

Ενεργοποίηση παράκτιων ζωνών

και επανασύνδεση τους με τον αστικό ιστό



Κουβίδης Κωνσταντίνος
Σκουλάκης Παναγιώτης

Πολυτεχνείο Κρήτης
Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών

Ερευνητική Εργασία

Ενεργοποίηση παράκτιων ζωνών και επανασύνδεση τους με τον αστικό ιστό

Κουβίδης Κωνσταντίνος
Σκουλάκης Παναγιώτης

Επιβλέπων καθηγητής:
Βαζάκας Αλέξανδρος - Θεοχάρης

Χανιά 2024

Ευχαριστίες

Προτού προχωρήσουμε στο δια ταύτα, οφείλουμε να ευχαριστήσουμε θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή μας κ. Βαζάκα για την καθοδήγηση του, προκειμένου να εκπονηθεί και να εμπλουτιστεί η εν λόγω εργασία.

Πολλές ευχαριστίες απευθύνουμε επίσης στις οικογένειες, στους φίλους, στους συμφοιτητές μας και σε όσους μας συντρόφευσαν κατά τη διάρκεια συγγραφής.

Εισαγωγή

Περιγραφή / Abstract
Σκοπός
Μέθοδος

Κεφάλαιο 1

Η σχέση της πόλης με το υδάτινο στοιχείο

Από ιστορική σκοπιά

Ο Κλασικός κόσμος
...και ο Ισλαμικός
Μεσαίωνας και έπειτα ανάκαμψη
...μέχρι την εκβιομηχάνιση

Οι σημερινές μεταβολές

Κεφάλαιο 2

Τα σημεία επαφής πόλης - νερού

Παράκτια μέτωπα

Τι είναι;
Τα μέτωπα τους τελευταίους αιώνες

Λιμένες

Σχετικοί ορισμοί
Κατηγορίες λιμένων
Η μετεξέλιξη τους στον χρόνο
Λιμένας - Πόλη: Μια πολυτάραχη σχέση

Κεφάλαιο 3

Οι επεμβάσεις στις παράκτιες ζώνες

Περί επεμβάσεων

Κριτήρια επεμβάσεων

Πρότερη κατάσταση
Έκταση
Χαρακτήρας
Ιδιοκτησιακό καθεστώς
Χρήσεις γης

08

10
11
11

12

14

16
18
20
22

24

26

28

28
30

32

32
34
36
38

40

42

44

46
46
48
50
50

Κεφάλαιο 4

Παράδειγματα επεμβάσεων

Αμβούργο

Πρωτίστως ιστορία
Η πρωτοβουλία του Δημάρχου
Και εγένετο... HafenCity
Οι 10 συνοικίες
Το γυάλινο κύμα

Ρότερνταμ

Ταξίδι στον χρόνο
Έπονται σημαντικές εξελίξεις
Kor van Zuid, κι επίσημα
Συνοικίες & περιοχές
Τοπόσημο επί ύδατος

Αμβέρσα

Οι πρώιμες διαμορφώσεις
Η πορεία προς το Νησάκι
Το Eilandje είναι εδώ
Συνοικίες... σε δόσεις
Ο σπειρωτός πύργος
Το αιωρούμενο πλοίο

Γένοβα

Η Γένοβα στον χρόνο
Με μπροστάρη τον Renzo
Nuovo Porto Antico
Τα σημεία ενδιαφέροντος
Το σχέδιο Blueprint
Waterfront di Levante
Οι εγκαταστάσεις

Βαλένθια

Αναδρομή στο παρελθόν
Οι επεμβάσεις για το κύπελλο
Ανανεωμένη Μαρίνα
Το κτηριακό απόθεμα

Θεσσαλονίκη

Από τότε έως τώρα
Με τη σφραγίδα ενός ντουέτου
Νέα² Παραλία
Οι 12 Κήποι
Οι Ομπρέλες

Συμπεράσματα

Πηγές & Εικόνες

52

54

56
64
68
70
94

98

100
110
116
118
134

136

138
146
150
154
166
168

172

174
182
186
188
200
204
206

212

214
216
220
222

234

236
240
244
246
254

256

266

00

Εισαγωγή

Περιγραφή

Ανέκαθεν, το στοιχείο του νερού διαδραμάτιζε σπουδαίο ρόλο στα ανθρωπογενή περιβάλλοντα των πόλεων. Με την πάροδο του χρόνου, η σχέση ανάμεσα στα υδάτινα συστήματα και τα αστικά οικοσυστήματα αναπτύσσει ολοένα πιο ιδιαίτερη και πολύπλοκη δυναμική, με τις ζώνες επαφής άστεως και ύδατος να εκφράζουν το μεγαλύτερο εύρος αυτής της δυναμικής. Οι ζώνες αυτές, οι οποίες αποτελούν το κυριότερο πεδίο της έρευνας μας, τυγχάνουν διαφορετικής αντιμετώπισης, ερμηνείας και επεξεργασίας από την εκάστοτε παράκτια πόλη και τους φορείς της.

Όπως είναι φυσικό, κάθε πόλη αντιμετωπίζει διαφορετικές προκλήσεις όσον αφορά τα παράκτια μέτωπα, το λιμάνι και οποιοδήποτε άλλο σημείο επαφής της με το υδάτινο στοιχείο. Εγκαταλελειμμένοι λιμενικοί χώροι, προβληματικά παράκτια μέτωπα και αποκομμένες από την πόλη παραλιακές ζώνες συνθέτουν δυσμορφικά τοπία, τα οποία αποτελούν πολλές φορές τον κανόνα και όχι την εξαίρεση στις σύγχρονες ευρωπαϊκές πόλεις.

Κρίνεται λοιπόν επιτακτική η εκπόνηση μελετών και στρατηγικών επέμβασης στις παράκτιες ζώνες, με πολλές από τις μεγαλύτερες ευρωπαϊκές πόλεις να έχουν ήδη λάβει ή και ολοκληρώσει αντίστοιχες πρωτοβουλίες. Ποιες είναι όμως συγκεκριμένα οι ανάγκες που οδηγούν τους αστικούς φορείς να επεμβαίνουν στις παράκτιες ζώνες και με ποιον τρόπο ακριβώς επιτυγχάνουν την εκ νέου ενεργοποίηση τους και επανασύνδεση τους με τον αστικό ιστό;

Abstract

The element of water has always played an important role in the man - made urban environments. Over time, the relationship between water systems and urban ecosystems develops increasingly intriguing and complex dynamics, with city-water interface zones expressing the widest range of these dynamics. These zones, which are the main field of our research, are treated, interpreted and processed differently by each coastal city and its local authorities.

Naturally, every city faces different challenges in terms of its waterfronts, harbor and any other point of their contact with the element of water. Abandoned port areas, problematic waterfronts and coastal zones cut off from the city make up dysmorphic landscapes, which are often the norm rather than the exception in modern European cities.

It is therefore considered imperative to draw up studies and intervention strategies in the coastal zones, with many of the largest European cities having already taken or completed corresponding initiatives. But what exactly are the needs that lead local authorities to intervene in coastal zones and how exactly do they achieve their reactivation and reconnection with the urban fabric?

Σκοπός

Σκοπός της συγκεκριμένης ερευνητικής εργασίας είναι η διερεύνηση των εργαλείων, των μεθόδων, των στρατηγικών και γενικότερα των συνολικών παρεμβάσεων, με τις οποίες διάφορες πόλεις επιτυγχάνουν να επιλύσουν την προβληματική σχέση που αρκετές φορές επικρατεί στα σημεία επαφής τους με το νερό.

Πρώτα όμως, είναι σημαντικό να αποτυπωθεί το γενικότερο ιστορικό περιβάλλον γύρω από την πολυσήμαντη σχέση πόλης-νερού, των σημείων επαφής αυτών και των χώρων που τοποθετούνται στα όρια τους (παράκτια μέτωπα, λιμάνια).

Τελικό στόχο αποτελούν οι απαντήσεις στα εξής ερευνητικά ερωτήματα:

- Ποιες είναι οι αιτίες της παρακμής των παράκτιων ζωνών των πόλεων και με ποιον τρόπο δύνανται αυτές να διαφέρουν από πόλη σε πόλη;

- Τι οδηγεί τους αστικούς φορείς να επιχειρήσουν να αναδιαμορφώσουν τις παράκτιες ζώνες που τους αφορούν;

- Λόγω του γεωγραφικού, ιστορικού και ποιοτικού εύρους των συγκεκριμένων επεμβάσεων, μπορούμε να τις μελετήσουμε υπό το πρίσμα διαφόρων κριτηρίων. Ποια είναι τα κοινά και ποια τα διαφορετικά στοιχεία τα οποία παρουσιάζουν οι περιπτώσεις επέμβασης που μελετάμε;

Μέθοδος

Η εργασία χωρίζεται σε 4 κεφάλαια: ξεκινώντας από κάποια γενικότερα στοιχεία, παρέχονται ειδικότερες πληροφορίες από κεφάλαιο σε κεφάλαιο ωσότου φτάσουμε στα παραδείγματα αναφοράς. Τέλος, εξάγουμε κάποια χρήσιμα συμπεράσματα βάσει των θεματικών με τις οποίες καταπιανόμαστε.

Στο 1ο κεφάλαιο αναλύεται η σχέση των πόλεων με το υδάτινο στοιχείο ανά διάφορες χρονικές περιόδους, φτάνοντας στη σημερινή εποχή και στο ρόλο του νερού στις σύγχρονες πόλεις.

Το 2ο κεφάλαιο σχετίζεται με τα σημεία επαφής της πόλης με το υδάτινο στοιχείο, δηλαδή τα παράκτια μέτωπα και τους λιμένες. Για καθένα από τα δύο υποκεφάλαια επιχειρείται ο ορισμός των εννοιών τους και η παράθεση πληροφοριών για την εξέλιξη τους ανά τα χρόνια.

Το 3ο κεφάλαιο αφορά στις επεμβάσεις στα σημεία συρραφής της πόλης με το νερό, δηλαδή στις παράκτιες ζώνες. Αναφέρονται κάποια γενικά στοιχεία για τις επεμβάσεις αυτές στην αρχή, ενώ έπειτα προσδιορίζονται κάποια κριτήρια τα οποία ορίζουν το είδος της επέμβασης και τον χαρακτήρα της. Τέλος, κατηγοριοποιούνται τα παραδείγματα επέμβασης που μελετώνται, ανάλογα των διαφόρων κριτηρίων που τα χαρακτηρίζουν.

Στο 4ο κεφάλαιο αναλύονται 7 διαφορετικά παραδείγματα επέμβασης σε παράκτιες ζώνες διαφορετικών (ευρωπαϊκών) πόλεων. Η επιλογή αυτών τα παραδειγμάτων έγινε με βάση το ενδιαφέρον που διαθέτει το κάθε παράδειγμα ως πρόταση, την ποιότητα της πρότασης και τα διαφορετικά στοιχεία και περιβάλλοντα τα οποία καθιστούν τις συγκρίσεις μεταξύ των παραδειγμάτων ιδιαίτερως καρποφόρες.

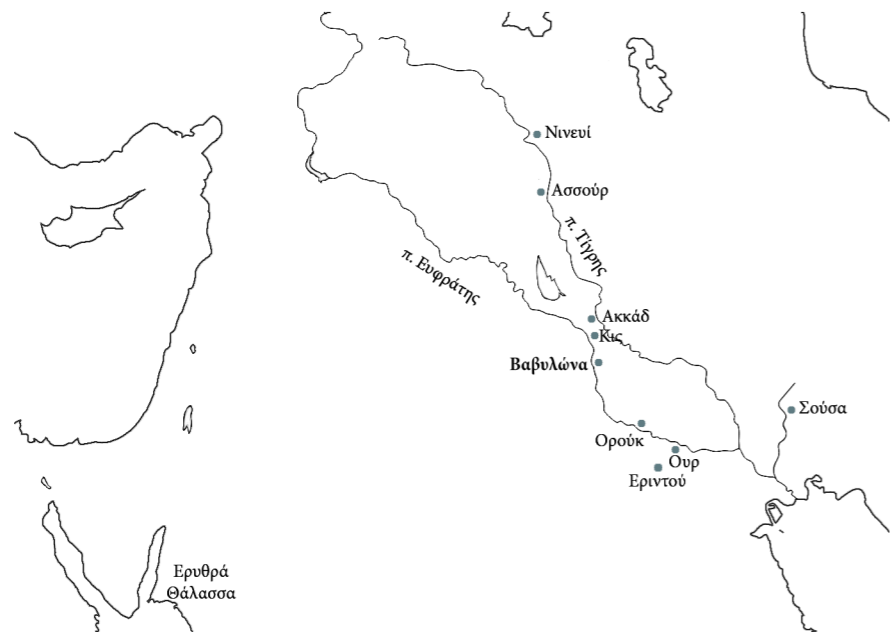
Τέλος, παρατίθενται κάποια δικά μας συμπεράσματα για τα στοιχεία που συλλέχθηκαν στα άνω κεφάλαια στα πλαίσια της έρευνας, δηλαδή συμπεράσματα για το πώς έχει διαμορφωθεί η σημερινή εικόνα των παράκτιων ζωνών και κυρίως τι προσδίδουν και με ποιο τρόπο οι επεμβάσεις των τελευταίων ετών ή και δεκαετιών στα σύγχρονα παράκτια μέτωπα και λιμάνια. Επίσης, επιχειρείται η ποιοτική και ποσοτική σύγκριση των παραδειγμάτων επέμβασης στις παράκτιες ζώνες και η εξαγωγή ανάλογων, χρήσιμων συμπερασμάτων.

Τα στοιχεία για τη συγγραφή της εργασίας προέκυψαν από αναζήτηση σε βιβλιογραφικές και διαδικτυακές πηγές, αρχαιακή έρευνα και έρευνα πεδίου. Όλα τα σχέδια, διαγράμματα και φωτογραφίες παρατίθενται με βάση διαδικτυακές πηγές και κατόπιν δικής μας επεξεργασίας.

01

Η σχέση της πόλης με το
υδάτινο στοιχείο

1 Η σχέση της πόλης με το υδάτινο στοιχείο



Από ιστορική σκοπιά

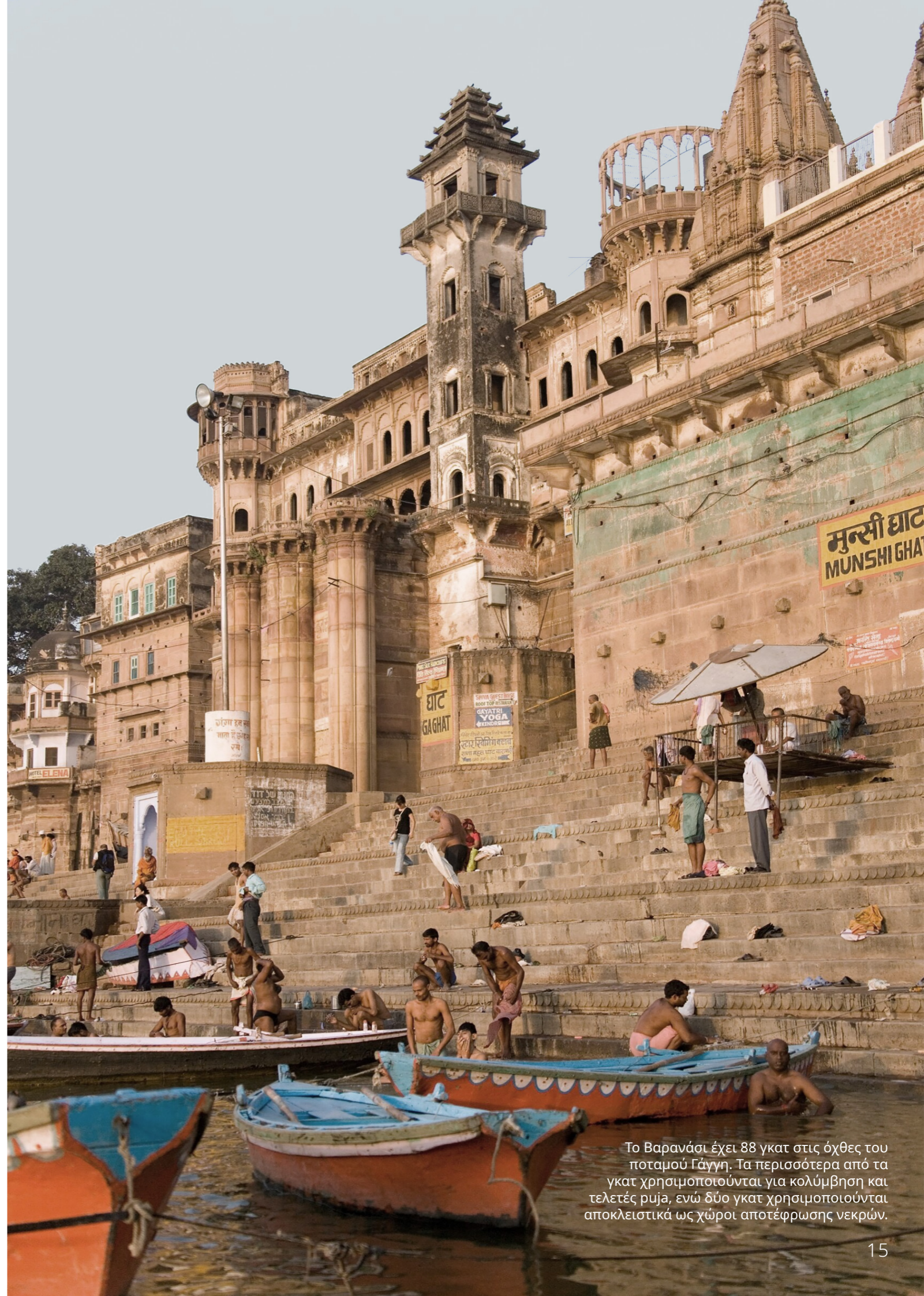
Από την πρώτη στιγμή που ο άνθρωπος άρχισε να οργανώνει τον περιβάλλοντα χώρο του, ξεκίνησε και την προσπάθεια του να διαχειριστεί το υδάτινο στοιχείο. Μάλιστα, κατά μία έννοια η διαχείριση αυτή του νερού είναι μία από τις παλαιότερες κινητήριες δυνάμεις στην ανάπτυξη των πόλεων. Η εγγύτητα στο νερό ήταν πάντα σημαντική και η ύπαρξη του ήταν αιτία εγκατάστασης και ανάπτυξης οικισμών από την αρχαιότητα. Οι πρώτες πόλεις ιδρύθηκαν δίπλα στο νερό και οφείλουν σε αυτό την ανάπτυξη και ακμή τους¹.

Το υδάτινο μέτωπο έχει ιδιαίτερη σημασία, καθώς αντανάκλα την ταυτότητα και το όραμα μιας πόλης. Λειτουργεί ως χώρος ο οποίος ενισχύει την εξωστρέφεια και την κινητικότητα, ενώ ταυτόχρονα αποτυπώνει την πολιτιστική και κοινωνική δραστηριότητα ενός τόπου. Το όριο πόλης - νερού είναι ο τόπος όπου αποτυπώνεται η ιδιαίτερη φυσιογνωμία της².

Κατά τη συνολική διάρκεια του ιστορικού συνεχούς, ποτάμια, θάλασσες, κανάλια, λίμνες στα όρια ή εντός των πόλεων, αποτέλεσαν ίσως τους σημαντικότερους παράγοντες καθορισμού του τοπογραφικού τους χαρακτήρα και προσδιορισμού τους.

Οι ιστορικοί ποταμοί Τίγρης, Ευφράτης και Νείλος, αποτέλεσαν τα πρώτα πεδία επιτευγμάτων της μηχανικής. Τα πρώτα συστήματα ύδρευσης και διαχείρισης πλημμύρας και τα πρώιμα προσχώματα και κανάλια δημιουργήθηκαν λόγω της ανάγκης για γόνιμη γη. Πόλεις διατρεχόμενες από ποτάμια, όπως η Βαβυλώνα, χρησιμοποίησαν τα υδάτινα μονοπάτια για λόγους μεταφοράς και άμυνας. Η κάθετη διάταξη του ποταμού σε σχέση με την πόλη και το σύστημα των τάφρων και των καναλιών έθεσαν τη βάση για την οργάνωση των μεταγενέστερων οχυρών πόλεων της δυτικής Ευρώπης.

Εκτός από την σημασία του υδάτινου στοιχείου για χρηστικούς λόγους, πολλά ποτάμια διέθεταν και πνευματική αξία. Για τους Αιγύπτιους οι συχνές πλημμύρες του Νείλου είχαν θεϊκή προέλευση. Μεγαλειώδεις κατασκευές, ναοί και κανάλια αναπτύσσονταν στις όχθες του, επισημαίνοντας την ιερή του διάσταση. Για τους Ινδουιστές, ο Γάγγης είχε σπουδαία αξία και οι παραποτάμιες πόλεις υπήρξαν σημαντικά πνευματικά κέντρα. Στο Βαρανάσι, η θρησκευτική σημασία του ποταμού διαφαίνεται από την πληθώρα των χτισμένων ναών κατά μήκος του, όπου καθείς προσεγγίζει το νερό μέσω των σκαλοπατιών "γκατ".



Το Βαρανάσι έχει 88 γκατ στις όχθες του ποταμού Γάγγη. Τα περισσότερα από τα γκατ χρησιμοποιούνται για κολύμβηση και τελετές ριζ, ενώ δύο γκατ χρησιμοποιούνται αποκλειστικά ως χώροι αποτέφρωσης νεκρών.

1 Anthony Wylson, Aquatecture: architecture and water, Architectural Press, 1986

2 Richard Marshall, Waterfronts in Post-Industrial Cities, Spon Press, 2001

Πάνω εικόνα: Οι πρώτες μεσοποτάμιες πόλεις

Ο Κλασικός κόσμος

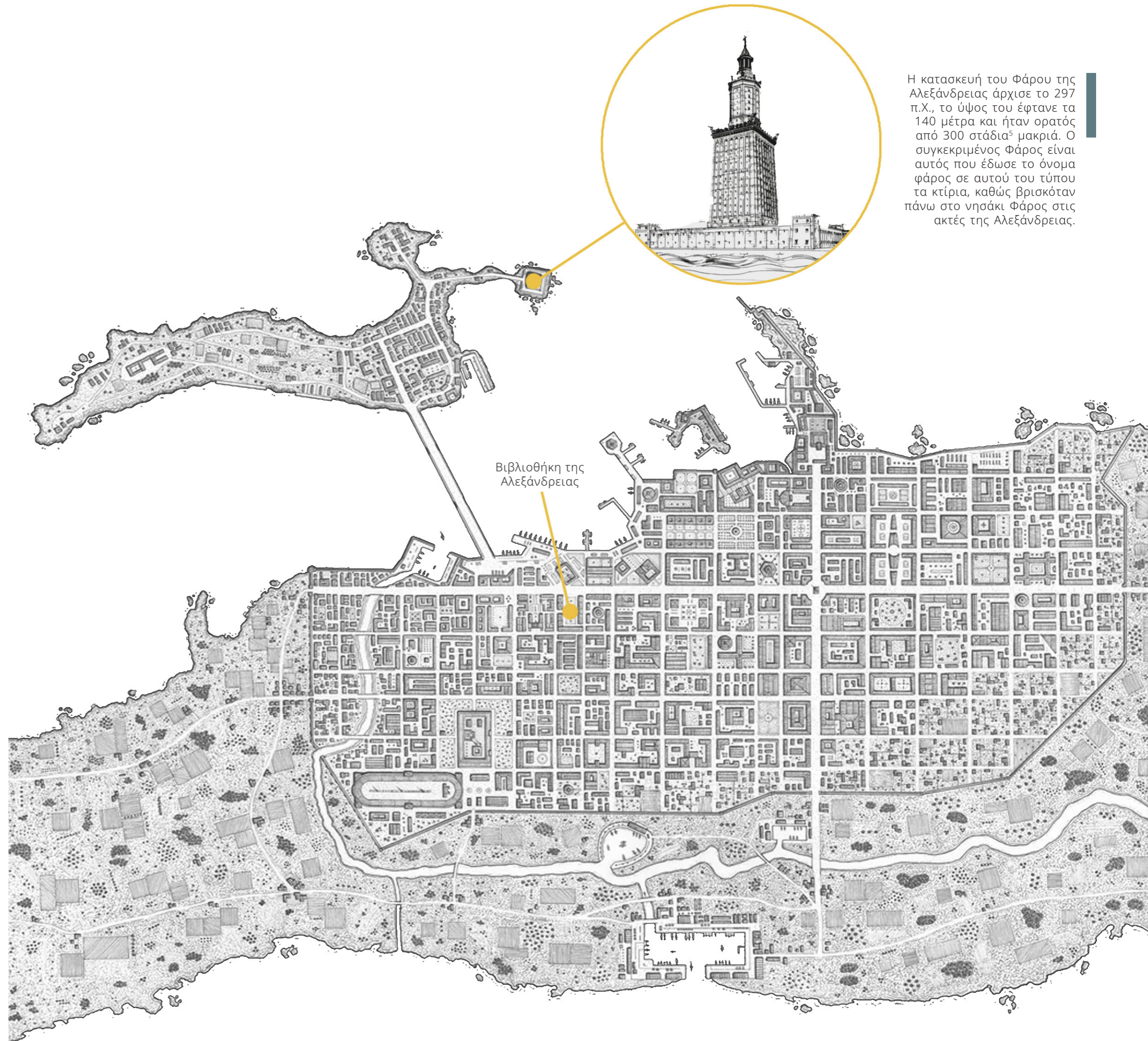
Πέρα από τους μεσοποτάμιους λαούς, κι άλλοι αρχαίοι πολιτισμοί οφείλουν την πολιτισμική φυσιογνωμία τους στο πώς αντιμετώπισαν και εκμεταλλεύτηκαν το υδάτινο στοιχείο.

Για τους Αρχαίους Έλληνες και Ρωμαίους το υδάτινο στοιχείο διαδραμάτισε εξέχοντα ρόλο. Η διαχείριση του νερού στην Αρχαία Ελλάδα συνιστούσε μία ανεπτυγμένη επιστήμη, γεγονός που φανερώνει η χρήση του νερού στις δημόσιες πλατείες και η εκμετάλλευση της θεραπευτικής του ιδιότητας στα Γυμνάσια³.

Ακόμα, κατά αυτή τη περίοδο ήταν γνωστή και η περιβαλλοντική διάσταση του νερού στην οργάνωση των οικιστικών περιοχών. Από τους μεγάλους κήπους της Ρώμης μέχρι τα μικρά προκήπια της Πομπηίας, το νερό αξιοποιούνταν ως ρυθμιστής των ατμοσφαιρικών συνθηκών για εξασφάλιση ευεξίας και χαλάρωσης.

Επιπροσθέτως, τα σημεία διεπαφής του νερού με την πόλη απέκτησαν ιδιαίτερη αξία ήδη από την αρχαιότητα. Ο Βιτρούβιος έδινε μεγάλη προσοχή στις παράκτιες ζώνες των πόλεων, προτείνοντας τα σπουδαιότερα δημόσια κτίρια να βρίσκονται κοντά στο λιμάνι⁴. Τα αρχαία λιμάνια συνδέονταν με δημόσιους χώρους και σημαντικά δημόσια κτίρια, ενώ ο αστικός σχεδιασμός των Ελληνικών πόλεων οδηγούσε στο υδάτινο στοιχείο. Στην πόλη της Μίλητου, η αγορά και το λιμάνι διαχωρίζονται μέσω κιονοστοιχίας. Η κιονοστοιχία αυτή ταυτόχρονα χωρίζει και ενώνει τους δύο νευραλγικούς αυτούς χώρους, εξαιτίας της διάτρητης ιδιαίτερης μορφής της.

Το υδάτινο μέτωπο ήταν επίσης τόπος δημόσιου μεγαλείου, εκφραζόμενος με την χρωθέτηση και δημιουργία μεγαλειωδών κατασκευών, όπως ο Φάρος στο λιμάνι της Αλεξάνδρειας και ο Κολοσσός στη Ρόδο. Η Μίλητος και η Αλεξάνδρεια μάλιστα, είναι ενδεικτικά παραδείγματα παράκτιων πόλεων οι οποίες κατέστησαν το λιμάνι τόπο κοινωνικής ζωής. Οι δημόσιοι χώροι συνδέονταν με το λιμάνι, το οποίο λειτουργούσε σε δύο επίπεδα, ως προκυμαία για το άραγμα πλοίων και ως αστικό προπύλαιο: πρακτικά η πρώτη εικόνα της πόλης προς τον επισκέπτη.



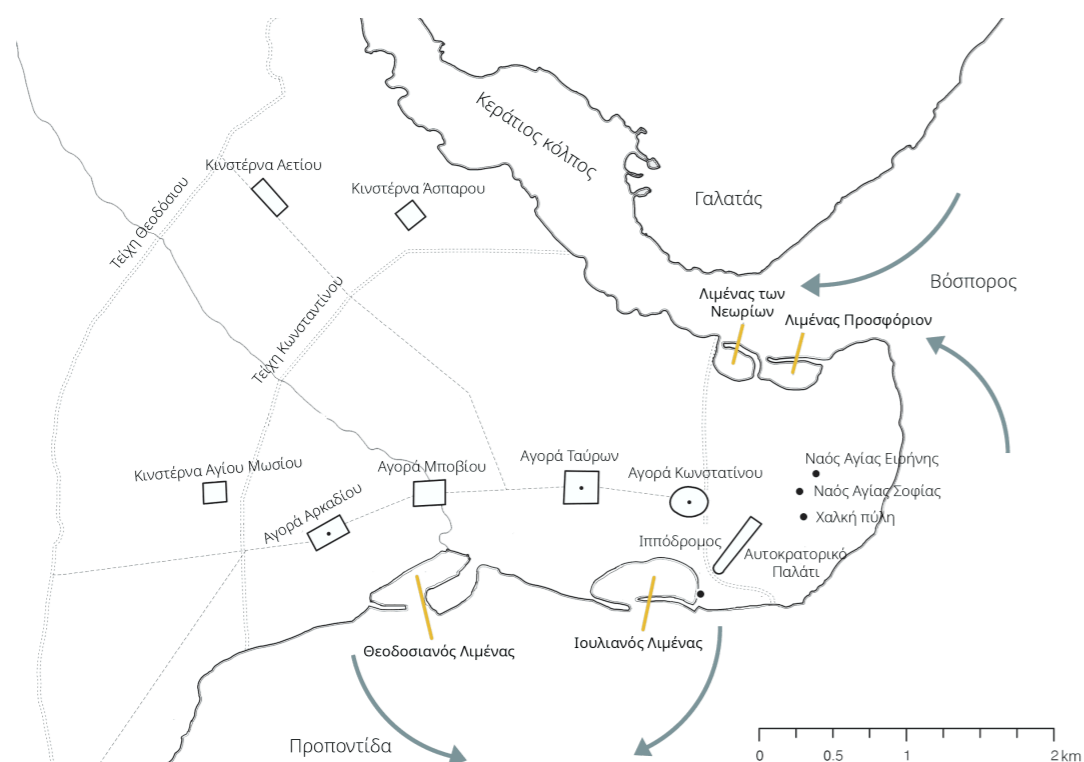
Η κατασκευή του Φάρου της Αλεξάνδρειας άρχισε το 297 π.Χ., το ύψος του έφτανε τα 140 μέτρα και ήταν ορατός από 300 στάδια⁵ μακριά. Ο συγκεκριμένος Φάρος είναι αυτός που έδωσε το όνομα φάρος σε αυτού του τύπου τα κτίρια, καθώς βρισκόταν πάνω στο νησάκι Φάρος στις ακτές της Αλεξάνδρειας.

3 το εκπαιδευτικό κέντρο του αρχαίου κόσμου

4 Anthony Wylson, Aquitecture : architecture and water, Architectural Press, 1986

5 300 στάδια = 55000 μέτρα

1 Η σχέση της πόλης με το υδάτινο στοιχείο



...και ο Ισλαμικός

Για τους μουσουλμάνους το νερό διέθετε έντονους συμβολισμούς, ενώ ταυτόχρονα η παρουσία του στις πόλεις αντιπροσώπευε την πηγή της ζωής. Η διαθεσιμότητά του ήταν ταυτόσημη με την αστική ευημερία και τη πνευματική δύναμη. Ως στοιχείο της ισλαμικής αρχιτεκτονικής, το νερό δεν παρείχε μόνο ψυχική ανάταση αλλά είχε συγχρόνως και χρηστικά πλεονεκτήματα.

Το νερό με τη μορφή συντριβανιών, καταρρακτών, καναλιών ή λιμνών, συντελούσε στη βελτίωση του μικροκλίματος και στη δημιουργία ζωηρών ή χαλαρωτικών οπτικών εντυπώσεων ανάλογα με την αρχιτεκτονική προσέγγιση. Από τους παραδοσιακούς Περσικούς κήπους μέχρι την μεταγενέστερη Ισπανική εκδοχή τους, το στοιχείο του νερού αποτελούσε σημαντικό τμήμα του σχεδιασμού, αξιοποιούμενο ανάλογα τις ανάγκες της εκάστοτε περιοχής.

Η ισλαμική επιρροή στις μεσογειακές χώρες πρωτοεμφανίστηκε κατά την Σαρακηνή κατοχή της Σικελίας με εμυρικούς κήπους και παλάτια.

Η νότια Ισπανία κατά την ισλαμική κατοχή μετατράπηκε στην μεσογειακή έκφραση της ισλαμικής αντίληψης διαμόρφωσης του αστικού περιβάλλοντος, με κυρίαρχο το υδάτινο στοιχείο. Οι κατασκευές ήταν ανθρώπινης κλίμακας, κτίρια και νερό δημιουργούσαν ένα ενιαίο χωρικό μοτίβο, με αντιπαραβολή καναλιών και συντριβανιών. Παράλληλα η Ισλαμική αρχιτεκτονική αξιοποίησε την μορφή των ρωμαϊκών λουτρών, προσαρμόζοντάς την στην Ισλαμική πνευματικότητα.

Τον 15ο αιώνα, λόγω της αντίληψης του νερού από τους Οθωμανούς, η μετα-βυζαντινή Κωνσταντινούπολη μετατράπηκε από εσωστρεφής, οχυρωμένη πόλη σε εξωστρεφή ακμαία δύναμη. Ο Κεράτιος Κόλπος, ένα από τα μεγαλύτερα φυσικά λιμάνια στον κόσμο, ένωσε το Βόσπορο με τη θάλασσα του Μαρμαρά (Προποντίδα) και επέτρεπε την είσοδο του υδάτινου στοιχείου στην πόλη, κατά μήκος του οποίου διατάσσονταν κήποι και αυλές.



Επάνω σχεδιάγραμμα: Χάρτης της Κωνσταντινούπολης κατά την ύστερη βυζαντινή εποχή με τα τέσσερα λιμάνια της
Δεξιά εικόνα: Άποψη του Κεράτιου Κόλπου σήμερα με φόντο την περιοχή του Γαλατά

Μεσαίωνας... και ανάκαμψη

Στον ευρωπαϊκό χώρο οι μεσαιωνικές πόλεις χρησιμοποιούσαν το νερό κυρίως για προστασία και οχύρωση, εξασφαλίζοντας ωστόσο την απαραίτητη προσβασιμότητα καθώς το υδάτινο στοιχείο συνιστούσε την βασική οδό μεταφορών. Η ζωή στις πόλεις ήταν συνήθως αποκομμένη από το φυσικό αυτό στοιχείο, εκτός από σπάνιες περιπτώσεις, όπως αυτή της Βενετίας, όπου το Μεγάλο Κανάλι εξελίχθηκε σε έναν δημόσιο χώρο - συνώνυμο του ευ ζην και της οικονομικής ευημερίας.

Στην περίοδο της Αναγέννησης οι Ευρωπαϊκές πόλεις γνώρισαν σπουδαία ανάπτυξη, ενώ παράλληλα τα παράκτια μέτωπά τους απέκτησαν ποιότητες δημόσιων χώρων.

Μεταξύ του 17ου και του 18ου αιώνα, η άμβλυνση της ανάγκης για παράκτιες στρατιωτικές οχυρώσεις λόγω των αλλαγών στις πολιτικές συνθήκες και η εξάπλωση μιας αισθητικής τοπίου που προτιμούσε τους ανοιχτούς φυτεμένους χώρους και τα φυσικά περιβάλλοντα οδήγησαν στη διαμόρφωση μιας καινούριας οπτικής, φανερή κυρίως στις παράκτιες πόλεις⁶. Η θάλασσα δεν αντιμετωπιζόταν πια ως κίνδυνος, αλλά μετεξελίχθηκε σε έναν καλαίσθητο και δυναμικό τόπο για ξεκούραση και αναψυχή.

Ο ρόλος της θάλασσας ως κάτοχος αισθητικών, θεραπευτικών και συμβολικών αξιών εντοπίζεται σε κάθε περίοδο της ιστορίας των Μεσογειακών πολιτισμών. Ωστόσο, η έννοια της σύγχρονης παραθαλάσσιας ζώνης εμφανίστηκε στα τέλη του 18ου αιώνα, όταν δημιουργήθηκαν τα αγγλικά παραθαλάσσια θέρετρα για τις ανώτερες κοινωνικές τάξεις.

Από εκείνο το σημείο και έπειτα, οι παράκτιες ζώνες μεταβλήθηκαν από απλούς μεταβατικούς χώρους ανάμεσα στην ξηρά και το νερό σε κατεξοχήν δημόσιους χώρους, αγαπητούς τόσο από τους τουρίστες όσο και από τους ντόπιους. Οι χωρικές διαμορφώσεις έγιναν πολυπλοκότερες και βασίστηκαν σε νέα χαρακτηριστικά και λειτουργίες.



Η "Είσοδος στο Μεγάλο Κανάλι της Βενετίας" είναι μία ελαιογραφία σε καμβά του 1730 από τον βενετσιάνο ζωγράφο Καναλέττο. Στον πίνακα απεικονίζεται το Μεγάλο Κανάλι τον 18ο αιώνα, ενώ η εκκλησία η οποία διακρίνεται στο πλάι είναι η βασιλική της Santa Maria della Salute (Παναγία της Υγείας).

6 Marciano, 2005

...μέχρι την εκβιομηχάνιση

Τα λιμάνια εξυπηρετούσαν εμπορικούς σκοπούς αντανακλώντας εθνικό κύρος και οικονομική δύναμη. Ώσπου...

Ο 19ος αιώνας και η βιομηχανική ανάπτυξη έμελλε να αλλάξουν μια για πάντα το παράκτιο σκηνικό: ο κοινωνικός χαρακτήρας του παράκτιου μετώπου σταδιακά αποδυναμώθηκε και το λιμάνι διαχωρίστηκε από το αστικοποιημένο κομμάτι των πόλεων. Το δυναμικό όριο μεταξύ πόλης και υδάτινου στοιχείου, χαρακτηριζόμενο πλέον από αυξημένη βιομηχανική δραστηριότητα σύντομα υποβαθμίστηκε περιβαλλοντικά και αποκόπηκε από την πόλη και τους κοινωνικό της γίνεσθαι.

Κατά τον 20ο αιώνα παρατηρήθηκε ένα διαφορετικό, κρίσιμο για τις πόλεις φαινόμενο: η μετάβαση από την πρώτη εκβιομηχάνιση των λιμένων στην ανάπτυξη των logistics και η επανεξέταση της σχέσης μεταφορών και βιομηχανίας προκάλεσαν τη μετακίνηση των βιομηχανικών λιμενικών υποδομών εκτός των ορίων των πόλεων. Ως αποτέλεσμα, οι παράκτιες ζώνες εξελίχθηκαν σε κενούς εγκαταλελειμμένους χώρους σε προβληματική (οικολογική) κατάσταση.

Η βιομηχανική κρίση της δεκαετίας του '70 και η εξέλιξη της υποδομής μεταφοράς και αποθήκευσης οδήγησαν στην αναδιοργάνωση των εμπορικών δραστηριοτήτων και τη μετεγκατάσταση των υποδομών τους. Η κρίση αυτή επίσης συντέλεσε στην περαιτέρω εγκατάλειψη ορισμένων παράκτιων ζωνών.

Και τώρα τι;



Οι σημερινές μεταβολές

Στο πέρασμα των αιώνων, παρατηρούμε πως η δυναμική μεταξύ της πόλης και της θάλασσας αέναα εξελίσσεται. Ποικίλοι παράγοντες (κοινωνικοί, πολιτικοί, οικονομικοί, επιστημονικοί) έχουν μεταβάλει το πώς οι άνθρωποι αντιμετωπίζουν το υδάτινο στοιχείο, με την παράκτια περιοχή να μετατρέπεται σταδιακά από ένας τόπος κινδύνου σε μια νέα ζώνη ανάπτυξης.

Ήδη από τα τέλη της δεκαετίας του '70, τα υδάτινα μέτρωπα άρχισαν να μετεξελίσσονται σε πεδία νέων αναπτυξιακών πρακτικών. Η προοπτική αναδιαμόρφωσης τους δειλά δειλά άρχισε να προσελκύει το κοινό ενδιαφέρον, παρουσιάζομενη ως ευκαιρία εκμετάλλευσης του σημείου σύζευξης του αστικού με το φυσικό⁷.

Οι σημερινές μεγαλουπόλεις, χαρακτηριζόμενες από την ένταση στη πυκνότητά και τους ρυθμούς τους, δημιουργούν την ανάγκη στον άνθρωπο για χώρους εκτόνωσης, διεξόδους - οάσεις μέσα στην πυκνότητα του πολεοδομικού ιστού, αλλά και αντιμετώπιση του κινδύνου αχρησίας των παραγωγικών τους συστημάτων. Το νερό αποτελεί ένα πολύτιμο πρωτογενές στοιχείο το οποίο όσες πόλεις το διαθέτουν σε μία από τις μορφές του - θάλασσα, λίμνη, ποτάμι - το εκμεταλλεύονται ώστε να επαναπροσδιορίσουν τη δημόσια εικόνα τους και να προτείνουν νέους τύπους ανάπτυξης.

Τις τελευταίες δεκαετίες, η κατεδάφιση κτηρίων και κατασκευών -τα οποία αποτελούσαν καταπέλτες στην επαφή των πόλεων με το νερό- και η δημιουργία προκουμαίων προς όφελος του πεζού έχουν συνεισφέρει στο να δώσουν μια νέα διάσταση στις παράκτιες πόλεις, εξασφαλίζοντας το άνοιγμα τους προς τον ορίζοντα.

Ελευθερώθηκαν μεγάλοι χώροι, συχνά σε νευραλγικά σημεία μεταξύ της θάλασσας (ή του ποταμού) και του κεντρικού αστικού ιστού, χώροι οι οποίοι πρότερα ήταν προσβάσιμοι μόνο μέσω του λιμένα και των υποδομών του.

Η ανάγκη αναδιάρθρωσης και αξιοποίησης αυτών των αστικών κενών έθεσε επιπλέον νέες φιλοσοφικές σκέψεις γύρω από την πόλη γενικότερα. Η παράκτια ζώνη δεν ήταν πλέον μια εξοπλισμένη περιοχή αναψυχής του 19ου αιώνα ή μια απλή γραμμή ανάμεσα στο νερό και τη γη, στα κτήρια και στη φύση, αλλά εξελίχθηκε σε "ένα δίκτυο μέρων και λειτουργιών, μοσχεύματα και επανασυνδέσεις ανάμεσα στην ακτή και την πόλη, ανάμεσα στο λιμάνι και στις αστικές δραστηριότητες"⁸.

Οι εκάστοτε επεμβάσεις, αν και δύναται να διαφοροποιούνται στις αιτίες και στις πρακτικές σχεδιασμού, συνήθως συγκλίνουν σε κοινούς σκοπούς: την αποκατάσταση της σχέσης μεταξύ πόλης και θάλασσας, τη προοπτική αστικής, κοινωνικοπολιτιστικής, οικονομικής, τουριστικής ανάπτυξης κ.ά..

Οι περισσότερες περιπτώσεις επεμβάσεων εμπεριέχουν σταδιακές και πολύπλοκες διαδικασίες ανοίγματος των πόλεων στη θάλασσα. Ανεξαρτήτως μεγέθους, βαρύτητας και άλλων συνθηκών εμφανίζονται σπουδαία παραδείγματα, όπως αυτά της Λισαβόνας, της Βαρκελώνης και του Μπιλμπάο, καθώς και πιο άσημων πόλεων - όπως το Vigo.

Σήμερα, περισσότερο από πριν, καθίσταται σαφές πως οι πόλεις επαναπροσδιορίζουν την ταυτότητά τους και δημιουργούν νέα σημεία ενδιαφέροντος, τα οποία διασφαλίζουν την περιβαλλοντική, κοινωνική και οικονομική τους βιωσιμότητα.



7 Rigby, 1996

8 Carta, 2006

Δεξιά εικόνα: Η ανανεωμένη παράκτια ζώνη του Port Vell ("Παλιό Λιμάνι") στις Βαρκελώνη. Αναπλάστηκε ως μέρος του προγράμματος αστικής αναβάθμισης και καλλωπισμού ενόψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 1992. Προγενέστερα, αποτελούσε μια υποβαθμισμένη περιοχή με κενές αποθήκες, σιδηρόδρομους και εργοστάσια.

02

Τα σημεία επαφής
πόλης - νερού

Η προκυμαία "Stranden" στην περιοχή Aker Brugge του Όσλο έλαβε την τελική της μορφή το 2014 και αποτελεί κεντρικό τμήμα της παράκτιας διαδρομής 12 χλμ. που προγραμματίζουν οι τοπικές αρχές.



Παράκτια μέτωπα

Τι είναι;

Οι όροι, παράκτια ζώνη και παράκτιο μέτωπο, ίσως και να φαίνονται αυτονόητοι, όμως οι ακριβείς ορισμοί τους δεν είναι εύκολοι. Η παράκτια ζώνη αποτελεί ένα ιδιόμορφο και ευαίσθητο σύστημα το οποίο αποτελείται από τρία συστατικά: τον αέρα, τη στεριά και το νερό. Φυσικές μεταβολές - αλλά και τεχνητές-, οι οποίες λαμβάνουν χώρα τακτικά, μεταμορφώνουν την εικόνα του παράκτιου χώρου, δυσκολεύοντας την οριοθέτησή τους.

Οι παράκτιες ζώνες, εναλλακτικά, είναι οι περιοχές όπου η στεριά συναντά τη θάλασσα και η αλληλεπίδραση των δύο επιβάλλουν ιδιαίτερες μορφολογικές συνθήκες.

Η ακτή, ως το σημείο της προαναφερθείσας συνάντησης, αποτελεί ένα μεταβαλλόμενο όριο ή μια ζώνη σε συνεχή μετασχηματισμό, ιδιαίτερα στις πόλεις όπου είναι συχνότερες οι ανθρώπινες παρεμβάσεις.

Το εύρος των παράκτιων ζωνών δεν είναι συγκεκριμένο σε όλες τις περιπτώσεις και εξαρτάται από τη γεωγραφία της περιοχής. Συνηθίζεται να αναφερόμαστε σε ένα εύρος μέχρι 500 μέτρα από την ακτογραμμή.

Σύμφωνα με τον Αγγελίδη, τα παράκτια μέτωπα ορίζονται ως "λωρίδες εδάφους δίπλα στις ακτές με κυμαινόμενα πλάτη ανάλογα με τη φύση του γεωγραφικού περιβάλλοντος και των διοικητικών ορίων." Ανάλογα λοιπόν με τη χωρική ανάπτυξη της περιοχής, η θέση και η διαμόρφωση των παράκτιων μετώπων μεταβάλλονται στον χρόνο.

Από την άλλη, το παράκτιο μέτωπο μπορεί να χαρακτηριστεί ως μία γραμμική παράκτια ζώνη: με άλλα λόγια, το φυσικό ή τεχνητό όριο μεταξύ του υδατινού στοιχείου και της στεριάς.

Είναι ουσιαστικά η γραμμική ζώνη η οποία λειτουργεί ως "πύλη", συνδέει δηλαδή την πόλη με τη θάλασσα και αντίστροφα, διαδραματίζοντας ρόλο ελκυστή για κατοίκους και επισκέπτες.

Κατά βάση, αποτελεί μια λωρίδα γης όπου διατηρείται η οπτική επαφή μεταξύ πόλης και φύσης, καθώς και μεταξύ πόλης και αρχαιότητας - κι αυτό διότι πολλές φορές αποτελούν τις πρώτες ζώνες κατοίκησης μιας πόλης. Μπορούμε να πούμε ότι το σύνορο μεταξύ αστικού χώρου και του υγρού στοιχείου κουβαλά πάνω του την εξέλιξη της ευρύτερης περιοχής και ένα μέρος της κληρονομιάς της πόλης, μιας και η σταθερή δυναμική των παράκτιων ζωνών για τις πόλεις επιφέρει ιστορικά παλίμψηστα.

Στις πόλεις αυτή η λωρίδα γης, είτε με δυναμική, είτε με ήπια μορφοποίηση συγκροτεί το όριο ανάμεσα στον πυκνό αστικό ιστό και το υγρό στοιχείο. Επιβάλλει κινήσεις και στάσεις και χωρίζεται σε επιμέρους περιοχές με διαφορετικές δυναμικές.

Παρότι γραμμικός, ο χώρος αυτός είναι κατ' εξοχήν δημόσιος, γιατί προάγει την κοινωνικότητα, ενθαρρύνει την οικειοποίηση του χώρου και επιτρέπει κάθε είδους κοινωνικές συνδιαλλαγές πλάι στο ελκυστικό στοιχείο του νερού.

Από ρυμοτομική σκοπιά, η γραμμική μορφή του παράκτιου μετώπου προάγει τη συνδεσιμότητα του αστικού ιστού της πόλης και επιλύει λειτουργικά ζητήματα, όπως ο χειρισμός των κινήσεων της πόλης στην ευρύτερη περιοχή. Γενικότερα, σε αυτόν τον χώρο όποιες επεμβάσεις γίνονται λαμβάνουν υπερτοπικό χαρακτήρα καθώς επηρεάζουν όλη τη λειτουργία της πόλης.

Τέλος, τα παράκτια μέτωπα αποτελούν τείχη προστασίας για το χερσαίο τμήμα μιας αστικής περιοχής και τον αστικό ιστό αφενός επειδή προστατεύουν την πόλη από πλημμύρες, παλίρροιες και άλλα φυσικά φαινόμενα και αφετέρου διότι συνεπικουρούν στην γενικότερη προστασία του περιβάλλοντος εξουδετερώνοντας τους ρύπους⁸.

Τα μέτωπα τους τελευταίους αιώνες

Κατά γενική ομολογία, τα παράκτια μέτωπα θεωρούνται υπερπολύτιμοι πόροι δεδομένου ότι προσφέρουν σημαντικά οφέλη στις πόλεις, είτε περιβαλλοντικά είτε οικονομικά - εφόσον αξιοποιηθούν κατάλληλα.

Ο πολλαπλός τους ρόλος στο πέρασμα των αιώνων αυταπόδεικτος, καθώς τα παράκτια μέτωπα ανέκαθεν αποτελούσαν κόμβους μεταφορών, χώρους εκτόνωσης και αναψυχής και συρραφές της πόλης με το υδάτινο στοιχείο. Η σημασία που τους αποδίδεται οφείλεται όχι μόνο στο γεγονός ότι αποτελούν το όριο μεταξύ της ξηράς και του νερού, αλλά και στο ότι ταυτόχρονα φέρουν μνήμες, συμβολισμούς και ιστορικές διαδρομές.

Οι πόλεις, ιδίως όσες φιλοδοξούσαν να αναπτυχθούν τουριστικά, απαίτησαν από τους γνωστότερους αρχιτέκτονες και μηχανικούς να δημιουργήσουν μνημειώδεις προκουμαίες και παραλιακές περιοχές με οξεία οπτική και όχι μόνο επίδραση.

Ανάμεσα στα τέλη του 19ου αιώνα και των αρχών του 20ού αιώνα, ολοκληρώθηκαν πολύ γνωστές περιπατητικές διαδρομές κατά μήκος της ακτογραμμής, οι οποίες πολλές φορές ενέπνευσαν λογοτεχνικά συγγράμματα, πίνακες ζωγραφικής, φωτογραφικές λήψεις, ακόμα και σκηνογραφικά ταινιών¹⁰: από την καλαίσθητη Promenade des Anglais στη Νίκαια, με τα γλαφυρά της ξενοδοχεία και την Art nouveau αρχιτεκτονική της¹¹, την “αποκλειστική” παραλιακή λωρίδα στην Atlantic City, όπου απαγορευόταν η είσοδος σε ζητιάνους, μεθύστακες, πρόσωπα γκαγκανιασμένα ή κακοντυμένα¹², έως και την παραλιακή του Brighton με τα κτίρια βικτωριανής εποχής και τα μπαλκόνια από τα οποία οι ντόπιοι και οι παραθεριστές αντίκριζαν μία θαυμάσια θέα¹³.

Ωστόσο, οι συζητήσεις για την αναδιαμόρφωση των παράκτιων ζωνών μέχρι τις τελευταίες δεκαετίες του 20ού αιώνα παρέμεναν πρώιμες στις περισσότερες πόλεις, καθώς η ένδεια υποδομών και η μακρόχρονη αχρησία των

βιομηχανικών κουφαριών και παλαιών λιμενικών δομών άφηναν μια γλυκόπικρη γεύση.

Οι νέες στρατηγικές που εμφανίστηκαν τις τελευταίες δεκαετίες αφορούν κυρίως στην ανάπλαση των παράκτιων μετώπων και τη παροχή χρήσεων πολιτισμού και αναψυχής στα χωρικά όρια της πόλης με το νερό, στρατηγικές οι οποίες πλέον συνιστούν πολεοδομικά φαινόμενα παγκοσμίως. Επομένως, με απώτερο στόχο να αφομοιωθούν τα παράκτια μέτωπα στο σχεδιασμό της πόλης, οι κυβερνήσεις επιδίδονται σε αντίστοιχα πολεοδομικά προγράμματα ώστε να εκμεταλλευτούν τα προτερήματά τους, μετατρέποντάς τα σε ελκυστές για τους κατοίκους της πόλης και (κυρίως) για τους τουρίστες.

Ωστόσο, οι κινήσεις για την αναζωογόνηση των παράκτιων μετώπων και των εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών εγκαταστάσεων συχνά αντιστρέφονται τα τελευταία έτη. Οι κυβερνήσεις πολλές φορές εθελουφλούν: προτάσσουν τις ιδιωτικοποιήσεις μερών ή ολόκληρων των μετώπων, ώστε να προσελκύσουν επενδυτές και να αποκομίσουν αμεσότερα -αλλά πρόσκαιρα- κέρδη.

Οι διαβουλεύσεις αυτές λειτουργούν εις βάρος του ευρύτερου συμφέροντος, με συνέπεια η πόλη να αποκόπτεται ξανά από τη θάλασσα. Όπως άλλωστε έχει τονίσει και η Β. Χαστάογλου, «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 παλαιότερη κατάσταση των θαλάσσιων μετώπων όπου διατηρούνταν τα φυσικά ίχνη της ιστορίας των πόλεων. Παρά το γεγονός ότι διατηρεί την έλξη του για τους κατοίκους παρουσιάζεται συχνά αποκομμένο από τον αστικό ιστό ή στην καλύτερη περίπτωση δυσχερώς ενταγμένο στην καθημερινή ζωή της πόλης».



«Οι πόλεις αναζητούν μια παράκτια περιοχή η οποία θα είναι τόπος δημόσιας απόλαυσης. Θέλουν μια περιοχή όπου υπάρχει άφθονη οπτική και φυσική επαφή του κοινού, όλη μέρα, όλο το χρόνο, τόσο στο νερό όσο και στη γη. Η παράκτια περιοχή θα πρέπει να εξυπηρετεί περισσότερους από έναν σκοπούς: θέλουν να είναι ένα μέρος που θα δουλεύουν αλλά και θα ζουν καθώς και ένα μέρος για να παίζουν. Με άλλα λόγια θέλουν ένα μέρος που συμβάλλει στη ποιότητα της ζωής σε όλες τις πτυχές του, οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική.»

-Remaking the Urban Waterfront, the Urban Land Institute

10 Massa, 2005

11 Massa & Zucchini, 2005

12 Massa & Zucchini, 2005

13 Di Cristina, 2005

Δεξιά εικόνα: Η Promenade des Anglais (“Προκουμαία των Άγγλων”) στη Νίκαια



Το λιμάνι του Πειραιά

Λιμένες

Σχετικοί ορισμοί

Λιμνήν εστί..;

Ο λιμένας ως έννοια ερμηνεύεται ποικίλως, ανάλογα το πλαίσιο και την επιστημονική προσέγγιση που χρησιμοποιούνται για τον ορισμό του, καθώς και τον τρόπο που περιγράφεται, όπως για παράδειγμα από νομική σκοπιά. Υπό τέτοια προσέγγιση, ένα λιμάνι ορίζεται ως ένα πλωτό τμήμα θάλασσας, ποταμού ή λίμνης το οποίο είναι διαμορφωμένο κατάλληλα ώστε να υποδεχτεί και να εξυπηρετήσει τα πλοία και τις σχετικές ανάγκες για ναυσιπλοία.

Σε εναλλακτική απόδοση, ένα λιμάνι είναι ένας παράκτιος σταθμός σε αντίστοιχη

παραθαλάσσια ή παραποτάμια περιοχή ο οποίος έχει μετασχηματιστεί τεχνητά, σε θέση απάνεμη και με βαθύ πυθμένα και διαθέτει τα κατάλληλα μέσα και υποδομές για να ελλιμενεί και να εξυπηρετεί τα πλοία.

Στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, ο λιμένας αναφέρεται ως η έδρα των εγγεγραμμένων στο νηολόγιο του πλοίων, ενώ παράλληλα στο Διεθνές Δίκαιο οι λιμένες υπάγονται στην δικαιοδοσία του κράτους όπου βρίσκονται.

Ο κύριος ρόλος ενός λιμένα είναι να διασφαλίζει την ασφαλή φόρτωση και εκφόρτωση εμπορευμάτων καθώς και τη μεταφορά ανθρώπων, ενώ παράλληλα επωμίζεται τον ρόλο κόμβου σύνδεσης για τη χερσαία και θαλάσσια μεταφορά και συνδέεται άμεσα με την κοντινή κατοικημένη ζώνη. Πέρα από τη διακίνηση εμπορευμάτων και επιβατών, λοιποί ρόλοι ενός λιμένα αποτελούν η παροχή προστασίας από φυσικά φαινόμενα και η παροχή υπηρεσιών υποστήριξης πλοίων ή σχετικές με αυτά.

Τα λιμάνια αποτελούν χώρους κοινής χρήσης επιτηρούμενοι από το λιμεναρχείο, το οποίο εποπτεύει τις λιμενικές υπηρεσίες και τη λιμενική αστυνόμευση.

Ενδοχώρα λιμένα

Η ενδοχώρα (hinterland) ενός λιμανιού αφορά στη γεωγραφική περιοχή - κοντινή στον λιμένα - η οποία εξυπηρετείται από αυτόν για τις εισαγωγές και εξαγωγές διά των υδάτινων οδών. Το λιμάνι επικοινωνεί με την ενδοχώρα μέσω δικτύων χερσαίας μεταφοράς (οδικά και σιδηροδρομικά). Η σημασία της ενδοχώρας ενός λιμανιού μπορεί να είναι τοπική, εθνική ή διεθνής. Όταν η λειτουργία του λιμανιού έχει αντίκτυπο στο τοπικό εμπόριο και τη βιομηχανία, η ενδοχώρα έχει τοπική σημασία. Όταν το λιμάνι υπηρετεί εμπορικά μια ολόκληρη χώρα, τότε η ενδοχώρα διαθέτει εθνική σημασία. Τέλος, αν από το λιμάνι εξαρτώνται το εμπόριο και η βιομηχανία περισσότερων χωρών, τότε η ενδοχώρα έχει διεθνή σημασία.

Θαλάσσιοι δρόμοι

Οι θαλάσσιοι δρόμοι, δηλαδή οι θαλάσσιες διαδρομές που εμφανίζουν μεγάλη πυκνότητα ναυσιπλοίας, συμβάλλουν κι αυτοί εξίσου

σημαντικά στην ανάπτυξη ενός λιμένα. Διαμορφώνονται μέσω εμπορικών και οικονομικών δραστηριοτήτων και συντελούν στη οικονομική ευημερία διαφόρων περιοχών. Συμπερασματικά, η θέσπιση κατέχει ένας λιμένας εντός του δικτύου των θαλάσσιων δρόμων επηρεάζει άμεσα την πρόοδο του.

Τερματικός σταθμός

Ως λιμενικός τερματικός σταθμός λογίζεται το τμήμα του λιμανιού το οποίο αποτελείται από μία ή περισσότερες θέσεις φόρτωσης και εκφόρτωσης, οι οποίες χρησιμοποιούνται για τη διαχείριση των εκάστοτε φορτίων. Ένα λιμάνι μπορεί να έχει έναν ή περισσότερους διαφορετικούς λιμενικούς σταθμούς για τη διαχείριση διαφόρων φορτίων, όπως το λιμάνι εμπορευμάτων (container terminal) ή το λιμάνι κρουαζιέρας (cruise terminal). Τα λιμάνια ή τμήματα των λιμένων που επικεντρώνονται στη διακίνηση φορτίων (cargo ports) απαιτούν εκτεταμένο χώρο και υποδομή, καθώς κάθε είδος φορτίου απαιτεί διαφορετικές διαδικασίες και εξοπλισμό¹⁴.

Κατηγορίες λιμένων

Τα λιμάνια συνήθως κατηγοριοποιούνται ανάλογα τη μορφολογία τους, τον σκοπό που υπηρετούν, τις συνθήκες κατασκευής τους ή το ιδιοκτησιακό τους καθεστώς.

Με βάση το μορφολογικό κριτήριο τα λιμάνια χωρίζονται σε φυσικά και σε τεχνητά. Τεχνητά λογίζονται τα λιμάνια τα οποία διαμορφώνονται κατάλληλα μέσω από διάφορα έργα, όπως κυματοθραύστες, μόλους, εκβάθυνση, κλπ.

Το φυσικό λιμάνι είναι κατά συνθήκη ένας φυσικός όρμος ο οποίος αφενός παρέχει ασφαλείς συνθήκες προσάραξης και παραμονής για τα πλοία και αφετέρου διαθέτει το απαιτούμενο βάθος και πλάτος ώστε να εξυπηρετήσει τις κινήσεις των πλοίων. Η βασική λειτουργία ενός φυσικού λιμένα είναι να προσφέρει καταφύγιο στα πλοία από τα καιρικά φαινόμενα, όπως οι άνεμοι και τα κύματα. Μέσα από τα χρόνια, δεν είναι λίγα τα φυσικά λιμάνια που μετατράπηκαν σε τεχνητά μέσω της κατασκευής νέων υποδομών, ακόμη και αν υπήρξαν αρχικά υποδομές χαμηλού επιπέδου¹⁵.

Σύμφωνα με τη γεωγραφική τους θέση τα λιμάνια διακρίνονται σε θαλάσσια, σε ποτάμια, και σε λιμναία. Επιπροσθέτως, ανάλογα με την δράση του φυσικού φαινομένου της παλίρροιας τα λιμάνια διακρίνονται σε εξωτερικά (ανοικτά) και σε εσωτερικά (κλειστά).

Ακόμη, με βάση το σκοπό και τη λειτουργία τους, τα λιμάνια κατατάσσονται ως πολεμικά (ναύσταθμοι), καταφυγής, αλιευτικά, επιβατικά ή τουριστικά.

Τέλος, ανάλογα με την τελωνειακή μεταχείριση των φορτίων, τα λιμάνια δύναται να είναι τελωνειακά - εφόσον τα εμπορεύματα που εισάγονται και εξάγονται υπόκεινται σε δασμούς, φόρους και τελωνειακές διατυπώσεις- ή ελεύθερα λιμάνια, τα εμπορεύματα των οποίων διακινούνται χωρίς να καταβληθούν δασμοί και φόροι¹⁶.

15 Παρδάλη, Α., "Η Λιμενική Βιομηχανία στις προκλήσεις της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και των ολοκληρωμένων μεταφορικών συστημάτων", σελ. 39, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα, 2001
16 Μυλωνόπουλος, 2004





Η μετεξέλιξη τους στον χρόνο

Με το πέρασμα του χρόνου, όπως είδαμε και πριν, ένα φυσικό λιμάνι μετατρέπεται σε τεχνητό με τη βοήθεια έργων υποδομής. Ένας φυσικός όρμος επίσης συχνά αναπτύσσεται και εξελίσσεται μέσω διορθώσεων και βελτιώσεων σε τεχνητό λιμάνι.

Τους τελευταίους δύο αιώνες, τα ευμεγέθη διεθνή λιμάνια έχουν μετεξελιχθεί σε κέντρα διακομιδής εμπορευμάτων παντός είδους, με αποτέλεσμα περίεξ αυτών να αναπτύσσονται ταχύτατα πόλεις με έντονη εμπορική δραστηριότητα. Ταυτόχρονα, η αυξημένη ζήτηση για αγαθά από την ενδοχώρα οδηγεί σε εκτεταμένη χρήση του λιμανιού. Ως αποτέλεσμα, δημιουργείται η ανάγκη για μεγαλύτερες προβλήτες και μεγαλύτερα πλοία. Έτσι δημιουργείται το παραδοσιακό λιμάνι, το οποίο δρα ως κέντρο ανάπτυξης για το εμπόριο και τη βιομηχανία.

Ωστόσο, με την πάροδο του χρόνου, τα παραδοσιακά λιμάνια εξελίσσονται και γίνονται περισσότερο εξειδικευμένα, απωλώντας την πρότερη τους εμπορική και βιομηχανική αξία.

Στην περιοχή γύρω από αυτά τα λιμάνια πλέον αναπτύσσονται κι άλλες λειτουργίες και δραστηριότητες, με συνέπεια τη δημιουργία του όρου "σύγχρονο λιμάνι". Αυτό το σύγχρονο λιμάνι δεν περιορίζεται μόνο στα έργα υποδομής, αλλά απαιτεί και δαπανηρές κατασκευές γύρω από την επιφάνεια του λιμανιού και συνδέσεις με την ενδοχώρα.

Η άνθηση του διεθνούς εμπορίου, η εφεύρεση νέων μορφών μεταφοράς των εμπορευμάτων (container) και η ανάπτυξη ολοκληρωμένων μεταφορικών συστημάτων και της εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics) οδήγησαν στην μετεξέλιξη και "εξειδίκευση" των λιμένων ή τμήματος αυτών ώστε να ανταποκριθούν στις επιταγές της εποχής. Με αυτόν τον τρόπο, λοιπόν, δημιουργήθηκαν οι σύγχρονοι λιμενικοί τερματικοί σταθμοί.

Τα σύγχρονα λιμάνια αποτελούν το συνδετικό κρίκο ανάμεσα στη θάλασσα και στη χερσαία μεταφορά. Είναι περισσότερο προσανατολισμένα στην εξυπηρέτηση της ενδοχώρας από ότι τα παραδοσιακά λιμάνια και βρίσκονται συχνότερα

εγκατεστημένα σε αρκετή απόσταση από τα αστικά κέντρα. Το σύγχρονο λιμάνι για να λειτουργήσει χρειάζεται πολυέξοδα έργα εφοδιασμού και οδικής ή και σιδηροδρομικής σύνδεσης, καθώς αποτελεί πλέον κομμάτι της εφοδιαστικής αλυσίδας και οφείλει να προσφέρει ολοκληρωμένες λύσεις στις συνδυασμένες μεταφορές. Κύριος ρόλος του είναι η παροχή υπηρεσιών για τη μείωση του κόστους όχι μόνο των προσφερόμενων λιμενικών υπηρεσιών, αλλά και του συνολικού κόστους μεταφοράς των προϊόντων¹⁷.

Πολύ σημαντικός παράγοντας για το σύγχρονο λιμάνι είναι η σύνδεση του με εσωτερικά συγκοινωνιακά μέσα. Αντίθετα με την αρχαιότητα, αλλά και τους μεταγενέστερους χρόνους όπου το λιμάνι ήταν φυσικό να είναι στραμμένο προς τη θάλασσα, στη σύγχρονη εποχή, μεγάλη σημασία αποδίδεται στη συγκοινωνιακή σύνδεση και την σύνδεση του με την ενδοχώρα. Έτσι δίνεται η δυνατότητα να χρησιμοποιούνται εύκολα όλα τα μεταφορικά μέσα, δηλαδή σιδηρόδρομοι, αεροπλάνα αυτοκίνητα κ.λπ.

Βασικό είναι επίσης να υπάρχει άμεση ανταπόκριση όλων των μεταφορικών μέσων με το πλοίο. Με αυτό τον τρόπο εξασφαλίζεται η εκφόρτωση του εμπορεύματος από το πλοίο κατευθείαν στο βαγόνι, στο αυτοκίνητο ή στο πλωτό μέσο. Τα containers δίνουν, σήμερα, μια πολύ καλή λύση σε αυτό το είδος μεταφορών. Ο επιβάτης από το κατάστρωμα του πλοίου και δια μέσω του επιβατικού σταθμού δύναται να εισέρχεται στη ενδοχώρα άμεσα και εύκολα με τα χερσαία μεταφορικά μέσα. Τέλος, καθίσταται εύκολη η μεταφόρτωση του πετρελαίου με τους αγωγούς στους προορισμούς του.

Τον τελευταίο καιρό, παρατηρείται διεθνώς μια τάση προς την ιδιωτικοποίηση των τερματικών λιμένων. Αυτό έχει ως στόχο τη βελτίωση της διοίκησης και της λειτουργίας των λιμανιών, την εκσυγχρονισμό των λιμενικών υπηρεσιών, την προσέλκυση κεφαλαίων για νέες επενδύσεις, την βελτίωση της σύνδεσης των λιμανιών με την ενδοχώρα, και τη μείωση των λιμενικών δαπανών, ενισχύοντας έτσι την ανταγωνιστικότητα στον τομέα των εξαγωγών.



Λιμένας - Πόλη: Μια πολυτάραχη σχέση

Η σχέση μεταξύ μιας πόλης και του γύρω περιβάλλοντος λιμένα, (εμπορικού λιμένα συνήθως, ο οποίος αποτέλεσε και το γενεσιουργό πυρήνα της πόλης στο παρελθόν), διαμορφώνεται δυναμικά κατά το πέρασμα του χρόνου, υπό την επίδραση πολλών παραγόντων και ιστορικών συγκυριών. Σε ανθρώπινο επίπεδο, όλοι οι λιμένες υπήρξαν και εξακολουθούν να είναι πύλες για τη μετακίνηση ανθρώπων από και προς τις πόλεις, και η πολιτισμική εξέλιξη της πόλης συνδέεται στενά με την εξέλιξη του λιμένα της.

Από οικονομική άποψη, οι λιμένες έχουν αποτελέσει και αποτελούν σημαντικούς παράγοντες ανάπτυξης για την γύρω πόλη, και η λειτουργία τους είναι συνδεδεμένη, για τον μεγαλύτερο μέρος, με την ανάπτυξη της πόλης. Με άλλα λόγια, η οικονομική ευημερία μιας πόλης συνήθως συνδέεται με την ευημερία του λιμένα της.

Ωστόσο, παραμένει ασαφές κατά πόσο οι φυσικές περιβαλλοντικές συνθήκες της πόλης εξελίσσονται παράλληλα ή αντίθετα προς τη λειτουργία του λιμένα της. Η αστική ανάπτυξη κατά τον 19ο αιώνα και μεγάλο μέρος του 20ο αιώνα συνήθως συνοδεύτηκε από την υποβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος γύρω από την αστική περιοχή. Η εξέλιξη του λιμένα, ως χώρου διακίνησης αγαθών, συχνά συνδέεται με περιβαλλοντική ρύπανση, οικολογική υποβάθμιση και έλλειψη περιβαλλοντικής προσοχής προς όφελος της παραγωγικότητας και της κερδοφορίας.

Οι σημερινές δυσκολίες που αντιμετωπίζουν τα σύγχρονα λιμάνια σχετίζονται με την ύπαρξη κατοικημένων περιοχών γύρω από το λιμάνι. Ο αστικός πληθυσμός διευρύνεται και συντείνει να περιορίσει την περιοχή των λιμενικών εγκαταστάσεων, με αποτέλεσμα να περιορίζεται η ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών (Πειραιάς).

Το σύγχρονο λιμάνι απαιτεί συνήθως οδικούς και σιδηροδρομικούς διαύλους, αλλά η αστική δομή συχνά δυσχεραίνει αυτήν τη σύνδεση. Για να επιτευχθούν αυτές οι συνδέσεις, απαιτούνται συχνά εκτεταμένα έργα υποδομής, τα οποία συνεπάγονται υψηλά κόστη και μπορεί να αποτελέσουν αποτρεπτικό παράγοντα για τη σύνδεση του λιμένα με την ενδοχώρα.

Ειδικά όσον αφορά τη σιδηροδρομική σύνδεση, αυτή είναι ιδιαίτερα σημαντική για ένα λιμάνι, καθώς εξασφαλίζει μαζικές μεταφορές κάθε είδους αγαθών.

Ωστόσο, τα λιμάνια μπορούν επίσης να προκαλέσουν προβλήματα στην πόλη και να διαταράξουν την αστική δομή, ειδικά με την αυξανόμενη χρήση εμπορευματοκιβωτίων και οχηματαγωγών πλοίων, που επηρεάζουν την κυκλοφορία και προκαλούν προβλήματα στο περιβάλλον.

Αρκετά συχνό φαινόμενο είναι και η υπερανάπτυξη του λιμανιού εις βάρος της πόλης. Είναι πολλές οι περιπτώσεις των πόλεων οι οποίες αποκόπηκαν από τα παράκτια μέτωπα και το στοιχείο του νερού λόγω αλλεπάλληλων γραμμικών επεκτάσεων των αντίστοιχων λιμανιών τους. Η διαφορετική μάλιστα κλίμακα λιμένα (βιομηχανική) και πόλης (αστική) οδηγεί σε αμήχανους χώρους οι οποίοι δεν εξυπηρετούν την ομαλή μετάβαση από το ένα στοιχείο στο άλλο.

Με αυτόν τον τρόπο, όσες πόλεις αντιμετωπίζουν αυτό το φαινόμενο απωλούν σημαντικά οφέλη από την εναλλακτική αξιοποίηση των παράκτιων μετώπων τους. Αν και τα λιμάνια είναι απαραίτητα για τις μεγάλες πόλεις ώστε να αναπτυχθούν περαιτέρω εμπορικά και οικονομικά, απαραίτητοι είναι και οι χώροι με μικτές αστικές χρήσεις στα σημεία επαφής με το νερό.

03

Οι επεμβάσεις στις
παράκτιες ζώνες

Περί επεμβάσεων

Ο σχεδιασμός των παραθαλάσσιων μετώπων μιας πόλης χρήζει ιδιαίτερης σημασίας για τη συγκρότηση της φυσιογνωμίας της αλλά και για τον επαναπροσδιορισμό της σχέσης της πόλης με το φυσικό στοιχείο του νερού (σε υλικό και συμβολικό επίπεδο). Ο σχεδιασμός του παράκτιου μετώπου των πόλεων του προσδίδει ποιότητες ενός δημόσιου χώρου που οφείλει να ικανοποιήσει, από την μια, τη λειτουργική και συμβολική ανάγκη για συνύπαρξη και κοινωνικοποίηση των πολιτών και, από την άλλη, να συγκροτήσει μια εικόνα ελκυστική που να προβάλλει τον τρόπο ζωής τους. Εξάλλου, οι περισσότερες παραθαλάσσιες πόλεις είναι κατ' εξοχήν τουριστικές και ένα από τα βασικά στοιχεία έλξης είναι η θάλασσα και η αστική παραλία της πόλης (όπου υπάρχει). Αν αναλογιστούμε την κατάσταση που επικρατούσε πριν το σχεδιασμό και την εφαρμογή, θα συνειδητοποιήσουμε ότι η βασική απώλεια ήταν ο δημόσιος χώρος και οι λειτουργίες / συνθήκες που αυτός επιτρέπει.

Η επανάληψη αυτών των τόπων δεν μπορεί να χωριστεί από την προσβασιμότητά τους. Επομένως, είναι ουσιώδες να εξαλειφθούν όλα τα φυσικά εμπόδια μεταξύ της πόλης και της θάλασσας, μέσω της κατεδάφισης των περιβάλλοντων τοίχων των παλαιών λιμανιών, της μετακίνησης ή ανακατεύθυνσης των σιδηροδρομικών γραμμών και των κύριων οδών και της κατασκευής υπόγειων χώρων στάθμευσης. Επιπλέον, η αναβάθμιση των δημόσιων μέσων μεταφοράς και η πεζοδρόμηση καθιστούν τους ανακτηθέντες χώρους γενικά πιο προσβάσιμους και χρήσιμους, προσφέροντας τοποθεσίες για αθλητισμό, ψυχαγωγία και πολιτισμό.

Όμως, και η υλικότητα του παράκτιου μετώπου έχει σημασία.

Η μετάβαση από τις "σκληρές" επιφάνειες της πόλης στις "μαλακές" επιφάνειες της παραλίας (άμμος/νερό) επιτρέπει την επίλυση των εγκάρσιων κινήσεων και την ενσωμάτωση της παραλίας στις λειτουργίες και στη ζωή της πόλης.

Παρά όλες τις βασικές κοινές ανάγκες αστικής βαρύτητας, πολεοδομικής σημασίας και αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος τις οποίες μοιράζονται όλες οι παραλιακές ζώνες, κάθε πόλη η οποία γειτνιάζει με θάλασσα ή ποτάμι αντιμετωπίζει διαφορετικές επιμέρους ανάγκες και προκλήσεις διαχείρισης του παραλιακού μετώπου της. Η ανάπτυξη του χώρου στο σημείο επαφής γης / νερού απαιτεί ένα σύνολο συγκεκριμένων και σαφών παρεμβάσεων, οι οποίες συνάμα είναι πολύπλοκες και ποικίλες. Δεν υπάρχει μια μόνο μέθοδος και καθολικά ισχύοντα λειτουργικά κριτήρια για τέτοια έργα, αλλά ως αποτέλεσμα των ολοκληρωμένων σχεδίων, είναι δυνατόν να εντοπιστούν κοινές στρατηγικές που χαρακτηρίζουν την αναγέννηση αυτών των περιοχών.

Για αυτό το λόγο επιχειρούμε να ορίσουμε 5 διαφορετικά κριτήρια, υπό τα οποία θα εξετάσουμε κάθε περίπτωση. Ανάλογα το κάθε κριτήριο, χωρίζουμε τις επεμβάσεις στους παράκτιους χώρους πόλεων σε διαφορετικές κατηγορίες, συγκρίνοντας τα όμοια ή διαφορετικά στοιχεία τα οποία παρουσιάζουν ανά κριτήριο.

Δημιουργήσαμε λοιπόν έναν πίνακα ο οποίος περιέχει τα κριτήρια και τις επιμέρους κατηγορίες που προκύπτουν, με τις περιπτώσεις επέμβασης τις οποίες θα μελετήσουμε στη συνέχεια να ταξινομούνται ανάλογα τα χαρακτηριστικά τους στις εκάστοτε κατηγορίες.



Εικόνα: Το masterplan της επέμβασης Euroméditerranée, μια προσπάθεια αστικής ανανέωσης η οποία βρίσκεται σε εξέλιξη από το 1995 στη Μασσαλία της Γαλλίας

Κριτήρια επεμβάσεων

Κριτήρια επεμβάσεων ανά παράδειγμα μελέτης	Πρότερη κατάσταση			Έκταση επέμβασης		Χαρακτήρας επέμβασης		Ιδιοκτησιακό καθεστώς		Χρήσεις γης	
	Λιμάνι	Μαρίνα	Απλό παράκτιο μέτωπο	<500 στρέμματα	>500 στρέμματα	Πολοδομική ανάπλαση	Σημειακές επεμβάσεις	Δημόσιος τομέας	Ιδιωτικός τομέας	Κατοικία	Εργασία / Εμπόριο / Αναψυχή
Αμβούργο HafenCity											
Ρότερνταμ Kop van Zuid											
Αμβέρσα Het Eilandje											
Γένοβα Porto Antico											
Γένοβα Waterfront di Levante											
Βαλένθια La Marina											
Θεσσαλονίκη Νέα Παραλία											

Πρότερη κατάσταση

Λιμάνι

Στην κατηγορία αυτή συνήθως περιλαμβάνονται στρατηγικές επεμβάσεις σε πόλεις με ιδιαίτερα μεγάλη κίνηση στα λιμάνια τους, όπως το Ρότερνταμ, η Αμβέρσα και το Αμβούργο, τα τρία μεγαλύτερα ευρωπαϊκά λιμάνια κατά σειρά. Τέτοιες πόλεις, λόγω της ραγδαίας αναπτυσσόμενης λιμενικής δραστηριότητας τους, επέκτειναν σημαντικά τις λιμενικές ζώνες τους εντός ή και εκτός πόλης με αποτέλεσμα τη μετατόπιση των δραστηριοτήτων μακριά από τις παραδοσιακές περιοχές, κοντινές στον κεντρικό ιστό της πόλης. Οι εγκαταλελειμμένες, πλέον, λιμενικές ζώνες και περιοχές, αποτελούν σημαντικό πεδίο ανάπτυξης για αυτές τις πόλεις και οι εκάστοτε επεμβάσεις σχεδόν πάντα είναι ευρείας κλίμακας.

Μαρίνα

Πολλές δημοτικές ή/και λιμενικές αρχές, οι οποίες εκπόνησαν μελέτες ανάπτυξης στις παράκτιες ζώνες τους, συμπεριέλαβαν και επεμβάσεις χώρων ελλιμενισμού μικρών και μεσαίων σκαφών (μαρίνες) στη μελέτη. Συνήθως οι πόλεις οι οποίες διαθέτουν μαρίνες προς ανάπτυξη είναι πόλεις με ιστορικό περιεχόμενο στους λιμένες τους, όπως η Γένοβα.

Έκταση επέμβασης

>500 στρέμματα

Στην κατηγορία αυτή ανήκουν όσες περιοχές επέμβασης καταλαμβάνουν περισσότερα από 500 στρέμματα. Εδώ εντάσσονται πολύ εκτεταμένες παράκτιες ζώνες, οι οποίες συνήθως αποτελούν πρώην λιμενικές περιοχές (αποβάθρες, προκουμαίες κλπ.) Το μέγεθος αυτών των ζωνών επιτρέπει στους μελετητές και στις αρμόδιες αρχές να εντάξουν στα πλάνα τους πολλών ειδών υποπεριοχές με διαφορετικά χαρακτηριστικά (από ολοκληρωμένα οικιστικά σύνολα μέχρι δημόσια κτήρια και μεγάλους δημόσιους και ανοιχτούς χώρους).

Τέτοιες πόλεις λόγω της μακράς ιστορίας των λιμένων τους, διαθέτουν παλαιούς λιμενίσκους και προβλήτες μικρότερης κλίμακας σε σύγκριση με τα σύγχρονα λιμάνια, κατάλληλα όμως για τον ελλιμενισμό βαρκών και σκαφών.

Άλλες πόλεις, όπως η Αμβέρσα, διαθέτουν νεότερες ζώνες ελλιμενισμού σκαφών οι οποίες όμως συμπεριλήφθηκαν στο γενικότερο πλάνο, καθώς αποτελούν συνέχεια του λιμένα και εντάσσονται γεωγραφικά στην συνολική περιοχή επέμβασης.

Απλό παράκτιο μέτωπο

Ως απλό παράκτιο μέτωπο ονομάζουμε τα σημεία επαφής πόλης - νερού τα οποία δεν αποτελούν τμήματα λιμένων ή γενικότερων περιοχών ελλιμενισμού. Σε κάποιες περιπτώσεις επεμβάσεων, όπως σε αυτή της Θεσσαλονίκης, η πρότερη μορφή των μετώπων αυτών ήταν ένα αδιαμόρφωτο, συγκεχυμένο και αμήχανο σύνολο. Υπάρχουν επίσης περιπτώσεις επεμβάσεων οι οποίες αφορούν ήδη διαμορφωμένα και προκαθορισμένα παραλιακά μέτωπα, τα οποία όμως έρχονταν αναδιαμόρφωσης.

<500 στρέμματα

Αν και πάλι αφορούν εκτεταμένες περιοχές, οι επεμβάσεις οι οποίες χωρικά ανήκουν εδώ διαφέρουν τόσο σε δυνατότητες αξιοποίησης αλλά και ανάγκες. Στις συγκεκριμένες επεμβάσεις συναντάμε κυρίως μελέτες αναδιαμόρφωσης παράκτιων μετώπων, ενώ διαφορές υπάρχουν και στην κλίμακα. Είναι συνηθέστερο η προσοχή των μελετητών να υφίσταται σε πιο μεμονωμένες προτάσεις όσον αφορά κτήρια, δημόσιους χώρους και χρήσεις αναψυχής οι οποίες κυριαρχούν σε αυτές τις λιγότερο εκτεταμένες ζώνες επέμβασης.



Το masterplan για την επέμβαση στην χερσόνησο Jätkäsaari στο Ελσίνκι, μια περιοχή έκτασης 1,100 στρεμμάτων η οποία αποτελούσε τον κεντρικό εμπορικό λιμένα της πόλης ως το 2008

Χαρακτήρας επέμβασης

Πολοδομική ανάπλαση

“Πόλη μέσα στην πόλη”

Η κατηγορία αυτή αφορά ολικές αναπλάσεις, συνήθως σε εγκαταλελειμμένες πρώην λιμενικές ζώνες, όπου οι ανενεργοί αυτοί χώροι μετατρέπονται σε πολυλειτουργικές αστικοποιημένες γειτονιές. Ακόμα, αναφέρεται στην ανανέωση και τη βελτίωση είτε των αστικών περιοχών γύρω από τον λιμένα είτε την μεταποίηση περιοχών του ίδιου του λιμένα. Σε αυτή τη περίπτωση, κύρια στρατηγική αποτελεί η δημιουργία νέων οικοδομικών τετραγώνων και κτηριακών συστημάτων και συγκροτημάτων τα οποία καταλαμβάνουν σημαντικό μέρος των εγκαταλελειμμένων περιοχών (brownfield), με τον υπόλοιπο χώρο να δίνεται σε ελεύθερους, δημόσιους χώρους, πάρκα και εστίες αναψυχής.

Αυτή η διαδικασία στοχεύει στη δημιουργία νέων θυλάκων στη πόλη, με δημόσιες χρήσεις, πάρκα και χώρους αναψυχής, αλλά και - κυρίως - νέων εστιών κατοίκησης. Μπορεί να δημιουργήσει νέες επιχειρηματικές ευκαιρίες, όπως εστιατόρια, καταστήματα και επιχειρήσεις που υποστηρίζουν το εμπόριο και τον τουρισμό (ξενοδοχεία).

Σημειακές επεμβάσεις

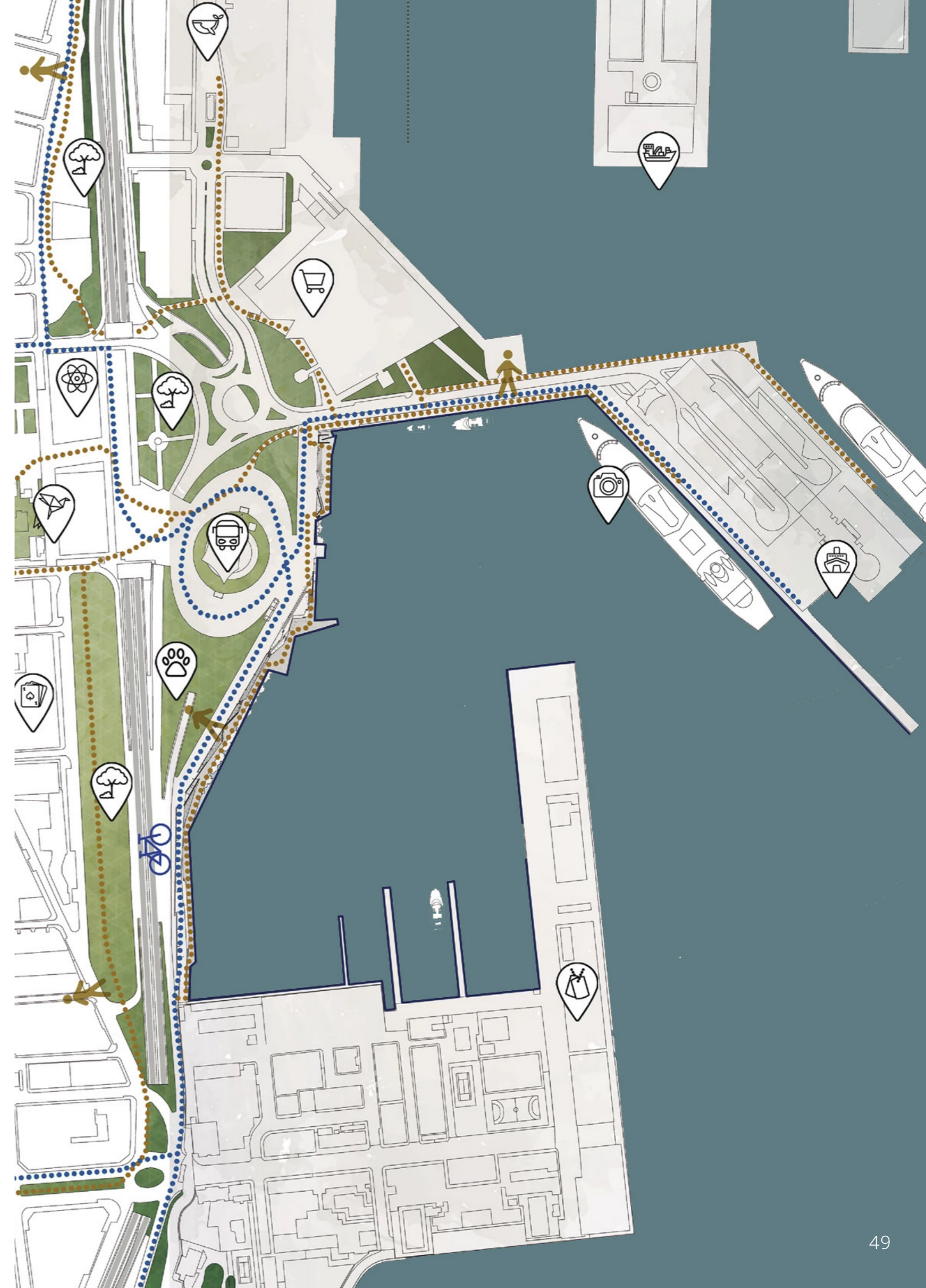
“Πολλά σημεία ίσον σύνολο”

Η κατηγορία αυτή αφορά σημειακές επεμβάσεις σε παράκτιες ζώνες, οι οποίες ήταν κάποτε ενεργές αλλά με το πέρασμα του χρόνου παρήκμασαν, με αποτέλεσμα να υποβαθμιστεί η σχέση τους με την γύρω περιοχή και η γενικότερα εικόνα του παραλιακού μετώπου. Οι επεμβάσεις είναι συνήθως μικρότερης έκτασης σε σχέση με την προηγούμενη κατηγορία και συμπεριλαμβάνουν μικρότερης κλίμακας αναπλάσεις και επαναχρήσεις, με τέτοιο τρόπο όμως ώστε να αποκατασταθεί η εικόνα της πόλης και οι παράκτιοι δημόσιοι χώροι.

Σκοπός είναι η δημιουργία ευχάριστων χώρων, ανοιχτούς σε όλους για ξεκούραση και αναψυχή, οι οποίοι σε συνδυασμό με κάποια τοπόσημα θα είναι ικανοί να τραβούν το ενδιαφέρον τόσο του ντόπιου όσο και του τουρίστα.

Λοιπές χρήσεις όπως ιδιωτικές μονάδες κατοίκησης, ξενοδοχειακές μονάδες, καταστήματα, και δημόσια κτίρια λειτουργούν συμπληρωματικά.

Σε αντίθεση με την τάση πολυδομικής ανάπτυξης, η οποία συνήθως έχει ολιστικό χαρακτήρα με βασικό στόχο την επίτευξη αστικότητας, η συγκεκριμένη τάση εφαρμόζεται μεμονωμένα όσον αφορά τα κτηριακά σύνολα και εστιάζει περισσότερο στην ανανέωση και σύνδεση επιμέρους δημόσιων χώρων ώστε να προκύψουν λειτουργικότερα, εξωραϊσμένα δημόσια παράκτια μέτωπα. Αυτές οι μεμονωμένες επεμβάσεις, αν και είναι πιο διακριτικές εκ φύσεως, δρουν βελονιστικά και προσθέτουν αξία στην ευρύτερη παράκτια ζώνη και στο τριγύρω περιβάλλον.



Δεξιά εικόνα: Η μελέτη για την ανανέωση της παράκτιας ζώνης της πόλης Las Palmas στα Κανάρια Νησιά, εκπονημένη από το τοπικό γραφείο των Pedro Romera García και Ángela Ruiz Martínez το 2019 (παράδειγμα σημειακών επεμβάσεων)

Ιδιοκτησιακό καθεστώς

Δημόσιος τομέας

Οι παράκτιες ζώνες οι οποίες εντάσσονται εδώ, δύναται να ανήκουν στον ίδιο τον δημόσιο κρατικό τομέα, ή σε δημόσιους λιμενικούς οργανισμούς. Σε κάθε περίπτωση, ο αντίστοιχος σχεδιασμός είναι είτε υπό την ευθύνη των εθνικών κυβερνήσεων των χωρών, είτε υπό τον εκάστοτε Δήμο είτε από κάποιον άλλο οργανισμό, υπόλογο όμως στον δημόσιο τομέα. Δημόσιοι φορείς δηλαδή έχουν την ιδιοκτησία της περιοχής και αντίστοιχα, την ευθύνη να οργανώσουν, να μελετήσουν και να φέρουν εις πέρας τις δράσεις ανασχεδιασμού των επίμαχων παραλιακών περιοχών.

Ιδιωτικός τομέας

Πολλές φορές, προκειμένου να πραγματοποιηθεί μία επέμβαση, συμμετέχει ενεργά ο ιδιωτικός τομέας - του οποίου κύριος στόχος αποτελεί το κέρδος. Το κράτος δεν είναι πλήρως αμέτοχο, αλλά έχει έμμεσο έλεγχο στις εταιρείες που διαχειρίζονται ή απλά δραστηριοποιούνται στις περιοχές και εφαρμόζει πολιτικές που εξασφαλίζουν τα συμφέροντά του. Στην Ευρώπη αλλά και γενικότερα, οι καθαρά ιδιωτικές πρωτοβουλίες είναι ολιγάριθμες. Συχνά όμως, παρατηρείται σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, ώστε ταυτόχρονα να εξασφαλιστεί το δημόσιο συμφέρον και να αναπτυχθεί ένα θεμιτό πλαίσιο ανταγωνισμού το οποίο θα οδηγήσει, αν μη τι άλλο, σε πρόοδο.

Χρήσεις γης

Κατοικία

Εστίες κατοίκησης περιέχουν συνήθως όλες οι προτάσεις ανασχεδιασμού παράκτιων ζωνών, παρόλα αυτά εδώ συμπεριλαμβάνουμε τις προτάσεις στις οποίες σημαντικό κομμάτι του πλάνου χρήσεων γης αποτελούν οι κατοικίες. Στις προτάσεις αυτές, περιέχονται είτε ενιαίες ζώνες κοινωνικής κατοίκησης, είτε μεμονωμένες κατοικίες σε περιβάλλοντα με μικτές χρήσεις, είτε και τα δυο. Συχνά δίνεται έμφαση στην κατασκευή πολυτελών διαμερισμάτων και ακριβών οικιών με θέα στη θάλασσα ή στο ποτάμι, τα οποία ανεβάζουν την αξία ακινήτων στην εκάστοτε περιοχή και προσελκύουν κεφάλαια.

Εργασία / Εμπόριο / Αναψυχή και λοιπές χρήσεις

Κατά βάση σε όλες τις προτάσεις επέμβασης περιλαμβάνεται ένα ισχυρό μωσαϊκό χρήσεων, αφενός για να προσδωθεί ζωντάνια και κινητικότητα στις αναδιαμορφωμένες περιοχές και αφετέρου για να δοθούν ευκαιρίες ανάπτυξης σε διάφορους επιχειρηματικούς τομείς (τόνωση οικονομίας). Οι μικτές αυτές χρήσεις έχουν θετικό αντίκτυπο καθώς λειτουργούν ως ελκυστές στις ανανεωμένες παράκτιες ζώνες, συνεισφέροντας από γενναιόδωρους δημόσιους χώρους (πάρκα, πλατείες) και εμβληματικά κτήρια και χώρους (τοπόσημα).



Δεξιά εικόνα: Το μωσαϊκό μικτών χρήσεων στην αναπλασμένη περιοχή Parque das Nações (Πάρκο των Εθνών) στη Λισαβόνα. Διακρίνονται συγκροτήματα κατοικιών και δημόσια κτήρια, τα οποία διαπλέκουν με ενδιαφέρον τρόπο το δημόσιο και το ιδιωτικό στην περιοχή

04

Παραδείγματα
επεμβάσεων



Αμβούργο

HafenCity

Έκταση: 1.454 στρέμματα
Σχεδιασμός: 1997 - 2000
Κατασκευή: 2000 -

Πρωτίστως ιστορία

Η Ελεύθερη και Χανσεατική πόλη του Αμβούργου (Hamburg στα Αγγλικά και στα Γερμανικά), είναι η δεύτερη σε πληθυσμό πόλη της Γερμανίας. Έχει 1.738.483 κατοίκους στην καθεαυτή πόλη¹⁸ και περίπου 4.000.000 στην ευρύτερη μητροπολιτική περιοχή.

Το Αμβούργο καταστράφηκε και καταλήφθηκε αρκετές φορές στην ιστορία του. Το 845, η πολίχνη των τότε 500 κατοίκων καταστράφηκε από επίθεση περίπου 600 πλοίων των Βίκινγκς, οι οποίοι ανέβηκαν τον ποταμό Έλβα από τη Βόρεια θάλασσα. Το 1189, ο Φρειδερίκος Μπαρμπάροσα χορήγησε στο Αμβούργο το καθεστώς της Αυτοκρατορικής Ελεύθερης Πόλης, καθώς και φοροαπαλλαγή για τις περιοχές από τον Έλβα μέχρι τη Βόρεια Θάλασσα. Στις αρχές του 12ου αιώνα λοιπόν, τρεις αιώνες μετά την ίδρυση της πόλης του Αμβούργου, άρχισαν να αναπτύσσονται οι πρώτες λιμενικές υποδομές στις όχθες του ποταμού Έλβα.

Κατά τον 17ο και 18ο αιώνα, μία υπέροχη συνοικία σε ύψος Μπαρόκ αναπτύχθηκε στα νησιά των καναλιών Brook, Kehrwieder και Wandrahm, τα οποία σήμερα σχηματίζουν τη σημερινή περιοχή αποθηκών Speicherstadt. Οι έμποροι του Αμβούργου διέμεναν σε επιβλητικά κτίρια με κομψές εισόδους. Ωστόσο, δεν πέρασε πολύ χρόνος πριν από την μετακόμιση των πλουσίων κατοίκων και στον χώρο κυριάρχησαν οι τεχνίτες και οι εργάτες του λιμένα. Στη συνέχεια, τα τελευταία κενά μεταξύ των κτιρίων γέμισαν με εμπορικά και βιομηχανικά κτίρια, καθώς και αποθήκες. Ακόμη και τότε, οι κάτοικοι είχαν τη δυνατότητα να περπατήσουν κατά μήκος της ακτογραμμής, καθώς δεν είχε ακόμα αποκοπεί το λιμάνι από την κυρίως πόλη. Το λιμάνι, παρόλα αυτά, συνέχισε να αναπτύσσεται με ραγδαίους ρυθμούς και ιδιαίτερα στην περιοχή πίσω από τη σημερινή Hafencity.

¹⁸ με βάση στοιχεία από το Νοέμβριο του 2005

Δεξιά εικόνα: Χάρτης της πόλης του Αμβούργου από το 1841





Από το πρώτο μισό του 19ου αιώνα, τα νεοσύστατα νοτιοαμερικανικά κράτη έγιναν σημαντικοί εμπορικοί εταίροι των ιδιοκτητών πλοίων και των εμπόρων του Αμβούργου. Ο όγκος των εμπορευμάτων αυξήθηκε δραματικά, με αποτέλεσμα να μην είναι πλέον δυνατή η επεξεργασία των εμπορευμάτων στο υφιστάμενο σύστημα. Η λύση η οποία δόθηκε ήταν η κατασκευή του πρώτου σύγχρονου λιμενικού κόλπου (Sandtorhafen), ο οποίος κατασκευάστηκε μεταξύ του 1863 και 1866 και επέτρεψε στα ατμόπλοια να πλέουν μέσα στα όρια της πόλης. Πλέον, τα πλοία αποβιβάζονταν κατά μήκος των νεόκτιστων προκυμαίων και φόρτωναν και εκφόρτωναν μέσω γερανών. Προηγουμένως, τα πλοία έπρεπε να χρησιμοποιούν δεματοποιήσεις σε βαθύτερα νερά, ενώ τα βαρκάκια μετέφεραν τα εμπορεύματα στην ακτή, μια αργή και κοπιαστική διαδικασία.

Με τις νέες εγκαταστάσεις, τα εμπορεύματα μπορούσαν να φορτώνονται απευθείας σε σιδηροδρομικά ή οδικά οχήματα, ή μπορούσαν να αποθηκευτούν σε αποθήκες κοντά στο λιμένα.

Αυτό το σύστημα χειρισμού εμπορευμάτων ήταν το πιο σύγχρονο στον κόσμο και το Αμβούργο απέκτησε γρήγορα φήμη ως ένα από τα ταχύτερα, αποτελεσματικότερα λιμάνια.

Κατά το δεύτερο μισό του 19ου αιώνα, διαμορφώθηκε η χαρακτηριστική δομή του λιμανιού που συνεχίζει να διέπει την HafenCity. Μετά την κατασκευή του Sandtorhafen, ακολούθησε η κατασκευή περαιτέρω λιμενικών κόλπων: του Grasbrookhafen (1872-81), του Magdeburger Hafen (1872), του Brooktorhafen (1880) και του Baakenhafen (1887). Για να προστατευτούν οι λιμενικές εγκαταστάσεις από πλημμύρες, η προηγουμένως χαμηλή προκυμαία υψώθηκε στα τέσσερα έως πέντε μέτρα πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας.

Πρόκειται για μία διαδικασία η οποία συνεχίζεται ακόμη και στην HafenCity, με την κατασκευή κτιρίων σε ασφαλείς βάσεις. Επίσης, η γέφυρα του ποταμού Έλβα το 1872 και η κατασκευή ενός σιδηροδρομικού συνδέσμου με την κεντρική και νότια Γερμανία εξασφάλισαν την άμεση μεταφορά των εμπορευμάτων.

Για αιώνες, η αλματώδης ανάπτυξη του λιμανιού του Αμβούργου οφειλόταν στην απαλλαγή από τελωνείο που απολάμβανε το Αμβούργο. Αλλά όταν η Ελεύθερη και Αυτόνομη Πόλη του Αμβούργου έγινε μέρος της νεοσύστατης Γερμανικής Αυτοκρατορίας το 1871, ήταν σαφές ότι η πόλη δεν θα μπορούσε να διατηρήσει αυτό το προνόμιο για πολύ καιρό ακόμη.

Στο τέλος, η συνέλευση και η αυτοκρατορική κυβέρνηση συμφώνησαν σε έναν συμβιβασμό: η απαλλαγή από τελωνείο θα ανακαλούνταν στην περιοχή της πόλης, αλλά θα συνέχιζε να υφίσταται σε έναν καθορισμένο τομέα του λιμανιού. Για να ελέγξουν αυτήν την ελεύθερη ζώνη εμπορίου, οι λιμενικές και αποθηκευτικές εγκαταστάσεις έπρεπε να κεντροποιηθούν, για πρώτη φορά.

Η ιδέα ήταν η κατασκευή του πιο σύγχρονου συνόλου αποθηκών στον κόσμο στα νησιά των καναλιών Brook, Kehrwieder και Wandrahm.

Παρά το γεγονός ότι περίπου 20.000 άνθρωποι ακόμη ζούσαν στα παλιά τμήματα της πόλης, η προτεραιότητα δόθηκε στα εμπορικά συμφέροντα των εμπόρων και των επιχειρηματιών. Σε αντιδιαστολή, οι κάτοικοι δεν έλαβαν καν εναλλακτική στέγαση παρά τη βίαιη μεταφορά τους.

Έτσι, άρχισε να αναπτύσσεται μια πόλη μέσα στην πόλη. Το νέο αποθηκευτικό σύνολο είχε τη δική του προμήθεια ενέργειας (το Kesselhaus, παλιό σταθμός λαδιού, είναι τώρα το κέντρο πληροφοριών στη HafenCity) και χρησιμοποιήθηκε κορυφαία τεχνολογία της εποχής για την αποθήκευση και τη μεταφορά εμπορευμάτων.

Η περιοχή ήταν χωρισμένη από το υπόλοιπο Αμβούργο από έναν κανάλι (Zollkanal), και όποιος ήθελε να διασχίσει το κανάλι υπόκεινταν σε τελωνειακό έλεγχο. Η Speicherstadt έγινε το κέντρο του συνόλου αποθηκών μέσα στην ελεύθερη ζώνη, ενώ η περιοχή του λιμένα εξελίχθηκε σε μία καθαρά βιομηχανική ζώνη.



Για δεκαετίες, η περιοχή της HafenCity αποτέλεσε σημείο δράσης για γεγονότα με ιστορική σημασία (συχνά παγκόσμια). Ο κύριος λόγος ήταν η μετεξέλιξη της πόλης σε μία πύλη εξόδου για τις Ηνωμένες Πολιτείες και τον Καναδά, με αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός μεγάλου τερματικού σταθμού ικανού να εξυπηρετήσει την αθρόα έλευση μεταναστών. Το λιμάνι είχε ξανά την ανάγκη να επεκταθεί και να αναβαθμιστεί, μέχρι που ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος έθεσε φρένο σε αυτές τις διεργασίες και ως εκ τούτου η επιχειρηματικότητα παρέμεινε νωχελική. Η οικονομία άρχισε να ανακάμπτει τη δεκαετία του 1920 αλλά καταπνίχθηκε από την επόμενη παγκόσμια Μεγάλη Ύφεση.

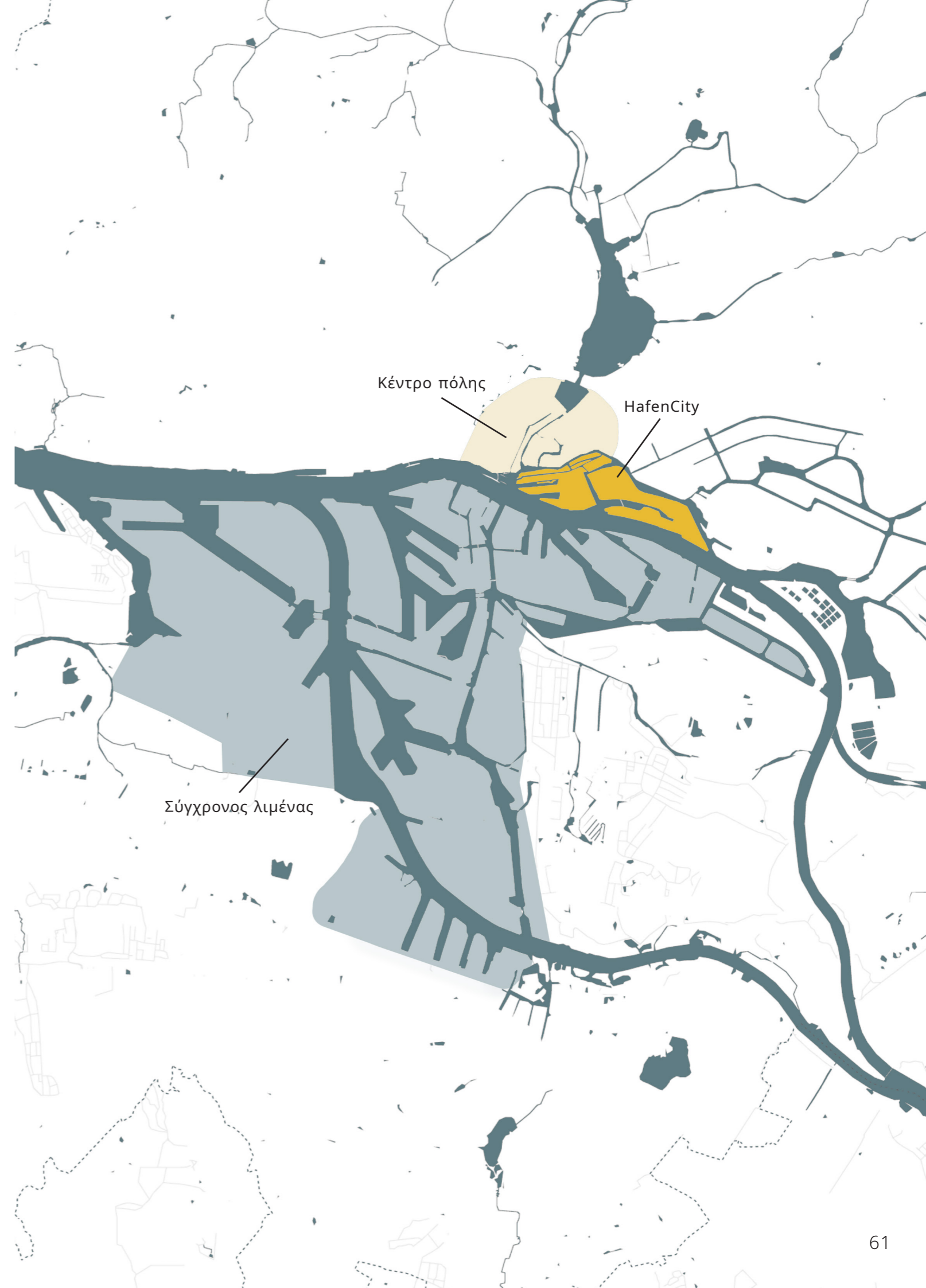
Ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος άλλαξε για πάντα το πρόσωπο του λιμανιού. Μετά το πέρας του, το λιμάνι είχε υποστεί σοβαρές καταστροφές, όμως κρίθηκε υψίστης σημασίας η αποκατάστασή του για την επαναλειτουργία της πόλης.

Στα μέσα της δεκαετίας του 1960, τα όρια του λιμανιού επανακαθορίστηκαν οριστικά.

Οι θαλάσσιες μεταφορές ακολούθησαν πλέον το δίκτυο οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών, οπότε τα όρια του επιλέχθηκαν ανάλογα.

Ο ρόλος του Αμβούργου στην Ευρώπη βελτιώθηκε δραματικά με την πτώση του Τείχους του Βερολίνου και του Σιδηρού Παραπετάσματος. Το Αμβούργο ανέκτησε τον χαρακτήρα του ως ένας κρίσιμος κόμβος στην Κεντρική Ευρώπη. Ταυτόχρονα, οι συνδέσεις με τη Βόρεια Ευρώπη ενισχύονταν και ολόκληρη η περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας απέκτησε μεγάλη σημασία. Οι εξελίξεις αυτές προσέδωσαν στο Αμβούργο τεράστιες δυνατότητες ανάπτυξης, τις οποίες όμως η πόλη έπρεπε να εκμεταλλευτεί γρήγορα για να μην την προφτάσουν άλλες, εξίσου ανταγωνιστικές πόλεις με λιμάνια.

Ως αποτέλεσμα της αλεπάλληλης επέκτασης του λιμένα όλο και μακρύτερα από την κυρίως πόλη, έπειτα από την ανακατασκευή του, οι παραδοσιακές ζώνες ελλιμενισμού νότια του κέντρου και της Speicherstadt σταδιακά εγκαταλείφθηκαν. Αποτελέσαν πλέον μία αμήχανη ζώνη, σε άμεση γειτνίαση τόσο με τον διευρυμένο λιμένα όσο και με το κέντρο της πόλης.



Αριστερή εικόνα: Το "American Lancer" ήταν το πρώτο πλήρες πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που διακινήθηκε στο Burchardkai, στο λιμάνι του Αμβούργου στις 31 Μαΐου 1968, με νεοδμητους γερανούς για εκφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων
 Δεξιά εικόνα: Χάρτης όπου απεικονίζεται η θέση της περιοχής της HafenCity, σε συσχέτιση με τη σημερινή έκταση του λιμένα του Αμβούργου και τη θέση του κέντρου της πόλης



Αεροφωτογραφία της περιοχής της σημερινής HafenCity το 1997

Η πρωτοβουλία του Δημάρχου Πλάνα και διεργασίες για ανάπτυξη

Η προοπτική να μετασχηματιστούν οι πρώην λιμενικοί χώροι του Αμβούργου περί του κέντρου της πόλης άρχισε να λαμβάνει υπόσταση τη δεκαετία του 1990. Το 1991 ο τότε δήμαρχος της πόλης του Αμβούργου, Henning Voscherau, ανέθεσε ανεπίσημα μια μελέτη για τον ανάπτυξη αυτών των χώρων. Η χωρητικότητα του λιμανιού είχε αυξηθεί στις νότιες όχθες του ποταμού Έλβα, αφήνοντας τις κεντρικές περιοχές στις βόρειες όχθες του ποταμού να παραμένουν ανεκμετάλλετες ή ανεπαρκώς χρησιμοποιημένες, καθώς δεν ήταν κατάλληλες για λειτουργίες με εμπορευματοκιβώτια. Αρχικά, λίγοι γνώριζαν για το έργο αυτό. Αν τα σχέδια του Voscherau είχαν γίνει γνωστά από πολύ νωρίς, θα υπήρχε αντίσταση από τη βιομηχανία του λιμανιού, καθώς και εμπλοκή στην απόκτηση κτιρίων ή επιχειρήσεων, δράσεις δηλαδή που θα αύξαναν το κόστος. Έτσι, υπό αυτό το πέπλο διακριτικότητας, ο Δήμος σταδιακά έθεσε υπό τον έλεγχο του τον υποβαθμισμένο λιμενικό χώρο, διότι αν και η πλειονότητα της γης ανήκε στο ίδιο το Αμβούργο, τα κτίρια πάνω σε αυτήν ανήκαν σε ιδιωτικές επιχειρήσεις.

Κτίρια και επιχειρήσεις αποκτήθηκαν μέσω της τότε 100% κυριότητας του οργανισμού Hamburger Hafen und Lagerhausgesellschaft mbH (τώρα γνωστή ως HHLA Hafen und Logistik AG) και της 100% κυριότητας από την πόλη θυγατρικής εταιρείας που ιδρύθηκε το 1995, GHS Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung (μετονομασμένη σε HafenCity Hamburg GmbH το 2004). Η πρώτη μελέτη για την αστική αναζωογόνηση των περιφερειών του λιμανιού, που ακόμα ήταν εμπιστευτική, ανατέθηκε στον γνωστό αρχιτέκτονα του Αμβούργου, καθηγητή Volkwin Marg. Η μελέτη που παρουσίασε τον Δεκέμβριο του 1996 καθόρισε πολλές από τις αρχές ανάπτυξης που εφαρμόζονται τώρα στο νέο τμήμα της πόλης, όπως η αστική δομή και η αρχή των μικτών χρήσεων.

Στις 7 Μαΐου 1997 ο Henning Voscherau παρουσίασε το "Vision HafenCity," όπως ονομαζόταν τότε, στο κοινό. Σε μια ομιλία στο Übersee Club του Αμβούργου υποστήριξε την

ανάκτηση της παραθαλάσσιας περιοχής του κέντρου της πόλης, αν και τότε αυτό αφορούσε μόνο μερικά τμήματα (κυρίως την ακτογραμμή του ποταμού Έλβα στην Altona, μεταξύ των Fischmarkt και Museumshafen), μια διαδικασία που είχε εγκριθεί από τον τότε Διευθυντή Πολεοδομίας της πόλης, Καθηγητή Egbert Kossak. Σε τούτο το στάδιο, αυτό αφορούσε κυρίως σχετικά στενά τμήματα κατά μήκος της ακτογραμμής του ποταμού. Παρόλα αυτά, το σχέδιο στόχευε στη μετατροπή μιας περιοχής περίπου 157 στρεμμάτων σε ένα υψηλού επιπέδου κέντρο πόλης με μικτές χρήσεις όπως στέγαση, εργασία, πολιτισμό και ψυχαγωγία.

Τον Απρίλιο του 1999, ξεκίνησε ένας διαγωνισμός ιδεών για τον αστικό σχεδιασμό της HafenCity, μετά από εντατικές προκαταρκτικές μελέτες που πραγματοποίησαν οι αρχές του Αμβούργου το 1997 και το 1998. Ο νικητής, που καθορίστηκε από διεθνή επιτροπή, ήταν το Hamburgplan, μια ολλανδο-γερμανική ομάδα με επικεφαλής τον Kees Christiaanse/ASTOC. Στο πλαίσιο του διαγωνισμού είχαν οριστεί ως προαπαιτούμενα η έντονη αλληλεπίδραση μεταξύ υπαρχόντων και νέων κτιρίων σε σύνδεση και με το στοιχείο του νερού, η ανύψωση των κτιρίων ως μέτρο προστασίας από πλημμύρες, ο δημόσιος χαρακτήρας πολλών χρήσεων στο ισόγειο και οι ποικίλες χρήσεις στα κτίρια.

Το πρόγραμμα περιείχε επίσης την ανάπτυξη των διαφόρων γειτονιών εντός της HafenCity και την σταδιακή τους υλοποίηση μέχρι τη δεκαετία του 2020. Καθόρισε επίσης τον στόχο να καταστεί η HafenCity ως πρότυπο για μια νέα επιχειρηματική, κοινωνική, πολιτιστική και αστική οικονομική ανατροπή: αυτό που δημιουργήθηκε στην HafenCity θα έπρεπε να αφήσει το χωρικό αποτύπωμά του στο κέντρο της πόλης του Αμβούργου. Συνεπώς, το νέο αστικό τμήμα δεν έπρεπε μόνο να είναι καινοτόμο, αλλά και να αναπτυχθεί ως υπόδειγμα για τον ευρωπαϊκό αστικό πυρήνα του 21ου αιώνα. Ταυτόχρονα, το πρόγραμμα ήταν αρκετά ευέλικτο ώστε να προσαρμόζεται εύκολα σε μελλοντικές αλλαγές που ενδέχεται να επηρεάσουν τη διαδικασία ανάπτυξης.



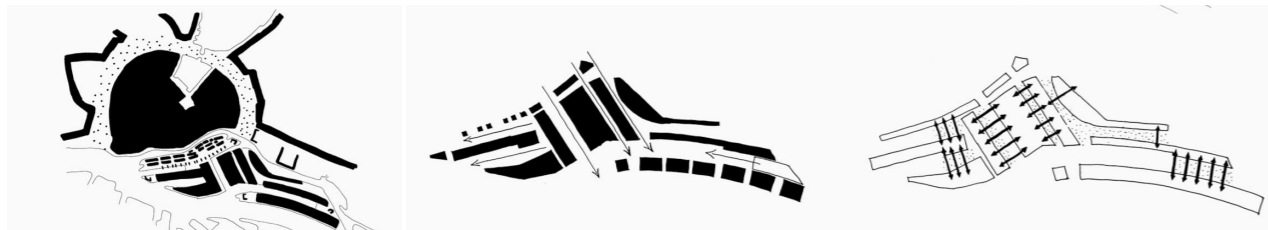
«Όσον αφορά το κέντρο της πόλης ως καρδιά και ναυαρχίδα του Αμβούργου, έχω ένα όραμα ενός αναζωογονημένου αστικού χώρου. Η επέκταση του κέντρου της πόλης ώστε να συμπεριλάβει την άκρη του εντός πόλεως λιμένα δίνει τη μοναδική ευκαιρία να γίνει αυτό το όραμα πραγματικότητα.»

- Henning Voscherau

Hamburg Zentrum
Κέντρο πόλης



Masterplan
HafenCity



Και εγένετο... HafenCity

Η HafenCity είναι επί της ουσίας ένα εγχείρημα αναδιαμόρφωσης, κατά το οποίο μία πρώην βιομηχανική και λιμενική ζώνη μετατρέπεται σε μία ιδιότυπη αστική περιοχή, συνεπή στην παράταξη οικοδομικών τετραγώνων.

Η περιοχή χαρακτηρίζεται από μια αρμονική ανάμειξη χρήσεων, στις οποίες περιλαμβάνονται εργασία, κατοίκηση, εκπαίδευση, πολιτισμός, αναψυχή, τουρισμός και λιανικό εμπόριο. Η συμπλήρωση της HafenCity με κατοικίες έχει ιδιαίτερη σημασία για την περαιτέρω ανάπτυξη του κεντρικού Αμβούργου, το οποίο μέχρι τώρα παρουσίαζε αραιή κατοίκηση. Μια ποικιλία κατοικιών μπορεί να βρεθεί σχεδόν παντού στη HafenCity, με εξαίρεση τοποθεσίες εκτεθειμένες σε υψηλά επίπεδα θορύβου, ιδιαίτερα γύρω από τις γέφυρες του Έλβα, όπου και έπρεπε να εξαιρεθεί η κατοίκηση.

Αυτός ο συνδυασμός κατοίκησης με άλλες χρήσεις μπορεί να επιδειχθεί παραδειγματικά στο οικόπεδο 70. Εδώ, τέσσερα διαφορετικά έργα κατοικιών συγκεντρώνονται σε έναν πολύ περιορισμένο χώρο: ένα κτίριο ενοικίασης συνεταιριστικών διαμερισμάτων, ιδιωτικά χρηματοδοτούμενα ενοικιαζόμενα διαμερίσματα και ιδιόκτητα διαμερίσματα και μία στέγη προώθησης της κοινωνικής ένταξης. Οι ισόγειοι χώροι φιλοξενούν δύο βρεφονηπιακούς σταθμούς, χώρους κοινότητας για τους κατοίκους, μια υπηρεσία κοινωνικής εξυπηρέτησης, ένα εστιατόριο, ένα ασιατικό σνακ μπαρ, ένα αρτοποιείο, ένα λινοπωλείο και δύο ιατρεία. Αυτή η δυναμική σύνθεση χώρων προάγει την ποικίλη αρχιτεκτονική και δημιουργεί τις κατάλληλες συνθήκες για ισορροπημένη κοινωνική ανάπτυξη.

Για να διασφαλιστεί η ομαλή συνύπαρξη των νέων αστικών χρήσεων με τον υφιστάμενο ενεργό λιμένα του Αμβούργου, αναπτύχθηκαν τα λεγόμενα “κουφώματα HafenCity” σε συνεργασία με το Ομοσπονδιακό Περιβαλλοντικό Γραφείο. Αυτά τα κουφώματα διαθέτουν ειδικό πλαίσιο το οποίο επιτρέπει το φυσικό αερισμό, ενώ μειώνει σημαντικά τον θόρυβο στο εσωτερικό. Επιπλέον, εκδόθηκε ένας κανονισμός σχεδιασμού λιμένα που περιορίζει την εκπομπή θορύβου στις λιμενικές περιοχές απέναντι από την HafenCity. Αυτό, σε συνδυασμό με τον σχεδιασμό δωματίων κατά τον οποίο χώροι που χρήζουν προστασίας έχουν μέτωπο αντίθετα από το λιμάνι, οδηγεί στα επιθυμητά επίπεδα συνύπαρξης του λιμανιού και της πόλης.

Η επαναχρησιμοποίηση της γης, η οποία διευκολύνεται από αυτήν την προσέγγιση και από το καινοτόμο σύστημα προστασίας από πλημμύρες συμβάλλει στη μακροπρόθεσμη χρήση της, εξοικονομώντας πόρους, καθώς σε αντίθεση με την ανάπτυξη στα προάστια της πόλης δεν χρησιμοποιούνται γεωργικές περιοχές προς οικοδόμηση. Η κεντρική τοποθεσία των αναπτυσσόμενων περιοχών και η ταυτόχρονη ύπαρξη χώρων εργασίας, κατοίκησης και αναψυχής σε μία γειτονιά βοηθούν επίσης στη μείωση των αποστάσεων που διανύουν οι κάτοικοι στην καθημερινότητά τους. Οι αποστάσεις αυτές μπορούν συνήθως να καλυφθούν με τα πόδια. Η αστική ανάπτυξη με μικρά μεγέθη οικοδομικών τετραγώνων προσφέρει ένα ευρύ δίκτυο μονοπατιών για αυτόν τον σκοπό. Σε συνδυασμό με την υψηλή ποιότητα των αστικών χώρων, δημιουργήθηκε αυτό που οι πολιοδμήτοι αποκαλούν “πόλη μικρών αποστάσεων”.



Εικόνα: Αεροφωτογραφία της ημιτελούς HafenCity από τη προηγούμενη δεκαετία, όταν οι περισσότερες συνοικίες ήταν ακόμα σε εξέλιξη. Σε πρώτο πλάνο το κτήριο-πετράδι της περιοχής (Elbphilharmonie) και στα αριστερά η συστάδα αποθηκών της Speicherstadt

Οι 10 συνοικίες

1 Am Sandtorkai / Dalmannkai

Η πρώτη συνοικία που ολοκληρώθηκε και η πιο φωτογραφημένη, με δημοφιλείς πλατείες και την Elbphilharmonie στην άκρη



3 Am Strandkai

Εμπορική και επιχειρηματική συνοικία και χαρακτηριστικά κτήρια της νότιας όψης της HafenCity

5 Brooktorkai / Ericus

Μικρή συνοικία με σαφή επιχειρηματικό χαρακτήρα και κτήρια γραφείων

2 Am Sandtorpark

Η δεύτερη κατά σειρά συνοικία, η οποία είναι δημοφιλής στις οικογένειες λόγω των σχολείων και των πάρκων

4 Überseequartier

Η συνοικία με την εντονότερη αστικότητα, με τυπικά οικοδομικά τετράγωνα

7 Am Lohsepark

Συνοικία η οποία κυριαρχείται από το μεγαλύτερο πάρκο της περιοχής

8 Oberhafen

Μελλοντικά αραιοδομημένη συνοικία με ιστορικές αποθήκες και δημιουργικό χαρακτήρα

6 Elbtorquartier

Συνοικία με διατηρητέα κτήρια, νεανική επιχειρηματική δραστηριότητα και το πανεπιστήμιο της περιοχής (HCU)

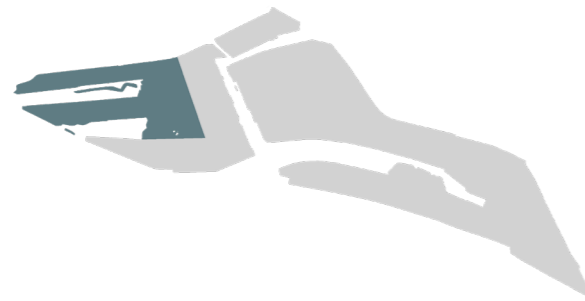
9 Baakenhafen

Συνοικία δύο αντικριστών οικιστικών ζωνών με ιδιαίτερο προσανατολισμό και ενός ενδιάμεσου πάρκου στο κανάλι

10 Elbbrücken

Συνοικία μικτών χρήσεων με ψηλά κτήρια, κόμβους μεταφορών και τον ψηλότερο πύργο στην πόλη

Η HafenCity απαρτίζεται από 10 διαφορετικές περιοχές, τις οποίες οι δημοτικές αρχές ονομάζουν Quartiers (quarters) και εμείς τις αποκαλούμε από δω και έπειτα συνοικίες. Κάθε συνοικία έχει κοινά χαρακτηριστικά και διαφορές με την άλλη, αναλόγως των πρότερων χρήσεων και του προγραμματικού σεναρίου το οποίο έχει συνταχθεί ξεχωριστά για την καθεμία.



Am Sandtorkai / Dalmannkai & Am Sandtorpark

Όπισθεν του εμβληματικού κτηρίου της Φιλαρμονικής του Έλβα ξεκινά η συνοικία Am Sandtorkai / Dalmannkai. Την άνοιξη του 2009, έγινε η πρώτη ολοκληρωμένη γειτονιά του HafenCity, μετά από μόλις έξι χρόνια κατασκευής.

Όλοι οι αστικοί χώροι εκτείνονται κυρίως σε δύο επίπεδα. Όλα τα κτίρια και οι δρόμοι είναι χτισμένα σε τεχνητά ανυψωμένες, αντιπλημμυρικές βάσεις περίπου 8 μέτρα πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας, αλλά οι πεζόδρομοι παραμένουν στα 4-5,5 μέτρα πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας.

Γύρω από το Sandtorhafen¹⁹, οι πλωτές επιφάνειες του σημερινού Traditional Ship Harbor παρέχουν αγκυροβόλια για έως και 30 σκάφη, αποτελώντας ταυτόχρονα τόπο χαλάρωσης για τους επισκέπτες. Στα βόρεια του λιμανιού βρίσκεται το Sandtorkai, που συνορεύει με την ιστορική περιοχή Speicherstadt στην άλλη πλευρά του. Στα νότια είναι το ακρωτήριο Dalmannkai και το λιμάνι Grasbrookhafen. Συνολικά, οκτώ κτίρια βρίσκονται στο Sandtorkai και 15 κτίρια στο Dalmannkai.

Η μικτή τοπογραφία συνεχίζεται στις πλατείες Magellan και Marco Polo, τις μεγαλύτερες στη HafenCity μέχρι στιγμής οι οποίες διαθέτουν ενδιαφέροντες χώρους ανάπαυσης και αναψυχής. Επίσης, η μικρότερη πλατεία Vasco da Gama βρίσκεται σε κοντινή απόσταση.

Η αρχιτεκτονική των κτιρίων της γειτονιάς ποικίλλει. Μόνο για τα 15 κτίρια του Dalmannkai, 26 αρχιτεκτονικά γραφεία εξασφάλισαν υψηλό βαθμό ποικιλομορφίας και, παρά το σαφές αστικό προφίλ, σχεδόν καθόλου τυποποιημένες δομές.

Περίπου 1.000 άνθρωποι ζουν και εργάζονται σήμερα στη συνοικία. Νέοι και οικογένειες ζουν δίπλα-δίπλα με μεγαλύτερα ζευγάρια ή ηλικιωμένους.

Πολλά ενοικιαζόμενα ή ιδιόκτητα διαμερίσματα είναι προσιτά για άτομα με μεσαία εισοδήματα, ενώ ορισμένα ανήκουν στην πολυτελή κατηγορία. Τα καταλύματα διαβίωσης σε πολύ πιο λογικές τιμές καταστάθηκαν βιώσιμα μέσω οικοδομικών συνεταιρισμών και τριών κοινών οικοδομικών επιχειρήσεων.

Εκτός από τους κατοίκους, οι εργαζόμενοι των περίπου 50 επιχειρήσεων επηρεάζουν επίσης την ατμόσφαιρα της περιοχής. Οι περισσότερες είναι επιχειρήσεις σύγχρονων υπηρεσιών, πολλές στους τομείς των μέσων ενημέρωσης και των logistics. Οι κάτοικοι, οι υπάλληλοι γραφείων και οι επισκέπτες συναντώνται συνεχώς σε καταστήματα, καφέ, εστιατόρια, γκαλερί και μπαρ, τα οποία συγκεντρώνονται σε σχεδόν 6.500 m² ισόγειου χώρου.

Για τη διασφάλιση των περιοχών ιδιωτικότητας για τους κατοίκους, τα κτιριακά σύνολα στο νότιο Dalmannkai προσανατολίζονται γύρω από εσωτερικές αυλές οι οποίες “ανοίγουν” προς τα νότια, επιτρέποντας ανεμπόδιση θέα στο λιμάνι του Grasbrookhafen και στο ποτάμι, αλλά ταυτόχρονα προσφέρεται ιδιωτικότητα και περιορισμένη πρόσβαση από τη μεριά των εισόδων και των δρόμων.

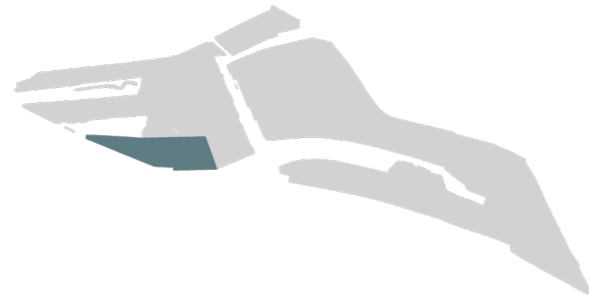
Τέλος, στα ανατολικά της περιοχής βρίσκεται η οικιστική ζώνη Am Sandtorpark. Περιέχει κυρίως οικογενειακά σπίτια γύρω από το πάρκο Grasbrook και σχολεία, γεγονός που την καθιστούν ιδιαίτερος ελκυστική σε οικογένειες με μικρά παιδιά.



¹⁹ ο παλαιότερος τεχνητός λιμενικός κόλπος του Αμβούργου, ο οποίος χρονολογείται από το 1866
Πάνω δεξιά εικόνα: Η πλατεία Magellan (Μαγγελάνου)
Κάτω δεξιά εικόνα: Η πλατεία Marco Polo



Σε πρώτο πλάνο το Dalmannkai και από πίσω του διαδοχικά το πλωτό Traditional Ship Harbor, το Sandtorkai και τα διατηρητέα κτήρια της Speicherstadt



Strandkai

Ορατή από τις γέφυρες του Έλβα και το Grasbrook, η συνοικία Strandkai αποτελεί μία από τις κύριες όψεις της Hafencity από τον ποταμό. Η βασική δομή της συνοικίας, η οποία σχεδιάστηκε από τους αρχιτέκτονες Bøge Lindner, αφορά σε οικοδομικά τετράγωνα τα οποία συμπληρώνονται από έξι πύργους κατοικιών υψωνόμενοι από 55 έως 60 μέτρα, συν ένα εξίσου ψηλό οικοδομικό τετράγωνο κτηρίων γραφείων. Η συνοικία βρίσκεται ακόμη σε φάση κατασκευής, καθώς λίγα είναι τα κτήρια που έχουν ολοκληρωθεί.

Τα οικοδομικά τετράγωνα 6 έως 7 ορόφων παρουσιάζουν πολλές κορυφές και έντονες γεωμετρίες. Παράλληλα, το νοτιοανατολικό άκρο της γειτονιάς απέναντι από τον τερματικό σταθμό κρουαζιέρας στον Έλβα περιλαμβάνει κυρίως χώρους γραφείων για σύγχρονες επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών, ενώ η κατασκευή κατοικιών κυριαρχεί στο Grasbrookpark καθώς και στο Kaizunge, την άκρη του ακρωτηρίου, όπου όλοι οι χώροι εκτός από τους ισόγειους προορίζονται να γίνουν κατοικίες.

Το κτήριο Unilever

Το καλοκαίρι του 2009, ολοκληρώθηκε το πρώτο κτίριο, νότια από την πλατεία Marco Polo: το σύνολο, σχεδιασμένο από το γραφείο Behnisch Architekten, αποτελείται από ένα κτίριο γραφείων και έναν πύργο κατοικιών. Το κτίριο γραφείων GFA επιφάνειας 25.000 m² χρησιμοποιήθηκε από τον όμιλο καταναλωτικών αγαθών Unilever μέχρι το 2020.

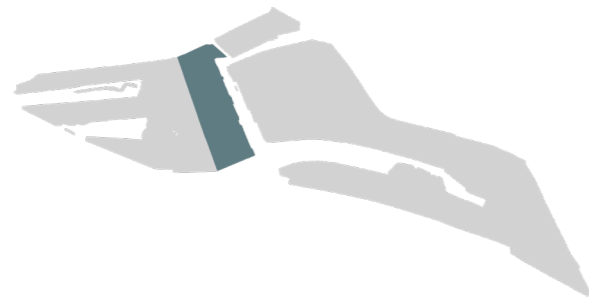
Τα διαπιστευτήρια βιωσιμότητας του κτιρίου είναι εντυπωσιακά: το 2011 ήταν το πρώτο κτίριο γραφείων που τιμήθηκε με το χρυσό οικολογικό σήμα Hafencity. Το εσωτερικό του κτιρίου γραφείων της Unilever διαθέτει ένα αίθριο πλημμυρισμένο από φυσικό φως, ανοιχτά γραφεία και οριζόντια κλιμακωτούς σταθμούς εργασίας. Το ισόγειο, με τα καταστήματα και τους χώρους εκδηλώσεων του, είναι ένας δημόσιος ανοιχτός χώρος προσβάσιμος στο κοινό ακόμη και εκτός των ωρών γραφείου, ενώ ταυτόχρονα συνδέει τη πλατεία Marco Polo με την πρόσφατα διαμορφωμένο προκουμαία στον Έλβα και τα σκαλιά Elbtterrassen.

Το κτιριακό δίδυμο το οποίο συνθέτει με τον γειτονικό πύργο Marco Polo, μία κατασκευή ύψους σχεδόν 60 μέτρων με τα σαν σμιλεμένα, τεθλασμένα επίπεδα του, αποτελεί πλέον μία χαρακτηριστική όψη της Hafencity.

Τα υπό κατασκευή κτήρια

Ακόμη, δυτικά του πρώην Unilever House, χτίζονται αυτή τη στιγμή περίπου 500 κατοικίες, ανάμεσά τους πολλά κτιριακά συνεταιριστικά και οικονομικά διαμερίσματα. Σχεδιάζονται τυπολογίες περιμετρικών οικοπέδων, σε σχέδια των Léon Wohlhage Wernik, LRW Architekten und Stadtplaner και BE Berlin, καθώς και δύο οικιστικοί πύργοι (ύψους περίπου 60 m, στο ίδιο ύψος με τον πύργο Marco Polo), σχεδιασμένοι από την Ingenhoven Architects και Hadi Teherani Architects.





Überseequartier

Το Überseequartier αποτελεί την πιο κεντρική, βάσει τοποθεσίας, συνοικία στη Hafencity. Στη τη ζώνη αυτή πρόκειται να δημιουργηθούν περισσότερες από 6.000 θέσεις εργασίας ενώ το λιανικό εμπόριο θα καταλάβει το 23% των χώρων. Προγραμματίζονται επίσης επενδύσεις σε εστίαση, διασκέδαση, ένα ολοκληρωμένο κέντρο κρουαζιέρας και ποικίλα ξενοδοχεία, τα οποία θα παρέχουν περίπου 1.150 δωμάτια, καθώς και περισσότερα από 1.000 διαμερίσματα.

Έτοιμο το βόρειο κομμάτι

Η προκείμενη συνοικία έκτασης 140 στρεμμάτων χωρίζεται σε δύο ζώνες, όσον αφορά τον ορίζοντα κατασκευής. Δεδομένου ότι η χωρική υλοποίηση της Hafencity συνολικά λαμβάνει χώρα από βορρά προς νότο, αντίστοιχα χωρίζεται και το Überseequartier. Το βόρειο τμήμα, το οποίο προσφέρει περίπου 140.000 m² για χρήσεις σε χώρους διαμονής, γραφείων, λιανικής, εστίασης και ξενοδοχείων, έχει σχεδόν ολοκληρωθεί από το 2010, με ελάχιστες εξαιρέσεις.

Η δομή του βασίζεται σε μια γενική φιλοσοφία πολεοδομικού σχεδιασμού μέσα από διεθνή διεπιστημονική συνεργασία, η οποία βασίζεται στο πλάνο που εκπονήθηκε από την Trojan Trojan + Partner. Στο τμήμα της βόρειας ζώνης, το οποίο διαθέτει λιγότερο λιανικό εμπόριο από την υπό κατασκευή νότια ζώνη, έχουν ανοίξει περισσότερα από δύο ντουζίνες καταστήματα και χώροι εστίασης. Ακόμα, περισσότερα από 340 διαμερίσματα έχουν χτιστεί και έχουν ανοικιαστεί μέχρι στιγμής.

Στις αρχές του 2015, ένα ειδικό ταμείο ακίνητης περιουσίας, η Hines Immobilien GmbH, απέκτησε τα περισσότερα ολοκληρωμένα κτίρια.

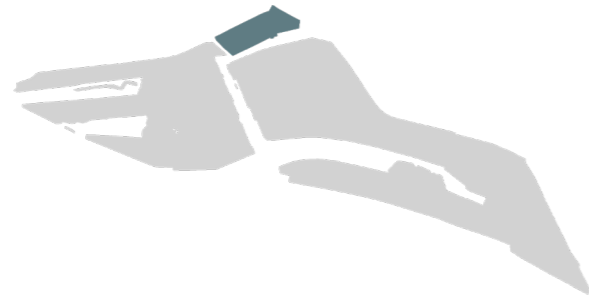
Το νότιο κομμάτι;

Όσον αφορά τη νότια ζώνη, η μετατροπή του νομίσματος σε ευρώ οδήγησε στο να μεταβληθεί η αρχική ιδέα προκειμένου να επιτευχθεί μελλοντική βιωσιμότητα. Οι βασικές αλλαγές περιλαμβάνουν τη βελτίωση των πλάνων λειτουργίας της λιανικής αγοράς, τη μείωση των χώρων γραφείων υπέρ των διαμερισμάτων και την ενσωμάτωση του τερματικού σταθμού κρουαζιέρας στον αστικό ιστό με παράλληλη επέκταση της χωρητικότητάς του.

Η νέα νότια προκυμαία θα διαθέτει κτήρια με διαφορετικά αρχιτεκτονικά στοιχεία, όπως πύργους και ένα κτίριο γραφείων, παράλληλα με έναν ανακαινισμένο τερματικό σταθμό κρουαζιέρας ικανό να διακινεί μεγαλύτερο όγκο επιβατών. Επιπλέον, η ενσωμάτωση εγκαταστάσεων για τις μεταφορές, ξενοδοχείων και χώρων λιανικής εντός του αντίστοιχου συγκροτήματος θα ενισχύσει τη λειτουργικότητά του.

Παράλληλα, οι οικιστικές μονάδες βρίσκονται σε στρατηγική τοποθεσία για να ελαχιστοποιούνται οι επιπλοκές με τον τερματικό σταθμό της κρουαζιέρας και τις δραστηριότητες νυχτερινής διασκέδασης. Το έργο στοχεύει στη δημιουργία ενός ευχάριστου περιβάλλοντος, διατηρώντας παράλληλα τον ανοιχτό χαρακτήρα της περιοχής, διασφαλίζοντας μακροπρόθεσμη προσβασιμότητα και εξωστρέφεια.





Brooktorkai / Ericus

Στο βορειότερο σημείο της HafenCity, απέναντι από τη περιοχή - και συνάμα Μνημείο Παγκόσμιας Κληρονομιάς της UNESCO - Speicherstadt, βρίσκεται η συνοικία Brooktorkai/Ericus. Η συνοικία, ως η βορειότερη, ήταν μία από τις πρώτες που άρχισαν να δημιουργούνται και θεωρείται ολοκληρωμένη.

Μπάρες και πύργοι

Το νερό και το τούβλο αποτελούν τα βασικά στοιχεία εδώ. Ξεδιπλωμένα σαν μαϊάνδροι, δύο μακριές μπάρες εκτείνονται κατά μήκος του Brooktorkai, με τρεις πύργους να βρίσκονται ενδιάμεσα τους. Όσον αφορά το χρώμα και το ύψος, παραπέμπουν ουσιαστικά στο κόκκινο τούβλο το οποίο χαρακτηρίζει το ιστορικό Speicherstadt στην απέναντι πλευρά. Ενώ ο σχεδιασμός για το Brooktorkai προήλθε από τους αρχιτέκτονες Hamburg gmp - Gerkan, Marg und Partner, οι νικητήριες αρχιτεκτονικές ιδέες για τα κτίρια αυτά προήλθαν από τους Jan Störmer Architekten και Antonio Citterio and Partners.

Σε αντίθεση με το υπόλοιπο HafenCity, το οικιστικό στοιχείο σε αυτή τη συνοικία είναι λιγότερο εμφανές, αν και ένας από τους τρεις μικρούς πύργους στο σύνολο του Brooktorkai έχει 30 διαμερίσματα με θέα στο Lohsepark. Σε διαφορετική περίπτωση, ο θόρυβος της κυκλοφορίας θα ήταν πολύ υψηλός για στέγαση και η διάταξη της γειτονιάς είναι πολύ στενή για να εξασφαλιστεί αντιθρομβική προστασία.

Ωστόσο, η συνοικία είναι μια πολύ δημοφιλή βάση για τις επιχειρήσεις και τα ιδιωτικά πανεπιστήμια. Με τον εκδοτικό οίκο SPIEGEL και το DNVGL, η Brooktorkai φιλοξενεί δύο από τις μεγαλύτερες επιχειρήσεις του HafenCity.

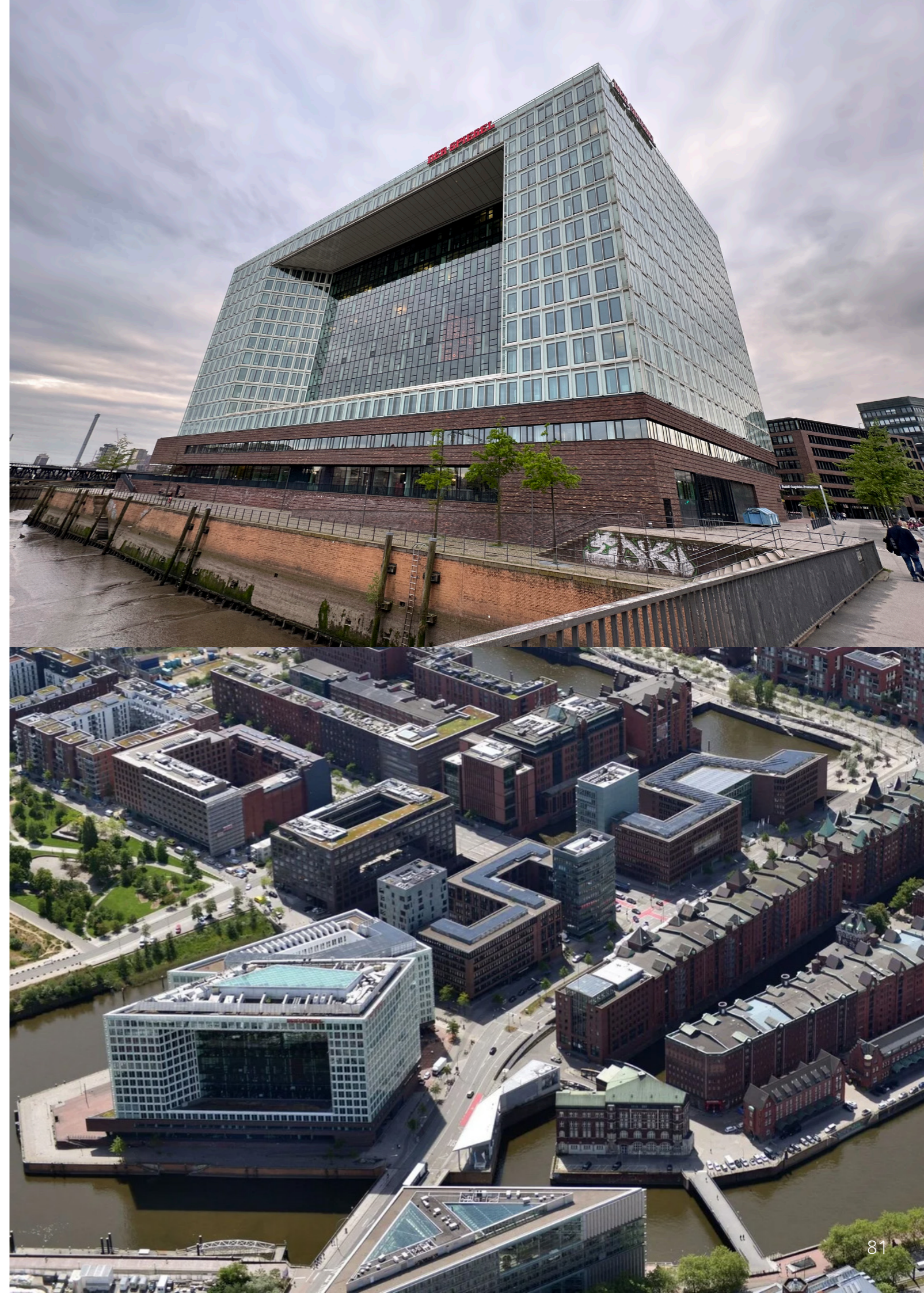
Επιπλέον, τα δύο ιδιωτικά πανεπιστήμια ακριβώς δίπλα, το International School of Management (ISM) και το Frankfurt School of Finance & Management, εκπαιδεύουν μελλοντικούς εργαζόμενους στις επιχειρήσεις.

Το δίδυμο στο Ericus

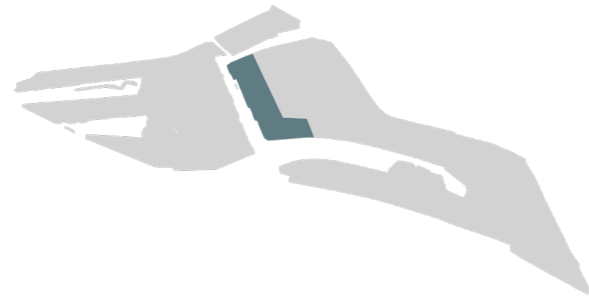
Το Ericusspritze, η βορειοανατολική είσοδος της συνοικίας του HafenCity, κυριαρχείται από το κτήριο του ομίλου SPIEGEL και το κτίριο Ericus Contor. Τα δύο λευκά κτίρια με την τοιχοποιία από κόκκινα τούβλα στη βάση τους σχεδιάστηκαν από τους αρχιτέκτονες του γνωστού γραφείου Henning Larsen και αναφέρονται όχι μόνο στη Speicherstadt, αλλά και σε άλλα κτίρια στο HafenCity, όπως την Φιλαρμονική του Έλβα στα δυτικά και τον υπό κατασκευή πύργο Elbtower στο ανατολικό άκρο της HafenCity.

Αρκετές γέφυρες ενώνουν τη συνοικία με τις γειτονικές της περιοχές. Η γέφυρα Ericus, η οποία ανακαινίστηκε από τον Ιούνιο του 2014, χτίστηκε αρχικά το 1870 ως κρεμαστή γέφυρα για σιδηροδρομική κυκλοφορία. Τώρα συνδέει τη γειτονιά με το Lohsepark, ενώ η πλατιά γέφυρα Shanghaibrücke, σχεδιασμένη από τον Dietmar Feichtinger, προσφέρει γενναϊόδωρα ελεύθερο χώρο για πεζούς και ποδηλάτες.

Ο σχεδιασμός των ανοιχτών χώρων στο Brooktorkai και στο Ericusspritze ήταν έργο των αρχιτεκτόνων τοπίου WES & Partner. Ένα από τα πιο ιδιαίτερα αντίστοιχα στοιχεία εξοπλισμού αποτελεί ένας πέτρινος "καναπέος" μήκους 30 μέτρων στον πεζόδρομο Brooktorkaipromenade, ο οποίος προσφέρει θέα στη λεκάνη του λιμανιού.



Πάνω δεξιά εικόνα: Άποψη του κτηρίου της SPIEGEL από τη γέφυρα Roggenmühle
Κάτω δεξιά εικόνα: Η συνοικία με τα 5 κτήρια της στο επίκεντρο, ενώ δεξιά διακρίνεται η Speicherstadt, πάνω το Elbtortquartier (πάνω δεξιά το Ναυτικό Μουσείο) και αριστερά το Lohsepark



Elbtorquartier

Μια ετερόκλητη συνοικία έχει εξελιχθεί στην καρδιά της Hafencity. Μεταξύ Magdeburger Hafen, Brooktorhafen και Am Lohsepark, η συνοικία Elbtorquartier παντρεύει το ακαδημαϊκό στοιχείο (Hafencity University με 2.500 φοιτητές) με το επιχειρηματικό, μιας και φιλοξενεί ποικίλες επιχειρήσεις. Η ιδέα του πολεοδομικού σχεδιασμού για το Elbtorquartier βασίζεται σε αρκετά διαφορετικές τυπολογίες κτιρίων.

Μάρτυς ιστορίας

Από τη Speicherstadt στα βόρεια, ένας πεζόδρομος οδηγεί πάνω από τη γέφυρα Leóh-Brücke απευθείας στο διατηρητέο κτήριο της αποθήκης Kaispeicher B. Αυτό είναι το παλαιότερο κτίριο στη Hafencity, το οποίο ανεγέρθηκε το 1879 και ανακαινίστηκε επιμελώς. Από το καλοκαίρι του 2008 στεγάζει το ιδιωτικό Διεθνές Ναυτικό Μουσείο Αμβούργου του Ιδρύματος Peter Tamm Sen.

Το μεσαίο κομμάτι

Στα ανατολικά, στο μεσαίο κομμάτι της συνοικίας, έχει δημιουργηθεί ένα οικοδομικό τετράγωνο με κατοικίες, μήκους περίπου 170 μέτρων, το οποίο δένει με τις υφιστάμενες πολυκατοικίες κατά μήκος της Hongkongstrasse. Στα δυτικά αυτού του τετραγώνου, παράλληλα με το κανάλι συντάσσεται το πολυχρηστικό συγκρότημα Elbe Arcades, το οποίο ολοκληρώθηκε το 2013 και περιέχει από διαμερίσματα (130 για την ακρίβεια) μέχρι δημιουργικά studio και γραφεία για start-ups.

Ύψιστης σημασία για τη συνοικία αποτελούν οι γέφυρες Busanbrücke στα βόρεια και Magdeburgerbrücke στα νότια, οι οποίες διασχίζουν το κανάλι Magdeburger και συνδέουν το Elbtorquartier με το Überseequartier. Αποτελούν έτσι τους κύριους συνδέσμους Ανατολής - Δύσης για πεζούς και ποδηλάτες στο κέντρο της Hafencity.

Νότιο Elbtorquartier

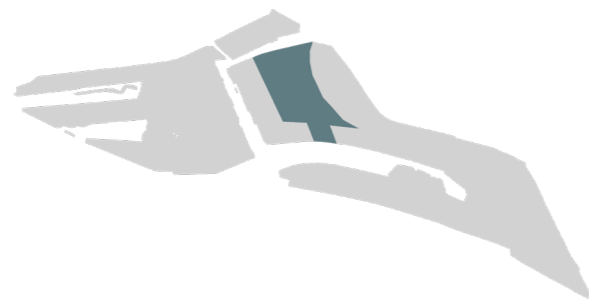
Βασικό ρόλο στη γειτονιά παίζει το νέο κτήριο του Πανεπιστημίου Hafencity, το οποίο άνοιξε τον Απρίλιο του 2014 στην αρχή του Baakenhafen. Σχεδιασμένο από τους αρχιτέκτονες Code Unique, η μακρόστενη αυτή νέα κατασκευή "ανοίγεται" ταυτόχρονα την πλατεία μπροστά της, το Baakenhafen και το Lohsepark από την άλλη πλευρά.

Ακριβώς δίπλα, μεταξύ HCU και καναλιού Magdeburger, ολοκληρώθηκε το 2018 ο πύργος Watermark, σε σχέδια του Störmer Murphy and Partners. Πρόκειται για έναν επιβλητικό πύργο γραφείων, ύψους περίπου 70 μέτρων περιλαμβάνοντας 18 ορόφους.

Τα έργα μπροστά στην νότια προκουμαία περιλαμβάνουν δύο ακόμη κτίρια με χώρο για περίπου 46 διαμερίσματα και δημόσιους χώρους στα ισόγεια. Οι πρώτοι μεγάλοι ενοικιαστές γραφείων περιλαμβάνουν το υποκατάστημα του Αμβούργου του παρόχου υπηρεσιών πληροφορικής DATEV και το Kühne + Nagel's IT Services. Το σκηνικό του συνόλου αυτού και του γειτονικού πανεπιστημίου δημιουργεί ένα ενδιαφέρον μπλοκ δημόσιων χώρων νοτιοδυτικά προς τον Έλβα.



Πάνω δεξιά εικόνα: Το πανεπιστήμιο της Hafencity (HCU) και η νότια προκουμαία της περιοχής. Κάτω δεξιά εικόνα: Άποψη της συνοικίας από το Überseequartier. Διακρίνονται το κανάλι Magdeburger, δεξιά η ομώνυμη γέφυρα, αριστερά τα Elbe Arcades και στο βάθος ο πύργος Watermark



Am Lohsepark

Ανατολικά του Elbtorquartier, η συνοικία Am Lohsepark είναι ένα σύνολο δύο σειρών οικοδομικών τετραγώνων - με κτήρια πέντε έως επτά ορόφων - παραταγμένες η μία από την άλλη, με το ομώνυμο πάρκο να μεσολαβεί ανάμεσα τους. Δεδομένου ότι όλα τα κτίρια γειτνιάζουν με τον ευμεγέθη αυτό χώρο πρασίνου στα δυτικά και τα ανατολικά, συνεχίζεται με αυτόν τον τρόπο η πολεοδομική παράδοση του Αμβούργου: φύτευση μεγάλων πάρκων ανάμεσα σε κατοικίες και γειτονίες εργασίας.

Η δυτική πλευρά κτηρίων έχει ολοκληρωθεί, ενώ δεν έχει ξεκινήσει ακόμα η κατασκευή της ανατολικής πλευράς. Από τον Ιούνιο του 2014 συνδέεται απευθείας με το Brooktor και στα βόρεια με την πρόσφατα ανακαινισμένη γέφυρα Ericus, ενώ οι σιδηροδρομικές γραμμές στα ανατολικά τη χωρίζουν από το Oberhafen.

Περί κτηρίων

Η ανάπτυξη της γειτονιάς ξεκίνησε από το Hildebrandtblock, ένα μερικώς διατηρητέο σύνολο στα βορειοδυτικά της συνοικίας, του οποίου οι κάτοικοι περιλαμβάνουν την ιδιωτική συλλογή αυτοκινήτων Prototyp. Αυτό το ανακαινισμένο αρχιτεκτόνημα ήταν κάποτε η εταιρική έδρα της Harburger Gummi-Kamm-Compagnie, πρωτοπόρου της εκβιομηχάνισης του Αμβούργου.

Στα τέλη του 2015, ολοκληρώθηκε το πρώτο από τα τρία τετράγωνα κτίρια στην δυτική πλευρά του πάρκου, το καθένα κάλυψης περίπου 20.000 m². Τα τετραγωνικά αυτά αφιερώνονται σε σχεδόν 500 διαμερίσματα, καθώς και σε φοιτητικά καταλύματα και σε ένα ξενοδοχείο.

Στο τριπλό αυτό κτηριακό σύμπλεγμα, το οποίο εμπεριέχει και μικτές χρήσεις, βρίσκονται γραφεία, υπηρεσίες υγείας, εμπορικοί χώροι καθώς και κοινωνικές υπηρεσίες, νηπιαγωγεία και συνολικά 159 οικιστικές μονάδες, ορισμένες από τις οποίες επιδοτούνται από το δημόσιο. Μεταξύ αυτών είναι η πρώτη οικιακή κοινότητα χωρίς αποκλεισμούς στο HafenCity, όπου 19 άτομα με αναπηρίες και δέκα φοιτητές ζουν μαζί σε επτά οικιστικές ομάδες υπό την αιγίδα του συλλόγου «Leben mit Behinderung».

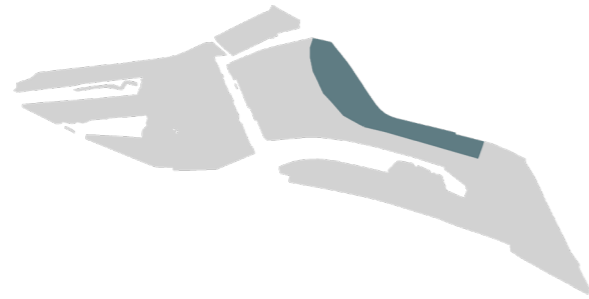
Στη γειτονική τοποθεσία στα νότια, μεταξύ Lohsepark και HCU, μια κοινοπραξία της ECE, της Harmonia Immobilien GmbH και της φοιτητικής ένωσης του Αμβούργου έχει ολοκληρώσει ένα τραπέζιο κτήριο μικτής χρήσης που περιλαμβάνει ένα ξενοδοχείο με 265 δωμάτια, 125 κρατικά επιδοτούμενα φοιτητικά διαμερίσματα και 45 ιδιωτικά χρηματοδοτούμενα σπίτια υψηλής ποιότητας.

Το πάρκο;

Όσον αφορά το πάρκο, το Lohsepark έχει ολοκληρωθεί πλήρως από τον Ιούλιο του 2016.. Η ιδέα του ανοιχτού του χώρου βασίζεται γενικό στο Masterplan για την αστική ανάπτυξη της HafenCity και δανείζεται το ύψος του μητροπολιτικού πάρκου Volkspark.

Η συνολική αυτή έκταση 44 στρεμμάτων καθιστά το Lohsepark τον μεγαλύτερο συνεχή χώρο πρασίνου στη HafenCity. Εκτεινόμενο 550 μέτρα κατά μήκος του άξονα βορρά - νότου, παρέχει θεάσεις από το Ericusspitze έως το Baakenhafen. Στο πάρκο είναι φυτεμένα περισσότερα από 500 δέντρα και υπάρχουν διάσπαρτοι χώροι ανάπαυσης και παιχνιδιού.





Oberhafen

Σπίτια, γραφεία και καταστήματα – αυτή η τριάδα αστικών χρήσεων είναι συνήθως στην κορυφή της λίστας για τις αστικές αναπλάσεις. Νέες θέσεις για τον αθλητισμό και τους δημιουργικούς ανθρώπους, ειδικά για τους πολίτες μικρομεσαίας οικονομικής τάξης, τείνουν να είναι σε έλλειψη. Πάραυτα, στα ανατολικά της HafenCity πρόκειται να δημιουργηθεί μια συνοικία η οποία θα συμπεριλάβει αυτές τις χρήσεις, εκεί όπου τους προηγούμενους αιώνες βρισκόταν η λιμενική ζώνη Oberhafen.

Ιστορία στο εμπόριο

Για αιώνες, το Oberhafen ήταν κέντρο φορτηγών. Από τον 17ο αιώνα και μετά, προϊόντα - κυρίως λαχανικά - μεταφέρονται μέσω του Έλβα στην αγορά του Deichtor, όπου και εκφορτώνονται. Μετά την κατασκευή του σιδηροδρομικού σταθμού του Αννόβερου το 1872, η γειτονιά έγινε κέντρο σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

Ακόμη και σήμερα είναι ξεκάθαρα αναγνωρίσιμα τα μακριά, χαμηλά υπόστεγα αποθηκών, οι δρόμοι και οι σιδηροδρομικές γραμμές από εκείνη την εποχή. Καθορίζουν τη γειτονιά και της δίνουν τη χαρακτηριστική παλιά βιομηχανική της γοητεία. Το 1906, κατασκευάστηκε η καμπύλη, επιμήκης σιδηροδρομική γραμμή που συνδέει την κύρια αρτηρία με τον νέο κεντρικό σταθμό και ταυτόχρονα περιβάλλει τη γειτονιά στα δυτικά.

Στροφή προς κάτι διαφορετικό

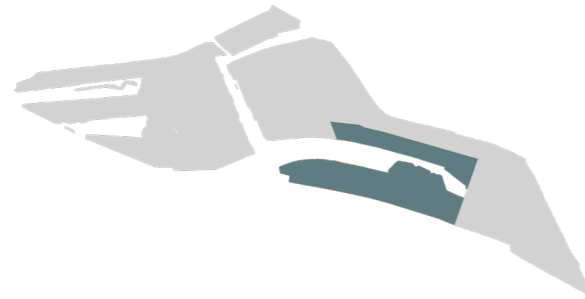
Η πραγματική αρχή για την μετεξέλιξη της περιοχής ήρθε το 2010 με την αναθεώρηση του masterplan για τη HafenCity, κατά την οποία λήφθηκε η απόφαση να μην επιδιωχτεί η εμπορική ανάπτυξη που είχε προγραμματιστεί προηγουμένως, αλλά να δημιουργηθούν νέοι χώροι για πολιτιστικές και δημιουργικές δράσεις και, ταυτόχρονα, για σχολικά και συλλογικά αθλήματα.

Μακροπρόθεσμα, στο Oberhafen θα δημιουργηθούν έως και 500 θέσεις εργασίας σε μια ποικιλία πολιτιστικών/δημιουργικών δραστηριοτήτων στην υπάρχουσα βορειοδυτική πλευρά της συνοικίας, που θα μπορούσαν στο μέλλον να επεκταθούν στην περιοχή της Κεντρικής Χονδρικής Αγοράς στα ανατολικά. Στην ανατολική γειτονιά, πρόκειται να κατασκευαστεί γήπεδο ποδοσφαίρου και χώρος για σχολικά και συλλογικά αθλήματα, προς όφελος ολόκληρου του κεντρικού τομέα του Αμβούργου.

Ενώ άλλες αντίστοιχες περιοχές συχνά διατίθενται στο εμπόριο με γνώμονα τους επενδυτές, με τον κίνδυνο εξευγενισμού, η Oberhafen εγγυάται μονίμως προσιτά ενοίκια. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι ανήκουν στο Ειδικό Ταμείο της πόλης και του λιμένα -αντί πωλήσεως της διαθέσιμης γης-. Τα ενοίκια δεν θα δημιουργήσουν πλεονάσματα, αλλά θα αναχρηματοδοτήσουν τις ανακαινίσεις κτιρίων μακροπρόθεσμα.



Πάνω δεξιά εικόνα: Ο πολυχώρος Hobenköök, ο οποίος αποτελεί συνάμα εστιατόριο και αγορά και στεγάζεται στην μεσαία αποθήκη του σχετικού συμπλέγματος
Κάτω δεξιά εικόνα: Το βορειοδυτικό Oberhafen με τις ιστορικές εμπορικές αποθήκες, ενώ πίσω διακρίνονται οι καμπύλες σιδηροδρομικές γραμμές που χωρίζουν τη συνοικία από το Lohsepark



Baakenhafen

Και στις δύο πλευρές του μακρύτερου λιμενικού κόλπου της HafenCity, αναπτύσσεται η συνοικία γύρω από το Baakenhafen. Θα αναπτυχθεί μια πράσινη, κοινωνικά μικτή γειτονιά για διαβίωση και αναψυχή, με ποικίλο φάσμα γενναϊόδωρα επιδοτούμενων κατοικιών, συνολικά περίπου 2.400 διαμερισμάτων. Τα περισσότερα κτήρια έχουν αποπερατωθεί και απομένουν κάποια τελευταία, τα οποία μαζί με τους τελικούς δημόσιους χώρους θα ολοκληρώσουν το παζλ.

Κατασκευάστηκαν περίπου 150 κατοικίες με δημόσια επιχορήγηση και ιδιωτική χρηματοδότηση στην αρχή της γειτονιάς. Λίγο αργότερα, ένα ξενοδοχείο με 220 δωμάτια χτίστηκε ακριβώς δίπλα.

Τα κτήρια στη βόρεια πλευρά ακολουθούν και αυτά το ρυθμικό γεωμετρικό μοτίβο αυτών στη νότια πλευρά, ανοιγόμενα στον κόλπο και προστατευόμενα από τον θόρυβο του σιδηρόδρομου από την άλλη μεριά.

Κατοικίες και λοιπά κτήρια

Όσον αφορά τις κατοικίες, αυτές θα απευθύνονται σε όλες τις ηλικιακές και κοινωνικές ομάδες, από φοιτητές και συνταξιούχους μέχρι άτομα που χρειάζονται περίθαλψη. Θα υπάρχουν επίσης περίπου 2.200 θέσεις εργασίας σε ειδικά διαμορφωμένο περιβάλλον.

Στον διαγωνισμό πολεοδομικού σχεδιασμού για τη συνοικία κέρδισε η APB Architekten. Το ελεγχόμενο ανάγλυφο στα ύψη των κτιρίων είναι ένα κύριο χαρακτηριστικό του σχεδιασμού. Όλα τα κτήρια θα είναι επτά ορόφων, μερικά στη νότια πλευρά σε σχήμα μπάρας, τα οποία θα "αγκαλιάζουν" τους εσωτερικούς κήπους τους. Οι ευρύχωροι αυτοί κήποι ανοίγονται προς τον Έλβα, με κοντύτερες διαμήκειες μπάρες να σχηματίζονται ώστε να περικλείουν τα κτήρια. Οι αυλές και οι κατοικίες στην πλευρά του νερού προστατεύονται έτσι αποτελεσματικά από το θόρυβο.

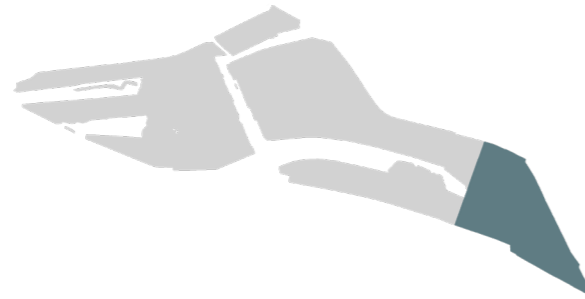
Το 2018 οι πρώτοι κάτοικοι εγκαταστάθηκαν και στη βόρεια πλευρά του κόλπου.

Πράσινοι και ελεύθεροι χώροι

Μεταξύ των δύο απεναντινών κτηριακών ζωνών, νότια του κόλπου, βρίσκεται το προεξέχον πάρκο Baakenpark το οποίο ολοκληρώθηκε το 2018. Επτά χρόνια νωρίτερα, προκηρύχθηκε διεθνής διαγωνισμός για τους ελεύθερους χώρους της γειτονιάς, με νικήτη το Atelier Loidl. Οι αρχιτέκτονες τοπίου δημιούργησαν μια νέα χερσόνησο 16 στρεμμάτων της οποίας η αλληλοσυνδεόμενη, πολυεπίπεδη μορφή προσφέρει επαρκή χώρο για μια ειδική παιδική χαρά, γήπεδα ποδοσφαίρου, δέντρα και χώρους με γρασίδι, καθώς και το πράσινο βουναλάκι «Himmelsberg».

Το Baakenpark λειτουργεί αρμονικά ανάμεσα στα δύο ακρωτήρια των οποίων οι χώροι περιπάτου με θέα στον Έλβα και στον κόλπο Baakenhafen προσφέρουν θεάσεις από και προς το πάρκο και αποτελούν γραμμικούς ανοιχτούς χώρους όπου οι κάτοικοι συναντιούνται και περπατάνε. Ένας άλλος σημαντικός άξονας στη γειτονιά είναι το Baakenhafenbrücke, μια γέφυρα η οποία παρέχει πρόσβαση στο ανατολικό κομμάτι της HafenCity.





Elbbrücken

Στο ανατολικό άκρο συναντάμε τη συνοικία Elbbrücken, η οποία θα αποτελέσει το δεύτερο μεγαλύτερο αστικό κέντρο της Hafencity - μετά το Überseequartier. Ετούτη τη στιγμή, το μεγαλύτερο μέρος της βρίσκεται σε φάση ανοικοδόμησης, με μόνο τη κεντρική πλατεία της γειτονιάς (Amerigo Vespucci Platz) να έχει ολοκληρωθεί.

Η συγκεκριμένη ευμεγέθους πλατεία, συνεπικουρούμενη από πολυώροφα κτήρια και κατασκευές σημαντικού ύψους, θα χαρακτηρίσουν την -μελλοντικά πυκνοδομημένη- επιχειρηματική συνοικία, μια τοποθεσία κατάλληλη για μεγάλες εταιρείες και μικρότερες, αναπτυσσόμενες εταιρείες

Χρήσεις τριών ταχυτήτων

Με την εγγύτητά της στις όχθες του Έλβα, στο Baakenhafen και στο Billhafen, καθώς και στο καταπράσινο νησί Entenwerder, η γειτονιά Elbbrücken έχει επίσης μεγάλες δυνατότητες ως κατοικημένη περιοχή. Περίπου το 50% του κτισμένου χώρου έχει προγραμματιστεί για χρήση γραφείου και περίπου το 10% για εστιατόρια, μπαρ, λιανικό εμπόριο μικρής κλίμακας και ειδικές χρήσεις - με δυνατότητα για 11.000 θέσεις εργασίας. Έτσι, το 40% του καθορισμένου χώρου απομένει για κατοικίες, όπου ανάλογα με το μέγεθος, θα υπάρχουν περίπου 1.400 διαμερίσματα.

Ο πολεοδομικός σχεδιασμός για την συνοικία Elbbrücken προέρχεται από τους αρχιτέκτονες Hosoya Schaefer της Zurίχης, ενώ οι ανοιχτοί χώροι θα σχεδιαστούν από το Atelier Loidl. Ο γενικός σχεδιασμός αναφέρεται εμφανώς στην αισθητική του Baakenhafen (τοιχοποιίες από εμφανείς κόκκινους οπτόπλινθους).

Πλατεία & συγκοινωνία

Σημαντικό μέρος της ανάπλασης της συνοικίας αποτελεί η αναβάθμιση της πλατείας Amerigo Vespucci. Η πλατεία καλύπτει πάνω από 10.000 m² και βρίσκεται ακριβώς στο κέντρο του Elbbrücken, στο ίδιο ύψος με τον κόλπο του Baakenhafen. Ο σχεδιασμός μετατρέπει επίσης την πλατεία σε ένα ευέλικτο σημείο συνάντησης, κατάλληλο για εκδηλώσεις - πρόκειται, εξάλλου, για τη μεγαλύτερη πλατεία στη Hafencity.

Όσον αφορά στις συνδέσεις με τα μέσα μαζικής μεταφοράς, η γειτονιά διαθέτει έναν καινούριο σταθμό του μετρό από τον Δεκέμβριο του 2018. Από το 2019 παρέχει περαιτέρω σύνδεση με το δίκτυο των δημόσιων συγκοινωνιών HVV μέσω του νέου σταθμού ταχείας μεταφοράς, ο οποίος συνδέεται με το σταθμό του μετρό. Ένα πραγματικά εντυπωσιακό χαρακτηριστικό είναι το λεγόμενο «Skywalk», μια γυάλινη πεζογέφυρα που συνδέει τους δύο σταθμούς.

Και ουρανοξύστης;

Στα 245 μέτρα, περίπου, ο Πύργος Elbtower (David Chipperfield Architects) θα είναι το τρίτο ψηλότερο κτήριο στη Γερμανία. Αναμένεται να ολοκληρωθεί μέχρι το 2026 και πρόκειται να δημιουργήσει τουλάχιστον 3.000 θέσεις εργασίας. Βρίσκεται σε ένα σχεδόν τριγωνικό οικόπεδο ανάμεσα σε σιδηροδρομικές γραμμές και δρόμους, δίπλα ακριβώς στις γέφυρες του Έλβα. Οι ισόγειοι χώροι του πύργου (επιφάνειας 120.000 m²), θα προσφέρει χώρους ψυχαγωγίας, λιανεμπορίου και εστίασης, καθώς και ξενοδοχείο, γυμναστήριο σπα και έναν παιδότοπο. Οι όροφοι του έχουν σχεδιαστεί να στεγάσουν χώρους co-working και γραφεία.





Φωτορεαλιστική άποψη του Elbbrücken όταν η οικοδόμηση της συνοικίας ολοκληρωθεί. Απεικονίζονται ο πύργος Elbtower, από πίσω του η γυάλινη γέφυρα "Skywalk" και τα κτήρια της συνοικίας με τις τούβλινες προσόψεις τους

Το γυάλινο κύμα Elbphilharmonie



Φυσικά, οποιαδήποτε έρευνα για την HafenCity καθίσταται αδύνατη αν δεν γίνει αναφορά στο σήμα κατατεθέν και κύριο τοπόσημο της, την Elbphilharmonie (Φιλαρμονική του Έλβα).

Αρχιτεκτονική & όψη

Το συγκρότημα βρίσκεται στο δυτικότερο άκρο της HafenCity, στη μύτη του ακρωτηρίου Dalmannkai. Ο αρχιτεκτονικός σχεδιασμός συνδυάζει την ιστορική δομή της αποθήκης Kaispeicher A με μια μοντέρνα γυάλινη δομή, δημιουργώντας μια υβριδική σύνθεση παλαιού και νέου.

Η γυάλινη πρόσοψη της Elbphilharmonie είναι ένα ιδιαίτερο τεχνικό επίτευγμα και αποτελείται από πάνω από 1.100 ξεχωριστά τζάμια, τα οποία έχουν σχεδιαστεί έτσι ώστε να ελέγχουν το ηλιακό φως, ενώ ταυτόχρονα αστράφτουν στον ήλιο και παραμένουν ορατά από μακριά. Η οροφή, η οποία αποτελείται από καμπύλες τομές και είναι διακοσμημένη με μεγάλες κυκλικές επιφάνειες σαν πούλιες, δίνει την εντύπωση ενός κύματος από τον Έλβα το οποίο σκάει στο ακρωτήριο.

Ποικιλία χρήσεων

Διαθέτει τρεις αίθουσες συναυλιών, ένα ξενοδοχείο με 244 δωμάτια, 45 διαμερίσματα και μια προσβάσιμη στο κοινό "πλατεία" (βεράντα επί τη πράξει) η οποία προσφέρει πανοραμική θέα στην πόλη και στο ποτάμι. Βρίσκεται ανάμεσα στην αποθήκη και τη νέα κατασκευή, σε ύψος 37 μέτρων, και χρησιμεύει ως χώρος συνάντησης επισκεπτών και κατοίκων.

Επιπλέον, το κτήριο στεγάζει έναν πολυώροφο χώρο στάθμευσης για 500 οχήματα, εγκαταστάσεις σπα, αίθουσες συνεδριάσεων και ένα αμφιθέατρο για μικρότερες εκδηλώσεις.

Μεγάλη αίθουσα & ακουστική

Την "καρδιά" του κτηρίου καταλαμβάνει η μεγαλύτερη από τις τρεις αίθουσες μουσικής (Grand Hall), υψωμένη 50 μέτρα πάνω από το επίπεδο του εδάφους, με θέσεις για 2.100 άτομα. Διαθέτει πρωτοποριακή αρχιτεκτονική και προηγμένο ακουστικό σχεδιασμό, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης ενός εξειδικευμένου υλικού που ονομάζεται "Λευκό δέρμα". Αυτό το υλικό, το οποίο αποτελείται από πάνελ ειδικής γυψοσανίδας, είναι σχολαστικά κατασκευασμένο για να βελτιστοποιήσει την ανάκλαση και διάχυση του ήχου και να εξασφαλίσει τη βέλτιστη ακουστική συμπεριφορά εντός, βοηθώντας παράλληλα στο να μείνει η αίθουσα ακουστικά απομονωμένη από το υπόλοιπο κτήριο.

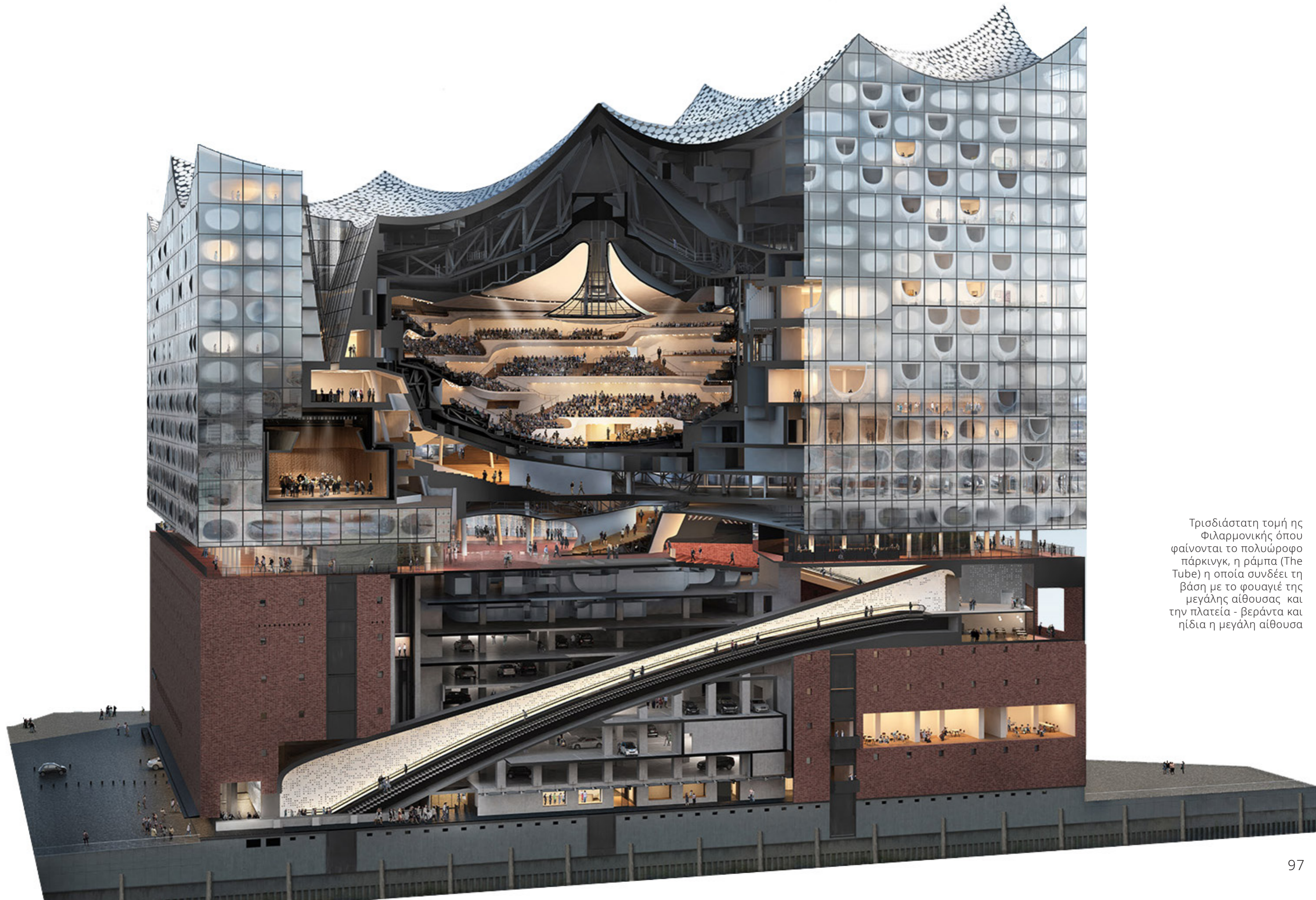
Το έργο, που ξεκίνησε το 2004, αντιμετώπισε πολλές προκλήσεις κατά την κατασκευή αλλά τελικά ολοκληρώθηκε το 2017. Η Elbphilharmonie αντιπροσωπεύει μια επιτυχημένη συνεργασία μεταξύ αρχιτεκτόνων, μηχανικών και προγραμματιστών για τη δημιουργία αυτού του ορόσημου στην ιστορική περιοχή του λιμανιού.

Δημοφιλία από την αρχή

Όταν η Elbphilharmonie άνοιξε επίσημα στις 11 Ιανουαρίου 2017, το ενδιαφέρον του κοινού αναμενόταν να είναι τεράστιο, αλλά κανείς δεν περίμενε ότι θα έπαιρνε τόσο μεγάλες διαστάσεις. Μόνο τους πρώτους 12 μήνες, περίπου 4,5 εκατομμύρια επισκέπτες στάθηκαν στην πλατεία - η πρόβλεψη ήταν 1,7 εκατομμύρια. Περισσότεροι επισκέπτες, δηλαδή, από ό,τι στο κάστρο Neuschwanstein και περίπου ο ίδιος αριθμός με την Καπέλα Σιξτίνα στη Ρώμη την ίδια περίοδο. Αν και η οικοδόμηση της Φιλαρμονικής κράτησε δέκα χρόνια, ο θυμός για τις καθυστερήσεις στην κατασκευή και το υψηλό κόστος μοιάζει σχεδόν ξεχασμένος πλέον.



Αριστερή εικόνα: Το ανατολικό τμήμα του περιμετρικού διαδρόμου με θέα στο Sandtorkai
Δεξιά εικόνα: Φωτογράφιση με φόντο τη Φιλαρμονική από κτήριο στο Sandtorhafen
Κάτω εικόνα: Το φουαγιέ, το οποίο εκτείνεται σε όλο τον όροφο και χωρίζει το κτήριο στα δύο



Τρισδιάστατη τομή ης Φιλαρμονικής όπου φαίνονται το πολύωροφο πάρκινγκ, η ράμπα (The Tube) η οποία συνδέει τη βάση με το φουαγιέ της μεγάλης αίθουσας και την πλατεία - βεράντα και η ίδια η μεγάλη αίθουσα

Ρότερνταμ

Κορ van Zuid

Έκταση: 1.093 στρέμματα
Σχεδιασμός: 1987-1991
Κατασκευή: 1994 -

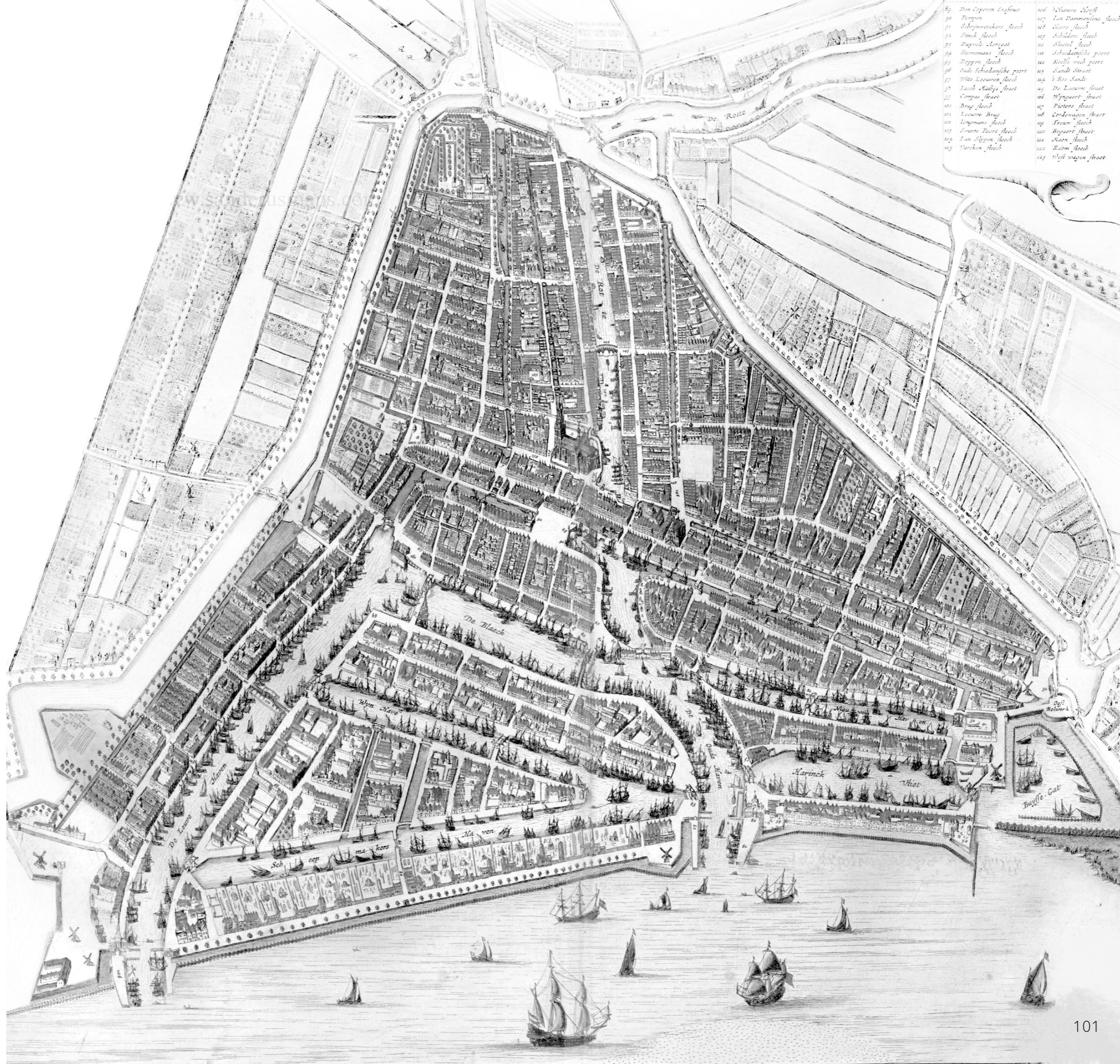
Ταξίδι στον χρόνο

Με 600.000 κατοίκους, το Ρότερνταμ είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη στην Ολλανδία μετά το Άμστερνταμ. Βρίσκεται στο κέντρο του νότιου τμήματος του Randstad, μία περιοχή με μια πληθυσμιακή συγκέντρωση περίπου 7 εκατομμυρίων ανθρώπων η οποία αντιστοιχεί σχεδόν στο μισό του πληθυσμού της χώρας. Ο λιμένας της πόλης, ο οποίος βρίσκεται στο δέλτα του Ρήνου και του Μάας, είναι ο μεγαλύτερος λιμένας στην Ευρώπη και για περισσότερα από σαράντα χρόνια ήταν ο μεγαλύτερος λιμένας στον κόσμο. Παρόλο που οι ναυλωτικοί του σταθμοί έχουν μεταφερθεί λίγα μίλια μακριά, διατηρεί ακόμα την τεράστια εθνική και διεθνή σημασία του, δημιουργώντας το 10% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ) των Κάτω Χωρών.

Λιμάνι: Τα πρώτα βήματα

Ο λιμένας δημιουργήθηκε αρχικά δίπλα στο παλιό κέντρο της πόλης. Αφότου ξεκίνησε ως λιμάνι αλιείας τον 15ο αιώνα, εξελίχθηκε σε έναν σημαντικό εμπορικό λιμένα τον 19ο αιώνα, επιφορτισμένο με τον χειρισμό του εμπορίου της ολλανδικής αποικιοκρατίας. Έγινε ένας από τους πρώτους παγκόσμιους λιμένες, μια παράδοση που διατηρείται ως σήμερα καθώς το Ρότερνταμ είναι η ναυτική πύλη προς την δυτική Ευρώπη. Το 1872, δημιουργήθηκε μία τεχνητή πύλη στην είσοδο του λιμανιού, η Nieuwe Waterweg, επιτρέποντας καλύτερη σύνδεση μεταξύ του λιμανιού και της Βόρειας Θάλασσας. Αυτή η νέα κατασκευή θα ήταν κρίσιμη για τη μελλοντική ανάπτυξη του λιμανιού και της πόλης. Λίγο αργότερα, το 1877, πρωτολειτούργησε η σιδηροδρομική γραμμή που συνδέει το Ρότερνταμ με το Παρίσι. Αυτή η νέα υποδομή θα ενίσχυε επίσης την αστική ανάπτυξη της πόλης και τις διεθνείς της συνδέσεις.

Με την ανάπτυξη της βιομηχανικής δραστηριότητας στο πίσω μέρος του, ιδιαίτερα στο Ruhr (Γερμανία) τον 19ο αιώνα, ο λιμένας άρχισε να επεκτείνεται προς τα δυτικά κατά μήκος του Ρήνου και προς τη Βόρεια Θάλασσα.



89	Den Capoen Engelm.	100	Nieuwe Zeeff
90	Tompon	101	Van Dammeleers floot
91	Sibymvoerders floot	102	Stree floot
92	Smeek floot	103	Schillers floot
93	Stuurs floot	104	Stuurs floot
94	Stroomans floot	105	Schiedamsche poort
95	Duyven floot	106	Kieck wach poort
96	Oude Schiedamsche poort	107	Sandt Straet
97	Wite Looswou floot	108	De Roo Sandt
98	Lach Klady floot	109	De Looswou Straet
99	Compas Straet	110	Wyngeert Straet
100	Brug floot	111	Pictors Straet
101	Looswou Brug	112	Cordewagen Straet
102	Looswou floot	113	Trom floot
103	Swaete Toren floot	114	Bogaert Straet
104	Van Nijpen floot	115	Naem floot
105	Marken floot	116	Raem floot
		117	Wijk wagen Straet

Σταδιακή πρόοδος μέχρι τον πόλεμο

Το 1920 προστέθηκαν εγκαταστάσεις μαζικής μεταφόρτωσης και ακολούθησαν εγκαταστάσεις πετροχημικών τον 1930. Οι συνεχώς αυξανόμενες δραστηριότητες του λιμανιού και ένας αρχικός βιομηχανικός τομέας προσέλκυσαν πολλούς εργάτες από την υπαίθρο. Για αυτόν τον λόγο, η πόλη γνώρισε σημαντική δημογραφική ανάπτυξη κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου.

Η σημασία του λιμένα οδήγησε στην καταστροφή του κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Το Ρότερνταμ υπέστη ισχυρή πολιορκία από τη γερμανική Luftwaffe το 1940, έτσι ώστε μετά από πέντε ημέρες μάχης, η πόλη και η χώρα παραδόθηκαν στους κατακτητές. Η καταστροφή στο κέντρο του Ρότερνταμ ήταν σημαντική, καθώς καταστράφηκαν 25.000 σπίτια και σκοτώθηκαν 900 άνθρωποι, κυρίως πολίτες.

Ανακατασκευή του κέντρου... αλλά όχι και του λιμένα

Όσον αφορά τον γενικότερο πολεοδομικό σχεδιασμό, το 1945 άρχισε η διαδικασία ανακατασκευής εμπνευσμένη κυρίως από τα αμερικανικά παραδείγματα αστικού σχεδιασμού. Ο βασικός στόχος ήταν η ανάκτηση του κέντρου της πόλης, στο οποίο σχεδόν κανένα κτίριο δεν έστεκε πλέον όρθιο. Ένα από τα χαρακτηριστικά του σχεδίου ανακατασκευής ήταν η ιδέα να χρησιμοποιηθεί το κέντρο για υπηρεσίες και να μην περιέχει σχεδόν καμία κατοικία. Αργότερα, κατά τη δεκαετία του 1980, οι συνέπειες αυτής της πορείας θα ήταν σαφείς και η προτεραιότητα θα γινόταν η επαναφορά του πληθυσμού στο ερημωμένο και άδειο κέντρο.

Όσον αφορά τις λιμενικές ζώνες, υπήρξε μερική ανοικοδόμηση των μεγαλύτερων και παλαιότερων μερών τους στη νότια όχθη του ποταμού, αλλά ο βασικός στόχος ήταν η δημιουργία νέων εγκαταστάσεων νοτιότερα, κατά μήκος του ποταμού στο Botlek. Τη δεκαετία του 1950, οι λιμενικές αρχές συνειδητοποίησαν ότι αυτές οι εγκαταστάσεις δεν ήταν αρκετές για να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις των ολοένα και μεγαλύτερων πετρελαιοφόρων, και αρχικά προσπάθησαν να κατασκευάσουν νέους τερματικούς σταθμούς στη βόρεια όχθη του ποταμού. Όμως, οι προτεινόμενες τοποθεσίες ήταν δίπλα στο αστικά αναπτυσσόμενο τμήμα της πόλης, έτσι υπήρξε έντονη αντίδραση από τοπικούς φορείς.





Europoort και άνοδος στην κορυφή

Οι αρχές πρότειναν τότε την ανάπτυξη σε ανακτημένο έδαφος νότια του ποταμού, το συγκρότημα Europoort. Το συγκρότημα αυτό χτίστηκε τη δεκαετία του 1960 και έγινε η καρδιά της βιομηχανίας πετρελαιοεπεξεργασίας και πετροχημικής της Ευρώπης.

Η ανάπτυξη της πόλης συνεχίστηκε παραμένοντας άρρηκτα συνδεδεμένη με τις δραστηριότητες του λιμανιού. Το 1962, ο λιμένας του Ρότερνταμ ξεπέρασε αυτόν της Νέας Υόρκης ως ο μεγαλύτερος στον κόσμο -με τις πρώτες πέντε την ανάπτυξη των ασιατικών λιμένων.

Το λιμάνι του Ρότερνταμ παρέμεινε το μεγαλύτερο διεθνώς μέχρι το 2004, όταν και το ξεπέρασε εκείνο της Σαγκάης. Σήμερα, διατηρεί την έκτη θέση στον κόσμο -με τις πρώτες πέντε να τις κατέχουν ασιατικοί λιμένες- και φυσικά την πρώτη ευρωπαϊκώς.

Ζητήματα: Brownfields, ανεργία και μετανάστευση

Παραδοσιακά το Ρότερνταμ ήταν μια πόλη της εργατικής τάξης, ενώ οι άλλες τρεις μεγάλες πόλεις του Randstad (Χάγη, Ουτρέχτη και Άμστερνταμ) θεωρούνταν πιο ελκυστικές.

Παρόλο που ο λιμένας και το κέντρο της πόλης ανακατασκευάστηκαν μετά τη μαζική καταστροφή από βομβαρδισμούς κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, η μετέπειτα μετεγκατάσταση των λιμενικών σταθμών άφησε μεγάλες περιοχές αχρησιμοποίητης γης στην πόλη και υψηλή ανεργία, ιδίως μεταξύ των ανειδίκευτων εργατών.

Παράλληλα, υπήρξε μετανάστευση ανθρώπων στα αναπτυσσόμενα προάστια και μεγάλη ροή μεταναστών από πρώην ολλανδικές αποικίες και αλλού. Το 1996, το 22% του εργατικού πληθυσμού του Ρότερνταμ και το 40% των κατοίκων του δεν είχαν ολλανδική καταγωγή.



Το Kop van Zuid ως ζώνη επίλυσης των ζητημάτων

Προκειμένου να αντιμετωπιστούν όχι μόνο τα ποσοστά ανεργίας και ο γενικότερος εργασιακός τομέας της πόλης, αλλά και οι αστικές ανισορροπίες και οι νεκρές ζώνες του λιμένα, τις τελευταίες δεκαετίες προέκυψαν αρκετές στρατηγικές δράσεις επανασχεδιασμού των παράκτιων περιοχών, με κυριότερη αυτή του Kop van Zuid.

Το Kop van Zuid ("Κεφάλι του Νότου" στα ολλανδικά) είναι μια χερσόνησος στη νότια όχθη του ποταμού Μάας, ακριβώς απέναντι από το κέντρο της πόλης του Ρότερνταμ.

Καλύπτει περίπου 125 στρέμματα και υπήρξε σημαντική περιοχή του λιμένα με ναυλωτικούς σταθμούς, ναυπηγείο και τερματικό για υπερωκεάνια, όμως όλες αυτές οι δραστηριότητες τερματίστηκαν όταν ο λιμένας μετακινήθηκε νότια προς τον ποταμό κατά τη

διάρκεια των δεκαετιών του '60 και του '70, και το Kop van Zuid εγκαταλείφθηκε.

Εξελίχθηκε σε μια απομονωμένη και δύσβατη περιοχή, αποκομμένη από τον ποταμό λόγω αποθηκών και από τις γύρω περιοχές λόγω των γραμμών του σιδηροδρόμου, ενώ δεν ήταν καθόλου συνδεδεμένη με το κοντινό κέντρο της πόλης.

Η ευρύτερη περιοχή στην οποία βρίσκεται, ο δήμος του Feyenoord (ένας από τους 13 υπο-δήμους του Ρότερνταμ), αποτελείται κυρίως από φτωχές κατοικίες όπου κατοικούσαν οι λιμενεργάτες. Σήμερα, έχει υψηλό ποσοστό μεταναστών μεταξύ του πληθυσμού της. Παραδοσιακά αποτελούσε περιοχή με χαμηλό εκπαιδευτικό επίπεδο και υψηλή ανεργία, αδυνατώντας έτσι να προσελκύσει ιδιωτικές επενδύσεις ή ανθρώπους να ζήσουν εκεί.

2008 - 2030

1970 - 2008

1960 - 1970

1946 - 1960

1920 - 1940

1800 - 1900

1400 - 1800
Παλιό λιμάνι

Χάγη
Αστική περιοχή

Ντελφτ
Αστική περιοχή

Ρότερνταμ
Αστική περιοχή

Κέντρο πόλης

Kop Van Zuid

Το μέγεθος και οι διάφορες φάσεις επέκτασης του λιμανιού του Ρότερνταμ, συγκριτικά και με την ίδια την πόλη, το κέντρο της και το Kop Van Zuid



Αεροφωτογραφία του Kor Van Zuid μετά την εγκατάλειψη του ως κομμάτι του λιμανιού

Έπονται σημαντικές εξελίξεις Πλάνα και διεργασίες για την ανάπτυξη

Το σχέδιο του Kor van Zuid είχε σκοπό να αντιμετωπίσει όλα αυτά τα θέματα με συγκεκριμένες, πολυδιάστατες δράσεις. Ουσιαστικά, αποτελεί ένα παράδειγμα του τύπου έργου "port out - city in". Σε αυτήν την περίπτωση, οι παλιές εγκαταλελειμμένες λιμενικές περιοχές (brownfields) γύρω από το Binnenhaven, το Entrepotaven, το Spoorweghaven, το Rijnhaven και το Wilhelmina Pier, αποφασίστηκε να μετατραπούν σε μία ενιαία περιοχή με υψηλές προδιαγραφές, προοριζόμενη για μικτή χρήση.

Η πρωτεργάτρια Bakker και ο Koolhaas

Από το 1986, η καθηγήτρια Riek Bakker ορίστηκε επικεφαλής του τμήματος Αστικής Ανάπτυξης. Η Bakker είχε ξεκάθαρο όραμα για την ανανέωση του Ρότερνταμ, το οποίο βασιζόταν σε μια αδιαίρετη πόλη και σε μια μεγάλη κλίμακα ανάπτυξη. Ανέθεσε στον αρχιτέκτονα Teun Koolhaas -ξάδερφο του Rem - να αναπτύξει τα σχέδιά της για το Kor van Zuid και κυρίως να τα οπτικοποιήσει. Το σχέδιο του Koolhaas σκιαγραφεί τις τεράστιες δυνατότητες του Kor van Zuid, μια περιοχή που περιγράφει ως «σκληρή» και «το ίδιο το Ρότερνταμ».

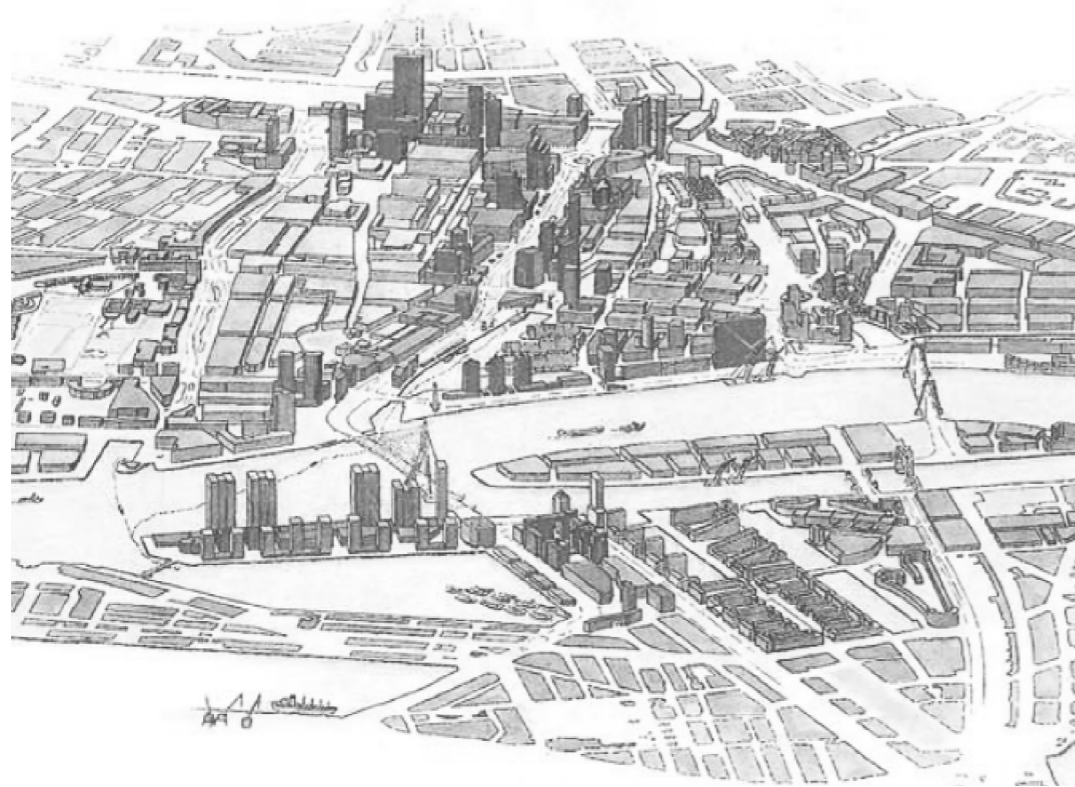
Η ιστορική ταυτότητα της περιοχής έγινε η αφετηρία, καθώς κτήρια όπως το τερματικό σταθμό γραφείων και αναχωρήσεων HAL, η πύλη και το κτίριο της αποθήκης διατηρήθηκαν και απέκτησαν νέα λειτουργία. Η καλή προσβασιμότητα μέσω μιας γέφυρας, ενός σταθμού μετρό και ενός δρόμου πρόσβασης στο Νότο χαρακτηρίστηκαν υψίστης σημασίας. Το ποτάμι δεν θα ήταν πλέον διαχωριστική γραμμή αλλά το κέντρο της πόλης. Λόγω των πολλών σχεδιαζόμενων πολυώροφων κτιρίων κατά μήκος της όχθης του Maas και κυρίως στη Wilhelmina Pier, ο Τύπος άρχισε γρήγορα να μιλάει για το «Manhattan on the Maas».

Το σχέδιο του Koolhaas κατέληξε στο τελικό masterplan του Kor van Zuid, το οποίο εγκρίθηκε ομόφωνα από το δημοτικό συμβούλιο τον Σεπτέμβριο του 1991. Περιλαμβάνει τη δημιουργία ενός καλά συνδεδεμένου κέντρου της πόλης και στις δύο όχθες του Μάας. Το Kor van Zuid θα είχε διάφορες λειτουργίες: διαμονή, εργασία και αναψυχή. Το πλάνο είχε ισχυρούς κοινωνικούς, οικονομικούς και φυσικούς στόχους και πάνω απ' όλα στόχευε όχι μόνο να αλλάξει την εικόνα της πόλης για τους εξωτερικούς (κυρίως επιχειρηματίες) αλλά και να αλλάξει την εικόνα ενός μεγάλου τμήματος της πόλης για τους υπάρχοντες κατοίκους του Ρότερνταμ.

Σύμπραξη δημόσιου - ιδιωτικού τομέα

Λόγω της στρατηγικής σημασίας του για τον πολεοδομικό σχεδιασμό, το Kor van Zuid είχε χαρακτηριστεί ως βασικό έργο από την κυβέρνηση. Απαιτούνται υψηλές επενδύσεις για να επιτευχθεί η επιδιωκόμενη ποιότητα, γι' αυτό επιλέχθηκε μια εταιρική σχέση μεταξύ κυβέρνησης και επιχειρηματικής κοινότητας. Χάρη στη μεγάλη υποστήριξη για το σχέδιο από τους διαχειριστές, τους φορείς υλοποίησης και τους πολιτικούς, οι επενδυτές και οι υπεύθυνοι ανάπτυξης έργων ήταν πιο εύκολο να πειστούν. Οι σχεδιαστές αναζητούσαν μια κατάσταση τέτοια ώστε να ωφεληθούν οικονομικά τόσο ο δημόσιος όσο και ο ιδιωτικός τομέας, οπότε η συνεργασία μεταξύ των τομέων βασίστηκε σε αμοιβαία εμπιστοσύνη και κοινούς στόχους. Μάλιστα, επιτυχημένα έργα τα οποία κατασκευάστηκαν με υψηλής ποιότητας σχεδιασμό, έλαβαν ιδιωτικές επενδύσεις στα αργότερα στάδια του έργου.





Πριν από το σχέδιο του Kor van Zuid, ο ποταμός Μάας είχε θεωρηθεί ως εμπόδιο, και η νότια όχθη πέρα από αυτόν ως ένα από τα πιο απωθητικά μέρη της πόλης. Ωστόσο, καθώς συνέχιζε να αναπτύσσεται, το Ρότερνταμ χρειαζόταν μια νέα, μεγαλύτερη πόλη υψηλής ποιότητας για να προσελκύσει νέους ανθρώπους.

Ανάγκη για νέο αίμα και ένωση βορρά - νότου

Η σαφής προτίμηση σε εισροή μεταναστών και νέου εργατικού δυναμικού θεωρήθηκε θετική, καθώς αποτελούσε έναν από τους στόχους του έργου, αφού η πόλη χρειαζόταν μεγαλύτερη ποικιλία σε μία αγορά κατοικίας που κυριαρχούνταν από κοινωνικές κατοικίες (Daamen et al., 2015). Οι άνεργοι εκπαιδεύτηκαν κατάλληλα ώστε να ενσωματωθούν άμεσα στον εκκολαπτόμενο εργασιακό τομέα στη νέα περιοχή.

Ένας ακόμα σημαντικός στόχος που τέθηκε ήταν

η ενοποίηση των δύο πλευρών, νότιας όχθης (Kor van Zuid) και βόρειας (κέντρο και κυρίως πόλη) σε ένα ενιαίο Κεντρικό Επιχειρηματικό Περιβάλλον (CBD). Αυτή η πρωτοβουλία στόχευε στη μείωση της ανεργίας και την προώθηση της οικονομίας με την ικανοποίηση της ζήτησης για μια τοποθεσία προσανατολισμένη και σε υπηρεσίες. Μέσω στρατηγικού σχεδιασμού και ανάπτυξης, το Kor van Zuid ορίστηκε ως μία ευμετάβλητη ζώνη η οποία θα προσελκύσει επιχειρήσεις, κατοίκους και επισκέπτες, ενθαρρύνοντας ένα δυναμικό και ευήμερο αστικό περιβάλλον.

Συγκοινωνιακές αλλαγές

Επιχειρήθηκε ακόμη η σύνδεση του Kor van Zuid και των νότιων προαστίων της πόλης απευθείας με το κέντρο μέσω της νέας γέφυρας Erasmus, ενός νέου σταθμού μετρό και της επέκτασης του Trampus. Η υπάρχουσα γραμμή τρένου τοποθετήθηκε σε τούνελ για την εξάλειψη του θορύβου, καταργώντας το φράγμα στην κατεύθυνση ανατολής-δύσης.



Αριστερή εικόνα: Σκίτσο το οποίο καταδεικνύει την στόχευση των αρμόδιων φορέων και σχεδιαστών για την κτηριολογική και λειτουργική σύνδεση του βόρειου και του νότιου Ρότερνταμ
 Δεξιά εικόνα: Η περιοχή της Wilhelmina Pier στα τέλη του '90, έτοιμη να υποδεχτεί νέα κτήρια

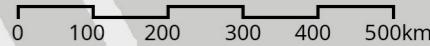
Rotterdam Centrum
Κέντρο πόλης



Masterplan
Kop van Zuid



κλίμακα 1:10000



Κορ van Zuid, κι επίσημα

Με την κατασκευή να αρχίζει το 1995 και να βρίσκεται στην τελική της φάση σήμερα, το Κορ van Zuid επηρέασε όσο καμία άλλη επέμβαση την εικόνα και τη λειτουργία της πόλης. Εκτεινόμενο σε 8 διαφορετικές περιοχές, η κάθε μία με τη δική της μορφολογία, παρέχει πλουραλισμό τόσο στον εργασιακό όσο και στον οικιστικό τομέα.

Δημιουργήθηκαν ζωντανές και ελκυστικές πολυχρηστικές περιοχές (γραφεία, κατοικίες, αναψυχή, εκπαίδευση) κοντά στο κέντρο της πόλης και με ακίνητα όλα κοντά στο νερό. Πολλά νέα κτήρια σχεδιάστηκαν από διάσημους αρχιτέκτονες, όπως ο Norman Foster και ο Renzo Piano. Ακόμη, ένα νέο μουσικό θέατρο βελτίωσε την πολιτιστική ποικιλία στο Κορ van Zuid, ενώ ύο πανεπιστημιακά κολέγια με 10.000 φοιτητές διευρύνουν τη λειτουργία της περιοχής.

Παράλληλα, αναγκαία κρίθηκε η τόνωση της οικονομίας μέσω των εσόδων από τα ενοίκια και τις μισθώσεις χώρων, ενώ κρίσιμες στάθηκαν η απαίτηση υψηλής ποιότητας σχεδιασμού σε όλα τα κτίρια και σε όλο το δημόσιο χώρο και η επαναχρησιμοποίηση υφιστάμενων σημαντικών κτιρίων όπου ήταν δυνατόν. Τα εδάφη που είχαν εγκαταλειφθεί τέθηκαν υπό δημόσιο έλεγχο καθώς ανήκουν στις λιμενικές αρχές, οι οποίες κατ' επέκταση ανήκουν στην πόλη.

Αν και χρειάστηκαν περισσότερες δημόσιες επενδύσεις και εγγυήσεις για ιδιωτικές επενδύσεις από το αρχικά σχεδιασμένο για να καταστεί δυνατή η πραγματοποίηση του εγχειρήματος, η ανάπτυξη του Κορ van Zuid είχε ευεργετικές συνέπειες για την πόλη και την οικονομία της. Ο φυσικός ιστός της πόλης και η αστική της σύνθεση άρχισαν να βελτιώνονται, ενώ ταυτόχρονα καλλιεργήθηκε μια θετική εικόνα για την περιοχή, η οποία πλέον θεωρείται εξαιρετικά ευνοϊκή για διαμονή και εργασία. Η γέφυρα Erasmus έγινε το εικονικό σύμβολο και σημαντικό αξιοθέατο για το Ρότερνταμ. Ο πληθυσμός της Κορ van Zuid ,τέλος, αυξήθηκε σταδιακά. Η επιτυχημένη ανάπτυξη της Κορ van Zuid είχε θετική επίδραση σε άλλα μέρη του νότιου Ρότερνταμ. Νέες επιχειρήσεις προσέλαβαν εργαζόμενους από κάθε μέρος της πόλης, αντί να επικεντρώνονται στο νότο.

Εικόνα: Το ανανεωμένο Κορ Van Zuid και πιο συγκεκριμένα το ακρωτήριο Wilhelmina Pier. Ακριβώς από πίσω διακρίνεται το Noordereiland, δεξιά η περιοχή Zuidkade και αριστερά η γέφυρα Erasmus



Συνοικίες & περιοχές

Ολόκληρη η περιοχή επέμβασης τοποθετείται εντός της επικράτειας του Δήμου Feijenoord. Ο Δήμος απαρτίζεται από τις εξής 9 συνοικίες: Noordereiland, Feijenoord, Katendrecht, Afrikaanderwijk, Bloemhof, Hillesluis, Vreewijk και τις συνοικίες Kop van Zuid και Kop van Zuid - Entrepot, στις οποίες ανήκει η περιοχή ανάπτυξης. Όσον αφορά τη συνοικία Kop van Zuid, χωρίζεται σε δύο περιοχές, Wilhelmina Pier και Zuidkade. Η μεγαλύτερη συνοικία Kop van Zuid - Entrepot περιέχει έξι περιοχές: Landtong, Stadstuinen, Entrepot, Peperklip, Parkstad και Spoor tunnel Locaties.



1 Wilhelmina Pier

Η πιο διαφημισμένη - και πλέον χαρακτηριστική - περιοχή του συνολικού εγχειρήματος, με ψηλά κτήρια ιδιαίτερου και υψηλού σχεδιασμού

2 Zuidkade

Περιοχή με ψηλά κτήρια και μπάρες, με χρήσεις δημόσιου ενδιαφέροντος

3 Landtong

Περιοχή που αποτελείται από 3 οικιστικά οικοδ. τετράγωνα με ιδιαίτερη ογκοπλασία

4 Entrepot

Περιοχή που περιέχει 4 ιδιόμορφα οικοδομικά τετράγωνα και το ιστορικό κτήριο Entrepotgebouw

6 Peperklip

Περιοχή απαρτιζόμενη αποκλειστικά από την ομώνυμη ιδιόμορφη οικιστική μπάρα

8 Spoor tunnel Locaties

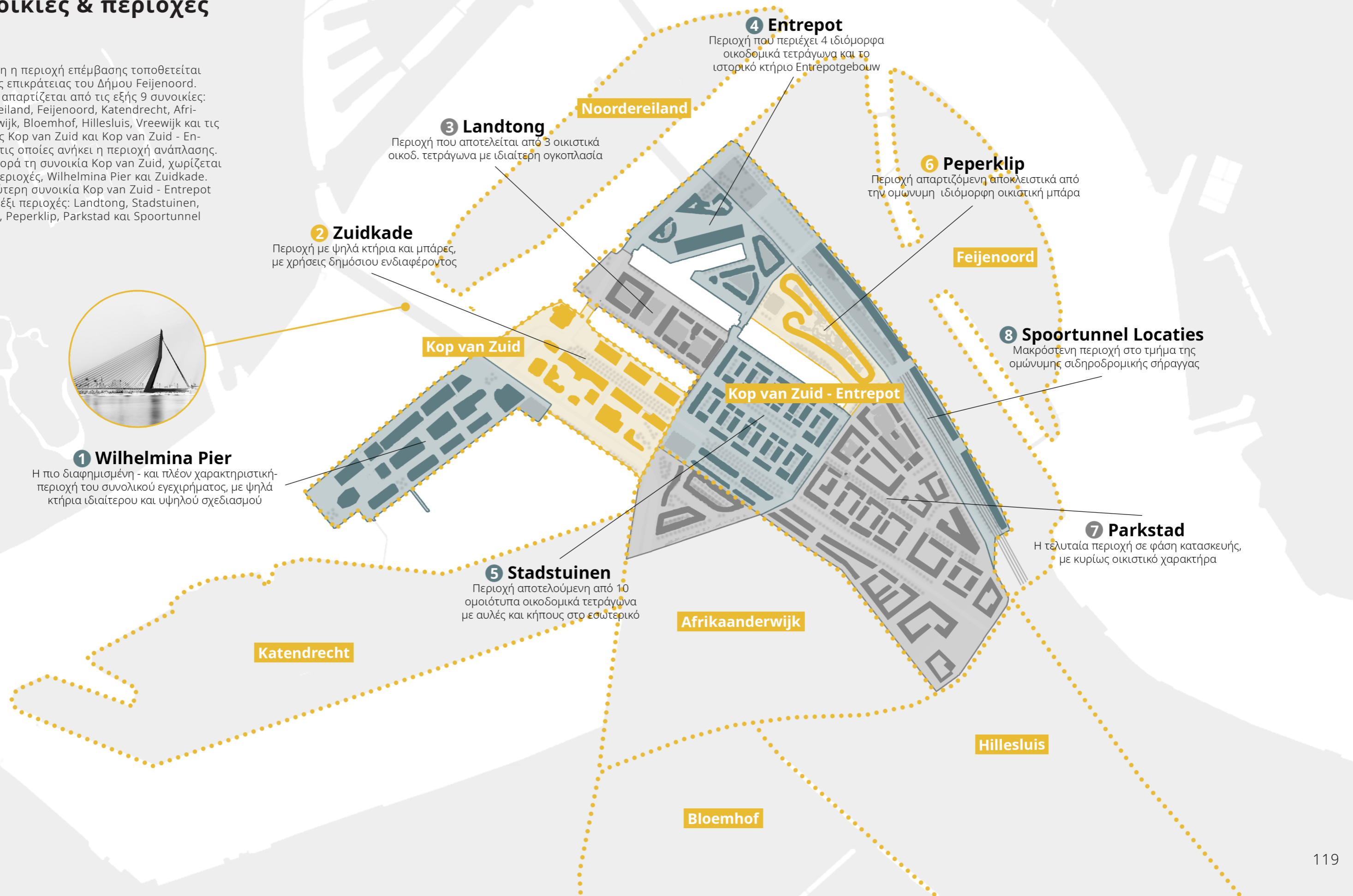
Μακρόστενη περιοχή στο τμήμα της ομώνυμης σιδηροδρομικής σήραγγας

7 Parkstad

Η τελευταία περιοχή σε φάση κατασκευής, με κυρίως οικιστικό χαρακτήρα

5 Stadstuinen

Περιοχή αποτελούμενη από 10 ομοίτυπα οικοδομικά τετράγωνα με αυλές και κήπους στο εσωτερικό





Συνοικία Kop van Zuid

Wilhelmina Pier

Το ακρωτήρι Wilhelmina Pier (Αποβάθρα της Βιλελμίνης, ονομασμένη προς χάριν της ομώνυμης βασίλισσας) αποτελεί ίσως τη χαρακτηριστικότερη περιοχή του Kop van Zuid, αυτή η οποία έλαβε τη μεγαλύτερη προσοχή τόσο από τους σχεδιαστές και τον Δήμο, όσο και από τους πολίτες και τους τουρίστες. Βρίσκεται στο βορειοδυτικό άκρο της συνολικής περιοχής επέμβασης και περιλαμβάνει κυρίως ψηλά συμπαγή κτήρια καθώς και μερικούς ουρανοξύστες, σχεδιασμένους από διεθνώς αναγνωρισμένα γραφεία - OMA, Foster + Partners, Mecanoo κ.ά. Υπεύθυνο για το ειδικό σχέδιο της ζώνης ορίστηκε το γραφείο Foster + Partners.

Το 1999, το γραφείο Mecanoo συνέβαλε στο εστιασμένο σχέδιο για τη νότια πλευρά του ακρωτηρίου, η οποία προοριζόταν κυρίως για οικιστική ανάπτυξη.

Η ζώνη αυτή είναι αρκετά πυκνοδομημένη, με σχεδόν όλα τα κτήρια να καλύπτουν ένα οικοδομικό τετράγωνο το καθένα. Οι κατευθυντήριες γραμμές που προέκυψαν από τον σχεδιασμό περιελάμβαναν την αποφυγή έντονων αντιθέσεων μεταξύ κτιρίων γραφείων και πολυκατοικιών με μονότονες, επαναλαμβανόμενες προσόψεις και τη δημιουργία ευρύχωρων, ευέλικτων κατόψεων. Οι χρήσεις είναι κυρίως προσανατολισμένες στον εμπορικό και επιχειρηματικό τομέα, ιδίως στη βόρεια πλευρά, όπου οι όροφοι στα επιμέρους κτήρια καταλαμβάνονται συνήθως από γραφεία επιχειρήσεων και ξενοδοχεία.

Ως ένα κλασικό επιχειρηματικό district, η Wilhelmina Pier δεν χαρακτηρίζεται ιδιαίτερα από ανοιχτούς, ελεύθερους και πράσινους χώρους - οι σχεδιαστές εστίασαν περισσότερο στην ανάδειξη της ζώνης ως ένα ελκυστικό επιχειρηματικό κέντρο της βιομηχανικής πρωτεύουσας της Ολλανδίας.

Zuidkade

Η περιοχή Zuidkade (νότια αποβάθρα στα ολλανδικά) βρίσκεται στο νότιο τμήμα της συνοικίας Kop van Zuid, και κατ' επέκταση νότια της Wilhelmina Pier. Στην περιοχή κυριαρχεί η κύρια οδική αρτηρία Laan op Zuid, η οποία την χωρίζει σε νοτιοδυτικό τμήμα (μεταξύ της αρτηρίας και του κόλπου Rijnhaven)

και βορειοανατολικό τμήμα (μεταξύ της αρτηρίας και του κόλπου Spoorweghaven).

Στην νοτιοδυτική πλευρά βρίσκονται 5 οικοδομικά τετράγωνα, τα οποία μεταξύ άλλων περιέχουν το δικαστήριο του Ρότερνταμ (Rechtbank) και το Πανεπιστήμιο Εφαρμοσμένων Επιστημών Inholland Rotterdam. Το βορειοανατολικό τμήμα, από την άλλη, αποτελείται από τέσσερα τυπικά, κλειστά οικοδομικά τετράγωνα τα οποία έχουν πλίνθινες τοιχοποιίες, εναρμονισμένα με το συγκρότημα Landtong στην απέναντι πλευρά του Spoorweghaven. Ο νοτιότερος όγκος σχεδιάστηκε από το γραφείο diederendirix, ενώ τα άλλα κτήρια σχεδιάστηκαν από τους αρχιτέκτονες Claus en Kaas και Hans Kollhoff. Τέλος, στο δυτικότερο άκρο αυτού του τμήματος, ολόκληρο το 5ο και τελευταίο οικοδομικό τετράγωνο καταλαμβάνει ο ουρανοξύστης Maastoren.

Εικόνα: Αριστερά η βόρεια όχθη όπου βρίσκεται ο κεντρικός τομέας του Ρότερνταμ, ενώ στα δεξιά διακρίνονται οι περιοχές της συνοικίας Kop van Zuid. Όπως φαίνεται και στη φωτογραφία, είναι χαρακτηριστική η σημερινή κτηριακή συνάφεια των δύο πλευρών

Σημαντικά κτήρια

De Rotterdam

Από όλα τα κτήρια του ακρωτηρίου, το χαρακτηριστικότερο από όλα θεωρείται το De Rotterdam. Πρόκειται για έναν σημαντικών διαστάσεων ουρανοξύστη, ο οποίος σχεδιάστηκε από τον γηγενή αρχιτέκτονα Rem Koolhaas και το γραφείο του OMA το 1998, ενώ η κατασκευή του ολοκληρώθηκε το 2013. Εκτείνεται σε 44 ορόφους και καλύπτει περίπου 160.000m², αποτελώντας έτσι το μεγαλύτερο κτίριο στην Ευρώπη. Το συγκρότημα, το οποίο πλαισιώνεται από τον Πύργο KPN και τον τερματικό σταθμό κρουαζιέρας του Ρότερνταμ, φιλοξενεί γραφεία, ένα ξενοδοχείο και διαμερίσματα.

Το De Rotterdam πήρε το όνομά του από ένα σκάφος της Holland America Line, το οποίο ξεκίνησε ιστορικά υπερατλαντικά ταξίδια από την αποβάθρα. Ενσαρκώνει την έννοια της «κάθετης πόλης», με τις διάφορες λειτουργίες του να στοιβάζονται εμφανώς η μία πάνω από την άλλη. Ο σχεδιασμός του αντανακλά την τάση του Koolhaas για μεγαλοπρέπεια, με στόχο να επαναφέρει την έντονη αστική δυναμική του εμπορίου, των μεταφορών και της αναψυχής που χαρακτήριζε το παρελθόν της περιοχής.

Η διάταξη του κτιρίου διαθέτει διακριτά μπλοκ, διευκολύνοντας τη σαφήνεια και τη συνέργεια μεταξύ των διαφόρων χρηστών του. Το ισόγειο φιλοξενεί παράκτια καφέ, ενισχύοντας την αλληλεπίδραση μεταξύ των ιδιωτών και του κοινού. Επιπλέον, ένα μεγάλο φουαγιέ παρέχει πρόσβαση σε χρήσεις όπως ένα συνεδριακό κέντρο και διάφορα εστιατόρια, μπαρ και γυμναστήρια, προωθώντας την αδιάκοπη δραστηριότητα στην περιοχή.

Ο δομικός σχεδιασμός του De Rotterdam δίνει έμφαση στην αυτονομία των συστατικών μερών του, με κάθε πύργο και τετράγωνο προσαρμοσμένο για συγκεκριμένες λειτουργίες. Παρόλα αυτά, όλα τα εξαρτήματα συνδέονται μέσω μιας βάσης η οποία χρησιμεύει ως κόμβος για τους υπαλλήλους, τους κατοίκους και τους επισκέπτες του ξενοδοχείου.

New Orleans Tower

Βασισμένος στα σχέδια του Álvaro Siza, ο πύργος κατοικιών New Orleans χτίστηκε μεταξύ 2003 και 2010. Το κτίριο βρίσκεται στο κέντρο της νότιας πλευράς της Wilhelminarier και είναι ο ψηλότερος οικιστικός πύργος στην Ολλανδία (ο τρίτος ψηλότερος γενικά, μετά τον de Zalmhaven και τον γειτονικό Maastoren).

Το 45όροφο κτίριο έχει ύψος 158 μέτρα και περιλαμβάνει συνολικά 234 διαμερίσματα υψηλής ποιότητας, σε διάφορα μεγέθη. Τα μεγέθη των διαμερισμάτων ποικίλλουν μεταξύ 65 m² και 212 m², με τα μεγαλύτερα και πιο ακριβά διαμερίσματα να βρίσκονται στους επάνω ορόφους.

Στους τελευταίους ορόφους έχουν κατασκευαστεί δύο πολυτελή, πολυώροφα ρετιρέ. Τέλος, στο υπόγειο υπάρχει ένα θέατρο και ο κινηματογράφος LantarenVenster, ενώ στην οροφή του χαμηλού τμήματος του κτιρίου υπάρχει μια ανοιχτή βεράντα με θέα στο ποτάμι.

Η πρόσοψη με προεξοχές και εσοχές είναι επενδεδυμένη με κινέζικο γρανίτη στο χρώμα της άμμου. Ένα κομψό “στέμμα” στυλ Art Deco, εμπνευσμένο από τους κλασικούς ουρανοξύστες της Νέας Υόρκης της δεκαετίας του 1930, χαρακτηρίζει την οροφή και τη γενική εμφάνιση του κτιρίου. Αυτή η ιδιαίτερη εμφάνιση έχει προσδώσει στο κτήριο το ψευδώνυμο “Lady on the Wharf” (“Κυρία στην προκουμαία”).



Εικόνα: Σε πρώτο πλάνο η γέφυρα Erasmus, ενώ από πίσω διακρίνονται στο κέντρο το κτήριο de Rotterdam και δεξιά ο πύργος New Orleans

World Port Center

Το World Port Center, σχεδιασμένο από το γραφείο Foster + Partners, αποτελεί σημαντικό μέρος της ανανέωσης της Wilhelminapier. Ο πύργος βρίσκεται στην δυτική μύτη της περιοχής, η οποία προοριζόταν για πυκνοδομημένη high-rise ανάπτυξη ήδη από το masterplan του 1993 του ίδιου αρχιτεκτονικού γραφείου. Αυτό το κτήριο γραφείων 32 ορόφων, ύψους 124 μέτρων, στεγάζει τα κεντρικά γραφεία της Λιμενικής Αρχής του Ρότερνταμ και άλλων εμπορικών ενοικιαστών.

Η ογκοπλασία στηρίζεται στη δημιουργία δύο δίδυμων πύργων, σχήματος «U» στην κάτω όψη, με μια χαρακτηριστική καμπύλη πρόσοψη στα δυτικά. Οι δύο πύργοι έχουν διαφορετικά ύψη και συνδέονται με ένα γυάλινο ανεκκυστήρα ο οποίος διατρέχει το κτίριο, δημιουργώντας έναν κάθετο άξονα στη βόρεια και νότια πρόσοψη.

Παρέχοντας επιφάνεια 40.000m² σε καταλύματα και γραφεία, το κτήριο καθίσταται χωροταξικά αποδοτικό. Η καμπύλη φόρμα παρέχει μια μέγιστη επιφάνεια δαπέδου για ένα ελάχιστο περίβλημα, μειώνοντας έτσι την απώλεια θερμότητας. Οι οριζόντιες ζώνες παραθύρων στους ορόφους επιτρέπουν πανοραμική θέα και οι οριζόντιες πλατιές περσίδες σε όλη την περιφέρεια του κτιρίου λειτουργούν τόσο ως σκίαστρα, όσο και ως ανακλαστήρες. Αυτό το σύστημα, μαζί με το γυαλί υψηλής απόδοσης και τον ελεγχόμενο φωτισμό ημέρας, μειώνει την ανάγκη για τεχνητό φως ελαχιστοποιώντας έτσι την κατανάλωση ενέργειας.

Μια πανοραμική αίθουσα συνεδριάσεων στην κορυφή του ψηλότερου πύργου είναι προσβάσιμη σε όλους τους ενοίκους. Στο επίπεδο του εδάφους ένας θόλος πλάτους 10 μέτρων παρέχει σκίαση και προστασία από τους ισχυρούς ανέμους. Μια είσοδος διπλού ύψους με ανοιχτή σκάλα οδηγεί στο εστιατόριο προσωπικού του πρώτου ορόφου και στη μεγάλη βεράντα. Κάτω από το έδαφος, ένας δημόσιος χώρος στάθμευσης σε χωριστά επίπεδα παρέχει 500 θέσεις στάθμευσης.

Montevideo Tower

Ο πύργος Montevideo, σχεδιασμένος από την αρχιτεκτονική φήρμα Mecanoo και κατασκευασμένος μεταξύ 2003-2005, αποτελεί έναν υβριδικό ουρανοξύστη γραφείων και κατοικιών. Είναι το 5ο ψηλότερο κτήριο στη χώρα, καθώς υψώνεται στα 139,5 μέτρα και χωρίζεται σε 43 ορόφους. Βρίσκεται στη νοτιοδυτική γωνία της Wilhelmina Pier, αντιδιαμετρικά από το World Port Center.

Το σημείο εκκίνησης του σχεδιασμού ήταν το 'Holland-America feeling' του ακρωτηρίου. Το κτίριο είναι μια σύνθεση αλληλοσυνδεόμενων όγκων, ένα τμήμα των οποίων προβάλλει πάνω από την προκυμαία. Ευρισκόμενα στο κάτω τμήμα του κτηρίου, τα εστιατόρια και τα γραφεία ενισχύουν τη ζωντανή αστική ατμόσφαιρα, ενώ το τμήμα του πύργου αναφέρεται σε ουρανοξύστες της δεκαετίας του 1930 στη Νέα Υόρκη, τη Βοστώνη και το Σικάγο. Εκτός από διαμερίσματα, εστιατόρια και γραφεία, το πρόγραμμα κτιρίων περιλαμβάνει σουίτες επισκεπτών, πισίνα, γυμναστήριο και σάουνα. Η κατασκευή είναι ουσιαστικά υβριδική, με μια αμερικάνικου τύπου κατασκευή από χάλυβα στους κάτω δύο ορόφους, μια τυπική κατασκευή από ολλανδικό σκυρόδεμα ύψους ενενήντα μέτρων στο μεσαίο τμήμα και μια οροφή από χάλυβα.

Η κεντρική ιδέα γύρω από τη δομή του πύργου παρέχει περιθώρια ποικιλομορφίας στα ύψη των δαπέδων και τις κατόψεις. Τα παράθυρα και τα μπαλκόνια είναι διατεταγμένα σε ρυθμικά μοτίβα, ενώ η χωροταξία του κτηρίου προσομοιάζει σε αυτή ενός υπερωκεάνιου, με διαμερίσματα σε διαφορετικά μεγέθη και κατηγορίες τιμών.

Το όνομα Μοντεβιδέο θυμίζει την παράδοση των αποθηκών που κάποτε υπήρχαν εδώ με εξωτικά ονόματα όπως Νέα Ορλεάνη, Σάντος, Βαλτιμόρη και Αβάνα. Το γράμμα «M» στην κορυφή του κτιρίου είναι ένας ανεμοδείκτης ύψους οκτώ μέτρων. Αντιπροσωπεύει τη ναυτική παράδοση του Ρότερνταμ, τον ποταμό Μάας και, φυσικά, το όνομα του κτηρίου.



Εικόνα: Αριστερά ο πύργος World Port Center και δεξιά ο πύργος Montevideo, ενώ κάτω δεξιά διακρίνεται το ιστορικό και διατηρητέο ξενοδοχείο New York



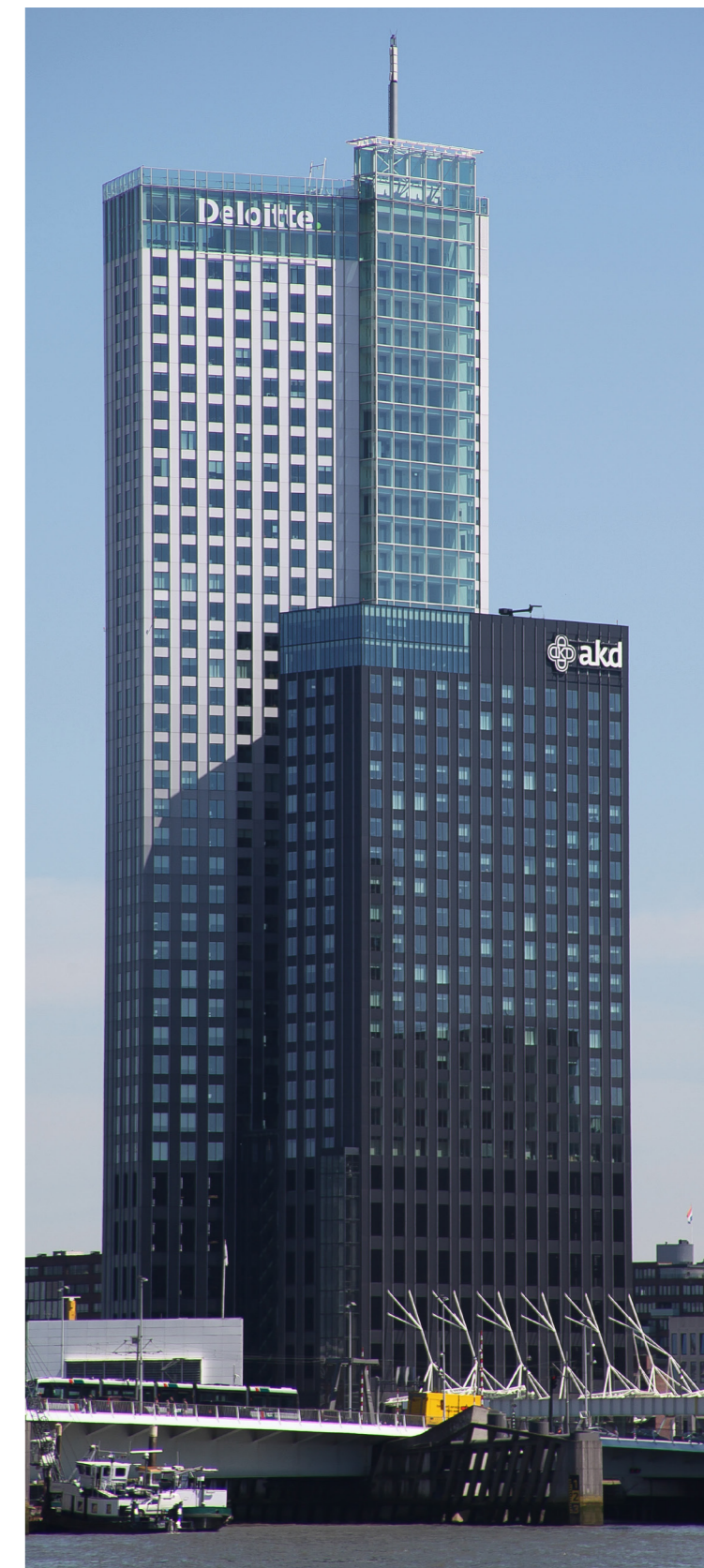
Maastoren

Υψωνόμενος στα 165 μέτρα, ο πύργος Maastoren (Πύργος του Μάας στα Ολλανδικά) βρίσκεται στο βορειοανατολικό άκρο της συνοικίας Zuidkade, δίπλα σε έναν κόμβο των μέσων μαζικής μεταφοράς και σε μια διασταύρωση τριών δρόμων. Ο πύργος σχεδιάστηκε από το γραφείο Dam & Partners Architecten, κατασκευάστηκε την περίοδο 2006-2009 και λειτουργεί πλέον ως η έδρα της ολλανδικής αλυσίδας της Deloitte, ενώ χρησιμοποιείται επίσης από την εταιρεία AKD. Αποτελεί το δεύτερο υψηλότερο κτήριο στην Ολλανδία και το υψηλότερο στο Kor van Zuid.

Οι δύο κατευθύνσεις που οριοθετούν αυτό το οικοπέδο ορίζουν το περίγραμμα του πύργου γραφείων και την αλλαγή του σχήματός του κατά την άνοδο. Η μονολιθική βάση του κτιρίου, από βασάλτη σε ανθρακί χρώμα, υψώνεται από το νερό σαν κάβος. Οι προσόψεις πάνω από τη βάση διαθέτουν κελύφη αλουμινίου, με το χρώμα του ψηλού πύργου να αλλάζει από ανθρακί σε ανοιχτό ασημί προς τα πάνω. Το μονόχρωμο κάτω τμήμα ταιριάζει με τη διπλανή σειρά κτιρίων.

Ένας όγκος σε σχήμα κρυστάλλου φιλοξενεί χώρους υποδοχής και βρίσκεται στην προκυμαία, στη βάση του κτιρίου. Η κεντρική είσοδος στο κτήριο παρουσιάζει ένα ιδιαίτερο αναδιπλούμενο γυάλινο επιστέγασμα. Μια ανηφορική ράμπα μέσα από το κέντρο του λόμπι παρέχει πρόσβαση σε έναν δεκαώροφο χώρο στάθμευσης, οποίος ξεκινά από τον δεύτερο όροφο. Από τον δέκατο τρίτο όροφο και μετά, το πραγματικό κτίριο γραφείων ξεκινά με 17 ορόφους και στους δύο πύργους. Επιπλέον 15 όροφοι συνεχίζονται στο υψηλότερο τμήμα, το οποίο καταλήγει σε μια αίθουσα συνεδριάσεων ύψους 7 μέτρων στον 45ο όροφο, με πανοραμική θέα στον ποταμό Maas.

Ένα από τα πολλά καινοτόμα χαρακτηριστικά της συνολικής ιδέας είναι η έξυπνη χρήση της εγγύτητας του ποταμού Μάας. Μαζί με το νερό που κυκλοφορεί από αντλίες θερμότητας εδάφους (GSHP), η άφθονη παροχή νερού του ποταμού είναι επαρκής για τη λειτουργία των πυροσβεστικών καταιονιστικών συστημάτων ελέγχου του κλίματος των κτιρίων. Κατά τη διάρκεια του χειμώνα, ο πύργος Maas χρησιμοποιεί το νερό για τη θέρμανση του κτιρίου. Το καλοκαίρι, το σύστημα αντιστρέφεται, απομακρύνοντας τη θερμότητα από το κτίριο και αποθηκεύοντάς την στο έδαφος.



Άποψη του πύργου Maastoren από το ποτάμι



Συνοικία Kop van Zuid - Entrepot

Landtong

Η περιοχή Landtong βρίσκεται στο βορειοδυτικό άκρο της συνοικίας Kop van Zuid - Entrepot, ανάμεσα στους κόλπους Sroorweghaven και Binnenhaven. Η περιοχή αυτή χαρακτηρίζεται από τα συγκροτήματα Landtong, τα οποία καταλαμβάνουν συνολικά έκταση 40 στρεμμάτων. Πρόκειται, ουσιαστικά, για ένα έργο 3 ξεχωριστών οικοδομικών τετραγώνων, τα οποία έχουν όμως κοινή μορφολογία.

Ενώ το κλασικό μπλοκ ορίζεται από συνεχείς ακμές, η πολύπλοκη μορφολογία του 'de Landtong' είναι το αποτέλεσμα μιας τρισδιάστατης σύνθεσης πλακών, πύργων και μπαρών, με μορφή που σχετίζεται με το κτηριολογικό πρόγραμμα και τον προσανατολισμό. Η προγραμματική απαίτηση των 625 κατοικιών επέτρεψε τον σχεδιασμό οικιών και διαμερισμάτων τυπολογικής αφθονίας. Επίσης, η ποικιλομορφία εξελίχθηκε ισχυρή σε ό,τι αφορά την κυκλοφορία και τον ιδιωτικό υπαίθριο χώρο.

Το πρώτο τετράγωνο στα ανατολικά έχει έναν συνδυασμό πρόσβασης με ανεγκυστήρα/ στοά διπλού ύψους/ στοά στις κατοικίες. Στη συνέχεια, τα άλλα τρία τετράγωνα "κατεβαίνουν" προς τα νότια, για να είναι προσβάσιμα μέσω κεντρικών διαδρόμων διπλού ύψους. Αυτή η "κατάβαση" επιτρέπει τη δημιουργία αλληπάλληλων ρετιρέ, τα οποία προσφέρουν εκπληκτική θέα προς το Sroorweghaven και τη συνοικία Kop van Zuid.

Entrepot

Η περιοχή Entrepot τοποθετείται στο βόρειο άκρο της ομώνυμης συνοικίας, ανάμεσα στον κόλπο Binnenhaven, στον ποταμό Μάας και στις λεωφόρους Lodewijk Pincoffsweg και Oranjestraat. Προς το εσωτερικό τμήμα εισέρχεται ο μικρότερος κόλπος Entreprothaven, ο οποίος και έχει ονοματοδοτήσει την περιοχή.

Παρουσιάζει ενδιαφέρουσα ιδιομορφία όσον αφορά τον πολεοδομικό σχεδιασμό της: πέντε διαφορετικά μεταξύ τους οικοδομικά τετράγωνα, με αυθαίρετες χαράξεις χαρακτηρίζουν την κάτοψη της περιοχής. Τα δύο από αυτά παρουσιάζουν καμπύλες πλευρές -το ένα μάλιστα ημικυκλικού σχήματος-, ενώ άλλα δύο έχουν τριγωνικό σχήμα.

Το 5ο και ιστορικότερο οικοδομικό τετράγωνο αφορά σε μια μπάρα με το όνομα Entrepotgebouw (Gebouw σημαίνει κτήριο). Χτίστηκε μεταξύ 1875-1879 σε εκλεκτικό αρχιτεκτονικό στυλ με πρωτοβουλία των Lodewijk Pincoffs και HA Then-Bergh, των διευθυντών του Rotterdamse Handelsvereniging (RHV). Το συγκρότημα προοριζόταν αρχικά για την αδασολογήτη αποθήκευση εμπορευμάτων διαμετακόμισης.

Μια μεγάλη ανακαίνιση έγινε το 1997, στα πλαίσια του συνολικού πλάνου επέμβασης, και το συγκρότημα περιέχει πλέον διαμερίσματα, καταστήματα και εστιατόρια.

Stadstuinen

Η περιοχή Stadstuinen (η λέξη σημαίνει αστικό κήποι στα ολλανδικά) βρίσκεται στη μέση της συνοικίας, ενώ περιβάλλεται από τις λεωφόρους Laan op Zuid, Lodewijk Pincoffsweg και Vuurplaat και τον κόλπο Binnenhaven.

Το Stadstuinen αποτελεί μια κατοικημένη κυρίως περιοχή, η οποία συνδυάζει τα οφέλη του προαστιακού και αστικού τρόπου ζωής. Περιλαμβάνει συνολικά περίπου 570 σπίτια σε δέκα τετράγωνα γύρω από την επιμήκη πράσινη πλατεία Witteveen.

Στο εσωτερικό των οικοδομικών τετραγώνων κυριαρχούν χαμηλές μπάρες κατοικιών με αυλές και κήπους στον ακάλυπτο και πρόσβαση από το ισόγειο, ενώ τα εξωτερικά άκρα χαρακτηρίζονται από πολυκατοικίες 7-9 ορόφων.

Peperklip

Εντός του χώρου που σχηματίζεται ανάμεσα στις περιοχές Entrepot, Sroortunnellocaties και Stadstuinen και στον κόλπο Binnenhaven, συντάσσεται η περιοχή Peperklip. Η περιοχή, στην ουσία, καταλαμβάνεται ολόκληρη από το ομώνυμο κτήριο και τους ελεύθερους χώρους που το περιβάλλουν.

Το κτήριο Peperklip αποτελεί μία ιδιαίτερη περίπτωση συγκροτήματος κατοικιών:

αρχικά αποτελεί μία συνεχόμενη, αναδιπλούμενη μπάρα, η οποία αντί γωνιών στις άκρες καμπυλώνει και "γυρνάει" προς τα μέσα από δύο πλευρές, προς το κύριο σώμα της. Η κάτοψη μοιάζει με συνδετήρα, αλλά το όνομα αναφέρεται στα μικρά και γρήγορα ιστιοπλοϊκά σκάφη (klippers) που μετέφεραν πιπέρι και άλλα μπαχαρικά κατά το 1900. Το κτήριο ήταν ένα από τα πρώτα οικιστικά έργα (1984) στην συνολική περιοχή επέμβασης.

Το κτήριο σχεδιάστηκε το 1982 από τον αρχιτέκτονα Carlos José Maria (Carel) Weeber. Με αυτό το σχέδιο, ο Carel Weeber δήλωσε ενάντια στο «neo-truttigheid», τη μικροπρέπεια των κατοικιών (cauliflower districts) και τη λατρεία της ατομικότητας της δεκαετίας του '70: σχεδίασε ένα ομοιόμορφο superbloc. Το κτήριο έχει μήκος 500 μέτρα και έχει ένα μεσαίο τμήμα 4 ορόφων, ενώ είναι 8 ορόφων στη νότια πλευρά και στη βόρεια πλευρά 6 ορόφων. Η πολυκατοικία φιλοξενεί 549 διαμερίσματα, 2,3,4 ή 5 δωματίων, προορισμένα σε χαμηλά εισοδήματα.

Ο φορέας του κτηρίου είναι κατασκευασμένος από εργοταξιακό σκυρόδεμα και η πρόσοψη του αποτελείται από ένα ήπιο, άκαμπτο πλέγμα από προκατασκευασμένα στοιχεία από σκυρόδεμα με εφυσωμένα πλακάκια σε λευκό, γκρι, κόκκινο, απαλό μπλε και κίτρινο χρώμα το καθένα, με ένα παράθυρο και ένα μπαλκόνι -στη βόρεια πλευρά- στη μέση.



Parkstad

Η περιοχή Parkstad αποτελεί τη μεγαλύτερη περιοχή από όλες και το νότιο άκρο της συνοικίας Kor van Zuid - Entrepot. Περιβάλλεται από τις συνοικίες Afrikaanderwijk δυτικά και Hillesluis νότια, από το Spooortunnel Locaties ανατολικά και από τη Stadstuinen βόρεια.

Παλαιότερα απαρτιζόταν από κατοίκους της εργατικής τάξης και αργότερα μετανάστες. Επίσης, χωριζόταν από τις σιδηροδρομικές γραμμές στη μέση, ενώ τώρα τέμνεται από την πλατιά λεωφόρο Laan op Zuid η οποία δημιουργήθηκε έπειτα στη θέση των γραμμών.

Αποτελεί τη μόνη περιοχή της οποίας η κατασκευή αρκετών επιμέρους κτηρίων δεν έχει ολοκληρωθεί, καθώς για κάθε οικοδομικό τετράγωνο προκηρύσσονται ξεχωριστοί αρχιτεκτονικοί διαγωνισμοί διοργανωμένοι είτε από τον Δήμο και την πόλη είτε από ιδιωτικές κτηματομεσιτικές εταιρείες. Βόρεια της Laan op Zuid έχουν ολοκληρωθεί όλα τα οικοδομικά τετράγωνα εκτός από το νοτιοανατολικότερο, ενώ νότια της λεωφόρου τα τρία τελευταία τετράγωνα είναι ακόμα υπό κατασκευή.

Spooortunnel Locaties

Η συγκεκριμένη περιοχή αποτελεί μία στενόμακρη ζώνη, στα ανατολικά της οποίας βρίσκεται η συνοικία Feijenoord και στα δυτικά της οι περιοχές Entrepot, Peperklip και Parkstad.

Την περιοχή χαρακτηρίζει η σιδηροδρομική γραμμή -και σήραγγα έπειτα από ένα σημείο- Willemsspoortunnel η οποία τη διατρέχει από άκρη σε άκρη. Από το ύψος του Peperklip και προς τον βορρά αρχίζει η σήραγγα, η οποία δημιουργήθηκε το 1993 και αντικατέστησε τη σιδηροδρομική γέφυρα Luchtspoor. Η σήραγγα συνεχίζει κάτω από τον ποταμό Μάας και συνδέεται με τον κεντρικό σταθμό του Ρότερνταμ από τη βόρεια μεριά, ενώ από την νότια η σιδηροδρομική γραμμή συνεχίζει προς την πόλη Μπρέντα.

Κατά μήκος του σιδηροδρόμου συντάσσονται, με πλάτη στο Feijenoord, πολλαπλές μακρόστενες μπάρες κατοικιών με κοινή τυπολογία. Από το ύψος του Entrepot και έπειτα, ο διαθέσιμες επιφάνειες αφιερώνονται σε ανοιχτούς χώρους. Στο βορειότερο σημείο βρίσκεται το Heřpark, ένα πάρκο 12.000m² το οποίο διαθέτει, μεταξύ άλλων, πίστα μοτοκρός και παιδική χαρά.

Εικόνα: Στα αριστερά η περιοχή Spooortunnel Locaties, στα δεξιά το κτήριο Peperklip ενώ από πίσω του διακρίνεται η περιοχή Parkstad



Τοπόσημο επί ύδατος Erasmus bridge



Η γέφυρα Erasmus αποτελεί την κύρια σύνδεση του βόρειου και κεντρικού Ρότερνταμ με το Kor van Zuid και κατ' επέκταση με το νότιο Ρότερνταμ και τον Δήμο Feijenoord. Πρόκειται για μία οδική γέφυρα, σχεδιασμένη από τον Ben van Berkel και το γραφείο του UN Studio και κατασκευάστηκε το διάστημα 1990-1996. Το μήκος της γέφυρας είναι 802 μέτρα, ενώ το ύψος του πυλώνα ο οποίος φέρει τα καλώδια είναι 139 μέτρα.

Τα πρώτα σχέδια

Η επιλογή για μια νέα γέφυρα της πόλης πάνω από τον ποταμό Μάας ήταν μια σημαντική ανησυχία στο Ρότερνταμ από τα μέσα της δεκαετίας του 1980. Η επιθυμία για ένα νέο σημείο προσπέλασης του ποταμού συνδέθηκε εξ αρχής στενά με το πλάνο για το Kor van Zuid.

Τα πρώτα σχέδια για τη νέα γέφυρα προέρχονταν από το Τμήμα Δημοτικών Έργων, ενώ υπήρξε μακρά συζήτηση για την επιλογή του τελικού σχεδίου. Ακολούθησαν διάφορα σχέδια, όπως αυτό μιας «τετραπολικής γέφυρας» με δύο ψηλούς και δύο χαμηλούς πυλώνες από τον Maarten Struijs, αλλά όλα απορρίφθηκαν.

Η τελική επιλογή γέφυρας

Το σχέδιο του νεαρού αρχιτέκτονα Ben van Berkel, ήταν το μόνο που έγινε αποδεκτό. Ο σχεδιασμός περιλάμβανε μια καλωδιωτή γέφυρα με μονό κεκλιμένο, λυγισμένο πυλώνα, κατασκευασμένη από οπλισμένο σκυρόδεμα. Μετά από διάφορους υπολογισμούς, αποφασίστηκε η αντικατάσταση του σκυροδέματος με χάλυβα και η παροχή στον πυλώνα με πίσω στηρίγματα.

Τέθηκε λοιπόν το δίλημμα μεταξύ του λιτού σχεδιασμού με τους τέσσερις πυλώνες του Maarten Struijs και της μονοπύλωνα γέφυρας του van Berkel, η οποία ήταν όμως και αρκετά ακριβότερη.

Με απόφαση όμως της βασικής σχεδιάστριας του Kor van Zuid Riek Bakker αποφασίστηκε να ακολουθηθεί το σχέδιο του van Berkel, το οποίο, αν και ακριβότερο, θα αναδείκνυε αποδεδειγμένα τη γέφυρα Erasmus ως κατασκευή - ορόσημο για την πόλη.

Ο ρόλος της στη γενική ανάπτυξη

Κατασκευασμένη ώστε να διευκολύνει την ροή κυκλοφορίας, ο σχεδιασμός της γέφυρας με τη σειρά του αντανάκλα κι αυτός τον βιομηχανικό χαρακτήρα του Ρότερνταμ, προσθέτοντας στοιχεία στο αφήγημα της πόλης -και του Kor van Zuid. Η γέφυρα λειτουργεί ως το τελευταίο σημείο διέλευσης μεταξύ των βόρειων και νότιων περιοχών της πόλης, κάτι το οποίο εκμεταλλεύτηκαν οι τοπικές αρχές και οι σχεδιαστές ώστε να υποστηρίξουν περαιτέρω το όραμα του Kor van Zuid.

Πλέον, η σύνδεση του βόρειου με το νότιο τμήμα της πόλης ήταν εφικτή και αυτό έδωσε το έναυσμα για περαιτέρω ανάπτυξη του νότιου Ρότερνταμ και εναρμόνιση του με τον χαρακτήρα και την εμφάνιση του βόρειου.

Το αρθρωτό κομμάτι

Σημαντικό χαρακτηριστικό της γέφυρας είναι η δυνατότητα ενός τμήματος της στο ύψος του Noordereiland να ανασκώνεται αρθρωτά, επιτρέποντας την διέλευση των πλοίων από κάτω. Το να παρεμποδίζεται η κυκλοφορία των πλοίων στον Μάας όσο το δυνατόν λιγότερο αποτελούσε, εξάλλου, μία από τις βασικές επιταγές της δημοτικής αρχής.

Η δομική κλίμακα της γέφυρας, η σχεδιαστική άρθρωση και σαφήνεια της και η σημασία της για την πόλη έχουν οδηγήσει στο να λάβει χαρακτήρα τοπόσημου για την περιοχή. Κάθε μέρα κυκλοφορούν σε αυτή εκατοντάδες άνθρωποι και οχήματα, ενώ αποτελεί ένα από τα πιο φωτογραφημένα σημεία στο Ρότερνταμ.



Αμβέρσα

Het Eilandje

Έκταση: 1.462 στρέμματα
Σχεδιασμός: 1987 - 2004
Κατασκευή: 2004 -

Οι πρώιμες διαμορφώσεις

Η Αμβέρσα αποτελεί τη δεύτερη μεγαλύτερη του Βελγίου με 530.000 κατοίκους, ενώ η μητροπολιτική της περιοχή φιλοξενεί περί τους 1.060.000 κατοίκους. Είναι χτισμένη στις όχθες του ποταμού Σκάλδη και συνδέεται με τη Βόρεια θάλασσα μέσω των εκβολών του, ενώ απέχει λιγότερο από 80 χιλιόμετρα από το Ρότερνταμ. Το λιμάνι της Αμβέρσας είναι ένα από τα μεγαλύτερα στον κόσμο, κατατασσόμενο ανάμεσα στα 20 πρώτα παγκοσμίως και 3ο στην Ευρώπη, μετά του Ρότερνταμ και του Αμβούργου.

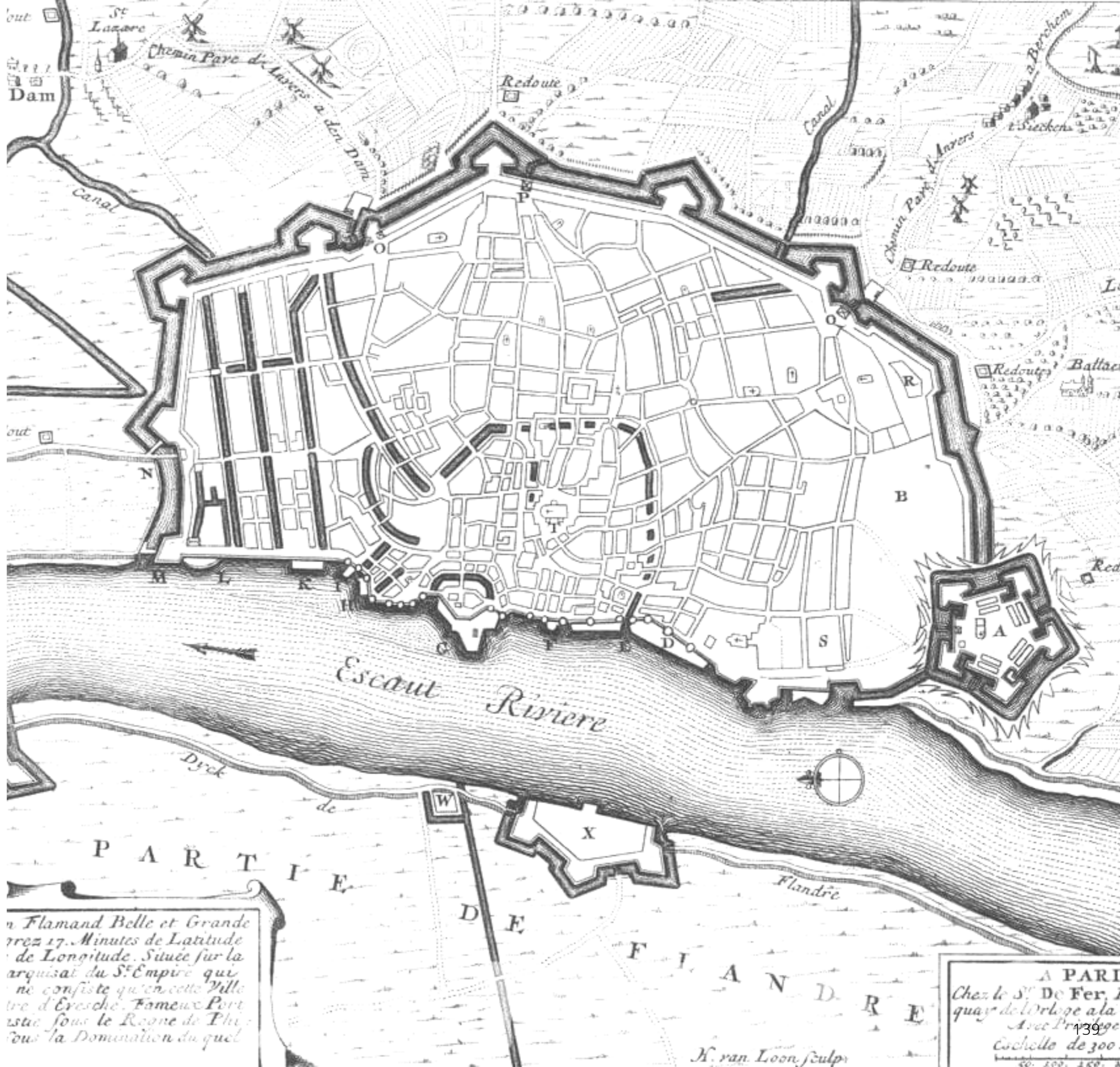
Η σημασία του Σκάλδη

Η Αμβέρσα είναι μία πόλη η οποία βασίζεται πολύ στον ποταμό της: κάποτε ήταν μια μικρή πόλη σε μια καμπύλη του ποταμού Σκάλδη, η οποία στη συνέχεια διαστάληκε προς τις λοιπές καμπύλες του ποταμού, αναπτυσσόμενη σε μία ευμεγέθη μεσαιωνική πόλη. Αυτή η "οργανική" και αυθόρμητη σχέση βασίζεται στα προφανή πλεονεκτήματα της κοντινής απόστασης από το νερό, αλλά θα αποκτούσε γρήγορα οικονομική πολυπλοκότητα κατά τον ύστερο Μεσαίωνα.

Οργανική παλαιά πόλη

Η μεσαιωνική αυτή πόλη οικοδομήθηκε σε αυθόρμητα, ασταθή πρότυπα στενών δρόμων, αγκαλιάζοντας τον υφιστάμενο κεντρικό πυρήνα. Με κάθε συμβολική επέκταση, κατασκευάζονταν νέα κανάλια, τα οποία κάθε φορά καθίστανταν απαρχαιωμένα και χρησιμοποιήθηκαν ως υποδομές του έσω λιμανιού στην κάθε επέκταση.

Κατά τον 16ο αιώνα, η αυξανόμενη πληθυσμιακή και εμπορική δραστηριότητα απαιτούσε νέα στέγαση και υποδομές λιμανιού. Ένας τομέας βόρεια του κέντρου της πόλης θα φιλοξενούσε και τα δύο: Οι πρώην αμυντικές διαμορφώσεις των οχυρωμένων περιοχών αναδιαμορφώθηκαν, μετατρέπομενες σε νέες λιμενικές υποδομές.



Εικόνα: Χάρτης της Αμβέρσας από το 1696 (στα αριστερά η Νιέουστατ με τα κανάλια της)

Nieuwstad και νέες προβλήτες

Η περιοχή με τα νέα αυτά κανάλια ονομάστηκε Νέα Πόλη (Nieuwstad). Η καθημερινή ζωή εκεί συνδεόταν στενά με τα κανάλια, καθώς κάποια από αυτά διέτρεχαν ακόμα στο μέσο των δρόμων. Στο δεύτερο μισό αυτού του "Χρυσού Αιώνα" (1490-1585), η Nieuwstad ανθούσε, καθώς υποδεχόταν αποστολές αγαθών από την Αγγλία, φορτία μπαχαρικών από την Πορτογαλία, ολλανδικούς σίτους και γερμανικό κρασί και ασήμι. Η Πτώση της Αμβέρσας (1585) εισήγαγε μια περίοδο στασιμότητας και εκδημοκρατικότητας.

Η Nieuwstad δεν θα ανθούσε ξανά μέχρι τις αρχές του 19ου αιώνα. Ο Ναπολέων Βοναπάρτης μετέτρεψε την περιοχή σε στρατιωτική βάση λόγω της στρατηγικής της τοποθεσίας, η οποία απειλούσε ιδιαίτερα τους Άγγλους. Ο Ναπολέων διέταξε την κατασκευή των καναλιών Bonaparte και Willem. Αυτά και τα μεταγενέστερα κανάλια στο νέο, διευρυμένο πλέον λιμενικό δίκτυο ενέπνευσαν το τρέχον όνομα της Νέας Πόλης: Het Eilandje ("Το Νησάκι").

Οι τελικές επεκτάσεις του λιμένα

Κατά τη διάρκεια του 19ου αιώνα, η βιομηχανική επανάσταση απαιτούσε την φιλοξενία μεγαλύτερων και πιο σύγχρονων πλοίων. Έτσι, μεταξύ του 1877 και του 1884, η φυσική κοίτη του ποταμού ευθυγραμμίστηκε για να προκύψει χώρος για τις νέες προκυμαίες του Σκάλδη (Scheldt Quays).

Παράλληλα, οι προβλήτες επεκτάθηκαν όλο και περισσότερο προς τα βόρεια, όλο και πιο μακριά από το Eilandje. Στο δεύτερο μισό του 20ού αιώνα, η επέκταση ανήλθε στο αποκορύφωμά της με ένα "Δεκαετές σχέδιο" (1956-1967) για μια μεγάλη διευρυμένη επέκταση του λιμανιού, διπλασιάζοντας το μήκος του τοιχώματος της προκυμαίας και υπερδιπλασιάζοντας τη συνολική επιφάνεια των προβλητών. Σήμερα, το σύγχρονο λιμάνι καταλαμβάνει σχεδόν το ήμισυ του εδάφους της πόλης.



Εικόνα: Χάρτης της Αμβέρσας από το 1886, όταν η διευρυμένη πια πόλη είχε νέα τείχη. Διακρίνονται στα αριστερά τα νεόδμητα τότε κανάλια, τα οποία σχηματίζουν σήμερα το Eilandje (τομείς VII και IX στον χάρτη)



Το Eilandje

Η κατασκευή των δύο παλαιότερων λιμανιών με πρωτοβουλία του Ναπολέοντα το 1811, αναμφισβήτητα αποτελεί το σημαντικότερο σημείο εκκίνησης στο οποίο η λιμενική περιοχή Het Eilandje οφείλει την προέλευσή της. Αυτή η περιοχή του λιμένα βρισκόταν στη Νέα Πόλη (Nieuwstad), η οποία περιλαμβανόταν στα τείχη της πόλης του 16ου αιώνα. Τα κανάλια Bonapartedok και Willemdok ήταν η παλμική καρδιά του λιμανιού της Αμβέρσας, μαζί με το λιμάνι κατά μήκος του ποταμού Σκάλδη. Στις επόμενες δεκαετίες, η οικονομική σημασία της περιοχής συνέβαλε στην ανάπτυξή της σε μια ακμάζουσα λιμενοβιομηχανική γειτονιά. Η ολλανδική περίοδος (1815-1830) και η βελγική περίοδος (από το 1830) ήταν περίοδοι οικονομικής ευημερίας, κατά τις οποίες η βιομηχανοποίηση της ευρωπαϊκής ηπείρου είχε επίσης επιπτώσεις στην Αμβέρσα.

Η δημιουργία των υπόλοιπων καναλιών

Κατά τον 19ο αιώνα, η οικονομική επιτυχία της Αμβέρσας ενέπνευσε την ανάπτυξη της υποδομής του λιμανιού έξω από τα τείχη της πόλης. Διατυπώθηκαν σχέδια για την κατασκευή ενός νέου λιμανιού έξω από τα τείχη της πόλης και το 1856 εγκαινιάστηκε το πρώτο νέο τμήμα, το Kattendijkdok. Γύρω στο 1860, τα παλαιά τείχη της πόλης κατεδαφίστηκαν, με στόχο τη σύνδεση του Kattendijkdok με τα λοιπά τμήματα του λιμένα στην πόλη. Νέα τείχη της πόλης εξασφάλισαν ότι ολόκληρη η περιοχή του λιμανιού βρισκόταν τώρα εντός της ασφαλούς περιφέρειας της πόλης. Τέλος, χτίστηκαν νέοι δρόμοι και προστέθηκαν κοινωνικές και οικονομικές υποδομές.

Κατά το τελευταίο τρίτο του 19ου αιώνα, η κατασκευή τριών επιπλέον καναλιών, ανατολικά του Kattendijkdok, δημιούργησε το τρέχον σχήμα του Eilandje, όπως την γνωρίζουμε σήμερα.

Κατά μήκος των λιμανιών, κτίστηκαν αποθήκες, όπου τα εμπορεύματα μπορούσαν να φορτωθούν για μεταφορά στο εσωτερικό της χώρας.

Η διαφαινόμενη παρακμή

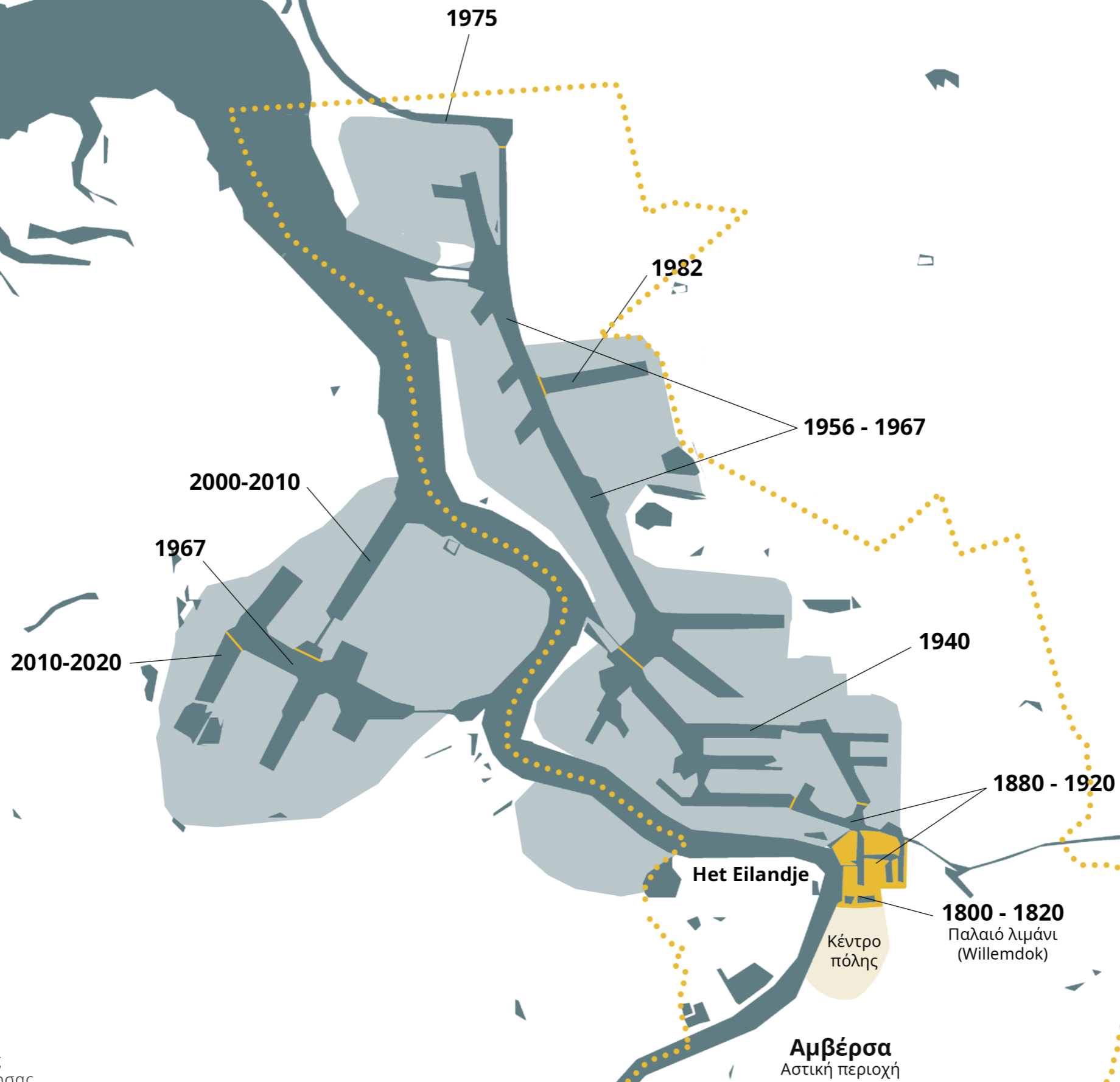
Κατά τους Παγκόσμιους Πολέμους, η στρατηγική σημασία του λιμανιού της Αμβέρσας και για τις δύο πλευρές εξασφάλισε ότι θα παρέμενε σχεδόν ανέπαφο. Κατά τη μεταπολεμική περίοδο, η επιχειρηματικότητα συνέχισε ως συνήθως και το Eilandje άκμαζε για αρκετές δεκαετίες. Η μεταγενέστερη διεύρυνση του λιμανιού προς τα βόρεια, ωστόσο, προανήγγειλε την πτώση του.

Οι συνέπειες της μεταφοράς των λιμενικών δραστηριοτήτων προς το βόρειο μέρος ήταν σοβαρά επιζήμιες για τη υποδομή του λιμανιού στην πόλη. Κατά τη διάρκεια των τελευταίων δεκαετιών του 20ού αιώνα, το Eilandje έχασε το ενδιαφέρον του από οικονομικής άποψης, οδηγώντας στην υποβάθμιση της γειτονιάς.

Ζήτηση χωρίς επαρκή προσφορά

Οι πολίτες, ωστόσο, συνέχισαν να δραστηριοποιούνται στις προβλήτες, πηγαίνοντας από ρομαντικές βόλτες μέχρι τρέξιμο και διοργανώνοντας μεγάλες εκδηλώσεις. Άλλα τμήματα των προβλητών μετατράπηκαν σε δωρεάν χώρο στάθμευσης και ο δρόμος της προβλήτας κατακλύστηκε από αυτοκίνητα. Ο δρόμος - περνώντας από το νότο, το κέντρο και το βόρειο τμήμα της πόλης προς το σημερινό λιμάνι - έγινε άλλο ένα εμπόδιο μεταξύ πόλης και ποταμού.

Αν και το Eilandje και οι προκυμαίες του Σκάλδη άρχισαν να προσελκύουν ιδιωτικούς επενδυτές μεμονωμένα και κτίρια μετατράπηκαν σε μοντέρνα, πολυτελή διαμερίσματα και ρετιρέ με θέα, οι ιδιωτικές πρωτοβουλίες δεν μπόρεσαν να αντιστρέψουν την τύχη του παραμελημένου και ανεπαρκώς κατοικημένου Eilandje, με αποτέλεσμα ο δημόσιος χώρος στις προβλήτες να παραμένει ανέγγιχτος για χρόνια.



Το μέγεθος και οι διάφορες φάσεις επέκτασης του λιμανιού της Αμβέρσας, συγκριτικά και με την ίδια την πόλη, το κέντρο της και το Eilandje

Η πορεία προς το Νησάκι Το πλάνο επέμβασης

Η πόλη σύντομα συνειδητοποίησε ότι χρειαζόταν επειγόντως να σχεδιαστεί ένα νέο μέλλον για αυτήν την περιοχή. Το 1987, το Eilandje καθορίστηκε ως περιοχή ανασύνθεσης, ως μέρος του μεγαλεπήβολου σχεδίου αστικού σχεδιασμού 'Stad aan de Stroom' (Πόλη κοντά στο ρέμα). Η ανάπλαση είχε δύο πρωταρχικούς στόχους: την αναζωογόνηση του παλιού λιμανιού και τη δημιουργία ενός πιο δυναμικού αστικού περιβάλλοντος.

Συμμετοχή και των πολιτών

Οργανώθηκε ένας διεθνής διαγωνισμός ιδεών, με σχεδιαστές να εκπονούν προμελέτες για το μέλλον αυτού του ιστορικού λιμανιού. Το Stad aan de Stroom βασίστηκε σε μία αμιγώς συμμετοχική διαδικασία. Ο ευρύς διάλογος του Stad aan de Stroom φανέρωσε την υπερηφάνεια που ένιωθαν για το Eilandje και τις προβλήτες του οι κάτοικοι της Αμβέρσας, οι οποίοι ήταν πολύ ενήμεροι για το φημισμένο παρελθόν αυτής της εγκαταλελειμμένης γειτονιάς του λιμανιού. Ταυτόχρονα, οι κάτοικοι κατέληξαν πως ήρθε η στιγμή για αλλαγή και καινοτομία.

Το masterplan του Morales

Αυτό το διπλό συμπέρασμα αντανακλάται επίσης στον σχεδιασμό. Ο κύριος σχεδιασμός του Manuel de Solà-Morales επιδιώκει σκόπιμα να σταθεί μεταξύ παρελθόντος και μέλλοντος. Χρησιμοποιώντας στρατηγικές παρεμβάσεις, επικεντρώνεται στην ανακαίνιση του υπάρχοντος ιστού και νέων προσθηκών, με σχεδόν χειρουργική ακρίβεια. Τα σχέδια ανανέωσης για τη γειτονιά είναι εμπνευσμένα από το Kor van Zuid στο Ρότερνταμ και τα Docklands στο Λονδίνο.

Τα οριστικά σχέδια

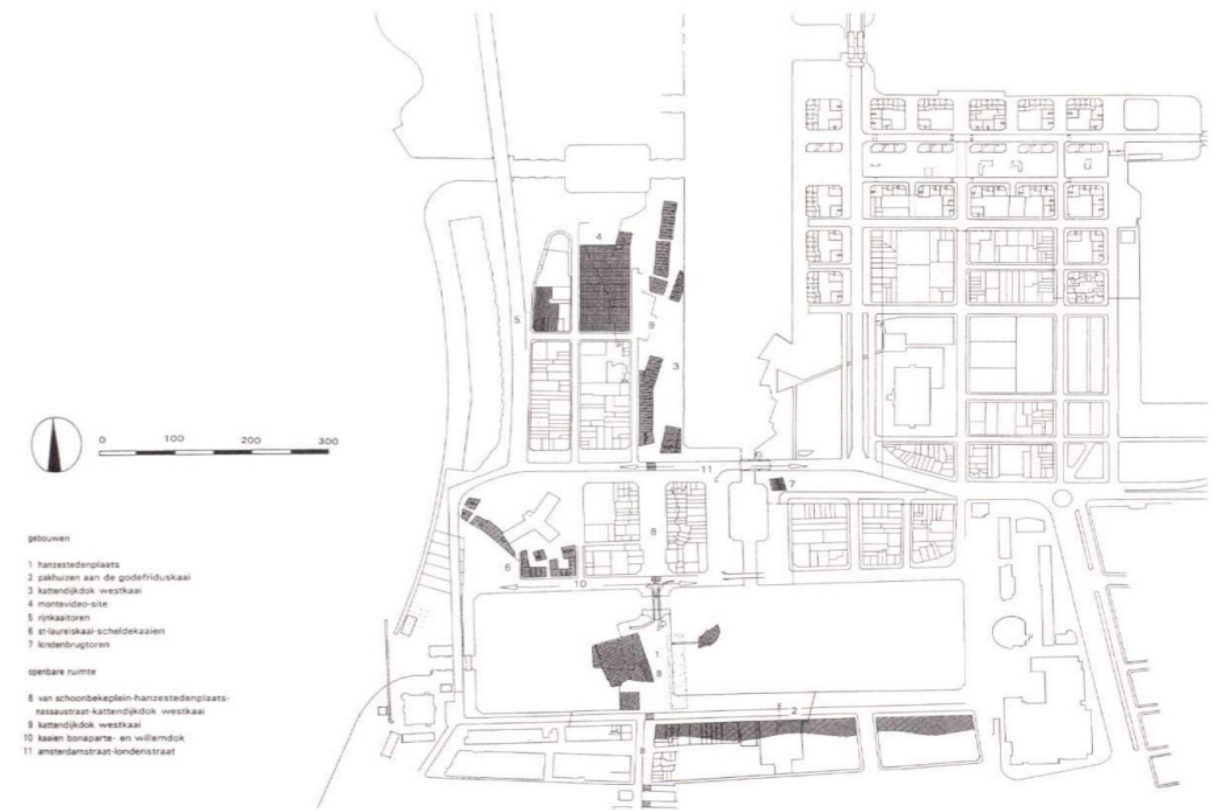
Το 2000, ο αρχιτέκτονας της πόλης (stadsbouwmeester) René Daniëls βελτίωσε τον αρχικό σχεδιασμό, εκκινώντας σημαντικά έργα σε στενή συνεργασία μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα, τα οποία ώθησαν την ανάπτυξη της γειτονιάς και ανέδειξαν την ιστορική ταυτότητα του Eilandje και των κτιρίων κληρονομιάς.

Αργότερα, ο κύριος σχεδιασμός εξελίχθηκε σε τέσσερα λεπτομερή έγγραφα: το Σχέδιο Οπτικής Ποιότητας για τον Δημόσιο Χώρο (2002) και την Αρχιτεκτονική (2004), το Πράσινο Σχέδιο (2005) και το Υδάτινο Σχέδιο (2004). Το σημαντικότερο από αυτά, το Σχέδιο Οπτικής Ποιότητας για τον Δημόσιο Χώρο επικεντρώθηκε στον συνδυασμό μεταξύ του παλαιού και του νέου ('καμία μελλοντική γραμμή χωρίς παρελθόν'). Οι γέφυρες και οι γερανοί ανακαινίστηκαν, οι παλαιές προβλήτες αντιμετωπίστηκαν ως "νέες πλατείες", ενώ οι ευρείες παρειές των προκουμαίων διατηρήθηκαν ανοιχτές όπου ήταν δυνατόν και φυτεύτηκαν.

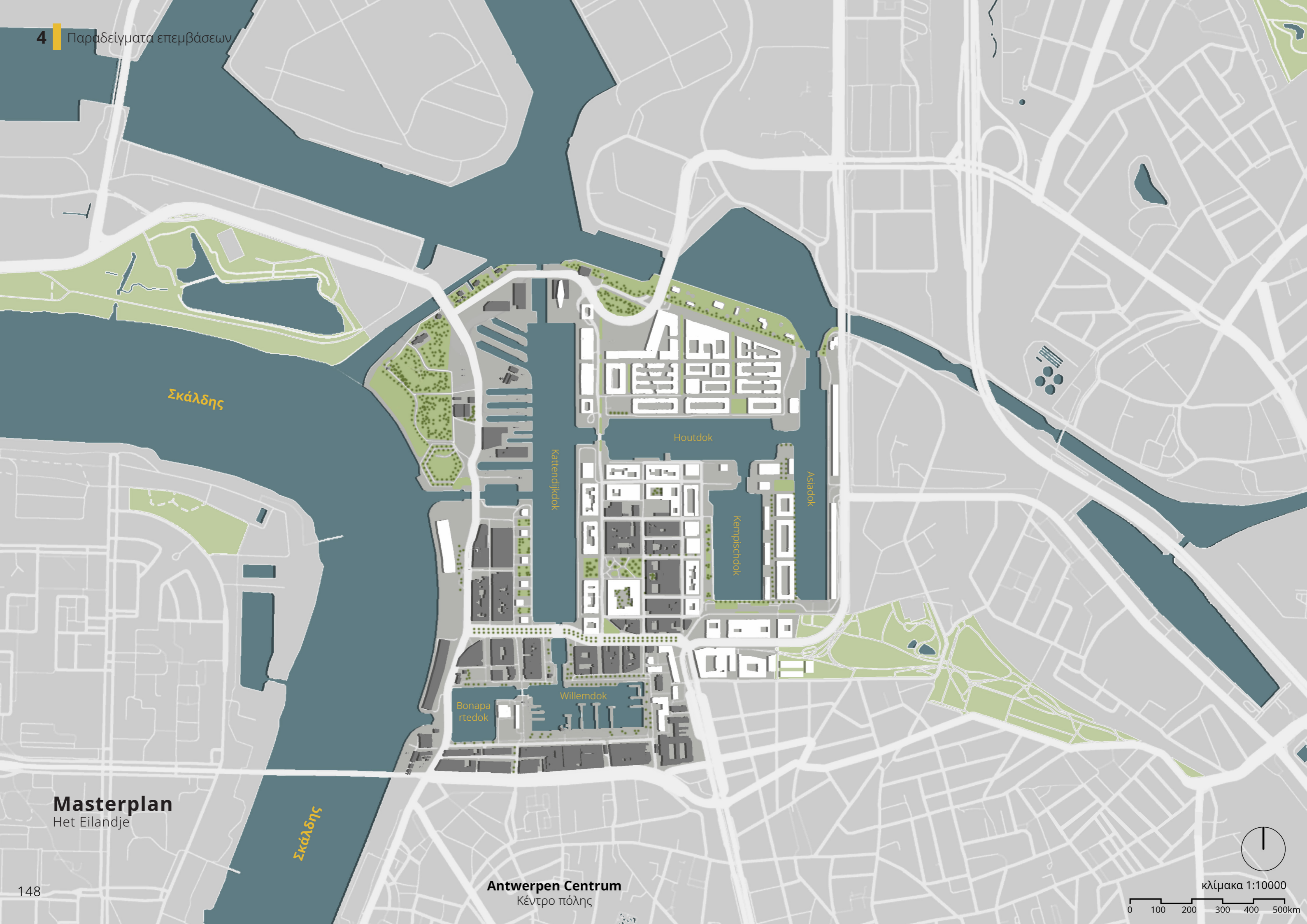
Κατασκευή σε δύο δόσεις

Το οριστικό masterplan του Eilandje διαιρεί την ανάπλαση σε δύο φάσεις: Η Φάση 1 περιλαμβάνει τις συνοικίες Oude Dokken, Montevideo και Cadix, καθεμία από τις οποίες, έχει τα δικά της μοναδικά χαρακτηριστικά.

Με τη Φάση 2, ο κύριος σχεδιασμός επικεντρώνεται στο μέλλον, προς τη βόρεια κατεύθυνση του λιμανιού. Η Φάση 2 περιλαμβάνει το Droogdokkeneiland, το Mexico-Eiland και το Kempeneiland στο ανατολικό τμήμα της περιοχής.



Πάνω δεξιά εικόνα: Ο Manuel de Solà-Morales, σχεδιαστής του masterplan για τη Stad aan de Stroom
Κάτω δεξιά εικόνα: Το masterplan του Morales για το Eilandje, μία από τις τρεις περιοχές οι οποίες διαθέτονταν προς μελέτη στην προκήρυξη του διαγωνισμού (οι άλλες δύο αφορούσαν ζώνες στις προκουμαίες του Σκάλδη)



Σκάλδης

Houtdok

Kattendijkdok

Asiadok

Kempischdok

Willemdok

Bonapartedok

Σκάλδης

Masterplan
Het Eilandje

Antwerpen Centrum
Κέντρο πόλης



κλίμακα 1:10000

0 100 200 300 400 500km

Το Eilandje είναι εδώ

Αυτό που διαφοροποιεί το Eilandje από άλλες γειτονίες της πόλης είναι ένα “ανάποδο σχήμα αστικοποίησης”. Η παρουσία των προβλητών καθιστά τα κτίρια λιγότερο εξέχοντα. Δίνεται η ψευδαίσθηση πως το Eilandje ισορροπεί μεταξύ της γης και του νερού, αντίθεση την οποία η πόλη θέλει να διατηρήσει. Για την ανάπτυξη, έμφαση δίνεται στην αναδιοργάνωση του δημόσιου χώρου καθώς και στη χρήση του νερού.

Πλέον, η υποβαθμισμένη παράκτια περιοχή έχει μεταμορφωθεί (και συνεχίζει να μεταμορφώνεται) σε μια υβριδική γειτονιά με ανάμειξη κατοικημένων, εμπορικών και πολιτιστικών χώρων. Η ανάπτυξη είχε ως στόχο την αναζωογόνηση του παλιού λιμανιού και τη δημιουργία ενός πιο δυναμικού αστικού περιβάλλοντος.

Η δομή των ορθογώνιων δρόμων και προβλητών, με αρκετά ιδιόμορφα μεμονωμένα κτίρια, είναι χαρακτηριστική για το Eilandje. Παράλληλα, ο κύριος σχεδιασμός θέλει να τονίσει τα ειδικά χαρακτηριστικά κάθε ενδιαμέσης περιοχής. Αυτό είναι δυνατό με τη διατήρηση των ιστορικά αξιόλογων κτιρίων, καθώς και με τον σχεδιασμό νέων προσθηκών ως συμπληρωματική χειρονομία ανάμεσα και δίπλα στα υπάρχοντα κτίρια, αλλά και με νέα οικοδομικά έργα.

Κατά τη διάρκεια της ανοικοδόμησης του Eilandje γύρω από τις αποβάθρες, οι δρόμοι στένεψαν, αλλά τα πεζοδρόμια διευρύνθηκαν και επανασχεδιάστηκαν. Οι καφετέριες και τα εστιατόρια εκμεταλλεύονται αυτό το γεγονός για να προσφέρουν εξωτερικούς χώρους εστίασης το καλοκαίρι. Το παλιό Entrepot γκρεμίστηκε και πλέον υπάρχουν μεγάλες λευκές πολυκατοικίες και γραφεία επιχειρήσεων. Τα μονοπάτια στο Godefridus και στο Sint-Aldegondiskaai έχουν επίσης ανακαινιστεί και οι χώροι στάθμευσης κατά μήκος αυτών των αποβάθρων ανακαινίζονται. Οι παλιές πρώην αποθήκες, τέλος, μετατράπηκαν σε σύγχρονα καταστήματα και διαμερίσματα.

Εικόνα: Αεροφωτογραφία του Eilandje έτσι όπως έχει διαμορφωθεί μέχρι το 2020. Διακρίνονται ο ποταμός Σκάλδης, τα κανάλια Bonapartedok, Willemdok και πιο πίσω το Kattendijkdok



Η πρώην φασαρία του λιμανιού εξαφανίστηκε καθώς τα βόρεια και πιο σύγχρονα λιμάνια με τις εγκαταστάσεις φόρτωσης και εκφόρτωσης έγιναν πιο πολυσύχναστα. Οι παλιές αποβάθρες δεν μπορούσαν πλέον να χειριστούν τα μεγαλύτερα πλοία με μεγαλύτερη χωρητικότητα φόρτωσης και στο εξής έγιναν ήσυχες αποβάθρες για αγκυροβολημένα πλοία και φορτηγίδες τις ημέρες ελλιμενισμού. Οι τομείς του τουρισμού και της εστίασης έχουν αναλάβει αυτή τη δραστηριότητα.

Διατήρηση απλότητας και ρουστίκ χαρακτήρας

Οι προηγούμενες λιμενικές δραστηριότητες έχουν διαμορφώσει την περιοχή τόσο κοινωνικά όσο και πολιτιστικά. Η ανακαίνιση και τα νέα έργα κτιρίων έχουν σκοπό την ενίσχυση της αυθεντικής ατμόσφαιρας του Eilandje, οπότε για αυτόν τον λόγο υπάρχουν σαφείς κανόνες για τα νέα κτίρια, καθώς και για την αναδιαμόρφωση των πλατειών, των δρόμων και των προβλητών.

Μνημεία, όπως ιστορικές αποθήκες και γερανοί, αποτελούν ίχνη της πλούσιας ιστορίας. Καθορίζουν σε μεγάλο βαθμό την εμφάνιση του Eilandje, οπότε και τέθηκε ως στόχος η προστασία και διατήρησή τους. Όπου είναι δυνατόν, γέφυρες και κλειδώματα ανακαινίζονται, ενώ αυθεντικά στοιχεία διατηρούνται και ενσωματώνονται όσο το δυνατόν περισσότερο στην ανάπτυξη.

Ο σεβασμός προς την αυθεντική ατμόσφαιρα του Eilandje μεταφράζεται επίσης στην επιλογή συγκεκριμένων υλικών. Χρησιμοποιήθηκαν υλικά τα οποία εναρμονίζονται με τα υφιστάμενα, όπως ειδικές πλακοστρώσεις, χάλυβας, τούβλα, μπλε πέτρα κ.ά. για τα έργα κατασκευής και για την αναμόρφωση πλατειών και δρόμων.

Πράσινο σχέδιο και νερό για όλους

Το Eilandje δεν είχε ποτέ ουσιαστικές πράσινες ζώνες και αστικό πράσινο. Μιας και στην στρατηγική συμπεριλήφθηκε η ανάπτυξη κατοικιών στο νέο αυτό αστικό οικοσύστημα, η δημιουργία πράσινων χώρων κρίθηκε επιτακτική. Ο Μισέλ Ντεσβίν, αρχιτέκτονας τοπίου με έδρα το Παρίσι, ανέπτυξε μια προσαρμοσμένη στρατηγική για το πράσινο στο Eilandje.

Στις νέες πλατείες - προβλήτες θα υπήρχαν περιοχές με φύτευση και δέντρα. Η νέα πλατεία γειτονιάς στην περιοχή Cadix θα περιείχε πλέον πράσινο σε μεγάλο βαθμό και ο κεντρικός άξονας κυκλοφορίας Londenstraat-Amsterdamstraat θα ήταν ένα πράσινο διάδρομο μεταξύ των διαφορετικών ενδιάμεσων περιοχών. Η πρόθεση είναι να ενσωματωθούν όλα τα πράσινα στοιχεία σε ένα ενιαίο, οπτικό σύνολο και να δημιουργηθεί ένα δίκτυο πρασίνου.

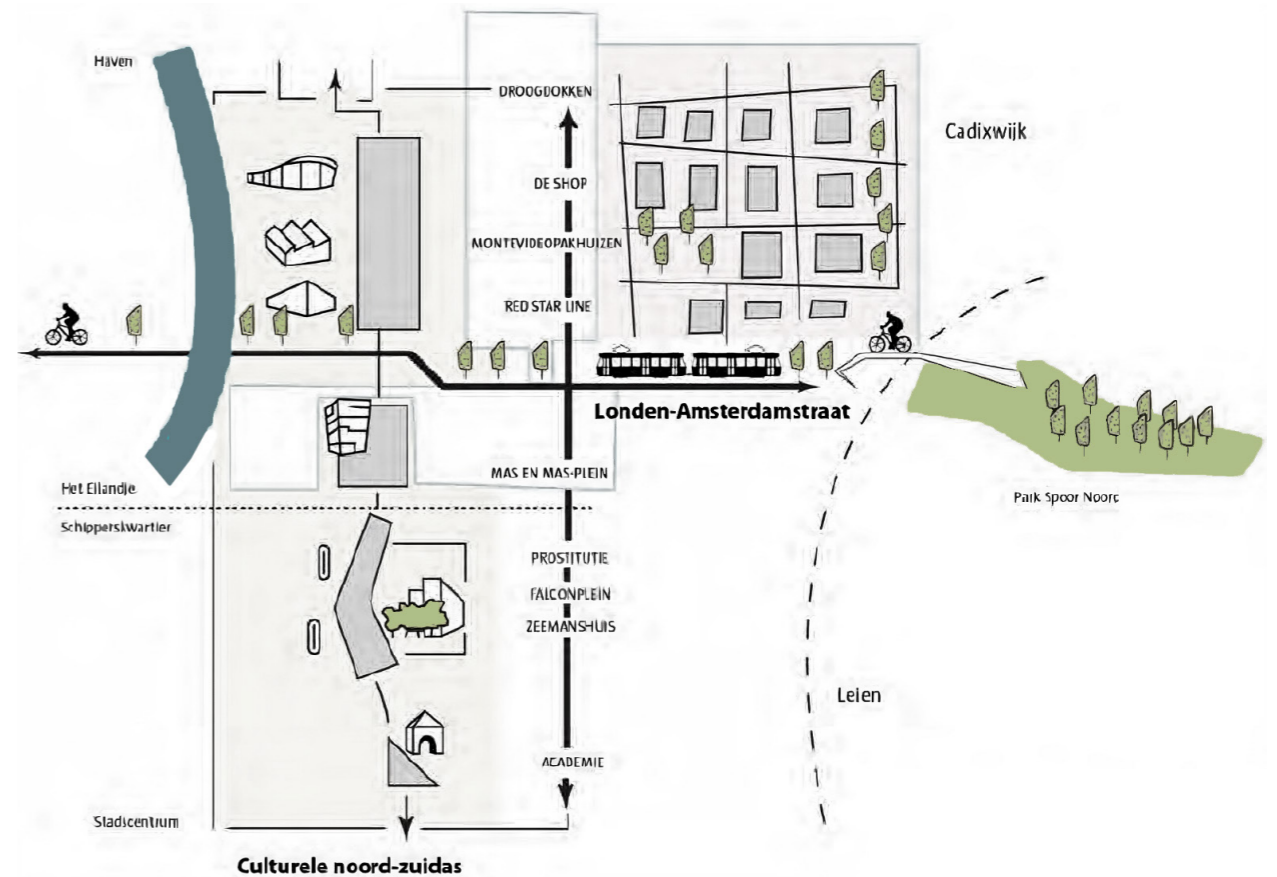
Για τη δημιουργία ενός πράσινου χώρου στο Eilandje, η κυκλοφορία απαγορεύεται στις άκρες των προβλητών και στους δρόμους όπου κυριαρχούν οι κατοικίες, ενώ πολλές από τις θέσεις στάθμευσης αντικαθίστανται πλέον από φυτά και δέντρα. Τα νέα έργα οφείλουν να καλύπτουν τις ανάγκες στάθμευσης με όσο το δυνατόν περισσότερο με υπόγειους αντίστοιχους χώρους, οπότε για αυτόν τον λόγο προτάθηκε ένα μεγάλο υπόγειο πάρκινγκ. Ο κύριος σχεδιασμός στοχεύει επίσης στην επέκταση του δικτύου τραμ στο Eilandje κατά μήκος όλων των σημαντικών αξόνων.

Οι δύο κύριοι άξονες

Ο πολιτιστικός άξονας, επίσης γνωστός ως άξονας Falcon-Nassau, είναι μία διαδρομή η οποία συνδέει το κέντρο της πόλης με το Eilandje. Δημιουργήθηκε ένα πολιτιστικό δίκτυο, το οποίο περιλαμβάνει κτίρια όπως τα Αρχεία Felix, το Museum aan de Stroom (MAS) και το Μουσείο της Red Star Line. Στόχος αυτού του δικτύου αποτέλεσε η πνευματική σύνδεση μεταξύ του κέντρου της πόλης και του Eilandje.

Η οδός Londen-Amsterdam είναι ο κεντρικός άξονας κυκλοφορίας του Eilandje. Αποτελεί ένα σημαντικό κομμάτι που συνδέει τα Leien και το Park Sproor Noord από τη μία πλευρά με τα Scheldekaaien από την άλλη πλευρά. Στο πλαίσιο της αναπτυξιακής διαδικασίας του Eilandje, η οδός Londen-Amsterdam, μαζί με μερικές παραπλεύρωσ οδούς, ανασχεδιάστηκε ως πράσινη αστική λεωφόρος. Η διπλή οδός διαθέτει ευρεία πεζοδρόμια και ποδηλατόδρομους.

Οι δύο άξονες αφενός, αποτελούν δομικά στοιχεία και αφετέρου συνδέουν το Eilandje με τις προκυμαίες του Σκάλδη, με το λιμάνι, με το Πάρκο Sproor Noord, με τη γειτονιά Schipperskwartier και με το κέντρο της πόλης. Και οι δύο άξονες έχουν επίσης κοινωνική διάσταση: διευκολύνουν τις συνεντεύξεις μεταξύ κατοίκων και επισκεπτών.



Συνοικίες... σε δόσεις

Η περιοχή Eilandje χωρίζεται σε 7 συνοικίες, ενώ η περιοχή Kop Spoor Noord αποτελεί κι αυτή τμήμα της ανάπτυξης αν και δεν ανήκει γεωγραφικά στο Eilandje.

Οι πρώτες 4 συνοικίες στον χάρτη αποτελούν μέρος της 1ης φάσης, η οποία μέσα στα επόμενα έτη αναμένεται να έχει ολοκληρωθεί.

Οι υπόλοιπες 4 συνοικίες, ως μέρος της 2ης φάσης, δεν έχουν ξεκινήσει να διαμορφώνονται. Εξαιρεση αποτελεί η συνοικία Droogdokkeneiland, της οποίας το πάρκο άρχισε να λαμβάνει μορφή από το 2018. Η 2η φάση πρόκειται να λάβει τέλος μέσα στην επόμενη δεκαετία.

5 Droogdokkeneiland

Η πιο αραιοδομημένη συνοικία, χαρακτηριζόμενη ως η πράσινη ζώνη του Eilandje καθώς θα περιέχει ένα μητροπολιτικό πάρκο

3 Cadixwijk

Η κεντρικότερη και πιο πυκνοδομημένη συνοικία, με αστικό χαρακτήρα, διαμερίσματα πολλών ειδών και πάρκα γειτονιάς

2 Montevideowijk

Συνοικία - φορέας της ιστορίας του λιμανιού, με χαρακτηριστικά κτήρια τα οποία μαρτυρούν την μακρόχρονη λιμενική δραστηριότητα της πόλης

1 Oude Dokken

Η παλαιότερη και ιστορικότερη συνοικία του Eilandje, με χαρακτηριστικές όψεις επί των καναλιών και σε επαφή με το ιστορικό κέντρο της πόλης

6 Mexico-Eiland

Τωρινή ζώνη βιοτεχνικών εγκαταστάσεων και υπηρεσιών, μελλοντικά πυκνοδομημένη πολυχρηστική συνοικία σε ιπποδάμιο σύστημα

8 Asiadok-Oostkaai

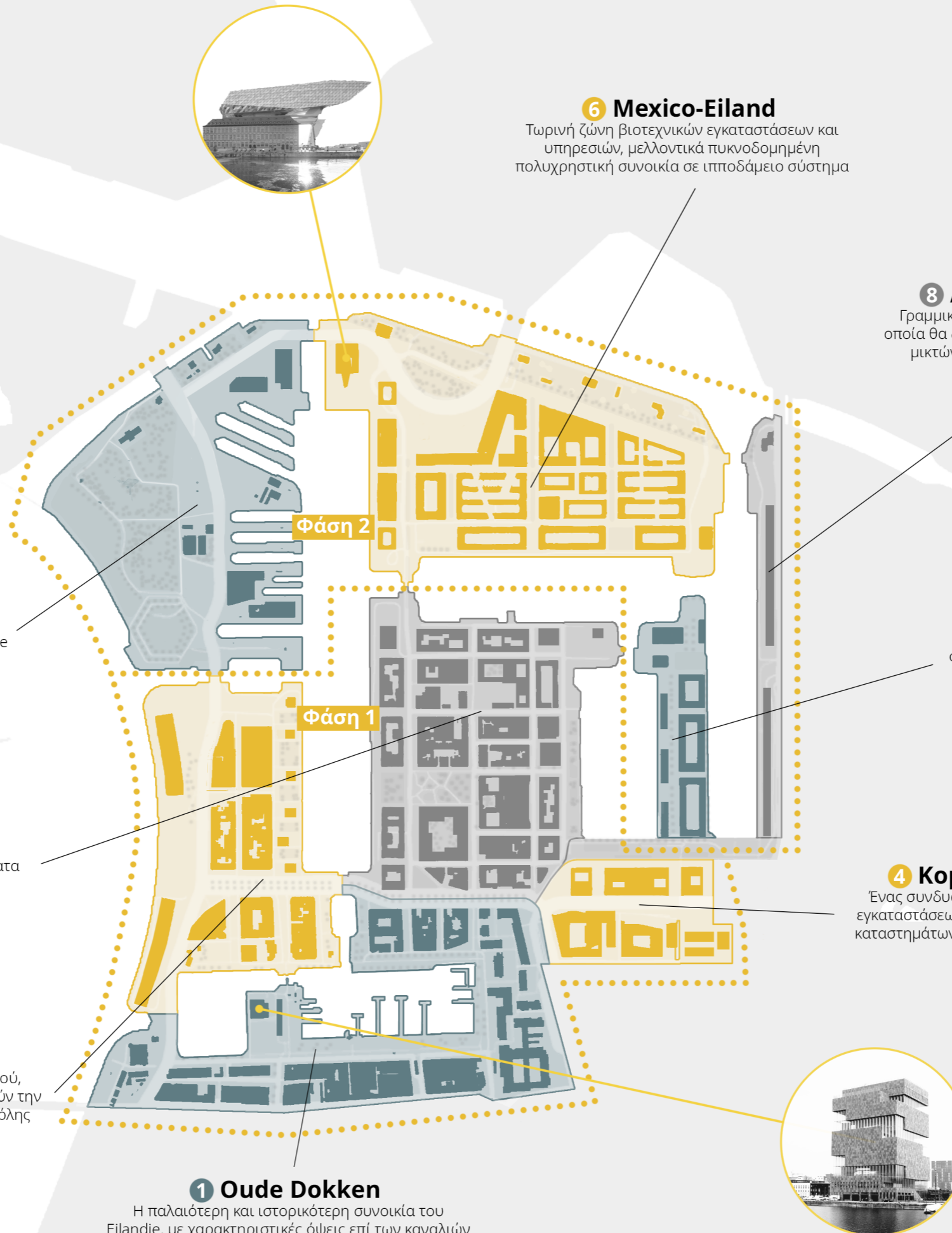
Γραμμικά αναπτυσσόμενη συνοικία, στην οποία θα δημιουργηθούν μπάρες με πύργους μικτών χρήσεων τεχνολογικής αιχμής

7 Kempeneiland

Περιοχή εξελιγμένων δραστηριοτήτων σχετικές με το λιμάνι, όπου μελλοντικά θα εγκατασταθούν καινοτόμες επιχειρήσεις

4 Kop Spoor Noord

Ένας συνδυασμός κατοικιών, δημόσιων εγκαταστάσεων, γραφείων, εστιατορίων και καταστημάτων δίπλα στο Park Spoor Noord





1η Φάση

Στην πρώτη φάση της επέμβασης αναδιαμορφώνονται 3 συνοικίες, οι Oude Dokken, Montevideowijk και Cadixwijk (wijk σημαίνει γειτονιά στα ολλανδικά). Οι συνοικίες αυτές είναι οι κοντινότερες στον κεντρικό ιστό της Αμβέρσας και οι μόνες οι οποίες εμφάνισαν οικιστική ανάπτυξη προ ανάπλασης.

Η συνοικία Oude Dokken έχει σχεδόν αποπερατωθεί, η Cadix ακόμα μεταμορφώνεται σε μια βιώσιμη οικιστική περιοχή και η Montevideo ήδη συγκεντρώνει πολιτιστικά αξιοθέατα. Οι 3 συνοικίες συνδέονται με την οριζόντια αρτηρία London-Amsterdamstraat, μια πράσινη λεωφόρο με νέα γραμμή τραμ.

Όλες οι υλοποιήσεις στην περιοχή πραγματοποιούνται από την AG Vespra (εταιρεία κατασκευών αστικού ενδιαφέροντος η οποία

ανήκει στο δημόσιο) με συμβολή του δήμου, ιδιωτών εταιρών, του λιμεναρχείου και με τη βοήθεια διαφόρων κονδυλίων και επιδοτήσεων από τοπικά και ευρωπαϊκά προγράμματα.

Oude Dokken

Το Oude Dokken (Παλιές Αποβάθρες) αποτελεί την παλαιότερη συνοικία στο Eilandje, αναπτυσσόμενη γύρω από τα κανάλια Willemdok και Bonapartedok και είναι σχεδόν ολοκληρωμένη. Η περιοχή συνδέεται με τη γειτονιά Schipperskwartier στα νότια και έτσι αποτελεί σύνδεσμο με το κέντρο της πόλης. Εδώ βρίσκονται το μουσείο MAS, η γειτονική γέφυρα Nassaubrug και η ανακαινισμένη αποθήκη Felix.

Η ιστορική συνοικία αποτελείται από 17 οικοδομικά τετράγωνα, από των οποίων τα περισσότερα κτήρια χρονολογούνται ως και τον 19ο αιώνα. Αν και κατεδαφίστηκαν κάποιες προϋπάρχουσες δομές, η επέμβαση περιορίζεται εδώ σε αρχιτεκτονική τοπίου, ενέσεις πρασίνου και δαπεδόστρωση. Νέα κτηριακή ανοικοδόμηση επιλέχθηκε μόνο σε κάποια ανατολικά τμήματα, τα οποία παρουσίαζαν αστικά κενά.

Εκμεταλλεύομενη την ανάπτυξη της συγκεκριμένης συνοικίας, η πόλη θέλησε να αναβιώσει τον δεσμό της με την ιστορία της ως πόλη-λιμάνι. Το ναυτικό παρελθόν στεγάζεται στο μουσείο MAS, το οποίο ως εκ τούτου αποτελεί πολιτιστικό αξιοθέατο, παρέχοντας όμορφη θέα στον Σκάλδη και στα παρακείμενα κανάλια. Η ανακατασκευή των άκρων της προκουμαίας και η παροχή ενός θαλάσσιου τουριστικού μέλλοντος έχουν δώσει στη γειτονιά

μία ενδιαφέρουσα δυναμική, ενώ οι κάτοικοι της Αμβέρσας έχουν ενσωματώσει την περιοχή ξανά στο κέντρο της πόλης τους.

Η σύνδεση αυτού του τμήματος της πόλης με το τραμ σφράγισε, τέλος, την επανένωση της πόλης και του ιστορικού λιμανιού. Από τον Αύγουστο του 2017, το τραμ τρέχει στο Het Eilandje με προσωρινό τερματικό σταθμό στο Amsterdam-Bataviastraat, κοντά στο μουσείο MAS. Η διαδρομή θα επεκταθεί περαιτέρω σε όλο το υπόλοιπο Eilandje.

Το μόνο που απομένει για την ολοκλήρωση της συνοικίας, είναι η ανακατασκευή της περιοχής Friendship. Πρόκειται για ένα οικοδομικό τετράγωνο στα δυτικά, μεταξύ Amsterdamstraat, Sint-Laureiskaai, Rijnkaai και Bataviastraat. Χαρακτηρίζεται από ένα ιδιόμορφο κτήριο τριών αξόνων, γνωστότερο ως «Chiquita».



Montevideowijk

Η συνοικία Montevideo, έκτασης 100 στρεμμάτων, βρίσκεται στα ανατολικά του Eilandje, ανάμεσα στις συνοικίες Oude Dokken και Droogdokkeneiland. Η συνοικία χαρακτηρίζεται από πολιτιστικούς χώρους όπως το Red Star Line Museum, το De Shop και το Ballet of Flanders, τα οποία υπενθυμίζουν το πλούσιο παρελθόν της συνοικίας.

Η διατήρηση των ιστορικών στοιχείων και χώρων σε συνδυασμό με τις νέες εξελίξεις και τον επανασχεδιασμό των δημόσιων χώρων συντελούν όχι μόνο στην ανανέωση της περιοχής, αλλά και στην διατήρηση της ιστορικής της σημασίας.

Ένα αξιοσημείωτο έργο στα ανατολικά της συνοικίας αποτελεί το Westkaai-Kattendijkdok με έξι οικιστικούς πύργους, ανεπτυγμένο από την Land Invest Group. Οι πύργοι αυτοί διαμορφώνουν τον ορίζοντα του Eilandje - μιας και είναι ορατοί από σχεδόν όλες τις συνοικίες - και παράλληλα προσφέρουν προνομιακά διαμερίσματα και χώρους σε άμεση γειτνίαση με το κανάλι Kattendijkdok.

Τα διαμερίσματα, προηγουμένως μικρής αξίας, έχουν αυξηθεί σημαντικά σε τιμές. Όπως συνέβη σε πολλές αναδυόμενες γειτονιές, η τιμή της γης κατεδάφισης για νέες κατασκευές στους δρόμους έχει αυξηθεί κατακόρυφα.

Εικόνα: Αεροφωτογραφία του Eilandje, στην οποία διακρίνεται αριστερά η συνοικία Montevideo με τους έξι πύργους παραταγμένους σε σειρά και δεξιά η συνοικία Cadix. Στα βόρεια της δεύτερης φαίνονται τα άκτιστα οικόπεδα και νοτιότερα το πάρκο Σένγκεν

Cadixwijk

Η συνοικία Cadix στο Eilandje βρίσκεται ακόμη σε φάση ανάπτυξης. Νέα σπίτια, σχολεία, παιδικοί σταθμοί, καταστήματα και η δημιουργία μιας πράσινης πλατείας στο κέντρο της συνοικίας απαρτίζουν το πρόγραμμα το οποίο τέθηκε για την Cadixwijk. Πολλά από τα κτήρια έχουν ολοκληρωθεί, ενώ απομένουν κάποια ακόμα κυρίως στα βόρεια, με επαφή στο κανάλι Houtdok.

Το πρόγραμμα του Eilandje ορίζει την μετατροπή της συνοικίας Cadix σε μια πυκνοδομημένη, κυρίως οικιστική περιοχή. Στην περιοχή θα έχουν αναπτυχθεί συνολικά 25 οικοδομικά τετράγωνα σε αυστηρό ορθογώνιο κάναβο.

Αυτή τη στιγμή ζουν εκεί περίπου 1.500 άτομα, σε λίγα χρόνια θα είναι περίπου 4.000. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο η κενή γη πωλείται

σε διαφορετικές φάσεις - υπό προϋποθέσεις - ώστε να είναι δυνατή μια μικτή ανάπτυξη με διαβίωση, εργασία και ψώνια για όλα τα κοινωνικά στρώματα. Η προσφορά στέγασης ποικίλλει με κατοικίες με δικό τους κήπο, διαμερίσματα, οίκους ευγηρίας και ευγηρίας και φοιτητικά διαμερίσματα.

Στο μεταξύ, οι πρώτοι κάτοικοι έχουν μετακομίσει σε νέα οικοδομικά τετράγωνα στα βόρεια της συνοικίας και κατά μήκος της νέας πλατείας Σένγκεν. Άλλα κατασκευαστικά έργα βρίσκονται σε εξέλιξη ή θα ξεκινήσουν σύντομα. Το κτίριο στη γωνία των Madrasstraat και Pireausstraat θα περιλαμβάνει 31 κοινωνικά ενοικιαζόμενα ακίνητα, παιδική μέριμνα και υπόγειο χώρο στάθμευσης. Παράλληλα, το κτίριο στη γωνία των Indiëstraat και Portostraat θα στεγάσει 27 κοινωνικές κατοικίες.

Κορ Sproor Noord

Το Κορ Sproor Noord είναι μία ζώνη εκτός της περιοχής Eilandje, αλλά συμπεριλημμένη στο πρόγραμμα ανάπτυξης. Αναπτύσσεται μεταξύ του Park Sproor Noord και της κεντρικής οδικής αρτηρίας N1 (Leien), συνδέοντας το πάρκο με το Oude Dokken και το ιστορικό λιμάνι.

Η ζώνη έχει μέγεθος 60 στρέμματα και αποτελείται από 2 οικοδομικά τετράγωνα βόρεια και 3 νότια της οδογέφυρας Hardenvoort. Στο Κορ Sproor Noord βασική επιταγή αποτέλεσε η δημιουργία μικτών χρήσεων, ένας συνδυασμός δηλαδή κατοικιών, δημόσιων εγκαταστάσεων, γραφείων, εστιατορίων και καταστημάτων.

Προς το παρόν, είναι χτισμένοι μεταξύ άλλων 4 πολυχρηστικοί πύργοι, ενώ μπροστά από το κανάλι Kempischdok δεσπόζει η νεότευκτη κλινική ZNA Cadix. Ακόμα, στην περιοχή τοποθετείται η πανεπιστημιούπολη του AP Hogeschool, η οποία καταλαμβάνει δύο οικοδομικά τετράγωνα στα νότια. Τα έργα στην ζώνη ξεκίνησαν το 2005 και θα ολοκληρωθούν έως το 2025.

Το Κορ Sproor Noord και το διπλανό μεγάλο πάρκο (Park Sproor Noord) υπάρχουν επειδή παρουσιάστηκε μια μεγάλη ευκαιρία εκείνη την εποχή, η επαναχρησιμοποίηση ενός εκτεταμένου πρώην σιδηροδρομικού χώρου που προϋπήρχε στο σημείο. Ο χώρος έμεινε κενός και διαθέσιμος προς εκμετάλλευση, λόγω της δημιουργίας της υπόγειας σιδηροδρομικής σήραγγας και της ολοένα και πιο βόρειας μετατόπισης των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με το λιμάνι.

Το NMBS μεταβίβασε τα 18ο στρέμματα γης για το πάρκο Sproor Noord στην πόλη σε αντάλλαγμα την εμπορική ανάπτυξη του Κορ Sproor Noord.



Εικόνα: Άποψη της κλινικής ZNA Cadix και δύο πολυχρηστικών πύργων από το κανάλι Kempischdok. Πίσω δεξιά διακρίνεται αμυδρά ένα τμήμα του κτηριακού συγκροτήματος του AP Hogeschool



2η Φάση

Η δεύτερη φάση ξεκίνησε μόλις το 2018 από το Droogdokkeneiland, ενώ σύντομα αναμένονται επεμβάσεις και στις υπόλοιπες τρεις συνοικίες, Mexico-Eiland, Kempreneiland και Asiadok - Oostkai. Κάθε συνοικία θα παρουσιάζει διαφορετικά χαρακτηριστικά. Καθώς οι συγκεκριμένες ζώνες αποτελούν τον ενδιάμεσο κρίκο μεταξύ του σύγχρονου λιμένα και των αστικών συνοικιών της πρώτης φάσης και κατ' επέκταση της κυρίως πόλης, ο χαρακτήρας της 2ης φάσης καθίσταται αρκετά ιδιαίτερος: σκοπός είναι η δημιουργία του Καινοτόμου Αστικού Λιμένα (Innovatieve Stadshaven).

Με τον Καινοτόμο Αστικό Λιμένα, εξασφαλίζεται η δημιουργία εξελιγμένων τεχνολογικά νέων συνοικιών, οι οποίες θα δίνουν έμφαση τόσο σε αστικές δραστηριότητες όσο και στην επιμόρφωση των κατοίκων στον τεχνολογικό και λιμενικό τομέα.

Από το πρόγραμμα δίνεται βάση στις ροές logistics, στη βιωσιμότητα και στην κυκλική οικονομία, στο δημόσιο πρόσωπο των περιοχών και τέλος στην οικονομική σκοπιμότητα (ευέλικτη υποδιαίρεση χώρων διπλού ύψους, ευκαιρίες ανάπτυξης για εταιρείες, μορφές δραστηριοτήτων). Η καινοτομία έμφαση συνεχίζεται σε όλες τις πτυχές: από τους νέους τρόπους κινητικότητας και τις αστικές τυπολογίες επιχειρήσεων, μέχρι την ψύξη των κτιρίων με νερό αποβάθρας.

Droogdokkeneiland

Το Droogdokkeneiland (Νησί Ξηρών αποβαθρών) είναι η βορειοδυτικότερη συνοικία του Eilandje, χωροθετημένη ανάμεσα στην ανατολική όχθη του Σκάλδη από τα δυτικά και το κανάλι

Kattendijkdok στα ανατολικά. Η συνοικία σηματοδότησε την έναρξη της 2ης φάσης - η μοναδική αυτής της φάσης υπό αναδιαμόρφωση έως τώρα. Ένα νέο πάρκο κατασκευάζεται σε αυτήν την τοποθεσία, το Droogdokkenpark, μια ευμεγέθους πράσινη ζώνη 110 στρεμμάτων.

Η συγκεκριμένη συνοικία, μεγέθους 180 στρεμμάτων, θα χαρακτηρίζεται ως μητροπολιτικό πάρκο και ζώνη ανάπαυσης και αναψυχής. Χάρη στη θέση της στην εξωτερική στροφή του Scheldt, η περιοχή είναι ένα σημείο άρθρωσης μεταξύ πόλης και λιμανιού, όπου αυτοί οι δύο κόσμοι ενώνονται.

Ο σχεδιασμός για το Droogdokkenpark βασίζεται σε μεγάλο σεβασμό για την υπάρχουσα κατάσταση του χώρου. Τα επόμενα χρόνια, το νέο πάρκο θα έχει μια φυσική παλιρροιακή όχθη κατά μήκος του Σκάλδη, όπου θα σχηματιστούν λασπότοποι και αλυκές.

Θα υπάρχει επίσης ζώνη περιπέτειας και πάρκο με φυσικό αμφιθέατρο για εκδηλώσεις μικρού μεγέθους.

Στα τέλη Σεπτεμβρίου 2018, το πρώτο τμήμα του Droogdokkenpark άνοιξε με το Belvédère, μια εξαγωνικό τμήμα του πάρκου επιφάνειας 20 στρεμμάτων. Υπάρχει επίσης ένας χώρος στάθμευσης με ενενήντα θέσεις δίπλα στη γέφυρα Kattendijk, τη μελλοντική είσοδο του πάρκου.

Για την προστασία της υποκείμενης περιοχής από πλημμύρες, η De Vlaamse Waterweg κατασκευάζει επίσης ένα νέο ανάχωμα. Ολόκληρο το ανάχωμα θα έχει ασφαλές ύψος 1 μέτρο πάνω από την επιφάνεια του σημερινού κρηπιδώματος (8,25 μέτρα). Οι ήπιες κλίσεις που πρόκειται να διαμορφωθούν, θα επιτρέπουν στην αντιπλημμυρική προστασία να εναρμονιστεί με το περιβάλλον.



Mexico-Eiland

Το Mexico-Eiland είναι μία βόρεια συνοικία του Eilandje, περιτριγυρισμένη εξ ολοκλήρου από κανάλια (Kattendijkdok, Houtdok, Asiadok και Straatsburgdok). Αποτελεί προς το παρόν μία ζώνη αποθηκών, βιοτεχνιών και εταιρειών logistics, κάτι το οποίο πρόκειται να αλλάξει στο μέλλον.

Με βάση το υποδάμιο σύστημα και τις χαράξεις της γειτονικής συνοικίας Cadix, πρόκειται να κατασκευαστούν κτήρια μικτών χρήσεων, ενώ όλα τα οικοδομικά τετράγωνα θα έχουν εσωτερικούς ανοιχτούς χώρους και αίθρια στο κέντρο τους. Το γεγονός πως η συνοικία αποτελεί το όριο μεταξύ σύγχρονου λιμένα και αστικής περιοχής

σημαίνει ότι οι δραστηριότητες οι οποίες θα αναπτυχθούν θα αφορούν και τα δύο μέρη, όπως ορίζεται στο πρόγραμμα του Innovatieve Stadshaven.

Στο βορειοδυτικό άκρο του Mexico-Eiland, στο ύψος του Kattendijkdok και απέναντι από το Droogdokeneiland, βρίσκεται ένα από τα σημαντικότερα και χαρακτηριστικότερα κτήρια του Eilandje. Το σημερινό λιμεναρχείο (Antwerp Port House) αποτελεί ένα ιδιαίτερο υβρίδιο τυπικής ευρωπαϊκής αρχιτεκτονικής του 19ου αιώνα και μεταμοντέρνου ύψους, έπειτα από την ανακαίνιση. Το αρχιτεκτόνημα αυτό πρόκειται να αναδειχθεί ακόμα περισσότερο όταν η περιοχή τριγύρω του αναπτυχθεί και αστικοποιηθεί.

Kempeneiland

Το Kempeneiland είναι ένα μακρόστενο τεχνητό ακρωτήριο ανάμεσα στα κανάλια Kempischdok, Houtdok και Asiadok. Η συνοικία αναπτύσσεται σε έναν καινοτόμο κόμβο ο οποίος θα χρησιμοποιήσει την σχετική με το νερό και την πόλη τοποθεσία του για να φέρει κοντά εταιρείες γύρω από την περιοχή.

Τρία κλειστά εμπορικά κτίρια με εσωτερικό ανοιχτό χώρο συνεχίζουν τη δομή των οικοδομικών τετραγώνων της περιοχής Cadix, ενώ στο βόρειο τμήμα του ακρωτηρίου θα διατηρηθούν τρεις υφιστάμενες αποθήκες. Ακόμη, στα ανατολικά παρέχεται μια ευρύχωρη προκουαία για υλικοτεχνικές κινήσεις και καινοτόμα πειράματα στο νερό και στα δυτικά ένας δημόσιος, πράσινος άξονας μεταξύ τριών μακρόστενων κτηρίων, ο οποίος προορίζεται να έχει ήπια κυκλοφορία.

Asiadok-Oostkaai

Το Asiadok-Oostkaai αποτελεί την ανατολικότερη συνοικία του Eilandje, μία μακρόστενη λωρίδα γης ανάμεσα στο κανάλι Asiadok και τον αυτοκινητόδρομο Noordlaan στα ανατολικά. Η συνοικία αναπτύσσεται γραμμικά, κατά μήκος του παράκτιου μετώπου Oostkaai.

Τη δεδομένη χρονική στιγμή, η συνοικία καταλαμβάνεται από μακρόστενες αποθήκες πίσω από το Oostkaai, με έναν εγκαταλελειμμένο πύργο να βρίσκεται στο νότιο άκρο. Το πρόγραμμα ορίζει την κατεδάφιση των υφιστάμενων αποθηκών και τη δημιουργία μακρόστενων μπαρών - με πύργους ανά σημεία - στη θέση τους. Οι δραστηριότητες στους κτηριακούς χώρους αναμένεται να είναι τεχνολογικής αιχμής, παρόμοιες με αυτές στο Kempeneiland.

Εικόνα: Σημερινή όψη των μακρόστενων συνοικιών Kempeneiland (αριστερά) και Asiadok-Oostkaai (δεξιά) σε πρώτο πλάνο. Ακριβώς πίσω από το Kempeneiland διακρίνεται η τωρινή ζώνη αποθηκών και logistics του Mexico-Eiland, ενώ στο βάθος αριστερά φαίνεται το Port House

Ο σπειρωτός κύβος MAS Museum



Το μουσείο MAS (Museum aan de Stroom) αποτελεί ίσως το πιο χαρακτηριστικό κτήριο στην περιοχή Eilandje, ευρισκόμενο στην καρδιά της συνοικίας Oude Dokken και ανοιχτό για το κοινό από το 2011.

Σχεδιάστηκε από το ολλανδικό αρχιτεκτονικό γραφείο Neutelinks Riedijk Architecten. Το έργο τους με την ονομασία "Warehouse" επιλέχθηκε ανάμεσα σε 55 υποβολές έργων, στο πλαίσιο ενός διεθνούς διαγωνισμού για τον σχεδιασμό του μουσείου. Το κτήριο βρίσκεται στη θέση που έστεκε παλαιότερα ο Χανσεατικός Οίκος (Hanseatic House), ο οποίος αποτελούσε αποθήκη ήδη από τον 16ο αιώνα.

Χαρακτηριστική ογκοπλασία

Όσον αφορά το σύγχρονο κτήριο, πρόκειται για μια μεγάλη μοντέρνα αποθήκη. Η αρχιτεκτονική του βασίζεται στις αποθήκες του 19ου αιώνα, οι οποίες ήταν τυπικά στοιχεία τόσο της συνοικίας όπου βρίσκεται όσο και γενικότερα της πόλης. Οι χώροι του μουσείου είναι στοιβαγμένοι ο ένας πάνω από τον άλλο, περιστραμμένοι κατά ένα τέταρτο της στροφής σε κάθε επίπεδο, δημιουργώντας έτσι έναν σπειρωτό πύργο.

Η διάταξη στο εσωτερικό

Η είσοδος στο κτήριο πραγματοποιείται από τη βορειοανατολική γωνία του, όπου στο ισόγειο βρίσκεται ένα μεγάλο φουαγιέ με γκισέ εισιτηρίων. Το κτήριο έπειτα χωρίζεται σε δύο χώρους, στους ανοιχτούς χώρους κατακόρυφης κίνησης και στους εσωτερικούς μουσειακούς και γραφειακούς χώρους. Στην πρώτη περίπτωση αναφερόμαστε σε ένα σύνολο κυλιόμενων σκαλών και ευρείων πλατυσκάλων τα οποία αναπτύσσονται σπειρωτά προς τα πάνω, ακολουθώντας το μοτίβο του κελύφους. Σε κάθε επίπεδο, υπάρχει και από ένας εσωτερικός εξώστης -λειτουργώντας ως

πλατύσκαλο- ο οποίος διαθέτει θέα στην πόλη και στο λιμάνι από διαφορετική πλευρά σε κάθε έναν από τους 9 ορόφους.

Στο δεύτερο είδος χώρων ανήκουν οι εκθεσιακοί χώροι, οι οποίοι αναπτύσσονται κάθετα στην καρδιά του κτηρίου. Η πρόσβαση σε αυτούς επιτρέπεται μόνο με εισιτήριο, ενώ αντιθέτως η είσοδος τόσο στο κλιμακοστάσιο και στους εξώστες όσο και στο δώμα είναι ελεύθερη.

Το κοκκινωπό κέλυφος

Το εξωτερικό κέλυφος του κτηρίου είναι επιστρωμένο με βαθύ κόκκινο αμμόλιθο από την Άγρα της βόρειας Ινδίας. 3.185 ανάγλυφα μεταλλικά χέρια -το σύμβολο της Αμβέρσας- διακοσμούν τις κοκκινωπές προσόψεις του μουσείου, τα οποία μοιάζουν να σηκώνουν ψηλά το κτήριο.

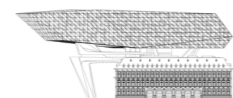
Ο περιβάλλον χώρος

Πέρα από το κεντρικό κτήριο του μουσείου, στην προβλήτα βρίσκεται μία πλατεία νότια του κτηρίου, ενώ δίπλα του στην ανατολική πλευρά βρίσκεται ένα χαμηλό κτήριο με αναμνηστικά -επενδυμένο από τα ίδια υλικά. Όλο αυτό το σύστημα επικοινωνεί άμεσα με την νότια προκυμαία του Oude Dokken, ενώ από την άλλη πλευρά συνδέεται με το Montevideowijk και το υπόλοιπο Eilandje μέσω της πεζογέφυρας Nassau.

Το μουσείο MAS αποτελεί πλέον αναπόσπαστο κομμάτι του Eilandje και της συνοικίας Oude Dokken. Η θέση του ανάμεσα στα κανάλια Bonapartedok και Willemdok, στο επίκεντρο της ιστορικής συνοικίας, διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην ανάδειξη του κτηρίου ως τοπόσημο όχι μόνο για το Eilandje, αλλά για όλη την Αμβέρσα. Οι ιδέες των αρχιτεκτόνων τόσο για το κέλυφος όσο και για την εσωτερική διάταξη ενισχύουν περαιτέρω αυτή τη δυναμική.



Το αιωρούμενο πλοίο Antwerp Port House



Το Port House της Αμβέρσας αποτελεί διεθνώς αναγνωρισμένο αρχιτεκτόνημα, σχεδιασμένο από τη Zaha Hadid και το γραφείο της. Αν και δεν διαθέτει την κεντρική τοποθεσία του μουσείου MAS, η ιδιαίτερη αρχιτεκτονική του προσελκύει επισκέπτες μέχρι το άκρο της πόλης για να το δουν.

Η ανάγκη για νέο λιμεναρχείο

Το 2007, όταν τα πρώην γραφεία του λιμένα της Αμβέρσας στη δεκαετία του 1990 είχαν γίνει πολύ μικρά, το λιμάνι αποφάσισε ότι η μετεγκατάσταση θα επέτρεπε τη στέγαση των τεχνικών και διοικητικών υπηρεσιών του από κοινού, παρέχοντας νέα καταλύματα για περίπου 500 άτομα προσωπικό. Το λιμάνι απαιτούσε έναν βιώσιμο χώρο εργασίας για τους υπαλλήλους του, που αντιπροσωπεύει το ήθος και τις αξίες του σε μια διαρκώς διευρυνόμενη τοπική και διεθνή σκηνή.

Η επιλογή της περιοχής μελέτης

Ως το κατώφλι μεταξύ της πόλης και του τεράστιου λιμανιού της, το Mexico-Eiland επιλέχθηκε ως ο χώρος για το νέο λιμεναρχείο. Ο παραθαλάσσιος χώρος προσέφερε επίσης σημαντικά αειφόρα κατασκευαστικά οφέλη, επιτρέποντας τη μεταφορά υλικών και δομικών στοιχείων με νερό, μια σημαντική απαίτηση για την επίτευξη των οικολογικών στόχων του λιμανιού.

Μετά την κατασκευή ενός νέου πυροσβεστικού σταθμού με εγκαταστάσεις που απαιτούνται για την εξυπηρέτηση του επεκτεινόμενου λιμανιού, ο παλιός πυροσβεστικός σταθμός στην τοποθεσία του νησιού του Μεξικού έγινε περιττός και βασίστηκε σε αλλαγή χρήσης για να διασφαλίσει τη διατήρησή του. Αυτός ο παροπλισμένος πυροσβεστικός σταθμός έπρεπε να ενσωματωθεί στο νέο έργο. Το τμήμα αρχιτεκτονικής της φλαμανδικής κυβέρνησης, μαζί με τις αρχές της πόλης και του λιμανιού διοργάνωσαν τον

αρχιτεκτονικό διαγωνισμό για τη νέα έδρα. Ο Marc Van Peel, πρόεδρος του λιμανιού της Αμβέρσας, δήλωσε: «Υπήρχε μόνο ένας κανόνας ορισμένος στον αρχιτεκτονικό διαγωνισμό, δηλαδή ότι το αρχικό κτίριο έπρεπε να διατηρηθεί. Δεν υπήρξαν άλλες απαιτήσεις για την τοποθέτηση του νέου κτιρίου. Ως εκ τούτου, η κριτική επιτροπή εξεπλάγη ευχάριστα όταν οι πέντε επιλεγμένοι υποψήφιοι επέλεξαν όλοι μια μοντέρνα κατασκευή πάνω από το αρχικό κτήριο. Όλοι συνδύασαν το νέο με το παλιό, αλλά το σχέδιο των Zaha Hadid Architects ήταν το πιο λαμπρό».

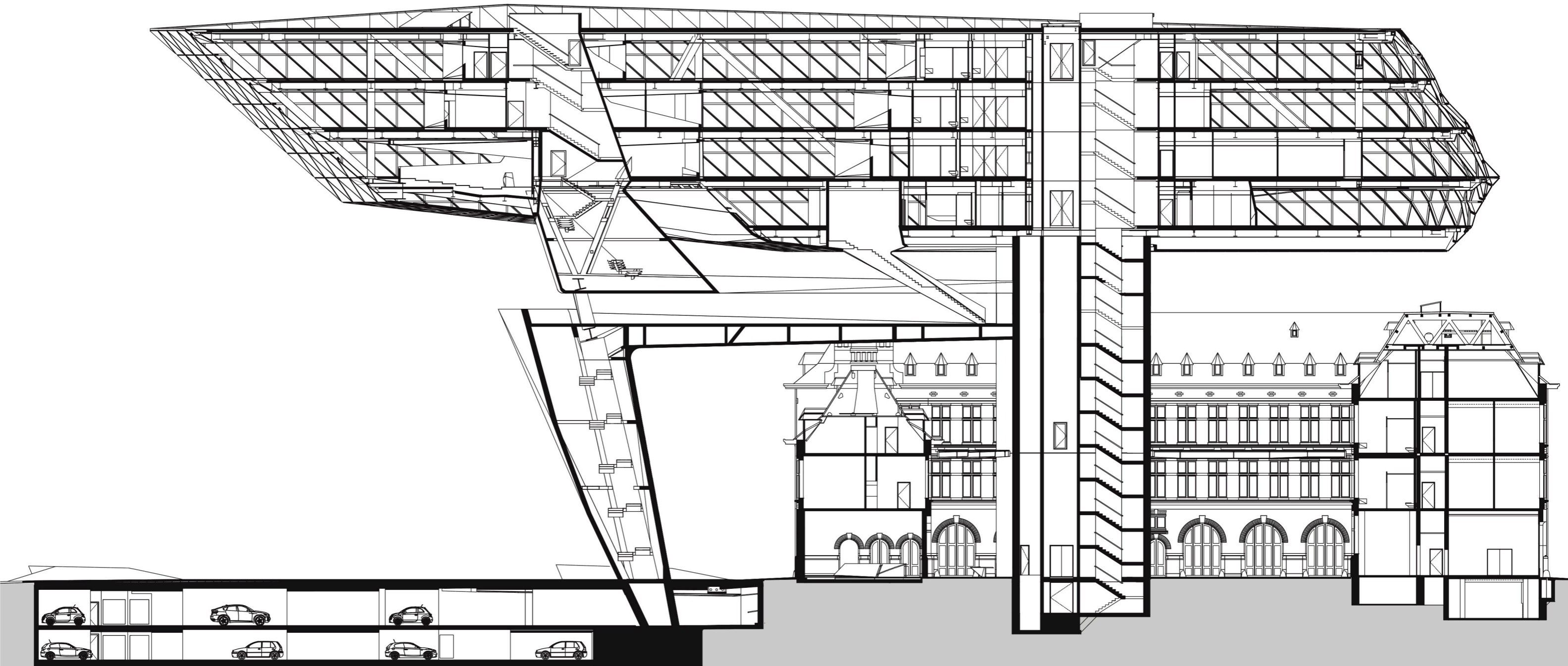
Σχεδιασμός με σεβασμό

Ο σχεδιασμός της Zaha Hadid βασίζεται στη λεπτομερή ιστορική έρευνα και μια ενδελεχή ανάλυση τόσο του χώρου όσο και του υπάρχοντος κτιρίου. Δημιουργήθηκε έτσι ένας νέος όγκος που «επιπλέει» πάνω από το παλιό κτίριο, σεβόμενος κάθε μια από τις παλιές προσόψεις και ολοκληρώνοντας την κατακόρυφότητα του απραγματοποίητου πύργου του αρχικού σχεδίου. Όπως η πλήρη ενός πλοίου, η νέα επέκταση δείχνει προς το Scheldt, συνδέοντας το κτίριο με τον ποταμό στον οποίο ιδρύθηκε η Αμβέρσα.

Ο Marc Van Peel είπε: «Το αρχιτεκτονικό στυλ του αρχικού κτιρίου, ένα αντίγραφο του πρώην Χανσεατικού Οίκου, θυμίζει τον 16ο αιώνα, τον «χρυσό αιώνα» της Αμβέρσας. Αλλά τώρα πάνω από αυτό το πρωτότυπο, έχει χτιστεί μια σύγχρονη κατασκευή από απαστράπτον γυαλί, που είμαι βέβαιος ότι αντιπροσωπεύει έναν νέο χρυσό αιώνα για την Αμβέρσα».

Τα τριγωνικά τμήματα στο κέλυφος επιτρέπουν στις φαινομενικά ομαλές καμπύλες σε κάθε άκρο του κτιρίου να σχηματίζονται με επίπεδα φύλλα γυαλιού. Ενώ τα περισσότερα από τα τμήματα αυτά είναι διαφανή, μερικά είναι αδιαφανή. Αυτή η εναλλαγή εξασφαλίζει επαρκή ηλιακή ακτινοβολία εντός του κτιρίου, ενώ παράλληλα ελέγχει το ηλιακό φορτίο που χρειάζεται για τις βέλτιστες συνθήκες εργασίας.





Διαμήκης τομή του Port House, παράλληλη στον άξονα βορρά - νότου. Διακρίνονται ο υπόγειος χώρος στάθμευσης κάτω από την πλατεία, το κεντρικό και το δευτερεύον κλιμακοστάσιο και η διάρθρωση των 4 πρόσθετων ορόφων εντός της φουτουριστικής νέας κατασκευής



Γένοβα

Porto Antico

Έκταση: 116 στρέμματα
Σχεδιασμός: 1995 - 1988
Κατασκευή: 1988 - 2001

Waterfront di Levante

Έκταση: 289 στρέμματα
Σχεδιασμός: 2017 - 2018
Κατασκευή: 2020 -

Η Γένοβα στον χρόνο

Η Γένοβα, ως θαλάσσια πόλη, έχει συνδεθεί στενά με το λιμάνι της από την αρχή της ιστορίας της. Αναπτύχθηκε σημαντικά και κέρδισε έναν ξεχωριστό ρόλο στην ιστορία και την οικονομία της Ευρώπης, χάρη στην στρατηγική της τοποθεσία.

Η πόλη περιβάλλεται γεωμορφολογικά από δύο λωρίδες γης - το ανατολικό Molo Vecchio και το δυτικό Promontorio - και προστατεύεται από βουνά προς τα βόρεια, που την προστατεύουν από τον άνεμο και εχθρικές επιθέσεις. Αυτή η ευνοϊκή γεωγραφική θέση την καθιστά έναν σημαντικό εμπορικό κόμβο. Αποτελεί την πύλη ανάμεσα στη Μεσόγειο και τον βόρειο ωκεανό, το φυσικό πέρασμα προς την κοιλάδα του ποταμού Πάδου και μια σημαντική στάση στη διαδρομή προς τη Μασσαλία, ένα άλλο σημαντικό λιμάνι της Μεσογείου.

Η αρχική δομή του λιμανιού ήταν συνδεδεμένη με τον φυσικό κόλπο, γνωστό ως Porto Antico. Ο εξελισσόμενος σε λιμάνι όρμος ακολουθούσε σταθερά τα ρεύματα καινοτομιών στη ναυπήγηση πλοίων και στη διαχείριση φορτίων, ενώ οι τοπικές αρχές τροποποιούσαν την ακτογραμμή με συνεχείς αναπροσαρμογές και παρεμβάσεις.

Οι πρώτες αναφορές σχετικά με αυτές τις κατασκευαστικές εργασίες χρονολογούνται από τον Πρώιμο Μεσαίωνα και ταυτόχρονα με τη δημιουργία του θεσμού των Θαλασσίων Πρόξενων. Οι Θαλασσίοι Πρόξενοι είχαν την ευθύνη για τον έλεγχο των λιμενικών έργων, συμπεριλαμβανομένων των εργασιών συντήρησης και επέκτασης, και εκτελούνταν σωστά.

Κατά τον 12ο αιώνα, το εμπόριο της Γένοβας στη Μεσόγειο αναπτύχθηκε, και η πόλη κατέλαβε τη θέση ενός σημαντικού εμπορικού κόμβου για πολυτελή προϊόντα που εισέρχονταν από την Ανατολή και τη Φλάνδρα. Αυτή η ανάπτυξη δημιούργησε χρηματοοικονομικές δραστηριότητες που κατέστησαν τους Γενοβέζους τραπεζίτες κείριους παίκτες στην ευρωπαϊκή οικονομία.



Εικόνα: Χάρτης της Γένοβας, χρονολογούμενος το 1766



Από τα μέσα του 12ου αιώνα, το λιμάνι διευρύνθηκε με την κατασκευή του Molo Vecchio, μιας πλατφόρμας που παρείχαν οι φυσικοί βράχοι. Στην κορυφή του αυτού του νέου προσθίου χτίστηκε ο Torre dei Greci, γνωστός ως "Πύργος των Ελλήνων," προκειμένου να σηματοδοτεί την είσοδο στο λιμάνι.

Ο χώρος εντός της παλιάς αποβάθρας χρησιμοποιήθηκε για την αγκυροβόληση μικρότερων σκαφών, και αυτή η περιοχή ονομάστηκε Mandraccio, καθώς τα σκάφη που συγκεντρώνονταν εκεί έμοιαζαν με κοπάδι.

Το Mandraccio, το «καταφύγιο όπου μπορείτε να σταματήσετε με ασφάλεια» σύμφωνα με μια ετυμολογία πιθανώς αραβικής προέλευσης, είναι ένα είδος φυσικού λιμανιού και είναι η στροφή στην οποία εγκαταστάθηκαν οι πρώτοι αυτόχθονες ψαράδες. Προστατευμένο από τους ανέμους και σε στρατηγική θέση, το λιμάνι της Γένοβας έγινε γρήγορα ο κόμβος του θαλάσσιου εμπορίου με όλη τη Μεσόγειο.

Η δομή του λιμανιού παρέμεινε σχεδόν αμετάβλητη μέχρι τα τέλη του 16ου αιώνα. Έγιναν κάποιες επεμβάσεις στην αποβάθρα, ενώ το λιμάνι ανασκαφίκε για να επιτρέψει την αγκυροβόληση μεγαλύτερων πλοίων. Το 1553, προστέθηκε η Porta del Molo, γνωστή και ως Porta Siberia, που σχεδίασε ο Galeazzo Alessi για να σηματοδοτήσει το μήκος της αποβάθρας, που ήταν 490 μέτρα.

Η συνεχής επέκταση του λιμενικού χώρου με την κατασκευή νέων αποβάθρων, καθώς και η αύξηση της λιμενικής δραστηριότητας σηματοδότησαν την ανάγκη για βελτίωση των λιμενικών υποδομών. Η διαχείριση του λιμενικού χώρου έγινε πιο αποτελεσματική με τη δημιουργία του Consorzio Autonomo del Porto (CAP). Οι βελτιώσεις περιλάμβαναν την κατασκευή εγκαταστάσεων όπως το σιλό σιτηρών, τα Magazzini del Cotone, και τον θαλάσσιο σταθμό S. Limbania. Αυτές οι επενδύσεις βοήθησαν στην αύξηση της λιμενικής δραστηριότητας και την βελτίωση της απόδοσης του λιμανιού.

Από τους Παγκόσμιους Πολέμους μέχρι σήμερα

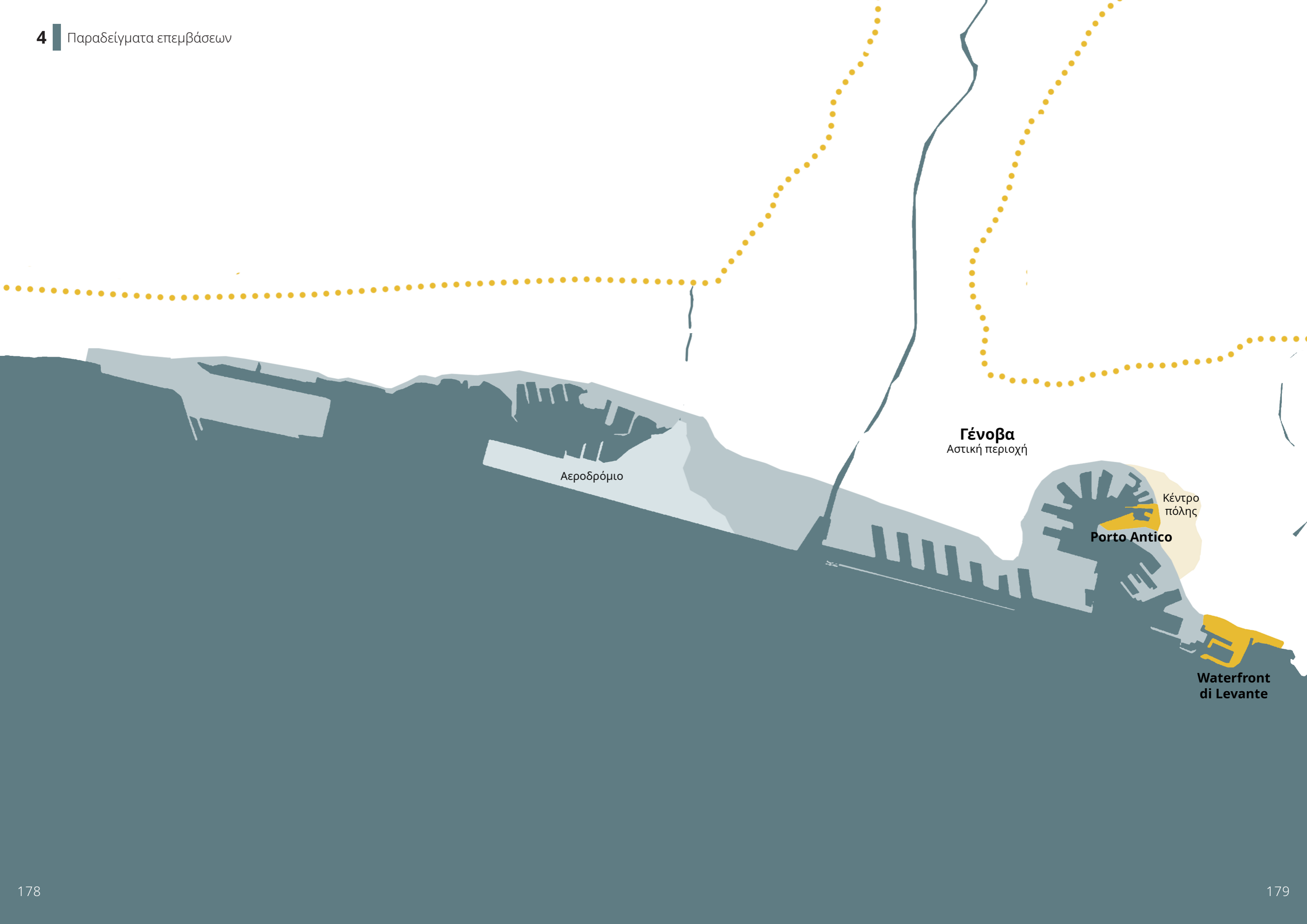
Η πορεία του λιμανιού της Γένοβας από τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο έως τη δεκαετία του 1930 αντικατοπτρίζει σημαντικές αλλαγές και επενδύσεις που επηρέασαν την υποδομή και τη λειτουργία του λιμενικού χώρου.

Κατά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο, το λιμάνι της Γένοβας αντιμετώπισε προκλήσεις λόγω της αυξημένης δραστηριότητας και της έλλειψης υποδομών. Η έλλειψη αποτελεσματικών υποδομών είχε ως αποτέλεσμα καθυστερήσεις και αυξημένο κόστος για τα πλοία που εισέπλεον στο λιμάνι. Η δεκαετία του 1920 είδε το κράτος να επενδύει στη βελτίωση των υποδομών του λιμανιού. Επίσης, στη δεκαετία του 1930 πραγματοποιήθηκαν περαιτέρω επενδύσεις που ενίσχυσαν το λιμάνι της Γένοβας.

Αυτές οι επενδύσεις ενισχύθηκαν με τη στήριξη του κράτους και βελτίωσαν τις υποδομές του λιμενικού χώρου, επιτρέποντας την εξυπηρέτηση μεγαλύτερων πλοίων και την αύξηση της λιμενικής δραστηριότητας.

Κατά την διάρκεια του Β' παγκόσμιου, το λιμάνι της Γένοβας υπέστη σοβαρές ζημιές λόγω αεροπορικών και θαλάσσιων επιδρομών από τους Συμμάχους. Αυτές οι επιθέσεις κατέστρεψαν τη λιμενική υποδομή, περιλαμβανομένων των αποβάθρων και των προσβάσεων στο λιμάνι. Μετά τον πόλεμο, τα έργα ανοικοδόμησης χρηματοδοτήθηκαν με κρατικά κονδύλια, και το λιμάνι ανακτήθηκε για να συνεχίσει τη λειτουργία του.

Μετά τον πόλεμο, το εμπόριο επανήλθε στο λιμάνι της Γένοβας και αυξήθηκε μέσα σε λίγα χρόνια. Αν και υπήρχε μια τυπική έλλειψη ισορροπίας μεταξύ εισαγωγών και εξαγωγών, το λιμάνι παρέμεινε σημαντικό για την εμπορική δραστηριότητα.



Αεροδρόμιο

Γένοβα
Αστική περιοχή

Κέντρο
πόλης

Porto Antico

**Waterfront
di Levante**



Ερήμωση και ευκαιρία

Κατά τη διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου, ο κλάδος της βενζίνης και του χάλυβα βίωσε σημαντικές αλλαγές. Τα πλοία έγιναν μεγαλύτερα, απαιτώντας βαθύτερα νερά, και οι εταιρείες άρχισαν να διαχειρίζονται απευθείας τις αποβάθρες. Αυτές οι αλλαγές στον κλάδο δημιούργησαν προκλήσεις για το λιμάνι.

Η δεκαετία του '60 είδε την εισαγωγή των κοντέινερ ως νέα μέθοδο μεταφοράς εμπορευμάτων. Κατασκευάστηκαν τερματικοί σταθμοί για την επεξεργασία κοντέινερ, ενισχύοντας την επιχειρηματικότητα του λιμανικού χώρου. Κατά τα τέλη της δεκαετίας του εβδομήντα και τις αρχές της δεκαετίας του '90, η εμπορική δραστηριότητα μειώθηκε ξανά. Αυτό οδήγησε στην αναδιάρθρωση του λιμανικού χώρου, όπου κάθε περιοχή είναι αφιερωμένη σε μια συγκεκριμένη λιμενική δραστηριότητα.

Ο λιμένας του Porto Antico είχε σημειώσει σημαντική άμβλυνση της δραστηριότητάς του τις τελευταίες δεκαετίες.

Στο δεύτερο μισό του εικοστού αιώνα, η κίνηση του λιμανιού μετακινήθηκε σταδιακά προς το δυτικό τμήμα της πόλης και η παλιά περιοχή παρέμεινε ουσιαστικά αναξιοποίητη.

Οι παράγοντες που συνέβαλαν σε αυτό είναι ποικίλοι. Μεταξύ αυτών συμπεριλαμβάνονται η μείωση της ζήτησης ως εμπορικό κέντρο λόγω της παγκοσμιοποίησης και του ανταγωνισμού, οι τεχνολογικές εξελίξεις στον τομέα της ναυτιλίας, η ανάπτυξη της πόλης και η ανάγκη για περισσότερους χώρους για άλλες χρήσεις.

Η περιοχή πλέον δεν αντανακλούσε το εμπορικό κύρος που τη διέπνεε μέχρι τα μισά του 20ου αιώνα, ούτε χρησίμευε πλέον ως λιμενικός εμπορικός κόμβος για την πόλη.

Στις δεκαετίες του '80 και του '90, μέσα στο γενικό πνεύμα οικοδομικού οργανισμού - κατασκευή της παραλιακής οδογέφυρας της πόλης κ.ά. - διαφάνηκε η ευκαιρία αξιοποίησης του ερημωμένου πλέον παλαιού λιμένα.



Η Έκθεση της Γένοβας

Παράλληλα, στο ανατολικό παράκτιο μέτωπο της πόλης, συνεχίζεται η ανάπτυξη και εγκρίνεται η δημιουργία νέων υποδομών. Ήδη από τα τέλη της δεκαετίας του 1950, αποφασίζεται η δημιουργία ενός παράκτιου εκθεσιακού κέντρου και συστήνεται η εταιρεία δημόσιου ενδιαφέροντος Fiera di Genova SpA. Βασική αρμοδιότητα της εταιρείας αυτής ήταν να επιβλέπει την κατασκευή του εκθεσιακού χώρου και, από το 1962, να διαχειρίζεται τις δραστηριότητες εκεί με βάση την αρχική ιδέα του πρώτου προέδρου, Giuseppe De André και το πολεοδομικό σχέδιο του Carlo Daneri.

Μερικοί από τους καλύτερους σχεδιαστές της εποχής εργάστηκαν για την κατασκευή του κέντρου εκθέσεων, με κτήρια - τοπόσημα για τη Γένοβα, όπως το Palasport με την υπογραφή των Leo Finzi, Franco Sironi, Lorenzo Martinioia και Remo Pagani.

Το Palasport ήταν το σκηνικό των συναυλιών των Beatles and Kiss, των Frank Sinatra, Eric Clapton,

Vasco Rossi, Ligabue και Jovanotti, αθλητικών εκδηλώσεων όπως το World League του βόλεϊ και αγώνων πυγμαχίας με τους Nino Benvenuti και Cassius Clay. η εφελκυστική κατασκευή φιλοξένησε, μεταξύ άλλων, τις συναυλίες των Elton John και Peter Gabriel.

Το εκθεσιακό κέντρο δεν περιορίστηκε μόνο στην διοργάνωση συναυλιών και μουσικών φεστιβάλ: άλλου είδους λαμπρές εκδηλώσεις εθνικού ενδιαφέροντος αποτελούν η Διεθνής Έκθεση Σκαφών και η Euroflora και το Fiera Primavera. .

Η παράκτια περιοχή, η οποία αργότερα εξοπλήστηκε με μαρίνες για τη Διεθνή Έκθεση Σκαφών και προκουμαία κάθετη στη θάλασσα, έχει εμπλουτιστεί πιο πρόσφατα από ένα εντυπωσιακό περίπτερο σχεδιασμένο από το Atelier Jean Nouvel (Blue Pavilion).

Με την ενσωμάτωση της εταιρείας από την δημοτική αρχή της Γένοβας το 2019, στο τραπέζι τέθηκε η εκ νέου αναδιαμόρφωση της περιοχής.

Με μπροστάρη τον Renzo

Το σχέδιο για την αξιοποίηση του Porto Antico

Κολομβιανοί εορτασμοί του 1992

Έπειτα από την εκκένωση των προβλητών του παραδοσιακού λιμανιού, δόθηκε ευκαιρία και αφορμή στις τοπικές αρχές να τις αναδιαμορφώσουν όσο πλησίαζε το ιστορικό έτος 1992.

Γιατί όμως το 1992; Το έτος αυτό έχει μεγάλη σημασία για την πόλη της Γένοβας, καθώς σηματοδοτεί την 500η επέτειο ανακάλυψης της Αμερικής από τον Γενοβέζο Χριστόφορο Κολόμβο.

Αυτός ο εορτασμός οδήγησε τη τοπική διοίκηση να οργανώσει μία από τις εκδηλώσεις που άλλαξαν βαθύτατα την κοινωνική και αστική ιστορία της πόλης: την Εξειδικευμένη Έκθεση «Cristoforo Colombo: la nave e il mare» («Χριστόφορος Κολόμβος: το πλοίο και η θάλασσα»). Το έργο ανατέθηκε στο Renzo Piano Building Workshop το 1984, ξεκινώντας μια εκτεταμένη διαδικασία προβληματισμού στις μεθόδους και τις κατάλληλες τοποθεσίες για να φιλοξενηθούν συγκεκριμένες γιορτές.

Η απόφαση για την ανάκτηση του Porto Antico της πόλης ήταν αναμφισβήτητη η πιο κατάλληλη επιλογή στο πλαίσιο της Expo κατά τη συγκεκριμένη ιστορική περίοδο. Ήταν τα χρόνια των σημαντικών αστικών ανακατασκευών και η περίπτωση της Γένοβας αποδείχθηκε εμβληματική, περικλείοντας μια σειρά από παρεμβάσεις και προβληματισμούς για τον αστικό ιστό που ο Renzo Piano είχε ακολουθήσει εδώ και δεκαετίες.

Το προσωπικό κίνητρο

Ωστόσο, οι απαρχές αυτού του έργου εκτείνονται πολύ βαθύτερα. Στην πραγματικότητα, η μελέτη περίπτωσης Porto Antico της Γένοβας είναι το αποτέλεσμα πολλών προβληματισμών που πάντα συνόδευαν τις μελέτες και τα ενδιαφέροντα του αρχιτέκτονα, που χρονολογούνται από τις πρώτες σχεδιαστικές του εφαρμογές. Οι μελέτες που διεξήγαγε ο Piano από τη δεκαετία του 1960 και μετά τον οδήγησαν σε μια αυξανόμενη συνείδηση της ιστορικής πόλης, η οποία του φαινόταν όλο και περισσότερο ως ένας αστικός τομέας που χαρακτηρίζεται από συγκεκριμένες αστικές συνθήκες ικανές να ενισχύσουν τα κοινωνικά χαρακτηριστικά και τα χαρακτηριστικά της βιωσιμότητας. Για να το επιβεβαιώσει, ο νεαρός αρχιτέκτονας συνέλεξε μια σειρά αναγνώσεων που περιγράφουν τις συνθήκες και τις μεταμορφώσεις των ιστορικών κέντρων, ιδιαίτερα στην Ιταλία.

Η γενικότερη φιλοσοφία

Το έργο γενικά βασίστηκε σε μια πολύ απλή φιλοσοφία: να πραγματοποιηθούν έργα μόνιμης αξίας για την πόλη, να γίνει παρέμβαση που θα ήταν χρήσιμη αρκετά μετά το τέλος των Εορτασμών και τέλος να επανασυνδεθούν η πόλη και το λιμάνι της, αποκομμένα ανά τους αιώνες. Αυτή η αρχή υλοποιήθηκε τόσο με την αναδιάρθρωση και αποκατάσταση ιστορικών κτιρίων όσο και με την κατασκευή νέων κτιρίων.



«Η Γένοβα είναι μια από τις πιο όμορφες πόλεις στον κόσμο. Πριν το '92 το λιμάνι ήταν χωρισμένο από την πόλη, αλλά από τότε η Γένοβα μπόρεσε να βρει την επαφή της με τη θάλασσα και να αποκαταστήσει τη σχέση της με το νερό.»

- Renzo Piano



Masterplan
Porto Antico

Μεσόγειος Θάλασσα

Centro di Genova
Κέντρο πόλης



κλίμακα 1:5000

0 50 100 150 200 250km

Nuovo Porto Antico

Η εκ νέου ανάπτυξη του παλιού λιμανιού της Γένοβας έχει αναζωογονήσει την περιοχή, η οποία σήμερα εμφανίζει μία από τις μεγαλύτερες επισκεψιμότητες στην πόλη, ενέτεινε την τουριστική ανάπτυξη της και σφύζει από ζωή.

Σημαντικό ρόλο σε αυτή την αλλαγή στο αστικό σκηνικό διαδραμάτισε η αναδιάρθρωση και αποκατάσταση ιστορικών κτιρίων όσο και με την κατασκευή νέων κτιρίων. Μεταξύ των πρώτων βρίσκουμε το Magazzini del Cotone, το οποίο χτίστηκε τον 19ο αιώνα, τα τέσσερα Magazzini Doganali, που χτίστηκαν τον 17ο αιώνα, το Συνεδριακό κέντρο, το Millio και η Porta Siberia. Μεταξύ των τελευταίων εντοπίζονται το Ενυδρείο, τα γραφεία του Λιμεναρχείου, το Service spine, το κτήριο Mandraccio, το Bigo και η Piazza delle Feste.

Σημαντικό επιπρόσθετο ζήτημα ήταν αυτό της βελτιστοποιημένης σύνδεσης του παλαιού τμήματος της περιοχής με τη θάλασσα, μέσω μιας στρατηγικής επέμβασης αστικής κλίμακας η οποία λαμβάνει υπόψη τη δημιουργία μίας ανανεωμένης παραλιακής διαδρομής και νέο, ενισχυμένο αστικό εξοπλισμό.

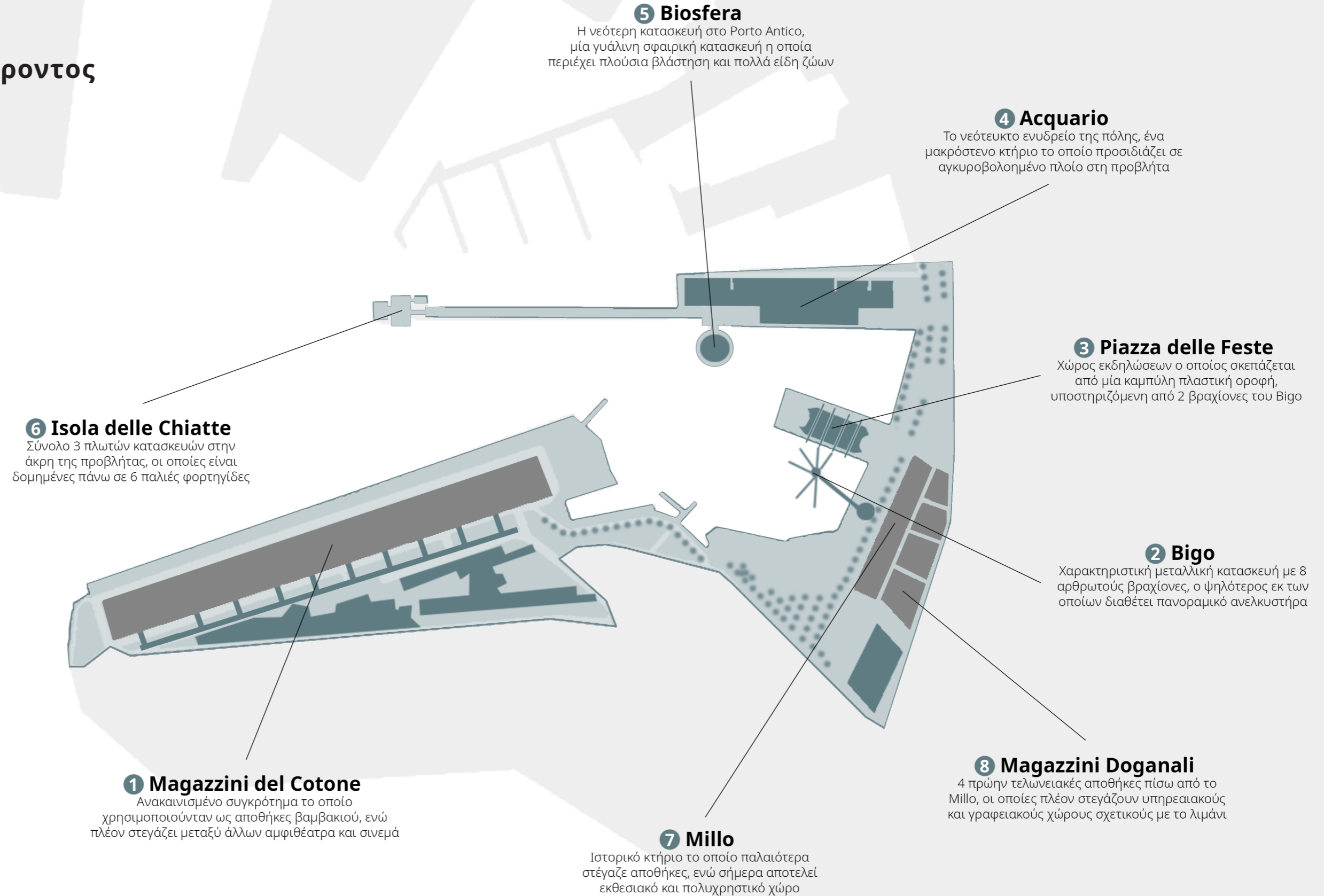
Παρόλα αυτά, σε συνέχεια της γενικότερης επέμβασης του 1992, το παλιό λιμάνι δεν σταμάτησε να εξελίσσεται: άρχισαν να προτείνονται και να υλοποιούνται νέες κατασκευές, οι οποίες στόχο είχαν να ενισχύσουν περαιτέρω το εμπορικό και πολιτιστικό προϊόν του.

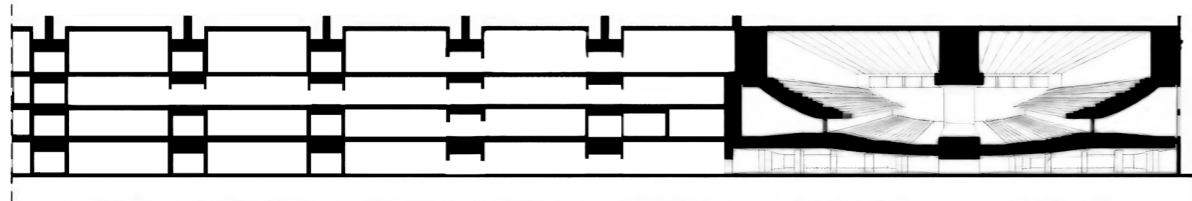
Το 2001 χτίστηκε η Βιόσφαιρα για να δείξει μια αξιοθαύμαστη συλλογή από φτέρες σε κατάλληλο βιότοπο και το Isola delle Chiatte. Το 2013 άνοιξε το Cetaceans Pavilion, μια επέκταση του Ενυδρείου που σχεδιάστηκε για την ευημερία των ζώων.



Εικόνα: Αεροφωτογραφία του Porto Antico έτσι όπως είναι διαμορφωμένο σήμερα

Τα σημεία ενδιαφέροντος





Magazzini del Cotone

Αποθήκες βαμβακιού

Η ιστορία του κτιρίου ξεκινάει στα τέλη του 19ου αιώνα, όταν υπογράφηκε η πράξη για την καθιέρωση του κτιρίου ως γενική αποθήκη με την ονομασία “Magazzini Generali Genovesi - Molo Vecchio Genova” και προοριζόταν για την αποθήκευση αγαθών και τροφίμων κάθε είδους και προέλευσης ή προορισμού. Το 1926 η Società Anonima Esercizio Magazzini έχτισε το Νότιο κτίριο πίσω από τις Γενικές Αποθήκες, σε τέσσερις ορόφους, στεγασμένης επιφάνειας 11.000 m², που προοριζόταν για αποθήκευση βαμβακιού και χωρητικότητα 40.000 δεμάτων. Μετά το 1945, όταν οι ζημιές από τους βομβαρδισμούς είχαν επισκευαστεί και το Molo Vecchio διευρύνθηκε, τα δύο κτίρια συνδέθηκαν μεταξύ τους με ένα σύστημα γεφυρών και χρησιμοποιήθηκαν οριστικά ως αποθήκες βαμβακιού, και αυτός ο πιο υποβλητικός χαρακτηρισμός παρέμεινε, μετά από πρόταση του Renzo Piano κατά την γενική αναδιάρθρωση του 1992.

Οι Αποθήκες Βαμβακιού αποτέλεσαν αντικείμενο συνολικής ανακαίνισης, και μέσω της επανεξέτασης της χρήσης των κτιρίων. Ιδιαίτερη προσοχή στις ανακαινίσεις δόθηκε στην προστασία του χώρου.

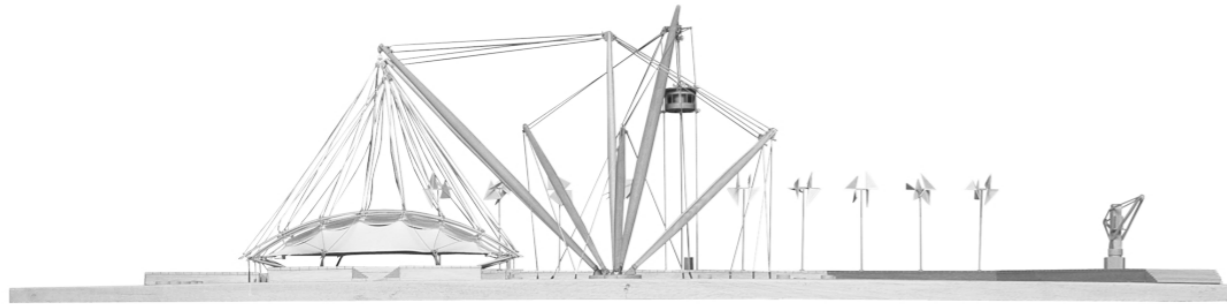
Οι κατασκευές ορισμένου μεγέθους (400 μέτρα μήκος και τρεις όροφοι) μετατρέπονται και γίνονται από τους πιο δημοφιλείς χώρους για συνέδρια και εκδηλώσεις κάθε τύπου.

Πιο συγκεκριμένα, μέσα στο Magazzini del Cotone υπάρχει το Συνεδριακό Κέντρο Porto Antico, με πολλούς χώρους για όλες τις πιθανές λύσεις για τις διάφορες εκδηλώσεις. Είναι εξοπλισμένο με τον πιο προηγμένο εξοπλισμό ήχου και εικόνας και ένα σύστημα υπερύθρων για ταυτόχρονη μετάφραση, συνδυάζοντας τη γοητεία της αρχαίας ανακτημένης δομής με τη λειτουργικότητα και την τεχνολογική αιχμή.

Ένα αμφιθέατρο 1.480 θέσεων, διαιρούμενο σε δύο αίθουσες με ανακλαστήρες και 740 θέσεις η κάθε μία, σκηνή σχεδιασμένη ως θεατρική δομή, κινούμενη σεδιάφορα ύψη, ιδανική και για μουσικές παραστάσεις.

Υπάρχουν ακόμα δώδεκα αρθρωτές αίθουσες και εκθεσιακοί χώροι με θέα τη θάλασσα, οι οποίοι προσφέρονται για διάφορες χρήσεις - κυρίως για εμπορικές εκθέσεις.





Bigo και Piazza delle Feste

Ο Renzo Piano αποφάσισε την τοποθέτηση μέσα στο νερό και σε κεντρικότατο σημείο μία ιδιαίτερη δομή που ονομάζεται Bigo, ένα από τα αρχιτεκτονικά στοιχεία που αγαπούν περισσότερο οι ξένοι και μισούν περισσότερο οι Γενοβέζοι.

Το Bigo είναι μία επιβλητική μεταλλική κατασκευή, η οποία θυμίζει τους αρχαίους γερανούς φόρτωσης που χρησιμοποιούσαν κάποτε στα πλοία και αποτελείται από ένα διακλαδισμένο σύμπλεγμα λευκών βραχιόνων και καλωδίων που ενώνονται σε ένα μικρό βάθρο στο νερό του λιμανιού. Το όνομά του αναφέρεται σε γερανό ναυπηγείου, θέλοντας να υπενθυμίσει στους επισκέπτες και στους θεατές τους γερανούς εκφόρτωσης των φορτηγών πλοίων του παρελθόντος.

Ο μεγαλύτερος από τους στύλους στην πλευρά της αποβάθρας υποστηρίζει έναν ανελκυστήρα με γυάλινο περίβλημα. Ο πανοραμικός ανελκυστήρας που φτάνει σε ύψος έως τα 40 μέτρα από τη θάλασσα και επιτρέπει θέα 360 μοιρών ολόκληρης της πόλης. Ο ανελκυστήρας διαθέτει μουσική υπόκρουση κατά την άνοδο και κάθοδο, καθώς και υπέροχη θέα σε ολόκληρη την πόλη. Η απόξενη ομορφιά, η γλυπτική και η λειτουργικότητά του έκαναν το Bigo ένα από τα πιο διάσημα αξιοθέατα της Γένοβας και το κύριο τοπόσημο για το Porto Antico.

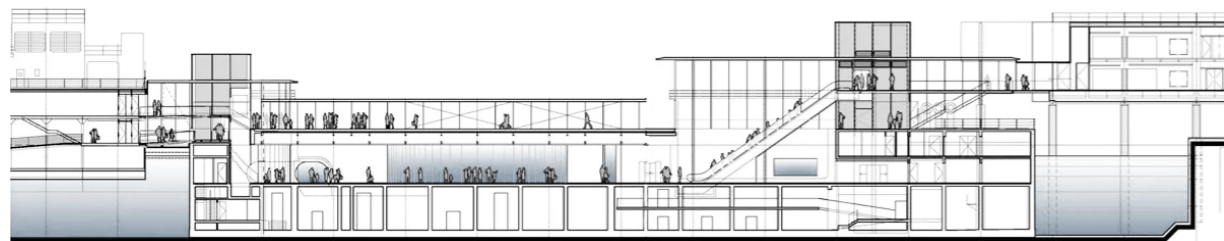
Η ίδια δομή, που ανοίγει σαν μεταλλικό λουλούδι στο κέντρο του λιμανιού, έχει επίσης τη λειτουργία στήριξης της συμπαγής κατασκευής από χάλυβα που υψώνεται στον ουρανό, ξεκινώντας από την θάλασσα και καλύπτει την Piazza Delle Feste.

Η "πλατεία" αυτή είναι ένας μεγάλος πολυλειτουργικός χώρος που φιλοξενεί κάθε είδους εκδηλώσεις όλο το χρόνο. Τον περισσότερο καιρό φιλοξενεί πολιτιστικές, αθλητικές, ψυχαγωγικές εκδηλώσεις, συναυλίες, θεατρικές παραστάσεις ενώ τον Δεκέμβριο έως τον Μάρτιο φιλοξενεί παγοδρόμιο.

Η οροφή της Piazza delle Feste, που υποστηρίζεται από δύο βραχίονες του Bigo, είναι κατασκευασμένη από ένα χαλύβδινο πλαίσιο το οποίο υποστηρίζει πολυκαρβονικά πάνελ και φωτίζεται με φυσικό τρόπο από τις ανοιχτές πλευρές και την ημιδιαφανή οροφή.

Επιπλέον, ευθυγραμμισμένα κατά μήκος του κύριου μετώπου του Παλιού Λιμανιού βρίσκονται τα λεγόμενα πανιά, τα οποία αποτελούν κατασκευές χωρίς σκοπό με καθαρά διακοσμητική λειτουργία. Περιστρέφονται συνεχώς με κάθε πνοή αέρα, υπενθυμίζοντας πόσο στενά συνδέεται ένα λιμάνι τόσο με τον άνεμο όσο και με το νερό και πώς αυτά τα δύο στοιχεία χαρακτηρίζονται από μια αέναη κίνηση.





Cetaceans Pavilion

Περίπτερο των κητοειδών

Το Cetaceans Pavilion, τοποθετημένο μεταξύ του υπάρχοντος ενυδρείου και του Grande Nave Blu, είναι η νεότερη προσθήκη του RPBW στο Ενυδρείο της Γένοβας (2013) και είναι αφιερωμένο στη μελέτη και την εμφάνιση φαλαινών, δελφινιών και φωκιών. Δίπλα στο υπάρχον ενυδρείο της Γένοβας, αυτό το νέο ορθογώνιο κτήριο από οπλισμένο σκυρόδεμα, μήκους 94 μέτρων και πλάτους 28 μέτρων, διατάσσεται επίσης κατά μήκος της προβλήτας. Βλέποντας το απέναντι από το λιμάνι, το κεντρικό τμήμα του εριπτέρου φαίνεται να αποτελείται από ένα μακρύ, χαμηλό παράθυρο, μόλις λίγα μέτρα πάνω από το νερό. Αυτό το χαμηλό τμήμα του κτιρίου είναι ένας διάδρομος για τους επισκέπτες και τους παρέχει θέα στις υπαίθριες πισίνες του περιπτέρου των κητωδών. Ο διάδρομος πλασιώνεται σε κάθε άκρο από έναν χαμηλό πύργο (10m και 13m αντίστοιχα). Η ιδέα είναι να διατηρηθεί το κτίριο οπτικά ελαφρύ που μπορεί να ταιριάζει με την περιοχή του λιμανιού χωρίς να επιβαρύνει τον ορίζοντα.

Παράλληλα, η κατασκευή του μπετονένιου «κύτους» του κτιρίου ξεκίνησε σε μια αποβάθρα στη Λα Σπέτσια. Από εδώ το κτήριο ταξίδεψε για να ολοκληρωθεί στο ναυπηγείο Voltri. Τέλος, μεταφέρθηκε δια θαλάσσης και ελιγμούς στη θέση του με ρυμουλκά - δεν είναι κρίσιμο για μια κατασκευή 26.000 τόνων. Μόλις βρισκόταν στη θέση του, το κτήριο «βυθίστηκε», σε βάθος σχεδόν δέκα μέτρων, οι δεξαμενές του έρματος γέμισαν με νερό και σκυρόδεμα μέχρι να βρεθεί με ασφάλεια στο κάτω μέρος του λιμανιού. Αυτό σημαίνει ότι το μεγαλύτερο μέρος του κτιρίου βρίσκεται κάτω από τη γραμμή του νερού, διασφαλίζοντας τη διακριτική του παρουσία.

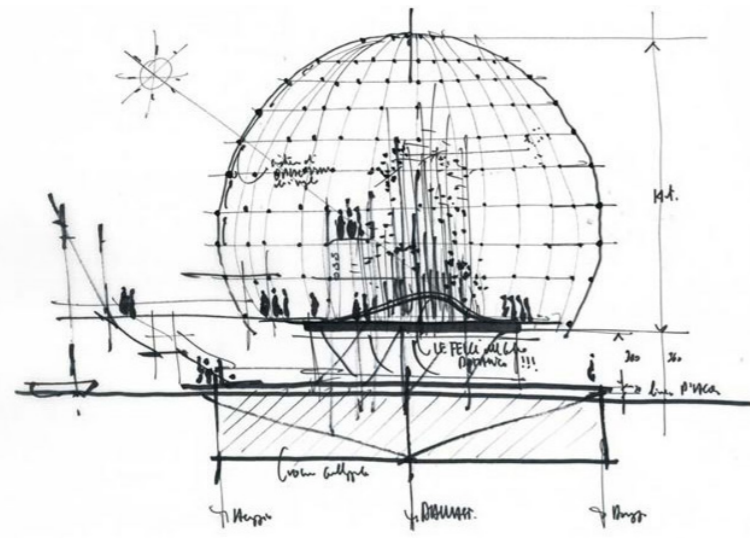
Το RPBW συνεργάστηκε με μηχανικούς και ειδικούς στη θάλασσα για να σχεδιάσει τέσσερις νέες δεξαμενές για το περίπτερο, αρκετά μεγάλες για να φιλοξενήσουν έως και εννέα δελφίνια. Οι δεξαμενές είναι γεμάτες με καθαρό θαλασσινό νερό που αντλείται σε απόσταση 5 χιλιομέτρων από την ακτή. Η κύρια πισίνα (520 τ.μ.) αναδημιουργεί, όσο το δυνατόν πιο κοντά, τον φυσικό βιότοπο των κητωδών. Αυτό συμπληρώνεται από μια πισίνα βρεφονηπιακού σταθμού (201 τ.μ.), μια ιατρική πισίνα (35 τ.μ.) και μια πισίνα (95 τ.μ.).

Οι επισκέπτες του περιπτέρου βλέπουν τα ζώα από δύο διαφορετικές οπτικές γωνίες. Από ψηλά, με θέα από το διάδρομο που κοιτάζει προς τα κάτω στις δεξαμενές και από κάτω από το νερό, μέσω μιας γυάλινης σήραγγας που διατρέχει τον κύριο θάλαμο. Επιπλέον, με το άνοιγμα ενός γυάλινου τοίχου 24 μέτρων δίνεται η δυνατότητα στους επισκέπτες του ενυδρείου να ακούσουν τους επικοινωνιακούς ήχους του δελφινιού.

Από λειτουργική άποψη, οι δεξαμενές του ενυδρείου μπορούν εύκολα να απομονωθούν η μία από την άλλη με στεγανές πόρτες. Το προσωπικό έχει εξαιρετική πρόσβαση και στις τέσσερις δεξαμενές με ανυψωτικές πλατφόρμες εργασίας και ειδική πλατφόρμα χαμηλού επιπέδου στην πισίνα του νηπιαγωγείου. Το κτίριο έχει επίσης εξοπλιστεί με πλατφόρμες για άτομα με ειδικές ανάγκες και μια εφαρμογή για smartphone. Πρόσθετες εγκαταστάσεις στεγάζονται στους δύο μικρούς πύργους, μέσω των οποίων το κτίριο συνδέεται και με το υπάρχον συγκρότημα ενυδρείων εκατέρωθεν, για την κάλυψη των αναγκών του προσωπικού.



Πάνω δεξιά εικόνα: Φωτογραφία του μουσείου MAS έξω από την κεντρική είσοδο και το φουαγιέ
Κάτω δεξιά εικόνα: Προθήκη με μακέτα του κτηρίου στο φουαγιέ, δίπλα στην κεντρική είσοδο



Biosfera

Η Βιόσφαιρα, κοινώς γνωστή ως “Φούσκα του Ρέντσο Πιάνο”, είναι μια δομή από γυαλί και χάλυβα, κατασκευασμένη το 2001. Η δομή, σφαιρικού σχήματος, με διάμετρο 20 m, συνολικό βάρος 60 t και εκθεσιακό χώρο περίπου 200 m², κρέμεται πάνω από τη θάλασσα, στη γέφυρα Spinaola, σε άμεση γειτνίαση με το Ενυδρείο.

Η Βιόσφαιρα άνοιξε για το κοινό με την ευκαιρία της συνόδου κορυφής των G8 που πραγματοποιήθηκε στη Γένοβα. Σήμερα η επίσκεψη στο εσωτερικό της σφαίρας αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της διαδρομής και εμπειρίας που προσφέρει το Ενυδρείο της Γένοβας.

Η δομή που σχεδίασε ο Γενοβέζος αρχιτέκτονας εγκαινιάστηκε επίσημα στις 19 Ιανουαρίου 2002 από τον τότε δήμαρχο της Γένοβας Giuseppe Pericu και από τον Paolo Messina, διευθύνοντα σύμβουλο της Ignazio Messina & C., ο οποίος είχε χρηματοδοτήσει την κατασκευή του, η οποία κόστισε τότε 4 δις. λίρες, αλλά μια σειρά τεχνικών δυσκολιών που προκάλεσαν κινδύνους για την επιβίωση ζωικών και φυτικών ειδών οδήγησαν στο κλείσιμό του τον Φεβρουάριο του 2003. Μετά τις απαραίτητες εργασίες προσαρμογής άνοιξε ξανά την 1η Οκτωβρίου 2003.

Μπορεί να μοιάζει με μια γιγάντια φούσκα που επιπλέει στο νερό, αλλά είναι πραγματικά ένα θερμοκήπιο με ένα τροπικό οικοσύστημα εντός.

Στο εσωτερικό, ένα μικρό τμήμα τροπικού τροπικού δάσους έχει ανακατασκευαστεί το οποίο φιλοξενεί πάνω από 150 είδη ζωικών και φυτικών οργανισμών, όπως πουλιά, χελώνες, ψάρια, έντομα, μεγάλες φτέρες από δημοτικά φυτώρια, ύψους έως επτά μέτρων και διάφορα είδη τροπικών φυτών που χρησιμοποιούνται παραδοσιακά από τον άνθρωπο, τα οποία βρίσκουν τις κλιματικές συνθήκες κατάλληλες για την επιβίωσή τους χάρη σε ένα ηλεκτρονικό σύστημα κλιματισμού που εγγυάται τη διατήρηση επαρκούς επιπέδου θερμοκρασίας και υγρασίας μέσα στη σφαίρα.

Υπάρχουν δύο συστήματα κλιματισμού: ένα τεχνητό, που χρησιμοποιείται τη χειμερινή περίοδο, που αποτελείται από θερμικές μηχανές τοποθετημένες κάτω από τη σφαίρα, οι οποίες εκμεταλλεύονται τη θερμότητα του θαλασσινού νερού για να τροφοδοτούν μια σειρά καλοριφέρ μέσω μιας αντλίας θερμότητας και ένα φυσικό που αποτελείται από ένα σύστημα κινητών πανιών που διαφοροποιούν τη συχνότητα της ηλιακής ακτινοβολίας ανάλογα με τη θέση του ήλιου (προστατεύοντάς τον περισσότερο ή λιγότερο).



Isola delle Chiatte

Το νησί των φορτηγίδων

Το μεράκι του Renzo Piano δεν σταμάτησε στη Biosfera. Το Isola delle Chiatte είναι μια πλωτή κατασκευή που αποτελείται από μια σειρά από φορτηγίδες - οι οποίες χρησιμοποιούνταν ιστορικά στο λιμάνι - πάνω στις οποίες εδράζεται μια ξύλινη βάση με προστατευτικό στηθαίο και μερικά παγκάκια, ενώ είναι προσβάσιμο με τα πόδια περπατώντας κατά μήκος της προβλήτας του Ενουδρείου.

Αυτό το «νησί» είναι ένα μέρος γεμάτο γοητεία προσφέροντας θέα στους λόφους της πόλης, το λιμάνι και τον ορίζοντα. Ένα μείγμα φυσικών φώτων και ήχων κάνει αυτό το έργο ένα έργο τέχνης, όπου η ιστορία και η νεωτερικότητα συγκλίνουν.

Είναι ένα απλό μέρος, το οποίο ωστόσο εκτιμούν οι τουρίστες και συχνάζουν Γενοβέζοι που αναζητούν στιγμές προβληματισμού ή ιδανικότερα χαλάρωσης. Το Isola delle Chiatte είναι επίσης κατάλληλο όχι μόνο για μουσικά και θεατρικά δρώμενα αλλά και για κάθε είδους παραστάσεις, ομιλίες και συνεντεύξεις.



Αριστερή εικόνα: Φωτογραφία της Isola delle Chiatte από το νερό
Δεξιά εικόνα: Φωτογραφία της κατασκευής από το επίπεδο της προβλήτας

Το σχέδιο Blueprint

Ένα νέο πλάνο για όλο το παράκτιο μέτωπο

Η παράκτια ζώνη της Γένοβας συνέχισε να αποτελεί θέμα συζήτησης για δεκαετίες. Μετά από την αναδιαμόρφωση του Porto Antico, πολλοί διάσημοι αρχιτέκτονες πρότειναν ιδέες για επεμβάσεις στη γενικότερη παράκτια ζώνη της πόλης, συμπεριλαμβανομένου του ίδιου του Ριάνο. Το 1996, η ΡΑ δημιούργησε μια ειδική υπηρεσία για τη συζήτηση νέων λιμενικών σχεδίων και ιδεών, υπό την συντονισμένη επίβλεψη του Stefano Boeri. Αυτή η προσέγγιση οδήγησε σε νέες ιδέες, κυρίως για τη διεπαφή λιμανιού-πόλης, οι οποίες ενσωματώθηκαν στο σχέδιο που δημοσιεύθηκε το 2001.

Οι κύριοι τομείς παρέμβασης περιλάμβαναν την περιοχή Cornigliano-Airport από τον Smets, το όριο μεταξύ πόλης και λιμανιού από το Ponte Parodi έως τη La Lanterna από τον Koolhaas, και το ανατολικό τμήμα του λιμανιού από το Porto Antico έως την περιοχή της Fiera di Genova.

Τον Σεπτέμβριο του 2015, ο Renzo Piano παρουσίασε ένα νέο στρατηγικό σχέδιο για την προκυμαία της Γένοβας με το όνομα Blueprint. Το σχέδιο εστίαζε στη διατήρηση και αναβάθμιση των ναυπηγείων της περιοχής, καθώς και στην αντιμετώπιση των αστικών προβλημάτων στην περιοχή της Fiera. Επιπλέον, εξέφρασε τη σημασία των θαλάσσιων δραστηριοτήτων και την ανάγκη να ληφθούν υπόψη οι τοπικές οργανώσεις και συλλόγοι. Το σχέδιο είχε ως στόχο να προσφέρει μια ολοκληρωμένη λύση για την ανάπτυξη της περιοχής, λαμβάνοντας υπόψη τις διάφορες προκλήσεις και ανάγκες της.

Η επιλογή τίτλου για το εγχείρημα δεν ήταν τυχαία: αντικατοπτρίζει τη φιλοσοφία του Renzo Piano και την αρχιτεκτονική του προσέγγιση. Η επιλογή του ονόματος "Blueprint" αποδεικνύει τη δέσμευσή του στην απλότητα και την ουσιαστική ανάδειξη των στοιχείων που καθορίζουν το έργο. Η επικέντρωσή του στο χρώμα του νερού αποτελεί μια συμβολική προσέγγιση η οποία αντιπροσωπεύει τη σχέση του ανθρώπου με το περιβάλλον και τη θάλασσα.

Το σχέδιο επέμβασης περιείχε τη δημιουργία ενός νέου διαμήκους πράσινου χώρου το οποίο θα έφερνε εγγύτερα το στοιχείο του νερού στους πολίτες και θα συνέδεε το Porto Antico με την Piazza Kennedy στα ανατολικά της περιοχής της Fiera di Genova. Αυτό το πάρκο θα λειτουργούσε επίσης ως όριο, διαχωρίζοντας τις διάφορες περιοχές της πόλης.

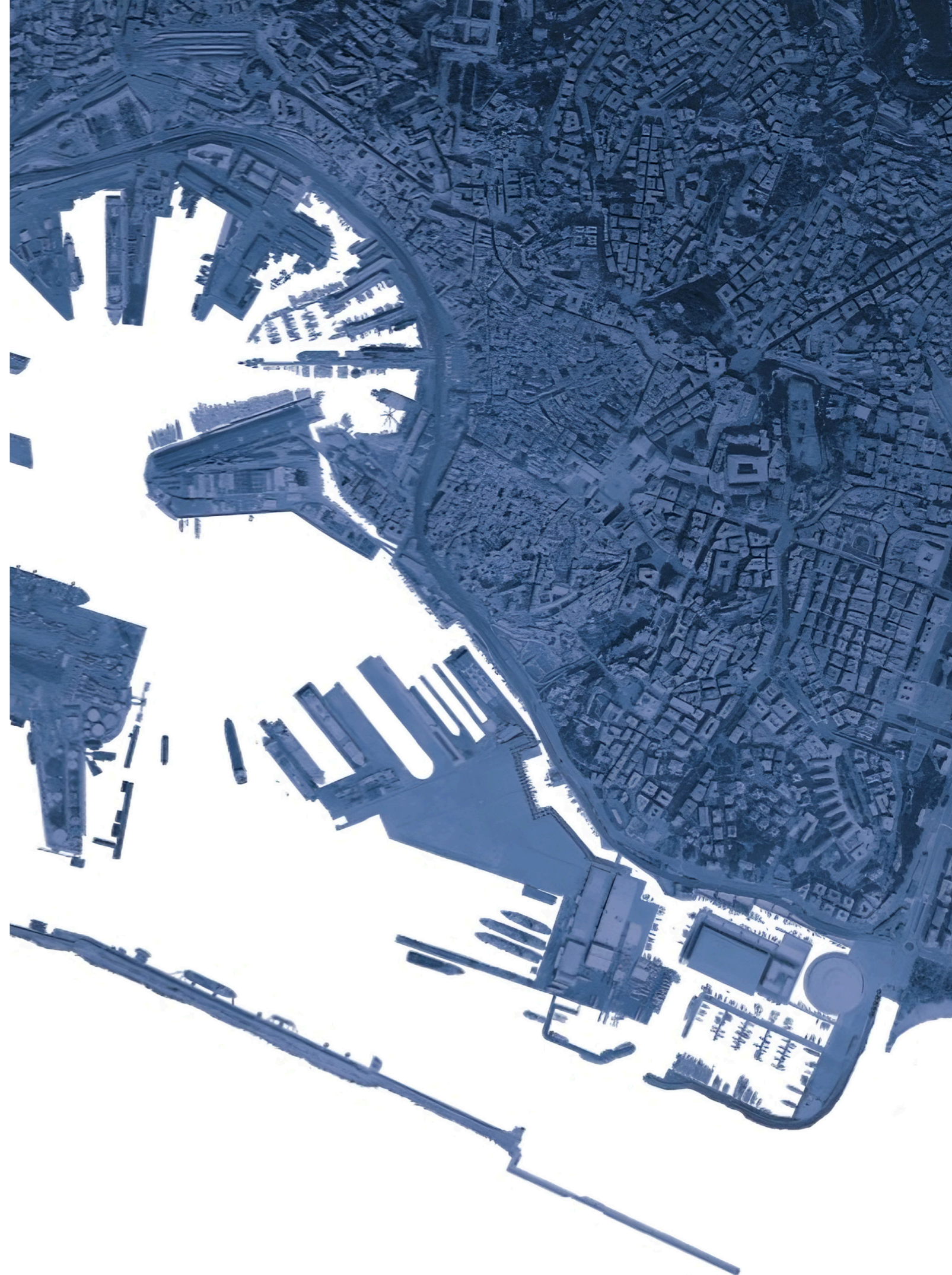
Το σχέδιο περιλάμβανε επίσης τη δημιουργία ενός νέου μακρού καναλιού, το οποίο θα ακολουθούσε το μονοπάτι των παλαιών τειχών του λιμανιού. Αυτό το κανάλι θα μετέτρεπε ένα τμήμα του ναυπηγείου σε νησί και θα προσέφερε χώρο για υγειονομική ταφή.

Το νέο παραθαλάσσιο διαμήκως πάρκο θα καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος της πλωτής οδού, ενώ θα δοθεί έμφαση στη διατήρηση ίσου αριθμού γραμμικών μέτρων ελλειψισμού με τα υπάρχοντα. Το σχέδιο προβλέπει επίσης την αναδιαμόρφωση του τμήματος Fiera, με μείωση της έκτασης της έκθεσης και διατήρηση μόνο των πιο σημαντικών κτιρίων. Επίσης, θα υπάρξουν νέες κατασκευές που θα εστιάζονται στη στέγαση, τον τριτογενή τομέα και το εμπόριο που σχετίζονται με τον ναυτιλιακό κόσμο.

Η χρηματοδότηση του έργου αναμενόταν να γίνει μέσω δημόσιων και ιδιωτικών πόρων. Η Πολιτεία θα ήταν υπεύθυνη για τη χρηματοδότηση των έργων που σχετίζονται με τις λιμενικές δραστηριότητες, ενώ οι ιδιωτικές επενδύσεις θα συμβάλουν επίσης στη χρηματοδότηση. Παρόλο που η γενική παρέμβαση θα επιβλεπόταν από δημόσιους οργανισμούς, οι οικονομικοί πόροι της κατασκευής θα εξασφαλιζόντουσαν από ιδιώτες επενδυτές. Αυτή η συνθήκη χρηματοδότησης, εξάλλου, είναι συνήθης για έργα ανάπτυξης αστικής κλίμακας.

Παρόλα αυτά το σχέδιο προκάλεσε διάφορες αντιδράσεις και συζητήσεις. Οι ιδιώτες επενδυτές και η κοινότητα αναζητούσαν διαφορετικές προσεγγίσεις και λύσεις. Εν τέλει, αποφασίστηκε μετά από πολλές διαβουλεύσεις η εκπλήρωση μόνο τμήματος του εγχειρήματος Blueprint, στο κομμάτι όπου βρίσκονται οι εγκαταστάσεις της Διεθνούς Έκθεσης. Η ενσωμάτωση της εταιρείας που διαχειριζόταν την περιοχή στο δήμο, άλλωστε, έπαιξε βασικό ρόλο στην επιμονή των τοπικών αρχών για την αναδιαμόρφωση του ανατολικού μετώπου.

Υπέθυνος της μελέτης για το νέο πλάνο επέμβασης, με τελικό όνομα "ανάπλαση του Waterfront di Levante", τέθηκε εκ νέου το αρχιτεκτονικό γραφείο του Piano (RPBW). Το γραφείο όφειλε να επανεξετάσει το προηγούμενο γενικό σχέδιο και να το αναδιασκευάσει με βάση τις επιταγές της δημοτικής αρχής και των καινούριων συνθηκών.





Masterplan
Waterfront di Levante

Μεσόγειος Θάλασσα



κλίμακα 1:5000

0 50 100 150 200 250km



Waterfront di Levante

Το Waterfront di Levante αποτελεί μια φιλόδοξη επέμβαση, σε συνέχεια του Porto Antico και ως μία αναδιαμορφωμένη εκδοχή του αρχικού πλάνου Blueprint του Piano.

Όπως προαναφέρθηκε, ο παροπλισμός και οι ανεκμετάλευτες εκτάσεις γης λόγω της εξέλιξης του λιμανιού της Γένοβας, καθώς και η ανάγκη για αναζωογόνηση και επανασύνδεση της πόλης με τη θάλασσα, είχαν προβληματίσει πολύ την πόλη της Γένοβας.

Έτσι το έργο αποσκοπεί στην αναζωογόνηση της πρώην ενεργής περιοχής της πόλης, που παλαιότερα ήταν αφιερωμένες στη βιομηχανική χρήση, με μείωση του όγκου υποδομής, προσφέροντας υψηλής ποιότητας αστικό περιβάλλον και επανασυνδέοντας τη ξηρά με τη θάλασσα και την πόλη με το λιμάνι.

Πρόκειται για ένα σημαντικό πρόγραμμα το οποίο επιδιώκει τη δημιουργία νέων αστικών λειτουργιών και δημόσιων χώρων προς τον όρμο της Γένοβας.

Η κυρία ιδέα του Waterfront di Levante είναι η δημιουργία ενός νέου αστικού προσώπου, στην περιοχή Fiera del Mare, που ενώνει την Ανατολή (Corso Italia) και τη Δύση (Porto Antico) της Γένοβας, καλύπτοντας το κενό μεταξύ πόλης και θάλασσας που δημιουργήθηκε λόγω της ανάπτυξης του λιμενικού χώρου στη μεταπολεμική περίοδο.

Ο Renzo Piano, με αυτή την αστική αναδιάρθρωση μειώνει κατά 2/3 περίπου τον όγκο της προηγούμενης βιομηχανικής περιοχής και τον αριθμό των κτιρίων, επικεντρώνοντας την προσοχή στους ανοιχτούς χώρους με θέα προς τη θάλασσα και την επίτευξη αειφόρου αστικού περιβάλλοντος, οι οποίοι θα φιλοξενούν πολλαπλές δραστηριότητες καθημερινώς.

Όλα τα στοιχεία που χαρακτηρίζουν την αποβάθρα πρέπει να έχουν ένα συνολικό σχεδιασμό λιμενικού χαρακτήρα, από τη λεπτομέρεια των αποβάθρων και την άκρη των δαπέδων, μέχρι τις δύο γέφυρες που συνδέουν το νησί. Ο σχεδιασμός, επίσης, όφειλε να έχει τη σωστή ευπρέπεια και να είναι το σημείο αναφοράς για τη φροντίδα, την προσοχή και τον προσανατολισμό των πεζών. Οι αποβάθρες κατά μήκος της Darsena διαθέτουν έναν γενναιοδωρο πεζόδρομο, εν μέρει ακάλυπτο και εν μέρει καλυμμένο και παράλληλα αρκετές φορές φιλοξενούν δημόσιες εκδηλώσεις.

Όλα τα κτίρια θα έχουν διαφανή ισόγεια, τα οποία θα "ανοίγονται" προς την αποβάθρα, με τα παράθυρα αρκετά πίσω για να δημιουργήσουν ένα οπτικό αποτέλεσμα "ανάρτησης" που δίνει έμφαση στην ελαφρότητα. Οι κτιριακές εγκαταστάσεις θα συμμορφώνονται με υψηλού επιπέδου περιβαλλοντικές και ενεργειακές στρατηγικές και σχεδιάζονται σύμφωνα με την προσέγγιση NZEB (Κτίριο σχεδόν μηδενικής κατανάλωσης ενέργειας). Δεδομένης της σημασίας της αντίληψης από ψηλά λόγω της μορφολογίας του αστικού πλαισίου, ο σχεδιασμός των στεγών θα ταυτοποιεί τα δώματα ως «πέμπτη όψη», αποκρύπτοντας τα συστήματα, τις υπερβάσεις του ανελκυστήρα και οποιοδήποτε άλλο στοιχείο μπορεί να είναι ορατό από πάνω.

Ο σχεδιασμός, όπως προαναφέραμε, αναπτύχθηκε σύμφωνα με την λογική της σχεδόν μηδενικής κατανάλωσης ενέργειας. Αυτό σημαίνει ότι ο σχεδιασμός λάμβανε υπόψη του τη μείωση της ενεργειακής κατανάλωσης στο ελάχιστο δυνατό επίπεδο, με τη χρήση υψηλής απόδοσης μέτρων και τεχνολογιών. Αυτό περιλάμβανε τη βελτιστοποίηση της θερμικής μόνωσης των κτιρίων, τη χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και την εγκατάσταση προηγμένων συστημάτων αυτοματισμού και ελέγχου για την αποτελεσματική διαχείριση της ενέργειας.

Με αυτόν τον τρόπο, επιτυγχάνεται και η βιωσιμότητα των κτηρίων και της γενικότερης αναδιαμορφωμένης περιοχής.

Το έργο περιλαμβάνει μεταξύ άλλων αστικό πάρκο, νέα αποβάθρα, κατοικίες, γραφεία, φοιτητικές κατοικίες, εμπορικά καταστήματα, ξενοδοχεία διαμερισμάτων και μια νέα αθλητική αίθουσα. Οι δημόσιοι χώροι είναι ανοιχτοί και διαμπερείς, ενώ σημαντική είναι και η παροχή θέας στη θάλασσα. Συνολικά, το Waterfront di Levante αποτελεί ένα έργο αναζωογόνησης της παράκτιας περιοχής και ενσωματώνει την πολυπολιτισμική κοινότητα, προσφέροντας νέες ευκαιρίες για συγκέντρωση και δραστηριότητες καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, μέρα ή νύχτα.

Πιο συγκεκριμένα, το έργο αποτελείται από πέντε κύριες κατασκευαστικές παρτίδες:

Παρτίδα 1: Αποκατάσταση του Palasport

Παρτίδα 2: Συγκρότημα εστιών και ξενοδοχείων

Παρτίδα 3: Πολυχρηστικά κτήρια

Παρτίδα 4: Κτήριο τριών επιπέδων

Παρτίδα 5: Δεντρόφυτη λεωφόρος

Οι εγκαταστάσεις

2 Συγκρότημα εστιών και ξενοδοχείων

Κτήριο το οποίο όταν κατασκευαστεί θα διαθέτει φοιτητικές εστίες και κατοικίες διαφόρων ειδών

4 Κτήριο 3 επιπέδων

Πολυλειτουργικό κτήριο όμοιας μορφολογίας με τα κτήρια στην άλλη πλευρά του Pavilion B

6 Pavilion B

Εκθεσιακό περίπτερο σε έντονο μπλε χρώμα, το οποίο κατασκευάστηκε το 2009 και θα παραμείνει ανέπαφο κατά τη διάρκεια της επέμβασης

3 Πολυχρηστικά κτήρια με κατοικίες

Δύο παράλληλες μπάρες οι οποίες θα διαθέτουν κοινόχρηστους χώρους στα ισόγεια και προνομακές κατοικίες στους ορόφους

1 Palasport

Ιστορικό συγκρότημα αθλητικών χρήσεων με εκθεσιακούς χώρους, η ανακαίνιση του οποίου αποτελεί το πρώτο μέρος της επέμβασης

5 Δεντρόφυτη λεωφόρος

Μία μακρόστενη φυτεμένη λωρίδα γύρω από την πλατεία Kennedy, η οποία προσφέρει χώρους στάσης και ξεκούρασης

Παρτίδα 1: Ανακαίνιση του Palasport

Το Palasport ήταν μια κλειστή αρένα. Από τις μεγαλύτερες στεγασμένες εγκαταστάσεις αφιερωμένες στον αθλητισμό. Σχεδιάστηκε από τους Leo Finzi, Lorenzo Martinoia, Remo Pagani, Franco Sironi, κατασκευάστηκε υπό την επίβλεψη της CONI και εγκαινιάστηκε το 1962.

Σε όλη την ιστορία του έχει χρησιμοποιηθεί για αθλητικές εκδηλώσεις παγκόσμιας σημασίας, συνέδρια και συναυλίες.

Το 2019 η αθλητική αίθουσα αγοράστηκε από την εταιρεία ακινήτων CDS Holding για 14 εκατομμύρια και 250.000 ευρώ, και θα επενδύσει συνολικά πάνω από 90 εκατομμύρια εφόσον συμπεριλαμβάνετε στο μεγάλο έργο αστικής μεταμόρφωσης, το Levante Waterfront.

Αυτό το κτίριο, που διακριτικά λάμπει στον λιμενικό ορίζοντα, επαναπροσδιορίζεται με την ολική ανάπλαση του χώρου, που θα σεβαστεί τα υψηλότερα και πιο συγχρονα πρότυπα ενεργειακής απόδοσης, μετατρέποντάς το σε “πράσινο κτίριο”. Οι αρχιτέκτονες και οι μηχανικοί ενώνουν την ιστορία με το μέλλον, δίνοντας στο Palasport μια νέα αίγλη και νέες λειτουργίες.

Αυτή η εμβληματική δόμηση εγκρίθηκε από την CONI (Ιταλική Εθνική Ολυμπιακή Επιτροπή) με σκοπό να φιλοξενήσει τη Serie A των αθλημάτων εσωτερικού χώρου, διαφημίζοντας την αθλητική αριστεία. Επιπλέον, θα ανοίξει τις πόρτες του σε σημαντικές εκδηλώσεις, παραστάσεις και συναυλίες, προσφέροντας ένα πολυδιάστατο εκδοτικό πρόγραμμα που θα ενθαρρύνει τον πολιτισμό και την ψυχαγωγία.

Η ανακαίνιση διατηρεί την τολμηρή αισθητική της προϋπάρχουσας ραδιοκεντρικής δομής, ενώ το ισόγειο φιλοξενεί μ χώρο λιανικής και αναψυχής ανοιχτή στην πόλη για να επιδεικνύει την πολυμορφία των αγαθών και υπηρεσιών που προσφέρονται και πολυάριθμες υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένου ενός γυμναστηρίου και ενός ιατρικού κέντρου. Αυτή η πρωτοβουλία ανακαίνισης του, αναμένεται να το αναδείξει ως νέο σημείο αναφοράς για την αθλητική κοινότητα και την πολιτιστική ζωή της Γένοβας.

Το Palasport είναι ένα εμβληματικό κτίριο και αποτελεί σημείο αναφοράς για την πόλη και τους Γενοβέζους.

Χάρη της ολικής ανάπλασης θα γίνει και πάλι ένας μεγάλος πόλος έλξης, ένας τόπος συγκέντρωσης και μεγάλων αθλητικών και ψυχαγωγικών εκδηλώσεων, με διπλό μεγάλο κύκλο εμπορικών, εστιατορίων και υπηρεσιών που θα το κάνουν ακόμα πιο ελκυστικό και παρόμοιο με τις μεγάλες διεθνείς αρένες.

Το έργο ανάπτυξης του Palasport Genoa έχει τεράστιες δυνατότητες. Βρίσκεται στην καρδιά της πόλης, σε μια περιοχή με εξαιρετικούς δρόμους. Η χαμηλή συγκέντρωση εμπορικών κέντρων στην περιοχή και ο μεγάλος αριθμός τουριστών και επιβατών που προστίθενται σε μια ήδη συμπαγή λεκάνη απορροής σημαίνει ότι αυτή η δομή έχει τεράστιες δυνατότητες να γίνει ένας σημαντικός προορισμός λιανικής στην Ιταλία.

Παρτίδα 2: Συγκρότημα εστιών και ξενοδοχείων

Η δεύτερη παρτίδα του έργου αντιπροσωπεύει μια μοναδική αναδόμηση, με ενδιαφέροντες λεπτομέρειες και λειτουργίες που υπόσχονται να αναδείξουν την πολυσυνθετικότητα του χώρου. Αυτή η παρτίδα αφορά τη φοιτητική κατοικία και την κατοικία-ξενοδοχείο.

Σε μια γραμμή παράλληλη με το Pavilion B, αυτό το κτίριο διακρίνεται από την εντυπωσιακή του παρουσία, ενώ τα ανοιχτά άκρα προς την ανατολή και τη δύση επιτρέπουν εκθαμβωτική θέα προς τη θάλασσα. Σε μια προσπάθεια να ελαχιστοποιηθεί ο οπτικός αντίκτυπος προς την πόλη, το ύψος του κτιρίου περιορίζεται στα 23 μέτρα πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας, διασφαλίζοντας ένα εντυπωσιακό περιβάλλον.

Αυτό το κτίριο υπόσχεται να συμβάλει στην αναβίωση της περιοχής, προσφέροντας επιπλέον χώρους διαμονής για φοιτητές και επισκέπτες, ενισχύοντας την πολυπολιτισμικότητα και προωθώντας τον πολιτισμό και την εκπαίδευση. Με τον μοναδικό του σχεδιασμό και τις εξειδικευμένες λειτουργίες, αυτή η παρτίδα ενισχύει τον πολιτιστικό ιστό της Γένοβας. ανοιχτή στην πόλη για να επιδεικνύει την πολυμορφία των αγαθών και υπηρεσιών που προσφέρονται.

Αυτή η πρωτοβουλία ανακαίνισης του, αναμένεται να το αναδείξει ως νέο σημείο αναφοράς για την αθλητική κοινότητα και την πολιτιστική ζωή της Γένοβας.



Παρτίδα 3: Πολυχρηστικά κτήρια

Η τρίτη παρτίδα του αντιπροσωπεύει έναν σημαντικό χώρο που σχεδιάστηκε με πρωτοποριακό τρόπο, ενσωματώνοντας κοινόχρηστους χώρους και κατοικίες με σκοπό να ενισχύσει την κοινωνική ζωή και την δραστηριότητα στην περιοχή.

Αυτό το κομμάτι του έργου περιλαμβάνει κατοικίες με κοινόχρηστους χώρους που εκτείνονται σε δύο παράλληλα κτήρια, με προσανατολισμό βορρά-νότου. Αυτό το διπλό κτήριο καθορίζει μια εντυπωσιακή ανοιχτή εσωτερική αυλή, που επιτρέπει τη θέα από το αστικό πάρκο προς τη θάλασσα. Το ύψος των κτιρίων συγκρατείται κάτω από 26 μέτρα πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας, δημιουργώντας μια άμεση σχέση με τη θάλασσα, χάρη στις πλούσιες πανοραμικές βεράντες, τις λότζες και τους ανοιχτούς χώρους που προεξέχουν στο νέο κανάλι.

Αυτό το κτήριο αποτελεί έναν ακόμη πολυδιάστατο χώρο της περιοχής, που ενισχύει την προσφορά της πόλης με κατοικίες υψηλής ποιότητας, παρέχοντας ταυτόχρονα εκπληκτικές ευκαιρίες για κοινωνικές δραστηριότητες και διασκέδαση. Με την εξαιρετική αρχιτεκτονική του και τις πληθώρα λειτουργιών, αυτή η παρτίδα συμβάλλει στη δημιουργία ενός δυναμικού, πολυσύνθετου χώρου για τους κατοίκους.

Παρτίδα 4: Κτήριο 3 επιπέδων

Η τέταρτη παρτίδα του φιλόδοξου έργου Blue-Print αντιπροσωπεύει έναν ακόμη κομβικό χώρο στον νέο αστικό χώρο της πόλης, που σχεδιάστηκε με πολλές λεπτομέρειες και πρωτοποριακά χαρακτηριστικά.

Η παρτίδα αυτή περιλαμβάνει ένα τριτοβάθμιο κτήριο με ύψος στη σύνοψη του όχι μεγαλύτερο από την κορυφή του Pavilion B, χρησιμοποιώντας μια οροφή τύπου ιπτάμενου χαλιού.

Το κτήριο αυτό θα παρέχει ποικίλους τρόπους χρήσης, και θα είναι ένα ακόμη στοιχείο που θα εμπλουτίσει το αστικό περιβάλλον, προσφέροντας πολλαπλές λειτουργίες και εναλλακτικούς χώρους για τους κατοίκους και τους επισκέπτες. Με την ανάπλαση και αυτού του κτιρίου, το εγχείρημα δίνει νέα ζωή σε έναν προηγουμένως αχρησιμοποίητο χώρο και παρέχει ευκαιρίες για ποικίλες δραστηριότητες, δημιουργικότητα και διασκέδαση. Η αρχιτεκτονική του κτιρίου και η ευρεία χρησιμοποίησή του ενισχύουν την πολυσύνθετη και δυναμική προσφορά της πόλης, προάγοντας την ανάπτυξη και τη δημιουργία ενός πολυχρηστικού κέντρου στον καρδιά της Γένοβας.

Παρτίδα 5: Δεντρόφυτη Λεωφόρος

Η πέμπτη παρτίδα του φιλόδοξου έργου BluePrint αντιπροσωπεύει μια σημαντική προσθήκη στο νέο αστικό τοπίο της Γένοβας και έχει σχεδιαστεί με πολλές λεπτομέρειες και ενδιαφέροντα χαρακτηριστικά.

Η δεντρόφυτη λεωφόρος σε υψόμετρο +5,50 μέτρα από την επιφάνεια της θάλασσας είναι ένα από τα κύρια στοιχεία της παρτίδας 5. Προσφέρει μια ευχάριστη περιπατητική διαδρομή με ψηλά δέντρα ύψους 12 μέτρων ανά 8 μέτρα και αποτελεί μια ευπρόσδεκτη προσθήκη στο αστικό περιβάλλον.

Τα φυτευτικά είδη, τυπικά των μεσογειακών θάμνων, που χρησιμοποιούνται δημιουργούν ένα φυσικό και αισθητικά πλούσιο τοπίο, που διευκολύνει την αναψυχή και την απόλαυση της παραθαλάσσιας περιοχής.

Πέρα από τη φυσική ομορφιά, η παρτίδα 5 δημιουργεί ένα ευχάριστο και ασφαλές περιβάλλον για τους κατοίκους και τους επισκέπτες, προσφέροντας τη δυνατότητα να απολαμβάνουν την θάλασσα και την παραλία της Piazzale Kennedy με άνεση και χαλάρωση. Η φύση και το σχεδιασμένο περιβάλλον ενσωματώνονται με ευφυή τρόπο, δημιουργώντας ένα ακόμη προσφιλές κομμάτι του νέου αστικού τοπίου της Γένοβας.



Πάνω εικόνα: Φωτορεαλιστική απόδοση των δύο πολυχρηστικών κτηρίων
Κάτω εικόνα: Φωτορεαλιστική απεικόνιση όπου φαίνονται το νέο κανάλι, το Pavilion B και το κτήριο με τα τρία επίπεδα

Βαλένθια

La Marina

Έκταση: 276 στρέμματα
Σχεδιασμός: 2016
Κατασκευή: 2017 -

Αναδρομή στο παρελθόν

Η Βαλένθια αποτελεί την 3η μεγαλύτερη πόλη της Ισπανίας, με πληθυσμό περίπου 2.400.000 κατοίκων στην μητροπολιτική περιοχή. Το λιμάνι της Βαλένθιας είναι το μεγαλύτερο στις δυτικές ακτές της Μεσογείου, καθώς και το μεγαλύτερο λιμάνι της Ισπανίας σε κίνηση εμπορευματοκιβωτίων και το δεύτερο μεγαλύτερο όσον αφορά την επιβατική κίνηση, μετά από το λιμάνι του Algeciras.

Η μετ' εμποδίων ακμή του λιμένα

Η ακτογραμμή στον Κόλπο της Βαλένθιας, χωρίς φυσική προστασία ή όρμους, αποτελούσε ένα σημαντικό εμπόδιο για την ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου. Το 1483 π.Χ. ξεκινάει στην ουσία η ιστορία του λιμανιού με τον Antonio Joan να αξιοποιεί το προνόμιο που το δόθηκε χτίζοντας μια ξύλινη γέφυρα στην παραλία της συνοικίας Grao, που ονομάζεται "Pont de Fusta".

Από εκείνες τις μέρες, οι οικονομικές προσπάθειες των Βαλενθιανών επέφεραν έναν αυξημένο εμπορικό λιμένα, οδηγώντας τον βασιλιά Pedro III της Αριγονίας να εγκρίνει στη Βαλένθια την ίδρυση μια θαλάσσιας και εμπορικής δικαιοδοσίας γνωστή ως Consolat de Mar. Μέχρι το δεύτερο μισό του 15ου αιώνα, η Βαλένθια διέθετε πληθυσμό 75.000 κατοίκων και αποτελούσε τη μεγαλύτερη πόλη στην Ιβηρική Χερσόνησο. Ο λιμένας της είχε καίρια σημασία για τον θρόνο της Αριγονίας, με ναυτιλιακές γραμμές προς λιμάνια στην Ιταλία, τη Δυτική Ευρώπη και τη Βόρεια Αφρική.

Από τότε μέχρι και τον 19ο αιώνα, πραγματοποιήθηκαν διάφορα έργα για την κατασκευή και την βελτίωση αυτών των εγκαταστάσεων. Ωστόσο αυτά ποτέ δεν είχαν μεγάλη επιτυχία λόγω περιοδικών πλημμυρών του ποταμού Turia και των συνεχών μετακινήσεων της άμμου στην παραλία. Παρόλα αυτά, η κυκλοφορία αυξήθηκε σε μεγάλο βαθμό, καθιστώντας την Βαλένθια την έκτη θαλάσσια επαρχία της Ισπανίας.

Ανάγκη για νέες υποδομές και εγκαταστάσεις

Κατά την διάρκεια του 20ου αιώνα, πραγματοποιήθηκαν σημαντικές βελτιώσεις σε κτίρια και αποθήκες, επεκτείνοντας τις προκυμαίες στην τρέχουσα διαμόρφωσή τους. Με την ανάπτυξη νέων μορφών ζωής, πολλές περισσότερες βιομηχανικές ευρωπαϊκές πόλεις άρχισαν να απαιτούν φρέσκα φρούτα και λαχανικά, κρασί και σταφίδες από τη Βαλένθια, οπότε ήταν επείγουσα ανάγκη η δημιουργία λιμανιού και αντίστοιχων υποδομών και εγκαταστάσεων.

Μόλις χτίστηκε, το «νέο» λιμάνι έπρεπε να «ντυθεί» για να δέχεται σύγχρονα πλοία, τα αγαθά και τους επιβάτες τους: Τα υπόστεγα (Tinglado) και οι αποβάθρες σε styll art nouveau κατασκευάστηκαν για την αποθήκευση φρούτων και λαχανικών προς εξαγωγή, ο Πύργος του Ρολογιού χρησίμευε ως ναυτιλιακός επιβατικός σταθμός και το κτίριο του Τελωνείου ανεγέρθηκε επίσης για τον έλεγχο την είσοδο και την έξοδο του λιμανιού.

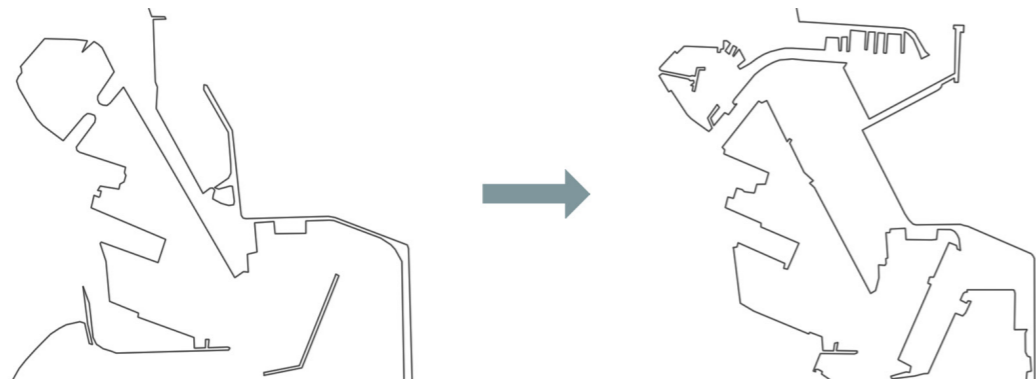
Τα περισσότερα από αυτά ευτυχώς διατηρήθηκαν, παρά το γεγονός ότι κατά τον εμφύλιο πόλεμο του 1936 το λιμάνι δέχθηκε περισσότερες από 500 αεροπορικές επιδρομές και πολλά άλλα κτίρια χάθηκαν.

Αναδιαμόρφωση του λιμανιού

Αργότερα, στις αρχές της δεκαετίας του 2000, το εμπορικό λιμάνι διαχωρίστηκε από τη μαρίνα (συμπεριλαμβανομένου του λιμανιού αλιείας) ως προετοιμασία για τη διοργάνωση του Κυπέλλου Αμερικής, η οποία για δύο χρόνια - το 2007 και το 2008 - διεξήχθη στη Βαλένθια επειδή η ελβετική ομάδα Alinghi, ο προηγούμενος πρωταθλητής, δεν μπόρεσε να το διοργανώσει στη χώρα της.



Εικόνα: Η Μαρίνα της Βαλένθιας όπως ήταν διαμορφωμένη στις αρχές της δεκαετίας του 2000. Στην αεροφωτογραφία διακρίνεται η πεπλατυσμένη κεντρική προβλήτα εμπορευματοκιβωτίων σε φάση κατασκευής, ενώ πέριξ της μαρίνας φαίνονται τα 3 εναπομείναντα Tinglado, ο Πύργος του Ρολογιού και το La Terminal



Οι επεμβάσεις για το Κύπελλο

Το λιμάνι της Βαλένθιας υπέστη ριζικές αλλαγές το 2007 για να φιλοξενήσει το 32ο Κύπελλο Αμερικής (America's Cup), έναν διεθνή διαγωνισμό ιστιοπολίας. Πολλές από τις προβλήτες επεκτάθηκαν και πλάτυναν, ενώ δημιουργήθηκαν νέοι κυματοθραύστες και νέες θέσεις ελλιμενισμού σκαφών.

Ωστόσο, βασικότερη χειρονομία του εγχειρήματος αποτέλεσε ο διαχωρισμός του εμπορικού και επιβατικού λιμένα από τη μαρίνα και την παραδοσιακή θέση του λιμανιού. Για αυτό το σκοπό διανοίχτηκε ένα καμπύλο κανάλι, ενώ η στενή προϋπάρχουσα πύλη της μαρίνας μπαζώθηκε και έκλεισε. Πλέον, η είσοδος στο καθένα από τα δύο τμήματα γίνεται από διαφορετική πλευρά, οπότε αποφεύγεται ο συγχρωτισμός μεταξύ των διαφορετικών χρήσεων.

Για το κύπελλο προγραμματίστηκαν και κατασκευάστηκαν διάφορα κτήρια και εγκαταστάσεις, σε συνδυασμό με την αναδιαμόρφωση της υφιστάμενης μαρίνας. Το εμβληματικότερο κτήριο είναι το Veles e Vents, οφείλοντας το όνομά του σε ένα ποίημα του Ausias March. Χτίστηκε ως τοπόσημο για την πόλη και έμβλημα του Κυπέλλου Αμερικής, ενώ πλέον είναι ένας πολιτιστικός και γαστρονομικός χώρος.

Μεταξύ 2008 και 2012, ένας αγώνας της Formula 1 διεξήχθη επίσης στη Μαρίνα, χρησιμοποιώντας τις υφιστάμενες υποδομές του Κυπέλλου.

Το κόστος των διοργανώσεων

Η πόλη πλήρωσε υψηλό τίμημα για το America's Cup, μεταξύ των οποίων αμοιβή 90 εκατ. ευρώ απευθείας στους πλοιοκτήτες. Μετά το America's Cup έχει χρέος έως και 400 εκατ. ευρώ. Η πίστα της F1 ήταν επίσης μια τεράστια δαπάνη, συν το κόστος της δημόσιας εταιρείας που δημιουργήθηκε για τη διαχείριση των γεγονότων και το τέλος που έπρεπε να καταβληθεί για την εγκατάλειψη της διοργάνωσης του διαγωνισμού.

Επιπρόσθετα, οι εγκαταστάσεις της Μαρίνας - σε συνδυασμό με την οικονομική κρίση - έπεσαν σε αχρησία.

Εξελίξεις διαφαίνονται στον ορίζοντα

Μέχρι πρόσφατα η Μαρίνα θεωρούταν μη ελκυστική, απομονωμένη και διαχωρισμένη από τις γειτονίες της πόλης, μιας και το κτηριακό της απόθεμα είχε πλέον παραμεληθεί.

Ωστόσο, το ίδρυμα που είχε αναλάβει την διαχείρισή της, Consorcio Valencia 2007 (CV07), αποφάσισε το 2016 ότι πρέπει να ληφθούν ενέργειες ώστε η πόλη να συνεχίζει να εκμεταλλεύεται τις πολυδάπανες υποδομές και -γιατί όχι;- να τις εξελίξει.





Μεσόγειος Θάλασσα

Masterplan
La Marina

Ανανεωμένη Μαρίνα

Το στρατηγικό πλάνο του ιδρύματος CV07 απομακρύνθηκε από το σκεπτικό του καθαρά επιχειρηματικού μοντέλου. Από το να αναζητούν επενδύσεις μεγάλου σχήματος με κάθε κόστος, οι εμπνευστές του εγχειρήματος αποφάσισαν να χρησιμοποιήσουν τη δυναμική και συγχρόνως τη λιτότητα που προσφέρουν οι ήπιες παρεμβάσεις μικρής κλίμακας, εστιάζοντας με αυτόν τον τρόπο στις χρήσεις και τον κατάλληλο, λεπτομερή προγραμματισμό τους για την επανενεργοποίηση του χώρου της Μαρίνας.

Εν τέλει, αυτές οι επεμβάσεις, του στυλ “ελαφρύτερα, ταχύτερα, φθηνότερα”, φαίνεται να έχουν φέρει πολύ καλά αποτελέσματα: εξάλλου, το έργο βασίζεται στην πραγματιστική προσέγγιση της αξιοποίησης του υφιστάμενου κτηριακού αποθέματος και όχι της κατεδάφισης του και δημιουργίας νέου.

Ο κόσμος επαναπροσέγγισε την περιοχή αυτή, αναγνωρίζοντας τις προσπάθειες των τοπικών αρχών να εκμεταλλευτούν μέχρι το μεδούλι τις υφιστάμενες υποδομές και να μην κατασπαταλήσουν το δημόσιο χρήμα σε άλλα, δήθεν μεγαλεπήβολα έργα με φαινομενικά μόνο οφέλη για την πόλη.

Η περιοχή σφύζει πλέον από νέο κόσμο, ο οποίος κάνει την βόλτα του στην προκουμαία, επισκέπτεται τα καταστήματα, τις καφετέριες και τα εστιατόρια τα οποία εγκαταστάθηκαν εκεί και αξιοποιεί τις μαρίνες επιδιδόμενος στην ιστιοπλοΐα.



Εικόνα: Η La Marina σε συνεχή δράση και μετασχηματισμό μετά το 2016

Το κτηριακό απόθεμα

5 Alinghi

Ευέλικτος χώρος όπου πραγματοποιούνται εκδηλώσεις σχετικές με την εκπαίδευση, την καινοτομία και την ανταλλαγή γνώσεων

4 Docks

Οι εμπορικές αποβάθρες -οι οποίες πλέον κατατάσσονται ως Κληρονομιά του Λιμεναρχείου- χτισμένες το 1911

3 Antiguo Varadero

Παλιό ναυπηγείο από τις αρχές του 20ου αι., ανακατασκευασμένο τη δεκαετία του 1990

6 Marina de Empresas

Ένα επιχειρηματικό οικοσύστημα δύο κτηρίων, σκοπός του οποίου είναι η εκπαίδευση, η παροχή συμβουλών και η χρηματοδότηση έργων

7 Tinglado 2

Ένα από τα 3 υπόστεγα που απομένουν. Σήμερα αποτελεί μια μεγάλη ανοιχτή πλατεία των Maritime Villages, προοριζόμενη για κοινωνικές χρήσεις

2 La Pergola

Περίπτερο πολιτιστικών χρήσεων, εντός κι εκτός του οποίου διοργανώνονται φεστιβάλ και συναυλίες

1 Veles e Vents

Το κτήριο-τοπόσημο της Μαρίνας, σχεδιασμένο από τους David Chipperfield και Fermín Vázquez. Περιέχει κυρίως χώρους εστίασης και πολιτισμού

8 La Terminal

Μελλοντικό κέντρο καινοτομίας και κόμβος τεχνολογίας για την πόλη, με περισσότερες από 500 θέσεις εργασίας υψηλής εξειδίκευσης

10 Βάσεις του Κυπέλλου Αμερικής

Εγκαταστάσεις για το Κύπελλο Αμερικής, οι οποίες στέγαζαν σκάφη, γραφεία, γυμναστήρια και καφετέριες, ενώ σήμερα αυτοί οι χώροι είναι διαθέσιμοι για εκκολλητόμενες εταιρείες

9 Tinglado 4 & 5

Υπόστεγα χτισμένα μεταξύ 1911 και 1923 ως αποθήκες εμπορευμάτων. Πλέον, το Tinglado 4 θα αποτελέσει χώρο για δημιουργικότητα και πολιτισμό, ενώ το Tinglado 5 θα φιλοξενήσει καινοτόμα επιχειρηματικά έργα



Veles e Vents

Το κτήριο Veles Vents βρίσκεται στο κέντρο της Μαρίνας της Βαλένθιας, στρατηγικά τοποθετημένο δίπλα στο νέο κανάλι πρόσβασης στο τέλος της αποβάθρα του λιμανιού. Είναι ένα εμβληματικό και συμβολικό κτίριο που αντιπροσωπεύει τη Μεσόγειο. Κατασκευάστηκε το 2006 και προοριζόταν ως το κοινωνικό επίκεντρο των αγώνων του 32ου Κυπέλλου Αμερικής που διεξήχθησαν στη Βαλένθια για πρώτη φορά στην Ευρώπη μετά από 150 χρόνια.

Το κτίριο είναι μια καινοτόμος πρόταση των αρχιτεκτόνων David Chipperfield και Fermín Vazquez, που βραβεύτηκε το 2007 με το Ευρωπαϊκό Βραβείο LEAF. Το στυλ του είναι απλό και μινιμαλιστικό ενώ το ύψος του ανέρχεται στα 25 μέτρα και επιφάνεια του στα 10.500 m². Παρέχει μια κεντρική βάση για όλες τις ομάδες και τους χορηγούς του America's Cup, καθώς και

έναν χώρο για το κοινό όπου μπορεί να παρακολουθήσει τους αγώνες.

Το Veles e Vents συνδέεται απευθείας με ένα νέο πάρκο, χτισμένο πάνω από 15.000 m² χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων. Μια «ουρά» από υπερυψωμένα καταστρώματα δημόσιων θεατών εκτείνεται από το κτίριο στο λιμάνι, με μπαρ, εστιατόρια και σημεία πληροφόρησης. Τα καταστρώματα έχουν θέα σε ένα πρόσφατα ανασκαμμένο κανάλι που συνδέει το λιμάνι με τις υπεράκτιες πίστες αγώνων. Στα βόρεια, ένα νέο πάρκο 100.000 m² συνδέει την πόλη με τη νέα παραλία.

Το τετραώροφο κτίριο από σκυρόδεμα έκτασης 10.000 m² αποτελείται από μια σειρά στοιβαγμένων και μεταβαλλόμενων οριζόντιων επιπέδων τα οποία φαίνονται σαν να αιωρούνται

στο κενό, αν και στην πραγματικότητα στηρίζονται σε τέσσερα δομικά στηρίγματα. Αυτό δημιουργεί κάθετα σημεία επικοινωνίας που ενσωματώνουν τις εγκαταστάσεις ανεγκυστήρων και κλιμακοστασίων. Αυτά τα επίπεδα παρέχουν σκιά και απρόσκοπτη θέα που εκτείνεται προς τη θάλασσα, τη Μαρίνα, τις παραλίες αλλά και ολόκληρη την πόλη. Οι πλάκες δαπέδου με πρόβολο - η μεγαλύτερη φτάνει τα 15 μέτρα - δημιουργούν τα υπαίθρια καταστρώματα θέασης που περιβάλλουν κάθε όροφο. Το 60% του κτιρίου καταλαμβάνεται από υπαίθριο χώρο.

Το ισόγειο του κτιρίου λειτουργεί ως χώρος υποδοχής για τις εγκαταστάσεις VIP και διαθέτει δημόσιο εστιατόριο και μπαρ με θέα στο κανάλι. Ο πρώτος όροφος είναι εξ ολοκλήρου ανοιχτός στο κοινό με εγκαταστάσεις λιανικής πώλησης, μπαρ και γενναϊόδωρο κατάστρωμα θέασης.

Ο δεύτερος και ο τρίτος όροφος στεγάζουν τις εγκαταστάσεις VIP - το «Foredeck Club», ένα εστιατόριο, ένα κέντρο ευεξίας και σαλόνια για το America's Cup Management, το Louis Vuitton και το Consorcio Valencia 2007.

Το «Veles e Vents» χρησιμοποιεί μια μειωμένη παλέτα υλικών - ο λευκός βαμμένος χάλυβας κόβει τις άκρες της δομής σκυροδέματος, η οροφή είναι κατασκευασμένη από λευκά μεταλλικά πάνελ που ενσωματώνουν γραμμικό χωνευτό φωτισμό, τα εξωτερικά δάπεδα είναι συμπαγή βραζιλιάνικη ξύλινη επένδυση και τα εσωτερικά δάπεδα είναι λευκή ρητίνη. Τα απλά, έντονα χρωματιστά έπιπλα αντισταθμίζουν την κυρίαρχη λευκότητα της δομής και διακρίνουν τις διαφορετικές περιοχές μέσα στο κτίριο.

La Pergola

Το La Pergola είναι ένας μικρός συναυλιακός χώρος στο βόρειο τμήμα της Μαρίνας, χτισμένο την δεκαετία του 1990, το οποίο δέχτηκε ανακαίνιση το 2017. Παρόλο που είναι μικροσκοπικό στίγμα μέσα στο μεγαλειώδες τοπίο της προκουμιάς, κατέχει μια πολύ ιδιαίτερη θέση στη συλλογική μνήμη της τοπικής κοινότητας. Για πολλά χρόνια ήταν η σκηνή των συλλόγων παραδοσιακής μουσικής της συνοικίας Roblats Maritims. Ακόμη, ο χώρος ήταν σε <<ετοιμότητα>> κατά τις προετοιμασίες του Κυπέλλου της Αμερικής, αλλά η θεσμική παραμέληση που ακολούθησε είχε ως αποτέλεσμα ο χώρος αυτός να χάσει την αρχική του λειτουργία και νόημα.

Όπως προαναφέρθηκε, το 2017 η CV07 έκανε μια μέτρια επένδυση για την ανακαίνιση της Πέργκολας. Στην ανακαίνιση συμπεριλήφθηκε (1) η επισκευή της ταράτσας, εφαρμόζοντας μία νέα στρώση χρώματος, (2) αποκατάσταση φωτισμού και (3) αφαίρεσητσιμεντόλιθων, μεταλλικών φρακτών και άλλων εμποδίων που περιέβαλλαν τη σκηνή.

Το επόμενο βήμα για την επανενεργοποίηση του χώρου ήταν να προσκαλέσουν πίσω τα τοπικά συγκροτήματα από την περιοχή Roblats Maritims, για την πραγματοποίηση ενός νέου κύκλου συναυλιών. Εφόσον όλο αυτό άρχισε να προσελκύει ολοένα και περισσότερο κόσμο, η CV07 δημιούργησε ένα πιο ολοκληρωμένο μουσικό πρόγραμμα, με επίδοξους και καταξιωμένους μουσικούς από όλα τα στυλ μουσικής. Έπειτα κατάφερε και έκλεισε μια επιτυχημένη συνεργασία ανάμεσα σε δημόσιο και ιδιωτικό τομέα, με την Cervezas Alhambra (ισπανική εταιρεία μπύρας) να χρηματοδοτεί το πολιτιστικό πρόγραμμα και να παρέχει ελαφριά ποτά για τους επισκέπτες.

Έτσι αυτή η ήπια και στοχευμένη παρέμβαση-επένδυση σε συνδυασμό με την αποτελεσματική συνεργασία, το La Pergola μετατράπηκε από ένα αδρανές σημείο σε ένα ενεργό χώρο που συνδυάζει την παράδοση, την κληρονομιά και δίνει μια αναζωογονημένη αίσθηση κοινότητας.





Alinghi (La Base)

Το κτήριο La Base (η βάση), εναλλακτικά Alinghi (έτσι ονομάζεται η ελβετική πρωταθλήτρια ομάδα του Κυπέλλου Αμερικής, η οποία το χρησιμοποίησε ως βάση) είναι ένα συμβολικό κτήριο το οποίο κατασκευάστηκε κατά τη διάρκεια του Κυπέλλου της Αμερικής του 2007 αλλά υπέπεσε σε αχρησία μετά το τέλος του αγώνα.

Σύμφωνα την προσέγγιση των ήπιων παρεμβάσεων, η La Marina έχει επίσης δώσει μεγάλη έμφαση στην ενίσχυση της σύνδεσης μεταξύ της καινοτομίας, της δέσμευσης της κοινότητας και του δημόσιου χώρου. Ως παράδειγμα μπορούμε να λάβουμε το "2016 Civic Factory Festival", μια εκδήλωση που διοργανώθηκε από την CV07 σε συνεργασία με την CivicWise.

Η εκδήλωση διήρκεσε ένα μήνα και περιλάμβανε μια ποικιλία εργαστηρίων, ανοιχτές συζητήσεις, δραστηριότητες δικτύωσης και ασκήσεις πολεοδομικού σχεδιασμού

Η ιδέα των εμπνευστών της συνολικής επέμβασης ήταν να προτείνουν μια μικρή επένδυση για την ανακαίνιση και το άνοιγμα του Alinghi για το Civic Factory Festival. Αυτή η πρωτοβουλία συμβόλιζε μια ξεκάθαρη δέσμευση για αναζωογόνηση των ανεκμετάλλεωτων κοινόχρηστων χώρων της Μαρίνας προς το συμφέρον της δημιουργίας ενός ανοιχτού και χωρίς αποκλεισμούς οικοσυστήματος καινοτομίας, όπου νέοι άνθρωποι και επιχειρηματίες θα μπορούν να αξιοποιήσουν έναν ανανεωμένο χώρο ώστε να αναπτύξουν τις ιδέες τους.

Marina de Empresas

Η Marina de Empresas αποτελεί ένα συγκρότημα δύο ανακαινισμένων πλέον κτηρίων, τα οποία λειτουργούσαν ως βάσεις για τους συμμετέχοντες στο America's Cup.

Σε ό,τι αφορά τον αστικό σχεδιασμό, η προηγούμενη θέση και διαμόρφωση των βάσεων δεν επέτρεπε στους πολίτες να απολαύσουν αυτό το προνομιακό σημείο. Η Marina de Empresas σήμερα, αντιθέτως, προσκαλεί τον κόσμο να φτάσει στην παραλία και να την απολαύσει.

Όσον αφορά το κτηριολογικό πρόγραμμα, χωρίζεται σε δύο μέρη: Αυτό της σχολής επιχειρηματιών EDEM και αυτό του business accelerator που δημιούργησαν οι LANZADERA Y ANGELS. Ο τομέας EDEM χρησιμοποιεί μία από τις παλιές βάσεις, διαθέτοντας χώρους μελέτης-βιβλιοθήκης, τραπεζαρία και ένα αμφιθέατρο.

Στους επάνω ορόφους, F1 και F2, οι αίθουσες διδασκαλίας είναι δομημένες γύρω από αίθρια που τους επιτρέπουν να απολαμβάνουν τον καλύτερο φυσικό φωτισμό. Το απόρρητο και ο έλεγχος του φωτός κατά τη διάρκεια των μαθημάτων ρυθμίζονται από κάθετα πηγάκια.

Οι LANZADERA Y ANGELS χρησιμοποιούν δύο βάσεις για να δημιουργήσουν τον συγκεκριμένο τομέα. Η πρόσβαση γίνεται μέσω της ένωσης μεταξύ των δύο κατασκευών, καθώς και της κάθετης επικοινωνίας του κτιρίου. Στο ισόγειο, μπορείτε να βρείτε το αμφιθέατρο, την τραπεζαρία, τα εργαστήρια και έναν μεγάλο χώρο εργασίας συνδεδεμένο με αυτά. Στους άλλους δύο επάνω ορόφους, βρίσκουμε χώρους ομαδικής εργασίας, φωτισμένους από φεγγίτες και γραφεία για ιδιωτικές συναντήσεις.

Tinglado 2

Το Tinglado 2 είναι άλλο ένα παράδειγμα της προσέγγισης “ελαφρύτερα, ταχύτερα, φθηνότερα”. Είναι ένα ιστορικό υπαίθριο υπόστεγο, το οποίο χρησιμοποιούνταν ως αποθήκη εμπορευμάτων με στοιχεία μοντερνιστικής αρχιτεκτονικής, το οποίο όπως και η La Pergola έμεινε σε ερειπωμένη κατάσταση μετά τα γεγονότα του 2007 και αυτό οδήγησε στο κλείσιμο του χώρου για λόγους ασφάλειας. Στα τέλη του 2016 η CV07 τοποθέτησε προστατευτικό δίκτυο κάτω από την στέγη και στους πλαϊνά του κτιρίου. Αυτό το έκανε ξανά προσβάσιμο και έγινε ασυνείδητα μια αυτοσχέδια δημόσια σκεπασμένη πλατεία.

Λόγω του ομαλού και λείου πατώματός του προσέλκυσε σκέιτερς, ποδηλάτες, αθλητές, ακόμη και χορευτές που χρησιμοποιούσαν τον χώρο για εξάσκηση. Επιπλέον, ντόπιοι μουσικοί εκμεταλλεύτηκαν την απόσταση του από τις γειτονιές και το χρησιμοποίησαν αυθόρμητα για υπαίθριες πρόβες - γνωρίζοντας ότι μπορούν να παίξουν χωρίς φόβο ότι θα ενοχλήσουν τους γείτονες. Πολλές φορές μάλιστα οι πρόβες τους προσέλκυαν το κοινό, παρέχοντας τους έτσι περιστασιακά ψυχαγωγία.

Αυτή η επισκεψιμότητα δεν πέρασε απαρατήρητη από την CV07. Η οργάνωση έπειτα από συλλογή πληροφοριών, τόσο από περαστικούς όσο και από τοπικούς κατοίκους της περιοχής, για τη χρήση και τη λειτουργία του υποστέγου, προχώρησε στη σύνταξη ενός πολύ συγκεκριμένου σχεδίου για την αποκατάσταση του Tinglado 2. Αυτό το σχέδιο προέβλεπε τη μετατροπή του υποστέγου σε δημόσια πλατεία μαζί με την περιοχή γύρω από αυτό, η οποία περιλάμβανε περίπου 120 θέσεις στάθμευσης. Αφού το έργο εγκρίθηκε, η CV07 εισέπραξε την απαραίτητη χρηματοδότηση και προχώρη στην υλοποίηση του έργου.

Η “αναγέννηση” του Tinglado 2 ως ανοιχτή δημόσια πλατεία φιλική προς τους πεζούς αποτελεί ένα ακόμη τρανό δείγμα της δύναμης της <ήπιας παρέμβασης, καθώς και της ανάγκης να δοθεί μεγάλη προσοχή στα συμφέροντα των πολιτών και στους αυθόρμητους τρόπους με τους οποίους οικειοποιούνται δημόσιοι χώροι.

Πάνω εικόνα: Συνολική άποψη του Tinglado 2
Κάτω εικόνα: Ο χώρος κάτω από το υπόστεγο, ελεύθερα διαμορφωμένος για παντός είδους αθλητικές και κοινωνικές δραστηριότητες





Μελλοντικές επεμβάσεις

Περιβάλλον του Tinglado 2

Μπορεί το εγχείρημα αναζωογόνησης της Μαρίνας να έχει λάβει σάρκα και οστά ήδη από το 2017, όμως εξελίξεις συνεχίζουν να διαμορφώνονται στον συγκεκριμένο χώρο. Αυτές αφορούν κυρίως στην εκμετάλλευση και ανακαίνιση μέρους του κτηριακού συνόλου. Προγραμματίζονται ήπιες παρεμβάσεις στα κτήρια του Κυπέλλου μπροστά από τα Tinglado 4 και 5 προκειμένου να φιλοξενήσουν νεοσύστατες και καινοτόμες επιχειρήσεις, ενώ τα ίδια τα Tinglado πρόκειται να ανακαινιστούν κι αυτά.

Οι δύο κυριότερες παρεμβάσεις του μέλλοντος, ωστόσο, αφορούν στον χώρο ο οποίος περικλείει το Tinglado 2 και στο κτήριο όπου θα στεγαστεί το Terminal Tech Hub (La Terminal).

Η Μαρίνα έχει σκοπό να συνεχίσει τα έργα γύρω από το Tinglado 2 με σκοπό τον εξανθρωπισμό αυτού και των γύρω περιοχών του. Η CV07 έχει όραμα να κάνει το Tinglado 2 τη νέα πλατεία La Marina de Valencia και πύλη προς την πόλη θάλασσα. Για αυτό προκήρυξε ένα διαγωνισμό για την επιλογή της ομάδας που θα ανέπτυξε το έργο. Αυτές οι ομάδες είναι το Grupo Aranea και El Fabricante de Esferas. Το έργο περιλαμβάνει πεζοδρόμηση του περιβάλλοντα χώρου του κτιρίου και μια δεντρόφυτη λεωφόρο 23.300 m².

Ο περίπατος πλάτους 33 μέτρων θα συνοδεύεται με σύστημα αμμόλοφων, μιμούμενα την ορογραφία των αμμόλοφων, χτισμένα με

λιθόστρωση και σχεδιασμένα για περπάτημα και ξεκούραση. Έχει δοθεί εξαιρετική φροντίδα στα γραφικά, τους όγκους και τις χρήσεις, σχεδιάζοντας μια πράσινη παράκτια υποδομή με εγγενή φυτικά στοιχεία. Όλα αυτά έχουν σκοπό την άρθρωση της περιοχής με τις γύρω περιοχές, την βελτίωση της προσβασιμότητας, την ενίσχυση της ιστορικής κληρονομιάς και τη σύνδεση με τη φύση.

La Terminal

Το La Terminal βρίσκεται και αυτό στον ιστορικό θαλάσσιο σταθμό της La Marina de Valencia και στόχος είναι να γίνει ο νέος διεθνής κόμβος του καινοτόμου οικοσυστήματος της Βαλένθιας και

κατέπεται να γίνει παγκοσμίως αναγνωρίσιμο ως τεχνολογικός κόμβος. Το έργο προωθείται από την Startup Valencia.

Ο χώρος βρίσκεται δίπλα στο κτίριο του Ρολογιού και είναι ο πρώην θερματικός σταθμός επιβατών που κατασκευάστηκε το 1985. Η κάλυψη του θα υπερβαίνει τα 5.000 τετραγωνικά μέτρα και οι υποδομές του θα στεγάσουν περισσότερες από 500 θέσεις εργασίας υψηλής εξειδίκευσης.

Εκτιμάται ότι πάνω από 5.000 επαγγελματίες που ειδικεύονται στην τεχνολογία και την καινοτομία θα συμμετέχουν ετησίως σε δραστηριότητες κατάρτισης, δικτύωσης και εκδηλώσεις, καθώς και σε ανοιχτά προγράμματα καινοτομίας που αναπτύσσονται από εταιρείες και ιδρύματα.

Εικόνα: Φωτορεαλιστική απεικόνιση του περιβάλλοντα χώρο γύρω από το Tinglado 2, έτσι όπως πρόκειται να διαμορφωθεί στο μέλλον

Θεσσαλονίκη

Νέα Παραλία

Έκταση: 273 στρέμματα
Σχεδιασμός: 2001
Κατασκευή: 2005 - 2013

Από τότε έως τώρα

Η Θεσσαλονίκη αποτελεί τη 2η μεγαλύτερη πόλη της Ελλάδας και συμπρωτεύουσα της, με 1.092.919 κατοίκους στη μητροπολιτική περιοχή της (απογραφή 2021). Αναπτύσσεται “αγκαλιάζοντας” τον Θερμαϊκό κόλπο, διαθέτοντας μακρά ακτογραμμή, λιμάνι στα δυτικά και πολλαπλά παραλιακά μέτωπα.

Ιδρύεται το 316/315 π.Χ. από τον τότε βασιλιά της Μακεδονίας Κάσσανδρο, με την συγχώνευση των οικισμών που υπήρχαν στην γύρω περιοχή. Εικάζεται πως ιδρύθηκε στη θέση της αρχαίας Θέρμης, η οποία αποτελούσε τον σημαντικότερο οικισμό της περιοχής. Στη μακρόχρονη ιστορία της, η πόλη καταλαμβάνεται από διάφορες δυνάμεις και λαούς, από τους Ρωμαίους και τους Βυζαντινούς ως τους Οθωμανούς Τούρκους. Κάθε ηγεσία αφήνει την παρακαταθήκη της, με την πόλη να αναπτύσσεται και να εξαπλώνεται σταδιακά.

Οι σημαντικότερες αλλαγές στη σύγχρονη ιστορία της Θεσσαλονίκης, έλαβαν χώρα κατά τον 19ο αιώνα. Παρά το γεγονός ότι βρισκόταν ακόμη υπό Τουρκική κατοχή και απελευθερώθηκε μόλις το 1912, μεγάλες μεταρρυθμίσεις σηματοδότησαν την περιοχή. Η Ελληνική κοινότητα άρχισε να δραστηριοποιείται πιο έντονα, ανοίγουν σχολεία ανώτερης μόρφωσης, αρχίζουν να κυκλοφορούν οι πρώτες εφημερίδες και ξεκινά ο εξευρωπαϊσμός της Θεσσαλονίκης.

Η δυτικοποίηση της Οθωμανικής αυτοκρατορίας, με το τέλος του Κριμαϊκού πολέμου και τη Συνθήκη των Παρισίων, έχει σαν αποτέλεσμα και μια νέα γραμμή για διαφορετικό χειρισμό του αστικού χώρου. Το 1866 αρχίζει η σταδιακή κατεδάφιση του θαλάσσιου τείχους και δημιουργείται προκουμαία, ενώ η πόλη επεκτείνεται προς τη συνοικία των Εξοχών -σημερινή Βασιλίσσης Όλγας- όπου άρχισαν να χτίζονται οι εξοχικές κατοικίες των πλούσιων Θεσσαλονικέων. Μέσα στα επόμενα τέσσερα χρόνια οι εργάτες θα γκρεμίσουν το μεσαιωνικό θαλάσσιο τείχος της πόλης. Μόνο το Μπεάζ Κουλέ, ο Πύργος του Αίματος -έως τότε φυλακή- απομένει, έως ότου το 1890 καθαριστεί και ξαναβαπτιστεί ως Λευκός Πύργος.

Εικόνα: Αεροφωτογραφία της Θεσσαλονίκης επί Οθωμανική κατοχή, πιθανώς τη δεκαετία του 1860, λίγο πριν κατεδαφιστούν τα τείχη της πόλης και διανοιχθεί προκουμαία



Οι πρώτες προκουμαίες

Η πόλη δεν είναι πια περιτειχισμένη, ενώ με τα μπάζα των τειχών κατασκευάζεται η προκουμαία και ο πρώτος στενός παραλιακός δρόμος, μήκους 1,5 χιλιομέτρου, η λεγόμενη «Παράλληλη οδός». Ήταν άλλωστε επιτακτική και η ανάγκη χάραξης ενός δρόμου που θα ένωνε τα νέα αρχοντικά των ανατολικών προαστίων με τα εμπορεύματα του λιμανιού αλλά και με τον Φραγκομαχαλά στον οποίο δέσποζαν οι τράπεζες και τα ξενοδοχεία. Το ρόλο αυτό έπαιξε αυτή η παράλληλη οδός, ειδικά μετά την τροχοδρόμηση του τραμ από το 1893. Το χειμérico κύμα φτάνει συχνά μέχρι τις ξύλινες σκάλες και τις αυλόπορτες των αρχοντικών των εύπορων Θεσσαλονικέων.

Στα επόμενα χρόνια, όταν και ενώθηκε η Μακεδονία με την Ελλάδα, δεν συνέβησαν πολλές αλλαγές. Στα μέσα της δεκαετίας του '50 όμως, η μετεμφυλιακή Ελλάδα ξεκινάει το μεγάλο εκσυγχρονιστικό ταξίδι προς τον εξευρωπαϊσμό της. Το 1955 ο Κ. Καραμανλής αφαίρεσε συμβολικά μια ράγα της τροχιοδρομικής γραμμής μπροστά στο Λευκό Πύργο για να ακολουθήσει η μεγαλύτερη, ίσως, μεταμόρφωση στην ιστορία της πόλης.

Η δημιουργία της Νέας Παραλίας

Το 1959 ξεκινάει η επιχωμάτωση με το ξήλωμα των υπαίθριων καφενείων και ταβερνών, το μπάζωμα της ακτής από το πάρκο του Λευκού Πύργου μέχρι το Καραμπουρνάκι και την κατασκευή της νέας Ανατολικής Παραλίας. Χιλιάδες τόνοι μπάζα, από τις κατεδαφίσεις και τις εκσκαφές των νέων οικοδομών της πόλης, μετέτρεψαν τη δαντελένια ανατολική ακτή του όρμου του Θερμαϊκού σε ευθύγραμμη προκουμαία. Η Νέα Παραλία της Θεσσαλονίκης είναι πλέον ένας γραμμικός τόπος με περιορισμένο σχετικά βάθος και μεγάλο μήκος, γεγονός που του προσδίδει ακριβώς τα χαρακτηριστικά του "μετώπου".

Στην περιοχή ολόκληρα οικοδομικά τετράγωνα δίνονται με πλειστηριασμό σε νέους προνομιούχους ιδιοκτήτες και τα παραθαλάσσια αρχοντικά βρίσκονται πια εσώκλειστα στον πυκνό αστικό ιστό.

Κατά μήκος της νέας προκουμαίας απλώθηκαν πάρκα με διάσπαρτους χώρους πρασίνου και θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτων, έγινε η διάνοιξη της λεωφόρου Κένεντι - νυν Μ. Αλεξάνδρου - η οποία επί της ουσίας λειτούργησε ως σύνορο ανάμεσα στην πόλη και τη θάλασσα- και κατά μήκος της όρθώθηκαν οκταώροφες πολυκατοικίες και αργότερα το κτήριο του «Μακεδονία Παλλάς». Η μορφή της Νέας Παραλίας, ολοκληρώνεται στα τέλη της δεκαετίας του '70.

Η ανάγκη για επέμβαση

Οι πρώτες απόπειρες για τον επαναπροσδιορισμό της σχέσης της πόλης με τη θάλασσα ξεκίνησαν το 1997, έτος πολιτιστικής πρωτεύουσας, όταν στα πλαίσια ενός διεθνούς αρχιτεκτονικού διαγωνισμού με τίτλο "Ανάμεσα στην πόλη και την θάλασσα", ζητήθηκε από οκτώ ευρωπαϊούς αρχιτέκτονες να σχεδιάσουν ισάριθμες προκουμαίες περιπάτου και αναψυχής, που θα είχαν και το ρόλο στάσης/ επιβίβασης/ αποβίβασης.

Η τέως εικόνα της παραλιακής ζώνης

Η Νέα Παραλία, πριν την ανάπλασή της, αποτελούνταν από χώρους πρασίνου και από κάποιους κενούς χώρους για τη στάθμευση αυτοκινήτων. Στο τέλος του παραλιακού άξονα υπήρχε από το 1980 ένα λούνα παρκ που ήταν πολύ δημοφιλές στους Θεσσαλονικείς. Τέλη της δεκαετίας του 90, το λούνα παρκ έδωσε τη θέση του στο Μέγαρο Μουσικής, με αποτέλεσμα να μειωθεί σημαντικά η κινητικότητα των κατοίκων προς αυτήν την κατεύθυνση. Ο κόσμος εκείνη την εποχή προτιμά να συχνάζει σε σημεία πιο κοντά στο κέντρο, από το Λευκό Πύργο έως και το Ναυτικό Όμιλο.

Οι χρήσεις του κεντρικού κομματιού της παραλίας, όμως, νεκρώθηκαν από τον Ιούνιο του 2005 μέχρι το 2008 με την ανάπλαση του περιβάλλοντος χώρου του Λευκού Πύργου, οπότε έκλεισε ο πεζόδρομος στη Λεωφόρο Νίκης και ο χώρος γύρω από το Λευκό Πύργο.



«Είναι μια οφθαλμαπάτη που εντείνεται από το πλήθος των γραφικών καϊκιών και των φέρι μπόουτς, τα οποία ναυλοχούν σε μήκος δύο τριών μιλίων, μπρος σε μαγαζιά και ξενοδοχεία χτισμένα πάνω στο δρόμο που οδηγεί στην Καλαμαριά...»

- Η. Day, Άγγλος στρατιωτικός για το ανατολικό παράκτιο μέτωπο της Θεσσαλονίκης στα τέλη του 190ου αιώνα

Εικόνα: Η Νέα Παραλία Θεσσαλονίκης την δεκαετία του 1960, ακόμη σε φάση διαμόρφωσης. Στη μέση της αεροφωτογραφίας διακρίνεται η συμβολή των λεωφόρων Μ. Αλεξάνδρου και Γ. Παπανδρέου, στο ύψος του σημερινού Κήπου του Νερού

Με τη σφραγίδα ενός ντουέτου Βήμα στους μελετητές και τη στρατηγική τους

Το 2001 επιχειρείται νέος αρχιτεκτονικός διαγωνισμός για τη Νέα Παραλία, με ελληνικές και ξένες συμμετοχές. Το Α' βραβείο αποσπά ένα τοπικό γραφείο, αυτό των Πρόδρομου Νικηφορίδη - Bernard Cuomo.

Η τοποθέτηση των αρχιτεκτόνων

Ο Π. Νικηφορίδης σε συνέντευξη²⁰ του μετέπειτα, ανέφερε χαρακτηριστικά: “Δεν σας κρύβω ότι στην αρχή απόρησα όταν πήραμε τη δουλειά. Αργότερα απλά, αντιλήφθηκα ότι αιτία ήταν η καθαρά φρέσκια ματιά στο δημόσιο χώρο. Μέχρι τότε στην Ελλάδα, ο δημόσιος χώρος ήταν υπόθεση των υπηρεσιών του δήμου. Σπάνια σχεδιάζονταν, απλά διεκπεραιώνονταν. Και όπου υπήρχε σχεδιασμός, συνήθως ήταν εμφανής η κακή αντιγραφή της φύσης. Δεν γίνεται όμως να αναπαράγεις τη φύση στο δημόσιο χώρο. Εμείς εμπνευστήκαμε μεν από τη φύση, αλλά σχεδιάσαμε σαν να είμαστε σε αστικό χώρο. Ξεπεράσαμε την παιδική έως τότε αντιμετώπιση του πρασίνου, αξιολογήσαμε ορθότερα τις δυνατότητες της περιοχής και σταθήκαμε σεμνοί απέναντι στο μεγαλείο του φυσικού περιβάλλοντος. Δεν γεμίσαμε τον τόπο με κατασκευές που θα έφεραν απλά την σφραγίδα μας!”.

Σύμφωνα με τους αρχιτέκτονες, η οποία επέμβαση σε αυτό το φόντο παίρνει το χρώμα του, υπάρχει γιατί υπάρχει αυτό, δεν μπορεί να το ανταγωνιστεί παρά να συνυπάρξει και να κερδίσει λίγη από την ακούραστη αίγλη του. Για αυτούς τους λόγους, η βασική απόφαση της πρότασης ήταν να διατηρηθεί η χαρακτηριστική και αναγνωρίσιμη φυσιογνωμία του ενιαίου μετώπου προς τη θάλασσα, η συνέχεια και γραμμικότητα του τοπίου.

Η σκυτάλη στους κατασκευαστές

Το διάστημα 2005-2008 ξεκινά η ανάπλαση της Νέας Παραλίας. Η ζώνη πέρασε στα χέρια του δήμου Θεσσαλονίκης, στον οποίο όμως πρότερα δεν άνηκε, αντί ποσοστού από τα κέρδη στην ΕΤΑΔ. Στην διάρκεια της κατασκευής της ακούστηκαν πολλά ανυπόστατα παράπονα. Τα κυριότερα αναφέρονται σε καταστροφή του πρασίνου και των λιθόκτιστων λαϊκών αναψυκτηρίων και άλλων κατασκευών, σε κοπή δέντρων και μπετονοποίηση της παραλίας και σε κατασπατάληση του δημοσίου χρήματος, ωστόσο το έργο χρηματοδοτήθηκε στο μεγαλύτερο μέρος του από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης. Το έργο είχε αρχικό προϋπολογισμό 43.200.000 ευρώ, περιορισμένο τελικά λόγω της μειοδοσίας στα 20.504.775,08 ευρώ.

Τελικό αντίκρισμα

Η νέα ανάπλαση, όμως, της ανατολικής παραλιακής ζώνης της Θεσσαλονίκης παρά τη γκρίνια και τις διάφορες αντιδράσεις προσκόμισε σημαντικά οφέλη για τους πολίτες, αφού πλέον το παραθαλάσσιο μέτωπο απέκτησε για πρώτη φορά αρχιτεκτονικό σχεδιασμό και ταυτότητα. Ο χώρος κυριαρχείται πλέον από ολάνθιστους κήπους, αλέες, παρτέρια, γήπεδα και τρεχούμενα νερά, ειδικές διαδρομές, πέργκολες, κιόσκια, γυάλινα μικρά αναψυκτήρια, παιδικές χαρές, χώρους απομόνωσης και μεγάλα παγκάκια εξαιρετικής αισθητικής.

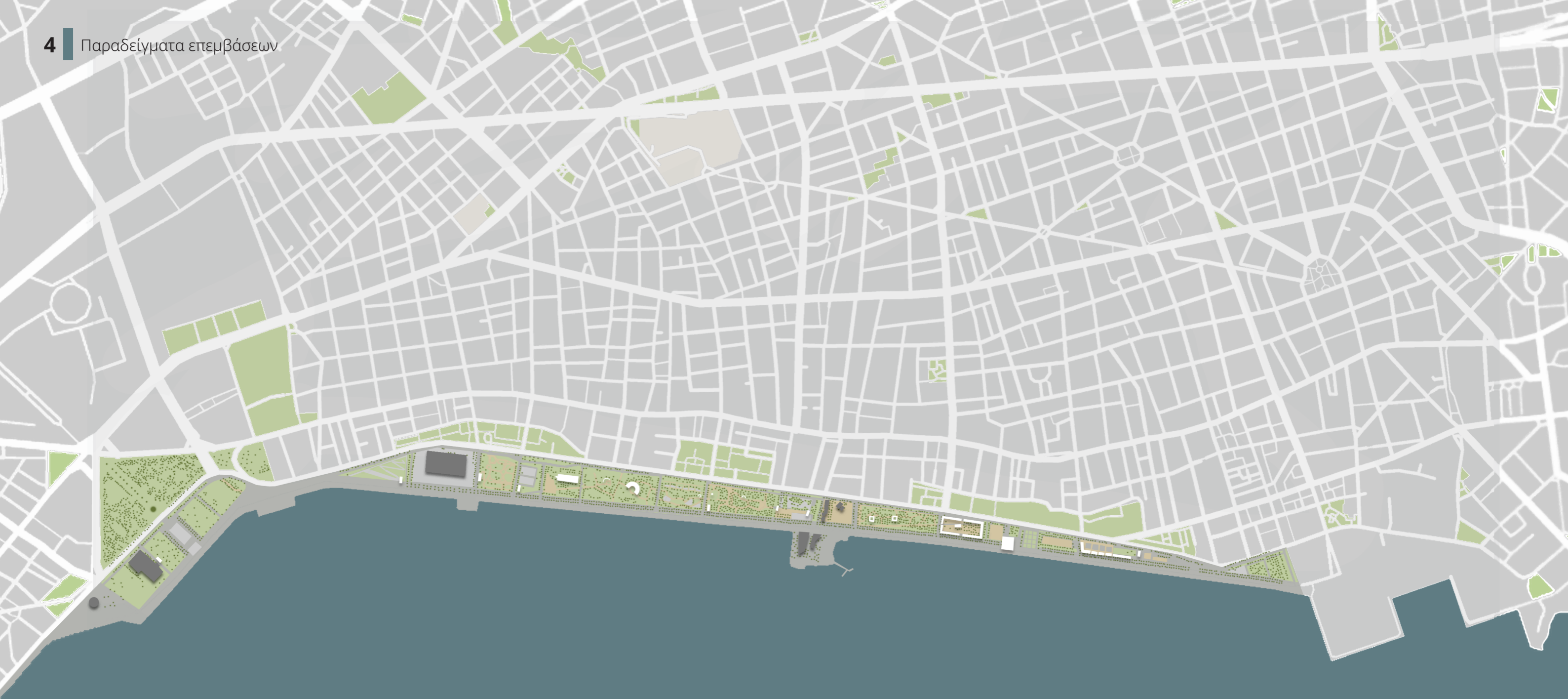
Οι αρχιτέκτονες απέσπασαν πολλούς επαίνους και 14 αρχιτεκτονικά βραβεία για το έργο τους, ενώ παράλληλα συμπεριλήφθηκαν στον κατάλογο των 37 καλύτερων αρχιτεκτονικών γραφείων στην Ευρώπη.



“Αυτό που ανέκαθεν μας ενδιέφερε περισσότερο, ήταν ο δημόσιος χώρος. Να κάνουμε κάτι που να αποτελεί κοινό καλό, να αντανakλά το συμφέρον και το όφελος του συνόλου μιας κοινωνίας. Να μην αφορά μόνο σε ένα πρόσωπο, οικογένεια ή επιχειρηματία.”

- Πρόδρομος Νικηφορίδης και Bernard Cuomo

20 Στο περιοδικό The Magazine
Εικόνα: Αριστερά ο Πρόδρομος Νικηφορίδης και δεξιά ο Bernard Cuomo, ποζάροντας μπροστά από το συντριβάνι στην είσοδο του Κήπου των Γλυπτών



Θερμαϊκός κόλπος

Masterplan
Νέα Παραλία

Νέα² Παραλία

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, ο οποίος απλώνεται πάνω στο δύσκολο και προκλητικό όριο μεταξύ στεριάς και θάλασσας, μεταξύ φυσικού και κατασκευασμένου τοπίου.

Η βασική απόφαση της πρότασης ήταν να διατηρηθεί η χαρακτηριστική και αναγνωρίσιμη φυσιογνωμία του ενιαίου μετώπου προς την θάλασσα, η συνέχεια και γραμμικότητα του τοπίου. Όσον αφορά τις ιδέες διαμόρφωσης του μετώπου, αυτές συγκεντρώνονται γύρω από δύο σχεδιαστικές αρχές - τη γραμμική πορεία και τα πράσινα δωμάτια.

Γραμμική πορεία πλάι σε “πράσινα” δωμάτια

Η πορεία πάνω ακριβώς στο όριο μεταξύ στεριάς και θάλασσας, το πλακόστρωτο της παραλίας με τα χαρακτηριστικά της γραμμικότητας και της συνέχειας, το ανοικτό και μη διακοπτόμενο οπτικό πεδίο, η αίσθηση του απείρου λόγω της έντονης παρουσίας του νερού, η γραμμή του ορίζοντα μέσα στη θάλασσα, που άλλοτε διαγράφεται έντονη και καθαρή και άλλοτε χάνεται εντελώς, ενοποιώντας με εντυπωσιακά αποτελέσματα, τον ουρανό με την θάλασσα.

Οι χώροι πρασίνου, με διάσπαρτες χρήσεις αναψυχής και μικρών αθλοπαιδιών, διαφοροποιούν αυτό το τμήμα από το κρηπίδωμα, προσφέροντας σκίαση, μαλακά δάπεδα και φυτεμένους χώρους, οπτική απομόνωση και εναλλαγές χώρων.

Το κρηπίδωμα

Η Νέα Παραλία χαρακτηρίζεται από τη γραμμικότητά της, το δυναμικό συνεχές, και τον ανοικτό ορίζοντα, τα οποία είναι σημαντικά πλεονεκτήματα ενισχυόμενα από τον σχεδιασμό του κρηπίδωματος. Το κρηπίδωμα της παραλίας δημιουργεί έναν ιδανικό χώρο περιπάτου, απαλλαγμένο από διακοπές και περιορισμούς. Ο περιπατητής βρίσκεται υπό το φως, αντιμετωπίζοντας μια συνεχή πορεία κατά μήκος του γοητευτικού ορίου ανάμεσα στα αντίθετα στοιχεία: τη σταθερότητα του κρηπίδωματος και την αστάθεια του υγρού στοιχείου.

Το πλακόστρωτο της παραλίας, από τον Λευκό Πύργο έως το Μέγαρο Μουσικής, αντιμετωπίζεται ομοιόμορφα και χωρίς ιεραρχίες, δημιουργώντας ένα συνεκτικό δάπεδο σε όλο το μήκος και το πλάτος του.

Ένα ομοιόμορφο δάπεδο κατασκευάστηκε κατά μήκος του μετώπου, με διακριτικές αλλαγές μόνο για να υποδείξει τον ποδηλατοδρόμο και το σημείο όπου το κρηπίδωμα συναντά το νερό, χρησιμοποιώντας ξύλινο κατάστρωμα *ban-gkigai* για να τονίσει το όριο μεταξύ ξηράς και θάλασσας.

Στην εσωτερική πλευρά του κρηπίδωματος, παρέχεται μια εναλλακτική διαδρομή με σκιά, καθίσματα ανάμεσα στα δέντρα, κυρίως κατάλληλη για τους θερινούς μήνες και ιδίως για άτομα μεγαλύτερης ηλικίας. Η αλέα λειτουργεί ως φίλτρο μεταξύ των δύο διακριτικών περιοχών της παραλίας, δημιουργώντας μια διαφοροποιημένη διαδρομή που ορίζεται από τα δέντρα και διαμορφώνει μια ενιαία εικόνα του παραλιακού μετώπου από τη θάλασσα.



Εικόνα: Αεροφωτογραφία της Νέας Παραλίας όπως είναι σήμερα, στο ύψος των κήπων του Ήχου και των Ρόδων. Εικονίζονται τρία από τα αντιπροσωπευτικότερα στοιχεία της επέμβασης: ο πλατύς πεζόδρομος πλάι στο νερό, τα παραταγμένα στη σειρά φωτιστικά τα οποία θυμίζουν κατάρτια και τέλος η διπλή ζώνη υψηλής φύτευσης - η οποία ορίζει τον χώρο διαμόρφωσης των “πράσινων” δωματίων, των κήπων

Οι 12 κήποι

4 Ο κήπος των Εποχών
Πάρκο με ελεύθερη διάταξη, ιδιαίτερη και ενδημική βλάστηση και ένα μικρό αμφιθέατρο

8 Ο κήπος του Ήχου
Πυκνό πάρκο με ψηλά δέντρα, πέργκολες με φύτευση και παιχνίδια σχετικά με τον ήχο

12 Ο κήπος της Μουσικής
Τριγωνικός κήπος με δέντρα φυτεμένα περιμετρικά, όπου στο κέντρο διαμορφώνονται τρεις ξύλινες εξέδρες για μουσικές εκδηλώσεις

2 Ο κήπος του Απογευματινού Ήλιου
Κεκλιμένο τριγωνικό πάρκο με τεθλασμένη ράμπα και καθιστικά στις πλευρές της

6 Ο κήπος της Μεσογείου
Κήπος με ιδιαίτερη χλωρίδα και ψηλή φύτευση, στο βόρειο κομμάτι του οποίου διαμορφώνεται πάρκο για κατοικίδια

10 Ο κήπος της Μνήμης
Χώρος με σκληρές επιφάνειες, παρτέρια με βότανα και ψηλή, πυκνή φύτευση

3 Ο κήπος της Άμμου
Πάρκο δίπλα σε αυτό της κυκλοφοριακής αγωγής με γήπεδα τένις και παιδότοπο

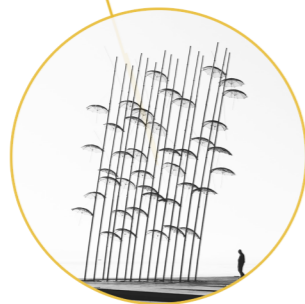
7 Ο κήπος των Γλυπτών
Πάρκο τέχνης με γλυπτά μεγάλων διαστάσεων στερεωμένα στο έδαφος, απέναντι από το λαογραφικό μουσείο

11 Ο κήπος του Νερού
Πάρκο με μία μακριά πέργκολα στη πλευρά της θάλασσας, όπου το νερό είναι το κυρίαρχο στοιχείο

1 Ο κήπος του Αλεξάνδρου
Η πλατεία με το άγαλμα του Μ. Αλεξάνδρου στο κέντρο και τρία ορθογώνια πάρκα

5 Ο κήπος του Φωκά
Πάρκο με ελεύθερη διάταξη, απομωνομένο ηχητικά από τον δρόμο μέσω ακανόνιστων πέτρινων διαχωριστικών

9 Ο κήπος των Ρόδων
Πάρκο με ξύλινη περικλειστή κατασκευή, διαμορφωμένος ως εκπαιδευτικό εργαστήριο σχετικό με τα φυτά και τη βλάστηση





Ο κήπος του Αλεξάνδρου

Ο κήπος του Αλεξάνδρου είναι ο χώρος που περιβάλλει σήμερα το άγαλμα του Μ. Αλεξάνδρου και βρίσκεται μεταξύ του Λευκού Πύργου και του πλακόστρωτου στο ύψος της οδού Έντισσον.

Προτείνεται η ενοποίηση των τριών πάρκων που τον αποτελούν, με ανοικτές επιφάνειες πρασίνου, απομάκρυνση των φυτικών περιφράξεων και ενίσχυση των φυτεύσεων, κινήσεις που θα συνεισφέρουν την οικειοποίηση του χώρου κυρίως κατά τις ηλιόλουστες μέρες και σε σχέση με την οπτική στη θάλασσα.

Η κεντρική αξονική χάραξη που καταλήγει στο άγαλμα του Μ. Αλεξάνδρου τονίζεται κατασκευάζοντας ενιαίο σκληρό δάπεδο με συστοιχία 33 πιδάκων νερού σε κλίση, συμμετρικές δενδροστοιχίες και μαρμάρινα καθιστικά.

Η χαμηλή ροή νερού και ο συνεχής της ήχος δημιουργούν ευχάριστη ατμόσφαιρα. Αυτή η νέα διαμόρφωση του άξονα συνθέτει ένα εντυπωσιακό υπόβαθρο για το γλυπτό - σημείο αναφοράς του παραλιακού μετώπου.

Η υφιστάμενη προεξοχή του πλακόστρωτου προς τη θάλασσα διατηρείται και επενδύεται με ξύλινο δάπεδο, ως εξέδρα ή κατάστρωμα, με περιμετρικά καθιστικά και πίδακες νερού.

Ο κήπος του Απογευματινού Ήλιου

Πρόκειται για ένα κεκλιμένο κήπο που δημιουργείται μεταξύ του ξενοδοχείου Μακεδονία Παλλάς και της παλιάς Ηλεκτρικής Εταιρίας. Η κλίση, ξεκινώντας από το πλακόστρωτο, διαμορφώνεται με χώμα σαν φυσική μαλακή πλαγιά. Η άνοδος σε αυτή γίνεται με διαδρομές από ομαλές ράμπες, κατά μήκος

των οποίων συναντώνται καθιστικά, ως όγκοι που αναδύονται από το έδαφος. Οι πλευρές του λόφου προς τη λεωφόρο Μ. Αλεξάνδρου και το Μακεδονία Παλλάς, διαμορφώνονται ως κεκλιμένοι αναλημματικοί τοίχοι από πετροκάλαθα. Στο όριο με το πλακόστρωτο τοποθετείται ένα μικρό αναψυκτήριο.

Η τεχνητή πλαγιά αποτελεί σημείο θέασης προς τη θάλασσα, το οποίο μπορεί να γίνει ιδιαίτερα αγαπητό και ζωντανό από την παρουσία του κόσμου κατά τις απογευματινές ώρες και το ηλιοβασίλεμα. Οπτικά, μειώνει και εντάσσει καλύτερα τον όγκο του ξενοδοχείου πάνω στο παραλιακό μέτωπο.

Ο κήπος της Άμμου

Ο κήπος αυτός βρίσκεται μεταξύ του ξενοδοχείου Μακεδονία Παλλάς και του κήπου του Ίσκιου. Περιλαμβάνει το πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής,

όπως και δύο γήπεδα τένις με αποδυτήρια και χώρους υγιεινής. Μια μεγάλη επιφάνεια άμμου προσφέρεται ως παιδότοπος και ένα αναψυκτήριο γίνεται σημείο στάσης. Κατά μήκος του κήπου επί της λεωφόρου κατασκευάζεται παράπλευρος δρόμος, χώρος στάθμευσης και νησίδα πρασίνου.

Ο κήπος των Εποχών

Διαμορφώνεται ως ένα φυσικό λιβάδι “σπαρμένο” με την άγρια βλάστηση του ελληνικού τοπίου. Οι ιδιαιτερότητες του κλίματος και του ανάγλυφου δημιουργούν μια μοναδική ποικιλία βιοτόπων. Αγριολούλουδα, ξερόφυτα, βότανα, σπάνια ενδημικά φυτά διάσπαρτα, χωρίς καμία εμπρόθετη χάραξη, αποτελούν ένα παλίμψηστο χρωμάτων και φυτικών συνδυασμών. Ο χώρος αυτός επιπλέον, περιλαμβάνει αναψυκτήριο, υπαίθριο αμφιθέατρο για εκδηλώσεις και καθιστικά κατά μήκος μιας διαμπερούς ξύλινης διαδρομής.

Εικόνα: Ο κήπος των Εποχών από ψηλά, ενώ στο βάθος διακρίνεται το πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής



Ο κήπος του Φωκά

Καταλαμβάνει την έκταση του σημερινού ομώνυμου πάρκου. Αποτελεί έναν εκτεταμένο παιδότοπο, ο οποίος είναι εξοπλισμένος με καινούργιες κατασκευές και παιχνίδια, νέα δάπεδα και φύτευση. Έχει δοθεί έμφαση στην ασφάλεια και πρόσβαση στο χώρο, ενώ έχουν προβλεφθεί και παιχνίδια για παιδιά με ειδικές ανάγκες. Ιδιαίτερο στοιχείο αποτελεί το διακοπτόμενο τοιχίο από πετροκάλαθα, του οποίου τα τμήματα ακολουθούν διαφορετικές χαράξεις, που διαμορφώνεται προς την πλευρά του δρόμου και απομονώνει ακουστικά τον κήπο από τον θόρυβο.

Ο κήπος της Μεσογείου

Σε αυτό τον κήπο επικρατεί η μεσογειακή χλωρίδα. Η υπάρχουσα ψηλή φύτευση

ενισχύεται και συμπληρώνεται με εσπεριδοειδή και αρωματικά φυτά της μεσογειακής χλωρίδας.

Οι υπάρχουσες διαδρομές μέσα στον κήπο αντιμετωπίζονται ενιαία και διαστρώνονται με μαλακό σταθεροποιημένο χώμα. Ο εξοπλισμός συμπληρώνεται με τη διαμόρφωση καθιστικών και ημιυπαίθριου μπαρ-αναψυκτηρίου. Εντάσσεται επιπλέον ειδικός χώρος για τα κατοικίδια ζώα, που διαχωρίζεται με περιμετρικό χαμηλό στηθαίο και περισιδωτή περίφραξη.

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", περικλειστο, με τοίχο από τις τρεις του πλευρές και ανοικτό προς τη θάλασσα, που διαμορφώνεται για να φιλοξενεί μοντέρνα γλυπτά μεγάλου μεγέθους.

Είναι ένας τόπος μέσα στην πόλη που επιχειρεί την συνύπαρξη της τέχνης και του δημόσιου χώρου. Η τέχνη εκτίθεται αλλά και συμμετέχει στη διαμόρφωση ενός αστικού χώρου. Τα έργα τέχνης εντάσσονται στο δημόσιο χώρο, πατάνε στο έδαφος του, δεν είναι τοποθετημένα σε βάθρο, είναι πιο οικεία και προσιτά από ό,τι μέσα σε ένα μουσείο ή αίθουσα τέχνης.

Έτσι ο χώρος αυτός αν και σχετικός με την τέχνη και φτιαγμένος για αυτήν, καταργεί τα προνόμια αλλά και τις αναστολές του μουσείου.

Κύρια στοιχεία του είναι η μεγάλη επιφάνεια νερού, με ειδικό νυχτερινό φωτισμό, γύρω από την οποία διατάσσονται καθιστικά, επιμήκη παρτέρια και ένα αναψυκτήριο. Τα υπάρχοντα δέντρα διατηρούνται, τα οποία είναι λεύκες, και προστίθενται νέα. Η διαμόρφωση του κήπου παίζει με τις έντονες αντιθέσεις, τις πυκνές σκιές των δέντρων, τις εναλλαγές της υψής των δαπέδων. Ο λευκός τοίχος αποτελεί φόντο ανάδειξης των γλυπτών και των σκιών που παράγουν.

Ο κήπος του Ήχου

Ο κήπος του Ήχου διαμορφώνεται ως ένα δάσος με υψικόρμα δέντρα, φυτεμένα πάνω σε τετραγωνικό κάναβο σε μαλακό δάπεδο. Το στοιχισμένο "δάσος" του κήπου, δεν αποκόπτει την οπτική επαφή με τη θάλασσα.

Σε δύο σημεία μέσα στον κήπο υπάρχουν δύο πέργκολες με ξύλινο δάπεδο περιμετρικά. Γύρω από τις πέργκολες έχουν φυτευτεί αναρριχητικά φυτά, που σταδιακά με την πάροδο του χρόνου, θα τις καλύψουν. Ο κήπος οριοθετείται από ένα κανάλι νερού που κατασκευάστηκε παράλληλα με το όριο της θάλασσας. Το νερό είναι τρεχούμενο, ανανεώνεται συνεχώς και κατά μήκος του φυτεύτηκαν καλάμια τα οποία, με το φύσημα του αέρα, παράγουν το χαρακτηριστικό τους ήχο.

Η συνέχεια της διαδρομής που διασχίζει όλους τους κήπους τέμνει το κανάλι του νερού. Στο τμήμα της διαδρομής που διασχίζει τον κήπο τοποθετήθηκαν παιχνίδια σχετικά με τον ήχο.



Ο κήπος των Ρόδων

Διαμορφωμένος ως ένα εκπαιδευτικό εργαστήριο γύρω από όλα τα θέματα του κόσμου των καλλωπιστικών φυτών, της βλάστησης, του κύκλου της ζωής, της προστασίας και συνετής διαχείρισης της φύσης, αποτελεί τον ιδανικό τόπο σχολικών επισκέψεων. Στο εσωτερικό του υπάρχει παιδότοπος με ειδικά παιχνίδια και για Α.Μ.Ε.Α., ένα αναψυκτήριο, καθώς και χώροι εξυπηρέτησης για το κοινό. Κήπος που συνδυάζει την εσωστρέφεια με την περίκλειστη διαφάνεια της ξύλινης περιμετρικής κατασκευής.

Ο κήπος της Μνήμης

Στο σημείο αυτό της Νέας Παραλίας, κάνουμε μια αναφορά στην ξεχασμένη αυτή εικόνα της πόλης, μια αναφορά στο παλιό όριο πόλης και θάλασσας, δημιουργώντας ένα άνοιγμα του

παραλιακού μετώπου προς το κτίριο της Εθνικής Τράπεζας. Ο κήπος της Μνήμης είναι ουσιαστικά ένας κενός χώρος, μια "ρωγμή" στο παρελθόν της πόλης. Με τη φύτευση δύο συστοιχιών δέντρων που ακολουθούν τις πλευρές του οικοπέδου του διατηρητέου κτιρίου και το ενιαίο σκληρό δάπεδο με τα στοιχισμένα παρτέρια, εντείνεται η αίσθηση της προοπτικής. Η πυκνή φύτευση με ψηλά δέντρα στους εκατέρωθεν ανοικτούς χώρους, τονίζει την αίσθηση του ανοίγματος και της "ρωγμής".

Η σύνθεση του κήπου ανακαλεί, σε ένα δεύτερο επίπεδο αναφοράς, τις λεπτές αποχρώσεις της μνήμης, που δεν συντίθεται μόνο από εικόνες, αλλά είναι ένα πλέγμα ποικίλων αισθήσεων, ευωδιών, ήχων.

Τα παρτέρια του κήπου της Μνήμης που φυτεύονται με αρωματικά φυτά και βότανα (ρίγανη, θυμάρι, μέντα, δενδρολίβανο, μαντζουράνα), ανακαλούν τις μυρωδιές του παρελθόντος, και συμπαρασύρουν συνειρμικά οικείες εικόνες από τα τοπία που χάθηκαν.

Ο κήπος του Νερού

Ο συγκεκριμένος κήπος αποτελεί ένα χώρο όπου το νερό είναι το κυρίαρχο στοιχείο που οργανώνει και συνθέτει τη συνολική του ατμόσφαιρα. Ο κήπος είναι υποβαθμισμένος κατά 80 εκ. από τον υπόλοιπο χώρο. Μια ξύλινη πέργκολα κατασκευάστηκε σε όλο το μήκος του κήπου, έτσι ώστε να στεγάζει και τα δύο επίπεδα, δημιουργώντας παράλληλα ένα χώρο που προσφέρεται για υπαίθριες εκθέσεις. Μια μεγάλη επιμήκης επιφάνεια νερού κατασκευάστηκε στην πλευρά του κήπου με το μεγαλύτερο εύρος και φυτεύτηκε με υδρόφιλα φυτά (νούφαρα και καλαμιές).

Διαμορφώθηκε επίσης ένα τοίχος στον οποίο το νερό κυλάει και πέφτει με ένταση, ενισχύοντας έτσι και ηχητικά την παρουσία του. Στο κέντρο του κήπου υπάρχει ένα αναψυκτήριο, ενώ στην άλλη του μεριά κατασκευάστηκε μια πίστα skateboard. Στην τριγωνική απόληξη του κήπου του Νερού το έδαφος διαμορφώθηκε με χαλαρές

κυματοειδείς πτυχώσεις που σβήνουν μέσα στην επιφάνεια του νερού και φυτεύτηκε με γρασίδι. Η παρουσία του νερού κάνει τον κήπο αυτό ευχάριστο και δροσερό, ιδιαίτερα τις ζεστές ημέρες.

Ο κήπος της Μουσικής

Στον τριγωνικό χώρο που γειτνιάζει με το Μέγαρο Μουσικής διαμορφώθηκε ο κήπος της Μουσικής. Ο κήπος φυτεύτηκε με δέντρα σε κάνναβο, πάνω σε σκληρό δάπεδο, αφήνοντας ένα τριγωνικό "ξέφωτο". Στο κέντρο του κήπου τοποθετήθηκαν τρεις μεγάλες ξύλινες εξέδρες. Ο χώρος προσφέρεται για υπαίθριες, μικρές, μουσικές εκδηλώσεις. Οι χαράξεις οριοθέτησης του κήπου της Μουσικής παίρνουν υπόψη τους τη στροφή του παραλιακού μετώπου στο σημείο αυτό και την άμεση επαφή του με τον αστικό ιστό, δίνοντας το έναυσμα νέων συνθετικών χαράξεων για το σχεδιασμό του περιβάλλοντος χώρου του Μεγάρου και τη συνέχεια του θαλάσσιου μετώπου.



Οι Ομπρέλες



Η Νέα Παραλία της Θεσσαλονίκης εξοπλίστηκε όχι μόνο με πράσινο στοιχείο, αστικό εξοπλισμό και έργα πολιτιστικής υποδομής, αλλά και με έργα εικαστικού ενδιαφέροντος. Το γνωστότερο από αυτά - και σήμα-κατατεθέν πλέον της περιοχής - αποτελεί η γλυπτική σύνθεση «Ομπρέλες» του Γιώργου Ζογγολόπουλου, εγκατεστημένη σε ειδική πλατφόρμα στο ύψος του πάρκου Γαλλίας, ανάμεσα στους κήπους του Αλεξάνδρου και του Απογευματινού Ήλιου.

Το γλυπτό ύψους 13 μέτρων, κατασκευασμένο εξ ολοκλήρου από χάλυβα, παρουσιάστηκε πρώτη φορά δημοσίως στην Biennale της Βενετίας το 1995. Το 1997 εγκαταστάθηκε στο παραλιακό μέτωπο της Θεσσαλονίκης στο πλαίσιο του φεστιβάλ της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης - από και κι έπειτα το καλλιτέχνημα αποτελεί σημείο αναφοράς, όχι μόνο για τη ζώνη της Νέας Παραλίας, αλλά και για όλη τη συμπτωτεύουσα.

Όσον αφορά στο ερέθισμα για τη δημιουργία του, ο Ζογγολόπουλος τόνισε πως αυτό ήταν το καλλιτεχνικό: «Η γλυπτική γίνεται με όγκους πολλούς, γίνεται και με γραμμές. Γλυπτική είναι σήμερα και μία σκιά. Δεν ορίζεται μόνο στον όγκο, στο μασίφ. Υπάρχει κάποια εξέλιξη και σιγά-σιγά φτάνει κάποιος να κάνει πράγματα με τις γραμμές. Δεν εξαρτάται από τον όγκο.» Εξυμνώντας τη δουλειά του Τζακομέτι, ο οποίος δουλεύει όχι μόνο με λεία κατακόρυφη γραμμή αλλά και με το κενό, ο Γιώργος Ζογγολόπουλος επισήμανε πως «Έτσι τα πράγματα είναι λίγο πιο δύσκολα στη συνεννόηση, αλλά αν τα προσέξεις έχουν κάποια σημασία πλαστική».

Αναφερόμενος στις ίδιες τις «Ομπρέλες», είπε: «Υπάρχει ένας ρυθμός με τις κατακόρυφες κολώνες και με τις ομπρέλες. Έχει κάποια σύνθεση το έργο. Υπάρχουν ορισμένα πράγματα που έχουν να κάνουν με νούμερα. Ο κόσμος πρέπει να δει και να ξαναδεί. Να φανταστεί».

Ως μία ιδιόμορφη κατασκευή, η οποία ενέχει μία ποιητική διάσταση, αποτελεί πόλο έλξης για τους ντόπιους και τους τουρίστες καθώς δεν είναι λίγοι αυτοί που φωτογραφίζονται μπροστά της.

Το γλυπτό δίνει κάθε φορά διαφορετική εικόνα στο χώρο και στο περιβάλλον, ανάλογα την εποχή και τις καιρικές συνθήκες. Ο δυνατός αέρας, που χαρακτηρίζει την περιοχή της Νέας Παραλίας αποτέλεσε ζήτημα προς επίλυση για τον καλλιτέχνη. Λύση δόθηκε εν τέλει με την τοποθέτηση ορισμένων, σχεδόν κάθετων, μεταλλικών γραμμών που μοιάζουν με βροχή, όμως διασφαλίζουν την στατική επάρκεια του γλυπτού.

Όπως έχει δηλώσει και ο ίδιος ο γλύπτης, για την θεμελίωση, την κατασκευή, το στήσιμο και την τοποθέτηση χρειάστηκε διεπιστημονική συνεργασία και το έμπειρο συνεργείο του Οργανισμού Πολιτιστικής Πρωτεύουσας, το

οποίο μάλιστα ολοκλήρωσε την απαιτούμενη εργασία μέσα σε μόλις δύο μέρες.

Ένα ακόμη ενδιαφέρον στοιχείο της τοποθέτησης του έργου στη Νέα Παραλία είναι ότι για πρώτη φορά παρουσιάστηκε φωτισμένο, ύστερα από ειδική μελέτη φωτισμού.

Το τελικό αποτέλεσμα εξαίρεσε ο καλλιτέχνης, ο οποίος βλέποντας το γλυπτό πρώτη φορά φωτισμένο το βράδυ δήλωσε πως «Υπάρχει μια μαγεία, που μου προκαλεί κατάπληξη και με ικανοποιεί. Οι «Ομπρέλες» δείχνουν να αιωρούνται στο μαύρο φόντο».

Προκειμένου να επιτευχθεί η επιθυμητή οπτική εντύπωση χρησιμοποιήθηκαν ειδικοί λευκοί προβολείς με κάθετες δέσμες στενής μοίρας, οι οποίοι όταν αγγίζουν τα 9 μέτρα φωταγωγούν μονάχα τις ομπρέλες και κάνουν τους χοντρούς κάθετους όγκους να μοιάζουν με βροχή.

05

Συμπεράσματα

Ερευνητικά ερωτήματα

- Ποιες είναι οι αιτίες της παρακμής των παράκτιων ζωνών των πόλεων και με ποιον τρόπο δύνανται αυτές να διαφέρουν από πόλη σε πόλη;

- Τι οδηγεί τους αστικούς φορείς να επιχειρήσουν να αναδιαμορφώσουν τις παράκτιες ζώνες που τους αφορούν;

- Λόγω του γεωγραφικού, ιστορικού και ποιοτικού εύρους των συγκεκριμένων επεμβάσεων, μπορούμε να τις μελετήσουμε υπό το πρίσμα διαφόρων κριτηρίων. Ποια είναι τα κοινά και ποια τα διαφορετικά στοιχεία τα οποία παρουσιάζουν οι περιπτώσεις επέμβασης που μελετάμε;

Συμπεράσματα

Που καταλήγουμε μετά το πέρας της ερευνητικής διαδικασίας; Τι συμπεράσματα μπορεί να αποφέρει η τελευταία;

Καταρχάς, το πρώτο πράγμα που οφείλουμε να συνειδητοποιήσουμε είναι η αξία των παράκτιων ζωνών για την λειτουργία, την ευμάρεια και την πρόοδο των πόλεων και δη των ευρωπαϊκών, οι οποίες είναι άρρηκτα συνδεδεμένες από αρχαιοτάτων χρόνων με το στοιχείο του νερού.

Ήδη από τις παραποτάμιες πόλεις της Μεσοποταμίας, το νερό αποτελεί συστατικό στοιχείο τόσο της δημιουργίας τους όσο και της οικονομίας και εξέλιξης τους. Η εύφορη κοιλάδα που σχηματίζουν οι ποταμοί Τίγρης και Ευφράτης, άλλωστε, ήταν η πρώτη ζώνη όπου εμφανίστηκαν σημάδια ανεπτυγμένης ανθρώπινης δραστηριότητας. Γιατί άραγε;

Οι επόμενες καρποφορούμενες περιοχές, γύρω από την Μεσόγειο θάλασσα, εκμεταλλεύτηκαν κι εκείνες το νερό προκειμένου να επιδείξουν εξωστρέφεια και εμπορική δραστηριότητα.

Οι παράκτιοι χώροι αποτέλεσαν ιδιαίτερα επικερδείς ζώνες και παράλληλα χώροι κοινωνικής συνδιαλλαγής και δημόσιου ευ ζην.

Ενώ κατά τον Μεσαίωνα παρατηρήθηκε μία στροφή στην σχέση των πόλεων με το υδάτινο στοιχείο, όταν πολλές πόλεις θωρακίστηκαν αμυντικά ώστε να μην είναι ευάλωτες σε πολιορκία δια των θαλάσσιων οδών, η περίοδος της εξωστρέφειας επανήλθε στα χρόνια της Αναγέννησης και του Διαφωτισμού. Από κει και έπειτα, για τρεις αιώνες, σε πολλές πόλεις δημιουργήθηκαν προμενάδες και ανεπτυγμένα παραλιακά μέτωπα, τα οποία ενέτειναν την ανθρώπινη δραστηριότητα πλάι στο νερό.

Η βιομηχανική επανάσταση, ωστόσο, έμελλε να αναδιαρθρώσει τελείως την μέχρι τότε αστική διάταξη γύρω από τις θάλασσες και τα ποτάμια. Η ανάπτυξη της λιμενικής τεχνολογίας, οι ραγδαίες αλλαγές στη δομή και στη λειτουργία των πλοίων και τα άμεσα οικονομικά οφέλη τα οποία μπορούσαν να αποκομίσουν πλέον οι πόλεις με ανεπτυγμένους λιμένες, έθεσαν νέες προτεραιότητες στους κρατικούς φορείς.

Η δυνατότητα μαζικών μεταφορών αγαθών και ανθρώπων, με μικρότερες δαπάνες αναλογικά και μεγαλύτερη ασφάλεια και ευκολία, οδήγησε στην χωρική υπερανάπτυξη των λιμένων. Στις περισσότερες ευμεγέθεις πόλεις, τα λιμάνια απέκτησαν όλο και μεγαλύτερες μερίδες των παράκτιων ζωνών των πόλεων, προκειμένου να αναπτυχθούν οι απαραίτητοι χώροι για τις σύγχρονες λιμενικές διεργασίες. Χώροι logistics, φόρτωσης και εκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων διαμόρφωναν πλέον την εικόνα της πόλης, με τους δημόσιους χώρους επάνω στο νερό να λιγοστεύουν και να περιορίζονται σε χώρους ελλιμενισμού σκαφών (μαρίνες).

Η ανάγκη των πόλεων για άμεσα οικονομικά οφέλη και ανάπτυξη των λιμένων ώστε να σταθούν στην σημερινή ανταγωνιστική αγορά κυριάρχησε επί των υπολοίπων αναγκών (δημόσιοι χώροι, επίτευξη αστικότητας, έμφαση στην ανθρώπινη κλίμακα και πρόσβαση στο νερό). Μεγάλο λάθος από ό,τι φάνηκε...

Ποιες είναι όμως οι βασικότερες αιτίες της παρακμής των παράκτιων ζωνών με βάση τα παραδείγματα που μελετάμε; Με ποιον τρόπο δύναται αυτές να διαφέρουν από τόπο σε τόπο;

Σε πολλές μεγάλες πόλεις της Ευρώπης αναπτύχθηκε σημαντική λιμενική δραστηριότητα και εμφανίστηκε ραγδαία ανάπτυξη σε αυτόν τον τομέα τους τελευταίους αιώνες.

Σε αυτή τη κατηγορία εντάσσονται πόλεις όπως το Αμβούργο, το Ρότερνταμ, η Αμβέρσα και η Γένοβα, καθώς οι τρεις πρώτες πόλεις διαθέτουν τα μεγαλύτερα λιμάνια στην Ευρώπη ενώ η Γένοβα το 2ο μεγαλύτερο στη Μεσόγειο.

Η εξέλιξη των λιμένων τους και του τρόπου λειτουργίας τους προδιέθετε την αλληπάλληλη χωρική επέκτασή τους, μακριά από τις παραδοσιακές θέσεις τους δίπλα στον παλιό αστικό ιστό - οι οποίες κρίθηκαν απαρχαιωμένες. Ως αποτέλεσμα, οι αρχικές, παλιές προβλήτες ερημώθηκαν και αποτέλεσαν νεκρές ζώνες για τις πόλεις, στεκόμενες αμήχανα ανάμεσα στα ιστορικά κέντρα και στο νερό. Ο κεντρικός αστικός ιστός παρέμενε, με αυτόν τρόπο, αποκομμένος από το στοιχείο του νερού.

Η αδιαφορία ή και εγκατάλειψη υφιστάμενων υποδομών από τις τοπικές αρχές και τους χρήστες είναι επίσης σημαντικός λόγος παρακμής ορισμένων παράκτιων ζωνών. Αντιπροσωπευτική περίπτωση αποτελεί η Μαρίνα της Βαλένθιας, όπου οι διαφημισμένες και πολυλειτουργικές εγκαταστάσεις για το Κύπελλο Αμερικής δεν αξιοποιήθηκαν κατάλληλα στη συνέχεια.

Ανάλογα προβλήματα εμφανίστηκαν και στην πλευρά του Θερμαϊκού, καθώς η πρότερη Νέα Παραλία της Θεσσαλονίκης ούτε γλύτωσε από την παραμέληση ούτε διέθετε στέρες, λειτουργικές βάσεις εξαρχής. Άλλο σημαντικό κώλυμα το οποίο αντιμετώπισαν κάποιες παράκτιες πόλεις ήταν η γενικότερη οδική υποδομή και αστική λειτουργία γύρω από τις παραλιακές περιοχές, πέρα από τις λιμενικές ζώνες αυτές καθαυτές.

Το πρόβλημα αυτό αναδύθηκε χαρακτηριστικά στη Γένοβα -κυρίως στο Ανατολικό Μέτωπο-, όπου η μακριά παραλιακή λεωφόρος και το συμπληρωματικό οδικό δίκτυο αποκόπτει τις αστικοποιημένες περιοχές από το υδάτινο στοιχείο.

Αντίστοιχα ζητήματα εμφανίστηκαν και στη Θεσσαλονίκη, όπου οι παραλιακές λεωφόροι επιβάλλονταν επί του παράκτιου μετώπου στην περίπτωση της Νέας Παραλίας ή και επιβάλλονται ακόμη (Παλιά Παραλία). Τα κύρια επιμέρους προβλήματα που δημιουργούνται σε αυτές τις περιπτώσεις είναι τα φυσικά και μη εμπόδια στην κυκλοφορία των κατοίκων και επισκεπτών στην παράκτια ζώνη, ο διαχωρισμός της τελευταίας από την πόλη και η ασυνέχεια του αστικού ιστού, ο οποίος δεν εκτείνεται μέχρι το ζωτικό για αυτόν στοιχείο του νερού.

Ποιες είναι, τελικά, οι κινητήριες δυνάμεις και ανάγκες οι οποίες οδηγούν τους αστικούς φορείς στο να επέμβουν στις προβληματικές παράκτιες ζώνες;

Οι λόγοι για τους οποίους σε πολλές πόλεις κρίθηκε επιτακτική η αναδιαμόρφωση των παράκτιων ζωνών τους ποικίλλουν. Τίθενται ζητήματα όπως μέγεθος και κλίμακα των ζωνών, ανάγκες για στέγαση, για δημόσιους χώρους, κ.ά. Με το να θεσπίσουμε κριτήρια επέμβασης, είναι ευκολότερο να αντιληφθούμε και να αντιπαρατάξουμε τις διαφορετικές ανάγκες και επομένως στρατηγικές των πόλεων.

Όσον αφορά το Αμβούργο, το Ρότερνταμ και την Αμβέρσα, παρατηρούμε ότι τόσο οι ιστορικές εξελίξεις όσο και οι ανάγκες των πόλεων παρουσιάζουν πολλές ομοιότητες. Οι τρεις πόλεις διαθέτουν κοινές περιόδους ακμής και προόδου. Τα λιμάνια τους αναπτύχθηκαν ραγδαία και σχεδόν ταυτόχρονα, ευρισκόμενα το ένα με το άλλο σε καθεστώς ανταγωνισμού για το ποιο θα αναδειχθεί σημαντικότερο ευρωπαϊκό λιμάνι.

Άλλωστε, το γεγονός ότι οι πόλεις βρίσκονται κοντά μεταξύ τους, δομημένες σε πλωτούς ποταμούς οι οποίοι εκβάλλουν στη Βόρεια Θάλασσα -το κύριο πεδίο θαλάσσιων εξαγωγών τον 20ο αιώνα και πύλη της Ευρώπης προς την Αμερική-, ευνόησαν αυτή τη συνθήκη.

Οι αρχές των τριών πόλεων έλαβαν κοινές αποφάσεις για τους λιμένες τους τους τελευταίους αιώνες: η επέκταση των λιμένων όλο και μακρύτερα από την πόλη, όπου θα υπήρχει προσφορότερο έδαφος για ανάπτυξη και οι αντίστοιχες δραστηριότητες δεν θα δημιουργούν προβλήματα στους κεντρικούς αστικούς ιστούς, κρίθηκε επιτακτική.

Τα λιμάνια άρχισαν να ξεφεύγουν από τα συνηθισμένα μέχρι τότε μεγέθη και επεκτάθηκαν προς την πλευρά της θάλασσας, αφήνοντας κενούς τους παραδοσιακούς λιμενικούς χώρους εντός της κυρίως πόλης. Παρατηρούμε επομένως πως η προσφορά μεγάλων εκτάσεων δίπλα στα αστικά κέντρα, οι οποίες ενέχουν το υδάτινο στοιχείο, αποτέλεσε σημαντικό δέλεαρ για ανάπτυξη και ανοικοδόμηση από τις τοπικές αρχές.

Κοινές συνισταμένες με τις πόλεις αυτές εμφανίζει η Γένοβα, μία πόλη η οποία επίσης σημείωσε -και σημειώνει ακόμα- σημαντική λιμενική ανάπτυξη και δραστηριότητα. Έπειτα από την επέκταση του λιμένα της προς τα δυτικά, οι προβλήτες στο Porto Antico έμειναν κενές, οπότε ήταν κρίσιμο το πώς οι αστικοί φορείς θα διαχειριστούν τα εναπομείναντα, κενά εδάφη. Ωστόσο, όσον αφορά το ανατολικό μέτωπο της πόλης, οι συνθήκες ήταν διαφορετικές για την ανάπτυξη του.

Από την άλλη πλευρά, οι καταστάσεις οι οποίες διαμορφώθηκαν τις τελευταίες δεκαετίες στις έτερες μεσογειακές πόλεις, Βαλένθια και Θεσσαλονίκη, ήταν διαφορετικές από τις υπόλοιπες πόλεις. Τόσο στη μία πόλη όσο και στην άλλη, οι σχετικά πρόσφατες επεμβάσεις αφορούν στην αναζωογόνηση περιοχών οι οποίες είχαν ήδη αναδιαμορφωθεί παλαιότερα.

Γιατί όμως; Διότι η Μαρίνα, οι εγκαταστάσεις του Κυπέλλου Αμερικής και η αρχική Νέα Παραλία ήρθαν αντιμέτωπες με την αδιαφορία και την αδράνεια των δημοτικών αρχών -και, δευτερευόντως, των κατοίκων.

Οι ανάγκες των αρχικών επεμβάσεων στις δύο πόλεις, πάραυτα, διαφέρουν. Στη Βαλένθια, η επέμβαση ήταν τύπου λευκού ελέφαντα -βλέπε ΟΑΚΑ-, όπου τα ακριβά έργα για την διάνοιξη και την διαμόρφωση της μαρίνας χρησιμοποιήθηκαν υποδειγματικά για τη διοργάνωση και μόνο, ενώ ο αντίστοιχος κτηριακός εξοπλισμός οδηγήθηκε μαθηματικά στην υποβάθμιση. Στη Θεσσαλονίκη, αν και η πρώτη διαμόρφωση του μετώπου της Νέας Παραλίας είχε στόχο να ικανοποιήσει την ανάγκη των κατοίκων για δημόσιο χώρο και επαφή με το νερό, το μέτωπο αυτό δεν λειτούργησε ποτέ όπως θα έπρεπε - τόσο εξαιτίας του ελλιπούς σχεδιασμού όσο και της απουσίας φροντίδας του από τον δήμο.

Λόγω του γεωγραφικού, ιστορικού και ποιοτικού εύρους των επεμβάσεων, μπορούμε να τις μελετήσουμε υπό το πρίσμα διαφόρων κριτηρίων. Οπότε, ποια είναι τα κοινά και ποια τα διαφορετικά στοιχεία τα οποία παρουσιάζουν διαφορετικές περιπτώσεις επέμβασης;

Όπως είδαμε και στο 3ο κεφάλαιο, ένας αποτελεσματικός τρόπος προσέγγισης και ερμηνείας του ζητήματος που μας προβληματίζει εδώ είναι η εισαγωγή ορισμένων κριτηρίων,

μέσω των οποίων μπορούν να κατηγοριοποιηθούν τα χαρακτηριστικά των επεμβάσεων. Το βασικό πλεονέκτημα αυτής της μεθόδου είναι η εργαλειοποίηση και ταξινόμηση των πληροφοριών που συλλέξαμε, με στόχο την αμεσότερη και αντικειμενικότερη αντιπαράθεση και σύγκριση των στοιχείων που διαθέτουν οι επιλεγμένες περιπτώσεις επεμβάσεων.

Να τονιστεί βέβαια πως το συγκεκριμένο εργαλείο δεν αποτελεί πανάκεια, καθώς μέσω αυτού παραμετροποιούμε τα βασικά, χονδρικά χαρακτηριστικά κάθε επέμβασης. Ο πίνακας επίσης δεν μεταφράζει επακριβώς όλες τις ποιοτικές πτυχές των εγχειρημάτων, τις οποίες ωστόσο θα επιχειρήσουμε να αναλύσουμε παράλληλα και οργανικά.

Ευκαιρία λοιπόν να συμπληρώσουμε τον πίνακα των κριτηρίων, καθώς πλέον γνωρίσαμε και καταγράψαμε τα χαρακτηριστικά των παραδειγμάτων επέμβασης.

Κριτήρια επεμβάσεων ανά παράδειγμα μελέτης	Πρότερη κατάσταση			Έκταση επέμβασης		Χαρακτήρας επέμβασης		Ιδιοκτησιακό καθεστώς		Χρήσεις γης	
	Λιμάνι	Μαρίνα	Απλό παράκτιο μέτωπο	<500 στρέμματα	>500 στρέμματα	Πολεοδομική ανάπτυξη	Σημειακές επεμβάσεις	Δημόσιος τομέας	Ιδιωτικός τομέας	Κατοικία	Εργασία / Εμπόριο / Αναψυχή
Αμβούργο HafenCity	●			●		●		●	●	●	●
Ρότερνταμ Kop van Zuid	●			●		●		●	●	●	●
Αμβέρσα Het Eilandje	●	●		●		●		●	●	●	●
Γένοβα Porto Antico	●	●			●		●	●			●
Γένοβα Waterfront di Levante		●	●		●		●	●	●	●	●
Βαλένθια La Marina		●	●		●		●	●			●
Θεσσαλονίκη Νέα Παραλία			●		●		●	●			●

Όσον αφορά την **πρότερη κατάσταση των περιοχών επέμβασης**, αυτή έχει σημασία για το σχήμα, τη μορφή και τον υφιστάμενο εξοπλισμό της προσφερόμενης προς ανάπτυξη ζώνης - άρα και το που μπορεί να βασιστεί το κάθε εγχείρημα. Βλέπουμε πως κοινά στοιχεία σε αυτό παρουσιάζουν η HafenCity, το Kor van Zuid, το Eilandje και το Porto Antico, ιστορικές περιοχές λιμενικών διεργασιών δίπλα στα κέντρα των πόλεων.

Η La Marina de Valencia, από την άλλη, έπαψε να σκορπάει του λιμένα έπειτα από τα έργα για το Κύπελλο Αμερικής και μετατράπηκε σε μία ξεχωριστή ζώνη για προσάραξη σκαφών. Αντίστοιχο ρόλο για την πόλη της Γένοβας διαδραματίζει η Ανατολική Προκουμαία, η οποία όπως και η Μαρίνα δεν διαθέτει εγκαταστάσεις μόνο για τον ελλιμενισμό σκαφών, αλλά και για αθλητικές δραστηριότητες (Palasport). Η Θεσσαλονίκη, τέλος, εντάσσεται σε μία άλλη ιδιότυπη κατηγορία: αυτή των μονοδιάστατων παράκτιων μετώπων, με καθαρή ορθογώνια μορφολογία και ευθεία γραμμική λειτουργία.

Βέβαια, η υπάρχουσα ποιοτική και μορφολογική διάταξη των περιοχών δεν επαρκεί για να μας δοθεί μία ολοκληρωμένη εικόνα για το ποιόν των στρατηγικών που επιλέγονται ώστε να αξιοποιηθούν αυτοί οι χώροι. Μπορούμε να εξάγουμε ασφαλέστερα συμπεράσματα αν συνδυάσουμε το κριτήριο της πρότερης κατάστασης με αυτό της **έκτασης της επέμβασης**.

Για παράδειγμα, οι περιοχές μελέτης στο Αμβούργο, στο Ρότερνταμ και στην Αμβέρσα είναι περιοχές όχι μόνο αντίστοιχου πρότερου χαρακτήρα αλλά και παρόμοιας συνολικής έκτασης (1.000 στρέμματα τουλάχιστον). Αυτό συμβαίνει επειδή αποτελούν τα τρία μεγαλύτερα λιμάνια στην Ευρώπη, τα οποία λόγω ανταγωνισμού επεκτάθηκαν εκτός πόλης και απώλεσαν τις ήδη εκτεταμένες παραδοσιακές λιμενικές ζώνες τους.

Το Porto Antico, αν και αποτελούσε επίσης το κεντρικό λιμάνι της πόλης του και διέθετε όμοια διάταξη με τα άλλα πρώην λιμάνια (προβλήτες, αποβάθρες κλπ.) διαφέρει σημαντικά στην έκταση που καταλαμβάνει, η οποία είναι έως και 10 (!) φορές μικρότερη. Αντίστοιχες εκτάσεις καταλαμβάνουν και οι υπόλοιπες περιπτώσεις, με καμία να μην ξεπερνά τα 300 στρέμματα.

Αυτό επηρεάζει σημαντικά τον **χαρακτήρα επέμβασης** ο οποίος επιλέγεται από τους τοπικούς φορείς κάθε πόλης.

Η διαφορετική κλίμακα σχεδιασμού ανάμεσα στα τρία πρώτα παραδείγματα και στα υπόλοιπα οδηγεί σε διαφορετικές εστιάσεις και στρατηγικές σχεδιασμού των περιοχών. Ζητούμενο εξάλλου για ένα επιτυχημένο αστικό έργο είναι η διασφάλιση της ανθρώπινης κλίμακας και η ένταξη των περιοχών στην κλίμακα της πόλης.

Συνεπώς, οι υπεύθυνοι σχεδιασμού στις τρεις πρωτοαναφερθείσες περιοχές μελέτης, οι οποίες συνδυάζουν παρόμοια ιστορία, μορφή και μέγεθος, κατέληξαν και σε παρόμοιου είδους επεμβάσεις. Αποφασίστηκε και στις τρεις πόλεις η μετατροπή των πλατιών και εκτεταμένων προβλητών - οι οποίες διαθέτουν αθροιστικά σε κάθε τόπο το μέγεθος μίας μικρής πόλης - σε ολοκληρωμένες γειτονιές με οικοδομικά τετράγωνα, πλατείες και δικά τους πάρκα. Πρακτικά, δηλαδή, δημιουργήθηκαν αυτόνομα αστικά οικοσυστήματα τα οποία σε συνδυασμό με τον υφιστάμενο αστικό ιστό αποτελούν πια προεκτάσεις των αστικών ζωνών.

Ακόμα, ένα πιθανό στοιχείο συντέλεσε στο να χαραχτούν ακουσίως αυτές οι κοινές στρατηγικές είναι να επηρεάστηκε ο κάθε μελετητής από την δουλειά των υπολοίπων, δεδομένης της γεωγραφικής και χρονικής εγγύτητας των επεμβάσεων.

Στις περιπτώσεις όπου σημειώθηκαν επεμβάσεις μικρότερης κλίμακας με σημειακότερες αναπλάσεις, το μέγεθος του προσφερόμενου χώρου έχει εξίσου κρίσιμη σημασία. Οι μικρότερες ζώνες προς αναδιαμόρφωση στη Γένοβα, τη Βαλένθια και τη Θεσσαλονίκη δεν επιτρέπουν τη δημιουργία αυτοτελών αστικών συστημάτων, παρά μόνο τον εμπλουτισμό των παράκτιων ζωνών με νέα κτήρια δημόσιου χαρακτήρα, καταστήματα εμπορίου και εστίασης, δημόσιους ανοιχτούς χώρους και ανανωμένο αστικό εξοπλισμό.

Παρατηρούμε λοιπόν ότι το είδος της επέμβασης επηρεάζει άμεσα και τις **χρήσεις γης** που προτείνονται. Είναι λογικό να εξοπλίζονται οι “πολεοδομικά” αναπλασμένες ζώνες με χρήσεις όλων των ειδών, από κατοικίες και ξενοδοχεία μέχρι εστιατόρια, μπαρ και γραφεία. Σίγουρα, σε όλες τις αστικές αναδιαμορφώσεις η μίξη χρήσεων είναι προαπαιτούμενη ώστε να εξασφαλιστεί η βέλτιστη οικονομική και γενικότερη λειτουργία των περιοχών, όμως οι πόλεις οι οποίες προσφέρουν διευρυμένα παραδείγματα ανάπτυξης με ολοκληρωμένες αστικές ζώνες επιτυγχάνουν ευκολότερα ένα εξίσου ολοκληρωμένο μωσαϊκό χρήσεων.

Στην αντίπερα όχθη, οι αναδιαμορφωμένες ζώνες στις υπόλοιπες πόλεις διαθέτουν κι αυτές μία ευρεία γκάμα χρήσεων, από την οποία όμως συνήθως εκλείπουν οι οικιστικές δομές. Οι ζώνες κατοίκησης άλλωστε προϋποθέτουν τη δημιουργία οικοδομικών τετραγώνων, οπότε η συνθήκη που αναπτύσσεται μεταξύ τους καταδεικνύει ακόμα περισσότερο την συνάρτηση του χαρακτήρα της κάθε επέμβασης με τις χρήσεις οι οποίες τελικά προτείνονται.

Να σημειώσουμε εδώ πως οφείλουμε να μη λησμονούμε τις **ανάγκες** που διακατέχουν τις πόλεις τις οποίες ερευνούμε. Οι μεγάλες πόλεις του Βορρά είχαν να αντιμετωπίσουν κοινά ζητήματα: αυξημένες μεταναστευτικές ροές, στεγαστικό πρόβλημα, ανεργία (κυρίως στο Ρότερνταμ) και το βασικότερο, το οποίο είναι η εγκατάλειψη αυτών των αχαλίνωτα ευρείων ζωνών - οι οποίες ως γείτονες των κέντρων των πόλεων θα έβλαπταν την εικόνα και την οικονομία τους. Οπότε η δημιουργία των νέων ζωνών ήταν βέβαιο επακόλουθο αυτών των εξελίξεων, έτσι ώστε να δοθούν αποτελεσματικές λύσεις στη στέγαση, στην ανεργία και στην αφομοίωση των αλλοδαπών.

Στις πόλεις του ευρωπαϊκού Νότου η κατάσταση είναι κάπως διαφορετική: κάθε πόλη παρουσιάζει αφενός ομοιότητες στα ζητήματα που τις απασχολούν και αφετέρου κάποιες αξιοσημάντες αποκλίσεις. Ας συγκρίνουμε, για παράδειγμα, τη Γένοβα με τη Βαλένθια: στην πρώτη το Porto Antico παρήκμασε ως λιμάνι και γρήγορα παροπλίστηκε, οπότε η διαχείριση του και η εκ νέου ενεργοποίηση του ως το κυριότερο κατώφλι της ιταλικής μεγαλούπολης κρίθηκε μεγάλης σημασίας. Στη Βαλένθια, όμως, η κατάσταση ήταν διαφορετική. Η επέμβαση της CV07 είχε κύριο στόχο την εκμετάλλευση της διοργάνωσης του Κυπέλλου Αμερικής και των έργων που αυτή επέφερε και την αξιοποίηση των παρηκμασμένων εγκαταστάσεων της. Άρα η βασική διαφορά των επεμβάσεων ήταν ότι στη Γένοβα δημιουργήθηκαν νέες κατασκευές, οι οποίες εμπλούτισαν την άδεια παράκτια ζώνη, ενώ στη Βαλένθια υπήρχαν υποδομές ήδη μία δεκαετία οι οποίες με οικονομικό και απεριττό τρόπο ανακαινίστηκαν και επαναπροσδιορίστηκαν.

Η περίπτωση της Θεσσαλονίκης θα λέγαμε ότι τοποθετείται κάπου ενδιάμεσα: Ναι μεν δημιουργήθηκαν από την αρχή οι Κήποι και κατασκευάστηκαν οι Ομπρέλες και οι νέες επιμέρους κατασκευές των πάρκων και της προκουμαίας, ωστόσο δε η επέμβαση είχε έναν ηπιότερο χαρακτήρα αναδιαμόρφωσης του υφιστάμενου παράκτιου μετώπου - η περιοχή θα

εξακολουθούσε να διαθέτει παρόμοιο ύψος και χρήσεις, αλλά ταυτόχρονα πιο ολοκληρωμένο σχεδιασμό και νέα σημεία ενδιαφέροντος. Σε παρόμοιο μήκος κύματος κινείται και το Waterfront di Levante, όπου υφιστάμενες ανακαινισμένες εγκαταστάσεις (Palasport, Pavilion B) πρόκειται να συνδυαστούν με νέες (πολυχρηστικά κτήρια με ανάμεικτες χρήσεις).

Αν το προσεγγίσουμε γενικότερα, οι επιλογές στις στρατηγικές επέμβασης στο Αμβούργο, στο Ρότερνταμ και στην Αμβέρσα εκπορεύονται από αρκετά διαφορετικές ανάγκες σε σχέση με τις επιλογές που πάρθηκαν στις υπόλοιπες πόλεις. Ενώ στα πρώτα παραδείγματα εντοπίζουμε την ανάγκη στέγασης και ενσωμάτωσης νέων κατοίκων και κατ' επέκταση την ανάγκη επέκτασης των πόλεων προς τις νευραλγικές αυτές ελευθερωμένες ζώνες, στις μεσογειακές πόλεις διαπιστώνουμε την ανάγκη δημιουργίας ή και επανάκτησης δημόσιων χώρων εμπλουτισμένων με δημόσια κτήρια (ελκυστές) και ανανεωμένων περιπατητικών διαδρομών.

Τέλος, η **οικονομική κατάσταση** των πόλεων επιδρά σαφώς στην στρατηγική και στο εύρος των επεμβάσεων. Είναι σύνηθες φαινόμενο στις εκτεταμένες επεμβάσεις η σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα ώστε να εξασφαλιστούν οι απαραίτητοι πόροι - οι βορειοευρωπαϊκές πόλεις μπορούν να διαθέσουν ούτως η άλλως περισσότερα χρήματα - , ενώ οι επεμβάσεις οι οποίες περιλαμβάνουν κατ' εξοχήν δημόσια κτήρια και χώρους καλύπτονται εξ ολοκλήρου από τους δημοτικούς και κρατικούς φορείς..

Γενικότερα, δεν διαχωρίζουμε τυχαία τις επεμβάσεις σε αυτές τις βόρειες Ευρώπης και της νότιας: πέρα από τα ποιοτικά και μορφολογικά χαρακτηριστικά τα οποία διαφοροποιούν τις περιπτώσεις που μελετάμε, διακρίνουμε το **γεωγραφικό παράγοντα** ως ένα πιθανό επιπρόσθετο μέτρο σύγκρισης τους. Το κλίμα των μεσογειακών πόλεων ίσως επιδρά στον χαρακτήρα των επεμβάσεων, όπου η ανάγκη για επαφή με το υδάτινο στοιχείο, ιδιαίτερα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, είναι εντονότερη και ευνοεί προσθήκες καθαρά δημόσιου χαρακτήρα.

Σε κάθε περίπτωση, οποιαδήποτε προσπάθεια βελτίωσης των παράκτιων ζωνών κατά κανόνα ωφελεί τις πόλεις. Το αν οι ερευνούμενες περιπτώσεις επεμβάσεων θα έχουν θετικό αντίκτυπο, δεδομένης της νωπής φύσης των εγχειρημάτων, είναι κάτι το οποίο θα κρίνουν οι ιστορικοί του μέλλοντος. Ένα είναι σίγουρο: καμία επέμβαση δεν τελεσφορεί αρνητικά εφόσον εξασφαλίζεται το ευρύτερο συμφέρον.

06

Πηγές & Εικόνες

Βιβλιογραφικές πηγές

- Richard Marshall, *Waterfronts in Post-Industrial Cities*, Spon Press, 2001
- Zoe Ryan, *Building with Water: Concepts Typology Design*, Birkhauser, 2010
- Anthony Wylson, *Aquatecture: architecture and water*, Architectural Press, 1986
- Herbert Dreiseitl, Dieter Grau, *Recent Waterscapes: Planning, Building and Designing with Water*, Birkhauser, 2009
- Μ. Αγγελίδης και Α. Οικονόμου, *Χρήσεις Γης και Επιπτώσεις στον Παράκτιο Χώρο της Ελλάδας*, HELECO, 2005
- Α. Παρδάλη, *Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων*, Interbooks, 1997
- Α. Παρδάλη, *Το Λιμάνι του Πειραιά και η συμβολή του στην Οικονομική ανάπτυξη της πόλης κατά το 19ο και 20ο αιώνα*, Δήμος Πειραιώς: Δήμος Ιστορία και Πολιτισμός, 2001
- Α. Παρδάλη, *Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων*, Ανταγωνισμός και Ανταγωνιστικότητα στη Σύγχρονη Λιμενική Βιομηχανία, εκδ. Σταμούλη, 2007
- Ed Taverne, *Monographs of Dutch Architects*, Uitgeverij 010, 1989
- Pulles, F.P.J.M. *The Project "Kop Van Zuid" in Rotterdam*. Soil & Environment, vol 2., Springer, 1993
- Yannick Van Camp, *Het Eilandje, Urban Renewal in Antwerp*, 2008
- Renzo Piano, *Il progetto per l'Esposizione Colombiana del 1992 nel porto antico*, in Paola Sirolli, Giovanni Battista Poggi, *Genova verso il 1992*, Comune di Genova, 1992
- Peter Buchanan, *Renzo Piano Building Workshop. Complete Works, II*, Phaidon, 1995
- Andrea Plebe, *Genova. Il futuro ha un cuore antico*, in Fulvio Irace (a cura di), *Renzo Piano Building Workshop. Le città visibili*, Triennale Electa, 2007
- Lorenzo Ciccarelli, *Mare e vento: Renzo Piano e Genova*, in *Renzo Piano Building Workshop. Progetti 'acqua*, Fondazione Renzo Piano, 2015
- Renzo Piano, *Giornale di bordo. Autobiografia per progetti 1966-2016*, Fondazione Renzo Piano - Passigli, 2017

Διαδικτυακές πηγές

- <https://varanasi.nic.in/tourist-place/ganga-ghat/>
- https://en.wikipedia.org/wiki/The_Entrance_to_the_Grand_Canal,_Venice
- <https://web.archive.org/web/20200216144204/http://www.aviewoncities.com:80/barcelona/portvell.htm>
- https://web.archive.org/web/20090327105346/http://www.portvellbcn.com/en/pi_rambla_de_mar
- <https://landezine.com/the-waterfront-promenade-at-aker-brygge-by-link-landskap/>
- <https://omiros.gr/emporika-limania-orismos-kai-leitoyrgia/>
- <https://www.euromediterranee.fr/>
- <https://theportandthecity.wordpress.com/2019/01/22/discussing-the-port-city-relationship-what-can-we-expect-from-the-future/>
- <https://www.hellenicaworld.com/Germany/Geo/gr/Hamburg.html>
<https://www.hafencity.cof-idea.com/en/overview/genesis-ohttps://www.hafencity.cof-idea>
- <https://en.wikipedia.org/wiki/HafenCity>
- <https://www.hamburg.com/residents/neighbourhoods/11751242/hafencity/>
- <https://www.urbangreenbluegrids.com/projects/hafencity-hamburg-germany/>
- <https://www.kcap.eu/projects/9/hafencity>
- <https://thecityateyelevel.com/stories/creating-livability/>
- <https://www.ndr.de/geschichte/koepfe/Henning-Voscherau-Hanseat-und-leidenschaftlicher-Taktiker,voscherau120.html>
- <https://www.architonic.com/en/project/herzog-de-meuron-the-elbphilharmonie-hamburg/5103708>
- <https://theportandthecity.wordpress.com/2015/10/31/the-biggest-port-in-europe/>

- https://beyondplanb.eu/projects/project_kop_van_zuid.html
- <https://stadsarchief.rotterdam.nl/zoek-en-ontdek/themas/kop-van-zuid/kop-van-zuid/>
- <https://stadsarchief.rotterdam.nl/zoek-en-ontdek/themas/kop-van-zuid/>
- <https://urbarchism.com/project/academic/kop-van-zuid-in-rotterdam.html>
- <https://porteeconomicsmanagement.org/pemp/contents/part2/changing-geography-of-seaports/evolution-port-rotterdam/>
- https://www.researchgate.net/profile/Darioush-Bashiri-Hamidabad-2/publication/275643266_SUSTAINABLE_HIGH-RISE_BUILDINGS_AND_APPLICATION_EXAMPLES/links/55416c230cf2322273158e8/SUSTAINABLE-HIGH-RISE-BUILDINGS-AND-APPLICATION-EXAMPLES.pdf
- <https://www.fosterandpartners.com/projects/world-port-centre>
- <http://www.archipicture.eu/Architekten/Portugal/Siza%20Vieira%20Alvaro/Alvaro%20Siza%20-%20New%20Orleans%20Rotterdam%201.html>
- <https://damenpartners.com/projecten/de-maastoren/>
- <https://www.mecanoo.nl/Projects/project/33/Montevideo-Residential-Tower>
- <https://www.diederendirrix.nl/nl/projecten/zuidkade/>
- <https://www.cie.nl/de-landtong?lang=en>
- <https://nieuws.top010.nl/stadstuinen-rotterdam.htm>
- <https://www.monumenten.nl/monument/513927>
- <https://lettersandarchitecture.nl/?p=718>
- <https://www.stijlgroep.nl/en/projects/parkstad-rotterdam-the-netherlands/>
- <https://www.cob.nl/over-ondergronds-bouwen/voorbeeldprojecten/rotterdam-willemspoortunnel/>
- <https://www.unstudio.com/en/page/12091/erasmus-bridge>
- <https://aviewoncities.com/antwerp/antwerp-facts>
- <https://porteeconomicsmanagement.org/pemp/contents/part7/port-city-relationships/spatial-development-port-antwerp-waterfront-redevelopment/>
- <https://portusonline.org/antwerps-het-eilandje-heritage-as-a-key-to-urban-redevelopment/>
- <https://portusonline.org/antwerps-het-eilandje-heritage-as-a-key-to-urban-redevelopment/?pdf=21321>
- http://retedigital.com/wp-content/themes/rete/pdfs/portus_plus/1_2011/Tem%C3%A1ticas/La_recalificaci%C3%B3n_de_los_waterfront/16_FilipSmits_AlixLorquet.pdf
- https://www.antwerpen.be/docs/Stad/Stadsvernieuwing/Eilandje/Brochure_Het_Eilandje_EN.pdf
- <https://www.scmp.com/magazines/style/leisure/article/3206557/other-side-antwerp-eilandje-one-hippest-neighbourhoods-europe-thanks-its-zaha-hadid-designed>
- <https://www.luxevastgoed.be/nl/blog/1256/de-aanstekelijke-bedrijvigheid-van-het-eilandje>
- <https://www.yumpu.com/nl/document/read/20471939/masterplan-eilandje-fase-2-ag-stadsplanning-antwerpen/3>
- <https://www.agvespa.be/projecten/eilandje#over>
- <http://micheldesvignepaysagiste.com/en/eilandje>
- <https://www.agvespa.be/projecten/oude-dokken#>
- <https://www.agvespa.be/projecten/cadixwijk#over>
- <https://www.agvespa.be/projecten/montevideowijk#over>
- <https://www.agvespa.be/projecten/droogdokkeneiland#over>
- <https://www.agvespa.be/projecten/innovatieve-stadshaven#over>
- <http://1010au.net/projects/innovative-cityport-antwerp>

- <https://www.agvespa.be/nieuws/noordoostkant-eilandje-en-steenborgerweert-wordt-innovatieve-stadshaven>
- <https://www.agvespa.be/nieuws/projectdefinitie-katalysator-van-de-innovatieve-stadshaven>
- <https://www.architectuurplatform.com/kopie-van-innovatieve-stadshaven>
- <https://www.antwerpenmorgen.be/nl/projecten/kop-spoor-noord/over>
- <https://www.archdaily.com/795832/antwerp-port-house-zaha-hadid-architects>
- <https://www.guidadigenova.it/en/genoa-history/port-genoa/>
- <https://theportandthecity.wordpress.com/tag/blueprint/>
- <https://www.kathimerini.gr/k/travel/877678/genova-apo-ton-kolomvo-ston-renzo-piano/>
- <https://salonenautico.com/en/history/>
- <https://salonenautico.com/en/waterfront-dilevante/>
- <http://www.rpbw.com/project/porto-antico>
- <https://portoantico.it/en/the-company/history/>
- <https://www.fondazionerenzopiano.org/en/project/recupero-del-porto-antico-di-genova/>
- https://cris.unibo.it/retrieve/78b7acf8-6fca-417e-9132-ff2fc57a5e22/PORTUSplus_RT_View%20284_2023_PAPER%20275_Article_Alberto%20GRASSETTI.pdf
- <https://www.genovameravigliosa.com/en/urban-regeneration>
- <https://www.genovameravigliosa.com/en/portfolio/604>
- <https://www.genovameravigliosa.com/en/portfolio/630>
- <https://www.genovameravigliosa.com/en/portfolio/670>
- <https://en.italiani.it/porto-genoa-waterfront-renzo-piano/>
- <https://liguria.bizjournal.it/2022/10/waterfront-di-levante-sold-out-le-case-extralusso-del-progetto-di-piano/>
- https://www.ilsecoloxix.it/genova/2022/11/29/foto/genova_waterfront_di_levante_le_immagini_del_progetto-12275459/1/
- https://www.ilsecoloxix.it/genova/2023/05/28/news/waterfront_cosa_succede_adesso_10_giorni_per_abbattere_il_muro_a_settembre_la_piena_fruibilita-12829067/
- https://www.ilsecoloxix.it/genova/2023/05/26/news/genova_domani_torna_acqua_ex_fiera_cosi_riempiti_canali_waterfront-12825638/
- https://www.ilsole24ore.com/art/nuovo-corso-waterfront-e-porto-antico-AEhQJ4YD?refresh_ce=1
- <https://www.infobuildenergia.it/progetti/genova-waterfront-levante-renzo-piano/>
- <http://www.rpbw.com/project/waterfront-di-levante>
- <http://www.blueprintcompetition.it/node/30>
- <http://www.blueprintcompetition.it/en/blueprint/blueprint-renzo-piano-bluiding-workshop-ideas-competition>
- <https://www.valenciaport.com/wp-content/uploads/PLAN-DIRECTOR-PUERTO-VALENCIA-I-escaneo-15-10-2019.pdf>
- <https://www.valenciaport.com/en/ports/valencia/the-port/>
- <https://startupvalencia.org/new-international-tech-hub-valencia/>
- <https://www.wdcvalencia2022.com/world-design-spotlight-the-valencia-marina/>
- <https://www.pps.org/article/reconnecting-europes-waterfronts-the-valencian-experience>
- <https://www.lamarinadevalencia.com/map/8/directorio.html>

- <https://www.lamarinadevalencia.com/news/430/la-marina-de-valencia-concluir-su-proyecto-urbanistico-ms-ambicioso-con-la-humanizacion-del-entorno-del-tinglado-2.html>
- <https://ciceroneai.com/en/what-to-do-in-valencia/interest-point/617-shed-2>
- <https://www.visitvalencia.com/en/what-to-do-valencia/valencian-culture/monuments-in-valencia/veles-events>
- <https://veleseventsvalencia.es/en/the-best-gastronomy-by-the-sea/>
- <https://ecosistemaurbano.org/urbanismo/civic-factory-fest/>
- <https://innsomnia.es/es/headquarters.html>
- <https://benedict-and-riva.com/en/projects/alinghi-main-base/>
- <https://www.thessalonikiguide.gr/istoria/>
- <https://parallaximag.gr/thessaloniki-news/ola-gia-ti-nea-paralia-h-istoria-tis>
- <https://parallaximag.gr/thessaloniki-news/to-prin-kai-to-meta-tis-neas-paralias-gia-na-min-ksechniomaste>
- https://www.nikiforidis-cuomo.com/work/awarded/57#photo_1
- <https://www.doma.archi/awards/projects/anaplash-neas-paralias-8essalonikhs>
- <https://centre-architecture.thessaloniki.gr/category/genika/erga/astikes-anaplaeis/>
- <https://www.espa.gr/el/Pages/BestPracticesFS.aspx?item=1144>

Σπουδαστικές εργασίες

- https://ikee.lib.auth.gr/record/339023/files/XATZIGIANNI_DIMITRA.pdf
- https://ikee.lib.auth.gr/record/342239/files/LIVITSANOS_PANAGIOTIS.pdf
- <https://hellanicus.lib.aegean.gr/bitstream/handle/11610/9697/file0.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- https://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/9925/Spendos_Ioannis.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- <https://hellanicus.lib.aegean.gr/handle/11610/19456>

Πηγές εικόνων

Σελ. 14: <https://3euk114.blogspot.com/2017/10/blog-post.html>

Σελ. 15: <https://www.travel.gr/experiences/varanasi-i-mystiriaki-kardia-tis-indi/>

Σελ. 16-17: https://www.reddit.com/r/MapPorn/comments/14av3qp/i_drew_this_map_of_ancient_alexandria_using_a_few/

Σελ. 17: https://en.wikipedia.org/wiki/Lighthouse_of_Alexandria

Σελ. 18: <https://pressbooks.pub/smarthistoryguidetobyzantineart/chapter/late-byzantine-secular-architecture-and-urban-planning/>

Σελ. 19: <https://unsplash.com/s/photos/istanbul>

Σελ. 20-21: https://en.wikipedia.org/wiki/The_Entrance_to_the_Grand_Canal,_Venice

Σελ. 22-23: <https://stocksnap.io/photo/industrial-cranes-1XSV293YDK>

Σελ. 25: https://en.wikipedia.org/wiki/Port_Vell

Σελ. 28-29: <https://www.archilovers.com/projects/126146/the-waterfront-promenade.html>

Σελ. 31: <https://frenchriviera.travel/promenade-des-anglais/>

Σελ. 32-33: <https://athensattica.com/things-to-see/piraeus/>

Σελ. 34-35: <https://en.wikipedia.org/wiki/Harbor#>

Σελ. 36-37: <https://www.porttechnology.org/news/singapore-welcomes-largest-ever-vessel/>

Σελ. 38-39: <https://salfo.gr/project/patras-port/>

Σελ. 43: <https://www.leclercqassociés.fr/en/projects/euromediterranee-ii>

Σελ. 47: <https://taloforum.fi/viewtopic.php?f=21&t=657&start=750>

Σελ. 49: <https://arquitecturaviva.com/works/frente-maritimo-de-las-palmas-de-gran-canaria-8>

Σελ. 51: <https://segara.de/martinhal-eroeffnet-erstes-residences-projekt-in-lissabon-2/>

Σελ. 56-57: <https://nwcartographic.com/products/12341>

Σελ. 58: <https://monovisions.com/hamburg-germany-circa-1890s-19th-century-vintage-historic-photos/>

Σελ. 59: <https://monovisions.com/hamburg-germany-circa-1890s-19th-century-vintage-historic-photos/>

Σελ. 60: <https://hhla.de/en/company/history/a-start-up-for-135-years-hhla>

Σελ. 62-63: <https://archiscapes.wordpress.com/2015/04/18/waterfronts-urban-renovation/aerial-photograph-of-the-hafencity-hamburg-1997/>

Σελ. 65: <https://www.manager-magazin.de/unternehmen/personalien/henning-voscherau-hamburgs-ex-buergermeister-erlag-hirntumor-a-1109283.html>

Σελ. 68: <https://www.kcap.eu/projects/9/hafencity>

Σελ. 69: <https://www.kcap.eu/projects/9/hafencity>

Σελ. 73: <https://hamburg.mitvergnuegen.com/tipps/am-wasser-entspannen-magellan-terrassen/>

Σελ. 73: <https://www.guiding-architects.net/tours/hafencity-west/marco-polo-terrassen-6/marco-polo-terrassen-6-2/>

Σελ. 74-75: <https://www.kcap.eu/projects/9/hafencity>

Σελ. 77: https://en.m.wikipedia.org/wiki/File:Marco-Polo-Tower_%26_Unilever-Haus_Hamburg-HafenCity.jpg

Σελ. 77: <https://www.dba-bau.com/projekte/be-strandkai-hamburg/>

Σελ. 79: <https://blog.allplan.com/en/westfield-hamburg-ueberseequartier>

Σελ. 79: <https://www.ueberseequartier.de/presse-und-media-download/>

Σελ. 81: Φωτογραφία πεδίου

Σελ. 81: <https://www.skyscrapercity.com/threads/hamburg-hafencity-harbourcity-u-c.222923/page-48>

Σελ. 83: <https://www.hess.eu/en/projects/all-projects/project/hcu-hamburg-de>

Σελ. 83: <https://justliketotravel.nl/hamburg-speicherstadt-st-pauli-hafencity-elbe/>

Σελ. 85: <https://www.competitionline.com/de/projekte/62234>

Σελ. 85: <https://www.shz.de/deutschland-welt/hamburg/artikel/lohsepark-in-hamburg-schon-vor-eroeffnung-gut-besucht-41588606>

Σελ. 87: <https://geheimtipphamburg.de/geheimtipp/der-oberhafen-das-kreativquartier-in-hamburg/>

Σελ. 87: <https://der-oberhafen.de/der-oberhafen/>

Σελ. 89: <https://www.hafencity.com/en/quarters/baakenhafen>

Σελ. 89: <https://www.hamburg.de/strassenfest/10347790/baakenpark-hafencity-fest/>

Σελ. 91: <https://www.stern.de/wirtschaft/elbtower--besitzer-firma-des-baugrundstuecks-meldet-insolvenz-an-34381450.html>

Σελ. 91: <https://www.dr-ing-binnewies.de/en/news/amerigo-vespucci-platz/>

Σελ. 92-93: <https://www.welt.de/regionales/hamburg/article222604820/Elbtower-Erster-Grossmieter-fuer-Hamburgs-geplanten-Wolkenkratzer.html>

Σελ. 95: Φωτογραφίες πεδίου

Σελ. 96-97: <https://www.elbphilharmonie.de/en/the-halls>

Σελ. 100-101: <https://sanderusmaps.com/our-catalogue/antique-maps/europe/netherlands-cities/old-antique-plan-of-rotterdam-by-j-blaeu-14143>

Σελ. 102-103: <https://gr.pinterest.com/pin/20336635795816908/>

Σελ. 104: <https://transpressnz.blogspot.com/2012/10/rotterdam-port-from-air-1961.html>

Σελ. 105: <https://www.archdaily.com/1009891/mad-architects-museum-of-migration-in-rotterdam-is-scheduled-to-open-in-2025>

Σελ. 108-109: <https://www.flickr.com/photos/jansluijter/8389516292>

Σελ. 111: <https://stadsarchief.rotterdam.nl/zoek-en-ontdek/themas/kop-van-zuid/>

Σελ. 112: https://beyondplanb.eu/projects/project_kop_van_zuid.html

Σελ. 113: <https://stadsarchief.rotterdam.nl/zoek-en-ontdek/themas/kop-van-zuid/kop-van-zuid/>

Σελ. 116-117: <https://www.mecanoo.nl/Projects/project/33/Montevideo-Residential-Tower>

Σελ. 120-121: <https://www.ad.nl/amsterdam/rotterdam-de-nieuwe-hoofdstad-een-hele-vette-kluif-a74f1b22/130644294/>

Σελ. 123: <https://arquitecturaviva.com/works/edificio-de-rotterdam-1>

Σελ. 125: <https://archello.com/project/montevideo-residential-tower>

Σελ. 126: <https://www.mecanoo.nl/Projects/project/33/Montevideo-Residential-Tower>

Σελ. 127: <https://en.wikipedia.org/wiki/Maastoren>

Σελ. 128-129: <https://indebuurt.nl/rotterdam/wonen/nu-te-koop-10-huizen-op-de-mooiste-plekken-van-rotterdam-zuid~145493/>

Σελ. 130-131: <https://archello.com/project/stadstuinen-rotterdam>

Σελ. 132-133: <https://www.resilientrotterdam.nl/en/initiatives/the-resilient-peperklip>

Σελ. 135: <https://www.waterbus.nl/en/stops/erasmusbrug-en>

Σελ. 138-139: <https://www.historicpictoric.com/products/historic-map-netherlands-antwerp-belgium-antwers-antwerpen-en>

Σελ. 140-141: https://en.m.wikipedia.org/wiki/File:Historic_Map_of_Antwerp_1886_Scheepers.jpg

Σελ. 142-143: <https://portusonline.org/antwerps-het-eilandje-heritage-as-a-key-to-urban-redevelopment/>

Σελ. 145: <https://arquitecturaviva.com/articles/manuel-de-sola-morales-6>

Σελ. 145: OASE Journal, Antwerpen 'stad aan de stroom', plantoelichting, σελ. 6

Σελ. 148-149: <https://www.agvespa.be/projecten/eilandje#over>

Σελ. 151: https://www.antwerpen.be/docs/stad/stadsvernieuwing/bestemmingsplannen/rup_11002_214_10010_00001/RUP_11002_214_10010_00001_0000Document_TN.html

Σελ. 151: Φωτογραφία πεδίου

Σελ. 154-155: <https://www.degroteverbinding.be/nl/projecten/eilandje/over>

Σελ. 156-157: <https://www.agvespa.be/projecten/montevideowijk#over>

Σελ. 158-159: <https://www.swecobelgium.be/en/insights/news/zna-cadix-is-atypical-and-high-quality/>

Σελ. 160-161: <https://www.agvespa.be/projecten/droogdokkeneiland#over>

Σελ. 162-163: <https://www.made-in.be/antwerpen/kempeneiland-is-proeftuin-voor-innovatieve-stadshaven/>

Σελ. 165: Φωτογραφίες πεδίου

Σελ. 167: Φωτογραφία πεδίου

Σελ. 168-169: <https://www.architectural-review.com/buildings/war-of-the-worlds-port-house-headquarters-antwerp-belgium-by-zha>

Σελ. 172-173: <https://theportandthecity.wordpress.com/tag/genova/>

Σελ. 174-175: https://it.wikipedia.org/wiki/Porto_antico_di_Genova

Σελ. 178: <https://www.farodiroma.it/ll-porto-antico-compie-30-anni-costruire-sul-costruito-un-esempio-per-tutte-le-expo-un-giro-di-boa-fondamentale-per-genova-eventi-e-spettacoli-con-renzo-piano-ornano-e-antonella-ruggiero-r-bobb/>

Σελ. 179: <https://salonenautico.com/en/history/>

Σελ. 181: <https://www.terragroup.com/visionaries/renzo-piano/>

Σελ. 184-185: <https://www.twwyachts.com/yacht-berths-for-sale/40m-in-porto-antico-genova/>

Σελ. 188: <https://portoantico.it/informazioni-organizzatori/congressi/spazi-congressuali/>

Σελ. 189: https://portoantico.it/area_spazi/centro-congressi/

Σελ. 190: <https://www.fondazionerenzopiano.org/en/project/recupero-del-porto-antico-di-genova/>

Σελ. 191: <https://inviaggio.touringclub.it/news/il-bigo-di-genova-da-simbolo-a-flop>

Σελ. 192: <https://www.designboom.com/architecture/renzo-pianos-new-cetaceans-pavilion-arrives-in-genoa/>

Σελ. 193: <https://archello.com/story/65293/attachments/photos-videos/3>

Σελ. 194: <https://portoantico.it/magazine/la-biosfera/>

Σελ. 195: <https://www.tiqets.com/el/genoa-attractions-c71831/tickets-for-biosphere-p974642/>

Σελ. 196: <https://portoantico.it/magazine/lisola-delle-chiatte-2/>

Σελ. 196-197: <https://www.genovagolosa.it/isola-delle-chiatte-genova-porto-antico/>

Σελ. 199: <http://www.blueprintcompetition.it/en/blueprint/design-city>

Σελ. 202-203: <https://en.italiani.it/porto-genoa-waterfront-renzo-piano/>

Σελ. 207: <https://smart.comune.genova.it/comunicati-stampa-sport-waterfront-articoli/waterfront-di-levante-partono-i-lavori-il-nuovo>

Σελ. 207: <https://www.idealista.it/news/immobiliare/costruzioni/2022/10/20/165152-alla-scoperta-di-waterfront-il-nuovo-quartiere-vista-mare-di-genova-firmato-renzo>

Σελ. 209: <https://www.archdaily.com/991497/renzo-pianos-urban-regeneration-project-transforms-genoas-seafront>

Σελ. 209: <https://www.arup.com/projects/genoa-trade-fair-pavilion-b>

Σελ. 213: <https://125aniversario.aguasdevalencia.es/portfolio/uncategorized/la-ciudad/>

Σελ. 215: <https://davidchipperfield.com/projects/americas-cup-building-veles-e-vents>

Σελ. 218-219: <https://www.comunitatvalenciana.com/en/valencia/valencia/water-sports/la-marina-de-valencia>

Σελ. 222-223: <https://davidchipperfield.com/projects/americas-cup-building-veles-e-vents>

Σελ. 224-225: <https://www.lamarinadevalencia.com/sub/79/la-prgola.html>

Σελ. 226-227: <https://www.proarquitectura.es/marina-de-empresas-valencia/>

Σελ. 228-229: https://www.lamarinadevalencia.com/mreal/web_php/index.php?contenido=noticia_desc&id=211

Σελ. 228-229: <https://www.comunitatvalenciana.com/en/valencia/valencia/fairs-and-conferences/la-marina-de-valencia-1>

Σελ. 230-231: <https://www.lamarinadevalencia.com/news/430/la-marina-de-valncia-concluir-su-proyecto-urbanstico-ms-ambicioso-con-la-humanizacin-del-entorno-del-tinglado-2.html>

Σελ. 234-235: <https://www.voria.gr/article/i-fotografia-pou-mpori-na-ine-i-paleoteri-tis-thessalonikis>

Σελ. 237: <https://gr.pinterest.com/pin/382243087128113100/>

Σελ. 239: <https://www.ktirio.gr/el/αρχιτεκτονες/η/νικηφορίδης-πρόδρομος-cuomo-bernard>

Σελ. 243: <https://www.archilovers.com/projects/207932/redevelopment-of-the-new-waterfront-of-thessaloniki-gallery?1906702>

Σελ. 246-247: <https://www.archilovers.com/projects/207932/gallery?1906699>

Σελ. 248-249: <https://www.archilovers.com/projects/207932/gallery?1906700>

Σελ. 250: <https://www.archilovers.com/projects/207932/gallery?1906736>

Σελ. 251: <https://www.archilovers.com/projects/207932/gallery?1906682>

Σελ. 252-253: <https://www.archilovers.com/projects/207932/gallery?1906697>

Όλοι οι χάρτες και τα αντίστοιχα διαγράμματα αποτελούν δικές μας δημιουργίες με τη βοήθεια του spazymaps.com

Ανέκαθεν, το στοιχείο του νερού διαδραμάτιζε σπουδαίο ρόλο στα ανθρωπογενή περιβάλλοντα των πόλεων. Με την πάροδο του χρόνου, η σχέση ανάμεσα στα υδάτινα συστήματα και τα αστικά οικοσυστήματα αναπτύσσει ολοένα πιο ιδιαίτερη και πολύπλοκη δυναμική, με τις ζώνες επαφής άστεως και ύδατος να εκφράζουν το μεγαλύτερο εύρος αυτής της δυναμικής. Οι ζώνες αυτές, οι οποίες αποτελούν το κυριότερο πεδίο της έρευνας μας, τυγχάνουν διαφορετικής αντιμετώπισης, ερμηνείας και επεξεργασίας από την εκάστοτε παράκτια πόλη και τους φορείς της.

Όπως είναι φυσικό, κάθε πόλη αντιμετωπίζει διαφορετικές προκλήσεις όσον αφορά τα παράκτια μέτωπα, το λιμάνι και οποιοδήποτε άλλο σημείο επαφής της με το υδάτινο στοιχείο. Εγκαταλελειμμένοι λιμενικοί χώροι, προβληματικά παράκτια μέτωπα και αποκομμένες από την πόλη παραλιακές ζώνες συνθέτουν δυσμορφικά τοπία, τα οποία αποτελούν πολλές φορές τον κανόνα και όχι την εξαίρεση στις σύγχρονες ευρωπαϊκές πόλεις.

Κρίνεται λοιπόν επιτακτική η εκπόνηση μελετών και στρατηγικών επέμβασης στις παράκτιες ζώνες, με πολλές από τις μεγαλύτερες ευρωπαϊκές πόλεις να έχουν ήδη λάβει ή και ολοκληρώσει αντίστοιχες πρωτοβουλίες. Ποιες είναι όμως συγκεκριμένα οι ανάγκες που οδηγούν τους αστικούς φορείς να επεμβαίνουν στις παράκτιες ζώνες και με ποιον τρόπο ακριβώς επιτυγχάνουν την εκ νέου ενεργοποίηση τους και επανασύνδεση τους με τον αστικό ιστό;

