

Πρόγραμμα μεταπτυχιακών σπουδών αρχιτεκτονικής σχολής
πολυτεχνείου Κρήτης :
ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΙΣΤΟΡΙΚΟΥ ΔΟΜΗΜΕΝΟΥ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΜΕ ΠΡΟΗΓΜΕΝΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΚΑΙ ΥΛΙΚΑ

ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ,
ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΥΡΥΤΕΡΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ
ΜΕ ΣΚΟΠΟ ΤΗΝ ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΤΗΣ ΙΣΤΟΡΙΚΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ ΤΟΥ ΜΝΗΜΕΙΑΚΟΥ
ΣΥΝΟΛΟΥ ΣΕ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΝΙΑΙΑ ΑΠΟΔΟΣΗ

ΚΟΥΝΔΟΥΡΑΚΗ ΕΛΕΝΗ

Επιβλέπων καθηγητής : ΣΚΟΥΤΕΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ
ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2019



ΦΙΛΟΣΟΦΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΤΡΙΠΤΥΧΟ ΠΑΡΕΛΔΟΝ – ΙΣΤΟΡΙΑ – ΜΝΗΜΗ

Α' ΜΕΡΟΣ

1. ΣΚΟΠΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

2. ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ – ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

3. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

- 3.1. Ανάλυση μεταβολής ανάγλυφου
- 3.2. Σχηματικές όψεις λιμένα ανά ιστορική περίοδο
- 3.3. Φωτογραφική ιστορική αναδρομή

4. ΑΣΤΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

5. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ – ΜΟΝΟΔΡΟΜΗΣΗ ΤΗΣ ΛΕΟΦΩΡΟΥ ΝΕΑΡΧΟΥ ΜΕΧΡΙ ΤΟ ΥΨΟΣ ΣΥΖΕΥΞΗΣ ΤΗΣ ΜΕ ΤΗΝ ΟΔΟ ΔΟΥΚΟΣ ΜΠΟΦΩΡ.

Β' ΜΕΡΟΣ

6. Η ΝΕΑ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΩΣ ΜΕΤΕΓΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΠΑΛΙΜΨΗΣΤΟΥ

7. ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ – ΜΕΤΕΓΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ ΤΗΣ ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΑΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΤΟΥ ΧΑΝΔΑΚΑ.

- 7.1 Διαγράμματα ιστορικών ιχνών πρόσβασης
- 7.2 Διαγράμματα μεταγραφής ιστορικών ιχνών πρόσβασης
- 7.3 Ιστορικές αναφορές

8. ΥΛΙΚΑ ΕΠΙΣΤΡΩΣΗΣ

- 8.1 Παραδείγματα
- 8.2 Εφαρμογή

9. ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

- 9.1 Περιβάλλοντας χώρος
- 9.2 Κτίρια

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Το παρελθόν, η μνήμη, η ιστορία, είναι έννοιες οι οποίες περιγράφονται από μία υποκειμενικότητα καθώς πάντα αποτελούν μεταφράσεις γεγονότων του αφηγητή. Η μόνη αντικειμενικότητα έγκειται στο γεγονός ότι το παρελθόν αποτελεί μία στάση του χρόνου που προηγείται από το παρόν, το οποίο εκτείνεται πριν από το μέλλον. Αναπόσπαστα τμήματά του η μνήμη και η ιστορία διατηρούν μία σχέση η οποία μπορεί να μείνει ζωντανή μόνο μέσα από την αφήγησή της και από τα ίχνη της. Κατάσταση ανοιχτή σε πολλές προσεγγίσεις. Μπορούμε να επικαλεστούμε το παρελθόν για να περιγράψουμε μία διάχυτη νοσταλγία μίας πεπερασμένης κατάστασης ή μπορούμε να το αντιληφθούμε ως «μέσο, πηγή, θεμέλιο, εγγύηση αιωνιότητας» (Le Goff j., 1998: 31).

Μία αιωνιότητα όμως που συνυπάρχει με την αλλαγή καθώς η τελευταία αποτελεί αναπόσπαστη συνιστώσα του παρελθόντος. Μία κατάσταση δίνει την θέση της σε μία άλλη και καθιστά την πρώτη, παρελθόν. Τα υλικά σημάδια του παρελθόντος που μένουν μπορούν να χαρακτηριστούν είτε από μία αυτονομία που έχει κατακτηθεί από την ασύνδετη συνύπαρξή τους στο τώρα, είτε από το βαρύ χρέος της αναφοράς που φέρουν με την ένταξή τους ως συνιστώσα της πόλης, με την ιστορία τους, την τέχνη τους, την ύπαρξή τους και την μνήμη τους. Μπορούν να δράσουν λοιπόν είτε παθητικά είτε ενεργητικά (Aldo Rossi 1982: 54).

Η ύλη ως φορέα αξιών μετατρέπει τις πόλεις σε αρχαία με εικόνες τριασδιάστατες που φέρουν μνήμες. Στην περίπτωση μας το Λιμάνι Ηρακλείου, η κατάσταση στην οποία βρίσκονται τα μνημεία είναι η αδράνεια, ενώ δεν υπάρχει συνεκτικός τρόπος να τα περιγράψει. Οι σύγχρονες επεμβάσεις διαμόρφωσαν την φυσιογνωμία του λιμένα αποκλείοντας την δυνατότητα των μνημείων να συνυπάρξουν στο σήμερα και να λειτουργήσουν ως αναφορά και ως σύνολο.

Το παραπάνω είναι αποτέλεσμα επιλογών την χρονική στιγμή της γέννησης της σύγκρουσης μεταξύ παλαιού και νέου, την στιγμή συνύπαρξης γενεών στην οποία το 'νέωτερο' φέρει μαζί του διαφορετικά 'νοητικά εργαλεία' και προκαλεί απότομες αλλαγές (Le Goff j., 1998: 83-84). Αλλαγές όπως η κατεδάφιση του Μικρού Κούλε και της Πύλης του Μόλου. Η δημιουργία της παραλιακής λεωφόρου, αλλά γυρνώντας

και παλαιότερα, η επιχωμάτωση του εδάφους που αναίρεσε την ύπαρξη της βορειοδυτικής γέφυρας της Β' Βυζαντινής περιόδου. Οι παραπάνω είναι κάποιες από αυτές τις αλλαγές από αυτές που θα μπορούσαμε να θυμηθούμε ως σταθμούς για την σημερινή μορφή του λιμανιού του Ηρακλείου. Αλλαγές – επιλογές οι οποίες στην ώρα «σύγκρουσης» έφεραν μαζί τους τα δικά τους «νοητικά εργαλεία», με απώτερο στόχο είτε το καλωσόρισμα του σύγχρονου, είτε την απομάκρυνση από το δύσκολο παρελθόν.

Το σημαντικό διακύβευμα της συνύπαρξης μεταξύ παλαιού και νέου έγκειται στο γεγονός ότι η υλική απεικόνιση του παρελθόντος, αποτελεί αποτέλεσμα πολιτισμικό, τεχνικό, καλλιτεχνικό και λειτουργικό μίας συγκεκριμένης στιγμής και ενός συγκεκριμένου χώρου. Φέρει μέσα του την ισχυρή σχέση που περιγράφει την σύνδεση μεταξύ τοποθεσίας και κτιρίων, το "Iocus" όπως το ορίζει ο Aldo Rossi. Οι αρχαίες δομές παρέχουν τις εικόνες που θα καταγραφούν στην μνήμη του εκάστοτε σύγχρονου ανθρώπου και θα λειτουργήσουν ως αναφορά για την ανάπτυξη της συλλογικής μνήμης και ταυτότητας. Επομένως, η σημασία του παρελθόντος στηρίζεται στις υλικές μαρτυρίες που αποτελούν «φορέα αξιών» και «τεκμήρια» (Le Goff j., 1998: 241, 30). Η αρχιτεκτονική, αν την τοποθετήσουμε σε μία συγκεκριμένη περίοδο, περιγράφεται από μία χαρακτηριστική κλίμακα η οποία είναι αποτέλεσμα της «τεχνικής και της κοινωνικής οργάνωσης» (Le Goff j., 1998: 218). της σχέσης ανθρώπου και χώρου, του τόπου, της γεωμορφίας και σαφώς της μορφολογίας. Επομένως αποτελεί τεκμήριο. Όσο και αν το καινούριο προτείνει την αλλαγή, απόρροια της σύγχρονης τεχνολογίας, ως πρόοδο, τόσο το παλιό φέρει την αξία της αναφοράς μίας χρονικής στιγμής – περιόδου.

Κάθε ιστορική στιγμή χαρακτηρίζεται ταυτόχρονα από την έννοια της 'νεωτερικότητας' και της ιστορικότητας, σχέση η οποία απαιτεί ισορροπία με απώτερο σκοπό την δημιουργία μίας σχέσης παλαιού και νέου, στην οποία να διατηρείται η συνέχεια και η συνοχή και να υπάρχει χώρος για την παράδοση αλλά και τη μνήμη που φέρει το παρόν. Η αποτυχία επίτευξης αυτής της ισορροπίας είναι πιθανών να δημιουργήσει χάσμα και η προσπάθεια απόκτησης αυτής, αποτελεί μία δυναμική κατάσταση διότι το νεώτερο, η πιο ορθά το σύγχρονο, κρύβει μία παροδικότητα, ένα τέλος, σύντομο στα πλαίσια κλίμακας χρόνου της ιστορίας

Στην περίπτωση του Ηρακλείου η ισορροπία μεταξύ ιστορικότητας και νεωτερικότητας έχει αποτύχει. Το χάσμα επικοινωνεί καθημερινώς μέσω των αμύχανων κυκλοφοριών που διαγράφονται από τους πεζούς. Ο χαρακτήρας παλίμψηστου στο λιμάνι έχει χαθεί στον βωμό των προτεραιοτήτων που αποδίδονται σε στιγμές αποφάσεων και οδηγεί σε μια κατακερματισμένη μορφολογία. Το παλαιό λιμάνι δεν αποτελεί πλέον σταθμό, αλλά στάση με κατεύθυνση τον νέο λιμάνι, το αεροδρόμιο, την Κνωσό, το Ρέθυμνο. Η ιστορία έχει κυριευτεί από την παροδικότητα του σύγχρονου και την επιφανειακότητα του ρεύματος. Όπως θα το περιέγραφε ο Νίτσε, έχει χαθεί αυτή η ατμόσφαιρα, το ομιχλώδες περίβλημα που επιτρέπει σε κάθε ζωντανό πράγμα να υπάρχει (Nietzsche, F., 2010: 71). Είναι επιτακτική η αποκατάσταση της ιστορικής συνοχής, της δημιουργίας συνθηκών οι οποίες να επιτρέπουν την ομαλή συμβίωση του συνεχόμενα παλαιού και νέου.

Η ιστορική συνοχή όμως δεν επιτυγχάνεται από την χρονική γραμμικότητα και ούτε από την επιλεκτική ανάδειξη πολιτισμικών στοιχείων και ταυτότητας. Στόχος δεν είναι η ανάδειξη «ωραιοποιημένων γεγονότων».

«είμαστε το αποτέλεσμα πεπερασμένων γενεών, είμαστε το αποτέλεσμα και των παραστρατημάτων, των παθών, των λαθών τους, ακόμα και των εγκλημάτων τους, είναι αδύνατο να τινάξει κανείς εντελώς από πάνω του αυτές τις αλυσίδες.» (Nietzsche, F., 2010: 31,40).

Στο Ηράκλειο, οι ένδοξες μέρες του ενετικού λιμένα κυριαρχούν στην εξιστόρηση των γεγονότων. Αναπαράγεται μία εικόνα λαμπρής εποχής η οποία διεκόπη από εικόνες πολέμου και κατοχής. Το λιμάνι όμως κάθε αυτό ποτέ δεν υπήρξε λαμπρό. Φιλοξενούσε τεχνικούς, εμπόρους και εργάτες. Υπήρξε πάντα φοβισμένο στους βόρειους ανέμους και ήταν βρώμικο όπως κάθε λιμάνι. Ήταν μάρτυρας σε θανάτους, σκλαβοπάζαρα και αρρώστιες. Η παραπάνω περιγραφή, αποτελεί και αυτή αναπόσπαστο κομμάτι της πραγματικότητας που γεννήθηκε σε αυτή την περιοχή και αποτελεί με την σειρά της αξία.

Η ιστορία δρα ως αφήγηση γεγονότων τα οποία είναι «μη αναγώγιμα», (C. Levi –Strauss 1975 στο Le Goff j, 1998: 151).) γεγονός το οποίο προδίδει ένα εκάστοτε συγκεκριμένο πλαίσιο ερμηνείας άρα μία επιρροή πληθώραν 'προσεγγίσεων της πραγματικότητας' (A. Schaff 1971 στο Le Goff j, 1998: 164) Στην τυφλή εξύψωση της ιστορίας, ο Νίτσε εναντιώνεται και επισημαίνει την αναγκαιότητα της κριτικής ματιάς που στόχο έχει την εκ νέου δημιουργία μακριά από «αρχαιολατρικές» αντιλήψεις που «βαλσαμώνουν» αντί να αναδεικνύουν » (Nietzsche, F., 2010:38). Σύμφωνα τα παραπάνω συμπεραίνουμε ότι είναι απαραίτητο οι συνδέσεις που ενώνουν το παρελθόν , το παρόν και το μέλλον να στηρίζονται σε ολιστικές προσεγγίσεις των ιστορικών γεγονότων, απαλλαγμένες από προκαθορισμένα φίλτρα ανάγνωσης. Στην μελέτη του παρελθόντος δεν αναζητούμε απαντήσεις αλλά γνώση.

Ο χρόνος, η διάρκεια και η ταχύτητα επίσης αποτελούν συνιστώσες της ιστορίας οι οποίες ενισχύουν την αμφισημία της. Ο Φερνάν Μπρωντέλ προτείνει «τρεις ιστορικές ταχύτητες του «ατομικού χρόνου», του «κοινωνικού χρόνου» και του «γεωγραφικού χρόνου» (Le Goff j., 1998: 190), κάθε μία από τις οποίες περιγράφεται από διαφορετική διάρκεια και τοποθετείται ως μεταβολή σε διαφορετική χρονική κατάσταση . Δεν είναι απίθανο μέσα στην ίδια κατηγορία χρονικής κατάστασης να υπάρχουν ομάδες ανθρώπων ή και καταστάσεις στις οποίες τα ίχνη της ιστορίας να αποτυπώνονται με διαφορετικό ρυθμό. Επιβεβαιώνεται λοιπόν η θεώρηση του Michel Foucault για την μη ύπαρξη "συνολικής" ιστορίας" αλλά της ιστορίας που προσδιορίζεται από «ποια μορφή σχέσης μπορεί νομίμως να χαραχθεί μεταξύ των διαφορετικών σειρών» (M. Foucault , 1969 στο Le Goff j, 1998: 242).

Όσον αφορά την 'συλλογική μνήμη', αναφέρει ο Πιερ Νόρα (1978) ότι η διάσωση και διέγερση της δεν είναι εύκολη, διότι η συλλογική μνήμη είναι ταυτόχρονα ατομική και συλλογική, « στα επίπεδα όπου το ατομικό ριζώνει μέσα στο κοινωνικό και το συλλογικό». Υπάρχουν πολλοί βασικοί άξονες και πολλές χρονικές στιγμές αναφοράς, γεγονός που οδηγεί στην «αποκήρυξη μιας γραμμικής χρονικότητας» (Le Goff j, 1998: 140). Η επιφανειακή της λοιπόν προσέγγιση εγκυμονεί αδεξιότητες και διαστρεβλώσεις, η μόνη ασφαλής διαδρομή είναι αυτή κατά την οποία, η μνήμη βρίσκεται σε αναφορά με την ιστορία με σκοπό την διάσωση ενός παρελθόντος που εξυπηρετεί το παρόν και το μέλλον (Le Goff j., 1998: 144).

Εκτός όμως από την ιστορία, η μνήμη δεν είναι ανεξάρτητη από την ύλη και την εκάστοτε συνθήκη που ορίζουν οι συλλογικότητες. Από αυτό το ερέθισμα που κινητοποιεί τις αναμνήσεις και τους επιτρέπει να βγουν στην επιφάνεια και να λειτουργήσουν ως μέσο σύνδεσης μεταξύ ζώντων ανθρώπων και προηγούμενων γενεών, έτσι ώστε να δημιουργήσουν τα θεμέλια για την σύσταση της συλλογικής μνήμης. Η διατήρησή της επομένως δρα ως αναφορά και επεξήγηση μίας ταυτότητας που δεν την δημιουργήσαμε αλλά την αποκτήσαμε, σε ένα περιβάλλον ικανό να αναπνέει και να συμβιώνει με το συνεχόμενα νεώτερο.

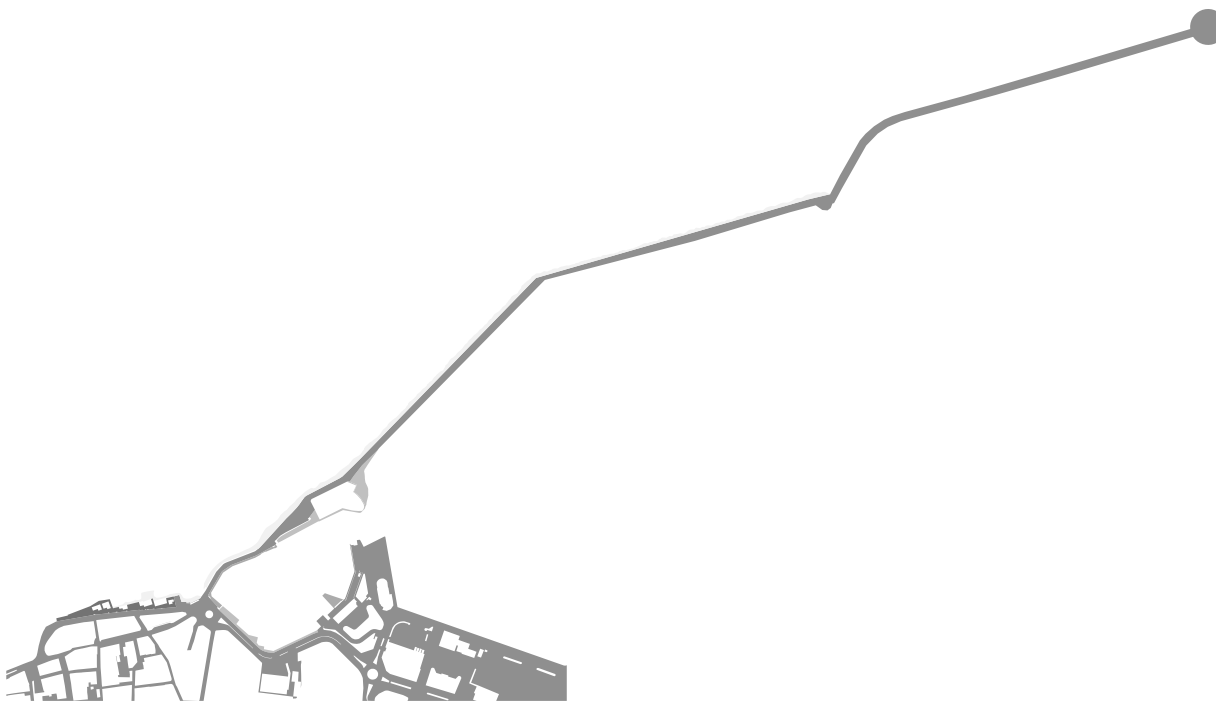
*‘Αγαπάτε αυτό που δε θα ξαναδούμε για δεύτερη φορά,
(Αριστοτέλης στο (Le Goff j, 1998: 165)*

Α ΜΕΡΟΣ

Η μελέτη της αρχαιολόγου Μαρίας Βολικού «Λιμάνι Ηρακλείου: Διερεύνηση της ιστορικής πορείας του χώρου και προδιαγραφές ανάδυσης, σε σύγχρονη ενιαία απόδοση» (βλ. παράρτημα), διερευνά τα πολλαπλά επίπεδα ιστοριών με αποτέλεσμα την αφήγηση ενός πολυφωνικού παρελθόντος του λιμένα του Χάνδακα. Δεν εστιάζει στην γραμμική συνέχεια του παρελθόντος στο παρόν αλλά στο «πολύχρωμο μωσαϊκό της ανθρώπινης δραστηριότητας στην ιστορική διάρκεια». Αποστασιοποιείται από την μονομερή προσέγγιση της ιστορίας του ενετικού λιμένα και περιγράφει στιγμές που φιλοξένησε ο κόλπος ως λιμάνι οχυρό, λιμάνι νάυσταθμος, λιμάνι δίκτυο και βιωμένο λιμάνι.

Αυτό το πολυφωνικό παρελθόν, το 'μωσαϊκό ανθρώπινης δραστηριότητας' έχει ως κεντρική εργαλειοθήκη ο αρχιτεκτονικός σχεδιασμός, . Με κοινό καμβά το παλίμψηστο της 'βιογραφίας' του ιστορικού λιμένα, στόχος της μελέτης είναι η δημιουργία ενιαίου ιστορικού συνόλου φορέα συλλογικής μνήμης, στο οποίο επιτυγχάνεται η συμβίωση ιστορικών δομών και σύγχρονων επεμβάσεων. Στην παρούσα μελέτη η ανάδυση της μνήμης προσεγγίζεται μέσω μίας ιστορικής αναδρομής με σχεδιαστικό εργαλείο την έννοια της 'πορείας'. Μία πορεία κρύβει μέσα της στοιχεία τοπίου και μνήμης, εξαρτάται από την εκάστοτε μορφή και οργάνωση που με την σειρά της συνδέεται με την χρήση, την περίοδο και τις επεμβάσεις. Μία πορεία παρέχει αυτές τις εικόνες που στηρίζουν την σχέση κτιρίων και τόπου, το "locus" όπως το ορίζει ο Aldo Rossi (Rossi A. 1982:97).

Στην περίπτωση του λιμένα του Ηρακλείου η σχέση αυτή έχει χαθεί. Η ενότητα είναι κατακερματισμένη με εξαίρεση τον Κούλε, ο συμβολισμός δύσκολα ανιχνεύσιμος και η σύγχρονη τοπική φυσιογνωμία είναι ανίκανη να επιτρέψει στα μνημεία να λειτουργήσουν ως αναφορά και ως σύνολο. Η σύγχρονη εικόνα του λιμένα χαρακτηρίζεται από αμήχανες πορείες πεζών με πρωταγωνιστή το αυτοκίνητο και κυρίαρχη την αίσθηση της μετακίνησης και όχι της άφιξης. Όλα τα στρώματα ιστορίας είναι ερμητικά αλληλοκαλυπτώμενα και αφανή. Η ανατροπή της παραπάνω αφάνειας αποτελεί τον κεντρικό σκοπό και σχεδιαστικό άξονα της μελέτης με απώτερο στόχο την δημιουργία δημόσιου χώρου φέροντα νοημάτων και αισθήσεων.



Η Κρήτη, το νοτιότερο άκρο της Ευρώπης και σημείο σταθμός της Μεσογειακής Ανατολικής λεκάνης, υπήρξε από την αρχαιότητα γνωστή λόγω της γεωγραφικής της θέσης. Είναι το σημείο τομής των νοητών γραμμών που ενώνουν τις τρεις Ηπείρους, την Ασία, την Αφρική και την Ευρώπη. Κομβικό σημείο που διεκδικήθηκε από πολλούς κατακτητές, Σαρακήνες, Βυζάντιους, Ενετούς και Οθωμανούς, για να ενωθεί με την Ελλάδα το 1913. Το Ηράκλειο ή Χάνδαξ την περίοδο των Αράβων και Κάντια την περίοδο των Ενετών, αποτελεί την μεγαλύτερη πόλη της Κρήτης και τέταρτη μεγαλύτερη της Ελλάδος με πληθυσμό 140.730 κατοίκους κατά την απογραφή του 2011 με αντίστοιχο 20.744 το 1583 .

Η περιοχή μελέτης της παρούσας εργασίας, καλύπτει τμήμα του παραλιακού μετώπου του σημερινού Ηρακλείου, τον παλαιό λιμένα του Χάνδακα, τον Ενετικό λιμένα. Εστιάζοντας στα εναπομείναντα μνημεία, η σχεδιαστική προσέγγιση εκτείνεται κατά μήκος του παραλιακού μετώπου, προς την πύλη Δερματά δυτικά αλλά και προς τον σύγχρονο λιμενοβραχίονα ανατολικά.



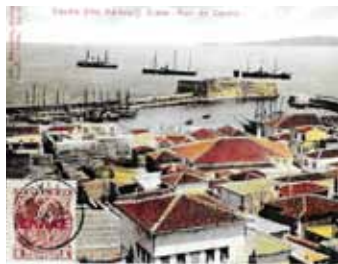
Εικ.1: G. Braun και Hogenberg Candia 1598 (Τζομπανάκη Χ 1997: 97)



Εικ.2: Η υδρόγειος της 4η δεκαετία του 17ου αιώνα - Κρήτη δίκτυο των λιμένων (Τζομπανάκη Χ 1997: 101)



Εικ.3: Λιμάνι του Χάνδακα 19ος αιώνας, (Τζομπανάκη Χ 1997: 151)



Εικ.3: Λιμάνι του Χάνδακα αρχές 20ου αιώνα (Τζομπανάκη Χ 1997: 155)

Το λιμάνι αποτέλεσε πολύ σημαντικό παράγοντα για την εξέλιξη της πόλης. Υπήρξε ένας από τους σημαντικότερους λιμενικούς σταθμούς των Ενετών στην Μεσόγειο. Η πόλη περιήλθε σε Ενετική κυριαρχία το 1204 έχοντας προηγηθεί οι Μινωίτες (2900 – 1450 π.Χ.), οι Ρωμαίοι (69 -323 μ.Χ). οι Βυζάντιοι (‘Α Βυζαντινή περίοδος (323 – 824 μ.Χ) και οι Άραβες (824 – 961 μ.Χ). Έκτοτε μετατράπηκε σε ένα από τα ισχυρότερα εμπορικά και στρατιωτικά κέντρα της Μεσογείου. Δεν ήταν η γεωμορφολογία του λιμανιού αυτή η οποία βοήθησε στην εξέλιξή του, αλλά η θέση του. Θέση καίρια στο «δίκτυο των λιμένων και των ναυστάθμων» των Ενετών (Χ. Τζομπανάκη 1997:18).

Το 1669, ο Χάνδακας περνάει στην κυριαρχία των Οθωμανών οι οποίοι και διατηρούν τον ενετικό πολεοδομικό ιστό. Το σταυροειδές σχήμα των κύριων οδικών αξόνων που εκτείνεται από πύλη σε πύλη διατηρείται ως Ενετικό ίχνος και η είσοδος των Οθωμανών στην πόλη γίνεται εμφανής στην προσαρμοσμένη πλέον χρήση κτισμάτων¹. Ο Χάνδακας παύει να είναι το «καλλιτεχνικό κέντρο» του 16ου αιώνα (Χρηστάκης 2008:208,231), ενώ η σαπωνοποιία ακμάζει αποτελώντας κύριο τομέα της τότε βιομηχανίας (Τζομπανάκη 1997 :78). Το παραπάνω αποτελεί αποτέλεσμα της σταδιακής ανάπτυξης της παραγωγής και εμπορικής εκμετάλλευσης ελαιόλαδου (Χρηστάκης 2008: 233). Εκτός από το ελαιόλαδο, το κρητικό εμπόριο στηρίζεται και σε άλλα γεωργικά προϊόντα όπως το κερί, το μέλι, το τυρί, το βαμβάκι, το μαλλί, το μετάξι με πιο αναπτυγμένο το εμπόριο σταφίδας (Χρηστάκης 2008: 243).

Στα 1898 χρονολογείται η Απελευθέρωση της Κρήτης από του Οθωμανούς και η αρχή της Κρητικής Πολιτείας έως το 1913 όπου πραγματοποιείται η Ένωση με την Ελλάδα. Το κλίμα της εθνικής έξαρσης της Κρητικής Πολιτείας αρχιτεκτονικά θα μεταφραστεί στην γενίκευση του νεοκλασικισμού, ο οποίος στην συνέχεια μετά από την επιρροή των μεγάλων δυνάμεων και του υφιστάμενου πολυπολιτισμικού χαρακτήρα της πόλης, θα μετατραπεί σε ιδιότυπο εκλεκτικισμό με πληθώρα νεοκλασικών στοιχείων. Ο αστικός εκσυγχρονισμός της ελληνικής πλέον Κρήτης αρχιτεκτονικά θα μεταφραστεί με την “απευθείας εισαγωγή ευρωπαϊκών προτύπων εκλεκτικιστικής προέλευσης και τον μοντερνισμό”. (Κωτσάκη 2013)

1. χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι οι εκκλησίες οι οποίες μετατράπηκαν σε τζαμιά (Τζομπανάκη 1997 :75)



Εικ. 5: Ηράκλειο - Λιμάνι - Φόρτωση με σταφ. σουλτανίνα προς Αίγυπτο 1934. (www.pinterest.co.uk)



Εικ. 6: Λιμάνι Ηρακλείου 1920 (Σπυριδάκης 2012:16)



Εικ. 7: Λιμάνι Ηρακλείου 1929 (www.flickr.com , National Geographic Magazine feb 1929)

Στις αρχές του 20ου αιώνα η εμπορική δραστηριότητα του λιμένα του Ηρακλείου βρίσκεται σε ακμή, η οποία οδηγεί το 1931 στην υλοποίηση των σχεδίων εκσυγχρονισμού υπό την επίβλεψη του Νικόλαου Κισίκη. Υπολογίζεται ότι την περίοδο αυτή ελλιμενίζονταν ετησίως τουλάχιστον 900 ατμόπλοια και 250 ιστιοφόρα από Αλεξάνδρεια, Βηρυτό, Σμύρνη, Τεργέστη, Βενετία, Μασσαλία, Λονδίνο και Αμβούργο. Τα εμπορεύσιμα προϊόντα της εποχής ήταν υγρά καύσιμα, εδώδιμοι καρποί, όσπρια ενώ μέσω του λιμανιού διακινούνταν αποικιακά προϊόντα όπως καφές, ρύζι, κακάο, τσάι, μπαχαρικά. Επιπλέον κύρια εξαγωγικά προϊόντα αποτελούσαν το λάδι, κρασί, σταφίδα, σταφύλια, μπανάνες, ελιές κ.α. Μετά την δεκαετία του 50' αναπτύσσεται με αργούς ρυθμούς το εμπόριο λαχανικών (Σπυριδάκης 2012: 42).

Παρατηρείται λοιπόν την εν λόγω περίοδο στον Νομό Ηρακλείου καθώς και γενικά σε πόλεις – λιμάνια μία ανάπτυξη που οδηγεί την μετατροπή του λιμένα σε βιομηχανικό κέντρο, γεγονός που επηρεάζει την σχέση της πόλης με την θάλασσα. Η ανάπτυξη της ναυπηγικής τεχνολογίας (μέγεθος των πλοίων αλλάζει), ενισχύει επιπλέον το παραπάνω φαινόμενο καθώς η μεταβολή των αναγκών του λιμένα σε αποθήκευση και υποδομές οδηγεί είτε στην μεταφορά του λιμένα σε μεγαλύτερες εγκαταστάσεις, είτε στην επέκταση της αξιοποιημένης παραθαλάσσιας ζώνης γύρω από το λιμάνι. (Κοστοπούλου 2013: 4580)



| 8. Πύλη των Νεωρίων 1901-1905 (Συλλογή J.Gerola)



| 9. Κατεδάφιση Μικρού κούλε 1936 (Συλλογή Αντώνη Γεναράκη, Σπυριδάκης 2012:75)



| 10. Λιμάνι Ηρακλείου 1927, Σπυριδάκη 2012: 68)



| 11. Άφιξη Ιρλανδικού πεζικού αρχές 20ου αιώνα (Σπυριδάκη 2012:63)

Στην περίπτωση του Ηρακλείου το παραπάνω κλίμα βιομηχανοποίησης γίνεται εμφανές με τα νέα σχέδια εκσυγχρονισμού τα οποία περιλαμβάνουν την ανατολική επέκταση των λιμενικών εγκαταστάσεων και την δημιουργία ενός προσήνεμου λιμενοβραχίονα, ενός υπήνεμου λιμενοβραχίονα, κρηπιδώματα καθώς και νέες εγκαταστάσεις αποθήκευσης και εκτελωνισμού. Αυτή την περίοδο σχεδιάζεται νέα επέκταση του λιμανιού και πραγματοποιούνται εκβανθύνσεις της λιμενολεκάνης (Σπυριδάκης 2012: 43-44).

Οι εν λόγω υποδομές αποτελούν μέρος των επεμβάσεων που πραγματοποιήθηκαν στην λεκάνη του ιστορικού λιμένα υπό το πλαίσιο της ανάπτυξης και είχαν ως αποτέλεσμα την δραματική αλλαγή της εικόνας της πόλης, κατακερματίζοντας την ιστορική της φυσιογνωμία και συνέχεια. Στο νοτιοδυτικό τμήμα της λιμενικής λεκάνης, κατεδαφίζεται η Πύλη του Μώλου καθώς και η Πύλη των Νεωρίων με την σκάλα της, η οποία αντικαθιστάται με νέα μαρμαρίνη με βόρεια κατεύθυνση αντί για βορειοανατολική. Επιπλέον, κατεδαφίζεται το βυζαντινό τείχος που σύνδεε την σκάλα της Πύλης των Νεωρίων με την αρχή του δυτικού μώλου, όπως και το βόρειο τμήμα του συγκροτήματος των Δυτικών Νεωρίων (Arsenali Vecchi). Η περιοχή ανάμεσα στον δυτικό μώλο και την αποθήκη άλατος μετατρέπεται σε προκουμαία επιστρωμένη με μαλτεζόπλακες, καθώς επίσης ο ημιπρομαχώνας των Νεωρίων και το συγκρότημα των Ανατολικών Νεωρίων (Arsenali Nuovi – Nuovissimi) εκτός από το κεντρικό τμήμα του δυτικότερου νεωρίου, κατεδαφίζεται. Επιπρόσθετα, η διαμόρφωση της παραλιακής λεωφόρου, προκαλεί την τμηματική κατεδάφιση μεγάλου τμήματος του βυζαντινού τείχους και τμήμα του τείχους της Α' Ενετικής περιόδου (Τζομπανάκη 1997 :81) αποτελώντας την κύρια αιτία αποκοπής της πόλης από την θάλασσα.

Το 1936 υπογράφεται από την Λιμενική επιτροπή, η κατεδάφιση του Μικρού Κούλε, η οποία πραγματοποιείται τον Ιούνιο του ίδιου έτους (Τζομπανάκη Χ 1997 :81). Το 1936 σηματοδοτεί επίσης την εφαρμογή του Ρυμοτομικού Σχεδίου του '36 εντός των Τειχών, σχέδιο το οποίο αντανάκλα την ιδέα της ανάπτυξης της εποχής με προτεραιότητα «την διάνοιξη δρόμων και αύξηση χωρητικότητας της εντός τειχών πόλης» (Τζομπανάκη Χ 2000 :127), με κόστος την υποβάθμιση της ιστορικότητας, την μνήμη και την ταυτότητα.



| 12. Ασφαλτόστρωση της προβλήτας του λιμανιού το 1965 (Συλλογή Ε. Λαμπράκη, Σπυριδάκη 2012: 45)



| 13. Νοτιοανατολική πλευρά παλαιού λιμένα Ηρακλείου (Τζομπανάκη Χ., 2000)



| 14. «Ξενία» Καρτερού στο Ηράκλειο (1963) (πηγή: <http://www.toperiodiko.gr>)

Να σημειωθεί σε αυτό το σημείο ότι ήδη από τις αρχές της αυτονομίας της Κρήτης τόσο σε κοινωνικό όσο και σε διοικητικό επίπεδο οι τότε πολεοδομικές διατάξεις με τους στενούς δρόμους και τα ενετικά φρουριακά συγκροτήματα αποτελούσαν μη αποδεκτή εικόνα της πόλης, καθώς αποτελούσαν είτε αναφορά σε τούρκικη διοίκηση είτε εμπόδιο στην ανάπτυξη του νομού του Ηρακλείου ως το τότε ζητούμενο αστικό κέντρο. (Κωτσάκη 2013)

Ο Β' Παγκόσμιος πόλεμος, επιφέρει μεγάλες καταστροφές στον λιμένα, οι οποίες αποκαθίστανται το 1945 όπως και η λειτουργία του, υπό την εφαρμογή των εργασιών αναβάθμισης. Στα τέλη της δεκαετίας του, μεταφέρονται τα εμπορικά και επιβατηγά πλοία από τον Ενετικό λιμένα στους σύγχρονους λιμενοβραχίονες βορειοανατολικά του. Το 1965 ξεκινάει η ασφαλτόστρωση του προβλήτα του λιμένα και αρχίζει να διαμορφώνεται η σημερινή του εικόνα. (Σπυριδάκης 2012: 45).

Οι παραπάνω σαρωτικές επεμβάσεις φανερώσουν την σχεδιαστική προσέγγιση του 20ου αιώνα, κατά την οποία στην πόλη του Ηρακλείου θυσιάζεται η ιστορικότητα στο βωμό του σύγχρονου και τοποθετούνται ως κεντροβαρείς σχεδιαστικοί άξονες, η οικοδομική δραστηριότητα και η οδική κυκλοφορία. Ο απόηχος της βιομηχανοποίησης, η αλλαγή των χρήσεων γης και η επέκταση της πόλης, οδήγησαν στην ρήξη της σχέσης λιμανιού πόλης.

Ο τομέας του τουρισμού εισάγεται στην πολιτική της οικονομίας της χώρας με πιο εμφανή αποτελέσματα τις δεκαετίες 50' και 60' όπου και εφαρμόζεται το πρόγραμμα «Ξενία»². Σε παγκόσμια κλίμακα την δεκαετία του 1970 ξεκινάει ένα νέο πολεοδομικό φαινόμενο το οποίο περιγράφει την ενσωμάτωση εγκαταλελειμμένων περιοχών λιμένων στον αστικό ιστό μέσω του μοντέλου μεικτής χρήσης γνωστό ως «Σύνδρομο της Βαλτιμώρης» (Kostorouli 2013: 4581). Παρατηρείται λοιπόν ότι η παραλιακή ζώνη επιστρέφει στο προσκήνιο και μέσω αναπλάσεων επιχειρείται πλέον η αποκατάσταση της σχέσης λιμένα και πόλη.

2. «Το πρόγραμμα «Ξενία» περιλαμβάνει πάνω από 70 κτίρια τουριστικών καταλυμάτων και πολλές παρεμφερείς εγκαταστάσεις (τουριστικά περίπτερα, πλαζ, οδικούς σταθμούς κ.ά.) που βρίσκονται κατανομημένα σε όλη την ελληνική επικράτεια» (Μαριάνθη Μουσσα, 2013)

Στην περίπτωση του Ηρακλείου το παραπάνω φαινόμενο θα παρατηρηθεί την δεκαετία 2000. Το παραλιακό μέτωπο Ηρακλείου αποτελεί πλέον 'φιλέτο' και με αφορμή τους Ολυμπιακούς αγώνες του 2004, πραγματοποιούνται στο λιμάνι του Ηρακλείου έργα όπως η ανάπλαση της παλιάς λαχαναγοράς νότια του όρμου του Δερματά, η κατασκευή χώρων ψυχαγωγίας στην περιοχή Καράβολα και η δημιουργία του Μουσείου Φυσικής Ιστορίας. Παρόλο που διεύρυναν την αντίληψη του μεγέθους του δυτικού χώρου, ο κάτοικος παραμένει αποκλεισμένος από το παραλιακό μέτωπο, ο επισκέπτης περιορισμένος, το αυτοκίνητο κυρίαρχο και η ιστορία απύσχα.



| 15. Το παράκτιο τείχος του δυτικού μώλου αρχές 20ου αιώνα (Τζομπανάκη Χ. 1997)



| 16. Λιμάνι Ηρακλείου 2004, (Δήμος Ηρακλείου)

Οι παραπάνω επεμβάσεις όπως αναφέραμε είναι αποτέλεσμα της μετάβασης της οικονομίας του λιμανιού από παραγωγική σε οικονομία παροχής υπηρεσιών η οποία με την σειρά της οδήγησε στην αύξηση της αξίας του πολιτισμικού κεφαλαίου, αξία πυρήνας στις σύγχρονες μελετητικές προτάσεις.

Στο σήμερα, ο σύγχρονος στόχος σύμφωνα με την βασική κατεύθυνση του ΠΠΧΣΑΑ (Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης) και του Τομεακού Χωροταξικού για την περιοχή του Ηρακλείου προσβλέπει «Στην ανάδειξη της σε μητροπολιτικό κέντρο διαπεριφερειακής εμβέλειας για τον Μινωικό Πολιτισμό με άξονα την έρευνα – τεχνολογία και τον πολιτισμό, καθώς και ως ισχυρό κέντρο κρουαζιέρας στην περιοχή της Μεσογείου».

Επισημαίνεται επιπλέον από τον πρώτο φορέα, η προτεραιότητα για την «λειτουργική και μορφολογική αναβάθμιση του παράκτιου μετώπου και η βελτίωση της σύνδεσής του με την πόλη και ειδικότερα με την Παλιά Πόλη και την Κνωσσό, έτσι ώστε να αναδειχτεί η κεντρική περιοχή ως ένα ισχυρό εμπορικό, διοικητικό, μεταφορικό, κέντρο υπηρεσιών και ποιοτικό κέντρο αστικού, και πολιτιστικού τουρισμού» (Δήμος Ηρακλείου 2017: 61). Τα παραπάνω υποστηρίζονται ως μία στρατηγική βιώσιμης ανάπτυξης που ως βασικό άξονα έχει την επίτευξη της κοινωνικής ενσωμάτωσης των λιμένων. Η σχεδιαστική κατεύθυνση όμως παραμένει μονόπλευρη, στοχεύοντας σε μορφές ανάπτυξης που εξυπηρετούν συγκεκριμένες εικόνες του Ηρακλείου, το Ηράκλειο τουριστικός προορισμός, το Ηράκλειο απόγονος του Μινωικού πολιτισμού, το Ηράκλειο αστικό κέντρο. Η παραπάνω πρόταση αποτυγχάνει στην ανάδειξη της πολιτισμικής κληρονομιάς ως σχεδιαστική προσέγγιση που εξυψώνει «το πνεύμα της πόλης» (Α. Rossi) και επιτρέπει φαινόμενα όπως η δημιουργία αναπλάσεων που χαρακτηρίζονται από παγκόσμια ομοιογένεια "non – places" και έλλειψη ταυτότητας τόσο στο θέμα της αρχιτεκτονικής όσο και της χρήσης (Kostoroulou 2013: 4583).

Η σχεδιαστική ισορροπία χρήσεων είναι επιτακτική, ανατρέχοντας στην ιστορία, δεν είναι λίγες οι φορές που στο όνομα της ανάπτυξης έχουν πραγματοποιηθεί μεγάλα λάθη στον πολεοδομικό σχεδιασμό με άμεσο κοινωνικό αντίκτυπο. Το ζητούμενο είναι ένα ζωντανό λιμάνι μακριά από τα εξευγενισμένα και αποστειρωμένα μοντέλα, που προσκαλεί τον επισκέπτη αλλά κυρίως τον κάτοικο ως απόγονο του ιστορικού παρελθόντος και ενεργού κυττάρου της σύγχρονης πόλης. Όπως αναφέρει και ο Bruno Gabrielli, σε ιστορικές πόλεις – λιμάνια κυρίαρχο λόγο στον πυρήνα των αναπλάσεων παίζει η ενίσχυση του εκάστοτε ιδιαίτερου χαρακτήρα του λιμανιού. Αναπλάσεις οι οποίες αντιμετωπίζουν τον πολεοδομικό σχεδιασμό ως τμήμα μίας συνεχής πολιτισμικής διαδικασίας, που εμπεριέχει άυλες και υλικές οπτικές με σκοπό την ανάδειξη μίας κοινωνικής και πολιτιστικής ταυτότητας (UNESCO 2007 :4)

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω και έχοντας εντοπίσει ως κύριες προβληματικές στην σύγχρονη χρήση του παραλιακού μετώπου, την έλλειψη προσβασιμότητας τόσο στην κυκλοφορία πεζών όσο και στην πρόσβαση των μνημείων όπως και την σύνδεση του ιστορικού κέντρου με τον λιμένα, η σχεδιαστική προσέγγιση της παρούσας μελέτης αποσκοπεί στην δημιουργία ενός δημόσιου χώρου, φορέα προεκτάσεων του παρελθόντος και νοημάτων.

Κύριο σχεδιαστικό εργαλείο αποτελεί η διαδρομή. Διαδρομή η οποία χαρακτηρίζεται από περιπλάνηση σε αφηγηματικές δομές επηρεασμένες από ιστορικές κυκλοφορίες ορισμένες χρονικά από τις εκάστοτε παρεμβάσεις του λιμένα. Κυκλοφορίες που θα αντανakλούν τον απόηχο των 'Δεύτερων ιστοριών' και θα αποτελούν το συμπληρωματικό ιστορικό ίχνος που θα πλαισιώνει τα υφιστάμενα μνημεία ως «σκελετός που συνδέει την πόλη στην ιστορία» (Rossi A 1982 :5).

Με τον όρο 'Δεύτερες ιστορίες' εννοείται η πρόθεση της μελέτης να προσεγγίσει την ιστορία του λιμένα ως σύνολο χωρίς να στέκεται στην περίοδο του ενετικού λιμένα. Στην ανάδυση του πολυφωνικού παρελθόντος του λιμένα και όχι στην μονομερή προσέγγιση της ιστορίας. Το λιμάνι υπήρξε δίκτυο, αλλά υπήρξε και ναύσταθμος και οχυρό, πρόσωπα άρρηκτα συνδεδεμένα με πολιτισμικές και κοινωνικές καταστάσεις καθρέφτης της εκάστοτε μορφολογίας και σημαντικοί φορείς συλλογικής μνήμης.

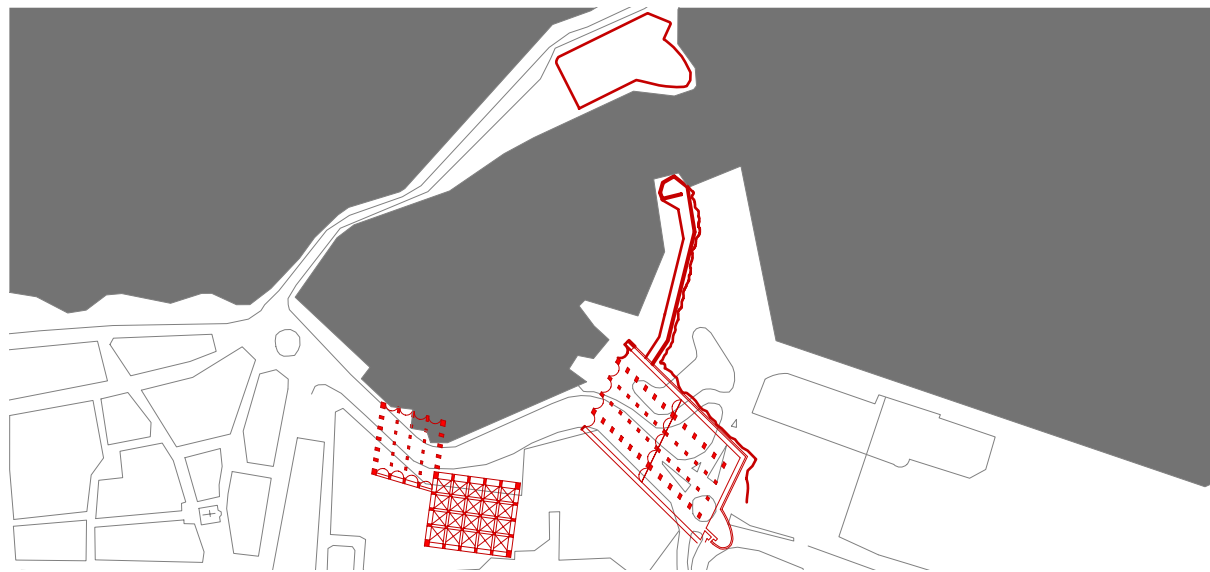
Το παλίμψηστο ιστοριών που επιχειρεί η παρούσα μελέτη να παρουσιάσει στηρίζεται στην διακοπή διαδρομής και σημειακά στην αλλαγή επιπέδου. Δομικές μεταφράσεις του «παρελθόντος ως ασυνεχές με περιθώρια σε τομές ρήξεις και αλλαγές προσανατολισμού» (Μπέντζαμιν Β. 2004: 163). Ο σύγχρονος λοιπόν περιπλανητής "flaneur" του Μπέντζαμιν, καλείται μέσω των αισθήσεων, να αντιληφθεί και να βιώσει την μνήμη που φέρει μαζί του ο τόπος, μέσω μίας «αναστοχαστικής περιπλάνησης», ανοιχτή στην υποκειμενική ματιά του.

ΤΟ ΗΡΑΚΛΕΙΟ ΣΗΜΕΡΑ



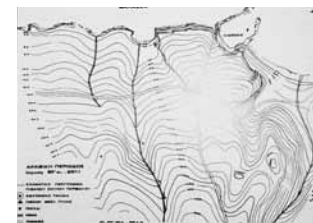
Χάρτης 1 : Χρήσεις γης & Σημαντικά μνημεία
(πηγή ορίων: <http://gis.heraklion.gr/sdi/>)

ΚΛΙΜΑΚΑ 1/10000

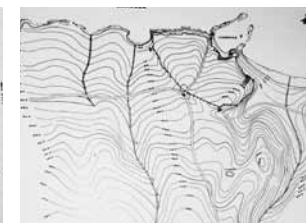


Χάρτης 2 : Αλληλεπίθεση ιστορικών ιχνών Ενετικού λιμένα τον 17ο αιώνα στο σύγχρονο αποτύπωμα της προκυμιάς

Η πόλη του Ηρακλείου στα ιστορικά ντοκουμέντα συναντάται πρώτη φορά τον 6ο αιώνα ως οχυρωμένη πόλη – φρούριο, υπό το όνομα « Κάστρο» και υπό Βυζαντινή κατοχή. Το 824 το Ηράκλειο κατακτάται από τους Ανδαλούσιους Άραβες οι οποίοι ορίζουν την περιοχή ως πρωτεύουσα και την ονοματίζουν «Χάνδακα». Όραμά τους υπήρξε η δημιουργία ισχυρού φρουρίου και λιμένα που θα εξυπηρετούσε τις επιδρομές στο Αιγαίο. Η κυριαρχία τους όμως λήγει, το 961. Το Βυζάντιο επιστρέφει και δημιουργεί μία ισχυρή πόλη με αστική οργάνωση και οργανωμένο λιμάνι με το όνομα πλέον «Μεγάλο Κάστρο». Το 1204 σηματοδοτεί την χρονολογία οριστικής παύσης κατοχής του Ηρακλείου από το Βυζάντιο και την έναρξη δημιουργίας του ιστορικού ενετικού λιμένα. Κύριο μέλημα των Ενετών υπήρξε η τόνωση της πόλης, γεγονός που οδήγησε στη εξάπλωσή της και στην δημιουργία νέας οχύρωσης στα τέλη του 16ου αιώνα. Στο β' μισό του 16ου αιώνα ήδη έχει γίνει ο κύριος διαμετακομιστικός σταθμός της Βενετίας και το ενετικό λιμάνι έχει εξοπλιστεί με νέες εγκαταστάσεις, ενάντια στον δυσμενή προσανατολισμό και τα θαλάσσια ρεύματα της περιοχής (Χ. Τζομπανάκη 1997 :21-26). Το 1647 ξεκινάει η πολυετής Οθωμανική πολιορκία η οποία μετά από μεγάλες καταστροφές και μάχες καταλήγει το 1669 με νικητή τους Οθωμανούς (Χ. Τζομπανάκη 1997 :74). Γνωρίζοντας οι Οθωμανοί την αδυναμία του λιμένα στους βόρειους ανέμους ενισχύουν τον ανατολικό μόλο με την κατασκευή του φρουρίου «Μικρός Κούλες». Το 1898 η πόλη του Ηρακλείου θα αλλάξει για τελευταία φορά χερί, θα απελευθερωθεί από τον Τουρκικό ζυγό και θα δημιουργηθεί η «Κρητική Πολιτεία» μεταβατικό στάδιο μέχρι την ένωσή της με το Ελληνικό κράτος το 1913 (Χ. Τζομπανάκη 1997 :79). Ο 20ος αιώνας θα φέρει μεγάλες αλλαγές στον κόλπο του ενετικού λιμένα, η ιστορική του φυσιογνωμία θα χαθεί μέσω επεμβάσεων που είτε είχαν στόχο να ξορκίσουν το οθωμανικό ίχνος είτε να καλωσορίσουν την αποστειρωμένη εφήμερη εικόνα της αστικής ανάπτυξης.



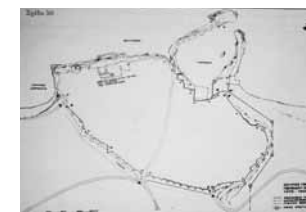
Πιθανό περίγραμμα του οχυρού περιόλου του Χάνδακα κατά την Αραβική περίοδο (824-961) (Τζομπανάκη Χ. 2000:118)



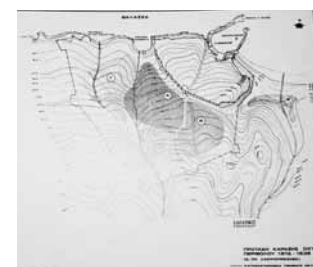
Βυζαντινή οχύρωση του Χάνδακα κατά την Β' Βυζαντινή περίοδο (Τζομπανάκη Χ. 2000:130)



ΗΒυζαντινή οχύρωση του Χάνδακα και η ενετική επέκταση 13ος αιώνας - 1482 (Τζομπανάκη Χ. 2000:138)



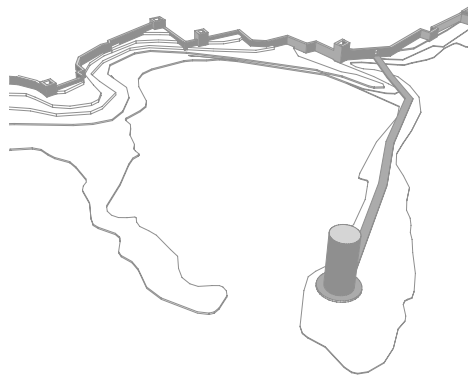
ΗΒυζαντινή οχύρωση του Χάνδακα και η ενετική επέκταση 1472- 1538 (Τζομπανάκη Χ. 2000:234)



Νέα χάραξη οχυρού 16ος αιώνας (Τζομπανάκη Χ. 2000:242)

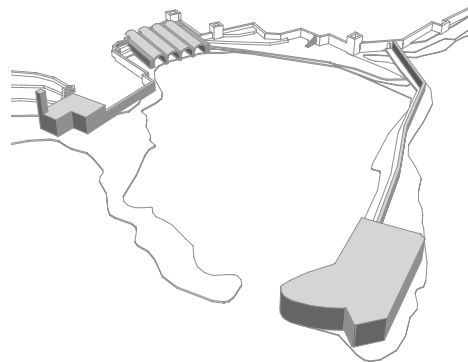
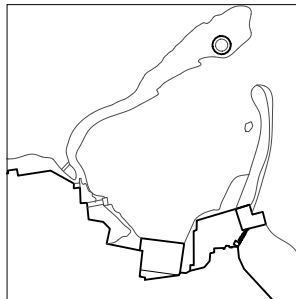


Το λιμάνι του Χάνδακα και ο νέος ενετικός οχυρός περίβολος το 1614 (Τζομπανάκη Χ. 2000:266)



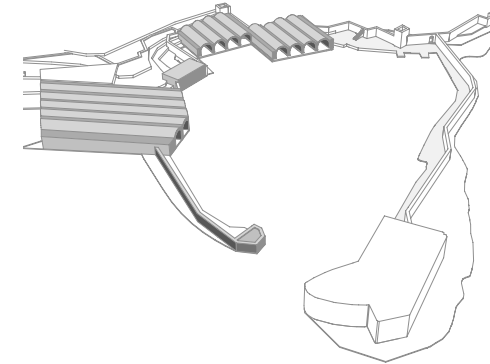
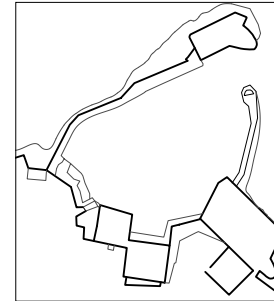
Β' Βυζαντινή περίοδος

Την εν λόγω περίοδο η επικοινωνία της πόλης με τον δυτικό μόλο, ο οποίος κατέληγε σε οχυρό κυκλικής διατομής το Castellum Comunis (Τζομπανάκη Χ., 1997:42), πραγματοποιούνταν μέσω γέφυρας λόγω του ότι στο σημείο βόρεια της πύλης του μόλου υπήρχε υδάτινη λωρίδα η οποία εισχωρούσε στο έδαφος.



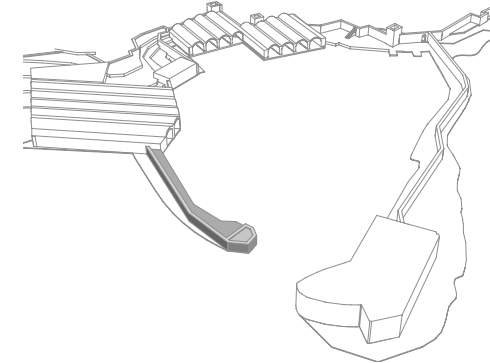
13ος - 16ος Αιώνας

Τον 13ο αιώνα πραγματοποιήθηκαν έργα στην ανατολική πλευρά του λιμένα με στόχο να ενταχθεί στον περίβολο η περιοχή γνωστή και ως σήμερα ως 'Λαβύρινθος'. Τα έργα περιελάμβαναν την κατασκευή οχυρού το οποίο εισχωρούσε στην θάλασσα και ήταν υπεύθυνο για την επικοινωνία του λιμένα με τον ανατολικό μόλο. Επιπλέον λόγω υψομετρικής διαφοράς μεταξύ της στάθμης της πύλης των νεωρίων και της θάλασσας, κατασκευάστηκε μεγάλη σκάλα. Στις αρχές του 16ου αιώνα αποπερατώθηκε η κατασκευή των Arsenali Antichi και την Τρίτη δεκαετία κατασκευάστηκε το « Φρούριο στην θάλασσα», γνωστός και ως Κούλες . (Τζομπανάκη Χ., 1997:41,46)



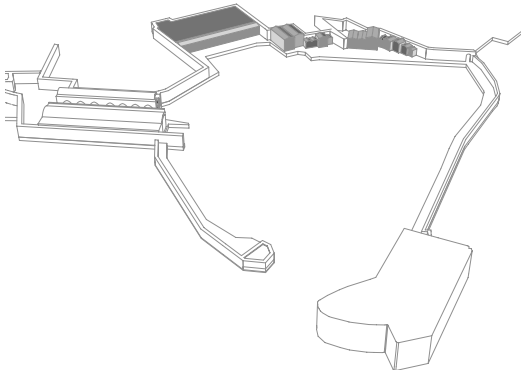
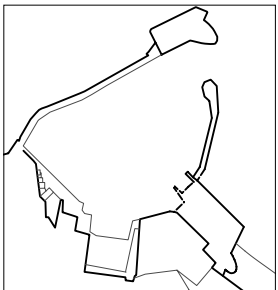
17ος Αιώνας

Τον 17ο αιώνα στο λιμάνι του χάνδακα έχει αποπερατωθεί η κατασκευή των νεωρίων Vecchi (1556), Nuovi (1582) και Nuovissimi (1608) όπως και η αποθήκη άλατος. Επιπλέον κατασκευάζεται στον ανατολικό μόλο προστατευτικό τοίχος το οποίο κατέληγε σε ένα μικρό πλάτωμα όπου υπήρχε ένα μικρό φυλάκιο. Επίσης διαμορφώνεται από την πύλη των νεωρίων έως την πύλη του Μόλου, στην βάση του βυζαντινού τοίχους στο ύψος του δυτικού μόλου, διάβαση που λειτουργούσε ως επέκταση του μόλου. Η υδάτινη λωρίδα η οποία εισχωρούσε στην στεριά δυτικά του κόλπου, έχει επιχωματωθεί. (Τζομπανάκη Χ., 1997:46)



Οθωμανική περίοδος

Στο πλάτωμα του ανατολικού μόλου κατασκευάζεται ο Μικρός κούλες και το επίπεδο κίνησης υπερυψώνεται. (Τζομπανάκη Χ., 1997:43)

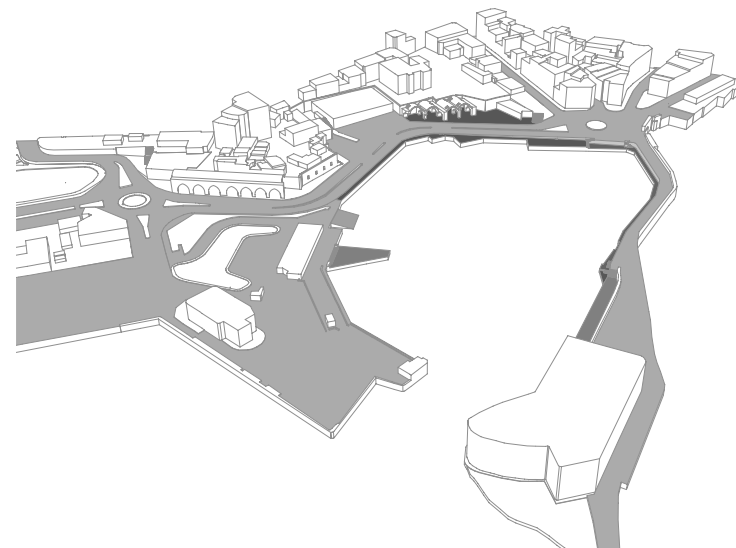


1897

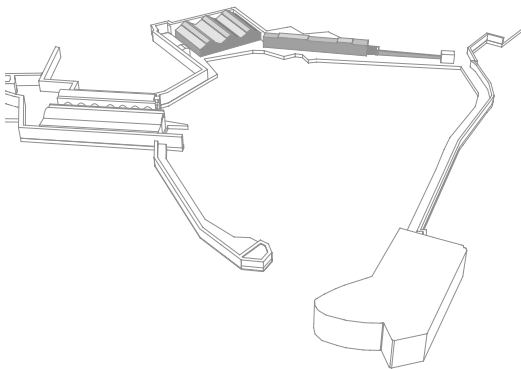
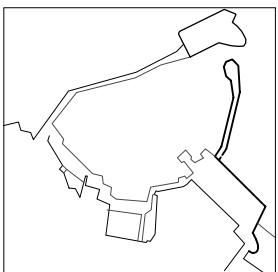
Στα τέλη του 19ου αιώνα, στο λιμάνι του Ηρακλείου υπήρχαν μερικά ρυπαρά στεγάσματα και μερικά Ελληνικά καφενεία σε μικρή ξύλινη προέκταση στη θάλασσα (Δουλγερακης Μ. 1998). Φωτογραφικό αρχείο της εποχής, απεικονίζει μέρος αυτών των στεγασμάτων να καλύπτει τις όψεις των σωζόμενων νεωρίων.



17. Μεταφορά εμπορευμάτων 1897 (Σπυριδάκης 2012:74) | 18. Λιμάνι Ηρακλείου (Bahaettin Rahmi Bediz, Σπυριδάκης 2012: 60)



20 ος αιώνας



19. Πλατεία 18 Άγγλων αρχέ 20ου αιώνα (<http://www.ntelogo.com>)
20. Λιμάνι Ηρακλείου 1927 (ΟΛΗ 2012-2013,68)

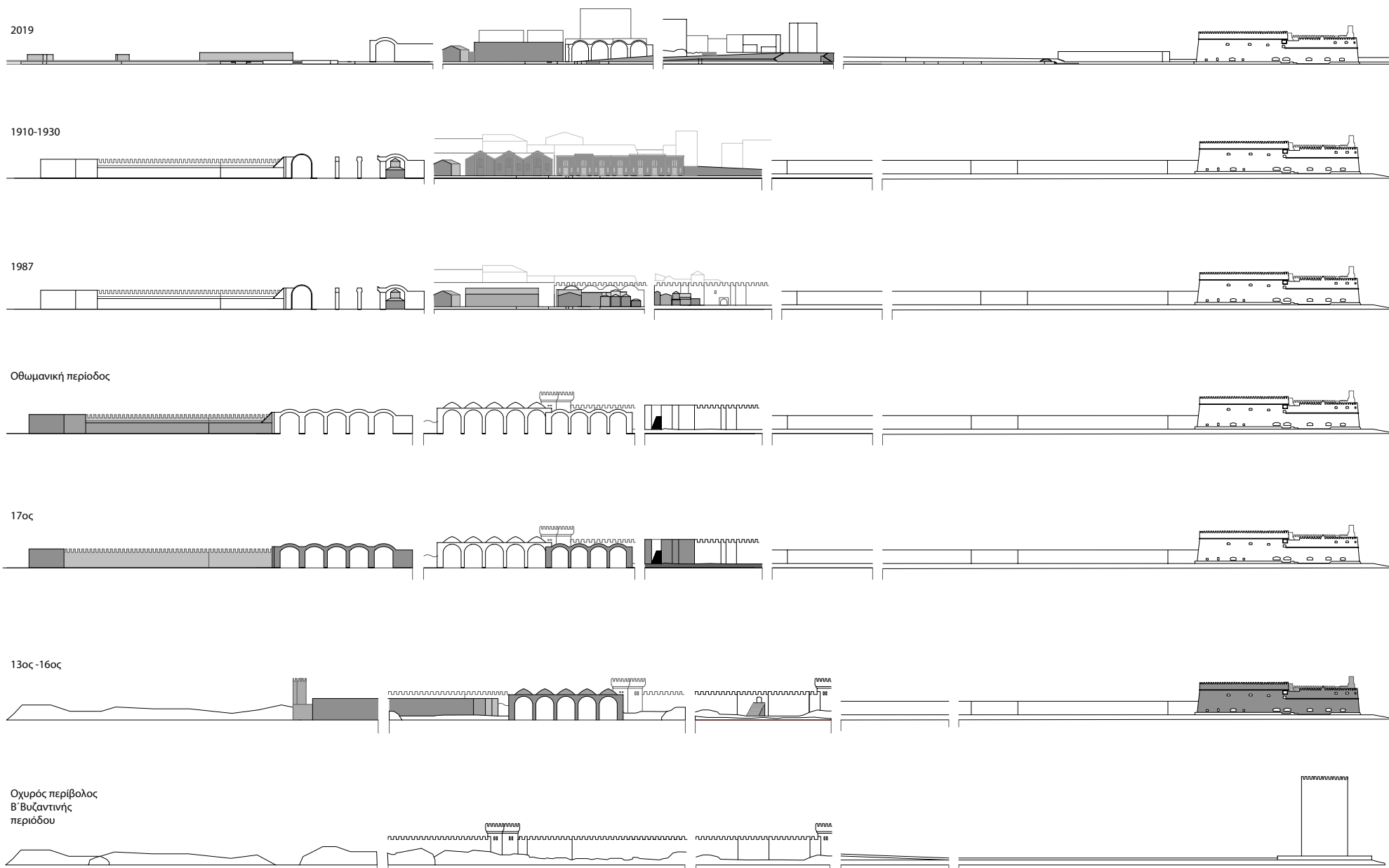
Αρχές 20ου αιώνα

Στις αρχές του 20ου αιώνα φωτογραφικό και κινηματογραφικό αρχείο³ αποδεικνύει την κάλυψη των όψεων των Arsenalli Vecchi με 'ψευδό-προσόψεις'.



Εικ. 21 : Αεροφωτογραφία παλαιού λιμένα Ηρακλείου 21ος αιώνας

3.2 ΣΧΗΜΑΤΙΚΕΣ ΟΨΕΙΣ ΛΙΜΕΝΑ ΑΝΑ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ



3.3 ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΗ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ



22-23. Πύλη του μόλου εσωτερικά και εξωτερικά του τοίχους 1898, (<http://www.crete-news.gr-http://www.ntelogo.com>)



24. Πλατεία 18 Άγγλων 1927 (www.ntelogo.com)



25. Πλατεία 18 Άγγλων (Gerola J. 1901-1905, Σπυριδάκης 2012:53)



26. Πλατεία Κουντουριώτη 1932 (Αρχείο μουσείου Μπενάκη, Σπυριδάκης 2012:14)



27. Arsenali Nuovi-Nuovissimi (Gerola J. 1901-1905, Σπυριδάκης 2012:54)



28. Λιμάνι Ηρακλείου 1817 (Sieber W.F., 1817, www.pinterest.co.uk)



29. Λιμάνι Ηρακλείου 1908, (Σπυριδάκης 2012: 61)



30. Λιμάνι Ηρακλείου 1897, (Σπυριδάκης 2012:71)



Ένα από τα σημαντικότερα αστικά προβλήματα της περιοχής μελέτης είναι η έλλειψη συνύπαρξης των μνημείων του πολιτισμού με τις σύγχρονες επεμβάσεις, με αποτέλεσμα να έχει διαταραχθεί η εικόνα ενός ενιαίου ιστορικού συνόλου. Κυκλοφοριακές και γεωμορφολογικές επεμβάσεις έχουν επηρεάσει σημαντικά το ανάγλυφο της περιοχής και κατά συνέπεια την φυσιογνωμία του παλαιού ενετικού λιμένα καθιστώντας τις ιστορικές δομές ανέκδοτες να αναδεικνύουν τις ιστορικές φάσεις εξέλιξης του χώρου, την ταυτότητα και την ιστορία της περιοχής.

Σύμφωνα τον Kenneth Clark, «το τοπίο αποτελεί μια ιστορικά νοηματοδοτημένη αναπαράσταση περιβάλλοντος, ορίζει δηλαδή τη συγκεκριμένη σχέση που ο άνθρωπος συγκροτεί με το περιβάλλον του σε μια στιγμή της ιστορικής του πορείας» (Simmel G, Ritter J., Gombrich E. 2004:151). Παρατηρώντας το σημερινό τοπίο του παραλιακού μετώπου του Ηρακλείου και του κόλπου του παλαιού λιμένα, παρατηρούμε μία ρήξη της σχέσης του με το άνθρωπο καθώς και μία ρήξη με την ιστορία του και τον πολιτισμό του.



Οι κύριες επεμβάσεις οι οποίες συνέβαλαν στο παραπάνω φαινόμενο είναι η προέκταση του προβλήτα βόρεια του ορίου της περιμέτρου των νεωρίων η διαμόρφωση της νέας παραλιακής λεωφόρου τον 20ο αιώνα με την ταυτόχρονη κατεδάφιση του βόρειου τμήματος των Arsenali Vechi και του μεγαλύτερου τμήματος των Arsenali Nuovi – Nuonissimi (Χ.Τζομπανάκη 1997 :187), όπως και η ανύψωση του επιπέδου της σημερινής λεωφόρου Νεάρχου στο σημείο απόληξης της 25ης Αυγούστου. Οι παραπάνω επεμβάσεις είχαν ως αποτέλεσμα την διακοπή της σχέσης νεωρίων με την θάλασσα και τον διαχωρισμό του αστικού ιστού με το λιμάνι, σχέση η οποία υπήρξε πολύ διαφορετική στην ιστορία της πόλης του Ηρακλείου. Επιπλέον, σημαντική επέμβαση υπήρξε η κατασκευή προκυμιάς σε όλο το νοτιοδυτικό τμήμα του λιμένα στις αρχές του 20ου αιώνα (Τζομπανάκη 1997: 524) , η κατεδάφιση του Μικρού Κούλε το 1936 (Σπυριδάκης Β. 2012 :43) όπως και η δημιουργία του σύγχρονου λιμένα στην ανατολική πλευρά ως επέκταση του ιστορικού λιμανιού.



31. Λιμάνι Ηρακλείου 1967 (Μικε Ναλετάκης)



32. Λιμάνι Ηρακλείου 1972



Συγκεκριμένα, η αλλαγή επιπέδου μπροστά από τα νεώρια Arsenali Vecchi είχε ως αποτέλεσμα την επισκίαση της βόρειας όψης αυτών έως το σημείο λίγο πριν με την γειννίαση τους με τα πρώην νεώρια Arsenali Antichi όπου τα επίπεδα λεωφόρου και νεωρίων εξισώνονται. Η σκάλα η οποία βρίσκεται στην απόληξη της 25ης Αυγούστου και ενώνει τα παραπάνω δύο επίπεδα, ιστορικά γνωστή ως Ruga Maistra ήταν η προέκταση της πύλης των νεωρίων και αποτελούσε την κύρια σύνδεση πόλης και λιμένα (Τζομπανάκη Χ. 1997 :30). Πλέον ο ιστορικός της χαρακτήρας έχει χαθεί καθώς η κατεύθυνσή της οδηγεί στο τοιχίο στήριξης της λεωφόρου Νεάρχου ή εναλλακτικά στο επίπεδο της λεωφόρου όπου η διέλευση οχημάτων απαγορεύει την ομαλή κυκλοφορία πεζών.

Ο χαρακτήρας της λεωφόρου Νεάρχου επίσης αποτελεί μία σημαντική προβληματική της υφιστάμενης λειτουργίας της περιοχής που εξετάζεται. Η υψηλής κυκλοφορίας λωρίδες της λεωφόρου οδηγούν στην κυρίαρχηση των αυτοκινήτων στην περιοχή με ανεπαρκή εναπομείναντα χώρο για την σωστή κυκλοφορία πεζών και ποδηλάτων. Ερχόμενος ο πεζός από την 25η Αυγούστου και κατεβαίνοντας την σκάλα μπορεί να προσεγγίσει τα νεώρια και να περπατήσει κατά μήκος της Βόρεια όψης τους, χάνοντας όμως την θέα προς το λιμάνι καθώς βρίσκεται σε χαμηλότερο επίπεδο. Η παραπάνω κυκλοφορία πεζών δεν είναι προκαθορισμένη απλά προκύπτει λόγω επιπέδου. Τα μνημεία δεν αναδεικνύονται αντίθετα παραμένουν περιφραγμένα συνορεύοντας με επιστρώσεις και προεκτάσεις εδάφους που διαστρεβλώνουν την ιστορική λειτουργία των δομών.



Η απέναντι πλευρά της λεωφόρου προσεγγίζεται μέσω διαβάσεων νοτιοανατολικά των νεωρίων Νουονί-Νουονίσσιμι και ο περιπατητής έχει την δυνατότητα να περπατήσει κατά μήκος της ακτογραμμής. Τα ίχνη του μικρού Κούλε που δέσποζαν ανατολικά του κόλπου έχουν χαθεί και αντικατασταθεί με την επέκταση του σύγχρονου λιμένα. Σήμερα η έντονη ασφαλτόστρωση αποτυγχάνει να δημιουργήσει φιλικό περιβάλλον για τον επισκέπτη και τον κάτοικο ενισχύοντας την εικόνα του χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων και υποβαθμίζοντας τους υφιστάμενους χώρους αναψυχής.

Η κίνηση του επισκέπτη με κατεύθυνση την αρχή του ανατολικού μόλου και στην συνέχεια το φρούριο του Κούλε πραγματοποιείται με επιμέρους αλλαγές επιπέδου . Η ανύψωση του επιπέδου της λεωφόρου Νεάρχου και σε αυτό το σημείο έχει διαστρεβλώσει την ιστορική μορφολογία του κόλπου με την πλήρη κάλυψη του τείχους και του ίχνους της πύλης του μόλου. Η οπτική σύνδεση νεωρίων και Κούλε έχει χαθεί και μαζί με αυτή η ιστορική συνοχή της λεκάνης του λιμανιού, εκτός εάν ο περιπατητής βρίσκεται στο επίπεδο της λεωφόρου όπου σε αυτή την περίπτωση διακυβεύεται η ασφάλειά του.

Σύμφωνα τα παραπάνω συμπεραίνουμε ότι οι υφιστάμενες υποδομές κυκλοφορίας πεζών είναι ανεπαρκείς με ανύπαρκτη την πρόβλεψη κυκλοφορίας ατόμων με ειδικές ικανότητες . Οι ιστορικές δομές ασφυκτιούν στο πλαίσιο των σύγχρονων επεμβάσεων με επιτακτική την ανάγκη αποκατάστασης και σύνδεσής τους . Σύνδεση με την πόλη , σύνδεση με την θάλασσα, σύνδεση με τις κινήσεις του επισκέπτη. Επιβάλλεται η δημιουργία ενός ενιαίου τοπίου που να συμβιώνει με τις σύγχρονες υποδομές με κυρίαρχο τον πεζό έναντι του αυτοκινήτου.

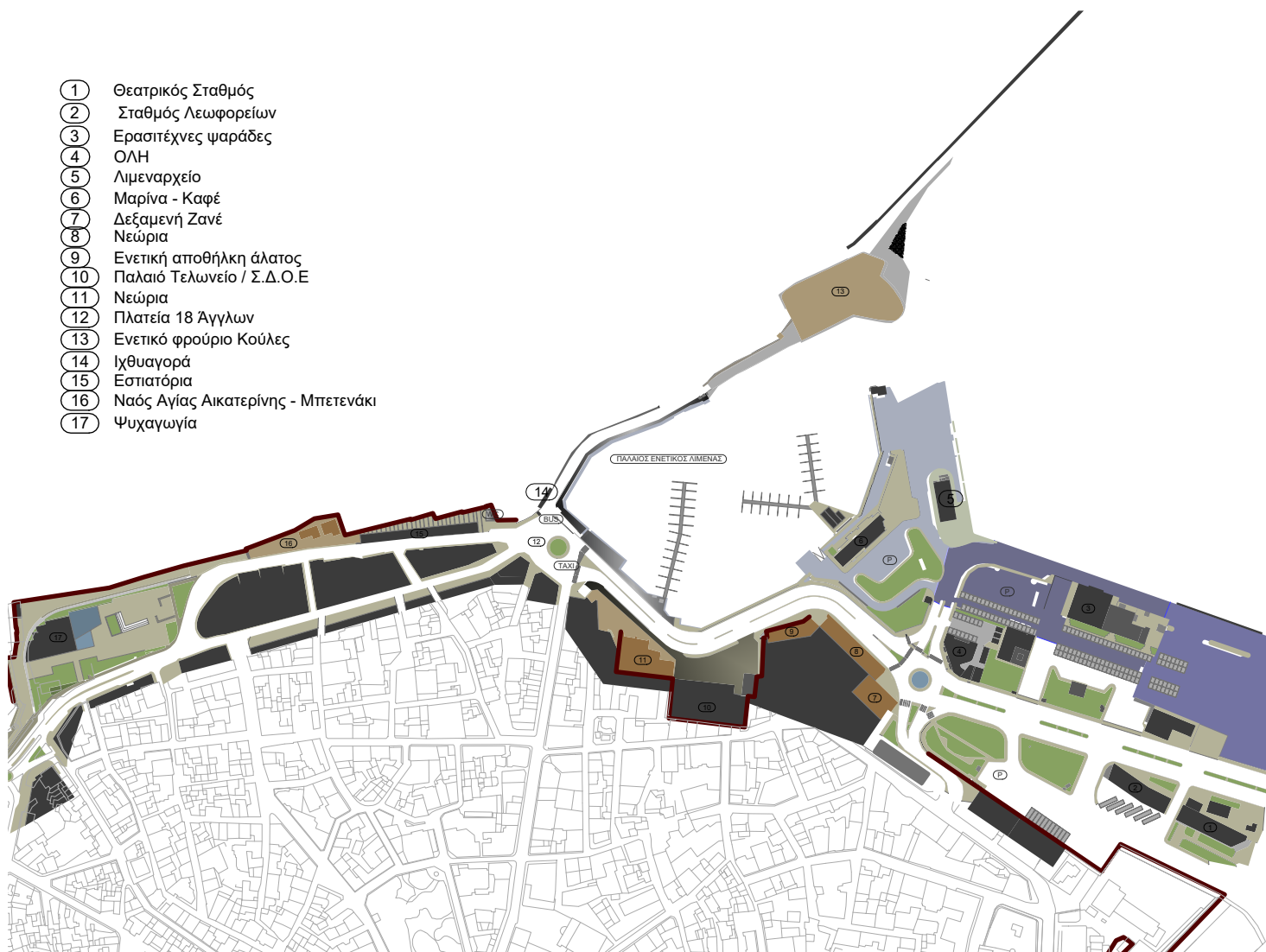


33. Λιμάνι Ηρακλείου 1897 (Σπυριδάκης 2012:71)

ΕΙΣΑΓΩΓΗ :

Το παρόν κεφάλαιο έχει ως στόχο την ανάλυση των δεδομένων της κυκλοφορίας οχημάτων και πεζών, ώστε να οδηγηθεί σε πρόταση νέας κυκλοφοριακής μελέτης με κύριο άξονα την μονοδρόμηση της Λεωφόρου Νεάρχου μέχρι το ύψος σύζευξής της με την οδό Δουκός Μποφώρ, αναγνωρίζοντάς την ως προβληματική την υφιστάμενη λειτουργία της. Τα προβλήματα εντοπίζονται κυρίως στην κυκλοφορία των πεζών όπου σε πολλά σημεία είναι απαγορευτική. Επιπλέον η έλλειψη ενσωμάτωσης των μνημείων και κατά συνέπεια η έλλειψη υποδομών πρόσβασης αυτών, η ανάπτυξη αυξημένων ρύπων συνέπεια του υφιστάμενου κυκλοφοριακού χαρακτήρα της λεωφόρου καθώς και η αποκοπή του αστικού ιστού της παλιάς πόλης του Ηρακλείου με το βόρειο παραλιακό μέτωπο, αποτελούν επίσης κύριες συνιστώσες που ενισχύουν την πρόταση μονοδρόμησης.

- ① Θεατρικός Σταθμός
- ② Σταθμός Λεωφορείων
- ③ Ερασιτέχνες ψαράδες
- ④ ΟΛΗ
- ⑤ Λιμεναρχείο
- ⑥ Μαρίνα - Καφέ
- ⑦ Δεξαμενή Ζανέ
- ⑧ Νεώρια
- ⑨ Ενετική αποθήκη άλατος
- ⑩ Παλαιό Τελωνείο / Σ.Δ.Ο.Ε
- ⑪ Νεώρια
- ⑫ Πλατεία 18 Αγγλων
- ⑬ Ενετικό φρούριο Κούλες
- ⑭ Ιχθυαγορά
- ⑮ Εστιατόρια
- ⑯ Ναός Αγίας Αικατερίνης - Μπετενάκι
- ⑰ Ψυχαγωγία



Χάρτης 2: Χρήσεις γης περιοχής μελέτης
ΚΛΙΜΑΚΑ 1/5000

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΒΟΡΕΙΟΥ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ :

Τα προβλήματα που δημιουργούνται λόγω της κυκλοφοριακής συμφόρησης στο παραλιακό μέτωπο είναι αρκετά σημαντικά και η επίλυσή τους είναι επιτακτική για την επίτευξη της ανάδειξης της πολιτιστικής ταυτότητας της πόλης του Ηρακλείου, καθώς επίσης και για την επίτευξη πρόσβασης στην εν λόγω περιοχή τόσο από τους κατοίκους όσο και από του επισκέπτες.

Η πρότασή μας μετά από ανάλυση των βασικών γενικών αρχών της μελέτης Δοξιάδη (1988-1991), Δοκουμετζίδη (1994) και της μελέτης προστασίας και ανάδειξης της Παλιάς Πόλης του Ηρακλείου, καταλήγει σε κυκλοφοριακή μελέτη η οποία συμφωνεί σε επιμέρους σημεία των παραπάνω προτάσεων. Συγκεκριμένα, ακολουθεί τις παραμέτρους της τοποθέτησης ζευγών μονοδρομήσεων και χρήση βρόγχων κυκλικής περιπορείας στην κεντρική περιοχή με στοχευμένες προσβάσεις, όπως και την ανάδειξη της περιφερειακής κυκλοφορίας με μία πιο επιεική προσέγγιση για τους κατοίκους και επισκέπτες της περιοχής με χρήση πεζόδρομων τύπου Woonef. Επιπλέον, προσεγγίζει την αντιμετώπιση του σημαντικού θέματος της στάθμευσης και της πεζοδρόμησης καθώς και της προώθησης χρήσης δημόσιων αστικών συγκοινωνιών (Μπούρα 2016: 67,83,108).

Τα παραπάνω μέτρα δρουν ενισχυτικά της θέσης της εν λόγω μονοδρόμησης καθώς επιλύουν θέματα τα οποία στηρίζουν την διατήρηση της υφιστάμενης χρήσης της λεωφόρου ως τοπική συλλεκτήριο με διπλή κατεύθυνση. Μεγάλο ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα μελετητικά στάδια που προηγήθηκαν για την παραπάνω κατάληξη.

Η μελέτη Δοξιάδη (1991) (χάρτης 3) προέβλεπε υποβολή προτάσεων για βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα μέτρα κυκλοφορίας. Στο μακροπρόθεσμο πλαίσιο αναφέρεται η χρήση της παραλιακή λεωφόρου «με δύο λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και διαχωριστική νησίδα με ανισόπεδο κόμβο στο Γιόφυρο και αρτηρία δύο λωρίδων κυκλοφορίας προς τα δυτικά της πόλης» για την εξυπηρέτηση υπεραστικών μετακινήσεων (Σφακιανάκη Β. 2017).



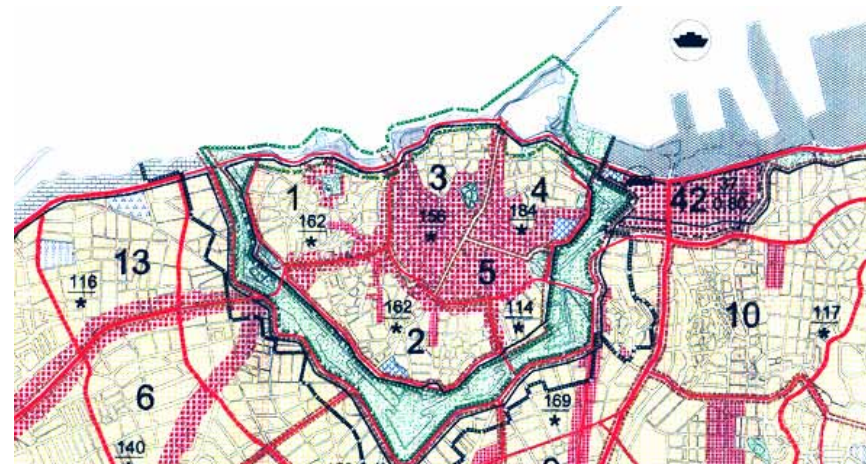
Χάρτης 3. : Μελέτη Δοξιάδη, Μακροπρόθεσμος σχεδιασμός(πηγή:<http://www.vannasfakianaki.gr/kikloforiakes-meletes-sto-iraklio/>)

Η τροποποίηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου τον Ιούλιο του 2003 (χάρτης 4), χαρακτηρίζει το εν λόγω τμήμα ως κύρια συλλεκτήριο. Συγκεκριμένα αναφέρει ως κύρια αρτηρία την «δυτική παραλιακή λεωφόρος από τα ενετικά τείχη μέχρι τις εκβολές του Γόφυρου και η συνέχειά της προς νότο μέχρι τον κόμβο Μεσσαράς. Το τμήμα της δυτικής παραλιακής από τα ενετικά τείχη μέχρι το λιμάνι υποβαθμίζεται σε κύρια συλλεκτήριο.» (ΦΕΚ 696/8-06-2003) Η αμφίδρομη κατεύθυνση διατηρείται.

Η Μελέτη της Παλιάς Πόλης (χάρτης 5) η οποία προσδιορίζεται από τον πολεοδομικό νόμο 2508/1997, θεωρεί μείζον θέμα την κυκλοφοριακή συμφόρηση του παραλιακού μετώπου και θέτει έναν από του στόχους της την «Δραστική μείωση της κίνησης Ι.Χ. στο τμήμα της παραλιακής λεωφόρου στο μέτωπο της Παλιάς Πόλης στη θάλασσα και «άνοιγμα» της λειτουργίας της παλιάς Πόλης προς την παραλία για κίνηση κατοίκων, τουριστών, επισκεπτών.» (Σφακιανάκη Β. 2017) Το 2005 καταθέτει κυκλοφοριακό σχέδιο, το οποίο παρουσιάζει την παραλιακή λεωφόρο ως τοπική συλλεκτήριο και εφαρμογή δακτυλίου τους τουριστικούς μήνες, με παράλληλη χρήση όμως της 25ης Αυγούστου ως κύρια συλλεκτήριο. Σε αυτή την μελέτη παρατηρείται επίσης η πρόταση μονοδρόμησης της λεωφόρου Νεάρχου.

Ο δήμος Ηρακλείου κατέρριψε την παραπάνω μελέτη και το 2008 μετά από πολλές τροποποιήσεις εγκρίνει εφαρμογή μελέτης (χάρτης 6) προσωρινού χαρακτήρα (12 μήνες), η οποία μας γυρνάει πίσω στην μελέτη Δοξιάδη και επαναφέρει την αμφίδρομη διαμπερότητα της παραλιακής λεωφόρου ως τοπική συλλεκτήριο. (Σφακιανάκη Β. 2017) Η 25ης Αυγούστου θεωρείται οδός με περιορισμό κίνησης και βόρεια κατεύθυνση.

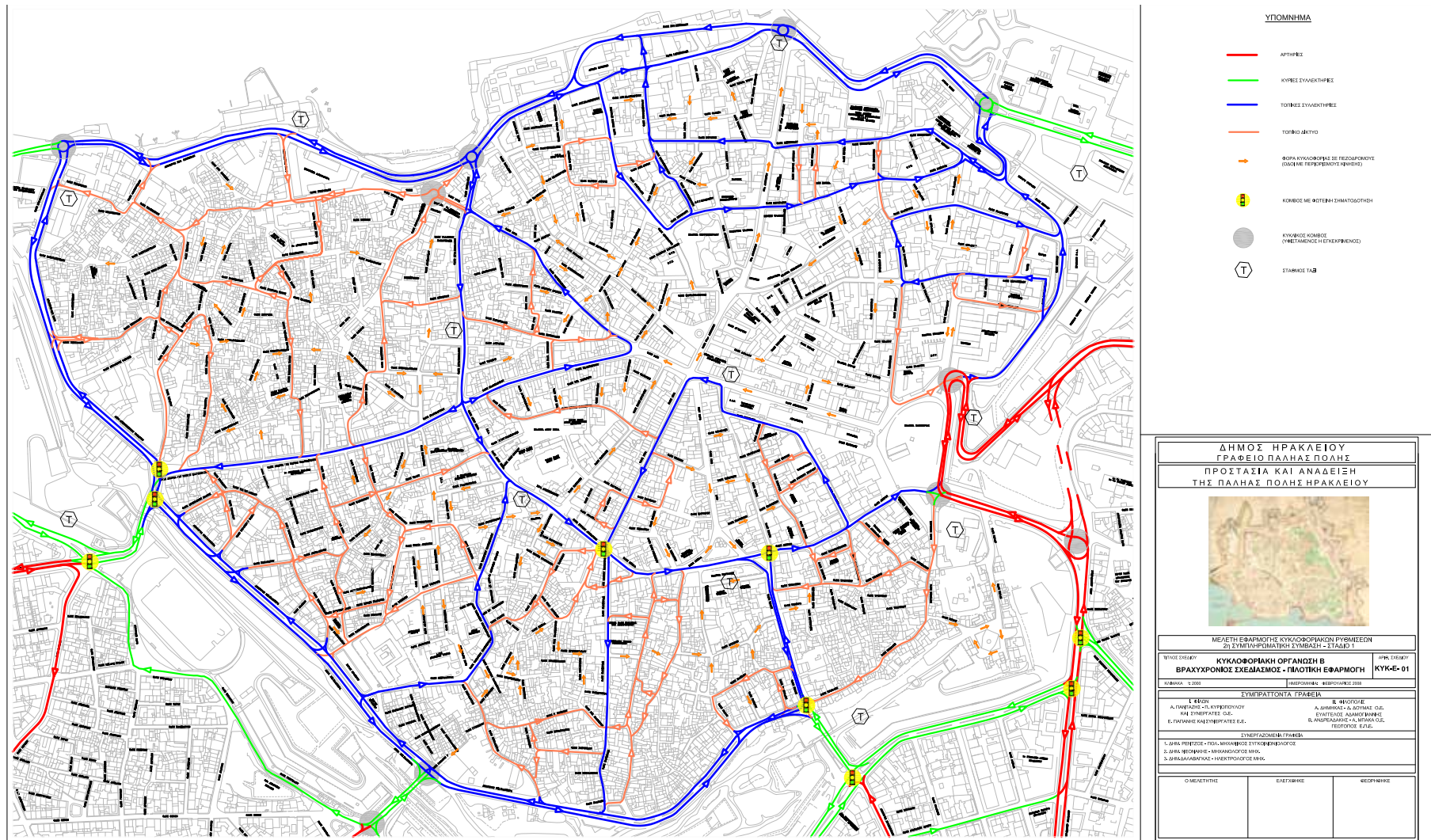
Το σήμερα βρίσκει την 25η Αυγούστου πεζοδρομημένη αλλά την λεωφόρο Νεάρχου πιο αποπνικτική από ποτέ να κυριαρχεί στην εικόνα του παραλιακού μετώπου. Η κυκλοφοριακή μελέτη στο πλαίσιο της παρούσας εργασίας τοποθετείται αφενός στον χαρακτήρα της λεωφόρου Νεάρχου στο τμήμα του Παλαιού Ενετικού Λιμένα, καθώς και στον αριθμό κατευθύνσεων που εξυπηρετεί. Η πρότασή μας διατηρεί στο παραπάνω τμήμα τον χαρακτήρα της τοπικής συλλεκτικής οδού και εισάγει την μονοδρόμηση του, αναγνωρίζοντας ως σημαντικό πρόβλημα την αποκοπή του παραλιακού μετώπου από τον ιστό της πόλης και αποσκοπώντας στην αναγκαία μείωση οχημάτων.



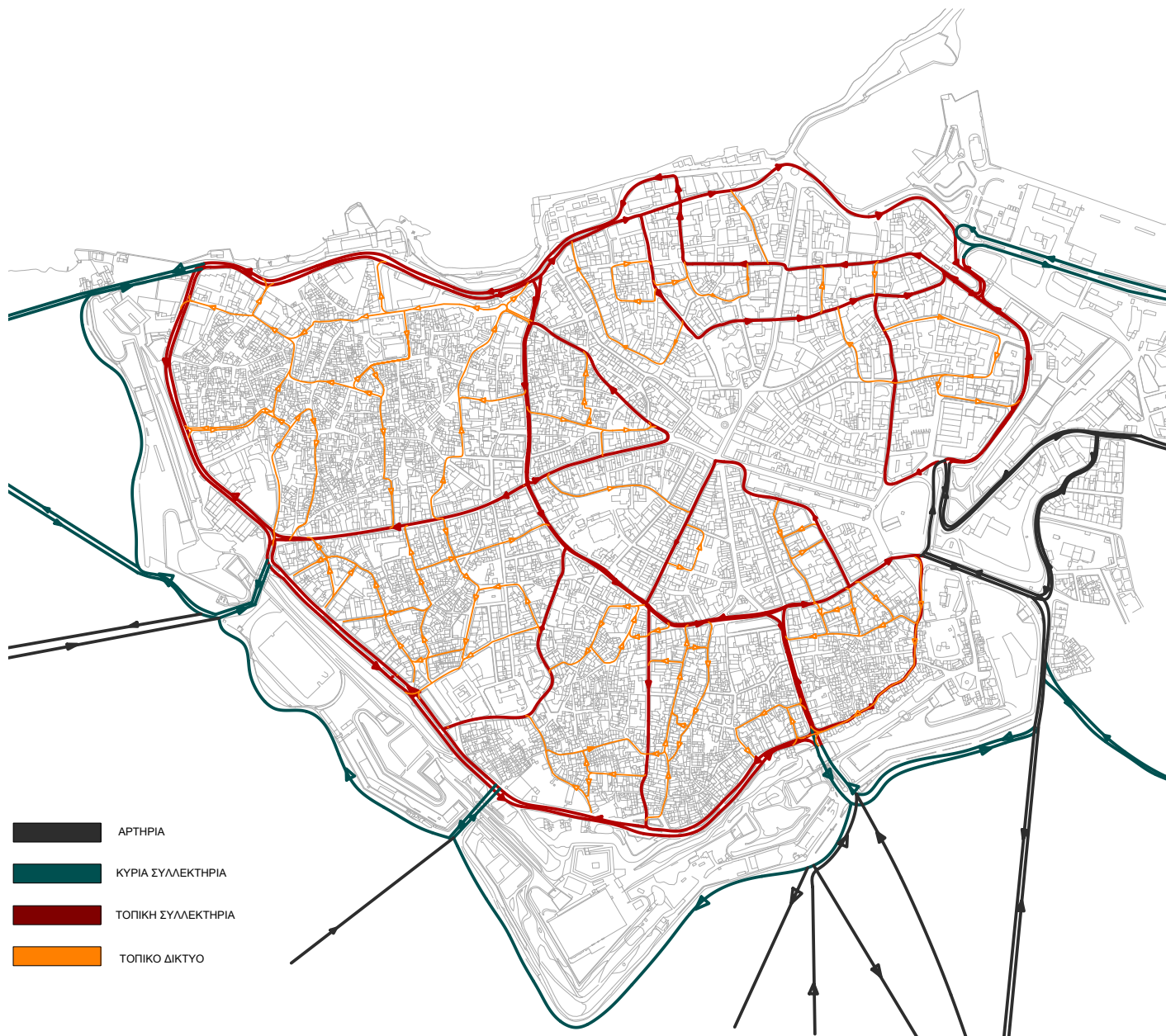
Χάρτης 4.: Γενικό πολεοδομικό σχέδιο Ηρακλείου 2003(πηγή:<http://www.vannasfakianaki.gr/kikloforiakies-meletes-sto-iraklio/>)



Χάρτης 5. Κυκλοφοριακή μελέτη παλιάς πόλης 2005 (πηγή:<http://www.vannasfakianaki.gr/kikloforiakies-meletes-sto-iraklio/>)



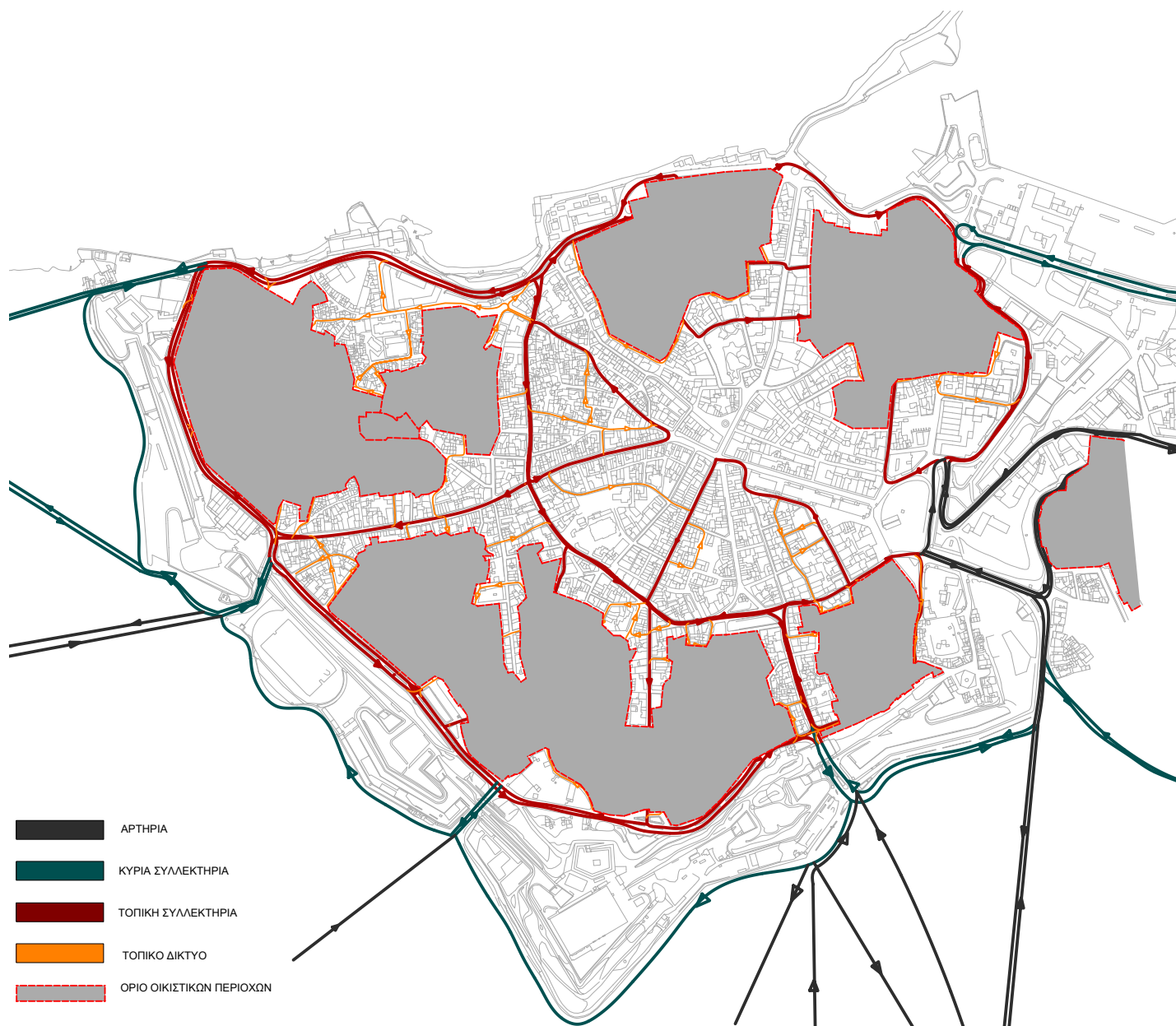
Χαρτης 6. Κυκλοφοριακή μελέτη παλιάς πόλης 2008, Δ. Ρέντζος, Δ. Νεονάκης, Δ. Δαλαβάρκας
 (πηγή: Δήμος Ηρακλείου)



Χάρτης 7 : Προτεινόμενη Μελέτη Κυκλοφορίας
ΚΛΙΜΑΚΑ 1/10000

Η σύνδεση λιμένα και αεροδρομίου προτείνεται με την χρήση των οδών Χρονάκη – Κορωναίου – Σαπφούς (τοπική συλλεκτήρια) και την λεωφόρο Νεάρχου (κύρια συλλεκτήρια), εναλλακτικά μέσω των οδών Στυλιανού και Νικολάου Γιαμαλάκη – Κυρίλλου Λουκάρεως - Πλ. Κορνάρου – Αβέρωφ (τοπική συλλεκτήρια) και Λεωφόρο Δημοκρατίας (αρτηρία) καθώς και μέσω των οδών Αρχιεπισκόπου Μακαρίου – Λεωφόρο Πλαστήρα (τοπική συλλεκτήρια) με Εβανς – Χαριλάου Τρικούπη (κύρια συλλεκτήρια) και Λεωφόρο Δημοκρατίας – Λεωφόρο Ικάρου (αρτηρία).

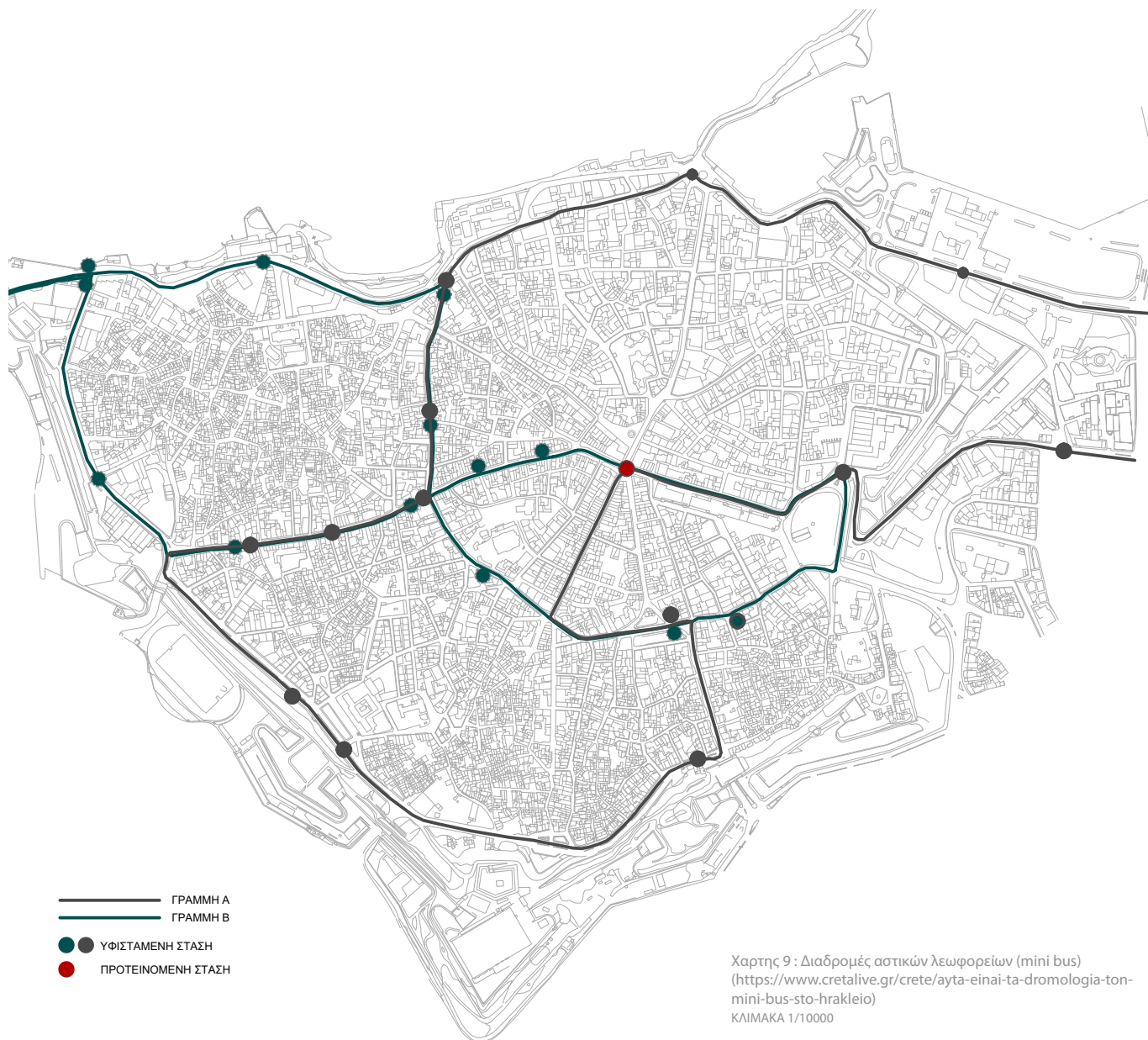
Επιπλέον όπως έχει υποδείξει και η μελέτη Δοξιάδη (Μπουρα 2016: 33), ο ρόλος της εθνικής οδού μπορεί να λειτουργήσει επιτυχώς ως παράκαμψη από την πόλη και πιθανή σύνδεση με τους προορισμούς λιμένα και αεροδρόμιο. Οι παραπάνω περιφερειακές διαδρομές έχουν ως κύριο στόχο την ενσωμάτωση του παραλιακού μετώπου με τον αστικό ιστό καθώς και την αποφόρτιση της κεντρικής περιοχής.



Χάρτης 8 : Προτεινόμενη Μελέτη Κυκλοφορίας σε συνδυασμό με τα όρια οικιστικών περιοχών
 (Γραφή οικιστικών ορίων: gis.heraklion.gr)
 ΚΛΙΜΑΚΑ 1/10000

Το προτεινόμενο τοπικό δίκτυο κυκλοφορίας έλαβε υπόψη την υφιστάμενη χρήση γης του κέντρου. Όπως είχε αναδείξει η μελέτη Δοξιάδη(Μπουρα 2016: 30) οι μετακινήσεις με βάση την κατοικία παρουσιάζουν αυξημένη χρήση Ι.Χ. ενώ αντίθετα οι περιοχές με εμπορική δραστηριότητα αυξημένη μετακίνηση με τα πόδια. Σύμφωνα τα παραπάνω, δημιουργήθηκαν περιφερειακές προσβάσεις σε ιδιωτικά ΙΧ που να εξυπηρετούν οικοδομικά τετράγωνα με οικιστική χρήση, εσωτερικά των οποίων προωθείται η πεζοδρόμηση (τύπου Woonerf).

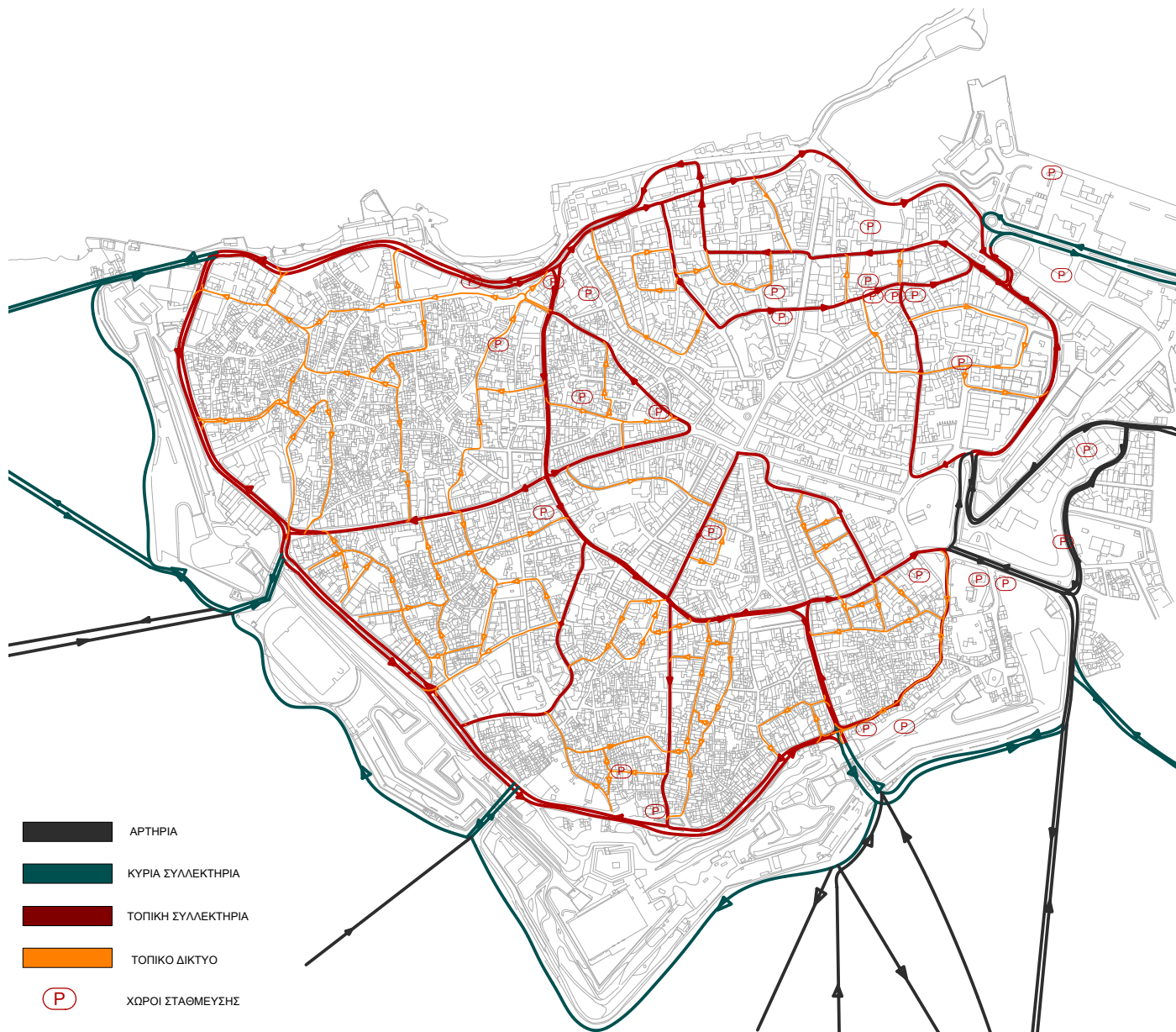
Η επιτυχία των παραπάνω μελετών συμπεριλαμβανόμενη και αυτή που σχεδιάστηκε στο πλαίσιο αυτής της μελέτης, προϋποθέτει την επίλυση του προβλήματος της στάθμευσης οχημάτων στην κεντρική περιοχή, φαινόμενο που εκτός από την μη ασφαλή μετακίνηση των πεζών που δημιουργεί, καθιστά αδύνατη την σωστή λειτουργία των οδών καθώς μεταβάλλει την διατομή του με αποτέλεσμα την δημιουργία κυκλοφοριακής συμφόρησης. Προτεινόμενες λύσεις στο παραπάνω αποτελεί αφενός η δημιουργία χώρων ελεγχόμενης στάθμευσης σε επιλεγμένα σημεία βάσει της πρόσβασης ΙΧ και της χρήσης της περιοχής καθώς η μείωση των παρά οδών θέσεων. Τα παραπάνω μέτρα θα παρουσιάζουν ελαστικότητα όσον αφορά τους κατοίκους των εν λόγω περιοχών.



Χάρτης 9 : Διαδρομές αστικών λεωφορείων (mini bus)
 (<https://www.cretalive.gr/crete/ayta-einai-ta-dromologia-ton-mini-bus-sto-hrakleio>)
 ΚΛΙΜΑΚΑ 1/10000

Επιπλέον, όπως έχει επισημανθεί και από όλες τις μελέτες που αναφέρθηκαν σημαντική είναι η ενίσχυση των κόμβων μετεπιβιβάσεων (Μπούρα 2016: 33) από ιδιωτικών Ι.Χ. σε μέσα δημόσιας συγκοινωνίας, συνιστώσα η οποία προϋποθέτει την αναδιάρθρωση της τελευταίας. Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι ο κύριος σχεδιαστικός άξονας της προτεινόμενης κυκλοφοριακής μελέτης ακολουθεί την άποψη του Αθανάσιου Αραβαντίνου (Αραβαντίνος, 2007) κατά την οποία «το σύστημα μεταφορών πρέπει να στηρίζεται στη δημόσια συγκοινωνία, το ποδήλατο, το περπάτημα και τους φιλικούς με το περιβάλλον τρόπους. Τα υπόλοιπα μέσα πρέπει να λειτουργούν συμπληρωματικά εκεί όπου τα πρώτα υστερούν».

Κατά συνέπεια, η πρότασή μας ενσωματώνει τις διαδρομές αστικών λεωφορείων (mini bus) οι οποίες τέθηκαν σε λειτουργία από τις 8/01/2018, προτείνοντας μία επιπλέον στάση στην ένωση των οδών 1821 και Δικαιοσύνης η οποία θα εξασφαλίζει πρόσβαση στο κέντρο της πόλης χωρίς την χρήση Ι.Χ.



Επομένως, η προτεινόμενη κυκλοφοριακή μελέτη με στόχο την κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση του παραλιακού μετώπου διατηρεί αφενός την περιφερειακή κίνηση οχημάτων που εξυπηρετεί την λειτουργία των 'mini bus' αλλά προτείνει ζεύγη μονοδρομήσεων με χρήση βρόγχων κυκλικής πορείας εσωτερικά της κεντρικής περιοχής με στοχευμένες όμως προσβάσεις σε κατοικημένες περιοχές. Ενθαρρύνεται η πεζοδρόμηση και η δημιουργία ποδηλατοδρόμων στο παραλιακό μέτωπο και εσωτερικά της παλιάς πόλης, μέτρα τα οποία με την σειρά τους ενισχύουν την λογική της μετεπιβίβασης και της χρήσης εναλλακτικών του ιδιωτικού Ι.Χ. μέσων μεταφοράς. Όσον αφορά το πρόβλημα στάθμευσης οχημάτων που παρουσιάζει το κέντρο του Νομού Ηρακλείου, προτείνεται η απαγόρευση της παρά των οδών στάθμευσης, ειδικά στις οδούς που προορίζονται για την διέλευση Ι.Χ. και λεωφορείων.

Η επιτυχία των παραπάνω μέτρων θα έχει ως αποτέλεσμα την μείωση εισροής Ι.Χ. στο κέντρο του Ηρακλείου και κατά συνέπεια την μείωση ανάγκης για χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων, καθιστώντας την υφιστάμενη κατάσταση πρόβλεψης στάθμευσης αυτοκινήτων πιο λειτουργική.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η σημερινή κατάσταση του παραλιακού μετώπου του Ηρακλείου στερεί στον επισκέπτη και κάτοικο την ομαλή κυκλοφορία όπως και την αντίληψη του πολιτισμού και της ιστορίας της περιοχής. Η σύνδεση της πόλης με την θάλασσα έχει χαθεί καθώς το λιμάνι πλέον δεν αποτελεί σημείο άφιξης αλλά μετακίνησης με κυρίαρχο πρωταγωνιστή την παραλιακή λεωφόρο. Η μη ενσωμάτωση μνημείων στις σύγχρονες επεμβάσεις είναι εμφανής στην έλλειψη υποδομών πρόσβασης σε αυτά καθώς επίσης η νέα μορφολογία του παλαιού λιμένα δεν επιτρέπει την ανάγνωσή του ως χώρο πρόσβασης στην θάλασσα, ταυτότητα που κατεχοχήν κατείχε.

Η κυκλοφοριακή μελέτη στο πλαίσιο της παρούσας εργασίας αναθεωρεί τον υφιστάμενο χαρακτήρα του οδικού δικτύου στο εν λόγω σημείο της πόλης του Ηρακλείου, ο οποίος εξυπηρετεί την ανάγνωση της πόλης του Ηρακλείου αποκλειστικά ως αστικό κέντρο και επιχειρεί την ανάδειξη και ενσωμάτωση της ιστορικότητας και του πολιτισμού της περιοχής καθιστώντας τον πεζό ως πρωταγωνιστή. Οι βασικές αρχές που ακολουθεί είναι πολιτική μονοδρομήσεων και η στοχευμένη διαμπερής κυκλοφορία μέσω βρόγχων κυκλικής πορείας στην Παλιά πόλη του Ηρακλείου με ταυτόχρονη αναδιάρθρωση των μέσων μαζικής μεταφοράς, ανάπτυξη υποδομών για κυκλοφορία με ποδήλατο και πεζοδρόμηση.



34. Το λιμάνι και η σχέση του με την θάλασσα ,(Λιμάνι Ηρακλείου 1920 ,Σπυριδάκης 2012:16)

Β' ΜΕΡΟΣ

Η αρχιτεκτονική μπορεί να εκλαμβάνεται ως μετάφραση των δεδομένων του εκάστοτε χώρου, η οποία ως πρόταση μεταφέρεται στο επίπεδο της σχεδιαστικής μετεγγραφής του «πολυφωνικού παρελθόντος». Για το λιμάνι του Χάνδακα ο σχεδιασμός στηρίζεται στο παλίμψηστο της ιστορίας του, το οποίο αποδομείται σε χρονικές στιγμές και κατ' αναλογία σε υποενότητες του δεδομένου χώρου. Αντιλαμβάνεται « την πόλη ως ένα ιστορικό συνεχές, ένα συγχρονικό παλίμψηστο », ένα « αποτέλεσμα χρονικών συσσωρεύσεων στον χώρο , μια διαδοχική συνύπαρξη παρεμβάσεων» ξορκίζοντας την χρονική «γραμμική ανάπτυξη» του μοντερνισμού¹ . Επομένως κατανοούμε την πόλη ως φορέα συνιστώσων και προεκτάσεων του παρελθόντος που συνυπάρχουν στο εκάστοτε σήμερα και οδηγούν τον σχεδιασμό σε φορέα ίχνων της ιστορίας ,με στόχο την αφήγηση και ισόρροπη ενσωμάτωση του παρελθόντος στο παρόν.

Στην κατανόηση και ανάδυση του πνεύματος του τόπου , οι Deleuze-Guattari αναφέρουν ότι «δεν υπάρχει προαποφασισμένο νόημα που πρέπει η ιστορία να ενσαρκώσει , αλλά έργα και πράξεις , μια γένεση νοήματος, συμβάντα με τα οποία διασταυρώνονται οι έννοιες» (Δ. Χατζησάββα 2009: 309). Ακολουθώντας το παραπάνω, στο πλαίσιο ανάλυσης ,δεν αναζητείται μία αρχέτυπη μνήμη, μία πρωταρχική «ουσία»² .Η επιβολή ταυτότητας στην ανάγνωση της ιστορίας επιτρέπει την ανακάλυψη των ιδιομορφιών που χαρακτηρίζουν ένα τόπο, αυτές τις ιδιομορφίες που κρύβουν μέσα τους όλα τα πρόσωπα που χαρακτήρισαν τον λιμένα του Ηρακλείου ως αντανάκλαση της κοινωνίας, αποτελώντας σημαντικό φορέα συλλογικής μνήμης. « Η ενικότητα ενός τόπου σημειώνεται μέσα από συνεχή περάσματα, μεταβάσεις και συνδέσεις σε ασυνεχή συμβάντα σημασίας όπου η ταυτότητα καθυστερεί» (Cache 1995 στο Δ. Χατζησάββα 2009: 382).Η συλλογική μνήμη λοιπόν είναι η εσωτερική δύναμη που αργά, σε επόμενες στιγμές αποδίδει χαρακτήρα και ταυτότητα στους τόπους.

Η μορφολογική ανάλυση της περιοχής μελέτης ή ορθότερα η μεταβολή αυτής αποτελεί κύριο άξονα της κατανόησης του τόπου και της ιστορίας της καθώς αποτελεί την υλική μετάφραση της συλλογικής μνήμης της εκάστοτε πολιτισμικής συνθήκης που φιλοξένησε το λιμάνι. Επομένως, έχοντας την μορφολογία του κόλπου ως εφελτήριο και συνθετικό εργαλείο τα ίχνη τα οποία αποτυπώνουν την σχέση που ο άνθρωπος

συγκροτεί με το περιβάλλον του , επιχειρείται η σύσταση του ζητούμενου αφηγηματικού ιστού σχέσεων ο οποίος προκύπτει από την μετεγγραφή στοιχείων που προϋπήρχαν, σε κάτι νέο .

Συγκεκριμένα, απομονώνονται οι εκάστοτε ιστορικές κυκλοφορίες και συσχετισμοί, τα ίχνη που αποτελούν αποτέλεσμα ιστορικής επέμβασης στον χώρο, και μετεγγράφονται εκ νέου δημιουργώντας νέα συμβάντα και χωρικές σχέσεις. Τοποθετώντας την ανθρώπινη δραστηριότητα και κίνηση στο κέντρο της σύνθεσης ,ο επισκέπτης μέσω της διαδρομής , της «αναστοχαστικής περιπλάνησης» κατά τον Μπένγιαμιν ,βιώνει πλέον τον χώρο ως ενιαίο ιστορικό σύνολο.

Στο παραπάνω πλαίσιο της ανάλυσης της μορφολογίας του λιμένα, επιστρέψαμε στις επίσημες περιοδολογήσεις για να μπορέσουμε να κατανοήσουμε τα στάδια αλλαγής της φυσιογνωμίας του. Οι χρονικές περίοδοι που επιλέγονται είναι η Β' Βυζαντινή, η Ενετική στα 1507 και 1615 και η Οθωμανική, καθώς κρίνονται ως σημεία καμπής στην μορφολογία του λιμένα. Στόχο όπως προαναφέραμε δεν αποτελεί η ιστορική προτεραιότητα αλλά η δημιουργία ισάξιων εικόνων που περιγράφονται από χρονική ασυνέχεια , αποσπασματικότητα και αλληλεπίθεση. Ακολουθώντας τη λογική της «υπέρθεσης»³ προκύπτει μία διαστρωμάτωση διαφορετικών χρονικών φάσεων με άξονα την μεταβολή της πρόσβασης στον κόλπο, η οποία καταλήγει σε ένα παλίμψηστο χαράξεων , καμβά για τη δημιουργία νέων χώρων και χρήσεων προσαρμοσμένων στις σύγχρονες ανάγκες της περιοχής. Παρόλο που η κάθε χάραξη μεμονωμένα χαρακτηρίζεται από το γραμμικό συνεχές, το τελικό αποτέλεσμα της μελέτης τις ενσωματώνει όλες, προσδοκώντας στην ανάδυση του πολύπλευρου παρελθόντος του λιμένα.

Σχεδιαστικές συνιστώσες της μελέτης αποτελούν οι ιστορικές αντανάκλασεις μέσα από ένα σύστημα σημείων που διαγράφει την καμπύλη τροχιά του κόλπου και που διαβάζεται στο σύνολό του . Η αρχιτεκτονική αποδεσμεύεται από την ορθολογιστική της υπόσταση και οδηγείται σε περισσότερο αφηγηματικές κατευθύνσεις , αποτελώντας δηλαδή αφηγηματικές δομές που συνδέονται με το παρελθόν και την μνήμη ως τμήματα ενός μεταγραφόμενου ιστορικού ίχνους.

Ο όγκος, η σκιά και το υλικό κατασκευής χρησιμοποιούνται ως σχεδιαστικά μέσα. Η σκιά θυμίζει σκαρί πλοίου, ο όγκος συνδέει χρονικά ασύνδετες δομές του παρελθόντος και το εμφανές μπετόν με την ιδιαίτερη υφή του μιμείται την αίσθηση αρμού κρατώντας όμως ακέραια την έννοια του σύγχρονου.

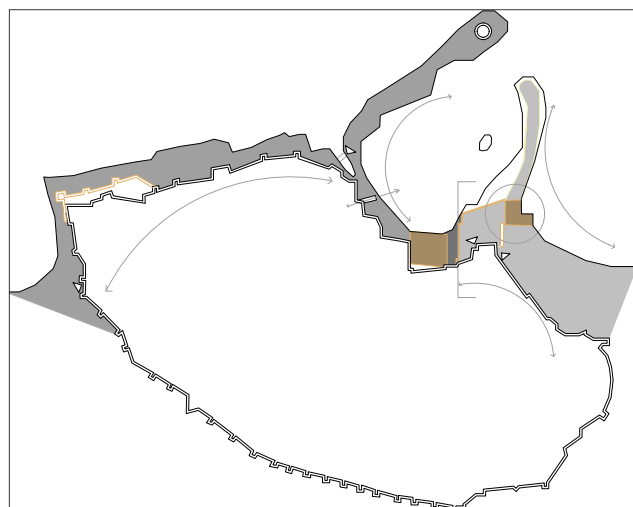
Σύμφωνα τα παραπάνω συμπεραίνουμε ότι η παρούσα αρχιτεκτονική μελέτη αποφεύγει την έννοια του συμβολισμού και κυνηγάει την ουσία της μνήμης ως αποτέλεσμα σχέσεων, υλικών, ανάγλυφου και διαδρομών, αναγνωρίζοντας ότι η σχέση μνήμης και ιστορίας φανερώνεται μέσω της ενικότητας της χρονικής στιγμής, της ιδιομορφίας της και της ασυνέχειάς της. Με συνθετικό εργαλείο το ιστορικό ίχνος, την αναφορά και την αλληλεπίθεση, δημιουργούνται «ενδιάμεσες καταστάσεις», «κατώφλια», που στόχο έχουν την σύνθεση εικόνων με αναφορά το λιμάνι οχυρό, το λιμάνι δίκτυο, το λιμάνι ναύσταθμος, το βιωμένο λιμάνι.

-
1. Alan Colquhoun αναφερόμενος στην μετατόπιση της αντίληψης για τον χώρο από την μοντερνιστική στην μεταμοντέρνα περίοδο (Δ. Χατζησάββα 2009: 152).
 2. Ο Martin Heidegger, φαινομενολογικής αντίληψη της αρχιτεκτονικής (Δ. Χατζησάββα 2009: 95).
 3. Διαγραμματική τεχνική. Παράδειγμα αποτελεί η μελέτη Cannaregio Town square στη Βενετία της Ιταλίας από τον Peter Eisenman 1978-1979, (Δ. Χατζησάββα 2009: 214-215)

7.1 ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ ΙΣΤΟΡΙΚΩΝ ΙΧΝΩΝ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ



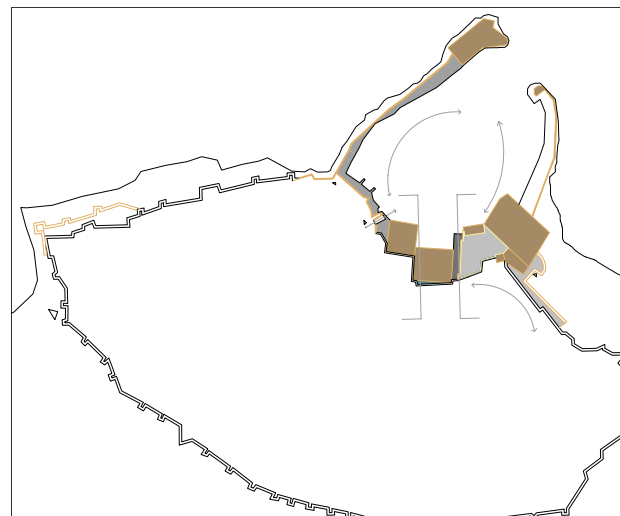
Β' Βυζαντινή περίοδος



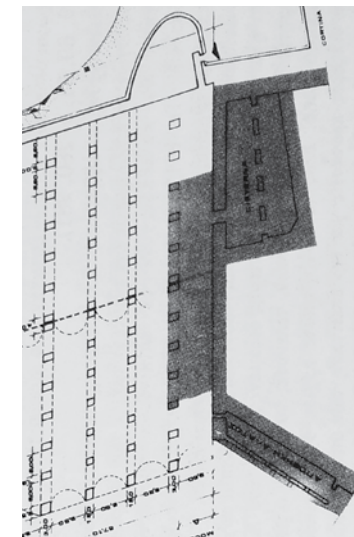
Ενετική περίοδος στα 1507

Παρατηρούμε τρεις διαδρομές, η μία στην νοτιοδυτική πλευρά περιμετρικά του φρουρίου της οποίας η σύνδεση με τον δυτικό μόλο επιτυγχάνεται με γέφυρα. Η δεύτερη διαδρομή βρίσκεται στο πάνω μέρος βραχώνδους επιφάνειας του εδάφους, η οποία συνδέεται με την πόλη μέσω πύλης. Η Τρίτη διαδρομή βρίσκεται στο Ανατολικό μέρος του λιμανιού και εξελίσσεται στην επιφάνεια του μόλου όπως και με την επιφάνεια ανατολικά του κόλπου.

Παρατηρούμε τρεις διαδρομές, η μία στην νοτιοδυτική πλευρά περιμετρικά του φρουρίου, της οποίας η σύνδεση με τον δυτικό μόλο, επιτυγχάνεται με γέφυρα. (Όμοια με Β' Βυζαντινή) Σε αυτήν την περίοδο εμφανίζεται η σκάλα, η οποία αποτελεί την σύνδεση πόλης και λιμένα, στην απόληξη της Ruga Magistra (σημερινή 25η Αυγούστου). Τα νεώρια Antichi αποτελούν πλέον το όριο τέλους της νοτιοδυτικής διαδρομής. Η επόμενη διαδρομή βρίσκεται στο Ανατολικό μέρος του λιμένα και εξελίσσεται στην επιφάνεια του μόλου. Η επικοινωνία ανατολικού μόλου και πόλης πιθανών εξασφαλιζόταν μέσω του οχυρού στο νοτιοανατολικό άκρο του κόλπου.



Ενετική περίοδος στα 1615

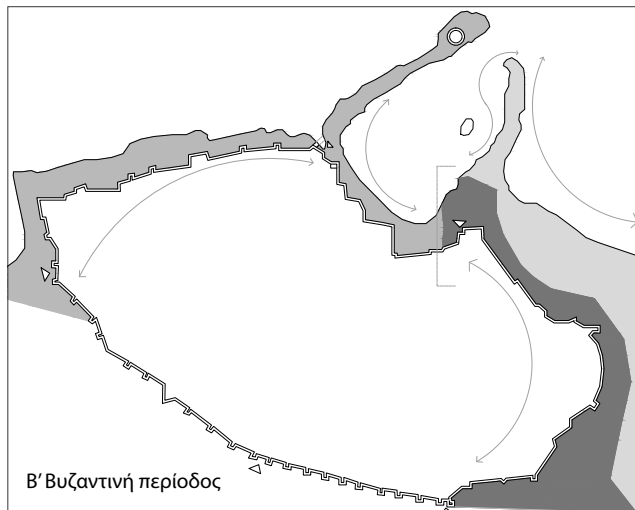


Σχέδιο 1: Λιμένας του Χάνδακα, 2η δεκαετία του 17ου αιώνα (Τζομπανάκη Χ. 2000)

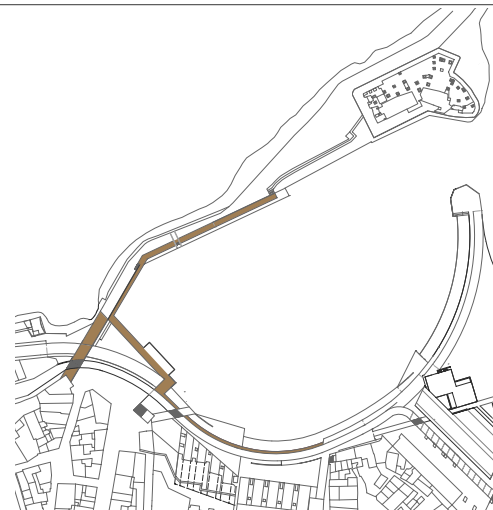
Η Δυτική διαδρομή σε αυτήν την περίοδο περιγράφεται πλέον από την νέα διάβαση που λειτουργούσε ως επέκταση του μόλου. Η πύλη του μόλου διευρύνεται προς το εσωτερικό της πόλης και η λωρίδα θάλασσας επιχωματώνεται (Τζομπανάκη Χ. 1997 : 46). Το όριο της διαδρομής παραμένουν τα νεώρια Antichi.

Η ανατολική διαδρομή του λιμένα εξελίσσεται στην επιφάνεια του μόλου ο οποίος συνδέεται πλέον με την αποθήκη άλατος και τα νεώρια Nuovi- Nuovissimi.

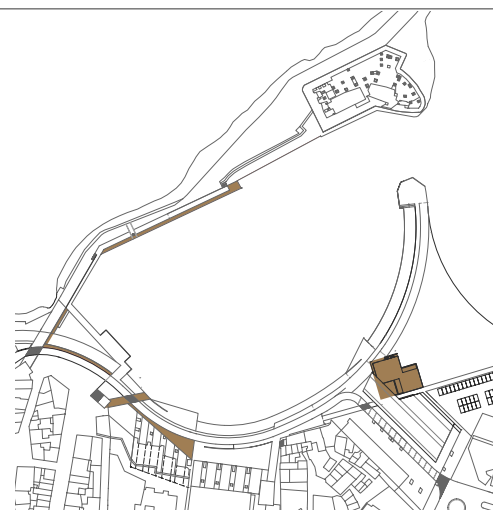
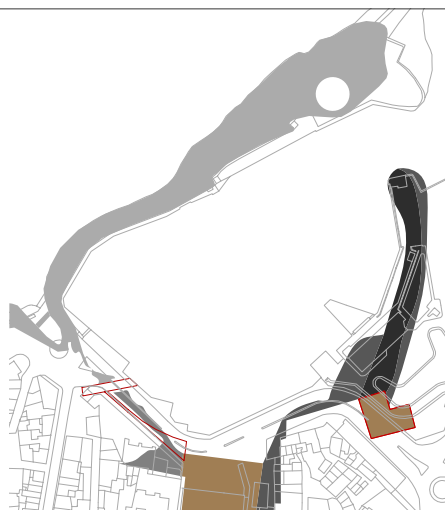
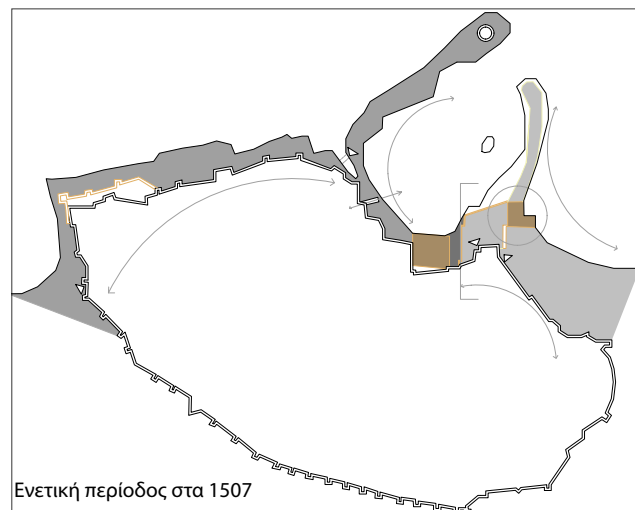
ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΙΧΝΟΣ


ΑΛΛΕΠΙΘΕΣΗ ΙΣΤΟΡΙΚΟΥ ΙΧΝΟΥΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ
ΜΕ ΤΟ ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΑΠΟΤΥΠΩΜΑ ΤΗΣ
ΠΡΟΚΥΜΑΙΑΣ


ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΠΟΡΕΙΑ



Η προτεινόμενη πορεία έχει αναφορά την γέφυρα μέσω της οποίας επικοινωνούσε η πόλη με τον δυτικό μόλο και επιλέγει τμήμα της να περιγράφεται από το σχηματικό ίχνος της παραπάνω. Στην μελέτη το βόρειο τμήμα του εν λόγω ίχνους, μετεγγράφεται ως διάβαση, ενώ το νότιο περιγράφεται από υψομετρική διαφορά από ανατολικά ως αποτέλεσμα της αλλαγής επιπέδου βόρεια της πλατείας 18 Άγγλων. Επιπλέον σε ενιαίο επίπεδο διαγράφεται πορεία η οποία μιμείται την ενιαία κυκλοφορία που πραγματοποιούνταν στο νοτιοδυτικό τμήμα του κόλπου και διακοπτόταν από την τότε γεωμορφολογία του.

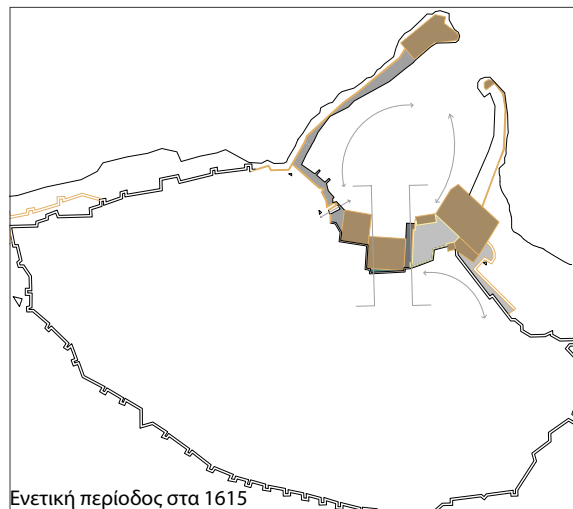


Η προτεινόμενη πορεία σε ενιαίο επίπεδο ακολουθεί σχηματικά το ίχνος της τότε νοτιοδυτικής κυκλοφορίας η οποία διακοπτόταν από τα Arsenali Antichi. Επιπλέον, εισάγεται το ίχνος της σκάλας, υπεύθυνη για την σύνδεση της πύλης των νευρίων και της στάθμης της θάλασσας, ως διάβαση καθώς και ο όγκος του οχυρού το οποίο υπήρξε υπεύθυνο για την επικοινωνία της πόλης με τον ανατολικό μόλο την εν λόγω περίοδο.

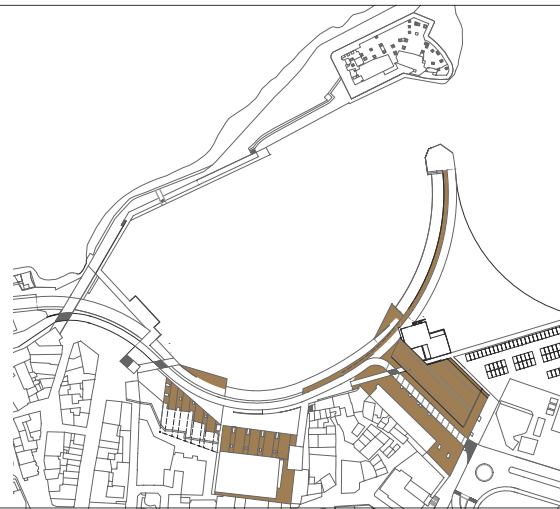
ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΙΧΝΟΣ

ΑΛΛΕΠΙΘΕΣΗ ΙΣΤΟΡΙΚΟΥ ΙΧΝΟΥΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΜΕ ΤΟ ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΑΠΟΤΥΠΩΜΑ ΤΗΣ ΠΡΟΚΥΜΙΑΣ

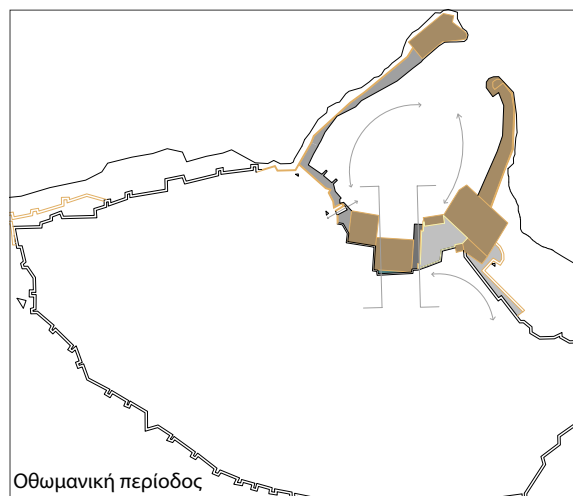
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΠΟΡΕΙΑ



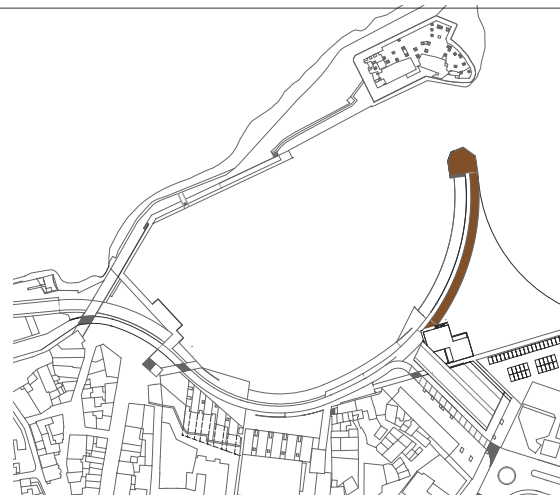
Ενετική περίοδος στα 1615



Από αυτήν την ιστορική περίοδο, η επέμβαση με αναφορά τα υφιστάμενα μνημεία, αναδύει το ιστορικό ίχνος των νεωρίων Anticchi, Vecchi και Nuovi-Nuovissimi, καθώς και τμήμα του όγκου των νεωρίων Nuovi-Nuovissimi. Επιπλέον διαγράφεται πορεία η οποία ακολουθεί σχηματικά το ίχνος της τότε βορειανατολικής κυκλοφορίας του κόλπου που πραγματοποιούνταν μέσω της αποθήκης άλατος και των Arsenalli Nuovi.



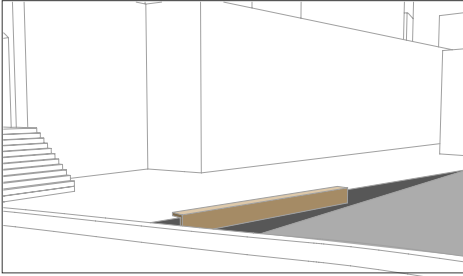
Οθωμανική περίοδος



Η προτεινόμενη πορεία αυτής της περιόδου ακολουθεί το ίχνος του Μικρού Κούλε και επαναφέρει την υπερύψωση επιπέδου κίνησης που είχαν εισάγει οι Οθωμανοί στην φυσιογνωμία του κόλπου

ΥΔΑΤΙΝΑ ΟΡΙΑ

Τμήματα της επέμβασης τα οποία στην ιστορία του κόλπου φιλοξένησαν θάλασσα, διαφοροποιούνται με ελαφριά αλλαγή επιπέδου με στόχο την ανάδυση της μνήμης του νερού.



ΑΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ :

Επίστρωση ξύλου για την διμόρφωση καθίσματος



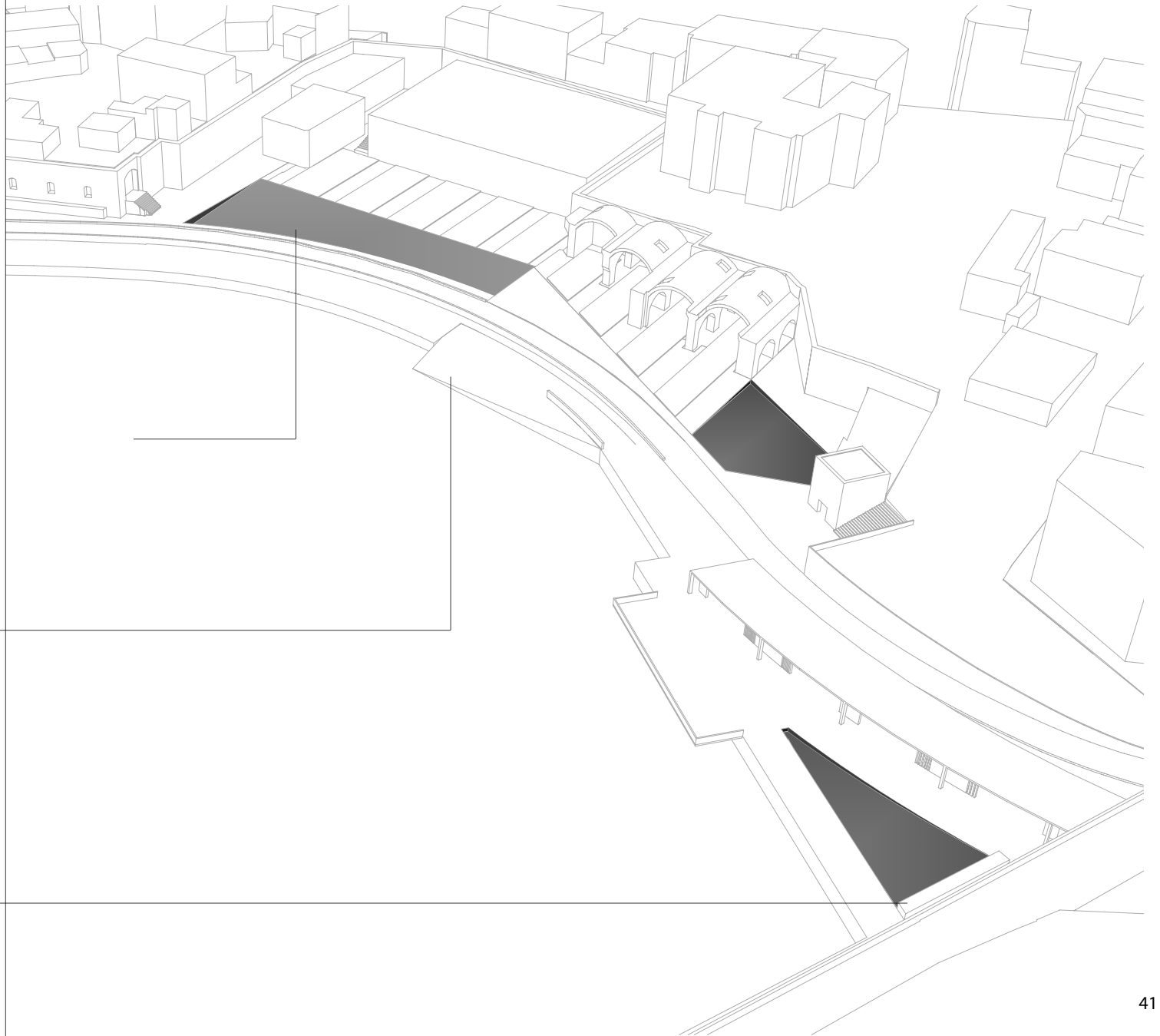
1.

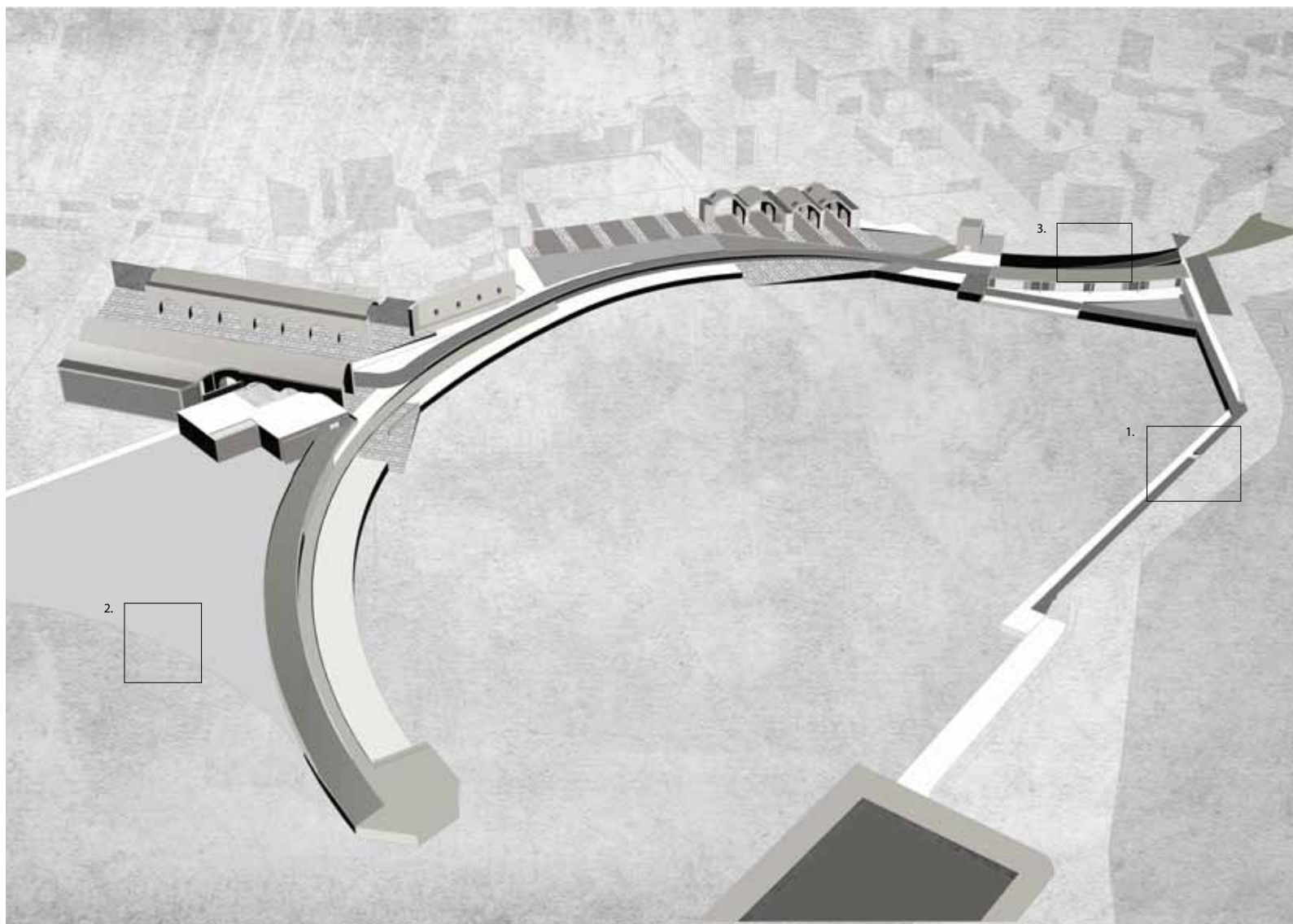
1. CHONGAE CANAL RESTORATION
PROJECT- Milkyoung Kim



2.

2. REDEVELOPMENT OF FERDINANDO
SAVOIA SQUARE - CLAB Architettura,
Federico Signorelli





“Κατά την τελευταία περίοδο της πολιορκίας της πόλης από τους Τούρκους οι πολιορκούμενοι κάνουν μία τομή στη μέση περίπου του δυτικού μόλου, ώστε να έχουν την δυνατότητα τα μικρά πλοία να μπαίνουν και να βγαίνουν με ασφάλεια , αφού η κανονική είσοδος του λιμανιού εβάλετο από τα εχθρικά πυρά που υπήρχαν στην περιοχή της Τρυπητής”. (Τζομπανάκη Χ. 2000 :619 |Φ. Έκθεση μουσείου Φυσικής ιστορίας- vincenzo Maria Coronelli, Χάνδακας 1696)

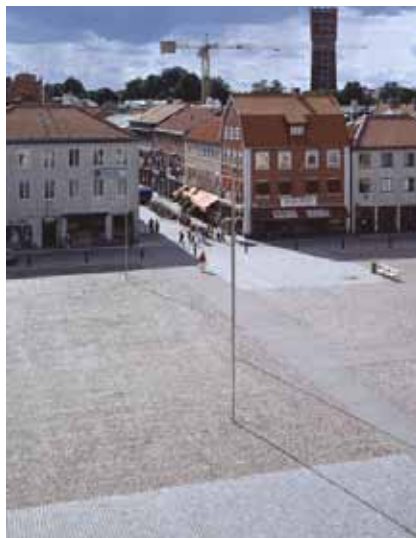


Αμμουδιά ανατολικά του Μικρού Κούλε, 1936 Φ. Συλλογή Γιάννης Περδικογιάννης. (www.pinterest.co.uk)



Απεικόνιση εκτέλεσης για την δολοφονία Άγγλων στρατιωτών στις 25 Αυγούστου 1898 (La Domenica del Corriere)

8.1 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ



www.carusostjohn.com



Stortorget – Caruso St John, 1999 -2003

Η πρόταση εμπεριείχε την καθαίρεση των υφιστάμενων δρόμων και πεζοδρομίων και την δημιουργία νέων ενιαίων επιφανειών με χρήση ανακυκλωμένων πλακών γρανίτη της περιοχής. Στις πορείες πεζών και στις περιοχές υπαίθριων εκδηλώσεων επιλέχθηκαν λείες επιφάνειες με την χρήση βοτσαλόπλακας και ορθοκανονικής πλακόστρωσης γρανίτη αντίστοιχα.



<http://www.landezine.com>



Redevelopment of Ferdinando Savoia Square

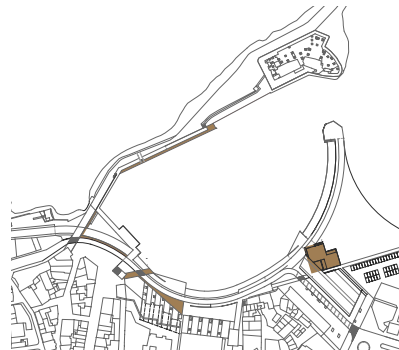
Η πρόταση εισάγει το ίχνος της αποβάθρας του 1614 με την χρήση πλακόστρωσης λίθου για να φιλοξενήσει χώρο στάθμευσης. Το όριο του ίχνους σηματοδοτείται με την χρήση πυριγενούς πετρώματος το οποίο εξελίσσεται από μοτίβο στο έδαφος, σε κάθισμα, σε κιγκλίδωμα για να καταλήξει ξανά στο έδαφος και να ενσωματωθεί στην νέα χάραξη πεζοδρόμησης. Οι υπαίθριοι χώροι επιστρώνονται με χρήση λευκού ασβεστόλιθου, pietra della Lessinia όπου ανάλογα με την χρήση, διαφοροποιούνται σε γεωμετρία πλακόστρωσης και ύψος. Το ιστορικό ίχνος νερού αναδύεται με την χρήση πορφυρίτη σε ποικίλες επίσης τυπολογίες χάραξης ανάλογα την χρήση και καταλήγει μέσω διαβάθμισης επιπέδου στην στάθμη του ποταμού όπου και ανακτά την χαμένη σχέση της περιοχής με το νερό.

Υλικό επίστρωσης

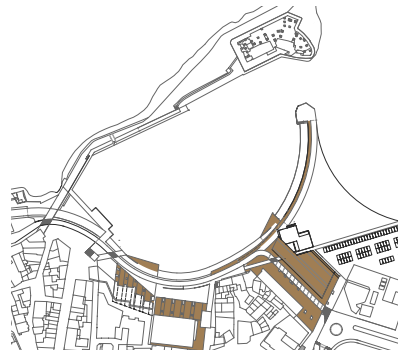
Βοτσαλόπλακα |Βότσαλο ψιλό
χρώματος λευκό – μπεζ



Βοτσαλόπλακα |Βότσαλο χονδρό
χρώματος λευκό – μπεζ



Λωρίδες ορθοκανονικής
πλακόστρωσης ασβεστόλιθου σε
διάφορα μήκη



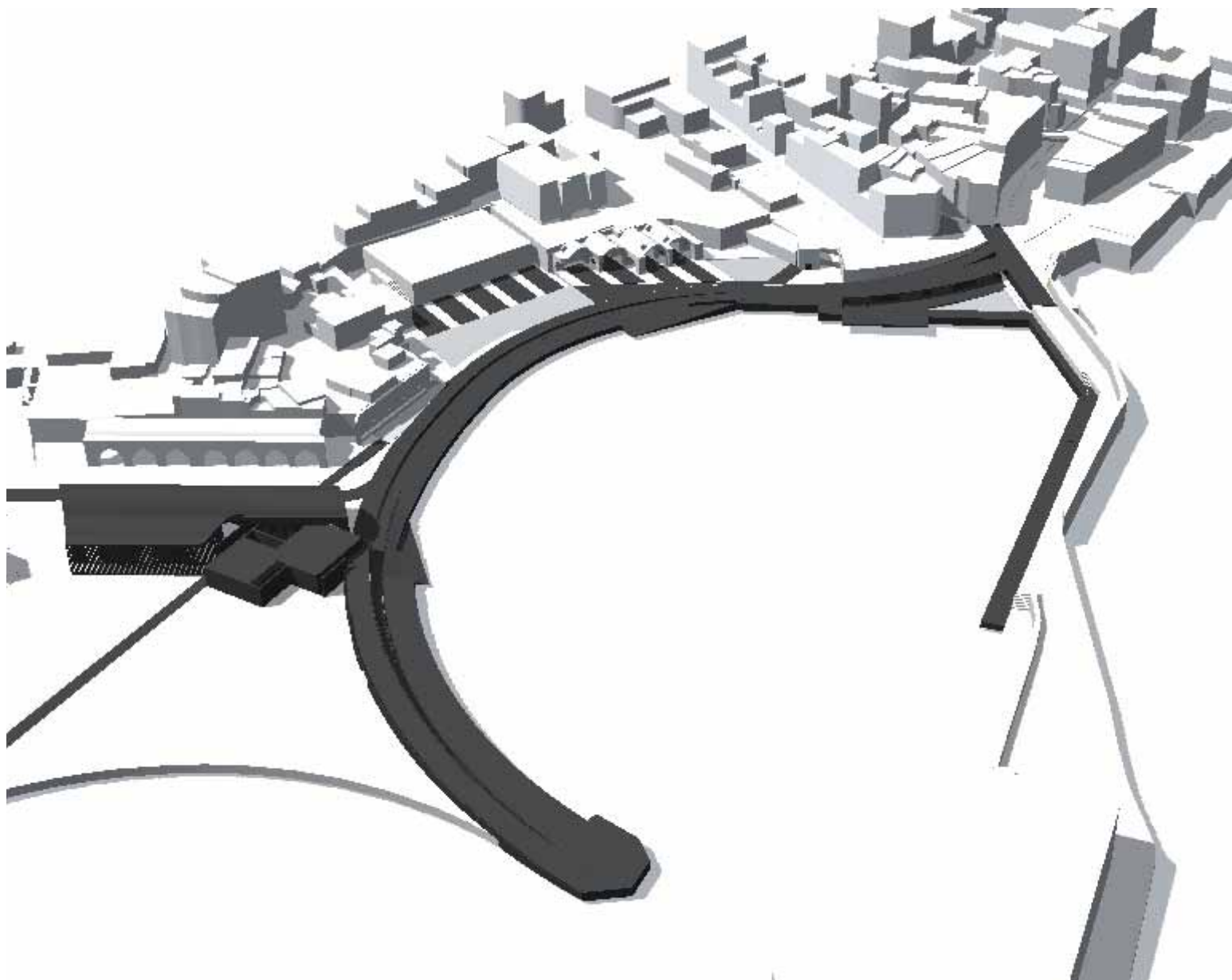
Κυβόλιθος γρανίτη



Τα σημεία επέμβασης τα οποία δεν αποτελούν αποτέλεσμα ιστορικής αναφοράς θα επιστρωθούν με ορθοκανονική πλακόστρωση ασβεστόλιθου.



Η επιλογή των υλικών επίστρωσης είχε ως αναφορά την χρήση και την μορφολογία εδάφους του ιστορικού ίχνους της εκάστοτε περιόδου. Η Β' Βυζαντινή περίοδος όπως και η ενετική περίοδος στα 1507 αντανακλάται με την θύμηση αμμουδιάς με χρήση βοτσαλόπλακας. Τα παραπάνω μετεγγραφόμενα ίχνη διαφοροποιούνται μεταξύ τους με την χρήση διαφορετικού μεγέθους βότσαλου. Το ίχνος των νεωρίων της ενετικής περιόδου στα 1614, επιστρώνεται με ορθοκανονική πλακόστρωση ασβεστόλιθου σε διαφορετικά μήκη με κατεύθυνση χάραξης που υποδηλώνει την σχέση θάλασσας - νεωρίων. Το αποτύπωμα του Μικρού Κούλε επιστρώνεται με κυβόλιθο γρανίτη για να επιτευχθεί η διαφοροποίησή του σε χρώμα και υφή καθώς αποτελεί κομβική στιγμή στην ιστορία του κόλπου. Τα υπόλοιπα σημεία επέμβασης της μελέτης επιστρώνονται με ορθοκανονική πλακόστρωση σιδηρόπετρας ως αναφορά στις σύγχρονες επεμβάσεις του λιμένα τον 20ο αιώνα.



ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η γεωμετρία της μελέτης επεμβαίνει στη σύγχρονη ακτογραμμή, μετεγγράφοντας την πάνω στις χαράξεις των μεταβαλλόμενων ορίων της στο παρελθόν. Επιπλέον, τμήματα της υφιστάμενης προκυμαίας καθαλούνται ώστε να αναδειχθούν τα ίχνη της αρχικής κάτοψης των νεωρίων και η προϊούσα σχέση του ιστορικού δομημένου περιβάλλοντος με τη θάλασσα. Η κλίση όπως και ο χαρακτήρας της λεωφόρου Νεάρχου μεταβάλλεται για να επιτευχθεί στο επίπεδο των υφιστάμενων μνημείων οπτική σύνδεση καθώς και πρόσβαση με την θάλασσα, γεγονός που οδηγεί στην δημιουργία υψομετρικής διαφοράς βόρεια της απόληξης της οδού Μαρτύρων 25ης Αυγούστου. Το απορρέων πλάτωμα ενσωματώνεται με την υφιστάμενη διαμόρφωση της 25ης Αυγούστου και επιτρέπει την ορθότερη χρήση της πλατείας 18 Άγγλων η οποία και λειτουργεί ως σημείο θέασης.

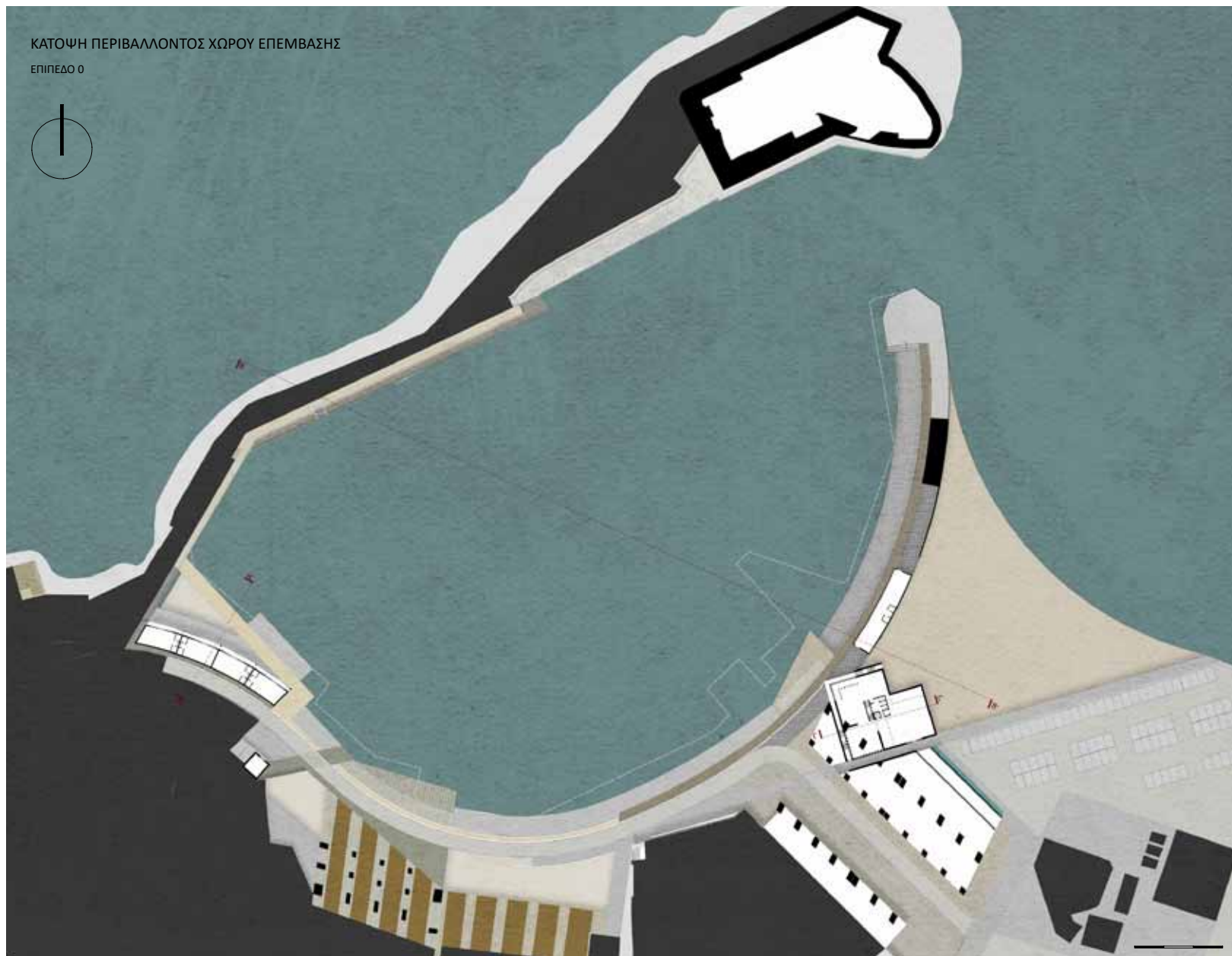
Στην αναδιαμορφωμένη πλέον προκυμαία προτείνονται νέες χρήσεις, διατηρώντας παράλληλα τις υφιστάμενες ιστορικές χρήσεις του ελλιμενισμού μικρών σκαφών και της ιχθυαγοράς, η οποία μεταφέρεται στις νέες προτεινόμενες εγκαταστάσεις νοτιοανατολικά του κόλπου.

9.1 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΑΣ ΧΩΡΟΣ



ΚΑΤΟΨΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΥ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ
ΕΠΙΠΕΔΟ 1

ΚΑΤΟΨΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΥ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ
ΕΠΙΠΕΔΟ 0



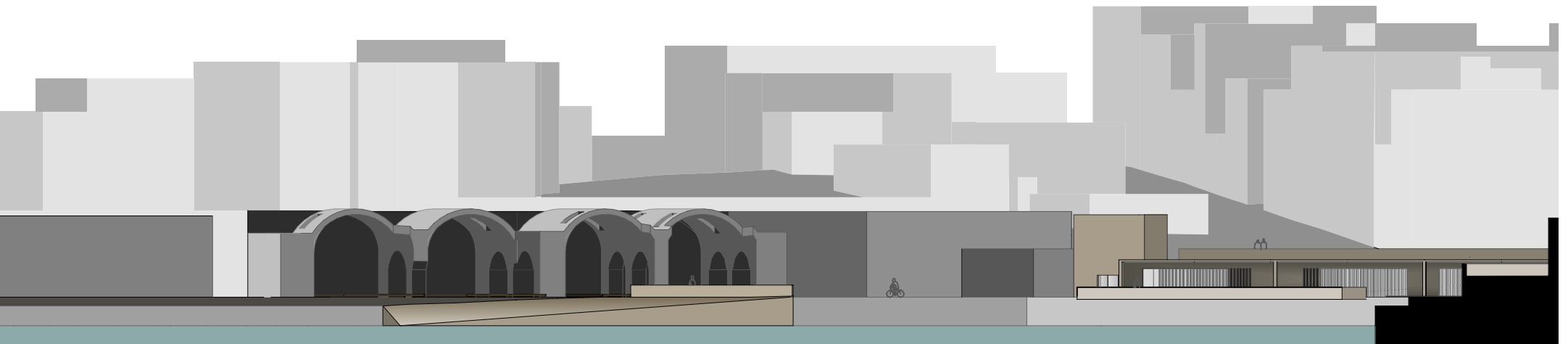


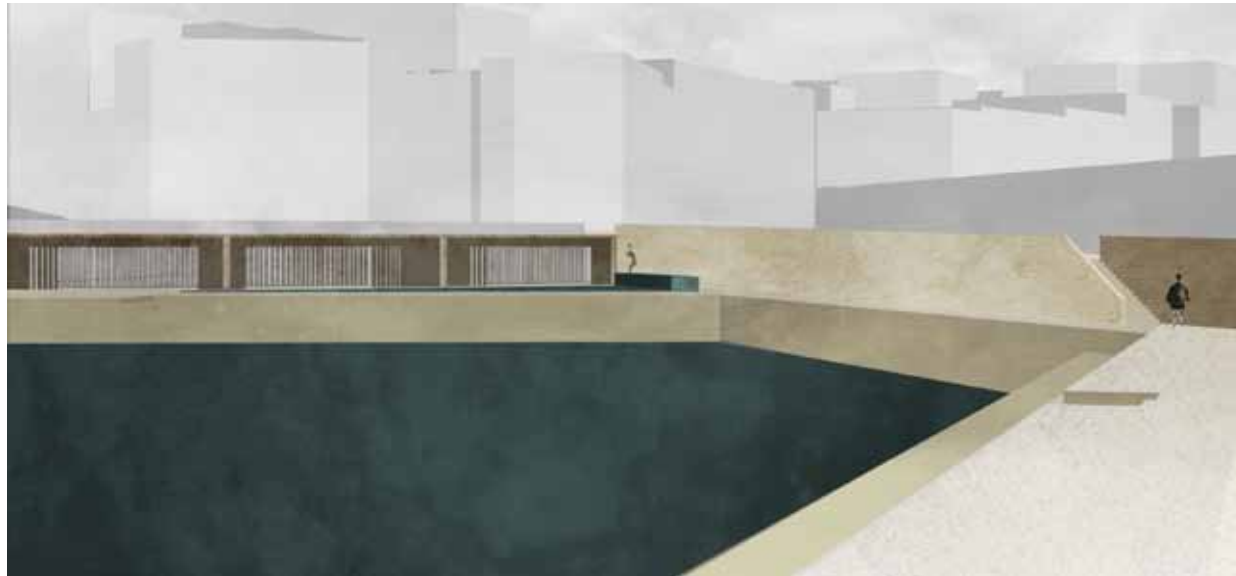


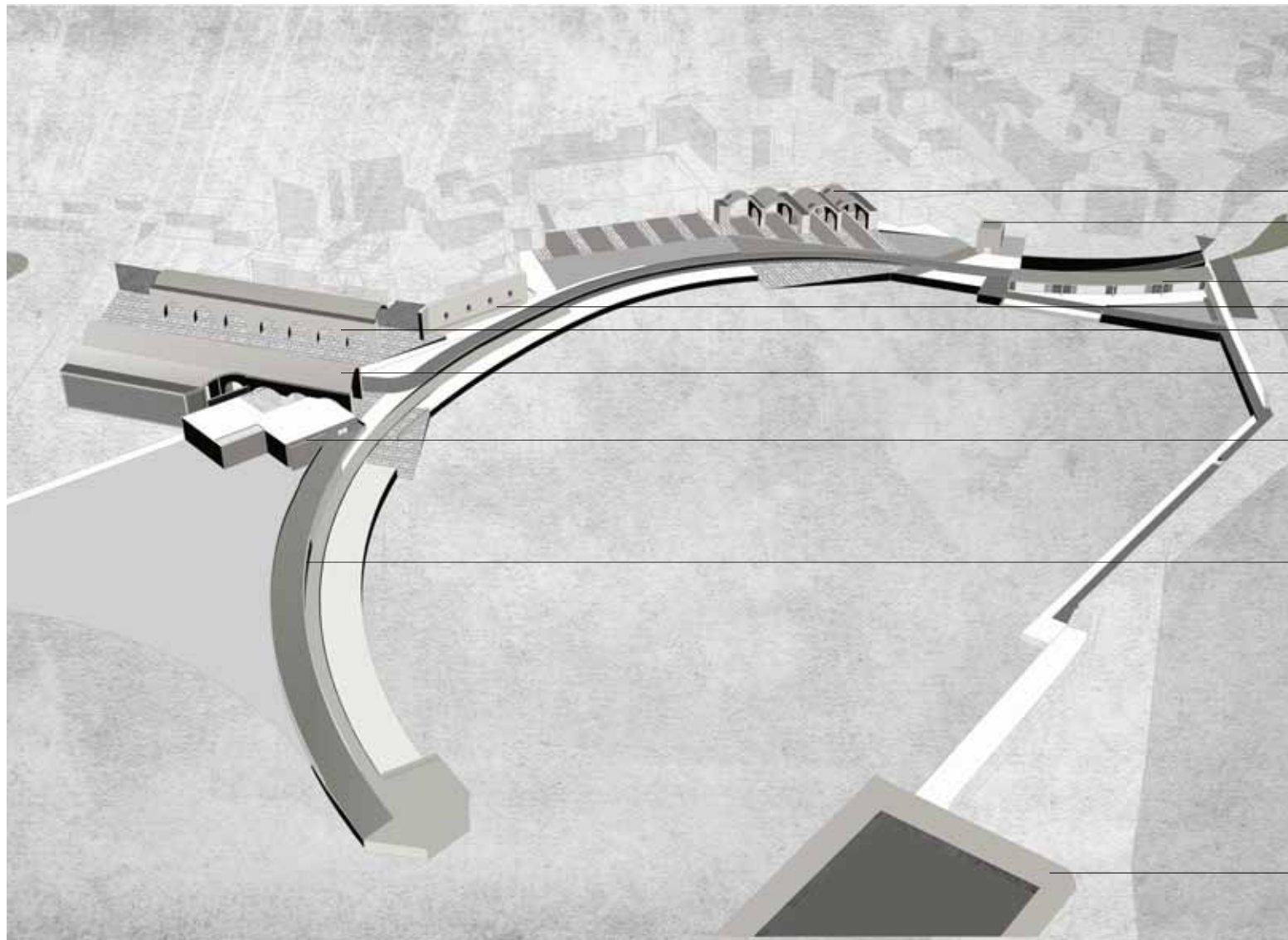


TOMH BB
ΚΛΙΜΑΚΑ 1/500









ARSENALI VECCHI

ANELKYSTHRAΣ

ΧΩΡΟΣ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑΣ

ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ

ΑΠΟΘΗΚΗ ΑΛΑΤΟΣ

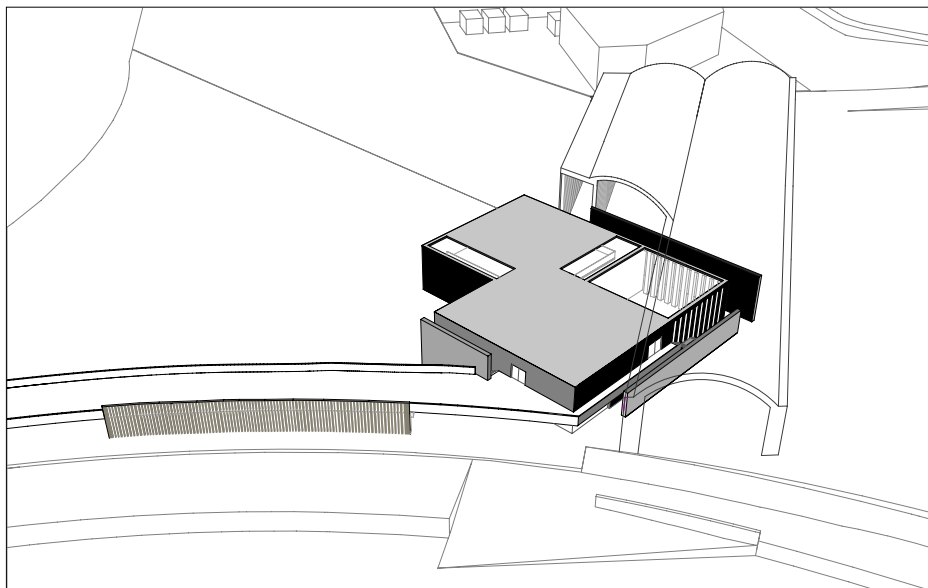
ARSENALI NUOVI-NUONISSIMI

ΥΠΑΙΘΡΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑΣ ΕΚΔΗΛΩΣΕΩΝ

ΤΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ

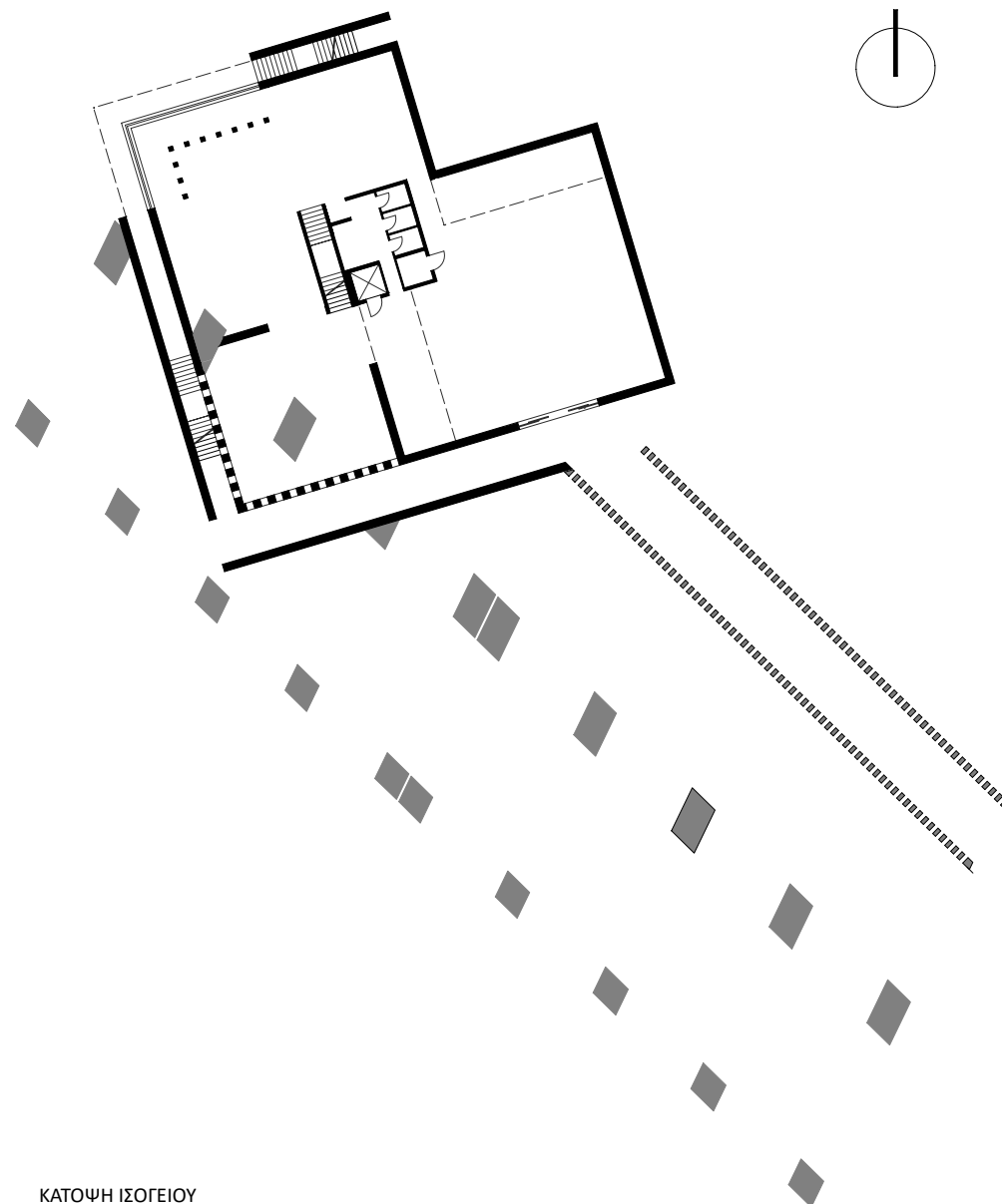
ΡΑΜΠΑ -ΧΩΡΟΣ ΚΑΦΕ

ΕΝΕΤΙΚΟ ΦΡΟΥΡΙΟ - ΚΟΥΛΕΣ



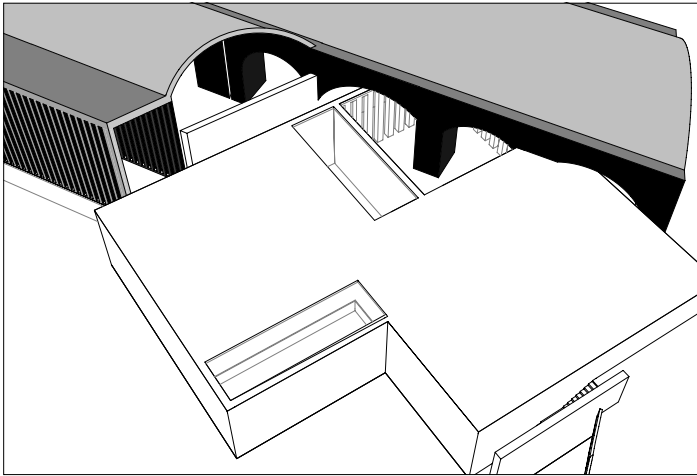
DANTEUM - Giuseppe Terragni

Το προτεινόμενο μουσείο του λιμένα , ογκοπλαστικά ακολουθεί σχηματικά την δομή του οχυρού που φιλοξενούνταν στην περιοχή τον 15ο αιώνα. Στις όψεις επιλέγεται μικρός αριθμός ανοιγμάτων, γεγονός που εξυπηρετεί την χρήση του κτιρίου ως μουσείο καθώς ταυτόχρονα αρχιτεκτονικά μιμείται τον αποκλεισμό ενός οχυρού . Η θέση του παραμένει κομβική συνδέοντάς το με την προτεινόμενη ράμπα η οποία ακολουθεί περιμετρικά το ίχνος του μικρού κούλε , αναπαράγοντας την ιστορική κυκλοφορία της εν λόγω περιόδου. Η θεματολογία των εκθεμάτων του μουσείου εστιάζει στην ανάδειξη της βιογραφίας του σύνθετου παρελθόντος του λιμανιού και όχι στην μονομερή ανάδειξη του επιτυχημένου ενετικού λιμένα.



ΚΑΤΩΨΗ ΙΣΟΓΕΙΟΥ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1/500

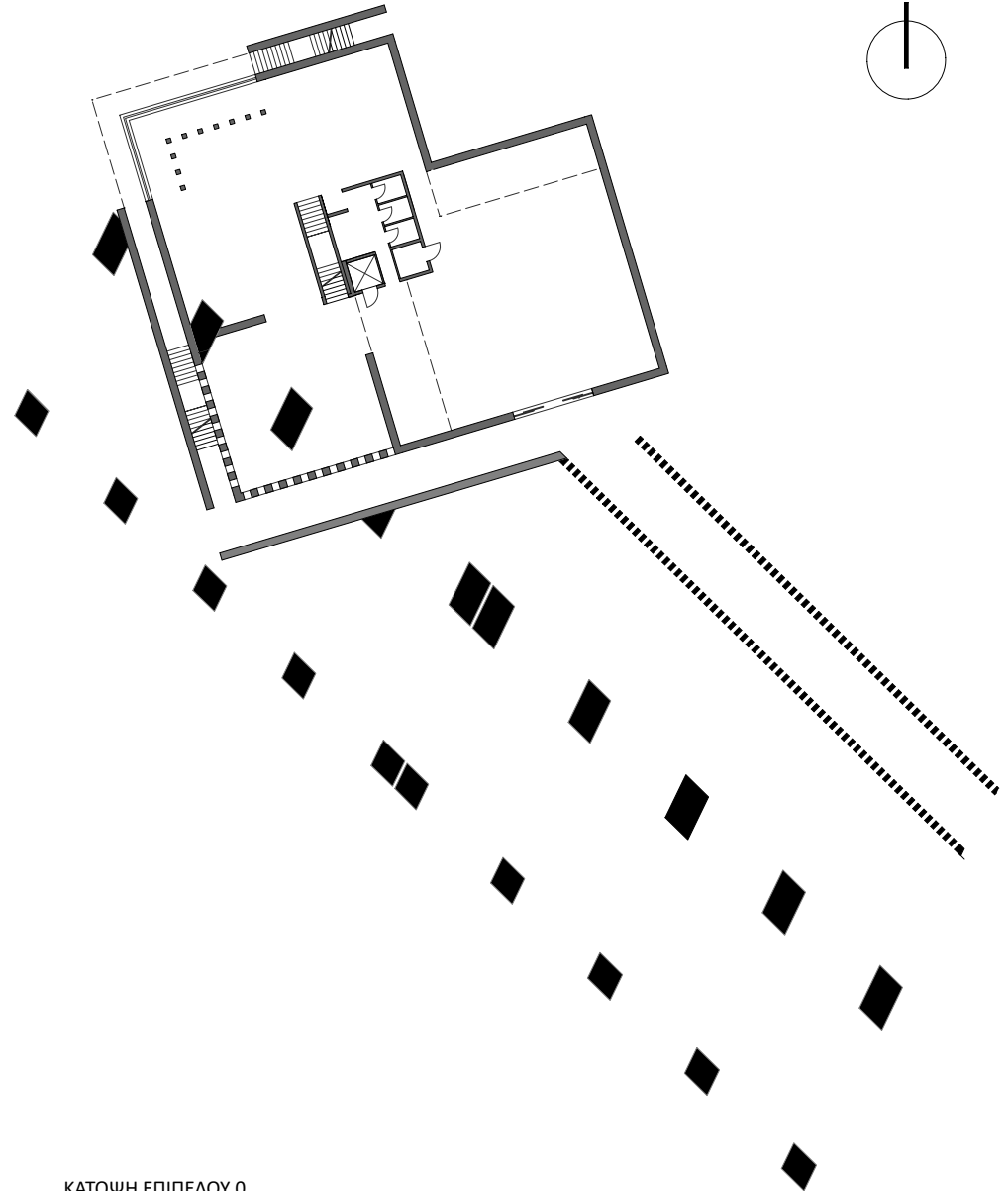


Σε τμήμα του ιστορικού ίχνους των νεωρίων Nuonvi – Nuonvisimi, ανυψώνεται όγκος ο οποίος μιμείται την δομή των ιστορικών νεωρίων. Η βόρεια εξέλιξη της προτεινόμενης στοάς διακόπτεται από τον όγκο του μουσείου του λιμένα ως ένδειξη του παλίμψηστου ιστορίας που φιλοξένησε ο λιμένας σε αυτό το σημείο. Η χρήση αυτού του τμήματος της επέμβασης προβλέπει την διεξαγωγή υπαίθριων εκδηλώσεων.

Η επιλογή της σύνδεσης των όγκων του προτεινόμενου μουσείου και του υπαίθριου χώρου φιλοξενίας εκδηλώσεων, των μεταγραφόμενων όγκων του νεωρίου και του οχυρού, όπως αναφέραμε έχει ως στόχο την ανάδειξη του παλίμψηστου χαρακτήρα της ιστορίας που φιλοξένησε η εν λόγω περιοχή. Συγκεκριμένα, την ανάδειξη του λιμένα ως ναύσταθμου αλλά και του λιμένα ως οχυρό.

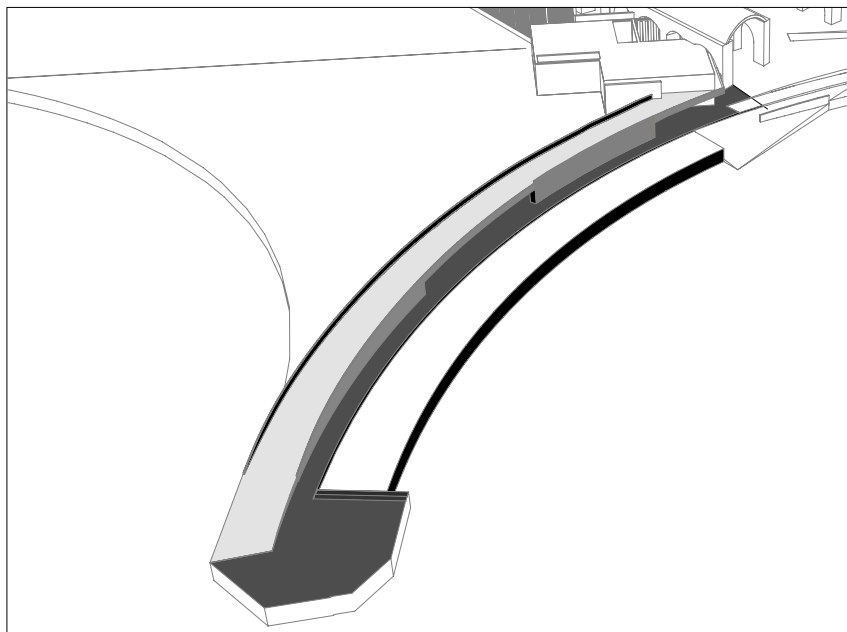


1. NATIONAL MUSEUM OF ART - Rafael Moneo | 2. ARSENALLI VECCHI (Τζομπανάκη Χ. 1997 :123)



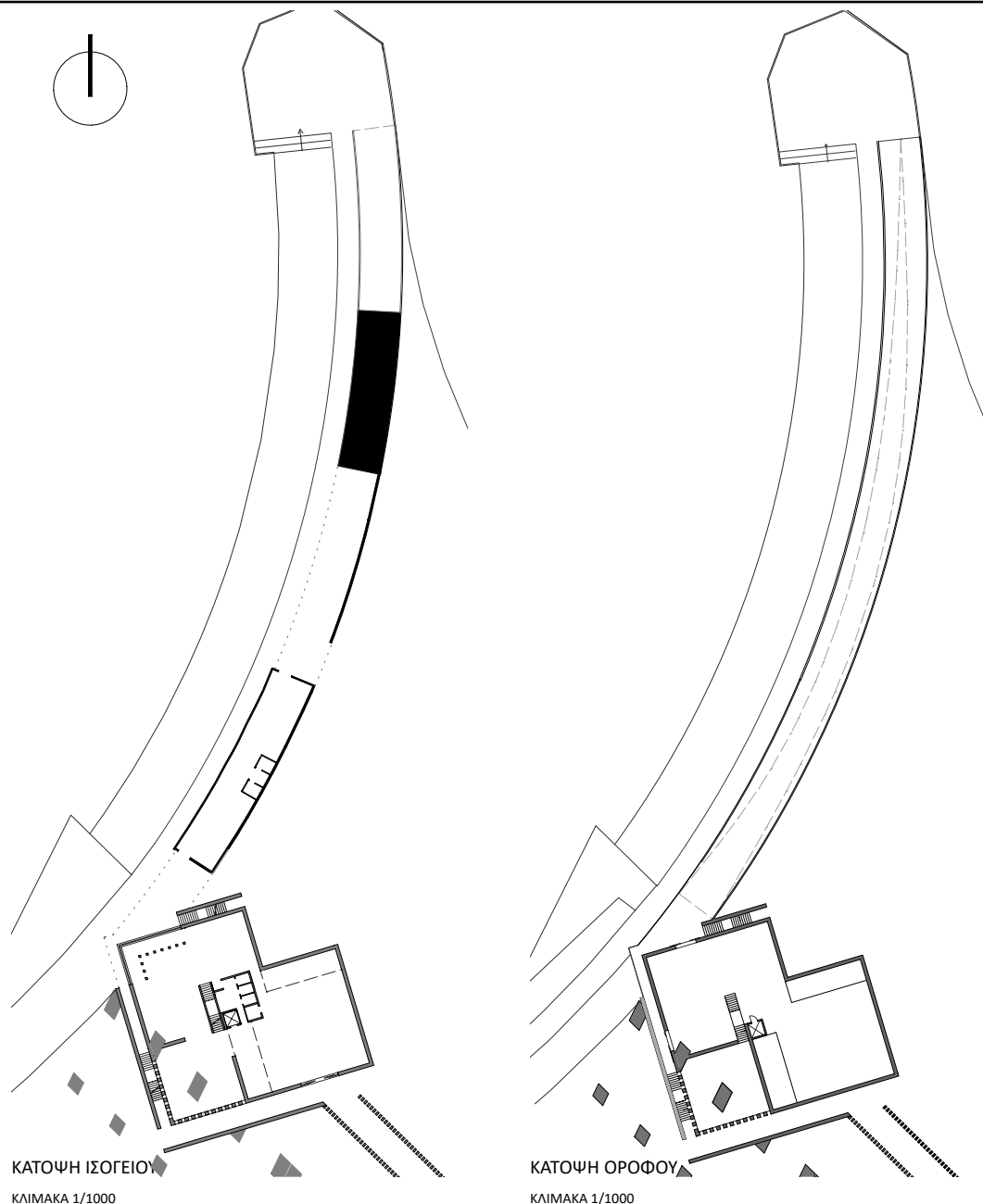
ΚΑΤΟΨΗ ΕΠΙΠΕΔΟΥ 0

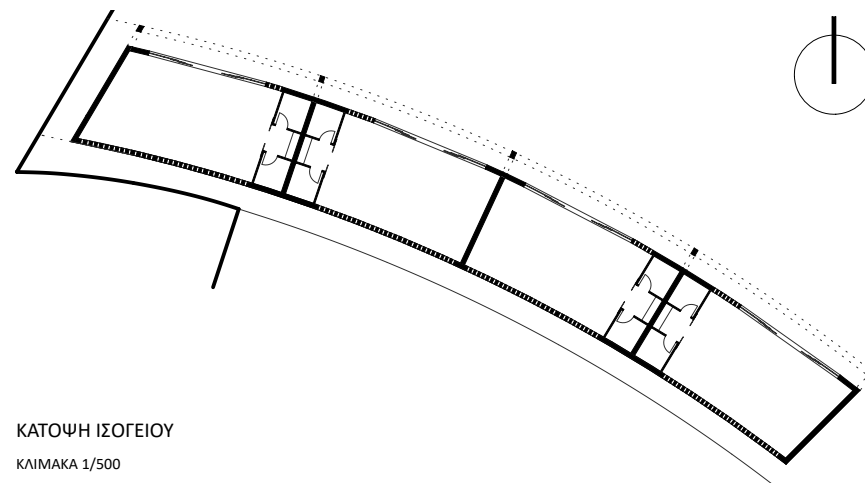
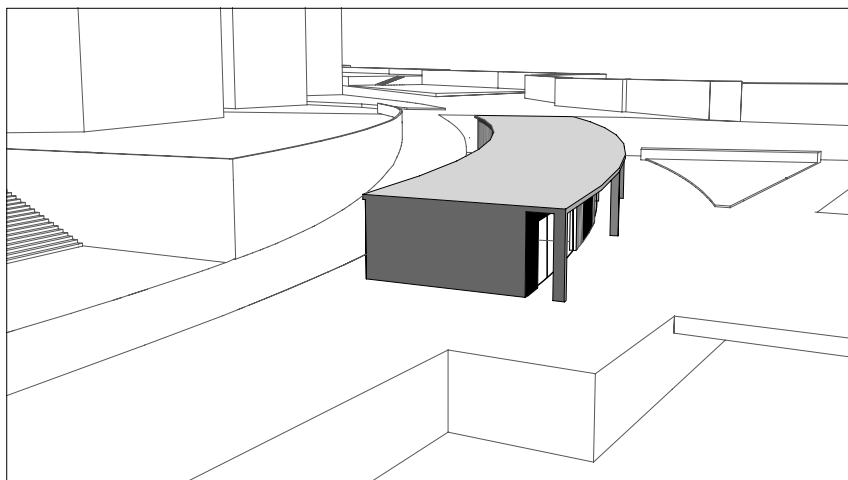
ΚΛΙΜΑΚΑ 1/500



LANDSCAPE FORMATION ONE
– Zaha Hadid

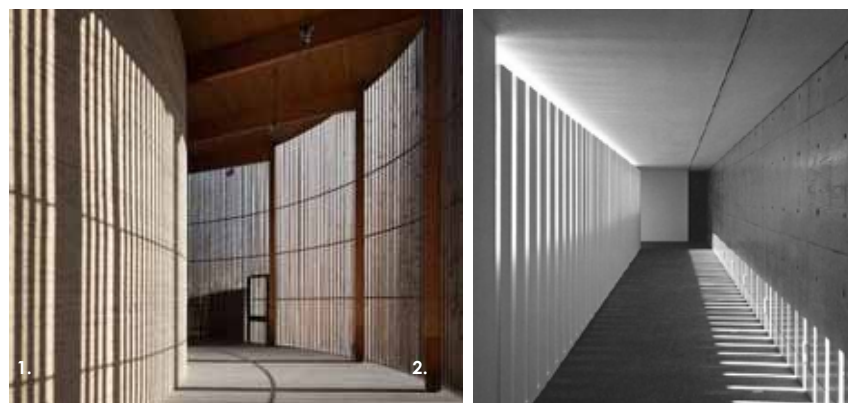
Στο ιστορικό ίχνος του μικρού κούλε προτείνεται η κατασκευή ράμπας η οποία συνδέει το μεσαίο επίπεδο του μουσείου του λιμένα με το έδαφος. Το παραπάνω ίχνος υπήρξε για πολλούς αιώνες η μοναδική κυκλοφορία πρόσβασης για το βορειοανατολικότερο τμήμα του κόλπου και στόχος της πρότασης είναι η ανάδυση αυτής της μνήμης. Τμήμα της ράμπας φιλοξενεί χώρο μπαρ και βόρεια της προτείνεται προκυμαία για τον ελλιμενισμό μικρών σκαφών, χρήση η οποία συναντάται τόσο στην πρώιμη όσο και στην σύγχρονη ιστορία του λιμένα. Σε αυτό το κτίριο της πρότασης επιλέγεται τμήμα της κατασκευής να είναι διάτρητο ξύλινο στοιχείο ως αναφορά στον σκελετό του πλοίου πλοίου. Το διάτρητο στοιχείο συναντάται σημειακά σε όλα τα κτίσματα της επέμβασης ως κοινή σχεδιαστική γλώσσα και μέσο ανάγνωσης της επέμβασης ως σύνολο.





ΚΑΤΩΨΗ ΙΣΟΓΕΙΟΥ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1/500



1. CHAPEL OF RECONCILIATION - BERLIN , Piotr Krajewski | 2. CREO HALL- TOYAMA , Akira Sakamoto Architect and Associates



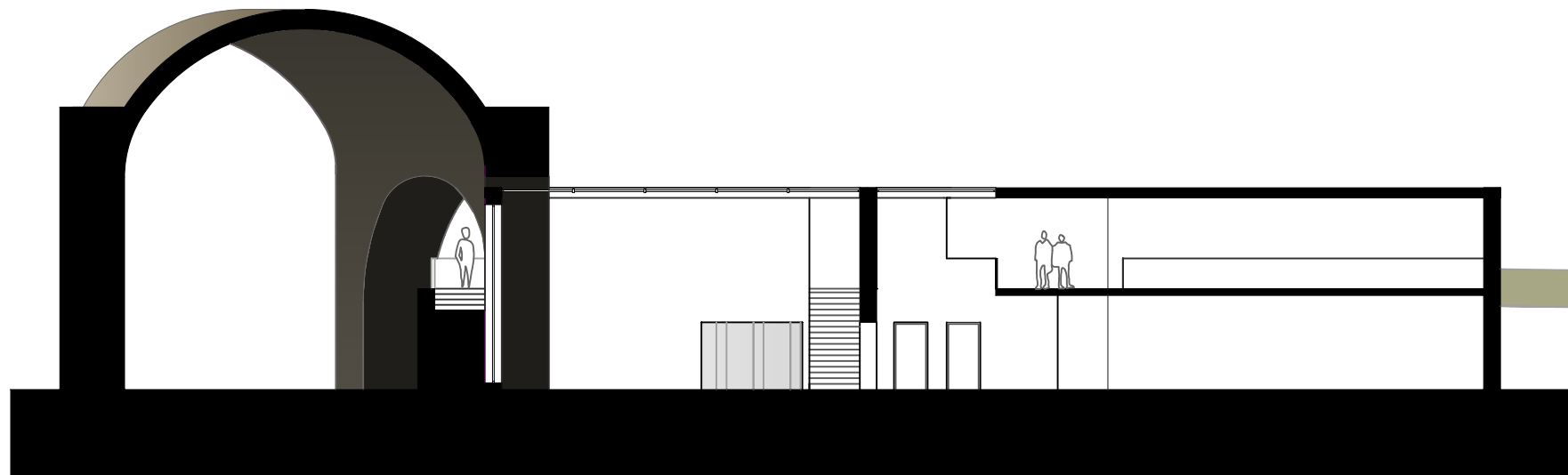
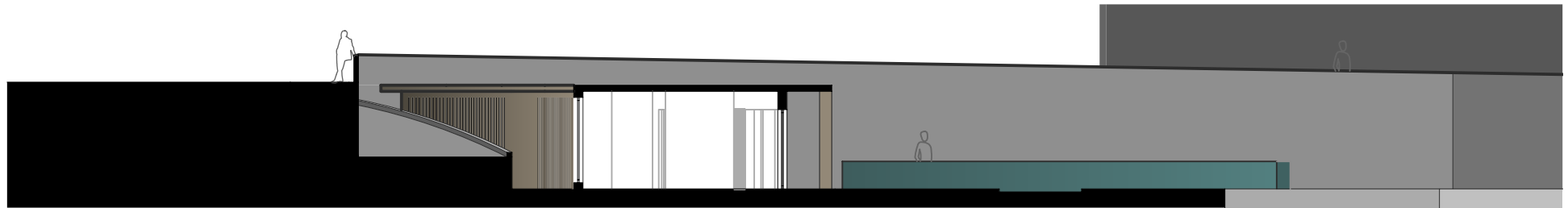
[3. Ναυπηγική στη πόλη Κορκούλα της Κροατίας

Στα τέλη του 19ου αιώνα ο χαρακτήρας του ενετικού λιμένα είναι κυρίως εμπορικός. Η προκυμαία χρησιμοποιείται για τον ελλιμενισμό σκαφών όπως και παρατηρείται η ύπαρξη μερικών ελληνικών καφενείων και μερικών ρυπαρών στεγασμάτων, τμήμα των οποίων κάλυπτε και τις όψεις των νεωρίων. Η μελέτη με αναφορά την παραπάνω εικόνα, ανυψώνει κτίριο νοτιοδυτικά του κόλπου σε ενιαίο επίπεδο με την θάλασσα και προτείνει χρήση φιλοξενίας μικρών χώρων εστίασης χαμηλής όχλησης όπως και την μεταφορά της υφιστάμενης ιχθυόσκαλας.

Η προτεινόμενη χρήση εισάγει τον εμπορικό χαρακτήρα σε αυτό το τμήμα του αναδιαμορφωμένου λιμένα και ογκοπλαστικά επιχειρεί να μιμηθεί την οξύμωρη αρχιτεκτονική των ρυπαρών στεγασμάτων με την ύπαρξη μοναδικής ανοιχτής όψης προς τον βορρά, με την διαφορά ότι το νότιο τυφλό τμήμα επιλέγεται να γίνει διάτρητο με κάθετα στενά ανοίγματα. Το σχήμα των ανοιγμάτων επιλέχθηκε με στόχο την δημιουργία σκιάς η οποία να θυμίζει σκελετό πλοίου ως αναφορά στον ναυπηγικό χαρακτήρα του λιμένα.

Το δώμα του κτιρίου βρίσκεται στο ίδιο ύψος με το επίπεδο κυκλοφορίας δυτικά, τμήμα του οποίου συνορεύει με αυτό δημιουργώντας ένα άνοιγμα εκατέρωθεν το οποίο εξυπηρετεί στην επικοινωνία με τον δυτικό μόλο και τον Κούλε στο επίπεδο των υφιστάμενων μνημείων. Η παραπάνω κυκλοφορία έχει ως αναφορά την ιστορική κυκλοφορία της πύλης του μόλου.

ΤΟΜΗ ΑΑ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1/200



ΤΟΜΗ ΓΓ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1/200

Πριν την έναρξη οποιασδήποτε επέμβασης στον χώρο αναγκαία κρίνεται η περαιτέρω αρχαιολογική διερεύνηση της δομής και των ορίων του λιμανιού για τη συλλογή περαιτέρω στοιχείων της μορφής και λειτουργίας του, ειδικά κατά τους ιστορικούς χρόνους και τη Βυζαντινή περίοδο, αλλά και της ιστορίας του εν γένει. Επιπλέον, απαραίτητη θεωρείται η διεπιστημονική προσέγγιση και εμβριθής επιστημονική διερεύνηση και τεκμηρίωση του υπό μελέτη χώρου, με συνεργασία των ειδικών (αρχιτεκτόνων-μηχανικών, πολιτικών-μηχανικών, αρχαιολόγων, συντηρητών κ.α.) σε όλα τα στάδια εκπόνησης της επέμβασης, καθώς επίσης η εμβάθυνση στις εγγενείς αξίες των υφιστάμενων μνημείων (αυθεντικότητα, αξία του παλαιού, ιστορική αξία, αξία μνημόνευσης). Ο βαθμός και το είδος της νέας επέμβασης οφείλει να συνδιαλέγεται με το ιστορικό σύνολο βάσει των διατυπωμένων και νομοθετημένων σύγχρονων θεωριών για την ολοκληρωμένη διατήρηση, προστασία και ανάδειξη του ιστορικού δομημένου περιβάλλοντος, με στόχο η μετεγγραφή του ιστορικού συνόλου να αποτελέσει τοπόσημο της πόλης. Στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προστασίας και διαχείρισης του χώρου απαραίτητη κρίνεται επίσης η πληροφόρηση και ενημέρωση του κοινού σχετικά με τους στόχους της αρχιτεκτονικής σχεδιαστικής πρότασης και η στενή συνεργασία με τους φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης, ώστε να υπάρξει μια ουσιαστική συνδιαλλαγή για τη σχεδιαστική και κοινωνική μεθερμηνεία του χώρου.

Κύριες δράσεις

- Η δημιουργία ενός συνεκτικού «αφηγήματος» για την ιστορία του χώρου μέσω του αρχιτεκτονικού σχεδιασμού και η αποκατάσταση της συνοχής του ιστορικού συνόλου που έχει σήμερα διασπαστεί από την παραλιακή λεωφόρο¹
- Η ανάδειξη των υφιστάμενων τμημάτων των νεωρίων και του παράκτιου τείχους
- και η προστασία των ιστορικών κτηρίων και αρχιτεκτονικών μνημείων της περιοχής, ειδικά επί της οδού Μαρτύρων 25ης Αυγούστου -τον παλαιότερο ιστορικό δρόμο της πόλης - ώστε να αναδειχθεί η πολιτισμική φυσιογνωμία της ευρύτερης περιοχής
- Απόδοση του χώρου στον πεζό, στον κάτοικο και στον επισκέπτη, με τη δραστική μείωση της όχλησης από τα Ι.Χ., με αποκλεισμό της διαμερούς διέλευσης και τη δημιουργία δικτύου κίνησης μίνι λεωφορείων.

- Απομάκρυνση των κυκλικών κόμβων στην πλατεία 18 Άγγλων και στο ύψος του υφιστάμενου τμήματος των Ανατολικών Νεωρίων – δυνητικά μετατροπή της παραλιακής λεωφόρου σε οδό ήπιας κυκλοφορίας, τόσο για την κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση του χώρου, όσο και για την αναβάθμιση του λιμανιού ως δημόσιου χώρου αναψυχής και σύγχρονης πολιτιστικής δράσης.
- Αποσυμφόρηση των διοικητικών λειτουργιών του λιμένα ώστε να μειωθεί η διέλευση των οχημάτων.

Υποδείξεις

- Χωρική απόδοση του παλίμψηστου της ιστορίας του λιμανιού βάσει της αρχαιολογικής και ιστορικής τεκμηρίωσης - δυνητικά μέσω της δημιουργίας διαδρομών στον χώρο που θα αποδίδουν χωρικά το διαχρονικό μετασχηματισμό του λιμανιού
- Δυνητική προσαρμοστική επανάχρηση (adaptive reuse)² των υφιστάμενων μνημείων, με χρήσεις που θα αναδεικνύουν τις εγγενείς τους αξίες
- Χρήση δαπέδων με διαφοροποιημένες στρώσεις ψηφίδας, συμβατών με τον χαρακτήρα του χώρου, για την απόδοση της έννοιας της αλληλεπίθεσης και της σύνθεσης των πολλαπλών χρονικοτήτων του παρελθόντος στο παρόν.
- Χωρική απόδοση της έννοιας των «κατωφλιών» και των ορίων - δυνητικά με τη δημιουργία επιπέδων διαφορετικής στάθμης
- Επικοινωνία της πόλης με το λιμάνι και τη θάλασσα μέσω της διαμόρφωσης της κατάληξης της οδού Μαρτύρων 25ης Αυγούστου και τη δημιουργία σημείων θέασης (belvedere) σε κατάλληλα σημεία, για τη δυνατότητα συνολικής θέασης του ιστορικού συνόλου και του λιμανιού³
- Διατήρηση της χρήσης του λιμένα για τον ελλιμενισμό μικρών σκαφών και ιστιοφόρων, καθώς επίσης της ιχθυόσκαλας και των ιχθυοπωλείων στον χώρο, ώστε να διατηρηθεί η διαχρονική αυτή λιμενική δραστηριότητα που στις μέρες μας κινδυνεύει να εκτοπιστεί
- Τόνωση της περιοχής με πρόσθετες λειτουργίες συμβατές με τον ιστορικό και πολιτισμικό του χαρακτήρα - μετεγγραφή του τόπου σε ζωντανό δημόσιο χώρο κοινωνικής συνδιαλλαγής και αναψυχής και όχι σε χώρο τουριστικής σκηνογραφίας.

1. Η συντήρηση των μνημείων θεωρείται προαπαιτούμενο που όπως επισημάνθηκε αποτελεί αρμοδιότητα του ΥΠ. ΠΟ

2. Για την προσαρμοστική επανάχρηση βλ. Μαλλούχου Tufano 2016: 241, (Μαλλούχου Tufano, Φ., 2016. Προστασία και Διαχείριση Μνημείων. [ηλεκτρ. βιβλ.] Αθήνα: Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών. Διαθέσιμο στο: <http://hdl.handle.net/11419/6466>

- Δημιουργία χώρου εντός του λιμένα που θα φιλοξενεί μικρές επιχειρήσεις και μικρούς χώρους εστίασης χαμηλής όχλησης⁴
- Ένταξη πολιτιστικών δραστηριοτήτων στα υφιστάμενα μνημεία ή σε νέες δομές που θα συνομιλούν αρμονικά με το ιστορικό σύνολο
- Σύνδεση της πόλης με τη θάλασσα αλλά και το ανθρώπου με τη θάλασσα και την φυσική ακτογραμμή⁵
- Διατήρηση της κατοικίας στις όμορες συνοικίες, ώστε να διατηρηθεί και να ενισχυθεί η «γειτονιά» γύρω από το λιμάνι και να συντελέσει στο δημόσιο χαρακτήρα του και στην αποφυγή φαινομένων αστικού εξωραϊσμού
- Δημιουργία δημόσιου χώρου στάθμευσης πλησίον του λιμένα για την εξυπηρέτηση του κοινού και ειδικά των κοινωνικών ομάδων με κινητικές δυσκολίες
- Διαφύλαξη του ιστορικού πολεοδομικού ιστού και των παραδοσιακών κτηρίων της όμορης ιστορικής συνοικίας του Λαβύρινθου και σύνδεσή της με το λιμάνι.
- Σχεδιασμός με κεντρικό άξονα πρωτίστως τον κάτοικο αλλά και τον επισκέπτη του χώρου

Βάσει των ως άνω κατευθυντηρίων προτείνεται η «ανάγνωση» του χώρου, ως αποτύπωμα επάλληλων δράσεων διαφορετικών χρονικών στιγμών και ενεργειών του παρελθόντος που ενέχονται και λειτουργούν στο παρόν (Witmore 2007:556). Υπό το πρίσμα αυτό, η βιογραφία του λιμανιού θα μπορούσε να αποδοθεί χωρικά ως μια συναρμογή των θραυσμάτων του παρελθόντος του με τις σύγχρονες δομές, που θα μετεγγράφεται σε ένα νοητό ψηφιδωτό παρελθόντος – παρόντος, διαπερνώντας τον ιστορικό χρόνο. Η συμβολική μετεγγραφή του χώρου ως ψηφιδωτού παρελθόντος-παρόντος θα μπορούσε να επικοινωνεί τις διαχρονικές μεταβολές της μορφής και φυσιογνωμίας του λιμανιού, τα «κατώφλια» της ιστορίας του, την πολυπολιτισμικότητά του και τις ποικίλες νοηματοδοτήσεις του από τις εκάστοτε κοινότητες, ώστε να αποτελέσει εν τέλει έναν κοινωνικό πυκνωτή, ένα locus της συλλογικής μνήμης (Rossi 1982: 130) .

«Όμως εκεί (στα ψηφιδωτά δάπεδα) αρθρώνονται κι ενδείξεις για την δραστηριότητα των αρχιτεκτονικών διαμορφώσεων. Για τη δυνατότητά τους να μεσολαβήσουν ενοποιητικά και να συνυφάνουν διάσπαρτα ετερόκλητα στοιχεία για το δύσκολο καθήκον τους να ρυμοτομήσουν τη μνήμη ενός τόπου συλλέγοντας τις αντηχήσεις από απουσίες και παλιά θεμέλια, [...] Γι αυτό τέτοιοι τυχαίοι και λαθρόβιοι σχηματισμοί φαίνονται κάποτε σαν μικρές της ύλης εξεγέρσεις.»

(Μανωλίδης 2014)⁶.

3. Η δυνατότητα αυτή άλλωστε υπήρχε στο πρόσφατο παρελθόν, καθώς επί του παράκτιου τείχους, νότια του λιμένα είχαν δομηθεί σπίτια και είχαν διαμορφωθεί σημεία θέασης.

4. ως αναφορά στους χώρους κοινωνικής συνάθροισης του λιμανιού (κυρίως μικρά καφενεία και οינוποιεία) κατά διάρκεια τους Οθωμανικής περιόδου μέχρι και τη δεκαετία του '80.

5. ως αναφορά στη χρήση ορισμένων τμημάτων του λιμένα για κολύμβηση, στα νεότερα χρόνια

6. Εδαφολόγιο - Αναθυμιάσεις από το βάθος των πραγμάτων. Μανιφέστο για χαλασμένα δάπεδα. Κώστας Μανωλίδης. Ανακτήθηκε από: <http://edafologion.blogspot.com/2014/11/blog-post.html> 11 Νοεμβρίου 2014.

Αραβαντινός Ι. Αθανάσιος (2007), Πολεοδομικός σχεδιασμός, για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα

Δουλγεράκης, Μ., 1998. Επιστροφή στο Μεγάλο Κάστρο. Το Ηράκλειο και ο Νομός του 1890-1920. Ηράκλειο: Δωρικός.

Δήμος Ηρακλείου 2017. Στρατηγική βιώσιμης αστικής ανάπτυξης « Ηράκλειο έξυπνη – συνεκτική πόλη, τόπος συνάντησης «5+1 πολιτισμών» Ανακτήθηκε από: http://www.perkritis.gr/wp-content/uploads/2018/03/BAA-HERAKLION-TEL_10-3-2017.pdf

Κωτσάκη, Α. (επιμ.), 2014. ΚΡΗΤΗ 1913-2013. Αρχιτεκτονική και Πολεοδομία μετά την Ένωση. Χανιά: Πνευματικό Κέντρο Χανίων/ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ/Τμήμα Χανίων

Le Goff, J., 1998. Ιστορία και Μνήμη. Μετάφραση: Γιάννης Κουμπουρλής. Αθήνα: Εκδόσεις Νεφέλη.

Μπένγιαμιν Βάλτερ. (2004). Μονόδρομος. Αθήνα, Εκδόσεις Άγρα, σελ.163

Nietzsche, F., 2010. Ιστορία και Ζωή. Μετάφραση: Ν. Μ. Σκουτερόπουλος. Αθήνα: Εκδόσεις «γνώση».

Rossi, A., 1982. The Architecture of the City. Cambridge: MIT Press.

Simmel G., Joachim R., Gombrich E. (2004). Το τοπίο. Μετάφραση: Γιώργος Σαγκριώτης, Λευτέρης Αναγνώστου, Νίκος Δασκαλοθανάσης. Αθήνα: Εκδόσεις Ποταμός.

Σπυριδάκης, Β., (επιμ). 2012. Λιμάνι Ηρακλείου - Πυλώνας Ανάπτυξης. Ηράκλειο: Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε.

Stella Kostopoulou, On the Revitalized Waterfront: Creative Milieu for Creative Tourism, Sustainability 2013, 5, 4578-4593; doi:10.3390/su5114578

Τζομπανάκη Χ. (1997), Θαλασσινή τριλογία του Χάνδακα το λιμάνι, τα νεώρια, το φρούριο στη θάλασσα (Κούλες), Χρυσούλα Τζομπανάκη "Τυποκρέτα" Ηράκλειο 1997

Τζομπανάκη Χ. (2000). Το Ηράκλειο Εντός των Τειχών- Αστική αρχιτεκτονική των νεότερων χρόνων από τις Αρχές του 19ου έως και την τέταρτη δεκαετία του 20ου αιώνα. Ηράκλειο: ΤΕΕ/ΤΑΚ.

Τζομπανάκη Χ.(2012), Χάνδακας η πόλη και τα τείχη, Β' έκδοση Οκτώβριος 2012, Βικελαία δημοτική βιβλιοθήκη Ηρακλείου

UNESCO 2007. Summary Report of the Regional Conference of Countries of Eastern and Central Europe on Management and Preservation of Historic Centers of Cities Inscribed on the World Heritage List. Ανακτήθηκε από: <http://whc.unesco.org/uploads/activities/documents/activity-666-5.pdf>

ΦΕΚ 696/8-06-2003

ΙΣΤΟΤΟΠΟΣ

CLAB Architettura -Federico Signorelli 2017, Redevelopment of Ferdinando Savoia Square Ανακτήθηκε από: <http://www.landezine.com/index.php/2017/10/redevelopment-of-ferdinando-savoia-square-by-clab-architettura-with-federico-signorelli/>

Caruso St John Architects 1999-2003, Stortorget, Kalmar.Ανακτήθηκε από: <https://www.carusostjohn.com/projects/stortorget/>

Δήμος Ηρακλείου | Υποδομή Γεωχωρικών Πληροφοριών.Ανακτήθηκε από: <http://gis.heraklion.gr/sdi/>

Κρήτη 1910-1920 ,κινηματογραφικό ντοκουμέντο της γαλλικής εταιρείας κινηματογραφικών παραγωγών Gaumont Pathe. Ανακτήθηκε από: <https://www.youtube.com/watch?v=V1zCx2VrnHE>

Κυκλοφοριακές μελέτες στο Ηράκλειο. Ένα ιστορικό με συνέχειες και ασυνέχειες. Βάννα Σφακιανάκη. <http://www.vannasfakianaki.gr/kikloforiakes-meletes-sto-iraklio/>

Moussa, Myrianthe. (2013). Πολιτικές για τον Τουρισμό: Η υλοποίηση του οράματος για τον τουρισμό μέσα από το κτιριακό έργο του ΕΟΤ. Ανακτήθηκε από: https://www.researchgate.net/publication/301848698_Politikes_gia_ton_Tourismo_E_ylopoiese_tou_oramatos_gia_ton_tourismo_mesa_apo_to_ktiriako_ergo_tou_EOT

12/03/08 - Πρόταση για την Πιλοτική Εφαρμογή της Κυκλοφοριακής Μελέτης. Δήμος Ηρακλείου. <https://www.heraklion.gr/municipality/press-releases-2008/12-03-08.html>

08/01/18 - Δωρεάν οι χώροι στάθμευσης και η χρήση των mini bus – Ποια είναι τα δρομολόγια. Δήμος Ηρακλείου. <https://www.heraklion.gr/municipality/city-center-renovation/mini-bus-dromologia-dorean-theseis-stathmefsis-080117.html>

ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΕΣ ΔΙΑΤΡΙΒΕΣ

Χατζησάββα, Δ.2009. Η έννοια του τόπου στις αρχιτεκτονικές θεωρίες και πρακτικές: σχέσεις φιλοσοφίας και αρχιτεκτονικής στον 20ο αιώνα. [Διδακτορική διατριβή] Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ)

ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ – ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΕΣ

Μπούρα, Γ., 2016, 30 Χρόνια Κυκλοφοριακών και Πολεοδομικών Μελετών στο Ηράκλειο Κρήτης. [Διπλωματική Εργασία]. Αθήνα : Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Σκορδούλη Μαρία, 2015, Κατώφλια περιπλάνησης στο έργο του Walter Benjamin. Χανιά: Πολυτεχνείο Κρήτης ,Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών