Πολιτικές και προτάσεις διαχείρισης & προστασίας ιστορικών κέντρων

Μελέτες περίπτωσης: Μπολόνια – Φλωρεντία – Χανιά

Πέτρου Εμμανουέλα

Επιβλέπουσα καθηγήτρια: Διμέλλη Δέσποινα

ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ / ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2016

ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ – ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ: "Πολιτικές και προτάσεις διαχείρισης και προστασίας ιστορικών κέντρων.
Μελέτες περίπτωσης Μπολόνια – Φλωρεντία – Χανιά"

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΠΕΤΡΟΥ ΕΜΜΑΝΟΥΕΛΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ: ΔΙΜΕΛΛΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ

ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2016

Ευχαριστίες

Η εκπόνηση της ερευνητικής μου εργασίας αποτελεί το προτελευταίο βήμα για την απόκτηση του πτυχίου της Αρχιτεκτονικής. Θα ήθελα, λοιπόν, να ευχαριστήσω θερμά την καθηγήτρια μου, Διμέλλη Δέσποινα, για την πολύτιμη καθοδήγηση και τη βοήθεια της τόσο για τη διεξαγωγή αυτής της εργασίας όσο και κατά τη διάρκεια φοίτησης μου. Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους γονείς μου για τη στήριξη τους καθ' όλη τη διάρκεια των σπουδών μου και όλους τους φίλους, που ξέρουν αυτοί ποιοι είναι, για όλα όσα περάσαμε, και θα περάσουμε, στα Χανιά.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη σελ. 13

Abstract σελ. 14

Αντικείμενο εργασίας σελ. 15

Στόχος εργασίας σελ. 17

Μεθοδολογία σελ. 17

Ενότητα 1: Εννοιολογικές προσεγγίσεις

1.1 Ορισμοί – Εννοιολογικές προσεγγίσεις σελ. 21

1.2 Το ζήτημα της προστασίας σελ. 24

1.2.1 Οι απαρχές της αστικής διατήρησης σελ. 24

1.2.2 Η ιστορική πόλη ως κληρονομιά σελ. 27

1.2.3 Μοντέρνο κίνημα και Ιστορική πόλη σελ. 28

1.2.4 Νέες προσεγγίσεις στην αστική διατήρηση σελ. 31

1.3 Η διαχείριση των ιστορικών συνόλων σήμερα σελ. 33

1.3.1 Η πρώτη δεκαετία του 21ου αιώνα σελ. 36

1.3.2 Η προσέγγιση του "Historic Urban Landscape" (Ιστορικό Αστικό Τοπίο) σελ. 39

Ενότητα 2: Προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο

2.1 Διεθνείς και Ευρωπαϊκοί οργανισμοί για την προστασία της Αρχιτεκτονικής Κληρονομιάς στην Ευρωπαϊκή Ένωση σελ. 45

2.1.1 Κριτήρια χαρακτηρισμού στην UNESCO σελ. 47
2.2 Διεθνείς και Ευρωπαϊκές Συμβάσεις σελ. 48
2.3 Προγράμματα σελ. 50

Ενότητα 3: Ιταλία
3.1 Εισαγωγή σελ. 55
3.2 Εργαλεία χωρικού σχεδιασμού σελ. 56
3.3 Θεσμικό πλαίσιο προστασίας της πολιτιστικής κληρονομιάς σελ. 56
3.4 Μπολόνια σελ. 59
3.4.1 Εισαγωγή – Περιγραφή της πόλης σελ. 59
3.4.2 Ιστορικά στοιχεία σελ. 60
3.4.3 Πολεοδομική εξέλιξη σελ. 64
3.4.4 Τεκμηρίωση ιστορικού κέντρου σελ. 64
3.4.5 Ο χωρικός σχεδιασμός στη Μπολόνια διαχρονικά σελ. 69
3.4.5.1 Το σχέδιο του 1969 σελ. 69
3.4.5.2 Το Δομικό Σχέδιο Χωρικής Οργάνωσης σελ. 77
3.4.6 Το ιστορικό κέντρο σήμερα σελ. 79
3.4.6.1 Πληθυσμιακά στοιχεία σελ. 79
3.4.6.2 Οικιστικό δίκτυο σελ. 80
3.4.6.3 Οδικό δίκτυο και Μετακινήσεις σελ. 80
3.4.6.4 Έξυπνα συστήματα σελ. 83
3.4.6.5 Ανοικτοί και πράσινοι χώροι σελ. 83
3.4.6.6 Αποκομιδή απορριμμάτων σελ. 84
3.4.7 Επεμβάσεις που έχουν ολοκληρωθεί σελ. 85

3.4.7.1 Πλατεία Mignetti σελ. 85
3.4.7.2 Πλατεία Verdi σελ. 86
3.4.7.3 Palazzo Fantuzzi σελ. 87
3.4.8 Επεμβάσεις που πρόκειται να γίνουν σελ. 87
3.4.8.1 Περιφερειακός ποδηλατόδρομος σελ. 87
3.4.8.2 Πλατεία della Mercanzia σελ. 88
3.5 Φλωρεντία σελ. 89
3.5.1 Εισαγωγή – Περιγραφή της πόλης σελ. 89
3.5.2 Ιστορικά στοιχεία σελ. 90
3.5.3 Τεκμηρίωση ιστορικού κέντρου σελ. 95
3.5.4 Ο χωρικός σχεδιασμός στη Φλωρεντία διαχρονικά σελ. 96
3.5.4.1 Σχέδιο Poggi για την Φλωρεντία σελ. 98
3.5.4.2 Η αναγέννηση του ιστορικού κέντρου και οι νέες αγορές σελ. 101
3.5.4.3 Σχέδιο Bellincioni, 1924 σελ. 104
3.5.4.4 Η επιτακτική ανάγκη για ολοκληρωμένο σχεδιασμό – Το σχέδιο του 1958 σελ. 110
3.5.4.5 Σχέδιο Detti, 1962 σελ. 112
3.5.4.6 Το σχέδιο του Marcello Vittorini, 1997 σελ. 113
3.5.4.7 Δημοτικό Ρυθμιστικό Σχέδιο, 1998 σελ. 115
3.5.4.8 Σχέδιο τουρισμού (city tourism plan) σελ. 116
3.5.4.9 Σχέδιο για την Διαχείριση της Κυκλοφορίας, 2002 σελ. 116
3.5.4.10 Στρατηγικό Σχέδιο, 2004 σελ. 117
3.5.4.11 Δομικό Σχέδιο Χωρικής Οργάνωσης (Piano Strutturale), 2010 σελ. 120
3.5.5 Το ιστορικό κέντρο σήμερα σελ. 122

3.5.5.1 Πληθυσμιακά στοιχεία σελ. 122
3.5.5.2 Απασχόληση σελ. 123
3.5.5.3 Κατάσταση κτιρίων σελ. 124
3.5.5.4 Προσβασιμότητα σελ. 124
3.5.5.5 Εσωτερική κινητικότητα σελ. 125
3.5.5.6 Αστικά απόβλητα – Απορρίμματα σελ. 128

Ενότητα 4: Ελλάδα

4.1 Πολιτικές προστασίας στην Ελλάδα και Θεσμικό πλαίσιο σελ. 131
4.1.1 Επίπεδα χωρικού σχεδιασμού σελ. 131
4.1.2 Διαχρονική εξέλιξη του θεσμικού πλαισίου προστασίας των μνημείων στην Ελλάδα σελ. 132
4.1.3 Ισχύον θεσμικό πλαίσιο σελ. 136
4.1.4 Πολιτιστική κληρονομιά και διαδικασία χαρακτηρισμού σελ. 138
4.2 Χανιά σελ. 139
4.2.1 Φορείς προστασίας αρχιτεκτονικής και πολιτιστικής κληρονομιάς Χανίων σελ. 139
4.2.2 Εισαγωγικά στοιχεία σελ. 140
4.2.3 Ιστορικά στοιχεία σελ. 142
4.2.4 Πολεοδομική εξέλιξη και διαχρονικός σχεδιασμός στην Παλιά πόλη Χανίων σελ. 145
4.2.4.1 Γενική μελέτη προστασίας και ανάδειξης Παλιάς πόλης Χανίων, 1977 σελ. 155
4.2.4.2 Γενικό πολεοδομικό σχέδιο, 1988 σελ. 158
4.2.5 Τεκμηρίωση ιστορικού κέντρου Χανίων σελ. 161

4.2.6 Η Παλιά πόλη των Χανίων σήμερα σελ. 164
4.2.6.1 Οικιστικό δίκτυο – Κατάσταση κτιρίων σελ. 164
4.2.6.2 Χρήσεις σελ. 165
4.2.6.3 Δίκτυα ήπιας κυκλοφορίας σελ. 167
4.2.6.4 Ανοιχτοί και πράσινοι χώροι σελ. 169
4.2.6.5 "Εικόνα της πόλης" σελ. 169
4.2.7 Επεμβάσεις που έχουν γίνει σελ. 170
4.2.7.1 Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Κρήτης '94 – 99 σελ. 170
4.2.7.2 Κέντρο Αρχιτεκτονικής Μεσογείου – Μεγάλο Αρσενάλι σελ. 171
4.2.7.3 Νεώριο του Μόρο – Ιστιοπλοϊκός όμιλος σελ. 172
4.2.7.4 Φάρος ενετικού λιμανιού σελ. 172
4.2.7.5 Παλιό τελωνείο σελ. 173
4.2.7.6 Ολοκληρωμένο Σχέδιο Αστικής Ανάπτυξης Παλιάς πόλης Χανίων σελ. 174

Ενότητα 5: Συμπεράσματα

5.1 Συμπεράσματα σελ. 179

Βιβλιογραφία σελ. 188
Πηγές εικόνων σελ. 193

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στο πρώτο μέρος της εργασίας, επιχειρείται μια θεωρητική προσέγγιση του θέματος, αναζητούνται οι απαρχές της διατήρησης και προστασίας καθώς και η εξέλιξη του όρου "μνημείο". Στη συνέχεια, αναλύονται οι σύγχρονες προσεγγίσεις και προβληματισμοί που κυριαρχούν σχετικά με τα ιστορικά κέντρα και τη διατήρηση τους αλλά και την ένταξη τους στη σύγχρονη κοινωνία. Τέλος, γίνεται μια συνοπτική ανάλυση των πολιτικών προστασίας και του θεσμικού πλαισίου της Ελλάδας.

Στο δεύτερο μέρος της εργασίας, μελετώνται τα ιστορικά κέντρα τριών πόλεων, της Μπολόνια, της Φλωρεντίας και των Χανίων. Η Ιταλία ως χώρα με ιδιαίτερη πολιτιστική κληρονομιά έχει διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην αντιμετώπιση των ζητημάτων που προκύπτουν για το σχεδιασμό των ιστορικών κέντρων. Η Μπολόνια αποτελεί πρότυπο αναβίωσης ιστορικού κέντρου και ένα από τα πιο ολοκληρωμένα παραδείγματα ενεργούς προστασίας. Η Φλωρεντία θεωρείται ένα ιδιαίτερο αστικό και μητροπολιτικό κέντρο, έχει ασχοληθεί από το 1817 με την καταγραφή του χώρου συνολικά και τα επόμενα χρόνια με το σχεδιασμό του υφιστάμενου ιστού. Τέλος, τα Χανιά αποτελούν ένα από τα παραδείγματα ιστορικού κέντρου που διασώζονται στο σύνολο τους στην Ελλάδα (άλλα είναι της Ρόδου, της Ξάνθης, η Πλάκα κα). Και στις τρεις περιπτώσεις μελετώνται η διαχρονική εξέλιξη και οι πολιτικές προστασίας και σχεδιασμού της κάθε πόλης εντός των τειχών (είτε αυτά διατηρούνται έως σήμερα είτε όχι) διαχρονικά και τα σύγχρονα μέτρα που εφαρμόζονται με σκοπό την προστασία.

Τέλος, μέσα από την μελέτη των ιστορικών κέντρων που αναφέρθηκαν καταλήγουμε σε κάποια συμπεράσματα που αφορούν τα εργαλεία και τις πολιτικές σχεδιασμού. Το βασικό συμπέρασμα είναι ότι η προστασία και η διατήρηση της ιστορικής πόλης είναι δυνατόν να γίνει μόνο αν της δώσουμε έναν ρόλο ενεργό να παίξει στη σύγχρονη ζωή, με σεβασμό όμως στο παρελθόν.

ABSTRACT

The purpose of this study is to explore the methods and tools used for the effective conservation and protection of the historic center, but as well for the sustainable and functional development to meet modern needs.

The historic town is captured, in space, history that usually has the added feature of living continuity. It delivers spatial organization patterns, urban and architectural and organization of life standards in these areas, under specific local, social and economic conditions. In our era, the era of globalization, every day arises the question of memory and the sense of preserving identity and tradition, as a challenge of modern cities.

In the first part of this work, a theoretical approach is attempted and the origins of conservation and protection and the evolution of the term "monument" are searched out. Afterwards, current approaches and considerations, which dominate on the historical centers and their maintenance and integration in modern society, are analyzed. Finally, a brief analysis of protection policies and institutional framework in Greece, is done.

In the second part of the thesis, we study the historical centers of three cities, Bologna, Florence and Chania. Italy, as a country with great cultural heritage, has played an important role in addressing the issues that arise for the planning of historic centers. Bologna is considered as a historical center revival standard and one of the most complete examples of active protection. Florence is considered a particular urban and metropolitan center, has been working since 1817 with the recording of area as a whole and in the coming years with the design of the existing web. Finally, Chania is one of the examples of the historical center that are preserved in total, in Greece (others are Rhodes, Xanthi, and Plaka etc.). In all three cases we study the evolution and protection policies and design of each city intramural (whether they are kept up to date or not) timeless and modern measures applied to protect.

Finally, through the study of historical centers mentioned we arrive at some conclusions regarding the tools and planning policies. Basic conclusion is that the protection and preservation of the historic city can exist only if you give it an active role to play in modern life, but with respect to past.

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Στην εποχή μας, περισσότερο από ποτέ το ζήτημα της μνήμης και η έννοια της παράδοσης, ως ζητούμενο των σύγχρονων πόλεων, τίθεται καθημερινά, είτε με τη μορφή απλών νοσταλγιών και συζητήσεων, είτε ως ερωτήματα και σχολιασμούς εκφρασμένους μέσα από διάφορες μορφές τέχνης, ή με τη μορφή επιστημονικών αναλύσεων. Κι αυτό, διότι, οι σύγχρονοι τόποι, με την πυρετώδη επικράτηση της παγκοσμιοποίησης, όσο και αν καλύπτουν τις κοινωνικές ανάγκες, μέσα από ειδικούς χώρους για συγκεκριμένες εξυπηρετήσεις, εν τούτοις δεν καταφέρνουν να δημιουργήσουν μια οικεία, ιδιαίτερη ατμόσφαιρα, όπως το κατόρθωσαν οι παλαιές. Αυτό σημαίνει ότι υπάρχουν επιπλέον συγκεκριμένες κοινωνικές ανάγκες που φαίνεται ότι αγνοούνται συστηματικά κατά το σύγχρονο σχεδιασμό των πόλεων.

Τα κέντρα των πόλεων, με τις κατά κανόνα ανεκτίμητες πολιτιστικές και ιστορικές αξίες που περιλαμβάνουν, βρίσκονται πρώτα, αλλά όχι μόνα τους, στον κατάλογο των ζωνών που χρειάζονται προστασία και αναζωογόνηση[1]. Με την «κανονική», σύμφωνα με τον Leonardo Benevolo[2], δηλαδή τη βιώσιμη χρήση τους, θα αποτελέσουν τα καλύτερα παραδείγματα αειφορίας, τα καλύτερα πρότυπα της νέα κουλτούρας που έχουν ανάγκη οι πόλεις για να συνεχίσουν να λειτουργούν, ως πυρήνες της ανθρώπινης ανάπτυξης και του πολιτισμού. Αν τα ιστορικά κέντρα καθώς αναβαθμίζονται, γίνονται νέες μονολειτουργικές ζώνες τουρισμού και αναψυχής, αποξενωμένα από τον πληθυσμό, και να η κατοικία σε αυτά απουσιάζει ή καταλαμβάνεται από τα προνομιούχα μόνο στρώματα, η βιωσιμότητα τους είναι αμφισβητούμενη. Η ανασυγκρότηση των πόλεων βασίζεται στις αναπλάσεις και την αναζωογόνηση των ιστορικών τους κέντρων, στην πολιτιστική και την ήπια τουριστική ανάπτυξη, σε συνδυασμό με την ανάμειξη και άλλων χρήσεων και κυρίως της κατοικίας.

---

[1] Μπόμπολος Ν., *Τα ιστορικά κέντρα των σύγχρονων πόλεων, ως υπόδειγμα αειφορίας, πολιτισμού και ανάπτυξης*, ΤΕΕ, σελ. 6
[2] Leonardo Benevolo, *Η πόλη στην Ευρώπη*, Αθήνα, 1997, σελ. 334-335

ΣΤΟΧΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Στόχος της παρούσας εργασίας είναι η μελέτη των μεθόδων και πρακτικών που οδηγούν στην αποτελεσματική προστασία και διατήρηση των ιστορικών πόλεων. Αυτό επιτυγχάνεται αρχικά μέσα από τη μελέτη της εξέλιξης των εννοιολογικών και θεωρητικών προσεγγίσεων των προηγούμενων αιώνων, που αφορούσαν αρχικά τα μεμονωμένα μνημεία και μεταγενέστερα την ιστορική πόλη, αλλά και μέσα από τη μελέτη των σύγχρονων προσεγγίσεων και προβληματισμών, των οποίων βασικό στόχο αποτελεί η βιώσιμη ανάπτυξη.

Για το σκοπό αυτό, μελετώνται τρία παραδείγματα πόλεων, η Μπολόνια, η Φλωρεντία και τα Χανιά, με σκοπό τη διερεύνηση των πολιτικών και προτάσεων που εφαρμόστηκαν στην καθεμία διαχρονικά, τη σύγκριση τους και την διεξαγωγή συμπερασμάτων για την αποτελεσματικότητα τους.

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Στα πρώτα δύο κεφάλαια της παρούσας εργασίας, η μέθοδος συλλογής του ερευνητικού υλικού βασίζεται κυρίως σε βιβλιογραφική έρευνα, μέσα από βιβλία, επιστημονικά περιοδικά και πρακτικά συνεδρίων, και δευτερευόντως σε διαδικτυακή έρευνα. Αυτά που μελετήθηκαν αφορούν κυρίως τις θεωρίες σχετικά με την προστασία και διαχείριση των ιστορικών κέντρων και τη διαχρονική εξέλιξη τους. Βασικό κομμάτι της έρευνας έγινα μέσα από τη μελέτη σημειώσεων αντίστοιχου μαθήματος.

Στις συνέχεια, μελετήθηκαν τρεις μελέτες περίπτωσης, η Μπολόνια, η Φλωρεντία και τα Χανιά, για τις οποίες το ερευνητικό υλικό συλλέχτηκε κατά βάση διαδικτυακά, μελετώντας επίσημες δημοσιεύσεις των εκάστοτε Δήμων. Όσον αφορά τη Μπολόνια και τη Φλωρεντία, υπήρχε και μια επικοινωνία με τους αντίστοιχους δήμους ώστε να μου παρέχουν πληροφορίες και υλικό. Τέλος, όσον αφορά τα Χανιά χρησιμοποιήθηκαν εργασίες αντίστοιχων μαθημάτων για την παροχή υλικού και χαρτών.

ΟΙ

Θεωρητικές προσεγγίσεις

Ι.Ι ΟΡΙΣΜΟΙ - ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ

Αρχικά θα επιχειρηθεί ο ορισμός κάποιων όρων που θα συναντήσουμε συχνά μέσα στο κείμενο. Κάποιοι από αυτούς έχουν οριστεί σαφώς παγκοσμίως ενώ μεταξύ κάποιων άλλων (εξυγίανση, ανακαίνιση, αποκατάσταση, αναγέννηση, αναζωογόνηση κλπ) επικρατεί μια σύγχυση, καθώς ανάλογα με την περιοχή ή τη χώρα οι σημασίες μπλέκονται καθιστώντας δύσκολη τη σύγκριση ή τη μεταφορά τους σε άλλη γλώσσα.

Ο όρος "Πολιτιστική και Φυσική Κληρονομιά" χρησιμοποιήθηκε πρώτη φορά το 1972 στη Σύμβαση για την Προστασία της Παγκόσμιας Πολιτιστικής και Φυσικής Κληρονομιάς της UNESCO.

> *«Στην Πολιτιστική Κληρονομιά περιλαμβάνονται μνημεία και κτηριακά σύνολα ή και τόποι, οργανωμένοι από τον άνθρωπο ή και δημιουργήματα του ανθρώπου και της φύσης, με εξέχουσα παγκοσμίως ιστορική, αισθητική, εθνολογική ή ανθρωπολογική σημασία (άρθρο 1)»*[3].

Η Διακήρυξη του Άμστερνταμ το 1975, θεωρεί ως ζωτικής σημασίας τη διατήρηση της ευρωπαϊκής αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, η οποία δεν περιλαμβάνει μόνο

> *«μεμονωμένα κτίρια εξαιρετικής ποιότητας και το άμεσο περιβάλλον τους, αλλά επίσης ολόκληρες πόλεις ή χωριά ιστορικού ή πολιτιστικού ενδιαφέροντος, παλαιά τμήματα πόλεων, ιστορικά πάρκα και κήπους, η διατήρηση περιλαμβάνει και τα ταπεινά κτίρια και τον περίγυρο τους»*[4].

Στη «Σύμβαση της Γρανάδα» το 1985, που κυρώθηκε με το Ν. 2039/1992 από το Ελληνικό Κοινοβούλιο μια δεκαετία πριν την ψήφιση του αρχαιολογικού νόμου, εκφράστηκε η διευρυμένη έννοια της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, η οποία περιλαμβάνει τρεις κατηγορίες κύριων αγαθών λόγω του ιδιαίτερα σημαντικού ιστορικού, αρχαιολογικού, καλλιτεχνικού, επιστημονικού, κοινωνικού ή τεχνικού τους ενδιαφέροντος: τα μνημεία, τα αρχιτεκτονικά σύνολα και τους τόπους.

Αναλυτικότερα οι κατηγορίες των αγαθών που διακρίνονται για το σημαντικό, όπως περιγράφηκε ανωτέρω, ενδιαφέρον τους είναι:

α) ως μνημείο [5] ορίζονται «κάθε κατασκευή ιδιαίτερα σημαντική λόγω του ιστορικού, αρχαιολογικού, καλλιτεχνικού, επιστημονικού, κοινωνικού ή τεχνικού ενδιαφέροντος,

---

[3] Μαλλούχου – Tufano Φ., Ιστορία – Θεωρία – Κριτική Αποκατάστασης Μνημείων (Σημειώσεις), Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Ενότητα 5, σελ. 6

[4] Τσαούσης Κ., Σακκάς Γ., (2008-2009) *Η προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς στην Ευρωπαϊκή Ένωση,* Πτυχιακή εργασία, Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Πειραιά, Σχολή Τεχνολογικών Εφαρμογών, Τμήμα Πολιτικών Δομικών Έργων, σελ 9

[5] Στην κυριολεξία η λέξη μνημείο[5], που προέρχεται από το ομηρικό ρήμα μνάομα – μνώμαι και το μεταγενέστερο μιμνήσκω – μιμνήσκομαι ή, στα λατινικά, το ρήμα moneo και από εκεί monumentum (monument, monument στις λατινογενείς γλώσσες), σημαίνει οτιδήποτε ανακαλεί στη μνήμη ή υπενθυμίζει κάτι και προειδοποιεί ή αφήνει υποθήκη για κάτι στους σύγχρονους του ή τους επιγενόμενους

συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων ή διακοσμητικών στοιχείων, που αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα τους»,
β) ως αρχιτεκτονικά σύνολα ορίζονται τα «ομοιογενή σύνολα αστικών ή αγροτικών κατασκευών, σημαντικών λόγω του ιστορικού, αρχαιολογικού, καλλιτεχνικού, επιστημονικού, κοινωνικού ή τεχνικού ενδιαφέροντος, τα οποία είναι συναφή μεταξύ τους ώστε να σχηματίζουν ενότητες και μπορούν να οριοθετηθούν τοπογραφικά» και
γ) ως τόποι ορίζονται τα «σύνθετα έργα του ανθρώπου και της φύσης, εν μέρει κτισμένα, τα οποία αποτελούν εκτάσεις τόσο χαρακτηριστικές και ομοιογενείς, ώστε να μπορούν να οριοθετηθούν τοπογραφικά»[6].

Γενικά, η αστική ανάπτυξη περιγράφει έναν ολόκληρο συνδυασμό διαδικασιών που αφορούσαν πάντα στις δράσεις επέμβασης στους οικισμούς και στις πόλεις, και έχουν ως αποτέλεσμα την αναγέννηση (regeneration) και αναζωογόνηση (revitalization) των υπαρχόντων ιστών, τόσο των παλαιότερων όσο και των πιο πρόσφατων, η οποία περιλαμβάνει μέτρα αστικής ανανέωσης (urban renewal) και αξιοποίησης με ανοικοδόμηση ή αποκατάσταση υπαρχόντων χωρικών στοιχείων και δεδομένων (redevelopment).

Ανάπλαση θεωρείται η ενεργός πολεοδομική παρέμβαση σε ήδη δομημένες και συχνά υποβαθμισμένες ή και κατεστραμμένες περιοχές πόλεων[7]. Στον αστικό ιστό ο όρος ανάπλαση αφορά στην αναζωογόνηση, ανανέωση και αποκατάσταση οικονομικών δραστηριοτήτων, κοινωνικών λειτουργιών, περιβαλλοντικής και αστικής ποιότητας που βρίσκονται σε μαρασμό. Η λογική των αναπλάσεων δεν βασίζεται σε δημιουργία νέων αστικών μορφών αλλά στον επαναπροσδιορισμό των υπαρχόντων[8].

Επεμβάσεις αστικής ανανέωσης (Urban renewal) πραγματοποιήθηκαν πρώτη φορά τη δεκαετία του 1950 και μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1970 κατά κύριο λόγο και πρόκειται για επεμβάσεις ριζικής αναδιάταξης του αστικού ιστού με πλήρη απόρριψη του προϋπάρχοντος ιστού και ανακατασκευή του βάση των αρχών του μοντέρνου κινήματος. Ο όρος χρησιμοποιήθηκε για να δείξει μια νέα πολιτική η οποία δίνει έμφαση στην αναδιαμόρφωση και στην πύκνωση των υπαρχόντων ιστών. Σήμερα η αστική ανανέωση στοχεύει στην αντικατάσταση των αστικών γειτονιών και των εγκαταλελειμμένων περιοχών από τις μεγάλης κλίμακας επεμβάσεις, τα σχετικά με την κατοικία, τις υπηρεσίες, τα συστήματα μεταφοράς, τις περιοχές αναψυχής κλπ. Επιτρέπει στην πόλη να αναπτυχθεί πάνω στην πόλη, με επεμβάσεις σε περιοχές που ήδη χτίστηκαν ή καταλήφθηκαν. Αποτελεί επομένως μια μορφή «αστικής

---

[6] Άρθρο 1, Ν. 2039, ΦΕΚ Α΄, 61
[7] Παπαχρήστου Ι., (2010) *Αναπλάσεις στο ιστορικό κέντρο της Φλωρεντίας από το 19ο αιώνα μέχρι σήμερα – Πρακτική και μεθοδολογία των πολεοδομικών επεμβάσεων*, Ερευνητική εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης, σελ. 12
[8] Βλάχβεη Ε., (2011) *Αστική αναγέννηση – Θεσμοί, Πολιτικές & Πρακτικές: Οι περιπτώσεις της Ιρλανδίας και της Ελλάδας,* Ερευνητική εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης, Βέροια, σελ. 12

ανακύκλωσης» αλλά και μια στρατηγική για τον έλεγχο και την αποφυγή της αστικής διάχυσης και της παρακμής των αστικών κέντρων[9].

Η αστική αναγέννηση και αναζωογόνηση στοχεύει στην αναβάθμιση, αναζωογόνηση, επανάχρηση και αύξηση της πυκνότητας των υπαρχόντων ιστών. Οι επεμβάσεις αστικής αναγέννησης εστιάζουν στην ανάκτηση των εγκαταλελειμμένων αστικών περιοχών, που έχασαν την αρχική τους λειτουργία λόγω ευρύτερων οικονομικών και κοινωνικών αλλαγών. Αποτελεί αστική πολιτική που υιοθετήθηκε από τη δεκαετία του 1980 ως στρατηγική έναντι στη συνεχή εξάπλωση και διάχυση των πόλεων. Σε αντιδιαστολή με τον όρο ανάπλαση, η αναγέννηση αφορά ένα ευρύτερο πλαίσιο σχέσεων και παρεμβάσεων που χαρακτηρίζει τη σημερινή αστική πολιτική, ενώ ο όρος ανάπλαση, ο οποίος αφορά κυρίως τις αστικές παρεμβάσεις που πραγματοποιήθηκαν κατά τη δεκαετία του 1980, εστιάζει στο φυσικό σχεδιασμό, αποτελώντας μέρος της σημερινής αστικής πολιτικής. Σήμερα, διαπιστώνεται η ιεραρχημένη και αμφίδρομη σχέση μεταξύ της αστικής αναγέννησης (αστική πολιτική, φυσιογνωμία δημόσιου χώρου, επιμέρους παρεμβάσεις) και της ανάπλασης, όπου η δεύτερη υλοποιεί τους στόχους της πρώτης[10]. Η αστική αναγέννηση περιλαμβάνει παρεμβάσεις πολλών ειδών: οικονομικές και χρηματοδοτικές, αστική σύνθεση, περιβάλλον, κοινωνικές διαστάσεις, απασχόληση, εκπαίδευση και κατάρτιση, στέγαση[11]. Η δράση σχεδόν πάντα συνδυάζει οικονομικά (δημιουργία νέων επιχειρήσεων), κοινωνικά μέτρα (προσθήκη κατοικίας καλύτερης ποιότητας) και μέτρα αστικού σχεδιασμού.[12]

Τέλος, οι επεμβάσεις αστικής ανάπλασης χαρακτηρίζουν την περίοδο από τα τέλη της δεκαετίας του 1970 μέχρι και την ολοκλήρωση της δεκαετίας του 1980, ενώ η σχετική προβληματική ξεκίνησε από τα μέσα περίπου της δεκαετίας του 1960 και αφορούν μια συλλογιστική ως προς τον τρόπο επέμβασης στον αστικό χώρο και την έννοια της διατήρησης με σεβασμό στον προϋπάρχων ιστό. Πρόκειται για ανάπλαση και επιλεκτική αντικατάσταση του υπάρχοντος ιστού, ενώ κάποιες φορές εντοπίζεται και ανοικοδόμηση, σεβόμενη τα τοπικά μορφολογικά και τυπολογικά χαρακτηριστικά. Περιλαμβάνουν επεμβάσεις υποβαθμισμένων περιοχών κατοικίας, με ανάμειξη χρήσεων εμπορίου και επιχειρήσεων, προγράμματα εγκατάστασης κοινωνικού εξοπλισμού και ανάπλασης δημόσιων χώρων, από δημόσιους φορείς με ανάμειξη του ιδιωτικού τομέα[13].

---

[9] Allain R., Baudelle G., (2006) Comparative Glossary of Urban Development Concepts, p. 53

[10] Οικονόμου Δ., (2004) Αστική αναγέννηση και Πολεοδομικές Αναπλάσεις, περιοδικό Τεχνικά Χρονικά, τεύχος Μαΐου – Ιουνίου 2004, σελ. 13

[11] Οικονόμου Δ., (2004) Αστική αναγέννηση και Πολεοδομικές Αναπλάσεις, περιοδικό Τεχνικά Χρονικά, τεύχος Μαΐου – Ιουνίου 2004, σελ. 5

[12] Παπαχρήστου Ι., (2010) *Αναπλάσεις στο ιστορικό κέντρο της Φλωρεντίας από το 19ο αιώνα μέχρι σήμερα – Πρακτική και μεθοδολογία των πολεοδομικών επεμβάσεων*, Ερευνητική εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης, σελ. 12

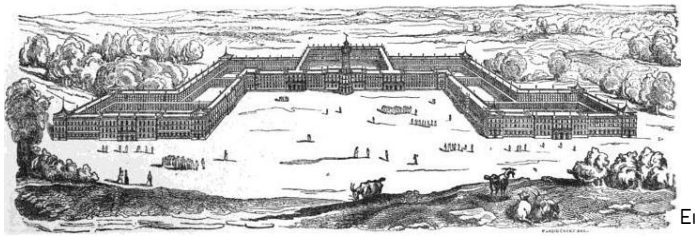
[13] Οικονόμου Δ., (2004) Αστική αναγέννηση και Πολεοδομικές Αναπλάσεις, περιοδικό Τεχνικά Χρονικά, τεύχος Μαΐου – Ιουνίου 2004, σελ. 15

Ι.2 ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

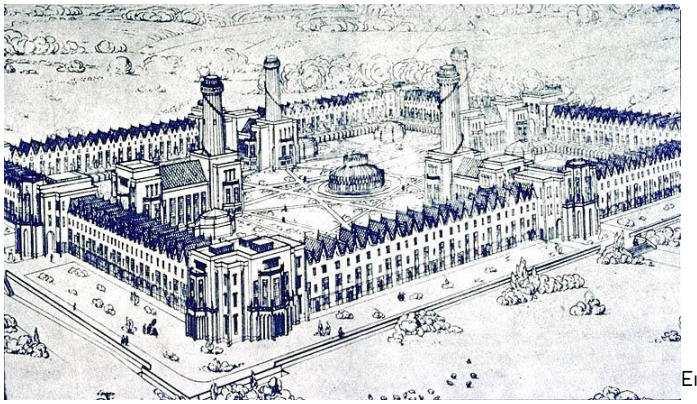
Ι.2.Ι Οι αρχές της αστικής διατήρησης

Η ιδέα της προστασίας των μνημείων εμφανίστηκε στον απόηχο της Γαλλικής Επανάστασης. Η εμφάνιση της έννοιας "κληρονομιά" συνδέεται άμεσα με την καθιέρωση των σύγχρονων εθνικών κρατών και την ανάγκη να καθορίσουν τις δικές τους παραδόσεις και την δική τους ταυτότητα. Η εκτενής δημιουργία και εγκαθίδρυση ινστιτούτων και οργανισμών σχετικών με τα μνημεία αποδεικνύει την αυξανόμενη σημασία για την κληρονομιά και τα μνημεία κατά τη διάρκεια εξέλιξης της μοντέρνας κοινωνίας στην Ευρώπη τον 19° αιώνα. Ωστόσο, αυτή η σημαντική κίνηση δεν αφορούσε την ιστορική πόλη, αλλά επικεντρωνόταν κυρίως στα μεμονωμένα μνημεία του παρελθόντος. Κατά τη διάρκεια του 19ου αιώνα και μεγάλου μέρους του 20ου, οι αστικές πολιτικές που αφορούσαν την πόλη ασχολούνταν με θέματα όπως ο εκσυγχρονισμός των ΜΜΜ, η βελτίωση των δημόσιων χώρων, οι αυξανόμενες οικιστικές ανάγκες κα.

Η Βιομηχανική Επανάσταση έφερε μεγάλες μάζες πληθυσμών στις πόλεις, με αποτέλεσμα σοβαρά και εκτεταμένα προβλήματα υγιεινής. Κατά το μεγαλύτερο μέρος του αιώνα αυτού, η ιστορική πόλη θεωρούνταν ως ένας χώρος φυσικής και ηθικής φθοράς. Η συνειδητοποίηση των συνθηκών αυτών έδωσε ώθηση σε ένα κύμα καινοτόμων και επαναστατικών πειραμάτων καθοδηγούμενα από φιλοσόφους, φιλάνθρωπους και πολιτικούς. Τέτοια παραδείγματα είναι το Phalanstere του Fourier (εικόνα 1) και το New Lanark του Robert Owen (εικόνα 2).

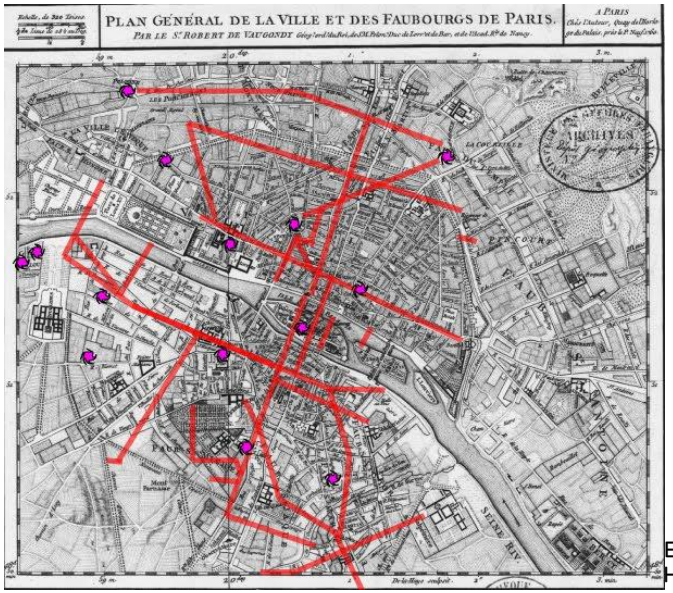


Εικ. 1: Phalanstere του Charles Fourier



Εικ. 2: New Lanark του Robert Owen

Τα παραπάνω παραδείγματα δεν κατάφεραν να προωθήσουν αλλαγές για την ιστορική πόλη τόσο σημαντικές όσο αυτές του κινήματος των "urban engineers" [14], το οποίο στόχευε στη βελτίωση των συνθηκών υγιεινής της εργατικής τάξης. Το κύριο ζητούμενο των υπέρμαχων του κινήματος αυτού ήταν να κατεδαφίσουν μεγάλα τμήματα των ιστορικών πόλεων με σκοπό να δημιουργήσουν καλύτερες κατοικίες, ανοικτούς χώρους και υποδομές υγιεινής και αποχέτευσης. Πολλές ιστορικές πόλεις υπέστησαν ποικίλες διαδικασίες "αστικής ανανέωσης", από πλήρη κατεδάφιση της πόλης εντός των τειχών μέχρι τη διάνοιξη νέων πλατειών και δρόμων.



Εικ. 3: Σχέδιο του Παρισιού με τις επεμβάσεις του Baron Haussmann

Κανένα σχέδιο ανανέωσης δεν ήταν ίσο και δεν είχε τόσο μεγάλη επιρροή όσο το σχέδιο του Baron Haussmann[15] για το Παρίσι μεταξύ 1850 και 1870 (εικόνα 3). Ο στόχος του σχεδίου ήταν να επανασχεδιάσει ολόκληρη την πόλη ώστε να ανταποκρίνεται στις ανάγκες της μοντέρνας ζωής (συγκεκριμένα με τις κυκλοφοριακές ανάγκες), να αναπτύξει νέους οικιστικούς και εμπορικούς χώρους για τις υψηλές και μεσαίες τάξεις και να εφαρμόσει πιο αυστηρή αστυνόμευση στην πόλη μετά την Επανάσταση του 1848. Το μοντέλο του Haussmann εφαρμόστηκε σε πολλές πρωτεύουσες και ιστορικές πόλεις, τόσο στην Ευρώπη όσο και αλλού. Παραδείγματα τέτοιων

[14] Bandarin F. & Ron van Oers, (2012) *The Historic Urban Landscape: Managing Heritage in an Urban Century*, First Edition, United kingdom: Blackwell Publishing Ltd., σελ 5

[15] Baron Haussmann (1809 – 1891), ήταν Γάλλος δημόσιος υπάλληλος και αρχιτέκτονας τον οποίο επέλεξε ο Αυτοκράτορας Ναπολέων ΙΙΙ να διευθύνει την ανακαίνιση του Παρισιού. (πηγή: https://en.wikipedia.org/wiki/Georges-Eug%C3%A8ne_Haussmann)

πόλεων είναι το ιστορικό κέντρο της Ρώμης, το Κάιρο, η Τεχεράνη, η Σόφια και η Κωνσταντινούπολη[16].

Κατά τη διάρκεια του 19ου αιώνα η ιστορική πόλη δεν αντιμετωπιζόταν σαν πολιτιστική κληρονομιά. Αυτό που είχε σημασία ήταν τα σύμβολα που καθιστούσαν την παράδοση της χώρας ή της πόλης, δηλαδή οι καθεδρικοί, οι κήποι, τα παλάτια και τα αγάλματα. Η ιστορική πόλη ως κατηγορία πολιτιστικής κληρονομιάς με τη μοντέρνα - σύγχρονη έννοια ορίστηκε πολύ αργότερα, προς το τέλος του 19ου αιώνα και στο πρώτο μισό του 20ου. Μόλις το δεύτερο μισό του 20ου αιώνα η διατήρηση των ιστορικών πόλεων έγινε αντικείμενο απασχόλησης για τους πολεοδόμους και τους αρχιτέκτονες, αρχικά στην Ευρώπη και στην συνέχεια και σε άλλα μέρη του κόσμου[17].

Ο John Ruskin[18], και αργότερα ο William Morris, αναγνώρισε την αξία της προβιομηχανικής πόλης ως μία από τις πιο σημαντικές κληρονομιές της ιστορίας και πάλεψε για την προστασίας της. Αυτή η ρομαντική προσέγγιση ήταν στην ουσία μια μορφή εναντίωσης στον συνεχή εκσυγχρονισμό και στην καταστροφή από τη Βιομηχανική Επανάσταση. Πίστευε ότι η μόνη επιτρεπτή επέμβαση στο μνημεία είναι η προληπτική και η συνεχής συντήρηση. Δεν αποτυπώνει ξεκάθαρα μια θεωρία αστικής διατήρησης αλλά εμπλουτίζει το περιεχόμενο της έννοιας του μνημείου με την αξία της παλαιότητας και υπογραμμίζει την ανάγκη διατήρησης της υλικής αυθεντικότητας των μνημείων.

> *«Οι σημερινές αντιλήψεις σχετικά με την ανάγκη προστασίας όχι μόνο των μεμονωμένων μνημείων αλλά και του φυσικού περιβάλλοντος και των ιστορικών, οικιστικών συνόλων, οι προβληματισμοί όσον αφορά τις σχέσεις μνημείων και πόλης, την προστασία τους σε σχέση με τις μεταβαλλόμενες συνθήκες του πολεοδομικού ιστού, βρίσκουν μια πρώτη έκφραση στον Ruskin[19].»*

Αν με τον John Ruskin γεννιέται η θεωρία της συνολικής προστασίας των πολιτιστικών αγαθών με τον Viollet le Duc[20] γεννιέται ή μάλλον εφευρίσκεται η επιστήμη της μνημειακής

---

[16] Bandarin F. & Ron van Oers, (2012) *The Historic Urban Landscape: Managing Heritage in an Urban Century*, First Edition, United kingdom: Blackwell Publishing Ltd., σελ 5

[17] Bandarin F. & Ron van Oers, (2012) *The Historic Urban Landscape: Managing Heritage in an Urban Century*, First Edition, United kingdom: Blackwell Publishing Ltd., σελ 6

[18] John Ruskin (1819 – 1900), (1819 – 1900), ήταν Άγγλος συγγραφέας, ζωγράφος και κριτικός τέχνης. Με τον Ruskin γεννιέται η θεωρία της συνολικής προστασίας των πολιτιστικών αγαθών στο φυσικό τους και κυρίως στο πνευματικό τους περιεχόμενο. Οι σημερινές αντιλήψεις σχετικά με την ανάγκη προστασίας όχι μόνο των μεμονωμένων μνημείων αλλά και του φυσικού περιβάλλοντος και των ιστορικών, οικιστικών συνόλων, οι προβληματισμοί όσον αφορά τις σχέσεις μνημείων και πόλης, την προστασία τους σε σχέση με τις μεταβαλλόμενες συνθήκες του πολεοδομικού τοπίου, όλα αυτά βρίσκουν την πρώτη έκφραση στον Ruskin. (πηγή: Μαλλούχου – Tufano Φ., Ιστορία – Θεωρία – Κριτική Αποκατάστασης Μνημείων (Σημειώσεις), Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Ενότητα 1, σελ. 42)

[19] Μαλλούχου – Tufano Φ., Ιστορία – Θεωρία – Κριτική Αποκατάστασης Μνημείων (Σημειώσεις), Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Ενότητα 1, σελ. 42

[20] Viollet le Duc (1814 – 1879), ήταν Γάλλος αυτοδίδακτος αρχιτέκτονας με βαθιές τεχνικές γνώσεις αλλά του τομέα των φυσικών επιστημών (είναι γνωστή η αγάπη του για τη γεωλογία), δεινό σχεδιαστή, λίαν ευφάνταστος και δημιουργικός διακοσμητής και πολυγραφότατος συγγραφέας, ο οποίος με το τεράστιο έργο του διαμόρφωσε και καθιέρωσε την επαγγελματική μορφή του αρχιτέκτονα – αναστηλωτή ιστορικών μνημείων και εγκαθίδρυσε μια πρακτική επέμβασης στα μνημεία, το "δόγμα της ολικής

αποκατάστασης. Για τον Viollet le Duc, η αποκατάσταση δεν σημαίνει ούτε συνεχή συντήρηση κτηρίων, ούτε επισκευή, ούτε ανακατασκευή. Σημαίνει επαναφορά του κτηρίου σε μια ολοκληρωμένη και ιδανική μορφή, που ενδεχομένως να μην υπήρξε ποτέ. Υπογραμμίζει ακόμα ότι

> «*ο καλύτερος τρόπος για τη διατήρηση ενός κτηρίου είναι η απόδοση σε αυτό μιας νέας χρήσης*»[21].

Κατά κάποιο τρόπο ο Viollet le Duc άνοιξε το δρόμο για τη μοντέρνα ερμηνεία της αρχιτεκτονικής και αστικής κληρονομιάς, η οποία αργότερα αναπτύχθηκε από τον Αυστριακό αρχιτέκτονα Camillo Sitte[22].

Όμως, η βασική θεωρητική προσέγγιση ήρθε από τον Βιεννέζο ιστορικό τέχνης Alois Riegl [23], του οποίου οι ιδέες καθόρισαν το ρόλο της πολιτιστικής κληρονομιάς στη σύγχρονη κοινωνία και μέχρι σήμερα αποτελούν τη βάση για τις θεωρίες και τις πολιτικές αντιμετώπισης της πολιτιστικής κληρονομιάς[24]. Ο Alois Riegl μας άφησε ένα έργο που αφορά στην κριτική προσέγγιση της αξίας των μνημείων, με τίτλο, σε ελεύθερη μετάφραση, "Η μοντέρνα λατρεία των μνημείων. Ο χαρακτήρας και οι αρχές της", το οποίο εκδόθηκε στη Βιέννη το 1903. Το κείμενο αυτό αποτελεί την πρώτη συστηματική αξιολογική θεώρηση των εννοιών και αντιλήψεων του όρου "μνημείο" σε σχέση με το θέμα της προστασίας του[25]. Επίσης, αποτελεί το εισαγωγικό κείμενο στην αυστριακή νομοθεσία σχετικά με την προστασία της ιστορικής κληρονομιάς και αναγνωρίζει δύο κατηγορίες στην αξία της πολιτιστικής κληρονομιάς. Η πρώτη κατηγορία είναι η αξία μνήμης, η οποία αναφέρεται στην πάτινα της πολιτιστικής κληρονομιάς ως παράγοντα σημασίας. Η δεύτερη κατηγορία αφορά την νεωτερικότητα και την αξία χρήσης των μνημείων, χαρακτήρας ο οποίος επιτρέπει την διαφοροποίηση των μνημείων από τα αρχαιολογικά ευρήματα και τα ερείπια.

Ι.2.2 Η ιστορική πόλη ως κληρονομιά

Η καθυστέρηση στον ορισμό της ιστορικής πόλης ως κληρονομιά μπορεί να αποδοθεί στην πολυπλοκότητα του αστικού ιστού, ο οποίος περιλαμβάνει μνημεία με εξαιρετική συμβολική και καλλιτεχνική αξία, αλλά περιλαμβάνει επίσης και κτίρια λαϊκής αρχιτεκτονικής, τα οποία είναι πολύ περισσότερο εκτεθειμένα σε οποιαδήποτε αλλαγή ή αντικατάσταση.

στυλιστικής αποκατάστασης". (πηγή: Μαλλούχου – Tufano Φ., Ιστορία – Θεωρία – Κριτική Αποκατάστασης Μνημείων (Σημειώσεις), Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Ενότητα 1, σελ. 19-24)

[21] Μαλλούχου – Tufano Φ., Ιστορία – Θεωρία – Κριτική Αποκατάστασης Μνημείων (Σημειώσεις), Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Ενότητα 1, σελ. 24

[22] Camillo Sitte (1843 – 1903) ήταν αυστριακός αρχιτέκτονας και θεωρητικός. Ανανέωσε σημαντικά την όψη της πόλης, προτείνοντας αρχές αστικού σχεδιασμού και διαχείρισης βασισμένες στην παρατήρηση της αισθητικής και της λειτουργίας των υφιστάμενων δημόσιων χώρων.

[23] Alois Riegl (1858 – 1905), ήταν αυστριακός ιστορικός και κριτικός τέχνης. Πρόεδρος της Κεντρικής Επιτροπής για τη Συντήρηση των Μνημείων Ιστορίας και Τέχνης της Αυστρο-ουγγρικής Αυτοκρατορίας.

[24] Bandarin F. & Ron van Oers, (2012) *The Historic Urban Landscape: Managing Heritage in an Urban Century*, First Edition, United kingdom: Blackwell Publishing Ltd., σελ 7

[25] Μαλλούχου – Tufano Φ., Ιστορία – Θεωρία – Κριτική Αποκατάστασης Μνημείων (Σημειώσεις), Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Ενότητα 1, σελ 51

Μόλις στο τέλος του 19ου αιώνα επινοήθηκε μια συνολική αντίληψη για την ιστορική πόλη, παράλληλα με την ανάπτυξη του αστικού και πολεοδομικού σχεδιασμού. Από τους πρώτους αστικούς διανοητές ήταν ο Camillo Sitte, ο οποίος έδωσε φωνή και υπόσταση στην ιδέα ότι η ιστορική πόλη διαθέτει μια αισθητική αξία, ανώτερη από αυτή της μοντέρνας πόλης. Ο Sitte αντιλαμβάνεται για πρώτη φορά την παλιά πόλη ως μια ιστορική συνέχεια, η οποία πρέπει να γίνει πλήρως κατανοητή στην μορφολογική και τυπολογική της ανάπτυξη, ώστε να καταστεί δυνατή η θεσμοθέτηση κανόνων και μοντέλων σχεδιασμού και ανάπτυξης για αυτήν. Επίσης, η θεωρία του Sitte ανοίγει το δρόμο για την ανάπτυξη πρακτικών αστικής διατήρησης [26].

Ανάμεσα σε αρχιτέκτονες, πολεοδόμους και φιλοσόφους της εποχής, ίσως αυτός που κατάλαβε καλύτερα το ρόλο της ιστορικής πόλης στη μοντέρνα κοινωνία, και καθόρισε τα εργαλεία της αστικής διατήρησης, ήταν ο Ιταλός αρχιτέκτονας και πολεοδόμος Gustavo Giovannoni[27]. Ήταν αυτός που επινόησε τον όρο "Αστική κληρονομιά". Επίσης, ανέπτυξε μια ολοκληρωμένη μεθοδολογία διαχείρισης και διατήρησης της ιστορικής πόλης, η οποία παραμένει μέχρι σήμερα η βάση της διεπιστημονικής προσέγγισης. Ο Giovannoni ήταν κάθετα αντίθετος με την μουσειακή αντιμετώπιση και το πάγωμα στο χρόνο των ιστορικών κέντρων, μια κατά τα άλλα πολύ συνηθισμένη πρακτική στην Ιταλία και σε 'άλλες χώρες, η οποία περιλάμβανε την απομόνωση του ιστορικού αστικού ιστού από τη σύγχρονη ζωή και τη δημιουργία ενός «προαστίου» για τουριστικούς σκοπούς μόνο[28].

Ι.2.3 Μοντέρνο κίνημα και Ιστορική πόλη

Το Μοντέρνο κίνημα στην ουσία επαναπροσδιόρισε το ρόλο και τις αρχές της αρχιτεκτονικής και του σχεδιασμού στην μοντέρνα κοινωνία. Το μοντέρνο κίνημα τράβηξε την προσοχή των πολεοδόμων μακριά από την ιδέα της αρμονικής ανάπτυξης, που προωθούνταν στα τέλη του 19ου και αρχές 20ου αιώνα, και την έστρεψε προς την ιδέα της λειτουργικής αστικής ανάπτυξης. Εκείνη την περίοδο, κινήματα όπως το Arts and Crafts στη Μεγάλη Βρετανία και την Αμερική, η Deutscher Werkbund και η Wiener Werkstatte στη Βιέννη ανανέωσαν την αρχιτεκτονική και τον αστικό σχεδιασμό με τρόπο τέτοιο που να ανταποκρίνεται στις ανάγκες

---

[26] Bandarin F. & Ron van Oers, (2012) *The Historic Urban Landscape: Managing Heritage in an Urban Century*, First Edition, United kingdom: Blackwell Publishing Ltd., σελ 10

[27] Η μεγάλη θεωρητική συμβολή του Gustavo Giovannoni (1873 – 1947) έγκειται στο ότι είναι ο πρώτος που αντιμετωπίζει συστηματικά, στη θεωρία και στην πράξη, το ζήτημα της προστασίας των ευρύτερων ιστορικών οικιστικών συνόλων. Ο Giovannoni δεν προσεγγίζει τα μνημεία θεωρώντας τα μόνο ιστορικά τεκμήρια αλλά και φορείς ευρύτερων καλλιτεχνικών, αρχιτεκτονικών και περιβαλλοντικών αξιών. Αγωνίζεται για τη διατήρηση του παραδοσιακού ιστού των ιστορικών πόλεων και του φυσικού τους περιβάλλοντος. Αναπτύσσει τη θεωρία της «Οικοδομικής Αραίωσης», που απέβλεπε στην εξυγίανση και στον εκσυγχρονισμό των ιστορικών κέντρων με διακριτές επεμβάσεις, με τρόπο τέτοιο ώστε να διαταραχθεί κατά το δυνατόν λιγότερο η γραφικότητα και η παραδοσιακή εικόνα του ιστορικού ιστού. Η θεωρία του εφαρμόστηκε στα ιστορικά κέντρα των εξής πόλεων: Βενετία, Bari, Bergamo, Σιένα, Φλωρεντία, σε συγκεκριμένη συνοικία της Ρώμης (όχι όμως στο κέντρο της). (πηγή: Μαλλούχου – Tufano Φ., Ιστορία – Θεωρία – Κριτική Αποκατάστασης Μνημείων (Σημειώσεις), Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Ενότητα 1, σελ. 56-59)

[28] Bandarin F. & Ron van Oers, (2012) *The Historic Urban Landscape: Managing Heritage in an Urban Century*, First Edition, United kingdom: Blackwell Publishing Ltd., σελ 15

της νέας βιομηχανικής κοινωνίας. Πολλοί από τους μεγάλους αρχιτέκτονες του μοντέρνου κινήματος, όπως ο Le Corbusier[29] και ο Mies van der Rohe[30], είτε συμμετείχαν είτε επηρεάστηκαν από αυτά τα κινήματα. Όμως, η κατάρρευση της παλιάς τάξης πραγμάτων στην Ευρώπη, με τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, την Οκτωβριανή Επανάσταση και την ραγδαία ανάπτυξη μαζικών βιομηχανικών κοινωνιών δημιούργησε τις συνθήκες για την πνευματική επανάσταση που ήταν ο Μοντερνισμός[31].

Το δόγμα του Μοντέρνου Κινήματος, που αναπτύχθηκε τις δεκαετίες του 1920 και 1930 σε διεθνές επίπεδο μέσω του CIAM[32], έφερε τη ριζική απομάκρυνση από την προσέγγιση σχετικά με την αντιμετώπιση της ιστορικής πόλης που υιοθετούνταν από τις προηγούμενες γενιές. Το CIAM ευνοούσε την καταστροφή της ιστορικής πόλης και τη δημιουργία νέου αστικού σχηματισμού στη θέση της, βασισμένο σε υψηλής πυκνότητας κοινωνική κατοικία, με λειτουργικές και καινοτόμες τυπολογίες κατοικιών και περίτεχνες υποδομές μεταφορών.

Το 1923 μετά την έκδοση του «Για μια αρχιτεκτονική» ο Le Corbusier παρότρυνε τους αρχιτέκτονες να μην μένουν προσκολλημένοι στις μορφές του παρελθόντος, οι οποίες ήταν αποκομμένες από τις ανάγκες και την πραγματικότητα του παρόντος. Ο Le Corbusier ήταν αναμφίβολα ο μεγαλύτερος θεωρητικός του μοντέρνου κινήματος, ο οποίος πρότεινε προκλητικά σχέδια όπως το Plan Voisin (εικόνα 4), με το οποίο πρότεινε την αντικατάσταση του κέντρου του Παρισιού από ένα μοντέρνο κάνναβο από υψηλή αρχιτεκτονική και το σχέδιο για το Αλγέρι, το plan Obus (εικόνα 5), ή το Ρίο ντε Τζανέιρο όπου η ιστορική πόλη στην ουσία αγνοείται και αντικαθίσταται από τεράστιες κατασκευές[33]. Έδειξε επίσης το δρόμο για τη σύνταξη από το CIAM ενός από τα πιο σημαντικά κείμενα, την Χάρτα των Αθηνών το 1933. Στο κείμενο αυτό η ιστορική πόλη είναι ένα αρνητικό μοντέλο, που χαρακτηρίζεται από υπερβολική πυκνότητα, έλλειψη επαρκούς φωτός και αερισμού, υψηλή έκθεση στον ήλιο, όπου οι υπηρεσίες είναι απομακρυσμένες από τις περιοχές κατοικίας. Οι λύσεις που προτείνονταν ήταν απλές και άμεσες: κατεδάφιση των προβληματικών περιοχών και αντικατάσταση τους από πράσινους χώρους και μοντέρνες μονάδες κατοικιών. Ένα συγκεκριμένο κομμάτι του κειμένου αυτού ασχολείται με την πολιτιστική κληρονομιά, μόνο με τα χαρακτηριστικά αξιόλογα μνημεία, τα οποία περιβάλλονται

---

[29] Ο Le Corbusier, ψευδώνυμο Charles-Édouard Jeanneret-Gris (1887-1965), ήταν Ελβετός αρχιτέκτονας, ένας από τους πιο σημαντικούς αρχιτέκτονες του μοντέρνου κινήματος. Ήταν πρωτοπόρος στις θεωρητικές μελέτες του σύγχρονου σχεδίου και αφιερώθηκε στην παροχή των καλύτερων συνθηκών διαβίωσης για τους κατοίκους των συσσωρευμένων πόλεων. Ήταν ο εμπνευστής του CIAM και συγγραφέας πολλών αριστουργημάτων σχετικά με την μοντέρνα αρχιτεκτονική.

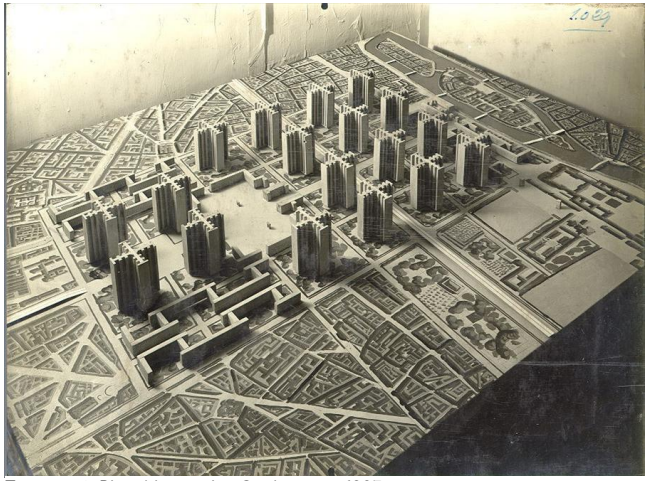
[30] Ο Ludwig Mies van der Rohe (1886 – 1969) ήταν Γερμανός αρχιτέκτονας. Θεωρείται από τους μεγαλύτερους αρχιτέκτονες του 20ου αιώνα, δίπλα στον Le Corbusier και τον Frank Lloyd Right. Από το 1930 έως το 1933 διηύθυνε τη σχολή του Bauhaus.

[31] Bandarin F. & Ron van Oers, (2012) *The Historic Urban Landscape: Managing Heritage in an Urban Century*, First Edition, United kingdom: Blackwell Publishing Ltd., σελ 18

[32] Το CIAM (Congrès internationaux d'architecture moderne) ήταν μια οργάνωση που ιδρύθηκε το 1929 και διαλύθηκε το 1959, υπεύθυνη για μια σειρά εκδηλώσεων και συνεδρίων που διοργανώνονταν σε ολόκληρη την Ευρώπη από τους σημαντικότερους αρχιτέκτονες της εποχής, με στόχο τη διάδοση των αρχών του Μοντέρνου Κινήματος εστιάζοντας σε όλους τους κύριους τομείς της αρχιτεκτονικής (τοπίο, πολεοδομία, βιομηχανικό σχέδιο κλπ.).

[33] Bandarin F. & Ron van Oers, (2012) *The Historic Urban Landscape: Managing Heritage in an Urban Century*, First Edition, United kingdom: Blackwell Publishing Ltd., σελ 19

από φτωχογειτονιές και λαϊκή αρχιτεκτονική, τα οποία μπορούν να κατεδαφίζονται ολοσχερώς ή να διατηρείται ένα μικρό τμήμα τους σαν δείγμα.



Εικόνα 4: Plan Voisin, Le Corbusier, 1925

Εικόνα 5: Plan Obus, Le Corbusier, 1932

Το πρώτο κείμενο για την προστασία, το οποίο σήμερα είναι γνωστό ως Χάρτα των Αθηνών (παρόλο που ποτέ δεν δημοσιεύτηκε με αυτό το όνομα) δημιουργήθηκε περίπου την ίδια περίοδο με το μανιφέστο του CIAM. Δημιουργήθηκε από μία διεθνή ομάδα αρχιτεκτόνων, αρχαιολόγων και συντηρητών, όπως ο Gustavo Giovannoni και ο Βέλγος αρχιτέκτονας Victor Horta. Κατά μία έννοια αυτή είναι η περίοδος εκκίνησης της μοντέρνας διατήρησης και της ίδρυσης ενός διεθνούς κινήματος για την διατήρηση, το οποίο άνοιξε το δρόμο για τη δημιουργία των μοντέρνων κειμένων, τις Χάρτες, τη δημιουργία διεθνών οργανισμών και την υιοθέτηση διεθνών συμβάσεων[34].

Το 1931 στο Συνέδριο των Αθηνών προσφέρθηκε για πρώτη φορά η δυνατότητα σύγκρισης διαφορετικών εθνικών προσεγγίσεων σχετικά με την προστασία, την αποκατάσταση αλλά και τη νομοθεσία που τα διέπει. Παρόλο που η βασική του προσέγγιση ήταν μια αισθητική θέαση της κληρονομιάς, τυπικό της προσέγγισης της παραδοσιακής Ευρώπης, το Συνέδριο άνοιξε νέες οδούς αντιμετώπισης ζητημάτων, όπως η επιμόρφωση του κοινού και η χρήση της τεχνολογίας για την αποκατάσταση. Τέλος, το Συνέδριο πρωτοστάτησε στην ιδέα της αστικής κληρονομιάς, υποστήριξε την ένταξη της κτισμένης κληρονομιάς στον αστικό σχεδιασμό, την διατήρηση των χρήσεων του ιστορικού αστικού ιστού και τον σεβασμό στην τοποθεσία των μνημείων όταν επρόκειτο για νέα κτίρια [35]. Τα συμπεράσματα του Συνεδρίου αναγνωρίστηκαν από την Κοινωνία των Εθνών το 1932, όμως η σημαντικότητα τους έγινε εμφανής μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, με

[34] Bandarin F. & Ron van Oers, (2012) *The Historic Urban Landscape: Managing Heritage in an Urban Century*, First Edition, United kingdom: Blackwell Publishing Ltd., σελ 22

[35] Bandarin F. & Ron van Oers, (2012) *The Historic Urban Landscape: Managing Heritage in an Urban Century*, First Edition, United kingdom: Blackwell Publishing Ltd., σελ 22

την υιοθέτηση το 1964 της Χάρτας της Βενετίας και την ανάπτυξη ενός παγκόσμιου κινήματος διατήρησης υπό την αιγίδα της UNESCO.

Ι.2.4 Νέες προσεγγίσεις στην αστική διατήρηση

Ενώ οι αρχές της διατήρησης των μνημείων, τουλάχιστον στην Ευρώπη, είχαν κατοχυρωθεί με πληθώρα εθνικών νομοθετημάτων κατά το 19ο και αρχές 20ου αιώνα και είχαν δημιουργηθεί εξειδικευμένοι διεθνείς οργανισμοί για τη διατήρηση, οι περισσότερες από τις ιστορικές αστικές περιοχές δεν ήταν χαρακτηρισμένες ως «κληρονομιά», μια κατάσταση η οποία ευνόησε την «βάσει σχεδίου» απομάκρυνση πολλών ιστορικών γειτονιών, τόσο πριν όσο και μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

Μετά τον πόλεμο, τις πρώτες δύο δεκαετίες δινόταν ελάχιστο έως καθόλου ενδιαφέρον από τις δημόσιες αρχές και τους αρχιτέκτονες και πολεοδόμους για την αστική διατήρηση και αποκατάσταση. Όμως, κατά τη διάρκεια αυτών των δεκαετιών έλαβαν χώρα δύο πολύ σημαντικές διεργασίες. Η πρώτη ήταν η αντίδραση ενάντια στο Μοντερνισμό, η οποία πυροδότησε μια πλούσια συζήτηση ανάμεσα σε αρχιτέκτονες, πολεοδόμους και τη δημόσια διοίκηση σχετικά με τις πολιτικές και τις μεθοδολογίες για το σχεδιασμό και τη διαχείριση της πόλης. Η δεύτερη αφορούσε την ανάπτυξη ενός διεθνούς κινήματος υπέρ της διατήρησης και αποκατάστασης το οποίο ήταν ικανό να θέσει τους δικούς του εθνικούς και διεθνείς οργανισμούς και να καθορίσει τις αρχές και πρακτικές του. Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1960 έγινε φανερό ότι η τυποποιημένη εφαρμογή των σύγχρονων αρχών σχεδιασμού και αρχιτεκτονικής του μοντέρνου κινήματος ευθυνόταν για την κακή ποιότητα στέγασης, για τους μονότονους και επαναλαμβανόμενους αστικούς χώρους και την κοινωνική περιθωριοποίηση [36]. Η χαμηλή ποιότητα των μοντέρνων δημόσιων χώρων έκανε αισθητή τη διαφορά ανάμεσα στις νέες εξελίξεις και την ιστορική πόλη, όπου παρά την χαμηλή ποιότητα συνθηκών κατοικίας οι δημόσιοι χώροι ήταν πολύ πιο ευχάριστοι. Είχε έρθει, λοιπόν, η ώρα για τους αρχιτέκτονες και τους πολεοδόμους να βρουν νέους τρόπους να διαχειριστούν την εξέλιξη, σεβόμενοι τα ιστορικά μοτίβα και τη σημασία του χώρου.

Η μεταπολεμική περίοδος υπήρξε πολύ σημαντική για την ανάπτυξη των θεωριών σχετικά με την αστική διατήρηση σε διεθνές επίπεδο και τη δημιουργία των μεγάλων κυβερνητικών και μη οργανώσεων για τη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς. Η δημιουργία της UNESCO το 1945 και οι διεθνείς εκστρατείες για τη διαφύλαξη της πολιτιστικής κληρονομιάς που αναπτύχθηκαν της δεκαετίας του 1950 και του 1960 (Βενετία 1966, Κατμαντού 1979, Αβάνα 1989 κλπ.) δημιούργησαν ένα ευνοϊκό πλαίσιο για τη δρομολόγηση σημαντικών πρωτοβουλιών αστικής διατήρησης. Εν τω μεταξύ, η σύσταση των κυριότερων διεθνών οργανισμών διατήρησης, όπως το ICOMOS, το 1

[36] Bandarin F. & Ron van Oers, (2012) *The Historic Urban Landscape: Managing Heritage in an Urban Century*, First Edition, United kingdom: Blackwell Publishing Ltd., σελ 23

ICOM2 και το ICCROM3, συνέβαλε ουσιαστικά στην ανάπτυξη και διεθνοποίηση της συζήτησης για την αστική προστασία.

Ο Ιταλός αρχιτέκτονας Giancarlo De Carlo[37] ήταν αυτός που άνοιξε νέους δρόμους για τη διαχείριση των ιστορικών αστικών περιοχών. Επέκρινε το τεχνοκρατικό μοντέλο, χαρακτηριστικό της εποχής του Μοντερνισμού, και προώθησε τη συμμετοχή των πολιτών και τη συναίνεση ως εργαλείο σχεδιασμού[38]. Καθώς η διατήρηση των αξιών του παρελθόντος είχε αρχίσει να καθιερώνεται ως πρωταρχικός στόχος, παράλληλα ο Giancarlo De Carlo ήταν σε θέση να εκφράσει με πειστικό τρόπο μια νέα σχεδιαστική γλώσσα συμβατή με τον ιστορικό ιστό.

Στην πραγματικότητα, η συμμετοχικότητα και η «από τα κάτω» προσέγγιση του σχεδιασμού είχαν βρει μια πρακτική και θεωρητική βάση στο έργο του Αιγύπτιου αρχιτέκτονα Hassan Fathi, ο οποίος το 1945 ξεκίνησε να δουλεύει με τη λαϊκή αρχιτεκτονική της νοτίου Αιγύπτου, επαναχρησιμοποιώντας κατασκευαστικές τεχνικές των ντόπιων αγροτών. Ο Hassan Fathi έχει αναγνωριστεί ως ο πρόδρομος της αστικής διαχείρισης και των βασικών αξιών της και το έργο του απέδειξε σε μια ολόκληρη γενιά αρχιτεκτόνων και πολεοδόμων τις πιθανές εναλλακτικές απόψεις σχετικά με τη διατήρηση των ιστορικών πόλεων σε πολλά μέρη του ανεπτυγμένου και αναπτυσσόμενου κόσμου[39]. Ο John Turner[40], εμπνευσμένος από τη διδασκαλία του De Carlo, υποστήριζε ότι η στέγαση, τόσο η νέα όσο και η παλιά, είναι καλύτερο να διαχειρίζεται από τους ίδιους τους κατοίκους και όχι από εξωτερικούς παράγοντες. Παρ' όλο που η εφαρμογή αυτών των αρχών δεν ήταν ιδιαίτερα διαδεδομένη, σίγουρα έπαιξε πολύ σημαντικό ρόλο στην ενίσχυση της άποψης ότι η αστική διατήρηση πρέπει να είναι συμμετοχική αλλά και στην καθιέρωση της αποκατάστασης και διατήρησης του ιστορικού ιστού της πόλης ως έναν από τους σημαντικότερους στόχους του αστικού σχεδιασμού.

Η ιταλική σχολή αρχιτεκτονικής, τυπολογικής και μορφολογικής ανάλυσης που αναπτύχθηκε τις δεκαετίες 1950 και 1960 υπό την εποπτεία του Saverio Muratori[41] είχε τεράστιο αντίκτυπο στην ανάπτυξη των μεθόδων σχεδιασμού, στην νομοθεσία σχετικά με την προστασία και στις πρακτικές διαχείρισης. Ο Muratori όρισε μια νέα μέθοδο, την τύπο-μορφολογική ανάλυση, με σκοπό την βέλτιστη κατανόηση των αστικών σχηματισμών. Η μέθοδος αυτή εξαρτάται από την ανάλυση των κτιριακών τύπων, σαν βάση για την κατανόηση της εξέλιξης του αστικού ιστού.

---

[37] Giancarlo De Carlo (1919 - 2005), ήταν Ιταλός αρχιτέκτονας και καθηγητής στη Σχολή Αρχιτεκτονικής της Βενετίας. Ήταν το νεότερο μέλος του CIAM και ανάμεσα στους ιδρυτές της ομάδας Team 10.

[38] Bandarin F. & Ron van Oers, (2012) *The Historic Urban Landscape: Managing Heritage in an Urban Century*, First Edition, United kingdom: Blackwell Publishing Ltd., σελ 25

[39] Bandarin F. & Ron van Oers, (2012) *The Historic Urban Landscape: Managing Heritage in an Urban Century*, First Edition, United kingdom: Blackwell Publishing Ltd., σελ 27

[40] John Turner (1927 -), είναι Βρετανός αρχιτέκτονας και καθηγητής. Έχει γράψει επανειλημμένα για θέματα στέγασης και οργάνωσης της κοινότητας.

[41] Saverio Muratori (1910 – 1973), ήταν Ιταλός αρχιτέκτονας, καθηγητής αρχιτεκτονικής στο Πανεπιστήμιο της Ρώμης και της Βενετίας. Θεωρείται ένας από τους πρωτοπόρους της τύπο-μορφολογικής ανάλυσης των ιστορικών, και όχι μόνο, αστικών σχηματισμών. (πηγή: https://en.wikipedia.org/wiki/Saverio_Muratori)

Η εφαρμογή των παραπάνω πρακτικών έδωσε ώθηση το 1969 στην ανάπτυξη σημαντικών συμπερασμάτων υπό την καθοδήγηση αρχιτεκτόνων και πολεοδόμων όπως ο Leonardo Benevolo, τα οποία συνοψίζονται στα σχέδια διατήρησης για την Μπολόνια και πολλές άλλες ιστορικές πόλεις. Η τύπο-μορφολογική προσέγγιση αποδείχτηκε εξαιρετικά αποτελεσματική στην λήψη αποφάσεων σχετικά με τις διαδικασίες διατήρησης και αποκατάστασης στον ιστορικό αστικό ιστό.

Γενικότερα, η απαίτηση για ποιότητα ζωής και η ανάγκη για εξοικονόμηση ενέργειας επηρεάζουν το σχεδιασμό στη δεκαετία του 1970. Αρχίζει τότε η διατύπωση κανόνων δικαίου για την προστασία του δομημένου, του φυσικού και του πολιτιστικού περιβάλλοντος, τόσο σε διεθνές όσο και σε εθνικό επίπεδο.

Η ίδια η φύση της ιστορικής πόλης, της σημασίας της και του ιστορικού σχηματισμού της, αποκαλύπτεται μέσα από την ανάλυση των δομικών στοιχείων της και των διαδικασιών διαστρωμάτωσης. Μετά από έναν αιώνα θεωρητικών και εμπειρικών δοκιμών, η αστική προστασία έχει αναδειχθεί σε βασικό τομέα της δημόσιας πολιτικής. Έχει γίνει συνείδηση στο κοινωνικό σύνολο αλλά και στην πολιτεία ότι το αγαθό της αρχιτεκτονικής μας κληρονομιάς και κατ' επέκταση της πολιτιστικής μας κληρονομιάς αποτελεί αγαθό προστασίας.

Ι.3 Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΙΣΤΟΡΙΚΩΝ ΣΥΝΟΛΩΝ ΣΗΜΕΡΑ

Η λειτουργία της ιστορικής πόλης έχει υποστεί δραματικές αλλαγές τον προηγούμενο αιώνα. Η ιστορική πόλη του 19ου αιώνα και των αρχών του 20ου αποτελούσε σε πολλές περιπτώσεις ένα τόπο κοινωνικής περιθωριοποίησης και εγκατάλειψης, με αλλοιωμένο φυσικό ιστό ο οποίος περιλάμβανε μεγάλα μνημεία του παρελθόντος τα οποία έπρεπε να εξαχθούν από το περιβάλλον τους ώστε να διατηρηθούν. Έτσι, η ιστορική πόλη αντιμετωπιζόταν με δύο διαφορετικές προσεγγίσεις: αποκατάσταση και συντήρηση για τα μνημεία και αφαίρεση ή ριζικός μετασχηματισμός για τον υπόλοιπο ιστό. Στο δεύτερο μισό του 20ου αιώνα γεννιέται μια εντελώς νέα αντιμετώπιση, με την προσοχή να μετατοπίζεται σε μια «ολοκληρωμένη» (integrated) συντήρηση και αποκατάσταση της ιστορικής πόλης, ως ειδική περιοχή που διαχωρίζεται από την υπόλοιπη πόλη, τόσο λειτουργικά όσο και κανονιστικά. Παράλληλα με αυτό ήταν η διεύρυνση της κοινότητας που υποστήριζε την προστασία και διατήρηση του ιστορικού αστικού ιστού καθώς προστέθηκαν ομάδες πολιτών, εθνικοί και διεθνείς οργανισμοί και μεγάλος αριθμός εμπειρογνωμόνων από διάφορους κλάδους.

Χάρη στις προσπάθειες από ειδικούς αλλά και από ομάδες πολιτών σε κάθε μέρος του κόσμου, υπάρχει πλέον η συναίνεση ότι η διατήρηση της αστικής κληρονομιάς είναι σημαντικό μέρος των κοινωνικών αξιών ιδιαίτερα σημαντικό στον προσδιορισμό της ταυτότητας, στην καλλιέργεια του πολιτισμού, στην ενημέρωση, στην εκπαίδευση και στην προώθηση της

οικονομικής ανάπτυξης. Αυτές οι συντονισμένες προσπάθειες, έχουν, ωστόσο, καταφέρει να διασώσουν ένα τμήμα από την παγκόσμια αστική κληρονομιά. Σημαντικές απώλειες έχουν καταχωρηθεί ή βρίσκονται σε εξέλιξη λόγω των γεωπολιτικών συγκρούσεων, της κερδοσκοπικής αστικής ανάπτυξης και της έλλειψης ενδιαφέροντος ή χρηματοδότησης από τις δημόσιες αρχές. Σήμερα, αυτή η κληρονομιά αντιπροσωπεύει μια πηγή τεράστιας πολιτιστικής και οικονομικής αξίας, της οποίας η πολύπλοκη φύση δεν αντικατοπτρίζεται κατάλληλα στις εθνικές και τοπικές πολιτικές ανάπτυξης και αξιοποίησης.

Οι ιστορικές αστικές περιοχές αποτελούν ένα πολύ μικρό κομμάτι του αστικοποιημένου τοπίου, αλλά παρόλα αυτά παίζουν πολύ σημαντικό ρόλο στον σχηματισμό της εθνικής και τοπικής ταυτότητας ενός τόπου, ως τόποι μνήμης και κοινωνικής αξίας, και ως μαγνήτες οικονομικών δραστηριοτήτων. Σήμερα, επικρατεί μια ολοένα και αυξανόμενη πεποίθηση ότι η ιστορική πόλη θα πρέπει να θεωρείται όχι μόνο ως σύνολο αρχιτεκτονικών μνημείων μέσα σε έναν υποστηρικτικό αστικό ιστό, αλλά και ως μία σύγχρονη διαστρωμάτωση εννοιών, που συνδέεται τόσο με το φυσικό περιβάλλον και την γεωλογική δομή καθώς και με την μητροπολιτική περιοχή.

Ο βασικός παράγοντας για τη διατήρηση της ιστορικής πόλης είναι η δημιουργία μιας ισορροπημένης, ολοκληρωμένης και βιώσιμης διαδικασίας διαχείρισης. Αυτό απαιτεί ένα σαφώς καθορισμένο στόχο και καινοτόμες πολιτικές από τους κύριους δημόσιους φορείς με βάση τις αξίες που πρέπει να προστατεύονται, μέσω της ενσωμάτωσης τους στις τακτικές διαδικασίες σχεδιασμού και ανάπτυξης σε επίπεδο πόλης αλλά και μητροπολιτικής περιοχής. Η αειφορία, στόχος που τον προηγούμενο αιώνα αγνοούνταν, πρέπει να αποτελέσει ισχυρό κανόνα ώστε η ιστορική πόλη να συνεχίσει να αποτελεί το βασικό κληροδότημα του παρελθόντος στην εποχή της παγκοσμιοποίησης[42].

Η αστική κληρονομιά αποτελεί θέμα το οποίο υπόκειται ισχυρές διαδικασίες αλλαγής. Ο κεντρικός ρόλος της αστικής κληρονομιάς, που ιστορικά σχετιζόταν με την συλλογική μνήμη και την ταυτότητα, σήμερα προσελκύει νέες λειτουργίες, νέες κοινωνικές ομάδες και νέες χρήσεις, εκ των οποίων ο τουρισμός είναι μία από τις πιο ισχυρές. Οι παράγοντες αυτοί γίνονται φορείς αλλαγής του κοινωνικού και φυσικού ιστού της ιστορικής πόλης. Εν όψει αυτών των διαδικασιών πολλά από τα υπάρχοντα εργαλεία και τις αρχές αποκαλύπτουν τις αδυναμίες τους. Επιπλέον, αυτό που αποτελεί την κληρονομιά δεν είναι σταθερό, εξελίσσεται μαζί με την κοινωνία και αντικατοπτρίζει την αλλαγή στις αξίες της κοινωνίας με την πάροδο του χρόνου. Είναι, επομένως, επιτακτικό για τις σύγχρονες κοινωνίες να επαναπροσδιορίσουν το ρόλο, τη σημασία και το σκοπό της κληρονομιάς.

Η αυξανόμενη συνειδητοποίηση της ανάγκης να διασφαλιστεί η βιωσιμότητα του σχεδίου και η διαχείριση των διαδικασιών του δομημένου περιβάλλοντος αποτελούν το επίκεντρο των

[42] Bandarin F. & Ron van Oers, (2012) *The Historic Urban Landscape: Managing Heritage in an Urban Century*, First Edition, United Kingdom: Blackwell Publishing Ltd., σελ. 176

νέων προσεγγίσεων οι οποίες κερδίζουν έδαφος από τις αρχές του 21ου αιώνα. Αυτές οι προσεγγίσεις έχουν κοινό στοιχείο την αναζήτηση ενός νέου τρόπου για τον συνδυασμό της παράδοσης, δηλαδή της ιστορικής πόλης για παράδειγμα, και της νεωτερικότητας. Αυτή η νέα προσέγγιση σχετικά με τον αστικό σχεδιασμό δίνεται παραδειγματικά από το έργο του πολεοδόμου Joan Busquets[43], το οποίο βασίζεται στην απόρριψη της μονοδιάστατης θεώρησης της πόλης και στην αποδοχή της πολλαπλότητας των μορφών και των διαστάσεων του αστικού χώρου. Η νέα αυτή προσέγγιση αντιμετωπίζει με σεβασμό τις αστικές μορφές του παρελθόντος, μέρη στα οποία η κοινωνία έβρισκε και βρίσκει μέχρι σήμερα έκφραση των παραδόσεων της, των αξιών και των πεποιθήσεων που τη διέπουν και αποτελεί σημείο αναφοράς για το σχεδιασμό νέων παρεμβάσεων στο χώρο. Ο Busquets αναγνωρίζει την πολυπλοκότητα του αστικού τοπίου και την κατακερματισμένη του κατάσταση, και η «εργαλειοθήκη» που προτείνει έχει σχεδιαστεί για να αντιμετωπίσει τα πιο σημαντικά ζητήματα του σήμερα. Χαρακτηριστικά αναφέρουμε κάποια από αυτά, όπως την αποσύνθεση - υποβάθμιση διαφόρων τμημάτων της πόλης, την δημιουργία ευέλικτων χώρων για πολλαπλές λειτουργίες, την σύνδεση με την εδαφική κλίμακα και την αποκατάσταση του ιστορικού ιστού[44].

Η ανάγκη να εξασφαλιστεί ο αποτελεσματικός συνδυασμός μεταξύ των διαφόρων στοιχείων που αφορούν το σχεδιασμό και τη διαχείριση της πόλης είναι η αιτία μιας πρωτοβουλίας που ανέλαβε το 2003 το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Πολεοδόμων, να συντάξει μία νέα "Χάρτα των Αθηνών". Αυτό το έγγραφο εξετάζει το μέλλον της πόλης στις κοινωνικές, οικονομικές και περιβαλλοντικές διαστάσεις της, ζητώντας ενισχυμένη σύνδεση μεταξύ των διαφόρων τμημάτων της πόλης και ανάμεσα στην πόλη και το περιβάλλον της. Η συνδεσιμότητα αυτή έχει επίσης μια χρονική διάσταση και αφορά τη σχέση ανάμεσα στο παρελθόν και το μέλλον της πόλης[45].

Μια άλλη προσέγγιση, που ονομάζεται από κάποιους συγγραφείς "Landscape Urbanism"[46] ή "Ecological Urbanism", αφορά την προσπάθεια να καθοριστεί η αστική ανάπτυξη σε μεγάλη εδαφική κλίμακα, όπου λαμβάνονται όλοι οι παράγοντες υπόψη, σε αντίθεση με την κλασσική πολεοδομία η οποία συνήθως περιορίζεται στις χωρικές πτυχές. Αυτή η νέα διεπιστημονική προσέγγιση αντιμετωπίζει την πόλη ως μέρος ενός ευρύτερου πλαισίου, που αποτελείται από τα φυσικά χαρακτηριστικά του και τις διαδικασίες διαστρωμάτωσης της με το πέρασμα του χρόνου, και έχει ως στόχο τον καθορισμό των τρόπων με τους οποίους η αποκατάσταση και η ανάπτυξη των φυσικών χώρων μπορεί να διέπεται από τις αρχές της αειφορίας. Θεωρεί την αστικοποίηση ως

---

[43] Joan Busquets (1946 -) είναι διεθνώς αναγνωρισμένος ισπανόφωνος αρχιτέκτονας και πολεοδόμος. Το 2011 του απονεμήθηκε το Βραβείο Erasmus, «της εξαιρετικής συμβολής ατόμου στον ευρωπαϊκό πολιτισμό, κοινωνία ή κοινωνική επιστήμη» για το εντυπωσιακό και πολυδιάστατο έργο του στον τομέα του πολεοδομικού σχεδιασμού.

[44] Bandarin F. & Ron van Oers, (2012) *The Historic Urban Landscape: Managing Heritage in an Urban Century*, First Edition, United Kingdom: Blackwell Publishing Ltd., σελ. 186

[45] http://www.ectp-ceu.eu/index.php/en/component/content/article?id=85 (τελευταία επίσκεψη 7/10/2015)

[46] Το Landscape Urbanism είναι μια θεωρία της πολεοδομίας που υποστηρίζει ότι ο καλύτερος τρόπος για την οργάνωση και τον σχεδιασμό των πόλεων είναι μέσω του σχεδιασμού του τοπίου τους και όχι των κτηρίων τους. (πηγή: https://en.wikipedia.org/wiki/Landscape_urbanism)

μια διαδικασία μακροπρόθεσμη, η οποία είναι ρευστή και μη γραμμική. Σε αντίθεση με τη φορμαλιστική προσέγγιση του "New Urbanism"[47], το "Landscape Urbanism" εξετάζει το έδαφος, και όχι την πόλη, ως η νέα διάσταση του σχεδιασμού. Από αυτή την άποψη, η προσέγγιση αυτή προσπαθεί να ξεπεράσει τον κλασσικό διαχωρισμό ανάμεσα στην πόλη και τη φύση, καθορίζοντας μια συνολική θεώρηση των δύο.

Αυτές οι τάσεις προς την ενοποίηση των προσεγγίσεων για το σχεδιασμό και την διαχείριση του δομημένου περιβάλλοντος παρουσιάζουν μεγάλο ενδιαφέρον και όσον αφορά την αστική προστασία και συντήρηση, δεδομένου ότι θα μπορούσαν να επιτρέψουν την ενσωμάτωση της διατήρησης της πολιτιστικής κληρονομιάς και της αστικής ανάπτυξης σε μια ενιαία αντίληψη και πρακτική, γεγονός το οποίο αποτελεί και ζητούμενο της εποχής.

Ι.3.Ι Η πρώτη δεκαετία του 21ου αιώνα

Η παγκόσμια ανταλλαγή πληροφοριών, που επικρατεί σε ολόκληρο τον πλανήτη σήμερα, επιταχύνει όλες τις κοινωνικές και οικονομικές διαδικασίες που επηρεάζουν την αστική ζωή. Η πόλη, ως εκ τούτου, θα είναι, ακόμη περισσότερο από ότι στο παρελθόν, στο κέντρο των κοινωνικών και χωρικών πολιτικών και προγραμμάτων που σχετίζονται με την οικονομική και φυσική δομή. Στο πλαίσιο αυτό, η ιστορική πόλη μπορεί να παίξει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο, ως έκφραση της ιστορίας και τόπος μνήμης, ως παράδειγμα της χωρικής ποιότητας, ως ο πυρήνας των διαδικασιών της αειφόρου ανάπτυξης και ως κινητήρια δύναμη της οικονομικής ανάπτυξης.

Για να παίξει αυτό το ρόλο, όμως, πρέπει να ενσωματωθεί στη συνολική δυναμική της αστικής ανάπτυξης. Προς το παρόν, η ιστορική πόλη εξακολουθεί να αποτελεί μια ειδική περιοχή, ένα ξεχωριστό χώρο για τους πολεοδόμους και τους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής. Έτσι, η σύγχρονη συζήτηση σχετικά με την αστική διατήρηση και αποκατάσταση μετά τους πρώτους προβληματισμούς στις αρχές του 21ου αιώνα έχει αρχίσει να βγάζει κάποια βασικά συμπεράσματα, τα οποία παίζουν καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση των πολιτικών και πρακτικών σχετικά με την αστική διατήρηση.

Πρώτον, η έννοια και ο ορισμός της ιστορικής πόλης έχουν εξελιχθεί. Ενώ στην παραδοσιακή πρακτική η ιστορική πόλη ταυτίζεται με την προβιομηχανική πόλη, σήμερα θεωρούνται πολιτιστική κληρονομιά και τμήματα της πόλης του 19ου και 20ου αιώνα. Τέτοια παραδείγματα είναι η Λεωφόρος Andrassy (εικόνα 6) στη Βουδαπέστη ή η Λευκή Πόλη του Τελ Αβίβ (εικόνα 7),

[47] Το New urbanism είναι ένα κίνημα που αναπτύχθηκε στις ΗΠΑ για να προωθήσει τη δημιουργία και την αποκατάσταση των κοινοτήτων μεικτών χρήσεων, με περιπάτους και συμπαγή και ζωντανά συστατικά. Οι αρχές του είναι οι εξής: βατότητα, συνδεσιμότητα, μεικτές χρήσεις και διαφορετικότητα, μεικτή στέγαση, ποιότητα αρχιτεκτονικής και αστικού σχεδιασμού, γειτονιές με παραδοσιακή δομή, αυξημένη πυκνότητα, «έξυπνες» μεταφορές, αειφορία και ποιότητα ζωής. (πηγή: Bandarin F. & Ron van Oers, (2012) *The Historic Urban Landscape: Managing Heritage in an Urban Century*, First Edition, United Kingdom: Blackwell Publishing Ltd., σελ. 188)

καθώς και ορισμένες αστικές περιοχές όπως η Shanghai Bund (εικόνα 8) ή η Siedlungen[48] στο Βερολίνο[49] (εικόνα 9). Στην πραγματικότητα, ο διαχωρισμός μεταξύ του τι είναι ιστορικό και τι όχι θεωρείται όλο και περισσότερο τεχνητός, καθώς η πόλη αποτελείται από διαφορετικά πυκνά στρώματα, όπου κληρονομιά θεωρείται η ροή και η ανάμειξη αυτών και όχι η αυθαίρετη επιλογή κάποιων αστικών τμημάτων που ορίζονται ως «ιστορικά».

Δεύτερον, οι πόλεις αλλάζουν, μερικές φορές πιο γρήγορα ή πιο απρόβλεπτα από ότι οι σχεδιαστές μπορούν να προβλέψουν ή να διαχειριστούν. Το πώς μπορεί κανείς να προβλέψει και να διαχειριστεί την αλλαγή αποτελεί αρκετά χρόνια τώρα θέμα συζήτησης και ανησυχίας μεταξύ των ειδικών είτε πρόκειται για μνημεία, είτε για αρχαιολογικούς χώρους, είτε για ιστορικές πόλεις. Ωστόσο, ενώ στον τομέα της συντήρησης μνημείων ως μια μακρά και συσσωρευμένη πρακτική υπάρχουν κατευθυντήριες γραμμές, αυτό δεν ισχύει στις περιπτώσεις διατήρησης και προστασίας του αστικού ιστού. Οι ιστορικές πόλεις είναι πολύπλοκοι οργανισμοί, οι οποίοι απαρτίζονται όχι μόνο από τις αρχιτεκτονικές δομές τους αλλά και από τις κοινωνικές δομές, τις δραστηριότητες, τις τελετουργίες, τις χρήσεις και ούτω καθεξής. Σε όλη την ιστορία αυτό ήταν κάτι που άλλαζε συνεχώς, και συνεχίζει να αλλάζει με επιταχυνόμενο ρυθμό. Η Βενετία (Ιταλία), η Λιτζιάνγκ (Κίνα) και το Σαλβαδόρ ντε Μπαϊα (Βραζιλία) είναι καλά διατηρημένα ιστορικά αστικά κέντρα, των οποίων όμως οι κοινωνικές δομές και λειτουργίες έχουν αλλάξει δραματικά. Αντίθετα, στο Βαράνασι της Ινδίας, διατηρούνται στο σύνολο τους οι κοινωνικές και πνευματικές αξίες αλλά ο αστικός ιστός διατρέχει σοβαρό κίνδυνο. Επίσης, η Βαρσοβία, καθώς και τμήματα πολλών άλλων αστικών περιοχών που καταστράφηκαν από πολέμους ή φυσικές καταστροφές, ανακατασκευάστηκε πλήρως. Είναι σαφές, λοιπόν, από τα παραπάνω παραδείγματα ότι είναι απαραίτητη η θεωρητική και πρακτική αναθεώρηση των σημερινών προτύπων και αντιλήψεων σχετικά με το τι είναι και από τι αποτελείται η αστική κληρονομιά[50].

Τρίτον, με την πάροδο των χρόνων έχει αναπτυχθεί μια εργαλειοθήκη για τη διατήρηση και προστασία της ιστορικής πόλης. Υπάρχει η ανάγκη να αξιολογηθεί η αποτελεσματικότητα και να ελεγχθεί η συνοχή των εργαλείων αυτών, των διαφορετικών πολιτικών και πρακτικών διαχείρισης, που έχουν σχέση με τους γενικούς στόχους της διατήρησης και προστασίας. Επιπλέον, νέα εργαλεία πρέπει να καθοριστούν, τα οποία να συμβάλλουν στη διαχείριση των διεργασιών για

[48] Πρόκειται για έξι συγκροτήματα κοινωνικών κατοικιών του Βερολίνου, και αποτελούν τεκμήριο των πρωτοποριακών πολιτικών στέγασης που τέθηκαν σε εφαρμογή από το 1910 έως το 1933, ειδικά κατά τη διάρκεια τη Δημοκρατίας της Βαϊμάρης. (πηγή: https://el.wikipedia.org/wiki/Μοντερνιστικά_Οικιστικά_Συγκροτήματα_του_Βερολίνου)

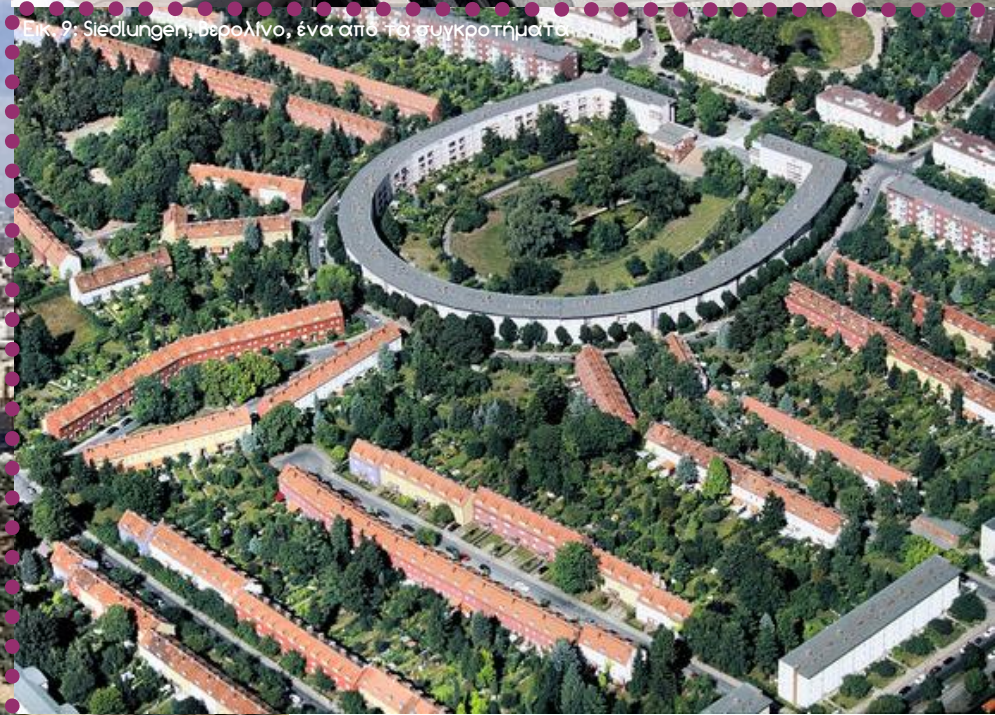
[49] Bandarin F. & Ron van Oers, (2012) *The Historic Urban Landscape: Managing Heritage in an Urban Century*, First Edition, United Kingdom: Blackwell Publishing Ltd., σελ. 190

[50] Bandarin F. & Ron van Oers, (2012) *The Historic Urban Landscape: Managing Heritage in an Urban Century*, First Edition, United Kingdom: Blackwell Publishing Ltd., σελ. 190

Εικ. 6: Η λεωφόρος Andrassy στη Βουδαπέστη

Εικ. 7: Shanghai Bund

Εικ. 8: Η Λευκή Πόλη του Tel Aviv



Εικ. 9: Siedlungen, Βερολίνο, ένα από τα συγκροτήματα

τον εντοπισμό και τη διατήρηση των αστικών αξιών. Αυτό θα μπορούσε να περιλαμβάνει εργαλεία τα οποία να προβλέπουν τη συμμετοχή των εμπλεκόμενων ομάδων στον καθορισμό του συστήματος αξιών ενός ιστορικού τόπου (για παράδειγμα μόνιμοι κάτοικοι ή καταστηματάρχες της περιοχής κλπ.), εργαλεία που να καθορίζουν και να προστατεύουν την ακεραιότητα του αστικού ιστού και τοπίου, εργαλεία για τον εντοπισμό των ορίων των αποδεκτών αλλαγών σε ένα ιστορικό πλαίσιο ή εργαλεία για την καλύτερη ενσωμάτωση των δομημένων και φυσικών διαστάσεων του αστικού τοπίου και την εξασφάλιση των μοντέλων αειφόρου ανάπτυξης.

Τέλος, η αστική διατήρηση είχε πάντα να αντιμετωπίσει το πρόβλημα των πρόσθετων χρηματοδοτικών πόρων που απαιτούνται για να καλύψει τις δαπάνες για τις παρεμβάσεις αποκατάστασης και συντήρησης. Αυτό το κόστος έχει την τάση να υποστηρίζεται από τη δημόσια χρηματοδότηση είτε μέσω της άμεσης χρηματοδοτικής μεταβίβασης είτε μέσω των φορολογικών κινήτρων στα πλαίσια των κοινωνικών επενδύσεων ή των προγραμμάτων αποκατάστασης. Ωστόσο, τα μοντέλα αυτά δεν είναι βιώσιμα μακροπρόθεσμα σε έναν κόσμο όπου η δημόσια οικονομία δέχεται όλο και μεγαλύτερες πιέσεις. Αποτελεί επιτακτική ανάγκη η εύρεση πιο καινοτόμων μοντέλων χρηματοδότησης για τις παρεμβάσεις αυτές.

Ι.3.2 Η προσέγγιση του "Historic Urban Landscape" (Ιστορικό Αστικό Τοπίο)

Οι σύγχρονες αρχές της αστικής διατήρησης και προστασίας προέρχονται από τις αρχιτεκτονικές αρχές προστασίας. Στη Χάρτα της Βενετίας του 1964[51], η προσοχή είναι σχεδόν αποκλειστικά στραμμένη στο μνημείο και την αποκατάσταση του. Αυτός ο περιορισμός ήταν που ώθησε τον ICOMOS να διατυπώσει ένα ειδικό συμπληρωματικό έγγραφο, μία Χάρτα για την Αστική Διατήρηση, συγκεκριμένα τη Χάρτα της Ουάσιγκτον, το 1987, η οποία εμπλουτίζει σημαντικά τη διεθνή εργαλειοθήκη σε αυτόν τον τομέα (δηλαδή της αστικής διατήρησης και προστασίας), και συμπεριλαμβάνει στοιχεία όπως τα αστικά πρότυπα, οι δημόσιοι χώροι καθώς και οι φυσικοί και ανθρωπογενείς παράγοντες[52].

Στη συνέχεια την πρώτη δεκαετία του 21ου αιώνα η UNESCO και άλλες οργανώσεις σχετικές με τη διατήρηση έχουν ανοίξει μια συζήτηση σχετικά με τις αρχές της αστικής διατήρησης, οι οποίες καθορίστηκαν τον προηγούμενο μισό αιώνα. Η κίνηση αυτή αποσκοπεί στην αξιολόγηση της βιωσιμότητας αυτών των αρχών σε σχέση με τις νέες προκλήσεις που προκύπτουν από την παγκοσμιοποίηση. Ενώ αυτή η συζήτηση και η αναθεώρηση των αρχών είναι ακόμα υπό εξέλιξη, ορισμένα σημαντικά σημεία έχουν εμφανιστεί σε πρόσφατα έγγραφα.

---

[51] Ο Χάρτης της Βενετίας, που διαδέχεται τον Χάρτη των Αθηνών, το 1964, γεννιέται μετά από δύο εξαιρετικά γόνιμες για την αποκατάσταση των μνημείων δεκαετίες, κατά τις οποίες ανοικοδομείται και αποκαθίσταται το ιστορικό τοπίο της κατεστραμμένης κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο Ευρώπης. Ο Χάρτης σηματοδοτεί την έναρξη της διεθνοποίησης του ζητήματος, καθιστάμενος το πρώτο διεθνώς αποδεκτό θεωρητικό πλαίσιο αρχών επεμβάσεων σε μνημεία, έως σήμερα σεβαστό και ισχύον.
(πηγή: : Μαλλούχου – Tufano Φ., Ιστορία – Θεωρία – Κριτική Αποκατάστασης Μνημείων (Σημειώσεις), Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Ενότητα 5, σελ. 2)

[52] http://www.getty.edu/conservation/publications_resources/research_resources/charters/charter40.html

Ανάμεσα σε αυτά, το Vienna Memorandum (2005)[53] πιθανώς να αποτελεί την πρώτη συνολική προσπάθεια για την αναθεώρηση της σύγχρονης αστικής διατήρησης. Προέκυψε από ένα συνέδριο που πραγματοποιήθηκε στη Βιέννη το Μάιο του 2005, κατόπιν αιτήματος της Παγκόσμιας Επιτροπής Κληρονομιάς, η οποία είχε εκφράσει ανησυχία για τη συχνότητα των περιπτώσεων σύγχρονων ή πολυώροφων κατασκευών μέσα ή κοντά στην περίμετρο ιστορικών πόλεων[54]. Η Παγκόσμια Επιτροπή Κληρονομιάς είχε σκοπό με την κίνηση αυτή να διερευνήσει τα όρια των υπαρχόντων εργαλείων, των δικών της Λειτουργικών Οδηγιών καθώς και τις διάφορες Διεθνείς Χάρτες και Συστάσεις και να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις που προκύπτουν από την πίεση της σύγχρονης ανάπτυξης.

Το Vienna Memorandum, παρόλο που είναι ένα έγγραφο το οποίο εξακολουθεί να βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στις παραδοσιακές προσεγγίσεις, επιδιώκει να ανοίξει τη συζήτηση για την αναθεώρηση κάποιων περιορισμών των παραδοσιακών προσεγγίσεων. Καθορίζει, επίσης, τις ιστορικές αστικές περιοχές όχι ως άθροισμα μνημείων μέσα σε ένα τυχαίο αστικό ιστό, αλλά ως ένα ολοκληρωμένο σύστημα, το οποίο χαρακτηρίζεται από ιστορικά, γεωμορφολογικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά. Το Vienna Memorandum βλέπει τις ιστορικές περιοχές ως αποτέλεσμα μιας μακροχρόνιας, και ακόμα σε εξέλιξη, δυναμικής διαδικασίας και αντιλαμβάνεται την αλλαγή, την κοινωνική, φυσική και οικονομική, ως μια μεταβλητή που πρέπει να γίνει κατανοητή και όχι να αντιμετωπίζεται απλά ως μια αντίθεση.

Έτσι το Vienna Memorandum πρότεινε την έννοια του "Historic Urban Landscape". Η προσέγγιση του "Historic Urban Landscape", υπογραμμίζει τη σχέση μεταξύ των φυσικών μορφών και της κοινωνικής εξέλιξης, καθορίζοντας τις ιστορικές πόλεις ως ένα σύστημα ενσωμάτωσης φυσικών και τεχνητών στοιχείων, σε ένα ιστορικό συνεχές, που αντιπροσωπεύει μια διαστρωμάτωση που δημιουργήθηκε καθ' όλη τη διάρκεια της ιστορίας. Η αναγνώριση της αξίας της πολυμορφίας είναι η βάση που διέπει το "Historic Urban Landscape". Η προσέγγιση αυτή είναι μια προσπάθεια, όχι η μοναδική και σίγουρα όχι η τελευταία, για την αντιμετώπιση του ζητήματος της αστικής διατήρησης και αποκατάστασης με τρόπους που αντανακλούν τη μεγάλη ποικιλομορφία των πολιτιστικών παραδόσεων στις διαφορετικές κοινωνίες, προκειμένου να εξαλειφθεί ο διχασμός μεταξύ διατήρησης και ανάπτυξης. Έχει σκοπό να υποστηρίξει νέες πρακτικές και ενημερωμένα εργαλεία, αντί να δώσει οριστικές απαντήσεις, όπως οι υπάρχοντες «περιοριστικοί» χάρτες. Είναι, στην πραγματικότητα, ένα νέο εργαλείο, ευέλικτο και εξελισσόμενο.

Η αναγνώριση της πολιτιστικής αξίας της σύγχρονης αρχιτεκτονικής δημιουργίας σε ιστορικές περιοχές, κάτι που προκαλεί έντονες συζητήσεις μεταξύ των ειδικών στη συντήρηση και

---

[53] Bandarin F. & Ron van Oers, (2012) *The Historic Urban Landscape: Managing Heritage in an Urban Century*, First Edition, United Kingdom: Blackwell Publishing Ltd., σελ. 72

[54] Ανάμεσα στις περιπτώσεις που εξετάστηκαν από την Παγκόσμια Επιτροπή Κληρονομιάς είναι το Potsdam, η Βιέννη, η Κολωνία, το Μπορντό, η Κωνσταντινούπολη, η Ρίγα, η Σεβίλλη, το Λίβερπουλ κα.

αποκατάσταση, προκύπτει από αυτή την προσέγγιση, καθώς οι ιστορικές πόλεις θεωρούνται ως μια διαστρωμάτωση εποχών και εννοιών, άρα δεν μπορεί να αποκλειστεί αυτή καθαυτή η σύγχρονη δημιουργία. Αυτό που εκφράζεται με σαφήνεια είναι η ανάγκη σεβασμού της ακεραιότητας και της συνέχειας των χαρακτηριστικών ενός συγκεκριμένου τόπου, ένας βασικός κανόνας των επεμβάσεων σε ιστορικές περιοχές που συχνά αγνοείται από τη σύγχρονη αρχιτεκτονική δημιουργία.

Το Vienna Memorandum προβλέπει μια πιο ολοκληρωμένη προσέγγιση για τη διατήρηση και προστασία των αξιών των φυσικών και ανθρωπογενών χαρακτηριστικών. Ενώ οι περισσότερες από τις υπάρχουσες Χάρτες μιλούν για την ανάγκη να διατηρηθεί ο "τόπος" και το "περιβάλλον" του, το "Historic Urban Landscape" θεωρεί τα φυσικά χαρακτηριστικά ως δημιουργικούς παράγοντες αστικών αξιών, άρρηκτα συνδεδεμένους με τη δομή και τη λειτουργία του αστικού ιστορικού τόπου.

Το "Historic Urban Landscape" δεν αποτελεί μια ξεχωριστή κατηγορία κληρονομιάς. Αντιθέτως, η έννοια αυτή περιλαμβάνεται στην καθιερωμένη έννοια των ιστορικών αστικών περιοχών, ενώ ταυτόχρονα προσθέτει μια νέα θεώρηση στις πρακτικές της αστικής διατήρησης και προστασίας. Πιο συγκεκριμένα, μιλά για μια ευρύτερη «εδαφική άποψη» της πολιτιστικής κληρονομιάς, η οποία συνοδεύεται από μια ευρύτερη εξέταση των κοινωνικών και οικονομικών λειτουργιών της ιστορικής πόλης, μια προσέγγιση για τη διαχείριση της αλλαγής που προσπαθεί να αντιμετωπίσει τις σύγχρονες εξελίξεις και τέλος, μια επαναξιολόγηση της εισαγωγής σύγχρονων στοιχείων σε ιστορικές περιοχές.

02

Προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο

2.Ι ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΕ

Παράλληλα με τους θεωρητικούς προβληματισμούς του 20ου αιώνα, οι οποίοι μελετήθηκαν στην προηγούμενη ενότητα, ξεκίνησαν να δημιουργούνται διεθνείς οργανισμοί με σκοπό την προστασία της πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς. Αφορμή αποτέλεσαν οι πλημμύρες το Νοέμβριο του 1966 στη Βενετία και τη Φλωρεντία, οι οποίες αποκάλυψαν δύο πράγματα. Πρώτο το πόσο ευάλωτες είναι μερικές από τις πιο σημαντικές Ευρωπαϊκές πόλεις, και δεύτερο την ανεπάρκεια των εθνικών κυβερνήσεων να αντιμετωπίσουν μεγάλες καταστροφές. Ξαφνικά, λοιπόν, συνειδητοποίησαν όλοι, ότι πόλεις σαν τη Βενετία και τη Φλωρεντία είναι δυνατόν να καταστραφούν τελείως (τουλάχιστον όσο αφορά το ιστορικό τμήμα), τα επόμενα χρόνια. Το δεδομένο αυτό προκάλεσε μια διεθνή κινητοποίηση στην οποία έλαβαν μέρος όλοι οι ενδιαφερόμενοι φορείς. Η διεθνής κινητοποίηση ήταν αποτελεσματική στο να δημιουργηθούν υψηλού επιπέδου πρότυπα που στην πράξη μεταφράστηκαν στη θέσπιση καλύτερης νομοθεσίας στις χώρες της δυτικής Ευρώπης, αρχικά[55].

Ένας φορέας που δραστηριοποιείται προς αυτή την κατεύθυνση είναι η ICOMOS (International Council on Monuments and Sites), δηλαδή το Διεθνές Συμβούλιο Μνημείων και Τοποθεσιών. Το ICOMOS είναι μη κυβερνητικός οργανισμός και λειτουργεί ως τεχνικός σύμβουλος για την UNESCO, για την οποία θα αναφερθούμε παρακάτω.

Εργάζεται για τη διατήρηση και την προστασία των χώρων πολιτιστικής κληρονομιάς. Είναι η μόνη παγκόσμια μη κυβερνητική οργάνωση αυτού του είδους, η οποία είναι αφιερωμένη στην προώθηση της εφαρμογής της θεωρίας, μεθοδολογίας και των επιστημονικών τεχνικών για τη διατήρηση της αρχιτεκτονικής και πολιτιστικής κληρονομιάς. Το έργο της στηρίζεται στις αρχές που ορίζονται από τον Διεθνή Χάρτη του 1964 για τη Συντήρηση και Αποκατάσταση Μνημείων και Χώρων (Χάρτα της Βενετίας). Η ICOMOS στελεχώνεται από ένα δίκτυο εμπειρογνωμόνων το οποίο ωφελείται από την διεπιστημονική ανταλλαγή των μελών του, μεταξύ των οποίων είναι αρχιτέκτονες, ιστορικοί, αρχαιολόγοι, ιστορικοί της τέχνης, γεωγράφοι, ανθρωπολόγοι, μηχανικοί και πολεοδόμοι [56]. Τα μέλη του ICOMOS συμβάλλουν στη βελτίωση της διατήρησης της πολιτιστικής κληρονομιάς, τα πρότυπα και τις τεχνικές για κάθε τύπο των πολιτιστικών αγαθών της κληρονομιάς: κτίρια, ιστορικές πόλεις, πολιτιστικά τοπία και αρχαιολογικούς χώρους.

---

[55] Λυρούδια Ε., (1988) Προστασία Αστικών Συνόλων, Θεωρητική και Πρακτική Έρευνα, Διδακτορική διατριβή, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα, σελ 19

[56] http://www.icomos.org/en/about-icomos/mission-and-vision/mission-and-vision

Η ίδρυση του έγινε το 1965 μετά από απόφαση του Διεθνούς Συνεδρίου Αρχιτεκτόνων και Ειδικών Προστασίας που έγινε στη Βενετία το 1964 και σήμερα στεγάζεται στο Παρίσι ενώ παράλληλα δραστηριοποιείται σε 104 χώρες σε όλο τον κόσμο.

Η ιδιότητα του ως τεχνικού συμβούλου του επιτρέπει να εξετάζει τις προτάσεις που γίνονται στην UNESCO από τις χώρες-μέλη για να συμπεριληφθούν τα μνημεία τους στον Κατάλογο της Παγκόσμιας Κληρονομιάς (Φυσικής και Πολιτιστικής). Προς την επίτευξη των στόχων του έχει δημιουργήσει 21 επιτροπές οι οποίες είναι εξειδικευμένες σε διάφορους τομείς όπως η παραδοσιακή αρχιτεκτονική, ο πολιτιστικός τουρισμός, η προστασία ιστορικών πόλεων και οικισμών κα.

Η UNESCO είναι ένας οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών που ιδρύθηκε στις 16 Νοεμβρίου του 1945. Σκοπός της UNESCO είναι να συμβάλει στην ειρήνη και την ασφάλεια με την προώθηση της διεθνούς συνεργασίας μέσω της εκπαίδευσης, της επιστήμης και του πολιτισμού, προκειμένου να προαχθεί ο σεβασμός για τη δικαιοσύνη, το κράτος δικαίου και τα ανθρώπινα δικαιώματα.

Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά την πολιτιστική κληρονομιά, στόχος της Unesco είναι εν μέσω των νέων παγκόσμιων απειλών να διαφυλάξει μνημεία και περιοχές που αποτελούν εθνική και πολιτιστική κληρονομιά. Αυτός είναι και ο λόγος που προωθεί και συντονίζει δράσεις θεωρώντας ότι τα μνημεία αυτά και οι περιοχές είναι σημαντικές για όλη την ανθρωπότητα[57].

Με τη Συνθήκη της Παγκόσμιας Κληρονομιάς του 1972 καθορίστηκε ποια είδη μπορούν να εγγραφούν στην Παγκόσμια Λίστα Κληρονομιάς καθώς επίσης και τα καθήκοντα των χωρών-μελών της στο να αναγνωρίζουν τα σημαντικότερα από αυτά και να εργάζονται προς την προστασία τους και τη συντήρηση τους.

Οι χώρες της UNESCO παροτρύνονται να προστατέψουν την πολιτιστική τους κληρονομιά μέσω σχεδιασμού προγραμμάτων, εγκαθιστώντας προσωπικό και υπηρεσίες προς αυτό το σκοπό, επικεντρώνοντας στην επιστημονική και τεχνική έρευνα καθώς επίσης και στην υιοθέτηση μέτρων τα οποία θα αποδώσουν σε αυτή την κληρονομιά λειτουργική προσαρμοστικότητα στην καθημερινή ζωή των κοινοτήτων. Εξηγεί επίσης στις χώρες-μέλη πως πρέπει να χρησιμοποιείται και να διαχειρίζεται αυτή η κληρονομιά καθώς επίσης και ποιες είναι οι συνθήκες που θα τους επιτρέψουν να λάβουν παγκόσμια οικονομική βοήθεια. Προτρέπει τις χώρες να ενημερώνουν το κοινό για την αξία της παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς μέσω εκπαιδευτικών και πληροφοριακών προγραμμάτων.

Τέλος, οι χώρες αυτές έχουν την υποχρέωση να ενημερώνουν την UNESCO για την εξέλιξη των διεργασιών προς αυτή την κατεύθυνση ώστε να βρίσκεται σε θέση να αντιλαμβάνεται τις ανάγκες και να λειτουργεί προς την επίλυση τους[58].

---

[57] Τσαούσης Κ., Σακκάς Γ., (2008-2009) *Η προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς στην Ευρωπαϊκή Ένωση,* Πτυχιακή εργασία, Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Πειραιά, Σχολή Τεχνολογικών Εφαρμογών, Τμήμα Πολιτικών Δομικών Έργων, σελ. 16

[58] https://en.unesco.org/about-us/introducing-unesco

2.Ι.Ι Κριτήρια ένταξης στην UNESCO

i. Να αντιπροσωπεύει ένα αριστούργημα της ανθρώπινης δημιουργικής ιδιοφυΐας.
ii. Να παρουσιάζουν μια σημαντική ανταλλαγή των ανθρώπινων αξιών, σε ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα ή μέσα σε μια πολιτιστική περιοχή του κόσμου, με εξελίξεις που αφορούν την αρχιτεκτονική, την τεχνολογία, τις μνημειακές τέχνες, την πολεοδομία ή τον σχεδιασμό του τοπίου.
iii. Να φέρει μια μοναδική ή τουλάχιστον εξαιρετική μαρτυρία μίας πολιτιστικής παράδοσης ενός πολιτισμού που ζει ή που έχει εξαφανιστεί.
iv. Να είναι ένα εξαιρετικό παράδειγμα του τύπου κτιρίου ή τεχνολογικού συνόλου ή τοπίου που να απεικονίζει μέγα βήμα στην ανθρώπινη ιστορία.
v. Να είναι ένα εξαιρετικό παράδειγμα της παραδοσιακής ανθρώπινης εγκατάστασης, χρήσης γης ή της χρησιμοποίησης της θάλασσας, το οποίο είναι αντιπροσωπευτικό ενός πολιτισμού (ή πολιτισμών) ή ανθρώπινης αλληλεπίδρασης με το περιβάλλον, ιδίως όταν έχει γίνει ευάλωτο υπό την επίδραση μη αναστρέψιμων αλλαγών.
vi. Να συνδέεται άμεσα ή απτά με γεγονότα ή ζωντανές παραδόσεις, με ιδέες ή πίστεις, με καλλιτεχνικά και λογοτεχνικά έργα εξέχουσας παγκόσμιας σημασίας. (Η επιτροπή θεωρεί ότι το κριτήριο αυτό θα πρέπει κατά προτίμηση να χρησιμοποιείται σε συνδυασμό με άλλα κριτήρια)
vii. Να περιέχει εξαιρετικά φυσικά φαινόμενα ή περιοχές εξαιρετικής φυσικής ομορφιάς και αισθητικής σημασίας.
viii. Να είναι ιδιάζοντα παραδείγματα μείζονων φάσεων της ιστορίας της γης, συμπεριλαμβανομένου του ρεκόρ της ζωής, σημαντικών εν εξελίξει γεωλογικών διαδικασιών για την ανάπτυξη των γεωμορφών ή σημαντική γεωμορφολογία ή φυσιογραφικά χαρακτηριστικά.
ix. Να είναι ιδιάζοντα παραδείγματα σημαντικών εν εξελίξει οικολογικών και βιολογικών διαδικασιών στην εξέλιξη και την ανάπτυξη των χερσαίων, του γλυκού νερού, των παράκτιων και θαλάσσιων οικοσυστημάτων και των κοινοτήτων των φυτών και των ζώων.
x. Να περιέχει τους πιο σημαντικούς και αξιόλογους οικοτόπους για in-situ διατήρηση της βιολογικής ποικιλομορφίας, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που περιέχουν απειλούμενα είδη εξαιρετικής παγκόσμιας αξίας από την άποψη της επιστήμης ή της συντήρησης[59].

Τέλος, EUROPA NOSTRA είναι μια μη κερδοσκοπική οργάνωση, η οποία στηρίζεται οικονομικά από τις συνδρομές των μελών και τις δωρεές από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και άλλους δημόσιους φορείς και ιδιωτικούς υποστηρικτές και χορηγούς.

Τα μέλη της EUROPA NOSTRA αποτελούνται από διαφορετικές κατηγορίες:

[59] http://whc.unesco.org/en/criteria/

- Κάθε μη κυβερνητικός και μη κερδοσκοπικός οργανισμός (ένωση, ίδρυμα κλπ) ο οποίος εργάζεται ενεργά για την προστασία της πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς σε ευρωπαϊκό, εθνικό, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο μπορεί να υποβάλλει αίτηση για να γίνει μέλος του Οργανισμού.
- Κάθε δημόσιος ή ιδιωτικός φορέας ο οποίος δεν έχει τα προσόντα για να ενταχθεί ως μέλος στην οργάνωση, μπορεί να υποβάλει αίτηση για να γίνει συνεργάτης του Οργανισμού.
- Τα άτομα που επιθυμούν να υποστηρίξουν άμεσα τη δράση της EUROPA NOSTRA μπορούν να γίνουν μεμονωμένα μέλη της Οργάνωσης[60].

Κάθε χρόνο η EUROPA NOSTRA επιβραβεύει το καλύτερο από τα επιτεύγματα της πολιτιστικής κληρονομιάς. Μέσα από το Βραβείο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την πολιτιστική κληρονομιά "Europa Nostra Awards", γιορτάζουμε την αριστεία και την αφοσίωση από τους αρχιτέκτονες, τεχνίτες, τους εθελοντές, τα σχολεία, τις τοπικές κοινότητες, τους ιδιοκτήτες της πολιτιστικής κληρονομιάς και των μέσων ενημέρωσης.

2.2 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Τα πιο σημαντικά κείμενα για την προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι:

1. Ο Καταστατικός Χάρτης των Αθηνών[61] για την "Επανόρθωση των Ιστορικών Μνημείων" που υιοθετήθηκε από την Πρώτη Παγκόσμια Διάσκεψη των Αρχιτεκτόνων και Τεχνικών το 1931.
2. Η Ευρωπαϊκή Πολιτιστική Σύμβαση που έγινε το Δεκέμβριο του 1954
3. Η Χάρτα της Βενετίας το 1964 στην οποία οριοθετούνται ως ιστορικό μνημείο και οι τοποθεσίες, αστικές ή αγροτικές αλλά και έργα που με την πάροδο του χρόνου απέκτησαν ιστορική και πολιτιστική σημασία. Για τη συντήρηση των παραπάνω απαιτείται ένας γενικότερος επιστημονικός κλάδος με τη συμμετοχή και συνεργασία όλων των επιστημών, διαδικασία η οποία πρέπει να είναι μόνιμη και επαναλαμβανόμενη[62].
4. Η Ευρωπαϊκή Σύμβαση για την "Προστασία της Αρχαιολογικής Κληρονομιάς" που έγινε στο Λονδίνο το 1969
5. Η Ευρωπαϊκή Σύμβαση για την "Προστασία της Αρχαιολογικής Κληρονομιάς" που έγινε στο Λονδίνο το Μάιο του 1964 και αναθεωρήθηκε στη Βαλέτα τον Ιανουάριο του 1992
6. Η Σύμβαση για την "Προστασία της Παγκόσμιας Πολιτιστικής και Φυσικής Κληρονομιάς" που έγινε το Νοέμβριο του 1972

[60] http://www.europanostra.org/who-we-are/
[61] http://en.wikipedia.org/wiki/Athens_Charter_%28preservation%29
[62] http://el.wikipedia.org/wiki/Χάρτης_της_Βενετίας

7. Η Σύμβαση για την "Προστασία της Άγριας Ζωής και του Φυσικού Περιβάλλοντος" στην Ευρώπη που έγινε στη Βέρνη το 1972
8. Η Διακήρυξη του Άμστερνταμ το 1975 η οποία περιέχει τις δύο βασικές διαπιστώσεις: η πρώτη είναι ότι η αρχιτεκτονική κληρονομιά της Ευρώπης αποτελεί, πέρα από την πολιτιστική αξία που έχει, ένα βασικό στοιχείο για την απόκτηση συνείδησης εκ μέρους των λαών της για την ιστορία του τόπου αλλά και για το μέλλον τους και η δεύτερη είναι ότι σαν αρχιτεκτονική κληρονομιά ορίζονται εκτός από τα κτίρια και όλες οι περιοχές που έχουν είτε ιστορικό είτε πολιτιστικό ενδιαφέρον[63]
9. Η Χάρτα της Φλωρεντίας για τους ιστορικούς κήπους το 1981
10. Η Σύμβαση για την Προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς της Ευρώπης της Γρανάδας το 1985 της οποίας παραθέτουμε τα βασικότερα σημεία λόγω του ότι τα περισσότερα νομικά πλαίσια των χωρών της Ε.Ε. βασίστηκαν σε αυτή[64]
11. Η Διεθνής Χάρτα για την "Προστασία των Ιστορικών Πόλεων" του 1987 (Χάρτα της Ουάσιγκτον)
12. Ο Καταστατικός Χάρτης για την "Προστασία και τη Διαχείριση της Αρχαιολογικής Κληρονομιάς" της Λωζάνης του 1990
13. Η Χάρτα του Πολιτιστικού Τουρισμού του 1999 της οποίας οι έξι αρχές είναι:
    i. Να γίνεται κατανοητή η σημασία του κάθε τόπου
    ii. Να είναι εφικτό ο πολιτισμός και ο τουρισμός να αναπτύξουν μια βιώσιμη σχέση αν αναλογισθούμε τις αντίθετες αξίες που τους διέπουν
    iii. Ο κάθε επισκέπτης της χώρας να έχει μια εποικοδομητική επίσκεψη
    iv. Η κοινότητα που φιλοξενεί τους συγκεκριμένους χώρους να εμπλέκεται στις διαδικασίες και των δύο τομέων
    v. Η κοινότητα που φιλοξενεί τους συγκεκριμένους χώρους να έχει οφέλη
    vi. Να υπάρχουν τα κατάλληλα μέσα ώστε να προβάλλεται αυτή η κληρονομιά[65]
14. Η Σύμβαση για τα "Ευρωπαϊκά Αξιοθέατα" του 2000 [66]
15. Αναφορικά με την "Βιομηχανική Κληρονομιά", το 2003 στη Ρωσία ετοιμάσθηκε για την ICOMOS, η Χάρτα του Nizhny Tagil[67]

---

[63] Διονύσης Ζ., (1997) *Ιστορική πόλη και σύγχρονη ζωή*, στο Τα Μνημεία και η Πόλη
[64] Του Ν. 2039/1992 (Φ.Ε.Κ. 61/Α/13.4.1992) «Περί Κυρώσεως της Σύμβασης για την προστασία της Αρχιτεκτονικής Κληρονομιάς της Ευρώπης».
[65] http://eyploia.aigaio-net.gr/modules.php?name=News&file=article&sid=1316
[66] Μανουκιάν Αικατερίνη, «Το νομικό πλαίσιο για την προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς στην Ελλάδα», Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Πειραιά, Σχολή Τεχνολογικών Εφαρμογών, Τμήμα Πολιτικών Δομικών Έργων, Πειραιάς, 2005, σελ 41
[67] Μανουκιάν Αικατερίνη, «Το νομικό πλαίσιο για την προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς στην Ελλάδα», Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Πειραιά, Σχολή Τεχνολογικών Εφαρμογών, Τμήμα Πολιτικών Δομικών Έργων, Πειραιάς, 2005, σελ 116-119

2.3 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ

Παραπάνω αναφέρθηκαν οι Διεθνείς και Ευρωπαϊκοί οργανισμοί που έχουν κύριο στόχο τους την προστασία της πολιτιστικής και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς καθώς και οι Διεθνείς και Ευρωπαϊκές Συμβάσεις οι οποίες καθορίζουν το νομικό πλαίσιο, με βάση το οποίο προστατεύεται η κληρονομιά. Για να επιτευχθούν οι στόχοι των οργανισμών αυτών όμως πρέπει να δημιουργηθούν συγκεκριμένα προγράμματα και δράσεις που θα τους υλοποιούν. Σε κάποια από αυτά τα προγράμματα, τα σημαντικότερα και πιο σχετικά με το θέμα αυτής της εργασίας, θα αναφερθούμε πιο αναλυτικά.

Η πρωτοβουλία URBAN είναι το κύριο ευρωπαϊκό πρόγραμμα, που εισήγαγε και καθιέρωσε την πρακτική των ολοκληρωμένων αστικών παρεμβάσεων, γεγονός το οποίο συντελέστηκε μετά τη συνειδητοποίηση, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ότι μεμονωμένες δράσεις πολεοδομικού χαρακτήρα δεν μπορούν να επιφέρουν αντιδιαμετρικό αποτέλεσμα στην υπάρχουσα υποβάθμιση. Στην πρωτοβουλία URBAN I (1994 – 1999) συμμετείχε και η Ελλάδα, και πιο συγκεκριμένα αφορούσε έξι αστικές συνοικίες (Ερμούπολη, Κερατσίνι, Πάτρα, Περιστέρι, Βόλος – Ν.Ιωνία, Θεσσαλονίκη) με κοινό χαρακτηριστικό τα προβλήματα βιομηχανικής παρακμής και υψηλής ανεργίας, αποδιοργάνωση του αστικού ιστού, κακές συνθήκες στέγασης και ποιότητας ζωής[68]. Στη συνέχεια, η πρωτοβουλία URBAN II (2000 – 2006) αφορούσε μια νέα προσέγγιση της αστικής ανάπτυξης, διατηρώντας μια ολοκληρωμένη προσέγγιση στα κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά προβλήματα και στοχεύοντας στην καινοτομία. Η Ελλάδα συμμετείχε σε αυτή μέσω τριών επιχειρησιακών προγραμμάτων για το Ηράκλειο, την Κομοτηνή και το Πέραμα.

Το URBACT είναι ένα ευρωπαϊκό πρόγραμμα ανταλλαγής και μάθησης το οποίο προωθεί τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη. Επιτρέπει στις πόλεις να συνεργαστούν ώστε να αναπτύξουν λύσεις σε μείζονες αστικές προκλήσεις, επιβεβαιώνοντας το βασικό ρόλο που διαδραματίζουν στην αντιμετώπιση των ολοένα και πιο περίπλοκων κοινωνικών αλλαγών. Το URBACT βοηθά τις πόλεις στην ανάπτυξη ρεαλιστικών λύσεων, νέων και βιώσιμων καθώς και στην ενσωμάτωση σε αυτές των οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών διαστάσεων. Στο πρόγραμμα συμμετέχουν 300 πόλεις, 29 χώρες και 5000 ενεργοί συμμετέχοντες. Ελληνικές πόλεις που συμμετέχουν στο πρόγραμμα είναι η Θεσσαλονίκη, ο Βόλος, η Αθήνα, η Κομοτηνή, το Ηράκλειο κ.α.

Τα διάφορα project είναι χωρισμένα σε θεματικούς τομείς, οι οποίοι αποτελούν τον πυρήνα του προγράμματος URBACT. Οι τομείς αυτοί είναι :

- Ενεργός ένταξη (Active inclusion)
- Καινοτομία και δημιουργικότητα

[68] Βλάχβεη Ε., (2011) *Αστική αναγέννηση – Θεσμοί, Πολιτικές & Πρακτικές: Οι περιπτώσεις της Ιρλανδίας και της Ελλάδας,* Ερευνητική εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης, Βέροια, σελ. 51

- Αστικό περιβάλλον με χαμηλές εκπομπές άνθρακα
- Ποιότητα – Βιώσιμη διαβίωση
- Υποβαθμισμένες περιοχές
- Μητροπολιτική διακυβέρνηση
- Αστική ανανέωση
- Ανθρώπινο κεφάλαιο και επιχειρηματικότητα
- Πόλεις λιμάνια

Κάθε τομέας, από τους εννιά παραπάνω, αποτελείται από διάφορα project σχετικά με το ανάλογο θέμα. Άλλα προγράμματα στην ίδια θεματική είναι το 'REPAIR', το οποίο σχετίζεται με την αξιοποίηση του δυναμικού των εγκαταλειμμένων στρατιωτικών χώρων ως τμήμα της βιώσιμης αστικής ανανέωσης, και το 'TUTUR', που ασχολείται με τις προσωρινές χρήσεις ως εργαλείο για την αστική ανανέωση κα[69].

Το δίκτυο HerO (The network 'HerO – Heritage as Opportunity'), πρόγραμμα το οποίο εντάσσεται στη θεματική της Αστικής Ανανέωσης του προγράμματος URBACT, είναι μια συνεργασία μεταξύ των πόλεων Ρέγκενσμπουργκ (επικεφαλής, Γερμανία), Γκράτζ (Αυστρία), Νάπολη (Ιταλία), Βίλνιους (Λιθουανία), Σιγκισοάρα (Ρουμανία), Λίβερπουλ (Ηνωμένο Βασίλειο), Λούμπλιν (Πολωνία), Πουατιέ (Γαλλία) και Βαλέτα (Μάλτα) η οποία στοχεύει στην ανάπτυξη ολοκληρωμένων και καινοτόμων στρατηγικών διαχείρισης των ιστορικών αστικών τοπίων. Κύριος στόχος του δικτύου είναι η διερεύνηση της σωστής ισορροπίας μεταξύ της διατήρησης της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς και του αειφόρου μέλλοντος με σκοπό την κοινωνικό-οικονομική ανάπτυξη των ιστορικών πόλεων και την ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ανταγωνιστικότητας τους. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στη διαχείριση αντικρουόμενων συμφερόντων χρήσης και στην αξιοποίηση του δυναμικού των περιουσιακών στοιχείων της πολιτιστικής κληρονομιάς για την οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ζωή[70].

Για να είναι δυνατή η αποτελεσματική επίδραση των δραστηριοτήτων του δικτύου HerO στις τοπικές πολιτικές, κάθε χώρα - εταίρος συμμετέχει σε μια 'Υποστηρικτική Τοπική Ομάδα'. Η συμμετοχή όλων των ενδιαφερόμενων φορέων είναι προσανατολισμένη στα μελλοντικά σχέδια αστικής ανάπτυξης, τα λεγόμενα «σχέδια διαχείρισης», για τις ιστορικές περιοχές κάθε πόλης.

Το δίκτυο Hero συνεργάζεται στενά με το πρόγραμμα «Κληρονομιά της Ευρώπης» (πρώην Ευρωπαϊκή Ένωση Ιστορικών Πόλεων και Περιφερειών), μια συμμαχία από σχεδόν χίλιες ιστορικές πόλεις, που ιδρύθηκε το 1999 από το Συμβούλιο της Ευρώπης. Με αυτή τη συνεργασία οι συμμετέχοντες στο πρόγραμμα Hero μπορούν να επωφεληθούν από τις εμπειρίες των άλλων ιστορικών πόλεων της Ευρώπης, ενώ παράλληλα αναπτύσσουν στρατηγικές για την αειφόρο ανάπτυξη των περιοχών της δικής τους παλιάς πόλης.

---

[69] http://urbact.eu/en/our-projects/#

[70] EUROPEAN UNION (2011), 'The Road to Success' Integrated Management of Historic Towns, GUIDEBOOK, σελ 5

Τα προγράμματα Euromed Heritage (I,II και III) στοχεύουν στην συνεργασία των χωρών στην περιοχή της Μεσογείου σε ζητήματα τεκμηρίωσης της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, υποστήριξης νέων πολιτικών, κατάρτισης ειδικών, ανταλλαγής εμπειριών και τεχνογνωσίας. Ειδικότερα, το Euromed Heritage I (1998-2004) είχε σαν κύριο στόχο τη δημιουργία αποθεμάτων κληρονομιάς και την διευκόλυνση της δικτύωσης των μουσείων και άλλων πολιτιστικών ιδρυμάτων, το Euromed Heritage II (2002-2007) και το Euromed Heritage III (2004-2008) στόχευαν στην αύξηση των δυνατοτήτων των χωρών της Μεσογείου στη διαχείριση και την ανάπτυξη της κληρονομιάς, με ιδιαίτερη έμφαση στην άυλη κληρονομιά[71]. Το Euromed Heritage 4 (2008-2012) αποτελεί ένα ορόσημο στη διαδικασία της αναγνώρισης της κουλτούρας ως καταλύτη για την αμοιβαία κατανόηση μεταξύ των λαών της περιοχής της Μεσογείου και προτίθεται να διευκολύνει την αναγνώριση από τους ανθρώπους της δικιάς τους εθνικής και περιφερειακής κληρονομιάς, μέσω της ευκολότερης πρόσβασης στην εκπαίδευση και τη γνώση για την πολιτιστική κληρονομιά[72] .

Ο θεσμός της «Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης» αφορά στον ορισμό, από την Ευρωπαϊκή Ένωση, μιας πόλης για περίοδο ενός ημερολογιακού έτους κατά το οποίο η πόλη αυτή οργανώνει μια σειρά από πολιτιστικές εκδηλώσεις με ευρωπαϊκή διάσταση. Η έννοια της Ευρωπαϊκής Πολιτιστικής Πρωτεύουσας συνελήφθη ως ένας τρόπος αλληλοπροσέγγισης των Ευρωπαίων κατοίκων και ξεκίνησε στις 13 Ιουνίου 1985 από το Συμβούλιο Υπουργών με πρωτοβουλία της Ελληνίδας Υπουργού Πολιτισμού, Μελίνας Μερκούρη. Πρώτη Ευρωπαϊκή Πολιτιστική Πρωτεύουσα ανακηρύχθηκε η Αθήνα το 1985.

Ο κύριος στόχος του θεσμού αυτού είναι να αναδείξει τον πλούτο και την ποικιλομορφία των Ευρωπαϊκών πολιτισμών και τα κοινά χαρακτηριστικά και να προωθήσει την καλύτερη αμοιβαία γνωριμία μεταξύ των πολιτών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η προετοιμασία για μια μέλλουσα Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης είναι μια ευκαιρία για την πόλη να αποκομίσει σημαντικά πολιτιστικά, κοινωνικά και οικονομικά οφέλη και μπορεί να βοηθήσει την προώθηση της αστικής ανάπλασης, να αλλάξει την εικόνα της πόλης και να αυξήσει την προβολή και το προφίλ σε διεθνή κλίμακα.

Στην επόμενη ενότητα, μελετάτε το θεσμικό πλαίσιο και οι φορείς προστασίας της Ιταλίας, μιας χώρας με μεγάλη ιστορία στο τομέα αυτό. Επίσης, ακολουθεί και η μελέτη δύο περιπτώσεων Ιταλικών πόλεων, της Μπολόνια και της Φλωρεντίας.

---

[71] Ως άυλα πολιτιστικά αγαθά νοούνται «εκφράσεις, δραστηριότητες, γνώσεις και πληροφορίες, όπως μύθοι, έθιμα, προφορικές παραδόσεις, χοροί, δρώμενα, μουσική, τραγούδια, δεξιότητες ή τεχνικές που αποτελούν μαρτυρίες του παραδοσιακού, λαϊκού και λόγιου πολιτισμού».

[72] http://www.euromedheritage.net/intern.cfm?menuID=7&submenuID=1

03

Ιταλία

3.Ι ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Ιταλία σαν χώρα έχει μεγάλη παράδοση στη διατήρηση των μνημείων της. Αξίζει να αναφέρουμε ότι ακόμα και οι Ρωμαίοι αυτοκράτορες είχαν νόμους για την προστασία των μνημείων. Υπήρξε από τις πρώτες σύγχρονες χώρες οι οποίες στράφηκαν προς την προστασία και αναδιοργάνωση των ιστορικών τους κέντρων, αρχικά με στόχο τη διαφύλαξη της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς. Τα μεταπολεμικά χρόνια το ζήτημα της 'αστικής διατήρησης' είχε αρχίσει να αναδύεται. Στα τέλη της δεκαετίας του 1950 και αρχές του 1960 εμφανίζεται επιτακτικά η ανάγκη για στροφή από τη διατήρηση και αποκατάσταση μεμονωμένων κτιρίων στην διατήρηση ολόκληρων αστικών συγκροτημάτων ιστορικής αξίας, σε πολλές Ευρωπαϊκές πόλεις και ιδιαίτερα σε Ιταλικές πόλεις. Ο οικονομικός και κοινωνικός μετασχηματισμός της Ιταλίας συνοδεύεται από μια έντονη οικοδομική δραστηριότητα, η οποία επηρεάζει τόσο τις μεγάλες πόλεις όσο και τις μικρές και θέτει σε κίνδυνο την ακεραιότητα αυτού που πολλοί θεωρούν ως πολιτιστική κληρονομιά και η υπεράσπιση της οποίας ήταν εθνικής σημασίας. Στο πλαίσιο αυτό, οι πρωτοβουλίες για την προστασία των ιστορικών κέντρων από την οικοδομική κερδοσκοπία άνθισαν[73]. Παραδείγματα τέτοιων πρωτοβουλιών ήταν η ίδρυση συλλόγων όπως "Italia Nostra" που δημιουργήθηκε το 1959 με σκοπό την ευαισθητοποίηση του κοινού για τα ζητήματα της προστασίας και της αποκατάστασης.

Το INU ("Instituto Nationale di Urbanistica", National Institute of Town Planning) άρχισε να εξετάζει το ζήτημα των ιστορικών κέντρων στα συνέδρια του και ιδιαίτερα σε αυτό του 1957. Επίσης, συχνό θέμα συζήτησης στα συνέδρια ήταν η ανάγκη γεφύρωσης του χάσματος μεταξύ του σχεδιασμού και της διατήρησης των ιστορικών κτιρίων. Η θέσπιση δύο νόμων, πριν το τέλος του Β' Παγκόσμιου Πολέμου, δημιούργησε ξεχωριστές γραφειοκρατικές διαδρομές και νομοθετικές διαδικασίες για τα θέματα αυτά. Ο νόμος του 1939 για την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς (N. 1089) επικεντρώθηκε στον περιορισμό της δράσης συγκεκριμένων κρατικών φορέων, ενώ ο νόμος του 1942 σχετικά με το Πολεοδομικό σχεδιασμό (N. 1150) προέβλεπε τις διαδικασίες για την έγκριση των σχεδίων από τις δημοτικές διοικήσεις. Δεδομένου ότι η έννοια της διατήρησης στρεφόταν ολοένα και περισσότερο προς ολόκληρες αστικές περιοχές και όχι προς μεμονωμένα κτίρια ήταν σημαντικό να ενσωματωθούν αυτές οι ξεχωριστές προσεγγίσεις και να θεσπιστούν ειδικά εργαλεία σχεδιασμού. Επίσης, την ίδια περίοδο εμφανίζεται ο όρος 'Centri Storici' – ιστορικό κέντρο- ο οποίος χρησιμοποιούνταν είτε για να ορίσει το πυκνό δίκτυο των μικρών αστικών κέντρων με ιστορική σημασία ή για να εντοπίσει τον κεντρικό πυρήνα των μεγαλύτερων πόλεων της Ιταλίας.

[73] De Pieri F. & Scrivano P., (2004) Representing the historical Center of Bologna, *Urban History Review,* τ.33 (v.1), σελ. 3

Κομβικό σημείο στην συζήτηση για τα ιταλικά ιστορικά κέντρα ήταν η ίδρυση το 1960 του "Εθνικού Οργανισμού για την Τέχνη και τα Ιστορικά κέντρα" (Associazione Nazionale per I Centri Storici – artistici, ANCSA), μία ένωση αρχιτεκτόνων, πολεοδόμων, ειδικών στην αποκατάσταση και δημοτικών υπαλλήλων. Ένα από τα αποτελέσματα του πρώτου συνεδρίου του ANCSA, που πραγματοποιήθηκε στο Gubbio, ήταν η σύνταξη ενός εγγράφου (η λεγόμενη Χάρτα Του Gubbio, Carta di Gubbio) που ήταν μια διακήρυξη αρχών σχετικά με τη διατήρηση των ιστορικών αστικών κέντρων. Το συνέδριο επίσης σηματοδότησε την στιγμή που η έκφραση 'centri storici' άρχισε να αναγνωρίζεται ευρέως και να χρησιμοποιείται πλέον επίσημα στις συζητήσεις που αφορούσαν τα προβλήματα των αστικών κέντρων και της συντήρησης τους.

Η θεμελιώδης ασάφεια της έκφρασης 'Centri Storici' βοήθησε στην οικοδόμηση της δημόσιας συναίνεσης γύρω από τις διάφορες προτάσεις για τη διατήρηση των ιστορικών κέντρων που τέθηκαν σε ισχύ στα τέλη του 1960 και στις αρχές της δεκαετίας του 1970. Το σχέδιο του 1969 για την Μπολόνια, το οποίο εξετάζεται παρακάτω, ήταν σε μεγάλο βαθμό το πιο γνωστό από αυτές τις πρωτοβουλίες.

3.2 ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Το βασικό σχέδιο για τον πολεοδομικό σχεδιασμό των Ιταλικών πόλεων είναι το Δομικό Σχέδιο Χωρικής Οργάνωσης (Municipal Structural Plan – Piano Structurale Comunale – PSC) που είναι το δομικό εργαλείο πολεοδομικού σχεδιασμού, που ορίζεται από την περιφέρεια. Έχει ισχύ 15 χρόνια και θέτει τους γενικούς στόχους οι οποίοι στη συνέχεια εξειδικεύονται από το Επιχειρησιακό Δημοτικό Σχέδιο (Municipal Operative Plan - Piano Operativo Comunale – POC), το οποίο έχει ισχύ για 5 χρόνια. Βάσει μιας πολιτικά ορισμένης κοινωνικής, οικονομικής και περιβαλλοντικής στρατηγικής, το Στρατηγικό Σχέδιο διατυπώνει διαρθρωτικούς στόχους για τη μορφή και την ανάπτυξη της πόλης ώστε να προφυλάσσεται η φυσική, περιβαλλοντική και πολιτιστική φυσιογνωμία της[74].

3.3 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ

Η πολιτιστική κληρονομιά της Ιταλίας αποτελείται από αρχαιολογικά ευρήματα, μνημεία και έργα τέχνης από το Μεσαίωνα μέχρι τη σύγχρονη εποχή. Αυτός είναι και ο λόγος που η χώρα

[74] http://www.laboratoriorapu.it/Plans_Project/Download/Lezioni/Lezione%201/urban_center.pdf

είναι η πλουσιότερη πολιτιστικά στον κόσμο, και ο μόνος τρόπος να παραμείνει πλούσια είναι όσο διατηρούνται τα μνημεία της[75].

Στην Ιταλία ως αρχιτεκτονική κληρονομιά θεωρείται κάθε κτίριο και περιοχή όπου υπάρχει η έκφραση πολιτιστικής, ιστορικής και αρχιτεκτονικής αξίας όπως αυτή αναγνωρίζεται από τη νομοθεσία της[76]. Το άρθρο 9 του Ιταλικού Συντάγματος ορίζει ως κρατική υποχρέωση την προστασία και τη διατήρηση της ιστορικής, καλλιτεχνικής και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς.

Με το νόμο Νο 42 του 2004 επικυρώθηκε η βασική νομοθεσία αναφορικά με τη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς στην Ιταλία. Με το νόμο αυτό αναγνωρίζονται ως εθνική περιουσία όλα τα ιστορικά, καλλιτεχνικά, αρχαιολογικά και αρχιτεκτονικά μνημεία, κτίρια και περιοχές, περιγράφονται τα μέτρα προστασίας που πρέπει να ληφθούν από την κυβέρνηση, και καθορίζονται τα πρόστιμα για ζημιές.

Η Ιταλία έχει δημιουργήσει οργανισμούς και ιδρύματα αποκλειστικά για την προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς όπως το Centro di Restauro (Κέντρο Αποκαταστάσεων) στη Ρώμη και το Instituto delle Pietre Dure στη Φλωρεντία. Επίσης, στη Ρώμη έχει την έδρα του και το ICCROM (International Centre for the Study of the Preservation and Restoration of Cultural Property)[77], ένας παγκόσμιος οργανισμός για τη διατήρηση και την αποκατάσταση[78].

Εκτός αυτών σε κρατικό επίπεδο, η Ιταλία έχει αναπτύξει ένα κεντρικό σύστημα για τη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς στο οποίο εμπλέκονται και οι τοπικές αρχές. Το 1998 δημιουργήθηκε το «Υπουργείο για την Κληρονομιά και τις Πολιτιστικές Δραστηριότητες» με σκοπό να προωθήσει τις κατάλληλες, εξειδικευμένες πολιτικές προς αυτό το σκοπό. Το τμήμα «Soprintendenza Architettonica» του Υπουργείου είναι αρμόδιο για τη διαχείριση της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς. Μέσω μιας νέας συνταγματικής αναθεώρησης, στην Ιταλία μπορούν πλέον και οι τοπικές αρχές να κατέχουν προσωρινή νομοθετική ισχύ μαζί με τις κυβερνητικές αρχές αναφορικά με τον συντονισμό, την προώθηση και τη διαχείριση της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς. Οι δημοτικές αρχές της Ιταλίας έχουν τμήματα πολιτισμού τα οποία είναι υπεύθυνα για την αποκατάσταση και τη διατήρηση της κληρονομιάς υπό την επίβλεψη του κεντρικού υπουργείου[79].

Η κυβέρνηση χρησιμοποιεί την κοινωνική αποδοχή και συμμετοχή με σκοπό την καλύτερη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς. Για αυτό το λόγο έχει δημιουργήσει κάποια μέσα για να ενθαρρύνει το κοινό να συμμετέχει. Μερικά από αυτά είναι η προώθηση της κληρονομιάς μέσω ιστοσελίδων, εκθέσεων και εκδηλώσεων όπως οι "Λευκές Νύχτες" και η "Ιταλική Εβδομάδα Πολιτιστικής Κληρονομιάς" όπου οι πολίτες μπορούν να επισκεφτούν μνημεία και περιοχές χωρίς

---

[75] Σάκκας Γ., Τσαούσης Κ., (2008 – 2009) *Η προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς στην ΕΕ*, Πτυχιακή εργασία, Τμήμα Πολιτικών Δομικών Έργων ΤΕΙ Πειραιά, σελ 52

[76] Research and Library Services Division, Heritage conservation in Rome, 2006 - 2007

[77] http://en.wikipedia.org/wiki/International_Centre_for_the_Study_of_the_Preservation_and_Restoration_of_Cultural_Property

[78] http://www.international.icomos.org/risk/world_report/2000/italy_2000.htm

[79] http://www.culturalpolicies.net/web/italy.php?aid=22&curln=103

να πληρώσουν, εκπαιδευτικά προγράμματα και σύντομα μαθήματα και σεμινάρια σχετικά με τη διατήρηση της κληρονομιάς και εμπλοκή μη κερδοσκοπικών οργανισμών.

Επίσης, παρέχει φορολογικά και οικονομικά προνόμια με σκοπό την προσέλκυση της ιδιωτικής χρηματοδότησης για την διαχείριση της πολιτιστικής κληρονομιάς. Για παράδειγμα, τέτοια είναι η απαλλαγή την καταχωρημένων κτιρίων από το φόρο κληρονομιάς, η παροχή έκπτωσης στο φορολογητέο εισόδημα για όλες τις χορηγίες και δωρεές που δίνονται από ιδιώτες και επιχειρήσεις, παροχή έκπτωσης στο φορολογητέο εισόδημα για τους ιδιοκτήτες που έχουν καταχωρημένα κτίρια και τα συντηρούν. Επιπλέον, όσοι ιδιοκτήτες λαμβάνουν δάνεια για επισκευές στα καταχωρημένα κτίρια τους, το κράτος αναλαμβάνει την πληρωμή των τόκων αυτών των δανείων. Τέλος, το υπουργείο συνεισφέρει οικονομικά στις απαιτούμενες εργασίες μέχρι το 50% του ποσού. Σε κάποιες περιπτώσεις την εκτέλεση των εργασιών την αναλαμβάνει εξ 'ολοκλήρου το ίδιο το Υπουργείο.

Στην Ιταλία για να αναγνωριστεί ένα κτίριο ή μία περιοχή ως μέρος της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, και να μπορέσει να έχει τα κατάλληλα μέτρα και μέσα προστασίας, είναι αρμόδιο το "Υπουργείο για την Κληρονομιά και τις Πολιτιστικές Δραστηριότητες". Το "τμήμα της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς" του κάθε δήμου είναι αρμόδιο για κάθε άδεια εργασίας που δίνεται.

Κάθε περιφέρεια φτιάχνει μια επιτροπή με την ευθύνη να καθορίσει ποια κτίρια ή περιοχές θα καταχωρηθούν ως πολιτιστική κληρονομιά. Στην ίδια επιτροπή υποβάλλονται και οι προτάσεις για επισκευές ή εργασίες στα κτίρια προς έγκριση[80].

Ένα μεγάλο μέρος των πόρων στην Ιταλία προέρχεται από την ιδιωτική πρωτοβουλία, όχι με τον τρόπο της συνεισφοράς και της χορηγίας αλλά μέσω της εκμετάλλευσης της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς. Είναι λογικό ότι τα μνημεία ιστορικής, καλλιτεχνικής και αρχιτεκτονικής σημασίας προσελκύουν μεγάλο αριθμό ανθρώπων που θέλουν να τα επισκεφθούν. Κατά συνέπεια ο αριθμός αυτών των ανθρώπων ευνοεί κι άλλους τομείς της χώρας. Αντιλαμβανόμενη η Ιταλία το μεγάλο βαθμό συνεισφοράς της ιδιωτικής πρωτοβουλίας έχει θεσπίσει κίνητρα για να την προσελκύσει ξεκινώντας από φορολογικές διευκολύνσεις και απαλλαγές και φτάνοντας μέχρι το σημείο να παραχωρεί χώρους προς εκμετάλλευση στους ιδιώτες. Η παραχώρηση των χώρων αυτών γίνεται με βάση καθορισμένες αρχές και προϋποθέσεις όπως συμβόλαια συγκεκριμένου χρόνου, καταβολή συγκεκριμένου ετήσιου παγίου στο κράτος καθώς και προκαθορισμένα έργα που πρέπει ο ιδιώτης να πραγματοποιήσει για να είναι σύννομος με τους όρους της σύμβασης[81].

Σε κρατικό επίπεδο η χρηματοδότηση γίνεται από το Υπουργείο Κληρονομιάς και Πολιτιστικών Δραστηριοτήτων καθώς και από τις τοπικές αρχές. Τα χρήματα αυτά προέρχονται

---

[80] Σάκκας Γ., Τσαούσης Κ., (2008 – 2009) *Η προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς στην Ευρωπαϊκή Ένωση*, Πτυχιακή εργασία, Τμήμα Πολιτικών Δομικών Έργων ΤΕΙ Πειραιά, σελ. 55

[81] Σάκκας Γ., Τσαούσης Κ., (2008 – 2009) *Η προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς στην Ευρωπαϊκή Ένωση*, Πτυχιακή εργασία, Τμήμα Πολιτικών Δομικών Έργων ΤΕΙ Πειραιά, σελ. 55

από τον κρατικό προϋπολογισμό, από καθορισμένο ποσό από το εθνικό λαχείο της Ιταλίας και από τον οργανισμό των τραπεζών που υποχρεώνονται να συνεισφέρουν στις πολιτιστικές δραστηριότητες της Ιταλίας[82].

3.4 ΜΠΟΛΟΝΙΑ

3.4.Ι Εισαγωγή – Περιγραφή της πόλης

Η Μπολόνια είναι η έβδομη πιο δημοφιλής πόλη, ως προς την επισκεψιμότητα, της Ιταλίας (εικόνα 10), έχει πληθυσμό 384,038 κατοίκους (31 Δεκεμβρίου 2012) και αποτελεί τη μεγαλύτερη πόλη της περιφέρειας Emilia-Romanga (εικόνα 11). Βρίσκεται στην άκρη της πεδιάδας του Πάδου στους πρόποδες των Απένινων Ορέων, στη συνάντηση των κοιλάδων των ποταμών Reno και Savena. Το κέντρο της πόλης βρίσκεται 54 μέτρα πάνω από το επίπεδο της θάλασσας, ενώ το υψηλότερο σημείο της επαρχίας βρίσκεται στα 1.945 μέτρα.

Εικ. 10: Χάρτης της Ιταλίας - Η θέση της Μπολόνια στην Ιταλία

Εικ. 11: Η περιφέρεια Emilia-Romanga και οι δήμοι από τους οποίους αποτελείται.

Η Μπολόνια από τα πρώτα κιόλας χρόνια της ύπαρξης της, υπήρξε σημαντικό αστικό κέντρο και απέκτησε νευραλγική σημασία για την περιοχή. Ακόμα και σήμερα αποτελεί ένα σημαντικό σταυροδρόμι οδικών και σιδηροδρομικών αξόνων. Στα τέλη του 13ου αιώνα ήταν η πέμπτη σε πληθυσμό ευρωπαϊκή πόλη. Αποτελεί σημαντικό πολιτιστικό και καλλιτεχνικό κέντρο. Οι μεσαιωνικοί πύργοι, τα κτίρια εποχής, οι στοές, οι ναοί, η μορφή του ιστορικού κέντρου και τα έργα τέχνης είναι όλα αποτέλεσμα μιας καλλιτεχνικής και αρχιτεκτονικής ιστορίας.

Η οικονομία της Μπολόνια χαρακτηρίζεται από ένα ακμάζον βιομηχανικό τομέα, που παραδοσιακά στηρίζεται στην μεταποίηση των γεωργικών και ζωοτεχνικών προϊόντων. Περιλαμβάνει επίσης παραγωγή αυτοκινήτων, ειδών υπόδησης και κλωστοϋφαντουργίας, εκτυπωτικές και εκδοτικές βιομηχανίες, καθώς και ισχυρές οικονομικές, ασφαλιστικές και λιανικού εμπορίου δραστηριότητες.

[82] Σάκκας Γ., Τσαούσης Κ., (2008 – 2009) *Η προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς στην Ευρωπαϊκή Ένωση*, Πτυχιακή εργασία, Τμήμα Πολιτικών Δομικών Έργων ΤΕΙ Πειραιά, σελ. 56

Κατά τη διάρκεια των αιώνων, η Μπολόνια έχει αποκτήσει πολλά ονόματα: το "Η Μορφωμένη" (La Dotta) είναι μια αναφορά στο πανεπιστήμιο της, το "Η Παχιά" (La Grassa) σχετίζεται με την ιδιαίτερα πλούσια κουζίνα της και τέλος το "Η Κόκκινη" (La Rossa) αρχικά παρέπεμπε στο χρώμα των στεγών του ιστορικού της κέντρου, αλλά στην πορεία συνδέθηκε με την πολιτική κατάσταση στην πόλη, η οποία θεωρείται ιστορικό προπύργιο της αριστεράς[83].

Η Μπολόνια διαθέτει Διεθνές Αεροδρόμιο, το Guglielmo Marconi, το οποίο πρόσφατα επεκτάθηκε ώστε να φιλοξενεί μεγαλύτερα αεροσκάφη και είναι το έβδομο πιο πολυσύχναστο της Ιταλίας. Ο σιδηροδρομικός σταθμός Centralle είναι ένας από τους σημαντικότερους σταθμούς τρένων στην Ιταλία, εξαιτίας της στρατηγικής θέσης της πόλης (εξυπηρετεί 58 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως). Επίσης, ο σταθμός San Donato, με 33 σιδηροδρομικές γραμμές, είναι ο μεγαλύτερος τόσο σε μέγεθος όσο και σε κίνηση στην Ιταλία. Η πόλη εξυπηρετείται από ένα μεγάλο δίκτυο δημόσιων λεωφορείων, συμπεριλαμβανομένων και των γραμμών τρόλεϊ. Η "Μητροπολιτική Σιδηροδρομική Υπηρεσία" της Μπολόνια είναι μια υπηρεσία περιφερειακών σιδηροδρομικών μεταφορών γύρω από την πόλη της Μπολόνια που τέθηκε σε λειτουργία το 2015.

Το 2000 η πόλη ανακηρύχθηκε Ευρωπαϊκή Πολιτιστική Πρωτεύουσα

3.4.2 Ιστορικά στοιχεία

Η περιοχή γύρω από την Μπολόνια κατοικείται από τον 9° αιώνα π.Χ., όπως απέδειξαν οι αρχαιολογικές ανασκαφές του 19ου αιώνα. Αυτή η περίοδος και μέχρι τον 6° αιώνα π.Χ. είναι γνωστή ως Villanovan, και είχε πολλούς πυρήνες κατοίκησης σε ολόκληρη την περιοχή. Τον 6° αιώνα π.Χ. ο πληθυσμός έγινε ετρουσκικός και η πόλη μετονομάστηκε σε Felsina. Οι Γαλάτες κυριαρχούσαν στην περιοχή τον 4° αιώνα και μέχρι το 196 π.Χ., όταν νικήθηκαν από τους Ρωμαίους, οι οποίοι το 189 π.Χ. ίδρυσαν την αποικία της Bononia. Το 88 π.Χ. η πόλη είχε 6 οριζόντιους και 8 κάθετους δρόμους, οι οποίοι είναι ακόμα ευδιάκριτοι στον ιστό της πόλης (εικόνα 12).

Κατά τη διάρκεια της Ρωμαϊκής περιόδου, ο πληθυσμός κυμαινόταν από 12.000 έως 30.000 κατοίκους. Στην ακμή της, ήταν η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Ιταλίας με εξέχοντα ρόλο στην Αυτοκρατορία, με ποικίλους ναούς, λουτρά, ένα θέατρο και μια αρένα. Μια φωτιά κατέστρεψε

[83] https://en.wikipedia.org/wiki/Bologna

Εικ. 12: Χάρτης εξέλιξης του ιστορικού κέντρου

την πόλη κατά τη διάρκεια της κυριαρχίας του Κλαύδιου και ο Ρωμαίος Αυτοκράτορας Νέρων την ξανάχτισε τον 1ο αιώνα μ.Χ.. Με την πτώση της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, η Μπολόνια βρέθηκε υπό την κυριαρχία του Οδόακρου, του Θεοδώρικου του Μέγα, του Βυζαντίου και τελικά των Λομβαρδών, οι οποίοι χρησιμοποίησαν την πόλη κυρίως σαν στρατιωτικό κέντρο. Το 774 μ.Χ. η πόλη ήταν υπό την εξουσία του Καρλομάγνου, ο οποίος την έδωσε στον Πάπα Ανδριανό Ι. Μετά από μια μακρά περίοδο ύφεσης, η Μπολόνια ήταν ένα προπύργιο σύνορο της Εξαρχίας της Ραβέννας στην κοιλάδα του Πάδου, και προστατευόταν από μια σειρά τειχών τα οποία δεν περιέκλειαν μεγάλο τμήμα από την κατεστραμμένη αρχαία Ρωμαϊκή πόλη[84].

Το 728 μ.Χ. η πόλη κατακτήθηκε από τον Λομβαρδό βασιλιά, Λιουτπράνδο, και έγινε τμήμα του Βασιλείου των Λομβαρδών. Τον 11ο αιώνα, υπό την Αγία Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία[85], η Μπολόνια άρχισε να φιλοδοξεί να γίνει μια ελεύθερη κοινότητα, το οποίο έγινε εφικτό όταν η Ματθίλδη της Τοσκάνης πέθανε, το 1115, και το επόμενο έτος η πόλη απέκτησε πολλές διοικητικές και οικονομικές δικαιοδοσίες από τον αυτοκράτορα Ερρίκο V. Μετά την ειρήνη της Κονστάντζας το 1183 μ.Χ., η πόλη άρχισε να επεκτείνεται ραγδαία. Αυτή την περίοδο χτίστηκαν και οι διάσημοι πύργοι της

[84] https://en.wikipedia.org/wiki/Bologna
[85] Η Αγία Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία περιλάμβανε εδάφη της Κεντρικής Ευρώπης κατά τη διάρκεια του Μεσαίωνα υπό την εξουσία ενός Αυτοκράτορα που είχε την ευλογία της Ρώμης. Η σύνθετη ονομασία αυτή προέκυψε, επειδή οι μεσαιωνικοί αυτοκράτορες ήθελαν να εμφανίζονται συνεχιστές της ένδοξης ρωμαϊκής αυτοκρατορίας. Θεωρούσαν ακόμα ότι η ουράνια βασιλεία σύμφωνα με την πίστη πρέπει να εφαρμόζεται και στην Γη, υπό την εποπτεία τους. (πηγή: https://el.wikipedia.org/wiki/Αγία_ρωμαϊκή_Αυτοκρατορία)

Εικ. 13: Οι πύργοι της Μπολόνια

Εικ. 14: Τα κανάλια της Μπολόνια

Μπολόνια (εικόνα 13), και μετατράπηκε σε ένα από τα κύρια εμπορικά κέντρα, χάρη σε ένα σύστημα από κανάλια (εικόνα 14) τα οποία επέτρεπαν σε μεγάλα πλοία να έρχονται και να φεύγουν.

Το 1088μ.Χ. ιδρύθηκε το πρώτο πανεπιστήμιο παγκοσμίως, το Πανεπιστήμιο της Μπολόνια, το οποίο ξεκίνησε ως ένα διεθνές κέντρο μελέτης του μεσαιωνικού ρωμαϊκού δικαίου. Το 12° αιώνα, η επεκτεινόμενη πόλη χρειαζόταν νέα τείχη. Στο τέλος του 13ου αιώνα η Μπολόνια απαριθμούσε 50.000 με 60.000 κατοίκους, γεγονός που την έκανε την πέμπτη μεγαλύτερη πόλη στην Ευρώπη (μετά την Κόρδοβα, το Παρίσι, τη Βενετία και τη Φλωρεντία) και μαζί με το Μιλάνο τη μεγαλύτερη κλωστοϋφαντουργική βιομηχανία στην Ιταλία. Το σύστημα των καναλιών της Μπολόνια ήταν ένα από τα πιο προηγμένα συστήματα ναυσιπλοΐας στην Ευρώπη, και αντλούσε νερό από τον ποταμό Ρένο και τους παραποτάμους του, που διασχίζουν την πόλη. Το 1256μ.Χ., η κοινότητα της Μπολόνια δημοσίευσε το "Liber Paradisus" το οποίο ήταν ένα νομικό κείμενο που καταργούσε τη φεουδαρχική δουλοπαροικία και ελευθέρωνε τους σκλάβους, με δημόσια χρηματοδότηση. Εκείνη την εποχή το κέντρο της πόλης ήταν γεμάτο πύργους, που χτίστηκαν από τις κορυφαίες οικογένειες της πόλης και αποτελούσαν αξιοσημείωτα δημόσια κτίρια, εκκλησίες και μονές. Τα ρωμαϊκά τείχη είχαν υποκατασταθεί από ένα υψηλό μεσαιωνικό σύστημα οχύρωσης, ερείπια του οποίου είναι ακόμα ορατά, το οποίο χτίστηκε το 13° αιώνα. Σήμερα υπάρχουν μόνο 20 μεσαιωνικοί αμυντικοί πύργοι, από τους 180 που χτίστηκαν το 12° και 13° αιώνα. Οι πιο γνωστοί είναι οι πύργοι Asinelli και Garisenda (εικόνα 4). Μετά από αυτή την περίοδο ευημερίας, η πόλη αντιμετώπισε πολλές απειλές, όπως αυτή της επιδημίας πανώλης το 1345 που σκότωσε περίπου 30.000 κατοίκους[86].

Το 1337, η διακυβέρνηση της Μπολόνια πέρασε στην οικογένεια Popoli και μετά, το 1401, στην οικογένεια Bentivoglio. Η περίοδος αυτή ήταν ακμάζουσα για την πόλη, με την παρουσία αξιόλογων αρχιτεκτόνων και ζωγράφων που έκαναν τη Μπολόνια μια πραγματική πόλη της τέχνης. Κατά τη διάρκεια της Αναγέννησης, η Μπολόνια ήταν η μοναδική πόλη που επέτρεψε στις

[86] https://en.wikipedia.org/wiki/Bologna

γυναίκες να συμμετέχουν στα περισσότερα επαγγέλματα. Οι γυναίκες είχαν πολύ περισσότερη ελευθερία, σε σχέση με άλλες Ιταλικές πόλεις, σε κάποιες επιτρεπόταν ακόμα και να πάρουν κάποιο δίπλωμα από το Πανεπιστήμιο. Η σχολή ζωγραφικής της Μπολόνια άνθισε μεταξύ του 16ου και του 17ου αιώνα και συναγωνιζόταν επάξια τη Φλωρεντία και τη Ρώμη ως κέντρο ζωγραφικής. Ένα δεύτερο ξέσπασμα πανώλης στα τέλη του 16ου αιώνα μείωσε τον πληθυσμό από 72.000 κατοίκους σε 59.000 και ένα άλλο το 1630 σε 47.000 (εικόνα 15). Ο πληθυσμός αργότερα ανέκαμψε κα έφτασε τους 60.000 με 65.000 κατοίκους. Την περίοδο της Παπικής εξουσίας κατασκευάστηκαν πολλές εκκλησίες και άλλα θρησκευτικά ιδρύματα και πραγματοποιήθηκε αποκατάσταση των παλαιότερων. Εκείνη την περίοδο, η Μπολόνια είχε 96 μοναστήρια, περισσότερα από κάθε άλλη Ιταλική πόλη. Το 1796 ο Ναπολέων κατέκτησε την Μπολόνια, και εγκαθίδρυσε τη δημοκρατία Cispadane[87]. Μετά την πτώση του Ναπολέοντα, το Συμβούλιο της Βιέννης το 1815 τοποθέτησε τη Μπολόνια υπό την κυριαρχία των Παπικών κρατών, γεγονός το οποίο οδήγησε στις εξεγέρσεις του 1831 και του 1848, όταν οι αυστριακές φρουρές εκδιώχθηκαν από την πόλη.

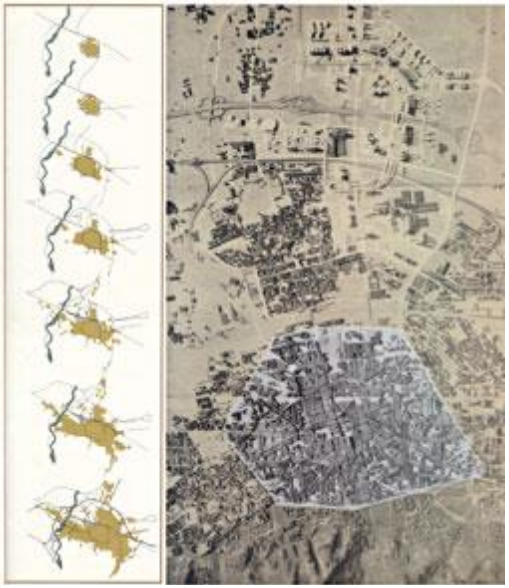
Εικ. 15: Η Μπολόνια το 1640

Η Μπολόνια υπέστη σοβαρές καταστροφές κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Η στρατηγική σημασία της πόλης σαν βιομηχανικό και σιδηροδρομικό κόμβο που συνδέει τη νότια και την κεντρική Ιταλία, την έκανε στρατηγικό στόχο για τις Συμμαχικές Δυνάμεις. Στις 16 Ιουλίου 1943 ένας εναέριος βομβαρδισμός κατέστρεψε μεγάλο μέρος του ιστορικού κέντρου της πόλης και σκότωσε δεκάδες ανθρώπους. Το 44% των κτιρίων του κέντρου χαρακτηρίστηκαν είτε ως κατεστραμμένα ή με σοβαρές ζημιές. Κατά τη διάρκεια του πολέμου, η πόλη έγινε σημείο κλειδί της Ιταλικής αντίστασης. Στα μεταπολεμικά χρόνια η Μπολόνια μετατράπηκε σε ένα ακμάζον βιομηχανικό κέντρο καθώς και ένα πολιτικό προπύργιο του Ιταλικού Κομμουνιστικού Κόμματος.

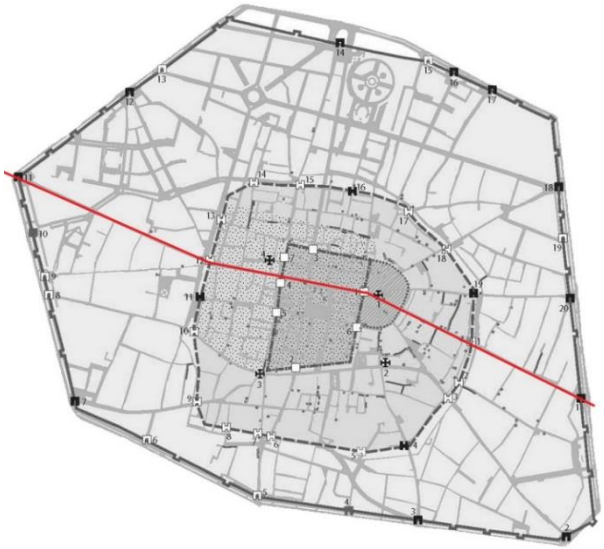
[87] Η δημοκρατία Cispadane ήταν μια βραχύβια δημοκρατία που εντοπίζεται στο βόρειο τμήμα της Ιταλίας και ιδρύθηκε το 1796 υπό την προστασία του γαλλικού στρατού, με επικεφαλής τον Ναπολέοντα Βοναπάρτη.

3.4.3 Πολεοδομική εξέλιξη

Η Μπολόνια ως ετρουσκική και αργότερα ρωμαϊκή αποικία αναπτύχθηκε κατά μήκος της Via Emilia (εικόνα 16), η οποία ακόμα και σήμερα διατρέχει την πόλη αλλάζοντας ονόματα (Strada Maggiore, Rizzoli, Ugo Bassi και San Felice). Λόγω της Ρωμαϊκής κληρονομιάς της πόλης, οι κεντρικοί δρόμοι της Μπολόνια, οι περισσότεροι πεζοδρομημένοι σήμερα, ακολουθούν το μοτίβο του ρωμαϊκού οικισμού, δηλαδή 6 οριζόντιους και 8 κάθετους δρόμους, οι οποίοι είναι ακόμα ευδιάκριτοι (εικόνα 17). Επίσης, χαρακτηριστικό στοιχείο του αστικού ιστού της Μπολόνια, και ιδιαίτερα του ιστορικού κέντρου, είναι το εκτεταμένο δίκτυο στοών (εικόνα 18). Πρόκειται για ένα σύστημα στοών μήκους 38 χιλιομέτρων, το οποίο έπαιζε πολύ σημαντικό ρόλο στην καθημερινή ζωή των κατοίκων και καθόρισε τη σημερινή εικόνα της πόλης.



Εικ. 16: Η εξέλιξη της πόλης

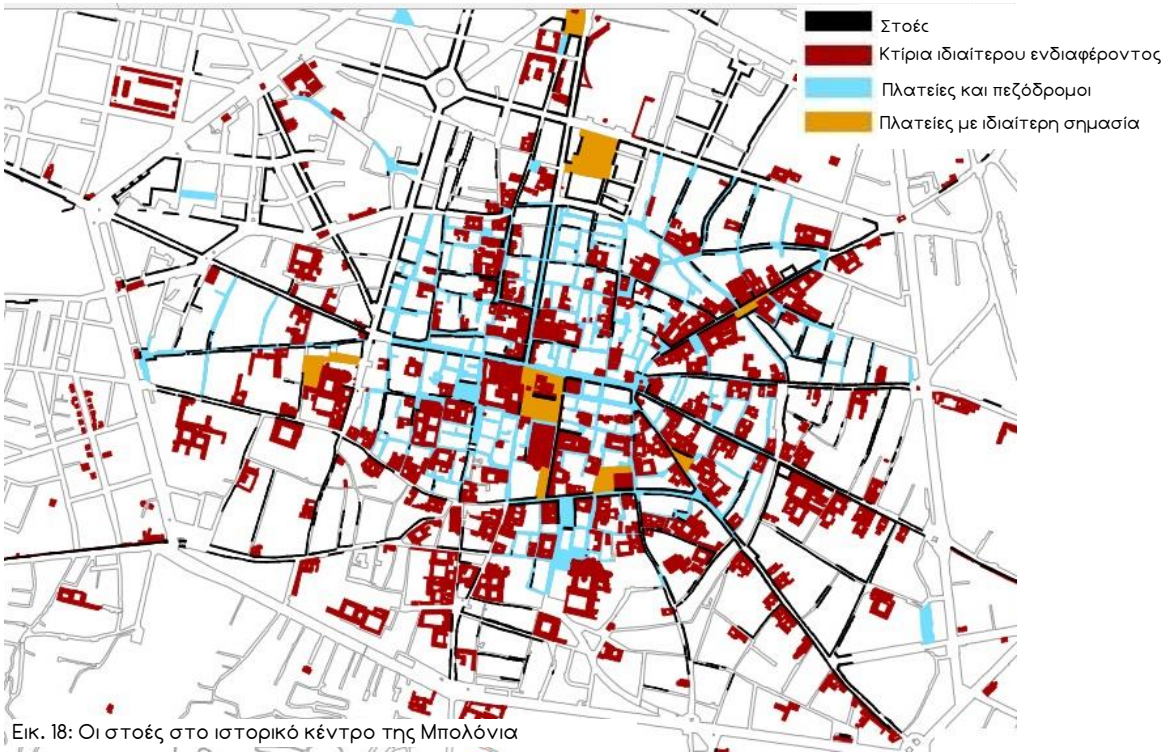


Εικ. 17: Το ιστορικό κέντρο και η Via Emilia

3.4.4 Τεκμηρίωση ιστορικού κέντρου

Μέχρι τα τέλη του 19ου αιώνα, η Μπολόνια ήταν μία από τις ελάχιστες ευρωπαϊκές πόλεις με εναπομείναντα τείχη. Παρά τους βομβαρδισμούς τους οποίους υπέστη, το ιστορικό κέντρου, έκτασης 141,64 εκταρίων και το δεύτερο μεγαλύτερο της Ευρώπης, μετά από αυτό της Βενετίας, εξακολουθεί να διαθέτει σημαντικό πλούτο από μεσαιωνικά, αναγεννησιακά και μπαρόκ καλλιτεχνικά μνημεία.

Διακριτικό γνώρισμα του αστικού ιστού στο ιστορικό κέντρο της Μπολόνια, την περιοχή δηλαδή που περικλείεται από τα τείχη του 13ου αιώνα, ήταν το σύστημα με τις στοές. Συνολικά υπάρχουν στοές μήκους 38 χιλιομέτρων στο ιστορικό κέντρο της πόλης, οι οποίες καθιστούν δυνατό να περπατήσει κανείς μεγάλες αποστάσεις προστατευμένος από τα καιρικά φαινόμενα (εικόνα 19).



Εικ. 18: Οι στοές στο ιστορικό κέντρο της Μπολόνια

Κατά τη διάρκεια του Μεσαίωνα όλες οι ανεπτυγμένες ή αναπτυσσόμενες πόλεις είχαν στοές. Σε γενικές γραμμές αυτό το φαινόμενο οφειλόταν στις αυξημένες ανάγκες για κατοικία και εμπόριο κατά τη διάρκεια μιας ακμάζουσας οικονομικά περιόδου, και ταυτόχρονα βοηθούσε στον έλεγχο του δημόσιου χώρου από τις αρχές. Για αυτό το λόγο, από τον 11ο αιώνα έως τον 12ο κατασκευάστηκε ένας μεγάλος αριθμός από στοές στο δημόσιο χώρο, χαρακτηριστικό παράδειγμα της "ιδιωτικής χρήσης σε δημόσιο χώρο". Στα τέλη του 12ου αιώνα, λόγω της οικονομικής ανάπτυξης και της αύξησης του πληθυσμού οι αρχές έπρεπε να βάλουν σε μια τάξη τις πόλεις, έτσι απαγορεύτηκε η περαιτέρω καταπάτηση του δημόσιου χώρου και κάποια ογκώδη κτίρια κατεδαφίστηκαν.

Η ανάπτυξη των στοών σχετίζεται άμεσα και με την ανάπτυξη του Πανεπιστημίου μεταξύ 1.100μ.Χ. και 1.200μ.Χ. και με την αυξημένη ζήτηση κατοικίας, καθώς τεράστιος αριθμός φοιτητών ήρθαν στη Μπολόνια από ολόκληρη την Ευρώπη. Αυτό έδωσε ώθηση στην ανάπτυξη

του χαρακτηριστικού, σήμερα, τύπου κατοικίας, δηλαδή κατοικία στον όροφο για τους φοιτητές και εμπορική χρήση (μαγαζιά, εστιατόρια κλπ.) στο ισόγειο[88].

Στην πραγματικότητα, μέχρι το 12° αιώνα στη Μπολόνια υπήρχαν κάποια παραδείγματα δημοσίων κτιρίων των οποίων οι στοές ήταν κατασκευασμένες σε ιδιόκτητο χώρο, χωρίς να καταπατούν δημόσιο χώρο. Μέρα με τη μέρα αυτή η αλλαγή έγινε κανόνας στη Μπολόνια και αποτελεί το στοιχείο που την έκανε να ξεχωρίσει όσον αφορά την ανάπτυξη του συστήματος με τις στοές. Στα τέλη του 12ου αιώνα στις υπόλοιπες χώρες είχε απαγορευτεί πλήρως η ανοικοδόμηση στοών. Αντίθετα, στη Μπολόνια οι στοές ορίστηκαν ως υποχρεωτικά στοιχεία για όλους τους σημαντικούς, για την εποχή, δρόμους. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι ο νόμος του 1288 ο οποίος θέσπισε τις στοές ως υποχρεωτικά στοιχεία της πόλης, είναι ακόμα σε ισχύ.

Το 1363, απαγορεύτηκε η ανοικοδόμηση ξύλινων στοών και το 1567 διατάχθηκε όλα τα ξύλινα υποστυλώματα να αντικατασταθούν με υποστυλώματα πέτρινα ή από τούβλα. Παρόλα αυτά κάποιες ξύλινες στοές του 13ου αιώνα σώζονται μέχρι σήμερα (εικόνα 19).

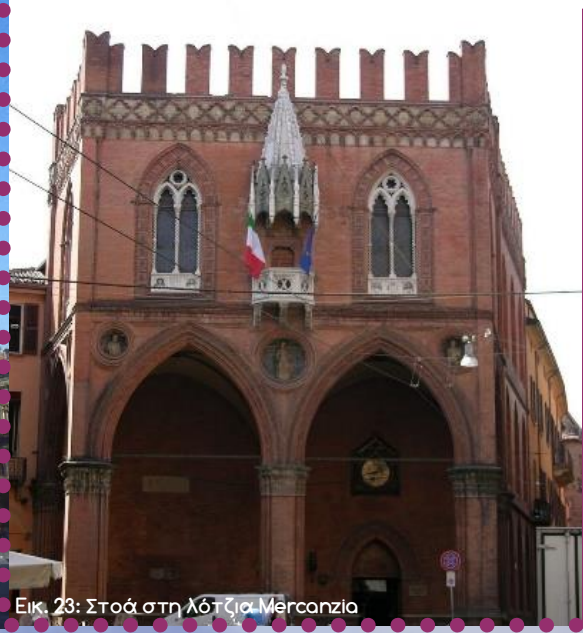
Από αρχιτεκτονικής άποψης, στη Μπολόνια εντοπίζονται διάφορα είδη στοών: μεσαιωνικές ξύλινες στοές πάνω από το κτίριο, γοτθικής και αναγεννησιακής διάρθρωσης στοές που ενσωματώνονται στο κτίριο και στοές του 19ου αιώνα που χαρακτηρίζουν την αρχιτεκτονική της "αυλής" των προαστίων όπου ζούσαν οι χαμηλότερες τάξεις.

Σημαντικοί αρχιτέκτονες από την Μπολόνια συνέβαλλαν ανά τους αιώνες στην παραπάνω διαδικασία δημιουργίας των στοών. Στα μέσα του 15ου αιώνα, ο Aristotile Fioravanti (ο αρχιτέκτονας που έχτισε κάποιες από τις εκκλησίες και τα παλάτια εντός του Κρεμλίνου) σχεδίασε την στοά του Palazzo del Podesta (εικόνα 20). Στα μέσα του 16ου αιώνα ο Jacopo Barozzi (γνωστός και ως Vignola) κατασκεύασε τη στοά Banchi (εικόνα 21), ενώ την ίδια περίοδο ο Antonio Morandi (γνωστός και ως Terribilia) δημιούργησε την στοά με κολώνες από ψαμμίτη στο Archigimnasio (εικόνα 22), την έδρα δηλαδή του παλαιότερου πανεπιστημίου στον κόσμο. Δύο αιώνες πριν, ο Antonia di Vincenzo είχε ήδη κατασκευάσει τη στοά στη λότζια Mercanzia (εικόνα 23) καθώς και τη στοά στην εκκλησία Servi (εικόνα 24)[89].

[88] ITALY, World Heritage Tentative List, (2006) The Porticoes of Bologna, Bologna: Ministry of Cultural Heritage and Activities, σελ. 1
[89] ITALY, World Heritage Tentative List, (2006) The Porticoes of Bologna, Bologna: Ministry of Cultural Heritage and Activities, σελ. 2

Εικ. 19: Ξύλινη στοά του 13ου

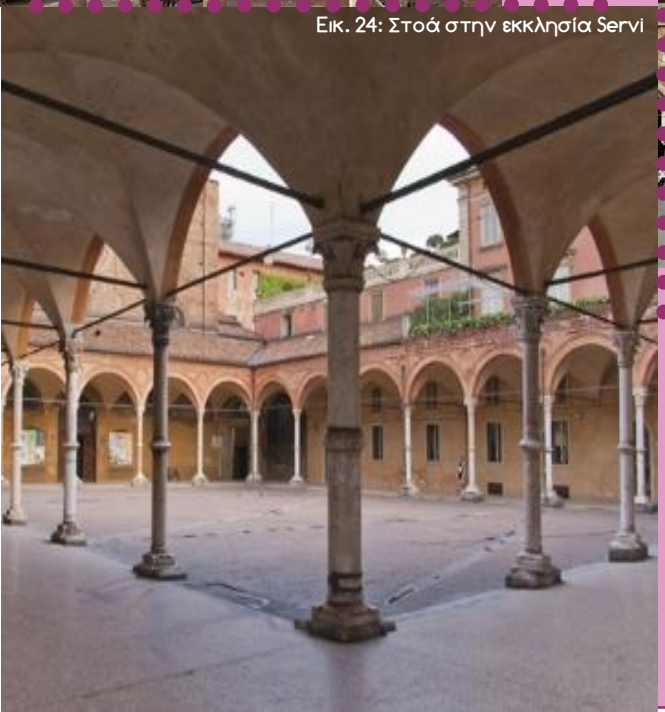
Εικ. 20: Στοά του Palazzo del Podesta



Εικ. 23: Στοά στη λότζια Mercanzia

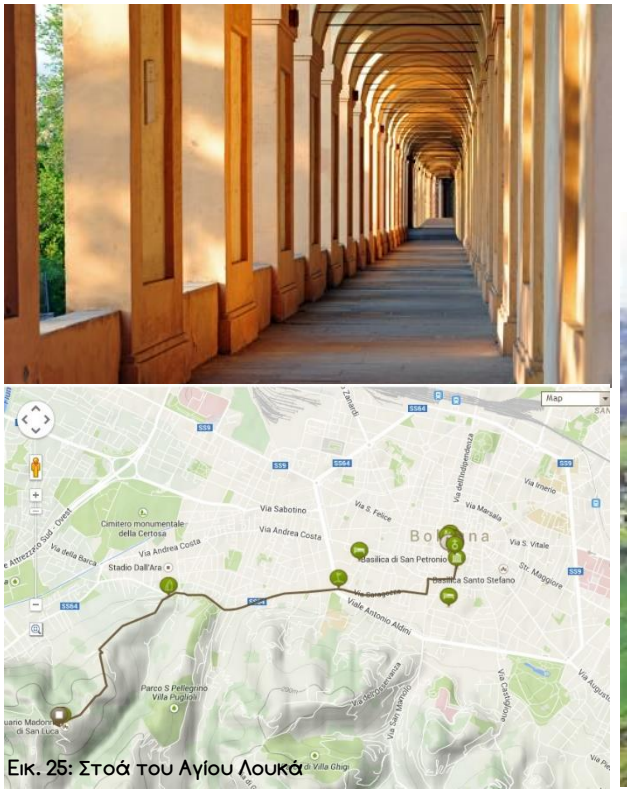
Εικ. 21: Στοά του Palazzo del Banchi

Εικ. 24: Στοά στην εκκλησία Servi



Εικ. 22: Στοά στο Archigimnasio

Σε αρκετές περιπτώσεις οι στοές πήραν και θρησκευτικά χαρακτήρα. Το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η στοά του Αγίου Λουκά, η οποία κατασκευάστηκε για να στεγάζει τους πιστούς που πήγαιναν από την πόλη στο ιερό της Παναγίας του Αγίου Λουκά. Η στοά αυτή έχει μήκος 3,5 χιλιόμετρα και αποτελείται από 666 καμάρες (εικόνα 25).



Εικ. 25: Στοά του Αγίου Λουκά

Ένα άλλο ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της Μπολόνια είναι τα κανάλια (εικόνα 17). Η Μπολόνια διαθέτει ένα δίκτυο καναλιών 60 χιλιομέτρων, το οποίο στο μεγαλύτερο μέρος του είναι καλυμμένο. Ήδη από το 12° αιώνα, η πόλη διέθετε ένα υδραυλικό σύστημα που αποτελείται από φράγματα, κανάλια και υπόγειες σωληνώσεις που διένειμαν το νερό, το οποίο χρησιμοποιούνταν κυρίως ως πηγή ενέργειας.

Τα κανάλια των ποταμών Reno και Savena (εικόνα 26) κατασκευάστηκαν κατά τη διάρκεια του Μεσαίωνα, με σκοπό να φέρουν τα νερά των δύο ποταμών στο κέντρο της πόλης. Η σημερινή δομή του φράγματος του Reno χρονολογείται από το 1894, χτίστηκε μετά την υπερχείλιση του ποταμού και αποτελεί ένα πραγματικό υδραυλικό μνημείο που εκτείνεται σε όλο το μήκος του ποταμού. Αποτελείται από το φράγμα (το παλαιότερο έχει μήκος περίπου 160 μέτρα) και από μια υπερχείλιση (85 μέτρα), μεταξύ των οποίων υπάρχει μια ανθεκτική λεκάνη απορροής. Μαζί αυτά

τα υδραυλικά έργα είναι σε θέση να καθαρίσουν το κανάλι και να επιστρέψουν την ποσότητα από χαλίκι και άμμο που απαιτείται.

Εικ. 26: Κανάλια της Μπολόνια

3.4.5 Ο χωρικός σχεδιασμός στην Μπολόνια διαχρονικά

3.4.5.Ι Το σχέδιο του 1969

Η πιο σημαντική προσπάθεια να καθοριστεί το ιστορικό κέντρο της Μπολόνια με τρόπο τέτοιο που θα μπορούσε να αποτελέσει τη βάση για μια πολιτική διατήρησης έγινε στις αρχές του 1960 από μια ομάδα αρχιτεκτόνων και σχεδιαστών με επικεφαλής τον Leonardo Benevolo [90]. Η ομάδα είχε τη βάση της στο Πανεπιστήμιο της Φλωρεντίας, μιας και το Πανεπιστήμιο της Μπολόνια δεν είχε τμήμα αρχιτεκτονικής, ακόμα. Η έρευνα ήταν μία από τις τομεακές μελέτες που ανατέθηκε από το δήμο ως προκαταρκτική εργασία. Ο πρόλογος στο έγγραφο αυτό, ανυπόγραφο αλλά σίγουρα γραμμένο από τον Benevolo, εξηγεί γιατί κατά την άποψη των συντακτών η ιστορική πόλη πρέπει να είναι αντικείμενο ειδικών πολιτικών σχεδιασμού στο σύνολο της. Η έκθεση υποστήριζε, ότι ήταν απαραίτητο να διατηρηθεί ό,τι απέμεινε από την ιστορική πόλη ως «συγκεκριμένη μαρτυρία» των προηγούμενων αξιών. Ήταν σημαντικό να κατανοηθεί ότι οι κεντρικές λειτουργίες που απαιτούνταν από τη σύγχρονη πόλη δεν μπορούσαν να βρουν τη θέση τους σε ιστορικές τοποθεσίες. Σύμφωνα με το Gustavo Giovannoni [91] η

[90] Bravo L., Area conservation as socialist standard-bearer: a plan for the historical center of Bologna in 1969, 2009, σελ. 1

[91] Η μεγάλη θεωρητική συμβολή του Gustavo Giovannoni έγκειται στο ότι είναι ο πρώτος που αντιμετωπίζει συστηματικά, στη θεωρία και στην πράξη, το ζήτημα της προστασίας των ευρύτερων ιστορικών οικιστικών συνόλων. Ο Giovannoni δεν προσεγγίζει τα μνημεία θεωρώντας τα μόνο ιστορικά τεκμήρια αλλά και φορείς ευρύτερων καλλιτεχνικών, αρχιτεκτονικών και περιβαλλοντικών αξιών. Αγωνίζεται για τη διατήρηση του παραδοσιακού ιστού των ιστορικών πόλεων και του φυσικού τους περιβάλλοντος. Αναπτύσσει τη θεωρία της «Οικοδομικής Αραίωσης», που απέβλεπε στην εξυγίανση και στον εκσυγχρονισμό των ιστορικών κέντρων με διακριτές

αποκέντρωση των λειτουργιών εκτός της "παλιάς πόλης" είναι ο μόνος τρόπος να συμφιλιωθεί η μοντέρνα αστική ανάπτυξη με την ανάγκη για διατήρηση των υπαρχόντων αστικών δομών[92]. Οι περισσότερες από αυτές τις λειτουργίες, ιδιαίτερα οι γραφειοκρατικές και εμπορικές, δημιουργούν μετακίνηση μεγάλων μαζών του πληθυσμού, πράγμα ασυμβίβαστο με τον αρχαίο αστικό ιστό και το οδικό δίκτυο της ιστορικής πόλης. Έτσι, ελάχιστες από τις κεντρικές λειτουργίες της Μπολόνια μπορούσαν να παραμείνουν στην παλιά πόλη, οι υπόλοιπες έπρεπε να μετακινηθούν αλλού. Από το έγγραφο που συνέταξε η ομάδα με επικεφαλής τον Benevolo γίνεται σαφές ότι η διατήρηση της ιστορικής πόλης είναι μόνο μια πτυχή ενός ευρύτερου προβλήματος, την οργάνωση της Μπολόνια σε μητροπολιτική κλίμακα. Η διατήρηση του κέντρου θα μπορούσε να εξεταστεί μόνο στο πλαίσιο μιας ευρύτερης πολιτικής. Ήταν, από πολλές απόψεις, ένα πρόβλημα κεντρικότητας, αν ορισμένες δραστηριότητες της σύγχρονης πόλης έτειναν να καταστρέψουν το ιστορικό κέντρο, τότε ήταν καθήκον του σχεδιαστή και του διαχειριστή να φανταστούν μια μητροπολιτική οργάνωση βασισμένη στην συνύπαρξη διαφορετικών τύπων κέντρων.

Η οριοθέτηση του ιστορικού κέντρου της Μπολόνια, που προτάθηκε από την ομάδα του Benevolo, ορίστηκε βάσει περιορισμένου αριθμού παραγόντων. Το ιστορικό κέντρο ταυτίστηκε με ολόκληρη την περιοχή της πόλης η οποία κάποτε περιβαλλόταν από τα μεσαιωνικά τείχη, στο ίχνος των οποίων σήμερα εντοπίζεται ο περιφερειακός του κέντρου. Η έκθεση υπογραμμίζει την ποικιλομορφία του αστικού τοπίου, υπενθυμίζοντας στους σχεδιαστές ότι η ιστορική πόλη ήταν το αποτέλεσμα μιας διαστρωμάτωσης οικοδομικών δραστηριοτήτων που προέκυψαν σε διαφορετικές εποχές. Μερικές ζώνες είχαν τροποποιηθεί τόσο που σχεδόν είχαν χάσει την ιστορική τους αξία. Ως σύνολο η αστική και κοινωνική οντότητα, η οποία ορίζεται από τη μνήμη των τειχών και την επιμονή στην αίσθηση της ενότητας, το ιστορικό κέντρο ήταν μία ολότητα [93].

Το κέντρο έχανε πληθυσμό την ίδια περίοδο που συντάσσονταν η έκθεση. Το 1951 οι κάτοικοι ήταν 116.949 ενώ το 1961 είχαν μειωθεί στους 93.219. Η έκθεση δεν προσπαθούσε να ανατρέψει αυτή την κατάσταση, έβαζε μάλιστα σαν στόχο οι κάτοικοι στο κέντρο να είναι 75.000. Παρ' όλα αυτά, η απομάκρυνση των κατοίκων θεωρήθηκε πρόβλημα, αλλά ένα μεγάλο μέρος του κέντρου της πόλης ήταν ακόμα υπερπλήρες. Για το λόγο αυτό, οι ειδικοί θεώρησαν ότι η πόλη θα μπορούσε να επωφεληθεί από τη μείωση της πυκνότητας που ενθάρρυνε το σχέδιο. Η έκθεση, επίσης, προέβλεπε ότι η πίεση των μη οικιστικών δραστηριοτήτων στο ιστορικό κέντρο θα αυξανόταν. Έτσι απηύθυνε έκκληση για ισχυρά διοικητικά μέτρα (επιβολή προστίμων για εκτός σχεδίου λειτουργίες, μη έκδοση αδειών κλπ) προκειμένου να ελεγχθεί το φαινόμενο και να μειωθούν οι πιθανές αρνητικές του συνέπειες.

επεμβάσεις, με τρόπο τέτοιο ώστε να διαταραχθεί κατά το δυνατόν λιγότερο η γραφικότητα και η παραδοσιακή εικόνα του ιστορικού ιστού. Η θεωρία του εφαρμόστηκε στα ιστορικά κέντρα των εξής πόλεων: Βενετία, Bari, Bergamo, Σιένα, Φλωρεντία, σε συγκεκριμένη συνοικία της Ρώμης (όχι όμως στο κέντρο της).

[92] De Pieri F. & Scrivano P., (2004) Representing the historical Center of Bologna, *Urban History Review,* τ.33 (v.1), σελ. 4

[93] Bravo L., Area conservation as socialist standard-bearer: a plan for the historical centre of Bologna in 1969, 2009, σελ 3

Το Δημοτικό Συμβούλιο της Μπολόνια ενέκρινε το σχέδιο για τη διατήρηση του ιστορικού κέντρου στις 21 Ιουλίου 1969. Το σχέδιο ήταν μια βελτιωμένη παραλλαγή του σχεδίου του 1955 (εικόνα 27): αντικατέστησε τις κατευθύνσεις του τελευταίου για το κέντρο, στο οποίο εξακολουθούν να επιτρέπονται σχετικές αρχιτεκτονικές μετατροπές, με ένα νέο σύνολο κανονισμών, περισσότερο προσανατολισμένο προς τη διατήρηση του υφιστάμενου αστικού ιστού. Όταν το σχέδιο εγκρίθηκε, ο Leonardo Benevolo δεν συμμετείχε πλέον στην ομάδα εκπόνησης της μελέτης για το ιστορικό κέντρο. Στην πραγματικότητα, ενώ οι τομεακές μελέτες των αρχών και μέσων της δεκαετίας του 1960 είχαν ανατεθεί συστηματικά σε εξωτερικούς ιδιώτες αρχιτέκτονες και πολεοδόμους, από τα τέλη της δεκαετίας πολύ πιο σημαντικό ρόλο έπαιξαν οι, πρόσφατα ανανεωμένες, δημοτικές υπηρεσίες της Μπολόνια και ο τεχνικός γραφειοκρατικός μηχανισμός. Ο Pier Luigi Cervallati ήταν η επιτομή αυτής της αλλαγής: ένας αρχιτέκτονας και πρώην μέλος της ερευνητικής ομάδας του Benevolo, ο οποίος γρήγορα απέκτησε διεθνή φήμη.

Εικ. 27: Απεικόνιση της Μπολόνια το 1955

Τα κύρια κριτήρια που οδήγησαν στις μεθοδολογικές επιλογές του σχεδίου προέκυψαν από την πεποίθηση ότι ολόκληρο το ιστορικό κέντρο είναι ένας αστικός οργανισμός και όχι μια ομάδα διαφορετικών κτιρίων, τα οποία για την ομοιογένεια των φυσικών και κοινωνικό-πολιτιστικών αξιών τους θεωρήθηκαν ως ένα μοναδικό μνημείο, άρα η διατήρηση και αποκατάσταση στο σύνολο του κέντρου θα γινόταν με παρεμβάσεις συντηρητικής αποκατάστασης.

Το σχέδιο χώριζε την ιστορική πόλη σε δεκατρία αστικά τμήματα, με βάση τα μορφολογικά, λειτουργικά και κοινωνικό-οικονομικά χαρακτηριστικά, επέτρεπε τις παρεμβάσεις αποκατάστασης σύμφωνα με τις αρχιτεκτονικές και πολεοδομικές διαιρέσεις [94] (εικόνα 28).

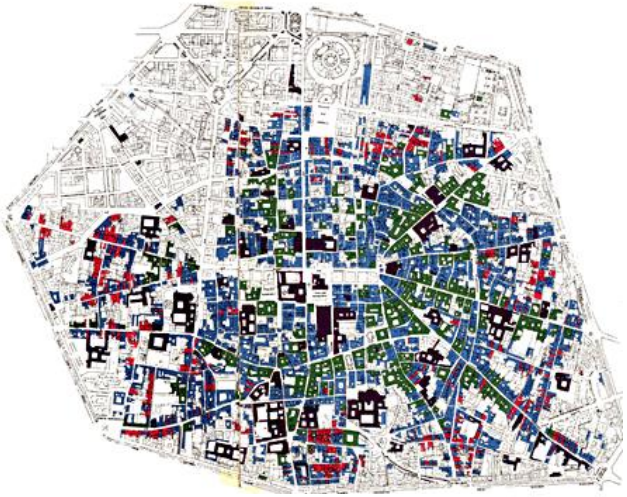
Εικ. 28: Χάρτης με την τυπολογική αστική διαίρεση του ιστορικού κέντρου

Μεγάλης κλίμακας παρεμβάσεις ήταν επιτρεπτές μόνο σε κτίρια που προορίζονταν για μετατροπή σε κοινωνικές υπηρεσίες ή πολιτιστικές και ψυχαγωγικές εγκαταστάσεις ή δημόσιους χώρους εξυπηρέτησης. Τα μόνα νέα κτίρια που επιτράπηκε να χτιστούν ήταν τα αναγκαία για τις δημόσιες υπηρεσίες που είχαν άμεση σχέση με το ιστορικό κέντρο. Το σχέδιο απεικόνιζε επίσης τους μετασχηματισμούς που κρίθηκαν αποδεκτοί για κάθε κτίριο της ιστορικής πόλης. Ο ορισμός των επιτρεπόμενων ή απαγορευμένων δράσεων (έξι κατηγορίες, οι οποίες κυμαίνονται από πλήρη κατεδάφιση και ανοικοδόμηση σε συνολική διατήρηση) προήλθε, με ορισμένες εξελίξεις και τροποποιήσεις, από το σχέδιο του Benevolo. Η ανάλυση του αστικού ιστού που προτεινόταν από το σχέδιο ήταν σχετικά απλή. Οι αρχιτεκτονικές τυπολογίες του ιστορικού κέντρου χωρίστηκαν σε τέσσερις βασικές τυπολογίες (εικόνες 29,30).

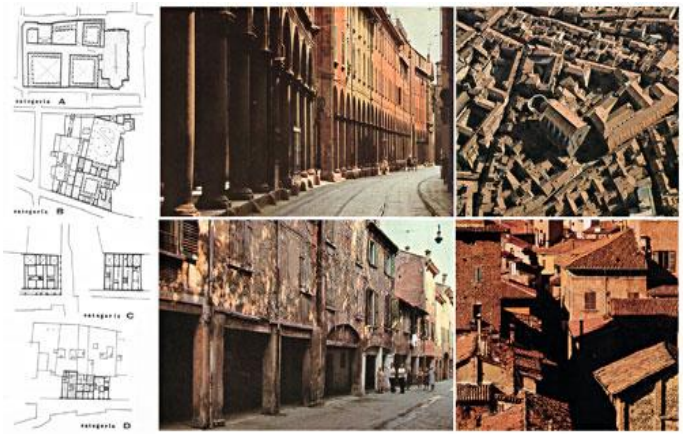
- Η πρώτη τυπολογία περιλάμβανε μεγάλα μνημειακά κτίρια ιστορικού ενδιαφέροντος (τα λεγόμενα μεγάλα εμπορευματοκιβώτια). Αυτά θεωρούνταν ζωτικής σημασίας για τον εντοπισμό των ειδικών αστικών λειτουργιών (για παράδειγμα εκείνα που σχετίζονταν με το πανεπιστήμιο), ώστε να γίνει δυνατή η κατανόηση της λειτουργίας της πόλης.

[94] Bravo L., Area conservation as socialist standard-bearer: a plan for the historical center of Bologna in 1969, 2009, σελ 4

- Η δεύτερη τυπολογία περιλάμβανε μικρότερα κτίρια με μία ή δύο αυλές, την κύρια και τη δευτερεύουσα, στις οποίες είχαν θέα όλα τα κτίρια του συγκροτήματος.
- Η τρίτη τυπολογία περιλάμβανε ιδιωτικά κτίρια με ιδιαίτερα τυπολογικά και οργανωτικά αστικά χαρακτηριστικά, με μικρή μπροστινή όψη και αξιοσημείωτη επέκταση σε βάθος.
- Τέλος, η τέταρτη τυπολογία περιλάμβανε ιδιωτικά κτίρια με παραδοσιακά τυπολογικά χαρακτηριστικά, προερχόμενα από μια διακύμανση των προηγούμενων κατηγοριών ή χωρίς ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, ως μέρος ενός τυπικού επαναλαμβανόμενου συστήματος του αστικού ιστού[95].



Εικ. 29: Χάρτης με τις τυπολογίες των κτιρίων



Εικ. 30: Τυπολογίες κτιρίων

Ο Cervellati πίστευε ότι η ιστορική ταυτότητα της πόλης δεν έγκειται μόνο στα επώνυμα κτίρια του δέκατου έκτου αιώνα, τα οποία χαρακτηρίζονται από το Τμήμα Πολιτιστικής Κληρονομιάς, αλλά εμπεριέχεται και στην ανώνυμη αρχιτεκτονική του 17ου και 18ου αιώνα διότι «χωρίς τον εν λόγω αστικό ιστό, τα μνημεία θα μπορούσαν να έχουν χάσει τα αρχιτεκτονικά και αστικά νοήματα τους, να έχουν μετατραπεί σε ακατάληπτα θραύσματα, επηρεασμένα από την παρουσία των νέων κτιρίων».[96]

Το σχέδιο του 1969 για το ιστορικό κέντρο ήταν πάνω απ' όλα μια ταξινόμηση των υφιστάμενων κτιρίων, συνοδευόμενο από κανονιστικές διατάξεις που όριζαν μια περιορισμένη σειρά πιθανών μετασχηματισμών. Δημόσια χρηματοδοτούμενες διαδικασίες για την εφαρμογή του σχεδίου σε συγκεκριμένα τμήματα της πόλης τέθηκαν σε εφαρμογή μόνο σε μεταγενέστερο στάδιο. Οι περισσότερες από αυτές ξεκίνησαν στις αρχές τις δεκαετίας του 1970, όταν η

[95] De Pieri F. & Scrivano P., (2004) Representing the historical Center of Bologna, *Urban History Review,* τ.33 (ν.1), σελ. 7
[96] Bravo L., Area conservation as socialist standard-bearer: a plan for the historical centre of Bologna in 1969, 2009, σελ 2

αυξανόμενη έμφαση στην κοινωνική κατοικία και την πολιτική των χρήσεων γης περιλάμβανε μια επαναξιολόγηση των στόχων του σχεδίου. Αυτή η αλλαγή στάσης ήταν συνδεδεμένη με τις κοινωνικές συγκρούσεις που προέκυπταν από την επιδείνωση στο θέμα της στέγασης, ένα πρόβλημα που επηρέαζε πολλές ιταλικές πόλεις εκείνη την περίοδο. Το θέμα αυτό απέκτησε ιδιαίτερη σημασία στην πολιτική ατζέντα της τοπικής διοίκησης.

Η Μπολόνια σύντομα τέθηκε στην πρώτη γραμμή των πρωτοβουλιών που αφορούσαν τα ζητήματα στέγασης. Στον απόηχο της έγκρισης από το ιταλικό κοινοβούλιο, το 1971, του νόμου για τη δημόσια στέγαση (No. 865), ο δήμος με επικεφαλής το δήμαρχο Zangheri επέλεξε να πειραματιστεί με την εφαρμογή αυτών των νομοθετικών μέσων σε ορισμένες περιοχές του κέντρου της πόλης. Έτσι, ένα σχέδιο για χαμηλού κόστους δημόσια στέγαση ("Piano di edilizia economico popolare," PEEP) ψηφίστηκε από το δημοτικό συμβούλιο το 1973, το οποίο αφορούσε αποκλειστικά και μόνο το κέντρο της πόλης. Η δράση που αναλαμβάνεται από το δήμο εγείρει έντονες συζητήσεις μεταξύ των σχεδιαστών (πολεοδόμοι και αρχιτέκτονες), κυρίως σχετικά με την απαλλοτρίωση των μεγάλων ιδιωτικών περιουσιών. Ακριβείς ιστορικές εκτιμήσεις των επιπτώσεων των στρατηγικών αυτών δεν υπάρχουν ακόμα, παρ' όλα αυτά, πρέπει να σημειωθεί ότι στο τέλος της δεκαετίας, αρκετοί συγγραφείς φάνηκε να συμφωνούν σχετικά με το υψηλό οικονομικό κόστος και τις περιορισμένες κοινωνικές επιπτώσεις των πολιτικών αυτών για την ανανέωση του υπάρχοντος αποθέματος κατοικιών.[97] Εν πάση περιπτώσει, αυτή η κοινωνική πτυχή της πολιτικής διατήρησης σύντομα έγινε η πιο διαδεδομένη πτυχή της εμπειρίας της Μπολόνια, τόσο στην Ιταλία όσο και στο εξωτερικό.

Το σχέδιο του 1969 για το ιστορικό κέντρο της πόλης παρουσιάστηκε στους πολίτες της Μπολόνια μέσω μιας έκθεσης το Μάιο του 1970, η οποία πραγματοποιήθηκε στα δωμάτια του Palazzo d'Accursio (εικόνα 31) και στην αυλή του Archiginnasio (εικόνα 32),[98] με τον τίτλο «Ιστορικό κέντρο της Μπολόνια» (Bologna Centro Storico). Η έκθεση αντιπροσώπευε μια σημαντική στιγμή όσον αφορά την επικοινωνία με το κοινό. Ο υπότιτλος της έκθεσης «Μια αρχαία πόλη για μια νέα κοινωνία» καθιστούσε σαφείς τις αντιθέσεις ανάμεσα στα θέματα της διατήρησης και του εκσυγχρονισμού. Ο σκοπός της έκθεσης ήταν διττός: να αποκτήσει τη συναίνεση σχετικά με τις πρόσφατες πολιτικές για το κέντρο της πόλης καθώς και να χρησιμοποιηθεί η αρχαία πόλη ως ένα μέσο της πολιτικής επικοινωνίας, προκειμένου να ενισχυθεί μια συλλογική αναγνώριση μεταξύ των πολιτών και της τοπικής αυτοδιοίκησης.

Στον κατάλογο που δημοσιεύθηκε για να συνοδεύσει την έκθεση του 1970, οι εικόνες του κέντρου της πόλης παρουσιάστηκαν συμπληρωματικά για την κατανόηση του ιστορικού κέντρου και του σχεδίου του 1969. Αυτή η έμφαση στην οπτική αναπαράσταση εξυπηρετούσε όχι

---

[97] De Pieri F. & Scrivano P., (2004) Representing the historical Center of Bologna, *Urban History Review,* τ.33 (v.1), σελ. 7

[98] Το 'Archiginnasio of Bologna' είναι ένα από τα σημαντικότερα κτίρια της Μπολόνια. Κατασκευάστηκε το 1562 και ήταν το κύριο κτίσμα του Πανεπιστημίου από το 1563 έως το 1803, που έγινε Ινστιτούτο Επιστημών και από το 1838 μέχρι σήμερα στεγάζει τη Δημοτική Βιβλιοθήκη.

μόνο την επικοινωνία με το ευρύ κοινό αλλά και την σύνδεση μεταξύ του σχεδίου (και των σχεδιαστών) και της πολιτιστικής ελίτ της Μπολόνιας. Σημαντικό ρόλο σε αυτή τη στρατηγική επίτευξης συναίνεσης ανάμεσα στο ευρύ κοινό, άλλους ειδικούς και εμπειρογνώμονες έπαιξε η οπτική επικοινωνία, κυρίως η φωτογραφία. Στις αρχές του 1969, λίγο πριν την έγκριση του σχεδίου, ο δήμος ανέθεσε στον φωτογράφο Paolo Monti να ολοκληρώσει μια 'φωτογραφική αποτύπωση' του κέντρου. Σε ένα τμήμα της έκθεσης οι φωτογραφίες παρουσιάζονταν σε ζεύγη με σκοπό να δημιουργήσουν αντίθετες επιδράσεις μεταξύ των εικόνων της Μπολόνια που κατακλύζονται από την κίνηση και τα αυτοκίνητα και εκείνων που είναι απαλλαγμένες από αυτά (εικόνα33,34). Θα μπορούσαμε να πούμε ότι με αυτό τον τρόπο η φωτογραφία αποτέλεσε ένα είδος διαμεσολάβησης για την οπτική παρατήρηση του αστικού χώρου

Η διατήρηση του ιστορικού κέντρου, το οποίο χαρακτηρίστηκε ως «μοναδικό μνημείο» λόγω της ομοιογένειας των φυσικών και κοινωνικό-πολιτιστικών αξιών του, βασίστηκε σε μια προσεκτική φιλολογική ανάγνωση, όσον αφορά τα υφιστάμενα κτίρια και είχε ως στόχο να συντονίσει τη δημόσια παρέμβαση με την ιδιωτική. Η προσπάθεια να χρησιμοποιηθεί το ιστορικό κέντρο προκειμένου να καθοριστεί μια τοπική ταυτότητα ευνόησε την αξιοποίηση του, τόσο πολιτιστικά όσο και οικονομικά. Το αποτέλεσμα ήταν μια κάπως αντικρουόμενη σχέση μεταξύ των σχεδίων διατήρησης, των στεγαστικών πολιτικών και των προγραμμάτων πολεοδομίας. Η συνεχής επικράτηση μιας 'αρχιτεκτονικής' στάσης όσο αναφορά την αντιμετώπιση των προβλημάτων του ιστορικού κέντρου ενίσχυε περισσότερο αυτές τις αντιφάσεις[99].

[99] Piccinato G., (2010) A brief history of Italian town planning after 1945, *Town Planning Review,* τ.81 (v.3), σελ. 11

Εικ. 31: Palazzo d'Accursio

Εικ. 32: Αυλή του Archiginnasio

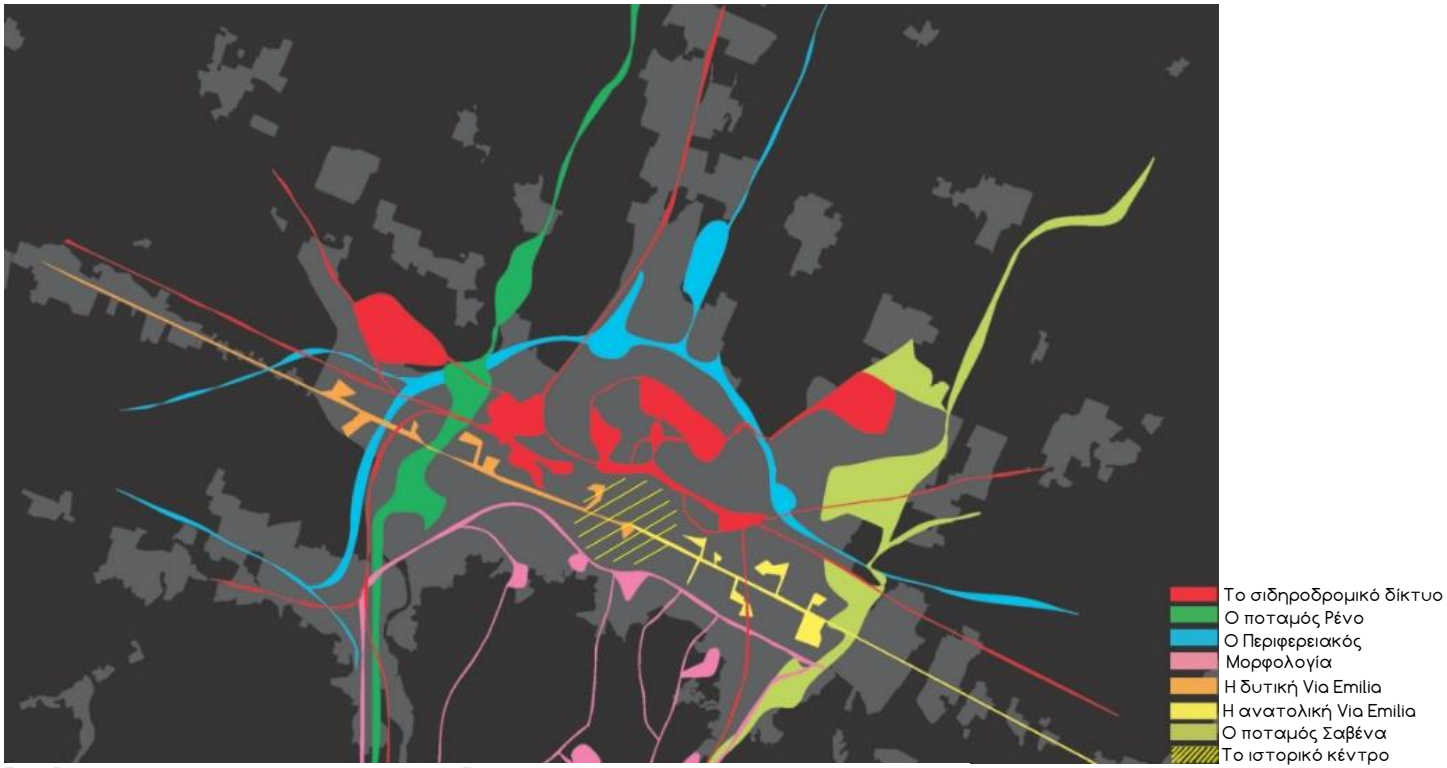
Εικ. 33: Η Strada Maggiore χωρίς κίνηση, φωτογραφία: Paolo Monti, 1970

Εικ. 34: Η Strada Maggiore με κίνηση, φωτογραφία: Paolo Monti, 1970

3.4.5.2 Το Δομικό Σχέδιο Χωρικής Οργάνωσης

Το 2005, η Μπολόνια θεσμοθέτησε ένα νέο εργαλείο για την οργάνωση του χώρου. Αυτή η περίοδος χαρακτηρίστηκε από σημαντικές αλλαγές στην πόλη καθώς και από τη νέα πολεοδομική νομοθεσία, η οποία άλλαξε ριζικά το θεσμικό πλαίσιο. Το νέο αυτό πολεοδομικό σχέδιο είναι ένα σημαντικό γεγονός στην ιστορία της πόλης. Η σύνταξη του και η έκδοση για τη δημόσια διαβούλευση ολοκληρώθηκε στις 16/07/2007, ενώ η έγκριση του έγινε στις 14/07/2008 και ισχύει μέχρι το 2023.

Για την εκπόνηση αυτού του σχεδίου ξεκίνησε μια διαδικασία έρευνας και δημόσιας διαβούλευσης η οποία κατέληξε στη σύνταξη ενός εγγράφου, το οποίο εφιστούσε την προσοχή στο θέμα της ποικιλομορφίας των αστικών μορφών που χαρακτηρίζουν την Μπολόνια και έθετε ως κυρίαρχο στόχο την καλύτερη δυνατή διατήρηση και χρήση τους. Μέσα από αυτή τη διαδικασία προέκυψαν διαφορετικές πολιτικές και δράσεις, οι οποίες συνδέθηκαν με συγκεκριμένα τμήματα της πόλης, συμπεριλαμβανομένου του ιστορικού κέντρου[100]. Έτσι, προέκυψε το Στρατηγικό Σχέδιο των 7 Πόλεων (εικόνα 35), όπου το καθένα επικεντρώνεται σε ένα συγκεκριμένο



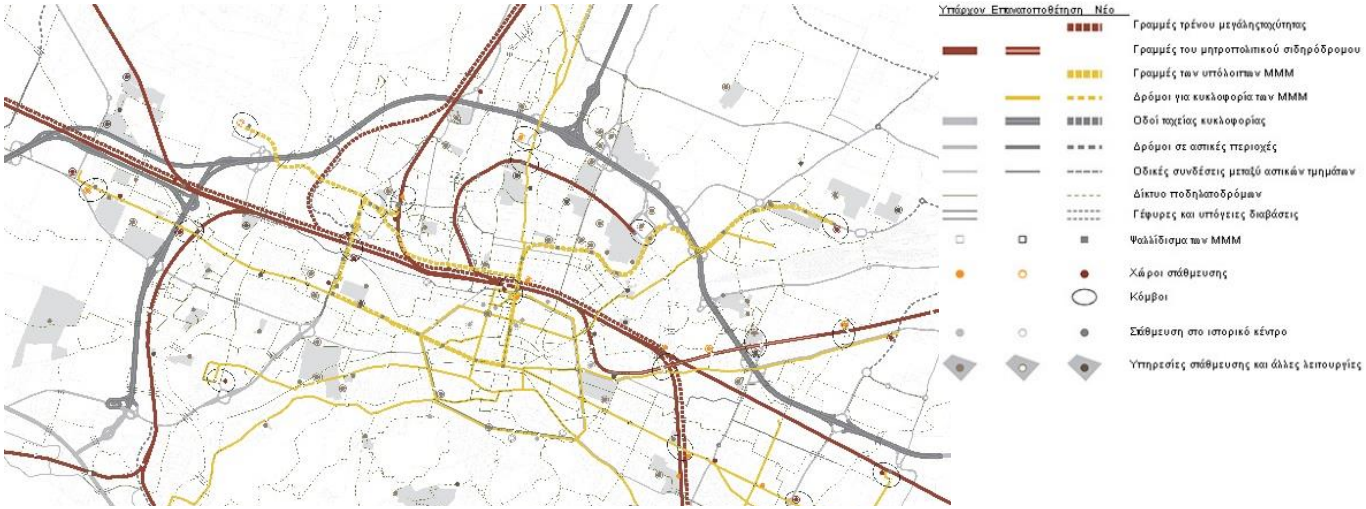
Εικ. 35: Διάγραμμα των εφτά στρατηγικών σχεδίων και η σχέση τους με το ιστορικό κέντρο

[100] ITALY, (2007) Comune di Bologna, Piano Strutturale Comunale, σελ. 5

τμήμα της πόλης. Έτσι έχουμε ένα σχέδιο που αφορά το σιδηροδρομικό δίκτυο, ένα την ένταξη του περιφερειακού, ένα που ασχολείται με το φυσικό περιβάλλον, ένα με τις παραποτάμιες περιοχές της πόλης και ένα που αφορά την αναζωογόνηση του ιστορικού δρόμου Via Emilia[101]. Κάποια από αυτά έχουν άμεση σχέση και επηρεάζουν το ιστορικό κέντρο και τα οποία εντοπίζουν τις διαφορές που υπάρχουν σε κάθε περιοχή και αναδεικνύουν τις στρατηγικές καθοδήγησης των διαφόρων επεμβάσεων ενώ κάποια άλλα είναι αρκετά απομακρυσμένη η περιοχή σχεδιασμού από το κέντρο. Τα σχέδια αυτά συνδέουν τις επιμέρους πολιτικές του Δομικού Σχεδίου Χωρικής Οργάνωσης και γεφυρώνουν τις διοικητικές διαιρέσεις. Αυτά τα σχέδια είναι άρρηκτα συνδεδεμένα μεταξύ τους, αλλά το κάθε ένα διακρίνεται μέσα από την ιστορία της περιοχής που αντιπροσωπεύει, από τα διαφορετικά χαρακτηριστικά της κάθε περιοχής αλλά και από τις διαφορετικές στρατηγικές που εφαρμόζονται. Τέλος, αυτά τα εφτά σχέδια χαρακτηριστικά ονομάζονται οι «7 Πόλεις της Μπολόνια».

Το Δομικό Σχέδιο Χωρικής Οργάνωσης βάζει στόχους που αφορούν την προσβασιμότητα, την περιβαλλοντική και οικολογική ποιότητα και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και εργασίας. Πιο συγκεκριμένα οι στόχοι αυτοί προβλέπουν την ασφαλή κίνηση των πεζών, ένα ασφαλές και επαρκές δίκτυο ποδηλατοδρόμων, αναβάθμιση των ΜΜΜ, χώρους στάθμευσης ώστε να διευκολύνεται η μετάβαση από τα ιδιωτικά μέσα μετακίνησης στα δημόσια, αναβάθμιση και εκ νέου δημιουργία χώρων πρασίνου, αποκατάσταση και ένταξη των ιστορικών κτιρίων[102].

Το δομικό σχέδιο (Structural Plan) επιδιώκει την αποτροπή της διερχόμενης κυκλοφορίας μέσα από την πόλη και ιδιαίτερα από το ιστορικό κέντρο με σκοπό τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και της ρύπανσης (εικόνα 36). Η συνολική αναδιοργάνωση του οδικού δικτύου για



Εικ. 36: Υποδομές κινητικότητας

[101] ITALY, (2007) Comune di Bologna, Piano Strutturale Comunale, σελ. 10
[102] http://www.planum.net/a-new-plan-for-bologna (τελευταία επίσκεψη 3 Μαρτίου 2015)

3.4.6 Το ιστορικό κέντρο σήμερα

Σήμερα, το ιστορικό κέντρο της Μπολόνια είναι ένα από τα μεγαλύτερα και πιο καλοδιατηρημένα (από τα 5.400 κτίρια του κέντρου τα 4.500 έχουν χαρακτηριστεί διατηρητέα) ιστορικά κέντρα της Ευρώπης και έχει το μεγαλύτερο μεσαιωνικό κέντρο της Ιταλίας. Στο βορρά οριοθετείται από τις σιδηροδρομικές γραμμές και τον κεντρικό σταθμό, ο οποίος αποτελεί πύλη στην αστική περιοχή της πόλης και κομβικό σημείο της Ευρώπης συνολικά. Στο νότο οι λόφοι αποτελούν φυσικό όριο της πόλης. Από διοικητικής πλευράς, χωρίζεται σε τέσσερις περιοχές – συνοικίες, San Vitale, Santo Stefano Porto και Saragozza[103]. Παρακάτω βλέπουμε συγκριτικά και κάποια άλλα σημαντικά ιστορικά κέντρα της Ευρώπης (εικόνες 37,38,39).

Εικ. 37: Το ιστορικό κέντρο της Μπολόνια, περίπου 400 εκτάρια

Εικ. 38: Το ιστορικό κέντρο της Βιέννης, περίπου 250 εκτάρια

Εικ. 39: Το ιστορικό κέντρο της Βαρκελώνης, περίπου 200 εκτάρια

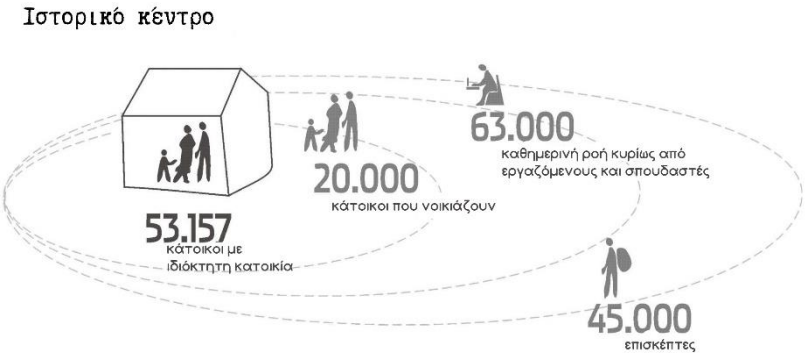
3.4.6.Ι Πληθυσμιακά στοιχεία

Σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία, περίπου 53.000 άνθρωποι έχουν ιδιόκτητη κατοικία στο ιστορικό κέντρο της Μπολόνια. Σε αυτό το νούμερο θα πρέπει να προσθέσουμε και αυτούς που νοικιάζουν σπίτι, δηλαδή περίπου 20.000 κάτοικοι, καθώς και την καθημερινή ροή των ατόμων που φτάνουν στο κέντρο για να σπουδάσουν ή να εργαστούν, περίπου 63.000 και τέλος τους περιστασιακούς επισκέπτες, οι οποίοι φτάνουν τους 45.000 (εικόνα 40)[104]. Το ιστορικό κέντρο διαθέτει 3 μεγάλα δημόσια πάρκα και 17 μικρότερα, 2.800 τοπικές επιχειρήσεις, 80 super market, 70 εφημεριδοπωλεία, 700 επιχειρήσεις που προσφέρουν υπηρεσίες στο κοινό, 52 μουσεία και 47 βιβλιοθήκες, 20 λύκεια και 20 εκπαιδευτικά κέντρα άλλου τύπου, 57 χώρους για επιδείξεις και

[103] ITALY, URBAN CENTER BOLOGNA, 2014, *Di Nuovo in Centro: Programma per la pedonalità a Bologna*, Municipality of Bologna, σελ 11
[104] Gabellini P., (2012) Comune di Bologna, Climate protection strategies in Bologna, σελ 37

ψυχαγωγία και 48 ξενοδοχειακές μονάδες[105]. Παρατηρούμε λοιπόν ότι πρόκειται για ένα ζωντανό ιστορικό κέντρο, με πληθώρα αναμεμειγμένων χρήσεων[106].

Ο δήμος της Μπολόνια πραγματοποίησε μια έρευνα σχετικά με τις εργασίες επισκευής και συντήρησης που έγιναν στα κτίρια του ιστορικού κέντρου το διάστημα 1992 και 2004. Η έρευνα κατέληξε ότι το 85% των κτισμάτων που εξετάστηκαν για την αποτελεσματικότητα των επεμβάσεων, κρίθηκαν σε άριστη κατάσταση. Επίσης, συμπεραίνει ότι δεν υπάρχουν τμήματα της παλιάς πόλης που να θεωρούνται υποβαθμισμένα και να χρίζουν άμεσης αστικής ανανέωσης. Τέλος, συμπεραίνει ότι το ιστορικό κέντρο χρόνο με το χρόνο προσελκύει όλο και περισσότερους κατοίκους, ιδιαίτερα νέους, οι οποίοι παρά την ηλικία των κτιρίων και κατά συνέπεια τις αντικειμενικές δυσκολίες που προκύπτουν επιλέγουν να εγκατασταθούν σε αυτό.



Εικ. 40: Πληθυσμιακό διάγραμμα του ιστορικού κέντρου της Μπολόνια

3.4.6.2 Οικιστικό δίκτυο

Η αστική δομή του ιστορικού κέντρου της Μπολόνια θεωρείται μοναδική στην Ευρώπη χάρη στο εκτεταμένο δίκτυο δημόσιων στοών, το οποίο προσφέρει ένα προστατευμένο, από τα καιρικά φαινόμενα, και συνεχές δίκτυο για πεζούς. Συμπληρωματικά με το δίκτυο των στοών υπήρξε μια σταθερή εισαγωγή, μέσω των προγραμμάτων αστικής αναγέννησης, πεζοδρόμων σε περιοχές του κέντρου με ιδιαίτερα αυξημένα επίπεδα θορύβου λόγο της κυκλοφορία. Ο στόχος ήταν η βελτίωση των συνθηκών και της ποιότητας ζωής στο ιστορικό κέντρο, καθώς και η καλύτερη ανάδειξη και προστασία της πολιτιστικής και καλλιτεχνικής κληρονομιάς.

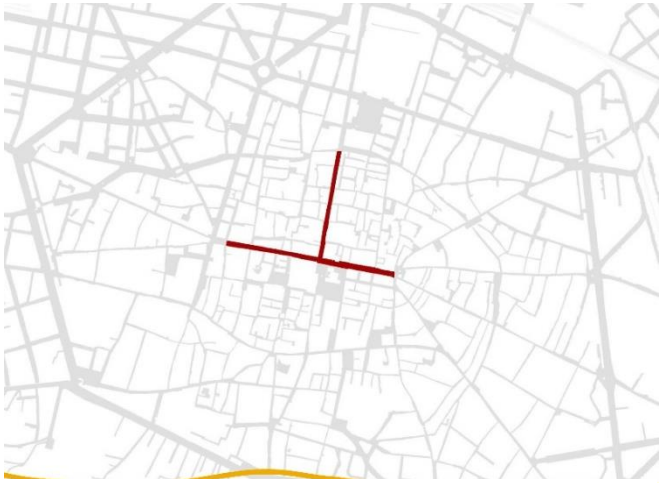
3.4.6.3 Οδικό δίκτυο και Μετακινήσεις

Στη συνέχεια το δίκτυο των πεζοδρόμων (εικόνα 41) επεκτάθηκε με σκοπό τη μείωση της χρήσης των ιδιωτικών μέσων μαζικής μεταφοράς. Επίσης, κρίθηκε αναγκαίο ο σχεδιασμός των πεζοδρόμων να περιλαμβάνει βελτιώσεις που να στοχεύουν στη μεγαλύτερη ασφάλεια και προσβασιμότητα από τους πιο αδύναμους χρήστες (ΑμΕΑ, ηλικιωμένους κλπ). Έτσι,

[105] ITALY, URBAN CENTER BOLOGNA, 2014, *Di Nuovo in Centro: Programma per la pedonalità a Bologna*, Municipality of Bologna, σελ 14
[106] ITALY, URBAN CENTER BOLOGNA, 2014, *Di Nuovo in Centro: Programma per la pedonalità a Bologna*, Municipality of Bologna, σελ 15

ιεραρχήθηκαν θέματα όπως η δημιουργία διαβάσεων και ασφαλών διαδρομών (για παράδειγμα σπίτι – σχολείο) με σκοπό να αποτρέπετε και η ανάπτυξη υψηλών ταχυτήτων μέσα στην πόλη. Ένα άλλο μέτρο που συμβάλει στην μείωση του κυκλοφορικού και βελτιώνει την προσβασιμότητα για τους πεζούς είναι η θεσμοθέτηση της "Τ-ζώνης". Από το Μάιο του 2012 έχει οροθετηθεί και δοθεί στην κυκλοφορία η "Τ-ζώνη" (εικόνα 42), στην οποία τις καθημερινές έχουν πρόσβαση τα ΜΜΜ, τα ποδήλατα και οι πεζοί ενώ τα Σαββατοκύριακα έχουν πρόσβαση μόνο οι πεζοί και τα ποδήλατα. Χάρη σε αυτό το μέτρο το τμήμα αυτό του κέντρου μετατρέπεται σε μια περιοχή

Εικ. 41: Δίκτυο πεζοδρόμων



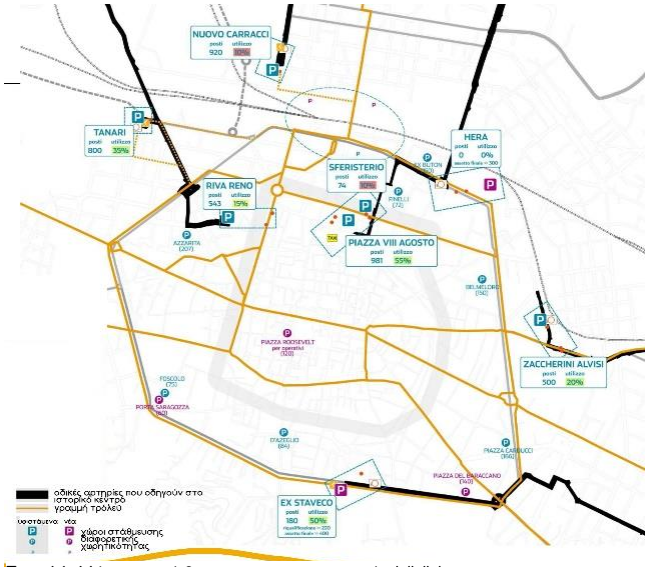
Εικ. 42: Τ-ζώνη

20.000 τ.μ. για τους πεζούς και τους ποδηλάτες (εικόνα 43)[107]. Το μέτρο αυτό μαζί με το εκτεταμένο δίκτυο των πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων και στοών καθώς και η βελτίωση των ΜΜΜ επιτρέπουν την άνετη και ασφαλή πρόσβαση και περιήγηση στο ιστορικό κέντρο της πόλης, βοηθούν στη μείωση της ρύπανσης και του θορύβου αλλά και στην ανάδειξη του ιστορικού κέντρου. Οι παραπάνω στόχοι ενισχύονται με τον επανασχεδιασμό των χώρων στάθμευσης καθώς και με τη δημιουργία νέων (εικόνα 44).

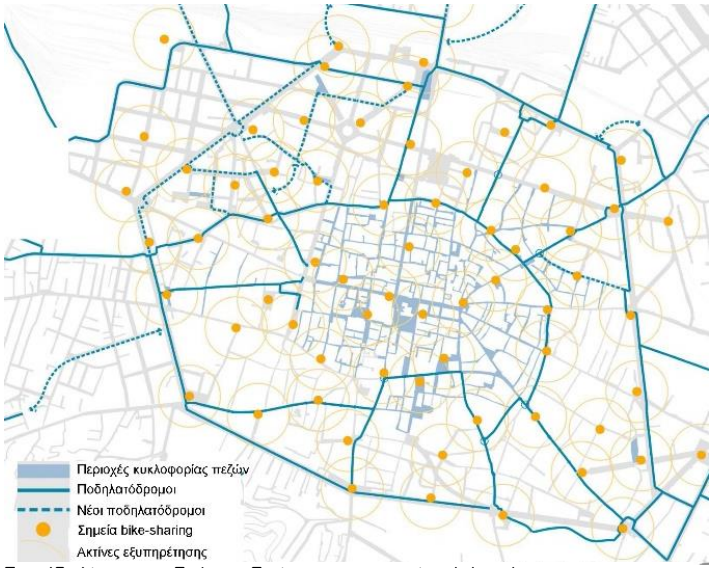
Επίσης, προωθείται η χρήση του ποδηλάτου σαν εναλλακτικό μέσο μετακίνησης το οποίο συμβάλει στη μείωση των ρυπογόνων καυσαερίων στην ατμόσφαιρα, στην αποσυμφόρηση των ΜΜΜ και στην μείωση της κίνησης (εικόνα 45). Για να ενθαρρυνθούν οι κάτοικοι της Μπολόνια να χρησιμοποιούν το ιδιωτικό όχημα λιγότερο δημιουργήθηκε ένα συνεχές δίκτυο ποδηλατοδρόμων,

[107] ITALY, URBAN CENTER BOLOGNA, 2014, *Di Nuovo in Centro: Programma per la pedonalità a Bologna*, Municipality of Bologna, σελ 23

Εικ. 43: Οδικό δίκτυο του ιστορικού κέντρου της Μπολόνια συνολικά



Εικ. 44: Χώροι στάθμευσης και γραμμές ΜΜΜ



Εικ. 45: Δίκτυο ποδηλατοδρόμων και σημείων bike-sharing

το οποίο συνδέεται σε κομβικά σημεία με το δίκτυο των ΜΜΜ. Τέλος, η Μπολόνια διαθέτει εκτεταμένο σιδηροδρομικό δίκτυο, συνολικού μήκους 17,7 χιλιομέτρων. Το 60% αυτού είναι υπόγειο. Μεγάλο τμήμα αυτού του δικτύου καλύπτει το ιστορικό κέντρο της Μπολόνια, με τον κεντρικό σταθμό να βρίσκεται στο βόρειο όριο του ιστορικού κέντρου.

Ειδική μέριμνα έχει δοθεί στις μετακινήσεις των εργαζομένων, οι οποίοι αποτελούν ένα μεγάλος μέρος του πληθυσμού που εισέρχεται στο ιστορικό κέντρο καθημερινά. Έτσι, έχει εφαρμοστεί ειδική πολιτική με στόχο τη μείωση της χρήσης του ιδιωτικού μέσου και αύξηση της χρήσης των ΜΜΜ και κατά συνέπεια μείωση των ρυπογόνων εκπομπών στην ατμόσφαιρα. Η πολιτική αυτή αφορά μεσαίες και μεγάλες επιχειρήσεις καθώς και σχολεία και περιλαμβάνει συγκεκριμένες τροποποιήσεις ή προσθήκες στα μέσα ΜΜΜ με σκοπό την εξυπηρέτηση των εργαζομένων.

3.4.6.4 Έξυπνα συστήματα

Στο ιστορικό κέντρο της Μπολόνια εφαρμόζονται διάφορα "έξυπνα" συστήματα με σκοπό τον έλεγχο, την καταγραφή και την μελέτη των συνθηκών που επικρατούν στο ιστορικό κέντρο. Τα σημαντικότερα από αυτά είναι τα συστήματα RITA και SIRIO, με σκοπό τον έλεγχο και τη μείωση των μη εξουσιοδοτημένων οχημάτων που εισέρχονται στο ιστορικό κέντρο και το σύστημα CISIUM το οποίο συλλέγει, επεξεργάζεται και παρέχει άμεσα πληροφορίες για την κατάσταση στους δρόμους και στους χώρους στάθμευσης καθώς και για τον χρόνο αναμονής για τα ΜΜΜ [108].

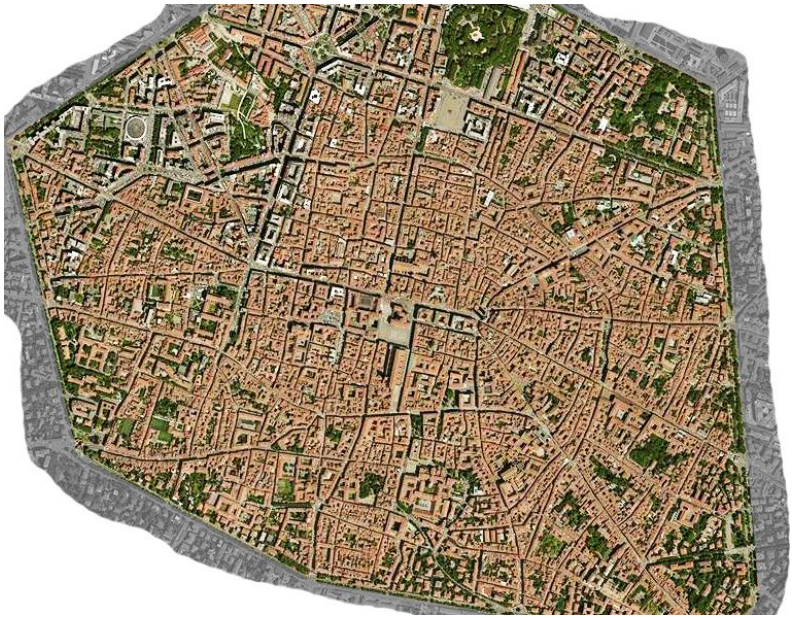
3.4.6.5 Ανοικτοί και πράσινοι χώροι

Μεγάλο μέρος της επιφάνειας του ιστορικού κέντρου της Μπολόνια αποτελείται από υπαίθριους χώρους, είτε ιδιωτικούς (οικιακές αυλές και κήπους) είτε δημόσιους (πάρκα και πλατείες) (εικόνα 46). Βασικός στόχος είναι η συντήρηση και η αναβάθμιση των χώρων αυτών. Οι στόχοι για την αναβάθμιση των δημόσιων χώρων επιτυγχάνονται με την υλοποίηση έργων ανάπλασης σε διαφορετικές κλίμακες, οι οποίες προωθούνται όχι μόνο από την τοπική αυτοδιοίκηση αλλά και από οργανωμένες ομάδες πολιτών, σε επίπεδο γειτονιάς, αλλά και από ιδιωτικές επιχειρήσεις. Η συνεργασία του δημόσιου με τον ιδιωτικό τομέα κρίνεται απολύτως απαραίτητη και αναγκαία για την επίτευξη αυτών των στόχων. Οι δράσεις αυτές περιλαμβάνουν: την αναδιοργάνωση των δημόσιων χώρων. Σε περιοχές που θεωρούνται κομβικές, από λειτουργικής άποψης, προβλέπεται η προστασία και διατήρηση χώρων μεγάλης αρχιτεκτονικής και περιβαλλοντικής σημασίας από την υπερβολική παρουσία οχημάτων καθώς και αισθητική αναβάθμιση των χώρων αυτών, δηλαδή ανανέωση του αστικού εξοπλισμού (καθίσματα, φώτα κλπ)[109].

Οι στοές είναι ένα στοιχείο του υπαίθριου χώρου που χαρακτηρίζει τον αστικό σχηματισμό της Μπολόνια από τα αρχαία χρόνια. Το 1200 εμφανίζονται οι πρώτοι κανονισμοί που ορίζουν την έννοια των στοών ως χώρους ιδιωτικούς με δημόσια χρήση, οι οποίοι αργότερα επιβεβαιώθηκαν

[108] http://www.laboratoriorapu.it/Plans_Project/Download/Lezioni/Lezione%201/urban_center.pdf
[109] ITALY, URBAN CENTER BOLOGNA, 2014, *Di Nuovo in Centro: Programma per la pedonalità a Bologna*, Municipality of Bologna, σελ. 31

από τον αστικό κώδικα. Οι κανονισμοί λοιπόν που αφορούν τις στοές προσπαθούν να βάλουν μια τάξη όσο άφορά τις ευθύνες των δημόσιων και ιδιωτικών φορέων σε σχέση με θέματα όπως η συντήρηση των πλακοστρώσεων, των κολώνων και της τοιχοποιίας, ο καθαρισμός των δαπέδων και των οροφών, ο φωτισμός κα.



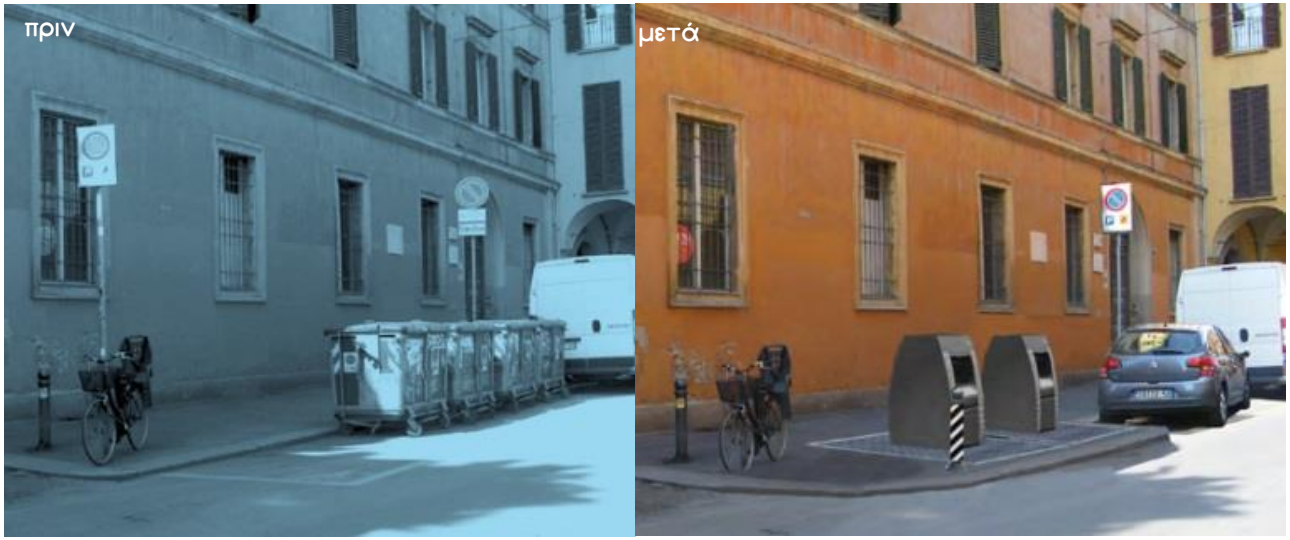
Εικ. 46: Το ιστορικό κέντρο της Μπολόνια – Διακρίνονται οι ανοιχτοί και οι πράσινοι χώροι

Τα πάρκα και οι πλατείες του ιστορικού κέντρου είναι δημόσιοι χώροι με ελεύθερη πρόσβαση στους πολίτες. Παρ' όλα αυτά μπορεί να φιλοξενούν κάποιες εκδηλώσεις προσωρινά. Για αυτό το λόγο υπάρχει η δυνατότητα προσαρμογής των κανόνων στάσης, στάθμευσης και πρόσβασης σε πλατείες και πάρκα της πόλης, στα οποία απαγορεύεται, για την καλύτερη εξυπηρέτηση των εκδηλώσεων αυτών. Οι κανονισμοί αυτοί περιλαμβάνουν πλήρη περιγραφή (από αρχιτεκτονικής, ιστορικής και περιβαλλοντικής πλευράς) των δημόσιων χώρων της πόλης και αναλυτική περιγραφή των επιτρεπόμενων δραστηριοτήτων σε κάθε χώρο.

3.4.6.6 Αποκομιδή απορριμμάτων

Για να αποκτήσει το ιστορικό κέντρο της Μπολόνια καλύτερες συνθήκες ζωής και να γίνει πιο βιώσιμο κρίθηκε απαραίτητη η ριζική αναδιοργάνωση του συστήματος συλλογής απορριμμάτων (εικόνα 47). Αυτό επιτεύχθηκε με ξεχωριστούς κάδους ανά υλικό και υπόγειες

δεξαμενές συλλογής απορριμμάτων, όποτε πλέον δεν υπάρχει και η ανάγκη για απορριμματοφόρα τα οποία προκαλούσαν μεγάλα προβλήματα στην κυκλοφορία.



Εικ. 47: Σύστημα συλλογής απορριμμάτων

3.4.7 Επεμβάσεις που έχουν ολοκληρωθεί

Στη συνέχεια αναφέρονται ενδεικτικά κάποιες επεμβάσεις αποκατάστασης και αναζωογόνησης δημόσιων χώρων, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν τα προηγούμενα χρόνια με μεγάλη επιτυχία.

3.4.7.Ι Πλατεία Mignetti

Τον Ιούλιο του 2012 ολοκληρώθηκαν οι εργασίες αποκατάστασης και αναβάθμισης της πλατείας Minghetti (εικόνα 48). Το έργο περιλάμβανε νέα πλακόστρωση, περιορισμό των χώρων στάθμευσης, συντήρηση και αποκατάσταση των όψεων στα γύρω κτίρια, καθαρισμό των χώρων πρασίνου, δημιουργία υπόγειου συστήματος ανακύκλωσης και σύνδεση του με άλλους χώρους και πλατείες, δημιουργία νέου χώρου στάσης για λεωφορεία, τοποθέτηση φωτισμού (εικόνα 49)[110].

[110] ITALY, URBAN CENTER BOLOGNA, 2014, *Di Nuovo in Centro: Programma per la pedonalità a Bologna*, Municipality of Bologna, σελ 33

Εικ. 48: Πλατεία Minghetti πριν την επέμβαση

Εικ. 49: Πλατεία Mignetti μετά την επέμβαση

3.4.7.2 Πλατεία Verdi

Τον Οκτώβρη του 2012 ολοκληρώθηκε η ανάπλαση της πλατείας Verdi (εικόνα 50), η οποία περιλάμβανε ανακατασκευή του δαπέδου της πλατείας, πεζοδρόμηση ενός πρώην χώρου στάθμευσης και εισαγωγή νέων στοιχείων αστικού εξοπλισμού (καθίσματα, τραπέζια κλπ). Στις εργασίες αποκατάστασης συντέλεσε μια συμμετοχική δράση που οργανώθηκε από το Δήμο και περιλάμβανε τη συμμετοχή των κατοίκων της περιοχής, μαθητών, εμπόρων της περιοχής και όποιων άλλων ενδιαφέρονταν[111].

Εικ. 50: Piazza Verdi

[111] ITALY, URBAN CENTER BOLOGNA, 2014, *Di Nuovo in Centro: Programma per la pedonalità a Bologna*, Municipality of Bologna, σελ 35

3.4.7.3 Palazzo Fantuzzi

Μετά την αποκατάσταση του κτιρίου τους, οι ιδιοκτήτες του Palazzo Fantuzzi στη Via San Vitale αποφάσισαν να ανακαινίσουν και το δημόσιο χώρο μπροστά από την είσοδο του κτιρίου, με σκοπό την περαιτέρω βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος του κτιρίου αυτού (εικόνα 51). Έτσι, δημιουργήθηκε ο πεζόδρομος μπροστά από το κτίριο και επεκτάθηκε ώστε να συμπεριλάβει το σύνολο της περιοχής, το οποίο προηγουμένως χρησιμοποιούνταν ως χώρος στάθμευσης [112].

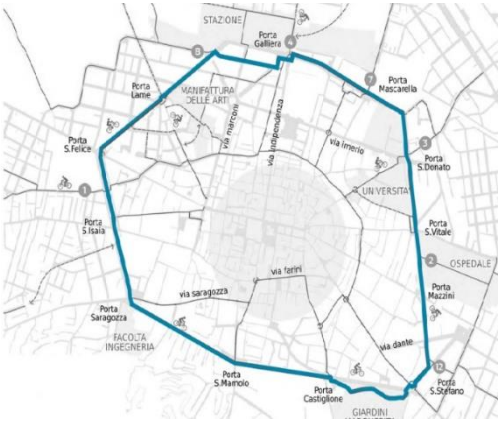
Εικ. 51: Palazzo Fantuzzi

3.4.8 Επεμβάσεις που πρόκειται να γίνουν

Οι μελλοντικές επεμβάσεις (συνολικές και σημειακές) που ενδεικτικά αναφέρονται παρακάτω αποσκοπούν στην επίτευξη των στόχων για καλύτερες συνθήκες στο ιστορικό κέντρο της Μπολόνια, για εξυγίανση των δημόσιων χώρων και για καλύτερη ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς.

3.4.8.Ι Περιφερειακός ποδηλατόδρομος

Ο "Περιφερειακός Ποδηλατόδρομος" (εικόνα 52) είναι ένα έργο για ένα ποδηλατόδρομο κατά μήκος των λεωφόρων που περιβάλλουν το ιστορικό κέντρο τη Μπολόνια, που επιτρέπει στις διαδρομές από τα διάφορα μέρη της πόλης να ενωθούν με το κέντρο [113].



Εικ. 52: Περιφερειακός Ποδηλατόδρομος

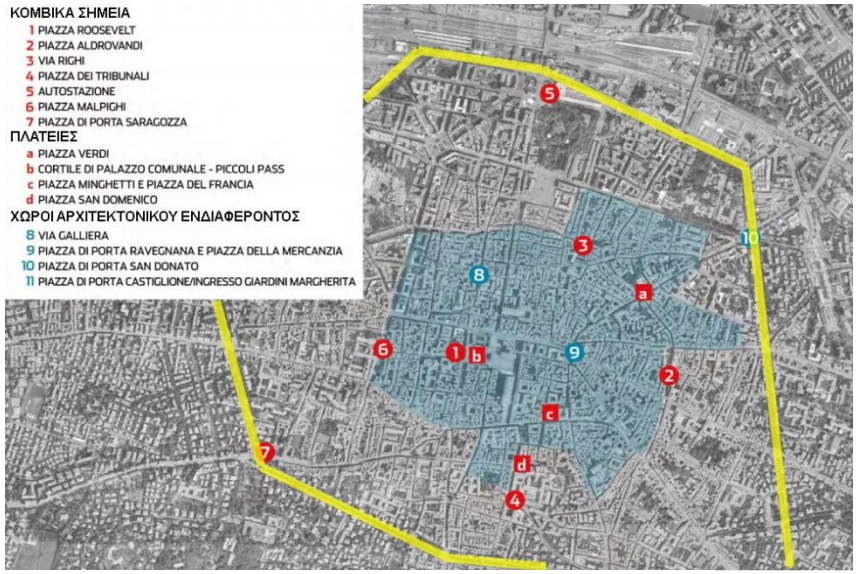
[112] ITALY, URBAN CENTER BOLOGNA, 2014, *Di Nuovo in Centro: Programma per la pedonalità a Bologna*, Municipality of Bologna, σελ 45
[113] ITALY, URBAN CENTER BOLOGNA, 2014, *Di Nuovo in Centro: Programma per la pedonalità a Bologna*, Municipality of Bologna, σελ 27

3.4.8.2 Πλατεία della Mercanzia

Πρόκειται για την πλατεία και τον χώρο γύρω από τους δύο ιστορικούς πύργους της Μπολόνια. Η επέμβαση στο χώρο αυτό προβλέπει δημιουργία νέων πεζοδρόμων αλλά και διεύρυνση των υφιστάμενων, νέο αστικό εξοπλισμό (καθίσματα, φωτισμό κλπ) και επαναπροσδιορισμό της κυκλοφορίας (εικόνα 53).

Εικ. 53: Πλατεία della Mercanzia, φωτορεαλιστική απεικόνιση

Τέλος βλέπουμε ένα χάρτη στον οποίο απεικονίζονται οι θέσεις του συνόλου των επεμβάσεων, είτε αυτών που έχουν ολοκληρωθεί είτε αυτών που προβλέπεται να πραγματοποιηθούν, στο ιστορικό κέντρο της Μπολόνια (εικόνα 54).



Εικ. 54: Χάρτης του συνόλου των επεμβάσεων

3.5 ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ

3.5.Ι Εισαγωγή - Περιγραφή της πόλης

Η Φλωρεντία είναι πόλη της κεντρικής Ιταλίας (εικόνα 55), πρωτεύουσα της περιφέρειας της Τοσκάνης (εικόνα 56) και της ομώνυμης επαρχίας, καταλαμβάνει έκταση 102 χλμ^2 και αριθμεί περίπου 400.000 κατοίκους. Η Φλωρεντία αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα μεσαιωνικής παραποτάμιας πόλης, δεδομένου ότι διασχίζεται από τον ποταμό Άρνο, ο οποίος περνά μέσα από το ιστορικό της κέντρο, και μετά από διαδρομή 241 χλμ. εκβάλλει στην Τυρρηνική θάλασσα[114]. Από το 1865 έως το 1870 διετέλεσε πρωτεύουσα του Βασιλείου της Ιταλίας. Η Φλωρεντία ήταν σημαντικό εμπορικό και οικονομικό κέντρο του ευρωπαϊκού μεσαιωνικού κόσμου, θεωρείται το λίκνο της ιταλικής Αναγέννησης και είναι γνωστή για τους καλλιτεχνικούς της θησαυρούς. Το ιστορικό κέντρο της πόλης έχει χαρακτηριστεί ως Μνημείο Παγκόσμιας Κληρονομιάς από την UNESCO το 1982.

Εικ. 55:Χάρτης της Ιταλίας - Η θέση της Φλωρεντίας στην Ιταλία

Ο τουρισμός αποτελεί τον πιο σημαντικό τομέα της οικονομίας και το μεγαλύτερο μέρος αυτής βασίζεται στα έσοδα που προκύπτουν από τις διεθνείς αφίξεις και τους φοιτητές που σπουδάζουν στην πόλη. Η βιομηχανία και το εμπόριο εξακολουθούν να παραμένουν σημαντικά. Η Φλωρεντία είναι η 17^η πλουσιότερη πόλη της Ιταλίας, με βάση το μέσο όρο των εσόδων των εργαζομένων[115].

Εικ. 56: Η περιφέρεια της Τοσκάνης και οι Δήμοι από τους οποίους αποτελείται

Η Φλωρεντία διαθέτει διεθνή σιδηροδρομικό σταθμό, ο οποίος χρησιμοποιείται από 59 εκατομμύρια ανθρώπους κάθε χρόνο. Βρίσκεται μπροστά από την Βασιλική της Santa Maria Novella, από την οποία πήρε και το όνομα του. Επίσης, ένας νέος σιδηροδρομικός σταθμός υψηλής ταχύτητας έχει τεθεί σε λειτουργία μέσα στο 2015, ο οποίος συνδέεται με το αεροδρόμιο, με το σταθμό Santa Maria Novella καθώς και με το κέντρο της πόλης και τις γραμμές των λεωφορείων και των τραμ.

Η Φλωρεντία είναι μια πόλη με αναρίθμητους καλλιτεχνικούς θησαυρούς. Διαθέτει εξαίρετη καλλιτεχνική κληρονομιά που αποτελεί ένδειξη της κουλτούρας της πόλης. Στην πόλη έζησαν και δημιούργησαν ορισμένα από τα σημαντικότερα έργα στην ιστορία της τέχνης, καλλιτέχνες όπως

[114] Καμαράς Τ., Ζαχαριάδης Π. (2008), Ο ποταμός Άρνος και η σχέση του με την πόλη της Φλωρεντίας, Ερευνητική εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, σελ. 8
[115] https://el.wikipedia.org/wiki/Φλωρεντία

ο Λεονάρντο ντα Βίντσι, ο Μιχαήλ Άγγελος, ο Βερρόκιο, ο Ντονατέλο, ο Δάντης αλλά και επιστήμονες όπως ο Γαλιλαίος, ο Μακιαβέλι κ.α.

Το καλοκαίρι του 1944 στη διάρκεια ακόμη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου τα συμμαχικά στρατεύματα που προήλαυναν προς τη Φλωρεντία ανακοίνωσαν ότι ολόκληρη η πόλη θα πρέπει να θεωρηθεί έργο τέχνης πρωτίστης σημασίας και συνεπώς δεν θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί σε στρατιωτικές επιχειρήσεις προκειμένου να προστατευθεί από τυχόν ζημιές. Σύμφωνα με επίσημες εκθέσεις "καμία αξιόλογη ζημιά δεν προήλθε από συμμαχική δράση". Οι Γερμανοί, εντούτοις, δεν έλαβαν υπόψη την προειδοποίηση αυτή και προκάλεσαν καταστροφές και βλάβες σε ανεκτίμητα ιστορικά και καλλιτεχνικά μνημεία με αλλεπάλληλες ανατινάξεις κατά την αποχώρηση τους[116].

3.5.2 Ιστορικά στοιχεία

Η Φλωρεντία ιδρύθηκε από τον Lucius Cornelius Sulla το 80 π.Χ. ως οικισμός για τους βετεράνους στρατιώτες του και ονομάστηκε αρχικά Felsina, και αργότερα μετατράπηκε σε Φλωρεντία. Χτίστηκε στο ύφος ενός στρατοπέδου με τους κεντρικούς δρόμους, cardo[117] και decumanus[118], να τέμνονται στη σημερινή Piazza della Republica (εικόνα 57). Χάρη στη γεωγραφική της θέση, πάνω στην Κασσία Οδό (Via Cassia) (εικόνα 58), που ένωνε τη Ρώμη με τη βόρεια Ιταλία, οι πρώτοι οικισμοί στην περιοχή αυτή αναπτύχθηκαν ταχύτατα και πήραν διαστάσεις πόλεως. Επί Διοκλητιανού η πόλη προάγεται σε πρωτεύουσα της επαρχίας της Τουσκίας, τον 3° αιώνα.

Εικ. 57: Η Piazza della Repubblica (με κόκκινο) και το ιστορικό κέντρο.

Εικ. 58: Η Κασσία Οδός

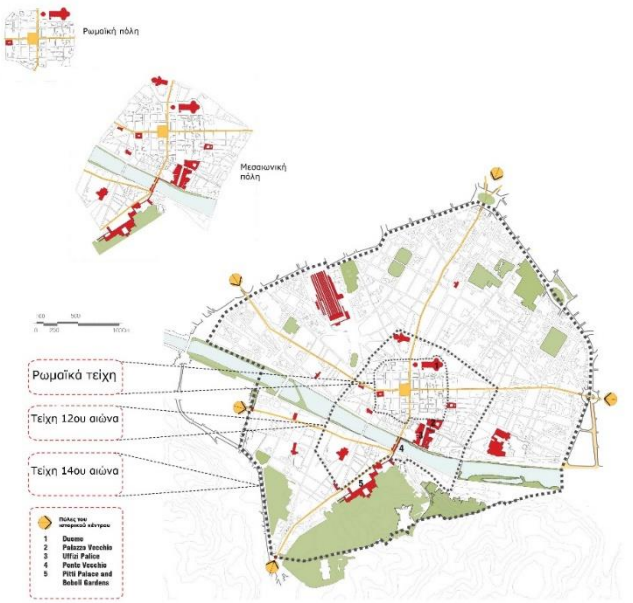
Κατά τους επόμενους αιώνες, η πόλη γνώρισε ταραγμένες περιόδους με την κυριαρχία των Οστρογότθων και ειρηνικές περιόδους με την κυριαρχία των Λομβαρδών κατά τον 6° αιώνα. Το

[116] https://el.wikipedia.org/wiki/Φλωρεντία
[117] Cardo ονομαζόταν η κύρια οδός με προσανατολισμό Βορρά – Νότου στις αρχαίες Ρωμαϊκές πόλεις, στρατόπεδα και αποικίες
[118] Decumanus ονομαζόταν η κύρια οδός με προσανατολισμό Ανατολή - Δύση στις αρχαίες Ρωμαϊκές πόλεις, στρατόπεδα και αποικίες

1054, η Φλωρεντία περιήλθε στη Ματθίλδη, κόμισσα της Τοσκάνης, η οποία λαμβάνοντας εκ κληρονομιάς το Δουκάτο της Τοσκάνης, με πρωτεύουσα τη Λούκκα (Luccia), δώρισε τη Φλωρεντία στον Πάπα Γρηγόριο Ζ'. Έτσι υπό την παπική επιρροή η Φλωρεντία αναπτύχθηκε πολύ γρήγορα και γνώρισε μεγάλη ευημερία. Το 1125 τα φλωρεντινά στρατεύματα κατέλαβαν και κατέστρεψαν την ανταγωνίστρια πόλη Φιέζολε. Από τον 19° έως τον 14° αιώνα η Φλωρεντία αντιμετωπίζει βαθιές πολιτικές και κοινωνικές αναταραχές εξαιτίας, αφενός, της ενίσχυσης των επιχειρηματικών κέντρων εντός της κοινότητας, και, αφετέρου, της σφοδρής εμφύλιας σύρραξης μεταξύ των φιλομοναρχικών "Γιβελίνων", οπαδών του Γερμανού Αυτοκράτορα, και των φιλοπαπικών "Γουέλφων", οπαδών της Παπικής εξουσίας.

Στη διάρκεια των επόμενων αιώνων διαμορφώθηκε στη Φλωρεντία ένα κοινοτικό καθεστώς με κυρίαρχη την παρουσία των συντεχνιών, επαγγελματικών οργανώσεων που εκπροσωπούσαν σημαντικούς κλάδους της οικονομίας όπως η εριουργία[119] αλλά και μικροεπαγγελματίες, όπως οι αρτοποιοί. Οι απλοί εργάτες και ορισμένοι επαγγελματίες, όπως οι δάσκαλοι, αποκλείονταν από τη διακυβέρνηση της πόλης καθώς δεν τους επιτρεπόταν να ιδρύσουν δική τους συντεχνία. Αποκλεισμένες επίσης από τα δημόσια αξιώματα ήταν από το 1293 και συγκεκριμένες οικογένειες φεουδαρχών. Κατά καιρούς και σε δύσκολες περιστάσεις η πόλη ανέθετε δικτατορικές εξουσίες σε ένα πρόσωπο, όπως έγινε το 1342 – 3 με το Γάλλο ιππότη Βάλντερ ντε Μπριέν ΣΤ' (Walter de Brienne). Μετά την εκδίωξη του τελευταίου διαμορφώθηκε ένα μοντέλο διακυβέρνησης με εκτελεστικά και νομοθετικά σώματα που εκπροσωπούσαν τις συντεχνίες και είχαν βραχυχρόνιες θητείες.

Το νέο καθεστώς ανατράπηκε το 1382 και μέχρι το 1434 κυριάρχησε στην πολιτική σκηνή της πόλης η πολιτική φατρία στην οποία ηγεμόνευε η οικογένεια των Albizzi. Η περίοδος αυτή, της "ολιγαρχικής" όπως ονομάστηκε διακυβέρνησης, σημαδεύτηκε από πολεμικές συγκρούσεις. Το 1406, η Φλωρεντία κατέλαβε την Πίζα εξασφαλίζοντας έτσι μόνιμα ένα λιμάνι για την απρόσκοπτη διεξαγωγή του εμπορίου της και βάζοντας τα θεμέλια της Φλωρεντινής κυριαρχίας σε όλη την περιοχή της Τοσκάνης. Στο αποκορύφωμα της ακμής της, η πόλη βρίσκεται κατά το 14° αιώνα. Τα



Εικ. 59: Η εξέλιξη του ιστορικού κέντρου της Φλωρεντίας

[119] Εριουργία ονομάζεται η διαδικασία κατά την οποία γίνεται η κατεργασία μάλλινων νημάτων

όρια της διευρύνονται (εικόνα 59), αποτελεί μια από τις σημαντικότερες πόλεις της Ιταλίας, και το νόμισμα της, το φιορίνι, κατέχει την ισχυρότερη θέση στην Ευρώπη.

Η δυσαρέσκεια των πολιτών από την οικονομική κρίση και την αποτυχημένη εκστρατεία για την κατάκτηση της Λούκκα (1433) ανέδειξε ως νέο πιθανό ηγέτη της πόλης τον Κόζιμο των Μεδίκων[120] ο οποίος εξορίστηκε στη Βενετία αλλά επέστρεψε θριαμβευτικά το 1434. Η πολιτική κυριαρχία του Κόζιμο θεμελιώθηκε στην οικοδόμηση μιας προσεκτικής δημόσιας εικόνας του ως ενός σεμνού άνδρα ο οποίος σεβάστηκε το παραδοσιακό πολίτευμα και δεν ανέλαβε επισήμως δημόσια αξιώματα, αλλά κινούσε τα νήματα ελέγχοντας αποτελεσματικά την εκλογή των αρχόντων που εφάρμοζαν την πολιτική του. Τον διαδέχθηκαν ο γιος του Πιέρο (1464 – 1469) και ο εγγονός του, Λαυρέντιος ο Μεγαλοπρεπής (1469 – 1492). Στην αυλή του Λαυρέντιου βρήκαν υποστήριξη σημαντικοί καλλιτέχνες όπως ο Μποτιτσέλι και ο Μιχαήλ Άγγελος και τα χρόνια αυτά συμπίπτουν με την ακμή της Αναγέννησης.

Η εξαφάνιση της δυναστείας των Μεδίκων και η προσχώρηση το 1737 του Francis Stephen[121], δούκα της Λωραίνης και συζύγου της Μαρίας Θηρεσίας της Αυστρίας, οδήγησε σε προσωρινή ένταξη της Τοσκάνης στα εδάφη του αυστριακού στέμματος. Η Φλωρεντία ήταν ο νομός του γαλλικού διαμερίσματος του Άρνου από το 1808 έως την πτώση του Ναπολέοντα το 1814. Η Τοσκάνη έγινε περιοχή του Βασιλείου της Ιταλίας το 1861.

Η Φλωρεντία αντικατέστησε το Τορίνο ως πρωτεύουσα της Ιταλίας το 1865, και σε μια προσπάθεια εκσυγχρονισμού της πόλης, η παλιά αγορά στην Piazza del Mercato Vecchio καθώς και πολλά μεσαιωνικά σπίτια κατεδαφίστηκαν και αντικαταστάθηκαν από ένα πιο επίσημο σχέδιο με νεότερα σπίτια. Η Piazza del Mercato Vecchio (που αργότερα μετονομάστηκε σε Piazza Vittorio Emmanuele II και στη συνέχεια Piazza della Repubblica, που είναι και το σημερινό όνομα) διευρύνθηκε σημαντικά και κατασκευάστηκε μια αψίδα στο δυτικό άκρο (εικόνα 60). Η εξέλιξη αυτή δεν ήταν δημοφιλής και απετράπη η συνέχιση της από Βρετανούς και Αμερικανούς πολίτες που ζούσαν στην πόλη. Η δεύτερη πρωτεύουσα της χώρας

Εικ. 60: Η Piazza della Repubblica σήμερα

[120] Κόζιμος Α΄ των Μεδίκων: (1519 – 1574) ήταν ο δεύτερος Δούκας της Φλωρεντίας και στη συνέχεια ο πρώτος Μέγας Δούκας της Τοσκάνης. Ήταν ηγεμόνας δεσποτικός και απολυταρχικός. Παρά όμως την αυταρχικότητα και τους βαρείς φόρους που επέβαλλε, ήταν λάτρης των γραμμάτων και των τεχνών. (https://el.wikipedia.org/wiki/Κόζιμο_Α'_των_Μεδίκων)

[121] Francis Stephen: Φραγκίσκος Α' της Αγίας Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας (1708 – 1765), Ρωμαίος αυτοκράτορας, δούκας της Λωραίνης και μέγας δούκας της Τοσκάνης. (https://en.wikipedia.org/wiki/Francis_I,_Holy_Roman_Emperor)

αντικαταστάθηκε από τη Ρώμη έξι χρόνια αργότερα, μετά την απόσυρση των γαλλικών στρατευμάτων.

Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου η πόλη γνώρισε μια μακρά γερμανική κατοχή. Το 1944, κατά την υποχώρηση τους οι Γερμανοί κατεδάφισαν γέφυρες κατά μήκος του Άρνου, που σύνδεαν την περιοχή Oltrano με την υπόλοιπη πόλη, γεγονός που δυσκόλευε τα βρετανικά στρατεύματα να διασχίσουν τον ποταμό. Ωστόσο την τελευταία στιγμή ο Charle Steinhauslin[122] έπεισε τον Γερμανό στρατηγό στην Ιταλία να μην καταστρέψει τη γέφυρα του Ponte Vecchio λόγω της ιστορικής της αξίας.

Στο τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, το Μάϊο του 1945, η Υπηρεσία Πληροφοριών και Εκπαίδευσης του Στρατού των ΗΠΑ διέταξε να ιδρυθεί μια υπερπόντια πανεπιστημιούπολη για τους Αμερικανούς αποστρατευμένους άντρες και γυναίκες στην Φλωρεντία. Έτσι το πρώτο Αμερικάνικο Πανεπιστήμιο για το τεχνικό προσωπικό ιδρύθηκε τον Ιούνιο του 1945 στη Σχολή Αεροναυτικής στη Φλωρεντία.

Το Νοέμβριο του 1966, ο ποταμός Άρνος πλημμύρισε καταστρέφοντας τμήματα του κέντρου και πολλούς θησαυρούς τέχνης. Γύρω από την πόλη υπάρχουν στους τοίχους μικρές ταμπέλες που σημειώνουν την υψηλότερη στάθμη του νερού από πλημμύρες.

Παρακάτω βλέπουμε την επέκταση της πόλης με το πέρασμα των χρόνων (εικόνα 61).

[122] Charle Steinhauslin: 1827 – 1890, Σουηδός καλλιτέχνης, στρατιώτης, επιχειρηματίας και πολιτικός.

1173

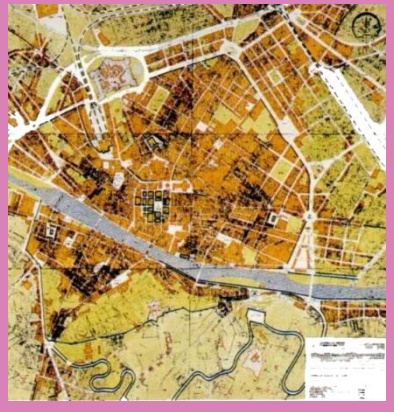
1284

1400

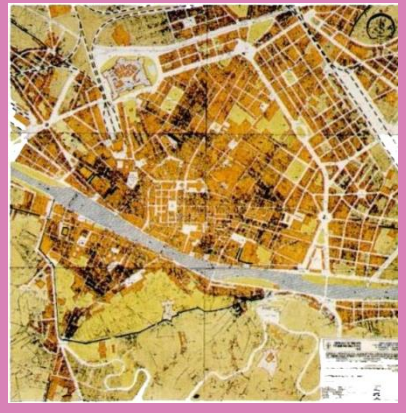
1584

1833

1855



1897

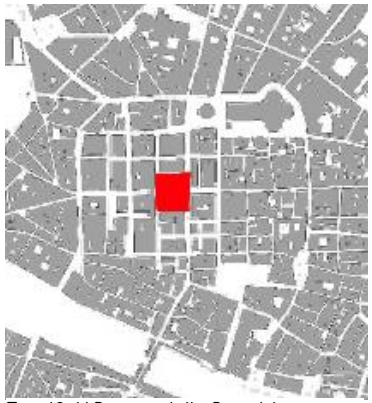


1923

Εικ. 61: Η εξάπλωση της πόλης

3.5.3 Τεκμηρίωση ιστορικού κέντρου

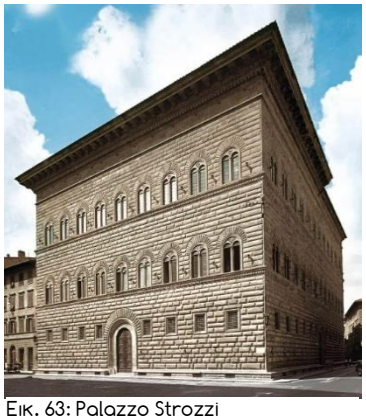
Η μοναδικότητα του ιστορικού κέντρου της Φλωρεντίας προέρχεται από την αυθεντικότητα και την ακεραιότητα του τόπου, που μέσω της συνεχούς προσπάθειας δημιουργίας, για πάνω από έξι αιώνες, και της συνεχούς προσπάθειας για τη διασφάλιση του διατηρεί πολλές μνημειακές και καλλιτεχνικές μαρτυρίες της από το παρελθόν.


Εικ. 62: Η Piazza della Republica

Από τον ρωμαϊκό οικισμό στην περιοχή της Piazza della Repubblica (εικόνα 62), στα στενά δρομάκια της μεσαιωνικής πόλης, μέχρι τις ομορφιές του 16ου αιώνα με τα palazzo και τους μετασχηματισμούς της Φλωρεντίας ως πρωτεύουσα, μπορεί να εντοπιστεί ολόκληρη η ιστορία της πόλης.

Εικ. 62: Palazzo Rucellai

Από την εποχή των απαρχών της Αναγέννησης, η Φλωρεντία άσκησε κυρίαρχη επιρροή στην εξέλιξη της αρχιτεκτονικής και της μνημειακής τέχνης, αρχικά στην Ιταλία και μετά στην Ευρώπη. Οι καλλιτεχνικές αρχές της Αναγέννησης διαμορφώθηκαν εκεί στις αρχές του 15ου αιώνα από τους Brunelleschi, Donatello και Masaccio. Δύο καθολικές ιδιοφυΐες των τεχνών διαμορφώθηκαν και εξελίχθηκαν εκεί, ο Leonardo da Vinci και ο Michelangelo. Επιπλέον, η συγκέντρωση της εν λόγω πλούσιας και διάσημης ιστορικής και καλλιτεχνικής κληρονομιάς, καθώς επίσης και της επιστημονικής και φυσικής κληρονομιάς σε ένα τόσο περιορισμένο και ταυτόχρονα καλά καθορισμένο χώρο, όπως αυτός του ιστορικού κέντρου της Φλωρεντίας, καθιστά την πόλη μοναδική και πολύτιμη, όχι μόνο στα μάτια του ερευνητή - επισκέπτη αλλά και σε εκείνα του μελετητή και του πολίτη [123]. Η Φλωρεντία χαρακτηρίζεται από πολλούς ένα «εκτεταμένο μουσείο», όχι μια απλή συλλογή έργων τέχνης αλλά ένα έργο τέχνης από μόνη της. Το ιστορικό κέντρο της Φλωρεντίας βεβαιώνει με ένα εξαιρετικό τρόπο, καθώς και με τη μοναδική συνοχή του, την κυριαρχία της Φλωρεντίας ως ισχυρή οικονομική και πολιτική δύναμη στην Ευρώπη από τον 14ο έως τον 17ο αιώνα, και κατά συνέπεια εμπορική πόλη. Κατά την περίοδο αυτή δημιουργήθηκαν εντυπωσιακά κτίρια που φανέρωναν τη γενναιοδωρία των τραπεζιτών και των αρχόντων. Το Palazzo Rucellai (εικόνα 62), το Palazzo Strozzi (εικόνα


Εικ. 63: Palazzo Strozzi

[123] ITALY, UNESCO, Department of Culture of the Florence Municipality, (2006), Management plan 2006 - 2007, Florence: City Council, σελ. 18

63), το Palazzo Pitti (εικόνα 64) και η Λαυρεντιανή Βιβλιοθήκη (εικόνα 65) είναι ελάχιστα από τα κτίρια αυτά.

Εικόνα 64: Palazzo Pitti

Εικόνα 65: Λαυρεντιανή Βιβλιοθήκη

Πέρα από τη μνημειακή όψη του, η εικόνα του ιστορικού κέντρου της Φλωρεντίας εντοπίζεται στα παραδοσιακά εργαστήρια τεχνιτών, που για αιώνες προσφέρουν ποιοτικά υψηλό επίπεδο παραγωγής, με σεβασμό στις αρχαίες τεχνικές κατασκευής, ιδίως όσον αφορά τα πολύτιμα μέταλλα όπως ο χρυσός και το ασήμι, αλλά επίσης στη χύτευση του χαλκού. Επιπλέον, στο κέντρο της πόλης λειτουργούν πολυάριθμα ιστορικά καταστήματα και εμπορικές επιχειρήσεις με μακρά παράδοση στην πώληση προϊόντων στις ίδιες εγκαταστάσεις, αλλά και την μοναδικότητα και την παράδοση στην παραγωγή. Οι βιοτεχνικές δραστηριότητες της Φλωρεντίας και τα ιστορικά καταστήματα φέρουν συγκεκριμένη μαρτυρία του παρελθόντος, εγγυώνται τη συνέχεια στην παράδοση και επιτρέπουν στην εικόνα της αρχαίας πόλης να επιβιώσει στις διάφορες μορφές της[124].

Όλα αυτά τα στοιχεία έχουν προσελκύσει, και συνεχίζουν να το κάνουν, από την εποχή των Μεγάλων Δουκών, πολλούς επισκέπτες, οι οποίοι διανύουν ολόκληρες ηπείρους για να φτάσουν στην Φλωρεντία, γοητευμένοι από την πόλη και την εικόνα της, αλλά έλκονται επίσης από την τοπική οινολογική και γαστρονομική παράδοση.

3.5.4 Ο χωρικός σχεδιασμός στη Φλωρεντία διαχρονικά

Η πρώτη συστηματική διαδικασία λεπτομερούς καταγραφής του χώρου ολόκληρης της Τοσκάνης ξεκινά το 1817 και ολοκληρώνεται το 1831. Χάρη σε αυτή τη διαδικασία συλλέχτηκε μια πληθώρα δεδομένων, ιδιαίτερα σημαντικά μέχρι και σήμερα (εικόνα 66). Σαν συνέχεια αυτής της διαδικασίας σχεδιάστηκε το 1822 ένας λεπτομερής άτλαντας σε κλίμακα 1:1.250 για τη Φλωρεντία

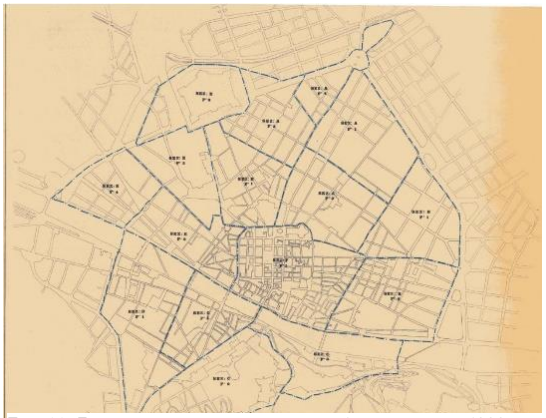
[124] ITALY, UNESCO, Department of Culture of the Florence Municipality, (2006), Management plan 2006 - 2007, Florence: City Council, σελ. 18

εντός των τειχών και εκδόθηκε το 1832[125] (εικόνα 67). Η καταγραφή αυτή παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον σήμερα για τη μελέτη της ιστορικής πόλης της Φλωρεντίας πριν ακριβώς από τις μεγάλες μεταμορφώσεις του αστικού ιστού, που ακολούθησαν τα επόμενα χρόνια.

Το 1865, η Φλωρεντία ανακηρύσσεται πρωτεύουσα του Βασιλείου της Ιταλίας, έως το 1870, και τίθεται το ζήτημα του επανασχεδιασμού της πόλης στις νέες συνθήκες. Η Φλωρεντία αποτελούσε μία πόλη κλειστή στα μεσαιωνικά της τείχη (εικόνα 68), με μια σειρά προβλημάτων που ως πρωτεύουσα ενός μοντέρνου και νεογέννητου βασιλείου θα έπρεπε να επιλύσει.

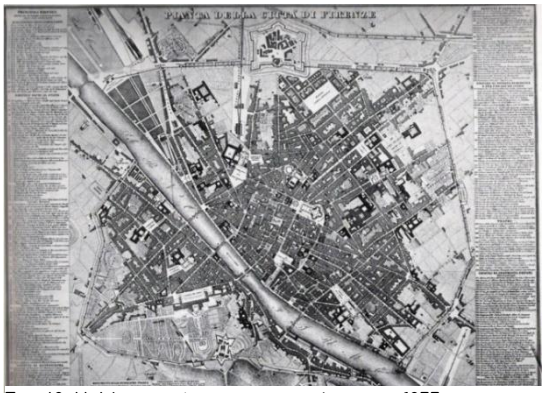
Ουσιαστικά, τότε ξεκινά ο πρώτος πραγματικός πολεοδομικός σχεδιασμός για την πόλη. Κατά την περίοδο αυτή η Φλωρεντία αποτελούσε ένα κέντρο με μόλις 120.000 κατοίκους, περιστοιχισμένο από τα μεσαιωνικά τείχη και τα ένδοξα μνημεία αλλά με μια οικονομία λιμνάζουσα.

Το σημαντικότερο πρόβλημα που προέκυψε, μετά τη μεταφορά της πρωτεύουσας στην Φλωρεντία, ήταν αυτό της κατοικίας. Σε μια πόλη που ήδη έπασχε, προστέθηκαν άλλοι 20.000 υπάλληλοι της κυβέρνησης. Επιπλέον, μόνο με την ανακοίνωση της μεταφοράς της πρωτεύουσας, τα ενοίκια αυξήθηκαν με αποτέλεσμα τον πολλαπλασιασμό των αστέγων[126]. Ο Δήμος, μη γνωρίζοντας προς τα πού να στραφεί για να βοηθήσει τις οικογένειες που το είχαν περισσότερο ανάγκη, υπογράφει συμβόλαιο με την κατασκευαστική εταιρία εργατικών κατοικιών, η οποία αναλαμβάνει την κατασκευή 3.000 κατοικιών, οι οποίες όμως νοικιάστηκαν απευθείας από οικογένειες της μεσαίας τάξης, όπως ήταν άλλωστε αναμενόμενο.



Εικ. 66: Γεωγραφικές ενότητες της Φλωρεντίας, 1833

Εικ. 67: Σχέδιο της Φλωρεντίας, 1832



Εικ. 68: Η Φλωρεντία πριν την επέκταση, 1855

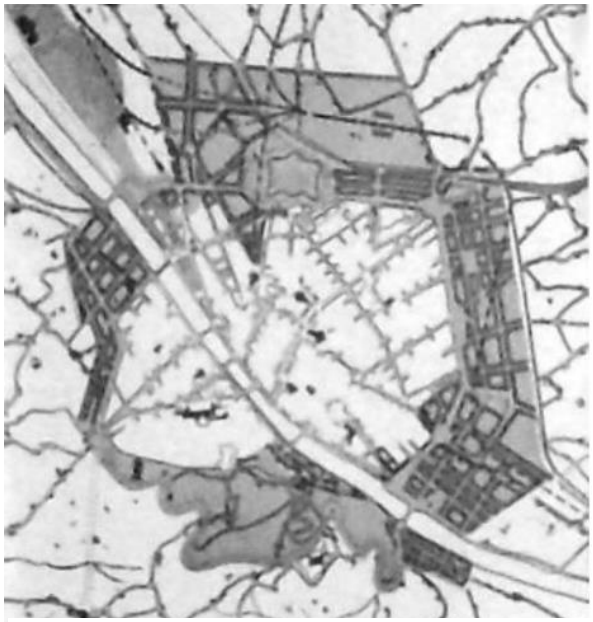
[125] Παπαχρήστου Ι., (2010) *Αναπλάσεις στο ιστορικό κέντρο της Φλωρεντίας από το 19ο αιώνα μέχρι σήμερα – Πρακτική και μεθοδολογία των πολεοδομικών επεμβάσεων*, Ερευνητική εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης, σελ. 46

[126] http://www.theflorentine.net/articles/article-view.asp?issuetocId=1408

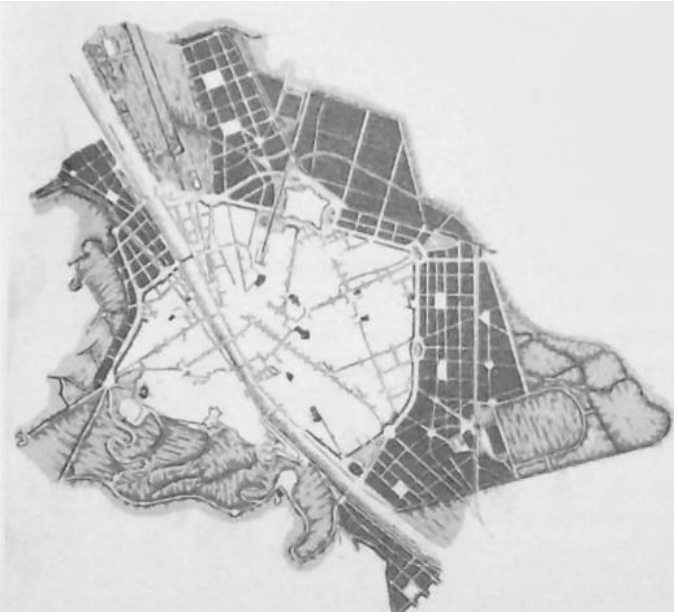
Για να αντιμετωπιστεί η ανάγκη των οικονομικά ασθενέστερων, ο Δήμος καταφεύγει το 1866 στην κατασκευή προσωρινών προκατασκευασμένων κατοικιών από σίδερο και ξύλο[127]. Με τη μεταφορά της πρωτεύουσας στη Ρώμη, οι κατοικίες αυτές, οι οποίες θεωρήθηκαν οι χειρότερες, εγκαταλείφθηκαν σχεδόν όλες, ενώ κάποιες άλλες καταστράφηκαν από πυρκαγιά.

3.5.4.Ι Σχέδιο Poggi για την πρωτεύουσα Φλωρεντία

Στις 22 Νοεμβρίου 1864 το Σχέδιο της νέας πρωτεύουσας της Ιταλίας ανατίθεται στο Giuseppe Poggi με χρονικό περιθώριο ολοκλήρωσης 2 μήνες[128]. Ο τελευταίος εμπνέεται από τον Haussmann και το Σχέδιο για το Παρίσι (1851) και παρουσιάζει την πρώτη σύνταξη του Σχεδίου «των αρχών για την αστική επέκταση» για 50.000 νέους κατοίκους στο Δημοτικό Συμβούλιο το 1865 (εικόνα 69). Το σχέδιο έγινε δεκτό με λίγες επιφυλάξεις για τη χωροθέτηση των στρατιωτικών υποδομών. Μετά από λίγους μήνες παρουσιάστηκε το τελικό σχέδιο στο οποίο οριοθετούνται οι αστικές επεκτάσεις της Φλωρεντίας για τα επόμενα 50 χρόνια (εικόνα 70). Το Σχέδιο προσδοκούσε να δώσει στην πόλη μια πιο "Ευρωπαϊκή" όψη[129], με λεωφόρους, μεγάλες πλατείες, εθνικές οδούς και προάστια κατοικιών. Πιο συγκεκριμένα προέβλεπε την κατεδάφιση των μεσαιωνικών τειχών για την κατασκευή του περιφερειακού, καθώς και τη μερική κατεδάφιση του παλιού κέντρου ώστε



Εικ. 69: Αρχικό σχέδιο Poggi,1865



Εικ. 70: Τελικό σχέδιο Poggi, 1865

[127] ITALY, Instituto Alberghiero, 1861 – 2011 150th Anniversary of Italy's Unification (2011), Another Florence, Florence, σελ. 5
[128] Παπαχρήστου Ι., (2010) *Αναπλάσεις στο ιστορικό κέντρο της Φλωρεντίας από το 19ο αιώνα μέχρι σήμερα – Πρακτική και μεθοδολογία των πολεοδομικών επεμβάσεων*, Ερευνητική εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης, σελ.. 50
[129] ITALY, Instituto Alberghiero, 1861 – 2011 150th Anniversary of Italy's Unification (2011), Another Florence, Florence, σελ. 6

αυτό να γίνει προσβάσιμο και να απελευθερωθεί από το σύμπλεγμα των μικρών δρόμων που το αποτελούσαν.

Σημαντικό εργαλείο που χρησιμοποιήθηκε για την καλύτερη εφαρμογή του σχεδίου ήταν ο νόμος του 1866 για την απαλλοτρίωση της εκκλησιαστικής κληρονομιάς, ο οποίος προέβλεπε ότι τα εκκλησιαστικά ιδρύματα δε μπορούν πια να έχουν στην κατοχή τους ακίνητα πέρα από τα απολύτως απαραίτητα για την εκτέλεση των σκοπών του ιδρύματος (τόποι λειτουργίας, καμπαναριά, ιερά, δώματα κληρικών). Επιπλέον, ο νόμος αναγνωρίζει στους δήμους και στις τοπικές αρχές το δικαίωμα αγοράς και κατοχής του ακινήτου. Προσφέρεται έτσι η δυνατότητα επιλογής από ένα σύνολο δομών για τις νέες λειτουργίες, μέσα τα οποία ο Poggi υιοθέτησε με τον ευρύτερο δυνατό τρόπο[130].

Το βασικό στοιχείο του σχεδίου, είναι οι λεωφόροι με τις πλατείες και τις ράμπες της piazzale Michelangelo, στο σχεδιασμό των οποίων επηρεάζεται από το παράδειγμα του Παρισιού και του Ring της Βιέννης. Αυτό ακριβώς το σκοπό εξυπηρετούσε και η κατεδάφιση των τειχών. Οι εργασίες κατεδάφισης των τειχών (εικόνα 71) διατάχθηκαν το 1864, ξεκίνησαν το 1865 και ολοκληρώθηκαν το 1869 και αντικαταστάθηκαν από μεγάλες αλέες στο εσωτερικό των οποίων διατηρήθηκαν μερικές από τις παλιές πύλες της πόλης. Οι πέτρες από τα κατεδαφιστέα επαναχρησιμοποιήθηκαν για τη χαλικόστρωση και τα πεζοδρόμια των λεωφόρων.

Εικ. 71: Η κατεδάφιση των τειχών, Φλωρεντία

Η πόλη έτσι χάνει ένα βασικό δομικό, λειτουργικό και θεμελιακό της στοιχείο. Χάνεται η έννοια του εντός και εκτός των τειχών και ξεκινούν νέες συνδέσεις μεταξύ των διαφόρων τμημάτων της, καθώς και του κέντρου της με την περιφέρεια της. Στο σχέδιο γίνεται φανερή η αντίληψη της αστικής επέκτασης, καθαρά για κατοικία, γεγονός που την καθιστά περιφέρεια.

Εάν ο αντίκτυπος του σχεδίου στον αστικό ιστό θεωρήθηκε βαρύς, τότε οι συνέπειες στον κοινωνικό ιστό ήταν δραματικές. Η αύξηση των ενοικίων και οι ευρείες λειτουργίες ανακαίνισης προκάλεσαν την αποβολή της λαϊκής τάξης από το κέντρο και η παλαιά οργάνωση σε συνοικίες δεν ήταν πλέον τόσο σημαντική, δίνοντας χώρο σε ομογενείς αρχιτεκτονικά και εισοδηματικά περιοχές κατοικίας. Το Σχέδιο δεν ενδιαφέρθηκε καν να αποκρύψει τα συγκεκριμένα θέματα, τα οποία, εκείνη την εποχή, θεωρήθηκαν εν δυνάμει αποδεκτά και στοιχεία καινοτομίας. Παρόλα αυτά, το Σχέδιο Poggi παρουσίασε ένα μέσο, δυναμικό και μοναδικό, οδηγό για τις

[130] http://www.theflorentine.net/articles/article-view.asp?issuetocId=1408

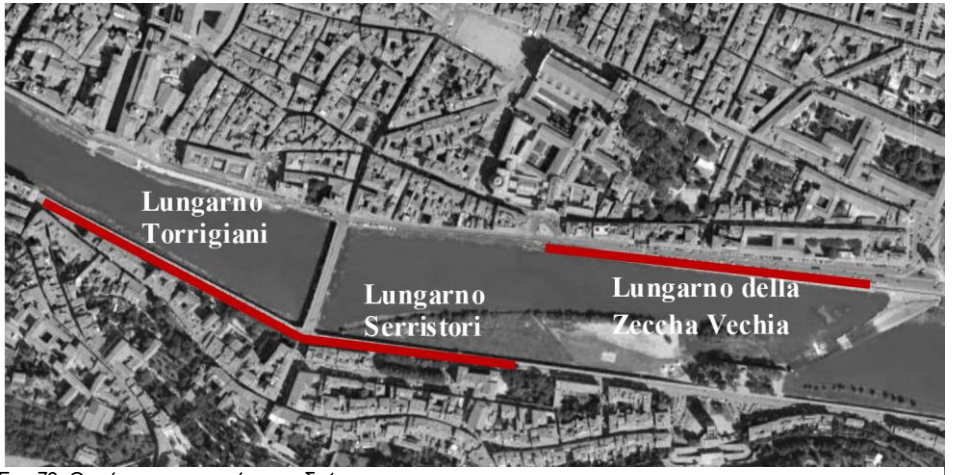
μεταμορφώσεις στην πόλη για την τοπική πολιτική τάξη η οποία συμμεριζόταν τους ίδιους στόχους. Δεν υπήρξαν βασικές μεταβολές διακοπής του ιστού μετά από αυτό.

Το 1871 αποφασίζεται η μεταφορά της πρωτεύουσας από τη Φλωρεντία στη Ρώμη, γεγονός το οποίο σήμανε μια οικονομική πίεση η οποία οδήγησε σε καθυστέρηση της υλοποίησης των πολεοδομικών παρεμβάσεων μέχρι τις αρχές του 1900. Ο Δήμος της Φλωρεντίας βρισκόταν σε κατάσταση χρεοκοπίας λόγω του μεγάλου ανοίγματος στα έργα των τελευταίων χρόνων.

Παρά τα προβλήματα όμως η ρήξη με το παρελθόν είχε ήδη γίνει. Η Φλωρεντία εκμοντέρνιζε τις υπηρεσίες της. Αρκετά σημαντικές θεωρούνται οι παρεμβάσεις οι οποίες αφορούν στα έργα υδραυλικής μηχανικής σχετικά με τον Άρνο και τους παραποτάμους του και το δίκτυο αποχέτευσης που ολοκληρώθηκε σε όλη την αστική περιοχή. Ο Άρνος καθαρίστηκε και τοποθετήθηκαν νερόμυλοι και υδρορροές και οι γραμμές των υπονόμων μετακινήθηκαν βαθύτερα.

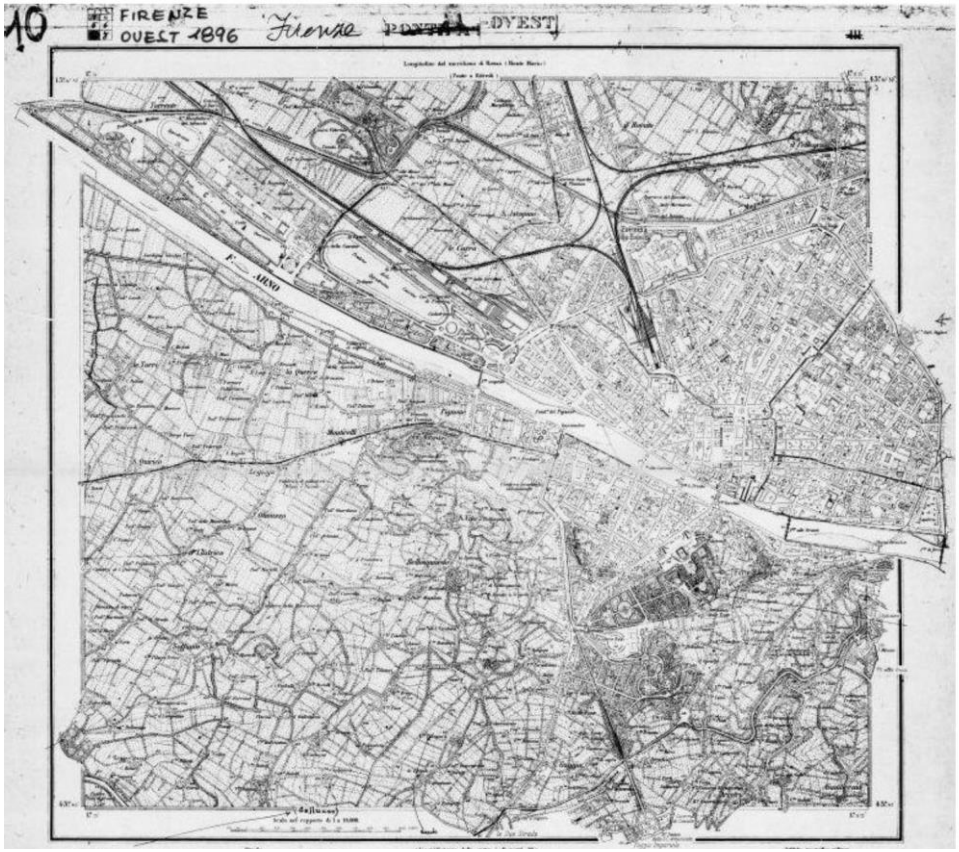
Μεταξύ 1870 και 1872 η πόλη κλήθηκε να επανεξετάσει την υφιστάμενη κατάσταση ώστε να αποφασίσει για το ποια έργα θα συνεχίζονταν και ποια θα αναβάλλονταν. Έτσι, το 1872 παρουσιάστηκε στο δημοτικό συμβούλιο μια έκθεση, εκπονημένη από τον δήμαρχο Ubaldino Peruzzi. Η έκθεση χωρίζεται σε τέσσερα τμήματα που αφορούσαν τα διόδια, τους σιδηροδρομικούς σταθμούς και τους σταθμούς φορτοεκφόρτωσης, το αναπτυξιακό σχέδιο και το σχέδιο κατοικίας. Οι κύριοι στόχοι ήταν η βελτίωση της επικοινωνίας μεταξύ των περιοχών υψηλής πυκνότητας και η απελευθέρωση των μνημείων της πόλης από εμπόδια τα οποία τα κρύβουν ή τα φθείρουν.

Τα έργα στις κτιριακές επεμβάσεις του κέντρου συνεχίζονται. Το άνοιγμα των παραποτάμιων οδών (εικόνα 72) ολοκληρώνεται και οδηγεί στο τέλος σε μια νέα σχέση μεταξύ πόλης και ποταμού.



Εικ. 72: Οι νέες παραποτάμιες οδοί

Παρακάτω διακρίνεται η μορφή της πόλης, λίγο πριν την είσοδο στο νέο αιώνα. (εικόνα 73).



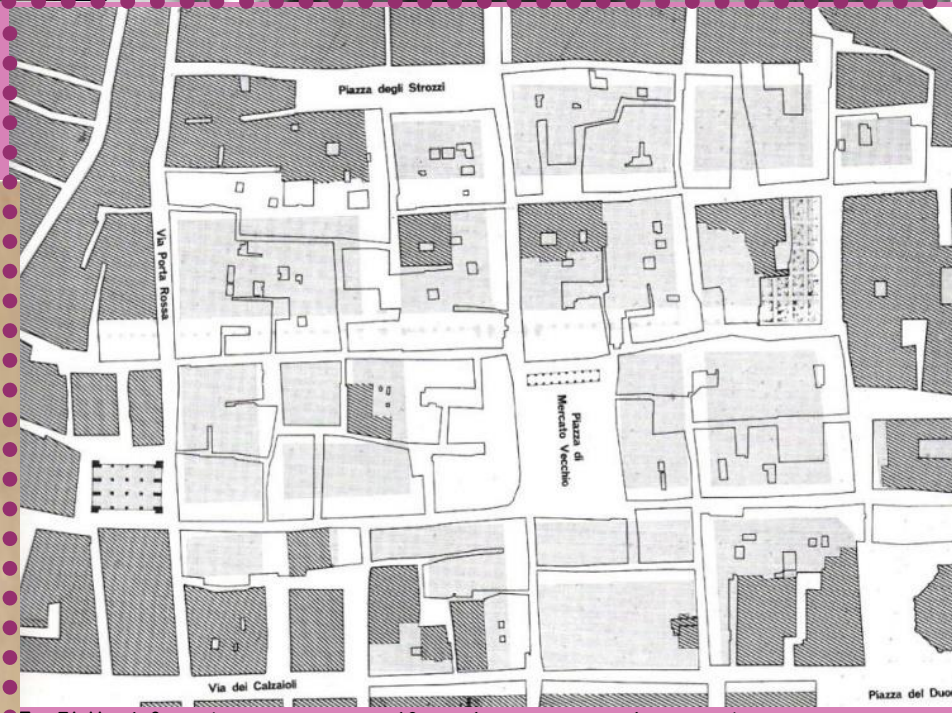
Εικ. 73: Φλωρεντία, 1896

3.5.4.2 Η αναγέννηση του ιστορικού κέντρου και οι νέες αγορές

Το 1861, ο επικεφαλής μηχανικός του δημοτικού τεχνικού γραφείου Luigi Del Sarto, σχεδίασε μια επέμβαση κατεδάφισης και αναδόμησης μιας νέας αγοράς τροφίμων (εικόνα 74). Το 1884 ξεκινά η απαλλοτρίωση και το 1885 το παλαιό κέντρο (εικόνα 75) έχει ήδη εκκενωθεί. Κατά τη συγκεκριμένη περίοδο υπάρχουν διάφορες προτάσεις από αρχιτέκτονες και εταιρίες, οι οποίες εκτίθενται στις βιτρίνες των σημαντικότερων καταστημάτων. Το 1888 επιλέγεται με διάταγμα η τελική πρόταση (εικόνα 76).

Εικ. 74: Όψεις της παλιάς αγοράς πριν την κατεδάφιση

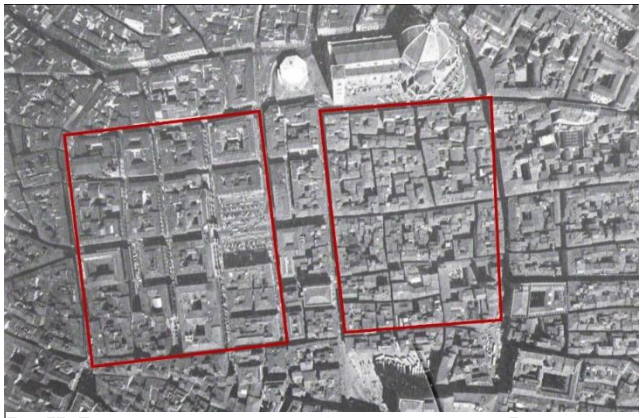
Εικ, 75: Η παλιά αγορά πριν την επέμβαση, 1888



Εικ. 76: Η επέμβαση όπως πραγματοποιήθηκε πάνω στον υφιστάμενο ιστό

Στα μακρά χρόνια των συζητήσεων για το συγκεκριμένο θέμα δεν τέθηκε ποτέ καμία αντίρρηση για αυτό που θα αποτελούσε κατά πολλούς το μεγαλύτερο πολεοδομικό λάθος του αιώνα. Μόνο αμέσως μετά την τέλεση του έργου ξεκίνησαν οι αρνητικές κριτικές.

Οι παλαιές δομές του κέντρου καταστράφηκαν σχεδόν ολοσχερώς, με εξαίρεση ελάχιστα απομονωμένα κτήρια, τα οποία μάλιστα επιλέγηκαν με αβέβαια κριτήρια (εικόνα 77). Υπεύθυνη για την επιλογή τους ήταν μια επιτροπή, η οποία κλήθηκε να αποτυπώσει και να μελετήσει τα κτίρια στην κατεδαφιστέα περιοχή. Τελικά, επιλέχθηκαν ορισμένα ιστορικά ή μνημειακά κτίσματα γύρω από τη San Marco, άσχετα μεταξύ τους, ενώ για κάποια άλλα θεωρήθηκε ότι χρήζουν αποκατάστασης. Ανεπαρκείς κρίνονται και οι επεμβάσεις στα θεμέλια της ρωμαϊκής πόλης.



Εικ. 77: Το ιστορικό κέντρο της Φλωρεντίας, όπου διακρίνονται δυτικά οι επεμβάσεις και ανατολικά ο συμπαγής ρωμαϊκός ιστός, 1970

Στην περιοχή επέμβασης, καταστρέφονται σημαντικότατα κτήρια, διάφοροι πύργοι, εκκλησίες και τμήματα της Τέχνης των Ξενοδόχων (Arte degli Albergatori) και της Τέχνης του Παλαιοπώλη (Arte dei Rigattieri).

Το 1864 αποφασίζεται η κατασκευή μιας κεντρικής αγοράς στο S. Lorenzo και δύο συνοικιακών, του S. Amborgio και του S. Frediano (εικόνα 78). Με σκοπό την κατασκευή της κεντρικής αγοράς του S. Lorenzo καταστρέφονται οι κατοικίες της περιοχής. Κατασκευασμένη από σίδηρο, εγκαινιάζεται το 1874 με μια διεθνή γεωργική έκθεση. Η αγορά του S. Amborgio, και αυτή από χυτοσίδηρο, εγκαινιάζεται το 1873. Ενώ, το 1875 εγκαινιάζεται η αγορά του S. Frediano (η οποία αργότερα καταργείται).

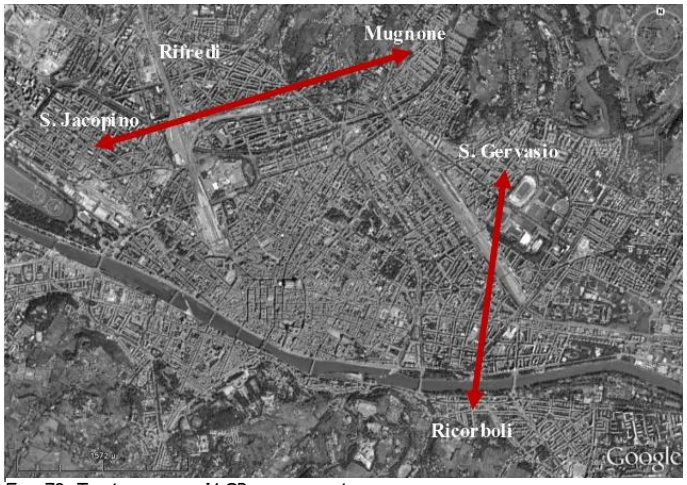
Εικ. 78: Οι νέες αγορές,S. Lorenzo, S. Amborgio και S. Frediano

Το κοινωνικό κόστος των επεμβάσεων ήταν τεράστιο. Επιπρόσθετα, κατά τη διάρκεια των εργασιών ο εύπορος πληθυσμός απομακρύνθηκε σιγά σιγά από το κέντρο προς την αστική περιφέρεια εξωτερικά των λεωφόρων, ενώ οι υποβαθμισμένοι δρόμοι χειροτέρεψαν, καθώς λόγω της απαλλοτρίωσης στο κέντρο οδηγήθηκαν σε αύξηση της πυκνότητας τους, με την παράλληλα αύξηση σε ύψος των κτηρίων και την κάλυψη των αυλών και των κενών χώρων. Σε αντίθεση όμως

με άλλες ευρωπαϊκές μεγάλες πόλεις (πχ Παρίσι, Βιέννη), ο μεσαιωνικός ιστός ναι μεν διακόπτεται αλλά δεν ακυρώνεται[131].

Κατά το τέλος του 19ου αι., το Σχέδιο Poggi δεν αντιστοιχούσε πια στα νέα δεδομένα της πόλης. Η ανάπτυξη της βιομηχανίας αντικατέστησε τις παλαιότερες βιοτεχνίες και προκάλεσε αύξηση του πληθυσμού και ανάπτυξη του τριτογενή τομέα. Η βιομηχανία τοποθετείται άτακτα στο χώρο. Κατά τη διαδικασία αυτή, η Φλωρεντία αποκτά μια νέα μορφή, η οποία δεν έχει κανένα δομικό στοιχείο αναφοράς, αλλά εκτείνεται διάσπαρτα σε όλη την πεδιάδα. Αρχικά επενδύονται κεφάλαια στις περιοχές βόρεια των γραμμών κάτω από τους λόφους, όπου δημιουργούνται εργοστάσια και αποθήκες, ο χώρος φύλαξης των τραμ και οι αποβάθρες. Η βιομηχανία κατευθυνόταν στα βορειοδυτικά της πόλης.

Παράλληλα με τη βιομηχανική ανάπτυξη, εμφανίζεται και η ανάγκη κατασκευής κατοικιών. Μεταξύ 1890 και 1915 ο πληθυσμός αυξάνεται κατά 50.000 άτομα. Το πρόβλημα βρίσκει μια πρώτη λύση το 1909 με την ίδρυση του Αυτόνομου Ιδρύματος εργατικής κατοικίας (Instituto Autonomo per le case popolare – IACP). Τα έργα του IACP περιορίζονται στην υλοποίηση κυρίως στα προάστια που έχουν και μικρότερο οικονομικό κόστος. Μεταξύ 1905 και 1913 κατασκευάζονται 2000 εργατικές κατοικίες, οι επονομαζόμενες «τρενάκια» (trenini), δηλαδή διώροφα σπίτια σε παράταξη. Τοποθετούνται κατά μήκος των νέων περιοχών, στα όρια της πόλης (εικόνα 79).

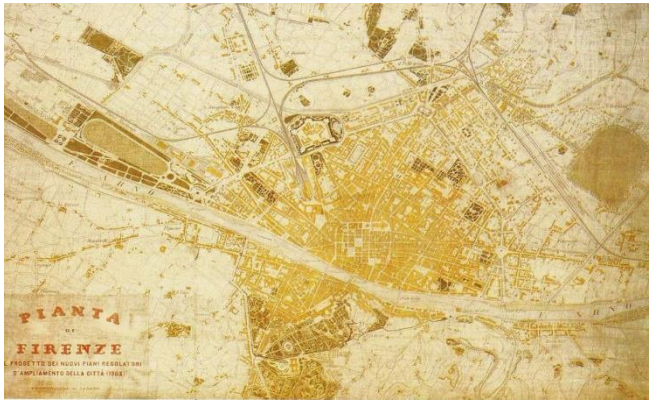


Εικ. 79: Τα έργα του IACP στα προάστια

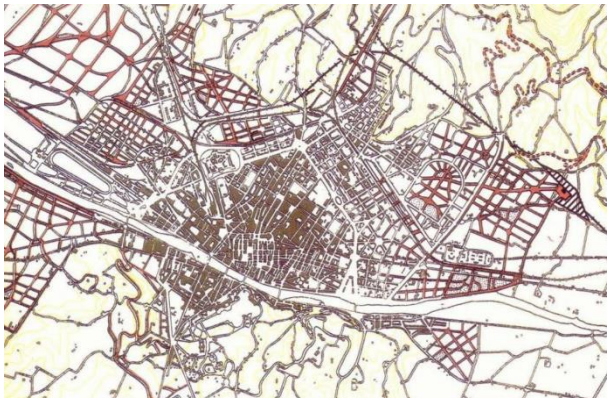
3.5.4.3 Σχέδιο Bellincioni, 1924

Πέρα από μια προσπάθεια για τη σύνθεση ενός ρυθμιστικού σχεδίου το 1907 (εικόνα 80), το οποίο μάλιστα δεν ολοκληρώθηκε, το επόμενο σχέδιο που ακολούθησε (εικόνα 81) συντάχθηκε το 1915 από το Οδικό Γραφείο του Δήμου (Ufficio strade del Comune) και συγκεκριμένα από το μηχανικό G. Bellincioni.

[131] Παπαχρήστου Ι., (2010) *Αναπλάσεις στο ιστορικό κέντρο της Φλωρεντίας από το 19ο αιώνα μέχρι σήμερα – Πρακτική και μεθοδολογία των πολεοδομικών επεμβάσεων*, Ερευνητική εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης, σελ. 65



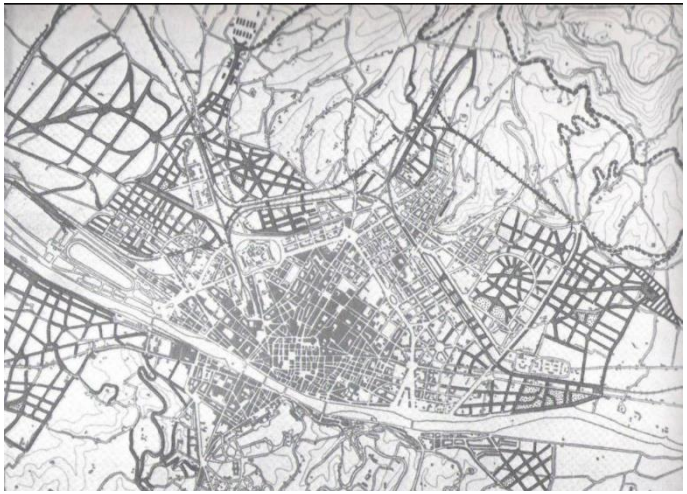
Εικ. 80: Ρυθμιστικό σχέδιο επέκτασης, Φλωρεντία, 1907


Εικ. 81: Σχέδιο επέκτασης, Φλωρεντία, 1915

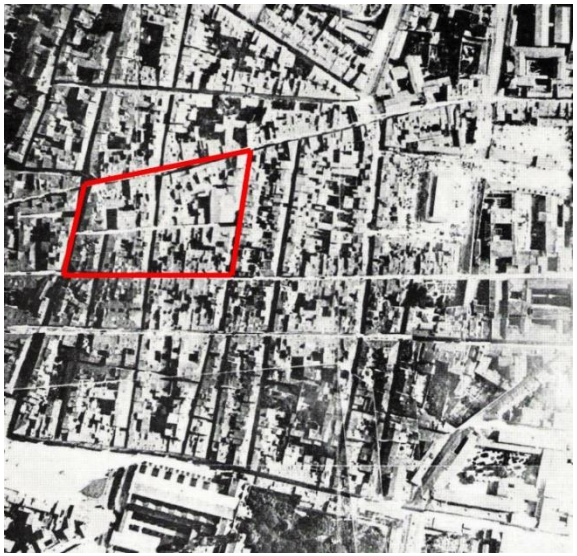
Το Σχέδιο περιλάμβανε την επέκταση διαφόρων τμημάτων του ιστού προς τους ελεύθερους χώρους μέχρι τους πρόποδες των λόφων και τέθηκε σε ισχύ το 1924, 60 χρόνια μετά το σχέδιο Poggi. Η Φλωρεντία κατά τη συγκεκριμένη περίοδο είχε τη μορφή που παρουσιάζεται στην εικόνα 82.

Το σχέδιο παραμένει σε ισχύ μέχρι το 1958, εφαρμόζεται τμηματικά για ορισμένα τμήματα του οδικού δικτύου, καθορίζει τις δύο βασικές περιοχές επέκτασης για κατοικίες και οριοθετεί την περιοχή Cure. Οι κτηριακές δομές υιοθετούν ευρέως τη μορφή της μικρής βίλλας (vilino) και προβλέπεται η «αναγέννηση» (δηλαδή η κατεδάφιση) κάποιων κεντρικών περιοχών κατοικίας για λόγους υγιεινής (εικόνα 83).

Εικ. 82: Δυτική Φλωρεντία, 1923


Εικ. 83: Ρυθμιστικό σχέδιο του 1914 – 1924 (σχέδιο Bellincioni) και προβλεπόμενες επεκτάσεις

Η περίοδος μεταξύ των δύο πολέμων αντανακλά το φασιστικό πολίτευμα στις πόλεις. Το 1936 ξεκινά η κατεδάφιση των οικοδομικών τετραγώνων της περιοχής Santa Croce με σκοπό την αναγέννηση της περιοχής (εικόνα 84). Οι εργασίες προβλέπουν νέα οικοδομικά τετράγωνα και φαρδύτερους δρόμους, χωρίς όμως κανείς να γνωρίζει τι θα εκπροσωπούσε η νέα περιοχή στην οικονομία της πόλης. Μετά τις κατεδαφίσεις, οι προτάσεις ανοικοδόμησης δεν πραγματοποιήθηκαν και τα κενά στον ιστό συμπληρώθηκαν αργότερα (εικόνα 85)[132].



Εικ. 84: Αεροφωτογραφία της περιοχής S. Croce πριν την επέμβαση

Εικ. 85: Η S. Croce λίγο μετά την επέμβαση, 1943

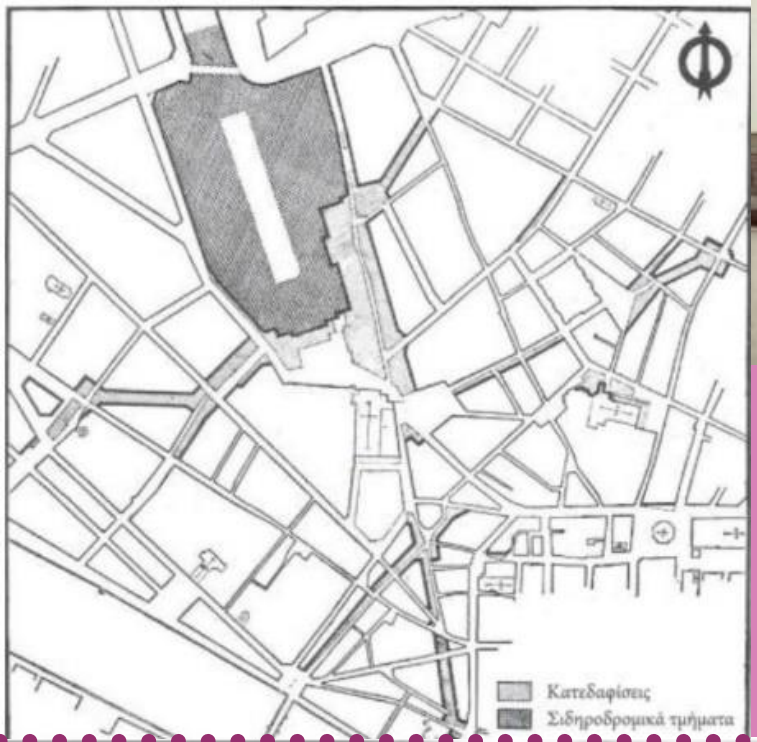
Όπως και σε όλες τις περιοχές υπό φασιστικό καθεστώς, έτσι και στη Φλωρεντία οι επεμβάσεις στόχευαν σε μνημειακά και χαρακτηριστικά έργα. Παραδείγματα τέτοιων στην Φλωρεντία ήταν: το δημοτικό στάδιο (1932), ο σιδηροδρομικός σταθμός (1934 – 1935), η Ακαδημία Αεροπορίας (1937) κα. Από αυτά το μεγαλύτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν το στάδιο και ο σταθμός (εικόνα 86, 87).

Οι διοικητικές δραστηριότητες συνεχίζουν να επικεντρώνονται στο κέντρο. Τη μεγαλύτερη επέμβαση αποτελεί το νέο σύμπλεγμα της Εθνικής Βιβλιοθήκης (1911 – 1935), το οποίο περιλαμβάνει τμήμα των μοναστηριακών δομών της S. Croce και έχει πρόσοψη στον Άρνο (εικόνα 88).

Το IACP συνεχίζει τη δραστηριότητα του και κατά το μεσοπόλεμο καθώς η ζήτηση για κατοικία αυξήθηκε. Μεταξύ του 1923 και 1932, κατά τη διάρκεια της φασιστικής περιόδου, κατασκευάζονται απομονωμένες και σε κλειστό τετράγωνο κατοικίες και τοποθετούνται σε περιφερειακές περιοχές οι οποίες όμως αργότερα απορροφούνται από τον επεκτεινόμενο ιστό της πόλης.

[132] http://passionforitaly.info/Articles/2140.html

Εικ. 86: Σχέδιο επέμβασης για το σιδηροδρομικό σταθμό, 1935, και φωτογραφία του, 1936



Εικόνα 87: Σχέδιο και φωτογραφία του δημοτικού σταδίου G. Bert, 1931

Εικ. 88: Εθνική βιβλιοθήκη της Φλωρεντίας

Αν και η κατασκευαστική δραστηριότητα είχε σχεδόν σταματήσει κατά την περίοδο πριν τον πόλεμο, ο φασισμός κληροδότησε στον αστικό ιστό της πόλης σημαντικές μεταλλάξεις. Οι επεμβάσεις εφαρμόστηκαν τυχαία και τμηματικά στον αστικό ιστό, ζημιώνοντας τη ζωτική του μορφή και το χώρο. Στα παραπάνω προστίθεται ο καταστροφικός Β' Παγκόσμιος Πόλεμος και οι νέες ζημιές που αυτός προκάλεσε στον αστικό χώρο.

Το 1940 η Ιταλία μπαίνει στον πόλεμο και από το 1943 εντείνονται οι βομβαρδισμοί στην πόλη. Το καλοκαίρι του 1944, ο Γερμανός στρατηγός διατάζει την εκκένωση και το μπλοκάρισμα των εισόδων στις έξι γέφυρες της πόλης, οι οποίες, κατά την υποχώρηση των στρατευμάτων προς το Βορρά, τινάζονται στον αέρα την αυγή της 4ης Αυγούστου (συμπεριλαμβανομένης και της Ponte Santa Trinita σχεδιασμένη από τους Michelangelo και Ammannati). Σώζεται μόνο η ponte Vecchio (εικόνα 89,90), όχι όμως και οι περιοχές γύρω από αυτήν[133]. Πλήττονται αρκετοί δρόμοι, 367 μαγαζιά, 71 εργαστήρια και 123 κτίρια, μεταξύ των οποίων 386 κατοικίες, μια δεκάδα μεσαιωνικών πύργων και 20 κτίρια σημαντικού αρχιτεκτονικού και ιστορικού ενδιαφέροντος[134]. Η χρονιά της απελευθέρωσης λοιπόν, σημάνει και την αρχή ενός νέου κεφαλαίου, αυτού της μέτρησης των ζημιών και της αρχής της ανοικοδόμησης.

Εικ. 89: Η Ponte Vecchio πριν τον πόλεμο

Εικ. 90: Η Ponte Vecchio και η περιοχή γύρω από αυτήν μετά τον πόλεμο

Η ανοικοδόμηση στη Φλωρεντία δεν ήρθε, όπως θα περίμενε κανείς, με σεβασμό στην ήδη υπάρχουσα αρχιτεκτονική. Αντίθετα, στάθηκε αδύνατη η κατανόηση του παλιού συμπλέγματος, και το ξαναζωντάνεμα του σε σχέση με το ήδη υπάρχον και τη μορφή της ζωής της πόλης. Ούτε αυτή τη φορά ο ιστορικός πολιτισμός κατάφερε να κάνει να υπερισχύσουν τα βασικά κίνητρα της καλλιτεχνικής ευαισθησίας.

---

[133] Καμαράς Τ., Ζαχαριάδης Π. (2008), Ο ποταμός Άρνος και η σχέση του με την πόλη της Φλωρεντίας, Ερευνητική εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, σελ. 24

[134] Παπαχρήστου Ι., (2010) *Αναπλάσεις στο ιστορικό κέντρο της Φλωρεντίας από το 19ο αιώνα μέχρι σήμερα – Πρακτική και μεθοδολογία των πολεοδομικών επεμβάσεων*, Ερευνητική εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης, σελ. 76

Αμέσως μετά τον πόλεμο συστάθηκε μια επιτροπή από την Επιτροπή Απελευθέρωσης της Τοσκάνης (Comitato Toscano di Liberazione), η επονομαζόμενη «Επιτροπή Ερειπίων» (Ruins Committee). Η συγκεκριμένη ήταν υπεύθυνη για το τι θα διασωζόταν και τι θα κατεδαφιζόταν σύμφωνα με τα κριτήρια της ανοικοδόμησης. Με τη βοήθεια εθελοντών φοιτητών και εργατών, η Επιτροπή ξεκίνησε να σώζει ότι μπορούσε. Αυτή η αρχική κινητοποίηση προστάτεψε την περιοχή από αόριστες ιδέες και συναισθηματισμούς.

Ακολούθησαν δύο βασικές αντιλήψεις για τις προτάσεις επέμβασης. Από τη μια πλευρά, υπήρχαν αυτοί που υποστήριζαν την ολοκληρωτική ανακατασκευή της περιοχής της Ponte Vecchio όπως ακριβώς ήταν, με κύριο εκπρόσωπο τον Bernardo Berenson. Από την άλλη, ήταν αυτοί που πρότειναν μια επέμβαση που θα εισήγαγε στοιχεία περισσότερο σύγχρονα για την εποχή, με κύριο εκπρόσωπο τον Ranuccio Bianchi Bandinelli. Η δεύτερη άποψη, η οποία ήταν και αυτή που επικράτησε τελικά, δέχεται δεσμούς με το παρελθόν αλλά με τρόπο περισσότερο περιβαλλοντικό και λιγότερο πολεοδομικό, δηλαδή μέσω της δομής και της λειτουργίας.

Η διοργάνωση του διαγωνισμού για την περιοχή επέμβασης ανατέθηκε στη Δημοτική Επιτροπή Αστικού Σχεδιασμού (Municipal City Planning Commission). Αυτή αποτελούνταν από κάποιους τεχνικούς και ένα μεγάλο ποσοστό εξειδικευμένων στο θέμα πολιτών της Φλωρεντίας. Ήταν υπεύθυνη για την προέγκριση των διαγωνιζόμενων προτάσεων με σκοπό τον αποκλεισμό των έντονων επεμβάσεων και την αποδοχή προτάσεων που αφορούσαν την άμεση και μελλοντική προοπτική της πόλης. Ακόμα, προς εκτίμηση των πληγέντων πολιτών, ήταν αυτοί οι οποίοι προσπαθούσαν για την τήρηση του χρονοδιαγράμματος για την αποφυγή καθυστερήσεων στο πρόγραμμα.

Το τελικό σχέδιο αναδόμησης ολοκληρώθηκε στα τέλη του 1947 (εικόνα 91), κατά την έκθεση της επιτροπής περί εισαγωγής μοντέρνων στοιχείων. Το 1948 ο Δήμος αποδέχτηκε μόνο την πρόταση για τη δεξιά όχθη του ποταμού. Και αυτή όμως τροποποιήθηκε απορρίπτοντας τους διαδρόμους και τους πεζοδρόμους σε κάποιες οδούς. Το Ανώτατο Συμβούλιο Έργων (Higher Council of the Arts) επέβαλλε επίσης ορισμένες αλλαγές στο σχέδιο αναφορικά με την αριστερή όχθη του ποταμού, ακυρώνοντας τα σχέδια για διαδρόμους κατά μήκος του ποταμού και προτείνοντας τα ύψη των κτηρίων να αναπαραχθούν όπως ήταν. Η ανοικοδόμηση λοιπόν ξεκίνησε αποσπασματικά.

Εικ. 91: Σχέδιο ανοικοδόμησης γύρω από την Ponte Vecchio 1945 - 48

Παράλληλα με τις επεμβάσεις στον αστικό ιστό ξεκίνησε και η ανοικοδόμηση των γεφυρών. Τα αποτελέσματα του σχεδιασμού προέρχονται και σε αυτή την περίπτωση από διαγωνισμούς. Η πιο πιστή ανακατασκευή ήταν αυτή της Trinita (εικόνα 92).

Εικ. 92: Η Ponte S. Trinita πριν τον πόλεμο (αριστερά) και μετά την ανακατασκευή της (δεξιά)

3.5.4.4 Η επιτακτική ανάγκη για ολοκληρωμένο σχεδιασμό – Το σχέδιο του 1958

Η μεταπολεμική περίοδος χαρακτηρίστηκε από εγκατάλειψη της υπαίθρου και μετανάστευση στις πόλεις. Μεταξύ 1921 και 1936 ο πληθυσμός της Φλωρεντίας αυξήθηκε από 253.565 σε 331.331 κατοίκους. Ενώ, το 1951 ο πληθυσμός έφτασε τους 382.669 κατοίκους, παρά τις απώλειες του πολέμου[135].

Το 1949 προτείνεται η επέκταση της πόλης και η σύνταξη ενός νέου σχεδίου από τον τότε δήμαρχο Mario Fabiani. Το Σχέδιο αυτό ολοκληρώθηκε δύο χρόνια αργότερα.

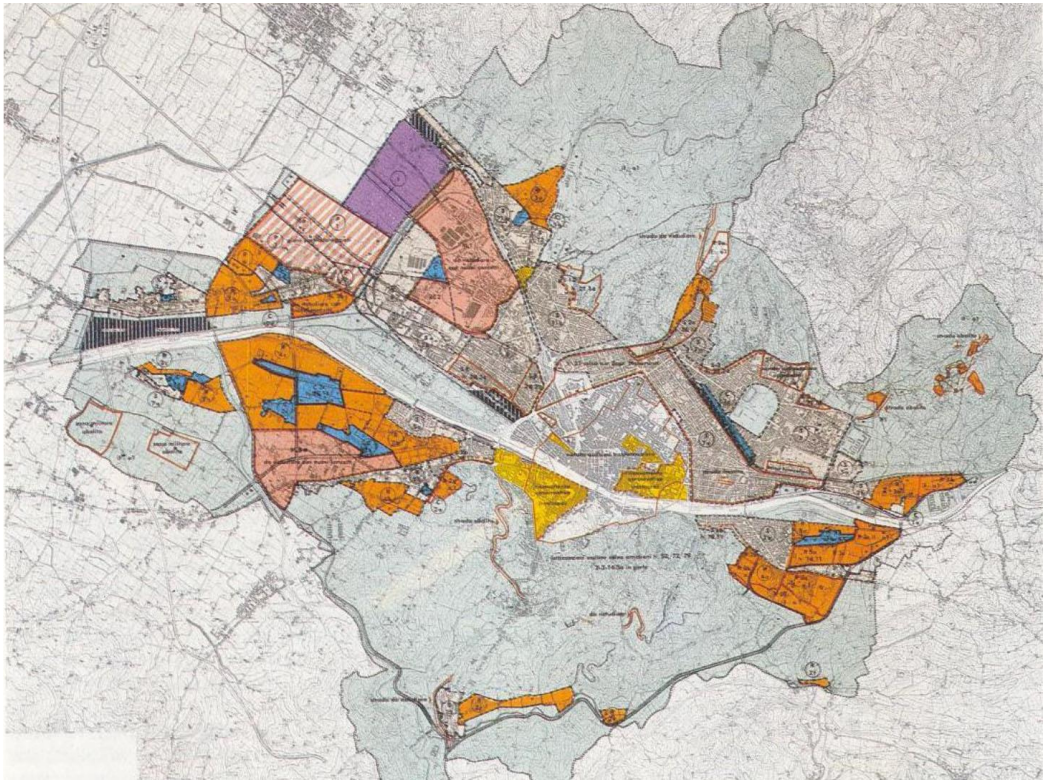
Οι βασικές αρχές του Σχεδίου ήταν η αποσυμφόρηση του ιστορικού πυρήνα με κυκλοφοριακό σχεδιασμό για την εξωτερική του περιοχή, η διακοπή της μονοαξονικής ανάπτυξης με την ίδρυση μιας βιομηχανικής ζώνης, η τοπική επέκταση της περιοχής, η υπογειοποίηση του βόρειου τμήματος των σιδηροδρομικών γραμμών, η αποκέντρωση των βασικών λειτουργιών από το κέντρο και η τοποθέτηση τους μεταξύ γραμμών ώστε να υποβοηθήσουν την ανάπτυξη, η αναδιοργάνωση των περιφερειακών και υπερπληθών συνοικιών σύμφωνα με νέα δομικά και σχεδιαστικά κριτήρια και η διατήρηση των λόφων και των καλλιεργούμενων περιοχών με απαγόρευση της δόμησης.

Στα χρόνια που ακολούθησαν η αύξηση της δόμησης ήταν ραγδαία. Παράλληλα, η επόμενη διοίκηση, με αρχηγό τον Giorgio La Pira, αποφάσισε να μη συνεχίσει την πιστή εφαρμογή του σχεδίου του 1949. Στις επεμβάσεις και τις προτάσεις που πραγματοποιούσε ακολουθούσε ένα νέο Σχέδιο αλλά έπαιρνε στοιχεία και από προηγούμενο, χωρίς να υπάρχει κάποια σαφής διάκριση για

[135] Παπαχρήστου Ι., (2010) *Αναπλάσεις στο ιστορικό κέντρο της Φλωρεντίας από το 19ο αιώνα μέχρι σήμερα – Πρακτική και μεθοδολογία των πολεοδομικών επεμβάσεων*, Ερευνητική εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης, σελ. 82

τους λόγους που επέλεγε κάθε φορά το ένα ή το άλλο. Το αποτέλεσμα που προέκυψε λόγω της έλλειψης σαφούς σχεδιασμού δεν άφηνε περιθώρια ανάπτυξης. Οι νέες περιοχές δεν σχεδιάζονταν και δεν εξοπλίζονταν σωστά και η επέκταση δεν ελέγχονταν. Έτσι, ο δήμος έχασε τη δυνατότητα να πραγματοποιήσει επεκτάσεις εντός των ορίων της πόλης και να δομήσει τη σύγχρονη αστική πραγματικότητα στο χώρο που του δίνονταν.

Η ανάγκη για νέο Σχέδιο ήταν επιτακτική. Το 1954 η Φλωρεντία ήταν από τις πρώτες περιοχές που υποχρεώθηκαν να εφαρμόσουν ένα Ρυθμιστικό Σχέδιο (PRG). Οι μελέτες ξεκίνησαν το 1955 με υπεύθυνο αρχικά τον Giovanni Michelucci. Το 1958 υιοθετήθηκε από την τοπική αυτοδιοίκηση και ανακοινώθηκε το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο (εικόνα 93). Κατακρίθηκε όμως από πολιτιστικές οργανώσεις για την έλλειψη χωρικής διάστασης, για την εκτεταμένη ανάπτυξη δίπλα από την πόλη και για την εγγύτητα του νέου αυτοκινητόδρομου ο οποίος θα διέσχιζε τη Φλωρεντία. Το 1960 το Υπουργείο στέλνει το Σχέδιο πίσω στο Δήμο με την αίτηση να γίνουν σημαντικές διαρθρωτικές αλλαγές.

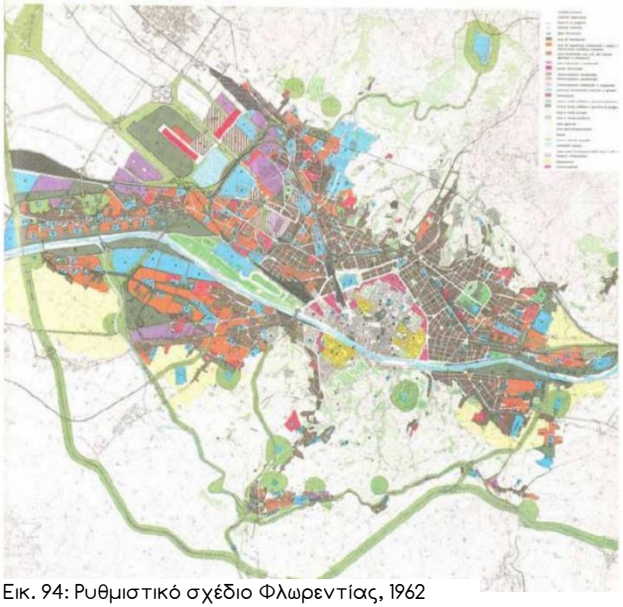


Εικ. 93: Ρυθμιστικό σχέδιο Φλωρεντίας, 1958

3.5.4.5 Σχέδιο Detti, 1962

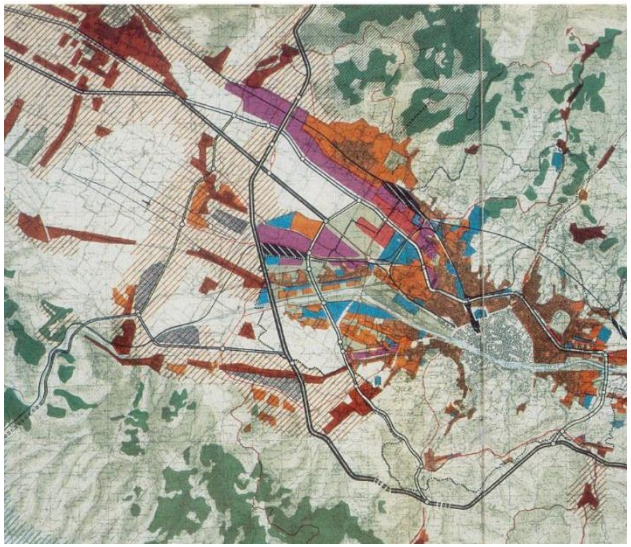
Το 1961, δήμαρχος εκλέγεται και πάλι ο Giorgio La Pira και σύμβουλος στον τομέα της πολεοδομίας ο Edoardo Detti. Με αυτό το συνδυασμό συντάσσεται σε διάστημα λίγων μηνών και υιοθετείται το 1962 το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο (εικόνα 94).

Το Σχέδιο Detti, προβλέπει μια εκτενέστατη προέκταση της πόλης (εικόνα 95) και λαμβάνει σοβαρά υπόψη την προσεκτική προστασία του ιστορικού κέντρου, τη δόμηση στην πεδιάδα και τη συνεπακόλουθη προστασία των λόφων και τη μεταφορά του αεροδρομίου. Βασικό σημείο του σχεδίου αποτελεί η συγκέντρωση των κεντρικών διοικητικών και εμπορικών λειτουργιών για τη διαδημοτική εξυπηρέτηση σε ένα νέο πυρήνα ώστε να αποσυμφορηθεί το ιστορικό κέντρο.



Εικ. 94: Ρυθμιστικό σχέδιο Φλωρεντίας, 1962

Η εφαρμογή του σχεδίου δεν έγινε όμως ανάλογα με τις προσδοκίες. Οι Δήμοι της περιοχής συνέχισαν να πραγματοποιούν σχέδια τα οποία δε σχετίζονταν μεταξύ τους και έρχονται σε αντίφαση με αυτό που σύμφωνα με το ρυθμιστικό έπρεπε να αποφευχθεί: την ανάπτυξη της δόμησης γύρω από τα αστικά κέντρα της περιοχής και μια βαθιά αλλαγή του κοινωνικού ιστού της πόλης, με την απώλεια των βιομηχανικών της στοιχείων τα οποία φιλοξενούνταν χωρίς πρόβλημα στους δήμους του Σχεδίου.



Εικ. 95: Η επέκταση της Φλωρεντίας σύμφωνα με το σχέδιο Detti, 1962

Το σχέδιο του 1962 θεωρήθηκε ως η πιο σημαντική συνεισφορά στην ιταλική πολεοδομία μετά τον πόλεμο. Αποτέλεσε ένα μοναδικό πρότυπο για τη διάσωση του τοπίου και της ιστορικής κληρονομιάς. Δεν πραγματοποιήθηκε λόγω πολιτικών προβλημάτων, τα οποία έθεσαν ανενεργές πολλές από τις προτάσεις του και λόγω αναρίθμητων αλλαγών οι οποίες έθεσαν σε οριστικούς συμβιβασμούς την αρχική πρόταση για μετακίνηση.

Στις αρχές του 1984, εμφανίζονται δύο προτάσεις επεμβάσεις, η αναδιοργάνωση των εγκαταστάσεων της FIAT στη Novoli και αυτή της Fondiaria, με την ανάπτυξη μιας μεγάλης ζώνης που παρέμενε ακόμα ελεύθερη στην περιοχή Castello, ανάμεσα από την πόλη και το αεροδρόμιο Peterola.

Για να πραγματοποιηθούν οι προτάσεις αυτές, έπρεπε να περάσουν μέσω μιας μελέτης στο Ρυθμιστικό του '62. Μετά από μια αρχική προσπάθεια να προχωρήσουν χωριστά, αποφασίζεται μια συνολική μελέτη, η γνωστή ως project FIAT – Fondiaria.

Η μελέτη, ακολούθησε μια δύσκολη διαδρομή. Στα μέσα του '80, στην παράλληλη προσπάθεια ανάπτυξης του νέου Ρυθμιστικού, οι προβλέψεις για τις συγκεκριμένες περιοχές είναι τελείως διαφορετικές. Στο εσωτερικό των πολιτικών δυνάμεων αναπτύχθηκε μία έντονη διαμάχη η οποία μετέφερε το project FIAT-Fondiaria στο προσκήνιο.

3.5.4.6 Το σχέδιο του Marcello Vittorini 1997

Με το σχέδιο του Marcello Vittorini το οποίο εγκρίθηκε τελικά το 1997, οι δύο περιοχές της Novoli και του Castello θα εισαχθούν πάλι με νέα χαρακτηριστικά, αρκετά διαφορετικά από την αρχική πρόταση. Η μεθοδολογία του Vittorini λαμβάνει υπόψη τα πολιτικά και κοινωνικοοικονομικά προβλήματα σε επίπεδο έρευνας και σε επίπεδο υπαρχόντων ιδρυμάτων και νόμων. Ο ίδιος πιστεύει ότι η διαδικασία διαμόρφωσης του σχεδίου θα πρέπει να γίνει με τη μεγαλύτερη δυνατή διαφάνεια. Για το λόγο αυτό το σχέδιο ήταν δημοσιευμένο από την προγραμματική του έκθεση μέχρι την ολοκλήρωση του.

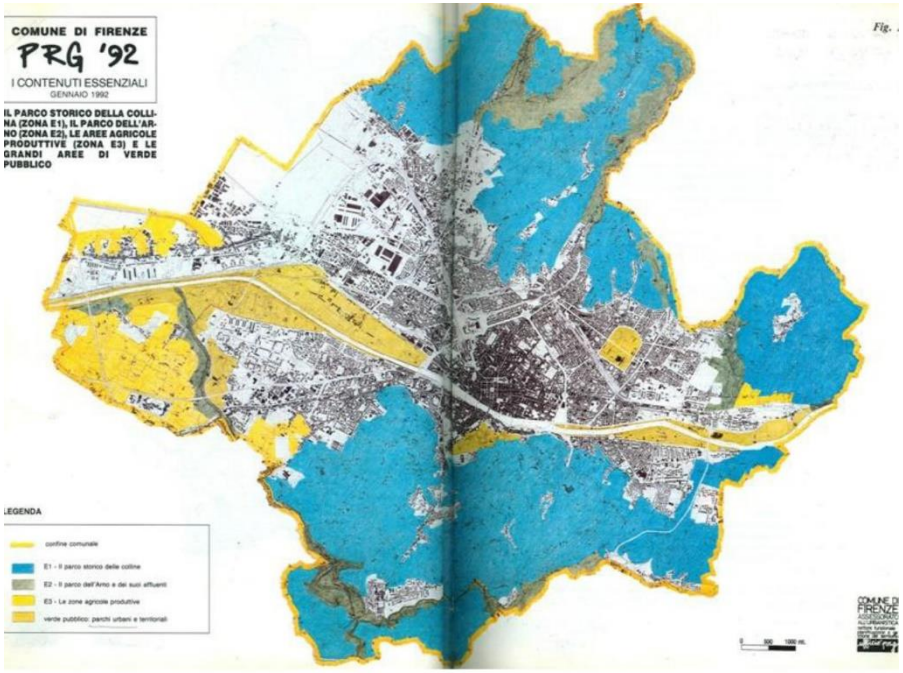
Το σχέδιο ξεκινούσε με μια αξιολόγηση της πρόσφατης πραγματικότητας στη Φλωρεντία η οποία ήταν ανάλογη με διάφορες άλλες ευρωπαϊκές πόλεις. Παρατηρήθηκαν φαινόμενα δημογραφικής μείωσης και εργασιακής ύφεσης, γήρανσης του πληθυσμού, παρακμής του αστικού οργανισμού, υποβάθμισης των υπηρεσιών και μείωσης της διαχειριστικής ικανότητας της δημόσιας διοίκησης. Γενικά, αυξάνονται μόνο οι κατηγορίες των «εξαρτώμενων από άλλους» (τουρίστες, ηλικιωμένοι, μαθητές) και οι συλλογικές ανικανοποίητες ανάγκες και ταυτόχρονα μειώνονται τα έσοδα.

Σε αυτή την κατάσταση, πέρα από τα πολεοδομικά μέτρα προτάθηκαν και οικονομικά μέτρα, ικανά να αναπτύξουν δραστηριότητες, πρωτοβουλίες και νέα ενδιαφέροντα σε ένα περιβάλλον χωροταξικό, με αναφορά στη μητροπολιτική περιοχή και στον ευρύτερο χώρο της Φλωρεντίας και των περιχώρων της.

Κατά τον τρόπο αυτό καθορίστηκαν οι επιλογές σχετικά με την προστασία, τη διόρθωση και την ορθή χρήση των πολιτισμικών και περιβαλλοντικών αγαθών: οι περιοχές των λόφων, ο Άρνος και οι παραπόταμοι του, των ιστορικών και παγιωμένων ιστών της Φλωρεντίας και των μικρότερων κέντρων. Το Ρυθμιστικό Σχέδιο πρότεινε το ιστορικό πάρκο των λόφων της Φλωρεντίας, το πάρκο του Άρνο, την προστασία και την αποκατάσταση των ιστορικών και παγιωμένων ιστών, τη βελτίωση της κατάστασης στις πρόσφατες περιφέρειες και την πρόταση

νέων τόπων συγκέντρωσης ως στόχους ενοποιημένους και αποδεκτούς από όλες τις γειτονικές κοινότητες.

Επίσης, προτείνεται ένα γραμμικό πάρκο, στη Φλωρεντία, στο εσωτερικό του οποίου θα αναπτυσσόταν μια διαδρομή πεζών και ποδηλάτων, μια μορφή «πράσινου τείχους», η οποία σε ορισμένα σημεία θα επεκτεινόταν σε πάρκα και αστικά δάση και σε άλλα θα συνέπιπτε με τα παλαιά τείχη και θα ενδυνάμωνε τον αυθεντικό τους χαρακτήρα (εικόνα 96).



Εικ. 96: Το ιστορικό πάρκο των λόφων, το πάρκο του Άρνο, οι καλλιεργούμενες εκτάσεις και οι μεγάλες εκτάσεις αστικού πρασίνου

Το Σχέδιο πρότεινε η γραμμή υψηλής ταχύτητας να διέσχιζε τη Φλωρεντία υπογείως, με μία υπόγεια στάση. Όμως, η πρόταση αυτή κρίθηκε εξαιρετικά δαπανηρή και άρα μη βιώσιμη, χωρίς να υπολογιστεί ότι στη γραμμή Φλωρεντία – Μπολόνια από τα 81χλμ της τα 65 είναι ήδη σε σήραγγα και η πρόσθεση ενός χιλιομέτρου ακόμα δε θα αύξανε ιδιαίτερα το κόστος.

Το σχέδιο προέβλεπε τέλος και διαχείριση της κυκλοφορίας. Το τμήμα του νότιου περιφερειακού αναθεωρήθηκε και έγινε πιο στέρεο και το βόρειο τμήμα διέσχιζε τις σιδηροδρομικές γραμμές, τις ακολουθούσε σε κάποια σημεία και συνέχιζε έπειτα υπόγεια με μια διπλή στοά συνδεδεμένη με το οδικό δίκτυο της επιφάνειας. Οι δύο περιφερειακοί αποτελούσαν αστικούς αργούς δρόμους οι οποίοι όμως υποκαθιστούσαν, σε σχέση με το δομημένο ιστό, την διαπερατότητα που έλειπε.

3.5.4.7 Δημοτικό Ρυθμιστικό Σχέδιο, 1998

Το Δημοτικό Ρυθμιστικό Σχέδιο, το οποίο εγκρίθηκε στις 25 Φεβρουαρίου 1998 περιλάμβανε σχέδια και κανονισμούς με στόχο την οριοθέτηση του Ιστορικού κέντρου ως έναν ενιαίο χώρο ενδιαφέροντος τόσο πολιτιστικά όσο και ως περιβάλλον διαβίωσης.

Το Δημοτικό σχέδιο μέσα στο «Ιστορικό κέντρο εντός των τειχών» όριζε την κατάταξη σε ζώνες των περιοχών με δημόσιες και ιδιωτικές χρήσεις. Επίσης, το σχέδιο απέκλειε τις εργοστασιακές μονάδες παραγωγής από ολόκληρη την πόλη και ιδιαίτερα από το ιστορικό κέντρο, αλλά επέτρεπε τις παραδοσιακές βιοτεχνικές δραστηριότητες και τις υπηρεσίες, οι οποίες όμως έπρεπε να καταλαμβάνουν συγκεκριμένη έκταση.

Στα πλαίσια υλοποίησης του σχεδίου πραγματοποιήθηκε μετεγκατάσταση των φυλακών και των πανεπιστημιακών σχολών των Επιστημών και της Νομικής. Αυτό είχε ιδιαίτερα σημαντικά αποτελέσματα στην πόλη, με την τοποθέτηση εγκαταστάσεων σε μεγαλύτερη μητροπολιτική περιοχή το πρόβλημα της κυκλοφοριακής συμφόρησης άρχισε σιγά σιγά να αντιστρέφεται. Τμήματα των κτιρίων που ελευθερώθηκαν λόγω της μεταφοράς, δόθηκαν για την κτιριακή βελτίωση των εγκαταστάσεων των Ανθρωπιστικών σχολών και του Πανεπιστημίου του Ιστορικού κέντρου, ενώ άλλα χρησιμοποιήθηκαν για πολιτιστικές δραστηριότητες. Ίδια πολιτική ακολουθήθηκε και με τις εγκαταστάσεις της δικαστικής εξουσίας, οι οποίες προηγουμένως ήταν τοποθετημένες σε διάσπαρτα γραφεία στο Ιστορικό κέντρο, ενώ μετά, και μέχρι σήμερα, είναι τοποθετημένες σε μία ενιαία τοποθεσία στη μητροπολιτική περιοχή της Φλωρεντίας.

Εκτός από τις τυπικές εργασίες συντήρησης και αποκατάστασης των μνημείων του «ιστορικού κέντρου εντός των τειχών», ήταν ιδιαίτερα διευρυμένη η οικοδομική δραστηριότητα που περιλάμβανε ολόκληρο τον αρχιτεκτονικό ιστό της ιστορικής περιοχής. Η αυξημένη αυτή οικοδομική δραστηριότητα στόχευε στην ικανοποίηση του αιτήματος των κατοίκων του ιστορικού κέντρου για καλύτερη ποιότητα ζωής σε σύμπλευση με τις μοντέρνες ανάγκες. Η παραπάνω δραστηριότητα σχετίστηκε περισσότερο με κτίρια παρά με την αστική δομή στο σύνολο της και έγινε σύμφωνα με τις οδηγίες που υπαγορεύονταν από το Δημοτικό Σχέδιο[136]. Για να γίνουν κατανοητές οι γενικές κατευθύνσεις αυτής της οικοδομικής δραστηριότητας ήταν απαραίτητη η διάκριση μεταξύ των χρήσεων κατοικίας και των χρήσεων παραγωγής, εμπορίου, διοίκησης, πολιτιστικών. Έτσι, συνήθως οι δραστηριότητες, οι οποίες αφορούσαν κυρίως την ιδιωτική ιδιοκτησία, περιλάμβαναν εργασίες βελτίωσης της βιωσιμότητας επιμέρους μονάδων, επανάχρηση των σοφιτών και διαχωρισμό των μεγαλύτερων ακινήτων σε μικρότερα. Αντίστοιχα, οι δραστηριότητες για χρήσεις παραγωγής, εμπορίου, διοίκησης και πολιτιστικών δραστηριοτήτων περιλάμβαναν την ενθάρρυνση χρήσης των εμπορικών χώρων, όπως τα γκαράζ, για τους κατοίκους, τη δημιουργία νέων δομών καταλυμάτων σε υφιστάμενα, εγκαταλειμμένα κτίρια, τον εκσυγχρονισμό των μέτρων για τις διοικητικές υπηρεσίες σε μη οικιστικά κτίρια και την

[136] ITALY, UNESCO, Department of Culture of the Florence Municipality, (2006), Management plan 2006 - 2007, Florence: City Council, σελ. 57

επανάχρηση αρχιτεκτονικών συγκροτημάτων που εκκενώθηκαν μετά τη μεταφορά των γραφείων που στεγάζονταν εκεί.

3.5.4.8 Σχέδιο τουρισμού

Το σχέδιο τουρισμού της πόλης, το οποίο εγκρίθηκε τον Απρίλιο του 1999 από το Δημοτικό συμβούλιο και έχει ισχύ έξι χρόνια, είχε πρωταρχικό στόχο την αναβάθμιση των υφιστάμενων εγκαταστάσεων διαμονής, προκειμένου να προσαρμοστούν στις ανάγκες των τουριστών, οι οποίοι απαιτούν όλο και περισσότερα διαθέσιμα δωμάτια ξενοδοχείων και μια σειρά από πρόσθετες υπηρεσίες, οι οποίες ήταν δύσκολο να βρεθούν μέχρι πριν λίγα χρόνια. Βάση των αιτήσεων από τους ενδιαφερόμενους φορείς, η εφαρμογή του σχεδίου επέτρεψε την κατασκευή επεκτάσεων και νέων εγκαταστάσεων, παρέχοντας συνολικά 1.500 δωμάτια (3.000 κλίνες) για τις ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις καθώς και την ευκαιρία δημιουργίας ενός νέου χώρου κατασκήνωσης.

Για την ολοκλήρωση του σχεδίου, δόθηκε επίσης η δυνατότητα επέκτασης των υφιστάμενων ξενοδοχειακών μονάδων με την προσάρτηση παρακείμενων εγκαταστάσεων, και όχι την οικοδόμηση νέων, με στόχο τη μείωση της υπερβολικής κατάτμησης στον τομέα αυτό. Το σχέδιο τουρισμού της Φλωρεντίας, το οποίο έληξε τον Δεκέμβριο του 2005, αντικαταστάθηκε από το νέο Δομικό Σχέδιο (Piano Strutturale).

3.5.4.9 Σχέδιο για την Διαχείριση της Κυκλοφορίας, 2002

Το Σχέδιο για την Διαχείριση της Κυκλοφορίας δημιουργήθηκε όταν η κινητικότητα στη Φλωρεντία βρισκόταν σε διαδικασία σημαντικού μετασχηματισμού. Για ολόκληρη την περίοδο εφαρμογής του, η εκτέλεση των μέτρων και των προτάσεων που περιλαμβάνει, επηρεάζεται άμεσα από τα εν εξελίξει δημόσια έργα, την κατασκευή ενός υπόγειου και δύο υπέργειων χώρων στάθμευσης, την κατασκευή συγκροτήματος με κατοικίες και χώρο στάθμευσης, πεζοδρομήσεις σε κάποια σημεία της πόλης, κατασκευή του μετρό και μιας πεζογέφυρας στην περιοχή του αεροδρομίου.

Ο κύριος στόχος του σχεδίου είναι να ενισχύσει τα μέσα μαζικής μεταφοράς, μειώνοντας τον αριθμό των ιδιωτικών μέσων και κατά συνέπεια και των επιπτώσεων τους στο περιβάλλον. Το σχέδιο προβλέπει την επέκταση των σιδηροδρομικών μεταφορών αυξάνοντας τον αριθμό των δρομολογίων μεταξύ των κεντρικών σταθμών της πόλης, την επέκταση και ενίσχυση των μεταφορών με λεωφορεία μέσω της δημιουργίας νέων συνδέσεων μεταξύ των κυριότερων χώρων στάθμευσης και με την επιτάχυνση των δρομολογίων που καλύπτουν τις βασικές οδικές αρτηρίες της πόλης που δεν εξυπηρετούνται από τρένο και, τέλος, την βελτίωση των συνδέσεων με τους κύριους σιδηροδρομικούς σταθμούς της Φλωρεντίας.

Επιπλέον, το σχέδιο αποσκοπεί στη μείωση της καθημερινής χρήσης των ιδιωτικών οχημάτων με την αλλαγή του συστήματος των τελών στάθμευσης, ώστε να ενθαρρύνεται η χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς, με την προώθηση της ανάπτυξης και ολοκλήρωσης του ποδηλατικού δικτύου, το οποίο θα συνδέει τα σημεία ενδιαφέροντος της πόλης με τους σιδηροδρομικούς σταθμούς, και με τη δημιουργία ενός νέου δικτύου μετρό [137].

3.5.4.Ιο Στρατηγικό Σχέδιο, 2004

Το Δομικό σχέδιο (structural plan) για την πόλη της Φλωρεντίας, όπως προβλέπεται από τους τοπικούς κανονισμούς σχεδιασμού έχει ισχύ είκοσι χρόνια. Έτσι, το 2002 δημιουργήθηκε ένα πρωτόκολλο συμφωνίας μεταξύ Τοσκάνης, Φλωρεντίας και κοινοτήτων στα περίχωρα της Φλωρεντίας, με το οποίο καθορίστηκε η θεσμική πολιτική διαδρομή για την ένωση και την υιοθέτηση από όλες τις περιοχές, των νέων Στρατηγικών Σχεδίων. Με τον τρόπο αυτό επιτεύχθηκε ο πρώτος πολιτικός στόχος μητροπολιτικής συνεργασίας χωροταξικής εμβέλειας[138].

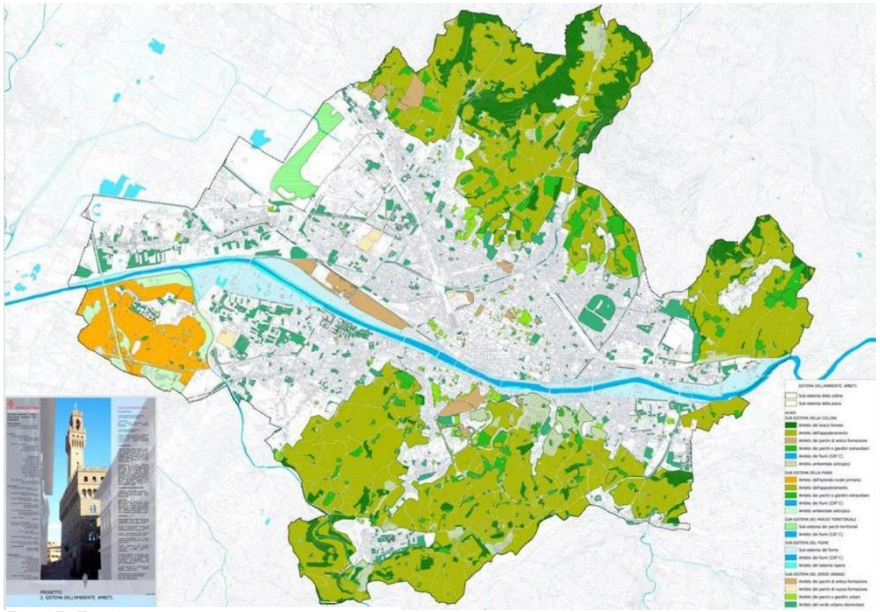
Η ενασχόληση με το Σχέδιο εμφανίζει σημαντικούς νεοτερισμούς στον τρόπο καθορισμού της ανάλυσης ως ένα πλαίσιο δυναμικό και όχι στατικό. Το πλαίσιο αυτό βρίσκεται διαρκώς σε κίνηση ώστε να ενημερώνεται και να γίνεται αποδεκτό, ακόμα και στον καθορισμό των υπηρεσιών και της ποιότητας του συστήματος των υποδομών. Διαβάζοντας την πόλη με τα μάτια του πολίτη, ο οποίος έχει μια σφαιρική άποψη για τις υπηρεσίες και τις υποδομές, το Στρατηγικό Σχέδιο καθίσταται μια σύνοψη του συνολικού συστήματος γνώσεων για την πόλη.

Τον Απρίλιο του 2003 ιδρύθηκε η οργάνωση «Firenze 2010», η οποία είχε στόχο την προώθηση και την υποστήριξη της υλοποίησης του σχεδίου και την παρακολούθηση της προόδου με την πάροδο του χρόνου. Η οργάνωση αυτή έχει επικεφαλής τον δήμαρχο της Φλωρεντίας και αποτελείται από 26 μέλη. Ο οργανισμός «Firenze 2010» έχει οργανώσει μια σειρά από συναντήσεις για τον έλεγχο της προόδου στα επιμέρους έργα του Στρατηγικού Σχεδίου και πρότεινε τις μελέτες και την έναρξη νέων έργων, συμπεριλαμβανομένης της δημιουργίας ενός Ταμείου για τον Πολιτισμό[139]. Κάποιες από τις προτάσεις που περιλαμβάνει είναι οι παρακάτω[140]:

1. Ο καθορισμός του τρόπου εφαρμογής του Στρατηγικού Σχεδίου («modus operandi») με στόχο να μην χρησιμοποιηθεί περισσότερος μη αστικός χώρος. Οι αγροτικές περιοχές πλέον προστατεύονται (εικόνα 97).

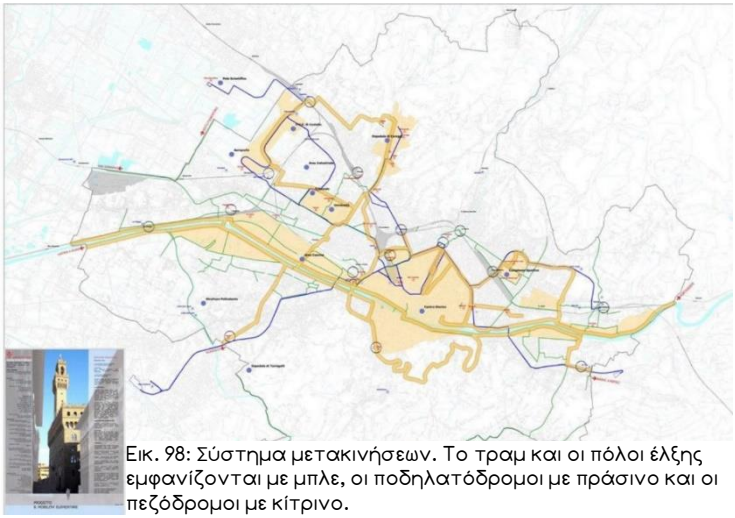
---

[137] ITALY, UNESCO, Department of Culture of the Florence Municipality, (2006), Management plan 2006 - 2007, Florence: City Council, σελ. 60
[138] ITALY, UNESCO, Department of Culture of the Florence Municipality, (2006), Management plan 2006 - 2007, Florence: City Council, σελ. 65
[139] ITALY, UNESCO, Department of Culture of the Florence Municipality, (2006), Management plan 2006 - 2007, Florence: City Council, σελ. 61
[140] Παπαχρήστου Ι., (2010) *Αναπλάσεις στο ιστορικό κέντρο της Φλωρεντίας από το 19ο αιώνα μέχρι σήμερα – Πρακτική και μεθοδολογία των πολεοδομικών επεμβάσεων*, Ερευνητική εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης, σελ. 102



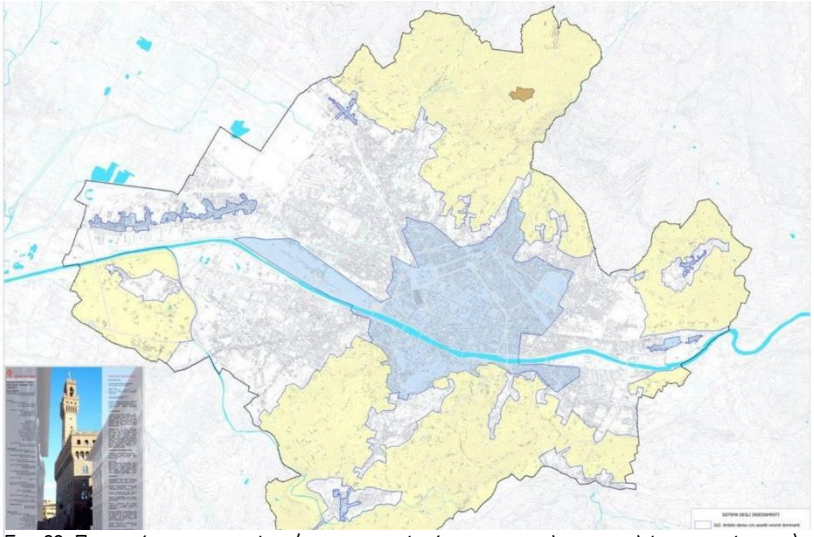
Εικ. 97: Περιβαλλοντικό σύστημα

2. Η διασύνδεση του συστήματος ΜΜΜ, με σκοπό τη μετατροπή του συστήματος με ράγες σε μεταφορικό άξονα της πόλης. Οι βασικές δημόσιες και ιδιωτικές λειτουργίες της πόλης θα τοποθετηθούν στα 300μ. από το συγκεκριμένο σύστημα ώστε να καταστίσουν μια βελτίωση του ίδιου του δομικού συστήματος και μια περισσότερο ικανή οργάνωση της πόλης, με στόχο τη μείωση της ατομικής μετακίνησης (εικόνα 98). Το σύστημα αυτό αποτέλεσε η λεγόμενη tramvia η οποία απεικονίζεται στον παρακάτω χάρτη. Το πρώτο τμήμα της, η γραμμή Τ1 που συνδέει τη Φλωρεντία με το Scandizzi, ξεκίνησε να λειτουργεί στις 14/02/2010, ενώ οι υπόλοιπες γραμμές βρίσκονται ακόμα υπό κατασκευή.



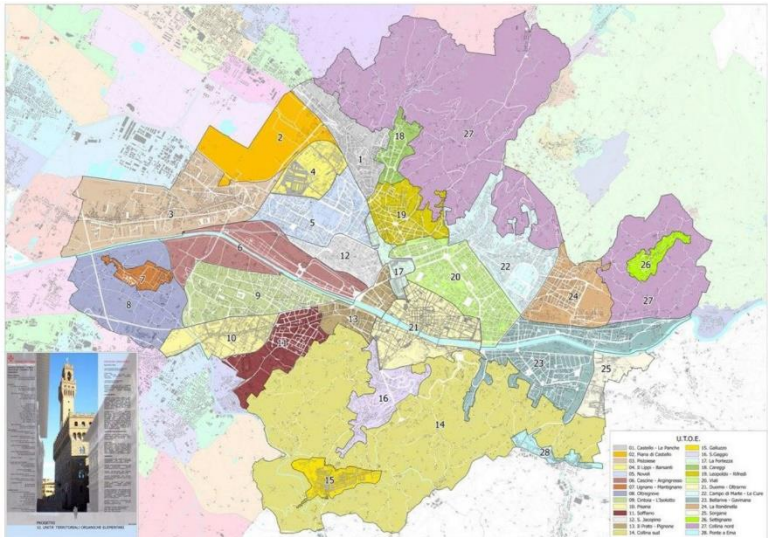
Εικ. 98: Σύστημα μετακινήσεων. Το τραμ και οι πόλοι έλξης εμφανίζονται με μπλε, οι ποδηλατόδρομοι με πράσινο και οι πεζόδρομοι με κίτρινο.

3. Μια μελέτη του κτηριακού συστήματος και του ιστορικού κέντρου (εικόνα 99).



Εικ. 99: Περιοχές προστασίας (το ιστορικό κέντρο με μπλε και οι λόφοι με κίτρινο)

4. Ο καθορισμός των Βασικών Χωρικών Οργανικών Ενοτήτων οι οποίες θα παρουσιάζουν την «ανάγνωση» της υπάρχουσας πόλης και τις σχεδιαστικές επιλογές οι οποίες θα πραγματοποιούνται στα διαφορετικά σημεία της πόλης (εικόνα 100). Αποτελεί λοιπόν μια «ανάγνωση» ιδιαίτερη της πόλης και των ρόλων που καλούνται να παίξουν τα διαφορετικά τμήματα της στο μητροπολιτικό πλαίσιο.



Εικ. 100: Βασικές Χωρικές Οργανικές Ενότητες

Στην πραγματικότητα, το Στρατηγικό Σχέδιο δεν είναι ένα διαφορετικό Ρυθμιστικό σχέδιο αποτελεί ένα μέσο προγραμματισμού και καθοδήγησης των στρατηγικών στόχων της πόλης.

Για τα κτήρια και τους ανοιχτούς χώρους οι οποίοι περιλαμβάνονται στο ιστορικό κέντρο, όπως αυτό ορίστηκε από την UNESCO το 1892, αναφέρεται ότι κάθε επέμβαση που θα υπερβαίνει την καθορισμένη διατήρηση θα πρέπει να δηλώνεται από ως σύμφωνη με το σχέδιο διαχείρισης, με βάση τη νομοθεσία.

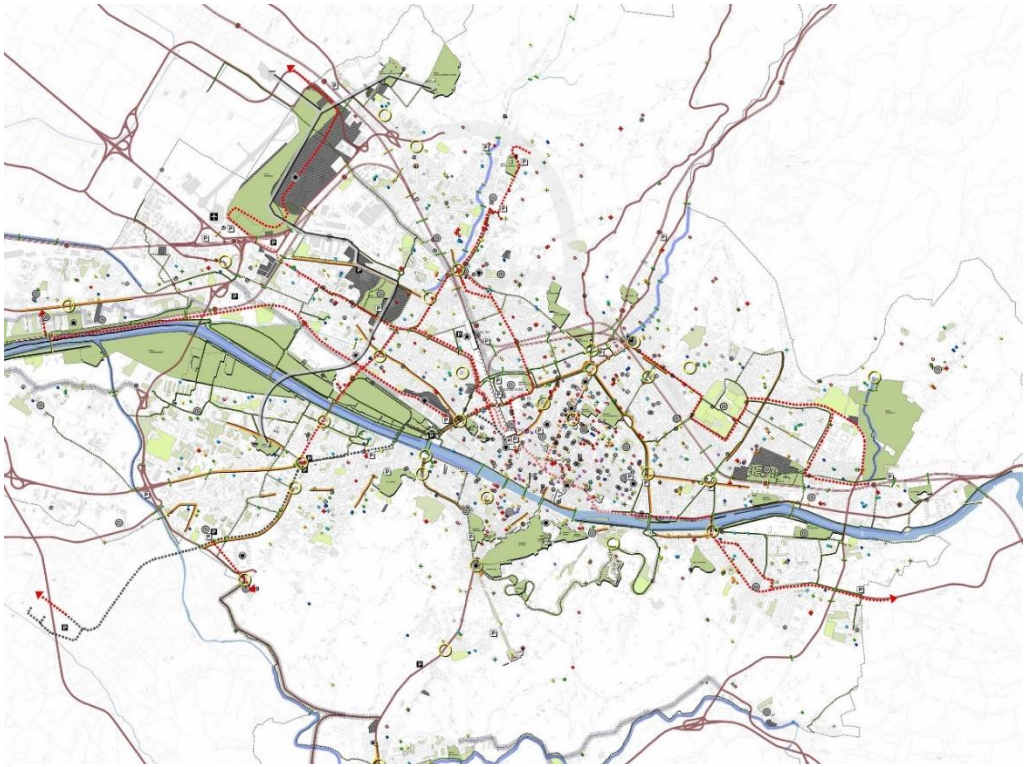
Προκειμένου να ενθαρρυνθεί η συμμετοχή στη διαδικασία δημιουργίας του σχεδίου (το οποίο εγκρίθηκε από το Δήμο της Φλωρεντίας στις 20 Απριλίου 2004) ξεκίνησε μια σειρά συζητήσεων και συμμετοχής του κοινού η οποία χωρίζεται σε τρεις φάσεις. Η πρώτη φάση είναι ενημερωτική και σχετίζεται με την προβολή και διάδοση πληροφοριών σχετικά με το περιεχόμενο του σχεδίου, ακολουθείται από παροχή πιο λεπτομερών πληροφοριών σε τοπικό επίπεδο, και τη δημιουργία φόρουμ στις γειτονιές, σχετικά με τα κύρια θέματα που εμπλέκονται και την παράδοση ενός εγγράφου από κάθε γειτονιά. Στην τρίτη και τελευταία φάση συζητούνται και εξετάζονται τα έγγραφα από φόρουμ πολιτών το οποίο προτείνει περαιτέρω τροποποιήσεις και προσθήκες. Το τελικό έγγραφο, που συνοψίζει τα ζητήματα, υποβάλλεται για έγκριση στο Δημοτικό Συμβούλιο και στα Συμβούλια γειτονιάς[141].

3.5.4.ΙΙ Δομικό Σχέδιο Χωρικής Οργάνωσης (Piano Strutturale), 2010

Το Δομικό Σχέδιο είναι το δομικό εργαλείο πολεοδομικού σχεδιασμού, που ορίζεται από την περιφέρεια και μαζί με τους Κανόνες Σχεδιασμού (Regolamento Urbanistico) αντικαθιστά το Γενικό Σχέδιο (Piano Regolatore Generale).

Το σχέδιο στοχεύει στην επίλυση διαφόρων προβλημάτων, αλλά δίνεται μεγαλύτερη έμφαση στην βελτίωση της κινητικότητας και τη βελτίωση του δικτύου εξυπηρέτησης των ΜΜΜ. Το δομικό σχέδιο έχει στόχο να εξασφαλίσει ένα ολοκληρωμένο και αειφόρο σύστημα μεταφορών, συνδεδεμένο με το εθνικό και το περιφερειακό δίκτυο, ώστε να προσφέρει καλύτερη πρόσβαση στην μητροπολιτική περιοχή. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην επίλυση του προβλήματος της κυκλοφοριακής συμφόρησης και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Προβλέπεται η κατασκευή μιας γραμμής τρένου υψηλής ταχύτητας. Ιδιαίτερη σημασία αποδίδεται στην μητροπολιτική σιδηροδρομική υπηρεσία και στη βελτιστοποίηση της, καθώς θεωρείται ο ακρογωνιαίος λίθος του συστήματος κινητικότητας στην μητροπολιτική περιοχή. Προβλέπεται η αύξηση της συχνότητας των τρένων και η εισαγωγή περισσότερων στάσεων σε κάποιες γραμμές. Συνολικά, το σχέδιο προσβλέπει στη βελτίωση και την επέκταση του δικτύου των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (εικόνα 101).

[141] ITALY, UNESCO, Department of Culture of the Florence Municipality, (2006), Management plan 2006 - 2007, Florence: City Council, σελ. 58



Εικ. 101: Piano Strutturale 2010, Δίκτυο εξυπηρέτησης (οδικό και ΜΜΜ)

Όσον αφορά το ιστορικό κέντρο, το δομικό σχέδιο προβλέπει τη συντήρηση και βελτίωση των υφιστάμενων συνθηκών στέγασης και της ποιότητας του περιβάλλοντος. Επίσης, προβλέπει την προστασία και διατήρηση του ιστορικού ιστού, την εξασφάλιση των βασικών δημόσιων υπηρεσιών και του εμπορίου για την εξυπηρέτηση των μόνιμων κατοίκων αλλά και των επισκεπτών. Απαραίτητη κρίνεται η ανάκτηση των σοφιτών για οικιστικούς σκοπούς (εξοικονόμηση χώρου) καθώς και η εφαρμογή τεχνολογικών μέτρων για την μείωση της κατανάλωσης ενέργειας. Τέλος, απαιτείται η αξιολόγηση των δημόσιων χώρων και η βελτίωση της ποιότητας και της απόδοσης τους, όπου χρειάζεται, καθώς και η συγκράτηση των χρήσεων που σχετίζονται με τον τουρισμό[142].

[142] ITALY, Comune di Firenze, Piano Strutturale 2010, Δεκέμβριος 2010, σελ. 56

3.5.5 Το ιστορικό κέντρο σήμερα

Το ιστορικό κέντρο της Φλωρεντίας έχει πλέον ενταχθεί σε ένα πλαίσιο απόλυτης προστασίας, στο οποίο επιτρέπονται μόνο διεργασίες διατήρησης και αποκατάστασης. Η προστασία αυτή έχει διευρυνθεί και στις γύρω περιοχές των λόφων και των καλλιεργούμενων εκτάσεων για να αποτρέψει την επιτακτική και τυχαία δόμηση του '80. Η προστασία, φαίνεται να έχει διευρυνθεί όμως και ως έννοια, καθώς πια εντάσσονται τρόποι αντιμετώπισης του ιστορικού κέντρου με περισσότερο φιλικά προς το περιβάλλον κριτήρια. Έντονες εμφανίζονται οι προτάσεις για τις βιωσιμότερες μεταφορές. Νέοι ποδηλατόδρομοι εγκαινιάστηκαν το 2009. Ενώ, ήδη από το Νοέμβρη του 2009, προς αποσυμφόρηση του ιστορικού κέντρου απαγορεύτηκαν οι ιδιωτικές μετακινήσεις και περιορίστηκαν στις απαραίτητες οι δημόσιες. Στο πλαίσιο αυτό εισάγεται και το τραμ, το οποίο αν και αντιμετωπίστηκε με ιδιαίτερα αρνητική κριτική στο παρελθόν, από το Φεβρουάριο που λειτουργεί η πρώτη γραμμή φαίνεται να έχει μεγάλη απήχηση με κάποια ίσως μικρά προβλήματα τα οποία σίγουρα θα διορθωθούν στο άμεσο μέλλον, κατά το σχεδιασμό των νέων γραμμών.

3.5.5.Ι Πληθυσμιακά στοιχεία

Τα στοιχεία από την τελευταία απογραφή, η οποία διεξήχθη από την ISTAT (Ιταλική Στατιστική Υπηρεσία) δείχνουν μια συρρικνούμενη και γερασμένη πόλη ιδιαίτερα στην καρδιά της αστικής περιοχής. Από 403.294 κατοίκους που καταγράφηκαν το 1991, ο πληθυσμός μειώθηκε κατά 11,7% δηλαδή σε 381,037 κατοίκους το 2014. Όπως και όλα τα υπόλοιπα μεγάλα αστικά κέντρα, η Φλωρεντία αντιμετωπίζει μείωση των μόνιμων κατοίκων από τα μέσα της δεκαετίας '70 και έχει υποστεί προαστιοποίηση το οποίο έχει οδηγήσει σε μια ευρύτερη οικιστική αποκέντρωση[143].

Σύμφωνα με δεδομένα του Δήμου της Φλωρεντίας, η πυκνότητα του πληθυσμού στο ιστορικό κέντρο είναι ιδιαίτερα υψηλή, φτάνοντας τους 3,128 κατοίκους ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο. Ο πληθυσμός είναι 67.713 κάτοικοι για μια περιοχή 11,3 τετραγωνικών χιλιομέτρων.

Σήμερα, το 57,6% του πληθυσμού που ζει στο ιστορικό κέντρο (περίπου 39.000 κάτοικοι) διατηρούν νοικοκυριό ενός ατόμου, στη συνέχεια έχουμε το 18% του πληθυσμού (δηλαδή 12.188 κάτοικοι) που αποτελείται από ζευγάρια με παιδιά, το 12,6% (8.530 κάτοικοι) από μονογονεϊκές οικογένειες και τέλος το 11,8% (7.990 κάτοικοι) από ζευγάρια χωρίς παιδιά. Ένα άλλο στοιχείο που εμφανίζεται είναι η συνεχής αύξηση των αλλοδαπών κατοίκων. Το 2003, υπήρχαν 5.182 οικογένειες από χώρες της ΕΕ που ζούσαν στο ιστορικό κέντρο της Φλωρεντίας και 4.378 οικογένειες από χώρες εκτός ΕΕ (14,6% και 12,3% των νοικοκυριών αντίστοιχα).

Ο πληθυσμός του ιστορικού κέντρου αποτελείται επίσης από τακτικούς επισκέπτες, οι οποίοι δεν διαμένουν μόνιμα στο κέντρο, αλλά χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες του και συμβάλλουν στην ανάπτυξη του. Αυτοί αποτελούνται από μετακινούμενους φοιτητές και εργαζόμενους, τουρίστες

[143] http://www.istat.it/en/toscana

που επισκέπτονται τα μνημεία και τα μουσεία, κάτοικους των περιαστικών περιοχών που έρχονται για ψώνια και διασκέδαση, επισκέπτες για επαγγελματικούς λόγους κλπ. Σύμφωνα με τα στοιχεία της απογραφής του 1991 η Φλωρεντία είχε μια εισροή περίπου 110.000 ανθρώπων και μια έξοδο 24.000 καθημερινά. Αυτό σημαίνει ότι οι καθημερινοί επισκέπτες αυξάνουν τον πληθυσμό του ιστορικού κέντρου πάνω από το ένα τρίτο[144].

Το 2000 η τοπική κυβέρνηση εκτίμησε τον αριθμό των ξένων που ζουν στην πόλη, με ή χωρίς άδεια, σε περίπου 40.000 – 60.000 κατοίκους συνολικά. Αρχικά, υπάρχουν οι Ιταλοί φοιτητές από άλλους δήμους και περιφέρειες που έρχονται στη Φλωρεντία για σπουδές, επίσης υπάρχουν ξένοι φοιτητές και μελετητές (χαρακτηριστικά αναφέρουμε ότι η αστυνομία δίνει περίπου 17.000 άδειες παραμονής σε φοιτητές εκτός ΕΕ κάθε χρόνο, και σε αυτούς πρέπει να προσθέσουμε τους φοιτητές εντός ΕΕ που δεν χρειάζονται άδεια). Επιπρόσθετα σε αυτές τις ομάδες προστίθεται και ένας αυξανόμενος αριθμός από μετανάστες, οι οποίοι φτάνουν στην πόλη για να μείνουν για διάφορους λόγους και είναι διατεθειμένοι να δεχτούν χαμηλές συνθήκες διαβίωσης για χαμηλότερες τιμές[145].

3.5.5.2 Απασχόληση

Τα δεδομένα της απογραφής του 2001 δείχνουν ότι τα ποσοστά απασχόλησης στο Δήμο της Φλωρεντίας έχει αυξηθεί κατά 6% την τελευταία δεκαετία, δηλαδή από 39,60% το 1993 σε 45,26% το 2001. Κατά συνέπεια το ποσοστό ανεργίας έχει μειωθεί από 8,93% σε 4,16%, αναλογικά είναι πιο χαμηλό από της Ιταλίας συνολικά (9,53%) και της Τοσκάνης (5,10%). Σύμφωνα με τα ίδια δεδομένα από τους εργαζόμενους που αναφέρονται παραπάνω οι 32.512 ζουν στο ιστορικό κέντρο, δηλαδή το 56,04% του συνολικού πληθυσμού των εργαζομένων. Το 62% του εργατικού δυναμικού του ιστορικού κέντρου αποτελείται από μισθωτούς και το 38,5% από αυτοαπασχολούμενους[146]. Πολλά διοικητικά κτίρια βρίσκονται στο ιστορικό κέντρο και οι μεγάλες εγκαταστάσεις του δήμου (εκπαίδευση, υγεία και τοπική διοίκηση) βρίσκονται επίσης εκεί.

Η Φλωρεντία αποτελεί έναν σημαντικό τουριστικό προορισμό, ο οποίος φιλοξενεί πάνω από 6.000.000 επισκέπτες το χρόνο. Η πόλη, ως εκ τούτου, χαρακτηρίζεται από υψηλή συγκέντρωση καταλυμάτων και ένα μεγάλο αριθμό τουριστικών επιχειρήσεων που σχετίζονται με αυτό. Το λιανικό εμπόριο αποτελεί σημαντικό οικονομικό πόρο και απασχολεί το 19,5% του εργατικού δυναμικού. Από την άλλη πλευρά, το ποσοστό των εργαζομένων στον πρωτογενή τομέα και στον κλάδο των κατασκευών είναι πολύ χαμηλό (1,9% και 3,7% αντίστοιχα).

Το 41,3% των εργαζόμενων που ζουν στο ιστορικό κέντρο έχει απολυτήριο μέσης εκπαίδευσης, το 33,1% έχει τελειώσει το δημοτικό ή κατέχει κατώτερο πιστοποιητικό

[144] ITALY, UNESCO, Department of Culture of the Florence Municipality, (2006), Management plan 2006 - 2007, Florence: City Council, σελ. 45
[145] ITALY, UNESCO, Department of Culture of the Florence Municipality, (2006), Management plan 2006 - 2007, Florence: City Council, σελ. 46
[146] ITALY, UNESCO, Department of Culture of the Florence Municipality, (2006), Management plan 2006 - 2007, Florence: City Council, σελ. 47

δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης και το υπόλοιπο 25,7% κατέχει τίτλο σπουδών τριτοβάθμιας εκπαίδευσης.

3.5.5.3 Κατάσταση κτιρίων

Τα καταχωρημένα ιδιωτικά κτίρια ή τα μνημεία που ανήκουν στο κράτος, στο μεγαλύτερο μέρος τους έχουν αποκατασταθεί ή τουλάχιστον συντηρηθεί σε μεγάλο βαθμό από τους ιδιοκτήτες. Ισχυρό κίνητρο, ιδιαίτερα για τους ιδιοκτήτες κτιρίων στο ιστορικό κέντρο αποτέλεσε το ιδιαίτερα υψηλό κόστος ενοικίασης των κτιρίων στην περιοχή αυτή. Κάποιες σπάνιες εξαιρέσεις αποτελούν "ανοιχτές πληγές" για το ιστορικό κέντρο. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούσε μέχρι πριν λίγα χρόνια το συγκρότημα Sant'Orsola (αρχαίο μοναστήρι και πρώην καπνεργοστάσιο), του οποίου ξεκίνησε η αποκατάσταση το 2014. Η κατάσταση είναι ακόμα πιο κρίσιμη όσο αφορά τον αστικό εξοπλισμό. Επικρατεί μία πλήρης αταξία λόγω του πολλαπλασιασμού των αυτοσχέδιων λύσεων που προκύπτουν από καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και την επιθυμία ανταπόκρισης άμεσα στις ανησυχίες των πολιτών, αντί να προτείνονται λύσεις από μια σοβαρή διαδικασία σχεδιασμού. Η ίδια η έννοια της αστικής "ευπρέπειας" κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών λαμβάνει όλο και λιγότερο την προσοχή τόσο των αρμόδιων φορέων, όσο και των πολιτών.

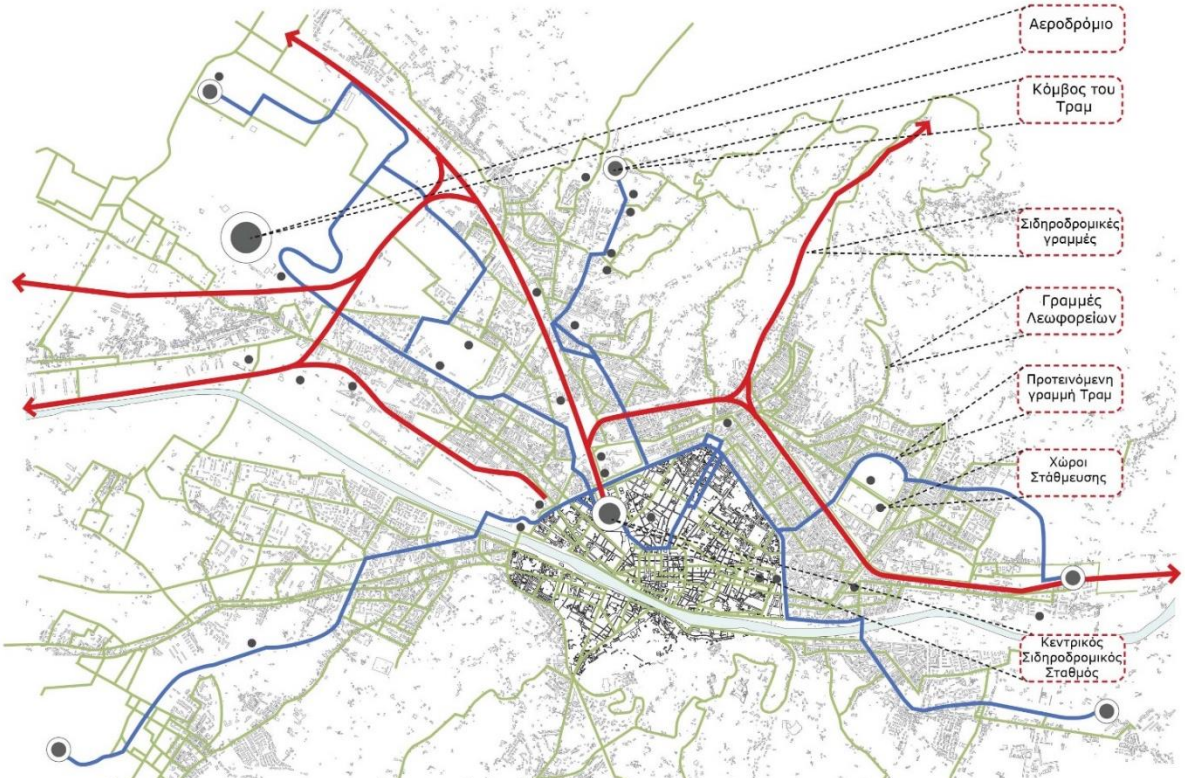
3.5.5.4 Προσβασιμότητα

Η Φλωρεντία είναι πολύ εύκολα προσβάσιμη με διάφορα μέσα μεταφοράς. Οι οδηγοί ιδιωτικών μέσων μεταφοράς μπορούν να φτάσουν ή φύγουν από την πόλη χρησιμοποιώντας τους αυτοκινητόδρομους, οι οποίοι συνδέουν την Φλωρεντία με πολλές άλλες Ιταλικές πόλεις. Επίσης, ένα δίκτυο δρόμων ταχείας κυκλοφορίας παρέχει άμεσες συνδέσεις με άλλες πόλεις στην Τοσκάνη, και συγκεκριμένα με τη Σιένα, την Πίζα και το Λιβόρνο [147].

Αυτοί που ταξιδεύουν με τρένο μπορούν να εξυπηρετηθούν από μια πληθώρα σταθμών τόσο στην Φλωρεντία όσο και στις γύρω περιοχές. Ο σταθμός της Santa Maria Novella είναι ο κεντρικός σταθμός της Φλωρεντίας, βρίσκεται στο ιστορικό κέντρο και συνδέεται με πολλές Ιταλικές και Ευρωπαϊκές πόλεις. Η σημασία του συγκεκριμένου σταθμού σαν σημείο πρόσβασης στην πόλη μπορεί να φανεί από τα παρακάτω στοιχεία: καθημερινά 500 τρένα φτάνουν στο σταθμό με περίπου 160.000 επιβάτες οι οποίοι χρησιμοποιούν 2.350 λεωφορεία και περίπου 8.000 ταξί (εικόνα 102).

[147] ITALY, UNESCO, Department of Culture of the Florence Municipality, (2006), Management plan 2006 - 2007, Florence: City Council, σελ. 51

Το αεροδρόμιο της Φλωρεντίας, το Americo Vespucci, βρίσκεται 5 χιλιόμετρα μακριά από το κέντρο της πόλης. Απευθείας πτήσεις φεύγουν από τη Φλωρεντία με προορισμό πολλές Ιταλικές και Ευρωπαϊκές πόλεις. Παρόλου που δεν πραγματοποιούνται διηπειρωτικές πτήσεις απευθείας από τη Φλωρεντία, οι υπερατλαντικοί προορισμοί είναι εύκολα προσβάσιμοι χάρη στις απευθείας πτήσεις προς το Μιλάνο και τη Ρώμη, αρκετά κοντά δηλαδή στην Φλωρεντία. Στο ιστορικό κέντρο μπορεί να φτάσει κανείς από το αεροδρόμιο είτε με ταξί είτε με λεωφορείο το οποίο ενώνει το αεροδρόμιο με το σταθμό της Santa Maria Novella (εικόνα 102).



Εικ. 102: Δίκτυο Μέσων Μαζικής Μεταφοράς

3.5.5.5 Εσωτερική κινητικότητα

Το ιστορικό κέντρο της Φλωρεντίας έχει μια μεγάλη συγκέντρωση δραστηριοτήτων του τριτογενή τομέα καθώς και ένα μεγάλο αριθμό καταστημάτων και επιχειρήσεων, τα οποία καθημερινά προσελκύουν πολλούς επισκέπτες από τα προάστια και τις μικρότερες γειτονικές πόλεις. Κατά συνέπεια, το κυκλοφοριακό και η ατμοσφαιρική ρύπανση αποτελούσαν ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα του κέντρου. Το βασικό πρόβλημα ήταν ότι οι δρόμοι του ιστορικού

κέντρου δεν είναι σχεδιασμένοι για την ομαλή κίνηση του αυτοκινήτου, το πλάτος τους δεν επαρκεί[148]. Επίσης, η δομή του κέντρου δεν διευκολύνει την στάθμευση των οχημάτων, με αποτέλεσμα πεζοδρόμια, πεζόδρομοι και πλατείες να είναι κατειλημμένοι από σταθμευμένα οχήματα (εικόνα 103).

Εικόνα 103: Σταθμευμένα οχήματα σε πεζοδρόμια και πλατείες

Για ολόκληρο το ιστορικό κέντρο έχει θεσπιστεί μια ζώνη περιορισμένης κυκλοφορίας (ZTL – Limited Traffic Zone), η οποία αποτελεί την πρώτη και μεγαλύτερη στην Ευρώπη (εικόνα 104). Επίσης, πολλές άλλες πόλεις στην Τοσκάνη έχουν υιοθετήσει αυτό το σύστημα. Η περιοχή που περιλαμβάνει αυτή τη ζώνη χωρίζεται περαιτέρω σε τρεις τομείς (A,B και O). Η ζώνη λειτουργεί όλες τις μέρες συγκεκριμένες ώρες, οι οποίες τροποποιούνται ανάλογα με τη μέρα ή την εποχή. Επίσης, με σκοπό την εξυπηρέτηση του ιστορικού κέντρου δημιουργήθηκε ενός στόλος από φιλικά προς

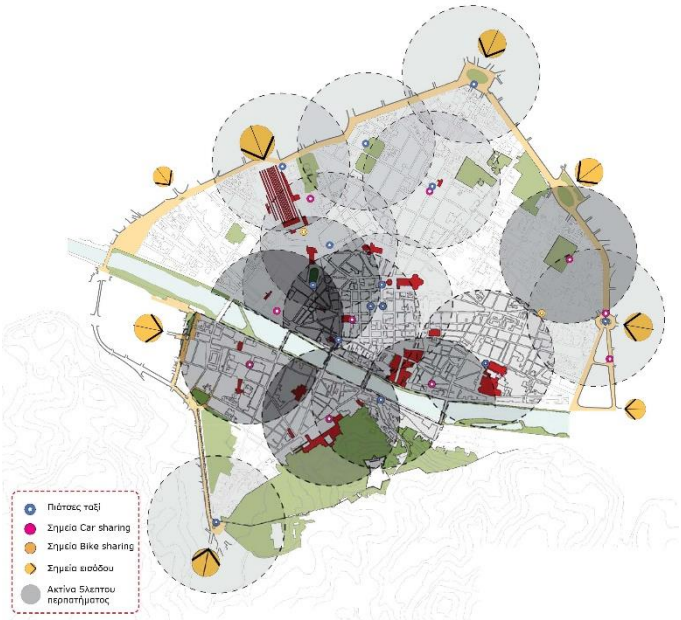
Εικόνα 104: Ζώνη ZTL (με κόκκινο) και πεζόδρομοι (με πράσινο)

Εικόνα 105: Δίκτυο πεζοδρόμων

[148] William J. Mltchell, (2008) Massachussetts Institute of Technology, Media Laboratory, *Mobility on Demand Urban Implementation on Case Sturdy – Florence,* σελ. 42

το περιβάλλον οχήματα για τις δημόσιες μεταφορές στο ιστορικό κέντρο, συμπεριλαμβανομένων των πεζοδρόμων (εικόνα 105).

Επίσης, λειτουργούν σταθμοί car-sharing και bike-sharing σε ολόκληρο το ιστορικό κέντρο με σκοπό την μείωση της χρήσης του ιδιωτικού οχήματος και την ενθάρρυνση της χρήσης του ποδηλάτου (εικόνα 106). Η Φλωρεντία διαθέτει 34 χιλιόμετρα ποδηλατόδρομου. Τέλος, προβλέπεται η δημιουργία μιας γραμμής τραμ η οποία θα εξυπηρετεί ολόκληρη την πόλη και θα εισέρχεται στο ιστορικό κέντρο μόνο από τη βόρεια πλευρά του σε περιορισμένη έκταση.



Εικ. 106: Σημεία και ακτίνες εξυπηρέτησης από σημεία bike-sharing και car-sharing

Τα τελευταία χρόνια έχουν εγκαινιαστεί καινούργια σχέδια με στόχο την αναδιοργάνωση του οδικού δικτύου της Φλωρεντίας. Προκειμένου να διευκολυνθεί η πρόσβαση στην πόλη και να παρέχει γρήγορες και απευθείας συνδέσεις με μεγάλες πόλεις της Ιταλίας έχουν ξεκινήσει δύο μεγάλα κατασκευαστικά έργα. Το πρώτο αφορά την κατασκευή μιας τρίτης λωρίδας στην «Autostrada del Sole». Το έργο προβλέπει τη δημιουργία τριών λωρίδων (συν τη λωρίδα έκτακτης ανάγκης) διπλής κατεύθυνσης στο τμήμα του αυτοκινητόδρομου γύρω από τη Φλωρεντία. Το δεύτερο αφορά την κατασκευή ενός νέου σιδηροδρομικού σταθμού και σιδηροδρομικών γραμμών για τραίνο υψηλής ταχύτητας (TAV project). Προκειμένου η σιδηροδρομική υπηρεσία να συμμορφωθεί με τα ευρωπαϊκά πρότυπα, οι εργασίες ξεκίνησαν από τις σιδηροδρομικές γραμμές υψηλής ταχύτητας. Το project TAV θα παρέχει άμεση σύνδεση ανάμεσα στη Φλωρεντία και τη Μπολόνια με ταχύτητα περίπου 250 χλμ/ώρα, μειώνοντας έτσι το χρόνο ταξιδιού από μία ώρα σε μισή ώρα. Στα τέλη του 2002 διεξήχθη ένας διεθνής αρχιτεκτονικός διαγωνισμός για το νέο σιδηροδρομικό σταθμό, ο οποίος θα κατασκευαζόταν κοντά στο ιστορικό κέντρο. Η πρόταση που επιλέχθηκε τελικά έγινε από το Norman Foster και περιλαμβάνει ένα νέο υπόγειο σταθμό με γυάλινες οροφές, ένα νέο σταθμό υπεραστικών λεωφορείων, ένα εκθεσιακό χώρο και κάποια καταστήματα [149].

[149] ITALY, UNESCO, Department of Culture of the Florence Municipality, (2006), Management plan 2006 - 2007, Florence: City Council, σελ. 51

3.5.5.6 Αστικά απόβλητα - Απορρίμματα

Τα τελευταία χρόνια έχει παρατηρηθεί στη Φλωρεντία μια σημαντική αύξηση της παραγωγής αστικών αποβλήτων, από 215.932 σε 255.091 μετρικούς τόνους. Ο αυξανόμενος αριθμός των κάδων ανακύκλωσης (από 507 το 1996 σε 7.000 το 2001) και η αυξανόμενη ανησυχία των πολιτών και των εργαζομένων σχετικά με τη διαχείριση των αστικών αποβλήτων έχει οδηγήσει στην αύξηση της συλλογής ανακυκλώσιμων υλικών, παρόλο που το ποσοστό εξακολουθεί να είναι πολύ χαμηλό και μακριά από τα επίπεδα στόχων που τίθενται διεθνώς, η Φλωρεντία ήταν στην ένατη θέση μεταξύ των μεγάλων πόλεων της κεντρικής Ιταλίας, με συλλογή ανακυκλώσιμων υλικών χαμηλότερα από 30%. Η καθαριότητα των δρόμων, και γενικά της πόλης, αποτελεί επίσης ένα πρόβλημα ιδιαίτερα σημαντικό, γεγονός που εγείρει αυξανόμενη ανησυχία στους πολίτες, αλλά επηρεάζει και σε μεγάλο βαθμό την εντύπωση που αποκτούν οι επισκέπτες για την πόλη.

Αυτό το πρόβλημα είναι επί του παρόντος υπό συζήτηση, ιδιαίτερα σε σχέση με ενδεχόμενα νέα δημοτικά τέλη και πως θα μπορούσαν να εφαρμοστούν, έτσι ώστε να συμβάλλουν στις δαπάνες αυτές του δήμου και οι επισκέπτες και οι τουρίστες, οι οποίες προς το παρών πληρώνονται μόνο από τους μόνιμους κατοίκους.

04

Ελλάδα

4.Ι ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ & ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

4.Ι.Ι Επίπεδα χωρικού σχεδιασμού

Ο χωρικός σχεδιασμός στην Ελλάδα αναφέρεται σε τρία θεσμικά επίπεδα εφαρμογής της πολιτικής σχεδιασμού, το εθνικό (πχ. Ελλάδα), το περιφερειακό (πχ. Κρήτη), το δημοτικό (πχ. Δημοτική ενότητα Χανίων).

Το εθνικό επίπεδο σχεδιασμού περιλαμβάνει τον οικονομικό αναπτυξιακό σχεδιασμό και το χωροταξικό σχεδιασμό. Ο οικονομικός αναπτυξιακός σχεδιασμός αφορά την χώρα και εφαρμόζεται με το Εθνικό Σχέδιο Ανάπτυξης με πενταετή ισχύ και το Εθνικό Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΣΠΑ), το οποίο δημιουργήθηκε για τους σκοπούς της εναρμόνισης με την Ευρωπαϊκή Ένωση. Ο χωροταξικός σχεδιασμός αφορά και αυτός τη χώρα και εφαρμόζεται με το Γενικό πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (πενταετές με προοπτική 15 ετών) και τα Ειδικά πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (πενταετή). Το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης προσδιορίζει τις βασικές προτεραιότητες και τις στρατηγικές κατευθύνσεις για την ολοκληρωμένη χωρική ανάπτυξη και την αειφόρο οργάνωση του εθνικού χώρου[150]. Τα Ειδικά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης εξειδικεύουν ή και συμπληρώνουν τις κατευθύνσεις του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης[151].

Το περιφερειακό επίπεδο σχεδιασμού διαμορφώνεται από το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, το οποίο αναφέρεται στο επίπεδο της περιφέρειας, είναι πενταετές με προοπτική 15 ετών και αφορά τις 13 Περιφέρειες της χώρας. Επίσης, εναρμονίζεται με τις κατευθύνσεις των Γενικών και Ειδικών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης[152].

Το δημοτικό επίπεδο σχεδιασμού περιλαμβάνει τον Τοπικό Χωρικό σχεδιασμό, τις Τοπικές Χωρικές Ρυθμίσεις και τον Πολεοδομικό Σχεδιασμό[153]. Πιο συγκεκριμένα, ο Τοπικός Χωρικός Σχεδιασμός διαμορφώνεται από τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΓΠΣ) και τα Σχέδια Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ)[154]. Οι Τοπικές Χωρικές Ρυθμίσεις διαμορφώνονται από τα Σχέδια Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων (ΣΟΑΠ), τον καθορισμό των Περιοχών Ειδικών

---

[150] Διμέλλη Δ., Πολεοδομικός Σχεδιασμός Ι (Διαλέξεις), Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Διάλεξη «Εργαλεία Χωρικού Σχεδιασμού», σελ. 23

[151] Διμέλλη Δ., Πολεοδομικός Σχεδιασμός Ι (Διαλέξεις), Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Διάλεξη «Εργαλεία Χωρικού Σχεδιασμού», σελ. 27

[152] ΤΕΕ (2004), Μελέτη Συστημάτων και Επιπέδων Σχεδιασμού σε χώρες της Ευρώπης, Αθήνα, Φεβρουάριος 2005 σελ. 144

[153] ΤΕΕ (2004), Μελέτη Συστημάτων και Επιπέδων Σχεδιασμού σε χώρες της Ευρώπης, Αθήνα, Φεβρουάριος 2005 σελ. 145

[154] Το περιεχόμενο των ΓΠΣ και ΣΧΟΟΑΠ είναι ιδιαίτερα εμπλουτισμένο με το ν. 2508/97 και ως προς την έκταση που καταλαμβάνουν (μέχρι τα όρια του Καποδιστριακού Δήμου) αλλά και ως προς το περιεχόμενο τους. Τα ΓΠΣ και ΣΧΟΟΑΠ εγκρίνονται από το Γενικό Γραμματέα Περιφέρειας, μετά από γνώμη των οικείων περιφερειακών και νομαρχιακών συμβουλίων. Ο πολεοδομικός σχεδιασμός αποτελεί την εξειδίκευση και εφαρμογή των ΓΠΣ και ΣΧΟΟΑΠ, με την εκπόνηση των πολεοδομικών μελετών σχεδίων πόλεων και ειδικών περιοχών, και των ειδικών μελετών που τις συνοδεύουν.

Χωρικών Παρεμβάσεων (ΠΕΠΧ), τον καθορισμό περιοχών ειδικής προστασίας (ΠΕΠ), τον καθορισμό ζωνών οικιστικού ελέγχου (ΖΟΕ), τον καθορισμό Περιοχών Οργανωμένης Ανάπτυξης Παραγωγικών Δραστηριοτήτων (ΠΟΑΠΔ) και τον καθορισμό των Περιοχών Ειδικά Ρυθμιζόμενης Πολεοδόμησης (ΠΕΡΠΟ). Τέλος, ο Πολεοδομικός Σχεδιασμός περιλαμβάνει τρεις κατηγορίες οι οποίες αφορούν τις Πολεοδομικές Μελέτες Σχεδίων Πόλεων, τις Πολεοδομικές Μελέτες Ειδικών Περιοχών και τις Ειδικές Μελέτες που συνοδεύουν τις Πολεοδομικές Μελέτες, δηλαδή πράξεις εφαρμογής εγκεκριμένων σχεδίων, τροποποιήσεις Ρυμοτομικών Σχεδίων, Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και μελέτες που αφορούν την κτηματογράφιση περιοχών, τον γεωλογικό χαρακτήρα τους, την οριοθέτηση ρεμάτων. Ο πολεοδομικός σχεδιασμός έχει σαν αποτέλεσμα το «σχέδιο πόλης» που αποτελεί μια κανονιστική διοικητική πράξη και υλοποιείται με την ατομική διοικητική πράξη της «άδειας δόμησης» με βάση τους «όρους δόμησης», το «Γενικό Οικοδομικό Κανονισμό» και τον «Κτηριοδομικό κανονισμό». Στην περίπτωση πολεοδομικών συγκροτημάτων καταρτίζονται τα Ρυθμιστικά σχέδια[155].

4.Ι.2 Διαχρονική εξέλιξη του θεσμικού πλαισίου προστασίας των μνημείων στην Ελλάδα

Στις αρχές του 18ου αιώνα το αυξανόμενο συλλεκτικό πάθος των ηγεμόνων και ευγενών της Ευρώπης οδήγησε σε αποστολές προς την Ελλάδα, που με ή χωρίς την ερευνητική δικαιολογία είχαν ως αποτέλεσμα αρπαγές και λεηλασίες των πολιτιστικών της θησαυρών[156]. Μέχρι και τις αρχές του 20ου αι. τα μεγάλα μουσεία της δυτικής Ευρώπης εμπλουτίζονταν με μνημεία της Ελλάδας και στις αρχές του 20ου αι. προστίθενται και τα μουσεία των ΗΠΑ.

Το 1807, ο Αδαμάντιος Κοραής οργισμένος από την σύληση των χειρόγραφων της Πάτμου και άλλων νησιών του Αιγαίου, από τον Άγγλο περιηγητή Ed. Clarke, διατύπωσε δεκατρείς προτάσεις-μέτρα σε υπόμνημα του προς το Οικουμενικό Πατριαρχείο όπου πρότεινε μέτρα για την καταγραφή των μνημείων και των αρχαιοτήτων από τις κατά τόπους εκκλησιαστικές αρχές στην Οθωμανική Αυτοκρατορία.

Το 1826 με διάταγμα του Γ. Κουντουριώτη, γίνεται μια προσπάθεια να περισωθούν και να αναδειχθούν ακίνητα πολιτιστικά αγαθά τα οποία κινδύνευαν από την ακατάστατη και κακή διατήρηση των γειτνιαζόντων οικοδομών και τον αυξημένο κίνδυνο πυρκαγιάς.

---

[155] Τα Ρυθμιστικά σχέδια εκπονούνται από τους Οργανισμούς Ρυθμιστικών Σχεδίων (ΝΠΔΔ) και έχουν θεσπιστεί για την οικιστική ανάπτυξη, την προστασία του περιβάλλοντος και τη γενικότερη ανάπτυξη των ευρύτερων περιοχών αστικών συγκροτημάτων μητροπολιτικού χαρακτήρα. Το Ρυθμιστικό σχέδιο αποτελεί το σχέδιο – πλαίσιο των ευρύτερων περιοχών και καθορίζει τους στόχους και τις προοπτικές εξέλιξης των περιοχών, τις χρήσεις γης κατά ζώνες, τα βασικά δίκτυα υποδομής, τις προτάσεις για την προστασία του περιβάλλοντος, τα σημαντικά έργα ανάπτυξης των περιοχών και κάθε συγκεκριμένο μέτρο για την εξειδίκευση του από τον τοπικό σχεδιασμό. Τα Ρυθμιστικά σχέδια οφείλουν να εναρμονίζονται με τις κατευθύνσεις των Περιφερειακών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού.

[156] Τσιτωνάκη Α. (2015) *Ιστορική, αρχιτεκτονική τεκμηρίωση και ανάλυση με τη μέθοδο των πεπερασμένων στοιχείων του Κυκλικού (Γενοβέζικου) πύργου στην Παλιά πόλη Χανίων – Ανάγκη Διεπιστημονικής Προσέγγισης*, Διπλωματική διατριβή μεταπτυχιακού διπλώματος ειδίκευσης – Κατεύθυνση: «Μηχανική και τεχνολογία υλικών και κατασκευών», Πολυτεχνείο Κρήτης, σελ. 8

Το τελευταίο επίσημο μέτρο της περιόδου της Ελληνικής Επανάστασης, ήταν η διαταγή στο ΙΗ' άρθρο της Γ' Εθνοσυνέλευσης στην Τροιζήνα, για τη φροντίδα της διοίκησης κατά της πώλησης και διακίνησης των αρχαιοτήτων.

Ο Ιωάννης Καποδίστριας, λαμβάνει τα ίδια μέτρα λίγο πριν την επίσημη ίδρυση του Ελληνικού Κράτους με διαταγή που απαγόρευε την εξαγωγή των αρχαιοτήτων και ίδρυσε το Εθνικό Μουσείο της Αίγινας με Έφορο τον Ανδρέα Μουστοξύδη, στον οποίο οφείλεται η εγκύκλιος αριθ.953/23.6.1829 για τις αρχαιότητες (8 άρθρα), το οποίο είναι στην ουσία προσχέδιο αρχαιολογικού νόμου.

Με την έλευση της βασιλείας του Όθωνα, ψηφίστηκε ο πρώτος αρχαιολογικός νόμος 10/22.5.1834. Ο νόμος αυτός όριζε τα θέματα ιδιοκτησίας των αρχαιοτήτων υπό του Κράτους, την υποχρέωση δήλωσης τους, όρους διαχείρισης, διάθεσης, χρήσης, αρμοδιότητες εφόρων αρχαιοτήτων και το χρονικό όριο της προστασίας στο τέλος του Μεσαίωνα, το οποίο δικαστικώς τοποθετήθηκε στο έτος 1453.

Το 1899 ψηφίστηκε νέος αρχαιολογικός νόμος, Ν.ΒΧΜΣ (2646), τον οποίο υιοθέτησε και η νεοσύστατη Κρητική Πολιτεία στα πρώτα της νομοθετήματα. Με το νόμο αυτό εισήχθη η πλήρης ιδιοκτησία του κράτους επί όλων ανεξαιρέτως των αρχαιοτήτων και το δικαίωμα του να αφαιρεί αναγκαστικά έναντι αμοιβής την κατοχή οποιουδήποτε σημαντικού αρχαίου.

Η προστασία των ακίνητων μνημείων της περιόδου 1453 - 1830 θεσμοθετήθηκε με νόμο αρκετά αργότερα, το 1921[157].

Το 1932 έγινε η τρίτη σημαντική μεταβολή στην αρχαιολογική νομοθεσία, κυρίως λόγω των παρεμβάσεων των συλλεκτών στην τότε κυβέρνηση. Συντάσσεται ο "νόμος περί αρχαιοτήτων" (Ν. 5351/1932), ο οποίος αποτελεί ουσιαστικά των πρώτο νόμο που προστατεύει την αρχιτεκτονική κληρονομιά. Οι βασικές διατάξεις του νόμου του 1899 παρέμειναν, προστέθηκαν όμως σημαντικές διατάξεις για την προστασία των αρχαιοτήτων και διευθετήθηκαν τα θέματα των ανασκαφών από όλους τους φορείς. Η έμφαση στα μνημεία της κλασσικής αρχαιότητας είναι έκδηλη στο νόμο αυτό[158]. Από τα κυριότερα σημεία του ήταν η αποσαφήνιση της έννοιας του "αρχαίου", η ρύθμιση της κατοχής και εμπορίας των αρχαίων καθώς και η θέσπιση ποινικών διατάξεων.

Μεταπολεμικά, με το νόμο 1469/1950 «Περί προστασίας ειδικής κατηγορίας οικοδομημάτων και έργων τέχνης μεταγενέστερων του 1830» για πρώτη φορά μπορούν να ενταχθούν στο καθεστώς προστασίας του νόμου «περί αρχαιοτήτων» του 1932 και νεότερα ακίνητα μνημεία, χτισμένα μετά τη συγκρότηση του Ελληνικού κράτους, δηλαδή μετά το 1830. Υπεύθυνο για τους χαρακτηρισμούς είναι το Υπουργείο Παιδείας και μετέπειτα το Υπουργείο Πολιτισμού. Δεκατρία χρόνια αργότερα ιδρύεται η Εφορεία Νεότερων Μνημείων, η οποία κάνει ευρεία χρήση του νόμου αυτού, προβαίνοντας σε πλήθος χαρακτηρισμών.

---

[157] Μανουκιάν Α., (2005) Το νομικό πλαίσιο για την προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς στην Ελλάδα, Μεταπτυχιακή Εργασία Ειδίκευσης, ΤΕΙ Πειραιά, Σχολή Τεχνολογικών Εφαρμογών, Τμήμα Πολιτικών Δομικών Έργων, σελ. 29

[158] http://www.ekdd.gr/ekdda/files/ergasies_esdd/12/2/288.pdf , σελ. 8

Ο κωδικοποιημένος νόμος 5351/1932 ίσχυσε μέχρι το 2002, οπότε αντικαταστάθηκε από το νόμο 3028/2002 «για την Προστασία των Αρχαιοτήτων και της Πολιτιστικής Κληρονομιάς εν γένει». Ο τέταρτος αυτός αρχαιολογικός νόμος της χώρας καλύπτει το σύνολο της πολιτιστικής κληρονομιάς, από αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι σήμερα, με εσωτερικές χρονολογικές διακρίσεις που διαφοροποιούν και τον βαθμό της προστασίας.

Όπως γίνεται σαφές μέσα από την εξέλιξη των νομοθετημάτων, η περίοδος της Τουρκοκρατίας, υποτιμάται για σχεδόν ένα αιώνα από την ίδρυση του Ελληνικού Κράτους. Την ίδια στιγμή θαυμάζεται δυσανάλογα κάθε τι που ανήκει στην ελληνική αρχαιότητα, ενώ τα βυζαντινά δεν χαίρουν της ίδιας εκτίμησης, πιθανόν λόγω του νεοκλασικισμού που επικρατούσε στην Ευρώπη. Επιπλέον ο αρχαιολογικός νόμος παραμένει ίδιος για εβδομήντα χρόνια, φανερώνοντας την απουσία ωρίμανσης γύρω από τα θέματα προστασίας της πολιτιστικής κληρονομιάς.

Από την πλευρά της εφαρμογής των νόμων και κυρίως της πρακτικής της αποκατάστασης των μνημείων, κατά τον 19° αι. χαρακτηρίζεται από εμπειρισμό, σε ολόκληρη την Ευρώπη. Η σύγχρονη αρχιτεκτονική της εποχής ήταν πολύ κοντά στα ιστορικά πρότυπα και την οικοδομική των παλαιότερων εποχών, επομένως η αποκατάσταση είχε τεχνικό και καλλιτεχνικό χαρακτήρα. Η συζήτηση γύρω από θέματα δεοντολογίας στον τομέα αυτό, ξεκίνησε πρώτα στην Αγγλία με τον J. Ruskin[159] και τον William Morris[160] στα μέσα του 19ου αι.

Η συζήτηση αυτή λιγότερο θα απασχολήσει την μεθοδολογία αποκατάστασης στην Ελλάδα, η οποία μέχρι και το τέλος του 19ου αι. είναι εμπειρική και αφορά κυρίως σε έργα της κλασσικής περιόδου. Μόνο στις αρχές του 19ου αι. είχε αρχίσει συνεχώς να αυξάνεται το ενδιαφέρον των μελετητών για τα Βυζαντινά, Μεταβυζαντινά μνημεία και τα έργα του λαϊκού πολιτισμού (Γ. Σωτηρίου, Α. Ζάχος, Φ. Κοντογλου, Δ. Πικιώνης, Α. Ορλάνδος)

Την ίδια περίοδο η εμφάνιση και επικράτηση του μοντέρνου κινήματος, η χρήση νέων υλικών, και η πλήρης εγκατάλειψη των ιστορικών αρχιτεκτονικών μορφών, εμπνέει έναν αποστασιοποιημένο σεβασμό και ταυτόχρονα εισάγει την ανάγκη δημιουργίας ειδικών επιστημονικών σπουδών αποκατάστασης. Η ανάγκη αυτή γίνεται επιτακτικότερη μετά τις μεγάλες καταστροφές του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Κι ενώ στην Ευρώπη η εμπειρία και η συζήτηση στον τομέα της αποκατάστασης βοήθησε πολύ στο να αποφευχθούν σοβαρά λάθη, στην

[159] John Ruskin: βλέπε παραπομπή 16, σελ 4

[160] William Morris (1834 – 1896), ήταν Άγγλος ποιητής, ζωγράφος, ουτοπιστής σοσιαλιστής, ο πρώτος μελετητής των εφαρμοσμένων τεχνών και κινητήρια δύναμη του κινήματος Arts and Crafts για την αναβίωση της χειροποίητης βιοτεχνικής δημιουργίας. Αναλαμβάνει να διαδώσει ευρύτερα και να θέσει σε εφαρμογή τις απόψεις του Ruskin περί μη επέμβασης και υπέρ μιας προληπτικής και συνεχούς συντήρησης των μνημείων. Πρωτοστατεί στην ίδρυση, το 1877, της "Εταιρίας για την προστασία των παλαιών κτιρίων" (Society of the Protection of Ancient Buildings - SPAB). Το μανιφέστο της SPAB, αποτελεί την εναρκτήριο πράξη του Anti-Restoration Movement. (πηγή: Μαλλούχου – Tufano Φ., Ιστορία – Θεωρία – Κριτική Αποκατάστασης Μνημείων (Σημειώσεις), Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Ενότητα 1, σελ. 44)

Ελλάδα επικρατούσε ακόμη το έργο του Ορλάνδου[161] ως και τη δεκαετία του '60, ο οποίος ακολουθούσε τις καλλιτεχνικές και αισθητικές αξίες θυσιάζοντας επιστημονικές μαρτυρίες κτλ.

Ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος και η προβληματική που αναπτύχθηκε μέσα από τα λάθη που έγιναν από την εκτέλεση του ασύλληπτου αριθμού έργων αποκατάστασης, οδήγησε το 1964 στη δημιουργία του πρώτου καταστατικού χάρτη για την αποκατάσταση, ο οποίος συντάχθηκε με πρωτοβουλία του διεθνούς οργανισμού ICOMOS, γνωστού ως «Χάρτη της Βενετίας». Πρόκειται για ένα πλαίσιο αρχών, σεβασμού όλων των αξιών (καλλιτεχνικών, ιστορικών, επιστημονικών, χρηστικών, συναισθηματικών, συμβολικών, περιβαλλοντικών) που αναγνωρίζουμε στα αρχιτεκτονικά μνημεία και τα ιστορικά σύνολα, και αποκλείει τις ανακατασκευές. Ο Χάρτης κωδικοποιεί διάφορες παλαιότερες οδηγίες και γίνεται έκτοτε διεθνώς αποδεκτός[162]. Η Ελλάδα προσυπέγραψε, χωρίς αυτό να σημαίνει άμεση μεταβολή στα εδώ κρατούντα.

Γύρω στο 1970 δόθηκε διεθνώς μεγάλη σημασία αφ' ενός στις χρηστικές αξίες των παλαιών κτιρίων και στην εγκατάσταση νέων χρήσεων σε παλαιά κελύφη και αφ' ετέρου στην ολοκληρωμένη αποκατάσταση κυρίως υποβαθμισμένων πολεοδομικών συνόλων. Στην Ελλάδα υπήρξε κάποιος θεωρητικός προβληματισμός, οι εφαρμογές όμως των ιδεών αυτών έγιναν μετά το 1975 και σε μικρή σχετικά κλίμακα.

Ουσιαστικές αλλαγές πραγματοποιήθηκαν στην Ελλάδα μετά την μεταπολίτευση του 1974, όταν το μορφωτικό και πολιτιστικό υπόβαθρο της ελληνικής κοινωνίας είχε αναβαθμιστεί συνεπικουρούμενο με τις συνεχώς αυξανόμενες σχέσεις με τις Ευρωπαϊκές χώρες. Είναι η πρώτη φορά που συστάθηκαν και χρηματοδοτήθηκαν διεπιστημονικές επιτροπές για τη μελέτη και εκτέλεση των εργασιών, ενώ παράλληλα ενισχύθηκε το νομοθετικό πλαίσιο προστασίας των μνημείων[163].

Οι αρχές που έγιναν δεκτές στις Επιτροπές εκτέλεσης αρχαιολογικών έργων (αρχικά στα μνημεία της Ακρόπολης και αργότερα σε 39 μνημεία ή σύνολα σε όλη την Ελλάδα) αφορούσαν την πολυεπιστημονική σύνθεση, την τήρηση των αρχών του Χάρτη της Βενετίας, τη σύνταξη λεπτομερών μελετών για κάθε επέμβαση, την καθιέρωση μιας διαδικασίας αξιολόγησης και ελέγχου των μελετών, την πλήρη τεκμηρίωση πριν, κατά της διάρκεια και μετά την επέμβαση, την

[161] Οι επεμβάσεις του Ορλάνδου πραγματοποιούνται με πολυπληθή συνεργεία τεχνιτών υπό την καθοδήγηση έμπειρων, εκπαιδευμένων από τον ίδιο, αρχιτεχνιτών, με συνοπτικές διαδικασίες, χωρίς τεκμηρίωση, με βάση γενικά σχέδια, σκαριφήματα και επιτόπιες οδηγίες. (πηγή: Μαλλούχου – Tufano Φ., Ιστορία – Θεωρία – Κριτική Αποκατάστασης Μνημείων (Σημειώσεις), Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Ενότητα 2, σελ. 21)

[162] Μαλλούχου – Tufano Φ., Ιστορία – Θεωρία – Κριτική Αποκατάστασης Μνημείων (Σημειώσεις), Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Ενότητα 4, σελ. 8

[163] Για πρώτη φορά εντάσσονται στο Σύνταγμα της Ελληνικής Δημοκρατίας το 1975 ειδικοί όροι ιδιοκτησίας και διαθέσεως για τους αρχαιολογικούς χώρους και τους θησαυρούς (άρθρο 18 § 1) ενώ τα μνημεία, οι παραδοσιακές περιοχές και τα παραδοσιακά στοιχεία τίθενται υπό την προστασία του Κράτους. Επίσης, καθορίζεται ο τρόπος και το είδος της αποζημίωσης των πολιτών για τους περιορισμούς που η προστασία αυτή συνεπάγεται (άρθρο 24 § 6).

διαφάνεια και ενημέρωση και την διαχείριση και συντήρηση μετά την ολοκλήρωση των έργων[164]. Από το 1975 και μετά παρατηρείται η πιο σημαντική πρόοδος, η οποία οφείλεται στην εξειδίκευση και κατάρτιση διαφόρων επιστημονικών κλάδων στους τομείς της συντήρησης, αποκατάστασης και διαχείρισης μνημείων και συνόλων.

Το 1975, μέσω του άρθρου 24, εισάγεται στο Σύνταγμα η έννοια της προστασίας του περιβάλλοντος, φυσικού και πολιτιστικού, ως Κρατική υποχρέωση, μέσω της λήψης προληπτικών και κατασταλτικών μέτρων. Σε πρακτικό επίπεδο με το Ν. 1116/81 (Φεκ8Α/14.1.1981) παρέχονται για πρώτη φορά οικονομικά κίνητρα σε ιδιοκτήτες παραδοσιακών ή και διατηρητέων οικοδομημάτων για τη μετατροπή τους σε ξενώνες, αποσκοπώντας έτσι στην αξιοποίηση τους και στην ενίσχυση του τουρισμού[165].

Ακολουθεί ο Ν . 2039/1992 με τον οποίο κυρώνεται η Σύμβαση της Γρανάδας για την προστασία της Αρχιτεκτονικής κληρονομίας της Ευρώπης, ο οποίος αποτελεί πρακτικά απόδοση της Σύμβασης στην Ελληνική γλώσσα χωρίς να διατυπώνονται σε αυτόν ειδικότερες διατάξεις που να απευθύνονται στην εγχώρια διοίκηση.

Επιπλέον, στις αρχές της επόμενης δεκαετίας κατέστη δυνατή με τις χρηματοδοτήσεις από την ΕΕ και η ανάπτυξη μεγάλων έργων αποκατάστασης, με αυστηρούς κανονισμούς και ελέγχους και τήρηση των αρχών του Χάρτη της Βενετίας. Ταυτόχρονα η συμμετοχή της Ελλάδας σε διεθνείς οργανισμούς (UNESCO, Συμβούλιο της Ευρώπης, ICOMOS, ICOM, Europa Nostra) έβγαλε την χώρα από την απομόνωση σε αυτά τα θέματα, στην οποία βρισκόταν άλλοτε. Επίσης, μια σειρά οδηγιών ή διεθνώς αποδεκτών αρχών υιοθετήθηκε επισήμως ή επηρέασε εμμέσως τις αποφάσεις και εξελίξεις. Αυτές είναι: η διακήρυξη του Άμστερνταμ (1975) για τις σχέσεις με τον πολεοδομικό και χωροταξικό σχεδιασμό καθώς και για την ολοκληρωμένη διατήρηση, οι οδηγίες του Nairobi (1976) για την προστασία ιστορικών τόπων, η σύμβαση της Granada (1985) για την αρχιτεκτονική κληρονομιά της Ευρώπης, ο χάρτης του ICOMOS (1990) για τα αρχαιολογικά ευρήματα, The Nara Document (1994) επί της αυθεντικότητας των μνημείων και η διακήρυξη του San Antonio (1996) επίσης επί της αυθεντικότητας.

4.Ι.3 Ισχύον θεσμικό πλαίσιο

Σήμερα, στην Ελλάδα, το ισχύον νομικό πλαίσιο για την προστασία των αρχιτεκτονικών συνόλων, ορίζεται από το Σύνταγμα, τη νομοθεσία που αφορά στην προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς και τη νομοθεσία που αφορά στη δόμηση. Οι νόμοι που ισχύουν αυτή τη στιγμή, και

[164] Ειδικά για τα μνημεία της κλασσικής αρχαιότητας, τα οποία είναι δομημένα εν ξηρό, τηρούνται πέραν του Χάρτη της Βενετίας και το αναστρέψιμο των επεμβάσεων, το οποίο επιτυγχάνεται με συγκεκριμένους τρόπους τεκμηρίωσης και εργασίας, η διατήρηση της αυτοτέλειας των αρχιτεκτονικών μελών και ο περιορισμός των επεμβάσεων στις απολύτως απαραίτητες

[165] Βαλιώτη Α., (2012) *Η προστασία των αρχιτεκτονικών συνόλων στην Ελλάδα. Δίκαιο και πρακτική,* Μεταπτυχιακή εργασία ειδίκευσης, Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών & Πολιτικών Επιστημών, Τμήμα Επικοινωνίας, Μέσων και Πολιτισμού, Π.Μ.Σ.: «Πολιτιστική διαχείριση», σελ. 31

από τους οποίους απορρέουν οι προστατευτικές ιδιότητες της διοίκησης, είναι αφενός ο Ν. 3028/2002 (ΦΕΚ 153Α /28.6.2002) «Για την προστασία των αρχαιοτήτων και εν γένει της πολιτιστικής κληρονομιάς» και ο «Νέος Οικοδομικός Κανονισμού» Ν. 4067/12 (ΦΕΚ 79^{Α}/9.4.2012), ο οποίος αντικατέστησε τις ισχύουσες διατάξεις του Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού[166].

Στο άρθρο 24 του Συντάγματος το περιβάλλον αντιμετωπίζεται ως σύνολο του φυσικού και του πολιτιστικού περιβάλλοντος. Με την αναθεώρηση του Συντάγματος το 2001 ενισχύεται η προστασία του ενιαίου έννομου αγαθού του περιβάλλοντος καθώς, αναγνωρίζεται όχι μόνο η υποχρέωση του Κράτους για την προστασία του, αλλά και το ατομικό δικαίωμα στην προστασία αυτή. Επιπλέον, εισάγεται και κατοχυρώνεται πλέον συνταγματικά η έννοια της αειφορίας, η οποία αφορά στην ισόρροπη ανάπτυξη σε σχέση με τη διαφύλαξη των περιβαλλοντικών πόρων, και τέτοιους περιβαλλοντικούς πόρους αποτελούν και τα πολιτιστικά αγαθά, τα οποία δεν πρέπει να εξαντλούνται ή να υποβαθμίζονται. Με τις δύο αυτές προσθήκες επιτυγχάνεται πιο αυξημένη προστασία, καθώς οποιοσδήποτε εμπλεκόμενος πολίτης ή ομάδα πολιτών έχει πλέον το δικαίωμα να προσφύγει στη δικαιοσύνη. Επιπλέον, η έννοια της αειφορίας, γίνεται κριτήριο νομιμότητας του σχεδιασμού, των πράξεων και των αποφάσεων, τόσο της διοίκησης όσο και της ιδιωτικής πρωτοβουλίας.

Με το Ν. 3028/2002 «Για την προστασία των Αρχαιοτήτων και εν γένει της πολιτιστικής κληρονομιάς» επιχειρείται η ενιαία νομοθετική αντιμετώπιση του συνόλου της Πολιτιστικής Κληρονομιάς και του Φυσικού χώρου στον οποίο αυτή εντάσσεται. Με αυτόν εκσυγχρονίζεται η αρχαιολογική νομοθεσία και ενσωματώνονται οι επιταγές των διεθνών συμβάσεων. Αρχαιολογικά μνημεία, ακίνητα και κινητά, υλικά και άυλα καθώς και ιστορικοί τόποι εντάσσονται στο πεδίο προστασίας του νόμου αυτού.

Οι νόμοι αυτοί, σε μεγάλο βαθμό, αντικατέστησαν και εμπλούτισαν νόμους με το ίδιο αντικείμενο, που προηγήθηκαν, ενσωματώνοντας τις διεθνείς επιταγές που αφορούν στην προστασία του πολιτιστικού περιβάλλοντος, ενώ επίσης αποτέλεσαν τη βάση πάνω στην οποία στηρίχθηκαν οι πολυάριθμοι χαρακτηρισμοί νεότερων μνημείων και συνόλων. Τέλος, μέσα από τη νομολογία των δικαστηρίων, με την επίλυση συγκεκριμένων ζητημάτων διευκρινίζεται και εμπλουτίζεται η ερμηνεία των νόμων κατά περίπτωση.

---

[166] Βαλιώτη Α., (2012) *Η προστασία των αρχιτεκτονικών συνόλων στην Ελλάδα. Δίκαιο και πρακτική,* Μεταπτυχιακή εργασία ειδίκευσης, Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών & Πολιτικών Επιστημών, Τμήμα Επικοινωνίας, Μέσων και Πολιτισμού, Π.Μ.Σ.: «Πολιτιστική διαχείριση», σελ. 28

4.Ι.4 Πολιτιστική κληρονομιά και διαδικασία χαρακτηρισμού

Το Ελληνικό νομικό πλαίσιο για την προστασία της αρχιτεκτονικής – πολιτιστικής κληρονομιάς έχει χαρακτηρίσει και προστατεύσει με ειδικά Διατάγματα και Υπουργικές Αποφάσεις 824 παραδοσιακούς οικισμούς και 9.567 αξιόλογα κτήρια[167].

Στην έννοια της πολιτιστικής κληρονομιάς σύμφωνα με το Ελληνικό νομικό πλαίσιο εμπεριέχονται 1. οικισμοί ή τμήματα πόλεων ή αυτοτελή οικιστικά σύνολα ως παραδοσιακά σύνολα, 2. χώροι, τόποι, τοπία ή ζώνες ιδιαίτερου φυσικού κάλλους και φυσικοί σχηματισμοί που συνοδεύουν ή περιβάλλουν ακίνητα και στοιχεία αρχιτεκτονικής κληρονομιάς ως περιοχές που χρήζουν ιδιαίτερης προστασίας, 3. μεμονωμένα κτίρια ή τμήματα κτιρίων ή συγκροτήματα κτιρίων καθώς επίσης και στοιχεία του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος χώρου αυτών όπως αυλές, κήποι, θηριώματα, κρήνες κα ως διατηρητέα μνημεία, 4. μεμονωμένα στοιχεία πολεοδομικού (αστικού ή αγροτικού) εξοπλισμού ή δικτύων όπως πλατείες, κρήνες, λιθόστρωτα, γέφυρες που βρίσκονται εντός ή εκτός οικισμών ως διατηρητέα, και τέλος, 5. διατηρητέα μπορεί να χαρακτηρίζεται και η χρήση ακινήτου με ή χωρίς κτίσματα εφόσον κρίνεται ότι χρήζει ιδιαίτερης προστασίας [168].

Η επιλογή και αξιολόγηση των συνόλων γίνεται με κριτήρια που βασίζονται στο πνεύμα των διακηρυγμένων αρχών και συμβάσεων προστασίας της Αρχιτεκτονικής Κληρονομιάς (Καταστατικός Χάρτης της Βενετίας, Διακήρυξη του Άμστερνταμ, Σύμβαση Παρισίων, της Γρανάδας) και σύμφωνα με το άρθρο 24 του Ελληνικού Συντάγματος.

Η, κατά το δυνατόν, αντικειμενική συνεκτίμηση των ιδιαιτεροτήτων και αξιών του εξεταζόμενου αντικειμένου επιβάλλει την ανάλυση του μέσα από τέσσερίς αυτοτελείς θεωρήσεις. Αυτές είναι η Αρχιτεκτονική θεώρηση, με έμφαση στα αρχιτεκτονικά, αισθητικά, μορφολογικά και τυπολογικά κριτήρια, η Ιστορική θεώρηση, δηλαδή η σύνδεση με πρόσωπα ή γεγονότα εθνικής ή τοπικής ιστορίας, η Χρηστική, δηλαδή να αποτελεί τεκμήριο συγκεκριμένης οικονομικής και πολιτισμικής περιόδου και τέλος η Περιβαλλοντική θεώρηση, να κατέχει δηλαδή ειδική θέση στο δίκτυο της πόλης ή να έχει ειδική χρήση ή να γειτνιάζει με μνημεία από άλλες περιόδους ή να είναι παραδοσιακό σύνολο[169].

Με τα κριτήρια αυτά εξετάζονται τα σύνολα ή τα κτίρια και εφόσον πληρούν μια ή περισσότερες των προϋποθέσεων προωθείται η Υπουργική Απόφαση χαρακτηρισμού αυτών ως διατηρητέα. Ταυτόχρονα μαζί με τον χαρακτηρισμό μπορεί να επιβάλλονται και ειδικότεροι όροι προστασίας και χρήσης.

---

[167]Σάκκας Γ. και Τσαούσης Γ., (2008 – 2009) *Η προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς στην ΕΕ,* Πτυχιακή εργασία, ΤΕΙ Πειραιά, Σχολή Τεχνολογικών Εφαρμογών, Τμήμα Πολιτικών Δομικών Έργων, σελ. 20

[168]Σύμφωνα με το ν. 2039/1992 (ΦΕΚ 61/Α/13.4.1992) «Περί Κύρωσης της Σύμβασης για την προστασία της Αρχιτεκτονικής Κληρονομιάς της Ευρώπης».

[169]Σάκκας Γ. και Τσαούσης Γ., (2008 – 2009) *Η προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς στην ΕΕ,* Πτυχιακή εργασία, ΤΕΙ Πειραιά, Σχολή Τεχνολογικών Εφαρμογών, Τμήμα Πολιτικών Δομικών Έργων, σελ. 21

4.2 ΧΑΝΙΑ

4.2.Ι Φορείς προστασίας Αρχιτεκτονικής και Πολιτιστικής Κληρονομιάς Χανίων

Το 1992 ιδρύθηκε το «Ταμείο Διαχείρισης Πιστώσεων για την Εκτέλεση Αρχαιολογικών Έργων» (Τ.Δ.Π.Ε.Α.Ε.) ως Ν.Π.Ι.Δ. με έδρα την Αθήνα, για την εκτέλεση των μεγάλων και σημαντικότερων έργων της χώρας (Ν. 2021/1992 ΦΕΚ 36Α'), όμως έργα για την παλιά πόλη Χανίων δεν προβλέπονταν. Μόνο το 2003 συγκροτήθηκε Επιστημονική Επιτροπή Ανάδειξης Αρχαιολογικών Έργων Κρήτης, υπό την εποπτεία του ανωτέρω φορέα, και με συμμετοχή διακεκριμένων επιστημόνων όλων των σχετικών ειδικοτήτων. Για την υποστήριξη του έργου της Επιστημονικής Επιτροπής ιδρύθηκε το ίδιο έτος το Γραφείο Τειχών Χανίων το οποίο λειτουργεί μέχρι σήμερα, οπότε και ξεκίνησε η μελέτη και το έργο της αποκατάστασης των οχυρώσεων της παλιάς πόλης, τόσο στο Βυζαντινό όσο και στο Ενετικό τείχος.

Όμως με τις διατάξεις του άρθρου 3 του Ν. 4109/2013 «Κατάργηση και συγχώνευση νομικών προσώπων του δημοσίου και του ευρύτερου δημοσίου τομέα – Σύσταση Γενικής Γραμματείας για το συντονισμό του κυβερνητικού έργου και άλλες διατάξεις» καταργείται το «Ταμείο Διαχείρισης Πιστώσεων για την Εκτέλεση Αρχαιολογικών Έργων» στις 31/03/2013, ενώ στην παράγραφο 7 του ίδιου άρθρου ορίζεται ότι: «Υφιστάμενες Επιστημονικές Επιτροπές μελέτης και εκτέλεσης αρχαιολογικών έργων καταργούνται μετά την παραλαβή των έργων που τους έχουν ανατεθεί».

Επίσης, το 1995 δημιουργήθηκε το Γραφείο Παλιάς πόλης, με την υπογραφή της Προγραμματικής Σύμβασης μεταξύ του Υπουργείου Πολιτισμού, του ΥΠΕΧΩΔΕ, της Περιφέρειας Κρήτης, του Δήμου Χανίων, της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Χανίων και του ΤΑΠΑ, με 20ετή διάρκεια. Στις αρμοδιότητες του Γραφείου περιλαμβάνονται η συλλογή, ταξινόμηση και επεξεργασία πληροφοριών και στοιχείων σχετικά με την Παλιά πόλη και την ιστορική κληρονομιά της, καθώς και η διεξαγωγή βασικής και εφαρμοσμένης έρευνας για την ιστορική πορεία της και την ορθή εξέλιξη της. Τεκμηριώνεται η υπάρχουσα κατάσταση της Παλιάς πόλης με τοπογραφικές, αρχιτεκτονικές και φωτογραφικές αποτυπώσεις, συντάσσονται μελέτες για την αποκατάσταση και ανάπλαση κτιρίων και κοινόχρηστων χώρων, και εφαρμόζονται σωστικά μέτρα επείγοντος χαρακτήρα. Το Γραφείο συμμετέχει σε επιστημονικά συνέδρια τοπικού, εθνικού και διεθνούς επιπέδου με ανάλογες επιτροπές από όλη την Ευρώπη.

Στα Χανιά λειτουργεί επίσης, η ΚΕ' Εφορεία Προϊστορικών και Κλασσικών Αρχαιοτήτων (ΚΕ' ΕΠΚΑ) με κύριο αντικείμενο την προστασία των προϊστορικών και κλασσικών μνημείων. Στο πλαίσιο αυτό εκτελούνται σωστικές και συστηματικές ανασκαφές, καταγραφές αρχαιοτήτων και γενικότερη τεκμηρίωση τους. Στους πρωταρχικούς στόχους της Υπηρεσίας συγκαταλέγεται η δημιουργία ζωνών προστασίας στους αρχαιολογικούς χώρους και η αποτελεσματική λειτουργία

τους[170]. Στη συνέχεια, τη Δημοτική Ενότητα του Δήμου Χανίων καλύπτει η 28η Εφορεία Βυζαντινών Αρχαιοτήτων (28η ΕΒΑ), με αρμοδιότητες που αφορούν τόσο την προστασία της κινητής και ακίνητης πολιτιστικής κληρονομιάς όσο και την εξυπηρέτηση αιτημάτων των πολιτών που σχετίζονται με αυτήν. Πιο συγκεκριμένα, είναι επιφορτισμένη με θέματα που αφορούν την εφαρμογή της αρχαιολογικής νομοθεσίας και προστασίας των αρχαιοτήτων των Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών χρόνων[171]. Τέλος, η Υπηρεσία Νεότερων Μνημείων και Τεχνικών Έργων Κρήτης έχει στην αρμοδιότητας της τα μετά το 1830 κοσμικά κτίρια όλης της Κρήτης. Πρόκειται για οικοδομήματα, μεταγενέστερα του 1830, τα οποία χαρακτηρίζονται ως Έργα Τέχνης ή ως Ιστορικά Διατηρητέα Μνημεία[172]. Στην περιοχή των Χανίων διασώζονται δείγματα της νεοκλασικής και λαϊκής αρχιτεκτονικής του τόπου, η οποία αντιπροσωπεύει ουσιαστικά τον 19ο αιώνα και είναι άμεσα συνδεδεμένη με τη δημιουργία του νέου ελληνικού κράτους.

4.2.2 Εισαγωγικά στοιχεία

Τα Χανιά βρίσκονται στο βόρειο – ανατολικό τμήμα της Περιφερειακής Ενότητας Χανίων και συγκεκριμένα στην ανατολική πλευρά της ακτής των Χανίων (εικόνα 107). Η πόλη των Χανίων αποτελεί την έδρα του Δήμου και είναι η δεύτερη μεγαλύτερη σε μέγεθος πόλη της Κρήτης, μετά από το Ηράκλειο, κτισμένη στη θέση του μινωικού οικισμού "Κυδωνία" (εικόνα 108). Καταλαμβάνει έκταση 11 περίπου τετραγωνικών χιλιομέτρων (11.000 στρέμματα) και έχει μόνιμο πληθυσμό 53.910

Εικ. 107: Χάρτης του νομού Χανίων με ένδειξη της πόλης Χανίων

Εικ. 108: Η πόλη των Χανίων (Δ.Ε. Χανίων)

[170] Ελλάδα, Περιφέρεια Κρήτης – Δήμος Χανίων (2015), *Αναθεώρηση και επέκταση γενικού πολεοδομικού σχεδίου (ΓΠΣ) δήμου Χανίων και περιαστικών δήμων Ελ. Βενιζέλου, Θερίσου και Σούδας*, Κεφάλαιο Α.3, σελ. 145
[171] Ελλάδα, Περιφέρεια Κρήτης – Δήμος Χανίων (2015), *Αναθεώρηση και επέκταση γενικού πολεοδομικού σχεδίου (ΓΠΣ) δήμου Χανίων και περιαστικών δήμων Ελ. Βενιζέλου, Θερίσου και Σούδας*, Κεφάλαιο Α.3, σελ. 161
[172] Ελλάδα, Περιφέρεια Κρήτης – Δήμος Χανίων (2015), *Αναθεώρηση και επέκταση γενικού πολεοδομικού σχεδίου (ΓΠΣ) δήμου Χανίων και περιαστικών δήμων Ελ. Βενιζέλου, Θερίσου και Σούδας*, Κεφάλαιο Α.3, σελ. 205

κατοίκων (απογραφή 2011)[173]. Διαθέτει δύο βασικές πύλες εισόδου, το αεροδρόμιο στο Ακρωτήρι και το λιμάνι της Σούδας (το μεγαλύτερο φυσικό λιμάνι της Μεσογείου). Επίσης, αρκετά κοντά στην πόλη διέρχεται και ο ΒΟΑΚ (Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης) που την ενώνει με την υπόλοιπη Κρήτη (εικόνα 109).

Εικόνα 109: Τα Χανιά σε σχέση με το λιμάνι, το αεροδρόμιο και τον ΒΟΑΚ

Ο Δήμος Χανίων γνωρίζει μεγάλη πληθυσμιακή ανάπτυξη σταθερά την τελευταία 20ετία – όπως άλλωστε ισχύει για το σύνολο της Κρήτης, είτε σε επίπεδο μεγάλων αστικών κέντρων, είτε σε επίπεδο περιφερειακών ενοτήτων[174]. Η πυκνότητα κατοίκησης (ως προς το μόνιμο πληθυσμό) ανέρχεται το 2011 σε 308 κατοίκους ανά τ.χλμ [175]. Ο πληθυσμός συγκεντρώνεται κυρίως στο βόρειο τουριστικό ανεπτυγμένο παράκτιο μέτωπο όπου κατοικούν περίπου 7 στους 10 κατοίκους.

Ο τουρισμός είναι η κυρίαρχη οικονομική δραστηριότητα στο σύνολο της Κρήτης. Αποτελεί τον πιο δυναμικά αναπτυσσόμενο τομέα στην περιοχή μελέτης και η αυξημένη ζήτηση έδωσε κίνητρα για σημαντικές επενδύσεις σε ξενοδοχειακές μονάδες, με αποτέλεσμα την ποσοτική και ποιοτική αναβάθμιση της ξενοδοχειακής υποδομής[176]. Ωστόσο, ο τουρισμός αντιμετωπίζει διαρθρωτικά προβλήματα τα οποία εντοπίζονται στην έντονη εποχικότητα και την περιορισμένη διάχυση της τουριστικής κίνησης προς τους οικισμούς της ενδοχώρας.

Η πόλη των Χανίων, αλλά και το σύνολο του δήμου Χανίων, έχει παίξει πρωταγωνιστικό ρόλο στην ιστορία του νησιού τους τελευταίους 15 αιώνες. Υπήρξε η γενέτειρα σημαντικών για την

[173] http://www.chania.gr/dimos/o-neos-dim-chania/municipal-chania.html
[174] Ελλάδα, Περιφέρεια Κρήτης – Δήμος Χανίων (2015), *Αναθεώρηση και επέκταση γενικού πολεοδομικού σχεδίου (ΓΠΣ) δήμου Χανίων και περιαστικών δήμων Ελ. Βενιζέλου, Θερίσου και Σούδας*, Κεφάλαιο Α.2, σελ. 8
[175] Ελλάδα, Περιφέρεια Κρήτης – Δήμος Χανίων (2015), *Αναθεώρηση και επέκταση γενικού πολεοδομικού σχεδίου (ΓΠΣ) δήμου Χανίων και περιαστικών δήμων Ελ. Βενιζέλου, Θερίσου και Σούδας*, Κεφάλαιο Α.2, σελ. 10
[176] Ελλάδα, Περιφέρεια Κρήτης – Δήμος Χανίων (2015), *Αναθεώρηση και επέκταση γενικού πολεοδομικού σχεδίου (ΓΠΣ) δήμου Χανίων και περιαστικών δήμων Ελ. Βενιζέλου, Θερίσου και Σούδας*, Κεφάλαιο Α.1, σελ. 4

ιστορία ολόκληρης της χώρας προσώπων, όπως ο Ελευθέριος Βενιζέλος. Επίσης, στο νομό Χανίων έλαβαν χώρα ιδιαίτερα σημαντικά γεγονότα, όπως η Επανάσταση του Θερίσου, η Μάχη της Κρήτης κα. Τα Χανιά υπήρξαν πρωτεύουσα της Κρήτης μέχρι το 1971, όταν πρωτεύουσα έγινε και πάλι το Ηράκλειο[177].

Η παλιά πόλη των Χανίων (εικόνα 110), έκτασης περίπου 456 στρεμμάτων (456.000 $μ^2$), είναι το δεύτερο μεγαλύτερο ιστορικό κέντρο της Κρήτης, μετά από αυτό του Ηρακλείου. Εξακολουθεί να διαθέτει σημαντικό πλούτο από αρχαία, βυζαντινά, ενετικά, οθωμανικά και νεότερα αρχιτεκτονικά και καλλιτεχνικά μνημεία παρά τους βομβαρδισμούς και τις καταστροφές που υπέστη, γεγονός που καταδεικνύει τη διαχρονική ύπαρξη της πόλης και τη συνεχή κατοίκηση της.

Εικ. 110: Η Παλιά πόλη των Χανίων

4.2.3 Ιστορικά στοιχεία

Οι πρώτες ενδείξεις κατοίκησης μέσα από ανασκαφικές έρευνες που έχουν γίνει στην πόλη των Χανίων, χρονολογούνται ήδη από την $4^η$ χιλιετία π.Χ. Η κατοίκηση στο χώρο αυτό φαίνεται να είναι συνεχιζόμενη μέχρι τα μινωικά χρόνια, όπου μετέπειτα στους ιστορικούς χρόνους αναπτύχθηκε η μεγάλη πόλη Κυδωνία.

Η Κυδωνία καταλήφθηκε από τους Ρωμαίους το 69π.Χ. και κατά τους παλαιοχριστιανικούς χρόνους έγινε η έδρα της ομώνυμης παλαιοχριστιανικής Επισκοπής. Το γεγονός ότι η πόλη ήταν σημαντική στην αρχαιότητα υποστηρίζεται από την εποχή του Ομήρου, ενώ αρχαίοι συγγραφείς θεωρούν την Κυδωνία «μητέρα» των άλλων κρητικών πόλεων.

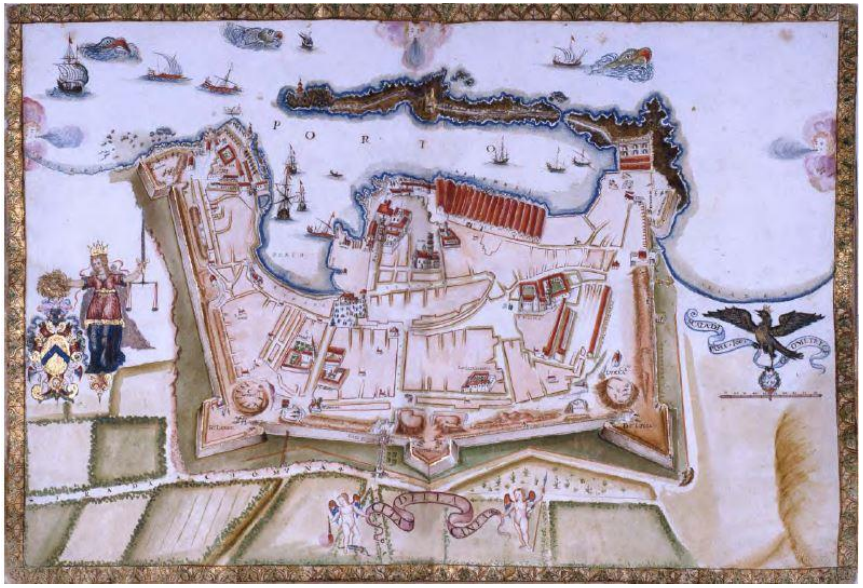
[177] http://www.chania.gr/dimos/o-neos-dim-chania/municipal-chania.html

Το 823 μ.Χ. καταλήφθηκε και καταστράφηκε από τους Σαρακηνούς και απελευθερώθηκε το 961 μ.Χ. από το Νικηφόρο Φωκά. Μετά την εκδίωξη των Αράβων ο οικισμός ξανακτίστηκε, αλλά παρέμεινε μικρή και ασήμαντη πόλη. Η πόλη αυτή κτίστηκε πάνω σε φυσικό οχυρό λόφο, τον οποίο αργότερα οι Βυζαντινοί μετέτρεψαν σε φρούριο. Στην επέμβαση αυτή την Βυζαντινών, πιθανότατα οφείλεται και η σημερινή του ονομασία «Καστέλι» (λείψανα οχυρού τείχους έχουν εντοπιστεί στην ίδια θέση και υπάγονται στην ελληνιστική περίοδο).

Μετά την τέταρτη σταυροφορία και τη διανομή των εδαφών της Βυζαντινής αυτοκρατορίας το 1204, η Κρήτη δίδεται στον Ιταλό Βονιφάτιο, Μαρκήσιο του Μομφερά, ο οποίος στις 12 Αυγούστου του ίδιου έτους, υπέγραψε στην Ανδριανούπολη συμφωνία αγοραπωλησίας με την Ενετική Δημοκρατία. Μεσολαβούν αγώνες κατά του Κόμη της Μάλτας, Ερρίκου Πεσκατόρε, και τους συμμάχους τους Γενουάτες, που διεκδικούσαν το νησί. Τελικά η Κρήτη περιέρχεται στα χέρια των Ενετών το 1212, ενώ η κατάληψη των Χανίων οριστικοποιείται στα 1252, όταν οι Ενετοί κατόρθωσαν να καταπνίξουν τις επαναστάσεις των ντόπιων κατοίκων.

Μετά την οριστικοποίηση της κατάκτησης της πόλης των Χανίων, οι Ενετοί αποφάσισαν, προκειμένου να διασφαλιστεί η κυριαρχία τους στην Δυτική Κρήτη, να ανοικοδομήσουν και να περιτειχίσουν νέα πόλη στα Χανιά. Η πόλη αυτή κτίστηκε στη θέση του Βυζαντινού Καστελιού και προοριζόταν να στεγάσει δημόσιες και στρατιωτικές λειτουργίες[178].

Στα μέσα του 15ου αιώνα το νησί, υπό την κυριαρχία των Ενετών, ακμάζει με τα Χανιά να είναι η δεύτερη σε σημασία πόλη. Στις αρχές του 16ου αιώνα, η αύξηση του πληθυσμού και η τουρκική απειλή οδήγησαν στην κατασκευή εξωτερικού πιο ισχυρού τείχους το οποίο ολοκληρώθηκε το 1650. Η πόλη την εποχή αυτή είχε αποτυπωθεί με μεγαλύτερη αξιοπιστία στο χάρτη του G. Corner. (εικόνα 111)



Εικ. 111: Χάρτης του G. Corner, 1625

Οι Τούρκοι που εποφθαλμιούσαν καιρό την κυριαρχία του νησιού, επιχειρούν απόβαση στα Χανιά στα 1645, και

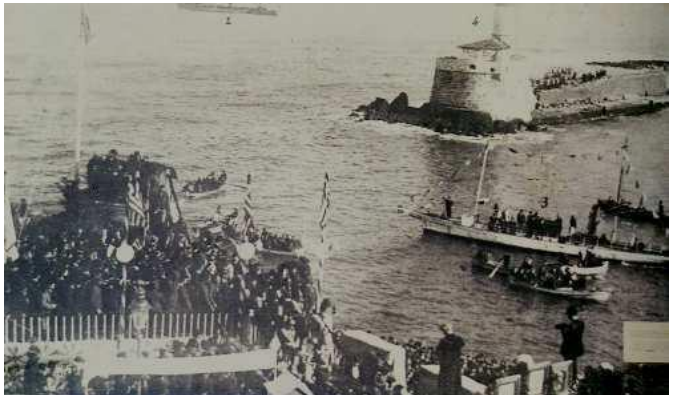
[178] https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A7%CE%B1%CE%BD%CE%B9%CE%AC#.CE.A0.CE.B1.CE.BB.CE.B9.CE.AC_.CF.80.CF.8C.CE.BB.CE.B7_.CF.84.CF.89.CE.BD_.CE.A7.CE.B1.CE.BD.CE.AF.CF.89.CE.BD

ύστερα από δίμηνη σκληρή πολιορκία, κατέλαβαν την πόλη απ' όπου και συνέχισαν την κατάληψη ολόκληρου του νησιού.

Η Τούρκικη κυριαρχία στην Κρήτη συνεχίστηκε ως το 1898, οπότε και ιδρύεται η «Κρητική Πολιτεία» και φθάνει στη Σούδα και αναλαμβάνει τη διοίκηση του νησιού ο πρίγκιπας Γεώργιος της Ελλάδας. Με την ίδρυση της "Κρητικής Πολιτείας", τα Χανιά γνωρίζουν την μεγαλύτερη ακμή στην ιστορία τους, ως πρωτεύουσα της Κρήτης. Συνεχίζουν να είναι έδρα του Αρμοστή και πρωτεύουσα του Κρητικού κράτους, μεγάλο διοικητικό, πνευματικό, εμπορικό και βιομηχανικό κέντρο. Η Κρητική Πολιτεία έχει δική της σημαία (εικόνα 112) και δικό της νόμισμα, την Κρητική δραχμή, ιδρύεται η Τράπεζα Κρήτης, συντάσσεται το Σύνταγμα του Κρητικού Κράτους, γίνονται εκλογές για την ανάδειξη πληρεξουσίων, αρχίζει να εκδίδεται η Επίσημη Εφημερίδα της Κρητικής Πολιτείας και δημιουργείται η Κρητική χωροφυλακή.

Μετά την επανάσταση του Θερίσου το 1905 όπου αναδείχθηκε και η ηγετική μορφή του Ελευθέριου Βενιζέλου, ωριμάζουν οι προϋποθέσεις για την ένωση της Κρήτης με την Ελλάδα. Την 1η Δεκεμβρίου του 1913 γίνεται και τυπικά η ένωση με την Ελλάδα, με συμβολική ύψωση της ελληνικής σημαίας στο Φρούριο του Φιρκά, παρουσία του τότε βασιλιά της Ελλάδας Κωνσταντίνου και του πρωθυπουργού Ελευθέριου Βενιζέλου (εικόνα 113).

Εικ. 112: Η σημαία της Κρητικής Πολιτείας


Εικ. 113: Η ύψωση της Ελληνικής σημαίας στο φρούριο Φιρκά

Κομβικό ιστορικό γεγονός αποτελεί η άφιξη και η εγκατάσταση Ελλήνων Μικρασιατών προσφύγων στα Χανιά, μετά τη Μικρασιατική Καταστροφή του 1922 και την ανταλλαγή πληθυσμών. Ως εκ τούτου εμπλουτίστηκε ο τοπικός πληθυσμός και ο πολιτισμός της πόλης. Σημειώνεται μάλιστα ότι η συμβίωση και η αλληλεπίδραση μεταξύ γηγενών και προσφύγων ήταν ειρηνικότερη και πιο ομαλή σε σχέση με άλλες περιοχές της Ελλάδας.

Κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο οι δυνάμεις του άξονα εισέβαλλαν στα Χανιά, έπειτα από έναν ανηλεή βομβαρδισμό της πόλης από τη γερμανική αεροπορία τον Μάιο του 1941. Τα Χανιά ήταν η τελευταία ευρωπαϊκή πόλη που απελευθερώθηκε από τους Γερμανούς τον Απρίλιο του 1945, με τους Γερμανούς να εκτελούν ντόπιους μέχρι την τελευταία στιγμή.

Τη δεκαετία του '70 η Κρήτη μετατράπηκε σε μείζονα τουριστικό προορισμό για τον διεθνή και εγχώριο τουρισμό, πράγμα το οποίο συνέβαλε στην άνθηση της οικονομίας και της πολιτιστικής ανάπτυξης της πόλης. Τα Χανιά έπαψαν να είναι πρωτεύουσα της Κρήτης το 1971, και πρωτεύουσα έγινε και πάλι το Ηράκλειο.

4.2.4 Πολεοδομική εξέλιξη και διαχρονικός Σχεδιασμός στην παλιά πόλη των Χανίων

Ο σχετικά προστατευμένος κόλπος και η ύπαρξη του φυσικά οχυρού λόφου Καστέλι, ήταν οι λόγοι της πρώτης κατοίκησης της περιοχής κατά τα νεολιθικά χρόνια. Κατά τη μινωική περίοδο, στο λόφο αναπτύσσεται ένας εξαιρετικής σημασίας οικισμός, η Ku-do-ni-ja. Η θέση της στο μέσο μιας πολύ εύφορης περιοχής την ανέδειξε σε τρίτο σε σημασία κέντρο του νησιού κατά την περίοδο εκείνη.

Η πρώτη οχύρωση του λόφου Καστέλι χρονολογείται από την ελληνιστική περίοδο, ενώ κατά τον 6° ή 7° αιώνα (Α' Βυζαντινή περίοδος) ο λόφος οχυρώνεται ξανά με ισχυρό τείχος. Η πόλη διανύει την αραβική και την Β' βυζαντινή περίοδο κλεισμένη μέσα στην περιτείχιση της. Η Βυζαντινή οχύρωση της πόλης κατασκευάστηκε από υλικό που προήλθε από την αρχαία Κυδωνία, είχε ακανόνιστο περίγραμμα και περιέβαλε τον λόφο του Καστελίου[179].

Με την οριστική κατάληψη από τους Ενετούς το 1252, η πόλη ανοικοδομείται στα όρια της βυζαντινής οχύρωσης της. Τα τείχη επισκευάστηκαν και οικοδομήθηκε μια νέα πόλη εντός τους με νέο ρυμοτομικό σχέδιο. Η διοίκηση και οι άλλες ανάγκες τους οργανώνονται στο λόφο Καστέλι, εντός των βυζαντινών τειχών. Αργότερα όμως, με την ανακάλυψη της πυρίτιδας και άρα την εξέλιξη της πολεμικής τέχνης, υπό την απειλή της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας που εξαπλωνόταν στην ανατολική Μεσόγειο αλλά και τις νέες ανάγκες της πόλης που εξαπλώνονταν εκτός των ασφυκτικών τειχών, οι Ενετοί προχώρησαν στην κατασκευή ενός νέου οχυρωματικού έργου[180].

Με τα σχέδια και την επίβλεψη του βερονέζου μηχανικού Michele Sanmichelli άρχισαν να κατασκευάζονται τα νέα τείχη και η τάφρος στα μέσα του 16ου αιώνα. Τα τείχη σχημάτιζαν ένα τετράγωνο, στις τέσσερις γωνίες του οποίου υπήρχαν καρδιόσχημοι προμαχώνες. Οι βασικές πύλες των τειχών που άνοιγαν κατά την ανατολή του ηλίου και έκλειναν κατά τη δύση ήταν τρεις: η Πύλη της Άμμου ή Porta Sabbionara στα ανατολικά, η Porta Retimiota (Πύλη του Φρουρίου) στα νότια του τείχους που οδηγούσε στον δρόμο για το Ρέθυμνο και ήταν η κεντρική πύλη του

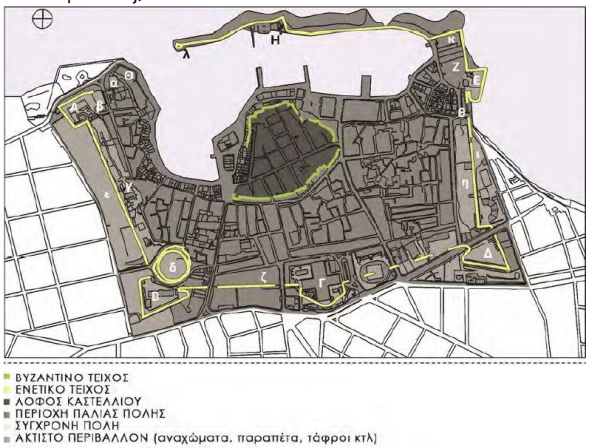
[179] http://www.archa.gr/el/architectural-history-of-chania/Fortress_of_the_Chania_Old_Town_ (τελευταία επίσκεψη 10/12/2015)
[180] http://www.destinationcrete.gr/el/monuments-other/chania-monuments-other/chania-city-monuments-other/enetika-teixi-frourio-firka (τελευταία επίσκεψη 7/12/2015)

τείχους, και το «πορτάκι» στον προμαχώνα San Salvatore που χρησιμοποιήθηκε κυρίως για στρατιωτικούς λόγους αλλά και από τους Εβραίους της εβραϊκής συνοικίας. Μαζί με την πόλη οχυρώνεται και το λιμάνι, το οποίο εντάσσεται στον οχυρωματικό περίβολο και κλείνει στη βόρεια πλευρά του (εικόνα 114,115)[181].

Στο πλαίσιο οχύρωσης της πόλης οι Ενετοί έχτισαν στην βορειοδυτική άκρη του λιμανιού το φρούριο Revellino del Porto για την προστασία του λιμανιού, που τελικά επικράτησε να αποκαλείται Φρούριο Φιρκά μέχρι και σήμερα, από την τουρκική του ονομασία που σημαίνει «στρατώνας» (εικόνα 116). Η κατασκευή του ξεκίνησε από τα μέσα του 16ου αιώνα και ολοκληρώθηκε λίγα μόλις χρόνια πριν την πτώση της πόλης στους Τούρκους (1645). Εκεί ήταν η έδρα του Στρατιωτικού Διοικητή της πόλης. Στο εσωτερικό του υπήρχαν στρατώνες και αποθήκες πολεμικών υλικών, ενώ στη βόρεια πλευρά του έξι συνεχόμενοι θόλοι φιλοξενούσαν τις κανονιοθυρίδες (μία σε κάθε θόλο) που καλύπταν όλο το λιμάνι. Μάλιστα μια αλυσίδα που ξεκινούσε από το φρούριο και κατέληγε στον Φάρο, έκλεινε το λιμάνι σε περίπτωση πολιορκίας[182].

Η πόλη διατηρεί τη σημασία της και κατά την περίοδο της Τούρκικης κυριαρχίας (εικόνα 117,118), στην οποία περιέρχεται το 1645, και οι οχυρώσεις

Εικ. 114: Χάρτης των Χανίων την περίοδο της Ενετοκρατίας, 1560



Εικ. 115: Χάρτης της Παλιάς πόλης των Χανίων με ένδειξη των τειχών

Εικ. 116: Το φρούριο Φιρκά

[181] http://www.archa.gr/el/architectural-history-of-chania/Fortress_of_the_Chania_Old_Town_
[182] http://www.destinationcrete.gr/el/monuments-other/chania-monuments-other/chania-city-monuments-other/enetika-teixi-frourio-firka

Εικ. 117: Τα Χανιά την περίοδο της πολιορκίας από τους Τούρκους, 1645

Εικ. 118: Το λιμάνι των Χανίων κατά την Οθωμανική περίοδο

διατηρούνται αν και χωρίς φροντίδα[183]. Μέχρι τον 18° αιώνα η πόλη των Χανίων περιοριζόταν στα όρια της Παλιάς πόλης. Οι πιέσεις όμως από την αύξηση του πληθυσμού μετά το 1850 αναγκάζουν την τούρκικη διοίκηση να επιτρέψει την εγκατάσταση συγκεκριμένων χρήσεων, όπως τα νεκροταφεία, έξω από τα τείχη.

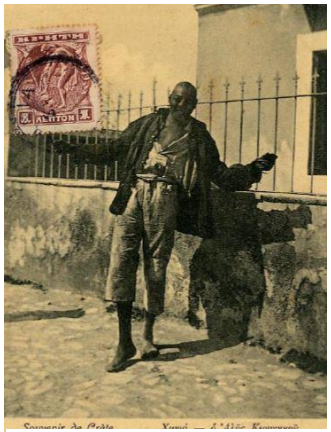
Την ίδια περίοδο αναπτύσσονται και άλλες γειτονιές όπως το Κουμ Καπί, η Χαλέπα και τα Ταμπακαριά (εικόνα 119). Πιο συγκεκριμένα, στην ανατολική πλευρά της πόλης αναπτύσσεται η συνοικία Χαλέπα, την οποία προτιμούν οι πλούσιοι γαιοκτήμονες, έμποροι, πρόξενοι και επιφανείς

Εικόνα 119: Οι πρώτες συνοικίες εκτός των τειχών, 1900

[183] http://www.archa.gr/el/architectural-history-of-chania/Fortress_of_the_Chania_Old_Town_

Τούρκοι και Αιγύπτιοι, μετατρέποντας την σε ένα «εύπορο» προάστιο. Αντίθετα, στο Κουμ Καπί εγκαθίστανται Αφρικανοί δούλοι που εργάζονται για τις ανάγκες του λιμανιού (αχθοφόροι, ιχθυοπώλες κα). Οι οικονομικοί αυτοί μετανάστες χτίζουν καλύβες από βούρλα και λάσπη δημιουργώντας την συνοικία των Χαλικούτηδων και είναι πάμφτωχοι. Τέλος, τα Ταμπακαριά αποτελούσαν την βιομηχανική περιοχή της πόλης. Εκεί πραγματοποιήθηκε, μεταξύ 1830 και 1840, την περίοδο δηλαδή της Αιγυπτιοκρατίας, η εγκατάσταση των βιοτεχνιών επεξεργασίας δερμάτων[184]. Μετά την αποχώρηση των Τούρκων από τα Χανιά στις καλύβες των Χαλικούτηδων εγκαθίστανται κυρίως φτωχοί πρόσφυγες και μεγάλο μέρος της συνοικίας Κουμ Καπί γεμίζει από τις λεγόμενες τρώγλες, οι οποίες υπήρχαν χαρακτηριστικά μέχρι τη δεκαετία του 1980 (εικόνες 120,121).

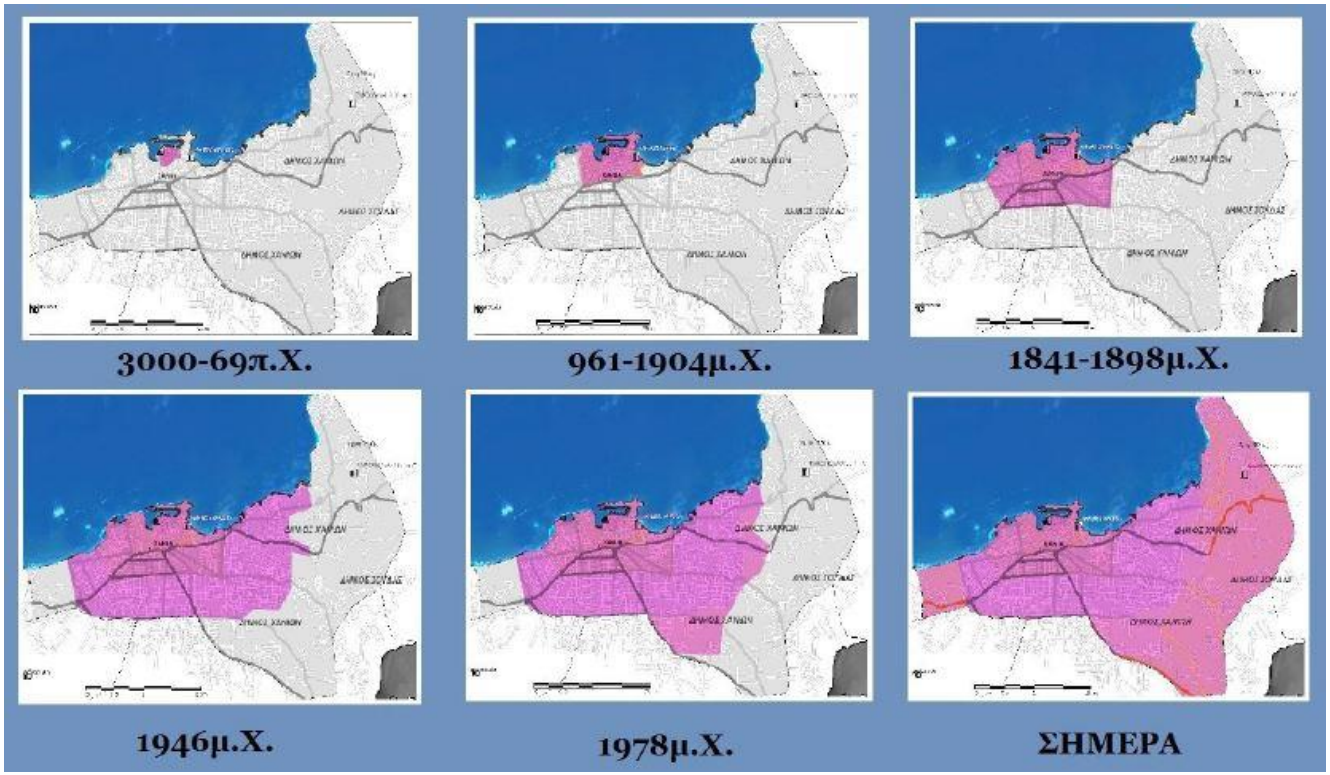
Εικ. 120: Άποψη των καλυβών που υπήρχαν στο Κουμ Καπί στις αρχές του 20ου αιώνα



Εικ. 121: Καρτ ποστάλ της εποχής

Η χρονολογία απελευθέρωσης της Κρήτης, δηλαδή το 1898, σηματοδοτεί και την αφετηρία καταγραφής των γεγονότων που αφορούν στην προστασία ή μη, των μνημείων της πόλης των Χανίων. Τα χρόνια της Κρητικής Πολιτείας η τάση επέκτασης εκτός των τειχών αυξάνεται. Η πόλη αρχίζει να ασφυκτιά από τα τείχη και σταδιακά το κέντρο της μετατοπίζεται εκτός των τειχών. Σταδιακά αναζητούνται νέοι χώροι για την ανοικοδόμηση δημόσιων κτηρίων καθώς και για κατοικία, όπως επιβάλλουν οι ανάγκες (εικόνα 122).

[184] http://xania.gr/χανιά/info/ιστορικά/item/125-ταμπακαριά.html

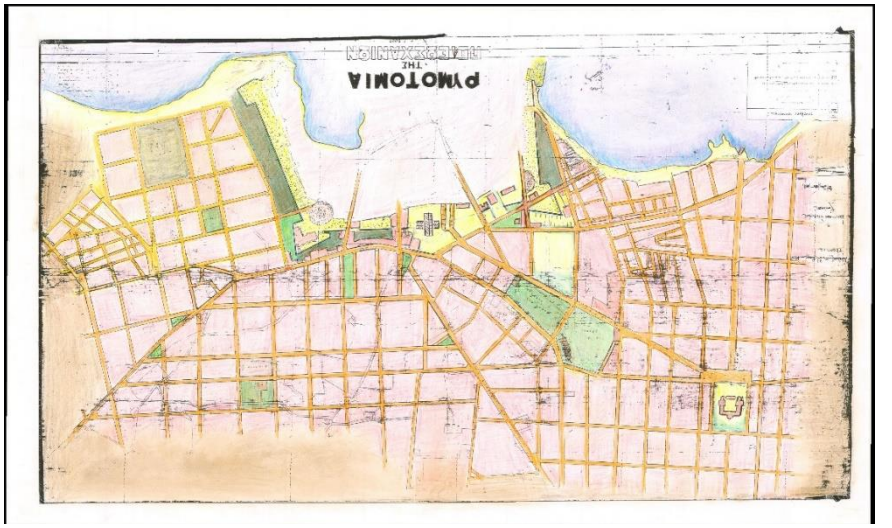


Εικ. 122: Διαχρονική εξέλιξη της πόλης των Χανίων (πηγή: Ανδρεάκη Γεωργία)

Περίπου το 1900 γίνονται οι πρώτες προσπάθειες για τον οργανωμένο σχεδιασμό και επέκταση της πόλης. Έτσι, το 1901 συντάσσεται το πρώτο ρυμοτομικό σχέδιο της πόλης (εικόνα 123), στο οποίο διακρίνουμε τις διανοίξεις των οδών Χάληδων και Δασκαλογιάννη, τις πρώτες επεκτάσεις εκτός των τειχών, καθώς και τον Δημοτικό κήπο και το κτήριο των Δικαστηρίων.

Ένα πρώτο σημαντικό γεγονός είναι ο νόμος 407/1903 της Κρητικής Πολιτείας, όπου τα τείχη και οι τάφροι παραχωρήθηκαν στο Δήμο Χανίων, για την ανάπτυξη και εξυγίανση των περιοχών αυτών. Για το σκοπό αυτό αποφασίζεται η κατεδάφιση μέρους των τειχών για την ενοποίηση της

παλιάς με τη νέα πόλη που ήδη είχε αρχίσει να επεκτείνεται εκτός του φρουρίου. Μια τέτοια ενέργεια συνοδευόταν με οφέλη όπως τον εκσυγχρονισμό, την εξάλειψη του αισθήματος καταπίεσης που προκαλούσαν οι πρόσφατες μνήμες της τούρκικης κατοχής αλλά και την εκμετάλλευση των μεγάλων εκτάσεων που θα απελευθερώνονταν από αυτή την ενέργεια για δημόσιο και ιδιωτικό όφελος[185].



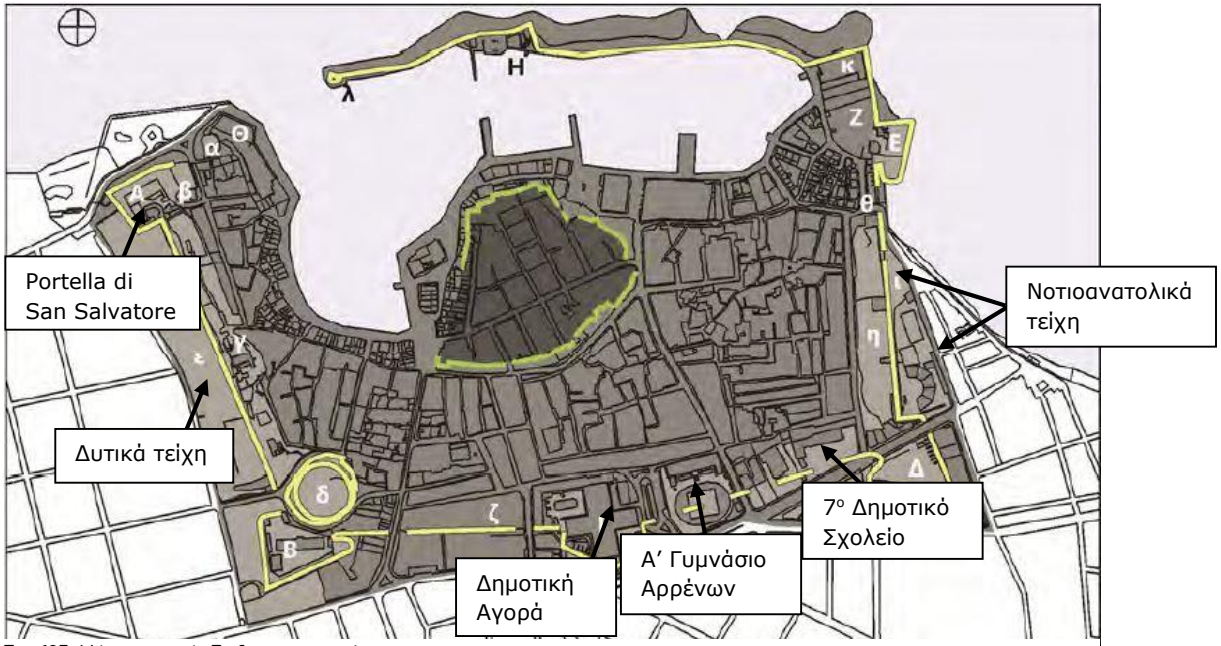
Εικ. 123: Ρυμοτομικό Χανίων, 1901

Στο σχέδιο του 1905, το οποίο συντάχθηκε από το Αγγλικό Ναυτικό, διακρίνεται η κατάσταση πριν τις διανοίξεις προς την παλιά πόλη καθώς και οι άξονες προς Χαλέπα, Κίσαμο και Ρέθυμνο (εικόνα 124). Η μεγαλύτερη επέμβαση, ήταν η οικοδόμηση, το 1908, της σταυρόσχημης Δημοτικής Αγοράς, πάνω στο μεγάλο προμαχώνα Piatta Forma, ο οποίος χρησιμοποιήθηκε ως βάση θεμελίωσης, αφού κατεδαφίστηκαν οι δύο επιπρομαχώνες και τα προϊόντα χρησιμοποιήθηκαν για την επιχωμάτωση της τάφρου. Η πλατεία της Δημοτικής Αγοράς καταλαμβάνει το αντίστοιχο

Εικ. 124: Χάρτης Χανίων του Αγγλικού Ναυτικού, 1905

[185] Ελλάδα, Περιφέρεια Κρήτης – Δήμος Χανίων (2015), *Αναθεώρηση και επέκταση γενικού πολεοδομικού σχεδίου (ΓΠΣ) δήμου Χανίων και περιαστικών δήμων Ελ. Βενιζέλου, Θερίσου και Σούδας*, Κεφάλαιο Α.3, σελ. 138

τμήμα της τάφρου. Η αυλή του Α' Γυμνασίου Αρρένων κατέλαβε τμήμα του κατεδαφισμένου τείχους, ενώ η περίφραξη του 7ου Δημοτικού σχολείου ταυτίζεται με το τείχος (εικόνα 125,126). Τα



Εικ. 125: Χάρτης με ένδειξη των τειχών

Εικ. 126: 7ο Δημοτικό Σχολείο

νοτιοανατολικά τείχη θεωρήθηκαν δημόσια ή δημοτική γη και χρησίμευαν στην σύνδεση της παλιάς πόλης με τη νέα. Οι υπόλοιπες κατεδαφίσεις συνεχίστηκαν μέχρι το πρώτο μισό του 20ου αιώνα για την επικοινωνία με τη νέα πόλη σε διάφορα σημεία των τειχών και κυρίως στις περιοχές όπου υπήρχαν οι πύλες του φρουρίου. Ένα τέτοιο σημείο είναι και η Portella di San Salvatore (ή porta del rivellino serrate ή porta del Levande) η οποία οδηγούσε στην σημερινή οδό Θεοτοκοπούλου. Αντίθετα, στην περιοχή των δυτικών τειχών, όπου δεν έγιναν επεμβάσεις

δημόσιου χαρακτήρα, ο ιστός παραμένει γραμμικός ακόμα και σήμερα και οι ιδιοκτησίες πολύ μικρές, όπως στην περιοχή του Κουμ Καπί, αμέσως μετά την πύλη της Άμμου. Το ίδιο πνεύμα επικράτησε και νότια στην περιοχή του τούρκικου νεκροταφείου[186].

Παρόλα αυτά, η ισχυρή κατασκευή των τειχών δεν επέτρεψε την πλήρη καταστροφή τους, με αποτέλεσμα να σώζεται σήμερα ορατό ή σε κατάχωση το 85% των οχυρώσεων. Στην εικόνα 127 μπορεί κανείς να διακρίνει τις ελεύθερες εκτάσεις των σωζόμενων τάφρων και οχυρώσεων και την ανάπτυξη της πόλης εκτός των τειχών το έτος 1939.

Εικ. 127: Χανιά, 1939

[186] Το τούρκικο ή μουσουλμανικό νεκροταφείο εκτεινόταν από τη σημερινή οδό Χατζημιχάλη Γιάνναρη μέχρι το Βαρούσι και νότια σχεδόν μέχρι την οδό Μάρκου Μπότσαρη και την κλινική Γαβριλάκη. Το κέντρο του βρισκόταν στην πλατεία Νέων Καταστημάτων και στην περιοχή του σημερινού Δημαρχείου. Μουσουλμανικά κοιμητήρια υπήρχαν και στα Περιβόλια, στις Μουρνιές, τα Τσικαλαριά και αλλού.

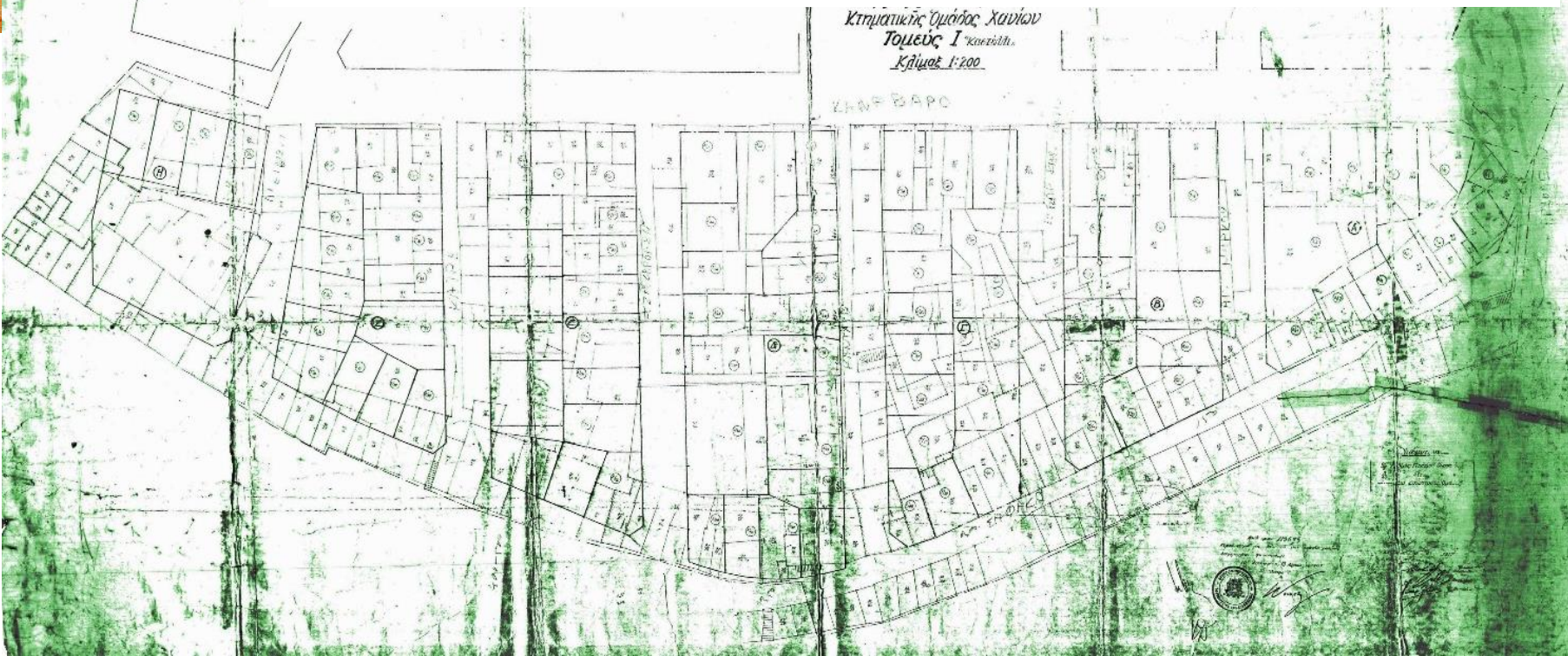
Το 1941 η παλιά πόλη βομβαρδίστηκε από τα γερμανικά αεροπλάνα, με αποτέλεσμα να υποστεί σημαντικές καταστροφές. Ο βομβαρδισμός έδωσε την αφορμή για μια ακόμη απόπειρα εκσυγχρονισμού της παλιάς πόλης και υλοποίησης του παλιού στόχου της ενοποίησης με τη νέα. Έτσι το 1946 συντάχθηκε νέο ρυμοτομικό σχέδιο κατά το «ιπποδάμειο» σύστημα υπό του γενικού διευθυντή ανοικοδομήσεως Κ. Δοξιάδη, όπου προτείνονται ρυμοτομήσεις, διαπλατύνσεις δρόμων και αστικός αναδασμός (εικόνα 128). Στην περιοχή της παλιάς πόλης το σχέδιο προέβλεπε εξ ορθολογισμό του οδικού δικτύου με εκτεταμένες διανοίξεις οδών, σύμφωνα με τις σχεδιαστικές αντιλήψεις της εποχής εκείνης. Για την υλοποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου, ξεκίνησε το 1947 να εφαρμόζεται ένα πρόγραμμα αστικού αναδασμού, με αφετηρία περιοχές ερειπωμένες από τους βομβαρδισμούς που έπληξαν την πόλη κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο (εικόνα 129). Η εφαρμογή όμως του αστικού αναδασμού αντιμετώπισε πολλά προβλήματα, με αποτέλεσμα να προχωρά με αργά βήματα. Στο σχέδιο αυτό καθορίστηκαν για πρώτη φορά, τομείς δόμησης (Α,Β,Γ και Δ) και αντίστοιχα, ανά τομέα, ελάχιστα όρια εμβαδού, διαστάσεων οικοπέδων, οικοδομικό σύστημα, ποσοστό κάλυψης, αριθμός ορόφων και μέγιστο ύψος. Ακολούθησαν τροποποιήσεις, αναθεωρήσεις και συμπληρώσεις των όρων και περιορισμών δόμησης μέχρι το 1978, οπότε καθορίστηκαν οι τομείς και οι όροι δόμησης που ισχύουν μέχρι σήμερα. Με το διάταγμα αυτό καθορίστηκαν για πρώτή η φορά αριθμητικοί ΣΔ που κυμαίνονταν από 0,8 έως 2,6.

Η εφαρμογή του αστικού αναδασμού σταμάτησε το 1965 με την κήρυξη της Παλιάς πόλης Χανίων με βασιλικό διάταγμα ως «ιστορικό διατηρητέο μνημείο». Η ουσιαστική του προστασία τοποθετείται στις αρχές του 1990, καθώς τα χρόνια που μεσολάβησαν, τα αντικρουόμενα συμφέροντα και η άγνοια του πλούτου του μνημείου από την πλευρά των πολιτικών δυνάμεων, δεν οδήγησαν παρά μόνο σε εσφαλμένες ενέργειες κατά του μνημείου[187].

[187] Ελλάδα, Περιφέρεια Κρήτης – Δήμος Χανίων (2015), *Αναθεώρηση και επέκταση γενικού πολεοδομικού σχεδίου (ΓΠΣ) δήμου Χανίων και περιαστικών δήμων Ελ. Βενιζέλου, Θερίσου και Σούδας*, Κεφάλαιο Α.4, σελ.68

Εικ. 128: Ρυθμιστικό σχέδιο Χανίων, 1946, σχέδιο Δοξιάδη

Εικ. 129: Τμήμα χάρτη Αστικού Αναδασμού Παλιάς πόλης Χανίων, 1947



4.2.4.Ι Γενική Μελέτη Προστασίας και Ανάδειξης Παλαιάς Πόλης Χανίων, 1977, Α Ρωμανός - Α. Καλλιγάς

Το 1977 η «Γενική Μελέτη Προστασίας και Ανάδειξης Παλαιάς Πόλης Χανίων», που εκπονήθηκε από τα γραφεία Α. Καλλιγά και Α. Ρωμανού, τεκμηρίωσε σε ατομικές καρτέλες όλα τα κτίρια της Παλιάς πόλης, συνολικά περί τα 2.200 κτίρια, και τα κατέταξε σε τρεις κατηγορίες ως προς τον επιθυμητό βαθμό προστασίας: απόλυτη προστασία, μερική προστασία και λοιπά κτίρια (κυρίως τα νεότερα, "αδιάφορα κτίρια"). Προσδιόρισε περιοχές για μεικτές χρήσεις (κατοικία, εμπόριο, βιοτεχνία, υπηρεσίες, τουρισμός και αναψυχή), σημειακές ειδικές χρήσεις (δημαρχείο, εμπόριο, βιοτεχνία, ναυπηγείο, πολιτιστικό κέντρο, αρχαιολογικό ινστιτούτο, μουσείο, υπαίθριο θέατρο, ωδείο, δημοτικό σχολείο, νηπιαγωγείο, παιδικός σταθμός) και κοινόχρηστους χώρους πρασίνου. Προσδιόρισε, επίσης, χώρους κυκλοφορίας και στάθμευσης οχημάτων, δρόμους έκτακτης κυκλοφορίας, υπόγειους χώρους στάθμευσης στη δυτική και ανατολική τάφρο και εκτεταμένο δίκτυο πεζοδρόμων[188] (εικόνα 130).

Εικ. 130: Γενική μελέτη προστασίας και ανάδειξης Παλιάς Πόλης Χανίων, Α. Ρωμανός - Α. Καλλιγάς, 1977

[188] Ελλάδα, Περιφέρεια Κρήτης – Δήμος Χανίων (2015), *Αναθεώρηση και επέκταση γενικού πολεοδομικού σχεδίου (ΓΠΣ) δήμου Χανίων και περιαστικών δήμων Ελ. Βενιζέλου, Θερίσου και Σούδας*, Κεφάλαιο Α.4, σελ.69

Η μελέτη πρότεινε επίσης ορισμένες απαλλοτριώσεις και κατεδαφίσεις που θεωρήθηκαν απαραίτητες για την ανάδειξη των οχυρώσεων, ιδιαίτερα δυτικά της Δημοτικής αγοράς, ώστε να αποκατασταθεί η αρχική διαμόρφωση στην περιοχή αυτή της τάφρου. Απαλλοτριώσεις προτάθηκαν και για τη δημιουργία του Αρχαιολογικού Πάρκου στην περιοχή του λόφου Καστελίου. Κατά τα λοιπά, η μελέτη πρότεινε την αναθεώρηση του ρυμοτομικού του 1946, ώστε να συμβαδίζει με την υφιστάμενη κατάσταση.

Το 1994 επικαιροποιήθηκε η μελέτη και παραδόθηκε στο σύνολο της (εικόνα 131). Καθορίστηκαν ρυμοτομικές και οικοδομικές γραμμές καθώς και μια επιπλέον 'γραμμή αναστήλωσης' (μπλε γραμμή), η οποία όμως δεν έγινε αποδεκτή στη συνέχεια από την Κοινή και Επιστημονική Επιτροπή της Προγραμματικής Σύμβασης για την Παλιά Πόλη Χανίων. Διατηρήθηκαν οι προτάσεις για απαλλοτριώσεις και κατεδαφίσεις δυτικά της Δημοτικής Αγοράς, και για το Αρχαιολογικό πάρκο, όπως επίσης και η πρόταση για υπόγειους χώρους στάθμευσης. Τροποποιήθηκε η πρόταση κυκλοφοριακής οργάνωσης και περιορίσθηκαν οι διαδρομές κυκλοφορίας των οχημάτων. Προσδιορίστηκε επίσης μια ζώνη οργανωμένης ανάπλασης με μικτές χρήσεις ανατολικά του Καστελιού, στην περιοχή πίσω από τα νεώρια. Ως προς τις χρήσεις γης, η

Εικ. 131: Χάρτης επικαιροποιημένης μελέτης Ρωμανού - Καλλιγά, 1994

επικαιροποιημένη μελέτη πρότεινε τέσσερις κατηγορίες ζωνών επιτρεπόμενων χρήσεων γης: Οχυρώσεων, Αρχαιολογικού πάρκου, Μικτών χρήσεων (γενικής κατοικίας) και Αμιγούς κατοικίας[189].

Με βάση τις παραπάνω παρεμβάσεις ετοιμάσθηκε σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος, το οποίο τελικά δεν θεσμοθετήθηκε. Οι προταθείς κατεδαφίσεις δεν υλοποιήθηκαν, ενώ και η πρόταση για υπόγειους χώρους στάθμευσης δεν έγινε αποδεκτή από την Αρχαιολογική Υπηρεσία λόγω των απαιτούμενων επεμβάσεων που θεωρήθηκαν ιδιαίτερα εκτεταμένες.

Όμως η επικαιροποιημένη μελέτη των Α Ρωμανού – Α Καλλιγά αξιοποιήθηκε το 1997 για την έκδοση της Κανονιστικής Απόφασης του δημοτικού συμβουλίου Δ. Χανίων (αρ. 566/29-09-1997), με την οποία εγκρίθηκαν οι ζώνες επιτρεπόμενων χρήσεων γης της μελέτης. Συνολικά, καθορίστηκαν τέσσερις ζώνες: Ζώνη Οχυρώσεων, Ζώνη Αρχαιολογικού πάρκου, Ζώνη Μικτών Χρήσεων (γενικής κατοικίας) και Ζώνες Αμιγούς Κατοικίας. Σήμερα, αν και δεν έχει εκδοθεί το απαιτούμενο ΠΔ/μα, η Κανονιστική Απόφαση 566/1997 χρησιμοποιείται συμβουλευτικά από τις αρμόδιες υπηρεσίες, συγκεκριμένα από την Πολεοδομία Χανίων και το Γραφείο Παλιάς Πόλης, το οποίο είναι αρμόδιο για χορήγηση βεβαίωσης χρήσεων γης για άδεια λειτουργίας καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος [190]. Παρακάτω βλέπουμε ένα πίνακα με τις επιτρεπόμενες χρήσεις για κάθε ζώνη (εικόνα 132).

Ζώνη Οχυρώσεων	Ζώνη Αρχαιολογικού Πάρκου	Ζώνη Μικτών Χρήσεων (Γενικής Κατοικίας)	Ζώνες Αμιγούς Κατοικίας
• Χρήσεις περιπάτου και επισκέψεων σε σχεδιασμένες διαδρομές • Χώροι στάσης και αναψυχής ήπιας μορφής με εξοπλισμό και εγκαταστάσεις ελαφρών -μη μόνιμων- κατασκευών • Αρχαιολογικές ανασκαφές ή εργασίες συντήρησης ή αναστήλωσης μνημείων • Αθλοπαιδιές χωρίς μόνιμες κερκίδες ή άλλες εγκαταστάσεις • Χρήσεις πολιτιστικές δηλ. θεαμάτων ή ακροαμάτων χωρίς μόνιμες εγκαταστάσεις • Στάθμευση αυτοκινήτων (υπόγειοι σταθμοί αυτοκινήτων σε συγκεκριμένες θέσεις που καθορίζονται στο Σχέδιο Χρήσεων Εδάφους, 1:1.000)	• Χρήσεις περιπάτου και επισκέψεων σε σχεδιασμένες διαδρομές • Χώροι στάσης και αναψυχής ήπιας μορφής με εξοπλισμό και εγκαταστάσεις ελαφρών κατασκευών • Αρχαιολογικές ανασκαφές ή εργασίες συντήρησης ή αναστήλωσης μνημείων • Χρήσεις πολιτιστικές (μουσεία)	• Κατοικία • Ξενοδοχεία μέχρι 50 κλινών και ξενώνες • Εμπορικά καταστήματα με εξαίρεση τις υπεραγορές και τα πολυκαταστήματα • Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί • Κτίρια εκπαίδευσης • Θρησκευτικοί χώροι • Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας • Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης • Αθλητικές εγκαταστάσεις μικρής κλίμακας • Κτίρια – γήπεδα στάθμευσης • Καταστήματα και επιχειρήσεις υγειονομικού ενδιαφέροντος για τα οποία απαιτείται άδεια λειτουργίας από το Δήμο Χανίων, με εξαίρεση τις υπεραγορές και τα πολυκαταστήματα τροφίμων • Πολιτιστικά κτίρια (και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις) • Παιδικές χαρές – Ζώνες πρασίνου	• Κατοικία • Ξενώνες μικρού δυναμικού περίπου 30 κλινών • Παιδικές χαρές – Ζώνες πρασίνου • Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας • Κτίρια εκπαίδευσης • Εγκαταστάσεις αθλοπαιδιών μικρής κλίμακας • Θρησκευτικοί χώροι • Κατ' εξαίρεση επιτρέπονται καταστήματα που εξυπηρετούν ανάγκες των κατοίκων της περιοχής (π.χ. φαρμακείο, χαρτοπωλείο, ψιλικατζίδικο κλπ.) και καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος για τα οποία απαιτείται άδεια λειτουργίας από το Δήμο Χανίων: Παραδοσιακό Καφενείο (άρθρο 37 2α Υ.Δ. Αιβ/8577/83), Καταστήματα τροφίμων (άρθρο 43 της ίδιας υγειονομικής διάταξης). Ειδικές κατηγορίες: κουρεία – κομμωτήρια, στεγνοκαθαριστήρια, γυμναστήρια • Πολιτιστικές Χρήσεις (έγκριση αρμόδιας Αρχ. Υπηρεσίας)

Εικ. 132: Επιτρεπόμενες χρήσεις

[189] Ελλάδα, Περιφέρεια Κρήτης – Δήμος Χανίων (2015), *Αναθεώρηση και επέκταση γενικού πολεοδομικού σχεδίου (ΓΠΣ) δήμου Χανίων και περιαστικών δήμων Ελ. Βενιζέλου, Θερίσου και Σούδας*, Κεφάλαιο Α.4, σελ.70

[190] Ελλάδα, Περιφέρεια Κρήτης – Δήμος Χανίων (2015), *Αναθεώρηση και επέκταση γενικού πολεοδομικού σχεδίου (ΓΠΣ) δήμου Χανίων και περιαστικών δήμων Ελ. Βενιζέλου, Θερίσου και Σούδας*, Κεφάλαιο Α.4, σελ. 71

Η δεκαετία του 1990 είναι η εποχή που επιτυγχάνεται συναίνεση μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων, δηλαδή του ΥΠΠΟ, του ΥΠΕΧΩΔΕ, του Δήμου Χανίων και άλλων τοπικών φορέων. Η σύναψη προγραμματικής Σύμβασης και η δημιουργία του Γραφείου Παλιάς Πόλης, το οποίο σε συνεργασία με τις υπηρεσίες του ΥΠΠΟ αναλάμβανε τη σύνταξη μελετών και την εκτέλεση των έργων, προϋπέθετε ότι όλα τα σχετικά με την προστασία του οικισμού θέματα, γίνονται αντικείμενο συζήτησης και σοβαρής αντιμετώπισης.

Το 2011 το ΥΠΠΟΤ κήρυξε ως αρχαιολογικό χώρο ένα εκτεταμένο τμήμα της πόλης των Χανίων «για λόγους προστασίας, έρευνας και ανάδειξης των σημαντικών αρχαιοτήτων όλων των εποχών που καταδεικνύουν τη συνεχή κατοίκηση της πόλης». Εντός της ευρείας αυτής περιοχής, που ενσωματώνει και την Παλιά πόλη, ασκείται υποχρεωτικός ανασκαφικός έλεγχος στο πλαίσιο έκδοσης οικοδομικών αδειών.

Στη συνέχεια, το 2012, το ΥΠΠΟΤ οριοθέτησε Ζώνες Α' και Β' προστασίας του αρχαιολογικού χώρου της πόλης Χανίων. Ως ζώνη Α' απολύτου προστασία ορίσθηκαν οι Ενετικές Οχυρώσεις με τις τάφρους τους, ενώ η υπόλοιπη έκταση της Παλιάς πόλης ορίσθηκε ως Ζώνη Β'. Εντός της Ζώνης Α΄ επιτρέπονται μόνο: α) οι εργασίες αποκατάστασης του αρχικού επιπέδου των τάφρων, όπου αυτό έχει αλλοιωθεί, β) η απομάκρυνση όλων των νεωτερικών κατασκευών, γ) οι φυτεύσεις και λοιπές εργασίες ανάδειξης των τάφρων και οχυρώσεων και δ) η διέλευση υπόγειων δικτύων Κοινής Ωφέλειας. Για τη Ζώνη Β' δεν προβλέπεται κάποιος ιδιαίτερος περιορισμός ως προς τις επιτρεπόμενες χρήσεις ή δραστηριότητες. Με την ίδια απόφαση ανακλήθηκε η απόφαση του 1965, με την οποία η Παλιά πόλη είχε κηρυχθεί ιστορικό διατηρητέο μνημείο.

4.2.4.2 Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, 1988

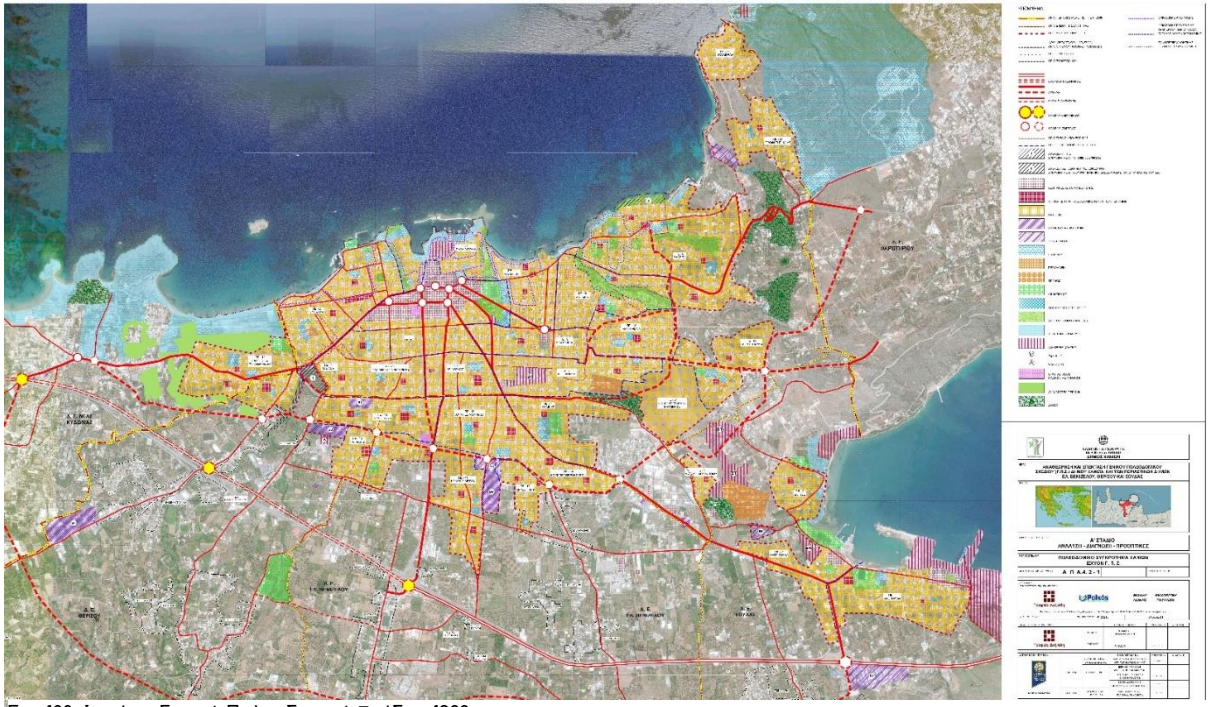
Στα πλαίσια του προγράμματος ΕΠΑ του ΥΠΕΧΩΔΕ, εγκρίθηκε το 1988 το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Χανίων και της Κοινότητας Σούδας και τμημάτων των Δήμων Μουρνιών, Νέας Κυδωνίας και των Κοινοτήτων Νεροκούρου, Περιβολίων, Βαμβακόπουλου του πολεοδομικού συγκροτήματος Χανίων. Το ΓΠΣ αποτελεί το σχέδιο επιτελικής οργάνωσης της πόλης, το οποίο περιλαμβάνει: το προβλεπόμενο όριο της, την οργάνωση ζωνών χρήσεων γης μέσα στο όριο αυτό, την οργάνωση των βασικών δικτύων υποδομής και το μέσο συντελεστή δόμησης και τη μέση πυκνότητα ανά πολεοδομική ενότητα.

Το σχέδιο προβλέπει την οργάνωση του πολεοδομικού συγκροτήματος για πληθυσμό της τάξης των 102.000 κατοίκων και τη δημιουργία 22 πολεοδομικών ενοτήτων στα Χανιά και 4 στη Σούδα, με συγκεκριμένη μέση πυκνότητα και μέσο συντελεστή δόμησης για την κάθε ενότητα. Συγκεκριμένα, η Παλιά πόλη Χανίων αποτελεί μία πολεοδομική ενότητα, ΠΕ – 1, και ορίστηκε για αυτή μέση πυκνότητα οικήσεως 127 κατ/Ha και μέσος Σ.Δ. 1,20.

Το σχέδιο προέβλεπε πολυκεντρική ανάπτυξη, δηλαδή τη διατήρηση της κεντρικής περιοχής των δύο οικισμών (Χανίων, Σούδας) με την παράλληλη ανάπτυξη τοπικών κέντρων, σε επίπεδο συνοικίας και γειτονιάς. Όσον αφορά τις χρήσεις προέβλεπε τη διατήρηση της χρήσης «γενικής

κατοικίας» στις εντός σχεδίου περιοχές και την ανάπτυξη της στις νέες επεκτάσεις, την οργάνωση του τουρισμού και της αναψυχής σε παραλιακές περιοχές (Σούδα, Βλητέ, Ταμπακαριά), τη χωροθέτηση αθλητικών εγκαταστάσεων και τη δημιουργία χώρων αστικού πρασίνου, την τοποθέτηση της Πυροσβεστικής σε κατάλληλη θέση στα νότια της πόλης και τη δημιουργία δύο αστικών κέντρων υγείας. Σημαντική πρόταση, που δεν υλοποιήθηκε ποτέ, ήταν αυτή που προέβλεπε τη δημιουργία νέου κτιρίου για Δημόσιες Υπηρεσίες στο στρατόπεδο Μαρκοπούλου.

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Χανίων προέβλεπε την αναγκαιότητα ιεράρχησης και μετασχηματισμού του οδικού δικτύου από ακτινικό σε δίκτυο καμβά, με κύρια παρέμβαση τη δημιουργία οδικών ημιδακτυλίων. Προέβλεπε επίσης τη διάνοιξη βασικών εγκάρσιων δρόμων για την ολοκλήρωση του οδικού καμβά και τη διασύνδεση των ημιδακτυλίων. Επίσης, το ισχύον ΓΠΣ, προέβλεπε τη δημιουργία μιας περιφερειακής οδικής αρτηρίας παράλληλης του ΒΟΑΚ και νοτίως αυτού, για την εξυπηρέτηση των αναγκών μετακίνησης μεταξύ των Χανίων και των περιαστικών οικισμών και λειτουργιών (ΒΙΟΠΑ, Νοσοκομείο) και την κυκλοφοριακή ανακούφιση των ακτινωτών αρτηριών με κατεύθυνση τα Χανιά (εικόνα 133).



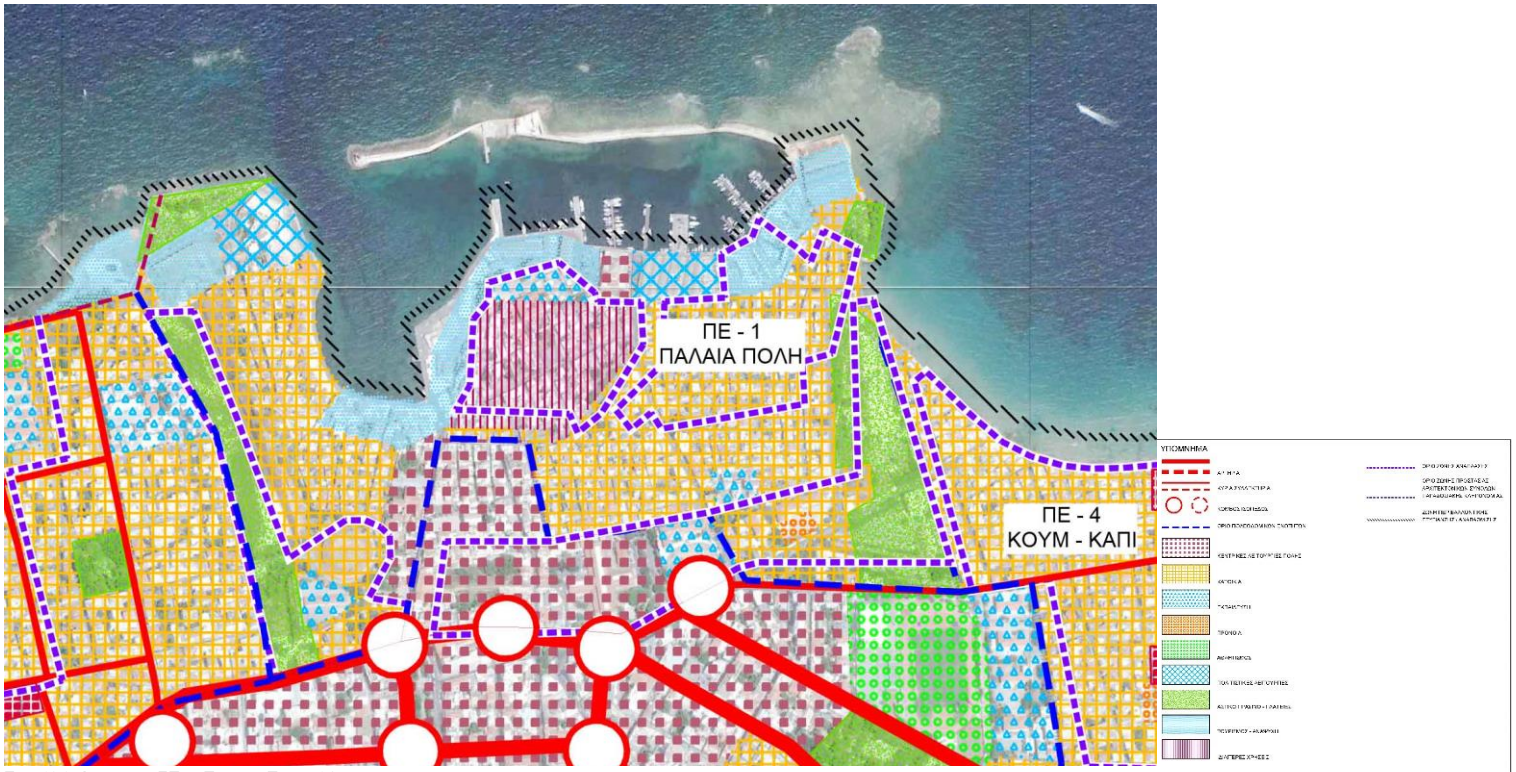
Εικ. 133: Ισχύον Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, 1988

Συγκεκριμένα μέτρα προτείνονται στο σχέδιο με σκοπό την προστασία των αρχιτεκτονικών συνόλων ιστορικής και παραδοσιακής κληρονομιάς. Πιο συγκεκριμένα προβλέπεται η σύνταξη μελέτης για τη διάσωση και την ανάδειξη της Παλιάς πόλης, η σύνταξη μελέτης με σκοπό την

επισήμανση και κήρυξη διατηρητέων κτιρίων και ανάπλασης αξιόλογων οικιστικών συνόλων και τον καθορισμό ζωνών προστασίας μνημείων και αρχαιολογικών χώρων στην ευρύτερη περιοχή. Όσο αναφορά τα απαραίτητα έργα και μελέτες δικτύων υποδομής προβλέπονται μέτρα που αφορούν την επέκταση του δικτύου ύδρευσης, την κατασκευή και βελτίωση των υφιστάμενων αντιπλημμυρικών εγκαταστάσεων, βελτίωση του δικτύου ακαθάρτων και της διαχείρισης των απορριμμάτων. Όλα αυτά εφαρμόζονται και επηρεάζουν και την Παλιά πόλη, για την οποία προβλέπεται η υπογειοποίηση του δικτύου της ΔΕΗ και του δικτύου αναμετάδοσης ραδιοτηλεοπτικών σημάτων.

Για την περιοχή της Παλιάς πόλης, το ισχύον ΓΠΣ (1988) προέβλεπε για τις χρήσεις γης τις εξής: Κεντρικές λειτουργίες πόλης (αποτελούν τμήμα του ευρύτερου κέντρου Χανίων και περιλαμβάνουν τη Δημοτική Αγορά και τις περιοχές βόρεια προς το Καστέλι και ανατολικά μέχρι την οδό Δημοκρατίας – επίσης το Τελωνείο), Ιδιαίτερες χρήσεις (λόφος Καστελιού), Πολιτιστικές λειτουργίες (νεώρια και φρούριο Φιρκά), Τουρισμό – αναψυχή (παραλιακό μέτωπο). Όλες οι υπόλοιπες περιοχές χαρακτηρίστηκαν ως Κατοικία. Η δυτική και ανατολική τάφροι προσδιορίστηκαν ως χώροι πρασίνου με τη δυνατότητα χωροθέτησης σε αυτές υπαίθριων αθλητικών εγκαταστάσεων. Τέλος, σημαντικά τμήματα της Παλιάς πόλης οροθετήθηκαν ως περιοχές ανάπλασης (Καστέλι, Σπλάτζια, Τάφροι, Δημοτική αγορά). Παράλληλα, προβλέπεται ο καθορισμός ζωνών ποιοτικής αναβάθμισης σε περιοχές κατοικίας στο Κουμ-Καπί, στη Σπλάτζια και σε περιοχές λοιπών χρήσεων, όπως το Καστέλι Παλιάς Πόλης, η ζώνη καταστημάτων της οδού Σκαλίδη, η Ανατολική και Δυτική τάφρος, η Νέα Χώρα και η ζώνη γύρω από τα Ταμπακαριά[191] (εικόνα 134).

[191] Ελλάδα, ΤΕΕ - Τμήμα Δυτικής Κρήτης (2009), Στρατηγικός σχεδιασμός αναβάθμισης και προστασίας της Μεσαιωνικής πόλης Χανίων – Δυνατότητα ένταξης στον κατάλογο της Παγκόσμιας πολιτιστικής Κληρονομιάς της UNESCO στην *7η Συνδιάσκεψη Περιφερειακών Νησιωτικών Τμημάτων του ΤΕΕ,* Χανιά, 24-25 Απριλίου 2009, εκδ. ΤΕΕ – Τμήμα Δυτικής Κρήτης, σελ. 9



Εικ. 134: Ισχύον ΓΠΣ, Παλιά Πόλη Χανίων

4.2.5 Τεκμηρίωση ιστορικού κέντρου Χανίων

Η πόλη των Χανίων, η οποία αποτέλεσε και πρωτεύουσα της Κρήτης μέχρι το 1971, αλλά και το σύνολο του δήμου Χανίων, έχει παίξει πρωταγωνιστικό ρόλο στην ιστορία του νησιού τους τελευταίους 15 αιώνες. Το 1965, χαρακτηρίστηκε ως «ιστορικό και διατηρητέο» το τμήμα των Χανίων που περικλείεται από τις οχυρώσεις και άρχισε έντονη προσπάθεια διατήρησης και ανάδειξης του, η οποία όμως εντάθηκε και συστηματοποιήθηκε κυρίως την τελευταία δεκαετία.

Το εύρος της έκτασης του σημερινού ιστορικού κέντρου οριοθετείται επίσης από τις ενετικές οχυρώσεις. Η Παλιά Πόλη Χανίων είναι κτισμένη γύρω από το Ενετικό Λιμάνι και αποτελεί μια σχετικά αυτοτελή περιοχή όπου ενετικά κτίσματα και μεταγενέστερα τούρκικα στοιχεία, αλλά και νεότερα, συνθέτουν ένα ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό σύνολο. Παρά τους βομβαρδισμούς που υπέστη κατά τη διάρκεια του Β' Παγκόσμιου Πολέμου και τις πολλές πυρκαγιές, η Παλιά Πόλη Χανίων, αποτελεί το δεύτερο μεγαλύτερο ιστορικό κέντρο της Κρήτης, μετά από αυτό του Ηρακλείου, και εξακολουθεί να διαθέτει σημαντικό πλούτο από αρχαία, βυζαντινά, ενετικά, οθωμανικά και νεότερα αρχιτεκτονικά και καλλιτεχνικά μνημεία. Το γεγονός αυτό καταδεικνύει τη διαχρονική ύπαρξη της πόλης και τη συνεχή κατοίκηση της, στοιχείο ιδιαίτερα σημαντικό.

Χαρακτηριστικό γνώρισμα της είναι τα Ενετικά Τείχη[192], μεγάλα τμήματα των οποίων αλλά και των τάφρων, υπάρχουν σε διάφορα σημεία της παλιάς πόλης (εικόνες 135,136). Τα ενετικά τείχη των Χανίων σώζονται σε μεγάλη έκταση, περίπου στο 85% του συνόλου τους. Αντίθετα, με τις ευρωπαϊκές πόλεις που κατεδάφιζαν τα τείχη και διατηρούσαν, κάποιες φορές, μία ή περισσότερες πύλες, στα Χανιά συμβαίνει το αντίθετο, κατεδαφίζονται δηλαδή οι πύλες και διατηρούνται τμήματα των τειχών ακέραια. Το ενετικό σύστημα οχύρωσης των Χανίων αποτελεί ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό χαρακτηριστικό, διότι αποτέλεσε ένα νέο, για την εποχή, σύστημα άμυνας το οποίο εφευρέθηκε για να ανταποκριθεί στις συνεχείς εξελίξεις της τέχνης του πολέμου, με την ευρεία χρήση του πυροβόλου. Ιδιαίτερα χαρακτηριστικά αποτελούν επίσης η αριστοτεχνική χρήση των γεωμορφολογικών ιδιαιτεροτήτων της περιοχής και η αξιοποίηση της στρατηγικής θέσης[193].

Εικ. 135: Χάρτης της Παλιάς πόλης Χανίων

Εικ. 136:Ανατολική τάφρος, τμήμα των Ενετικών Οχυρώσεων

Πέρα από τα μνημεία των διαφόρων εποχών που συνθέτουν την παλιά πόλη Χανίων, υπάρχουν δύο ξεχωριστά σημεία που διατηρούν τις παραδοσιακές τέχνες της κατασκευής των στιβανιών[194] και της κατασκευής των μαχαιριών[195]. Οι περιοχές αυτές της Παλιάς Πόλης είναι γνωστές ως Στιβανάδικα και Μαχαιράδικα, αντίστοιχα, μέχρι και σήμερα (εικόνες 137,138).

[192] Η κατασκευή των προμαχωνικών οχυρώσεων αρχικά αναπτύχθηκε στη Βενετία στο πλαίσιο υλοποίησης ενός ευρύτερου αμυντικού προγράμματος για την περιοχή της Μεσογείου. Ως εκ τούτου αντανακλά την επιρροή των δυτικών ιδεών στον τομέα της οχυρωματικής αρχιτεκτονικής κατά τη διάρκεια της όψιμης Αναγέννησης / μανιεριστική περίοδο στην Ανατολική Μεσόγειο, όπου βυζαντινά οχυρωματικά έργα ήταν σε χρήση μέχρι τότε. Το πιο ενδιαφέρον στοιχείο είναι η εμφάνιση ενός νέου συστήματος οχύρωσης, του «προμαχωνικού μετώπου» ή «fronte bastionato», ένα ορόσημο στην εξέλιξη της οχυρωματικής τεχνολογίας και αρχιτεκτονικής. (πηγή: http://whc.unesco.org/en/tentativelists/5855/

[193] http://whc.unesco.org/en/tentativelists/5855/

[194] Τα στιβάνια είναι χειροποίητες, παραδοσιακές κρητικές μπότες και αποτελούν χαρακτηριστικό στοιχείο της παραδοσιακής τοπικής ενδυμασίας.

[195] Το μαχαίρι αποτελούσε απαραίτητο στοιχείο του κάθε Κρητικού παλαιότερα για λόγους προστασίας από τους Τούρκους.

Εικόνα 137: Μαχαιράδικα

Εικόνα 138: Στιβανάδικα

Σύμφωνα με την εισήγηση του ΤΕΕ Δυτικής Κρήτης στα πλαίσια της 7ης Συνδιάσκεψης Περιφερειακών Νησιωτικών Τμημάτων του ΤΕΕ (2009) η Μεσαιωνική Πόλη Χανίων θα μπορούσε να ενταχθεί στον Παγκόσμιο Κατάλογο της UNESCO, καθώς πιθανότατα τηρεί τα «κριτήρια III και IV», δηλαδή αποτελεί εξέχουσα μαρτυρία μιας χαμένης σήμερα πολιτιστικής κληρονομιάς και παρουσιάζει ένα εξέχον δείγμα ποικιλίας αρχιτεκτονικών τύπων («παλίμψηστο») που απεικονίζουν σημαντικές περιόδους της ανθρώπινης ιστορίας – μινωικός πολιτισμός, ενετοκρατία και τουρκοκρατία στην Κρήτη[196]. Επίσης, βρίσκονται ήδη στη λίστα με τα υποψήφια μνημεία για ένταξη της UNESCO οι ενετικές οχυρώσεις των Χανίων [197], στα πλαίσια ενός συνόλου αμυντικών οχυρώσεων στην Ελλάδα, καθώς και ο αρχαίος οικισμός της Κυδωνίας, στο λόφο Καστέλι[198]. Για να γίνει όμως αυτό απαιτείται να παρθούν μέτρα, με σκοπό την επίλυση σημαντικών προβλημάτων και την αναβάθμιση της Παλιάς πόλης στο σύνολο της.

Τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η Παλιά Πόλη Χανίων είναι ποικίλα και επηρεάζουν τόσο την ποιότητα ζωής στο ιστορικό κέντρο όσο και την κατάσταση και ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς. Η αποτελεσματική και μόνιμη επίλυση των προβλημάτων θα ενίσχυε σημαντικά την πιθανότητα ένταξης της πόλης στη λίστα της Παγκόσμιας Πολιτιστικής Κληρονομιάς της UNESCO. Στη συνέχεια θα δούμε αναλυτικά ποια είναι αυτά τα προβλήματα καθώς και κάποιες βασικές κατευθύνσεις προς την επίλυση τους.

[196] Ελλάδα, ΤΕΕ - Τμήμα Δυτικής Κρήτης (2009), Στρατηγικός σχεδιασμός αναβάθμισης και προστασίας της Μεσαιωνικής πόλης Χανίων – Δυνατότητα ένταξης στον κατάλογο της Παγκόσμιας πολιτιστικής Κληρονομιάς της UNESCO στην *7η Συνδιάσκεψη Περιφερειακών Νησιωτικών Τμημάτων του ΤΕΕ,* Χανιά, 24-25 Απριλίου 2009, εκδ. ΤΕΕ – Τμήμα Δυτικής Κρήτης, σελ. 22
[197] http://whc.unesco.org/en/tentativelists/5855/
[198] http://whc.unesco.org/en/tentativelists/5860/

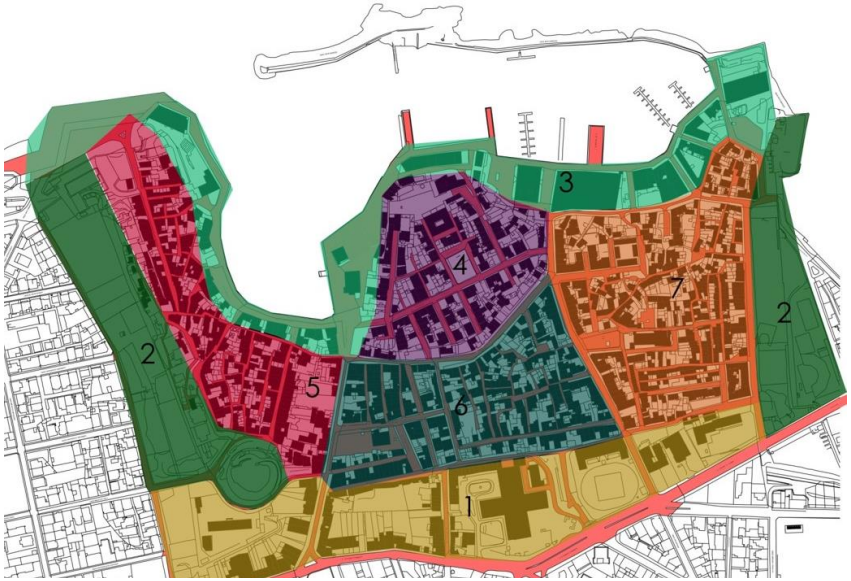
4.2.6 Η Παλιά πόλη των Χανίων σήμερα

Η Παλιά πόλη των Χανίων οριοθετείται από τα Ενετικά τείχη, και το ίχνος αυτών όπου δεν υπάρχουν, καταλαμβάνει έκταση 456 στρεμμάτων περίπου [199] και αποτελεί το δεύτερο μεγαλύτερο ιστορικό κέντρο του νησιού, μετά από αυτό του Ηρακλείου. Διοικητικά το μεγαλύτερο τμήμα της ανήκει στην πολεοδομική ενότητα ΠΕ-1 («Παλιά πόλη») ενώ ένα μικρότερο τμήμα, στην περιοχή της Δημοτικής Αγοράς, ανήκει στην ΠΕ-3 («Κέντρο»)

Εν συγκρίσει με άλλα ιστορικά κέντρα της Ελλάδας, και ειδικά της Κρήτης, διατηρεί έντονο το στοιχείο της κατοικίας, ακόμη και στους ξενώνες που περιλαμβάνει. Ακόμα είναι χαρακτηριστικό, πως πέραν των δημοτικών υπηρεσιών, η ύπαρξη των υπόλοιπων χρήσεων είναι τόσο ανάμεικτη και έντονη που θα μπορούσε να θεωρηθεί σχεδόν αυτόνομη περιοχή.

4.2.6.Ι Οικιστικό δίκτυο – Κατάσταση κτιρίων

Η οικιστική δομή της Παλιάς πόλης Χανίων παρουσιάζει ποικίλα δομικά χαρακτηριστικά, διότι αποτελεί προϊόν διαστρωμάτωσης πολλών πολιτισμών που κατοίκησαν στο χώρο αυτό στη διάρκεια των αιώνων. Αρχικά, εντοπίζουμε έντονες υψομετρικές διαφορές στο λόφο Καστέλι καθώς και στην περιοχή των Ενετικών τειχών και τάφρων (εικόνα 139 – περιοχές 2 και 4). Στο λόφο Καστέλι και στο νότιο όριο της πόλης, το οποίο συνδέει την παλιά με τη νέα, αναπτύσσεται ένα πιο ορθοκανονικό σύστημα οργάνωσης (εικόνα 139 – περιοχές 1 και 4). Στην υπόλοιπη περιοχή αναπτύσσεται ένα λαβυρινθώδες σύστημα δόμησης και οργάνωσης του χώρου, με τη δημιουργία μικρών και στενών δρόμων (σοκάκια) αλλά και πολλών αδιεξόδων (εικόνα 139 – περιοχές 3, 5, 6 και 7). Στο σύνολο της περιοχής, αναπτύσσονται μικρά οικοδομικά τετράγωνα, με εξαίρεση το νότιο τμήμα της πόλης στο οποίο συναντάμε μεγάλα οικοδομικά τετράγωνα και μεγάλης κλίμακας κτίρια.



Εικόνα 139: Οικιστικό δίκτυο Παλιάς πόλης Χανίων

[199] Ελλάδα, Περιφέρεια Κρήτης – Δήμος Χανίων (2015), *Αναθεώρηση και επέκταση γενικού πολεοδομικού σχεδίου (ΓΠΣ) δήμου Χανίων και περιαστικών δήμων Ελ. Βενιζέλου, Θερίσου και Σούδας*, Κεφάλαιο Α.4, σελ. 67

Η περιοχή έχει πολυάριθμα διατηρητέα κτίρια (εικόνα 140), ιδιαίτερα στα δυτικά, αλλά και πολλά κτίρια ανώνυμης αρχιτεκτονικής, τα οποία στην πλειοψηφία τους δεν έχουν συντηρηθεί και υποβαθμίζουν την εικόνα της Παλιάς πόλης. Όμως, τα κτίρια αυτά της ανώνυμης αρχιτεκτονικής είναι που καθιστούν την Παλιά πόλη ένα ενιαίο ιστορικό σύνολο, και όχι μεμονωμένα μνημεία διάσπαρτα στο χώρο. Επίσης, διατηρούνται τμήματα τόσο από τα Ενετικά τείχη αλλά και από τα Βυζαντινά.

Εικ. 140: Χάρτης της Παλιάς πόλης με ένδειξη των διατηρητέων κτιρίων και των Βυζαντινών και Ενετικών οχυρώσεων

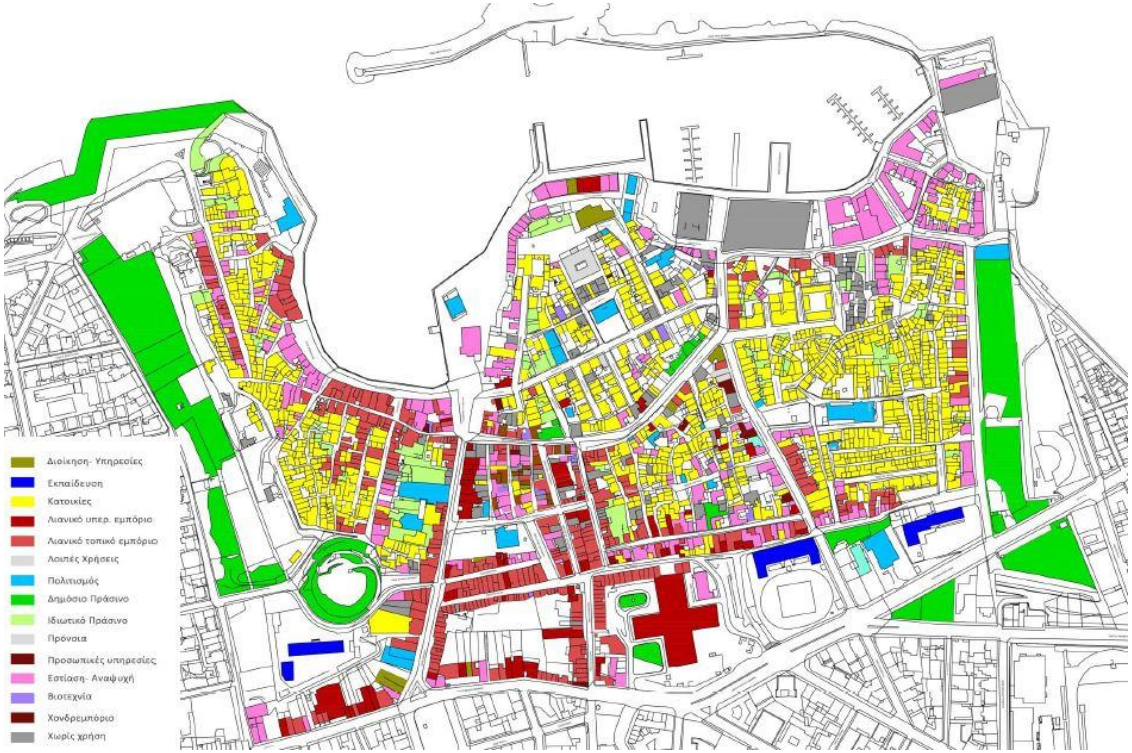
Σήμερα, τα μη προστατευόμενα κτίρια επιτρέπεται να κατεδαφίζονται και να αναδομούνται με τους όρους και περιορισμούς δόμησης που ισχύουν. Συγκεκριμένα, η Παλιά πόλη ανήκει στον Τομέα Ι, με ΣΔ 1,4, αριθμό ορόφων μέχρι τρεις και ύψος σύμφωνα με τον ΓΟΚ (+ 1,5 μέτρο σε περίπτωση κατασκευής στέγης). Για τα παραπάνω μπορούν να ισχύσουν και κάποιες παρεκκλίσεις.

4.2.6.2 Χρήσεις

Όσον αφορά τις χρήσεις στην Παλιά πόλη παρατηρείται έντονη ανάμειξη κεντρικών λειτουργιών και ιδιαίτερα τουρισμού και αναψυχής με κατοικία, η οποία υφίσταται πιέσεις από τη συνύπαρξη αυτή, ιδιαίτερα τους μήνες με υψηλή προσέλευση επισκεπτών[200]. Πιο συγκεκριμένα,

[200] Ελλάδα, Περιφέρεια Κρήτης – Δήμος Χανίων (2015), *Αναθεώρηση και επέκταση γενικού πολεοδομικού σχεδίου (ΓΠΣ) δήμου Χανίων και περιαστικών δήμων Ελ. Βενιζέλου, Θερίσου και Σούδας*, Κεφάλαιο Α.4, σελ. 4

λειτουργίες αναψυχής συναντώνται στο βόρειο τμήμα κατά μήκος του λιμανιού και δυτικά, όπου επικρατεί άναρχη δόμηση. Η εμπορική ζώνη καθώς και κάποιες εκπαιδευτικές μονάδες εντοπίζονται κυρίως νότια της περιοχής. Έτσι, διαμορφώνεται ένας πυρήνας κατοίκησης στην κεντρική περιοχή, και τμηματικά στην ανατολική και δυτική, όπου όμως και αυτός έχει αρχίσει να εκτοπίζεται και να δέχεται πιέσεις (εικόνα 141). Αξίζει να αναφέρουμε εδώ ότι οι χρήσεις γης του εγκεκριμένου ΓΠΣ 1988 αποτελούν μόνο κατεύθυνση και δεν έχουν θεσμική ισχύ. Επίσης, η αναθεωρημένη μελέτη Ρωμανού – Καλλιγά 1994, η οποία πρότεινε διαφορετικές χρήσεις από το ΓΠΣ, δεν θεσμοθετήθηκε ποτέ [201].



Εικόνα 141: Υφιστάμενες χρήσεις

Επίσης, μεγάλο τμήμα της Παλιάς πόλης αποτελούν τα εναπομείναντα τείχη και τάφροι των Ενετικών αλλά και των Βυζαντινών χρόνων. Το μεγαλύτερο μέρος των ενετικών οχυρώσεων σήμερα είναι εμφανές, αλλά αποτελούν ως επι το πλείστον αναξιοποίητα τμήματα του δημόσιου χώρου, με επίσημες λειτουργίες αυτές της δημοτικής στάθμευσης και του προσωρινού θεάτρου της Ανατολικής Τάφρου. Είναι εκτάσεις που θα μπορούσαν να γίνουν αστικά πάρκα και να

[201] Ελλάδα, Περιφέρεια Κρήτης – Δήμος Χανίων (2015), *Αναθεώρηση και επέκταση γενικού πολεοδομικού σχεδίου (ΓΠΣ) δήμου Χανίων και περιαστικών δήμων Ελ. Βενιζέλου, Θερίσου και Σούδας*, Κεφάλαιο Α.4, σελ.74

καλύψουν πολυάριθμες σύγχρονες ανάγκες, συνδέοντας εύκολα το νέο κέντρο με το παλιό. Ολόκληρη όμως η έκταση περιμετρικά τους, χρήζει προσοχής, όπως και μίας εμπεριστατωμένης μελέτης που θα καθορίσει μία ζώνη εκτόνωσης και μετάβασης από το νέο στο παλιό κέντρο. Οι βασικές είσοδοι στην Παλιά Πόλη συναντώνται κυρίως στο νότιο της τμήμα και σε σημεία καίρια για ολόκληρη την πόλη, η μελέτη θα πρέπει να καλύπτει τις σημερινές αλλά και τις μελλοντικές ανάγκες των πολιτών και των επισκεπτών, σεβόμενη κάθε ιστορικό ίχνος.

Η μετατροπή της Παλιάς πόλης σε μια μονολειτουργική πόλη προορισμένη να προσφέρει υπηρεσίες αποκλειστικά και μόνο στον τουριστικό πληθυσμό, συγκρουόμενη με τις ανάγκες των μόνιμων κατοίκων, οι οποίοι τείνουν να την εγκαταλείπουν, είναι κάτι το οποίο πρέπει να αποτραπεί. Παρόλο που ακόμα στην Παλιά πόλη υπάρχουν πολλοί μόνιμοι κάτοικοι προκύπτει άμεσα η ανάγκη καθορισμού των επιτρεπόμενων χρήσεων γης, με σκοπό την προστασία της κατοικίας από μη συμβατές χρήσεις που τείνουν να την εκτοπίσουν. Η παγκόσμια εμπειρία υποστηρίζει τις μεικτές χρήσεις για τα ιστορικά κέντρα[202]. Οι μόνιμοι κάτοικοι αποτελούν την ψυχή της Παλιάς πόλης και είναι αυτοί που εξασφαλίζουν την βιωσιμότητα της, αποτρέποντας φαινόμενα ερημοποίησης και 'γκετοποίησης' όταν οι επισκέπτες φεύγουν. Για το λόγο αυτό, είναι σημαντικό να ενθαρρυνθεί η κατοίκηση μέσω μέτρων που θα εξασφαλίσουν την ευημερία τους και να διαφυλαχτεί η ομαλή συμβίωση τους με τις υπόλοιπες χρήσεις καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

4.2.6.3 Δίκτυα ήπιας κυκλοφορίας

Η κυκλοφορία των οχημάτων είναι περιορισμένη στο ιστορικό κέντρο της πόλης, αλλά και όπου είναι δυνατή γίνεται με μεγάλη δυσκολία ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες. Η κατάσταση γίνεται ακόμα δυσκολότερη για τους μόνιμους κατοίκους στην εύρεση χώρου στάθμευσης σχετικά κοντά στις κατοικίες τους. Οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις του ιστορικού κέντρου των Χανίων, αποτελούν φλέγον ζήτημα το τελευταίο χρονικό διάστημα, κυρίως εξαιτίας της απόφασης του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου για την καθολική απαγόρευση της στάθμευσης των οχημάτων στο παραλιακό μέτωπο του παλιού λιμανιού. Καθίσταται λοιπόν επιτακτική ανάγκη η άμεση εφαρμογή μέτρων με σκοπό την λύση του κυκλοφοριακού. Το μέτρο της απαγόρευσης στάθμευσης των αυτοκινήτων, μπορεί να κινείται προς την σωστή κατεύθυνση αλλά δεν μπορεί να είναι το μοναδικό μέτρο που θα ληφθεί. Ο μακροπρόθεσμος στόχος πρέπει να είναι η καθολική απαγόρευση της κίνησης των αυτοκινήτων (εκτός μόνιμων κατοίκων και εκτάκτου ανάγκης) εντός των ορίων της Παλιάς Πόλης. Αυτό υπαγορεύεται τόσο από την ανάγκη προστασίας του ιστορικού κέντρου, όσο και από την ανάγκη ισορροπημένης ανάπτυξης της.

Επί του παρόντος η πόλη αναπτύσσεται άνισα, με τη φόρτιση να εντοπίζεται στις πεζοδρομημένες περιοχές και επί των βασικών αξόνων κίνησης οχημάτων, οι οποίες παίρνουν το

[202] http://www.elem.tee.gr/eidhseis/genika/2486-anavathmish-kai-diathrhsh-palias-polhs-xaniwn

βάρος των επισκεπτών. Η συνολική πεζοδρόμηση της Παλιάς πόλης θα επιφέρει αποφόρτιση συγκεκριμένων οδικών αξόνων. Η καθολική απαγόρευση των οχημάτων όμως δεν αρκεί. Θα πρέπει παράλληλα να καθοριστούν μια σειρά από σημαντικές παραμέτρους, που σχετίζονται άμεσα με τη βιώσιμη και ομαλή λειτουργία της κυκλοφορίας στην Παλιά πόλη. Για παράδειγμα η εξεύρεση διαθέσιμων νέων χώρων στάθμευσης πλησίον του ιστορικού κέντρου, η κίνηση και στάθμευση των μόνιμων κατοίκων της Παλιάς πόλης καθώς και η κίνηση εντός των τειχών των ατόμων με ειδικές ανάγκες.

Επίσης, παρατηρούμε ότι αν και στο μεγαλύτερο ποσοστό του οδικού δικτύου της πόλης υπάρχουν πεζόδρομοι, δεν έχει διαμορφωθεί οργανωμένο δίκτυο οδών ήπιας κυκλοφορίας (πεζών, ποδηλάτων). Το δίκτυο των πεζοδρόμων είναι πυκνό λόγω της ύπαρξης πολλών στενών δρόμων αλλά και αδιεξόδων μέσα στο δαιδαλώδες σύστημα της περιοχής, αλλά δεν πρόκειται για ένα σχεδιασμένο δίκτυο πεζών. Κάτι αντίστοιχο συμβαίνει και με την κίνηση του ποδηλάτου στην Παλιά πόλη. Εντός των τειχών υπάρχει ένας σχεδιασμένος ποδηλατόδρομος στο δυτικό όριο της πόλης, ο οποίος όμως δεν εντάσσεται σε κάποιο συνολικό δίκτυο μέσα στην πόλη. Ιδιαίτερα σημαντικό πρόβλημα αποτελεί το γεγονός ότι στην Παλιά πόλη δεν υπάρχει σύστημα μέσων μαζικής μεταφοράς, ώστε να διευκολύνονται οι μετακινήσεις και να μειωθεί η χρήση του ιδιωτικού οχήματος. Αξίζει να επισημάνουμε ότι στο ισχύον ΓΠΣ (1988) δεν υπάρχει σχετική πρόβλεψη για δίκτυο ήπιας κυκλοφορίας εντός της Παλιάς πόλης.

Το κέντρο των Χανίων ενδείκνυται λόγω της έκτασης και της μορφολογίας του εδάφους (σχετικά ήπιες κλίσεις) για μορφές ήπιας κυκλοφορίας (πεζή μετακίνηση, ποδήλατο). Οι πεζόδρομοι και οι δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας, σε συνδυασμό με ποδηλατόδρομους, εκτός του ότι σε γενικές γραμμές εξασφαλίζουν περισσότερη ασφάλεια για τους πεζούς και τους ποδηλάτες (λόγω των χαμηλότερων ταχυτήτων και του διαχωρισμού των κινήσεων) συμβάλουν στη βελτίωση της εικόνας της πόλης, των συνθηκών του μικροκλίματος και της ατμόσφαιρας και τελικά στην αύξηση του ποσοστού των ήπιων μορφών μετακίνησης στο σύνολο των μετακινήσεων της πόλης, και όχι μόνο στα όρια του ιστορικού κέντρου. Για τους παραπάνω λόγους καθώς και για την ενθάρρυνση της παραμονής των μόνιμων κατοίκων στην Παλιά πόλη, αλλά και της επιστροφής αυτών που λόγω των συνθηκών διαβίωσης είχαν φύγει, είναι εξαιρετικά σημαντική η ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου και προσεκτικά σχεδιασμένου δικτύου ήπιας κυκλοφορίας.

Ένα άλλο πολύ σημαντικό πρόβλημα που αντιμετωπίζουν τόσο οι μόνιμοι κάτοικοι και εργαζόμενοι της Παλιάς πόλης αλλά και οι επισκέπτες είναι αυτό της στάθμευσης. Χώροι στάθμευσης υπάρχουν μόνο περιμετρικά της Παλιάς πόλης, στην Ανατολική και τη Δυτική τάφρο. Ιδιαίτερα στην περιοχή της Ανατολικής τάφρου παρατηρούνται τεράστια κυκλοφοριακά προβλήματα κατά την μαζική έξοδο των οχημάτων από το χώρο (πχ μετά το τέλος μιας θεατρικής παράστασης). Αυτό συμβαίνει διότι παρόλο που ο χώρος αποτελεί θεσμοθετημένο χώρο στάθμευσης δεν υπάρχει καμία μελέτη για την ομαλή λειτουργία και ένταξη αυτού στο

οδικό δίκτυο της περιοχής. Σε κάποια άλλα σημεία της πόλης (πχ οδός Δασκαλογιάννη, οδός Μίνωος κα) συναντάμε παρόδια στάθμευση, κυρίως από τους κατοίκους της περιοχής, η οποία όμως όταν δεν είναι θεσμοθετημένη δημιουργεί κυκλοφοριακά προβλήματα.

4.2.6.4 Ανοιχτοί και πράσινοι χώροι

Επίσης, ένα σημαντικό πρόβλημα της Παλιάς πόλης Χανίων είναι η έλλειψη οργανωμένων αδόμητων χώρων σε όλη την έκταση της περιοχής. Διαφορετική είναι η κατάσταση στο νότιο τμήμα της περιοχής, ανατολικά και δυτικά δηλαδή της Δημοτικής Αγοράς, όπου υπάρχουν μεγάλης έκτασης ασχεδίαστοι αδόμητοι χώροι. Επίσης, όπου υπάρχουν κάποιοι σχεδιασμένοι αδόμητοι χώροι βρίσκονται σε αρκετά κακή κατάσταση. Τέλος, στην Παλιά πόλη παρατηρούμε μεγάλη έλλειψη από ελεύθερους χώρους αστικού πρασίνου.

4.2.6.5 "Εικόνα της πόλης"

Τέλος, σημαντική παράμετρος που επηρεάζει την ποιότητα του δομημένου περιβάλλοντος της Παλιάς πόλης είναι η "εικόνα" της. Είναι σημαντικό να γίνει αντιληπτό ότι κάθε επέμβαση που γίνεται εντός και στα όρια της Παλιάς πόλης έχει άμεση αντανάκλαση στην εικόνα της. Είτε είναι κτίριο, είτε είναι διαμόρφωση κοινόχρηστου χώρου, επηρεάζει το σύνολο της και συνεπώς δεν είναι σε καμία περίπτωση μεμονωμένη, σημειακή και αδιάφορη. Ιδιαίτερα σε ένα τουριστικό προορισμό, η "εικόνα της πόλης" είναι το βασικό τουριστικό προϊόν που προωθείται. Επιβάλλεται η τήρηση αυστηρών μορφολογικών και αρχιτεκτονικών όρων, αναφορικά με την κατασκευή και την επιλογή των υλικών, τη σήμανση, τη σκίαση κτλ., με στόχο την επίτευξη ενός αισθητικού αποτελέσματος που αναδεικνύει και δεν υποβιβάζει το ιστορικό τοπίο.

Επιπλέον, οι επιβαλλόμενοι μορφολογικοί και αρχιτεκτονικοί όροι θα πρέπει να είναι σύγχρονοι, ακολουθώντας τη διεθνή πρακτική όσον αφορά τις επεμβάσεις σε ιστορικούς και παραδοσιακούς ιστούς. Είναι απαραίτητο, για την ιστορική συνέχεια, να υπάρχει αντιπροσώπευση κάθε εποχής (ακόμα και των σύγχρονων αξιόλογων δειγμάτων) και ειδικά στα Χανιά πρέπει να αναδειχθεί το πολιτισμικό παλίμψηστο της πόλης, να εμφανιστούν τα αλλεπάλληλα στρώματα κατοίκησης των περασμένων αιώνων, σε συνδυασμό με σύγχρονες πρακτικές. Η απόφαση για την τοποθέτηση οποιονδήποτε κατασκευών απαιτεί προηγουμένως λεπτομερή σχεδιασμό ως προς τις κατασκευαστικές λεπτομέρειες και λαμβάνοντας υπόψιν και τις μορφολογικές ιδιαιτερότητες που χαρακτηρίζουν την Παλιά πόλη. Θέματα όπως η μονιμότητα, η μεταβλητότητα, η σχέση με τα ιστορικά κτίρια, οι λειτουργίες και οι μορφολογικές επιλογές πρέπει να τεθούν σε ένα προγραμματισμό που θα δώσει λύσεις σε όλες τις προβληματικές που αντιμετωπίζει η εικόνα των Χανίων. Συνεπώς, είναι σημαντικό να εξασφαλίζεται από όλους τους σχετικούς φορείς το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα, όσο και αν αυτό φαίνεται σε πρώτη ανάγνωση χρονοβόρο ή και ακριβό ή περιττό.

4.2.7 Επεμβάσεις που έχουν γίνει

4.2.7.Ι Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Κρήτης '94-99

Στα πλαίσια της υλοποίησης του Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος Κρήτης '94-99 του 2ου Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης που αφορούσε την Παλιά πόλη Χανίων πραγματοποιήθηκαν έξι υποέργα, τα τέσσερα από αυτά αφορούσαν διαμορφώσεις υποβαθμισμένων κύριων περιοχών, αρμοδιότητας ΥΠΕΧΩΔΕ ενώ τα άλλα δύο αρμοδιότητας του ΥΠΠΟ[203].

Έτσι το πρώτο υποέργο με τίτλο «Διαμόρφωση και πεζοδρόμηση οδών πέριξ Μητροπόλεως» επελέγη με κύριο σκεπτικό ότι αφορούσε μια περιοχή στην εμπορική ζώνη της Παλιάς πόλης που μέχρι τότε δεν είχε δεχτεί καμιά επέμβαση αναβάθμισης, με αποτέλεσμα να έχει μετατραπεί κυρίως σε ένα άναρχο χώρο στάθμευσης οχημάτων καθ΄ όλο το 24ωρο.

Τα επόμενα τρία υποέργα με τίτλο «Διαμόρφωση οδών Κανεβάρο – Καντανολέοντος και Κατρέ – πλακόστρωση πλατείας Σιντριβανιού και διαμόρφωση οδών Ζαμπελίου και Θεοτοκοπούλου» επελέγησαν με κύριο γνώμονα τη συνέχεια που είχαν μεταξύ τους, το οποίο θα έδινε τη δυνατότητα της δημιουργίας ενός περιπάτου διαδρομής τόσο για τον επισκέπτη όσο και για τον κάτοικο, ώστε να γνωρίσει όλες τις ιστορικές περιόδους της Παλιάς πόλης. Έτσι, διασχίζοντας την οδό Κανεβάρο θα παρατηρούσε τις σημαντικές μινωικές ανασκαφές, φτάνοντας στην πλατεία Σιντριβανιού θα βρισκόταν στην καρδιά της Παλιάς πόλης, προχωρώντας στην οδό Ζαμπελίου θα συναντούσε τα ενετικά κτίρια και τέλος θα ολοκλήρωνε στην οδό Θεοτοκοπούλου παρατηρώντας την πληθώρα των τούρκικων και νεοκλασικών κτισμάτων της, καταλήγοντας στη βορειοδυτική πλευρά των ενετικών οχυρώσεων και στη δυτική έξοδο από την Παλιά πόλη.

Οι μελέτες των έργων αυτών συντάχθηκαν από το Γραφείο Παλιάς πόλης και εγκρίθηκαν καταρχάς από την ειδική επιστημονική επιτροπή της προγραμματικής σύμβασης και στη συνέχεια από το Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο.

Το τελευταίο υποέργο ήταν μια επέμβαση που έγινε σε συνεργασία με την 13η Εφορεία Βυζαντινών Μνημείων Κρήτης και περιλάμβανε εργασίες καθαρισμού, συντήρησης και αποκατάστασης φθαρμένων επιφανειών σε τμήματα των ενετικών οχυρώσεων όσο και του βυζαντινού τείχους.

Στη δεύτερη κατηγορία έργων, στα πλαίσια του ίδιου προγράμματος αλλά αρμοδιότητας του υπουργείου Πολιτισμού, με γενικό τίτλο «Στερέωση, αναστήλωση, διαμόρφωση, ανάδειξη μνημείων και διατηρητέων κτιρίων παλιάς πόλης Χανίων», η επιλογή ήταν καταρχάς να ενταχθούν χαρακτηριστικά μνημεία όλων των ιστορικών περιόδων της παλιάς πόλης, λαμβάνοντας όμως υπόψη και την υφιστάμενη κατάσταση τους. Έτσι, επελέγησαν δύο νεοκλασικά κτίρια, το κτίριο του Χρυσόστομου και το κτίριο του πρώην Β΄ Ταμείου, ένα ενετικό

[203] Μυλωνάς Α., Γραφείο Παλιάς Πόλης Χανίων, Παλιά Πόλη Χανίων – Προβλήματα και επεμβάσεις, σελ. 2

μνημείο, ο επιπρομαχώνας του Αγίου Δημητρίου ή Λάντο και ένα τούρκικο μνημείο, ο Μιναρές του Αγίου Νικολάου Σπλάτζιας. Χαρακτηριστικό και των τεσσάρων υποέργων ήταν η κακή έως επικίνδυνη υφιστάμενη κατάσταση τους[204].

4.2.7.2 Κέντρο Αρχιτεκτονικής Μεσογείου - Μεγάλο Αρσενάλι

Το 1997 ο Δήμος Χανίων, με την φροντίδα του ΚΑΜ (το οποίο είχε μόλις ιδρυθεί) ανέθεσε στη Σχολή Αρχιτεκτόνων του ΕΜΠ την προμελέτη ανάπλασης του μνημείου προκειμένου να στεγαστεί στους χώρους του το ΚΑΜ και οι εκδηλώσεις του. Το κτίριο παραδόθηκε στο ΚΑΜ και εγκαινιάστηκε στις 18 Μαΐου 2002[205].

Πρόκειται για το τελευταίο προς τα δυτικά κτίριο του συγκροτήματος των 17 νεωρίων. Η κατασκευή του κτιρίου άρχισε το 1585. Το μεγάλο πάχος των τοίχων του, η απομόνωση του από τα άλλα νεώρια αλλά και οι δημόσιες λειτουργίες που στέγασε κατά καιρούς, του προσδίδουν μια ιδιαιτερότητα που ίσως εξηγεί την επωνυμία «Μεγάλο». Με την προσθήκη του ορόφου το 1872, επί Τουρκοκρατίας, άρχισε μια καινούργια εποχή για το Μεγάλο Αρσενάλι. Το οίκημα φιλοξένησε αρκετές σημαντικές δημόσιες λειτουργίες. Μεταξύ άλλων, στέγασε το σχολείο της Χριστιανικής Κοινότητας. Από το 1892 στέγαζε θεατρικές παραστάσεις στη μεγάλη αίθουσα του. Χρησιμοποιήθηκε και ως δημόσιο νοσοκομείο από το 1823 αλλά και ως Δημαρχείο από το 1828 έως το 1941[206].

Σήμερα, από ασκεπές ερείπιο, που ήταν στα μέσα της δεκαετίας του '90, έχει μετατραπεί σε εντυπωσιακό χώρο εκδηλώσεων και εκθέσεων. Λειτουργεί ως Κέντρο Αρχιτεκτονικής της Μεσογείου, φιλοξενώντας σημαντικές Ελληνικές και διεθνείς διοργανώσεις στους χώρους του, με ιδιαίτερη έμφαση στην Αρχιτεκτονική (εικόνες 142,143).

Εικ. 142: Το Μεγάλο Αρσενάλι – Κέντρο Αρχιτεκτονικής Μεσογείου

Εικ. 143: Το Μεγάλο Αρσενάλι εσωτερικά

[204] Μυλωνάς Α., Γραφείο Παλιάς Πόλης Χανίων, Παλιά Πόλη Χανίων – Προβλήματα και επεμβάσεις, σελ. 3
[205] http://www.keppedih-cam.gr/politismos/xoroi-politsmoi/kentro-arxitektonikis-mesogeiou/184-ypodomes/kam/75-cam-restore
[206] http://www.dlx.gr/το-κέντρο-αρχιτεκτονικής-της-μεσογείο

4.2.7.3 Νεώριο του Μόρο - Ιστιοπλοϊκός όμιλος

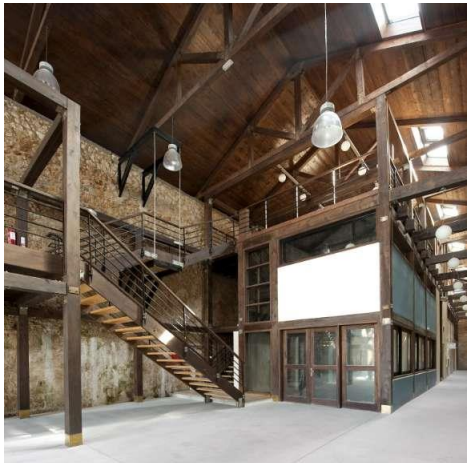
Το Νεώριο του Μόρο κτίστηκε σε «τεχνητή» χερσόνησο που δημιουργήθηκε στις αρχές του 16ου αιώνα. Επρόκειτο για κτίριο ασκεπές, καθαρών διαστάσεων 9*57μ., από το οποίο σώζονταν μόνο οι περιμετρικές τοιχοποιίες. Νότια του ασκεπούς Νεωρίου διασώζονται τα δύο θολοσκεπή Νεώρια, που επικοινωνούν μεταξύ τους μέσω τοξωτών ανοιγμάτων.

Το κτίριο χρησιμοποιείτο από την Εφορεία Βυζαντινών Αρχαιοτήτων ως υπαίθριος χώρος αποθήκευσης, ενώ η μελέτη αποκατάστασης προέβλεπε την επανάχρηση του για τη δημιουργία του Κέντρου Ιστιοπλοΐας.

Η πρόταση έχει αναστρέψιμο χαρακτήρα, καθώς μέσα στο υπάρχον κέλυφος κατασκευάστηκε ένας νέος οργανισμός με φέροντα ξύλινα στοιχεία και η στέγαση του χώρου επιτυγχάνεται με ξύλινη δίκλινη στέγη με γαλλικά κεραμίδια (εικόνες 144,145).

Το έργο ολοκληρώθηκε έπειτα από την έγκριση της Δ/νσης Αναστήλωσης Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Μνημείων και την σύμφωνη γνώμη του Κ.Α.Σ. το Νοέμβριο του 2006[207].

Εικ. 144: Το Νεώριο του Μόρο – Ιστιοπλοικός Όμιλος



Εικ. 145: Το Νεώριο του Μόρο εσωτερικά

4.2.7.4 Φάρος Ενετικού Λιμανιού

Στο 3ο Κοινοτικό Πλαίσιο στήριξης είχε ενταχθεί η αποκατάσταση και ανάδειξη του Φάρου και του λιμενοβραχίονα στο ενετικό λιμάνι.

Θεμελιώθηκε από τους Ενετούς κάπου μεταξύ 1595 και 1601 πάνω σε φυσικό βράχο και ολοκληρώθηκε στα τέλη της Ενετοκρατίας. Από τον αρχικό ενετικό φάρο σήμερα σώζεται μόνο η βάση του. Με τον καιρό υπέστη σημαντικές φθορές και έπρεπε να περάσουν 200 χρόνια μέχρι το 1830 – 40 οπότε και ανακατασκευάστηκε από τους Αιγύπτιους, τον καιρό που οι Άγγλοι είχαν

[207] http://www.archa.gr/el/location/Moros_arsenal

παραχωρήσει την Κρήτη στον αντιβασιλέα της Αιγύπτου. Στα τέλη της οθωμανικής κυριαρχίας, το έργο ολοκληρώθηκε με την προσθήκη της σκάλας στην ανατολική πλευρά του, καθώς και αγωγών, μέσω των οποίων διέρχεται θαλασσινό νερό κάτω από την επιφάνεια της βάσης του. Ο Φάρος έχει ύψος 21 μ., με ύψος εστίας από την επιφάνεια της θάλασσας 26μ. ενώ το φως του φτάνει σε απόσταση 7 μιλίων. Είναι ο παλαιότερος που σώζεται μέχρι σήμερα, όχι μόνον των Ελληνικών παραλίων αλλά και της Μεσογείου και ένας από τους παλαιοτέρους στον κόσμο.

Ο Φάρος των Χανίων δεν μοιάζει με τους άλλους φάρους της εποχής. Η αρχιτεκτονική του που θυμίζει μιναρέ όσο και το γεγονός ότι δεν υπάρχει κατοικία για το φαροφύλακα (αφού βρισκόταν σε κατοικημένη περιοχή) δεν τον κατατάσσουν στις τυποποιημένες κατηγορίες φάρων (εικόνα 146).

Την ανάδειξη του ευρύτερου χώρου του λιμενοβραχίονα του φάρου στο ενετικό λιμάνι των Χανίων, που εδώ και χρόνια παρέμενε εγκαταλειμμένος και αναξιοποίητος, δρομολογεί το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο με τη δημιουργία δύο Κέντρων Πληροφόρησης. Όσον αφορά το περιεχόμενο τους, το Κέντρο Πληροφόρησης "Φάρου", θα περιλαμβάνει αρχειακό υλικό με φωτογραφίες από τον ενετικό φάρο για τους επισκέπτες. Το δεύτερο Κέντρο Πληροφόρησης "Καρνάγιο" προγραμματίζεται να περιλαμβάνει μηχανήματα με τα οποία λειτουργούσε κάποτε το παραδοσιακό καρνάγιο.

Εικ. 146: Ο Φάρος του Ενετικού λιμανιού

4.2.7.5 Παλιό Τελωνείο

Στα πλαίσια του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Κρήτης και νήσων Αιγαίου 2007 – 2013» (ΕΣΠΑ) έχει ενταχθεί το έργο με τίτλο «Αποκατάσταση και Διαρρύθμιση του κτηρίου του παλιού Τελωνείου για τη δημιουργία Κέντρου Πολλαπλών Πολιτιστικών Δραστηριοτήτων» και έχει συνολικό προϋπολογισμό 7.600.000 ευρώ. Σκοπός του είναι η αποκατάσταση του κτιρίου του παλιού Τελωνείου και την κατάλληλη διαμόρφωση του, ώστε να αποτελέσει ένα σύγχρονο κέντρο πολλαπλών πολιτιστικών δραστηριοτήτων.

Το εν λόγω πέτρινο κτίριο του παλιού Τελωνείου βρίσκεται στον εσωτερικό λιμένα της Παλιάς πόλης Χανίων και έχει κηρυχθεί Νεότερο Ιστορικό και Διατηρητέο Μνημείο, με απόφαση το Υπουργείου Πολιτισμού και Τουρισμού. Συνοπτικά, οι εργασίες του έργου περιλαμβάνουν την αποκατάσταση και τη διαρρύθμιση του κτιρίου, επεμβάσεις και προσθήκες στον φέροντα οργανισμό και ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις[208] (εικόνα 147).

Το κτήριο θα μετατραπεί σε σύγχρονο πολυχώρο που θα πάρει το όνομα «Μίκης Θεοδωράκης» ενώ στόχος είναι τα εγκαίνια να γίνουν την άνοιξη του 2016.

Εικ. 147: Εργασίες συντήρησης και αποκατάστασης στο παλιό Τελωνείο

4.2.7.6 Ολοκληρωμένο Σχέδιο Αστικής Ανάπτυξης Παλιάς πόλης Χανίων

Στα πλαίσια του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Κρήτης και νήσων Αιγαίου 2007 – 2013», και πιο συγκεκριμένα του Άξονα Προτεραιότητας 7 «Αειφόρος Ανάπτυξη και Ποιότητα Ζωής» πραγματοποιήθηκαν δεκατέσσερα έργα στην Παλιά πόλη Χανίων (εικόνα 148). Οι στόχοι του προγράμματος, έτσι όπως διατυπώνονται από τον Δήμο Χανίων, αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος και την βελτίωση της ποιότητας ζωής, την εξοικονόμηση ενέργειας και τη βελτίωση της ενεργειακής αποδοτικότητας των κτιρίων, την αειφορική διαχείριση των στερεών

[208] http://www.pepkritis.gr/map/?et-listing-rating=none&et-listing-location=24&s=&post_type=listing&et-listing-type=none#

Εικ. 148: Έργα ολοκληρωμένου Σχεδίου Αστικής Ανάπλασης Παλιάς πόλης Χανίων

απορριμμάτων, την προώθηση αειφόρων αστικών μεταφορών, την διατήρηση της πολιτιστικής, ιστορικής και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς μέσω της ανάδειξης διατηρητέων και παραδοσιακών κτιρίων και της εξασφάλισης υποδομών σύγχρονου πολιτισμού, την βιώσιμη αναβάθμιση του δομημένου περιβάλλοντος, τον εκσυγχρονισμό των δικτύων υποδομής, την δημιουργία και εξασφάλιση υψηλής ποιότητας δημόσιων χώρων, την μείωση της κοινωνικής ανισότητας και την ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής[209].

Τα έργα που πραγματοποιήθηκαν αφορούν την αναβάθμιση δικτύων υποδομής στο δυτικό και κεντρικό τμήμα της Παλιάς πόλης, την αποκατάσταση και ανάδειξη του πρώην Ρώσικου Στρατώνα, πεζοδρόμηση και ανάπλαση οδών και την εγκατάσταση σταθμών με ποδήλατα για τους πολίτες. Τέλος, πραγματοποιήθηκε η ανάπλαση του νότιου τμήματος του δυτικού αναχώματος των ενετικών οχυρώσεων και η λειτουργία του ως χώρου οργανωμένου πρασίνου.

[209] http://oldtown-chania.gr/?page_id=654

05

Συμπεράσματα

5.Ι ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η έννοια του αντικειμένου προστασίας, του μνημείου, πέρασε από πολλές διακυμάνσεις. «*Στην κυριολεξία η λέξη μνημείο σημαίνει οτιδήποτε ανακαλεί στη μνήμη ή υπενθυμίζει κάτι και, σε τελευταία ανάλυση, προειδοποιεί ή αφήνει υποθήκη για κάτι στους σύγχρονους του ή τους επιγενόμενους*» [210].

Η σταδιακή εννοιολογική διεύρυνση του αντικειμένου της προστασίας, από το μεμονωμένο κτήριο – φορέα ιστορικών, καλλιτεχνικών ή επιστημονικών αξιών – στα πολιτιστικά αγαθά και την πολιτιστική κληρονομιά, φορέων ενός μεγάλου και ποικίλου φάσματος αξιών, αποτελείται από τα κύρια χαρακτηριστικά των αλλεπάλληλων κειμένων των αρχών προστασίας. Έτσι στη Χάρτα των Αθηνών του 1931 ως αντικείμενο προστασίας ορίζονται τα μνημεία «με ιστορικό, καλλιτεχνικό ή επιστημονικό ενδιαφέρον και το άμεσο περιβάλλον τους» ενώ στη Χάρτα της Βενετίας του 1964 συναντάται η έννοια του ιστορικού μνημείου, η οποία δεν καλύπτει μόνο το μεμονωμένο αρχιτεκτονικό έργο αλλά και μνημειακά σύνολα. Στις Συστάσεις της UNESCO του 1968 εισάγεται η πολύ ευρύτερη έννοια του πολιτιστικού αγαθού και το 1975 με τη Διακήρυξη του Άμστερνταμ εμφανίζεται η αρχιτεκτονική κληρονομιά, η οποία περιλαμβάνει «όχι μόνο μεμονωμένα κτίρια εξαιρετικής ποιότητας και το άμεσο περιβάλλον τους, αλλά επίσης ολόκληρες πόλεις ή χωριά ιστορικού ή πολιτιστικού ενδιαφέροντος».

Παράλληλα με την διεύρυνση του όρου μνημείο και του αντικειμένου της προστασίας έρχεται και ο εμπλουτισμός των στόχων της προστασίας και των μεθόδων και διαδικασιών για την επίτευξη τους. Επιζητείται πλέον η ολοκληρωμένη προστασία και διαχείριση των πολιτιστικών αγαθών, τόσο ως προς την υλική τους υπόσταση όσο και ως προς το σύνολο των άυλων αξιών που αυτά φέρουν. Η στροφή προς την ολοκληρωμένη προστασία των πολιτιστικών αγαθών παρουσιάζεται το 1975 με τη Διακήρυξη του Άμστερνταμ για να εμπεδωθεί και καθιερωθεί με τα μεταγενέστερα κείμενα των αρχών και να επεκταθεί σε όλες τις κατηγορίες των πολιτιστικών αγαθών. Το δεύτερο μισό του 20ου αιώνα και οι αρχές του 21ου αποτελούν γόνιμα χρόνια όσο αναφορά τις θεωρητικές αναζητήσεις, συζητήσεις και προβληματισμούς (αλλά και τις έμπρακτες εφαρμογές) σχετικά με το ζήτημα της προστασίας. Νέες αντιλήψεις και προσεγγίσεις αναφύονται, οι οποίες εμπλουτίζουν και εξελίσσουν το υφιστάμενο κανονιστικό πλαίσιο αρχών επεμβάσεων ή το αμφισβητούν και το διαφοροποιούν.

Η ιστορική πόλη είναι η καταγεγραμμένη και αποκρυσταλλωμένη στο χώρο ιστορία που, συνήθως, έχει το πρόσθετο χαρακτηριστικό της ζωντανής συνέχειας. Μας παραδίδει πρότυπα οργάνωσης του χώρου, του πολεοδομικού και του αρχιτεκτονικού, και πρότυπα οργάνωσης της ζωής στους χώρους αυτούς, κάτω από συγκεκριμένες τοπικές, κοινωνικές και οικονομικές

[210] Μαλλούχου – Tufano Φ., Ιστορία – Θεωρία – Κριτική Αποκατάστασης Μνημείων (Σημειώσεις), Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Ενότητα 5, σελ 4

συνθήκες. Το ενδιαφέρον για το ιστορικό κέντρο της πόλης αναπτύχθηκε από τη μεταμοντέρνα πολεοδομία ως παράλληλη κίνηση προς αυτή της μεταμοντέρνας αρχιτεκτονικής. Όπως ο μεταμοντερνισμός στην αρχιτεκτονική στρέφεται προς τα κτίρια του παρελθόντος, αυτά δηλαδή που διασώθηκαν από την επέλαση του ριζοσπαστικού μοντερνισμού, έτσι και η μεταμοντέρνα πολεοδομία στρέφεται προς τις πόλεις του παρελθόντος[211]. Η ανάγκη προστασίας λοιπόν των ιστορικών κέντρων καθορίζεται από την αναζήτηση της συμφιλίωσης του σύγχρονου ανθρώπου με το παρελθόν, το περιβάλλον και την ιστορία του. Στην εποχή μας, την εποχή της παγκοσμιοποίησης, τίθεται καθημερινά το ζήτημα της μνήμης και η έννοια της διατήρησης της ταυτότητας και της παράδοσης, ως ζητούμενο των σύγχρονων πόλεων. Στον αγώνα των πόλεων και των περιφερειών για την ανάδειξη της ταυτότητας του τόπου, η αρχιτεκτονική κληρονομιά εμφανίζεται να αποτελεί σημαντική παράμετρο.

Κατά την τελευταία δεκαετία, το εντεινόμενο ενδιαφέρον για τη διαχείριση της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς που εκφράστηκε σε όλες τις αναπτυγμένες χώρες με προοδευτικά αυξανόμενο αριθμό πολιτικών, προγραμμάτων και έργων προστασίας και ανάδειξης, συνδέεται με το ρόλο της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς ως μοχλού ανάπτυξης των πόλεων και των περιφερειών καθώς και με την "κρίση ταυτότητας" των Ευρωπαϊκών πόλεων. Η κρίση αυτή έχει τις ρίζες της, πρώτον στις μαζικές μεταναστεύσεις πληθυσμών στη δύση, μεταμορφώνοντας τις πόλεις σε ετερογενείς, πολύ-πολιτισμικές κοινωνίες, και δεύτερον στα σταθερά βήματα σύγκλισης της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε όλο και περισσότερους τομείς[212]. Στο πλαίσιο αυτό η έννοια της ταυτότητας του τόπου αποκτά ιδιαίτερη σημασία και βαρύτητα. Άρα, στα πλαίσια της πολιτισμικής παγκοσμιοποίησης και της "κρίσης ταυτότητας" των πόλεων και των περιφερειών, ο νέος ρόλος της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς συνοδεύεται από μια νέα θεώρηση στους τρόπους διαχείρισης της. Πιο συγκεκριμένα, η σύγχρονη επιτυχημένη διαχείριση στηρίζεται στη σφαιρική ολοκληρωμένη θεώρηση όλων των διαστάσεων της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς – φυσική, χωρική, οικονομική, κοινωνική, ιστορική, συμβολική. Μια τέτοια διαχείριση της εμπεριέχει την αντιμετώπιση όλων των συνιστωσών της προστασίας, αποκατάστασης και ανάδειξης ταυτόχρονα, την οικονομική ενεργοποίηση και αναζωογόνηση της περιοχής καθώς και τη νέα κοινωνική ταυτότητα του χώρου που εξαρτάται άμεσα από τον τρόπο επανασχεδιασμού του χώρου και τις προβλεπόμενες νέες χρήσεις.

Η ανάπτυξη των ιστορικών κέντρων πρέπει να επιδιώκει πρωτίστως τη διατήρηση της αυθεντικότητας της πόλης και του ιδιάζοντα χαρακτήρα τους, ενώ παράλληλα με την ανάπλαση και αναβίωση τους δίνεται αναπτυξιακή προοπτική. Αυτό απαιτεί ένα σαφώς καθορισμένο στόχο και καινοτόμες πολιτικές από τους κύριους δημόσιους φορείς με βάση τις

[211] Παρθενόπουλος Κ., Παρθενόπουλος Σ., (2009), Μέθοδοι Προσδιορισμού-Οριοθέτησης, Ανάδειξης και Αξιοποίησης των Ιστορικών Κέντρων των Πόλεων, εκδ. ΤΕΕ., Τεύχος 3, σελ. 153

[212] Γοσποδίνη Α., Μπεριάτος Η., Ράσκου Ε., Διαχείριση αρχιτεκτονικής κληρονομιάς: Η διαχρονική εξέλιξη των πολιτικών στην Ευρώπη και οι νέες προκλήσεις για την Ελλάδα, Περιοδικό ΑΕΙΧΩΡΟΣ, Τόμος 6, Τεύχος 1, Μάιος 2007, σελ 152

αξίες που πρέπει να προστατεύονται. Η αειφορία, στόχος που τον προηγούμενο αιώνα αγνοούνταν, πρέπει να αποτελέσει ισχυρό κανόνα ώστε η ιστορική πόλη να εξακολουθήσει να αποτελεί το βασικό κληροδότημα του παρελθόντος. Στόχος πρέπει να είναι η δημιουργία ενός αστικού ιστορικού περιβάλλοντος περισσότερου ελκυστικού, τόσο για τους χρήστες (κατοίκους, εργαζόμενους, καταναλωτές κα), όσο και για όλες τις κοινωνικές κατηγορίες (νέους, ηλικιωμένους, οικογένειες άτομα με ειδικές ανάγκες κα), το οποίο θα αντιμετωπίζει τα όποια θέματα προκύπτουν σύμφωνα με τις διατυπωμένες ανάγκες των πολιτών και με όρους καλύτερης βιωσιμότητας και λειτουργίας, ικανοποιητική προστασία του δομημένου και φυσικού περιβάλλοντος, ανάπτυξη εξυπηρετήσεων και προώθηση του πολιτιστικού περιβάλλοντος.

Έχοντας μελετήσει το θεωρητικό πλαίσιο που αφορά τις πολιτικές διαχείρισης και προστασίας των ιστορικών κέντρων επιχειρήθηκε η ανάλυση των πολιτικών προστασίας και διαχείρισης που έχουν εφαρμοστεί σε τρεις Ευρωπαϊκές πόλεις, οι οποίες μελετήθηκαν, και η διεξαγωγή κάποιων συμπερασμάτων. Οι πόλεις που μελετήθηκαν είναι η Μπολόνια, η Φλωρεντία και τα Χανιά. Η Ιταλία ως χώρα με ιδιαίτερη πολιτιστική κληρονομιά έχει διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην αντιμετώπιση των ζητημάτων που προκύπτουν για το σχεδιασμό των ιστορικών κέντρων. Η Μπολόνια αποτελεί πρότυπο αναβίωσης ιστορικού κέντρου και ένα από τα πιο ολοκληρωμένα παραδείγματα ενεργούς προστασίας. Η Φλωρεντία θεωρείται ένα ιδιαίτερο αστικό και μητροπολιτικό κέντρο, έχει ασχοληθεί από το 1817 με την καταγραφή του χώρου συνολικά και τα επόμενα χρόνια με το σχεδιασμό του υφιστάμενου ιστού. Τέλος, τα Χανιά αποτελούν ένα από τα παραδείγματα ιστορικού κέντρου που διασώζονται στο σύνολο τους στην Ελλάδα[213].

Η Μπολόνια αποτελεί σημαντικό πολιτιστικό και καλλιτεχνικό κέντρο και είναι το δεύτερο μεγαλύτερο ιστορικό κέντρο της Ευρώπης, μετά από αυτό της Βενετίας. Η πιο σημαντική προσπάθεια καθορισμού του ιστορικού κέντρου της Μπολόνια αποτέλεσε έγγραφο της ομάδας του Leonardo Benevolo, στις αρχές του 1960. Το έγγραφο που συστάθηκε από την ομάδα, μετά από μελέτη του ιστορικού κέντρου, αναγνωρίζει την ανάγκη διατήρησης και προστασίας του ιστορικού κέντρου στο σύνολο του, διότι αποτελεί μαρτυρία προηγούμενων αξιών. Η δεύτερη πολύ σημαντική διατύπωση του εγγράφου είναι ότι η ιστορική πόλη αποτελεί ένα μόνο κομμάτι μιας μητροπολιτικής περιοχής και έτσι πρέπει να αντιμετωπίζεται, να σχεδιάζεται και να προστατεύεται. Με βάση το έγγραφο της ομάδας του Benevolo συντάχθηκε, από το δήμο με επικεφαλής τον δήμαρχο Cervellati, το σχέδιο του 1969, το οποίο αποτέλεσε μια ταξινόμηση των υφιστάμενων κτιρίων, συνοδευόμενο από κάποιες κανονιστικές διατάξεις. Αξίζει να αναφέρουμε ότι ο Cervellati πίστευε πως η ιστορική αξία και ταυτότητα δεν βρίσκεται μόνο στα επώνυμα κτίρια του ιστορικού κέντρου αλλά εμπεριέχεται και στην ανώνυμη αρχιτεκτονική, την οποία θεωρούσε συνδετικό και αναπόσπαστο στοιχείο του ιστορικού κέντρου. Παρόλες αυτές τις πεποιθήσεις, η συνεχής επικράτηση μιας "αρχιτεκτονικής" στάσης όσο αναφορά την

[213] Άλλα είναι της Ρόδου, της Ξάνθης, η Πλάκα κα

αντιμετώπιση των προβλημάτων του ιστορικού κέντρου ενίσχυε τις αντιθέσεις των σχεδίων διατήρησης, των στεγαστικών πολιτικών και των προγραμμάτων πολεοδομίας. Αυτό έδειξε ότι η αρχιτεκτονική διατήρηση δεν μπορεί να υπάρξει χωρίς την κοινωνική προστασία, ότι δηλαδή η διατήρηση δεν έχει καμία σημασία αν δεν συνοδεύεται από αλλαγή στη διαδικασία της αστικής ανάπτυξης. Αυτό επιτεύχθηκε μόνο όταν εντάχθηκε η διατήρηση σε ένα γενικό σχέδιο για την πολεοδομική, οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη. Επίσης, η αναζωογόνηση του ιστορικού κέντρου συνολικά ήταν εφικτή όταν τέθηκε σαν στόχος η εδαφική ισορροπία, δηλαδή ο περιορισμός της επέκτασης στην περιφέρεια και η ταυτόχρονη βελτίωση του υφιστάμενου αστικού χώρου με τη σταθεροποίηση του ιστορικού κέντρου. Έτσι, το μοντέλο της Μπολόνια απέκτησε διεθνή φήμη και έθεσε τα θεμέλια για την τυπολογική ανάλυση, στοιχείο απαραίτητο σε κάθε μελέτη πλέον. Για τη σύνταξη του σχεδίου που είναι σε ισχύ σήμερα, το Δομικό Σχέδιο Χωρικής Οργάνωσης, ακολουθήθηκε μια διαδικασία έρευνας και δημόσιας διαβούλευσης και τέθηκε ως κυρίαρχος στόχος η καλύτερη δυνατή διατήρηση και χρήση των διαφορετικών αστικών μορφών που χαρακτηρίζουν την Μπολόνια. Το ιστορικό κέντρο ενσωματώνεται στο σχέδιο αυτό, ενσωματώνεται στη συνολική αστική ανάπτυξη της πόλης και δεν αποκόπτεται, όπως γινόταν παλαιότερα.

Στην περίπτωση της Μπολόνια παρατηρούμε, από τις αρχές της δεκαετίας του 1950, μια θεώρηση του ιστορικού κέντρου σαν σύνολο και όχι σαν μεμονωμένα μνημεία που τυχαίνει να βρίσκονται μέσα σε ένα αστικό ιστό. Σε αυτό έπαιξε ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο και η συμμετοχή του Leonardo Benevolo στη διαδικασία καθορισμού του ιστορικού κέντρου. Από τις αρχές του '60 κυριαρχεί η λογική της ολοκληρωμένης διαχείρισης, αρχικά όμως μόνο σε θεωρητικό επίπεδο. Η Μπολόνια υπήρξε μία από τις πρώτες πόλεις που προσπάθησε να εφαρμόσει την ολοκληρωμένη διαχείριση καθώς και την ανάμειξη των χρήσεων στα σχέδια της. Παρόλο που υπήρξαν κύματα φυγής των κατοίκων από το ιστορικό κέντρο, ποτέ δεν μετατράπηκε σε μια μονολειτουργική πόλη. Υπήρχε πάντα η προσπάθεια και η επιδίωξη της συγκράτησης του μόνιμου πληθυσμού και η προσπάθεια βελτίωσης των συνθηκών ζωής, σαν κίνητρο για την εγκατάσταση μόνιμων κατοίκων. Στο σχεδιασμό του ιστορικού κέντρου της Μπολόνια υιοθετούνται εργαλεία που καθορίζουν και προστατεύουν την ακεραιότητα του αστικού ιστού και τοπίου και εργαλεία που αφορούν τον εντοπισμό των ορίων των αποδεκτών αλλαγών σε ένα ιστορικό πλαίσιο. Επίσης, ενθαρρύνεται η συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων ομάδων στον καθορισμό του συστήματος αξιών του ιστορικού κέντρου και στη διαδικασία εκπόνησης ενός σχεδίου. Η ενσωμάτωση όλων των παραπάνω αντιλήψεων στη διαδικασία σχεδιασμού έδωσε μια τεράστια ώθηση στην ανάπτυξη της Μπολόνια. Σήμερα, το 85% των κτισμάτων είναι σε άριστη κατάσταση και δεν υπάρχουν τμήματα του ιστορικού κέντρου που να θεωρούνται υποβαθμισμένα και να χρίζουν άμεσης παρέμβασης. Μιλάμε για ένα ζωντανό ιστορικό κέντρο με πληθώρα αναμεμειγμένων χρήσεων. Το ιστορικό κέντρο προσελκύει όλο και περισσότερους κατοίκους, οι οποίοι επιλέγουν

να μείνουν μόνιμα παρά τις δυσκολίες που μπορεί να υπάρχουν (για παράδειγμα λόγω τις παλαιότητας των κτιρίων).

Στη Φλωρεντία συναντάμε το 1817 την πρώτη συνολική καταγραφή του χώρου της Τοσκάνης, ενώ το 1822 συντάχθηκε ο πρώτος χάρτης για την πόλη εντός των τειχών. Το 1865 η Φλωρεντία ανακηρύχθηκε πρωτεύουσα του Βασιλείου της Ιταλίας, έως το 1870, γεγονός το οποίο έδωσε μεγάλη ώθηση στον πολεοδομικό σχεδιασμό και στην προσπάθεια αναγνώρισης και επίλυσης των προβλημάτων που είχε η πόλη μέχρι τότε. Το 1865 παρουσιάζεται το σχέδιο «των αρχών για την αστική επέκταση» στο οποίο οριοθετούνται οι αστικές επεκτάσεις της Φλωρεντίας για τα επόμενα 50 χρόνια. Το 1861, αποφασίζεται η κατεδάφιση τμήματος του ιστορικού κέντρου και η ανοικοδόμηση μιας νέας αγοράς, ενώ το 1869 κατεδαφίζονται τα τείχη και η πόλη χάνει ένα βασικό δομικό, λειτουργικό και θεμελιακό στοιχείο της. Στο σχέδιο του 1865 γίνεται φανερή η αντίληψη της αστικής επέκτασης, καθαρά όμως για κατοικία, γεγονός που την καθιστά περιφέρεια. Το επόμενο σχέδιο τέθηκε σε ισχύ το 1924, την περίοδο του μεσοπολέμου. Το 1936 ξεκινά η κατεδάφιση ενός ακόμα τμήματος του ιστορικού κέντρου (Santa Croce) με σκοπό την "αναγέννηση της περιοχής". Κατά την περίοδο πριν τον πόλεμο, ο φασισμός κληροδότησε στην πόλη σημαντικές αλλαγές, οι οποίες όμως εφαρμόστηκαν τμηματικά στον αστικό ιστό, ζημιώνοντας τη ζωτική του μορφή. Στη συνέχεια, έρχονται να προστεθούν και οι ζημιές από τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και να δυσκολέψουν ακόμα περισσότερο την κατάσταση. Μετά τον πόλεμο, ξεκινά μια περίοδος ανοικοδόμησης για τη Φλωρεντία, η οποία όμως για άλλη μια φορά δεν έγινε με σεβασμό στην ήδη υπάρχουσα αρχιτεκτονική. Το τελικό σχέδιο ανοικοδόμησης, το οποίο ήταν αποτέλεσμα διαγωνισμού, ολοκληρώθηκε το 1947. Έγινε αποδεκτό από το Δήμο αποσπασματικά και εφαρμόστηκε επίσης αποσπασματικά. Το 1949 προτείνεται η επέκταση της πόλης και η σύνταξη ενός νέου σχεδίου από τον τότε δήμαρχο, το οποίο ολοκληρώθηκε δύο χρόνια αργότερα. Η επόμενη διοίκηση αποφάσισε να μην συνεχίσει την πιστή εφαρμογή του σχεδίου, αλλά επέλεξε να ακολουθεί παράλληλα και ένα νέο σχέδιο. Το αποτέλεσμα που προέκυψε λόγω της έλλειψης σαφούς σχεδιασμού δεν άφηνε περιθώρια ανάπτυξης. Οι νέες περιοχές δεν σχεδιάζονταν και δεν εξοπλίζονταν σωστά και η επέκταση δεν ελέγχονταν. Το 1954 η Φλωρεντία ήταν από τις πρώτες περιοχές που υποχρεώθηκε να εφαρμόσει ένα Ρυθμιστικό σχέδιο. Έτσι, το 1962 συντάχθηκε και υιοθετήθηκε το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο. Το σχέδιο του 1962 θεωρήθηκε η πιο σημαντική συνεισφορά στην ιταλική πολεοδομία μετά τον πόλεμο. Αποτέλεσε ένα μοναδικό πρότυπο για τη διάσωση του τοπίου και της ιστορικής κληρονομιάς. Παρόλα αυτά δεν πραγματοποιήθηκε λόγω πολιτικών προβλημάτων, τα οποία έθεσαν ανενεργές πολλές από τις προτάσεις του και λόγω αναρίθμητων αλλαγών οι οποίες έθεσαν σε οριστικούς συμβιβασμούς την αρχική πρόταση. Το 1997 συντάσσεται το σχέδιο του Marcello Vittorini, το οποίο πέρα από τα πολεοδομικά μέτρα που προέβλεπε πρότεινε και οικονομικά μέτρα, ικανά να αναπτύξουν δραστηριότητες και πρωτοβουλίες σε ένα περιβάλλον χωροταξικό με αναφορά στη μητροπολιτική περιοχή και στον ευρύτερο χώρο της Φλωρεντίας και των περιχώρων της. Το 1998 συντάσσεται το

δημοτικό ρυθμιστικό σχέδιο και για πρώτη φορά τίθεται, στο σχέδιο, το ζήτημα της οριοθέτησης του ιστορικού κέντρου σε έναν ενιαίο χώρο ενδιαφέροντος. Η αυξημένη οικοδομική δραστηριότητα που προέβλεπε το σχέδιο στόχευε στην ικανοποίηση του αιτήματος των κατοίκων του ιστορικού κέντρου για καλύτερη ποιότητα ζωής σε σύμπλευση με τις μοντέρνες ανάγκες.

Στην περίπτωση της Φλωρεντίας βλέπουμε να εκφράζονται ξεκάθαρα οι αντιλήψεις του 19ου και των αρχών του 20ου αιώνα σχετικά με την αναγέννηση περιοχών του ιστορικού κέντρου και τους τρόπους με τους οποίους αυτό επιτυγχάνεται, δηλαδή την κατεδάφιση ολόκληρων περιοχών με σκοπό την ανοικοδόμηση τους εκ νέου. Μετά τον πόλεμο υπήρχε μεγάλη παρεμβατικότητα από τις δημόσιες αρχές στα σχέδια και ακόμα μεγαλύτερη αποσπασματικότητα στην εφαρμογή τους. Αυτό συνέβαινε διότι δεν υπήρχε συμμετοχικότητα κατά τη διαδικασία εκπόνησης και εφαρμογής του σχεδίου, όπως γινόταν στη Μπολόνια, ώστε να υπάρχει η μεγαλύτερη δυνατή αποδοχή από τους εμπλεκόμενους φορείς και όχι μόνο. Τα επόμενα χρόνια, προς τα τέλη του 20ου αιώνα, γίνεται μια μεγάλη στροφή όσο αναφορά τις αντιλήψεις στο σχεδιασμό του ιστορικού κέντρου, ενθαρρύνεται και επιδιώκεται η συμμετοχή των εμπλεκόμενων στη διαδικασία δημιουργίας των σχεδίων, γίνεται έντονη προσπάθεια για ενσωμάτωση βιώσιμων στρατηγικών και η αειφορία αποτελεί πρωταρχικό στόχο. Σήμερα, το ιστορικό κέντρο της Φλωρεντίας έχει ενταχθεί σε ένα πλαίσιο απόλυτης προστασίας, στο οποίο επιτρέπονται μόνο επεμβάσεις διατήρησης και αποκατάστασης. Η προστασία αυτή έχει διευρυνθεί και στις γύρω περιοχές των λόφων και των καλλιεργούμενων εκτάσεων με σκοπό να αποτραπεί η τυχαία δόμηση του '80 αλλά και να συνδεθεί άμεσα η πόλη με τη φύση, σε μια προσπάθεια συνολικής θεώρησης και των δύο.

Όσο αφορά τα Χανιά είδαμε ότι το 1900 ξεκινούν οι πρώτες προσπάθειες για τον οργανωμένο σχεδιασμό και επέκταση της πόλης. Μέχρι τότε γίνεται μόνο καταγραφή του χώρου από τους Ενετούς και τους Τούρκους. Το 1901 συντάσσεται το πρώτο ρυμοτομικό σχέδιο της πόλης, στο οποίο διακρίνονται οι πρώτες διανοίξεις δρόμων και οι πρώτες επεκτάσεις εκτός των τειχών. Το 1903 ξεκινά η κατεδάφιση τμήματος των Ενετικών τειχών, με σκοπό την ενοποίηση της παλιάς με τη νέα πόλη. Οι κατεδαφίσεις συνεχίζονται μέχρι το πρώτο μισό του 20ου αιώνα, όμως λόγω της ισχυρής κατασκευής των τειχών δεν ήταν δυνατή η πλήρης καταστροφή τους. Το επόμενο ρυμοτομικό σχέδιο συντάχθηκε το 1946 υπό το γενικό διευθυντή ανοικοδόμησης Κ. Δοξιάδη. Στο σχέδιο προτείνονται διαπλατύνσεις δρόμων, ρυμοτομήσεις και αστικός αναδασμός. Καθορίζονται επίσης για πρώτη φορά τομείς και συντελεστές δόμησης, ελάχιστα όρια εμβαδού, ποσοστό κάλυψης, αριθμός ορόφων και μέγιστο ύψος ανά τομέα. Το 1977 εκπονήθηκε από τους Ρωμανό και Καλλιγά η «Γενική Μελέτη Προστασίας και Ανάδειξης Παλιάς Πόλης Χανίων», η οποία αποτελεί την πρώτη συστηματική καταγραφή και κατηγοριοποίηση, ανάλογα με τον απαραίτητο βαθμό προστασίας, του κτιριακού αποθέματος της Παλιάς πόλης. Η μελέτη επίσης πρότεινε την αναθεώρηση του ρυμοτομικού του 1946, ώστε να συμβαδίζει με την υφιστάμενη

κατάσταση της εποχής. Το 1994 η μελέτη των Ρωμανού και Καλλιγά επικαιροποιήθηκε και παραδόθηκε στο σύνολο της, όμως δεν θεσμοθετήθηκε ποτέ. Μέχρι και σήμερα χρησιμοποιείται συμβουλευτικά από διάφορες υπηρεσίες, όπως η Πολεοδομία και το Γραφείο Παλιάς Πόλης. Η δεκαετία του 1990 είναι η περίοδος που επιτυγχάνεται συναίνεση μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων. Η σύναψη προγραμματικής σύμβασης και η δημιουργία του Γραφείο Παλιάς πόλης έβαλαν τα θεμέλια ώστε όλα τα σχετικά με την προστασία της Παλιάς πόλης θέματα, να γίνονται αντικείμενο συζήτησης και σοβαρής αντιμετώπισης. Η ουσιαστική προστασία της Παλιάς πόλης τοποθετείται στις αρχές του 1990, καθώς τα χρόνια που μεσολάβησαν, τα αντικρουόμενα συμφέροντα και η άγνοια του πλούτου από την πλευρά των πολιτικών δυνάμεων, δεν οδήγησαν παρά μόνο σε εσφαλμένες ενέργειες. Το 2011 το Υπουργείο Πολιτισμού κήρυξε ως αρχαιολογικό χώρο ένα εκτεταμένο τμήμα της πόλης των Χανίων «για λόγους προστασίας, έρευνας και ανάδειξης των σημαντικών αρχαιοτήτων όλων των εποχών που καταδεικνύουν τη συνεχή κατοίκηση της πόλης». Σήμερα, είναι σε ισχύ το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του 1988. Το σχέδιο προβλέπει τη σύνταξη μελέτης για τη διάσωση και την ανάδειξη της Παλιάς πόλης, η οποία όμως μέχρι σήμερα δεν έχει πραγματοποιηθεί.

Βλέποντας όλα τα παραπάνω, παρατηρούμε ότι τα τελευταία χρόνια έχει αρχίσει μια έντονη προσπάθεια ανάδειξης και προστασίας της Παλιάς πόλης Χανίων. Ωστόσο, οι επεμβάσεις που γίνονται χαρακτηρίζονται από αποσπασματικότητα, καθώς δεν αποτελούν μέρος ενός συνολικού σχεδίου που να θέτει στόχους και προοπτικές, αλλά και κανόνες, καθώς τέτοιο δεν υπάρχει. Η έλλειψη πολιτικών προστασίας, αλλά και η απουσία μιας γενικευμένης στρατηγικής προσδιορισμού, ανάδειξης και προστασίας του ιστορικού κέντρου οδηγεί σε αποσπασματικά και ελλιπή μέτρα. Ένα ακόμα στοιχείο που εμποδίζει την συνολική προστασία και ανάδειξη της Παλιάς πόλης είναι η ελλιπής χρηματοδότηση. Η απουσία επαρκών χρηματοδοτήσεων και κονδυλίων έχει αρνητικές επιπτώσεις στην ύπαρξη επαρκούς προσωπικού στις τοπικές, και όχι μόνο, υπηρεσίες με αποτέλεσμα να μην μπορεί να πραγματοποιηθεί μια συστηματική και οργανωμένη εκπόνηση μελετών με στόχο την ολοκληρωμένη και συντονισμένη προστασία και ανάδειξη των μεμονωμένων μνημείων αλλά και του συνόλου του ιστορικού κέντρου.

Ολοκληρώνοντας τα συμπεράσματα, είναι σαφές ότι δεν μπορούμε να προβλέψουμε με βεβαιότητα το μέλλον των ιστορικών κέντρων των πόλεων. Παράλληλα όμως γίνεται πλήρως κατανοητή η ιδιαίτερη σημασία του ιστορικού κέντρου και η αναγκαιότητα της αποτελεσματικής προστασίας και ανάπτυξης του, καθώς και ο σημαντικός ρόλος που διαδραματίζει στη λειτουργία και στον καθορισμός της ταυτότητας κάθε πόλης.

Εν κατακλείδι, σε περίοδο οικονομικής κρίσης, όπως η σημερινή, διαπιστώνεται αύξηση της ανεργίας, της εγκληματικότητας και του κοινωνικού αποκλεισμού. Τα αστικά κέντρα, και κατά συνέπεια και τα ιστορικά κέντρα, αποτελούν τους πρώτους αποδέκτες της κρίσης και της επακόλουθης παρακμής. Σε αυτές λοιπόν τις συνθήκες πως μπορεί να συμβάλει το ιστορικό κέντρο και η προστασία και ανάπτυξη του; Θα καταφέρει η ιστορική πόλη να ωθήσει την οικονομική

ανάπτυξη ή όλα αυτά που μελετήθηκαν παραπάνω θα αποτελέσουν απλώς ένα θεωρητικό προβληματισμό; Θα υπάρχει επαρκής χρηματοδότηση και ενδιαφέρον για την εκκίνηση της διαδικασίας προστασίας και ανάδειξης, με συγκεκριμένες αρχές και κανόνες, ή στο όνομα της οικονομικής ανάπτυξης και των αρχών του νεοφιλελευθερισμού, και της τουριστικής ανάπτυξης, θα ξεχαστούν όλα τα παραπάνω; Όλα αυτά αποτελούν ερωτήματα και προβληματισμούς που προέκυψαν από την εκπόνηση της ερευνητικής εργασίας, παράλληλα με τις εξελίξεις που συντελούνται στην κοινωνία αυτά τα χρόνια, και έχουν ως σκοπό να διεγείρουν τη σκέψη και το ενδιαφέρον για περαιτέρω προσέγγιση του θέματος.

EIKONA

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

- Allain R., Baudelle G., (2006) Comparative Glossary of Urban Development Concepts
- Bandarin F. & Ron van Oers, (2012) *The Historic Urban Landscape: Managing Heritage in an Urban Century*, First Edition, United kingdom: Blackwell Publishing Ltd.
- Bravo L., Area conservation as socialist standard-bearer: a plan for the historical centre of Bologna in 1969, 2009
- De Pieri F. & Scrivano P., (2004) Representing the historical Center of Bologna, *Urban History Review,* τ.33 (v.1)
- EUROPEAN UNION (2011), 'The Road to Success' Integrated Management of Historic Towns, GUIDEBOOK
- Gabellini P., (2011) Echoes of the 'Berkeley School': An Italian Experience of Urban Planning, Journal of *Urban Design,* τ. 16 (v.2)
- Gabellini P., (2012) Comune di Bologna, Climate protection strategies in Bologna
- ITALY, (2007) Comune di Bologna, Piano Strutturale Comunale
- ITALY, Comune di Firenze, Piano Strutturale 2010, Δεκέμβριος 2010
- ITALY, Instituto Alberghiero, 1861 – 2011 150th Anniversary of Italy's Unification (2011), Another Florence, Florence
- ITALY, UNESCO, Department of Culture of the Florence Municipality, (2006), Management plan 2006 - 2007, Florence: City Council
- ITALY, URBAN CENTER BOLOGNA, 2014, *Di Nuovo in Centro: Programma per la pedonalità a Bologna*, Municipality of Bologna
- ITALY, World Heritage Tentative List, (2006) The Porticoes of Bologna, Bologna: Ministry of Cultural Heritage and Activities
- Piccinato G., (2010) A brief history of Italian town planning after 1945, *Town Planning Review,* τ.81 (v.3)
- William J. MItchell, (2008) Massachussetts Institute of Technology, Media Laboratory, *Mobility on Demand Urban Implementation on Case Sturdy – Florence*

Ελληνική Βιβλιογραφία

- Ανδρεάκη Γ. (2013), *Χανιά*, Εργασία στο μάθημα Ιστορία Πόλης και Πολεοδομίας, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών
- Ανδριανάκης Μ., Η παλιά πόλη των Χανίων, εκδ. Αδάμ Πέργαμος, Αθήνα, Δεκέμβριος, 1997
- Βαλιώτη Α., (2012) *Η προστασία των αρχιτεκτονικών συνόλων στην Ελλάδα. Δίκαιο και πρακτική,* Μεταπτυχιακή εργασία ειδίκευσης, Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών & Πολιτικών Επιστημών, Τμήμα Επικοινωνίας, Μέσων και Πολιτισμού, Π.Μ.Σ.: «Πολιτιστική διαχείριση»

- Βλατίτση Ν., Δημοπούλου Ε., Μακρυδάκη Ε. (2015), Εργασία στο μάθημα Πολεοδομικός Σχεδιασμός ΙΙ, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών
- Βλάχβεη Ε., (2011) *Αστική αναγέννηση – Θεσμοί, Πολιτικές & Πρακτικές: Οι περιπτώσεις της Ιρλανδίας και της Ελλάδας,* Ερευνητική εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης, Βέροια
- Γοσποδίνη Α., Μπεριάτος Η., Ράσκου Ε., Διαχείριση αρχιτεκτονικής κληρονομιάς: Η διαχρονική εξέλιξη των πολιτικών στην Ευρώπη και οι νέες προκλήσεις για την Ελλάδα, Περιοδικό ΑΕΙΧΩΡΟΣ, Τόμος 6, Τεύχος 1, Μάιος 2007
- Διμέλλη Δ., Πολεοδομικός Σχεδιασμός Ι (Διαλέξεις), Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Διάλεξη «Εργαλεία Χωρικού Σχεδιασμού»
- Ελλάδα, Περιφέρεια Κρήτης – Δήμος Χανίων (2015), *Αναθεώρηση και επέκταση γενικού πολεοδομικού σχεδίου (ΓΠΣ) δήμου Χανίων και περιαστικών δήμων Ελ. Βενιζέλου, Θερίσου και Σούδας*,
- Ελλάδα, ΤΕΕ - Τμήμα Δυτικής Κρήτης (2009), Στρατηγικός σχεδιασμός αναβάθμισης και προστασίας της Μεσαιωνικής πόλης Χανίων – Δυνατότητα ένταξης στον κατάλογο της Παγκόσμιας πολιτιστικής Κληρονομιάς της UNESCO στην *7η Συνδιάσκεψη Περιφερειακών Νησιωτικών Τμημάτων του ΤΕΕ,* Χανιά, 24-25 Απριλίου 2009, εκδ. ΤΕΕ – Τμήμα Δυτικής Κρήτης
- Ζήβας Δ., (1997) *Ιστορική πόλη και σύγχρονη ζωή* στο Τα Μνημεία και η Πόλη
- Καμαράς Τ., Ζαχαριάδης Π. (2008), Ο ποταμός Άρνος και η σχέση του με την πόλη της Φλωρεντίας, Ερευνητική εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών
- Λυρούδια Ε., (1988) Προστασία Αστικών Συνόλων, Θεωρητική και Πρακτική Έρευνα, Διδακτορική διατριβή, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα
- Μαλλούχου – Tufano Φ., Ιστορία – Θεωρία – Κριτική Αποκατάστασης Μνημείων (Σημειώσεις), Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών
- Μανουκιάν Α., (2005) Το νομικό πλαίσιο για την προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς στην Ελλάδα, Μεταπτυχιακή Εργασία Ειδίκευσης, ΤΕΙ Πειραιά, Σχολή Τεχνολογικών Εφαρμογών, Τμήμα Πολιτικών Δομικών Έργων
- Μαραγκουδάκη Ν. (2010), *Η πόλη των Χανίων*, Εργασία στο μάθημα Ιστορία Πόλης και Πολεοδομίας, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών
- Μυλωνάς Α., Γραφείο Παλιάς Πόλης Χανίων, Παλιά Πόλη Χανίων – Προβλήματα και επεμβάσεις
- Οικονόμου Δ., (2004) Αστική αναγέννηση και Πολεοδομικές Αναπλάσεις, περιοδικό Τεχνικά Χρονικά, τεύχος Μαΐου – Ιουνίου 2004
- Παπακωνσταντίνου Ι., Τζώρτσου Α., Τσιρώνη Φ. (2015), *Αξιοποιώντας το δημόσιο χώρο*, Εργασία στο μάθημα Πολεοδομικός Σχεδιασμός ΙΙ, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών
- Παπαχρήστου Ι., (2010) *Αναπλάσεις στο ιστορικό κέντρο της Φλωρεντίας από το 19ο αιώνα μέχρι σήμερα – Πρακτική και μεθοδολογία των πολεοδομικών επεμβάσεων*, Ερευνητική εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης
- Παρθενόπουλος Κ., Παρθενόπουλος Σ., (2009), Μέθοδοι Προσδιορισμού-Οριοθέτησης, Ανάδειξης και Αξιοποίησης των Ιστορικών Κέντρων των Πόλεων, εκδ. ΤΕΕ., Τεύχος 3

- ΤΕΕ (2004), Μελέτη Συστημάτων και Επιπέδων Σχεδιασμού σε χώρες της Ευρώπης, Αθήνα, Φεβρουάριος 2005
- Τσαούσης Κ., Σακκάς Γ., (2008-2009) *Η προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς στην Ευρωπαϊκή Ένωση,* Πτυχιακή εργασία, Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Πειραιά, Σχολή Τεχνολογικών Εφαρμογών, Τμήμα Πολιτικών Δομικών Έργων
- Τσιτωνάκη Α. (2015) *Ιστορική, αρχιτεκτονική τεκμηρίωση και ανάλυση με τη μέθοδο των πεπερασμένων στοιχείων του Κυκλικού (Γενοβέζικου) πύργου στην Παλιά πόλη Χανίων – Ανάγκη Διεπιστημονικής Προσέγγισης*, Διπλωματική διατριβή μεταπτυχιακού διπλώματος ειδίκευσης – Κατεύθυνση: «Μηχανική και τεχνολογία υλικών και κατασκευών», Πολυτεχνείο Κρήτης

Διαδικτυακές πηγές

- https://el.wikipedia.org/wiki/Φλωρεντία (τελευταία επίσκεψη 10/12/2015)
- https://en.unesco.org/about-us/introducing-unesco (τελευταία επίσκεψη 2/10/2015)
- https://en.wikipedia.org/wiki/Bologna (τελευταία επίσκεψη 4/12/2015)
- http://eyploia.aigaio-net.gr/modules.php?name=News&file=article&sid=1316 (τελευταία επίσκεψη 2/10/2015)
- http://oldtown-chania.gr/?page_id=654 (τελευταία επίσκεψη 4/12/2015)
- http://passionforitaly.info/Articles/2140.html (τελευταία επίσκεψη 2/10/2015)
- http://urbact.eu/en/our-projects/# (τελευταία επίσκεψη 4/12/2015)
- http://xania.gr/χανιά/info/ιστορικά/item/125-ταμπακαριά.html (τελευταία επίσκεψη 2/10/2015)
- http://whc.unesco.org/en/criteria/ (τελευταία επίσκεψη 10/12/2015)
- http://whc.unesco.org/en/tentativelists/5855/ (τελευταία επίσκεψη 7/10/2015)
- https://www.visitflorence.com/tourist-info/driving-in-florence-ztl-zone.html (τελευταία επίσκεψη 2/10/2015)
- http://www.archa.gr/el/architectural-history-of-chania/Fortress_of_the_Chania_Old_Town_ (τελευταία επίσκεψη 7/10/2015)
- http://www.archa.gr/el/location/Moros_arsenal (τελευταία επίσκεψη 7/10/2015)
- http://www.chania.gr/dimos/o-neos-dim-chania/municipal-chania.html (τελευταία επίσκεψη 29/1/2016)
- http://www.culturalpolicies.net/web/italy.php?aid=22&curln=103 (τελευταία επίσκεψη 2/10/2015)
- http://www.destinationcrete.gr/el/monuments-other/chania-monuments-other/chania-city-monuments-other/enetika-teixi-frourio-firka (τελευταία επίσκεψη 10/12/2015)
- http://www.dlx.gr/το-κέντρο-αρχιτεκτονικής-της-μεσογείο (τελευταία επίσκεψη 29/1/2016)
- http://www.ectp-ceu.eu/index.php/en/component/content/article?id=85 (τελευταία επίσκεψη 2/10/2015)
- http://www.ekdd.gr/ekdda/files/ergasies_esdd/12/2/288.pdf (τελευταία επίσκεψη 4/12/2015)
- http://www.elem.tee.gr/eidhseis/genika/2486-anavathmish-kai-diathrhsh-palias-polhs-xaniwn

- http://www.euromedheritage.net/intern.cfm?menuID=7&submenuID=1 (τελευταία επίσκεψη 2/10/2015)
- http://www.europanostra.org/who-we-are/ (τελευταία επίσκεψη 10/12/2015)
- http://www.getty.edu/conservation/publications_resources/research_resources/charters/charter40.html (τελευταία επίσκεψη 2/10/2015)
- http://www.icomos.org/en/about-icomos/mission-and-vision/mission-and-vision
- http://www.istat.it/en/toscana (τελευταία επίσκεψη 29/11/2015)
- http://www.keppedih-cam.gr/politismos/xoroi-politsmoi/kentro-arxitektonikis-mesogeiou/184-ypodomes/kam/75-cam-restore (τελευταία επίσκεψη 10/12/2015)
- http://www.laboratoriorapu.it/Plans_Project/Download/Lezioni/Lezione%201/urban_center.pdf (τελευταία επίσκεψη 29/11/2015)
- http://www.pepkritis.gr/map/?et-listing-rating=none&et-listing-location=24&s=&post_type=listing&et-listing-type=none# (τελευταία επίσκεψη 29/11/2015)
- http://www.planum.net/a-new-plan-for-bologna (τελευταία επίσκεψη 29/11/2015)
- http://www.theflorentine.net/articles/article-view.asp?issuetocId=1408 (τελευταία επίσκεψη 10/12/2015)

ΠΗΓΕΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1 https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Id%C3%A9e_d%27un_phalanst%C3%A8re.jpg
Εικόνα 2 https://en.wikipedia.org/wiki/Robert_Owen
Εικόνα 3 https://cmm323blog.wordpress.com/tag/napoleon-iii-paris/
Εικόνα 4 http://www.fondationlecorbusier.fr/
Εικόνα 5 http://www.fondationlecorbusier.fr/
Εικόνα 6 http://thewhistleblowers.info/alert-residency-money-laundering-via-government-bonds-in-hungary/
Εικόνα 7 http://www.worldarchitecturenews.com/project-images/2010/14422/nbbj/shanghai-bund-in-shanghai.html?img=4&mode=2
Εικόνα 8 https://legaltowns.wordpress.com/category/israel/
Εικόνα 9 https://de.wikipedia.org/wiki/Siedlungen_der_Berliner_Moderne
Εικόνα 10 https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Map_Province_of_Verona.svg
Εικόνα 11 https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Map_of_region_of_Emilia-Romagna,_Italy,_with_provincess.svg
Εικόνα 12 http://mapsof.net/bologna/city-central-map-bologna
Εικόνα 13 http://www.bestphotosite.net/the-most-famous-incident-of-the-tower
Εικόνα 14 https://www.carjet.com/blog/bolognas-surprising-canals
Εικόνα 15 http://cycletuscany2015.blogspot.gr/2015/05/the-cities.html
Εικόνα 16 Bravo L., Area conservation as socialist standard-bearer: a plan for the historical centre of Bologna in 1969, 2009, σελ 48
Εικόνα 17 http://mapsof.net/bologna/city-central-map-bologna και ίδια επεξεργασία
Εικόνα 18 ITALY, URBAN CENTER BOLOGNA, 2014, *Di Nuovo in Centro: Programma per la pedonalità a Bologna*, Municipality of Bologna, σελ 46
Εικόνα 19 http://www.wikiwand.com/fr/Histoire_de_Bologne
Εικόνα 20 https://it.wikipedia.org/wiki/File:Palazzo_del_Podest%C3%A0_-_Bologna.jpg
Εικόνα 21 https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bologna_Palazzo_dei_Banchi_28-04-2012_15-26-52.JPG
Εικόνα 22 http://www.blulyn.com/2015/08/06/bologna-ferrara-mantova-and-cremona-four-italian-beauty/
Εικόνα 23 http://italadv.flog.pl/wpis/4662887/bologna-palazzo-della-mercanzia-o-loggia-dei-mercanti-3082011
Εικόνα 24 http://italia-ru.com/italia/santa-maria-dei-servi
Εικόνα 25 http://www.sassuolo2000.it/2014/10/14/portico-di-san-luca-nota-dellamministrazione-comunale-di-bologna/ και http://www.rositour.it/Italia/Emilia/Bologna/Bologna1.htm
Εικόνα 26 https://www.carjet.com/blog/bolognas-surprising-canals
http://www.kalpana.it/eng/writer/sunil_deepak/must_see_places_in_bologna.htm
Εικόνα 27 http://www.fredmussat.fr/e-proceedings2_dec09/mirror_of_modernity_bravo.htm
Εικόνα 28 http://in_bo.unibo.it/article/viewFile/3940/3371
Εικόνα 29 http://www.fredmussat.fr/e-proceedings2_dec09/mirror_of_modernity_bravo.htm
Εικόνα 30 http://www.fredmussat.fr/e-proceedings2_dec09/mirror_of_modernity_bravo.htm
Εικόνα 31 http://diellemagazine.com/2015/12/28/comunicato-unitario-oo-ss-del-comune-di-bologna/
Εικόνα 32 http://www.italianochefatica.it/it/breve-storia-di-bologna/

Εικόνα 33 De Pieri F. & Scrivano P., (2004) Representing the historical Center of Bologna, *Urban History Review,* τ.33 (v.1), σελ 40

Εικόνα 34 Ο.π, σελ 41

Εικόνα 35 http://www.comune.bologna.it/psc/documenti/850

Εικόνα 36 Ο.π

Εικόνα 37 Gabellini P., (2012) Comune di Bologna, Climate protection strategies in Bologna, σελ. 38

Εικόνα 38 Ο.π

Εικόνα 39 Ο.π

Εικόνα 40 Ο.π, σελ. 37

Εικόνα 41 ITALY, URBAN CENTER BOLOGNA, 2014, *Di Nuovo in Centro: Programma per la pedonalità a Bologna*, Municipality of Bologna, σελ 22

Εικόνα 42 Ο.π

Εικόνα 43 Ο.π, σελ 20

Εικόνα 44 Ο.π, σελ 28

Εικόνα 45 Gabellini P., (2012) Comune di Bologna, Climate protection strategies in Bologna, σελ. 58

Εικόνα 46 Λήψη από Google Earth και ίδια επεξεργασία

Εικόνα 47 ITALY, URBAN CENTER BOLOGNA, 2014, *Di Nuovo in Centro: Programma per la pedonalità a Bologna*, Municipality of Bologna, σελ 53

Εικόνα 48 Ο.π, σελ 33

Εικόνα 49 Ο.π, σελ 32 και http://bologna.repubblica.it/cronaca/2012/06/27/foto/oggi_riapre_piazza_minghetti_il_comune_scusate_per_i_disagi-38044730/

Εικόνα 50 ITALY, URBAN CENTER BOLOGNA, 2014, *Di Nuovo in Centro: Programma per la pedonalità a Bologna*, Municipality of Bologna, σελ 34-35

Εικόνα 51 Ο.π, σελ 42

Εικόνα 52 ITALY, URBAN CENTER BOLOGNA, 2014, *Di Nuovo in Centro: Programma per la pedonalità a Bologna*, Municipality of Bologna, σελ 26

Εικόνα 53 Ο.π, σελ 40

Εικόνα 54 Ο.π, σελ 30

Εικόνα 55 http://anthroeurope.blogspot.gr/2010/02/florence-tuscany-italy.html

Εικόνα 56 https://en.wikipedia.org/wiki/Vermentino_nero

Εικόνα 57 http://whc.unesco.org/en/list/174/multiple=1&unique_number=2127 και ίδια επεξεργασία

Εικόνα 58 http://romaeredidiunimpero.altervista.org/la-via-cassia/

Εικόνα 59 William J. Mltchell, (2008) Massachussetts Institute of Technology, Media Laboratory, *Mobility on Demand Urban Implementation on Case Sturdy – Florence*, σελ. 34

Εικόνα 60 https://en.wikipedia.org/wiki/File:Piazza_della_Repubblica,_Florence,_2009.jpg

Εικόνα 61 Παπαχρήστου Ι., (2010) *Αναπλάσεις στο ιστορικό κέντρο της Φλωρεντίας από το 19ο αιώνα μέχρι σήμερα – Πρακτική και μεθοδολογία των πολεοδομικών επεμβάσεων*, Ερευνητική εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης, σελ. 42

Εικόνα 62 Ίδια επεξεργασία

Εικόνα 62 https://it.wikipedia.org/wiki/Palazzo_Rucellai

Εικόνα 63 http://www.thinglink.com/scene/722801322419552258

Εικόνα 64 http://guide.supereva.it/toscana_meravigliosa/galleria/big/palazzo-pitti-e-piazza-pitti-a-firenze/6

Εικόνα 65 https://xartografos.wordpress.com/2011/07/16/195-michelangelo-o-πρώτος-των-πρώτων-36/

Εικόνα 66 Παπαχρήστου Ι., (2010) *Αναπλάσεις στο ιστορικό κέντρο της Φλωρεντίας από το 19ο αιώνα μέχρι σήμερα – Πρακτική και μεθοδολογία των πολεοδομικών επεμβάσεων*, Ερευνητική εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης, σελ. 45

Εικόνα 67 Ο.π, σελ. 46

Εικόνα 68 Ο.π, σελ. 52

Εικόνα 69 Ο.π, σελ. 51

Εικόνα 70 Ο.π, σελ. 51

Εικόνα 71 Ο.π, σελ. 54

Εικόνα 72 Λήψη από Google Earth και ίδια επεξεργασία

Εικόνα 73 Παπαχρήστου Ι., (2010) *Αναπλάσεις στο ιστορικό κέντρο της Φλωρεντίας από το 19ο αιώνα μέχρι σήμερα – Πρακτική και μεθοδολογία των πολεοδομικών επεμβάσεων*, Ερευνητική εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης, σελ. 60

Εικόνα 74 Ο.π, σελ. 61

Εικόνα 75 Ο.π, σελ. 63

Εικόνα 76 Ο.π

Εικόνα 77 Ο.π, σελ. 64

Εικόνα 78 Ο.π

Εικόνα 79 Ο.π, σελ. 67

Εικόνα 80 Ο.π, σελ. 69

Εικόνα 81 Ο.π

Εικόνα 82 Ο.π, σελ. 70

Εικόνα 83 Ο.π

Εικόνα 84 Ο.π, σελ. 72

Εικόνα 85 Ο.π

Εικόνα 86 Ο.π, σελ. 73

Εικόνα 87 Ο.π, σελ. 74

Εικόνα 88 Ο.π

Εικόνα 89 Ο.π, σελ. 77

Εικόνα 90 Ο.π

Εικόνα 91 Ο.π, σελ. 81

Εικόνα 92 Ο.π

Εικόνα 93 Ο.π, σελ. 84

Εικόνα 94 Ο.π, σελ. 85

Εικόνα 95 Ο.π, σελ. 86

Εικόνα 96 Ο.π, σελ. 97

Εικόνα 97 Ο.π, σελ. 102

Εικόνα 98 Ο.π, σελ. 103

Εικόνα 99 Ο.π

Εικόνα 100 Ο.π, σελ. 104

Εικόνα 101 http://pianostrutturale.comune.fi.it/documenti_del_piano/piano_strutturale_2010_adottato.html

Εικόνα 102 William J. Mltchell, (2008) Massachussetts Institute of Technology, Media Laboratory, *Mobility on Demand Urban Implementation on Case Sturdy – Florence*, σελ. 40

Εικόνα 103 Ο.π, σελ 36-37

Εικόνα 104 https://www.visitflorence.com/tourist-info/driving-in-florence-ztl-zone.html

Εικόνα 105 Ίδια επεξεργασία

Εικόνα 106 William J. Mltchell, (2008) Massachussetts Institute of Technology, Media Laboratory, *Mobility on Demand Urban Implementation on Case Sturdy – Florence*, σελ. 43

Εικόνα 107 http://www.chaniacrete.gr/index.php/el/useful-information-el/maps-el/map-of-chania-prefecture-el

Εικόνα 108 Λήψη από Google Earth

Εικόνα 109 Ο.π και ίδια επεξεργασία

Εικόνα 110 Ο.π

Εικόνα 111 Τσιτωνάκη Α. (2015), *Ιστορική, αρχιτεκτονική τεκμηρίωση και ανάλυση με τη μέθοδο των πεπερασμένων στοιχείων του Κυκλικού (Γενοβέζικου) πύργου στην Παλιά πόλη Χανίων – Ανάγκη Διεπιστημονικής Προσέγγισης*, Διπλωματική διατριβή μεταπτυχιακού διπλώματος ειδίκευσης – Κατεύθυνση: «Μηχανική και τεχνολογία υλικών και κατασκευών», Πολυτεχνείο Κρήτης, σελ. 20

Εικόνα 112 http://www.krassanakis.gr/Venizelos.htm

Εικόνα 113 Ο.π

Εικόνα 114 Ανδριανάκης Μ., Η παλιά πόλη των Χανίων, εκδ. Αδάμ Πέργαμος, Αθήνα, Δεκέμβριος, 1997, σελ. 54

Εικόνα 115 Τσιτωνάκη Α. (2015), *Ιστορική, αρχιτεκτονική τεκμηρίωση και ανάλυση με τη μέθοδο των πεπερασμένων στοιχείων του Κυκλικού (Γενοβέζικου) πύργου στην Παλιά πόλη Χανίων – Ανάγκη Διεπιστημονικής Προσέγγισης*, Διπλωματική διατριβή μεταπτυχιακού διπλώματος ειδίκευσης – Κατεύθυνση: «Μηχανική και τεχνολογία υλικών και κατασκευών», Πολυτεχνείο Κρήτης, σελ. 18

Εικόνα 116 https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Firkas_Fortress,_Chania_03.jpg

Εικόνα 117 Ανδριανάκης Μ., Η παλιά πόλη των Χανίων, εκδ. Αδάμ Πέργαμος, Αθήνα, Δεκέμβριος, 1997, σελ. 31

Εικόνα 118 http://album.chania.gr/old-town/kurtsakis-world.html#/files/41/3408/_mg_1588-2.jpg?rnd=1225885572

Εικόνα 119 Μαραγκουδάκη Ν. (2010), *Η πόλη των Χανίων*, Εργασία στο μάθημα Ιστορία Πόλης και Πολεοδομίας, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, σελ. 18

Εικόνα 120 http://users.sch.gr/stcharist/xalikoytides.htm

Εικόνα 121 http://sadentrepese.blogspot.gr/2009/11/blog-post_9709.html

Εικόνα 122 Ανδρεάκη Γ. (2013), *Χανιά*, Εργασία στο μάθημα Ιστορία Πόλης και Πολεοδομίας, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, σελ. 25

Εικόνα 123 Πολεοδομία Χανίων

Εικόνα 124 Ελλάδα, ΤΕΕ - Τμήμα Δυτικής Κρήτης (2009), Στρατηγικός σχεδιασμός αναβάθμισης και προστασίας της Μεσαιωνικής πόλης Χανίων – Δυνατότητα ένταξης στον κατάλογο της Παγκόσμιας πολιτιστικής

Κληρονομιάς της UNESCO στην *7η Συνδιάσκεψη Περιφερειακών Νησιωτικών Τμημάτων του ΤΕΕ,* Χανιά, 24-25 Απριλίου 2009, εκδ. ΤΕΕ – Τμήμα Δυτικής Κρήτης, σελ. 10

Εικόνα 125 Τσιτωνάκη Α. (2015), *Ιστορική, αρχιτεκτονική τεκμηρίωση και ανάλυση με τη μέθοδο των πεπερασμένων στοιχείων του Κυκλικού (Γενοβέζικου) πύργου στην Παλιά πόλη Χανίων – Ανάγκη Διεπιστημονικής Προσέγγισης*, Διπλωματική διατριβή μεταπτυχιακού διπλώματος ειδίκευσης – Κατεύθυνση: «Μηχανική και τεχνολογία υλικών και κατασκευών», Πολυτεχνείο Κρήτης, σελ. 18 και ίδια επεξεργασία

Εικόνα 126 Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 127 Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Χανίων

Εικόνα 128 http://gis.chania.gr/#

Εικόνα 129 http://gis.chania.gr/#

Εικόνα 130 Ελλάδα, Περιφέρεια Κρήτης – Δήμος Χανίων (2015), *Αναθεώρηση και επέκταση γενικού πολεοδομικού σχεδίου (ΓΠΣ) δήμου Χανίων και περιαστικών δήμων Ελ. Βενιζέλου, Θερίσου και Σούδας*, Κεφάλαιο Α.4, σελ. 69

Εικόνα 131 Ο.π, σελ. 70

Εικόνα 132 Ο.π, σελ. 72

Εικόνα 133 Ελλάδα, Περιφέρεια Κρήτης – Δήμος Χανίων (2015), *Αναθεώρηση και επέκταση γενικού πολεοδομικού σχεδίου (ΓΠΣ) δήμου Χανίων και περιαστικών δήμων Ελ. Βενιζέλου, Θερίσου και Σούδας*, Χάρτης ΑΠ-Α.4.2-1, Τίτλος σχεδίου: Πολεοδομικό Συγκρότημα Χανίων – Ισχύον ΓΠΣ

Εικόνα 134 Ο.π και ίδια επεξεργασία

Εικόνα 135 Λήψη από Google Earth

Εικόνα 136 Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 137 Ο.π

Εικόνα 138 Ο.π

Εικόνα 139 Παπακωνσταντίνου Ι., Τζώρτσου Α., Τσιρώνη Φ. (2015), *Αξιοποιώντας το δημόσιο χώρο*, Εργασία στο μάθημα Πολεοδομικός Σχεδιασμός ΙΙ, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, σελ. 2

Εικόνα 140 http://gis.chania.gr/#

Εικόνα 141 Βλατίτση Ν., Δημοπούλου Ε., Μακρυδάκη Ε. (2015), Εργασία στο μάθημα Πολεοδομικός Σχεδιασμός ΙΙ, Πολυτεχνείο Κρήτης, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, σελ. 4

Εικόνα 142 Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 143 Ο.π

Εικόνα 144 Ο.π

Εικόνα 145 Ο.π

Εικόνα 146 Ο.π

Εικόνα 147 Ο.π

Εικόνα 148 http://oldtown-chania.gr/?page_id=640

Στην εποχή μας, περισσότερο από ποτέ το ζήτημα της μνήμης και η έννοια της παράδοσης, ως ζητούμενο των σύγχρονων πόλεων, τίθεται καθημερινά, είτε με τη μορφή απλών νοσταλγιών και συζητήσεων, είτε ως ερωτήματα και σχολιασμούς εκφρασμένους μέσα από διάφορες μορφές τέχνης, ή με τη μορφή επιστημονικών αναλύσεων. Κι αυτό, διότι, οι σύγχρονοι τόποι, με την πυρετώδη επικράτηση της παγκοσμιοποίησης, όσο και αν καλύπτουν τις κοινωνικές ανάγκες, μέσα από ειδικούς χώρους για συγκεκριμένες εξυπηρετήσεις, εν τούτοις δεν καταφέρνουν να δημιουργήσουν μια οικεία, ιδιαίτερη ατμόσφαιρα, όπως το κατόρθωσαν οι παλαιές. Αυτό σημαίνει ότι υπάρχουν επιπλέον συγκεκριμένες κοινωνικές ανάγκες που φαίνεται ότι αγνοούνται συστηματικά κατά το σύγχρονο σχεδιασμό των πόλεων

Τα κέντρα των πόλεων, με τις κατά κανόνα ανεκτίμητες πολιτιστικές και ιστορικές αξίες που περιλαμβάνουν, βρίσκονται πρώτα, αλλά όχι μόνα τους, στον κατάλογο των ζωνών που χρειάζονται προστασία και αναζωογόνηση . Με την «κανονική», σύμφωνα με τον Leonardo Benevolo , δηλαδή τη βιώσιμη χρήση τους, θα αποτελέσουν τα καλύτερα παραδείγματα αειφορίας, τα καλύτερα πρότυπα της νέα κουλτούρας που έχουν ανάγκη οι πόλεις για να συνεχίσουν να λειτουργούν, ως πυρήνες της ανθρώπινης ανάπτυξης και του πολιτισμού. Αν τα ιστορικά κέντρα καθώς αναβαθμίζονται, γίνονται νέες μονολειτουργικές ζώνες τουρισμού και αναψυχής, αποξενωμένα από τον πληθυσμό, και να η κατοικία σε αυτά απουσιάζει ή καταλαμβάνεται από τα προνομιούχα μόνο στρώματα, η βιωσιμότητα τους είναι αμφισβητούμενη. Η ανασυγκρότηση των πόλεων βασίζεται στις αναπλάσεις και την αναζωογόνηση των ιστορικών τους κέντρων, στην πολιτιστική και την ήπια τουριστική .ανάπτυξη, σε συνδυασμό με την ανάμειξη και άλλων χρήσεων και κυρίως της κατοικίας