



ΑΤΛΑΝΤΑΣ ΕΠΕΜΒΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΤΙΣ ΠΟΛΕΙΣ-ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

*επαναπροσδιορίζοντας το
δυναμικό όριο του αστικού λιμένα*

Πολυτεχνείο Κρήτης

Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών

Ερευνητική εργασία

*Άτλαντας επεμβάσεων του δημοσίου χώρου στις πόλεις-λιμάνια της Μεσογείου:
επαναπροσδιορίζοντας το δυναμικό όριο του αστικού λιμένα*

Νεοκλέους Χαράλαμπος, Νιθαυριανάκη Ιωάννα

Επιβλέπων καθηγητής: Τζομπανάκης Αλέξιος

Χανιά, 2023

Άτλαντας επεμβάσεων του δημοσίου χώρου στις πόλεις-λιμάνια της Μεσογείου

επαναπροσδιορίζοντας το δυναμικό όριο του αστικού λιμένα



ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΤΖΟΜΠΑΝΑΚΗΣ ΑΛΕΞΙΟΣ

ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ | ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη – Abstract	9
Εισαγωγή	10
Σκοπός	
Αντικείμενο	
Μέθοδος	
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ • ΕΡΜΗΝΕΥΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΜΕΣΟΓΕΙΟ	
1.1 Γενικά γνωρίσματα της Μεγάλης Θάλασσας	14
1.1.1 Τι είναι η Μεσόγειος;	15
1.1.2 Το φυσικό περιβάλλον	19
1.1.3 Η Θάλασσα	21
1.1.4 Η θαλάσσια συνδετικότητα	21
1.1.5 Η πόλη – λιμάνι	22
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ • ΠΕΡΙΠΛΟΥΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ	
2.1 Η εξέλιξη της Μεσογειακής πόλης	27
2.1.1 Η πρώτη Μεσόγειος: τα πρώτα εμπορικά ταξίδια	28
2.1.2 Η δεύτερη Μεσόγειος: η δημιουργία της Mare Nostrum	29
2.1.3 Η τρίτη Μεσόγειος: σύγκρουση πολιτισμών	33
2.1.4 Η τέταρτη Μεσόγειος: η αποδυνάμωση της εσωτερικής θάλασσας	37
2.1.5 Η Πέμπτη Μεσόγειος: η κατακερματισμένη μεσόγειος	40
2.2 Η Μεσόγειος του σήμερα: οι πόλεις – λιμάνια ως περιοχές μετάβασης και αλλαγών	42
2.2.1 Βιομηχανική και μεταβιομηχανική πόλη	43
2.2.2 Παγκόσμιες πόλεις	50
2.2.3 Η επίδραση του τουρισμού	53
2.3 Μεσογειακή πόλη και Νεωτερικότητα: μια ανολοκλήρωτη συνθήκη	61
2.3.1 Η Ευρωπαϊκή μεσογειακή ταυτότητα	63
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ • ΑΝΤΙΠΡΟΠΕΣ ΔΥΝΑΜΙΚΕΣ: ΧΩΡΙΚΟΙ ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΙ ΣΤΗΝ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΗ ΠΟΛΗ	
3.1 Η (παλιά – νέα) πόλη και το (παλιό – νέο) λιμάνι: μια διαχρονική σχέση	68
3.1.1 Μοντέλο ανάπτυξης των Μεσογειακών λιμανιών	74
3.2 Αστικότητα και λιμενικότητα: μια αντικρουόμενη σχέση	76
3.2.1 Το ζήτημα της κλίμακας	77
3.2.2 Το ζήτημα του δημοσίου χώρου	81
3.2.3 Το ζήτημα του παράκτιου μετώπου	82
3.3 Ο ενδιάμεσος χώρος πόλης και λιμανιού: μια αγεφύρωτη σχέση	87
3.3.1 Το δυναμικό όριο	90
3.3.2 Αστικά κενά	90

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ • ΤΟ ΔΙΠΟΛΟ ΠΟΛΗ-ΛΙΜΑΝΙ: ΕΠΑΝΑΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΧΑΜΕΝΗΣ ΔΙΕΠΑΦΗΣ

4.1 Στρατηγικές σχεδιασμού: προσεγγίσεις ενός μοντέλου συνύπαρξης πόλης-λιμένα	96
4.1.1 Προκλήσεις, σύγχρονες απαιτήσεις και δυνατότητες των αστικών αναπλάσεων στην Μεσογειακή πόλη	98
4.1.2 Βασικές αρχές και παράμετροι σχεδιασμού για την βιώσιμη ανάπτυξη	103
4.1.3 Από την ένταξη στην συνύπαρξη: η ζώνη διεπαφής ως αστικό κατώφλι	105
4.2 Άτλαντας πόλεων-λιμένων της Μεσογείου θάλασσας	107
4.2.1 Παραδειγματικές εφαρμογές: κριτήρια επιλογής	112

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ • ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΙΚΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ: ΑΠΟ ΤΟΝ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΠΟΛΗΣ & ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΣΤΟΝ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΠΟΛΗΣ-ΛΙΜΑΝΙΟΥ

5.1 «Σχεδιάζοντας το κατώφλι»: το παράδειγμα της Μασσαλίας	119
5.1.1 Η πόλη (και το) λιμάνι: ιστορικοί μετασχηματισμοί	122
5.1.2 Το πρόγραμμα «Euroméditerranée I»	125
5.1.3 Αναγέννηση του Vieux Port	137
5.1.4 Το πρόγραμμα «Euroméditerranée II»	139
5.2 «Εξομαλύνοντας το κατώφλι»: το παράδειγμα του Παλέρμο	147
5.2.1 Η πόλη (και το) λιμάνι: ιστορικοί μετασχηματισμοί	148
5.2.2 Σχεδιάζοντας την «ρευστή πόλη – ciudad fluida»	153
5.2.3 Οι «ζώνες διεπαφής» και το ορόσημο της ρευστής πόλης	158
5.3 «Εξοπλίζοντας το κατώφλι»: το παράδειγμα της Καρθαγένης	167
5.3.1 Η πόλη (και το) λιμάνι: ιστορικοί μετασχηματισμοί	169
5.3.2 Η «ζώνη διεπαφής» και τα κτήρια-ορόσημα της πόλης-λιμένα	173

Συμπέρασμα	182
------------	-----

Βιβλιογραφία	184
--------------	-----

Ελληνική βιβλιογραφία	184
Ξενόγλωσση βιβλιογραφία	185
Διαδικτυακές πηγές	186
Ελληνικά άρθρα - περιοδικά	187
Ξενόγλωσσα άρθρα - περιοδικά	187
Συνέδρια - διαλέξεις	188
Σπουδαστικές εργασίες	188

Κατάλογος εικόνων	190
-------------------	-----

ΠΕΡΙΛΗΨΗ – ABSTRACT

Η πόλη-λιμάνι της Μεσογείου, ένα αλληλένδετο και αλληλεξαρτώμενο δίπολο για πολλούς αιώνες με ισχυρούς λειτουργικούς και συμβολικούς δεσμούς έχει εξελιχθεί στην σύγχρονη συνθήκη σε ένα αντικρουόμενο και συγκρουσιακό δίπολο. Η παρούσα ερευνητική εργασία πραγματεύεται την μετατόπιση των εννοιών που συνοδεύουν την σχέση της πόλης και του λιμένα μέσα από την ιστορική περιπλάνηση στον μεσογειακό κόσμο, φτάνοντας στο σήμερα, με την χωρική συνύπαρξη μεταξύ υφιστάμενων αστικών ιστών και λιμενικών υποδομών να αντανakλά το μεσογειακό μοντέλο. Αναδεικνύοντας τους διαρκείς μετασχηματισμούς, τις αντίρροπες δυναμικές, τις παθογένειες, τις προκλήσεις και τις δυνατότητες της σύγχρονης μεσογειακής πόλης-λιμένα, η εργασία ανατρέχει στις σύγχρονες σχεδιαστικές στρατηγικές οι οποίες επιτυγχάνουν την υπέρβαση του «εγκαταλελειμμένου κατώφλιού» με σκοπό την ενεργοποίηση του λιμενικού μετώπου ως νέας αστικής κεντρικότητας. Ο «Άτλαντας» αποτελεί σημαντικό εργαλείο αφού μέσω της χαρτογράφησης των μεσογειακών πόλεων-λιμένων σκιαγραφεί τόσο τα στοιχεία που τις ενώνουν όσο και αυτά που τις διαχωρίζουν. Με βάση τα παραπάνω, η εργασία εστιάζει σε τρεις πόλεις-λιμάνια ως παραδειγματικές εφαρμογές, την Μασσαλία, το Παλέρμο και την Καρθαγένη που με κοινό εννοιολογικό εργαλείο το «κατώφλι», αντιπροσωπεύουν διαφορετικές στρατηγικές και συνθετικές επιλύσεις, με απώτερο σκοπό τον επαναπροσδιορισμό της «ζώνης διεπαφής» και την άρση του ορίου.

The Mediterranean port city, an interconnected and interdependent dipole for many centuries with strong functional and symbolic ties has evolved in the modern condition into a conflicting dipole. This research work deals with the shift of the concepts that accompany the relationship of the city and the port through the historical wandering in the Mediterranean world, reaching today, with the spatial coexistence between existing urban tissues and port infrastructures reflecting the Mediterranean model. Highlighting the constant transformations, countervailing dynamics, pathologies, challenges and possibilities of the modern Mediterranean port city, the paper focuses at the contemporary design strategies that achieve the overcoming of the "abandoned threshold" in order to activate the waterfront as a new urban centrality. "Atlas" is an important tool since, through the mapping of Mediterranean port cities, it marks out both the elements that unite them and those that separate them. On the basis of the above mentioned, the paper focuses on three port cities as exemplary applications, Marseille, Palermo and Cartagena, which with a common conceptual tool, the "threshold", represent different strategic and synthetic solutions, with the ultimate goal of redefining the "interface zone" and softening the borders.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ως Μεσόγειοι κάτοικοι και περιηγητές, η επιθυμία μας για περαιτέρω εξερεύνηση και κατανόηση της “Θάλασσας που μας περιβάλλει” και του μεσογειακού μικρόκοσμού μας, αποτέλεσε το έναυσμα για την εκπόνηση της παρούσας ερευνητικής εργασίας. Βιώνοντας και οικειοποιώντας τις μεσογειακές ιδιαιτερότητες, το κλίμα, την τοπογραφία, το τοπίο, την βλάστηση, η θάλασσα πάντα καθίσταται ο πρωταγωνιστής. Κατά τον Braudel «το καράβι, ο θαλάσσιος δρόμος, το λιμάνι, ήταν τα εργαλεία στην υπηρεσία των μεσογειακών πόλεων και οικονομιών –εργαλεία των συναλλαγών τους και κατά συνέπεια του πλούτου τους». Τα λιμάνια υπήρξαν ενσωματωμένα στον ιστό των πόλεων ως οργανικό μέρος μιας αστικής, κοινωνικής και οικονομικής συνθήκης, η οποία διαμόρφωσε τους πολιτισμούς και τις ιδιαιτερότητες της Μεσογείου. Το άλλοτε αλληλένδετο και αλληλεξαρτώμενο για πολλούς αιώνες δίπολο της μεσογειακής πόλης-λιμένα έχει εξελιχθεί πλέον σε μια αντικρουόμενη και συγκρουσιακή σχέση. Η παρούσα ερευνητική εργασία πραγματεύεται την μετατόπιση των εννοιών που συνοδεύουν την σχέση της πόλης και του λιμένα μέσα από την ιστορική περιπλάνηση στον μεσογειακό κόσμο, φτάνοντας στο σήμερα, με την χωρική συνύπαρξη μεταξύ υφιστάμενων αστικών ιστών και λιμενικών υποδομών να αντανakλά το μεσογειακό μοντέλο.

Σκοπός

Διερευνώντας και αναδεικνύοντας τους διαρκείς μετασχηματισμούς, τις αντίρροπες δυναμικές, τις παθογένειες, τις προκλήσεις και τις δυνατότητες της σύγχρονης μεσογειακής πόλης-λιμένα, σκοπός της εργασίας είναι να ανατρέξει στις σύγχρονες σχεδιαστικές στρατηγικές και συνθετικές επιλύσεις, οι οποίες διαμορφώνουν την «επιφάνεια διεπαφής» μεταξύ πόλης και λιμένα και επιτυγχάνουν την υπέρβαση του «εγκαταλελειμμένου κατώφλιου».

Αντικείμενο

Με την ανάλυση τριών παραδειγματικών εφαρμογών-επεμβάσεων να αποτελεί το αντικείμενο της εργασίας, στόχος είναι ο εντοπισμός και η σύγκριση διαφορετικών προσεγγίσεων και τρόπων επέμβασης στις μεσογειακές πόλεις-λιμένες, επιτυγχάνοντας την ενεργοποίηση του λιμενικού μετώπου ως νέας αστικής κεντρικότητας. Εν συνεχεία εξετάζεται το αν η αναβίωση του θαλάσσιου/λιμενικού μετώπου αντιπροσωπεύει την ευκαιρία για συνοχή και συρραφή του χώρου αλλά και αν το νερό -μια συλλογική κληρονομιά- μπορεί να γίνει η κινητήρια δύναμη ενός συνολικότερου αστικού μετασχηματισμού.

Μέθοδος

Η μέθοδος συλλογής του ερευνητικού υλικού για την σύνταξη της παρούσας εργασίας βασίστηκε κυρίως σε βιβλιογραφική καθώς και διαδικτυακή έρευνα. Επίσης, μέσα από την συγκέντρωση εικονογραφικού υλικού καθώς και την δημιουργία προσωπικών χαρτών, πινάκων και κολλάζ επιχειρείται η πιο εύκολη κατανόηση αλλά και πιο ζωντανή ανάγνωση. Όσο αφορά την μεθοδολογική προσέγγιση, η εργασία δομείται σε πέντε βασικά μέρη.

Στο πρώτο κεφάλαιο επιχειρείται η εξερεύνηση της ταυτότητας της Μεσογείου και των γενικών γνωρισμάτων της. Πρόκειται για μια προσέγγιση με κέντρο την θάλασσα ως υγρό στοιχείο, αφού μέσω αυτής εξελίχθηκε η ιστορία των ανθρώπων, των ιδεών, των αγαθών και των πολιτισμών που τη διέσχισαν, ενώνοντας την Μεσόγειο τόσο εννοιολογικά όσο και γεωγραφικά. Έτσι, η πόλη-λιμάνι που γεννιέται λόγω της θαλάσσιας συνδετικότητας αποκτά διπλό ρόλο, από την μια ως παράκτιος θύλακας, τμήμα του θαλάσσιου κόσμου και από την άλλη ως σύνδεσμος, αλληλοεπιδρώντας με την ενδοχώρα.

Στο δεύτερο κεφάλαιο, μέσω μιας ιστορικής περιπλάνησης στην πόλη της Μεσογείου διερευνάται η εξέλιξη του δίπολου πόλης-λιμένα, με τη πληθώρα λαών και πολιτισμών που διέσχισαν την Μεγάλη Θάλασσα να συντελεί στην σημερινή μορφή των πόλεων, διαθέτοντας ένα ιδιαίτερος σημαντικό απόθεμα πολιτιστικής κληρονομιάς. Το ταξίδι ξεκινάει από τα πρώτα εμπορικά δρομολόγια των Φοινίκων, των Ελλήνων, των Ρωμαίων στην αρχαιότητα, στις μεγάλες θαλασσοκρατίες των

Γενουατών και Ενετών στον Μεσαίωνα, στην εισβολή των μεγάλων ευρωπαϊκών δυνάμεων τους μετέπειτα αιώνες, φτάνοντας στην Μεσόγειο του σήμερα όπου πια η βιομηχανική επανάσταση, η παγκοσμιοποίηση και το φαινόμενο του τουρισμού, έρχονται να αλλάξουν ριζικά την μορφή του αστικού περιβάλλοντος.

Στο τρίτο κεφάλαιο αναδεικνύονται οι διαρκείς χωρικοί μετασχηματισμοί καθώς και οι αντίρροπες δυναμικές που χαρακτηρίζουν την πόλη-λιμένα μέσα από ένα σύνθετο κολλάζ από δίπολα, παλιού-νέου, αστικού-λιμενικού, παραδοσιακού-νεωτερικού, τοπικού-υπερτοπικού. Έτσι, παρουσιάζονται κοινά παθολογικά στοιχεία που αφορούν ζητήματα κλίμακας, δικτύων, χρήσεων γης, δημοσίου χώρου και θαλάσσιου μετώπου, ενώ δίνεται έμφαση στον δυναμικό όριο πόλης και λιμένα ή αλλιώς τον ενδιάμεσο χώρο της, ένα παλίμψηστο διαφορετικών αστικών και λιμενικών λειτουργιών που καθίσταται ο σημαντικότερος ρόλος άρθρωσης.

Στο τέταρτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στις σύγχρονες στρατηγικές σχεδιασμού με επίκεντρο την επιφάνεια διεπαφής μεταξύ πόλης και λιμένα. Η βάση αυτών των στρατηγικών σχεδιασμού και του θεωρητικού συλλογισμού αποτελεί η έννοια γύρω από το κατώφλι που επιχειρεί να ενεργοποιήσει νέες αστικές δυναμικές, πάντα συσχετιζόμενες με τον ορίζοντα του θαλάσσιου μετώπου. Έτσι, προσεγγίζεται ένα νέο μοντέλο πόλης-λιμένα όπου ο αστικός ιστός από την μία και η λιμενική υποδομή από την άλλη δεν εντάσσονται απλά στο σύστημα αλλά συνυπάρχουν, επιτυγχάνοντας την υπέρβαση του «εγκαταλελειμμένου κατώφλιου». Επίσης, με την παράθεση ενός χάρτη ως «Άτλαντα μεσογειακών πόλεων-λιμένων» καταγράφονται μικρές, μεγάλες, τουριστικές και εμπορικές πόλεις-λιμάνια σε όλη την μεσογειακή ακτογραμμή, εξετάζοντας τόσο τα κοινά στοιχεία που τις ενώνουν ως τυπικές μεσογειακές πόλεις, όσο και τις διαφορετικές προσπάθειες και στρατηγικές που ακολούθησαν για την συνύπαρξη της αστικής και λιμενικής πραγματικότητας.

Στο πέμπτο και τελευταίο κεφάλαιο, επιλέγονται και αναλύονται με βάση τον Άτλαντα τρεις πόλεις-λιμένες ως παραδειγματικές εφαρμογές που έχουν καταφέρει να γεφυρώσουν το χάσμα μεταξύ της πόλης και του λιμένα τους, τη Μασσαλία, το Παλέρμο και την Κερθαγένη. Με εννοιολογικό εργαλείο το «κατώφλι», αντιπροσωπεύοντας όμως διαφορετικές στρατηγικές και συνθετικές επιλύσεις η κάθε μια, έχουν απώτερο κοινό σκοπό τον επαναπροσδιορισμό της «ζώνης διεπαφής» και την άρση του ορίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

ΕΡΜΗΝΕΥΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΜΕΣΟΓΕΙΟ

Πλείστον δ' η θάλαττα γεωγραφεί και σχηματίζει την γην, κόλπους απεργαζομένη και πελάγη και πορθμούς, ομοίως δε ισθμούς και χερσονήσους και άκρας προσλαμβάνουσι δε ταύτη και οι ποταμοί και τα όρη.

Στράβων, Γεωγραφικά, 2.5.17



▲**Εικόνα 1:** Ο Fernand Braudel δημιούργησε μια νέα σχολή ιστορικής σκέψης, τη σχολή Annales μια από τις πιο σημαντικές μηχανές ιστορικής έρευνας στον κόσμο μετά το 1950. Η σχολή απορρίπτει την προσέγγιση των «μεγάλων πρωταγωνιστών» της ιστορίας και εστιάζει στα γεγονότα μέσω περιβαλλοντικών παραγόντων και πολιτισμικών εξελίξεων.

►**Εικόνα 2:** Η Μεσόγειος θάλασσα από το στενό του Γιβραλτάρ μέχρι και την θάλασσα του Λεβάντε, χάρτης του 1685 από τον χαρτογράφο William Berry.

►►**Εικόνες 3, 4:** Στον πάνω χάρτη απεικονίζεται η Μεσόγειος στην μέση. Στον κάτω χάρτη απεικονίζεται η στεριά στην μέση.

1.1. Γενικά γνωρίσματα της Μεγάλης Θάλασσας

Σύμφωνα με τον μεγάλο και σημαντικό Γάλλο ιστορικό Fernand Braudel, εάν παρατηρήσουμε την Μεσόγειο σε ένα παγκόσμιο χάρτη «φαίνεται σαν ένα απλό σκίσιμο του φλοιού της γης, σαν ένα στενό αδράχτι που απλώνεται από το Γιβραλτάρ ως τον ισθμό του Σουέζ» όπου γύρω από τις ακτές της αναπτύχθηκαν κάποιοι από τους μεγαλύτερους και σημαντικότερους πολιτισμούς της Αρχαιότητας.

Η Μεσόγειος για εκατομμύρια χρόνια αποτελούσε μια κλειστή θάλασσα, μια βαθιά και άδεια έρημο λόγω της συνεχόμενης εξάτμισης του νερού μέχρι που ο Ατλαντικός δημιούργησε ένα ρήγμα όπου πλημμύρισε και πήρε την σημερινή της μορφή . Πρόκειται για την μεγαλύτερη κλειστή θάλασσα στον κόσμο και ένα από τα πιο σημαντικά εμπορικά και ταξιδιωτικά περάσματα από την προϊστορία μέχρι και σήμερα, αποτελώντας ένα σημαντικό σταυροδρόμι τριών ηπείρων, της Ευρώπης, της Ασίας και της Αφρικής. Για πολλούς αιώνες οι άνθρωποι, οι πολιτισμοί, τα εμπορεύματα, οι ιδέες και οι θρησκείες συνέρρεαν σε αυτήν εμπλουτίζοντας την ιστορία της¹ διαμορφώνοντας ένα περιβάλλον αλληλεπίδρασης ανθρώπινων και φυσικών παραγόντων.

Η μεγάλη ποικιλία τόσο πολιτισμικών - κοινωνικών όσο και ιστορικών χαρακτηριστικών που απορροφά η λεκάνη της Μεσογείου όπως αναφέρθηκε και πιο πάνω, οδηγεί σε μια συνεχόμενη αναζήτηση της ιστορίας του Μεσογειακού χώρου ο οποίος αντιμετωπίζεται συχνά ως ξεχωριστή χωρική ενότητα. Η ερμηνεία της βαθύτερης υπόστασης της Μεσογείου δεν βρίσκεται μονάχα στην φύση και στον άνθρωπο αλλά συγχρόνως και στην ατελείωτη συνάθροιση τυχαίων γεγονότων.²



¹ Braudel F. Aymard M., Coarelli F., *Η Μεσόγειος, ο χώρος και η ιστορία*, μετάφραση Ε. Αβδελά, Ρ. Μπενβενίστε, εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 1990, σελ. 10

² Braudel F. Aymard M., Coarelli F., *ό.π.*, σελ. 12

1.1.1. Τι είναι η Μεσόγειος;

Για πολλούς αρχαίους πολιτισμούς η θάλασσα είχε τοπική έννοια και οι δύο γνωστότεροι την αποκαλούσαν δική τους. Από την εποχή του Πλάτωνα και του Αριστοτέλη, οι Έλληνες αναφέρονταν στη Μεσόγειο ως «Η Θάλασσα που μας Περιβάλλει» ενώ οι Ρωμαίοι πιο απλά την αποκαλούσαν Mare Nostrum, «Η Θάλασσα μας».³ Ο όρος Mare Mediterraneum (Μεσόγειος Θάλασσα) φαίνεται ότι άρχισε να χρησιμοποιείται μεταξύ του ύστερου τρίτου και του έκτου αιώνα. Μέχρι και σήμερα, εξακολουθούν να υπάρχουν πολλές ονομασίες, «Λευκή Θάλασσα» (Ακντενίζ) για τους Τούρκους, η «Μεγάλη Θάλασσα» (Γιαγκαντόλ) για τους Εβραίους, η «Μεσαία Θάλασσα» (Μίτελμεερ) για τους Γερμανούς, και η «Μεγάλη Πράσινη» για τους αρχαίους Αιγύπτιους. Οι σύγχρονοι συγγραφείς έχουν προσθέσει και άλλες ονομασίες όπως η «Εσωτερική Θάλασσα» ή η «Περίκλειστη Θάλασσα».⁴ Από αυτή την πληθώρα ονομασιών που επικρατούν αναδύονται οι διαφορετικές αντιλήψεις κάθε πολιτισμού για την θάλασσα που προέρχονται από ένα μεγάλο φάσμα προσεγγίσεων σε μια προσπάθεια κατανόησης του μεγάλου αυτού υδάτινου όγκου. Αποτέλεσμα αυτού να αναπτυχθούν πολύ περισσότερες συναφείς έννοιες για την Μεσόγειο.⁵

Παρόλα αυτά, στο ερώτημα «τι είναι η Μεσόγειος;» δεν μπορεί να δοθεί μία ακριβή ή ξεκάθαρη απάντηση. Μπορεί να χαρακτηριστεί όμως ως η «Υγρή Ήπειρος», που σαν μια χωρική ενότητα, αγκαλιάζει πολλούς πολιτισμούς, λαούς και οικονομίες μέσα σε ένα χώρο με ακριβή όρια, τα οποία είναι σημαντικό πρώτα να οριστούν.⁶ Εκ πρώτης όψεως, τα όρια της Μεσογείου θάλασσας καθορίζονται από τις ακτές της, ξεκινώντας δυτικά από το Γιβραλτάρ στην ένωση με τον Ατλαντικό Ωκεανό, συνεχίζοντας κατά μήκος της Ισπανίας, της Γαλλίας, της Ιταλίας και της Ελλάδας φτάνοντας μέχρι την Τουρκία και το Λίβανο ανατολικά. Στην συνέχεια διασχίζουν όλη την Βόρεια Αφρική από την διώρυγα του Σουέζ ανατολικά όπου συνδέεται με την Ερυθρά Θάλασσα και φτάνουν μέχρι τη Ταγγέρη του Μαρόκου απέναντι από το Γιβραλτάρ. Ωστόσο η Μεσόγειος δεν καθορίζεται μόνο από τα όρια της καθώς σε αυτό το χώρο υπάρχουν χιλιάδες νησιά εξαιρετικής ιστορικής και στρατηγικής σημασίας, με το μεγαλύτερο την Σικελία, την Σαρδηνία ως ένα από τα αρχαιότερα κατοικημένα μέρη στην Ευρώπη, την Κύπρο των συνεχόμενων κατακτήσεων, την Κρήτη η οποία θεωρείται η αφετηρία του Μινωικού πολιτισμού καθώς και πολύ μικρότερα νησιά, όπως η Μάλτα και η Σαντορίνη.⁷ Από τα παραπάνω προκύπτει ο προβληματισμός του κατά πόσο πρέπει να συνδέσουμε ή να ταυτίσουμε τη Μεσόγειο με την θάλασσα, τα νησιά, τις ακτές που την περιβάλλουν καθώς και τους πολιτισμούς και τα κράτη που αναδύθηκαν σε αυτές ή να θεωρηθεί ως κάτι πολύ μεγαλύτερο φτάνοντας ακόμα και μέχρι την ενδοχώρα.

³ Horden Peregrine, Purcell Nicholas, *Μεσόγειος, θάλαττα πονηροδιάσκαλος*, μετάφραση Ν. Σαμπεθαί, εκδόσεις Οδυσσέας, Αθήνα, 2004, σελ. 30

⁴ Abulafia David, *Η Μεγάλη Θάλασσα, Οι περιπέτειες των λαών της Μεσογείου*, εκδόσεις Ψυχογιός, Αθήνα, 2012, σελ. 29

⁵ Horden Peregrine, Purcell Nicholas, *ό.π.*, σελ. 30

⁶ Abulafia David, *ό.π.*, σελ. 29

⁷ Abulafia David, *Η Μεσόγειος στην Ιστορία*, μετάφραση Γ. Σιώρης, Σ. Σπυριδογιαννάκη, εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα, 2004, σελ.11



ΑΤΛΑΝΤΑΣ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

30° 15' B. - 45° 50' N., 05° 21' Δ. - 36° 10' Α.



Για τον Braudel «η Μεσόγειος είναι χίλια πράγματα μαζί. Δεν είναι ένα μόνο τοπίο αλλά αμέτρητα τοπία. Δεν είναι μία θάλασσα αλλά διαδοχή θαλασσών. Δεν είναι ένας πολιτισμός αλλά πολιτισμοί που συσσωρεύονται ο ένας πάνω στον άλλον». Ο ίδιος αντιμετωπίζει την Μεσόγειο ως ένα ενιαίο χώρο ο οποίος εκτείνεται πολύ πέρα από την θάλασσα συμπεριλαμβάνοντας σε αυτόν όλες τις στεριές των οποίων η οικονομική ζωή καθοριζόταν από το εμπόριο και τις ασχολίες των ακτών. Ακόμη, θεωρεί καθοριστικής σημασίας τον τρόπο που η φυσική γεωγραφία της Μεσογείου διαμόρφωσε τους πολιτισμούς τόσο των ακτών της όσο και της ενδοχώρας, ενώ παράλληλα, δίνει μεγάλη σημασία στη μορφολογία τους εδάφους και πιο συγκεκριμένα στην αντίθεση ορεινών και πεδινών περιοχών ως προς την διαφορετική ανάπτυξη των κοινωνιών.

Ενώ ο Braudel προσφέρει μια οριζόντια ιστορία της Μεσογείου μέσω της εξέτασης συγκεκριμένων περιόδων και γεγονότων και όπου υποστηρίζει ότι η γεωγραφία της Μεσογείου ήταν καθοριστική για την εξέλιξη των περιοχών της, ο David Abulafia παρουσιάζει μια κατακόρυφη ιστορία της Μεσογείου εστιάζοντας στην αλλαγή με την πάροδο του χρόνου.⁸ Ο ίδιος παρουσιάζει την Μεσόγειο ως την επιφάνεια της ίδιας της θάλασσας όπου συμπεριλαμβάνει τις παραλίες, τα νησιά και κυρίως τις πόλεις-λιμάνια οι οποίες κατείχαν τον καθοριστικό ρόλο στην μετακίνηση των ανθρώπων και των αγαθών. Πρόκειται για μια προσέγγιση με κέντρο την θάλασσα ως υγρό στοιχείο, όπου μέσω αυτού εξελίχθηκε η ιστορία των ανθρώπων, των ιδεών, των αγαθών και των πολιτισμών που τη διέσχισαν.⁹

Σε ένα παρόμοιο περιβάλλον αλληλεπίδρασης ανθρώπων και φυσικών παραγόντων εστιάζουν και οι Peregrine και Purcell προσπαθώντας ωστόσο να προσεγγίσουν τον μεσογειακό χώρο μέσα από την ανάδειξη δύο θεμάτων. Το πρώτο είναι η σημασία που είχε η θάλασσα για τις επικοινωνίες, ξεκινώντας από τις απαρχές της αντίληψης ότι τα νερά της συγκροτούν μια οντότητα –προσέγγιση την οποία ονομάζουν αλληλεπίδρασιακή. Στην αρχαία γεωγραφική παράδοση η θάλασσα διαμορφώνει την ξηρά και όχι η ξηρά την θάλασσα. Έτσι, παρά τους κινδύνους, οι θαλάσσιες μεταφορές ήταν πιο εύκολες από τις χερσαίες και έτσι κατέστησαν την Μεσόγειο περιβάλλον διασταυρούμενων δρομολογίων που περιλάμβαναν παράκτιες περιοχές και λιμάνια. Το δεύτερο που είναι αλληλένδετο με το πρώτο είναι ο «επιστημονικός» ορισμός της φυσικής γεωγραφίας της Μεσογείου: η καθιερωμένη απάντηση στο ερώτημα τι την κάνει περιοχή αλλά και θάλασσα –που αποτελεί κυρίως μια οικολογική προσέγγιση. Αυτή έχει να κάνει με τα κοινά χαρακτηριστικά στην φυσική γεωγραφία των μεσογειακών χωρών, την θάλασσα, το μεσογειακό κλίμα, την εδαφική μορφολογία και την χλωρίδα.¹⁰

⁸ Abulafia David, Η Μεγάλη Θάλασσα, *Οι περιπέτειες των λαών της Μεσογείου*, μετάφραση Ε. Χαλαζία, εκδόσεις Ψυχογιός, Αθήνα, 2012, σελ. 32-33

⁹ Abulafia David, *ό.π.*, σελ. 23

¹⁰ Horden Peregrine, Purcell Nicholas, *Μεσόγειος, θάλαττα πονηροδιδάσκαλος*, μετάφραση Ν. Σαμπεθάι, εκδόσεις Οδυσσέας, Αθήνα, 2004, σελ. 28-29

◀**Χάρτης 1: Η Μεσόγειος θάλασσα:** μια θάλασσα με πολλά ονόματα.



1.1.2. Το φυσικό περιβάλλον

Υπάρχει ένα σύνολο από κοινά γνωρίσματα στην φυσική γεωγραφία των μεσογειακών χωρών. Το μεσογειακό κλίμα, θερμό και ξηρό τα καλοκαίρια με ήπιους βροχερούς χειμώνες, είναι το πιο διάσημο από αυτά και αποτελεί τον ενοποιητικό παράγοντα της Μεσογείου. Πρόκειται για ένα ιδιαίτερο κλίμα που μοιάζει από την μια ως την άλλη άκρη της θάλασσας ενώνοντας τοπία και τρόπους ζωής. Το καλοκαίρι ο ξηρός και καυτός αέρας της Σαχάρας τυλίγει την επιφάνεια της θάλασσας και έτσι, για έξι ολόκληρους μήνες η Μεσόγειος γίνεται ο παράδεισος των τουριστών και των κοσμοπλημμυρισμένων ακτών.¹¹ Πέρα από την εικόνα της ηλιόλουστης Μεσογείου όμως και τους ήπιους και υγρούς χειμώνες που την χαρακτηρίζουν, οι καταρρακτώδεις βροχές, οι χειμερινές καταιγίδες αλλά και οι ισχυροί άνεμοι που κάνουν την εμφάνιση τους μετά το φθινόπωρο -όπως ο γνωστός για παράδειγμα *σιρόκο* στην Ιταλία που μεταφέρει τεράστιες ποσότητες κόκκινης σκόνης από την Σαχάρα¹²- είναι άλλο ένα συχνό φαινόμενο της ποικιλομορφίας του μεσογειακού κλίματος.

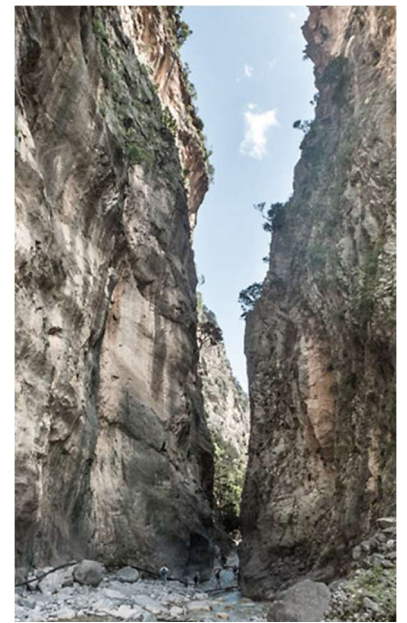
Ανάλογη είναι και η επίδραση της πολύμορφης τοπογραφίας στην περιοχή της Μεσογείου. Ψηλές οροσειρές, εύφορες πεδιάδες, άγονες έρημοι, βραχώδεις απόκρημνες ακτές, αμώδεις παραλίες και εκατοντάδες νησιά με διάφορα σχήματα και μεγέθη συνθέτουν μια ατελείωτη ποικιλία τοπίων με συνεχόμενες εναλλαγές. Ψηλά βουνά όπως οι Άλπεις, τα Απέννινα, τα Βαλκάνια Όρη, ο Ταύρος, ο Λίβανος, ο Άτλας, οι ισπανικές οροσειρές, τα Πυρηναία και χιλιάδες παρακλάδια τους και βουνοκορφές συναντώνται σχεδόν σε ολόκληρη την Μεσόγειο. Η ακτογραμμή της Μεσογείου από την άλλη έχει επηρεαστεί και συνεχίζει να επηρεάζεται από τις τοπικές τεκτονικές ανυψώσεις και καθιζήσεις, με πολλές αλλαγές να έχουν συμβεί κατά την περίοδο των χρόνων, όπως οι προσχώσεις στα αρχαία λιμάνια στις τούρκικες ακτές και η ανύψωση του δέλτα του ισπανικού Έβρου πάνω από το επίπεδο της θάλασσας.¹³ Η ακτογραμμή της Αδριατικής με φόντο τα Απέννινα είναι από τις χαρακτηριστικές αναδυόμενες ακτές ενώ οι ακτογραμμές της βορειοανατολικής Σαρδηνίας και Δαλματίας παράγοντας επιμήκη νησιά παράλληλα με την ακτή αποτελούν τυπικές βυθισμένες ακτές.¹⁴

Η πλούσια βιοποικιλότητα αλλά και το μεγάλο ποσοστό ενδημικότητας που παρατηρείται τόσο στην ξηρά όσο και στην θάλασσα είναι άλλο ένα σημαντικό χαρακτηριστικό της Μεσογείου που εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την μακρόχρονη σχέση της με τον άνθρωπο, η οποία άφησε τα σημάδια της σε μεγάλο μέρος του τοπίου. Η αφθονία λουλουδιών και αρωματικών φυτών, για παράδειγμα, είναι άμεσο αποτέλεσμα ανθρωπογενών διεργασιών όπως είναι οι δασικές πυρκαγιές, η αποψίλωση, η βόσκηση ζώων και οι καλλιέργειες.

◀**Εικόνα 5:** Κότορ του Μαυροβουνίου, ακτές Αδριατικής.



▲**Εικόνα 6:** Μαναρόλο της Ιταλίας, ακτές ανατολικής Ριβιέρας της Λιγουρίας (Cinque Terre).



▲**Εικόνα 7:** Το φαράγγι της Σαμαριάς στα Χανιά της Κρήτης.

¹¹ Braudel F. Aymard M., Coarelli F., *Η Μεσόγειος, ο χώρος και η ιστορία*, μετάφραση Ε. Αβδελά, Ρ. Μπενβενίστε, εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 1990, σελ. 10

¹² Abulafia David, *Η Μεγάλη Θάλασσα, Οι περιπέτειες των λαών της Μεσογείου*, μετάφραση Ε. Χαλαζία, εκδόσεις Ψυχογιός, Αθήνα, 2012, σελ. 35

¹³ Abulafia David, *Η Μεσόγειος στην Ιστορία*, μετάφραση Γ. Σιώρης, Σ. Σπυριδογιαννάκη, εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα, 2004, σελ.40-41

¹⁴ <https://www.medqsr.org/mediterranean-marine-and-coastal-environment>



▲ **Εικόνα 8:** «Η Μεσόγειος είναι το σύνολο πολλών θαλασσών. Η καθεμία έχει το δικό της χαρακτήρα και τροφοδοτείται από τη μία «Μεγάλη Θάλασσα». Ο χάρτης χρονολογείται από τα μέσα του 15ου αιώνα.»

David Abulafia (2003), Η Μεσόγειος στην Ιστορία

1.1.3. Η Θάλασσα

Στα μάτια των αρχαίων και των μεσαιωνικών λαών όπως έχει αναφερθεί καινωρίτερα η Μεσόγειος Θάλασσα ήταν τόσο μια επιφάνεια που βρισκόταν στο κέντρο του κόσμου έτσι όπως τον γνώριζαν, όσο και ένα εμπόδιο, ένα σύνορο και μια απέραντη έκταση που εκτεινόταν μέχρι εκεί που έφτανε το ανθρώπινο μάτι. Ωστόσο από την βιομηχανική επανάσταση και πιο συγκεκριμένα μετά την κατασκευή του πρώτου αεροπλάνου στις αρχές του 20^{ου} αιώνα η Μεσόγειος άρχισε να «συρρικνώνεται» όλο και περισσότερο, όπου σήμερα ένα ταξίδι από το Γιβραλτάρ μέχρι την Κωνσταντινούπολη κρατάει δύο ώρες, την ίδια στιγμή που τα καράβια πριν 2000 χρόνια χρειαζόταν δύο μήνες με την βοήθεια του ανέμου.

Η Μεσόγειος είναι το σύνολο πολλών θαλασσών (χάρτης 1), η Αδριατική είναι σχεδόν μια θάλασσα από μόνη της, το Αιγαίο είναι μια αυτόνομη γωνιά ενώ το Τυρρηνικό πέλαγος αποτελεί την είσοδο -για την «κατώτερη θάλασσα»- της Ιταλίας. Η καθεμία από αυτές καθώς και πολλές ακόμα τροφοδοτούν και τροφοδοτούνται από τη μία «Μεγάλη Θάλασσα», διαμορφώνοντας ένα σύνολο θαλασσών με διαφορετικό χαρακτήρα αλλά και ένα φυσικό χώρο συνάντησης πολιτισμών.¹⁵ Παράλληλα αποτελεί πηγή τροφής χωρίς όμως να εξασφαλίζεται καθημερινή αφθονία με αποτέλεσμα να καταπονείται από βιολογική ανεπάρκεια. Η Μεσόγειος θάλασσα ωστόσο δεν είναι μόνο μια δεξαμενή τροφίμων αλλά ούτε και ένα διάσημο τουριστικό αξιοθέατο παραθερισμού όπως συνηθίζεται να λέγεται σήμερα -είναι κυρίως μια «επιφάνεια μεταφορών» και ένα σύνολο διαβάσεων πάνω στον χάρτη.¹⁶ Όπως αναφέρει ο Braudel «το καράβι, ο θαλάσσιος δρόμος, το λιμάνι που εξοπλίστηκε νωρίς, η εμπορική πόλη, συνιστούν εργαλεία στην υπηρεσία των πόλεων, των κρατών, των μεσογειακών οικονομιών – τα εργαλεία των συναλλαγών τους και κατά συνέπεια του πλούτου τους».

1.1.4. Η θαλάσσια συνδετικότητα

Οι τόποι στην Μεσόγειο είναι διπλά προσδιορισμένοι. Αρχικά ως προς τα ιδιαίτερα γνωρίσματα τα οποία είναι αντιληπτά συνήθως από τους κατοίκους της κάθε περιοχής και δευτερευόντως ως προς αυτά τα τοπικά χαρακτηριστικά τα οποία κάποτε αποτέλεσαν τμήμα πιο εκτεταμένων δικτύων. Με την σειρά τους αυτά τα δίκτυα διαμορφώνουν τον σκελετό των μεσογειακών χερσονήσων και νησιών, των οροπεδίων, των κορυφογραμμών και των πεδιάδων, με την θάλασσα να διαδραματίζει το σημαντικότερο ρόλο στην συνδετικότητα της Μεσογείου μέσω της παράκτιας ναυσιπλοΐας. Πρέπει να παρατηρηθεί η ίδια η θάλασσα και πιο συγκεκριμένα τα νησιά και οι χερσόνησοι για να επιδιωχθεί μια εξήγηση της συνδετικότητας στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου. Η θάλασσα όπως προαναφέρθηκε στο προηγούμενο Κεφάλαιο ενώνει την Μεσόγειο τόσο εννοιολογικά όσο και γεωγραφικά – χωρικά, αποτελώντας το μέσο για όλες τις ανθρώπινες επαφές σε όλο το μήκος της.

¹⁵ Abulafia David, *Η Μεσόγειος στην Ιστορία*, μετάφραση Γ. Σιώρης, Σ. Σπυριδογιαννάκη, εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα, 2004, σελ.15

¹⁶ Braudel F. Aymard M., Coarelli F., *Η Μεσόγειος, ο χώρος και η ιστορία*, μετάφραση Ε. Αβδελά, Ρ. Μπενβενίστε, εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 1990, σελ. 47-55

Η θάλασσα αποτελεί το βασικό χαρακτηριστικό της μεσογειακής ιστορίας, ενώ οι θαλάσσιες επικοινωνίες αποτελούν την προϋπόθεση για την ανάπτυξη της μεσογειακής οικονομίας όπου όλα μαζί αλληλεξαρτώμενα δημιουργούν τους κύριους παράγοντες της συνδετικότητας. Οι πόλεις-λιμάνια που διαμορφώθηκαν από την αρχαιότητα οφείλουν τα πάντα στην αμοιβαία επικοινωνία των νησιών της Μεσογείου, με την θάλασσα να αποτελεί τον θεμέλιο λίθο της συνδετικότητας.

Έτσι, οι πόλεις-λιμάνια αποκτούν διπλό ρόλο, από την μια λειτουργούν ως παράκτιοι θύλακοι αποτελώντας τμήμα του θαλάσσιου κόσμου ενώ από την άλλη λειτουργούν ως σύνδεσμος και αλληλεπιδρούν με την ενδοχώρα, διαδραματίζοντας έτσι ένα ασταθή ρόλο. Πιο συγκεκριμένα, γεωγράφοι τις έχουν χαρακτηρίσει ως οικισμοί-πύλες, μέσα από τις οποίες άνθρωποι και αγαθά «διοχετεύονταν» προς όλες τις κατευθύνσεις. Στο σύνολο τους τα μεσογειακά εδάφη δεν αποτελούν μόνο μια γεωγραφία του έξω προς τα μέσα αλλά διαθέτουν και μια μία γεωγραφία εκ των έσω προς τα έξω κατά την οποία η θάλασσα θεωρείται το εσωτερικό και η ξηρά συμβολίζει το όριο και την παρυφή του κόσμου. Σε αυτήν την εκδοχή, οι ρόλοι αντιστρέφονται και τα μέρη που ενώνονται μέσω της θάλασσας είναι πιο κοντινά, την ίδια στιγμή που περιοχές της ξηράς όσο αφορά το κομμάτι της αλληλεπίδρασης είναι πολύ μακριά η μια από την άλλη. Έτσι, σύμφωνα με τις θεωρίες του Wallerstein για τη φύση των κοινωνικών και οικονομικών συστημάτων μεγάλης κλίμακας, «οι κεντρικές περιοχές μπορεί να συγκροτούνται από απομακρυσμένες ακτές, η λειτουργική εγγύτητα των οποίων είναι το προϊόν της θαλάσσιας συνδετικότητας».¹⁷

1.1.5. Η πόλη – λιμάνι

Η έννοια «πόλη-λιμάνι» (port-city) είναι μια φράση που τα τελευταία χρόνια έχει τραβήξει την προσοχή πολλών ερευνητών από διάφορα επιστημονικά πεδία. Αρχικά, ως λιμάνι ορίζεται οποιαδήποτε φυσική ή τεχνητή διαμόρφωση της ακτής, κατάλληλη ώστε να αγκυροβολούν με ασφάλεια πλοία και άλλα σκάφη, να εκτελούνται φορτοεκφορτώσεις και επιβιβάσεις/αποβιβάσεις επιβατών και πληρώματος (Τριανταφυλλίδης, 2013). Ο σύγχρονος ορισμός περιλαμβάνει και την ευρύτερη περιοχή πέρα από τον χώρο που δένουν τα πλοία καθώς και την έννοια της πόλης-λιμένα. Φυσικά, αυτό που ορίζεται ως λιμάνι σήμερα διαφοροποιείται για παράδειγμα από αυτό της εποχής του Χαλκού αφού τότε δεν υπήρχαν επιβατηγά πλοία ή ταξιδιώτες και περιηγητές και το λιμάνι χρησίμευε αποκλειστικά στην ασφαλή παραμονή των σκαφών και στις δραστηριότητες αυτών.¹⁸

Ο απλούστερος ορισμός που θα μπορούσε να δοθεί για την «πόλη-λιμάνι» είναι ως μια πόλη που ασκεί λιμενικές και θαλάσσιες δραστηριότητες υποδεικνύοντας την στενή σχέση και αλληλεξάρτηση



μεταξύ πόλης και λιμανιού. Το λιμάνι μιας πόλης αρκεί για να προσδιοριστεί και η ίδια η πόλη ως λιμάνι και σε κάποιες περιπτώσεις ίσως ευθύνεται και για την ύπαρξη της ίδιας καθώς κατέχει τόσο ισχυρή επιρροή στην τοπική οικονομία που εξαρτάται από την ύπαρξη του λιμανιού. Με βάση αυτή την οπτική, ο Forno θεωρεί την πόλη του λιμανιού ως «σύστημα» μόνη της. Σύμφωνα με τον Brocard, η πόλη-λιμάνι θεωρείται επίσης ως κόμβος επικοινωνίας μεταξύ χερσαίων και θαλάσσιων δικτύων αναπτύσσοντας βοηθητικές δραστηριότητες και κατέχοντας ισχυρή επιρροή στη χωρική οργάνωση των απομακρυσμένων περιοχών της ενδοχώρας.¹⁹

Οι θαλάσσιες διασυνδέσεις μέσω των λιμανιών ανά την ιστορία βοήθησαν στην ανάπτυξη πολλών περιοχών ως σημαντικοί κόμβοι εμπορίου και σταυροδρόμια πολιτισμών. Έτσι, αναπτύσσονται πολλές παραθαλάσσιες πόλεις, με τις πρώτες πόλεις-λιμάνια να ιδρύονται κατά την αρχαιότητα από οπουδαιούς πολιτισμούς της ανατολικής Μεσογείου. Με την διαρκή αναζήτηση νέων αγαθών και την ακμή της ναυτιλίας επεκτείνονται σταδιακά και στην δυτική Μεσόγειο όπου δημιουργείται ένα δίκτυο συνδέσεων σε ολόκληρη την λεκάνη της Μεσογείου. Η Μασσαλία, η Βαρκελώνη, η Βενετία, η Γένοβα και δεκάδες άλλες μικρές και μεγάλες μεσογειακές πόλεις μέχρι τις μέρες μας εμφανίζουν παρόμοιο χαρακτήρα, καθώς ορίζονται από κοινή τοπογραφία, ιστορία και πολιτισμικές επιδράσεις ανά τους αιώνες.

▲ **Εικόνα 9:** Το λιμάνι της Γένοβας συγκαταλέγεται στα πιο μεγάλα λιμάνια της Μεσογείου και αποτελεί το πιο σημαντικό της Ιταλίας.

¹⁷ Horden Peregrine, Purcell Nicholas, *Μεσόγειος, θάλαττα πονηροδιδάσκαλος*, μετάφραση Ν. Σαμπεθάι, εκδόσεις Οδυσσέας, Αθήνα, 2004, σελ. 179-181

¹⁸ Λοΐζου Ευγενία, *Θαλάσσιοι Δρόμοι, Λιμάνια και Ναυσιπλοΐα στο Αιγαίο της Ύστερης Εποχής του Χαλκού, Μεταπτυχιακή εργασία, ΑΠΘ*, Θεσσαλονίκη, 2015

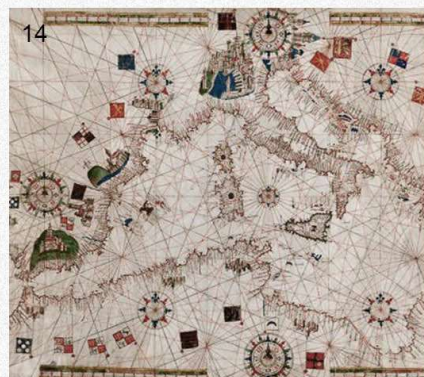
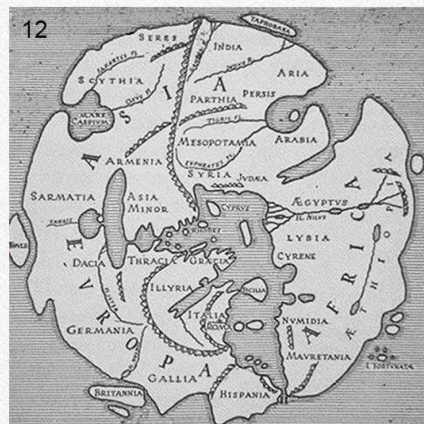
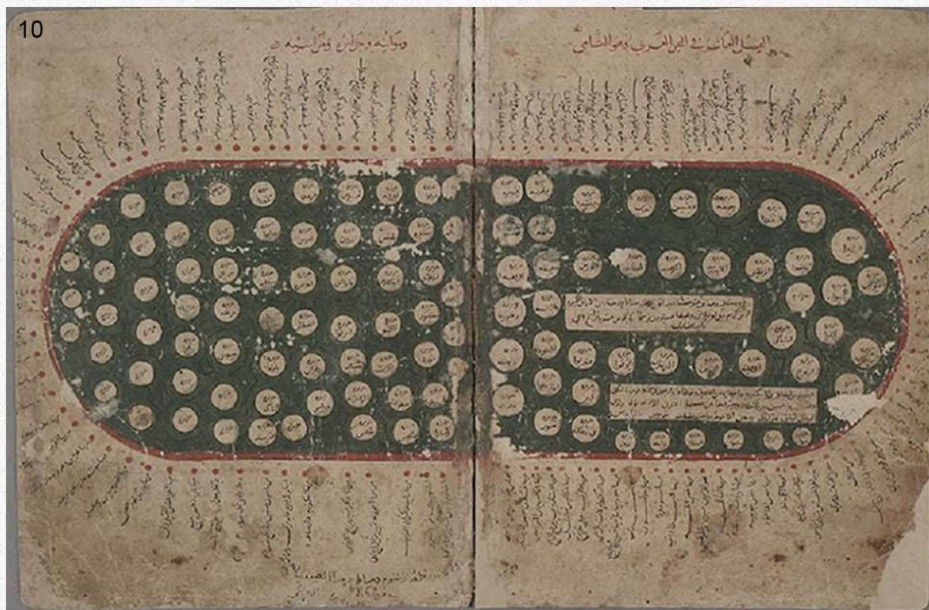
¹⁹ César Ducruet, «The port city in multidisciplinary analysis», *The port city in the XX1st century: New challenges in the relationship between port and city* (επιμ. Germany Joan, Bruttomesso Rinio), Rete, 2011, σελ. 33-34

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΠΕΡΙΠΛΟΥΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

Η ιστορία δεν είναι τίποτε άλλο παρά μια διαρκής αναζήτηση των περασμένων χρόνων στο όνομα προβλημάτων και περιεργειών –ή ακόμη και ανησυχιών και αγωνιών- του παρόντος καιρού που μας περιβάλλει και μας πολιορκεί. Η Μεσόγειος αποδεικνύει τα παραπάνω περισσότερο από κάθε άλλο ανθρώπινο περιβάλλον: αφηγείται αδιάκοπα την ίδια της την ιστορία, αναγεννιέται συνέχεια από τον ίδιο της τον εαυτό. Από ευχαρίστηση ίσως, αλλά και από ανάγκη εξίσου. Το ότι κάποτε υπήρξε είναι η προϋπόθεση για να υπάρχει.

Braudel Fernand (1990), Η Μεσόγειος, ο χώρος και η ιστορία



Ευκόνες 10, 11, 12, 13, 14, 15:

10. Αιγυπτιακός χάρτης του 1154 από τον Muhammad ibn.

11. Η Μεσόγειος θάλασσα στον Παγκόσμιο άτλαντα του Abraham Cresques το 1413.

12. Ρωμαϊκός χάρτης από τον Αγρίππα το 20μ.Χ., η Μεσόγειος απεικονίζεται στο κέντρο.

13. «Ebstorf Map». Μεσαιωνικός χάρτης του 1240.

14. Πορτολάνος χάρτης σε Καταλανική σιλ από τον Salvat de Pilestrina το 1533.

15. Η Μεσόγειος θάλασσα από τον Richard William Seale το 1745.

▼Ευκώνα 16: Ο χάρτης του Fra Mauro, σχεδιασμένος το 1459 απεικονίζει με μεγάλη ακρίβεια την Μεσόγειο.



²⁰ Abulafia David, Η Μεγάλη Θάλασσα, οι περιπέτειες των λαών της Μεσογείου, μετάφραση Ε. Χαλαζιά, εκδόσεις Ψυχογιός, Αθήνα, 2015, σελ. 24



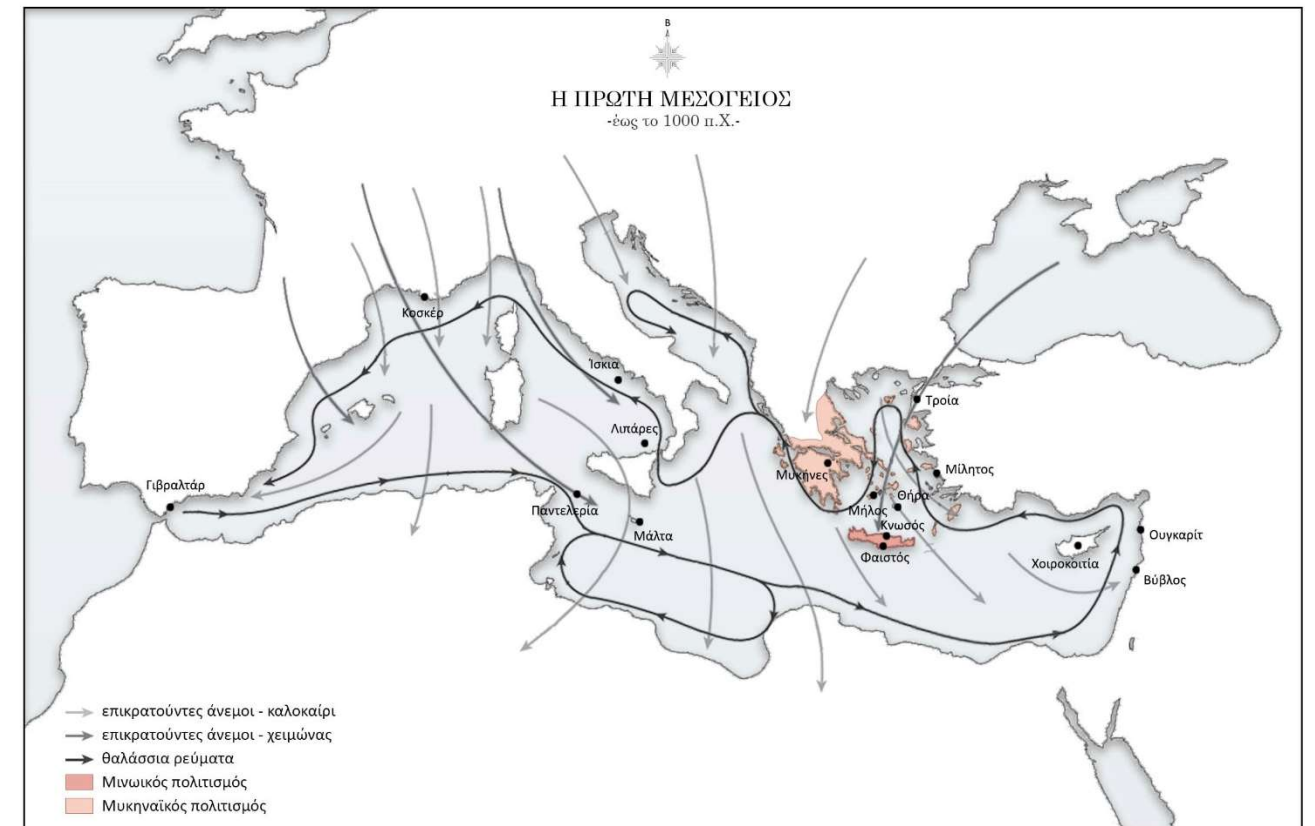
► **Εικόνα 17:** Η Μινωική πόλη Κορμός αποτελούσε το λιμάνι της Φαιστού κατά την περίοδο από το 1650 μέχρι το 1250 π.Χ.. Σήμερα θεωρείται ένας από τους σημαντικότερους αρχαιολογικούς χώρους της Κρήτης.

2.1.1 Η πρώτη Μεσόγειος: τα πρώτα εμπορικά ταξίδια (από την προϊστορία μέχρι το 1000 π.Χ.)

Ήδη από την Νεότερη Παλαιολιθική Εποχή, δηλαδή πριν από το 11.000 π.Χ., φαίνεται να εντοπίζονται οι πρώτες ενδείξεις για σύντομες διασχίσεις της θάλασσας, όπου οι πρώτοι τότε επισκέπτες από την Εγγύς Ανατολή πάτησαν στην Μήλο των Κυκλάδων -προς αναζήτηση ηφαιστειακών υαλωδών οψιανών λίθων- και στη Σικελία σε τοποθεσίες πολύ συχνά κατά μήκος των ακτών.²¹ Η αρχαία ναυσιπλοΐα βασιζόταν κυρίως στο περιβάλλον και πιο συγκεκριμένα στους ανέμους στο τέλος της άνοιξης ή του καλοκαιριού και στα μελτέμια του Αιγαίου. Ο συνηθισμένος τρόπος ταξιδιού τις πρώτες μέρες της ναυσιπλοΐας ήταν κατά μήκος των ακτών, τόσο λόγω των τεχνικών δυσκολιών όσο και της ανάγκης για συνεχή ανεφοδιασμό. Έτσι, προέκυψε η ανάγκη για την δημιουργία παράκτιων οικισμών και λιμανιών, όπου τα λιμάνια αποτέλεσαν σημαντικές θέσεις κλειδιά για την διαμόρφωση στην συνέχεια των πρώτων θαλάσσιων διαδρομών.²²

Κατά την εποχή του Χαλκού (μεταξύ του 3000 και τους 1200 π.Χ.) η Ανατολική Μεσόγειος βρίσκεται στο επίκεντρο, σε μια από τις πιο σημαντικές εποχές στην ιστορία του ανθρώπου. Οι Κυκλάδες αποτέλεσαν έναν από τους πιο πλούσιους και δραστήριους πολιτισμούς της πρώιμης Εποχής του Χαλκού, την πατρίδα ενός θαλάσσιου λαού της ναυσιπλοΐας και του εμπορίου που εγκαθίδρυσε ένα δίκτυο επαφών στο Αιγαίο ή αλλιώς τα πρώτα «εμπορικά δρομολόγια». Πιο συγκεκριμένα, τα νησιά χρησιμοποιούνταν ως «γέφυρες» για την πιο εύκολη διακίνηση αλλά και για την διάνυση μεγαλύτερων αποστάσεων, γεγονός που ενίσχυσε το εμπόριο σε μακρινές αποστάσεις.²³

Την ίδια εποχή άνθισε στην Κρήτη ο Μινωικός Πολιτισμός, ο πρώτος μεγάλος και προηγμένος πολιτισμός της Μεσογείου αλλά και ολόκληρης της Ευρώπης. Οι Μινωίτες πλοηγούνταν ενεργά στην Μεσόγειο με την θάλασσα να εμφανίζεται ποικιλοτρόπως στην κουλτούρα τους, δημιουργώντας ήδη από την Νεολιθική περίοδο εμπορικές σχέσεις με γειτονικά νησιά και αργότερα με την ανατολική Μεσόγειο. Τα λιμάνια και οι παράκτιοι οικισμοί που αποτέλεσαν τη βάση των «αποικιών» του Μινωικού Πολιτισμού, δεν βασιζόνταν τόσο στο εμπόριο υλικών αγαθών αλλά περισσότερο σε μια ευρύτερη ανάγκη εμπορικών επαφών για αγαθά που πρόσδιδαν κύρος μεταξύ των ελίτ πολιτισμών. Ωστόσο με την παρακμή του Μινωικού πολιτισμού τον 15^ο αιώνα π.Χ., η Κρήτη προσαρτάται στον τότε αναπτυσσόμενο κόσμο των Μυκηναίων Ελλήνων. Οι Μυκηναίοι διατηρώντας τα λιμάνια, τις αποικίες, τις εμπορικές διαδρομές ακόμη και τους «πελάτες» των Μινωιτών, ανέπτυξαν επαφές με την Ιταλία για πρώτη φορά χρησιμοποιώντας μια σειρά από ενδιάμεσους σταθμούς όπως νησιά και χερσονήσους, -από τις ακτές της Τυρρηνικής Θάλασσας μέχρι το Ιόνιο πέλαγος- τα οποία παλαιότερα αντιπροσώπευαν θέσεις ελληνιστικών λιμένων ή ρωμαϊκών επαύλεων.²⁴



Μέσα από τα ιστορικά στοιχεία για την πρώτη Μεσόγειο, η ιδέα μιας βάσης στην ξηρά αλλά και η χρήση των νησιών ως ενδιάμεσοι σταθμοί φαίνεται να διαδραμάτισαν σημαντικό ρόλο τόσο στην ανάπτυξη εμπορικών σχέσεων μεταξύ μακρινών πολιτισμών όσο και στην επέκταση των εμπορικών δρομολογίων. Σημαντικό αποτελεί το γεγονός ότι -από την Εποχή του Χαλκού και μετέπειτα- τα «νησιά-στάσεις» στην Μεσόγειο δεν ήταν απλώς λιμάνια που χρησιμοποιούνταν για εμπορικούς σκοπούς αλλά λειτουργούσαν και ως εμπορικοί συνέταιροι μεταξύ πολιτισμών.

▲ **Χάρτης 2:** Η Πρώτη Μεσόγειος: ο χώρος της Μεσογείου γύρω στον 16^ο αιώνα π.Χ., όπου η ανατολική πλευρά βρίσκεται στο επίκεντρο.

2.1.2 Η δεύτερη Μεσόγειος: θαλασσοκρατίες και η δημιουργία της Mare Nostrum (1000 π.Χ. – 500 μ.Χ.)

Κατά τη διάρκεια της 1^{ης} χιλιετίας π.Χ. η ναυσιπλοΐα εξαπλώνεται πλέον σε όλα τα μήκη και πλάτη της Μεσογείου θάλασσας, σε μεγαλύτερη ένταση και με πιο επικερδείς συνθήκες με νέους λαούς-πρωταγωνιστές για την μάχη των θαλάσσιων δρόμων. Κατά τον 8^ο αιώνα π.Χ. -μετά την περίοδο των «Σκοτεινών Αιώνων»- εμφανίζονται νέα δίκτυα εμπορίου και καινούριες αποικίες από τους λαούς της Ανατολής, οι οποίοι ταξιδεύουν μέχρι την Δυτική Μεσόγειο και προς το άνοιγμα του Ατλαντικού. Τα νέα δίκτυα δημιουργήθηκαν μέσα από μια μακρόχρονη διαδικασία επεκτατικής πολιτικής των εμπορικών αυτοκρατοριών αλλά και των εμπορικών κοινοτήτων, με τους πιο σημαντικούς λαούς της περιόδου αυτής να αποτελούν οι Έλληνες, οι οποίοι κατευθύνθηκαν προς την Σικελία, οι Φοίνικες που ταξίδεψαν από τις ακτές της Ανατολής μέχρι

²¹ Abulafia David, *Η Μεγάλη Θάλασσα, οι περιπέτειες των λαών της Μεσογείου*, μετάφραση Ε. Χαλαζία, εκδόσεις Ψυχογιός, Αθήνα, 2015, σελ. 43

²² Abulafia David, *Η Μεσόγειος στην Ιστορία*, μετάφραση Γ. Σιώρης, Σ. Σπυριδογιαννάκη, εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα, 2004, σελ.73

²³ Abulafia David, *ό.π.*, σελ.70-74

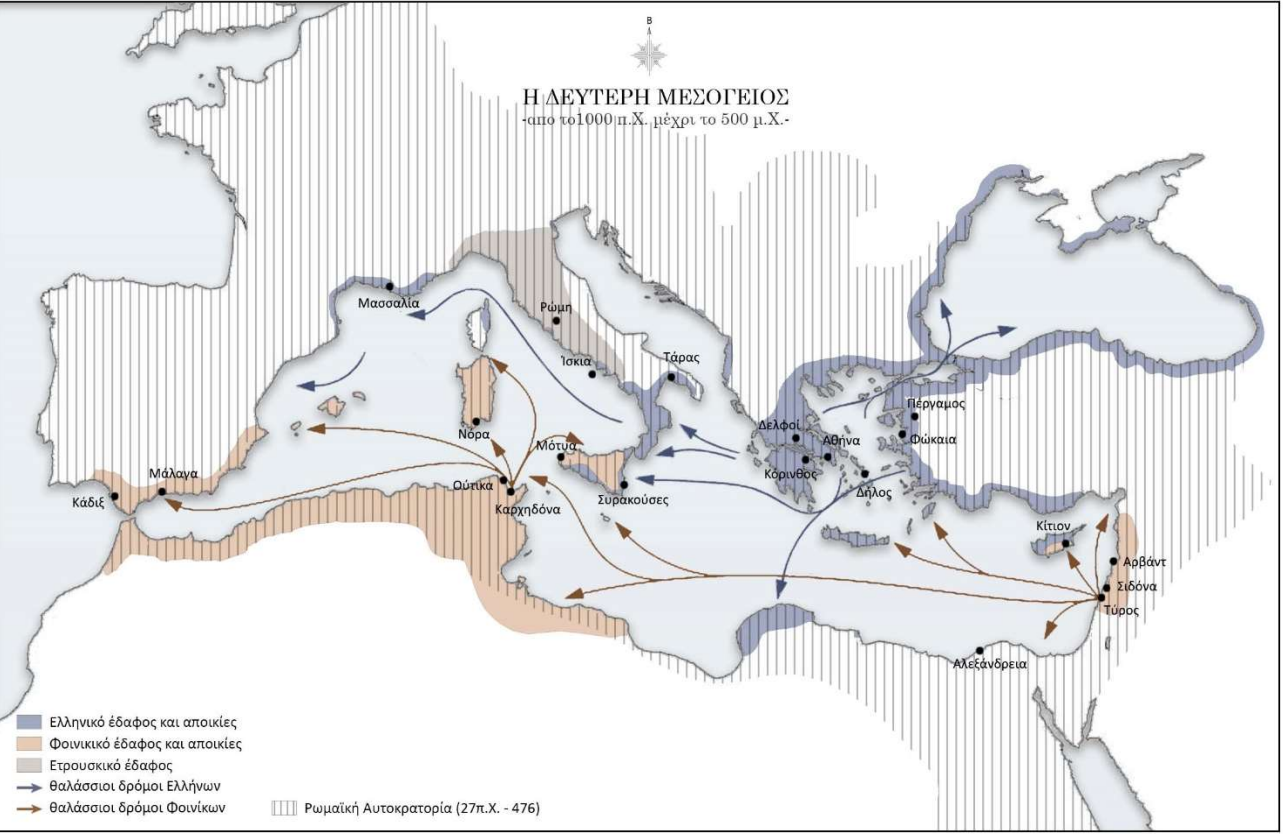
²⁴ Abulafia David, *ό.π.*, σελ.76-78

► **Εικόνα 18:** Το λιμάνι της Μοτύης στο νησί Σαν Πανταλέο της Σικελίας, φοινικική αποικία του 8ου αιώνα π.Χ.

την Νότιο Ισπανία, οι Ετρούσκοι πειρατές και οι έμποροι από τις ακτές της Τυρρηνικής θάλασσας.²⁵ Επομένως, η επέκταση των εμπορικών επαφών, από την μια οδήγησε στην αναγέννηση του εμπορίου των μεγάλων αποστάσεων και την εισαγωγή του σιδήρου στις βιοτεχνίες, ενώ από την άλλη στην αύξηση της πειρατείας.²⁶

Έως τα τέλη του 9^{ου} αιώνα π.Χ. η Φοινικική παρουσία στην Δύση γίνεται αρκετά αισθητή και αποκτά ιστορική σημασία τόσο λόγω της μετάδοσης ενός ισχυρού μοντέλου διεξαγωγής εμπορίου όσο και της συνεισφοράς πολιτιστικών και κοινωνικών θεσμών. Το Φοινικικό εμπόριο στη Μεσόγειο είχε απογειωθεί, με δρομολόγια που εκτεινόταν σε όλο το μήκος της Βόρειας Αφρικής, μέχρι το στενό του Γιβραλτάρ και πέρα από εκεί μέχρι το Καδίξ της Ισπανίας, με τους φοίνικες να εκμεταλλεύονται την δυτική έξοδο της Μεσογείου θάλασσας. Οι Φοίνικες ξεκινώντας από την Τύρο, γνωστή για την παραγωγή πορφύρας, ίδρυσαν πολλούς οικισμούς με σημαντικότερο την Καρχηδόνα η οποία αναπτύχθηκε τάχιστα σε σημαντικό εμπορικό κέντρο και κατέστη το κεντρικό λιμάνι ενός δικού της δικτύου. Εξίσου σημαντικός οικισμός από την άλλη πλευρά ήταν και η Μοτύη, ένα νησί στη Σικελία «υπόδειγμα φοινικικού οικισμού» λόγω της ύπαρξης βιοτεχνιών πορφυρής βαφής, οδηγώντας στο συμπέρασμα πως οι οικισμοί των Φοινίκων δεν λειτουργούσαν μόνο ως κέντρα εμπορίου αλλά και βιοτεχνίας.

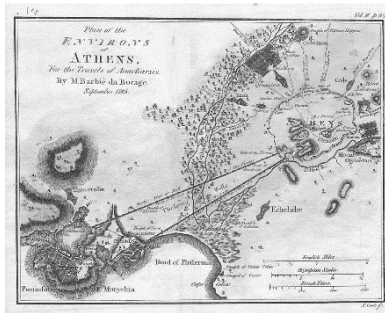
▼ **Χάρτης 3:** Η Δεύτερη Μεσόγειος: ο χώρος της Μεσογείου εξελίσσεται σε ένα απέραντο δίκτυο εμπορικών δρομολογίων.



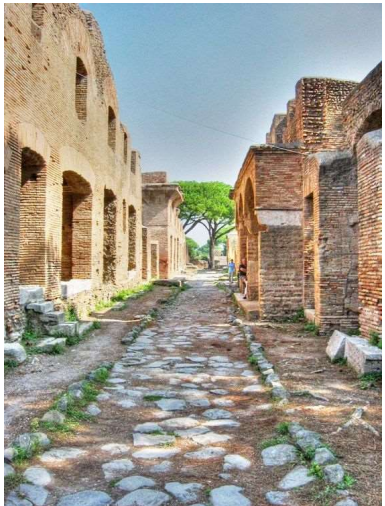
²⁵ Abulafia David, *Η Μεγάλη Θάλασσα, οι περιπέτειες των λαών της Μεσογείου*, μετάφραση Ε. Χαλαζία, εκδόσεις Ψυχογιός, Αθήνα, 2015, σελ. 105-107

²⁶ Abulafia David, *Η Μεσόγειος στην Ιστορία*, μετάφραση Γ. Σιώρης, Σ. Σπυριδογιαννάκη, εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα, 2004, σελ.102





▲**Εικόνα 19:** Τα Μακρά Τείχη ήταν αμυντικά τείχη της πόλης των Αθηνών και συνέδεαν την Αθήνα με το λιμάνι του Πειραιά.



▲**Εικόνα 20:** Η Όστια ήταν ένα από τα λιμάνια της Αρχαίας Ρώμης..

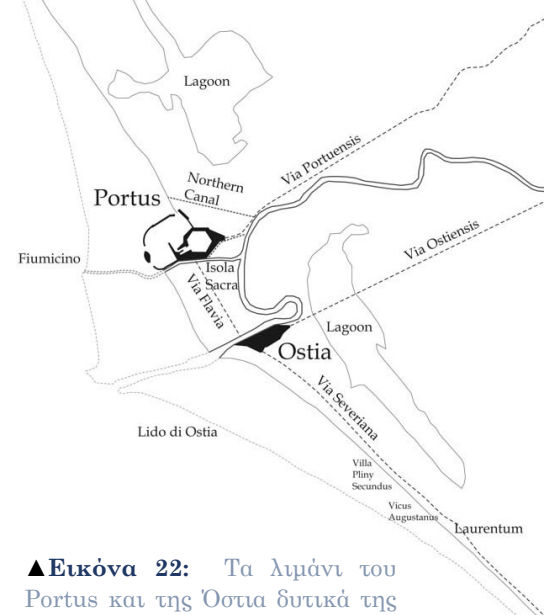


▲**Εικόνα 21:** Τα λιμάνι Portus κατασκευάστηκε ως προσθήκη το 42 μ.Χ. στο λιμάνι της Όστιας.

Τα φοινικικά εμπορικά κέντρα εξαπλώθηκαν σχεδόν σε όλη την Μεσόγειο με την μορφή εμπορικών πάγκων συνήθως σε νησιωτικές βάσεις ή πίσω από τείχη οικισμών που είχαν αυτονομία. Το μοντέλο αυτό αναπτύχθηκε έτσι, ώστε να μπορεί να διασφαλιστεί η πολιτική και οικονομική αυτονομία των εμπορικών κέντρων σε συνάρτηση με τους ντόπιους πληθυσμούς. Το κεντρικό σημείο οριζόνταν το ιερό το οποίο είχε δικαίωμα παροχής ασύλου, διασφάλιζε τις εργασιακές συνεργασίες και σε αυτό διεξάγονταν οι εμπορικές συναλλαγές και οι θρησκευτικές τελετές, στοιχεία που οδήγησαν στην ενδυνάμωση των κέντρων, καθιστώντας τα ως τον ενδιαμέσο χώρο ανάμεσα στην θάλασσα και τους οικισμούς.²⁷ Τέλος, αξίζει να σημειωθεί πως οι βάσεις όπου αναπτύχθηκαν οι φοινικικές αποικίες εντοπίζονται πάντοτε σε νησιά, χερσονήσους και σε παράκτιες περιοχές οι οποίες περιβάλλονταν από λιμνοθάλασσες ή έλη.

Στην συνέχεια, οι Έλληνες μιμήθηκαν το μοντέλο του φοινικικού εμπορικού κέντρου και ακολούθησαν τις εμπορικές διαδρομές των Φοινίκων καθώς και άλλες θαλάσσιες διαδρομές. Η αυξανόμενη πολυπλοκότητα του εμπορίου των Ελλήνων οδήγησε στην ανάπτυξη μιας κοινωνικής και πολιτικής οργάνωσης η οποία είχε ως αποτέλεσμα την επέκταση των πόλεων στην Ελλάδα και στις ακτές τις Ιωνίας και την ίδρυση απομονωμένων κέντρων στην Μεσόγειο θάλασσα. Η ελληνική αποίκιση επεκτάθηκε από τη Μασσαλία μέχρι και την Μαύρη θάλασσα. Τα ελληνικά εμπορικά κέντρα δεν ήταν μόνο οι κινητήριες δυνάμεις του εμπορίου και των αγαθών αλλά και των ανθρώπων, των ιδεών και των τεχνικών.²⁸

Ωστόσο, από τον 5ο μέχρι και τον 2ο αιώνα π.Χ. η Μεσόγειος γίνεται το επίκεντρο των μεγαλύτερων συγκρούσεων. Με την καταστροφή της Καρχηδόνας στα δυτικά και της Κορίνθου στα ανατολικά από τους Ρωμαίους τον 2ο αιώνα π.Χ. , η Ρώμη εδραιώνει την κυριαρχία της στην Μεσόγειο θάλασσα αλλά και στον κόσμο που συνδεόταν με αυτήν. Η Μεσόγειος άρχισε να γίνεται ένας κόσμος καθώς οι Ρωμαίοι κατείχαν περιοχές από την Μαύρη και την Ερυθρά θάλασσα μέχρι και πέρα από τα στενά του Γιβραλτάρ. Αρχικά φαίνεται πως έβλεπαν τη Μεσόγειο ως μια σειρά από μικρές και μεγάλες θάλασσες, ωστόσο αυτό γινόταν αποκλειστικά για πρακτικούς λόγους καθώς όταν μιλούσαν για ολόκληρη την θάλασσα αναφέρονταν στον όρο «Mare Nostrum» που σήμαινε «Η δική μας θάλασσα». Με την εγκαθίδρυση της ρωμαϊκής αυτοκρατορίας εφαρμόζονται καινούρια μοντέλα ναυσιπλοΐας, με πιο σημαντικό την εγκατάσταση τακτικών δρομολογίων για το εμπόριο βασικών προϊόντων σε μακρινές αποστάσεις με επίκεντρο την Ρώμη. Παράλληλα κατασκευάστηκαν νέα είδη φορτηγών πλοίων πολύ μεγαλύτερα τα οποία είχαν την δυνατότητα να μεταφέρουν τόσο επιβάτες όσο και φορτία. Η ρωμαϊκή κατοχή εκφράστηκε με διάφορους τρόπους όπως για παράδειγμα με την κατασκευή παραθαλάσσιων βιλών, οι οποίες διέθεταν μικρά λιμάνια και αγκυροβόλια αλλά και άλλες χρήσεις όπως εργαστήρια τεχνιτών ενώ ταυτόχρονα μέρη όπως χερσόνησοι διέθεταν βιοτεχνίες, αποβάθρες και κυματοθραύστες για την φόρτωση εμπορευμάτων.²⁹



▲**Εικόνα 22:** Τα λιμάνι του Portus και της Όστια δυτικά της Ρώμης.

Όσο αφορά το εμπόριο μεγάλων αποστάσεων, οι ανάγκες του κράτους για υποδομές οδήγησαν στην δημιουργία μιας ολόκληρης δομής λιμανιών και αποβάθρων με δυνατότητες συναλλαγών και τακτικών αναχωρήσεων πλοίων. Μέχρι τον 1ο αιώνα μ.Χ. η Ρώμη χρησιμοποιούσε το λιμάνι της Ποτιόλους της περιφέρειας Καμπανίας, οπότε και προχώρησε στην δημιουργία δύο νέων λιμανιών δυτικά της στις εκβολές του Τίβερη, σε αυτά του Πόρτους και της Όστιας. Ωστόσο το λιμάνι του Ποτιόλους συνέχιζε να εξυπηρετεί την αυτοκρατορία καθώς ήταν ένα ουσιώδες κομμάτι του δικτύου λιμανιών της Ρώμης με μια σειρά από αποθήκες και προβλήτες και τον περίφημο σκεπαστό μόλο να αποτελούν σημαντικά στοιχεία υποδομών. Στην συνέχεια κατασκευάστηκαν ακόμη δύο λιμάνια, ένα βόρεια του Τίβερη και ένα Νότια τα οποία θα λειτουργούσαν ως δορυφόροι του μεγάλου διπλού λιμανιού στις εκβολές του Τίβερη.³⁰

2.1.3 Η τρίτη Μεσόγειος: σύγκρουση πολιτισμών (500 - 1500)

Οι δύο πρωτοφανείς μεταμορφώσεις που άλλαξαν ριζικά την Μεσόγειο έλαβαν χώρα στην υστερορωμαϊκή περίοδο κατά τον 4ο αιώνα μ.Χ. με την εισβολή των γερμανικών φυλών από τα βόρεια και με την υιοθέτηση του χριστιανισμού ως επίσημη θρησκεία. Η παρακμή και η πτώση της ρωμαϊκής αυτοκρατορίας ήταν πια ορατή γύρω στο 500 μ.Χ. και μια νέα τάξη πραγμάτων άρχισε να εμφανίζεται στον ορίζοντα της Μεσογείου καθώς ο καινούριος κόσμος που σχηματιζόταν δεν ήταν πλέον ενιαίος -όπως αναφέρθηκε νωρίτερα με την έννοια της ρωμαϊκής λίμνης- αλλά κομματιασμένος τόσο οικονομικά, όσο γεωγραφικά και πολιτικά. Η νέα Μεσόγειος που σχηματίζεται γίνεται ένα πεδίο μάχης μεταξύ τριών θρησκειών, του Χριστιανισμού, του Ιουδαϊσμού και του Μουσουλμανισμού και παράλληλα σηματοδοτεί μια νέα περίοδο η οποία αφήνει πίσω της την αρχαιότητα και θέτει τις πρώτες βάσεις για την οικοδόμηση της σύγχρονης ιστορίας της Ευρώπης.

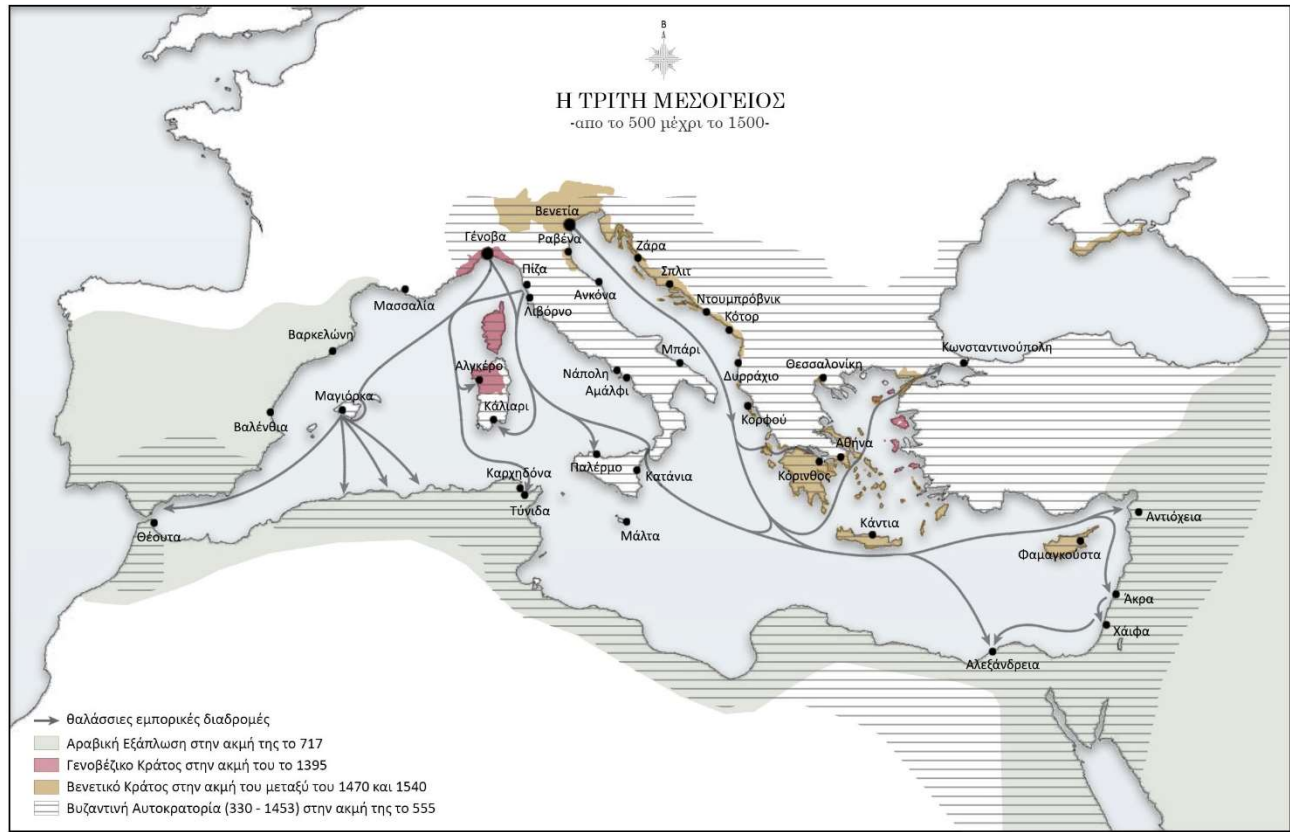
Το 330 μ.Χ. ο αυτοκράτορας Κωνσταντίνος ιδρύει την Κωνσταντινούπολη η οποία στην ουσία γίνεται έδρα μιας Χριστιανικής αυτοκρατορίας και λειτουργεί ως προέκταση της Ρωμαϊκής αυτοκρατορίας μέχρι το 395, όπου και σπάνε σε δύο κομμάτια, σε μια «pars irientis» που θα εξελιχθεί στην Ελληνική αυτοκρατορία του Βυζαντίου και σε μια «pars occidentis» που θα τελικά θα παρακμάσει. Η πρώτη θα επιβιώσει για περίπου χίλια χρόνια και θα μείνει στην ιστορία ως η μακροβιότερη αυτοκρατορία στην ιστορία της ανθρωπότητας, ενώ η δεύτερη θα υποστεί βανδαλική κατοχή από γερμανικά φύλα, τα οποία ενσωματώνονται στο θαλάσσιο εμπορικό δίκτυο της Μεσογείου πολύ γρήγορα. Κατά τον 7ο αιώνα η Μεσόγειος δέχεται μια σειρά από αραβικές επιδρομές κατά τις οποίες προσαρτώνται στο Ισλάμ η Βόρεια Αφρική, η ανατολική Μεσόγειος αλλά και μέρη από την Ευρωπαϊκή μεσόγειο όπως η Ισπανία. Τέλος, κατά τον 8ο και 9ο αιώνα οι πολεμικές συγκρούσεις θα συνεχιστούν ανάμεσα σε βυζαντινές και ισλαμικές δυνάμεις, ενώ τον 9ο η Μεσόγειος δέχεται επιδρομές από τους Βίκινγκ.

²⁷ Abulafia David, *Η Μεγάλη Θάλασσα, οι περιπέτειες των λαών της Μεσογείου*, μετάφραση Ε. Χαλαζία, εκδόσεις Ψυχογιός, Αθήνα, 2015, σελ. 113-119

²⁸ Abulafia David, *Η Μεσόγειος στην Ιστορία*, μετάφραση Γ. Σιώρης, Σ. Σπυριδογιαννάκη, εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα, 2004, σελ.108-13

²⁹ Abulafia David, *ό.π.*, σελ.127-139

³⁰ Abulafia David, *Η Μεσόγειος στην Ιστορία*, μετάφραση Γ. Σιώρης, Σ. Σπυριδογιαννάκη, εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα, 2004, σελ.140-43

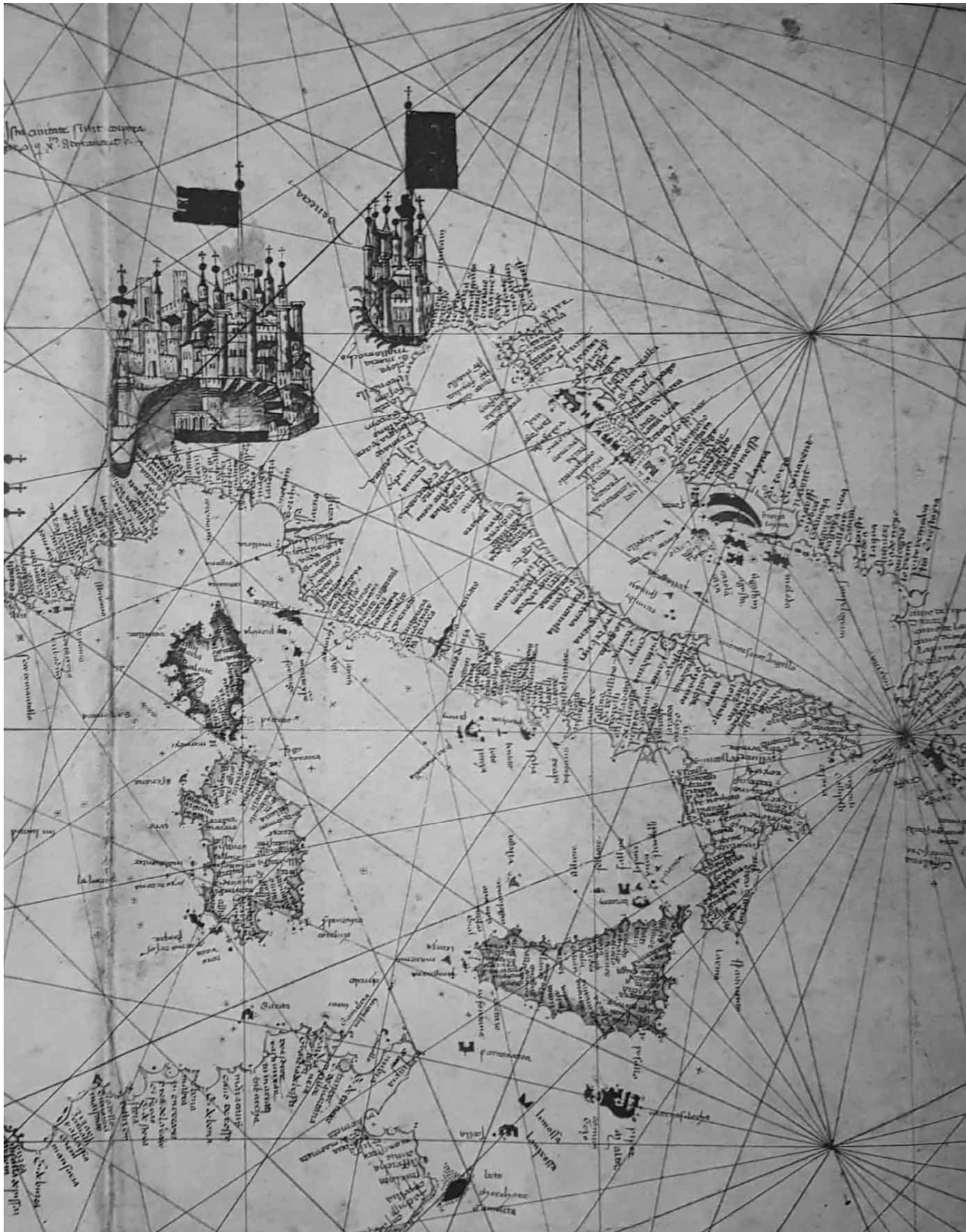


▲Χάρτης 4: Η Τρίτη Μεσόγειος: ο χώρος της Μεσογείου γίνεται πεδίο συγκρούσεων διαφορετικών πολιτισμών.

Από τον 5^ο μέχρι και τον 10^ο αιώνα μ.Χ., η Μεσόγειος δέχθηκε πολλές και σημαντικές αλλαγές όσο αφορά τους θαλάσσιους δρόμους. Μια από αυτές αποτέλεσε η λεγόμενη «μεσαιωνική ναυτική επανάσταση» κατά την οποία σημειώθηκε μια άνευ προηγουμένου εξάπλωση του εμπορίου, με την Μεσόγειο ωστόσο να παραμένει ακόμα μια κλειστή θάλασσα.³¹ Από τον 11^ο αιώνα, χάρη στις επιδρομές των σταυροφοριών, η κατάσταση αρχίζει να αλλάζει με τις ιταλικές πόλεις να αναπτύσσονται δυναμικά και να συναγωνίζονται πλέον για τον έλεγχο της θάλασσας. Οι Ιταλοί καταφέρνουν να δημιουργήσουν στην Αδριατική θάλασσα την πιο πλούσια και ταυτόχρονα την πιο δραστήρια ζώνη ολόκληρης της Μεσογείου.³² Οι θαλάσσιες διαδρομές πολλαπλασιάστηκαν σε σύντομο χρονικό διάστημα με την μεταφορά τόσο εμπορευμάτων όσο και ανθρώπων, κάτι που οδήγησε κατά τον 12^ο και 13^ο αιώνα σε μια σημαντική μετανάστευση ανθρώπων κατά την οποία η δυτική Μεσόγειος αποίκισε την ανατολική.³³

Η Βενετία η οποία διαδραμάτισε ίσως τον σημαντικότερο ρόλο σε όλη την διάρκεια των επόμενων αιώνων ξεκίνησε κατά βάση ως «εμπορική πόλη-κράτος» στην θάλασσα της Αδριατικής. Περιγράφεται ως η πόλη που πήρε την μορφή της από την μορφή του τόπου, ενώ η δομή της βασίστηκε στο εμπορικό κέντρο του Ριάλτο, το αστικό κέντρο του Αγίου Μάρκου και σε ένα σύμπλεγμα εκατοντάδων καναλιών αποκτώντας μια ισορροπία μεταξύ στεριάς και θάλασσας.³⁴

►Εικόνα 23: Πορτολάνος χάρτης του 1435, φτιάχτηκε στη Γένοβα, εξού και η ιδιαίτερη προβολή της έναντι του αντιπάλου της, της Βενετίας. Οι πορτολάνοι χάρτες εφευρέθηκαν για την ναυσιπλοΐα.

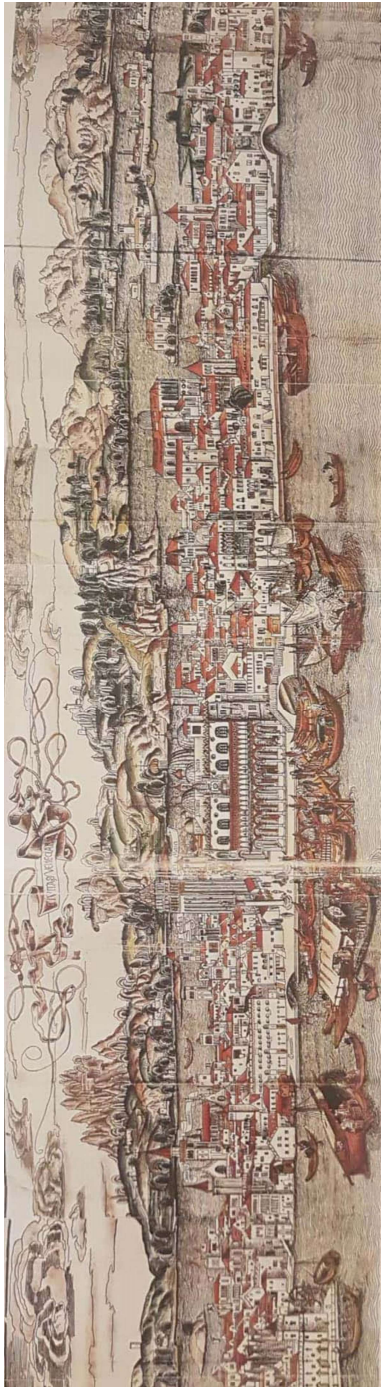


³¹ Abulafia David, *Η Μεσόγειος στην Ιστορία*, μετάφραση Γ. Σιώρης, Σ. Σπυριδογιαννάκη, εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα, 2004, σελ.183

³² Braudel F. Aymard M., Coarelli F., *Η Μεσόγειος, ο χώρος και η ιστορία*, μετάφραση Ε. Αβδελά, Ρ. Μπενβενίστε, εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 1990, σελ. 158

³³ Abulafia David, *ό.π.*, σελ.196-198

³⁴ Benevolo Leonardo, *Η πόλη στην Ευρώπη*, μετάφραση Α. Παπασταύρου, εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, 2009, σελ. 67-73



▲ **Εικόνα 24:** Η Βενετία το 1486 ήταν η κυρίαρχη ναυτική στη Μεσόγειο.

Με αυτόν τον τρόπο γίνεται η πρώτη αναφορά στην αστική μορφή μιας πόλης η οποία συνειδητά επιχειρεί να δημιουργήσει μια αλληλεξαρτώμενη και άμεση σχέση με την επιφάνεια του νερού χωρίς αυτό να αποτελεί όριο αλλά συνδετικός κρίκος.

Από την άλλη πλευρά, η Γένοβα δημιουργεί το λιμάνι της και συντάσσει την πολεοδομία της σε μια περιορισμένη έκταση χωρίς τις κατάλληλες επικοινωνιακές οδούς προς την ενδοχώρα. Η πόλη οργανώνεται έτσι ώστε τα πιο σημαντικά δημόσια κτίρια να βρίσκονται τοποθετημένα στο εμπρόσθιο τμήμα του λιμανιού, δημιουργώντας μια υποδομή διεθνούς επιπέδου που λειτουργήσε ως συνδετικός κρίκος δυο συστημάτων διαφορετικής κλίμακας αυτών των συναλλαγών σε τοπικό και σε διεθνές επίπεδο. Παράλληλα σημαντικές υποδομές όπως ο μώλος, οι δύο φάρoi, οι αποθήκες, οι πύλες, το ναυπηγείο και το δημαρχείο συμπλήρωναν την όψη της πόλης από την θάλασσα δημιουργώντας ένα γιγάντιο εμπορικό σταθμό στο Τυρρηνικό πέλαγος. Ακόμη ένα σημαντικό αστικό κέντρο του Ιταλικού κόσμου αποτελεί η Νάπολη, που κληρονομεί μια αστική δομή από την αρχαιότητα και το 1266 γίνεται η πρώτη πρωτεύουσα του κράτους. Τότε επεκτείνεται και ενισχύεται με μία αγορά, τείχη, μώλο στο λιμάνι και εκκλησίες, υποδομές με τις οποίες εξασφαλίζει μια διοικητική αυτονομία.³⁵

Ένα σημαντικό στοιχείο το οποίο προκύπτει μέσα από την ανάγκη ανακατασκευής των πόλεων κατά την εποχή του Μεσαίωνα, είναι η εκμετάλλευση των προγενέστερων αρχαίων πόλεων ως πρότυπα για περεταίρω ανάπτυξη αλλά και ως κέντρα για την επέκταση των νέων οικισμών. Ενώ, στη βόρεια Ευρώπη παύει να υφίσταται η διάκριση μεταξύ πόλεων που κτίστηκαν βασισμένες σε προηγούμενες αρχαίες πόλεις και σε πόλεις που προέκυψαν από ένα καινούριο πολεοδομικό σχέδιο, στον μεσογειακό χώρο φαίνεται να επικρατεί η ιδέα της διατήρησης και επέκτασης με βάση την αρχαία δομή των ρωμαϊκών και ελληνικών πόλεων.

Η Μεσόγειος μετά τον 10^ο αιώνα γίνεται η καρδιά ενός διεθνούς εμπορικού δικτύου, με το άνοιγμα των πρώτων εμπορικών δρόμων προς την Ανατολή και την κεντρική Ασία από την μια και από την άλλη με το άνοιγμα των δρόμων προς τον Ατλαντικό Ωκεανό με προσορισμό την βορειοδυτική Ευρώπη. Ωστόσο, οι μεγάλες πολιτικές αλλαγές που προέκυψαν στην ανατολική Μεσόγειο με την άλωση της Κωνσταντινούπολης το 1453 σε συνδυασμό με γεωπολιτικές αλλαγές όπως την άφιξη των Πορτογάλων στην Ινδία και την ανακάλυψη νέων υπερατλαντικών εκτάσεων η Μεσόγειος πέρασε σε ένα δευτερεύοντα ρόλο. Στο τέλος του 15^{ου} αιώνα δεν αποτελούσε πλέον το κέντρο του κόσμου, αλλά παρέμεινε ο συνδετικός κρίκος πάνω στον οποίο διαμορφώθηκαν τα σημερινά κράτη.³⁶

2.1.4 Η τέταρτη Μεσόγειος: η αποδυνάμωση της εσωτερικής θάλασσας (1500 – 1900)

Μετά την δεύτερη μουσουλμανική επέλαση και την πτώση της Κωνσταντινούπολης παρατηρείται μια μετατόπιση του κεντροβαρικού άξονα της δράσης της Ευρωπαϊκής ιστορίας μακριά από την Μεσόγειο με κατεύθυνση την βορειοδυτική Ευρώπη. Όπως αναφέρει χαρακτηριστικά ο David Abulafia το κέντρο δράσης μεταφέρεται «από τον κόσμο των ανέφελων ουρανών και των γαλάζιων θαλασσών στο σκοτεινό και βροχερό κλίμα της βόρειας Ευρώπης». Ο ίδιος συνεχίζει λέγοντας πως για την δυτική ιστοριογραφία πολύ μικρό ρόλο έπαιξε η μουσουλμανική επέλαση, καθώς η ανακάλυψη της Αμερικής το 1492 ήταν αυτή η οποία καθόρισε την μετατόπιση του κέντρου του τότε κόσμου. Ο Braudel αναφέρει χαρακτηριστικά πως «η διαδικασία που απειλεί τη Μεσόγειο και που τελικά θα τη νικήσει είναι ούτε λίγο ούτε πολύ η μετάθεση του κέντρου του κόσμου από την Εσωτερική θάλασσα στον Ατλαντικό Ωκεανό».

Μπορεί η παρουσία των Οθωμανών στη λεκάνη της ανατολικής Μεσογείου μέχρι τον 17^ο αιώνα να εδραίωσε σε ένα βαθμό την κυριαρχία τους, ειδικά με την ανάπτυξη δυο σημαντικών εμπορικών κέντρων αυτών του Λιβόρνο και της Σμύρνης, ωστόσο η αποδυνάμωση της εσωτερικής θάλασσας ήταν ήδη ορατή ένα αιώνα νωρίτερα. Το Λιβόρνο και η Σμύρνη την εποχή αυτή συμβόλιζαν την ίδια σιγουριά που συμβόλιζε η Γένοβα και η Βενετία αρκετά χρόνια νωρίτερα κατά την ανάπτυξη των ιταλικών ναυτικών πόλεων. Το λιμάνι του Λιβόρνο, δημιούργημα των Μεδίκων της Φλωρεντίας εξελίχθηκε σε ένα μεγάλο εμπορικό κέντρο με το κλειδί της επιτυχίας να βρίσκεται στην προσέλκυση των ξένων δυνάμεων και εμπόρων. Το λιμάνι της Σμύρνης παρουσίαζε επίσης μεγάλες ομοιότητες με αυτό του Λιβόρνο, ωστόσο το πλαίσιο και η προσέγγιση ήταν διαφορετική. Έτσι, δύο νέες πόλεις που γέμισαν τα λιμάνια τους με ξένους εμπόρους οδήγησαν στην παρακμή όλο το δίκτυο των ιταλικών πόλεων–λιμανιών που μέχρι τότε κατείχαν κεντρικό ρόλο.³⁷ Ο Richard Rapp, ένας νέος ιστορικός θεωρεί ότι «με την πονηριά, την ισχύ και τη βία, με το παιχνίδι των οικονομικών διαφορών» η Μεσόγειος θάλασσα κατακτήθηκε από τους βόρειους λαούς της Ευρώπης και πιο συγκεκριμένα από τους Άγγλους και τους Ολλανδούς. Οι πρώτοι είχαν σχεδιάσει την εμπορική διείσδυση τους ήδη από τις αρχές του 16^{ου} αιώνα, κατά την οποία πήραν μέρος σε όσο γίνεται περισσότερες συναλλαγές, όπως και οι Ολλανδοί φέρνοντας σωρεία προϊόντων στα μεσογειακά λιμάνια, τα οποία συχνά αποτελούσαν απομιμήσεις ιταλικών μαρκών.³⁸

Κατά τον 17^ο αιώνα και με την λήξη του Τριακονταετή πολέμου το 1648 η σχέση ανάμεσα στα Ευρωπαϊκά κράτη αλλάζει δραματικά. Η αγγλική ανάμειξη στην Μεσόγειο αρχίζει να γίνεται ακόμη πιο αισθητή με την παρουσία βασιλικών στόλων οι οποίοι επιζητούσαν μόνιμες βάσεις στην είσοδο της δυτικής Μεσογείου. Η εγκατάσταση μίας αγγλικής βάσης στην είσοδο της Μεσογείου είχε πολλά στρατηγικά πλεονεκτήματα. Έτσι, το 1661 η Ταγγέρη -που βρίσκεται σήμερα στο Μαρόκο- προσαρτάται

³⁵ Benevolo Leonardo, *Η πόλη στην Ευρώπη*, μετάφραση Α. Παπασταύρου, εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, 2009, σελ. 79-103

³⁶ Abulafia David, *Η Μεσόγειος στην Ιστορία*, μετάφραση Γ. Σιώρης, Σ. Σπυριδογιαννάκη, εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα, 2004, σελ.203--12

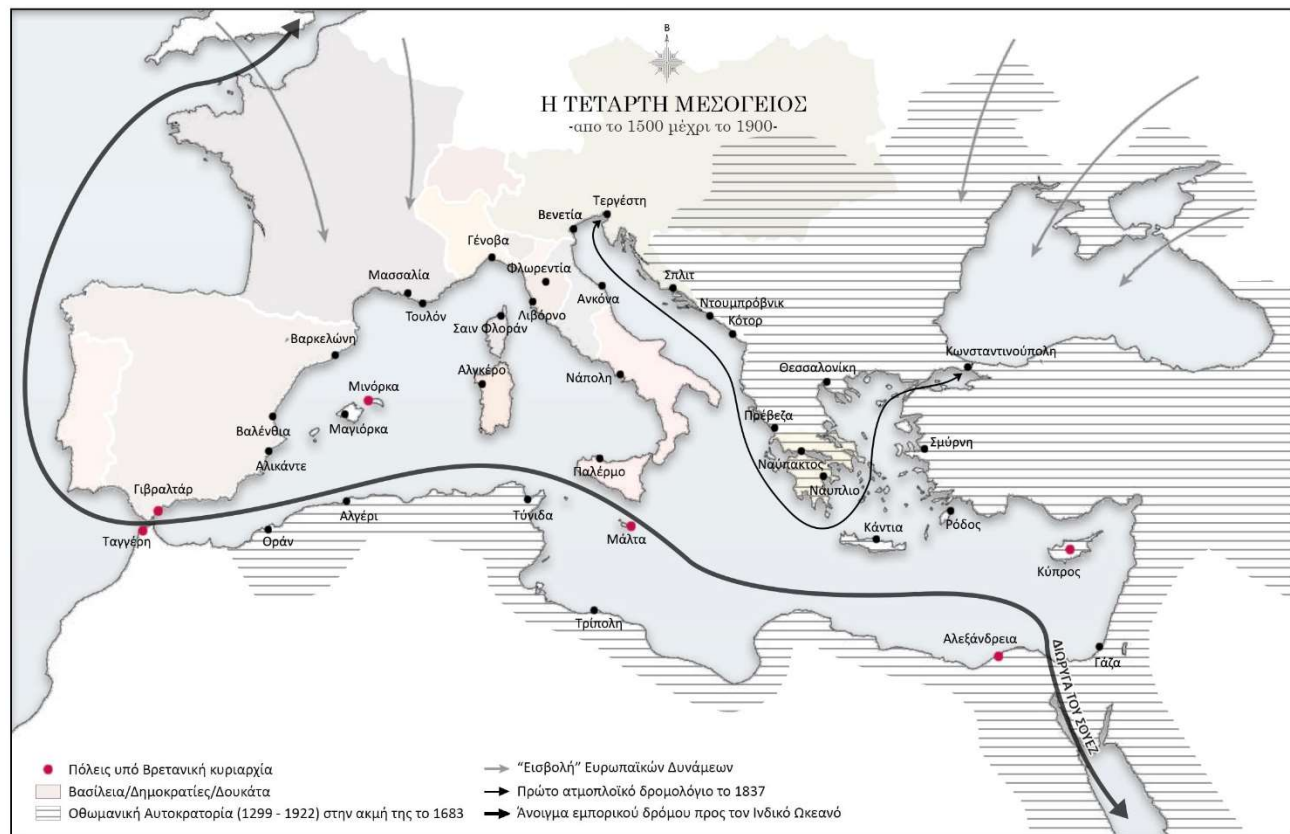
³⁷ Abulafia David, *Η Μεσόγειος στην Ιστορία*, μετάφραση Α. Παπασταύρου, εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα, 2004, σελ.238-44

³⁸ Braudel F. Aymard M., Coarelli F., *Η Μεσόγειος, ο χώρος και η ιστορία*, μετάφραση Ε. Αβδελά, Ρ. Μπενβενίστε, εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 1990, σελ. 159--162

στην Αγγλία και εξελίσσεται σε μια δραστήρια πόλη–λιμάνι με καινούριες οχυρώσεις και αποβάθρες. Το 1704 ακολουθεί το Γιβραλτάρ το οποίο κατείχε σημαντική στρατηγική θέση, ενώ τέσσερα χρόνια αργότερα η Μινόρκα, η οποία κατείχε τόσο καλό λιμάνι που μπορούσε να εξελιχθεί σε κεντρικό σταθμό του μεσογειακού εμπορίου.³⁹

Στις αρχές του 18^{ου} αιώνα η άνοδος της Ρωσίας προκαλούσε φόβο και εξελισσόταν σε ένα εχθρό για την Οθωμανική αυτοκρατορία. Ενώ, οι ευρωπαϊκές δυνάμεις έκαναν επίδειξη ισχύος μέσω εκστρατειών στην Βόρεια Αφρική στα μέσα του αιώνα, ο ρωσικός στόλος εισήλθε για πρώτη φορά στη Μεσόγειο.⁴⁰ Όμως, η πολυπόθητη μεριά της θάλασσας βρισκόταν στην Ανατολή αυτή τη φορά, όχι λόγω του εμπορίου αλλά ενός άλλου επικείμενου στόχου, αυτού των μακρινών Ινδιών, τον οποίο κατέκτησε πρώτη η Αγγλία το 1757. Μέσω της Ανατολής βρισκόταν τότε ο πιο σύντομος δρόμος για τις Ινδίες, έτσι μέσω αυτού προέκυψε η αναγέννηση της Ερυθράς θάλασσας και της Αλεξάνδρειας με την δεύτερη να γίνεται ξανά το πολυσύχναστο λιμάνι που υπήρξε στην αρχαιότητα. Σε αυτό το σημείο δύο ευρωπαϊκές δυνάμεις, η Αγγλία και η Γαλλία οδηγούνται σε μια μάχη για τον δρόμο προς τις Ινδίες, γεγονός που θα φέρει την Μεσόγειο σε δύσκολη θέση και θα την μετατρέψει σε μια παλαιότερα ξένων λαών.⁴¹

▼**Χάρτης 5: Η Τέταρτη Μεσόγειος:** ο χώρος της Μεσογείου μετατρέπεται από το «κέντρο του κόσμου» σε ένα «ενδιάμεσο σταθμό».



³⁹ Abulafia David, *Η Μεγάλη Θάλασσα, οι περιπέτειες των λαών της Μεσογείου*, μετάφραση Ε. Χαλαζία, εκδόσεις Ψυχογιός, Αθήνα, 2015, σελ. 551-562

⁴⁰ Abulafia David, *Η Μεσόγειος στην Ιστορία*, μετάφραση Γ. Σιώρης, Σ. Σπυριδογιαννάκη, εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα, 2004, σελ. 251-53

⁴¹ Braudel F. Aymard M., Coarelli F., *Η Μεσόγειος, ο χώρος και η ιστορία*, μετάφραση Ε. Αβδελά, Ρ. Μπενβενίστε, εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 1990, σελ. 163-164

Η εκστρατεία της Γαλλίας στην Οθωμανική Αίγυπτο το 1798 με σκοπό τον διαμελισμό της Οθωμανικής επέκτασης σε βορρά και νότο και την πολυπόθητη είσοδο του προς τον Ινδικό Ωκεανό απέτυχε καθώς ο βρετανικός στόλος συνάντησε τον γαλλικό στα παράλια και τον κατέρριψε. Η καθοριστική σημασία αυτής της ναυμαχίας δεν άλλαξε μόνο την ευρύτερη στρατηγική κατάσταση της Μεσογείου αλλά και ένα μεγάλο κομμάτι της ιστορίας της καθώς από τότε μέχρι και τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο ήταν, αν όχι μια βρετανική λίμνη, μια θάλασσα που από την μια μέχρι και την άλλη άκρη ελεγχόταν από το αγγλικό ναυτικό.⁴² Ωστόσο η Γαλλία ήταν αυτή που έβαλε τα θεμέλια για την διάνοιξη της διώρυγας του Σουέζ στην Αίγυπτο η οποία ολοκληρώθηκε το 1869 και σηματοδότησε το «τέλος της μεσογειακής λίμνης» και την μετατροπή της εσωτερικής θάλασσας σε ένα δίκτυο - δρόμο προς τον Ινδικό Ωκεανό.⁴³ Ακόμη μια μεταμόρφωση που έλαβε χώρα γύρω στα μέσα του 19^{ου} αιώνα στον χώρο της Μεσογείου ήταν η έλευση του ατμόπλοιου, με τα κυριότερα χαρακτηριστικά αυτού του μέσου να είναι η ταχύτητα, η τακτικότητα και η αξιοπιστία. Έτσι, το πρώτο ατμοπλοϊκό δρομολόγιο -που εγκαινιάστηκε το 1837- από την Τεργέστη στην Κωνσταντινούπολη διήρκεσε μόλις δύο εβδομάδες, αντί τεσσάρων με ιστιοφόρο πλοίο παλαιότερα. Κατά αυτόν τον τρόπο τα δρομολόγια σε όλη την Μεσόγειο εξελίχθηκαν σε πιο άμεσα από σημείο σε σημείο με την δυνατότητα να μπορεί να προβλεφθεί ο ακριβής χρόνος του ταξιδιού, από την άλλη ωστόσο το κόστος ήταν υψηλό και ο αποθηκευτικός χώρος λόγω των μηχανών ελάχιστος. Επίσης, τα ατμόπλοια κατείχαν συμπληρωματικό ρόλο στο εμπόριο καθώς επιτάχυναν την ταχύτητα των πληρωμών, των εμπορικών πληροφοριών και παρείχαν χώρο για τους επιβάτες.⁴⁴

«Οι ταξιδιώτες με προορισμό την Ινδία δεν θα χορταίνουν σε λίγο να σημειώνουν τις εντυπώσεις τους: η διώρυγα, η φλογισμένη Ερυθρά θάλασσα, το λίκνισμα και ο κυματισμός του Ινδικού Ωκεανού, ενώ η Μεσόγειος δεν είναι πια παρά ο πρώτος και σύντομος και σχεδόν αδιάφορος σταθμός μιας πολύ μακριάς διαδρομής»

Fernand Braudel (1990), *Η Μεσόγειος, ο χώρος και η ιστορία*

Το 1875 η Αγγλική κυβέρνηση αγοράζει την διώρυγα του Σουέζ, το 1878 αγοράζει την Κύπρο από τους Οθωμανούς και το 1882 καταλαμβάνει την χρεωμένη Αίγυπτο. Όπως εύστοχα είπε και ο Maurice Aymard «η διώρυγα του Σουέζ συμβόλισε την πολιτική κατάρτιση του μεσογειακού κόσμου» και όπως συμπλήρωσε ο Braudel «φτιαγμένη από τους Γάλλους, Μεσόγειους κατά το ήμισυ, η διώρυγα, και ακόμη περισσότερο η Μεσόγειος έγινε αγγλικός δρόμος». Ωστόσο ο 20^{ος} αιώνας φέρνει καινούριες ανατροπές με την παρουσία των Αμερικανών και Σοβιετικών σηματοδοτώντας την κυριαρχία των δύο παγκόσμιων υπερδυνάμεων που μετατρέπουν για άλλη μια φορά την Μεσόγειο σε ένα υποδρόμιο.

⁴² Abulafia David, *Η Μεσόγειος στην Ιστορία*, μετάφραση Γ. Σιώρης, Σ. Σπυριδογιαννάκη, εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα, 2004, σελ. 251

⁴³ Braudel F. Aymard M., Coarelli F., *Η Μεσόγειος, ο χώρος και η ιστορία*, μετάφραση Ε. Αβδελά, Ρ. Μπενβενίστε, εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 1990, σελ. 165-166

⁴⁴ Abulafia David, *Η Μεγάλη Θάλασσα, οι περιπέτειες των λαών της Μεσογείου*, μετάφραση Ε. Χαλαζία, εκδόσεις Ψυχογιός, Αθήνα, 2015, σελ. 620-621



▲**Εικόνα 25:** Η διάνοιξη της διώρυγας του Σουέζ το 1869, αποτέλεσε ένα από τα σημαντικότερα γεγονότα στην ιστορία της Μεσογείου.

2.1.5 Η πέμπτη Μεσόγειος: η κατακερματισμένη μεσόγειος (1900 – 2000)

Η Μεσόγειος του 20^{ου} αιώνα έχει πλέον αλλάξει ριζικά κυρίως λόγω της σύνδεσης της με τον έξω κόσμο, ωστόσο ένα σημαντικό χαρακτηριστικό αυτής της περιόδου είναι η ανακάλυψη της «Πρώτης Μεσογείου». Γύρω στα τέλη του 19^{ου} και στις αρχές του 20^{ου} αιώνα ανοίγονται οι προοπτικές για την δημιουργία της Μεσογειακής ιστορίας, μια περίοδος κατά την οποία εκτιμώνται τα αρχαία έργα τέχνης, οι αρχαίοι πολιτισμοί, τα κλασσικά απομεινάρια της Αθήνας και της Ρώμης καθώς και πολλές άλλες αρχαίες τοποθεσίες. Παράλληλα η θάλασσα -που μέχρι τότε απεικονιζόταν ως μια ολοκληρωμένη οικονομική και πολιτική ενότητα- άλλαξε ολοκληρωτικά χαρακτήρα και εξελίχθηκε σε μια αρτηρία ενός πολύ μεγαλύτερου δικτύου μέσω της οποίας αγαθά και ταξιδιώτες περνούσαν από τον Ατλαντικό στον Ινδικό Ωκεανό.⁴⁵

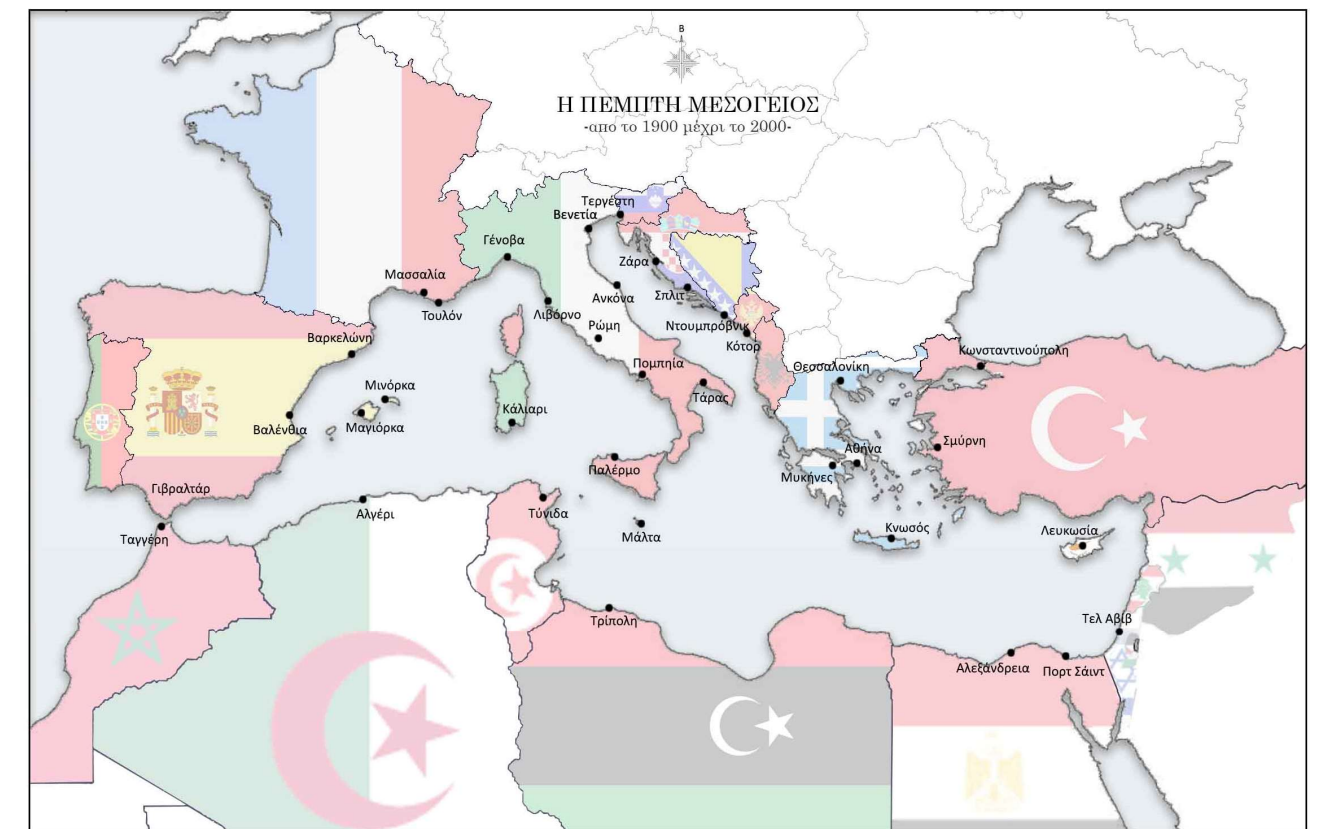
Το πρώτο μισό του 20^{ου} αιώνα συνοδεύεται από τους δύο Παγκόσμιους Πολέμους που διαδραμάτισαν σε μεγάλο βαθμό την εξέλιξη του Μεσογειακού χώρου, αν και από μεσογειακής πλευράς ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος χαρακτηρίστηκε από μια διαδοχή κρίσεων που οδήγησαν εν τέλει στην πτώση της Οθωμανικής αυτοκρατορίας. Οι αλλαγές από την πτώση των Οθωμανών είχαν αρκετές συνέπειες σε πόλεις-λιμάνια όπου διαφορετικές θρησκευτικές και εθνοτικές ομάδες είχαν συνυπάρξει για διάστημα πολλών αιώνων. Τέτοιες πόλεις ήταν η Θεσσαλονίκη, η Σμύρνη, η Αλεξάνδρεια, η Βηρυτός, η Γιάφα και η Τεργέστη.⁴⁶ πόλεις άρρηκτα συνδεδεμένες με το φαινόμενο του κοσμοπολιτισμού -το πιο αντιπροσωπευτικό της Νεωτερικής Μεσογείου- που δημιουργήθηκε στις Οθωμανικές πόλεις-λιμάνια από το 1870 μέχρι και το 1920 κατά την περίοδο των αγγλικών και γαλλικών αποικιακών επεκτατικών πολιτικών. Η εικόνα των κοσμοπολίτικων λιμενικών πόλεων έγινε το σύμβολο μιας νεωτερικής αστικής εικόνας, φινέτσας και διαπολιτισμικής συνύπαρξης που όμως με τη μετέπειτα εξάπλωση του εθνικισμού κατέρρευσε. Η εθνικοποίηση της παράκτιας ακτής που επέφερε ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος διέκοψε τις διαθαλάσσιες συνδέσεις των πόλεων, με την Αλεξάνδρεια έτοι να γίνεται «αιγυπτιακή», την Θεσσαλονίκη «ελληνική», τη Σμύρνη «τουρκική» και την αψιβουργική Τεργέστη «ιταλική».⁴⁷

Το τέλος του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου το 1945, άφησε την Μεσόγειο σε μια αναστάτωση με τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής να αρχίσουν να την βλέπουν ως ένα πεδίο μάχης εναντίον της επεκτεινόμενης τότε Σοβιετικής Ένωσης. Την ίδια περίοδο, οι Άγγλοι εγκαταλείπουν τις αποικίες τους στην Μεσόγειο, δημιουργούνται καινούρια κράτη και η Μεσόγειος οδηγείται σε μια ακόμη περισσότερο κατακερματισμένη μορφή.⁴⁸

Στα τέλη του 20^{ου} αιώνα παρατηρήθηκε μια μεγάλη περίοδος μετανάστευσης, όπου άνθρωποι από την βόρεια Αφρική και την Ασία κατέφταναν στην Μεσόγειο με την προϋπόθεση να κατευθυνθούν βορειότερα. Παράλληλα από το δεύτερο μισό του 20^{ου} αιώνα και μετά παρατηρήθηκε ακόμη ένα φαινόμενο μετανάστευσης, αυτή τη φορά όμως προσωρινό. Η Μεσόγειος πλέον μη αποτελώντας έδρα ναυτικής ή εμπορικής ισχύος στράφηκε σε μια καινούρια απασχόληση, αυτή του μαζικού τουρισμού, με την τουριστική βιομηχανία να απογειώνεται τα επόμενα έτη. Ωστόσο, η ριζική αλλαγή ήρθε με την έλευση του αεροπλάνου αν και χρειάστηκαν αρκετά χρόνια για να εξελιχθεί σε ένα φθηνό και ασφαλές μέσο μεταφοράς. Μέχρι και τα τέλη του 20^{ου} αιώνα τα ταξίδια εκδημοκρατίστηκαν και παγκοσμιοποιήθηκαν, ο ταξιδιώτης μετατράπηκε σε τουρίστα και το μαυρισμένο δέρμα έγινε έμβλημα.⁴⁹

Τέλος, στις αρχές του 21^{ου} αιώνα με την ένταξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση όλο και περισσότερων κρατών της ανατολικής και βόρειας Ευρώπης, η ισορροπία της ΕΕ μετατοπίστηκε πιο κοντά στην κεντρική Ευρώπη και απομακρύνθηκε από τη Μεσόγειο. Λόγω αυτού, καθίσταται πιο δύσκολο να λαμβάνονται πλήρως υπόψη τα τοπικά συμφέροντα μεμονωμένων κρατών, ένδειξη της παγκοσμιοποίησης της Μεσογείου και της ενσωμάτωσης της σε ένα βιομηχανικό και εμπορικό δίκτυο, του οποίου το κέντρο εντοπίζεται μάλλον στις Βρυξέλλες και στην Φρανκφούρτη παρά στην Ρώμη και την Αθήνα.⁵⁰

▼**Χάρτης 6: Η Πέμπτη Μεσόγειος:** ο χώρος της Μεσογείου οδηγείται σε μια κατακερματισμένη μορφή με βάση τον εθνικό διαχωρισμό.



⁴⁵ Abulafia David, *Η Μεγάλη Θάλασσα, οι περιπέτειες των λαών της Μεσογείου*, μετάφραση Ε. Χαλαζία, εκδόσεις Ψυχογιός, Αθήνα, 2015, σελ. 627, 638

⁴⁶ Abulafia David, ό.π., 2015, σελ. 649

⁴⁷ Horden Peregrine, Kinoshita Sharon, *A Companion to Mediterranean History*, John Wiley & Sons, 2014, σελ. 115-116

⁴⁸ Abulafia David, ό.π., σελ. 681

⁴⁹ Abulafia David, *Η Μεγάλη Θάλασσα, οι περιπέτειες των λαών της Μεσογείου*, μετάφραση Ε. Χαλαζία, εκδόσεις Ψυχογιός, Αθήνα, 2015, σελ. 697-710

⁵⁰ Abulafia David, *Η Μεσόγειος στην Ιστορία*, μετάφραση Γ. Σιώρης, Σ. Σπυριδογιαννάκη, εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα, 2004, σελ. 302

εκουγχρονισμού από τα κάτω σε μια περίοδο που τα κράτη ήταν ακόμη πολύ αδύναμα για τα ξεκινήσουν τον εκουγχρονισμό εκ των άνω.⁵³

Τόσο η βιομηχανική επανάσταση –σε μικρότερο βαθμό- που έλαβε χώρα τον 19^ο αιώνα όσο στην συνέχεια το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης και του τουρισμού κατά τον 20^ο αιώνα, αποτέλεσαν τους κύριους καταλύτες στην διαμόρφωση των νέων πόλεων-λιμένων στην Μεσόγειο του 21^ο αιώνα.

2.2.1 Βιομηχανική και μεταβιομηχανική πόλη

Ο Ευρωπαϊκός χώρος, προϊόν πολιτικών, οικονομικών και πολιτιστικών γεγονότων μέσα σε διάστημα δέκα αιώνων προσκολλημένο σε αυτά, διέρχεται σε κρίση γύρω στα τέλη του 18^{ου} αιώνα από ένα σύνθετο πλέγμα απρόβλεπτων στοιχείων (δημογραφική ανάπτυξη, θεσμικές αλλαγές κ.ά.) που οδηγούν στην βιομηχανική επανάσταση, μια περίοδο ραγδαίων αλλαγών και ανακατατάξεων.⁵⁴ Για πολλούς αιώνες όπως έχει προαναφερθεί, οι πόλεις ήταν τειχισμένες, οι άνθρωποι ζούσαν μέσα σε αυτές ή πέριξ από αυτές στην ύπαιθρο, ενώ σε περίπτωση κάποιου κινδύνου οι πύλες έκλειναν προσφέροντας προστασία σε όλους τους κατοίκους. Η ύπαρξη των τειχών κατά κάποιο τρόπο επηρέαζε την μοίρα των ανθρώπων η οποία παράλληλα ήταν στενά συνδεδεμένη με την τύχη της πόλης.⁵⁵

Ωστόσο, στην Ευρώπη οι πύλες αυτές έπαψαν πια να έχουν σημασία τον 18^ο αιώνα καθώς στη μνήμη πλέον των κατοίκων σταμάτησε να υπάρχει η εικόνα της εξολόθρευσης των πόλεων και έτσι τα άλλοτε αμυντικά τείχη άρχισαν να φαίνονται περιττά και άχρηστα. Έτσι τον 19^ο αιώνα κατεδαφίζονται πολλά από τα τείχη πόλεων που επέλεξαν να κοιτάζουν το μέλλον, με μόνες εξαιρέσεις να αποτελούν πόλεις του Μεσογειακού χώρου. Η βιομηχανική επανάσταση ούτως ή άλλως δεν θα ήταν εφικτή χωρίς την ριζική αυτή αλλαγή, καθώς τα εργοστάσια δεν μπορούσαν να χωροθετηθούν εντός των τειχών αλλά έπρεπε να εγκατασταθούν στην περίμετρο της πόλης.⁵⁶

Ο 19^{ος} αιώνας μπορεί να χαρακτηριστεί ως μια περίοδος βίαιων και ραγδαίων αλλαγών για σχεδόν ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ήπειρο με τις πόλεις να μεταλλάσσονται σε γρήγορους ρυθμούς και τον πληθυσμό να επταπλασιάζεται μέχρι τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Σε αυτά τα χρόνια, από την μια βελτιώνεται η ποιότητα ζωής και αυξάνεται το προσδόκιμο ζωής, ενώ από την άλλη η εσωτερική αλλά και διακρατική μετανάστευση οδηγεί τον κόσμο από την ύπαιθρο προς τα αστικά κέντρα.

Ως αποτέλεσμα, δημιουργήθηκε ένα έντονο φαινόμενο αστικοποίησης, σε ένα περιβάλλον χωρίς μεγάλη προσφορά εργασίας και στέγης με πολλούς ανθρώπους ζουν σε άθλιες συνθήκες. Στην πρώτη αυτή φάση της

2.2. Η Μεσόγειος του σήμερα: οι πόλεις – λιμάνια ως περιοχές μετάβασης και αλλαγών

Έχει υποστηριχθεί από πολλούς ιστορικούς ότι «η ιστορία της Μεσογείου είναι η ιστορία των πόλεων της», καθώς εκεί συναντώνται οι περισσότερες από τις παλαιότερες πόλεις της Ευρωπαϊκής Ηπείρου οι οποίες χρονολογούνται από την αρχαιότητα. Μέχρι και τον 16^ο αιώνα καμία άλλη περιοχή στον κόσμο δεν είχε ένα τόσο ανεπτυγμένο δίκτυο πόλεων όσο η Μεσόγειος, όπου μικρές και μεγάλες πόλεις συνδέονταν σε ένα νοητό αστικό άξονα. Στη αρχαία Ρώμη κατοικούσαν περίπου 400.000 άνθρωποι μέσα στα τείχη, το 1500 η Νάπολη και η Κωνσταντινούπολη ήταν δύο από τις πιο πυκνοκατοικημένες πόλεις της Μεσογείου με περίπου 700.000 κατοίκους, ενώ μέχρι και το 1800 μόνο τρεις ήταν οι πόλεις με πληθυσμό πάνω από μισό εκατομμύριο, το Παρίσι, το Λονδίνο και η Κωνσταντινούπολη. Η ιστορία της Μεσογείου έχει συχνά χαρακτηριστεί από τον θρίαμβο μιας πόλης ή μια διαδρομής έναντι μιας άλλης πόλης και διαδρομής αντίστοιχα. Η Αθήνα ήταν η κυρίαρχη πόλη κατά τους κλασσικούς χρόνους, η Ρώμη ήταν η γενέτειρα και το κέντρο της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, η Κωνσταντινούπολη αντιπροσώπευε την δόξα του Βυζαντίου ενώ αργότερα η Βενετία και η Γένοβα ως πόλεις-κράτη δημιούργησαν τις δικές τους θαλασσοκρατίες. Από τα μέσα του 19ου αιώνα και έπειτα, πολλά από τα τείχη των παλαιών πόλεων κατεδαφίστηκαν, βάζοντας τα θεμέλια για την δημιουργία της σύγχρονης πόλης. Μετά τους δύο παγκόσμιους πολέμους, οι μεσογειακές ευρωπαϊκές πόλεις εμφάνισαν μεγάλες ομοιότητες αναφορικά με τον τρόπο που εξελίχθηκε η αστικοποίηση τους, καθώς παρουσίασαν κοινούς ρυθμούς ανάπτυξης και παρόμοια πληθυσμιακή εξέλιξη.⁵¹

Στον Ευρωπαϊκό 19^ο αιώνα μπορεί να αναζητηθεί η αφετηρία των περισσότερων γνωρισμάτων της σύγχρονης πόλης όπως για παράδειγμα τις μεγάλες πληθυσμιακές συγκεντρώσεις, την εκτεταμένη προστασιακή ανάπτυξη, την υπερ-συγκέντρωση δραστηριοτήτων στο κέντρο της πόλης, τη μεγάλη φόρτιση αξόνων κυκλοφορίας, την τυποποίηση και την ομοιομορφία της κατασκευής που φέρνουν τα νέα βιομηχανικά παραγόμενα υλικά και μέθοδοι κατασκευής.⁵² Συνεπώς, οι πόλεις–λιμάνια εξελίχθηκαν σε τόπους για νέους πληθυσμούς, με νέες μορφές οικονομικής δραστηριότητας, νέους δημόσιους χώρους αλλά και καινούριους χώρους πολιτισμού. Παράλληλα, αποτέλεσαν μοντέλα συνύπαρξης ανθρώπων διαφορετικών εθνοτικών ομάδων με κοινό όμως παρονομαστή την ασχολία με το εμπόριο. Με την πίστη σε ένα καινούριο μοντέλο ανάπτυξης, σε μια κοινωνική αναγέννηση και την ανάγκη για θέσπιση νόμων και κανόνων οι πληθυσμοί των πόλεων έγιναν φορείς ενός

«Καλό είναι να γνωρίζουμε πως η ουτοπία δεν είναι τίποτε άλλο παρά η πραγματικότητα του αύριο και πως η σημερινή πραγματικότητα ήταν η ουτοπία του χτες.»

Le Corbusier, Le Modulor

⁵¹ Leontidou Lila, *The Mediterranean City in Transition, Social Change and Urban Development*, Cambridge University Press, Cambridge, 1990, σελ. 9-10

⁵² Καρύδης Ν. Δημήτρης, *Τα επτά βιβλία της Πολεοδομίας*, εκδόσεις Παπασωτηρίου, Αθήνα, 2008, σελ. 81

⁵³ Kolluoğlu Biray, Toksöz Meltem, *Cities of the Mediterranean, from the Ottomans to the present day*, I.B.Tauris & Co Ltd, London – New York, 2010, σελ. 15

⁵⁴ Benevolo Leonardo, *Η πόλη στην Ευρώπη*, μετάφραση Α. Παπασταύρου, εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, 2009, σελ. 255

⁵⁵ Λέφας Παύλος, Binde Jerome, Siebel Walter, *Αύριο οι πόλεις*, εκδόσεις Πλέθρον, Αθήνα, 2003, σελ. 21

⁵⁶ Λέφας Παύλος, ο.π., σελ. 21-23

εκβιομηχάνισης δεν συμμετέχουν όλα τα κράτη με το φαινόμενο να παρατηρείται αρχικά στις βρετανικές πόλεις και να εμφανίζεται αργότερα σε άλλες χώρες όπως η Γερμανία, η Γαλλία, η Ρωσία και η Ιταλία με πιο αργούς ρυθμούς.⁵⁷

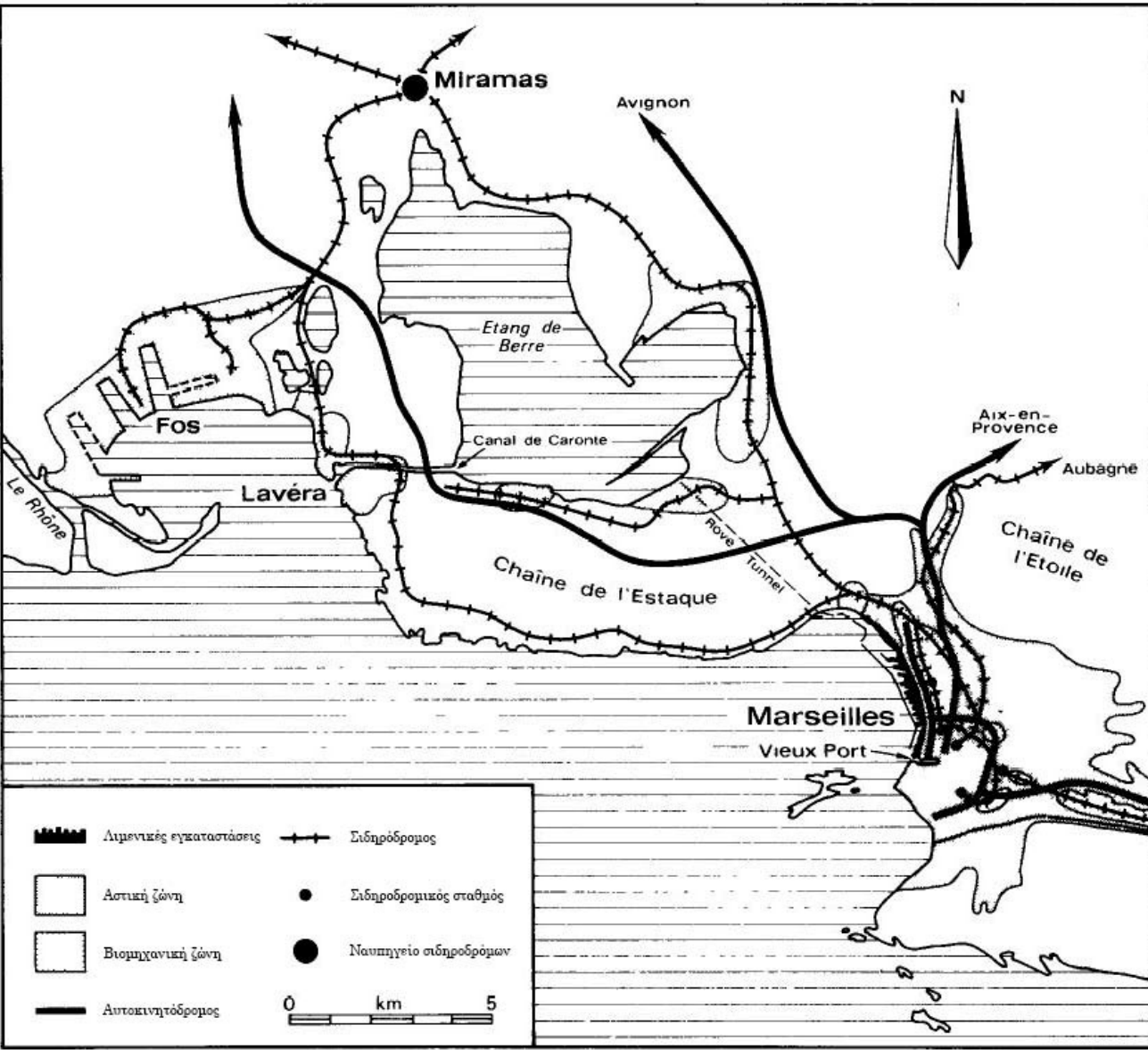
Αρχικά, οι πόλεις -λόγω του Μεσαιωνικού μοντέλου ανάπτυξης- εκτείνονταν χωρικά σε μικρή επιφάνεια, το δομημένο περιβάλλον ήταν οριοθετημένο και οι αποστάσεις καλύπτονταν με τα πόδια καθώς δεν υπήρχαν συγκοινωνίες. Ενώ όμως, εξελίσσεται το φαινόμενο της ραγδαίας αστικοποίησης, κανένας σχεδιασμός και καμία υποδομή δεν προβλέπεται για να δεχθεί το νέο πληθυσμό. Ο νέος πληθυσμός ψάχνοντας για φτηνή στέγαση, φτιάχνει πρόχειρα καταλύματα με ευτελή υλικά, δημιουργώντας τα λεγόμενα «slums». Επομένως, ένα κομμάτι της πόλης υποβαθμίζεται και εγκαταλείπεται από τον εύπορο πληθυσμό και γίνεται η αφορμή για τον κοινωνικό διαχωρισμό και αποκλεισμό των αδύναμων από τους οικονομικά ισχυρούς. Παράλληλα, δεν υφίσταται εξειδίκευση λειτουργιών στον σχεδιασμό της πόλης με χαρακτηριστικό παράδειγμα τα σφαγεία, οι τράπεζες και οι υπηρεσίες να βρίσκονται στον ίδιο χώρο με την κατοικία όπου διαμένει το εργατικό δυναμικό. Η απουσία ενός ουσιαστικού σχεδιασμού για την χωροθέτηση των δραστηριοτήτων οδηγεί στην εξάπλωση επιδημιών καθώς δεν υπάρχει οργανωμένο δίκτυο αποχέτευσης, οι δρόμοι είναι βρώμικοι και το νερό μολυσμένο.⁵⁸

Με τον σχεδιασμό συνολικά ενός νέου συστήματος δικτύων και υποδομών να βρίσκεται ακόμη σε πολύ αρχικά στάδια, η εξυπηρέτηση των εργοστασίων στην ενδοχώρα γίνεται κυρίως από τις υδάτινους οδούς που μέχρι τότε βρίσκονται σε περίοδο ακμής. Έτσι, πολλά μικρά χωριά σε παραθαλάσσιες και παραποτάμιες περιοχές αναπτύσσονται και εξελίσσονται σε μεγάλα βιομηχανικά και εμπορικά λιμάνια. Αναφορικά με τις πόλεις-λιμάνια, η ανάπτυξη της ναυτιλίας με μεγαλύτερα ναυπηγεία και καλύτερες εγκαταστάσεις οδηγεί στην συσσώρευση κεφαλαίου και την δημιουργία μιας καινούριας αστικής τάξης, αυτής των βιομήχανων και των εφοπλιστών. Αυτό ωστόσο λαμβάνει χώρα στη βόρεια και δυτική Ευρώπη, καθώς στις ακτές της Μεσογείου, οι πόλεις-λιμάνια από την μία παραμένουν ανεπηρέαστες από τις πολλαπλές εξελίξεις και από την άλλη δύσκολα μπορούν και να τις εφαρμόσουν.⁵⁹

Στην δεύτερη βιομηχανική επανάσταση παρουσιάζεται μια πιο στενή σχέση και μια καλύτερη σύνδεση της βιομηχανίας με την πόλη. Με την ανάπτυξη της ηλεκτρικής ενέργειας, η ανθρώπινη κοινωνία μεταλλάσσεται και οι πόλεις εξελίσσονται από ένα τεράστιο σύνολο εφαρμογών όπως οι μεταφορές, οι επικοινωνίες, η θέρμανση και ο φωτισμός θέτοντας έτσι τα θεμέλια για την πόλη του σήμερα. Σε πρώτη φάση εξελίσσεται το σύστημα των μετακινήσεων με την εξάπλωση – κυρίως στις πόλεις της Αγγλίας- του σιδηρόδρομου, ενός συστήματος μεταφοράς τόσο επιβατών όσο και εμπορευμάτων που η εφαρμογή του έδινε την δυνατότητα δημιουργίας ενός πυκνού δικτύου γραμμών και συνδέσεων από μέρη και χωριά της ενδοχώρας με μεγαλύτερες πόλεις

εντός και εκτός συνόρων.⁶⁰ Ο σιδηρόδρομος αλλάζει σε μεγάλο βαθμό τις πόλεις καθώς εμποδίζει την τάση υπερσυσσώρευσης πόλεων, εκμηδενίζει τις αποστάσεις, δίνει λύσεις στις μεταφορές και τις επικοινωνίες, ενώ οι περιοχές κατά μήκος των γραμμών αξιοποιούνται καταλλήλως και νέες πόλεις εξελίσσονται σε σιδηροδρομικούς κόμβους.⁶¹ Επιπρόσθετα, με την ατμομηχανή εξελίσσεται και το ατμόπλοιο, το οποίο έρχεται να ενισχύσει τις θαλάσσιες μεταφορές με την επίτευξη μεγαλύτερης ταχύτητας αλλά και ασφάλειας. Σταθμό για την ναυτιλία αποτέλεσε η διάνοιξη της διώρυγας του Σουέζ το 1869, μια εμπορική αρτηρία με παγκόσμια σημασία πλέον καθώς ένωσε την Ευρώπη και την Ασία.⁶²

▼ **Εικόνα 26:** Το λιμάνι της Μασσαλίας τον 19ο αιώνα με τις επεκτάσεις των νέων δικτύων.



⁶⁰ Benevolo Leonardo, Λαζαρίδης Παντελής, *Βιομηχανική Επανάσταση – Βιομηχανική Πόλη*, Εκδόσεις Λιβάνης - Νέα Σύνορα, Αθήνα, σελ. 108

⁶¹ Pinol Jean-Luc, *Ο κόσμος των πόλεων τον 19ο αιώνα*, μετάφραση Ι. Δουράμπεη, εκδόσεις Πλέθρον, Αθήνα, 2000, σελ. 55

⁶² Braudel F. Aymard M., Coarelli F., *Η Μεσόγειος, ο χώρος και η ιστορία*, μετάφραση Ε. Αβδελά, Ρ. Μπενβενίστε, εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 1990, σελ.165-166

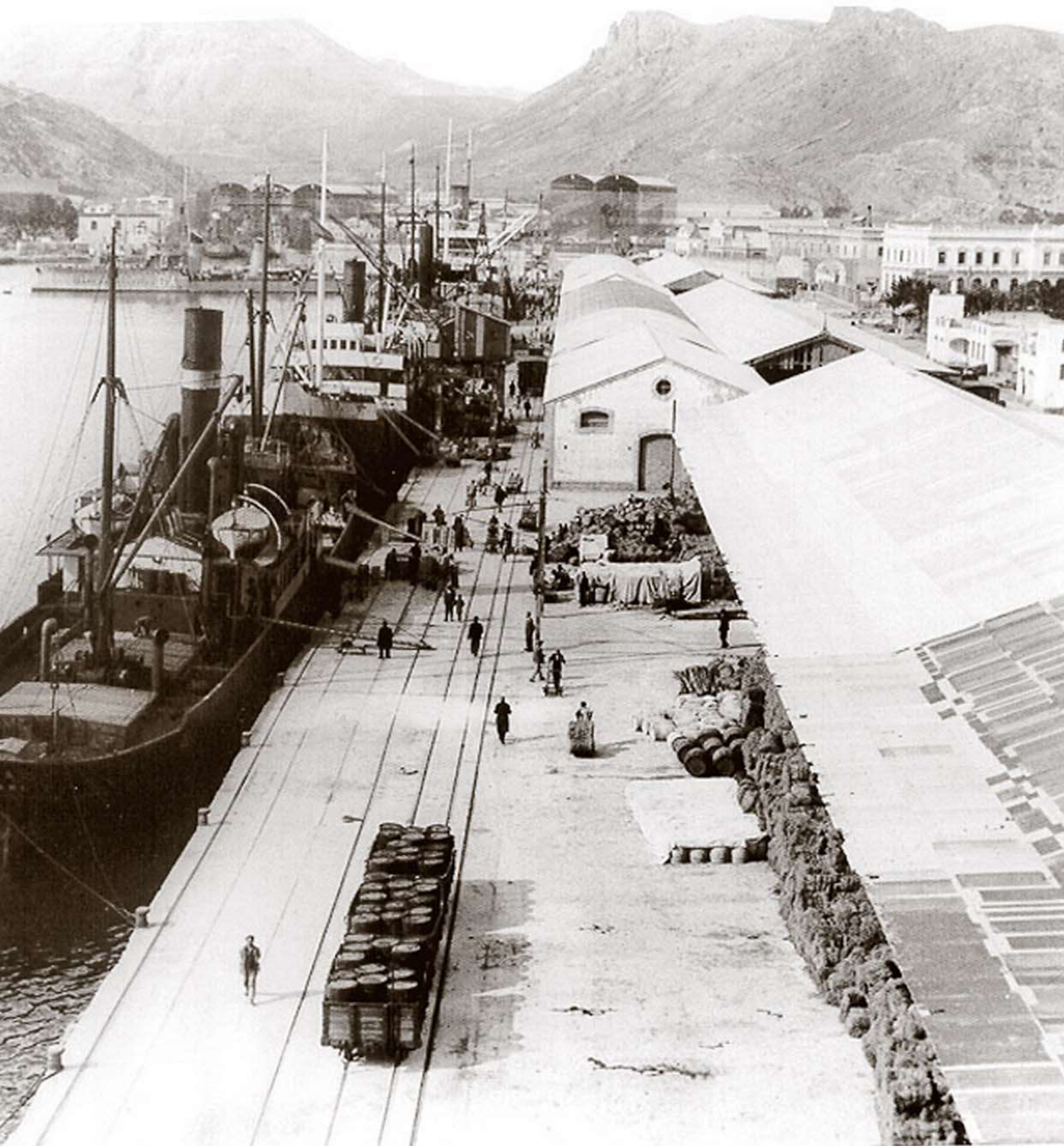
«Ήταν η καλύτερη απ' όλες τις εποχές, ήταν η χειρότερη απ' όλες τις εποχές, ήταν ο αιώνας της σοφίας, ο αιώνας της βλακειάς, ήταν η εποχή της πίστης, η εποχή της δυσπιστίας, ήταν η εποχή του Φωτός κι η εποχή του Σκότους, ήταν η άνοιξη της ελπίδας, ήταν ο χειμώνας της απόγνωσης, είχαμε τα πάντα μπροστά μας και τίποτα δεν είχαμε μπροστά μας, κατευθυνόμαστε ίσια στα ουράνια, κατευθυνόμαστε ίσια στην αντίθετη πλευρά: με λίγα λόγια, τα χρόνια εκείνα ήταν τόσο όμοια με τα τωρινά, που κάποιες από τις πιο χαρακτηριστικές αυθεντίες τους επέμεναν να χρησιμοποιείται μόνο ο υπερθετικός βαθμός, τόσο για το καλό όσο και για το κακό.»

Leonardo Benevolo (1995),
Η πόλη στην Ευρώπη

⁵⁷ Pinol Jean-Luc, *Ο κόσμος των πόλεων τον 19ο αιώνα*, μετάφραση Ι. Δουράμπεη, εκδόσεις Πλέθρον, Αθήνα, 2000, σελ. 29-44

⁵⁸ Pinol Jean-Luc, *ό.π.*, σελ. 101, 206

⁵⁹ Nouschi Andre, *Η Μεσόγειος στον 20ο αιώνα*, μετάφραση Κ. Τσικερδάνος, εκδόσεις Μεταίχμιο, Αθήνα, 2003



Τα λιμάνια αυτή την περίοδο είναι άμεσα συνδεδεμένα με τα οικονομικά καθεστώτα και με τον δευτερογενή τομέα, αφομοιώνοντας τα τεχνολογικά δεδομένα της εποχής –όπως τον «φορντισμό», δηλαδή το μαζικό σύστημα παραγωγής- και αποκτώντας στενές σχέσεις με την βιομηχανία.⁶³ Οι μηχανές αναλαμβάνουν πλέον το μεγαλύτερο μέρος της παραγωγής που μέχρι τότε ήταν κομμάτι της χειρωνακτικής εργασίας και μετατρέπουν το λιμάνι σε ένα σύγχρονο «εργοτάξιο» συνοδευόμενο από μεγάλων διαστάσεων μηχανήματα και αχανείς βιομηχανικές εγκαταστάσεις.⁶⁴ Παράλληλα, εκσυγχρονίζονται με νέες εγκαταστάσεις και νέα έργα καθώς τα πλοία αλλάζουν, γίνονται μεγαλύτερα ενώ την ίδια στιγμή αλλάζουν και τα προϊόντα που εμπορεύονται. Κατά συνέπεια, τα λιμάνια προσαρμόζονται στην νέα συνθήκη με εγκαταστάσεις για υποδοχή διαφορετικών προϊόντων αλλά και βαθύτερων νερών για την προσάραξη των πλοίων.

Τα λιμάνια αποτελούσαν τόσο κεντροβαρικό σημείο όσο και συνδετικό κρίκο της βιομηχανικής πόλης και της καπιταλιστικής οικονομίας. Όπως έχουν αναφέρει οι Hoyle και Pinder «η αρχική θέση των λιμενικών λειτουργιών συχνά έχει καθορίσει την ανάπτυξη της πόλης».⁶⁵ Η διαλεκτική σχέση πόλης και λιμανιού είχε ως αποτέλεσμα η πρώτη να προσαρμόσει τον σχεδιασμό της σύμφωνα με τις ανάγκες της βιομηχανικής ζώνης του λιμένα. Οι νέες τεχνολογικές εξελίξεις επέφεραν σημαντικό αντίκτυπο στις πόλεις-λιμάνια, καθώς από την μια επηρέασαν θετικά το χώρο του λιμανιού, ενώ από την άλλη συνέβαλαν στην αρχή ενός χάσματος και μιας απώλειας σχέσεων μεταξύ πόλης και θάλασσας.⁶⁶ Οι χρήσεις υποστηρικτικού χαρακτήρα προς το λιμάνι άρχισαν να παίρνουν την θέση άλλων υφιστάμενων χρήσεων, έτσι οι μεταφορές και η βιομηχανία εξελίχθηκαν στις μόνες χρήσεις του παράκτιου μετώπου, το οποίο σταδιακά άρχισε να έχει μονολειτουργικό χαρακτήρα και να χάνει την επαφή του με την καθημερινή ζωή της πόλης.⁶⁷

Οι πόλεις σε όλη αυτήν την διαδικασία της αλλαγής και της μετατόπισης λειτουργούν ως κόμβοι και χωρικοί εκφραστές των δραστηριοτήτων, με την αστικοποίηση να μετατοπίζεται και οι ρόλοι να αντιστρέφονται συνεχώς.⁶⁸ Γίνεται σαφές, πως οι πόλεις-λιμάνια εκείνης της εποχής από την μια αποκτούν μεγαλύτερη δύναμη ενώ από την άλλη προσαρμόζονται βίαια στις ανάγκες του λιμανιού. Πολύ συχνά τοποθεσίες κοντά στο στοιχείο του νερού αποκτούσαν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για τις βιομηχανίες, ενώ το όριο μεταξύ νερού και πόλης και συγχρόνως παραγωγικής και μεταφορικής περιοχής ήταν η ζώνη με τις πιο έντονες χρήσεις.⁶⁹

◀**Εικόνα 27:** Το Λιμάνι της Καρθαγένης το 1890. Στο κέντρο της εικόνας απεικονίζεται η νέα εμπορική προβλήτα με όλες τις απαραίτητες υποδομές, ενώ στο βάθος εντοπίζεται η εσπλανάδα Paseo de Alfonso XII. Θεωρείται από τα πρώτα παραδείγματα σχεδιασμένου δημοσίου χώρου παράλληλα με την επέκταση του εμπορικού λιμένα της πόλης.

⁶³ Norcliffe Glen, Bassett Keith, Hoare Tony, «The emergence of postmodernism on the urban waterfront, geographical perspectives on changing relationships», *Journal of Transport Geography*, Vol. 4, No. 2, Pergamon Press, Great Britain, 1996, σελ. 127

⁶⁴ Benevolo Leonardo, *Η πόλη στην Ευρώπη*, μετάφραση Α. Παπασταύρου, εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, 2009, σελ. 82

⁶⁵ Hoyle Brian, Pinder David, *European port cities in transition*, Belhaven Press, London, 1992

⁶⁶ Αναγνώστου Αγγελική, *Σχεδιάζοντας το όριο ανάμεσα στην πόλη και τη θάλασσα, Σύγχρονες αστικές αναπλάσεις*, Ερευνητική εργασία, Π.Κ., Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά, 2013, σελ. 24-25

⁶⁷ Umut Pekin Timur, «Urban Waterfront Regenerations», *Advances in Landscape Architecture* (επιμ. Özyavuz Murat), InTech, Rijeka, 2013, σελ. 177

⁶⁸ Pinol Jean-Luc, Walter François, *Η σύγχρονη ευρωπαϊκή πόλη, έως τον Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο*, μετάφραση Μ. Κουμπούρα, εκδόσεις Πλέθρον, Αθήνα, 2007, σελ. 70

⁶⁹ Marshall Richard, *Waterfronts in Post-Industrials Cities*, Spon Press, London and New York, 2001, σελ. 5



Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα η κατάσταση αλλάζει, τα λιμάνια αρχίζουν να επικεντρώνονται αποκλειστικά στην αύξηση της αποδοτικότητας τους και έτσι ανεξαρτητοποιούνται από τις πόλεις και αρχίζουν να λειτουργούν σαν αυτόνομες μονάδες. Από αυτήν την περίοδο και έπειτα τα λιμάνια «τειχίζονται», ώστε να περιοριστεί η όχληση προς το περιβάλλον της πόλης και ο πιθανός τραυματισμός πολιτών. Η ενέργεια αυτή από την μία απομονώνει το λιμάνι από την πόλη και από την άλλη απομονώνει την πόλη από την θάλασσα και το υγρό στοιχείο.⁷⁰ Συνεπώς, ο μόνος συνδυαστικός κρίκος αυτών των δύο καταλήγει να είναι η σιδηροδρομική γραμμή, η οποία περνάει μέσα στο λιμάνι μέσω της πόλης για την εξυπηρέτηση των μεταφορών των εμπορευμάτων. Πέρα όμως από τον σιδηρόδρομο, οι σχέσεις πόλης-λιμένα οδηγούν σε ένα χωρικό ανταγωνισμό, όπου ο χώρος είναι πολύ περιορισμένος σε αντίθεση με τις επεκτατικές πολιτικές των δύο.⁷¹ Η συσσώρευση τόσο μεγάλου πλούτου από τις βιομηχανικές ζώνες των λιμένων συνοδεύτηκε από μεγάλες περιβαλλοντικές καταστροφές, τον κορεσμό της βιομηχανίας και την στροφή της οικονομίας σε άλλους κλάδους, γεγονότα που οδήγησαν στην μετατόπιση των χρήσεων αυτών στην περιφέρεια της πόλης. Η σχέση μεταξύ του υδάτινου στοιχείου και των πόλεων αλλάζει ριζικά καθώς με την μεταφορά των βιομηχανικών εγκαταστάσεων έξω από τις πόλεις, τα λιμάνια αποκόπτονται από τις πόλεις και οι παλιές βιομηχανικές ζώνες ερημώνουν. Σύμφωνα με τον Marshall «οι ταυτόχρονες εξελίξεις των οδικών, σιδηροδρομικών και θαλάσσιων μεταφορών, συνδυασμένες με τις απαιτήσεις των εμπορευμάτων, έχουν μετατοπίσει τα κύρια σημεία των παγκόσμιων θαλάσσιων μεταφορών μακριά από τα παλιά ιστορικά παράκτια μέτωπα».⁷²

Στις πόλεις-λιμάνια του ευρωπαϊκού χώρου, η σταδιακή εγκατάλειψη βιομηχανιών και λιμενικών εγκαταστάσεων οδηγεί σε οικονομική παρακμή και σε υψηλά επίπεδα ανεργίας. Η παλιά βιομηχανική ζώνη και το λιμάνι λειτουργούν πολλές φορές ως αστικά κενά καθώς οι μεγάλοι οδικοί άξονες σε συνδυασμό με τις μεγάλες υποδομές εντείνουν τον χωρικό και λειτουργικό διαχωρισμό με την πόλη.⁷³ Η ανάγκη επεμβάσεων για την επανένταξη των περιοχών στον αστικό ιστό της πόλης οδήγησε στην χάραξη νέων στρατηγικών και την δημιουργία αναπτυξιακών προγραμμάτων στα τέλη της δεκαετίας του 1950. Μεγαλύτερο στόχο αποτέλεσε η επανασύνδεση της πόλης με το λιμάνι και συγχρόνως με το στοιχείο του νερού, με τις χρήσεις και την περιβαλλοντική ευαισθησία να αποτελούν τα κύρια εργαλεία. Μέσω των αναπτυξιακών προγραμμάτων τα κράτη προσπάθησαν να εκμεταλλευτούν τις υποβαθμισμένες περιοχές και να δημιουργήσουν στην θέση τους νέους πόλους ανάπτυξης τόσο οικονομικής όσο τουριστικής και πολιτισμικής δυναμικότητας. Αφορμή αποτέλεσε σε μεγάλο βαθμό η ανάπτυξη των θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορών με την μείωση των κοστών μεταφοράς και την αύξηση της συχνότητας.⁷⁴

◀**Εικόνες 28, 29, 30:** Αν και οι πόλεις-λιμάνια στον Μεσογειακό χώρο επηρεάστηκαν σε μικρότερο βαθμό από την βιομηχανική επανάσταση, σε πολλές περιπτώσεις οι λιμενικές λειτουργίες δεν κατάφεραν να συμβαδίσουν με την πόλη. Ενδεικτικά, με κατακόρυφη σειρά η **Μασσαλία**, τα **Χανιά** και το **Λιβόρνο** στις αρχές του 20^{ου} αιώνα.

⁷⁰ Benevolo Leonardo, *Η πόλη στην Ευρώπη*, μετάφραση Α. Παπασταύρου, εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, 2009, σελ. 82
⁷¹ Norcliffe Glen, Bassett Keith, Hoare Tony, «The emergence of postmodernism on the urban waterfront, geographical perspectives on changing relationships», *Journal of Transport Geography*, Vol. 4, No. 2, Pergamon Press, Great Britain, 1996, σελ. 127
⁷² Marshall Richard, *Waterfronts in Post-Industrials Cities*, Spon Press, London and New York, 2001, σελ. 5
⁷³ Βογιατζάκη Μαρία, «Αστική ζώνη αλληλεπίδρασης πόλης και λιμανιού στο πλαίσιο της δυναμικής των δύο συστημάτων», *Πόλη και χώρος από τον 20ο στον 21ο αιώνα* (Συλλογικό, τιμητικός τόμος για τον καθηγητή Αθανάσιο Ι. Αραβαντινό), εκδόσεις Μέμφις, Αθήνα, 2004, σελ. 120
⁷⁴ OECD, *The Competitiveness of Global Port-Cities*, OECD Publishing, Paris, 2014, σελ. 126

Ωστόσο αυτό είναι κάτι που παρατηρείται κυρίως στις πόλεις-λιμάνια της βόρειας Ευρώπης και της Αμερικής και πολύ πιο σπάνια εντοπίζεται στον Μεσογειακό χώρο. Οι Μεσογειακές πόλεις-λιμάνια επηρεάζονται σε μικρότερο βαθμό από την βιομηχανική επανάσταση, κυρίως λόγω της οικονομικής αστάθειας που επικρατούσε, με λιγοστές πόλεις να εξαιρούνται. Εκτός της αργοπορημένης ανάπτυξης των λιμένων και των βιομηχανικών εγκαταστάσεων στον μεσογειακό χώρο, η γεωγραφία και ακόμη περισσότερο η τοπογραφία των περισσότερων παράκτιων μετώπων δεν επέτρεψε την εγκατάσταση καινούριων λιμενικών εγκαταστάσεων σε άλλα σημεία εκτός των πόλεων και από την άλλη ούτε άφησε μεγάλα περιθώρια για τις επεκτάσεις των λιμενικών ζωνών. Έτσι, θα μπορούσαμε να πούμε πως η εγκατάλειψη λιμενικών βιομηχανικών ζωνών δεν χαρακτηρίζει σε μεγάλο βαθμό τον Μεσογειακό χώρο. Όμως, και πάλι εντοπίζεται απουσία σχέσεων με το υδάτινο στοιχείο καθώς οι λιμενικές ζώνες δεν κατάφεραν να συμβιώσουν με την πόλη, αφήνοντας πίσω μεγάλα αστικά κενά και δυναμικά όρια στη ζώνη διεπαφής της πόλης με την θάλασσα.

Στα τέλη του 20^ο αιώνα, το πέρασμα στην μεταβιομηχανική πόλη ήταν ήδη ορατό και η απομάκρυνση από τα βιομηχανικά «αδεώδη» απαραίτητη για την εξέλιξη των πόλεων. Οι δύο Παγκόσμιοι Πόλεμοι άφησαν πίσω κατεστραμμένες τις πόλεις και την οικονομία, γεγονός τα οποία έδωσαν το έναυσμα για μια αστική αναγέννηση, με την μεταπολεμική περίοδο να χαρακτηρίζεται από μια εποχή μεγάλης ανάπτυξης και εδραίωσης της τεχνολογίας. Επιπροσθέτως, ένα μεγάλο κύμα μετανάστευσης είχε έρθει να καλύψει τα δημογραφικά κενά των πολέμων και την ανάπτυξη της αστικής οικονομίας. Οι μεταφορές άκμασαν περισσότερο από ποτέ, ειδικά με την είσοδο του αεροπλάνου, ενώ νέες τεχνολογίες έκαναν τη μετακίνηση στον παγκόσμιο χάρτη πιο εύκολη και πιο προσιτή. Τα σύνορα ανοίγουν –κυρίως στην Δύση- και η ανθρωπότητα έρχεται αντιμέτωπη στην ιδέα ενός παγκοσμιοποιημένου κόσμου, με μια στροφή προς τον τριτογενή αλλά και τεταρτογενή τομέα.⁷⁵ Έτσι, γεννιέται μια νέα βιομηχανία, αυτή του τουρισμού, η οποία εξαπλώνεται με πολύ γρήγορους ρυθμούς τόσο στον μεσογειακό χώρο όσο και στον υπόλοιπο κόσμο.

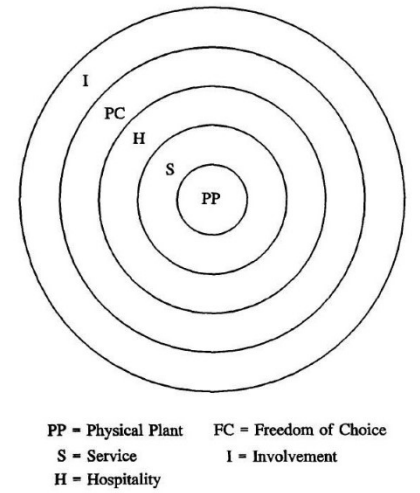
2.2.2 Παγκόσμιες πόλεις

Οι πόλεις, από την αρχή της δημιουργίας τους, προέκυψαν μέσα από τις κοινωνικές και γεωγραφικές συγκεντρώσεις «πλεονάζοντος προϊόντος», δηλαδή των ανθρώπων. Η αστικοποίηση και πιο συγκεκριμένα η κλίμακα και ο εκπληκτικός ρυθμός της τα τελευταία 100 χρόνια υπήρξε ανέκαθεν ένα ταξικό φαινόμενο όπου τα πλεονάσματα αντλούνταν από τους ανθρώπους ή αλλιώς το εργατικό δυναμικό, ενώ ο έλεγχος της χρήσης του πλεονάσματος γινόταν από τους λίγους. Η γενική αυτή κατάσταση που εντοπίζεται στις πόλεις του νεωτερισμού, διατηρείται χωρίς αμφιβολία στον καπιταλισμό, όπου σύμφωνα με τον Μάρξ «ο καπιταλισμός βασίζεται στην συνεχή αναζήτηση της υπεραξίας»,

όπου υπεραξία μεταφράζεται ως το κέρδος. Ως εκ τούτου, προκύπτει μια σημαντική εσωτερική σχέση μεταξύ της αστικοποίησης και του καπιταλισμού, καθώς ο καπιταλισμός από την μία παράγει το πλεονάζον προϊόν που χρειάζεται η αστικοποίηση, ενώ από την άλλη ο ίδιος χρειάζεται την αστικοποίηση ώστε να μπορεί να απορροφά τα πλεονάζοντα προϊόντα που η ίδια παράγει. Μέσα από την ανάδειξη αυτής της σχέσης παρουσιάζεται ομοιότητα στους ρυθμούς ανάπτυξης της καπιταλιστικής παραγωγής και της αστικοποίησης των πόλεων.⁷⁶

Η εξέλιξη αυτή φέρνει στο προσκήνιο την έννοια της παγκόσμιας πόλης, ενός όρου που χρησιμοποιήθηκε από την μεταπολεμική περίοδο και έπειτα για την περιγραφή ενός συνόλου δραστηριοτήτων που τείνουν να διαχέονται σε παγκόσμια κλίμακα και έχουν ως σκοπό την οικουμενική δικτύωση όλων των πόλεων του κόσμου. Οι παράμετροι οι οποίες συνέδραμαν στην εξέλιξη του φαινομένου της παγκοσμιοποίησης είναι κατά κύριο λόγο το εμπόριο, η τεχνολογία, οι μεταφορές, η οικονομία, η επικοινωνία, το πολιτικό σύστημα και η κουλτούρα, δραστηριότητες οι οποίες γεννούν την ισχυρή αυτή δικτύωση. Με το πέρασμα του χρόνου, οι πόλεις χάνουν την τοπικότητα και την αυτάρκεια τους, το μέλλον τους εξαρτάται από αυτά τα δίκτυα, ενώ συν τοις άλλοις οι διακρατικές και μη σχέσεις που αναπτύσσονται από πόλη σε πόλη και από κράτος σε κράτος αντίστοιχα προκαλούν ένα παγκόσμιο αστικό ανταγωνισμό.

Η παγκοσμιοποίηση οδήγησε από την μια στην αύξηση της κινητικότητας του κεφαλαίου και από την άλλη στην εντατικοποίηση της ανταγωνιστικότητας μεταξύ πόλεων και κρατών. Μετά την παρακμή και την εγκατάλειψη των λιμενικών βιομηχανικών ζωνών και άλλων λιμενικών περιοχών τα κράτη και φυσικά οι πόλεις έπρεπε να χαράξουν νέες στρατηγικές για την επανένταξη αυτών των περιοχών στον αστικό ιστό της πόλης. Επομένως, οι παλιές λιμενικές λειτουργίες έπρεπε να αντικατασταθούν από τριτογενείς και τεταρτογενείς δραστηριότητες και να αναζητήσουν νέες πηγές πλούτου. Προκειμένου να προσελκύσουν καινούριες επενδύσεις και μεγάλα κεφάλαια, οι περιοχές που ήταν γνωστές ως τόποι παραγωγής, έπρεπε να ξανασυστήσουν τον εαυτό τους ως τόποι κατανάλωσης. Έτσι, για την εξασφάλιση νέων επενδύσεων, η κάθε περιοχή αναγκάστηκε να προβάλει προς τα έξω τα χαρακτηριστικά που την έκαναν μοναδική και της έδιναν συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι μιας άλλης. Αυτό σήμαινε πως οι στρατηγικές του μάρκετινγκ και της προώθησης νέων ελκυστικών προορισμών εξελίχθηκαν στο πιο σημαντικό παράγοντα για την αναγέννηση των εξασθενημένων πρώην βιομηχανικών περιοχών. Όπως επισημαίνει ο Smith, ο σκοπός που μια πόλη επιλέγει να διαφημίσει τον εαυτό της είναι η προώθηση της ίδιας ή περιοχών της, ως εκφραστές συγκεκριμένων δραστηριοτήτων και χρήσεων, όπως για παράδειγμα χώροι διαβίωσης ή κατανάλωσης. Επιπλέον, συνεχίζει λέγοντας πως «η έμφαση στο μάρκετινγκ ενός τόπου επαναπροσδιορίζει όλο και περισσότερο την εικόνα μιας πόλης με τρόπους που ταιριάζουν με την κυρίαρχη και γενική-απροσδιόριστη αντίληψη της αστικής επιτυχίας».⁷⁷

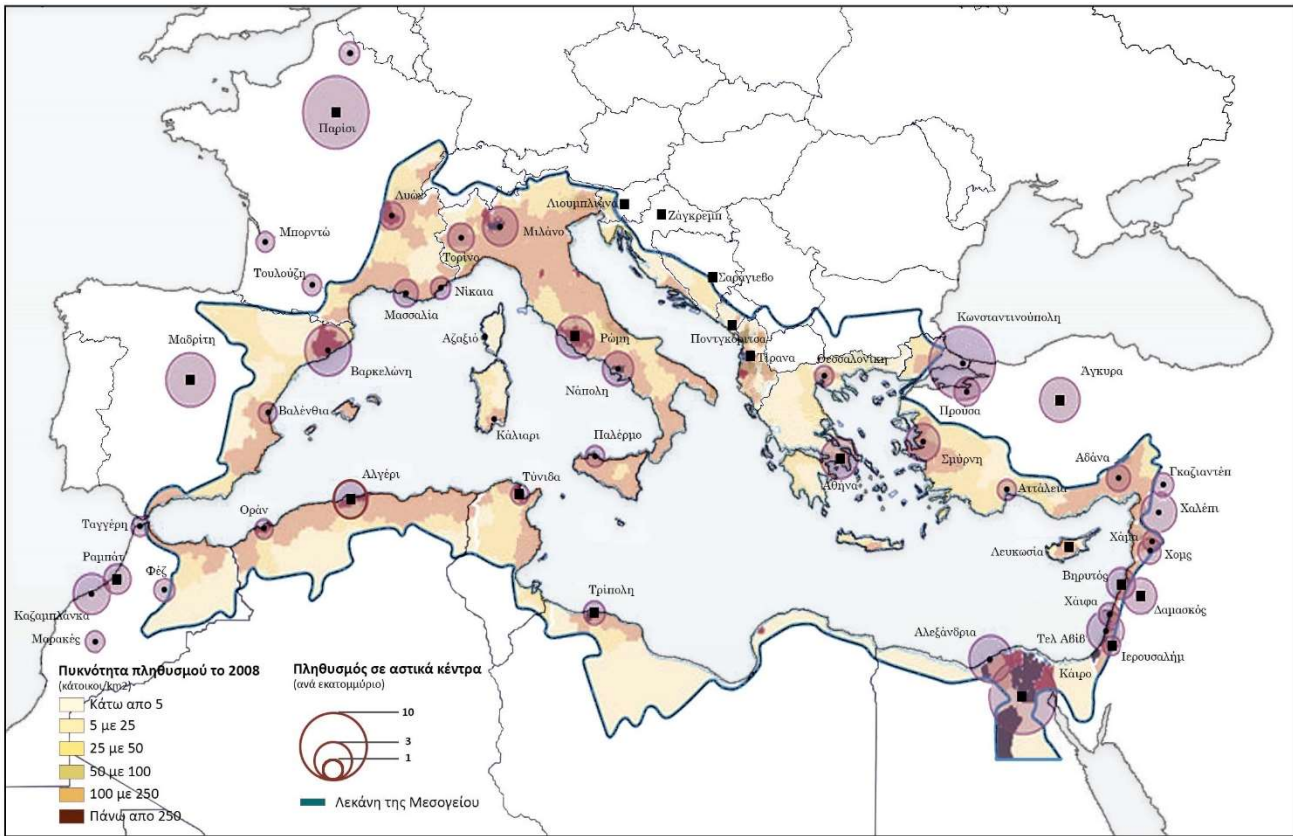


▲ Εικόνα 31: Σύμφωνα με τον Smith, το «τουριστικό προϊόν» αποτελείται από πέντε στοιχεία σε μια σειρά ομόκεντρων κύκλων. Η εξέλιξη των στοιχείων από τον πυρήνα προς τα έξω έχει αύξουσα τάση με βάση την ενεργή συμμετοχή των καταναλωτών και φθίνουσα με βάση τον έλεγχο του τουριστικού προϊόντος. Στο κέντρο εντοπίζεται η φυσική τοποθεσία ενός προορισμού, ακολουθούν οι υπηρεσίες, η φιλοξενία, τα υποκειμενικά κριτήρια επιλογής του κάθε ταξιδιώτη και τέλος η ενεργή συμμετοχή του ίδιου στις δραστηριότητες της πόλης.

⁷⁵ Με τον τεταρτογενή τομέα εννοούμε το τμήμα της οικονομίας που είναι αφιερωμένο στην επέκταση της γνώσης και σχετίζεται κυρίως με την έρευνα και την ανάπτυξη.

⁷⁶ Harvey David, *Εξεγερμένες πόλεις: από το δικαίωμα στην πόλη στην επανάσταση της πόλης*, μετάφραση Κ. Χαλμούκου, εκδόσεις ΚΨΜ, Αθήνα, 2013, σελ. 39-40

⁷⁷ Percy Susan, «New Agentas», *Urban regeneration in Europe* (επιμ. Couch Chris, Fraser Charles, Percy Susan), Blackwell Science Ltd, Oxford, 2003, σελ. 200-201



▲Χάρτης 7: Η πυκνότητα του πληθυσμού στην λεκάνη της Μεσόγειου, οδήγησε στην δημιουργία ενός συνεχόμενου αστικού άξονα κατά μήκος του παράκτιου μετώπου.

(<https://www.grida.no/resources/5900>)

Για τον Zygmunt Bauman, η παγκοσμιοποίηση μεταφράζεται ως η νεωτερικότητα που έγινε μια «καθολική κατάσταση του ανθρώπινου είδους», καθώς δεν υπάρχουν πια «προ-νεωτερικές» ή «περιφερειακές» πόλεις. Όπως αναφέρει, βιώνουμε «την παγκόσμια διάδοση του σύγχρονου τρόπου ζωής, η οποία αγγίζει πια τις πιο απομακρυσμένες γωνιές του πλανήτη», πρόκειται δηλαδή για μια εξέλιξη η οποία έχει καταργήσει τις διακρίσεις μεταξύ «κέντρου-περιφέρειας» και «νεωτερικού (ανεπτυγμένου) - προ νεωτερικού (υπανάπτυκτου)» τρόπου ζωής. Το γεγονός αυτό σηματοδοτεί στην σημερινή συνθήκη ένα μεγάλο πρόβλημα κατά το οποίο δεν υφίστανται και δεν μπορούν να εφαρμοστούν παγκόσμιες λύσεις για τοπικά προβλήματα και το αντίθετο. Παλαιότερα, οι ανεπτυγμένες χώρες είχαν την δυνατότητα εύρεσης παγκόσμιων λύσεων σε τοπικά προβλήματα, ωστόσο, σήμερα όλες οι περιοχές έχουν υποστεί τις συνέπειες της παγκοσμιοποίησης και βρίσκονται αντιμέτωπες με την αναζήτηση τοπικού χαρακτήρα λύσεων σε προβλήματα που πλέον δεν θεωρούνται τοπικά αλλά παγκόσμια.⁷⁸ Ο μαζικός τουρισμός και η μεγάλη μετανάστευση που λαμβάνει χώρα στην Μεσόγειο, είναι μόνο μερικές συνέπειες της παγκοσμιοποίησης, που κινείται σε ανεξέλεγκτους ρυθμούς.

Οι παγκόσμιες πόλεις εξελίχθηκαν πιά σε κέντρα υπηρεσιών που επιχειρούν μέσα από την αυτοπροβολή να προσελκύσουν κατοίκους, τουρίστες και επιχειρήσεις για να αναπτύξουν την οικονομία τους και ταυτόχρονα να λειτουργήσουν ως σύγχρονοι αστικοί ελκυστές ανθρώπων

και δραστηριοτήτων.⁷⁹ Κατά το πρώτο μισό της δεκαετίας του 80', η Διεθνής Οικιστική Έκθεση του Βερολίνου αναζήτησε μέσα από τα προγράμματα της για νέες αναπλάσεις την «εικόνα της πόλης» και «τον χαρακτήρα του τόπου».⁸⁰ Οι πόλεις πλέον, μέσα από την προσπάθεια τους να προσελκύσουν νέο ανθρώπινο δυναμικό, προσπαθούν να αναδείξουν την «εικόνα» τους μέσω κάποιας ιδιαιτερότητας, ταυτότητας ή κάποιας μοναδικότητας ώστε να βρεθούν στο προσκήνιο του παγκόσμιου χάρτη. Αρχικά, επιδιώκεται η σταθεροποίηση και αργότερα η άνοδος στο σύστημα της παγκόσμιας αστικής αντιπαλότητας. Έπειτα, η πόλη ταυτίζεται με κάποια συγκεκριμένα χαρακτηριστικά όπως προαναφέρθηκαν και προσπαθεί να συμμετέχει σε διάφορες δραστηριότητες όπως διεθνείς εκθέσεις και διάφορα πολιτιστικά δρώμενα που φυσικά οφείλουν να υπακούσουν στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της. Ο στόχος φυσικά δεν είναι άλλος παρά η επιτυχής αναγνώριση της πόλης ως κάτι ξεχωριστό και η ανάδειξη μιας μοναδικής ταυτότητας που θα την κάνει ανταγωνιστική στο ευρύτερο δίκτυο. Στον μεσογειακό χώρο και πιο συγκεκριμένα στις πόλεις-λιμάνια η ταυτότητα επιδιώκεται μέσω της ανάδειξης της σχέσης της πόλης με την θάλασσα και το υγρό στοιχείο.⁸¹ Ωστόσο η Μεσόγειος και συνάμα οι μεσογειακές πόλεις-λιμάνια κατέχουν ήδη μια σημαντική θέση στην αντίληψη του υπόλοιπου κόσμου, καθώς η πολυπολιτισμικότητα, η αδιάκοπη συνύπαρξη λαών και πολιτισμών, η γεωγραφία, οι παραδόσεις και η πλούσια ιστορία της συνιστούν ήδη σημαντικά χαρακτηριστικά της δικής της ταυτότητας που την κάνουν ιδιαίτερη.

2.2.3 Η επίδραση του τουρισμού

Για να κατανοήσουμε πλήρως πως η βιομηχανία του τουρισμού άκμασε στην Μεσόγειο, θα πρέπει να γυρίσουμε πίσω στον χρόνο, στην εποχή της Μεγάλης Περιήγησης αρκετά πριν από τους δύο Παγκόσμιους Πολέμους. Στην εποχή αυτή, τα ταξίδια ήταν κυρίως εμπορικά και οι ταξιδιώτες τις περισσότερες φορές λιγοστοί και συνήθως μέλη κάποιων μικρών κοινωνικών ελίτ. Πέρασαν αρκετά χρόνια μέχρι η Μεσόγειος να καταφέρει να γίνει περισσότερο προσβάσιμη για τον υπόλοιπο κόσμο, αρχικά λόγω του σιδηροδρόμου και πολύ αργότερα λόγω του αεροπλάνου. Φυσικά, αυτό που άλλαξε ριζικά την κατάσταση στο Μεσογειακό χώρο στα τέλη του 20^{ου} αιώνα, ήταν η ποσότητα των επισκεπτών της, οι στόχοι τους και ίσως το πιο σημαντικό η ευκολία με την οποία κατέφθανε ο κόσμος στα παράλια σχεδόν όλων των χωρών. Το γεγονός αυτό αποτέλεσε την αφορμή ώστε οι ταξιδιώτες του 19^{ου} αιώνα να αντικατασταθούν από τους τουρίστες του 20^{ου} αιώνα.⁸²

«Η αχαλίνωτη ανάπτυξη των πόλεων σε ολόκληρο τον κόσμο δημιουργεί ένα περιβάλλον ριζικά διαφορετικό από αυτό στο οποίο ζούσαμε μέχρι χθες. Ο σύγχρονος άνθρωπος κινείται μέσα σε μια απέραντη θάλασσα τεχνικών έργων, η οποία δεν έχει σαφή συγκρότηση. Ολόγυρά του απλώνεται ένα συνονθύλευμα κτιρίων και δρόμων, βιομηχανικών εγκαταστάσεων και διαφημιστικών πινακίδων, που κατά τόπους μόνον θυμίζει την πόλη που μας ήταν γνωστή μέχρι τα μέσα του 20ου αιώνα.»

Παύλος Λέφας (2003),
Αύριο οι πόλεις

⁷⁸ Δεμερτζής Νίκος, *Ο Zygmunt Bauman και η Νεωτερικότητα*, ΕΑΠ, Αθήνα, 2008, σελ. 15-16

⁷⁹ Καμπούρη Ελένη, *Η πόλη πλησιάζει το λιμάνι. Αστικές αναπλάσεις σε πρώην βιομηχανικές λιμενικές ζώνες: Βαρκελώνη, Αμβέρσα, Γένοβα, Πάτρα*, Διπλωματική εργασία, ΠΜΣ «Αρχιτεκτονική – Σχεδιασμός του χώρου, κατεύθυνση Πολεοδομία και Χωροταξία», ΕΜΠ, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Αθήνα, 2006

⁸⁰ Καρύδης Ν. Δημήτρης, *Τα επτά βιβλία της Πολεοδομίας*, εκδόσεις Παπασωτηρίου, Αθήνα, 2008, σελ. 384

⁸¹ Λεοντίδου Λίλα, «Διαπολιτισμικότητα και Ετεροτοπία στο Μεσογειακό Αστικό Τοπίο: Από την Αυθόρμητη Αστικοποίηση στην Επιχειρηματική πόλη», *Τα νέα αστικά τοπία και η Ελληνική πόλη* (Συλλογικό, επιμ. Γοσποδίνη Άσπα, Μπεριάτος Ηλίας), εκδόσεις Κριτική, Αθήνα, 2006, σελ. 71-72

⁸² Abulafia David, *Η Μεγάλη Θάλασσα: Οι περιπέτειες των λαών της Μεσογείου*, μετάφραση Ε. Χαλαζία, εκδόσεις Ψυχογιός, Αθήνα, 2012, σελ. 701-702



▲ **Εικόνα 32:** Αφίσα του ΕΟΤ, με το νησί της Ύδρας από τον Γιάννη Μόραλη το 1956.



▲ **Εικόνα 33:** Η αφίσα του Roger Broders απεικονίζει την παραλία Καλβί στην Κορσική.

► **Εικόνα 34:** Η πλατεία του Αγίου Μάρκου στην Βενετία πλημμυρισμένη από τουρίστες.

Η διάδοση και στην συνέχεια η εξάπλωση του τουρισμού στην Μεσόγειο εξαρτήθηκε από τρεις σημαντικούς παράγοντες, τις κυβερνήσεις, τις ταξιδιωτικές εταιρείες και τους ίδιους τους ταξιδιώτες. Εντός της Μεσογείου, οι κυβερνήσεις καθώς και οι δημοτικές-τοπικές αρχές έβλεπαν τον τουρισμό από την μια ως μια ευκαιρία για την απόκτηση ξένου συναλλάγματος, ενώ από την άλλη ως μια αφορμή για την προώθηση της τοπικής βιομηχανίας. Συγχρόνως, έξω από τον μεσογειακό χώρο μεγάλες ταξιδιωτικές εταιρείες όπως η Thomson και η Harag-Lloyd, προσπαθούσαν να προωθήσουν όσο το περισσότερο διάφορες τοποθεσίες κατά μήκος των ακτών των μεσογειακών χωρών, όπως η Ισπανία, η Ιταλία και η Ελλάδα. Τέλος, σημαντικό παράγοντα έπαιξαν οι πελάτες ή αλλιώς τουρίστες, καθώς έβλεπαν τις διακοπές στις ακτές της Μεσογείου ως μια διαφυγή από το γκρίζο περιβάλλον που χαρακτήριζε τις χώρες του Βορρά με πολλούς να αναζητούν αποκλειστικά «ηλιοθεραπεία στην παραλία ή στην ποιόνα του ξενοδοχείου».⁸³

Από την δεκαετία του 50' και έπειτα με την δημιουργία καινούριων ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων και άλλων υποδομών εμφανίστηκε ο μαζικός τουρισμός, ως ο πιο σημαντικός και γρήγορος τρόπος οικονομικής ανάκαμψης των μεσογειακών χωρών μεταπολεμικά. Ωστόσο, η πραγματική μεταμόρφωση όπως έχει αναφερθεί ξανά σε αυτό το κεφάλαιο ήρθε με την έλευση του αεροπλάνου, αν και το φθινό και ασφαλές ταξίδι άργησε πολύ να έρθει. Στα τέλη της δεκαετίας του 1960 όταν οι μετακινήσεις πληθύναν και τα αεροσκάφη βελτιώθηκαν, τα αεροπορικά ταξίδια εκδημοκρατίστηκαν και παγκοσμιοποιήθηκαν, ενώ η ιδέα ενός ταξιδιού άρχισε να έλκει ανθρώπους από όλα τα κοινωνικά στρώματα.⁸⁴ Όπως εξηγεί ο Abulafia, θα μπορούσαμε να πούμε «ότι δύο εφευρέσεις, που από τεχνολογικής άποψης απέχουν παρασάγγας, έχουν μεταβάλει τη σχέση ανάμεσα στη Μεσόγειο και τη βόρεια Ευρώπη στο δεύτερο μισό του εικοστού αιώνα: το αεροπλάνο και το μπικίνι».

Ο τουρισμός στον μεσογειακό χώρο εξασφάλισε μια ευημερία σε αρκετές περιοχές όπου προηγουμένως ήταν φτωχές και μη παραγωγικές. Η ιδέα της μεσογειακής ταυτότητας και η αναβίωση του μεσογειακού ιδεώδους, της ιστορίας και της πολυπολιτισμικότητας ήταν οι κατευθυντήριες γραμμές της τουριστικής ανάπτυξης. Επομένως, προέκυψε η αφορμή για την αναγέννηση των παλαιών κέντρων των πόλεων και η ευκαιρία για ανοικοδόμηση μιας νέας εικόνας για τις μεσογειακές πόλεις.⁸⁵ Νέες αναπλάσεις κυρίως σε οικονομικά ισχυρότερες πόλεις κατά μήκος των αστικών θαλάσσιων μετώπων έγιναν με απώτερο σκοπό την επαφή της πόλης με την θάλασσα. Η επικοινωνία και η σύνδεση με την θάλασσα εξελίχθηκε στο κυριότερο γνώρισμα για την επιδίωξη της ενίσχυσης της ιδέας περί μεσογειακής ταυτότητας η οποία και θα καθιστούσε την νέα εικόνα των μεσογειακών πόλεων.⁸⁶

Από την άλλη πλευρά, η κατάσταση στις παραθαλάσσιες περιοχές έξω από τις πόλεις οδήγησε στην δημιουργία γραμμικών αστικών οικισμών κατά μήκος της παραλίας. Η οικοδόμηση αυτών των περιοχών στο μεγαλύτερο ποσοστό έγινε εκτός σχεδίου λόγω της ραγδαίας ανάπτυξης του τουρισμού με αρκετές αυθαιρεσίες. Παράλληλα, σε πολλές περιπτώσεις σημειώθηκε μεγάλη μετακίνηση πληθυσμών προς αναζήτηση εργασίας, με τις περιοχές αυτές σταδιακά να αποκτούν χαρακτηριστικά πόλης.⁸⁷ Στην συνέχεια για την κάλυψη των αναγκών τόσο των ντόπιων όσο και των τουριστών, οι περιοχές αυτές εμπλουτίστηκαν με μαρίνες, εμπορικά κέντρα, ιατρεία, αθλητικές εγκαταστάσεις, αφού όσο καλύτερα λειτουργούσαν τα δίκτυα και οι υποδομές τόσο ένας τόπος είχε μεγαλύτερη πιθανότητα να εξελιχθεί σε τουριστικό προορισμό.⁸⁸

Ωστόσο, οι συνέπειες της ραγδαίας ανάπτυξης του τουρισμού και της ανεξέλεγκτης αστικοποίησης υπήρξαν πολύ ακριβές και δυσάρεστες, τόσο περιβαλλοντικά όσο και πολιτιστικά. Η πίεση στα υδάτινα αποθέματα, η συμβολή στις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα από τα αεροπλάνα και τις κλιματιστικές μονάδες και ακολούθως η μόλυνση της θάλασσας από τα ξενοδοχειακά συγκροτήματα έχουν συμβάλει στην καταστροφή και την υποτίμηση του μεσογειακού περιβάλλοντος. Επιπροσθέτως, οι όποιες τοπικές παραδόσεις που υφίσταντο ανά περιοχές έχουν υποφέρει επίσης με την σειρά τους, καθώς οι περισσότερες έχουν εμποριοποιηθεί και έχουν χάσει την πολιτιστική τους αξία.⁸⁹ Το πλήθος τουριστών σε πόλεις όπως η Ρώμη αλλά και σε περιπτώσεις άλλων προορισμών που βασίζουν τον τουρισμό τους στην τέχνη, στην ιστορία και σε άλλες πολιτισμικές ποιότητες, η πολυκοσμία κινδυνεύει να καταστρέψει όλα αυτά τα χαρακτηριστικά τα οποία καθιστούν αυτούς τους χώρους αξιοθέατα και τοπίο. Επιπλέον, με το πέρασμα του χρόνου οι τοπικές ιδιαιτερότητες που υφίστανται για εκατοντάδες χρόνια σε κάθε τόπο τείνουν να αλλοιωθούν και όλα οδεύουν σε μια κατάσταση όπου σε κάθε χώρα εντοπίζεται ο ίδιος ομογενοποιημένος χαρακτήρας.⁹⁰



⁸³ Abulafia David, *Η Μεγάλη Θάλασσα: Οι περιπέτειες των λαών της Μεσογείου*, εκδόσεις Ψυχογιός, Αθήνα, 2012, σελ. 702

⁸⁴ Abulafia David, *Η Μεσόγειος στην Ιστορία*, μετάφραση Γ. Σιώρης, Σ. Σπυριδογιαννάκη, εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα, 2004, σελ.306-07

⁸⁵ Bocquet Denis, «Challenges to Urbanity in Contemporary Mediterranean Metropolises: New Urban Forms, Dynamics, Boundaries and Tensions», *New Geographies 05: The Mediterranean* (επιμ. Petrov Antonio), Harvard Graduate School of Design, Cambridge, MA, 2013, σελ. 235

⁸⁶ Γοσποδίνη Άσπα, «Σκιαγραφώντας, ερμηνεύοντας και ταξινομώντας τα νέα τοπία της μεταβιομηχανικής πόλης», *Τα νέα αστικά τοπία και η Ελληνική πόλη* (Συλλογικό, επιμ. Γοσποδίνη Άσπα, Μπεριάτος Ηλίας), εκδόσεις Κριτική, Αθήνα, 2006, σελ. 27

⁸⁷ Selwyn Tom, «The De-Mediterraneanisation of the Mediterranean?», *Current Issues in Tourism*, Vol. 3, Issue 3, Routledge, 2000, σελ. 226

⁸⁸ Koutoulas Dimitris, «The Mediterranean Tourism Market», *Greetings from Europe: Landscape and Leisure* (επιμ. Hazendonk Niek, Hendriks Mark, Venema Hans), 010 Publishers, Rotterdam, 2008, σελ. 38-47

⁸⁹ Abulafia David, *Η Μεγάλη Θάλασσα: Οι περιπέτειες των λαών της Μεσογείου*, εκδόσεις Ψυχογιός, Αθήνα, 2012, σελ. 707

⁹⁰ Abulafia David, *Η Μεσόγειος στην Ιστορία*, μετάφραση Γ. Σιώρης, Σ. Σπυριδογιαννάκη, εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα, 2004, σελ. 311



Εκτός από τον παραθεριστικό τουρισμό, η βιομηχανία της κρουαζιέρας αποτελεί και αυτή παρότι σχετικά νέα προσθήκη μια άλλη μορφή μαζικού τουρισμού που εμπίπτει στην κατηγορία του θαλάσσιου τουρισμού, με την Μεσόγειο θάλασσα να αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους προορισμούς σε όλο τον κόσμο. Ο τουρισμός των κρουαζιερόπλοιων, ακολουθεί τους ίδιους κανόνες ζήτησης και προσφοράς που ισχύουν και για τα υπόλοιπα είδη τουρισμού, ωστόσο η διάφορα μεταξύ αυτού και του παραθεριστικού τουρισμού είναι πως ο πρώτος έχει αυξητικές τάσεις, ενώ ο δεύτερος πτωτικές. Αυτό παρατηρείται καθώς ο παραθεριστικός τουρισμός έχει φέρει σε κορεσμό αρκετές περιοχές και πλέον όλο και περισσότεροι αναζητούν νέες εναλλακτικές. Οι διακοπές με κρουαζιερόπλοιο γίνονται ανταγωνιστικές απέναντι στον παραδοσιακό τουρισμό καθώς προσφέρουν πιο ευέλικτα πακέτα, με δυνατότητες πρόσδεσης σε διάφορα λιμάνια κατά την διάρκεια της κρουαζιέρας, ενώ οι πολλαπλές χρήσεις και τρόποι ψυχαγωγίας εν πλω προσφέρουν στον ταξιδιώτη μια ιδιαίτερη εμπειρία. Οι μικρές αποστάσεις τόσο μεταξύ των προορισμών όσο και μεταξύ Ευρώπης και Μεσόγειου θάλασσας καθιστούν την λεκάνη σημαντικό κέντρο της τουριστικής βιομηχανίας της κρουαζιέρας.⁹¹

Ο Ritzer στην προσπάθεια του να αποτυπώσει μια πιο σύνθετη έννοια για τα κρουαζιερόπλοια τα χαρακτήρισε ως «καθεδρικούς ναούς της κατανάλωσης». Αυτό αντικατοπτρίζεται από την δομημένη και διατεταγμένη φύση της παραγωγής και της κατανάλωσης τους, η οποία παρουσιάζει ομοιότητες με αυτήν των θεματικών πάρκων και των αστικών θυλάκων. Από την άλλη οι Quatermaine και Peter, περιέγραψαν τα σύγχρονα κρουαζιερόπλοια ως «καθεδρικούς ναούς της ψυχαγωγίας» με τους εναλλασσόμενους προορισμούς τους να μοιάζουν με τα κενά διαστήματα μιας θεατρικής παράστασης. Σύμφωνα με πολλούς ερευνητές τα κίνητρα των ανθρώπων που επιλέγουν να κάνουν διακοπές με κρουαζιέρα να ταυτίζονται με την αναζήτηση της πολυτέλειας και της ψυχαγωγίας. Η εμπειρία της κρουαζιέρας φέρνει τον κόσμο σε επαφή με το νερό, τον ήλιο και την ύπαιθρο χαρακτηριστικά που φαινομενικά θα καθιστούσαν την κρουαζιέρα φιλική προς τον άνθρωπο και το περιβάλλον.⁹² Παρ' όλ' αυτά, ο αρνητικός αντίκτυπος της βιομηχανίας της κρουαζιέρας είναι πέρα από εμφανής, με τα προβλήματα που προκαλεί να επηρεάζουν και μέρη πέρα από την θάλασσα.

Η βιομηχανία της κρουαζιέρας έχει άμεσες επιπτώσεις τόσο σε παγκόσμια όσο και σε τοπική κλίμακα, με σημαντικότερες τις αρνητικές συνέπειες στο περιβάλλον της ατμόσφαιρας και της θάλασσας, με την ρίψη λυμάτων, χημικών αποβλήτων και απορριμμάτων τα οποία επηρεάζουν αρνητικά τα παράκτια και όχι μόνο οικοσυστήματα. Όσο αφορά τις κοινωνικοπολιτισμικές επιπτώσεις η μαζική εισροή τουριστών ανά χιλιάδες μπορεί να αλλάξει τον χαρακτήρα, τις παραδόσεις μιας περιοχής ακόμη και την συμπεριφορά των ανθρώπων. Έχει υποστηριχθεί από πολλούς ερευνητές ότι ο τουρισμός της κρουαζιέρας σε πολλές περιπτώσεις αφήνει τους τουρίστες με φτηνές εμπειρίες και τις τοπικές

◀Εικόνες 35, 36, 37: Στις περισσότερες περιπτώσεις η κλίμακα των νέων κρουαζιερόπλοιων υπερσχύει της κλίμακας των Μεσογειακών πόλεων. Ενδεικτικά με κατακόρυφη σειρά, η Βενετία, η Ρόδος και η Βαλέτα.

⁹¹ Kradonellis Kostas, « Spatial dimensions of marine tourism: outlook and prospects», *Mediterranean Tourism: Facets of socioeconomic development and cultural change* (επιμ. Apostolopoulos Yorghos, Loukissa Philippos, Leontidou Lila), Routledge, New York and London, 2001, σελ. 269-271

⁹² Asero Vincenzo, Skonieczny Stefania, «Cruise Tourism and Sustainability in the Mediterranean. Destination Venice», *Mobilities, Tourism and Travel Behavior* (επιμ. Butowski Leszek), IntechOpen, London, 2018, σελ. 95-96



κοινότητες αποδυναμωμένες και κακοπληρωμένες, καθώς οι τουρίστες καταφέρνουν να περάσουν μόνο λίγες ώρες σε κάποιο προορισμό και στην συνέχεια επιστρέφουν στο πλοίο για τα γεύματα και την διαμονή τους. Το θέμα του υπέρ-τουρισμού επιβαρύνει τις υποδομές, αλλοτριώνει το περιβάλλον μιας πόλης, εξαντλεί τους κατοίκους και θέτει σημαντικά ερωτήματα για την διατήρηση της πολιτισμικής κληρονομιάς.⁹³

Τα πολιτισμικά μνημεία, οι πολιτιστικές ταυτότητες και οι τοπικές παραδόσεις είναι πολύτιμοι πόροι οι οποίοι δεν μπορούν να αντικατασταθούν σε περίπτωση που καταστραφούν. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής της κατάστασης είναι η Βενετία, μια από τις πιο τουριστικές περιοχές της Μεσογείου, η οποία έχει υποστεί μια ραγδαία μεταμόρφωση τα τελευταία χρόνια. Η Βενετία εντάχθηκε στον κατάλογο Παγκόσμιας Κληρονομιάς της Unesco το 1987 και μόλις το 2016 μπήκε στην λίστα των απειλούμενων μνημείων. Σύμφωνα με τον Salvatore Settis ιστορικό τέχνης και αρχαιολόγο, «οι πόλεις μπορούν να πεθάνουν με τρεις τρόπους, όταν καταστρέφονται από έναν εχθρό, όταν δημιουργείται με την βία ένας νέος πολιτισμός και οι ιθαγενείς εκδιώκονται και όταν η πόλη και οι κάτοικοι της χάνουν την μνήμη τους με αποτέλεσμα να γίνονται ξένοι στον ίδιο τους τον τόπο». Ο προβληματισμός αυτός ανατρέχει στην θεωρία του John Ruskin, ο οποίος υπερασπίστηκε την συντήρηση και διατήρηση των μνημείων και όχι την αποκατάσταση τους καθώς στόχος ήταν η βιωσιμότητα και η ταυτότητα μιας πόλης ή ενός μνημείου. Η Βενετία ωστόσο, επηρεάστηκε από τον τρίτο παράγοντα, καθώς δεν κατάφερε να διατηρήσει την ισορροπία μεταξύ των πρωταρχικών αναγκών των κατοίκων και των απαιτήσεων των τουριστών. Η ζυγαριά φυσικά έγερνε υπέρ των τελευταίων, αφού είναι μια πόλη βαθιά εξαρτημένη από τον τουρισμό με την οικονομία της να προορίζεται αποκλειστικά εκεί για την επιβίωση της.⁹⁴

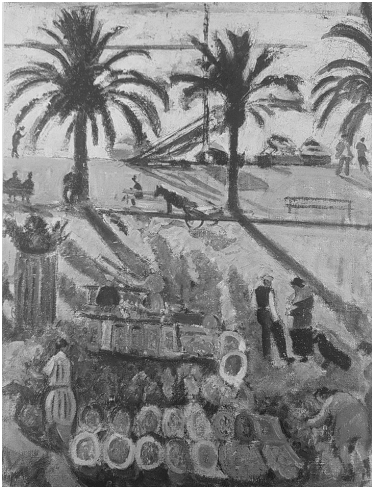
Η ιστορία και το φυσικό περιβάλλον των ακτών της Μεσογείου κατείχαν και ακόμη κατέχουν σημαντικό ρόλο ως προς την εξάπλωση του τουρισμού, όμως η γρήγορη και ανεξέλεγκτη ανάπτυξη του οδήγησε σε αντίθετα αποτελέσματα με την υποβάθμιση και πολλές φορές εξαθλίωση του παράκτιου μετώπου και του περιβάλλοντος. Μόλις τα τελευταία χρόνια διεξάχθηκε η πρώτη συζήτηση για την διατήρηση του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος καθώς και αυτά αποτελούν σημαντικό οικονομικό πόρο, ο οποίος θα πρέπει να διαφυλαχθεί.

Το πρόβλημα που συναντά ο τουρισμός σε τοπική κλίμακα, είναι ο ρυθμός και ο τρόπος ανάπτυξης του στις πόλεις και στις τουριστικές περιοχές ο οποίος δεν διεξάγεται με βιώσιμο τρόπο. Για να χαρακτηριστεί μια ανάπτυξη βιώσιμη, πρέπει να στοχεύει ταυτόχρονα στην οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ευμάρεια του τόπου. Μολοντούτο, η ανάπτυξη του τουρισμού μέχρι σήμερα επικεντρώθηκε αποκλειστικά στην οικονομική ανάπτυξη αφήνοντας στην απέξω δύο πολύ σημαντικούς τομείς όπου οι συνέπειες της απουσίας τους είναι πλέον εμφανής. Για να

◀**Χάρτης 8: Το Μεσογειακό ιδεώδες** πλαισιώνεται γύρω από την ιστορία, την πολιτιστική κληρονομιά, την ηλιοθεραπεία, την θάλασσα και φυσικά την χαλάρωση.

⁹³ Ketz David, Ketz Rachel, Jennings Cody, «Managing the impacts of cruise ship tourism», ανακοίνωση στο συνέδριο: *Life Beyond Tourism's 21st General Assembly and International Symposium: Heritage as a Builder of Peace*, Φλωρεντία, Μάρτιος, 2019, σελ. 2-4

⁹⁴ Trancoso González Ana, «Venice: the problem of overtourism and the impact of cruises», *Journal of Regional Research*, Issue 42, 2018, σελ.36-37



▲Εικόνα 38: «Μεσόγειος».

Στην Αρχή του 21ου αιώνα τι μας φέρνει αμέσως στο μυαλό αυτή η λέξη; Θάλασσα και ήλιο, φοινικόδεντρα, υπαίθριες αγορές, γαλήνη και ευχαρίστηση, ιδιότητες που έχουν απεικονιστεί με ενάργεια σε αυτόν το γαλήνιο πίνακα του Ζαν Πιύ με θέμα την αγορά της Σαβανύ. Φυσικά, οι σύγχρονοι τουρίστες δεν ξεχνούν τα μνημεία του πολιτισμού. Αυτά ωστόσο ανήκουν στο παρελθόν. Λίγοι σήμερα σκέφτονται ότι η Μεσόγειος ήταν το λίκνο του δυτικού πολιτισμού, ο οποίος γεννήθηκε μετά από κατακτήσεις, τη σύγκρουση αντιμαχόμενων πίστεων και τους ανταγωνισμούς αυτοκρατοριών. Όχι πια το κέντρο του κόσμου, η Μεσόγειος είναι, κατά το μεγαλύτερο μέρος της, μια όμορφη, ακύμαντη πια, λίμνη.

David Abulafia (2004), Η Μεσόγειος στην ιστορία

επιτευχθεί η αειφόρος τουριστική ανάπτυξη πρέπει να οριστούν και να υιοθετηθούν νέοι στόχοι για την βιωσιμότητα μέσω της προστασίας του περιβάλλοντος, της διαφύλαξης των κοινωνικών και πολιτισμικών ταυτοτήτων και της διατήρησης των οικονομικών πόρων. Μέσω του σωστού σχεδιασμού οφείλεται να προβλέπονται οι μακροπρόθεσμες επιπτώσεις, ενώ η τουριστική δραστηριότητα θα πρέπει να απορροφάτε κατάλληλα από το υφιστάμενο περιβάλλον. Συνεπώς, προκειμένου να υλοποιηθεί η βιώσιμη ανάπτυξη, η συνεργασία όλων των δημόσιων και ιδιωτικών φορέων είναι απαραίτητη. Η προώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού και η ανακατανομή των τουριστικών ροών στην διάρκεια του έτους από περισσότερο δημοφιλείς παράκτιες περιοχές σε λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές ή σε άλλα μέρη της ενδοχώρας, θα μπορούσαν να δώσουν πνοή στις ήδη υπερπληθείς τουριστικές ζώνες και να δημιουργήσουν τα κατάλληλα κίνητρα για την αναγέννηση και άλλων τόπων.⁹⁵

Κοιτάζοντας το μέλλον, πρέπει να θεωρήσουμε δεδομένο το γεγονός ότι οι πόλεις θα εκφράζουν όλο και περισσότερο το ενδιαφέρον τους για την βιομηχανία του τουρισμού, διατηρώντας το ανταγωνιστικό περιβάλλον και αναζητώντας καινούριους τρόπους για την προσέλκυση ακόμη περισσότερων επισκεπτών. Πλάι σε αυτήν την προσπάθεια, οι πόλεις θα πρέπει να αναβαθμίσουν τον τρόπο και την ποιότητα ζωής των μόνιμων κατοίκων τους, καθώς η πρόοδος και η ποιότητα του τουρισμού πλέον συνδέεται όλο και περισσότερο με αυτά. Υποδομές και έργα ανάπτυξης όπως νέοι ποδηλατόδρομοι, ανοιχτοί δημόσιοι χώροι, πάρκα και άλλα τοπία θα υποστηρίξουν άμεσα αυτό τον στόχο. Οι αλλαγές στον τρόπο ζωής πολλών ανθρώπων τοποθετούν την βιομηχανία του τουρισμού σε ψηλότερη βαθμίδα, ενώ η επιρροή της σε άλλους κλάδους της οικονομίας την καθιστά ακόμη πιο σημαντική. Παρ' όλ' αυτά, πόλεις και κράτη που βασίζονται σε μεγάλο βαθμό ή και αποκλειστικά στον τουρισμό θα πρέπει να θέσουν κάποια ερωτήματα για την επίτευξη της βιωσιμότητας στο μέλλον. Η δημιουργία εναλλακτικών και περιβαλλοντικά βιώσιμων μορφών τουρισμού, η διατήρηση της φυσικής και πολιτισμικής κληρονομιάς και η ισορροπημένη σχέση με την ζωή του ντόπιου πληθυσμού είναι μόνο κάποια από αυτά.⁹⁶

2.3. Μεσογειακή πόλη και Νεωτερικότητα: μια ανολοκλήρωτη συνθήκη

Τόσο η «Νεωτερική Μεσόγειος» όσο και η «Μεσογειακή Νεωτερικότητα» είναι φράσεις που χρησιμοποιούνται πολλές φορές για να περιγράψουν ιστορικούς όρους περιοδοποίησης. Πέρα από την ιστορική πλευρά όμως, αυτές οι φράσεις-έννοιες στην πραγματικότητα είναι αμφοιβητήσιμες, ίσως και εντελώς οξύμωρες. Τόσο η Μεσογειακότητα όσο και η Νεωτερικότητα έχουν οριστεί και χαρακτηριστεί με διάφορους τρόπους, συχνά αντιφατικούς, αφού όπου τελειώνει η μία ξεκινάει η άλλη –είτε χρονολογικά, γεωγραφικά είτε εννοιολογικά. Το "νεωτερικό" αναφέρεται συνήθως είτε στη χρονολογία -για παράδειγμα, από το 1800 και μετά- είτε σε μια εικόνα της κοινωνίας. Σε κάθε περίπτωση, είναι σχεδόν εκ διαμέτρου αντίθετο με τον τρόπο που ορίζεται η Μεσόγειος.⁹⁷

Όσο αφορά την Νεωτερικότητα έχουν γίνει πολλές προσπάθειες για τον πλουραλισμό αυτής της έννοιας, υποδηλώνοντας την εστίαση όχι σε μια μοναδική διαδικασία αλλά σε πολλαπλές νεωτερικότητες -ή σε πολλαπλές απαντήσεις στον εκουγχρονισμό.⁹⁸ Όταν εμφανίζεται η λέξη «εκουγχρονισμός» ή «νεωτερικότητα» ορίζουμε ένα αρχαϊκό και σταθερό παρελθόν. Αυτή η προσέγγιση γεννήθηκε από τις κυρίαρχες αφηγήσεις που διέπουν τις ανθρωπιστικές επιστήμες, οι οποίες ήταν και είναι ακόμη, βαθιά επηρεασμένες από την Χεγκελιανή σκέψη. Η διαμόρφωση της σκέψης υπό την επίδραση του Friedrich Hegel υποδεικνύει ότι ο μοντερνισμός είναι η επίγνωση του «νέου» που διαχωρίζεται ευκρινώς από το καθετί «παλιό».⁹⁹ Το «νεωτερικό» είναι έτσι διπλά ασύμμετρο, υποδηλώνει ένα διάλειμμα στο κανονικό πέρασμα του χρόνου και μια μάχη στην οποία, όπως αναφέρει ο Latour, πάντα υπάρχουν νικητές και νικημένοι.¹⁰⁰

Ακόμη μια τάση που επικρατεί στις θεωρίες της νεωτερικότητας, είναι να διαιρεθούν και να οριοθετηθούν για να επισημανθούν οι κοινωνικές και πολιτιστικές ζώνες που χαρακτηρίζονται ως σύγχρονες, αφήνοντας έξω το υπόλειμμα της παράδοσης. Αυτή η οριοθέτηση παράδοσης και νεωτερικότητας βρίσκεται στο επίκεντρο αυτού που περιέγραψε ο Charles Piot, μια πολικότητα που υπάρχει έτσι ώστε το

⁹⁷ Horden Peregrine, Kinoshita Sharon, *A Companion to Mediterranean History*, John Wiley & Sons, 2014, σελ. 107

⁹⁸ Mitchell P. John, «Modernity and the Mediterranean», *Journal of Mediterranean Studies*, Vol. 12, No. 1, Mediterranean Institute, University of Malta, 2002, σελ. 3

⁹⁹ Βαρναβίδου Μέλανη, *Αντι-κανονική νεωτερικότητα στην Μεσόγειο: Ο ελληνικός παραστατικός Μοντερνισμός του Κάρολου Κουν και της Ραλλούς Μάνου*, Σχολή Καλών και Εφαρμοσμένων Τεχνών, Τεχνολογικό Πανεπιστήμιο Κύπρου, Λεμεσός, 2020, σελ. 3

¹⁰⁰ Latour Bruno, *We Have Never Been Modern*, Harvard University Press, Cambridge, MA, 1993, σελ. 10-12

παραδοσιακό να μπορεί να απορριφθεί ως οπισθοδρομικό. Έτσι, η «χαρτογράφηση» των κοινωνιών πάνω σε έναν άξονα παραδοσιακού μοντέρνου σε συνδυασμό με τον εξελικτικό χαρακτήρα και την ολοκλήρωση της εκβιομηχάνισης και του εκδημοκρατισμού αποτέλεσαν το απόγειο του εκσυγχρονισμού. Ο Charles Taylor προσεγγίζει την νεωτερικότητα με δύο τρόπους, μιας «πολιτιστικής» θεωρίας από την μια, όπου οι σύγχρονοι και οι “μη σύγχρονοι” θεωρούνται διαφορετικοί πολιτισμοί, ο καθένας με τη δική του κουλτούρα και από την άλλη μια «πολιτισμική» θεωρία που επικεντρώνεται στην ανάπτυξη, την πρόοδο, τον θάνατο του παραδοσιακού και την άνοδο του μοντέρνου.¹⁰¹ Σε αυτό το πλαίσιο, το μοντέρνο και το παραδοσιακό μεταφράζεται σε δυτικό και μη δυτικό –επομένως, το «πρόβλημα» με τις μη δυτικές κοινωνίες είναι ότι δεν έχουν (ακόμη) ξεκινήσει τη διαδικασία εκσυγχρονισμού. Η νεωτερικότητα λοιπόν ήρθε να ορίσει ένα νέο τρόπο ζωής, εγείροντας ερωτήματα για το αν οι άνθρωποι που δεν ζουν με αυτόν τον τρόπο σήμερα είναι σύγχρονοι ή όχι.¹⁰²

Εάν η πολικότητα μοντέρνο-παραδοσιακό μεταφράζεται συχνά σε δυτικό-μη δυτικό, στο μεσογειακό πλαίσιο γίνεται ευρωπαϊκό-μεσογειακό.¹⁰³ Όταν οι βιομηχανικές και οικονομικές διαστάσεις της νεωτερικότητας βρίσκονται στο επίκεντρο της προσοχής, η Μεσόγειος γίνεται η περιφέρεια της βορειοδυτικής Ευρώπης συγκρίσιμη με εκείνη του Δέλτα του Yangtze ή της πεδιάδας του Gujarat στην Ασία, περιφέρειες που εγκαταλείφθηκαν με την επέκταση και τον αποικισμό του Ατλαντικού. Η Μεσόγειος έτσι αντιμετωπίζεται ως Άλλη, όχι Ευρώπη, ούτε καν νότια Ευρώπη, αλλά μια κατηγορία διακριτή, και επομένως αντίθετη με την Ευρώπη. Για ορισμένους, η Μεσόγειος από την εποχή των θρησκευτικών διαιρέσεων, των πανιών, των κουρσάρων και του δουλεμπορίου «εξασθενεί» από τον δέκατο έβδομο αιώνα, κατέχοντας φθίνουσα σημασία, σε ένα παγκόσμιο σύστημα που μετατράπηκε τόσο σε εθνικό όσο και σε παγκόσμιο. Η «εισβολή του Βορρά» εθνικοποίησε και τερμάτισε τον διπολικό μονοθεϊστικό μεσογειακό κόσμο ή τον περιέπλεξε προσθέτοντας την εθνικότητα στην θρησκεία. Για άλλους, η ιδιαιτερότητα της μεσογειακής ιστορίας, ο συνδυασμός εύκολων θαλάσσιων επικοινωνιών και μιας κατακερματισμένης τοπογραφίας μικροπεριοχών, έχασε τον κεντρικό της ρόλο από τα τέλη του δέκατου ένατου αιώνα. Κατά συνέπεια, αν η νεωτερικότητα αντιπροσωπεύει την ευρωπαϊκή υπερωκεάνια αποικιακή επέκταση και την εθνικοποίηση, είναι φανερό ότι καταδίκασε την μοίρα της Μεσογείου θάλασσας.¹⁰⁴ Έτσι, στον μεσογειακό (ιδίως ανατολικό) χώρο, η εθνικοποίηση του εδάφους δεν συνέβαλε στην βελτίωση και οργάνωση της πόλης, αντίθετα κατέστρεψε τα θεμελιώδη χαρακτηριστικά της και οδήγησε σε μια σφαίρα αυθαίρετων επιλογών.¹⁰⁵

Οι μεσογειακές πόλεις-λιμάνια και τα πρότυπα ανάπτυξης λιμένων και αστικών περιοχών της διαφέρουν σε μεγάλο βαθμό από αυτά της Βόρειας Ευρώπης, παρουσιάζοντας διαφορετικές προκλήσεις και επιπτώσεις. Τα πιεστικά ζητήματα της νεωτερικότητας που αφορούσαν την συμφύρωση, την ελλιπή πλέον χωρητικότητα του λιμανιού και τον συνεχή αυξανόμενο πληθυσμό οδήγησαν στην ανάγκη ανάπτυξης νέων λιμενικών υποδομών στην βόρεια θάλασσα με την μετεγκατάσταση των λιμενικών τοποθεσιών μακριά από το κέντρο της πόλης.¹⁰⁶ Στον μεσογειακό χώρο όμως αυτή η διαδικασία μετατόπισης δεν ολοκληρώνεται ποτέ πλήρως, λόγω της πολύμορφης γεωμορφολογίας του μεσογειακού χώρου από την μία και από την άλλη λόγω της ανεπάρκειας οικονομικών πόρων. Το αποτέλεσμα αυτής της ημιτελής διαδικασίας στην Μεσόγειο είναι η χωροθέτηση του νέου λιμένα ως συνέχεια του παλιού ιστορικού λιμένα και την αμήχανη συνύπαρξη τους, οδηγώντας σε ένα πολυσύνθετο κολλάζ μεταξύ παλιού και νέου αστικού ιστού, παλιού και νέου λιμένα.

2.3.1. Η Ευρωπαϊκή μεσογειακή ταυτότητα

Η αντίληψη της Μεσογείου σήμερα, βασίζεται τόσο στην ιστορία της -με την αδιάκοπη συνύπαρξη λαών και πολιτισμών στον μεσογειακό χώρο-, όσο εξίσου και στην φύση, το κλίμα, την θάλασσα, τον πολιτισμό, τον τρόπο ζωής και το τοπίο.¹⁰⁷ Όλα αυτά μαζί είναι απαραίτητα για την προσέγγιση και μελέτη της μεσογειακής ταυτότητας που όντας τόσο πολυσύνθετη έχει ποικίλες διαστάσεις. Σε αυτό το κεφάλαιο επιχειρείται κυρίως η εξέταση της χωρικής και αρχιτεκτονικής διάστασης της ταυτότητας της ευρωμεσογειακής πόλης.

Η τυπική μεσογειακή πόλη θα μπορούσε να χωριστεί σε δύο ευδιάκριτες κατηγορίες, στην «πόλη εντός των τειχών», δηλαδή το ιστορικό κέντρο της που αποτελείται από ένα παχύ σύνολο στρώσεων ιστορίας της ανθρώπινης δραστηριότητας και στην «πόλη εκτός των τειχών» δηλαδή την νέα πόλη χωρίς πεπερασμένα ευδιάκριτα όρια. Η «πόλη εντός των τειχών» με τα σαφώς ευδιάκριτα όρια της, διακρίνεται από την κεντρικότητα, την μείωση δηλαδή υψών, με τα χαμηλά κτίρια στο κέντρο.¹⁰⁸ Σε αυτό το πλαίσιο, η μεσογειακή πόλη -πυκνή, συμπαγής, πολύπλοκη- οργάνωνεται ιστορικά γύρω από δύο τύπους χώρων: πλατείες και γειτονιές. Οι κοινωνικές σχέσεις που αναπτύσσονται εκεί, ο τρόπος ζωής, οι σχέσεις με τον χώρο και το χρόνο, θεωρούνται κοινά χαρακτηριστικά, αποτελώντας μέρος της ταυτότητας της περιοχής.¹⁰⁹

Τόσο σε πολεοδομικό όσο και αρχιτεκτονικό επίπεδο χαρακτηρίζεται από τάξη και ιεράρχηση, με τον περιπατητή να βιώνει από την πρώτη στιγμή την αντιληπτική σαφήνεια που προσφέρει, ξεχωρίζοντας τι είναι

¹⁰¹ Taylor Charles, «Two theories of Modernity», *Public Culture*, Vol. 11, Issue 1, Duke University Press, 1999, σελ. 153-54

¹⁰² Mitchell P. John, «Modernity and the Mediterranean», *Journal of Mediterranean Studies*, Vol. 12, No. 1, Mediterranean Institute, University of Malta, 2002, σελ.2-3

¹⁰³ Jon P. Mitchell, ό.π., σελ. 4-6

¹⁰⁴ Horden Peregrine, Kinoshita Sharon, *A Companion to Mediterranean History*, John Wiley & Sons, 2014, σελ. 107

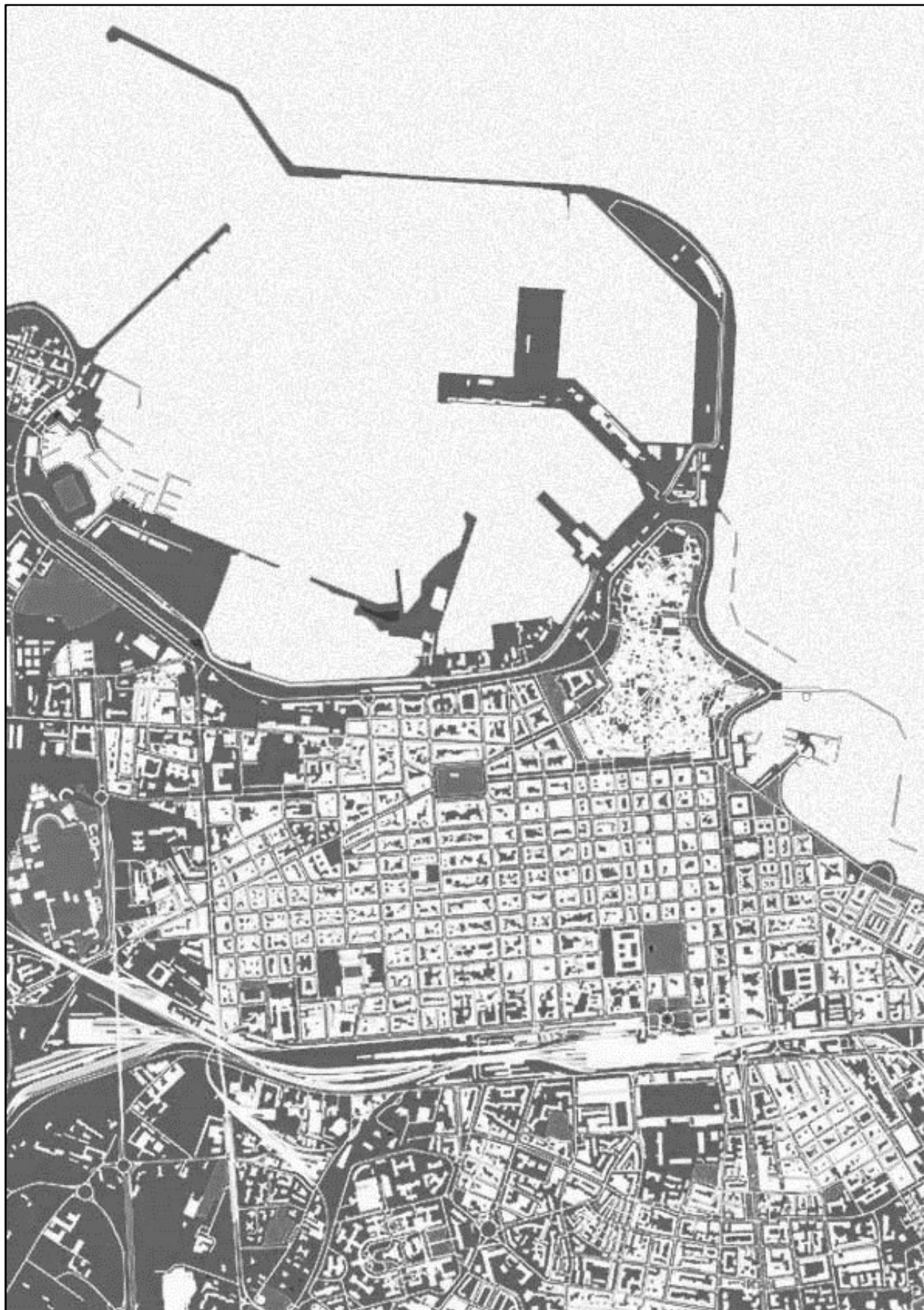
¹⁰⁵ Benevolo Leonardo, *Η πόλη στην Ευρώπη*, μετάφραση Α. Παπασταύρου, εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, 2009, σελ. 331

¹⁰⁶ OECD, *The Competitiveness of Global Port-Cities*, OECD Publishing, Paris, 2014, σελ. 28-30

¹⁰⁷ Borna Fuerst-Bjeliš, *Mediterranean Identities: Environment, Society, Culture*, Intech, Zagreb, 2017, σελ. 11-12

¹⁰⁸ Λέφας Παύλος, Siebel Walter, Binde Jerome, *Αύριο οι πόλεις*, Πλέθρον, Αθήνα, 2003, σελ.71-72

¹⁰⁹ Φελέκη Ελένη, Χαρίσιος Αχιλλας, Βλαχοκώστας Χρίστος, Μιχαηλίδου Αλεξάνδρα, Ortega Leticia, Μουσισιόπουλος Νίκος, «Preservation of the Mediterranean Identity: An Intra-City Analysis Towards a Macro-Regional Approach for the Characterisation of Urban Sustainability», *Sustainability*, Vol. 10, No.10, MDPI Publishing, 2018, σελ. 17



τι, κυρίως λόγω της μικρής κλίμακας των κτηρίων και των χρήσεων, με πολλά δημόσια κτήρια να επικρατούν προσδίδοντας το απαραίτητο κύρος στην πόλη. Αυτή η νησίδα της εντός των τειχών πόλης, πλέον περιβάλλεται από τον «ωκεανό» της πόλης εκτός των τειχών. Έτσι, τα παραπάνω χαρακτηριστικά ανατρέπονται στην δεύτερη κατηγορία, την «πόλη εκτός των τειχών», με την έλλειψη ορίων, την μη ποικιλία χρήσεων και την εξαιρετικά συνεχή ομοιογένεια να συνθέτουν τα βασικά χαρακτηριστικά της.¹¹⁰ Στην μεσογειακή πόλη αναπτύσσεται ένα πολύπλοκο οικιστικό σύστημα, το οποίο έχει διάφορες εντάσεις στις εσωτερικές σχέσεις του και όπου η θεατρικότητα του τοπίου αποτελεί τον κύριο αστικό καταλύτη.¹¹¹ Κατά τον Braudel, στο φυσικό όπως και στο ανθρώπινο της τοπίο, η Μεσόγειος παρουσιάζεται σαν μια εικόνα συνεκτική, σαν ένα σύστημα όπου όλα μπερδεύονται για να ανασυντεθούν σε μια πρωτότυπη ενότητα. Αυτή την ενότητα, περισσότερο από το κλίμα, την γεωμορφολογία και το υψόμετρο, η Μεσόγειος την οφείλει στο δίκτυο πόλεων και κωμοπόλεων που συστάθηκε και αποδείχτηκε εντυπωσιακά ανθεκτικό.¹¹² Τα ιστορικά κτήρια, οι λιμενικές περιοχές και τα στενά δρομάκια είναι κάποια από τα πιο διακριτά χαρακτηριστικά, προσελκύοντας μεγάλες μάζες τουριστών και αποκαλύπτοντας την εποχή του παρελθόντος.¹¹³

Συμπερασματικά, η μεσογειακή ταυτότητα είναι μια έννοια που προέρχεται από περιβαλλοντικά και πολιτιστικά χαρακτηριστικά και από τις χωρικές αλληλεπιδράσεις μεταξύ των δύο. Τα πολλά στρώματα ιστορίας και πολιτισμού τα οποία εγγράφονται στον ίδιο χώρο καθώς και η πολιτισμική ποικιλία των κοινωνικών ομάδων που τον απαρτίζουν αφήνουν τα ίχνη τους στον αστικό ιστό, συνθέτοντας μια εικόνα συμβίωσης ή και σύγκρουσης των διαφόρων αυτών κουλтурών και συγκροτώντας έτσι σταδιακά τα χαρακτηριστικά της ταυτότητας της πόλης. Σε μεγάλο μέρος των μεσογειακών πόλεων υπερισχύει η “αυθόρμητη” αστικοποίηση και ο αστικός ιστός αποτελείται από αποσπασματικά υποσύνολα, όπου κυριαρχεί η εναλλαγή των κλιμάκων, η αναρχία στη δόμηση και η έλλειψη ιεράρχησης. Οι τεράστιες περιφέρειες με πολυκατοικίες και οι δημόσιοι χώροι, των οποίων τα χαρίσματα είναι προς επανεκτίμηση, ολοκληρώνουν την εικόνα της μεσογειακής πόλης. Αυτό το ετερόκλιτο τοπίο, με τα υπέρ και τα κατά του, εμφανίζεται σήμερα να οδεύει σαν σύνολο προς την σταθεροποίηση. Μέχρι και σήμερα, -με τον πληθυσμό πλέον να μένει σταθερός, τον οικιστικό πλούτο να αυξάνεται με αργούς ρυθμούς και με τις βιομηχανικές εγκαταστάσεις να κατεδαφίζονται ή να εκσυγχρονίζονται χωρίς να αναπτύσσονται- η ταυτότητα της μεσογειακής πόλης δεν αλλάζει, με την κυριολεκτική σημασία της λέξης, αλλά εμπλουτίζεται αδιάκοπα, μέσα στον συνολικό, εξαιρετικά ομοιογενή αστικό ιστό της.¹¹⁴

◀ **Εικόνα 39:** Το Μπάρι της Ιταλίας αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα Μεσογειακής πόλης.

¹¹⁰ Καλδής Μ. Νικόλαος, *Η εφεύρεση του δημόσιου πυκνωτή – Μια έτερη προσέγγιση της Μεσογειακής πόλης*, ΤΕΕ-ΤΚΜ, 2019

¹¹¹ Mosè Ricci, *Η πόλη της Μέσης Θάλασσας*, Άρθρο στο Συλλογικό έργο *Mediterranean Futures*, Πάτρα, 2018, σελ. 122

¹¹² Braudel F. Aymard M., Coarelli F., *Η Μεσόγειος, ο χώρος και η ιστορία*, μετάφραση Ε. Αβδελά, Ρ. Μπενβενίστε, εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 1990, σελ. 11-12, 177

¹¹³ Καλδής Μ. Νικόλαος, *ό.π.*, 2019

¹¹⁴ Benevolo Leonardo, *Η πόλη στην Ευρώπη*, μετάφραση Α. Παπασταύρου, εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, 2009, σελίδα 332-337

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

ΑΝΤΙΡΡΟΠΕΣ ΔΥΝΑΜΙΚΕΣ: ΧΩΡΙΚΟΙ ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΙ ΣΤΗΝ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΗ ΠΟΛΗ

Που να ζει κανείς; Ποτέ μόνος αλλά σε ομάδα, ανεξάρτητα από το μέγεθος και τα πλούτη της. Χίλιοι περίπου άνθρωποι που ζουν φτωχικά από τη γη και από την ανταλλαγή των προϊόντων της επαρκούν στη Μεσόγειο για να φτιάξουν μια πόλη, να ανασυστήσουν τις ουσιαστικές αλληλεγγυότητες και αντιθέσεις: αλλού και οι διπλάσιοι μετά βίας συνιστούν ένα χωριό... Και οι μεγάλες πόλεις αρέσκονται να περιφρονούν τις μικρότερες, θεωρώντας τες απλά χωριά και τους κατοίκους τους άξεστους χωριάτες. Ωστόσο και το ταπεινότερο κεφαλοχώρι παρουσιάζεται ως αστικός μικρόκοσμος: όλη η κοινωνική ζωή οργανώνεται σε σχέση με την ομάδα. Όταν μιλά λοιπόν κανείς για την πόλη στη Μεσόγειο μιλά για όλες αυτές τις βαθμίδες της αστικής ζωής που προέρχονται από το ίδιο πρότυπο.

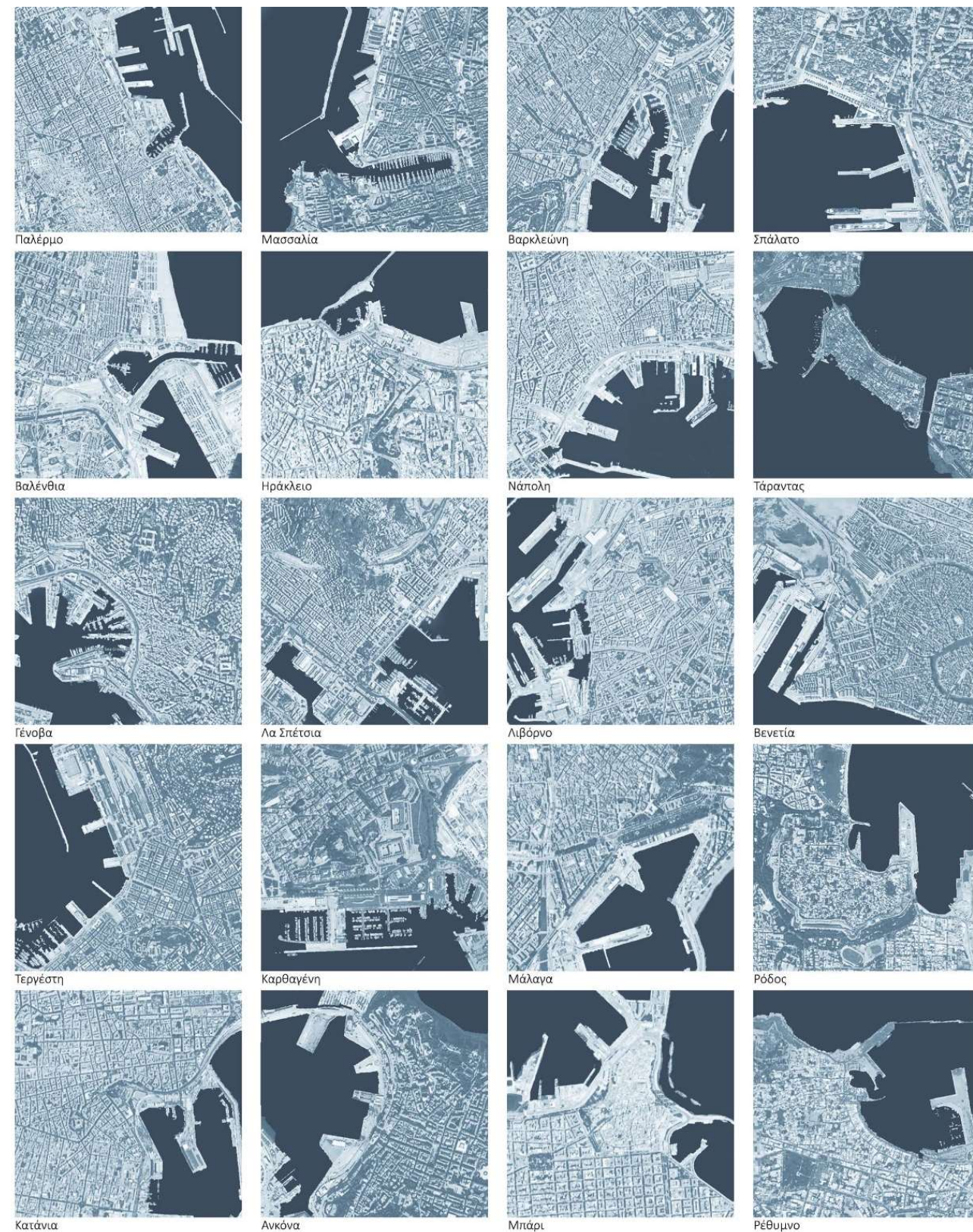
Maurice Aymard (1990), Η Μεσόγειος, ο χώρος και η ιστορία

3.1. Η (παλιά-νέα) πόλη και το (παλιό-νέο) λιμάνι: μια διαχρονική σχέση

► **Χάρτης 9:** Πόλεις-λιμάνια της Μεσογείου από ψηλά.

Η σχέση λιμανιού-πόλης εξελίσσεται συνεχώς με την πάροδο του χρόνου αποτυπώνοντας διαφορετικά στάδια δυναμικής αυτής της αλληλεπίδρασης. Τα λιμάνια από απλά σημεία πρόσβασης από τη θάλασσα στη ξηρά, εξελίχθηκαν σταδιακά σε κέντρα μεταφορικών και εμπορικών υπηρεσιών και σήμερα πλέον το σύγχρονο λιμάνι θεωρείται ένας δυναμικός κόμβος στο διεθνές δίκτυο παραγωγής και κατανάλωσης.¹¹⁵ Έτσι, με την επέκταση των πόλεων αλλά και την συνεχή εξάπλωση των λιμενικών εγκαταστάσεων αναδείχθηκε τόσο ένας χωρικός όσο και λειτουργικός διαχωρισμός μεταξύ πόλης και λιμένα και οι αλλαγές στις θαλάσσιες μεταφορές και στις λιμενικές υποδομές επηρέασαν την χερσαία λιμενική ζώνη των πόλεων-λιμανιών δραματικά.¹¹⁶

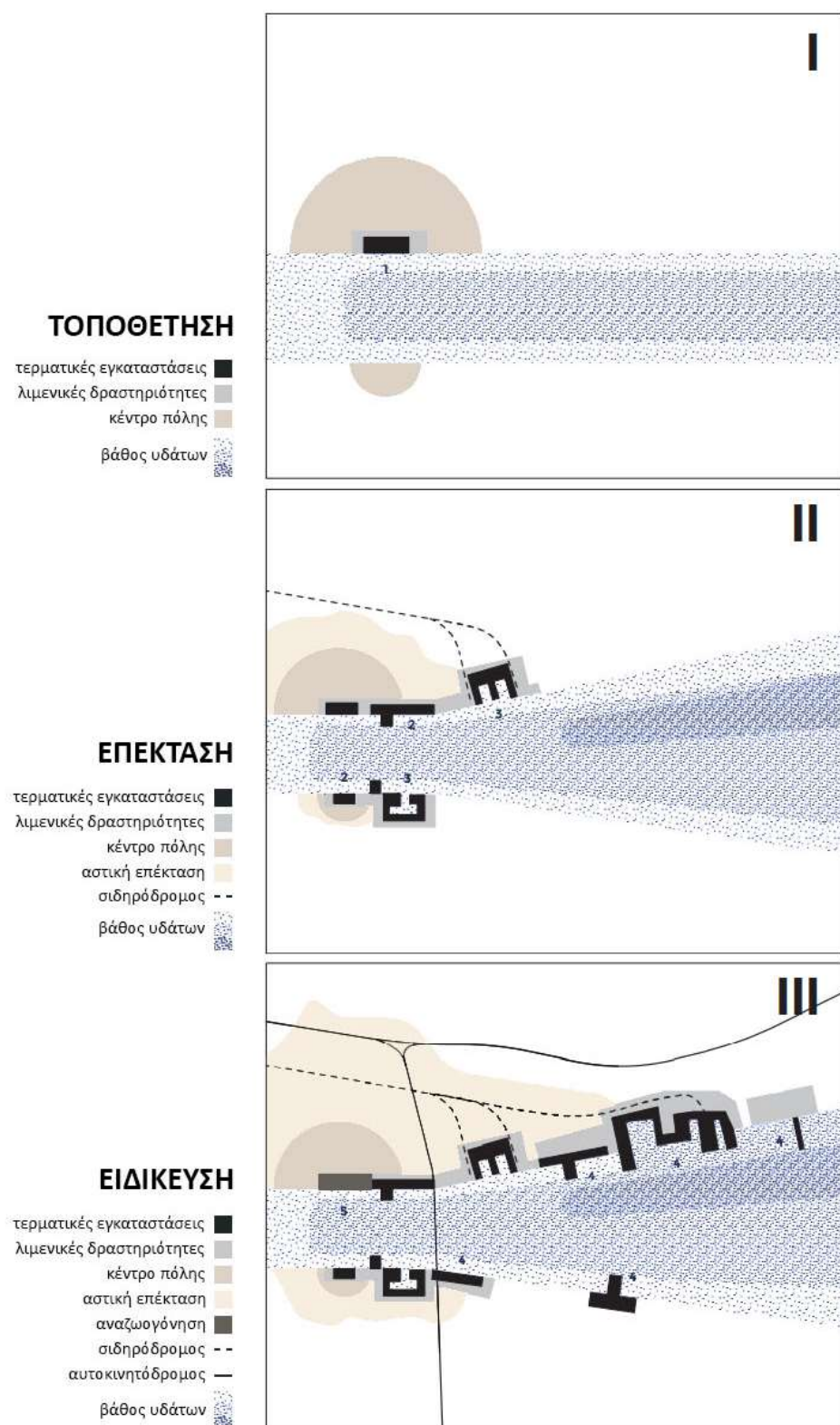
Πριν τη βιομηχανική επανάσταση τα πλοία ήταν ο πιο αποτελεσματικός τρόπος μεταφοράς αγαθών και το λιμάνι συνήθως επιλεγόταν να κατασκευαστεί σε αβαθή νερά. Μετά τη δεκαετία του '50 η εξέλιξη της ναυτιλιακής τεχνολογίας (Containers, νέα συστήματα φορτοεκφόρτωσης των εμπορικών πλοίων, νέα συστήματα μεταφοράς cargo, πλοία με πολύ μεγάλη χωρητικότητα) και η αναγκαιότητα ανάπτυξης βιομηχανικών περιοχών σε επαφή με το λιμάνι είχαν ως αποτέλεσμα να καταστούν ακατάλληλες οι υπάρχουσες λιμενικές εγκαταστάσεις και να δημιουργηθούν νέες σε κατάλληλες περιοχές έξω από την πόλη.¹¹⁷ Αν και το κάθε λιμάνι έχει τα δικά του χαρακτηριστικά (γεωγραφικά, οικονομικά, πολιτικά και τεχνολογικά), πολλοί συγγραφείς με σημαντικότερους τους Bird και Hoyle, ανέπτυξαν διάφορα χωρικά μοντέλα που αν και παρουσιάζουν μια γενικευμένη θεώρηση, είναι ευρέως αποδεκτά ως η καλύτερη απεικόνιση των διαφορετικών σταδίων εξέλιξης των πόλεων-λιμένων. Το «Anyport» είναι το μοντέλο που αναπτύχθηκε από τον Bird το 1963 περιγράφοντας την χωρική και χρονική εξέλιξη των λιμενικών υποδομών εξετάζοντας τους σημαντικότερους βρετανικούς λιμένες. Σύμφωνα με τον Bird, η μορφολογία και η λειτουργία του λιμανιού είναι άμεσα συνδεδεμένα και στόχος του μοντέλου του ήταν να παρέχει μια βάση με την οποία θα μπορεί να συγκριθεί η ανάπτυξη των πραγματικών λιμανιών.



¹¹⁵ Βεράνη Ελένη, *Οι επιπτώσεις της λειτουργίας των λιμανιών στον αστικό χώρο, Η περίπτωση της Θεσσαλονίκης*, Διπλωματική Εργασία, ΠΜΣ «Προστασία Περιβάλλοντος και Βιώσιμη Ανάπτυξη», Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Θεσσαλονίκη, 2008, σελ. 3

¹¹⁶ Πιτούλη Αφροδίτη, «Πόλεις-λιμάνια και διαχείριση παράκτιου μετώπου: η περίπτωση του Παλαιού Λιμένα Ηγουμενίτσας», *Θαλάσσιος Χώρος, Παράκτιο Αστικό Μέτωπο, Πόλεις Λιμάνια* (επιμ. Θεοδωρά Γιώτα), Ε.Μ.Π., Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εργαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών, 2018, σελ. 222-23

¹¹⁷ Βεράνη Ελένη, ό.π., σελ. 36



Στην *εικόνα 36* απεικονίζονται τα στάδια των τριών φάσεων του Anyport, με την πρώτη φάση να αφορά την χωροθέτηση, όπου η αρχική εγκατάσταση ενός λιμένα φαίνεται να εξαρτάται κυρίως από γεωγραφικούς λόγους. Το αρχικό λιμάνι αναπτύσσεται για εμπορικές και ναυπηγικές δραστηριότητες κοντά στο κέντρο της πόλης με αποβάθρες. Πριν την βιομηχανική επανάσταση τα λιμάνια είναι εξοπλισμένα με τις στοιχειώδεις τερματικές εγκαταστάσεις τους, ενώ οι λιμενικές υπηρεσίες προσανατολίζονται κυρίως στην αποθήκευση εμπορευμάτων και το χονδρικό εμπόριο και εγκαθίστανται πλησίον του λιμανιού. Η δεύτερη φάση παρουσιάζεται ως επέκταση και είναι άμεσα συνδεδεμένη με την βιομηχανική επανάσταση που με τις αλλαγές που επέφερε επηρέασε τις λιμενικές δραστηριότητες. Οι αποβάθρες επεκτάθηκαν και κατασκευάστηκαν προβλήτες για την καλύτερη εξυπηρέτηση του αυξανόμενου αριθμού επιβατών και φορτηγών. Καθώς το μέγεθος των πλοίων αυξήθηκε, η ανάγκη για την κατασκευή νέων αποβάθρων κατάλληλων για την υποδοχή των νέων αυτών τύπων σκαφών έγινε επιτακτική. Επιπλέον, υφίστανται σιδηροδρομική σύνδεση του λιμανιού με την ενδοχώρα αλλά και επέκταση των λιμενικών δραστηριοτήτων για να συμπεριλάβουν βιομηχανικές δραστηριότητες. Τέλος, το τρίτο στάδιο αφορά την εξειδίκευση, καθώς περιλαμβάνει την κατασκευή εξειδικευμένων προβλητών για τη διαχείριση εμπορευμάτων όπως εμπορευματοκιβώτια, μεταλλεύματα, σιτηρά, πετρέλαιο και άνθρακα. Με την ραγδαία αύξηση του διεθνούς εμπορίου, οι χώροι αποθήκευσης των εμπορευμάτων στον λιμενικό χώρο όλο και αυξάνονταν. Λόγω της δραματικής αύξησης των χωρικών απαιτήσεων των λιμανιών, ο εκουγχρονισμός των παλαιών λιμενικών εγκαταστάσεων στις πόλεις συχνά δεν ήταν εφικτός και μοιραία αυτές εγκαταλείφθηκαν, ενώ οι λιμενικές δραστηριότητες εγκαταστάθηκαν σε κατάλληλες περιοχές έξω από τις πόλεις. Δημιουργήθηκαν έτσι, πολυάριθμες ευκαιρίες μετατροπής των λιμενικών εγκαταστάσεων σε άλλες χρήσεις όπως παραθαλάσσια πάρκα, κατοικίες, εμπορικές δραστηριότητες κ.λπ..¹¹⁸

Το μοντέλο του Bird λοιπόν παρουσιάζει τον συνεχώς αυξανόμενο διαχωρισμό του λιμένα από το υπόλοιπο αστικό περιβάλλον με αποτέλεσμα πολλοί επιστήμονες να εστιάζουν στην έρευνα για μια εκ νέου αξιοποίηση και αναζωογόνηση των λιμενικών περιοχών για αστικές χρήσεις, όπως τα Docklands στο Λονδίνο και το Harborfront στη Βαλτιμόρη. Από την άλλη, το 1988 ο Hoyle προτείνει ένα μοντέλο που δεν εστιάζει στην ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών όπως ο Bird, αλλά στις διασυνδέσεις μεταξύ πόλης και λιμένα, δηλαδή στην εξέλιξη της διεπαφής αυτής της σχέσης, γνωστή ως «port-city interface» στην διεθνή βιβλιογραφία.¹¹⁹ Περιγράφει έτσι, μέσα από αυτή την οπτική έξι διακριτά στάδια στην εξέλιξη των πόλεων-λιμανιών.

◀**Εικόνα 40:** Η εξέλιξη της πόλης – λιμανιού με βάση το μοντέλο Anyport, από τον Bird.

¹¹⁸ Βεράνη Ελένη, *Οι επιπτώσεις της λειτουργίας των λιμανιών στον αστικό χώρο, Η περίπτωση της Θεσσαλονίκης*, Διπλωματική Εργασία, ΠΜΣ «Προστασία Περιβάλλοντος και Βιώσιμη Ανάπτυξη», Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Θεσσαλονίκη, 2008, σελ. 36

¹¹⁹ Hoyle S. Brian, «The Port-City Interface: Trends, Problems and Examples», *Geoforum*, Vol. 20, No. 4, Pergamon Press, Great Britain, 1989, σελ. 429

► **Εικόνα 41:** Πανοραμική άποψη της Μασσαλίας από την Βασιλική Notre Dame de la Garde.

Όπως παρατηρείται και στην *εικόνα 38*, από την αρχαιότητα μέχρι τον 19^ο αιώνα το λιμάνι και η πόλη αλληλεξαρτώνται τόσο λειτουργικά όσο και χωρικά, με το κέντρο της πόλης να αποτελείται από σπίτια εμπόρων, και η προκουαία να κατέχει σημαντικό ρόλο. Μετέπειτα, το δεύτερο στάδιο, αφορά την πρώτη βιομηχανική επανάσταση, την ανάπτυξη της τεχνολογίας και την έλευση των σιδηροδρόμων και των σκαφών, με την πόλη-λιμάνι να ξεφεύγει από τα παραδοσιακά όρια της και το λιμάνι για πρώτη φορά να επεκτείνεται και να κατασκευάζονται γραμμικές αποβάθρες. Στο τρίτο στάδιο, στην μοντέρνα βιομηχανική πόλη εμφανίζονται οι πρώτες ενδείξεις για οριστικό διαχωρισμό του λιμένα από τον αστικό χώρο, με το λιμάνι να αποτελεί πια εμπορικό αλλά και βιομηχανικό κέντρο. Οι αλλαγές στην ναυτιλιακή τεχνολογία την μεταβιομηχανική περίοδο απαρτίζουν το τέταρτο στάδιο ενισχύοντας την ανάπτυξη χωριστών περιοχών θαλάσσιας βιομηχανικής ανάπτυξης και την μετανάστευση του λιμένα. Στο πέμπτο στάδιο, οι νέες λιμενικές εγκαταστάσεις απαιτούν ολόενα και μεγαλύτερο χώρο (εκτάσεις γης, θαλάσσιο χώρο) και η διεπαφή πόλης και λιμένα γίνεται πλέον μια ευκαιρία αστικής αναδιαμόρφωσης. Τέλος, με τα λιμάνια να διαδραματίζουν καίριο ρόλο στο διεθνές εμπόριο, οι δεσμοί τους με την πόλη αποκτούν νέα βάση. Οι αστικές αναπλάσεις και τα πρώτα μεγάλα λιμενικά σχέδια που δημιουργούνται έχουν στόχο την ανάπτυξη μιας βιώσιμης πόλης-λιμάνι, που σέβεται το παρελθόν της και το ενσωματώνει στο μέλλον.¹²⁰

Γίνεται αντιληπτό λοιπόν ότι όσο πιο δυναμικό είναι -ή υπήρξε- ένα λιμάνι, τόσο πιο εκτεταμένες τείνουν να είναι οι εγκαταλελειμμένες περιοχές και τα αστικά κενά που δημιουργεί, με αποτέλεσμα τα προγράμματα επανασχεδιασμού, αναπλάσεων και αναζωογόνησης στον ενδιάμεσο χώρο πόλης-λιμένα να καθίστανται αναγκαία.

▼ **Εικόνα 42:** Στάδια εξέλιξης της διεπαφής πόλης – λιμένα, με βάση τον **Hoyle**.

ΣΤΑΔΙΟ	ΣΥΜΒΟΛΟ πόλη ○ ● λιμένας	ΠΕΡΙΟΔΟΣ	ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ
I πρωτόγονη πόλη-λιμάνι		αρχαιότητα - αρχές 19ου αι.	στενή χωρική και λειτουργική σχέση μεταξύ πόλης και λιμένα
II επεκτεινόμενη πόλη-λιμάνι		19ος αι. - αρχές 20ού αι.	το λιμάνι επεκτείνεται από τα όρια της πόλης λόγω της ταχείας εμπορικής/βιομηχανικής ανάπτυξης, με την κατασκευή αποβαθρών και νέων χώρων αποθήκευσης
III σύγχρονη βιομηχανική πόλη-λιμάνι		μέσα 20ού αι.	η βιομηχανική ανάπτυξη (ειδικά η διύλιση πετρελαίου) και η εισαγωγή εμπορευματοκιβωτίων επιταχύνουν τον χωρικό διαχωρισμό πόλης και λιμένα
IV υποχώρηση από την προκουαία		1960 - 1980	οι αλλαγές στην ναυτιλιακή τεχνολογία απαιτούν την διεύρυνση χωριστών περιοχών θαλάσσιας βιομηχανικής ανάπτυξης
V ανάπλαση του θαλάσσιου μετώπου		1970 - 1990	οι νέες λιμενικές εγκαταστάσεις απαιτούν ολόενα και μεγαλύτερο χώρο και η διεπαφή πόλης-λιμένα γίνεται πλέον μια ευκαιρία αστικής αναδιαμόρφωσης
VI ανανέωση των δεσμών πόλης-λιμένα		1980 - 2000 +	η παγκοσμιοποίηση και το διεθνές εμπόριο μεταμορφώνουν τον ρόλο του λιμένα αποκτώντας νέους δεσμούς με την πόλη, με τις αστικές αναπλάσεις να ενδυναμώνουν αυτή την σχέση

¹²⁰ Hoyle S. Brian, «The Port-City Interface: Trends, Problems and Examples», *Geoforum*, Vol. 20, No. 4, Pergamon Press, Great Britain, 1989, σελ. 430-32



►Χάρτης 10: Πόλεις-λιμάνια της Μεσογείου.

3.1.1. Μοντέλο ανάπτυξης των μεσογειακών λιμανιών

Οι μεσογειακές πόλεις και τα λιμάνια τους έχουν έναν ισχυρό ιστορικό δεσμό που έχει αναπτυχθεί ανά τους αιώνες, με τα λιμάνια πολλές φορές να αποτελούσαν την αρχή και την αιτία γένεσης πολλών πόλεων. Το λιμάνι λειτουργώντας ως διασύνδεση και διαυλο επικοινωνίας, τροφοδότησε την αστική ανάπτυξη χάρη στην ευημερία που πρόσφερε το εμπόριο. Στην Μεσόγειο διαμορφώνεται μια ξεχωριστή συνθήκη από την ευρωπαϊκή ήπειρο του βορρά όπου σε αυτή η παλιά πόλη-πυρήνας αναπτύσσεται γύρω από το ιστορικό λιμάνι της με το ένα να αλληλεξαρτάται άμεσα από το άλλο. Ωστόσο, από την βιομηχανική περίοδο μέχρι σήμερα η ανάπτυξη του νέου σύγχρονου λιμένα της και ταυτόχρονα της νέας πόλης έγινε με διαφορετικά δεδομένα.

Όπως αναφέρθηκε και στο προηγούμενο κεφάλαιο, η εξέλιξη της ναυτιλιακής τεχνολογίας σε συνδυασμό με τις αυξανόμενες ανάγκες για μεταφορές οδήγησαν σε μια αναδιάρθρωση των λιμενικών εγκαταστάσεων. Στην υπόλοιπη Ευρώπη λόγω ευνοϊκών γεωγραφικών και οικονομικών συνθηκών το λιμάνι εγκαταστάθηκε σε νέα δομή μακριά από το κέντρο της πόλης, όπως το Ρότερνταμ, το Αμβούργο και το Λονδίνο. Αντίθετα, στο μεγαλύτερο μέρος του μεσογειακού χώρου, οι νέες λιμενικές εγκαταστάσεις εξαιτίας ιστορικών και πολιτικοκοινωνικών λόγων αλλά και της ποικίλης τοπογραφίας, εντάχθηκαν στην πολεοδομία της πόλης ως επέκταση και συνέχεια του παλαιού ιστορικού λιμένα της.

Ως αποτέλεσμα, τα σημεία εγκατάλειψης των μεγάλων λιμένων στην Ευρώπη και οι πρώην βιομηχανικές ζώνες εξελίχθηκαν σε δημόσιους χώρους και αξιοποιήθηκαν μέσω διαφόρων προγραμμάτων ως ελεύθεροι χώροι, με γνωστότερο παράδειγμα τα Docklands του Λονδίνου. Αντίστοιχα, η επέκταση του νέου μεσογειακού λιμένα, με τις οχλούσες υποδομές του και την ανάπτυξη βιομηχανικών περιοχών δίπλα από το λιμάνι, δημιούργησε το πρόβλημα πολλών ανεκμετάλλευστων εγκαταλειμμένων εκτάσεων-κενών αλλά και την μη-επαφή με την θάλασσα. Το όριο λοιπόν ανάμεσα στην πόλη και το νερό είναι κύριο ζήτημα στις πόλεις-λιμάνια, που αν και μεσογειακές έχουν γυρίσει την πλάτη τους προς τα έσω.

►Εικόνα 43: Η τοπογραφία και η έντονη γεωμορφολογία του Μεσογειακού χώρου δεν ευνόησαν την επέκταση των περισσότερων λιμανιών εκτός των πόλεων.



3.2. Αστικότητα και «λιμενικότητα»: μια αντικρουόμενη σχέση

Τα λιμάνια σήμερα -με τους τερματικούς σταθμούς, τις βιομηχανικές ζώνες και όλες τις συναφείς λιμενικές δραστηριότητες- από την μια προσδίδουν οικονομικά οφέλη στην πόλη και από την άλλη έχουν αρνητικό αντίκτυπο τόσο στο περιβάλλον όσο και στην αστική ζωή της πόλης. Η χωροθέτηση και λειτουργία του λιμένα έχει συνέπειες στο ευρύτερο αστικό περιβάλλον, αλλά και στη συνολική διάρθρωση της πόλης. Τα παλιά αστικά λιμάνια του παρελθόντος, εστιασμένα στην παραγωγή αγαθών και υπηρεσιών στην δομή μιας εμπορικής οικονομίας, έχουν αντικατασταθεί στις ίδιες τοποθεσίες, από μια οικονομία πολύ πιο προσανατολισμένη στην κατανάλωση.¹²¹ Ο Norcliffe αναφέρει χαρακτηριστικά ότι όπως πολλές πόλεις σταδιακά βρήκαν λιγότερο την ανάγκη να είναι λιμάνια, έτσι και τα λιμάνια απέκτησαν ουσιαστικούς λόγους να μην βρίσκονται σε πόλεις.¹²² Έτσι, γίνεται φανερό η όλο και αυξανόμενη ασυμβατότητα των λιμενικών χρήσεων και υποδομών με τον αστικό χώρο, με τις μορφολογικές, χωρικές και λειτουργικές σχέσεις πόλης και λιμένα αντίστοιχα να είναι απόλυτα αντιφατικές μεταξύ τους.

Το σύγχρονο λιμάνι στο μεγαλύτερο μέρος του είναι ένα εργοτάξιο από τεράστια μηχανήματα, κλεισμένο από “τείχη” που αποξενώνουν τον άνθρωπο. Δρόμοι υπερυψωμένοι και γιγάντιοι κενοί χώροι συνθλίβουν τις παραδοσιακές ανθρώπινες διαστάσεις.¹²³ Οι οχλούσες λιμενικές χρήσεις και η διακριτή υποδιαίρεση του λιμενικού χώρου βάσει λειτουργικών κριτηρίων το διαχωρίζουν από την πόλη, μετατρέποντας το σε μια «ουδέτερη» μηχανή. Η πολυμορφία, η πολυλειτουργικότητα και η πυκνότητα που χαρακτηρίζουν την πόλη από την άλλη, είναι έννοιες συνυφασμένες με την αστικότητα και επομένως αντίθετες με την λιμενικότητα. Ο μοναδικός ίσως αστικός χαρακτήρας που εντοπίζεται στο λιμενικό χώρο αφορά τις υποδομές της ακτοπλοϊκής επιβατικής μετακίνησης που με την ανερχόμενη αεροπορική μαζική μετακίνηση όμως σήμερα, τείνει να μειώνεται συνεχώς. Επίσης, με την ολοένα και αυξανόμενη επέκταση των λιμενικών εγκαταστάσεων κατά μήκος της ακτής και την αυστηρή οριοθέτηση του λιμένα, η πόλη “παρακτιοποιείται” χάνοντας τα χαρακτηριστικά της αστικότητας.¹²⁴

Κοινά παθολογικά στοιχεία που εντοπίζονται σχεδόν σε όλες τις μεσογειακές πόλεις-λιμάνια και εξηγούν την αντικρουόμενη σχέση μεταξύ πόλης και λιμένα αφορούν ζητήματα περί κλίμακας, δικτύων, χρήσεων γης, δημοσίου χώρου και παράκτιου μετώπου.



▲ **Εικόνα 44:** Το λιμάνι της Νάπολης σήμερα, σε πρώτο πλάνο η αδιάκοπη «μηχανή» του λιμένα και στο βάθος ο αστικός ιστός αποκομμένος από το υδάτινο στοιχείο.

3.2.1 Το ζήτημα της κλίμακας

Όπως αναφέρει ο Norcliffe «μέχρι και τον Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο τα λιμάνια δημιουργούσαν πόλεις και τα μεγάλα λιμάνια μεγάλες πόλεις». Αυτό σήμαινε ότι οι θαλάσσιες μεταφορές, δηλαδή η κύρια λειτουργία του λιμανιού, ήταν αυτή που καθόριζε και τις άλλες λειτουργίες στον τομέα των χερσαίων μεταφορών, των υπηρεσιών αλλά και της βιομηχανίας. Καθόριζε επίσης τη χωρική οργάνωση όχι μόνο της περιοχής του λιμανιού αλλά και όλης της πόλης και της ευρύτερης αστικής περιοχής της.¹²⁵ Εν ολίγοις, η λιμενική υποδομή εξελισσόμενη σε χώρο κα χρόνο, τροποποιείται τόσο σε μορφή και λειτουργία όσο και σε κλίμακα.

¹²¹ Norcliffe Glen, Bassett Keith, Hoare Tony, «The emergence of postmodernism on the urban waterfront, geographical perspectives on changing relationships», *Journal of Transport Geography*, Vol. 4, No. 2, Pergamon Press, Great Britain, 1996, σελ. 123

¹²² Norcliffe Glen, Bassett Keith, Hoare Tony, ό.π., σελ. 126

¹²³ Benevolo Leonardo, *Η πόλη στην Ευρώπη*, μετάφραση Α. Παπασταύρου, εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, 2009, σελ. 82

¹²⁴ Τζομπανάκης Αλέξιος, *Το θαλάσσιο μέτωπο και η σύγχρονη μεσογειακή πόλη*, ΤΕΕ-TKM, 2019

¹²⁵ Norcliffe Glen, Bassett Keith, Hoare Tony, «The emergence of postmodernism on the urban waterfront, geographical perspectives on changing relationships», *Journal of Transport Geography*, Vol. 4, No. 2, Pergamon Press, Great Britain, 1996, σελ. 124-25



Η διαφοροποίηση, απόκλιση και αντίθεση της κλίμακας μεταξύ πόλης και λιμένα διαμορφώνει ένα σχήμα με σαφείς οριοθετήσεις μεταξύ των δύο. Από την μια υφίσταται η κλίμακα του ιστορικού αστικού ιστού, δηλαδή η μικροκλίμακα της πόλης και από την άλλη ο λιμένας και το δίκτυο υποδομών του που τοποθετείται εντός ή δίπλα σε αυτήν, δημιουργώντας χωρικά μία προβληματική κατάσταση. Με την συνεχή αστική διάχυση που βίωσαν οι πόλεις κυρίως μεταπολεμικά, αυτή η κατάσταση περιπλέξε κι άλλο δημιουργώντας ένα αστικό collage ποικιλίας κλιμάκων, παλιού συνεκτικού αστικού ιστού, νεωτερικής ορθοκανονικής πόλης, ιστορικών λιμενικών υποδομών και σύγχρονου εξειδικευμένου λιμένα. Έτσι, με την απώλεια μεταβατικών χώρων και κλιμάκων μεταξύ λιμανιού και πόλης, διακόπτεται κάθε αμφίδρομη σχέση μεταξύ τους, διαμορφώνοντας χωρικά ένα δυστοπικό σχήμα.¹²⁶

Η αδρή μορφολογία των λιμενικών υποδομών (κυματοθραυστών, κρηπιδωμάτων, κλπ.), των λιμενικών κτιριακών εγκαταστάσεων (αποθηκών, υπόστεγων, κλπ.) και του μηχανολογικού εξοπλισμού (φορτοεκφορτωτές, γερανοί, κλπ.) αντιδιαστέλλονταν πάντα αισθητικά και αρχιτεκτονικά με το αστικό τοπίο. Με την «αθώοτερη» εμφάνιση της πόλης (λόγω της μικροκλίμακας και συνεκτικότητας της), προκύπτει ένα περιβάλλον οικείο προς τον άνθρωπο, εν αντιθέσει με την λιμενική ζώνη που είναι εντελώς ανοίκεια ως προς την ανθρώπινη κλίμακα από όλες τις απόψεις.¹²⁷ Λαμβάνοντας υπόψη και το γεγονός ότι οι λιμένες αποτελούν περιφραγμένες ζώνες χωροθετημένες στο μεγαλύτερο τμήμα της υδάτινης ζώνης, είναι και απροσπέλαστοι από τον άνθρωπο.

Μία σημαντική αιτία αυτού του φραγμού, αφορά τα χαρακτηριστικά των σύγχρονων μεταφορών, την ένταξή τους στην πόλη και επομένως την κλίμακα των υποδομών. Η δήλωση του Fernard Braudel «Μεσόγειος σημαίνει δρόμοι, χερσαίοι και θαλάσσιοι» ισχύει κατεξοχήν για τα λιμάνια της, μικρότερα ή μεγαλύτερα. Λιμάνι σημαίνει, τουλάχιστον εν δυνάμει, δίκτυο.¹²⁸ Εντούτοις, ο βαθμός ένταξης ή αποσύνδεσης από το δίκτυο είναι καθοριστικός παράγοντας της εξέλιξής του και συνεπαγωγικά της πόλης. Λόγω της ολοένα και πιο συνδεδεμένης φύσης της παγκόσμιας οικονομίας, ο ρόλος των λιμενικών πόλεων ως κόμβων συνδεσιμότητας στα παγκόσμια δίκτυα ενισχύει συνεχώς το οικονομικό τους προφίλ. Έτσι, από «πόλεις του εμπορίου» που συχνά αναφέρονταν στο παρελθόν έχουν μετατραπεί σε «διευκολυντές του εμπορίου».¹²⁹ Εκτός από το σιδηροδρομικό δίκτυο, τις δεκαετίες '60 και '70, εντάχθηκαν στο πλαίσιο αυτό και οι μεγάλες οδικές αρτηρίες, δημιουργώντας «τομές» στον αστικό ιστό και μεγάλα όρια που καθιστούν τη σχέση της πόλης με τη θάλασσα από δύσκολη ως αδύνατη. Η ταυτόχρονη υπερφόρτωση των οδικών αξόνων αστικής και λιμενογενής κίνησης οδηγεί σε πολλές περιπτώσεις σε κυκλοφοριακά προβλήματα με επακόλουθο την υποβάθμιση της ποιότητας ζωής των περιοχών της πόλης πλησίον του λιμένα.¹³⁰

◀**Εικόνα 45:** Το Λιμάνι της Βαλένθιας αποτέλεσε το πιο πολυσύχναστο λιμάνι της Μεσογείου το έτος 2018.

¹²⁶ Τζομπανάκης Αλέξιος, Το θαλάσσιο μέτωπο και η σύγχρονη μεσογειακή πόλη, ΤΕΕ-ΤΚΜ, 2019

¹²⁷ Βεράνη Ελένη, *Οι επιπτώσεις της λειτουργίας των λιμανιών στον αστικό χώρο, Η περίπτωση της Θεσσαλονίκης*, Διπλωματική Εργασία, ΠΜΣ «Προστασία Περιβάλλοντος και Βιώσιμη Ανάπτυξη», Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Θεσσαλονίκη, 2008, σελ. 57

¹²⁸ Braudel F. Aymard M., Coarelli F., Η Μεσόγειος, ο χώρος και η ιστορία, εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 1990, σελ. 69

¹²⁹ Τσάτσου Αλεξάνδρα, «Port-city relationship and climate change, Actions for resilience», ανακοίνωση στο συνέδριο: *ISOCARP: Knowledge for better cities*, Οκτώβριος, 2015, σελίδα 1595

¹³⁰ Βεράνη Ελένη, *ό.π.*, σελ. 57-58



▲Εικόνα 46: Το λιμάνι της Ανκόνα βρίσκεται στις βόρειες ακτές της Αδριατικής στην Ιταλία και αποτελεί ένα από τα αρχαιότερα και σημαντικότερα λιμάνια της περιοχής.

Σημαντική παράμετρος της διαφορετικής κλίμακας των δικτύων από πόλη σε πόλη αποτελεί η ενδοχώρα κάθε μίας, δηλαδή η περιοχή στην οποία το λιμάνι ακτινώνεται με τους εσωτερικούς δρόμους μεταφοράς, οδικούς, σιδηροδρομικούς, εναέριους και εξυπηρετείται συνήθως από αυτό για τις εισαγωγές και εξαγωγές της. Επομένως, όταν από το λιμάνι εξυπηρετείται το τοπικό εμπόριο και η βιομηχανία, η ενδοχώρα του είναι τοπικής σημασίας. Όταν από το λιμάνι εξυπηρετείται το εθνικό εμπόριο της χώρας, η ενδοχώρα αποτελεί εθνικής σημασίας, όπως για παράδειγμα ο Πειραιάς, ενώ η ενδοχώρα είναι διεθνούς σημασίας όταν το λιμάνι εξυπηρετεί το εμπόριο και τη βιομηχανία πολλών χωρών, όπως η Αμβέρσα και το Ρότερνταμ που έχουν σαν ενδοχώρα σχεδόν ολόκληρη τη βόρεια και κεντρική Ευρώπη, ενώ η Μασσαλία τη νότιο-δυτική Ευρώπη και η Τεργέστη την κεντρική Ευρώπη.¹³¹

Έτσι, γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι ανάλογα την έκταση και την μορφή της ενδοχώρας μιας πόλης, οι υποδομές, τα δίκτυα, οι μεταφορές, οι υπηρεσίες και όλες οι συναφείς δραστηριότητες που αφορούν το λιμάνι ποικίλουν σε κλίμακα. Στην Μασσαλία ή στην Γένοβα για παράδειγμα, οι τεράστιοι οδικοί άξονες παραλιακά του λιμένα αλλά και εγκάρσια σε αυτόν είναι απαραίτητοι για την καλύτερη λειτουργία του. Αντίθετα, σε μικρότερες πόλεις-λιμάνια που δεν εξυπηρετούν τέτοιου είδους εμπόριο, οι λιμενικές υποδομές διαφοροποιούνται σε κλίμακα. Στο Παλέρμο, στο Λιβόρνο ή στο Ηράκλειο αν και δεν εντοπίζονται γιγαντιαίοι δρόμοι και υποδομές συγκριτικά με τις μεγάλες μεσογειακές πόλεις, το πρόβλημα της τομής στον αστικό ιστό και του ορίου μεταξύ πόλης και θάλασσας εξακολουθεί να υφίσταται. Επομένως, διαδικασίες μετασχηματισμού του δικτύου -όπως μετατροπή των παραλιακών λεωφόρων σε οδούς πιο ήπιας κυκλοφορίας- τόσο για την κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση, όσο και για την αναβάθμιση του λιμένα είναι καίριας σημασίας, που επηρεάζει συνακόλουθα τις οικονομικές και κοινωνικές δομές των λιμανιών και πόλεων. Το κύριο ζήτημα λοιπόν δεν είναι τα δίκτυα και οι οδικοί άξονες αυτά καθ' αυτά αλλά η ενσωμάτωση μεταβατικών χώρων και κλιμάκων μεταξύ πόλης και λιμένα για την ουσιαστική σχέση τους.

3.2.2. Το ζήτημα του δημόσιου χώρου

Είναι γεγονός ότι ο δημόσιος χώρος δεν ορίζεται μόνο σε σχέση με τη χωρική του διάσταση και σημασία, αλλά είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με το ευρύτερο κοινωνικό-πολιτικό του περιβάλλον και κυρίως με την ανθρώπινη παρουσία.¹³² Ο αστικός δημόσιος χώρος της πόλης συμπίπτει αρκετά με τον ελεύθερο αστικό χώρο, αποτελεί το συντακτικό κενό της πόλης, με τον δομημένο χώρο να αποτελεί το συντακτικό πλήρες. Ο Kevin Lynch, στο βιβλίο του *The Image of the City* το 1960 –καθοριστικό για τον αστικό σχεδιασμό- περιγράφει με επινοητικό τρόπο τα στοιχεία που απαρτίζουν την εικόνα της πόλης, ταξινομώντας τα σε «μονοπάτια, άκρες, συνοικίες, κόμβους και ορόσημα» (paths, edges, districts, nodes and landmarks), δίνοντας έμφαση στην χωρική και κοινωνική ορατότητα των δημόσιων χώρων, γεγονός που ενισχύει την ταυτότητα της πόλης. Ένα διακριτό και ευαγάνγνωστο αστικό περιβάλλον προσφέρει όχι μόνο ασφάλεια, αλλά αυξάνει το δυνητικό βάθος και την ένταση της ανθρώπινης εμπειρίας. Αν και η ζωή απέχει πολύ από το οπτικό χάος της σύγχρονης πόλης, η καθημερινή δράση θα μπορούσε να αποκτήσει νέο νόημα εκτελούμενη σε ένα πιο ζωντανό σκηνικό.¹³³

Ιστορικά, πάντα οι πόλεις και ο δημόσιος χώρος τους υπήρξαν δημιουργήματα κοινωνικής συγκέντρωσης, με καταλυτικό ρόλο να παίζουν οι πόλεις της Αναγέννησης, όπως η Φλωρεντία, που με την δημιουργία εμβληματικών δημόσιων χώρων και κτηρίων διαφοροποιήθηκαν από την εποχή του Μεσαίωνα. Κατά την νεωτερική περίοδο, υπήρξε μια νοηματική μετάβαση, όπου το δημόσιο άρχισε να ορίζεται ως το κρατικό, ενώ το ιδιωτικό ως ο χώρος που αποκλείονταν από τη σφαίρα του κράτους, ενώ στην σύγχρονη εποχή η παραδοσιακή μορφή της πόλης δεν υπάρχει πια καθώς διασκορπίζεται σε πολλαπλά διάχυτα και ομοιογενή αστικά αποσπάσματα.¹³⁴ Ο δημόσιος χώρος έτσι συνεχώς μεταλλάσσεται, χάνει την έννοια της κεντρικότητας, ενίοτε παραμένει ασχεδιαστος ή παραμελημένος και το φυσικό τοπίο άλλοτε αξιοποιείται και άλλοτε καταστρέφεται. Ο όρος «throwtogetherness» έχει περιγραφεί από την Doreen Massey για να υπογραμμίσει την διαφορετικότητα και την πολλαπλότητα της σύγχρονης αστικής ζωής στο δημόσιο χώρο.¹³⁵

Στο μεγαλύτερο μέρος του μεσογειακού χώρου, οι κοινόχρηστοι και δημόσιοι χώροι που φαινομενικά απαρτίζουν το λιμάνι, στην πραγματικότητα είναι μη λειτουργικοί. Τα λιμάνια και οι προκυμαίες ήταν παραδοσιακά πολυλειτουργικοί χώροι που λειτουργούσαν είτε ως αγκυροβόλια πλοίων, εμπορικοί πυρήνες, αποθήκευσης εμπορευμάτων, είτε ως δημόσιοι χώροι συγκέντρωσης.¹³⁶ Όμως, κανένα από τα παλιά μοντέλα της λιμενικής πόλης δεν φαίνεται να ισχύει πια, αφού τα σημερινά λιμάνια δεν είναι ούτε ενεργός τόπος εμπορίου και συναλλαγών, ούτε δημόσιος χώρος ενσωματωμένος στη ζωή της πόλης.¹³⁷



▲Εικόνα 47: Τα πέντε στοιχεία που με βάση τον Lynch διαμορφώνουν την εικόνα της πόλης.

¹³¹ Βεράνη Ελένη, , *Οι επιπτώσεις της λειτουργίας των λιμανιών στον αστικό χώρο, Η περίπτωση της Θεσσαλονίκης*, Διπλωματική Εργασία, ΠΜΣ «Προστασία Περιβάλλοντος και Βιώσιμη Ανάπτυξη», Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Θεσσαλονίκη, 2008, σελ. 51

¹³² Cullen Gordon, *The Concise Townscape*, The Architectural Press, UK, 1961, σελ. 103-04

¹³³ Lynch Kevin, *The Image of The City*, The MIT Press, Cambridge, 1960, σελ. 5, 46-48

¹³⁴ Κουτσουμπός Λεωνίδας, *Το συν του Δημόσιου Χώρου ως Πρόσθετο και ως Κοινό*, ΤΕΕ-ΤΚΜ, 2019

¹³⁵ Massey Doreen, *For Space*, Sage, London, 2005, σελ. 149-152

¹³⁶ Hein Carola, Yvonne van Mil, «Towards a comparative spatial analysis for port-city regions based on historical geo-spatial mapping», *PORTUSplus_ the journal*, Year IX, N.8, RETE, Venice, 2019, σελ. 10

¹³⁷ Morgan Jarrad, «A Geography of lines, breaching the walls of the Mediterranean port city», *New Geographies 05: The Mediterranean* (επιμ. Petrov Antonio), Harvard Graduate School of Design, Cambridge, MA, 2013, σελ. 197

Με το πέρας της βιομηχανικής εποχής και την άνοδο της τεχνολογίας, δημιουργήθηκε ένα «τείχος» ανάμεσα στην πόλη και στο λιμάνι. Σήμερα, οι πόλεις επεκτείνονται και τείνουν να μοιάζουν όλο και περισσότερο, ενώ τα λιμάνια και η ναυτιλία έχουν γίνει πιο εξειδικευμένα. Έτσι, όταν η πόλη μεγαλώνει, ο δημόσιος χώρος υποδιαφρείται και εξειδικεύεται.¹³⁸ Οι περιοχές στα λιμάνια μετατρέπονται σε απομονωμένες ζώνες υψηλής ασφάλειας, διαχωρισμένες από το αστικό περιβάλλον, αποκομμένες χωροταξικά και λειτουργικά από την πόλη, με δικές τους θέσεις απασχόλησης, χειριστές και διοικητικές δομές. Τις τελευταίες δεκαετίες γίνονται προσπάθειες (επαν)ενσωμάτωσης των τμημάτων του λιμανιού στον αστικό ιστό που χρονολογούνται από τον Μεσαίωνα έως τις αρχές του δέκατου ένατου αιώνα, κοντά στο κέντρο της πόλης, ενώ οι νέες λιμενικές υποδομές εγκαθιδρύονται χωριστά από την αστική δομή και βρίσκονται σε περιοχές όπου υπάρχουν βαθιά ύδατα και μεγάλες εκτάσεις γης.¹³⁹ Αποτέλεσμα αυτού είναι η ολοένα και μεγαλύτερη ελαχιστοποίηση του δημόσιου χώρου και της εκτόνωσης προς την θάλασσα αφού η λιμενική έκταση πια κυριαρχεί σε μεγάλο μέρος του παραθαλάσσιου μετώπου της πόλης.

Ο μοναδικός ίσως πολυλειτουργικός χώρος που υπάρχει στο λιμενικό χώρο σήμερα είναι τα σημεία μετακίνησης ανθρώπων, κυρίως δηλαδή κάποια συγκεκριμένη προβλήτα. Έτσι, πριν φτάσει ένα κρουαζιερόπλοιο, η αποβάθρα είναι δημόσιος χώρος και μέρος της πόλης ενώ όταν το πλοίο δένει, γίνεται ιδιωτικός χώρος με λιμενική λειτουργία.¹⁴⁰ Οι υπόλοιποι ανοιχτοί χώροι που φαινομενικά θα μπορούσαν να είναι ενεργοί δημόσιοι χώροι κυριαρχούνται από αυτοκίνητα και χρησιμοποιούνται στο μεγαλύτερο ποσοστό ως χώροι στάθμευσης. Η ποικιλία χρήσεων γης, η αναλογία πλήρους-κενού, ο αστικός εξοπλισμός αλλά και το δίκτυο δημόσιων χώρων από και προς την πόλη, δηλαδή τα στοιχεία που απαρτίζουν έναν αστικό ενεργό δημόσιο χώρο είναι εντελώς απόντα.

Στη σύγχρονη συνθήκη, η αναδιατύπωση της αστικής ταυτότητας του παλιού ιστορικού λιμένα της μεσογειακής πόλης και η δημιουργία -όπου είναι εφικτό- νέων αμφίδρομων σχέσεων ανάμεσα στην πόλη και στο λιμάνι μπορεί να επιτευχθεί μέσω ενός ολοκληρωμένου ευανάγνωστου δικτύου δημόσιων χώρων. Έτσι, είναι αναγκαία η διαμόρφωση μιας νέας αστικής κεντρικότητας με το λιμάνι να διαδραματίζει ένα ρόλο άρθρωσης ανάμεσα στην πόλη και το παράκτιο μέτωπο.

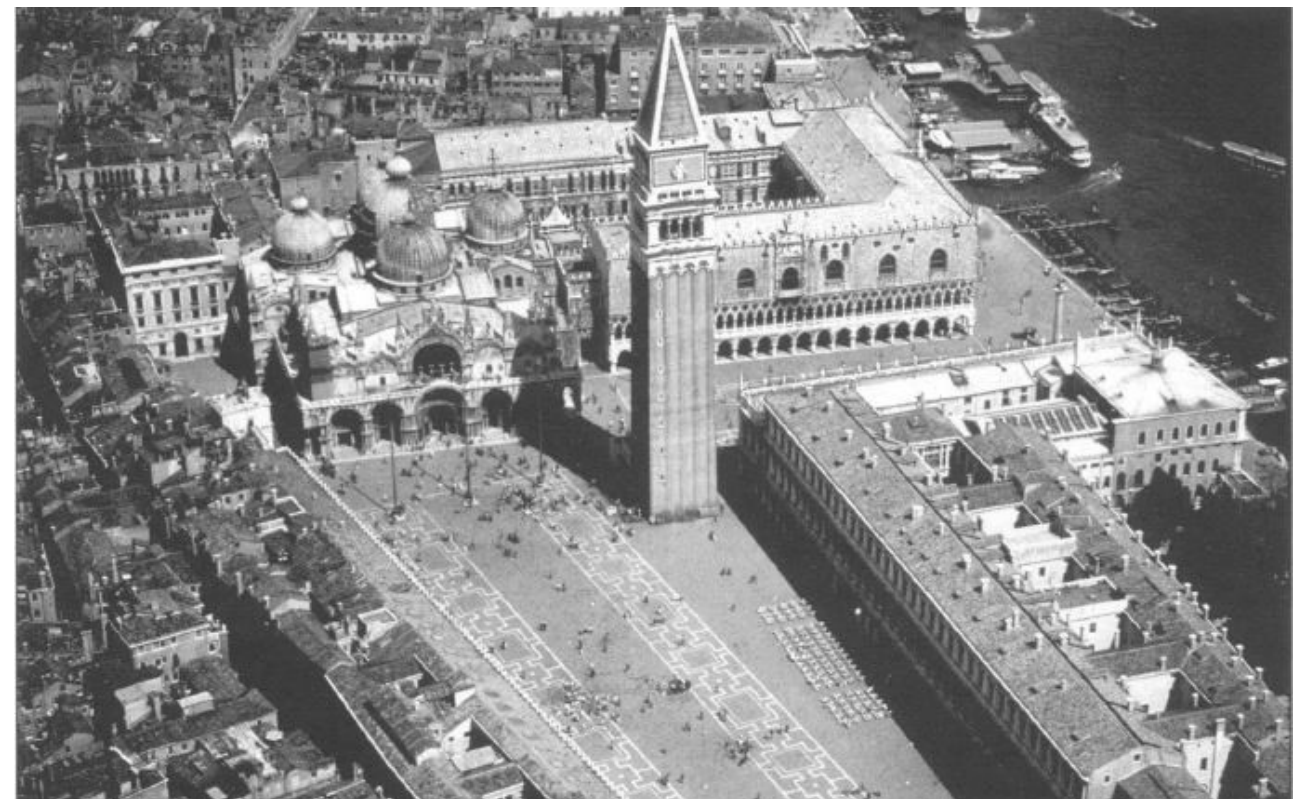
3.2.3. Το ζήτημα του θαλάσσιου μετώπου

Όπως έχει προαναφερθεί, οι ρίζες της μεσογειακής πόλης στο μεγαλύτερο μέρος τους έχουν να κάνουν με την θάλασσα, με το νερό να συνιστά τον γεννήτορά τους. Στην σύγχρονη συνθήκη, η παρουσία του νερού στην μεσογειακή πόλη αποτελεί πολυσύνθετο θέμα, περιλαμβάνοντας φυσικές δομές, ροές εμπορευμάτων και ανθρώπων

καθώς και μια άυλη έννοια δημιουργίας ταυτότητας.¹⁴¹ Η διαχρονική γοητεία του υδάτινου στοιχείου πολλές φορές ήταν κύρια αιτία για την γένεση δημόσιων χώρων κοντά στο νερό, ζωτικής σημασίας για την πόλη ,κάτι το οποίο δεν συναντάται πια αφού το θαλάσσιο μέτωπο κυριαρχείται από λιμενικές υποδομές και δραστηριότητες. Ως θαλάσσιο μέτωπο θα μπορούσε να χαρακτηριστεί το όριο μεταξύ του υδάτινου στοιχείου και της ξηράς και μπορεί να συναντηθεί και ως παράκτιο ή παραλιακό μέτωπο, η άκρη του νερού, προκυμαία ή και με την αγγλική ορολογία «waterfront» που χρησιμοποιείται για το σύνολο των περιπτώσεων.

Στο παρελθόν, το θαλάσσιο μέτωπο αποτελούσε ένα από τα σημαντικότερα τμήματα της πόλης, ένα φυσικό όριο με πλήθος πλεονεκτημάτων που συνδέονταν με την εμπορική, βιομηχανική και οικονομική δραστηριότητα της πόλης και με έντονα κοινωνικά χαρακτηριστικά. Συνιστώντας ουσιαστικά την «πύλη», -δηλαδή το σημείο πρόσβασης από την πόλη στη θάλασσα και αντίθετα- οι μεσογειακές πόλεις από την αρχαιότητα προσάρμοζαν την θαλάσσια πρόσοψη τους, το παράθυρο τους στον κόσμο του ναυτιλιακού εμπορίου, για να ενισχύσουν την ανταγωνιστική τους θέση σε όρους συναλλαγών. Το θαλάσσιο μέτωπο ήταν η εμπορική μπροστινή πόρτα της πόλης, με πιο περιβόητο σύμβολο την piazza της Βενετίας, που οδηγούσε στην κεντρική πλατεία του Αγίου Μάρκου, στην «πιο λαμπερή και περίτεχνη από όλες του κόσμου», στην κορυφή της Αδριατικής. Στη μεσαιωνική Βενετία, όπως στη Νέα Υόρκη ή το Αμβούργο σήμερα, η σχετική αποτελεσματικότητα, ελκυστικότητα και ανταγωνιστικότητα του λιμανιού υπογράμμιζε πάντα την εμπορική του ευημερία.¹⁴²

▼**Εικόνα 48:** Η πλατεία του Αγίου Μάρκου στην Βενετία την δεκαετία του 1990. Η πλατεία οδηγεί στην ιστορική προκυμαία της πόλης η οποία κάποτε ήταν το επίκεντρο του εμπορικού δικτύου των Ενετών. Σήμερα χρησιμοποιείται κυρίως για τουριστικές δραστηριότητες.



¹³⁸ Braudel F., Aymard M., Coarelli F., *Η Μεσόγειος, ο χώρος και η ιστορία*, μετάφραση Ε. Αβδελά, Ρ. Μπενβενίστε, εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 1990, σελ. 195

¹³⁹ Carpenter Angela, Lozano Rodrigo, *European Port Cities in transition, Moving towards more sustainable sea transport hubs*, Springer, Switzerland, 2020, σελ. 123

¹⁴⁰ Hein Carola, Yvonne van Mil, «Towards a comparative spatial analysis for port-city regions based on historical geo-spatial mapping», *PORTUSplus_the journal*, Year IX, N.8, RETE, Venice, 2019, σελ. 10

¹⁴¹ Hein Carola, «Port Cities and Urban Waterfronts: how localized planning ignores water as a connector», *Wiley Interdisciplinary Reviews: Water*, Vol. 3, No. 3, John Wiley & Sons, 2016, σελ. 420

¹⁴² Hoyle S. Brian, «Global and Local Change on the Port-City Waterfront», *Geographical Review*, Vol. 90, No. 3, American Geographical Society, 2000, σελ. 397-98

«Οι αρχαίοι έχτισαν τη Βαλδράδα στις ακτές μιας λίμνης με σπίτια γεμάτα βεράντες χτισμένες τη μία πάνω από την άλλη και δρόμους ψηλούς που έχουν στο επίπεδο του νερού τα καγκελωτά τους στηθαία. Έτσι, φτάνοντας, ο επισκέπτης βλέπει δυο πόλεις: μία όρθια πάνω από τη λίμνη και μία αναποδογυρισμένη που καθρεφτίζεται σ' αυτή. Δεν υπάρχει ή δε συμβαίνει τίποτα στη μία Βαλδράδα που να μην επαναλαμβάνεται στην άλλη Βαλδράδα, αφού η πόλη χτίστηκε έτσι ώστε το κάθε σημείο της να αντανακλάται στον καθρέφτη της...

Ο καθρέφτης άλλοτε μεγαλώνει την αξία των πραγμάτων και άλλοτε την αρνείται. Όσα πράγματα μοιάζουν να αξίζουν πάνω στον καθρέφτη δεν έχουν πάντα την ίδια αξία στο καθρέφτισμά τους. Οι δύο διδυμες πόλεις δεν είναι ίδιες, αφού ό,τι υπάρχει ή συμβαίνει στη Βαλδράδα δεν είναι συμμετρικό...

Οι δύο Βαλδράδες ζουν η μία για την άλλη, κοιτάζοντας η μία την άλλη συνεχώς στα μάτια αλλά χωρίς να αγαπιούνται.»

Italo Calvino (1972), Οι αόρατες πόλεις

Ο ρόλος του παραλιακού μετώπου από πόλη σε πόλη μεταβάλλεται ανάλογα με τον σκοπό που καλείται να εξυπηρετήσει και με την σχέση του με την πόλη. Από την μία πλευρά, μπορεί να αποτελεί ένα δυνατό όριο ανάμεσα στην πόλη και την θάλασσα λόγω της ολοένα και πιο περιπλοκής σύγχρονης συνθήκης ενώ από την άλλη μπορεί να λειτουργήσει ως σημαντικό ζωντανό τμήμα της πόλης. Με το νερό να αποτελεί χαρακτηριστικό πόλο έλξης για μια πόλη, ειδικά το θαλάσσιο υδάτινο στοιχείο, προσφέρει στους κατοίκους και επισκέπτες μια ευκαιρία επαφής και σύνδεσης με την θάλασσα. Βέβαια, στον μεσογειακό χώρο η σύνδεση με το υγρό στοιχείο συναντάται έντονα σε περιοχές εκτός ή πλησίον του κέντρου πόλεως, καθώς στο κύριο αστικό παραθαλάσσιο μέτωπο της πόλης μονοπωλεί η λιμενική λειτουργία και έτσι χάνεται η όποια σύνδεση. Η επαφή με την θάλασσα ή ακόμα και η θέα προς αυτή είναι πολλές φορές ακατόρθωτη και επιτυγχάνεται κυρίως διασχίζοντας (τις περισσότερες φορές οδικώς) τον παραλιακό άξονα της κάθε πόλης-λιμάνι.

Δεδομένου ότι στη μεσογειακή πόλη-λιμάνι το θαλάσσιο μέτωπο βρίσκεται σε εγγύτητα με το ιστορικό κέντρο της και κατά συνέπεια με πληθώρα ιστορικών περιοχών και κτηρίων πλησίον αυτού, αποτελεί ακόμα ένα ισχυρό πλεονέκτημα στην προσπάθεια ανάδειξης του, αφού συγκροτεί σημαντικό τμήμα της ταυτότητας της μεσογειακής πόλης.¹⁴³ Η πολύτιμη σημασία αυτών των χώρων λοιπόν εντοπίζεται λόγω της ιστορικής και πολιτισμικής αξίας τους αφού εκεί συναντώνται ιστορικοί και αρχαιολογικοί χώροι, μνημεία και βιομηχανικά κατάλοιπα, περιοχές φορτισμένες με συμβολισμούς και συναισθήματα που μπορούν να χαρακτηριστούν ως τόποι μνήμης. Έτσι, με την ενυπάρχοντα συσχέτιση του θαλάσσιου μετώπου με το ιστορικό κέντρο της πόλης και την ελκυστική πολιτιστική κληρονομιά που διαθέτει, καθίσταται ως ένας πλούσιος σκηνογραφικός χώρος με ιδιαίτερη ορατότητα, ένας χώρος αλληλεπίδρασης μεταξύ δύο συστημάτων, γης και ύδατος.¹⁴⁴

Από τη σκοπιά της δυναμικής του αστικού μετασχηματισμού, τα θαλάσσια μέτωπα και η σχέση τους με την πόλη γίνεται ακόμα πιο σύνθετη αντιμετωπίζοντας τις παγκόσμιες επιρροές και ζητήματα ανταγωνιστικότητας και εικόνας της πόλης. Το ζήτημα της όψης της πόλης, ή αλλιώς το βλέμμα από και προς την θάλασσα, αναδεικνύεται ως ένας μηχανισμός ανταγωνιστικότητας στην αναζήτηση ταυτότητας και χαρακτήρα που επιβάλλει πλέον η εποχή της ομογενοποίησης.¹⁴⁵ Έτσι, τα παράκτια μέτωπα και προκυμαίες, ανταγωνίζονται συνεχώς όχι μόνο ως «περιοχές ακινήτων για τον επιθετικό καπιταλισμό» όπως αναφέρει ο Maurizio Carta αλλά και ως κόμβοι ενός παγκόσμιου δικτύου ροών αγαθών και ανθρώπων, τόποι πολιτιστικών ανταλλαγών, πύλες των πρωτευουσών ενός πολιτισμικού δικτύου.¹⁴⁶

Τα θαλάσσια μέτωπα λοιπόν μπορούν να διεκδικήσουν μια αναγνωρίσιμη αστική ταυτότητα με πολύπλευρες στρατηγικές. Η παρουσία του νερού που προσφέρει το θαλάσσιο μέτωπο θα μπορούσε να δώσει στον χώρο του λιμανιού (τόσο ιστορικού όσο και σύγχρονου) ποικιλία δυνατοτήτων για αναψυχή, ψυχαγωγία και πολιτισμικές δραστηριότητες –που από οικονομική πλευρά διαμορφώνουν τόσο τις βάσεις για τον τουρισμό όσο και μορφές αναψυχής και εκτόνωσης του τοπικού πληθυσμού.¹⁴⁷ Η (επαν)οικειοποίηση της προσβασιμότητας κοντά στο νερό, η βελτίωση και η ανάπτυξη των σχέσεων μεταξύ αστικών και λιμενικών δραστηριοτήτων και η απόδοση του θαλάσσιου μετώπου κυρίως για δημόσια χρήση ώστε να καταστεί σημαντικό σημείο αναφοράς, συνάντησης και συνύπαρξης είναι κρίσιμα ζητήματα για μια ουσιαστική και αμφίδρομη σχέση πόλης-θάλασσας και πόλης-λιμάνι.

▼**Εικόνες 49, 50:** Πρόταση του Massimo Carmassi σε κλειστό διαγωνισμό για το θαλάσσιο μέτωπο της Ανκόνα. Ο κύριος στόχος της πρότασης είναι η ενίσχυση του μετώπου και η εναρμόνιση τόσο με την κλίμακα της πόλης όσο και του λιμένα.



¹⁴³ Millsaugh L.Martin, «Waterfronts as catalysts for city renewal», *Waterfronts in Post-industrial Cities* (επιμ. Marshall Richard), Spon Press, London, 2001, σελ. 77-79

¹⁴⁴ Giovinazzi Orianna, Moretti Marta, «Port Cities and Urban Waterfront: Transformations and Opportunities», *TeMA, Journal of Mobility, Land Use and Environment*, Vol. 3, 2010, σελ. 58

¹⁴⁵ Butuner Bas, «Waterfront Revitalization as a challenging urban issue», *ανακοίνωση στο συνέδριο: 42nd ISoCarP Congress*, Κωνσταντινούπολη, Σεπτέμβριος 14-18, 2006, σελ. 4

¹⁴⁶ Carta Maurizio, Ronsiville Daniele, *The Fluid City Paradigm, Waterfront Regeneration as an Urban Renewal Strategy*, UNIPA Springer Series, Switzerland, 2016 σελ. 4

¹⁴⁷ Millsaugh L.Martin, «Waterfronts as catalysts for city renewal», *Waterfronts in Post-industrial Cities* (επιμ. Marshall Richard), Spon Press, London, 2001, σελ. 77



3.3. Ο ενδιάμεσος χώρος πόλης και λιμανιού: μια αγεφύρωτη σχέση

«Καθώς τα λιμάνια και οι πόλεις έχουν αναπτύξει νέους ρόλους μέσα σε αντίθετα αλλά αλληλένδετα και αλληλεξαρτώμενα συστήματα σε τοπική, περιφερειακή και παγκόσμια κλίμακα, μια νέα διεπαφή μεταξύ λιμανιού και πόλης έχει αναδειχθεί.» Με αυτά τα λόγια ο γεωγράφος Brian Hoyle υποδήλωσε την ύπαρξη μιας ενδιάμεσης ζώνης μεταξύ πόλης και λιμανιού. Το διαγραμματικό μοντέλο του Hoyle -που παρουσιάζεται εκτενώς στο κεφάλαιο 3.1- ερμηνεύει με χρονολογική σειρά τα στάδια εξέλιξης της σχέσης αυτής, περιγράφοντας τον συνεχόμενο χωρικό διαχωρισμό της λιμενικής περιοχής και του αστικού κέντρου. Η άλλοτε αλληλεξαρτώμενη –τόσο συμβολικά όσο και λειτουργικά- σχέση πόλης λιμένα αποκόπτεται με την πάροδο του χρόνου φτάνοντας στην δεκαετία του 80’ που γίνονται οι πρώτες προσπάθειες αναδιατύπωσης της σχέσης αυτής με την διεπαφή πόλης και λιμένα να γίνεται κύριο ζήτημα αστικής αναδιαμόρφωσης. Ο πρώτος θεωρητικός που εισήγαγε την έννοια της διεπαφής λιμανιού-πόλης ήταν ο Yehuda Hayuth που παρατήρησε ότι λόγω της εμφάνισης των εμπορευματοκιβωτίων και των νέων τεχνικών διακίνησης φορτίων, η χρήση γης των λιμανιών άλλαξε δραστικά.¹⁴⁸

Αρχικά, πρέπει να διατυπωθεί ότι η προκυμαία –ή το θαλάσσιο μέτωπο- δεν ταυτίζεται με την διεπαφή πόλης-λιμένα. Η προκυμαία απεικονίζει απλώς το τμήμα της πόλης δίπλα στο νερό ενώ η διεπαφή πόλης και λιμένα αποτελεί τον ενδιάμεσο χώρο τους και έχει ευρύτερο νόημα, δεδομένου ότι είναι μια «περιοχή σε μετάβαση»¹⁴⁹ με μικτές -και συχνά επικαλυπτόμενες- χρήσεις γης, οι οποίες περιλαμβάνουν την προκυμαία αλλά και οποιαδήποτε άλλη περιοχή όπου συνυπάρχουν λιμενικές και αστικές λειτουργίες.¹⁵⁰ Κυριολεκτικά, ο ενδιάμεσος χώρος ή αλλιώς η διεπαφή πόλης και λιμανιού είναι αυτή η λωρίδα μεταβλητού πάχους που δημιουργείται από την παρουσία του διοικητικού ορίου που χωρίζει την περιοχή της πόλης από αυτή του λιμανιού.¹⁵¹ Αποτελεί έναν χώρο ο οποίος «μεσολαβεί», έναν χώρο που δεν διαθέτει σαφή δομή, ο οποίος συνδέει αλλά ταυτόχρονα αποκόπτει. Αυτός ο ενδιάμεσος χώρος – ο χώρος γύρω ή ανάμεσα από ταυτότητες- είναι ο τόπος για κοινωνικούς, πολιτιστικούς και φυσικούς μετασχηματισμούς.¹⁵²

◀**Εικόνα 51:** Το λιμάνι της Γένοβας.

¹⁴⁸ Ziyue Li, «Conflicts and Reconciliation at the Port-City Interface in Contemporary European Cities», *Engineering Management Research*, Vol. 8, No. 1, Canadian Center of Science and Education, 2019 , σελ. 2

¹⁴⁹ Hayuth Yehuda, «The port-urban interface: an area in transition», *Area*, Vol. 14, No. 3, 1982, σελ.219-224

¹⁵⁰ César Ducruet, «The port city in multidisciplinary analysis», *The port city in the XXIst century: New challenges in the relationship between port and city* (επιμ. Alemany Joan, Bruttomesso Rinio), Rete, 2011, σελ. 8

¹⁵¹ Moretti Beatrice, *Beyond the Port City: The Condition of Portuality and the Threshold Concept*, Jovis, Berlin, 2020, σελ. 76

¹⁵² Κεφαλογιάννης Νεκτάριος, Παπαστεργίου Χρίστος, «Η έννοια του ενδιάμεσου», *Ηλεκτρ. Περιοδικό Greek Architects*, Μόνιμες Στήλες-Διευκρινίσεις, 2006

► **Εικόνα 52:** Το μοντέλο διεπαφής πόλης-λιμένα του Hoyle με βάση τον Hayuth.

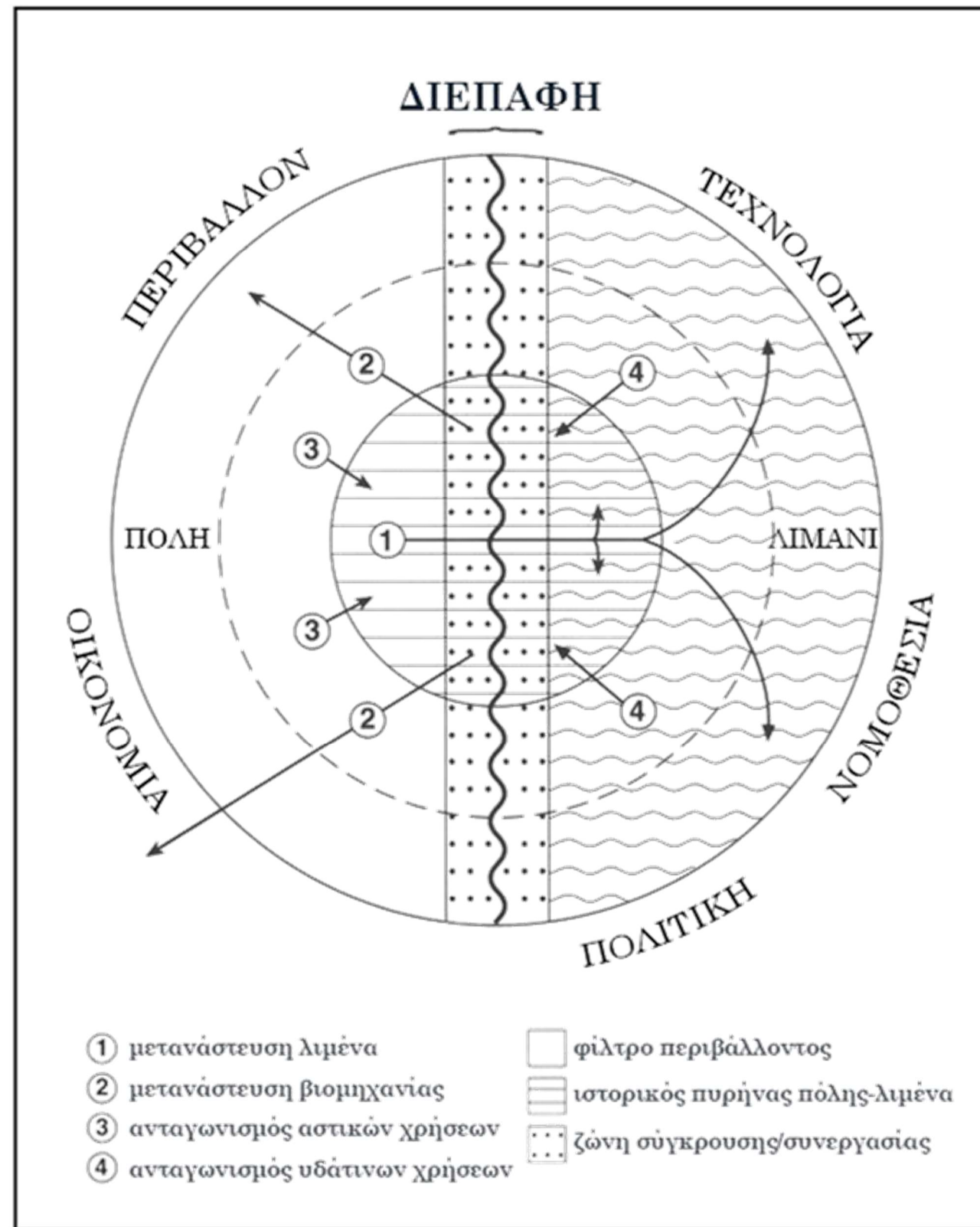


▲ **Εικόνα 53:** Το "Blueprint" αποτελεί το νέο όραμα για τον σχεδιασμό του θαλάσσιου μετώπου της Γένοβας. Ο σχεδιασμός βασίζεται στην δημιουργία ενός ενιαίου δικτύου δημοσίων χώρων σε όλο το μήκος του λιμανιού. Παράλληλα, σχεδιάζεται ένα κανάλι το οποίο έχει διττό χαρακτήρα, από την μια χωρίζει τις διαφορετικές χρήσεις του λιμένα και από την άλλη δημιουργεί ένα διάλογο ανάμεσα στο αστικό και θαλάσσιο μέτωπο.

Οι παράγοντες που διαμορφώνουν την ενδιάμεση αυτή ζώνη πόλης και λιμένα διακρίνονται σε τρία συστήματα κατά τον Hayuth. Πρώτον, σε ένα χωρικό σύστημα που περιλαμβάνει την γεωγραφική εγγύτητα και τις λειτουργικές διασυνδέσεις μεταξύ λιμανιού και πόλης, δεύτερον στο οικολογικό σύστημα που ασχολείται με τις περιβαλλοντικές σχέσεις και τέλος στο οικονομικό σύστημα δίνοντας βαρύτητα στις οικονομικές επιρροές και τεχνολογικές δυνάμεις. Έτσι, η ζώνη διεπαφής, ζώνη σύγκρουσης ή/και συνεργασίας προκύπτει από αυτές τις διαδικασίες ως εξαιρετικά ευαίσθητη περιοχή που απαιτεί προσεκτική αξιολόγηση και μελέτη.¹⁵³

Ο τρόπος επίδρασης αυτών των παραγόντων περιγράφεται στην *εικόνα 52* με το μοντέλο διεπαφής πόλης και λιμένα που συνοψίζει όλα τα στοιχεία που εμπλέκονται στην σχέση αυτή. Αρχικά, με την καταγραφή των αστικών χρήσεων στα αριστερά και των θαλάσσιων λειτουργιών στα δεξιά εμφανίζεται η ζώνη διεπαφής (interface), συχνά μια ζώνη ανταγωνισμού. Το λιμάνι (Αρ. 1) με την απαραίτητη ανάπτυξη και επέκταση του εγκαταλείπει την παραδοσιακή τοποθεσία του για πιο βαθιά ύδατα και ευρύχωρες τοποθεσίες, ενώ οι βιομηχανικές εγκαταστάσεις (Αρ. 2) που δεν είναι αναγκαία πλέον η χωρική συνύπαρξη τους με το λιμάνι μεταναστεύουν σε αστικές ζώνες και σε περιοχές πρασίνου. Επιπρόσθετα, με τις παραθαλάσσιες τοποθεσίες να γίνονται ξανά διαθέσιμες, αναδύεται ένα είδος ανταγωνισμού για την ανάπτυξη αυτών των χώρων είτε από αστικές χερσαίες χρήσεις (Αρ. 3) όπως κατοικία, εστίαση, εμπόριο, είτε από θαλάσσια συμφέροντα και λειτουργίες (Αρ. 4) όπως μαρίνες, αναψυχή και εγκαταστάσεις βασισμένες στο υγρό στοιχείο. Έτσι, το μοντέλο διεπαφής αντικατοπτρίζει ποικιλία αλληλοεξαρτώμενων χωρικών διεργασιών όπου όλο το σύστημα επηρεάζεται από περιβαλλοντικούς ελέγχους και εν μέρει ελέγχεται από επιτακτικούς παράγοντες όπως η τεχνολογική αλλαγή, οι οικονομικές και πολιτικές συνθήκες σε διάφορες κλίμακες και η εθνική νομοθεσία.¹⁵⁴

Αυτοί οι τρεις παράγοντες -τεχνολογικοί, γεωγραφικοί και κοινωνικοοικονομικοί- έχουν προκαλέσει την «αδράνεια» που παρατηρείται στο τμήμα αυτό από όλους τους τομείς. Ο κύριος λόγος που η διεπαφή πόλης και λιμένα παραμένει μια υποβαθμισμένη, εγκαταλελειμμένη ζώνη και συχνά μια ζώνη παρακμής και αποσύνθεσης είναι η αδυναμία των χώρων να απορροφήσουν τόσο την ταχέως μεταβαλλόμενη και επεκτεινόμενη ανάπτυξη των λιμανιών όσο και τις διαδοχικές φάσεις της αστικής ανάπτυξης. Επιπλέον, με τις διοικητικές λειτουργίες των σύγχρονων λιμανιών και πόλεων να είναι εντελώς ξεχωριστές, οι ζώνες αλληλοεπικάλυψης έγιναν το πεδίο μάχης του σύγχρονου σχεδιασμού. Έτσι, με τα λιμάνια να φοβούνται ότι η αστική ανάπτυξη θα επηρεάσει και θα περιορίσει τις βασικές λιμενικές λειτουργίες και ομοίως με τις πόλεις να φοβούνται ότι η αύξηση των λιμενικών δραστηριοτήτων θα δημιουργήσει περισσότερη κίνηση και θόρυβο στις κατοικημένες περιοχές, η ζώνη διεπαφής λιμανιού και πόλης μετατρέπεται σε ζώνη σύγκρουσης και ανταγωνισμού.¹⁵⁵



¹⁵³ Hoyle S. Brian, «The Port-City Interface: Trends, Problems and Examples», *Geoforum*, Vol. 20, No. 4, Pergamon Press, Great Britain, 1989, σελ. 431-32

¹⁵⁴ Hoyle S. Brian, «Cities and ports: Concepts and issues», *Vegueta*, No. 3, 1997, σελ. 269-72

¹⁵⁵ Marshall Richard, *Waterfronts in Post-Industrial Cities*, Spon Press, London and New York, 2001, σελ. 10

«Το όριο είναι ένας ενδιάμεσος χώρος, ένα «ενοποιητικό ράμμα» παρά ένα «απομονωτικό φράγμα».»

Kevin Lynch (1960), The image of the city.

3.3.1. Το δυναμικό όριο

Λόγω των αντιθετικών συμφερόντων λοιπόν, ο ενδιάμεσος χώρος έχει καταστεί ως σαφές και ευδιάκριτο όριο ανάμεσα στο λιμάνι και την πόλη. Εξαιτίας του πλουραλισμού της έννοιας του ορίου, συχνά δημιουργείται μια ασάφεια. Κάθε συνώνυμη λέξη του ορίου, σύνορο, ακμή, φράγμα καθώς και διεπαφή, κατώφλι, παραπέμπει λίγο πολύ στην ίδια βασική έννοια. Περιγράφει ένα στοιχείο που βρίσκεται ανάμεσα σε άλλα πράγματα, που χωρίζει, που επιβεβαιώνει το τέλος μιας κατάστασης και την αρχή μιας άλλης.¹⁵⁶ Τέτοιοι χώροι ή περιοχές συχνά μένουν ανεξερευνήτες, κυριολεκτικά στο περιθώριο αφού δεν είναι καθόλου εύκολο να διαμορφωθούν κατευθυντήριες γραμμές για την ανάπτυξη τους.

Επαναπροσδιορίζοντας το δυναμικό αυτό όριο, μπορεί να μετατραπεί και να ερμηνευτεί ως κατώφλι, δημιουργώντας νέες συνέργειες μεταξύ πόλης και λιμένα, ωφελώντας και τις δύο πλευρές. Η ιδέα ότι υπάρχει ένα κατώφλι ικανό να διαχωρίζει και ταυτόχρονα να συνδέει είναι μια έννοια που δεν θα ήταν κατανοητή σε προηγούμενες εποχές όταν η πόλη και το λιμάνι είχαν ουσιαστική χωρική και συμβολική αλληλεπίδραση.¹⁵⁷

Ο Walter Benjamin αναφέρει χαρακτηριστικά ότι «το κατώφλι πρέπει να διακρίνεται προσεκτικά από το όριο. Ενώ ένα όριο είναι μια γραμμή που χωρίζει, ένα κατώφλι είναι μια ζώνη μετάβασης».¹⁵⁸ Δεν είναι τυχαίο ότι το κατώφλι (από το λατινικό solea, πέλημα) αντιστοιχεί στην είσοδο και στην έξοδο ενός τόπου. Έτσι, το κατώφλι λιμανιού-πόλης -ένα παλίμψηστο διαφορετικών αστικών και λιμενικών λειτουργιών- πρέπει να γίνει το περιβάλλον «όσμωσης» μεταξύ διαφορετικών και ετερογενών χώρων, επανακτώντας την συνοχή, την συνύπαρξη και την ενότητα και παίζοντας σημαντικό ρόλο άρθρωσης στην μεσογειακή πόλη-λιμάνι.

3.3.2. Αστικά κενά

Το ενδιαφέρον για τον ενδιάμεσο χώρο σήμερα προκύπτει λόγω της ανάγκης κατανόησης «ασαφών περιοχών» που μεσολαμβάν ανάμεσα σε κυρίαρχες ταυτότητες. Τέτοιες περιοχές συναντώνται τόσο σε μη-αστικούς χώρους όσο και σε αστικά περιβάλλοντα, μητροπόλεις και πόλεις μικρότερης κλίμακας, οι οποίες μεταλλάσσονται υπό τις προϋποθέσεις που θέτουν νέες θεσμικές δομές, όπως η παγκοσμιοποίηση. Στο σύνολο αυτών των περιοχών τίθενται ζητήματα συσχέτισης εννοιών που αντιτίθεται, όπως παλιό–νέο, αστικό–αγροτικό, τοπικό-παγκόσμιο.¹⁵⁹

Αν η βιομηχανική οικονομική ανάπτυξη δημιούργησε τις αστικές δομές, η από-βιομηχανοποίηση οδήγησε στην ανάπτυξη νέων δομών και των μηχανισμών άρθρωσης της μετάπολης. Το «μετά-φορντικό» μοντέλο παραγωγής οδήγησε σε μία νέα χωρική οργάνωση, με την διασπορά των λειτουργιών να αυξάνεται συνεχώς, επηρεάζοντας την οργάνωση του δημόσιου και αστικού χώρου και την κοινωνική δομή της πόλης. Οι ιεραρχημένοι χώροι της νεωτερικότητας έχουν αντικατασταθεί από ένα μείγμα εξαρθρωμένων χώρων που διαθέτουν στοιχεία «αυτό-οργάνωσης». Έτσι, με την σύγχρονη πόλη να χαρακτηρίζεται από διαφορετικές εναλλασσόμενες πυκνότητες, εμφανίζονται μεγάλα αστικά κενά που προκύπτουν από την ανεξέλεγκτη διασπορά, τις αλλαγές χρήσεων και τους θεσμικούς μετασχηματισμούς.¹⁶⁰

Η παρουσία κενών, μη παραγωγικών, δίχως σαφή όρια, ανοίκειων περιοχών αποτελούν σημαντικό χαρακτηριστικό των λιμενικών περιοχών, ιδίως στην επιφάνεια διεπαφής της πόλης και του λιμανιού. Οι λειτουργίες τόσο στις χερσαίες όσο και στις υδάτινες περιοχές, αποθήκες, μεταφορικές εγκαταστάσεις κ.ά., απαραίτητες για το λιμάνι και την πόλη παλαιότερα, καθίστανται πλέον περιττές.¹⁶¹ Η διακοπή της λειτουργίας πολλών βιομηχανικών μονάδων οδήγησε στην εγκατάλειψη αυτών των δομών προκαλώντας έντονες χωρικές επιπτώσεις, δημιουργώντας στον χώρο τα λεγόμενα αστικά κενά. Μένοντας άδεια από χρήσεις, μετατρέπονται σε ανενεργές και άμορφες ζώνες φθοράς ως αποτέλεσμα μιας διαδικασίας μετασχηματισμού. Παράλληλα, με την ανάπτυξη των μεταφορών και των νέων δικτυακών δομών, οι ανενεργοί κενοί χώροι πολλαπλασιάστηκαν στην πόλη, με πολλούς να εντοπίζονται πλέον εκατέρωθεν των μεγάλων παραλιακών οδικών αξόνων ή σιδηροδρομικών σταθμών πλησίον του λιμένα. Έτσι, συναντάται πληθώρα νεκρών εν δυνάμει δημοσιών χώρων, χρίζοντας αξιοποίησης, αναδιαμόρφωσης και τροφοδοσίας από παράπλευρες χρήσεις, συμβατές της ταυτότητας κάθε περιοχής.

Πρέπει να ειπωθεί ότι η απουσία δόμησης σε έναν χώρο στην πόλη δεν επαρκεί για να χαρακτηριστεί ως «αστικό κενό». Οι υπαίθριοι χώροι αν και αποτελούν εν γένει κενά δόμησης, έχουν μία λειτουργία και χαρακτηρίζονται από περιεχόμενα που τους «γεμίζουν», και επομένως δεν μπορούν να οριστούν ως αστικά κενά. Το βασικό χαρακτηριστικό του αστικού κενού είναι ο ακαθόριστος και ασαφής ρόλος του. Ο όρος «ασαφή εδάφη» (terrain vague) χρησιμοποιήθηκε πρώτη φορά από τον Ignasi de Sola-Morales, σηματοδοτώντας τους άδειους και εγκαταλελειμμένους χώρους που στερούνται οργάνωσης και ξεκάθਾਰου ρόλου ενώ το νόημα τους αναδύεται μέσα από το «τυχαίο» ενός περιστασιακού γεγονότος. Το «ασαφές έδαφος», όπως περιγράφει ο Morales, μπορεί να φανεί στη «σχέση μεταξύ της απουσίας χρήσης, της δραστηριότητας και της αίσθησης ελευθερίας, της προσδοκίας, το κενό ως απουσία, αλλά και ως υπόσχεση, ως συνάντηση, όπως το χώρο του δυνατού».¹⁶²

¹⁵⁶ Moretti Beatrice, *Beyond the Port City: The Condition of Portuality and the Threshold Concept*, Jovis, Berlin, 2020, σελ. 73-76

¹⁵⁷ Moretti Beatrice, *ό.π.*, σελ. 74-75

¹⁵⁸ Benjamin Walter, *ό.π.*, σελ. 88

¹⁵⁹ Κεφαλογιάννης Νεκτάριος, Παπαστεργίου Χρίστος, «Η έννοια του ενδιάμεσου», Ηλεκτρ. Περιοδικό *Greek Architects*, Μόνιμες Στήλες-Διευκρινίσεις, 2006

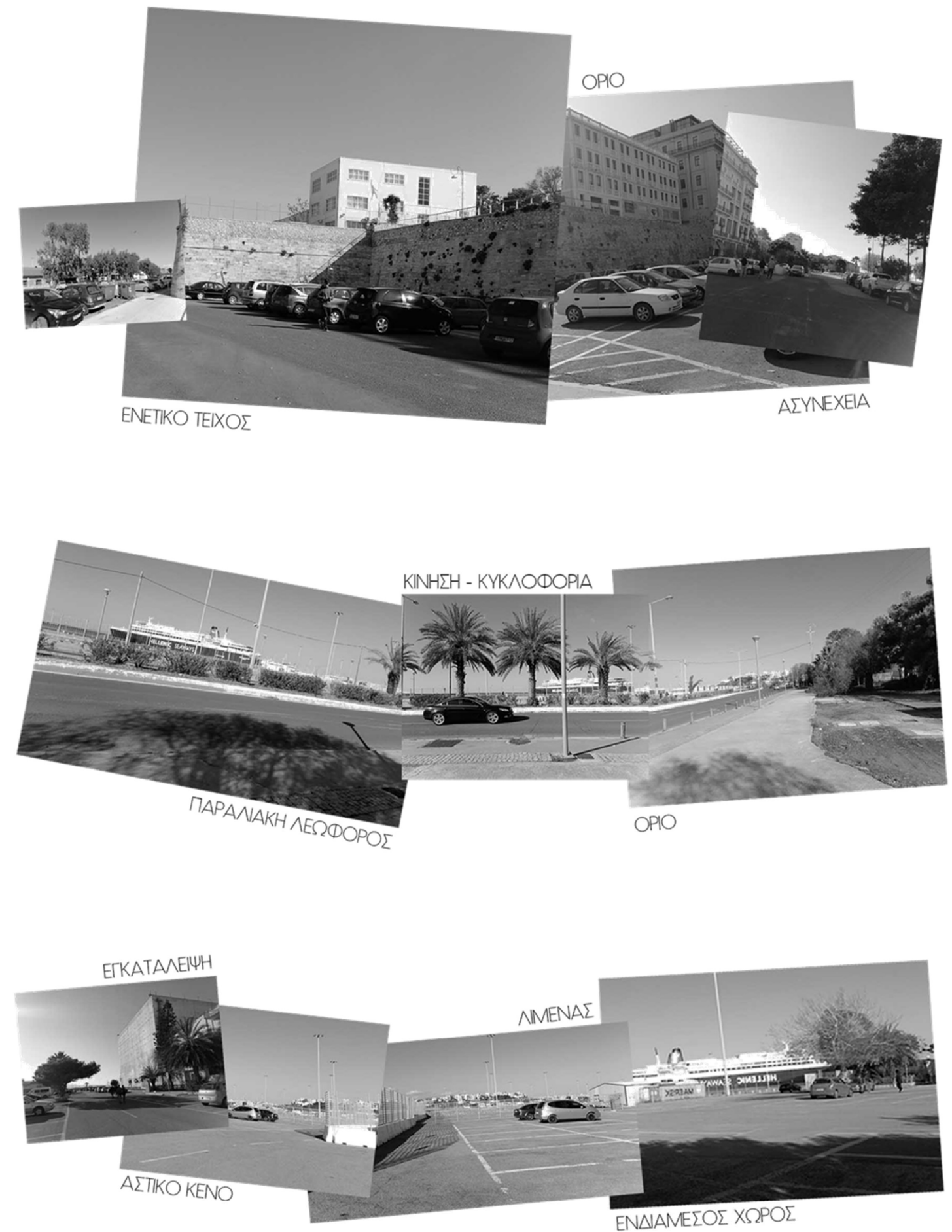
¹⁶⁰ Χάρη Χαρίκλεια, «Αστικά κενά και γυμνή ζωή», *Αρχιτέκτονες*, τχ. 55, Αθήνα, 2006, σελ. 74

¹⁶¹ Hoyle S. Brian, «Cities and ports: Concepts and issues», *Vegueta*, No. 3, 1997, σελ. 272

¹⁶² Ignasi de Sola-Morales, «Terrain Vague», *Anyplace*, (επιμ. Davidson Cynthia), MIT Press, Cambridge, 1995, σελ. 118-123

► **Χάρτης 11: Το λιμάνι του Ηρακλείου** στην Κρήτη χαρακτηρίζεται από πληθώρα κενών, μη παραγωγικών και ανοίκειων χώρων.

Με την έννοια του κενού να βρίσκεται ανάμεσα στην έννοια του τόπου και του μη τόπου, είναι ουσιαστικά συνδεδεμένη με κάθε νέα ανάγνωση του τοπίου.¹⁶³ Αποτελώντας έναν τόπο μετάβασης, ανταλλαγής, αλληλοδιείσδυσης και ετεροκαθορισμού, γίνεται αντιληπτός ως «χώρος-δοχείο» εν αναμονή περιεχομένου και χώρος προσδοκίας. Ο ενδιαμέσος χώρος λοιπόν, πολλές φορές ταυτιζόμενος με το κενό, δεν διαθέτει ταυτότητα αλλά κατέχει τις ενδιαμέσες θέσεις, τα όρια και τα περιθώρια σε ένα σύστημα χώρων με διαμορφωμένες ταυτότητες. Έτσι, θεωρώντας τον σαν έναν χώρο που ενεργοποιεί συσχετίσεις θα πρέπει να μπορεί να επαναπροσδιορίσει τις ταυτότητες των υπόλοιπων στοιχείων. Αλλιώς θα είναι ένας χώρος που «ξεμένει» ως κενός και αναμένει δραστηριότητες, οι οποίες απλώς συμπληρώνουν το σύνολο.¹⁶⁴



¹⁶³ Πολυχρονόπουλος Δημήτρης, «Αστικά κενά, το κενό ως τόπος», *Αρχιτέκτονες*, τχ. 55, Αθήνα, 2006, σελ. 56-57

¹⁶⁴ Κεφαλογιάννης Νεκτάριος, Παπαστεργίου Χρίστος, «Η έννοια του ενδιαμέσου», Ηλεκτρ. Περιοδικό *Greek Architects*, Μόνιμες Στήλες-Διευκρινίσεις, 2006

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΤΟ ΔΙΠΟΛΟ ΠΟΛΗ – ΛΙΜΑΝΙ: ΕΠΑΝΑΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΧΑΜΕΝΗΣ ΔΙΕΠΑΦΗΣ

«Η «διεπαφή πόλης-λιμένα» είναι μια φράση που δεν θα ήταν κατανοητή σε προηγούμενες εποχές όπου η πόλη και το λιμάνι συνυπήρχαν αλληλεξαρτώμενα και μοιράζονταν μια κοινή ταυτότητα... Σήμερα, καθώς τα λιμάνια και οι πόλεις έχουν αναπτύξει νέους ρόλους μέσα σε αντίθετα και ταυτόχρονα αλληλένδετα συστήματα τόσο σε τοπική όσο και σε παγκόσμια κλίμακα, μια νέα διεπαφή έχει αναδυθεί.»

Brian S. Hoyle (2006), Identity and Interdependence: Transport and Transformation at the Port-City Interface

4.1. Στρατηγικές σχεδιασμού: προσεγγίσεις ενός νέου μοντέλου συνύπαρξης πόλης-λιμένα

«[Εμείς] μπορούμε μόνο να αισθανθούμε εκείνα τα στοιχεία που συσχετίζονται -καθώς προηγουμένως έχουμε απομονώσει με κάποιο τρόπο το ένα από το άλλο. Τα πράγματα πρέπει πρώτα να χωρίζονται το ένα από το άλλο, ώστε στην συνέχεια να μπορούν να είναι μαζί.»

Georg Simmel (1994), "Bridge and Door", *Theory, Culture & Society Journal*

Αν η πόλη-λιμάνι από την μια εκφράζει αλλαγή και μετασχηματισμό, μια αλλαγή που μεταφράζεται σε εργαλεία πολεοδομικού σχεδιασμού, αρχιτεκτονικής, σύγχρονων τεχνολογιών και καινοτομίας, από την άλλη είναι ένας χώρος με έντονη την διατήρηση της μνήμης και της ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς. Έτσι, η διεπαφή γης και νερού στην σύγχρονη μεσογειακή μεταβαλλόμενη πόλη αναγνωρίζεται ως μια περιοχή εξειδικευμένης μετάβασης και συνεχούς εξέλιξης.¹⁶⁵ Έχοντας αναδειξει όλα τα παθολογικά στοιχεία της μεσογειακής πόλης-λιμένα και των αντιθετικών σχέσεων, εννοιών και διπόλων που την χαρακτηρίζουν, –με την ίδια την πόλη-λιμάνι να αποτελεί η ίδια εν γένει διπόλο– αλλά και άλλου είδους διπόλα όπως παλιό-νέο, φυσικό-τεχνητό, αστικό-λιμενικό, τοπικό-υπερτοπικό, αναδύονται σύγχρονες στρατηγικές σχεδιασμού με επίκεντρο την επιφάνεια διεπαφής μεταξύ πόλης και λιμένα.

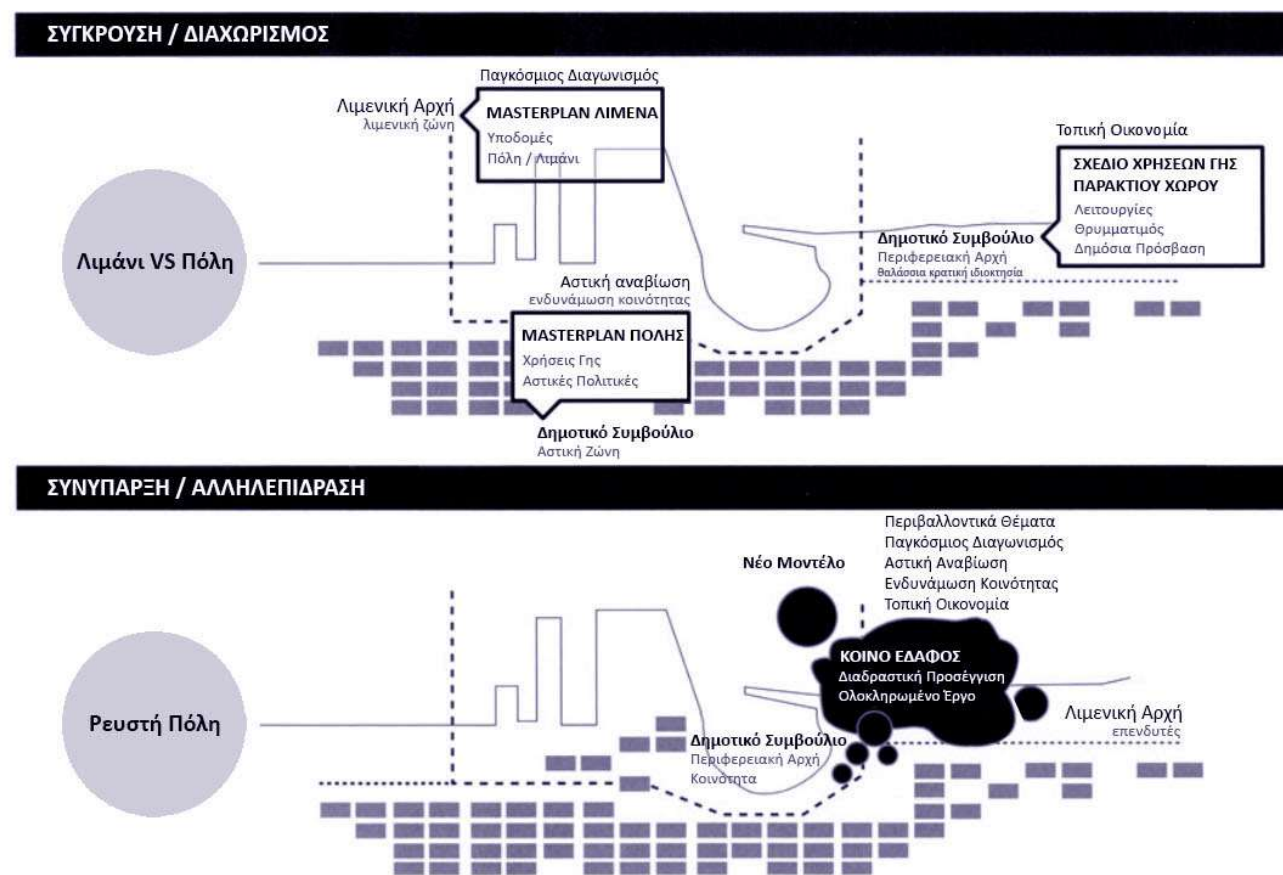
Η χωρική, κοινωνική, γεωμορφολογική και πολιτιστική αλληλεπίδραση μεταξύ της πόλης και του λιμανιού πρέπει να ερμηνεύεται ως ένα «εργαστήριο» διαδικασιών αστικής μεταμόρφωσης και όχι απλώς ως ένας τρόπος διαμεσολάβησης αντικρουόμενων συμφερόντων. Οι σχεδιαστικές στρατηγικές της αστικής αναβίωσης και αναζωογόνησης των πόλεων-λιμένων έχουν σκοπό την ενεργοποίηση του λιμενικού μετώπου ως νέας αστικής κεντρικότητας, με τα έργα ανάπτυξης να στοχεύουν κυρίως στην δημιουργία κατάλληλων σχέσεων και όχι καθορισμένων μορφών, χρησιμοποιώντας σταδιακές και ευέλικτες στρατηγικές.¹⁶⁶ Ζητούμενο και αποτέλεσμα θα πρέπει να είναι η αντιμετώπιση της εκάστοτε περιοχής ανάπτυξης ως δομικό αλλά στρατηγικό στοιχείο της πόλης στο σύνολό της.

Με το παραλιακό μέτωπο και τον ενδιαμέσο χώρο της πόλης-λιμένα να είναι κάτι παραπάνω από απλά αστικά πλαίσια, απαιτείται ένα ευρύ φάσμα στρατηγικών δράσεων, βασισμένο σε ένα σύστημα πολυεπιστημονικών κλάδων για την κατάλληλη αξιοποίηση πολιτιστικών, τουριστικών και παραγωγικών κεφαλαίων. Για να αντιμετωπιστεί η αστική προκυμαία ως «οπινθήρας αστικής αναγέννησης» απαιτούνται στοχευμένες προσπάθειες για τη δημιουργία της αίσθησης ενός θαλάσσιου μετώπου όχι τόσο ως φυσικής μορφής και τοποθεσίας αλλά περισσότερο με τη μορφή μιας υγρής πτυχής ολόκληρης της πόλης.¹⁶⁷ Είναι μια ευκαιρία για συνοχή και για συρραφή της περιοχής, όπου το νερό -μια συλλογική κληρονομιά- μπορεί να παίξει

κεντρικό ρόλο και να γίνει η κινητήρια δύναμη για την αειφόρο ανάπτυξη, χτίζοντας έναν διάλογο μεταξύ των λειτουργιών του λιμένα και της πόλης και των οικονομικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών τους πτυχών. Έτσι, βασικός στρατηγικός στόχος αποτελεί η επαν-οικειοποίηση της προσβασιμότητας του θαλάσσιου μετώπου και η απόδοση αυτού για δημόσια χρήση.

Σύμφωνα με τον Maurizio Carta, «οι αστικές προκυμαίες σήμερα είναι μια από τις πιο παραγωγικές παραλλαγές δημιουργικών πόλεων: πυκνές και υβριδικές τοποθεσίες όπου οι πόροι, οι ευκαιρίες και οι φιλοδοξίες των πόλεων μεταφράζονται σε οράματα, νέες σχέσεις και έργα». Έτσι, η δημιουργική πόλη-λιμάνι είναι ικανή να ενεργοποιήσει νέους αστικούς μεταβολισμούς, να δημιουργήσει νέες αρχιτεκτονικές μορφές, να παράγει νέα τοπία και ταυτότητες, καθιστώντας την πιο δυναμική και ανταγωνιστική.¹⁶⁸ Τα σύγχρονα αστικά έργα ανάπτυξης γεννούν νέες προσεγγίσεις, δημιουργώντας ένα μοντέλο πόλης-λιμένα που μετασχηματίζει την σχέση μεταξύ των δύο αυτών συνιστωσών. Η βάση αυτών των στρατηγικών σχεδιασμού και του θεωρητικού συλλογισμού σε αυτές τις προσεγγίσεις αποτελεί η έννοια γύρω από το κατώφλι που επιχειρεί να ενεργοποιήσει νέες αστικές δυναμικές, πάντα συσχετιζόμενες με τον ορίζοντα του θαλάσσιου μετώπου.¹⁶⁹

▼ **Εικόνα 54:** Το παράδειγμα της «Ρευστής Πόλης» του Maurizio Carta.



¹⁶⁸ Carta Maurizio, Ronsivale Daniele, *The Fluid City Paradigm, Waterfront Regeneration as an Urban Renewal Strategy*, Springer, Switzerland, 2016, σελ. 5-6

¹⁶⁹ Moretti Beatrice, *Beyond the Port City: The Condition of Portuality and the Threshold Concept*, Jovis, Berlin, 2020, σελ. 89-90

¹⁶⁵ Giovinnazzi Orianna, Moretti Marta, «Port Cities and Urban Waterfront: Transformations and Opportunities», *TeMA, Journal of Mobility, Land Use and Environment*, Vol. 3, SP.09, 2010, σελ. 57-58

¹⁶⁶ Giovinnazzi Orianna, Moretti Marta, ό.π., σελ. 64

¹⁶⁷ Carta Maurizio, Ronsivale Daniele, *The Fluid City Paradigm, Waterfront Regeneration as an Urban Renewal Strategy*, Springer, Switzerland, 2016, σελ. 5-6

4.1.1. Προκλήσεις, σύγχρονες απαιτήσεις και δυνατότητες των αστικών αναπλάσεων στην Μεσογειακή πόλη

Λόγω της ποικιλόμορφης φύσης των λιμανιών (όσον αφορά το μέγεθος, τη λειτουργία και τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά) και των πόλεων, κάθε πόλη-λιμάνι αντιμετωπίζει έναν ιδιαίτερο συνδυασμό προκλήσεων, που πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη για την δημιουργία κατάλληλων στρατηγικών επεμβάσεων. Από την μία, οι προκλήσεις αυτές έχουν να κάνουν με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των λιμανιών, την ηχορύπανση, την υδάτινη και ατμοσφαιρική ρύπανση και τα στερεά και υγρά απόβλητα που παράγονται από τα πλοία και τα φορτία. Από την άλλη, ανάλογα με την εγγύτητά τους στις αστικές δραστηριότητες, οι οομές, οι οπτικές επιπτώσεις και η έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση είναι επίσης προβληματικά στοιχεία με αρνητικές συνέπειες για την δημόσια υγεία. Επιπλέον, λόγω της θέσης τους είναι ιδιαίτερα ευάλωτα στην κλιματική αλλαγή και μπορούν να επηρεαστούν από την άνοδο της στάθμης της θάλασσας, τις πλημμύρες, τις καταιγίδες και τους ισχυρούς ανέμους.¹⁷⁰ Συνεπώς, οι σύγχρονες στρατηγικές αστικών αναπλάσεων καλούνται να συμβάλλουν στον μετριασμό αυτών των προκλήσεων και στην διαχείριση αυτών των ζητημάτων για μια πιο βιώσιμη και δημιουργική πόλη-λιμάνι.

Με την επιφάνεια διεπαφής πόλης και λιμανιού να αντιμετωπίζεται ως μια περίπλοκη, αλλά συνάμα δυναμική σχέση, το εύρος των δυνατοτήτων της είναι πλούσιο και ποικίλει. Ο χώρος διεπαφής αποτελεί ένα χώρο σε άμεση επαφή με το ιστορικό κέντρο της πόλης, έναν σκηνογραφικό χώρο με ιδιαίτερη ορατότητα, έναν χώρο αλληλεπίδρασης μεταξύ γης και ύδατος, έναν ανέκαθεν ελκυστικό χώρο από κοινωνική και πολιτιστική άποψη. Από έναν τόπο έντονης οικονομικής και εμπορικής ανάπτυξης (στην γέννηση του) να μετασχηματίζεται σε μια δυσπρόσιτη οριοθετημένη λιμενική περιοχή, φτάνοντας σήμερα στην επανεξέταση του, γίνοντας το επίκεντρο μεγάλων αστικών έργων εστιάζοντας στην ιστορική και πολιτιστική του ταυτότητα, το φυσικό περιβάλλον και το τοπίο.¹⁷¹ Παρά το γεγονός ότι μία ορισμένη ομοιότητα μορφής και λειτουργιών είναι μάλλον αναπόφευκτη στα έργα ανάπλασης, το καθένα προσπαθεί να διατηρήσει τις τοπικές ιδιαιτερότητες του αλλά και κάποιο βαθμό πρωτοτυπίας. Αν και οι αλλαγές που σημειώνονται είναι αποτέλεσμα τεχνολογικών εξελίξεων, οι απαιτήσεις από άποψη σχεδιασμού είναι κοινωνικού ή/και πολιτικού χαρακτήρα.¹⁷² Οι δυνατότητες για την αναζωογόνηση της μεσογειακής πόλης-λιμάνι συνηγορούν στην παραγωγική διαδικασία αναθεώρησης των απαιτήσεων της σύγχρονης πόλης στη σχέση της με τη θάλασσα. Οι ενέργειες συγκλίνουν στον επαναπροσδιορισμό τριών ζητημάτων: του δηmosίου χώρου και αστικών υποδομών, της πολιτιστικής κληρονομιάς και τέλος της ιστορικότητας και ταυτότητας της κάθε περιοχής.

περί δηmosίου χώρου

Σήμερα, η περιοχή του λιμανιού, όντας μια τομεακή υποδομή χωρισμένη από την πόλη έχει χάσει τη διπλή φύση του τοπίου και του δημόσιου χώρου. Για την επαναπροσδιορισμό αυτής της φύσης κρίνεται αναγκαία η θεώρηση του λιμένα ως δυνητικό μέρος με τεράστιες προοπτικές, ικανό να προσφέρει δημόσιους χώρους, ζωντανές περιοχές διέλευσης και νέες αστικές υποδομές με οικιστικές, μεταποιητικές και εμπορικές χρήσεις. Αυτοί οι χώροι, οι ενδιαμέσοι μεταξύ ξηράς και θάλασσας, πόλης και λιμένα, είναι κεντρικοί λόγω της τοπολογίας, του μεγάλου όγκου των υποδομών, της διασταύρωσης των ροών και των λειτουργιών και της ικανότητας αναζωογόνησης της πολυεπίπεδης ταυτότητας αυτών των περιοχών. Έτσι, η αντίληψη του λιμανιού ως ένα πολυλειτουργικό σύστημα αποτελεί την λέξη-κλειδί, αφού η τομή μεταξύ ιστορικά ασυμβίβαστων χρήσεων μπορεί να γίνει μια καινοτόμος μορφή λειτουργικής και χωρικής ένωσης, ένα διεπιστημονικό έργο που δημιουργεί αστικούς δημόσιους χώρους συνδέοντας τους με την πόλη από την μία και επιτρέποντας τη συνύπαρξη διαφορετικών και αντικρουόμενων λειτουργιών από την άλλη.¹⁷³

Ο Maurizio Carta περιγράφει το λιμάνι ως «εν δυνάμει δημόσιος χώρος: το σχήμα του, η θέση του, η ιστορία του, οι ακτοπλοϊκές του συνδέσεις, η φύση του δημόσιου χώρου ως προέκταση της πόλης στη θάλασσα, καθορίζουν τον κοινωνικό και αστικό χαρακτήρα του».¹⁷⁴ Έτσι, σε κάθε περίπτωση ανάκτησης σχέσης μιας πόλης με το θαλάσσιο μέτωπό της, ο δημόσιος χώρος διαδραματίζει πρωταγωνιστικό ρόλο, τονίζοντας τη σημασία του κοινόχρηστου ανοικτού περιβάλλοντος -κατά συνέπεια του ελεύθερου χρόνου και της αναψυχής- στη πόλη. Στη σύγχρονη συνθήκη, για την επίτευξη αμφίδρομων σχέσεων ανάμεσα στην πόλη και στο λιμάνι είναι αναγκαία η αναδιατύπωση της αστικής ταυτότητας του παλιού ιστορικού λιμένα της μεσογειακής πόλης καθώς και η ανάγκη δημιουργίας νέων ταυτοτήτων του σύγχρονου λιμένα της μέσω ενός ολοκληρωμένου ευανάγνωστου δικτύου δημόσιων χώρων. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στον υφιστάμενο αστικό χώρο και την οικειοποίηση του, προβαίνοντας σε απαραίτητες ρυθμίσεις παραμέτρων που τον καταπατούν, όπως οι δρόμοι ή το αυτοκίνητο.

Έχοντας ως στόχο την διαμόρφωση μιας νέας αστικής κεντρικότητας, με το λιμάνι να μπορεί να διαδραματίσει ένα ρόλο άρθρωσης ανάμεσα στην πόλη και το παράκτιο μέτωπο αναπτύσσεται μια διττή σχεδιαστική στρατηγική αναφορικά με την διαμόρφωση του δημόσιου χώρου. Πρώτον, από το λιμάνι προς την πόλη, ως γραμμικό σύστημα παράκτιων ενοποιήσεων δημόσιων χώρων και δεύτερον από την πόλη προς το λιμάνι, ως σύστημα εγκάρσιων προβολών και συρραφών, ικανών να συνδέσουν -οπτικά και μη- την πόλη και το λιμάνι.¹⁷⁵



▲ **Εικόνες 55, 56:** Η νέα αστική διαμόρφωση στο παλιό λιμάνι της Βαρκελώνης. Το έργο επαναπροσδιορίζει την σχέση πόλης και λιμανιού μέσω της ενσωμάτωσης δηmosίου χώρου στο λιμάνι. Απώτερος στόχος της παρέμβασης είναι η βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, λαμβάνοντας υπόψη πως η κοινωνική αλληλεπίδραση εντός των δηmosίων χώρων είναι απαραίτητη για την ανάπτυξη του ανθρώπινου είδους.

¹⁷⁰ OECD, *The Competitiveness of Global Port-Cities*, OECD Publishing, Paris, 2014, σελ. 28-29

¹⁷¹ Giovinazzi Orianna, Moretti Marta, «Port Cities and Urban Waterfront: Transformations and Opportunities», *TeMA, Journal of Mobility, Land Use and Environment*, Vol. 3, SP.09, 2010, σελ. 57-58

¹⁷² Hoyle S. Brian, «The Port-City Interface: Trends, Problems and Examples», *Geoforum*, Vol. 20, No. 4, Pergamon Press, Great Britain, 1989, σελ. 434

¹⁷³ Carta Maurizio, Ronsivalle Daniele, *The Fluid City Paradigm, Waterfront Regeneration as an Urban Renewal Strategy*, Springer, Switzerland, 2016, σελ. 31-33

¹⁷⁴ Carta Maurizio, Ronsivalle Daniele,ό.π., σελ. 34

¹⁷⁵ Τζομπανάκης Αλέξιος, *Το θαλάσσιο μέτωπο και η σύγχρονη μεσογειακή πόλη*, TEE-TKM, 2019

περί ταυτότητας, ιστορικότητας και μνήμης

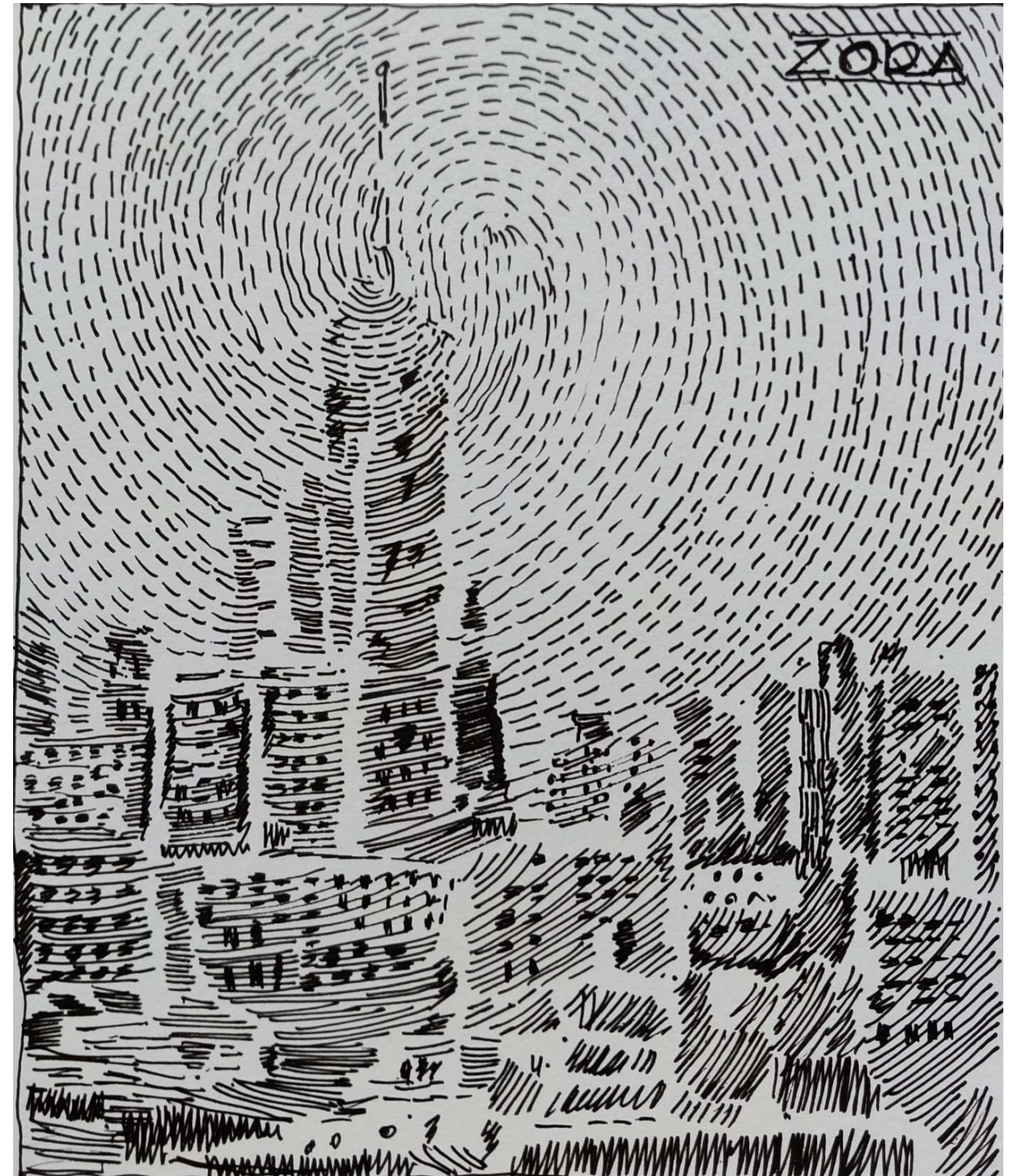
► **Εικόνα 57:** Ζόρα, μια πόλη που η γη έχει ξεχάσει. Η πόλη δεν φανερώνει το παρελθόν της, το περιλαμβάνει όπως τις γραμμές ενός χεριού, γραμμένο στις γωνίες των δρόμων, στις γρίλιες των παραθυριών, στις κουπαστές των κλιμακοστασίων... το κάθε κομμάτι χαραγμένο με την σειρά του από γρατζουνίσματα, πριονίσματα, εγκοπές, βίαια χτυπήματα.

Italo Calvino (1972), *Οι άορατες πόλεις*

Η αναζήτηση χαρακτήρα και νοήματος σε εποχές ομογενοποίησης επαναφέρει σταδιακά το ζήτημα όψης της πόλης στο προσκήνιο, αναδεικνύοντας το ρόλο της ως μηχανισμού υπερτοπικής ανταγωνιστικότητας. Η διαχρονική αλιευτική δραστηριότητα, οι ιδιαίτερες περιοχές φυσικού τοπίου, τα παλαιά βιομηχανικά κτήρια και οι ιστορικές προσόψεις επί κύριες οδούς είναι αξιοσημείωτα χαρακτηριστικά που συναντώνται σε μεγάλο μέρος στην μεσογειακή πόλη προβάλλοντας στοιχεία ιστορικότητας και μνήμης που (συν)υπάρχουν στην σύγχρονη πόλη. Οι δυνατότητες και εναλλακτικές διαχείρισης της ιστορικότητας ποικίλουν ανάλογα με τον τόπο, τα δεδομένα και τις συνθήκες, με το παρελθόν να αναμοχλεύεται και να μνημονεύεται διαφορετικά σε κάθε περίπτωση. Αυτό μπορεί να σημαίνει την επικράτηση είτε μιας χρήσης, είτε ενός σκηνικού είτε μιας δραστηριότητας.

Τα ιστορικά στοιχεία και περιβάλλοντα ή περιοχές φορτισμένες με μνήμες δεν πρέπει να επιβιώνουν απλά ως μαρτυρίες και σύμβολα προηγούμενων εποχών, αλλά να «συμμετέχουν» ενεργά στην ζωή της πόλης, χάνοντας ή μετασχηματίζοντας την αρχική λειτουργία τους και ακολουθώντας τις σύγχρονες απαιτήσεις. Έτσι, η ιδιαίτερη ταυτότητα που διέπει το υδάτινο μέτωπο πρέπει να διατηρείται, να αναπροσαρμόζεται στα σύγχρονα δεδομένα και να χαρακτηρίζεται από ένα είδος εξειδίκευσης, όπως στο παρελθόν το εμπόριο ή η άμυνα, δίνοντας στο μέτωπο συγκεκριμένο σκοπό και λόγο ύπαρξης, με γνώμονα το σεβασμό της ιστορίας, της τοπογραφίας και των προϋφιστάμενων χρήσεων.

Παρόλα αυτά, οι σύγχρονες εξελίξεις και απαιτήσεις δεν πρέπει να παραμερίζονται στο πλαίσιο της άκριτης προσκόλλησης στο παρελθόν και στην προσπάθεια (ανά)διατύπωσης συγκεκριμένης ταυτότητας. Αυτή η προσκόλληση περιγράφεται έντονα σε μία από τις Άορατες Πόλεις του Italo Calvino, την Ζόρα. «Η Ζόρα έχει την ιδιότητα να μένει ζωντανή στη μνήμη σημείο προς σημείο, στην ακολουθία των δρόμων, και στα σπίτια κατά μήκος των δρόμων, και στις πόρτες και στα παράθυρα των οπιτιών, παρότι δεν έχει να επιδείξει σε αυτά ιδιαίτερες και σπάνιες ομορφιές (...) αναγκασμένη να παραμένει αναλλοίωτη, η Ζόρα μαράζωσε, διαλύθηκε και εξαφανίστηκε».¹⁷⁶ Παγωμένη και αμετάβλητη στον χρόνο, ζωντανή στην μνήμη αλλά απύουσα στην ζωή. Η ακίνητη Ζώρα δεν μπορεί να διαγραφεί από τη μνήμη, αλλά η ύπαρξή της είναι άσκοπη. Το στίγμα της κάθε εποχής λοιπόν, οφείλει να αποτελεί ένα ακόμη λίθο στην αστική εξέλιξη. Έτσι, η χρυσή τομή μεταξύ της αξιοποίησης και ανάδειξης της συλλογικής κληρονομιάς του νερού, της ιστορίας, της μνήμης, της φύσης και των κτηρίων με τις σύγχρονες απαιτήσεις είναι αναγκαία παράμετρος για την βιώσιμη ανάπτυξη.



¹⁷⁶ Calvino Italo, *Οι άορατες πόλεις*, μετάφραση Α. Χρυσοστομίδης, εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα, 2003, σελ. 33-34



περί πολιτιστικής κληρονομιάς

▲ **Εικόνα 58:** Το αρσενάλι της Βενετίας κτίστηκε τον 12^ο αιώνα και αποτέλεσε το μεγαλύτερο βιομηχανικό συγκρότημα στην Ευρώπη πριν από την βιομηχανική επανάσταση. Σήμερα πολλοί από τους χώρους χρησιμοποιούνται για την διεξαγωγή της Μπιενάλε.

Τόσο οι λιμένες όσο και όλοι οι χώροι που γειτνιάζουν με την θάλασσα αποτελούν σήμερα τις πιο εύφορες περιοχές των πόλεων που επενδύουν στην ενίσχυση της τοπικής κουλτούρας, την ανάπτυξη του τουρισμού και της οικονομίας. Είναι οι κόμβοι ενός παγκόσμιου δικτύου ροών, αγαθών και ανθρώπων, τόποι πολιτιστικών ανταλλαγών, πύλες για τις «πολιτιστικές πρωτεύουσες» που ανταγωνίζονται ολοένα και περισσότερο για την προσέλκυση ανθρώπων, λειτουργιών, δράσεων και επενδύσεων.

Ο αρχιτεκτονικός και πολεοδομικός σχεδιασμός οφείλει να συνεχίζει, να ολοκληρώνει, να συνδιαλέγεται με την τοπική ιστορία και το πολιτιστικό παρελθόν του τόπου. Αυτές οι ενέργειες συγκλίνουν στην αναβάθμιση της σχέσης της πόλης με τη θάλασσα, πράγμα που πέρα της ανάδειξης της ιδιαιτερότητάς της θα την καταστήσει πιο ανθρώπινη. Εξάλλου, οι τρόποι με τους οποίους γίνονται οι αναπλάσεις αστικών παράκτιων μετώπων -από πλευράς στόχων, μεθόδων και αποτελεσμάτων- είναι από μόνοι τους προϊόν των πολιτιστικών πλαισίων μέσα στα οποία βρίσκονται οι πόλεις-λιμάνια. Ως κοιτίδες πολιτισμού και ιστορίας, οι λιμένες πρέπει να αναδείξουν την πλούσια ιστορική διαστρωμάτωση τους μέσω κατάλληλων παρεμβάσεων, είτε επαναφέροντας ή υπονοώντας σε σημεία την άμεση εγγύτητά με τη θάλασσα, είτε υποδεικνύοντας την ιστορία μέσω θραυσμάτων μνήμης. Έτσι, παρά την τάση προς μίμηση, υπάρχει η ανάγκη να διατηρηθεί η ατομικότητα και τόπου και να ενισχυθεί η ταυτότητα του μέσω της ανάδειξης της πολιτιστικής κληρονομιάς.¹⁷⁷

Σε αυτό το πλαίσιο, εγκαταλελειμμένα ιστορικά κτήρια αντιπροσωπεύουν την ιδανική όψη της πολιτισμικής προσέγγισης στα έργα ανάπλασης και αναζωογόνησης. Μέσω της αποκατάστασης και αλλαγής χρήσης τους διατηρούν την παλιά τους ταυτότητα και μετατρέπονται σε τοπόσημα της πόλης. Η αναγνώριση αυτών των αστικών περιουσιακών στοιχείων ως «κοινών αγαθών» (Bonesio,2017, Karpoff,2020, Maddalena,2014, Magnaghi,2012, Ostrom,1990,2000,2009, Sacconi,Ottone,2015, Schlager,2002) απαιτεί μια υβριδική προσέγγιση, ικανή να ενισχύσει τη διαδικασία κοινωνικής ενδυνάμωσης και να την καταστήσει διαρκή μέσω δράσεων στο δομημένο περιβάλλον.¹⁷⁸

4.1.2. Βασικές αρχές και παράμετροι σχεδιασμού για την βιώσιμη ανάπτυξη

Με την ολοένα και περισσότερο προσοχή των μελετητών, τόσο στην Ευρώπη όσο και διεθνώς να στρέφεται στο «κομμάτι» της πόλης που βρίσκεται ανάμεσα στον αστικό ιστό και το νερό, τον ενδιάμεσο χώρο της πόλης και του λιμένα, γίνεται κεντρικό θέμα σχεδιασμού αλλά και παραδειγματικό στοιχείο για τον μετασχηματισμό των αστικών ιστών. Στο πλαίσιο των πρωτοβουλιών για την Παγκόσμια Διάσκεψη για το Αστικό Μέλλον (URBAN 21) που πραγματοποιήθηκε στο Βερολίνο το 2000 και κατά τη διάρκεια της Παγκόσμιας Έκθεσης EXPO 2000, εγκρίθηκαν 10 αρχές για την αειφόρο ανάπτυξη των αστικών παραθαλάσσιων περιοχών, παραπέμποντας σε ένα είδος γενικής κατευθυντήριας γραμμής που μπορεί να χρησιμεύσει σε περίπτωση νέων παρεμβάσεων σε αυτόν τον τομέα. Αυτές οι αρχές είχαν αναπτυχθεί προηγουμένως από το Cities on Water στην Βενετία σε συνεργασία με την Wasserstadt GmbH στο Βερολίνο κατά την διάρκεια διεθνών σεμιναρίων, όπου αναθεωρήθηκαν και υιοθετήθηκαν από αρκετούς θεσμούς σε διεθνές επίπεδο.¹⁷⁹ Αυτές οι αρχές αφορούν:

1. **Περιβαλλοντική ποιότητα:** Με την ποιότητα του νερού και της θάλασσας να αποτελεί προϋπόθεση για όλες τις θαλάσσιες εξελίξεις, οι δήμοι είναι υπεύθυνοι για την ανάκτηση των μολυσμένων υδάτων.
2. **Ένταξη παράκτιου μετώπου/αστικού ιστού:** Οι νέες προκυμαίες θα πρέπει να θεωρηθούν ως αναπόσπαστο κομμάτι της υπάρχουσας πόλης και να συμβάλλουν στη ζωντάνια της. Το νερό είναι μέρος του αστικού τοπίου και θα πρέπει να χρησιμοποιείται για συγκεκριμένες λειτουργίες όπως οι θαλάσσιες μεταφορές, η ψυχαγωγία και ο πολιτισμός.
3. **Σημασία της ταυτότητας:** Η συλλογική κληρονομιά του νερού και της πόλης, των γεγονότων, των ορόσημων και της φύσης θα πρέπει να αξιοποιηθεί για να δώσει χαρακτήρα και νόημα στην ανάπτυξη της προκυμαίας. Επίσης, η διατήρηση του βιομηχανικού παρελθόντος αποτελεί αναπόσπαστο στοιχείο της βιώσιμης ανάπτυξης.
4. **Μίξη χρήσεων γης:** Τα θαλάσσια μέτωπα πρέπει να προσφέρουν μια ποικιλία πολιτιστικών, εμπορικών και οικιστικών χρήσεων, με εκείνα που απαιτούν πρόσβαση στο νερό να έχουν προτεραιότητα. Οι οικιστικές γειτονιές πρέπει να είναι μικτές τόσο λειτουργικά όσο και κοινωνικά.
5. **Προσβασιμότητα:** Τόσο η φυσική όσο και οπτική πρόσβαση είναι αναγκαία για ντόπιους και τουρίστες κάθε ηλικίας και εισοδήματος. Οι δημόσιοι χώροι θα πρέπει να είναι κατασκευασμένοι σε υψηλή ποιότητα ώστε να επιτρέπουν την εντατική χρήση.
6. **Σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα:** Οι δημόσιες αρχές πρέπει να εγγυώνται την ποιότητα του σχεδιασμού, να παρέχουν υποδομές και να δημιουργούν κοινωνική ισορροπία. Οι ιδιώτες προγραμματιστές θα πρέπει να συμμετέχουν για να διασφαλίσουν τη γνώση των αγορών και να επιταχύνουν την ανάπτυξη.
7. **Συμμετοχή του κοινού:** Η κοινότητα θα πρέπει να ενημερώνεται και να συμμετέχει σε συζητήσεις για την βιώσιμη ανάπτυξη συνεχώς από την αρχή.

¹⁷⁷ Hoyle S. Brian, «Cities and ports: Concepts and issues», *Vegueta*, No. 3, 1997, σελ. 269-72

¹⁷⁸ Bosone Martina, «Culture as driver of circular urban regeneration», *Cultural and Creative Industries, Technological Innovation for the Built Environment* (επιμ. Viola Serena, Abedin Zainul), La scuola di Pitagora, Naples, 2022, σελ. 140-42

¹⁷⁹ Giovinazzi Orianna, Moretti Marta, «Port Cities and Urban Waterfront: Transformations and Opportunities», *TeMA, Journal of Mobility, Land Use and Environment*, Vol. 3, SP.09, 2010, σελ. 58-59

8. **Μακροχρόνια Εφαρμογή:** Τα θαλάσσια μέτωπα αποτελούν πρόκληση για περισσότερες από μία γενιές και χρειάζονται ποικιλία χαρακτήρων τόσο στην αρχιτεκτονική, στο δημόσιο χώρο και στην τέχνη. Η δημόσια διοίκηση πρέπει να δώσει ώθηση σε πολιτικό επίπεδο για να διασφαλίσει ότι οι στόχοι υλοποιούνται ανεξάρτητα από οικονομικούς κύκλους ή βραχυπρόθεσμα συμφέροντα.
9. **Συνεχής/Ευέλικτος σχεδιασμός:** Τα σχέδια πρέπει να είναι ευέλικτα, να προσαρμόζονται στις αλλαγές και να ενσωματώνουν όλους τους σχετικούς κλάδους. Για να ενθαρρυνθεί ένα σύστημα βιώσιμης ανάπτυξης, η διαχείριση και η λειτουργία των παραθαλάσσιων μετώπων κατά τη διάρκεια της ημέρας και της νύχτας πρέπει να έχει την ίδια προτεραιότητα στην κατασκευή τους.
10. **Διεθνής δικτύωση:** Η ανταλλαγή γνώσεων σε ένα διεθνές δίκτυο μεταξύ επαφών που εμπλέκονται σε προκυμαίες σε διαφορετικά επίπεδα προσφέρει τόσο ατομική υποστήριξη όσο και πληροφορίες για τα πιο σημαντικά έργα που έχουν ολοκληρωθεί ή βρίσκονται σε εξέλιξη.

Πέραν των 10 αυτών γενικών αρχών για την βιώσιμη ανάπτυξη των αστικών παραθαλάσσιων περιοχών εντοπίζονται και άλλες κατευθυντήριες γραμμές - κατευθύνσεις από τον Maurizio Carta εστιασμένες περισσότερο στο σήμερα, ορίζοντας το Μανιφέστο Fluid City που προσπαθεί να καθοδηγήσει τον σχεδιασμό δράσης σε αστικά θαλάσσια μέτωπα τρίτης γενιάς. Με την πρώτη γενιά αναπλάσεων να βασίζεται στον ελεύθερο χρόνο με το παράδειγμα της Βαλτιμόρης και την δεύτερη γενιά να εστιάζει στις πολιτιστικές επενδύσεις με το παράδειγμα της Βαρκελώνης, η τρίτη γενιά «Waterfront 3.0» έχει ως επίκεντρο την δημιουργικότητα, παράγοντας μια δυναμική για την ανταγωνιστικότητα, την αειφορία και την ποιότητα της πόλης. Αυτές οι κατευθυντήριες γραμμές διαρθρώνονται γύρω από επτά αρχές που συνθέτουν τις προληπτικές ενέργειες για την αστική αναβίωση και συμβάλλουν στην επίτευξη των βασικών αναπτυξιακών παραγόντων: ανταγωνιστικότητα, συνοχή, καινοτομία και διατήρηση.¹⁸⁰

1. Ταυτότητα
2. Οικονομική βιωσιμότητα
3. Δυναμικότητα
4. Δυναμισμός
5. Αλληλεπίδραση
6. Πολυτομεακότητα
7. Διαταραχή

Όσο αφορά την τελευταία αρχή, αυτή της Διαταραχής, παρέχει ένα εργαλείο για να αναγνωρίσουμε το δημιουργικό περιβάλλον, μια ένδειξη της λανθάνουσας ενέργειας που απαιτείται για να δημιουργήσει μια διαταραχή σε αυτό το πλαίσιο και την ανισορροπία μεταξύ της τρέχουσας κατάστασης και ενός οράματος για το μέλλον. Αυτό το είδος λανθάνουσας ενέργειας βρίσκεται συχνά σε παρακμασμένες παραθαλάσσιες περιοχές όπου η περιθωριοποίηση έχει δημιουργήσει μια ορισμένη κοινωνική ενότητα και η εκτεταμένη δυσαρέσκεια δημιουργεί θετική ένταση, ώριμη για καθοδήγηση προς τη σωστή κατεύθυνση.¹⁸¹

Είναι προφανές ότι η μεσογειακή πόλη-λιμάνι, η ζώνη διεπαφής της και το θαλάσσιο μέτωπο της αποτελούν ένα εύθραυστο όριο όπου ο νέος ρόλος του πρέπει να μελετηθεί προσεκτικά. Με απώτερο στόχο την σύνδεση και επαν-ένωση της πόλης με την θάλασσα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή τόσο στον σχεδιασμό όσο και σε βασικούς παραμέτρους αυτού. Τα ξεχωριστά ποιοτικά χαρακτηριστικά πρέπει να προσδίδουν στις αναπλάσεις έναυσμα ιδιαίτερης μεταχείρισης κατά το σχεδιασμό. Οι ιδιαιτερότητες αφορούν πολλές παραμέτρους, τόσο γεωγραφικά, περιβαλλοντικά και οικονομικά χαρακτηριστικά όσο και πολιτιστικά και ιστορικά στοιχεία.

Αρχικά, η ανάπτυξη της πόλης-λιμένα στο παρελθόν αλλά κυρίως σήμερα αντανakλά την ισορροπία μεταξύ των τεχνολογικών αλλαγών και των οικολογικών περιορισμών, και μεταξύ των θαλάσσιων εξελίξεων και του πολεοδομικού σχεδιασμού. Για την καταλληλότερη διαχείριση λοιπόν κρίνεται απαραίτητη η εμπλοκή πολλών διαφορετικών τομέων. Η κυριότερη παράμετρος αλλά και η θεμελιώδης δυσκολία στον σχεδιασμό και στην εφαρμογή των σχεδίων ανάπλασης είναι η συμφιλίωση των εμπλεκόμενων επιρροών, στόχων και συμφερόντων.¹⁸² Έτσι, προϋποθέτει προσπάθεια και από τις δύο πλευρές, με τις λιμενικές αρχές να οφείλουν να διασφαλίζουν το λιμάνι καθαρό και ασφαλές και τους πολίτες με τη σειρά τους να συνειδητοποιήσουν ότι το λιμάνι συμβάλλει στη γενικότερη ευζωία τους. Μόνο έτσι θα καταστεί εφικτή η ουσιαστική αναζωογόνηση της πόλης-λιμανιού.

Τέλος, η διαχείριση των παράκτιων ζωνών πρέπει να εξετάσει τις παράκτιες περιοχές ως δυναμικά διαδραστικά συστήματα εντός των λιμενικών πόλεων που διαδραματίζουν έναν κρίσιμο αλλά υπερβολικά κυρίαρχο ρόλο. Η ισορροπία μεταξύ του λιμανιού και της αστικής περιοχής πρέπει να αξιολογηθεί προσεκτικά, γιατί το καθένα εξαρτάται από το άλλο.¹⁸³

4.1.3. Από την ένταξη στην συνύπαρξη: η ζώνη διεπαφής ως αστικό κατώφλι

Για χρόνια, τα έργα ανάπλασης λιμενικών περιοχών επικεντρώνονταν κυρίως σε τοποθεσίες που εγκαταλείφθηκαν από το λιμάνι σε μια προσπάθεια επανένωσης των δύο περιοχών -πόλης και λιμένα- που χαρακτηρίζονταν από μια βαθιά γραμμή οριοθέτησης. Σήμερα, οι σύγχρονες στρατηγικές αποκαλύπτουν νέες προσεγγίσεις που τροποποιούν την σχέση μεταξύ των δύο συνιστωσών και δημιουργούν ένα διαφορετικό μοντέλο πόλης-λιμένα, όπου ο αστικός ιστός από την μία και η λιμενική υποδομή από την άλλη δεν εντάσσονται απλά στο σύστημα αλλά συνυπάρχουν, ενεργοποιώντας νέες αστικές δυναμικές, ικανές να συνδέσουν και να συρράψουν τμήματα της πόλης, συσχετιζόμενες με τον ορίζοντα του θαλάσσιου μετώπου.¹⁸⁴

¹⁸⁰ Carta Maurizio, Ronsivalle Daniele, *The Fluid City Paradigm, Waterfront Regeneration as an Urban Renewal Strategy*, Springer, Switzerland, 2016, σελ. 6-9

¹⁸¹ Carta Maurizio, Ronsivalle Daniele, *ό.π.*, σελ. 6-9

¹⁸² Hoyle S. Brian, «The Port-City Interface: Trends, Problems and Examples», *Geoforum*, Vol. 20, No. 4, Pergamon Press, Great Britain, 1989, σελ. 434

¹⁸³ Hoyle S. Brian, «Cities and ports: Concepts and issues», *Vegueta*, No. 3, 1997, σελ. 274

¹⁸⁴ Τζομπανάκης Αλέξιος, Το θαλάσσιο μέτωπο και η σύγχρονη μεσογειακή πόλη, ΤΕΕ-ΤΚΜ, 2019

«Το κατώφλι, είναι η άρθρωση δύο επικρατειών. Το ενδιάμεσο, το in-between. Η εισαγωγή, το προοίμιο. Σύμφωνα με τον Αριστοτέλη: «η αρχή του λόγου», [που] μοιάζει με την διάνοιξη του δρόμου απ’ αυτόν που θα τον ακολουθήσει»

Μπαμπάλου-Νουκάκη Μπούκη (2022), *διάλεξη: «Οριο, σύνορο, κατώφλι»*

Σε αυτές τις προσεγγίσεις, το κέντρο του θεωρητικού συλλογισμού και των στρατηγικών σχεδίων αποτελεί το κατώφλι. Το οριακό τοπίο του, που βρίσκεται ανάμεσα σε μια πρακτικά αόρατη γραμμή είναι μια αντανάκλαση των συνεχών δομικών μετασχηματισμών που αφορούν τα λιμάνια.¹⁸⁵ Το κατώφλι αποτελεί μια χωρική συνθήκη που εξυπηρετεί τη συνάντηση, την διασύνδεση και τον διάλογο μεταξύ χωροθεσιών διαφορετικού τύπου, με την έννοια του κατωφλιού να υποδηλώνει μια περιοχή που υπόκειται σε συνεχείς επικαλύψεις που εξισορροπούν αντίπαλες δυνάμεις και διασφαλίζουν την σταθερότητα της περιοχής. Συνεπώς, η μετάβαση στην έννοια του κατωφλιού δεν είναι τυχαία επιλογή αφού με αυτόν τον τρόπο η ιδέα του περιγράμματος, του ορίου, του περιθωρίου ή της ακμής εμπλουτίζεται αποκτώντας την αίσθηση της κίνησης και της αλλαγής.

Στην σύγχρονη πόλη υπάρχουν πολλά κατώφλια, φυσικά ή τεχνητά όρια κατά μήκος των οποίων συμβαίνει μια αλλαγή κατάστασης. Στην πόλη-λιμάνι, η απεικόνιση και η μεταφορά αυτών των οριακών χώρων απαιτεί την κατανόηση μιας διαχρονικής αφήγησης του ρυθμού εξέλιξης της πόλης και του λιμανιού. Το κατώφλι πόλης-λιμάνι αποτελείται από διάφορους τύπους στοιχείων, μερικά από αυτά είναι σε αχρηστία ενώ άλλα ανήκουν στην ποικιλία εγκαταστάσεων που κάνουν τη σύγχρονη πόλη ενεργή και λειτουργική. Έτσι, η χρήση της έννοιας αυτής για την εξερεύνηση άκαμπτων, οριοθετημένων και πολλές φορές άχρηστων χώρων εισάγει μια δυναμικότητα ανοίγοντας νέους ορίζοντες, ειδικά στον τομέα του αστικού και αρχιτεκτονικού σχεδιασμού.¹⁸⁶

Το κατώφλι λουπόν της πόλης-λιμένα αποτελεί ένα είδος στρατηγικής στην έννοια της «συνύπαρξης» μεταξύ πόλης και λιμένα. Αρχικά, βασίζεται στην απαραίτητη υπέρβαση της έννοιας της ολοκλήρωσης και ενσωμάτωσης που προέβλεπε την επιστροφή στις απαρχές της παλιάς και φθαρμένης σχέσης πόλης-λιμένα, αποκαθιστώντας την συνοχή μέσω του συνδυασμού δραστηριοτήτων. Στην σύγχρονη συνθήκη, αυτή η θεωρία δεν είναι πλέον εφικτή και κατάλληλη, ειδικά λόγω της συνεχούς ανάπτυξης των δύο συνιστωσών και της ανάγκης για χώρο, δομές και υλικοτεχνική υποστήριξη που χρειάζονται για να λειτουργήσουν. Έτσι, η ιδέα της συνύπαρξης και όχι απλά της ένταξης αποτυπώνει την δυαδικότητα των πόλεων-λιμένων και προτείνει μια κοινή ύπαρξη στα όρια, έναν ταυτόχρονο «συμβιβασμό» στον οποίον αποφασίζουν και τα δύο μέρη. Η συνύπαρξη ενσωματώνει μια προσέγγιση για το κατώφλι πόλης-λιμένα και μεταφράζοντας την σε στρατηγική έργου αναπτύσσει μια νέα μορφή ισορροπίας μεταξύ των δύο μερών. Στοχεύει στην αναγνώριση και στην διαχείριση των προβληματικών στοιχείων αυτής της σχέσης και όχι στην επίλυση των συγκρούσεων της. Κατά συνέπεια, αυτή η ιδέα της συνύπαρξης ενσαρκώνει την «στάση στο κατώφλι», την ταυτόχρονη και αμφίθυμη δράση που επιτρέπει σε κάποιον να μείνει «στο εσωτερικό» και ταυτόχρονα «στο εξωτερικό» μιας δεδομένης κατάστασης.¹⁸⁷ Έτσι, η υπέρβαση του «εγκαταλελειμμένου κατωφλιού» είναι το κλειδί για μια νέα στρατηγική σχεδιασμού που βλέπει την ζώνη διεπαφής της πόλης-λιμένα ως αστικό κατώφλι με σκοπό την αστική ενεργοποίηση του λιμενικού μετώπου ως μια νέα κεντρικότητα.

4.2. Άτλαντας πόλεων-λιμένων της Μεσογείου

Για την καλύτερη μελέτη και κατανόηση του σύνθετου δίπολου πόλης-λιμένα που αναλύθηκε στα προηγούμενα κεφάλαια αλλά και με σκοπό την ανάλυση παραδειγματικών εφαρμογών για τον επιτυχή επαναπροσδιορισμό της χαμένης αυτής σχέσης, παρατίθενται ο παραπάνω χάρτης, ως «Άτλαντας μεσογειακών πόλεων-λιμένων». Απεικονίζοντας την επιφάνεια του μεσογειακού χώρου που από τις απαρχές της ιστορίας διακρίνεται από την στενή και αλληλένδετη σχέση του με την θάλασσα και καταγράφοντας μικρά, μεγάλα, τουριστικά και εμπορικά λιμάνια σε όλη την μεσογειακή ακτογραμμή, επιλέχθηκαν εννέα πόλεις προς μια πιο λεπτομερή σκιαγράφηση.

Προϋπόθεση για την επιλογή αυτών των πόλεων ήταν η ύπαρξη κάποιων κοινών σημείων και χαρακτηριστικών που εντοπίζονται σε αυτές. Αρχικά, ως τυπικές μεσογειακές πόλεις, το δίπολο παλιού-νέου, ιστορικού-νεωτερικού είναι πέρα από εμφανές, με την παλιά και νέα πόλη και τον παλιό και νέο λιμένα να διακρίνονται άμεσα. Η χωροθέτηση του σύγχρονου λιμένα ως συνέχεια του παλιού ιστορικού λιμένα που συναντάται σχεδόν εξ’ ολοκλήρου στις μεσογειακές πόλεις αποτέλεσε βασική παράμετρος επιλογής των πόλεων καθώς καθίσταται ως η κύρια αιτία της μη επαφής και σύνδεσης της πόλης με το θαλάσσιο μέτωπο της. Επίσης, τα πολλά στρώματα ιστορίας και πολιτισμού που εγγράφονται στον χώρο αυτό έχουν αφήσει τα ίχνη τους στον αστικό ιστό της πόλης, διαθέτοντας έτσι μεγάλο απόθεμα πολιτιστικής κληρονομιάς, άμεσα συνδεδεμένο με τον λιμενικό χώρο της ιστορικής πόλης-λιμένα.

Τελευταία και κυριότερη παράμετρος για την επιλογή των συγκεκριμένων πόλεων αποτέλεσε η προσπάθεια αυτών για τον εντοπισμό επιλύσεων στην ολοένα και αυξανόμενη απομάκρυνση του λιμένα και της πόλης στην σύγχρονη συνθήκη, με στόχο την αναβάθμιση του θαλάσσιου μετώπου τους και την αναδιατύπωση της έννοιας πόλης-λιμένα. Με δεδομένο ότι το νερό -μια συλλογική κληρονομιά- μπορεί να παίξει κεντρικό ρόλο και να γίνει η κινητήρια δύναμη για μια αειφόρο ανάπτυξη, η προκυμαία και το παράκτιο μέτωπο αντιμετωπίζεται ως «οπινθήρας αστικής αναγέννησης»,¹⁸⁸ ικανός να μετασχηματίσει όλη την πόλη. Έτσι, μέσω έργων ανάπλασης, στρατηγικών σχεδίων, προγραμμάτων αναζωογόνησης ή μεμονωμένων επεμβάσεων και μετασχηματισμών, οι πόλεις αυτές έχουν κάνει σημαντικά βήματα προς την συνύπαρξη της αστικής και λιμενικής πραγματικότητας.

«Ο Μεγάλος Χαν έχει στην κατοχή του έναν άτλαντα στον οποίο είναι συγκεντρωμένοι οι χάρτες όλων των πόλεων...

Ο Μάρκο Πόλο ξεφυλλίζει τους χάρτες, αναγνωρίζει την Ιεριχώ, την Ουρ, την Καρθαγένη...

Ο άτλαντας έχει αυτήν την ιδιότητα: αποκαλύπτει το σχήμα των πόλεων που ακόμα δεν απέκτησαν ούτε σχήμα ούτε όνομα...

Ο κατάλογος των σχημάτων είναι ατελείωτος: μέχρι που το κάθε σχήμα δεν θα έχει βρει την πόλη του, νέες πόλεις θα εξακολουθήσουν να γεννιούνται.»

Italo Calvino (1972), *Οι αόρατες πόλεις*

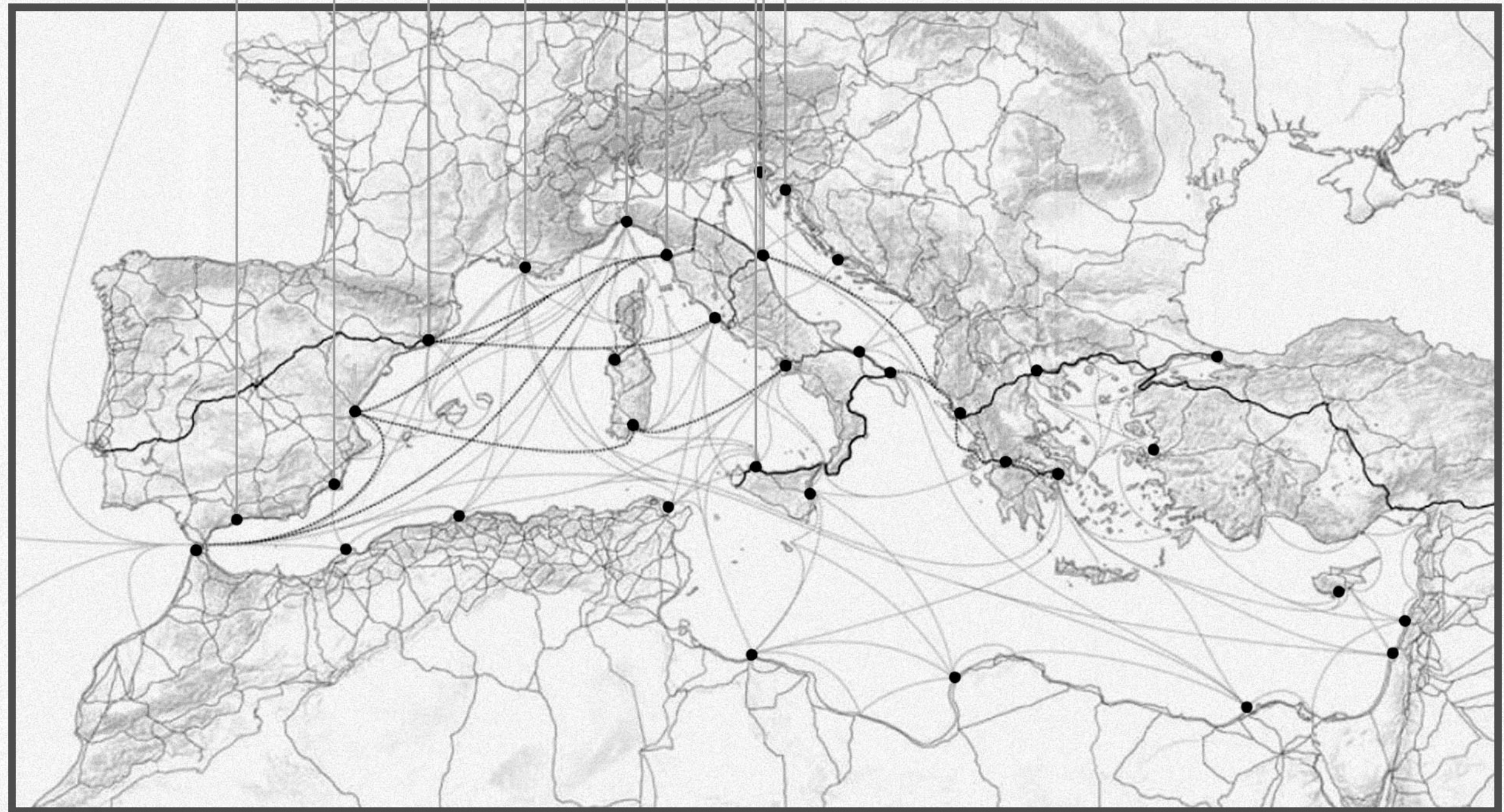
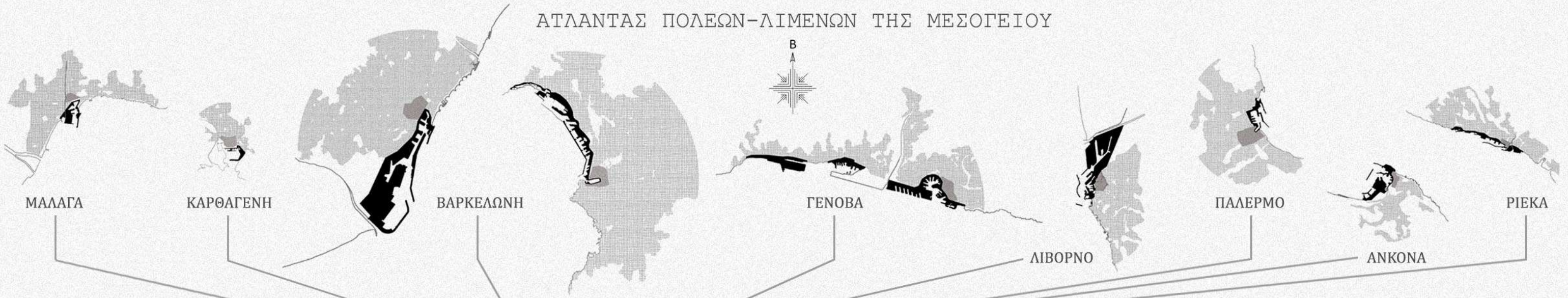
^[1] Moretti Beatrice, Beyond the Port City: The Condition of Portuality and the Threshold Concept, Jovis, Berlin, 2020, σελ. 89-90

^[2] Moretti Beatrice, ό.π., σελ. 90-92



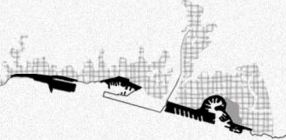

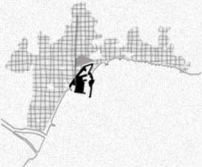




^[3] Moretti Beatrice, ό.π., σελ. 76-85

^[4] Carta Maurizio, Ronsivalle Daniele, The Fluid City Paradigm, Waterfront Regeneration as an Urban Renewal Strategy, UNIPA Springer Series, Switzerland, 2016, σελ. 5-6

ΑΤΛΑΝΤΑΣ ΠΟΛΕΩΝ-ΛΙΜΕΝΩΝ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ



- Ευρωπαϊκός αυτοκινητόδρομος E90
- Δίκτυο αυτοκινητόδρομων
- Θαλάσσιες συνδέσεις
- Εθνικά σύνορα

									
ΠΟΛΗ-ΛΙΜΑΝΙ	ΜΑΣΣΑΛΙΑ	ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ	ΓΕΝΟΒΑ	ΠΑΛΕΡΜΟ	ΜΑΛΑΓΑ	ΛΙΒΟΡΝΟ	ΚΑΡΘΑΓΕΝΗ	ΑΝΚΟΝΑ	ΡΙΕΚΑ
ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ (μητροπολιτική περιοχή)	870.000 (1.870.000)	1.620.000 (3.240.000)	560.000 (860.000)	640.000 (850.000)	570.000 (817.000)	165.000 (340.000)	214.000 (410.000)	102.000	128.000 (240.000)
ΕΚΤΑΣΗ ΠΟΛΗΣ (ha)	12.700	10.200	8.400	5.600	4.500	3.500	1.700	2.100	2.600
ΕΚΤΑΣΗ ΛΙΜΕΝΑ (ha)	500	1.300	700	110	115	470	50	140	90
ΕΝΔΟΧΩΡΑ (εμπορικής σημασίας)	διεθνής	εθνική	διεθνής	περιφερειακή	περιφερειακή	εθνική	περιφερειακή	περιφερειακή	εθνική
ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ (2019)	1.800.000	3.000.000	1.400.000	500.000	480.000	750.000	260.000	100.000	60.000
ΕΡΓΟ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ	La Charte Ville-Port “Euroméditerranée” (1995)	Σταδιακοί μετασχηματισμοί (από το 1980)	Piano Regolatore Portuale (2001)	Piano Regolatore Portuale - “Fluid City” (2008)	Plan Especial “Puerto de Málaga” (1998)	“Porta a Mare” (2019)	Μεμονωμένες επεμβάσεις (από το 1998)	“Waterfront Ancona 3.0” (2014)	“The Gateway Project” (2003)

4.2.1. Παραδειγματικές εφαρμογές: κριτήρια επιλογής

Έχοντας καταγράψει και μελετήσει τόσο την ιστορική εξέλιξη (κεφάλαιο 2) όσο και τις αντίρροπες δυναμικές και παθολογικά στοιχεία (κεφάλαιο 3) που προκύπτουν στην σύγχρονη πόλη-λιμάνι επιλέγονται συγκεκριμένες πόλεις για μια εκτενέστερη ανάλυση ως παραδειγματικές εφαρμογές αναζωογόνησης της διττής σχέσης.

Η διαφορά κλίμακας, με βάση την έκταση της πόλης και του λιμένα αντίστοιχα, αποτέλεσε μια πρώτη παράμετρο επιλογής, με τις πόλεις που εντοπίζονται στον Άτλαντα να αρθρώνονται σε 3 νοητές υποομάδες, -όπως φαίνεται στον πίνακα- αυτών των μεγάλων πόλεων-λιμένων (Μασσαλία, Βαρκελώνη, Γένοβα), των μεσαίων (Παλέρμο, Μάλαγα, Λιβόρνο) και των πιο μικρών (Καρθαγένη, Ανκόνα, Ριέκα), με βάση το μεσογειακό πρότυπο. Πέρα από αυτή την διάκριση των χωρικών μεγεθών, οι υποομάδες αυτές υποδιαιρούνται ομοιοτρόπως ανάλογα με τα πληθυσμιακά χαρακτηριστικά αυτών των πόλεων. Επίσης, μια άλλη διάσταση της κλίμακας παρατηρείται με βάση την λειτουργικότητα του λιμένα κάθε πόλης τόσο αναφορικά με την εμπορική σημασία που διακατέχει όσο και με την κλίμακα της επιβατικής κίνησης του. Έτσι, από τον πίνακα διακρίνονται πιο μεγάλα λιμάνια υπερτοπικής σημασίας και άλλα πιο τοπικής σημασίας, μια ταξινόμηση άμεσα συνυφασμένη με το εύρος των περιοχών, δηλαδή την ενδοχώρα που εξοπλίζει κάθε λιμάνι.

Η διαφορετική στρατηγική και τα σχεδιαστικά εργαλεία που ακολούθησε η κάθε πόλη για την αναβίωση του θαλάσσιου μετώπου της και τον επαναπροσδιορισμό της σχέσης πόλης και λιμένα αποτέλεσε το βασικό κριτήριο επιλογής των μελετών περίπτωσης.

Το πρώτο παράδειγμα που αφορά μια μεσογειακή πόλη-λιμάνι μεγάλης κλίμακας, είναι η Μασσαλία και αποτελεί ένα μεγάλο Έργο Αστικής Ανανέωσης από το Κράτος σε συνεργασία με την Λιμενική Αρχή, με το όνομα «Euroméditerranée» που έχει ως κύριο στόχο την γεφύρωση του χάσματος μεταξύ πόλης και λιμένα. Αποτελεί πραγματοποιημένο έργο ολοκληρωμένης στρατηγικής με την δεύτερη φάση του να βρίσκεται ακόμα σε εξέλιξη. Ουσιαστικά, το έργο προβλέπει την αστική αναγέννηση ολόκληρης της πόλης με επίκεντρο το λιμενικό και θαλάσσιο μέτωπο ως την κινητήρια δύναμη. Η διεπαφή πόλης-λιμένα, το πρώην εγκαταλελειμμένο κατώφλι δεν χαράζεται απλώς ως ένας σημαντικός αρθρωτικός ενδιάμεσος κρίκος αλλά σχεδιάζεται με γνώμονα την ανάδειξη της ιστορικότητας και μνήμης της περιοχής αλλά και τις σύγχρονες ανάγκες της μητροπολιτικής πόλης.

Το δεύτερο παράδειγμα αφορά μια μεσαία πόλη-λιμάνι, το Παλέρμο, όπου αποτελεί ένα Ολοκληρωμένο Γενικό Λιμενικό Σχέδιο από την Δημοτική και Λιμενική Αρχή σε συνέργεια με το Πανεπιστήμιο του Παλέρμο, με κύριο σκοπό την «χάραξη στρατηγικής», δίνοντας έμφαση σε κατευθυντήριες γραμμές και όχι σχεδιαστικές προτάσεις. Με φράση-κλειδί την σύνθεση της «ρευστής πόλης», σκοπός είναι ο μετασχηματισμός του Παλέρμο σε μια Πόλη-Πύλη της Μεσογείου. Στόχος είναι η εξάλειψη των φυσικών και εννοιολογικών φραγμών του λιμένα μέσω της θεματικής διαφοροποίησης του αλλά και μέσω εγκάρσιων συρραφών με την πόλη, προσπαθώντας να εξομαλυνθεί το σκληρό αυτό όριο και να μετατραπεί σε ένα ενεργό αστικό κατώφλι.

Το τρίτο παράδειγμα για την κατηγορία των μικρών πόλεων-λιμένων αφορά την πόλη της Καρθαγένης χωρίς την ύπαρξη κάποιου συγκεκριμένου Στρατηγικού ή Λιμενικού Σχεδίου. Ο επαναπροσδιορισμός της σχέσης πόλης και λιμένα στην περίπτωση αυτή αφορά μεμονωμένες επεμβάσεις που έγιναν στην διάρκεια των χρόνων που κρίνονται στο μεγαλύτερο μέρος τους ως προς την αστική τους διάταξη. Τρία σημαντικά κτήρια-ορόσημα που αντιπροσωπεύουν την ταυτότητα της ιστορικής και σύγχρονης πόλης εξοπλίζουν το υδάτινο κατώφλι της πόλης με τον δημόσιο χώρο να αποτελεί τον συνδετικό κρίκο ανάμεσα σε αυτά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΙΚΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ: ΑΠΟ ΤΟΝ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΠΟΛΗΣ & ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΣΤΟΝ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΠΟΛΗΣ-ΛΙΜΑΝΙΟΥ

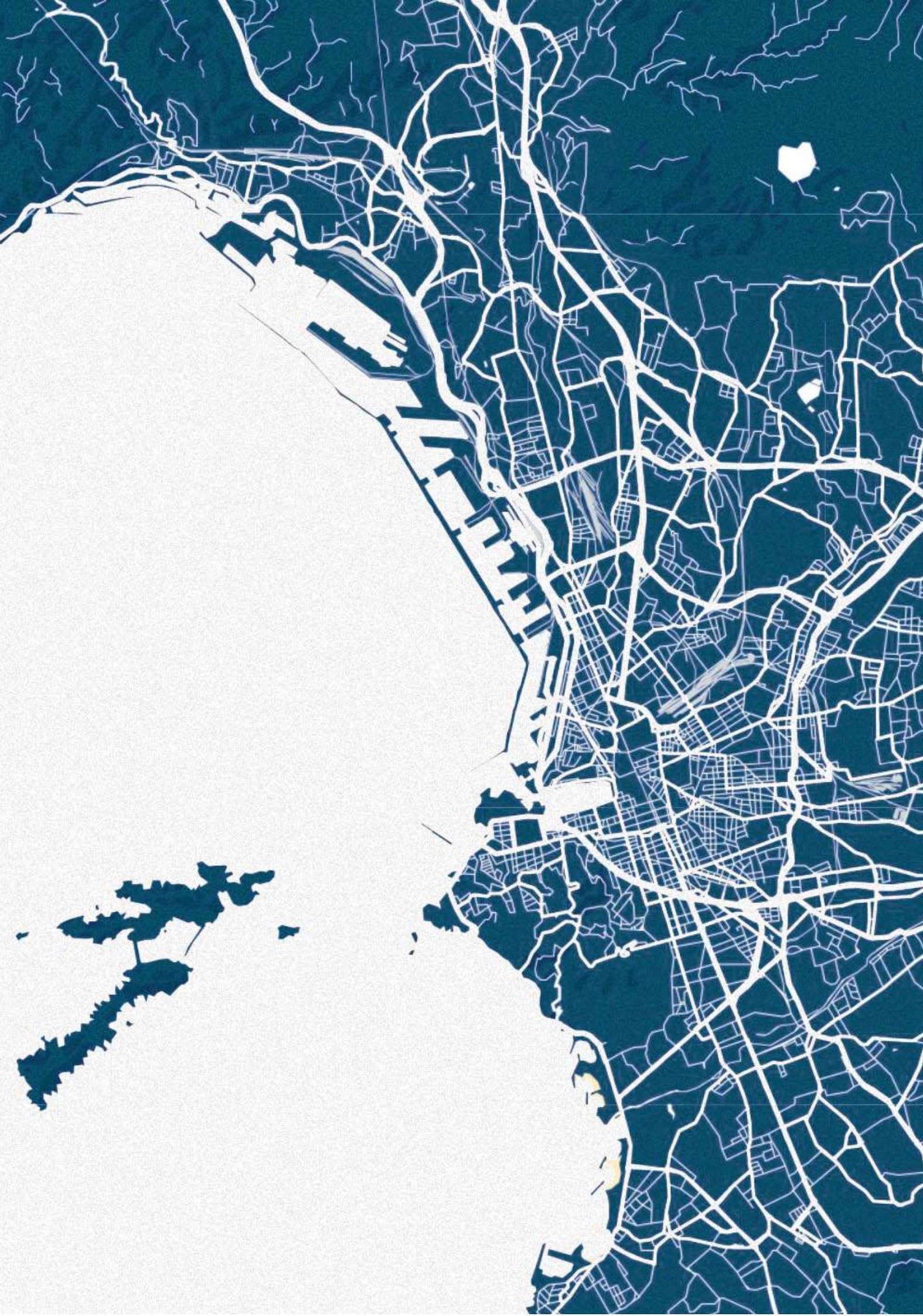
«Η πόλη είναι η πιο συνεπής και, συνολικά, η πιο επιτυχημένη προσπάθεια του ανθρώπου να ανακατασκευάσει τον κόσμο στον οποίο ζει ώστε να συμφωνεί με τις επιθυμίες του. Αλλά, αν η πόλη είναι ο κόσμος που δημιουργήσε ο άνθρωπος, είναι και ο κόσμος στον οποίο είναι στο εξής καταδικασμένος να ζει. Έτσι, έμμεσα, και χωρίς καμία σαφή αίσθηση της φύσης της αποστολής του, φτιάχνοντας την πόλη ο άνθρωπος ξαναέφτιαξε τον εαυτό του».

Robert Park (1967), On Social Control and Collective Behavior



Μασσαλία

43°17'47"N 5°22'12"E



5.1. «Σχεδιάζοντας το κατώφλι»: το παράδειγμα της Μασσαλίας

Στη Μασσαλία, οι διαβουλεύσεις και ο διάλογος, τόσο σε πολιτικό όσο και σε τεχνικό επίπεδο για την αστική ανάπτυξη του λιμανιού, συνοδεύτηκαν από την παρουσία πολλαπλών συζητήσεων με τη συμμετοχή της τοπικής κοινότητας σε δράσεις και σε μια διαδικασία αξιολόγησης πιθανών σεναρίων στρατηγικής για την υλοποίηση ενός έργου το οποίο θα γεφύρωνε το χάσμα μεταξύ πόλης και λιμένα. Το λιμάνι της Μασσαλίας χαρακτηριζόταν μέχρι και τα τέλη του 20^{ου} αιώνα από ένα σύνολο κατακερματισμένων αστικών ενότητων όπου η πόλη και το λιμάνι λειτουργούσαν ως δύο ξεχωριστές ενότητες καθαρά διαχωρισμένες η μία από την άλλη. Αυτό οφειλόταν κυρίως στην διαδικασία της εντατικής ανάπτυξης του λιμένα με βιομηχανικούς χώρους και χώρους παραγωγής κατά την οποία η πόλη αποκλείστηκε με αποτέλεσμα το λιμάνι να επεκταθεί άναρχα εις βάρος του αστικού ιστού. Κατά την δεκαετία του 1980 προκύπτει η ιδέα για την ανάγκη δημιουργίας μιας νέας αστικής κεντρικότητας η οποία θα είχε ως στόχο την κοινή πορεία πόλης και λιμανιού. Η επέμβαση θα εξελισσόταν σε μια περιοχή γύρω από τις παλαιές λιμενικές εγκαταστάσεις μέχρι και την γειτονιά La Joliette η οποία βρισκόταν βόρεια του παλιού λιμανιού και δίπλα στην αποβάθρα. Ωστόσο, η σχέση μεταξύ πόλης-λιμανιού και αστικού σχεδιασμού-λιμενικών εγκαταστάσεων κρίθηκε περίπλοκη. Η στρατηγική βασίστηκε στην διατήρηση όλων των εγκαταλειμμένων εγκαταστάσεων και των λιμενικών αποθηκών και την μετατροπή του παράκτιου μετώπου σε ένα κόμβο τεχνολογίας με την εισαγωγή Πανεπιστημίων, ερευνητικών εργαστηρίων και άλλων προηγμένων δραστηριοτήτων. Η διοίκηση του Λιμένα εμφανίστηκε σε πλήρη αντίθεση σε ένα τέτοιο σχεδιασμό, ενώ την ίδια στιγμή η τοπική κοινότητα της Μασσαλίας επέμενε στην ιδέα μιας πόλης-λιμένα όπου το λιμάνι και η πόλη θα λειτουργούσαν ως μια ενιαία ενότητα.¹⁸⁹

Τελικά, το 1995 λιμάνι και πόλη καταλήγουν σε συμφωνία καθιερώνοντας μια κοινή στρατηγική με κοινά ζητήματα και λύσεις για την αποκατάσταση της χαμένης επαφής. Το έργο ονομάζεται «Euro Méditerranée» και ξεκινάει το ίδιο έτος, επικεντρώνεται στα τμήματα της πόλης που έρχονται σε άμεση επαφή με το λιμάνι στην ευρύτερη περιοχή του παλαιού λιμένα, ενώ παράλληλα, προτείνει την επανάχρηση των εγκαταλειμμένων μνημείων πολιτιστικής κληρονομιάς. Η στρατηγική βασίζεται στην ιδέα της συνύπαρξης δύο διαφορετικών οντοτήτων και χωρικών ενότητων, αυτής της ιστορίας και της σημερινής ταυτότητας και αυτής της πόλης και του λιμανιού αντίστοιχα. Τόσο με

¹⁸⁹ Giovinazzi Orianna, Moretti Marta, «Port Cities and Urban Waterfront: Transformations and Opportunities», *TeMA, Journal of Mobility, Land Use and Environment*, Vol. 3, SP.09, 2010, σελ. 61



την πρώτη φάση όσο και με την δεύτερη η οποία ξεκίνησε το 2007, το έργο οραματίζεται την επαναφορά και την ανακατασκευή της αρχαίας ευθυγράμμισης της πόλης όχι μόνο από την άποψη των αστικών υποδομών αλλά και μέσα από την σχέση των περιοχών μεταξύ του λιμανιού και της πόλης. Πιο συγκεκριμένα, προχωρώντας από το νότιο τμήμα της πόλης όπου βρίσκεται ο παλιός λιμένας προς το βόρειο κομμάτι όπου εντοπίζονται οι σημερινές λιμενικές εγκαταστάσεις, δημιουργείται ένα γραμμικό σύστημα το οποίο λειτουργεί ως μια ζώνη διεπαφής συνδέοντας τα δύο αντίθετα μέτωπα, αυτό της πόλης και του νερού. Κατά μήκος του μετώπου τοποθετούνται χώροι διαφορετικών χρήσεων καθώς και σημαντικά έργα αρχιτεκτονικής. Έτσι, μέσω του συντονισμένου προγράμματος δημιουργείται μια ακόμη στρατηγική επέμβαση η οποία καθιστά τον ενδιαμέσο χώρο ως ένα αστικό κατώφλι μεταξύ πόλης και λιμανιού και η πρόθεση για τον σχεδιασμό του ορίου γίνεται επομένως η κυριότερη προσέγγιση της επέμβασης. Επιπλέον, η παρέμβαση σε μεμονωμένα κτίρια πολιτιστικής κληρονομιάς εδραιώνει μια διαφορετική αίσθηση με τις επεμβάσεις αυτές να λειτουργούν ως θραύσματα ενός μεγαλύτερου και πιο περίπλοκου συστήματος. Αυτό το σύστημα, εξελίσσεται και αλληλοεπιδρά άμεσα με το κατώφλι, το οποίο από την μια διαμορφώνεται από τις δυναμικές των χώρων που το περιβάλλουν και από την άλλη διαμορφώνει τις διαφορετικές ποιότητες κατά μήκος των ορίων.¹⁹⁰

Το έργο «Euroméditerranée» αντιπροσωπεύει μια μεγάλη ευκαιρία για την αναγέννηση της Μασσαλίας με φόντο την δημιουργία μιας στρατηγικής ικανής να συνδέσει τον χώρο του λιμανιού με τους δημόσιους χώρους της πόλης κατά μήκος του παράκτιου μετώπου. Επιπλέον, είναι σε θέση να δημιουργήσει τις βάσεις για την συνύπαρξη μεταξύ ενός ενεργού λιμανιού και μιας κατοικημένης πόλης διατηρώντας παράλληλα την ιστορία, τον πολιτιστικό πλούτο και την ταυτότητα της Μασσαλίας ως μια πόλη-λιμάνι.¹⁹¹

◀**Εικόνα 59:** Το λιμάνι της Μασσαλίας σε μακέτα κατά την παρουσίαση του προγράμματος «Euroméditerranée».



◀**Εικόνα 60:** Το λιμάνι της Μασσαλίας σήμερα.

¹⁹⁰ Moretti Beatrice, *Beyond the Port City: The Condition of Portuality and the Threshold Concept*, Jovis, Berlin, 2020, σελ. 170

¹⁹¹ Giovinazzi Orianna, Moretti Marta, «Port Cities and Urban Waterfront: Transformations and Opportunities», *TeMA, Journal of Mobility, Land Use and Environment*, Vol. 3, SP.09, 2010, σελ. 62

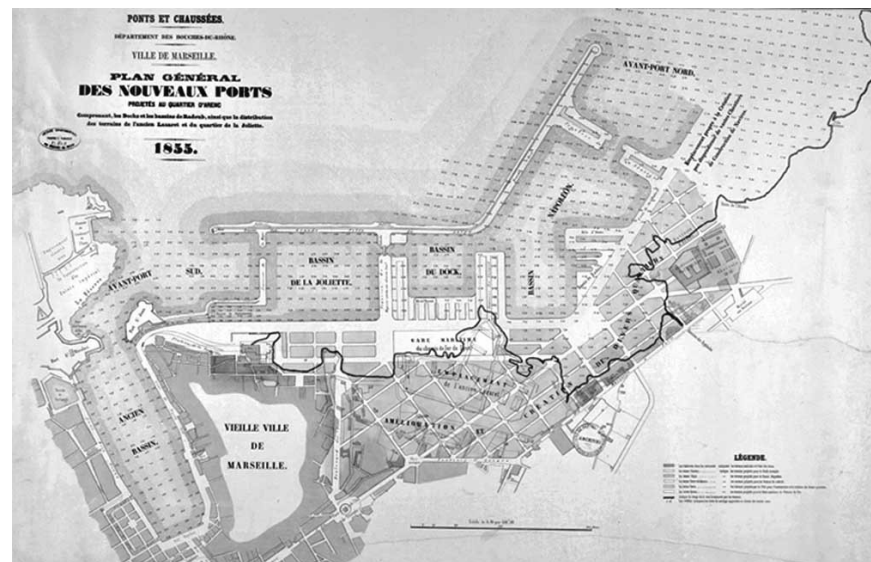
5.1.1. Η πόλη (και το) λιμάνι: ιστορικοί μετασχηματισμοί



▲ **Εικόνα 61:** Ένα μέρος από τον χάρτη "baye de Marseille" του Cassini του 1700, απεικονίζοντας την παλιά πόλη και τα τείχη της Μασσαλίας.

Η πόλη της Μασσαλίας ιδρύθηκε γύρω στο 600 π.Χ. από Έλληνες αποίκους και αποτελεί την αρχαιότερη πόλη της Γαλλίας καθώς και ένα εμπορικό λιμάνι από τα αρχαία χρόνια. Η μορφή της πόλης βασίστηκε στην τοπογραφία της περιοχής η οποία διαμόρφωνε ένα φυσικό λιμάνι δίνοντας την δυνατότητα δημιουργίας ενός σημαντικού εμπορικού κέντρου. Κατά τη Ρωμαϊκή περίοδο το λιμάνι επεκτάθηκε και αποτέλεσε ένα σημαντικό σταθμό του Τυρρηνικού Πελάγους. Ωστόσο, η μορφολογική άρθρωση του κόλπου δεν επέτρεψε την κατασκευή τεχνητών προβλητών για τον ανεφοδιασμό των πλοίων. Έτσι, η ακτή γνωστή και ως Carreria Portus λειτουργούσε ως χώρος για την διεξαγωγή του εμπορίου. Αργότερα, δημιουργήθηκε μια αποβάθρα η οποία πέρα από την εμπορική χρήση έφερε την πόλη πιο κοντά με την θάλασσα και το στοιχείο του νερού. Το 1481 η Μασσαλία προσαρτάται στην Γαλλία και αποκτά πολύ σημαντικό ρόλο στην ευρύτερη περιοχή καθώς ένωνε την ενδοχώρα με την θάλασσα. Τότε ξεκινάει μια σημαντική αστική ανανέωση της πόλης με σκοπό την ενθάρρυνση των εμπορικών ανταλλαγών και την ανάπτυξη της Μασσαλίας σε ένα ακόμη μεγαλύτερο κέντρο.¹⁹²

Έως και τον 19ο αιώνα η οικονομία της Μασσαλίας συγκεντρωνόταν γύρω από την περιοχή του παλαιού λιμένα, σε αυτό που αναφερόμαστε σήμερα ως «Vieux Port». Με την έκρηξη της θαλάσσιας κυκλοφορίας κυρίως με την εμφάνιση της ατμομηχανής στις αρχές του 19ου αιώνα και με τον ερχομό της βιομηχανικής επανάστασης η συμφόρηση στην περιοχή του παλαιού λιμένα εξελίχθηκε σε μεγάλο πρόβλημα, καθώς ο χώρος με τα νέα δεδομένα ήταν πλέον ελάχιστος. Η περίοδος της πρώτης βιομηχανικής επανάστασης χαρακτηρίστηκε ως μια εποχή επέκτασης για τις Γαλλικές πόλεις συμπεριλαμβανομένου και της Μασσαλίας, καθώς μεταξύ του 1830 και 1905, ο πληθυσμός της πόλης αυξήθηκε από 130.000 σε 550.000. Ακολούθησε μια αστική έκρηξη η οποία οδήγησε στην ανάπτυξη των σιδηροδρόμων, νέων μεγάλων αστικών έργων, νέων βιομηχανικών προαστίων και φυσικά νέων λιμενικών υποδομών.¹⁹³

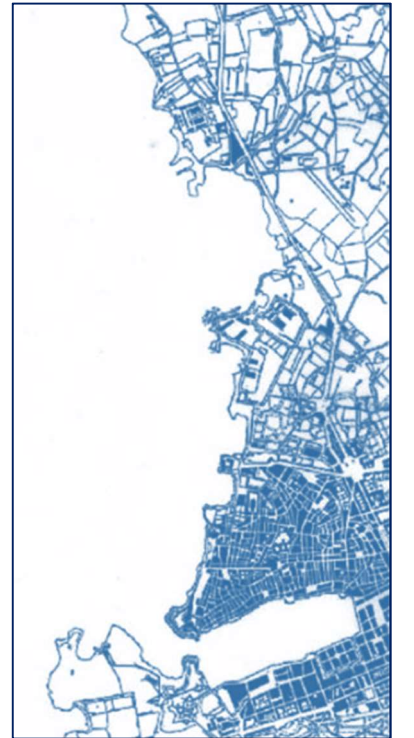


► **Εικόνα 62:** Γενικό σχέδιο του λιμένα το 1855 με τις νέες προβλήτες στην περιοχή του Arenç.

Μέχρι και το 1910 στην παραθαλάσσια περιοχή του Arenç -η οποία μέχρι τότε ήταν η μεγαλύτερη και πιο ζακουστή παραλία της Μασσαλίας- κατασκευάστηκαν μια σειρά από διαδοχικές προβλήτες με τις σημαντικότερες να αποτελούν οι αποβάθρες Joliette, Lazaret και Arenç. Οι εργασίες ξεκίνησαν με αναχώματα φτάνοντας σιγά σιγά προς την ακτή, μια διαδικασία μέσα από την οποία δημιουργήθηκε ένα μεγάλο κομμάτι νέας γης για ναυπήγηση, ένας νέος κυματοθραύστης και παράλληλα ένα νέο όριο προς την πόλη. Το 1847 ολοκληρώνεται η πρώτη προβλήτα «Bassin de la Joliette» στον πυθμένα της παραλίας του Arenç, ενώ αργότερα το 1856 ολοκληρώνεται και η προβλήτα του «Bassin d'Arenç» η οποία εξοπλίζεται με μια κινητή πεζογέφυρα για καλύτερη πρόσβαση από την ακτή προς τον κυματοθραύστη. Ακόμη, το λιμάνι εξυπηρετούνταν σιδηροδρομικώς από το 1848, με τις μεγάλες αποθήκες και προβλήτες που κατασκευάστηκαν μεταξύ του 1858 και 1864 να συνδέονται με μια αποκλειστική γραμμή για την διευκόλυνση της μετακίνησης των εμπορευμάτων, η οποία στην συνέχεια ενωνόταν με τον κεντρικό σταθμό της πόλης. Το λιμάνι της Μασσαλίας εξασφάλισε μέσα σε λίγα χρόνια ένα άνοιγμα προς το ηπειρωτικό εμπόριο με δρομολόγια προς την Αφρική, την Αμερική και αργότερα με την Ασία χάρη στο άνοιγμα της διώρυγας του Σουέζ το 1869. Έτσι, μέχρι το 1880 εξελίσσεται στο σημαντικότερο λιμάνι της Ευρώπης. Επιπλέον, αναπτύχθηκαν κάποιες δραστηριότητες μεταφοράς επιβατών με την επιβατική κίνηση του λιμανιού το 1870 να ανέρχεται στα 200.000 άτομα ετησίως.¹⁹⁴

Όπως σχολιάζει ο Victor Gelu, ποιητής από την Μασσαλία, «η περιοχή του Arenç η οποία κάποτε απαρτιζόταν από μια παραλία με έντονο το στοιχείο της φύσης και της θαλάσσιας ζωής, έχει πλέον μετατραπεί σε μια θορυβώδης βιομηχανική ζώνη απαρτιζόμενη από μεγάλα εργοστάσια και πολλές καμινάδες οι οποίες γεμίζουν με βρώμικο καπνό όλη την γύρω περιοχή». Η Μασσαλία συμμετείχε πλήρως στην πρώτη βιομηχανική επανάσταση, φτάνοντας σε βαθμό ολόκληρης συνοικίας να βρίσκονται κατελημμένες από χρήσεις εμπορίου και βιομηχανίας.¹⁹⁵

Η επέκταση του λιμανιού προς τον βορρά σε συνδυασμό με την αυξημένη εμπορική κίνηση και την ταχεία ανάπτυξη της βιομηχανίας δημιούργησε μια μαζική εισροή εργατικού δυναμικού. Ωστόσο, κανένα έργο δεν είχε ληφθεί υπόψη για την στέγαση όλου του εργατικού δυναμικού που κατέφθανε στην πόλη. Από την μια, η παλιά πόλη παρέμενε ένας χώρος κλειστός με κακές συνθήκες διαβίωσης, ενώ από την άλλη στο κομμάτι της σύγχρονης πόλης κανένα έργο δεν λάμβανε μέρος για την παραχώρηση κατοικιών σε χαμηλά εισοδήματα. Την ίδια στιγμή η πόλη έβλεπε τον πολλαπλασιασμό ακινήτων τα οποία προοριζόνταν για ανώτερες εισοδηματικές ομάδες, με την εργατική τάξη να παραμένει για πάνω από 30 χρόνια στο εσωτερικό του λιμανιού εγκλωβισμένη σε ένα μοντέλο παραγκούπολης. Η πόλη θα παραμείνει για μεγάλο χρονικό διάστημα χωρισμένη ανάμεσα σε Βορρά και Νότο με την νέα-σύγχρονη πόλη να κάνει μεγάλη προσπάθεια συνύπαρξης με την παλιά πόλη δημιουργώντας σύνθετα ζητήματα τα οποία μέχρι και σήμερα εξακολουθούν να είναι επίκαιρα.¹⁹⁶



▲ **Εικόνες 63, 64:** Η εξέλιξη της Μασσαλίας από το 1808 (πάνω) μέχρι και το 1994 (κάτω).

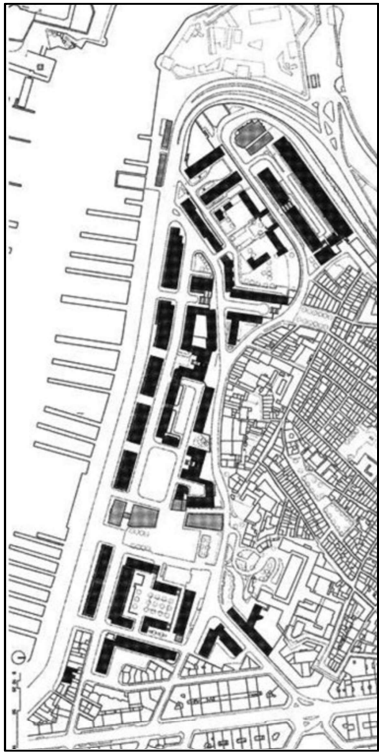
¹⁹² Moretti Beatrice, *Beyond the Port City: The Condition of Portality and the Threshold Concept*, Jovis, Berlin, 2020, σελ. 136

¹⁹³ <https://www.euromedhabitants.com/arenc-3/>

¹⁹⁴ <https://www.euromedhabitants.com/arenc-3/>

¹⁹⁵ <https://www.euromedhabitants.com/arenc-3/>

¹⁹⁶ <https://www.euromedhabitants.com/arenc-3/>



▲ **Εικόνα 65:** Σχέδιο γενικής διάταξης του συγκροτήματος La Tourette.



▲ **Εικόνες 66, 67:** Εξωτερική άποψη των κατοικιών 'σήμερα.

Από την άλλη πλευρά, ο 20^{ος} αιώνας χαρακτηρίστηκε από μια περίοδο μεγάλων κατεδαφίσεων, ένα εργαλείο το οποίο θεωρήθηκε πολύ σημαντικό για τον πολεοδομικό σχεδιασμό. Κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, η Μασσαλία και πιο συγκεκριμένα η περιοχή γύρω από τον παλιό λιμένα όπως και άλλες περιοχές του σύγχρονου λιμανιού υπέστησαν τεράστιες καταστροφές. Οι πρώτες αναπλάσεις ξεκίνησαν με την ανοικοδόμηση και την αποκατάσταση του παλαιού λιμένα και πιο συγκεκριμένα της βόρειας πλευράς της παλιάς πόλης με την κατεδάφιση των βομβαρδισμένων κτιρίων.¹⁹⁷ Μετά από ανακήρυξη αρχιτεκτονικού διαγωνισμού για τον επανασχεδιασμό της περιοχής, το γραφείο του αρχιτέκτονα Fernand Poullion κερδίζει το πρώτο βραβείο. Το έργο το οποίο ονομάζεται La Tourette ολοκληρώνεται το 1953 και αποτελείται κατά κύριο λόγο από κατοικίες, καθώς το ζήτημα της στέγασης ήταν από τις κύριες απαιτήσεις. Ο Poullion εφαρμόζει τις αρχές του μοντέρνου και του ορθολογισμού στον ιστορικό ιστό της πόλης και η ιδέα βασίζεται στο μοντέλο της συλλογικής κατοίκησης. Το νέο συγκρότημα κατοικιών ενώ απαρτιζόταν από κτίρια μεγαλύτερα σε κλίμακα από αυτά της παλιάς πόλης είχε ως στόχο τον επαναπροσδιορισμό της διεπαφής μεταξύ της πόλης και του λιμανιού. Μέσα από την μίξη των χρήσεων στα ισόγεια, την χρήση στοών για την ενδιάμεση επικοινωνία αλλά και την προσθήκη δημόσιων υπηρεσιών οι νέοι όγκοι προσπάθησαν να ενδυναμώσουν τον αστικό ιστό και να δημιουργήσουν μια συνέχεια προς την παλιά πόλη και ταυτόχρονα ένα νέο θαλάσσιο μέτωπο για το λιμάνι.¹⁹⁸

Από τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και μετά, η Μασσαλία άφησε πίσω το παρελθόν της, αδυνατώντας να κατανοήσει τις δυνατότητες και τις προοπτικές που είχε η ιδέα της διατήρησης και της ανάδειξης των στοιχείων της πολιτιστικής κληρονομιάς της. Μεταξύ του 1960 και του 1990 έρχεται αντιμέτωπη με ένα μεγάλο κύμα αποβιομηχάνισης με τα υπόστεγα, τις αποβάθρες, τις αποθήκες και τα εργοστάσια να αδειάζουν και το παράκτιο μέτωπο να μετατρέπεται σε ένα απέραντο κενό. Πολλές από τις βιομηχανικές εγκαταστάσεις σταμάτησαν να λειτουργούν, ενώ ένα μεγάλο μέρος των βιομηχανικών κτιρίων κατεδαφίστηκε. Η εγκατάλειψη αυτών των περιοχών οδήγησε σταδιακά στην υποβάθμιση πολλών βιομηχανικών κτιρίων τα οποία στην ουσία αποτελούσαν πλέον ένα κομμάτι της ιστορίας της πόλης και ένα σημαντικό στοιχείο της πολιτιστικής κληρονομιάς της.¹⁹⁹

Τα επόμενα χρόνια το κέντρο υποβάλλεται σε αρκετές επιθετικές επεμβάσεις, συμπεριλαμβανομένου της κατασκευής μεγάλων δικτύων αυτοκινητοδρόμων. Στο βόρειο τμήμα όπου και υφίσταντο οι περισσότερες εμπορικές χρήσεις του λιμένα κατασκευάστηκαν μεγάλα δίκτυα αυτοκινητοδρόμων τα οποία κατέστησαν την περιοχή απροσπέλαστη, δημιουργώντας ένα χάσμα ανάμεσα στην πόλη και το λιμάνι. Δρόμοι, πεζογέφυρες και αυτοκινητόδρομοι ήρθαν να πάρουν τον χώρο που απελευθερώθηκε από το εμπόριο και την βιομηχανία, ενώ σε άλλες περιπτώσεις απαιτήθηκε η κατεδάφιση μέρους του κέντρου της πόλης γεγονός που έντεινε ακόμη περισσότερο των διαχωρισμό.²⁰⁰

Από το δεύτερο μισό του 20^{ου} αιώνα και μετέπειτα οι διάφορες κρίσεις που επηρέασαν την πόλη -όπως ο ανταγωνισμός του παγκόσμιου εμπορίου και η αποβιομηχάνιση που υπέστη η Μασσαλία- έπληξαν την τοπική οικονομία και αλλοίωσαν το αστικό περιβάλλον. Το παραγωγικό μοντέλο όπως ήταν βασισμένο στις εμπορικές και βιομηχανικές δραστηριότητες της πόλης δεν επαναπροσδιορίστηκε έγκαιρα μετά την αποβιομηχάνιση και τους πολέμους με αποτέλεσμα ο αντίκτυπος πτώσης να γίνει ορατός και στην κοινωνία. Από την μία, η Μασσαλία απόκτησε υψηλά ποσοστά ανεργίας, ο πληθυσμός της άρχισε να φθίνει και το ποσοστό των ανθρώπων με ανώτερη εκπαίδευση μειώθηκε, ενώ από την άλλη, ο τοπικός πληθυσμός απαιτούσε καλύτερη πρόσβαση προς το στοιχείο του νερού.²⁰¹ Μέχρι το τέλος του 20ου αιώνα οι σχέσεις ανάμεσα στην πόλη και το λιμάνι είχαν εξελιχθεί σε όλο και πιο απομακρυσμένες, με αποτέλεσμα η Μασσαλία όντας μια πόλη-λιμάνι στην πραγματικότητα να μην έχει επαφή με την θάλασσα.

Παρ' όλ' αυτά, το λιμάνι εξακολούθησε να αποτελεί ένα ισχυρό στοιχείο της ταυτότητας της πόλης τόσο στην αστική δομή όσο και στην συλλογική μνήμη των κατοίκων. Η παρουσία του λιμανιού σε όλο το μήκος του παράκτιου μετώπου ήταν πέρα από εμφανής καθώς οι θαλάσσιες δραστηριότητες που έλαβαν χώρα κατά την διάρκεια των αιώνων άσκησαν μεγάλη επιρροή στην διαμόρφωση της σύγχρονης πόλης. Το κέντρο της πόλης παρέμενε στο Vieux-Port, το παλιό λιμάνι της Μασσαλίας, το οποίο συνέχιζε να λειτουργεί ως ένας χώρος συνάντησης με κεντροβαρικό χαρακτήρα. Ταυτόχρονα, σε καλή κατάσταση διατηρήθηκε ένας μεγάλος αριθμός τοποσημών, όπως φρούρια και αμυντικές δομές της αρχαιότητας και της σύγχρονης ιστορίας τα οποία συναντώνται κατά μήκος του παράκτιου μετώπου και αποτελούν μνημεία πολιτισμικής κληρονομιάς και σημαντικά στοιχεία της ταυτότητας της πόλης.²⁰²

5.1.2. Το πρόγραμμα «Euroméditerranée I» (1995-2015)

Στις αρχές της δεκαετίας του 1990 η Μασσαλία από την μια αποτελούσε την δεύτερη μεγαλύτερη πόλη και το σημαντικότερο λιμάνι της Γαλλίας, ενώ από την άλλη υπέφερε από πολλά προβλήματα με κύριο την υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος κυρίως λόγω της λειτουργίας του λιμανιού. Έτσι, το 1995 το κράτος σε συνεργασία με τον Δήμο της Μασσαλίας, την τοπική κοινότητα και την Περιφέρεια, αποφάσισαν να προχωρήσουν στην δημιουργία ενός σχεδίου με κύριο στόχο την αναβίωση της πόλης. Με το έργο «Euroméditerranée» η Μασσαλία οραματίστηκε την ανάκτηση του παράκτιου μετώπου και την δημιουργία μια νέας επαφής ανάμεσα στην πόλη και το λιμάνι. Η στρατηγική επικεντρώθηκε σε αστικές αναπλάσεις περιοχών κοντά στο παράκτιο μέτωπο και στο κέντρο της πόλης. Παράλληλα, με την ονομασία του προγράμματος οι υπεύθυνοι θέλησαν να εκφράσουν την επιθυμία τους για την δημιουργία μιας συμβολικής πρωτεύουσας του ευρωμεσογειακού χώρου.²⁰³

¹⁹⁷ Sánchez José M. Pagés, *The port and the city, On board diary*, Hafencity Universität, Frankfurt am Main, 2016, σελ. 135

¹⁹⁸ Moretti Beatrice, *Beyond the Port City: The Condition of Portuality and the Threshold Concept*, Jovis, Berlin, 2020, σελ. 136-137

¹⁹⁹ <https://www.euromedhabitants.com/arenc-3/>

²⁰⁰ Marotta Irene, «Euroméditerranée II: a new sustainable model», *ανακοίνωση στο Συνέδριο: Systems Thinking for a Sustainable Economy, Advancements in Economic and Managerial Theory and Practice*, Ρώμη, Ιανουάριος 23-24, 2014, σελ. 3

²⁰¹ Sánchez José M. Pagés, *The port and the city, On board diary*, Hafencity Universität, Frankfurt am Main, 2016, σελ. 138-140

²⁰² Sánchez José M. Pagés, *ό.π.*, σελ. 138-140

²⁰³ Sánchez José M. Pagés, *ό.π.*, σελ. 142

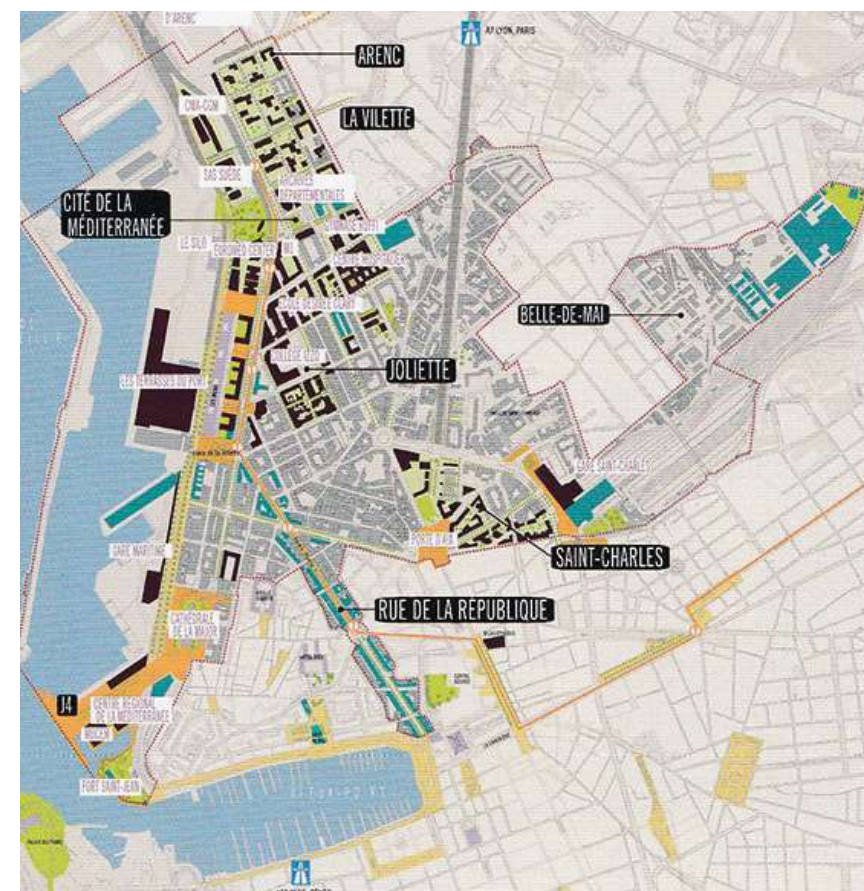
Το «Euroméditerranée» είναι ένα έργο το οποίο μπορεί να χαρακτηριστεί ιδιαίτερο για διάφορους λόγους. Πρώτον, λόγω του πρωταγωνιστικού ρόλου που είχε το κράτος έναντι των δημοτικών αρχών εν αντιθέσει με τις περισσότερες περιπτώσεις άλλων αστικών αναπλάσεων. Δεύτερον, η ανάπλαση δεν περιορίστηκε μόνο στο παράκτιο μέτωπο αλλά περιλάμβανε ένα σημαντικό μέρος του κέντρου της πόλης και άλλων γειτονικών περιοχών. Κύριο μέλημα θεωρήθηκε η συνολική αναζωογόνηση και βελτίωση της εικόνας της πόλης. Συνεπώς, μέρος του έργου αποτέλεσαν περιοχές όπως ο σιδηροδρομικός σταθμός της πόλης, σημαντικές οδοί και βιομηχανικές εγκαταστάσεις που δεν σχετιζόνταν με το λιμάνι. Φυσικά, το λιμάνι συνέχισε να αποτελεί το ισχυρότερο στοιχείο της ανάπλασης και της στρατηγικής καθώς σε αρκετά σημεία του παράκτιου μετώπου οι λιμενικές χρήσεις συνυπήρχαν με τις αστικές.²⁰⁴

Το έργο θεωρήθηκε ζήτημα εθνικού ενδιαφέροντος με το κράτος να κατέχει κυρίαρχο ρόλο στις διαβουλεύσεις και στον καθορισμό των στρατηγικών. Έτσι, συστάθηκε από τους αρμόδιους φορείς ένας ειδικός πολεοδομικός φορέας ο οποίος με την σειρά του έθεσε κάποιους στόχους για την ομαλή διεκπεραίωση του έργου. Αρχικά, διασφάλισε την έναρξη του έργου μέσω μιας δημόσιας επένδυσης και μιας σαφούς στρατηγικής. Κατά δεύτερον, ήρθε σε συνεννόηση με διάφορους επενδυτές για τον καθορισμό ενός κοινού στόχου. Τέλος, εγγυήθηκε την βελτίωση της διεθνούς εικόνας της πόλης τόσο για την ανάπτυξη της ίδιας όσο και για την προσέλκυση των τουριστών. Ωστόσο, πέρα από τους βασικούς στόχους, οι σχέσεις μεταξύ πόλης και λιμανιού θεωρήθηκαν επίσης σημαντικές καθώς το έργο περιλάμβανε δράσεις τόσο σε αστικό έδαφος όσο και σε λιμενικό. Επομένως, η συνεργασία ανάμεσα στις λιμενικές αρχές και την τοπική διοίκηση ήταν απαραίτητη.²⁰⁵

Η ναυτική παράδοση σε συνδυασμό με την πολυπολιτισμικότητα που διακατέχει η Μασσαλία είναι η κινητήρια δύναμη της αστικής ανάπλασης η οποία στοχεύει στην δημιουργία μιας κυρίαρχης πόλης-πύλης στον μεσογειακό χώρο. Το «Euroméditerranée» επιδιώκει να αναδιαμορφώσει τις ισορροπίες ανάμεσα σε Βορρά και Νότο μετατρέποντας την Μασσαλία σε ένα κόμβο του μεσογειακού πολιτισμού, αποκτώντας μια κεντρική θέση στην Ευρωπαϊκή ήπειρο. Το δίπολο μεταξύ της μεσογειακής ιστορικής πόλης-λιμένα από την μια και μιας ευρωμεσογειακής μητρόπολης από την άλλη αποτέλεσε σημαντικό προβληματισμό του σχεδιασμού προσπαθώντας να βρει την χρυσή τομή και την κατάλληλη ισορροπία ανάμεσα στα δύο. Η λέξη κλειδί βρίσκεται στον μεσογειακό πολιτισμό που εκφράζεται μέσω της επαφής της πόλης με την θάλασσα κατά την διάρκεια της ιστορίας, ενισχύοντας έτσι τους τόπους μνήμης στο αστικό περιβάλλον της πόλης.²⁰⁶

Οι υποπεριοχές-ζώνες που επιλέχθηκαν προς ανάπλαση χωροθετούνται σε ένα ετερογενή, αντιφατικό και πολύπλοκο περιβάλλον στο οποίο εντοπίζεται ένα μέρος του σύγχρονου λιμένα, μέρος του ιστορικού κέντρου και παλιού λιμένα, παλιά εγκαταλελειμμένα βιομηχανικά συγκροτήματα, περιοχές κατοικίας του 19^{ου} αι. επί Haussmann με κτήρια μεγάλης αρχιτεκτονικής αξίας, άλλα μεμονωμένα κτήρια μικρότερης σημασίας, μεγάλα δίκτυα υποδομών, μνημεία και αστικά κενά. Έτσι, με την κάθε περιοχή να έχει τα δικά της ξεχωριστά χαρακτηριστικά -ιστορικά, κοινωνικά, αρχιτεκτονικά- δόθηκε μεγάλη έμφαση σε αυτά, με στόχο να δημιουργηθεί ένας χαρακτήρας και μια ισχυρή ταυτότητα κάθε φορά υπακούοντας πάντα σε ένα ολοκληρωμένο και ιεραρχημένο σύστημα.

Αυτές οι ζώνες είναι οι εξής: η περιοχή Joliette, εστιάζοντας στις επιχειρηματικές δραστηριότητες, η περιοχή Saint-Charles με έμφαση στις χρήσεις γραφείων και υπηρεσιών, η περιοχή Belle-de-Mai ως ένας κεντροβαρικός κόμβος πολιτισμού, ο δρόμος Rue de la République με την ανάπλαση των ιστορικών όψεων του και τέλος η κυριότερη επέμβαση του Euroméditerranée που αφορά το λιμενικό μέτωπο της πόλης, ονομάζοντας την περιοχή ως Cité de la Méditerranée, τονίζοντας την ανάγκη επαν-οικειοποίησης της χαμένης επαφής με το υδάτινο στοιχείο.



◀ **Εικόνα 68:** Το «Euroméditerranée» με τις ζώνες επεμβάσεων δημιουργεί ένα ολοκληρωμένο και ιεραρχημένο σύστημα.

▼ **Εικόνα 69:** Τα κύρια έργα στο θαλάσσιο μέτωπο της Μασσαλίας.

²⁰⁴ Sánchez José M. Pagés, *The port and the city, On board diary*, Hafencity Universität, Frankfurt am Main, 2016, σελ. 135-136

²⁰⁵ Sánchez José M. Pagés, *ό.π.*, σελ. 143

²⁰⁶ Esposito de Vita Gabriella, Ragozino Stefania, Oppido Stefania, «Port Cities, Peoples and Cultures: Waterfront Regeneration and “Glocal” Identity», *ανακοίνωση στο Συνέδριο: XI Forum Internazionale di Studi: Le Vie dei Mercanti, Heritage Architecture Landesign*, Aversa-Capri, 13-14-15, Ιούνιος, 2013, σελ. 4



Le Silo
Αίθουσα παραστάσεων

Les Docks
Συγκρότημα

Esplanade de la Major
Δημόσιος χώρος

La villa Mediterranee
Κέντρο εκθέσεων

Fort Saint Jean
Μουσείο/φρούριο

Tour Cma Cgm
Γραφεία

Les Terrasses du Port
Εμπορικό κέντρο

JOLIETTE

RUE DE LA REPUBLIQUE

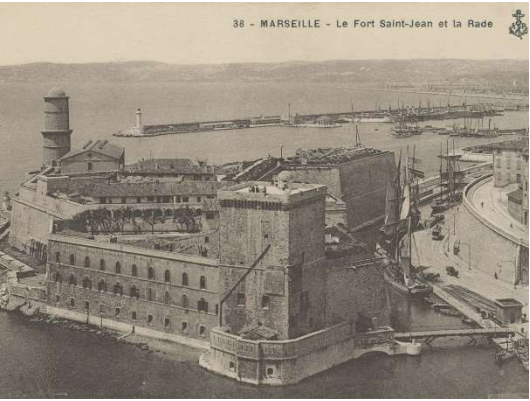
Le J1
Κέντρο εκθέσεων

Le J4
Εσπλανάδα

Le MuCEM
Εθνικό μουσείο

BELLE DE MAI

SAINT-CHARLES



▲ **Εικόνα 70:** Το φρούριο Saint-Jean το 1910.



▲ **Εικόνα 70:** Η διεπαφή της πόλης με την θάλασσα ενισχύεται μέσω του πολιτισμού και της ιστορίας. Στα δεξιά βρίσκεται το φρούριο Saint-Jean, στα αριστερά μπροστά το MuCem, λίγο πιο πίσω η Villa Méditerranée και στο βάθος ο Καθεδρικός Ναός της Μασσαλίας.

► **Εικόνα 71:** Το σχέδιο γενικής διάταξης της περιοχής Cité de la Méditerranée.

_Cité de la Méditerranée

Ο επαναπροσδιορισμός των ζητημάτων περί α)δημοσίου χώρου και αστικών υποδομών, β)πολιτιστικής κληρονομιάς και γ)ταυτότητας και ιστορικότητας που σκιαγραφήθηκαν στο κεφάλαιο 4.1.1 ως οι πρωτεύουσες δυνατότητες για την αναζωογόνηση της μεσογειακής πόλης-λιμένα αφομοιώνονται πλήρως στον σχεδιασμό της Cité de la Méditerranée. Αυτή η νέα περιοχή αντιπροσωπεύει το έργο αναζωογόνησης του θαλάσσιου μετώπου, μήκους τριών μιλίων, που βρίσκεται μεταξύ της περιοχής Arenç στα βόρεια και του Φρουρίου Saint Jean στον νότο στο τέλος του Vieux Port, του παλιού ιστορικού λιμένα, και έχει ως στόχο να επανεξετάσει εκ νέου την ζώνη διεπαφής της πόλης και του λιμένα. Έτσι, με βασικές λέξεις-κλειδιά την ενίσχυση του παραλιακού-λιμενικού μετώπου αλλά και την αποκατάσταση της εγκαταλελειμμένης βιομηχανικής κληρονομιάς, κεντρική στρατηγική πρόθεση αποτέλεσε η διαμόρφωση μιας νέας αστικής κεντρικότητας στην περιοχή του σύγχρονου λιμένα μέσω ενός ολοκληρωμένου και ευανάγνωστου δικτύου δημοσίων χώρων.²⁰⁷

Αρχικά, πρώτο και κύριο βήμα για την κατασκευή ενός μεγάλου δημόσιου χώρου με άμεση επαφή με το υδάτινο στοιχείο ήταν η αντικατάσταση της οδογέφυρας του παραλιακού αυτοκινητόδρομου A55 αντικαθιστώντας την από μια σήραγγα υπογείως. Με την κατασκευή ενός νέου δρόμου ήπιας κυκλοφορίας πάνω από την σήραγγα, την Boulevard du Littoral, καταργήθηκε το σκληρό οπτικό όριο του δρόμου και επετεύχθη η μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων και η διευκόλυνση της κυκλοφορίας των πεζών, προσφέροντας μεγάλα πεζοδρόμια, δέντρα και ποδηλατοδρόμους.²⁰⁸ Ο νέος αυτός άξονας αποτέλεσε το γραμμικό σύστημα λειτουργώντας ως ο ενδιάμεσος χώρος μεταξύ πόλης και λιμένα που εμπλουτίστηκε εκατέρωθεν με διάφορες χρήσεις που εξυπηρετούν και τα δύο μέτωπα, αστικό και λιμενικό.

Ξεκινώντας από την προβλήτα J4 νότια, δημιουργήθηκε η Esplanade du J4, ένας δημόσιος ανοιχτός χώρος με δύο νέα κτήρια-ορόσημα, αντιπροσωπεύοντας την αστική μεταμόρφωση του λιμένα. Τόσο αυτά τα δύο έργα, το MuCEM-Μουσείο Ευρωπαϊκών και Μεσογειακών Πολιτισμών και τη Villa Méditerranée-Συνεδριακό και Εκθεσιακό Κέντρο, όσο και η αποκατάσταση του Φρουρίου Saint Jean αποτέλεσαν αντικείμενο διεθνών αρχιτεκτονικών διαγωνισμών με στόχο την επαν-οικειοποίηση και προσβασιμότητα της πόλης με την θάλασσα. Ο Καθεδρικός Ναός, ένα από τα σημαντικότερα δείγματα της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς της πόλης, αναβαθμίστηκε μέσω μιας νέας πρόσβασης με την επέκταση Esplanade du J4. Στις προβλήτες J2 και J3, τοποθετείται ο νέος Επιβατικός Σταθμός-Gare Maritime de la Major, εξυπηρετώντας αυτή την φορά μια λιμενική υποδομή που συνδέεται άμεσα όμως με τον αστικό ιστό. Τέλος, η προβλήτα J1, μια από τις τελευταίες κατασκευές από οπλισμένο σκυρόδεμα, απομεινάρι της επέκτασης του λιμένα το 1950 τέθηκε κι αυτή σε διεθνή διαγωνισμό με στόχο την αποκατάσταση του κτηρίου συνδυάζοντας πολιτιστικές,



²⁰⁷ Marotta Irene, «Euroméditerranée II: a new sustainable model», ανακοίνωση στο Συνέδριο: *Systems Thinking for a Sustainable Economy, Advancements in Economic and Managerial Theory and Practice*, Ρώμη, Ιανουάριος 23-24, 2014, σελ. 4-6

²⁰⁸ Marotta Irene, ό.π., σελ. 4



▲ **Εικόνα 72:** Το συγκρότημα κτιρίων **Docks de la Joliette** κατασκευάστηκε το 1863 ως αποθήκη για να στεγάσει τις αυξανόμενες τότε λιμενικές ανάγκες. Σήμερα μετά από αποκατάσταση φιλοξενεί πληθώρα χρήσεων. Στην φωτογραφία απεικονίζεται η εξωτερική άποψη του συγκροτήματος.



▲ **Εικόνα 73:** Το **Silo d' Arenc** μετατράπηκε από ένα χώρο αποθήκευσης σιτηρών σε ένα χώρο παραστάσεων και εκδηλώσεων.

► **Εικόνα 74:** Η ζώνη διεπαφής πόλης και θάλασσας πριν και μετά τις επεμβάσεις.

ψυχαγωγικές χρήσεις, καταστήματα και υπηρεσίες, διατηρώντας το «πνεύμα» του λιμένα και υπογραμμίζοντας την ιστορία και την μνήμη.²⁰⁹

Στην συνέχεια, το γραμμικό σύστημα ενισχύθηκε με την κατασκευή του Terrasses du Port, ενός εμπορικού κέντρου, χτισμένο στην καρδιά του σύγχρονου λιμένα της πόλης, παίζοντας κεντρικό ρόλο στην αστική αναζωογόνηση της περιοχής. Απέναντι ακριβώς, η νέα πλατεία Place de la Joliette, συνιστά κεντρική άρθρωση, συνδέοντας από την μια τον παλιό λιμένα και το ιστορικό κέντρο της πόλης ως κατάληξη του δρόμου Rue de la République, και από την άλλη, το νέο θαλάσσιο μέτωπο της πόλης ως κομβικός δημόσιος χώρος στο γραμμικό σύστημα. Συνεχίζοντας, το συγκρότημα κτηρίων, Docks de la Joliette, μήκους 400 μέτρων, χτισμένο στα μέσα του 19^{ου} αι. που εξυπηρετούσε το εμπορικό λιμάνι και τις συνοικίες του παλιού ιστορικού κέντρου Panier, αποτελεί σημαντικό ιστορικό χώρο, αφού είναι μια περιοχή φορτισμένη με μνήμες και συγκεκριμένη ταυτότητα. Η επέμβαση επομένως εστίασε στην αποκατάσταση του κτηρίου και την διατήρηση της ιστορικής όψης του, με το εσωτερικό να στεγάζει χρήσεις εμπορίου, γραφείων, εστίασης, αναψυχής και υπηρεσίες, δίνοντας στο μέτωπο συγκεκριμένο σκοπό προσαρμόζοντας στα δεδομένα της σύγχρονης πόλης.

Στο τέλος του γραμμικού συστήματος και εντός της λιμενικής περιοχής εντοπίζεται το Le Silo d'Arenc, ένα πρώην βιομηχανικό κτήριο αποθήκευσης σιτηρών, χτισμένο το 1924, όπου αποκαταστάθηκε και μετατράπηκε σε χώρο παραστάσεων και εκδηλώσεων. Με το κτήριο να αποτελεί το σημείο που ενωνόταν η θάλασσα με την ακτή πριν την επέκταση του λιμένα και σήμερα να σηματοδοτεί το όριο μεταξύ πόλης και λιμένα, ενσωματώνει τις τυπικές, λειτουργικές και πολιτιστικές ιδιότητες και των δύο, επαναπροσδιορίζοντας την χαμένη βιομηχανική κληρονομιά. Εντός της Cité de la Méditerranée σχεδιάστηκε επίσης το Euromed Center, ένα μεγάλο κτηριακό συγκρότημα-πολυχώρος ως το σημείο εκκίνησης για την νέα επιχειρηματική περιοχή της Μασσαλίας, την συνοικία Quays d'Arenc που περιλαμβάνει την κατασκευή τεσσάρων πύργων από διάσημους αρχιτέκτονες. Στα βόρεια αυτών των κτηρίων υπάρχει επίσης ο πύργος γραφείων CMA-CGM, σχεδιασμένος από την Zaha Hadid. Πρόθεση για αυτή την περιοχή ήταν ο μετασχηματισμός της σε επιχειρηματικό κέντρο της πόλης και η ανάδειξη αυτού στον μηχανισμό της υπερτοπικής ανταγωνιστικότητας.²¹⁰

Σε μια πόλη που δεν υπάρχουν πολλοί δημόσιοι χώροι, η δημιουργία νέων οικιστικών περιοχών ήταν πολύ σημαντική για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών. Το «Parc Habité» αποτέλεσε μια νέα οικιστική συνοικία στην περιοχή Arenc, με την δημιουργία 2.700 κατοικιών -εκ των οποίων το 20% κοινωνικές-, πολλών εμπορικών και γραφειακών χρήσεων και ενός νέου Νοσοκομείου. Αυτή η πρότυπη συνοικία φιλοδοξεί να επαναφέρει την «απόλη στην πόλη», προσφέροντας τη δυνατότητα σύνδεσης και επαφής με το θαλάσσιο μέτωπο, δίνοντας παράλληλα προτεραιότητα σε σημαντική φυτική κάλυψη στους δρόμους και στα οικιστικά κέντρα.²¹¹



²⁰⁹ Moretti Beatrice, Beyond the Port City: *The Condition of Portuality and the Threshold Concept*, Jovis, Berlin, 2020, σελ. 138-39

²¹⁰ Marotta Irene, «Euroméditerranée II: a new sustainable model», ανακοίνωση στο Συνέδριο: *Systems Thinking for a Sustainable Economy, Advancements in Economic and Managerial Theory and Practice*, Ρώμη, Ιανουάριος 23-24, 2014, σελ. 4-6

²¹¹ <https://www.euromediterranee.fr/en/projects/parc-habite-darenc>



▲ **Εικόνα 75:** Το Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης αποτελεί εμβληματικό κτίριο για την πόλη.



▲ **Εικόνα 76:** Το θέατρο Joliette σε συνδυασμό με τις υπόλοιπες χρήσεις της γύρω περιοχής όπως την κατοικία, το εμπόριο και τα γραφεία δημιουργούν την αίσθηση μιας ολοκληρωμένης γειτονιάς στο θαλάσσιο μέτωπο της πόλης.

Joliette

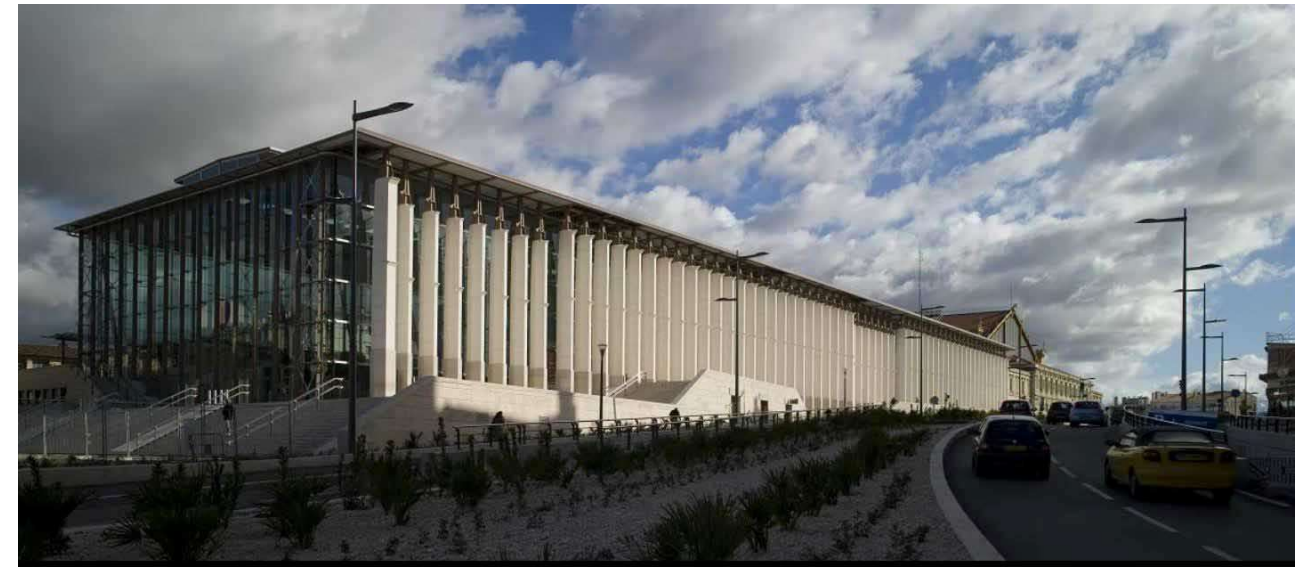
Η περιοχή της Joliette αποτέλεσε μια ζώνη ποικιλίας χρήσεων γης, εστιάζοντας τόσο στην επιχειρηματικές δραστηριότητες ως συνέχεια της συνοικίας Quays d'Arenec βόρεια όσο και παρέχοντας καινούρια κτήρια στέγασης, υπηρεσιών και εκπαίδευσης με στόχο την επανα-κατοίκηση της περιοχής και την αίσθηση μιας ταυτότητας γειτονιάς. Κάποια από τα διακεκριμένα κτήρια της ζώνης αυτής είναι το Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης-FRAC PACA, σχεδιασμένο από τον αρχιτέκτονα Kengo Kuma, το Κολλέγιο Jean-Claude Izzo, ένα βραβευμένο κτήριο για την βιωσιμότητα του και το Δημοτικό Σχολείο Chevalier Paul που διατήρησε και ενσωμάτωσε την πρόσοψη ενός παλιού βιομηχανικού κτηρίου, αναδεικνύοντας την ιστορικότητα της περιοχής.²¹²

Rue de la République

Η ανάπλαση στην οδό Rue de la République κρίθηκε απαραίτητη αφού αποτελεί τον κύριο άξονα που συνδέει το Vieux-Port, το ιστορικό λιμάνι της Μασσαλίας και κυριότερο σύμβολο της πόλης με την περιοχή Joliette και την νέα πλέον Cité de la Méditerranée. Με τα μεγάλα κτήρια Haussmann να επιβάλλονται στον ιστορικό δρόμο του 19^{ου} αιώνα, η ανάπλαση επικεντρώθηκε στον επανασχεδιασμό των δημοσίων χώρων και της αποκατάστασης-ανάκτησης των όψεων των κτηρίων. Επίσης, συνδέθηκε με νέα γραμμή τραμ για την διευκόλυνση της προσβασιμότητας.²¹³

Saint-Charles

Κύριο χαρακτηριστικό της περιοχής Saint-Charles είναι η ύπαρξη δύο διαφορετικών αλλά κεντρικών πυλών εισόδου της πόλης, του Σιδηροδρομικού Σταθμού Gare Saint-Charles και της ιστορικής αψίδας Porte d'Aix, που σηματοδοτεί το παλιό σημείο εισόδου της πόλης. Έτσι, η ανάπλαση στην περιοχή επικεντρώνεται στα δύο αυτά σημεία με την επέκταση και ανακαίνιση του Σταθμού από την μία, και την συνολική μεταμόρφωση της ευρύτερης περιοχής Porte d'Aix από την άλλη. Με τον Σταθμό να μετατρέπεται σε σημαντικό κόμβο μεταξύ σιδηροδρομικών μετακινήσεων, μετακινήσεων με αυτοκίνητο, υπεραστικών και αστικών λεωφορείων και μετρό προέκυψε η ευρύτερη ανάπλαση της γύρω περιοχής, με την δημιουργία μιας πλατείας εισόδου για τον Σταθμό λειτουργώντας και ως «προαύλιο» τόσο για το γειτονικό Σχολείο Victor Hugo όσο και για το Πανεπιστήμιο της πόλης.²¹⁴ Για την βιώσιμη ανάπλαση του Porte d'Aix, απαραίτητη επέμβαση ήταν η απελευθέρωση του από κάθε οδική κυκλοφορία, μεταφέροντας τον αυτοκινητόδρομο A7 προς τα πίσω με την κατασκευή μιας σήραγγας. Έτσι, δημιουργείται ένας μεγάλος δημόσιος χώρος - αστικό πάρκο γύρω από το Porte d'Aix και κατεδαφίζεται ένα μέρος υποβαθμισμένων κτηρίων για να καταστεί δυνατή η ανέγερση νέων κατοικιών, γραφείων και υπηρεσιών.²¹⁵



Belle de Mai

Η περιοχή Belle de Mai κοντά στο σιδηροδρομικό σταθμό Saint-Charles ήταν για μεγάλο χρονικό διάστημα η έδρα του καπνεργοστασίου της Μασσαλίας, μια εργατική συνοικία του 19^{ου} αιώνα. Κατέχοντας πλούσια βιομηχανική κληρονομιά, στόχος της επέμβασης ήταν η ανάδειξη της και η αποκατάσταση των βιομηχανικών κτηρίων δημιουργώντας έναν κεντροβαρικό κόμβο πολιτισμού. Από το 2004, η περιοχή φιλοξενεί το «Κέντρο των Μέσων», στεγάζοντας τηλεοπτικά και κινηματογραφικά στούντιο, το «Κέντρο της Πολιτιστικής Κληρονομιάς», περιλαμβάνοντας το Μουσείο Διατήρησης και Αποκατάστασης και τα Δημοτικά Αρχεία της πόλης και τέλος το «Κέντρο των Τεχνών», με την αποκατάσταση του πρώην καπνεργοστασίου La Friche σε σημαντικό πολιτιστικό χώρο, έναν τόπο δημιουργίας και πειραματισμού της σύγχρονης τέχνης, φιλοξενώντας δεκάδες διεθνείς καλλιτέχνες.²¹⁶



▲ **Εικόνα 77:** Επέκταση του σιδηροδρομικού σταθμού Gare Saint-Charles.

◀ **Εικόνα 78:** Το κέντρο πολιτισμού La Friche Belle de Mai αποτελεί ένα από τους σημαντικότερους χώρους πολιτισμού της Μασσαλίας. Φιλοξενεί εκθέσεις σύγχρονης τέχνης, παραστάσεις και συναυλίες, ενώ παράλληλα στεγάζει καλλιτεχνικές και πολιτιστικές δομές όλων των κλάδων.

²¹² Marotta Irene, «Euroméditerranée II: a new sustainable model», *ανακοίνωση στο Συνέδριο: Systems Thinking for a Sustainable Economy, Advancements in Economic and Managerial Theory and Practice*, Ρώμη, Ιανουάριος 23-24, 2014, σελ. 5

²¹³ Marotta Irene, ό.π., σελ. 5-6

²¹⁴ <https://www.euromediterranee.fr/en/projects/saint-charles-porte-daix>

²¹⁵ Marotta Irene, ό.π., σελ. 6

²¹⁶ Marotta Irene, «Euroméditerranée II: a new sustainable model», *ανακοίνωση στο Συνέδριο: Systems Thinking for a Sustainable Economy, Advancements in Economic and Managerial Theory and Practice*, Ρώμη, Ιανουάριος 23-24, 2014, σελ. 6



5.1.4. Αναγέννηση του Vieux Port

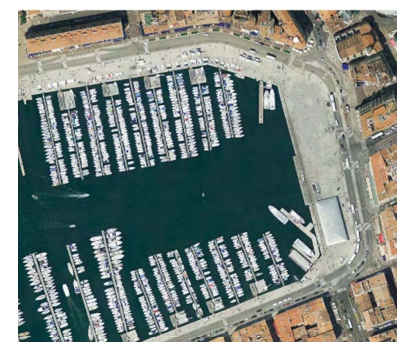
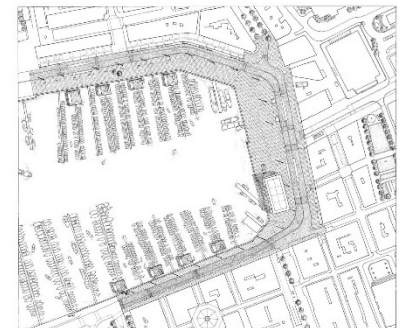
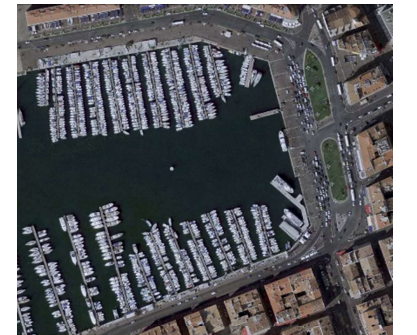
Από την αρχαιότητα μέχρι και σήμερα, το παλιό λιμάνι της Μασσαλίας παραμένει το πολιτιστικό και γεωγραφικό κέντρο, ενώ μέχρι τα μέσα του 19ου αιώνα αποτελούσε και το οικονομικό κέντρο της πόλης. Η προτεραιότητα στην οδική κυκλοφορία -με εννέα λωρίδες στην κεντρική προκυμαία Quai des Belges και έξι λωρίδες στην βόρεια και στην νότια αντίστοιχα- αλλά και οι εγκαταστάσεις των σκαφών και ναυτικών ομίλων στο μεγαλύτερο μέρος του λιμανιού καταλαμβάνοντας το 80% της επιφάνειας του, δημιούργησε αρχιτεκτονικά, οπτικά και λειτουργικά εμπόδια, με την περιοχή να καθίσταντο απρόσιτη για τους πεζούς και αποκομμένη από την ζωή της πόλης.²¹⁷

Η επιλογή της Μασσαλίας ως «Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης» το 2013 ήταν καίριας σημασίας για την ενίσχυση της μεγάλης ανάπτυξης «Euroméditerranée» που βρισκόταν ήδη σε εξέλιξη. Έτσι, το 2009 κηρύχθηκε διαγωνισμός για την μεταμόρφωση του ιστορικού λιμένα της πόλης, που μέχρι τότε ήταν σε κατάσταση παραμέλησης και αποσύνθεσης. Έχοντας ως κεντρική πρόθεση την επανασύνδεση του λιμένα και της πόλης, κεντρικός στόχος ήταν η απόκτηση ενός μεγάλου δημόσιου αστικού χώρου και η μείωση της οδικής κυκλοφορίας. Αρχικά, οι λιμενικές υποδομές και οι τεχνικές εγκαταστάσεις που κυριαρχούσαν στις αποβάθρες μεταφέρθηκαν σε νέες πλατφόρμες και εξέδρες πάνω από το νερό ώστε να δημιουργηθεί ένας ασφαλής, πεζοδρομημένος και ενοποιητικός δημόσιος χώρος.²¹⁸ Παρά τον μετασχηματισμό λοιπόν, η λιμενική δραστηριότητα που χαρακτηρίζει το μέρος αυτό ιστορικά δεν αποκόπτεται αλλά αντιθέτως συνεχίζεται ως συνήθως.

Παράλληλα, για τη βελτίωση της προσβασιμότητας, αφαιρέθηκαν σημαντικές λωρίδες αυτοκινήτων και κρασπέδων, επανασχεδιάζοντας τον ανοιχτό δημόσιο χώρο, διαμορφώνοντας νέους άτυπους χώρους για παραστάσεις και εκδηλώσεις. Στην κεντρική προκυμαία του Vieux Port, στεγάζεται ένα περίπτερο-στέγαστρο από το αρχιτεκτονικό γραφείο Foster and Partners, δημιουργώντας έναν νέο χώρο για παραστάσεις, γιορτές, εκδηλώσεις και συναθροίσεις, καθιστώντας το νέο τοπίο της περιοχής. Το “Ombrière” είναι κυριολεκτικά μια αντανάκλαση του περιβάλλοντος του, του νερού και της πόλης, ενώ υποστηριζόμενο από πολύ λεπτές κολόνες και ελαφριά δομή εμφανίζεται ως μια απλή ασημένια γραμμή στον ορίζοντα. Ως την μοναδική και συγχρόνως πολύ διακριτική παρέμβαση, η ανάπτυξη δείχνει τον σεβασμό της στον αρχικό χαρακτήρα του λιμένα.²¹⁹

Τέλος, η αναζωογόνηση του λιμένα ώθησε την ανακατασκευή των παλαιών γειτονιών περιμετρικά της περιοχής του, την ένταξη αρκετών δημόσιων υπηρεσιών και την αποκατάσταση της πολιτιστικής κληρονομιάς. Οι παρεμβάσεις για την συνολική αναδιαμόρφωση έτσι, συνεισφεραν στην αισθητική αναβάθμιση του χώρου, την εξασφάλιση υψηλής ποιότητας δημόσιου χώρου και την εύκολη επικοινωνία και επαφή με το υδάτινο στοιχείο, στοιχεία που οδήγησαν στην διάκριση του έργου για το «Ευρωπαϊκό Βραβείο Αστικού Δημοσίου Χώρου» το 2014.

◀**Εικόνα 79:** Το περίπτερο σχεδιασμένο από το αρχιτεκτονικό γραφείο Foster+Partners λειτουργεί ως τοπόσημο στο χώρο του παλιού λιμένα. Παράλληλα φιλοξενεί διάφορες εκδηλώσεις και την λαϊκή αγορά.



▲**Εικόνα 80, 81, 82:** Η περιοχή του Vieux Port πριν τις επεμβάσεις, κατά τον σχεδιασμό και μετά την ολοκλήρωση του προγράμματος.

²¹⁷ <https://www.publicspace.org/works/-/project/h193-redevelopment-of-the-old-port>

²¹⁸ <https://www.publicspace.org/works/-/project/h193-redevelopment-of-the-old-port>

²¹⁹ <https://www.archdaily.com/340004/vieux-port-pavilion-foster-partners>



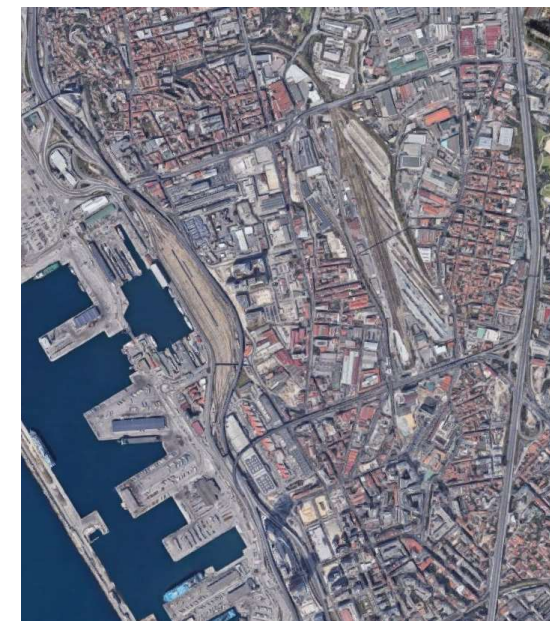
5.1.4. Το πρόγραμμα «Euroméditerranée II»

Εν όψει των θετικών αποτελεσμάτων του έργου Euroméditerranée, το 2007 αποφασίστηκε να συνεχιστεί η τεράστια αστική παρέμβαση μέσω μιας δεύτερης φάσης, του «Euroméditerranée II». Η περιοχή προς ανάπλαση έχει συνολικά 3.000 κατοίκους και συνορεύει βόρεια με τις περιοχές Cap Pinede και Les Arnavaux, ανατολικά με το Canet και νότια με την νέα περιοχή Cité de la Méditerranée. Το 2008 προκηρύχθηκε διαγωνισμός πολεοδομικού σχεδιασμού για την περιοχή, με το νικητήριο έργο να απονέμεται στον αρχιτεκτονικό γραφείο François Leclerc. Η περιοχή ανάπλασης αναμένεται να στεγάσει 30.000 κατοίκους και να δημιουργήσει 20.000 νέες θέσεις εργασίας, με την ολοκλήρωση των εργασιών να προβλέπεται το 2030. Βασικό χαρακτηριστικό της περιοχής αποτελεί η φυσική κοιλάδα του ρέματος Aygalades που συνορεύει με τον πρώην σιδηροδρομικό σταθμό.²²⁰

Από τον 19^ο αι. και μετά, αυτό το τμήμα της πόλης υποβλήθηκε σε ένα μεγάλο αστικό μετασχηματισμό, καθιστώντας μια σημαντική βιομηχανική περιοχή, που εξυπηρετούνταν από ένα τεράστιο δίκτυο υποδομής. Έπειτα, λόγω της βιομηχανικής κρίσης, η περιοχή εγκαταλείφθηκε και έγινε ένα από τα πιο παραμελημένα σημεία της πόλης. Με την περιοχή να έχει γυρίσει την πλάτη της στη θάλασσα, λόγω του φράγματος που δημιουργείται από το λιμάνι, την οδογέφυρα του αυτοκινητόδρομου και τον σιδηρόδρομο, πρόθεση του έργου είναι να επαναπροσδιορίσει τη σχέση με το υδάτινο στοιχείο, χωρίς να αφαιρεθεί ο αυτοκινητόδρομος και να διαταραχθεί η σχέση με το λιμάνι (GPMM) και τους σιδηρόδρομους (SNCF). Κύριος στόχος του έργου είναι η ανάπλαση αυτής της τεράστιας αστικής υποβαθμισμένης περιοχής εστιάζοντας στην βιώσιμη ανάπτυξη, με την δημιουργία ενός νέου μοντέλου μεσογειακής βιώσιμης πόλης, διαφορετικής από τις πόλεις των βόρειων χωρών, που έχουν διαφορετικές κλιματικές, οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες από τις μεσογειακές χώρες. Η διατήρηση της πλούσιας βιομηχανικής κληρονομιάς της περιοχής, ιδιαίτερα της γειτονιάς Crottes, ήταν επίσης κύριο ζητούμενο του έργου, αναδεικνύοντας ένα σημαντικό μέρος της ιστορίας της πόλης.

Η κεντρική στρατηγική του έργου βασίζεται σε μια απλή ιδέα, την δημιουργία ενός «πράσινου μονοπατιού» κατά μήκος του ρέματος, διαμορφώνοντας ένα μεγάλο μητροπολιτικό πάρκο που συνδέεται με τα βουνά Massif de l' Etoile καταλήγοντας σταδιακά στην θάλασσα. Το ρέμα Aygalades γίνεται βασικό σημείο-κλειδί της επέμβασης, απαραίτητο και για την επίλυση προβλημάτων σχετικά με τις πλημμύρες που ταλαιπωρούν τις περιοχές αυτές.²²¹ Το μεγάλο γραμμικό αυτό πάρκο συνδέεται προς τα βόρεια με το πάρκο François Billoux και προς τα νότια με το προγραμματισμένο πάρκο de Bougainville, που βρίσκεται μεταξύ του σταθμού του μετρό Bougainville, των Docks Libres, του Crottes και της νέας οικιστικής περιοχής Arenç. Αν και χωροθετημένο σε ένα πολύ υποβαθμισμένο πλαίσιο λόγω της πρώην βιομηχανικής χρήσης της περιοχής, κατέχει στρατηγικά μια πολύ κομβική θέση. Ο στόχος έτσι είναι να διαμορφωθεί ένας ποιοτικός δημόσιος χώρος, λειτουργώντας τόσο ως ένα αυτόνομο πάρκο με διάφορες χρήσεις και δραστηριότητες, -εξισορροπώντας το έλλειμμα χώρων πρασίνου που έχουν οι βόρειες συνοικίες της Μασσαλίας-, όσο και ως ένα πάρκο-είσοδος προς την

◀Εικόνα 83: Διάγραμμα στρατηγικής του προγράμματος.



▲Εικόνες 84, 85: Η περιοχή επέμβασης του Euroméditerranée 2 έχει στόχο την μετατροπή του υφιστάμενου περιβάλλοντος σε μια οικολογική και πράσινη γειτονιά. Στην πάνω φωτογραφία απεικονίζεται η υφιστάμενη κατάσταση, ενώ στην κάτω το σχέδιο γενικής διάταξης.

²²⁰ Marotta Irene, «Euroméditerranée II: a new sustainable model», ανακοίνωση στο Συνέδριο: *Systems Thinking for a Sustainable Economy, Advancements in Economic and Managerial Theory and Practice*, Ρώμη, Ιανουάριος 23-24, 2014, σελ. 6

²²¹ <https://www.leclercqassociés.fr/fr/projets-d-architecture/euromediterranee-ii>



▲ **Εικόνα 86:** Το πάρκο Aigalades σε φωτορεαλιστική απεικόνιση.

μεγάλη πράσινη ραχοκοκαλιά του Parc des Aigalades.²²² Έτσι, μέσω του πράσινου αυτού «πνεύμονα» πρόκειται να ενισχυθεί ακόμα παραπάνω ο άξονας Βορρά-Νότου που έχει ήδη δημιουργηθεί μέσω της ανάπτυξης του παραλιακού μετώπου της Cité de la Méditerranée.

Όσο αφορά τις υφιστάμενες γειτονιές Crottes, Canet και Vintimille θα διατηρηθεί το μεγαλύτερο μέρος του αστικού ιστού τους, κατασκευάζοντας παράλληλα νέους δρόμους που θα συνδέσουν τις γειτονιές αυτές με τις γύρω περιοχές. Οι υφιστάμενοι δρόμοι θα επανασχεδιαστούν, επεκτείνοντας τα πεζοδρόμια και προσθέτοντας τον αναγκαίο αστικό εξοπλισμό. Επίσης, το πρόγραμμα προβλέπει νέες αθλητικές εγκαταστάσεις, κοινωνικές υπηρεσίες, σχολεία, παιδικούς σταθμούς και χώρους εμπορίου και αναψυχής, με στόχο την αστική ενεργοποίηση της νέας οικιστικής γειτονιάς.²²³

Ιδιαίτερα σημαντικό στοιχείο του Euroméditerranée II είναι η έμφαση στην ενίσχυση της ιδιαιτερότητας του χώρου, από μορφολογική και γεωγραφική άποψη. Το έργο αφορά την κατασκευή απλής και οικονομικής αρχιτεκτονικής, χωρίς τη χρήση εξελιγμένων τεχνολογιών, αλλά αντίθετα τη χρήση μεθόδων ψύξης και θέρμανσης, που παραπέμπουν στην παραδοσιακή μεσογειακή αρχιτεκτονική όπως εσωτερικές αυλές, αίθρια, εξώστες, στοές κ.λπ.. Έτσι, μέσω αυτών των αρχιτεκτονικών τυπολογιών αλλά και διαφόρων μελετών σχετικά με την παραγωγή ανανεώσιμης ενέργειας αξιοποιώντας τις τοπικές κλιματικές μεσογειακές ιδιαιτερότητες -του ανέμου, ήλιου και θάλασσας-, στόχος είναι να καταστεί όλη η περιοχή αυτάρκης ενεργειακά.²²⁴

²²² <https://www.euromediterranee.fr/projets/parc-bougainville>

²²³ Marotta Irene, «Euroméditerranée II: a new sustainable model», ανακοίνωση στο Συνέδριο: *Systems Thinking for a Sustainable Economy, Advancements in Economic and Managerial Theory and Practice*, Ρώμη, Ιανουάριος 23-24, 2014, σελ. 6-7

²²⁴ Marotta Irene, ό.π., σελ. 8

Αναφορικά με το δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών, θα επεκταθεί η υφιστάμενη γραμμή του μετρό μέχρι τον σταθμό-πόλο Capitaine Gèze καθώς και η γραμμή του τραμ που πλέον σταματάει στην βόρεια περίμετρο της Cité de la Méditerranée. Η λεωφόρος Capitaine Gèze -ή ο «άξονας των συμβάντων» (ax d'événements) όπως την ονόμασαν οι αρχιτέκτονες- θα ενεργοποιηθεί μέσω πολλών σημαντικών υπηρεσιών, όπως η είσοδος στο πάρκο, ο πολυτροπικός Σταθμός Capitaine Gèze, ένα Κέντρο Πολυμέσων, τα Docks des Suds, μια υπαίθρια αγορά, ένα αμφιθέατρο και ένας χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων. Για την υλοποίηση αυτού του έργου, η οδογέφυρα Capitaine Gèze θα κατεδαφιστεί και θα ξαναγίνει υπογείως. Επίσης, η οδογέφυρα του μεγάλου παραλιακού αυτοκινητόδρομου A55 θα επανασχεδιαστεί, παραμένοντας όμως σαν υποδομή ως σύμβολο της μητροπολιτικής κατάστασης της πόλης.²²⁵

Χάρη στο Euroméditerranée II, η Μασσαλία έλαβε τον τίτλο “EcoCity” από το Γαλλικό Κράτος το 2009, με τον Frank Geiling, Διευθυντή του Τμήματος Αρχιτεκτονικής, Πολεοδομίας και Αειφόρου Ανάπτυξης του έργου να δηλώνει «Βρισκόμαστε στη διαδικασία επιδίωξης μιας οικονομικής, κοινωνικής και πολιτιστικής μεταμόρφωσης που εφαρμόζεται, αναπτύσσοντας ένα μοντέλο βιώσιμης μεσογειακής πόλης σε κλίμακα μητρόπολης. Από αυτή την προσέγγιση, δοκιμάζονται συγκεκριμένες αρχές που μπορούν να χρησιμοποιηθούν και αλλού στον μεσογειακό χώρο, ως εναλλακτική λύση στο μοναδικό μοντέλο της Βόρειας Ευρώπης που ήταν διαθέσιμο μέχρι τώρα».²²⁶

▼ **Εικόνα 87:** Το πάρκο Bougainville σε φωτορεαλιστική απεικόνιση. Αποτελεί τον συνδυασμό κτίριο ανάμεσα στην Cité de la Méditerranée, την περιοχή του Arenc και την περιοχή του Euroméditerranée 2.



▼ **Εικόνα 88:** Συνολική απεικόνιση του έργου Euroméditerranée 1 και 2.

²²⁵ Marotta Irene, «Euroméditerranée II: a new sustainable model», ανακοίνωση στο Συνέδριο: *Systems Thinking for a Sustainable Economy, Advancements in Economic and Managerial Theory and Practice*, Ρώμη, Ιανουάριος 23-24, 2014, σελ. 7-9

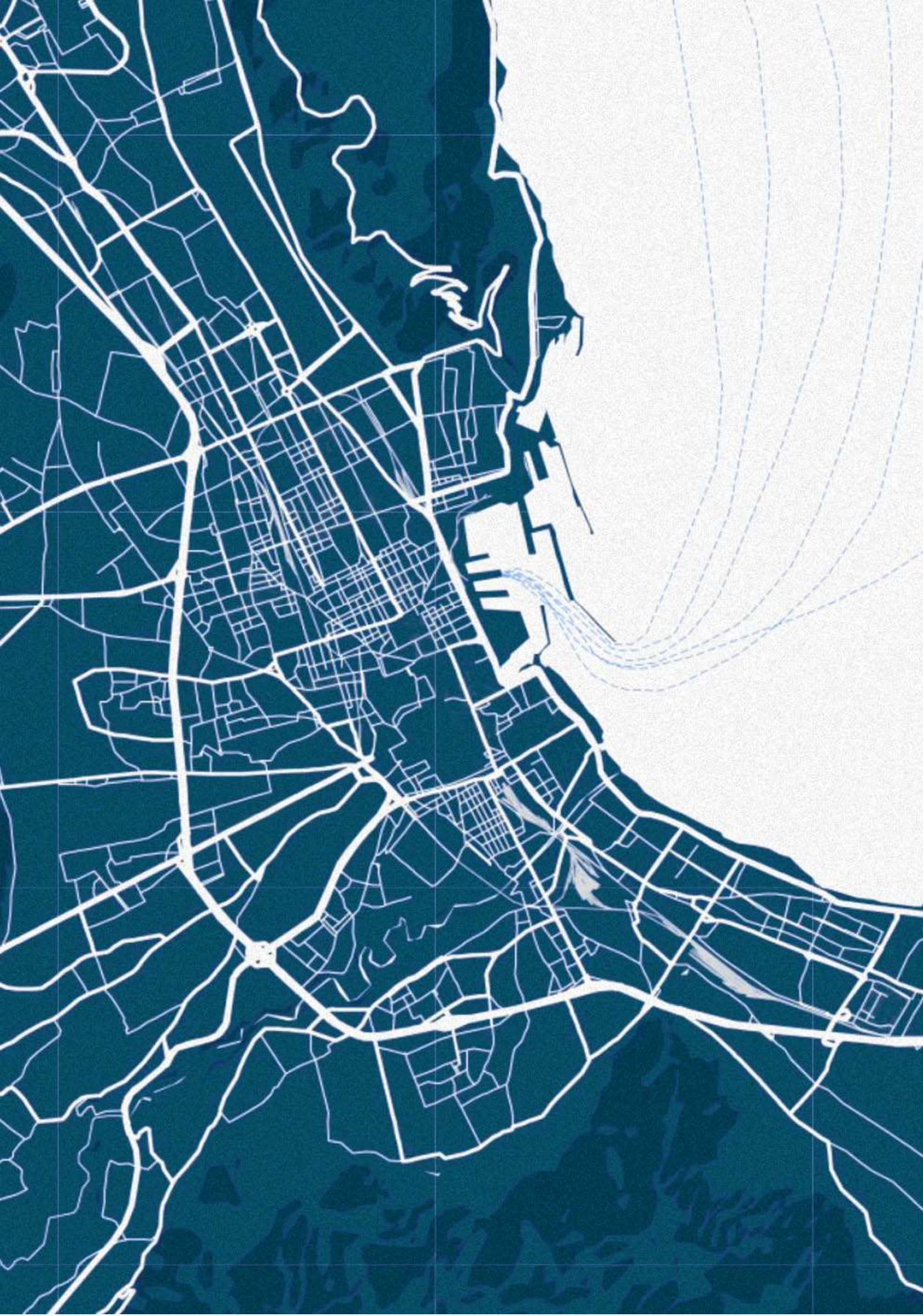
²²⁶ Marotta Irene, ό.π., σελ. 9





Παλέρμο

43°17'47"N 5°22'12"E



5.2. «Εξομαλύνοντας το κατώφλι»: το παράδειγμα του Παλέρμο

Τα τελευταία χρόνια η πόλη του Παλέρμο, έχει βάλει ως στόχο να εξελιχθεί σε μια «πόλη-πύλη» του Μεσογειακού χώρου η οποία θα λειτουργεί ως ένας μητροπολιτικός κόμβος, ικανός να διαχειρίζεται μεγαλύτερες ροές. Εστιάζοντας στην ανάπτυξη και την καινοτομία ως μέρος μιας νέας στρατηγικής, η πόλη θέτει ως ζητούμενο την επανα-οικειοποίηση της μεσογειακής ταυτότητας μέσω της επαναφοράς του παράκτιου μετώπου ως δημόσιο χώρο. Ο σχεδιασμός του παράκτιου μετώπου μεταφράζεται ως χώρος διεπαφής πόλη και λιμένα και η μετάβαση μέσω αυτού από την πόλη προς το λιμάνι και το αντίστροφο ως βασική προτεραιότητα.²²⁷

Το λιμάνι του Παλέρμο χαρακτηρίζεται σε μεγάλο βαθμό από πολυπλοκότητα και ασάφεια, χαρακτηριστικά τα οποία αποτέλεσαν τις βάσεις της στρατηγικής για την αστική αναγέννηση του παράκτιου μετώπου της πόλης. Η στρατηγική προσφέρεται ως πιλοτικό έργο τόσο για την σύνδεση της προκυμαίας με το ιστορικό κέντρο όσο και για την ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς στην περιοχή του λιμανιού. Η ζώνη του λιμανιού, παλαιού και νέου, είναι άμεσα συνδεδεμένη με το ιστορικό κέντρο αποτελώντας ένα πολύτιμο χώρο ζωτικής σημασίας, ένα χώρο ο οποίος δεν θα αποτελεί απλώς το νέο λιμάνι αλλά μια νέα πόλη: όπως τονίζει ο Mauricio Carta την νέα «ρευστή πόλη».²²⁸

Το όραμα του πολεοδομικού σχεδιασμού -το οποίο όπως έχει αναφερθεί βλέπει να εξελίσσεται το Παλέρμο σε μια «πόλη-πύλη»-προβλέπει την περιοχή του παράκτιου μετώπου ανάμεσα στο παλιό και το νέο λιμάνι ως το κεντρικό κομμάτι της νέας ανάπτυξης και του ολοκληρωμένου αστικού μετασχηματισμού. Η στρατηγική είναι οργανωμένη σε δύο βασικούς άξονες, ο πρώτος προβλέπει την βελτίωση της λειτουργίας του λιμανιού, ενώ ο δεύτερος προβλέπει τον σχεδιασμό του ενδιαμέσου χώρου και της προκυμαίας με τέτοιο τρόπο ώστε να δημιουργήσει νέες δυνατότητες με τον σχεδιασμό ποιοτικού δημοσίου χώρου τόσο για την ανάπτυξη της οικονομίας όσο και για την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Παράλληλα, οι λιμενικές λειτουργίες που ενσωματώνονται με τις καινούριες αστικές χρήσεις και η προσθήκη νέων κατοικιών κατά μήκος του παράκτιου μετώπου δημιουργούν ένα «φαινόμενο πόλης» το οποίο προσπαθεί να ενώσει την πόλη με το λιμάνι.²²⁹

²²⁷ Carta Maurizio, «Waterfront Manifesto: from urban regeneration to “fluid city” planning», ανακοίνωση στο συνέδριο: 13e Conférence Mondiale Villes et Ports, Nantes, Saint-Nazaire, Ιούνιος 18-21, 2012, σελ. 5-6

²²⁸ Carta Maurizio, ό.π., σελ. 5-6

²²⁹ Carta Maurizio, ό.π., σελ. 5-6



▲**Εικόνα 89:** Το λιμάνι του Παλέρμο σήμερα.

Έτσι, η περιοχή μελέτης θέτει σε εφαρμογή ένα σχεδιασμό ο οποίος προβλέπει μια συνολική βελτίωση των υποδομών και της αστικής ανάπτυξης, ενεργώντας σε μεγάλο βαθμό στους αστικούς κόμβους μεταξύ πόλης και λιμανιού για την επαναφορά της διεπαφής της πόλης με την θάλασσα. Ο σχεδιασμός του έργου βρίσκεται πίσω από το γραφείο «Officina del Porto» το οποίο ιδρύθηκε από τη Λιμενική Αρχή και τον Δήμο του Παλέρμο το 2006 με υπεύθυνους τον Flavio Albanese και Maurizio Carta, με στόχο την ανάλυση, την ερμηνεία και τον σχεδιασμό της ζώνης ανάπλασης.²³⁰

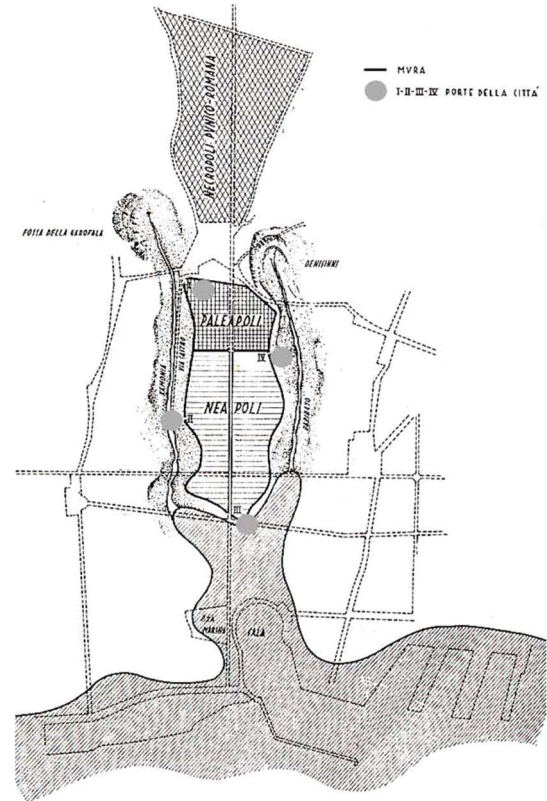
5.2.1. Η πόλη (και το) λιμάνι: ιστορικοί μετασχηματισμοί

Κατά την διάρκεια της ιστορίας, η Σικελία ήταν πάντοτε στενά συνδεδεμένη με το Μεσογειακό εμπόριο κατέχοντας πρωταγωνιστικό ρόλο στις ανταλλαγές προϊόντων με τις πόλεις-λιμάνια του νησιού να αποκτούν μια ξεχωριστή ταυτότητα. Η πόλη του Παλέρμο -η οποία σήμερα αποτελεί την πρωτεύουσα της Περιφέρειας της Σικελίας- αναπτύχθηκε από την αρχαιότητα γύρω από το ιστορικό λιμάνι το οποίο ταυτόχρονα καθόριζε την ανάπτυξη της πόλης και συγχρόνως προσαρμοζόταν στις ανάγκες της.²³¹

Γεωμορφολογικά, η πόλη περιβαλλόμενη από βουνά από όλες τις πλευρές και έχοντας επαφή με την θάλασσα μόνο στα ανατολικά, αναπτύχθηκε αμφιθεατρικά στην πεδιάδα «Conca d'Oro». Η φυσική τοποθεσία του Παλέρμο αποτέλεσε την αφετηρία για την ανάπτυξη ενός από τα σημαντικότερα λιμάνια της Μεσογείου θάλασσας. Ο σημαντικός ρόλος του Παλέρμο ως πόλη-λιμάνι στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου ήδη από την 1η χιλιετία π.Χ. μπορεί να εντοπιστεί από την πληθώρα τοπωνυμίων που έχει λάβει από τους διάφορους πολιτισμούς που πέρασαν από αυτό. Οι Φοίνικες το ονόμασαν «Ζιζ» που σημαίνει λουλούδι, καθώς η πόλη αναπτύχθηκε ανάμεσα σε δύο ποταμούς. Οι Έλληνες στην συνέχεια ονομάτισαν την πόλη «Πάνορμο» (παν-όρμος) που μεταφράζεται ως το «Μεγάλο λιμάνι», ενώ οι Άραβες και οι Νορμανδοί άλλαξαν το όνομα σε «Balarm», το οποίο αποτελεί και την ρίζα της σημερινής ονομασίας.²³²

Το Παλέρμο ιδρύθηκε κατά τον 8ο αιώνα π.Χ. ως εμπορική αποικία των Φοινίκων και εξελίχθηκε αργότερα σε κάτι περισσότερο από ένα μικρό εμπορικό κέντρο. Το αρχαίο Παλέρμο, μαζί με τους αρχαίους οικισμούς της Μοτύης και του Σολούς, αποτέλεσαν τις κύριες Φοινικικές πόλεις στο νησί της Σικελίας. Η πόλη αναπτύχθηκε γύρω από το αρχαίο λιμάνι το οποίο βρισκόταν στην ενδοχώρα, δυτικότερα από την σημερινή του θέση, καθώς η περιοχή του σημερινού λιμένα αλλά και συνολικά του παραλιακού μετώπου βρισκόταν κάτω από την επιφάνεια του νερού. Πιο συγκεκριμένα, η αρχαία πόλη σχηματίστηκε και οχυρώθηκε στην κορυφή ενός ακρωτηρίου το οποίο περιβαλλόταν από δύο ποταμούς. Κατά τον 5ο αιώνα π.Χ., η πόλη επεκτάθηκε ανατολικά με την δημιουργία νέων και πιο ισχυρών τειχών τα οποία ωστόσο χώρισαν την πόλη σε δύο κομμάτια με την παλιά πόλη να μένει γνωστή ως «Παλαιάπολις» και την νέα ως «Νεάπολις».²³³

Στην συνέχεια, η πόλη αναπτύχθηκε με βάση έναν κεντρικό άξονα ο οποίος ενισχύθηκε με συστήματα μικρότερων εγκάρσιων δρόμων με την μορφή «ψαροκόκαλου». Ο κεντρικός δρόμος παραμένει μέχρι σήμερα με την ονομασία «Vittorio Emanuele» και αποτελεί ίσως την σημαντικότερη χάραξη της παλιάς πόλης. Το Παλέρμο έκτοτε κατακτήθηκε και λεηλατήθηκε από πληθώρα λαών συμπεριλαμβανομένων των Ελλήνων και των Ρωμαίων. Ωστόσο, με την κατάκτηση της Σικελίας από τους Άραβες από το 827 μέχρι και το 1091 μ.Χ., το νησί γνώρισε μια περίοδο πλούτου και ανάπτυξης με την πρωτεύουσα να μεταφέρεται από τις Συρακούσες στο Παλέρμο. Έτσι, ξεκινάει μια περίοδος ανοικοδόμησης όπου η πόλη επεκτείνεται και εξοπλίζεται με νέες αμυντικές δομές, όπως κάστρα και τείχη. Παράλληλα, μια νέα συνοικία, -η La Kalsa, η οποία εξακολουθεί να υπάρχει μέχρι και σήμερα- έρχεται να προστεθεί στον αστικό ιστό στεγάζοντας την ελίτ της τότε εποχής. Η μορφή της πόλης μεταμορφώνεται πλήρως, αφήνει πίσω την αρχαία δομή και εξελίσσεται σε μια από τις πιο σημαντικές πόλεις του Αραβικού κόσμου παραμένοντας υπό αυτήν την μορφή μέχρι τις αρχές του 18ου αιώνα.²³⁴



▲**Εικόνα 90:** Οι οχυρώσεις του Παλέρμο χρονολογούνται από την εποχή των Φοινίκων και αποτελούν τα παλαιότερα τείχη της πόλης. Στον χάρτη απεικονίζεται το Παλέρμο κατά την αρχαιότητα όταν ακόμα βρισκόταν κτισμένο πάνω σε ένα ακρωτήριο περιβαλλόμενο από δύο ποταμούς. Η πόλη αποτελούνταν από την Παλαιάπολις η οποία θεωρείται το αρχαιότερο κατοικημένο μέρος της πόλης και δημιουργήθηκε από τους Φοίνικες ως εμπορική αποικία. Αργότερα αναπτύχθηκε μια νέα συνοικία ανάμεσα στην υφιστάμενη και το λιμάνι και ονομάστηκε Νεάπολις. Η νέα συνοικία επεκτάθηκε πολύ γρήγορα ξεπερνώντας σε μέγεθος την παλιά συνοικία με αποτέλεσμα να εξελιχθεί σε ένα κέντρο βιοτεχνικών και εμπορικών δραστηριοτήτων.

²³⁰ Carta Maurizio, «Waterfront Manifesto: from urban regeneration to “fluid city” planning», *ανακοίνωση στο συνέδριο: 13e Conférence Mondiale Villes et Ports*, Nantes, Saint-Nazaire, Ιούνιος 18-21, 2012, σελ. 5-6

²³¹ Giordano L. Maria, «Representations of urban plans: perception of the relationship between Palermo and the sea during the regeneration of the urban waterfront», *CFC*, No. 204, June, 2010, σελ. 58

²³² Moretti Beatrice, *Beyond the Port City: The Condition of Portuality and the Threshold Concept*, Jovis, Berlin, 2020, σελ. 142

²³³ <http://www.bestofsicily.com/mag/art115.htm>

²³⁴ Giordano L. Maria, «Representations of urban plans: perception of the relationship between Palermo and the sea during the regeneration of the urban waterfront», *CFC*, No. 204, June, 2010, σελ. 58



▲**Εικόνα 91:** Χάρτης του Παλέρμο στα τέλη του 17^{ου} αιώνα από τον Vincenzo Coronelli.

Κατά τον 16ο αιώνα, με την κατάκτηση του νησιού από τους Ισπανούς, η νέα κυβέρνηση εφαρμόζει πληθώρα αλλαγών τόσο στο αστικό περιβάλλον όσο και στο λιμάνι του Παλέρμο.²³⁵ Μεταξύ του 1564 και του 1570 το λιμάνι επεκτείνεται προς τα βορειοδυτικά με αποτέλεσμα το υφιστάμενο μέτωπο προς την θάλασσα να προβάλλεται ως μια μνημειώδης άποψη της πόλης πάνω στο νερό. Επιπλέον, κατά τα έτη 1582-83, στην αρχή και στο τέλος του κεντρικού άξονα της παλιάς πόλης διαμορφώνονται δύο μνημειακές εισοδοι-πύλες, μια προς την θάλασσα και μια προς το βουνό δημιουργώντας έναν προοπτικό άξονα ενοποιημένο και ενσωματωμένο στον αστικό ιστό. Η εδαφική διαμόρφωση έρχεται να προσδώσει ακόμη περισσότερο κύρος, συνενώνοντας όλα τα μνημεία της πόλης οδηγώντας τον περιπατητή όπως αναφέρει χαρακτηριστικά ο Benevolo «από την θάλασσα στο βουνό, από το Τυρρηνικό Πέλαγος στο εσωτερικό του νησιού».²³⁶ Το 1597 συντάσσεται το πρώτο πολεοδομικό σχέδιο, το οποίο δίνει έμφαση στις χαράξεις της πόλης και βασίζεται στην ανάπτυξη του κεντρικού άξονα ο οποίος σύνδεε την πόλη με το λιμάνι. Με βάση αυτό, οι νέες δομές τοποθετήθηκαν πάνω σε αυτόν τον άξονα, με απώτερο στόχο την ένωση των κυβερνητικών δομών και των λιμενικών υποδομών. Επιπρόσθετα, με την κατασκευή μιας εγκάρσιας οδού στο κέντρο του μεγάλου άξονα, η πόλη χωρίστηκε σε τέσσερα μέρη, αυτά των La Loggia, Il Capo, Kalsa και Albergheria. Ωστόσο, η μεγαλύτερη αλλαγή σημειώνεται στο λιμάνι, όπου κατασκευάζεται μια προβλήτα (Molo Sud) βόρεια του παλιού λιμένα. Το έργο είχε ως στόχο από την μια την ανάπτυξη του λιμανιού και από την άλλη την τόνωση της επιχειρηματικής δραστηριότητας.²³⁷ Με τις πρώτες επεκτάσεις της πόλης εκτός των τειχών να γίνονται κατά την διάρκεια του 18^{ου} αιώνα το Παλέρμο να αναπτύσσεται κυρίως βόρεια της παλιάς πόλης προς την νέα προβλήτα. Έτσι, οι σχέσεις ανάμεσα στην πόλη και το λιμάνι δυσχεραίνουν, με την πόλη να απομακρύνεται από το λιμάνι αρχίζοντας να αναπτύσσονται χωριστά σαν δύο διαφορετικά συστήματα.²³⁸

►**Εικόνα 92:** Το Παλέρμο το 1820, όπου η πόλη εξακολουθεί να είναι περιτειχιωμένη.



²³⁵ Giordano L. Maria, «Representations of urban plans: perception of the relationship between Palermo and the sea during the regeneration of the urban waterfront», *CFC*, No. 204, June, 2010, σελ. 58

²³⁶ Benevolo Leonardo, *Η πόλη στην Ευρώπη*, μετάφραση Α. Παπασταύρου, εκδ. Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, 2009, σελ. 211-14

²³⁷ Moretti Beatrice, *Beyond the Port City: The Condition of Portuality and the Threshold Concept*, Jovis, Berlin, 2020, σελ. 142

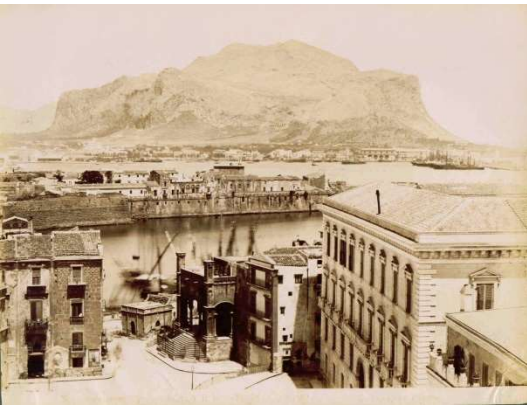
²³⁸ Giordano L. Maria, *ό.π.*, σελ. 58



Το 1885 συντάσσεται το πρώτο ρυθμιστικό σχέδιο της πόλης από τον μηχανικό Giarrusso, βασισμένο σε Νεωτερικά στοιχεία. Κύρια στοιχεία του σχεδιασμού αποτέλεσαν η εισαγωγή του σιδηροδρομικού σταθμού νότια της παλιάς πόλης αλλά και η δημιουργία ενός σιδηροδρομικού δικτύου, η κατασκευή νέων μουσείων και η προσθήκη ενός κυματοθραύστη στο λιμάνι με σκοπό την επέκταση της εμπορικής δραστηριότητας. Το σχέδιο βασίστηκε στην ανάπτυξη περαιτέρω εγκάρσιων αξόνων και τη διαίρεση του ιστορικού κέντρου σε δεκαέξι γειτονιές. Παράλληλα, μεγάλη έμφαση δόθηκε στην ένταξη αλλά και την σύνδεση των νέων γειτονιών βόρεια της παλιάς πόλης με το υφιστάμενο περιβάλλον, κυρίως μέσω της κατασκευής μιας νέας οδού, της Via della Libertà, η οποία λειτούργησε ως νοητική συνέχεια της ήδη υφιστάμενης εγκάρσιας χάραξης της παλιάς πόλης. Το σχέδιο του Giarrusso, έθεσε τα θεμέλια για την σύγχρονη πόλη του Παλέρμο. Ωστόσο, η αστική ανάπτυξη που πραγματοποιήθηκε μέσω της αναδιάρθρωσης πολλών περιοχών ανέδειξε την απουσία κοινής στρατηγικής ανάμεσα στην πόλη και το λιμάνι. Η χρήση της γεωμετρίας, των χαράξεων και της προοπτικής στο σχεδιασμό της πόλης δεν προσαρμόστηκαν με την παρουσία και τις ανάγκες του λιμανιού, με αποτέλεσμα το ίδιο να ακολουθήσει μια αυτόνομη πορεία εξασφαλίζοντας ό,τι ήταν απαραίτητο για την καλύτερη λειτουργία του. Έτσι, με την πάροδο του χρόνου το άλλοτε αλληλένδετο διπολό πόλης-λιμένα που χαρακτήριζε το Παλέρμο μεταμορφώθηκε σε ένα αποξενωμένο και αντικρουόμενο περιβάλλον.²³⁹

▲**Εικόνα 93:** Το ρυθμιστικό σχέδιο του 1885 για την πόλη από τον μηχανικό Felice Giarrusso.

²³⁹ Moretti Beatrice, *Beyond the Port City: The Condition of Portuality and the Threshold Concept*, Jovis, Berlin, 2020, σελ. 142



▲ **Εικόνα 94:** Το Παλέρμο κατά τον 1^ο Παγκόσμιο Πόλεμο.

Οι πρώτες δεκαετίες του 20ου αιώνα έφεραν στο επίκεντρο νέα αστικά ζητήματα συμπεριλαμβανομένων ζητημάτων που αφορούσαν την μεγαλύτερη κλίμακα της πόλης. Το 1939 προκηρύσσεται διαγωνισμός για την σύνταξη ενός ρυθμιστικού σχεδίου για το Παλέρμο με ζητούμενο την στέγαση 700.000 ανθρώπων. Το νέο ρυθμιστικό σχέδιο προέβλεπε την κατασκευή ενός περιφερειακού δρόμου ο οποίος θα αποσυμφόριζε την κίνηση στο κέντρο της πόλης.²⁴⁰ Μετά τον 2ο Παγκόσμιο Πόλεμο, η διοίκηση του Παλέρμο ενέκρινε ένα σχέδιο για την ανοικοδόμηση της πόλης το οποίο βασίστηκε στην εγκατάλειψη των περιοχών του κέντρου και της προκυμαίας υπέρ νέων ανερχόμενων για ανάπτυξη περιοχών. Ωστόσο, λόγω της απουσίας μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής, το λιμάνι αποχωρίστηκε οριστικά από την πόλη, ενώ τα ναυπηγεία που χτίστηκαν τα επόμενα χρόνια αναπτύχθηκαν και επεκτάθηκαν καταλαμβάνοντας ακόμη περισσότερο χώρο από τον αστικό ιστό. Μόλις την δεκαετία του 1990 σχεδιάστηκε το πρώτο ολοκληρωμένο πολεοδομικό σχέδιο βασισμένο στις παγκόσμιες στρατηγικές χωρικής ανάπτυξης. Με βάση αυτό υλοποιήθηκε το παράκτιο μέτωπο νότια της πόλης με τον σχεδιασμό νέων δημόσιων χώρων και χώρων πρασίνου. Στις αρχές του 21ου αιώνα, η διοίκηση σε συνεννόηση με την λιμενική αρχή προχώρησαν στην δημιουργία ενός νέου Στρατηγικού σχεδίου για την αναβάθμιση του αστικού και λιμενικού περιβάλλοντος βασισμένο στην ιδέα πως η αστική προκυμαία αλλά και οι περιοχές του λιμανιού αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της πόλης.²⁴¹



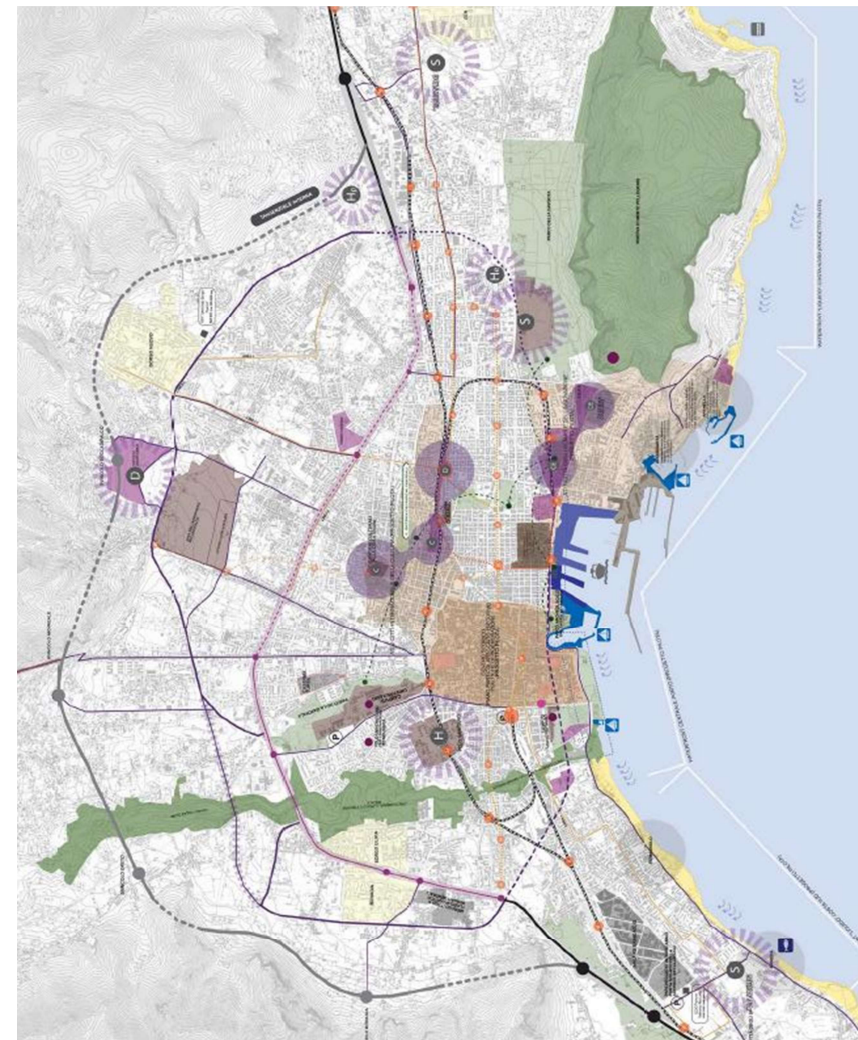
► **Εικόνα 95:** Η πόλη του Παλέρμο το 1930.

²⁴⁰ Moretti Beatrice, *Beyond the Port City: The Condition of Portuality and the Threshold Concept*, Jovis, Berlin, 2020, σελ. 143

²⁴¹ Giordano L. Maria, «Representations of urban plans: perception of the relationship between Palermo and the sea during the regeneration of the urban waterfront», *CFC*, No. 204, June, 2010, σελ. 58-59

5.2.2. Σχεδιάζοντας την «ρευστή πόλη - ciudad fluida»

Το 2008 η Λιμενική Αρχή του Παλέρμο σε συνεργασία με την Δημοτική Αρχή και μια επιστημονική ομάδα από το Πανεπιστήμιο του Παλέρμο παρουσίασαν το έργο αναζωογόνησης της περιοχής που αφορούσε τον επαναπροσδιορισμό της σχέσης πόλης και λιμένα, εστιάζοντας όχι μόνο στην εξάλειψη των φυσικών φραγμών, αλλά κυρίως των λειτουργικών και εννοιολογικών εμποδίων, ενισχύοντας την συμβίωση και συνύπαρξη αστικών και λιμενικών χρήσεων. Ο γενικός στόχος του νέου Σχεδίου συνίσταται στην αναδιοργάνωση των κύριων λειτουργιών και στον εξορθολογισμό τους ώστε να καταστεί δυνατή η καλύτερη χρήση και λειτουργικότητα των λιμενικών χώρων. Οι δράσεις που θέτει σε εφαρμογή το έργο στοχεύουν επίσης στο περαιτέρω «άνοιγμα» του λιμανιού στην πόλη, τον εντοπισμό διαπερατών και ωσμητικών περιοχών και τον σχεδιασμό των ενδιάμεσων περιοχών, αυτών της διεπαφής πόλης-λιμένα.²⁴² Έννοιες όπως η πολυπλοκότητα, η ασάφεια και οι συνεχείς αντιφάσεις και αντιθέσεις που χαρακτηρίζουν την περιοχή του λιμένα και της προκυμαίας, αν και φαινομενικά αρνητικές, ήταν αυτές που συμπεριλήφθηκαν ως σημεία-κλειδιά για την ανάπτυξη ενός εννοιολογικού υπόβαθρου γύρω από το έργο ανάπλασης.²⁴³



◀ **Εικόνα 96:** Διάγραμμα στρατηγικής της πόλης του Παλέρμο, όπου διαφαινόνται οι συνδέσεις, οι κεντρικότητες και τα δίκτυα με την ευρύτερη περιοχή.

²⁴² https://sites.unipa.it/mcarta/PRP/prp_pa.html

²⁴³ Carta Maurizio, «Palermo's Waterfront: a Manifesto-Project for the New Creative City», *ανακοίνωση στο συνέδριο: Città e crisi globale: clima, sviluppo e convivenza*, Ρώμη, Φεβρουάριος 25-27, 2010, σελ. 85



Το αντικείμενο του έργου δεν αποσκοπούσε σε μονομερείς λύσεις όπως στην αποκατάσταση εγκαταλελειμμένων περιοχών ή στην ανάπτυξη ακινήτων αλλά σε μια διαδικασία σχεδιασμού όπου το θέμα της «αναγέννησης» της πόλης-λιμένα ενσωματώνεται με την εξέλιξη και ανάπτυξη του αστικού ιστού, προσφέροντας νέες ευκαιρίες μεταμόρφωσης των συνοικιών της πόλης και ενεργώντας με δημιουργικό τρόπο στην αστική ποιότητα. Κατά τον Maurizio Carta, οι προκυμαίες είναι «κοινά αγαθά» και ως τέτοια πρέπει να ερμηνεύονται και να σχεδιάζονται.²⁴⁴ Έτσι, η προκυμαία καθίσταται ως η κεντρική «δύναμη ταλάντευσης» στον σχεδιασμό για την αναγέννηση της «φρευστής πόλης». Το στρατηγικό σχέδιο λοιπόν, που εκπονήθηκε με την ονομασία «Παλέρμο, Πρωτεύουσα της Ευρωμεσογειακής Περιοχής» αναγνώρισε την προκυμαία ως «μηχανή ανάπτυξης» με στόχο την μετατροπή της πόλης του Παλέρμο και όχι μόνο του λιμένα της σε μια «Πόλη-Πύλη της Μεσογείου», έναν μητροπολιτικό κόμβο, τροφοδοτώντας την ανάπτυξη και την καινοτομία της πόλης ως μέρος μιας νέας στρατηγικής που εστιάζει στο μεσογειακό σενάριο.²⁴⁵

◀ **Εικόνα 97:** Το Ρυθμιστικό Σχέδιο για το λιμάνι του Παλέρμο.

Με το έργο να στοχεύει στην ανάπτυξη ενός μελλοντικού οράματος για την πόλη, το σχέδιο βασίζεται σε εννέα κατευθυντήριες γραμμές, υποδεικνύοντας τις επιμέρους στρατηγικές που θα τεθούν σε εφαρμογή κατά τις επιχειρησιακές φάσεις του σχεδιασμού. Αυτές οι κατευθυντήριες γραμμές είναι: η διασυνδεδεμένη πόλη, η μητροπολιτική πόλη, η διεθνής πόλη, η παραγωγική πόλη, η δημιουργική πόλη, η τουριστική πόλη, η πολιτισμική πόλη, η πόλη της αναψυχής και η πόλη της ολοκλήρωσης. Η στρατηγική επίσης ενθαρρύνει τον διατομεακό σχεδιασμό, λαμβάνοντας υπόψη τη σχέση μεταξύ του μητροπολιτικού συστήματος και του τοπικού πλαισίου, ενισχύοντας από την μία την τοπική ταυτότητα ως μοχλό οικονομικής ανάπτυξης και αρθρώνοντας από την άλλη κάποιες τουριστικές συνδέσεις μητροπολιτικής κλίμακας.²⁴⁶

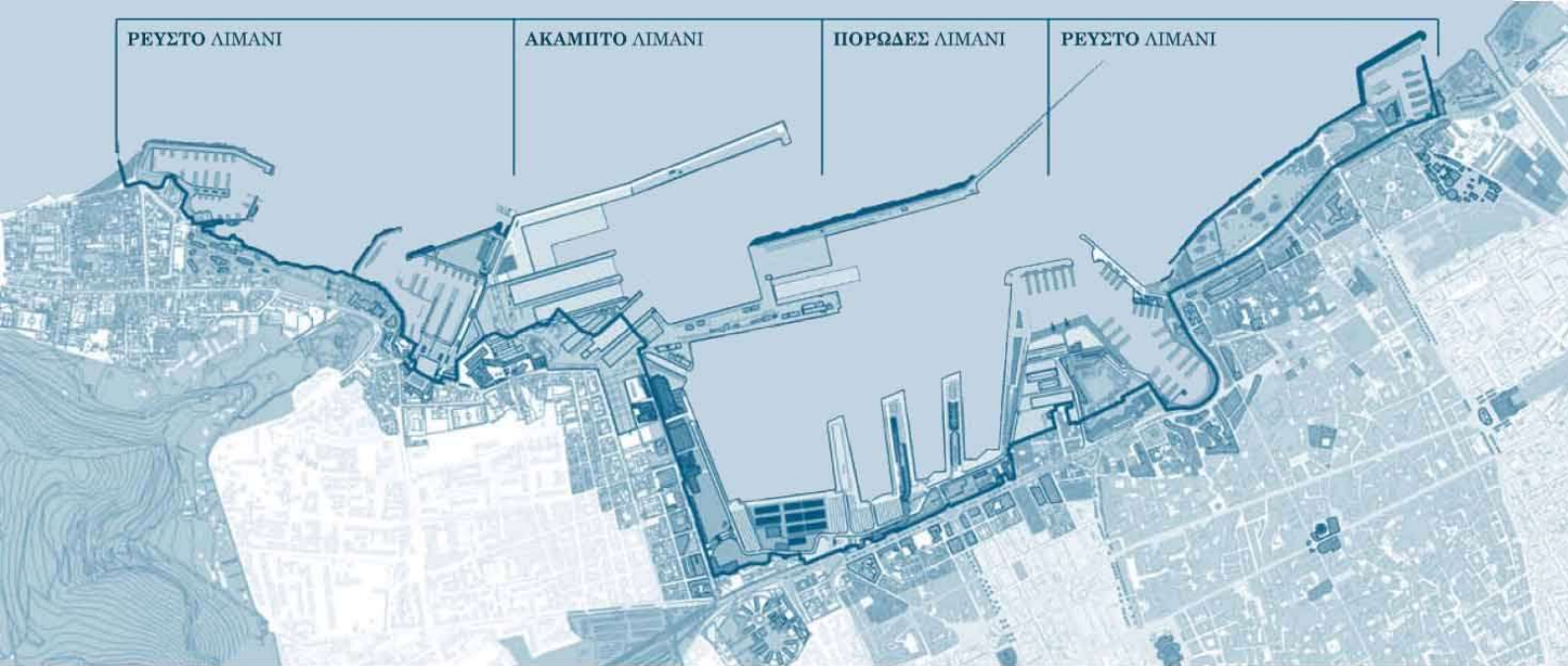
▼ **Εικόνα 98:** Λεπτομέρεια από το Ρυθμιστικό Σχέδιο.



²⁴⁴ Carta Maurizio, «Palermo Waterfront: planning the “fluid city”», *Portus*, Issue 24, 2012, σελ. 93, 95

²⁴⁵ Carta Maurizio, *ό.π.*, σελ. 89-91

²⁴⁶ Nicolini Elvira, Pinto R. Maria, «Strategic Vision of a Euro-Mediterranean Port City: A Case Study of Palermo», *Sustainability*, No.5, 2013, σελ. 3944



▲**Εικόνα 99:** Το θαλάσσιο μέτωπο του Παλέρμο χωρίζεται κατά τον Carta σε τρεις ενότητες, το **ρευστό λιμάνι**, το **πορώδες λιμάνι** και το **άκαμπτο λιμάνι**.

Για την αποτελεσματικότερη οργάνωση των λιμενικών χώρων και λειτουργιών αλλά και γενικά της ευρύτερης περιοχής, στο Masterplan εντοπίζονται τρεις λιμενικοί τύποι-παραλλαγές βασισμένοι στην διαβάθμιση της αστικής σημασίας των χρήσεων.

Ο **«ρευστός λιμένας»** είναι άμεσα συνυφασμένος με τον αστικό ιστό και χαρακτηρίζεται από μαρίνες και πολιτιστικές και ψυχαγωγικές υπηρεσίες στενά συνδεδεμένες με την πόλη (τουριστικό λιμάνι Sant'Erasmus, πάρκο Foro Italico, Molo Sud και παλιό λιμάνι Cala). Οι λειτουργίες που προβλέπονται σχετίζονται λοιπόν με τέτοιου είδους δραστηριότητες με τους χώρους πρασίνου, όπως το αρχαιολογικό πάρκο Castello a Mare να αντιπροσωπεύουν σημαντικούς συνδετήρες ενός αστικού οικολογικού δικτύου, ενισχύοντας την ζώνη διεπαφής πόλης-λιμένα.

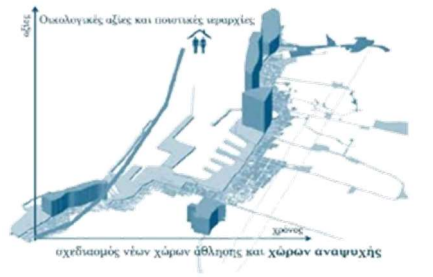
Ο **«διαπερατός λιμένας»** αφορά τον λιμενικό χώρο που σχετίζεται με την περιοδικότητα της κρουαζιέρας και την επιβατική κίνηση και είναι στενά συνδεδεμένος με την πόλη, το οδικό δίκτυο και το σύστημα μεταφορών. Αυτός ο τύπος λιμανιού θα μπορούσε να χαρακτηριστεί και ως «πορώδης λιμένας» αφού διακρίνεται από μια μεγάλη πορώδη περιοχή μετασχηματισμού που λειτουργεί ως σύνδεσμος μεταξύ των λιμενικών δραστηριοτήτων αφιερωμένων στους επιβάτες και των νέων πολιτιστικών, οικιστικών και εμπορικών δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τις παραθαλάσσιες δραστηριότητες, οι οποίες εκδηλώνουν υψηλό βαθμό αλληλεπίδρασης μεταξύ λιμένα και πόλης.

Ο **«άκαμπτος λιμένας»** τέλος, αποτελεί τον χώρο του λειτουργικού πυρήνα του λιμένα ο οποίος δεν σχετίζεται με καμία αστική χρήση. Έτσι, κάνοντας την λιμενική «μηχανή» απρόσιτη για το κοινό αλλά προστατευμένη περιμετρικά επιτρέπει στον λιμένα να λειτουργεί με πλήρη δυναμικότητα, εγγυώμενος την απαραίτητη ασφάλεια. Επίσης, οι επιχειρησιακές λιμενικές περιοχές έχουν σχεδιαστεί για μέγιστη αποτελεσματικότητα σε συνέργεια με τις αποβάθρες του λιμένα Termini Imerese, ανατολικότερα του Παλέρμο.

Αυτή η θεματική διαφοροποίηση του λιμένα γίνεται το κεντρικό εργαλείο για την ανάλυση, κατανόηση και ανάπλαση της περιοχής, με τις κύριες στρατηγικές του masterplan να είναι:

1. η ενίσχυση του εμπορικού λιμένα μέσω της επέκτασης και αναβάθμισης των υποδομών και κτηρίων εξυπηρέτησης του
2. ο εντοπισμός λύσεων για την αντιμετώπιση της ολοένα και αυξανόμενης κίνησης της κρουαζιέρας και την αναβάθμιση των τουριστικών υποδομών
3. η βελτίωση της ποιότητας των θαλάσσιων δραστηριοτήτων και του θαλάσσιου τουρισμού
4. η συντήρηση και βελτίωση της αποδοτικότητας του βιομηχανικού λιμένα με ιδιαίτερη προσοχή στη ναυπηγική βιομηχανία μεσαίου μεγέθους
5. η διαμόρφωση μιας αλληλένδετης ζώνης μεταξύ πόλης και λιμένα για την εξασφάλιση μιας ισχυρής ενοποίησης αστικών λειτουργιών και λιμενικών χώρων, με την υλοποίηση σύγχρονων έργων αρχιτεκτονικής που θα γίνουν τα ορόσημα της νέας αστικής προκυμίας
6. η συγκέντρωση των λιμενικών κτηρίων και υπηρεσιών σε κατάλληλη τοποθεσία στο μέτωπο της οδού Via Crispi με στόχο την δημιουργία καθαρών οπτικών φυγών και θέας στη θάλασσα και την εισαγωγή αστικών λειτουργιών όσο το δυνατόν πιο κοντά στο νερό.²⁴⁷

Παράλληλα, το Masterplan δεν ορίζει απλώς νέες χρήσεις και εξειδικευμένες λιμενικές περιοχές, αλλά παράγει κατευθυντήριες γραμμές για την αστική ανάπλαση και ανάπτυξη ολόκληρης της πόλης. Για την επίτευξη ενός νέου, δημιουργικού, ολοκληρωμένου και βιώσιμου οράματος για τον (επανά)σχεδιασμό της πόλης-λιμένα είναι αναγκαίος ένας συνολικός αστικός βελτισμός με νέα σχεδιαστικά εργαλεία, ικανά να ενσωματώσουν την «πόλη της πέτρας» στην «πόλη του νερού», παράγοντας γόνιμες συνάψεις και κρίσιμα ερωτήματα.²⁴⁸ Έτσι, το έργο δεν αφορά μόνο τις παράκτιες και λιμενικές περιοχές, αλλά εξετάζει και παρεμβαίνει σε άλλες περιοχές διεπαφής που ορίζονται ως πολύτιμες «περιοχές-μετασχηματισμού», απαραίτητες για την ολοκληρωμένη ανάπλαση της προκυμίας. Σημαντικές τέτοιες στρατηγικές περιοχές είναι: η Παλιά Πόλη ως ένα μεγάλο σύνθετο σύστημα, η Piazza Kalsa ως μια δημιουργική και πολιτιστική περιοχή της πόλης, η πρώην Αγορά Φρούτων και Λαχανικών ως νέο εμπορικό και πολιτιστικό κέντρο, η περιοχή του πρώην Σιδηροδρομικού Σταθμού Sampolo ως νέο συνεδριακό κέντρο, η ιστορική συνοικία Borgo Vecchio βόρεια της παλιάς πόλης, το πρώην εργοστάσιο Chimica Arenella με το παραδοσιακό ψαροχώρι Acquasanta βόρεια του λιμένα, και οι εγκαταλελειμμένες αποθήκες Locomotive Depot με την ευρύτερη περιοχή της εκβολής του ποταμού Oreto νότια της πόλης.²⁴⁹



▲**Εικόνα 100:** Ο σχεδιασμός στο λιμάνι του Παλέρμο στοχεύει στην **βελτίωση τεσσάρων αστικών ενοτήτων** οι οποίες προέκυψαν από τους μετασχηματισμούς του θαλάσσιου μετώπου ανά τα χρόνια.

²⁴⁷ Carta Maurizio, «Waterfront Manifesto: from urban regeneration to “fluid city” planning», *ανακοίνωση στο συνέδριο: 13e Conférence Mondiale Villes et Ports*, Nantes, Saint-Nazaire, Ιούνιος 18-21, 2012, σελ. 6-8

²⁴⁸ Carta Maurizio, «Palermo Waterfront: planning the “fluid city”», *Portus*, Issue 24, 2012, σελ. 95

²⁴⁹ Carta Maurizio, «Waterfront Manifesto: from urban regeneration to “fluid city” planning», *ανακοίνωση στο συνέδριο: 13e Conférence Mondiale Villes et Ports*, Nantes, Saint-Nazaire, Ιούνιος 18-21, 2012, σελ. 7

► **Εικόνα 101:** Περιοχές μετασχηματισμού και περιοχές διεπαφής κατά μήκος του θαλάσσιου μετώπου.

5.2.3. Οι «ζώνες διεπαφής» και το ορόσημο της ρευστής πόλης

Δεδομένου ότι η πόλη του Παλέρμο «τυλίγει» ολόκληρο το μέτωπο του λιμένα εξελισσόμενη γύρω από αυτόν, το Σχέδιο προσδιορίζει και σχεδιάζει μια εκτεταμένη «ζώνη διεπαφής» και ορισμένους «άξονες διείσδυσης» με στόχο οι πύλες να καταστούν πιο διαπερατές και ουσιαστικές, τόσο λειτουργικά όσο και συμβολικά. Προκειμένου να κατανοηθεί πλήρως το θέμα της διεπαφής πόλης-λιμανιού για μια ολοκληρωμένη ανάπτυξη, πρέπει να μελετηθούν τα αστικά, οικονομικά και παραγωγικά συστήματα αυτού του τμήματος της πόλης, με την αναγνώριση έξι υπο-περιοχών διεπαφής, ποικίλων διαστάσεων και με διαφορετικά εμπρόσθια όρια. Σε αυτές τις περιοχές θα εκπονηθούν Έργα Ολοκληρωμένου Μετασχηματισμού, τα οποία θα περιέχουν σχεδιαστικές ενδείξεις και ανάλυση των λειτουργικών, δομικών και περιβαλλοντικών πτυχών του σχεδιασμού αλλά και αρχιτεκτονικοί διαγωνισμοί για την διαμόρφωση της ταυτότητας της νέας «ρευστής πόλης». Συγκεκριμένα, οι περιοχές διεπαφής που ορίζονται είναι:

1. **Περιοχή Διεπαφής Castello a Mare-Cala**, που αποτελείται από το Αρχαιολογικό Πάρκο Castello a Mare που γεννιάζει με το Παλιό Λιμάνι Cala, αναδεικνύοντας το ως χαρακτηριστικό στοιχείο της νέας ρευστής πόλης.
2. **Περιοχή διεπαφής Foro Italico**, που αποτελείται από το γραμμικό πάρκο του Foro Italico και την ανάπτυξη του ως μια ζωντανή πράσινη περιοχή για ελεύθερο χρόνο και αναψυχή άμεσα συνδεδεμένο με το παλιό λιμάνι Cala και το τουριστικό λιμάνι Sant'Erasmo
3. **Περιοχή διεπαφής Molo Trapezoidale**, που αποτελείται από τη νέα «υδάτινη συνοικία» που πρόκειται να διαμορφωθεί από την ανάπτυξη της Τραπεζοειδής Προβλήτας με τη μετεγκατάσταση των ασυμβίβαστων λειτουργιών και τη συμπερίληψη νέων εμπορικών λειτουργιών, καταλυμάτων και υπηρεσιών αναψυχής ενοποιημένες με την κατοικία και το Αρχαιολογικό Πάρκο.
4. **Περιοχή διεπαφής Κρουαζιέρας**, που αποτελείται από το νέο μέτωπο του λιμανιού στη οδό via Crispi ως μια πολύτιμη περιοχή μετασχηματισμού στην οποία θα διατίθενται μικτές αστικές και λιμενικές υπηρεσίες για τη αποκατάσταση των οπτικών σχέσεων με τη θάλασσα και την συνδεσιμότητα με το νερό.
5. **Περιοχή διεπαφής Arsenale**, που αφορά την κατασκευή του νέου Πολιτιστικού Κέντρου του Arsenale στην τοποθεσία του πρώην Εργαστηρίου Tubisti ως πολιτιστική ζώνη και χώρος αναψυχής.
6. **Περιοχή διεπαφής Acquasanta**, που αποτελείται από τη νέα πλατεία που θα διαμορφωθεί στο χωριό καθώς και ένα «μπαλκόν» με θέα το τουριστικό λιμάνι.²⁵⁰

²⁵⁰ https://sites.unipa.it/mcarta/PRP/prp_pa.html

Ab.7
ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΥ 7
Πρώην εργοστάσιο Chimica Arenella

Ab.6
ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΥ 6
Πρώην ξενώνας εγχοστασίου

Ab.5
ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΥ 5
Πρώην καπνεργοστάσιο

Ai.6
ΠΕΡΙΟΧΗ ΔΙΕΠΑΦΗΣ 6
Acquasanta

Ab.4
ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΥ 4
Φρουταγορά & πρώην σιδηροδρομικός σταθμός Sampolo

Ai.5
ΠΕΡΙΟΧΗ ΔΙΕΠΑΦΗΣ 5
Arsenale

Ab.3
ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΥ 3
Συνοικία Borgo Vecchio

Ai.4
ΠΕΡΙΟΧΗ ΔΙΕΠΑΦΗΣ 4
Κρουαζιέρα

Ai.3
ΠΕΡΙΟΧΗ ΔΙΕΠΑΦΗΣ 3
Molo Trapezodiale

Ai.1
ΠΕΡΙΟΧΗ ΔΙΕΠΑΦΗΣ 1
Castello a Mare-Cala

Ai.2
ΠΕΡΙΟΧΗ ΔΙΕΠΑΦΗΣ 2
Foro Italico

Ab.2
ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΥ 2
Πρώην εργοστάσιο γκαζιού

Ab.1
ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΥ 1
Ποταμός Oreto & Locomotive Depot

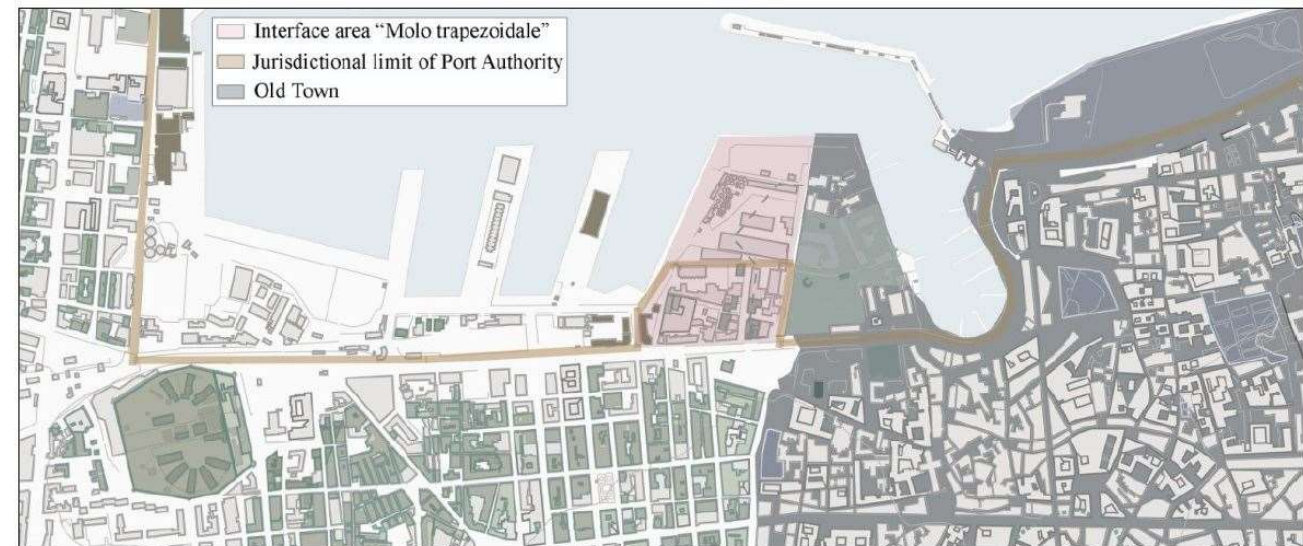


► **Εικόνα 102:** Η περιοχή διεπαφής ανάμεσα στην παλιά πόλη του Παλέρμο και την τραπεζοειδή προβλήτα.

Περιοχή διεπαφής Molo Trapezoidale

Από την ανάλυση και την κατηγοριοποίηση των περιοχών διεπαφής που εντοπίζονται στο Σχέδιο, το μέρος που συνοψίζει καλύτερα τη στρατηγική αναγέννησης της πόλης είναι το «Molo Trapezoidale». Αυτή η περιοχή είναι και γίνεται η σημαντικότερη άρθρωση στην σχέση πόλης-λιμένα αφού αποτελεί τον ενδιάμεσο χώρο μεταξύ του νέου λιμένα, του παλαιού λιμένα, του ιστορικού κέντρου της πόλης και της νέας σύγχρονης πόλης. Παράλληλα, αντιπροσωπεύει το κατώφλι που ορίζει την περιοχή του λιμένα κρουαζιέρας από την είσοδο στην παλιά πόλη, καθιστώντας την ως μια περιοχή-φίλτρο ανάμεσα σε δύο αντιθετικές ταυτότητες αλλά ιστορικά συνδεδεμένες.²⁵¹ Έτσι, ως η κύρια διασύνδεση μεταξύ πόλης και λιμένα, αποτελεί το πραγματικό ορόσημο της «ρευστής πόλης» που επιτρέπει στις αστικές χρήσεις να διεισδύσουν μέχρι το νερό και την θαλάσσια εικόνα να εμπλουτίζει τον χαρακτήρα της περιοχής.²⁵²

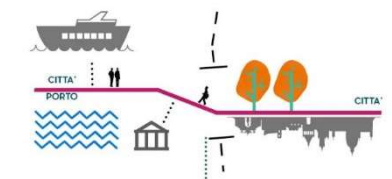
Σήμερα, αυτή η τοποθεσία είναι αποτέλεσμα μιας ιστορικής και πολεοδομικής εξέλιξης με μια διαδοχή αρκετών κατασκευαστικών φάσεων, με το μεγαλύτερο μέρος της περιοχής να βρίσκεται σε κατάσταση παραμέλησης και προηγμένης υλικής και δομικής αποσύνθεσης. Εκεί εντοπίζονται ο μεγάλος αρχαιολογικός χώρος Castello a Mare γύρω από την περιοχή του Norman Castle, κτίρια κακής κατάστασης των αρχών του εικοστού αιώνα, μερικά εργοστάσια, ένα μικρό καρνάγιο και υποβαθμισμένοι χώροι αποθήκευσης.²⁵³ Το έργο ανάπλασης σε αυτή την περιοχή διεπαφής παίρνει την ονομασία «Waterfront District» και προβλέπει την ανάπλαση του υφιστάμενου δομημένου ιστού και την αποκατάσταση των βιομηχανικών κτηρίων με στόχο την χρήση και αξιοποίηση αυτών από την «δημιουργική τάξη». Καλλιτέχνες, σχεδιαστές και μουσικοί θα μπορούν να αξιοποιήσουν τους χώρους αυτούς ως κατοικία, εργαστήρια και εκθεσιακούς χώρους για σύγχρονες τέχνες και άλλες μορφές καλλιτεχνικής έκφρασης. Η περιοχή αυτή έχοντας άμεση επαφή με την θάλασσα και αποκτώντας ένα νέο δημιουργικό χαρακτήρα επιχειρείται να γίνει «η Πόλη των Σύγχρονων Τεχνών και της Καινοτομίας», αποτελούμενη από ένα σύνθετο σύστημα δημοσίων χώρων και κτηρίων. Ακόμα, η ανάδειξη του αρχαιολογικού χώρου του Castello a Mare μέσω των απαραίτητων ανασκαφών και των έργων συντήρησης πρόκειται να μετατραπεί σε ένα μεγάλο αρχαιολογικό πάρκο, ικανό να φιλοξενεί πολιτιστικά δρώμενα, υποδηλώνοντας ένα νέο αστικό τοπίο επανασυνδέοντας διάφορες περιοχές πρασίνου. Χρήσεις κατοικίας, εμπορίου, πολιτισμού, αναψυχής, γραφεία, υπηρεσίες και τουριστικά αξιοθέατα γίνονται οι βασικές λειτουργίες που θα καθοδηγήσουν την επίτευξη της «ρευστής πόλης».²⁵⁴ Έτσι, η περιοχή του «Molo Trapezoidale» πρόκειται να γίνει το νέο αστικό κατώφλι όπου λιμενικές λειτουργίες θα ενσωματωθούν με αστικές υπηρεσίες μικρής και μεγάλης κλίμακας που σε συνδυασμό με τις νέες κατοικίες και τις χρήσεις γειτονιάς θα δημιουργήσουν ένα «φαινόμενο πόλης» κατά μήκος του θαλάσσιου μετώπου.²⁵⁵



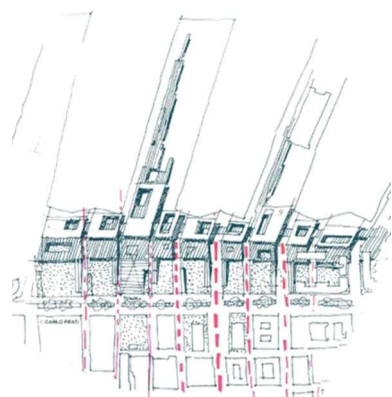
Περιοχή διεπαφής Κρουαζιέρας

Το 2018 διεξάγεται διεθνής αρχιτεκτονικός διαγωνισμός ιδεών με ζητούμενα τον αστικό μετασχηματισμό του λιμενικού μετώπου του Παλέρμο και τον σχεδιασμό δύο τερματικών σταθμών για την εξυπηρέτηση τόσο των εμπορικών πλοίων όσο και των κρουαζιερόπλοίων, με το γραφείο Valle 3.0 από την Ρώμη σε συνεργασία με τον αρχιτέκτονα Carlo Prati να κερδίζουν το πρώτο βραβείο. Η πρόταση επιχειρεί να σεβαστεί και ταυτόχρονα να ενισχύσει τα υφιστάμενα και κύρια χαρακτηριστικά της πόλης, όπως είναι η θάλασσα, το λιμάνι, η τοπογραφία και η ιστορία, με απώτερο σκοπό τον μετασχηματισμό του Παλέρμο σε μια πόλη-πύλη του Μεσογειακού πολιτισμού. Ο σχεδιασμός βασίζεται στην δημιουργία ενός διαπερατού λιμένα και ενός και σύνθετου και πολύπλοκου ενδιάμεσου χώρου δομημένου πάνω σε τρεις θεμελιώδεις αρχές οι οποίες έχουν ως στόχο την διαμόρφωση «πολλών πόλεων μέσα στην πόλη».²⁵⁶

Πρώτη και βασική αρχή αποτελεί η έννοια ενός «διπρόσωπου» οργανισμού που μεταφράζεται μέσα από την μυθολογία και τον Θεό Ιανό από την αρχαία Ρώμη ο οποίος συμβολιζόταν ως θεός των πυλών, των περασμάτων, των μεταβάσεων και της δυαδικότητας. Έτσι, μέσω αυτών των εννοιών, το κατώφλι μεταξύ της πόλης και της θάλασσας εξελίσσεται σε ένα δυναμικό χώρο διαμεσολάβησης μεταξύ της πύλης και του τόπου, μεταξύ λιμενικού συστήματος και αστικής δομής. Δεύτερη συνθετική αρχή αποτελεί η αλληλεπίδραση πόλης-λιμένα η οποία αντιπροσωπεύεται από ένα σύστημα δημοσίων χώρων, κτιρίων και χώρων πρασίνου. Το σύστημα αυτό παρατείνει το κατώφλι μέχρι το όριο του δρόμου καθιστώντας το διαπερατό και προσβάσιμο δημιουργώντας νέες οπτικές χαράξεις ανάμεσα στην πόλη και την θάλασσα. Τρίτη αρχή αποτελεί η ανύψωση του επιπέδου των κτιρίων που τοποθετούνται παράλληλα στο θαλάσσιο μέτωπο με στόχο την δημιουργία οπτικών επαφών ανάμεσα στην πόλη και την θάλασσα. Τα υπερυψωμένα επίπεδα από την μια δημιουργούν την αίσθηση μιας νέας πόλης σε ένα πιο ψηλό επίπεδο ενώ από την άλλη αυξάνουν τον δημόσιο χώρο στο επίπεδο του ισογείου ο οποίος με την προσθήκη διάφορων χρήσεων αποκτά ένα δυναμικό και ενεργό χαρακτήρα. Τέλος, το επίπεδο πάνω από την πόλη



▲ **Εικόνα 103:** Εγκάρσια τομή ανάμεσα στην πόλη και το λιμάνι.



▲ **Εικόνα 104:** Διάγραμμα της κεντρικής ιδέας σε κάτοψη από τον Carlo Prati.

²⁵¹ Nicolini Elvira, Pinto R. Maria, «Strategic Vision of a Euro-Mediterranean Port City: A Case Study of Palermo», *Sustainability*, No.5, 2013, σελ. 3951

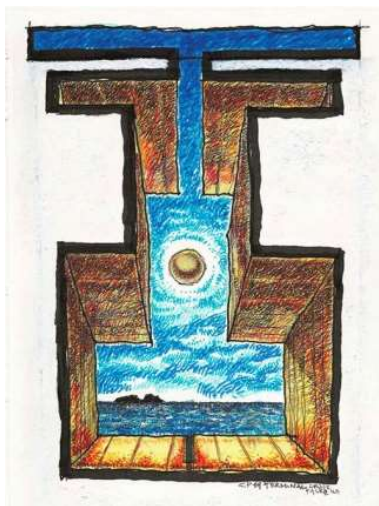
²⁵² Carta Maurizio, «Waterfront Manifesto: from urban regeneration to “fluid city” planning», *ανακοίνωση στο συνέδριο: 13e Conférence Mondiale Villes et Ports*, Nantes, Saint-Nazaire, Ιούνιος 18-21, 2012, σελ. 8

²⁵³ Nicolini Elvira, Pinto R. Maria, «Strategic Vision of a Euro-Mediterranean Port City: A Case Study of Palermo», *Sustainability*, No.5, 2013, σελ. 3951

²⁵⁴ https://sites.unipa.it/mcarta/PRP/prp_pa.html

²⁵⁵ Carta Maurizio, «Palermo Waterfront: planning the “fluid city”», *Portus*, Issue 24, 2012, σελ. 90

²⁵⁶ <http://valle3.com/portfolio/terminal-interfaccia-porto-palermo/#>



▲ **Εικόνα 105:** Η πύλη από τον επιβατικό σταθμό κοιτάζοντας προς τα έξω και πιο συγκεκριμένα προς τα **Μεσογειακά στοιχεία** του Παλέρμο, όπως η θάλασσα, ο ήλιος και τα βουνά. Σκίτσο από τον Carlo Prati.

▼ **Εικόνα 106:** Φωτορεαλιστική απεικόνιση της πρότασης.

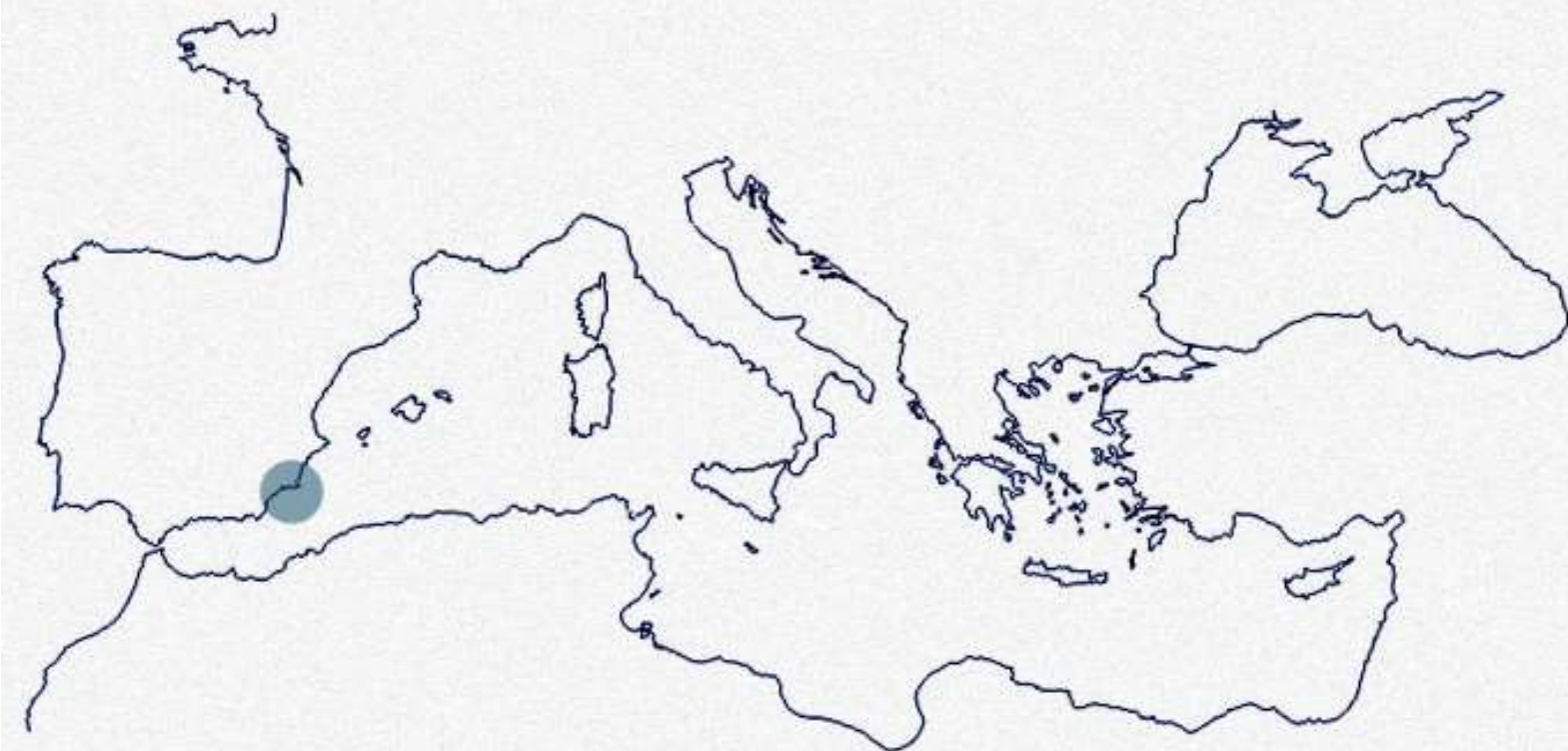


► **Εικόνες 107, 108:** Το Παλέρμο όπως είναι σήμερα και από κάτω η πρόταση σε φωτορεαλιστική απεικόνιση.

²⁵⁷ <http://valle3.com/portfolio/terminal-interfaccia-porto-palermo/#>

²⁵⁸ <http://valle3.com/portfolio/terminal-interfaccia-porto-palermo/#>





Καρθαγένη

43°17'47"N 5°22'12"E



5.3. «Εξοπλίζοντας το κατώφλι»: το παράδειγμα της Καρθαγένης

Μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1980 η Καρθαγένη παρέμενε μια υποβαθμισμένη και φτωχή πόλη με έντονο το στοιχείο της παρακμής καθώς η ενασχόληση της με τις μέχρι τότε οικονομικές δραστηριότητες, αυτές των εξορύξεων και της ναυπηγικής, είχαν μειωθεί στο ελάχιστο. Παρ' όλα αυτά, τα επόμενα χρόνια, η κατάσταση άλλαξε προς το καλύτερο με την ανάδειξη μιας κρυμμένης ιστορικής κληρονομιάς η οποία περιλάμβανε πολλά από τα υπολείμματα οικισμών των αρχαιότερων πολιτισμών που πέρασαν από την πόλη. Η ανακάλυψη υπολειμμάτων από την Καρχηδονιακή, τη Ρωμαϊκή και την Βυζαντινή περίοδο εξασφάλισε στην πόλη μια πολύ σημαντική πολιτιστική και ιστορική κληρονομιά. Ο συνδυασμός της προνομιακής τοποθεσίας της πόλης, περιβαλλόμενης από βουνά και θάλασσα, η παρουσία κτιρίων διαφορετικών εποχών και η ανακάλυψη των σημαντικών αυτών αρχαιολογικών ευρημάτων οδήγησαν στην ανάπτυξη του τουρισμού. Η Καρθαγένη εξελίχθηκε σε μια πόλη-πρότυπο μέσω της επιτυχημένης αποκατάστασης των αρχαίων μνημείων, ενώ ο τουρισμός λειτούργησε ως η κινητήρια δύναμη για την επίτευξη ενός αστικού μετασχηματισμού, την αποκατάσταση του υφιστάμενου αστικού περιβάλλοντος και την ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας.²⁵⁹

Η άνοδος της οικονομίας που έφερε η ανάπτυξη του τουρισμού έφερε στο επίκεντρο πιο περίπλοκα ζητήματα, όπως αυτό της διεπαφής πόλης-λιμένα, καθώς τα τελευταία χρόνια το λιμάνι και η πόλη είχαν χαράξει διαφορετικές στρατηγικές. Έτσι, το 1998 πραγματοποιήθηκε μια συνάντηση ανάμεσα στην Λιμενική Αρχή και το Δημοτικό Συμβούλιο της πόλης κατά την οποία καθιερώθηκε μια κοινή πορεία στις σχέσεις πόλης και λιμένα. Η στρατηγική επικεντρώθηκε στο θαλάσσιο μέτωπο και πρότεινε την ριζική μεταμόρφωση της προκυμαίας, αντικαθιστώντας όλες τις βιομηχανικές χρήσεις του λιμένα με νέες αστικές δραστηριότητες οι οποίες θα έφερναν τους κατοίκους σε επαφή με το στοιχείο του νερού. Ο σχεδιασμός προέβλεπε την κατασκευή μιας μαρίνας, ενός επιβατικού σταθμού για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών, ενός αρχαιολογικού μουσείου και ενός συνεδριακού κέντρου για την εξυπηρέτηση τόσο των ντόπιων κατοίκων όσο και των επισκεπτών.²⁶⁰ Πιο συγκεκριμένα, η διεπαφή πόλης-λιμένα επιχειρήθηκε «εξοπλίζοντας» τον ενδιαμέσο χώρο με κτίρια δημοσίου ενδιαφέροντος με στόχο να λειτουργήσουν ως αστικοί ελκυστές τόσο για την συνολικότερη αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος όσο και για την ενίσχυση του θαλάσσιου μετώπου.

²⁵⁹ Morales Yago J. Francisco, Zárate Martín Antonio, «Cartagena (Spain). Discovering the past in order to build the future through memory and tourism», Via (Online magazine), Issue 3, 2013

²⁶⁰ <https://www.fmetropoli.org/en/cities-lab/urban-landscapes/cartagena-puerto-ciudad/>



Έτσι, με στόχο την κοινή συνύπαρξη πόλης και λιμένα στη σύγχρονη συνθήκη, η μεγάλη διαμήκης προκυμαία μετατρέπεται σε ένα αστικό κατώφλι το οποίο εξοπλίζεται με τρία σημαντικά κτίρια-ορόσημα, με το καθένα από αυτά να αντιπροσωπεύει μέρος της σύγχρονης ταυτότητας της πόλης-λιμένα. Με το Μουσείο Εναλίων Αρχαιοτήτων να αντικατοπτρίζει την ιστορία της πόλης, το Συνεδριακό Κέντρο μαζί με το αμφιθέατρο την ανάγκη για την προώθηση του πολιτισμού και τον νέο Επιβατικό Σταθμό την σημαντικότητα του τουρισμού για την πόλη, επιχειρείται η συνολική αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και η επαναφορά της επαφής με την θάλασσα. Επιπλέον, ο δημόσιος ανοιχτός χώρος που δημιουργείται κατά μήκος της προκυμαίας, ως ένας μεγάλος αστικός περίπατος στην άκρη του νερού, γίνεται ο κύριος συνδετικός κρίκος ανάμεσα στα κτίρια διευκολύνοντας την προσβασιμότητα από την πόλη στο λιμάνι και αντίστροφα.

5.3.1. Η πόλη (και το) λιμάνι: ιστορικοί μετασχηματισμοί

Από την ίδρυση της, γύρω στον 3^ο αιώνα π.Χ. και αργότερα κατά την διάρκεια της ιστορίας της, η πόλη της Καρθαγένης βασίστηκε σε δύο θεμελιώδη χαρακτηριστικά. Το πρώτο αποτέλεσε η φυσική τοποθεσία της πόλης καθώς κατά την αρχαιότητα η ίδια αναπτύχθηκε σε μια φυσική χερσόνησο αποτελούμενη από πέντε λόφους και περιβαλλόμενη από ένα φυσικό λιμάνι και μια λιμνοθάλασσα με την γύρω περιοχή να διακρίνεται από έντονη τοπογραφία. Το δεύτερο χαρακτηριστικό αποδείχθηκε η ενασχόληση της με την βιομηχανία, την εξόρυξη ασημιού και την ναυπηγική από την αρχαιότητα.²⁶¹

Βασισμένοι στην τοπογραφία της ευρύτερης περιοχής της νοτιοανατολικής Ιβηρικής χερσονήσου οι Καρχηδόνιοι ιδρύουν την πόλη Qart Hadasth το 227 π.Χ. στην τοποθεσία της σημερινής Καρθαγένης. Η ονομασία της πόλης μεταφράζεται ως «Νέα Πόλη», καθώς αναπτύχθηκε στα υφιστάμενα ερείπια ενός παλιού οικισμού, αυτού της Μαστίας, ο οποίος άκμασε κατά τον 6^ο αιώνα π.Χ.. Η δεύτερη βασική παράμετρος για την επιλογή της τοποθεσίας, πέρα από την προνομιούχα φυσική τοποθεσία, αποτέλεσε η μεγάλη ποσότητα σε αποθέματα ορυκτών κοιτασμάτων η οποία εξασφαλιζόταν από τους ορεινούς όγκους της γύρω περιοχής. Η πόλη όπως έχει αναφερθεί, αναπτύχθηκε σε μια χερσόνησο η οποία αποτελούνταν από πέντε λόφους οι οποίοι σήμερα διακρίνονται στους Molinete, Monte Sacro, Monte de San José, Despeñaperros και Monte de la Concepción. Η χερσόνησος περιβαλλόταν τότε από το σημερινό λιμάνι, τη θάλασσα Mandarache η οποία σήμερα αποτελεί την Ναυτική βάση και την λιμνοθάλασσα του Estero, η οποία σήμερα αποτελεί την επέκταση της πόλης. Κατά την αρχαιότητα η λιμνοθάλασσα λόγω του κατάλληλου βάθους επέτρεπε την ασφαλή διέλευση πλοίων. Έτσι, η πόλη κατείχε ένα εξωτερικό λιμάνι για την εκτέλεση όλων των εμπορικών δραστηριοτήτων και ένα εσωτερικό λιμάνι προστατευμένο από εχθρούς, όπου στεγάζονταν τα στρατιωτικά πλοία.²⁶²

◀ **Εικόνα 109:** Χωροταξική εξέλιξη της Καρθαγένης από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα.



▲ **Εικόνα 110:** Η Καρθαγένη κατά την Ρωμαϊκή περίοδο.

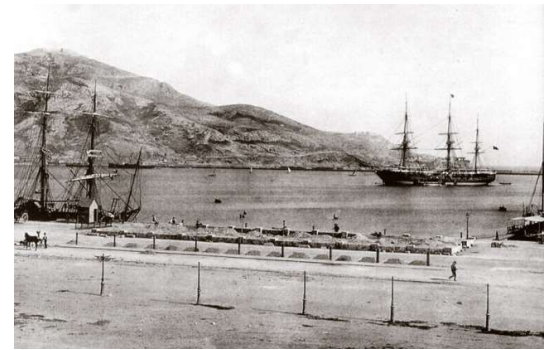
²⁶¹ Morales Yago J. Francisco, Zárate Martín Antonio, «Cartagena (Spain). Discovering the past in order to build the future through memory and tourism», *Via* (Online magazine), Issue 3, 2013

²⁶² <https://www.basilioparedes.com/en/blog/evolucion-urbanistica-cartagena/?fbclid=IwAR2h4gSWj3i88fNltva74anvG2b7Ygxhh7BfWNazgRTTzXO1FQGWGchHpY>

Κατά την διάρκεια του 2^{ου} Καρχηδονιακού πολέμου ανάμεσα στην Ρώμη και την Καρχηδόνα, οι Ρωμαίοι καταλαμβάνουν το 209 π.Χ. την πόλη του Qart Hadasth και την μετονομάζουν σε Carthago Nova, δηλαδή «Νέα Καρθαγένη». Η Καρθαγένη επί Ρωμαϊκής κυριαρχίας αναπτύσσεται και παράλληλα επεκτείνεται καταλαμβάνοντας όλη την έκταση της χερσονήσου με αποτέλεσμα να γίνει μια από τις σημαντικότερες πόλεις της Ιβηρικής χερσονήσου. Η πόλη έφτασε στην μέγιστη ακμή και επέκταση της τον 4^ο αιώνα μ.Χ. με την αστική περίμετρο που δημιουργήθηκε εκείνη την εποχή να παραμένει ίδια μέχρι τον 18^ο αιώνα. Μετά την πτώση της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας και την κατάληψη της πόλης από τους Βυζαντινούς τον 5^ο αιώνα, η ίδια ανακατασκευάζεται και αλλάζει το όνομα της σε «Carthago Spartaria». Τους επόμενους αιώνες η πόλη αλλάζει χέρια ανάμεσα σε Βησιγόθους και Άραβες,²⁶³ ενώ το 1245, καταλαμβάνει την πόλη ο καστιλιανικός στρατός υπό τον Αλφόνσο τον 10^ο ο οποίος προτείνει το λιμάνι να χρησιμοποιηθεί ως ναυτική και στρατιωτική βάση. Με την Καρθαγένη να αποκτά στρατηγικό ρόλο στην ευρύτερη περιοχή, η πόλη οχυρώνεται με νέα τείχη για την καλύτερη προστασία του αστικού πυρήνα, ενώ το 1570 διαμορφώνεται η πρώτη οχύρωση με πολυγωνικούς προμαχώνες.²⁶⁴

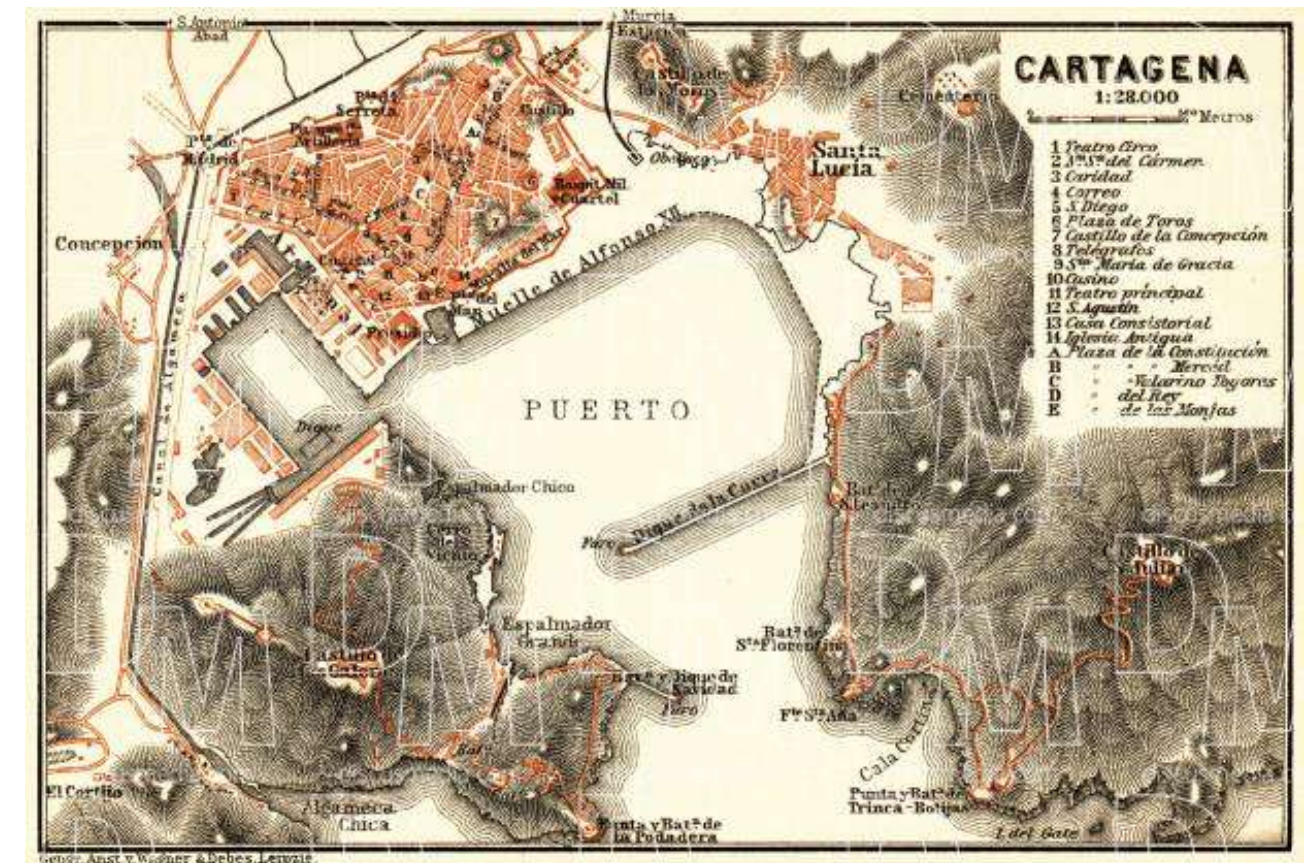
Ωστόσο, η μεγάλη αλλαγή συντελείται στο θαλάσσιο μέτωπο της Καρθαγένης με την κατασκευή του Στρατιωτικού Οπλοστασίου το 1782 στην θάλασσα του Mandarache θέτοντας τα θεμέλια για την ανάπτυξη της Ναυτικής βάσης που εδρεύει σήμερα σε αυτήν την περιοχή. Η κατασκευή του οπλοστασίου συνέβαλε από την μία στον μορφολογικό μετασχηματισμό της πόλης και από την άλλη στην αλλαγή της κλίμακας των κτιρίων και υποδομών. Πιο συγκεκριμένα, η κατασκευή μεγαλύτερων υποδομών για την εξυπηρέτηση των νέων λιμενικών αναγκών και της ναυπηγικής επηρέασαν τόσο την πόλη όσο και το λιμάνι, οδηγώντας στην εξαφάνιση της εμπορικής αποβάθρας και των παλιών εγκαταστάσεων που υφίσταντο στην περιοχή.²⁶⁵ Όσο αφορά τον ποταμό Rambla de Benipila, η εκβολή του, η οποία έφτανε στο σημείο της νέας αποβάθρας, έκλεισε με την κατασκευή ενός τοίχου καθώς δημιουργούσε προβλήματα στην διέλευση των πλοίων και μεταφέρθηκε μέσω μιας διάνοιξης νοτιότερα στην περιοχή Algameca.²⁶⁶ Παράλληλα, το κανάλι Anguililla το οποίο σύνδεε την Λιμνοθάλασσα του Almarjal με την θάλασσα του Mandarache άρχισε να στενεύει μέχρι που η επικοινωνία ανάμεσα στα δύο χάθηκε με την λιμνοθάλασσα να μετατρέπεται σε μια βαλτώδη και ανθυγιεινή περιοχή, πηγή πολλών ασθενειών που έπληξαν την πόλη. Έτσι, αποφασίστηκε να γίνει επιχωμάτωση μέσω του προγράμματος «Expansion, Reform and Sanitation Project» χρησιμοποιώντας χώματα από μια ανασκαφή η οποία πραγματοποιήθηκε στο κέντρο της πόλης για την διάνοιξη μιας νέας οδού, της Gilbert, η οποία θα ένωνε την πόλη και το λιμάνι.²⁶⁷

Η πραγματική όμως αλλαγή στο θαλάσσιο μέτωπο της Καρθαγένης πραγματοποιείται στα μέσα του 19ου αιώνα και περιλαμβάνει το έργο της επέκτασης της προβλήτας Alfonso XII προς την θάλασσα, ένα έργο το οποίο θα διαμορφώσει σε μεγάλο βαθμό την σημερινή όψη της πόλης. Η επέκταση πραγματοποιείται νότια των τειχών με την πλήρωση της θάλασσας χρησιμοποιώντας τα ίδια χώματα από την ανασκαφή που πραγματοποιήθηκε στο κέντρο της πόλης. Αφορμή για την ανάγκη μιας μεγαλύτερης προβλήτας αποτέλεσε η εμπορική, ναυτιλιακή και βιομηχανική άνοδος της πόλης στα διεθνή εμπορικά δίκτυα. Ωστόσο, αν και η επέκταση ξεκινά καθαρά με βάση τις νέες εμπορικές και οικονομικές ανάγκες, ο σχεδιασμός δεν βασίζεται αποκλειστικά στις λιμενικές δραστηριότητες αλλά λαμβάνει υπόψη την ανάγκη για δημόσιο χώρο τόσο για την ευημερία της πόλης όσο και των ντόπιων κατοίκων. Έτσι, με την κατασκευή μιας μεγάλης εσπλανάδας σε συνδυασμό με την επέκταση της προβλήτας δημιουργήθηκε ένας χώρος ο οποίος έλυνε όλες τις εμπορικές και ναυτικές ανάγκες της πόλης και ταυτόχρονα εξασφάλιζε ελεύθερο χώρο όπου μπορούσαν να συγκεντρωθούν εγκαταστάσεις και υπηρεσίες διαφορετικών χρήσεων. Η τελική μεταμόρφωση γίνεται στα τέλη του 19ου αιώνα όπου το παραλιακό μέτωπο εξελίσσεται σε ένα χώρο περιπάτου λαμβάνοντας συμβολικό χαρακτήρα καθώς σε αυτόν τον χώρο πραγματοποιούνται πληθώρα διεθνών εκθέσεων και προγραμμάτων.²⁶⁸



▲ **Εικόνα 111:** Το θαλάσσιο μέτωπο της Καρθαγένης κατά το 1890 μετά την ολοκλήρωση της πρώτης φάσης προβλήτας Alfonso XII.

▼ **Εικόνα 112:** Η πόλη σε χάρτη του 1899, όπου απεικονίζεται η νέα προβλήτα, η Ναυτική βάση καθώς και μεγάλο μέρος των τειχών της πόλης.



²⁶³ <https://www.basilioparedes.com/en/blog/evolucion-urbanistica-cartagena/?fbclid=IwAR2h4gSWj3i88fNltva74anvG2b7Ygxhh7BfWNazgRTTzXO1FQGKWGchHpY>

²⁶⁴ Hernandez Corbalan Jose Maria, *Evolución topográfica del almarjal de Cartagena*, Διπλωματική εργασία, Polytechnic University of Cartagena, Cartagena, 2012, σελ. 12

²⁶⁵ Lejarraga Martin, Melgarejo Mar, «El puerto de Cartagena, cambio urbano, cambio social», *Urban-e* (online magazine), No.4, 2013

²⁶⁶ <https://www.basilioparedes.com/en/blog/evolucion-urbanistica-cartagena/?fbclid=IwAR2h4gSWj3i88fNltva74anvG2b7Ygxhh7BfWNazgRTTzXO1FQGKWGchHpY>

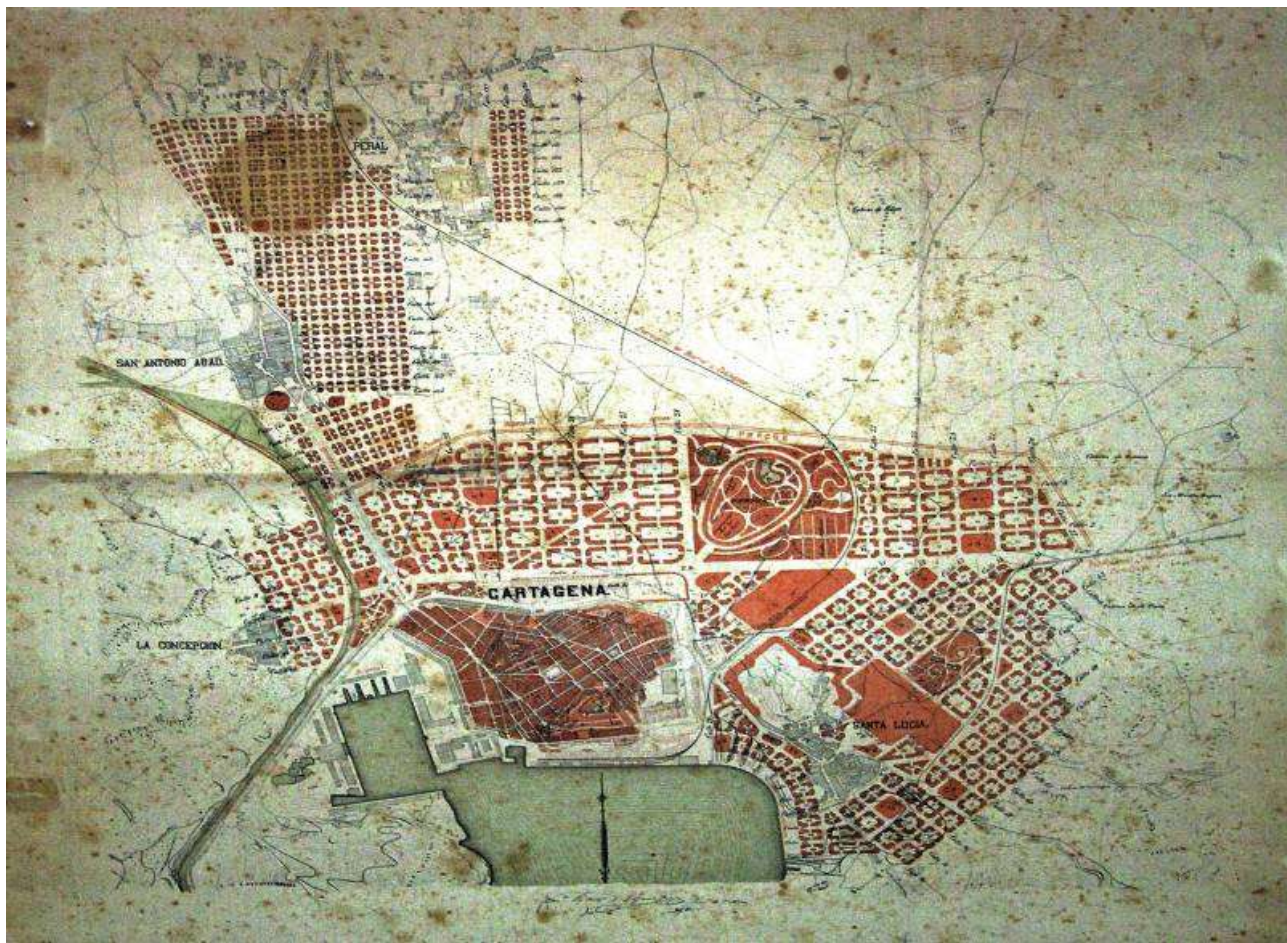
²⁶⁷ Hernandez Corbalan Jose Maria, *Evolución topográfica del almarjal de Cartagena*, Διπλωματική εργασία, Polytechnic University of Cartagena, Cartagena, 2012, σελ. 6-7

²⁶⁸ Lejarraga Martin, Melgarejo Mar, «El puerto de Cartagena, cambio urbano, cambio social», *Urban-e* (online magazine), No.4, 2013



▲ **Εικόνα 113:** Η προβλήτα κατά το 1902 λειτουργούσε ως δημόσιος χώρος φιλοξενώντας πληθώρα εκθέσεων.

▼ **Εικόνα 114:** Το σχέδιο για την επέκταση όπως σχεδιάστηκε από τους αρχιτέκτονες Pedro García Faria και Francisco de Paula Oliver Rolandi.



Παράλληλα, με την επιχωμάτωση του Almarjal, η περιοχή επιλέγεται στα τέλη του 19^{ου} αιώνα ως η καταλληλότερη για την επέκταση της πόλης. Ο σχεδιασμός της επέκτασης αναλαμβάνεται από τον Καταλανό αρχιτέκτονα Pedro García Faria και τον Francisco de Paula Oliver Rolandi από την Καρθαγένη. Προτείνουν την χάραξη και την διάνοιξη μεγάλων λεωφόρων για την καλύτερη λειτουργία της πόλης αλλά και για λόγους υγιεινής, την δημιουργία νέων γειτονιών, την κατασκευή εργατικών κατοικιών για την μεσαία τάξη, την φύτευση δέντρων σε όλους τους ελεύθερους χώρους της πόλης καθώς και την δημιουργία ενός μητροπολιτικού πάρκου. Ωστόσο, μόνο ένα μέρος του σχεδίου ολοκληρώνεται στα μέσα του 20^{ου} αιώνα, με την πόλη να γυρνάει την πλάτη της προς το λιμάνι και την θάλασσά.²⁶⁹ Η ενίσχυση της βιομηχανίας και της ναυπηγικής τον 20ο αιώνα σε συνδυασμό με την επέκταση της πόλης προς το εσωτερικό οδήγησε στην σταδιακή εγκατάλειψη του κέντρου και του λιμανιού. Η εσπλανάδα άλλοτε χώρος περιπάτου και χώρος διεξαγωγής μεγάλων εκθέσεων, αντικαθίσταται από λιμενικές και εμπορικές λειτουργίες οι οποίες προσπαθούσαν να εκμεταλλευτούν στο έπακρο κάθε ελεύθερο χώρο της πόλης. Μέχρι και τα τέλη της δεκαετίας του 1980 το θαλάσσιο μέτωπο στραμμένο αποκλειστικά προς την θάλασσα είχε γυρίσει την πλάτη του προς την πόλη, συμβάλλοντας στην εγκατάλειψη και την αποξένωση του.²⁷⁰

Η βιομηχανική και στρατιωτική δραστηριότητα της πόλης άρχισε σιγά σιγά να μειώνεται στα τέλη του 20^{ου} αιώνα με την οικονομία της πόλης να επικεντρώνεται σε άλλους τομείς. Η ανάκαμψη βασίστηκε στην δημιουργία νέων οικονομικών δραστηριοτήτων, με την επέκταση του Πολυτεχνείου, την ίδρυση ενός κοινοβουλίου, την εξέλιξη του εμπορίου και φυσικά μέσω της επένδυσης στον τομέα του τουρισμού, ο οποίος άλλαξε ριζικά την Καρθαγένη. Η σημαντική άνοδος του τουρισμού βασίστηκε κατά κύριο λόγο στην ιστορία της πόλης η οποία ωστόσο έπρεπε να αναδειχθεί. Έτσι, οι δημόσιοι φορείς προσχώρησαν στην δημιουργία ενός δικτύου αστικών αναπλάσεων με κύριο στόχο την κατεδάφιση σύγχρονων και εφήμερων κατασκευών, προκειμένου να αποκαλυφθούν τα ερείπια και τα υπολείμματα της Καρχηδονιακής, της Ρωμαϊκής αλλά και της Βυζαντινής περιόδου. Το 1988 ανακαλύπτεται το ρωμαϊκό θέατρο της πόλης, μια από τις σημαντικότερες ανακαλύψεις, το οποίο μετά από την αποκατάσταση του από τον αρχιτέκτονα Rafael Moneo, αποτέλεσε σημαντικό πόλο έλξης. Μετά από δύο δεκαετίες ανασκαφών και συντήρησης για την αποκατάσταση της κληρονομιάς της Καρθαγένης το αποτέλεσμα ήταν η δημιουργία μιας αναβαθμισμένης ποιοτικά αστικής δομής με μεγάλη πολιτιστική και ιστορική αξία. Η όψη της πόλης στην αλλαγή της χιλιετίας άλλαξε ριζικά τις ισορροπίες, με την Καρθαγένη να εξελίσσεται σε ένα ελκυστικό τουριστικό προορισμό δημιουργώντας τις απαραίτητες βάσεις για την ανάπτυξη του διπόλου πόλης-λιμένα.²⁷¹



▲ **Εικόνα 115:** Η αποκατάσταση του Ρωμαϊκού Θεάτρου και της ευρύτερης περιοχής σε τρισδιάστατη απεικόνιση.

5.3.2. Η «ζώνη διεπαφής» και τα κτήρια-ορόσημα της πόλης-λιμένα

Η ανάγκη χάραξης μιας κοινής πορείας της πόλης και του λιμένα στην Καρθαγένη ξεκίνησε στα τέλη του 20ου αιώνα με συζητήσεις ανάμεσα στην Λιμενική και Δημοτική Αρχή, εστιάζοντας στην περιοχή της μεγάλης διαμήκης προκυμαίας Alfonso XII, ως την επιφάνεια διεπαφής μεταξύ πόλης και λιμένα. Με στόχο την ριζική μεταμόρφωση του λιμενικού μετώπου και την ανάκτηση ολόκληρης της προκυμαίας ως δημοσίου χώρου, κρίθηκε απαραίτητη η εκκένωση όλων των στρατιωτικών, βιομηχανικών και λιμενικών χρήσεων και η αυστηρή οριοθέτηση του εμπορικού λιμένα στην δυτική αποβάθρα.²⁷² Η περιοχή της προκυμαίας έχει δεχτεί στην διάρκεια των χρόνων πληθώρα μετασχηματισμών -μορφολογικών και εννοιολογικών- καθώς από την «γέννηση» της στα μέσα του 19ου αιώνα ως χώρο εμπορικής και οικονομικής σημασίας, μετατράπηκε αργότερα σε ένα χώρο περιπάτου, στα μέσα και τέλη του 20ου αιώνα οριοθετήθηκε για αμιγώς λιμενικές χρήσεις, φτάνοντας τέλος στην σημερινή της μορφή που αποτελεί ένα ζωντανό δημόσιο χώρο αναψυχής και πολιτιστικού ενδιαφέροντος για την πόλη. Η στενή σύνδεση μεταξύ του λιμένα και του ιστορικού κέντρου και η εγγύτητα με τις σημαντικότερες εγκαταστάσεις της πόλης, όπως το πανεπιστήμιο, μουσεία, διοικητικά κτήρια και αρχαιολογικοί χώροι καθιστά αυτό το μέρος ως έναν από τους πιο πολύτιμους χώρους της πόλης αποκτώντας διττό χαρακτήρα, πύλη για τους ταξιδιώτες και καταφύγιο για τους κατοίκους.²⁷³

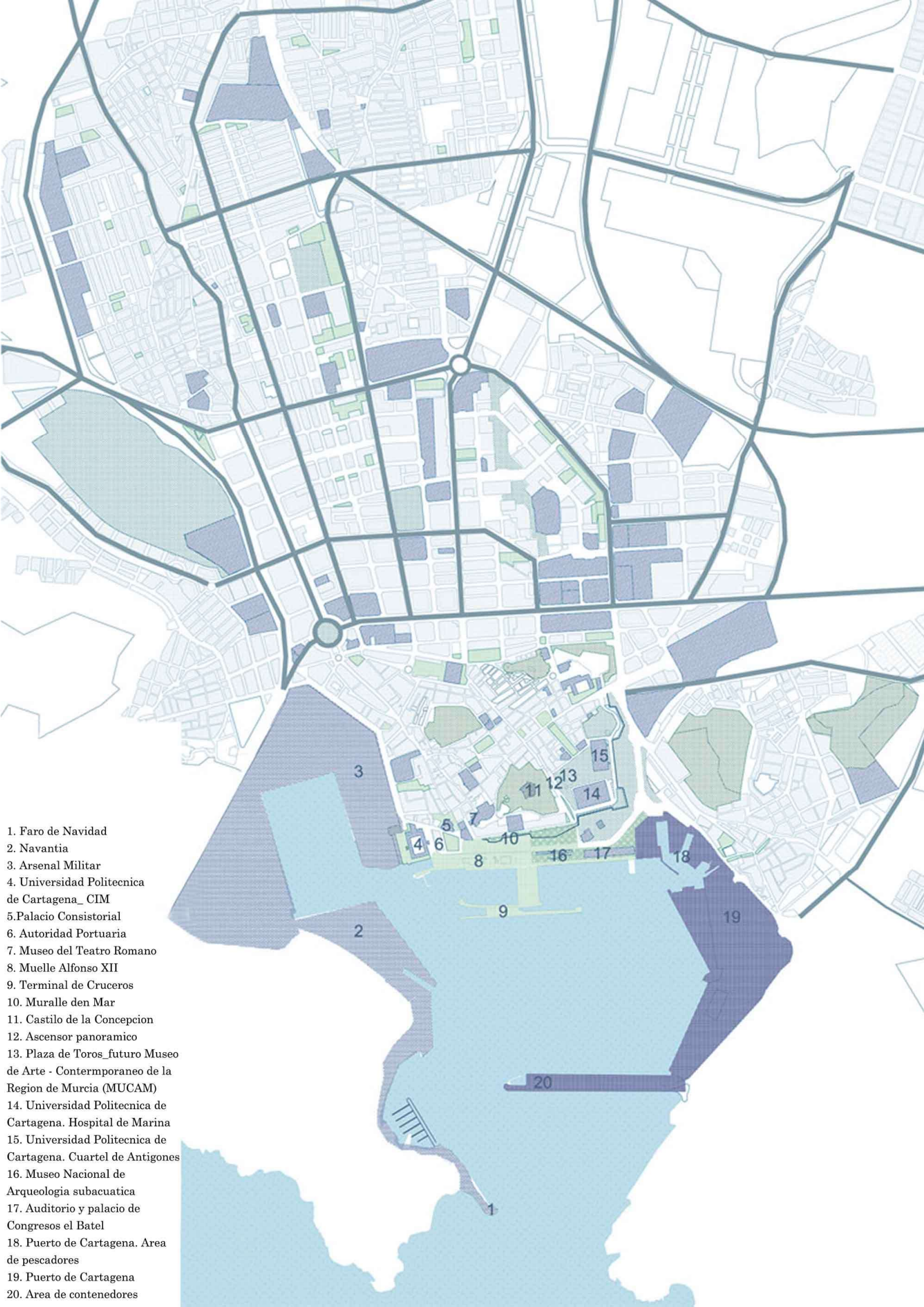
²⁷¹ Morales Yago J. Francisco, Zárate Martín Antonio, «Cartagena (Spain). Discovering the past in order to build the future through memory and tourism», *Via* (Online magazine), Issue 3, 2013

²⁷² https://www.fmetropoli.org/en/cities-lab/urban-landscapes/cartagena-puerto-ciudad/?fbclid=IwAR2JVCK6YwXbVMfd9H0bBv5aj5q55_M6bcufm4nP8A_zHBdw8C9xwwRqyOO

²⁷³ Lejarraga Martin, Melgarejo Mar, «El puerto de Cartagena, cambio urbano, cambio social», *Urban-e* (online magazine), No.4, 2013

²⁶⁹ https://archivo.cartagena.es/detalle_doc_mes.asp?id=45&pagina=1&t=&d=&h

²⁷⁰ Lejarraga Martin, Melgarejo Mar, «El puerto de Cartagena, cambio urbano, cambio social», *Urban-e* (online magazine), No.4, 2013

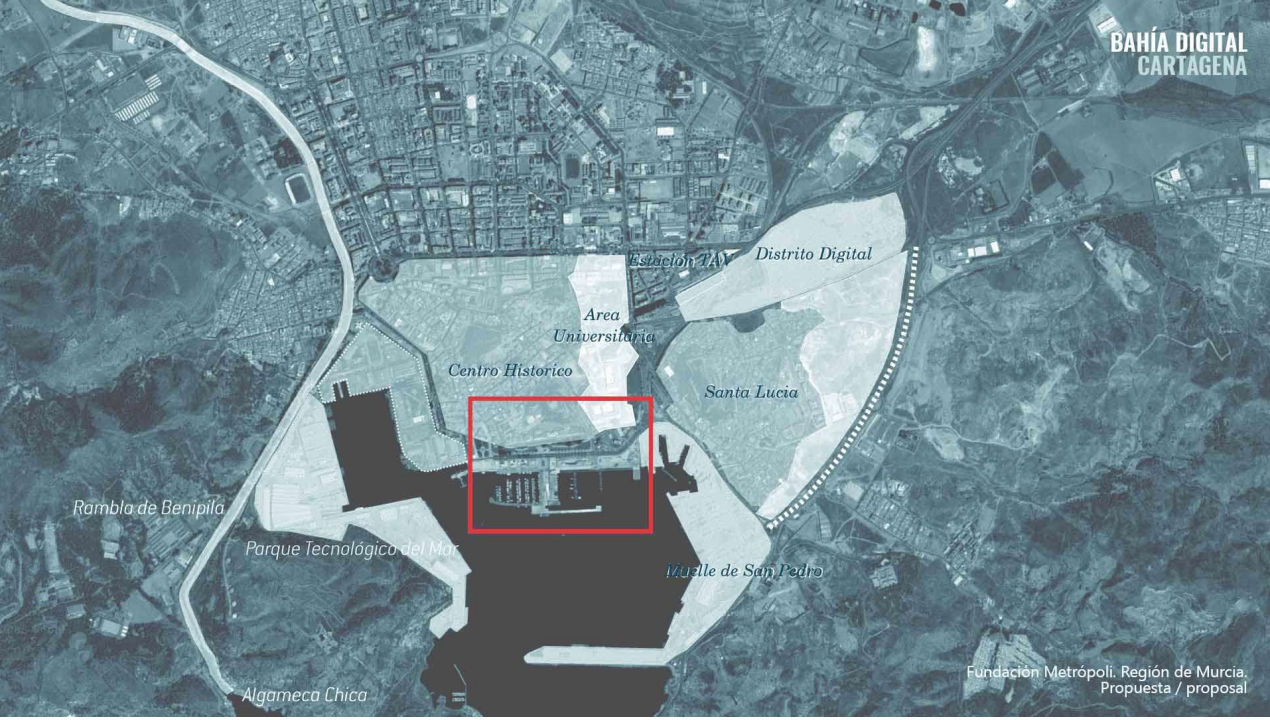


Η σημερινή εικόνα του αναβαθμισμένου αστικού λιμένα της πόλης και του θαλάσσιου μετώπου της δεν είναι αποτέλεσμα κάποιου γενικότερου σχεδίου ή στρατηγικού έργου αλλά βασίζεται κυρίως στις μεμονωμένες επεμβάσεις αρχιτεκτονικής κλίμακας. Έτσι, μια γρήγορη και επιφανειακή αποτίμηση αυτού θα μπορούσε να είναι η έλλειψη συνολικού σχεδιασμού και σφαιρικής προοπτικής και συνεπώς η παραβίαση των αρχών και των στόχων του αστικού σχεδιασμού. Αυτό το κάπως τυχαίο σύστημα ανάπτυξης και σχεδιασμού όμως έχει δημιουργήσει ένα μοναδικό αποτέλεσμα άμεσου αστικού μετασχηματισμού, με τους κατοίκους και επισκέπτες να οικειοποιούνται τον χώρο αυτό από την αρχή. Οι σημαντικότερες επεμβάσεις αφορούν τρία κτήρια-ορόσημα που εξοπλίζουν την προκυμαία και αντιπροσωπεύουν την σύγχρονη ταυτότητα της πόλης, το Μουσείο Εναλίων Αρχαιοτήτων, το Συνεδριακό Κέντρο μαζί με το Αμφιθέατρο και ο νέος Επιβατικός Σταθμός. Αν και ετερόκλητα μεταξύ τους, με το καθένα να διαφοροποιείται αρχιτεκτονικά από το άλλο τόσο μορφολογικά όσο και συντακτικά, καταφέρνουν να συνομιλούν μεταξύ τους δημιουργώντας αλληλένδετες χωρικές σχέσεις έχοντας ως συνδετικό κρίκο τον ενδιάμεσο δημόσιο χώρο.

Λειτουργώντας ως μια σύγχρονη εσπλανάδα, η περιοχή ανάμεσα στην πόλη και τον λιμένα αποκτά ξανά δυνατότητες συλλογικής χρήσης και ποικιλίας ανοιχτών χώρων. Έτσι, με την συγκέντρωση πολιτιστικών, ψυχαγωγικών και τουριστικών υπηρεσιών, η ζώνη διεπαφής καθίσταται ως στρατηγικό σημείο ολοκλήρης της πόλης αποτελώντας ορόσημο περιφερειακής και εθνικής εμβέλειας. Το θαλάσσιο μέτωπο της πόλης είναι πλέον ένας ενεργός δημόσιος χώρος αφού έχει ανακτηθεί και ενοποιηθεί μέσω των τριών κτηρίων-ορόσημων, με την ταυτότητα της νέας λιμενικής εικόνας να χαρακτηρίζεται από κατακερματισμό αλλά ως σύνολο να είναι απόλυτα ενοποιημένη και αναγνώσιμη.²⁷⁴

◀ **Εικόνα 116:** Οι χρήσεις κατά μήκος του θαλάσσιου μετώπου.

▼ **Εικόνα 117:** Το θαλάσσιο μέτωπο της Καρθαγένης.



²⁷⁴ Lejarraga Martin, Melgarejo Mar, «El puerto de Cartagena, cambio urbano, cambio social», *Urban-e* (online magazine), No.4, 2013



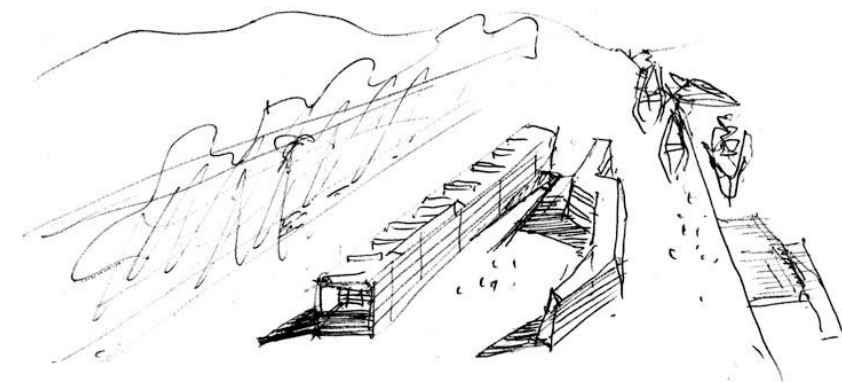
Εθνικό Μουσείο Εναλίων Αρχαιοτήτων - Museo Nacional de Arqueología Subacuática

▲ **Εικόνα 118:** Η νότια όψη του μουσείου όπως φαίνεται από την θάλασσα με την πόλη να στέκει στο βάθος.

Το Εθνικό Μουσείο Εναλίων Αρχαιοτήτων στην Καρθαγίνη, έργο του Guillermo Vázquez Consuegra αποτελεί το νικητήριο βραβείο στον «Εθνικό Διαγωνισμό Έργου και Κατασκευών» που διεξάγει το 1998 στην Ισπανία. Η κατασκευή του ολοκληρώθηκε το 2008 και είναι το πρώτο δημόσιο κτήριο στην προκουαία Alfonso XII σε μια οριακή προνομιακή θέση ανάμεσα στην ιστορική πόλη και τον λιμένα.²⁷⁵

Η κεντρική συνθετική ιδέα του έργου δεν βασίστηκε ούτε στα σχήματα και στην μορφολογία των πλοίων που επιτάσσει η σύγχρονη παράδοση ούτε στην αστική μορφολογία της πόλης. Αντίθετα, το έργο εμπνέεται από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του τόπου. Η διττή φύση του κτιριολογικού προγράμματος -αφενός το Εθνικό Κέντρο Υποβρύχιας Αρχαιολογικής Έρευνας και αφετέρου το Εθνικό Μουσείο Εναλίων Αρχαιοτήτων- ενθάρρυνε την ανέγερση δύο κτηριακών όγκων. Ταυτόχρονα, η φύση των εκθεμάτων που προέρχονται από τον βυθισμένο κόσμο της θάλασσας αλλά και η φύση του ίδιου του χώρου που εδρεύει το κτήριο -ένα τεχνητό έδαφος που πριν καταλαμβάνονταν από την θάλασσα-, ήταν χαρακτηριστικά που οδήγησαν στην ιδέα ενός υπόγειου ανασκαμμένου κτηρίου. Με αυτόν τον τρόπο, τα ευρήματα που ανακτώνται από τον βυθό επιστρέφουν στον τόπο προέλευσης τους κάτω από ένα βαρύ στρώμα γης αυτή την φορά και όχι της θάλασσας.

► **Εικόνα 119:** Σκίτσο από τον αρχιτέκτονα Guillermo Vázquez Consuegra.



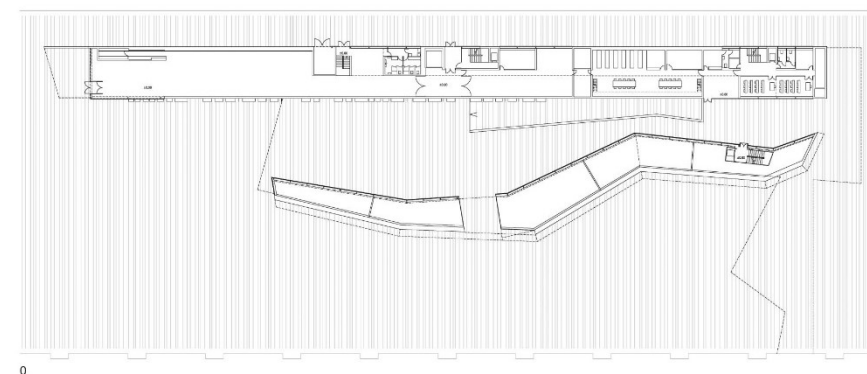
²⁷⁵ <https://www.vazquezconsuegra.com/museo-nacional-de-arqueologia-subacuatica-en-cartagena/>

Ανάμεσα στους δύο επιμήκεις όγκους που αναδύονται στην επιφάνεια, του Ερευνητικού Κέντρου και του Φεγγίτη του Μουσείου υπάρχει μια φαρδιά κατηφορική ράμπα που οδηγεί τον επισκέπτη στο εσωτερικό του Μουσείου. Η εμπειρία της εισόδου έτσι γίνεται αντιληπτή ως η μεταφορά της βύθισης στη θάλασσα. Παράλληλα, τα στοιχεία του περιβάλλοντος χώρου, της τοπογραφίας και της ιστορίας συνετέλεσαν στην ξεχωριστή μορφολογία αυτών των χώρων. Ο πρώτος όγκος -μακρύς, πρισματικός, αδιαφανής- τοποθετείται κατά μήκος του παραλιακού δρόμου, δημιουργώντας ένα σκληρό αστικό μέτωπο και συνομιλώντας απέναντι με τον προμαχώνα και τα τείχη της πόλης. Ο δεύτερος -σπασμένος, διαφανής και γωνιώδης- υιοθετεί αυτή την γεωμετρία σχηματίζοντας ανάμεσα στα δύο κτήρια ένα υπαίθριο ανοιχτό χώρο, μία πλατεία που λειτουργεί ως προθάλαμος του Μουσείου, από όπου μπορεί κανείς να διακρίνει μέσα από τον μεγάλο φεγγίτη ορισμένα από τα αντικείμενα που εκτίθενται. Υπόγεια, μία από τις αίθουσες που προορίζονται για Προσωρινές Εκθέσεις εκτείνεται μέχρι να φτάσει την άκρη της αποβάθρας, όπου μέσα από ένα μεγάλο παράθυρο με φόντο την θάλασσα, υλοποιείται η στενή σχέση μεταξύ του κτιρίου και της Μεσογείου.

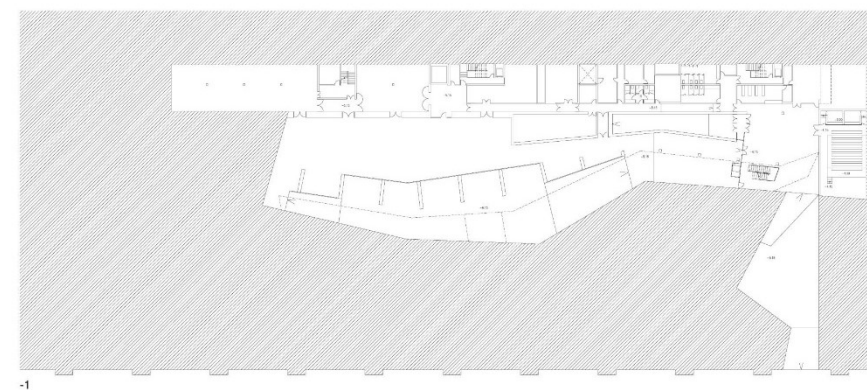


▲ **Εικόνα 120:** Εξωτερική άποψη του κτιρίου.

Αυτός ο νέος αστικός χώρος που γεννιέται από την παρουσία των δύο όγκων -υπογραμμίζοντας το δίπτυχο κλειστό-ανοιχτό- αποτελεί μια δημόσια πλατεία στο νέο θαλάσσιο μέτωπο της πόλης και παράλληλα έναν ανοιχτό προθάλαμο για το νέο Μουσείο. Ουσιαστικά αποτελεί ταυτόχρονα πόλη και αρχιτεκτονική, μια αρχιτεκτονική που τονίζει την αστική της διάσταση, η οποία αποστασιοποιείται από την ιδιότητα της ως αντικείμενο και καταφέρνει να γίνει τόπος.²⁷⁶



▲ **Εικόνα 121:** Ο επισκέπτης οδηγείται στην είσοδο του μουσείου μέσω μιας φαρδιάς κατηφορικής ράμπας.



◀ **Εικόνα 122:** Η κάτοψη ισόγειου στην πάνω εικόνα και η κάτοψη του υπόγειου από κάτω.

²⁷⁶ <https://divisare.com/projects/68786-guillermo-vazquez-consuegra-duccio-malagamba-museo-nacional-de-arqueologia-subacuatica>



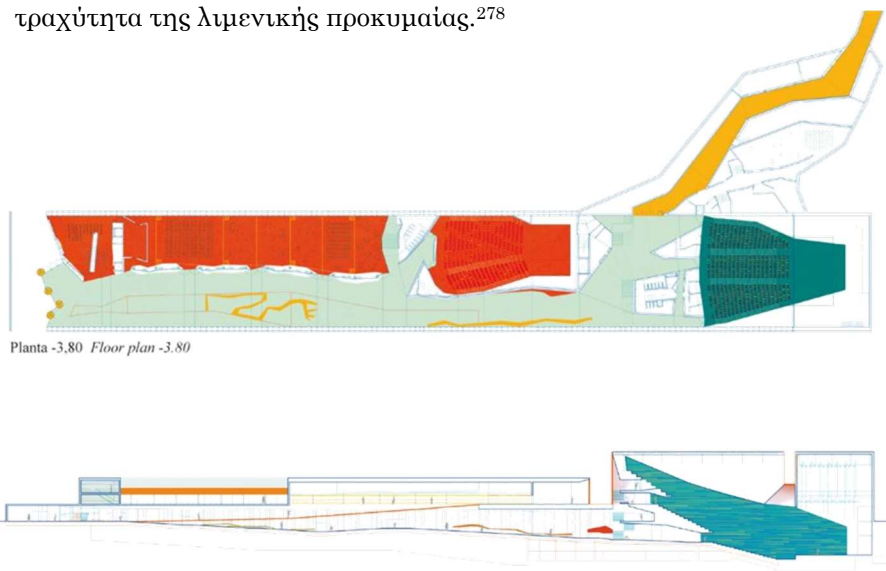
Αμφιθέατρο και Συνεδριακό Κέντρο El Batel - Auditorio y Palacio de Congresos El Batel

▲ **Εικόνα 123:** Άποψη της προβλήτας από αεροφωτογραφία.

Το Αμφιθέατρο και Συνεδριακό Κέντρο El Batel, έργο του αρχιτεκτονικού γραφείου SelgasCano ολοκληρώθηκε το 2011 και τοποθετείται ανατολικά του Εθνικού Μουσείου Εναλίων Αρχαιοτήτων, σχηματίζοντας μαζί ένα πολιτιστικό άξονα στο όριο της πόλης, την προκυμαία. Αποτελεί ένα από τα κτήρια-ορόσημα στην διαδικασία μετασχηματισμού της πόλης με στόχο την συνύπαρξη της πόλης-λιμένα και την αναβίωση του θαλάσσιου μετώπου της.

Πρόκειται για μια επιμήκη δομή στο σύνορο πόλης-λιμένα, ακολουθώντας την ευθεία γραμμή της αποβάθρας, με μια μορφή που παραπέμπει στις στοιβές εμπορευματοκιβωτίων επηρεασμένο από τον εμπορικό λιμένα της πόλης που εντοπίζεται δίπλα.²⁷⁷ Μια λωρίδα πλάτους 20 μέτρων χωρίζει το κτήριο από την ακτογραμμή δημιουργώντας έναν δημόσιο χώρο που συνομιλεί και συνδέεται με την υπόλοιπη προκυμαία. Στην ουσία αποτελεί μια ιστορική αφήγηση καθώς η παλιά παραλία El Batel -εξ' ου και η ονομασία του κτηρίου- που επχωματώθηκε για την κατασκευή της προκυμαίας ήταν ακριβώς εκεί. Παράλληλα, το ξύλινο δάπεδο και οι διάστικτοι φοίνικες προσδίδουν μια πιο φιλόξενη πινελιά σε αυτόν τον περίπατο εν αντιθέσει με την τραχύτητα της λιμενικής προκυμαίας.²⁷⁸

► **Εικόνα 124, 125:** Η κάτοψη του ισόγειου πάνω και η διαμήκης τομή του κτηρίου από κάτω.



²⁷⁷ <https://arquitecturaviva.com/works/el-batel-0>

²⁷⁸ <https://www.archdaily.com/203535/auditorium-in-cartagena-selgas-cano>

Η εντελώς διαφορετική συνθήκη που επικρατεί μεταξύ του εξωτερικού και εσωτερικού χώρου είναι βασικό στοιχείο του κτηρίου. Εξωτερικά, το κτήριο αντλεί στοιχεία από το περιβάλλοντα χώρο -αυτό του λιμενικού τοπίου- που χαρακτηρίζεται από ακαμψία σε αντίθεση με την ακανόνιστη και παιχνιδιάρικη γεωμετρία που επιλέγει στο εσωτερικό του εξαλείφοντας αυτή την σκληρότητα. Η πρόσκληση για βόλτα από τον εξωτερικό περίπατο επεκτείνεται στο εσωτερικό, όπου ο ελεύθερος χώρος οργανώνεται γύρω από μια ράμπα που ανεβαίνει ελαφρά και μια δεύτερη με αντίθετη φορά, συνυφαίνοντας όλο το κτιριολογικό πρόγραμμα. Ο περίπατος στο εσωτερικό συνδέει επίσης τις δύο εισόδους του κτηρίου και τις λειτουργίες που στεγάζονται μέσα, την μεγάλη αίθουσα για το Αμφιθέατρο, την μικρότερη για το Συνεδριακό Κέντρο καθώς και άλλους χώρους για διάφορες δραστηριότητες όπως διαλέξεις, εργαστήρια, εκθέσεις κ.λπ.. Η ελεύθερη ροή κίνησης και η ζωηρή χρήση υλικών και χρωμάτων μεταμορφώνουν το εσωτερικό σε έναν χώρο που προσφέρει στους επισκέπτες μοναδικές και δυνατές εμπειρίες.²⁷⁹

Η προσοχή στις λεπτομέρειες και η καινοτομία είναι ακόμα ένα βασικό συστατικό που μπορεί να εντοπιστεί στον συνδυασμό διαφορετικών και ασυνήθιστων υλικών, όπως το μεθακρυλικό και πολυανθρακικό. Τα ημιδιαφανή πάνελ πολυανθράκων ντύνουν την εξωτερική πρόσοψη του κτηρίου δημιουργώντας ένα έξυπνο παιχνίδι αποχρώσεων με διαφορετικά χρώματα και εντάσεις. Ομοιοτρόπως και στο εσωτερικό, το Αμφιθέατρο κατέχει μια σουρεαλιστική υδάτινη ατμόσφαιρα, έχοντας την αίσθηση της βύθισης κάτω από το νερό.²⁸⁰



▲ **Εικόνα 126:** Λεπτομέρεια από την νότια όψη.

«Αρνούμεστε να συμπεριλάβουμε την όμορφη ορθογώνια μονοτονία του λιμανιού. Εξαιρούμε τη σκληρότητα του λιμανιού από το εσωτερικό, και αντ' αυτού, αναζητούμε κάτι που είναι εντελώς αντίθετο: ημιδιαφανές, ελαφρύ, υδάτινο -κάτι που έχει να κάνει με αυτό που ο Luigi Nono όρισε ως «έναν χώρο για υδάτινη μουσική»»

SelgasCano

◀ **Εικόνα 127:** Η προβλήτα της πόλης όπως έχει διαμορφωθεί μετά τις επεμβάσεις.

²⁷⁹ <https://arquitecturaviva.com/works/el-batel-0>

²⁸⁰ <https://www.yellowtrace.com.au/el-b-auditorium-in-cartagena-spain-by-selgascano/>



Επέκταση του Τερματικού Σταθμού Κρουαζιέρας - Terminal de Cruceros

▲ **Εικόνα 128:** Ο σταθμός όπως φαίνεται από το κρουαζιερόπλοιο.

Το τρίτο κτήριο-ορόσημο αφορά αυτή την φορά μια λιμενική και όχι αστική λειτουργία και δεν εντοπίζεται στην μεγάλη διαμήκη προκυμαία Alfonso XII αλλά στην προέκταση της στην θάλασσα στην άκρη της μαρίνας. Το κτήριο του Τερματικού Σταθμού Κρουαζιέρας ολοκληρώθηκε το 2012 και είναι έργο του αρχιτέκτονα Martin Lejarraga.

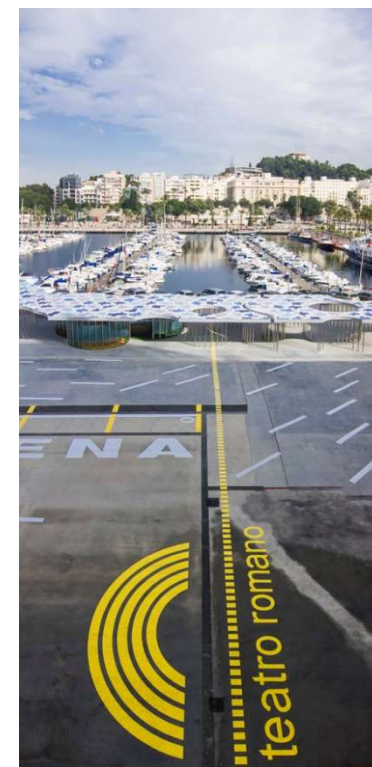
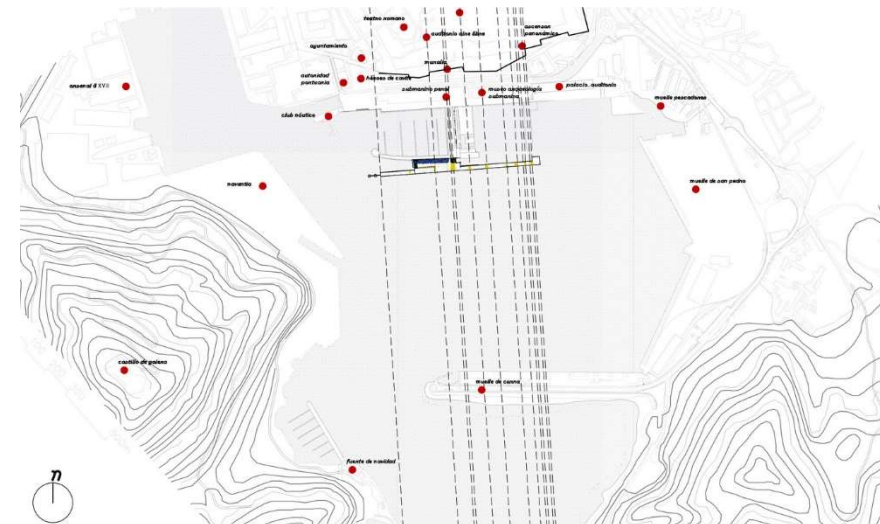
Η προνομιακή θέση του κτηρίου, η στενή σύνδεση με το ιστορικό κέντρο, τον λιμένα και τις πιο σημαντικές υπηρεσίες και αξιοθέατα της πόλης καθιστά αυτό το μέρος ως Πύλη της πόλης. Η διττή φύση του χώρου, επιτρέπει στην Καρθαγνή να φαίνεται από μέσα και έξω, από αυτόν που έρχεται με κρουαζιερόπλοιο μέσω της θάλασσας, και από αυτόν που μένει στην πόλη. Αυτή η δυαδικότητα έγινε η συνθετική ιδέα του κτηρίου, μέσω του σχεδιασμού ενός δημόσιου χώρου τόσο για τους επιβάτες κρουαζιέρας που εισέρχονται στην πόλη “από ψηλά” όσο και για τους κατοίκους της πόλης που έρχονται “από χαμηλά”. Έτσι, ως ένας χώρος εκτόνωσης, περιπάτου, παιχνιδιού, βόλτας, η στρατηγική θέση αυτού του χώρου επιτυγχάνεται με την μέγιστη χρήση του.²⁸¹

► **Εικόνα 129:** Ο επιβατικός σταθμός αφήνει μπροστά του μεγάλο μέρος δημοσίου χώρου ο οποίος χρησιμοποιείται τόσο από τους μόνιμους κατοίκους όσο και από τους επισκέπτες.



Το κτήριο, χωροθετημένο στην άκρη της προκυμαίας, με σκοπό την μέγιστη απελευθέρωση του χώρου, δεν είναι τίποτα άλλο παρά μια προστατευτική στέγη που κάτω από αυτή συγκεντρώνονται όλες οι κύριες λειτουργίες του. Στηριγμένο σε λεπτές μεταλλικές κολώνες που προσδίδουν μια συνεχόμενη διαφάνεια εντοπίζονται πολλαπλοί ανοιχτοί χώροι σκίασης για ανάπαυση, παιχνίδι, πληροφόρησης και γνώσης και άλλοι πιο κλειστοί χώροι που αφορούν το Λιμεναρχείο και την Πολιτοφυλακή. Η επιφάνεια της στέγης αποτελείται από ένα μωσαϊκό από κεραμικά πλακίδια αναπαράγοντας την εικόνα του βυθού, που μπορεί να δει κανείς από το κατάστρωμα των ελλιμενισμένων πλοίων.²⁸²

Με το βλέμμα της πόλης “από ψηλά” να αποτελεί βασικό στοιχείο του έργου και λειτουργώντας παράλληλα ως Πύλη της πόλης, μαζί με την στέγη μετατρέπεται ολόκληρη η προκυμαία σε ένα καμβά λειτουργώντας ως τόπος πληροφόρησης και καθοδήγησης. Ο επισκέπτης έτσι, μπορεί να βρει μια σειρά από ορόσημα της πόλης, -όπως το ρωμαϊκό θέατρο, το υποβρύχιο Isaac Peral, το Δημαρχείο, τα τείχη της πόλης, τον πανοραμικό ανελκυστήρα, το Μουσείο Εναλίων Αρχαιοτήτων και το κτήριο El Batel μεταξύ άλλων- υποδεικνύοντας την θέση τους με χρώματα, γραμμές και σύμβολα στην επιφάνεια της προκυμαίας.²⁸³



▲ **Εικόνα 130:** Οι ενδείξεις στη διαμόρφωση της προβλήτας σηματοδοτούν τα τοπία της πόλης.

◀ **Εικόνα 131:** Κάτοψη όπου διαφαίνονται οι χαράξεις που σχεδιάστηκαν στην προβλήτα.

²⁸¹ <https://lejarraga.com/proyectos/urbanizacion-del-muelle-de-la-terminal-de-cruceros-puerto-de-cartagena/>

²⁸² <https://www.archdaily.com/306492/development-of-cruise-terminal-extension-project-martin-lejarraga>

²⁸³ <https://lejarraga.com/proyectos/urbanizacion-del-muelle-de-la-terminal-de-cruceros-puerto-de-cartagena/>

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

...μου μίλησε ό Θaλασσινός Γέρος:

«Εγώ είμαι ό τόπος σου
ΐσως νά μήν είμαι κανείς
άλλά μπορώ νά γίνω αυτό που θέλεις»

Γ. Σεφέρης, Επί Σκηνής Δ΄

«Το ταξίδι στην Μεσόγειο είναι μια συνάντηση με πράγματα πολύ παλιά, που είναι όμως ακόμη ζωντανά και συνυπάρχουν με το υπερ-μοντέρνο».284 Η μεσογειακή πόλη-λιμάνι, ένα αλληλένδετο και παράλληλο δίπολο για πολλούς αιώνες με ισχυρούς χωρικούς και συμβολικούς δεσμούς έχει εξελιχθεί στην σύγχρονη συνθήκη σε ένα αντικρουόμενο και συγκρουσιακό δίπολο. Μέσα από την ανασκόπηση της παρούσας ερευνητικής εργασίας αναδεικνύεται η σπουδαιότητα των δεσμών των πόλεων-λιμένων, οι παθογένειες, οι προκλήσεις, οι προοπτικές και οι σύγχρονες στρατηγικές αναβίωσης μέσα από ένα πολύπλοκο φάσμα μεταβάσεων και εξελίξεων. Η ιστορική περιπλάνηση στον μεσογειακό κόσμο βοηθάει στην κατανόηση της εξέλιξης της πόλης-λιμένα, με την χωρική συνύπαρξη μεταξύ υφιστάμενων αστικών ιστών και λιμενικών υποδομών να αντιπροσωπεύει το σημερινό μεσογειακό μοντέλο. Σημαντικοί παράγοντες αυτής της κατάστασης αποτέλεσαν η βιομηχανική επανάσταση, η παγκοσμιοποίηση και το φαινόμενο του τουρισμού, στοιχεία που άλλαξαν ριζικά την μορφή του αστικού περιβάλλοντος. Επίσης, η πληθώρα λαών και πολιτισμών που διέσχισαν την Μεγάλη Θάλασσα ανά την ιστορία μεταφέροντας αδιάκοπα αγαθά, ανθρώπους και ιδέες, συνετέλεσε στην σημερινή μορφή των πόλεων, διαθέτοντας ένα ιδιαίτερος σημαντικό απόθεμα πολιτιστικής κληρονομιάς.

Τα δίπολα που χαρακτηρίζουν την μεσογειακή πόλη, αν και αντιφατικά, καταφέρνουν να συνυπάρχουν, συνθέτοντας ένα πολυσύνθετο collage παλιού-νέου, παραδοσιακού-νεωτερικού, φυσικού-τεχνητού, τοπικού-υπερτοπικού. Εξάλλου με την ίδια την μεσογειακή πόλη-λιμάνι να αποτελεί εν γένει δίπολο, οι άλλοτε αναπόσπαστοι και αλληλένδετοι πόλοι της έχουν μετατραπεί σε διαχωρισμένα τμήματα ενός αστικού «collage». Η χωροθέτηση του νέου λιμένα ως επέκταση του παλιού ιστορικού λιμένα συναντάται κατά κόρον στον μεσογειακό χώρο -σε αντίθεση με τις πόλεις-λιμένες του Ευρωπαϊκού Βορρά που ο λιμένας μετατοπίζεται μακριά από τα όρια της πόλης-, δημιουργώντας λειτουργικούς, χωρικούς και συμβολικούς φραγμούς. Οι παθογένειες που προκύπτουν από την αυτή την συνθήκη αποδίδονται σε πληθώρα αιτιών συνδεδεμένων με την αυξανόμενη εξειδίκευση του λιμένα, την ασυμβατότητα των λιμενικών χρήσεων και της κλίμακας των υποδομών με τον αστικό χώρο και τον διαχωρισμό των διοικητικών δομών και υπηρεσιών. Με τις οχλούσες χρήσεις και την αδρή μορφολογία του λιμενικού χώρου, ο λιμένας καθίσταται ως μια αδιάκοπη «μηχανή» σε αντίθεση με την πολυπλοκότητα, την πολυμορφία, την πολυλειτουργικότητα και τη πυκνότητα που χαρακτηρίζουν την πόλη από την άλλη. Κατά συνέπεια, ο χώρος ανάμεσα στην πόλη και τον λιμένα, αποτελώντας ταυτόχρονα ενδιάμεσο χώρο αλλά και όριο μεταξύ τους, έχει μετατραπεί σε μια υποβαθμισμένη, εγκαταλελειμμένη ζώνη και συχνά μια ζώνη παρακμής και αποσύνθεσης. Έτσι, ζητήματα περί κλίμακας, δικτύων και χρήσεων γης κρίνονται καθοριστικά για την επανεξέταση αυτής της σχέσης με τον ρόλο του δημοσίου χώρου και του θαλάσσιου μετώπου να αποτελεί το κλειδί για μια ουσιαστική και αμφίδρομη σχέση πόλης-θάλασσας και πόλης-λιμένα. Οι ενδιάμεσες περιοχές που πλέον έχασαν την ουσιαστική τους λειτουργία, αποτελούν την κύρια πρόκληση των πόλεων για την επανένταξή τους στον αστικό ιστό.

Έχοντας αναδείξει τον ρόλο των λιμενικών υποδομών, τις επιπτώσεις του λιμένα στον αστικό ιστό και τα παθολογικά στοιχεία μεταξύ πόλης και λιμένα, η εργασία ανατρέχει σε σύγχρονες σχεδιαστικές στρατηγικές, οι οποίες κατορθώνουν την άρση του ορίου και την υπέρβαση του εγκαταλελειμμένου κατώφλιού. Με επίκεντρο την «επιφάνεια διεπαφής» πόλης-λιμένα, επιτυγχάνεται η ενεργοποίηση

του λιμενικού μετώπου ως νέας αστικής κεντρικότητας. Οι πόλεις-λιμένες της Μεσογείου που έχουν επαναπροσδιορίσει την χαμένη επαφή με το υδάτινο στοιχείο, αίροντας το όριο της πόλης και του λιμένα, παρουσιάζονται στον «Άτλαντα», εξετάζοντας τόσο τα κοινά στοιχεία που τις ενώνουν ως τυπικές μεσογειακές πόλεις, όσο και τις διαφορετικές προσπάθειες και στρατηγικές που ακολούθησαν για την συνύπαρξη της αστικής και λιμενικής πραγματικότητας. Με τα θαλάσσια μέτωπα να αποτελούν τους κατεξοχήν αστικούς μετασχηματιστές, η αναζωογόνηση της διττής σχέσης πόλης-λιμένα με εστίαση στο υδάτινο μέτωπο είναι ικανή να μετασχηματίσει ολόκληρη την πόλη όσον αφορά τα δίκτυα, την αστική, πολιτιστική, κοινωνική και οικονομική ταυτότητα. Η Μασσαλία, το Παλέρμο και η Καρθαγένη που επιλέχθηκαν ως περιπτωσιολογικές μελέτες, αποδεικνύουν αυτή την συνθήκη κατέχοντας η κάθε μια διαφορετική στρατηγική και εμβέλεια σχεδιασμού αλλά με κοινό στόχο και όραμα.

Με κοινή συνισταμένη την ιδέα της συνύπαρξης και όχι απλά της ένταξης στην σχέση πόλης-λιμένα προτείνεται μια κοινή ύπαρξη στα όρια, ένας ταυτόχρονος «συμβιβασμός» στον οποίο αποφασίζουν και τα δύο μέρη, με το λιμάνι πλέον να αντιμετωπίζεται ως συστατικό στοιχείο της αστικής δομής και της συλλογικής εικόνας. Η ιδέα της συνύπαρξης προσεγγίζεται μέσα από την διεπαφή πόλης-λιμένα, τον ενδιάμεσο χώρο, το όριο. Επαναπροσδιορίζοντας το δυναμικό αυτό όριο, μετατρέπεται και ερμηνεύεται ως αστικό κατώφλι. Η μετάβαση στην έννοια του κατώφλιού επομένως αποτέλεσε το κλειδί για την κατανόηση και την αναβίωση της πόλης-λιμένα αφού με αυτό τον τρόπο το σκληρό όριο εμπλουτίζεται αποκτώντας την αίσθηση της κίνησης και της αλλαγής, και εξυιηρετώντας τη συνάντηση, την διασύνδεση και τον διάλογο. Λόγω της πολυπλοκότητας των μεσογειακών πόλεων-λιμένων, το κατώφλι νοείται και προσεγγίζεται ως εννοιολογικό εργαλείο με απώτερο σκοπό την δημιουργία και συρραφή σχέσεων και όχι καθορισμένων μορφών και την επιδίωξη ενός συνολικού οράματος μέσω του σχεδιασμού. Το κατώφλι δεν αποτελεί δηλαδή αυτό καθαυτό ένα είδος στρατηγικής αλλά βοηθάει στον εντοπισμό της ιδιαιτερότητας των προσεγγίσεων προς την πόλη.

Έτσι, «σχεδιάζοντας το κατώφλι» στην Μασσαλία, «εξομαλύνοντας το κατώφλι» στο Παλέρμο και «εξοπλίζοντας το κατώφλι» στην Καρθαγένη επιχειρείται η αναβίωση του θαλάσσιου μετώπου και η γεφύρωση του χάσματος μεταξύ πόλης και λιμένα, μέσω διαφορετικών στρατηγικών, σχεδιαστικών εργαλείων, προγραμμάτων και έργων ανάπλασης. Η Μασσαλία έχει ως στόχο την συνολική αναβίωση της πόλης μέσω της ανάκτησης του παράκτιου-λιμενικού μετώπου με μεγάλα έργα ολοκληρωμένης στρατηγικής και διαχείρισης, το Παλέρμο αποτελεί πιο «στρατηγικό» παράδειγμα με έμφαση στην διεπαφή πόλης και λιμένα με στόχο την άρση του ορίου, ενώ η Καρθαγένη ορίζεται ως πιο «συντακτικό» παράδειγμα με μεμονωμένες αρχιτεκτονικές επεμβάσεις στην διάρκεια των χρόνων με στόχο την ποιοτική αναβάθμιση του δημοσίου χώρου. Στην Μασσαλία, η διεπαφή πόλης-λιμένα, το πρώην εγκαταλελειμμένο κατώφλι δεν χαράζεται απλώς ως ένας σημαντικός αρθρωτικός ενδιάμεσος κρίκος αλλά σχεδιάζεται με γνώμονα την ανάδειξη της ιστορικότητας και μνήμης της περιοχής αλλά και τις σύγχρονες ανάγκες της μητροπολιτικής πόλης ως μια από τις μεγαλύτερες πόλεις-λιμένες της Μεσογείου. Στο Παλέρμο, δίνοντας έμφαση σε κατευθυντήριες γραμμές και όχι σχεδιαστικές επιλύσεις, στόχος είναι η εξάλειψη των φυσικών και εννοιολογικών φραγμών του λιμένα μέσω της θεματικής διαφοροποίησης του αλλά και μέσω εγκάρσιων συρραφών με την πόλη, προσπαθώντας να εξομαλυνθεί το σκληρό όριο και να μετατραπεί σε ένα ενεργό αστικό κατώφλι. Στην περίπτωση της Καρθαγένης, το υδάτινο κατώφλι της πόλης εξοπλίζεται με τρία σημαντικά κτήρια-ορόσημα που αντιπροσωπεύουν την ταυτότητα της ιστορικής και σύγχρονης πόλης και με τον δημόσιο χώρο να αποτελεί τον συνδετικό κρίκο μεταξύ τους.

Εν κατακλείδι, η αναβίωση του θαλάσσιου/λιμενικού μετώπου αντιπροσωπεύει την ευκαιρία για συνοχή και συρραφή του χώρου, όπου το νερό -μια συλλογική κληρονομιά- μπορεί να παίξει κεντρικό ρόλο και να γίνει η κινητήρια δύναμη ενός συνολικότερου αστικού μετασχηματισμού, αναδημιουργώντας τη σχέση μεταξύ χώρων, χρήσεων και οραμάτων, χτίζοντας έναν διάλογο μεταξύ των λειτουργιών του λιμανιού και της συνθετότητας της πόλης και των οικονομικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών τους πτυχών.285 Κατά συνέπεια, μόνο μέσω ολοκληρωμένων στρατηγικών και εργαλείων, η πόλη και ο λιμένας μπορούν να συνυπάρξουν, επανακτώντας την σχέση πόλης και νερού σε όλη την συμβολική της διάσταση.

²⁸⁴ Braudel F. Aymard M., Coarelli F., Η Μεσόγειος, ο χώρος και η ιστορία, μετάφραση Ε. Αβδελά, Ρ. Μπενβενίστε, εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 1990, σελ. 10

²⁸⁵ Giovinazzi Orianna, Moretti Marta, «Port Cities and Urban Waterfront: Transformations and Opportunities», TeMA, Journal of Mobility, Land Use and Environment, Vol. 3, 2010, σελ. 64

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική βιβλιογραφία

- Abulafia David, *Η Μεγάλη Θάλασσα, οι περιπέτειες των λαών της Μεσογείου*, μετάφραση Ε. Χαλαζία, εκδόσεις Ψυχογιός, Αθήνα, 2015
- Abulafia David, *Η Μεσόγειος στην Ιστορία*, μετάφραση Γ. Σώρης, Σ. Σπυριδογιαννάκη, εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα, 2004
- Benevolo Leonardo, *Η πόλη στην Ευρώπη*, μετάφραση Α. Παπασταύρου, εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, 2009
- Benevolo Leonardo, Λαζαρίδης Παντελής, *Βιομηχανική Επανάσταση – Βιομηχανική Πόλη*, Εκδόσεις Λιβάνης - Νέα Σύνορα, Αθήνα
- Benjamin Walter, *The Arcades Project*, Harvard University Press, Cambridge, MA, 1982
- Braduel F., Duby G., Arnaldez R., Aymard M., Gaudemet J., Solinas P., *Η Μεσόγειος, άνθρωποι και πολιτισμική κληρονομιά*, μετάφραση Κ. Αντύπας, εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 1990
- Braudel F. Aymard M., Coarelli F., *Η Μεσόγειος, ο χώρος και η ιστορία*, μετάφραση Ε. Αβδελά, Ρ. Μπενβενίστε, εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 1990
- Calvino Italo, *Οι αόρατες πόλεις*, μετάφραση Α. Χρυσοστομίδης, εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα, 2003
- Harvey David, *Εξεγερμένες πόλεις: από το δικαίωμα στην πόλη στην επανάσταση της πόλης*, μετάφραση Κ. Χαλμούκου, εκδόσεις ΚΨΜ, Αθήνα, 2013
- Horden Peregrine, Purcell Nicholas, *Μεσόγειος, θάλαττα πονηροδιδάσκαλος*, μετάφραση Ν. Σαμπεθάι, εκδόσεις Οδυσσέας, Αθήνα, 2004
- Nouschi Andre, *Η Μεσόγειος στον 20^ο αιώνα*, μετάφραση Κ. Τσικερδάνος, εκδόσεις Μεταίχμιο, Αθήνα, 2003
- Pinol Jean-Luc, Walter Francois, *Η σύγχρονη Ευρωπαϊκή πόλη έως τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο* (πρώτος τόμος), μετάφραση Μ. Κουμπούρα, εκδόσεις Πλέθρον, Αθήνα, 2007
- Pinol Jean-Luc, *Ο κόσμος των πόλεων τον 19^ο αιώνα*, μετάφραση Ι. Λουράμπεη, εκδόσεις Πλέθρον, Αθήνα, 2007
- Thomas S. Ashton, *Βιομηχανική επανάσταση*, μετάφραση Α. Γολέμη, εκδόσεις Τόπος, Αθήνα, 2007
- Βογιατζάκη Μαρία, «Αστική ζώνη αλληλεπίδρασης πόλης και λιμανιού στο πλαίσιο της δυναμικής των δύο συστημάτων», *Πόλη και χώρος από τον 20ο στον 21ο αιώνα* (Συλλογικό, τιμητικός τόμος για τον καθηγητή Αθανάσιο Ι. Αραβαντινό), εκδόσεις Μέμφις, Αθήνα, 2004
- Γοσποδίνη Άσπα, «Σκιαγραφώντας, ερμηνεύοντας και ταξινομώντας τα νέα τοπία της μεταβιομηχανικής πόλης», *Τα νέα αστικά τοπία και η Ελληνική πόλη* (Συλλογικό, επιμ. Γοσποδίνη Άσπα, Μπεριάτος Ηλίας), εκδόσεις Κριτική, Αθήνα, 2006
- Καρύδης Ν. Δημήτρης, *Τα επτά βιβλία της Πολεοδομίας*, εκδόσεις Παπασωτηρίου, Αθήνα, 2008
- Λεοντίδου Λίλα, «Διαπολιτισμικότητα και Ετεροτοπία στο Μεσογειακό Αστικό Τοπίο: Από την Αυθόρμητη Αστικοποίηση στην Επιχειρηματική πόλη», *Τα νέα αστικά τοπία και η Ελληνική πόλη* (Συλλογικό, επιμ. Γοσποδίνη Άσπα, Μπεριάτος Ηλίας), εκδόσεις Κριτική, Αθήνα, 2006
- Λέφας Παύλος, Binde Jerome, Siebel Walter, *Αύριο οι πόλεις*, εκδόσεις Πλέθρον, Αθήνα, 2003
- Πιτούλη Αφροδίτη, «Πόλεις-λιμάνια και διαχείριση παράκτιου μετώπου: η περίπτωση του Παλαιού Λιμένα Ηγουμενίτσας», *Θαλάσσιος Χώρος, Παράκτιο Αστικό Μέτωπο, Πόλεις Λιμάνια* (επιμ. Θεοδωρά Γιώτα), Ε.Μ.Π., Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εργαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών, 2018

Ξενόγλωσση βιβλιογραφία

- Asero Vincenzo, Skonieczny Stefania, «Cruise Tourism and Sustainability in the Mediterranean. Destination Venice», *Mobilities, Tourism and Travel Behavior* (επιμ. Butowski Leszek), IntechOpen, London, 2018
- Borna Fuerst-Bjeliš, *Mediterranean Identities: Environment, Society, Culture*, Intech, Zagreb, 2017
- Bosone Martina, «Culture as driver of circular urban regeneration», *Cultural and Creative Industries, Technological Innovation for the Built Environment* (επιμ. Viola Serena, Abedin Zainul), La scuola di Pitagora, Naples, 2022
- Carpenter Angela, Lozano Rodrigo, *European Port Cities in transition, Moving towards more sustainable sea transport hubs*, Springer, Switzerland, 2020
- Carta Maurizio, Ronsivalle Daniele, *The Fluid City Paradigm, Waterfront Regeneration as an Urban Renewal Strategy*, UNIPA Springer Series, Switzerland, 2016
- César Ducruet, «The port city in multidisciplinary analysis», *The port city in the XXIst century: New challenges in the relationship between port and city* (επιμ. Alemany Joan, Bruttomesso Rinio), Rete, 2011
- Cullen Gordon, *The Concise Townscape*, The Architectural Press, UK, 1961
- Hein Carola, *Port Cities, Dynamic Landscapes and Global Networks*, Routledge, New York, 2011
- Horden Peregrine, Kinoshita Sharon, *A Companion to Mediterranean History*, John Wiley & Sons, New Jersey, 2014
- Hoyle Brian, Pinder David, *European port cities in transition*, Belhaven Press, London, 1992
- Hudson, B. J., *Cities on the Shore: The Urban Littoral Frontier*, Pinter, London and New York, 1996
- Ignasi de Sola-Morales, «Terrain Vague», *Anyplace* (επιμ. Davidson Cynthia), MIT Press, Cambridge, 1995
- Kolluoğlu Biray, Toksöz Meltem, *Cities of the Mediterranean, from the Ottomans to the present day*, I.B.Tauris & Co, London and New York, 2010
- Koutoulas Dimitris, «The Mediterranean Tourism Market», *Greetings from Europe: Landscape and Leisure* (επιμ. Hazendonk Niek, Hendriks Mark, Venema Hans), 010 Publishers, Rotterdam, 2008
- Kradonellis Kostas, «Spatial dimensions of marine tourism: outlook and prospects», *Mediterranean Tourism: Facets of socioeconomic development and cultural change* (επιμ. Apostolopoulos Yorghos, Loukissa Philippos, Leontidou Lila), Routlodge, New York and London, 2001
- Latour Bruno, *We Have Never Been Modern*, Harvard University Press, Cambridge, MA, 1993
- Leontidou Lila, *The Mediterranean City in Transition, Social Change and Urban Development*, Cambridge University Press, Cambridge, 1990
- Loukissas Philippos, Skayannis Pantelis, «Tourism, sustainable development, and the environment», *Mediterranean Tourism: Facets of socioeconomic development and cultural change* (επιμ. Apostolopoulos Yorghos, Loukissa Philippos, Leontidou Lila), Routlodge, New York and London, 2001
- Lynch Kevin, *The Image of The City*, The MIT Press, Cambridge, 1960
- Marshall Richard, *Waterfronts in Post-Industrials Cities*, Spon Press, London and New York, 2001
- Massey Doreen, *For Space*, Sage, London, 2005
- Millsbaugh L.Martin, «Waterfronts as catalysts for city renewal», *Waterfronts in Post-industrial Cities* (επιμ. Marshall Richard), Spon Press, London, 2001
- Moretti Beatrice, *Beyond the Port City: The Condition of Portuality and the Threshold Concept*, Jovis, Berlin, 2020

- Morgan Jarrad, «A Geography of lines, breaching the walls of the Mediterranean port city», *New Geographies 05: The Mediterranean* (επιμ. Petrov Antonio), Harvard Graduate School of Design, Cambridge, MA, 2013
- OECD, *The Competitiveness of Global Port-Cities*, OECD Publishing, Paris, 2014
- Percy Susan, «New Agentas», *Urban regeneration in Europe* (επιμ. Couch Chris, Fraser Charles, Percy Susan), Blackwell Science Ltd, Oxford, 2003
- Rosario Pavia, Matteo di Venosa, *Waterfront, From conflict to integration*, List Lab, Trento, 2012
- Sánchez José M. Pagés, *The port and the city, On board diary*, Hafencity Universität, Frankfurt am Main, 2016
- Spirou Costas, *Urban tourism and urban change: Cities in a Global Economy*, Routledge, New York and London, 2011
- Stevens Quentin, *Activating Urban Waterfronts, Planning and Design for Inclusive, Engaging and Adaptable Public Spaces*, Routledge, New York, 2021
- Umut Pekin Timur, «Urban Waterfront Regenerations», *Advances in Landscape Architecture* (επιμ. Özyavuz Murat), InTech, Rijeka, 2013
- Yehuda Hayuth, *The Port-Urban Interface: An Area in Transition*, The Royal Geographical Society, London, 1982

Διαδικτυακές πηγές

- <https://www.medqsr.org/mediterranean-marine-and-coastal-environment>
- <https://www.euromedhabitants.com/arenc-3/>
- <https://www.euromediterranee.fr/en/projects/parc-habite-darenc>
- <https://www.euromediterranee.fr/en/projects/saint-charles-porte-daix>
- <https://www.publicspace.org/works/-/project/h193-redevelopment-of-the-old-port>
- <https://www.archdaily.com/340004/vieux-port-pavilion-foster-partners>
- <https://www.leclercqassociés.fr/fr/projets-d-architecture/euromediterranee-ii>
- <https://www.euromediterranee.fr/projets/parc-bougainville>
- <http://www.bestofsicily.com/mag/art115.htm>
- https://sites.unipa.it/mcarta/PRP/prp_pa.html
- <http://valle3.com/portfolio/terminal-interfaccia-porto-palermo/#>
- <https://www.fmetropoli.org/en/cities-lab/urban-landscapes/cartagena-puerto-ciudad/>
- <https://www.basilioparedes.com/en/blog/evolucion-urbanistica-cartagena/?fbclid=IwAR2h4gSWj3i88fNltva74anvG2b7Ygxhh7BfWNazgRTTzXO1FQGK WGchHpY>
- https://archivo.cartagena.es/detalle_doc_mes.asp?id=45&pagina=1&t=&d=&h
- https://www.fmetropoli.org/en/cities-lab/urban-landscapes/cartagena-puerto-ciudad/?fbclid=IwAR2JVCk6YwXbVMfd9H0bBv5aj5q55_M6bcufm4nP8A_zHBdw8C9xw wRqyOQ
- <https://www.vazquezconsuegra.com/museo-nacional-de-arqueologia-subacuatica-en-cartagena/>
- <https://divisare.com/projects/68786-guillermo-vazquez-consuegra-duccio-malagamba-museo-nacional-de-arqueologia-subacuatica>
- <https://arquitecturaviva.com/works/el-batel-0>
- <https://www.archdaily.com/203535/auditorium-in-cartagena-selgas-cano>
- <https://www.yellowtrace.com.au/el-b-auditorium-in-cartagena-spain-by-selgascano/>
- <https://lejarraga.com/proyectos/urbanizacion-del-muelle-de-la-terminal-de-cruceros-puerto-de-cartagena/>
- <https://www.archdaily.com/306492/development-of-cruise-terminal-extension-project-martin-lejarraga>

Ελληνικά άρθρα - περιοδικά

- Mosè Ricci, *Η πόλη της Μέσης Θάλασσας*, Άρθρο στο Συλλογικό έργο Mediterranean Futures, Πάτρα, 2018
- Λεμερτζής Νίκος, *Ο Zygmunt Bauman και η Νεωτερικότητα*, ΕΑΠ, Αθήνα, 2008
- Καλδής Μ. Νικόλαος, *Η εφεύρεση του δημόσιου πυκνωτή – Μια έτερη προσέγγιση της Μεσογειακής πόλης*, ΤΕΕ-TKM, 2019
- Κεφαλογιάννης Νεκτάριος, Παπαστεργίου Χρίστος, «Η έννοια του ενδιαμέσου», *Ηλεκτρ. Περιοδικό Greek Architects*, Μόνιμες Στήλες-Διευκρινίσεις, 2006
- Κουτσουμπός Λεωνίδας, *Το συν του Δημόσιου Χώρου ως Πρόσθετο και ως Κοινό*, ΤΕΕ-TKM, 2019
- Πολυχρονόπουλος Δημήτρης, «Αστικά κενά, το κενό ως τόπος», *Αρχιτέκτονες*, τχ. 55, Αθήνα, 2006
- Τζορπανάκης Αλέξιος, *Το θαλάσσιο μέτωπο και η σύγχρονη μεσογειακή πόλη*, ΤΕΕ-TKM, 2019
- Χάρη Χαρίκλεια, «Αστικά κενά και γυμνή ζωή», *Αρχιτέκτονες*, τχ. 55, Αθήνα, 2006

Ξενογλώσσα άρθρα - περιοδικά

- Bocquet Denis, «Challenges to Urbanity in Contemporary Mediterranean Metropolises: New Urban Forms, Dynamics, Boundaries and Tensions», *New Geographies 05: The Mediterranean* (επιμ. Petrov Antonio), Harvard Graduate School of Design, Cambridge, MA, 2013
- Carta Maurizio, «Palermo Waterfront: planning the “fluid city”», *Portus*, Issue 24, 2012
- Giordano L. Maria, «Representations of urban plans: perception of the relationship between Palermo and the sea during the regeneration of the urban waterfront», *CFC*, No. 204, June, 2010
- Giovinazzi Orianna, Moretti Marta, «Port Cities and Urban Waterfront: Transformations and Opportunities», *TeMA, Journal of Mobility, Land Use and Environment*, Vol. 3, 2010
- Hayuth Yehuda, «The port-urban interface: an area in transition», *Area*, Vol. 14, No. 3, 1982
- Hein Carola, «Port Cities and Urban Waterfronts: how localized planning ignores water as a connector», *Wiley Interdisciplinary Reviews: Water*, Vol. 3, No. 3, John Wiley & Sons, 2016
- Hein Carola, Yvonne van Mil, «Towards a comparative spatial analysis for port-city regions based on historical geo-spatial mapping», *PORTUSplus_the journal*, Year IX, N.8, RETE, Venice, 2019
- Hoyle S. Brian Stewart, «The Port-City Interface: Trends, Problems and Examples», *Geoforum*, Vol. 20, No. 4, Pergamon Press, Great Britain, 1989
- Hoyle S. Brian, «Cities and ports: Concepts and issues», *Vegueta*, No. 3, 1997
- Hoyle S. Brian, «Global and Local Change on the Port-City Waterfront», *Geographical Review*, Vol.90, No.3, 2000
- Lejarraga Martin, Melgarejo Mar, «El puerto de Cartagena, cambio urbano, cambio social», *Urban-e* (online magazine), No.4, 2013
- Mitchell P. John, «Modernity and the Mediterranean», *Journal of Mediterranean Studies*, Vol. 12, No. 1, Mediterranean Institute, University of Malta, 2002
- Morales Yago J. Francisco, Zárate Martín Antonio, «Cartagena (Spain). Discovering the past in order to build the future through memory and tourism», *Via* (Online magazine), Issue 3, 2013
- Nicolini Elvira, Pinto R. Maria, «Strategic Vision of a Euro-Mediterranean Port City: A Case Study of Palermo», *Sustainability*, No.5, 2013

- Norcliffe Glen, Bassett Keith, Hoare Tony, «The emergence of postmodernism on the urban waterfront, geographical perspectives on changing relationships», *Journal of Transport Geography*, Vol. 4, No. 2, Pergamon Press, Great Britain, 1996
- Selwyn Tom, «The De-Mediterraneanisation of the Mediterranean?», *Current Issues in Tourism*, Vol. 3, No. 3, Routledge, 2000
- Taylor Charles, «Two theories of Modernity», *Public Culture*, Vol. 11, Issue 1, Duke University Press, 1999
- Trancoso González Ana, «Venice: the problem of overtourism and the impact of cruises», *Journal of Regional Research*, Issue 42, 2018
- Ziyue Li, «Conflicts and Reconciliation at the Port-City Interface in Contemporary European Cities», *Engineering Management Research*, Vol. 8, No. 1, Canadian Center of Science and Education, 2019
- Φελέκη Ελένη, Χαρίσιος Αχιλλας, Βλαχοκώστας Χρίστος, Μιχαηλίδου Αλεξάνδρα, Ortega Leticia, Μουσουόπουλος Νίκος, «Preservation of the Mediterranean Identity: An Intra-City Analysis Towards a Macro-Regional Approach for the Characterisation of Urban Sustainability», *Sustainability*, Vol. 10, No.10, MDPI Publishing, 2018

- Βεράνη Ελένη, *Οι επιπτώσεις της λειτουργίας των λιμανιών στον αστικό χώρο, Η περίπτωση της Θεσσαλονίκης*, Διπλωματική Εργασία, ΠΜΣ «Προστασία Περιβάλλοντος και Βιώσιμη Ανάπτυξη», ΑΠΘ, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Θεσσαλονίκη, 2008
- Καμπούρη Ελένη, *Η πόλη πλησιάζει το λιμάνι. Αστικές αναπλάσεις σε πρώην βιομηχανικές λιμενικές ζώνες: Βαρκελώνη, Αμβέρσα, Γένοβα, Πάτρα*, Διπλωματική εργασία, ΠΜΣ «Αρχιτεκτονική – Σχεδιασμός του χώρου, κατεύθυνση Πολεοδομία και Χωροταξία», ΕΜΠ, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Αθήνα, 2006
- Λοϊζου Ευγενία, *Θαλάσσιοι Δρόμοι, Λιμάνια και Ναυσιπλοΐα στο Αιγαίο της Ύστερης Εποχής του Χαλκού*, Μεταπτυχιακή εργασία, ΑΠΘ, Θεσσαλονίκη, 2015

Συνέδρια - διαλέξεις

- Butuner Bas, «Waterfront Revitalization as a challenging urban issue», *ανακοίνωση στο συνέδριο: 42nd ISOCaRP Congress*, Κωνσταντινούπολη, Σεπτέμβριος 14-18, 2006
- Carta Maurizio, «Palermo’s Waterfront: a Manifesto-Project for the New Creative City», *ανακοίνωση στο συνέδριο: Città e crisi globale: clima, sviluppo e convivenza*, Ρώμη, Φεβρουάριος 25-27, 2010
- Carta Maurizio, «Waterfront Manifesto: from urban regeneration to “fluid city” planning», *ανακοίνωση στο συνέδριο: 13e Conférence Mondiale Villes et Ports*, Nantes, Saint-Nazaire, Ιούνιος 18-21, 2012
- Esposito de Vita Gabriella, Ragozino Stefania, Oppido Stefania, «Port Cities, Peoples and Cultures: Waterfront Regeneration and “Glocal” Identity», *ανακοίνωση στο Συνέδριο: XI Forum Internazionale di Studi: Le Vie dei Mercanti, Heritage Architecture Landesign*, Aversa-Capri, 13-14-15, Ιούνιος, 2013
- Ketz David, Ketz Rachel, Jennings Cody, «Managing the impacts of cruise ship tourism», *ανακοίνωση στο συνέδριο: Life Beyond Tourism’s 21st General Assembly and International Symposium: Heritage as a Builder of Peace*, Φλωρεντία, Μάρτιος, 2019
- Marotta Irene, «Euroméditerranée II: a new sustainable model», *ανακοίνωση στο Συνέδριο: Systems Thinking for a Sustainable Economy, Advancements in Economic and Managerial Theory and Practice*, Ρώμη, Ιανουάριος 23-24, 2014
- Τσάτσου Αλεξάνδρα, «Port-city relationship and climate change, Actions for resilience», *ανακοίνωση στο συνέδριο: ISOCARP: Knowledge for better cities*, Οκτώβριος, 2015

Σπουδαστικές εργασίες

- Hernandez Corbalan Jose Maria, *Evolución topográfica del almarjal de Cartagena*, Διπλωματική εργασία, Polytechnic University of Cartagena, Cartagena, 2012
- Αναγνώστου Αγγελική, *Σχεδιάζοντας το όριο ανάμεσα στην πόλη και τη θάλασσα, Σύγχρονες αστικές αναπλάσεις*, Ερευνητική εργασία, Π.Κ., Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Χανιά, 2013
- Βαρναβίδου Μέλανη, *Αντι-κανονική νεωτερικότητα στην Μεσόγειο: Ο ελληνικός παραστατικός Μοντερνισμός του Κάρολου Κουν και της Παλλούς Μάνου*, Μεταπτυχιακή εργασία, Τεχνολογικό Πανεπιστήμιο Κύπρου, Σχολή Καλών και Εφαρμοσμένων Τεχνών, Λεμεσός, 2020

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Κεφάλαιο πρώτο: Ερμηνεύοντας την Μεσόγειο

1. <https://prabook.com/web/fernand.braudel/3735080>
2. <https://www.worldmapsonline.com/historic-map-mediterranean-sea-1685/>
3. <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:WWII-Mediterranean-Blank.PNG>
4. <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:WWII-Mediterranean-Blank.PNG>
5. <https://www.pommiatravels.com/things-to-do-in-kotor-montenegro/>
6. <https://www.pexels.com/el-gr/photo/4254553/>
7. <https://www.west-crete.com/samaria-gorge.htm>
8. Abulafia David, *Η Μεσόγειος στην Ιστορία*, μετάφραση Γ. Σιώρης, Σ. Σπυριδογιαννάκη, εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα, 2004, σελίδα 15
9. <https://www.travellingking.com/ultimate-travel-guide-to-genoa/>

Κεφάλαιο δεύτερο: Περίπλους στην πόλη της Μεσογείου

10. <https://muslimheritage.com/the-book-of-curiosities-or-a-medieval-islamic-view-of-the-cosmos/>
11. <https://www.meisterdrucke.uk/fine-art-prints/Abraham-Cresques/825345/North-Africa,-Europe-and-the-Middle-East-from-the-Catalan-Atlas.html>
12. http://octavianchronicles.com/?page_id=3024
13. <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Ebstorfer-stich2.jpg>
14. <https://www.facsimilefinder.com/facsimiles/portolan-chart-salvat-pilestrina-facsimile>
15. <https://www.geographicus.com/P/AntiqueMap/Mediterranean-seale-1845>
16. Abulafia David, *Η Μεσόγειος στην Ιστορία*, μετάφραση Γ. Σιώρης, Σ. Σπυριδογιαννάκη, εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα, 2004, σελ. 7
17. <https://www.cretanbeaches.com/en/>
18. Google maps
19. https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9C%CE%B1%CE%BA%CF%81%CE%AC_%CE%A4%CE%B5%CE%AF%CF%87%CE%B7
20. <https://www.pinterest.com/pin/446489750547938977/>
21. <https://www.cartahistorica.com/our-catalogue/antiquity/ancient-portus-near-ostia-or-romes-imperial-harbor/>
22. <https://www.portusproject.org/topography/location/>
23. Abulafia David, *Η Μεσόγειος στην Ιστορία*, μετάφραση Γ. Σιώρης, Σ. Σπυριδογιαννάκη, εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα, 2004, σελ. 208
24. Abulafia David, *Η Μεσόγειος στην Ιστορία*, μετάφραση Γ. Σιώρης, Σ. Σπυριδογιαννάκη, εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα, 2004, σελ. 204-105
25. <https://cairosceen.com/Buzz/Suez-Canal-1869-Throwback-to-a-glorious-moment>
26. Hoyle Brian Stewart, «The Port-City Interface: Trends, Problems and Examples», *Geoforum*, Vol. 20, No. 4, Pergamon Press, Great Britain, 1989, σελ. 433
27. <https://cartagenaantigua.wordpress.com/tag/alfonso-xii/>
28. <https://www.antiquemapsandprints.com/categories/prints-and-maps-by-country/europe/france-gaul/product/bouches-du-rhone-marseille-bassin-du-port-de-la-joliette-1900-old-print/P-6-037838~P-6-037838>
29. <https://www.kriti24.gr/fotografia-mias-allis-epochis-apo-to-palio-limani-ton-chanion/>
30. <https://www.alamy.com/europe-italy-tuscany-livorno-view-of-the-old-dock-image236333205.html>
31. Smith Stephen L. J., «The tourism product», *Annals of Tourism Research*, Vol. 21, No. 3, Pergamon, USA, 1994, σελ. 587

32. <https://silezukuk.tumblr.com/post/179048646448>
33. <https://thehotbid.com/2018/10/11/a-goddess-in-corsica-swann-could-sell-a-1928-roger-broders-travel-poster-for-12000/>
34. <https://www.italymagazine.com/featured-story/venice-really-going-charge-entry-tax>
35. <https://www.marinelink.com/news/david-vs-goliath-venice-ban-may-not-end-489557>
36. Προσωπικό αρχείο
37. https://bay.com.mt/record-cruise-ship-passenger-boost-for-malta/?fbclid=IwAR0Xb3zCwPtmz_H2NSAvsaJM9a3-FVniYvlyEmVPVwKIZAA56xNN2tci5r0
38. Abulafia David, *Η Μεσόγειος στην Ιστορία*, μετάφραση Γ. Σιώρης, Σ. Σπυριδογιαννάκη, εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα, 2004, σελ. 10
39. <https://www.vectorstock.com/royalty-free-vectors/bari-italy-map-vectors>

Κεφάλαιο τρίτο: Αντίρροπες δυναμικές: χωρικοί μετασχηματισμοί στην Μεσογειακή πόλη

40. https://www.researchgate.net/figure/FigUUR-1-Het-Any-Port-model-van-Bird-1963-aangepast-door-Rodrigue-Comtois-Slack_fig1_305816723
41. Προσωπικό αρχείο
42. Hoyle Brian, «Global and Local Change on the Port-City Waterfront», *Geographical Review*, Vol.90, No.3, 2000, σελ. 405
43. https://www.reddit.com/r/MapPorn/comments/kxef6g/topographic_map_of_the_mediterranean_sea_area/
44. https://stock.adobe.com/gr_en/images/naples-italy-top-view-of-container-terminal-in-port-of-naples/285908406
45. <https://hiseaproject.com/hisea-water-quality-management-services-benefit-port-of-valencia/>
46. <https://medcities.org/member/ancona/>
47. <https://failedarchitecture.com/kevin-lynch-and-the-gps-predicting-the-culture-of-navigation-in-1960/>
48. Hoyle Brian, «Global and Local Change on the Port-City Waterfront», *Geographical Review*, Vol. 90, No. 3, American Geographical Society, 2000, σελ. 396
49. <http://magazine.larchitettoarchiworld.awn.it/magazine/maggio-2013/gli-argomenti/il-tema-del-mese-.html>
50. <http://magazine.larchitettoarchiworld.awn.it/magazine/maggio-2013/gli-argomenti/il-tema-del-mese-.html>
51. Moretti Beatrice, *Beyond the Port City: The Condition of Portuality and the Threshold Concept*, Jovis, 2020, σελ. 66
52. Hoyle Brian, «Global and Local Change on the Port-City Waterfront», *Geographical Review*, Vol.90, No.3, 2000, σελ. 404
53. <http://www.blueprintcompetition.it/en/blueprint/design-city>

Κεφάλαιο τέταρτο: Το δίπολο πόλη-λιμάνι: επαναπροσδιορισμός της χαμένης διεπαφής

54. Carta Maurizio, Ronsivalle Daniele, *The Fluid City Paradigm, Waterfront Regeneration as an Urban Renewal Strategy*, Springer, Switzerland, 2016, σελ. 9
55. <https://worldlandscapearchitect.com/climate-islands-barcelona-spain-scob/#.YpS3uahBxPY>
56. <https://worldlandscapearchitect.com/climate-islands-barcelona-spain-scob/#.YpS3uahBxPY>
57. <https://medium.com/@pooja.tarun.patel/understanding-invisible-cities-with-authors-illustrations-for-each-and-every-city-3648e044279d>
58. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Cantieri_acquatici_delle_gaggiandre_attribuiti_a_j._sans_ovino_1568-73_02.jpg

Κεφάλαιο πέμπτο: Παραδειγματικές εφαρμογές: απο τον σχεδιασμό πόλης & λιμανιού στον σχεδιασμό πόλης-λιμανιού

59. <https://www.pinterest.fr/pin/313352086557637346/>
60. <https://www.euromediterranee.fr/en/strategy>
61. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b59677190/f62.item.zoom>
62. <https://www.euromedhabitants.com/arenc-3/>
63. Sánchez José M. Pagés, *The port and the city, On board diary*, Hafencity Universität, Frankfurt am Main, 2016, σελ. 139
64. Sánchez José M. Pagés, *The port and the city, On board diary*, Hafencity Universität, Frankfurt am Main, 2016, σελ. 139
65. <https://www.declad.com/fernand-pouillon-the-future-that-didnt-happen/>
66. <https://www.declad.com/fernand-pouillon-the-future-that-didnt-happen/>
67. <https://www.declad.com/fernand-pouillon-the-future-that-didnt-happen/>
68. <http://www.urbannomadsfoundation.com/2018---euromeacutediterraneacuttee-marseille-f.html>
69. https://euromediterranee.fr/sites/default/files/2018-06/RA_Euromediterranee_2012_a.pdf
70. <https://www.mucem.org/en/history-fort-saint-jean>
71. http://atelierslion.com/en/projets/cite-de-la-mediterranee/?fbclid=IwAR06Nk0W_XAt8t5ppWbRBEcywzGxzD5dOqKJ09RUixJFA2DMNCCBjr72bpI
72. <https://www.bureauxandco.fr/bureaux-and-co-sinstalle-a-marseille-les-docks/>
73. <https://france3-regions.francetvinfo.fr/provence-alpes-cote-d-azur/bouches-du-rhone/marseille/marseille-salle-spectacle-silo-devrait-changer-nom-devenir-silo-charles-aznavour-1552478.html>
74. https://euromediterranee.fr/sites/default/files/2018-06/Rapport%20Activit%c3%a9%202015_02.pdf
75. <https://arquitecturaviva.com/works/centro-de-arte-frac-1#>
76. <https://divisare.com/projects/263212-masson-theatre-de-la-joliette-minoterie>
77. <https://architizer.com/projects/marseilles-saint-charles-railway-station/>
78. <https://www.euromediterranee.fr/culture-et-loisirs>
79. <https://www.fosterandpartners.com/projects/marseille-vieux-port/?fbclid=IwAR0Rh9RL2ycCaV7oKXCnkvFdEUQRtuGq0q9axegDPPeSjwEl9qJXe9a1EL8>
80. <https://www.fosterandpartners.com/projects/marseille-vieux-port/?fbclid=IwAR0Rh9RL2ycCaV7oKXCnkvFdEUQRtuGq0q9axegDPPeSjwEl9qJXe9a1EL8#galleri>
81. <https://www.fosterandpartners.com/projects/marseille-vieux-port/?fbclid=IwAR0Rh9RL2ycCaV7oKXCnkvFdEUQRtuGq0q9axegDPPeSjwEl9qJXe9a1EL8#galleri>
82. <https://www.fosterandpartners.com/projects/marseille-vieux-port/?fbclid=IwAR0Rh9RL2ycCaV7oKXCnkvFdEUQRtuGq0q9axegDPPeSjwEl9qJXe9a1EL8#galleri>
83. <https://www.leclercqassociates.fr/en/projects/euromediterranee-ii>
84. Google maps
85. <https://www.leclercqassociates.fr/en/projects/euromediterranee-ii>
86. <https://www.leclercqassociates.fr/en/projects/euromediterranee-ii>
87. <https://www.lemoniteur.fr/article/marseille-le-parc-bougainville-lance-la-renaturation-d-euromed.2172592>
88. <https://www.leclercqassociates.fr/en/projects/euromediterranee-ii>
89. <https://www.bbportopalermo.com/en/palermo-harbor/>
90. <https://palermoantica.com/indice-cronologico-cinta-muraria-periodo-punico-romano-bizantino/>
91. <https://depositphotos.com/13290464/stock-photo-old-map-of-palermo-italy.html>
92. <http://www.galleriagarisenda.it/prodotto/24127-palermo/>
93. <https://www.parcolibero.org/wp-content/uploads/2021/06/ENG-AG-Palermo-and-the-sea-up-to-Acqua-dei-Corsari.pdf>
94. <https://www.bbportopalermo.com/en/palermo-harbor/>
95. <https://www.vintage-maps-prints.com/collections/vintage-city-maps/products/old-map-of-sicily-sicilia-italy-1600--2>
96. https://palermo.mobilita.org/wp-content/uploads/sites/6/2011/04/PSP_Piano-dazione_light.pdf
97. <https://ilgiornaledellarchitettura.com/2018/07/25/ritratti-di-citta-palermo-e-il-mare-due-realta-inconciliabili/>
98. <https://www.adsppalermo.it/>
99. Carta Maurizio, «Palermo Waterfront: planning the “fluid city”», *Portus*, Issue 24, 2012, σελ. 88
100. Carta Maurizio, «Palermo Waterfront: planning the “fluid city”», *Portus*, Issue 24, 2012, σελ. 94
101. Lino Barbara, «“Palermo liquida”. The project for the waterfront as an opportunity for regeneration for the city», *PORTUSplus_the journal*, 2011, σελ. 6
102. Nicolini Elvira, Pinto R. Maria, «Strategic Vision of a Euro-Mediterranean Port City: A Case Study of Palermo», *Sustainability*, No.5, 2013, σελ. 3952
103. <https://www.theplan.it/award-2020-transport/the-italic-deity-janus-bifrons-protector-of-gateways-porto-di-palermo-valle-30>
104. <https://www.theplan.it/award-2020-transport/the-italic-deity-janus-bifrons-protector-of-gateways-porto-di-palermo-valle-30>
105. <https://carloprati.net/2019/09/20/portopalermo/>
106. <http://valle3.com/portfolio/terminal-interfaccia-porto-palermo/#!>
107. <https://www.theplan.it/award-2020-transport/the-italic-deity-janus-bifrons-protector-of-gateways-porto-di-palermo-valle-30>
108. <http://valle3.com/portfolio/terminal-interfaccia-porto-palermo/#!>
109. <https://www.basilioparedes.com/en/blog/evolucion-urbanistica-cartagena/?fbclid=IwAR2h4gSWj3i88fNltva74anvG2b7Ygxhh7BfWNazgRTTzXO1FQGKGWgchHpY>
110. https://aforca.org/antigua/patrimonio_de_arquitectura_militar_en_cartagena.htm
111. <https://cartagenaantigua.wordpress.com/tag/alfonso-xii/>
112. https://www.discusmedia.com/maps/spanish_city_maps/3399/
113. <https://cartagenaantigua.wordpress.com/tag/alfonso-xii/>
114. https://archivo.cartagena.es/detalle_doc_mes.asp?id=45&pagina=1&t=&d=&h=
115. <https://rafaelmoneo.com/en/projects/museum-of-the-roman-theater-of-cartagena/>
116. Lejarraga Martin, Melgarejo Mar, «El puerto de Cartagena, cambio urbano, cambio social», *Urban-e* (online magazine), No.4, 2013
117. <https://www.fmetropoli.org/en/cities-lab/urban-landscapes/cartagena-puerto-ciudad/>
118. <https://arquitecturaviva.com/works/museo-de-arqueologia-subacuatica-1>
119. <https://arquitecturaviva.com/works/museo-de-arqueologia-subacuatica-1>
120. <https://www.archilovers.com/projects/94530/national-museum-of-underwater-archaeology.html>
121. <https://arquitecturaviva.com/works/museo-de-arqueologia-subacuatica-1>
122. <https://arquitecturaviva.com/works/museo-de-arqueologia-subacuatica-1>
123. <https://arquitecturaviva.com/works/el-batel-0>
124. <https://arquitecturaviva.com/works/el-batel-0>
125. <https://arquitecturaviva.com/works/el-batel-0>
126. <https://arquitecturaviva.com/works/el-batel-0>
127. <https://arquitecturaviva.com/works/el-batel-0>
128. <https://lejarraga.com/proyectos/urbanizacion-del-muelle-de-la-terminal-de-cruceros-puerto-de-cartagena/>
129. <https://lejarraga.com/proyectos/urbanizacion-del-muelle-de-la-terminal-de-cruceros-puerto-de-cartagena/>
130. <https://lejarraga.com/proyectos/urbanizacion-del-muelle-de-la-terminal-de-cruceros-puerto-de-cartagena/>
131. <https://www.archdaily.pe/pe/02-214080/urbanizacion-del-muelle-de-la-terminal-de-cruceros-puerto-de-cartagena-martin-lejarraga>



Η πόλη-λιμάνι της Μεσογείου, ένα αλληλένδετο και αλληλοεξαρτώμενο δίπολο για πολλούς αιώνες με ισχυρούς λειτουργικούς και συμβολικούς δεσμούς έχει εξελιχθεί στην σύγχρονη συνθήκη σε ένα αντικρουόμενο και συγκρουσιακό δίπολο. Η παρούσα ερευνητική εργασία πραγματεύεται την μετατόπιση των εννοιών που συνοδεύουν την σχέση της πόλης και του λιμένα μέσα από την ιστορική περιπλάνηση στον μεσογειακό κόσμο, φτάνοντας στο σήμερα, με την χωρική συνύπαρξη μεταξύ υφιστάμενων αστικών ιστών και λιμενικών υποδομών να αντανakλά το μεσογειακό μοντέλο. Αναδεικνύοντας τους διαρκείς μετασχηματισμούς, τις αντίρροπες δυναμικές, τις παθογένειες, τις προκλήσεις και τις δυνατότητες της σύγχρονης μεσογειακής πόλης-λιμένα, η εργασία ανατρέχει στις σύγχρονες σχεδιαστικές στρατηγικές οι οποίες επιτυγχάνουν την υπέρβαση του «εγκαταλελειμμένου κατώφλιού» με σκοπό την ενεργοποίηση του λιμενικού μετώπου ως νέας αστικής κεντρικότητας. Ο «Άτλαντας» αποτελεί σημαντικό εργαλείο αφού μέσω της χαρτογράφησης των μεσογειακών πόλεων-λιμένων σκιαγραφεί τόσο τα στοιχεία που τις ενώνουν όσο και αυτά που τις διαχωρίζουν. Τέλος, η εργασία εστιάζει σε τρεις παραδειγματικές εφαρμογές, την Μασσαλία, το Παλέρμο και την Καρθαγένη που με κοινό εννοιολογικό εργαλείο το «κατώφλι», αντιπροσωπεύουν διαφορετικές στρατηγικές και συνθετικές επιλύσεις, με απώτερο σκοπό τον επαναπροσδιορισμό της «ζώνης διεπαφής» και την άρση του ορίου.