

**Αστικοί μετασχηματισμοί παραλιακών μετώπων**

**Η περίπτωση της Λεμεσού**



Επιβλέπων: Τζομπανάκης Αλέξιος

Επιμέλεια : Αλεξάνδρου Νιόβη

ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΙΟΥΛΙΟΣ 2018

ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**Αστικοί μετασχηματισμοί παραλιακών μετώπων**

**Η περίπτωση της Λεμεσού**

Επιβλέπων καθηγητής: Τζομπανάκης Αλέξιος

Επιμέλεια: Αλεξάνδρου Νιόβη

Με την ολοκλήρωση της παρούσας ερευνητικής θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον καθηγητή μου κ. Τζομπανάκη Αλέξιο για την συνεργασία και την καθοδήγηση του καθ' όλη την πορεία της εργασίας.

Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τους γονείς μου για την στήριξη τους.

## Περιεχόμενα

Περίληψη	5
Μεθοδολογική Προσέγγιση	8
Εισαγωγή	10
Πόλη	13
Μετασχηματισμοί αστικών τοπίων στις συνθήκες της παγκοσμιοποίησης	14
Από την μετάπολη στα αστικά κενά	15
Προσδιορίζοντας την έννοια του αστικού κενού	17
Νέα τοπία μεταβιομηχανικής πόλης	20
Θαλάσσιο μέτωπο	25
Ορισμός του παραλιακού μετώπου	26
Ο ρόλος του θαλάσσιου μετώπου για την πόλη	27
Εξέλιξη των παραθαλάσσιων πόλεων και θαλάσσιων μετώπων	28
Τυπολογίες επεμβάσεων στα θαλάσσια μέτωπα	31
Παραδείγματα αστικών επεμβάσεων στο θαλάσσιο μέτωπο	33
Ανάπλαση παραλιακών μετώπων	41
Η έννοια της ανάπλασης	42
Παράγοντες που οδήγησαν στο μετασχηματισμό των παραλιακών μετώπων	44

Το τοπίο και η συμβολή του στο σχεδιασμό του θαλάσσιου μετώπου	47
Εφαρμοσμένα παραδείγματα	49
Παράκτια μέτωπα από τη διεθνή εμπειρία	51
Γένοβα	52
Βαρκελώνη	63
Παράκτια μέτωπα στον ελλαδικό χώρο	74
Θεσσαλονίκη	75
Η περίπτωση της Λεμεσού	84
Αξιολόγηση αστικών επεμβάσεων	114
Βιβλιογραφία	122

## Περίληψη

## Περίληψη

Η ερευνητική εργασία επιχειρεί τη διερεύνηση της σχέσης μεταξύ πόλης και θαλάσσιου μετώπου, καθώς και τις διεργασίες εκείνες που πυροδοτούν τον μετασχηματισμό του παραλιακού μετώπου ως εργαλείο παραγωγής δημοσίου χώρου. Κύριο αντικείμενο της έρευνας αποτελούν οι αναπλάσεις αστικών περιοχών που αναφέρονται κατά κύριο λόγο σε λιμενικές και παράκτιες ζώνες, των οποίων αναλύονται οι στρατηγικές που ακολουθήθηκαν ως προς την σύνδεση με την πόλη, την ενεργοποίηση των δικτύων κ.λπ.

Ξεκινώντας από το φαινόμενο της αποβιομηχανοποίησης και τα αποτελέσματα τα οποία μπορεί να επιφέρει στη σύγχρονη πόλη, προσδιορίζεται η έννοια του αστικού κενού.

Παράλληλα, γίνεται αναφορά στα νέα τοπία της μεταβιομηχανικής πόλης και στο φαινόμενο των πολιτιστικών clusters αναλύοντας τους τρεις βασικούς τύπους με έμφαση τα επίκεντρα πολιτισμού και αναψυχής στο όριο της πόλης με το φυσικό υδάτινο στοιχείο, το οποίο και θα μας απασχολήσει.

Στη συνέχεια αναλύεται ο όρος παραλιακό μέτωπο και γίνεται αναφορά στη σημασία και τον ρόλο του θαλάσσιου μετώπου για την πόλη καθώς γίνεται και μια σύντομη αναφορά στην εξέλιξη των παραθαλάσσιων πόλεων και θαλάσσιων μετώπων.

Επιπρόσθετα, παρουσιάζονται διάφορες απόπειρες τυπολόγησης των αναπλάσεων καθώς και κάποια επιλεγμένα παραδείγματα αστικών επεμβάσεων στο θαλάσσιο μέτωπο, μελετώντας τον σκοπό και τον τρόπο που αξιοποιήθηκε το νερό ως ένας νέος χώρος ανάπτυξης, αλλά και τις αλλαγές που επέφερε αυτή η επέκταση σε κάθε περίπτωση.

Επίσης, αναλύεται ο όρος και η έννοια ανάπλαση και το πώς τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της κάθε περιοχής αποτελούν τις βασικές προσδιοριστικές παραμέτρους στις μελέτες ανάπλασης, κατευθύνοντας τους στόχους και τους σκοπούς της πολεοδομικής παρέμβασης.

Επιπρόσθετα, παρουσιάζονται οι παράγοντες που οδήγησαν στο μετασχηματισμό των παραλιακών μετώπων και η συμβολή του τοπίου στο σχεδιασμό του θαλάσσιου μετώπου.

Τέλος, γίνεται ανάλυση τεσσάρων συγκεκριμένων παραδειγμάτων του ευρωπαϊκού χώρου, της Γένοβας, της Βαρκελώνης, της Θεσσαλονίκης καθώς και η περίπτωση της Λεμεσού, όπου περιγράφονται τα στάδια και οι διαγωνιστικές φάσεις από τις οποίες πέρασε η κάθε ανάπλαση μέχρι να φτάσει στο τελικό αποτέλεσμα. Αναλύονται οι στρατηγικές που ακολούθησαν και τον στόχο που έθεσαν για κάθε περίπτωση καθώς και ο τρόπος σύνδεσης των παραλιακών μετώπων με την πόλη.



## Μεθοδολογική Προσέγγιση

## Μεθοδολογική Προσέγγιση

Η δομή της εργασίας συνιστάται από τέσσερις ενότητες.

Στη πρώτη γίνεται εισαγωγή στο φαινόμενο της αποβιομηχανοποίησης και στα αποτελέσματα τα οποία μπορεί να επιφέρει καθώς επίσης και στην ανάλυση του όρου μετάπολη και την έννοια του αστικού κενού. Επιπρόσθετα γίνεται εισαγωγή στα νέα τοπία της μεταβιομηχανικής πόλης ξεκινώντας από τα τέλη της δεκαετίας του '70, μετασχηματίζοντας στην πορεία το φαινόμενο της πολιτιστικοποίησης των αστικών θαλάσσιων μετώπων.

Στη δεύτερη ενότητα εξετάζεται ο όρος του θαλάσσιου μετώπου και τον ρόλο που μπορεί να έχει για την πόλη, καθώς γίνεται και αναφορά στην εξέλιξη των παραθαλάσσιων πόλεων και αναφέροντας τους κυριότερους τύπους επεμβάσεων που παρουσιάστηκαν. Η ενότητα αυτή κλείνει με την παρουσίαση παραδειγμάτων αστικών επεμβάσεων στο θαλάσσιο μέτωπο.

Στη τρίτη ενότητα, διευκρινίζεται το εννοιολογικό πλαίσιο της ανάπλασης των θαλάσσιων μετώπων, οι παράγοντες που οδήγησαν στο μετασχηματισμό των παραλιακών μετώπων καθώς και η συμβολή του τοπίου στην ανάπλαση τους.

Τέλος, στην τελευταία ενότητα, γίνεται αναλυτική περιγραφή τεσσάρων συγκεκριμένων παραδειγμάτων, της Γένοβας, της Βαρκελώνης, της Θεσσαλονίκης καθώς και η μελέτη της περίπτωσης της Λεμεσού όπου μελετώνται οι στρατηγικές που ακολούθησε κάθε επέμβαση, καθώς και οι τρόποι σύνδεσης του παραλιακού μετώπου με την πόλη.

## Πρόλογος

## Πρόλογος

Τα παράκτια τοπία αποτελούσαν πάντοτε τόπους με έντονη φύση. Οι φυσικές δυνάμεις που καθόριζαν τη μορφή τους ήταν συνήθως ισχυρότερες από αυτές της στεριάς. Παρ' όλα αυτά ο άνθρωπος πάντοτε ένοιωθε έλξη γι' αυτά τα οριακά τοπία. Η ακτή δεν πρόσφερε μόνο το θέαμα της απέραντης θάλασσας, που μεταβάλλει την εικόνα της οριζόντιας επιφάνειάς της κάτω από το φως της ημέρας ή της νύχτας, αλλά ικανοποιούσε τις ανάγκες για επιβίωση, κατανάλωση, επικοινωνία και συμβάλλοντας καθοριστικά στη γένεση πολιτισμού.

Έτσι, η ακτή και η παράκτια ζώνη αποτελούν ένα ιδιαίτερα σημαντικό χώρο, κρίσιμο για τον ανθρώπινο πολιτισμό και ευαίσθητο σε πολλά επίπεδα. Ο σχεδιασμός για τις παράκτιες περιοχές απαιτεί την κατανόηση αυτού του ιδιαίτερου περιβάλλοντος και των προεκτάσεων του στη σύγχρονη κοινωνική και οικονομική εξέλιξη.

Πολλές πόλεις σήμερα επιλέγουν να επεκτείνουν τον ιστό και την λειτουργία τους στο υδάτινο περιβάλλον, αξιοποιώντας τα πλεονεκτήματα της αρχιτεκτονικής στο νερό. Οι σύγχρονες αρχιτεκτονικές πρακτικές δημιουργούν τις προϋποθέσεις εκείνες που είναι απαραίτητες για την εμφάνιση φιλόδοξων σχεδίων με σκοπό την επέκταση του αστικού ιστού μέσα από ευέλικτες στρατηγικές αναφορικά με το υγρό στοιχείο, θαλάσσιο και μη.

Σήμερα οι πόλεις αναζητούν διεξόδους μέσα στην πυκνότητα και την εντατική χρήση του πολεοδομικού τους ιστού, το νερό γίνεται ένα πολύτιμο πρωτογενές πεδίο που όσες το διαθέτουν στην όποια τους μορφή – θάλασσα, λίμνη, ποτάμι- το αξιοποιούν με πιο ευέλικτους τρόπους, προσαρμοσμένους στις ανάγκες της σύγχρονης εποχής, για να αναβαθμίσουν τη δημόσια εικόνα τους και να αναδείξουν νέα μοντέλα αστικής ανάπτυξης. Η υλοποίηση αυτών των μοντέλων προϋποθέτει την «κατάκτηση» ενός νέου συνόρου για την πόλη και τον

επαναπροσδιορισμό της σχέσης μεταξύ του δομημένου χώρου και του νερού.

Αντικείμενο της αποτελεί η διερεύνηση της σημασίας των παράκτιων αστικών τοπίων, ως ανοικτοί υπαίθριοι χώροι εξαιρετικής σημασίας για την εξέλιξη της πόλης, οπότε οποιαδήποτε επέμβαση οφείλει πρώτιστα να εξασφαλίσει τις ισορροπίες (οικολογικές, λειτουργικές), και στη συνέχεια να τους αξιοποιήσει, να τους αναδείξει και να τους επανασυνδέσει με την πόλη.

Δεν είναι μόνο η γοητεία του νερού ως φυσικό περιβάλλον, αλλά και η δυνατότητα που προσφέρει στην αναδιαμόρφωση των αστικών σχηματισμών και λειτουργιών, που το κάνει τόσο ελκυστικό.

Πόλη

## Πόλη

### Μετασχηματισμοί αστικών τοπίων στις συνθήκες της παγκοσμιοποίησης

Από το τελευταίο τρίτο του 20ου αιώνα ο τομέας της βιομηχανίας άρχισε να παρακμάζει στις ανεπτυγμένες χώρες προκαλώντας το φαινόμενο της αποβιομηχάνισης.

Η αποβιομηχανοποίηση ήταν το αποτέλεσμα των έντονων ανακατατάξεων της παραγωγικής διαδικασίας σε παγκόσμιο επίπεδο, αλλά και άλλων κοινωνικοοικονομικών και τεχνολογικών παραγόντων. Η απομάκρυνση της βιομηχανίας είχε άμεση συνάφεια και με τις εξελίξεις του αστικού περιβάλλοντος. Η αντιθετική συνύπαρξη της βιομηχανίας με την πόλη, λόγω δημιουργίας περιβαλλοντικών, οικονομικών και άλλων προβλημάτων, εξελίχθηκε σε σοβαρό ζήτημα. Η βιομηχανία ασφυκτιούσε μέσα στα γεωγραφικά όρια της πόλης και οι οικιστικές χρήσεις επιβαρύνονταν ιδιαίτερα από τη ρύπανση και το θόρυβο των εργοστασίων. Στην ανάγκη για μετεγκατάσταση των βιομηχανικών δραστηριοτήτων εκτός των αστικών κέντρων, συνεπικούρρησε και η επιβάρυνση των περιβαλλοντικών συνιστωσών.

Αναφορικά με τις πολεοδομικές διαστάσεις του φαινομένου της αποβιομηχάνισης, σύμφωνα με τον Aldo R.<sup>1</sup>, επισημαίνεται ότι η διακοπή λειτουργίας πολλών βιομηχανικών μονάδων κληροδότησε στον πολεοδομικό ιστό των περισσότερων αστικών κέντρων, καθώς και στις λιμενικές ζώνες, αρκετά εγκαταλελειμμένα βιομηχανικά συγκροτήματα, προκαλώντας έντονες χωρικές επιπτώσεις. Οι ανενεργοί βιομηχανικοί χώροι εγκαταλείπονται και παραμένουν άδαιοι από χρήσεις δημιουργώντας στον χώρο τα λεγόμενα αστικά κενά. Μετατρέπονται σε ανενεργές και άμορφες ζώνες της πόλης ως αποτέλεσμα μιας διαδικασίας μετασχηματισμού και συνιστούν νεκρές στιγμές της δυναμικής πόλης.

---

<sup>1</sup> Aldo R., *l'architettura della citta*, University Studio Press, Italy, 1991

## Από την Μετάπολη στα αστικά κενά

« Ο όρος «μετάπολη» εμπεριέχει και ξεπερνά τον όρο πόλη. Θα έπρεπε , για να είμαστε πιο σαφής, να μιλήσουμε για «μεταμητρόπολη» καθώς αυτό στο οποίο αναφερόμαστε είναι χώροι και τόποι «μητροπολεοποιημένοι» των οποίων η ένωση περιέχει τις μητροπολιτικές ζώνες. Μια μετάπολη είναι η ένωση τόπων των οποίων όλο ή μέρος του πληθυσμού και της οικονομικής δραστηριότητας έχουν ενταχθεί στο αστικό σύστημα μιας μητρόπολης. Μια μετάπολη αποτελεί γενικά ένα τόπο εργασίας, κατοίκησης και δραστηριοτήτων. Οι τόποι που συνθέτουν μια μετάπολη είναι κυρίως ετερογενείς και όχι απαραίτητα συνεχείς. Μια μετάπολη απαριθμεί το λιγότερο μερικές εκατοντάδες χιλιάδες κατοίκους.»<sup>2</sup>

Η παγκοσμιοποίηση, η αποβιομηχανοποίηση, η ανάπτυξη των τηλεπικοινωνιών και των μεταφορών και οι νέες δικτυακές δομές, η εξάπλωση του αστικού περιβάλλοντος και η αστικοποίηση της υπαίθρου επέφεραν χαρακτηριστικά όπως η θραύση, η δικτύωση και η διασπορά των συμπληρωματικών λειτουργιών, επηρεάζοντας την οργάνωση του δημοσίου και αστικού χώρου και την κοινωνική δομή της πόλης. Παράλληλα εμφανίζεται έντονη η τάση της χωρικής αποκέντρωσης και ανταγωνιστικότητας καθώς και η διάχυση των περιοχών κατοικίας και των λειτουργιών. Οι πόλεις της παραγωγής (βιομηχανίας) μετατρέπονται σε πόλεις υπηρεσιών και κατανάλωσης με χαρακτηριστικά την πολυκεντρικότητα, τη διάχυση και την ευρύτερη εξάπλωση της αστικότητας, με αποτέλεσμα οι μητροπόλεις να δίνουν τη θέση τους σε μητροπολιτικές περιοχές ενώ οι ως τώρα έννοιες της πόλης και της μητρόπολης αδυνατούν να εκφράσουν την νέα διαμόρφωση του αστικού χώρου.

---

<sup>2</sup> Ascher F., *Métapolis ou L'avenir des villes*, Odile Jacob ,Paris, 1995



« Η Μετάπολη εμφανίζεται ως ένα σύνολο από ανεξάρτητες «εξωτερικές πόλεις» (edge cities) με έλλειψη καθορισμένων ορίων και ενός κυρίαρχου κέντρου. Η αλλαγή στη σχέση κέντρου-περιφέρειας σε συνδυασμό με την οικονομική κρίση συντέλεσε στη δημιουργία κοινωνικών, πολιτικών και οικονομικά αποκομμένων κέντρων. Το γεγονός αυτό οδηγεί στην απαξίωση του βιομηχανικού και οικιστικού αποθέματος ενώ οι πόλεις χαρακτηρίζονται από συρρικνωμένη οικονομική βάση, φυλετικά και ταξικά γκέτο, φτώχεια και εγκληματικότητα. Η απαξίωση οδηγεί με τη σειρά της σε εγκατάλειψη κτιριακών αλλά και συγκοινωνιακών υποδομών ενώ «αστικά κενά» εμφανίζονται στον δομημένο χώρο. »<sup>3</sup>

«Η παρουσία κενών, μη παραγωγικών απροσδιόριστων, δίχως σαφή όρια, ανοίκειων περιοχών αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά των σύγχρονων πόλεων. Οι χώροι αυτοί εμφανίζονται τόσο στο εσωτερικό όσο και στα όρια της πόλης παράλληλα με την διαρκή ανάπτυξή της. Το νόημά τους βρίσκεται σε μια διαρκή εκκρεμότητα ως προς την διατύπωσή του και συχνά αναδύεται «τυχαία» μέσα από την εκδήλωση περιστασιακών συμβάντων. »<sup>4</sup>

Ως αποτέλεσμα οι χώροι αυτοί αναγνωρίζονται είτε εκτός πόλης ως σημεία εγκατάστασης δραστηριοτήτων, οικονομικών/διοικητικών υπηρεσιών αλλά και ως χώροι στέγασης, είτε μέσω σημαντικών αναδιαμορφώσεων στα ενδιάμεσα εσωτερικά κενά της πόλης (μεγάλα αστικά κενά, βιομηχανικά συγκροτήματα σε μααρασμό/μετασχηματισμοί παλιών λιμανιών/σιδηροδρομικοί σταθμοί και άξονες εξυπηρέτησης).

---

<sup>3</sup> Ποζουκίδου Γ., Σοπέογλου Ε., Τσιούμα Β., Αστικά κενά: παραδείγματα και εμπειρίες από τις αμερικάνικες πόλεις, Περιοδικό “ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ”, Τεύχος 55, 2006

<sup>4</sup> Πολυχρονόπουλος Δ., Αστικά κενά, Το κενό ως τόπος, Περιοδικό “ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ”, Τεύχος 55, 2006

## Προσδιορίζοντας την έννοια του αστικού κενού

Σύμφωνα με τον Αμερικάνο ιστορικό της φιλοσοφίας Edward Casey <sup>5</sup>, το κενό καθαυτό δε στερείται της έννοιας του τόπου καθώς ανιχνεύονται σε αυτό «υπολείμματα» των ιδιοτήτων του τόπου. Έτσι, το βασικό χαρακτηριστικό του κενού χώρου είναι ο ακαθόριστος και ασαφής ρόλος του (Terrains Vagues) <sup>6</sup>.

« Η έννοια του κενού βρίσκεται ανάμεσα στην έννοια του τόπου και του μη τόπου, αποτελώντας ουσιαστικά ανάγνωση του τοπίου. Το κενό αποτελεί ένα τόπο μετάβασης, ανταλλαγής, αλληλοδιείσδυσης, ετεροκαθορισμού ενώ γίνεται αντιληπτό ως χώρος αναμονής περιεχομένου αλλά και ως χώρος προσδοκίας. Το κενό σε μια ευρύτερη προοπτική μπορεί να θεωρηθεί ως ένας χώρος με έλλειψη διαπερατότητας (φυσικής-κενό ως εμπόδιο, κοινωνικής-κενό ως γκέτο) και κοινωνικής επιρροής.» <sup>7</sup>

Οι κενοί χώροι στον ιστό της πόλης δεν είναι χώροι με την αφηρημένη έννοια του όρου αλλά είναι τόποι με πραγματικές διαστάσεις, με πραγματικές υφές και υλικότητες. Αστικός κενός τόπος επομένως, είναι ο κενός τόπος χωροθετημένος στον ιστό της πόλης. Στην έννοια «αστικός» εμπεριέχεται ο προγραμματισμός, ο συνωστισμός, το συγκεκριμένο και το δομημένο, στο οποίο ο περιπατητής χάνεται ανάμεσα στις δομημένες μονάδες. Με την έννοια κενός, περιγράφεται ο τόπος όπου λείπει το αστικό φαινόμενο.

---

<sup>5</sup> Casey, Edward, *The Fate of Place : A Philosophical History*, Berkeley, CA: University of California Press, 1997

<sup>6</sup> De Sola- Morales Rubio, Ignasi, *Terrain Vague*. In Davidson, Cynthia (Ed.). Anyplace. Cambridge, MA: MIT Press, 1995

<sup>7</sup> Κεφαλογιάννης Ν., Παπαστεργίου Χ., *Η έννοια του «ενδιάμεσου» (“in-between”), Η αρχιτεκτονική ως συνθήκη παρεμβολής στη σχέση φύσης- πολιτισμού* (πηγή: <http://www.greekarchitects.gr>, 03/04/2016)

«Τα κενά είναι ο ουσιαστικός χώρος της πόλης, ο χώρος αλληλεπίδρασης και ο θετικός, παραγωγικός τόπος. Τα αστικά κενά είναι οι χώροι που μπορούν να κάνουν τους ανθρώπους να ενδιαφερθούν για την πόλη. Πρώτον, είναι ευκολότερο να χειριστείς τον ελεγχόμενο κενό χώρο σε σχέση με τις μη ελεγχόμενες συσσωρευμένες μάζες. Δεύτερον, η κενότητα, το τοπίο και ο χώρος (...), μπορούν να χρησιμεύσουν ως πεδία μάχης και να αντλήσουν γενική υποστήριξη από όλους. »<sup>8</sup>

Κατά τον Koolhaas, το κενό δεν εκλαμβάνεται ως αρνητικό, αλλά αντίθετα τονίζεται η σημασία του ως τόπος του σχεδιασμένου και του προγραμματισμένου.

Τα χαρακτηριστικά του αστικού κενού τύπου μελετήθηκαν μέσα από διάφορες έννοιες: τα «ασαφή εδάφη» (*terrain vague*) του Ignasi de Solà-Morales, τα «τοπία αποβλήτων» (*drosscapes*) του Alan Berger, τις «διάτρητες επιφάνειες» (*stim&dross*) του Lars Lerup και τον «μητροπολιτικό ιστό» (*metropolitan tissue*) του Pierce Lewis.

Ο όρος «ασαφή εδάφη», (*terrain vague*) , ο οποίος αναφέρθηκε για πρώτη φορά από τον Ignasi de Sola – Morales, σηματοδοτεί τους άδειους και εγκαταλελειμμένους χώρους, πάνω στους οποίους έχουν πάρει μέρος διάφορες χρήσεις, αποτελώντας χώρους αβέβαιους και διαθέσιμους. Στερούνται οργάνωσης και ξεκάθαρο ρόλο ενώ το νόημα τους αναδύεται μέσα από το «τυχαίο» ενός περιστασιακού γεγονότος.

« Συγκεκριμένα, κατά τον Ignasi de Solà-Morales τα «ασαφή εδάφη» είναι παράξενοι τόποι έξω από τους λειτουργικούς μηχανισμούς και τις

---

<sup>8</sup> Koolhaas R., *Toward the Contemporary City*, 1989

παραγωγικές δομές της πόλης (...) όπου η πόλη πλέον δεν υπάρχει. » <sup>9</sup>  
Ο Alan Berger, καθηγητής αστικού σχεδιασμού στο MIT, υποστηρίζει πως η πόλη είναι ένα σύστημα που παράγει και αποβάλλει στοιχεία σαν οργανισμός, και τα «τοπία αποβλήτων» (drosscapes)<sup>10</sup>, είναι μια φυσική εξέλιξη και μια συνεχώς εξελισσόμενη διαδικασία. Ο Lars Lerup, καθηγητής αρχιτεκτονικής στο RSA, αναφέρει τις «διάτρητες επιφάνειες» (holey planes)<sup>11</sup>, είναι οι αστικοποιημένες επιφάνειες της πόλης, που αποτελείται από χώρους διέγερσης, ενεργητικούς (stim) και από χώρους ανενεργούς, υπολειμματικούς (dross). Ακόμη αναφέρεται στη σχέση ανάμεσα στο τοπίο και την αστικότητα τονίζοντας πως η πόλη είναι ένα δυναμικό οικολογικό σύστημα που παράγει συνεχώς ανενεργά τοπία. Τέλος, με τον όρο «μητροπολιτικό ιστό» (metropolitan tissue)<sup>12</sup> ο Pierce Lewis, γεωγράφος και καθηγητής στο PSU, αποκαλεί τις «τεράστιες κενές περιοχές» σε μεγάλες αποστάσεις από τα κέντρα των πόλεων, αποτελώντας μέρος του συστήματος της πόλης. Επομένως, σύμφωνα με τα παραπάνω, οι αστικοί κενοί τόποι στο σύνολό τους χαρακτηρίζονται ως ανενεργά εδάφη που αναμένουν την επανένταξή τους στο μηχανισμό της πόλης.

---

<sup>9</sup> De Solà- Morales Rubió I., *Terrain Vague*, In Davidson, Cynthia. (Ed.). *Anyplace*, MA: MIT Press, Cambridge, 1995

<sup>10</sup> Berger A., *Drosscape: Wasting Land Urban America*, Princeton Architectural Press, New York, 2007

<sup>11</sup> Lerup L., *Stim and dross: rethinking the metropolis*, MIT Press Cambridge, MA, 1994

<sup>12</sup> Pierce L., "The Galactic Metropolis." *Beyond the Urban Fringe: Land Use Issues of Nonmetropolitan America*, Rutherford Platt and George Macinko 23, Minneapolis: University of Minnesota Press, 1933

## Νέα τοπία μεταβιομηχανικής πόλης

« Σε όλες τις περιόδους της ιστορίας του αστικού πολιτισμού, οι πόλεις πάντα επιδείκνυαν την ικανότητα να δρουν ως κέντρα πολιτιστικών δραστηριοτήτων και να παράγουν πολιτισμό με την μορφή καλών τεχνών και τεχνοτροπιών ή νέων ιδεών και αντιλήψεων. Ωστόσο στα τέλη του 20 ου αιώνα, η μεταβιομηχανική πόλη έχει κατεξοχήν μετατραπεί σε κόμβο πολιτιστικής οικονομικής ανάπτυξης. » <sup>13</sup>

« Πριν από τα μέσα της δεκαετίας του '80 πολεοδόμοι, αρχιτέκτονες αλλά και πολιτικοί στην αυτοδιοίκηση των πόλεων θεωρούσαν την ανάπτυξη πολιτιστικών δραστηριοτήτων στην πόλη ως μέσο βελτίωσης της ποιότητας του αστικού χώρου . Από τα τέλη της δεκαετίας του '80 οι πολιτιστικές δραστηριότητες θεωρούνται ο σημαντικότερος μοχλός μεγέθυνσης της αστικής οικονομίας. Στη μεταμοντέρνα μεταβιομηχανική πόλη, όπου κυρίαρχη θέση κατέχει η παγκοσμιοποίηση και ο ανταγωνισμός των πόλεων, παρατηρείται μια μεταλλαγή του αστικού τοπίου και μια τάση συγκέντρωσης ομοειδών οικονομικών δραστηριοτήτων, η οποία έχει σαν αποτέλεσμα τη δημιουργία clusters μέσα στην πόλη. » <sup>14</sup>

Από την σκοπιά του αστικού τοπίου, το φαινόμενο των πολιτιστικών clusters παράγει τρεις βασικούς τύπους συμβολικών επικέντρων στη μεταμοντέρνα πόλη.

Α. Πολιτιστικά επίκεντρα υψηλής τέχνης

Β. Επίκεντρα δημοφιλούς ψυχαγωγίας και

Γ. Επίκεντρα πολιτισμού και αναψυχής στο όριο της πόλης με το φυσικό υδάτινο στοιχείο

---

<sup>13</sup> Sassen S., Roost F., *The city: strategic site for the global entertainment industry*, Judd D.R. and Fainstein S.S., *The tourist City*. Newhaven: Yale University Press, 2000

<sup>14</sup> Γοσπονίδη Α., Μπεριάτος Η., *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*, Έκδ. Κριτική, Αθήνα, 2006

Ως πολιτιστικά επίκεντρα υψηλής τέχνης μπορούν να θεωρηθούν τα clusters στο κέντρο της πόλης που συγκεντρώνουν πολιτιστικές δραστηριότητες, όπως μουσεία διαφόρων τύπων, θέατρα, όπερες, αίθουσες συναυλιών, συνεδριακά κέντρα κ.λπ. Αυτού του είδους τα πολιτιστικά επίκεντρα συνήθως παράγονται μέσα από διαδικασίες αστικής ανάπλασης ή/και αναδόμησης και ο νέος ιστός είναι κράμα παλιών διατηρητέων και επανασχεδιασμένων κτιρίων και νέων κτιριακών συγκροτημάτων καινοτόμου σχεδιασμού και αρχιτεκτονικής μορφής.

Ως επίκεντρα δημοφιλούς ψυχαγωγίας μπορούν να θεωρηθούν περιοχές στο κέντρο της πόλης, συνήθως στο ιστορικό κέντρο όπου συγκεντρώνονται μπαρ, εστιατόρια, καφετέριες, club pop μουσικής, καταστήματα με αντίκες, βιβλιοπωλεία, μικρά πειραματικά θέατρα κ.λπ. Τα επίκεντρα δημοφιλούς αναψυχής συνήθως αντιστοιχούν σε υποβαθμισμένες παλιές περιοχές κατοικίας ή βιομηχανία, χονδρεμπόριο και αποθηκών που αναπλάστηκαν. Ως εκ τούτου, ο αστικός ιστός αποτελείται κυρίως από διατηρητέα παραδοσιακά κτίρια που επανασχεδιάστηκαν και επαναχρησιμοποιήθηκαν. Οι περισσότερες ευρωπαϊκές και αμερικανικές πόλεις έχουν να επιδείξουν παραδείγματα τέτοιων επικέντρων δημοφιλούς αναψυχής που συνήθως αντιπροσωπεύουν την πιο ζωντανή συνοικία της πόλης.

Ωστόσο, σύμφωνα με τους συγγραφείς Γοσπονίδη Α., και Μπεριάτο Η., όσο αφορά τα επίκεντρα πολιτισμού και αναψυχής στα χωρικά όρια της πόλης με το υδάτινο στοιχείο η ανάπλαση των αστικών θαλάσσιων μετώπων και η δημιουργία επικέντρων πολιτισμού και αναψυχής στα χωρικά όρια της πόλης με το υδάτινο στοιχείο αποτελούν διεθνές πολεοδομικό φαινόμενο κατά τις τελευταίες δύο δεκαετίες περίπου. Η αναγκαιότητα ανάπλασης των αστικών θαλάσσιων μετώπων και η γένεση του φαινομένου συνδέεται με την παρακμή παλιών λιμενικών εγκαταστάσεων στα κέντρα των πόλεων λόγω ελλείψεων σε χώρους για ανανέωση και εκσυγχρονισμό του τεχνολογικού εξοπλισμού τους. Η μεταφορά των λιμενικών δραστηριοτήτων σε νέες σύγχρονες

εγκαταστάσεις στο περιαστικό θαλάσσιο μέτωπο επέτρεψε σε πολλές πόλεις τον ανασχεδιασμό των παλιών κεντρικών λιμένων προβλητών και αποθηκών ως χώρων πολιτισμού και αναψυχής ( μουσεία, γκαλερί, αίθουσες συναυλιών κ.λπ.) Ταυτόχρονα οι δράσεις ανάπλασης των λιμενικών χώρων συχνά ενθάρρυναν και την αναζωογόνηση γειτονικών υποβαθμισμένων παλιών περιοχών κατοικία, χονδρεμπορίου ή βιομηχανίας σε επαφή με το θαλάσσιο μέτωπο και την δημιουργία clusters δημοφιλούς αναψυχής με εστιατόρια, καφετέριες, bars, clubs, ζωντανής μουσικής, δισκοπωλεία, βιβλιοπωλεία κ.λπ.

Η ανάπλαση των αστικών θαλάσσιων μετώπων άρχισε στην Αμερική ήδη από τα τέλη της δεκαετίας του '70 με την ανάπλαση του Inner Harbor της Βαλτιμόρης και είχε ευρεία διάδοση στην Ευρώπη και τον υπόλοιπο κόσμο στις δεκαετίες '80 και '90. Σε μια πορεία δύο δεκαετιών, το πολεοδομικό φαινόμενο της πολιτιστικοποίησης των χωρικών ορίων της πόλης με το φυσικό υδάτινο στοιχείο εντατικοποιήθηκε και σταδιακά μετασχηματίστηκε:

Σύμφωνα με την Γοσπονίδη Α., και τον Μπεριάτο Η.<sup>15</sup>, αρχικά στη δεκαετία του '80, το φαινόμενο βρήκε εφαρμογή στις ανεπτυγμένες χώρες του οικονομικού πυρήνα της Ευρώπης και μάλιστα στις κεντρικές παραθαλάσσιες ζώνες των μητροπόλεων και των μεγάλων πόλεων. Ως σημαντικά πρώιμα παραδείγματα στην Ευρώπη μπορούν να αναφερθούν η ανάπλαση του St. Catherine's Dock στο Λονδίνο, η ανάπλαση των Liverpool Docks, καθώς και η ανάπλαση της κεντρικής παραλιακής ζώνης της Βαρκελώνης στο πλαίσιο της προετοιμασίας της πόλης για τους ολυμπιακούς του 1992.

Στη δεκαετία του '90, το φαινόμενο επεκτάθηκε σε χώρες της οικονομικής περιφέρειας της Ευρώπης, όπως για παράδειγμα στην Πορτογαλία και την Ελλάδα. Άρχισε επίσης να έχει εφαρμογή όχι μόνος

---

<sup>15</sup> Γοσπονίδη Α., Μπεριάτος Η., *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*, Έκδ. Κριτική, Αθήνα, 2006

στις μεγάλες παραλιακές πόλεις, αλλά και σε παραλιακές πόλεις μεσαίου μεγέθους καθώς επίσης και σε ηπειρωτικές πόλεις κατά μήκος των όχθων ποταμών. Ταυτόχρονα οι αναπλάσεις των χωρικών ορίων των πόλεων με το υδάτινο στοιχείο άρχισαν να χαρακτηρίζονται από καινοτόμες στον αστικό και τον αρχιτεκτονικό σχεδιασμό του χώρου και από εμβληματικά έργα. « Στο Μπιλμπάο της Ισπανίας, η περιοχή Abandoibarra στη νότια όχθη του ποταμού Nervion, η οποία μετά την ανάπλαση της περιλαμβάνει το Μέγαρο Μουσικής και Συνεδρίων ( Euskalduna Palace ) σχεδιασμένο από τους Federico Soriano και Dolores Palacios, την πεζογέφυρα Volantin σχεδιασμένη από τον Santiago Calatrava και κυρίως το εμβληματικό κτίριο του Guggenheim Museum του Frank O. Gehry, αποτελεί ίσως το χαρακτηριστικότερο παράδειγμα αυτής της περιόδου. Η επιτυχία καινοτόμων αρχιτεκτονικών μορφών και εμβληματικών έργων, όπως το Guggenheim Museum οδήγησε ακόμη και στη σχεδόν μιμητική επανάληψη τους σε άλλες πόλεις. »<sup>16</sup>

Σήμερα, το φαινόμενο της πολιτιστικοποίησης των αστικών θαλάσσιων μετώπων φαίνεται να μετασχηματίζεται ξανά και να γεννά νέα τοπία :

Πρώτον, οι αναπλάσεις που σχεδιάζονται ή άρχισαν να υλοποιούνται σε μητροπόλεις της νοτιανατολικής Ασίας και της Αυστραλίας, όπως για παράδειγμα στην περιοχή West Kowloon του Χόνγκ Κονγκ και στη Μελβούρνη, δείχνουν ότι η έκταση των παραλιακών περιοχών που αναδομούνται ως επίκεντρα πολιτισμού και αναψυχής έχει αυξηθεί πάρα πολύ. Για παράδειγμα, στη περίπτωση του West Kowloon του Χόνγκ Κονγκ, η επιφάνεια ξεπερνά τα 40 εκτάρια.

Δεύτερον, τα νέα παραλιακά επίκεντρα πολιτισμού και αναψυχής συνδυάζονται με νέα επιχειρηματικά επίκεντρα σε άμεση γειτνίαση. Σ' αυτή την περίπτωση, το αναδύμενο νέο αστικό τοπίο αποτελεί ένα εκτεταμένο πολυεπίκεντρο πολιτισμού, ψυχαγωγικών και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.

---

<sup>16</sup> Γοσπονίδη Α., Μπεριάτος Η., *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*, Έκδ. Κριτική , Αθήνα, 2006



Τέλος, η ανάπλαση και πολιτιστικοποίηση των θαλάσσιων μετώπων βρίσκει εφαρμογή όχι μόνο στα κέντρα αλλά και στις παρυφές της πόλης, όπως στην περίπτωση της Βαρκελώνης και του Φόρουμ των Πολιτισμών 2004.

Θαλάσσιο μέτωπο

## **Θαλάσσιο μέτωπο**

### **Ορισμός του παραλιακού μετώπου**

Όσον αφορά το θαλάσσιο μέτωπο ή σωστότερα τη ζώνη επαφής με το νερό μπορούμε να πούμε πως είναι το φυσικό σύνορο ανάμεσα στην υδάτινη επιφάνεια και την ενδοχώρα. Αποτελεί την «πύλη», το σημείο πρόσβασης από τη θάλασσα στην πόλη, αλλά και το σημείο πρόσβασης της πόλης και της παρακείμενης ενδοχώρας στη θάλασσα. Επίσης συνιστά πόλο έλξης για τους κατοίκους και τους επισκέπτες της πόλης, περιοχή – σύμβολο του χαρακτήρα και της μορφής της καθώς και βασικό παράγοντα ανάπτυξης αυτής, στον οικονομικό, πολιτιστικό και κοινωνικό τομέα.

Επομένως είναι μια περιοχή φορτισμένη με συμβολισμούς, μνήμες, ιστορικές διαδρομές, συναισθήματα αλλά και κοινωνικοοικονομικούς συμβολισμούς.

Η ποικιλομορφία των περιοχών, που χαρακτηρίζονται ανάλογα με την περίπτωση ως θαλάσσια μέτωπα, καθιστά την ανάπλαση αυτών ένα έργο δύσκολο, που απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή και εμπειρία, έτσι ώστε να είναι κατάλληλα προσαρμοσμένη στην εκάστοτε περιοχή μελέτης και να λαμβάνει υπόψη τις ιδιαίτερες απαιτήσεις αυτής. Για το λόγο αυτό, πρέπει να γίνεται με τη συμμετοχή και τη σύμφωνη γνώμη τεχνικών συμβούλων, διαφόρων ειδικοτήτων, όπως πολεοδόμων, χωροτακτών, συγκοινωνιολόγων, λιμενολόγων, γεωλόγων, γεωπόνων, κ.τ.λ.

## Ο ρόλος του θαλάσσιου μετώπου για την πόλη

« Ο σχεδιασμός στο όριο πόλης – νερού, εκεί που ο συμπαγής αστικός χώρος συναντάει τη φύση στην πιο ασταθή της μορφή – το νερό – είναι μια μεγάλη πρόκληση. Πόσο μάλλον εάν το υδάτινο στοιχείο στο οποίο αναφερόμαστε ενυπάρχει με τη μορφή της θάλασσας, του μεγαλύτερου σε έκταση υδάτινου στοιχείου που μπορεί κάποιος να συναντήσει στη φύση. »<sup>17</sup>

Τα περισσότερα, σύγχρονα παραδείγματα που αφορούν την ανάπλαση αστικών περιοχών κοντά στο νερό, αναφέρονται κατά κύριο λόγο σε λιμενικές και παραλιακές ζώνες. Και αυτό γιατί τα θαλάσσια μέτωπα και οι παραλιακές ζώνες είναι τόποι ιδιαίτερα σημαντικοί για την ανάπτυξη τόσο της κοινωνικής ζωής των κατοίκων, όσο και των λιμενικών δραστηριοτήτων των πόλεων. Σύμφωνα με τους συγγραφείς Δουδούμη Κ., και Μουρατίδου Γ., η ύπαρξη μιας απέραντης θαλάσσιας επιφάνειας νερού, μετά την ακτογραμμή που τη διαχωρίζει από τη συμπαγή ξηρά του αστικού χώρου, δίνει μια ξεχωριστή αίσθηση του απέραντου, ανοικτού ορίζοντα και του σπάνιου, ατελείωτου κενού, μια αίσθηση μοναδική την οποία μπορούν να προσφέρουν μόνο οι παραθαλάσσιες πόλεις. Για το λόγο αυτό, λοιπόν, οι πόλεις αυτές είναι δικαιολογημένα περήφανες για το μοναδικό προνόμιο το οποίο διαθέτουν και στις περισσότερες περιπτώσεις προσπαθούν να αξιοποιήσουν, με τον καλύτερο δυνατό τρόπο, τις παράκτιες ζώνες τους και να επωφεληθούν όσο περισσότερο μπορούν από αυτές σε όλους τους τομείς. Ειδικής σημασίας η θάλασσα στην αρχιτεκτονική του τοπίου της πόλης είναι, επίσης, από κοινωνική, από αντιληπτική, ψυχολογική και οικολογική σκοπιά. Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι η οικολογική ευαισθησία για προστασία του θαλάσσιου και παραθαλάσσιου περιβάλλοντος πρέπει να είναι από τις πρωταρχικές

---

<sup>17</sup> Δουδούμη Κ., Μουρατίδου Γ., *Το νερό στην αρχιτεκτονική του αστικού τοπίου*, Έκδ. Ζήτη, Θεσσαλονίκη, 2008

μας επιδιώξεις καθώς σε συνδυασμό με όλα τα παραπάνω οδηγεί στην αειφορία των σύγχρονων πόλεων.

### **Εξέλιξη των παραθαλάσσιων πόλεων και θαλάσσιων μετώπων**

Η Εξέλιξη των θαλάσσιων μετώπων μπορεί να θεωρηθεί ως ο καθρέφτης της εξέλιξης της κοινωνίας.

Η έρευνα σε αυτό το σημείο θα επικεντρωθεί στην ιστορική εξέλιξη των θαλάσσιων μετώπων, πόλεων που αποτελούσαν σημαντικά λιμάνια.

Το υδάτινο στοιχείο αποτέλεσε σημαντικό μέσο για την ανάπτυξη των εμπορικών δραστηριοτήτων. Με την βελτίωση του εμπορίου, οι μικρού μεγέθους λιμένες που προσέφεραν πρόσβαση σε άλλες πόλεις, κατασκευάστηκαν στο όριο της θάλασσας με την ξηρά εξελίσσοντας έτσι το μοντέλο των πόλεων – λιμανιών. Αυτό το φαινόμενο προκάλεσε χωρικές αλλαγές στις ακτογραμμές με αποτέλεσμα τα θαλάσσια μέτωπα να γίνουν το κέντρο των οικονομικών δραστηριοτήτων των πόλεων. Εκείνη την περίοδο, λειτουργούσαν και ως σημεία κοινωνικών δραστηριοτήτων.

Τον 19<sup>ο</sup> αιώνα η επίσκεψη σε μια πόλη - λιμάνι σήμαινε και τη γνωριμία με το μικρόκοσμο που συμπεριλάμβανε διαφορετικές εθνικότητες, κουλτούρες και πολιτισμούς. Η επίσκεψη σε μια πόλη που ήταν λιμάνι αποτελούσε την γνωριμία με τον κόσμο. Ως επί το πλείστον, εκείνη τη χρονική περίοδο υπήρχε μια στενή χωρική αλλά και λειτουργική σύνδεση μεταξύ της πόλης και του λιμανιού.

Στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα, το τοπίο των θαλάσσιων μετώπων, άρχισε να αλλάζει με αποτέλεσμα αυτά να μετατραπούν σε περιοχές βιομηχανικών λειτουργιών. Ως αποτέλεσμα της γρήγορης βιομηχανοποίησης και της εξέλιξης της τεχνολογίας στη ναυπηγική, μια νέα κλίμακα δραστηριοτήτων, που απαιτούσε διαφορετική οργάνωση,

εισήχθη στην εξέλιξη των θαλάσσιων μετώπων. Εργοστάσια μεγάλης κλίμακας, αποθηκευτικοί χώροι και αποβάθρες κατασκευάστηκαν στη θέση των ξύλινων, ενώ νέες λιμενικές ζώνες αναπτύχθηκαν. Εκείνη την χρονική περίοδο τα αστικά θαλάσσια μέτωπα δεν ήταν ελκυστικοί τόποι, κατάλληλοι για αναψυχή. Υπήρχε η κυριαρχία της βιομηχανοποίησης, παρά χρήσεων σχετικών με την ανθρώπινη κλίμακα. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα τον φυσικό και κοινωνικό διαχωρισμό μεταξύ πόλης και θαλάσσιου μετώπου. Τα τελευταία 200 χρόνια τα θαλάσσια μέτωπα χρησιμοποιήθηκαν κυρίως για βιομηχανικές και λειτουργικές δραστηριότητες όπως λιμενικές εγκαταστάσεις, βιομηχανίες, ναυπηγικές δραστηριότητες, παροχή υδάτων, παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας κλπ. Αυτές οι χρήσεις απαγόρευαν την πρόσβαση των κατοικιών σε αυτά. Για αυτό το λόγο, αν και τα θαλάσσια μέτωπα είχαν σημαντικές ωφέλειες στην οικονομία της πόλης, επιδρούσαν αρνητικά στην εικόνα της.

Στα μέσα του 20<sup>ου</sup> αιώνα, οι βιομηχανικές και λιμενικές δραστηριότητες των κέντρων των πόλεων μετακομίζουν στις εξωτερικές ζώνες της πόλης αφήνοντας πίσω τους μεγάλα αστικά κενά. Για παράδειγμα, 2000 εκτάρια θαλάσσιου μετώπου στο Λονδίνο και 17,5 μίλια στο Πιτσμπουργκ εγκαταλείφθηκαν. Η τεχνολογική εξέλιξη δεν ήταν ο μοναδικός λόγος που οδήγησε σε αυτή την πολιτική. Οι νέες απαιτήσεις, η οικολογική ευαισθητοποίηση, οι αλλαγές στο βιοτικό επίπεδο των ανθρώπων και η ανάγκη για νέες δραστηριότητες είναι μερικοί από τους παράγοντες που συντέλεσαν στο φαινόμενο αυτό. Τα θαλάσσια μέτωπα απομονώθηκαν από την φυσική, κοινωνική και οικονομική ζωή της πόλης. Μετατράπηκαν σε εγκαταλελειμμένες αστικές περιοχές. Αυτή τη περίοδο, το άρρηκτο μοντέλο πόλης – λιμανιού του 19<sup>ου</sup> καταρρίπτεται προκαλώντας σημαντικές αλλαγές τόσο στη δομή της πόλης, όσο και του θαλάσσιου μετώπου.

Στο δεύτερο μισό του 20<sup>ου</sup> αιώνα, η ανανέωση των θαλάσσιων μετώπων προέκυψε ως ένα από τα σημαντικότερα θέματα αστικού σχεδιασμού. Έτσι δόθηκε η ευκαιρία βελτίωσης των οικονομικών,

κοινωνικών και φυσικών συνθηκών των πόλεων. Παράλληλα με την εγκατάλειψη μιας παλιάς πόλης – λιμανιού που έχει ως αποτέλεσμα την απομάκρυνση των οικονομικών κεφαλαίων από την πόλη, στην πραγματικότητα ανοίγεται μια ανεκτίμητη ευκαιρία της αναβάθμισης της εικόνας της. Η γειτνίαση με τη θάλασσα είναι που κάνει ξεχωριστές αυτές τις αστικές περιοχές. Προσφέρουν μοναδικές ευκαιρίες αστικής ανάπτυξης. Οι αυξημένες απαιτήσεις για νέες δημιουργικές δραστηριότητες, καθορίζουν κυρίως ως νέοι αστικοί υπαίθριοι χώροι με ιδιαίτερο ενδιαφέρον που πηγάζει από την προηγούμενη τους δομή.

Με την είσοδο του 21<sup>ου</sup> αιώνα, η παγκοσμιοποίηση του εμπορίου καθώς και η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών ενθάρρυναν τον επαναπροσδιορισμό και τη συχνή επανατοποθέτηση των λιμενικών λειτουργιών. Επανεξετάζοντας τις σχέσεις ανάμεσα στη πόλη και στο λιμάνι παρατηρούμε ότι τώρα εμπλέκεται η ανανέωση των συνδέσεων, η επανασύγκλιση της πολιτικής καθώς και οι νέες μορφές συνεργασίας. Η ανάπλαση των θαλάσσιων μετώπων είναι μέρος αυτής της διαδικασίας. Εκτιμώντας ότι η σχέση ανάμεσα στη πόλη και το θαλάσσιο μέτωπο είναι μια διαδραστική κατάσταση, κατά κύριο λόγο ανταποκρίνεται καλύτερα στο διοικητικό ή πολιτικοοικονομικό μοντέλο ανάπτυξης. Το θαλάσσιο μέτωπο αποτελεί μια ιδιαίτερη γεωγραφική ζώνη, στα όρια με το υδάτινο στοιχείο, που παλαιότερα αποτελούσε τμήμα του λιμανιού αλλά πλέον είναι ζωτικό τμήμα της πόλης.

Το τελικό στάδιο του μοντέλου εξέλιξης, που ισχύει έως και σήμερα, επικαλείται την ανανεωμένη συνεργασία ανάμεσα στη πόλη και το λιμάνι, καθώς όλο και περισσότερα θαλάσσια μέτωπα αναπλάθονται. Η σχέση μεταξύ του αστικού ιστού και του θαλάσσιου μετώπου της, που παραδοσιακά εμφανίζεται άρρηκτη, προσωρινά διαταράχθηκε και εμφανίζεται σήμερα μετασχηματισμένη. Αν και σήμερα η πόλη και το θαλάσσιο μέτωπο της συνεργάζονται στο τομέα του σχεδιασμού και της διαχείρισης, και παρά τις εξαιρέσεις, η ανάπλαση του παλιού θαλάσσιου μετώπου σε σχέση με τον αστικό ιστό, παρά η εισαγωγή νέων χρήσεων είναι που ολοκληρώνει την διαδικασία της εξέλιξης.

## Τυπολογίες επεμβάσεων στα θαλάσσια μέτωπα

Στη συζήτηση περί θαλάσσιων μετώπων εμφανίζονται διάφορες απόπειρες τυπολόγησης των αναπλάσεων. Στη συγκριτική τους μελέτη «The New Waterfront, a Worldwide Urban Success Story », οι A.Breen και D.Rigby<sup>18</sup> προτείνουν κάποιους κυρίαρχους τύπους, επισημαίνοντας ότι δεν αποκλείεται η δυνατότητα συνδυασμού στοιχείων από τις επί μέρους πρακτικές. Οι τύποι οργανώνονται ως εξής:

- Αναπλάσεις «ψυχαγωγικού τύπου», που βασικά τους στοιχεία είναι οι υπαίθριοι χώροι αναψυχής και οι εκτεταμένες περιοχές πρασίνου. Οι πλατείες, οι κήποι, τα πάρκα, οι πεζόδρομοι, οι ποδηλατόδρομοι, οι παιδικές χαρές, τα αθλητικά κέντρα, τα αναψυκτήρια, οι προκυμαίες και οι μαρίνες που συνθέτουν το τοπίο του θαλάσσιου μετώπου.
- Αναπλάσεις «πολιτιστικού, εκπαιδευτικού και περιβαλλοντικού τύπου», στις οποίες κυριαρχούν χώροι (όπως μουσεία, ενυδρεία, αίθουσες θεάτρου, κινηματογράφου, εκθέσεων και συναυλιών, οικολογικά και τεχνολογικά πάρκα, βιβλιοθήκες).
- Αναπλάσεις «ιστορικού τύπου», στις οποίες το ενδιαφέρον εστιάζεται στη συντήρηση, τον εκσυγχρονισμό και την ανάδειξη μέσω νέων χρήσεων, των διατηρητέων κτισμάτων και κατασκευών.
- Αναπλάσεις «εμπορικού τύπου», οι οποίες αποτελούν κατεξοχήν πόλο έλξης για τους τουρίστες. Εκεί, οι τουρίστες απολαμβάνουν την περιοχή του θαλάσσιου μετώπου μέσω διαφόρων χρήσεων, (όπως τα καταστήματα, τα μπάρ, τα

---

<sup>18</sup> Breen A., Rigby D., The New Waterfront, a Worldwide Urban Success Story, Singapore, 1996



εστιατόρια, οι υπαίθριες αγορές, τα γυμναστήρια, τα ξενοδοχεία).

- Αναπλάσεις «οικιστικής ανάπτυξης». Πρόκειται, σύμφωνα με τους συντάκτες του άρθρου, για σπάνιο φαινόμενο και εξαιρετικά δύσκολο έργο αφού συναντά προβλήματα, τόσο σε σχέση με το ιδιοκτησιακό καθεστώς των θαλάσσιων μετώπων, τα οποία στις περισσότερες χώρες αποτελούν περιουσία του δημοσίου, όσο και με τις αντιδράσεις του κοινού και το πρόβλημα της έλλειψης ασφαλείας και ιδιωτικοποίησης για τους ενοίκους.<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> Μία σύντομη περιγραφή της εν λόγω τυπολογίας βλ. στο άρθρο των Ελ. Αντωνιάδου και Δ. Αγγελίδη, Αναπλάσεις θαλάσσιων μετώπων. Τυπολογία, βασικές αρχές σχεδιασμού

## **Παραδείγματα αστικών επεμβάσεων στο θαλάσσιο μέτωπο**

Τις τελευταίες δεκαετίες, οι κατασκευές στο νερό αποκτούν όλο και πιο έντονη σημασία στο διεθνή χώρο. Πλέον, είναι δυνατή, και σε ορισμένες περιπτώσεις φαίνεται να είναι ακόμη και αναγκαία η επιστροφή στις υδάτινες περιοχές. Το νερό προτείνεται ως ένας νέος χώρος επέκτασης των πόλεων, τα πλεονεκτήματα της οποίας επιχειρούν να απαντήσουν στα περισσότερα σύγχρονα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι σημερινές πόλεις.

« Η έλλειψη γης που έχει προκληθεί τα τελευταία χρόνια από την ταχεία αύξηση πληθυσμού, την ανάπτυξη της βιομηχανίας και την εξάπλωση των αστικών συγκροτημάτων είναι η κύρια αιτία επέκτασης των πόλεων στη θάλασσα. Οι απαιτήσεις εκτάσεων για ζωή, δουλειά και αναψυχή αυξάνονται. Η πίεση που ασκεί η έντονη αστικοποίηση μπορεί να εκτονωθεί σε ένα νέο περιβάλλον που παρέχεται σε αφθονία στις περισσότερες πόλεις και υλοποιείται με τις κατασκευές στο νερό, οι οποίες παρέχουν έναν επιπλέον χώρο. Σε αντίθεση με τις επιχώσεις, οι κατασκευές στο νερό δημιουργούν επιπλέον έδαφος με οικονομικό και φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο, χωρίς να καταστρέφουν το θαλάσσιο οικοσύστημα ή να διαταράσσουν τα θαλάσσια ρεύματα. »<sup>20</sup>

Δεν είναι μόνο η γοητεία του νερού ως φυσικό περιβάλλον, αλλά και η δυνατότητα που προσφέρει στην αναδιαμόρφωση των αστικών σχηματισμών και λειτουργιών, που το κάνει τόσο ελκυστικό.

Μελετώντας διάφορα παραδείγματα διευρύνουμε τον σκοπό και τον τρόπο που αξιοποιήθηκε το νερό ως ένας νέος χώρος ανάπτυξης, αλλά και τις αλλαγές που επέφερε αυτή η επέκταση σε κάθε περίπτωση.

---

<sup>20</sup> Moan T., Utsunomiya T. , Wang C.M., Watanabe E., Very large floating structures applications, analysis and design, report, national university of Singapore, 2004

## Πλωτή σκηνή Seebuhne, Μπέγκρετζ, Αυστρία



Εικόνα 1: πλωτή σκηνή Seebuhne, Μπέγκρετζ, Αυστρία

Η Seebuhne, μια πλωτή σκηνή με 7 χιλιάδες καθίσματα, είναι μια τοποθεσία για μεγάλης κλίμακας όπερες ή μουσικές παραστάσεις σε μια σκηνή πάνω από το νερό στις όχθες της λίμνης της Κωνσταντίας στην πόλη Μπέγκρετζ της Αυστρίας. Κατασκευάστηκε για το φεστιβάλ που πραγματοποιείται κάθε χρόνο στην πόλη Μπέγκρετζ. Η σκηνή, γνωστή στη χώρα ως Seebuhne, είναι το στολίδι του περίφημου φεστιβάλ όπερας της πόλης με τα υδάτινα σκηνικά να μαγεύουν τον κόσμο σε κάθε παράσταση.

« Είναι μια από τις πιο εντυπωσιακές σκηνές όπερας του κόσμου. Χρονολογείται από το 1946, όταν πραγματοποιήθηκε το πρώτο Bregenz Festival. Λόγω έλλειψης κεφαλαίων για την δημιουργία μίας όπερας, η αυστριακή πόλη κατασκευάζει μια πρόχειρη σκηνή στο πιο όμορφο φυσικό περιβάλλον της πόλης , την λίμνη της Κωνσταντίας. Η ιδέα φαινόταν αρκετά εκκεντρική εκείνη την εποχή, αλλά η εφευρετικότητα απέδωσε καρπούς και το κοινό συνέρρεε στην πλωτή σκηνή Seebuhne κάθε καλοκαίρι για τις ετήσιες παραστάσεις. Κάθε δύο χρόνια το στάδιο

επανασχεδιάζεται από την αρχή για το φεστιβάλ Bregenzer Performing Arts. »<sup>21</sup>

Με την εγκατάσταση της δημοφιλούς αυτής σκηνής στα νερά της λίμνης της Κωνσταντίας, το κοινό αποκτά μια ιδιαίτερη οπτική σχέση με το υδάτινο περιβάλλον. Οι κάτοικοι της πόλης, αλλά και άνθρωποι απ' όλο τον κόσμο απολαμβάνουν μαγευτικές στιγμές στο παραθαλάσσιο τοπίο και δημιουργείται έτσι μια στενή πνευματική σύνδεση του πολιτισμού με το υγρό στοιχείο.



Εικόνα 2 και 3: σκηνές όπερας από το φεστιβάλ Μπέγκρετζ

---

<sup>21</sup> The floating opera stage of the Bregenz Festival, Austria :  
[entertainmentdesigner.com](http://entertainmentdesigner.com)

## Πλωτό στάδιο, Σιγκαπούρη



Εικόνα 4: πλωτό στάδιο, Σιγκαπούρη

Στη πυκνοδομημένη και δραστήρια πόλη της Σιγκαπούρης έχει κατασκευαστεί το μεγαλύτερο πλωτό στάδιο του κόσμου στο κόλπο Marina Bay από τον οργανισμό Defence Science and Technology Agency. Με σκοπό την ανάπλαση του κόλπου με έναν εντελώς πρωτοποριακό τρόπο, δημιούργησαν μια εφήμερη κατασκευή η οποία θα μπορεί να μεταφέρεται και να προσαρμόζεται σύμφωνα με τη φύση των γεγονότων που λαμβάνουν χώρα κάθε φορά στη περιοχή.

« Η πλωτή αυτή εξέδρα δημιουργήθηκε ως ένας χώρος για την Εθνική Ημέρα Παρέλασης της πόλης για το 2007 και τα επόμενα έτη. Η ιδέα ήταν να δημιουργηθεί ένας μεγάλος χρηστικός χώρος στο νερό για εκδηλώσεις μαζικής θέασης και να σχεδιαστεί ως ένας χώρος πολλαπλών χρήσεων, ώστε να μπορεί να χρησιμοποιείται για αθλητικές δραστηριότητες, εορταστικές εκδηλώσεις, πολιτιστικές παραστάσεις και δραστηριότητες που αφορούν το νερό, οι οποίες αναπτύσσονταν όλο και περισσότερο. Αυτή η ανάγκη ενός νέου πολυπρογραμματικού

δημόσιου χώρου δημιουργήθηκε όταν ανακατασκευαζόταν το Εθνικό Στάδιο της χώρας, προτείνοντας το πλωτό στάδιο ως την καλύτερη εναλλακτική λύση. Σε έναν πυκνοδομημένο ιστό, που δεν παρέχει τα απαραίτητα περιθώρια για ανάπτυξη μεγάλων λειτουργικών χώρων στη πόλη, το υδάτινο περιβάλλον προσφέρεται ως ιδανικός χώρος. »<sup>22</sup>

Το στάδιο αυτό θεωρείται ότι είναι η μεγαλύτερη πλωτή σκηνή παραστάσεων στον κόσμο. Επιτρέπει στους θεατές που βρίσκονται στη στεριά να παρακολουθούν τις εκδηλώσεις στο στάδιο πάνω στο νερό με φόντο τον ορίζοντα της πόλης της Σιγκαπούρης.

Η κατασκευή βρίσκεται στον κόλπο, ενωμένη με τη στεριά με τρεις διαδρόμους και εμφανίζεται σχεδόν αποκομμένη από τη πόλη. Ωστόσο, η εξέδρα που αποτελεί σημαντικό μέρος της λειτουργίας του σταδίου, βρίσκεται στο παράκτιο μέτωπο, αναπτύσσοντας μια στενή σχέση και άμεση σύνδεση του δομημένου και του υδάτινου περιβάλλοντος.

Η έλλειψη ζωτικού χώρου στο κέντρο της πόλης οδήγησε στην επέκταση ενός αναγκαίου για τη λειτουργία του δημοσίου προγράμματος πάνω στο νερό, συμβάλλοντας ταυτόχρονα στην ανάδειξη του υδάτινου περιβάλλοντος και δημιουργώντας ένα ορόσημο στο αστικό τοπίο της Σιγκαπούρης.



Εικόνα 5 και 6: πλωτό στάδιο ορόσημο στο αστικό τοπίο της Σιγκαπούρης

---

<sup>22</sup> Wang C.M., Wang B.T., Large Floating Structures : Technological Advances, Σιγκαπούρη: Springer, 2014

## Faaborg Harbor Bath, Δανία



Εικόνα 7: Faaborg Harbor Bath, Δανία

Με τη κατασκευή του Faaborg Harbor Bath, το παραθαλάσσιο μέτωπο του κέντρου της πόλης Faaborg στη Δανία δημιουργεί ένα νέο άνοιγμα προκειμένου να στεγάσει ποικίλες αστικές λειτουργίες. Αυτός ο νέος δημόσιος χώρος στο νερό δίνει μια νέα διάσταση στη ψυχαγωγική δραστηριότητα, αλλά και στη σχέση των κατοικιών με το υγρό στοιχείο. Σχεδιάστηκε από τους JDS, Urban Agency, Creo Arkitekter με σκοπό να δώσει μια στενότερη σύνδεση ανάμεσα στη πόλη και την θάλασσα. Οι τρεις θεματικές προβλήτες δίνουν χώρο για όλους, τα παιδιά όπου οι νέοι άνθρωποι μπορούν να ψυχαγωγηθούν, αλλά και να απολαύσουν τη θέα. Το σχέδιο των «δακτύλων» με τις ανοιχτές λεκάνες μεταξύ των τριών προβλήτων προσφέρει πολλαπλούς τρόπους για να προσεγγίσει κανείς το νερό. Το σχέδιο προσφέρει χώρους για κολύμπι και θαλάσσιες δραστηριότητες. Διαθέτει αποδυτήρια και εγκαταστάσεις για κωπηλάτες, μια πλατφόρμα καταδύσεων, μια θαλάσσια παιδική χαρά και σάουνα για τους χειμερινούς κολυμβητές. « Η πρόθεση των αρχιτεκτόνων δεν ήταν να προγραμματίσουν τις λειτουργίες εξαρχής, αλλά να δημιουργεί ένα πλαίσιο για ένα άγνωστο περιεχόμενο, μια θέση για να ξετυλιχθεί η δημόσια ζωή και το απροσδόκητο, με άλλα

λόγια, ένα μέρος όπου οι άνθρωποι μπορούν να προσαρμοστούν με το δικό τους τρόπο. »<sup>23</sup>

« Το λουτρό αυτό έδωσε στη πόλη Faaborg ένα νέο δημόσιο χώρο που διευκολύνει τη δραστηριότητα και προσελκύει τόσο τους ίδιους τους κατοίκους της, όσο και τους επισκέπτες να απολαύσουν τη θάλασσα και να βιώσουν τελικά το παράκτιο μέτωπο της. »<sup>24</sup>

Η αρμονική ένταξη του στο τοπίο συμβάλει καθοριστικά στην συνέχεια του ιστού στη θάλασσα. Τοποθετείται ως μια προέκταση της υπάρχουσας ακτογραμμής ακολουθώντας την υπάρχουσα μορφολογία και διαμορφώνοντας μια νέα τοπογραφία.



Εικόνα 8 και 9: δημόσιοι χώροι και χώροι στάσης

---

<sup>23</sup> Faaborg Harbor Bath/ JDS, URBAN AGENCY, CREO ARKITEKTER, archdaily.com

<sup>24</sup> FAB/ FAABORG HARBOUR BATH, jdsa.eu



## Copenhagen Harbour Bath, Κοπεγχάγη



Εικόνα 10: πλωτή αποβάθρα Copenhagen Harbour Bath, Κοπεγχάγη

Οι BIG σχεδίασαν στο λιμάνι της Κοπεγχάγης επίσης ένα νέο δημόσιο χώρο στη θαλάσσια ζώνη του λιμανιού, το Copenhagen Harbour Bath, το οποίο φιλοξενεί ένα λουτρό. Το λιμάνι της Κοπεγχάγης βρίσκεται σε μια μεταβατική περίοδο, καθώς μετατρέπεται σταδιακά από ένα βιομηχανικό λιμάνι και μια κυκλοφοριακή διασταύρωση σε ένα πολιτιστικό και κοινωνικό κέντρο της πόλης, με το σχεδιασμό της νέας αυτής λειτουργίας να συμβάλει θετικά στην εξέλιξη αυτή. « Το παρακείμενο πάρκο επεκτείνεται πάνω από το νερό, ενσωματώνοντας τις παράκτιες ανάγκες και απαιτήσεις για προσβασιμότητα, ασφάλεια και προγραμματική ευελιξία. Παράλληλα το λουτρό προσφέρει ένα νέο αστικό τοπίο με αποβάθρες, προβλήτες, ράμπες, παιδικές χαρές και πλωτές αποβάθρες. Το Harbour Bath ολοκληρώνει τη μετάβαση από τη στεριά στο νερό ως ένα ενιαίο τοπίο και καθιστά δυνατή για τους πελάτες της Κοπεγχάγης μια νέα δραστηριότητα, τη κολύμβηση μέσα στη πόλη. »<sup>25</sup>



Εικόνα 11 και 12: δημόσιοι χώροι πλωτής αποβάθρας

<sup>25</sup> Copenhagen Harbour Bath, big.dk

**Ανάπλαση παραλιακών μετώπων**

## **Ανάπλαση παραλιακών μετώπων**

### **Η έννοια της ανάπλασης**

Η «ανάπλαση του παραλιακού μετώπου – ή παράκτιου μετώπου» μίας πόλης – ή ενός τμήματος της – είναι ζήτημα που προκύπτει όλο και πιο συχνά, είτε με τη μορφή αιτήματος είτε με τη μορφή απ' ευθείας προτάσεων. Πρόκειται για ένα μηχανισμό ο οποίος βρίσκεται σε άμεση συνάρτηση με τις σύγχρονες μεταβολές στη δομή των πόλεων αλλά και στις αντιλήψεις γύρω από αυτήν, οι οποίες με τη σειρά τους προκύπτουν στο πλαίσιο των οικονομικών μεταβολών των τελευταίων δεκαετιών.

Τα παράκτια μέτωπα πόλεων τα οποία θεωρείται ότι «χρηζουν» ανάπλασης συνήθως πρόκειται είτε για περιοχές που παλαιότερα καταλαμβάνονταν από βαριές λιμενικές και βιομηχανικές χρήσεις, είτε για αδιαμόρφωτες υποβαθμισμένες περιοχές στην επέκταση και στην περιφέρεια των πόλεων. Κοινό και στις δύο περιπτώσεις είναι το στοιχείο της υποβάθμισης της παράκτιας ζώνης, η οποία υποβάθμιση υποτίθεται ότι δικαιολογεί, αν όχι και απαιτεί, την ανάπλαση, μέσω της οποίας θα «αναζωογονηθεί» η περιοχή, θα αποκατασταθεί το τοπίο και θα προσελκύσει ξανά τον κόσμο της πόλης αλλά και τους επισκέπτες της, και θα αποτελέσει νέο σημείο «κεντρικότητας».

Σύμφωνα με την επιστήμη της πολεοδομίας, η πόλη αποτελεί έναν τόπο συγκέντρωσης διαφορετικών χρήσεων, που παίρνουν χωρικές διαστάσεις στα πλαίσια αυτής. Οι χρήσεις και οι συγκεντρώσεις που παρουσιάζονται στα διάφορα τμήματα του αστικού ιστού, προσδιορίζουν το χαρακτήρα των περιοχών και τμημάτων της πόλης, καθορίζοντας την μορφή και τις ιδιαιτερότητες τους. Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της κάθε περιοχής αποτελούν τις βασικές προσδιοριστικές παραμέτρους στις μελέτες ανάπλασης, κατευθύνοντας τους στόχους και τους σκοπούς της πολεοδομικής παρέμβασης. Μια από τις σημαντικότερες κατηγορίες περιοχών που αποτελούν συχνά πεδία επεμβάσεων είναι οι περιοχές που συνορεύουν με το υγρό

στοιχείο δηλαδή τα μέτωπα της πόλης προς το νερό. Τα σχέδια ανάπτυξης των υδάτινων μετώπων επαναπροσδιορίζουν τη σχέση ανάμεσα στην πόλη και το υδάτινο στοιχείο.

Όμως ο όρος της ανάπτυξης είναι καθαρά μορφολογικός. Στην κλίμακα της αστικής ανάπτυξης δεν αλλάζουν μορφή μόνο τα κελύφη και ο περιβάλλον χώρος, αλλά όλη η διαδικασία παρέμβασης έχει πάντα επιπτώσεις και αναφέρεται αναμφίβολα και στις λειτουργίες τους, όπως και στο ανθρώπινο δυναμικό τους, για το λόγο αυτό ο όρος ανάπτυξη καλύπτεται πληρέστερα με την έννοια της αστικής ανανέωσης. Ο όρος όμως αυτός δεν ανταποκρίνεται ακριβώς στο περιεχόμενο της ανάπτυξης γιατί ως αστική ανανέωση νοείται η κατεδάφιση ενόψει μιας νέας κατασκευής ενός τμήματος της πόλης που καταλαμβάνεται μόνο από κατοικίες, δραστηριότητες ή μικτές χρήσεις.

## **Παράγοντες που οδήγησαν στο μετασχηματισμό των παραλιακών μετώπων**

Από τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο η βιομηχανία, οι εγκαταστάσεις μεταφορικών μέσων και τα λιμάνια μετακινούνται μακριά από τις κεντρικές περιοχές της πόλης. Επομένως διάφοροι παράγοντες οδήγησαν τις πόλεις να ανακαλύψουν και να αδράξουν την ευκαιρία του μετασχηματισμού των παράκτιων μετώπων τους.

Αρχικά η αναγκαιότητα της ανάπλασης των αστικών θαλάσσιων μετώπων και η γένεση του φαινομένου συνδέεται με την παρακμή παλιών λιμενικών εγκαταστάσεων στα κέντρα των πόλεων λόγω ελλείψεως σε χώρους για ανανέωση και εκσυγχρονισμό του τα τεχνολογικού εξοπλισμού τους. Η μεταφορά των λιμενικών δραστηριοτήτων σε νέες σύγχρονες εγκαταστάσεις στο περιαστικό θαλάσσιο μέτωπο, διαπλάτυνε το βασικό τμήμα του χώρου της πόλης και επέτρεψε τον ανασχεδιασμό των παλιών κεντρικών λιμενικών προβλητών και αποθηκών ως χώρων πολιτισμού και αναψυχής (μουσεία, γκαλερί, αίθουσες συναυλιών κ.λπ).

Ταυτόχρονα οι δράσεις ανάπλασης των λιμενικών χώρων συχνά ενεθάρρυναν 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.

Η εξέλιξη της τεχνολογίας των μεταφορών, άλλαξε τον τρόπο μαζικής μεταφοράς των επιβατών, μεταξύ παραθαλάσσιων πόλεων που βρίσκονται σε μεγάλες αποστάσεις. Μάλιστα, την επανάσταση έφερε στα τέλη της δεκαετίας του '50 η κατασκευή και διάθεση στο κοινό των πρώτων διηπειρωτικών αεροσκαφών. Αυτό είχε ως άμεση συνέπεια, την κατακόρυφη μείωση μετακίνησης των επιβατών με πλοία, και τον περιορισμό των τερματικών τους σταθμών.

Ένας άλλος εξίσου σημαντικός παράγοντας, ήταν η μεταφορά των βιομηχανικών ζωνών στα όρια των πόλεων γεγονός που οδήγησε στην παρακμή της δομής της βιομηχανικής πόλης, η οποία ήταν τόσο ραγδαία όσο και υπερμεγέθης σε κλίμακα, μετασχηματίζοντας σημαντικά την εικόνα και την δομή της πόλης του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Σήμερα αυτές οι πόλεις χαρακτηρίζονται ως μεταβιομηχανικές. Οι συνέπειες αυτής της κατάστασης είναι εμφανείς και συνεπάγονται βαθμιαία με την εγκατάλειψη του χώρου, καθώς και με την κοινωνική και οικολογική υποβάθμιση του τοπίου, με αποτέλεσμα την ανάγκη αλλαγής της χρήσης τους αλλά και της ανάπλασης της ευρύτερης περιοχής.

Ένας άλλος σημαντικός παράγοντας ήταν το γεγονός ότι οι κοινωνίες άρχισαν να εκτιμούν τα παλιά κτίρια, τις παλιές γειτονιές και την αξία του «διατηρώ». Μαζί με το περιβαλλοντικό κίνημα η εμφάνισή της διατήρησης της ιστορικής κληρονομιάς σηματοδότησε μια βασική αλλαγή στις πρωτεύοντες αξίες της κοινωνίας. Θέτοντας ως αποτέλεσμα τους πρώτους νόμους περί προστασίας της πολιτιστικής κληρονομιάς. Όλα αυτά συνέβαλαν στην ενίσχυση της εκτίμησης των πόλεων καθώς και στην ανανέωση του ενδιαφέροντος των ιστορικών κτιρίων και δομών του χώρου των θαλάσσιων μετώπων. Ως εξέλιξη οι κοινωνίες απαιτούν την επιστροφή του ωραίου, του καλαίσθητου και του λειτουργικού, με αποτέλεσμα πολλά έργα συντήρησης και αποκατάστασης που διεκπεραιώθηκαν στα τέλη της δεκαετίας του 1960 και στις αρχές του 1970 ήταν αυτά που σήμερα απαντούν σε αξιόλογες περιοχές και αποτελούν αξιοσημείωτα τουριστικά αξιοθέατα.

Κατά την διάρκεια του 1960 και 1970 οι πόλεις επενδύουν στα κέντρα τους, σε μία προσπάθεια να εμποδίσουν τη μετεγκατάσταση των καταστημάτων, των γραφείων και των κατοικιών στα προάστια. Ως άμεσο αντίκτυπο εμπορικά κέντρα άρχισαν να ξεφυτρώνουν στην καρδιά των πόλεων. Η αποκατάσταση τις περισσότερες φορές των κέντρων των πόλεων, ταυτίζονται με την ανάπλαση των παράκτιων μετώπων τους.

Οι υπαίθριες δραστηριότητες αναζητούνται ολοένα και περισσότερο από τις κοινωνίες. Οι άνθρωποι έχουν καταφέρει να κερδίσουν περισσότερο ελεύθερο χρόνο και ζητούν μονοπάτια, διαδρομές και ανοιχτούς χώρους για τις δραστηριότητες τους ως εκτόνωση από τους ρυθμούς της πόλης και την εικόνα του τεχνητού τοπίου. Δημιουργία πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων ή παραποτάμιες διαδρομές που συνδέουν σειρές από πάρκα και ανοιχτούς δημόσιους χώρους, κάνουν δειλά την εμφάνιση τους. Υπάρχουν ωστόσο και οι ψυχαγωγικές αποβάθρες αλιείας, οι αφανείς εγκαταστάσεις που δημιουργούν ένα είδος στιγμιαίας κοινότητας μεταξύ των συμμετεχόντων, μόνες τους είτε ως τμήματα ενός πάρκου δίπλα στο νερό.

Ένας επιπρόσθετος παράγοντας κινητήριος για την ανάπτυξη των θαλάσσιων μετώπων είναι ο τουρισμός. Η ανταγωνιστικότητα μεταξύ των πόλεων για την εικόνα τους και η προσπάθεια εισροής μεγαλύτερου κεφαλαίου από τον τουρισμό οδηγεί στον μετασχηματισμό των ακτών των πόλεων σε πόλους έλξης.

Οι παραπάνω παράγοντες σε συνδυασμό, έχουν επιφέρει δραματικές αλλαγές τα τελευταία 30 χρόνια στα αστικά παράκτια τοπία για τις παρούσες και μελλοντικές γενεές. Η προσαρμοστικότητα των πόλεων ωστόσο, η ικανότητα τους να αφομοιώνουν και να προσαρμόζονται στα δεδομένα αλλάζουν, να προσαρμόζονται στις νέες τεχνολογικές επιρροές, να αντιλαμβάνονται πλήρως τις ευκαιρίες που παρουσιάζονται και να σφυρηλατούν με επιτυχία τις νέες τους εικόνες, οδηγούν σε συνεχείς μετασχηματισμούς του αστικού τοπίου.

## **Το τοπίο και η συμβολή του στο σχεδιασμό του θαλάσσιου μετώπου**

« Η αρχιτεκτονική τοπίου είναι η επιστήμη , τέχνη και τεχνική που ασχολείται συστηματικά με την μελέτη και το σχεδιασμό του τοπίου, υπαίθριου χώρου. Ο σχεδιασμός του τοπίου, ως διαδικασία, στοχεύει στη χωρική επίλυση των προβλημάτων του τοπίου, προϋποθέτει μια σύνθετη αντιμετώπιση, έχει την ανάγκη ευρέως γνωστικού πεδίου και απαιτεί συνεργασιακή προσπάθεια.»<sup>26</sup>

Όσον αφορά τον όρο τοπίο ως αντικείμενο σχεδιασμού, ως μέσο εμπλουτισμού του υπαίθριου αστικού χώρου, τα τμήματα φυσικών τοπίων που εμπεριέχονται σε μια σύγχρονη πόλη, αποτελούν συνήθως θραύσματα μνήμης και χωρικής συνέχειας. « Ο πετυχημένος σχεδιασμός τους αποδίδει συνοχή, μιας και ενδέχεται να επανασυρράπτει οπτικές ασυνέχειες, περιοχές χωρίς ταυτότητα - κενές νοήματος στα όρια της πόλης με το περιαστικό ή το αγροτικό τοπίο, να ενσωματώνει περιοχές ρεμάτων που αποτελούν χωρικό χάσμα, να διαμορφώνει μέσω παραλιακών μετώπων και των ακτογραμμών, τον τρόπο που η πόλη σχετίζεται με το υγρό στοιχείο, να ενεργοποιεί παραμελημένους φυσικούς θύλακες, να ερμηνεύει τη μορφολογική ταυτότητα και ιδιαιτερότητα της πόλης.»<sup>27</sup>

Στο διάλογο μεταξύ αστικού ιστού και θάλασσας, μεταξύ τεχνητού και φυσικού στοιχείου, το παράκτιο μέτωπο, ως αντικείμενο αρχιτεκτονικής τοπίου, έχει το ρόλο του «μεταφραστή». Στο να μεταφράσει δηλαδή τη σημασία του τοπίου στο σχεδιασμό των θαλάσσιων μετώπων. Με το σχεδιασμό των υπαίθριων αυτών χώρων , που χωροθετούνται κατά

---

<sup>26</sup> Ανανιάδου – Τζημπούλου Μ., *Η ανάλυση του τοπίου στο Σχεδιασμό, Συμβολή στην έρευνα της Αρχιτεκτονικής Τοπίου*, Διδακτορική διατριβή,Επιστημονική Επετηρίδα της Πολυτεχνικής Σχολής, Α.Π.Θ, Θεσσαλονίκη, 1962

<sup>27</sup> Καραμανέα Π., *Η συμβολή του τοπίου στο σχεδιασμό αστικών επεμβάσεων μεγάλης κλίμακας*, αρχιτέκτονας Μ.Arch landscape architecture ETSAB UPC, διδάσκουσας στην Αρχιτεκτονική Σχολή Πολυτεχνείου Κρήτης



μήκος του θαλάσσιου μετώπου, δεν πρόκειται μόνο για την επίλυση ενός προβλήματος ανάπλασης ή επανάχρησης μιας υποβαθμισμένης περιοχής, αλλά για την αναζήτηση μιας νέας σχέσης της πόλης με τη θάλασσα. Μιας σχέσης που θα διασφαλίζει την πλήρη ένταξη της παραλιακής ζώνης στις δραστηριότητες και την καθημερινή ζωή της πόλης.

Βασικός στόχος είναι να χρησιμοποιηθεί η αρχιτεκτονική τοπίου για να ενισχύσει την αίσθηση της επαφής της ξηράς με το υδάτινο στοιχείο, αναδεικνύοντας τις θέες, διευκολύνοντας τις προσβάσεις και θέτοντας τις ανάλογες χωρικές ιεραρχίες.

Τα θαλάσσια μέτωπα αποτελούν χαρακτηριστικά «τοπία» μέσα στις πόλεις που έχουν τα δικά τους γνωρίσματα και τις δικές τους ιδιαιτερότητες. Αποτελούν υπαίθριους χώρους που εντάσσονται στον αστικό ιστό και διαμορφώνουν την σχέση της πόλης με τη θάλασσα, διαμορφώνουν την εικόνα της πόλης και είναι καθοριστικοί παράγοντες της λειτουργίας της και της ανάπτυξης της. Χώρους στους οποίους μπορεί η αρχιτεκτονική τοπίου να επέμβει και να συνεισφέρει σε συνεργασία με άλλες επιστήμες, συμβάλλοντας στη καλύτερη και λειτουργικότερη διαμόρφωση τους, με ζωτικής σημασίας αποτέλεσμα.

## Εφαρμοσμένα Παραδείγματα

## **Εφαρμοσμένα παραδείγματα**

Στο κεφάλαιο αυτό, θα αναλυθούν τέσσερα παραδείγματα αναπλάσεων παραλιακών μετώπων, της Γένοβας, της Βαρκελώνης, της Θεσσαλονίκης και της Λεμεσού. Τα παραδείγματα αυτά επιλέχθηκαν για τον λόγο ότι αποτελούν παραδείγματα αστικού σχεδιασμού του ευρωπαϊκού και μεσογειακού χώρου. Αποτελούν παραδείγματα μεγάλου ενδιαφέροντος που αξίζει να μελετηθούν και να αναλυθούν λόγω των επιτυχημένων τους επεμβάσεων αλλά ταυτόχρονα και των προβλημάτων που εντοπίζονται τα οποία πρέπει να ληφθούν υπόψη και να αποφευχθούν σε μεταγενέστερες επεμβάσεις και αναπλάσεις σε άλλα παραλιακά μέτωπα άλλων χωρών.

Κάθε παράδειγμα που θα αναλυθεί, ακολουθεί διαφορετική στρατηγική σχεδιασμού αν και μπορεί ο στόχος και στα τέσσερα παραδείγματα να ήταν κοινός, επιτεύχθηκε με διαφορετικές μεθόδους.

**Παράκτια μέτωπα από τη διεθνή εμπειρία**

**Γένοβα**

## Γένοβα

Με αφορμή την επέτειο της ανακάλυψης της Αμερικής από τον Χριστόφορο Κολόμβο και αφού συμπληρώθηκαν 500 χρόνια, το 1992 στη Γένοβα, γενέτειρα του θαλασσοπόρου , αποφάσισε να εορτάσει αυτήν την επέτειο αναδιατάσσοντας τον χώρο στο παλιό λιμάνι της, το οποίο θεωρήθηκε ο φυσικός υποδοχέας των εορταστικών εκδηλώσεων. Η πόλη είχε έγκαιρα συνειδητοποιήσει την ανάγκη των αστικών αναπλάσεων προκειμένου να ανταποκριθεί στις προκλήσεις των καιρών και η επέτειος αυτή ήταν το έναυσμα ώστε οι πολεοδομικές παρεμβάσεις να προωθηθούν και να υλοποιηθούν.



Εικόνα 13: ανάπλαση λιμανιού Γένοβας

Μέσα από στοχευμένες επεμβάσεις, ο Renzo Piano ο οποίος ήταν αυτός που εισηγήθηκε αυτές τις αρχιτεκτονικές και πολεοδομικές παρεμβάσεις, σε μικρό διάστημα η πόλη απέκτησε νέα τοπόσημα. Ταυτόχρονα, διαμόρφωσε ένα καλά λειτουργικό δομημένο δημόσιο χώρο και δημιούργησε όλα εκείνα τα κελύφη που της ήταν απαραίτητα για να διεκδικήσει μια καλή θέση στην ιεραρχία του οικιστικού δικτύου ευρύτερα, διατηρώντας την τόσο ισχυρή παρουσία της στην ευρωπαϊκή ναυτική ιστορία.

Στην πραγματικότητα, οι παρεμβάσεις είχαν ξεκινήσει αρκετά χρόνια νωρίτερα, όπου και κατασκευάστηκε ο υπερυψωμένος παραλιακός

δρόμος ( *strada sopraelevata*), ο οποίος «έτρεξε» μπροστά από το θαλάσσιο αστικό μέτωπο της πόλης, με την ισχυρή παρουσία της ιστορίας σε αυτό.



Εικόνα 14: σχέση του υπερυψωμένου παραλιακού δρόμου με το θαλάσσιο μέτωπο

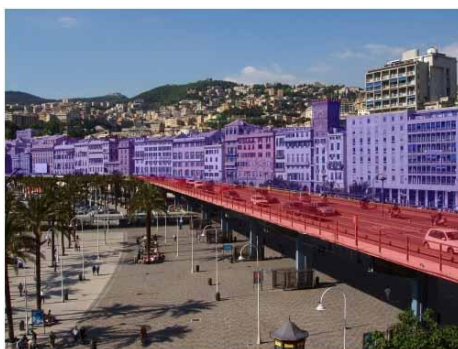
Για πολλά χρόνια, η ισχυρή αυτή παρουσία του υπερυψωμένου παραλιακού δρόμου, έμοιαζε να αποκόβει δραματικά το αστικό σκηνικό από τα θαλάσσια δρώμενα. Ταυτόχρονα, ο στενός χώρος στο λιμάνι δεν πρόσφερε δημόσιο χώρο ικανό να υποδεχτεί συλλογικές δραστηριότητες «εκτόνωσης» της πόλης στη θάλασσα, όπου η πόλη είχε δημιουργήσει ισχυρούς δεσμούς τους τελευταίους οκτώ αιώνες.



Εικόνα 15: αεροφωτογραφία υπερυψωμένου παραλιακού δρόμου



Εικόνα 16: σχέση της κλίμακας του υπερυψωμένου δρόμου



Εικόνα 17 και 18: σχέση κλίμακας του υπερυψωμένου δρόμου με τη γύρω περιοχή

Συνειδητοποιώντας πόσο αναγκαία είναι η ανάπλαση του παραλιακού χώρου και η συνύπαρξη των Γενοβέζων με το νερό, το στοιχείο που τους ανέδειξε, σχεδιάζονται καινούργιες λειτουργίες που συνυπάρχουν με τις παλιές χωρίς να εγκαταλείπεται το παρελθόν και η ιστορία της πόλης, προσπαθώντας η πόλη να ανταποκριθεί ξανά στις περιστάσεις και να δράσει στις νέες οικονομικές μεταβολές, προωθεί ένα νέο χωρικό σύστημα που καταφέρνει να παρέμβει δραστικά στις απρόσωπες σχέσεις της με το λιμάνι. Έτσι ο Renzo Piano, καλείται να σχεδιάσει και να διαμορφώσει δημόσιους χώρους, σύγχρονα τοπόσημα, παρεμβαίνοντας στη ζώνη του λιμανιού, με αποτέλεσμα η πόλη να αποκτά συνοχή και ο πολύ -λειτουργικός χαρακτήρας της να ενισχύεται με νέες χρήσεις. Με αυτό τον τρόπο η Γένοβα μπαίνει στη λίστα με τους πιο διακεκριμένους προορισμούς της Ευρώπης και παραμένει δικτυωμένη με πολλές ευρωπαϊκές πόλεις.

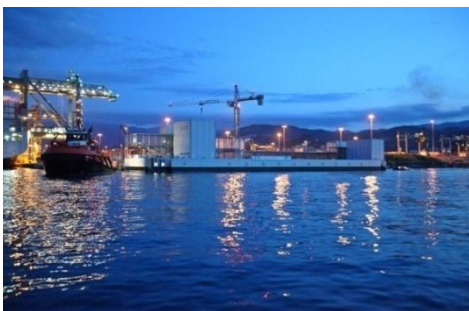


Εικόνα 19: Η κατασκευή Bigo με το στέγαστρο που φιλοξενεί αθλητικές και πολιτιστικές χρήσεις

Στόχος της ανάπλασης ήταν, η αναδιατύπωση των σχέσεων και η δημιουργία χώρων με φανερή την ανάμειξη χρήσεων. Στην προσπάθεια αυτή ο Renzo Piano επιλέγει να κατεδαφίσει πλήθος παλιών βιομηχανικών κτιρίων, διατηρώντας παράλληλα μερικά από αυτά – βαμβακαποθήκες, σιλό,



διοικητικά κτίρια, τα οποία ανακαινίζονται και επαναχρησιμοποιούνται, φιλοξενώντας νέες χρήσεις, συμβατές με τα νέα δεδομένα προσεγγίζοντας το μοντέλο της πολύ- λειτουργικής πόλης και ζωντανεύοντας το αστικό κενό που υπήρχε. Επιπρόσθετα, δημιουργούνται νέοι υπαίθριοι χώροι, ενώ οι χρήσεις ποικίλουν και ενισχύουν το θαλάσσιο χαρακτήρα της πόλης. Αίθουσες αναψυχής , εκδηλώσεων, γραφεία , συνεδριακοί χώροι , αγορές δημιουργούνται, ένα ενυδρείο κατασκευάζεται και τοποθετείται κατοικία και ξενοδοχειακοί χώροι. Ο υπόλοιπος χώρος πεζοδρομείται και μεγάλοι φοίνικες τοποθετούνται παράλληλα του υπερυψωμένου δρόμου. Το μορφολογικό υπόβαθρο της ανάπλασης αποτελείται από τις μεταλλικές κατασκευές και τους γερανούς που εμφανίζονταν στο βιομηχανικό λιμάνι της Γένοβας. Με βάση τους πανύψηλους γερανούς, επιλέγεται η κατασκευή ενός συστήματος ( το Bigo ) με μεταλλικούς βραχίονες που ξεπηδούν από το νερό και στηρίζουν ένα μεγάλο στέγαστρο και ένα παρατηρητήριο, το οποίο σηκώνεται ψηλά και δίνει τη δυνατότητα στον καθένα να αναγνωρίσει από ψηλά την πόλη.



Εικόνα 20: το ενυδρείο στο λιμάνι



Εικόνα 21: μεταλλικές κατασκευές και γερανοί στο λιμάνι

Ταυτόχρονα με την παρέμβαση στο παραλιακό μέτωπο εμφανίζονται και άλλες κατασκευές, κτιριακοί χώροι που συνεχίζουν να αναπτύσσονται με τα σύγχρονα πλέον πρότυπα. Έτσι πέρα από το ιστορικό κέντρο σε μικρή απόσταση παρατηρούνται μεγάλοι όγκοι, σύγχρονοι ουρανοξύστες που παράλληλα με το φάρο Lanterna,

ξεχωρίζουν. Φιλοξενούν γραφεία, επιχειρήσεις και εμπορικά κέντρα. Η πόλη αποκτά μια διαφορετική δομή και το αστικό τοπίο αποτυπώνεται στον ορίζοντα με καινούργια στοιχεία. Χαρακτηριστικό δείγμα τέτοιων κτιρίων είναι το Il Matitone.



Εικόνα 22: γενική άποψη λιμανιού Γένοβας

## Προτάσεις νέων αναπλάσεων

### Ponte Parodi



Εικόνα 23: βραβευμένη πρόταση των UN Studio/ Van Berkel & Bos., Ponte Parodi

Λίγα χρόνια αργότερα , το 1995 όταν οι κατασκευές του Piano έμοιαζαν να είναι ήδη ξεχασμένες, η πόλη της Γένοβας επιχείρησε νέα αρχιτεκτονική αναδίπλωση. Σχηματίστηκε η ανώνυμη εταιρεία Societa Porto Antico, με σκοπό να αναβαθμίσει τις παρεμβάσεις του 1992 και να διευρύνει τη σχέση του παλιού λιμανιού με την παλιά πόλη που απλωνόταν από πίσω. Έτσι διαμορφώθηκε ένας νέος διεθνής αρχιτεκτονικός



Εικόνα 24: βραβευμένη πρόταση Ponte Parodi στην ιστορική αποβάθρα

διαγωνισμός με αντικείμενο την δημιουργία ενός μεγάλου πολιτιστικού-ψυχαγωγικού κέντρου. Ο διαγωνισμός ξεκίνησε το Μάιο 2000 και από μια προεπιλογή 125 υποψηφίων 16

προχώρησαν στην πρώτη φάση. Από μια ακόμη μικρότερη ομάδα, που έγινε δεκτή στη δεύτερη φάση, προέκυψε ο νικητής το γραφείο UN Studio/ Van Berkel & Bos.

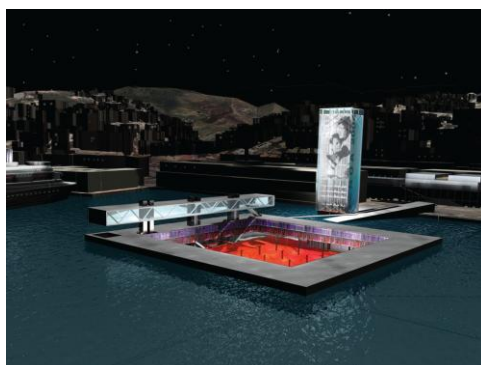
Σκοπός αυτού ήταν η δημιουργία ενός σύγχρονου κέντρου ψυχαγωγίας και πολιτισμού στην ιστορική αποβάθρα Parodi. Οι προτάσεις και οι νέες χρήσεις θα έπρεπε να συμβαδίζουν απόλυτα με το περιβάλλον του κομματιού της πόλης που βρισκόταν από πίσω, με το οικονομικό της υπόβαθρο, αλλά και με τις πανεπιστημιακές εγκαταστάσεις που γειτνιάζαν με την αποβάθρα. Προτεραιότητα θα έπρεπε να δοθεί και στις ανάγκες του λιμανιού και οι προτάσεις να προωθούν την αύξηση της κίνησης των επιβατών, εκπέμποντας την οικονομική του δύναμη. Η παρουσία των γιγάντιων σιλό και των βιομηχανικών εγκαταστάσεων εμπόδιζαν τη θέα της πόλης από τη θάλασσα, οπότε και επιδιώχθηκε και η κατεδάφιση τους.



Εικόνα 25 και 26: εξωτερικοί δημόσιοι χώροι

Μέσα από διάφορες προσπάθειες οι προτάσεις που έσπευσαν να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις των αρχών, δημιουργούν περιβάλλοντα που δύσκολα εξασφαλίζουν αρμονική

σύνδεση και αναβίωση της



Εικόνα 27: πρόταση δεύτερης φάσης Rem Koolhaas και Stefano Boeri



παλιάς πόλης, ενώ δεν επιχειρείται μια λειτουργική προσέγγιση και ένωση του αστικού τοπίου με την παραθαλάσσια έκταση. Η πρόταση των MVRDV για την περιοχή ( πρώτη φάση του διαγωνισμού ), στοχεύει στην εφαρμογή κυματιστών κορδελών που υψώνονται από το έδαφος, αλληλοσχετιζόμενες με τον υπερυψωμένο παραλιακό δρόμο. Στη δεύτερη φάση ο Rem Koolhaas και ο Stefano Boeri προτείνουν μια βυθισμένη, τετράγωνη πλατεία μέσα στο νερό, επέμβαση που σίγουρα θα ενίσχυε την περιοχή. Η λύση όμως των UN Studio/ Van Berkel & Bos κερδίζει το διαγωνισμό και τις απαιτήσεις των αρχών, με την εφαρμογή ενός συγκροτήματος που διασπάται σε πολλά επίπεδα και δημιουργεί ενδιαφέροντες εσωτερικούς και εξωτερικούς χώρους στην αποβάθρα.

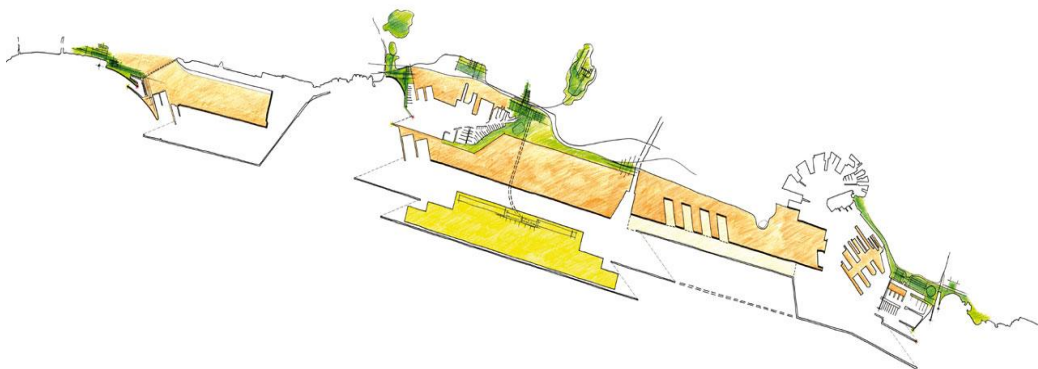
### **Πρόταση Renzo Piano για συλλογική ανάπλαση του θαλάσσιου μετώπου**



Εικόνα 28: Πρόταση Renzo Piano για συλλογική ανάπλαση του θαλάσσιου μετώπου

Με την ανάδειξη της Γένοβας ως Ευρωπαϊκή πολιτιστική πρωτεύουσα, το 2004 ο Renzo Piano πρότεινε την επέκταση της ανάπλασης του παραλιακού μετώπου προς τα δυτικά, αναδιαμορφώνοντας την ακτογραμμή και ορίζοντας το χώρο για τις σημερινές λιμενικές και βιομηχανικές δραστηριότητες. Η πρόταση του είχε ως στόχο την απελευθέρωση του χώρου και την αναζωογόνηση του από τις υποβαθμισμένες φτωχές βιομηχανικές αστικές περιοχές και από το γεγονός ότι η πόλη είναι αποκομμένη από τη θάλασσα. Μέσα από την ανάπλαση του ο Renzo Piano, δημιουργεί ένα τεχνητό νησί που θα

φιλοξενήσει τις υποδομές του αεροδρομίου που μέχρι τώρα τοποθετούνται στο θαλάσσιο μέτωπο, δημιουργώντας σοβαρά προβλήματα στην σύνδεση της πόλης με τη θάλασσα, όπου δίνει την ευκαιρία στο αστικό κενό που δημιουργείται και στις υπάρχουσες βιομηχανικές εγκαταστάσεις να ανασχεδιαστούν. Στόχος του είναι η χρήση μίας ισχυρής πράσινης ζώνης κατά μήκος των λιμενικών εγκαταστάσεων και νέων δημόσιων χώρων στάσης και κίνησης όπου η έλλειψη του είναι αισθητή στον ιστό της πόλης. Η επέμβαση αυτή ορίζει μια πιο προσγειωμένη και φιλική λύση στο καίριο αυτό ζήτημα. Όλες οι παραπάνω προτάσεις δεν έχουν εφαρμοστεί, παραμένουν όμως ένα ισχυρό υλικό για τη βέλτιστη εφαρμογή τους στο πραγματικό περιβάλλον.



Εικόνα 29: Πρόταση Renzo Piano για συλλογική ανάπτυξη του θαλάσσιου μετώπου

Η λιμενική ζώνη πολλών χιλιομέτρων πέραν του παλιού λιμανιού, για πολλά χρόνια περιλάμβανε όλες τις βιομηχανικές εγκαταστάσεις της πόλης και φιλοξενεί εμπορικές δραστηριότητες, επιβατικούς σταθμούς καθώς και το αεροδρόμιο. Έτσι με την ανάπλαση του παραλιακού μετώπου ο Renzo Piano, θέλησε να αναδείξει την πολυσήμαντη ιστορία της πόλης και την παρουσία της ως ισχυρή ναυτική δύναμη στη λεκάνη της Μεσογείου. Η πόλη όλον αυτό τον καιρό είχε χάσει την αξία της και υπολειτουργούσε, χωρίς να μπορεί να συνδεθεί με το λιμάνι της. Τώρα το λιμάνι αποκτά νέα τοπόσημα, ενώ την ίδια στιγμή ελευθερώνεται χώρος φιλοξενώντας ωφέλιμες χρήσεις και εγκαταλελειμμένα βιομηχανικά κελύφη επαναχρησιμοποιούνται. Το λιμάνι μετατρέπεται από μια άγονη ζώνη σε ένα πολύ – λειτουργικό κομμάτι που καλείται πάνω από όλα να ενταχθεί οργανικά στην περιοχή και να συμβιώσει με το υπάρχων σύστημα.

**Βαρκελώνη**



## Βαρκελώνη

Η Βαρκελώνη λόγω της στρατηγικής της θέσης γεωγραφικά, της τουριστικής της ανάπτυξης και της έντονης βιομηχανίας αποτελούσε και αποτελεί ένα από τα σπουδαιότερα λιμάνια της Μεσογείου.



Εικόνα 30: γενική άποψη ανάπτυξης θαλάσσιου μετώπου της Βαρκελώνης

Με αφορμή την ανάληψη των Ολυμπιακών αγώνων του 1992, ξεκινά ένα ευρύτερο πρόγραμμα αναβάθμισης της πόλης, προκειμένου να προχωρήσουν σε εκτεταμένα έργα αναμόρφωσης και αναβάθμισης της πόλης, όσο και την μεταολυμπιακή περίοδο ώστε οι αναβαθμισμένες περιοχές να καταστούν πόλοι έλξης τουριστών κυρίως κοντά στο λιμάνι αλλά και στην παράκτια ζώνη προς τα ανατολικά μέχρι τις εκβολές του ποταμού Besos.

Τα αστικά αυτά έργα είχαν να κάνουν κατά κύριο λόγο με το κυκλοφοριακό σύστημα της πόλης και την πλήρη αποκοπή του παραλιακού μετώπου από τον υπόλοιπο αστικό ιστό της πόλης και το γεγονός ότι μεγάλο τμήμα των κυκλοφοριακών υποδομών κάλυπταν την παράκτια ζώνη καθώς αυτό αποτελούσε εμπόδιο στην σύνδεση του υδάτινου στοιχείου με τον αστικό ιστό της πόλης. Έτσι έθεσαν στόχο την δημιουργία δημόσιων χώρων κοντά στο παραλιακό μέτωπο δίνοντας την δυνατότητα σύνδεσης της παράκτιας ζώνης με τους κατοίκους της περιοχής.



Εικόνα 31: κυκλοφοριακό σύστημα στο θαλάσσιο μέτωπο



Εικόνα 32: δημόσιος χώρος ανάπλασης και όρια κτιρίων και δρόμου

Επιπρόσθετα τα αστικά έργα περιλάμβαναν τις περιοχές των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων, την περιοχή Port Vell (παλιό λιμάνι) , όπου τοποθετήθηκαν ο υπαίθριος χώρος Moll de la Fusta, ο πεζόδρομος Maritim και το λιμάνι της Barceloneta, καθώς και το παραλιακό μέτωπο προς τα ανατολικά, όπου σχεδιάστηκαν μια σειρά από πάρκα και παραλίες στο όριο στεριάς- θάλασσα, δημιουργώντας μια νέα σχέση ανάμεσα τους και τέλος στοχεύοντας στην ανάπλαση και ανανέωση των υποβαθμισμένων και εγκαταλελειμμένων περιοχών δίπλα στη θάλασσα.

### Port Vell

Πρόθεση της επέμβασης ήταν το «άνοιγμα της Βαρκελώνης προς τη θάλασσα» με την αναδιαμόρφωση του λιμένα Port Vell. Το Port Vell

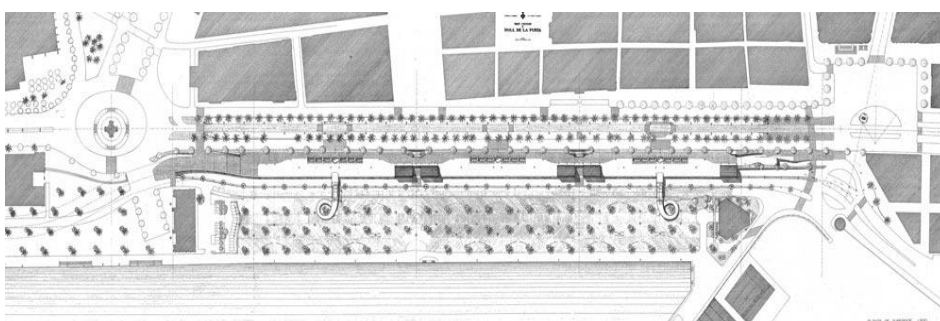


Εικόνα 33: ανάπλαση λιμανιού Port Vell

είναι ένα τεχνητό λιμάνι, έργο πολλών επιχωματώσεων που αποτελούσε και αποτελεί το λιμάνι της Βαρκελώνης. Μέχρι και σήμερα, το δυτικό τμήμα του λιμανιού αποτελεί το εμπορικό

και τουριστικό λιμάνι της πόλης. Το ανατολικό κομμάτι του από την άλλη, αποτελεί μια υποβαθμισμένη περιοχή της πόλης με εγκαταλελειμμένες αποθήκες, σιδηροδρομικές γραμμές, εργοστάσια αλλά και υποβαθμισμένες λιμενικές δραστηριότητες, με αποτέλεσμα να θέτει τον στόχο ώστε να τοποθετηθεί σε αυτό το σημείο ο υπαίθριος χώρος Moll de la Fusta, ο πεζόδρομος Maritim και το λιμάνι της Barceloneta.

### Moll de la Fusta



Εικόνα 34: κάτοψη ανάπλασης της περιοχής Moll de la Fusta

Η ανάπλαση της περιοχής Moll de la Fusta ξεκινά το 1983 και κύριος μελετητής της αστικής αυτής ανάπλασης είναι ο Manuel de Sola



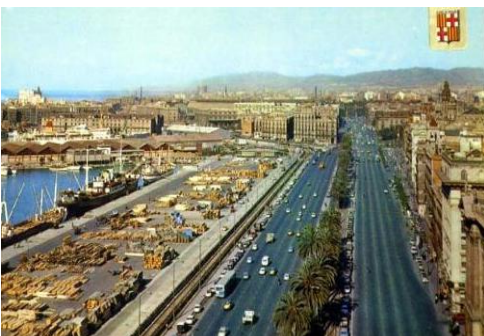
Εικόνα 35: έργο ανάπλασης της περιοχής Moll de la Fusta

Morales. Μέσα από το σχέδιο του προσπαθεί με διάφορους τρόπους να αποκαταστήσει τη χαμένη σχέση ανάμεσα στην πόλη και στη θάλασσα δημιουργώντας δύο διαφορετικά επίπεδα. Στο κάτω επίπεδο, μεταφέρει την

παραλιακή οδική αρτηρία μαζί με ένα υπόγειο πάρκινγκ, ενώ στο επίπεδο της παλιάς πόλης, κατασκευάζει ένα μπαλκόνι που κοιτάει προς τη θάλασσα. Σε συνδυασμό με το μπαλκόνι αυτό σχεδιάζει γέφυρες, οι οποίες συντελούν στην άμεση πρόσβαση των πεζών από την παλιά πόλη στην ξύλινη προβλήτα του παλιού λιμανιού, την πλατφόρμα Moll de la Fusta. Στη πλατφόρμα Moll de la Fusta τοποθετεί δημόσια κτίρια καταστήματα, καφετέριες και εστιατόρια με ανάμειξη χρήσεων καθώς η περιοχή αυτή είναι πεζοδρομημένη.



Εικόνα 35 και 36: γέφυρες άμεσης πρόσβασης από πεζούς προς το παραλιακό μέτωπο



Εικόνα 37 και 38: πριν και μετά την αποκατάσταση του κυκλοφοριακού συστήματος



Εικόνα 39: υπόγεια εγκατάσταση του κυκλοφοριακού συστήματος

Βασικό πρόβλημα ανάμεσα στη σχέση της πόλης και της θάλασσας και το οποίο απασχόλησε τον αρχιτέκτονα ήταν το κυκλοφοριακό σύστημα



της πόλης και για αυτό τον λόγο, σε πρώτη φάση λοιπόν, ανυψώθηκαν οι δρόμοι στο επίπεδο του παραλιακού μετώπου, εκμηδενίζοντας έτσι το εμπόδιο μεταξύ πόλης και θάλασσας, ενώ παράλληλα παρακάμφθηκαν με διασταύρωση οι σιδηροδρομικές γραμμές προς το εσωτερικό της πόλης. Σε δεύτερη φάση έγινε η υπόγεια εγκατάσταση αυτής της διασταύρωσης, εξαφανίζοντας το εμπόδιο μεταξύ του μελλοντικού συνοικισμού και του κέντρου της πόλης.

### **Barceloneta**

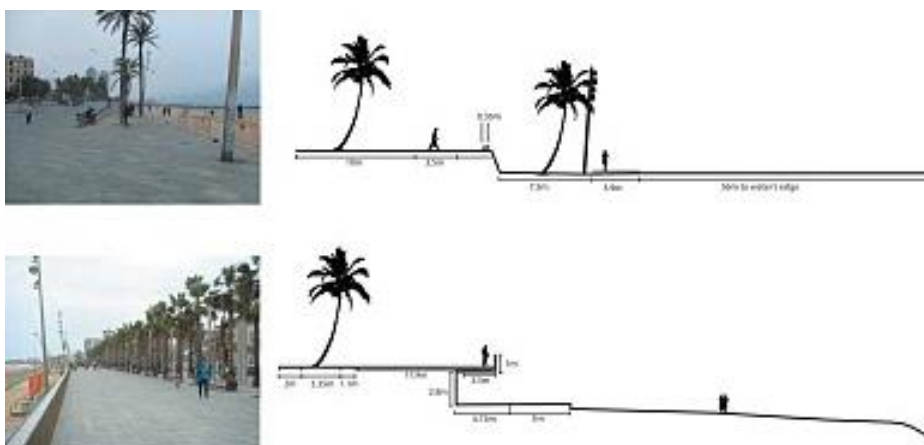


Εικόνα 40: ανάπλαση περιοχής Barceloneta

Το 1983 στη περιοχή Barceloneta, ξεκινούν οι πρώτες αστικές επεμβάσεις, ώστε να αποτελέσει μια περιοχή με εμπορικά κέντρα, χώρους αναψυχής με αθλητικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες. « Στις αρχές του '90 , η παράκτια ζώνη ελευθερώνεται από κάθε μορφή κτιρίου που αποτελεί εμπόδιο στη συνέχεια της, δημιουργώντας έτσι μια αστική συνέχεια μεταξύ του εμπορικού λιμανιού, της περιοχής Moll de la Fusta, της Barceloneta και των παραλιών του Ολυμπιακού χωριού.

Η απελευθέρωση αυτή συμβάλει στο σχεδιασμό πλατειών, πεζοδρόμων και προκυμαίας στην συνολική έκταση της περιοχής. »<sup>28</sup>

Όσον αφορά την οικιστική οργάνωση της περιοχής, τα κτίρια οργανώνονται σε μακριές λεπτές μπάρες- λωρίδες σε συνδυασμό με το σύστημα των δρόμων που έχουν μια κλίση 45 μοιρών με κατεύθυνση προς τη θάλασσα δημιουργώντας οπτικές φυγές από την πόλη προς αυτή και αντίστροφα. Παράλληλα η οργάνωση του δημόσιου χώρου σε άμεση επαφή με τη θάλασσα, επιτυγχάνεται με τον σχεδιασμό δύο πεζοδρόμων σε διαφορετικά υψόμετρα παράλληλα με την καμπύλη της παράκτιας ζώνης. Ο πρώτος και κύριος είναι ένας υπερυψωμένος σε σχέση με το επίπεδο της θάλασσας γραμμικός πεζοδρόμος. Ο δευτερεύον από την άλλη, είναι και αυτός γραμμικός, αλλά σχεδιάζεται στο επίπεδο της παραλίας, λειτουργώντας παράλληλα με το όριο στεριάς- θάλασσας. Οι δύο αυτοί πεζοδρόμοι δεν είναι ανεξάρτητοι αλλά συνδέονται μεταξύ τους με σκάλες σε πέντε διαφορετικά σημεία, αλλά και με μία ράμπα.



Εικόνα 41: δημιουργία διαφοράς επιπέδου του πεζοδρόμου στο παραλιακό μέτωπο

<sup>28</sup> Tunsky, Jon, Beachfront Design, two case studies, SUNY- ESF( SUNY College of Environmental Science and Forestry), New York, 2015

« Η διαφορά επιπέδων που δημιουργείται, παράγει έναν καινούργιο αξιοποιήσιμο χώρο, κάτω από τον πρόβολο του βασικού πεζοδρόμου. Η προσθήκη λειτουργιών πολιτισμού και αναψυχής στον χώρο αυτό, στο επίπεδο της παραλίας δημιουργεί μια αστική έμφαση και ένα νέο μέτωπο στο κομμάτι του παραλιακού μετώπου, που έρχεται σε άμεση επαφή με το υγρό στοιχείο. »<sup>29</sup>

Μέσα από όλα αυτά τα έργα αναβάθμισης και ανάπλασης της περιοχής το 1996, διοργανώνεται ένα μεγάλο πολιτισμικό γεγονός, του Forum των πολιτισμών για το έτος 2004. Απώτερος σκοπός του είναι να κρατήσει ζωντανό για την πόλη του το μύθο των Ολυμπιακών αγώνων και να προβεί σε νέες αστικές ανανεώσεις.

Έτσι στη παραλιακή ζώνη του βορειότερου άκρου της πόλης, περίπου πέντε χιλιόμετρα μακριά από το κέντρο της τοποθετήθηκαν εγκαταστάσεις και χώροι του Forum, όπου έγιναν ενέργειες για την αναβάθμιση του παραλιακού μετώπου, την επέκταση της πόλης προς τη θάλασσα αλλά και το σχεδιασμό νέων χώρων δίπλα σ' αυτήν με σκοπό την φιλοξενία ενός ευρέος φάσματος εκδηλώσεων που σχετίζεται με την πολιτιστική πολυμορφία, την αειφόρο ανάπτυξη και τις προϋποθέσεις για ειρήνη.

« Έτσι λοιπόν, η αποκατεστημένη πλέον ποιοτική περιοχή δίπλα στη θάλασσα, συμβάλει στην ανάληψη μιας σειράς πρωτοβουλιών, που αφορούν την αναδημιουργία της παραλίας και το σχεδιασμό ζώνης κολύμβησης από την Beth Galí, την κατασκευή μαρίνας με εστιατόρια, καταστήματα, λιμενικά γραφεία κ.ά. από την ομάδα αρχιτεκτόνων Casas & Torres, Baena, Casamor & Quera και Ferre & Domingo, το σχεδιασμό και κατασκευή κτιρίων - τοποσήμων από διάσημους αρχιτέκτονες, το σχεδιασμό πάρκων με πιο χαρακτηριστικά το park of Auditoriums από τον Alejandro Zaera και το Park of Peace των Abalos &

---

<sup>29</sup> Wall E., Waterman T., *Basics Landscape Architecture 01: Urban Design*, εκδ. AVA publishing SA, Ελβετία, 2010

Herreros, το πάρκο των FOA δίπλα στο νερό και τέλος την κατασκευή διαδοχικών πλατφορμών- πάρκων που σε οδηγούν σταδιακά στη θάλασσα και καλύπτουν μεγάλο κομμάτι της επέμβασης. »<sup>30</sup>

Το πιο χαρακτηριστικό από τα πάρκα το Auditoria park το οποίο είναι σχεδιασμένο από το αρχιτεκτονικό γραφείο FOA το οποίο βρίσκεται



Εικόνα 42: πάρκο Auditoria park, FOA

κατά μήκος του παραλιακού μετώπου, με κεντρική ιδέα την δημιουργία μιας ροϊκών κυματιστών λωρίδων, κατασκευασμένες από ψηφίδες.

Ως τρόπος τεχνητής αναπαραγωγής των φυσικών στοιχείων της φύσης δημιουργούνται

τεχνητοί αμμόλοφοι. Στο πάρκο αυτό διαμορφώνονται πλατφόρμες αθλητικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων μέσω δικτύων πεζοδρόμων διαφοροποιώντας το δίκτυο σε ζώνες για τρέξιμο, περπάτημα, ποδηλασία και skateboard αρθρώνοντας τα με μια σειρά από δημόσιους χώρους και από χώρους στάσης. Ταυτόχρονα η ζώνη κολύμβησης σχεδιασμένη από την Beth Gali, τοποθετείται μπροστά από το Auditoria Park και αφορά τη δημιουργία μιας περιοχής, όπου οι κάτοικοι της πόλης θα έχουν τη δυνατότητα να κολυμπήσουν αλλά και να κάνουν ηλιοθεραπεία. Οι χώροι που σχεδιάζονται, σέβονται την κλίμακα της θάλασσας και την στοιχειώδη εμπειρία της κολύμβησης. Γενικά, γίνονται ήπιες αλλά εύστοχες επεμβάσεις αστικού εξοπλισμού

<sup>30</sup> Luis F.G., " Vitruous Triangles, the Barcelona Forum", περιοδικό Arquitectura Viva, numero 94-95



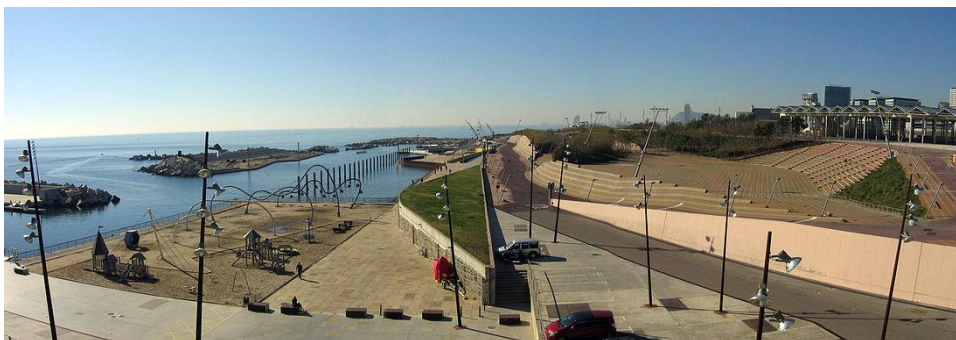
και υλικών, δημιουργώντας ένα οικείο περιβάλλον σε ένα απρόσωπο σημείο της πόλης.



Εικόνα 43: χώροι κολύμβησης μπροστά από το Auditoria park



Εικόνα 44: δημόσιοι χώροι στάσης μπροστά από το Auditoria park



Εικόνα 45: πλατφόρμες αθλητικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων

Με όλες αυτές τις επεμβάσεις η Βαρκελώνη καταφέρει να επαναφέρει την αστικότητα εκεί που δεν υπάρχει, αλλά ταυτόχρονα καταφέρει και να φέρει την πόλη στη θάλασσα με την στρατηγική του γαντζώματος του ιστού στην ακτογραμμή της.

Σύμφωνα με την προσέγγιση αυτή όλων των επεμβάσεων που έγιναν κατά μήκος του θαλάσσιου μετώπου, ο σχεδιασμός δεν καταστρέφει αλλά μετασχηματίζει την υπάρχουσα δομή του χώρου επεκτείνοντας τους δημόσιους χώρους και εξασφαλίζοντας την εύκολη προσβασιμότητα από τους χρήστες. Οι επιτυχείς αναπλάσεις κατέστησαν τη πόλη ένα διεθνές πρότυπο.

**Παράκτια μέτωπα στον ελλαδικό χώρο**

**Θεσσαλονίκη**

## Θεσσαλονίκη



Εικόνα 46: ανάπλαση παραλιακού μετώπου Θεσσαλονίκης, Π. Νικιφορίδης και Β. Cuomo

Η Θεσσαλονίκη, το δεύτερο μεγαλύτερο αστικό κέντρο της χώρας, με πλούσια ιστορία και δυναμική σημερινή παρουσία, έχει έναν ουσιαστικό, συμβολικό και λειτουργικό ρόλο σε Ελλάδα, Βαλκάνια και Ευρώπη. Οι γεωπολιτικές ανακατατάξεις στα Βαλκάνια την τελευταία πενταετία προσδίδουν ιδιαίτερη σημασία στη θέση της ως πύλης της Ευρώπης και μείζονος πόλου μητροπολιτικής ανάπτυξης στο νέο βαλκανικό χώρο. Η αξιοποίηση της σχέσης της με τη θάλασσα και η ανάδειξη του παραλιακού μετώπου μετέχουν άμεσα και ενεργά στη προοπτική της εισόδου της στον επόμενο αιώνα ως πόλη διεθνούς έλξης.

Ο θεσμός Θεσσαλονίκη πολιτισμική πρωτεύουσα 1997 ήταν η αφορμή για την ανανέωση της πόλης και για την αναδιατύπωση της σχέσης της Θεσσαλονίκης με τη θάλασσα. « Στα πλαίσια αυτού του θεσμού προκηρύχτηκε ένας διεθνής αρχιτεκτονικός διαγωνισμός με τίτλο Ανάμεσα στην πόλη και στη θάλασσα ζητήθηκε από οκτώ Ευρωπαίους αρχιτέκτονες να σχεδιάσουν ισάριθμες προβλήτες περιπάτου και αναψυχής , που θα είχαν όμως και τον ρόλο μιας στάσης επιβίβασης/

αποβίβασης, σε μια αστική θαλάσσια συγκοινωνία που θα εκτείνονταν από το λιμάνι μέχρι το αεροδρόμιο. Στη συνέχεια αυτού του ενδιαφέροντος που εκδηλώθηκε στη Θεσσαλονίκη για τη σχέση πόλης – θάλασσας, υπάρχει υλικό το οποίο αντλείται από έναν άλλο διεθνή αρχιτεκτονικό διαγωνισμό, επίσης του 1997, που είχε ως αντικείμενο τον ανασχεδιασμό του θαλάσσιου μετώπου αυτής της πόλης, από τον Λευκό Πύργο στο ιστορικό της κέντρο μέχρι την Περιφερειακή Τάφρο στο νοτιανατολικό της άκρο. »<sup>31</sup>

### Λιμάνι- Προβλήτα



Εικόνα 47: άποψη ανάπτυξης Προβλήτας Α

Μέσα από τον  
θεσμό  
πολιτισμικής  
πρωτεύουσας και  
με την συμφωνία  
των αρμόδιων  
φορέων  
αποφασίστηκε η  
ανάπλαση της  
προβλήτας Α΄.  
Σκοπός της  
επέμβασης ήταν  
η αποκατάσταση

και η ανάδειξη των αρχιτεκτονικών μορφών και των ιστορικών υλικών στοιχείων της πολιτιστικής κληρονομιάς, η αντιμετώπιση των αιτίων φθοράς τους, η δημιουργία λειτουργικού, ζωντανού και βιώσιμου δημόσιου χώρου, προκειμένου να δοθεί η περιοχή για χρήση από το ευρύ κοινό, και τέλος, η αποκατάσταση της μορφής, των αλλοιωμένων από μεταγενέστερες επεμβάσεις ιστορικών φάσεων των κτιρίων -τόσο τυπολογικά όσο και αισθητικά-, ώστε να ενταχθούν μορφολογικά και λειτουργικά στο ιστορικό σύνολο.

<sup>31</sup> Καρύδης Δ.Ν, *Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας*, Έκδ. Παπασωτηρίου, Αθήνα, 2008





Εικόνα 48: δημόσιοι χώροι προβλήτας Α



Εικόνα 49: αποκατάσταση ιστορικών κτιρίων στη προβλήτα Α

« Συγκεκριμένα, η αρχιτεκτονική μελέτη προέβλεπε την αλλαγή χρήσης των πέντε υπάρχοντων αποθηκών, σε νέες χρήσεις πολιτιστικού χαρακτήρα, οι οποίες περιλαμβάνουν αίθουσα μουσικής, θεάτρου και κινηματογράφου, εκθεσιακού χώρου, μουσείων Design και Κινηματογράφου. Αργότερα, τοποθετήθηκαν και χρήσεις ψυχαγωγίας με καφέ-μπαρ-εστιατόριο.»<sup>32</sup>



Εικόνα 50 και 51: χώροι στάσης δημόσιου χώρου προβλήτας

Σύμφωνα με την αρχιτέκτονα Ουδατζή Κ., η μελέτη ήπιας ανάπλασης και ανάδειξης του συνόλου της περιοχής της προβλήτας έγινε με στόχο

<sup>32</sup> Παπαμίχος, Νίκος, Χαστάογλου, Βίλμα, *Η ανάπλαση του Α' Προβλήτα στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης (II), Μετασχηματισμοί του αστικού τοπίου, Αρχιτεκτονικές μελέτες και έργα, Οργανισμός Θεσσαλονίκης & ΥΠΕΧΩΔΕ, Εκδ. Α.Α Λιβάνη, Θεσσαλονίκη, 2001*

να επανασυνδεθεί λειτουργικά και αντιληπτικά ο ιστορικός τόπος με την πόλη και να αναδειχτεί η αστικότητα του λιμανιού, καθώς βασική επιθυμία των μελετητών ήταν η δημιουργία ενός λειτουργικού, ζωντανού και βιώσιμου δημόσιου χώρου, ο οποίος προορίζεται για δημόσια χρήση από το ευρύ κοινό.

### **Παλιά και Νέα Παραλία**

Όσον αφορά την παλιά παραλία αποτελούσε μια στενή λωρίδα γης 500 μέτρων ανάμεσα στα τείχη και στη θάλασσα. Η ύπαρξη των Βυζαντινών παραθαλάσσιων τειχών αποτελούσε εμπόδιο για την κατασκευή της παραλίας καθώς και για την κυκλοφορία εμπορευμάτων αλλά και του ανέμου στο εσωτερικό της πόλης, με αποτέλεσμα τα τείχη αυτά να γκρεμιστούν και να χρησιμοποιηθεί το υλικό αυτό για την επιχωμάτωση και τη δημιουργία ζώνης μήκους 1650 μέτρων και μίας οδικής αρτηρίας πλάτους 11 μέτρων, δημιουργώντας έτσι την μορφή που έχει σήμερα χωρίς το εμπόδιο που υπήρχε ανάμεσα στην πόλη και στη θάλασσα.

Η μελέτη αυτή συμπληρώθηκε το 1870 όπου και ολοκληρώθηκε με το



σχεδιασμό ενός κήπου στα δυτικά του θαλάσσιου μετώπου και την διάνοιξη κάθετων αξόνων, που θα συνέδεαν τον εσωτερικό αστικό ιστό με τη θάλασσα. Επιπρόσθετα το 1904 η Παλιά παραλία

Εικόνα 52: πεζόδρομος κατά μήκος παραλιακού μετώπου

διαμορφώνεται

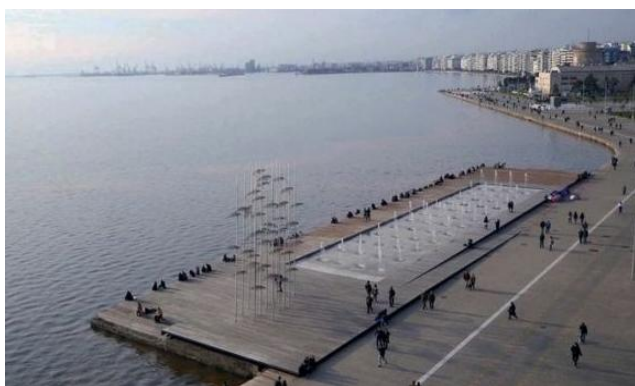
οριστικά με την

επέκταση της προκυμαίας από 12 μέτρα πλάτος σε 20 μέτρα και τον Απρίλιο του 1997 με αφορμή το θεσμό «Θεσσαλονίκη πολιτισμική πρωτεύουσα 1997», προκηρύσσεται αρχιτεκτονικός διαγωνισμός με



πρόσκληση σε πέντε ξένα και πέντε ελληνικά αρχιτεκτονικά γραφεία, που αφορά την ανάδειξη της Νέας Παραλίας, από την πλατεία του Λευκού Πύργου μέχρι τη Νέα Κρήνη. Οι προτάσεις όμως των γραφείων μένουν ανεφάρμοστες αλλά καταφέρνουν να αναδείξουν το σύνθετο ζήτημα και τη σημασία του παραλιακού μετώπου για την πόλη της Θεσσαλονίκης.

Τότε το 2000 ένας νέος κλειστός διαγωνισμός για τη Νέα Παραλία από το ύψος του Μακεδονία Παλλάς μέχρι το Μέγαρο Μουσικής διακηρύσσεται όπου τον διαγωνισμό κερδίζουν οι Π. Νικιφορίδης και Β. Cuomo. Ζητούμενο του διαγωνισμού ήταν η διατήρηση του δημόσιου χαρακτήρα του παραλιακού μετώπου και η σχέση του με την πόλη.



Εικόνα 53: διαμόρφωση χώρου στάσης στο νερό

Σύμφωνα με τους αρχιτέκτονες Π. Νικιφορίδης και Β. Cuomo, όπου μιλούν για τις ιδιομορφίες και τα χαρακτηριστικά της περιοχής, υποστηρίζουν ότι η νέα παραλία της Θεσσαλονίκης είναι ένας γραμμικός

τόπος με περιορισμένο σχετικά βάθος και μεγάλο μήκος, γεγονός που του προσδίδει με ακρίβεια τα χαρακτηριστικά του «μετώπου», του λεπτού φλοιού, που απλώνεται πάνω στο δύσκολο και προκλητικό όριο μεταξύ στεριάς και θάλασσας, μεταξύ φυσικού και κατασκευασμένου τοπίου. Με αυτό τον τρόπο υποστηρίζουν ότι ο σχεδιασμός σε αυτό το όριο οφείλει να συνυπάρξει και να συνδιαλλαγεί με το υδάτινο στοιχείο, δηλαδή τη φύση στη πιο ασταθή μορφή της. Η όποια επέμβαση σε αυτό το φόντο, παίρνει το χρώμα του, υπάρχει γιατί υπάρχει αυτό, δεν μπορεί να το ανταγωνιστεί παρά να συνυπάρξει και να κερδίσει λίγη από την ακούραστη αίγλη του. Για αυτούς τους

λόγους, η βασική απόφαση της πρότασης ήταν να διατηρηθεί η χαρακτηριστική και αναγνωρίσιμη φυσιογνωμία του ενιαίου μετώπου προς τη θάλασσα, η συνέχεια και γραμμικότητα του τοπίου.



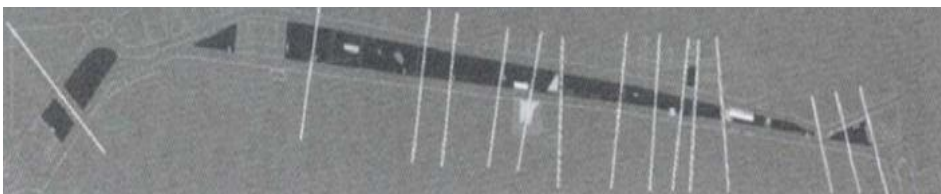
Εικόνα 54: διαμόρφωση θεματικών πάρκων

Οι αρχιτέκτονες έχοντας ως βασικό τους στόχο τον τονισμό της γραμμικότητας του παραλιακού μετώπου, οι μελετητές χρησιμοποιούν

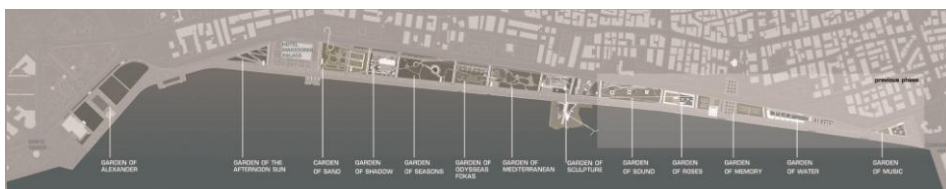
με αστικούς χειρισμούς εργαλεία, όπως τα υλικά,

η φύτευση, ο φωτισμός κ.ά. ως στοιχεία συνέχειας και ενοποίησης. Σε δύο σημεία της γραμμικής διαδρομής του παραλιακού μετώπου, υπάρχει διαφοροποίηση στην υλικότητα: για τη σήμανση του ποδηλατοδρόμου και στο σημείο της απόληξης του κρηπιδώματος στο νερό. Και σ' αυτή την περίπτωση όμως, ο χειρισμός των υλικών συμβάλλει στην ενίσχυση της γραμμικότητας, του δυναμικού συνεχούς και της ανοιχτής προοπτικής.

Ταυτόχρονα στα σημεία όπου υπάρχει ξεκάθαρη οπτική επαφή από την πόλη προς τη θάλασσα οι μελετητές προβλέπουν εγκάρσιες προσβάσεις μέσα από την πόλη ώστε η πόλη να μην λειτουργεί ως εμπόδιο προς την θάλασσα, και να δίνει την εντύπωση ότι η θάλασσα εισχωρεί στην πόλη. Χρησιμοποιούν λοιπόν τις υπάρχουσες σχισμές, τα σημεία όπου υπάρχει ξεκάθαρη οπτική επαφή από την πόλη προς τη θάλασσα, για να εισχωρήσουν δυναμικά μέσα στον αστικό ιστό και να δημιουργήσουν μια συνεκτική σχέση ανάμεσα σ' αυτόν και το παραλιακό μέτωπο.

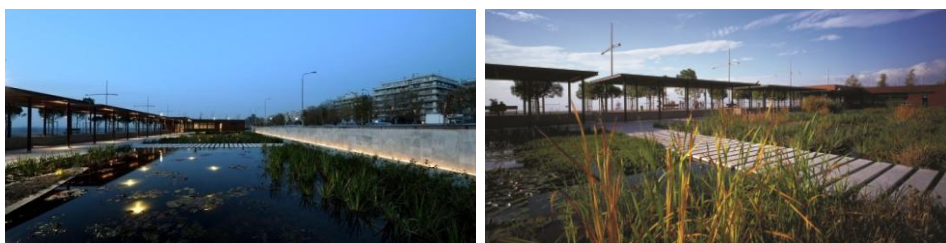


Εικόνα 55: οπτικές φυγές από την πόλη προς τη θάλασσα



Εικόνα 56: δημιουργία διαφορετικών θεματικών πάρκων σε όλο το μήκος του παραλιακού μετώπου

Παρόλα αυτά η δημιουργία σημειακών επεμβάσεων – «επεισοδίων», τα οποία σχετίζονται θεματικά με το νερό προσφέρουν ένα σενάριο εναλλαγής του χώρου και της ατμόσφαιρας του θαλάσσιου μετώπου καθώς αποτελούν προστατευόμενους χώρους που έχουν τη δική τους εσωστρέφεια. Οι χώροι αυτοί είναι χώροι στάσης και τόπων παιχνιδιού σε επιλεγμένα σημεία ενδιαφέροντος και σε σημεία θέασης προς την πόλη και τη θάλασσα. Τα δεκατρία αστικά δωμάτια κατά μήκος της παράκτιας ζώνης, ξεκινώντας από το Λευκό Πύργο είναι τα εξής: ο κήπος του Αλεξάνδρου, ο κήπος του Απογευματινού Ήλιου, ο κήπος της Άμμου, ο κήπος του Ίσκιου, ο κήπος των Εποχών, ο κήπος του Οδυσσέα Φωκά, ο κήπος της Μεσογείου, ο κήπος των Γλυπτών, ο κήπος του Ήχου, ο κήπος των Ρόδων, ο κήπος της Μνήμης, ο κήπος του Νερού και ο κήπος της Μουσικής.



Εικόνα 57 και 58: παρουσία υδάτινου στοιχείου στα θεματικά πάρκα

Με όλες αυτές τις επεμβάσεις, η ανάδειξη του θαλάσσιου μετώπου της Θεσσαλονίκης συνιστά ένα ιδιαίτερο παράδειγμα, καθόλου τυπικό μέσα στο πλαίσιο της διεθνούς εμπειρίας αντίστοιχων επεμβάσεων, λύνοντας κυρίαρχα ζητήματα με συγκεκριμένα εργαλεία αστικού σχεδιασμού αλλά και του σχεδιασμού τοπίου με διαφορετικό τρόπο κάθε φορά, επιτυγχάνοντας να δημιουργήσουν ένα δημόσιο σαλόνι της πόλης με τα ιδιωτικά δωμάτια και άρθρωση της πόλης με τη θάλασσα μέσα από τη δημιουργία οπτικών φυγών.

## **Η Περίπτωση της Λεμεσού**



Εικόνα 59: χάρτης εντοπισμού του καρνάγιου και των επεμβάσεων ανάπτυξης στο παραλιακό μέτωπο



## Η Περίπτωση της Λεμεσού



Εικόνα 60: ανάπλαση παραλιακού μετώπου Λεμεσού

Η γεωγραφική θέση της Κύπρου και πιο συγκεκριμένα της Λεμεσού, αποτέλεσε πόλο έλξης για πολλούς κατακτητές. Το εμπόριο είχε το πρωταγωνιστικό ρόλο στην ανάπτυξη της πόλης, καθώς το κέντρο της από τη Βυζαντινή εποχή ήταν κοντά στο λιμάνι. Έτσι θα μπορούσαμε να εντάξουμε την εξέλιξη της πόλης στη εμπορική ερμηνεία αφού στην ουσία αυτό ενέτεινε την ανάπτυξη της διαμέσου των αιώνων. Δεν θα μπορούσαμε να την χαρακτηρίσουμε σαν σχεδιασμένη πόλη αφού οι ανάγκες της να είναι κοντά στο λιμάνι και στην θάλασσα την έκαναν να εξαπλωθεί κατά μήκος της παραλίας αλλά και ακτινωτά.

« Από πολύ παλιά , το 1878 αρχίζει να κατασκευάζεται η πρώτη μεγάλη αποβάθρα της Κύπρου για να εγκαινιαστεί το 1881. Το σημαντικό αυτό έργο υποδομής βοηθά ώστε να αρχίσει η Λεμεσός να γίνεται το πρώτο εξαγωγικό και εμπορικό κέντρο της Κύπρου και με αυτό να αναπτύσσεται ραγδαία πλέον, οικονομικά, κοινωνικά, πνευματικά, πολιτιστικά και εκπαιδευτικά. »<sup>33</sup>

---

<sup>33</sup> Αρχή Λιμένων Κύπρου

(πηγή:<http://www.cpa.gov.cy/CPA/page.php?pageID=1&langID=13>)

## Παλιό και Νέο Λιμάνι Λεμεσού



Εικόνα 61 και 62: παλιό λιμάνι Λεμεσού πριν την ανάπλαση

Η γεωγραφική θέση της Κύπρου, σταυροδρόμι τριών Ηπείρων, καθώς και η γειτνίαση της με άλλες περιοχές της Ευρώπης και χώρες της Μέσης Ανατολής, είναι ο κύριος λόγος ανάπτυξης των λιμένων της έτσι ώστε να εξυπηρετούν το διεθνές εμπόριο.

Το Παλιό λιμάνι της Λεμεσού βρίσκεται στην καρδιά του ιστορικού κέντρου της πόλης καθώς η ευρύτερη περιοχή στην οποία ανήκει περιλαμβάνει το πολιτιστικό και ιστορικό κέντρο του Μεσαιωνικού Κάστρου, την παλιά Δημοτική Αγορά και την περιοχή της επίχωσης.

Το Παλιό λιμάνι της Λεμεσού κατασκευάστηκε τη δεκαετία του 1950 στη διάρκεια της Βρετανικής διακυβέρνησης. Κατασκευάστηκε ως συμπλήρωμα του λιμανιού της Αμμοχώστου και εξυπηρέτησε την εμπορευματική και επιβατική κίνηση της χώρας για δύο δεκαετίες περίπου. Σύμφωνα με την κατασκευή του, προοριζόταν να λειτουργήσει ως λιμάνι για μαούνες (lighter basin). Με εξαίρεση μικρά σκάφη που μπορούσαν να προσδέσουν στα κρηπιδώματα, η εξυπηρέτηση των υπόλοιπων πλοίων γινόταν με μαούνες.



« Το νέο λιμάνι της Λεμεσού κατασκευάστηκε το 1973 και λειτούργησε αμέσως μετά το πραξικόπημα και την τουρκική εισβολή του 1974. Από τότε και έπειτα είναι το κύριο λιμάνι της Κύπρου με



Εικόνα 63: νέο λιμάνι Λεμεσού

πολλαπλές χρήσεις, όπου προσφέρει υπηρεσίες για εξυπηρέτηση πλοίων, φορτοεκφορτώσεις μεγάλων φορτίων και διακίνηση επιβατών. Ο χώρος που καταλαμβάνει ορίζεται από 1,3 τ.χλμ από την πλευρά της στεριάς ενώ ο λιμενικός θαλάσσιος χώρος καταλαμβάνει έκταση 1 τ.χλμ. »<sup>34</sup>

Έπειτα μετά την κατασκευή του νέου λιμανιού στην πόλη, το 1973, και μετά την άνοδο στον τομέα της ναυτιλιακής βιομηχανίας, η χρήση του παλιού λιμανιού έπαψε να διαδραματίζει κάθε είδους ρόλο στις ναυτικές δραστηριότητες καθώς εξυπηρετούσε πια αλιευτικά σκάφη, σκάφη αναψυχής, σκάφη της λιμενικής αστυνομίας και του πολεμικού ναυτικού. Όμως λόγω της βαθιάς σχέσης του με την πόλη και της συμβολής του στην οικονομική και πολιτισμική ανάπτυξη η Αρχή Λιμένων επιχειρεί την ανάπλαση του χερσαίου χώρου που θα έχει αντίκτυπο στην ενίσχυση του τουριστικού χαρακτήρα της πόλης και θα συνδέσει οργανικά και λειτουργικά τη θάλασσα με το αστικό κέντρο. Σκοπός της ανάπλασης είναι ο εμπλουτισμός της πολιτιστικής και τουριστικής αξίας της παλιάς πόλης που θα συμβάλει στην ανάδειξη του νησιώτικου χαρακτήρα της και θα προσελκύσει με αυτό τον τρόπο όχι μόνο τους ντόπιους αλλά και τους τουρίστες.

<sup>34</sup> Αρχή Λιμένων Κύπρου

(πηγή:<http://www.cpa.gov.cy/CPA/page.php?pageID=1&langID=13>)

## Ανάπλαση παλιού λιμανιού

Έτσι λοιπόν οι κατασκευαστικές εργασίες στην περιοχή του παλιού λιμανιού ξεκίνησαν το 2010 και ολοκληρώθηκαν το 2015. Για τα έργα αξιοποίησης και ανάπλασης του λιμανιού προκηρύχθηκε Παγκύπριος Αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός.



Εικόνα 64 και 65: ανάπλαση περιοχής παλιού λιμανιού

Η ανάπλαση και αξιοποίηση του χερσαίου χώρου του Παλιού Λιμανιού Λεμεσού, εμπίπτει στην γενικότερη αναβάθμιση του ευρύτερου γειτνιάζοντος τμήματος της πόλης. Αποτελεί την απόληξη/εκτόνωση του επιμήκους παραλιακού μετώπου και της προκυμαίας, προσδοκώντας να λειτουργήσει ως χοάνη υποδοχής αστικών ροών και δραστηριοτήτων.

« Η πρόταση πραγματοποιήθηκε στη βάση ενός ποικιλόμορφου αλλά και ρεαλιστικού σεναρίου χρήσεων το οποίο περιλαμβάνει 20 κτήρια: μουσείο με την ιστορία εξέλιξης του λιμανιού και της γύρω περιοχής, χώρους γραφείων, πολυχώρο με θέμα το κρασί και κάβα γευσιγνωσίας, ψαραγορά με τον κατάλληλο υποστηρικτικό εξοπλισμό, λέσχη για ψαράδες, καταστήματα, γραφεία, εστιατόρια, ταβέρνες, μπαρ και μικρά περίπτερα για εξυπηρέτηση του κοινού. Διαθέτει επίσης εκτεταμένους υπαίθριους χώρους με πλατεία και χώρους περιπάτου που εξελίσσονται πάνω σε ένα ζωντανό δίκτυο κινήσεων και δράσεων. Αυτό περιλαμβάνει την πεζογέφυρα που αποτελεί το οργανωτικό

στοιχείο του συγκροτήματος και την υφιστάμενη προκυμαία σύμβολο του ιστορικού παλίμψηστου της πόλης. »<sup>35</sup>



Εικόνα 66 και 67: δημιουργία νέων κτιρίων με σύγχρονα υλικά

Ο εν λόγω χώρος, εμποτισμένος με τις μνήμες του παρελθόντος, αποτελεί ένα μεταβατικό σημείο συνάντησης και συνδιαλλαγής του υδάτινου στοιχείου με τον αστικό ιστό. Πάνω σε αυτή την αλληλεπίδραση κτίζεται με ευαισθησία η αρχιτεκτονική σύνθεση του παλιού λιμανιού. Τα 20 κτήρια οργανώνονται σε ενότητες αναλόγως της θέσης τους σε σχέση με τη θάλασσα, της χρήσης τους, αλλά και του προσανατολισμού τους. Το συγκρότημα αποτελεί συνδυασμό διατηρητέων κτηρίων, προσθηκών και εξ ολοκλήρου καινούριων κτηρίων που συνθέτουν το νέο τοπίο του παλιού λιμανιού. Τα νέα



Εικόνα 68: αποκατάσταση κτιρίων

κτήρια συνδυάζουν μια σειρά υλικών όπως ξύλο πέτρα, λευκές επιχρισμένες επιφάνειες και ανεπίχρηστο μπετόν, υλικά τα οποία συνδιαλέγονται άριστα με τις διατηρητέες οικοδομές. Η επιλογή της διατήρησης παλαιών κτιρίων της περιοχής γίνεται συνειδητά και βασίζεται σε ένα

<sup>35</sup> (πηγή: <http://parallaximag.gr/life/mia-entiposiaki-anaplasi-sti-lemesso-vravevete>, 13/10/2016)

άξονα ολιστικής οικονομίας πόρων που προβλέπει μια σύγχρονη αειφόρος ανάπτυξη. Σε αυτή την κατεύθυνση λειτουργούν και όλα τα στοιχεία σκιασμού που στοχεύουν στην προστασία των κτηρίων από την ηλιακή ακτινοβολία και την μείωση κατανάλωσης ενέργειας για τον κλιματισμό των εσωτερικών χώρων.



Εικόνα 69: υπερυψωμένη πεζογέφυρα που ενοποιεί τις νέες κτιριακές μονάδες μεταξύ τους κατά μήκος της προκυμαίας

Τις επιμέρους διάσπαρτες κτιριακές μονάδες ενοποιεί, λειτουργικά και οπτικά, η υπερυψωμένη πεζογέφυρα, η οποία λειτουργεί ουσιαστικά σαν ραχοκοκαλιά του συμπλέγματος. Η

υπερυψωμένη πεζογέφυρα, έχοντας ως αφετηρία της τον πλατειάκό χώρο του συγκροτήματος, αποτελεί

τη φυσική συνέχεια της πορείας κατά μήκος της προκυμαίας.

Την ίδια στιγμή η υφιστάμενη ιστορική αποβάθρα προεκτείνεται και στρέφεται προς την πόλη, δημιουργώντας τις προϋποθέσεις για μια δυναμική πορεία εγκάρσια της λεωφόρου.



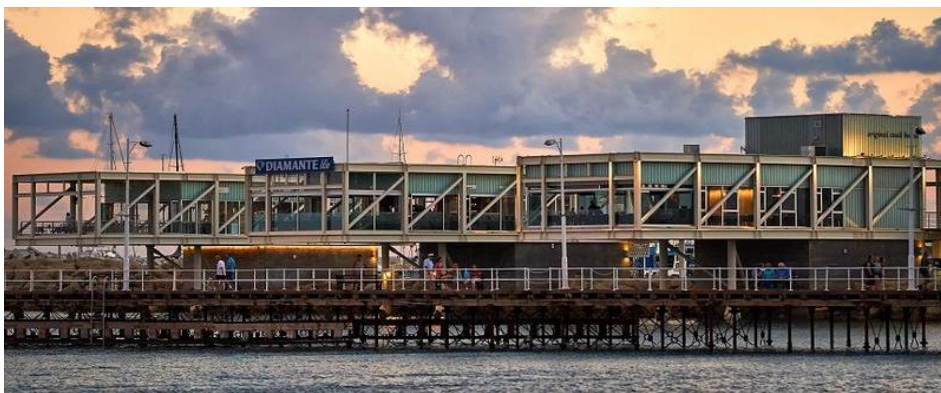
Εικόνα 70: ιστορική αποβάθρα στο παλιό λιμάνι πριν την ανάπλαση



Εικόνα 71: διατήρηση της ιστορικής αποβάθρας μετά την ανάπλαση



« Η επιλογή των τριών κτηρίων σε πρόβολο προς την θάλασσα προσφέρει μια μοναδική χωρική αίσθηση και προοπτική του χρήστη προς το υδάτινο στοιχείο. Τα κτήρια αυτά διαθέτουν έντονα



Εικόνα 72: τα τρία νέα κτίρια σε πρόβολο προς την θάλασσα

μορφολογικά στοιχεία τα οποία προκύπτουν από τον στατικό τους φορέα, μια μεταλλική κατασκευή με τριγωνισμούς. Η παλέτα χρωμάτων και υλικών των συγκεκριμένων κτηρίων αλλά και όλου του συγκροτήματος αποπνέει ένα βιομηχανικό χαρακτήρα που θυμίζει την ιστορία του άλλοτε εμπορικού λιμανιού. »<sup>36</sup>

Σε αντιδιαστολή με τους υψηλούς συντελεστές δόμησης που χαρακτηρίζουν το παραλιακό μέτωπο της Λεμεσού, το κτιριακό σύμπλεγμα του Παλαιού Λιμανιού, διατηρεί μια ανθρώπινη κλίμακα, με κτήρια που δεν ξεπερνούν τους 2 ορόφους σε ύψος, παίρνοντας αφορμή από τα μεγέθη και την αισθητική των υλικών των υφιστάμενων διατηρητέων κτισμάτων. Μια τέτοια προσέγγιση επιτρέπει την ομαλή ένταξη του



Εικόνα 73: ανάδειξη υφιστάμενων κτισμάτων με νέες χρήσεις

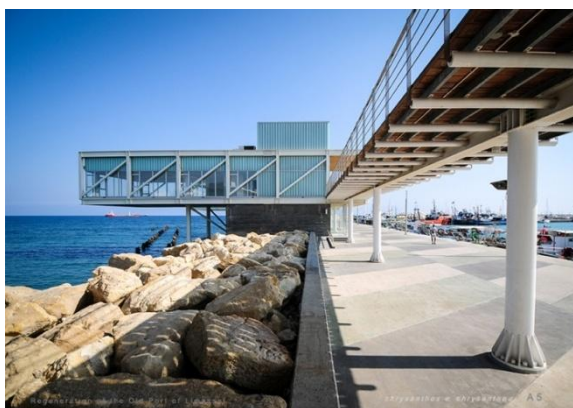
<sup>36</sup> (πηγή: <http://parallaximag.gr/life/mia-entiposiaki-anaplasi-sti-lemesso-vravevete>, 13/10/2016)

νέου συγκροτήματος στο συγκεκριμένο τοπίο. Αν και καθόλα σύγχρονο και δυναμικό στην μορφή του το συγκρότημα παραμένει ταπεινό σε ύψος σηματοδοτώντας την πολυσήμαντη φύση του σε σχέση με τη θάλασσα και την πόλη που εξελίσσεται πίσω από αυτό.

Παρά την μέχρι στιγμής παθογενή έλλειψη δημόσιων χώρων εκτόνωσης της αστικής δραστηριότητας στην πόλη της Λεμεσού, η εν λόγω πρόταση αποτελεί την αφορμή για επανεξέταση του ζητήματος μιας υγιούς σχέσης του ανθρώπινου στοιχείου με το δομημένο περιβάλλον, καθώς και της ίδιας της πόλης με τη φύση και εν προκειμένω με τη θάλασσα.

Η οικονομική βιωσιμότητα του χώρου υπήρξε από την αρχή βασικό πλεονέκτημα της συγκεκριμένης αρχιτεκτονικής πρότασης.

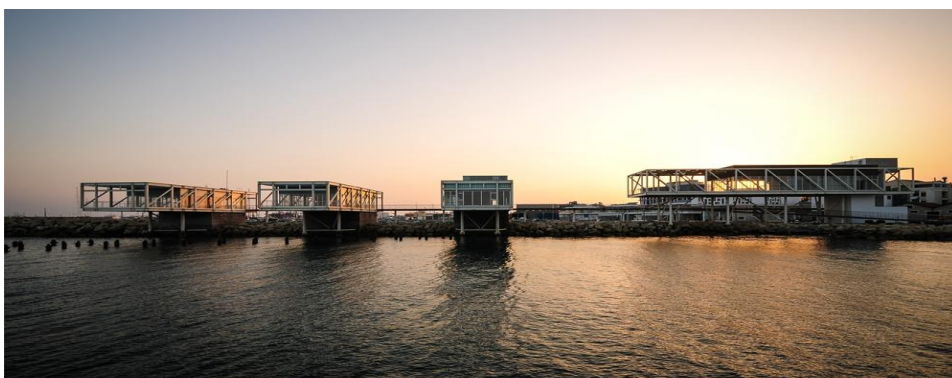
Το συγκρότημα εντάσσεται φυσικά στον χώρο ενσωματώνοντας σύγχρονες χρήσεις που εγγυούνται έντονη οικονομική δραστηριότητα όπως καταστήματα, γραφεία και εστιατόρια που απευθύνονται σε διαφορετικά είδη χρηστών, ντόπιων και τουριστών. Ταυτόχρονα η παρουσία πολιτιστικών χρήσεων όπως το μουσείο και ο πολυχώρος κρασιού ενισχύουν τις δραστηριότητες που σχετίζονται με την κυπριακή κουλτούρα και τον πνευματικό πολιτισμό του τόπου.



Εικόνα 74: σύνδεση πεζογέφυρας με τα νέα κτίρια

Η συνέχεια της ιστορία ενός τόπου κρίνεται μεταξύ άλλων στην ικανότητα της αρχιτεκτονικής του να παραμένει σύγχρονη, υπονοώντας το παρελθόν του. Το παλιό λιμάνι Λεμεσού στην νεότερη εκδοχή του πάλλεται ήδη από ζωή. Μέσα από μια αρχιτεκτονική πιο επίκαιρη

από ποτέ, μας επιτρέπει καθώς περιηγούμαστε σε αυτό, να διαβάζουμε την ιστορία του αλλά και να διηγούμαστε τις ιστορίες του.



Εικόνα 75: νέα κτίρια σε πρόβολο και η σχέση που δημιουργούν μεταξύ τους

### **Μαρίνα Λεμεσού**

Ο ολοένα αυξανόμενος ανταγωνισμός στον τομέα του τουρισμού είναι η αιτία για τη δημιουργία μαρίνων στον κυπριακό χώρο οι οποίες



Εικόνα 76: νέα μαρίνα Λεμεσού

δύνανται να προσελκύσουν περαιτέρω επισκέπτες και να βελτιώσουν κατά πολύ την ποιότητα του τουριστικού προϊόντος που προσφέρει το νησί. Έτσι προτάθηκε η δημιουργία της μαρίνας Λεμεσού στην περιοχή δυτικά του Παλιού Λιμανιού που στόχο έχει την

αναβάθμιση του ναυτικού τουρισμού και την αξιοποίηση της περιοχής του Παλιού Λιμανιού.



Εικόνα 77: οικιστικές μονάδες στη μαρίνα

« Η συνολική έκταση που καταλαμβάνει η Μαρίνα ανέρχεται στις 50.000 μ<sup>2</sup> στο χερσαίο τμήμα καθώς έχει χωρητικότητα για 1000 σκάφη. Η βασική χρήση της είναι η εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής αφού υπάρχει η δυνατότητα στάθμευσης τους σε θάλασσα και ξηρά. Πέραν από τους χώρους αναψυχής και εμπορίου η Μαρίνα περιλαμβάνει λιμενοβραχίονες, προβλήτες, χώρος στάθμευσης οχημάτων , χώρο επισκευής σκαφών, γραφεία διεύθυνσης και διοίκησης, χώρο πρασίνου, και χερσαίες εγκαταστάσεις. Ταυτόχρονα στη μαρίνα Λεμεσού σε μία συνολική έκταση 40.000 τ.μ. γίνεται η ανάπτυξη 263 οικιστικών μονάδων, εκ των οποίων 74 επαύλεις και 162 συνολικά διαμερίσματα. Η ανάπτυξη αυτή ενισχύει σημαντικά αρκετούς τομείς της οικονομίας του νησιού, καθώς οι τιμές για αγορά κατοικίας ή διαμερίσματος στη μαρίνα αντιστοιχούν σε αρκετά εκατομμύρια ευρώ. »<sup>37</sup>



Εικόνα 78: δημόσια κτίρια στη μαρίνα

<sup>37</sup> Νικολαΐδης Π., Μελέτη Εκτίμησης των Επιπτώσεων στο Περιβάλλον από την κατασκευή και λειτουργία Μαρίνας στη Λεμεσό, Λεμεσός: Οίκος Νικολαΐδη και Συνεργάτες, 2008



## Παραθαλάσσιο Λειτουργικό Πάρκο

Το Πολυλειτουργικό Παραθαλάσσιο Πάρκο της Λεμεσού εκτείνεται 1 χιλιόμετρο κατά μήκος της ακτής, προσφέροντας διάφορα σημεία πρόσβασης καθώς και σημεία ενδιαφέροντος και πολλές αναβαθμισμένες παροχές.

Το πάρκο ξεκινάει μπροστά από το κέντρο της πόλης και συνεχίζει για μια έκταση 65.000 τετραγωνικών μέτρων μέχρι το παλιό λιμάνι συνεχίζοντας από τις παραλίες Ακτή Ολυμπίων και του Εναερίου. Κατά μήκος του πάρκου υπάρχει μονοπάτι για ποδηλάτες, το οποίο συνδέει την παραλία Ακτή Ολυμπίων με την πολυτελή Μαρίνα. Το Παραθαλάσσιο πάρκο περιλαμβάνει μεταξύ άλλων και το γραμμικό πάρκο του Γαρύλλη όπου υπάρχουν τρεις καφετέριες, πεζόδρομοι, παιδικές χαρές, περιοχές για πατίνια, ένα μικρό θέατρο, λίμνες και σιντριβάνια, δέντρα και θάμνους, μοντέρνος φωτισμός και το Πάρκο Γλυπτικής της Λεμεσού.



Εικόνα 79: παραλιακό μέτωπο Λεμεσού πριν την νέα ανάπτυξη



Εικόνα 80: ανάπτυξη παραλιακού μετώπου σε πολυλειτουργικό πάρκο

Το Πάρκο Γλυπτικής αποτελείται από 20 μοντέρνα γλυπτά που δημιουργήθηκαν για τον Δήμο και βρίσκεται στον παραλιακό δρόμο. Τα γλυπτά δημιουργήθηκαν από ντόπιους και ξένους καλλιτέχνες και είναι το αποτέλεσμα των Συμποσίων Γλυπτικής που πραγματοποιήθηκαν από το 1999 μέχρι και το 2001.

Το σκηνικό και η θέα στη Μεσόγειο Θάλασσα έχουν ενσωματωθεί στο σχεδιασμό της περιοχής, με έναν πεζόδρομο που τρέχει παράλληλα με τη θάλασσα και έναν ποδηλατοδρόμο, τρεις αποβάθρες για περπάτημα, μια μεγάλη πλατφόρμα πολλαπλών χρήσεων σε σχήμα ημισελήνου και αποβάθρα.

« Όταν το 2006 εγκαινιάστηκαν τα νέα έργα της Ακτής Ολυμπίων, η Λεμεσός ξαναβρήκε την χαμένη της ταυτότητα σαν παραθαλάσσια πόλη. Ως τότε το παραλιακό μέτωπο παρέμενε σχεδόν αναξιοποίητο και εγκαταλελειμμένο. Σε συνέχεια της ανάπτυξης του παραλιακού μετώπου της πόλης, γεννήθηκε και η ανάγκη για ανακατασκευή, του δυτικού του μέρους, αυτού που παλιά λεγόταν «μόλος» και τώρα αποκαλείται «επίχωση». »<sup>38</sup>

Η αναβάθμιση και διαμόρφωση του χώρου της Επίχωσης σε παραθαλάσσιο πολυλειτουργικό πάρκο έρχεται ως συνέχεια της ανάπτυξης του παραλιακού μετώπου της πόλης. Στόχος του δήμου είναι να επέλθει μια ριζική αλλαγή στην εικόνα που παρουσίαζε ο χώρος της Επίχωσης –ο μόλος ώστε να γίνει πιο ελκυστικός και να αποτελεί σημείο αναφοράς της πόλης. Αναμφίβολα η κατασκευή του έργου αποτελεί ένα από τα πιο σημαντικά έργα υποδομής και ανάπτυξης που έχουν γίνει στη Λεμεσό τα τελευταία χρόνια με πολλαπλά οικονομικά, κοινωνικά και πολιτιστικά οφέλη. Πρόκειται για ένα έργο ζωής όπως χαρακτηριστικά επισημαίνεται από την οικεία τοπική Αρχή, το οποίο θα προσδώσει σε όλη την περιοχή μια ξεχωριστή εικόνα, η οποία θα αποτελεί πόλο έλξης.

Σκοπός επίσης ήταν η οργανική σύνδεση της πόλης και της θάλασσας και η ανάπτυξη λειτουργιών πολιτιστικού και ψυχαγωγικού χαρακτήρα. Με αυτόν τον τρόπο επιτυγχάνεται η λειτουργική σχέση και η ανάπλαση της περιοχής όλου του παραλιακού μετώπου που ορίζεται

---

<sup>38</sup> Δήμος Λεμεσού(πηγή: <http://www.limassolmunicipal.com.cy/>)

ανατολικά από την Ακτή Ολυμπίων, την Επίχωση-μόλος, το παλιό λιμάνι και την περιοχή δυτικά του λιμανιού με τη μαρίνα και την κατασκευή της Ακταίας Οδού με όλες τις παρεμφερείς χρήσεις, που είναι ενσωματωμένες στο σχέδιο της ευρύτερης περιοχής του κέντρου της Λεμεσού.

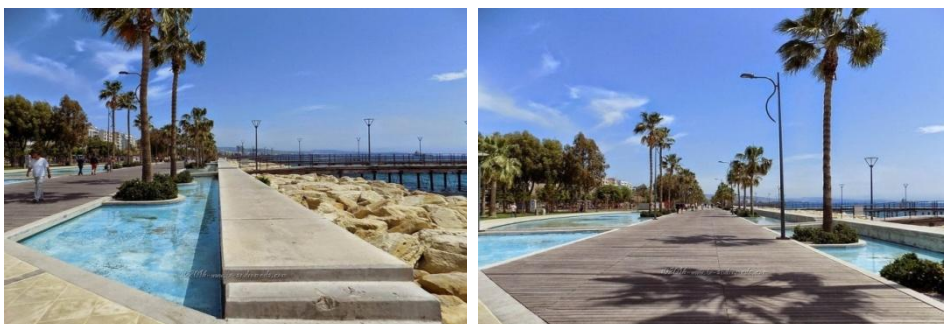


Εικόνα 81: οπτικές φυγές και συνδέσεις της πόλης προς την θάλασσα

Μέσα από σχεδιασμένες επεμβάσεις κυκλοφοριακής διαχείρισης πεζών και ποδηλάτων και ανάπτυξη λειτουργιών ψυχαγωγικού χαρακτήρα, το παραθαλάσσιο πολυλειτουργικό πάρκο που αποτελεί συνέχεια της Ακτής Ολυμπίων και εκτείνεται σε μήκος ενός χιλιομέτρου μπροστά από το κέντρο πόλης μέχρι το παλιό λιμάνι, αποτελεί σήμερα ένα από τους πιο αγαπημένους χώρους οικογενειακού περιπάτου καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου τόσο για του κατοίκους όσο και για τους επισκέπτες.

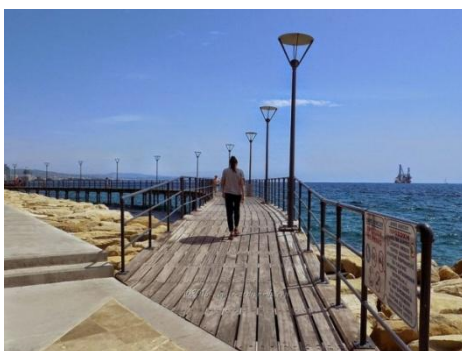
« Οι διάφοροι σχεδιασμοί και αλλαγές στην περιοχή του πυρήνα της πόλης από το 1974 και μετά έχουν επηρεάσει τον πολεοδομικό της ιστό. Η ήδη διαμορφωμένη κατάσταση στο παραλιακό μέτωπο, στο μόλο, που είχε γίνει με το σχεδιασμό του Τμήματος Πολεοδομίας και Οικήσεως, χρειαζόταν προσαρμογή, ώστε να εντάσσεται και αυτή η

περιοχή στο νέο, σύγχρονο πρόσωπο του κέντρου της Λεμεσού μέσα από ένα συνολικό ενοποιημένο σχεδιασμό. »<sup>39</sup>



Εικόνα 82 και 83: δημόσιοι χώροι με έντονο το υδάτινο στοιχείο

Μέσα από αυτόν τον σχεδιασμό έγινε πλήρης ανασχεδιασμός και ανακατασκευή όλου του παραλιακού πάρκου που έχει εμβαδόν 65χλμ. Το έργο αναβάθμισης της παραλιακής Επίχωσης περιλαμβάνει μια σειρά από έργα και διάφορες διευκολύνσεις που έχουν να κάνουν με τον περίπατο και τη γενικότερη αναψυχή των πολιτών, όπως παιχνιδότοπους, πεζοδρόμους και μικρές πλατείες για ξεκούραση και κοινωνικές δραστηριότητες.



Εικόνα 84: αποβάθρες συνέχεια πορείας πάνω στη θάλασσα



Εικόνα 85: αμφιθέατρο χώρος εκδηλώσεων

<sup>39</sup> Δήμος Λεμεσού(πηγή: <http://www.limassolmunicipal.com.cy/>)

Ως χώροι αναψυχής, έχουν δημιουργηθεί καφετερίες, αναψυκτήρια, χώροι υγιεινής, στα οποία έχουν τη δυνατότητα πρόσβασης και άτομα με ειδικές σωματικές αναπηρίες, αφού έχουν ληφθεί οι σχετικές πρόνοιες. «Διαμορφώθηκαν νέοι πεζόδρομοι και διάδρομοι περιπάτου, τεχνητές λίμνες, έγινε νέα πρόσθετη φύτευση θάμνων και δέντρων, εγκαταστάθηκε σύγχρονος φωτισμός με τεχνολογία LED και κατασκευάστηκε μικρό αμφιθεατρικό πλάτωμα για εκδηλώσεις θεματικές και αναψυχής και συγκεκριμένα για τη φιλοξενία μουσικών καλλιτεχνικών και άλλων εναλλακτικών πολιτιστικών εκδηλώσεων (διαλέξεων, εκθέσεων).»<sup>40</sup>



Εικόνα 86: διαμόρφωση πολυλειτουργικού πάρκου

Το έργο περιλαμβάνει ελικοειδή ποδηλατόδρομο καθ' όλο το μήκος της Επίχωσης συνδέοντας την Ακτή Ολυμπίων με το παλιό λιμάνι, τη μαρίνα και το γραμμικό πάρκο του

Γαρύλλη. Ο ποδηλατόδρομος έχει κατασκευαστεί νότια των χώρων στάθμευσης μακριά από τους πεζόδρομους για να μην επηρεάζει την ανέμελη περιδιάβαση των πεζών. Ωστόσο, το έργο διαλαμβάνει ακόμη και «πίστα» για skateboard και πεζόδρομο σε συνδυασμό με πλατώματα στη θάλασσα.

Πέραν των υφισταμένων χώρων στάθμευσης έχουν δημιουργηθεί νέοι χώροι στάθμευσης χωρητικότητας 270 θέσεων στο δυτικό όριο της Επίχωσης, οι οποίοι έχουν συνδεθεί με τον χώρο στάθμευσης που έχει

<sup>40</sup> Ιάσονος Ι., Πολυλειτουργικό πάρκο, η επίχωση της Λεμεσού, εφημ. ο φιλελεύθερος ,21 Σεπτεμβρίου 2014



δημιουργηθεί από την Αρχή Λιμένων στα πλαίσια ανάπλασης του παλιού λιμανιού.

Η ανάγκη επαφής του περιπατητή με το υγρό στοιχείο καθόρισε τη δημιουργία μιας νέας πορείας των πεζών με αρχική θέση στην υφιστάμενη θωράκιση από βράχους. Με την τοποθέτηση στον χώρο διαφόρων γλυπτών διαφάνηκε η ανάγκη προβολής τους αλλά και ένταξής τους σε μία εναλλακτική πορεία πεζών.

Όσον αφορά τον πεζόδρομο, σε συνδυασμό με τις νέες παραμέτρους ανακατασκευάστηκε και ανυψώθηκε ελαφρά ο κύριος πεζόδρομος σε συνδυασμό με πλατώματα στη θάλασσα και δημιουργήθηκε δευτερεύουσα πορεία, περιβάλλοντας τα γλυπτά και διαχωρίζοντας χώρους πρασίνου και πλατείες για οργάνωση εκδηλώσεων. Μια οριζόντια προβλήτα που καλύπτει όλο το μήκος της Επίχωσης μέχρι και την αποβάθρα του παλιού λιμανιού δίνει τη δυνατότητα περιπάτου.

Η διαμόρφωση όλου του παραλιακού μετώπου συμπληρώθηκε με την ανάπλαση του χερσαίου χώρου του παλιού λιμανιού και δυτικότερα την κατασκευή της μαρίνας, την πρόβλεψη για το Συνεδριακό Κέντρο και το σχεδιασμό της Ακταίας Οδού μέχρι το νέο λιμάνι Λεμεσού.



Εικόνα 87: αποβάθρες, συνέχεια πορείας μέσα στη θάλασσα

Στόχος του Έργου ήταν και η αναδιαμόρφωση της προκυμαίας βασιζόμενη στα νέα δεδομένα ανάπτυξης που χρονολογικά οριοθετούνται από το 2002 με τον καταρτισμό του “Σχεδίου Περιοχής Κέντρου Λεμεσού - πρόνοιες και μέτρα πολιτικής ”, αλλά και στις νέες απαιτήσεις και ανάγκες των χρηστών του χώρου.

« Σκοπός ήταν η προκυμαία να συνδεθεί τόσο λειτουργικά όσο και σημασιολογικά με την υπόλοιπη πόλη με τις διάφορες προσβάσεις και διαμορφώσεις επί του παραλιακού μετώπου ώστε να αποκατασταθεί η χαμένη για χρόνια λειτουργική σχέση του κέντρου πόλης με τη θάλασσα.»<sup>41</sup>

Σήμερα το παραλιακό μέτωπο της Λεμεσού αποτελεί ένα από τους σημαντικότερους χώρους περιπάτου, άθλησης , ξεκούρασης και αναψυχής για τον πολίτη της Λεμεσού και ολόκληρης της Κύπρου, αλλά και για τους χιλιάδες επισκέπτες της.

---

<sup>41</sup> Ιάσονος Ι., *Πολυλειτουργικό πάρκο, η επίχωση της Λεμεσού*, εφημ. ο φίλελεύθερος ,21 Σεπτεμβρίου 2014

## Αθλητικό πάρκο, ΓΣΟ



Εικόνα 88: διαμόρφωση αθλητικού πάρκου στο παλιό ΓΣΟ

Ένα ακόμη έργο το οποίο εντάχθηκε στον αστικό ιστό της πόλης της Λεμεσού και έγινε σημείο σύνδεσης μεταξύ πόλης και θάλασσας καθώς επίσης και σημείο αναφοράς κατά μήκος του παραλιακού μετώπου, είναι ο σχεδιασμός του αθλητικού πάρκου στο παλαιό ΓΣΟ, το οποίο βρίσκεται στα ανατολικά του πολυλειτουργικού πάρκου δίπλα από τον δημοτικό κήπο της Λεμεσού.



Εικόνα 89: δυνατότητα σύνδεσης και θέασης από ψηλά πάνω σε ένα σύμπλεγμα από ράμπες

Το έργο αυτό υλοποιήθηκε το 2008. Στόχος ήταν μέσα από διαγωνισμό να διαμορφωθεί ένα νέο σύμπλεγμα λειτουργιών και χώρων στο κέντρο της Λεμεσού, με σκοπό την αξιοποίηση, των υφιστάμενων

δημόσιων χώρων που βρίσκονται διάσπαρτα στην πόλη και να ενδυναμώσουν νέες



λειτουργίες και σχέσεις μεταξύ τους.

Σύμφωνα με την αρχιτέκτονα του έργου Δανού Μ., ο σχεδιασμός του Αθλητικού Πάρκου στη θέση του ιστορικού σταδίου ΓΣΟ στη Λεμεσό άρχισε με τον προσδιορισμό μιας πραγματικής πρόθεσης / υπόθεσης, ορίζοντας ως πρώτο πρότυπο τον επαναπροσδιορισμό του χώρου ως δημόσιου αθλητικού πάρκου μέσα στο οποίο υπάρχουν διευκολύνσεις για αθλητική ενασχόληση και ως δεύτερο, τον καθορισμό του χώρου ως απόσπασμα μιας ετήσιας γιορτής. Έτσι προτείνεται σε αυτό ένα



Εικόνα 90: δημόσιοι χώροι και χώροι στάσης

σύμπλεγμα από ράμπες, διαδρόμους, γεφύρια και πλατώματα ώστε να δημιουργείται μια νέα, δομημένη πορεία, η οποία εισρέει σε διάφορες κατευθύνσεις και συνθέτει ένα πλούσιο συντακτικό κίνησης και χωρικών εμπειριών διαμέσου μιας

ρευστής σε διαρρύθμιση τοπογραφίας. « Η μετάσταση της πλατφόρμας ως ανυψωμένου επιπέδου νότια του πάρκου το καθιστά ως έναν νέο ορίζοντα, ενώ ταυτόχρονα διασφαλίζει τη διαπερατότητα του χώρου. Η κατασκευαστική λογική έχει μελετηθεί έτσι ώστε όπου κι αν βρίσκεται κανείς να διακρίνει τα διαφορετικά τοπία στο πάρκο σε σχέση με τη χρήση του χώρου και να αισθάνεται την εξελικτική χρήση των υλικών και των επιφανειών, από το νερό της θάλασσας μέχρι το ανεπίχριστο σκυρόδεμα της πλατφόρμας. Τέλος, η χρήση διαφορετικών υλικών και η διαφορετικότητα στην κατασκευή της υπέργειας γέφυρας, των περιπτέρων, της καφετερίας στον όροφο και των άλλων αρχιτεκτονικών οικοδομημάτων δημιουργούν μια συνεχή εναλλαγή διαφανειών στην

πρόταση, φωτίζοντας διακριτικά τους χώρους του πάρκου - γηπέδου στις χρονικές περιόδους που υπάρχει μικρής κλίμακας χρήση. »<sup>42</sup>



Εικόνα 91: σύνδεση δημόσιων χώρων με την πόλη

---

<sup>42</sup> Δανού Μ., Αθλητικό Πάρκο στο παλαιό ΓΣΟ στη Λεμεσό, (πηγή: <http://www.cy-arch.com>, 27/03/2015)

## Περιοχή «Καρνάγιου»



Εικόνα 92: εντοπισμός περιοχής καρνάγιου

Μεταξύ παλιού και νέου λιμανιού στη Λεμεσό εκτείνεται λωρίδα αιγιαλού, μήκους ενός σχεδόν χιλιομέτρου και κυμαινόμενου φάρδους 150-400μ. από το χερσαίο σημείο πρόσβασης έως την ακτογραμμή. Πρόκειται για τη ζώνη Καρνάγιου, τη ζώνη που φιλοξενεί την εφαρμοσμένη ναυπηγική και τους συντηρητές του παραδοσιακού επαγγέλματος τεχνίτη караβομαραγκού.



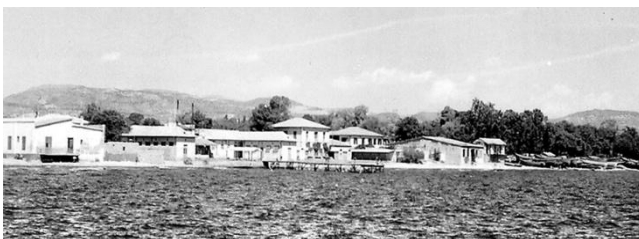
Εικόνα 93, 94 και 95: ναυπηγική δραστηριότητα, επιδιόρθωση και συντήρηση βαρκών

Από τα ιστορικά χρόνια η ύπαρξη του καρνάγιου ήταν πολύ σημαντική για την Λεμεσό. Μέσα από το πέρασμα των χρόνων διακρίθηκαν τρεις φάσεις ύπαρξης του καρνάγιου σε τρία διαφορετικά σημεία στο παραλιακό μέτωπο της Λεμεσού. Ένα αιώνα πριν, η αρχική θέση και η ύπαρξη του καρνάγιου βρισκόταν στο παλιό λιμάνι. Το καρνάγιο δραστηριοποιείτο εκεί μέχρι την δεκαετία του 1950 .Γι αυτό τον λόγο σημαντική είναι και η ύπαρξη στο παλιό λιμάνι και της αποβάθρας που διατηρείται και μέχρι σήμερα, όπου καλείτο «αποβάθρα των Εβραίων». (φάση Α : πρίν το 1950)



Εικόνα 96 και 97: Α φάση καρνάγιου στο παλιό λιμάνι , αποβάθρα που διατηρείται μέχρι και σήμερα

Την δεκαετία του 1950, όπου δημιουργήθηκε το παλιό λιμάνι με σκοπό τον ελλιμενισμό των μαούνων που εκφόρτωναν τα πλοία, τα οποία παρέμεναν μακριά από τη στεριά, είχε σαν αποτέλεσμα το καρνάγιο να μεταφερθεί απέναντι από το δημόσιο κήπο, όπου και λειτουργούσε μέχρι και το 1968. (φάση Β : από το 1950 μέχρι το 1968)



Εικόνα 98: Β φάση καρνάγιου απέναντι από το δημόσιο κήπο

Έπειτα, λόγω ανάπτυξης της περιοχής απέναντι από το δημόσιο κήπο, οι караβομαραγκοί μεταφέρθηκαν στην βιομηχανική περιοχή Λεμεσού πίσω από τις μεγάλες οινοβιομηχανίες όπου παραμένει μέχρι και σήμερα εκεί. (φάση Γ : από το 1968 μέχρι σήμερα)



Εικόνα 99 και 100: Γ φάση καρνάγιου στην περιοχή καρνάγιου, ναυπηγική δραστηριότητα το 1968



Εικόνα 101 και 102: ναυπηγική δραστηριότητα στην περιοχή σήμερα



Εικόνα 103: οι τρεις φάσεις του καρνάγιου σε χάρτη



Η περιοχή του καρνάγιου που βρίσκεται εκεί σήμερα, είναι ένας τόπος υποβαθμισμένος, σε πολύ κομβικό σημείο της πόλης, με μεγάλη αξία



Εικόνα 104: υπάρχουσα κατάσταση περιοχής καρνάγιου

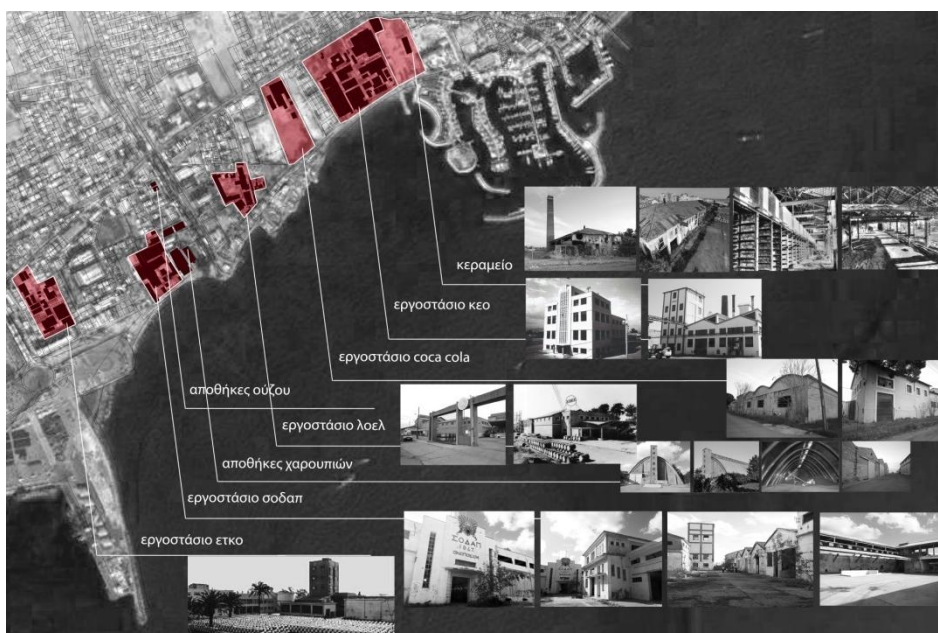
που του δίνει η θάλασσα, η βιομηχανική αρχιτεκτονική του , αλλά και η παραδοσιακή ναυπηγική που ακολουθεί και χαρακτηρίζει την ακτή με τα διάσπαρτα κουφάρια των σκαφών.

Ένας μεγάλος αριθμός βιομηχανικών κτιρίων της Λεμεσού, βρίσκεται στην παραλιακή περιοχή του καρνάγιου όπου παρουσιάζουν ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό, πολεοδομικό και τεχνολογικό ενδιαφέρον. Δυστυχώς όμως αυτά τα κτίρια βρίσκονται σε πλήρη εγκατάλειψη.



Εικόνα 105, 106 και 107: βιομηχανικά κτίρια με ιδιαίτερο ενδιαφέρον

« Πιο συγκεκριμένα, τα κτίρια αυτά είναι: - Κεραμείο (σώζεται το κεντρικό κτίριο του εργοστασίου που χτίστηκε στις αρχές του 20ού αιώνα) - ΚΕΟ (το πιο παλιό ζυθοποιείο της Κύπρου και από τις σημαντικότερες οιοβιομηχανίες στο οποίο θα διατηρηθούν όλα τα κτίσματα της πρώτης φάσης του εργοστασίου που χρονολογούνται από το 1927 μέχρι το 1930) - ΛΟΕΛ (το εργοστάσιο βρίσκεται εκεί από το 1943) - ΣΟΔΑΠ (κτίστηκε το 1947 και θεωρείται ένα από τα σημαντικότερα βιομηχανικά αρχιτεκτονικά δείγματα της Λεμεσού) - ΕΤΚΟ (διατηρήθηκε μικρό τμήμα της οιοβιομηχανίας) - Εργοστάσιο Coca Cola (το πρώτο εργοστάσιο της Coca Cola στην Κύπρο, από τα σημαντικότερα βιομηχανικά κτίρια της περιοχής) - Συνεργατική Χαρουπιών (χαρουπόμυλος και αποθήκες) – Οιοβιομηχανία Παντελίδη - Cyprus Grain Commission (σιλό σιτηρών) - Δημοτικά Σφαγεία (κτίστηκαν το 1933 στην παραλία του Καρνάγιου).»<sup>43</sup>



Εικόνα 108: χάρτης εντοπισμού των βιομηχανικών κτιρίων της περιοχής με ιστορική σημασία

<sup>43</sup> Χαραλάμπους Χ., Όραμα της Λεμεσού, η προστασία της βιομηχανικής κληρονομιάς, (πηγή: <http://dialogos.com.cy>, 19/01/2016)

Το παραλιακό τμήμα μεταξύ του παλιού και του νέου λιμανιού αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του αστικού κέντρου της πόλης. Ωστόσο, η ύπαρξη στον χώρο των οινόβιομηχανιών και άλλων βιομηχανικών μονάδων, βιοτεχνιών και επαγγελματικών εργαστηρίων που λειτουργούν κατά μήκος της παραλίας, παρεμπόδιζαν μέχρι σήμερα τη μετεξέλιξή του, με αποτέλεσμα η συγκεκριμένη περιοχή να θεωρείται ως πλέον υποβαθμισμένη.



Εικόνα 109 και 110: παραλιακό μέτωπο περιοχής καρνάγιου

Η περιοχή του δυτικού παραλιακού μετώπου της πόλης παρουσιάζει σήμερα εικόνα αστικού χώρου που έχει αφεθεί σε εγκατάλειψη, χωρίς σχεδόν καμιά παρέμβαση από το κράτος και τον δήμο σε θέματα υποδομών, ενώ παρόμοια εγκατάλειψη παρατηρείται και εκ μέρους του ιδιωτικού τομέα σε ότι αφορά μέρος των κτηριακών εγκαταστάσεων των παραδοσιακών βιομηχανιών και άλλων κτηρίων, οι οποίες έχουν αφεθεί ερειπωμένες να φθείρονται στο πέρασμα του χρόνου. « Για αυτό τον λόγο τα σημαντικά μέρη των βιομηχανικών κτιρίων και συμπλεγμάτων θα πρέπει να διατηρηθούν, να αποκατασταθούν και να αποτελέσουν πρότυπο στη διατήρηση της βιομηχανικής μας κληρονομιάς με την ιδιαίτερη ιστορική, κοινωνική,



αρχιτεκτονική και τεχνολογική αξία που αναπτύχθηκε από τα τέλη του 19ου ως και τα μέσα του 20ού αιώνα. » <sup>44</sup>

Όσον αφορά το φυσικό περιβάλλον της περιοχής, τα προβλήματα που παρατηρούνται έχουν να κάνουν με τη συγκέντρωση σκουπιδιών και αποβλήτων σε δημόσιους χώρους, οχληρία και περιβαλλοντική



ρύπανση από τις βιομηχανικές και βιοτεχνικές χρήσεις, και γενικότερα υποβάθμισης του φυσικού περιβάλλοντος και παραγνώριση του ως πλούτου ανάπτυξης.

Εικόνα 111: συγκέντρωση αποβλήτων στο παραλιακό μέτωπο

Σε σχέση με τη θαλάσσια περιοχή, παρατηρούνται προβλήματα πρόσβασης και οπτικής επαφής με το παραλιακό μέτωπο, αποκοπή της θάλασσας από τις δραστηριότητες της πόλης, απουσία χρήσεων και λειτουργιών δημόσιου και ιδιωτικού χαρακτήρα κατά μήκος της ακτής, ακτή ακατάλληλη για λουόμενους λόγω ποιότητας του νερού, παρουσία αυθαίρετων κατασκευών και αρκετών παρεμβάσεων που έγιναν σε ανύποπτο χρόνο στο δυτικό τμήμα της περιοχής και απουσία υποδομής για εξυπηρέτηση των ερασιτεχνών ψαράδων. Όλα αυτά συντελούν στο γεγονός ότι το Καρνάγιο αποτελεί μία περιοχή όπου εντείνει την περιβαλλοντικής υποβάθμισης της παράκτιας περιοχής.

---

<sup>44</sup> Χαραλάμπους Χ., Όραμα της Λεμεσού, η προστασία της βιομηχανικής κληρονομιάς, (πηγή: <http://dialogos.com.cy>, 19/01/2016)



Εικόνα 112 και 113 : χώροι στέγασης της ναυπηγικής δραστηριότητας σε παράγκες

Συνοπτικά, η περιοχή Καρνάγιου, πρόκειται για μια πολύ σημαντική περιοχή για την πόλη της Λεμεσού, ένα κομμάτι της ιστορίας της πόλης, αφού στο χώρο αναπτύχθηκαν οι οιοβιομηχανίες και άλλες βιομηχανικές μονάδες σημαντικού αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος.

Είναι ένα σημείο που φαίνεται να έχει παγώσει στο χρόνο, αφού βρίσκεται ανάμεσα σε περιοχές που έχουν είδη αναπτυχθεί, ανάμεσα στο νέο λιμάνι και την μαρίνα. Η περιοχή Καρνάγιο πέρασε το μεγαλύτερο της μέρος, στην περίοδο της παρακμής και τώρα περιμένει τον μετασχηματισμό της. Εγκαταλείφθηκε από τις βιομηχανίες της, τουλάχιστον στο μισό της κομμάτι. Έτσι, ο μετασχηματισμός της περιοχής χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή και ολοκληρωμένη προσέγγιση.

Ωστόσο, όλα τα πιο πάνω προβλήματα που αναφέρθηκαν αποτελούν ένα σοβαρό πρόβλημα υποβάθμισης της περιοχής, και ίσως αυτό καθιστά η αφορμή για μελλοντική ανάπλαση και διαμόρφωση του χώρου, η οποία θα βελτιώσει συνολικά την εικόνα ολόκληρου του θαλάσσιου μετώπου της Λεμεσού.

**Αξιολόγηση αστικών επεμβάσεων στα παράκτια μέτωπα  
της Γένοβας, της Βαρκελώνης, της Θεσσαλονίκης και της  
Λεμεσού**

## **Αξιολόγηση αστικών επεμβάσεων στα παράκτια μέτωπα της Γένοβας, της Βαρκελώνης, της Θεσσαλονίκης και της Λεμεσού**

Η πόλη της Γένοβας όλον αυτό τον καιρό είχε χάσει την αξία της και υπολειτουργούσε , χωρίς να μπορεί να συνδεθεί με το λιμάνι της. Η λιμενική ζώνη πολλών χιλιομέτρων πέραν του παλιού λιμανιού, για πολλά χρόνια περιλάμβανε όλες τις βιομηχανικές εγκαταστάσεις της πόλης καθώς και το αεροδρόμιο. Τώρα με τις επεμβάσεις που έγιναν με αφορμή την επετειακή εκδήλωση, η πόλη της Γένοβας έκανε την παρουσία της ισχυρή στον ευρωπαϊκό χώρο και στη ναυτική ιστορία. Το λιμάνι απέκτησε νέα τοπόσημα και ο χώρος ελευθερώθηκε φιλοξενώντας ωφέλιμες χρήσεις καθώς εγκαταλελειμμένα βιομηχανικά κελύφη επαναχρησιμοποιήθηκαν. Ταυτόχρονα διαμόρφωσε ένα καλά λειτουργικό δομημένο δημόσιο χώρο παρεμβαίνοντας στη ζώνη του λιμανιού με την δημιουργία ενός πολύ λειτουργικού δημόσιου χώρου στην αποβάθρα Parodi. Έτσι αυτό αποτελεί ένα νέο τοπόσημο για τους κατοίκους μεταφέροντας την αστική ζωή στο θαλάσσιο μέτωπο με μια αλυσίδα συμβάντων που συνδέουν την πόλη με το λιμάνι. Με αυτό τον τρόπο, οι νέες αυτές χρήσεις αναζωογονούν το αστικό περιβάλλον, ξεφεύγοντας από τις συνοικιακές δραστηριότητες και οργανώνοντας ένα νέο σύστημα συγκέντρωσης προβάλλοντας την νέα προοπτική της πόλης και προσελκύοντας όλο και περισσότερους επισκέπτες με την αναβάθμιση της περιοχής. Το λιμάνι μετατρέπεται από μια άγονη ζώνη σε ένα πολύ – λειτουργικό κομμάτι που καλείται πάνω από όλα να ενταχθεί οργανικά στην περιοχή και να συμβιώσει με το υπάρχων σύστημα και η πόλη αποκτά συνοχή και ο πολύ -λειτουργικός χαρακτήρας της ενισχύεται με νέες χρήσεις. Ιδιαίτερα επιτυχημένος χαρακτηρίζεται ο χειρισμός του δημόσιου χώρου καθώς συγκεντρώνει τις κινήσεις από την πόλη και τις κατανέμει πάνω στις προβλήτες καθ' όλο το μήκος του λιμανιού, δημιουργώντας ενδιαφέροντες χώρους στάσεις , ενισχύοντας το θαλάσσιο χαρακτήρα της πόλης.

Παρόλα αυτά παρουσιάζονται αβεβαιότητες κατά πόσο οι πρωτοβουλίες αυτές και οι αναπλάσεις έχουν καταφέρει να παρακινήσουν τον κόσμο να γνωρίσει την πόλη μέσα από το λιμάνι της, από το οποίο γεννήθηκε και απέκτησε δύναμη, καθώς οι ανακαινισμένες περιοχές στις προβλήτες του παλιού λιμανιού παραμένουν άδειες , ενισχύοντας τον βαθμό επικινδυνότητας. Η κυκλοφοριακή ρύθμιση με τον υπερυψωμένο παραλιακό δρόμο, μέσα από τους διάφορους χειρισμούς εξακολουθεί να αποκόβει δραματικά το αστικό σκηνικό από τα θαλάσσια δρώμενα. Αντίθετα, στα δυτικά της πόλης, η υπόλοιπη λιμενική έκταση σε τίποτα δεν θυμίζει το αναβαθμισμένο κομμάτι του Renzo Piano καθώς εξακολουθούν να υπάρχουν σημαντικά προβλήματα σύνδεσης. Η ζώνη αυτή είναι τόσο φαρδιά που σε μερικά σημεία φτάνει το ένα χιλιόμετρο και αποκόβει τους κατοίκους από την θάλασσα. Κατάλοιπα της κάποτε ισχυρής βιομηχανικής Γένοβας και νεκρά αστικά κενά , χώροι αποθήκευσης φόρτωσης και μεταφοράς χαρακτηρίζουν την περιοχή αυτή, καθώς το σχέδιο αναβάθμισης του Renzo Piano δεν έχει εφαρμοστεί.

Αντίθετα η ανάπτυξη της Βαρκελώνης φαίνεται να αποτελεί ένα από τα καλύτερα παραδείγματα ανάπτυξης θαλάσσιων μετώπων, με αποτέλεσμα να θεωρείται ένα από τα πλέον αναγνωρισμένα παραδείγματα και υπόδειγμα στρατηγικού σχεδιασμού εξαιτίας της διαδικασίας των διαδοχικών αστικών αναπλάσεων που πραγματοποίησε και των αποτελεσμάτων τους. Με αφορμή την ανάληψη των Ολυμπιακών αγώνων η πόλη αναβαθμίζεται με τη δημιουργία δημόσιων χώρων και της σύνδεσης της παράκτιας ζώνης με τους κατοίκους της περιοχής. Ένα από τα κύρια ζητούμενα το οποίο απασχόλησε και την πόλη της Γένοβας, ήταν οι κυκλοφοριακές υποδομές που κάλυπταν την παράκτια ζώνη καθώς αυτό αποτελούσε εμπόδιο στην σύνδεση του υδάτινου στοιχείου με τον αστικό ιστό της πόλης. Έτσι, με την αναδιαμόρφωση του λιμένα Port Veil, την ανάπτυξη της περιοχής Moll de la Fusta ο Manuel de Sola Morales, κατάφερε να αποκαταστήσει τη χαμένη σχέση ανάμεσα στην πόλη και στη θάλασσα δημιουργώντας δύο διαφορετικά επίπεδα με την

υπογειοποίηση των συγκοινωνιακών υποδομών και με τη δημιουργία υψομετρικών διαφορών που λειτουργούν ως μπαλκόνια με θέα το παραλιακό μέτωπο. Με αυτό τον τρόπο οι χειρισμοί αυτοί θεωρούνται πιο επιτυχημένοι από το παράδειγμα της Γένοβας με τον υπερυψωμένο δρόμο κατά μήκος του παραλιακού μετώπου που εξακολουθούσε να αποκόβει δραματικά το αστικό σκηνικό από τα θαλάσσια δρώμενα της πόλης της Γένοβας. Ταυτόχρονα στην περιοχή Barceloneta, ξεκίνησαν οι πρώτες αστικές επεμβάσεις, ώστε αυτό να αποτελέσει μια περιοχή με εμπορικά κέντρα, χώρους αναψυχής με αθλητικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες. Επιπρόσθετα, η παράκτια ζώνη ελευθερώνεται από κάθε μορφή κτιρίου που αποτελούσε εμπόδιο με το σχεδιασμό πλατειών, πεζοδρόμων και προκυμαίας στην συνολική έκταση της περιοχής. Τα κτίρια οργανώνονται σε μακριές λεπτές μπάρες- λωρίδες δημιουργώντας οπτικές φυγές προς τη θάλασσα και ο δημόσιος χώρος οργανώνεται με τον σχεδιασμό δύο πεζόδρομων σε διαφορετικά υψόμετρα. Ο συνδυασμός των νέων αρχιτεκτονικών τοπόσημων και εμβληματικών περιοχών ενισχύει την ελκυστικότητα της πόλης και την καθιστά ιδιαίτερα δημοφιλή τουριστικό προορισμό. Με όλες αυτές τις επεμβάσεις η Βαρκελώνη με διάφορους χειρισμούς προσπαθεί να αποκαταστήσει τη χαμένη σχέση ανάμεσα στην πόλη και στη θάλασσα και τελικά καταφέρνει να επαναφέρει την αστικότητα εκεί που δεν υπάρχει, αλλά ταυτόχρονα καταφέρνει να φέρει την πόλη στη θάλασσα με την στρατηγική του γαντζώματος του ιστού στην ακτογραμμή της.

Όσον αφορά το παράδειγμα της Θεσσαλονίκης η ανάπλαση της προβλήτας Α' και της Νέας Παραλίας αποτελούν δύο αναπλάσεις σε διαφορετικά σημεία, κατά μήκος του παραλιακού μετώπου. Αυτές δεν αποτελούν στοιχεία συνέχειας και συνεκτικότητας της παράλιας ζώνης, αλλά δύο ξεχωριστές επεμβάσεις, που θα μπορούσαν να ενοποιηθούν μέσω της Παλιάς Παραλίας και να αποτελέσουν ένα νέο αστικό παράκτιο μέτωπο για την πόλη. Σε αντίθεση με τα πιο πάνω παραδείγματα, στη Θεσσαλονίκη μόνο ένα μικρό τμήμα αναλογικά με το συνολικό μήκος του θαλάσσιου μετώπου καταλαμβάνεται από

εγκαταστάσεις σχετικές με το εμπορικό λιμάνι, στις προβλήτες Α και Β για τις οποίες προωθήθηκε πρόγραμμα ανάπτυξης. Σκοπός ήταν η αποκατάσταση και η ανάδειξη των αρχιτεκτονικών μορφών και των ιστορικών υλικών στοιχείων της πολιτιστικής κληρονομιάς, η αντιμετώπιση των αιτίων φθοράς τους, η δημιουργία λειτουργικού, ζωντανού και βιώσιμου δημόσιου χώρου και η αλλαγή χρήσεων σε νέες χρήσεις πολιτιστικού χαρακτήρα.

Σε αντίθεση με τα δυο πιο πάνω παραδείγματα, στη Θεσσαλονίκη παρά τα προβλήματα ασυνέχειας που δημιουργεί η παρουσία των κυκλοφοριακών αξόνων, το θαλάσσιο μέτωπο της πόλης δεν υπήρξε ποτέ αποκομμένο από τα άλλα τμήματα του αστικού ιστού. Η ύπαρξη των Βυζαντινών παραθαλάσσιων τειχών αποτελούσε εμπόδιο για την κατασκευή της παραλίας καθώς και για την κυκλοφορία εμπορευμάτων αλλά και του ανέμου στο εσωτερικό της πόλης, με αποτέλεσμα τα τείχη αυτά να γκρεμιστούν και να χρησιμοποιηθεί το υλικό αυτό για την επιχωμάτωση, δημιουργώντας έτσι την μορφή που έχει σήμερα, χωρίς το εμπόδιο που υπήρχε ανάμεσα στην πόλη και στη θάλασσα.

Το θαλάσσιο μέτωπο της Θεσσαλονίκης αναπτύσσεται ως μια ζώνη με μεγάλο μήκος αλλά σχετικά περιορισμένο βάθος, ως εκ τούτου συνιστά κυριολεκτικά ένα μέτωπο, το οποίο εκτεινόμενο κατά μήκος της πόλης αναπτύσσει σχέσεις. Για αυτό το λόγο, η βασική απόφαση της πρότασης ήταν να διατηρηθεί η χαρακτηριστική και αναγνωρίσιμη φυσιογνωμία του ενιαίου μετώπου προς τη θάλασσα και η συνέχεια και γραμμικότητα του τοπίου. Η λογική εδώ διαφοροποιείται σε σχέση με τα πιο πάνω παραδείγματα για το γεγονός ότι ο βασικός στόχος ήταν ο τονισμός της γραμμικότητας του παραλιακού μετώπου, με αστικούς χειρισμούς εργαλεία, όπως τα υλικά, η φύτευση, ο φωτισμός κ.ά. ως στοιχεία συνέχειας και ενοποίησης. Παράλληλα, επιτυγχάνεται ξεκάθαρη οπτική επαφή από την πόλη προς τη θάλασσα ώστε η πόλη να μην λειτουργεί ως εμπόδιο προς την θάλασσα, αλλά να δίνει την εντύπωση ότι η θάλασσα εισχωρεί στην πόλη, χρησιμοποιώντας τις υπάρχουσες σχισμές.

Ταυτόχρονα, το υδάτινο στοιχείο συνυπάρχει κατά μήκος της πορείας των πεζών με τη δημιουργία πισινών γεγονός το οποίο δεν συναντάμε στα πιο πάνω παραδείγματα. Έτσι, η ανάδειξη του θαλάσσιου μετώπου της Θεσσαλονίκης συνιστά ένα μοναδικό εγχείρημα, διαφορετικό από ανάλογες επεμβάσεις ανά τον κόσμο, που δεν πρόκειται για την επίλυση ενός προβλήματος ανάπλασης ή επανάχρησης μιας υποβαθμισμένης περιοχής, αλλά για την αναζήτηση μιας νέας σχέσης της πόλης με τη θάλασσα, λύνοντας κυρίως ζητήματα με συγκεκριμένα εργαλεία αστικού σχεδιασμού αλλά και του σχεδιασμού τοπίου με διαφορετικό τρόπο κάθε φορά. Με αυτό τον τρόπο η αξιοποίηση της σχέσης της πόλης με τη θάλασσα και η ανάδειξη του παραλιακού μετώπου μετέχουν άμεσα και ενεργά στη προοπτική της εισόδου της Θεσσαλονίκης στον επόμενο αιώνα ως πόλη διεθνούς έλξης.

Τέλος, για την πόλη της Λεμεσού έγιναν πολλές προσπάθειες βελτίωσης της ποιότητας ζωής στο παραλιακό της μέτωπο καθ' όλη την διάρκεια των χρόνων. Ξεκινώντας από τα παλιά χρόνια, πρωταγωνιστικό ρόλο για την ανάπτυξη της πόλης της Λεμεσού αλλά ταυτόχρονα και του θαλάσσιου μετώπου της, αποτελούσε το εμπόριο.

Η πορεία που ακολούθησε η Λεμεσός για να φτάσει στην σημερινή της μορφή ήταν αποσπασματική, για αυτό και σήμερα παρουσιάζονται προβλήματα σύνδεσης των επεμβάσεων μεταξύ τους και με το πέρασμα των χρόνων προτείνονται λύσεις για την βελτίωση τους.

Η στρατηγική που ακολουθείτε για τις αναπλάσεις σε κάθε σημείο, είναι η ενίσχυση του θαλάσσιου μετώπου της Λεμεσού με δημόσιους χώρους, οι οποίοι ανάλογα με τα χαρακτηριστικά τους και τις ιδιομορφίες τους, υποστηρίζονται από τις κατάλληλες χρήσεις και λειτουργίες. Δημιουργούνται χώροι οι οποίοι είναι προσβάσιμοι και ζωντανοί καθ' όλη τη διάρκεια της μέρας.

Το παλιό λιμάνι με την ανάπλαση του, δημιουργεί νέου χώρους φιλοξενώντας νέες χρήσεις σε εγκαταλελειμμένα κτίρια διατηρώντας και ενισχύοντας τον χαρακτήρα της περιοχής, καθώς θέση παίρνουν και άλλα κτίρια νέα, με έντονα μορφολογικά στοιχεία τα οποία προκύπτουν



από το βιομηχανικό χαρακτήρα του άλλοτε εμπορικού λιμανιού. Μεγάλο έργο για τα δεδομένα της Κύπρου χαρακτηρίζεται η δημιουργία οικιστικών μονάδων στο νερό, επέμβαση την οποία δεν συναντάμε στα πιο πάνω παραδείγματα.

Ταυτόχρονα, έργο πολλών επιχωματώσεων αποτελεί το παραθαλάσσιο λειτουργικό πάρκο τονίζοντας την γραμμικότητα του παραλιακού μετώπου όπως και στη περίπτωση της Θεσσαλονίκης, με τη δημιουργία δημόσιων χώρων, πεζόδρομων και πάρκων καθ' όλο το μήκος του. Η αναβάθμιση αυτή και η διαμόρφωση του χώρου της επίχωσης σε παραθαλάσσιο πολυλειτουργικό πάρκο έρχεται ως συνέχεια της ανάπτυξης του παραλιακού μετώπου της πόλης. Με αυτή την επέμβαση επιτυγχάνεται η οργανική σύνδεση της πόλης και της θάλασσας που ήταν και ο σκοπός.

Αντίθετα, στα δυτικά της πόλης, η περιοχή με το όνομα καρνάγιο, δεν θυμίζει το αναβαθμισμένο κομμάτι της υπόλοιπης παραλιακής ζώνης. Είναι το κομμάτι της περιοχής όπου σήμερα παρουσιάζει μια εικόνα εγκατάλειψης και υποβάθμισης και χρήζει ενδιαφέρον για μελλοντική ανάπλαση.

Η περιοχή του δυτικού παραλιακού μετώπου της πόλης η οποία θεωρείται ως πλέον υποβαθμισμένη, παρουσιάζει σήμερα εικόνα αστικού χώρου που έχει αφεθεί σε εγκατάλειψη και αξιόλογα βιομηχανικά κτίρια με ιστορία βρίσκονται ερειπωμένα να φθείρονται στο πέρασμα του χρόνου. Για αυτό τον λόγο τα σημαντικά μέρη των βιομηχανικών κτιρίων και συμπλεγμάτων θα πρέπει να διατηρηθούν, να αποκατασταθούν και να αποτελέσουν πρότυπο στη διατήρηση της βιομηχανικής μας κληρονομιάς με την ιδιαίτερη ιστορική, κοινωνική, αρχιτεκτονική και τεχνολογική αξία που αναπτύχθηκε από τα τέλη του 19ου ως και τα μέσα του 20ού αιώνα.

Σε σχέση με τη θαλάσσια περιοχή, παρατηρούνται προβλήματα πρόσβασης και οπτικής επαφής με το παραλιακό μέτωπο και αποκοπή της θάλασσας από τις δραστηριότητες της πόλης, καθώς επίσης η περιοχή Καρνάγιου αποτελεί στοιχείο περιβαλλοντικής υποβάθμισης της παράκτιας περιοχής, όπου τα μετέπειτα χρόνια θα πρέπει να

αποτελέσει ένας νέος χώρος ανάπλασης και θα συντελέσει στην βελτίωση της συνολικής εικόνας του παραλιακού μετώπου της Λεμεσού.

Τέλος, η ανάπλαση του παραλιακού μετώπου της Λεμεσού δεν θυμίζει σε κλίμακα και δεν μπορεί να μοιάσει σε μεγάλα παραδείγματα στο διεθνή χώρο, αλλά η προσπάθεια που γίνεται για την ανάπλαση του θαλάσσιου της μετώπου είναι καθοριστική για την πόλη της Λεμεσού και ολόκληρης της Κύπρου. Ίσως να μην είναι ένα από τα καλύτερα παραδείγματα ανάπλασης και να υστερεί σε σχέση με τα υπόλοιπα και τα προβλήματα που παρουσιάζονται να είναι πολλά αλλά υπάρχει περιθώριο βελτίωσης και με τους κατάλληλους χειρισμούς και ενέργειες μπορεί να βελτιωθεί σημαντικά στα επόμενα χρόνια.

## Βιβλιογραφία

## Βιβλιογραφικές αναφορές

### Ελληνική βιβλιογραφία

Ανανιάδου – Τζημοπούλου Μ., *Τοπία και διαμόρφωση του χώρου. Θεωρητική προσέγγιση και πρακτική εφαρμογή της μελέτης τοπίου*, Τεχνικά Χρονικά, Εκδ. Τ.Ε.Ε., Αθήνα, 1979

Ανανιάδου – Τζημοπούλου Μ., *Η ανάλυση του τοπίου στο Σχεδιασμό, Συμβολή στην έρευνα της Αρχιτεκτονικής Τοπίου*, Διδακτορική διατριβή, Επιστημονική Επετηρίδα της Πολυτεχνικής Σχολής, Α.Π.Θ, Θεσσαλονίκη, 1962

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

Δουδούμη Κ., Μουρατίδου Γ., *Το νερό στην αρχιτεκτονική του αστικού τοπίου*, Έκδ. Ζήτη, Θεσσαλονίκη, 2008

Ζέικου Π., *Η ανάπλαση του Α' Προβλήτα στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, Μετασχηματισμοί του αστικού τοπίου*, Αρχιτεκτονικές μελέτες και έργα, Εκδ. Α.Α Λιβάνη, Θεσσαλονίκη, 2001

Καρύδης Δ.Ν., *Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας*, Έκδ. Παπασωτηρίου, Αθήνα, 2008

Μαμουλάκη Ε., *Η διαχείριση της μνήμης και η πόλη. Το παράδειγμα της Βαρκελώνης, Μνήμη και εμπειρία του χώρου*, εκδ. Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 2006

Νικηφορίδης Π., Cuomo Β., *Νικηφορίδης Cuomo αρχιτέκτονες 1991-2009*, Εκδ. Ιανός, Θεσσαλονίκη, 2009

Παπαμίχος, Νίκος, Χαστάογλου, Βίλμα, *Η ανάπλαση του Α' Προβλήτα στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης (II), Μετασχηματισμοί του αστικού τοπίου*, Αρχιτεκτονικές μελέτες και έργα, Οργανισμός Θεσσαλονίκης & ΥΠΕΧΩΔΕ, Εκδ. Α.Α Λιβάνη, Θεσσαλονίκη, 2001

### Ξένη βιβλιογραφία

- Aldo R., *l'architettura della città*, University Studio Press, Italy, 1991
- Ascher F., *Métapolis ou L'avenir des villes*, Odile Jacob, Paris, 1995
- Berger A., *Drosscape: Wasting Land Urban America*, Princeton Architectural Press, New York, 2007
- Breen A., Rigby D., *The New Waterfront, a Worldwide Urban Success Story*, Singapore, 1996
- Casey E., *The Fate of Place: A Philosophical History*. Berkeley. CA: University of California Press, 1997
- De Solà- Morales Rubió I., *Terrain Vague*, In Davidson, Cynthia. (Ed.). *Anyplace*, MA: MIT Press, Cambridge, 1995
- Hoyle B., *Cityports, coastal zones and regional change. International perspectives on planning and management*, John Wiley & Sons Ltd, England, 1996
- Koolhaas R., *Toward the Contemporary City*, Design Book Review 17, 1989
- Lerup, L., *Stim & dross : rethinking the metropolis*, MIT Press, Cambridge, 1994
- Marshall R., *Waterfronts in Post-industrial cities*, Spon Press, London, 2001  
Peterson M., McDonogh G., *Global Downtowns*, University of Pennsylvania Press, Philadelphia, 2012
- Pierce, L., *The Galactic Metropolis. Beyond the Urban Fringe: Land Use Issues of Nonmetropolitan America*, Rutherford Platt and George Macinko 23, Minneapolis: University of Minnesota Press, 1933
- Sassen S., Roost F., *The city: strategic site for the global entertainment industry*, Judd D.R. and Fainstein S.S., *The tourist City*. Newhaven: Yale University Press, 2000

Wall E., Waterman T., *Basics Landscape Architecture 01: Urban Design*, εκδ. AVA publishing SA, Ελβετία, 2010

Wang C.M., Wang B.T., *Large Floating Structures : Technological Advances*, Springer, Singapore, 2014

### **Άρθρα Δημοσιεύματα και διαδικτυακές πηγές**

Αντωνιάδου Ε. ,Δ. Αγγελίδη, *Αναπλάσεις θαλάσσιων μετώπων. Τυπολογία, βασικές αρχές σχεδιασμού* , περιοδικό Κτίριο, Νοέμβριος – Δεκέμβριος 2003

Δανού Μ., *Αθλητικό Πάρκο στο παλαιό ΓΣΟ στη Λεμεσό*, (πηγή: <http://www.cy-arch.com>, 27/03/2015)

Ιάσονος Ι., *Αναβαθμίζεται η δυτική περιοχή Λεμεσού*, εφημ. ο φιλελεύθερος, 22 Ιουλίου 2013

Ιάσονος Ι., *Πολυλειτουργικό πάρκο, η επίχωση της Λεμεσού*, εφημ. ο φιλελεύθερος ,21 Σεπτεμβρίου 2014

Καραμανέα Π., *Η συμβολή του τοπίου στο σχεδιασμό αστικών επεμβάσεων μεγάλης κλίμακας*, αρχιτέκτονας Μ.Arch landscape architecture ETSAB UPC, διδάσκουσας στην Αρχιτεκτονική Σχολή Πολυτεχνείου Κρήτης

Κεφαλογιάννης Ν., Παπαστεργίου Χ., *Η έννοια του «ενδιάμεσου» (“in-between”)*, *Η αρχιτεκτονική ως συνθήκη παρεμβολής στη σχέση φύσης-πολιτισμού*  
(πηγή: <http://www.greekarchitects.gr>, 03/04/2016)

Κόμπου Α., *Πως πήρε το όνομα “Εναέριος”, ο σιδηρόδρομος και το μεταλλείο του Αμιάντου*, (πηγή: <http://old.lemesos-blog.com/2013/05/07/>, 07/05/2013)

Νικολαΐδης Π., *Μελέτη Εκτίμησης των Επιπτώσεων στο Περιβάλλον από την κατασκευή και λειτουργία Μαρίνας στη Λεμεσό*, Λεμεσός: Οίκος Νικολαΐδη και Συνεργάτες, 2008

Ουδατζή Κ., *Ήπια Ανάπλαση 1ου Προβλήτα Λιμένα Θεσσαλονίκης*, δημοσίευση 11 Ιανουαρίου 2013 (πηγή: <http://www.greekarchitects.gr>, 31/08/2013)

ΠοζουκίδουΓ., Σοπέογλου Ε., ΤσιούμαΒ., *Αστικά κενά: παραδείγματα και εμπειρίες από τις αμερικάνικες πόλεις*, Περιοδικό «ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ», Τεύχος 55, 2006

Παυλίδης Φ., *Η βιομηχανική μας κληρονομιά*, 2016, ( πηγή: <http://www.cy-arch.com>, 07/01/2016)

Πολυχρονόπουλος Δ., *Αστικά κενά, Το κενό ως τόπος*, Περιοδικό «ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ», Τεύχος 55, 2006

ΠοζουκίδουΓ., Σοπέογλου Ε., ΤσιούμαΒ., *Αστικά κενά: παραδείγματα και εμπειρίες από τις αμερικάνικες πόλεις*, Περιοδικό «ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ», Τεύχος 55, 2006

Χαραλάμπους Χ., *Όραμα της Λεμεσού, η προστασία της βιομηχανικής κληρονομιάς*, (πηγή: <http://dialogos.com.cy>, 19/01/2016)

Luis F.G., “ *Vitruous Triangles, the Barcelona Forum*”, περιοδικό *Arquitectura Viva*, numero 94-95

Moan T., Utsunomiya T. , Wang C.M., Watanabe E., *Very large floating structures applications, analysis and design*, report, national university of Singapore, 2004

Tunsky, Jon, *Beachfront Design, two case studies*, SUNY- ESF( SUNY College of Environmental Science and Forestry), New York, 2015

The Floating Opera Stage of the Bregenz Festival, Austria, (πηγή: [www.entertainmentdesigner.com](http://www.entertainmentdesigner.com), 18/06/2015)

The Float at Marina Bay,( πηγή: [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org), 15/05/2015)

Faaborg Harbor Bath / URBAN AGENCY + JDS + CREO ARKITEKTER,( πηγή [www.archdaily.com](http://www.archdaily.com) 03/06/2015)

FAB / FAABORG HARBOUR BATH, (πηγή: [www.jdsa.eu](http://www.jdsa.eu), 11/06/2015)

Copenhagen Harbour Bath, (πηγή: [www.big.dk](http://www.big.dk), 02/06/2015)

Ponte Parodi,( πηγή: [www.unstudio.com](http://www.unstudio.com), 08/05/2015)

Ponte Parodi,( πηγή: [www.designboom.com](http://www.designboom.com), 02/12/2011)

Port Vell ( πηγή: [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org) ,10/07/2013)

Αρχή Λιμένων Κύπρου

(πηγή:<http://www.cpa.gov.cy/CPA/page.php?pageID=1&langID=13>)

Δήμος Λεμεσού(πηγή: <http://www.limassolmunicipal.com.cy/>)

Ιστορικό Αρχείο - κέντρο μελετών Λεμεσού

Υπουργείο Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης,  
Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, Δήμος Θεσσαλονίκης, 2009  
(πηγή:<http://www.ypes.gr/el/>)

(πηγή: <http://parallaximag.gr/life/mia-entiposiaki-anaplasi-sti-lemesso-vravevete>, 13/10/2016)



## Πηγές Εικόνων

Εικόνα 1: <https://www.flickr.com/photos/ojaeger/14020455619/>

Εικόνα 2: <http://entertainmentdesigner.com/news/event-design-news/the-floating-opera-stage-of-the-bregenz-festival-austria/>

Εικόνα 3: <http://worldlyminds.com/the-seebuhne-a-massive-floatingstage/>

Εικόνα 4: <http://www.suntecsingapore.com/>

Εικόνα 5: <https://www.flickr.com/photos/72708937@N00/5390781227/>

Εικόνα 6: <https://www.flickr.com/photos/72708937@N00/5390781227/>

Εικόνα 7: <http://www.archdaily.com/518083/faaborg-harbor-bath-urbanagency-jds-creo-arkitekter/>

Εικόνα 8: <http://perierga.gr/2013/03/>

Εικόνα 9: <http://perierga.gr/2013/03/>

Εικόνα 10: <http://www.big.dk/#projects-bad>

Εικόνα 11: <http://www.archdaily.com/518083/faaborg-harbor-bath-urban-agency-jds-creo-arkitekter>

Εικόνα 12: <http://www.big.dk/#projects-bad>

Εικόνα 13: [https://www.google.gr/search?q=strada+sopraelevata+genova&biw=1067&bih=510&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwjUjvGRg6fSAhWCbhQKHR4VCkQQ\\_AUIBygC](https://www.google.gr/search?q=strada+sopraelevata+genova&biw=1067&bih=510&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwjUjvGRg6fSAhWCbhQKHR4VCkQQ_AUIBygC)

Εικόνα 14: [https://www.google.gr/search?q=strada+sopraelevata+genova&biw=1067&bih=510&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwjUjvGRg6fSAhWCbhQKHR4VCkQQ\\_AUIBygC](https://www.google.gr/search?q=strada+sopraelevata+genova&biw=1067&bih=510&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwjUjvGRg6fSAhWCbhQKHR4VCkQQ_AUIBygC)

Εικόνα 15: προσωπική επεξεργασία

Εικόνα 16: προσωπική επεξεργασία

Εικόνα 17: προσωπική επεξεργασία

Εικόνα 18: προσωπική επεξεργασία

Εικόνα 19:

[https://www.google.gr/search?q=strada+sopraelevata+genova&biw=1067&bih=510&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwjUjvGRg6fSAhWCbhQKHR4VCkQQ\\_AUIBygC](https://www.google.gr/search?q=strada+sopraelevata+genova&biw=1067&bih=510&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwjUjvGRg6fSAhWCbhQKHR4VCkQQ_AUIBygC)

Εικόνα 20: <http://www.rpbw.com/project/144/genoa-new-cetaceans-pavilion/>

Εικόνα 21: <http://www.rpbw.com/project/144/genoa-new-cetaceans-pavilion/>

Εικόνα 22: <http://www.rpbw.com/project/34/porto-antico/>

Εικόνα 23: <http://www.designboom.com/architecture/unstudio-ponte-parodi/>

Εικόνα 24: <http://www.designboom.com/architecture/unstudio-ponte-parodi/>

Εικόνα 25: <http://www.designboom.com/architecture/unstudio-ponte-parodi/>

Εικόνα 26: <http://www.designboom.com/architecture/unstudio-ponte-parodi/>

Εικόνα 27: <https://www.google.gr/search?biw=1200&bih>

Εικόνα 28: <http://kingofwallpapers.com/genova.html>

Εικόνα 29: <http://kingofwallpapers.com/genova.html>

Εικόνα 30: [https://en.wikipedia.org/wiki/Port\\_Vell](https://en.wikipedia.org/wiki/Port_Vell)

Εικόνα 31: προσωπική επεξεργασία

Εικόνα 32: προσωπική επεξεργασία

Εικόνα 33: [http://www.portvellbcn.com/en/port\\_2000/the\\_metamorphosis](http://www.portvellbcn.com/en/port_2000/the_metamorphosis)

Εικόνα 34: [http://manueldesola-morales.com/proys/Moll\\_de\\_la\\_Fusta\\_eng.htm](http://manueldesola-morales.com/proys/Moll_de_la_Fusta_eng.htm)

Εικόνα 35:

[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Moll\\_de\\_la\\_Fusta\\_i\\_passeig\\_de\\_Colom,\\_a\\_Barcelona\\_ANC-1-402-N-10300.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Moll_de_la_Fusta_i_passeig_de_Colom,_a_Barcelona_ANC-1-402-N-10300.jpg)

Εικόνα 36: <http://doyoucity.com/proyectos/entrada/4620>

Εικόνα 37: <http://doyoucity.com/proyectos/entrada/4620>

Εικόνα 38: <http://doyoucity.com/proyectos/entrada/4620>

Εικόνα 39:

<https://www.google.com/search?q=moll+de+la+fusta+manuel+de+sola+morales&client>

Εικόνα 40: <http://meet.barcelona.cat/en/discover-barcelona/districts/ciutat-vella/barceloneta-beach>

Εικόνα 41: <http://landscapeishankin.blogspot.com.cy/2010/05/la-barceloneta.html>

Εικόνα 42: <http://www.landezine.com/index.php/2009/10/forum-bathing-area/>

Εικόνα 43: <http://www.landezine.com/index.php/2009/10/forum-bathing-area/>

Εικόνα 44: <http://www.landezine.com/index.php/2009/10/forum-bathing-area/>

Εικόνα 45: [https://es.wikipedia.org/wiki/Parque\\_del\\_F%C3%B3rum](https://es.wikipedia.org/wiki/Parque_del_F%C3%B3rum)

Εικόνα 46: <http://www.archdaily.com/484899/new-waterfront-of-thessaloniki-nikiforidis-cuomo-architects>

Εικόνα 47: <http://www.tanea.gr/news/greece/article/5013705/mpoytarhs-na-mhn-pwlhthei-h-prwth-problhta-einai-toy-dhmoy-thessalonikhs/>

Εικόνα 48: <http://www.reflectlights.com/el/projects/item/479-old-port-thessaloniki.html#>

Εικόνα 49: <http://www.tanea.gr/news/greece/article/5013705/mpoytarhs-na-mhn-pwlhthei-h-prwth-problhta-einai-toy-dhmoy-thessalonikhs/>

Εικόνα 50: <http://www.reflectlights.com/el/projects/item/479-old-port-thessaloniki.html#>

Εικόνα 51: <http://www.tanea.gr/news/greece/article/5013705/mpoytarhs-na-mhn-pwlhthei-h-prwth-problhta-einai-toy-dhmoy-thessalonikhs/>

Εικόνα 52: <http://www.archdaily.com/484899/new-waterfront-of-thessaloniki-nikiforidis-cuomo-architects>

Εικόνα 53: <http://www.archdaily.com/484899/new-waterfront-of-thessaloniki-nikiforidis-cuomo-architects>

Εικόνα 54: <http://www.archdaily.com/484899/new-waterfront-of-thessaloniki-nikiforidis-cuomo-architects>

Εικόνα 55: προσωπική επεξεργασία

Εικόνα 56: <http://www.archdaily.com/484899/new-waterfront-of-thessaloniki-nikiforidis-cuomo-architects>

Εικόνα 57: <http://www.seleo.gr/thessalonikh/209605-o-ellinas-arxitektonas-kai-o-gallos-synergatis-tou-pou-taksidepressan-ti-nea-paralia-tis-thessalonikis-se-olo-ton-kosmo-foto#.WLHWzfLUKt8>

Εικόνα 58: <http://www.seleo.gr/thessalonikh/209605-o-ellinas-arxitektonas-kai-o-gallos-synergatis-tou-pou-taksidepressan-ti-nea-paralia-tis-thessalonikis-se-olo-ton-kosmo-foto#.WLHWzfLUKt8>

Εικόνα 59: προσωπικό αρχείο

Εικόνα 60: <http://www.ix-andromeda.com/en/lemesos/poluleitourgiko-parko-e-pikhoses-lemesou.html>

Εικόνα 61: αρχείο από Ιστορικό μουσείο Λεμεσού και Κέντρο Μελετών

Εικόνα 62: αρχείο από Ιστορικό μουσείο Λεμεσού και Κέντρο Μελετών

Εικόνα 63: <https://www.cpa.gov.cy/CPA/page.php?pageID=22>

Εικόνα 64: <https://www.offsite.com.cy/articles/kyria-themata/topika/53519-pairnei-sarka-kai-osta-to-ergo-anaptyxis-sto-palio-limani>

Εικόνα 65: <https://www.offsite.com.cy/articles/kyria-themata/topika/53519-pairnei-sarka-kai-osta-to-ergo-anaptyxis-sto-palio-limani>

Εικόνα 66: <http://allaboutlimassol.com/ta-nea-tis-polis/pagkosmia-imera-tourismou/>

Εικόνα 67: <http://allaboutlimassol.com/ta-nea-tis-polis/pagkosmia-imera-tourismou/>

Εικόνα 68: <http://allaboutlimassol.com/ta-nea-tis-polis/pagkosmia-imera-tourismou/>

Εικόνα 69: προσωπική επεξεργασία

Εικόνα 70: προσωπική επεξεργασία

Εικόνα 71: προσωπική επεξεργασία

Εικόνα 72: <http://miesarch.com/work/3417>

Εικόνα 73: <http://allaboutlimassol.com/ta-nea-tis-polis/pagkosmia-imera-tourismou/>

Εικόνα 74: <http://miesarch.com/work/3417>

Εικόνα 75: <http://miesarch.com/work/3417>

Εικόνα 76: <https://www.newsbeast.gr/travel/sea/arthro/692923/egainia-gia-ti-nea-marina-tis-lemesou>

Εικόνα 77: <http://www.limassolmarina.com/>

Εικόνα 78: <https://www.newsbeast.gr/travel/sea/arthro/692923/egainia-gia-ti-nea-marina-tis-lemesou>

Εικόνα 79: Δήμος Λεμεσού(πηγή: <http://www.limassolmunicipal.com.cy/>)

Εικόνα 80: Δήμος Λεμεσού(πηγή: <http://www.limassolmunicipal.com.cy/>)

Εικόνα 81: προσωπική επεξεργασία

Εικόνα 82: <https://www.ix-andromeda.com/ru/poluleitourgiko-parko-epikhoses-lemesou.html>

Εικόνα 83: <https://www.ix-andromeda.com/ru/poluleitourgiko-parko-epikhoses-lemesou.html>

Εικόνα 84: <https://www.ix-andromeda.com/ru/poluleitourgiko-parko-epikhoses-lemesou.html>

Εικόνα 85: <https://www.ix-andromeda.com/ru/poluleitourgiko-parko-epikhoses-lemesou.html>

Εικόνα 86: <http://www.foni-lemesos.com/news/lemesos/19935-aponomi-brabeion-kai-ekthesh-fotografion-diagonismou-lemesos-mia-nea-epoxi.html>

Εικόνα 87: <http://www.foni-lemesos.com/news/lemesos/19935-aponomi-brabeion-kai-ekthesh-fotografion-diagonismou-lemesos-mia-nea-epoxi.html>

Εικόνα 88: <http://www.architecture.org.cy/index.php/architektonika-themata/mies-van-der-rohe/item/50-athlitiko-parko-gso>

Εικόνα 89: <http://www.cy-arch.com/athletiko-parko-gso-danou/>

Εικόνα 90: <http://www.architecture.org.cy/index.php/architektonika-themata/mies-van-der-rohe/item/50-athlitiko-parko-gso>

Εικόνα 91: <http://www.cy-arch.com/athletiko-parko-gso-danou/>

Εικόνα 92: προσωπικό αρχείο

Εικόνα 93: αρχείο από Ιστορικό μουσείο Λεμεσού και Κέντρο Μελετών

Εικόνα 94: αρχείο από Ιστορικό μουσείο Λεμεσού και Κέντρο Μελετών

Εικόνα 95: αρχείο από Ιστορικό μουσείο Λεμεσού και Κέντρο Μελετών

Εικόνα 96: αρχείο από Ιστορικό μουσείο Λεμεσού και Κέντρο Μελετών

Εικόνα 97: αρχείο από Ιστορικό μουσείο Λεμεσού και Κέντρο Μελετών

Εικόνα 98: αρχείο από Ιστορικό μουσείο Λεμεσού και Κέντρο Μελετών

Εικόνα 99: αρχείο από Ιστορικό μουσείο Λεμεσού και Κέντρο Μελετών

Εικόνα 100: αρχείο από Ιστορικό μουσείο Λεμεσού και Κέντρο Μελετών

Εικόνα 101: προσωπικό αρχείο

Εικόνα 102: προσωπικό αρχείο

Εικόνα 103: προσωπικό αρχείο

Εικόνα 104: <http://limassolmunicipal.com.cy/akti/1.html>

Εικόνα 105: αρχείο από Ιστορικό μουσείο Λεμεσού και Κέντρο Μελετών

Εικόνα 106: αρχείο από Ιστορικό μουσείο Λεμεσού και Κέντρο Μελετών

Εικόνα 107: αρχείο από Ιστορικό μουσείο Λεμεσού και Κέντρο Μελετών

Εικόνα 108: προσωπικό αρχείο

Εικόνα 109: προσωπικό αρχείο

Εικόνα 110: προσωπικό αρχείο

Εικόνα 111: προσωπικό αρχείο

Εικόνα 112: προσωπικό αρχείο

Εικόνα 113: προσωπικό αρχείο

