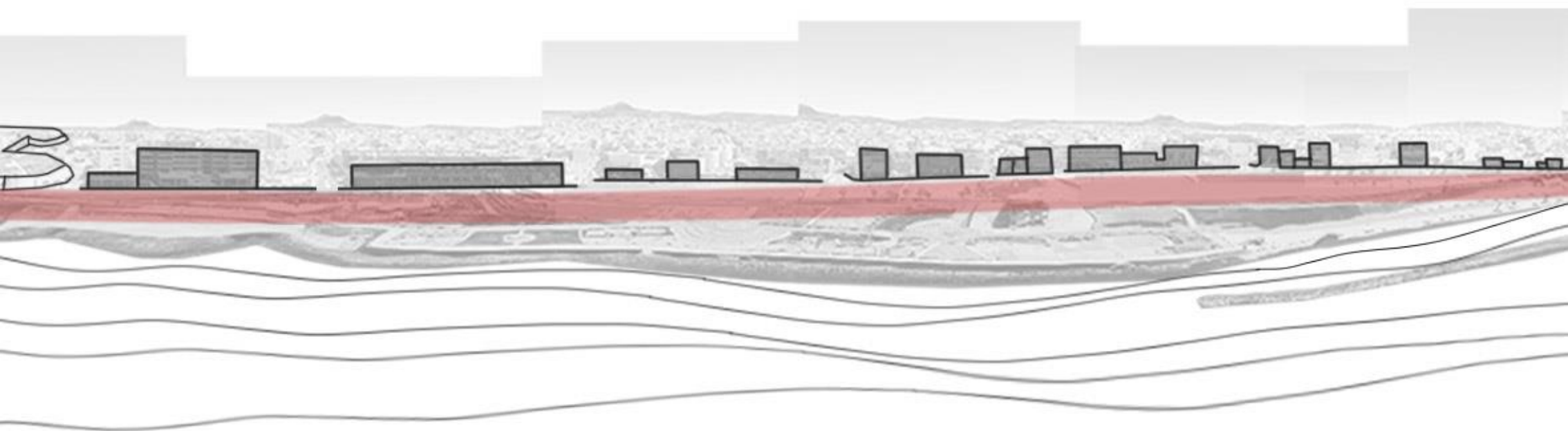


# ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΜΕΤΩΠΑ ΚΑΙ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΠΟΛΗ ΜΕΣΑΙΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ

Καλές πρακτικές σε συσχετισμό με την ελληνική συνθήκη



ANNA ΠΑΝΕΘΥΜΙΤΑΚΗ | ANNA ΧΡΗΣΤΑΚΗ

ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ | ΤΜΗΜΑ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Παράκτια μέτωπα και σύγχρονη πόλη μεσαίου μεγέθους  
Καλές πρακτικές σε συσχετισμό με την ελληνική συνθήκη

ANNA ΠΑΝΕΘΥΜΙΤΑΚΗ | ANNA ΧΡΗΣΤΑΚΗ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ

ΑΛΕΞΙΟΣ ΤΖΟΜΠΑΝΑΚΗΣ

2024



## Ευχαριστίες

Με την ολοκλήρωση της παρούσας ερευνητικής εργασίας, ευχαριστούμε θερμά τον καθηγητή μας κ. Τζομπανάκη Αλέξιο για την καθοδήγηση και την πολύτιμη συμβολή του κατά την διάρκεια της έρευνας μας. Ακόμα, θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε τους αγαπημένους μας ανθρώπους για την στήριξη τους σε όλη αυτή τη μοναδική διαδρομή, αλλά και για την αμέριστη κατανόησή τους.





## Περίληψη

Η παρούσα ερευνητική εργασία αναπτύσσεται σε τρία κύρια κεφάλαια, καθένα από τα οποία συμβάλλει στην ολιστική κατανόηση της παράκτιας ανάπτυξης και των αστικών μετώπων. Το 1ο κεφάλαιο ασχολείται με την ιστορική σημασία των παράκτιων περιοχών, από τους αρχαίους οικισμούς όπως το Ουρούκ και η Βαβυλώνα έως τις σύγχρονες παράκτιες πόλεις παγκοσμίως. Στο ίδιο, τονίζεται ο ρόλος των αστικών παράκτιων περιοχών ως κόμβων μεταφορών και εμπορίου. Σε αντίθεση με τις προσεκτικά σχεδιασμένες αναπτύξεις, οι ιστορικές παράκτιες περιοχές υπέστησαν συχνά ασύνδετη και ασυνεπή ανάπτυξη, η οποία διαμορφώθηκε από ποικίλες επιχειρήσεις, δραστηριότητες και πολιτικές αποφάσεις.

Το επόμενο κεφάλαιο διερευνά διεθνείς μελέτες περιπτώσεων, καταδεικνύοντας την αποτελεσματική διαχείριση των παράκτιων μετώπων σε πέντε ευρωπαϊκές πόλεις. Οι περιπτώσεις αυτές προσφέρουν έμπνευση αλλά και μια εργαλειακή για την αντιμετώπιση ποικίλων αστικών προκλήσεων, αναδεικνύοντας τη μετατροπή παλαιών βιομηχανικών εκτάσεων σε ζωντανούς χώρους που εξισορροπούν την ιστορική διατήρηση με τις σύγχρονες ανάγκες.

Στο τελευταίο κεφάλαιο, εστιάζουμε στο παράκτιο τοπίο της περιοχής των Καμινίων, που αποτελεί προέκταση του δυτικού τμήματος της πόλης του Ηρακλείου. Αυτή η περιοχή μελέτης επιλέγεται ως μια ιδιάζουσα περίπτωση παράκτιου μετώπου με προνομιακά χαρακτηριστικά, που ωστόσο αντιμετωπίζει και μεγάλες προκλήσεις.

Συμπερασματικά, υπογραμμίζεται η ζωτική ανάγκη για στρατηγικές και βιώσιμες προσεγγίσεις στην παράκτια αστική ανάπτυξη, δίνοντας έμφαση όχι μόνο στην ιστορική διατήρηση αλλά και στην επιτακτική ανάγκη ανοίγματος των παράκτιων μετώπων στις πόλεις και τους κατοίκους τους. Με την εξέταση διεθνών περιπτώσεων και την αντιμετώπιση των προκλήσεων στην περιοχή των Καμινίων, η ερευνητική αυτή υποστηρίζει την ισόρροπη ενσωμάτωση της ιστορικής κληρονομιάς με τις δυναμικές ανάγκες των σημερινών παράκτιων πόλεων. Το επαναλαμβανόμενο μοτίβο των αναπτυξιακών πρωτοβουλιών που υπολείπονται σε κρίσιμα όρια αναδεικνύει τη σημασία των διαφοροποιημένων λύσεων για την προώθηση προσβάσιμων και ζωντανών παράκτιων αστικών χώρων.



## Abstract

This research paper is developed in three main chapters, each of which contributes to a holistic understanding of coastal development and urban fronts. Chapter 1 deals with the historical significance of coastal areas, from ancient settlements such as Uruk and Babylon to modern coastal cities worldwide. It highlights the role of urban coastal areas as transport and trade hubs. In contrast to carefully planned developments, historic coastal areas have often suffered disconnected and inconsistent development, shaped by a variety of businesses, activities and policy decisions.

The next chapter explores international case studies, demonstrating the effective management of coastal fronts in five European cities. These cases offer both inspiration and a toolkit for addressing a variety of urban challenges, highlighting the transformation of old industrial land into living spaces that balance historic preservation with contemporary needs.

In the last chapter, we focus on the coastal landscape of the Kaminia area, which is an extension of the western part of Heraklion city. This study area is chosen as a unique case of a coastal front with privileged characteristics, but also facing major challenges.

In conclusion, it highlights the vital need for strategic and sustainable approaches to coastal urban development, emphasizing not only historical preservation but also the urgent need to open up coastal fronts to cities and their inhabitants. By examining international cases and addressing challenges in the Kaminia region, the thesis argues for a balanced integration of historical heritage with the dynamic needs of today's coastal cities. The recurring pattern of development initiatives falling critically short highlights the importance of differentiated solutions to promote accessible and vibrant coastal urban spaces.



Περιεχόμενα

**ΕΙΣΑΓΩΓΗ..... 8**

**A. ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΜΕΤΩΠΟ..... 8**

    A.1. ΈΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ..... 8

    A.2. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΥΔΑΤΙΝΟΥ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ..... 9

    A.3. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΜΕΤΩΠΩΝ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΟΙ ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΙ ΣΤΙΣ ΠΑΡΑΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΠΟΛΕΙΣ ..... 9

**B. ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΩΝ (CASE STUDIES) ..... 14**

    B.1. BARCELONETA, ΙΣΠΑΝΙΑ ..... 14

    B.2. TORREVEJEA, ΙΣΠΑΝΙΑ ..... 27

    B.3. PALMA, MALLORCA, ΙΣΠΑΝΙΑ..... 35

    B.4. SANTANDER, ΙΣΠΑΝΙΑ ..... 43

    B.5. LYON, ΓΑΛΛΙΑ..... 51

**Γ. ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΚΑΜΙΝΙΩΝ..... 60**

    Γ.1. ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ, ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΣΤΟΝ ΕΥΡΥΤΕΡΟ ΧΑΡΤΗ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ..... 60

        Γ.1.2. Ιστορική-Πολεοδομική εξέλιξη (επέκταση πόλης Ηρακλείου εκτός Ενετικών Τειχών από τον 20<sup>ο</sup> αι.- μέχρι σήμερα)..... 61

    Γ.2. ΤΑ ΚΑΜΙΝΙΑ..... 64

    Γ.3. ΟΛΥΜΠΙΑΚΑ ΕΡΓΑ (2003)-ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΚΑΡΑΒΟΛΑ ..... 69

    Γ.4. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΑ ΣΗΜΕΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΚΑΜΙΝΙΩΝ: ΣΥΣΧΕΤΙΣΜΟΣ ΜΕ ΤΙΣ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΜΕΛΕΤΗΣ |

        ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ..... 75

**Δ.ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ..... 86**

    Δ.1. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ ..... 88

## Εισαγωγή

Η παρούσα μελέτη εστιάζει στην σημασία των αστικών παράκτιων μετώπων για την πόλη και τον άνθρωπο, τις δυνατότητες αξιοποίησης και τις προοπτικές ανάδειξής τους, μέσω της ανάγνωσης και της κατανόησης τους ως ιδιαίτερα τοπία. Επίκεντρο της εργασίας αποτελεί η ανάλυση της διαμόρφωσης του παράκτιου μετώπου του Ηρακλείου Κρήτης.

Συγκεκριμένα, η μελέτη οριοθετείται στο παράκτιο τοπίο της περιοχής των Καμινίων, που αποτελεί επέκταση της πόλης προς τα δυτικά. Η περιοχή μελέτης επιλέχθηκε ως μια ιδιόζουσα περίπτωση παραθαλάσσιου μετώπου. Ενώ φέρει χαρακτηριστικά τέτοια που την καθιστούν προνομιακή, όπως την παρουσία του υδάτινου στοιχείου (θάλασσα, ρέμα), ταυτόχρονα εντοπίζονται προβλήματα, όπως η απουσία ικανοποιητικών τρόπων προσέγγισης της. Μελέτες και έργα ανάπτυξης που έχουν εφαρμοστεί στην πόλη του Ηρακλείου, φαίνεται να τερματίζουν πάντα στα όρια της περιοχής απομακρύνοντας-αποκόπτοντας την από την εξέλιξη.

Για την κατανόηση της συγκεκριμένης περίπτωσης, παρουσιάζονται πέντε (5) εφαρμοσμένα και πετυχημένα παραδείγματα αποκατάστασης και ανάδειξης παράκτιων μετώπων στην Ευρώπη, σε περιοχές που φέρουν αντίστοιχα χαρακτηριστικά με την περιοχή μελέτης των Καμινίων, με σκοπό τελικά την ανάδειξη των δυνατοτήτων της.

## A. Θαλάσσιο μέτωπο

### A.1. Έννοια και ορισμός θαλάσσιου μετώπου

Οι έννοιες της «παράκτιας ζώνης» και του «θαλάσσιου μετώπου» μπορεί να φαίνονται σαφείς, ωστόσο δεν υπάρχει ακριβής προσδιορισμός τους. Ο παράκτιος χώρος αποτελεί ένα ιδιόμορφο και ευαίσθητο σύστημα, όπου οι φυσικές διεργασίες μπορούν να τον διαμορφώνουν - μεταβάλλουν ανά τακτά χρονικά διαστήματα. Έτσι η συνεχόμενη μεταβολή της φυσιογνωμίας του καθιστά δύσκολη τόσο την οριοθέτηση του χώρου του «θαλάσσιου μετώπου», όσο και τον σαφή ορισμό του. (Γαμπουράς Δ., 2009)

Σύμφωνα με τον Morreti, ο αντίστοιχος αγγλικός όρος "Waterfront" που χρησιμοποιείται διεθνώς, αναφέρεται στο κομμάτι της αστικής περιοχής που είναι συνδεδεμένο με τη θάλασσα, το ποτάμι, τη λίμνη, το λιμάνι, κ.λπ. Αναφέρεται στην περιοχή της πόλης που έρχεται σε πλήρη επαφή με το νερό (Morreti, 2008). Διευρύνοντας την έννοια "waterfront"- του παράκτιου μετώπου, δε παραπέμπει αποκλειστικά «στην άκρη του νερού», δηλαδή στη ζώνη αυτή στο όριο μεταξύ στεριάς και θάλασσας, αλλά περιλαμβάνει περιοχές που συνδέονται τόσο άμεσα όσο και έμμεσα με το νερό, για παράδειγμα οπτικά, ιστορικά, εννοιολογικά, ή αποτελούν μέρος ενός ευρύτερου σχεδίου πόλης. Οι παράκτιες περιοχές συνήθως χαρακτηρίζονται από πλήρη δραστηριότητα λιμενικών υποδομών, και ορίζονται ως μεγάλες περιοχές επικοινωνίας μεταξύ της αστικής επέκτασης και του νερού. (Hou, 2009)

Όσον αφορά στην δομή του, ο παράκτιος χώρος αποτελεί μια ιδιαίτερη μορφολογική ενότητα που συντίθεται από τρία βασικά στοιχεία τα οποία αλληλεπιδρούν: την ξηρά, τη θάλασσα και τον αέρα (Κοκκώσης και Τσάρτας, 2001). Η ακτογραμμή ορίζεται ως ο χώρος που αλληλεπιδρούν τα τρία αυτά στοιχεία. Ο συνδυασμός των παραπάνω δημιουργεί ένα ιδιαίτερο και ποικιλόμορφο περιβάλλον, που φιλοξενεί ένα μεγάλο μέρος του πληθυσμού, καθώς και πλήθος ανθρώπινων δραστηριοτήτων, ενώ παράλληλα περιλαμβάνει σημαντικό αριθμό οικοσυστημάτων με πλούσια βιοποικιλότητα (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2000)

## A.2. Ο ρόλος του υδάτινου στοιχείου και η σημασία του παραλιακού μετώπου για την πόλη

Η παράκτια περιοχή αποτελεί την "είσοδο" μιας πόλης και συνδέεται στενά με τους ανθρώπινους οικισμούς που αναπτύχθηκαν παραθαλάσσια ή στις όχθες ποταμών πλούσιων σε νερό και σε κόλπους. Υπήρχε πάντα στενή σχέση μεταξύ της παράκτιας περιοχής και της πόλης καθώς το εμπόριο, οι εξαγωγές και οι μεταφορές ήταν συνδεδεμένες ανάκαθεν με το νερό. Το νερό έχει σημαντική σημασία σε διάφορες αστικές κουλτούρες. Η ανάπτυξη της παραλίας αποτελεί πεδίο ενδιαφέροντος για αρχιτέκτονες, πολεοδόμους, περιβαλλοντολόγους, κοινωνιολόγους, πολιτικούς κ.α., συμπεριλαμβανομένης της κοινότητας. Οι αναπλάσεις των παραθαλάσσιων μετώπων μπορεί να αφορούν νέα έργα ή αναπλάσεις υφιστάμενων παραλιακών περιοχών με σκοπό την αναδιαμόρφωση τους σε νέους χώρους. (Yassin κ.α., 2010 και Yassin κ.α., 2017)

Η μορφή της ακτογραμμής, μαζί με την τοποθεσία των πόλεων, αποτελούν τις πιο σημαντικές συνιστώσες που επηρεάζουν τις σχέσεις πόλης-νερού, επωφελούμενες από τις επεκτεινόμενες παραλίες σε μικρή απόσταση προς το κέντρο της πόλης. Οι ίδιες, δημιουργούν την ευκαιρία για τη διαμόρφωση δημόσιων χώρων στην παραλία και τη σύνδεσή τους με άλλους δημόσιους χώρους των γειτονικών περιοχών. (Werthmann, 2007)

Η ανάπτυξη του παραθαλάσσιου μετώπου, φυσικά δεν επικεντρώνεται μόνο στις βιομηχανικές χρήσεις, όπως συνηθιζόταν παλαιότερα, αλλά ασχολείται επίσης με αναψυχή και τουριστικούς σκοπούς. Προσαρμόζεται σε μια ποικιλία χρήσεων που μπορούν να λάβουν χώρα κατά μήκος της ακτογραμμής, φέρνοντας όσο το δυνατόν περισσότερες λειτουργίες στο θαλάσσιο μέτωπο. Ωστόσο, ανάλογα την κάθε ξεχωριστή περίπτωση και με γνώμονα την περιβαλλοντική και την δημόσια ασφάλεια, καθώς και την προστασία των περιβαλλοντικών χαρακτηριστικών μιας περιοχής, ενδέχεται κάποιες λειτουργίες να μην μπορούν να συνυπάρξουν στην ίδια ζώνη. Έτσι, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη και άλλοι παράγοντες, όπως οι πολιτικές, οι διαθέσιμοι πόροι, οι κλιματικές και κοινωνικές συνθήκες που δεν έχουν μια ενιαία λύση για όλες τις περιπτώσεις. (Yassin κ.α., 2017)

Η μελέτη της αστικής ανάπτυξης της παραθαλάσσιας ζώνης σε διάφορα μέρη του κόσμου δείχνει ότι υπάρχουν πολλές ευκαιρίες για τη βελτίωση, την εξυγίανση και την εφαρμογή διαφόρων μεθόδων σχεδιασμού. Σε κάθε περίπτωση, ορισμένα χαρακτηριστικά όπως ο τύπος χρήσης, το εύρος των εργασιών βελτίωσης, η δημόσια και η ιδιωτική συμμετοχή, αντανακλούν διαφορετικά πάνω στο εκάστοτε θαλάσσιο μέτωπο, στη δικαιοδοσία και στο αστικό πλαίσιο που το περιλαμβάνει. Ωστόσο, ορισμένα χαρακτηριστικά είναι κοινά σε αυτές τις επιτυχημένες βελτιώσεις της παραλίας. (Morreti, 2008)

## A.3. Ιστορική εξέλιξη παράκτιων μετώπων και αστικοί μετασχηματισμοί στις παραθαλάσσιες πόλεις

Στην διάρκεια της ιστορίας, οι παράκτιες περιοχές αποτελούν τον ιδανικότερο χώρο διαβίωσης για τον ανθρώπινο πληθυσμό, διότι προσφέρουν δυνατότητες για εφοδιασμό τροφίμων, κατοίκηση, αναπαραγωγή, άμυνα και μάθηση, μεταξύ άλλων. Έτσι, από την εποχή δημιουργίας των πρώτων κιάλας οικισμών, πόλεις και κωμοπόλεις έχουν ιδρυθεί κοντά στο νερό. Παραδείγματα από πρώιμους οικισμούς πριν από περίπου 6000 χρόνια είναι οι Ουρούκ, Έρουντου, Ουρ και Βαβυλώνα (Hamatcioğlu, 2005 και Morena 2011). Στη σύγχρονη εποχή, πολλές πόλεις ή κωμοπόλεις στην Κίνα, την Αγγλία, την Ιταλία και την Αμερική αποτελούν παραδείγματα παράκτιων οικισμών (Zhang, 2002).

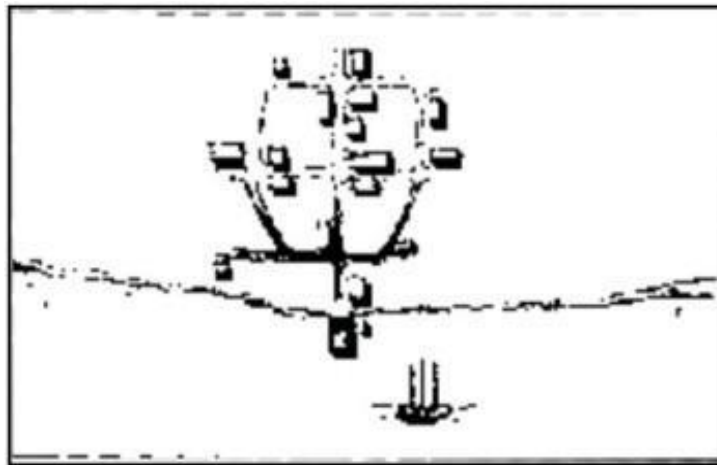
Οι αστικές παραλιακές περιοχές ιστορικά ήταν ο κόμβος των μεταφορών, και του εμπορίου (Letourneur, 1993). Σύμφωνα με τους Rafferty και Holst (2004), ήταν πάντα συνδεδεμένες με τη γύρω περιοχή, αντανακλώντας αμέσως κάθε αλλαγή στο κοινωνικό, οικονομικό, βιομηχανικό και περιβαλλοντικό περιβάλλον. Ιστορικά, οι παραλιακές περιοχές δεν σχεδιάζονταν προσεκτικά και συστηματικά. Η ανάπτυξη γινόταν ασύνδετα και χωρίς συνέπεια, αποτελώντας μια σύνθεση πολλών επιχειρήσεων, δραστηριοτήτων και αποφάσεων της πολιτικής αρχής. Έτσι, κάθε αστική παραλιακή περιοχή έχει τη δική της ιδιαίτερη ιστορία. (Akköse, 2007)



Ο Wrenn κ.α. (1983) αναφέρουν την ιστορική εξέλιξη της παραλιακής περιοχής σε τέσσερις περιόδους. Αυτές εξηγούνται σύντομα παρακάτω:

### 1η περίοδος: Εμφάνιση των Αστικών Παραλιών

Στις αρχικές αμερικανικές αποικίες, η παραλία και η πόλη είχαν άμεση επαφή. Το νερό έπαιζε καίριο ρόλο στην εμπορική δραστηριότητα και τις θαλάσσιες μεταφορές. Οι οικισμοί ιδρύθηκαν και οι ευρωπαϊκές μεταναστευτικές αποικίες έφτασαν. Η κίνηση παραγωγής και ανθρώπων παρείχε σύνδεση μεταξύ των δύο ηπείρων μέσω θαλάσσιας διαδρομής. Η παραλία ενός οικισμού λειτουργούσε ως σύνδεσμος των αναγκών της Ευρώπης με ένα οικείο και προβλέψιμο περιβάλλον (Zhang, 2002; Akköse, 2007; Yassin κ.α., 2010).



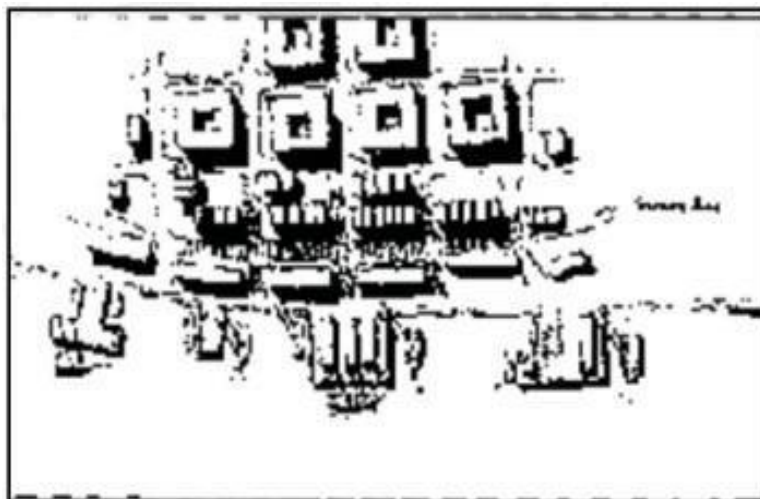
Εικ.1 Τυπικό πρότυπο ανάπτυξης παραθαλάσσιας περιοχής 1ης περιόδου

### 2η περίοδος: Η ανάπτυξη των παραλιακών περιοχών

Η πρώτη μορφή των λιμανιών με την αύξηση των οικονομικών δραστηριοτήτων μετατράπηκε έτσι ώστε να περιλαμβάνει περισσότερες λειτουργίες. Κατά αυτή την περίοδο, ο οικισμός εξελίχθηκε σε πόλη, ενώ το θαλάσσιο εμπόριο ενθάρρυνε την αστική ανάπτυξη. Ο δρόμος που διέτρεχε την ακτογραμμή μετατράπηκε σε έναν πολυσύχναστο δρόμο που παρείχε υπηρεσίες, εφοδιασμό και χώρο γραφείων για εμπορικές δραστηριότητες. Οι παραλιακές περιοχές έγιναν πιο σημαντικές για το κράτος και ο εμπορικός τομέας αυξήθηκε με τη χρήση ατμόπλοιων. Κατασκευάστηκαν αποθήκες κατά μήκος της παραλίας και αυτές οι σειρές αποθηκών έκοψαν την παραλία από τον δρόμο. Επίσης, οι ξύλινες προβλήτες της προηγούμενης περιόδου αντικαταστάθηκαν από μεγαλύτερες προβλήτες από πέτρα και υλικό γέμισης, με τον χώρο να επεκτείνεται στη θάλασσα με σκοπό την αύξηση των εγκαταστάσεων αποβίβασης και αποθήκευσης. Η ταχεία ανάπτυξη των παραλιακών περιοχών ως λιμενικών εγκαταστάσεων προκάλεσε τον σχηματισμό μιας αρχής λιμανιού για τη διαχείριση των λιμενικών δραστηριοτήτων (Akköse, 2007; Wrenn κ.α., 1983).

Την ίδια περίοδο, εισήχθη ο σιδηρόδρομος ως νέο μέσο μεταφοράς. Αυτό απαιτούσε χώρο από την παραλία για την εξυπηρέτηση των αποβάθρων και την εγκατάσταση των σιδηροδρομικών τροχών. Αποτέλεσμα αυτής της διαμόρφωσης ήταν η απομάκρυνση της κεντρικής πόλης από την παραλία, ενώ η παραλία άρχισε να συγκεντρώνει όλο και περισσότερη κίνηση. Από τη δεκαετία του 1930, αυτοκινητόδρομοι και διασταυρώσεις χτίστηκαν κατά μήκος της ακτογραμμής για να μειώσουν αυτήν τη συμφόρηση. Γραφεία και καταστήματα κατά μήκος του παλαιού παραλιακού δρόμου μετατράπηκαν σε αποθήκες (Wrenn κ.α., 1983; Zhang, 2002).

Τότε, οι μόνες χρήσεις της παραλιακής περιοχής ήταν οι μεταφορές και η βιομηχανία. Η άμεση επαφή με το νερό είχε χαθεί καθώς η κατασκευή αποθηκών, σιδηροδρόμων και αυτοκινητοδρόμων δημιούργησε φράγμα στη δημόσια πρόσβαση. Παράλληλα, το περιβάλλον της παραλίας επιδεινώθηκε λόγω της βιομηχανικής ρύπανσης. Το νερό μολύνθηκε, και η παραλία άρχισε να χάνει τη φυσική της έλξη για πολλούς αστικούς κατοίκους (Wrenn κ.α., 1983; Letourneur, 1993).

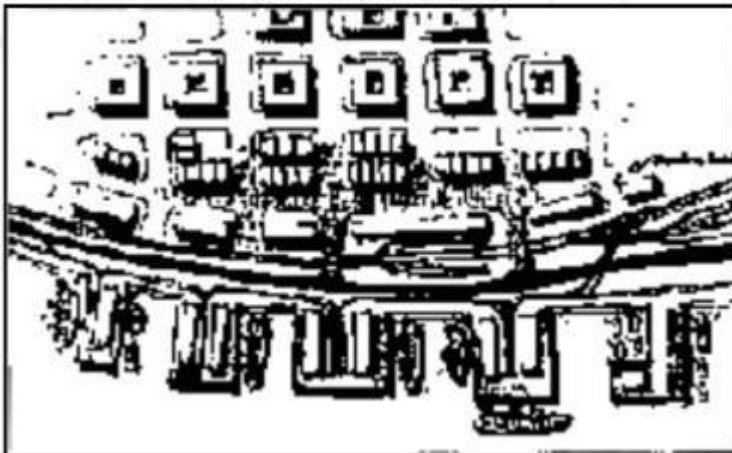


Εικ.2 Τυπικό πρότυπο ανάπτυξης παραθαλάσσιας περιοχής 2ης περιόδου

### 3η περίοδος: Υποβάθμιση των Παραλιακών Περιοχών

Σύμφωνα με τον Millsprauh (2001), μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, ως αποτέλεσμα των εξελίξεων στον ναυτικό κλάδο, οι δραστηριότητες στα λιμάνια άρχισαν να χρειάζονται νέες περιοχές (Akköse, 2007). Έτσι, οι λιμενικές δραστηριότητες μεταφέρθηκαν έξω από την πόλη. Τα παλιά λιμάνια έχασαν τον ρόλο τους ως κέντρα μεταφορών και βιομηχανίας. Με την κατασκευή αυτοκινητοδρόμων, άλλαξαν σε μεγάλο βαθμό τα μοτίβα μεταφοράς, και αυτό συνέβαλε στην εγκατάλειψη των παραλιακών περιοχών. Επίσης, οι άνθρωποι προτίμησαν τους αυτοκινητοδρόμους αντί των σιδηροδρόμων, λόγω της ελευθερίας της επιλογής τους. Εξαιτίας της μειωμένης επιλογής των σιδηροδρόμων από τους ανθρώπους, η παραλία επιδείνωσε ακόμη περισσότερο την κατάστασή της (Zhang, 2002).

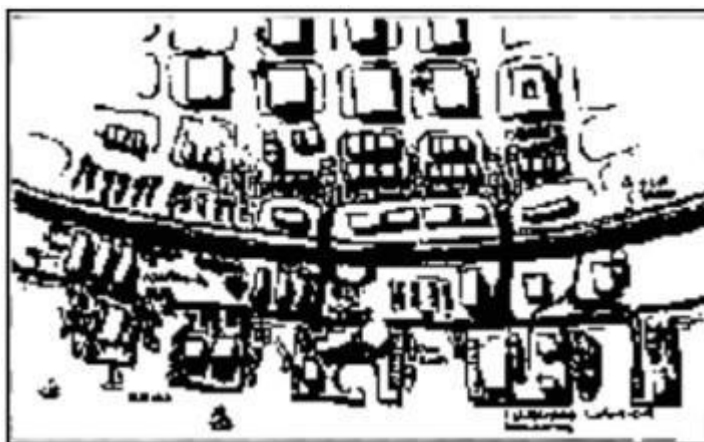
Εκτός από αυτές τις αλλαγές, το όλο και αυξανόμενο δημόσιο ενδιαφέρον για την ρύπανση συνέβαλε τελικά στην υποβάθμιση των παραλιακών περιοχών. Αν και αντιφατικό, φαίνεται πως με την επιβολή αυστηρότερων ελέγχων για τη ρύπανση του αέρα και του νερού, οι κατασκευαστές άρχισαν να εγκαταλείπουν τις παράκτιες πόλεις στις οποίες δραστηριοποιούνταν, αφού πλέον τα νέα μέτρα δεν τους ευνοούσαν, με αποτέλεσμα, πολλά λιμάνια να ερημώνονται. Με τη σειρά τους οι σιδηρόδρομοι υπέστησαν αντίστοιχες επιπτώσεις εξαιτίας της μείωσης των εργοστασίων και της έλλειψης επενδύσεων. Ως επακόλουθο των παραπάνω, οι σιδηροδρομικές γραμμές στην παραλία παραμελήθηκαν και το παράκτιο μέτωπο ερημώθηκε, γεγονός που κατέστησε τις περιοχές αυτές μη προσβάσιμες και ανασφαλείς, διαχωρίζοντας περαιτέρω το αστικό κέντρο από το νερό (Zhang, 2002; Wrenn κ.α., 1983).



Εικ.3 Τυπικό πρότυπο ανάπτυξης παραθαλάσσιας περιοχής 3ης περιόδου

#### 4η περίοδος: Επαναπροσδιορισμός των Παραλιακών Περιοχών:

Τη δεκαετία του 1960, οι άνθρωποι άρχισαν να ανησυχούν περισσότερο για την περιβαλλοντική υγεία της πόλης και την κατάχρηση των φυσικών πόρων. Οι ντόπιοι ήθελαν να ανακτήσουν το αισθητικό τοπίο της παραλίας, το οποίο είχε παραμεληθεί για χρόνια. Η εμπορική αποτυχία του λιμένα προκάλεσε την επανάσταση των παραλιακών περιοχών από ιδιωτικούς επενδυτές και αστικές κυβερνήσεις (Zhang, 2002). Έτσι, το Υπουργείο Εμπορίου των Ηνωμένων Πολιτειών, ΝΟΑΑ και OCZM (1980), συνειδητοποίησαν την μεγάλη ευκαιρία για τη δημόσια χρήση και αναπτύχθηκε ένας συνδυασμός αναψυχής, κατοικίας και εμπορικής χρήσης. Η χαμένη στενή σύνδεση ανακτήθηκε ξανά μεταξύ της πόλης και της παραλίας της. Παράλληλα, ένα νέο λιμάνι για την αντιμετώπιση της νέας τεχνολογίας ιδρύθηκε έξω από την πόλη, όπου υπήρχε άφθονος χώρος (Wrenn κ.α., 1983; Letourneur, 1993).



Εικ.4 Τυπικό πρότυπο ανάπτυξης παραθαλάσσιας περιοχής 4ης περιόδου

Συμπερασματικά, η εξέλιξη των παραλιακών περιοχών επηρεάζεται από πολλούς αλληλεπιδραστικούς παράγοντες. Αυτοί περιλαμβάνουν την ιστορία, τους ανθρώπους και το μέγεθος μιας πόλης, την τοποθεσία της, τη δομή του εδάφους και το

κλίμα, την ποικιλία των χρήσεων που σχετίζονται με το νερό και την κατάσταση διαχείρισης της πόλης. Για αυτούς τους λόγους, κάθε παραλιακή περιοχή μπορεί να διαφέρει ελαφρώς από το τυπικό πρότυπο εξέλιξης της παραλίας. Ωστόσο, ένα γεγονός είναι κοινό: οι αστικές παραλιακές περιοχές άλλαξαν δραματικά λόγω της επίδρασης των κοινωνικών και τεχνολογικών παραγόντων. Τελικά, πολλές περιοχές έχουν ανακτηθεί για δημόσια χρήση και πρόσβαση (*Wrenn κ.α., 1983; Zhang, 2002*).

## B. Ανάλυση διεθνών παραδειγμάτων (case studies)

Οι παράκτιες περιοχές μπορούν να επωφεληθούν από την ανταλλαγή ιδεών, εμπειριών και πρακτικών με άλλες παρόμοιες περιοχές παγκοσμίως, που έχουν ήδη δουλέψει πάνω στο κομμάτι του παράκτιου μετώπου τους. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε καινοτόμες λύσεις, βελτιώσεις στον σχεδιασμό και την ανάπτυξη.

Παρακάτω, παρατίθενται επιλεκτικά πέντε (5) παραδείγματα ευρωπαϊκών πόλεων. Οι συγκεκριμένες πόλεις λοιπόν, αναδιαμορφώνοντας το παράκτιο μέτωπο τους, καταφέρνουν να επαναπροσδιορίσουν την ταυτότητα τους, να αναβαθμίσουν και να αλλάξουν την εικόνα τους προς το καλύτερο. Αυτό το επιτυγχάνουν εφαρμόζοντας ποικίλες πρακτικές και εργαλεία προσαρμοσμένα στις ανάγκες και ιδιαιτερότητες της κάθε πόλης, καλύπτοντας ένα ευρύ φάσμα αστικών προβλημάτων. Ο λόγος λοιπόν, που γίνεται ο σχολιασμός αυτών των παραδειγμάτων είναι αφενός, για να αναδειχθούν έξυπνες και σύγχρονες τακτικές διαχείρισης των παράκτιων μετώπων και αφετέρου, για να αποτελέσει αφορμή έμπνευσης και συλλογή πιθανών “εργαλείων” για την περιοχή σχολιασμού μας, στην επόμενη ενότητα.

### B.1. Barceloneta, Ισπανία

#### Οι Ολυμπιακοί αγώνες ως ευκαιρία επαναπροσδιορισμού της ταυτότητας της πόλης

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

Η Barceloneta είναι μια από τις γειτονίες της Βαρκελώνης που χρονολογείται πριν από το σχέδιο Cerdà<sup>1</sup>. Η περιοχή αποτελείται από μια τριγωνική χερσόνησο που προεξέχει στη θάλασσα. Περικλείεται από τη Μεσόγειο Θάλασσα, το Port Vell και τη γειτονιά El Born. Ήταν μία εργατική γειτονιά ανθρώπων που συνδέονταν με την αλιεία και τη βιομηχανία μετάλλων, ενώ σήμερα είναι μια από τις πιο επισκέψιμες και δημοφιλείς περιοχές της Βαρκελώνης.

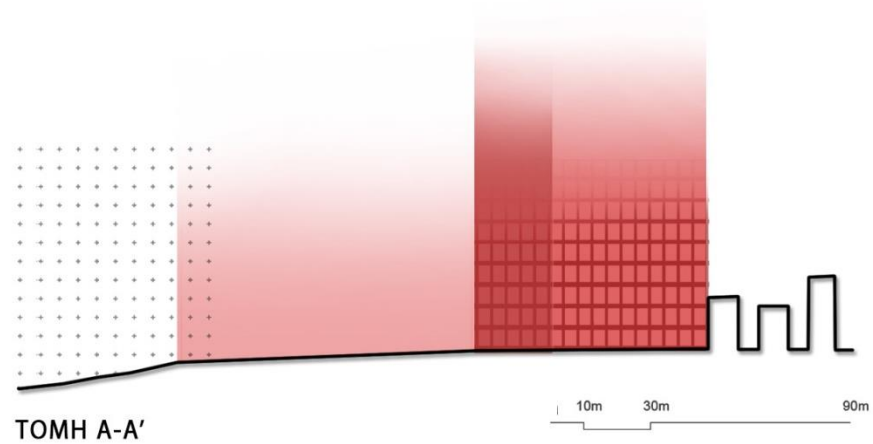
Όπως φαίνεται και στο διάγραμμα (i), η περιοχή της Barceloneta (περιοχή σχολιασμού), συνορεύει με την παλιά πόλη της Βαρκελώνης και αποτελεί ουσιαστικά το θαλάσσιο μέτωπο της.

---

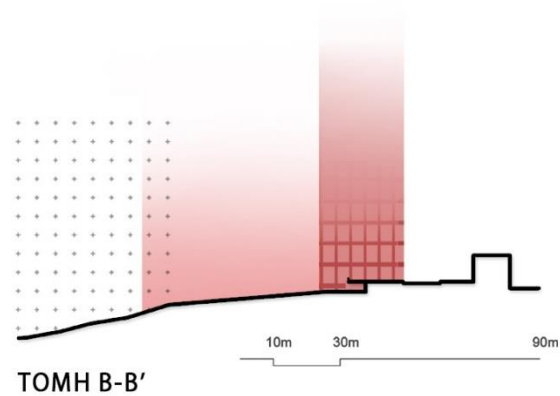
<sup>1</sup> Ο Ildefons Cerdà ήταν Ισπανός πολεοδόμος-μηχανικός που είναι περισσότερο γνωστός για το σχεδιασμό της περιοχής Eixample της Βαρκελώνης, που αποτελεί το πιο διάσημο έργο σχεδιασμού της ρυμοτομίας της Βαρκελώνης.



Διάγραμμα (i) ΧΑΡΤΗΣ BARCELONA



- παράκτια διαμόρφωση/  
δημόσιοι χώροι
- πεζόδρομος/  
ποδηλατόδρομος
- παραλία
- θάλασσα



- πεζόδρομος/ποδηλατόδρομος  
σε επίπεδο πόλης και παραλίας  
με συνοδευτικές χρήσεις αναψυχής
- παραλία
- θάλασσα

Διάγραμμα (ii)





Διάγραμμα (iii) ΣΥΡΡΑΦΕΣ ΕΠΙΠΕΔΩΝ, ΚΙΝΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ





Εικ.5 Αεροφωτογραφία της Barceloneta.

Στο παρελθόν, η έντονη παρουσία του αυτοκινητόδρομου παρεμπόδιζε την άμεση συσχέτιση των παραπάνω περιοχών. Πλέον, η συρραφή τους **επιτυγχάνεται καθώς ο αυτοκινητόδρομος γίνεται υπόγειος σε συγκεκριμένα τμήματα, δημιουργώντας έτσι δύο περιοχές που ταυτίζονται και σχηματίζουν κομβικό πέρασμα από την πόλη προς το θαλάσσιο μέτωπο και αντίστροφα. Με τον τρόπο αυτό, επεκτείνονται οι συνέχειες του αστικού ιστού, όπως επίσης ευνοείται και η κίνηση του πεζού σε μεγαλύτερο εύρος απρόσκοπτα.**





Εικ.6 Υπογειοποίηση του κεντρικού αυτοκινητοδρόμου.

Ως προς την γειτονιά της Barceloneta, χαρακτηριστικό της αποτελούν τα ιστορικά της κτίρια, στενόμακρα, με κύρια χρήση αυτήν της κατοικίας, τοποθετημένα το ένα δίπλα στο άλλο (στη στενή τους πλευρά), με αποτέλεσμα την διαμόρφωση ενός ρυμοτομικού σχεδίου-κανάβου με μακρόστενα κελιά, δίνοντας την αίσθηση της γειτονιάς, χάρη στην μικρή της κλίμακα (βλ.διάγραμμα iii).





Εικ.7 Άποψη μέσα από στενό της Barceloneta

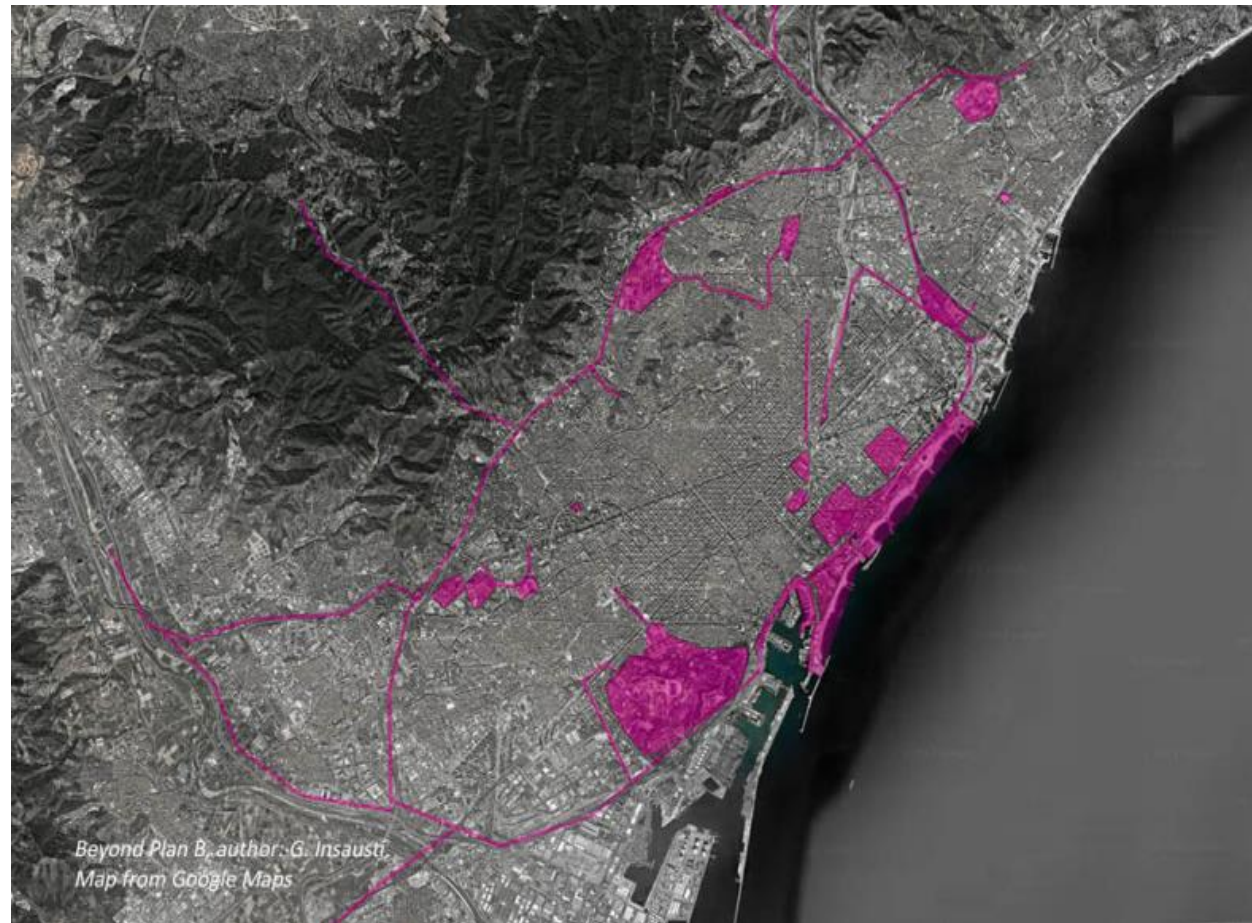
Έπειτα, η προκυμαία της Βαρκελώνης ήταν μια **παλιά βιομηχανική περιοχή αποκομμένη από τους κατοίκους της από έναν θορυβώδη και έντονης κυκλοφορίας αυτοκινητόδρομο**, ενώ το Port Vell, το παλιό λιμάνι, ήταν μια εγκαταλελειμμένη περιοχή με κενές αποθήκες, εργοστάσια και ναυπηγεία σιδηροδρόμων.



Εικ.8 Αεροφωτογραφία της Barceloneta πριν την παραλιακή ανάπτυξη.

Συναντώντας την **ευκαιρία των Ολυμπιακών Αγώνων της Βαρκελώνης το 1992**, η πόλη είχε μια μεγάλη ευκαιρία να **επαναπροσδιορίσει την ταυτότητα της**. Έτσι στις προολυμπιακές μέρες, αποφασίζεται να κατεδαφιστούν τα παλιά παραλιακά εστιατόρια και τα δημόσια λουτρά, προαναγγέλλοντας μια διαδικασία ανοίγματος της πόλης στη θάλασσα και τον εκσυγχρονισμό μιας περιοχής, που προσφέρει πλέον αμμώδης παραλίες ως το κύριο πόλο έλξης για τους επισκέπτες της





Εικ.9 Επεμβάσεις που πραγματοποιήθηκαν κατά την διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων.

Στη συνέχεια αυτής της προσπάθειας, το 1998 ο παραλιακός δρόμος της Barceloneta σχεδιάζεται από το Δημοτικό Συμβούλιο της Βαρκελώνης (βλ.διάγραμμα iii). Ο τότε δήμαρχος Pasqual Maragall είχε λάβει αυτό το σχέδιο ως μια μακροπρόθεσμη εξέλιξη, όπου οι βελτιώσεις υποδομής θα μπορούσαν να αποτελέσουν εφαρμογές για την προώθηση και το όφελος της Βαρκελώνης σε βάθος χρόνου. (Manami, 2015)

Σύμφωνα με τον Wall E. το **νέο σχέδιο της Barceloneta**, **αφορούσε έναν υπερυψωμένο δρόμο και πεζόδρομο προς το μέτωπο της παραλίας**, κατά 7,4 μέτρα από την επιφάνεια της θάλασσας. **Αυτή η αλλαγή στάθμης επιτρέπει την αρμονική συνύπαρξη του επάνω παραλιακού δρόμου - πεζοδρόμου, που συνδέεται με την πόλη σε πρόβολο, με την ζώνη που έχει δημιουργηθεί χαμηλότερα στο ύψος της παραλίας.**



Εικ.10 Παράκτια διαμόρφωση στο επίπεδο της πόλης/αστικό μπαλκόνι.

Ο νέος αυτός χώρος κάτω από τον πρόβολο καταλαμβάνεται από εστιατόρια, αθλητικές εγκαταστάσεις και αίθουσες εξυπηρέτησης για τους ναυαγοσώστες, δημιουργώντας μια ενεργή ραφή κατά μήκος της άκρης του νερού και της πόλης. (Wall E., 2010) (βλ.διάγραμμα ii)



Εικ.11 Χώρος εστίασης κάτωθεν της παράκτιας διαμόρφωσης, στο επίπεδο της παραλίας.





Εικ.12 Αθλητικές δραστηριότητες κάτωθεν της παράκτιας διαμόρφωσης, στο επίπεδο της παραλίας.

Ακόμα, στο επίπεδο της πόλης η διαδρομή εμπλουτίζεται με ποδηλατόδρομο, πλατώματα μικρά ή μεγάλα, πράσινα πάρκα και εν πολλοίς, χώρους δημόσιους που δίνουν το βήμα σε ποικίλες καταστάσεις και δραστηριότητες να συμβούν.



Εικ.13 Αεροφωτογραφία παράκτιας διαμόρφωσης/πλατώματα.

Οι παραπάνω χώροι συνοδεύονται και από χτιστές υποδομές με δημόσιο χαρακτήρα π.χ. εγκαταστάσεις σχετικές με τον αθλητισμό και την εκπαίδευση (βλ.διάγραμμα()), συγκροτώντας έτσι μία ενιαία, διαμήκη και διαπερατή ζώνη που ενισχύει την δημόσια ζωή.



Εικ.14 Σύγχρονες αθλητικές εγκαταστάσεις επί της παράκτιας διαμόρφωσης.

Τέλος, πολύ σημαντικό εγχείρημα πέραν του ανοίγματος της πόλης προς τη θάλασσα, αποτελεί και το γεγονός ότι οι Ολυμπιακές εγκαταστάσεις και τα έργα δεν περιήλθαν σε αχρησία μετά το τέλος των Ολυμπιακών, αλλά αποδείχθηκαν ζωτικής σημασίας για την εξέλιξη της πόλης, αντίθετα με ότι συμβαίνει συνήθως στην γνώριμη δική μας ελληνική συγκυρία.





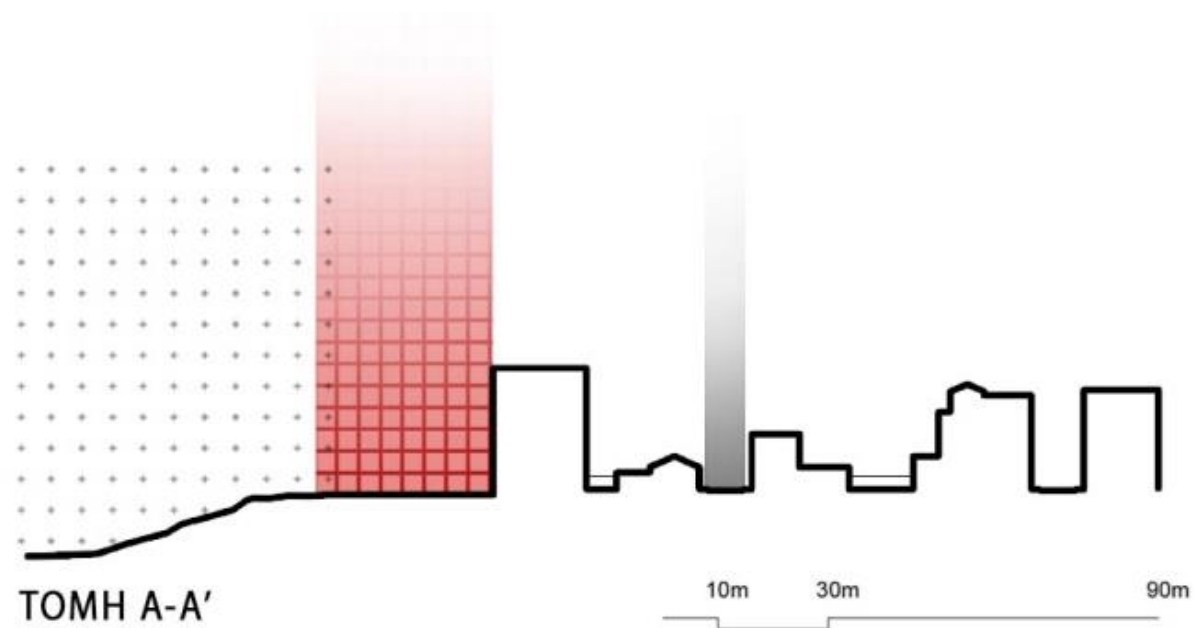
## B.2. Torrenieja, Ισπανία




### Αλληπάλληλες δράσεις και επιδράσεις κατά μήκος της ακτογραμμής

Η Torrenieja αποτελεί μια τουριστική **πόλη μεσαίου μεγέθους** στην επαρχία της Αλικάντε της Ισπανίας, όπου οι τοπικοί φορείς αποφάσισαν να πραγματοποιήσουν μεγάλες αλλαγές στην παραθαλάσσια έκταση της προκειμένου να αναζωογονήσουν την εικόνα της πόλης.



Διάγραμμα (iv) ΧΑΡΤΗΣ TORREVIEWJA



-  παράκτια διαμόρφωση με χώρους εστίασης
-  παραλιακός αυτοκινητόδρομος
-  θάλασσα

Διάγραμμα (ν)



παράκτιο μέτωπο

υπαίθρια σκηνή  
ποικίλων δρώμενων  
σε διατηρητέο  
κτίριο/παλιά αλατοαποθήκη

Paseo Vistalegre  
μεγάλο δημόσιο στέγαστρο

υπαίθρια αγορά-  
μικρά καταστήματα

περιπατητική διαδρομή  
"Costa Blanca" με πλατώματα  
και χώρους εστίασης

διαμορφωμένος χώρος  
παραλίας "Playa del Cura"

θάλασσα

παραλιακός  
αυτοκινητόδρομος

ρυθμοτομικό σχέδιο

Διάγραμμα (vi) ΓΡΑΜΜΙΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ



Όσον αφορά στην ιστορία της, αποτελούσε αρχικά ένα χωριό αλείας και εξόρυξης αλατιού, καθώς βρίσκεται μεταξύ της θάλασσας και δύο μεγάλων αλυκών (Las Salinas). Μέχρι το 1802, η Torreñieja υπήρχε μόνο ως ένα αρχαίο φρούριο που έδωσε το όνομά του στην πόλη (Torreñieja στα Ισπανικά σημαίνει Παλιός Πύργος) και τις εγκαταστάσεις εξόρυξης αλατιού. Αλλά το 1803, ο Κάρολος IV εξουσιοδότησε τη μετακίνηση των γραφείων παραγωγής αλατιού από τη La Mata στην ίδια την πόλη. Στα χρόνια που ακολούθησαν, έγινε το κέντρο των επιχειρήσεων για τη συγκομιδή και τις εξαγωγές αλατιού με αποτέλεσμα την έντονη οικιστική ανάπτυξη της (*History of Torreñieja*, χ.χ.).

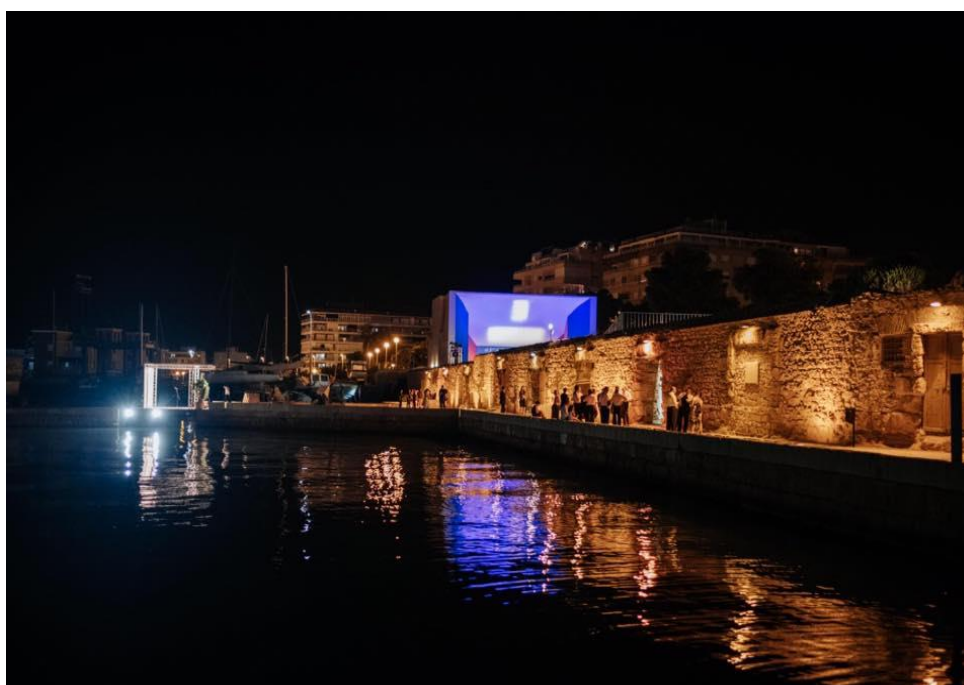
Σήμερα η Torreñieja διαθέτει αξιοθέατα, μουσεία και γκαλερί τέχνης, μεγάλα πάρκα, και σύγχρονες αθλητικές εγκαταστάσεις, ενώ φημίζεται και για τις διαμορφωμένες παραλίες της που βρίσκονται στο κέντρο της πόλης (*Norma J. Longo*, χ.χ.).



Εικ.15 Παράκτια διαμόρφωση.

Η αρχιτέκτονας Carme Pinós σχεδίασε τη νέα παραθαλάσσια περιοχή (βλ.διαγραμμα vi) **περιορίζοντας την οδική κυκλοφορία προς το παράκτιο μέτωπο και μετατρέποντας την περιοχή αυτή σε έναν δημόσιο χώρο περιπάτου και συνάντησης, ενώ σε όλη την έκταση της ανάπλασης δημιουργήθηκαν σκίαστρα και έγιναν φυτεύσεις** (*Martí P. κ.α., 2016*).

Στην αρχή αυτής της διαδρομής (Eras de las Sal) συναντάμε το κέλυφος μίας παλιάς αλατοαποθήκης, η οποία χρησιμοποιείται σήμερα ως μία υπαίθρια σκηνή που φιλοξενεί συναυλίες και άλλα πολιτιστικά δρώμενα.



Εικ.16,17 Κέλυφος παλιάς αλαταποθήκης σε νέα χρήση ως υπαίθρια σκηνή, Eras de las Sal.



Στην συνέχεια, την σκυτάλη παραλαμβάνει το Paseo Vistalegre, το μεγαλύτερο και πιο γνωστό δημόσιο σκιάστρο στη πόλη. Χρησιμοποιείται καθημερινά τόσο από τους κατοίκους όσο και από τους επισκέπτες της Torreñieja, ως ένα σκιερό πέρασμα και έναν ανοιχτό δημόσιο χώρο, σημείο αναφοράς αλλά και τόπος πολιτιστικών εκδηλώσεων και δημοσίων δραστηριοτήτων. Ένα ακόμη χαρακτηριστικό της διαμόρφωσης αυτής αποτελεί η προσθήκη υπόγειου χώρου στάθμευσης, συνεισφέροντας μια καθαρή από αυτοκίνητα παραλιακή όψη.



Εικ.18 Μεγάλο δημόσιο σκιάστρο με καθίσματα, Paseo Vistalegre.

Έπειτα, πάνω στην παράκτια διαδρομή φιλοξενείται μόνιμα μια διαμήκης υπαίθρια αγορά (βλ. διάγραμμα ), όπου διασχίζοντας την μπορεί κανείς να βρει ρούχα, παλιά αντικείμενα, αλλά και να ζήσει μία γαστρονομική εμπειρία με πληθώρα παραδοσιακών εδεσμάτων της Torreñieja. Σε όλο το μήκος έκτασης της, η αγορά συνορεύει με ένα μεγάλο θεματικό πάρκο ψυχαγωγίας, ενισχύοντας την κινητικότητα σε αυτόν τον παραλιακό περίπατο.



Εικ.19 Πεζόδρομος με υπαίθρια αγορά.

Επιπροσθέτως, έναν ακόμα πόλο έλξης αποτελεί το “Delfin S61”. Ιστορικό υποβρύχιο της Ισπανικής Αρμάδας, το οποίο αποκαταστάθηκε προκειμένου να φιλοξενήσει ένα πλωτό μουσείο στο λιμάνι της πόλης, έρχεται να προσδώσει μία ακόμα πτυχή στην πολλαπλότητα των συμβάντων και των εμπειριών κατά την πορεία αυτής της διαδρομής.

Πλησιάζοντας στην ακτή της Costa Blanca, το τελευταίο δηλαδή κομμάτι της παράκτιας περιοχής, διαμορφώνεται μια όμορφη περιπατητική διαδρομή με θέα στη Μεσόγειο Θάλασσα. Ο περίπατος έχει μήκος λίγο λιγότερο από δύο μίλια και διαρκεί περίπου 30 λεπτά. Κατά το μήκος του έχουν διαμορφωθεί χώροι εστίασης και αναψυχής, ενώ στην ανάπλαση περιλαμβάνονται σκιασμένα και μη σημεία ανάπαυσης με θέα την θάλασσα.

Αυτή η γεμάτη εναλλαγές ποιότητων και εικόνων παράκτια διαμόρφωση έρχεται τελειώνει με την παρουσία αρκετών τεχνητών κολπίσκων (Playa del Cura) διευρύνοντας έτσι τον δημόσιο χώρο και σχηματίζοντας μικρές παραλίες για τους λουόμενους. Κατ’αυτόν τον τρόπο, προσφέρεται περισσότερη πολυπλοκότητα και ενδιαφέρον στο αστικό τοπίο της διαδρομής, με τον επισκέπτη να απολαμβάνει την θέα προς την θάλασσα.





Εικ.20 Μουσείο Delfin S61, ιστορικό υποβρύχιο της Ισπανικής Αρμάδας.

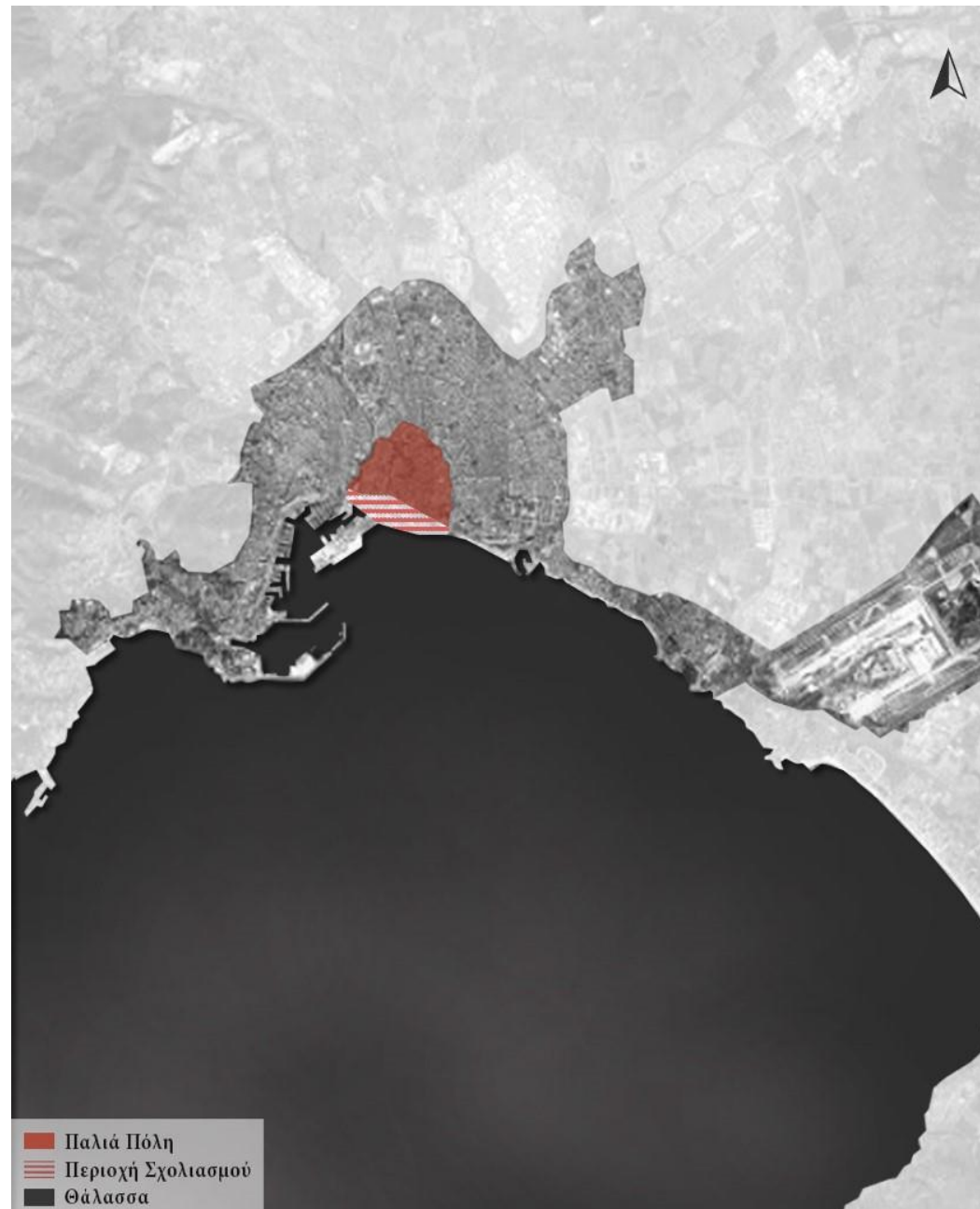


Εικ.21 Παραλίες μπροστά από την παράκτια διαμόρφωση, στην ακτή Costa Blanca.

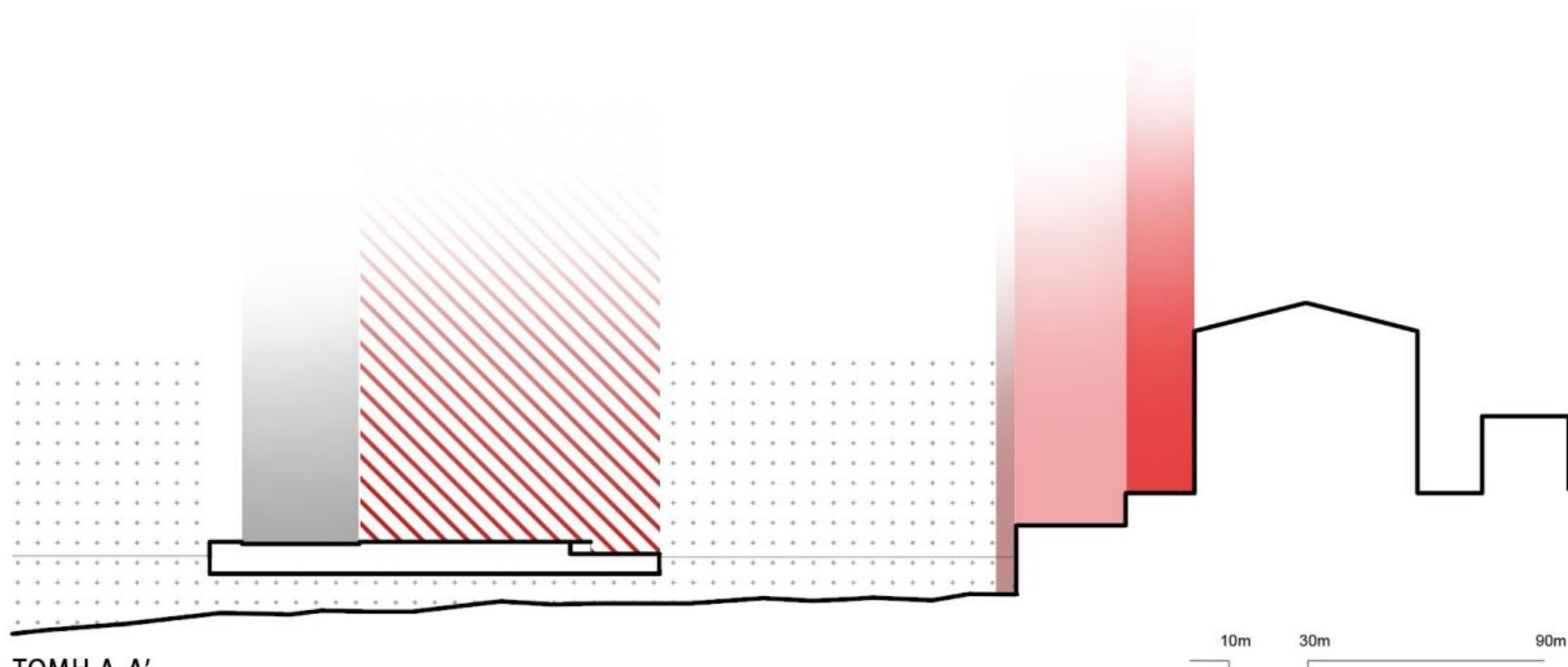
### B.3. Palma, Mallorca, Ισπανία

#### Μνημεία σε χρήση | Σύγχρονη ανάδειξη και αξιοποίηση της ιστορικότητας της πόλης







Η Palma αποτελεί ισπανική πόλη και λιμένα, πρωτεύουσα της διοικητικά αυτόνομης περιοχής των Βαλεαρίδων νήσων στη Μεσόγειο Θάλασσα. Βρίσκεται στη Mallorca, στη μεγαλύτερη νήσο των Βαλεαρίδων, στη Ν.Δ. ακτή της και στον ομώνυμο όρμο της Palma.



Διάγραμμα (vii) ΧΑΡΤΗΣ PALMA DE MALLORCA

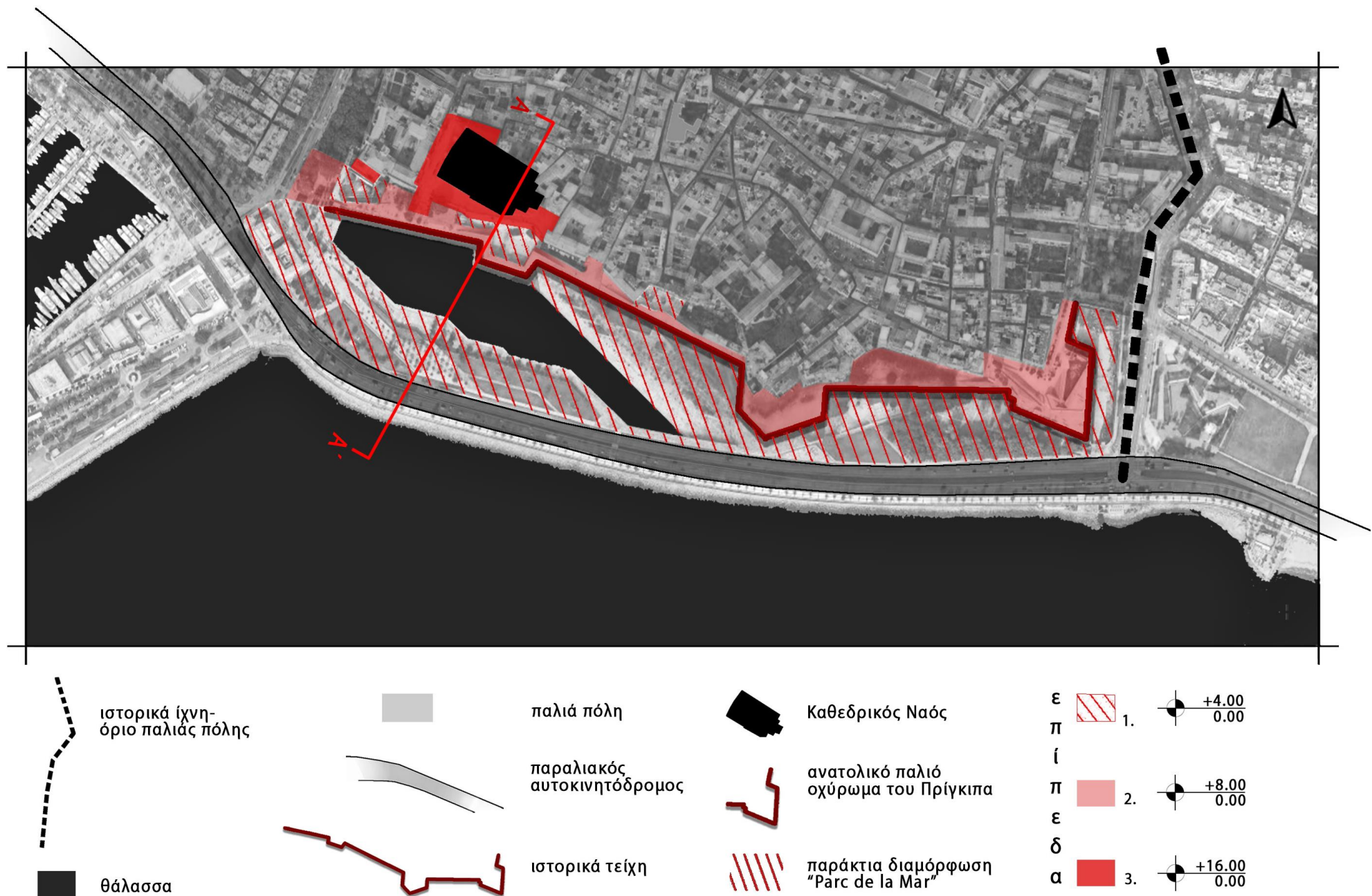


ΤΟΜΗ Α-Α'

-  αυτοκινητόδρομος
-  παράκτια διαμόρφωση/δημόσιοι χώροι/χώροι εστίασης
-  ιστορικά ίχνη-όριο παλιάς πόλης
-  διαμορφωμένος περίπατος στα ιστορικά τείχη
-  διαμορφωμένο πλάτωμα στα ιστορικά τείχη
-  θάλασσα

Διάγραμμα (viii)





Διάγραμμα (ix) ΣΥΝΔΕΣΗ ΚΑΙ ΣΥΝΥΠΑΡΞΗ ΠΟΛΛΑΠΛΩΝ ΕΠΙΠΕΔΩΝ



Η χαρακτηριστική θαλάσσια πρόσοψη της πόλης της Palma συντελείται από τμήμα των παραθαλάσσιων τειχών της πόλης, μήκους ενός χιλιομέτρου που διατηρείται μέχρι σήμερα (*Palma de Mallorca, χ.χ.*). Πιο συγκεκριμένα, αναφερόμαστε στο τμήμα μεταξύ του οχυρώματος του Αγίου Πέτρου στα δυτικά έως και του οχυρώματος του Πρίγκιπα στα ανατολικά. Κυρίαρχα στοιχεία στην εικόνα αυτή αποτελούν ο γοτθικός Καθεδρικός ναός που η ανέγερσή του ολοκληρώθηκε τον 1601, ενώ το 1901 ο Ισπανός αρχιτέκτονας Γκαουντί πρόσθεσε σε αυτόν διακοσμητικά στοιχεία, χαρακτηριστικά της τεχνοτροπίας του, το Βασιλικό Παλάτι της Almudaina, καθώς και τα κτίρια του Επισκοπικού συγκροτήματος.



Εικ.22 Αεροφωτογραφία του παράκτιου μετώπου με ιστορικά τείχη.

Αξίζει να σημειωθεί πως μόλις στα τέλη του 20ου αιώνα οι αρχές ξεκίνησαν να αναγνωρίζουν την πολιτιστική αξία αυτής της περιοχής. Σημαντικό ρόλο στην ανάκτηση και την διατήρηση αυτών των δομών ως τις μέρες μας έπαιξε η αποφασιστικότητα και οι πιέσεις των κατοίκων προκειμένου αυτές να καταχωρηθούν ως πολιτιστική κληρονομιά. Έτσι, σήμερα το οχύρωμα του Αγίου Πέτρου φιλοξενεί το Μουσείο Μοντέρνας Τέχνης της Palma.

Αντίστοιχα, ο παράκτιος χώρος μπροστά από τον καθεδρικό ναό που μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του '70 αποτελούσε χώρο στάθμευσης, σήμερα φιλοξενεί το Parc de la Mar. Σχηματίζεται λοιπόν, μια τεχνητή λιμνοθάλασσα με την παράκτια περιπατητική διαδρομή να περνάει δίπλα της, δημιουργώντας πολλά ενδιαφέροντα πλατώματα-στάσεις, χώρους αναψυχής και σημεία θέασης τόσο προς τον καθεδρικό ναό, όσο και την Μεσόγειο θάλασσα. Ακόμα, επιτυγχάνεται και το

φιλτράρισμα μεταξύ της έντονης ιστορικής παρουσίας των τειχών και του παραλιακού αυτοκινητόδρομου, αφήνοντας τον να διασχίσει περιμετρικά αυτή την διαμόρφωση χωρίς να την διακόψει.



Εικ.23 Αεροφωτογραφία παράκτιας διαμόρφωσης και ιστορικά τείχη.

Το ανατολικό οχύρωμα δυστυχώς μεταξύ του 50' και του 70' καταστρέφεται ανεπανόρθωτα αφού χρησιμοποιήθηκε για την κατασκευή στρατιωτικών κατοικιών, ωστόσο το 2009 μετά από χρονοβόρες διαδικασίες αποζημιώσεων και κατεδάφισης νεότερων κατασκευών, το Δημοτικό Συμβούλιο και το Υπουργείο Δημόσιων Έργων διέθεσαν τρία εκατομμύρια ευρώ για την αναστήλωσή του. Αυτή η παρέμβαση, αποτέλεσε το τελευταίο στάδιο για την ανάκαμψη του παραθαλάσσιου τείχους, όπου οδήγησε και στην ολοκλήρωση του παράκτιου περιπατητικού μονοπατιού, προσφέροντας ένα πάρκο-παρατηρητήριο με εξαιρετική θέα στη Μεσόγειο (David Bravo Bordas, 2013).





Εικ.24 Αεροφωτογραφία του ανατολικού προμαχώνα πριν την αναστήλωση του, στρατιωτικές κατοικίες.





Εικ.25 Άποψη του ανατολικού προμαχώνα έπειτα της αναστήλωσης του.

Συνολικά, η όλη ανάπλαση έχει διανεμηθεί σε τρία υψομετρικά επίπεδα, προσαρμοσμένα όχι μόνο στη μορφή του παλιού τείχους, αλλά και στο ίχνος των κατεδαφισμένων κτιρίων σεβόμενη το παλίμψηστο που το χαρακτηρίζει. Το χαμηλότερο επίπεδο βρίσκεται στο ίδιο ύψος με τους δρόμους του παλιού κέντρου της πόλης. Το μεσαίο επίπεδο ταυτίζεται με το μονοπάτι που διατρέχει κατά μήκος την κορυφή του τείχους, ενώ το ανώτερο επίπεδο προσφέρει εξαιρετική θέα προς τον κόλπο της Πάλας. (βλ.διάγραμμα viii, ix)





Εικ.26 Συνολική άποψη της ανάπλασης των ιστορικών τειχών αλλά και της παράκτιας διαμόρφωσης.

Τα επίπεδα, οι κλίσεις και τα σκαλοπάτια που συνδέουν αυτά τα τρία επίπεδα είναι επενδυμένα με παχιά τοιχώματα σε κλίση, προσδίδοντάς τους την εμφάνιση της ακαμψίας του παλαιού τείχους. Όπως και το αρχικό τείχος, ο Καθεδρικός ναός αλλά και το Παλάτι της Almudaina, για τα νέα τοιχώματα τους επιλέχθηκε ο αμμόλιθος, υλικό που γρήγορα σμιλεύεται από το πέρασμα του χρόνου, προκειμένου το νέο τμήμα να ενσωματωθεί στη γενική εικόνα της παραθαλάσσιας περιοχής.

Η ανάπλαση του παραλιακού μετώπου της Palma αποτελεί ένα ιδιαίτερα πετυχημένο έργο στο οποίο, η ζωή ενός σοβαρά απειλούμενου μνημείου πολιτιστικής κληρονομιάς έχει σωθεί, ενώ η έννοια της ιστορικής συνέχειας εκφράζεται επίσης στο μήκος του νέου παράκτιου περιπάτου και στη συνεπή χρήση υλικών για την αναπλήρωση του έργου.

Εν κατακλείδι, αυτά που καταφέρνει επιτυχώς αυτή η παρέμβαση είναι πρωτίστως η σύνδεση της σύγχρονης παράκτιας περιοχής με το παλιό κέντρο της πόλης, μέσω της ανάπλασης των ιστορικών τειχών, σε αντίθεση με το παρελθόν όπου τα τείχη λειτουργούσαν ως φράγμα-εμπόδιο. Τέλος, αναδεικνύεται ένα μνημείο που φιλοξενεί νέες χρήσεις, καλύπτει σύγχρονες ανάγκες και αξιοποιείται πέραν του προφανή ρόλου του ως ένα ακόμη έκθεμα.

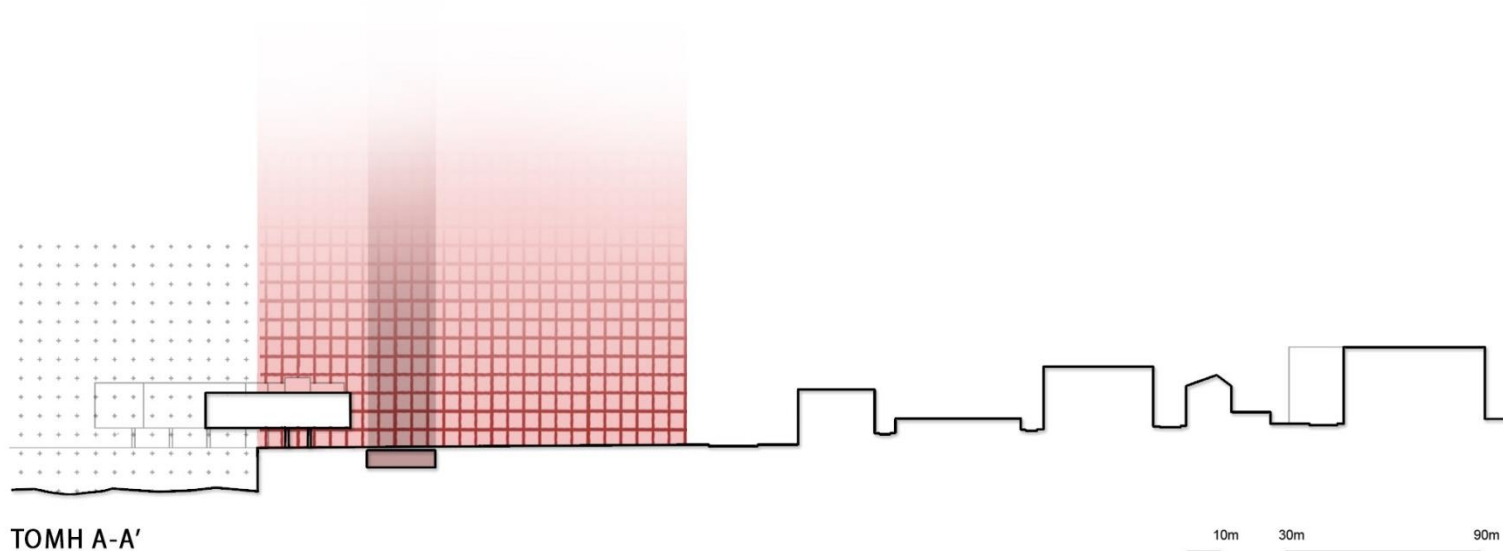
B.4. Santander, Ισπανία

Γραμμική αφήγηση ποιότητων συναρτήσσει κομβικών σημείων | από το αστικό στο τοπιακό

Ακόμα μια εξαιρετική περίπτωση, αποτελεί και η πρωτεύουσα της αυτόνομης κοινότητας της Κανταβρίας στην Ισπανία. Είναι μια πόλη-λιμάνι που βρίσκεται στη βόρεια ακτή της Ιβηρικής Χερσονήσου, **με ιδιαίτερα ανάγλυφο έδαφος**, χάρη στο οποίο απλώνεται αμφιθεατρικά κοιτώντας προς τον ομώνυμο με την πόλη, κόλπο του Santander (*Santander Spain*, χ.χ.).

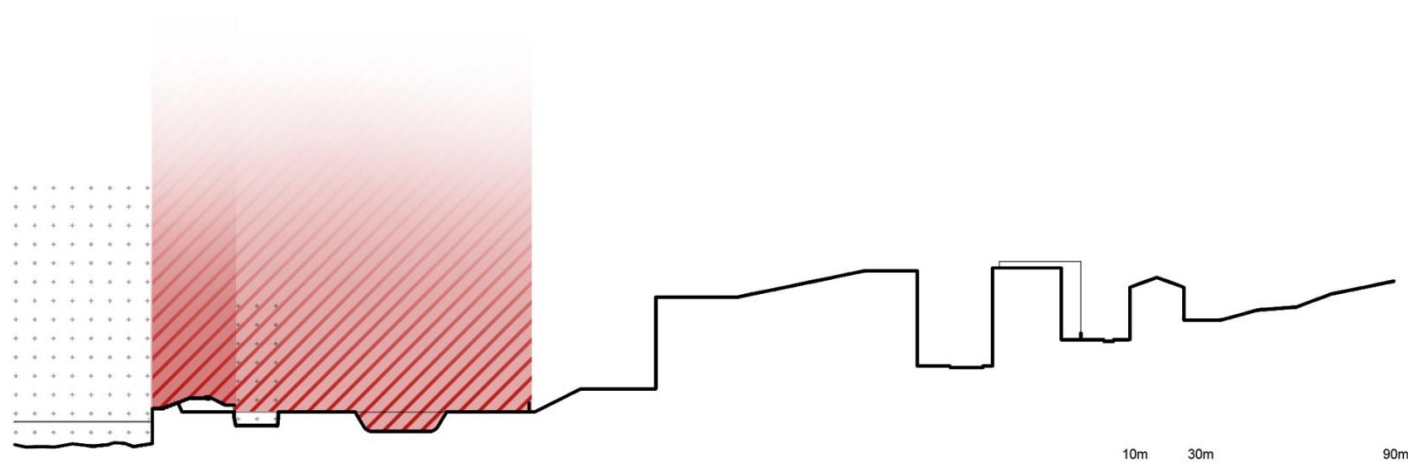


Διάγραμμα (ix) ΧΑΡΤΗΣ SANTANDER



ΤΟΜΗ Α-Α'

- κέντρο πολιτισμού Botin με διαμορφωμένη πλατεία/ πάρκο
- υπόγειος παραλιακός αυτοκινητόδρομος
- θάλασσα

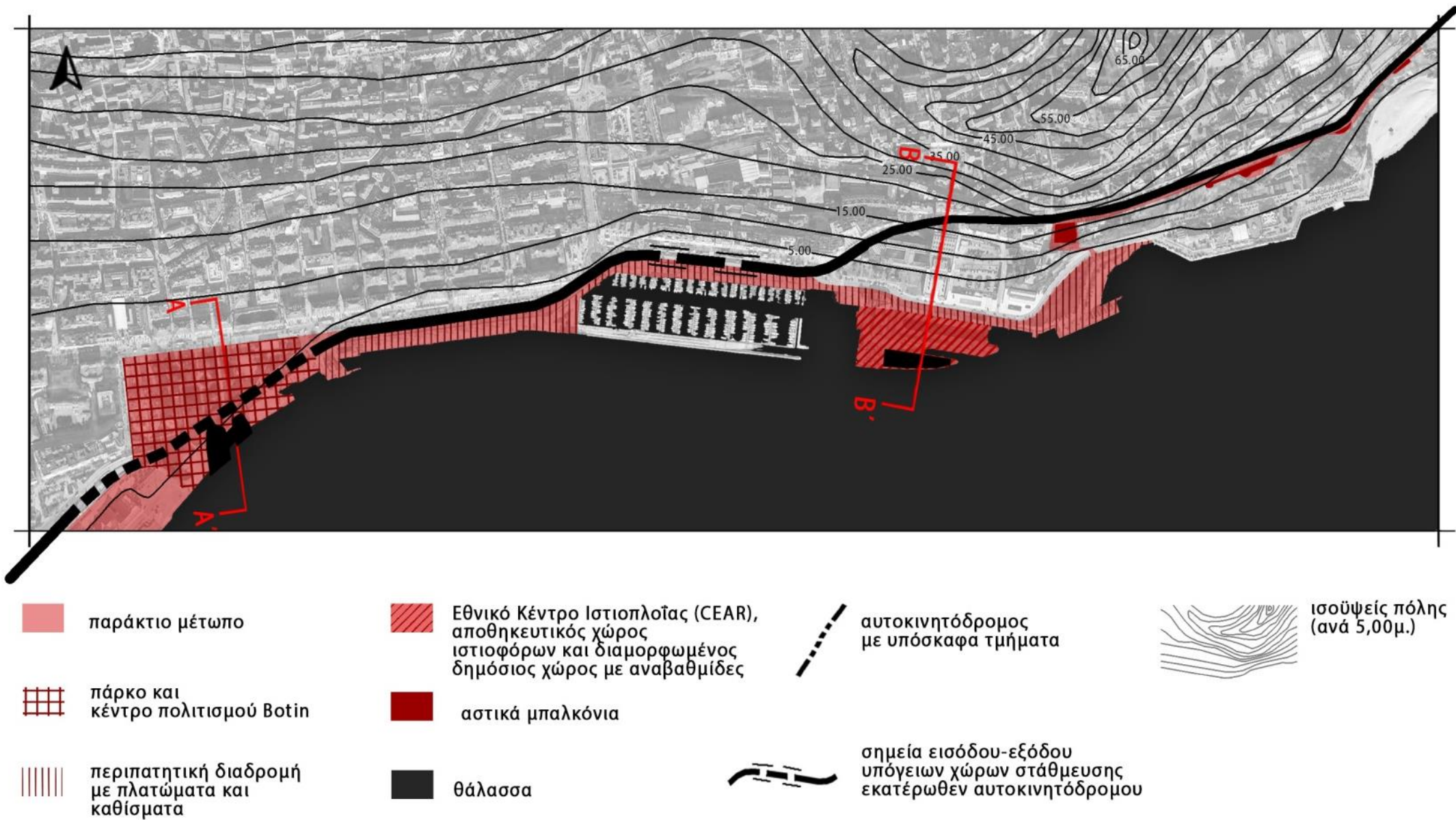


ΤΟΜΗ Β-Β'

- Εθνικό Κέντρο Ιστιοπλοΐας (CEAR), διαμορφωμένος δημόσιος χώρος
- κερκίδες με αποθηκευτικό χώρο ιστιοφόρων
- θάλασσα

Διάγραμμα (x)





Διάγραμμα (xi) ΑΛΥΣΙΔΩΤΗ ΕΝΩΣΗ ΚΕΝΤΡΟΒΑΡΙΚΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ ΚΑΙ ΕΝΔΙΑΜΕΣΩΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ



Η προκυμαία του Santander μήκους 5 χλμ. παραθαλάσσιου μετώπου, έχει γίνει κύρια περιοχή ενδιαφέροντος της αστικής ζωής της πόλης, ενώ έχει ταυτιστεί με την εικόνα της περιοχής της Κανταβρίας. Συγκεκριμένα, αξίζει να αναφερθεί το τμήμα της ανάπλασης του παραλιακού μετώπου, το οποίο αποτελεί και την περιοχή του σχολιασμού μας, μεταξύ του πολιτιστικού κέντρου Botín και των εγκαταστάσεων του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος Ιστιοπλοΐας (CEAR).



Εικ.27 Άποψη του παράκτιου περιπάτου.

Το Centro Botín (2017) αποτελεί το κέντρο τεχνών που σχεδίασε ο βραβευμένος αρχιτέκτονας Renzo Piano, σε συνεργασία με τους αρχιτέκτονες Luis Vidal +. Βρίσκεται σε ένα προνομιούχο τμήμα του Santander και ανήκει σε μια ευρύτερη αστική παρέμβαση με στόχο να συνδέσει το κέντρο της πόλης και τους ιστορικούς Κήπους Περέντα με τον κόλπο.

Το κτίριο στεγάζει πολιτιστικές και εκπαιδευτικές δραστηριότητες, ενώ η βεράντα στον τελευταίο όροφο του προσφέρει ανεμπόδιστη θέα προς την πόλη του Santander καθώς και προς τον ομώνυμο κόλπο (*The Building*, χ.χ.).

Οι δημόσιοι χώροι που δημιουργήθηκαν στην περιοχή είναι εξίσου σημαντικοί με το ίδιο το κτίριο. Οι πλατείες βόρεια και δυτικά του κτιρίου είναι δύο από τους πιο σημαντικούς χώρους που μετατράπηκαν σε μέρη χαλάρωσης και απόλαυσης των κήπων και του κόλπου. Το αμφιθέατρο βρίσκεται στη δυτική πλατεία και είναι ένας υπαίθριος χώρος που χρησιμοποιείται για πολιτιστικές δραστηριότητες.



Εικ.28 Αεροφωτογραφία πριν την κατασκευή του κέντρου Botin



Εικ.29 Αεροφωτογραφία μετά την κατασκευή του κέντρου Botin



Με την δημιουργία υπόγειου τούνελ για την διέλευση των αυτοκινήτων, οι αρχαίοι κήποι Περέντα έχουν επεκταθεί διπλασιάζοντας το μέγεθός τους και τριπλασιάζοντας την ποσότητα των πράσινων περιοχών στο επίπεδο της πόλης, που φτάνουν μέχρι και τη θάλασσα. Αυτές οι αλλαγές έχουν ενισχύσει την οπτική σύνδεση μεταξύ της παλιάς πόλης του Santander και του παράκτιου μετώπου του, απελευθερώνοντας μια περιοχή λιμανιού που μέχρι πρότινος ήταν κλειστή για το κοινό και χρησιμοποιούνταν μόνο ως χώρος στάθμευσης.



Εικ.30 Κήποι Περέντα χωρίς την παρουσία αυτοκινητοδρόμου.

Ακόμα, σταθμό για την ανάδειξη του παράκτιου μετώπου και με την ευκαιρία του εορτασμού του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος Ιστιοπλοΐας ISAF στην πόλη το 2014, αποτέλεσε και η κατασκευή του Elite Sailing Training Center (CEAR) στην προκυμαία από τους αρχιτέκτονες Alejandro Zaera-Polo & Maider Laguno.

Το έργο αυτό, κατάφερε να αντιμετωπίσει το πρόβλημα της συνύπαρξης δύο δραστηριοτήτων σε έναν περιορισμένο χώρο που πρέπει να είναι φυσικά διαχωρισμένες. Την ιδιωτική χρήση του CEAR ως χώρος αποθήκευσης των ιστιοπλοϊκών σκαφών και τον δημόσιο χώρο. Για την καλύτερη επίτευξη του ζητούμενου, επιλέχθηκε η δημιουργία ξύλινης κατασκευής καθισμάτων σε μορφή κερκιδωμάτων, υπερυψώνοντας το έδαφος, ενώ ο χώρος που προκύπτει κάτωθεν αξιοποιείται για την αποθήκευση, εξασφαλίζοντας έτσι τον συνδυασμό των χρήσεων. Τοιουτοτρόπως, δημιουργείται μια ολότητα στην οποία τα δύο μέρη του συνυπάρχουν αρμονικά, μέσω μιας μη συμβατικής προσέγγισης σχεδιασμού (*Sailing World Championship\_Facilities/AZPML,χ.χ.*).



Εικ.31 (CEAR)



Εικ.32 Χώρος αποθήκευσης των ιστιοπλοϊκών σκαφών.



Μετά την εγκατάσταση του CEAR της προκουμαίας, η πορεία συνεχίζεται, αυτή τη φορά δημιουργώντας μια διαφορετική κατάσταση, με την διαδρομή να αναπτύσσεται σε μεγαλύτερο υψόμετρο και στο μήκος της να αγκιστρώνονται πλατώματα-στάσεις που προσφέρουν στον επισκέπτη πανοραμική θέα. Κατ'αυτόν τον τρόπο, επιμηκύνεται ένας αστικός περίπατος, όπου καθώς αποκλιμακώνεται προσεγγίζει το φυσικό τοπίο.



Εικ.33 Τοπιακή αποκλιμάκωση της πόλης.

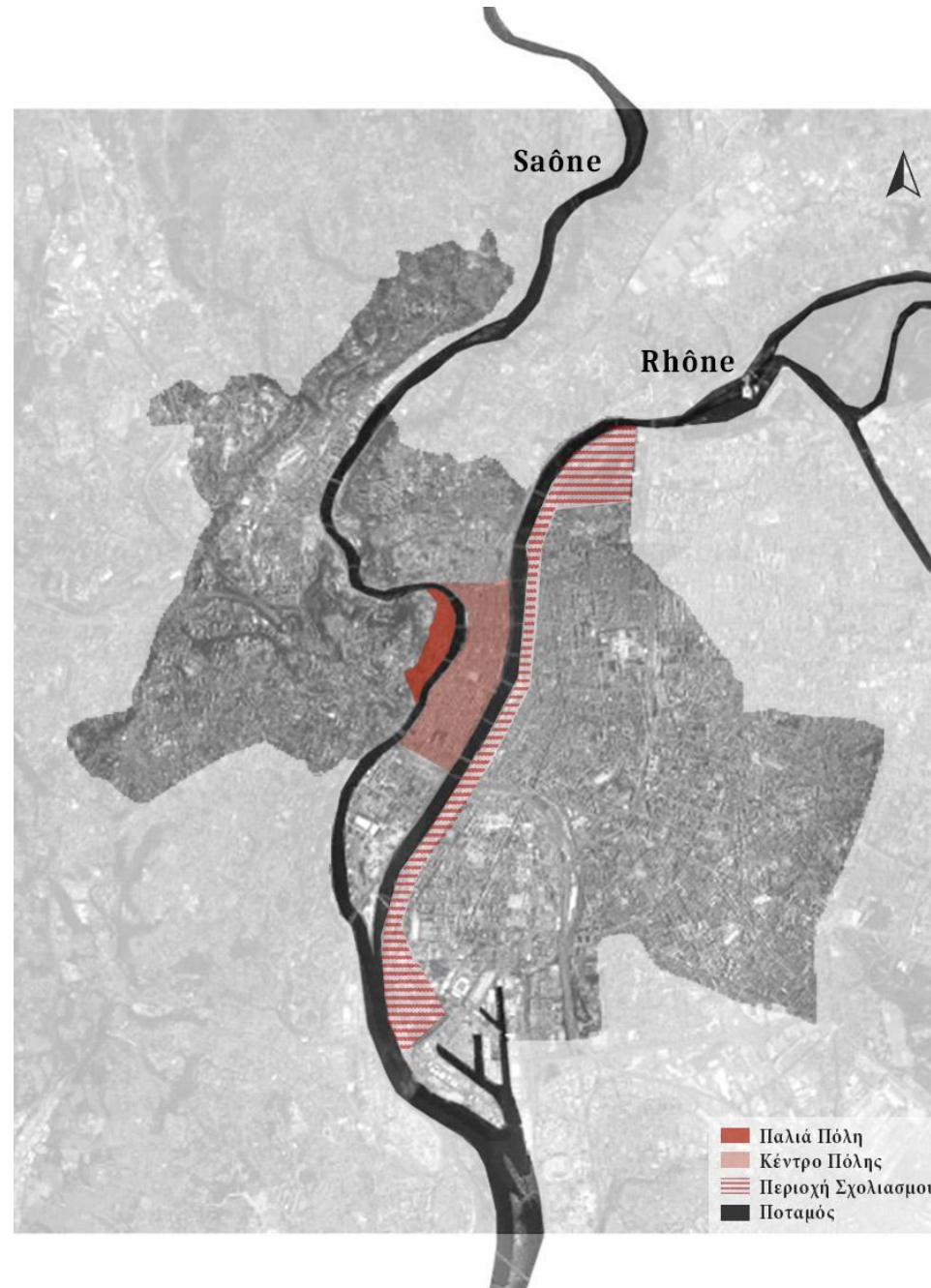
Το έργο Santander Waterfront επιλέχθηκε στην Μπιενάλε Αρχιτεκτονικής της Βενετίας το 2016 μαζί με τη μεταμόρφωση πόλεων όπως το Αμβούργο, το Όσλο και το Δουβλίνο. Έχει αναδειχθεί ως πρωτοπόρο μοντέλο ένταξης που παρέχει έναν χώρο θαλάσσιας δραστηριότητας συμβατό με χώρους στην υπηρεσία των πολιτών.

Το 2018, το έργο έλαβε το βραβείο «Ciudad y Territorio Albert Serratosa» για την ποιότητα του σχεδιασμού, καθώς έχει αναπτυχθεί σε μια πολύ προβληματική άκρη της πόλης, όπου τελικά κατάφερε να επιτρέψει μια σαφή αστική ενοποίηση με την υπόλοιπη πόλη, με μεγάλη επιτυχία.

## B.5. Lyon, Γαλλία

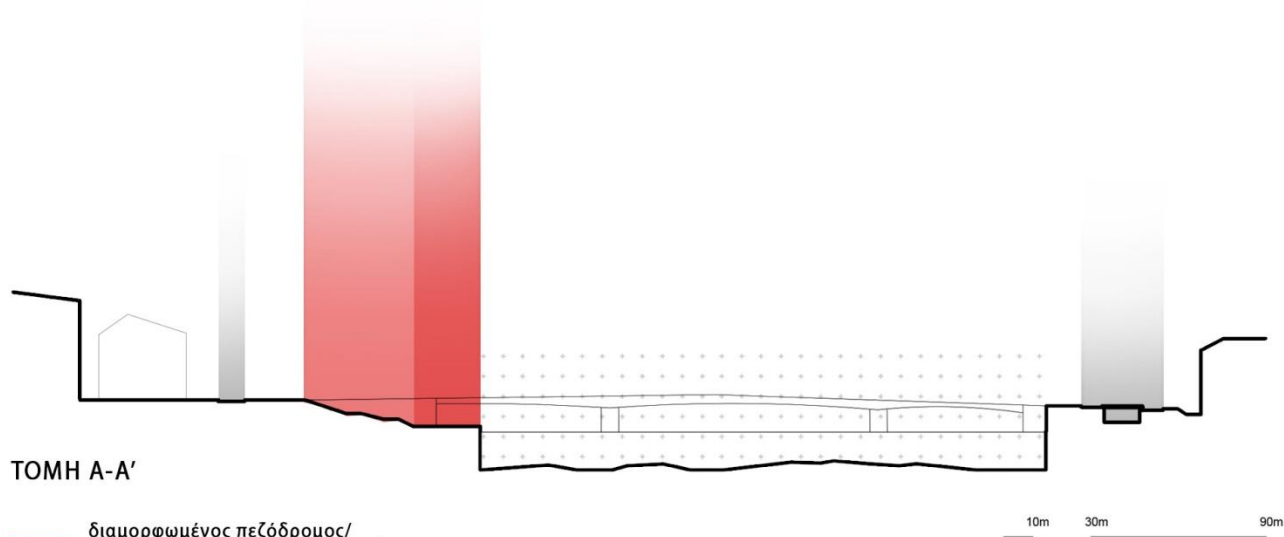
Το στοιχείο του νερού ως αφορμή για αστικές συνέχειες και όχι ως όριο

Η Lyon βρίσκεται στη νοτιοανατολική Γαλλία στη συμβολή των ποταμών Rhône και Saône. Αποτελεί την τρίτη μεγαλύτερη πόλη της χώρας μετά το Παρίσι και τη Μασσαλία. (Lyon, χ.χ.).

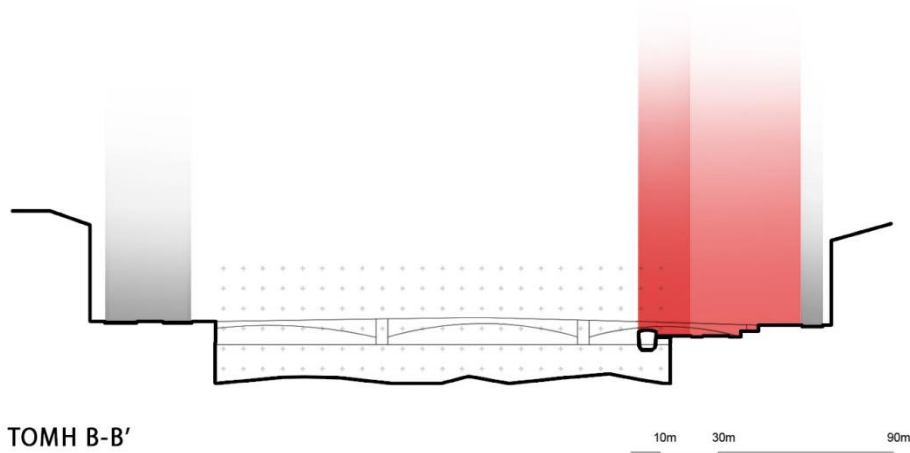


Διάγραμμα (xii) ΧΑΡΤΗΣ LYON

Περιοχή σχολιασμού αποτελεί η ανατολική όχθη του ποταμού Rhone. Πιο συγκεκριμένα, η παράκτια ανάπλαση που έχει πραγματοποιηθεί από το αρχιτεκτονικό γραφείο IN SITU Architectes με αφετηρία τη συμβολή των δύο ποταμών, εκεί όπου φιλοξενείται το Gerland International City School μέχρι και το Parc naturel de la Feysine και συνδέει την πόλη με το ποτάμι. Το έργο αποτελεί μια **γραμμική διαμόρφωση εκτόνωσης της πόλης στο παράκτιο μέτωπο**. Είναι μια διαμόρφωση περιπάτου, χαλάρωσης, αθλητισμού και άλλων δραστηριοτήτων.



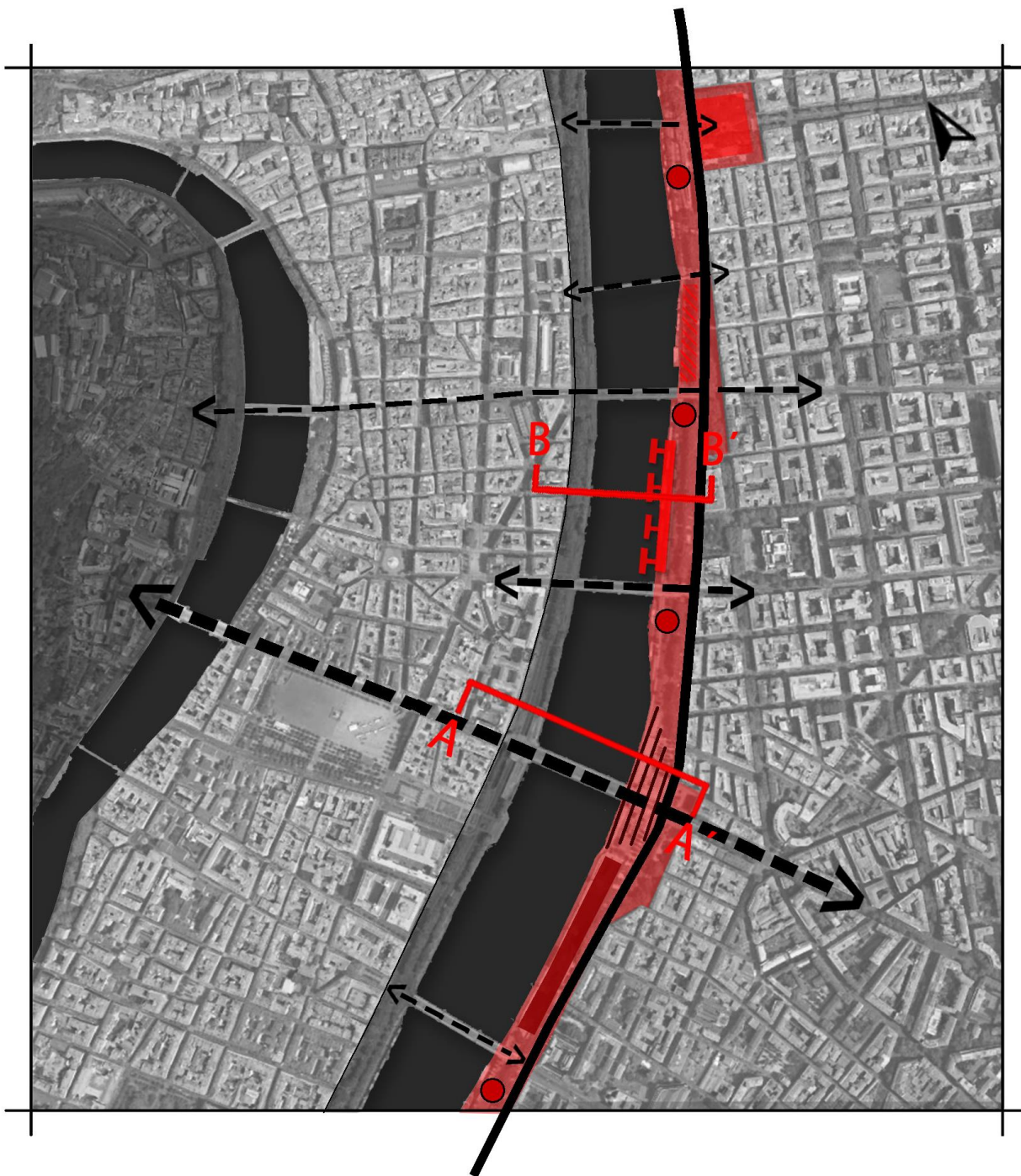
- διαμορφωμένος πεζόδρομος/  
ποδηλατόδρομος με συνοδευτικές  
χρήσεις αναψυχής
- κερκίδες
- αυτοκινητόδρομος
- ποταμός Ροδανός















- διαμορφωμένες περιπατητικές  
διαδρομές/ποδηλατόδρομοι/  
πλατώματα σε αναβαθμίδες
- πλωτοί χώροι εστίασης
- αυτοκινητόδρομος
- ποταμός Ροδανός

Διάγραμμα (xiii)





- |   |  |
|---|--|
|  παράκτιο μέτωπο πεζόδρομος + ποδηλατόδρομος με γραμμική δεντροφύτευση |  πισίνες  |
|  πάρκο   |  εκτός αρχιτεκτονικής μελέτης όχθη ποταμού                                    |
|  χαρακτηριστικός αστικός εξοπλισμός-καθίσματα                        |  ρέμα   |
|  γέφυρα-σύνδεση, αυτοκινητόδρομος                                    |  παλιά πόλη   |
|  αυτοκινητόδρομος  |  παιδική χαρά-πίστα skateboard  |
|   |  κερκίδες-πλατώματα   |
|   |  πλωτοί χώροι εστίασης (εστιατόρια-καφέ) με εκτόνωση στις όχθες του ποταμού |

Διάγραμμα (xiv) ΔΙΑΜΗΚΕΙΣ ΚΑΙ ΕΓΚΑΡΣΙΕΣ «ΓΕΦΥΡΩΣΕΙΣ»



Εικ.34 Οι όχθες του ποταμού της Lyon, με έμφαση στην ανατολική

Βασικό χαρακτηριστικό του σχεδιασμού είναι η έμφαση στην δημιουργία μιας πολυσύνθετης και ενεργής περιοχής που προσφέρει μία πλούσια εμπειρία σε κάθε επισκέπτη του παράκτιου μετώπου. Διασχίζοντας λοιπόν κανείς την ακτογραμμή συναντά ποικίλους χώρους συνάντησης, διαφορετικών ποιοτήτων.

Αφετηρία και τερματισμό αυτής της παράκτιας διαδρομής αποτελούν μεγάλα αστικά πάρκα, τα οποία συναντάμε συχνά και σε μικρότερες εκτάσεις κατά μήκος της. Αυτά τα πάρκα, πέρα από το ρόλο τους ως σημεία αναψυχής, αποτελούν επίσης κομβικά σημεία όπου ο περιπατητής ανακαλύπτει την εναλλαγή μεταξύ της αστικής ζωής και της φυσικής ομορφιάς.

Ολόκληρη η παράκτια διαμόρφωση συνοδεύεται από αστικό εξοπλισμό, περιλαμβάνοντας καθίσματα, γραμμικό φωτισμό καθώς και παιδικές χαρές, πίστες skateboard, κερκιδώματα, γέφυρες για την σύνδεση αυτοκινητοδρόμων αλλά και πεζοδρόμων, δημοτικό κολυμβητήριο και υπαίθρια γυμναστήρια.

Πλωτοί χώροι εστίασης προσφέρουν μια ιδιαίτερη χροιά στην περιπατητική εμπειρία, καθώς ενισχύουν την κινητικότητα και αποτελούν πόλους έλξης για όλη την πόλη. Η προσθήκη αυτών των στοιχείων ενισχύει τη συνολική αξία του παράκτιου χώρου, προσφέροντας πληθώρα δραστηριοτήτων και εμπειριών.





Εικ.35 Πλωτοί χώροι εστίασης παραπλεύρως της γραμμικής ανάπλασης

Επιπροσθέτως, ενδιαφέρον προκαλεί η υψομετρική διαφορά των ζωνών πόλης και ποταμού και η εκμετάλλευσή της μέσω ποικίλων λύσεων. Η ιδέα της εναλλαγής επιπέδων σε διάφορα στοιχεία της διαμόρφωσης, ώστε είτε να ενώνει καταστάσεις, είτε να διαχωρίζει λειτουργίες χρησιμοποιείται δημιουργικά, δίνοντας προσοχή στη συνοχή του χώρου. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν, ο σχεδιασμός κερκίδων με θέα στο ποτάμι και τις γέφυρες που συνδέουν την απέναντι όχθη, η διαμόρφωση πλατωμάτων σε πολλαπλά επίπεδα και η χάραξη της περιπατητικής διαδρομής σε διάφορες στάθμες που προσφέρουν στον επισκέπτη διαφορετικές θεάσεις.





Εικ.36 Γεφυρώσεις των όχθων



Εικ.37 Συνύπαρξη πολλαπλών επιπέδων, αστικός εξοπλισμός και παιδική χαρά



Εικ.38 Πριν και μετά την ανάπλαση, στο σημείο των κερκιδωμάτων. *IN SITU Architectes*





Εικ.39 Άποψη κερκιδωμάτων

Το νέο σχέδιο, κατάφερε να εντάξει στον ίδιο χώρο ομοιόμορφα με την πόλη τους χώρους αναψυχής και αθλητισμού, εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις, μουσεία, χωρίς κανένα από αυτά να μοιάζει παράταιρο. Μέσω του σύγχρονου σχεδιασμού αναδείχθηκε τελικά ο ποταμός του Rhone, δημιουργήθηκε μια λειτουργική διαμόρφωση μεγάλης έκτασης που αναζωογόνησε και αναβάθμισε την πόλη της Λυών δημιουργώντας έναν ζωντανό και προσεγμένο αστικό χώρο. Τέλος, η επιτυχία του τελικού σχεδιασμού οφείλεται σημαντικά και στο γεγονός ότι κατά την διάρκεια της σχεδιαστικής διαδικασίας οι κάτοικοι της πόλης της Λυών συμμετείχαν ενεργά επηρεάζοντας εν πολλοίς, με το δικό τους όραμα, την τελειοποιημένη εικόνα και λειτουργία του ποταμού Rhone. (*Rhone riverbank, χ.χ.*)

#### Συμπεράσματα

Η αναζωογόνηση των παραθαλάσσιων περιοχών είναι μια σημαντική πρόκληση και ευκαιρία για τις πόλεις σε όλο τον κόσμο. Μερικά από τα σημαντικότερα αναπτυξιακά έργα των τελευταίων ετών, όπως και αναφέρθηκαν μόνο μερικά από αυτά, έχουν εστιάσει σε αυτόν τον σκοπό με πολύ μεγάλη επιτυχία.

Οι ακτογραμμές δεν φέρουν μόνο εξαιρετικές ευκαιρίες για έργα υποδομών, αλλά και για νέους τρόπους σκέψης για τη σύγχρονη δημιουργία χώρου στην πόλη. Τα έργα ανάπτυξης της παράκτιας περιοχής μιλούν για το παρελθόν όσο και για τον μέλλον μας. Αναφέρονται σε ένα παρελθόν βασισμένο στη βιομηχανική παραγωγή συνήθως, σε μια εποχή τεράστιας ανάπτυξης και διεύρυνσης, σε κοινωνικές και οικονομικές δομές που ωστόσο δεν υπάρχουν πλέον, σε μια εποχή όπου η περιβαλλοντική υποβάθμιση ήταν ένα ανεξέλεγκτο προϊόν της ανάπτυξης και του κέρδους.

Μέσω ιστορικών περιστάσεων, αυτά τα μέρη συνδέονται άμεσα με κέντρα παλαιότερων πόλεων και, συνήθως, απέχουν από τις φυσικές, πολιτισμικές και ψυχολογικές συνδέσεις που υπάρχουν σε κάθε πόλη. Παρ' όλα αυτά παρέχουν την ευκαιρία στις πόλεις να συνδεθούν ξανά με την ακτή τους. Λόγω της έκτασης και της πολυπλοκότητας τους, αυτές οι



περιοχές απαιτούν καινοτόμους μηχανισμούς και στρατηγικό σχεδιασμό για τη διαχείριση τους, όπως εντοπίστηκαν και στις περιπτώσεις μελέτης μας.

Παλιά βιομηχανικά εδάφη, ειδικά βιομηχανικά λιμάνια που βρίσκονται κοντά στα κέντρα των πόλεων, έχουν έρθει υπό την πίεση της αλλαγής (Baxter, 2000). Οι κυβερνήσεις αντιλαμβάνονται τη σημαντική τους δυνατότητα για αναδημιουργία οικονομικού και κοινωνικού σκοπού μέσω της ψυχαγωγίας, του ελεύθερου χρόνου, της κατοικίας και της εμπορικής χρήσης, μετατρέπουν αυτές σε πολυτελή κατοικίες, γραφεία, τουριστικά αξιοθέατα, πολιτιστικές ανέσεις και εμπορικά κέντρα (Craig-Smith, 1995; Hoyle, 2000).

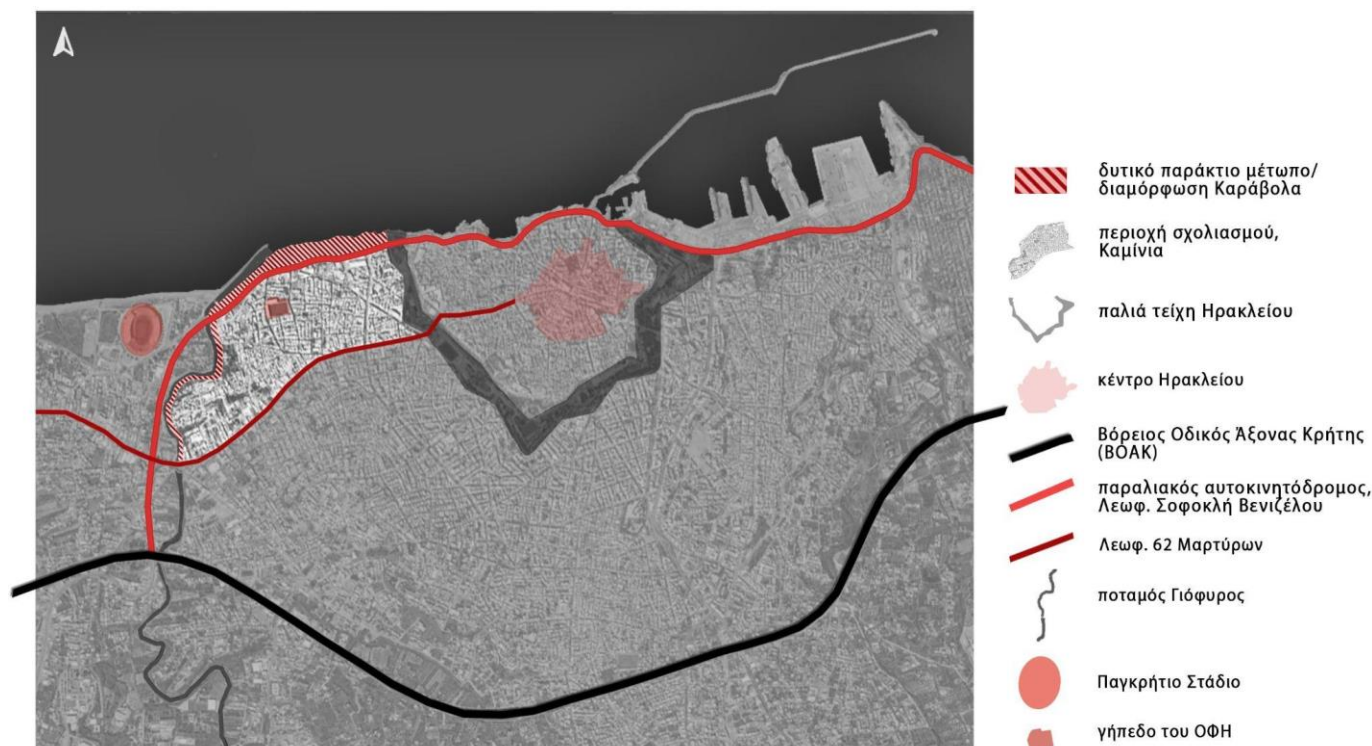
Ιστορικές περιοχές διανύουν μια σημαντική διαδικασία ανασύνθεσης του χαρακτήρα τους, όπως παρατηρείται και στα παραδείγματα που προαναφέρθηκαν. Η επιδίωξη αυτή αντανakλά την επιθυμία τους να διαμορφώσουν μια νέα ταυτότητα που να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες ανθρώπινες ανάγκες και αναζητήσεις. Εν προκειμένω, η διαχείριση αυτής της διαδικασίας απαιτεί τη χρήση έξυπνων σχεδιαστικών εργαλείων που έχουν δύο βασικούς στόχους. Την ανάδειξη-διατήρηση του ιστορικού παρελθόντος και την κάλυψη των σύγχρονων αναγκών.

Με τον συνδυασμό αυτών των στόχων, επιτυγχάνεται ένα πλούσιο, διαδραστικό περιβάλλον στις ακτογραμμές των πόλεων, που σέβεται την κληρονομιά του παρελθόντος, ενισχύει τη σύγχρονη ζωή και ενθαρρύνει την ανάπτυξη μιας ενεργούς και ενωμένης κοινότητας.

## Γ. Ανάλυση περιοχής μελέτης Καμινίων

Η ανάλυση της επιλεγμένης περιοχής μελέτης κρίνεται απαραίτητη τόσο για την κατανόηση της, όσο και για τον εντοπισμό και την αποσαφήνιση όλων εκείνων των χαρακτηριστικών που την προσδιορίζουν, είτε αυτά αφορούν απειλές ή εμπόδια, είτε αποτελούν δυνατότητες ή ευκαιρίες που θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν. Η ανάλυση που ακολουθεί περιλαμβάνει αρχικά αναφορά στο ευρύτερο περιβάλλον της πόλης του Ηρακλείου, ενώ στη συνέχεια προσεγγίζεται η περιοχή των Καμινίων.

### Γ.1. Πόλη του Ηρακλείου, εντοπισμός στον ευρύτερο χάρτη και γενική περιγραφή περιοχής μελέτης



Διάγραμμα (xiv). Αναγνώριση ευρύτερης περιοχή της πόλης του Ηρακλείου

Η περιοχή των Καμινίων αναπτύσσεται δυτικά των Ενετικών Τειχών και της παλιάς πόλης του Ηρακλείου. Περιγράφεται, βόρεια από το Κρητικό Πέλαγος, την παραλιακή διαμόρφωση του Καράβολα και την παραλιακή Λεωφόρο Σοφοκλή Βενιζέλου, νότια από την Λεωφόρο 62 Μαρτύρων και τέλος ανατολικά, από τον ποταμό Γιόφυρο. Το προφίλ της περιοχής συνίσταται από κάποια πολύ συγκεκριμένα χαρακτηριστικά που στάθηκαν και ως κριτήρια για την επιλογή της, με σημαντικότερο από αυτά να αποτελεί η παρουσία του υδάτινου στοιχείου (ποτάμι, θάλασσα). Ακόμα, στην φυσιογνωμία της περιοχής ανήκει και η υψομετρική διαφορά που αναπτύσσεται στον άξονα Β-Ν (μέγιστο ύψος 22μ.), προσφέροντας ευχάριστες οπτικές φυγές προς το νερό. Παράλληλα, οι υποδομές της ανάπτυξης του Καράβολα μαζί με τις μεγάλης κλίμακας αθλητικές εγκαταστάσεις, αποτελούν αξιοσημείωτες παρεμβάσεις που διαμορφώνουν εν πολλοίς την τελική εικόνα της περιοχής. Στα απτά -και μη- χαρακτηριστικά των Καμινίων δεν θα μπορούσε να λείπει και το αίσθημα της γειτονιάς, το οποίο αποδίδεται χάρη στην μικρή κλίμακα της πόλης, τους στενούς δρόμους και του πυκνοδομημένου ιστού της. Τέλος, καίριο χαρακτηριστικό που ενισχύει την ταυτότητά της, η ηχηρή παρουσία των Ενετικών Τειχών, σήμα κατατεθέν για την ιστορία της πόλης του Ηρακλείου.

Γ.1.2. Ιστορική-Πολοδομική εξέλιξη (επέκταση πόλης Ηρακλείου εκτός Ενετικών Τειχών από τον 20<sup>ο</sup> αι.- μέχρι σήμερα)

### Το Ηράκλειο

Η πόλη του Ηρακλείου αποτελεί την πρωτεύουσα του ομώνυμου Νομού και της Περιφέρειας Κρήτης, ενώ πρόκειται και για το μεγαλύτερο αστικό κέντρο του νησιού. Η πόλη είναι χτισμένη στο βόρειο άκρο του νομού. Κατά τη μακραίωνη ιστορία της γνώρισε πολλούς κατακτητές που έφεραν άλλοτε εποχές ακμής και άλλοτε παρακμής, αφήνοντας φανερά τα σημάδια τους στη φυσιογνωμία της μέχρι και σήμερα. Πιο συγκεκριμένα, πριν το 1922 η πόλη αποτελούταν από την εντός των Ενετικών Τειχών περιοχή.



Εικ.40 Πολοδομικός ιστός του Ηρακλείου 1901-1905

Μετά το 1922 άρχισε να επεκτείνεται εκτός των τειχών με τη δημιουργία των πρώτων οικισμών στις περιοχές Καμίνια (δυτικά), Νέα Αλικαρνασσός (ανατολικά), Ατσαλένιο (νότια) οι οποίοι εν τέλει εντάχθηκαν στο Ηράκλειο και στο εκτεταμένο, συνεχές δομημένο περιβάλλον του. Δυστυχώς, όσες προσπάθειες θεσμοθέτησης και εκπόνησης μελετών έγιναν, δεν κατάφεραν να αναστείλουν την άναρχη οικιστική ανάπτυξη και την προβληματική εξέλιξη του Ηρακλείου τις δεκαετίες του 1970 και 1980, ενώ αργότερα, μέσω των επεκτάσεων που έγιναν, οι μέχρι τότε αυθαίρετες περιοχές νομιμοποιήθηκαν.





Εικ.41 Ρυμοτομικό σχέδιο της πόλης το 1958

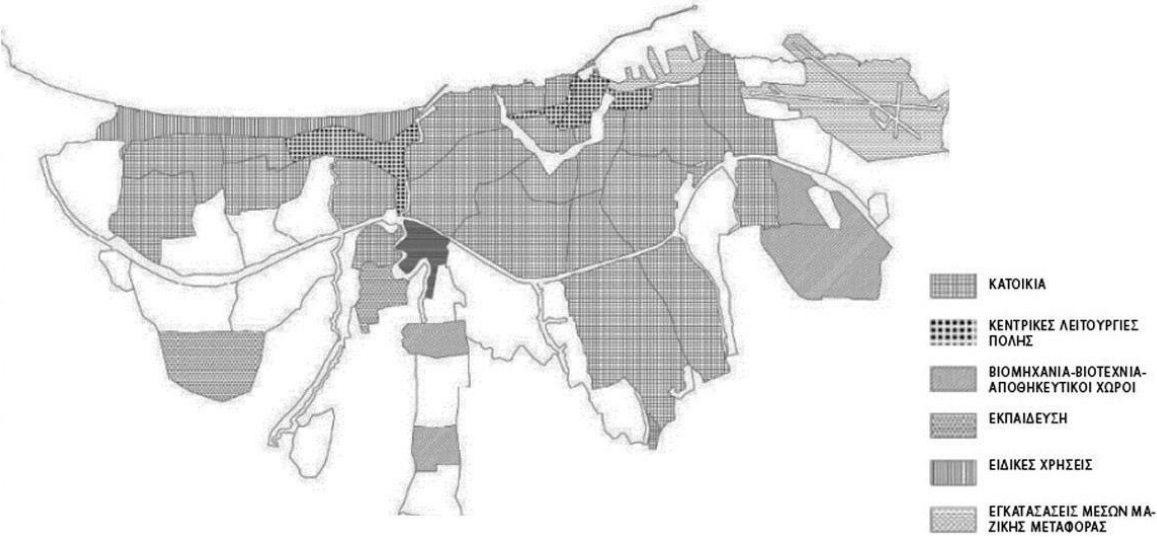
Η περιοχή στα όρια των τειχών, το μέρος, δηλαδή, της πόλης που δημιουργήθηκε κατά την Ενετοκρατία και την Τουρκοκρατία, αποτελεί έναν ιδιαίτερα πυκνό πολεοδομικό ιστό. Σε μεταγενέστερη εποχή, η έννοια του μνημείου ταυτίστηκε αποκλειστικά με τον Μινωικό πολιτισμό, έτσι ώστε κάθε αρχιτεκτόνημα του πρόσφατου παρελθόντος να θεωρείται αναχρονιστικό και εμπόδιο μπροστά στην εξέλιξη της πόλης, με αποτέλεσμα την καταστροφή πολλών εξ αυτών. Η παλιά πόλη υπέστη και αυτή την αναμενόμενη αλλοίωση. Η μείωση των Σ.Δ. ήρθε καθυστερημένα και η πρόσφατη δυνατότητα μεταφοράς Σ.Δ. σε κτίρια της παλιάς πόλης ενθάρρυνε την δημιουργία ψηλών κτιρίων. (ΡΣΗ, 2010).

Έπειτα, νέες οικιστικές περιοχές οικοδομήθηκαν σε εκτός σχεδίου ζώνες, με οχλούσες παραγωγικές δραστηριότητες κατά μήκος του βασικού οδικού δικτύου, έχοντας ως αποτέλεσμα την γραμμική ανάπτυξη της πόλης. Έτσι, γειτονικοί οικισμοί του Ηρακλείου άρχισαν να παίρνουν περιαστικό ή και αστικό χαρακτήρα. Το 1967 ο αστικός ιστός του Ηρακλείου χαρακτηρίστηκε ως Πολεοδομικό Συγκρότημα. Οι εθνικής εμβέλειας υποδομές (Πανεπιστήμιο, ΠΑΓΝΗ, ΙΤΕ) χωροθετήθηκαν στον περιαστικό χώρο, διότι δεν κατέστη εφικτό να εξευρεθεί χώρος εντός της πόλης. Επομένως, ο περιαστικός χώρος μετεξελίχθηκε σε υποδοχέα πολλών ετερόκλητων χρήσεων γης - οχλουσών δραστηριοτήτων περιφερειακής και εθνικής σημασίας - αεροδρόμιο, ΒΙΠΕ, Λαχαναγορά, ενώ παράλληλα, οι οχλούσες δραστηριότητες -Παραγωγής Ηλεκτρικής Ενέργειας στα Λινοπεράματα- αλλά και αποθήκες καυσίμων οργανώθηκαν δίπλα σε τουριστικές εγκαταστάσεις (ΡΣΗ, 2010).

Από το 1980 έως σήμερα, η πόλη – το Πολεοδομικό Συγκρότημα – μπορεί να χαρακτηριστεί ως ένα εκπαιδευτικό, πολιτιστικό, τουριστικό, νοσηλευτικό, εμπορικό κέντρο διεθνούς εμβέλειας και ως διοικητικό κέντρο περιφερειακής εμβέλειας.

Το 1988 με τη θεσμοθέτηση του Γ.Π.Σ. και μέσω τροποποιήσεων του, εντάχθηκαν σε αυτό και οι οικισμοί Βούτες, Γιόφυρος, Πανεπιστήμιο, ΠΑΓΝΗ και ΙΤΕ, ενώ το 2009 η Ν. Αλικαρνασσός απέκτησε το δικό της Γ.Π.Σ. (ΡΣΗ, 2010). Τέλος,

επισημαίνεται ότι έχουν εκπονηθεί διάφορες μελέτες για περιοχές εντός του ΠΣΗ, όπως η μελέτη «Προστασία και Ανάδειξη της Παλιάς Πόλης Ηρακλείου», η «Μελέτη Κυκλοφορίας και Στάθμευσης», το εγκεκριμένο Master Plan το 2007 για τον λιμένα Ηρακλείου και το «Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας Δήμου Ηρακλείου».

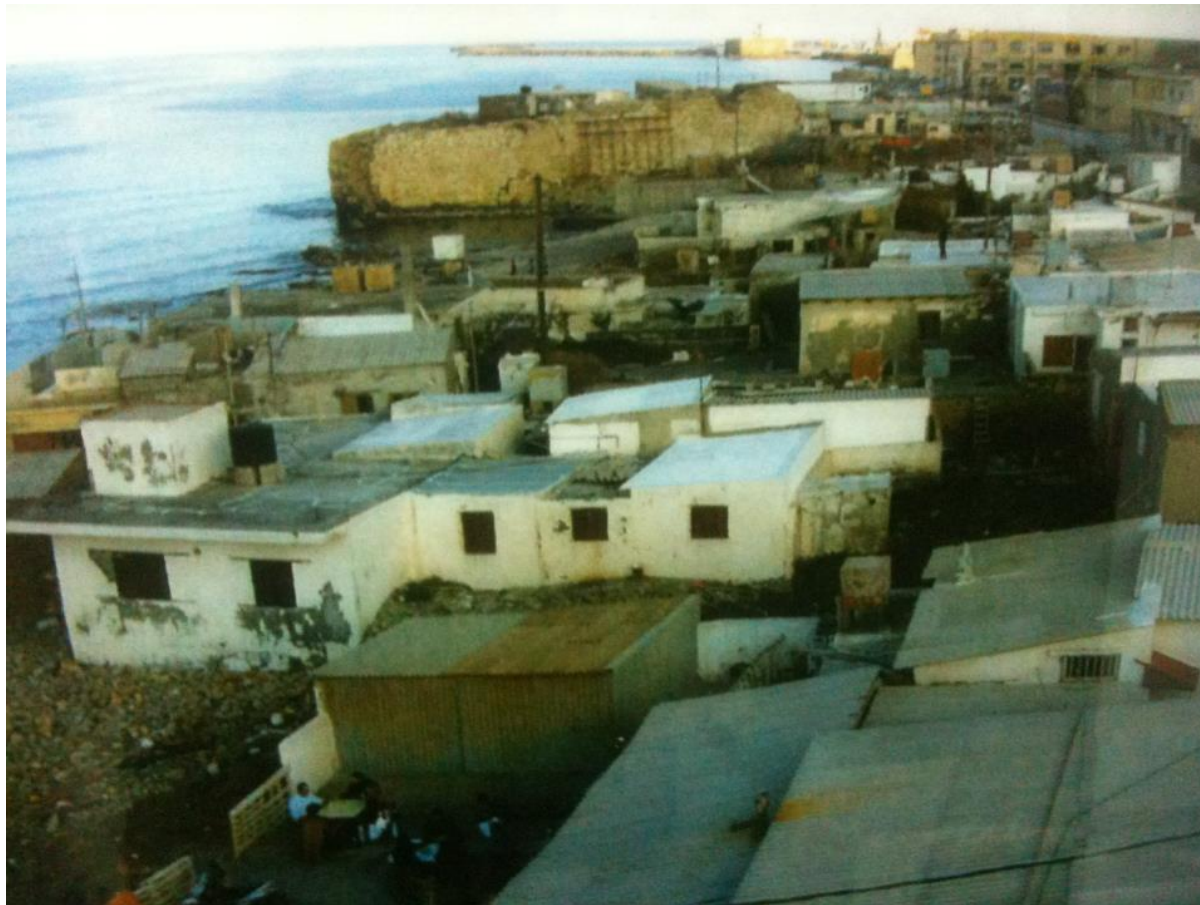


Εικ.42 Εικόνα της εξέλιξης της πόλης το 1988

## Γ.2. Τα Καμίνια

*“Η δομή της πόλης έχει άμεση σχέση με τον τρόπο ύπαρξης και τη συμπεριφορά των ανθρώπων” (Rossi, 1991).*

Τα Καμίνια αποτελούν μια παραμελημένη εργατική συνοικία της πόλης του Ηρακλείου που μέχρι και το 2003 ήταν αποκομμένη από το παραλιακό μέτωπο, την σημερινή περιοχή του Καράβολα, στην οποία δεν υπήρχαν οι απαραίτητες διαμορφώσεις καθώς και καμία πρόβλεψη για την πρόσβαση των κατοίκων σε αυτήν.



Εικ.43 Άποψη Καράβολα πριν την ανάπλαση του παράκτιου μετώπου

Στο βόρειο τμήμα της περιοχής παρατηρείται αμηχανία όσον αφορά στη δόμηση και μια ασυνέχεια όσον αφορά στον αστικό ιστό. Στο ίδιο μοτίβο παρατηρούνται και πολλά αστικά κενά όπως φαίνεται στο παρακάτω Διάγραμμα, τα οποία στην πλειοψηφία τους δεν αποδίδονται στους κατοίκους με κάποια δημόσια χρήση, παρόλο που υπήρξε πολεοδομικός σχεδιασμός, χωρίς όμως να εφαρμοστεί ποτέ.

Αυτά εντοπίζονται κυρίως προς την παραλιακή οδό και το ρέμα του Γιόφυρου, δηλαδή στα όρια της περιοχής μελέτης που αποτελούν ωστόσο και την πρώτη εντύπωση κάποιου όταν επισκέπτεται την συνοικία από την μεριά της παραλιακής, χαρακτηρίζοντας την έτσι ως μια περιοχή απροσδιορίστου ταυτότητας.





- Αστικά κενά
- Παλιά πόλη

Διάγραμμα (χν). Αστικά κενά στην περιοχή μελέτης

Παρόλο που η συγκεκριμένη περιοχή φαίνεται να είναι ιδιαίτερα προνομιακή, με ανάγλυφο εδάφους τέτοιο, που να ευνοεί την απρόσκοπτη θέα προς την θάλασσα (οπτικές φυγές) με την οποία συνορεύει, τη γειτνίαση της με τον ποταμό Γιόφυρο και την παρουσία των Ενετικών Τειχών ως φορέα ιστορικής μνήμης, η γρήγορη ανάπτυξη της πόλης την υποβάθμισε σε μεγάλο βαθμό. Τα αποτελέσματα αυτής της εξέλιξης είναι εμφανή μέχρι και σήμερα.



Εικ.44 Αεροφωτογραφία της πυκνοδομημένης γειτονιάς των Καρινίων



Εικ.45 Οπτικές φυγές από στενά των Καρινίων προς την θάλασσα



Πιο αναλυτικά, η έντονη ανεργία και η φτώχεια, η έλλειψη βασικών υποδομών, η κατά τόπους κυριαρχία των τότε άτυπων βιομηχανικών και αποθηκευτικών εγκαταστάσεων, η άστατη και χωρίς σχέδιο ανοικοδόμηση της περιοχής, η εγκατάσταση σε αυτή οχλουσών χρήσεων και χρήσεων που συγκρούονται με την κατοίκηση (γήπεδο ΟΦΗ), η δημιουργία εκτεταμένων δομών αυθαίρετης κατοικίας και η καταπάτηση γης, δημιούργησαν σε διάφορα σημεία πυκνώσεις και άστατη δόμηση στον αστικό ιστό έχοντας ως αποτέλεσμα τη γενικότερη υποβάθμιση της περιοχής.



Εικ.46 Εγκαταλελειμμένα κελύφη των παλιών Βυρσοδεψείων





Εικ.47 Αντικρουόμενες χρήσεις γηπέδου ΟΦΗ και κατοικιών της γειτονιάς

Η υποβάθμιση που χαρακτήριζε το μεγαλύτερο μέρος της ζώνης μεταξύ της εξόδου προς τα Χανιά και της θάλασσας, τόσο εντός όσο και εκτός των τειχών της πόλης, επιδεινώθηκε περισσότερο τις τελευταίες δεκαετίες (μέχρι και το 2000) με αποτέλεσμα την αποκοπή του αστικού ιστού από το θαλάσσιο μέτωπο (Σαπουνάκης, 2012). Η εφαρμογή των Ολυμπιακών έργων του 2004 στάθηκε ως η μόνη αφορμή για τη σταδιακή ανατροπή αυτής της κατάστασης.

### Γ.3. Ολυμπιακά έργα (2003)-Παρέμβαση στην περιοχή του Καράβολα

Μέχρι και πριν από την εκπόνηση των έργων για την διεξαγωγή των Ολυμπιακών αγώνων του 2004 στην πόλη του Ηρακλείου, τα προβλήματα που παρουσιάζονταν στην ευρύτερη περιοχή του ήταν επιγραμματικά όπως προαναφέρθηκαν. Συγκεκριμένα για την περιοχή των Καμινίων, η αποκοπή του αστικού ιστού από την θάλασσα -με την περιοχή του Καράβολα να αποτελείται από συστάδες αυθαίρετης δόμησης-, η κυριαρχία άτυπων βιομηχανικών και αποθηκευτικών εγκαταστάσεων, η έντονη ανεργία και η φτώχεια, η περιβαλλοντική υποβάθμιση, καθώς και η έλλειψη βασικών υποδομών είναι τα κρίσιμότερα ζητήματα που την απασχολούν. Παράλληλα, η πόλη παρουσίαζε έντονα την ανάγκη για χώρο πολιτιστικό, αναψυχή, κοινωνική επαφή, αλλά και χώρο πρασίνου.



Εικ.48 Παραμελημένη άποψη ποταμού Γιοφουρού/περιβαλλοντική υποβάθμιση

Συγκεκριμένα, όσον αφορά στο δυτικό παραλιακό μέτωπο του Ηρακλείου το οποίο και μας απασχολεί, ήδη από την δεκαετία του 1980 έχουν ξεκινήσει έντονες συζητήσεις σχετικά με την στροφή της πόλης προς τη θάλασσα και την αναβάθμιση του παραλιακού μετώπου. Μέσα στα επόμενα χρόνια παρουσιάστηκαν δύο σημαντικές ευκαιρίες για την επίτευξη αυτού του στόχου: αρχικά η κοινοτική πρωτοβουλία URBAN II για την αναζωογόνηση υποβαθμισμένων περιοχών (URBAN II, 2005) και έπειτα οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004.

Οι στόχοι που τέθηκαν και βάσει των οποίων θα πραγματοποιούνταν αυτό το έργο διαχωρίζονται σε δύο τομείς:

- Την αναβάθμιση του δομημένου περιβάλλοντος, που αναφέρεται στον επαναπροσδιορισμό της σχέσης αστικού ιστού και θάλασσας, στη ριζική αλλαγή του μοντέλου χρήσεων γης του παραλιακού μετώπου, στην

περιβαλλοντική αναβάθμιση και στη βελτίωση υποδομών, στην προστασία και ανάδειξη του ιστορικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος.

- Την βελτίωση των οικονομικών συνθηκών και την επίτευξη κοινωνικής συνοχής, που αναφέρεται στην προώθηση χρήσεων πολιτισμού και αναψυχής, στις νέες ευκαιρίες απασχόλησης για την τοπική κοινωνία, στην προώθηση της κοινωνικής συνοχής και στη κοινωνική ενσωμάτωση των μεταναστών.

Η πρόταση παρέμβασης, περιλάμβανε τόσο θέματα που αφορούν στην χωρική ανάπτυξη, όσο και στην κοινωνικοοικονομική. Πιο συγκεκριμένα:

- Τα θέματα αστικής ανάπτυξης αφορούν στην μελέτη χάραξης αναπτυξιακών κατευθύνσεων και την επεξεργασία τοπικών σχεδίων για την γειτονική περιοχή των Καμινίων, στην αύξηση και αναβάθμιση του δημόσιου χώρου στην παραλιακή ζώνη και στα Καμίνια, στη δημιουργία του Μουσείου Φυσικής Ιστορίας στο κτίριο της Παλαιάς Ηλεκτρικής με πρωτοβουλία του Πανεπιστημίου Κρήτης και τη δημιουργία του Παγκρητίου Σταδίου.
- Τα θέματα οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης αφορούν στη δημιουργία κέντρου πολύ-πολιτισμικών δραστηριοτήτων για τους νέους, κέντρου εκπαίδευσης σε ζητήματα περιβάλλοντος και περιβαλλοντικής ευαισθητοποίησης, στη λειτουργία πρόσθετων εκπαιδευτικών προγραμμάτων για τους κατοίκους της περιοχής, στη δημιουργία προγραμμάτων για την ενίσχυση της απασχόλησης, λέσχης για την κοινωνική ενσωμάτωση των μεταναστών καθώς και κινήτρων για την δημιουργία ή/και την ενίσχυση πολύ μικρών επιχειρήσεων με εξειδίκευση στην τέχνη και τον πολιτισμό.



Εικ.49 Μουσείο Φυσικής Ιστορίας

Στις παραπάνω παρεμβάσεις περιλαμβάνονταν και η κατεδάφιση αυθαίρετων κατασκευών, η δημιουργία δικτύου δραστηριοτήτων πολιτισμού και αναψυχής σε υφιστάμενα κελύφη κτιρίων, αλλά και η κυκλοφοριακή αναδιοργάνωση της περιοχής.



Ο συνολικός σχεδιασμός του έργου είχε ως βασική αρχή, η ανάπτυξη να αποβεί πρωτίστως σε όφελος της τοπικής κοινωνίας και δευτερευόντως της πόλης ως σύνολο, ενώ έμφαση θα δινόταν στην ανάπτυξη του δημόσιου χώρου και τη σύνδεση του αστικού ιστού με τη θάλασσα και όχι στην κυκλοφορία (Σαπουνάκης, χ.χ.).

Έχοντας κλείσει 20 χρόνια από την έναρξη των εν λόγω παρεμβάσεων, ιδιαίτερη σημασία έχει να απαντήσουμε στο ερώτημα εάν τα αποτελέσματα των έργων που πραγματοποιήθηκαν ανταποκρίνονται στους αρχικούς στόχους που είχαν τεθεί. Συγκεκριμένα, εάν η ανάπλαση του παραλιακού μετώπου συνέβαλε στην πολεοδομική, οικονομική, περιβαλλοντική και κοινωνική αναβάθμιση της περιοχής μελέτης.

Παρακάτω, παρατίθενται συνοπτικά τα αποτελέσματα των παρεμβάσεων στην ευρύτερη περιοχή του Ηρακλείου:

- Η πόλη γύρισε το πρόσωπό της προς την θάλασσα.
- Η πόλη συνεχίζει να αποστρέφει το βλέμμα από τον ποταμό Γιόφυρο που ακόμη αποτελεί ένα αποκρουστικό σημείο της πόλης που χρήζει άμεσης φροντίδας.
- Το παραλιακό μέτωπο ανέκτησε μία νέα σχέση με τον αστικό ιστό και το κέντρο της πόλης.
- Ο δημόσιος χώρος αυξήθηκε σε επιφάνεια και αναβαθμίστηκε.
- Η εικόνα της περιοχής παρέμβασης αναδιαμορφώθηκε σημαντικά.
- Δόθηκε χώρος για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων αναψυχής και πολιτισμού.
- Η παράκτια ζώνη αναβαθμίστηκε περιβαλλοντικά.
- Αρκετά, αλλά όχι όλα, στοιχεία της παραδοσιακής κληρονομιάς προστατεύθηκαν και αναδείχθηκαν.
- Δημιουργήθηκαν συνθήκες που ευνοούν την βελτίωση της ποιότητας ζωής.
- Δεν παρουσιάστηκε ιδιαίτερη πρόοδος στην ενίσχυση της απασχόλησης και στην κοινωνική συνοχή.



Εικ.50 Παράκτια ζώνη Καραβάλα μετά την επέμβαση

Για την περιοχή των Καμινίων, μέσα από έρευνα πεδίου (Σταυρακάκη, 2008) σχηματίζουμε μία πιο σφαιρική άποψη για τις αλλαγές που έγιναν στην συνοικία μετά το πέρας των Ολυμπιακών Αγώνων και κατά πόσο αυτές ήταν ωφέλιμες.

Σύμφωνα με την έρευνα, η δημιουργία του Παγκρητίου Σταδίου ικανοποίησε την πλειοψηφία των κατοίκων της περιοχής, οι οποίοι αναγνωρίζουν ότι ωφέλησε την συνοικία τους και συνέβαλε στην αναβάθμισή της, δεδομένου ότι πρόκειται για μια υποβαθμισμένη περιοχή. Έτσι, το 89% δέχονται πως το Στάδιο συνέβαλε από ικανοποιητικά έως πάρα πολύ στην αναβάθμιση και προβολή της περιοχής. Υπάρχουν βέβαια και κάποιοι αρνητικοί που θεωρούν πως η προσθήκη αυτή δε βοήθησε την περιοχή, ωστόσο αποτελούν τη μειοψηφία.



Εικ.51 Αεροφωταγγραφία Παγκρήτιου Σταδίου

Στην ερώτηση αν η δημιουργία του Σταδίου ωφέλησε την ευρύτερη περιοχή του Ηρακλείου, παρατηρήθηκε περίπου η ίδια τάση. Έτσι, το 93% θεωρούν πως η πόλη ωφελήθηκε από το Παγκρήτιο Στάδιο. Έπειτα, το 75% των ερωτηθέντων απάντησε πως το Παγκρήτιο αποτέλεσε το έναυσμα για την ανάπτυξη της περιοχής, αλλά και της πόλης γενικότερα και αναγνωρίζουν ότι άλλαξε η φυσιογνωμία της με αφορμή τους Ολυμπιακούς Αγώνες.

Συνοπτικά, στα πλαίσια της προετοιμασίας των Ολυμπιακών αγώνων του 2004, στην πόλη του Ηρακλείου έγιναν πολλά σημαντικά έργα τα οποία άλλαξαν την εικόνα της πόλης και δημιούργησαν ευνοϊκότερους όρους ζωής τόσο για τους Ηρακλειώτες όσο και για τους επισκέπτες. Το Παγκρήτιο Στάδιο, ο πεταλοειδής δρόμος, οι ανισόπεδοι κόμβοι, τα πλακόστρωτα, οι διανοίξεις δρόμων κ.ά. αποτέλεσαν σημαντικά έργα, για πολλά από τα οποία οι κάτοικοι αιτούνταν πολλά χρόνια πριν. Το σημαντικότερο από αυτά, σύμφωνα με τους κατοίκους, ήταν η ανάπλαση του παραλιακού μετώπου (ανάπλαση Καράβολα). Η ίδια ξεκίνησε στα πλαίσια των Ολυμπιακών αγώνων και συνεχίστηκε αργότερα από τη δημοτική αρχή. Η συγκεκριμένη επέμβαση αποτέλεσε ένα ενθαρρυντικό πρώτο βήμα για την πόλη του Ηρακλείου που - **επιτέλους**- στράφηκε προς τη θάλασσα. Το έργο της ανάπλασης του παραλιακού μετώπου εκτείνεται σε μήκος περίπου 3,5 χιλιομέτρων και περιλαμβάνει διαπλατύνσεις δρόμων, διαμόρφωση πλατειών, ανάδειξη μνημείων, διαμόρφωση μουσείου κ.ά. που αναβάθμισαν σημαντικά και το κομμάτι της περιοχής μελέτης μας.

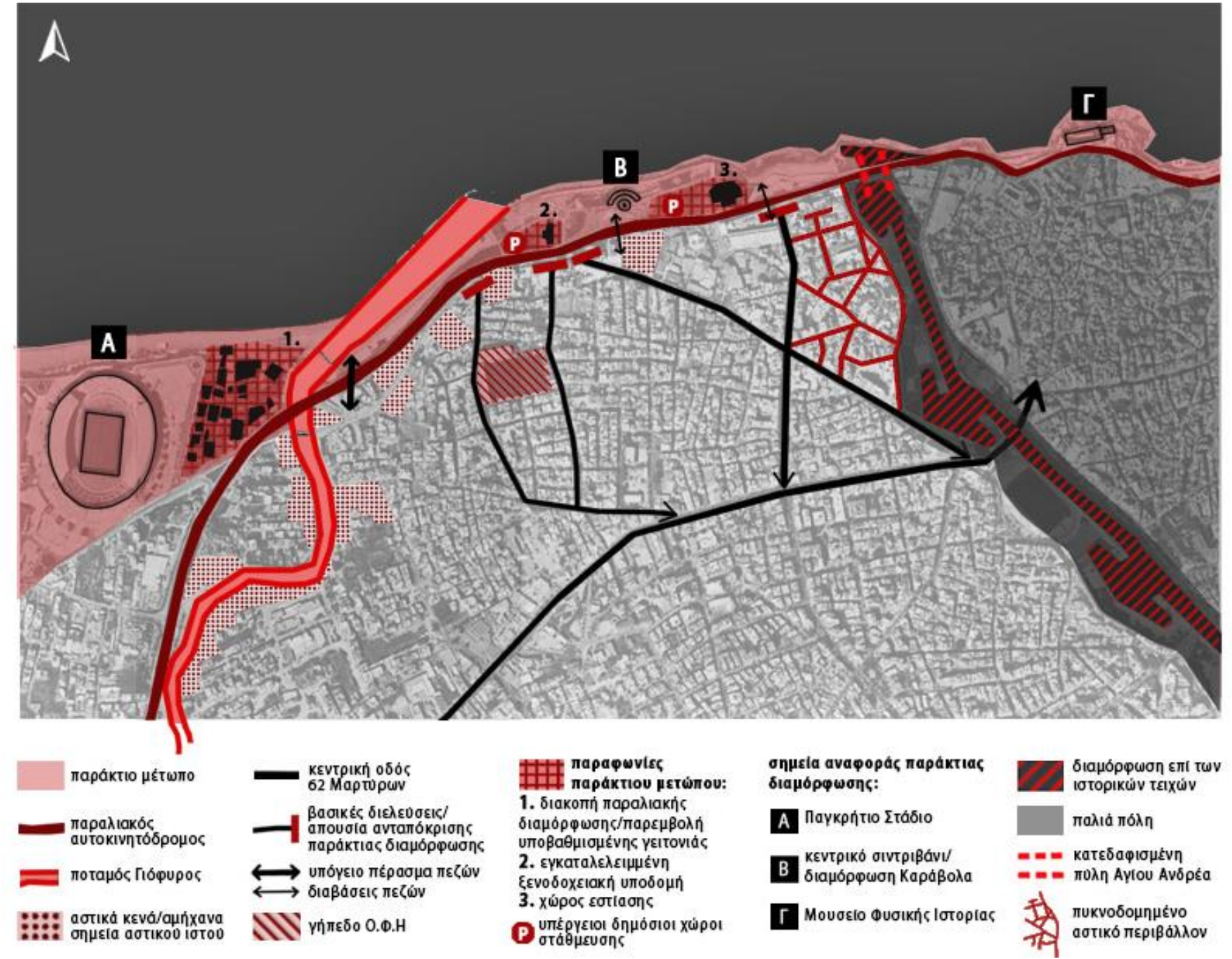




Εικ.52 Αεροφωτογραφία διαμόρφωσης Καράβουλα



Γ.4. Προβληματικά σημεία περιοχής Καμινίων: συσχετισμός με τις επιλεγμένες περιπτώσεις μελέτης | Συμπεράσματα



Διάγραμμα (xvi)

Εστιάζοντας στην περιοχή των Καμινίων, η ανάπλαση του παράκτιου μετώπου από το ύψος του Προμαχώνα του Αγίου Ανδρέα έως και τον κόμβο του Παγκρητίου Σταδίου, προσέγγισε την περιοχή περιμετρικά από τη μεριά της θάλασσας, χωρίς να επιφέρει ωστόσο αλλαγές εντός της περιοχής ή να συνδεθεί ομαλά με αυτήν.

Η Λεωφόρος Σοφοκλή Βενιζέλου που αποτελεί κεντρική οδό ταχείας κυκλοφορίας διατρέχει όλη την ανάπλαση του Καράβουλα, ξεχωρίζοντας την από την περιοχή των Καμινίων, μεταξύ των οποίων όμως δεν προβλέφθηκαν ικανοποιητικές προσβάσεις που να συνδέουν τα Καμίνια με την παράκτια ζώνη. Σήμερα, σε όλο το μέτωπο των Καμινίων προς τη θάλασσα υπάρχουν δύο μόνο φανάρια και δύο διαβάσεις για την κίνηση των πεζών από και προς την θάλασσα.



Εικ.53 Άποψη Λεωφόρου Σοφοκλή Βενιζέλου

Στο τέλος της ανάπλασης, φτάνοντας στο ρέμα του Γιόφυρου, κατασκευάστηκε επίσης υπόγεια διάβαση πεζών που ωστόσο δεν εξυπηρετεί η θέση της, αλλά και ούτε πληροί τις απαιτούμενες προϋποθέσεις για την ανεμπόδιστη και ασφαλή διέλευση των πεζών από αυτή.





Εικ.54,55 Υπόγεια διάβαση πεζών από και προς το πάρκο του Καράβολα

Στον αντίποδα, στο παράδειγμα της Barceloneta, η υποδομή ενός αυτοκινητόδρομου βαρύνουσας σημασίας συνυπάρχει αρμονικά και λειτουργεί ανενόχλητα από τις κινήσεις των πεζών, όπου η πρόσκληση για περίπατο και αναψυχή είναι εμφανής. Βασικό στρατηγικό τέχνασμα αποτελεί η υπογειοποίηση τμημάτων του αυτοκινητόδρομου (βλ. Barceloneta, Santander), καθώς και των χώρων στάθμευσης, χαρίζοντας το καινούργιο πλέον άνοθεν τμήμα, στο επίπεδο της πόλης με σκοπό την άνετη σύνδεση και πρόσβαση μεταξύ άστεως - παράκτιας διαμόρφωσης.

Προς επίρρωση των παραπάνω, η Λεωφόρος Σοφοκλή Βενιζέλου από τη μία, έχει επιλύσει μερικώς κυκλοφοριακά προβλήματα της πόλης του Ηρακλείου, όμως από την άλλη φαίνεται να μην έχει δείξει τον απαραίτητο σεβασμό στην διαχείριση και διατήρηση της ιστορικής κληρονομιάς της πόλης. Συγκεκριμένα, για την διάνοιξη της παραλιακής Λεωφόρου, γκρεμίστηκε η πύλη του Αγίου Ανδρέα, ύψιστης ιστορικής σημασίας τμήμα του ομώνυμου προμαχώνα, στις αρχές του 20ου αι., τότε που τα μνημεία δεν είχαν καμία αξία για τους άρχοντες του τόπου. Σήμερα διακρίνουμε μόνο το νότιο τμήμα της καμάρας της.



Εικ.56,57 Κατεδαφισμένη πύλη Αγίου Ανδρέα για την διέλευση του παραλιακού αυτοκινητοδρόμου (Λεωφ. Σοφοκλή Βενιζέλου) – επάνω άποψη από τα νότια και κάτω άποψη από τα βόρεια

Επιπρόσθετα, το ασφυκτικά πυκνοδομημένο οικιστικό περιβάλλον που αναπτύσσεται βορειοδυτικά των Ενετικών Τειχών και του προμαχώνα, που σηματοδοτεί την εκκίνηση της γειτονιάς των Καμινίων, αποτελεί έναν ακόμη λόγο παρεμπόδισης της ανάδειξης της Ιστορίας του τόπου. Μαζί με τον ημιτελή και ανεπαρκή σχεδιασμό επί των Τειχών σχηματίζεται μία εικόνα ελλιπούς ενδιαφέροντος, έως και απαξίωσης.





Εικ.58 Απουσία ανάδειξης και αξιοποίησης επί των Ενετικών τειχών αλλά και πέριξ αυτών

Από ανάλογα στάδια απαξίωσης πέρασε όπως είδαμε και η πόλη της Mallorca στο παρελθόν, μέχρι που και οι ίδιοι οι κάτοικοι ύψωσαν την φωνή τους για την διεκδίκηση του δημόσιου χώρου, όπως και αναγνώρισαν την επιτακτική ανάγκη διάσωσης και ενσωμάτωσης των δικών τους Ενετικών Τειχών στην σύγχρονη πόλη τους. Οι προσπάθειες τους δικαιώθηκαν, κάνοντας το τμήμα όπου βρίσκεται ο Καθεδρικός ναός να ακτινοβολεί την αίγλη του παρελθόντος, όσο ταυτόχρονα εξυπηρετεί τις ανάγκες του σήμερα.

Σε αυτό το σημείο αξίζει να σημειωθεί πώς το έργο ανάπλασης της περιοχής του Καράβολα, και εν γένει του δυτικού παράκτιου μετώπου του Ηρακλείου, άλλαξε την όψη της πόλης, αναβαθμίζοντας σημαντικά και την ποιότητα ζωής των κατοίκων. Κάτι που δεν κατόρθωσε με μεγάλη επιτυχία είναι να εξασφαλίσει ομαλές εγκάρσιες προσβάσεις προς την παράκτια διαμόρφωση, όπως επίσης δεν έχει καταφέρει να δημιουργήσει σχεδιαστικές εξάρσεις κατά μήκος της ακτογραμμής.





Εικ.59 Ύπαρξη μόνο δύο διαβάσεων κατά μήκος της παράκτιας διαμόρφωσης

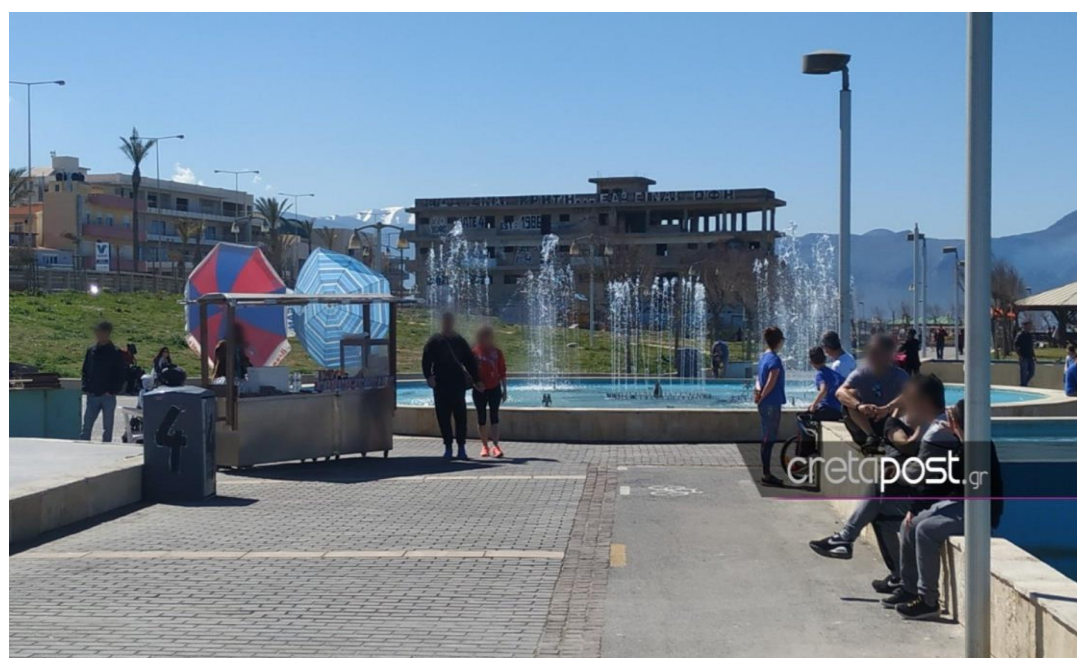
Κάτι τέτοιο χωρικά μεταφράζεται ως μία ενιαία, σταθερή και άοσμη εναλλαγή, ή και καθόλου εναλλαγή, ποιοτήτων που συναντάει κανείς σε αυτήν την κατά τα άλλα περιπατητική διαδρομή αναψυχής δίπλα στην θάλασσα.



Εικ.60 Μονοτονία σχεδιαστικών εργαλείων

Σε αντίθεση με το παράδειγμα της Torrenieja όπως έχει αναφερθεί, μίας πόλης παρόμοιας σε μέγεθος με την πόλη του Ηρακλείου, ο περιπλανητής συναντάει στο διάβα του πληθώρα καταστάσεων και συμβάντων (λ.χ. υπαίθρια μουσική σκηνή, υπαίθρια αγορά ελαφριάς κατασκευής, μικρά τμήματα παραλίας) που του προκαλούν συνεχώς τον ενδιαφέρον και τον παρακινεί να συνεχίσει.

Την παραπάνω κατάσταση ενισχύει και το γεγονός ότι στο συγκεκριμένο τοπίο είναι ανύπαρκτες οι οπτικές αναφορές για την σθεναρή ταυτοποίηση της περιοχής. Μοναδικά σημεία αναφοράς, πέραν του Μουσείου Φυσικής Ιστορίας που βρίσκεται στο τμήμα της παραλιακής οδού ανάμεσα στα Τείχη, αποτελούν το σιντριβάνι του Καράβολα και το Παγκρήτιο Στάδιο. Το πρώτο, συνιστά απόηχο παρελθοντικού, γεωμετρικού στην αισθητική, μα κατά τ'άλλα μη λειτουργικού και χωρίς έμπνευση σχεδιασμού, ενώ το δεύτερο αποτελεί έργο μεγάλης κλίμακας, απρόσιτο καθότι περικλειστο και με χρήσεις πολύ συγκεκριμένες για να δημιουργούν μία συχνότητα επισκεψιμότητας.

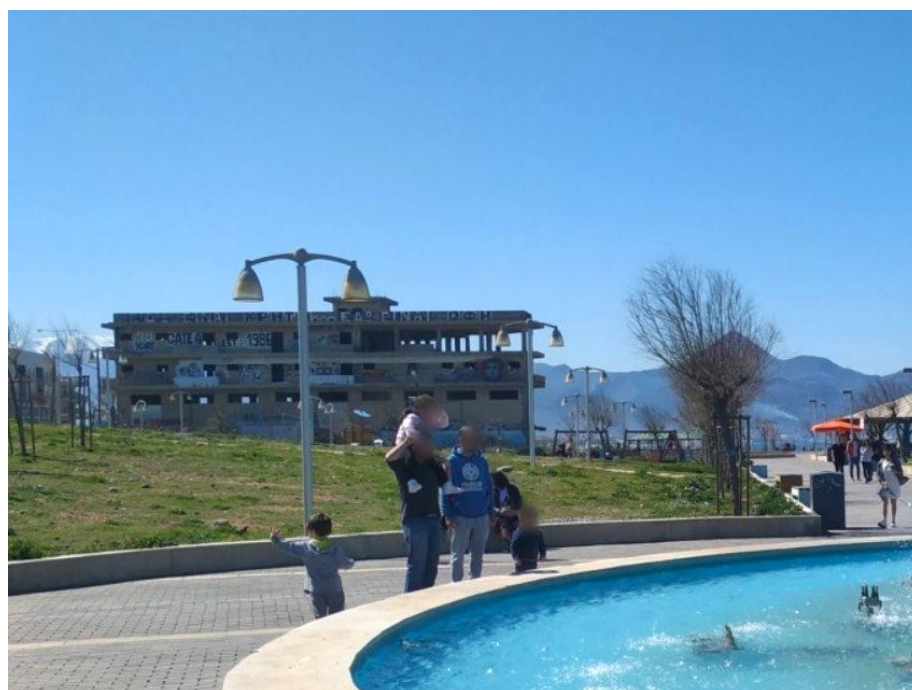


Εικ.61 Κεντρικό σιντριβάνι διαμόρφωσης Καράβολα

Ακόμα, η υπάρχουσα αφορμή για επίσκεψη στην παραλία στο βόρειο τμήμα του Σταδίου κατά τους θερινούς μήνες, δεν αξιοποιείται με κάποιον τρόπο. Συν τοις άλλοις, το Στάδιο περιβάλλεται με άναρχα οικιστικά σύνολα που λειτουργούν επιπλέον απωθητικά για την περιπλάνηση γύρω από το αυτό, καθιστώντας το τερματικό σημείο. Οτιδήποτε άλλο ως δομή που υπάρχει τώρα κατα μήκος της περιοχής του Καράβολα (κτίρια, μεγάλες εκτάσεις πάρκινγκ) εμφανίζεται παράφωνα, διακόπτοντας την ροικότητα της διαμόρφωσης.



Εικ.62 Άναρχη οικιστική περιοχή που παρεμβάλλεται μεταξύ Καραβόλα και Παγκρήτιου Σταδίου



Εικ.63 Εγκαταλειμμένη ξενοδοχειακή εγκατάσταση επί της διαμόρφωσης του Καραβόλα



Η πόλη του Santander όπως αναλύσαμε, είναι ένα καλό παράδειγμα το οποίο μας διδάσκει ότι μπορούν να υπάρξουν μεγάλα και χρηστικά σημεία αναφοράς στην διαμόρφωση μίας παράκτιας ζώνης, καθώς και με έναν επιτυχημένο, πολυεπίπεδο περιβάλλον σχεδιασμό που αφιερώνεται στην δημόσια ζωή. Ένας ακόμη παραλληλισμός με την συγκεκριμένη μελέτη περίπτωσης είναι ότι κατορθώνει να δημιουργήσει μία γραμμική αφήγηση που έχει ως αφετηρία το αστικό τοπίο, καταλήγοντας μέσω πολλαπλότητας εικόνων και καταστάσεων στο φυσικό τοπίο, που δεν είναι άλλο από τις φημισμένες παραλίες της πόλης αυτής.

Στη συνέχεια, διασχίζοντας κανείς την σύγχρονη παραλιακή οδό, παρατηρεί απέναντί του τις εγκαταστάσεις των παλιών βυρσοδεψείων και βιομηχανιών της περιοχής που σήμερα διατηρούνται τα ερειπωμένα κουφάρια τους, χωρίς να έχει πραγματοποιηθεί κάποιο έργο διατήρησης, αποκατάστασης ή και επανάχρησής τους, περιμένοντας με τον καιρό η αλλοίωση να οδηγήσει στην κατάρρευση τους. Η εικόνα της αμέλειας ενισχύεται και από τα μεγάλα μεγέθους αστικά κενά στις παρυφές της γειτονιάς των Καμινίων που αποτελούν και την “βιτρίνα” της, προσθέτοντας στην γενικότερη αμηχανία του τοπίου.



Εικ.64 Ερειπωμένα κουφάρια βυρσοδεψείων/αστικά κενά

Το πρόβλημα των αντικρουόμενων χρήσεων βέβαια συνεχίζεται και ενδότερα της γειτονιάς των Καμινίων, καθώς στην περιοχή φιλοξενούνται επίσης αθλητικές εγκαταστάσεις όπως το γήπεδο του ΟΦΗ, που ναι μεν ωφέλησε την περιοχή, χωρίς όμως να ενταχθεί στο περιβάλλον αποτελώντας σημειακή παρέμβαση που χρηστικά και οπτικά (ψηλές κερκίδες ΟΦΗ), έρχεται σε πλήρη αντίθεση με την κλίμακα της γειτονιάς.



Εικ.65 Η πλάτη των κερκίδων του γηπέδου ΟΦΗ στις κατοικίες της γειτονιάς

Απαραίτητο, κρίνεται επίσης να φωτιστεί και μία υφιστάμενη κατάσταση στην οποία η πόλη έχει κλείσει τα μάτια, που δεν είναι άλλη από το ποτάμι του Γιόφυρου. Πρόκειται για μία περιοχή σε πλήρη εγκατάλειψη που μοιραία δημιουργούν γνωστά κακέκτυπα της ελληνικής συνθήκης. Κατασκευαστική αυθαιρεσία απειλητικά κοντά στις όχθες του ποταμού, περιβαλλοντική υποβάθμιση με την ρίψη κάθε λογής απορριμάτων, κίνδυνος υπερχείλισης ρέματος, να είναι μόνο μερικά από αυτά. Ο Γιόφυρος Ποταμός αποτελεί ένα κραυγαλέο όριο της πόλης, με σχεδιασμό και μέριμνα που φανερώνουν την ανύπαρκτη διάθεση για ενοποίηση και συνέχεια του αστικού ιστού. Ένα ακόμα παράκτιο μέτωπο της περιοχής μελέτης μας εντελώς παραμελημένο.





Εικ.66 Ανύπαρκτη σχεδιαστική επιμέλεια και αξιοποίηση των όχθων του ποταμού Γιόφυρου

Υπόδειγμα έμπνευσης θα μπορούσε να αποτελέσει η μελέτη περίπτωσης της Lyon, όπου ο ποταμός λογίζεται ως μία ενεργή ραφή όπως είδαμε, ενώνοντας με επιτυχία τα ζητούμενα τμήματα της πόλης. Δημιουργούν έτσι σημαντικές, αναζωογονητικές, χωρικές ποιότητες μέσα στην πόλη, συνοδεύει πολλαπλών και ποικιλόμορφων καταστάσεων σε γραμμική συνθήκη.

Εν κατακλείδι, φαίνεται πως οι παρεμβάσεις που πραγματοποιήθηκαν ωφέλησαν συνολικά την πόλη του Ηρακλείου. Παρ' όλα αυτά, 20 περίπου χρόνια μετά, κρίνεται αναγκαίος ένας απολογισμός για το κατά πόσο τελικά υπάρχει όφελος και τι επιπλέον χρειάζεται επανεξέταση. Για την περιοχή των Καμινίων και την παράκτια διαμόρφωση εμπροσθέν της, υπάρχει ακόμη πολύς δρόμος και βήματα που πρέπει να γίνουν σταδιακά, προκειμένου να επιτευχθούν οι πρωταρχικοί στόχοι που είχαν τεθεί -και όχι μόνον-. Κάθε περιοχή αποτελεί ζωντανό οργανισμό που μεταλλάσσεται και εξελίσσεται συνεχώς. Έτσι, ιδιαίτερη σημασία πρέπει να δοθεί στο να εξεταστούν εκ νέου οι ανάγκες των κατοίκων και τα προβλήματα που παρουσιάζει η περιοχή, με σκοπό την κάλυψη και αντίστοιχα την επίλυση τους στο σήμερα.



## Δ. Βιβλιογραφία

### Ελληνόγλωσση

- Γιαμπουράς, Δ., (2009), Διαχείριση παράκτιων περιοχών με τη χρήση περιβαλλοντικών δεικτών, Διπλωματική εργασία, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, Τμήμα Γεωγραφίας, σελ. 6, Αθήνα
- Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΕΕΚ) (2000), «Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση των Παράκτιων Ζωνών: Μια Στρατηγική για την Ευρώπη» COM (2000) 547 τελικό, Βρυξέλλες, 27.09.2000, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2000:0547:FIN:EL:PDF>
- Κοκκώσης Χ., Τσάρτας Π.,(2001), Βιώσιμη Τουριστική Ανάπτυξη και Περιβάλλον, σελ. 209, Αθήνα

### Ξενόγλωσση

- Akköse A. C., (2007) The Analysis of Istinye Shipyard Area Within The Context of Redevelopment of Urban Waterfront Areas. Master Thesis, Istanbul Technical University, Institute of Science And Technology, σελ.131, Istanbul
- Hamamcioğlu C., (2005) Kentlerin Su Yolu Girişlerinde Geçmişten Günümüze Yaşanan Aşamalar ve Kentsel Tasarım. Planlama Dergisi, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, 3, σελ. 104-113.
- Hou D.Y., (2009). Urban waterfront landscape planning. Master Thesis, Blekinge Institute of Technology Karlskrona, σελ.53, Sweden.
- Letourneur C. C., (1993), Life at the Water's Edge: An Analysis of Human Behaviour and Urban Design of Public Open Space at the Water's Edge. Master Thesis, The University of British Columbia, σελ.350, Vancouver, Canada.
- Manami, I., & Yingjun Y. (2011), Barcelona Waterfront, University of Washington, Washington
- Martí P., Nolasco Cirugeda A., (2016), El urbanismo y la urbanización del turismo in Canelobre, 66, Instituto Alicantino de Cultura Juan Gil Albert, Diputación de Alicante, σελ. 146–155, Alicante
- Morena M., (2011). Morphological, Technological and Functional Characteristics of Infrastructures as a Vital Sector for The Competitiveness of a Country System. ISBN: 8838760772, σελ.195, Milano.
- Moretti M., (2008). Cities on water and waterfront regeneration: The role of culture and events. Grundtvig, III Meeting Rivers of Change-river//Cities Wien, Austria. [http://www.river-cities.nazwa.pl/www/download/m.moretti\\_vienna2008.pdf](http://www.river-cities.nazwa.pl/www/download/m.moretti_vienna2008.pdf)
- Palma de Mallorca, Wikipedia [https://en.wikipedia.org/wiki/Palma\\_de\\_Mallorca](https://en.wikipedia.org/wiki/Palma_de_Mallorca)
- Rhone riverbank, Lyon, France, (χ.χ.) <https://bluehealth.tools/51-2-copy-copy-copy-2-copy-40-copy-4/>
- Santander Spain, Wikipedia [https://en.wikipedia.org/wiki/Santander,\\_Spain](https://en.wikipedia.org/wiki/Santander,_Spain)
- Sailing World Championship Facilities / AZPML, Archdaily <https://www.archdaily.com/564498/sailing-world-championship-facilities-azpml>

- The Building, Centro Botin Centre <https://www.centrobotin.org/en/the-centro-botin/the-building/>
- Umut Pekin Timur, (2013). Advances in Landscape Architecture, ch.8 <https://www.intechopen.com/chapters/45422>
- URBAN II, 2005 <https://eur-lex.europa.eu/EL/legal-content/summary/urban-ii.html>
- Wall E., Waterman T., (2010), Basics Landscape Architecture 01: Urban Design, εκδ. AVA, publishing SA, Ελλάδα
- Werthmann C., (2007). Green Roof-A Case Study: Michael Van Valkenburgh Associates' Design for the Headquarters of the American Society of Landscape Architects. Princeton Architectural Press.

Δ.1. Κατάλογος εικόνων

Εικ.	1	Seattle Department of Planning and Design, 2012	σελ.	10
Εικ.	2	Seattle Department of Planning and Design, 2013	σελ.	11
Εικ.	3	Seattle Department of Planning and Design, 2014	σελ.	12
Εικ.	4	Seattle Department of Planning and Design, 2015	σελ.	12
Εικ.	5	<a href="https://www.alamy.com/la-barceloneta-neighborhood-barcelona-catalonia-spain-image60948418.html">https://www.alamy.com/la-barceloneta-neighborhood-barcelona-catalonia-spain-image60948418.html</a>	σελ.	18
Εικ.	6	<a href="https://www.google.com/maps/search/barcelona+center/@41.3776343,2.1763321,477a,35y,49.56h,57.51t/data=!3m1!1e3?entry=ttu">https://www.google.com/maps/search/barcelona+center/@41.3776343,2.1763321,477a,35y,49.56h,57.51t/data=!3m1!1e3?entry=ttu</a>	σελ.	19
Εικ.	7	<a href="https://www.alamy.com/typical-street-of-the-barceloneta-neighborhood-in-barcelona-with-the-clothes-hanging-on-the-balconies-image264976623.html">https://www.alamy.com/typical-street-of-the-barceloneta-neighborhood-in-barcelona-with-the-clothes-hanging-on-the-balconies-image264976623.html</a>	σελ.	20
Εικ.	8	<a href="https://www.thepolisblog.org/2010/09/shantivism-in-barcelona-of-20th-century.html">https://www.thepolisblog.org/2010/09/shantivism-in-barcelona-of-20th-century.html</a>	σελ.	21
Εικ.	9	<a href="https://beyondplanb.eu/projects/project_barcelona_a_92_olympic.html">https://beyondplanb.eu/projects/project_barcelona_a_92_olympic.html</a>	σελ.	22
Εικ.	10	<a href="https://www.alamy.com/tourists-walking-on-the-promenade-barceloneta-beach-barcelona-catalonia-spain-image330244097.html">https://www.alamy.com/tourists-walking-on-the-promenade-barceloneta-beach-barcelona-catalonia-spain-image330244097.html</a>	σελ.	23
Εικ.	11	<a href="https://www.google.com/maps/place/Barceloneta+Beach/">https://www.google.com/maps/place/Barceloneta+Beach/</a>	σελ.	23
Εικ.	12	<a href="https://www.espaidemar.cat/post-portfolio/ioga-a-la-platja-ok/">https://www.espaidemar.cat/post-portfolio/ioga-a-la-platja-ok/</a>	σελ.	24
Εικ.	13	<a href="https://www.barcelo.com/guia-turismo/en/spain/barcelona/things-to-do/barcelona-beaches/">https://www.barcelo.com/guia-turismo/en/spain/barcelona/things-to-do/barcelona-beaches/</a>	σελ.	24
Εικ.	14	<a href="https://www.google.com/maps/place/Club+Nataci%C3%B3+Atl%C3%A8tic-Barceloneta">https://www.google.com/maps/place/Club+Nataci%C3%B3+Atl%C3%A8tic-Barceloneta</a>	σελ.	25
Εικ.	15	<a href="https://www.spain-holiday.com/Torreveija/articles/c/beaches">https://www.spain-holiday.com/Torreveija/articles/c/beaches</a>	σελ.	30
Εικ.	16,17	<a href="https://www.google.com/imgres?imgurl=https%3A%2F%2Fd2cyzdatssrhg7.cloudfront.net%2Fexport%2Fsites%2Fdefault%2Fets%2F.content%2Fvenues%2Fimg%2F00-000857o.jpg%3F_locale%3Des&amp;tbnid=U6u3ANtQ7OfSHM&amp;vet=12ahUKEwio-Jrh6sqDAXW_avEDHfC2BPoQxiAoAnoECAAQKg..i&amp;imgrefurl=http%3A%2F%2Fwww.ofuton.info%2Fflas-eras-de-la-sal-k.html&amp;docid=6JqWaBZa2nGz2M&amp;w=300&amp;h=300&amp;itg=1&amp;q=eras%20de%20la%20sal%20torreveija&amp;ved=2ahUKEwio-Jrh6sqDAXW_avEDHfC2BPoQxiAoAnoECAAQKg">https://www.google.com/imgres?imgurl=https%3A%2F%2Fd2cyzdatssrhg7.cloudfront.net%2Fexport%2Fsites%2Fdefault%2Fets%2F.content%2Fvenues%2Fimg%2F00-000857o.jpg%3F_locale%3Des&amp;tbnid=U6u3ANtQ7OfSHM&amp;vet=12ahUKEwio-Jrh6sqDAXW_avEDHfC2BPoQxiAoAnoECAAQKg..i&amp;imgrefurl=http%3A%2F%2Fwww.ofuton.info%2Fflas-eras-de-la-sal-k.html&amp;docid=6JqWaBZa2nGz2M&amp;w=300&amp;h=300&amp;itg=1&amp;q=eras%20de%20la%20sal%20torreveija&amp;ved=2ahUKEwio-Jrh6sqDAXW_avEDHfC2BPoQxiAoAnoECAAQKg</a>	σελ.	31



Eik.	18	<a href="https://www.google.com/imgres?imgurl=https%3A%2F%2Fstatic.abc.es%2Fmedia%2Fhemeroteca%2F2011%2F07%2F19%2F4138416-t6w--620x930.jpg&amp;tbnid=HwfV XG42nm47AM&amp;vet=12ahUKEwj99oGL7cqDAXWVbvEDHYM7BFAQxiAoB3oECAAQLg..i&amp;imgrefurl=https%3A%2F%2Fsolihullmortgageadviser.com%2F%3Fa%3Dpark-paseo-vistalegre-torre vieja-by-mike-walker-ll-ZdjZeqHm&amp;docid=1Q-2MYfW6FoNsM&amp;w=620&amp;h=930&amp;itg=1&amp;q=paseo%20vistalegre%20torre vieja&amp;ved=2a hUKEwj99oGL7cqDAXWVbvEDHYM7BFAQxiAoB3oECAAQLg">https://www.google.com/imgres?imgurl=https%3A%2F%2Fstatic.abc.es%2Fmedia%2Fhemeroteca%2F2011%2F07%2F19%2F4138416-t6w--620x930.jpg&amp;tbnid=HwfV XG42nm47AM&amp;vet=12ahUKEwj99oGL7cqDAXWVbvEDHYM7BFAQxiAoB3oECAAQLg..i&amp;imgrefurl=https%3A%2F%2Fsolihullmortgageadviser.com%2F%3Fa%3Dpark-paseo-vistalegre-torre vieja-by-mike-walker-ll-ZdjZeqHm&amp;docid=1Q-2MYfW6FoNsM&amp;w=620&amp;h=930&amp;itg=1&amp;q=paseo%20vistalegre%20torre vieja&amp;ved=2a hUKEwj99oGL7cqDAXWVbvEDHYM7BFAQxiAoB3oECAAQLg</a>	σελ.	32
Eik.	19	<a href="https://www.google.gr/maps/place/Paseo+Hippie+Torre vieja/@37.9754153,-0.6797013,3a,75y/data=!3m8!1e2!3m6!1sAF1QipPsbo1TWipVv8vQL4AYaDwLnYi1MVwrc2zcMV Rg!2e10!3e12!6shhttps:%2F%2Fh5.googleusercontent.com%2Fp%2FAF1Qi pPsbo1TWipVv8vQL4AYaDwLnYi1MVwrc2zcMV Rg%3Dw203-h269-k-no!7i3072!8i4080!4m17!1m9!3m8!1s0xd63ac38720ffc79:0xd220b907f2229dc6!2zV G9y cmV 2aWV qYSwgzpHOu865zrrOrM69z4TOtSwgzpnPg8-AzrHOvc6vzrE!3b1!8m2!3d37.9847003!4d-0.6808233!10e5!16zL20vMDF6NjB2!3m6!1s0xd630755732358d9:0xfb69c8df96352352!8m2!3d37.9754153!4d-0.6797013!10e5!16s%2Fq%2F1!1c!p6s6g2?entry=ttu">https://www.google.gr/maps/place/Paseo+Hippie+Torre vieja/@37.9754153,-0.6797013,3a,75y/data=!3m8!1e2!3m6!1sAF1QipPsbo1TWipVv8vQL4AYaDwLnYi1MVwrc2zcMV Rg!2e10!3e12!6shhttps:%2F%2Fh5.googleusercontent.com%2Fp%2FAF1Qi pPsbo1TWipVv8vQL4AYaDwLnYi1MVwrc2zcMV Rg%3Dw203-h269-k-no!7i3072!8i4080!4m17!1m9!3m8!1s0xd63ac38720ffc79:0xd220b907f2229dc6!2zV G9y cmV 2aWV qYSwgzpHOu865zrrOrM69z4TOtSwgzpnPg8-AzrHOvc6vzrE!3b1!8m2!3d37.9847003!4d-0.6808233!10e5!16zL20vMDF6NjB2!3m6!1s0xd630755732358d9:0xfb69c8df96352352!8m2!3d37.9754153!4d-0.6797013!10e5!16s%2Fq%2F1!1c!p6s6g2?entry=ttu</a>	σελ.	33
Eik.	20	<a href="https://www.spain-holiday.com/Torre vieja/articles/family-fun-in-torre vieja">https://www.spain-holiday.com/Torre vieja/articles/family-fun-in-torre vieja</a>	σελ.	34
Eik.	21	<a href="https://virtoproperty.com/area-guides/torre vieja-areas-and-property-prices">https://virtoproperty.com/area-guides/torre vieja-areas-and-property-prices</a>	σελ.	34
Eik.	22	<a href="https://www.google.com/maps/place/%CE%9C%CE%B1%CE%B3%CE%B9%CF%8C%CF%81%CE%BA%CE%B1/@39.564093,2.6607709,263a,35y,280.28h,69.03t/data=!3m1!1e3!4m6!3m5!1s0x1297b8766606c129:0xb7eb9bff02d2ecc0!8m2!3d39.6952629!4d3.0175712!16zL20vMGc1Mno?entry=ttu">https://www.google.com/maps/place/%CE%9C%CE%B1%CE%B3%CE%B9%CF%8C%CF%81%CE%BA%CE%B1/@39.564093,2.6607709,263a,35y,280.28h,69.03t/data=!3m1!1e3!4m6!3m5!1s0x1297b8766606c129:0xb7eb9bff02d2ecc0!8m2!3d39.6952629!4d3.0175712!16zL20vMGc1Mno?entry=ttu</a>	σελ.	38
Eik.	23	<a href="https://www.google.com/imgres?imgurl=https%3A%2F%2Fmedia.istockphoto.com%2Fid%2F1074643778%2Fphoto%2Faerial-view-palma-de-mallorca-cathedral-and-cityscape-spain.jpg%3Fs%3D612x612%26w%3D0%26k%3D20%26c%3DTNCZGsPZUA1QOoLDOrr3PZoCWgl-RbdYnEZk1ankl4%3D&amp;tbnid=Ach3_UhEgPA_iM&amp;vet=10CBIQxiAoAmoXChMIgK30iP3KgwMVAAAAAB0AAAAAEA8..i&amp;imgrefurl=https%3A%2F%2Fwww.istockphoto.com%2Fphotos%2Fthe-city-palma-de-majorca-from-a-birds-eye-view&amp;docid=0QrXvwO2VgJSA&amp;w=612&amp;h=376&amp;itg=1&amp;q=mallorca&amp;hl=el&amp;ved=0CBIQxiAoAmoXChMIgK30iP3KgwMVAAAAAB0AAAAAEA8">https://www.google.com/imgres?imgurl=https%3A%2F%2Fmedia.istockphoto.com%2Fid%2F1074643778%2Fphoto%2Faerial-view-palma-de-mallorca-cathedral-and-cityscape-spain.jpg%3Fs%3D612x612%26w%3D0%26k%3D20%26c%3DTNCZGsPZUA1QOoLDOrr3PZoCWgl-RbdYnEZk1ankl4%3D&amp;tbnid=Ach3_UhEgPA_iM&amp;vet=10CBIQxiAoAmoXChMIgK30iP3KgwMVAAAAAB0AAAAAEA8..i&amp;imgrefurl=https%3A%2F%2Fwww.istockphoto.com%2Fphotos%2Fthe-city-palma-de-majorca-from-a-birds-eye-view&amp;docid=0QrXvwO2VgJSA&amp;w=612&amp;h=376&amp;itg=1&amp;q=mallorca&amp;hl=el&amp;ved=0CBIQxiAoAmoXChMIgK30iP3KgwMVAAAAAB0AAAAAEA8</a>	σελ.	39
Eik.	24	<a href="https://www.publicspace.org/works/-/project/h141-princep-s-bastion-the-completion-of-the-works-along-the-city-walls">https://www.publicspace.org/works/-/project/h141-princep-s-bastion-the-completion-of-the-works-along-the-city-walls</a>	σελ.	40
Eik.	25	<a href="https://www.publicspace.org/works/-/project/h141-princep-s-bastion-the-completion-of-the-works-along-the-city-walls">https://www.publicspace.org/works/-/project/h141-princep-s-bastion-the-completion-of-the-works-along-the-city-walls</a>	σελ.	41
Eik.	26	<a href="https://www.eurodicas.com.br/morar-em-palma-de-mallorca/">https://www.eurodicas.com.br/morar-em-palma-de-mallorca/</a>	σελ.	42
Eik.	27	<a href="https://www.dreamstime.com/santander-port-city-cantabria-seafront-northern-spain-image127451427">https://www.dreamstime.com/santander-port-city-cantabria-seafront-northern-spain-image127451427</a>	σελ.	46
Eik.	28	<a href="https://www.iguzzini.com/projects/project-gallery/the-paseo-and-the-pereda-gardens/">https://www.iguzzini.com/projects/project-gallery/the-paseo-and-the-pereda-gardens/</a>	σελ.	47
Eik.	29	<a href="https://earth.google.com/web/search/santander">https://earth.google.com/web/search/santander</a>	σελ.	47
Eik.	30	<a href="https://www.centrobotin.org/en/recorrido_pieza/pereda-gardens/">https://www.centrobotin.org/en/recorrido_pieza/pereda-gardens/</a>	σελ.	48
Eik.	31	<a href="https://www.archdaily.com/564498/sailing-world-championship-facilities-azpml">https://www.archdaily.com/564498/sailing-world-championship-facilities-azpml</a>	σελ.	49
Eik.	32	<a href="https://divisare.com/projects/294974-azpml-ravi-lopes-calamita-pep-wennberg-robert-berenguer-segura-cear-de-vela">https://divisare.com/projects/294974-azpml-ravi-lopes-calamita-pep-wennberg-robert-berenguer-segura-cear-de-vela</a>	σελ.	49
Eik.	33	<a href="https://latecruisenews.com/2022/11/22/santander-spain-invests-and-expands-its-cruise-facilities/">https://latecruisenews.com/2022/11/22/santander-spain-invests-and-expands-its-cruise-facilities/</a>	σελ.	50
Eik.	34	<a href="https://land8.com/extraordinary-development-re-connects-city-with-the-river-bank/">https://land8.com/extraordinary-development-re-connects-city-with-the-river-bank/</a>	σελ.	54

Εικ.	35	<a href="https://www.alamy.com/stock-photo/lyon%2C-france-river-restaurant.html?sortBy=relevan">https://www.alamy.com/stock-photo/lyon%2C-france-river-restaurant.html?sortBy=relevan</a>	σελ.	55
Εικ.	36	<a href="https://www.alamy.com/france-rhone-lyon-between-2nd-and-3rd-arrondissement-bridges-over-the-rhone-river-aerial-view-image444750290.html">https://www.alamy.com/france-rhone-lyon-between-2nd-and-3rd-arrondissement-bridges-over-the-rhone-river-aerial-view-image444750290.html</a>	σελ.	56
Εικ.	37	<a href="https://landezine.com/rhone-river-banks-by-in-situ/">https://landezine.com/rhone-river-banks-by-in-situ/</a>	σελ.	56
Εικ.	38	<a href="https://land8.com/extraordinary-development-re-connects-city-with-the-river-bank/">https://land8.com/extraordinary-development-re-connects-city-with-the-river-bank/</a>	σελ.	57
Εικ.	39	<a href="https://bluehealth.tools/51-2-copy-copy-copy-2-copy-40-copy-4/">https://bluehealth.tools/51-2-copy-copy-copy-2-copy-40-copy-4/</a>	σελ.	58
Εικ.	40	<a href="https://dias.library.tuc.gr/view/90656">https://dias.library.tuc.gr/view/90656</a>	σελ.	61
Εικ.	41	<a href="https://dias.library.tuc.gr/view/90656">https://dias.library.tuc.gr/view/90656</a>	σελ.	62
Εικ.	42	<a href="https://dias.library.tuc.gr/view/90656">https://dias.library.tuc.gr/view/90656</a>	σελ.	63
Εικ.	43	<a href="https://www.facebook.com/108057459245240/photos/a.115073888543597/245723982145253/?type=3&amp;theater">https://www.facebook.com/108057459245240/photos/a.115073888543597/245723982145253/?type=3&amp;theater</a>	σελ.	64
Εικ.	44	<a href="https://www.google.com/maps/place/%CE%A0%CE%BF%CE%B4%CE%BF%CF%83%CF%86%CE%B1%CE%B9%CF%81%CE%B9%CE%BA%CF%8C+%CE%B3%CE%AE%CF%80%CE%B5%CE%B4%CE%BF+%CE%9F.%CE%A6.%CE%97.+%CE%98%CE%B5%CF%8C%CE%B4%CF%89%CF%81%CE%BF%CF%82+%CE%92%CE%B1%CF%81%CE%B4%CE%B9%CE%BD%CE%BF%CE%B3%CE%B9%CE%AC%CE%BD%CE%BD%CE%B7%CF%82/@35.3379658,25.1154957,3a,75y,90t/data=!3m8!1e2!3m6!1sAF1QipNYDfOBR-REdgytckBxBZ71n6vQW-ONqMTIqXhG!2e10!3e12!6shhttps:%2F%2Fh5.googleusercontent.com%2Fp%2FAF1QipNYDfOBR-REdgytckBxBZ71n6vQW-ONqMTIqXhG%3Dw203-h152-k-nol7i8064!8i6048!4m17!1m7!3m6!1s0x149a59f763334da3:0xb42790c843d7e5e1!2zzqD_Osc6zzrPgc6uz4TOuc6_1M6jz4TOm60zmOvw!8m2!3d35.336827!4d25.106167!16zL20vMDNxZmw3!3m8!1s0x149a5a1fd5459d19:0xd83e59170e17dfc!8m2!3d35.337964!4d25.115485!10e5!14m1!1BCglgAQ!16s%2Fm%2F07s9pcj?entry=ttu">https://www.google.com/maps/place/%CE%A0%CE%BF%CE%B4%CE%BF%CF%83%CF%86%CE%B1%CE%B9%CF%81%CE%B9%CE%BA%CF%8C+%CE%B3%CE%AE%CF%80%CE%B5%CE%B4%CE%BF+%CE%9F.%CE%A6.%CE%97.+%CE%98%CE%B5%CF%8C%CE%B4%CF%89%CF%81%CE%BF%CF%82+%CE%92%CE%B1%CF%81%CE%B4%CE%B9%CE%BD%CE%BF%CE%B3%CE%B9%CE%AC%CE%BD%CE%BD%CE%B7%CF%82/@35.3379658,25.1154957,3a,75y,90t/data=!3m8!1e2!3m6!1sAF1QipNYDfOBR-REdgytckBxBZ71n6vQW-ONqMTIqXhG!2e10!3e12!6shhttps:%2F%2Fh5.googleusercontent.com%2Fp%2FAF1QipNYDfOBR-REdgytckBxBZ71n6vQW-ONqMTIqXhG%3Dw203-h152-k-nol7i8064!8i6048!4m17!1m7!3m6!1s0x149a59f763334da3:0xb42790c843d7e5e1!2zzqD_Osc6zzrPgc6uz4TOuc6_1M6jz4TOm60zmOvw!8m2!3d35.336827!4d25.106167!16zL20vMDNxZmw3!3m8!1s0x149a5a1fd5459d19:0xd83e59170e17dfc!8m2!3d35.337964!4d25.115485!10e5!14m1!1BCglgAQ!16s%2Fm%2F07s9pcj?entry=ttu</a>	σελ.	66
Εικ.	45	Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο	σελ.	66
Εικ.	46	Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο	σελ.	67
Εικ.	47	Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο	σελ.	68
Εικ.	48	Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο	σελ.	69
Εικ.	49	<a href="https://www.google.com/imgres?imgurl=https%3A%2F%2Fmuseumfinder.gr%2Fwp-content%2Fuploads%2F2023%2F04%2Fmoyseio-fysikhs-istorias.jpg&amp;tbid=Bqbgarn0Y2A9WM&amp;vet=12ahUKEwiZ2lm0rMuDAxW5h_0HHRWmBIQQMygAeqQIARBO..i&amp;imgrefurl=https%3A%2F%2Fmuseumfinder.gr%2Flisting%2Fmoyseio-fysikis-istorias-kritis%2F&amp;docid=AGwn_1LN1H6glM&amp;w=900&amp;h=506&amp;q=%CE%BC%CE%BF%CF%85%CF%83%CE%B5%CE%B9%CE%BF%20%CF%86%CF%85%CF%83%CE%B9%CE%BA%CE%B7%CF%82%20%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%BF%CF%81%CE%B9%CE%B1%CF%82%20%CE%B7%CE%B1%CF%81%CE%BA%CE%B1%CE%BB%CE%B5%CE%B9%CE%BF%20%CE%BA%CF%81%CF%84%CE%B7%CF%84%CE%B7%CF%82&amp;ved=2ahUKEwiZ2lm0rMuDAxW5h_0HHRWmBIQQMygAeqQIARBO">https://www.google.com/imgres?imgurl=https%3A%2F%2Fmuseumfinder.gr%2Fwp-content%2Fuploads%2F2023%2F04%2Fmoyseio-fysikhs-istorias.jpg&amp;tbid=Bqbgarn0Y2A9WM&amp;vet=12ahUKEwiZ2lm0rMuDAxW5h_0HHRWmBIQQMygAeqQIARBO..i&amp;imgrefurl=https%3A%2F%2Fmuseumfinder.gr%2Flisting%2Fmoyseio-fysikis-istorias-kritis%2F&amp;docid=AGwn_1LN1H6glM&amp;w=900&amp;h=506&amp;q=%CE%BC%CE%BF%CF%85%CF%83%CE%B5%CE%B9%CE%BF%20%CF%86%CF%85%CF%83%CE%B9%CE%BA%CE%B7%CF%82%20%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%BF%CF%81%CE%B9%CE%B1%CF%82%20%CE%B7%CE%B1%CF%81%CE%BA%CE%B1%CE%BB%CE%B5%CE%B9%CE%BF%20%CE%BA%CF%81%CF%84%CE%B7%CF%84%CE%B7%CF%82&amp;ved=2ahUKEwiZ2lm0rMuDAxW5h_0HHRWmBIQQMygAeqQIARBO</a>	σελ.	70
Εικ.	50	Φωτογραφία αρχείου Γιώργου Φουρναράκη, Αρχιτέκτονα, προϊσταμένου της υπηρεσίας της Παλιάς πόλης στο Δήμο Ηρακλείου	σελ.	72
Εικ.	51	<a href="https://www.cna.gr/sports-plus/anoigei-xana-to-pagkritio-stadio-meta-tin-vlavi-stin-ilektrodotisi/">https://www.cna.gr/sports-plus/anoigei-xana-to-pagkritio-stadio-meta-tin-vlavi-stin-ilektrodotisi/</a>	σελ.	73
Εικ.	52	Στιγμιότυπο οθόνης από Google Earth	σελ.	74
Εικ.	53	Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο	σελ.	76
Εικ.	54	Στιγμιότυπο οθόνης από Google Earth	σελ.	77
Εικ.	55	Στιγμιότυπο οθόνης από Google Earth	σελ.	77

Εικ.	56	<a href="https://www.krititraveller.gr/2021/01/blog-post_98.html">https://www.krititraveller.gr/2021/01/blog-post_98.html</a>	σελ.	78
Εικ.	57	<a href="https://www.krititraveller.gr/2021/01/blog-post_98.html">https://www.krititraveller.gr/2021/01/blog-post_98.html</a>	σελ.	78
Εικ.	58	Στιγμιότυπο οθόνης από Google Earth	σελ.	79
Εικ.	59	Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο	σελ.	80
Εικ.	60	<a href="https://www.cretalive.gr/eida-akoyso/o-ilios-ebgale-toys-irakleiotes-ston-karabola">https://www.cretalive.gr/eida-akoyso/o-ilios-ebgale-toys-irakleiotes-ston-karabola</a>	σελ.	80
Εικ.	61	<a href="https://www.google.com/imgres?imgurl=https%3A%2F%2Fwww.cretapost.gr%2Fwp-content%2Fuploads%2F2020%2F03%2F2-41.jpg&amp;tbnid=ag4nLOQXWe_x2M&amp;vet=10CAIQxiAoAGoXChMloO7yz7PLgwMV_AAAAAAB0AAAAAECE..i&amp;imgrefurl=https%3A%2F%2Fwww.cretapost.gr%2F548937%2Fapisteffi-i-irakliotes-gemise-me-kosmo-o-karavolas%2F&amp;docid=QklE7Dn68EFdM&amp;w=1600&amp;h=900&amp;itg=1&amp;q=%CE%BA%CE%B1%CF%81%CE%B1%CE%B2%CE%BF%CE%BB%CE%B1%CF%82%20&amp;ved=0CAIQxiAoAGoXChMloO7yz7PLgwMV_AAAAAAB0AAAAAECE">https://www.google.com/imgres?imgurl=https%3A%2F%2Fwww.cretapost.gr%2Fwp-content%2Fuploads%2F2020%2F03%2F2-41.jpg&amp;tbnid=ag4nLOQXWe_x2M&amp;vet=10CAIQxiAoAGoXChMloO7yz7PLgwMV_AAAAAAB0AAAAAECE..i&amp;imgrefurl=https%3A%2F%2Fwww.cretapost.gr%2F548937%2Fapisteffi-i-irakliotes-gemise-me-kosmo-o-karavolas%2F&amp;docid=QklE7Dn68EFdM&amp;w=1600&amp;h=900&amp;itg=1&amp;q=%CE%BA%CE%B1%CF%81%CE%B1%CE%B2%CE%BF%CE%BB%CE%B1%CF%82%20&amp;ved=0CAIQxiAoAGoXChMloO7yz7PLgwMV_AAAAAAB0AAAAAECE</a>	σελ.	81
Εικ.	62	<a href="https://www.google.com/maps/place/%CE%A0%CE%B1%CE%B3%CE%BA%CF%81%CE%AE%CF%84%CE%B9%CE%BF+%CE%A3%CF%84%CE%AC%CE%B4%CE%B9%CE%BF/@35.336827,25.106167,3a,75y,90t/data=!3m8!1e2!3m6!1sAFIQipNofrZIFgxO8Qgr1CDBSJgHzE9Gf_-5-KxpFa82!2e10!3e12!6shhttps:%2F%2Fh5.googleusercontent.com%2Fp%2FAFIQipNofrZIFgxO8Qgr1CDBSJgHzE9Gf_-5-KxpFa82%3Dw203-h270-k-no!7i3000!8i4000!4m9!3m8!1s0x149a59f763334da3:0xb42790c843d7e5e1!8m2!3d35.336827!4d25.106167!10e5!14m1!1BCglgAQ!16zL20vMDNxZmw3?entry=ttu">https://www.google.com/maps/place/%CE%A0%CE%B1%CE%B3%CE%BA%CF%81%CE%AE%CF%84%CE%B9%CE%BF+%CE%A3%CF%84%CE%AC%CE%B4%CE%B9%CE%BF/@35.336827,25.106167,3a,75y,90t/data=!3m8!1e2!3m6!1sAFIQipNofrZIFgxO8Qgr1CDBSJgHzE9Gf_-5-KxpFa82!2e10!3e12!6shhttps:%2F%2Fh5.googleusercontent.com%2Fp%2FAFIQipNofrZIFgxO8Qgr1CDBSJgHzE9Gf_-5-KxpFa82%3Dw203-h270-k-no!7i3000!8i4000!4m9!3m8!1s0x149a59f763334da3:0xb42790c843d7e5e1!8m2!3d35.336827!4d25.106167!10e5!14m1!1BCglgAQ!16zL20vMDNxZmw3?entry=ttu</a>	σελ.	82
Εικ.	63	<a href="https://www.cretapost.gr/548937/apisteffi-i-irakliotes-gemise-me-kosmo-o-karavolas/">https://www.cretapost.gr/548937/apisteffi-i-irakliotes-gemise-me-kosmo-o-karavolas/</a>	σελ.	82
Εικ.	64	Στιγμιότυπο οθόνης από Google Earth	σελ.	83
Εικ.	65	Φωτογραφία από προσωπικό αρχείο	σελ.	84
Εικ.	66	<a href="https://www.ekriti.gr/kriti-irakleio/irakleio-pos-tha-allaxei-opsi-o-potamos-giofyros-tha-ginei-horos-anapsyhis">https://www.ekriti.gr/kriti-irakleio/irakleio-pos-tha-allaxei-opsi-o-potamos-giofyros-tha-ginei-horos-anapsyhis</a>	σελ.	85