

The background of the entire page is a detailed, light-colored line drawing of a city map, showing a dense network of streets and building footprints. In the upper-left corner, there is a large, semi-transparent dark red circle that overlaps with the map lines.

ΒΑΡΣΟΒΙΑ – ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ

Οι διαφορετικές αντιμετωπίσεις του
ιστορικού κέντρου
στην μεταπολεμική ανοικοδόμηση

Παπαβασιλείου Ορέστης-Φώτιος, Πιλάτου Έλενα

Ερευνητική εργασία

Πολυτεχνείο Κρήτης,

Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών

Ακαδημαϊκό έτος 2017 - 2018

ΒΑΡΣΟΒΙΑ – ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ

Οι διαφορετικές αντιμετωπίσεις του ιστορικού κέντρου
στην μεταπολεμική ανοικοδόμηση

Εκπόνηση εργασίας:

Παπαβασιλείου Ορέστης - Φώτιος, Πιλάτου Έλενα

Επιβλέπουσα Καθηγήτρια:

Διμέλλη Δέσποινα

Περίληψη

Πολλές είναι οι πόλεις οι οποίες, αποτελώντας σύμβολα δύναμης, διαδραμάτισαν σημαντικό ρόλο σε γεωπολιτικές εξελίξεις, γεγονός που τις κατέστησε ευάλωτες σε συχνές και βίαιες μεταβολές. Ειδικά στην περίπτωση του ευρωπαϊκού χώρου, που οι πολεμικές διενέξεις μεταξύ αυτοκρατοριών και εθνικών κρατών αποτελούσαν συχνό φαινόμενο, τα σημαντικά κέντρα αποτελούσαν στόχους, καθώς μέσω της καταστροφής τους ο εκάστοτε κατακτητής προέβαλε την στρατιωτική του πραότητα. Η ολική καταστροφή που επέφερε ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος, πυροδότησε μία περίοδο αλληπάλληλων προσπαθειών και προτάσεων για την ανακατασκευή των αστικών κέντρων με στόχο την ανάδειξη της ταυτότητάς τους, συνυφασμένη πάντα με την βιώσιμη ανάπτυξή τους. Το πλήθος τέτοιων περιπτώσεων καθώς και πολεοδομικών τάσεων οδήγησαν σε ποικιλομορφία αστικών επιλύσεων με διαφορετικές εκβάσεις. Δυο χαρακτηριστικά παραδείγματα αντιδιαμετρικών προσεγγίσεων σε βομβαρδισμένες πόλεις, είναι οι αστικές αναπλάσεις της Βαρσοβίας και του Rotterdam, στις οποίες τα διαφορετικά πολιτικά συστήματα και οι οικονομικές συγκυρίες οδήγησαν σε διαφορετικές αξιολογήσεις της σημασίας του ιστορικού ιστού. Για την ολοκληρωμένη κατανόηση των περιπτώσεων απαιτήθηκε η ιστορική ανάλυση της διαδικασίας μέσω της οποίας προέκυψε η μορφή της κάθε πόλης μέχρι πριν την καταστροφή της. Εξίσου σημαντική ήταν και η ανάγνωση των πολιτικών σκοπιμοτήτων που επηρέασαν άμεσα την έκταση των καταστροφών των δύο πόλεων κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, καθώς και την αντιμετώπισή τους από τους κατοίκους τους. Οι εκτεταμένες καταστροφές κατέστησαν τις προαναφερθείσες πόλεις χώρους πειραματισμού και εφαρμογής των εκολλαπτόμενων

πολεοδομικών τάσεων και αρχιτεκτονικών κινημάτων. Πέραν των μεγάλου μεγέθους αστικών αναπλάσεων, ακολούθως έλαβαν χώρα και μικρότερου μεγέθους αστικές επεμβάσεις στην προσπάθεια εκσυγχρονισμού και κάλυψης των αναγκών της εκάστοτε εποχής. Επιπλέον, διερευνάται η σχέση του ιστορικού κέντρου με την σύγχρονη πόλη, ενώ ταυτόχρονα γίνεται και μια απόπειρα κριτικής αποτίμησης της λειτουργικότητας του. Εν κατακλείδι, επιχειρείται η σύγκριση των δύο προσεγγίσεων με σκοπό την διεξαγωγή συμπερασμάτων όσον αφορά την επιτυχία τους σε σχέση με την ποιότητα ζωής σε αυτές.

Θα θέλαμε από κοινού να ευχαριστήσουμε θερμά την καθηγήτριά μας κα. Δέσποινα Διμέλλη, για την συνεργασία και καθοδήγηση που μας προσέφερε καθ' όλη τη πορεία της εργασίας. Ακόμα, θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε θερμά τους φίλους μας για την πολύτιμη βοήθεια και στήριξή τους, όπως επίσης και τις οικογένειες μας.

Περιεχόμενα

Εισαγωγή.....	5
Μέθοδος.....	7
ΜΕΡΟΣ Α' - ΑΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ.....	7
1. Η έννοια της αστικής ανάπτυξης.....	9
1.1 Ιστορική προσέγγιση της αστικής ανάπτυξης.....	9
1.2 Κατηγορίες αναπλάσεων.....	16
1.3 Η προσέγγιση της ιστορικότητας των αστικών συνόλων.....	18
ΜΕΡΟΣ Β' - ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΩΝ	31
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ^ο : ΒΑΡΣΟΒΙΑ – ΙΣΤΟΡΙΑ, ΚΟΙΝΩΝΙΑ, ΠΟΛΗ.....	33
1. Ιστορική ανάλυση.....	33
1.1 Η ίδρυση της πόλης και η στρατηγική της σημασία ως μοχλός ανάπτυξης.....	34
1.2 Οι πολεοδομικές προσεγγίσεις της πόλης πριν τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.....	41
2. Η περίοδος της Γερμανικής κατοχής.....	51
2.1 Η καταστροφή ως μέσο εξάλειψης της εθνικής ταυτότητας.....	52
2.2 Η αντίσταση και οι προσπάθειες διάσωσης της πολιτιστικής κληρονομιάς.....	53
2.3 Ο απολογισμός και ο απόηχος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου.....	57
3. Η μεταπολεμική περίοδος και η σύγχρονη πόλη.....	61
3.1 Οι πρώτες πολεοδομικές απόπειρες για την ανοικοδόμηση της Βαρσοβίας.....	62
3.2 Η Παλιά Πόλη και η αποκατάσταση της ιστορικότητας.....	67
3.3 Οι αρχιτεκτονικές επεμβάσεις ως μέσο εξυπηρέτησης πολιτικών σκοπιμοτήτων.....	74
3.4 Η ολοκλήρωση της μορφής του ιστορικού κέντρου.....	76
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ^ο : ROTTERDAM – ΙΣΤΟΡΙΑ, ΚΟΙΝΩΝΙΑ, ΠΟΛΗ.....	81
1. Ιστορική ανάλυση.....	81

1.1	Η ίδρυση και η δημιουργία ενός οικονομικού κέντρου.....	82
1.2	Οι προτάσεις για την σταδιακή επέκταση της πόλης.....	87
2.	Η περίοδος της Γερμανικής διοίκησης.....	97
2.1	Η καταστροφή της πόλης για παραδειγματισμό και ο απολογισμός.....	98
2.2	Τα πρώτα σχέδια για τον εκσυγχρονισμό του κέντρου.....	100
3.	Ο μεταπολεμικός εκμοντερνισμός της πόλης.....	105
3.1	Ο προσδιορισμός του ρόλου μίας πόλης χωρίς κέντρο.....	106
3.2	Ο συμμετοχικός σχεδιασμός ως μέσο επανοικειοποίησης του κέντρου.....	112
3.3	Η πολιτιστική προσέγγιση του «Νέου Ρόττερνταμ».....	116
3.4	Το όραμα της σύγχρονης Μητρόπολης.....	122
ΜΕΡΟΣ Γ' – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....		133
1.	Σύνοψη των Επεμβάσεων.....	135
1.1.	Η Παλιά Πόλη της Βαρσοβίας.....	135
1.2.	Το κέντρο του Ρόττερνταμ.....	139
2.	Αξιολόγηση των Επεμβάσεων.....	145
2.1.	Συνέχειες και ασυνέχειες μεταξύ προπολεμικού και σύγχρονου χαρακτήρα της πόλης.....	145
2.2.	Ο συναισθηματικός αντίκτυπος των επεμβάσεων στους κατοίκους.....	148
2.3.	Τα οφέλη των επεμβάσεων στην Αρχιτεκτονικής και την Πολεοδομία.....	150
2.4.	Τα αποτελέσματα των αναπλάσεων ως μοχλός οικονομικής ανάπτυξης για την πόλη.....	153
2.5.	Πόρισμα της αξιολόγησης των επεμβάσεων.....	155
ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....		156
ΠΗΓΕΣ ΥΛΙΚΟΥ.....		159
1.	Βιβλιογραφία.....	159
2.	Εικονογραφικές πηγές.....	166

Εισαγωγή

Αντικείμενο της παρούσας ερευνητικής εργασίας είναι η μελέτη περιπτώσεων αστικών αναπλάσεων σε ιστορικά κέντρα πόλεων. Συγκεκριμένα, στόχος της εργασίας είναι η διερεύνηση διαφορετικών πρακτικών επεμβάσεων που εφαρμόστηκαν σε περιοχές με σχεδόν μηδενικό κτιριακό απόθεμα, μετά τις καταστροφές που προκάλεσε ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος, καθώς παρουσιάζουν μεγάλη ελευθερία σχεδιασμού και διαφορές στην προσέγγιση της ιστορικότητας των πόλεων. Μέσω της σύγκρισης και κριτικής αποτίμησης των επεμβάσεων, αναδεικνύονται οι διαφορετικές προσεγγίσεις επανένταξης των ιστορικών κέντρων στον σύγχρονο αστικό ιστό. Τελικό αποτέλεσμα αυτού του ερευνητικού έργου, είναι η αποσαφήνιση των απαραίτητων στρατηγικών βημάτων, κατά τη διαδικασία λήψης αποφάσεων και σχεδιασμού, που εξασφαλίζουν τη λειτουργικότητα και βιωσιμότητα των εκ νέου διαμορφωμένων περιοχών.

Οι πόλεις που επιλέχθηκαν για αυτή τη μελέτη, είναι η Βαρσοβία και το Ρότερνταμ, δύο σημαντικά αστικά κέντρα, με μακράιωνη ιστορία, που ισοπεδώθηκαν κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Ο λόγος που οι δύο αυτές περιπτώσεις αναπλάσεων παρουσιάζουν έντονο ενδιαφέρον, είναι οι εκ διαμέτρου αντίθετες προσεγγίσεις που ακολουθήθηκαν και διαμόρφωσαν τον μεταπολεμικό χαρακτήρα της εκάστοτε πόλης. Η έκταση των προς ανάπλαση περιοχών και η ανάγκη για άμεση κάλυψη των αναγκών της πόλης, σε συνδυασμό με τις ραγδαίες πολικές εξελίξεις μετά την λήξη του πολέμου, οδήγησαν στον πρωτόγνωρο για την εποχή τους πειραματισμό, όσον αφορά την αντιμετώπιση των αστικών κενών στο κέντρο της πόλης.

Για την οργάνωση της έρευνας, η εργασία αυτή, χωρίζεται σε τρία μέρη. Για την κατανόηση των πρακτικών που ακολουθήθηκαν, παρατίθεται, στο Ά Μέρος, το θεωρητικό υπόβαθρο που αναφέρεται στο πεδίο των αστικών αναπλάσεων και ιδιαίτερα στις περιπτώσεις των ιστορικών κέντρων. Στο Β' Μέρος, γίνεται αρχικά εκτενής ιστορική και πολεοδομική ανάλυση της κάθε πόλης, για την κατανόηση της μορφής και του χαρακτήρα της, πριν την καταστροφή της. Έπειτα, καταγράφεται το πλαίσιο και το μέγεθος της καταστροφής των πόλεων αυτών, καθώς και οι άμεσες αντιδράσεις και αποφάσεις των αρχών τους. Στη συνέχεια, αναλύεται ο τρόπος με τον

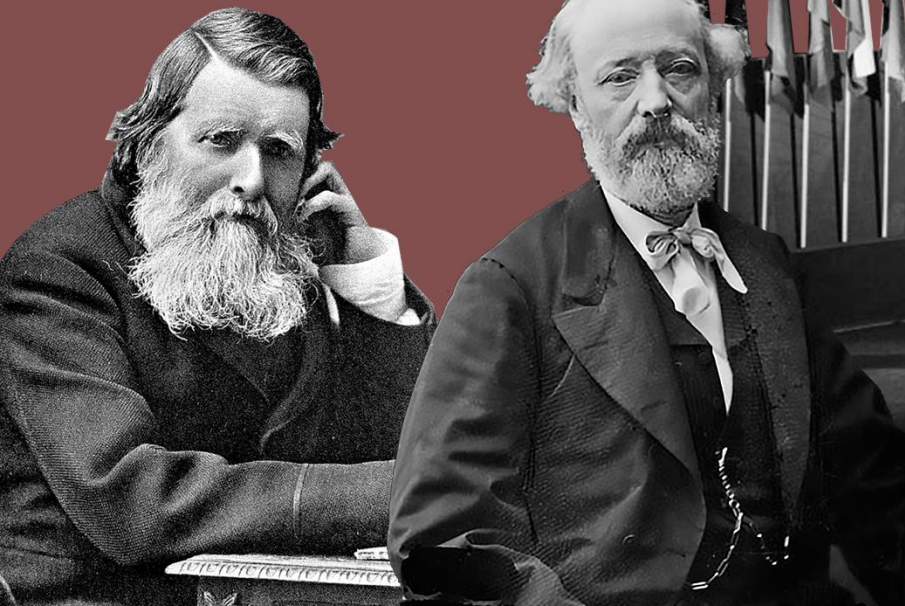
οποίο οι αποφάσεις αυτές καθόρισαν τα στρατηγικά βήματα σχεδιασμού που ακολουθήθηκαν από την λήξη του πολέμου μέχρι και σήμερα. Τέλος, στο Γ' Μέρος, γίνεται η κριτική αποτίμηση των πολιτιστικών, κοινωνικών και οικονομικών αποτελεσμάτων που επέφεραν οι αναπλάσεις σε κάθε περίπτωση, αξιολογώντας με τον τρόπο αυτό και την επιτυχία τους. Συνοψίζοντας, το ερευνητικό αυτό έργο, καταλήγει στην ανάδειξη των ζητημάτων που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στις επεμβάσεις αναπλάσεων ιστορικών κέντρων.

Μεθοδολογία

Οι πληροφορίες που παρατίθενται στην ερευνητική αυτή εργασία, συλλέχθηκαν από έντυπη και ηλεκτρονική βιβλιογραφία. Οι πηγές αυτές, αφορούν την έννοια και ιστορική εξέλιξη του όρου της αστικής ανάπλασης, για την συγκέντρωση των πληροφοριών του θεωρητικού υποβάθρου. Επιπλέον, έγινε εκτενέστατη βιβλιογραφική έρευνα και διασταύρωση των πληροφοριών που αναφέρονται στην ιστορική εξέλιξη και πολεοδομική ανάπτυξη της Βαρσοβίας και του Ρόττερνταμ. Τέλος, αναζητήθηκαν πληροφορίες γύρω από τις πολιτικές, κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες μετά τον πόλεμο και τις επεμβάσεις που εφαρμόστηκαν για την ανάπλαση και διαχείριση των ιστορικών κέντρων μέχρι και τη σύγχρονη εποχή. Η ερευνητική μέθοδος που ακολουθήθηκε είναι συγκριτική, καθώς έπεται από τη μελέτη και ανάλυση των πληροφοριών έγινε σύγκριση των δύο περιπτώσεων αναπλάσεων με στόχο την άντληση συμπερασμάτων.

Μέρος Α'







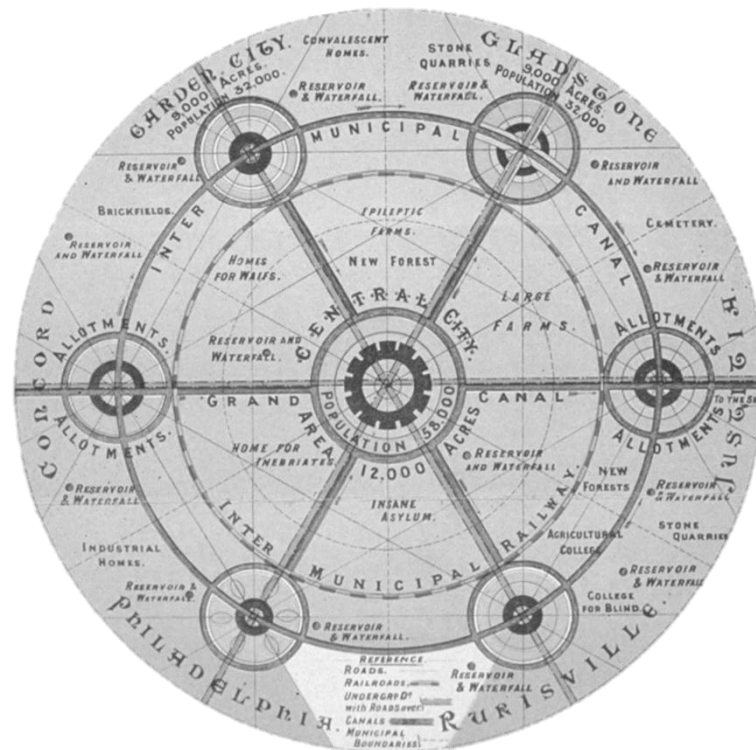
1.1 Ιστορική προσέγγιση της αστικής ανάπτυξης

Η βιομηχανική επανάσταση επέφερε σαρωτικές αλλαγές τον 19^ο αιώνα, στον αστικό ιστό και στις συνθήκες διαβίωσης, με την ραγδαία αύξηση του πληθυσμού των αστικών κέντρων. Σημαντική τροχοπέδη στην επέκταση των πόλεων αποτέλεσαν οι οχυρωματικές εγκαταστάσεις, δομικό στοιχείο σχεδόν κάθε ευρωπαϊκής πόλης, οδηγώντας στη συσσώρευση του πληθυσμού στα κέντρα των πόλεων και την κατακόρυφη αύξηση της αστικής πυκνότητας. Ωστόσο, η διάνοιξη των τειχών, που παρουσιάστηκε ως λύση στα προβλήματα αυτά, δεν βελτίωνε τις συνθήκες διαβίωσης των κατοίκων της παλιάς, πλέον, πόλης. Με αυτό τον τρόπο, δόθηκε το έναυσμα για την αναζήτηση πρακτικών αναβάθμισης και αναδιοργάνωσης του κέντρου της πόλης, καθώς και προτύπων για την χωροθέτηση και διαχείριση των νέων τμημάτων της (Ανδικοπούλου, Γιαννάκου, Καυκαλάς, & Πιτσιάβα - Λατινοπούλου, 2014).

Μία πρώτη προσέγγιση του ζητήματος της αστικής ανάπτυξης αποτέλεσε η πρόταση του Georges-Eugène Haussmann για το Παρίσι και πραγματοποιήθηκε την περίοδο 1850 - 1870. Οι επεμβάσεις του είχαν στόχο την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, με την δημιουργία πάρκων και την ενσωμάτωση ενός σύγχρονου δικτύου μεταφορών, καθώς και της εικόνας και του κύρους της πόλης, με την διάνοιξη και διαμόρφωση λεωφόρων και την ανέγερση μνημείων. Η πρόταση αυτή αποτέλεσε την μετάβαση στην σύγχρονη πολεοδομία, λόγω της κλίμακας του έργου καθώς και του εύρους των επεμβάσεων (Harvey, 2003).

Εικόνα 1 - Άποψη της Avenue de l' Opéra, στο κέντρο του Παρισιού, μετά τις επεμβάσεις του Haussmann.

Την περίοδο αυτή, αναπτύσσεται το Μοντέρνο κίνημα, που προωθεί την σχεδιαστική τυποποίηση και την ρήξη με την παραδοσιακή αρχιτεκτονική και αισθητική των πόλεων. Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, ο Arturo Soria y Mata εξέφρασε το μοντέλο της «Γραμμικής Πόλης», ενώ ο Tony Garnier, αυτό της «Βιομηχανικής Πόλης», προτάσεις με μεγάλη σημασία, καθώς εισήγαγαν για πρώτη φορά τον διαχωρισμό των χρήσεων. Λίγο αργότερα, η ιδέα του διαχωρισμού των χρήσεων υιοθετήθηκε από τον Le Corbusier, ενός από τους κύριους εκφραστές του μοντερνισμού, που την ενσωμάτωσε, αρχικά, στην πρότασή του «Ville Contemporaine» το 1922 την οποία το 1935 μετέξελξε στην «Ville Radieuse». Στόχος των προτάσεων αυτών, ήταν η αντικατάσταση των παραδοσιακών κτιρίων και τυπολογιών της πόλης από ουρανοξύστες που θα εξοικονομούσαν χώρο, με την καθ' ύψος οργάνωση των χρήσεων και θα επέτρεπαν την ύπαρξη ελεύθερων χώρων στο ισόγειο, αλλά και την ενσωμάτωση ενός σύγχρονου δικτύου μέσων μεταφοράς (Ανδικοροπούλου, Γιαννάκου, Καυκαλάς, & Πιτσιάβα - Λατινοπούλου, 2014).



14



Οι ιδέες αυτές περί διαμόρφωσης της πόλης που αποτυπώθηκαν στην «Ville Radieuse» του Le Corbusier, υιοθετήθηκαν από το CIAM (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne), και συνοψίστηκαν στο πρότυπο της «Λειτουργικής Πόλης». Σύμφωνα με το CIAM, μια «Λειτουργική Πόλη» θα είχε τέσσερις βασικές χρήσεις, την κατοίκηση, την εργασία, την αναψυχή και την κυκλοφορία. Κάθε πόλη θα είχε περισσότερα από ένα κέντρα τα οποία θα συγκέντρωναν είτε πολλές λειτουργίες μαζί, είτε μία μόνο χρήση, εκτεταμένη [Konserpcje centrów wielkich miast w okresie międzywojennym i rowojenne kontynuacje]. Όλες οι απόψεις που αφορούσαν την επίλυση των προβλημάτων των βιομηχανικών πόλεων, καταγράφηκαν το 1933, στη «Χάρτα των Αθηνών» (Ανδικοπούλου, Γιαννάκου, Καυκαλάς, & Πιτσιάβα - Λατινοπούλου, 2014).

Το 1939 ξεσπά, στην Ευρώπη, ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος προκαλώντας σημαντικές ανθρώπινες και υλικές απώλειες. Κεντρικές περιοχές των μεγάλων ευρωπαϊκών πόλεων ισοπεδώθηκαν, δημιουργώντας μεγάλης κλίμακας αστικά κενά στη θέση των προπολεμικών ιστορικών συνόλων. Οι τοπικές αρχές και τοπικές διοικήσεις της εκάστοτε πόλης, σε συνδυασμό με αρχιτέκτονες και πολεοδόμους, δημιουργούσαν, ήδη κατά τη διάρκεια του πολέμου, σχέδια ανάπλασης και ανοικοδόμησης για τις κατεστραμμένες περιοχές. Ανάλογα με τους στόχους που έθεταν οι εκάστοτε αρχές για το μέλλον της πόλης τους, οι σχεδιαστές είτε υιοθετούσαν τα προπολεμικά πρότυπα του μοντερνισμού, είτε αναζητούσαν νέες προσεγγίσεις στο ζήτημα της ανάπλασης.

Εικόνα 3 - Άποψη της μακέτας του Le Corbusier για την λειτουργική πόλη «Ville Radieuse»

Η περίοδος από την λήξη του πολέμου μέχρι και το τέλος της δεκαετίας του 1950, χαρακτηρίστηκε από μεγάλης κλίμακας ριζικές επεμβάσεις και αναδιαμορφώσεις του παραδοσιακού αστικού ιστού, που εξαιτίας της πυκνής δόμησης και σταδιακής υποβάθμισης, αντιμετωπίζονταν ως προβληματικές περιοχές. Λόγω του μεγέθους των καταστροφών, η μοναδική βιώσιμη λύση για την πραγματοποίηση των σχεδίων ανοικοδόμησης ήταν η απόδοση κρατικών πόρων, ενώ ο ιδιωτικός τομέας ασχολήθηκε εξ ολοκλήρου με την επανεκκίνηση των οικονομικών δραστηριοτήτων. Στα πλαίσια της ταχείας κάλυψης των αναγκών στέγασης και ανακατασκευής των αστικών κέντρων, δόθηκε λίγη σημασία στην μορφή και το αισθητικό αποτέλεσμα των νεόδμητων κτιρίων, γεγονός που οδήγησε στην ισοπεδωτική ομοιομορφία των αστικών κέντρων της Ευρώπης. Οι μεγάλης κλίμακας ριζικές επεμβάσεις, είχαν ως αποτέλεσμα τον σταδιακό εξευγενισμό των αστικών κέντρων, καθώς οι προπολεμικοί κάτοικοι έπρεπε να μετεγκατασταθούν σε άλλες περιοχές για την ολοκλήρωση των έργων, ωστόσο μετά την ολοκλήρωση αυτών, λόγω των αυξημένων οικονομικών απαιτήσεων αδυνατούσαν να επιστρέψουν (Οικονόμου, 2004).

Την περίοδο 1960 έως 1980, έγινε η σταδιακή απόρριψη των αυταρχικών σχεδιαστικών και πολεοδομικών προτύπων του μοντερνισμού. Συγκεκριμένα, κάποια από τα νεότερα μέλη του CIAM, αντιτάχθηκαν στις βασικές αρχές του Μοντέρνου κινήματος, προωθώντας μία πιο κοινωνική προσέγγιση του αστικού σχεδιασμού. Τα μέλη αυτά, δημιούργησαν την ομάδα Team 10, η οποία το 1959 αποφάσισε την παύση του θεσμού των CIAM. Τη θέση του ολοκληρωτικού σχεδιασμού των πρώτων μεταπολεμικών ετών, πήρε, στις αρχές της δεκαετίας του 1960, η προσέγγιση του «Γενικού Σχεδίου»,

Εικόνα 4 - Η κατασκευή του μοντέρνων προτύπων Lijnbaan στο Ρότερνταμ, απέναντι από παραδοσιακά κτίσματα





που προσέφερε ένα όραμα για ολόκληρη την πόλη. Αυτό αποτελούσε ένα γενικού χαρακτήρα καθολικό σχεδιασμό, που αποτύπωνε τις βλέψεις του κράτους για τις πόλεις μελλοντικά και αποδιδόταν για εφαρμογή στις τοπικές αρχές. Ωστόσο, τα σχέδια αυτά, έλαβαν σοβαρή κριτική και σύντομα απορρίφθηκαν, καθώς δεν έδιναν λύση στα προβλήματα των πόλεων, αλλά τα τροποποιούσαν και τα επαναχωροθετούσαν (Οικονόμου, 2004). Η δεκαετία του 1970 χαρακτηρίστηκε από την προσέγγιση της «Αστικής Αναγέννησης», που στόχευε στην αναβάθμιση ολόκληρων περιοχών ή γειτονιών, μέσω της αντικατάστασης των ερειπωμένων κτιρίων και της αποκατάστασης των υπολοίπων. Στα πλαίσια αυτής της διαδικασίας, το κράτος αρχικά αγόραζε τις περιοχές επέμβασης, ενώ μετά το πέρας των εργασιών, τα κτίρια, τις περισσότερες φορές, επιστρέφονταν στους πρωταρχικούς ιδιοκτήτες. Η πραγματοποίηση των έργων, προϋπέθετε την συνεργασία των αρχών με τους κατοίκους, θέτοντας τη βάση για την τάση του συμμετοχικού σχεδιασμού, ενώ ταυτόχρονα απεδείκνυε και την αποτελεσματικότητα πιο ήπιων, σημειακών επεμβάσεων. Αυτή η πιο κοινωνική προσέγγιση, με την συμμετοχή των κατοίκων στη λήψη αποφάσεων και τη σχεδιαστική διαδικασία, προωθούνταν από τον Μεταμοντερισμό, που ερχόταν σε αντίθεση με τις έως τότε επιβαλλόμενες επεμβάσεις (Healey, 1997).

Την δεκαετία του 1980, οι αναπλάσεις χρησιμοποιούνται ως ένα μέσο προώθησης μίας νέας εικόνας της πόλης, μέσω της τάσης της «Νέας Αστικότητας». Στα σχέδια της εποχής αυτής, κυριαρχούν μικρότερου μεγέθους επεμβάσεις στα κέντρα των πόλεων, που στόχο έχουν την εδραίωση ενός συγκεκριμένου χαρακτήρα στην εκάστοτε περιοχή. Επιπλέον, στο πλαίσιο της προβολής του χαρακτήρα της

Εικόνα 5 - Μέρος από κολλάζ, που αφορά το έργο Αστική Στέγη του αρχιτέκτονα Piet Blom, υπεرمάχου του συμμετοχικού σχεδιασμού.

πόλης, αξιοποιούνται οι αρχαιολογικοί χώροι και εμπορευματοποιείται η πολιτιστική κληρονομιά. Ταυτόχρονα, οι τέχνες και οι χρήσεις πολιτισμού αναδεικνύονται σε μοχλό ανάπτυξης της οικονομίας, καθώς και κίνητρο για την προσέλκυση επενδυτών, κατοίκων και επισκεπτών. Πολλές φορές, οι επεμβάσεις της εποχής συνοδεύονται από νέα αρχιτεκτονήματα - τοπόσημα, που στόχο έχουν την ανάδειξη και μίας σύγχρονης εικόνας της πόλης. Επιπλέον, ο ρόλος του κράτους στις επεμβάσεις σταδιακά παραγκωνίζεται, ενώ το ιδιωτικό κεφάλαιο γίνεται ο κύριος επενδυτής. Όλες αυτές οι προσπάθειες δημιουργίας ενός ελκυστικού χώρου διαβίωσης και δραστηριοποίησης οδήγησε στον εξευγενισμό των κέντρων των πόλεων και τον κοινωνικό αποκλεισμό (Ανδικοροπούλου, Γιαννάκου, Καυκαλάς, & Πιτσιάβα - Λατινοπούλου, 2014).

Από την δεκαετία του 1990, στα πλαίσια του διεθνούς ανταγωνισμού των πόλεων, πολλές πόλεις επιδιώκουν να υιοθετήσουν το ρόλο της μητρόπολης, με τα κέντρα αυτών να αποτελούν τον μοχλό ανάπτυξης της οικονομίας τους. Ταυτόχρονα, αναζητούνται λύσεις στο ζήτημα της αειφορίας και βιωσιμότητάς τους, δίνοντας έμφαση στον κοινωνικό και περιβαλλοντικό τους χαρακτήρα. Οι αρχές των πόλεων προσπαθούν να ανακόψουν την αστική διάχυση και να προσφέρουν ως εναλλακτική την επανάχρηση των κελυφών που βρίσκονται στο κέντρο. Παράλληλα, διαμορφώνονται δίκτυα δημόσιων και ελεύθερων χώρων, με στόχο την αλληλεπίδραση των κατοίκων, ως μέσο επίτευξης της κοινωνικής συνοχής. Η κίνηση του αυτοκινήτου περιορίζεται, ενώ δημιουργούνται νέοι χώροι πρασίνου και δίνεται έμφαση στις τεχνολογίες των υλικών για την μείωση του περιβαλλοντικού

Εικόνα 6 - Στιγμιότυπο της ταινίας «Metropolis», του Fritz Lang, το 1927.





αποτυπώματος των αστικών κέντρων. Πλέον, υιοθετούνται κατά κύριο λόγο πλάνα στρατηγικού σχεδιασμού που στόχο έχουν την πραγματοποίηση του οράματος της εκάστοτε πόλης, με τη μορφή ήπιων επεμβάσεων (Οικονόμου, 2004). Μία σύγχρονη μορφή ήπιων επεμβάσεων αποτελεί η ιδέα του «Αστικού Βελονισμού», που περιλαμβάνει μικρού μεγέθους, καταλυτικές, για την αλλαγή της εικόνας και της λειτουργίας της πόλης, επεμβάσεις, με τη συμμετοχή των κατοίκων (Πόλη 2, χ.χ.).

Παρά την εξέλιξη των αστικών αναπλάσεων των πόλεων, έγκεινται κίνδυνοι στη διαχείριση και τις αντικρουόμενες λειτουργίες των σύγχρονων πόλεων. Μέσω της συνεχούς εμπορευματοποίησης του αστικού ιστού και των πολιτιστικών αγαθών, το κόστος ζωής στα αστικά κέντρα αυξάνεται, χωρίς να έχει δοθεί λύση στο πρόβλημα του εξευγενισμού. Ειδικά τα τελευταία χρόνια, με την απελευθέρωση του τουριστικού τομέα, σε πόλεις με έντονο τουριστικό χαρακτήρα, παρατηρείται το φαινόμενο αντικατάστασης των κατοικιών από καταλύματα και επιχειρήσεις. Ταυτόχρονα, η προσέλκυση πολυεθνικών επιχειρήσεων, στην προσπάθεια ανάδειξης των πόλεων σε μητροπόλεις, έχει ως συνέπεια την απομάκρυνση μικρού μεγέθους, τοπικών επιχειρήσεων. Παρά τις προσπάθειες υιοθέτησης ενός βιώσιμου μοντέλου πόλης, δεν έχει βρεθεί τρόπος να περιοριστεί η άκριτη οικονομική ανάπτυξη, που χαρακτηρίζει τη σύγχρονη εποχή. Για τον λόγο αυτό, υπάρχει σοβαρός κίνδυνος οι κάτοικοι των πόλεων να χάσουν την αίσθηση του ανήκειν και σταδιακά να παραγκωνιστούν, ενώ ο χαρακτήρας και η μορφή των πόλεων αλλοιώνονται ανεπανόρθωτα.

Εικόνα 7 - Πλήθη τουριστών μπροστά από το ανάκτορο του Buckingham.

1.2 Κατηγορίες αναπλάσεων

Στο πλαίσιο της οικονομικής ανάπτυξης, ο αστικός χώρος εμπορευματοποιείται και οι οικονομικές του δυναμικές επανεξετάζονται συνεχώς. Οι αναπλάσεις σε αστικά κέντρα αποτελούν συχνό φαινόμενο, που εξυπηρετούν διαφορετικούς στόχους, πραγματοποιούνται από διαφορετικούς φορείς και ποικίλουν με βάση το βαθμό επέμβασης και μπορούν να κατηγοριοποιηθούν αντίστοιχα.

A. Με βάση τους στόχους

Με την πάροδο των ετών, έχουν αναδυθεί διαφορετικοί στόχοι ανάλογα με τις ανάγκες της εκάστοτε εποχής. Ανάλογα τα κίνητρα του υπεύθυνου φορέα, ο τρόπος σχεδιασμού και επέμβασης διαφοροποιούνται σημαντικά. Συγκεκριμένα, μπορούν να διακριθούν σε:

- Αναπλάσεις με σκοπό την επίλυση των προβλημάτων, την εξυγίανση και τον εκσυγχρονισμό υποβαθμισμένων περιοχών.
- Αναπλάσεις με σκοπό την κάλυψη οικιστικών ή άλλων αναγκών
- Αναπλάσεις με σκοπό την προστασία, ανάδειξη και αξιοποίηση του κτιριακού αποθέματος
- Αναπλάσεις με σκοπό την ένταξη έργων μεγάλης κλίμακας στον αστικό ιστό

B. Με βάση τον φορέα ανάπτυξης

Οι αστικές αναπλάσεις ιστορικά αποτελούσαν ευθύνη των τοπικών ή κρατικών αρχών, ενώ τα τελευταία χρόνια, με την απελευθέρωση της αγοράς και την κοινωνική προσέγγιση του αστικού σχεδιασμού, παρατηρούνται νέες δομές και συνεργασίες μεταξύ τους. Οι φορείς ανάπτυξης μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ως εξής:

Εικόνα 8 - Ο οικισμός Levittown στην πολιτεία της Νέας Υόρκης των Η.Π.Α., ένα από τα μεγαλύτερα οικιστικά συγκροτήματα που φτιάχτηκαν για να στεγάσουν βετεράνους του Β' Παγκοσμίου Πολέμου.





- Ανάπλασεις από συγκεκριμένο φορέα γενικής φύσεως ο οποίος εντάσσει και υλοποιεί προγράμματα ανάπτυξης.
- Αναπλάσεις από φορέα που συγκροτείται ειδικά για την υλοποίηση των εργασιών.
- Ανάπλασεις που πραγματοποιούνται με την συνεργασία δημόσιων και ιδιωτικών φορέων.
- Αναπλάσεις των οποίων η ευθύνη αναλαμβάνεται από τους κατοίκους. Τέτοιες αναπλάσεις περιοχών είτε υπαγορεύονται από διοικητικές αποφάσεις και δεσμεύσεις, είτε πραγματοποιούνται εθελοντικά.

Γ. Με βάση τον βαθμό επέμβασης

Κάθε περίπτωση ανάπτυξης χαρακτηρίζεται από τον βαθμό στον οποίο επεμβαίνει και αλλοιώνει ή μεταβάλλει τη μορφή και τον χαρακτήρα του αστικού ιστού. Με βάση τον βαθμό επέμβασης, οι αναπλάσεις μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ως εξής:

- Ριζικές αναπλάσεις είναι αυτές που κατά τη διάρκεια των εργασιών το υπάρχον κτιριακό απόθεμα αντικαθίσταται από τη νέα δόμηση. Τέτοιες μορφές αναπλάσεων πραγματοποιούνταν πιο συχνά στο παρελθόν, ιδιαίτερα μετά από μεγάλες καταστροφές. Οι επεμβάσεις αυτές ευθύνονται για την ομοιομορφία των σύγχρονων αστικών κέντρων καθώς συνήθως τα ιστορικά τους κέντρα αντικαθιστόνταν από σύγχρονα κτίρια και προωθούνταν από το Μοντέρνο κίνημα.
- Ήπιες αναπλάσεις είναι επεμβάσεις μικρής κλίμακας, που στόχο έχουν την αξιοποίηση και διατήρηση του κτιριακού αποθέματος. Μετά τα προβλήματα που προέκυψαν από τις εκτεταμένες

Εικόνα 9 - Κάτοικοι βοηθούν στην μετατροπή σιδηροδρομικών γραμμών σε γραμμικό πάρκο, στη Νέα Υόρκη.

ριζικές και ολοκληρωτικές επεμβάσεις που πραγματοποιήθηκαν μετά τη λήξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, αναζητήθηκαν εναλλακτικές πρακτικές για την εξυγίανση προβληματικών περιοχών. Η ταυτόχρονη εγκατάλειψη των ιδεών του Μοντερνισμού και η κοινωνική ευαισθητοποίηση των σχεδιαστών, οδήγησε στην υιοθέτηση πρακτικών που θα επιλύουν τα προβλήματα, χωρίς ωστόσο να αλλοιώνουν τον χαρακτήρα της προς ανάπλαση περιοχής.

1.3 Η προσέγγιση της ιστορικότητας των αστικών συνόλων

Από τον 18^ο αιώνα, είχαν ήδη αρχίσει να διατυπώνονται διάφορες απόψεις γύρω από τους λόγους και τον τρόπο διατήρησης των ιστορικών μνημείων. Μέχρι τα τέλη του 19^{ου} αιώνα υπήρχαν διάφορες αντικρουόμενες τάσεις και ιδέες όσον αφορά τη διαχείριση των μνημείων. Τους πόλους αυτών αποτελούσαν οι ιδέες του John Ruskin με το «Κίνημα εναντίον της Αποκατάστασης των Μνημείων», που προέτρεπε την συντήρηση αντί της αποκατάστασης και το «Δόγμα της Ολικής Στυλιστικής Αποκατάστασης» του Viollet le Duc, που αποκατασττούσε-παραποιούσε τα μνημεία, με στόχο να τα επαναφέρει σε μία ολοκληρωμένη, για εκείνον, μορφή που ενδεχομένως να μην υπήρξε ποτέ. Με αυτό τον τρόπο, οι προσεγγίσεις των επεμβάσεων, έγκειταν στον εκάστοτε φορέα και τον υπεύθυνο του έργου, οδηγώντας σε μεγάλες διαφοροποιήσεις στον ευρωπαϊκό χώρο.

Από τα τέλη του 19^{ου} αιώνα σταδιακά η έννοια του μνημείου αρχίζει να αλλάζει. Συγκεκριμένα, από το μεμονωμένο αρχιτεκτονικό ή καλλιτεχνικό έργο, γίνεται μία διεύρυνση της έννοιας για να συμπεριληφθεί και το περιβάλλον τους. Πρώτος, ο Camillo Sitte

Εικόνα 10 - Σχέδιο του Viollet le Duc, για την στυλιστική αποκατάσταση της Παναγίας των Παρισίων, που υλοποιήθηκε μερικώς.





προσεγγίσει τον αστικό ιστό ως ιστορικό σύνολο, που αποτελεί τη δομημένη απόδειξη της εξέλιξης του πολιτισμού. Αργότερα, στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, ο Gustavo Giovannoni, αναφέρεται πρώτη φορά στον όρο «αστική κληρονομιά», αναδεικνύοντας την ανάγκη προστασίας της, ενώ ταυτόχρονα προσπαθεί να βρει μία ισορροπία ανάμεσα στις ακραίες πεποιθήσεις του παρελθόντος. Στόχος τους ήταν η εναρμόνιση του ιστορικού συνόλου με το ραγδαία αναπτυσσόμενο σύγχρονο αστικό ιστό και αποτέλεσαν το θεωρητικό υπόβαθρο για τις μεταγενέστερες προσεγγίσεις του θέματος.

Η πρώτη προσπάθεια καθορισμού ενός διεθνούς πλαισίου που θα διέπει τις αποκαταστάσεις των μνημείων και ιστορικών χώρων, έγινε το 1931, στο Πρώτο Διεθνές Συνέδριο Αρχιτεκτόνων και Τεχνιτών Ιστορικών Μνημείων, με τη σύνταξη της «Χάρτας των Αθηνών». Πρόκειται για το αποτέλεσμα του συγκερασμού των, έως τότε, εθνικών προσεγγίσεων των αποκαταστάσεων των μνημείων, με στόχο την έκδοση ενός συνόλου οδηγιών (Bandarin & van Oers, 2012). Ειδικότερα, για πρώτη φορά, προτάθηκε η δημιουργία διεθνών οργανισμών που θα ασχολούνται ενεργά και θα συμβουλεύουν τα κράτη για τη διαχείριση των μνημείων τους. Επιπλέον, απορρίπτονται οι επεμβάσεις που οδηγούν στην αλλοίωση της μορφής και του χαρακτήρα των μνημείων, ενώ κρίνεται απαραίτητη η διατήρηση όλων των ιστορικών φάσεων τους. Ιδιαίτερη σημασία δίνεται στη διατήρηση και προστασία του περιβάλλοντα χώρου των μνημείων και στη μη διατάραξη του από τα νεόδμητα κτίρια, τα οποία θα πρέπει να χαρακτηρίζονται από μορφολογική σύμπτωση. Η χρήση μοντέρνων μεθόδων και υλικών για την πραγματοποίηση των έργων προωθείται, με βασική προϋπόθεση το διαχωρισμό των νέων πληρώσεων από τα αυθεντικά τμήματα. Εγγύηση

Εικόνα 11 - Εικόνα από τις εργασίες αποκατάστασης του Παρθενώνα στην Ακρόπολη των Αθηνών, όπου οι σύγχρονες συμπληρώσεις είναι διακριτές από τα αρχαία μέλη.

για την αποκατάσταση των μνημείων αποτελεί το συναισθηματικό δέσιμο του κοινωνικού συνόλου με αυτά, αναδεικνύοντας την ανάγκη ενημέρωσης και εξοικείωσης των πολιτών με την πολιτιστική τους κληρονομιά. Τέλος, για την εξασφάλιση της συντήρησης των μνημείων σε βάθος χρόνου, θεωρείται απαραίτητη η επανάχρησή τους (The Athens Charter for the Restoration of Historic Monuments - 1931, 2011).

Δύο χρόνια αργότερα, στο πλαίσιο του 4^{ου} CIAM, συντάσσεται η «Χάρτα των Αθηνών» του Μοντερνισμού, που έρχεται σε πλήρη ρήξη με τις απόψεις των αποκαταστατών. Στο έγγραφο αυτό, καταδεικνύονται η υπερβολική πυκνότητα, η έλλειψη φυσικού φωτισμού και αερισμού και η ασυμβατότητα με τις σύγχρονες χρήσεις, ως εγγενή προβλήματα που χαρακτηρίζουν τα ιστορικά κέντρα των πόλεων. Για αυτό το λόγο, προτείνεται η αντικατάσταση αυτών από τα σύγχρονα πολεοδομικά μοντέλα, που προωθεί το κίνημα. Οι καταστροφές που προκλήθηκαν από το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, έδωσαν την ευκαιρία στους μοντερνιστές να εφαρμόσουν και να δοκιμάσουν τις ιδέες τους. Παρά το γεγονός ότι στο τέλος του πολέμου δημιουργήθηκαν τα Ηνωμένα Έθνη και κατ' επέκταση ο Εκπαιδευτικός, Επιστημονικός και Πολιτιστικός Οργανισμός τους (UNESCO), που ενστερνίστηκε τις ιδέες της «Χάρτας των Αθηνών» του 1931, οι αρχές πολλών πόλεων εφάρμοσαν τα πρότυπα του Μοντερνισμού. Στο πλαίσιο αυτό, πλήθος ιστορικών κέντρων, ιδιαίτερα στην Ευρώπη ισοπεδώθηκαν ή αλλοιώθηκαν, αλλάζοντας ολοκληρωτικά τον παραδοσιακό αστικό τους ιστό (Bandarín & van Oers, 2012).

Η αλλοίωση που προκάλεσαν οι ριζικές επεμβάσεις των πρώτων μεταπολεμικών δεκαετιών και η κατά συνέπεια ανάπτυξη του «Κινήματος Αποκαταστάσεων», ανέδειξαν την ανάγκη υιοθέτησης ενός νέου πλαισίου αποκαταστάσεων που θα ανταποκρινόταν καλύτερα στις νέες

Εικόνα 12 - Η πρώτη διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών, το 1945.





ανάγκες της εποχής (Bandarin & van Oers, 2012). Το νέο αυτό πλαίσιο, που διαμορφώθηκε στο Δεύτερο Διεθνές Συνέδριο Αρχιτεκτόνων και Τεχνιτών Ιστορικών Μνημείων το 1964, αποτυπώθηκε στη «Χάρτα της Βενετίας» και αποτέλεσε τη συνέχεια της Χάρτας του 1931. Συγκεκριμένα, στο αντικείμενο προστασίας προστίθενται ανώνυμα, ταπεινά μνημεία, καθώς και φυσικοί, ιστορικοί τόποι και σύνολα. Όσον αφορά τις μεθόδους και τα υλικά των επεμβάσεων, προτάθηκε η χρήση της παραδοσιακής τεχνογνωσίας, ενώ η εφαρμογή σύγχρονων υλικών, θεωρήθηκε θεμιτή μόνο στις περιπτώσεις που αυτά ήταν συμβατά και είχαν αποδεδειγμένη συμπεριφορά στο χρόνο, για την αποφυγή αλλοιώσεων (Μαλλούχου-Tufano, χ.χ.). Επιπλέον, για τη διατήρηση της αισθητικής αρμονίας των ιστορικών συνόλων, απορρίπτονταν οι επεμβάσεις κατεδάφισης ή δόμησης κτιρίων, που θα αλλοίωναν τις σχέσεις των όγκων και χρωμάτων (ICOMOS, 1964). Στα πλαίσια του Συνεδρίου, έπειτα από προτροπή της UNESCO, αποφασίστηκε η ίδρυση του ανεξάρτητου Διεθνούς Συμβουλίου Μνημείων και Τοποθεσιών (ICOMOS), που κύρια δράση είχε την διαχείριση και προώθηση της προστασίας και αποκατάστασης των μνημείων σε ολόκληρο τον κόσμο (ICOMOS, χ.χ.).

Αυτές οι Χάρτες αποκαταστάσεων, αποτελούν έως και σήμερα το βασικό υπόβαθρο των σύγχρονων θεωρήσεων, με διάφορες προσθήκες και αναθεωρήσεις. Στη «Σύσταση σχετικά με τη διαφύλαξη και τον σύγχρονο ρόλο των ιστορικών περιοχών» της UNESCO, το 1976, έγινε μία ακόμα διεύρυνση της έννοιας του μνημείου, προσθέτοντας στο αντικείμενο προστασίας ιστορικές πόλεις, τμήματα πόλεων και οικισμούς (UNESCO, 1976). Ακόμα, η ολοκλήρωση μεγάλης κλίμακας εργασιών ανοικοδόμησης σε ιστορικά κέντρα, έπειτα από την

Εικόνα 13 - Η διαδικασία παραγωγής της μαστίχας Χίου αποτελεί άυλο πολιτιστικό αγαθό που εισήχθη το 2014, στον Αντιπροσωπευτικό Κατάλογο της Άυλης Πολιτιστικής Κληρονομιάς της Ανθρωπότητας της UNESCO.

καταστροφή τους κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, ανάγκασαν την επιστημονική κοινότητα να αναθεωρήσει το ζήτημα της αυθεντικότητας. Στο πλαίσιο αυτό, η «Διακήρυξη της Δρέσδης για την Ανακατασκευή Μνημείων Κατεστραμμένων από τον Πόλεμο» του ICOMOS, το 1982, προέτασε την πλήρη ανακατασκευή πολύ κατεστραμμένων μνημείων μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις, διατηρώντας όλες τις ιστορικές τους φάσεις και μόνο σε περίπτωση που οι επεμβάσεις βασίζονται σε έγκυρες προπολεμικές πηγές. Το «Έγγραφο της Νάρα για την Αυθεντικότητα» που συντάχθηκε από το ICOMOS, το 1994, συνόψισε τις σύγχρονες θεωρήσεις, σύμφωνα με τις οποίες, η αυθεντικότητα των μνημείων εξαρτάται από το πολιτιστικό πλαίσιο στο οποίο αυτά εντάσσονται. Για το λόγο αυτό, απαιτείται η εις βάθος κατανόηση των υλικών, των τεχνικών και παραδοσιακών μορφών, του εκάστοτε πολιτισμού πριν από κάθε επέμβαση. Παράλληλα, η διαφοροποίηση που παρατηρείται στον τρόπο μετάδοσης των πληροφοριών και συνέχισης των παραδόσεων στις κοινωνικές ομάδες διαφορετικού πολιτικού υποβάθρου, καθιστά αναγκαία την κατά περίπτωση εξέταση της αυθεντικότητας του κάθε μνημείου. Αυτές οι αναθεωρήσεις αποτελούν τεκμήριο της προσπάθειας των διεθνών οργανισμών να διαμορφώσουν μια σύγχρονη και παγκόσμια πολιτική στην αντιμετώπιση των μνημείων (ICOMOS, 1999).

Η έντονη οικονομική ανάπτυξη των τελευταίων δεκαετιών, σε συνδυασμό με το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης και της μαζοποίησης του τουρισμού, ανέδειξε την ανάγκη επαναπροσδιορισμού του πλαισίου προστασίας των ιστορικών αστικών συνόλων. Αυτό πραγματοποιήθηκε με το «Υπόμνημα της Βιέννης» που συντάχθηκε από την UNESCO το 2005. Στο έγγραφο αυτό, γίνεται η προσέγγιση του όρου του «Ιστορικού Αστικού Τοπίου», μίας

Εικόνα 14 - Ιάπωνας τεχνίτης συμμετέχει στην τελετουργική ανακατασκευή βουδιστικού ναού στην πόλη Ise της Ιαπωνίας, παράδοση που αντιτίθεται στις απόψεις περί αυθεντικότητας των δυτικών κρατών.





έννοιας που αφορά το σύνολο των φυσικών και υλικών τεκμηρίων, που καθιστούν διακριτή την εξέλιξη της ανθρώπινης κοινωνίας, από τις απαρχές της μέχρι τη σύγχρονη εποχή (UNESCO, 2005). Βάση αυτής της προσέγγισης αποτέλεσε η αναγνώριση της αξίας του πολιτισμικού πλούτου και της διαφορετικότητάς του. Ταυτόχρονα, αναγνωρίστηκε η δυνατότητα των κοινωνικών και οικονομικών δυναμικών να επηρεάσουν θετικά την εξέλιξη, αλλά και τη συνεχή επανεξέταση των αξιών και κοινωνικών δομών. Την ίδια χρονιά, συντάσσεται από το ICOMOS η «Διακήρυξη της Χί'αν», που προτάσσει την ανάγκη ένταξης των άυλων πολιτιστικών αγαθών στην έννοια του περιβάλλοντος των μνημείων και ιστορικών συνόλων (ICOMOS, 2005). Τα νέα κείμενα της UNESCO και του ICOMOS, αποτελούν μία προσπάθεια επικαιροποίησης του αντικειμένου προστασίας και του θεωρητικού υποβάθρου, για να μπορούν να ανταποκριθούν στις σύγχρονες εξελίξεις (Bandarin & van Oers, 2012).

Αυτές οι απόψεις συνοψίστηκαν το 2011, από την UNESCO, στη «Σύσταση για το Ιστορικό Αστικό Τοπίο», που αποτελεί και το πιο σύγχρονο πλαίσιο για την προστασία των ιστορικών αστικών συνόλων. Στο έγγραφο αυτό, ο όρος του «Ιστορικού Αστικού Τοπίου» επανεξετάζεται για να συμπεριλάβει και τα άυλα πολιτιστικά αγαθά, στο πλαίσιο της διατήρησης της πολιτισμικής διαφορετικότητας. Στόχο, πλέον, αποτελεί η προστασία των ιστορικών συνόλων και του πολιτιστικού υπόβαθρό τους, με την ταυτόχρονη εναρμόνιση των συνεχώς αναπτυσσόμενων σύγχρονων πόλεων με αυτά. Για την επίτευξη αυτού, η σύγχρονη αρχιτεκτονική, που ορίζεται ως οποιαδήποτε παρέμβαση στον αστικό ιστό, πρέπει να σέβεται τα χαρακτηριστικά στοιχεία των ιστορικών δομών, χωρίς ωστόσο να τα αντιγράφει.

Εικόνα 15 - Η γέφυρα και το ιστορικό κέντρο του Mostar στη Βοσνία-Ερζεγοβίνη, καταστράφηκαν κατά τη διάρκεια του πολέμου που ακολούθησε την διάλυση της Γιουγκοσλαβίας, ανακατασκευάστηκαν υπό την αιγίδα της UNESCO το 2004.

Ταυτόχρονα, απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί και η συνεργασία των φορέων με τους πολίτες, για την συμμετοχή των κατοίκων στις αποφάσεις αλλά και την ευαισθητοποίησή τους απέναντι στην παγκόσμια πολιτιστική κληρονομιά (UNESCO, 2011). Αυτή η προσέγγιση αποτελεί μία προσπάθεια μετάβασης από την διατήρηση του αστικού ιστού, στην ευρύτερη διαχείριση και ανάπτυξή του (Bandarin & van Oers, 2012).

Παρά το παγκόσμιο κύρος των διεθνών οργανισμών προστασίας και διαχείρισης της πολιτιστικής κληρονομιάς, οι απόψεις που αυτοί έχουν διατυπώσει για την προστασία των ιστορικών κέντρων υιοθετούνται αποσπασματικά. Συγκεκριμένα, βάση των απόψεων αυτών αποτελούν συχνά οι εθνικές πολιτικές των κρατών-μελών, καθώς και τα διδάγματα που αντλούνται από την εξέταση και μελέτη πραγματοποιημένων έργων ανά τον κόσμο. Το γεγονός αυτό αποδεικνύει την έλλειψη ενός συγκεντρωτικού πλαισίου σχεδιασμού και διαχείρισης των περιοχών αυτών, που θα ορίζει τα βασικές αρχές των αναπλάσεων σε ιστορικά κέντρα. Παρ' όλα αυτά, υπάρχει διεθνής σύμπνοια, όσον αφορά τις θεωρητικές και πρακτικές βάσεις των επεμβάσεων.

Βασική παραδοχή αποτελεί η ανάγκη προστασίας και αξιοποίησης των κτιριακών αποθεμάτων, καθώς και η ενσωμάτωση τους στο σύγχρονο αστικό ιστό. Η σύγχρονη αρχιτεκτονική και η χωροθέτηση των χρήσεων, μπορούν να αποτελέσουν εργαλεία σύνδεσης αυτών, με κάποιους περιορισμούς, για την αποφυγή αλλοίωσης του χαρακτήρα του ιστορικού κέντρου. Για τη βιωσιμότητα των πόλεων, δίνεται έμφαση στον περιβαλλοντικό σχεδιασμό, που ενσωματώνει τόσο την αξιοποίηση των σύγχρονων τεχνολογιών βιοκλιματικού σχεδιασμού, όσο και την δημιουργία δικτύων πρασίνου.

Εικόνα 16 - Η εκκλησία Frauenkirche στη Δρέσδη, που ανακατασκευάστηκε την δεκαετία του 1990, μετά την καταστροφή της στον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.





Ταυτόχρονα, τα τελευταία χρόνια, παρατηρείται η υιοθέτηση μίας ανθρωποκεντρικής προσέγγισης του σχεδιασμού. Στο πλαίσιο αυτό δίνεται έμφαση στην ποιότητα διαβίωσης των κατοίκων, αλλά και στη δημιουργία λειτουργικών υποδομών και δημοσίων χώρων, για την εξυπηρέτηση των αναγκών τους. Παράλληλα, η συμμετοχή των κατοίκων στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων και σχεδιασμού αποτελεί ολοένα και συχνότερο φαινόμενο, καθώς μπορεί να επιταχύνει την αποδοχή των επεμβάσεων από τους κατοίκους αλλά και να μετριάσει το φαινόμενο του κοινωνικού αποκλεισμού. Οι αναπλάσεις των ιστορικών συνόλων, αποτελούν ένα πολυδιάστατο επιστημονικό πεδίο, γεγονός που σε συνδυασμό με την ανάγκη σεβασμού των διαφορετικών πολιτισμών, καθιστούν δύσκολη την δημιουργία ενός συγκεκριμένου πλαισίου οδηγιών, διεθνούς εμβέλειας (Bandarin & van Oers, 2012).

Εικόνα 17 - Οι κήποι Prinzessinnengärten στην πλατεία Moritzplatz του Βερολίνου, δημιουργήθηκε το 2009, με πρωτοβουλία των κατοίκων, για την δημιουργία χώρων πρασίνου και την καλλιέργεια φρούτων και λαχανικών.

Μέρος Β'







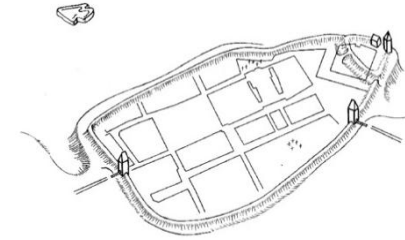
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο: ΒΑΡΣΟΒΙΑ – ΙΣΤΟΡΙΑ, ΚΟΙΝΩΝΙΑ, ΠΟΛΗ

1. Ιστορική Ανάλυση

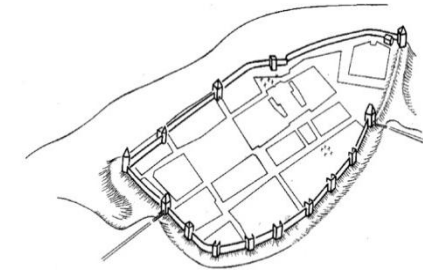
1.1 Η ίδρυση της πόλης και η στρατηγική της σημασία ως μοχλός ανάπτυξης

Η Βαρσοβία βρίσκεται στην κεντρική Πολωνία, στις όχθες του ποταμού Βιστούλα. Από τον 10^ο αιώνα παρατηρείται οικιστική δραστηριότητα στην τοποθεσία της σημερινής πόλης με πρώτο τον οικισμό Bródno και αργότερα τους Kamion (11^{ος} αιώνας) και Jazdów (12^{ος} αιώνας) που υπάγονταν διοικητικά στο Δουκάτο της Μασοβίας. Τον 13^ο αιώνα ιδρύθηκε ο παρόχθιος οικισμός Warszowa, από τον οποίο πήρε το σημερινό όνομα της η Βαρσοβία (Warsaw), με πυλώνα της οικονομίας του την αλιεία (Lambert, 2012). Ήδη από τις αρχές του αιώνα, οι κάτοικοι της πόλης είχαν δημιουργήσει υποτυπώδεις οχυρώσεις με τη μορφή αναχωμάτων (Εικόνα 1) (Grubbauer & Kusiak, 2012).

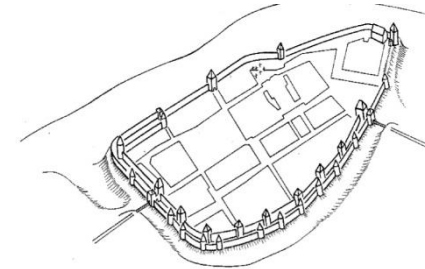
Η πόλη ήδη από τον 14^ο αιώνα αποτελούσε σημαντικό διοικητικό κέντρο. Συγκεκριμένα, στις αρχές του αιώνα ορίστηκε ως μία από τις έδρες των Δουκών της Μασοβίας και το 1413 ανακηρύχθηκε πρωτεύουσά της. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την ανοικοδόμηση του βασιλικού κάστρου Królewski και την ανέγερση λίθινων οχυρωματικών τειχών (Εικόνα 2), ενώ αργότερα αυτά ενισχύθηκαν με δεύτερη σειρά τειχών και με τη δημιουργία τάφρου ανάμεσά τους (Εικόνα 3) (Grubbauer & Kusiak, 2012). Το κέντρο όλων των δραστηριοτήτων της



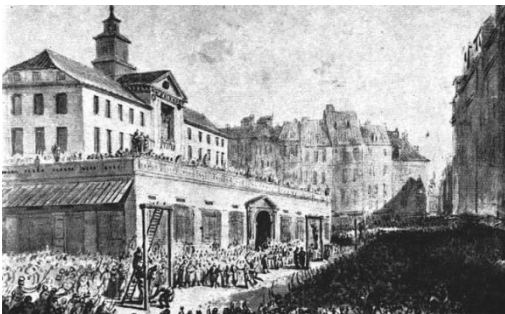
Εικόνα 1 - Οι πρώτες οχυρώσεις με την μορφή αναχωμάτων, το 13^ο αιώνα.



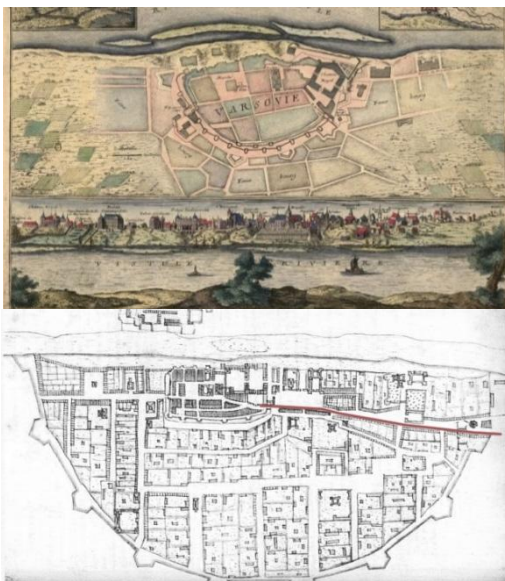
Εικόνα 2 - Η ανέγερση μίας σειράς οχυρωματικών τειχών, το 1413.



Εικόνα 3 - Η μετέπειτα προσθήκη δεύτερης σειράς τειχών.



Εικόνα 4 - Το δημαρχείο της πόλης, το 1794.



Εικόνα 5 - Η μορφή της Warszowa ως έδρα των Δουκών της Μασοβίας το 1413 και η μορφή της τον 17ο αιώνα, στην οποία είναι ευδιάκριτη η Βασιλική Οδός.

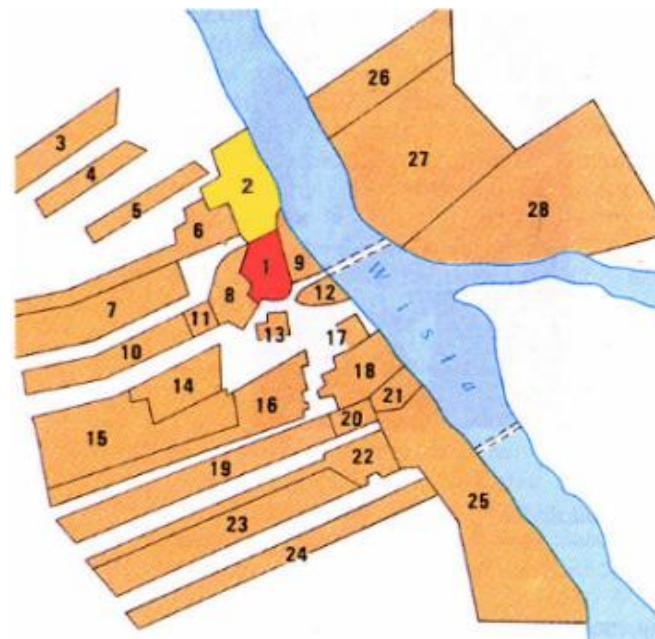
πόλης, εκείνη την εποχή, αποτελούσε η κεντρική πλατεία της αγοράς¹, επί της οποίας ανεγέρθη το 1429 το δημαρχείο της πόλης (Εικόνα 4). Την ίδια περίοδο, το δικαίωμα των πολιτών να κατοικούν εντός των τειχών καθορίζεται από κριτήρια και όρους, όπως η καταγωγή και το θρήσκευμα. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με τη ραγδαία αύξηση του πληθυσμού, δημιούργησε την ανάγκη επέκτασης της πόλης βόρεια των τειχών. Αυτή η περιοχή ονομάστηκε Νέα Πόλη και είχε δική της διοίκηση, ενώ η υπάρχουσα πόλη χαρακτηρίστηκε Παλιά Πόλη²(Wu, 2012). Στις αρχές του 16^{ου} αιώνα, ο θάνατος του τελευταίου Δούκα οδήγησε στην επανένταξη του δουκάτου στο Στέμμα της Πολωνίας. Η μεταβολή αυτή πυροδότησε τη δημιουργία δημοσίων έργων, όπως η Βασιλική Οδός, επί της οποίας κατασκευάστηκαν κατοικίες ευγενών και πάρκα (Εικόνα 5) (Grubbauer & Kusiak, 2012).

¹ Η πλατεία της αγοράς αναφέρεται έως σήμερα με την ονομασία Rynek, που σημαίνει αγορά στα πολωνικά.

² Ο διαχωρισμός αυτός δημιούργησε έντονες κοινωνικές ανισότητες.

Παράλληλα, από τον 14^ο αιώνα άρχισαν να αναπτύσσονται ξεχωριστά και αυτόνομα προάστια-οικισμοί, γύρω από τη Βαρσοβία. Αυτοί ονομάστηκαν *Jurzydykas*³, και αποτελούσαν μία μορφή φέουδου, που τελούσαν υπό τη διοίκηση τοπικών αρχόντων⁴ (Εικόνα 6).

Το τέλος του 16^{ου} αιώνα σήμανε μία περίοδο άνθισης για τη Βαρσοβία. Η έντονη ανάπτυξη πυροδοτήθηκε με τη μεταφορά του Στέμματος στην πόλη, λόγω φωτιάς στις εγκαταστάσεις του κάστρου της Κρακοβίας. Προς τιμήν του βασιλιά Sigismund Vasa του 3^{ου}, που όρισε τη Βαρσοβία πρωτεύουσα της επικράτειάς του⁵, ανεγέρθη μία στήλη με άγαλμά του, που αποτέλεσε και το πρώτο μνημείο της πόλης. Στις αρχές του 18^{ου} αιώνα ξεκίνησαν τα σχέδια για την κατασκευή ενός νέου παλατιού, που συμπεριλάμβαναν τη δημιουργία ενός «σαξονικού» κήπου και παλατιού καθώς και τον πολεοδομικό επανασχεδιασμό της πόλης⁶. Το τελευταίο δεν επιτεύχθηκε λόγω οικονομικών δυσχερειών, αλλά δημιουργήθηκε ένας «σαξονικός» άξονας σύνδεσης των δύο πλευρών της πόλης με το παλάτι, που ονομάστηκε *Os Saska*⁷ (Εικόνα 7).



Εικόνα 6 - Η επέκταση της πόλης τον 14ο αιώνα π.Χ. 1. Παλιά Πόλη, 2. Νέα πόλη, 3-28. τα *Jurzydykas*.

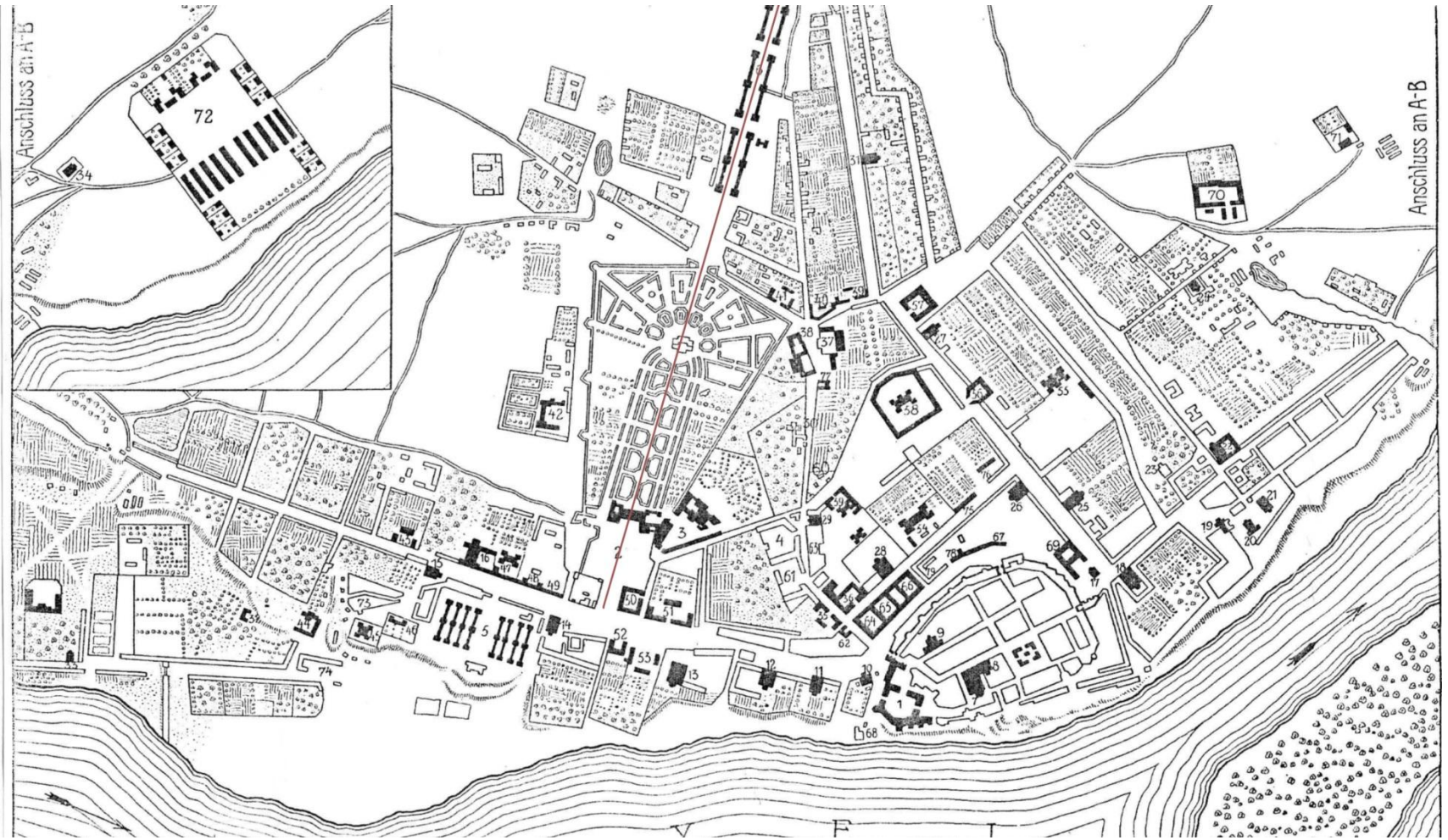
³ Όνομα που προέρχεται από την λατινική λέξη *iurisdictio* και σημαίνει δικαιοδοσία.

⁴ Κάθε οικισμός ιδρύοταν από έναν εύπορο πολίτη ή ένα θρησκευτικό άρχοντα, οι οποίοι τον διοικούσαν. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η Καθολική εκκλησία της Αγίας Άννας, που αποτέλεσε κίνητρο για τη δημιουργία του οικισμού *Dziękanka*. (στην Εικόνα 3 είναι το *Jurzydykas* 13)

⁵ Η επικράτεια του βασιλιά Sigismund Vasa του 3^{ου} περιείχε τμήματα της Λιθουανίας, της Σουηδίας και μεγάλο τμήμα της σημερινής Πολωνίας.

⁶ Το 1730, ο βασιλιάς Stanisław August Poniatowski για να επιτύχει τον περαιτέρω πολεοδομικό σχεδιασμό της πόλης αγόρασε 28 αγροτεμάχια γύρω από την προκαθορισμένη τοποθεσία του παλατιού.

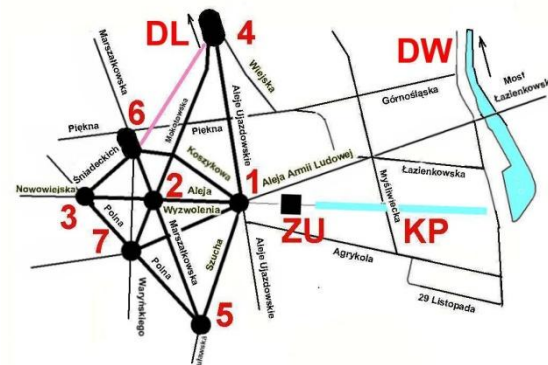
⁷ Η κατασκευή του παλατιού βασίστηκε στον Μπαρόκ σχεδιασμό των Βερσαλλιών και ήταν αρχικά ιδέα του August II Sas, από τον οποίο πήρε και το όνομα ο άξονας. Το μήκος του άξονα ήταν 1600 μέτρα.



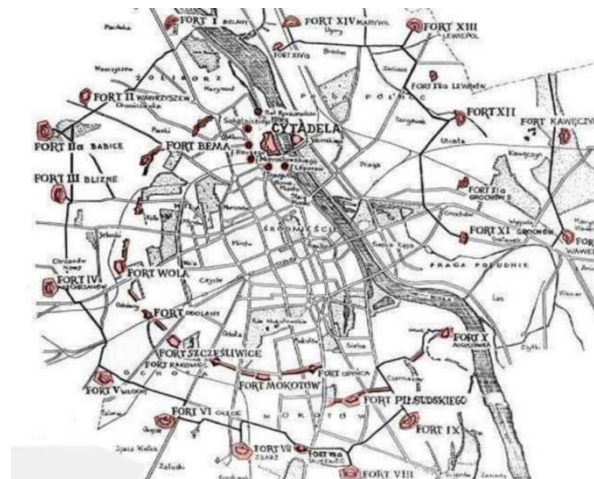
Εικόνα 7 – Χάρτης που απεικονίζει την μορφή της πόλης στα μέσα του 18^{ου} αιώνα, όπου φαίνεται ο άξονας Os Saska. 1. Ανάκτορο Krolewski, 2. Σαξονικό παλάτι, 7. Καθεδρικός ναός της πόλης, 8. Ιησουιτική εκκλησία, 9. Άγιος Μαρτίνος

Επιπλέον, το 1780 επανασχεδιάστηκε το οδικό δίκτυο του νότιου τμήματος της πόλης, που ονομάστηκε Os Stanislawowska, προκειμένου να επιτευχθεί η σύνδεση των σημαντικών περιοχών της πόλης μεταξύ τους, καθώς και του κέντρου με τα προάστια⁸, βάσει τα γαλλικών χωρικών συστημάτων⁹ (Εικόνα 8) (Wu, 2012).

Στα τέλη του 18^{ου} αιώνα, η περιοχή της σημερινής Πολωνίας διαμοιράστηκε στις γειτονικές αυτοκρατορίες της εποχής. Ειδικότερα, η Βαρσοβία λόγω της στρατηγικής της θέσης, στα όρια των αυτοκρατοριών της Αυστρίας, Πρωσίας και Ρωσίας, λειτούργησε ως «πόλη φρούριο» για τη διασφάλιση των συνόρων τους. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία εκτενών στρατιωτικών εγκαταστάσεων στα όρια των προαστίων της πόλης (Εικόνα 9). Το τελευταίο μεγάλο οχυρωματικό έργο της Βαρσοβίας ήταν το κύριο οχυρό της πόλης, πλησίον της Παλιάς Πόλης, που ολοκληρώθηκε το 1834. Ο περιορισμός, βέβαια, της πόλης απέτρεπε την εξάπλωσή της και προκάλεσε την σταδιακή αύξηση της πληθυσμιακής πυκνότητας (Grubbauer & Kusiak, 2012).



Εικόνα 8 – Το νέο οδικό δίκτυο της πόλης, το 1780. ZU - Παλάτι Ujazdowski, KP - Kanal Piaseczyski? 1 - πλ. Na Rozdrou, 2 - πλ. Zbawiciela, 3 - πλ. Politechniki, 4 - πλ. Trzech Krzyzy, 5 - πλ. Unii Lubelskiej, 6 - πλ. Konstytucji, 7 - πλ. Jazdy Polskiej



Εικόνα 9 – Η μετατόπιση των τειχών και των οχυρών της πόλης με το πέρασμα των χρόνων, μέχρι τον 18^ο αιώνα.

⁸ Η αφομοίωση των Jurydykas από τον αστικό ιστό επισημοποιήθηκε από το Διάταγμα της 3ης Μαΐου το 1791.

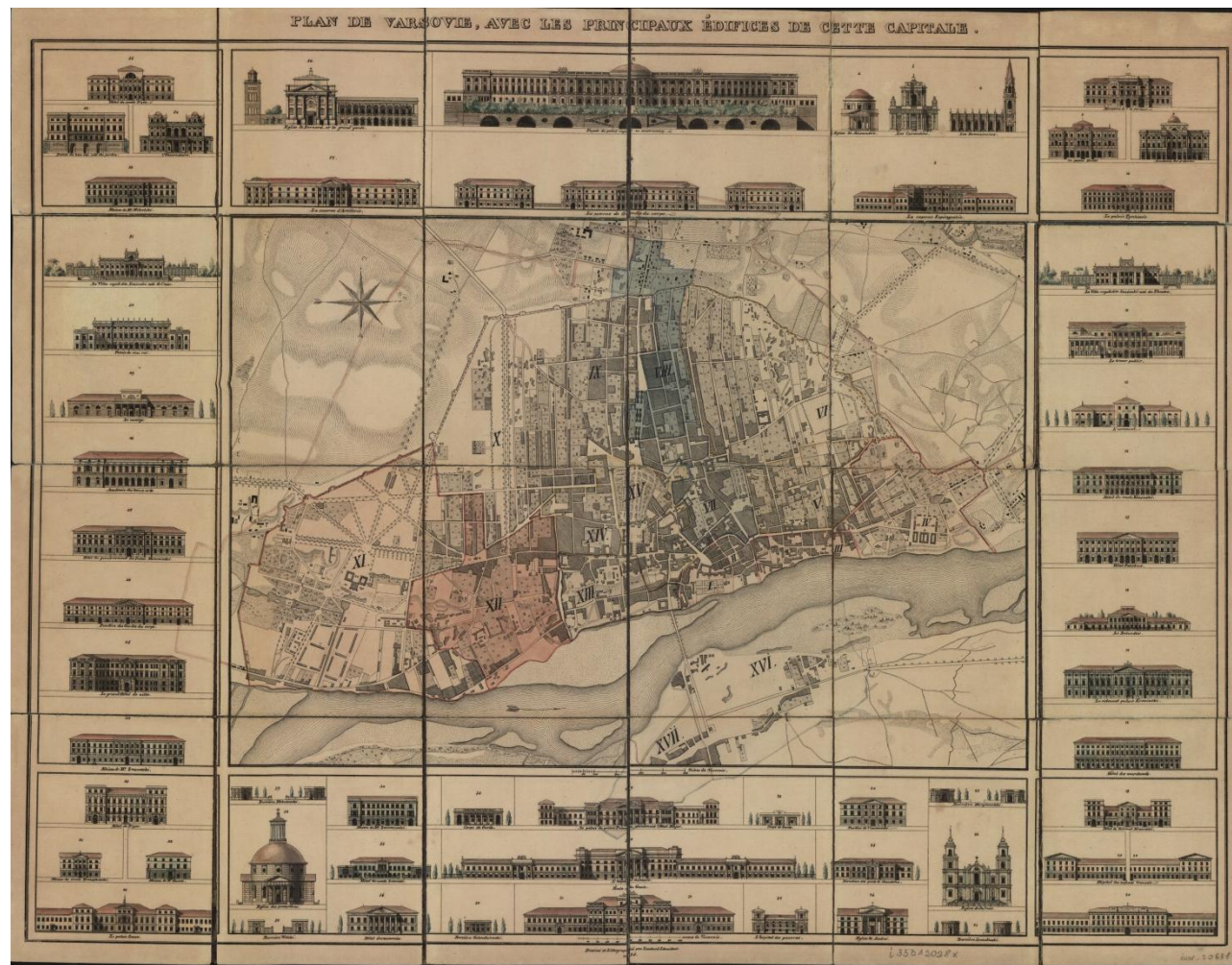
⁹ Ο άξονας που συνένδεε την εξοχική κατοικία με το ανάκτορο πιθανολογείται ότι σχεδιάστηκε από τον Ephraim Szregerugust και το το μήκος του ήταν 7 χιλιόμετρα.

Μία σύντομη περίοδος βίαιων πολιτικών αναταράξεων, στις αρχές του 19^{ου} αιώνα, δεν κατάφερε να ανακόψει την έντονη ανάπτυξη της Βαρσοβίας. Ειδικότερα, η πόλη καταλήφθηκε αρχικά από τη Πρωσία, έπειτα από το Ναπολέοντα Βοναπάρτη, ο οποίος δημιούργησε το Δουκάτο της Βαρσοβίας και κατέληξε στη Ρωσία το 1815, όπως αποφασίστηκε στο συνέδριο της Βιέννης. Την περίοδο που ακολούθησε ανοικοδομήθηκαν σημαντικά δημόσια έργα (Εικόνα 10), καθώς και μνημεία πολιτιστικού ενδιαφέροντος¹⁰, ενώ ακολούθησε η δημιουργία σιδηροδρομικού δικτύου το 1848. Σε όλη τη διάρκεια του 19^{ου} αιώνα υπήρχε ανάπτυξη και συνεχής αύξηση του πληθυσμού, γεγονός που αποτέλεσε έναυσμα για έργα εκσυγχρονισμού, όπως η δημιουργία συστήματος ηλεκτροδότησης και η ίδρυση δικτύου τροχιοδρόμου (τραμ) (Wiśniewski, 2014) (Crowley, 2017).

Ο 20^{ος} αιώνας αποτέλεσε την πιο ταραχώδη περίοδο της πολωνικής ιστορίας. Κατά τη διάρκεια του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου, το 1915, η Βαρσοβία καταλήφθηκε από το γερμανικό στρατό. Ένα χρόνο μετά, τα προάστια ενσωματώθηκαν στην πόλη, γεγονός που αποτέλεσε κίνητρο για τη χαρτογράφηση της και τη βελτίωση των συνδέσεων της. Ταυτόχρονα, άρχισαν προσπάθειες εκσυγχρονισμού της πόλης, από πολεοδόμους και αρχιτέκτονες, ενώ με την ανεξαρτητοποίηση¹¹ της Πολωνίας το 1918 και την ανακήρυξη της

¹⁰ Την πόλη κοσμούσαν πλήθος από αγάλματα και μνημεία, όπως το γλυπτό της Γοργόνας (Konstanty Hegel, 1855) που απεικονίζει την γοργόνα που σύμφωνα με τον μύθο της ίδρυσης της Βαρσοβίας, προστάτευε τους πρώτους ψαράδες-κατοίκους της πόλης από τους εχθρούς τους, το μνημείο του Nicolaus Copernicus (Bertel Thorvaldsen, 1830), αλλά και το άγαλμα του πρίγκιπα Poniatowski (Bertel Thorvaldsen, 1818).

¹¹ Τα σύνορα του νεοσύστατου κράτους επικυρώθηκαν με τη Συνθήκη των Βερσαλλιών το 1919.



Εικόνα 10 - Χάρτης που απεικονίζει το σχέδιο της πόλης και τα πιο σημαντικά κτίρια της Βαρσοβίας, το 1825.



Εικόνα 11 - Το Σχέδιο Tolwinski, του 1916.

Βαρσοβίας ως πρωτεύουσας του νεοσύστατου κράτους, η ανάγκη υιοθέτησης πολεοδομικού σχεδίου εντάθηκε.

1.2 Οι πολεοδομικές προσεγγίσεις της πόλης πριν τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο

Τα βασικά χαρακτηριστικά της δομής της πόλης που προσέδωσαν τη φυσιογνωμία και τη μορφή της προέκυψαν κατά την περίοδο 1916 έως 1939. Η μεγάλη πληθυσμιακή πυκνότητα στο κέντρο της πόλης σε συνδυασμό με την προαποφασισμένη επέκτασή της από την τοπική διοίκηση, οδήγησε στη δημιουργία οργανωμένων προτάσεων από αρχιτέκτονες και πολεοδόμους.

Μία από τις πρώτες ολοκληρωμένες προτάσεις, που παρουσιάστηκε το 1916, αποτέλεσε το Σχέδιο Tolwinski, που βασίστηκε σε εκτενή ανάλυση της περιοχής της Βαρσοβίας, λαμβάνοντας υπόψιν τις ιδιαιτερότητες της (Εικόνα 11) (Grubbauer & Kusiak, 2012). Συγκεκριμένα, μια ομάδα αρχιτεκτόνων με επικεφαλής τον πολεοδόμο Tadeusz Tolwinski υποστήριξαν ότι «το αστικό σώμα είναι συνδεδεμένο με τον Βιστούλα»¹² και πρότειναν την επέκταση της πόλης προς το Νότο. Βασικές αρχές της πρότασης ήταν η επίτευξη καλύτερων συνδέσεων στον άξονα Βορρά-Νότου, η αύξηση των πράσινων επιφανειών της πόλης και η διασφάλιση καλύτερων συνθηκών υγιεινής σε αυτή (Majewski, 2016).

Αυτό σήμαινε τη δημιουργία καλύτερων δικτύων κίνησης και πρασίνων, καθώς και την αποκέντρωση με στόχο τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης. Όσον αφορά τα δίκτυα, αρχικά, προτάθηκε η

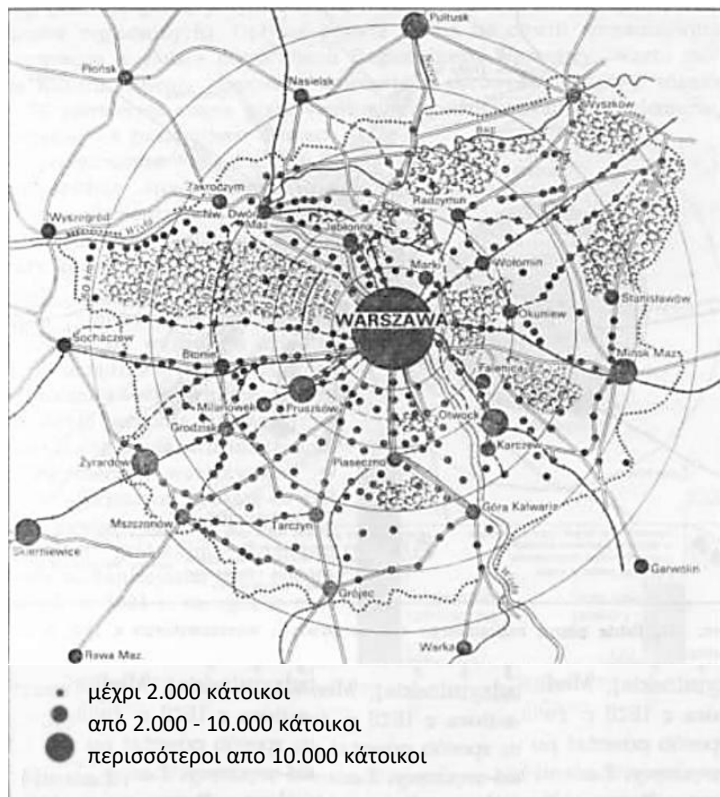
¹² Łukasz Heyman, Nowy Żoliborz, εκδόσεις Ossolineum, Wrocław, 1976

δημιουργία σιδηροδρομικής σύνδεσης του κέντρου με την προτεινόμενη επέκταση της πόλης. Σημαντική θεωρήθηκε, επίσης, και η επέκταση του σαξονικού κήπου για την αναζωογόνηση του πυκνοδομημένου κέντρου. Ταυτόχρονα, ένα από τα κυριότερα συστατικά της σύνθεσης της πόλης στην μεγαλύτερη κλίμακα ήταν η δημιουργία «πράσινων διαδρόμων», δηλαδή αστικών κενών που αποσκοπούσαν στις καλύτερες συνθήκες αερισμού του κέντρου και αποτελούσαν ζώνες διαχωρισμού μεταξύ των προαστίων καθώς και χώρους εκτόνωσης για τους κατοίκους. Επιπρόσθετα, για τη διασφάλιση καλύτερων συνθηκών διαβίωσης και την ομαλή διαβάθμιση της πυκνότητας της Βαρσοβίας επιλέχθηκε η δόμηση των προαστίων να γίνει με συνθήκες χαμηλής πυκνότητας. Η υιοθέτηση αυτών των αρχών έθεσε τις βάσεις για τη δημιουργία των συνοικιών Mokotów, Ochota και Wola, ακτινωτά γύρω από το κέντρο της πόλης. Με την εφαρμογή του Σχεδίου Tolwinski, η Βαρσοβία επεκτάθηκε, ενσωματώνοντας τις παλιές στρατιωτικές εγκαταστάσεις και τριπλασιάζοντας την επιφάνεια της¹³ (Grubbauer & Kusiak, 2012).

Το 1918 η Πολωνία απέκτησε την ανεξαρτησία της και αυτό οδήγησε σε μια σειρά από αποφάσεις και κανονισμούς που διέπνεαν το νεοσύστατο κράτος. Όσον αφορά τον τομέα της Αρχιτεκτονικής, το 1928 θεσμοθετήθηκε ένας μοντέρνος κανονισμός για την οικιστική ανάπτυξη και τον κτιριακό κώδικα (Hepperle, 2015).

Εκείνη την περίοδο, δραστηριοποιήθηκε ένας ακόμα σημαντικός αρχιτέκτονας, ο Stanislaw Rozanski. Το έργο του που αναφερόταν στη Βαρσοβία, ξεκίνησε με την πληθυσμιακή καταγραφή της ευρύτερης

¹³ Συγκεκριμένα, με την εφαρμογή του σχεδίου Tolwinski, η έκταση της πόλης από 3.272 εκτάρια έγινε 11.400 εκτάρια.

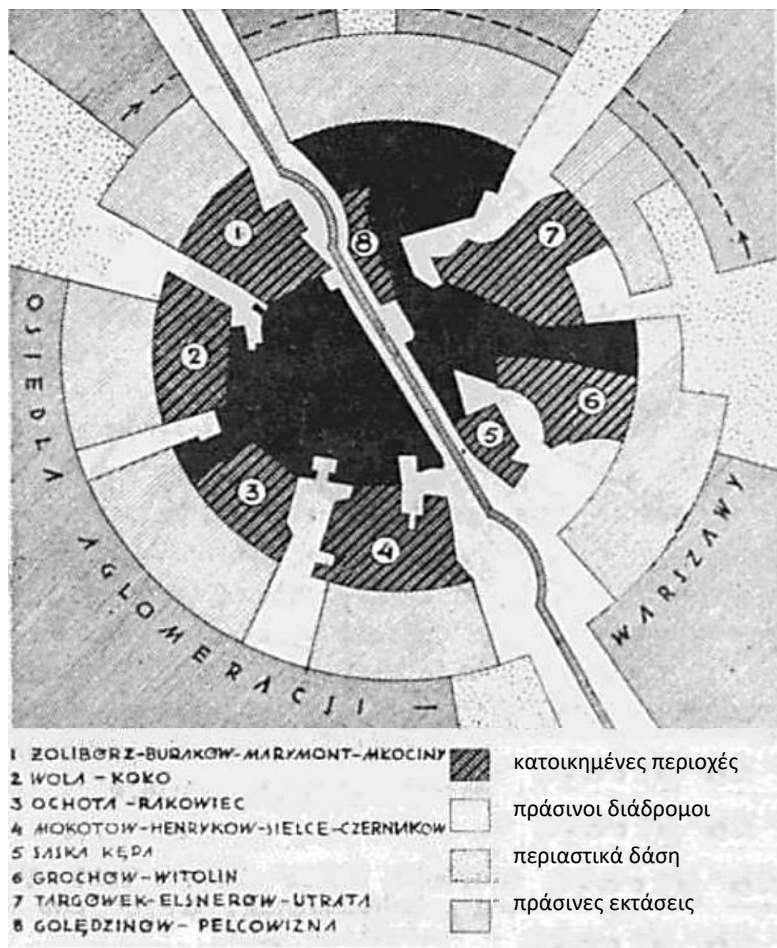


Εικόνα 13 - Ο διαγραμματικός χάρτης πληθυσμιακής καταγραφής της ευρύτερης περιοχής της Βαρσοβίας, το 1928.

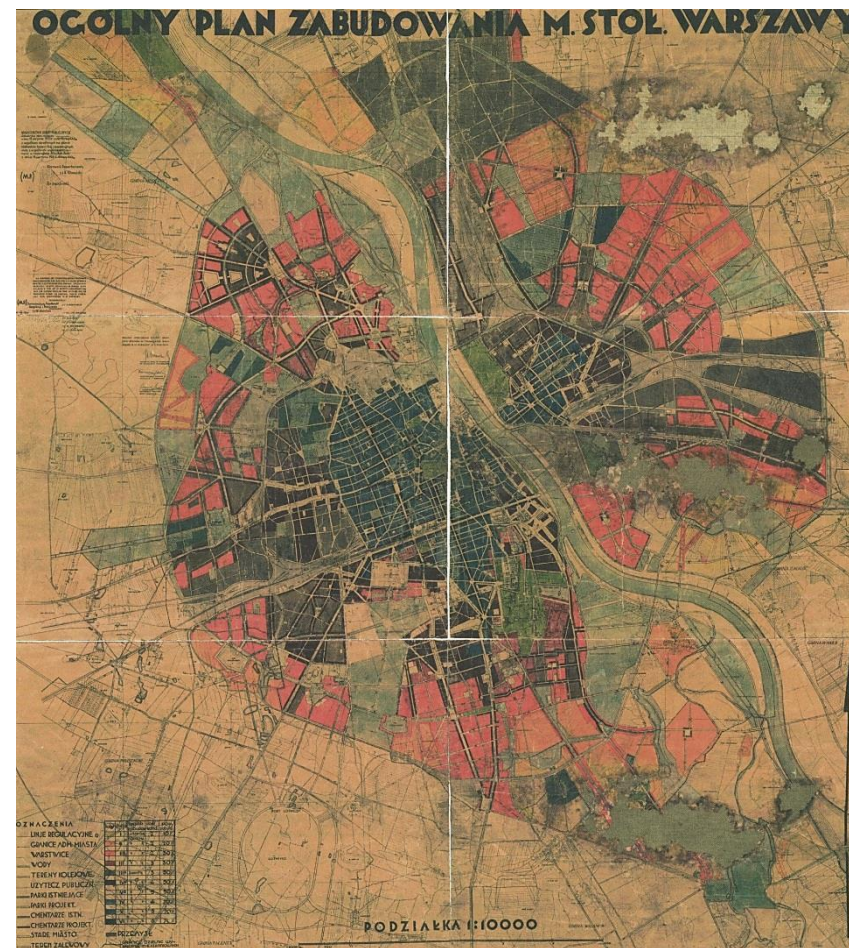
περιοχής της πόλης σε χάρτη το 1928 (Εικόνα 12). Ακόμα, επηρεασμένος από τις αρχές του Tolwinski, διαμόρφωσε ένα διάγραμμα με το οποίο πρότεινε πιθανές ζώνες περαιτέρω εξάπλωσης της πόλης και την ένωση των «πράσινων διαδρόμων» με περιαστικά δάση (Εικόνα 13) (Solarek, 2015).

Το 1930 ορίστηκε επικεφαλής στη νεοσύστατη Δημοτική Υπηρεσία Πολεοδομίας της Βαρσοβίας (Różański Stanisław), η οποία ασχολήθηκε με την αξιοποίηση των παρόχθιων ζωνών του Βιστούλα, την αναβάθμιση των δικτύων και την ανάπτυξη των δημόσιων υποδομών, δημιουργώντας, το 1931, το πρώτο επίσημο και ολοκληρωμένο σχέδιο της πόλης (Εικόνα 14) (Solarek, *Struktura przestrzenna strefy podmiejskiej Warszawy. Determinanty współczesnych przekształceń*, 2013).

Οι πολεοδομικές προσεγγίσεις και προτάσεις, που αποκρυσταλλώθηκαν στο σχέδιο πόλης του 1931, οδήγησαν στον εκσυγχρονισμό της Βαρσοβίας και είχαν ως αποτέλεσμα την ανάδειξή της ως σημείο διεθνούς πολεοδομικού ενδιαφέροντος. Η ταυτόχρονη οικονομική άνθηση της πόλης είχε ως συνέπεια την αύξηση της βιομηχανικής δραστηριότητας στην περιοχή. Η οικονομική ευμάρεια επέτρεψε την κατασκευή συγκροτημάτων κοινωνικής κατοίκησης, δημόσιων εγκαταστάσεων καθώς και υπερτοπικών υποδομών (Hepperle, 2015).



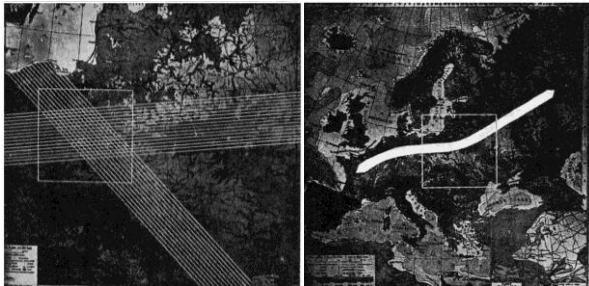
Εικόνα 12 - Το διάγραμμα οικιστικών ζωνών και πρασίνων της Βαρσοβίας, πρόταση του Stanislaw Zygmunt Rozanski.



Εικόνα 14 – Το πολεοδομικό σχέδιο της Βαρσοβίας, του 1931.



Εικόνα 15 - Το σχέδιο Λειτουργική Βαρσοβία, του 1934.



Εικόνα 16 - Η θέση της Βαρσοβίας στη «διηπειρωτική γραμμή» στο όραμα της πρότασης για τη Λειτουργική Βαρσοβία.

Εκείνη την περίοδο, ο πολωνός αρχιτέκτονας Szymon Syrkus, μέλος του CIAM¹⁴, σε συνεργασία με τον πολεοδόμο Jan Chmielewski πρότειναν ένα μοντέρνο πολεοδομικό σχέδιο, με το όνομα «Λειτουργική Βαρσοβία», βασισμένο στην δημιουργία ζωνών χρήσεων γύρω από τις σιδηροδρομικές γραμμές (Εικόνα 15). Συγκεκριμένα, οι λειτουργίες της πόλης θα χωροθετούνταν κατά μήκος μιας ζώνης, με κόμβους, οι οποίοι θα αποτελούσαν μελλοντικά δευτερεύοντα κέντρα ανάπτυξης. Επίσης, οι ίδιοι έθεσαν αυστηρά όρια στην αστική διάχυση και διατήρησαν τις προϋπάρχουσες πράσινες εκτάσεις (Kohlrausch, 2008).

Το σχέδιο τόνιζε την τοποθεσία της πόλης στον άξονα Ανατολή-Δύση, με μια «μεγάλη διηπειρωτική γραμμή επικοινωνίας» συνδέοντας το Παρίσι με τα Ουράλια Όρη μέσω της Βαρσοβίας (Εικόνα 16). Σκοπός της πρότασης ήταν η δημιουργία εκτενών οδικών και σιδηροδρομικών δικτύων που θα υπερέβαιναν τα εθνικά και ηπειρωτικά σύνορα¹⁵. Παρά τον ουτοπικό χαρακτήρα της πρότασης και το γεγονός ότι δεν υλοποιήθηκε¹⁶, ήταν ιδιαίτερα σημαντική καθώς αποτέλεσε μια απόπειρα για ταύτιση των πολωνικών πολιτικών με τις σύγχρονες, μοντέρνες πολεοδομικές αντιλήψεις (Crowley, 2017).

Από την περίοδο ανάδειξης της Βαρσοβίας σε διοικητικό κέντρο, δόθηκε έμφαση στη δημιουργία ενός λειτουργικού δικτύου δημοσίων

¹⁴ Το CIAM αποπειράθηκε να προσεγγίσει λειτουργικά το σχεδιασμό των μοντέρνων πόλεων, διαμορφώνοντας ένα πρότυπο μοντέρνας πόλης που αποτυπώθηκε στην Χάρτα των Αθηνών, το 1933.

¹⁵ Ο Szymon Syrkus και ο Jan Chmielewski είχαν δηλώσει πως το σχέδιο τους βρίσκεται «μέσα στη σφαίρα της ουτοπίας».

¹⁶ Εθνικά και ιδιωτικά συμφέροντα απέτρεπαν αυτού του είδους ρευστή σύνδεση των χωρών και των πνευματικών ανταλλαγών μεταξύ των λαών, τα οποία απαιτούσε το όραμα τους.

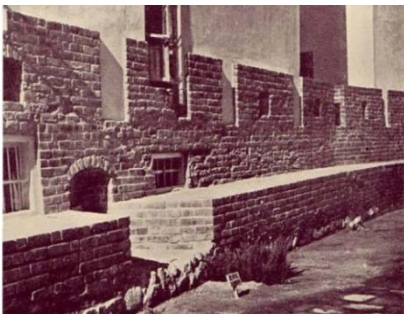
χώρων. Η τακτική που ακολουθήθηκε μέχρι τον 19^ο αιώνα, ήταν οι πλατείες να αναπτύσσονται ως κυκλικοί χώροι, γύρω από σημεία ενδιαφέροντος, όπως δημόσια κτίρια και θρησκευτικοί χώροι. Ειδικότερα, αυτές τοποθετούνταν πάνω σε οδικούς άξονες, που διαμόρφωναν δίκτυα επηρεασμένα από τη μορφή του *Os Stanislawowska* (βλέπε σελίδα 34). Στις πλατείες, αργότερα, προέκυπταν αυθόρμητα και ασχεδίαστα χρήσεις, δημιουργώντας δευτερεύοντα κέντρα πόλης. Στα πρώτα χρόνια του 20^{ου} αιώνα έγιναν προσπάθειες κανονικοποίησης των κέντρων αυτών, αλλά και συμμόρφωσης της κατανομής των χρήσεων με τα πρότυπα της Χάρτας των Αθηνών. Αποτέλεσμα αυτών των προσπαθειών ήταν η αναδιοργάνωση και ο εκμοντερνισμός των πλατειών της πόλης και η ισχυροποίηση της ιδιομορφίας της (Roguska, 2016).

Την ίδια περίοδο, στα πλαίσια της προβολής της ταυτότητας της Βαρσοβίας, αποφασίστηκε να αναδειχθούν τα μεσαιωνικά τείχη της πόλης. Το 1936 έγιναν τα πρώτα σχέδια για την προβολή τμήματος των οχυρωματικών εγκαταστάσεων της παλιάς πόλης που περιελάμβανε τα τείχη, την τάφρο και τον πύργο (*Barbican*¹⁷) (Εικόνα 17). Συγκεκριμένα, αποφασίστηκε η διατήρηση των κτιρίων στα οποία είχε ενσωματωθεί η εσωτερική σειρά τειχών με την ταυτόχρονη ανάδειξη των θραυσμάτων στην εξωτερική τους τοιχοποιία (Εικόνα 18). Όσον αφορά την εξωτερική σειρά τειχών (Εικόνα 19) και το *Barbican* (Εικόνα 20), τα ευρήματα αποχρωματώθηκαν και συμπληρώθηκαν σύμφωνα με τις αρχές της ολικής στιλιστικής αποκατάστασης (Herber, 2014). Ταυτόχρονα, αποφασίστηκε και η αξιοποίηση και η ανάδειξη κτιρίων, τα οποία

¹⁷ *Barbican* ονομάζεται ο πύργος που βρίσκεται εκτός της κύριας γραμμής άμυνας και συνδέεται με τα τείχη με ένα περιτοιχισμένο διάδρομο. Η δομή αυτή δεν ήταν ιδιαίτερα διαδεδομένη.



Εικόνα 17 - Το κομμάτι των τειχών που αποκαταστάθηκε, με τμήμα σχεδίου του 1936.



Εικόνα 18 - Ανάδειξη των τειχών στα μέτωπα των κτιρίων από τα οποία αφομοιώθηκαν.



Εικόνα 19 - Η εξωτερική σειρά τειχών και η τάφρος ύστερα από την επέμβαση.



Εικόνα 20 - Η γέφυρα του Barbican που αναστηλώθηκε.

αποτελούσαν σημεία αναφοράς για τους κατοίκους. Αυτά στην πλειοψηφία τους, αποτελούσαν βασιλικές κατοικίες, οι οποίες προέκυψαν από τη συχνή εναλλαγή τοπικών αρχόντων. Στα πλαίσια του εκμοντερνισμού, προτάθηκε η επανάχρηση, διατηρώντας τα εξωτερικά τους κελύφη και η αλλαγή χρήσεων τους με στόχο την κάλυψη των αναγκών της εκάστοτε εποχής.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το ανάκτορο Królewski (Εικόνα 21), που αποτελούσε για χρόνια το σημαντικότερο κτίριο της Βαρσοβίας και βρισκόταν στην αρχή της Βασιλικής Οδού. Συγκεκριμένα, από τις απαρχές της πόλης λειτούργησε ως οχυρό στις όχθες του Βιστούλα για την προστασία της πόλης. Έπειτα, τον 14^ο αιώνα, με τη μεταφορά του Στέμματος στην πόλη, οι Δούκες της Μασοβίας μετέτρεψαν το φρούριο σε κάστρο και για τους επόμενους αιώνες αποτέλεσε διοικητική έδρα. Εξίσου σημαντικό ήταν το Σαξονικό παλάτι (Εικόνα 22), που δημιουργήθηκε το 1748 για να προβάλει την δύναμη του μονάρχη. Ειδικότερα, αποτέλεσε τμήμα της πρώτης πολεοδομικής απόπειρας της Πολωνίας, με τη δημιουργία του άξονα Os Saska (βλέπε σελίδα 32). Κατά την περίοδο 1925 μέχρι το 1937 λειτουργούσε ως αρχηγείο των ενόπλων δυνάμεων (ZAMEK KRÓLEWSKI W WARSZAWIE - MUZEUM Rezydencja Królów i Rzeczypospolitej).



Εικόνα 21 - Το ανάκτορο Krolewski, το 1869.



Εικόνα 22 - Το Σαξονικό παλάτι, τον 17^ο αιώνα.



Εικόνα 23 - Το παλάτι Ujazdowski, το 1939.



Εικόνα 24 - Το παλάτι Namiestnikowski, στις αρχές του 19^{ου} αιώνα.



Εικόνα 25 - Το παλάτι Kazimierowski, το 1939.

Ακόμα, υπήρχαν αρκετές κατοικίες ευγενών και ανάκτορα επί της Βασιλικής Οδού που απέκτησαν διαφορετικές χρήσεις με το πέρασμα των χρόνων και προσαρτήθηκαν στη δημόσια περιουσία. Ένα από αυτά, στο τέλος της Βασιλικής Οδού, είναι το παλάτι Ujazdowski (Εικόνα 23). Το 1624 κατασκευάστηκε ως θερινή κατοικία του βασιλιά, ενώ από τις αρχές του 19^{ου} αιώνα στέγασε το στρατιωτικό νοσοκομείο. Επίσης, το παλάτι Namiestnikowski (Εικόνα 24) ολοκληρώθηκε το 1646 και αποτέλεσε κατοικία για τους πιο εύπορους και σημαντικούς ανθρώπους της εποχής¹⁸. Από τα τέλη του 18^{ου} αιώνα αποτέλεσε χώρο έκφρασης των καλλιτεχνικών ρευμάτων της πόλης. Άλλη μία θερινή βασιλική κατοικία ήταν το παλάτι Kazimierowski (Εικόνα 25) που ανοικοδομήθηκε το 1641. Το 1814 αποφασίστηκε να στεγάσει το πρώτο πανεπιστήμιο της Πολωνίας (Wikipedia, 2006).

Σημαντικά ακόμα για τη δημόσια ζωή ήταν και τα θρησκευτικά κτίρια. Ο πρώτος σημαντικός ναός εντός των τειχών κατασκευάστηκε το 1380, σε ρυθμό ροκοκό και αφιερώθηκε στον Άγιο Μαρτίνο (Wikipedia, 2006). Το 1390 ξεκίνησε η κατασκευή του Καθεδρικού ναού της πόλης, του Αγίου Ιωάννη του Βαπτιστή, που ενώ αρχικά ήταν μασσοβικού γοθικού ρυθμού, μετά από πολλές αλλαγές μεταποιήθηκε σε αγγλικού αναγεννησιακού γοθικού ρυθμού (Wikipedia, 2009). Ο τελευταίος ναός που κατασκευάστηκε εντός των τειχών ήταν ο ναός του Ιησουητικού τάγματος που κατασκευάστηκε μετά από εντολή του βασιλιά το 1609, σε μανιεριστικό ρυθμό. Επίσης σημαντικό ήταν το παράδειγμα της Αγίας

¹⁸ Το 1807 ο Napoleon Bonaparte επισκέφθηκε μια έκθεση τέχνης στο ανάκτορο, το 1815 διέμεινε στο κτίριο ο Τσάρος της Ρωσίας Αλέξανδρος ο Α', ενώ το 1818 φιλοξένησε τον Frederic Chopin.

Άννας (Εικόνα 26), που κατασκευάστηκε το 1454 σε γοθικό ρυθμό και αποτέλεσε την πρώτη καθολική εκκλησία της πόλης (Wikipedia, 2007). Το 1901 ξεκίνησε η κατασκευή της εκκλησίας του Αγίου Σωτήρος (Εικόνα 27), σε πολωνικού αναγεννησιακού και μπαρόκ ρυθμού, επί της πλατείας Zbawiciela, η οποία ολοκληρώθηκε λόγω οικονομικών δυσχερειών το 1927 (Wikipedia, 2010). Τα εκκλησιαστικά κτίρια αποτελούσαν ως και τον 20^ο αιώνα έναν τρόπο έκφρασης των αρχιτεκτονικών τάσεων της εκάστοτε εποχής.

Η Βαρσοβία αποτέλεσε από τη δημιουργία της μια σημαντική πόλη με πλούσια πολιτιστικά χαρακτηριστικά που εκφραζόταν μέσα από τα κτίριά της. Τα σημαντικά της κτίρια κάλυπταν πλήρως το φάσμα των αρχιτεκτονικών ρυθμών και τύπων, από ρωμανικά ως εκλεκτικιστικά και νεοκλασικά. Η πόλη αποτέλεσε λόγω της σημασίας της, χώρο εφαρμογής πρωτοποριακών για την εποχή τους, πολεοδομικών επεμβάσεων. Αυτά είχαν σαν αποτέλεσμα την δημιουργία μιας δομημένης ιστορικής καταγραφής του πολωνικού πολιτισμού.



Εικόνα 26 - Η εκκλησία της Αγίας Άννας, το 1939.



Εικόνα 27 - Η πλατεία και η εκκλησία του Αγίου Σωτήρος, το 1939.

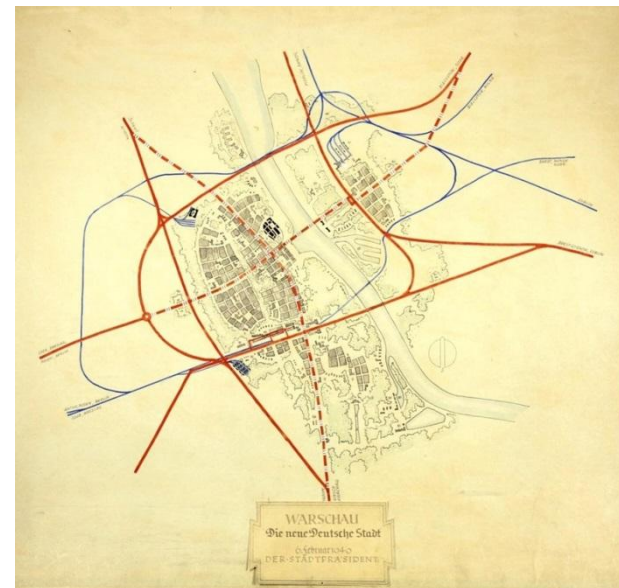


2. Η περίοδος της γερμανικής κατοχής [1939-1945]

2.1 Η καταστροφή ως μέσο εξάλειψης της εθνικής ταυτότητας

Στο απόγειο της ακμής της Πολωνικής πρωτεύουσας, τα γερμανικά στρατεύματα δημιουργούσαν σχέδια για την βίαιη και απόλυτη ισοπέδωση και τελικά προσάρτηση της Ανατολικής Ευρώπης στην Γερμανική Αυτοκρατορία. Το σχέδιο αυτό ονομαζόταν Generalplan Ost (Γενικό σχέδιο για την Ανατολή) και αποτελούσε μια λεπτομερή μελέτη για την φυλετική σύσταση μίας «αρείας» Ευρώπης και την αναδιαμόρφωση των σημαντικών πόλεων αυτής. Πρώτο βήμα στην υλοποίηση αυτού του σχεδίου ήταν η εναέρια εισβολή στην Πολωνία (Εικόνα 29), το 1939, και η ολοκληρωτική καταστροφή της πρωτεύουσάς της, γεγονός που πυροδότησε τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο (Wikipedia, 2003). Συγκεκριμένα, για την Βαρσοβία υπήρχαν ήδη από το 1939 σχέδια που προέβλεπαν την ισοπέδωση της υφιστάμενης πόλης και την ανέγερση μίας νέας, τυπικής γερμανικής επαρχιακής πόλης στη θέση της υφιστάμενης. Το τελικό σχέδιο που διαμορφώθηκε το 1942, ονομαζόταν «Die neue Deutsche Stadt Warschau» (Η νέα Γερμανική Πόλη της Βαρσοβίας) (Εικόνα 28) και αποτελούσε έργο του Friedrich Rabst¹⁹. Το σχέδιο αυτό προέβλεπε την δημιουργία μίας πόλης με μέγιστο πληθυσμό 130,000 «καθαρόαιμων» Γερμανών στην αριστερή όχθη του ποταμού Βιστούλα και εγκαταστάσεις για την στέγαση και διατήρηση 80,000 Πολωνών που θα εργάζονταν ως σκλάβοι στην ανατολική πλευρά του ποταμού (Barucki, 2014). Ακόμα, η πόλη θα

¹⁹ Τα αρχικά σχέδια ήταν έργο των Hubert Gross και Otto Nummerger και οριστικοποιήθηκαν από τον ίδιο τον Rabst το 1942.



Εικόνα 28 – Το σχέδιο της «Νέας Γερμανικής Πόλης της Βαρσοβίας».



Εικόνα 29 – Ο εναέριος βομβαρδισμός της Βαρσοβίας, το 1939.



Εικόνα 30 - Το ανάκτορο Krolewski τυλιγμένο στις φλόγες, το 1939.

φιλοξενούσε την άρχουσα γερμανική τάξη, λειτουργώντας ως σημαντικός κόμβος μεταφορών προς την Ανατολή. Για την δημιουργία του χώρου που απαιτούσε το εν λόγω εγχείρημα, η Βαρσοβία βομβαρδίστηκε εκτενώς τόσο με εκρηκτικές όσο και με εμπρηστικές βόμβες.

Για την ολοκληρωτική καταστροφή της πόλης ακολουθήθηκε μία σειρά από στρατηγικά βήματα. Αρχικά η πόλη χωρίστηκε σε τομείς και τα γωνιακά κτίσματα αριθμήθηκαν. Στα περισσότερα κτίρια και μνημεία τοποθετούνταν επιγραφές που υπεδείκνυαν την ημερομηνία κατεδάφισής τους. Στο πλαίσιο της καταστολής του πνεύματος εθνικής αντίστασης των κατοίκων, δόθηκε έμφαση στην άμεση καταστροφή οποιωνδήποτε στοιχείων προέβαλαν τον πολωνικό πολιτισμό²⁰. Επόμενο στρατηγικό βήμα ήταν ο σχηματισμός ειδικών ομάδων «κατεδάφισης και εκμηδενισμού» που είχαν σκοπό την εκπόνηση του σχεδίου, κτίριο προς κτίριο, χρησιμοποιώντας νάρκες, εκρηκτικά και φλογοβόλα (Εικόνα 30). Πίσω από την καλά οργανωμένη και ολοκληρωτική ισοπέδωση της πολωνικής πρωτεύουσας υπέβοσκε το μίσος και η απέχθεια του Φύρερ απέναντι στην πολωνική ιστορία και κουλτούρα (Wikipedia, 2007).

2.2 Η αντίσταση και οι προσπάθειες διάσωσης της εθνικής ταυτότητας

Αντιμέτωποι με την πλήρη εξάλειψη της ταυτότητάς τους, οι κάτοικοι της Βαρσοβίας οργάνωσαν το πιο ισχυρό κίνημα αντίστασης κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Η Πολωνική Αντίσταση

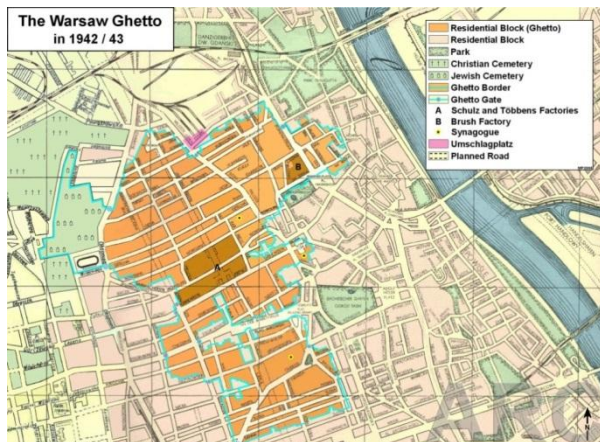
²⁰ Από το 1935, ομάδες γερμανών επιστημόνων είχαν καταγράψει τα σημαντικά κτίρια και μνημεία της πόλης που είχαν ιστορική σημασία για τους Πολωνούς, ενώ μετά την εισβολή χρησιμοποίησαν και την δουλειά του καθηγητή Viktor Oskar Sosnowski που ανέλυε το σύστημα δικτύων και δρόμων της περιοχής.

μπορεί να αναλυθεί σε δύο σκέλη, στην απόπειρα καταγραφής και διάσωσης των πολιτισμικών στοιχείων της χώρας και στην στρατιωτική απόκρουση και υπονόμευση των ναζιστικών δυνάμεων.

Κατά τη διάρκεια του πολέμου, αυτοσυστάθηκαν ομάδες αρχιτεκτόνων και πολεοδόμων που αποσκοπούσαν στην αποτύπωση ιστορικών χώρων και μνημείων και στη δημιουργία προτάσεων για την ανοικοδόμηση της πόλης, όταν αυτή θα απελευθερωνόταν. Οι ομάδες αυτές οργανώθηκαν σε τρία βασικά κέντρα όπου και λειτουργούσαν με μυστικότητα, ορίζοντας ταυτόχρονα συγκεκριμένους τομείς μελέτης για την κάθε μία. Ένα από αυτά, ήταν το Πολεοδομικό Τμήμα του Δημοτικού Συμβουλίου με επικεφαλής τον Stanislaw Rozanski. Τα μέλη του συνεργάζονταν με το Γραφείο Χωροταξικού Σχεδιασμού²¹ και είχαν συστήσει μία επιτροπή Πολεοδομικού σχεδιασμού, καθοδηγούμενη από τον καθηγητή Tadeusz Tolwinski. Το κέντρο αυτό ασχολήθηκε με τις πορείες συνδέσεων και τους δημόσιους υπαίθριους χώρους, όπως οι πλατείες (Diefendorf, 1990).

Ο καθηγητής Tolwinski ήταν ταυτόχρονα υπεύθυνος για την ομάδα σχεδιασμού που είχε συσταθεί στην Αρχιτεκτονική Σχολή του Πολυτεχνείου της πόλης. Από την αρχή της γερμανικής κατοχής, οι κατακτητές είχαν δείξει τις προθέσεις τους για την Βαρσοβία, υποβαθμίζοντας τη Σχολή σε δευτερεύουσα εκπαίδευση για την πώληση κτιρίων. Το γεγονός αυτό οδήγησε τον Tolwinski να δουλεύει κρυφά με τους φοιτητές του, που ασχολήθηκαν με τα δημόσια κτίρια της πόλης. Στην ίδια ομάδα συμμετείχαν και μέλη του Ινστιτούτου Πολωνικής Αρχιτεκτονικής με συντονιστή τον καθηγητή Jan Zachwatowicz. Για την

²¹ Επικεφαλής του γραφείου ήταν οι Jan Chmielewski και Kazimierz Lier.



Εικόνα 31 - Η περιοχή του Γκέτο της Βαρσοβίας και οι χρήσεις εντός αυτού.



Εικόνα 32 - Άποψη μίας εκ των εισόδων του Γκέτο, το 1943.

επίτευξη των στόχων της ομάδας, ο Zachwatowicz και οι συνεργάτες του χρησιμοποίησαν ανορθόδοξες μεθόδους, όπως την εκπαίδευση φοιτητών με πρόφαση άλλα μαθήματα και την διεξαγωγή αρχιτεκτονικών διαγωνισμών με παραπονημένες ημερομηνίες. Ένα από τα σημαντικότερα παράγωγα του κέντρου αυτού ήταν η δημιουργία ενός καταλόγου που περιλάμβανε τα σχέδια όλων των ιστορικών μνημείων της Βαρσοβίας. Το σημαντικό αυτό έργο αποφασίστηκε να φυλαχτεί σε ένα μοναστήρι της πόλης Piotrkow, με σκοπό την χρήση του για την μετέπειτα ανοικοδόμηση της παλιάς πόλης.

Το σημαντικότερο από τα κέντρα ήταν το Γραφείο Αρχιτεκτονικής και Πολεοδομίας, του οποίου επικεφαλής ήταν αρχικά ο αρχιτέκτονας Szymon Syrkus. Κατά την περίοδο της γερμανικής κατοχής, ο Syrkus αιχμαλωτίστηκε²² και τον διαδέχτηκαν οι Roman Piotrowski και η Helen Syrkus. Η ομάδα τους ασχολήθηκε με τον σχεδιασμό χώρων κατοικίας και ειδικότερα συγκροτημάτων κοινωνικής κατοίκησης, αλλά και με τον σχεδιασμό ζωνών εργασίας και κυρίως στον τομέα της βιομηχανίας. Για την εξασφάλιση του βέλτιστου αποτελέσματος, οι αρχιτέκτονες στρατολόγησαν επιστήμονες από διάφορες ειδικότητες. Εκτός από τα κέντρα αυτά, σημαντική ήταν και η συμβολή αυτόνομων ομάδων αρχιτεκτόνων που προετοίμασαν την κεντρική ιδέα του πολεοδομικού σχεδίου²³ (Diefendorf, 1990).

Την ίδια περίοδο, οι Γερμανοί είχαν ήδη αρχίσει τις διαδικασίες «εθνικής κάθαρσης» από την εβραϊκή κοινότητα της πόλης, όπως

²² Ο Szymon Syrkus παρέμεινε αιχμάλωτος στο στρατόπεδο εξόντωσης Auschwitz κατά την περίοδο 1942-1945 και μετά την απελευθέρωσή του συνέχισε την δουλειά του ως σημαντικός αρχιτέκτονας της χώρας.

²³ Βασικοί παράγοντες των ομάδων αυτών ήταν οι Zygmunt Skipniewski, Stanislaw Dziewulski και Kazimierz Marczewski.

πρότασσε η ναζιστική ιδεολογία. Για την επίτευξη αυτού του σκοπού, δημιούργησαν το Εβραϊκό Γκέτο, περιφράσσοντας τα όρια της παλιάς πόλης στα ανατολικά (Εικόνα 31) με τείχη ύψους τριών μέτρων (Εικόνα 32) (Lisciotto & Webb, 2015). Η περιοχή που επιλέχθηκε, συνολικής έκτασης 3.3 τετραγωνικών χιλιομέτρων, στέγασε στο απόγειό της 460,000 άτομα ανάγοντάς την στο μεγαλύτερο Γκέτο της Ευρώπης. Το 1942, οι Γερμανοί κατακτητές εξόντωσαν πάνω από το μισό πληθυσμό του στρατοπέδου συγκέντρωσης²⁴, ωθώντας τους εναπομείναντες αιχμαλώτους να εξεγερθούν, το 1943, σε μία τελική προσπάθεια απελευθέρωσης. Η εξέγερση καταπνίγηκε από το Ναζιστικό στρατό, ο οποίος ισοπέδωσε όλο το βόρειο τμήμα του Γκέτο (Εικόνα 33), επισφραγίζοντας την εξάλειψη της εβραϊκής κοινότητας της Βαρσοβίας με την καταστροφή της Μεγάλης Συναγωγής (Teunissen, 2011).

Τον επόμενο χρόνο, υπό τις προτροπές της Σοβιετικής Ένωσης, το Πολωνικό Αντιστασιακό Μέτωπο οργάνωσε την μεγαλύτερη επιχείρηση απελευθέρωσης κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Το αρχικό σχέδιο ήταν η κατάληψη στρατηγικών θέσεων της Βαρσοβίας, με σκοπό το διωγμό των Ναζιστικών στρατευμάτων και εν τέλει την ενίσχυση του αγώνα του Ανατολικού Μετώπου κατά των δυνάμεων του Άξονα. Η επιχείρηση θα ολοκληρωνόταν με την άφιξη του Κόκκινου Στρατού από τα ανατολικά, ωστόσο αυτό δεν πραγματοποιήθηκε ποτέ, καθώς η ηγεσία της Σοβιετικής Ένωσης επιθυμούσε την αποτυχία της εξέγερσης²⁵ έτσι ώστε η κατάληψη και



Εικόνα 33 - Το ισοπεδωμένο βορειοδυτικό τμήμα του Γκέτο, το 1945.

²⁴ Μόνο μέσα σε δύο μήνες εξοντώθηκαν στο στρατόπεδο εξόντωσης Treblinka περίπου 280,000 Εβραίοι, αφήνοντας τελικά περίπου 63,000 επιζώντες λίγο πριν την εξέγερση. Κατά την περίοδο των μαχών σκοτώθηκαν 13,000 άνθρωποι ενώ οι περισσότεροι από τους υπολοίπους οδηγήθηκαν στην Treblinka.

²⁵ Η ηγεσία του Πολωνικού Αντιστασιακού Μετώπου υποστήριζε καπιταλιστικές ιδεολογίες, ενώ η Σοβιετική Ένωση, που υπό τις διαταγές του Ιωσήφ Στάλιν το 1939 είχε εισβάλει στην



Εικόνα 34 - Η παλιά πόλη της Βαρσοβίας πριν και μετά την καταστροφή της.

ολοκληρωτική προσάρτησή της Βαρσοβίας σε αυτή να είναι ανεμπόδιστη. Το γεγονός αυτό οδήγησε στον αφανισμό των αντιστασιακών στρατευμάτων και σφράγισε την μοίρα της πόλης, καθώς οδήγησε στην ισοπέδωση της με εντεταμένους ρυθμούς (Meng, 2011).

2.3 Ο απολογισμός και ο απόηχος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου

Η Βαρσοβία υπέστη εκτενέστατες ζημιές κατά την διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, αφού το 60% του πληθυσμού της σκοτώθηκε, το 80% των κτιρίων της ισοπεδώθηκε και η επιφάνειά της μειώθηκε κατά 38% (Meng, 2011). Μία από τις σοβαρότερες απώλειες του πολέμου ήταν το πλήγμα που δέχθηκε η πολιτιστική κληρονομιά της χώρας, αφού η Βαρσοβία, ούσα η μεγαλύτερη πόλη και πρωτεύουσά της Πολωνίας, συγκέντρωνε την πλειοψηφία των μνημείων και των ιστορικών κειμηλίων της. Τα περισσότερα από αυτά συγκεντρώνονταν στην Παλιά Πόλη της Βαρσοβίας, η οποία καταστράφηκε ολοσχερώς (Εικόνα 34-35) (Diefendorf, 1990).

Κατά την περίοδο της γερμανικής κατοχής καταστράφηκαν πολλά σημαντικά δημόσια κτίρια στην πόλη (Πίνακας 1), μεταξύ των οποίων ήταν κτίρια διοίκησης, το Πανεπιστήμιο και το Πολυτεχνείο της χώρας αλλά και η Εθνική Βιβλιοθήκη, της οποίας οι συλλογές κάηκαν και λεηλατήθηκαν, ενώ ταυτόχρονα, οι γέφυρες της πόλης καταστράφηκαν (Εικόνα 36-37). Όλα αυτά αποτέλεσαν σημαντική

Πολωνία ταυτόχρονα με τους Γερμανούς, επιθυμούσε να θέσει την χώρα υπό την σφαίρα επιρροής της, ιδεολογικά.

τροχοπέδη στην ανάκαμψη τόσο του κράτους όσο και της ίδιας της πόλης, ενώ αποτέλεσαν σοβαρό πλήγμα για τον πολωνικό πολιτισμό.

Τύπος κτιρίου	Αριθμός κατεστραμμένων κτιρίων
κατοικίες και εμπορικά	10,455
ιστορικά κτίρια	923
εκκλησίες	25
βιβλιοθήκες	14
σχολεία	145

Πίνακας 1- Ο πίνακας των κατεστραμμένων κτιρίων της Βαρσοβίας.



Εικόνα 35 - Η κεντρική εμπορική πλατεία Rynek της παλιάς πόλης, τον 19^ο αιώνα και αμέσως μετά την καταστροφή της, το 1940.



Εικόνα 36 - Τρισδιάστατη απεικόνιση των κατεστραμμένων γεφυρών του Βιστούλα - Έκθεμα του Μουσείου της Βαρσοβιανής Επανάστασης της Πόλης.



Εικόνα 37 - Τρισδιάστατη συνολική άποψη της κατεστραμμένης πόλης - Έκθεμα του Μουσείου της Βαρσοβιανής Επανάστασης της Πόλης.



3. Η μεταπολεμική περίοδος και η σύγχρονη πόλη

3.1 Οι πρώτες πολεοδομικές απόπειρες για την ανοικοδόμηση της Βαρσοβίας

Τον Ιανουάριο του 1945 ο Κόκκινος Στρατός απελευθέρωσε την ισοπεδωμένη πλέον Βαρσοβία, διαμηνύοντας έτσι μία νέα περίοδο στην πολιτική ζωή της Πολωνίας. Ήδη από την 1^η Ιανουαρίου του 1945 είχε εγκατασταθεί από την Σοβιετική Ένωση μία ιδεολογικά υποκείμενη σε αυτή προσωρινή κυβέρνηση, αγνοώντας την καπιταλιστικών πεποιθήσεων εξόριστη κυβέρνηση²⁶. Η πολιτική κατάσταση στη χώρα επικυρώθηκε από την Συνθήκη της Γιάλτας κατά την οποία προσαρτήθηκαν στην Πολωνία εδάφη που έως τότε κατείχε η Γερμανία. Στις ραγδαίες εξελίξεις του νεοσύστατου κράτους, ηγετικό ρόλο έπαιξε το Εργατικό Κόμμα της Πολωνίας. Η σημαντικότερη απόφαση που πάρθηκε από την κυβέρνηση ήταν να παραμείνει η Βαρσοβία πρωτεύουσα της χώρας παρά την εκτεταμένη καταστροφή της. Η απόφαση αυτή κατέστησε αναγκαία την άμεση ανοικοδόμηση της πόλης (Diefendorf, 1990).

Αυτό κατέστη εφικτό λόγω της ύπαρξης των προσχεδίων που είχαν συνταχθεί ήδη από την περίοδο της γερμανικής κατοχής. Οι συντελεστές των σχεδίων αυτών, που αποτελούσαν και τον πυρήνα του πολωνικού μοντέρνου κινήματος, επάνδρωσαν το Γραφείο

²⁶ Η δημοκρατικά εξελεγμένη προπολεμική κυβέρνηση είχε διαφύγει κατά την περίοδο της γερμανικής κατοχής στο Λονδίνο, από όπου και προσπαθούσε να οργανώσει τα αντιστασιακά κινήματα.



Εικόνα 38 - Σήμανση του BOS, που χαρακτηρίζει το κτίριο ως μνημείο για την προστασία και διατήρησή του.

Ανοικοδόμησης της Πρωτεύουσας (BOS)²⁷ με επικεφαλής τον Roman Piotrowski. Το BOS διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο τόσο στο σχεδιασμό της νέας πόλης, όσο και στην αρχιτεκτονική εφαρμογή των ριζοσπαστικών, αριστερών τους πεποιθήσεων (Meng, 2011). Εκτός, όμως, από τους πολυάριθμους αρχιτέκτονες και πολεοδόμους που συνεισέφεραν, υπήρχε επίσης και ένα πολυάριθμο ανθρώπινο δυναμικό ποικίλων ειδικοτήτων, κάποιοι εκ των οποίων κατέγραφαν και αξιολογούσαν την υπάρχουσα κατάσταση των κτιρίων της πόλης (Εικόνα 38). Στα πλαίσια αυτών των εργασιών έπρεπε πρώτα να καθαριστούν τα διάφορα τμήματα της πόλης από βόμβες, νάρκες και χαλάσματα, διαδικασία που αποτέλεσε το πρώτο βήμα στην ανοικοδόμηση της πόλης.

Το BOS χρησιμοποίησε ως υπόβαθρο το σχέδιο με τίτλο «Λειτουργική Βαρσοβία» (βλέπε σελίδα 41) που συντάχθηκε το 1934 και αντιπροσώπευε τις ιδέες του CIAM (Herperle, 2015). Το πρωταρχικό μέλημα των σχεδιαστών ήταν η αντιμετώπιση των χωρικών προβλημάτων που δημιουργούνται σε μία βιομηχανική πόλη, λόγω των αντικρουόμενων χρήσεων της. Ως λύση σε αυτά τα προβλήματα προτάθηκε η δημιουργία ευδιάκριτων ζωνών κατοικίας, εργασίας και ελεύθερων χώρων τα οποία θα συνδέονταν με ένα εκτεταμένο δίκτυο συνδέσεων και μετακίνησης (Diefendorf, 1990).

Εκείνη την περίοδο ανακύπτει έντονος προβληματισμός γύρω από το θέμα της αστικής πυκνότητας εντός της μοντέρνας πρωτεύουσας, ένα ζήτημα που οι πολεοδόμοι προσπάθησαν να επιλύσουν με τον καταμερισμό του πληθυσμού σε ζώνες κατοικίας διαφορετικών πυκνοτήτων. Συγκεκριμένα, είχαν σχεδιαστεί τρεις

²⁷ Biuro Odbudowy Stolicy

διαφορετικές κλίμακες οικιστικών μονάδων, που θα καθόριζαν και τις αρχιτεκτονικές μορφές εντός της πόλης. Η μεγάλη κλίμακα θα περιλάμβανε οικιστικά συγκροτήματα που το καθένα θα περιείχε κοινοτικό κέντρο, δημόσια βιβλιοθήκη, κέντρο υγείας, χώρους άθλησης, δημόσιες υπηρεσίες και καταστήματα, ενώ θα αποτελούσε κατοικία για 30,000 έως 60,000 κατοίκους. Η μεσαία κλίμακα θα περιείχε οικιστικά συγκροτήματα έως 10,000 κατοίκων με σχολεία, κοινοτικό κέντρο και μερικά καταστήματα. Η μικρή κλίμακα θα περιελάμβανε μονοκατοικίες με συνολικό πληθυσμό εντός γειτονιάς έως 2,000 άτομα. Η διαστρωμάτωση αυτή αποσκοπούσε στη δημιουργία ενός αισθήματος κοινωνικής ενότητας μεταξύ των κατοίκων, απαραίτητο για την εδραίωση του νέου πολιτεύματος.

Οι πολιτικές πεποιθήσεις των σχεδιαστών εκφράζονται μέσα από τη σχέση που δημιουργούν μεταξύ του κατοίκου-εργάτη και της πόλης. Μία έκφραση των πεποιθήσεων αυτών, είναι ο σχεδιασμός των εργατικών κατοικιών κοντά στον χώρο εργασίας και όχι στα περίχωρα όπως στην καπιταλιστική πόλη. Μία ακόμη έκφραση προκύπτει από το δίκτυο ελευθέρων χώρων, το οποίο θα οργανωνόταν γύρω από τις κατοικίες και θα αποτελούταν από δημόσιες πλατείες και πράσινες εκτάσεις που θα κάλυπταν τις ανάγκες των κατοίκων της.

Στο πλαίσιο της διατήρησης της ιστορικής ταυτότητας αλλά και του εκσυγχρονισμού της Βαρσοβίας, έγινε πρόταση τα κτίρια εντός του κέντρου της πόλης να διαχωρίζονται με βάση τις αρχιτεκτονικές μορφές και χρήσεις. Ένα κομμάτι θα αποτελούσαν ανακατασκευασμένα, μεμονωμένα κτίρια από την παλιά πόλη διατηρώντας τη μεσαιωνική αρχιτεκτονική τους, που υποδεικνύει και τη μακρά ιστορία της. Από τους μοντερνιστές αρχιτέκτονες του γραφείου, μία ολοκληρωμένη επανοικοδόμηση θεωρήθηκε αναχρονιστική αναφορά στο παρελθόν,



Εικόνα 39 – Το μοναδικό διασωθέν τμήμα του σαξονικού παλατιού το 1945 και η αποκατάσταση του για τη δημιουργία μνημείου.

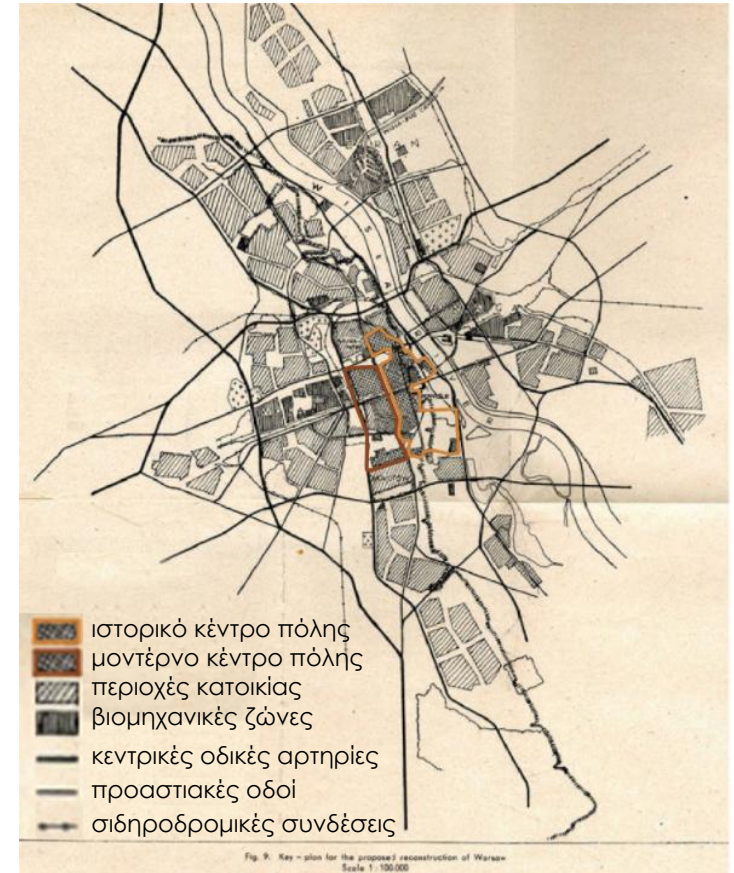
ωστόσο συγκεκριμένα κτίρια-σύμβολα θεωρήθηκαν απαραίτητα για την ενδυνάμωση της εθνικής ταυτότητας. Άλλο ένα τμήμα του κέντρου θα αποτελούσαν τα κτίρια του 19^{ου} αιώνα που αποτελούν κατά τους αρχιτέκτονες του ΒΟΣ το μεταίχμιο μεταξύ της ιστορικής μορφής της πόλης και τη σύγχρονη ιστορία της. Τέλος, οι μοντερνιστές πολεοδόμοι οραματίζονταν ένα εμπορικό και βιομηχανικό κέντρο που θα διαμορφώνεται με ουρανοξύστες και θα αποτελεί το κέντρο των δραστηριοτήτων της σύγχρονης Βαρσοβίας (Moranászky & Hopfengärtner, 2015).

Παράλληλα, η προσωρινή κομμουνιστική κυβέρνηση προωθούσε την ανοικοδόμηση της πόλης μέσα από διάφορες ενέργειες, με απώτερο σκοπό την εξοικείωση των πολωνών με το νέο επιβεβλημένο πολίτευμα. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα ήταν η έκθεση «Warsaw Accuses»²⁸ που σκοπό είχε την προβολή της έκτασης της καταστροφής της πολωνικής πρωτεύουσας σε αντιπαράθεση με τη προπολεμική μορφή της, καταγγέλλοντας καθαυτό τον τρόπο τα εγκλήματα που διαπράχθηκαν ενάντια στον πολωνικό λαό (Meng, 2011). Εκείνη την περίοδο κατασκευάστηκαν πληθώρα μνημείων για τη δημιουργία εθνικής μνήμης αλλά και ως φόρος τιμής στους νεκρούς του πολέμου. Μερικά χαρακτηριστικά παραδείγματα ήταν η ανακατασκευή των ερειπίων τμήματος του Σαξονικού Ανακτόρου (Εικόνα 39) που στέγαζε τον Τύμβο του Αγνώστου Στρατιώτη, το Μνημείο των Ηρώων του Γκέτο αλλά και η ανάδειξη των ερειπίων του τείχους που το περιέκλειε (Diefendorf, 1990). Τέλος, η κυβέρνηση προσπάθησε να διευκολύνει την ανοικοδόμηση με το Διάταγμα του Οκτωβρίου του 1945

²⁸ Η έκθεση αυτή πραγματοποιήθηκε το Μάιο του 1945 και έλαβε χώρα στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής.

που προέβλεπε την κρατικοποίηση της γης, εντός των διοικητικών ορίων της πρωτεύουσας, καθιστώντας οποιαδήποτε ριζοσπαστική αλλαγή του αστικού ιστού εφικτή (Moranászky & Hopfengärtner, 2015).

Το 1946 ολοκληρώθηκε και το πρώτο μεταπολεμικό πολεοδομικό σχέδιο του ΒΟΣ (Εικόνα 40), που αφορούσε ολόκληρη τη Βαρσοβία και παρουσιάστηκε στη διεθνή έκθεση «Warsaw Lives Again»²⁹, όπου απέσπασε καλές κριτικές από καταξιωμένους αρχιτέκτονες όπως ο Walter Gropius (Meng, 2011). Η πολιτική ηγεσία της Ανατολικής Ευρώπης, ωστόσο, κατέκρινε πτυχές του σχεδίου που θεωρήθηκε ότι παρέπεμπαν στο αμερικανικό πρότυπο πόλης, γεγονός που καθυστέρησε την εφαρμογή του, επικεντρώνοντας το ενδιαφέρον των αρχών στην Παλιά Πόλη (Moranászky & Hopfengärtner, 2015).



Εικόνα 40 – Το πολεοδομικό σχέδιο του ΒΟΣ, του 1946, που παρουσιάζει τις διαφορετικές ζώνες χρήσεων.

²⁹ Η έκθεση αυτή ήταν η δεύτερη κατά σειρά που πραγματοποιήθηκε στις Η.Π.Α..



Εικόνα 41– Μεσαιωνικά ευρήματα των πρώτων ανασκαφών στην Παλιά Πόλη.



- κτίρια που δε θα ανεγερθούν
- ιστορικά κτίρια που θα ανοικοδομηθούν
- εκκλησίες που θα ανοικοδομηθούν
- μοναστήρια και σχολεία που θα ανοικοδομηθούν
- σύγχρονα κτίρια που θα ανοικοδομηθούν
- νέα κτίρια και προσθήκες στα παλαιότερα

Εικόνα 42 – Χάρτης αξιολόγησης των κτιρίων της παλιάς πόλης για ανοικοδόμηση, του 1994

3.2 Η Παλιά Πόλη και η αποκατάσταση της ιστορικότητας

Για την ταχεία ανέγερση των μνημείων της πόλης, είχε δημιουργηθεί εντός του ΒΟΣ, ένα παράρτημα που ασχολούταν αποκλειστικά με την αποκατάσταση του χαρακτήρα του ιστορικού κέντρου, σημαντικά μέλη του οποίου ήταν οι αρχιτέκτονες Piotr Biegański και Jan Zachwatowicz. Αρχικό μέλημα αυτών ήταν η περισυλλογή των κατακείμενων αρχιτεκτονικών μελών και η καταγραφή τους (Εικόνα 41), για την αξιοποίησή τους ως αρχιτεκτονικά πρότυπα (Diefendorf, 1990). Το δεύτερο στάδιο των εργασιών τους, ήταν η μελέτη των σχεδίων καταγραφής της προπολεμικής Βαρσοβίας με σκοπό την αξιολόγηση της σημασίας της ανακατασκευής του εκάστοτε κτιρίου. Με αυτό τον τρόπο, στην προσπάθεια ανάδειξης της μεσαιωνικής πόλης, καθώς και στη βελτίωση των συνθηκών ζωής εντός αυτής, πλήθος κτιρίων χαρακτηρίστηκε ασύμβατο με τις προθέσεις των σχεδιαστών-αποκαταστατών (Εικόνα 42). Συγκεκριμένα, κύρια πρόθεσή τους ήταν η δημιουργία ενός οργανωμένου δικτύου πρασίνου, το οποίο θα ενοποιούσε τα εσωτερικά των οικοδομικών τετραγώνων με μία ζώνη πρασίνου που θα περιέκλειε το μεσαιωνικό τμήμα της παλιάς πόλης και θα κατέληγε σε γραμμικά πάρκα στις όχθες του Βιστούλα. Κεντροβαρικό ρόλο στην πρόταση αυτή, έπαιξε η ανάδειξη των μεσαιωνικών οχυρώσεων της πόλης, ανάμεσα στις οποίες θα εκτεινόταν η ζώνη πρασίνου που θα λειτουργούσε ως δημόσιος χώρος εκτόνωσης των κατοίκων, αλλά και η πλήρης πεζοδρόμηση των δρόμων εντός αυτής (Εικόνα 43) (Herber, 2014).

Σε σχέση με την προπολεμική προσέγγιση του ζητήματος της ανάδειξης των τειχών της πόλης, η πρόταση που διατυπώθηκε το 1945 ήταν αρκετά πιο ριζοσπαστική. Ειδικότερα, αποφασίστηκε η επαναφορά της εικόνας των τειχών σε μία υποτιθέμενη προγενέστερη μορφή. Πρόκειται για μία απόπειρα ολικής στιλιστικής αποκατάστασης των εσωτερικών και εξωτερικών τειχών (Εικόνα 43), των οχυρωματικών πύργων και του Barbican (Εικόνα 44), που βασίστηκε στις αρχικές τους χαράξεις (Herber, 2014).

Το πρώτο σημαντικό έργο που ανέλαβε το παράρτημα του BOS ήταν η τμηματική αποκατάσταση της οδού που συνέδεε την Παλιά Πόλη με το ανάκτορο Ujazdowski. Οι εργασίες ξεκίνησαν με τη διαδρομή που συνέδεε την Παλιά με τη Νέα Πόλη, συνεχίζοντας με την οδό Krakowskie Przedmieście, κύριο χαρακτηριστικό της οποίας ήταν η ανακτορική αρχιτεκτονική και ολοκληρώθηκαν αργότερα με την αποκατάσταση της οδού Nowy Świat. Ο σκοπός αυτών των αποκαταστάσεων ήταν η επαναφορά της ατμόσφαιρας της πόλης και του μοναδικού χωρικού της χαρακτήρα, ως μέσο δημιουργίας ενός συναισθηματικού δεσμού μεταξύ των κατοίκων και της ανοικοδομημένης πόλης (Diefendorf, 1990).

Για την αποκατάσταση της μορφής των δρόμων και των μετώπων τους, αλλά και άλλων ιστορικών κτιρίων μέσα στην πόλη, χρησιμοποιήθηκαν οι πίνακες του γνωστού ζωγράφου του 18^{ου} αιώνα Bernardo Bellotto. Παρά τις προσπάθειες πολλών αρχιτεκτόνων κατά τη διάρκεια της κατοχής να καταγραφεί η πόλη για μελλοντικές αποκαταστάσεις, αλλά και το γεγονός ότι τα έργα του Bellotto ήταν γνωστά για τις αποκλίσεις τους από την πραγματικότητα, τα τελευταία επιλέχθηκαν ως πρότυπα για την ανοικοδόμηση της Παλιάς Πόλης. Ο δημιουργός πολλές φορές επέλεγε την ωριοποίηση των αρχιτεκτονικών



- τείχη που θα ανοικοδομηθούν
- υφιστάμενα τείχη που θα αποκατασταθούν
- δίκτυο πρασίνου

Εικόνα 43 - Χάρτης διαμόρφωσης των τειχών με εμφανές και το δίκτυο του πρασίνου, βασισμένο σε χάρτη του 1945.



Εικόνα 44 - Φωτογραφία του 1954 από την ολοκλήρωση του Barbican



Εικόνα 45 - Χαρακτηριστικό παράδειγμα χρήσης των πινάκων του Bellotto ως πηγή για την ανοικοδόμηση κτιρίου. Αριστερά, πίνακας του ζωγράφου, πάνω δεξιά, προπολεμική φωτογραφία του κτιρίου και κάτω δεξιά η τελική του μορφή.

μορφών στο πλαίσιο της παρουσίασης μίας πιο μεγαλειώδους άποψης της πόλης. Αυτές οι εσκεμμένες παρεκκλίσεις, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι ο ζωγράφος έδρασε στην πόλη κατά το απόγειο της πολιτικής της δύναμης, ήταν οι λόγοι για τους οποίους θεωρήθηκε ιδανική για την ανάδειξη της Βαρσοβίας ως μίας αναγεννημένης δύναμης. Για την επίτευξη, όμως, μίας ολοκληρωμένης τρισδιάστατης απεικόνισης των κτιρίων, χρησιμοποιήθηκαν και ιστορικοί πόροι, που προέκυψαν από την καταγραφή των εναπομεινάντων αρχιτεκτονικών μελών (Glendinning, 2013).

Χαρακτηριστικό παράδειγμα της χρήσης των πινάκων του Bellotto ως ιστορικών πηγών ήταν η αποκατάσταση των κτιρίων γύρω από την πλατεία του ανακτόρου Krolewski, από την οποία ξεκινά η Βασιλική Οδός. Με αυτό τον τρόπο, αποκαταστάθηκε η βασιλική «Κατοικία του Ιωάννη», που αποτελούσε ένα από τα μέτωπα της πλατείας (Εικόνα 45). Επιπλέον, αποκαταστάθηκε η Στήλη του Βασιλιά Sigismund, που πλέον αποτελούσε ένα σημαντικό τοπόσημο στην είσοδο της Παλιάς Πόλης (Mersom, 2016).

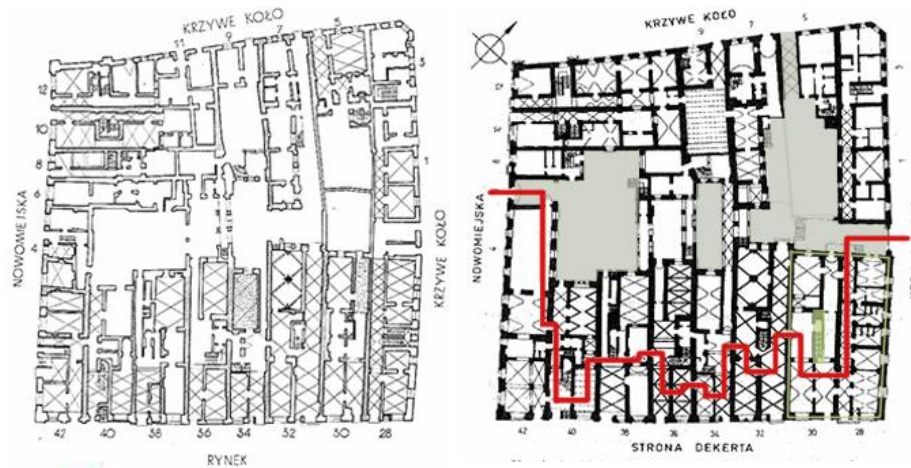
Η ίδια λογική ωραιοποίησης των μορφών ακολουθήθηκε κατά τις αποκαταστάσεις και στις περιοχές τις οποίες ο Bellotto δεν είχε απεικονίσει. Βασιζόμενοι στα σχέδια καταγραφής που είχαν δημιουργηθεί κατά την κατοχή, οι Piotr Biegański και Jan Zachwatowicz σχεδίασαν την πλειονότητα των κτιρίων της παλιάς πόλης. Με βάση αυτές τις αρχές, ανοικοδομήθηκαν τα μέτωπα των κτιρίων που περιέκλειαν την κεντρική πλατεία της Παλιάς Πόλης, Rynek (Εικόνα 46). Οι εργασίες για την αποκατάστασή της ξεκίνησαν το 1947 και ολοκληρώθηκαν το 1953 (Diefendorf, 1990).



Εικόνα 46 – Στο πάνω τμήμα της εικόνας, φαίνεται η προπολεμική μορφή του βορειοδυτικού μετώπου της πλατείας Rynek αλλά και τα εναπομείναντα ερείπια μετά τον πόλεμο, ενώ στο κάτω τμήμα της, παρουσιάζονται τα σχέδια για την ανοικοδόμησή του μετώπου.

Παρά το γεγονός ότι οι όψεις παρέμειναν κατά κύριο λόγο παρόμοιες με τις προπολεμικές μορφές, το εσωτερικό τους προσαρμόστηκε στις σύγχρονες ανάγκες και επιταγές των κατοίκων. Πολλά από τα κτίρια της Παλιάς Πόλης μετατράπηκαν σε κατοικίες για να στεγάσουν την πολιτική και εργατική ελίτ, προβλέποντας συχνά και την ύπαρξη εμπορικών χρήσεων στο ισόγειο (Glendinning, 2013). Σε μεγάλο βαθμό, τα κτίρια ταυτίζονταν με την προηγούμενη μορφή τους ακολουθώντας προϋπάρχουσες χαράξεις, ωστόσο σε πολλές περιπτώσεις αφαιρέθηκαν τοίχοι για να δημιουργηθούν λειτουργικότεροι χώροι. Τέτοιας μορφής επεμβάσεις στη μεγαλύτερη κλίμακα οδήγησαν στην ενοποίηση των ισογείων και κλιμακοστασίων πολλαπλών διαμερισμάτων (Εικόνα 47). Καθ' αυτόν τον τρόπο, αλλοιώθηκε η τυπολογία της μονοκατοικίας που χαρακτήριζε τη παλιά πόλη, καθώς πλέον επικράτησε ένας συλλογικότερος και μοντέρνος τρόπος κατοίκησης (Herber, 2014).

Εκείνη την περίοδο, εσκεμμένες παρεκκλίσεις σε σχέση με τη προπολεμική μορφή τους σημειώνονται και σε δημόσια κτίρια, κυρίως εντός της παλιάς πόλης (Diefendorf, 1990). Στην περίπτωση του καθεδρικού ναού της πόλης, οι αρχιτέκτονες επέλεξαν την επαναφορά της πρωταρχικής του μορφής, σε μασοβιανό γοτθικό ρυθμό, ενώ στην Ιησουιτική εκκλησία της πόλης παρατηρούνται μικρές αποκλίσεις (Εικόνα 48). Όσον αφορά την τρίτη εκκλησία της παλιάς πόλης, του Αγίου Μαρτίνου, επιλέχθηκε η ολική στιλιστική αποκατάστασή της με στόχο την προβολή των μανιεριστικών της στοιχείων (Εικόνα 49). Αντίθετα, στα κτίρια επί της βασιλικής οδού, πραγματοποιήθηκε μία πιστότερη ως προς την προπολεμική τους μορφή ανοικοδόμηση. Τέτοια παραδείγματα αποτελούν η εκκλησία της Αγίας Άννας (βλέπε

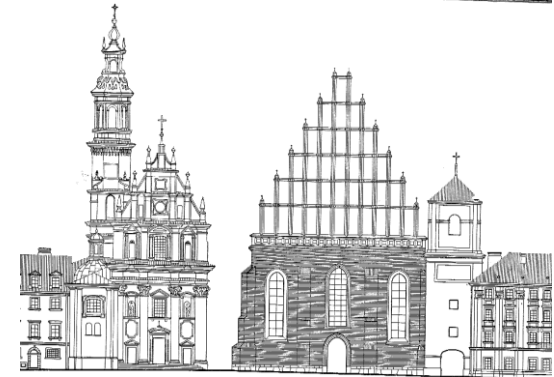
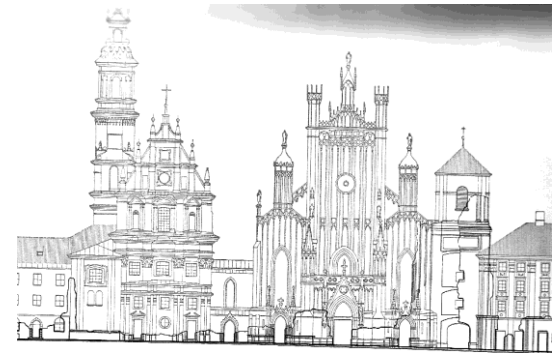


- Δυνητική πορεία που ενώνει όλα τα κτίρια του νώτιου μετώπου του τετραγώνου
- Κτίρια που εξυπηρετούνται από ένα κοινόχρηστο κλιμακοστάσιο
- Κοινόχρηστος χώρος στο εσωτερικό του τετραγώνου

Εικόνα 47 – Στο αριστερό τμήμα της εικόνας, φαίνεται η κάτοψη του προπολεμικού οικοδομικού τετραγώνου στα βορειοδυτικά της πλατείας του Rynek, ενώ στα δεξιά, φαίνεται η μεταγενέστερη αναδιαμόρφωση των εσωτερικών χώρων των κτιρίων και του οικοδομικού τετραγώνου.



Εικόνα 49 – Πάνω, η προπολεμική μορφή και τα ερείπιά του Αγίου Μαρτίνου μετά τον πόλεμο, ενώ κάτω, τα σχέδια για την ανοικοδόμησή του.



Εικόνα 48 – Πάνω, η προπολεμική μορφή και τα ερείπιά τους μετά τον πόλεμο, δεξιά της Ιησουϊτικής εκκλησίας και αριστερά του καθεδρικού της ναού της πόλης, ενώ κάτω, τα σχέδια για την ανοικοδόμησή του.



Εικόνα 50: Ο οδικός άξονας Ανατολής – Δύσης, που διέρχεται υπόγεια, κάτω από τα όρια της παλιάς πόλης.

σελίδα 46) και το ανάκτορο Kazimierowski (βλέπε σελίδα 45), που συνέχισε να στεγάζει το πανεπιστήμιο της πόλης. Αυτά τα δημόσια κτίρια αποτέλεσαν προτεραιότητα για τους αποκαταστάτες της πόλης, καθώς ήταν από τα λίγα έργα που πραγματοποιήθηκαν εντός της πρώτης πενταετίας μετά τον πόλεμο (Herber, 2014).

Μία σοβαρή τροχοπέδη στην ουσιαστική ανάκαμψη της πόλης εκείνη την εποχή ήταν η έλλειψη συνδέσεων μεταξύ των δύο τμημάτων που διαχωρίζε ο ποταμός Βιστούλας, αφού αυτές είχαν κατεδαφιστεί από τα κατοχικά στρατεύματα. Παρά τις προσπάθειες των πολεοδόμων να διατηρηθούν οι χαράξεις των δρόμων που υπήρχαν πριν την καταστροφή της πόλης, οι νέες ανάγκες της, αλλά και η μοναδική ευκαιρία επανασχεδιασμού τους χωρίς τα προβλήματα του παρελθόντος οδήγησε σε σημειακές μεταβολές.

Μία ριζοσπαστική, για την εποχή, απόφαση που έλαβαν οι σχεδιαστές ήταν η πλήρης πεζοδρόμηση της Παλιάς Πόλης. Στόχο αποτελούσε η ενίσχυση της κίνησης του πεζού εντός της Παλιάς Πόλης και η διευκόλυνση της πρόσβασής τους σε αυτή από τη νέα πόλη, που θα επιτυγχανόταν με την οδική παράκαμψη αυτής. Στην προσπάθεια αποσυμφόρησης του οδικού δικτύου γύρω από την Παλιά Πόλη, αλλά και τη δημιουργία ενός ενιαίου οδικού άξονα που θα ένωνε τις δύο όχθες του Βιστούλα, επιλέχθηκε η κατασκευή του Οδικού Άξονα Ανατολής-Δύσης (Εικόνα 50). Στα πλαίσια αυτού, δημιουργήθηκε μία υπόγεια σήραγγα, που θα παράκαμπε την πλατεία του ανακτόρου Krolewski και ενώθηκε με την πρώτη μεταπολεμική γέφυρα, με όνομα Ślasko-Dąbrowski, η κατασκευή της οποίας ξεκίνησε το 1947. Κατά την κατασκευή της σήραγγας ωστόσο, παρουσιάστηκαν καθιζήσεις σε διάφορα κτίρια της περιοχής, όπως η εκκλησία της Αγίας Άννας,

δημιουργώντας προβλήματα και καθυστερήσεις στις εργασίες ανοικοδόμησης (Diefendorf, 1990).

3.3 Οι αρχιτεκτονικές επεμβάσεις ως μέσο εξυπηρέτησης πολιτικών σκοπιμοτήτων

Έπειτα από μερικά χρόνια πολιτικών αναζητήσεων, το 1948 η εξουσία στην Πολωνία μεταφέρθηκε στα χέρια του Πολωνικού Κόμματος Ενωμένων Εργατών (PZPR), το οποίο ανακοίνωσε πολυετή προγράμματα για την ανάκαμψη της οικονομίας αλλά και την ανοικοδόμηση νέων υποδομών σε όλη τη χώρα. Ένα από αυτά τα προγράμματα αποτέλεσε και το «Εξαετές Πρόγραμμα» στο οποίο εντάχθηκε και η ανοικοδόμηση της πρωτεύουσας. Το σχέδιο που εφαρμόστηκε ήταν βασισμένο στο πολεοδομικό σχέδιο του 1946, αλλά με ευδιάκριτο πλέον τον χαρακτήρα μίας σοσιαλιστικής μητρόπολης.

Κύριο μέλημα του Εξαετούς Προγράμματος, ήταν η αναδιάρθρωση της βιομηχανικής πόλης με επίκεντρο τον εργάτη. Πρωτεύουσα πρόθεση ήταν η εγκατάσταση των εργατικών τάξεων κοντά στο κέντρο της πόλης και στην παλιά πόλη, η δημιουργία σύγχρονων συγκροτημάτων κατοικιών με πράσινες εκτάσεις, αλλά και εγκαταστάσεις πολιτισμού και αναψυχής. Επιπλέον, στα πλαίσια του Σταλινισμού, δόθηκε έμφαση στην κατασκευή μεγάλων λεωφόρων και πλατειών για την τέλεση εορτασμών και παρελάσεων (Meng, 2011).

Χαρακτηριστικό παράδειγμα της σταλινικής προσέγγισης του σχεδιασμού της πόλης, ήταν η διάνοιξη της οδού Marszałkowsk, και η κατασκευή επί αυτής έργων μεγάλης κλίμακας το 1952. Ένα από αυτά



Εικόνα 51 – Σχέδιο δομημένου-αδόμητου για την περιοχή ανάπλασης του MDM.



Εικόνα 52 – Τελική άποψη του MDM από την πλατεία Zbawiciela.



Εικόνα 53 – Το Παλάτι της Κουλτούρας και της Επιστήμης σε φωτογραφία του 1953.

ήταν το συγκρότημα M.D.M.³⁰ (Εικόνα 51) που θα στέγαζε κατοικίες αλλά και πληθώρα δημοσίων υπηρεσιών. Στο έργο αυτό περιλαμβάνονταν και η δημιουργία της Πλατείας Συντάγματος επί της διανοιχθείσας λεωφόρου, που θα λειτουργούσε ως τόπος διεξαγωγής εκδηλώσεων και παρελάσεων και στη συνέχεια θα συνδεόταν με την ομώνυμη πλατεία, Zbawiciela (βλέπε σελίδα 46) (Εικόνα 52). Παρά το ριζοσπαστικό χαρακτήρα της πρότασης, δόθηκε σημασία στην σύνδεση των προτεινόμενων με το υφιστάμενο δίκτυο δημοσίων χώρων της περιοχής αλλά και την ανάδειξη της εκκλησίας του Αγίου Σωτήρος, της οποίας η ανακατασκευή είχε ήδη τελειώσει (Vale & Campanella, 2005). Επί της ίδιας οδού κατασκευάστηκε το πλέον περίοπτο έργο εκείνης της περιόδου, το Παλάτι της Κουλτούρας και της Επιστήμης (Εικόνα 53). Η μορφή του Παλατιού, που αφιερώθηκε και πήρε το όνομα του Ιωσήφ Στάλιν, ήταν παρεμφερής με αυτή των ουρανοξυστών των Επτά Αδερφών που χαρακτήριζαν τη Μόσχα, καθιστώντας εμφανή την επιρροή της Σοβιετικής Ένωσης στην Πολωνία. Το κτίριο αυτό, στέγαζε πληθώρα χρήσεων, όπως καταστήματα, κινηματογράφους, χώρους άθλησης και γραφεία (Minkenberg, 2014).

Το 1953 ήταν ένα σημείο καμπής στην πολιτική εξέλιξη των κρατών που είχαν τεθεί υπό την σφαίρα επιρροής της Σοβιετικής Ενώσεως, καθώς ο ηγέτης της, Ιωσήφ Στάλιν απεβίωσε. Μετά τον θάνατό του, παρατηρείται η αποποίηση του ισχυρού σταλινικού χαρακτήρα του Ανατολικού Μπλοκ και η κατά συνέπεια φιλελευθεροποίηση των κρατών του. Τα κύρια χαρακτηριστικά της Αποσταλινοποίησης ήταν η υιοθέτηση δυτικών προτύπων στην πολεοδομία και την αρχιτεκτονική, η αναδιοργάνωση της βιομηχανίας

³⁰ Marszałkowska Dzielnica Mieszkaniowa.

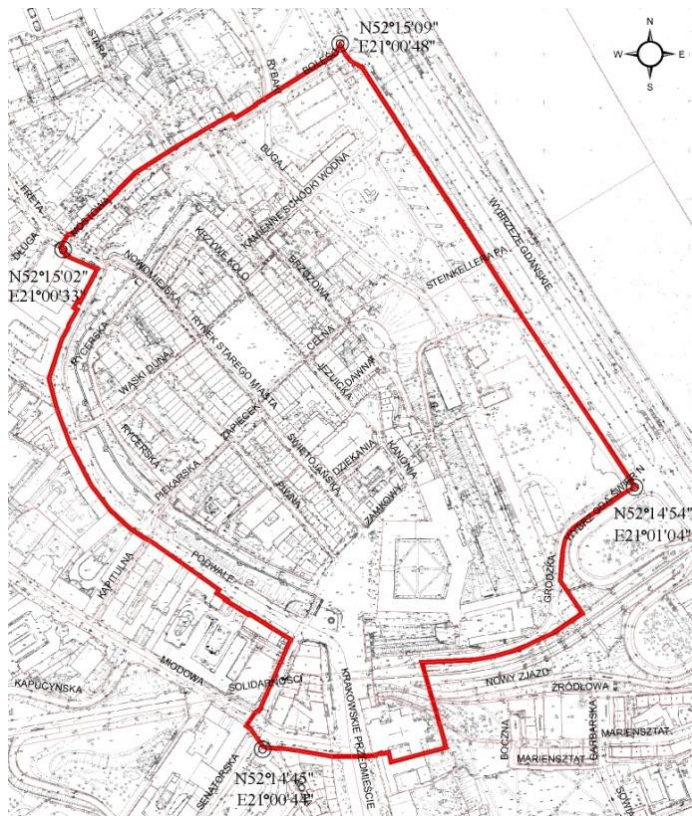
και της αγροτικής παραγωγής, καθώς και η απαλοιφή των αναφορών του Στάλιν από δημόσια κτήρια³¹ και μνημεία (Minkenberg, 2014).

Παρά την πολιτική σταθερότητα που διακατείχε την Πολωνία μεταπολεμικά, μεγάλο τμήμα του πληθυσμού είχε αρνητική στάση απέναντι στο νέο καθεστώς. Με την πάροδο των ετών, το αρνητικό κλίμα απέναντι στην κυβέρνηση οδήγησε στην ανάληψη πολιτικών αποφάσεων για την αποκλιμάκωση των εντάσεων. Μία από αυτές τις αποφάσεις ήταν η ανακατασκευή του ανακτόρου Krolewski το 1971, ολοκληρώνοντας την δεύτερη φάση ανακατασκευής της Παλιάς Πόλης. Η χρήση που του αποδόθηκε, ήταν η ανάδειξη της πολυτάραχης ιστορίας της πόλης, με την δημιουργία πολλών μουσείων στο εσωτερικό του. Την ίδια περίοδο, ανακατασκευάστηκε και το ανάκτορο Ujazdowski, ολοκληρώνοντας έτσι την αποκατάσταση της Βασιλικής Οδού. Μέχρι και σήμερα, το ανάκτορο Ujazdowski στεγάζει μουσείο μοντέρνας τέχνης (Glendinning, 2013).

3.4 Η ολοκλήρωση της μορφής του ιστορικού κέντρου

Με την αποπεράτωση της δεύτερης φάσης ανοικοδόμησης της Παλιάς Πόλης η μορφή της ολοκληρώθηκε, ωστόσο αποτέλεσε το αντικείμενο συζητήσεων στη διεθνή κοινότητα, γύρω από την ιστορική της αξία. Συγκεκριμένα, το ενδεχόμενο ένταξης της αποκατεστημένης πλέον Βαρσοβίας στον κατάλογο Μνημείων Παγκόσμιας Πολιτιστικής Κληρονομιάς οδήγησε στην αμφισβήτηση της αυθεντικότητάς της,

³¹Το Παλάτι της Κουλτούρας και της Επιστήμης Ιωσήφ Στάλιν ήταν ένα από τα πρώτα κτίρια που μετονομάστηκαν στην Βαρσοβία, αφαιρώντας το όνομά του από όλες τις επιγραφές και αρχιτεκτονικά στοιχεία.



Εικόνα 54 – Η κύρια ζώνη προστασίας της UNESCO, όπως ορίστηκε το 1980.

καθώς αυτή βασιζόταν στην γνησιότητα της μορφής και των υλικών κατασκευής. Οι επεμβάσεις στην Παλιά Πόλη της Βαρσοβίας δεν πληρούσαν τις προϋποθέσεις αυτές, λόγω συχνής έλλειψης ιστορικών πηγών, που θα τεκμηρίωναν την προπολεμική μορφή τους, ενώ ακόμα και σε περιπτώσεις που αυτές υπήρχαν, παρατηρούνταν συχνά αποκλίσεις (Κυζνίcki, 2013). Ακόμη, η εκτεταμένη χρήση μοντέρνων υλικών αλλά και η ενσωμάτωση σύγχρονων συστημάτων ηλεκτροδότησης και υδροδότησης οδήγησε σε περαιτέρω παρεκκλίσεις από την παραδοσιακή έννοια της αυθεντικότητας. Σημαντικό ρόλο στην διευθέτηση του ζητήματος της αυθεντικότητάς της διαδραμάτισε η άποψη του ICOMOS³², που υποστήριξε ότι η αποκατάσταση της Βαρσοβίας χαρακτηρίζεται από εξαιρετική καταγραφή και τεκμηρίωση των επεμβάσεων, ενώ τόνισε τη σημασία της ως εθνικό μνημείο του πολωνικού λαού (Glendinning, 2013).

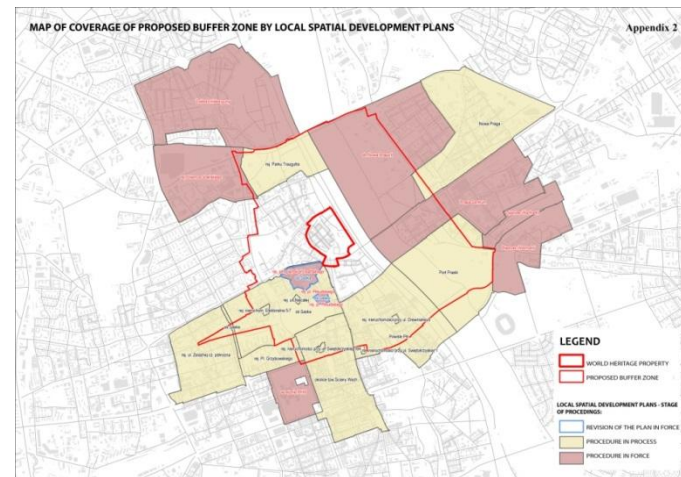
Έπειτα από επανεξέταση της έννοιας της αυθεντικότητας, αλλά και με την υποστήριξη της διεθνούς κοινότητας, η Παλιά Πόλη της Βαρσοβίας εντάχθηκε, το Σεπτέμβριο του 1980, στον κατάλογο Μνημείων Παγκόσμιας Πολιτιστικής Κληρονομιάς της UNESCO (Εικόνα 54). Η περίπτωση της Παλιάς Πόλης της Βαρσοβίας, πληρούσε τα κριτήρια επιλογής II³³ και VI³⁴ από τον κατάλογο αξιολόγησης των μνημείων της Unesco. Συγκεκριμένα, η έκταση των εργασιών

³² International Council for Monuments and Sites

³³ Το κριτήριο II, προϋποθέτει οι περιοχές προς εξέταση να παρουσιάζουν μια σημαντική ανταλλαγή ανθρώπινων αξιών, σε ένα χρονικό διάστημα ή μέσα σε έναν πολιτιστικό χώρο του κόσμου, στις εξελίξεις στην αρχιτεκτονική ή στην τεχνολογία, στις μνημειακές τέχνες, στον πολεοδομικό σχεδιασμό ή στον σχεδιασμό του τοπίου.

³⁴ Το κριτήριο II, προϋποθέτει οι περιοχές να συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με γεγονότα ή ζωντανές παραδόσεις, με ιδέες ή με πεποιθήσεις, με καλλιτεχνικά και λογοτεχνικά έργα εξαιρετικής παγκόσμιας σημασίας.

αποκατάστασης στην Παλιά Πόλη, που αποτέλεσε μοναδική ευκαιρία στον Ευρωπαϊκό χώρο, οδήγησε στην εξέλιξη της τεχνογνωσίας στον τομέα των αποκαταστάσεων. Επίσης, η εσκεμμένη καταστροφή του ιστορικού κέντρου της Βαρσοβίας, αποτελεί σημαντικό γεγονός στην παγκόσμια ιστορία, ενώ η ανοικοδόμησή της, σημείο καμπής στο πολωνικό πολιτισμό. Τα όρια της κύριας ζώνης προστασίας αποτελούσαν τα τείχη της Παλιάς Πόλης, η όχθη του Βιστούλα και η αρχή της Βασιλικής Οδού. Το αντικείμενο προστασίας, κατηγοριοποιήθηκε σε δύο χρονικές περιόδους κατασκευής, την προπολεμική και την περίοδο ανοικοδόμησης της πόλης. Στην πρώτη περίοδο συγκαταλέγονται τα κτίρια και τα κομμάτια κτιρίων που επέζησαν της καταστροφής του Πολέμου, όπως είναι τα περισσότερα υπόγεια, ορισμένα ισόγεια και κτίρια. Στην δεύτερη κατηγορία εντάχθηκαν τα κτίρια, μνημεία και αρχιτεκτονικά στοιχεία που ανακατασκευάστηκαν με βάση προπολεμικές πηγές. Γύρω από την κύρια ζώνη προστασίας, είχε διαμορφωθεί μία μεταβατική ζώνη προστασίας που περιλάμβανε διάφορα σημαντικά κτίρια και δρόμους όπως η Βασιλική Οδός και κτίρια που διατηρούν την αίσθηση της ιστορικής και χωρικής συνέχειας της πόλης (Εικόνα 55) (Zuchowski, 2014). Η υπάρχουσα νομοθεσία προβλέπει τον αυστηρό καθορισμό υψών, χρήσεων, υλικών, χρωματισμών και τεχνοτροπιών κατασκευής για οποιαδήποτε διαδικασία συντήρησης υφιστάμενου κτιρίου εντός της κύριας ζώνης προστασίας, ή οικοδόμησης νέου κτιρίου εντός της μεταβατικής προστατευτικής ζώνης. Επίσης, προτρέπεται η δημιουργία αναπτυξιακών πολεοδομικών σχεδίων για την εξωτερική ζώνη προστασίας με στόχο την βιώσιμη ανάπτυξη των προστατευόμενων περιοχών αλλά και την σύνδεσή τους με τον σύγχρονο αστικό ιστό. Τα αποτελέσματα αυτών των σχεδίων αλλά και η κατάσταση διατήρησης



Εικόνα 55 – Η μεταβατική προστατευτική ζώνη προστασίας της UNESCO, όπως ορίστηκε το 1980.

των προστατευόμενων περιοχών, παρακολουθούνται και καταγράφονται τακτικά με σκοπό τον εντοπισμό των προβλημάτων και τις κοινωνικές και χωρικές μεταβολές (Unesco, χ.χ).

Το έτος 1990 αποτέλεσε ένα σημείο καμπής στην ιστορία της Πολωνίας, καθώς η χώρα εξήλθε από τη σφαίρα επιρροής της Σοβιετικής Ενώσεως, προκαλώντας ριζοσπαστικές μεταβολές στην πολιτική και την οικονομία της. Η σταδιακή φιλελευθεροποίηση της οικονομικής δραστηριότητας οδήγησε στην εμπορευματοποίηση του πολιτιστικού πλούτου της χώρας, γεγονός που επέφερε αλλαγές και στην Παλιά Πόλη της Βαρσοβίας. Συγκεκριμένα, εντατικοποιήθηκε η τουριστική εκμετάλλευση του ιστορικού κέντρου, αξιοποιώντας σημαντικά ιστορικά κτίρια ως μουσειακούς και εκθεσιακούς χώρους, ενώ πληθώρα άλλων ως τουριστικά καταλύματα, εμπορικά καταστήματα και χώρους αναψυχής. Ακόμα και σήμερα, η Πλατεία Rynek κατέχει το ρόλο του κέντρου της Παλιάς Πόλης καθώς συγκεντρώνει την πλειονότητα των χρήσεων αναψυχής και εμπορίου. Παρά τον κεντροβαρικό ρόλο που διαδραματίζει το ιστορικό κέντρο στην οικονομική ζωή της Βαρσοβίας, μεγάλο ποσοστό των κτιρίων αποτελούν χώρους κατοικίας, εξασφαλίζοντας έτσι την διατήρηση των χωρικών σχέσεων, της ατμόσφαιρας και του προπολεμικού χαρακτήρα του (Unesco, χ.χ). Με αυτό τον τρόπο, η Παλιά Πόλη δεν αποτελεί μουσειακό έκθεμα, αλλά τον πυρήνα των δραστηριοτήτων της Βαρσοβίας και αναπόσπαστο κομμάτι της ζωής των κατοίκων.

Το σημαντικότερο αποτέλεσμα της εκτεταμένης αποκατάστασης του ιστορικού κέντρου της Βαρσοβίας είναι η ευρεία αποδοχή των αποτελεσμάτων της από τους κατοίκους. Ο επαναπροσδιορισμός του ιστορικού χαρακτήρα της Παλιάς Πόλης την ανέδειξε σε εθνικό σύμβολο

της συνέχισης του πολωνικού πολιτισμού και ιστορίας, ενώ την κατέστησε μνημείο υπενθύμισης της επανειλημμένης ανάκαμψης της χώρας. Για αυτό το λόγο, οι κάτοικοι της Βαρσοβίας, τα αναγνωρίζουν και τα προστατεύουν ακόμη και σήμερα ως παρακαταθήκη προς τις επόμενες γενεές (Diefendorf, 1990).



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2° : ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ- ΙΣΤΟΡΙΑ, ΚΟΙΝΩΝΙΑ, ΠΟΛΗ

1. Ιστορική ανάλυση

1.1 Η ίδρυση και η δημιουργία ενός οικονομικού κέντρου

Το Ρόττερνταμ βρίσκεται στη νότιο-δυτική Ολλανδία, στην συμβολή των ποταμών Maas και Rotte. Στο δέλτα του ποταμού Rotte αναφέρονται από ιστορικές πηγές οικισμοί από τον 10^ο αιώνα (Εικόνα 1) οι οποίοι διοικητικά υπάγονταν στην Αγία Ρωμαϊκή (Γερμανική) Αυτοκρατορία³⁵. Όλοι οι οικισμοί είχαν τείχη προστασίας από τις συχνές πλημμύρες μέχρι τον 13^ο αιώνα, όταν ο Κόμης της Ολλανδίας Floris ο Πέμπτος διέταξε την ένωσή τους. Με αυτό τον τρόπο η πόλη πήρε το όνομά της από το φράγμα (dam) που κατασκευάστηκε επί του ποταμού Rotte, ενώ της παραχωρήθηκε το δικαίωμα κατασκευής οχυρωματικών έργων το 1358 από τον Κόμη της Ολλανδίας (Marshall, 1844).

Σύντομα, η πόλη γνώρισε οικονομική άνθιση η οποία συμβάλλει στην περαιτέρω ανάπτυξή της. Από τον 14^ο αιώνα, η οικονομία της βασίζεται και αναπτύσσεται γύρω από την αλιεία ρέγγας ενώ σημαντικά ήταν τα έσοδά της και από την φορολόγηση των εμπορευμάτων που διέρχονταν από το λιμάνι της με προορισμό τον ποταμό Maas. Λόγω της οικονομικής ευμάρειας ,που είχε ως αποτέλεσμα την πληθυσμιακή αύξηση, η πόλη αναγκάστηκε τον 16^ο αιώνα (Εικόνα 2) να επεκτείνει το λιμάνι και τα τείχη της. Εκείνη την περίοδο, οι Ισπανοί θέτουν υπό την κυριαρχία τους το Άμστερνταμ και την Αμβέρσα, τα δύο άλλα μεγάλα



Εικόνα 1 – Συνένωση των πρώτων οικισμών στις όχθες του ποταμού Rotte, τον 10^ο αιώνα.



Εικόνα 2 - Η μορφή της πόλης μετά την επέκταση των τειχών, τον 16^ο αιώνα.

³⁵ Συγκεκριμένα, αναφέρονται οι Cralinghen, Mathenese και Spangen , οι οποίοι αναπτύχθηκαν όταν ο Κόμης της Ολλανδίας τους παραχώρησε ως φέουδα σε βασσάλους.

λιμάνια της περιοχής, παραχωρώντας την ευκαιρία στην πόλη του Ρόττερνταμ να αποτελέσει μονοπώλιο ως εμπορικό λιμάνι. Αυτά τα γεγονότα, αποτέλεσαν πόλο έλξης για πολλές εταιρίες εμπορίου³⁶ (Eddy, 2016).

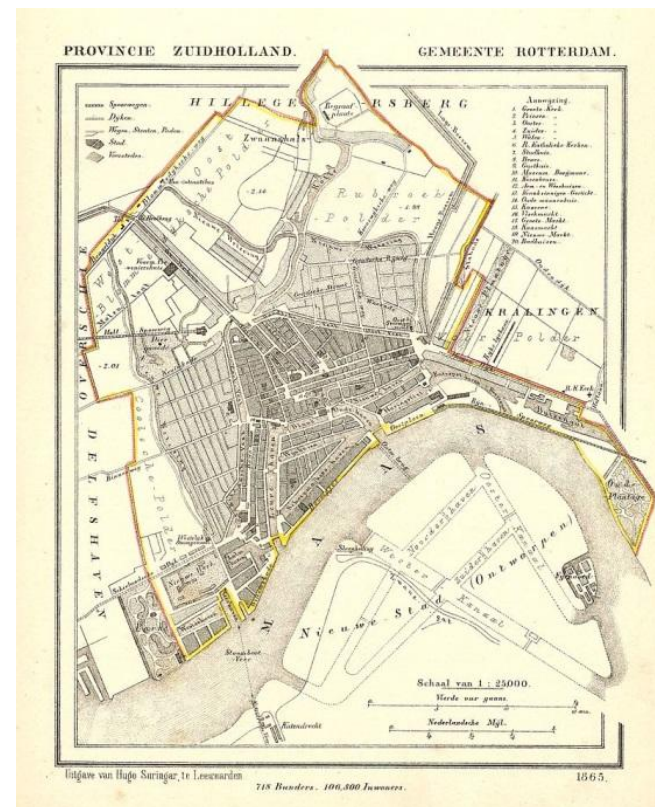
Από τις αρχές του 18^{ου} αιώνα γίνονται αισθητά τα προβλήματα που προκαλούνται από την υψηλή πυκνότητα κατοικιών και τη βιομηχανική δραστηριότητα εντός των τειχών. Έτσι, προς το τέλος του 18^{ου} αιώνα παρατηρούνται τα πρώτα κτίρια εκτός των τειχών τα οποία στέγαζαν τη βαριά βιομηχανία, που κρίθηκε ως πολύ ρυπογόνα για το κέντρο της πόλης, αποθήκες και πολυτελείς κατοικίες ευπόρων πολιτών (Εικόνα 3). Μια σύντομη περίοδος Γαλλικής κατοχής (1795-1813) πυροδότησε μια πεντηκονταετή οικονομική κρίση. Παράλληλα όμως, η έντονη βιομηχανοποίηση της περιοχής Ruhr στη γειτονική Γερμανία, η εξερεύνηση της Αφρικής που άνοιξε νέους εμπορικούς προορισμούς αλλά και η μέριμνα των δημοτικών αρχών για κατασκευή υποδομών υγιεινής, ήταν μερικοί μόνο από τους λόγους που οδήγησαν το Ρόττερνταμ να γνωρίσει την μεγαλύτερη έως τότε οικονομική του ακμή (Eddy, 2016).

Από τα μέσα κιόλας του 19^{ου} αιώνα, άρχισαν να κατασκευάζονται σημαντικά δημόσια έργα. Η σιδηροδρομική σύνδεση της πόλης με το Amsterdam ολοκληρώθηκε το 1847 (Berger, 2012). Εκείνη την περίοδο η πόλη επεκτάθηκε και στη νότια πλευρά του ποταμού, αρχικά με κατοικίες και αποθήκες (Εικόνα 4). Το 1878 ολοκληρώθηκε η πρώτη γέφυρα που συνέδεε τις δύο πλευρές της πόλης, ενώ την ίδια χρονιά επιτεύχθηκε και η σύνδεσή τους μέσω σιδηροδρομικού δικτύου. Η επέκταση των αποβάθρων και στις δύο όχθες του ποταμού Maas, καθιέρωσε το

³⁶ όπως οι Dutch East Indies Company και West Indies Company.



Εικόνα 3 - Τα πρώτα κτήρια εκτός των τειχών της πόλης, το 1790.



Εικόνα 4 – Οι πρώτες εργασίες επέκτασης στη νότια όχθη του Μασ, το 1865.

με επικεφαλής τον ίδιο τον Rose. Πρώτο μέλημα της Υπηρεσίας ήταν η υλοποίηση της πρότασης, αλλά λόγω υψηλού κόστους ολοκληρώθηκαν μόνο τα δύο πλευρικά στην πόλη κανάλια. Το υλοποιημένο τμήμα ονομάστηκε Waterproject (Εικόνα 6) και ολοκληρώθηκε το 1854³⁷, αναβαθμίζοντας σημαντικά την ποιότητα ζωής των κατοίκων της πόλης.

Στα επόμενα χρόνια, η Υπηρεσία Δημοσίων Έργων, με επικεφαλής τον G. J. De Jongh, συνέχισε την προσπάθειά επέκτασης του δικτύου καναλιών και δημιούργησε πράσινους χώρους στην πόλη. Οι κενοί χώροι και οι αχρησιμοποίητοι πλέον τάφροι των κατεδαφισμένων³⁸ οχυρωματικών έργων χρησιμοποιήθηκαν για τον λόγο αυτό. Στο πλαίσιο αυτής της χωρικής αναβάθμισης της πόλης, ανατέθηκε στους αρχιτέκτονες J. D. και L. P. Zocher, η κατασκευή του Het Park, ενός πάρκου αγγλικού τύπου, το 1870 (de Jong, Dekker, & Posthoorn, 2007). Αργότερα, το 1911 ο M. J. Granpre Moliere σχεδίασε το μεγαλύτερο πάρκο την πόλης, το Kralingse Bos. Ο G. J. De Jongh επηρέασε σημαντικά την μορφή της πόλης, καθώς ήταν ο κεντρικός σχεδιαστής των τεχνητών λιμένων της πόλης (Εικόνα 7). Το σημαντικότερό του έργο ήταν το Waalhaven, το μεγαλύτερο τεχνητό λιμάνι στον κόσμο (Stadsarchief Rotterdam).

Ταυτόχρονα, γύρω από τα εμπορικά λιμάνια της πόλης άρχισαν να αναπτύσσονται μικροί οικισμοί με άναρχη δόμηση προς τα ανατολικά και τα δυτικά της. Έτσι, προς τα τέλη του 19^{ου} αιώνα, με την



Εικόνα 7 - Η πόλη με τα κανάλια, τα λιμάνια και τις πράσινες ζώνες, όπως είχαν διαμορφωθεί το 1912.

³⁷ Αρχικά υλοποιήθηκε μόνο το δυτικό κανάλι για την εξοικονόμηση πόρων, ωστόσο, ενώ η συχνότητα θανάτων από λοιμό στις δυτικές συνοικίες μειώθηκε, στα ανατολικά παρέμεινε αμείωτη, οδηγώντας στην κατασκευή και του ανατολικού καναλιού.

³⁸ Πολλές ολλανδικές πόλεις, ανάμεσά τους και το Ρότερνταμ κατεδάφισαν τις οχυρώσεις τους κατά την περίοδο 1850-1860, για να επιτραπεί η εξάπλωση και αποσυμφόρησή τους.

επέκταση της πόλης προς τα δυτικά, επιτεύχθηκε η σύνδεση της με τους οικισμούς που είχαν ήδη δημιουργηθεί στο ανατολικό και το δυτικό τμήμα της.

1.2. Οι προτάσεις για την σταδιακή επέκταση της πόλης

Τα πρώτα χρόνια του 20^{ου} αιώνα, λήφθηκαν αποφάσεις που επηρέασαν σε μεγάλο βαθμό την μορφή και την εξάπλωση της πόλης του Ρότερνταμ. Συγκεκριμένα, το 1901 θεσμοθετήθηκε το ολλανδικό Woningwet³⁹, που υποχρέωνε τις πόλεις με πληθυσμό άνω των 10,000 κατοίκων να υιοθετούν νέα πολεοδομικά σχέδια επέκτασης κάθε δέκα χρόνια και έθεσε κανονισμούς και προϋποθέσεις για τα νέα κτίρια (Ovink, 2009). Όπως και σε άλλες ολλανδικές πόλεις, οι αρχές και οι κάτοικοι του Ρότερνταμ, το απέρριψαν καθώς πίστευαν ότι δεν εξυπηρετούσε τις ανάγκες τους. Αυτό οδήγησε σε νέα μέτρα που αφορούσαν την επέκταση της πόλης και θεσμοθετήθηκαν από το Συνέδριο της Δημόσιας Υγείας το 1906. Την ίδια χρονιά, ο J. Bruinwold Riedel μετέφρασε το έργο του Ebenezer Howard "Garden Cities of Tomorrow", επηρεάζοντας σημαντικά την ολλανδική πολεοδομία (Ovink, 2009).

Η ουδετερότητα που διατήρησε η Ολλανδία κατά τον Α Παγκόσμιο Πόλεμο, είχε ως αποτέλεσμα να μην επηρεαστούν σοβαρά η οικονομία και ο πληθυσμός της. Στην περίπτωση του Ρότερνταμ, οι ρυθμοί της οικονομίας επιβραδύνθηκαν, ενώ η αύξηση του πληθυσμού συνέχισε αμείωτη, λόγω της εισροής προσφύγων. Η τάση

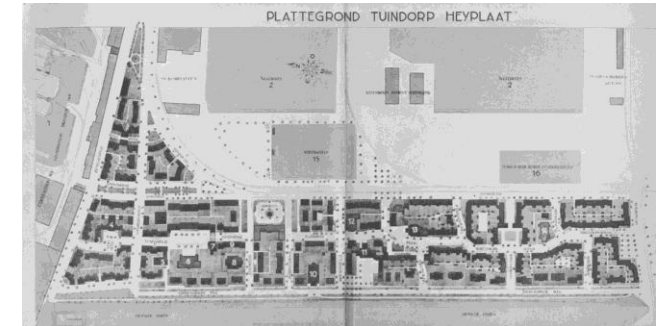
³⁹ Το Woningwet αποτελούσε νόμο που διευθετούσε ζητήματα γύρω από την κατοίκηση και έθετε προϋποθέσεις για την βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης στις πόλεις.

πειραματισμού με νέα χωρικά συστήματα και πολεοδομικά εργαλεία, οδήγησε στη διατύπωση αλληπάλληλων προτάσεων για την οικιστική ανάπτυξη.

Η πρώτη προσπάθεια κατασκευής μίας πόλης-δορυφόρου ξεκίνησε ήδη από το 1913 ως επέκταση της πόλης στο Νότο. Ειδικότερα, η περιοχή ονομάστηκε Vreewijk (Εικόνα 8) και ήταν έργο των Μ. J. Granpre Moliere και του P. Verhagen (Ovink, 2009). Ωστόσο, η κατασκευή της δεν ολοκληρώθηκε μέχρι το 1919, λόγω των δυσχερειών του 'Α Παγκοσμίου Πολέμου. Αυτό το έργο αποτέλεσε μία από τις μεγαλύτερες οικιστικές αναπτύξεις στο Ρότερνταμ, καθώς μέχρι το 1940 χτίστηκαν 5,700 πανομοιότυπες κατοικίες. Μία δεύτερη περιορισμένη απόπειρα Garden Village⁴⁰ ήταν το Heyrplaat (Εικόνα 9), το οποίο δημιουργήθηκε πάνω στο λιμάνι Waalhaven για να στεγάσει τους εργάτες που δούλευαν εκεί (Architecture Guide, χ.χ). Αυτό αποτέλεσε έργο του Herman Baanders και ολοκληρώθηκε το 1918. Το οικιστικό συγκρότημα, ακολουθώντας το πρότυπο των Garden Cities, ήταν αυτόνομο, καθώς περιείχε εκτός από κατοικίες, εμπορικές χρήσεις, σχολεία, θρησκευτικούς χώρους καθώς και χώρους αναψυχής.



Εικόνα 8 - Η στάδια κατασκευής του Vreewijk από το 1916 μέχρι το 1966.



Εικόνα 9 - Σχέδιο για την πρόταση του Herman Baanders, τη δεκαετία 1910-1920.

⁴⁰ Το Garden Village αποτελούσε μια μορφή Garden City, μικρότερης κλίμακας.



Εικόνα 10 - Πρόταση για επέκταση της πόλης, το 1922.



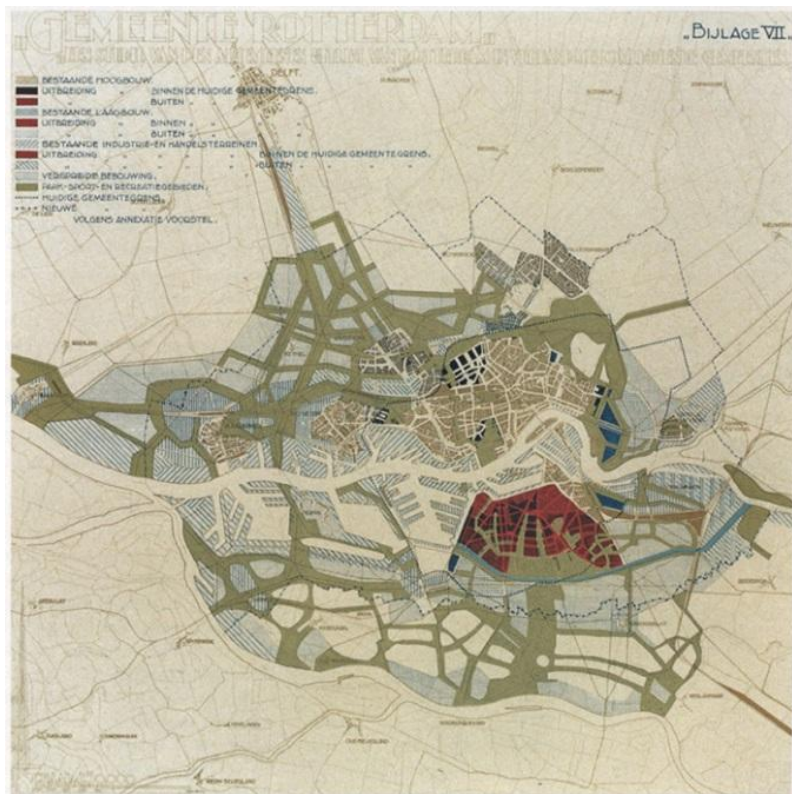
Εικόνα 11 - Πρόταση για επέκταση της πόλης, το 1926.

Το 1922 κατατέθηκε στην Υπηρεσία Δημοσίων Έργων η πρώτη ολοκληρωμένη πολεοδομική πρόταση για την επέκταση της πόλης στην νότια όχθη του ποταμού Maas (Εικόνα 10). Η πρόταση αυτή αποτέλεσε έργο των M. J. Granpre Moliere, Pieter Verhagen, Jurriaan Kok και Hendrik Petrus Berlage (van Meijel, Hinterthür, & Bet, 2008). Στο σχέδιό τους έδωσαν έμφαση στην αισθητική ομοιομορφία με την παλιά πόλη, την ύπαρξη πάρκων στο κέντρο των συνοικιών και τη δημιουργία οδικών συνδέσεων με τους γύρω οικισμούς. Οι μελετητές σεβάστηκαν τις προγενέστερες και μεμονωμένες προτάσεις που είχαν διατυπωθεί για την περιοχή.

Τέσσερα χρόνια αργότερα ο τότε επικεφαλής της Υπηρεσίας, W. G. Witteveen, επαναδιατύπωσε μια βελτιωμένη μορφή της προηγούμενης πρότασης (Εικόνα 11). Συγκεκριμένα, οι συνοικίες της επέκτασης απέκτησαν μεγαλύτερη ομοιογένεια, οι πράσινοι χώροι ενοποιήθηκαν σε ένα δίκτυο, ενώ ταυτόχρονα προτάθηκαν πλατείες και χώροι εκτόνωσης στο κέντρο των συνοικιών. Εν κατακλείδι, ο Witteveen χρησιμοποίησε τους δρόμους και τα κανάλια για τη δημιουργία σκληρών ορίων, περιορίζοντας την αστική διάχυση (Mens, 2007).

Ο Witteveen θεώρησε την αστική διάχυση, λόγω της έντονης αστικής εξάπλωσης, ως ένα από τα σοβαρότερα προβλήματα που θα αντιμετώπιζε η πόλη τον 20^ο αιώνα. Για αυτό το λόγο, το 1928 δημιούργησε ένα χωροταξικό σχέδιο το οποίο καθόριζε τα όρια των μελλοντικών επεκτάσεων της πόλης, με σκοπό την ενοποίησή της με τους γύρω οικισμούς. Εξασφάλισε, ταυτόχρονα, τη σύνδεση των περιαστικών δασών και αστικών πάρκων μέσω πράσινων διαδρόμων (Εικόνα 12). Επιπλέον, έδωσε έμφαση στη διαμόρφωση του σιδηροδρομικού δικτύου, που θα ένωνε τους γύρω οικισμούς και τις όχθες του Maas και ενός δεύτερου εμπορικού σιδηροδρομικού δικτύου που θα ένωνε τα λιμάνια και τα κανάλια με εμπορική σημασία, καθώς και τη βιομηχανία με το υπερτοπικό δίκτυο (Εικόνα 13). Στο σχέδιο αυτό ήταν η πρώτη φορά που το Ρόττερνταμ αντιμετωπίστηκε μαζί με τα προάστιά του, ως ένα αναπόσπαστο σύνολο, καθώς το σχέδιο έλαβε υπόψιν του τις τρεις διαστάσεις της πόλης, καθορίζοντας έτσι τα ύψη των κτιρίων αλλά και τη χωρική αίσθηση (Mens, 2007).

Την περίοδο 1910 με 1930 οι πολεοδόμοι του Ρόττερνταμ πειραματίστηκαν με το σχεδιασμό κοινωνικών κατοικιών για τη στέγαση των εργατικών πληθυσμών της πόλης. Συνήθως, αυτά τα σχέδια περιορίζονταν σε μέγεθος ενός ή λίγων οικοδομικών τετραγώνων, επεκτείνοντας σταδιακά τα όρια της πόλης.



Εικόνα 12 - Η μελλοντική επέκταση και οι πράσινες ζώνες του σχεδίου, το 1928.

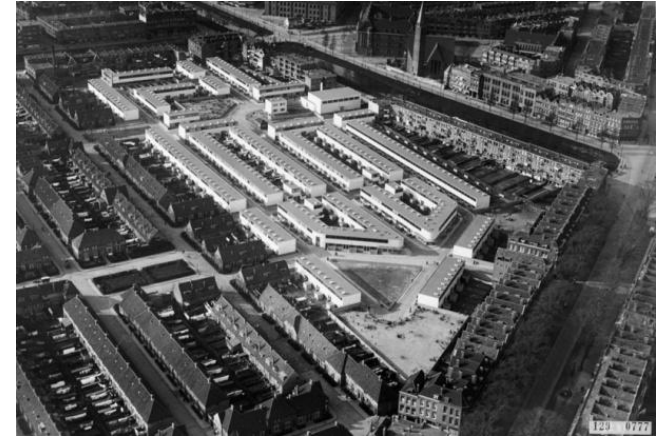


Εικόνα 13- Τα οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα του σχεδίου, το 1928.

Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα ήταν το Kiefhoek, που αποτέλεσε την ανατολική επέκταση της συνοικίας Vreewijk το 1925 (Εικόνα 14). Το έργο αυτό ήταν δημιούργημα του μοντερνιστή αρχιτέκτονα J. J. P. Oud, ο οποίος σχεδίασε γραμμικής μορφής οικιστικά συγκροτήματα, δημιουργώντας 300 κατοικίες. Αυτά τα συγκροτήματα, περιλάμβαναν, πέραν από κατοικίες, εμπορικές χρήσεις. Επιπλέον, σχεδίασε δημόσιους χώρους και πάρκα τα οποία εντάσσονταν στο δίκτυο ελεύθερων χώρων της πόλης. Το συγκρότημα που σχεδίασε ο Oud αποτέλεσε πρότυπο χωρικής οργάνωσης και αρχιτεκτονικών μορφών για τις μετέπειτα πολεοδομικές επεμβάσεις (Architecture Guide, χ.χ).

Ήδη από το 1914 είχε παρουσιαστεί η πρόθεση της Υπηρεσίας Δημοσίων Έργων για την επέκταση της πόλης προς τα βορειοδυτικά, που ονομάστηκε Blijdorp-Bergpolder (Εικόνα 15). Το τελικό σχέδιο συντάχθηκε το 1931 από τους αρχιτέκτονες Witteveen και Kromhout, οι οποίοι πρότειναν την μετακίνηση του σιδηροδρομικού δικτύου της περιοχής για τη δημιουργία συγκροτημάτων κοινωνικών κατοικιών. Πρωταρχικό τους μέλημα ήταν η αύξηση των χώρων πρασίνου, μέσω της μείωσης της επιφάνειας των δρόμων. Κεντροβαρικό ρόλο στη πρόταση έπαιξε ο ζωολογικός κήπος της πόλης που ενώθηκε με το δίκτυο πρασίνου (Mens, 2007).

Η συνεχής επέκταση της πόλης τον 20^ο αιώνα δημιούργησε έντονη αντίθεση με το ιστορικό κέντρο το οποίο χαρακτηριζόταν από υψηλή πληθυσμιακή πυκνότητα, στενούς δρόμους και έλλειψη προδιαγραφών υγιεινής (Εικόνα 16). Έτσι, σε μια προσπάθεια να δοθεί περαιτέρω έμφαση στην σημασία των νέων συνοικιών, σημαντικά κτίρια και δημόσιοι χώροι δημιουργούνταν στα όρια του ιστορικού κέντρου.



Εικόνα 14 - Το συγκρότημα Kiefhoek, το 1930.



Εικόνα 15 - Το σχέδιο της επέκτασης των συνοικιών Blijdorp-Bergpolder.

Μια τέτοια προσπάθεια ήταν η μεταφορά των χρήσεων της μεσαιωνικής πλατείας Beursplein βορειότερα, στην κορυφή του ιστορικού τριγώνου και η ανάδειξη την πλατείας Hofplein στην κεντρική πλατεία της πόλης (Εικόνα 17). Το σχέδιο για αυτή την επέμβαση, που κατατέθηκε στις δημόσιες αρχές το 1920, ήταν έμπνευση των αρχιτεκτόνων P. Verhagen, M.J. Granpre Moliere και H.P. Berlage οι οποίοι αποφάσισαν να επικεντρωθούν στην επίλυση της κυκλοφορίας γύρω από την πλατεία, καθώς αποτελούσε κυκλοφοριακό κόμβο. Ταυτόχρονα, χρησιμοποίησαν την μορφή της πλατείας και των γύρω κτιρίων για την ανάδειξη του ρόλου του Ρόττερνταμ ως μητρόπολη. Ο Berlage προσπάθησε να μετατρέψει τις πλατείες του κέντρου σε τοπόσημα που θα αναδείκνυαν τον ιδιαίτερο χαρακτήρα της πόλης (van Duivenbode, 2008).

Σε μια προσπάθεια να ενωθούν οι δυο προαναφερθείσες πλατείες, ο δρόμος Coolsingel μετατράπηκε σε έναν σημαντικό πεζόδρομο, που συγκέντρωνε πολιτιστικές χρήσεις, χρήσεις ψυχαγωγίας και σημαντικά κτίρια. Ένα από αυτά, ήταν το Δημαρχείο της πόλης, του οποίου η κατασκευή ολοκληρώθηκε το 1920 (Εικόνα 18). Το σχέδιό του ήταν έμπνευση του αρχιτέκτονα Henri Evers σε νέο-αναγεννησιακό ρυθμό. Ένα εξίσου σημαντικό κτίριο για την πόλη, ήταν το Ταχυδρομείο που βρισκόταν στον ίδιο άξονα (Architecture Guide, χ.χ). Η ραγδαία αύξηση του πληθυσμού την περίοδο αυτή, οδήγησε σε συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση για ταχυδρομικές υπηρεσίες, με αποτέλεσμα την κατασκευή ενός νέου κτιρίου που ολοκληρώθηκε το 1922 (Εικόνα 19). Το σχέδιο, νεο-ιστορικιστικού ρυθμού με art deco στοιχεία, ήταν έργο του αρχιτέκτονα G. C. Bremer (Architecture Guide, χ.χ).



Εικόνα 17- Η πρόταση του H.P. Berlage για την πλατεία Hofplein, το 1922.



Εικόνα 18 - Το κτίριο του Δημαρχείου, το 1923.



Εικόνα 19 - Το Ταχυδρομείο, το 1922.



Εικόνα 20 - Η εκκλησία του Αγίου Λαυρεντίου το 1939.



Εικόνα 21- Το Schielandshuis το 1893.

Η πλειονότητα των σημαντικών κτιρίων στο Ρότερνταμ, βρίσκονταν στο ιστορικό τρίγωνο. Ένα από τα παλαιότερα κτίρια της πόλης αλλά και το πρώτο πετρόκτιστο κτίριο στην περιοχή, ήταν η σταυροειδής εκκλησία του Αγίου Λαυρεντίου (Εικόνα 20). Η κατασκευή της ξεκίνησε το 1449, ενώ η τελική της μορφή, της προσδώθηκε με την προσθήκη ενός πέτρινου καμπαναριού που ολοκληρώθηκε το 1645 (Architecture Guide, χ.χ). Τον 17^ο αιώνα ολοκληρώθηκε το Schielandshuis, έργο του αρχιτέκτονα P. Post, σε ρυθμό ολλανδικού κλασικισμού (Εικόνα 21). Αρχικά στέγαζε δημόσιες υπηρεσίες, ωστόσο το 1849 μετατράπηκε στο πρώτο ιστορικό μουσείο της πόλης (Architecture Guide, χ.χ).

Το Witte Huis, που ολοκληρώθηκε το 1898, αποτέλεσε έναν από τους πρώτους ουρανοξύστες της πόλης και ήταν έργο του αρχιτέκτονα W. Molenbroek σε ρυθμό art nouveau (Εικόνα 22) (Wikipedia, 2007). Τέλος, το κτίριο που στέγαζε τα κεντρικά της εταιρίας μεταφορών Holland-Amerika Lijn, αποτέλεσε ένα περίοπτο ορόσημο πάνω στο κεντρικό λιμάνι της πόλης (Εικόνα 23). Ήταν έργο των αρχιτεκτόνων Muller & Zonen και Van der Tak, σε ρυθμό art nouveau, που ολοκληρώθηκε το 1919 (Architecture Guide, χ.χ).



Εικόνα 22 - Το Witte Huis, το 1912.



Εικόνα 23 - Τα κεντρικά της εταιρίας Amerika-Holland Lijn, το 1930.



2. Η περίοδος της Γερμανικής διοίκησης

2.1. Η καταστροφή της πόλης για παραδειγματισμό και ο απολογισμός

Το 1939 ξεσπά στην Ευρώπη ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος και ενώ το ολλανδικό κράτος προσπάθησε να διατηρήσει την ουδέτερη στάση που είχε υιοθετήσει κατά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο, η γερμανική διοίκηση αποφάσισε για στρατηγικούς λόγους την εισβολή στη χώρα το 1940. Η στρατηγική που ακολουθήθηκε από τα γερμανικά στρατεύματα περιελάμβανε τρεις φάσεις: την κατάληψη της έδρας της κυβερνήσεως, την κατάληψη σημαντικών πόλεων και γενικά την εγχώρια εισβολή⁴¹ (Εικόνα 24). Η αντίσταση που προέβαλε ο ολλανδικός στρατός απεδείχθη, ωστόσο, πολύ ισχυρότερη από ότι αναμενόταν. Για αυτό το λόγο τα γερμανικά στρατεύματα στράφηκαν προς το Ρότερνταμ, που την εποχή εκείνη ήταν μια από τις οικονομικά ισχυρότερες πόλεις της χώρας, με σκοπό να εξαναγκάσουν την συνθηκολόγηση της Ολλανδίας. Ωστόσο, παρά την εκεχειρία που αποφασίστηκε, οι Γερμανοί βομβάρδισαν το Ρότερνταμ στις 14 Μαΐου του 1940, σε μία κίνηση παραδειγματισμού για οποιαδήποτε μελλοντική πράξη αντίστασης (Runyon, 1969).

Ο βομβαρδισμός της πόλης διήρκησε λίγο και επικεντρώθηκε κυρίως στο ιστορικό τρίγωνο, προκαλώντας κυρίως υλικές ζημιές (Πίνακας 1). Πολλά κτίρια στην περιοχή αυτή καταστράφηκαν ωστόσο, οι ανθρώπινες απώλειες περιορίστηκαν στα 1900 περίπου άτομα αλλά

⁴¹ Τα ναζιστικά στρατεύματα εισέβαλαν στην Ολλανδία στις 10 Μαΐου και αργότερα την ίδια ημέρα αλεξιπποιστές προσπάθησαν να καταλάβουν στρατιωτικές εγκαταστάσεις και αεροδρόμια κοντά στην Χάγη, ωστόσο καταρρίφθηκαν. Απώτερος σκοπός ήταν η κατάληψη αρχικά του Ρότερνταμ και της Ουτρέχτης και τελικά της πρωτεύουσας.



Εικόνα 24 - Η περιοχή που βομβαρδίστηκε στις 14 Μαΐου 1940.

Τύπος κτιρίου	Αριθμός κατεστραμμένων κτιρίων
κατοικίες	24, 978
βιομηχανικά κτίρια	2, 517
εμπορικά κτίρια	6, 382
δημόσια κτίρια	506
λιμενικές εγκαταστάσεις	704

Πίνακας 1 - Αναλυτικός πίνακας συνολικών κατεστραμμένων κτιρίων.



Εικόνα 25 - Τα κτίρια του Δημαρχείου και του Κεντρικού Ταχυδρομείου.



Εικόνα 26 - Η περιοχή γύρω από τα κτίρια του Δημαρχείου και του Κεντρικού Ταχυδρομείου λίγο μετά την καταστροφή.



Εικόνα 27 - Η εκκλησία του Αγίου Λαυρεντίου ακριβώς μετά το βομβαρδισμό.

άφησαν 78,000 αστέγους. Το 14.85% της έκτασης της πόλης ισοπεδώθηκε ενώ το 15% των κατοικιών υπέστησαν σοβαρές ζημιές ή καταστράφηκαν εντελώς. Παρόλο που οι υλικές ζημιές περιορίστηκαν στο κέντρο της πόλης και τις λιμενικές εγκαταστάσεις, αυτό σήμαινε την πλήρη παύση των οικονομικών της δραστηριοτήτων (Runyon, 1969).

Παρά το γεγονός ότι η καταστροφή του ιστορικού τριγώνου σε σχέση με την έκταση του σύνολο της πόλης ήταν μικρή, εντός της πληγείσας περιοχής ελάχιστα κτίρια δεν ισοπεδώθηκαν. Ανάμεσα σε αυτά, τα σημαντικότερα για την πόλη ήταν το Δημαρχείο, το Κεντρικό Ταχυδρομείο και η εκκλησία του Αγίου Λαυρεντίου (Εικόνες 25, 26, 27).

Εκτός των σημαντικών δημοσίων κτιρίων, της καταστροφής επέζησαν και μερικά κτίρια γραφείων, τα οποία απέκτησαν αξία λόγω της παλαιότητάς τους. Μερικά από αυτά ήταν το Witte Huis (βλέπε σελίδα 91) (Wikipedia, 2007), αλλά και το κτίριο γραφείων της εταιρίας μεταφορών Holland-Amerika Lijn (βλέπε σελίδα 91) (Architecture Guide, χ.χ).

Το ιστορικό τρίγωνο της πόλης ήταν υπερβολικά πυκνοδομημένο και περιείχε μικρά σπίτια, εμπορικά κτίσματα και λειτουργίες που λειτουργούσαν συνδυαστικά με τις λιμενικές δραστηριότητες. Λόγω της υψηλής αστικής πυκνότητας, της ύπαρξης υποβαθμισμένων χρήσεων, όπως πορνεία και καταγώγια που χρησιμοποιούσαν οι ναύτες και οι λιμενεργάτες της πόλης, η περιοχή αυτή θεωρούνταν η πιο προβληματική συνοικία του Ρότερνταμ. Πολλοί πολεοδόμοι και ειδικά ο Witteveen είχαν αποπειραθεί να επιλύσουν τα προβλήματα του ιστορικού τριγώνου, αναβαθμίζοντας τις χρήσεις και τη μορφή του. Ωστόσο, οποιαδήποτε προσπάθεια απαιτούσε ριζικές αλλαγές στον αστικό ιστό και την σύσταση των χρηστών του. Για

αυτούς τους λόγους, ο βομβαρδισμός αντιμετωπίστηκε από τις αρχές και τη διοίκηση της πόλης περισσότερο ως ευκαιρία για εκσυγχρονισμό, παρά ως τραγωδία (Roosjendijk, 2005).

2.2 Τα πρώτα σχέδια για τον εκσυγχρονισμό του κέντρου

Ήδη από την προπολεμική περίοδο, ο Witteveen είχε επιδοθεί στην δημιουργία σχεδίων για την ανάπτυξη του ιστορικού κέντρου αλλά και για την επίλυση των προβλημάτων του. Μετά την καταστροφή, οι αρχές της πόλης προσπάθησαν να επισπεύσουν τις διαδικασίες ανοικοδόμησης, αφού βομβαρδίστηκε και το οικονομικό κέντρο της πόλης. Για αυτό τον λόγο, δημιούργησαν ένα Συμβουλευτικό Γραφείο Πολεοδομικού Σχεδιασμού (ASRO⁴²), με αντικείμενο την τροποποίηση των υφιστάμενων πολεοδομικών σχεδίων, επικεφαλής του οποίου τέθηκε ο Witteveen. Η διαδικασία αυτή προχώρησε γρήγορα και έτσι ο Witteveen, τον Ιούλιο του 1940, παρουσίασε το σχέδιό του (Εικόνα 28, 29) (Ovink, 2009).

Κύριο χαρακτηριστικό της πρότασης του Witteveen ήταν η συσχέτιση της νέας δόμησης με την κατάσταση του ιστορικού τριγώνου πριν τον πόλεμο. Κατά τη σχεδιάσή του, ο αρχιτέκτονας οραματιζόταν την προοπτική μορφή των δρόμων και των πλατειών της περιοχής. Ακόμα, πρότεινε συγκεκριμένες μορφές όψεων για τα κτίρια κάθε οικοδομικού τετραγώνου (Εικόνα 30). Σε ότι αφορά το οδικό δίκτυο, προτάθηκε η δημιουργία μεγάλου πλάτους δρόμων και λεωφόρων έτσι ώστε να εξυπηρετείται η αυξανόμενη κυκλοφορία οχημάτων. Ακόμα, πρότεινε την ενίσχυση των εμπορικών δραστηριοτήτων και την

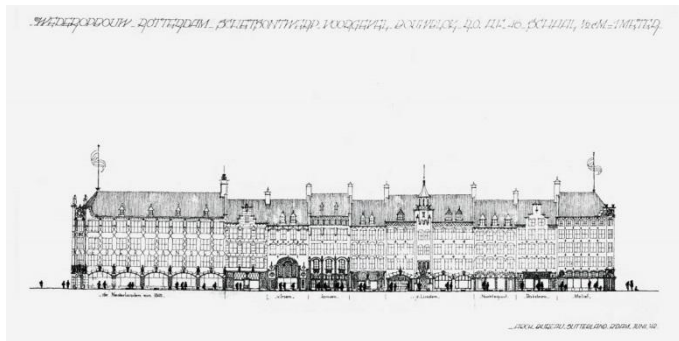


Εικόνα 28 - Λεπτομέρεια από το σχέδιο του Witteveen που απεικονίζει τις βομβαρδισμένες περιοχές του κέντρου του Ρότερνταμ.



Εικόνα 29 - Το σχέδιο του Witteveen για την ευρύτερη περιοχή της πόλης.

⁴² Adviesbureau Stadsplan Rotterdam.



Εικόνα 30 - Η όψη ενός τυπικού τετραγώνου που πρότεινε ο Witteveen, 1942.

αποθάρρυνση της κατοίκησης εντός του ιστορικού τριγώνου. Αυτές οι χρήσεις θα στεγάζονταν σε νέα κτίρια με παραδοσιακές και μνημειώδεις όψεις (Platform Wederopbouw Rotterdam, 2015).

Το σχέδιο του Witteveen είχε πολύ έντονο ολλανδικό χαρακτήρα, λόγω των παραδοσιακών μορφών που διατηρούσε στο σχέδιό του, γεγονός που μπορούσε να αποτρέψει την υλοποίηση του από την γερμανική διοίκηση. Για να μην απορριφθεί, αλλά και να βοηθηθεί το έργο του, ανατέθηκε στον μηχανικό Johan Ringers ο ρόλος της επίβλεψης της ανοικοδόμησης. Ο Ringers εγκαθίδρυσε μία σειρά από δημόσιες υπηρεσίες και επιτροπές ελέγχου της διαδικασίας και των σχεδίων. Αυτές οι γραφειοκρατικές παρεμβολές οδήγησαν στη τριβή μεταξύ των εμπνευστών και σε συνδυασμό με την έλλειψη πόρων και πρώτων υλών, οδήγησε στην παραίτηση του Witteveen το 1944. Την ίδια περίοδο, τα σχέδια του έγιναν αντικείμενο σφοδρής κριτικής, καθώς θεωρήθηκαν πολύ παραδοσιακά και συντηρητικά, τόσο στις μορφές των κτιρίων, όσο και στη δομή της πόλης (Ovink, 2009).

Κύριοι επικριτές του Witteveen ήταν μία ομάδα βιομηχάνων και επιχειρηματιών⁴³ που οραματίζονταν την πόλη ως ένα παγκόσμιο επιχειρηματικό κέντρο. Ανάμεσά τους ήταν και ο Cornelis Hendrik van der Leeuw, ο οποίος διαδέχθηκε τον Ringers όταν αυτός αιχμαλωτίστηκε από τους Γερμανούς. Ο Van der Leeuw έδινε ιδιαίτερη σημασία στον επιχειρησιακό χαρακτήρα της πόλης αλλά και στην αξία του πολιτισμού μέσω των δημόσιων πολιτιστικών κέντρων. Όσον αφορά τη σχεδιαστική διαδικασία, διαχώρισε τα σχέδια σε δισδιάστατα και τρισδιάστατα. Για

⁴³ Η ομάδα αυτή ονομαζόταν Club Rotterdam και παρά το γεγονός ότι δεν κατείχαν διοικητικές θέσεις, επηρέαζαν τα τεκταινόμενα και μιλούσαν ανοικτά για διάφορα θέματα και ζητήματα της πόλης.

την υλοποίηση των σχεδίων της ανοικοδόμησης, δημιούργησε μία ανεξάρτητη ομάδα (OPRO⁴⁴) που θα τροποποιούσε το έργο του Witteveen και θα δημιουργούσε ένα σχέδιο ευπροσάρμοστο στις αλλαγές των δεδομένων. Η ομάδα αυτή αποτελούνταν από τους Cornelis van Traa, ο οποίος διαδέχθηκε τον Witteveen ως επικεφαλής της Υπηρεσίας Δημοσίων Έργων, τον Jo van den Broek, τον Verhagen και τον Willem van Tijen, οι οποίοι είχαν από την δεκαετία του 1930 πειραματιστεί με νέες μορφές κατοίκησης. Την σύνταξη των τελικών σχεδίων αυτής της ομάδας ανέλαβε ο Van Traa, ο οποίος στην πορεία αποφάσισε την εγκατάλειψη του σχεδίου του Witteveen και την αναζήτηση νέων ιδεών (Ovink, 2009).

Στην προσπάθεια αυτή, διοργανώθηκαν ανοιχτές συζητήσεις για να ενθαρρυνθεί και η συμμετοχή του κοινού στη λήψη αποφάσεων. Αυτό πυροδότησε μία σειρά από διαμάχες μεταξύ διάφορων οραματιστών, που είχαν ένα διαφορετικό ιδεολογικό υπόβαθρο αλλά και στόχους για την πόλη. Αυτές οι ιδεολογίες μπορούν να οργανωθούν σε τρεις ομάδες: τους κουλτουραλιστές, τους προοδευτικούς και τους υποστηρικτές των πολεοδόμων της πόλης (Roijendijk, 2005).

Οι κουλτουραλιστές εστίαζαν στο παρελθόν και αποσκοπούσαν στην προβολή της ιστορίας της πόλης και στην ανάδειξη του Ρόττερνταμ ως κοινωνικού και πολιτιστικού κέντρου της Ολλανδίας. Θεωρούσαν ιδανικές τις μορφές της πόλης και των κτιρίων του 18^{ου} αιώνα και πρότειναν τον εμπλουτισμό τους με πολλά πάρκα και πλατείες, που θα χρησίμευαν ως χώροι συγκέντρωσης των πολιτών.

Οι προοδευτικοί υποστήριζαν ότι στον πυρήνα της πόλης, θα πρέπει να υπάρχει ένα κέντρο παγκόσμιου εμπορίου, το οποίο

⁴⁴ Opbouw Rotterdam

ονόμαζαν «City». Πίστευαν ότι ο διαχωρισμός των χρήσεων είναι πολύ σημαντικός για την ορθή λειτουργία μίας σύγχρονης πόλης και ότι τα σχέδια θα έπρεπε να προλαμβάνουν τις μελλοντικές ανάγκες της περιοχής. Τέλος, υποστήριζαν ότι η πόλη θα πρέπει να αποτελείται από ένα μέγιστο αριθμό 700,000 κατοίκων και ότι οι νέοι κάτοικοι της πόλης θα πρέπει να τοποθετούνται σε μικρού μεγέθους πόλεις - δορυφόρους.

Τέλος, οι πολεοδόμοι της πόλης και οι υποστηρικτές τους θεωρούσαν σημαντικότερη την ικανοποίηση των μελλοντικών στόχων και αναγκών της πόλης, από τη διάσωση του παρελθόντος της. Τάσσονταν υπέρ της άποψης των προοδευτικών, που ήθελαν το εμπορικό κέντρο στον πυρήνα της πόλης, ωστόσο θεωρούσαν αναγκαία την μεταστέγαση των υπόλοιπων επιχειρήσεων της πόλης στα περίχωρα. Ακόμη, ήταν υπέρμαχοι της μεγάλης πυκνότητας της πόλης που θα επιτυγχανόταν μέσω της μοντέρνας αρχιτεκτονικής και όχι των παραδοσιακών μορφών (Roijendijk, 2005).

Συνδυάζοντας τις ιδέες αυτές, δημιουργήθηκε, από την ομάδα OPRO και τον van Traa, το «Βασικό Σχέδιο για την Ανοικοδόμηση του κέντρου» (Εικόνα 31), ένα νέο σχέδιο που θα επέφερε σαρωτικές αλλαγές στη μορφή του κέντρου. Επικεντρώθηκε στην ενσωμάτωση του λιμανιού και του ποταμού Maas στη ζωή των κατοίκων μέσω οπτικώνφυγών προς τις αποβάθρες που ονόμασε «παράθυρα προς το ποτάμι», καθώς και με την δημιουργία ενός κεντροβαρικού δρόμου κατά μήκος του ποταμού. Το σχέδιο ενσωμάτωνε την ιδέα του City, την μοντέρνα αρχιτεκτονική αλλά και το διαχωρισμό των χρήσεων. Τέλος αποφασίστηκε η διατήρηση και αξιοποίηση κατεστραμμένων κτιρίων και των κελυφών τους για μελλοντικές χρήσεις. Με αυτό τον τρόπο, η μελλοντική μορφή της πόλης αποτυπώθηκε σε σχέδια, ενώ μέχρι και την

απελευθέρωσή της από τα καναδικά στρατεύματα, το 1945, δεν είχε υλοποιηθεί (Ovink, 2009).



Εικόνα 31 - Η τελική μορφή του «Βασικού Σχεδίου για την Ανοικοδόμηση του κέντρου», όπως αυτό αποτυπώθηκε το 1946.



3. Ο μεταπολεμικός εκμοντερνισμός της πόλης

3.1. Ο προσδιορισμός του ρόλου μιας πόλης χωρίς κέντρο

Αμέσως μετά τη λήξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου υπήρχαν έντονες ελλείψεις τόσο σε πρώτες ύλες, όσο και σε οικονομικούς πόρους. Σημείο καμπής στην ιστορία της Ευρώπης αποτέλεσε η ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Άνθρακα και Χάλυβα⁴⁵ λίγο μετά το τέλος του Πολέμου, με στόχο την καλύτερη διακίνηση των βιομηχανικών αγαθών μεταξύ των μελών. Για την γρήγορη ανάκαμψη της οικονομίας, δόθηκε έμφαση στις πλουτοπαραγωγικές πηγές, όπως το λιμάνι και οι επιχειρήσεις, ακολουθώντας τις κατευθυντήριες γραμμές που είχαν καθοριστεί από το Basisplan. Οι πρώτες εργασίες επικεντρώθηκαν στην αποκατάσταση της λειτουργικότητας του λιμανιού και των υποδομών γύρω από αυτό (Dijk, 1999).

Ήδη από το 1944, το ASRO (βλέπε σελίδα 96) είχε ξεκινήσει τα σχέδια για την δημιουργία κέντρων εμπορίου και επιχειρήσεων, αμερικανικών προτύπων, στις κατεστραμμένες περιοχές της πόλης. Το πρώτο έργο τέτοιου τύπου ήταν το Κτίριο Χονδρεμπορίου (Εικόνα 32), έργο του αρχιτέκτονα Huig Aart Maaskant, που εκτός από γραφεία και εμπορικές λειτουργίες, περιελάμβανε και συνεδριακούς χώρους και χρήσεις αναψυχής. Σημαντικό στοιχείο στην διαμόρφωση του κτιρίου ήταν οι συνδέσεις, γεγονός που οδήγησε στην τοποθέτησή του δίπλα στον σιδηροδρομικό σταθμό της πόλης, αλλά και στην ενσωμάτωση ενός οδικού άξονα που διαπερνούσε το κτίριο (Architecture Guide, χ.χ).

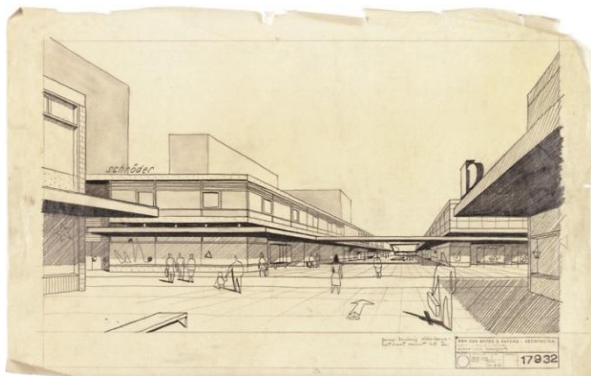


Εικόνα 32 – Το Κτίριο Χονδρεμπορίου, λίγο μετά την ολοκλήρωσή του.

⁴⁵ Τα πρώτα κράτη-μέλη αποτέλεσαν η Δυτική Γερμανία, η Γαλλία, το Βέλγιο, το Λουξεμβούργο, η Ιταλία και η Ολλανδία, ενώ αποτέλεσε τον πρόδρομο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.



Εικόνα 33 – Αξονομετρική απεικόνιση του συγκροτήματος Lijnbaan.



Εικόνα 34 – Προοπτική απεικόνιση του κύριου πεζοδρόμου εντός του Lijnbaan.

Στα πλαίσια της ενδυνάμωσης του επιχειρησιακού κέντρου «City» της πόλης, προτάθηκε η δημιουργία του εμπορικού συγκροτήματος Lijnbaan (Εικόνες 33, 34). Το έργο αυτό σχεδιάστηκε από τους Jaap Bakema και Van den Broek και περιελάμβανε την δημιουργία ενός πεζοδρόμου που περιστοιχιζόταν από χαμηλού ύψους εμπορικά καταστήματα, πίσω από τα οποία τοποθετούνταν πολυώροφα κτίρια κατοικιών. Το Lijnbaan αποτέλεσε μια μορφή εμπορικού κέντρου, με έμφαση στη κίνηση του πεζού, που υιοθετήθηκε και από άλλες ολλανδικές πόλεις (Ovink, 2009).

Το 1948 αποδόθηκαν σημαντικοί πόροι στην οικονομία μέσω του σχεδίου Marshall⁴⁶. Η χρηματοδότηση αυτή επέτρεψε την υλοποίηση των έως τότε σχεδίων, όπως το Κτίριο Χονδρεμπορίου και το Lijnbaan, που ολοκληρώθηκαν το 1953, αλλά και των πρώτων εργασιών αποκατάστασης, όπως στην περίπτωση της εκκλησίας του Αγίου Λαυρεντίου⁴⁷ (βλέπε σελίδα 91) (Architecture Guide, χ.χ). Το οικονομικό πλεόνασμα, έστρεψε το ενδιαφέρον από τις πλουτοπαραγωγικές πηγές στο ζήτημα της στέγασης. Ένα σημαντικό βήμα προς αυτή τη κατεύθυνση αποτέλεσε η υιοθέτηση ενός συνόλου προϋποθέσεων⁴⁸ που έπρεπε να πληρούν τα κτίρια κατοικιών, οδηγώντας σταδιακά στην ομοιομορφία των νεόδμητων οικιστικών συγκροτημάτων (Dijk, 1999). Με

⁴⁶ Το σχέδιο Marshall ήταν οικονομική βοήθεια προς τις πληγείσες από τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο χώρες από τις Η.Π.Α.. Σκοπό είχε την αποκατάσταση της παγκόσμιας ευημερίας και αποκατάστασης των διακρατικών εμπορικών σχέσεων.

⁴⁷ Η πρώτη φάση των επεμβάσεων αποκατάστασης ολοκληρώθηκε το 1970 και το 1976 ακολούθησε η δεύτερη φάση, με την δημιουργία επέκτασης, έργο του αρχιτέκτονα Wim Quist ολοκληρώθηκε 1981

⁴⁸ Το 1951 η κυβέρνηση έθεσε σε λειτουργία τους «Κανονισμούς και Συμβουλές για τη Κατοίκηση» που είχαν συντάξει οι αρχιτέκτονες Van den Broek, Van Tijen, Merkelbach, Berghoef και Van Embden.

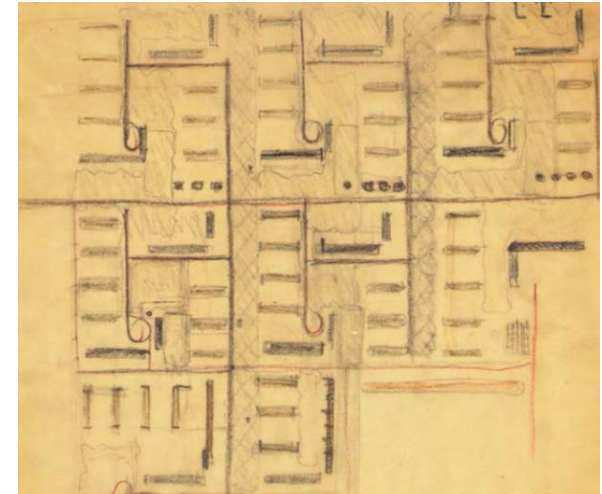
αυτό τον τρόπο, ξεκίνησε μια περίοδος έρευνας και πειραματισμού γύρω από τον τρόπο κατοίκησης και οργάνωσης κοινοτήτων και λιγότερο γύρω από τη δομή των κτιρίων, με σκοπό την ανάδειξη του Ρόττερνταμ σε κοινωνικό πρότυπο (Ovink, 2009).

Καθοριστικό ρόλο στους στοχασμούς αυτούς έπαιξε η ομάδα μελέτης Core Group για την αρχιτεκτονική της κατοίκησης, την οποία εγκαθίδρυσε ο Van Tijen. Πρωταρχικό μέλημά τους ήταν ο επαναπροσδιορισμός της κοινοτικής ζωής, σύμφωνα με το αμερικάνικο πρότυπο γειτονιάς. Αυτό θα επιτυγχανόταν με την ανάδειξη της πολυπολιτισμικότητας και την ανάμειξη διαφορετικών ειδών κατοικιών, ως μέσο προσδιορισμού της ταυτότητας της εκάστοτε κοινότητας. Η κάθε κοινότητα θα αποτελούσε μία ημιαυτόνομη «μονάδα» των 15.000 κατοίκων, η οποία θα λειτουργούσε ως μεταβατικό επίπεδο μεταξύ κατοικίας και πόλης. Η συνοικία Vreewijk στα νότια της πόλης θεωρήθηκε σχεδιαστικό πρότυπο διαμόρφωσης μίας μονάδας (Ovink, 2009).

Η ιδέα της «μονάδας» βρήκε εφαρμογή στα σχέδια της πολεοδόμου Lotte Stam-Beese για την οικιστική ανάπτυξη της περιοχής Pendrecht (Εικόνα 35). Η πρότασή της βασιζόταν στη δημιουργία μικρών επαναλαμβανόμενων μονάδων, ο συνδυασμός των οποίων οργάνωνε μια γειτονιά και στη παραδοχή ότι τέσσερις γειτονιές διαμορφώνουν μία περιοχή. Οι επαναλαμβανόμενες μονάδες, τις οποίες χαρακτήριζε «στάμπες» (Εικόνα 36), αποτελούνταν από 90 κατοικίες και συνδύαζαν μονοκατοικίες για τις οικογένειες, διαμερίσματα για ζευγάρια και κατοικίες για ηλικιωμένους. Τα κτίρια χωρίζονταν με λωρίδες πρασίνου, κυρίως ημι-ιδιωτικές, που λειτουργούσαν ως χώροι κοινωνικοποίησης των κατοίκων. Οι γειτονιές χωρίζονταν με λωρίδες πρασίνου ενσωματώνοντας και στοιχεία νερού. Στο κέντρο της περιοχής



Εικόνα 35 – Άποψη από μια γειτονιά εντός της περιοχής Pendrecht.



Εικόνα 36 – Σχέδιο της Lotte Stam-Beese για τις «στάμπες».

οργανωνόταν η κεντρική πλατεία με τις εμπορικές χρήσεις, ενώ στους κεντρικούς άξονες κυκλοφορίας συγκεντρώνονταν χρήσεις εκπαίδευσης και πολιτισμού. Η περιοχή Pendrecht ολοκληρώθηκε το 1953 και αποτέλεσε πρότυπο για την ανάπτυξη άλλων οικιστικών συγκροτημάτων (Ovink, 2009).

Η δεκαετία 1950 με 1960 χαρακτηρίστηκε από εκτεταμένη αυτοματοποίηση της γεωργίας και ευρύτερη βιομηχανική ανάπτυξη, γεγονός που οδήγησε στην συγκέντρωση πληθυσμού στα μεγάλα αστικά κέντρα της δυτικής Ολλανδίας. Αυτό έστρεψε την προσοχή του Γραφείου Εθνικού Σχεδιασμού στη δημιουργία χωροταξικών σχεδίων, βασιζόμενων στην ιδέα του Randstad⁴⁹. Βασικές αρχές αυτών των σχεδίων ήταν ο περιορισμός της έως τότε αστικής εξάπλωσης, αλλά και η προστασία των χώρων πρασίνου γύρω από τις πόλεις. Οι ιδέες αυτές καταγράφηκαν στο Πρώτο Χωροταξικό Σχέδιο της Ολλανδίας, που πέτυχε την απομάκρυνση των οχλουσών χρήσεων εκτός των πόλεων του Randstad (Ovink, 2009).

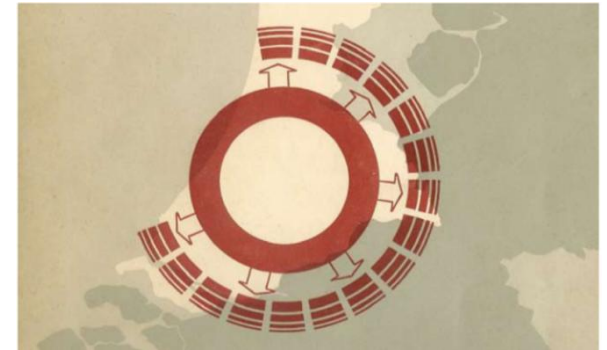
Ωστόσο, για την κάλυψη των συνεχώς αυξανόμενων αναγκών για στέγαση υλοποιείται πληθώρα οικιστικών συγκροτημάτων. Η έλλειψη οικονομικών και υλικών πόρων, σε συνδυασμό με την ανάγκη ταχείας κατασκευής είχαν ως αποτέλεσμα την κατασκευή κατώτερης ποιότητας, εύκολα επαναλαμβανόμενων, πολυώροφων κτιριακών μονάδων. Αυτό προκάλεσε προβληματισμό γύρω από την εικόνα της πόλης τόσο στους δημόσιους φορείς όσο και σε ενεργούς αρχιτέκτονες, που

⁴⁹ Το Randstad πήρε το όνομά του από την κυκλική διάταξη των τεσσάρων μεγαλύτερων πόλεων της δυτικής Ολλανδίας, Ρότερνταμ, Ουτρέχτη, Άμστερνταμ και Χάγη. Τον χαρακτηρισμό αυτό απέδωσε ο Albert Plesman το 1938.

προσπάθησαν με διάφορους τρόπους να διασπάσουν αυτή την ομοιομορφία⁵⁰ (Ovink, 2009).

Στο πλαίσιο της προσπάθειας επίλυσης των προβλημάτων της εποχής αλλά και του καθορισμού του ρόλου των αστικών κέντρων της χώρας, ξεκίνησε μία περίοδος σχεδιαστικών και πολιτικών αποφάσεων με γνώμονα τη μελλοντική εικόνα των πόλεων, στο έτος 2000. Ο σχεδιασμός αυτός, είχε συνέπειες τόσο στον τρόπο και τη μορφή της κατοίκησης, όσο και στην οργάνωση των χρήσεων με απώτερο σκοπό την κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη.

Παρατηρώντας τα προβλήματα του Randstad, το Γραφείο Εθνικού Σχεδιασμού, αποφάσισε να ελέγξει τη συνεχή εξάπλωση των οικιστικών συγκροτημάτων και πόλεων, μέσω ενός πιο δραστικού χωροταξικού σχεδίου⁵¹ (Εικόνα 37). Συγκεκριμένα, όρισε τέσσερα διαφορετικά περιβάλλοντα κατοίκησης οριοθετώντας ταυτόχρονα και την εξάπλωσή τους, χρησιμοποιώντας στατιστικά στοιχεία για τη πρόβλεψη του μελλοντικού πληθυσμού. Πρώτο περιβάλλον κατοίκησης ήταν οι πόλεις του Randstad, για την αποσυμφόρηση των οποίων, προβλεπόταν πληθυσμιακή μετακίνηση προς το δεύτερο περιβάλλον. Αυτό αποτελούταν από μεσαίου μεγέθους πόλεις, που λειτουργούσαν ως πόλεις «υπερχείλισης». Έπειτα, αναγκαία ήταν και η δημιουργία νέων κηπουπόλεων, που αποτελούσαν το τρίτο περιβάλλον κατοίκησης και θα τοποθετούνταν ανάμεσα στις αστικές περιοχές για την οριοθέτησή τους. Τέλος, το τέταρτο περιβάλλον αποτελούταν από μικρά



Εικόνα 37 – Η κεντρική ιδέα στην οποία βασίστηκε ο σχεδιασμός του Randstad.

⁵⁰ Το Υπουργείο Δημοσίων Κατοικιών και Κτιρίων δημιούργησε την Επιτροπή Ελέγχου Ύψους των Κτιρίων για τον έλεγχο των συνεχώς αυξανόμενων πολυώροφων κτισμάτων, ενώ ο Van Tijen πειραματίστηκε με αρχιτεκτονικά ποικίλες γειτονιές, όπως η περιοχή Vlaardingen.

⁵¹ Το Δεύτερο Χωροταξικό Σχέδιο, που ασχολήθηκε με τον τρόπο κατοίκησης στις πόλεις του Randstad, τέθηκε σε ισχύ το 1966.



Εικόνα 38 – Λεπτομέρεια του σχεδίου 2000+ που απεικονίζει την επέκταση του λιμανιού και τις νέες περιοχές κατοικίας.

πληθυσμιακά κέντρα των 5.000 κατοίκων. Ο καταμερισμός αυτός ανέδειξε την αναγκαιότητα δημιουργίας χωροταξικών σχεδίων για κάθε δήμο, έτσι ώστε να είναι δυνατός ο έλεγχός τους. Σε ότι αφορά τις συνδέσεις, θεωρήθηκε απαραίτητη η αποδοτικότερη σύνδεση όλων των επιπέδων κατοίκησης, προστατεύοντας ταυτόχρονα και τις πράσινες εκτάσεις μεταξύ τους (Ovink, 2009).

Υπό το πρίσμα της οικονομικής ανάπτυξης, το Τμήμα Αστικής Ανάπτυξης σε συνδυασμό με τις Λιμενικές Αρχές και το Τμήμα Δημοσίων Έργων του Ρότερνταμ συνέταξαν το 1969 το Σχέδιο 2000+ (Εικόνα 38). Στόχος της πρότασης ήταν η ανάδειξη της ευρύτερης περιοχής του Ρότερνταμ σε βιομηχανικό κέντρο της χώρας, αξιοποιώντας και επεκτείνοντας το λιμάνι της πόλης, καθιστώντας το, το μεγαλύτερο της Ολλανδίας (Ovink, 2009). Το σχέδιο προϋπέθετε την επέκταση του λιμανιού μέχρι το δέλτα του ποταμού Nieuwe Waterweg⁵², ακόμα και με επιπρόσθετες επιχωματώσεις, αλλά και υποδομών μεταφοράς εμπορευμάτων. Ακόμα, προτάθηκε η δημιουργία μίας νέας πόλης, του Grevelingenstad και μικρότερων οικιστικών συγκροτημάτων στα περίχωρα του Ρότερνταμ. Το πλάνο αυτό θεωρήθηκε μία τεχνοκρατική επιβολή στους κατοίκους της πόλης και απορρίφθηκε λόγω αντιδράσεων των πολιτών και των περιβαλλοντικών ομάδων (Salet, 2009).

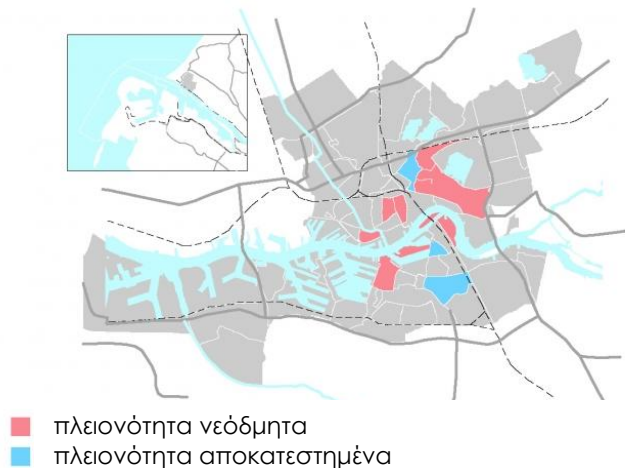
Ο σχεδιασμός των οικονομικών δραστηριοτήτων της πόλης του μέλλοντος, σε συνδυασμό με την αποσυμφόρηση του κέντρου, λόγω της μεταφοράς των κατοίκων στις πόλεις «υπερχείλισης», οδήγησε

⁵² Ο ποταμός Nieuwe Waterweg αποτέλεσε προϊόν διάνοιξης του ποταμού Maas μέχρι την βόρεια θάλασσα για να επιτευχθεί καλύτερη προσβασιμότητα στον λιμάνι του Ρότερνταμ και ολοκληρώθηκε το 1872.

στην αύξηση της δόμησης γραφειακών εγκαταστάσεων σε αυτό. Στο πλαίσιο αυτής της ζωνοποίησης των χρήσεων, το κέντρο της πόλης αντιμετωπιζόταν ως κέντρο επιχειρηματικότητας και αναψυχής, που θα κάλυπτε όλες τις ανάγκες των κατοίκων της αστικής περιοχής του Ρόττερνταμ. Για την εφαρμογή του σχεδίου Ρόττερνταμ 2000+, οι αρχές της πόλης υιοθετούσαν άκριτα τις ιδέες του μοντερνισμού, επιτρέποντας την δόμηση πολυώροφων κτιρίων γραφείων στα αστικά κενά. Τα νεόδμητα κτίρια χαρακτηρίζονταν από σχεδιαστική οργάνωση, μεγάλους ελεύθερους χώρους και ανεμπόδιστη κίνηση μεταξύ τους, ποιότητες που αντιτίθενται πλήρως σε αυτές της οργανικής έως τότε πόλης. Σταδιακά, τα αστικά κενά καλύπτονταν, καθιστώντας σημεία ενδιαφέροντος τις υποβαθμισμένες περιοχές κατοικίας στο κέντρο της πόλης. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την κατεδάφιση πολλών ιστορικών γειτονιών, παρά τις επιθυμίες των κατοίκων, γεγονός που χαρακτήριζε τις περισσότερες αποφάσεις που πάρθηκαν μετά την καταστροφή της πόλης (Ovink, 2009).

3.2. Ο συμμετοχικός σχεδιασμός ως μέσο επανοικειοποίησης του κέντρου

Η επιβολή των μοντερνιστικών ιδεών στους κατοίκους, σε συνδυασμό με την έντονη αποκέντρωση, οδήγησαν σταδιακά στην ερήμωση του κέντρου του Ρόττερνταμ και την εγκατάλειψη. Εν μέσω έντονων κοινωνικών αναταραχών που προκάλεσαν αυτές οι συνθήκες, τη δεκαετία του 1970, πολλοί πολίτες και αρχιτέκτονες απαίτησαν τον επαναπροσδιορισμό του ρόλου της πόλης. Σε αυτό το πλαίσιο, εγκαταλείφθηκαν σταδιακά οι αρχές του Basisplan, που προέβλεπαν την



Eerste generatie stadsvernieuwing 1974 - 1975

Εικόνα 39 – Σχεδιάγραμμα που απεικονίζει εάν η πλειοψηφία των κτιρίων είναι νεόδμητα ή αποκατεστημένα κτίρια, μετά τις επεμβάσεις «αστικής αναγέννησης».

αποκλειστική ύπαρξη επιχειρήσεων και καταστημάτων στο ιστορικό τρίγωνο (Parkinson, 1993).

Μία διεπιστημονική ομάδα, που ονομαζόταν Team 10⁵³, ασχολήθηκε με την επανοικειοποίηση του κέντρου από τους κατοίκους. Η ομάδα αυτή απέρριψε τις ιδέες του CIAM και θεώρησε αποτυχία του μοντερνισμού τη ζωνοποίηση των χρήσεων και την εφαρμογή της ιδέας των πόλεων «υπερχείλισης». Για αυτό το λόγο, επαναπροσδιόρισε τις ζώνες λειτουργίας της πόλης, με βάση τις ζώνες δραστηριοτήτων των κατοίκων. Αυτές ιεραρχήθηκαν σε περιοχές, γειτονίες, οδούς, κατώφλια και κατοικίες, επαναφέροντας την έννοια της μικροκλίμακας στο κέντρο της πόλης. Στόχος ήταν το κέντρο να μην αποτελεί μόνο χώρο εργασίας, αλλά πεδίο έκφρασης και κοινωνικοποίησης των κατοίκων (Ovink, 2009).

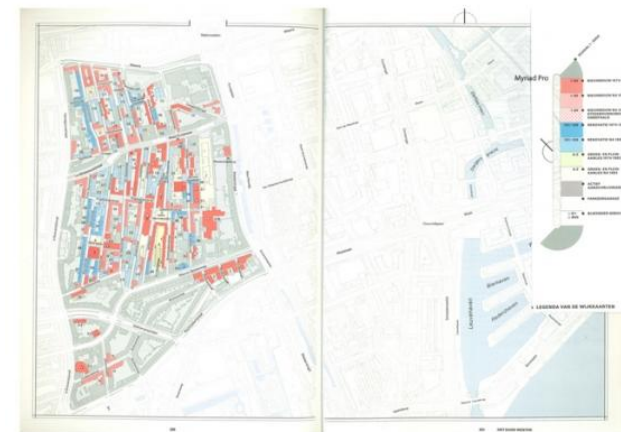
Λόγω της κοινωνικής δυσaráσκείας που προκαλούσε η όψη της πόλης και η απουσία της ανθρώπινης κλίμακας από αυτή, πολλοί πολιτικοί στράφηκαν στην υιοθέτηση των απόψεων της Team 10. Αποτέλεσμα αυτής της τάσης ήταν η εκλογή ενός Δημοτικού Συμβουλίου με στόχο την αναβάθμιση των υποβαθμισμένων περιοχών της πόλης μέσω της εφαρμογής της «αστικής αναγέννησης» (Εικόνα 39) (Parkinson, 1993). Η ιδέα αυτή βασιζόταν στη σημασία της γειτονιάς ως αναγκαίο οργανισμό για τη σωστή λειτουργία της πόλης. Το σχέδιο της «αστικής αναγέννησης» περιλάμβανε την αγορά γειτονιών και πολλές φορές ολόκληρων περιοχών από το κράτος, την αντικατάσταση ή την αποκατάσταση των κτιρίων σε αυτές, με βάση την κατάσταση τους και

⁵³ Σημαντικά μέλη της Team 10 ήταν οι αρχιτέκτονες Herman Hertzberger, Jaap Bakema, Aldo van Eyck και Piet Blom, οι οποίοι εφάρμοσαν με τα έργα τους τις ιδέες αυτές στο Ρόττερνταμ και άλλες πόλεις.

τέλος την απόδοση στους έως τότε κατοίκους του, υπό τη μορφή ενοικιαζόμενων κατοικιών. Καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας αυτής, υπήρχε στενή συνεργασία των αρχών με τους κατοίκους στη λήψη των αποφάσεων, αλλά και συνεχής διαβεβαίωσή τους ότι τα κτίρια θα τους επιστραφούν. Με αυτό τον τρόπο, επιτεύχθηκε η αναβάθμιση πολλών γειτονιών του 19^{ου} αιώνα, όπως οι Oude Westen (Εικόνα 40) και Oude Noorden (Εικόνα 41), γύρω από το ιστορικό τρίγωνο. Και οι δύο διατηρήθηκαν σε μεγάλο βαθμό λόγω της άμεσης σύνδεσής τους με το ιστορικό παρελθόν της πόλης (Ovink, 2009).

Η επιτυχία των επεμβάσεων αυτών έθεσε το συμμετοχικό σχεδιασμό στο προσκήνιο και θεωρήθηκε αναγκαιότητα για την οικειοποίηση του κέντρου από τους κατοίκους. Άμεσο αποτέλεσμα αυτής της παραδοχής ήταν η δημιουργία ενός θεσμικού πλαισίου όπου τα σχέδια για την πόλη θα δημοσιοποιούνταν για να αξιολογηθούν από τους πολίτες, πριν την υλοποίησή τους⁵⁴. Την νέα αυτή τάση, έσπευσαν να υιοθετήσουν πολλοί αρχιτέκτονες και πολεοδόμοι, που είτε ήταν επηρεασμένοι είτε αποτελούσαν μέλη της Team 10. Απόρροια αυτού, ήταν η παραμετροποίηση των αρχιτεκτονικών και πολεοδομικών σχεδίων με βάση τις επιθυμίες και ανάγκες των κατοίκων. Αυτή η τάση προωθήθηκε και από το ίδιο το κράτος, που επιχορηγούσε την αναζήτηση πειραματικών μορφών κατοίκησης, οι οποίες βασίζονταν στη συμμετοχή των κατοίκων στο σχεδιασμό των κτιρίων, με στόχο τον εμπλουτισμό της εικόνας της πόλης (Ovink, 2009).

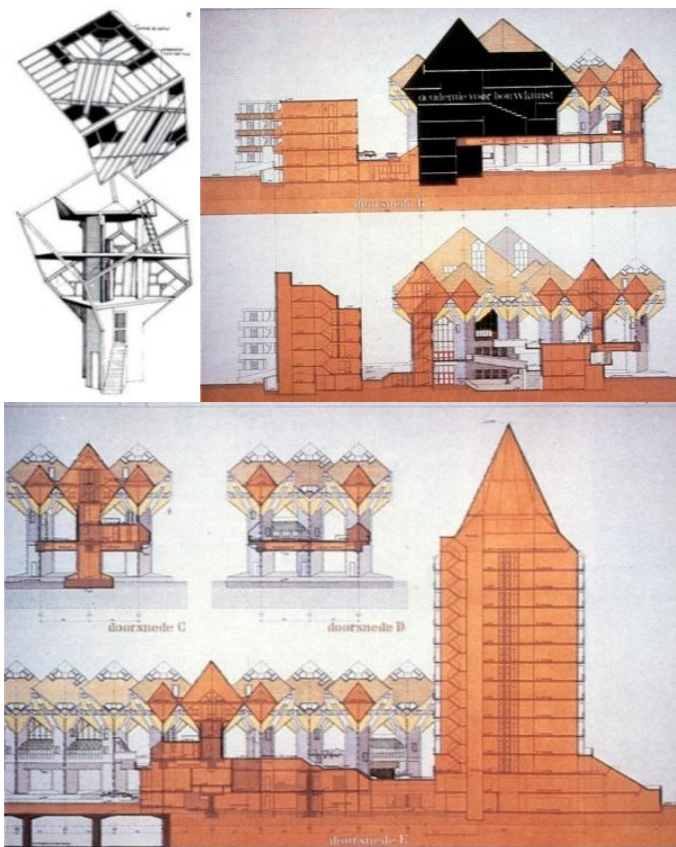
⁵⁴ Το Γραφείο Εθνικού Σχεδιασμού (βλέπε σελίδα 105) μετονομάστηκε, το 1965, Γραφείο Χωρικού Σχεδιασμού και το 1973 δημιούργησε μία εύκαμπτη διαδικασία σχεδιασμού που ονομάστηκε «Διαδικασία Χωρικού Σχεδιασμού», με στόχο την αξιολόγηση των προτάσεων από το κοινό.



Εικόνα 40 – Αναλυτικό σχεδιάγραμμα που απεικονίζει την μορφή επέμβασης ανά περίπτωση, στην περιοχή Oude Noorden.



Εικόνα 41 – Αναλυτικό σχεδιάγραμμα που απεικονίζει την μορφή επέμβασης ανά περίπτωση, στην περιοχή Oude Noorden.



Εικόνα 42 – Τομές του συγκροτήματος Kubuswoningen του αρχιτέκτονα Piet Blom.

Ένας αρχιτέκτονας που εφάρμοσε πρωτότυπες ιδέες για την κατοίκηση στο κέντρο της πόλης, ήταν ο Piet Blom στο έργο του Kubuswoningen (Εικόνα 42), στο Oudehaven. Στόχος του ήταν η τοποθέτηση των κατοικιών σε ορόφους για τη δημιουργία νέων ελεύθερων χώρων από κάτω, δομή που αποκαλούσε «αστική οροφή». Αυτός ο δημόσιος χώρος σε συνδυασμό με την αίσθηση ενός αστικού δάσους, όπου οι μεμονωμένες κατοικίες θα αποτελούσαν τα δέντρα, αποτέλεσαν την κεντρική ιδέα γύρω από την οποία οργάνωσε τις κατοικίες. Οι ιδέες αυτές βασίστηκαν πάνω σε προηγούμενους πειραματισμούς που είχαν στεφθεί με επιτυχία⁵⁵, ωστόσο στην περίπτωση του Ρότερνταμ προσέθεσε επιπλέον κατοικίες, για να διασπαστεί η ομοιομορφία της πόλης μέσω της διαφοροποίησης των τυπολογιών κατοικίας. Οι επιπλέον κατοικίες οργανώθηκαν στον υπερυψωμένο δημόσιο χώρο, ή ως αυτόνομα κτίρια διαμερισμάτων, όπως στον μολυβδόσχημο πύργο Blaak. Σημαντικά στοιχεία που προσπάθησε να ενσωματώσει στο συγκρότημά του ήταν ο δρόμος Blaak, ένας μεγάλος οδικός άξονας της πόλης, αλλά και διάφορες δημόσιες χρήσεις όπως καταστήματα και μία Σχολή Αρχιτεκτονικής (Ovink, 2009).

Το 1977 ξεκίνησε ένα ακόμη έργο πειραματισμού σε οικιστικά συγκροτήματα, η οικιστική ανάπτυξη της περιοχής Hofdijk (Εικόνα 43), έργο του αρχιτέκτονα Jan Verhoeven. Στο έργο αυτό, ο αρχιτέκτονας προσπάθησε να μεταγράψει την ιστορική ταυτότητα του Ρότερνταμ, χρησιμοποιώντας τον ποταμό Rotte για την δημιουργία ενός καναλιού

⁵⁵ Το πρώτο έργο του που ενσωμάτωνε την ιδέα της «αστική οροφής» αποτέλεσε το συγκρότημα Kasbah, στην πόλη Hengelo, που ολοκληρώθηκε το 1973. Το πρωτότυπο του αστικού δάσους αποτέλεσαν τα Kubuswoningen στην πόλη Helmond, τα πρώτα εκ των οποίων ολοκληρώθηκαν το 1974.

περιμετρικά του συγκροτήματος, αλλά και στοιχεία από την παραδοσιακή αρχιτεκτονική της περιοχής (Architecture Guide, χ.χ). Σημαντικό ρόλο έπαιξε επίσης η κίνηση των πεζών που πραγματοποιούνταν σε πεζοδρόμους υπερυψωμένους πάνω από το κανάλι. Σε ότι αφορά τις τυπολογίες των κατοικιών, προσπάθησε να δημιουργήσει διαφορετικούς χώρους, ανάλογα το πλήθος των κατοίκων, συνδυάζοντας διαμερίσματα καθ' ύψος ή παρατάσσοντάς τα (Dijk, 1999).

Οι αρχιτεκτονικοί πειραματισμοί της περιόδου αυτής σταματούν σταδιακά να λαμβάνουν υπόψιν τους τις κατευθυντήριες γραμμές του Basisplan, σε διαφορετικούς βαθμούς. Συγκεκριμένα, τα Kubuswoningen του Blom, αποτελούν μία μεγάλη απόκλιση από το σχέδιο του Van Traa, καθώς κάλυψαν την οπτική φυγή προς τον ποταμό Maas, που αποτελούσε και μία από τις βασικές ιδέες του (Ovink, 2009). Μία μικρότερη απόκλιση αποτέλεσε το συγκρότημα Hofdijk του Verhoeven. Παρά το γεγονός ότι ο αρχιτέκτονας σεβάστηκε το μέτωπο κατοικιών που είχε προσχεδιαστεί στο Basisplan, οι πειραματισμοί του με την μορφή της κατοίκησης, αλλά και η εισαγωγή του καναλιού στο σχέδιο, άλλαξαν αισθητά την μορφή της περιοχής.

3.3. Η πολιτιστική προσέγγιση του «Νέου Ρότερνταμ»

Ήδη από τα τέλη της δεκαετίας του 1970, η οικονομία της χώρας βρισκόταν σε ύφεση, γεγονός που προκάλεσε τον επαναπροσδιορισμό των στόχων του σχεδιασμού της πόλης. Λόγω των δυσχερειών, πολλές επιχειρήσεις αποφάσισαν να μετακινηθούν στις πόλεις «υπερχείλισης» που είχαν πλέον αναδειχθεί σε πληθυσμιακά κέντρα, ή σε άλλες περιοχές της χώρας. Άμεση απόρροια αυτού ήταν η



Εικόνα 43 – Άποψη του συγκροτήματος Hofdijk, από αέρος και από το κανάλι στο κέντρο της συνοικίας.

αποδυνάμωση και σταδιακή εγκατάλειψη του λιμανιού και επομένως υποβάθμιση των παραλιμένων περιοχών. Αυτή η επιχειρησιακή φυγή είχε ως αποτέλεσμα την εγκατάλειψη του κέντρου από τους κατοίκους, στην θέση των οποίων εγκαταστάθηκαν ομάδες χαμηλού εισοδήματος. Αυτό οδήγησε στην αύξηση του ανειδίκευτου εργατικού προσωπικού, γεγονός που συνέπεσε με τον περιορισμό των δραστηριοτήτων του πρωτογενούς και δευτερογενούς τομέα. Προβλήματα όπως η ανεργία αυξήθηκαν ραγδαία, οδηγώντας στην ανάγκη δημιουργίας των κατάλληλων συνθηκών και κινήτρων για την επιστροφή των επιχειρήσεων στο κέντρο του Ρόττερνταμ (Parkinson, 1993).

Λύση στα προβλήματα αυτά, θεωρήθηκε η πολιτιστική αναγέννηση της πόλης και η αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Στο πλαίσιο αυτό, κλήθηκαν αρχιτέκτονες διεθνούς φήμης για να πραγματοποιήσουν έργα μεγάλης κλίμακας, κάνοντας την πόλη πιο ελκυστική και τονίζοντας τον χαρακτήρα της ως μια αρχιτεκτονικά πρωτοπόρα μητρόπολη. Πέραν όμως της αρχιτεκτονικής πλευράς του Ρόττερνταμ, στόχος των αρχών ήταν και η εξειδίκευση των ανθρώπων, τους οποίους αντιμετώπιζε ως φορείς ανάπτυξης (Romein, 2009). Αυτό εκφράστηκε μέσω του επαναπροσδιορισμού του δημοσίου χώρου για να δημιουργηθεί ένα περιβάλλον κατάλληλο για την δημιουργική ανταλλαγή ιδεών (Ovink, 2009).

Η ιδέα του «Νέου Ρόττερνταμ», που παρουσιάστηκε από το Τμήμα Αστικής και Οικιστικής Ανάπτυξης το 1980, αποτέλεσε ένα από τα πρώτα βήματα προς αυτή την κατεύθυνση. Στόχος του προγράμματος, ήταν η προσέλκυση των ομάδων υψηλών εισοδημάτων, η επιστροφή των επιχειρήσεων στην πόλη και η ενδυνάμωση του τριτογενούς τομέα. Σημαντικό στοιχείο ήταν η αναγνώριση των προβληματικών περιοχών

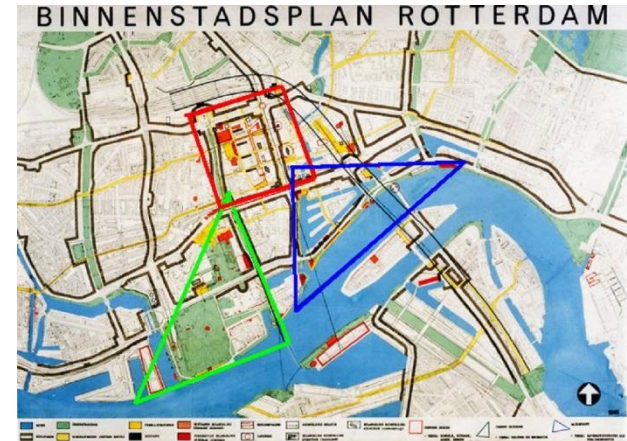
και η παρουσίαση συγκεκριμένων έργων που θα τις αναβάθμιζαν. Κοινό στοιχείο στα έργα αυτά αποτελούσε η επανενσωμάτωση του ποταμού στη ζωή της πόλης, αλλά και ο επαναπροσδιορισμός του δημοσίου χώρου ως ένα πρόσφορο περιβάλλον ανταλλαγής ιδεών. (Ovink, 2009).

Χαρακτηριστικό παράδειγμα ήταν η προσέγγιση του αρχιτέκτονα Teun Koolhaas για την ανάπτυξη της πρώην βιομηχανικής περιοχής Kop van Zuid, που ονόμασε «Άλμα πέρα από τον Ποταμό» (Εικόνα 44). Το σχέδιο χωριζόταν σε δύο τμήματα, στα Sroosweghaven και Wilhelminapier, που θα είχαν διαφορετικές χρήσεις, ενώ στη συρραφή τους θα τοποθετούνταν χώροι πολιτισμού (Architecture Guide, χ.χ). Η περιοχή Sroosweghaven είχε στόχο την δημιουργία ενός ελκυστικού περιβάλλοντος κατοίκησης και αναψυχής. Το Wilhelminapier θα ήταν κυρίως περιοχή εργασίας, και θα κυριαρχούσαν από ψηλά κτίρια γραφείων, δίνοντάς του το προσωνύμιο του «Μανχάτταν στον Μας» (Parkinson, 1993). Και στις δύο αυτές περιοχές, ο αρχιτέκτονας, προσπάθησε να ενσωματώσει τον βιομηχανικό χαρακτήρα της περιοχής στην πρότασή του, κεντρίζοντας ξανά το ενδιαφέρον του κοινού για το Ρόττερνταμ (Ovink, 2009).

Αποτέλεσμα των ιδεών του «Νέου Ρόττερνταμ» ήταν η υιοθέτηση το 1985, του σχεδίου Binnenstadsplan (Εικόνα 45) για το κέντρο της πόλης. Το σχέδιο εντόπιζε τέσσερις περιοχές ενδιαφέροντος στο κέντρο της πόλης, τις οποίες προσπαθούσε να μετατρέψει σε κέντρο δραστηριοτήτων των κατοίκων με διαφορετικό χαρακτήρα. Μία από τις περιοχές αυτές ήταν το Kop van Zuid, που θα αποτελούσε το νέο επιχειρηματικό κέντρο της πόλης με την υλοποίηση της πρότασης



Εικόνα 44 - Άποψη της μακέτας για την ανάπτυξη του Kop van Zuid.



Εικόνα 45 – Το σχέδιο Binnenstadsplan με διακριτές τις κύριες ζώνες επέμβασης.



Εικόνα 46 – Το Παγκόσμιο Κέντρο Εμπορίου, το 2006.

του Koolhaas⁵⁶. Η πρόταση αυτή, λειτούργησε ως αφετηρία σχεδιασμού, λόγω του συνδυασμού της εικόνας μίας σύγχρονης πόλης με τη χρήση ουρανοξυστών ως αρχιτεκτονικό πρότυπο, αλλά και την ενσωμάτωση δημόσιων χώρων και χρήσεων πολιτισμού στις προτάσεις ανάπτυξης. Κοινό στοιχείο αυτών των ζωνών ήταν η σύνδεση και δημιουργία ενός δικτύου δημοσίων χώρων, που θα προκαλούσε το ενδιαφέρον του επισκέπτη να το εξερευνήσει (Parkinson, 1993).

Οι υπόλοιπες περιοχές επιλέχθηκαν με βάση τις προοπτικές εκμετάλλευσής τους και τον υφιστάμενο χαρακτήρα τους. Η περιοχή Lijnbaan θα υλοποιούσε το όραμα του «City» των προηγούμενων σχεδίων, αποκτώντας κυρίως διοικητικό χαρακτήρα, ενώ ταυτόχρονα θα διατηρούσε και το ρόλο της ως κέντρο εμπορίου, προσθέτοντας επίσης και χρήσεις αναψυχής. Σημαντικό έργο στην ανάπτυξη του εμπορικού χαρακτήρα της περιοχής ήταν η κατασκευή του Παγκόσμιου Κέντρου Εμπορίου (Εικόνα 46) πάνω από το υφιστάμενο χρηματιστήριο της πόλης⁵⁷, δημιουργία του γραφείου Groosman Partners, που ολοκληρώθηκε το 1986. Η περιοχή νοτιοδυτικά του Lijnbaan, θα ονομαζόταν Τρίγωνο Πολιτισμού και θα ενσωμάτωνε το Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης Boymans - Van Beuningen⁵⁸, γύρω από το οποίο θα χωροθετούνταν και νέες χρήσεις πολιτισμού, όπως εκθεσιακά κέντρα. Το Τρίγωνο Πολιτισμού και το Lijnbaan συνδέθηκαν με τον Άξονα Πολιτισμού, μία πράσινη πορεία στην οποία θα τοποθετούνταν χρήσεις πολιτισμού και θα κατέληγε στο Het Park (βλέπε σελίδα 82),

⁵⁶ Η κατασκευή του έργου αυτού ξεκίνησε το 1987, ωστόσο ακόμη και σήμερα γίνονται συνεχείς προσθήκες.

⁵⁷ Το παλιό κτίριο του Χρηματιστηρίου ήταν έργο του Frits Staal και κατασκευάστηκε την περίοδο 1925 – 1940.

⁵⁸ Το σύμπλεγμα, που ολοκληρώθηκε το 1935, ήταν έργο του Ad van der Steur.

δημιουργώντας ένα εκτενές δίκτυο πρασίνου στο κέντρο του Ρόττερνταμ. Τέλος, σε μία προσπάθεια εισαγωγής του τουριστικού τομέα στην οικονομία της πόλης, προτάθηκε η δημιουργία του Waterstad, μίας τουριστικής ζώνης, που βασιζόταν στην ενσωμάτωση του στοιχείου του νερού στις δραστηριότητες της πόλης. Στο πλαίσιο αυτών των επεμβάσεων δημιουργήθηκε και το Μουσείο Ναυτιλίας (Εικόνα 47), έργο του αρχιτέκτονα Wim Quist και ολοκληρώθηκε το 1986. Επιπλέον, για την προσέλκυση οικονομικά ευπορότερων κατοίκων, ανεγέρθηκαν την ίδια περίοδο πλήθος ουρανοξυστών με πολυτελείς κατοικίες, στην βόρεια όχθη του ποταμού Maas (Parkinson, 1993).

Η δεκαετία του 1990 έφερε μεγάλες αλλαγές στις εμπορικές σχέσεις μεταξύ των κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης⁵⁹ και τις συνθήκες λειτουργίας των περισσότερων επιχειρήσεων. Το άνοιγμα των συνόρων μεταξύ των γειτονικών χωρών και η σταδιακή εισαγωγή των τηλεπικοινωνιακών δικτύων, αύξησαν τον ανταγωνισμό μεταξύ των παγκόσμιων οικονομικών κέντρων και ανέδειξε την ευκαρία αξιοποίησης του Ρόττερνταμ ως παγκόσμιου κέντρου διανομής αγαθών (Ovink, 2009).

Για το λόγο αυτό, οι αρχές της πόλης έδωσαν έμφαση στην επέκταση του λιμανιού της, με μέριμνα για τις επιπτώσεις ενός τέτοιου έργου στην ποιότητα ζωής των κατοίκων. Αυτή η εξάπλωση μετατόπισε τη βιομηχανία προς τα δυτικά, κατά μήκος του ποταμού Nieuwe Maas, μετατρέποντας την περιοχή Kop van Zuid σε επιχειρηματικό πάρκο. Στο πλαίσιο αυτό, ανεγέρθηκε πληθώρα νέων κτιρίων, ενώ αποφασίστηκε και η επανάχρηση μερικών υφιστάμενων, όπως το κτίριο της εταιρίας



Εικόνα 47 – Το Μουσείο Ναυτιλίας, το 2006.

⁵⁹ Η πρώην Ευρωπαϊκή Κοινότητα Άνθρακα και Χάλυβα ενώθηκε το 1967 με την Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας, σταδιακά αποκτώντας μεγαλύτερη ισχύ και επιρροή στα κράτη-μέλη.



Εικόνα 48 – Η Γέφυρα Erasmus, το 2006.

Holland-Amerika Lijn (βλέπε σελίδα 91) που μετατράπηκε σε ξενοδοχειακή μονάδα. Για την άμεση πρόσβαση στην περιοχή αυτή, κατασκευάστηκε το 1990, η Γέφυρα Erasmus (Εικόνα 48), σχέδιο του γραφείου Van Berkel & Bos, που συμβολίζει ένα φουτουριστικό όραμα για την μορφή της πόλης. Στις περιοχές Katendrecht και Lloydkwartier που βρίσκονται κοντά στο επιχειρησιακό πάρκο κατασκευάστηκαν οικιστικά συγκροτήματα για τη στέγαση των εργαζομένων (Ovink, 2009). Τα νέα οικιστικά συγκροτήματα, χρηματοδοτούνταν από τον ιδιωτικό τομέα⁶⁰, είχαν ως βασική προϋπόθεση την καλή ποιότητα κατασκευής και την δημιουργία ενός περιβάλλοντος κατοίκησης που θα προσέλκυε κατάλληλο, καταρτισμένο προσωπικό για την στελέχωση των επιχειρήσεων.

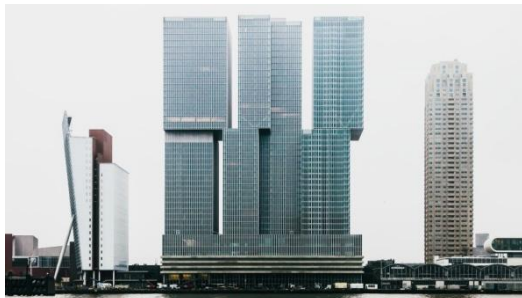
Αυτή η στρατηγική αποτέλεσε μια αρκετά διαφορετική προσέγγιση στο ζήτημα της στέγασης, καθώς έως τότε, προτεραιότητα αποτελούσε η υψηλή ταχύτητα κατασκευής και η μαζική δημιουργία κατοικιών από τις κρατικές αρχές. Ταυτόχρονα, άρχισε σταδιακά να αποδίδεται περισσότερη σημασία στο φυσικό περιβάλλον και την ένταξη αυτού στα νέα έργα. Ωστόσο, η ιδέα του συμμετοχικού σχεδιασμού διατηρήθηκε και ενισχύθηκε από το Γραφείο Χωρικού Σχεδιασμού με τη δημιουργία του Συστήματος Πρότυπου Σχεδιασμού, όπου κάθε πολίτης ή οργανισμός μπορούσε να υποβάλει προτάσεις για την βελτίωση της ποιότητας ζωής εντός της πόλης (Ovink, 2009).

⁶⁰ Ένας τρόπος προσέλκυσης ιδιωτικών επενδυτών ήταν η απόδοση γης για την ανάπτυξη και βελτίωση των περιοχών αυτών.

3.4 Το όραμα της σύγχρονης Μητρόπολης

Πάνω στις ιδεολογικές βάσεις αυτών των έργων αναπτύχθηκε η ιδέα της «δημιουργικής πόλης» που αποτελούσε και τάση στον αστικό σχεδιασμό, μετά το έτος 2000. Διατηρώντας την αξία που είχε αποδοθεί στην ατομική εξέλιξη του ανθρώπου και την έμφαση στην ανάδειξη μίας πολιτιστικής ταυτότητας, στόχος είναι η αξιοποίηση της τεχνολογίας και επιστημονικής έρευνας, για την ανάπτυξη, εφαρμογή και πειραματισμό με νέες ιδέες (Romein, 2009).

Στο πλαίσιο αυτό, δημιουργήθηκε ένα όραμα για το κέντρο της πόλης και το ρόλο που θα πρέπει να διαδραματίζει ως μοχλός ανάπτυξης της οικονομίας και της κοινωνίας. Βασική παραδοχή αποτέλεσε το γεγονός ότι το οικονομικό κεφάλαιο με την μορφή επιχειρήσεων και επενδύσεων ακολουθεί την μετακίνηση των δημιουργικών ατόμων. Συνεπώς, δόθηκε έμφαση στην τοποθέτηση μερικών εκ των χρήσεων του πανεπιστημίου του Ρόττερνταμ στο κέντρο, αλλά και στην προβολή του, ως μέσο παραγωγής δημιουργικών ανθρώπων. Ταυτόχρονα, θεωρήθηκε θεμιτή η οργάνωση του αστικού χώρου γύρω από την ανταλλαγή ιδεών μεταξύ αυτών των ανθρώπων. Συγκεκριμένα, χρήσεις εστίασης και αναψυχής χωροθετούνται γύρω από δημόσιους χώρους και κοντά στις περιοχές εργασίας και κατοικίας, εξασφαλίζοντας έτσι την συναναστροφή και αλληλεπίδραση διαφορετικών ατόμων. Σε ότι αφορά τις περιοχές εργασίας, στόχο αποτελεί η επανάχρηση των εγκαταλελειμμένων κελυφών στο κέντρο, για τη διατήρηση και τόνωση του βιομηχανικού χαρακτήρα της πόλης, αλλά και την εξασφάλιση οικονομικής επαγγελματικής στέγασης. Το γεγονός αυτό, δεν απέτρεπε ωστόσο τον συνεχή πειραματισμό στην



Εικόνα 49 – Το κτίριο De Rotterdam, το 2006.



Εικόνα 50 – Ο Κεντρικός Σταθμός του Ρόττερνταμ, το 2014.



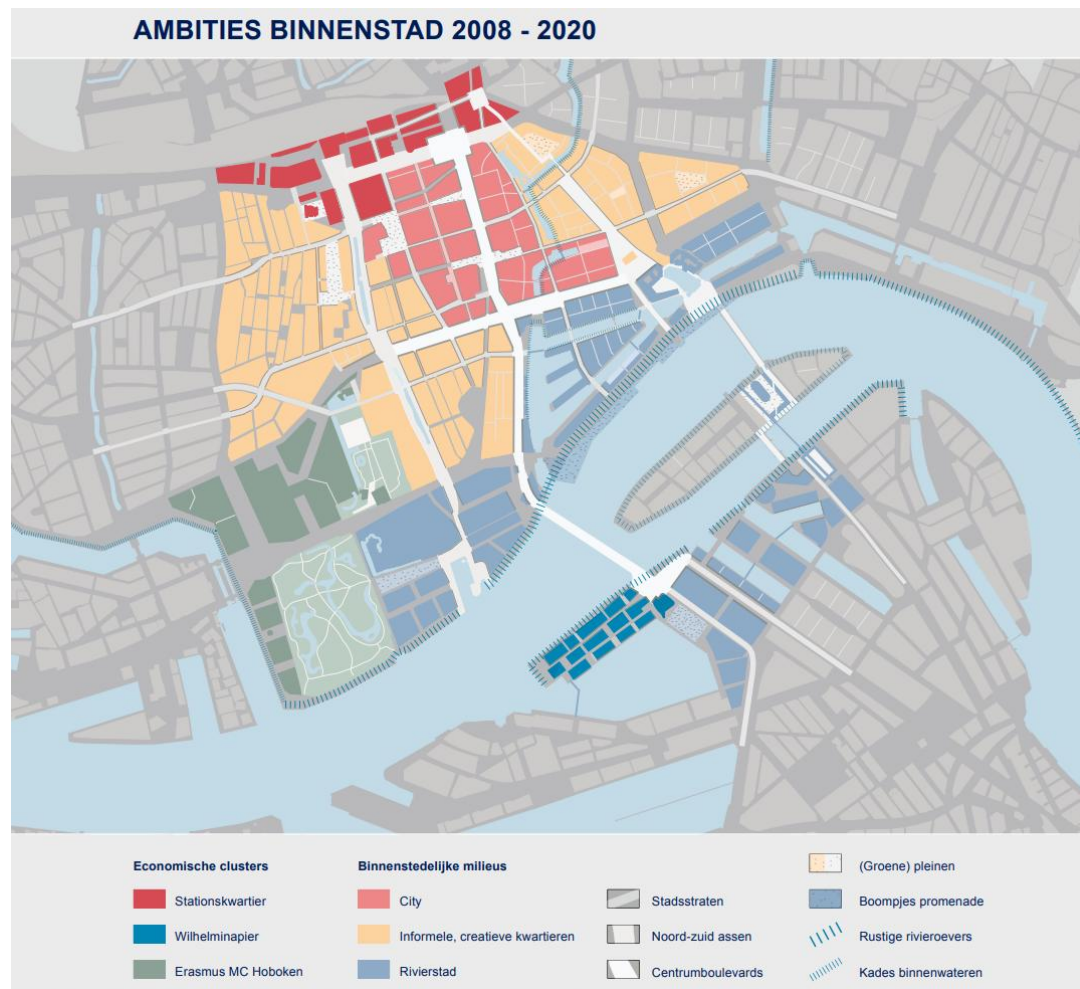
Εικόνα 51 – Άποψη του Markthal, το 2014.

αρχιτεκτονική, με στόχο την διαμόρφωση μίας εικόνας που θα αντιστοιχούσε στο όραμα του Ρόττερνταμ ως παγκόσμιας μητρόπολης.

Για τον λόγο αυτό, ήδη από τα τέλη της δεκαετίας του 1990 είχε ξεκινήσει η κατασκευή διάφορων κτιρίων-οροσμήμων για την πόλη, που θα ανεδείκνυαν το όραμα που είχε δημιουργηθεί για το κέντρο. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ο ουρανοξύστης De Rotterdam⁶¹ (Εικόνα 49), έργο του γραφείου OMA, η κατασκευή του οποίου ξεκίνησε το 1997, και αποτελεί το πιο χαρακτηριστικό τοπόσημο του Kop van Zuid. Στο κτίριο στεγάζονται κυρίως γραφεία και μερικά διαμερίσματα, καθώς και ξενοδοχειακές χρήσεις (Architecture Guide, χ.χ). Στο πλαίσιο αυτό, το 1999, αποφασίστηκε η αντικατάσταση του υπάρχοντος κτιρίου που στέγαζε τον Κεντρικό Σταθμό του Ρόττερνταμ με ένα νέο αρχιτεκτόνημα (Εικόνα 50), σχέδιο του γραφείου Team CS, που θα κάλυπτε τόσο τις αυξανόμενες ανάγκες του κοινού, ενώ ταυτόχρονα θα προετοιμάζε τους επισκέπτες για την είσοδο σε μία σύγχρονη μητρόπολη (Architecture Guide, χ.χ). Βασισμένη στην ιδέα του εντυπωσιασμού του επισκέπτη αλλά και τη βελτίωση των υποδομών της πόλης, η ομάδα αρχιτεκτόνων MVRDV, σχεδίασε το έργο Markthal (Εικόνα 51) για να στεγάσει την αγορά τροφίμων της πόλης, η κατασκευή του οποίου ξεκίνησε το 2004. Το κτίριο αυτό στεγάζει επιπλέον πληθώρα εμπορικών χρήσεων αλλά και διαμερίσματα, ενώ ταυτόχρονα δημιουργεί ένα στεγασμένο δημόσιο χώρο στο εσωτερικό του (Architecture Guide, χ.χ).

⁶¹ Το κτίριο De Rotterdam πήρε το όνομά του από ένα καράβι της εταιρίας Holland-Amerika Lijn, τα κεντρικά της οποίας βρίσκονται κοντά σε αυτό.

Οι ιδέες της «δημιουργικής πόλης» συνοψίστηκαν στο σχέδιο «Binnenstad als City Lounge», που υιοθετήθηκε το 2008 από τις αρχές της πόλης και έθετε τις κατευθυντήριες γραμμές για την ανάπτυξη της πόλης μέχρι και το έτος 2020. Βασική αρχή ήταν η οργάνωση των λειτουργιών και χρήσεων της πόλης με βάση την κίνηση του πεζού και η αποθάρρυνση της χρήσης του αυτοκινήτου. Επίσης, δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση στην αξιοποίηση των παρόχθιων μετώπων, αλλά και στην βελτίωση των συνδέσεων με το δίκτυο πρασίνου και δημοσίων χώρων. Ταυτόχρονα, στόχο αποτέλεσε η αναβάθμιση και επανάχρηση των υφιστάμενων κτιρίων, και η κατασκευή νέων πολυτελών κατοικιών στο κέντρο του Ρότερνταμ, η ανοικοδόμηση των οποίων θα αντιμετώπιζε το πρόβλημα της χαμηλής αστικής πυκνότητας, λόγω των εναπομεινάντων αστικών κενών. Τέλος, σημαντικό στοιχείο για την προβολή της ιδιαίτερης ταυτότητας της πόλης ήταν η ανάδειξη των διαφορετικών χωρικών ποιοτήτων εντός του κέντρου, με τη διαφοροποίηση των χρήσεων και των αρχιτεκτονικών μορφών, αλλά και την καλύτερη ένταξη των χρήσεων πολιτισμού στη ζωή των κατοίκων. Για την επίτευξη των στόχων αυτών, το κέντρο του Ρότερνταμ καταμερίστηκε σε περιοχές διαφορετικού χαρακτήρα και δυνατοτήτων (Εικόνα 52) (Gemeente Rotterdam, 2008).



Εικόνα 52 – Ο καταμερισμός των διάφορων περιοχών του κέντρου με βάση τις δυνατότητες εκμετάλλευσής τους.

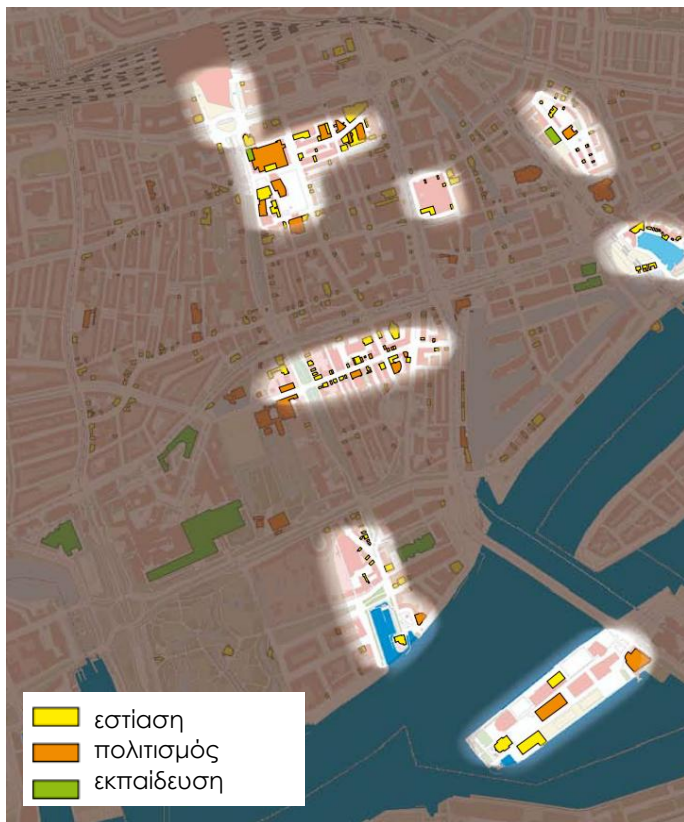
Οι περιοχές οι οποίες επιλέχθηκαν για την συγκέντρωση των νέων κτιρίων γραφείων ήταν αυτές, που ήδη από τα προηγούμενα σχέδια είχαν αποτελέσει εύφορο περιβάλλον για την ανάπτυξη ενός εμπορικού χαρακτήρα στο κέντρο της πόλης και επιχειρησιακών κέντρων στα όριά του. Την περίοδο αυτή, στην περιοχή Wilhelminapier στο Kor van Zuid, όπου στα πλαίσια του Νέου Ρότερνταμ είχε αποφασιστεί να μετατραπεί στο κύριο επιχειρηματικό κέντρο της πόλης, ολοκληρώνονται τα πρώτα έργα σύμφωνα με τις ιδέες του Teun Koolhaas (βλέπε σελίδα 114). Η ανάπτυξη της περιοχής αυτής θεωρήθηκε επιτυχημένη και για τον λόγο αυτό προτάθηκε η συνέχιση της ανέγερσης νέων ουρανοξυστών μικτών χρήσεων, με κυρίαρχη χρήση τα γραφεία και δευτερεύουσα χρήση την κατοικία.

Αντίστοιχη προσέγγιση εφαρμόστηκε και στην περιοχή Stationskwartier, γύρω από το Κεντρικό Σταθμό του Ρότερνταμ, όπου προτάθηκε να γίνει ένα νέο επιχειρησιακό κέντρο, ενώ ταυτόχρονα προστέθηκαν και χρήσεις εκπαίδευσης και κατοικίας για την προσέλκυση νέων κατοίκων. Η πρόταση αυτή είχε στόχο την αναβάθμιση τόσο του Stationskwartier, όσο και των γύρω περιοχών, όπως το Lijnbaan. Στην περίπτωση του Lijnbaan, που είχε υιοθετήσει από παλαιότερες επεμβάσεις το ρόλο του «City» της πόλης, αποφασίστηκε η οικονομική αναζωογόνησή του με την προσθήκη νέων εμπορικών καταστημάτων, αλλά και η αξιοποίηση του βόρειου τμήματός του για την κατασκευή νέων κτιρίων γραφείων.

Σημαντική παράμετρος στον σχεδιασμό και σύνδεση των οικονομικών κέντρων της πόλης αποτέλεσε η δημιουργία ενός καλύτερου δικτύου συνδέσεων, με κύριο στόχο την διευκόλυνση της κίνησης του πεζού (Εικόνα 53). Για την επίτευξη αυτού, διαμορφώθηκε ένα σύστημα οδικού δικτύου που αποτελούταν από δύο βασικούς, διασταυρούμενους άξονες που συνδέουν την πόλη τόσο στην



Εικόνα 53 – Το βασικό οδικό δίκτυο της πόλης, οι χώροι στάθμευσης και η εμβέλεια του πεζού σε απόσταση 10 λεπτών.



Εικόνα 54 – Περιοχές με έντονη χωρική ανάμειξη των χρήσεων.

κατεύθυνση Βορρά – Νότου, όσο και στην κατεύθυνση Ανατολής – Δύσης, αλλά και από έναν περιφερειακό δακτύλιο που περικλείει το κέντρο της πόλης. Επιπλέον, επιδιώχθηκε η δημιουργία επαρκών χώρων στάθμευσης σε σημαντικά σημεία του κέντρου, επιτρέποντας την πρόσβαση του πεζού σε αυτό με μέγιστο χρόνο πρόσβασης τα δέκα λεπτά. Με τον τρόπο αυτό, επετράπη η ενοποίηση των αστικών χώρων της πόλης, διευκολύνοντας την κίνηση των κατοίκων και δίνοντάς τους την ευκαιρία να οικειοποιηθούν τους δημόσιους χώρους και δρόμους της πόλης.

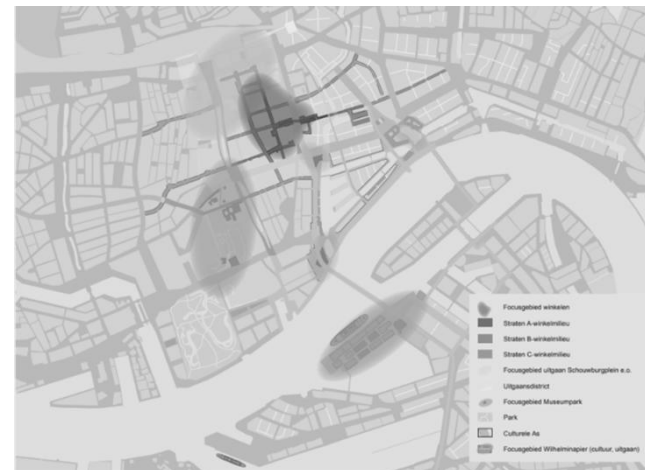
Άμεση απόρροια αυτών είναι ο επαναπροσδιορισμός της σχέσης του χώρου κατοικίας, εργασίας και αναψυχής, βασικό χαρακτηριστικό των περιοχών «δημιουργικής κατοίκησης». Αυτός ο επαναπροσδιορισμός επιτυγχάνεται τόσο με την ενσωμάτωση του πολιτισμού σε αυτές τις δραστηριότητες, όσο και με τη χωρική τους ανάμειξη (Εικόνα 54). Συγκεκριμένα, επιδιώκεται η συγκέντρωση δημιουργικών ατόμων στις περιοχές αυτές, με την δημιουργία νέων εγκαταστάσεων πολιτισμού και την ένταξη του άξονα πολιτισμού σε αυτές. Επιπλέον, οι τέχνες προωθούνται και στον τομέα των επιχειρήσεων, με στόχο την ανάδειξη του Ρόττερνταμ στον κύριο παραγωγό πολιτιστικών αγαθών της χώρας⁶². Σε ότι αφορά την χωροθέτηση των χρήσεων, στόχο αποτέλεσε η αξιοποίηση των ισογείων των κτιρίων στο κέντρο και η μετατροπή τους σε χώρους καταστημάτων και αναψυχής, με την χρήση της κατοικίας να τοποθετείται στον όροφο, αναδεικνύοντας τις περιοχές αυτές σε ζωντανούς πυρήνες του κέντρου του Ρόττερνταμ. Επιτυχημένα παραδείγματα αυτής της προσέγγισης

⁶² Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η προσέλκυση μουσικών και κινηματογραφικών παραγωγών, σε μία προσπάθεια προβολής της πόλης στον κόσμο της τέχνης.

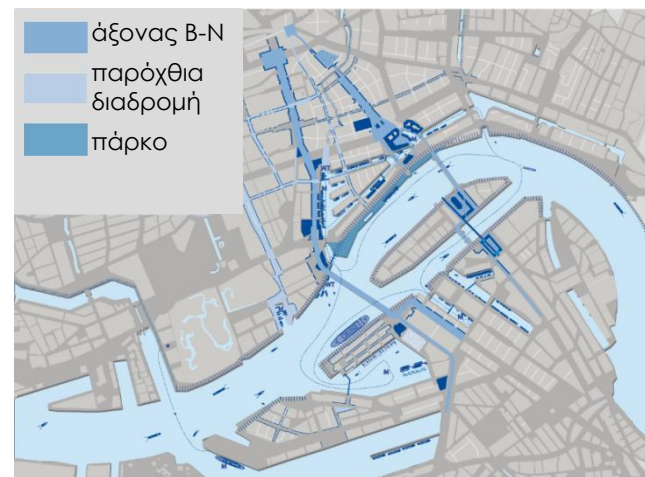
αποτελούν οι πεζόδρομοι Pannekoekstraat και Witte de Withstraat (Εικόνα 55). Εξίσου σημαντική ήταν η ενσωμάτωση του μεγάλου πληθυσμού φοιτητών στη ζωή της πόλης, που έως τότε περιορίζονταν κυρίως γύρω από τις πανεπιστημιακές εγκαταστάσεις. Αυτό επιτεύχθηκε με την μεταφορά μερικών εγκαταστάσεων από τα πανεπιστημιακά συμπλέγματα στο κέντρο, αλλά και την επανάχρηση κελυφών για την στέγαση των φοιτητών. Αυτό το κοινωνικό μίγμα δημιουργικών ατόμων και φοιτητών αποτελεί την ομάδα κατοίκων που θέλουν να προσελκύσουν οι αρχές της πόλης, για την επίτευξη μιας συνεχούς ανταλλαγής ιδεών που θα αποτελεί το μοχλό βιώσιμης ανάπτυξης της πόλης (Gemeente Rotterdam, 2008).

Για τη βελτίωση της σχέσης των κατοίκων με τον ποταμό Μας και την επανασύνδεση της πόλης με το παρόχθιο μέτωπο κρίθηκε απαραίτητη η ανάπτυξη της περιοχής Rivierstad (Εικόνα 56). Κύριος στόχος των επεμβάσεων ήταν η ενίσχυση των αξόνων που συνδέουν τις δύο όχθες της πόλης, αλλά και η δημιουργία γραμμικών πάρκων και περιπάτων κατά μήκος του ποταμού. Απώτερος σκοπός των προτάσεων αυτών ήταν η οικονομική εκμετάλλευση της περιοχής ως χώρο τουριστικού ενδιαφέροντος, αλλά και η προώθηση του παγκόσμιου χαρακτήρα του λιμανιού.

Εξίσου σημαντική για την αρμονική λειτουργία της πόλης θεωρήθηκε η καλύτερη σύνδεση του κέντρου με τις πράσινες εκτάσεις στην περιοχή Hoboken. Ειδικότερα, επιδιώκεται η διαμόρφωση ενός δικτύου πρασίνου που θα ένωνε το Het Park (βλέπε σελίδα 82) και τις ζώνες πρασίνου γύρω από τα μουσεία και ιατρικά κέντρα της περιοχής με τον Άξονα Πολιτισμού (Εικόνα 57). Ταυτόχρονα, στο πλαίσιο της ισχυροποίησης του χαρακτήρα της περιοχής, αποφασίστηκε η επέκταση του Μουσείου Σύγχρονης Τέχνης Boymans - Van Beuningen, σύμφωνα



Εικόνα 55 – Ένταση εμπορικών δρόμων και κέντρα δραστηριοτήτων.



Εικόνα 56 – Σχέδιο των επεμβάσεων στην περιοχή Rivierstad και στα παρόχθια μέτωπα.



Εικόνα 57 – Το προβλεπόμενο δίκτυο πρασίνου και ο Άξονας Πολιτισμού.

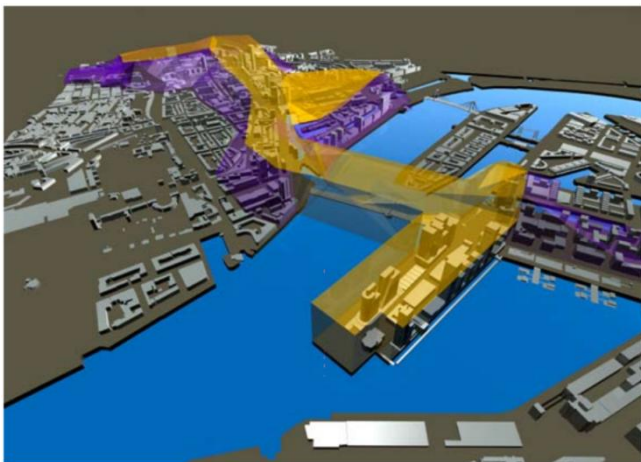


Εικόνα 58 – Φωτορεαλιστική απεικόνιση της επέκτασης του μουσείου Boymans - Van Beuningen.

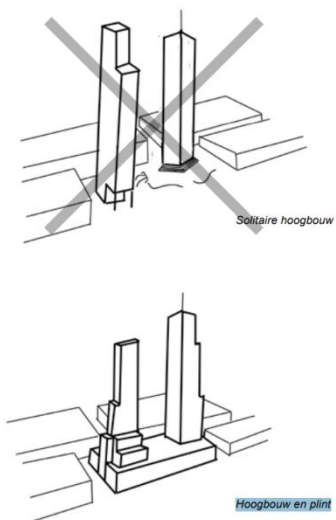
με την πρόταση του γραφείου MVRDV (Εικόνα 58), αλλά και του νοσοκομειακού συγκροτήματος Erasmus, με σκοπό την ανάδειξή του σε κέντρο ερευνών στον τομέα της ιατρικής.

Στην προσπάθεια δημιουργίας ενός ενδιαφέροντος τρόπου διαβίωσης στο κέντρο του Ρότερνταμ, που θα συμβάδιζε με το όραμα που τέθηκε στο σχέδιο «Binnenstad als City Lounge», οι αρχές προσπάθησαν να δημιουργήσουν ένα ποικιλόμορφο αστικό περιβάλλον. Αυτό θα εκφραζόταν με τη διαφοροποίηση των υψών των νεόδμητων κτιρίων, τα οποία θα οργανωνόντουσαν σε διακριτές ζώνες, με τα ψηλά κτίρια να κυριαρχούν σε μία ζώνη που ενώνει τα επιχειρηματικά και εμπορικά κέντρα της πόλης, γύρω από την οποία τα ύψη των κτιρίων θα αποκλιμακώνονταν (Εικόνα 59). Ταυτόχρονα, δόθηκε έμφαση στην ενσωμάτωση του στοιχείου της ανθρώπινης κλίμακας στον σχεδιασμό των ψηλών κτιρίων, με την δημιουργία ενιαίων μετώπων στα κατώτερα επίπεδα (Εικόνα 60), προσέγγιση που αποσκοπούσε και στην αντιμετώπιση των μεγάλων αστικών κενών. Αυτό το σχεδιαστικό μοντέλο επέτρεπε και τη δημιουργία κτιρίων μικτών χρήσεων, με τις κοινόχρηστες χρήσεις να χωροθετούνται στο ισόγειο, χαρακτηριστικό των περιοχών «δημιουργικής κατοίκησης» που με τον τρόπο αυτό ενσωματώθηκε σε όλο το κέντρο της πόλης (Gemeente Rotterdam, 2008).

Δύο χαρακτηριστικά παραδείγματα αυτής της προσέγγισης είναι τα κτίρια Red Apple (Εικόνα 61) του γραφείου KCAP, και το Timmerhuis (Εικόνα 62), έργο του γραφείου OMA. Το πρώτο



Εικόνα 59 – Διάγραμμα υψών των κτιρίων στο κέντρο.



Εικόνα 60 - Η δημιουργία ενιαίων μετώπων στο ισόγειο.



Εικόνα 61 – Το κτίριο Red Apple, με εμφανείς τους δύο βασικούς όγκους του και την κοινή τους βάση.



Εικόνα 62 – Αριστερά η νέα προσθήκη του κτιρίου Timmerhuis, δεξιά το προϋπάρχον κτίσμα.



Εικόνα 63 – Η πλατεία Benthemplein με εμφανείς τους συσσωρευτές νερού, το 2014.



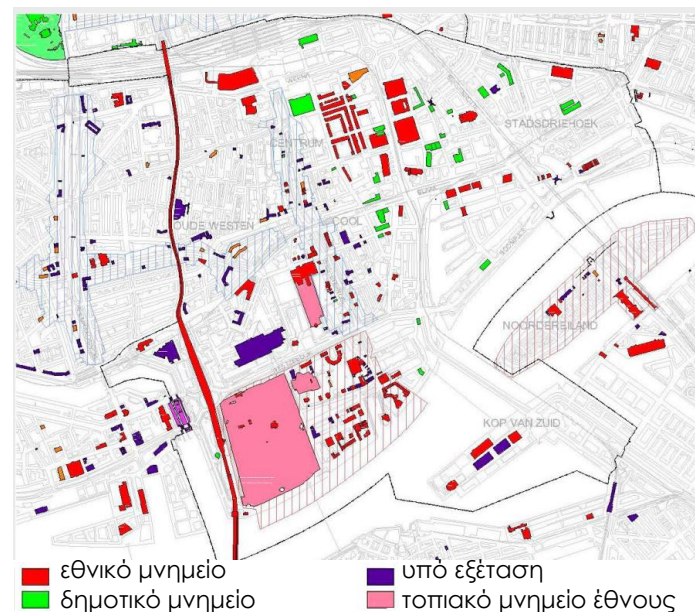
Εικόνα 64 – Το Luchtsingel και οι χώροι πρασίνου που συνδέει.

παράδειγμα, που ολοκληρώθηκε το 2009 και βρίσκεται στην περιοχή Rivierstad, αποτελείται από δύο πύργους διαφορετικών αναλογιών που μοιράζονται μία κοινή βάση. Σε αυτή στεγάζονται χώροι εμπορίου και εστίασης, ενώ στου ορόφους τοποθετούνται διαμερίσματα. Στην περίπτωση του Timmerhuis, έχει γίνει μερική κατεδάφιση ενός προϋπάρχοντος δημοσίου κτιρίου και συμπλήρωσή του με ένα κτίσμα από γυαλί και μέταλλο. Στους κατώτερους ορόφους του συμπλέγματος τοποθετούνται το Μουσείο της πόλης του Ρότερνταμ, ένας χώρος εστίασης και πλήθος γραφείων, ενώ στους ανώτερους ορόφους είναι τοποθετημένα διαμερίσματα. Αυτά λειτουργούν σε συνδυασμό με τα φυτεμένα δώματα του κτιρίου για να προσφέρουν μια καλύτερη ποιότητα κατοίκησης στο κέντρο της πόλης.

Στο πλαίσιο του νέου οράματος για την πόλη δόθηκε έμφαση στη σχεδίαση των δημόσιων χώρων που θα ευνοούν την κίνηση και τη συνάθροιση των κατοίκων της πόλης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η πλατεία Benthemplein (Εικόνα 63), πρόταση του γραφείου De Urbanisten, που ολοκληρώθηκε το 2013. Στην πλατεία τοποθετούνται χώροι στάσης, πράσινες επιφάνειες αλλά και χώροι άθλησης, οι οποίοι συμβάλλουν στην απορροή των υδάτων για την αποφυγή πλημμυρών. Η αναγκαιότητα για την επίλυση του αυξανόμενου κινδύνου πλημμύρας της πόλης, αποτυπώνεται ως τάση στην αρχιτεκτονική με τον σχεδιασμό δημόσιων χώρων και φυτεμένων δωματίων που μπορούν να απορροφήσουν το νερό της βροχής, χωρίς να επιβαρύνουν τον περιβάλλοντα χώρο τους. Όσον αφορά την κίνηση του πεζού, ξεκίνησαν κάποιοι πειραματισμοί γύρω από την προσβασιμότητα των παραγκωνισμένων σημείων της πόλης, ως μέσο αναζωογόνησής τους. Στο πλαίσιο αυτό, δημιουργήθηκε μία προσωρινή κατασκευή, το

Luchtsingel (Εικόνα 64), έργο του γραφείου ZUS που ολοκληρώθηκε το 2015. Βασικός στόχος του έργου ήταν η ένωση της οροφής ενός εγκαταλελειμμένου κτιρίου που προτάθηκε για επανάχρηση και ονομάστηκε Dakakker, της οροφής του σταθμού Hofplein, και του πάρκου Rompenburg, με σκοπό την δημιουργία ενός δικτύου πράσινων χώρων. Το Luchtsingel αποτελεί την παγκοσμίως πρώτη δημόσια υποδομή που βασίστηκε εξ ολοκλήρου στη χρηματοδότηση των πολιτών για την υλοποίησή του.

Παρά τη συνεχή αναδιαμόρφωση του αστικού τοπίου του Ρότερνταμ, υπάρχουν μέχρι και σήμερα περιοχές που διατηρούν τον ιστορικό τους χαρακτήρα. Συγκεκριμένα, τα κτίρια που δεν καταστράφηκαν κατά τη διάρκεια του πολέμου, αλλά και τα κτίρια που κατασκευάστηκαν ακριβώς μετά την απελευθέρωση της πόλης έχουν χαρακτηριστεί μνημεία, αποτρέποντας σημαντικές αλλαγές σε αυτά (Εικόνα 65). Η πλειονότητα αυτών απαντάται σε κεντροβαρικά σημεία της πόλης και λειτουργούν ως ενθύμηση του ιστορικού της παρελθόντος, χωρίς ωστόσο να τους αποδίδεται περισσότερη αξία από ότι στα σύγχρονα αρχιτεκτονήματα που αποτελούν και σύμβολα της πόλης. Μέσω του συνεχούς αρχιτεκτονικού πειραματισμού, που ευνοήθηκε από την έλλειψη ενιαίας σχεδιαστικής αντιμετώπισης και ενσωματώθηκε και στο σχέδιο - όραμα «Binnenstad als City Lounge» της πόλης για τα επόμενα χρόνια, το Ρότερνταμ έχει αναδειχθεί σε χώρο έκφρασης διάσημων αρχιτεκτόνων. Με τον τρόπο αυτό, προωθείται η εικόνα μίας σύγχρονης και συνεχώς μεταβαλλόμενης μητρόπολης που πλέον αποτελεί ένα πανευρωπαϊκό κέντρο αρχιτεκτονικής (Gemeente Rotterdam, 2008).



Εικόνα 65 – Χάρτης που απεικονίζει τα μνημεία που βρίσκονται στο κέντρο του Ρότερνταμ και τις διάφορες διαβαθμίσεις τους.

Μέρος Γ'







1. Σύνοψη των Επεμβάσεων

1.1. Η Παλιά Πόλη της Βαρσοβίας

Οι ιστορικές συγκυρίες και οι πολιτικές αποφάσεις που πάρθηκαν ανά τους αιώνες ανέδειξαν την Βαρσοβία σε σημαντικό διοικητικό κέντρο της βόρειας Ευρώπης. Ο ποταμός Βιστούλας αποτέλεσε τον λόγο ίδρυσης και ανάπτυξης της πόλης, αλλά και σημαντική πηγή εσόδων για αυτή (Lambert, 2012). Καθοριστικό, όμως, παράγοντα για την οικονομική άνθιση της πόλης, διαδραμάτισε η ανά τους αιώνες ανάδειξή της σε πρωτεύουσα διαφορετικών κρατιδίων, γεγονός που οδήγησε στη συνεχή κυριαρχία της από ξένους κατακτητές. Παρά τις συνεχόμενες αλλαγές εξουσίας, το ιστορικό κέντρο της Βαρσοβίας συνόπιζε με την παραδοσιακή του αρχιτεκτονική, την πολιτιστική ταυτότητα της περιοχής, ενώ ταυτόχρονα διατηρούσε την εικόνα μίας έδρας εξουσίας.

Ήδη από τους πρώτες αιώνες μετά την δημιουργία της πόλης, η Βαρσοβία αποτελούσε σημαντικό διοικητικό κέντρο. Μία από τις σημαντικότερες στιγμές στην ιστορία της πόλης, ήταν η μεταφορά της πρωτεύουσας της επικράτειας του βασιλιά Sigismund στη Βαρσοβία, τον 16ο αιώνα (Wu, 2012). Τότε ξεκίνησε η περίοδος οικονομικής και αρχιτεκτονικής άνθισης, με τη δημιουργία των πρώτων πολεοδομικών σχεδίων της πόλης για τη διαμόρφωση του δικτύου της αλλά και την ενσωμάτωση των βασιλικών κατοικιών και κήπων σε αυτά. Οι πρώιμες πολεοδομικές αποφάσεις αφορούσαν στην απόδοση της εικόνας που άρμοζε στην έδρα μίας μοναρχίας στην πόλη. Τα επόμενα χρόνια, παρά τις πολιτικές αλλαγές και τους κατακτητές της πόλης, η ανάπτυξη της

πόλης συνεχίστηκε, με την συνεχή ανοικοδόμηση δημοσίων έργων. Η σταδιακή αύξηση του πληθυσμού την περίοδο αυτή, σε συνδυασμό με τον περιορισμό την έκτασής της από οχυρωματικές εγκαταστάσεις οδήγησαν σε σημαντική αύξηση της αστικής πυκνότητας (Grubbauer & Kusiak, 2012). Το πρώτο ολοκληρωμένο πολεοδομικό σχέδιο της πόλης, που υιοθετήθηκε το 1916 και ήταν έργο του Tadeusz Tolwinski, αποσκοπούσε στην βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των κατοίκων. Αυτό θα επιτυγχανόταν με την δημιουργία σιδηροδρομικού δικτύου μεταφορών και την δημιουργία «πράσινων διαδρόμων» αερισμού, αλλά και την επέκταση της πόλης προς τον νότο που πλέον ήταν εφικτή λόγω της αλλαγής του πολιτικού κλίματος στην περιοχή (Grubbauer & Kusiak, 2012).

Η απόφαση ανακήρυξης της Βαρσοβίας ως πρωτεύουσας του νεοσύστατου κράτους της Πολωνίας, στο τέλος του Α' Παγκόσμιου Πολέμου, σε συνδυασμό με την βιομηχανική και οικονομική της άνθιση, οδήγησε σε προτάσεις για την βελτίωση και προβολή της πόλης. Στις αρχές της δεκαετίας 1930, υιοθετήθηκε ένα νέο πολεοδομικό σχέδιο, βασισμένο στις ιδέες του Tolwinski. Το σχέδιο αυτό, που ήταν έργο του Stanislaw Rozanski, εισήγαγε την αξιοποίηση των παρόχθιων ζωνών του Βιστούλα στον σχεδιασμό της πόλης (Hepperle, 2015). Την περίοδο αυτή, σημαντική επιρροή άσκησαν οι ιδέες του CIAM, που αποτυπώθηκαν στην πρόταση για την «Λειτουργική Βαρσοβία», όπου δόθηκε έμφαση στην ζωνοποίηση των χρήσεων, την δημιουργία κέντρων και την επέκταση των σιδηροδρομικών συνδέσεων (Kohlrausch, 2008). Ταυτόχρονα, η οικονομική άνθιση της πόλης, είχε ως αποτέλεσμα τη χρηματοδότηση έργων αποκατάστασης και επανάχρησης ιστορικών κτιρίων και οχυρωματικών εγκαταστάσεων.

Ανοικοδόμηση Βαρσοβίας 1945

δημιουργία Γραφείου
Ανοικοδόμησης της
Πρωτεύουσας (BOS)

πρώτες εργασίες
στο ιστορικό κέντρο



Εδραίωση σοσιαλιστικής κυβέρνησης 1948

σταλινική προσέγγιση
του σχεδιασμού

Φιλελευθερο- ποίηση 1990

έξοδος από τη
σφαίρα επιρροής της
Σοβιετικής Ένωσης
τουριστική
εκμετάλλευση
Βαρσοβίας

1946 Πολεοδομικό σχέδιο του BOS

μοντερνιστική
πολεοδομική πρόταση



1980 UNESCO

ένταξη στον Κατάλογο
Παγκόσμιας
Πολιτιστικής
Κληρονομιάς
αναθεώρηση έννοιας
της αυθεντικότητας



Τις εργασίες αυτές ανέκοψε ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος, κατά την διάρκεια του οποίου, η απόφαση του Χίτλερ για την ολοκληρωτική ισοπέδωση της πόλης, με στόχο τη δημιουργία μίας νέας γερμανικής στη θέση αυτής, κατέστρεψε πλήρως την πολιτιστική της κληρονομιά (Barucki, 2014). Παρά την συστηματική και οργανωμένη καταστροφή ολόκληρης της πόλης, οι κάτοικοι οραματίζονταν ήδη από την κατοχή την ανοικοδόμησή της, καταγράφοντας τις προπολεμικές μορφές των κτιρίων και δημιουργώντας νέα πολεοδομικά σχέδια για την πόλη (Diefendorf, 1990). Με την απελευθέρωση της πόλης από τη γερμανική κατοχή, αποφασίστηκε παρά το μέγεθος των καταστροφών, η διατήρηση της Βαρσοβίας ως πρωτεύουσα του Πολωνικού κράτους, που τέθηκε υπό την σφαίρα επιρροής της Σοβιετικής Ένωσης. Η απόφαση αυτή σε συνδυασμό με τα ήδη προετοιμασμένα σχέδια, ανέδειξαν την ανάγκη για ταχεία ανοικοδόμηση της πόλης. Για τον λόγο αυτό, ιδρύθηκε το Γραφείο Ανοικοδόμησης της Πρωτεύουσας, που βασιζόμενο στην ιδέα του διαχωρισμού των χρήσεων του σχεδίου «Λειτουργική Πόλη», συνέταξαν το πρώτο μεταπολεμικό πολεοδομικό σχέδιο, που ολοκληρώθηκε το 1946 (Hepperle, 2015). Το σχέδιο αυτό προέβλεπε την διατήρηση των «πράσινων διαδρόμων», αλλά και την δημιουργία ευδιάκριτων ζωνών, που θα διαχώριζαν το ιστορικό κέντρο με την σύγχρονη μητρόπολη. Ωστόσο, αντιδράσεις που προέκυψαν, λόγω της υιοθέτησης των αμερικανικών προτύπων, οδήγησαν στην καθυστέρηση της εφαρμογής του σχεδίου αυτού, στρέφοντας την προσοχή των αρχών στο ιστορικό κέντρο (Moranászky & Hopfengärtner, 2015).

Οι επεμβάσεις αποκατάστασης του ιστορικού κέντρου και των μεσαιωνικών οχυρώσεών του, αλλά και της Βασιλικής Οδού, είχαν ήδη

ξεκινήσει από το 1945, με στόχο την διάσωση της πολιτισμικής ταυτότητας της χώρας. Για την απόδοση μίας εξωραϊσμένης εικόνας της Παλιάς Πόλης, έγινε χρήση τόσο των σχεδίων αποτύπωσης που συντάχθηκαν κατά την διάρκεια του Πολέμου, όσο και πινάκων του 18^{ου} αιώνα, έργα του ζωγράφου Bernardo Bellotto (Glendinning, 2013). Παρά την διατήρηση του ιστορικού χαρακτήρα των κτιρίων της Παλιάς Πόλης, οι αποκαταστάτες έκαναν αλλαγές στην εσωτερική διαμόρφωσή τους για την καλύτερη εξυπηρέτηση των σύγχρονων αναγκών. Ταυτόχρονα, αποφασίστηκε η δημιουργία ενός ενιαίου δικτύου πρασίνου και ενός δικτύου δημοσίων χώρων και πεζοδρόμων, αποκόπτοντας την Παλιά Πόλη από την κυκλοφορία του αυτοκινήτου (Diefendorf, 1990). Αντίθετα, εκτός των ορίων του ιστορικού κέντρου, δόθηκε έμφαση στην ανοικοδόμηση έργων που θα προέβαλαν τη νέα πολιτική εξουσία, χωρίς να αποδίδεται πάντα σημασία στην ενσωμάτωσή τους στον αστικό ιστό. Με την ολοκλήρωση των επεμβάσεων αποκατάστασης το 1971, προέκυψαν προβληματισμοί στην επιστημονική κοινότητα, γύρω από το ζήτημα της αυθεντικότητας (Kuznicki, 2013). Η οριστική απάντηση δόθηκε με την ένταξη του ιστορικού κέντρου της Βαρσοβίας στον κατάλογο Μνημείων Παγκόσμιας Πολιτιστικής Κληρονομιάς της UNESCO, το 1980 (Glendinning, 2013). Το γεγονός αυτό επισφράγισε την μορφή της Παλιάς Πόλης, ενώ θεσπίστηκαν μέτρα για την συντήρηση και την διατήρηση της μορφής της. Η τελευταία σημαντική αλλαγή επήλθε μετά το 1990, με την έξοδο της Πολωνίας από την σφαίρα επιρροής της Σοβιετικής Ένωσης, καθώς ο πολιτιστικός πλούτος της πόλης έγινε αντικείμενο μαζικής τουριστικής εκμετάλλευσης (Diefendorf, 1990).

1.2. Το κέντρο του Ρότερνταμ

Οι ιστορικές συγκυρίες, σε συνδυασμό με την ευνοϊκή γεωγραφική του θέση, σταδιακά ανέδειξαν το Ρότερνταμ σε ένα από τα ισχυρότερα λιμάνια της βόρειας Ευρώπης, και συνεπώς μία από τις σημαντικότερες πόλεις της Ολλανδίας (Eddy, 2016). Παρά τα οικονομικά οφέλη του λιμανιού της πόλης, οι χρήσεις με τις οποίες αυτό ταυτιζόταν οδηγούσαν στην υποβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Για πολλά χρόνια οι αρχές της πόλης προσπάθησαν να υπερβούν την πρόκληση που αποτελούσε η εύρεση μίας ισορροπίας μεταξύ του ρόλου της πόλης ως εμπορικού λιμανιού και ως αστικού κέντρου.

Το Ρότερνταμ, από τις απαρχές του αναπτύχθηκε γύρω από τους ποταμούς Rotte και Maas, οι οποίοι αποτέλεσαν τις βάσεις της οικονομίας της. Η ευκαιρία απόκτησης του μονοπωλίου στις εμπορικές δραστηριότητες της περιοχής τον 16^ο αιώνα, οδήγησε στην σταδιακή άνθιση της οικονομίας και αύξησης του πληθυσμού της πόλης. Η υψηλή πληθυσμιακή πυκνότητα εντός των τειχών της πόλης δυσχέραινε τις συνθήκες διαβίωσης, πρόβλημα που αντιμετωπίστηκε από τις αρχές, αρχικά με το Waterproject που πρότεινε την διάνοιξη καναλιών και τελικά την επέκτασή του Ρότερνταμ εκτός των τειχών έως και την νότια όχθη του ποταμού Maas (Ovink, 2009).

Η αύξηση του πληθυσμού του Ρότερνταμ συνεχίστηκε αμείωτη έως και τις αρχές του 20^{ου} αιώνα, ακόμα και κατά τη διάρκεια του Α Παγκοσμίου Πολέμου, λόγω της ουδέτερης στάσης της Ολλανδίας σε αυτόν. Για την στέγαση του αυξανόμενου εργατικού πληθυσμού, σχεδιάστηκαν και οργανώθηκαν οικισμοί στα όρια της, βασισμένοι στα πρότυπα κατοίκησης της εποχής, όπως οι Κηπουπόλεις. Η έντονη

εξάπλωση της πόλης, η οποία σταδιακά ενσωμάτωσε τους κοντινούς σε αυτήν οικισμούς, οδήγησε στην ανάγκη υιοθέτησης ενός ενιαίου χωροταξικού σχεδίου στα τέλη της δεκαετίας του 1920. Το πρώτο ολοκληρωμένο χωροταξικό σχέδιο για το Ρόττερνταμ ήταν έργο του W. G. Witteveen και ολοκληρώθηκε το 1928. Ο Witteveen έδωσε ιδιαίτερη έμφαση στη δημιουργία δικτύων δημοσίων χώρων, πρασίνου και συνδέσεων, αλλά και στον περιορισμό της αστικής διάχυσης (Mens, 2007). Παρά τα σχέδια που αποσκοπούσαν στην βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, οι αρχές της πόλης αγνοούσαν την περιοχή του ιστορικού κέντρου που μαστιζόταν από πολλά προβλήματα, καθώς οποιαδήποτε προσπάθεια αναβάθμισης αυτού προσπατούσε σαρωτικές αλλαγές.

Το σημείο καμπής στην μορφή του Ρόττερνταμ, επήλθε κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, όταν το ιστορικό κέντρο της πόλης ισοπεδώθηκε από βομβαρδισμούς (Runyon, 1969). Παρά τις περιορισμένες ανθρώπινες απώλειες, οι εκτενέστατες υλικές ζημιές άφησαν την πλειοψηφία των κατοίκων του ιστορικού κέντρου της πόλης αστέγους. Οι αρχές, που κλήθηκαν να απαντήσουν άμεσα στο στεγαστικό και ανθρωπιστικό πρόβλημα της πόλης, αναγνώρισαν στην καταστροφή του κέντρου μία μοναδική ευκαιρία για την εκ νέου ανοικοδόμηση της περιοχής (Roosjendijk, 2005). Τα πρώτα σχέδια για την ανοικοδόμηση του κέντρου, που ήταν έργο του Witteveen, οδήγησαν σε μακροχρόνιες διαμάχες, συζητήσεις και διαπραγματεύσεις (Onink, 2009). Οι διάφορες ομάδες συμφερόντων είχαν βλέψεις για την δημιουργία μίας πιο σύγχρονης μορφής της πόλης με πρότυπο τις αμερικανικές μητροπόλεις. Το γεγονός αυτό οδήγησε στον ορισμό του Cornelis van Traa ως υπεύθυνου για την σύνταξη του πολεοδομικού σχεδίου ανοικοδόμησης της πόλης. Το «Βασικό Σχέδιο για την



10ος
Επαιση
Ρόττερνταμ
η ναυτηλία βάση
της οικονομίας

16ος
Εμπορικό
Λιμάνι
εμπορικό μονοπώλαιο
περιοχής
επέκταση λιμενικών
εγκαταστάσεων

18ος
Waterproject
του Rose
διάνοιξη καναλιών
στα πλαίσια της
εξυγίανσης

19ος
Χωροταξικό
σχέδιο
Witteveen
ενσωμάτωση των έως
τότε πολεοδομικών
σχεδίων επέκτασης

1940
Β' Παγκόσμιος
Πόλεμος
καταστροφή κέντρου
σχέδια Witteveen για
ανοικοδόμηση
ευκαιρία εξυγίανσης

1946
Βασικό Σχέδιο
Ανοικοδόμησης
του Van Traa
υιοθέτηση των
μοντέρνων προτύπων

Ανοικοδόμηση του κέντρου», που ολοκληρώθηκε το 1946, είχε ως βασικές αρχές την υιοθέτηση των ιδεών του Μοντερνισμού για την αρχιτεκτονική και τον διαχωρισμό των χρήσεων με την ανάδειξη ενός ισχυρού διοικητικού και εμπορικού κέντρου, του «City», καθώς και την ενσωμάτωση του ποταμού στην ζωή των κατοίκων. Ωστόσο, η έμφαση που δόθηκε στην ανοικοδόμηση κτιρίων γραφείων, ουρανοξυστών και εμπορικών κέντρων, σε συνδυασμό με την χρήση απρόσωπων αρχιτεκτονικών μορφών, σταδιακά αποξένωσαν τους κατοίκους του Ρόττερνταμ από το κέντρο.

Η μεταπολεμική συσσώρευση του πληθυσμού της χώρας στα αστικά κέντρα του Randstad και η έντονη αστική διάχυση που τα χαρακτήριζε, ανέδειξε την ανάγκη ενιαίου σχεδιασμού και αντιμετώπισής τους. Για την αποσυμφόρηση των κέντρων, δημιουργήθηκαν οικιστικά σύνολα που θα παραλάμβαναν μέρος του πληθυσμού των πόλεων. Αργότερα, οι χωροταξικές αποφάσεις του Σχεδίου 2000+, οδήγησαν την δεκαετία του 1970 στην ανάδειξη της ευρύτερης περιοχής του Ρόττερνταμ στο βιομηχανικό κέντρο της χώρας, μετατοπίζοντας τις λιμενικές δραστηριότητες της πόλης προς το δέλτα του ποταμού Nieuwe Waterweg (Salet, 2009). Η απομάκρυνση των βιομηχανικών χρήσεων, σε συνδυασμό με την εγκατάλειψη του κέντρου από τους κατοίκους, αποτέλεσε σοβαρό ζήτημα για τις αρχές της πόλης, που προσπάθησαν να δημιουργήσουν κίνητρα για την επιστροφή τους στο κέντρο, αλλά και την πλήρωση των αστικών κενών σε αυτό. Η πρακτική της συμπερίληψης των κατοίκων στις διαδικασίες σχεδιασμού και λήψης αποφάσεων, εφαρμόστηκε την δεκαετία του 1970, με στόχο την επανοικειοποίηση του αστικού ιστού από τους κατοίκους (Ovink, 2009). Συγκεκριμένα, στα πλαίσια του συμμετοχικού σχεδιασμού, για την

αποκατάσταση ολόκληρων συνοικιών εφαρμόστηκε η ιδέα της «αστικής αναγέννησης», ενώ για την πλήρωση των αστικών κενών προωθήθηκε ο πειραματισμός με νέες αρχιτεκτονικές μορφές και τρόπους κατοίκησης. Αυτές οι προσεγγίσεις δεν αποτελούσαν μέρος μιας ολοκληρωμένης και ενιαίας πρότασης, ενώ συχνά απέκλιναν από το «Βασικό Σχέδιο για την Ανοικοδόμηση του κέντρου».

Τα οικονομικά προβλήματα που προέκυψαν στα τέλη της δεκαετίας του 1970 και η έλλειψη εξειδικευμένου εργατικού προσωπικού στο κέντρο της πόλης, ανέδειξαν την ανάγκη ενδυνάμωσης του τριτογενούς τομέα με την προσέλκυση επιχειρήσεων και καταρτισμένου ανθρώπινου δυναμικού (Parkinson, 1993). Μια πρόταση που ενσωμάτωνε την ιδέα ενός επιχειρησιακού κέντρου και πολυτελών οικιστικών συγκροτημάτων ήταν η πρόταση για την ανάπτυξη της περιοχής Kop van Zuid. Η ευρεία αποδοχή της πρότασης αυτής, οδήγησε στην διαμόρφωση ενός ενιαίου σχεδίου για την ανάπτυξη διάφορων περιοχών του κέντρου, κοινό χαρακτηριστικό των οποίων θα ήταν η διατήρηση και τόνωση του υφιστάμενου χαρακτήρα τους. Απώτερος στόχος αυτών των επεμβάσεων ήταν η ανάδειξη των περιοχών αυτών σε κέντρα δραστηριοτήτων των κατοίκων, αλλά και πλουτοπαραγωγικές πηγές. Το σχέδιο αυτό, που ονομάστηκε Binnenstadsplan και θεσπίστηκε το 1985, παγίωσε τον χαρακτήρα των περιοχών αυτών, ενώ αποτέλεσε και πρότυπο για την βιώσιμη ανάπτυξη του κέντρου της πόλης.

Την λογική συνέχεια των ιδεών του Binnenstadsplan αποτέλεσε η ιδέα της «δημιουργικής πόλης», που ενσωματώθηκε στο σύγχρονο πλάνο στρατηγικού σχεδιασμού, που ονομάστηκε «Binnenstad als City Lounge» (Romein, 2009). Βασικός στόχος ήταν η προσέλκυση δημιουργικών ατόμων, που με τη σειρά τους θα προσέλκυαν επενδυτές



και επιχειρήσεις, τονώνοντας την οικονομία της πόλης. Για την επίτευξη αυτού, δόθηκε έμφαση στην ανάδειξη του κέντρου σε έναν ιδανικό χώρο διαβίωσης, δραστηριοποίησης και έκφρασης, με στόχο την αλληλεπίδραση των δημιουργικών ατόμων (Gemeente Rotterdam, 2008). Βασική προϋπόθεση αυτού ήταν η διευκόλυνση της κίνησης του πεζού, η αναβάθμιση του δικτύου δημόσιων και πολιτιστικών χώρων, αλλά και η ανάμειξη των χρήσεων κατοικίας, εργασίας και αναψυχής. Το πλάνο «Binnenstad als City Lounge», που υιοθετήθηκε το 2008, έχει ισχύ μέχρι και το έτος 2020, γεγονός που σημαίνει ότι αποτελεί τις σημερινές αποφάσεις για την βιώσιμη ανάπτυξή της.



2. Αξιολόγηση των Επεμβάσεων

2.1. Συνέχειες και ασυνέχειες μεταξύ προπολεμικού και σύγχρονου χαρακτήρα της πόλης

Η ανακατασκευή της Παλιάς Πόλης της Βαρσοβίας είχε πρωταρχικό στόχο την αναβίωση της ιστορικής της μορφής, αλλά και την προσαρμογή της στις σύγχρονες ανάγκες της εποχής. Η επιτακτική ανάγκη ενός πολιτιστικού συμβόλου, αλλά και η ανάγκη μίας πρωτεύουσας μνημειακού χαρακτήρα για τη χώρα, αποτέλεσαν σημαντικούς παράγοντες στην επιλογή της συγκεκριμένης πρακτικής. Οι επεμβάσεις άντλησαν πληροφορίες για τη μορφολογία της πόλης από τις καταγραφές και τα σχέδια των κτιρίων που είχαν πραγματοποιηθεί πριν και κατά τη διάρκεια της κατοχής, ενώ με τη μέθοδο της ολικής στιλιστικής αποκατάστασης και τους πίνακες του Bellotto, επιτεύχθηκε η αρμονία των αναλογιών και η επαναφορά του επιθυμητού κύρους της πόλης. Επιπλέον, για τη βελτίωση της λειτουργικότητας του ιστορικού κέντρου στη σύγχρονη εποχή, οι συνδέσεις με την νέα πόλη βελτιώθηκαν, δίνοντας έμφαση στη κίνηση των πεζών, ενώ έγινε επίσης και προσθήκη εμπορικών καταστημάτων και χρήσεων αναψυχής. Ταυτόχρονα, όπως και πριν την καταστροφή της, στην ανακατασκευασμένη Παλιά Πόλη, η κατοικία αποτελεί την επικρατούσα χρήση, διατηρώντας όλες τις δραστηριότητες των κατοίκων στην περιοχή αυτή. Με την εισαγωγή του ιστορικού κέντρου στον κατάλογο Μνημείων Παγκόσμιας Πολιτιστικής Κληρονομιάς της UNESCO, εξασφαλίστηκε ότι οι όποιες μελλοντικές αλλαγές στην μορφή της πόλης δεν θα επηρεάσουν σημαντικά το ιστορικό σύνολο. Ωστόσο, τις

Εικόνα 1 – Το Rynek, κατά τις εργασίες επανάκτησης και ανοικοδόμησης της Βαρσοβίας.

τελευταίες δεκαετίες, η Βαρσοβία έχει γνωρίσει μεγάλη ανάπτυξη των τουριστικών της δραστηριοτήτων, γεγονός που μελλοντικά μπορεί να αλλοιώσει τον χαρακτήρα της.

Οι αρχές του Ρόττερνταμ, ενός εκ των μεγαλύτερων οικονομικών κέντρων της Ολλανδίας, προσπάθησαν μετά την ισοπέδωση του κέντρου να διατηρήσουν τον ρόλο του ως πλουτοπαραγωγική πηγή της χώρας. Στο παρελθόν, οι οικονομικές δραστηριότητες της πόλης ήταν συνυφασμένες με το λιμάνι, γεγονός που οδήγησε στην υποβάθμιση της ποιότητας ζωής εντός του κέντρου. Για τον λόγο αυτό, η ισοπέδωση του ιστορικού τριγώνου αντιμετωπίστηκε από τις αρχές ως ευκαιρία για την δημιουργία μιας σύγχρονης Μητρόπολης, βασισμένης στα αμερικανικά πρότυπα πόλεων. Το λιμάνι του Ρόττερνταμ, μετατοπίστηκε σταδιακά προς τα δυτικά, απελευθερώνοντας εκμεταλλεύσιμο χώρο για την δημιουργία οργανωμένων κέντρων εμπορίου και επιχειρήσεων. Η παραδοσιακή, ολλανδική αρχιτεκτονική, αντικαταστάθηκε από ουρανοξύστες και μοντέρνα οικιστικά συγκροτήματα, χάνοντας με τον τρόπο αυτό τον ιστορικό χαρακτήρα που είχε έως τότε το κέντρο της πόλης. Η ανάγκη για την άμεση προσέλκυση επενδυτών και επιχειρήσεων, οδήγησε, αρχικά, στην δημιουργία ισοπεδωτικά ομοιόμορφων κτιρίων στο κέντρο της πόλης, ενώ ο διαχωρισμός των χρήσεων που πρόσταζε το μοντέρνο κίνημα, οδήγησε στον παραγκωνισμό της χρήσης της κατοικίας. Την λύση των αρχών σε αυτά τα ζητήματα αποτέλεσε ο συνεχής αρχιτεκτονικός πειραματισμός, καθιστώντας το κέντρο της πόλης πεδίο αναζήτησης νέων τρόπων κατοίκησης και χώρο έκφρασης διάφορων αρχιτεκτονικών κινημάτων. Τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει προσπάθειες υιοθέτησης ενός πιο βιώσιμου και οργανωμένου στρατηγικού σχεδιασμού για το κέντρο της πόλης, με στόχο τόσο την εξέλιξη της οικονομίας, όσο και των κατοίκων

Εικόνα 2 – Αφίσα με την επιγραφή «Το Ρόττερνταμ σύντομα» από την εκδήλωση ανακοίνωσης του Basisplan.





της. Η ανομοιομορφη εικόνα που παρουσιάζει το Ρόττερνταμ σήμερα, εκφράζει την μακροχρόνια έλλειψη ενιαίου πολεοδομικού σχεδίου και στόχου των αναπλάσεων.

Και στις δύο περιπτώσεις, η συσχέτιση ή μη με το παρελθόν αποτελεί απώτερο στόχο των αναπλάσεων. Συγκεκριμένα, ενώ οι σχεδιαστές αποκαταστάτες στην περίπτωση της Βαρσοβίας επέλεξαν να επαναφέρουν τον προπολεμικό χαρακτήρα της πόλης, οι αρχές του Ρόττερνταμ επέλεξαν να προχωρήσουν στην πλήρη αναδιαμόρφωση του κέντρου, με στόχο την δημιουργία μίας σύγχρονης Μητρόπολης. Στην πρώτη προσέγγιση, υπήρχε έντονη ανάγκη για την αναδημιουργία ενός ιστορικού κέντρου-μνημείου, γεγονός που έρχεται σε πλήρη αντίθεση με την απόρριψη του ιστορικού χαρακτήρα του κέντρου του Ρόττερνταμ και την ανάγκη αντικατάστασής του από ένα σύγχρονο κέντρο.

Εικόνα 3 – Αφίσα του 1954, με την επιγραφή «Ολόκληρος ο λαός ξαναχτίζει την πρωτεύουσά του».

2.2. Ο συναισθηματικός αντίκτυπος των επεμβάσεων στους κατοίκους

Η ανοικοδόμηση του ιστορικού κέντρου της Βαρσοβίας έλαβε πλήρη κοινωνική αποδοχή από τους κατοίκους, καθώς απέκτησαν ξανά την χαμένη πολιτιστική τους κληρονομιά και την αίσθηση του ανήκειν. Οι επεμβάσεις στην Παλιά Πόλη αποτελούν ένα μνημείο υπενθύμισης της επανειλημμένης ανάκαμψης της χώρας, ενώ οι νεότερες γενιές τα αντιμετωπίζουν ως ιστορικά κειμήλια, τόσο για το ιδεώδες που αντιπροσωπεύουν, όσο και για την εποχή την οποία χαρακτηρίζουν. Αυτό, συνέβη καθώς το άρτιο αισθητικό αποτέλεσμα και η ακριβής απόδοση του μνημειώδους χαρακτήρα της πόλης, καθιστούν τη διάκριση ιστορικού και σύγχρονου μη αντιληπτή. Ταυτόχρονα, αποτελούν ένα μέσο προσδιορισμού της ταυτότητας και των ιστορικών καταβολών των κατοίκων τόσο της Βαρσοβίας, όσο και όλης της χώρας.

Στην περίπτωση του Ρόττερνταμ, η ριζοσπαστική στρατηγική που ακολουθήθηκε και αναδιαμόρφωσε πλήρως το αστικό περιβάλλον του κέντρου, παρότι έλυσε πολλά από τα προβλήματα του κέντρου, εστίασε αρχικά στην οικονομική ευμάρεια της πόλης, παραμελώντας τις ανάγκες των κατοίκων. Άμεση απόρροια αυτού, ήταν η αποξένωση των κατοίκων της πόλης από το κέντρο, καθώς ο μοναδικός λόγος μετάβασης στο κέντρο ήταν οι εργασιακές δραστηριότητές τους. Με τον τρόπο αυτό, το κέντρο της πόλης σταδιακά εγκαταλείφθηκε, ενώ χρειάστηκε μια σειρά από βήματα στρατηγικού σχεδιασμού για την δημιουργία επαρκών κινήτρων για την προσέλκυση κατοίκων στο κέντρο. Το νέο κέντρο της πόλης, με τον σύγχρονο χαρακτήρα του, αποτελεί πόλο έλξης παγκοσμίου εμβέλειας για δημιουργικά άτομα, ενώ το Ρόττερνταμ έχει πλέον αναδειχθεί σε μία πολυπολιτισμική μητρόπολη.

Εικόνα 4 – Η εκδήλωση του κόμματος PZPR για την παρουσίαση του πρώτου, μετά τον πόλεμο, χωροταξικού σχεδίου της Βαρσοβίας, το 1947.





Η ειδοποιός διαφορά στις δύο αυτές προσεγγίσεις, είναι η επιθυμητή σύσταση των κατοίκων του κέντρου. Συγκεκριμένα, οι σχεδιαστές στη Βαρσοβία βασίστηκαν στο συναισθηματικό δέσιμο των κατοίκων, αλλά και στον προπολεμικό οικιστικό χαρακτήρα της Παλιάς Πόλης για την επαναπροσέλκυση των κατοίκων της. Αντίθετα, οι αρχές στο Ρότερνταμ έδωσαν έμφαση στη δημιουργία επιχειρησιακών κέντρων με στόχο την επάνδρωσή τους, μέσω της προσέλκυσης νέων καταρτισμένων και δημιουργικών ατόμων, αλλά και την επίτευξη ενός ιδανικού για αυτές κοινωνικού μίγματος. Παρά τις διαφορές, και οι δύο περιπτώσεις κέντρων χαίρουν αποδοχής από τους σημερινούς τους κατοίκους, καθώς αποτελούν ελκυστικά περιβάλλοντα κατοίκησης.

Εικόνα 5 – Μνημείο στο Ρότερνταμ, που προτρέπει τους κατοίκους να βοηθήσουν στην ανακατασκευή.

2.3. Τα οφέλη των επεμβάσεων στην Αρχιτεκτονική και την Πολεοδομία.

Τα επιστημονικά οφέλη των επεμβάσεων στο ιστορικό κέντρο της Βαρσοβίας, αφορούν κυρίως τις πολιτικές που ακολουθούνται στις επεμβάσεις αποκατάστασης. Η καταγραφή και λεπτομερής ανάλυση των ερειπίων, που ήταν απαραίτητες προϋποθέσεις για την επίτευξη των στόχων των επεμβάσεων, οδήγησαν στην καλύτερη κατανόηση των παραδοσιακών μορφών αρχιτεκτονικής. Ταυτόχρονα, η ανάγκη για την αναδημιουργία της Παλιάς Πόλης με βάση τα πρότυπα της πρωταρχικής οικοδόμησής τους, συντέλεσε στην αναβίωση της παραδοσιακής τεχνογνωσίας δόμησης. Επιπλέον, οι επεμβάσεις έφεραν στο φως θραύσματα παλαιότερων αρχιτεκτονημάτων που έδωσαν νέες πληροφορίες για τις πρώιμες μορφές της Βαρσοβίας. Σημαντική απόφαση, κατά την διάρκεια των αποκαταστάσεων, ήταν η ενίσχυση της κίνησης του πεζού, με την πεζοδρόμηση της Παλιάς Πόλης, αλλά και την δημιουργία υπόγειας σήραγγας για την εκτροπή της κυκλοφορίας των οχημάτων, που αποτέλεσε ριζοσπαστική πρακτική για την εποχή της και εφαρμόζεται μέχρι σήμερα. Παράλληλα, παρά την ανάγκη προσαρμογής των αρχιτεκτονικών μορφών και δομών στη σύγχρονη εποχή, οι αλλαγές που επέφεραν οι σχεδιαστές δεν αλλοίωσαν σημαντικά τις παραδοσιακές μορφές και το αισθητικό αποτέλεσμα. Μετά το πέρας των επεμβάσεων, προέκυψαν αντιδράσεις και συζητήσεις στην επιστημονική κοινότητα γύρω από το θέμα της αυθεντικότητας στην αρχιτεκτονική και τις αποκαταστάσεις. Οι έως τότε επικρατούσες απόψεις, που είχαν κατοχυρωθεί στα Χάρτα της Βενετίας το 1964, άλλαξαν με την εισαγωγή της Παλιάς Πόλης της Βαρσοβίας στον κατάλογο Μνημείων Παγκόσμιας Πολιτιστικής Κληρονομιάς της UNESCO, το 1980. Αυτή η αλλαγή στον χαρακτηρισμό και τρόπο

Εικόνα 6 – Ο αρχιτέκτονας και μέλος του BOS, Jan Zachwatowicz, επιβλέπει τις εργασίες ανακατασκευής στην Παλιά Πόλη της Βαρσοβίας.





αντιμετώπισης των μνημείων ανέδειξε την ανάγκη για συνεχή επαναπροσδιορισμό των κριτηρίων και μεθόδων διεξαγωγής των επεμβάσεων, πολιτική που ακολουθείται μέχρι και σήμερα.

Οι γνώσεις που προέκυψαν από τις αναπλάσεις στο Ρότερνταμ, αφορούν κυρίως την σύγχρονη αρχιτεκτονική και τον τρόπο σχεδιασμού των πόλεων. Το κέντρο της πόλης αποτέλεσε τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια πεδίο εφαρμογής των αρχών του μοντέρνου κινήματος. Μέσω αυτής της διαδικασίας, εντοπίστηκαν τα προβλήματα που προέκυψαν από τον διαχωρισμό και τη ζωνοποίηση των χρήσεων, ενώ ταυτόχρονα αναζητήθηκαν και εφαρμόστηκαν πρακτικές αντιμετώπισής τους. Επιπλέον, πέραν της εφαρμογής και αξιολόγησης των αρχών των διαφόρων αρχιτεκτονικών κινήματων, οι επεμβάσεις στο κέντρο του Ρότερνταμ ανέδειξαν την ανάγκη επαναπροσδιορισμού του ρόλου του αρχιτέκτονα. Η άκριτη επιβολή των απόψεων των σχεδιαστών, που αποξένωνε τους κατοίκους από τον αστικό ιστό, σταδιακά αντικαταστάθηκε από τον συμμετοχικό σχεδιασμό. Στο πλαίσιο αυτό, υπήρξαν πολλοί πειραματισμοί γύρω από τον τρόπο κατοίκησης και οργάνωσης των οικιστικών συγκροτημάτων, καθώς και των αρχιτεκτονικών μορφών. Την διαδικασία αυτή ακολούθησε μια σειρά στρατηγικών αποφάσεων με ανθρωποκεντρικό χαρακτήρα, που στόχο είχαν την ανέλιξη των κατοίκων, τους οποίους αντιμετώπιζε ως μοχλό ανάπτυξης. Αυτές οι αποφάσεις, που συνοψίζονται στην ιδέα της «δημιουργικής πόλης», αποτελούν ακόμη και σήμερα το όραμα των αρχών του Ρότερνταμ για την εξασφάλιση της βιώσιμης ανάπτυξής του. Στην εφαρμογή του οράματος αυτού, προωθήθηκε η σημασία των χρήσεων πολιτισμού ως μέσο οικονομικής ανάπτυξης της πόλης, αλλά και ο συνδυασμός τους με ένα δίκτυο δημοσίων χώρων για την

Εικόνα 7 – Το κτίριο Peperklip, έργο Carel Weeber, παράδειγμα του αρχιτεκτονικού πειραματισμού στο Ρότερνταμ.

αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Λόγω των θετικών αποτελεσμάτων που επέφερε η εφαρμογή των σχεδίων αυτών, το Ρότερνταμ αναδείχθηκε σε πρότυπο για άλλες πόλεις, τόσο στην Ολλανδία, όσο και παγκοσμίως, που με τη σειρά τους υιοθέτησαν επίσης το πρότυπο της «δημιουργικής πόλης».

Οι αναπλάσεις, τόσο στη Βαρσοβία, όσο και στο Ρότερνταμ, αποτέλεσαν πειράματα μεγάλης σημασίας, για διαφορετικά πεδία της αρχιτεκτονικής. Αφενός μεν, οι επεμβάσεις στη Βαρσοβία, αποτέλεσαν πηγή ιστορικών πληροφοριών και πεδίο εφαρμογής της παραδοσιακής τεχνογνωσίας, αλλά και μοναδικό παράδειγμα αποκατάστασης σε αυτή την κλίμακα. Επιπλέον, τα αποτελέσματα των επεμβάσεων αυτών και η ευρεία αποδοχή τους, εξανάγκασαν την επιστημονική κοινότητα να επανεξετάσει και να επαναπροσδιορίσει το θεωρητικό υπόβαθρο των επεμβάσεων και την έννοια του μνημείου. Αφετέρου δε, οι επεμβάσεις στο κέντρο του Ρότερνταμ, το κατέστησαν πεδίο πειραματισμού και εφαρμογής διαφορετικών αρχιτεκτονικών κινήματων και πολεοδομικών απόψεων. Με τον τρόπο αυτό, αυτά αξιολογήθηκαν και κατά περιπτώσεις, είτε υιοθετήθηκαν, είτε απορρίφθηκαν και αναζητήθηκαν νέα σχεδιαστικά μοντέλα, οδηγώντας σε ένα πρότυπο σύγχρονης πόλης και βιώσιμης ανάπτυξης.

Εικόνα 8 – Οι αρχιτέκτονες Jaap Bakema αριστερά και Van den Broek δεξιά, δημιουργοί πολλών εκ των πρώτων μεταπολεμικών κτιρίων.





2.4. Τα αποτελέσματα των αναπλάσεων ως μοχλός οικονομικής ανάπτυξης για την πόλη

Οι επεμβάσεις στο ιστορικό κέντρο της Βαρσοβίας, ειδικότερα μετά την απελευθέρωση της οικονομίας και την αλλαγή του πολιτεύματος της χώρας την δεκαετία του 1990, έχει προσελκύσει πέρα των κατοίκων της πόλης και πλήθος επισκεπτών. Εντός των ορίων του ιστορικού κέντρου έχουν δημιουργηθεί πλήθος εμπορικών καταστημάτων, χώρων εστίασης και τουριστικών καταλυμάτων για την εξυπηρέτηση των αναγκών των επισκεπτών. Η Παλιά Πόλη, αποτελεί τόσο το κέντρο δραστηριοτήτων των κατοίκων, όσο και δημοφιλή ταξιδιωτικό προορισμό, αποτελώντας σημαντική πηγή εσόδων για την Βαρσοβία.

Στην περίπτωση του Ρόττερνταμ, το πρώην ιστορικό κέντρο της πόλης αποτελεί το οικονομικό κέντρο της ευρύτερης περιοχής. Σε αυτό συγκεντρώνεται η πλειονότητα των εμπορικών καταστημάτων και επιχειρήσεων της πόλης, ενώ τα τελευταία χρόνια αποτελεί και ελκυστικό περιβάλλον για νέες επιχειρήσεις. Παράλληλα, λόγω της έμφασης που έχει δοθεί στον πολιτισμό και στις τέχνες, τα έσοδα της πόλης μέσω της μουσικής βιομηχανίας και του κινηματογράφου έχουν αυξηθεί. Επιπλέον, η ανομοιόμορφη όψη της πόλης και τα δημιουργήματα γνωστών αρχιτεκτόνων αποτελούν τουριστικό πόλο έλξης, προσδίδοντας σημαντικά έσοδα σε αυτή.

Και στις δύο περιπτώσεις, οι αναπλάσεις είχαν θετικά αποτελέσματα στις οικονομίες των πόλεων. Ειδικότερα, στη Βαρσοβία τα έσοδα προκύπτουν κυρίως από την λειτουργία του ιστορικού κέντρου ως αξιοθέατο. Αντίστοιχα, στο Ρόττερνταμ, η πλειονότητα των

Εικόνα 9 – Τουρίστες φωτογραφίζουν στο άγαλμα της Γοργόνας της Βαρσοβίας.

οικονομικών δραστηριοτήτων της πόλης είναι χωροθετημένες στο κέντρο της, γεγονός που αποτελούσε και τον απώτερο στόχο των επεμβάσεων σε αυτό. Επιπλέον, η ίδια η διαδικασία της ανοικοδόμησης αποτέλεσε τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια μοχλό ανάπτυξης της οικονομίας των ευρύτερων περιοχών, καθώς λόγω του μεγέθους των επεμβάσεων δημιουργήθηκε πλήθος νέων θέσεων εργασίας.

Εικόνα 10 – Ουρανοξύστες που στεγάζουν γραφεία και πολυτελή διαμερίσματα στην περιοχή Kor van Zuid του Ρόττερνταμ.



2.5. Πόρισμα της αξιολόγησης των επεμβάσεων

Έπειτα από την μελέτη των επεμβάσεων στα ιστορικά κέντρα της Βαρσοβίας και του Ρόττερνταμ, είναι φανερό το γεγονός ότι και στις δύο περιπτώσεις, το κέντρο αποτελεί αναπόσπαστο, λειτουργικό κομμάτι, καθώς και τον πυρήνα της κάθε πόλης. Αυτή η συνεκτικότητα, προέκυψε από την επίτευξη των στόχων των αναπλάσεων, της εκάστοτε πόλης, μακροπρόθεσμα, με σημαντικές διαφορές στην έμφαση που δόθηκε στον κοινωνικό και οικονομικό παράγοντα αντίστοιχα. Στη Βαρσοβία, άμεση απόρροια των επεμβάσεων αποτέλεσε η επανοικειοποίηση του νέου ιστορικού κέντρου της πόλης από τους κατοίκους, προσφέροντάς τους την χαμένη τους πολιτιστική κληρονομιά, και συνεπώς συμβάλλοντας στην κοινωνική συνοχή μετά από μία ταραχώδη περίοδο. Ωστόσο, τα οικονομικά οφέλη των επεμβάσεων, έγιναν περισσότερο αισθητά τα τελευταία χρόνια με την τουριστική εκμετάλλευση της Παλιάς Πόλης. Αντίστοιχα, στο Ρόττερνταμ, τα άμεσα αποτελέσματα των επεμβάσεων περιορίστηκαν στον οικονομικό τομέα, με την εκ νέου ανάδειξη της πόλης σε οικονομικό κέντρο της περιοχής, από τις πρώτες κιόλας μεταπολεμικές δεκαετίες. Όσον αφορά την κοινωνική πτυχή των επεμβάσεων, αυτή αναδείχθηκε τις τελευταίες μόλις δεκαετίες, με μία σειρά στρατηγικών αποφάσεων που αποσκοπούσαν στην προσέλκυση κατοίκων στο κέντρο της πόλης.

3. Επίλογος

Μέσα από την σύγκριση των επεμβάσεων και την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων τους, στη Βαρσοβία και το Ρόττερνταμ, προκύπτουν κάποια στρατηγικά βήματα που είναι απαραίτητο να ακολουθηθούν για την βιώσιμη ανάπτυξη ενός ιστορικού κέντρου. Πρωτίστως, είναι σημαντική η ύπαρξη ενός οράματος, που θα αποτυπώνεται σε ένα πλαίσιο στρατηγικών αποφάσεων και σχεδίων, με ξεκάθαρους στόχους για το μέλλον της πόλης. Στις αποφάσεις αυτές, είναι ζωτικής σημασίας η αξιολόγηση των κτιριακών αποθεμάτων και της δυναμικότητάς τους, για την επιλογή του βαθμού διατήρησής τους, με απώτερο σκοπό την αναζωογόνηση του αστικού ιστού.

Στα πλαίσια αυτής της αναζωογόνησης, εντάσσεται η αξιοποίηση των αστικών κενών για την δημιουργία ενός δικτύου δημοσίων χώρων, αλλά και σημειακές επεμβάσεις τόσο σε κτιριακή κλίμακα, όσο και στον αστικό ιστό για λόγους εκσυγχρονισμού και βελτίωσης της ποιότητας ζωής εντός αυτού. Αυτό επιτυγχάνεται με την ένταξη νέων τεχνολογιών, που θα βελτιώνουν τη βιοκλιματική συμπεριφορά του κτιριακού συνόλου και των δημόσιων υποδομών, αλλά και με τη δημιουργία πράσινων επιφανειών. Επιπλέον, σημαντική είναι η προώθηση μίας νέας νοοτροπίας αστικών μετακινήσεων, με την ενίσχυση της κίνησης του πεζού και τη χρήση εναλλακτικών μέσων μεταφοράς, αντί του αυτοκινήτου.

Ταυτόχρονα, είναι απαραίτητη η επανάχρηση των κελυφών ιστορικών κτιρίων, για την επίτευξη μίας λειτουργικής συσχέτισης με το παρελθόν, αλλά και για την διατήρηση των παραδοσιακών αρχιτεκτονικών μορφών. Κατά την επανάχρηση και χωροθέτηση των χρήσεων εντός του ιστορικού κέντρου, είναι αναγκαία η αποφυγή της

ζωνοποίησης αυτών και ο υπέρτονισμός του τριτογενούς τομέα, εις βάρος της κατοικίας. Για την εξασφάλιση της δραστηριοποίησης των κατοίκων εντός του κέντρου, είναι απαραίτητη προϋπόθεση η ανάμιξη των χρήσεων και η εισαγωγή επαρκών χρήσεων πολιτισμού, αρχές που προτάσσονται και από το σύγχρονο πολεοδομικό πρότυπο της «Δημιουργικής Πόλης».

Οι παραπάνω επεμβάσεις, στόχο έχουν την οικειοποίηση του αστικού χώρου από τους χρήστες του, αλλά και την αλληλεπίδραση μεταξύ τους, μέσω της δημιουργίας ενός κατάλληλου περιβάλλοντος διαβίωσης. Αυτή η αλληλεπίδραση είναι αναγκαία για την αρμονική συνύπαρξη και την ταυτόχρονη ανέλιξή τους, καθώς οι κάτοικοι και τα άτομα που δραστηριοποιούνται σε ένα σύγχρονο αστικό κέντρο προέρχονται από ένα ευρύ φάσμα κοινωνικών και οικονομικών υποβάθρων. Ταυτόχρονα, σημαντικό στοιχείο για την οικειοποίηση του χώρου από τα άτομα, αποτελεί η συμμετοχή τους στη λήψη των αποφάσεων και τον σχεδιασμό της πόλης. Αυτή η διαδικασία οδηγεί στην αποδοχή των επεμβάσεων από τους κατοίκους, γεγονός που αποτελεί την ειδοποιό διαφορά μεταξύ μίας επιτυχημένης και αποτυχημένης επέμβασης.

Τέλος, απαραίτητο αποτέλεσμα οποιασδήποτε επέμβασης σε ένα ιστορικό κέντρο θα πρέπει να είναι η διαμόρφωση ενός ιδιαίτερου χαρακτήρα, που θα προωθεί και θα αναδεικνύει την αρχιτεκτονική και πολιτιστική κληρονομιά της εκάστοτε πόλης. Αυτός ο χαρακτήρας, που αποτυπώνεται στον αστικό ιστό μέσα από τα αρχιτεκτονικά κινήματα που εκφράστηκαν στις διάφορες ιστορικές φάσεις της πόλης, πρέπει να προστατεύεται και να διατηρείται, καθώς αποτελεί τόσο ιστορικό τεκμήριο, όσο και δυναμική πλουτοπαραγωγική πηγή μέσω της

τουριστικής εκμετάλλευσης. Ωστόσο, όπως έχει γίνει φανερό τις τελευταίες δεκαετίες, η τουριστική υπερεκμετάλλευση των ιστορικών κέντρων μπορεί να οδηγήσει στον αποκλεισμό των κατοίκων από αυτό και σταδιακά στην εγκατάλειψή τους, αλλά και σε ανεπανόρθωτες ζημιές στο ιστορικό σύνολο.

Για το λόγο αυτό, οι αρχές της πόλης πρέπει να λαμβάνουν μέτρα για την προστασία του χαρακτήρα του ιστορικού κέντρου από τις λειτουργίες της πόλης. Αυτό σημαίνει τον περιορισμό του τουριστικού τομέα σε βιώσιμα πλαίσια, αλλά και τον σωστό καταμερισμό των χρήσεων. Επιπλέον, είναι απαραίτητη η συνεχής συντήρηση και διατήρηση του δομημένου και αδόμητου περιβάλλοντος, και όλων των ιστορικών τους φάσεων. Με τον τρόπο αυτό, το ιστορικό κέντρο είναι δυνατόν να εκσυγχρονιστεί, και ταυτόχρονα να προστατευτεί ο χαρακτήρας του, δημιουργώντας μία σύγχρονη και βιώσιμη παρακαταθήκη για τις επόμενες γενιές.

ΠΗΓΕΣ ΥΛΙΚΟΥ

1. Βιβλιογραφικές πηγές

Bandarin , F., & van Oers, R. (2012). *The Historic Urban Landscape*. Chichester: Wiley-Blackwell.

de Jong, T., Dekker, J., & Posthoorn, R. (2007). *Landscape Ecology in the Dutch Context: Nature, Town and Infrastructure*. Zeist: KNNV Publishing.

Diefendorf, J. M. (1990). *Rebuilding Europe's Bombed Cities*. New York: St. Martin's Press.

Dijk, H. (1999). *Twentieth-Century Architecture in the Netherlands*. Ρότερνταμ: 010 Publishers.

Glendinning, M. (2013). *The Conservation Movement: A History of Architectural Preservation : Antiquity to Modernity*. New York: Routledge.

Grubbauer, M., & Kusiak, J. (2012). *Chasing Warsaw: Socio-Material Dynamics of Urban Change Since 1990*. Frankfurt: Campus Verlag.

Harvey, D. (2003). *Paris, Capital of Modernity*. New York & London: Routledge.

Healey, P. (1997). *Collaborative Planning: Shaping Places in Fragmented Societies*. London: MacMillan.

Hepperle, E. (2015). *Challenges for Governance Structures in Urban and Regional Development*. Zürich: vdf Hochschulverlag AG an der ETH.

Herber, G. E. (2014). *Wiederaufbau der Warschauer Altstadt nach dem Zweiten Weltkrieg: Im Spannungsfeld zwischen denkmalpflegerischen Prinzipien, politischer Indienstnahme und gesellschaftlichen Erwartungen* (Vol. 1). Bamberg: University of Bamberg Press.

Herber, G. E. (2014). *Wiederaufbau der Warschauer Altstadt nach dem Zweiten Weltkrieg: Im Spannungsfeld zwischen denkmalpflegerischen Prinzipien, politischer Indienstnahme und gesellschaftlichen Erwartungen* (Vol. 2). Bamberg: University of Bamberg Press.

- Herber, G. E. (2014). *Wiederaufbau der Warschauer Altstadt nach dem Zweiten Weltkrieg: Im Spannungsfeld zwischen denkmalpflegerischen Prinzipien, politischer Indienstnahme und gesellschaftlichen Erwartungen* (Vol. 3). Bamberg: University of Bamberg Press.
- Kohlrausch, M. (2008). The communication of architecture as transnational experience: Poland in the interwar period. *Working Paper Series Number 16* , p. 19.
- Marshall, T. (1844). *The History and Description of Rotterdam and its Environs*. Rotterdam: H. V. van Gogh.
- Meng, M. (2011). *Shattered Spaces*. Cambridge: Harvard University Press.
- Mens, N. (2007). *W. G. Witteveen en Rotterdam*. Rotterdam: Uitgeverij 010.
- Minkenberg, M. (2014). *Power and architecture: The Construction of Capitals and the Politics of Space*. Oxford: Berghahn Books.
- Moravánszky, Á., & Hopfengärtner, J. (2015). *Re-Humanizing Architecture: New Forms of Community, 1950-1970*. Vienna: Birkhäuser.
- Ovink, H. &. (2009). *Ontwerp en politiek*. Pótepvtaq: 010 Publishers.
- Parkinson, M. (1993). *Cultural Policy and Urban Regeneration: The West European Experience*. Manchester: Manchester University Press.
- Romein, A. (2009). *Key Elements of Creative City Development: An Assessment of Local Policies in Amsterdam and Rotterdam*. Delft: Delft University of Technology.
- Rooijendijk, C. (2005). *That City is Mine!: Urban Ideal Images in Public Debates and City Plans, Amsterdam & Rotterdam 1945-1995*. Amsterdam: Amsterdam University Press.
- Runyon, D. K. (1969). *An Analysis of the Rebuilding of Rotterdam After the Bombing on May 14, 1940*. Madison: University of Wisconsin - Madison.
- Salet, W. (2009). *Metropolitan Governance and Spatial Planning: Comparative Case Studies of European City-Regions*. London: Spon Press.

- Solarek, K. (2013). Struktura przestrzenna strefy podmiejskiej Warszawy. Determinanty współczesnych przekształceń. *Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej. Seria Architektura*, pp. 7-283.
- Solarek, K. (2015). *ROZWÓJ URBANISTYCZNY WARSZAWY – plany i rzeczywistość*. Warsaw: Katedra Urbanistyki i Gospodarki Przestrzennej - Wydział Architektury Politechniki Warszawskiej.
- UNESCO. (2005). *Vienna Memorandum on 'World Heritage and Contemporary Architecture – Managing the Historic Urban Landscape'*. Vienna: Unesco.
- UNESCO. (2011). *Recommendation on the Historic Urban Landscape, including a glossary of definitions*. Paris: UNESCO.
- Vale, L. J., & Campanella, T. J. (2005). *The Resilient City: How Modern Cities Recover from Disaster*. New York: Oxford University Press.
- van Duivenbode, O. (2008). *Ontwerpen aan stedelijkheid plannen en visies voor het Weena en Hofplein*.
- van Meijel, L., Hinterthür, H., & Bet, E. (2008). *Rotterdam-Zuid: cultuurhistorische verkenning vooroorlogse wijken*. Rotterdam: Gemeente Rotterdam.
- Zuchowski, P. (2014). *State of conservation of the World Heritage property "Historic Centre of Warsaw"*. Warsaw: Sekretarz Stanu w Ministerstwie Kultury i Dziedzictwa Narodowego.
- Ανδικοπούλου, Ε., Γιαννάκου, Α., Καυκαλάς, Γ., & Πιτσιάβα - Λατινοπούλου, Μ. (2014). *Πόλη και Πολεοδομικές Πρακτικές για τη Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη* (2η Αναθεωρημένη Έκδοση ed.). Αθήνα: Κριτική.
- Οικονόμου, Δ. (2004). *Αστική Αναγέννηση και Πολεοδομικές Αναπλάσεις*. Τεχνικά Χρονικά.

Ηλεκτρονικές Πηγές

- The Athens Charter for the Restoration of Historic Monuments - 1931*. (2011). Retrieved 2018, from ICOMOS: <https://www.icomos.org/en/167-the-athens-charter-for-the-restoration-of-historic-monuments>
- Architecture Guide. (χ.χ). *Central Post Office Rotterdam*. Retrieved 04 03, 2017, from Architecture Guide: http://www.architectureguide.nl/search/advancedsearch_item/prj_id/223

Architecture Guide. (x,x). *Garden Village Heyplaat*. Retrieved 2017, from Architecture Guide:
http://www.architectureguide.nl/project/item/prj_id/328

Architecture Guide. (x,x). *Gebouw De Rotterdam*. Retrieved 2018, from Architecture Guide:
http://www.architectureguide.nl/project/item/prj_id/4360

Architecture Guide. (x,x). *Headquarters Holland-Amerika Lijn*. Retrieved 04 07, 2017, from Architecture Guide: http://www.architectureguide.nl/project/item/prj_id/282

Architecture Guide. (x,x). *Hofdijk*. Retrieved 2018, from Architecture Guide:
http://www.architectureguide.nl/project/item/prj_id/194

Architecture Guide. (x,x). *Housing Kiefhoek*. Retrieved 03 19, 2017, from Architecture Guide:
http://www.architectureguide.nl/project/item/prj_id/284

Architecture Guide. (x,x). *Laurenskerk Rotterdam*. Retrieved 04 07, 2017, from Architecture Guide:
http://www.architectureguide.nl/project/item/prj_id/24/alfa/L

Architecture Guide. (x,x). *Laurenskerk Rotterdam (extension)*. Retrieved 2018, from Architecture Guide: http://www.architectureguide.nl/project/item/prj_id/193/alfa/L

Architecture Guide. (x,x). *Markthal*. Retrieved 2018, from Architecture Guide:
http://www.architectureguide.nl/project/item/prj_id/4364

Architecture Guide. (x,x). *Schielandshuis*. Retrieved 04 07, 2017, from Architecture Guide:
http://www.architectureguide.nl/project/item/prj_id/27

Architecture Guide. (x,x). *Station Rotterdam Centraal*. Retrieved 2018, from Architecture Guide:
http://www.architectureguide.nl/project/item/prj_id/2013

Architecture Guide. (x,x). *Town Hall Rotterdam*. Retrieved 04 03, 2017, from Architecture Guide:
http://www.architectureguide.nl/search/advancedsearch_item/prj_id/222

Architecture Guide. (x,x). *Urban Design Kop van Zuid*. Retrieved 2018, from Architecture Guide:
http://www.architectureguide.nl/project/item/prj_id/319

Architecture Guide. (x,x). *Wholesale Building*. Retrieved 2018, from Architecture Guide:
http://www.architectureguide.nl/project/list_projects_of_architect/arc_id/5/prj_id/165

- Barucki, T. (2014, 09 01). *Architecture of the War 1939-1945*. Retrieved 09 02, 2017, from SARP WARSAW: http://sarp.warszawa.pl/sarp_wiedza/architektura-wojny-1939-1945/
- Berger, E. (2012, 02 20). *The Railway from Amsterdam to Antwerp. Part 2*. Retrieved 10 15, 2016, from Philatelist Vereniging Groningen: <http://www.filateliteonline.com/philatelist/railway2.htm>
- Crowley, D. (2017). *Paris or Moscow?: Warsaw Architects and the Image of the Modern City in the 1950s*. Retrieved 10 01, 2017, from Project Muse: <https://muse.jhu.edu/article/253181>
- Eddy. (2016, 6 17). *Rotterdam History*. Retrieved 10 15, 2016, from Eddy's Website: <https://couvereur.home.xs4all.nl>
- ICOMOS. (1964). *International Charter for the Conservation and Restoration of Monuments and Sites*. Venice.
- ICOMOS. (1999). *The Nara Document on Authenticity*. Nara.
- ICOMOS. (2005). *Xi'an Declaration on the Conservation of the Setting of Heritage Structures, Sites and Areas*. Xi'an: ICOMOS.
- ICOMOS. (x.x.). *History*. Retrieved 2018, from ICOMOS: <https://www.icomos.org/en/about-icomos/mission-and-vision/history?showall=1&limitstart=>
- Internet Chopin Information Center. (2003). *Warsaw: Saxon Palace*. Retrieved 2017, from Internet Chopin Information Center: <http://en.chopin.nifc.pl/chopin/places/poland/id/612>
- Kuźnicki, K. (2013, 11 22). *The Authenticity of the Reconstructed Old Town of Warsaw: a Reflection*. Retrieved 2017, from E-conservation journal: <http://e-conservation.org/issue-1/16-the-authenticity-of-the-reconstructed-old-town-of-warsaw>
- Lambert, T. (2012, 09 16). *A short history of Warsaw, Poland*. Retrieved 10 2016, from Local Histories : <http://www.localhistories.org/warsaw.html>,
- Lisciotto, C., & Webb, C. (2015, 09 14). *Warsaw Ghetto*. Retrieved 08 05, 2017, from Deathcamps: <http://www.deathcamps.org/occupation/warsaw%20ghetto.html>
- Majewski, J. S. (2016, 04 08). *Magazyn Warszawa*. Retrieved 11 06, 2016, from Wyborcza: <http://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/1,150427,19884846,100-lecie-wielkiej-warszawy-niebotyki-obok-lepianek.html?disableRedirects=true>

- Mersom, D. (2016, 4 25). Story of cities #28: how postwar Warsaw was rebuilt using 18th century paintings. *The Guardian*.
- Platform Wederopbouw Rotterdam. (2015). *Plan Witteveen, the first reconstruction plan*. Retrieved 2017, from Platform Wederopbouw Rotterdam:
<https://www.wederopbouwrotterdam.nl/en/tijddlijn/plan-witteveen/>
- Roguska, J. (2016). *Koncepcje centrów wielkich miast w okresie międzywojennym i powojenne kontynuacje*. Retrieved 03 10, 2017, from DOCPPLAYER: <http://docplayer.pl/4032687-Koncepcje-centrow-wielkich-miast-w-okresie-miedzywojennym-i-powojenne-kontynuacje.html>
- Różański Stanisław. (n.d.). Retrieved 11 13, 2016, from PWN:
<http://encyklopedia.pwn.pl/haslo/Rozanski-Stanislaw;3969604.html>
- Stadsarchief Rotterdam. (n.d.). *Marinus Jan Granpré Molière*. Retrieved 11 12, 2016, from Stadsarchief Rotterdam: <http://www.stadsarchief.rotterdam.nl/marinus-jan-granpr%C3%A9-moli%C3%A8re-1883-1972>
- UNESCO. (1976). *Recommendation concerning the Safeguarding and Contemporary Role of Historic Areas*. Retrieved 2019, from UNESCO: http://portal.unesco.org/en/ev.php-URL_ID=13133&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html
- Unesco. (x,x). *Historic Centre of Warsaw: Outstanding Universal Value*. Retrieved 2017, from Unesco: World Heritage List: <https://whc.unesco.org/en/list/30>
- Wiśniewski, L. (2014, 11 22). *Warszawski Węzeł Kolejowy - historia*. Retrieved 2016, from Uwagi o Przestrzeni: <http://uwagioprzestrzeni.blogspot.com/2014/11/warszawski-weze-kolejowy-historia.html>
- Wu, A. (2012, 4 18). *Transcript of Warsaw - Urban Development*. Retrieved 11 2016, from Prezi: https://prezi.com/c2mpd_rgujta/warsaw-urban-development/
- Wikipedia. (2003). *Generalplan Ost*. Retrieved 2017, from Wikipedia:
https://en.wikipedia.org/wiki/Generalplan_Ost
- Wikipedia. (2004). *Willem Nicolaas Rose*. Retrieved 10 20, 2016, from Wikipedia:
https://nl.wikipedia.org/w/index.php?title=Willem_Nicolaas_Rose&offset=20060615154645&action=history

- Wikipedia. (2006). *St. Martin's Church, Warsaw*. Retrieved 2016, from Wikipedia:
https://en.wikipedia.org/wiki/St._Martin%27s_Church,_Warsaw
- Wikipedia. (2006). *Zamek Ujazdowski w Warszawie*. Retrieved 2016, from Wikipedia:
https://pl.wikipedia.org/wiki/Zamek_Ujazdowski_w_Warszawie
- Wikipedia. (2007). *Planned destruction of Warsaw*. Retrieved 2016, from Wikipedia:
https://en.wikipedia.org/wiki/Planned_destruction_of_Warsaw
- Wikipedia. (2007). *St. Anne's Church, Warsaw*. Retrieved 2016, from Wikipedia:
https://en.wikipedia.org/wiki/St._Anne%27s_Church,_Warsaw
- Wikipedia. (2007). *Witte Huis (Rotterdam)*. Retrieved 04 07, 2017, from Wikipedia:
[https://nl.wikipedia.org/wiki/Witte_Huis_\(Rotterdam\)](https://nl.wikipedia.org/wiki/Witte_Huis_(Rotterdam))
- Wikipedia. (2008, 01 26). *History of Warsaw*. Retrieved 01 15, 2017, from Wikipedia:
https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_Warsaw
- Wikipedia. (2009). *St. John's Archcathedral, Warsaw*. Retrieved 2016, from Wikipedia:
https://en.wikipedia.org/wiki/St._John%27s_Archcathedral,_Warsaw
- Wikipedia. (2010). *Church of the Holiest Saviour: Revision history*. Retrieved from Wikipedia:
https://en.wikipedia.org/wiki/Church_of_the_Holiest_Saviour
- ZAMEK KRÓLEWSKI W WARSZAWIE - MUZEUM *Rezydencja Królów i Rzeczypospolitej*. (n.d.). Retrieved 05 15, 2017, from ZAMEK KRÓLEWSKI : <https://www.zamek-krolewski.pl/historia/historia>
- Gemeente Rotterdam. (2008). *Binnenstad als City Lounge*. Rotterdam.
- Πόλη 2. (χ.χ., 05 31). *Τελικά τι είναι ο "αστικός βελονισμός";*. Retrieved 2018, from Πόλη 2:
<https://www.polis2.thisisathens.org/blog/telika-ti-einai-o-astikos-velonismos/>
- Μαλλούχου-Τufano, Φ. (χ.χ.). *Θεωρητικές προσεγγίσεις και εξέλιξη των αντιλήψεων σχετικά με την προστασία και τη διαχείριση των μνημείων στο β' μισό του 20ου αι. Χανιά*.

2. Εικονογραφικές Πηγές

2.1. Μέρος Α'

Εικόνα 1 -
https://static.wixstatic.com/media/52c3b2_d93dc4177b83499e9f7c8d8f1ea60a7e~mv2.jpg/v1/fill/w_684,h_527,al_c,q_85,usm_0.66_1.00_0.01/52c3b2_d93dc4177b83499e9f7c8d8f1ea60a7e~mv2.webp

Εικόνα 2 - <http://2014-2015.nclurbandesign.org/sustainability/rebuilding-neighborhood/>

Εικόνα 3 - <https://99percentinvisible.org/article/ville-radieuse-le-corbusiers-functionalist-plan-utopian-radiant-city/>

Εικόνα 4 - <http://www.minervahuis.nl/gebouwHisLucht.html>

Εικόνα 5 - <https://www.archdaily.com/423234/the-people-s-architect-dutch-resident-s-pay-tribute-by-crowdfunding-future-piet-blom-museum/52212537e8e44eeef900000f-the-people-s-architect-dutch-resident-s-pay-tribute-by-crowdfunding-future-piet-blom-museum-image>

Εικόνα 6 - <http://cdn4.spiegel.de/images/image-1091923-galleryV9-fyaq-1091923.jpg>

Εικόνα 7 - https://www.telegraph.co.uk/content/dam/Travel/galleries/travel/picturegalleries/Tourist-traps-the-worlds-most-crowded-places/crowd-london_2988616a.jpg

Εικόνα 8 - <https://www.khanacademy.org/humanities/us-history/postwarera/postwar-era/a/the-growth-of-suburbia>

Εικόνα 9 - <https://www.thenatureofcities.com/TNOC/wp-content/uploads/2015/11/15.jpg>

Εικόνα 10 - <http://blog.apahau.org/wp-content/uploads/2015/01/VLD-cath-ideale.jpg>

Εικόνα 11 - http://www.ysma.gr/static/images/5_3_Capital_Filling_New.JPG

Εικόνα 12 - UNESCO. (2015). From ideas to actions –70 years of UNESCO. Paris – São Paulo: UNESCO Publishing.

Εικόνα 13 - Μαλλούχου - Tufano, Φ. (χ.χ.). Μετά τον Χάρτη της Βενετίας Εξέλιξη ιδεών, νέες τάσεις και προσεγγίσεις στην προστασία και ανάδειξη των μνημείων.

Εικόνα 14 -
<https://imagens.publicocdn.com/imagens.aspx/888292?tp=UH&db=IMAGENS&type=JPG&w=823>

Εικόνα 15 - https://whc.unesco.org/?cid=31&l=en&id_site=946&gallery=1&index=1&maxrows=12

Εικόνα 16 - https://momprenuers.de/wp-content/uploads/2018/04/MPR_Dresden-2.jpg

Εικόνα 17 - https://media.cool-cities.com/prinzessinnengarten003_pr_r_mob.jpg?h=530

2.2. Μέρος Β'

Κεφάλαιο 1ο

Εικόνα 1 - Herber, G. E. (2014). *Wiederaufbau der Warschauer Altstadt nach dem Zweiten Weltkrieg: Im Spannungsfeld zwischen denkmalpflegerischen Prinzipien, politischer Indienstnahme und gesellschaftlichen Erwartungen* (Τόμ. 1). Bamberg: University of Bamberg Press, σ. 37

Εικόνα 2 - Herber, G. E. (2014). *Wiederaufbau der Warschauer Altstadt nach dem Zweiten Weltkrieg: Im Spannungsfeld zwischen denkmalpflegerischen Prinzipien, politischer Indienstnahme und gesellschaftlichen Erwartungen* (Τόμ. 1). Bamberg: University of Bamberg Press, σ. 38

Εικόνα 3 - Herber, G. E. (2014). *Wiederaufbau der Warschauer Altstadt nach dem Zweiten Weltkrieg: Im Spannungsfeld zwischen denkmalpflegerischen Prinzipien, politischer Indienstnahme und gesellschaftlichen Erwartungen* (Τόμ. 1). Bamberg: University of Bamberg Press, σ. 38

Εικόνα 4 - https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Norblin_-_wieszanie_zdrajcow.jpg

Εικόνα 5 - http://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/56,34862,17788222,Tak_rozrastala_sie_Warszawa__Historia_miasta_na_starych.html

Εικόνα 6 - https://prezi.com/c2mpd_rgujta/warsaw-urban-development/

Εικόνα 7 - προσωπική επεξεργασία, Herber, G. E. (2014). *Wiederaufbau der Warschauer Altstadt nach dem Zweiten Weltkrieg: Im Spannungsfeld zwischen denkmalpflegerischen Prinzipien, politischer Indienstnahme und gesellschaftlichen Erwartungen* (Τόμ. 1). Bamberg: University of Bamberg Press, σελ.10

Εικόνα 8 - <http://www.eduteka.pl/temat/Os-stanislawowska>

Εικόνα 9 - Solarek, K. (2015). *ROZWÓJ URBANISTYCZNY WARSZAWY– plany i rzeczywistość*. Warsaw: Katedra Urbanistyki i Gospodarki Przestrzennej - Wydział Architektury Politechniki Warszawskiej, σ.8

Eικόνα 10 - <http://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/56,34862,17788222,plan-z-1825-r,,5.html>

Eικόνα 11 - Wiśniewski, Warszawski Węzeł Kolejowy - historia , 2014

Eικόνα 12 - Solarek, K. (2015). *ROZWÓJ URBANISTYCZNY WARSZAWY – plany i rzeczywistość*. Warsaw: Katedra Urbanistyki i Gospodarki Przestrzennej - Wydział Architektury Politechniki Warszawskiej, σ.11

Eικόνα 13 - http://bcpw.bg.pw.edu.pl/Content/1276/11arbud28_nr_11.pdf, σ.431

Eικόνα 14 - Solarek, K. (2015). *ROZWÓJ URBANISTYCZNY WARSZAWY – plany i rzeczywistość*. Warsaw: Katedra Urbanistyki i Gospodarki Przestrzennej - Wydział Architektury Politechniki Warszawskiej, σ.17

Eικόνα 15 - http://static.nai.nl/regie_e/old/warsaw1_e.html

Eικόνα 16 - Crowley, D. (2017). *Paris or Moscow?: Warsaw Architects and the Image of the Modern City in the 1950s*. Ανάκτηση 10 01, 2017, από Project Muse: <https://muse.jhu.edu/article/253181>

Eικόνα 17 - Herber, G. E. (2014). *Wiederaufbau der Warschauer Altstadt nach dem Zweiten Weltkrieg: Im Spannungsfeld zwischen denkmalpflegerischen Prinzipien, politischer Indienstnahme und gesellschaftlichen Erwartungen* (Tόμ. 1). Bamberg: University of Bamberg Press, σελ.44

Eικόνα 18 - Herber, G. E. (2014). *Wiederaufbau der Warschauer Altstadt nach dem Zweiten Weltkrieg: Im Spannungsfeld zwischen denkmalpflegerischen Prinzipien, politischer Indienstnahme und gesellschaftlichen Erwartungen* (Tόμ. 1). Bamberg: University of Bamberg Press, σελ.52

Eικόνα 19 - Herber, G. E. (2014). *Wiederaufbau der Warschauer Altstadt nach dem Zweiten Weltkrieg: Im Spannungsfeld zwischen denkmalpflegerischen Prinzipien, politischer Indienstnahme und gesellschaftlichen Erwartungen* (Tόμ. 1). Bamberg: University of Bamberg Press, σελ.53

Eικόνα 20 - Herber, G. E. (2014). *Wiederaufbau der Warschauer Altstadt nach dem Zweiten Weltkrieg: Im Spannungsfeld zwischen denkmalpflegerischen Prinzipien, politischer Indienstnahme und gesellschaftlichen Erwartungen* (Tόμ. 1). Bamberg: University of Bamberg Press, σελ.52

Eικόνα 21 - <https://statekglupcow.wordpress.com/2017/05/01/zezowatych-okiem-profana-zamek-krolewski-w-warszawie-odcinek-1/>

Eικόνα 22 - <http://www.panskaskorka.com/chlopzy-z-pl-pilsudskiego/>

Eικόνα 23 - <http://www.warszawa1939.pl/obiekt/zamek-ujazdowski>

Εικόνα 24 - <http://dzieje.pl/artykulyhistoryczne/palac-prezydencki-tu-podpisano-uklad-warszawski-tu-zbierze-sie-nato>

Εικόνα 25 - https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Pa%C5%82ac_Kazimierzowski_w_Warszawie_przed_1939.jpg

Εικόνα 26 - <http://bcpw.bg.pw.edu.pl/dlibra/docmetadata?id=1527&from=pubstats>

Εικόνα 27 - <http://www.warszawa1939.pl/obiekt-powiazany/zbawiciela/obiekt-powiazany-4791-widok-placu-zbawiciela-z-lotu-ptaka>

Εξώφυλλο Ενότητας 2 - Herber, G. E. (2014). *Wiederaufbau der Warschauer Altstadt nach dem Zweiten Weltkrieg: Im Spannungsfeld zwischen denkmalpflegerischen Prinzipien, politischer Indienstnahme und gesellschaftlichen Erwartungen* (Τόμ. 1). Bamberg: University of Bamberg Press, σελ.19

Εικόνα 28 - <http://dzieje.pl/artykulyhistoryczne/plan-pabsta-warszawa-w-niemieckich-planach-zaglady>

Εικόνα 29 - http://www.wikiwand.com/en/Bombing_of_Warsaw_in_World_War_II

Εικόνα 30 - https://pl.wikipedia.org/wiki/Historia_Warszawy

Εικόνα 31 - <http://www.deathcamps.org/occupation/warsaw%20ghetto.html>

Εικόνα 32 - <https://www.timesnews.gr/%CE%B5%CE%BE%CE%AD%CE%B3%CE%B5%CF%81%CF%83%CE%B7-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%B3%CE%BA%CE%AD%CF%84%CE%BF-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CE%B2%CE%B1%CF%81%CF%83%CE%BF%CE%B2%CE%AF%CE%B1%CF%82/>

Εικόνα 33 - <https://niezlonni.com/jak-wymyslono-mit-powstania-w-getcie-warszawskim-by-stworzyc-bohaterow-na-potrzeby-panstwa-izrael-prawdziwe-powstanie-trwalo-dzien-potem-byla-tylko-rzez/>

Εικόνα 34 - <https://okinawadotwordpressdotcom1.wordpress.com/2012/08/29/en-el-interior-la-segunda-guerra-mundial/>

Εικόνα 35 - Herber, G. E. (2014). *Wiederaufbau der Warschauer Altstadt nach dem Zweiten Weltkrieg: Im Spannungsfeld zwischen denkmalpflegerischen Prinzipien, politischer Indienstnahme und gesellschaftlichen Erwartungen* (Τόμ. 2). Bamberg: University of Bamberg Press, σελ. 217 και <https://mapa.targeo.pl/warszawa-rynek-starego-miasta-xix-piwna-25-00-265->

warszawa~5924852/zdjecia/adres,
<http://wiadomosci.gazeta.pl/wiadomosci/7,114883,23249874,tajne-dokumenty-trzeciej-rzeszy-kupione-na-aukcji-to-praktyczny.html>

Εικόνα 36 - <http://www.playpoland.org.uk/files/movies/org/1343366275.jpg>

Εικόνα 37 - http://www.deconcrete.org/wp-content/uploads/2011/03/Miasto_Ruin_09.jpg

Εξώφυλλο Ενότητας 3 -
https://pl.wikipedia.org/wiki/Biuro_Odbudowy_Stolicy#/media/File:Pracownicy_Biura_Odbudowy_Stolicy_pracownia_%C5%9Ar%C3%B3dmie%C5%9Bcie.jpg

Εικόνα 38 - Herber, G. E. (2014). *Wiederaufbau der Warschauer Altstadt nach dem Zweiten Weltkrieg: Im Spannungsfeld zwischen denkmalpflegerischen Prinzipien, politischer Indienstnahme und gesellschaftlichen Erwartungen* (Τόμ. 1). Bamberg: University of Bamberg Press, σελ. 20

Εικόνα 39 - <http://przedwojennawarszawa.pl/>

Εικόνα 40 - Προσωπική επεξεργασία εικόνας- Moravánsky, Á., & Hopfengärtner, J. (2015). *Re-humanizing Architecture: New Forms of Community, 1950-1970*. Vienna: Birkhäuser, σ.130

Εικόνα 41 - Herber, G. E. (2014). *Wiederaufbau der Warschauer Altstadt nach dem Zweiten Weltkrieg: Im Spannungsfeld zwischen denkmalpflegerischen Prinzipien, politischer Indienstnahme und gesellschaftlichen Erwartungen* (Τόμ. 1). Bamberg: University of Bamberg Press, σελ. 21

Εικόνα 42 - Herber, G. E. (2014). *Wiederaufbau der Warschauer Altstadt nach dem Zweiten Weltkrieg: Im Spannungsfeld zwischen denkmalpflegerischen Prinzipien, politischer Indienstnahme und gesellschaftlichen Erwartungen* (Τόμ. 1). Bamberg: University of Bamberg Press, σελ. 26

Εικόνα 43 - Προσωπική επεξεργασία -Herber, G. E. (2014). *Wiederaufbau der Warschauer Altstadt nach dem Zweiten Weltkrieg: Im Spannungsfeld zwischen denkmalpflegerischen Prinzipien, politischer Indienstnahme und gesellschaftlichen Erwartungen* (Τόμ. 1). Bamberg: University of Bamberg Press, σελ. 27

Εικόνα 44 - Herber, G. E. (2014). *Wiederaufbau der Warschauer Altstadt nach dem Zweiten Weltkrieg: Im Spannungsfeld zwischen denkmalpflegerischen Prinzipien, politischer Indienstnahme und gesellschaftlichen Erwartungen* (Τόμ. 1). Bamberg: University of Bamberg Press, σελ. 57

Εικόνα 45 - <https://www.theguardian.com/cities/2016/apr/22/story-cities-warsaw-rebuilt-18th-century-paintings>

Εικόνα 46 - Herber, G. E. (2014). *Wiederaufbau der Warschauer Altstadt nach dem Zweiten Weltkrieg: Im Spannungsfeld zwischen denkmalpflegerischen Prinzipien, politischer Indienstnahme und gesellschaftlichen Erwartungen* (Τόμ. 1). Bamberg: University of Bamberg Press, σελ. 35

Εικόνα 47 - Προσωπική επεξεργασία Herber, G. E. (2014). *Wiederaufbau der Warschauer Altstadt nach dem Zweiten Weltkrieg: Im Spannungsfeld zwischen denkmalpflegerischen Prinzipien, politischer Indienstnahme und gesellschaftlichen Erwartungen* (Τόμ. 2). Bamberg: University of Bamberg Press, σελ. 218 και σελ. 220

Εικόνα 48 - Προσωπική επεξεργασία Herber, G. E. (2014). *Wiederaufbau der Warschauer Altstadt nach dem Zweiten Weltkrieg: Im Spannungsfeld zwischen denkmalpflegerischen Prinzipien, politischer Indienstnahme und gesellschaftlichen Erwartungen* (Τόμ. 1). Bamberg: University of Bamberg Press, σελ. 85

Εικόνα 49 - Προσωπική επεξεργασία Herber, G. E. (2014). *Wiederaufbau der Warschauer Altstadt nach dem Zweiten Weltkrieg: Im Spannungsfeld zwischen denkmalpflegerischen Prinzipien, politischer Indienstnahme und gesellschaftlichen Erwartungen* (Τόμ. 1). Bamberg: University of Bamberg Press, σελ. 104

Εικόνα 50 - http://obrazki05.blox.pl/tagi_b/176/Warszawa.html

Εικόνα 51 - https://pl.wikipedia.org/wiki/Marsza%C5%82kowska_Dzielnica_Mieszkaniowa

Εικόνα 52 - http://www.wikiwand.com/pl/Plac_Zbawiciela_w_Warszawie

Εικόνα 53 - <https://culture.pl/pl/artykul/palac-kultury-i-nauki-ma-juz-60-lat>

Εικόνα 54 - <https://www.prolight.com.pl/projects/zlota-44.html>

Εικόνα 55 - Zuchowski, P. (2014). State of conservation of the World Heritage property "Historic Centre of Warsaw". Warsaw: Sekretarz Stanu w Ministerstwie Kultury i Dziedzictwa Narodowego

Κεφάλαιο 2°

Εξώφυλλο Ενότητας 1 - http://www.oud-rotterdam.nl/_wp_generated/wp4ee7c772_0f.jpg

Εικόνα 1 - <https://couvreur.home.xs4all.nl/picts/rdam/geschi1.jpg>

Εικόνα 2 -

https://www.oudelandkaarten.nl/media/zoo/images/NLS%200396%20Rotterdam%201634Boxhorn%20plm%2015x23WR_884cbb88624ec068e295ed214d58259b.jpg

Εικόνα 3 - <http://alteagallery.com>

Εικόνα 4 -

https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/4/4b/Rotterdam%2C_Gemeente-Atlas_van_Nederland%2C_1865.jpg/640px-Rotterdam%2C_Gemeente-Atlas_van_Nederland%2C_1865.jpg?1529582131329

Εικόνα 5 -

https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/10/Tweede_Coolpolderproject_W.N._Rose%2C_1858.jpg

Εικόνα 6 - https://nl.wikipedia.org/wiki/Willem_Nicolaas_Rose#/media/File:Waterproject_1854.jpg

Εικόνα 7 - <https://i.pinimg.com/originals/0a/c6/63/0ac66315f6592c656654d09159ed7000.jpg>

Εικόνα 8 - <http://www.museumvreewijk.nl/wp-content/uploads/2014/04/Vreewijk-Kaart.jpg>

Εικόνα 9 - <https://rotterdamwoont.nl/images/uploads/d2a9e736fd8cac8dee0462657b2dec86.jpg>

Εικόνα 10 - Mens, N. (2007). *W. G. Witteveen en Rotterdam*. Rotterdam: Uitgeverij 010, σελ. 55

Εικόνα 11 - <https://www.elsbet.nl/dl/CH%20verkenning%20Rotterdam%20Zuid.pdf>, σελ. 100

Εικόνα 12 - http://images.slideplayer.org/3/905006/slides/slide_6.jpg

Εικόνα 13 - Mens, N. (2007). *W. G. Witteveen en Rotterdam*. Rotterdam: Uitgeverij 010, σελ. 41

Εικόνα 14 - <http://www.architectureguide.nl/media/large/8e/E015a.jpg>

Εικόνα 15 -

https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/4/47/Uitbreidingsplan_Blijdorp_1931.jpg/440px-Uitbreidingsplan_Blijdorp_1931.jpg

Εικόνα 16 - Mens, N. (2007). *W. G. Witteveen en Rotterdam*. Rotterdam: Uitgeverij 010, σελ. 136-137

Εικόνα 17 - Oud, J.J.P. (1922). *Het Hofplein - Plan van Dr. Berlage*. Haarlem: Nederlandsch Instituut voor Volkshuisvestings, σελ. 5

Εικόνα 18 - https://farm9.staticflickr.com/8362/8374133926_9b80b79e8b_z.jpg

Εικόνα 20 - <http://www.engelfriet.net/Alie/Hans/postkantoorcoolingelvroegeer.jpg>

Εικόνα 21 - https://farm9.staticflickr.com/8088/8390790723_0cf50e2e88_z.jpg

Εικόνα 22 - <http://www.engelfriet.net/Alie/Hans/wittehuis1912.jpg>

Εικόνα 23 - <https://i.pinimg.com/originals/3a/24/86/3a248622cfa3809344282ab53cd5e803.jpg>

Εξώφυλλο Ενότητας 2 -
http://www.brandgrens.nl/media/ls_bombardement_en_brandgrens/foto/serie_beelden_van_de_verwoeste_stad/boerensteiger_1940.jpg

Εικόνα 24 - <https://i.pinimg.com/originals/f5/cf/1a/f5cf1a240af0c9e2ea452607592b6c26.jpg>

Εικόνα 25 - <https://nieuws.top010.nl/wp-content/uploads/2012/08/Stadhuys-met-Coolingel-voor-1940.jpg>

Εικόνα 26 - Mens, N. (2007). *W. G. Witteveen en Rotterdam*. Rotterdam: Uitgeverij 010, σελ. 142

Εικόνα 27 - <https://www.ushmm.org/lcmedia/photo/lc/image/51/51422.jpg>

Εικόνα 28 - <https://www.wederopbouwrotterdam.nl/website/wp-content/uploads/2014/12/onbekend-witteveen-plan.jpg>

Εικόνα 29 - <https://www.wederopbouwrotterdam.nl/website/wp-content/uploads/2014/12/nationaalarchief-basisplan-kaart.jpg>

Εικόνα 30 - <https://www.wederopbouwrotterdam.nl/website/wp-content/uploads/2014/12/onbekend-witteveen-schets.jpg>

Εικόνα 31 - <https://www.wederopbouwrotterdam.nl/website/wp-content/uploads/2014/12/stadsarchief-basisplan-kaart3.jpg>

Εξώφυλλο Ενότητας 3 - <https://www.wederopbouwrotterdam.nl/website/wp-content/uploads/2014/12/onbekend-basisplan-presentatie.jpg>

Εικόνα 32 - http://www.sosbrutalism.org/sixcms/media.php/1685/thumbnails/a_Maaskant-%20van%20Tijen%20-%20Groothandelsgebouw1.jpg.2681957.jpg

Εικόνα 33 - <https://architectenweb.nl/media/illustrations/2013/08/32dfdb4b-426f-46b0-b9b7-82b0c14823c4.jpg>

Εικόνα 34 - <https://i.pinimg.com/736x/d8/5e/c4/d85ec4185695e9c588b81474ed8cb29b.jpg>

Εικόνα 35 - Ovink, H. &. (2009). *Ontwerp en politiek*. Ρότερνταμ: 010 Publishers, σελ 56

Εικόνα 36 - Ovink, H. &. (2009). *Ontwerp en politiek*. Ρότερνταμ: 010 Publishers, σελ 57

Εικόνα 37 - Ovink, H. &. (2009). *Ontwerp en politiek*. Ρότερνταμ: 010 Publishers, σελ. 73

Εικόνα 38 - https://mooispijkenisse.files.wordpress.com/2013/12/plan_2000.jpg

Εικόνα 39 - http://rotterdam70.nl/media/images/thumb_constrain_720_540/110222_tweede_ring.jpg

Εικόνα 40 -
http://rotterdam70.nl/media/images/thumb_constrain_720_540/beleidskaarten_stadsver_oudewesten.jpg

Εικόνα 41 -
http://rotterdam70.nl/media/images/thumb_constrain_720_540/beleidskaarten_stadsvernieuwing_ou_denoorden.jpg

Εικόνα 42 -
https://images.adsttc.com/media/images/5316/397c/c07a/80fc/cb00/003e/large_jpg/Section_through_Academy_of_Architecture.jpg?1393965432,
https://images.adsttc.com/media/images/5316/3974/c07a/80f1/9a00/0042/large_jpg/Section_2.jpg?1393965423 και Dijk, H. (1999). *Twentieth-Century Architecture in the Netherlands*. Ρότερνταμ: 010 Publishers σελ. 133

Εικόνα 43 - http://rotterdam70.nl/media/images/thumb_crop_640_480/ravb_heliport_hof_foto.jpg και http://schatkamer.nai.nl/system/pictures/211/original/VERH_d414-1.jpg?1309274845

Εικόνα 44 - https://daf9627eib4jq.cloudfront.net/app/uploads/2017/01/attachment-riek-bakker_kop-van-zuid_1.jpg

Εικόνα 45 -
http://bst2.bst.cityu.edu.hk:9327/as_studytour/germany_netherlands_2007/NAI/Images/RotterdamZoning.jpg

Εικόνα 46 - <http://www.architectureguide.nl/media/large/f5/A033resa.jpg>

Εικόνα 47 - <http://www.architectureguide.nl/media/large/9b/A075.jpg>

Εικόνα 48 - <http://www.architectureguide.nl/media/large/48/A155.jpg>

Εικόνα 49 - https://images.adsttc.com/media/images/5297/9d60/e8e4/4e5c/5000/0079/large_jpg/49__MG_5617.jpg?1385667930

Εικόνα 50 - <http://www.architectureguide.nl/media/large/dd/2014cs1.JPG>

Εικόνα 51 - https://static.dezeen.com/uploads/2014/10/Markthal-Rotterdam-by-MVRDV-b_dezeen_784_14.jpg

Εικόνα 52 - Gemeente Rotterdam. (2008). Binnenstad als City Lounge. Rotterdam, σελ 25

Εικόνα 53 - Gemeente Rotterdam. (2008). Binnenstad als City Lounge. Rotterdam, σελ 69

Εικόνα 54 - Gemeente Rotterdam. (2008). Binnenstad als City Lounge. Rotterdam, σελ 41

Εικόνα 55 - Gemeente Rotterdam. (2008). Binnenstad als City Lounge. Rotterdam, σελ 35

Εικόνα 56- Gemeente Rotterdam. (2008). Binnenstad als City Lounge. Rotterdam, σελ 57

Εικόνα 57 - Gemeente Rotterdam. (2008). Binnenstad als City Lounge. Rotterdam, σελ 40

Εικόνα 58 - [https://www.mvrdv.nl/media/uploads/MBVB_3\(2\).jpg](https://www.mvrdv.nl/media/uploads/MBVB_3(2).jpg)

Εικόνα 59 - Gemeente Rotterdam. (2008). Binnenstad als City Lounge. Rotterdam, σελ 48

Εικόνα 60 - Gemeente Rotterdam. (2008). Binnenstad als City Lounge. Rotterdam, σελ 48

Εικόνα 61 - http://www.architectureguide.nl/media/large/4f/Red_Apple_1.jpg

Εικόνα 62 - https://images.adsttc.com/media/images/566a/d232/e58e/ceb7/4b00/0015/slideshow/05-Timmerhuis_Photo_Sebastian_van_Damme.jpg?1449841192

Εικόνα 63 - <http://stormwater.wef.org/wp-content/uploads/2014/02/JP-00094045.jpg>

Εικόνα 64 - https://images.adsttc.com/media/images/55ac/1ea8/e58e/ce0f/5400/01d3/slideshow/2_Luchtsingel_BridsEyeView_East_%C2%A9_Ossip_van_Duivenbode.jpg?1437343371

Εικόνα 65 - Gemeente Rotterdam. (2008). Binnenstad als City Lounge. Rotterdam, σελ 5

2.3 Μέρος Γ'

Εικόνα 1 – <https://i.pining.com/originals/eb/4b/30/eb4b3089eff69bdd2e1be9d01dd09c71.jpg>

Εικόνα 2 – <https://www.wederopbouwrotterdam.nl/website/wp-content/uploads/2014/12/onbekend-basisplan-affiche.jpg>

Εικόνα 3 – Herber, G. E. (2014). *Wiederaufbau der Warschauer Altstadt nach dem Zweiten Weltkrieg: Im Spannungsfeld zwischen denkmalpflegerischen Prinzipien, politischer Indienstnahme und gesellschaftlichen Erwartungen* (Τόμ. 1). Bamberg: University of Bamberg Press, σελ.22

Εικόνα 4 - <http://stanislawjankowskiagaton.pl/wp-content/gallery/bos/i18.jpg>

Εικόνα 5 – <https://www.wederopbouwrotterdam.nl/website/wp-content/uploads/2014/10/na-aandenslag.jpg>

Εικόνα 6 – <https://alchetron.com/cdn/jan-zachwatowicz-3244fe1d-ae3f-4d47-b8db-15370892cccd-resize-750.jpg>

Εικόνα 7 - <https://8hoos1lwj2vj1z00bj5eg8li-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2012/08/2T8C5272.jpg>

Εικόνα 8 -
http://s3.transloadit.com.s3.amazonaws.com/4b30ae61b7c84e42b6be045272ec3211/91/10d03d19ded179a5e135757ed20d60/vBenB_samen.jpg

Εικόνα 9 - http://warsawcitybreak.com/wp-content/uploads/2016/05/about_warsaw3.jpg

Εικόνα 10 - <https://www.theneweconomy.com/wp-content/uploads/2015/09/rotterdam.jpg>

