



Πολυτεχνείο Κρήτης
Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών
Ερευνητική εργασία




ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΜΕΤΩΠΟ

διαλεκτικές συνδέσεις και εχθρενείς αντιθέσεις

στις σύγχρονες πρακτικές

Βαρκελώνη_Ρότερνταμ_Αθήνα



Χριστίδη Νεφέλη Αλεξάνδρα

Επιβλέπον: Τζομπανάκης Αλέξιος

Ιούνιος 2017

Πολυτεχνείο Κρήτης
Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών
Ερευνητική εργασία

ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΜΕΤΩΠΟ

διαλεκτικές συνδέσεις και εχθροεχθροί αντιθέσεις

στις σύγχρονες πρακτικές

Βαρκελώνη_Ρότερνταμ_Αθήνα

Χριστίδη Νεφέλη Αλεξάνδρα

Επιβλέπων: Τζομπανάκης Αλέξιος

Ιούνιος, 2017

Περίεχόμενα

Περίληψη_Ab s t r a c t	5
Εισαγωγή	6
Βιβλιογραφική ανασκόπηση	7
Σκοπός της έρευνας	8
Μέθοδος	9
1 . Βιομηχανική πόλη	11
1.1 Εξέλιξη της βιομηχανικής πόλης, από τον πρώιμο στον ώριμο καπιταλισμό	12
1.2 Ο ιδιωτικός τομέας καθορίζει την ανάπτυξη της πόλης	15
2 . Η Πόλη Λιμάνι	19
2.1 Βιομηχανική πόλη συσχετισμός με το λιμάνι της	20
2.2 Η μεταφορά της βιομηχανικής ζώνης στην περιφέρεια	21
3 . Η μεταβιομηχανική πόλη	23
3.1 Η μετάβαση από τη βιομηχανική στη μεταβιομηχανική πόλη	24
3.2 Το φαινόμενο των θυλάκων – clusters	27
3.3 Το παράκτιο μέτωπο στην μεταβιομηχανική πόλη	33
4 . Διεθνοποιημένα αστικά τοπία	37
4.1 Η τυποποίηση του σχεδιασμού των πόλεων	38
4.2 Διεθνοποιημένα παράκτια μέτωπα	41
5 . Η περίπτωση της Βαρκελώνης	45
5.1 Το παράκτιο μέτωπο της Βαρκελώνης	46
5.2 Η επίδραση των Ολυμπιακών Αγώνων του 1992	47

5.3 Νέες αστικές αναπλάσεις	5 1
6 . Η περίπτωση του Ρότερνταμ	5 7
6.1 Η ιστορική εξέλιξη της πόλης - λιμάνι του Ρότερνταμ	5 8
6.2 Το λιμάνι μετακινείται εκτός πόλεως	6 2
6.3 Αναγέννηση του παράκτιου μετώπου και η επανασύνδεσή του με την πόλη . . .	6 3
7 . Η περίπτωση της Αθήνας	7 5
7.1 Ιστορική εξέλιξη παράκτιου μετώπου	7 6
7.2 Οι ολυμπιακοί αγώνες της Αθήνας 2004	7 8
8 . Συμπεράσματα	9 5
Βιβλιογραφία	9 9

| Περίληψη_A b s t r a c t

Με αφορμή τη διαλεκτική σχέση της πόλης και του παράκτιου μετώπου της, η παρούσα ερευνητική εργασία πραγματεύεται την εξέλιξή τους, από τις αρχές της βιομηχανικής εποχής μέχρι και την σημερινή κατάσταση, της παγκοσμιοποιημένης πόλης. Αρχικά αναλύεται η πόλη και το παράκτιο μέτωπό της, συναρτήσει της εξέλιξης της οικονομίας. Πραγματοποιείται η ανάλυση των σύγχρονων πρακτικών για το σχεδιασμό και την ανάπτυξη του αστικού χώρου. Η εργασία, εστιάζοντας σε τρία παραδείγματα πόλεων από την Μεσόγειο και τον ευρύτερο ευρωπαϊκό χώρο, όπως η Βαρκελώνη, το Ρότερνταμ και η Αθήνα, εξετάζει τις διαφορετικές πορείες όσον αφορά στην εξέλιξη της εικόνας τους. Αυτές, με κοινό παρονομαστή τα λιμάνια βαρύνουσας σημασίας στη Μεσόγειο και την Ευρώπη, αποτελούν τουριστικούς προορισμούς και λιμάνια σημαίνουσας οικονομικής σημασίας. Τέλος διερευνάται κατά πόσο οι πόλεις αναδιοργανώνονται και τα αστικά τοπία μετασχηματίζονται δημιουργώντας διεθνοποιημένα τοπία ως απόρροια της παγκοσμιοποίησης και του ανταγωνισμού των πόλεων.

| Εισαγωγή

"The measure of any great civilization is its cities and a measure of a city's greatness is to be found in the quality of its public spaces, its parks and squares"

John Ruskin

Η μετάβαση από ένα οικονομικό σύστημα σε ένα άλλο πάντα είχε ως αποτέλεσμα έντονες αλλαγές σε διάφορες πτυχές της κοινωνίας. Η αρχιτεκτονική μπορεί να θεωρηθεί πως είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με το κοινωνικό υπόβαθρο κάθε εποχής. Είναι λοιπόν αναμενόμενο η πόλη, η οποία αποτελεί τον πυρήνα, στον οποίο εφαρμόζονται οι οικονομικές πολιτικές, να διαμορφώνεται σύμφωνα με τις σχέσεις που ορίζει το σύστημα. Η εξέλιξη της κοινωνίας, όπως συνηθίζουμε να λέμε, είναι επακόλουθο της μετάβασης από ένα οικονομικό σύστημα σε ένα άλλο.

Από το πρώτο κοινοτικό σύστημα, όπου τα μέσα παραγωγής ήταν απλά εργαλεία, σκαλισμένα για το κυνήγι, φτάσαμε στον καπιταλισμό, όπου η τεχνολογία έχει τη δυνατότητα να παράγει μαζικά προϊόντα. Ωστόσο, καθώς το εμπόριο και η βιοτεχνία αναπτύσσονται, ο πλούτος συγκεντρώνεται σε συγκεκριμένα κοινωνικά στρώματα, όπως οι έμποροι και οι βιοτέχνες. Την ίδια περίοδο, η αστική τάξη και το προλεταριάτο, αποτελούν τις μόνες δύο αντιμαχόμενες τάξεις, η πόλη των οποίων πλέον διαμορφώνεται μέσα σε ένα καπιταλιστικό σύστημα αντιθέσεων. Η βασική αντίθεση, έγκειται στο γεγονός ότι η παραγωγή των προϊόντων – πλούτου είναι κοινωνικοποιημένη, αλλά η ιδιοκτησία τους παραμένει ιδιωτική.

Η μαζική βιομηχανική παραγωγή και το εμπόριο οδηγούν στην αύξηση του μεγέθους της πόλης και στη δημιουργία δημόσιων χώρων, διοικητικών κέντρων και μεγάλων δρόμων μεταφοράς των προϊόντων. Η πόλη καθορίζει τη δομή, τις χρήσεις και το σχεδιασμό της σύμφωνα με το οικονομικό της σύστημα. Κατά την περίοδο του Καπιταλισμού επήλθε η άνθηση της τεχνολογίας και της βιομηχανίας, ενώ ταυτόχρονα έχουμε την ανέγερση των πρώτων βιομηχανικών κτιρίων.

Με την πάροδο των χρόνων ο Καπιταλισμός περνάει στο ανώτατο στάδιο του, τον Ιμπεριαλισμό¹. Οι βιομηχανίες πλέον μειώνονται και ο τριτογενής τομέας αναπτύσσεται ραγδαία. Από τη στιγμή που τομείς όπως η πληροφορική και ο τουρισμός ανθίζουν, οι πόλεις υιοθετούν ένα μοντέλο ανάπτυξης, στην προσπάθειά τους να ανταπεξέλθουν στο διεθνή ανταγωνισμό, προσφέροντας έτσι και τις αντίστοιχες παροχές και εγκαταστάσεις. Σύμφωνα με τα παραπάνω λοιπόν, παρατηρούμε ότι έμμεσα ή άμεσα κάθε φορά το οικονομικό σύστημα είναι αυτό που καθορίζει και το σχεδιασμό της πόλης.

Σε αυτό το σημείο αξίζει να σημειωθεί πως το παράκτιο μέτωπο της πόλης, ανέκαθεν αποτελούσε σημείο αναφοράς, τόσο για την οικονομία της, όσο και για τομείς όπως η αναψυχή και ο τουρισμός. Στη σημερινή κοινωνία με τις ραγδαίες οικονομικές εξελίξεις, το παράκτιο μέτωπο σχεδιάζεται με βάση τις νέες ανάγκες της οικονομίας. Οι χρήσεις που διαμορφώνονται κατά μήκος της παραλίας ακολουθούν μια στρατηγική, που υπαγορεύεται από τις προϋποθέσεις που πρέπει να πληροί κάθε πόλη, ώστε να μπορέσει να ενταχθεί στο διεθνή οικονομικό ανταγωνισμό.

Ο διεθνής ανταγωνισμός ωστόσο, είναι αυτός που έχει οδηγήσει σε νέες πρακτικές στον αστικό σχεδιασμό, δίνοντας έμφαση σε χρήσεις που αφορούν στον τριτογενή τομέα, μέσα από την ανέγερση συγκροτημάτων κτηρίων – γραφείων, μουσείων και πολιτιστικών κέντρων. Η πόλη πλέον, τείνει να πάρει μια παγκοσμιοποιημένη μορφή, απαλλαγμένη από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του κάθε τόπου, όπως είναι η παράδοση, το κλίμα, η μορφολογία του εδάφους κτλ.

Βιβλιογραφική ανασκόπηση

Στο πρώτο κεφάλαιο, γίνεται αναφορά στη βιομηχανική πόλη και την εξέλιξή της από τα χρόνια του πρώιμου, έως αυτά του ώριμου Καπιταλισμού, χρησιμοποιώντας ως κύρια βιβλιογραφία το βιβλίο, «Η πόλη στην Ευρώπη» του L. Benevolo. Στη συνέχεια μέσα από το «*Waterfronts in Post-industrial cities*», του R. Marshall, εξετάζεται η σχέση της πόλης με το λιμάνι της και η ανάγκη μεταφοράς της βιομηχανικής ζώνης στην περιφέρεια. Στο τρίτο κεφάλαιο, γίνεται λόγος για τη μεταβιομηχανική πόλη και για το φαινόμενο της θυλακοποίησης (cluster), ενώ στη συνέχεια παρουσιάζεται ο τρόπος με τον οποίο ο ιμπεριαλισμός αλλάζει σε παγκόσμιο επίπεδο τις πόλεις. Κύρια βιβλιογραφία για την

¹ Με τον όρο Ιμπεριαλισμό εννοούμε το οικονομικό σύστημα όπου το κεφάλαιο είναι μετοχικό και επομένως παγκόσμιο.

ανάλυση των παραπάνω αποτέλεσε τόσο το «*Waterfronts in Post-industrial cities*», όσο και το «Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη» των Α. Γοσπονδίνη και Η. Μπεριάτο. Στο πέμπτο κεφάλαιο αναλύεται η περίπτωση της Βαρκελώνης, ενώ στη συνέχεια αυτή του Ρότερνταμ και της Αθήνας. Συγκεκριμένα γίνεται αναφορά στις καταστάσεις και στα γεγονότα που οδήγησαν που οδήγησαν στις σύγχρονες αστικές αναπλάσεις, την απομάκρυνση του λιμανιού από την πόλη με την ταυτόχρονη επέκτασή του. Με κύρια βιβλιογραφική πηγή το άρθρο «*Η διαχείριση της μνήμης και η πόλη/ Το παράδειγμα της Βαρκελώνης, Μνήμη και Εμπειρία του Χώρου*» της Λ. Λεοντίδου, αναλύεται η περίπτωση της Βαρκελώνης, ενώ στη συνέχεια μέσα από το επιστημονικό άρθρο «*Post-city development in Rotterdam: a true love story*» των M.Aarts, T.Daamen, M.Huijjs, W.de Vries, γίνεται λόγος για Ρότερνταμ, ως μια «πόλη-λιμάνι». Τέλος μέσα από το βιβλίο «*Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*» των Α. Γοσπονδίνη και Η. Μπεριάτο και το άρθρο της Α. Αυγερινού «*Παραλιακό μέτωπο Αττικής: Αξιοποίηση από ποιον και για ποιον; Το παράδειγμα του Ελληνικού*» από το περιοδικό «Αρχιτέκτονες» αναλύεται η περίπτωση ανάπλασης της Αθήνας.

Σκοπός της έρευνας

Η παρούσα εργασία έχει στόχο να διερευνήσει πρακτικές, οι οποίες ακολουθούνται στο σχεδιασμό της πόλης, προκειμένου αυτός να αναπτυχθεί με βάση την υπάρχουσα οικονομική κατάσταση. Σκοπός της είναι η δημιουργία προβληματισμών σχετικά με τα όρια που αφήνονται στον αρχιτέκτονα να ενεργήσει, βάσει των αναγκών των πολιτών. Τίθεται το ερώτημα για τον αν αυτός είναι υποχρεωμένος να ακολουθεί τις επιταγές των ισχυρών για οικονομική ανάπτυξη. Οι προβληματισμοί αυτοί αναπτύσσονται αρχικά μέσα από τη μελέτη της εξέλιξης των εννοιολογικών και θεωρητικών προσεγγίσεων του 20ου και του 21ου αιώνα. Συγκεκριμένα, γίνεται αναφορά σε ήδη υλοποιημένες επεμβάσεις σε μεγάλα αστικά κέντρα, μέσα από τη μελέτη διάφορων ρευμάτων του αστικού σχεδιασμού. Στη συνέχεια, αναλύονται τρία χαρακτηριστικά παραδείγματα πόλεων, όπως η Βαρκελώνη, το Ρότερνταμ και η Αθήνα, με σκοπό τη διερεύνηση των πολιτικών και προτάσεων που εφαρμόστηκαν στην καθεμία διαχρονικά, τη σύγκριση τους και την διεξαγωγή συμπερασμάτων για την αποτελεσματικότητά τους.

Μέθοδος

Η μέθοδος συλλογής του ερευνητικού υλικού, της παρούσας εργασίας, 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 τα αστικά τοπία και την εξέλιξη της πόλης τόσο τον 20ο, όσο και τον 21ο αιώνα.

Στη συνέχεια, μελετήθηκαν τρεις περιπτώσεις πόλεων, η Βαρκελώνη, το Ρότερνταμ και η Αθήνα. Υπόβαθρο για τη μετέπειτα ανάλυση του Ρότερνταμ και της Αθήνας, αποτέλεσαν κυρίως άρθρα και αποσπάσματα συνεδρίων που βρίσκονται αναρτημένα σε ηλεκτρονικές βιβλιοθήκες. Αντίθετα, το κεφάλαιο της Βαρκελώνης στηρίχτηκε κατά βάση σε βιβλιογραφική έρευνα.

1. | Βιομηχανική πόλη

1.1 | Εξέλιξη της βιομηχανικής πόλης, από τον πρώιμο στον ώριμο καπιταλισμό

«Είναι καλό να ξέρει κανείς πως η ουτοπία δεν είναι τίποτα άλλο παρά η αυριανή πραγματικότητα και πως η σημερινή πραγματικότητα είναι η χθεσινή ουτοπία.»²

Le Corbusier, Modulor

Η βιομηχανική πόλη άρχισε να σχηματίζεται κατά την διάρκεια της μετάβασης του οικονομικού συστήματος από τη φεουδαρχία στον καπιταλισμό. Ο Benevolo τονίζει ότι οι υπάρχουσες συνθήκες έδωσαν την δυνατότητα για αυτήν την αλλαγή. Χαρακτηρίστηκε αναφέρει πως «το ευρωπαϊκό τοπίο, προϊόν των πολιτικών, οικονομικών και πολιτιστικών γεγονότων μέσα σε δέκα αιώνες ιστορίας, και προσκολλημένο σ' αυτά από ένα σύνθετο πλέγμα αμοιβαίων απρόβλεπτων στοιχείων, διέρχεται κρίση όταν, στα τέλη του 18^{ου} αιώνα, ορισμένα από αυτά τα γεγονότα (οι θεσμικές αλλαγές, η επιστημονική πρόοδος που εφαρμόζεται στις παραγωγικές τεχνολογίες, η οικονομική συνδυασμένη με τη δημογραφική ανάπτυξη) ξεπερνούν ένα κρίσιμο κατώφλι και προσδίδουν στην αλλαγή έναν επαναστατικό χαρακτήρα.»³. Η εικόνα της πόλης αλλάζει, η εργατική τάξη την κατακλύζει, ζητώντας το δικαίωμα να πουλήσει την εργατική της δύναμη και να αναβαθμίσει την ποιότητά ζωής της. Η μόνιμη στέγη, τροφή και εργασία αποτελούν για την εργατική τάξη κατακτήσεις που ήρθαν μαζί με την καπιταλιστική οικονομία.

Η χωρική ανάπτυξη και η πληθυσμιακή αύξηση των βιομηχανικών κέντρων αυτής της εποχής είναι ραγδαία. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση του Μάντσεστερ, «το οποίο το 1760 έχει δώδεκα χιλιάδες κατοίκους, στα μέσα του 1800 έχει τετρακόσιες χιλιάδες. Την ίδια εποχή η έκταση καλύπτεται από καλλιέργειες οργανωμένες πάνω σε μια νέα καπιταλιστική βάση, διασχίζεται από νέους δρόμους, νέα κανάλια και, μετά το 1830, από τα ανθρακωρυχεία, μεταμορφώνοντας ριζικά εκτεταμένες υπαίθριες ζώνες. Τα ιστιοφόρα αντικαθίστανται σταδιακά από τα ατμόπλοια και κατά συνέπεια αλλάζουν και τα λιμάνια.»⁴. Ακόμα ο Harvey αναφέρεται στο Παρίσι την εποχή του Βοναπάρτη μετά την Γαλλική επανάσταση, στο οποίο υλοποιούνται δημόσια έργα, με επικεφαλής τον Ζορζ Εζέν Οσμάν (Georges Eugene Haussmann). «Η ανοικοδόμηση του Παρισιού απορρόφησε

² Le Corbusier, *Modulor*, 1949, τόμος I, σελ. 125

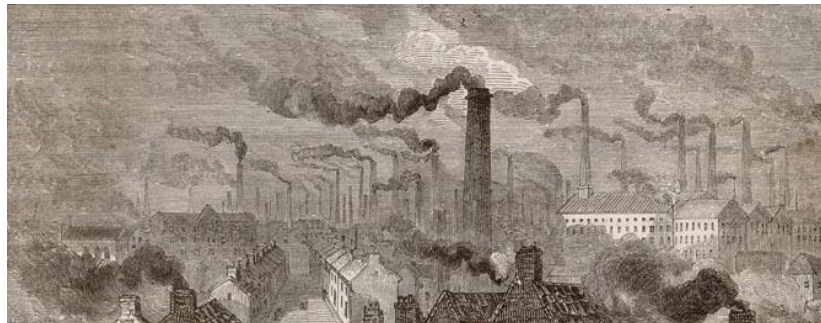
³ L. Benevolo, *Η ΠΟΛΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ*, εκδ. Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, 2010, σελ.255

⁴ L. Benevolo, ό. π. σελ.256

τεράστιες ποσότητες εργασίας και κεφαλαίου για τα δεδομένα της εποχής πόλεις και, μαζί με την απολυταρχική καταστολή των Βλέψεων της εργατικής δύναμης του Παρισιού, αποτέλεσε βασικό όχημα κοινωνικής σταθεροποίησης.»⁵



Εικ. 1: Το βιομηχανικό Παρίσι γεμάτο με αυτοκίνητα του Camille Pissarro



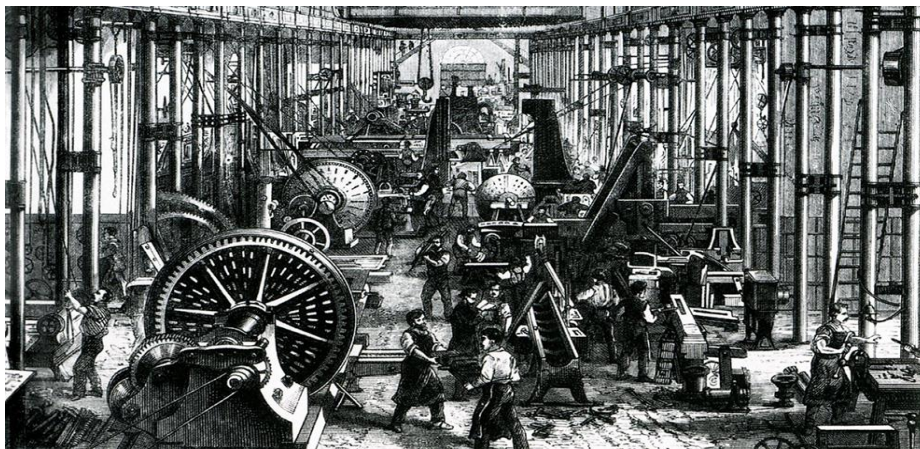
Εικ.2: Manchester, 1870

Οι αλλαγές σε χωρικό επίπεδο καθορίζονται από την ανάγκη της βιομηχανίας –καθώς αυτή επεκτείνεται- για αύξηση του εργατικού δυναμικού, από την ύπαιθρο στις πόλεις, επομένως δημιουργείται η ανάγκη στέγασης των εργατών και επέκτασης της πόλης. «Στις αρχές του 19^{ου} αιώνα λοιπόν, σημειώνεται πληθυσμιακή αύξηση, τόσο ως αποτέλεσμα της δημογραφικής ανάπτυξης όσο και του μεταναστευτικού ρεύματος από τις αγροτικές περιοχές στα βιομηχανικά αστικά κέντρα. Το γεγονός αυτό συμβάλλει σταδιακά στην ένταση της αστικοποίησης, η οποία έχει σαν συνέπεια την αστική διάχυση, την άναρχη ανάπτυξη προς την ενδοχώρα, μακριά από το κέντρο της πόλης και τη θάλασσα.»⁶. Οι εργατογειτονίες δημιουργούνται μέσα στην πόλη και ολοκληρώνουν την σύγχρονη εικόνα της. Η πόλη έχει δύο όψεις, των εύπορων που ζουν στα προάστια και των φτωχών, που ζουν κοντά στις βιομηχανίες και σε υποβαθμισμένες περιοχές του κέντρου. Ο Ένγκελς αναδεικνύει ότι η ανάγκη για κατοικία των εργατών ήταν κοινά αποδεκτή και από τις δύο τάξεις αλλά με άλλη σκοπιά. «Υπάρχουν δύο συστήματα εργατικών κατοικιών: το σύστημα των μικρών μονοκατοικιών, όπου κάθε εργατική οικογένεια έχει το δικό της σπιτάκι και όσο αυτό είναι δυνατό και το περιβολάκι της, όπως

⁵ D. Harvey, *Εξεχερμμένες πόλεις*, εκδόσεις ΚΨΜ, 2013, σελ.43-44

⁶ Α. Αναγνώστου, *Σχεδιάζοντας το όριο ανάμεσα στην πόλη και τη θάλασσα.../Σύγχρονες αστικές αναπλάσεις*, Π.Κ., σελ.24

στην Αγγλία, και το σύστημα του στρατώνα, των μεγάλων δηλαδή χτιρίων με πολλές εργατικές κατοικίες, όπως στο Παρίσι, στη Βιέννη κλπ.»⁷. Ωστόσο, υπήρχε η προσπάθεια, από τα αφεντικά, το κόστος αυτό να ελαχιστοποιηθεί ακόμα και τις πρώτες δεκαετίες του καπιταλιστικού συστήματος, με αποτέλεσμα οι εργατικές κατοικίες να έχουν άσχημες συνθήκες διαβίωσης. «Η μετατροπή των εργατών σε κεφαλαιοκράτες, η λύση του κοινωνικού ζητήματος, το σπίτι που με κάποιο τρόπο θ' ανήκει στον εργάτη- όλα αυτά έμειναν πάνω «στην περιοχή των ιδανικών». Από δω και πέρα θα έχουμε να ασχοληθούμε μόνο με την καθιέρωση του συστήματος των μικρών μονοκατοικιών στις αγροτικές περιοχές, και στις πόλεις με τι, πως θα βολέψουμε όσο το δυνατό πιο υποφερτά τους εργατικούς στρατώνες.»⁸. Έτσι διαμορφώνεται ένα νέο αστικό τοπίο με μεγάλες κτηριακές μάζες, όπου κατοικούν οι εργάτες στοιβαγμένοι, με κακές συνθήκες υγιεινής, δίπλα στις βιομηχανικές εγκαταστάσεις, καθώς και με νέους δρόμους μεταφοράς των εμπορευμάτων.



Εικ.3: Εργοστάσιο Sächsische Maschinenfabrik Γερμανία, 1868

⁷ Φρ. Ένγκελς, *Για το ζήτημα της Κατοικίας*, εκδ. Αναγνωστίδης, σελ. 158

⁸ Φρ. Ένγκελς, *Για το ζήτημα της Κατοικίας*, εκδ. Αναγνωστίδης, σελ. 159

1.2 | Ο ιδιωτικός τομέας καθορίζει την ανάπτυξη της πόλης

Η βιομηχανική πόλη εξελίσσεται στα πλαίσια του οικονομικού συστήματος του καπιταλισμού. Σύμφωνα με το Benevolo, οι οικονομικές σχέσεις έχουν αλλάξει μέσα σε έναν αιώνα, «οι επαναστάσεις και οι μεταρρυθμίσεις που έλαβαν χώρα, από τα τέλη του 1700 ως τις αρχές του 1800, ανακινούν το ζήτημα των σχέσεων ευθύνης που βρίσκονται πίσω από τα γεγονότα αυτά. Οι νέες νομικές διατάξεις ενισχύουν τη σφαίρα της ιδιοκτησίας και της ιδιωτικής πρωτοβουλίας, στην οποία η δημόσια αρχή μπορεί να παρέμβει μόνο σύμφωνα με τυπικές διαδικασίες.»⁹. Ταυτόχρονα οι οικονομολόγοι της εποχής όπως ο Άνταμ Σμιθ συμβουλεύουν τους κυβερνώντες να αποδεσμευθούν από τη διαχείριση των δημόσιων εκτάσεων.¹⁰ Η άρχουσα τάξη έχει πλέον στην ιδιοκτησία της την πλειοψηφία των μέσων παραγωγής, με την συγκατάβαση του κράτους και των νόμων του, ενώ η εργατική τάξη όλο και περισσότερο υποβαθμίζεται.

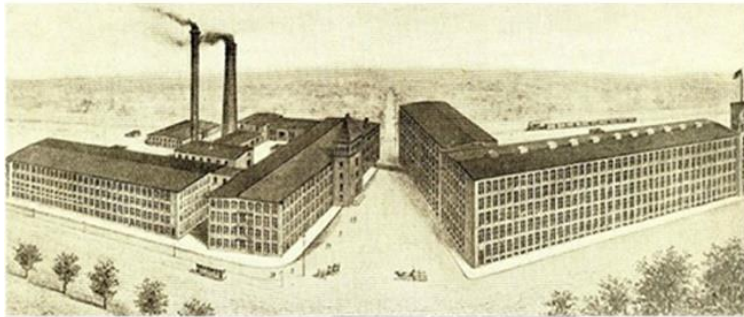
Η εξέλιξη των καπιταλιστικών σχέσεων, δηλαδή η ανεξέλεγκτη ελευθερία της αγοράς, οδηγεί στην παρακμή της πόλης, επιφέρει αλλαγές στη χωρική οργάνωσή της. Οι αποφάσεις λαμβάνονται με γνώμονα το κέρδος μιας μερίδας του πληθυσμού της πόλης, παραγκωνίζοντας τις ανάγκες του λαού. «Εδώ μπορεί κανείς να παρατηρήσει μια προφανή δομική αντινομία του καπιταλιστικού συστήματος: οι δύο βασικοί πυλώνες που τον στηρίζουν, αυτός της παραγωγικής σχέσης, που δημιουργεί προϊόντα με σκοπό το κέρδος, και αυτός της ολοκλήρωσης του κύκλου της υπεραξίας, με την αγορά του προϊόντος με βάση το διαθέσιμο εισόδημα, έρχονται σε αντίθεση. Δηλαδή σύμφωνα με τη θεωρία του καπιταλισμού πρέπει να υπάρχουν χρήματα διαθέσιμα στον κάθε καταναλωτή για την αγορά προϊόντων με σκοπό την κατανάλωση αλλά ταυτόχρονα, στον χώρο της δουλειάς είναι δομικά απαραίτητο να πληρώνεται για την εργασία του όσο το δυνατόν λιγότερο (και να παράγει φυσικά το μέγιστο).»¹¹. Η δομική αυτή αντίφαση του καπιταλισμού αποτελεί το αίτιο για τα τεράστια προβλήματα διαβίωσης, που ανακύπτουν για το λαό της βιομηχανικής πόλης και για την παρακμή της ίδιας. Ο Benevolo περιγράφει για την κατάσταση της βιομηχανικής πόλης την περίοδο αυτή: «Από την καταστροφική αντίφαση γεννιέται το χαοτικό, απελπιστικό τοπίο, που περιγράφουν οι συγγραφείς κατά το πρώτο μισό του 1800, ο Τσάντγουικ και ο Ένγκελς στην Αγγλία, οι Μπλανκί και

⁹ L. Benevolo, *Η ΠΟΛΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ*, εκδ. Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, 2010, σελ.264

¹⁰ L. Benevolo, ό. π., σελ.264

¹¹ Μ. Κολυδάκης, *Διαχρονικοί Αστικοί Μετασχηματισμοί και το Σύγχρονο Φαινόμενο του Gentrification*, σελ.12

Βιλλερμέ στη Γαλλία: Θεόρατες περιοχές με νέες προσωρινές κατοικίες, ανακατεμένες με τις οικοδομές, που γίνονται αβίωτες λόγω της ανεπάρκειας δημόσιων χώρων, στοιχειωδών υπηρεσιών και εγκαταστάσεων υγιεινής: υδραγωγείου, αποχετευτικού συστήματος, καταστροφής απορριμμάτων.»¹².



Εικ.4: Εργοστάσιο Berkshire Cotton, Μασαχουσέτη, 1898



Εικ.5: Αμαξοστοιχία Boston & Mains

Τα προβλήματα της πόλης και του λαού δε μπορούσαν να μείνουν ως έχουν, καθώς ο λαός είχε αρχίσει να διεκδικεί δικαιώματα, μέσω οξυμένων μορφών πάλης ακόμα και εξεγέρσεων, όπως η Παρισινή Κομμούνα, η εξέγερση του Σικάγο κ.α. Η άρχουσα τάξη αναγκάζεται, λοιπόν, να προχωρήσει σε έργα υποδομών, ώστε να καλυτερεύσει τη ζωή της εργατικής τάξης, που διαρκώς αυξάνονταν σε πληθυσμό, ενώ δημιουργούσε θέσεις εργασίας. Οι παραπάνω λόγοι με τη βοήθεια της προόδου της τεχνολογίας οδήγησαν στη ολοκλήρωση μεγάλων σχεδίων σημαντικών μητροπόλεων.

Οι μεταφορές εξελίσσονται, ώστε να εξυπηρετείται η μετακίνηση των εμπορευμάτων και οι μετακινήσεις του εργατικού δυναμικού. «Η τεχνική πρόοδος και το επιχειρηματικό πνεύμα, που δεσπόζουν αυτή τη περίοδο, κρατούν στο μεταξύ ζωντανή την ανάγκη αναδιοργάνωσης»¹³. Σε αυτή τη περίοδο αλλάζουν οι οδικές αρτηρίες, τα λιμάνια και ο σιδηρόδρομος εισάγεται στη ζωή και το

¹² L. Benevolo, *Η ΠΟΛΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ*, εκδ. Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, 2010, σελ.265

¹³ L. Benevolo, ό. π., σελ.267

σχεδιασμό της πόλης. «Όμως για να εξυπηρετήσει αποβάθρες και να εγκατασταθούν σιδηροδρομικές ράγες, παίρνει σημαντική έκταση από το παράκτιο μέτωπο. Ως αποτέλεσμα αυτής της αλλαγής, το κέντρο της πόλης αποκόπτεται ραγδαία από το παράκτιο μέτωπό της, το οποίο έχει όλο και περισσότερη κυκλοφοριακή συμφόρηση.»¹⁴



Εικ.6: Ο σιδηρόδρομος ως νεοτερισμός της εποχής, απεικονίζονταν ακόμη και σε γραμματόσημα.



Εικ.7: Σιδηροδρομικός σταθμός του Birmingham

¹⁴ *Advances in Landscape Architecture*, επιμ. Murat Özyavuz, εκδ. InTechUmut Pekin Timur, *Urban Waterfront Regenerations*, σελ. 176

2 . | Η Πόλη Λιμάνι

2.1 | Βιομηχανική πόλη συσχετισμός με το λιμάνι της

Τα λιμάνια αποτελούσαν κεντροβαρικό σημείο, τόσο για την βιομηχανική πόλη, όσο και για την καπιταλιστική οικονομία εκείνη την περίοδο, καθώς τα πλοία ήταν το κύριο μέσω μεταφοράς. Σύμφωνα με τους B. Hoyle και D. Pinder «η αρχική θέση των λιμενικών λειτουργιών συχνά έχει καθορίσει την ανάπτυξη της πόλης.»¹⁵. Η διαλεκτική σχέση του λιμανιού με την πόλη έχει ως αποτέλεσμα, η τελευταία να προσαρμόζει τον σχεδιασμό της σύμφωνα με τις ανάγκες μεταφοράς των προϊόντων της βιομηχανίας της. «Οι νέες τεχνολογικές εξελίξεις του 18^{ου} αιώνα, επέφεραν σημαντικές αλλαγές στις πόλεις- λιμάνια. Οι αλλαγές αυτές από τη μία είχαν θετικές επιδράσεις για το χώρο του λιμανιού, ενώ από την άλλη συνέβαλαν στην αρχή της απώλειας της σχέσης πόλης-θάλασσας.»¹⁶. Οι νέες τεχνολογικές εξελίξεις συντελούν στον εκσυγχρονισμό και επέκταση των λιμενικών εγκαταστάσεων, παράλληλα εκσυγχρονίζεται και εξαπλώνεται το συγκοινωνιακό δίκτυο, ώστε να εξυπηρετούνται καλύτερα οι μεταφορές των προϊόντων και των εργατών.¹⁷ Ωστόσο, το παράκτιο μέτωπο άρχισε να έχει μονολειτουργικό χαρακτήρα και να χάνει την επαφή της με την καθημερινή ζωή της πόλης.

Η λειτουργία και η λειτουργικότητα του λιμανιού ήταν πολύ σημαντική για την πόλη, γι' αυτό χρήσεις υποστηρικτικού χαρακτήρα πλαισίωσαν το λιμάνι, ενώ άλλες άρχισαν να εκλείπουν. «Γραφεία και μαγαζιά κατά μήκος της παλαιάς ακτογραμμής μετατράπηκαν σε αποθήκες. Εκείνη την περίοδο, οι μεταφορές και η βιομηχανία ήταν οι μόνες χρήσεις του παράκτιου μετώπου.»¹⁸. Ο Marshall τονίζει πως η ραγδαία ανάπτυξη των βιομηχανικών ζωνών στα παράκτια μέτωπα έδινε τη δυνατότητα μεγιστοποίησης του κέρδους για τις βιομηχανίες, καθώς βρίσκονταν σε άμεση σχέση με το λιμάνι. «Οι τοποθεσίες δίπλα στο νερό ήταν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για πολλές βιομηχανικές λειτουργίες. Το όριο μεταξύ νερού και πόλης, μεταξύ της παραγωγικής περιοχής και της μεταφορικής βάσης, ήταν η ζώνη με τις πιο έντονες χρήσεις στην πόλη του 19^{ου} αιώνα. Η χρήση των αστικών παραθαλάσσιων μετώπων ήταν συχνά αποκλειστικά λιμάνι ή βιομηχανική περιοχή. Ο πλούτος των

¹⁵ Hoyle, B., Pinder, D., *European port cities in transition*, Belhaven Press, London, 1992

¹⁶ Αναγνώστου, Αγγελική, Σχεδιάζοντας το όριο ανάμεσα στην πόλη και τη θάλασσα.. Π.Κ., σελ.24

¹⁷ Αναγνώστου, Αγγελική, ό. π. σελ.25

¹⁸ *Advances in Landscape Architecture*, επιμ. Murat Özyavuz, εκδ. InTechUmut Pekin Timur, *Urban Waterfront Regenerations*, σελ. 177

πόλεων ήταν βασισμένος στην ικανότητα να διευκολύνουν την ανάγκη του βιομηχανικού κεφαλαίου να έχει πρόσβαση στο παράκτιο μέτωπο. Ωστόσο, η δημιουργία αυτού του πλούτου ήρθε μαζί με περιβαλλοντικές καταστροφές και τοξικότητα, οι οποίες σήμερα χαρακτηρίζουν αυτούς τους υπολειμματικούς αστικούς χώρους.»¹⁹. Τα περιβαλλοντικά προβλήματα, σε συνδυασμό τον κορεσμό της βιομηχανίας και τη στροφή της οικονομίας σε άλλους κλάδους, οδήγησαν στη μεταφορά των χρήσεων αυτών στη περιφέρεια της πόλης.



Εικ.8: Το λιμάνι του Μπιλμπάο, 1892



Εικ.9: Βιομηχανικό λιμάνι στα μέσα του 17^{ου} αι.

2.2 | Η μεταφορά της βιομηχανικής ζώνης στην περιφέρεια

Η οικονομία για να ανακάμψει ζητά από την πολιτεία να απομακρύνει τη βιομηχανία και τα λιμάνια από την πόλη στην περιφέρεια. Σύμφωνα με το Marshall η οικονομία αρχίζει να στρέφεται στο τριτογενή τομέα παραγωγής. Η οικονομία της πληροφορίας, προσανατολισμένη στις υπηρεσίες, έρχεται σε αντίθεση με τις βιομηχανικές και κατασκευαστικές λειτουργίες του παρελθόντος. Οι τεχνολογικές αλλαγές έχουν επαναπροσδιορίσει τις σχέσεις των μεταφορών και της βιομηχανίας. «Οι ταυτόχρονες εξελίξεις των οδικών, των σιδηροδρομικών και θαλάσσιων μεταφορών, συνδυασμένες με τις απαιτήσεις των εμπορευμάτων, έχουν μετατοπίσει τα κύρια σημεία των παγκόσμιων θαλάσσιων μεταφορών μακριά από τα παλιά ιστορικά παράκτια μέτωπα. Με αυτό το πέρασμα, η σχέση μεταξύ υδάτινου στοιχείου και των δημιουργών του οικονομικού πλούτου έχει αλλάξει.

¹⁹ R. Marshall, *Waterfronts in Post-Industrial Cities*, Edited by Richard Marshall, by Spon Press, 2001, σελ. 5

Τυπικά, αυτές οι περιοχές υπάρχουν ως χώροι αστικού πλεονασμού, ως εναπομείναντες κενοί χώροι στην πόλη.»²⁰.

Το λιμάνι αποκόπτεται από την πόλη και οι παλιές βιομηχανικές εγκαταστάσεις ερημώνουν. «Η παραδοσιακή ΑΖΠΛ²¹ των περισσότερων λιμανιών γνωρίζει, σ' αυτήν την περίοδο, εποχές υποβάθμισης. Η σταδιακή εγκατάλειψη λιμενικών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων που μεταφέρονται έξω από την πόλη, προκαλεί οικονομικό μαρασμό και ανεργία των κατοίκων.»²². Η παλιά βιομηχανική ζώνη και το λιμάνι της λειτουργούν ως αστικά κενά, καθώς οι μεγάλοι άξονες προσπέλασης που είχαν κατασκευασθεί και οι κατασκευές για την απομόνωση και ασφάλεια του λιμανιού εντείνουν τον διαχωρισμό, χωρικό και λειτουργικό, της πόλης από την ΑΖΠΛ. Ακόμα η Μ. Βογιατζάκη αναφέρει πως, «από τη δεκαετία του εξήντα και μετά, τα φαινόμενα απομάκρυνσης λειτουργιών του λιμανιού εντείνονται και προκαλούν παραπέρα αλλαγές στη σχέση με τη πόλη και απελευθέρωση χώρων. Η ανάγκη επέμβασης στις αλλαγές που συντελούνταν, επέβαλε τα αναπτυξιακά προγράμματα που ακολούθησαν.»²³. Ο οικονομικός μαρασμός σε συνδυασμό με τη δημιουργία χώρων κενών και εγκαταλελειμμένων δημιούργησε την ανάγκη για τη χάραξη νέων στρατηγικών για την αξιοποίηση του παράκτιου μετώπου και των υφιστάμενων βιομηχανικών κελυφών. Οι χρήσεις, η επανασύνδεση με την πόλη και η περιβαλλοντική κατάσταση του παράκτιου μετώπου αποτέλεσαν κύριες ανησυχίες σε πολλές πόλεις στις προσπάθειες αναζωογόνησης.

²⁰ R. Marshall, ό. π., σελ. 5

²¹ Με τον όρο ΑΖΠΛ εισάγεται η έννοια της Αστικής Ζώνης Αλληλεπίδρασης Πόλης και Λιμανιού.

²² Μ. Βογιατζάκη, *Αστική ζώνη αλληλεπίδρασης πόλης και λιμανιού στο πλαίσιο της δυναμικής των δύο συστημάτων, Τιμητικός τόμος για τον καθηγητή ΑΘΑΝΑΣΙΟ Ι.ΑΡΑΒΑΝΤΙΝΟ/Πόλη και χώρος από τον 20^ο στον 21^ο αιώνα*, εκδ. Μέμφις, Αθήνα, 2004, σελ. 120

²³ Μ. Βογιατζάκη, ό. π., σελ. 120

3. | Η μεταβιομηχανική πόλη

3.1 | Η μετάβαση από τη βιομηχανική στη μεταβιομηχανική πόλη

Το πέρασμα στη μεταβιομηχανική πόλη²⁴ ήρθε ως απόρροια της ανάπτυξης των μέσων παραγωγής στην καπιταλιστική οικονομία. Σύμφωνα με τον Marshall, «ο καπιταλισμός είναι απαραίτητα εξελισσόμενος σε τεχνολογικό και οργανωτικό επίπεδο. Αυτό συμβαίνει εν μέρει επειδή οι ισχύοντες νόμοι του ανταγωνισμού πιέζουν τους ιδιώτες καπιταλιστές σε καιροσκοπικές εφευρέσεις με σκοπό την επίτευξη κέρδους.»²⁵. Καθώς η οικονομία πέρασε από το δευτερογενή στον τριτογενή τομέα παραγωγής, έτσι και η βιομηχανική πόλη εξελίχθηκε σε πόλη με επίκεντρό τις υπηρεσίες, οι οποίες είναι επικερδείς για τους καπιταλιστές σε αυτή τη φάση της οικονομίας. Πλέον το κεφάλαιο δεν έχει ανάγκη οι βιομηχανίες να βρίσκονται κοντά στα λιμάνια, λόγω ανάπτυξης των μεταφορών και στροφής σε άλλους τομείς. Τώρα χρειάζονταν νέες αγορές και νέους τομείς επενδύσεων, καθώς η οικονομία εξελίσσεται, το κεφάλαιο γίνεται μετοχικό και καπιταλιστικοί όμιλοι οργανώνονται, οι οποίοι απαρτίζονται από επιχειρήσεις σε όλο το κόσμο. Ο Marshall αναφέρει πως, «στο πλαίσιο της αλλαγής του οικονομικού μοντέλου ανάπτυξης δημιουργείται η ανάγκη εισαγωγής νέων χρήσεων στο όριο μεταξύ στεριάς και θάλασσας, με στόχο την είσοδο των παραθαλάσσιων αστικών κέντρων στη διεθνή αγορά κεφαλαίων.»²⁶.

Η εγκατάλειψη των πρώην βιομηχανικών περιοχών ήδη αποτελεί πρόβλημα για την πόλη, γι' αυτό ξεκινάνε συζητήσεις για την αντιμετώπισή του. «Το μέλλον παρέχει ευκαιρίες στις πόλεις να επανενωθούν με τα παράκτια μέτωπά τους. Εξαιτίας του μεγέθους και της πολυπλοκότητάς τους, αυτές οι περιοχές απαιτούν καινοτόμους μηχανισμούς για την ενοποίησή τους. Ιστορικά οι βιομηχανικές περιοχές, επιχειρούν να επανασυγκεντρώσουν δραστηριότητες στον αστικό χώρο, να επανατοποθετήσουν ώστε να μετατοπιστεί το ενδιαφέρον από το παλιό στο καινούργιο.»²⁷.

Οι πρώην βιομηχανικές παράκτιες ζώνες χρειάζονται πλέον νέες σχεδιαστικές πρακτικές, ώστε οι περιοχές αυτές να διαμορφώσουν νέο χαρακτήρα και να ξαναπάρουν ζωή. Ο Marshall τονίζει τη

²⁴ Με τον όρο μεταβιομηχανική πόλη στην παρούσα εργασία ορίζεται η καπιταλιστική πόλη από τα τέλη του 20αι και έπειτα, όπου ο καπιταλισμός έχει φτάσει στο ιμπεριαλιστικό- ανώτερο στάδιο, το οποίο χαρακτηρίζεται από την κυριαρχία των μονοπωλίων και του χρηματιστικού κεφαλαίου παγκόσμια.

²⁵ D. Harvey, *The Condition of Postmodernity*, σελ.180

²⁶ R. Marshall, *Waterfronts in Post-industrial cities*, Έκδ. Spon Press, London, 2001, σελ. 9

²⁷ Richard Marshall, *Waterfronts in Post-industrial cities*, Έκδ. Spon Press, London, 2001, σελ. 5

διεθνή σημασία των παράκτιων μετώπων, τόσο από την ακαδημαϊκή κοινότητα, όσο και για επενδυτικά συμφέροντα ήδη από το 1960. «Η επιτυχία έργων, όπως το Inner Harbor στη Βαλτιμόρη, γέννησαν μια σειρά από μεγάλα έργα αστικής ανάπλασης στις παραθαλάσσιες περιοχές σε όλο τον κόσμο. Τα παράκτια μέτωπα άρχισαν να σχετίζονται με την πόλη ώστε να αναδημιουργηθεί η εικόνα της. Να ανακτηθούν οικονομικές επενδύσεις και να προσελκύσουν πληθυσμό πίσω στο έρημο κέντρο της. Το παράκτιο μέτωπο έχει δημιουργήσει τη δική του τάξη. Όπως ο Meyer σημειώνει, "επαγγελματίες (και ακαδημαϊκοί) από όλο τον κόσμο πληροφορούν ο ένας τον άλλο για τις πιο σύγχρονες εξελίξεις μέσω διεθνών παραθαλάσσιων δικτύων."»²⁸.



Εικ.10: Το Inner Harbor της Βαλτιμόρης, 1960



Εικ.11: Το Inner Harbor της Βαλτιμόρης, 2013

Στα τέλη του 20^{ου} αι. η χωρική οργάνωση των πόλεων αλλάζει, με σκοπό να είναι ανταγωνίσιμες μεταξύ τους για την προσέλκυση επιχειρηματικού ενδιαφέροντος με νέους τρόπους. Σύμφωνα με την Λ. Λεοντίδου ο πολιτισμός είναι η νέα βιομηχανία. «Παλαιότερα, οι πόλεις δημιουργούσαν περιβάλλοντα ανταγωνιστικά για επιχειρηματικές δραστηριότητες, φροντίζοντας ιδιαίτερα τις οικονομικές παραμέτρους. Τώρα είναι οι πολιτιστικές παράμετροι που απασχολούν τους φορείς

²⁸ Richard Marshall, ό. π., σελ. 5

αστικής διακυβέρνησης. Δεν είναι διόλου τυχαία η “Πολιτιστική στροφή” της Οικονομικής Γεωγραφίας»²⁹. Η πόλη, λοιπόν, προσαρμόζεται στη σύγχρονη πραγματικότητα με εργαλείο της τον πολιτισμό. Φροντίζει να αξιοποιήσει την πολιτιστική κληρονομιά, αλλά και να αναπτύξει νέο καλλιτεχνικό έργο. Η αρχιτεκτονική σε αυτόν τον τομέα διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο. «Η αρχιτεκτονική κληρονομιά και ο καινοτόμος σχεδιασμός του χώρου έχουν αναλάβει έναν νέο σημαντικό ρόλο στη μεταβιομηχανική πόλη – το ρόλο του μοχλού της οικονομικής ανάπτυξης του αστικού τουρισμού.»³⁰.

Στην ιστορία των πόλεων, ο καινοτόμος (avant-garde) αρχιτεκτονικός και αστικός σχεδιασμός ήταν συνήθως απόρροια της οικονομικής μεγέθυνσης πόλεων και γεωγραφικών περιοχών σε μια συγκεκριμένη περίοδο. Παραδείγματα τέτοια αποτελούν τα έργα των κλασσικών χρόνων στην αρχαία Ελλάδα, οι σχεδιαστικές καινοτομίες της Αναγέννησης στην ανθούσα εμπορική Ιταλία του 15^{ου} αι. κ.α. Η Α. Γοσπονδίνη και ο Η. Μπεριάτος τονίζουν πως στη σημερινή εποχή η συνθήκη αυτή έχει αντιστραφεί, «φαίνεται πως ο ρόλος του καινοτόμου σχεδιασμού στις συνθήκες της παγκοσμιοποίησης και του ανταγωνισμού των πόλεων δημιουργούν ένα νέο παράδειγμα αναστροφής σχέσης μεταξύ αστικής μορφολογίας και αστικής οικονομικής ανάπτυξης. Οι καινοτομίες στον αστικό σχεδιασμό και την αρχιτεκτονική και τα πρωτοποριακά εμβληματικά έργα των πόλεων (hard-branding the city) αποτελούν πόλο έλξης για επιχειρήσεις και τουριστική ανάπτυξη.»³¹

Ωστόσο, οι στρατηγικές αυτές συναντούν αντίλογο από την επιστημονική κοινότητα, αλλά και από τους ίδιους τους πολίτες. Οι πόλεις θα έπρεπε να έχουν πρωταρχικό μέλημα την βελτίωση ποιότητας ζωής των κατοίκων και όχι την ικανοποίηση συμφερόντων πολυεθνικών εταιριών ώστε να τις προσελκύσουν. Οι κάτοικοι έχουν ανάγκη αξιοπρεπείς συνθήκες κατοίκησης, εγκαταστάσεις σχολείων, νοσοκομείων και δημόσιους χώρους πρασίνου. Μια λογική σχεδιασμού, η οποία απέχει από τα μεγάλα κτήρια γραφείων για τις εταιρίες υπηρεσιών και τα μεγάλα έργα τουριστικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος, τα οποία οδηγούν πολλές φορές και σε φαινόμενα εξευγενισμού (Gentrification). Σύμφωνα με τη Λ. Λεοντίδου, «η μεταμοντέρνα λογική τείνει να καθιερώσει το

²⁹ Λ. Λεοντίδου, *Μετανεωτερική Αστική Διακυβέρνηση: από την Πολεοδομική πολιτική στην Επιχειρηματική Πόλη, Τιμητικός τόμος για τον καθηγητή ΑΘΑΝΑΣΙΟ Ι.ΑΡΑΒΑΝΤΙΝΟ/Πόλη και χώρος από τον 20ο στον 21ο αιώνα*, εκδ. Μέμφις, Αθήνα, 2004, σελ. 288

³⁰ Α. Γοσπονδίνη, Η. Μπεριάτος, Εισαγωγή, *Τα νέα αστικά τοπία, και η ελληνική πόλη*, σελ. 16

³¹ Α. Γοσπονδίνη, Η. Μπεριάτος, ό. π., σελ. 16

marketing του αστικού περιβάλλοντος ως τρόπο αστικής διακυβέρνησης σε υπερτοπικό επίπεδο. Πρόκειται για διαδικασίες που δεν ευνοούν τη δημόσια παρέμβαση για τη μεταρρύθμιση του αστικού χώρου, δηλ. την *πολεοδομία*. Την αντικαθιστά η αισθητική αναβάθμιση, δηλ. η *αρχιτεκτονική*, σύμφωνα με μερικές αναλύσεις, ή η *αστική διαφήμιση*.»³². Κατά την άποψη αυτή, η πολιτεία αδιαφορεί για την βέλτιστη οργάνωση της πόλης και να δίνει βάση σε στρατηγικές ανάπτυξης σύμφωνα με το διεθνή ανταγωνισμό. Παρακάμπτοντας τον πολεοδομικό σχεδιασμό εντείνεται η ανισόμετρη ανάπτυξη κλάδων και περιοχών, γεγονός που οδηγεί τους πολίτες σε αποκλεισμό από συγκεκριμένες περιοχές.

3.2 | Το φαινόμενο των θυλάκων - clusters

Οι στρατηγικές έμφασης στις υπηρεσίες και της «πολιτιστικής στροφής», οδηγούν στη χωρική αναδιοργάνωση της πόλης. Η Α. Γοσπονδίνη αναφέρει για τις στρατηγικές αυτές, πως «μέσα στο κέντρο της μεταβιομηχανικής πόλης τείνουν να δημιουργούνται μεγάλες χωρικές συγκεντρώσεις: α) επιχειρήσεων παροχής οικονομικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου και εταιριών και ιδρυμάτων υψηλής τεχνολογίας και τεχνογνωσίας, και β) πολιτιστικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων, που αποτελούν δημιουργικές νησίδες της νέας οικονομίας και σχηματίζουν εντοπισμένους χωρικούς θύλακες (clusters) μέσα στον ιστό.»³³. Η έντονη θυλακοποίηση οικονομικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου και εταιριών υψηλής τεχνολογίας και τεχνογνωσίας δημιουργεί νέες αλληλεξαρτήσεις στο χώρο, καθώς κτηριακές μάζες κτηρίων με σύγχρονη αρχιτεκτονική κατακλύζουν την πόλη. Η επιλογή δημιουργίας τέτοιων θυλάκων (clusters) έχει συγκριτικά πλεονεκτήματα και τα οικονομικά οφέλη, που παράγονται από την στενή χωρική γειτνίαση όμοιων χρήσεων. «Όπως υποστηρίζουν οι Keeble και Wilkinson, τα clusters οικονομικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου και εταιριών υψηλής τεχνολογίας και τεχνογνωσίας χαρακτηρίζονται από θετικές συνεργίες, που ο Storper ονόμασε ως *μη*

³² Λ. Λεοντίδου, *Διαπολιτισμικότητα και ετεροτοπία στο μεσογειακό αστικό τοπίο: από την αυθόρμητη αστικοποίηση στην επιχειρηματική πόλη, Τα νέα αστικά τοπία/ και η ελληνική πόλη*, σελ. 77

³³ Α. Γοσπονδίνη, *Σκιαγραφώντας, ερμηνεύοντας και ταξινομώντας τα νέα τοπία της μεταβιομηχανικής πόλης, Τα νέα αστικά τοπία/ και η ελληνική πόλη* σελ. 28

εμπορεύσιμες αλληλεξαρτήσεις (un traded interdependencies).»³⁴. Η τάση αυτή συναντάται σε πολλές σύγχρονες μητροπόλεις όπως η περιοχή Canary Wharf, η οποία αποτελεί την κύρια επιχειρηματική περιοχή και βρίσκεται στο ανατολικό Λονδίνο και η περιοχή La Défense, η οποία αποτελεί την πρώτη επιχειρηματική συνοικία στην Ευρώπη και βρίσκεται στα όρια του ιστορικού κέντρου του Παρισιού.



Εικ.12: Canary Wharf, Λονδίνο



Εικ.13: La Défense, Παρίσι

Τα επιχειρηματικά clusters που δημιουργούνται έχουν ευρεία γκάμα χρήσεων, γεγονός που τα καθιστά ανεξάρτητα με αποτέλεσμα να μην έχουν την αναγκαία σύνδεση με τον αστικό ιστό. Η Γοσπονδίνη τονίζει πως όσο αναγκαία και αν είναι τα επιχειρηματικά clusters, για τις επιχειρήσεις και την αύξηση του κέρδους, δεν μπορούν να έχουν την απήχηση των έργων πολιτισμού. Γι' αυτό τα έργα πολιτισμού παρουσιάζουν μεγάλη άνθιση. «Οι πόλεις έχουν περάσει με ιλιγγιώδη ταχύτητα από την οικονομία της μεταποίησης, στην οικονομία των συστημάτων πληροφορίας και γνώσης, και από εκεί στην πολιτιστική οικονομία. Ο πολιτισμός θεωρείται τώρα "το μαγικό υποκατάστατο" για όλα τα εργοστάσια και τις αποθήκες που χάθηκαν, ο μηχανισμός που θα δημιουργήσει νέες αστικές εικόνες,

³⁴Α. Γοσπονδίνη, ό. π., σελ. 30-31

κάνοντας την πόλη πιο ελκυστική, τόσο στο μετακινούμενο κεφάλαιο, όσο και στους μετακινούμενους ελεύθερους επαγγελματίες στα πλαίσια της παγκοσμιοποίησης.»³⁵. Στην ίδια κατεύθυνση η S. Zukin θεωρεί πως ο πολιτισμός αποτελεί εφελκυστικό για την ανάπτυξη της μεταβιομηχανικής πόλης. «Με την οικονομική παρακμή και εξαφάνιση των μεταποιητικών επιχειρήσεων, ο πολιτισμός γίνεται ολοένα και περισσότερο η κυρίαρχη οικονομική δραστηριότητα των πόλεων, ο βασικός πόρος τουριστικής ανάπτυξης και η κρίσιμη ανταγωνιστική αιχμή των πόλεων. Η μεγέθυνση της πολιτιστικής κατανάλωσης και των σχετικών "βιομηχανιών" (π.χ. καλών τεχνών, νεωτεριστικής κουζίνας, μόδας, μουσικής κ.λπ.), τονώνουν τη "συμβολική" οικονομία της πόλης και την ικανότητά της και παράγει και νέα σύμβολα και νέους χώρους»³⁶.

Η πολιτιστική αναβάθμιση στοχεύει στην βελτίωση της εικόνας της πόλης, ώστε αυτή να είναι ανταγωνιστική, όχι μόνο στον τουριστικό τομέα, αλλά και στον επιχειρηματικό, που όπως προαναφέρθηκε και αυτός διαδραματίζει πρωτεύοντα ρόλο στην οικονομία της σύγχρονης πόλης. Η πόλη στοχεύει στη δημιουργία ελκυστικού περιβάλλοντος, όπου η αισθητική αναβάθμιση του αστικού τοπίου προσεγγίζεται υπό το πρίσμα του καλλωπισμού. Στη κατεύθυνση αυτή πολλές πόλεις διεθνώς, «προσκαλούν διεθνείς αρχιτέκτονες για τη δημιουργία προεξάρχοντος αστικού τοπίου.»³⁷. Τα πολιτιστικά clusters αποτελούν τα ίδια πολιτιστικά αξιοθέατα, καθώς δημιουργούνται από παγκοσμίου φήμης αρχιτέκτονες. Πλέον οι πολιτιστικές δραστηριότητες αρχίζουν να οργανώνονται σε θύλακες (clusters) σε διεθνές επίπεδο.

Η συγκέντρωση πολιτιστικών χρήσεων άρχισε να αποτελεί τάση, για κάθε πόλη, που θέλει να ανέβει σκαλοπάτια στο διεθνή ανταγωνισμό. Γι' αυτό το λόγο όλο και περισσότερες πόλεις από τη δεκαετία του '90 και μετά άρχισαν να θέλουν να φιλοξενήσουν μεγάλα διεθνή γεγονότα, όπως οι Ολυμπιακοί αγώνες, η Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης ή η Παγκόσμια Έκθεση (World Expo). Η Α. Γοσπονδίνη αναφέρει πως η φιλοξενία διεθνών εκδηλώσεων (mega events), αποτελεί αφορμή για τη δημιουργία εγκαταστάσεων μεγάλης έκτασης σε χώρους με άμεση γειτνίαση. Επίσης σχετικές μελέτες ανέπτυξαν επιχειρήματα, όπως ότι «η χωρική συγκέντρωση όλων των απαιτούμενων

³⁵ Α. Γοσπονδίνη, *Σκιαγραφώντας, ερμηνεύοντας και ταξινομώντας τα νέα τοπία της μεταβιομηχανικής πόλης, Τα νέα αστικά τοπία/ και η ελληνική πόλη*, σελ. 31-32

³⁶ S. Zukin, *The cultures of cities*, εκδ. Blackwell Publishers, 1995, σελ.2

³⁷ Λ. Λεοντίδου, *Διαπολιτισμικότητα και ετεροτοπία στο μεσογειακό αστικό τοπίο: από την αυθόρμητη αστικοποίηση στην επιχειρηματική πόλη, Τα νέα αστικά τοπία/ και η ελληνική πόλη*, σελ. 77

κτιριακών εγκαταστάσεων στην ίδια περιοχή μπορεί να αποτελέσει ευκαιρία για την αναγέννηση υποβαθμισμένων κεντρικών αστικών περιοχών, καθώς και εργαλείο για την αναβάθμιση της εικόνας της πόλης και την ενίσχυση της ταυτότητας του χώρου.»³⁸. Η στρατηγική ανάπτυξης των πολιτιστικών λειτουργιών εφαρμόστηκε σε αρκετές πόλεις, όπως η Βαρκελώνη, Σεβίλλη και η Λισαβόνα, οδηγήθηκαν στην επιλογή μιας και μόνης περιοχής για τη δημιουργία όλων των απαιτούμενων νέων εγκαταστάσεων για τη φιλοξενία των μεγάλων διεθνών γεγονότων. Χαρακτηριστική είναι η επιτυχία της στρατηγικής της Βαρκελώνης όπου μέχρι και σήμερα αποτελεί σημείο αναφοράς στις διεθνείς πρακτικές.

Η ανάδειξη των πολιτιστικών clusters σε βασικό τομέα ανάπτυξης των πόλεων οδηγεί στη διεύρυνση των στρατηγικών ανάπτυξης. Σύμφωνα με την Α. Γοσπονδίνη, η ώριμη φάση της δημιουργίας πολιτιστικών clusters χαρακτηρίζεται από τις εξής πρακτικές: «α) μεγάλο εύρος της ποικιλίας των πολιτιστικών προϊόντων και δραστηριοτήτων που τείνουν να συγκεντρώνονται σε clusters, β) την αύξηση της χωρικής έκτασης των clusters και κυρίως γ) την *λειτουργική εξειδίκευση των clusters*. Ειδικότερα, τα clusters τείνουν σταδιακά να προσελκύουν όλο και περισσότερα είδη πολιτιστικών προϊόντων και δραστηριοτήτων: από την παραγωγή στην παρουσίαση, από το θέατρο και τις οπτικοακουστικές τέχνες στα νέα πολυμέσα, στην pop μουσική και σε χώρους διασκέδασης, όπως μπαρ, εστιατόρια, κινηματογράφους, κέντρα άθλησης και αισθητικής κ.λπ. Μέσα στο ίδιο πολιτιστικό cluster τείνουν να επεκτείνονται και να καλύπτουν όλο και μεγαλύτερες περιοχές.»³⁹. Οι μεγάλες εκτάσεις των cluster δημιουργούν μέσα στην πόλη περιοχές, όπου χωροθετούνται συναφείς λειτουργίες που χαρακτηρίζουν την περιοχή στην οποία εδράζονται.

Οι διεθνείς πρακτικές δείχνουν πως οι στρατηγικές αυτές έχουν εφαρμοστεί κατά περίπτωση με επιτυχία. Χαρακτηριστικό παράδειγμα πολυλειτουργικού cluster αποτελεί «στην περιοχή του South Bank του Λονδίνου, ένα από τα μεγαλύτερα πολιτιστικά clusters στην Αγγλία και την Ευρώπη το οποίο συμπεριλαμβάνει και τη διεθνούς εμβέλειας γκαλερί New Tate. Ξεχωρίζουν τέσσερις υποενότητες που δημιουργήθηκαν στο εσωτερικό του: α) Δύο υποενότητες με πολιτιστικές δραστηριότητες υψηλής τέχνης (high-culture) και διεθνούς εμβέλειας. β) Μία υποενότητα όπου

³⁸Α. Γοσπονδίνη, *Σκιαγραφώντας, ερμηνεύοντας και ταξινομώντας τα νέα τοπία της μεταβιομηχανικής πόλης, Τα νέα αστικά τοπία/ και η ελληνική πόλη*, σελ. 33

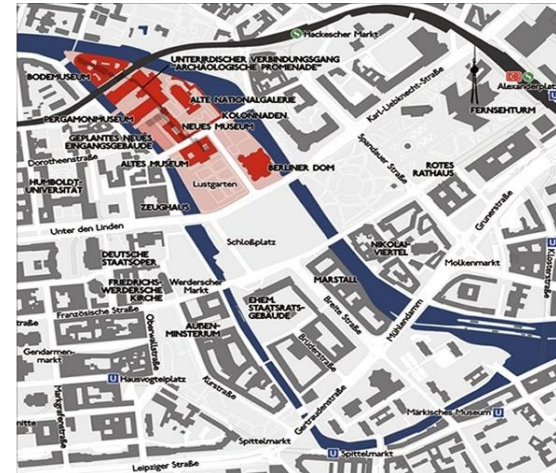
³⁹ Α. Γοσπονδίνη, ό. π., σελ 33

προβάλλεται η τοπική πολιτισμική κληρονομιά και συγκεντρώνονται εταιρίες τηλεοπτικών και κινηματογραφικών παραγωγών, και γ) Μία υποενότητα με εταιρίες σχετικές με τη διαφήμιση.»⁴⁰. Ωστόσο, υπάρχουν clusters τα οποία είναι μονολειτουργικά εξ' αρχής, τα οποία «αναπτύσσονται από την αρχή ως χωρικές συγκεντρώσεις ομοειδών δραστηριοτήτων, συντάσσοντας λειτουργικά εξειδικευμένα πολιτιστικά clusters, που συχνά καταλαμβάνουν ολόκληρες περιοχές, όπως για παράδειγμα γειτονιές μουσείων, συνοικίες σχεδιασμού ρούχων, γειτονιές με εστιατόρια κινέζικης κουζίνας κ.λπ.»⁴¹

Η «πολιτιστική στροφή» αποτελεί την ευρύτερα διαδεδομένη στρατηγική ανάπτυξης των πόλεων. Ωστόσο, σε λίγες πόλεις ανθίζουν οι πολιτιστικές βιομηχανίες, σε όλες όμως, νέου τύπου παρεμβάσεις μεταλλάσσουν τα σύνθετα τοπία τους. Οι πόλεις αναζητούν την ορατότητα, έστω κι εφήμερη. Ο σχεδιασμός μετατρέπεται σ' ένα μέσο για να διαφημισθούν οι *πόλεις σαν προϊόντα* με κάποιες ιδιαιτερότητες, σαν μοναδικοί τόποι. Οι πολεοδόμοι συνθέτουν μια εικονογραφία που ξεφεύγει από τον πολεοδομικό σχεδιασμό προς την αρχιτεκτονική σύνθεση, για τη δημιουργία αστικών τοπίων που προσιδιάζουν σε σκηνογραφία. Προέχει η μορφολογική επεξεργασία, που προάγει η μετανεοτερικότητα, στη θέση της αλλοτινής μεταρρύθμισης των πολεοδόμων της νεοτερικότητας.

⁴⁰ Α. Γοσπονδίνη, ό. π., σελ 33

⁴¹ Α. Γοσπονδίνη, ό. π., σελ 33



Εικ. 14, 15: Το νησί των μουσείων, Βερολίνο



Εικ. 16, 17: Γκαλερί New Tate, Λονδίνο

3.3 | Το παράκτιο μέτωπο στην μεταβιομηχανική πόλη

Το υδάτινο στοιχείο ασκεί έντονη γοητεία στον άνθρωπο, «εκτός από τη σπουδαιότητα του παραλιακού μετώπου ως κοινωνικό χωνευτήρι αλλά και λόγω ύπαρξης, εξέλιξης και ανάπτυξης της πόλης, αναφέρεται και η σημασία του ως τόπου έλξης δραστηριοτήτων πολιτισμού και αναψυχής . Σύμφωνα με τον Αμερικανό ανθρωπολόγο Loren Eiseley, αν υπάρχει μαγεία σ' αυτό τον πλανήτη, εμπεριέχεται στο νερό *"If there is magic on this planet, it is contained in water."*. Το νερό αποτελεί θεμελιώδη πόλο έλξης σε όλους τους πολιτισμούς και σε όλες τις τάξεις ανθρώπων. Αποτελεί τον αγαπημένο τόπο των ανθρώπων για εκδηλώσεις αναψυχής και πολιτισμού. Είτε πρόκειται για θρησκευτικές τελετουργίες ή αναψυχή, οι άνθρωποι τις αναζητούν στο όριο στεριάς και θάλασσας.»⁴².

Οι σύγχρονες μητροπόλεις με την έντονη πυκνότητά τους και τους έντονους ρυθμούς δημιουργούν την ανάγκη στον άνθρωπο για χώρους εκτόνωσης, «αναζητούν διεξόδους - οάσεις μέσα στην πυκνότητα και την εντατική χρήση του πολεοδομικού τους ιστού, αλλά και απαντήσεις στην αποδιάρθρωση των παραγωγικών τους συστημάτων. Το νερό γίνεται ένα πολύτιμο πρωτογενές υλικό που όσες το διαθέτουν στην όποια του μορφή- θάλασσα, λίμνη, ποτάμι το αξιοποιούν για να αναβαθμίσουν τη δημόσια εικόνα τους και να αναδείξουν νέα μοντέλα αστικής ανάπτυξης».⁴³. Το παράκτιο μέτωπο αποτελεί συγκριτικό πλεονέκτημα για τις πόλεις που το διαθέτουν. Ανέκαθεν το παράκτιο μέτωπο διαδραμάτιζε πολλαπλό ρόλο, ήταν κόμβος μεταφορών, χώρος εκτόνωσης, αναψυχής και η ραφή της πόλης με τη θάλασσα. Ωστόσο, η σκέψη για την αξιοποίησή του εκ νέου μέχρι τα τέλη του 20^{ου} αι. δεν είχε πραγματοποιηθεί, καθώς η έλλειψη υποδομών και η χρόνια εγκατάλειψή των πρώην βιομηχανικών κελυφών άφηναν μια γλυκόπικρη αίσθηση.

Οι νέες στρατηγικές που αναπτύχθηκαν τις τελευταίες δεκαετίες φέρνουν στο προσκήνιο «την ανάπλαση των αστικών θαλάσσιων μετώπων και τη δημιουργία επίκεντρων πολιτισμού κ αναψυχής στα χωρικά όρια της πόλης με το υδάτινο στοιχείο, καθώς αποτελούν διεθνές πολεοδομικό

⁴²Αναγνώστου, Αγγελική, *Σχεδιάζοντας το όριο ανάμεσα στην πόλη και τη θάλασσα*, Π.Κ.

⁴³ Σαμαρίνης, Π., «ουδέν (;) νεώτερον από το θαλάσσιο μέτωπο»: Μια διεθνής συζήτηση και η Θεσσαλονίκη ως «ιδιαιτερο παράδειγμα», διπλωματική εργασία, Οκτώβριος, 2006, σελ. 9

φαινόμενο»⁴⁴. Επομένως, οι κυβερνήσεις προχωρούν σε πολεοδομικά προγράμματα με σκοπό να ενταχθούν τα παράκτια μέτωπα στο σχεδιασμό της πόλης, ώστε να αξιοποιηθούν τα πλεονεκτήματα των περιοχών αυτών, προσελκύοντας αφενός τους κατοίκους της πόλης, αφετέρου τουρίστες σε διεθνές επίπεδο. Σύμφωνα με τη Α. Γοσπονδίνη, «η μεταφορά των λιμενικών δραστηριοτήτων σε νέες σύγχρονες εγκαταστάσεις στο περιαστικό θαλάσσιο μέτωπο επέστρεψε σε πολλές πόλεις τον ανασχεδιασμό των παλιών κεντρικών λιμενικών προβλητών και αποθηκών ως χώρων πολιτισμού και αναψυχής (μουσεία, γκαλερί, αίθουσες συναυλιών κ.λπ.). Ταυτόχρονα, οι δράσεις ανάπτυξης των λιμενικών χώρων συχνά ενθάρρυναν και την αναζωογόνηση γειτονικών υποβαθμισμένων παλιών περιοχών κατοικίας, χονδρεμπορίου ή βιομηχανίας σε επαφή με το θαλάσσιο μέτωπο και τη δημιουργία clusters δημοφιλούς αναψυχής με εστιατόρια, καφετέριες, bars, clubs ζωντανής μουσικής, δισκοπωλεία, βιβλιοπωλεία κ.λπ.»⁴⁵. Δημιουργείται λοιπόν στα παράκτια μέτωπα μια ζώνη με χρήσεις, η οποία είτε έδρασε καταλυτικά στην αναζωογόνησή τους και αποτέλεσε την ραφή με τη θάλασσα, είτε λειτούργησε ως μια ιδιωτική ζώνη για τους προνομιούχους και τα απέκοψε πλήρως από τον αστικό ιστό.

Η μεγάλη ανάπτυξη πολιτιστικών υπηρεσιών στο παράκτιο μέτωπο, οδήγησε σταδιακά στη μετατροπή του σε ζώνη τουριστική και παροχών υπηρεσιών γενικότερα. Ο R. Marshall αναφέρει πως υπάρχει «η τάση να αντιμετωπίζουμε τα παράκτια μέτωπα ως ένα είδος πολεοδομικής πανάκειας, μια θεραπεία για όλες τις ασθενείς πόλεις στην αναζήτηση νέας αυτοπροβολής τους ή ως ένα τρόπο να επιλύουμε τα θέματα ανταγωνισμού καπιταλιστικής ανάπτυξης ή τουριστικών δολαρίων. Το project ανάπτυξης του παράκτιου μετώπου έχει γίνει συνώνυμο με οράματα πληθωρικότητας. Οι εικόνες του Inner Harbor στη Βαλτιμόρη ή του Darling Harbor στο Σύδνεϋ, να γεμίζουν με χαρούμενες μάζες, εμπνέουν πολιτικούς και πολεοδόμους σε όλο τον κόσμο και οδηγούν σε βιαστικές “εορταστικές αγορές”»⁴⁶. Η προσπάθεια για την αναζωογόνηση του παράκτιου μετώπου και των εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών κτηρίων έχει αντιστραφεί τα τελευταία χρόνια. Οι κυβερνήσεις

⁴⁴Α. Γοσπονδίνη, *Σκιαγραφώντας, ερμηνεύοντας και ταξινομώντας τα νέα τοπία της μεταβιομηχανικής πόλης, Τα νέα αστικά τοπία/ και η ελληνική πόλη*, σελ 37

⁴⁵ Α. Γοσπονδίνη, *Σκιαγραφώντας, ερμηνεύοντας και ταξινομώντας τα νέα τοπία της μεταβιομηχανικής πόλης, Τα νέα αστικά τοπία/ και η ελληνική πόλη*, σελ. 37

⁴⁶ Richard Marshall, *Waterfronts in Post-industrial cities*, Έκδ. Spon Press, London, 2001, σελ. 6

έχουν προχωρήσει σε ιδιωτικοποιήσεις του, ώστε περισσότερες επιχειρήσεις να επιλέξουν την πόλη τους.

Οι πρακτικές αυτές αλλοιώνουν τις κατευθύνσεις των στρατηγικών, με αποτέλεσμα η πόλη να αποκόπτεται ξανά από τη θάλασσα. Όπως άλλωστε έχει τονίσει και η Β. Χαστάογλου, «η ανεξέλεγκτη διάχυση του αστικού χώρου κατά μήκος των ακτών και η “διεκδίκηση” νέου αστικού εδάφους σε βάρος της θάλασσας με τις επεκτάσεις των λιμενικών ζωνών, τις κατασκευές μεγάλων οδικών αξόνων κατά μήκος της παραλίας και τη δημιουργία τόπων μαζικής αναψυχής ανέτρεψε αποφασιστικά την παλαιότερη κατάσταση των θαλάσσιων μετώπων όπου διατηρούνταν τα φυσικά ίχνη της ιστορίας των πόλεων. Παρά το γεγονός ότι διατηρεί την έλξη του για τους κατοίκους παρουσιάζεται συχνά αποκομμένο από τον αστικό ιστό ή στην καλύτερη περίπτωση δυσχερώς ενταγμένο στην καθημερινή ζωή της πόλης»⁴⁷.

Συνοψίζοντας, παρατηρούμε ότι τις τελευταίες δεκαετίες παρουσιάζουν μεγάλη απήχηση οι μετασχηματισμοί και οι αναπλάσεις στις πόλεις – λιμάνια. Οι πόλεις αυτές δημιουργούν φιλόδοξα σχέδια ανάπτυξης, προσπαθώντας να λύσουν τα προβλήματά της πόλης που σχετίζονται με το υδάτινο στοιχείο σε συνδυασμό με την ποιοτική αναβάθμιση του δημοσίου χώρου. Η σύγχρονη εικόνα της πόλης, με γνώμονα τις διεθνείς επιταγές, δείχνει να στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στο παραλιακό μέτωπο. Το γεγονός ότι η επιτυχία που αφορά την ποιότητα ζωής, εμπεριέχεται στους δημόσιους χώρους, γίνεται όλο και περισσότερο αποδεκτό ως παράγοντας μιας γενικότερης επιτυχίας. Ως εκ' τούτου, όλο και περισσότερες πόλεις έχουν συνειδητοποιήσει τη σημασία του νερού⁴⁸

⁴⁷ Βίλμα Χαστάογλου, *Ιστορικές παράκτιες πόλεις: Σε αναζήτηση νέας φυσιογνωμίας, Τιμητικός τόμος για τον καθηγητή ΑΘΑΝΑΣΙΟ Ι.ΑΡΑΒΑΝΤΙΝΟ/Πόλη και χώρος από τον 20ο στον 21ο αιώνα*, εκδ. Μέμφις, Αθήνα, 2004, σελ. 572

⁴⁸ Αναγνώστου, Αγγελική, *Σχεδιάζοντας το όριο ανάμεσα στην πόλη και τη θάλασσα.../Σύγχρονες αστικές αναπλάσεις*, Π.Κ., σελ.49



Εικ.18, 19: Το Inner Harbor της Βαλτιμόρης



Εικ.20, 21, 22: Το Darling Harbor του Σύδνεϋ

4. | Διεθνοποιημένα αστικά τοπία

4.1 | Η τυποποίηση του σχεδιασμού των πόλεων

Στο νέο περιβάλλον του εντεινόμενου ανταγωνισμού, οι πόλεις επιχειρούν να προσελκύσουν τις επιχειρήσεις προσφέροντάς τους κίνητρα, «είτε αυτό αφορά τον εκσυγχρονισμό της οικονομικής ελκυστικότητας της πόλης και των υποδομών της (π.χ. φορολογικές απαλλαγές, διαθέσιμοι σύγχρονοι χώροι εγκατάστασης επιχειρήσεων, μεταφορικές υποδομές), είτε τη βελτίωση της εικόνας της πόλης και την προσθήκη νέων πολιτιστικών υποδομών και χώρων ελεύθερου χρόνου.»⁴⁹. Η κύρια πρακτική των κυβερνήσεων είναι η δημιουργία θυλάκων (clusters), είτε πληροφοριών, είτε πολιτιστικών όπως αναλύθηκε παραπάνω. Ως αποτέλεσμα, δημιουργείται ένας τύπος πολεοδομικής ανάπτυξης σε παγκόσμιο επίπεδο, όπου όλες οι πόλεις σχεδιάζονται με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, ώστε να πληρούν τις προϋποθέσεις για να είναι ανταγωνιστικές.

Οι Γοσπονδίνη και Μπεριάτος αναφέρουν πως ο αστικός σχεδιασμός «εμφανίζεται να αναλαμβάνει, για όλες τις κατηγορίες και ομάδες πόλεων, έναν νέο σημαντικό ρόλο ως *εργαλείο* οικονομικής ανάπτυξης. Μια σημαντική σχέση μεταξύ του σχεδιασμού και της οικονομίας του χώρου, που διατηρήθηκε για αιώνες φαίνεται να αντιστρέφεται στην εποχή μας: Ενώ στη μακροχρόνια ιστορία των πόλεων η υψηλή ποιότητα του σχεδιασμένου χώρου καθώς και οι σχεδιαστικές καινοτομίες εμφανίζονταν πάντα ως αποτέλεσμα της οικονομικής άνθισης συγκεκριμένων πόλεων και περιοχών σε μια χρονική περίοδο, στη νέα εποχή ο αστικός σχεδιασμός και η ποιότητα του σχεδιασμένου χώρου χρησιμοποιούνται συνειδητά ως μέσο οικονομικής ανάπτυξης των πόλεων. Οι πόλεις αναδιοργανώνονται και τα αστικά τοπία μετασχηματίζονται με γοργό ρυθμό ως απόρροια της παγκοσμιοποίησης και του ανταγωνισμού των πόλεων.»⁵⁰.

Στη σημερινή εποχή όλες οι πόλεις σε όλα σχεδόν τα κράτη έχουν δεχτεί επιρροή στο σχεδιασμό τους, από τις εξελίξεις σε παγκόσμιο επίπεδο. Σύμφωνα με τους Α. Γοσπονδίνη και Η. Μπεριάτο οι αλλαγές αυτές αφορούν: «το σχηματισμό και την αναδιάρθρωση των αστικών δικτύων, τις ιεραρχίες των πόλεων, τη χωρική οργάνωση και μορφολογία κάθε πόλης. Στο πλαίσιο αυτό, ο Kantor ήδη από το 1987 αναφέρθηκε στις μεταβιομηχανικές πόλεις ως "δέσμιες οντότητες" ενός λίαν ανταγωνιστικού

⁴⁹ Α.Γοσπονδίνη, Η.Μπεριάτος, *Τα αναδυόμενα «Διεθνό-τοπικό-ποιημένα» αστικά τοπία: Η περίπτωση της Αθήνας 2004, Τα νέα αστικά τοπία/ και η ελληνική πόλη*, σελ. 169

⁵⁰ Α.Γοσπονδίνη, Η.Μπεριάτος, ό. π. σελ. 169

περιβάλλοντος όπου παραδοσιακοί παράγοντες, όπως γεωγραφική θέση, υποδομές κ.λπ. που κάποτε έπαιζαν πρωταρχικό ρόλο στη χωροθέτηση μιας επιχείρησης τώρα έχουν μικρότερη σημασία από ποτέ. Εξαιτίας της ικανότητας του κεφαλαίου να μετακινείται, όλες οι πόλεις γίνονται τελικά εναλλακτικές οντότητες που στρέφονται η μια ενάντια στην άλλη, εξαναγκασμένες να ανταγωνίζονται από θέσεις συγκριτικής αδυναμίας, για την επένδυση κεφαλαίων».⁵¹

Η πόλη αναγκάζεται να αναπτυχθεί με ένα συγκεκριμένο μοντέλο, ανεξάρτητα από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της κάθε μιας, ώστε να καταφέρει να ανταπεξέλθει στον διαρκή ανταγωνισμό. Η Ε. Μαμουλάκη κάνει λόγο για το σχηματισμό ενός *τύπου πόλης*, ο οποίος παρέχει τη δυνατότητα εφαρμογής του σε παγκόσμιο επίπεδο. «Πόλη ανοιχτή στις νέες τεχνολογίες με ενδιαφέρον για την ποιότητα ζωής των κατοίκων της, μια μητρόπολη που επικρατεί η τάξη αλλά και ο διάλογος, πλούσια πολιτισμικά και πολλά υποσχόμενη οικονομικά. Με άλλα λόγια, ένα παγκόσμιο μοντέλο ανάπτυξης, αρμονικό και ευτυχισμένο. Θεωρείται ότι αυτή η *μεγάλη μεταμόρφωση* είναι ένα φαινόμενο της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας μέσα σε έναν κόσμο που ενοποιείται σε μια κοινωνία- δίκτυο, όπου δεν υπάρχει τίποτα έξω από αυτήν.».⁵²

Το δίκτυο της παγκοσμιοποιημένης καπιταλιστικής οικονομίας οδηγεί τις πόλεις σε προσπάθεια τυποποιημένης βελτίωσης της εικόνας τους. «Ο γενικός στόχος είναι να σχηματιστεί μια διακριτή ταυτότητα (δηλαδή με τους όρους της αγοράς μια ετικέτα) ποιότητας. Όμως από τη στιγμή που μπαίνει μια ετικέτα στην πόλη, αυτό σημαίνει ότι δεν ανήκει πια σε αυτούς που την κατοικούν. Το πρόβλημα δεν είναι ότι έχει επιβληθεί εκ των άνω μια κατάσταση αλλά ότι πρόκειται για μια αυθεντική συλλογική κατασκευή, όπου ο καθένας συμμετέχει εφόσον θεωρείται αυτονόητο ότι δεν έχει άλλη επιλογή. Αυτή η κατασκευή είναι εξαγορασμένη από το κεφάλαιο διαμέσου της ετικέτας που αποδίδει στην ίδια την πόλη, φαινόμενο εμπορικό αλλά πάνω απ' όλα επικοινωνιακό.»⁵³. Οι αλλαγές προορίζονται για να ικανοποιήσουν το κεφάλαιο και τους επενδυτές, ενώ θα έπρεπε να βελτιώνουν την ποιότητα ζωής των κατοίκων. Το πρότυπο πόλης, που δημιουργείται παρουσιάζεται ως «μόδα», ώστε και οι κάτοικοι να δεχθούν τις αλλαγές αυτές.

⁵¹ Α.Γοσπονδίνη, Η.Μπεριάτος, *Τα αναδυόμενα «Διεθνό-τοπικό-ποιημένα» αστικά τοπία: Η περίπτωση της Αθήνας 2004, Τα νέα αστικά τοπία/ και η ελληνική πόλη*, σελ. 169

⁵² Ε. Μαμουλάκη, *Η διαχείριση της μνήμης και η πόλη*, Σταύρος Σταυρίδης, *ΜΝΗΜΗ ΚΑΙ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ*, σελ. 174

⁵³ Ε. Μαμουλάκη, ό. π., σελ. 174

Ο σκοπός της δημιουργίας παρόμοιων πόλεων είναι να οικοδομήσουν μια ισχυρή οικονομία και οι πόλεις, που πληρούν τα διεθνή πρότυπα, να λειτουργούν ως σύμβολα δύναμης. Σύμφωνα με τη Λ. Λεοντίδου ο σχηματισμός διεθνοποιημένων αστικών τοπίων συνδέεται με την αξιοποίηση αρχιτεκτόνων διεθνούς φήμης. Οι πρακτικές αυτές σε παγκόσμιο επίπεδο δείχνουν πως οι στρατηγικές αυτές έχουν εφαρμοστεί κατά περίπτωση με επιτυχία. «Με την κυκλοφορία των ιδίων των αρχιτεκτόνων και διαχειριστών αστικού περιβάλλοντος παγκοσμίως, τα τοπία αρχίζουν και μοιάζουν μεταξύ τους. Η Βαρκελώνη της Μεσογείου και η Βαλτιμόρη των ΗΠΑ έχουν παρόμοιες προκυμαίες: στοές και πατάρια με χώρους αναψυχής κι εστιατόρια, τεράστια ενυδρεία, εκθέσεις Rock Planet, σκάφη αναψυχής. Ο περίφημος Calatrava επαναλαμβάνει τις μορφές του σε πλείστα ολυμπιακά στάδια - μεταξύ αυτών και της Αθήνας - από τότε που έκτισε το στάδιο της Βαρκελώνης, τα τόξα του κοσμούν είτε στάδια, είτε γέφυρες, όπως του Μπιλμπάο, της Σεβίλλης και της πόλης μας (Γέφυρα Κατεχάκη), κτίρια αεροδρομίων όπως του Μπιλμπάο, μοιάζουν με τις γέφυρες.»⁵⁴. Την εικόνα της πόλης επιμελούνται διεθνούς φήμης αρχιτεκτονικά γραφεία, εξασφαλίζοντας με αυτόν τον τρόπο καλύτερες υποδομές, βελτιώνοντας τη ζωή των κατοίκων της, ωστόσο ο κύριος σκοπός της παραμένει η ένταξή της στο διεθνή ανταγωνισμό, με το κύρος που προσδίδουν αρχιτέκτονες τέτοιου βεληνεκούς.

Συμπερασματικά ο Τουρνικιώτης ορίζει πως η νέα εποχή, που βιώνουμε έχει τυποποιηθεί όχι μόνο στην δομή της πόλης αλλά σε ευρύτερο φάσμα. «Σε μια κοινωνία που είναι παγκόσμια με τους όρους της κατανάλωσης και του εμπορεύματος: η παγκοσμιοποίηση του καφέ είναι η παγκοσμιοποίηση του Nescafe, η παγκοσμιοποίηση της κόλλας είναι η παγκοσμιοποίηση της UHU, η παγκοσμιοποίηση του αναψυκτικού είναι η παγκοσμιοποίηση της Coca Cola, και η παγκοσμιοποίηση του ανθρώπου είναι η διακίνηση και η διάθεση της εργατικής του δύναμης σε ολόκληρο τον κόσμο. Δηλαδή έχουμε ξεπεράσει τη «διαίρεση» των πολιτισμών. Αυτή η παγκοσμιοποίηση είναι απόλυτο γεγονός, όπως είναι απόλυτη η παγκοσμιοποίηση της εικόνας των πραγμάτων. Ο,τιδήποτε μπορεί να συμβεί εδώ ως εικόνα μπορεί να συμβεί παντού.»⁵⁵.

⁵⁴ Λ. Λεοντίδου, *Διαπολιτισμικότητα και ετεροτοπία στο μεσογειακό αστικό τοπίο: από την αυθόρμητη αστικοποίηση στην επιχειρηματική πόλη*, Τα νέα αστικά τοπία/ και η ελληνική πόλη, σελ 77-78

⁵⁵ Π. Τουρνικιώτης, *Η ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΣΤΗ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΠΟΧΗ*, ΕΚΔ. futura, Αθήνα, 2006, σελ. 260



Εικ.23, 24: Το ολυμπιακό στάδιο της Αθήνας Εικ.25: Γέφυρα Κατεχάκη Εικ.26: Η γέφυρα El Alamillo στη Σεβίλλη
Εικ.27: Η γέφυρα Zubizuri στο Μπιλμπάο Εικ.28:Άποψη του αεροδρομίου του Μπιλμπάο

4.2 | Διεθνοποιημένα παράκτια μέτωπα

Το κέντρο των πόλεων είναι πυκνοδομημένο, έτσι αναπτύσσεται μια νέα τάση, στην οποία οι νέες υποδομές επεκτείνονται στο περιφερειακό χώρο της πόλης διευρύνοντάς την. Ωστόσο, η Α. Γοσπονδίνη τονίζει πως η τάση αυτή έχει περιπλέξει τη δομή και την ιεραρχία των υποδομών, καθώς οι πόλεις προσπαθούν να ανταποκριθούν στα διεθνή πρότυπα, δημιουργώντας πόλους συγκέντρωσης χωρίς ένα ισχυρό δίκτυο να τους συνδέει. «Οι σύγχρονες τάσεις ανάπτυξης του περιφερειακού χώρου, τείνουν να δημιουργούν νέα υβριδικά τοπία. Η μορφολογία του χώρου και τα κτιριακά κελύφη που φιλοξενούν εμπορικά κέντρα κ.λπ., συντάσσουν *αποσπάσματα κέντρου πόλης*, τα οποία όμως είναι

ασύνδετα μεταξύ τους και διασκορπισμένα στον υπαίθριο χώρο, χωρίς δομή, χωρίς περιφερειακό ιστό που να τα συνδέει σε ενιαίο σύνολο. Υπό αυτή την έννοια, αποτελούν *διάσπαρτα αστικά αποσπάσματα στον περιαστικό χώρο* και μπορούν να οριστούν ως εξωαστικές νέες κεντρικότητες. Τέτοιου είδους *νέες κεντρικότητες* αλλάζουν ριζικά το τοπίο του περιαστικού χώρου δημιουργώντας ένα τοπίο *διάχυτης αστικότητας στον εξωαστικό χώρο*.⁵⁶ Η επέκταση του αστικού ιστού στην περιφέρεια έγινε στοχευμένα προς το παράκτιο μέτωπο. Επιφέροντας σε αυτό σημαντικές αλλαγές με επεκτάσεις οδικού δικτύου, οι οποίες αποτελούν όριο ανάμεσα στην πόλη και τη θάλασσα, και με δημιουργία μεγάλων κτηριακών όγκων αλλάζοντας την εικόνα των ακτών.

Σύμφωνα με τη Β. Χαστάογλου η τάση αυτή είχε επιπτώσεις στο παράκτιο μέτωπο, καθώς «η ανεξέλεγκτη διάχυση του αστικού χώρου κατά μήκος των ακτών και η “διεκδίκηση” νέου αστικού εδάφους σε βάρος της θάλασσας με τις επεκτάσεις των λιμενικών ζωνών, τις κατασκευές μεγάλων οδικών αξόνων κατά μήκος της παραλίας και η δημιουργία τόπων μαζικής αναψυχής ανέτρεψε αποφασιστικά την παλαιότερη κατάσταση των θαλάσσιων μετώπων, όπου διατηρούνταν τα φυσικά ίχνη της ιστορίας των πόλεων»⁵⁷. Τα νέα αστικά τοπία που δημιουργούνται μέσα από αυτές τις αλλαγές καλούνται να ισορροπήσουν στην ιστορική αξία της υφιστάμενης κατάστασης με την αναγκαία εξέλιξή τους, ώστε να μπορούν να είναι υπολογίσιμες σε παγκόσμια κλίμακα. «Σήμερα η ανανέωση της φυσιογνωμίας των παράκτιων πόλεων έχει να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις που απορρέουν από το πολεοδομικό τους παρελθόν, την τωρινή τους κατάσταση και την αμφιλεγόμενη φυσιογνωμία τους, ιδιότυπο κράμα ζωντάνιας και αταξίας».⁵⁸

Τα νέα αστικά τοπία κάθε εποχή αποτελούν καινοτόμα σχεδιαστικά έργα, «μορφώματα τα οποία στο διεθνές επίπεδο διαφοροποιούνται ριζικά ως τις καθιερωμένες διεθνείς τάσεις – σχολές σχεδιασμού. Επομένως, αντιπροσωπεύει εξ’ ορισμού μια ριζοσπαστική αντιθετική δομή στο μορφολογικό οικείο αστικό περιβάλλον. Κοιτώντας στην πρόσφατη ιστορία της αρχιτεκτονικής και του αστικού σχεδιασμού, γίνεται φανερό ότι στο ξεκίνημά τους όλα τα νέα έργα - μικρής ή μεγάλης

⁵⁶ Α. Γοσπονδίνη, Σκιαγραφώντας, ερμηνεύοντας και ταξινομώντας τα νέα τοπία της μεταβιομηχανικής πόλης, *Τα νέα αστικά τοπία/ και η ελληνική πόλη*, σελ. 41

⁵⁷ Βίλμα Χαστάογλου, *Ιστορικές παράκτιες πόλεις: Σε αναζήτηση Νέας Φυσιογνωμίας, Τιμητικός τόμος για τον καθηγητή ΑΘΑΝΑΣΙΟ Ι.ΑΡΑΒΑΝΤΙΝΟ/Πόλη και χώρος από τον 20^ο στον 21^ο αιώνα*, εκδ. Μέμφις, Αθήνα, 2004, σελ.572

⁵⁸ Βίλμα Χαστάογλου, ό. π., σελ. 573

κλίμακας, κτίρια ή δημόσιους υπαίθριους χώρους, αστικές περιοχές ή ακόμη και ολόκληρες πόλεις - τα οποία όντας μορφολογικά καινοτόμα στην εποχή τους αποτέλεσαν ριζοσπαστικές αντιθετικές δομές στο οικείο αστικό περιβάλλον και έτσι αναδείχθηκαν σε ελκυστικούς πόρους αστικού τουρισμού.»⁵⁹. Η Α. Γοσπονδίνη και ο Η. Μπεριάτος τονίζουν ότι τα νεωτερικά κτήρια ακολουθούν την ιστορική εξέλιξη σύμφωνα με τις ανάγκες, καλούνται να συνδιαλεχθούν με το υφιστάμενο περιβάλλον και πολλές φορές αποτελούν ξένα σώματα σε σχέση την υφιστάμενη κατάσταση. «Η πρωτοκαθεδρία της εικόνας με την πρωτοκαθεδρία του αρχιτέκτονα, αποκτούν πλήρες νόημα όταν αντιμετωπίσεις την αρχιτεκτονική ως προϊόν της κοινωνίας του θεάματος, που συμπυκνώνει μέσα στη μορφή τις οικονομικές και κοινωνικές σχέσεις αλλά προβάλλει στην πόλη- οθόνη την εικονική της υπόσταση. Δεν είναι καθόλου τυχαίο που η σύγχρονη αρχιτεκτονική επιστρατεύεται όλο και περισσότερο για την προώθηση καταναλωτικών προϊόντων ή για την εξυπηρέτηση πολιτικών και οικονομικών σχηματισμών, λειτουργώντας σαν δούρειος ίππος δηλωμένων και άδηλων στόχων.»⁶⁰.

⁵⁹ Α.Γοσπονδίνη, Η.Μπεριάτος, Τα αναδυόμενα «Διεθνο-τοπικο-ποιημένα» αστικά τοπία: Η περίπτωση της Αθήνας 2004, Τα νέα αστικά τοπία/ και η ελληνική πόλη, σελ 171

⁶⁰ Π. Τουρνικιώτης, *Η ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΣΤΗ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΠΟΧΗ*, εκδ. futura, Αθήνα, 2006, σελ.291

5. | Η περίπτωση της Βαρκελώνης

5.1 | Το παράκτιο μέτωπο της Βαρκελώνης

Η πόλη της Βαρκελώνης επιλέχθηκε ως περίπτωση μελέτης, γιατί αποτέλεσε και αποτελεί ένα χαρακτηριστικό πεδίο συνάντησης των κρίσιμων ζητημάτων που εξετάζονται στη παρούσα εργασία, την ανάπλαση του παράκτιου μετώπου ως δημόσιο χώρο και πολιτιστικό κέντρο. Η Βαρκελώνη βρίσκεται στη βορειοανατολική Ισπανία, που ανήκει διοικητικά στην περιφέρεια της Καταλονίας. Τα γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά της βοήθησαν να αναδειχθεί, ως ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης, καθώς βρέχεται από τη Μεσόγειο θάλασσα και την διατρέχουν οι ποταμοί Llobregat και Besós. Οι B. Hoyle και D. Pinder, χαρακτηρίζουν την περίπτωση της Βαρκελώνης, ως ένα από τα πλέον γνωστά παραδείγματα πολιτιστικής επιχειρηματικότητας με ραγδαία ανάπτυξη. Συγκεκριμένα αναφέρουν ότι, «τη δεκαετία του 1970 ήταν μια πόλη σε παρακμή, με δυσλειτουργικό λιμάνι και με κυκλοφοριακά προβλήματα. Λίγες δεκαετίες αργότερα όμως έγινε υπόδειγμα οικονομικής ανάκαμψης, η οποία θεμελιώθηκε γύρω από την ανάπτυξη πολιτιστικών δραστηριοτήτων.»⁶¹.

Η Βαρκελώνη, ως ένα από τα σπουδαιότερα λιμάνια και διαμετακομιστικά κέντρα της Μεσογείου, κατείχε κρίσιμο ιστορικό ρόλο από την πρώτη περίοδο ανάπτυξής της μέχρι σήμερα. Η στρατηγική της θέση γεωγραφικά, η μεγάλη παραγωγή στον πρωτογενή τομέα και η έντονη βιομηχανική, και αργότερα τουριστική ανάπτυξη, καθιστούν την επαρχία της Καταλονίας την πιο ισχυρή οικονομικά περιοχή του ισπανικού κράτους. Το λιμάνι είχε ανέκαθεν κεντροβαρικό ρόλο για τη Βαρκελώνη, αλλά η πόλη διέθετε παραλιακή ζώνη πέρα από αυτό, η οποία εκτεινόταν ανατολικά του λιμανιού της και αποτελούσε απομονωμένο και υποβαθμισμένο τμήμα της. Στο παράκτιο μέτωπό της «μπορούσε κανείς να συναντήσει σχεδόν χωρίς διακοπές: ένα στρατόπεδο, την παλιά ψαραγορά, τους εμπορευματικούς σταθμούς διαλογής, τις ημιεγκαταλελειμμένες βιομηχανικές ζώνες και τις γυναικείες φυλακές. Να αναφερθεί επίσης ότι οι παραλίες της ζώνης αυτής αποτελούσαν χώρους ρίψης μπαζών, και άλλων απορριμμάτων της πόλης. Συνεπώς οι παραπάνω λόγοι και η ύπαρξη δύο σιδηροδρομικών διασταυρώσεων, καθιστούσαν την περιοχή αυτή *χάσμα*, λόγο αποκοπής της σχέσης πόλης-θάλασσας.»⁶². Όμως από το 1985 η κυβέρνηση αποφασίζει να εντάξει σε ένα ευρύτερο σχέδιο ανάπλασης την παραλιακή ζώνη της Βαρκελώνης, τότε ξεκινούν οι διαδικασίες σχεδιασμού της.

⁶¹ Hoyle, B., Pinder, D., European port cities in transition, εκδ. Belhaven Press, London, 1992, σελ.202

⁶² Αναγνώστου, Αγγελική, Σχεδιάζοντας το όριο ανάμεσα στην πόλη και τη θάλασσα.../Σύγχρονες αστικές αναπλάσεις, Π.Κ.

Πολλά σημαντικά έργα έγιναν την περίοδο της διοργάνωσης των Ολυμπιακών αγώνων του 1992 και ανέδειξαν τη Βαρκελώνη μια από τις σημαντικότερες πόλεις της Ευρώπης.



Εικ.28: Αεροφωτογραφία της Βαρκελώνης και του λιμανιού της στα δυτικά Εικ.29: Η Βαρκελώνη και ολόκληρο το παραλιακό της μέτωπο από τα ανατολικά (Φόρουμ των πολιτισμών)

5.2 | Η επίδραση των Ολυμπιακών Αγώνων του 1992

Το μοντέλο ανάπτυξης που ακολουθήθηκε στη περίπτωση της Βαρκελώνης είχε διάφορα στάδια. Η μεγάλη ώθηση στις παράκτιες αναπλάσεις της πόλης δόθηκε με «την ανάθεση των Ολυμπιακών αγώνων του 1992 και συνεχίστηκε με περαιτέρω ανάπτυξη και την οργάνωση άλλων δραστηριοτήτων»⁶³, όπως έχουμε αναφέρει σε προηγούμενο κεφάλαιο οι διεθνείς διοργανώσεις (Mega-events) αποτελούν αφορμή για μεγάλες αστικές αναπλάσεις. Σύμφωνα με τη Λ. Λεοντίδου οι Ολυμπιακοί Αγώνες αποτέλεσαν αφορμή «για το ξεκίνημα μιας στρατηγικής οικονομικής, αστικής και κοινωνικής αλλαγής της πόλης, ώστε να γίνει ανταγωνιστική στο πλαίσιο της νεοφιλελεύθερης

⁶³ D. Papatheochari, *Examination of best practices for Waterfront Regeneration*

παγκοσμιοποίησης. Σε λιγότερο από δύο δεκαετίες πέτυχε να κατακτήσει μια ξεχωριστή θέση ανάμεσα στις ισχυρές πόλεις της Ευρώπης.»⁶⁴.

Τα σημαντικά έργα που έγιναν την περίοδο αυτή, είναι έργα που αποτελούν κορμό συνολικής ανάπτυξης της πόλης, όχι μόνο για τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η συνοικία *Raval*, η οποία βρίσκεται στο ιστορικό κέντρο και χαρακτηρίζονταν «υπερπυκνοκατοικημένη και κακόφημη γειτονιά μεταναστών και φτωχών στρωμάτων. Την περίοδο εκείνη αναπλάθεται και σήμερα είναι ένα από τα αξιοθέατα της πόλης για επισκέπτες και κατοίκους. Πραγματοποιήθηκαν αποκαταστάσεις, απαλλοτριώσεις και κατεδαφίσεις, ενώ σχεδιάστηκαν οι νέοι ελεύθεροι χώροι και δημόσια κτήρια όπως το Μουσείο Μοντέρνας Τέχνης, το Κέντρο Σύγχρονου Πολιτισμού, Κέντρο Πολιτιστικής Έρευνας, η ανακαινισμένη Εθνική Βιβλιοθήκη κ. α. Αυτές οι χρήσεις συμπάρεσαν και άλλες συγγενείς σε αυτές όπως γκαλερί, εμπορικά καταστήματα, ξενοδοχεία.»⁶⁵.

Το *Port Vell* (*Παλιό Λιμάνι*) αποτελεί τμήμα της ανάπλασης του παράκτιου μετώπου της Βαρκελώνης. Η περιοχή ήταν εγκαταλελειμμένη με άδειες αποθήκες, βιομηχανίες και σιδηροδρομικές γραμμές εκτός λειτουργίας. Σήμερα είναι ένα κεντρικό σημείο της πόλης και τουριστικό αξιοθέατο καθώς περιλαμβάνει στο δυτικό τμήμα το λιμάνι της Βαρκελώνης, το World Trade Center και την απόληξη του πεζοδρόμου La Rambla. Ενώ στο ανατολικό βρίσκονται χρήσεις αναψυχής και πολιτισμού, όπως το μεγαλύτερο ενυδρείο της Ευρώπης, πολλά μουσεία, ένα μεγάλο εμπορικό κέντρο και ξενοδοχεία, με γνωστότερο το πολυτελές W. Ακόμα ο Manuel de Sola Morales αναλαμβάνει τον ανασχεδιασμό του παλαιού αυτοκινητόδρομου, ο οποίος χώριζε το λιμάνι με την πόλη. Σχεδιάζει έναν ανισόπεδο κόμβο για τα οχήματα και τη πλατφόρμα Moll de la Fusta, η οποία ενώνει το Port Vell με τη Barceloneta και επαναπροσδιορίζει τη σχέση της πόλης με τη θάλασσα, δημιουργώντας ένα μπαλκόνι προς τη θάλασσα.

⁶⁴ Λ. Λεοντίδου, Η διαχείριση της μνήμης και η πόλη/ Το παράδειγμα της Βαρκελώνης, *ΜΝΗΜΗ ΚΑΙ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ*, επιμ. Σ. Σταυρίδης, εκδ. Αλεξάνδρεια, 2006, σελ. 173

⁶⁵ Λ. Λεοντίδου, ό. π., σελ. 175-6



Εικ.30: Μουσείο Μοντέρνας Τέχνης, MACBA



Εικ.31: Άποψη του Port Vell



Εικ.32: Αεροφωτογραφία της Βαρκελώνης με τις συνοικίες επέμβασης του 1992

Επίσης μεγάλη αλλαγή στην εικόνα της πόλης πραγματοποιήθηκε με την ανάπλαση «του βόρειου παραλιακού μετώπου από το *Poble Nou* μέχρι την *Barceloneta*. Η επιχείρηση ανοίγματος της πόλης

προς τη θάλασσα (βασική εξαγγελία στην περίοδο πριν από τους Ολυμπιακούς) εμπεριείχε τον ανασχεδιασμό του τμήματος αυτού που, μέχρι πρότινος, ήταν βιομηχανική ζώνη με πολλά αυθαίρετα κτίσματα, σπίτια, ψαροταβέρνες και εργαστήρια. Το μέγεθος της περιοχής ανάπλασης ήταν πολύ μεγάλο και συμπεριέλαβε και νέες ρυθμίσεις του οδικού δικτύου και άλλα έργα υποδομής. Η τοποθέτηση του ολυμπιακού χωριού στο Poble Nou (η πιο βιομηχανική περιοχή της Βαρκελώνης, το «καταλανικό Μάντσεστερ», κοιτίδα του εργατικού και του αναρχικού κινήματος), η μετατροπή της Barceloneta σε πλαζ με αθλητικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες, η δημιουργία εμπορικών κέντρων και χώρων αναψυχής στο Port Vell, άλλαξαν τελείως την εικόνα του παραλιακού μετώπου, μετατρέποντας πολλές περιοχές που θα μπορούσαν να τονώσουν τη συλλογική ζωή στην πόλη είτε σε περιοχές κατοικίας των ανώτερων στρωμάτων.»⁶⁶. Υπό το πρίσμα της εξέλιξης, η Λ. Λεοντίδου εκφράζει έναν προβληματισμό σε σχέση με το μοντέλο ανάπτυξης που ακολουθείται, καθώς σε αυτό δεν λαμβάνεται ως παράγοντας σχεδιασμού η ευημερία των κατοίκων, αλλά η δημιουργία μια πόλης με υποδομές για ανταγωνιστική οικονομία σε παγκόσμιο επίπεδο με πιθανές επιπτώσεις εξευγενισμού⁶⁷.

Ωστόσο, η επιτυχία των αναπλάσεων και η οικονομική ευμάρεια, με την άνοδο του τουρισμού, οδήγησαν στην ευρεία αποδοχή των παρεμβάσεων αυτών και «σε συνδυασμό με τη διαρκή ενδυνάμωση της οικονομίας στην Καταλονία οδήγησαν στο σχεδιασμό υποδομών μεγαλύτερης κλίμακας.»⁶⁸. Επίσης οι B. Hoyle και D. Pinder ενστερνίζονται την άποψη, πως «η διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων προσέφερε νέες βάσεις για περαιτέρω ανάπτυξη και η πόλη γνώρισε τεράστια δημοσιότητα, ενώ προσέλκυσε αξιοσημείωτες επενδύσεις από τον ιδιωτικό τομέα. Η Βαρκελώνη αξιοποίησε στο έπακρο τις μοναδικές και αινιγματικές κτηριακές συνθέσεις του Gaudí. Παράλληλα, ανεγέρθηκαν νέα κτήρια εντυπωσιακής αρχιτεκτονικής για να στεγάσουν μουσεία, γκαλερί, χώρους

⁶⁶ Λ. Λεοντίδου, Η διαχείριση της μνήμης και η πόλη/ Το παράδειγμα της Βαρκελώνης, *ΜΝΗΜΗ ΚΑΙ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ*, επιμ. Σ. Σταυρίδης, εκδ. Αλεξάνδρεια, 2006, σελ. 176

⁶⁷ Ο εξευγενισμός από την άποψη της πολεοδομίας είναι η αγορά και ανακαίνιση κατοικιών και καταστημάτων σε αστικές γειτονιές, η οποία οδηγεί σε αύξηση της αξίας της ιδιοκτησίας και τη μετατόπιση των οικογενειών χαμηλού εισοδήματος, όπως επίσης και μικρών επιχειρήσεων. Πηγή: «Gentrification». www.dictionary.com.

⁶⁸ Λ. Λεοντίδου, Η διαχείριση της μνήμης και η πόλη/ Το παράδειγμα της Βαρκελώνης, *ΜΝΗΜΗ ΚΑΙ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ*, επιμ. Σ. Σταυρίδης, εκδ. Αλεξάνδρεια, 2006, σελ. 173

ψυχαγωγίας και συγκροτήματα γραφείων.»⁶⁹. Η Βαρκελώνη αποτελεί υπόδειγμα εφαρμογής των διεθνών πρακτικών, όπως η δημιουργία πολιτιστικών clusters, η αξιοποίηση διεθνούς φήμης αρχιτεκτόνων (όπως οι Herzog de Meuron, ο Gehry κ.α.) και ανάπλασης του παράκτιου μετώπου της συνδέοντάς το με την πόλη. Είναι γεγονός πως «οι αστικές επιπτώσεις των Ολυμπιακών έργων, δε σταμάτησαν με το τέλος των Αγώνων το 1992. Η επιτυχία των εκδηλώσεων, η κατασκευή σημαντικών πολιτισμικών υποδομών και η αναδιάρθρωση του παλιού ιστορικού εμπορικού λιμανιού σε αστικό χώρο, συνέβαλλαν στο να αποτελέσει η Βαρκελώνη γνωστό διεθνή τουριστικό προορισμό.»⁷⁰.



Εικ.33 : Διάσημα κτήρια της Βαρκελώνης: το ψάρι του Gehry, το τρίγωνο κτήριο των Herzog de Meuron στο Forum και ο σπειροειδής πύργος της Zaha Hadid

5.3 | Νέες αστικές αναπλάσεις

Δώδεκα χρόνια αργότερα, η ανάπτυξη του καπιταλισμού και οι αυξημένες ανάγκες του, οδηγούν τη Βαρκελώνη σε περαιτέρω επενδύσεις και ανοικοδόμηση. Τα διεθνή πρότυπα κάνουν λόγο για ευρύτερη εξάπλωση στον τομέα του τουρισμού, του πολιτισμού και των επιχειρήσεων, ώστε η Βαρκελώνη να είναι ανταγωνιστική. Γι' αυτό το λόγο πραγματοποιείται μια νέα διεθνής διοργάνωση

⁶⁹ Hoyle, B., Pinder, D., *European port cities in transition*, εκδ. Belhaven Press, London, 1992, σελ.202

⁷⁰ Αναγνώστου, Αγγελική, *Σχεδιάζοντας το όριο ανάμεσα στην πόλη και τη θάλασσα.../Σύγχρονες αστικές αναπλάσεις*, Π.Κ.

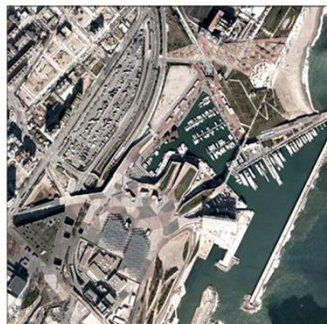
(mega-event), το *Φόρουμ των Πολιτισμών Βαρκελώνη 2004*, (*Forum de las Culturas*. Η Λ. Λεοντίδου τονίζει πως η διοργάνωση αυτή αποτελεί πρόφαση για εκ νέου ανάπλαση της πόλης με γνώμονα το κέρδος πολυεθνικών εταιριών ώστε να τις προσελκύσει. Χαρακτηριστικά αναφέρει πως «με την υπεράσπιση του προφίλ, της φαινομενικά πολυπολιτισμικής, ανοιχτής και φιλόξενης πόλης, πολυεθνικές εταιρίες μαζί με τη δημοτική αρχή οργάνωσαν το 2004 ένα μεγάλο πολιτιστικό φεστιβάλ προκειμένου να εκφραστούν όλες οι κουλτούρες τη στιγμή, που οι ίδιοι οι διοργανωτές λογόκριναν το πρόγραμμα των εκδηλώσεων. Όπως οι Ολυμπιακοί του 1992, αυτό το Φόρουμ είναι επίσης μια πρόφαση για μαζική “αστική ανακαίνιση” χωρίς προηγούμενο. Η τοποθεσία που έλαβε χώρα το Φόρουμ βρίσκεται επίσης στο παράκτιο μέτωπο, ενώ δίπλα ακριβώς σ’ αυτήν πραγματοποιήθηκε στο εσωτερικό της πόλης το “22@project”, δηλαδή ο σχεδιασμός ενός νέου εμπορικού-επιχειρησιακού-γνωσιακού κέντρου, όπου θα στεγάζονται εταιρίες και οργανισμοί που προάγουν τις νέες τεχνολογίες και την έρευνα.»⁷¹. Το πρόγραμμα 22@project, αποτελεί ένα επιχειρηματικό cluster, νέων δραστηριοτήτων στη περιοχή Poblenou που αποτελεί την τελευταία και τρέχουσα φάση των αστικών αναπλάσεων στην πόλη της Βαρκελώνης. Επίσης δημιουργείται η Diagonal Mar, η οποία ενώνει το κέντρο με το 22@Barcelona και το Forum de las Culturas. Αφορά στην ουσία το σχεδιασμό μίας νέας συμπαγούς πόλης, όπου θα συνυπάρχουν καινοτόμες εταιρείες, που ασχολούνται με δραστηριότητες έρευνας, κατάρτισης, εκπαίδευσης και τεχνολογίας. Στο ευρύτερο πλάνο σχεδίασης η περιοχή θα περιλαμβάνει ακόμη την κατασκευή νέων κτιρίων κατοικίας, εμπορίου και υπηρεσιών, δημόσιες εγκαταστάσεις, ελεύθερους χώρους και πράσινο.⁷²

⁷¹ Λ. Λεοντίδου, Η διαχείριση της μνήμης και η πόλη/ Το παράδειγμα της Βαρκελώνης, ΜΝΗΜΗ ΚΑΙ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ, επιμ. Σ. Σταυρίδης, εκδ. Αλεξάνδρεια, 2006, σελ. 176

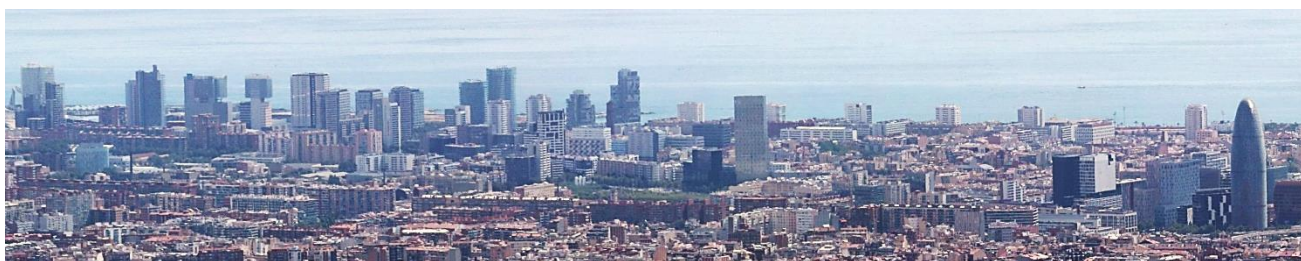
⁷² Αναγνώστου, Αγγελική, *Σχεδιάζοντας το όριο ανάμεσα στην πόλη και τη θάλασσα.../Σύγχρονες αστικές αναπλάσεις*, Π. Κρήτης



Εικ.34: Το Masterplan του Forum de las Culturas



Εικ.35, 36: Άποψη του Forum de las Culturas



Εικ.37: Η Diagonal Mar ενώνει το κέντρο με το 22@Barcelona και το Forum de las Culturas

Η προσπάθεια μετατροπής των χρήσεων του παραλιακού μετώπου έγινε με γνώμονα την επιχειρηματική ανάπτυξη και την προσέλκυση νέων επενδύσεων στον τριτογενή τομέα. «Η τροποποίηση του βόρειου παραλιακού μετώπου της πόλης, απαίτησε πολλές κατεδαφίσεις ιστορικών κτηρίων και απαλλοτρίωση εκατοντάδων κατοικιών. Στη θέση τους κατασκευάζονται ξενοδοχεία, εμπορικά κέντρα, κτήρια γραφείων και πολυτελείς κατοικίες, επιταχύνοντας την «αναβάθμιση» που επιχειρείται εδώ και χρόνια και καταφέροντας έτσι «να νοικοκυρευτεί η πόλη» για τους επισκέπτες του Φόρουμ, τους νέους κατοίκους του 22@ και τους πολίτες που ζητούν ένα «περιβάλλον ποιότητας».⁷³ Το παράκτιο μέτωπο αποτέλεσε και αποτελεί το σημείο αναφοράς της Βαρκελώνης,

⁷³ Λ. Λεοντίδου, Η διαχείριση της μνήμης και η πόλη/ Το παράδειγμα της Βαρκελώνης, *ΜΝΗΜΗ ΚΑΙ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ*, επιμ. Σ. Σταυρίδης, εκδ. Αλεξάνδρεια, 2006, σελ. 176

ως εκ τούτου η δημιουργία σημαντικών έργων και αναπλάσεις σε αυτή τη περιοχή ήταν ραγδαία τις τελευταίες δεκαετίες.

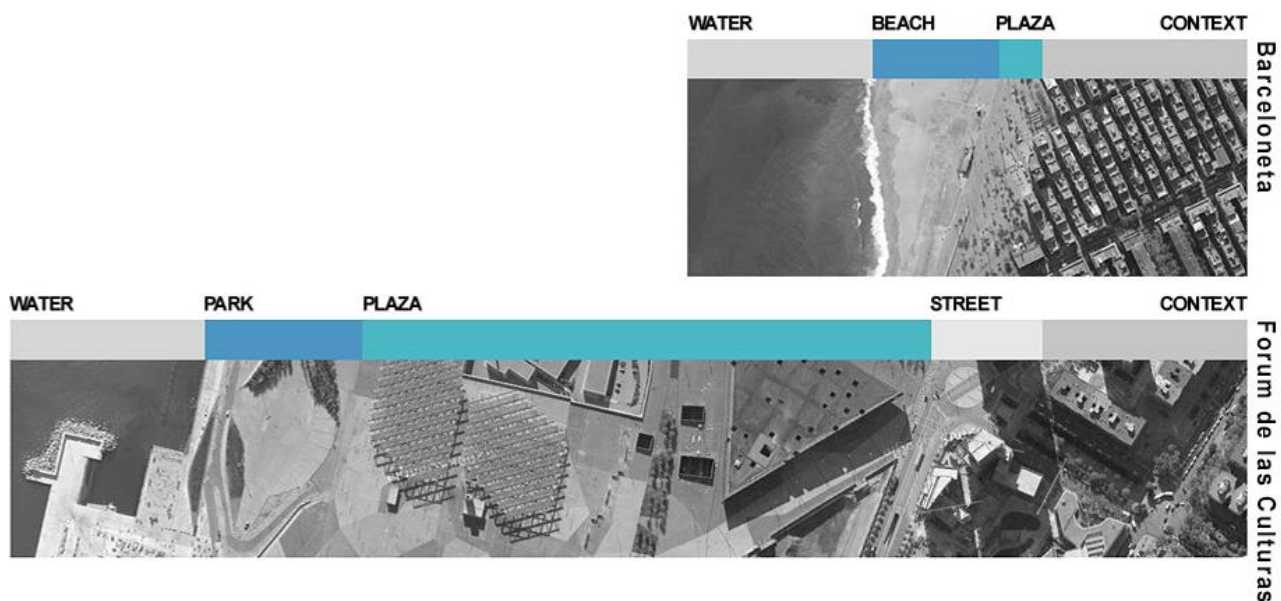
Η ανάπτυξη της Βαρκελώνης αποτελεί ορόσημο των σύγχρονων αναπλάσεων του παράκτιου μετώπου. Ωστόσο, έχει ασκηθεί κριτική για το κατά πόσο το τελικό αποτέλεσμα οδήγησε σε μια πόλη βιώσιμη για τους κατοίκους της ή αποτελεί μια πόλη αξιοθέατο που έχει χάσει το χαρακτήρα της και ακολουθεί πιστά τις επιταγές του “κοινού” της. Σύμφωνα με τη Λ. Λεοντίδου η ανάπτυξη της πόλης έχει περάσει διάφορα στάδια, «οι αστικές επεμβάσεις που άρχισαν να λαμβάνουν χώρα στην πόλη της Βαρκελώνης από τη δεκαετία του '80 και μετά, διέπονται από αυτή τη μεταμοντέρνα θεώρηση⁷⁴. Η σειρά με την οποία πραγματοποιήθηκαν, υποδεικνύει και την εξέλιξη αυτής της λογικής στο χρόνο. Οι πρώτες σημειακές παρεμβάσεις μικρής κλίμακας, που πραγματοποιήθηκαν σε υποβαθμισμένες περιοχές του κέντρου και της περιφέρειας, είχαν στόχο την αναζωογόνηση των συνοικιών αυτών μέσω του δημόσιου χώρου, ενώ έστρεψαν την προσοχή σε, μέχρι τότε, παραμελημένα τμήματα της πόλης. Η έμφαση στην ανάδειξη της ιδιαιτερότητας της κάθε συνοικίας και η αποκατάσταση κάποιων κτηρίων που θα διατηρούσαν ή θα επανέφεραν το χαρακτήρα της, στη μνήμη των κατοίκων, αποτελούν το αρχικό στάδιο της μεταμοντέρνας αντίληψης του χώρου. Οι εκτεταμένες απαλλοτριώσεις που έγιναν στη συνέχεια με στόχο τη ριζική αλλαγή του ύφους πολλών περιοχών (και τη συνεπαγόμενη εκτόπιση των ομάδων που τις κατοικούσαν) αλλά και το γενικότερο πλάνο δημιουργίας μιας νέας Βαρκελώνης για τους Ολυμπιακούς του 1992, μαζί με τα μεγάλα έργα υποδομής (αστικά δίκτυα, γέφυρες) εξαιτίας των οποίων, έπρεπε να αλλάξουν εντελώς πολλές περιοχές, κατασκευάστηκαν νέα συγκροτήματα κατοικιών, γραφείων και επισκεπτών. Η τελευταία μεγάλης κλίμακας σχεδιαστική πρόταση που αφορούσε το Φόρουμ των πολιτισμών δείχνει πολύ παραστατικά την ιδεολογία και τα συμφέροντα που κρύβονται πίσω από τις αποφάσεις για τη μεταμόρφωση των εκάστοτε περιοχών αλλά και γενικότερα του προφίλ της πόλης.»⁷⁵. Η άποψη αυτή είναι κυρίαρχη τα τελευταία χρόνια και οδηγεί στο ερώτημα αν είναι δυνατό να ισορροπήσει η

⁷⁴ Η μνήμη, προσωπική και ιστορική, είναι πανταχού παρούσα. Έτσι, οι μορφές με τις οποίες εκφράστηκε η μεταμοντέρνα αρχιτεκτονική έχουν αναφορά στο παρελθόν, ενώ στοχεύουν στην ανάδειξη της ιδιαιτερότητας και της διαφοράς. Λ. Λεοντίδου, *Η διαχείριση της μνήμης και η πόλη/ Το παράδειγμα της Βαρκελώνης, ΜΝΗΜΗ ΚΑΙ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ*, επιμ. Σ. Σταυρίδης, εκδ. Αλεξάνδρεια, 2006,., σελ.186

⁷⁵ Λ. Λεοντίδου, *Η διαχείριση της μνήμης και η πόλη/ Το παράδειγμα της Βαρκελώνης, ΜΝΗΜΗ ΚΑΙ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ*, επιμ. Σ. Σταυρίδης, εκδ. Αλεξάνδρεια, 2006, σελ. 186

ανάπτυξη μιας πόλης ανάμεσα στη ποιότητα ζωής των κατοίκων και στην ικανοποίηση των μονοπωλιακών ομίλων που επιζητούν το κέρδος.

Η μεγαλύτερη διαφορά ανάμεσα στις προσπάθειες της αστικής ανάπλασης για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1992 με την επόμενη του Φόρουμ των Πολιτισμών του 2004, βρίσκεται στον τρόπο με τον οποίο χρησιμοποιούνται οι χώροι που προκύπτουν σήμερα. Είκοσι χρόνια αργότερα, η ακτογραμμή που βρίσκεται δίπλα στο Ολυμπιακό Χωριό αποτελεί έναν δημοφιλή προορισμό, ακόμη και το χειμώνα. Εν τω μεταξύ, τα παραθαλάσσια πάρκα και οι πλατείες της περιοχής του φόρουμ είναι κενές.



Εικ.38: Συγκριτικό διάγραμμα των αναπλάσεων της Barceloneta και του Forum de las Culturas

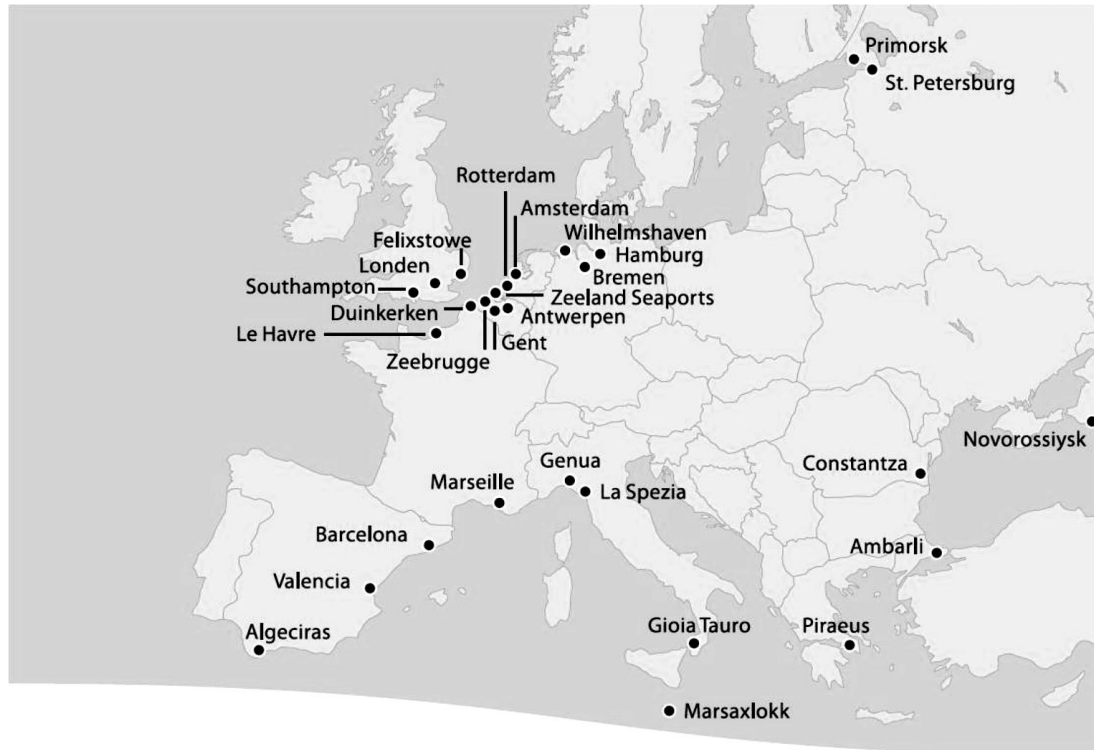
6. | Η περίπτωση του Ρότερνταμ

6.1 | Η ιστορική εξέλιξη της πόλης - λιμάνι του Ρότερνταμ

Η πόλη του Ρότερνταμ επιλέχθηκε ως περίπτωση μελέτης, γιατί αποτέλεσε και αποτελεί ένα χαρακτηριστικό πεδίο συνάντησης των κρίσιμων ζητημάτων που εξετάζονται στη παρούσα ερευνητική εργασία: το ζήτημα διαχείρισης του παράκτιου μετώπου και του λιμανιού στη μεταβιομηχανική εποχή. Η ολλανδική πόλη-λιμάνι, αποτελεί το μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης και το 4^ο μεγαλύτερο λιμάνι του κόσμου. Το Ρότερνταμ στηρίζει την ανάπτυξή του, σε σημαντική πόλη, στη λειτουργία του λιμανιού της. Η λιμενική αρχή και ο Δήμος βρίσκονται στην πρώτη γραμμή της επαναδιαπραγμάτευσης της σχέσης μεταξύ του λιμανιού και της πόλης του Ρότερνταμ στον εικοστό πρώτο αιώνα. «Οι σημαντικότερες δραστηριότητες του λιμανιού του Ρότερνταμ είναι η πετροχημική βιομηχανία και οι εμπορικές μεταφορτώσεις εμπορευμάτων. Το λιμάνι λειτουργεί ως σημαντικός διαμετακομιστικός σταθμός για τη μεταφορά ακατέργαστων πρώτων υλών και άλλων αγαθών μεταξύ της ευρωπαϊκής ηπείρου και άλλων σημείων του κόσμου. Από το Ρότερνταμ τα αγαθά μεταφέρονται με πλοία, τρένα ή οδικώς. Από το 2000 είναι υπό κατασκευή το Μπετουβερούτε, ένα γρήγορο τρένο μεταφοράς φορτίων από το Ρότερνταμ προς τη Γερμανία. Δυτικά της πόλης βρίσκονται μεγάλα διυλιστήρια πετρελαίου. Οι ποταμοί Μεύσης (Maas) και Ρήνος παρέχουν επίσης εξαιρετική πρόσβαση στην ενδοχώρα.»⁷⁶ Η στρατηγική ανάπτυξης που ακολούθησε το Ρότερνταμ είναι «η επανάχρηση λιμανιών, που περιλαμβάνει παράκτιες περιοχές, οι οποίες είναι αναγεννημένα πρώην λιμάνια. Με την επανάχρηση αυτών των περιοχών, το νερό ανέκτησε την καρδιά των πόλεων.»⁷⁷ αξιοποιεί τα λιμάνια του, είτε ως διαμετακομιστικά κέντρα εμπορίου, είτε ως κέντρα πολιτισμού και ψυχαγωγίας.

⁷⁶ Wikipedia, λήμμα: Ρότερνταμ, <https://el.wikipedia.org/wiki/Ρότερνταμ>

⁷⁷ U.P. Timur, *Urban Waterfront Regenerations, Advances in Landscape Architecture*, επιμ. MuratÖzyavuz, εκδ. InTech, σελ. 182



Εικ.39: Τα σημαντικότερα λιμάνια της Ευρώπης



Εικ.40: Η θέση της Ολλανδίας στο χάρτη



Εικ.41: Η θέση του Ρότερνταμ στο χάρτη της Ολλανδίας

Το Ρότερνταμ ανέκαθεν στηρίζονταν στη λιμενική του δραστηριότητα, καθώς ο αρχικός οικισμός σχεδιάστηκε ακτινωτά του ποταμού Rotte. Η αρχή της τεράστιας ανάπτυξης του Ρότερνταμ σηματοδοτήθηκε με «τη διάνοιξη του καναλιού NieuweWaterweg το 1872. Μετζαγενέστερες επενδύσεις σε υδάτινες οδούς, όπως τα κανάλια Caland και Hartel τροφοδότησαν αυτή την ανάπτυξη. Το βασικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα του λιμανιού του Ρότερνταμ ήταν η άμεση σύνδεση με τη θάλασσα χωρίς υδατοφράγματα και γέφυρες, το οποίο αποτελεί πλεονέκτημα μέχρι σήμερα.»⁷⁸. Τα έργα υποδομής του λιμανιού βοήθησαν στην ανάπτυξή του, ενώ η πόλη έθεσε τις λιμενικές δραστηριότητες ως κύριο οικονομικό τομέα ανάπτυξης. «Τον 19ο αι. η αρχική θέση του λιμανιού, με μικρές πλάγιες προκυμαίες, βρισκόταν κοντά στο κέντρο της πόλης, η επέκταση της πόλης του Ρότερνταμ προς τη θάλασσα είναι πρωτίστως το αποτέλεσμα της ανάπτυξης των ναυτικών τεχνολογιών και των βελτιώσεων στην διακίνηση φορτίων.»⁷⁹. Οι παράγοντες αυτοί συνετέλεσαν στη ραγδαία ανάπτυξη του λιμανιού, «από τον 19ο αιώνα και μετά, το λιμάνι του Ρότερνταμ άρχισε πλέον να διαδραματίζει διεθνή ρόλο στο παγκόσμιο διαμετακομιστικό εμπόριο και άρχισε να επεκτείνεται συνεχώς. Μέσα σε είκοσι χρόνια, από το 1880 μέχρι το 1900, ο πληθυσμός έφτασε από 160.000 σε 350.000 κατοίκους, ενώ το 1920 πλησίασε το μισό εκατομμύριο.»⁸⁰. Αλλά οι κύριες επεμβάσεις έγιναν για να εξυπηρετηθεί το λιμάνι –καθώς αυτό απέφερε κέρδη στη δημοτική αρχή- και όχι για εγκαταστάσεις για τους κατοίκους που όλο και αυξάνονταν.

Ωστόσο, οι βομβαρδισμοί της πόλης κατά τη διάρκεια του 2^{ου} Π. Πολέμου οπισθοχώρησαν την ανάπτυξη της πόλης, με αποτέλεσμα η παλιά πόλη και το λιμάνι με τις βιομηχανικές εγκαταστάσεις να υποστούν τεράστιες ζημιές. Όμως η πόλη κατάφερε να ανακάμψει ραγδαία μετά τον πόλεμο. Οι διαδικασίες ανοικοδόμησης ξεκίνησαν «στο κέντρο της πόλης, που επικεντρώθηκαν στη περιοχή του λιμανιού. Νέα συγκροτήματα χτίστηκαν για να στεγάσουν την αναπτυσσόμενη πετρελαϊκή βιομηχανία και την ανερχόμενη μεταφορική αγορά (από το 1960 και μετά). Πράγματι, ειδικά από το

⁷⁸ M. Aarts, T. Daamen, M.Huijjs, W. de Vries, *Post-city development in Rotterdam: a true love story*, τ. #004-2013, σελ. 3

⁷⁹ M. Aarts, T. Daamen, M.Huijjs, W. de Vries, ό. π., σελ. 5

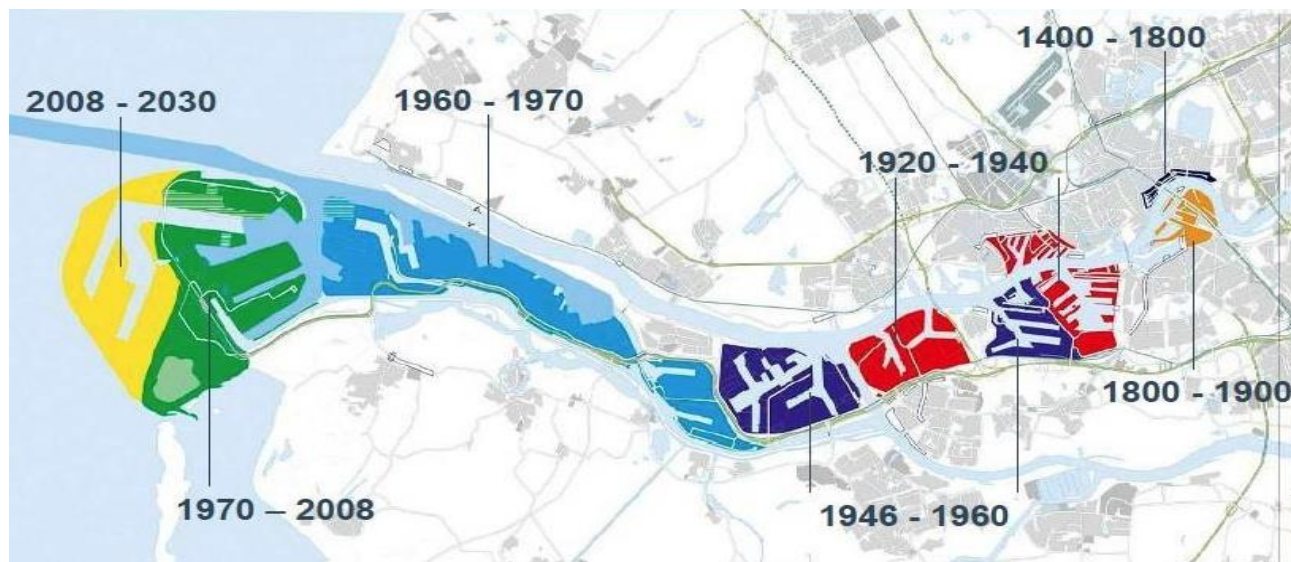
⁸⁰ Wikipedia, λήμα: Ρότερνταμ, <https://el.wikipedia.org/wiki/Ρότερνταμ>

1945 και μετά, η ανάπτυξη του λιμανιού δεν ήταν μόνο για την διευκόλυνση μεταφοράς μεγάλων όγκων, αλλά και για βιομηχανική ανάπτυξη.»⁸¹

Η επέκταση του λιμανιού για το Ρότερνταμ είναι αλληλένδετη με την επέκταση της πόλης. Με την πάροδο του χρόνου αναβάθμιζε τα κανάλια και τους κόλπους που διαθέτει η πλούσια ακτογραμμή του. Μετά το 2^ο παγκόσμιο πόλεμο έχει ξεκινήσει επέκταση και ανάπτυξη του παράκτιου μετώπου με πλάνο ολοκλήρωσης μέχρι το 2030. Χαρακτηριστικά αναφέρεται πως τα λιμάνια Botlek- Europort σήμερα περικλείουν ένα από τα κύρια χημικά συγκροτήματα της Ευρώπης. Στα τέλη του '60 και στις αρχές του '70 προτάθηκε και κατασκευάστηκε η περιοχή *Maasvlakte*, μια τεχνητή χερσόνησος στη θάλασσα. Από το 2008 και μετά βρίσκεται υπό κατασκευή η περιοχή *Maasvlakte II*, η οποία αποτελεί το άνοιγμα του λιμανιού μέχρι τον Ατλαντικό ωκεανό. «Με αυτήν τη τελική επέκταση στη Βόρεια θάλασσα δημιουργείται μία περιοχή λιμανιού, συνολικά 2.000 εκταρίων. Τα μισά εκτάρια αποτελούνται από υποδομές όπως κυματοθραύστες, πλωτές οδούς, σιδηρόδρομους, δρόμους και λιμενικούς κόλπους. Τα υπόλοιπα 1000 εκτάρια είναι διαθέσιμα για βιομηχανικές εγκαταστάσεις: τερματικούς σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων, εγκαταστάσεις διανομής και τις χημικές και βιομηχανίες ενέργειας. Οι νέες αποβάθρες θα προσφέρουν πρόσβαση στο νερό, με ένα σχέδιο άνω των 20 μέτρων.»⁸² Η επέκταση του λιμανιού, εκσυγχρόνισε τις παροχές του και το κατέστησε υπολογίσιμο στην πυραμίδα του ανταγωνισμού μεταξύ των πόλεων.

⁸¹ M. Aarts, T. Daamen, M.Huijjs, W. de Vries, *Post-city development in Rotterdam: a true love story*, τ. #004-2013, σελ. 6

⁸² M. Aarts, T. Daamen, M.Huijjs, W. de Vries, ό. π., σελ. 6



Εικ.42: Η εξέλιξη της ανάπτυξης του παράκτιου μετώπου του Ρότερνταμ

6.2 | Το λιμάνι μετακινείται εκτός πόλεως

Οι αυξημένες ανάγκες του λιμανιού σε χώρους και εγκαταστάσεις, αλλά και η επέκταση της πόλης, οδήγησαν στην επέκταση του λιμανιού έξω από τη πόλη. Κατά τον 20^ο αι., «οι αποβάθρες και οι τερματικοί σταθμοί είχαν μετακινηθεί δέκα χιλιόμετρα μακριά, ώστε να ανακτήσουν εδάφη από τη θάλασσα.»⁸³. Αναπτύχθηκε μια αμφίδρομη οικονομική σχέση μεταξύ του λιμανιού και των βιομηχανικών λειτουργιών που βρίσκονταν εκεί. «Αυτή η διπλή στρατηγική ήταν βασισμένη στην ιδέα ότι το λιμάνι είναι εξαιρετική τοποθεσία, η οποία εξυπηρετεί εξειδικευμένες βιομηχανίες, (ειδικά την πετρελαιοχημική), παράλληλα η βιομηχανία δούλευε και εξυπηρετούσε το λιμάνι, παρέχοντάς του σε μόνιμη βάση την προμήθεια για τα εμπορεύματα. Εκτός αυτού, ήταν ειδικά αυτού του είδους η βιομηχανία που προσέφερε θέσεις εργασίας στην περιοχή.»⁸⁴.

Είναι γνωστό πως με το πέρασμα τη μεταβιομηχανική πόλη και τη μεταφορά των λιμανιών στη περιφέρεια, η πόλη καλείται να αξιοποιήσει τα αστικά κενά των πρώην βιομηχανικών και λιμενικών

⁸³ M. Aarts, T. Daamen, M.Huijjs, W. de Vries, ό. π. σελ. 5

⁸⁴ M. Aarts, T. Daamen, M.Huijjs, W. de Vries, ό. π., σελ. 6

εγκαταστάσεων στο κέντρο της. Επίσης σε πολλές περιπτώσεις εμφανίζονται φαινόμενα αποκοπής του νέου λιμανιού από την πόλη. Στο Ρότερνταμ συναντάμε τα δύο αυτά φαινόμενα, καθώς «με την μετεγκατάσταση των δραστηριοτήτων στα δυτικά, δημιουργείται γεωγραφικός διαχωρισμός ανάμεσα στην πόλη και το λιμάνι. Αυτό, όχι μόνο, σήμαινε ότι το λιμάνι εξαφανίστηκε από το προσκήνιο, αλλά έφυγε από το μυαλό των κατοίκων του Ρότερνταμ. Στην πόλη, το λιμάνι άφησε μεγάλες εκτάσεις-περιοχές του παλιού λιμανιού, ενώ οι όλο και περισσότερο αυτοματοποιημένες λιμενικές εγκαταστάσεις εκτός πόλης δημιουργούσαν μεγάλο ποσοστό ανεργίας στο ανειδίκευτο εργατικού δυναμικού του λιμανιού.»⁸⁵. Αυτά τα προβλήματα ήταν αναγκαίο να λυθούν, ώστε το Ρότερνταμ να καταφέρει να αποτελεί σύγχρονη μητρόπολη.

Η αλληλεπίδραση της πόλης με το λιμάνι είναι τόσο έντονη στη περίπτωση του Ρότερνταμ καθώς, «τόσο η κίνηση του λιμανιού προς τη θάλασσα, όσο και η τάση περιφερειοποίησης των λιμανιών προωθούν νέες σχέσεις μεταξύ λιμανιού και της πόλης. Από τη μία πλευρά, η πόλη συμμετάσχει σε νέες στρατηγικές για να συνεχίσει να επωφελείται από την παρουσία ενός μεγάλου λιμανιού. Από την άλλη πλευρά, οι λιμενικές αρχές πρέπει να βεβαιωθούν ότι οι επιθυμητές εξελίξεις τους υποστηρίζονται πολιτικά από την πόλη. Και οι δύο προκλήσεις συναντώνται στις παραθαλάσσιες περιοχές ανάπτυξης. »⁸⁶. Τα παράκτια μέτωπα έχουν τη δυνατότητα να ενσωματώσουν διάφορες χωρικές απαιτήσεις, ώστε να παρέχουν αμοιβαία οφέλη για το λιμάνι και την πόλη. Αυτό οδηγεί στις εξής βασικές στρατηγικές σχεδιασμού για το Ρότερνταμ, που καθορίζουν την ανάπτυξη του παράκτιου μετώπου: οικονομική διαφοροποίηση με την προσέλκυση επιχειρήσεων, τη δημιουργία κατοικιών και άλλες λειτουργίες μη-λιμενικές όπως είναι η αναψυχή, ο τουρισμός και ο πολιτισμός.

6.3 | Αναγέννηση του παράκτιου μετώπου και η επανασύνδεσή του με την πόλη

Η λειτουργία ενός τόσο μεγάλου λιμανιού δημιούργησε την ανάγκη για παράπλευρες χρήσεις, που θα πλαισιώνουν τη λειτουργία του. Η προσπάθεια μετατροπής των χρήσεων του παραλιακού

⁸⁵ M. Aarts, T. Daamen, M.Huijjs, W. de Vries, ό. π., σελ. 7

⁸⁶ M. Aarts, T. Daamen, M.Huijjs, W. de Vries, ό. π., σελ. 8

μετώπου έγινε με γνώμονα την επιχειρηματική ανάπτυξη και την προσέλκυση νέων επενδύσεων στον τριτογενή τομέα, σύμφωνα με τις διεθνείς πρακτικές.

Οι λιμενικές περιοχές που βρίσκονται ακριβώς στη σύνδεση με την πόλη αποτελούν σημεία σύνδεσης για λιμενικές και αστικές λειτουργίες. Η στροφή της οικονομίας στον τριτογενή τομέα αύξησε το κοινωνικό στρώμα «των καλοπληρωμένων επιστημονικών, διοικητικών, τεχνικών και επαγγελματικών εργασιών, και ακολούθησε αύξηση του διαθέσιμου εισοδήματος ενός αυξανόμενου αριθμού ανθρώπων, αυξάνοντας τη ζήτηση για κατοικίες, γραφεία, λιανικό εμπόριο, και λειτουργίες αναψυχής στα κεντρικά και διακριτά σημεία της πόλης.»⁸⁷. Οι αλλαγές στην κοινωνικο-οικονομική σύσταση του πληθυσμού της πόλης με την αύξηση των εύπορων οικονομικά στρωμάτων δημιουργεί τις ανάγκες για νέες χρήσεις, όπως κατοικίες καλύτερης ποιότητας και χώρους αναψυχής. Συχνά σε τέτοιου είδους αναπλάσεις ελλοχεύει ο κίνδυνος φαινομένων εξευγενισμού (gentrification). Γι' αυτό το λόγο άπτεται του χειρισμού της κυβέρνησης και της δημοτικής αρχής κάθε πόλης, ώστε να στρέψουν τις κατευθύνσεις του σχεδιασμού της ανάπλασης προς την ικανοποίηση αναγκών της πλειοψηφίας των κατοίκων.

Οστόσο η στρατηγική που ακολούθησε η δημοτική αρχή από τα μέσα του 20^{ου} αιώνα είχε σκοπό την προσέλκυση μονοπωλιακών κολοσσών κυρίως στον εφοπλιστικό τομέα. Η κυβέρνηση ανέκαθεν έδινε βάρος στην ανάπτυξη του παράκτιου μετώπου και επένδυε σημαντικά στην επέκταση του λιμανιού, καθώς η επιτυχία του έχει συνέβαλε στην ισχυροποίηση του Ρότερνταμ. Η αλληλεπίδραση αυτή αλλάζει από τη δεκαετία του 1960, καθώς το λιμάνι απομακρύνεται από την πόλη και «από τις αρχές της δεκαετίας του 1980 και μετά, η πόλη του Ρότερνταμ άρχισε να νιώθει τις συνέπειες της μετακίνησης του λιμανιού προς τα έξω σε μεγαλύτερο επίπεδο κλίμακας.»⁸⁸.

Τότε ξεκινά μια οργανωμένη προσπάθεια της πολιτείας και των πολεοδόμων να ανακτήσουν την σύνδεση του λιμανιού και της πόλης. Το σχέδιο ανάπλασης αξιοποιούσε «τη δυναμική των εγκαταλελειμμένων λιμενικών ζωνών κοντά στο κέντρο της πόλης. Αποτέλεσε μια εξαιρετική ευκαιρία να επανεξεταστεί η ταυτότητα της πόλης. Μέχρι τότε, οι πρώην λιμενικές ζώνες αντιμετωπίζονταν ως ένα γεωγραφικό εμπόδιο ανάμεσα στο κέντρο της πόλης και τον ποταμό Maas. Πιο συγκεκριμένα, το ποτάμι που βρίσκεται σε περίοπτη θέση μέσα στην καρδιά της πόλης δεν ήταν πραγματικά μέρος της. Ο ποταμός χώριζε την πόλη σε μια πλούσια βόρεια όχθη και μια φτωχή νότια, διαιρώντας την με

⁸⁷ M. Aarts, T. Daamen, M.Huijjs, W. de Vries, ό. π., σελ.10

⁸⁸ M. Aarts, T. Daamen, M.Huijjs, W. de Vries, ό. π., σελ.12

κοινωνικούς όρους.»⁸⁹. Αν και οι άνθρωποι ζούσαν στην ίδια πόλη, ο ποταμός Maas, παρόλο που ήταν θεμελιωτής της επιτυχίας του λιμανιού, εμπόδιζε τη δημιουργία μιας κοινής αστικής ταυτότητας για τους κατοίκους του Ρότερνταμ.

Η πόλη υιοθέτησε μια ενεργητική στρατηγική ανάπλασης του παράκτιου μετώπου της, «στην οποία ρητώς αναγνωρίζεται η κρίσιμη σημασία του ποταμού Maas, ως το *"DNA της πόλης"*. Καθ' όλη τη δεκαετία του 1980, ο δήμος που ασχολείται με την μεγάλη κλίμακα του γενικού σχεδιασμού (master planning), με σκοπό να αναζωογονηθούν οι παλαιότερες περιοχές λιμένων στις όχθες του ποταμού, που βρίσκονται στο κέντρο της πόλης. Το λεγόμενο *"Rotterdam Waterfront Program"* ανακοινώνεται, με κύρια φιλοδοξία του να επαναφέρει το ποτάμι στην καρδιά της πόλης.»⁹⁰. Η ανάπλαση, ακολουθώντας τις διεθνείς πρακτικές, έθεσε κύριο σκοπό την δημιουργία πολιτιστικής ταυτότητας του παράκτιου μετώπου, αξιοποιώντας τα εγκαταλελειμμένα πρώην βιομηχανικά λιμάνια. Με αυτόν τον τρόπο ο ποταμός Maas θα σταματούσε να αντιμετωπίζεται μόνο ως οικονομική ροή του λιμανιού. «Ο ποταμός θεωρούνταν πλέον μοναδικό σημείο για την ανάδειξη της πολιτιστικής ταυτότητας του Ρότερνταμ. Η αναπτυξιακή στρατηγική που επρόκειτο να επαναφέρει το ποτάμι στον πυρήνα της ταυτότητας της πόλης, περιστράφηκε γύρω από δύο βασικούς τομείς: την αποκατάσταση του δικτύου μεταξύ του κέντρου της πόλης και του ποταμού (επεκτείνοντας έτσι το κέντρο της πόλης προς το ποτάμι) και να γεφυρωθεί το φυσικό και ψυχολογικό φράγμα μεταξύ της βόρειας και νότιας όχθης του ποταμού. Το τελευταίο θα ήταν δυνατό όταν το κέντρο της πόλης και το ποτάμι δεν χωρίζονταν από τις λιμενικές περιοχές πια.»⁹¹

⁸⁹ M. Aarts, T. Daamen, M.Huijjs, W. de Vries, ό. π., σελ.12

⁹⁰ M. Aarts, T. Daamen, M.Huijjs, W. de Vries, ό. π., σελ.13

⁹¹ M. Aarts, T. Daamen, M.Huijjs, W. de Vries, ό. π., σελ.13



Εικ.43, 44: Απόψεις του ποταμού Maas, 2009

Η ανάπλαση του παράκτιου μετώπου εστίασε στην ανάδειξη του φυσικού κάλους κάθε λιμανιού και της ιστορίας τους. «Οι περιοχές του παλιού λιμανιού, που ενώνουν τις δύο πλευρές του ποταμού, κατείχαν όλες μερικά μοναδικά και αυθεντικά χαρακτηριστικά. Επιχειρήθηκε η ανάπλαση κάθε περιοχής ξεχωριστά, αξιοποιώντας τα μοναδικά χαρακτηριστικά της. Αυτό απαιτούσε έντονη *αίσθηση του τόπου (genius loci)* από τους πολεοδόμους και τους διοργανωτές του έργου, γεγονός που συνεπάγεται μια περίτεχνη κατανόηση των εν λόγω χαρακτηριστικών, που καθιστούν ένα χώρο ιδιαίτερο, συμπεριλαμβανομένων εκείνων των χαρακτηριστικών που ενισχύουν την αίσθηση της αυθεντικής ανθρώπινης προσάρτησης και του ανήκειν.»⁹² Αυτή η στρατηγική οδήγησε σε διαφορετικά εξατομικευμένα σχέδια για τουλάχιστον τέσσερις διαφορετικές περιοχές: το Oude Haven (Παλιό Λιμάνι), το σύμπλεγμα τριών κόλπων Leuvenhaven, Wijnhaven και Zalmhaven , το Scheepvaartkwartier και το Kop van Zuid (Νότιο κέντρο)

⁹²M. Aarts, T. Daamen, M.Huijjs, W. de Vries, *Post-city development in Rotterdam: a true love story*, τ. #004-2013, σελ.13 - 14

Oude Haven Παλιό Λιμάνι

Η περιοχή αποτελούσε για χρόνια το κύριο λιμάνι του Ρότερνταμ, με την μεταφορά του λιμανιού στην περιφέρεια ξεκίνησε η διαδικασία ανάπλασης των εγκαταλελειμμένων εγκαταστάσεων. Η περιοχή θεωρείται κέντρο διασκέδασης και αναψυχής, καθώς πλέον είναι γνωστή για την έντονη νυχτερινή ζωή με μπαρ και εστιατόρια. Εκεί βρίσκονται πολλά ιστορικά κτήρια, τα οποία σε συνδυασμό με τη σχέση της περιοχής με το νερό την καθιστούν τόσο ιδιαίτερη. Χαρακτηριστικά αναφέρεται, πως «ο παλαιότερος ουρανοξύστης της Ευρώπης, ο λεγόμενος Λευκός Οίκος (που χρονολογείται από το 1896), δεν κατεδαφίστηκε, όπως ήταν το αρχικό σχέδιο. Αντ' αυτού, αναστηλώθηκε και σήμερα λειτουργεί ως ένα από τα τοπόσημα της περιοχής του παλιού λιμανιού. Όταν ανοικοδομούνταν το παλιό λιμάνι πολλή προσοχή δόθηκε στην πειραματική αρχιτεκτονική, η οποία είχε ως αποτέλεσμα τα διάσημα σπίτια κύβους, τα οποία είναι έργο του αρχιτέκτονα Piet Blom το 1984. Επιπλέον, η περιοχή ήταν κατάλληλη για λειτουργίες αναψυχής, όπως τα μπαρ και τα εστιατόρια. Από το 2012, το Oude Haven έγινε ένα από τα πιο ζωντανά μέρη του κέντρου της πόλης του Ρότερνταμ, εκεί όπου οι άνθρωποι πηγαίνουν για ποτά και δείπνο, απολαμβάνοντας το τοπίο των παραθεριστικών σκάφων»⁹³



Εικ.45: Άποψη του λιμανιού μετά την ανάπλαση



Εικ.46: Κτήρια ορόσημα του Oude Haven, στα αριστερά ο Λευκός Οίκος

⁹³ M. Aarts, T. Daamen, M.Huijjs, W. de Vries, ό. π., σελ.14

Leuehaven, Wijnhaven και Zalmhaven

Τα λιμάνια Leuehaven και Wijnhaven και η γειτονιά Zalmhaven σχηματίζουν μια περιοχή η οποία γειτνιάζει άμεσα με την περιοχή του Oude Haven και μέσω της γέφυρας Erasmus bridge συνδέεται με τη νότια όχθη. Η περιοχή αυτή στο γενικό σχέδιο ανάπτυξης «δεν προορίζονταν τόσο για αναψυχή, όσο για κατοίκηση και χώρους γραφείων, που ταιριάζουν με την αίσθηση του τόπου. Προκειμένου να ενισχυθεί το κέντρο της πόλης, ήταν ανάγκη να προσελκύσουν μόνιμους κατοίκους στη περιοχή, ώστε να δημιουργηθεί το είδος της κρίσιμης μάζας, που μια πόλη χρειάζεται για να γίνει μια πραγματικά δυναμική πόλη σε παγκόσμιο επίπεδο. Καθώς το Ρότερνταμ χαρακτηριζόταν από έλλειψη κτηρίων κατοικίας, κυρίως για τα μεσαία και υψηλότερα εισοδήματα, ενώ παράλληλα οι παλιές λιμενικές περιοχές ήταν κατάλληλες για αυτές τις χρήσεις, η κατοικία προβλέπονταν να γίνει η κύρια λειτουργία αυτών των παλαιών λιμενικών περιοχών.»⁹⁴. Πράγματι κτήρια κατοικίας και γραφείων ανεγέρθηκαν τις τελευταίες δεκαετίες στην περιοχή, αλλάζοντας την εικόνα της.

Η θέση των κατοικιών αυτών, οι οποίες έχουν θέα στον ποταμό Maas, αλλά και ο σχεδιασμός τους από διάσημους αρχιτέκτονες οδηγεί στην άμεση άνοδο της αξίας της περιοχής. Αποτέλεσμα αυτής της κίνησης είναι η προσέλκυση κατοίκων ανώτερων εισοδημάτων, που να έχουν την δυνατότητα να ανταποκριθούν στα ακριβά ενοίκια και η απομάκρυνση χαμηλότερων εισοδημάτων. Ωστόσο, η περιοχή γνώρισε μεγάλη ανάπτυξη, η στρατηγική αξιοποίησης διεθνούς φήμης αρχιτεκτόνων απέδωσε και πλέον έχει ενταχθεί στον αστικό ιστό και στο ευρύτερο σχέδιο τουριστικής και πολιτιστικής ανάπτυξης της πόλης.

⁹⁴M. Aarts, T. Daamen, M.Huijjs, W. de Vries, ό. π., σελ.15



Εικ.47: Η περιοχή το 1890



Εικ.47: Η περιοχή το 1925



Εικ.49, 50, 51, 52:Άποψη του Λευνεhaven με τους ουρανοξύστες στο Wijnhaven

Scheepvaartkwartier και Parkhaven

Το Scheepvaartkwartier, βρίσκεται δυτικά του Leuvehaven και αποτελεί την αρχοντική συνοικία της πόλης. Οι βαρόνοι του παλιού λιμανιού που διηύθυναν το λιμάνι μέχρι το δεύτερο μισό του εικοστού αιώνα κατοικούσαν εδώ. «Οι μεγάλες μνημειακές κατοικίες τους έχουν αποκατασταθεί και η ατμόσφαιρα ηρεμίας παραμένει. Ορισμένοι όμορφοι πεζόδρομοι έχουν δημιουργηθεί και στις μέρες μας οι «πλούσιοι και διάσημοι» του Ρότερνταμ κατοικούν εδώ. Η οικολογική ατμόσφαιρα που παρέχεται από τα πολλά δέντρα που περιβάλλουν την περιοχή, την καθιστά μια εξαιρετική περιοχή κατοικίας. Το γειτονικό Parkhaven φιλοξενεί το κεντρικό πάρκο της πόλης, το οποίο είναι σημαντικό για την αναψυχή της οικογένειας, αλλά και για την απαραίτητη ηρεμία και τη γαλήνη, που οι μεγάλες και πολύβουες πόλεις απαιτούν.»⁹⁵.

Το Scheepvaartkwartier δεν χτυπήθηκε κατά τον βομβαρδισμό του Ρότερνταμ Μάιο του 1940, εκτός από το ανατολικότερο μπλοκ, που συνορεύει με την περιοχή Leuvehaven. Γι' αυτό η περιοχή αποτελεί προστατευόμενη περιοχή και ως εκ τούτου, ένα εθνικό μνημείο. Είναι χαρακτηριστικό πως 98 από τα, παραπάνω από 500, εθνικά μνημεία του Ρότερνταμ βρίσκονται στο Scheepvaartkwartier. Η περιοχή θεωρείται θησαυροφυλάκιο της πολιτιστικής κληρονομιάς.



Εικ. 53: Άποψη των Scheepvaartkwartier and Parkhaven, 2009



Εικ.54: Parkhaven

⁹⁵Μ. Aarts, T. Daamen, M.Huijjs, W. de Vries, ό. π., σελ.16

Kor van Zuid Νότιο κέντρο

Το *Kor van Zuid* βρίσκεται στη νότια όχθη του ποταμού Maas και η ανάπτυξη της στόχευε στη σύνδεση των δύο πλευρών. Απέναντι από τις περιοχές των παλαιών λιμανιών στη βόρεια πλευρά του ποταμού, η ανάπτυξη μερικών εγκαταλελειμμένων λιμενικών περιοχών στη νότια πλευρά ήταν επίσης μέρος του προγράμματος ανάπτυξης μεγάλης κλίμακας του παράκτιου μετώπου της πόλης του Ρότερνταμ. «Το πρόγραμμα προέβλεπε πολύ-λειτουργική ανάπτυξη με χρήσεις κατοικίας, γραφείων, αναψυχής και υποδομές. Κοινωνικοί στόχοι διαδραμάτισαν τον κύριο ρόλο στην ανάπτυξη του Kor van Zuid. Το κεντρικό όραμα για το Kor van Zuid ήταν να γίνει ένας οικονομικός, κοινωνικός και φυσικός ενοποιητής για την πόλη, η οποία είχε ιστορικά διαιρεθεί από το ποτάμι. Προσελκύοντας υψηλόμισθους κατοίκους έγινε ένας σαφής στόχος των πολιτικών, που πίστευαν ότι η πόλη έχει έλλειψη από νοικοκυριά μεσαίας τάξης. Το Kor van Zuid δημιούργησε νέους τύπους κατοικιών στο Ρότερνταμ, από τους οποίους είχε έλλειψη: μεγάλα πολυτελή διαμερίσματα και διαμερίσματα μονογονεϊκών οικογενειών. Ο σχεδιασμός του έργου ξεκίνησε στα τέλη της δεκαετίας του 1980 και η ανάπτυξη προχωρούσε ραγδαία μετά την ολοκλήρωση της εμβληματικής Erasmus bridge, μήκους 790 μέτρων με σταθερά καλώδια το 1996, η οποία σύνδεε την ανάπτυξη (και το νότιο Ρότερνταμ) με το κέντρο της πόλης στη βόρεια πλευρά του ποταμού.»⁹⁶

Το Kor van Zuid έγινε αναπόσπαστο κομμάτι του κέντρου του Ρότερνταμ, και ο ποταμός Maas έχει ενσωματωθεί στο κέντρο της πόλης. «Το πρώτο μέρος της ανάπτυξης μεγάλης κλίμακας, δηλαδή το Wilhelminakade, έχει σχεδόν ολοκληρωθεί. Αυτή η παλιά λιμενική περιοχή έχει αναπλασθεί σε ένα είδος μικρού Manhattan και έχει το ψηλότερο κτήριο κατοικίας της Ολλανδίας (New Orleans Tower, 158 μέτρα) και αρκετά από τα ψηλότερα κτήρια γραφείων. Η λιμενική αρχή του Ρότερνταμ έχει μετακομίσει επίσης στη κεντρική αποβάθρα μετά την ιδιωτικοποίησή της το 2004. Το παγκόσμιο λιμενικό κέντρο βρίσκεται εδώ, δίπλα στο διάσημο ξενοδοχείο New York.»⁹⁷. Τα κτήρια της περιοχής φέρουν την υπογραφή διάσημων αρχιτεκτόνων όπως του A. Siza, R. Koolhaas και Sir N. Foster, καθώς με το κύρος τους ανεβάζουν την αξία της περιοχής και την καθιστούν τουριστικό αξιοθέατο.

⁹⁶ M. Aarts, T. Daamen, M.Huijjs, W. de Vries, ό. π., σελ.17

⁹⁷ M. Aarts, T. Daamen, M.Huijjs, W. de Vries, ό. π., σελ.17



Εικ.55, 56: Απόψεις του Kop van Zuid, με τους ουρανοξύστες διάσημων αρχιτεκτόνων να δεσπόζουν στο κάδρο.

Συμπερασματικά

Η ανάπλαση του Ρότερνταμ όπως και στις περισσότερες πόλεις που γειτνιάζουν με τη θάλασσα επικεντρώθηκε στο παράκτιο μέτωπό της, προκειμένου να επαναφέρει το ποτάμι στον πυρήνα της ταυτότητας του Ρότερνταμ και στην αναγέννηση των βιομηχανικών εγκαταστάσεων. Το "Rotterdam Waterfront Program" ακολούθησε τις σύγχρονες πρακτικές δίνοντας έμφαση στον τριτογενή τομέα της οικονομίας, προβάλλοντας τον πολιτισμό, τον τουρισμό και τα οικονομικά κέντρα. Η ανάπλαση εστίασε ξεχωριστά σε κάθε περιοχή, «ο σχεδιασμός βασίζονταν σε μια εξελιγμένη κατανόηση της αίσθησης του τόπου των συγκεκριμένων, υπό κατασκευή, λιμενικών ζωνών. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη της τοπικής κληρονομιάς και των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του κάθε λιμανιού. Το 2012, μπορούμε ήδη να δούμε ότι οι δύο κύριες φιλοδοξίες, της ανάπλασης στρατηγικής μεγάλης κλίμακας, είναι επιτυχημένες. Από τη μία πλευρά, ο ποταμός έχει πλέον ενσωματωθεί στον αστικό ιστό του κέντρου της πόλης, ενώ από την άλλη πλευρά, τα εμπόδια μεταξύ της βόρειας και της νότιας πλευρά της πόλης έχουν ξεπεραστεί.»⁹⁸

Παρ' όλα αυτά, όπως και στην περίπτωση της Βαρκελώνης, τα έργα αστικής ανάπλασης εστιάζουν στην οικονομική ανάπτυξη της πόλης και στην προσέλκυση μονοπωλιακών ομίλων. Έτσι τίθεται το ερώτημα: Κατά πόσο έργα μεγάλης κλίμακας, όπως η ανάπλαση Kor van Zuid της περιοχής του λιμανιού έγιναν «για το καλό του συνόλου της πόλης»; Προκειμένου να αναμιχθούν το σύνολο των κατοίκων, η ένταξη των αλλοδαπών κατοίκων του Ρότερνταμ, και η σύνδεση του κέντρου με τον ευρύτερο αστικό ιστό.

⁹⁸ M. Aarts, T. Daamen, M.Huijjs, W. de Vries, ό. π., σελ.18



Εικ.57: Αεροφωτογραφία του Κέντρου του Ρότερνταμ

7. | Η περίπτωση της Αθήνας

7.1 | Ιστορική εξέλιξη παράκτιου μετώπου

Η Αθήνα επιλέχθηκε ως περίπτωση μελέτης, γιατί αποτέλεσε και αποτελεί ένα χαρακτηριστικό πεδίο συνάντησης των κρίσιμων ζητημάτων που εξετάζονται στη παρούσα ερευνητική εργασία, το ζήτημα διαχείρισης του παράκτιου μετώπου και του λιμανιού στη μεταβιομηχανική εποχή. Η παραλιακή ζώνη της Αθήνας αποτελούσε ανέκαθεν σημαντικό στοιχείο της πόλης, ως χώρος αναψυχής και επαφής με το υδάτινο στοιχείο, αλλά και για οικονομικές συναλλαγές καθώς το λιμάνι του Πειραιά συγκαταλέγεται στα σημαντικότερα ευρωπαϊκά λιμάνια.

Η Αθήνα από μικρής εμβέλειας πόλη, μετά το 2^ο παγκόσμιο πόλεμο αρχίζει να ανασυντάσσεται και να επεκτείνεται περιφερειακά του κέντρου, ενώ το παράκτιο μέτωπο αξιοποιείται για χρήσεις αναψυχής και εξοχικών κατοικιών των εύπορων Αθηναίων. Από τις δεκαετίες του 1960 και 1970 παρατηρείται η ανάπτυξη των προαστίων κοντά στη θάλασσα, όπως αναφέρει ο G. Burgel. «Το τελευταίο χαρακτηριστικό της σημερινής δημογραφικής ανάπτυξης της πρωτεύουσας είναι η ελκτική δύναμη των παραλιακών ζωνών. Εκδηλώνεται μέσα στην κατοικημένη περιοχή. Από το Π. Φάληρο ως τη Γλυφάδα, εκεί όπου η ακτή είναι περισσότερο γραφική ή τουλάχιστον η θάλασσα λιγότερο μολυσμένη, οι πολυκατοικίες, τα ξενοδοχεία και τα εστιατόρια φυτρώνουν με ταχύτατο ρυθμό. Η ανανέωση των παλαιότερων συνοικιών.»⁹⁹.

Η Αθήνα αποτελεί μια μεσογειακή πόλη με πολύ ισχυρό ιστορικό υπόβαθρο. Κατά τη βιομηχανική εποχή έστρεψε τις κύριες παραγωγικές λειτουργίες της στο παράκτιο μέτωπο, δημιουργώντας κατά μήκος της ακτής του Σαρωνικού στη περιοχή του Πειραιά τις βιομηχανίες της. Κατά τα διεθνή πρότυπα, όπως αναφέρουμε σε προηγούμενο κεφάλαιο, αναπτύχθηκαν δίκτυα μεταφοράς των προϊόντων, όπως ο ηλεκτρικός σιδηρόδρομος και η παραλιακή λεωφόρος. Ωστόσο, με το πέρασμα των χρόνων και την επέκταση της πόλης, το παράκτιο μέτωπο έχει ενσωματωθεί στον αστικό ιστό και αποτελεί όριο και όχι ραφή μεταξύ της πόλης και της θάλασσας καθώς δεν αξιοποιείται από ιδιωτικούς χώρους αναψυχής και εστίασης ή είναι παραμελημένο και χωρίς εύκολη πρόσβαση. Σύμφωνα με τους Β. Ιωάννου, Κ. Σερράο «η σημερινή εικόνα των παραλιακών αυτών ζωνών (και ειδικότερα αυτής του Σαρωνικού) χαρακτηρίζεται πλέον από την έντονη παρέμβαση του ανθρώπου στο φυσικό χώρο της ακτής, κυρίως μέσω της αλλοίωσης της μορφολογίας της, αλλά και της έντονης τάσης για δέσμευση αυτού του χώρου και μάλιστα από λειτουργίες, που είτε είναι απαραίτητες για

⁹⁹G. Burgel, *Αθήνα/ η ανάπτυξη μιας μεσογειακής πρωτεύουσας*, μτφρ. Π. Ρυλμόν, εκδ. Εξάντας, 1976, σελ. 42

την τοπική κοινωνία, και για τις οποίες δεν διατίθενται άλλες κατάλληλες θέσεις στον αστικό ιστό, είτε είναι ξένες προς την περιοχή και έχουν έντονο υπερτοπικό χαρακτήρα»¹⁰⁰. Με την εξέλιξη της τεχνολογίας στην καπιταλιστική οικονομία τομείς όπως η πληροφορική, ο τουρισμός και ο πολιτισμός έγιναν κερδοφόροι, ενώ ο τομέας της βιομηχανίας άρχισε να είναι λιγότερο επικερδής για το ελληνικό κεφάλαιο. Αυτή η κατάσταση έχει ως αποτέλεσμα τα εργοστάσια να μεταφέρονται ή να εγκαταλείπονται και το παράκτιο μέτωπο, σαν στοιχειωμένο τοπίο, να έχει ερημώσει και να είναι αποκομμένο από τη ζωή της πόλης.



Εικ.58: Πρώην Εργοστάσιο στη περιοχή Λιπάσματα του Πειραιά

¹⁰⁰ Β. Ιωάννου, Κ. Σερράος, Μετασχηματισμοί της ελληνικής πόλης. Επιπτώσεις στην εικόνα του Αστικού τοπίου, Τα νέα αστικά τοπία/ και η ελληνική πόλη, σελ. 136

7.2 |Οι ολυμπιακοί αγώνες της Αθήνας 2004

Το μοντέλο ανάπτυξης που ακολουθήθηκε στη περίπτωση της Αθήνας είχε διάφορα στάδια. Η μεγάλη ώθηση στις παράκτιες αναπλάσεις της πόλης δόθηκε με την ανάθεση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004. Η διοργάνωση αποτέλεσε έναυσμα για την ανάπτυξη του παραλιακού μετώπου και τη δημιουργία εν γένει μεγάλων έργων υποδομής, τα οποία θα αναβαθμίσουν την εικόνα της πόλης και θα την καταστήσουν ανταγωνιστική ευρωπαϊκή πρωτεύουσα. Σύμφωνα με τους Α. Γοσπονδίνη και Η. Μπεριάτο οι διεθνείς πρακτικές από τη δεκαετία του 1990 «έδειξαν ότι η φιλοξενία μεγάλων διεθνών διοργανώσεων –mega events- μπορεί να λειτουργήσει ως “καταλύτης”, από τις πόλεις για την άρση των χωρικών μειονεκτημάτων τους, την αναβάθμιση της ποιότητας του αστικού χώρου, τη βελτίωση της εικόνας του αστικού τοπίου και την ανέλιξη στην ιεραρχία του ευρωπαϊκού αστικού δικτύου, οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004 αποτέλεσαν για την Αθήνα ευκαιρία και ταυτόχρονα πρόκληση. Το 95% των έργων που κατασκευάστηκαν για τους Ολυμπιακούς του 2004 δεν είναι προσωρινές αλλά μόνιμες κατασκευές, που θα αναπλαστούν για να επαναχρησιμοποιηθούν μετά το 2004. Και μόνο η μονιμότητα των νέων έργων, πέρα από κάθε αξιολόγησή τους, συνηγορεί ότι θα υπάρξει θετική επίδραση στις αναπτυξιακές προοπτικές της πόλης.»¹⁰¹.

Τα ολυμπιακά έργα είχαν προτεραιότητα για την πολιτεία και μεγάλη χρηματοδότηση, καθώς και οι σύγχρονες υποδομές. Εκείνη την περίοδο δημιουργήθηκαν σημαντικά έργα, όπως μεγάλα στάδια, η Αττική οδός, ο υπόγειος σιδηρόδρομος και το νέο αεροδρόμιο στα Σπάτα. Ο Γ. Αίσωπος χαρακτηριστικά αναφέρει πως «οι Ολυμπιακοί Αγώνες “Αθήνα 2004” έδρασαν ως ξαφνική ρήξη στην αργή μεταπολεμική εξελικτική πορεία της Αθήνας, εμβληματικού παραδείγματος της σύγχρονης ελληνικής πόλης. Η αδιαπραγμάτευτη απαίτηση ταχείας και ανεμπόδιστης άφιξης, αναχώρησης και μετακίνησης των αθλητών, των μελών της Ολυμπιακής Οικογένειας και των εκατοντάδων χιλιάδων θεατών των Αγώνων έκανε απαραίτητη την κατασκευή ενός νέου διεθνούς αεροδρομίου χωροθετημένου στα Σπάτα»¹⁰².

Εκτός από τα έργα υποδομής αξιοποιήθηκε το κύρος των σχεδιαστών των έργων καθώς προσδίδει περαιτέρω αξία. Η Α. Γοσπονδίνη τονίζει πως οι διεθνής τάση αξιοποίησης διεθνούς φήμης

¹⁰¹ Α. Γοσπονδίνη, Η. Μπεριάτος, *Τα αναδυόμενα «Διεθνο-τοπικο-ποιημένα» αστικά τοπία: Η περίπτωση της Αθήνας 2004, Τα νέα αστικά τοπία/ και η ελληνική πόλη*, σελ. 173

¹⁰² Γ. Αίσωπος, *Η Διάχυτη πόλη, Τα νέα αστικά τοπία/ και η ελληνική πόλη*, σελ. 112-113

αρχιτεκτόνων εφαρμόστηκε και στη στρατηγική ανάπτυξης της Αθήνας. Δόθηκε έμφαση σε «έργα που βασίζονται στον καινοτόμο σχεδιασμό του χώρου. Ως τέτοια θεωρήθηκαν τα έργα των οποίων ο σχεδιασμός ήταν προϊόν, είτε Διεθνών ή εθνικών διαγωνισμών σχεδιασμού, είτε ανάθεσης- σύμβασης με διεθνούς κύρους αρχιτέκτονες- πολεοδόμους το έργο των οποίων αναγνωρίζεται ως καινοτόμο.»¹⁰³. Την περίοδο εκείνη ξεκίνησαν διαγωνισμοί για έργα όπως το Μητροπολιτικό πάρκο στο Ελληνικό, το νέο μουσείο της Ακρόπολης κ.α. Νικητές των διαγωνισμών ήταν διεθνούς φήμης αρχιτεκτονικά γραφεία. Ενώ πολλές ολυμπιακές εγκαταστάσεις, με κύριο το Ολυμπιακό στάδιο, σχεδιάστηκαν από τον αρχιτέκτονα Santiago Calatrava.



Εικ.59 - 62: Τα περισσότερα ολυμπιακά έργα του 2004 είναι έργα του S. Calatrava Εικ.63: Το ολυμπιακό χωριό
Οι μελέτες πριν την ολοκλήρωση των Ολυμπιακών Έργων εξέφραζαν πνεύμα αισιοδοξίας. Πολλές ήταν οι φωνές που υποστήριζαν πως: «Τα έργα που θα πραγματοποιηθούν θα αναβαθμίσουν την

¹⁰³ Α.Γοσπονδίνη, Η.Μπεριάτος, *Τα αναδυόμενα «Διεθνο-τοπικο-ποιημένα» αστικά τοπία: Η περίπτωση της Αθήνας 2004, Τα νέα αστικά τοπία/ και η ελληνική πόλη*, σελ. 175-6

εικόνα της Αθήνας, των Ολυμπιακών πόλεων και γενικότερα της χώρας, αφήνοντας σημαντική κληρονομιά υποδομής για την μετά τους Αγώνες εποχή. Είναι γεγονός ότι η πίεση των Αγώνων συνέβαλε να επισπευστεί η υλοποίηση έργων, η οποία, υπό κανονικές συνθήκες, θα μεταφερόταν αόριστα στο απώτερο μέλλον.»¹⁰⁴. Η κατεύθυνση των έργων υποδομών φαίνεται πως εξυπηρετούσε συγκεκριμένο μοντέλο ανάπτυξης της χώρας, οδηγώντας σε διεθνοποιημένες παροχές. Χαρακτηριστικά αναφέρονται οι βασικοί άξονες αναπλάσεων: «η ανέγερση νέων ξενοδοχειακών μονάδων, η αναδιαμόρφωση των υπαρχουσών, έργα όπως η ανάπλαση των εισόδων της χώρας – για παράδειγμα, αυτή του Λιμένος Πειραιά – και η σύσταση συνεδριακού κέντρου θα δώσουν σημαντική ώθηση στον τομέα του τουρισμού, με οφέλη τα οποία θα εισπράττονται σε μακροπρόθεσμο διάστημα.»¹⁰⁵. Το μοντέλο ανάπτυξης που επέλεξε η Αθήνα έχει κύριο σκοπό την αναβάθμισή της σε μία μεταβιομηχανική πόλη ισχυρή στο διεθνή ανταγωνισμό, με απώτερο σκοπό την προσέλκυση μονοπωλιακών ομίλων. Τα οφέλη της Ολυμπιάδας 2004, τα εισέπραξαν συγκεκριμένοι τομείς, ο τουρισμός, ο πολιτισμός και οι νέες τεχνολογίες, ενώ οι κάτοικοι της είναι αποκλεισμένοι από αθλητικές εγκαταστάσεις με ένα δίκτυο μέσων μαζικής μεταφοράς με ακριβό εισιτήριο και ανοργάνωτο- πλην του αττικού μετρό.

Ο σχεδιασμός των Ολυμπιακών έργων ακολούθησε το μοντέλο της διάχυσης στον αστικό ιστό, με τη σκέψη να ενεργοποιηθούν περισσότερες περιοχές ταυτόχρονα. Οι Α. Γοσπονδίνη και Η. Μπεριάτος αναφέρουν σχετικά με αυτό το μοντέλο ανάπτυξης: «Οι Ολυμπιακοί αγώνες του 2004 φαίνονταν ότι θα λειτουργήσουν ως καταλύτης στην Αθήνα για την ανάδυση ενός νέου «διεθνό-τοπικό-ποιημένου» αστικού τοπίου. Ωστόσο, το επιλεγέν *μοντέλο διασποράς* (scattered model) και η στρατηγική της πολυπυρηνικής αστικής ανάπτυξης και αναζωογόνησης δημιουργούν αμφιβολίες σχετικά με το βαθμό θετικής επιρροής του νέου τοπίου στη ριζική αλλαγή της εικόνας της πόλης και στις οικονομικές και αναπτυξιακές προοπτικές της.»¹⁰⁶.

Η Αθήνα επέλεξε να διασπείρει τις εγκαταστάσεις μέσα στην πόλη, γεγονός που οδηγεί σε αναπόφευκτη σύγκριση με τη στρατηγική ανάπτυξης της Ολυμπιάδας της Βαρκελώνης. Τα

¹⁰⁴ Ν. Καψή, Ε. Μπενάκη, *ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΙ ΑΓΩΝΕΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ/ στήριξη και προσδοκία κέρδους*, εκδ. Κέρκυρα, Αθήνα, 2004, σελ. 213

¹⁰⁵ Ν. Καψή, Ε. Μπενάκη, ό. π., 2004, σελ. 213

¹⁰⁶ Α. Γοσπονδίνη, Η. Μπεριάτος, *Τα αναδυόμενα «Διεθνο-τοπικο-ποιημένα» αστικά τοπία: Η περίπτωση της Αθήνας 2004*, Τα νέα αστικά τοπία/ και η ελληνική πόλη, σελ. 179

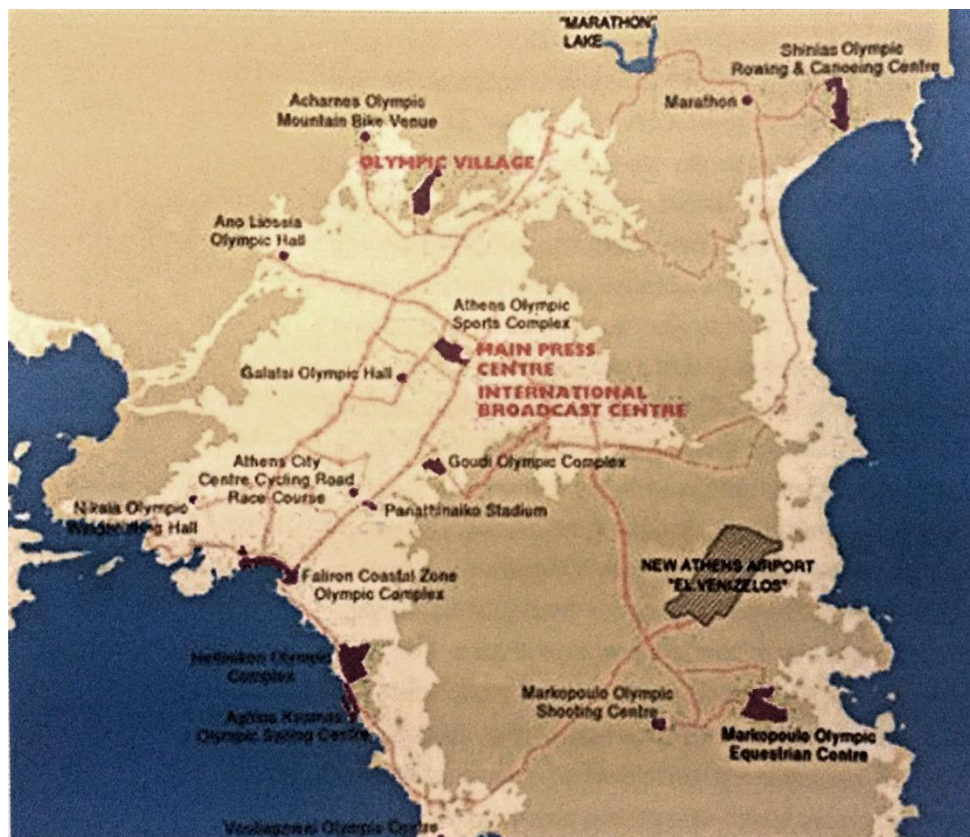
Ολυμπιακά έργα της Βαρκελώνης παρ' ότι είχαν σκοπό να εξυπηρετήσουν τους ίδιους κλάδους της οικονομίας, κατάφεραν μέσα από μια ολιστική επέμβαση να αναβαθμιστεί ένα κεντρικό κομμάτι της πόλης. «Η Αθήνα δεν εφάρμοσε ανάλογη στρατηγική. Αν και υπήρχαν υποβαθμισμένες περιοχές στο κέντρο της – όπως για παράδειγμα η περιοχή του Ελαιώνα- τα διαφορετικού χαρακτήρα και σημασίας έργα που συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με την προετοιμασία της πόλης για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 εμφανίζονται διασκορπισμένα στον ιστό της πόλης χωρίς ιδιαίτερη συγκέντρωση σε μια συγκεκριμένη περιοχή, με εξαίρεση ίσως το ιστορικό κέντρο της πόλης.»¹⁰⁷. Οι Α.Γοσπονδίνη, Η.Μπεριάτος αναφέρουν πως είναι η στρατηγική εφαρμογής των αναπλάσεων που δεν επέφερε τα αναμενόμενα αποτελέσματα, αντίθετα «η διεθνής εμπειρία δείχνει ότι η διττή εστίαση σε ανταγωνιστικά έργα μετασχηματισμού του αστικού τοπίου και ταυτόχρονα - στη χωρική συγκέντρωση αυτών των έργων σε μια συγκεκριμένη περιοχή, μπορεί να εντύνει τις θετικές επιπτώσεις του νέου αστικού τοπίου στη βελτίωση των αναπτυξιακών προοπτικών της πόλης και στην αναβάθμιση της θέσης της μέσα στην ιεραρχία του ενιαίου ευρωπαϊκού αστικού συστήματος. Μέχρι σήμερα, ένα τέτοιο επιτυχές πρότυπο δημιούργησε η Βαρκελώνη το 1992.»¹⁰⁸.

Η Ολυμπιάδα του 2004 άφησε το αποτύπωμά της στην Αθήνα, με θετικά και αρνητικά αποτελέσματα. «Από τη συνολική χρηματοδότηση των Αγώνων, κάπου 60% πήγε σε έργα υποδομής και κτιριακές εγκαταστάσεις, όπως αυτές του Φαληρικού Δέλτα, οι οποίες μεταμόρφωσαν σημαντικά το θαλάσσιο μέτωπο της Αθήνας, έστω και χωρίς την ολοκλήρωση των αρχικών σχεδίων. Ένας περίπατος εκεί είναι αρκετά διαφωτιστικός για τη σημερινή κατάσταση των ακριβοπληρωμένων Ολυμπιακών κατασκευών.»¹⁰⁹ Πολλά από τα έργα έγιναν πραγματικότητα, αν και πολλά από αυτά δεν δόθηκαν για χρήση στο κοινό, δημιουργώντας χώρους φαντάσματα που δεν ενσωματώνονται στον αστικό ιστό.

¹⁰⁷ Α.Γοσπονδίνη, Η.Μπεριάτος, *Τα αναδυόμενα «Διεθνο-τοπικο-ποιημένα» αστικά τοπία: Η περίπτωση της Αθήνας 2004, Τα νέα αστικά τοπία/ και η ελληνική πόλη*, σελ. 174

¹⁰⁸ Α.Γοσπονδίνη, Η.Μπεριάτος, *Τα αναδυόμενα «Διεθνο-τοπικο-ποιημένα» αστικά τοπία: Η περίπτωση της Αθήνας 2004, Τα νέα αστικά τοπία/ και η ελληνική πόλη*, σελ. 179

¹⁰⁹ Θ. Ν. Στασινόπουλος, *Ιδιώτες & Idiots/Η απαξίωση του δημόσιου και ο εναγκαλισμός του ιδιωτικού στον Ολυμπιακό Φλοίσβο*, www.greekarchitects.gr, Ιανουάριος, 2010



Εικ.64: Διάγραμμα Ολυμπιακών εγκαταστάσεων στην Αττική

7.3 | Ολοκληρωμένες Αναπλάσεις

Μετά το τέλος των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας το 2004, τα περισσότερα έργα ανάπλασης της πόλης που λαμβάνουν χώρα, σχετίζονται με τις αποφάσεις του 2004 και με την αξιοποίηση των ολυμπιακών ακινήτων. Οι αναπλάσεις έχουν σκοπό την βελτίωση της εικόνας της Αθήνας και βρίσκονται σε άμεση σχέση με το παράκτιο μέτωπό της. Η ανάπλαση του Φαληρικού Δέλτα, του αεροδρομίου του Ελληνικού και των εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών εγκαταστάσεων κοντά στο λιμάνι του Πειραιά είναι στόχοι χρόνων που ο σχεδιασμός τους τέθηκε σε εφαρμογή με έναυσμα τους Ολυμπιακούς αγώνες. Τα έργα αυτά εντάσσονται σε ένα ευρύτερο σχέδιο ανάπλασης του

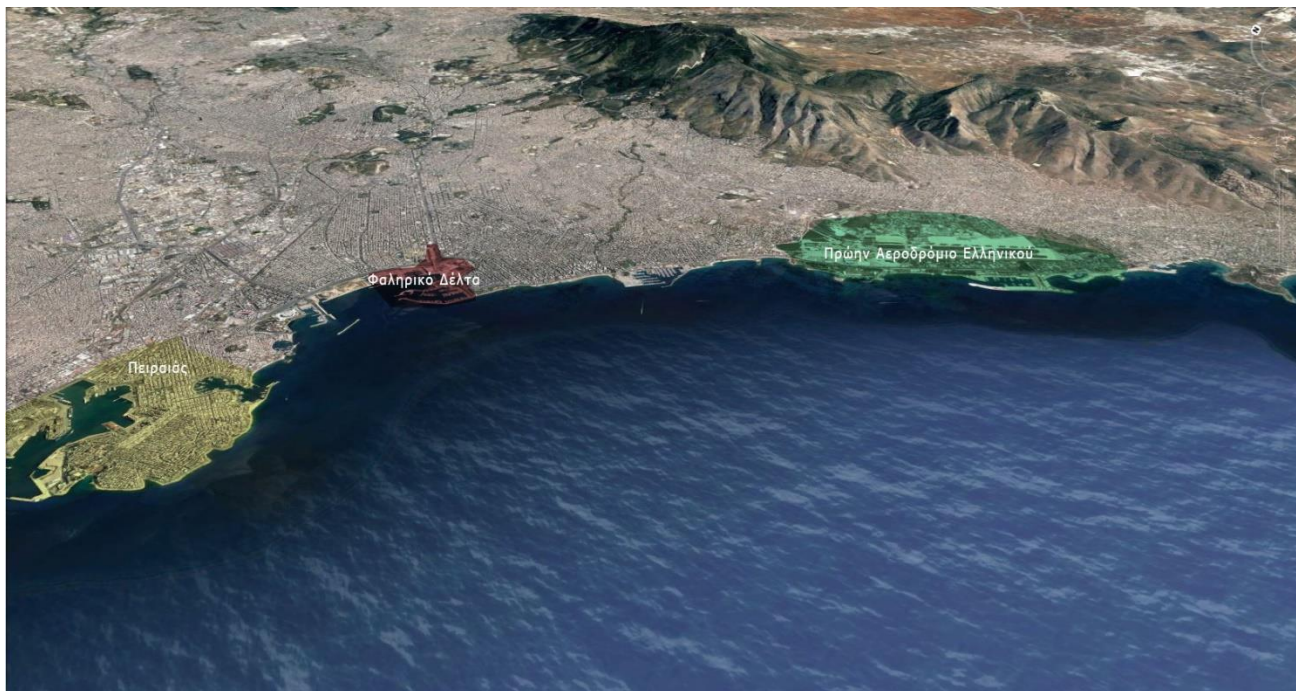
παραλιακού μετώπου της Αθήνας και του Πειραιά, με σκοπό την αναβάθμισή του και την στροφή του σε χρήσεις πολιτισμού, τουρισμού και κτηρίων γραφείων, σύμφωνα με τις διεθνείς πρακτικές.

Η τάση της πολιτείας για ένταξη στο Γ.Π.Σ.¹¹⁰ διαφόρων χρήσεων που εξυπηρετούν επιχειρήσεις και ιδιωτικοποίηση παραθαλάσσιων οικοπέδων, έρχονται αντίθετες με τις ανάγκες των κατοίκων της πόλης για καθαρές και με ελεύθερη πρόσβαση ακτές. Σύμφωνα με την Ε. Φιλιπποπούλου τα τελευταία 50 χρόνια το παραλιακό μέτωπο της Αθήνας προς τον Σαρωνικό διαμορφώθηκε με εντελώς άναρχο τρόπο, «αποσπασματικές ρυθμίσεις, πολυδιάσπαση αρμοδιοτήτων, κοντόφθαλμες τοπικές παρεμβάσεις και ανοχή στις αυθαιρεσίες, μικρές και μεγάλες. Κάποιες νομοθετικές προσπάθειες της προηγούμενης δεκαετίας για να μπει μία τάξη (νόμος του 2001 για τον αιγιαλό και την κοινή του χρήση ανά την επικράτεια, προεδρικό διάταγμα του 2004 με χρήσεις γης και όρους δόμησης για την παραλιακή ζώνη από τον Φαληρικό Όρμο μέχρι την Αγία Μαρίνα) δεν απέδωσαν τα αναμενόμενα, διότι δεν εφαρμόστηκαν στην πράξη.»¹¹¹. Χαρακτηριστικά η Ε. Φιλιπποπούλου κάνει λόγο για τις πρακτικές που ακολουθούνται και για το κατά πόσο οδηγούν στην αναβάθμιση του παράκτιου μετώπου, καθώς το νέο Ρυθμιστικό σχέδιο ορίζει την ανάπτυξή του για συγκεκριμένα συμφέροντα. Αναρωτιέται λοιπόν: «Αξιοποίηση ναι, αλλά με ποιους όρους; Το υπό διαβούλευση Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αττικής 2021 προδιαγράφει για τον άξονα από τον Φαληρικό Όρμο μέχρι τη Βουλιαγμένη την *"... εξασφάλιση του ανοίγματος του μητροπολιτικού συγκροτήματος της Αθήνας προς το παραλιακό μέτωπο και τη λειτουργική διασύνδεση με αυτό, με την ανάπτυξη χρήσεων πολιτισμού, τουρισμού, αναψυχής και αθλητισμού μητροπολιτικής εμβέλειας, καθώς και τη διασφάλιση της συνέχειας και της προσπελασιμότητας της παράκτιας ζώνης για όλους τους κατοίκους και τους επισκέπτες της πόλης"*. Κανείς δεν θα μπορούσε να διαφωνήσει. Οδεύουμε όμως σ' αυτόν τον δρόμο;»¹¹²

¹¹⁰ Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο

¹¹¹ Ε. Φιλιπποπούλου, *Το παραλιακό μέτωπο της Αθήνας: δημόσιες πολιτικές διαχείρισης του χώρου*, "αρχιτέκτονες", τ. 11, Απρίλιος 2014

¹¹² Ε. Φιλιπποπούλου, ό. π., 2014



Εικ.65: Παράκτιο μέτωπο της Αττικής με τις κύριες αναπλάσεις του

Οι παλαιότερες προσπάθειες για αναπλάσεις του παράκτιου μετώπου οδήγησαν σε αποτυχίες καθώς δεν είχαν την απήχηση των κατοίκων. Χαρακτηριστικά η Λ. Λεοντίδου αναφέρει πως το τραμ αντί να ενώσει το κέντρο της πόλης με τη θάλασσα πρόσθεσε ακόμη ένα εμπόδιο στις έξι λωρίδες της παραλιακής λεωφόρου, η προκυμαία από το Φάληρο μέχρι τη Βούλα αναβαθμίστηκε για το 2004 αλλά δεν έγινε βόλτα και εστιακό σημείο της πόλης, και τα ολυμπιακά έργα είτε εγκαταλείφθηκαν έρημα, είτε φρουρούνται μην τυχόν και κανείς μας τα επισκεφθεί και τα θέσει σε κίνδυνο.¹¹³

¹¹³ Λ. Λεοντίδου, *Διαπολιτισμικότητα και ετεροτοπία στο μεσογειακό Αστικό τοπίο: από την αυθόρμητη αστικοποίηση στην επιχειρηματική πόλη, Τα νέα αστικά τοπία/ και η ελληνική πόλη*, σελ. 80

Ωστόσο, η ανάπλαση του παράκτιου μετώπου συνεχίζει να βρίσκεται στο επίκεντρο της πολιτείας, ώστε η Αθήνα να καταφέρει να δημιουργήσει ένα περιβάλλον ελκυστικό, με παροχές για τους μονοπωλιακούς ομίλους και την ανάπτυξη του τουρισμού. Αυτή η στρατηγική οδήγησε σε τρία μεγάλα έργα, που συνθέτουν την εικόνα της παραλιακής: το Μητροπολιτικό πάρκο του Ελληνικού, το Φαληρικό Δέλτα και την ανάπλαση του λιμανιού του Πειραιά.

Πάρκο Ελληνικού

Το πρώην αεροδρόμιο του Ελληνικού έχει αποτελέσει σημαντικό θέμα διαβουλεύσεων και συζητήσεων τόσο στον επιστημονικό κλάδο, όσο και των εκάστοτε κυβερνήσεων. Τα τελευταία χρόνια στεγάζει έναν καταυλισμό προσφύγων, ενώ παράλληλα οι κάτοικοι των Δήμων της ευρύτερης περιοχής αγωνίζονται να μείνει ελεύθερη η παράκτια ζώνη του και ο σχεδιασμός πάρκου στις παλαιές εγκαταστάσεις. Ταυτόχρονα έχουν ολοκληρωθεί οι διαδικασίες του διαγωνισμού για την ανάπλασή του με μεικτές χρήσεις.

Ο διαγωνισμός που προκηρύχθηκε ξεσήκωσε θύελλα αντιδράσεων. Κύρια ένσταση αποτέλεσε το κτηριολογικό πρόγραμμα της πρότασης που εγκρίθηκε, καθώς μόνο το ένα τρίτο της περιοχής σχεδιάστηκε ως χώρος πρασίνου. Όπως χαρακτηριστικά σημείωσε η Ρούλα Ξαρχάκου, μέλος της Διοικούσας Επιτροπής του ΤΕΕ, για το πόσο αναγκαίο είναι το πάρκο: «μετά την απομάκρυνση των προσωρινών εγκαταστάσεων για τις ανάγκες διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων 2004, αν γίνει πραγματικό πράσινο το Ελληνικό, το 2,55 τ.μ. πρασίνου θα γίνει 4 τ.μ. ανά κάτοικο και η μέση θερμοκρασία στο Λεκανοπέδιο θα πέσει 1 βαθμό Κελσίου».¹¹⁴ Επίσης έγιναν πολλές κατηγορίες για παραχώρηση, από το ΤΑΙΠΕΔ στην κοινοπραξία Λάτση - ξένων ομίλων, της έκτασης του πρώην αεροδρομίου Ελληνικού, της πρώην Αμερικανικής Βάσης και του Αθλητικού Κέντρου στον Άγιο Κοσμά. «Ως mega project δεν μπορούσε παρά να αποτελέσει μήλον της έριδος ανταγωνιστικών

¹¹⁴ ΗΜΕΡΙΔΑ ΤΟΥ ΤΕΕ ΓΙΑ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ/Να γίνει πράσινο - «ανάσα» για την Αθήνα, Ριζοσπάστης,

επιχειρηματικών συμφερόντων, αντικείμενο πολιτικής αντιπαράθεσης και φαινομενικά αντίθετων «επιστημονικών προσεγγίσεων».¹¹⁵

Τελικά, προχώρησε στην επικύρωση ουσιαστικά της σύμβασης. Το έργο ακολουθεί τις σύγχρονες πρακτικές ανάπτυξης και ενσωματώνεται στο ευρύτερο σχέδιο ανάπτυξης του παράκτιου μετώπου. Χαρακτηριστικά αναφέρει πως «η προώθηση του συγκεκριμένου έργου δεν είναι τυχαία. Στην πραγματικότητα εντάσσεται στο γενικότερο σχέδιο της άρχουσας τάξης για την ανάπτυξη της οικονομίας της Αττικής την επόμενη περίοδο. Το σχέδιο αυτό, που χαράχθηκε πριν από την κρίση, εστιάζει στην αξιοποίηση της θέσης της χώρας ως κόμβου μεταφοράς εμπορευμάτων και στη σημαντική αύξηση του τουρισμού απ' το εξωτερικό, αξιοποιώντας και την Αττική ως κεντρικό τουριστικό προορισμό. Σ' αυτόν τον άξονα κινούνται οι αναπτυξιακές προτεραιότητες της άρχουσας τάξης και του κράτους για την Αττική, απ' την τουριστική αξιοποίηση του θαλάσσιου μετώπου, το λιμάνι κρουαζιέρας, τις αστικές αναπλάσεις στο εσωτερικό του αστικού ιστού.»¹¹⁶

Πράγματι στη πρόταση που έχει κατατεθεί, ο βασικός σχεδιασμός περιλαμβάνει, σύμφωνα με την κατασκευαστική εταιρία «αναβάθμιση της παραλίας, οικιστικές αναπτύξεις, υπερ-τοπικό και τοπικό εμπόριο, ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις και χώρους αναψυχής κοινού, αξιοποίηση των ολυμπιακών εγκαταστάσεων και κατασκευή νέων χώρων άθλησης, νέο γήπεδο γκολφ, χώρους ανάδειξης της πολιτιστικής μας κληρονομιάς, εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις και ερευνητικά κέντρα, κλπ. Επιπλέον, στα πλαίσια του έργου, το επενδυτικό σχήμα αναλαμβάνει τη δημιουργία, χρηματοδότηση και συντήρηση του μεγαλύτερου στην Ελλάδα και ενός εκ των μεγαλύτερων στον κόσμο Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου και Αναψυχής, που συνδυαστικά με τους κοινόχρηστους χώρους πρασίνου του ακινήτου θα καλύπτουν έκταση 2.600.000 τ.μ., ήτοι 42% της συνολικής επιφάνειας της έκτασης.»¹¹⁷. Ο σχεδιασμός είναι υψηλών προδιαγραφών και περιλαμβάνει την αναβάθμιση και ανάδειξη του παραλιακού μετώπου μέσω της πραγματοποίησης σημαντικών λιμενικών έργων για τη δημιουργία μιας νέας παραλίας ελεύθερης πρόσβασης, μήκους μεγαλύτερης του 1 χ.λ.μ., που στη μια άκρη της θα έχει τη μαρίνα και στην άλλη ένα διεθνούς εμβέλειας τοπόσημο, ένα ενυδρείο. Η

¹¹⁵ Α. Αυγερινού, *Παραλιακό μέτωπο Αττικής: Αξιοποίηση από ποιον και για ποιον; Το παράδειγμα του «Ελληνικού»*, "αρχιτέκτονες", τ. 11, Απρίλιος 2014

¹¹⁶ Γ. Λιονής, *ΕΛΛΗΝΙΚΟ/Χαρακτηριστικό παράδειγμα της ανάπτυξης για το κεφάλαιο*, Ριζοσπάστης, αρ. φύλλου: 12493, 31-7-2016

¹¹⁷ <http://www.lamdadev.com>

ανάπτυξη του παραλιακού μετώπου περιλαμβάνει χρήσεις τουρισμού και αναψυχής (ξενοδοχειακών μονάδων, αθλητικών εγκαταστάσεων, εμπορικών δραστηριοτήτων), καθώς επίσης και πρότυπων οικιστικών αναπτύξεων. Ακόμα αξιοποιεί τμήματα των διαδρόμων απογείωσης - προσγείωσης του Αεροδρομίου για τη δημιουργία χώρων περιπάτου και αναψυχής. Ακόμα έμφαση θα δοθεί, στην ανέγερση ενός πύργου κατοικιών υψηλών προδιαγραφών, ειδικής αρχιτεκτονικής σχεδίασης, που θα αποτελέσει σημείο προορισμού (landmark destination) και τοπόσημο του παράκτιου μετώπου.¹¹⁸

Προτείνεται ένα πολυλειτουργικό cluster που θα αναβαθμίσει την εικόνα της πόλης και της χώρας σε ελκυστικό και ασφαλή προορισμό άμεσων ξένων επενδύσεων με χρήσεις που ικανοποιούν τις ανάγκες τους. Ωστόσο, η πλήρης εξαγορά της περιοχής από την εταιρία Lamda Development S.A, έχει ως αποτέλεσμα να υπάρχουν προβληματισμοί για τυχόν επιβολής εισιτηρίου στο πάρκο, και ευρύτερα φαινόμενα εξευγενισμού στην ακτίνα επιρροής του.



Εικ.66: Τρισδιάστατες απεικονίσεις της νικήτριας πρότασης

¹¹⁸ *Ελληνικό: Πώς το πρώην αεροδρόμιο θα μεταμορφωθεί σε Μητροπολιτικό Πάρκο*, iefimerida.gr, 09/06/2016



Εικ.67: Αεροφωτογραφίες της περιοχής του πρώην Αεροδρομίου

Φαληρικό Δέλτα

Στη στρατηγική ανάπλασης του παράκτιου μετώπου της Αθήνας εντάσσεται και η ανάπλαση του Φαληρικού Δέλτα. Σκοπός του έργου είναι μια συνολικότερη επέμβαση ένταξης των υφιστάμενων ολυμπιακών εγκαταστάσεων (Ολυμπιακό Γήπεδο Χειροσφαίρισης και Τάε Κβο Ντο) και της ήδη διαμορφωμένης μαρίνας του Φλοίσβου. Η περιοχή βρίσκεται σε ένα κομβικό σημείο του παράκτιου μετώπου, καθώς εκεί καταλήγει η λεωφόρος Συγγρού, η οποία ενώνει το κέντρο της πόλης με τη θάλασσα. Όπως τονίζει η Α. Αυγερινού «Αυτό το giga project είναι κομμάτι του tera project, που σε ελεύθερη μετάφραση, είναι η μακροπρόθεσμη θωράκιση της καπιταλιστικής ανάπτυξης και κερδοφορίας στην Ελλάδα, η οποία, σύμφωνα με τους σχεδιασμούς ΕΕ-ομίλων-κυβέρνησης, όπως αυτές κωδικοποιούνται στο ΕΣΠΑ 2007-2013 και στο ΣΕΣ (νέο ΕΣΠΑ) για την επόμενη προγραμματική περίοδο (2014-2020)».¹¹⁹ Το έργο ξεκίνησε με παραχώρηση του οικοπέδου, από το Δημόσιο στο Ίδρυμα "Σταύρος Νιάρχος", «το Φεβρουάριο του 2008 και έπειτα από έναν κλειστό αρχιτεκτονικό διαγωνισμό, το Διοικητικό Συμβούλιο του Ιδρύματος ανακοίνωσε την ομόφωνη επιλογή του για τον αρχιτέκτονα του έργου: το αρχιτεκτονικό γραφείο Renzo Piano Building Workshop»¹²⁰. Βλέπουμε ότι και σε αυτό το έργο ακολουθείται η στρατηγική του branding, με σκοπό η ανάπλαση να καταξιωθεί και λόγω της φήμης του ίδιου του αρχιτέκτονα.



Εικ.68, 69: Απόψεις του ΚΠΙΣΝ

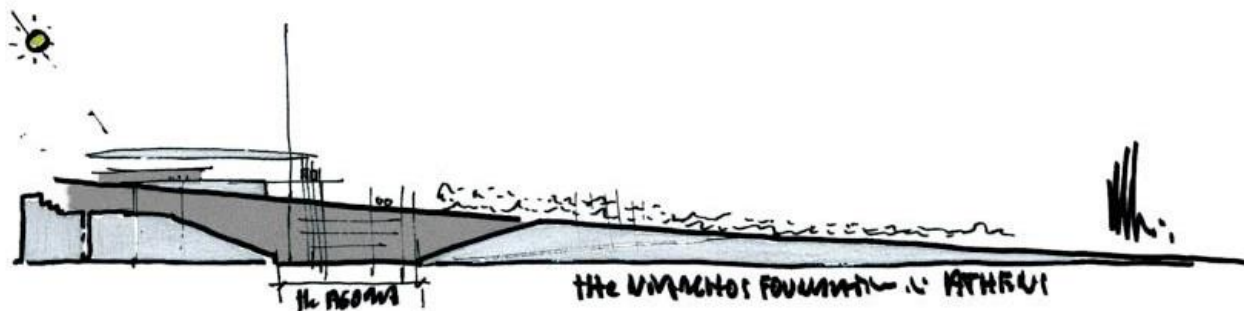
¹¹⁹ Α. Αυγερινού, *Παραλιακό μέτωπο Αττικής: Αξιοποίηση από ποιον και για ποιον; Το παράδειγμα του «Ελληνικού»*, "αρχιτέκτονες", τ. 11, Απρίλιος 2014

¹²⁰ <https://www.snfcc.org/construction/design>

Ο σχεδιασμός προέβλεπε τη δημιουργία ενός θύλακα (cluster) πολιτισμού, ο οποίος θα στεγάζει τη νέα εθνική Λυρική σκηνή, τη νέα εθνική βιβλιοθήκη, εμπορικές και ψυχαγωγικές χρήσεις περιορισμένης έκτασης και ένα μεγάλο πάρκο, που οδηγεί στη θάλασσα. Τα δύο κτήρια σχεδιάζονται απέναντι το ένα από το άλλο και με έναν αναλημματικό τοίχο να υψώνεται, χωρίζοντάς τα από την παραλιακή λεωφόρο αλλά και τη θάλασσα. Το πάρκο εκτείνεται μέχρι την οροφή του κτηρίου της βιβλιοθήκης δημιουργώντας ένα λόφο πρασίνου, ο οποίος στο ψηλότερο σημείο του έχει θέα την πόλη. Ενώ θέα 360° εξασφαλίζεται στο τελευταίο όροφο του κτηρίου της Λυρικής σκηνής σε όλη την Αθήνα.

Ο πρωτοποριακός σχεδιασμός της ανάπλασης και η ελεύθερη πρόσβαση στον υπαίθριο χώρο σε συνδυασμό με τη διοργάνωση πολιτιστικών εκδηλώσεων έχει κερδίσει την εύνοια του κοινού. Ιδιαίτερα το πάρκο χαρακτηρίζεται ως κόμβος «συνδεδεμένος εννοιολογικά, λειτουργικά και τοπογραφικά με τη Εθνική Λυρική Σκηνή και την Εθνική Βιβλιοθήκη, το Πάρκο Σταύρος Νιάρχος αποτελεί ένα ζωντανό και ζωτικό πνεύμονα πρασίνου, μια ανάσα ζωής για την Αθήνα και μια σημαντική προσθήκη σε μια πόλη με τους λιγότερους κατά κεφαλήν χώρους πρασίνου στην Ευρώπη. Λειτουργώντας ως ανάπαυλα από το τσιμέντο της πρωτεύουσας, το Πάρκο προσφέρει στο κοινό ευκαιρίες για μάθηση, καθώς και για αναψυχή, ξεκούραση και νέες εμπειρίες»¹²¹.

Τέλος αξίζει να σημειωθεί πως ο σχεδιασμός του ΚΠΙΣΝ (Κέντρο Πολιτισμού Ιδρύματος Σταύρος Νιάρχος) έχει δεχθεί σκληρή κριτική για την κλίμακα σε σχέση με την πόλη, για τη σύνδεσή του με τη θάλασσα και για την λύση του προβλήματος γειτνίασης με την Παραλιακή λεωφόρο.



Εικ.70: Σκίτσο του R. Piano

¹²¹ <https://www.snfcc.org/construction/design>

Περιοχή Λιπασμάτων Πειραιάς

Οι αναπλάσεις των παράκτιων μετώπων και κυρίως των πρώην βιομηχανικών εγκαταστάσεων σε αυτά, αποτελούν στρατηγική ανάπτυξης σε παγκόσμιο επίπεδο. Σε αυτή την κατεύθυνση στην Ελλάδα έχει γίνει προσπάθεια για την διαμόρφωση αντίστοιχων πυρήνων, όπως το παλαιό εργοστάσιο των Λιπασμάτων στη Δραπετσώνα. Το 2016 η Περιφέρεια Αττικής προκήρυξε πανελλήνιο αρχιτεκτονικό διαγωνισμό για την περιοχή με τίτλο: «*Αρχιτεκτονικός διαγωνισμός ιδεών για την μελέτη ανάπλασης 640 στρεμμάτων της πρώην λιμενο-βιομηχανικής περιοχής λιπασμάτων*». Σκοπός του έργου είναι η αξιοποίηση των υφιστάμενων εγκαταστάσεων, οι οποίες βρίσκονται δίπλα στο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, το λιμάνι του Πειραιά.

Η περιοχή βρίσκεται σε στρατηγικό σημείο για το παράκτιο μέτωπο της Αττικής αφού αποτελεί την ολοκλήρωση της ανάπλασης, η οποία εκτείνεται από το Λιμάνι του Πειραιά μέχρι την παραλία της Γλυφάδας. Επίσης η περιοχή των Λιπασμάτων ανέκαθεν ήταν σημαντική για το Δήμο του Πειραιά, καθώς εκεί εργάζονταν μεγάλος αριθμός κατοίκων. Ωστόσο ο Πειραιάς έχει δεχθεί με την πάροδο των χρόνων τις αρνητικές συνέπειες της βιομηχανικής ζώνης που βρίσκονταν στη περιοχή.

Η ανάπλαση που προβλέπεται στο διαγωνισμό θεωρεί την περιοχή «ως σημείο στρατηγικής παρέμβασης για την ποιοτική αναβάθμιση του δυτικού Πειραιά, όσο και για το δήμο Κερατσινίου – Δραπετσώνας, με την εξασφάλιση υψηλής ποιότητας περιβάλλοντος και υποδομών, κύριων λειτουργιών, καθώς και διεξόδου αναψυχής προς το θαλάσσιο μέτωπο. Συγκεκριμένα, προτείνονται χρήσεις αναψυχής, καθώς και χώροι αστικού πρασίνου, εμπλουτισμένες με εγκαταστάσεις κοινής ωφέλειας, οι οποίες θα εξυπηρετούν κατά κύριο λόγο τόσο τις ανάγκες του εν λόγω δήμου, όσο και τις ανάγκες του δυτικού Πειραιά.»¹²². Ουσιαστικά προτείνεται ο σχεδιασμός ενός πολιτιστικού cluster το οποίο θα ενεργοποιήσει την περιοχή συνολικότερα και θα αποτελέσει κίνητρο για την προσέλκυση μονοπωλιακών ομίλων για επενδύσεις στην περιοχή.

Οι αλλαγές χρήσεων που προτείνονται στο διαγωνισμό έχουν ήδη θεσμοθετηθεί. Καθώς ένα χρόνο πριν ψηφίστηκε ένα «πολυνομοσχέδιο που περιείχε μια διάταξη, με την οποία αλλάζουν οι χρήσεις γης και μειώνεται ο συντελεστής δόμησης στην παραλιακή περιοχή της Δραπετσώνας. Ειδικότερα, η κυβέρνηση απέκλεισε τις βιομηχανικές χρήσεις απ' την περιοχή.»¹²³. Διευρύνονται οι χρήσεις γης που μπορούν να ενταχθούν στο νέο σχεδιασμό, από επιχειρηματικές μέχρι χρήσεις πολιτισμού. Η πολιτεία

¹²² <http://patt.gov.gr>, Φάκελος διαγωνισμού «*Αρχιτεκτονικός διαγωνισμός ιδεών για την μελέτη ανάπλασης 640 στρεμμάτων της πρώην λιμενο-βιομηχανικής περιοχής λιπασμάτων*»

¹²³ Γ. Λιονής, *Η Δραπετσώνα και ο «Χότζας»...ή πώς ο ΣΥΡΙΖΑ εξαπατά το λαό*, Ριζοσπάστης, αρ. φύλου: 12290, 15/11/2015

όπως έχει φανεί και με τις άλλες δύο μεγάλης κλίμακας αναπλάσεις ακολουθεί τη στρατηγική αξιοποίησης του παράκτιου μετώπου και το σχεδιασμό θυλάκων (clusters) για την ανάδειξη της πόλης και την ισχυροποίηση της οικονομίας της. Συνυπολογίζοντας το γεγονός πως η έκταση είναι ιδιοκτησία ιδιωτικών ομίλων φαίνεται πως οι αλλαγές δεν έγιναν μόνο για την ευημερία των κατοίκων.

Σύμφωνα με το Γ. Λιονή αναφέρει η στρατηγική της ανάπλασης «αποτυπώνεται και στο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής, η Αττική προορίζεται ν' αποτελέσει τον κατεξοχήν κόμβο συνδυασμένης μεταφοράς εμπορευμάτων και διαχείρισής τους και το βασικό ναυτιλιακό κέντρο, με βασικό κέντρο το λιμάνι του Πειραιά. Το αστικό σχέδιο προβλέπει πως η ευρύτερη περιοχή του Πειραιά, μέσα σ' αυτήν και η παραλία της Δραπετσώνας, θα ενταχθεί στο ευρύτερο ναυτιλιακό cluster, που θα περιλαμβάνει βιομηχανικές και βιοτεχνικές δραστηριότητες, παροχή τραπεζικών, ασφαλιστικών και άλλων υπηρεσιών, δραστηριότητες ψυχαγωγίας, κατοικίας κ.ά.»¹²⁴.



Εικ. 71, 72: Απόψεις των εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών εγκαταστάσεων

¹²⁴ Γ. Λιονής, ό. π., 15/11/2015



Εικ.73: Αεροφωτογραφία της περιοχής

Συμπερασματικά

Η ανάπτυξη του παραλιακού μετώπου της Αττικής μεταφράζεται ως «η μακροπρόθεσμη θωράκιση της καπιταλιστικής ανάπτυξης και κερδοφορίας στην Ελλάδα, η οποία, σύμφωνα με τους σχεδιασμούς ΕΕ-ομίλων-κυβέρνησης, όπως αυτές κωδικοποιούνται στο ΕΣΠΑ 2007-2013 και στο ΣΕΣ (νέο ΕΣΠΑ) για την επόμενη προγραμματική περίοδο (2014-2020), εστιάζεται στην ανάδειξη α) της χώρας ως διεθνούς κόμβου μεταφορών-εμπορίου-ενέργειας, και β) του λεκανοπεδίου της Αττικής ως μητροπολιτικού κέντρου σχετικών υπηρεσιών (χρηματοπιστωτικές, ναυτιλιακές, τουριστικές και τεχνικές). Για την Αττική προτεραιότητα αποτελούν οι επενδύσεις σε υποδομές για α) μεταφορές β)

συνεδριακό τουρισμό, τουρισμό υψηλού επιπέδου, κρουαζιέρες και γ) «πράσινη ενέργεια».¹²⁵ Η ανάπλαση που αφορά συνολικά το παραλιακό μέτωπο του Σαρωνικού και το οποίο μαζί με την πώληση του «Ελληνικού» περιλαμβάνει τις επενδύσεις με την ιδιωτικοποίηση και τις αλλαγές στον Λιμένα Πειραιά, τις ιδιωτικοποιήσεις-αναπλάσεις σε Φαληρικό Δέλτα (παράδοση Φαληρικού Όρμου στο Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος), Φλοίσβο, Αστέρα Βουλιαγμένης, που μαζί με τα χιλιάδες στρέμματα εκκλησιαστικής περιουσίας στη Βουλιαγμένη συνθέτουν ένα τεράστιο πάζλ επενδυτικών σχεδίων σε εξέλιξη.¹²⁶ Η εξέλιξη της πόλης θα πρέπει να γίνεται με γνώμονα τις ανάγκες του συνόλου της κοινωνίας και να αξιοποιεί την αρχιτεκτονική για τη δημιουργία χώρων λειτουργικών και προσβάσιμων από όλους.

¹²⁵Α. Αυγερινού, *Παραλιακό μέτωπο Αττικής: Αξιοποίηση από ποιον και για ποιον; Το παράδειγμα του «Ελληνικού»*, "αρχιτέκτονες", τ. 11, Απρίλιος 2014

¹²⁶Α. Αυγερινού, ό. π., 2014

8 . | Συμπεράσματα

«Κάθε γενική θεωρία για την πόλη πρέπει να σχετίζει τις κοινωνικές διαδικασίες με την χωρική μορφή που προσλαμβάνουν»

D. Harvey

Τα συμπεράσματα της παραπάνω έρευνας προέκυψαν ύστερα από μελέτη κάποιων θεωριών ανάπτυξης της πόλης σε σχέση με την εξέλιξη των οικονομικών και κοινωνικών συνθηκών από τις αρχές του 19^{ου} αιώνα μέχρι σήμερα, με μία λογική σειρά παράθεσης θεωρίας και παραδειγμάτων. Μέσα από την μελέτη προκύπτει πως η πόλη αναπτύσσεται κάθε περίοδο σε συσχέτιση με τις δυνατότητες και τις ανάγκες για ανάπτυξη της οικονομίας της. Ουσιαστικά, η άρχουσα τάξη κάθε εποχής είναι αυτή, που ορίζει τις χωρικές αλλαγές, σύμφωνα με τα συμφέροντά της. Προκύπτει λοιπόν ο προβληματισμός κατά πόσο η αρχιτεκτονική και ειδικότερα ο αστικός σχεδιασμός έχουν περιθώρια να δράσουν καταλυτικά και να επηρεάσουν τη πόλη και την κοινωνία.

Η βιομηχανική πόλη του 19^{ου} αιώνα σχεδιάστηκε σαν μια μηχανή, η οποία θα στέγαζε τη μεγάλη μάζα των εργατών, τις βιομηχανικές εγκαταστάσεις και θα εξασφάλιζε τη μεταφορά των προϊόντων. Το μοντέλο της βιομηχανικής πόλης ισχυροποιούνταν στις περιοχές που διέθεταν λιμάνι, καθώς αποτελούσε συγκριτικό πλεονέκτημα. Εκείνη την εποχή παρατηρείται ραγδαία ανάπτυξη των λιμανιών και των βιομηχανικών χρήσεων, τα οποία οργανώνουν ολόκληρο το σχεδιασμό της πόλης, ώστε να μπορούν να επιφέρουν το μέγιστο κέρδος. Την ίδια στιγμή που δίνεται τόσο βάρος στον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων οι κάτοικοι της πόλης ζουν σε υποβαθμισμένες συνθήκες όπως περιγράφει ο Ένγκελς στα έργα του «Η κατάσταση της εργατικής τάξης στην Αγγλία» και «Το ζήτημα της κατοικίας». Γίνεται ξεκάθαρο πως η κοινωνία έχει ταξικούς διαχωρισμούς, οι οποίοι υπαγορεύονται από την οικονομία και οι επιλογές για το σχεδιασμό της πόλης τις εκφράζουν.

Από τα μέσα του 20^{ου} αιώνα και μετά παρατηρούνται σημαντικές αλλαγές στην κοινωνία και στη δομή των πόλεων. Η οικονομία παύει να στηρίζεται στη βιομηχανία και στρέφεται στο τριτογενή τομέα, κυρίως στις υπηρεσίες και στον τουρισμό. Η πόλη αλλάζει, προσπαθεί να παρέχει υπηρεσίες τουρισμού και πολιτισμού, ιδιωτικοποιεί εκτάσεις και οργανώνει τις αναπλάσεις της σε θύλακες (cluster) πολιτιστικούς και εταιρικούς, με απώτερο σκοπό το κέρδος και την οικονομική ανάπτυξη των μονοπωλιακών ομίλων.

Παράλληλα οι εγκαταλελειμμένες βιομηχανικές εγκαταστάσεις, οι οποίες αποτελούσαν αστικά κενά, αρχίζουν να αξιοποιούνται για τη στέγαση των παραπάνω χρήσεων. Το γεγονός πως οι εγκαταστάσεις αυτές βρίσκονταν επί του παράκτιου μετώπου, τους προσέδιδε περισσότερο

ενδιαφέρον, καθώς η επανασύνδεση των παράκτιων μετώπων είναι ένα ακόμα κρίσιμο ζήτημα που εξετάζεται εδώ. Έτσι αρχίζει να διαμορφώνεται μια διεθνής στρατηγική για την ανάπτυξη των πόλεων με επίκεντρο τα παράκτια μέτωπα σε θύλακες πολιτιστικούς και επιχειρηματικούς. Η πρακτική αυτή αποτελεί μια από τις κύριες στρατηγικές σχεδιασμού των μεταβιομηχανικών πόλεων. Παρ' όλο που σε πολλές πόλεις η στρατηγική αυτή έχει επιδράσει θετικά, όπως στο Μπιλμπάο, τίθεται ο προβληματισμός για τη μεγάλη έμφαση που δίνεται στα παράκτια μέτωπα σε σχέση με τον υπόλοιπο αστικό ιστό και για τα πιθανά φαινόμενα εξευγενισμού αυτών των περιοχών. Καθίσταται φανερό πως στα πλαίσια της καπιταλιστικής οικονομίας τα κράτη εστιάζουν στην κερδοφορία των επιχειρήσεων και την προσέλκυση νέων επενδυτών, παρά στη διαφύλαξη της ευημερίας των κατοίκων με χαμηλά εισοδήματα.

Σε μια, προσπάθεια να επαναπροσδιοριστεί το περιεχόμενο της παραπάνω έρευνας, δημιουργούνται ερωτήματα σχετικά με τις διεθνείς τάσεις ανάπλασης και σχεδιασμού του αστικού χώρου. Κατά πόσο μπορεί κάθε πόλη να διατηρήσει τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της, όταν θέλει ταυτόχρονα να δημιουργήσει ένα περιβάλλον σύγχρονο και ελκυστικό με βάσει τα διεθνή πρότυπα; Παρατηρείται πως όλες οι μεγάλες μητροπόλεις έχουν κοινές αναφορές σε παράκτιες αναπλάσεις με μεγάλους πολιτιστικούς και επιχειρηματικούς θύλακες (clusters), δημιουργώντας έτσι έναν τύπο πόλης. Ως αποτέλεσμα ο αστικός σχεδιασμός στη μεταβιομηχανική πόλη από εκφραστής των κοινωνικο-οικονομικών αλλαγών λειτουργεί ως εργαλείο οικονομικής ανάπτυξης.

Τα παραδείγματα που επιλέχθηκαν προς ανάλυση αποτελούν χαρακτηριστικές περιπτώσεις των φαινομένων που μελετήθηκαν στη παρούσα ερευνητική εργασία. Η Βαρκελώνη, το Ρότερνταμ και η Αθήνα είναι πόλεις - λιμάνια της Ευρώπης, που πέρασαν από τα στάδια εξέλιξης που αναλύθηκαν παραπάνω. Επίσης οι σύγχρονες αναπλάσεις τους έχουν επίκεντρο το παράκτιο μέτωπο, αλλά αντιμετωπίζουν το πρόβλημα με διαφορετικό πρίσμα και σύμφωνα με το διαφορετικό τους υπόβαθρο. Εστιάζουν σε μεγάλης κλίμακας επεμβάσεις σε όλο το παράκτιο μέτωπο με κύρια χρήση τον πολιτισμό αλλά και πάρκα επιχειρηματικού ενδιαφέροντος.

Σήμερα πλέον αποτελεί συνείδηση όλων ότι οι πόλεις θα πρέπει να ξανακερδίσουν τα θαλάσσια μέτωπά τους, όμως η κατάσταση είναι στην πλειονότητα των περιπτώσεων ήδη αρνητικά διαμορφωμένη και μάλιστα συχνά με μη αναστρέψιμο τρόπο. Ο σχεδιασμός στις παράκτιες ζώνες δεν είναι επομένως μια εύκολη υπόθεση. Ωστόσο, αποτελεί μια μεγάλη πρόκληση που μπορεί, σε συνδυασμό και με δράσεις, που θα διευκολύνουν μια ουσιαστικότερη συμμετοχή των πολιτών, να συμβάλει αποφασιστικά στη βελτίωση της εικόνας του αστικού περιβάλλοντος, δίνοντας έμφαση: α)

στην επανεξέταση και ενδεχομένως τροποποίηση/ αναθεώρηση υφιστάμενων θεσμικών ρυθμίσεων, β) στην αποκατάσταση των κατά μήκος συνδέσεων (πεζή ή με ποδήλατο) και γ) στην εξασφάλιση εγκάρσιων συνδέσεων μεταξύ παραλιακών ζωνών και αστικών περιοχών. Ωστόσο, οι επεμβάσεις των περιπτώσεων μελέτης αν και έχουν ανεβάσει την ποιότητα του αστικού χώρου, έχουν εκδιώξει τους προηγούμενους κατοίκους των περιοχών αυτών. Ως αποτέλεσμα έχουμε τη δημιουργία υψηλής ποιότητας που έχει αφήσει τους μόνιμους κατοίκους των πόλεων εκτός του σχεδιασμού και έχει εστιάσει στους τουρίστες και τους μονοπωλιακούς ομίλους.

Τέλος καταλήγουμε στο συμπέρασμα πως καμία αρχιτεκτονική δε μπορεί να είναι ουδέτερη και να φροντίζει μόνο για την παραγωγή όμορφων και λειτουργικών χώρων στα σημερινά δεδομένα. Η αρχιτεκτονική όπως και κάθε επιστήμη αναγκάζεται και έχει χρέος να επιλέξει αν θα βρίσκεται με την πλευρά των καταπιεστών ή των καταπιεσμένων. Είναι αντικειμενικό πως η αρχιτεκτονική μόνη της δεν μπορεί να αλλάξει την δύσκολη πραγματικότητα των πολλών, έχει όμως τη δυνατότητα να σχεδιάσει με γνώμονα τις ανάγκες των πολλών, να αξιοποιήσει το μέσω έκφρασής της για το συνολικό συμφέρον. Όπως χαρακτηριστικά σημειώνει ο Π. Τουρνικιώτης «η αρχιτεκτονική δεν είναι πρώτα απ' όλα θέαμα για κατοίκους που ζούνε τη ζωή τους σαν τουρίστες. Και δεν αναφέρομαι ειδικά στα διάφορα μέγαρα που αναδύονται συνεχώς στις κεντρικές λεωφόρους της πόλης μας, σαν *faux - bijoux* που «εξωραΐζουν» την ασχήμια μας, αλλά κυρίως σε εκείνη την αρχιτεκτονική που αντιμετωπίζει τον εαυτό της ως υψηλό και μοναδικό έργο τέχνης, αν και καλείται να υπηρετήσει, «με πέτρα και λάσπη», τις απλές ανάγκες του ιδιωτικού βίου.»¹²⁷

¹²⁷ Π. Τουρνικιώτης, *Η ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΣΤΗ ΣΥΓΡΧΟΝΗ ΕΠΟΧΗ*, εκδ. futura, Αθήνα, 2006, σελ.251-53

Βιβλιογραφία

Ελληνική

- L. Benevolo, *Η ΠΟΛΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ*, εκδ. Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, 2010-Λέφας, Siebel, Binde, *ΑΥΡΡΙΟ, ΟΙ ΠΟΛΕΙΣ*, εκδ. ΠΛΕΘΡΟΝ,
- G. Burgel, *Αθήνα/ η ανάπτυξη μιας μεσογειακής πρωτεύουσας.*, μτφ. Π. Ρυλμόν, εκδ. Εξάντας, 1976
- Α. Γοσποδίνη, Η. Μπεριάτος, *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*, 2006, εκδ. ΚΡΙΤΙΚΗ ΑΕ
- G. Grassi, *ΚΕΙΜΕΝΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ*, μτφ. Κ. Πατέστος, εκδ. Καστανιώτης, Αθήνα, 1998
- Ν. Καψή, Ε. Μπενάκη, *ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΙ ΑΓΩΝΕΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ/ στήριξη και προσδοκία κέρδους*, εκδ. Κέρκυρα, Αθήνα, 2004
- Β.Ι. Λένιν, *Ο Ιμπεριαλισμός ανώτατο στάδιο του Καπιταλισμού*, εκδ. Σύγχρονη εποχή, Αθήνα 2013
- Μαρία Καραμανώφ, *Βιώσιμο Κράτος & Δημόσια Διοίκηση: Τα όρια των ιδιωτικοποιήσεων*, εκδ. ΑΝΤ. Ν. ΣΑΚΚΟΥΛΑ, Αθήνα 2010
- H. Lefebvre, *ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ/χώρος και πολιτική*, μτφ. Π. Τουρνικιώτης- Λωράν, εκδ. Παπαζήση, 1977
- Τιμητικός τόμος για τον καθηγητή ΑΘΑΝΑΣΙΟ Ι. ΑΡΑΒΑΝΤΙΝΟ/ *Πόλη και χώρος από τον 20ο στον 21ο αιώνα*, εκδ. Μέμφις, Αθήνα, 2004
- Π. Τουρνικιώτης, *Η ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΣΤΗ ΣΥΓΡΧΟΝΗ ΕΠΟΧΗ*, εκδ. futura, Αθήνα, 2006
- Στάνφορ Σταυρίδης, *ΜΝΗΜΗ ΚΑΙ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ*, εκδ. Αλεξάνδρεια, 2006
- Φρίντριχ Ένγκελς, *Για το Ζήτημα της κατοικίας*, εκδ. Σύγχρονη εποχή, Αθήνα 2012

Ξενογλωσση

- Breen, Ann, Rigby, Dick, *The new waterfront, a worldwide urban success story*, Έκδ. ThamesandHudson, Singapore, 1996
- D. Harvey, *Εξεχερμένες πόλεις*, εκδόσεις ΚΨΜ, 2013
- D. Harvey, *The Condition of Postmodernity/ An Enquiry into the Origins of Cultural Change*, εκδ. Blackwell Publishers, 1992
- Hoyle, B., Pinder, D., *European port cities in transition*, εκδ. Belhaven Press, London, 1992
- P.Knox, S. Pinch, *ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΓΕΩΓΡΑΦΙΑΤΩΝΠΟΛΕΩΝ*, επιμ.Θ. Μαρόντς, εκδ. Σαββάλας, 2009
- R. Marshall, *Waterfronts in Post-industrial cities*, Έκδ. Spon Press, London, 2001
- D. Papatheochari, *Examination of best practices for Waterfront Regeneration*, Έκδ. EDP Sciences, 2011
- U.P. Timur, *Urban Waterfront Regenerations, Advances in Landscape Architecture*, επιμ. Murat Özyavuz, εκδ. InTech, πηγή: <http://dx.doi.org/10.5772/55759>
- S. Zukin, *The cultures of cities*, εκδ. Blackwell Publishers, 1995

Άρθρα

- M. Aarts, T. Daamen, M.Huijjs, W. de Vries, Post-city development in Rotterdam: a true love story, τ. #004-2013, πηγή: <http://urban-e.aq.upm.es>
- P. Hall, *Creative Cities and Economic Development*, Urban Studies, 2000, Vol.37, No. 4
- B. Hoyle, *Society Global and Local Change on the Port-City Waterfront*, Geographical Review Vol. 90, No. 3 (Jul., 2000), pp. 395-417
- Maakbaarheid/Facts on the Ground in Rotterdam*, Lay-out, platform for recent design research 09
- Zukin Sharon, *Gentrification: Culture and Capital in the Urban Core*, Annual Review of Sociology, Vol.13: 129-47, 1987
- Αφροδίτη Αυχερινού, *Παραλιακό μέτωπο Αττικής: Αξιοποίηση από ποιον και για ποιον; Το παράδειγμα του «Ελληνικού»*, "αρχιτέκτονες", τεύχος 11, Απρίλιος 2014

-Α. Δημητρακόπουλου, *ΥΠΕΡΒΟΛΕΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΒΟΛΕΣ ΣΤΟ ΑΤΤΙΚΟ ΤΟΠΙΟ*, www.greekarchitects.gr, 21/9/2009

- Γ. Λιονής, *Η Δραπετσώνα και ο «Χότζας»...ή πώς ο ΣΥΡΙΖΑ εξαπατά το λαό*, *Ριζοσπάστης*, αρ. φύλου: 12290, 15/11/2015

- Γρηγόρης Λιονής, *ΕΛΛΗΝΙΚΟ/Χαρακτηριστικό παράδειγμα της ανάπτυξης για το κεφάλαιο*, *Ριζοσπάστης*, αρ. φύλου: 12493, 31-7-2016

-Νικόλαος Καραχάλης, *ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ, ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΕΞΕΥΓΕΝΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ, ΣΤΟ ΜΑΝΤΣΕΣΤΕΡ ΚΑΙ ΣΤΗ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ*, 9^ο Πανελλήνιο Γεωγραφικό Συνέδριο

- Ελένη Πορτάλιου, *Η εναλλακτική πρόταση στην εκποίηση και καταστροφή του παράκτιου μετώπου*, "αρχιτέκτονες", τ. 11, Απρίλιος 2014

-Έρση Φιλιπποπούλου, *Το παραλιακό μέτωπο της Αθήνας: δημόσιες πολιτικές διαχείρισης του χώρου*, "αρχιτέκτονες", τεύχος 11, Απρίλιος 2014

Ερευνητικές Εργασίες

-Αναχνώστου, Αγγελική, *Σχεδιάζοντας το όριο ανάμεσα στην πόλη και τη θάλασσα.../Σύγχρονες αστικές αναπλάσεις*, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Πολυτεχνείο Κρήτης, επ. Καθηγήτρια: Δ. Χατζησάββα

-Ζώη Ευρυδίκη, *τα φτερά μιας ΜΕΓΑΛΗΣ αρχιτεκτονικής Ε.Σ.Σ.Δ.(1917-1930)*, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Ξάνθης, 2012

- Μ. Κολυδάκης, *Διαχρονικοί Αστικοί Μετασχηματισμοί και το Σύγχρονο/Φαινόμενο του Gentrification: Θεωρία και Διεθνής Εμπειρία./Η Κοινωνική Παραχωγή του Χώρου*, Α.Π.Θ. Τμήμα μηχανικών χωροταξίας και ανάπτυξης, Ιούλιος 2015

-Α. Νερατζούλη, *Σκωριοτοπία_/διεργασίες της γένεσης και της ανάκτησης για τη σύγχρονη βιώσιμη πόλη*, Πολυτεχνείο Κρήτης, επ. Καθηγητής: Ν. Σκουτέλης, 2010

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