oab_proyecto=front-maritim&idioma=_en, επίσκεψη σελίδας: 22/09/2013
Εικόνα 4.16:
http://w110.bcn.cat/portal/site/MediAmbient/menuitem.0d4d06202ea41e13e9c5e9c5a2ef8a0c/?vgnextoid=c489fc210206a210VgnVCM10000074fea8c0RCRD&vgnextchannel=6de179583ad1a210VgnVCM10000074fea8c0RCRD&lang=en_GB, επίσκεψη σελίδας: 22/09/2013
Εικόνα 4.28: http://www.archdaily.com/13237/tenerife-espacio-de-las-artes-herzog-de-meuron-by-iwan-baan/ , επίσκεψη σελίδας: 22/09/2013
Εικόνα 4.29: http://www.e-architect.co.uk/images/jpgs/barcelona/forum_esplanade_6.jpg, επίσκεψη σελίδας: 22/09/2013
Εικόνα 4.30: http://www.artonfile.com/detail.aspx?id=Barcel-03-46-13, επίσκεψη σελίδας: 22/09/2013
Εικόνα 4.31:
http://www.cyberarchi.com/dossier/zoom_article_v2.php?dossier=75&article=13710&photo=37579&modal=true&keepThis=true&height=900&width=800&TB_iframe=true, επίσκεψη σελίδας: 22/09/2013
Εικόνα 4.32:
http://www.cyberarchi.com/dossier/zoom_article_v2.php?dossier=75&article=13710&photo=37578&modal=true&keepThis=true&height=900&width=800&TB_iframe=true, επίσκεψη σελίδας: 22/09/2013

Εικόνα 4.33: http://www.mimoa.eu/projects/Spain/Barcelona/Forum%20Bathing%20Area, επίσκεψη σελίδας: 22/09/2013
Εικόνα 4.34: http://www.flickr.com/photos/turnmastertim/2754837858/in/photostream/, επίσκεψη σελίδας: 22/09/2013
Εικόνα 4.35: http://www.e-architect.co.uk/images/jpgs/barcelona/forum_zona_de_banys_1.jpg, επίσκεψη σελίδας: 22/09/2013
Εικόνα 4.36: http://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/winning-cities/previous-finalists/hamburg/index.html, επίσκεψη σελίδας: 22/09/2013
Εικόνα 4.37: http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=222923, επίσκεψη σελίδας: 22/09/2013
Εικόνα 4.38: http://www.hanseballon.de/fahrtgebiete_hamburg.html, επίσκεψη σελίδας: 22/09/2013
Εικόνα 4.39: http://www.v-like-vintage.net/en/photo_details/81733_photo_Hafen+Hamburg+Harbor+Hamburg+-/, επίσκεψη σελίδας: 22/09/2013
Εικόνα 4.40: http://synth09-thessaloniki.blogspot.gr/2012/11/hafencity.html, επίσκεψη σελίδας: 22/09/2013
Εικόνα 4.41: http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=103207119, επίσκεψη σελίδας: 23/09/2013
Εικόνα 4.42: http://1000hamburg.wordpress.com/2012/04/23/hafencity-part-i-a-new-city-arises/, επίσκεψη σελίδας: 23/09/2013
Εικόνα 4.43: http://1000hamburg.wordpress.com/2012/04/23/hafencity-part-i-a-new-city-arises/, επίσκεψη σελίδας: 23/09/2013
Εικόνα 4.44: http://1000hamburg.wordpress.com/2012/04/23/hafencity-part-i-a-new-city-arises/, επίσκεψη σελίδας: 23/09/2013
Εικόνα 4.45: http://1000hamburg.wordpress.com/2012/04/23/hafencity-part-i-a-new-city-arises/, επίσκεψη σελίδας: 23/09/2013
Εικόνα 4.46: http://www.hafencity.com/en/revision-of-the-master-plan/eastern-hafencity-a-place-to-live.html, επίσκεψη σελίδας: 23/09/2013
Εικόνα 4.47: http://onarchitecture.kotogoto.com/wp-content/uploads/2008_01_24_oma1.jpg, επίσκεψη σελίδας: 23/09/2013
Εικόνα 4.48: http://www.pioneerwest.net/nomad/hamburg2.html, επίσκεψη σελίδας: 23/09/2013
Εικόνα 4.49: http://www.architonic.com/aisht/hafencity-public-space-miralles-tagliabue-embt/5100909, επίσκεψη σελίδας: 23/09/2013
Εικόνα 4.50: http://www.arhitext.com/english/2012/01/andreea-livia-ivanovici-marco-polo-terraces/, επίσκεψη σελίδας: 23/09/2013
Εικόνα 4.51:
https://presse.hafencity.com/details.php?image_id=1374&sessionid=648b6291a49bba904fceedec92e27028&sessionid=648b6291a49bba904fceedec92e27028, επίσκεψη σελίδας: 23/09/2013
Εικόνα 4.52: http://www.girot.ch/project/lohsepark-hamburg/, επίσκεψη σελίδας: 23/09/2013

Εικόνα 4.53: http://www.hafencity.com/en/concepts/lohsepark-hafencity-444-s-green-555-cental-park-555-.html, επίσκεψη σελίδας: 23/09/2013
Εικόνα 4.54: http://www.hafencity.com/en/concepts/lohsepark-hafencity-444-s-green-555-cental-park-555-.html, επίσκεψη σελίδας: 23/09/2013
Εικόνα 4.55: http://www.girot.ch/project/lohsepark-hamburg/, επίσκεψη σελίδας: 23/09/2013
Εικόνα 4.56: http://www.girot.ch/project/lohsepark-hamburg/, επίσκεψη σελίδας: 23/09/2013
Εικόνα 4.57: http://www.posterlounge.co.uk/hamburg-hafencity-pr44748.html, επίσκεψη σελίδας: 23/09/2013
Εικόνα 4.58: http://dtsiaouss.blogspot.gr/2013/09/78.html, επίσκεψη σελίδας: 24/09/2013
Εικόνα 4.59: http://www.aftodioikisi.gr/dimoi/limani-thessalonikis-meta-ta-xristougenna-i-egkatastasi-tou-anadoxou, επίσκεψη σελίδας: 24/09/2013
Εικόνα 4.60: http://journaldub.blogspot.gr/2010/10/blog-post.html, επίσκεψη σελίδας: 24/09/2013
Εικόνα 4.61: http://anamorfosis.net/?p=70, επίσκεψη σελίδας: 24/09/2013
Εικόνα 4.62: http://www.kala-nea.gr/archives/tag/%CE%B8%CE%B5%CF%83%CF%83%CE%B1%CE%BB%CE%BF%CE%BD%CE%AF%CE%BA%CE%B7/page/11, επίσκεψη σελίδας: 24/09/2013
Εικόνα 4.63: http://www.kilkis-press.gr/blog/12-instaport, επίσκεψη σελίδας: 24/09/2013
Εικόνα 4.64: προσωπικό φωτογραφικό αρχείο
Εικόνα 4.65: προσωπικό φωτογραφικό αρχείο
Εικόνα 4.66: http://www.kilkis-press.gr/blog/12-instaport, επίσκεψη σελίδας: 24/09/2013
Εικόνα 4.67: προσωπικό φωτογραφικό αρχείο
Εικόνα 4.68: http://www.kilkis-press.gr/blog/12-instaport, επίσκεψη σελίδας: 24/09/2013
Εικόνα 4.69: προσωπικό φωτογραφικό αρχείο
Εικόνα 4.70: http://my-blo.pblogs.gr/, επίσκεψη σελίδας: 24/09/2013
Εικόνα 4.71: http://www.kala-nea.gr/archives/18334, επίσκεψη σελίδας: 24/09/2013
Εικόνα 4.72: http://taxalia.blogspot.gr/2008/08/blog-post_20.html, επίσκεψη σελίδας: 24/09/2013
Εικόνα 4.73: προσωπικό φωτογραφικό αρχείο
Εικόνα 4.74: προσωπικό φωτογραφικό αρχείο
Εικόνα 4.75: http://www.bostanistas.gr/?i=bostanistas.el.article&id=1192, επίσκεψη σελίδας: 24/09/2013
Εικόνα 4.76: προσωπικό αρχείο
Εικόνα 4.77: προσωπικό φωτογραφικό αρχείο
Εικόνα 4.78: προσωπικό αρχείο
Εικόνα 4.79: προσωπικό αρχείο
Εικόνα 4.80: προσωπικό αρχείο
Εικόνα 4.81: προσωπικό αρχείο
Εικόνα4.82: http://www.agelioforos.gr/default.asp?pid=7&ct=4&artid=46928, επίσκεψη σελίδας: 24/09/2013
Εικόνα 4.83: προσωπικό αρχείο
Εικόνα 4.84: προσωπικό αρχείο

Εικόνα 4.85: προσωπικό φωτογραφικό αρχείο
Εικόνα 4.86: προσωπικό φωτογραφικό αρχείο
Εικόνα 4.87: προσωπικό αρχείο
Εικόνα 4.88: http://www.agelioforos.gr/default.asp?pid=7&ct=4&artid=46928, επίσκεψη σελίδας: 24/09/2013
Εικόνα 4.89: προσωπικό αρχείο
Εικόνα 4.90: http://www.agelioforos.gr/default.asp?pid=7&ct=4&artid=46928, επίσκεψη σελίδας: 24/09/2013
Εικόνα 4.91: προσωπικό αρχείο
Εικόνα 4.92: http://photos.wikimapia.org/p/00/02/80/06/08_full.jpg, επίσκεψη σελίδας: 24/09/2013
Εικόνα 4.93: http://krasodad.blogspot.gr/2012/04/28.html, επίσκεψη σελίδας: 24/09/2013
Εικόνα 4.94: http://centre-architecture.thessaloniki.gr/attachments/article/209/Arxitektoniko_sxedio_kipou_tou_Foka.jpg, επίσκεψη σελίδας: 24/09/2013
Εικόνα 4.95: http://www.lifo.gr/guests/thessaloniki/26741, επίσκεψη σελίδας: 25/09/2013
Εικόνα 4.96: προσωπικό αρχείο
Εικόνα 4.97: http://www.lifo.gr/guests/thessaloniki/26741, επίσκεψη σελίδας: 25/09/2013
Εικόνα 4.98: προσωπικό αρχείο
Εικόνα 4.99: http://www.lifo.gr/guests/thessaloniki/26741, επίσκεψη σελίδας: 25/09/2013
Εικόνα 4.100: προσωπικό αρχείο
Εικόνα 4.101: http://payload13.cargocollective.com/1/5/178883/2579494/nea_paralia-56-copy_960.jpg, επίσκεψη σελίδας: 25/09/2013
Εικόνα 4.102: προσωπικό αρχείο
Εικόνα 4.103: προσωπικό φωτογραφικό αρχείο
Εικόνα 4.104: προσωπικό φωτογραφικό αρχείο
Εικόνα 4.105: προσωπικό αρχείο
Εικόνα 4.106: προσωπικό αρχείο
Εικόνα 4.107: προσωπικό αρχείο
Εικόνα 4.108: προσωπικό φωτογραφικό αρχείο
Εικόνα 4.109: προσωπικό αρχείο
Εικόνα 4.110: προσωπικό φωτογραφικό αρχείο
Εικόνα 4.111: προσωπικό φωτογραφικό αρχείο
Εικόνα 4.112: προσωπικό αρχείο
Εικόνα 4.113: http://www.ktirio.gr/default.aspx?ktirioid=510&catid=2&action=showbuildingsdetails, επίσκεψη σελίδας 25/09/2013
Εικόνα 4.114: προσωπικό φωτογραφικό αρχείο
Εικόνα 4.115: http://centre-architecture.thessaloniki.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=16&catid=2&Itemid=668&lang=el, επίσκεψη σελίδας 25/09/2013

ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ | ΤΜΗΜΑ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Σχεδιάζοντας το όριο ανάμεσα στην πόλη και τη θάλασσα...

Σύγχρονες αστικές αναπλάσεις

Τελος

BARCELONA

HAMBURG

THESSALONIKI

WATER

EKOM