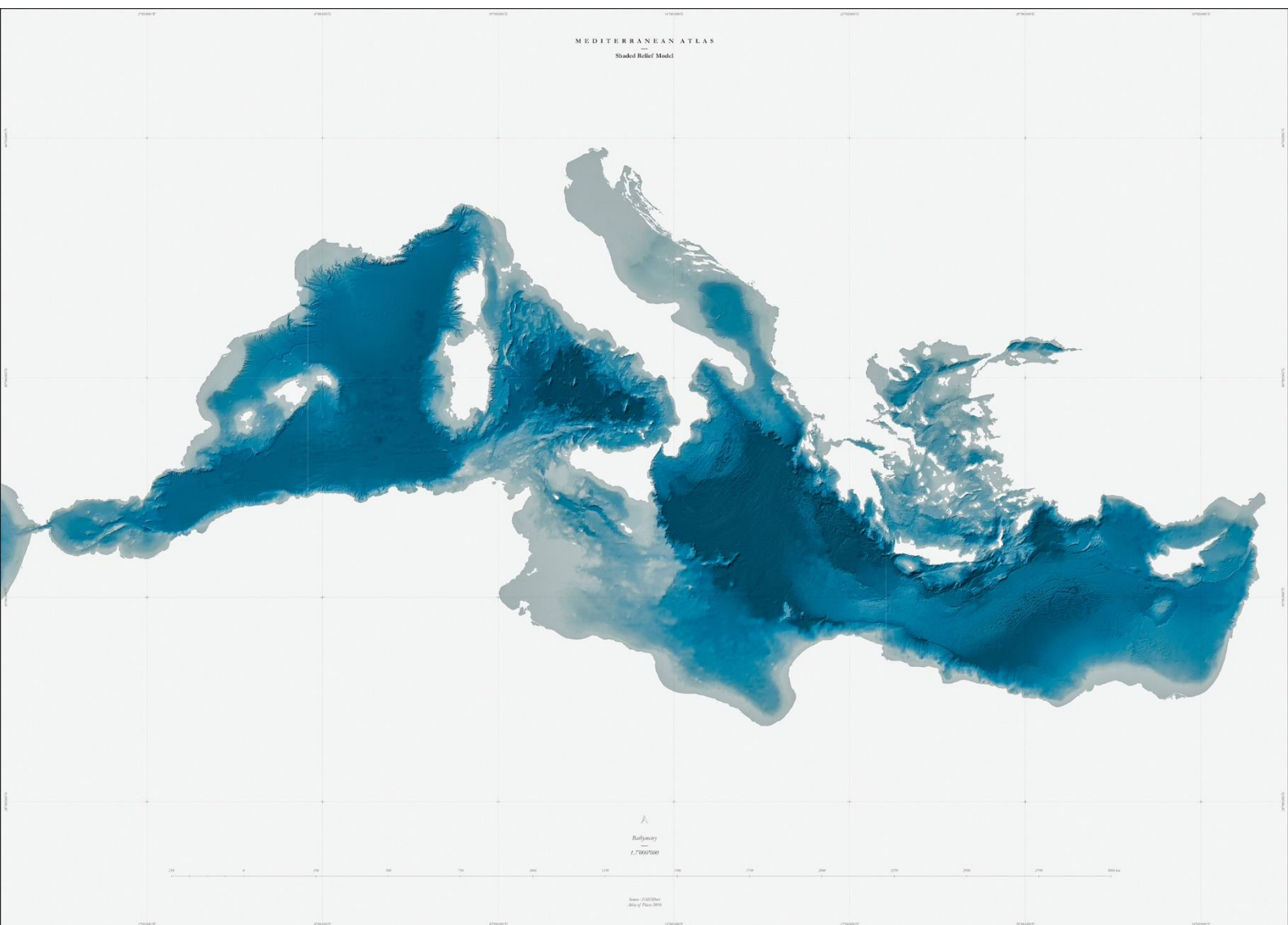


Υπερβαίνοντας το όριο. Ζητήματα συνύπαρξης και αλληλεπίδρασης του συστήματος πόλης – λιμανιού στον Μεσογειακό χώρο.



ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ
ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΑΚΑΔΗΜΑΙΚΟ ΕΤΟΣ: 2023 – 2024

ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Υπερβαίνοντας το όριο. Ζητήματα συνύπαρξης και αλληλεπίδρασης του
συστήματος πόλης – λιμανιού στον Μεσογειακό χώρο.

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : ΤΖΟΜΠΑΝΑΚΗΣ ΑΛΕΞΙΟΣ

ΦΟΙΤΗΤΗΣ : ΚΟΥΡΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

“Ένα λιμάνι είναι ένας τόπος όλο χάρες, για μια ψυχή που απόκαμε απ' τη σκληρή τη πάλη της ζωής. Η άπλα τ' ουρανού, η διαβατάρικα των σύννεφων αρχιτεκτονική, της θάλασσας η ατέλειωτη εναλλαγή των αποχρώσεων, των φάρων τα λαμπρά φωτοβολήματα, είναι ένα πρίσμα θαυματουργό, που δίνει πάντα χαρά στα μάτια δίχως να τα κουράσει ποτέ. Τα σχήματα τα ευγενικά των καραβιών με τις περίπλοκες αρματωσιές, καθώς σαλεύουνε στο κύμα αρμονικά, διατηρούνε συνεχώς μες στη ψυχή, το αίσθημα της ομορφιάς και του ρυθμού. Κι είναι πριν απ' όλα, μια ηδονή μυστηριώδης κι υψηλή για κείνον που δε του μείνανε πια μήτε φιλοδοξίες, μήτε περιέργειες, να κοιτάζει ξαπλωμένος πάνω στη βίγλα ή ακουμπισμένος ήρεμα στο παραπέτασμα της προκυμαίας, όλη τούτη τη κίνηση αυτών που επιστρέφουν κι αυτών που φεύγουν, αυτών που 'χουν ακόμα τη δύναμη να θέλουνε κάτι, τον πόθο να ταξιδέψουνε και να πλουτίσουν. ” ¹

Το λιμάνι - Charles Pierre Baudelaire

¹ Μετάφραση: Νίκος Εγγονόπουλος – Πηγή : Όταν οι άγγελοι περπατούν, Μεταίχμιο

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	5
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	6
Αντικείμενο της εργασίας.....	6
Μέθοδος.....	7
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α - Η έννοια της πόλης – λιμάνι.....	8
1.1 Ορισμοί της έννοιας.....	9
1.2 Γενικά χαρακτηριστικά.....	10
1.3 Χωρικά επίπεδα μελέτης - Η έννοια του αστικού συστήματος.....	12
1.4 Εξέλιξη της έννοιας στον 20 ^ο αιώνα.....	16
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β - Μεταβάσεις και όρια.....	20
2.1 Ορισμός και κατηγοριοποίηση των ορίων.....	21
2.2 Κατώφλι.....	27
2.3 Ωσμώσεις μεταξύ αστικού ιστού και λιμένα.....	28
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ – Συγκριτική μελέτη τριών Μεσογειακών πόλεων.....	32
3.1 Μασσαλία.....	34
- Η δημιουργία νέου μετώπου μέσω του ενδιαμέσου στοιχείου.....	38
3.2 Βαρκελώνη.....	44
- Αστική αναβίωση μέσω της επαναδιατύπωσης δικτύων και χρήσεων.....	49
3.3 Γένοβα.....	54
- Δημιουργία αστικών σχέσεων μέσω της ενεργοποίησης μεταβατικών χώρων.....	62
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	67
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	68
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ.....	71

ΠΕΡΙΛΗΨΗ – ABSTRACT

Αντικείμενο της παρούσας ερευνητικής εργασίας αποτελεί η διερεύνηση των σχέσεων μεταξύ αστικού ιστού και λιμένα στον χώρο της Μεσογείου. Πρωτίστως, εξετάζεται η έννοια της πόλης - λιμάνι και τα χαρακτηριστικά της. Ακολούθως διερευνώνται τα χωρικά επίπεδα μελέτης, επισημαίνοντας την αξία της συστημικής αντιμετώπισης των δύο οντοτήτων και την εξέλιξη των σχέσεων τους στον 20^ο αιώνα. Προκειμένου να γίνουν κατανοητές οι σχέσεις του αστικού διπόλου, θεωρείται απαραίτητη η ανάλυση των εργαλείων ανάγνωσης της αλληλεπίδρασής τους. Βάσει αυτού του συλλογισμού, ακολουθεί λεπτομερής ανάλυση των εννοιών του κατωφλιού της πόλης, των ωσμώνσεων μεταξύ πόλης-λιμένα και των ορίων, με μια σύντομη κατηγοριοποίησή τους. Στόχος είναι η κατανόηση των εννοιών αλλά και του τρόπου με τον οποίον επιδρούν στον χώρο, λειτουργώντας είτε ως ενοποιητικά ράμματα, είτε ως διαχωριστικοί φραγμοί μεταξύ δύο εδαφών. Την ανάλυση των εννοιών, συνοδεύουν διαγραμματικές απεικονίσεις, με παραδείγματα από τον Μεσογειακό χώρο. Ακολουθεί η συγκριτική παρουσίαση τριών Μεσογειακών πόλεων – λιμανιών και συγκεκριμένα της Μασσαλίας, της Βαρκελώνης και της Γένοβας. Οι εν λόγω πόλεις επιλέχθηκαν κυρίως από το γεγονός ότι η μακρόχρονη οικονομική και αστική τους ανάπτυξη, είναι συνυφασμένη με το λιμάνι και τις λιμενικές δραστηριότητες. Επίσης, πρόκειται για παραδείγματα τα οποία με την πάροδο του χρόνου, έχουν καταφέρει να πετύχουν την επανασύνδεση της πόλης με τον λιμένα και το παράκτιο μέτωπο, δημιουργώντας συνθήκες συνύπαρξης και εξυπηρετώντας ταυτόχρονα τις λειτουργίες και τα συμφέροντα κάθε εδάφους. Τέλος, σημαντικό ρόλο διαδραμάτισε ο κοινωνικός και πολιτισμικός αντίκτυπος καθώς και η αστική αποδοχή των επεμβάσεων στις πόλεις που μελετώνται. Η ανάλυση συνοδεύεται με διαγραμματικές απεικονίσεις και φωτογραφικό υλικό με σκοπό την καλύτερη κατανόηση της δομής του αστικού χώρου και την εξαγωγή συμπερασμάτων.

The subject of the present research work is the exploration of the relationships between urban tissue and ports in the Mediterranean region. Firstly, the concept of the city-port and its characteristics are examined. Subsequently, the spatial levels of study are investigated, emphasizing the value of a systemic approach to these two entities and their evolution in the 20th century. In order to comprehend the relationships of the urban dyad, it is considered essential to analyze the tools for interpreting their interaction. Based on this reasoning, a detailed analysis of the concepts of the urban threshold, cohesions between city and port, and boundaries is presented, with a brief categorization of them. The goal is to understand these concepts and how they impact the space, either as unifying threads or as separating barriers between two territories. Diagrammatic representations accompanied by examples from the Mediterranean region accompany the analysis. Following that, there is a comparative presentation of three Mediterranean cities-ports, namely Marseille, Barcelona, and Genoa. These cities were chosen mainly because their long-term economic and urban development is closely tied to the port and maritime activities. Moreover, they are examples that, over time, have managed to achieve the reconnection of the city with the port and the coastal front, creating conditions for coexistence and simultaneously serving the functions and interests of each territory. Finally, the social and cultural impact, as well as the urban acceptance of interventions in the cities under study, played a significant role. The analysis is accompanied by diagrammatic representations and photographic material to better understand the structure of the urban space and draw conclusions.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αντικείμενο της εργασίας

Αντικείμενο της παρούσας ερευνητικής εργασίας είναι η μελέτη των πόλεων – λιμανιών στην Ευρώπη και συγκεκριμένα στον χώρο της Μεσογείου. Ειδικότερα, θα διερευνηθούν τα όρια μεταξύ αστικού ιστού και λιμένα καθώς και οι ωσμώσεις που προκύπτουν σε τέτοιες συνθήκες. Η διερεύνηση των μεταβάσεων και των οριακών συνθηκών προϋποθέτει την κατανόηση και την ανάλυση του συστήματος πόλης - λιμανιού έτσι ώστε να διαπιστωθεί η διπλή ταυτότητά της. Ο σκοπός της έρευνας είναι η λεπτομερής κατανόηση της φύσεως της πόλης – λιμάνι και των δυνατοτήτων που διαθέτει με σκοπό την αναζωογόνηση του παράκτιου μετώπου, που σε πολλές περιπτώσεις εντοπίζεται υποβαθμισμένο και κατ' επέκταση επηρεάζει το βιοτικό επίπεδο των ανθρώπων. Αρχικά, για την καλύτερη κατανόηση της έννοιας θα παρουσιαστούν ορισμοί της πόλης – λιμάνι καθώς και τα γενικά χαρακτηριστικά της. Έπειτα, θα εντοπιστούν και θα αναλυθούν τα χωρικά επίπεδα μελέτης του συστήματος που είναι απαραίτητα για την καλύτερη κατανόηση του και θα γίνει μια σύντομη αναφορά στο ιστορικό της πόλης – λιμάνι κατά τον 20^ο αιώνα. Με αυτόν τον τρόπο, η έννοια θα μελετηθεί, όχι μόνο τυπολογικά αλλά και βάσει της εξέλιξης και διαφοροποίησής της στον χρόνο.

Στην συνέχεια, θα ακολουθήσει η μελέτη και κατηγοριοποίηση των ορίων με σκοπό την ανάγνωση και αποσαφήνιση τους μέσω ορισμών και παράθεσης παραδειγμάτων από τον μεσογειακό χώρο. Προκειμένου να γίνουν αντιληπτές οι δύο αντίθετες «δυνάμεις», δηλαδή των ορίων και των μεταβάσεων, απαραίτητη προϋπόθεση είναι η ανάλυση του αστικού διπόλου πόλης - λιμανιού και η αντιμετώπιση τους ως σύστημα και όχι μεμονωμένα και σημειακά. Συνεπώς η εκτενής αναφορά της έννοιας του συστήματος πόλης- λιμένα είναι απαραίτητη για την ανάλυση των μεταβάσεων που θα ακολουθήσει. Τέλος, επιχειρείται η συγκριτική παρουσίαση τριών μεσογειακών πόλεων (Μασσαλίας, Βαρκελώνης, Γένοβας) και διερευνάται η σχέση του αστικού ιστού με το λιμάνι, λαμβάνοντας υπ' όψη τις στρατηγικές χωροθετήσεις και τα ενδιάμεσα στοιχεία μεταξύ των δύο οντοτήτων. Η σύγκριση αυτή αποσκοπεί στην ανάδειξη του τρόπου διαχείρισης του παράκτιου μετώπου και της αντιμετώπισης των ορίων, με σκοπό την ομαλή ένταξη στον αστικό ιστό.

Το ζήτημα των ορίων και των μεταβάσεων αποτελεί ίσως τον σημαντικότερο παράγοντα συνύπαρξης μεταξύ πόλης και λιμένα και η σωστή διαχείριση τους αποτελεί θέμα μελέτης ποικίλων επιστημονικών κλάδων σήμερα, καθώς εμπίπτει όχι μόνο σε αρχιτεκτονικά ή πολεοδομικά ζητήματα, αλλά και σε μια ευρύτερη κοινωνική, πολιτιστική και οικονομική διάσταση. Συνεπώς, η μελέτη του εν λόγω θέματος απαιτεί την έρευνα και σε άλλους επιστημονικούς τομείς.

Μέθοδος

- Μέθοδος συλλογής ερευνητικού υλικού.

Για την παρούσα εργασία συγκεντρώθηκε υλικό από βιβλιογραφία και το διαδίκτυο. Οι πηγές που χρησιμοποιήθηκαν αναφέρονται στην έννοια της πόλης – λιμάνι, την εξέλιξή της κατά τον 20^ο αιώνα καθώς και σε διάφορες περιπτώσεις πόλεων, που μέρος αυτών μελετήθηκαν στην εργασία. Η βιβλιογραφία προέρχεται από διαφορετικούς επιστημονικούς κλάδους, της αρχιτεκτονικής και πολεοδομίας, της κοινωνιολογίας και της οικονομικής επιστήμης για μια πιο εμπεριστατωμένη και διεπιστημονική έρευνα.

- Ερμηνευτική μέθοδος

Η ερμηνευτική μέθοδος που ακολουθείται είναι συγκριτική. Προηγείται η κατανόηση της έννοιας πόλη-λιμάνι μέσω ορισμών και παράθεσης των γενικών της χαρακτηριστικών ενώ στην συνέχεια αναλύονται τα όρια και οι μεταβάσεις σε συνδυασμό με την παράθεση απεικονίσεων. Τέλος επιχειρείται η συγκριτική παρουσίαση τριών μεσογειακών παραδειγμάτων (Μασσαλίας, Βαρκελώνης, Γένοβας), όπου εντοπίζονται οι συνθήκες των ορίων καταλήγοντας στο τελικό συμπέρασμα, δηλαδή τον τρόπο με τον οποίο κάθε πόλη κατάφερε να δημιουργήσει συνθήκες συνύπαρξης και κατάργησης των ορίων μεταξύ πόλης και λιμένα. Η συγκριτική ανάλυση βασίζεται στην τεκμηρίωση συμπερασμάτων που προκύπτουν από την έρευνα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α - Η έννοια της πόλης - λιμάνι.



Οι πόλεις- λιμάνια αποτελούν εξαιρετικά σημαντικούς ζωτικούς παράγοντες για την ανάπτυξη του διεθνούς συστήματος μεταφορών, ειδικότερα μετά από το δεύτερο μισό του εικοστού αιώνα με την ταχεία επέκταση του παγκόσμιου εμπορίου. Αποτελούν κόμβους χερσαίων και θαλάσσιων μεταφορών, όχι μόνο εμπορευμάτων αλλά και επιβατών και παίζουν πολύ σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της οικονομίας, τόσο σε τοπικό, όσο και σε εθνικό επίπεδο. Όπως υποστηρίζεται από τον César Ducruet, «η εγγενής πολυπλοκότητα της πόλης - λιμάνι έχει απασχολήσει πολλούς ερευνητές από ποικίλα επιστημονικά πεδία. Ωστόσο, τέτοια ζητήματα διερευνώνται μέσα από ένα μωσαϊκό προσεγγίσεων, διάσπαρτα σε όλο το φάσμα των κοινωνικών επιστημών παρά από έναν συνεπή ερευνητικό φορέα που έχει τις δικές του έννοιες και εργαλεία.» ²

1.1 Ορισμοί της έννοιας.

Κατά τον César Ducruet, «Λίγες έννοιες αντιμετωπίζουν τέτοια έλλειψη ορισμού όπως η πόλη – λιμάνι. Όχι μόνο επιστήμονες αλλά και επαγγελματίες έχουν επισημάνει αυτή τη θεωρητική έλλειψη. Η πόλη - λιμάνι έχει στην πραγματικότητα πολλούς ορισμούς που δείχνουν την ποικιλομορφία και τη συνεχή εξέλιξη του συγκεκριμένου αντικειμένου. Παρά το γεγονός ότι περιλαμβάνουν το σύνολο της έννοιας πόλης – λιμάνι, υπάρχουν ορισμοί που αντανακλούν προσωρινές καταστάσεις, μερικές φορές σε αντίθεση και με κάπως αντιφατικό τρόπο.» ³ Οι απλούστεροι ορισμοί συγκλίνουν στον ορισμό της πόλης - λιμάνι απλώς ως «μίας πόλης που διαθέτει λιμάνι και θαλάσσιες δραστηριότητες.» ⁴ Θεωρείται επίσης ως «κόμβος επικοινωνίας μεταξύ ξηράς και θάλασσας, με δίκτυα που αναπτύσσουν βοηθητικές δραστηριότητες και έχουν ισχυρή επιρροή στην οργάνωση του χώρου της απομακρυσμένης περιοχής.» ⁵ Ένας άλλος πιθανός ορισμός επιμένει περισσότερο στον βαθμό έντασης των σχέσεων λιμανιού- πόλης και της μη ισορροπημένης κατεύθυνσης της αμοιβαίας κοινωνικοοικονομικής επιρροής μεταξύ τους. Κατά τον Forno G. «η πόλη - λιμάνι μπορεί να θεωρηθεί ως “σύστημα” από μόνη της. Είναι μια πόλη όπου λιμάνι και θαλάσσιες δραστηριότητες έχουν τόσο ισχυρή επιρροή στην τοπική οικονομία όπου η ύπαρξη της πόλης εξαρτάται από αυτή του λιμανιού.» ⁶ Τέλος, πόλη - λιμάνι μπορεί να θεωρηθεί ως «μια πόλη χτισμένη γύρω από ένα λιμάνι, για την άμυνά της, για να παρέχει υποστήριξη υποδομής ή ως παρασιτική αστική εξάπλωση.» ⁷

² César Ducruet, «The port city in multidisciplinary analysis», The port city in the XXIst century: New challenges in the relationship between port and city (επιμ. Alemany Joan, Bruttomesso Rinio), Rete, 2011, σελ. 1

³ ο.π, σελ 2

⁴ ο.π, σελ 2

⁵ Brocard, M. "Deux villes frontières portuaires: Le Havre et Southampton." *La Revue d'Ici* 11 (1994): σελ 8-12

⁶ Forno, G. "Gênes: ville-port." *Renaissance Urbaine en Europe*, Etude 27 (1985): σελ.75-84

⁷ https://en.wiktionary.org/wiki/port_city#:~:text=Noun,or%20as%20parasitic%20urban%20sprawl.

1.2 Γενικά χαρακτηριστικά

- Οικονομικές αλληλεξαρτήσεις.

Αρχικά θα πρέπει να γίνει σαφές ότι υπάρχει μεγάλη ποικιλία λιμένων αναφορικά με τις λειτουργίες και την κλίμακα τους, επομένως υπάρχει μια αντίστοιχα μεγάλη ποικιλία στην κλίμακα της βιομηχανικής δραστηριότητας, την επιρροή και αλληλεπίδρασή της με την τοπική κοινωνία, ακόμα και στο μέγεθος της περιφερειακής και εθνικής ανάπτυξης που θα συνεισφέρει το λιμάνι. Ωστόσο η ανάπτυξη των περισσότερων μεγάλων λιμανιών είναι συνυφασμένη με αυτή της πόλης. Για να χαρακτηριστεί ως πόλη – λιμάνι, κατά τους Reeves και McPherson, «το λιμάνι πρέπει να γίνει η κεντρική δυναμική δύναμη και οργανωτική αρχή της πόλης και να μην παραμείνει μια “κρυφή λειτουργία”, ένα απλό παράρτημα.»⁸ Έτσι μια πόλη μπορεί να εξαρτάται κατά ένα μεγάλο ποσοστό από την σχέση της με το λιμάνι, ως μέσο οικονομικής ανάπτυξης και απασχόλησης, όμως στην πραγματικότητα οι σχέσεις αυτές αλλάζουν με την πάροδο του χρόνου με αποτέλεσμα την δημιουργία νέων συνθηκών. Από τα παραπάνω προκύπτει ότι η λειτουργία και η οικονομική δομή της πόλης – λιμάνι εξαρτώνται από πολλούς εξωτερικούς παράγοντες στους οποίους περιλαμβάνεται, μεταξύ άλλων, η φυσική τοποθεσία, η κατάσταση του εμπορίου σε παγκόσμιο επίπεδο και ο τουρισμός. Σύμφωνα, μάλιστα, με τον César Ducruet, «Αν και οι μεταβαλλόμενες τύχες των λιμανιών έχουν θέσει υπό αμφισβήτηση την ιδέα ότι η ανάπτυξη του λιμανιού δημιουργεί αστική και περιφερειακή ανάπτυξη “αυτόματα”, ορισμένοι μελετητές συνέχισαν να βλέπουν τα λιμάνια ως οικονομικές μηχανές μέσω της αλληλεπίδρασής τους με τον τομέα των αστικών υπηρεσιών παρά μέσω φυσικών εργασιών μεταφοράς φορτίου.»⁹

- Κοινωνικά και πολιτισμικά στοιχεία.

Σε πόλεις λιμάνια συχνά εντοπίζονται φαινόμενα κοινωνικής απομόνωσης και ταξικών διαχωρισμών των κοινωνικών στρωμάτων καθώς η ανάγκη για μεγάλο όγκο ανειδίκευτου εργατικού δυναμικού συνεπάγεται την προσέλκυση μεταναστών, με αποτέλεσμα τον οικιακό διαχωρισμό με βάση την εθνοτική ομάδα και την κοινωνικοοικονομική κατάσταση. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτού του φαινομένου αποτελεί η Νάπολη, καθώς οι λειτουργίες του λιμανιού φαίνεται να συνοδεύουν το επίπεδο των όμορων περιοχών, δηλαδή εργατικές συνοικίες χαμηλού επιπέδου χωροθετημένες κοντά στο σκληρό βιομηχανικό τμήμα, ενώ περιοχές του κέντρου και των υψηλότερων οικονομικών στρωμάτων γειτνιάζουν με τις αστικές λειτουργίες του λιμανιού, συνθέτοντας έτσι μια «κοινωνική κλίμακα» κατά μήκος της πόλης. Οι πόλεις-λιμάνια συνήθως διαθέτουν κοσμοπολίτικη ατμόσφαιρα καθώς είναι μέρη όπου, κατά τον Rhoads Murphey, «φυλές, πολιτισμοί και ιδέες καθώς και αγαθά από μια ποικιλία τοποθεσιών ανακατεύονται, αναμειγνύονται και εμπλουτίζουν το ένα το άλλο και τη ζωή της πόλης»¹⁰

⁸ Reeves, P. Broeze, Frank and K. McPherson, K. "Studying the Asian Port City." In *Brides of the Sea: Port Cities of Asia from the Sixteenth to Twentieth centuries*, ed. Frank Broeze. Kensington, Australia: University of New South Wales Press, 1989, σελ.39

⁹ César Ducruet, «The port city in multidisciplinary analysis», *The port city in the XXIst century: New challenges in the relationship between port and city* (επιμ. Alemany Joan, Bruttomesso Rinio), Rete, 2011, σελ. 5

¹⁰ Murphey, Rhoads. "On the Evolution of the Port City." In *Brides of the Sea: Port Cities of Asia from the Sixteenth to Twentieth Centuries*, ed. Frank Broeze. Kensington, Australia: University of New South Wales Press, 1989, σελ 225



(Εικόνα 1): Το λιμάνι της Νάπολης

- Χωρική ανάγνωση.

Όπως προαναφέρθηκε, τα λιμάνια διαθέτουν ποικίλες τυπολογίες, μορφές και κλίμακα, όμως πολλές φορές παρουσιάζονται με κοινά χαρακτηριστικά και μηχανισμούς αλληλεπίδρασης ή οριοθέτησης με την πόλη. Η Μαρία Βογιατζάκη αναφέρεται στην «Αστική ζώνη αλληλεπίδρασης πόλης και λιμανιού, μια αστική ζώνη εκατέρωθεν της διαχωριστικής γραμμής του λιμανιού με την πόλη που περιλαμβάνει λειτουργίες που απορρέουν από την παρουσία του λιμανιού και του ίδιου του αστικού χώρου. Με άλλα λόγια, πρόκειται για ένα τμήμα του περιλιμενικού περιβάλλοντος που επηρεάζεται άμεσα από την παρουσία του λιμανιού»¹¹ και είναι σε πλήρη επαφή και εξάρτηση από τον αστικό ιστό. Κατά την ίδια, «Θεωρείται ότι η πορεία ανάπτυξης της εν λόγω ζώνης, ταυτίζεται γενικότερα με αυτήν της πόλης, με ίδιους στόχους και συμφέροντα, συνυφασμένα με την δομή του τμήματος αυτού και σε συνεργασία με το εξωτερικό περιβάλλον του λιμανιού, περιλαμβάνουν το οικονομικό, πολιτικό, κοινωνικό και χωρικό περιβάλλον»¹², που βρίσκεται σε άμεση επαφή με τον αστικό ιστό. Όπως γίνεται αντιληπτό η «Αστική ζώνη αλληλεπίδρασης πόλης και λιμανιού» δεν διαθέτει συγκεκριμένα χαρακτηριστικά όπως μορφή ή κλίμακα. Πρόκειται για κάτι ρευστό, του οποίου η λειτουργία καθορίζεται από τον βαθμό εξάρτησης και από τις τάσεις που αναπτύσσονται στο περιβάλλον γύρω του, δηλαδή το σύστημα πόλης - λιμανιού και την ανάπτυξη τους προς τα έξω. Με αυτόν τον τρόπο, η ζώνη αυτή μπορεί να παρουσιάζει ιδιότητες σύνδεσης αλλά και οριοθέτησης του συστήματος. Ο Hayuth, χαρακτηρίζει την διεπαφή αυτή ως μια «περιοχή σε μετάβαση»¹³, η οποία μάλιστα δεν είναι πάντα ταυτόσημη με την προκυμαία όσο αναφορά την λειτουργία και την θέση της.

¹¹ Βογιατζάκη Μαρία, «Αστική ζώνη αλληλεπίδρασης πόλης και λιμανιού στο πλαίσιο της δυναμικής των δύο συστημάτων», Πόλη και χώρος από τον 20ο στον 21ο αιώνα (Συλλογικό, τιμητικός τόμος για τον καθηγητή Αθανάσιο Ι. Αραβαντινό), εκδόσεις Μέμφις, Αθήνα, 2004, σελ. 2-3

¹² ο.π, σελ 24

¹³ Hayuth, Y. (1982) The port-urban interface: an area in transition. Area, vol. 14, n° 3, σελ. 219-224

1.3 Χωρικά επίπεδα μελέτης - Η έννοια του αστικού συστήματος.

Η χωρική σχέση πόλης - λιμανιού δεν είναι μονοδιάστατη, αλλά διακρίνεται σε διαφορετικά επίπεδα από την στιγμή που αντιμετωπίζονται ως σύστημα και όχι μεμονωμένα. Τα διαφορετικά επίπεδα αποκαλύπτουν διαφορετικά υποσυστήματα που διατηρούν την σχέση πόλης και λιμανιού σε συνοχή. Από τη θεωρία των συστημάτων εξάγεται ο ορισμός του συστήματος *«σαν ένα σύνολο δράσεων που εσωτερικά αλληλοαναιρούνται σε πλειοψηφία και ικανοποιούνται σαν ανάγκες, ενώ η περίσσεια ενέργεια εκδηλώνεται σαν κίνηση του όλου συστήματος προς κάποια σκοπιμότητα, μέσω των συναλλαγών με το εξωτερικό περιβάλλον.»*

¹⁴ Οτιδήποτε δεν έχει αλληλεπίδραση με κάποιο στοιχείο του συστήματος, δεν αποτελεί μέρος αυτού. Ωστόσο, ενδιαφέρον αποτελεί το γεγονός ότι η πόλη και το λιμάνι είναι δύο αυτόνομα συστήματα με την μεταξύ τους σχέση να λειτουργεί σαν τρίτο, το ίδιο ισχυρό, προκειμένου να επιτευχθεί η σύνδεση και η συνομιλία μεταξύ τους. Αυτό δικαιολογείται και ιστορικά καθώς, σύμφωνα με τη Μαρία Βογιατζάκη, *«από τα αρχαία χρόνια η εξέλιξη των σχέσεων πόλης και λιμανιού ήταν παράλληλη, μέχρι τις αρχές του 19^{ου} αιώνα, και γι' αυτό το λόγο μπορούν να αντιμετωπισθούν σαν ένα σύστημα, με υποσυστήματα το καθένα. Στη πορεία ανάπτυξης των δύο υποσυστημάτων, όταν ο βαθμός αυτόνομης του ενός προς το άλλο μεγαλώσει, ορίζεται η στιγμή έναρξης μιας νέας σχέσης. Από εκείνη τη στιγμή, τα δύο συστήματα εξελίσσονται από ημιανεξάρτητα ως ανταγωνιστικά. Τις περισσότερες φορές, η οικονομία της πόλης στηρίζεται όλο και λιγότερο στη προσφορά εργασίας από το λιμάνι και κατευθύνεται σε άλλους τομείς. Για να καλύψει τις ανάγκες κλίμακας, το λιμάνι επεκτείνεται σε νέους τόπους, ενώ η πόλη πολλές φορές το ακολουθεί. Το τμήμα του λιμανιού που παρέμεινε μέσα στη πόλη μπορεί, υπό συνθήκες, να εκληφθεί σαν υποσύστημα της πόλης και να ενταχθεί στην Αστική ζώνη αλληλεπίδρασης.»*¹⁵ Επομένως από τα παραπάνω γίνεται αντιληπτό ότι η ανάπτυξη του ενδιαμέσου στοιχείου μεταξύ πόλης και λιμανιού, όχι μόνο δεν είναι αυτόνομη, αλλά ταυτίζεται ακριβώς με αυτήν της πόλης και διαθέτουν τους ίδιους στόχους και συμφέροντα. Η αστική ζώνη αλληλεπίδρασης λοιπόν θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως το «κονίαμα» που κρατάει σε επαφή το σύστημα πόλης και λιμανιού, διαθέτοντας τα δικά του χαρακτηριστικά και περιβάλλον τα οποία διαμορφώνονται από την ένταση των σχέσεων και από τον βαθμό οικειότητας ή σύγκρουσης που έχουν δημιουργήσει οι δυο πλευρές ανά τα χρόνια. Τα χαρακτηριστικά, η μορφή και οι λειτουργίες της αστικής ζώνης αλληλεπίδρασης πόλης και λιμανιού θα αναλυθούν στο παρακάτω κεφάλαιο, όμως ήταν απαραίτητη η αναφορά της, προκειμένου να γίνουν αντιληπτές οι χωρικές συνθήκες κάτω από τις οποίες λειτουργεί το σύστημα πόλης - λιμανιού. Σύμφωνα με τους χωρικούς οικονομολόγους Fujita και Mori *«ένα λιμάνι μπορεί να οδηγήσει σε ανάπτυξη υπό συγκεκριμένες συνθήκες και συγκεκριμένα όταν τα δύο συστήματα είναι συνδεδεμένα μεταξύ τους. Διαφορετικά εάν η πόλη-λιμάνι είναι στενά συνδεδεμένη σε κάποιο άλλον αστικό πυρήνα, η ανάπτυξη μέσω του λιμανιού δεν μπορεί να επιτευχθεί λόγω του κλειδώματος του συστήματος πόλης με κάποιο άλλο.»*¹⁶ Έτσι γίνεται αντιληπτό ότι η συνομιλία μεταξύ των δυο οντοτήτων μπορεί να επιτευχθεί με την προϋπόθεση της συστημικής σχέσης μεταξύ των δυο, διαφορετικά πόλη και λιμάνι αντιμετωπίζονται ως δυο ξένα σώματα με το κάθε ένα από αυτά να έχει τους δικούς του στόχους και ανάπτυξη.

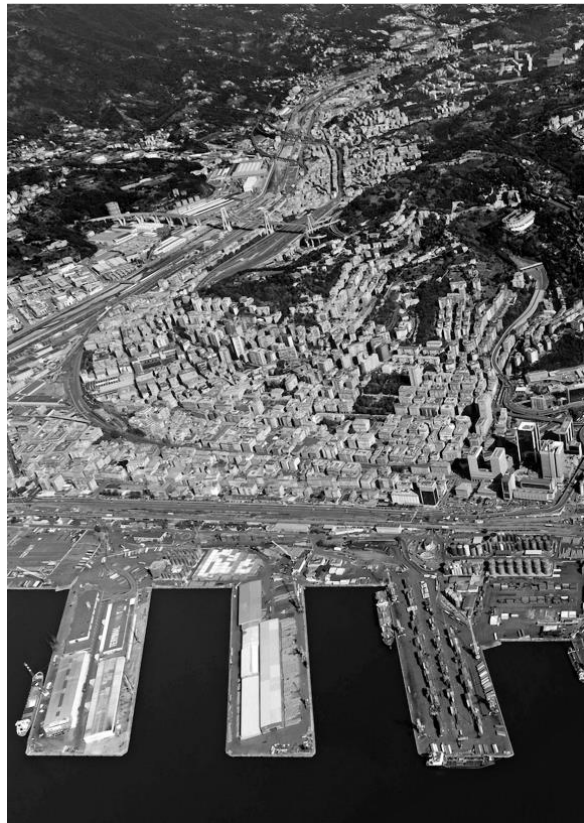
¹⁴ Βογιατζάκη Μαρία, «Αστική ζώνη αλληλεπίδρασης πόλης και λιμανιού στο πλαίσιο της δυναμικής των δύο συστημάτων», Πόλη και χώρος από τον 20ο στον 21ο αιώνα (Συλλογικό, τιμητικός τόμος για τον καθηγητή Αθανάσιο Ι. Αραβαντινό), εκδόσεις Μέμφις, Αθήνα, 2004, σελ. 3

¹⁵ ο.π, σελ. 17 – 18

¹⁶ Fujita, M., Mori, T. (1996) The role of ports in the making of major cities: self-agglomeration and hub-effect. Journal of Development Economics, vol. 49, σελ. 93-120

- Η πόλη σαν σύστημα.

Κατά τη Μαρία Βογιατζάκη, η πόλη μπορεί να ορισθεί «από το σύνολο των υποσυστημάτων που συνθέτουν το εσωτερικό του συστήματος της και από το εξωτερικό της περιβάλλον, ένα στοιχείο του οποίου είναι το λιμάνι.»¹⁷ Η μελέτη του συστήματος της πόλης μπορεί να διερευνηθεί ποικιλοτρόπως, καθώς διαθέτει πληθώρα υποσυστημάτων που τη διαφοροποιούν. Τα ίδια υποσυστήματα μπορούν να εντοπιστούν και στην πόλη- λιμάνι, όμως σε αυτή την περίπτωση είναι πιο ξεκάθαρα. Υποστηρίζεται από τον Frank Broeze ότι «Μπορεί να αναγνωριστεί ότι η συνάντηση μεταξύ πόλης και λιμανιού παράγει μια διάσταση από μόνη της, στην οποία η ιδιαιτερότητα της πόλης λιμάνι σε σχέση με άλλους τύπους πόλεων επισημαίνονται και αυτές οι ιδιότητες που καθιστούν μια “γενική πόλη” σε “πόλη - λιμάνι” εντοπίζονται.»¹⁸ Τα κυριότερα υποσυστήματα της πόλης θα μπορούσαν να καταταχθούν σε οικονομικά, κοινωνικά και χωρικά. Η πόλη-λιμάνι είναι μια κατηγορία πόλης της οποίας ο οικονομικός της ρόλος είναι άμεσα συνδεδεμένος και εξαρτημένος σε μεγάλο βαθμό από το λιμάνι της, πράγμα που τη διαφοροποιεί από κάποια άλλη πόλη αυτόματα. Αντίθετα, ο κοινωνικός της ρόλος συναντάται με τον ίδιο τρόπο σε μια «γενική πόλη» και απαιτεί την κάλυψη της κατοικίας, υγείας, εκπαίδευσης και του πολιτισμού. Τέλος, στο χωρικό υποσύστημα μιας πόλης – λιμάνι συμπεριλαμβάνεται, σύμφωνα με τη Μαρία Βογιατζάκη, η «αστική ζώνη αλληλεπίδρασης πόλης και λιμένα καθώς διαθέτει τα δικά της χαρακτηριστικά και τις χωρικές εκφάνσεις που συνοψίζονται στις χρήσεις και λειτουργίες, τα κελύφη και την αισθητική ποιότητα του χώρου της.»¹⁹ Το στοιχείο όμως που προκαλεί περισσότερο ενδιαφέρον σε μια πόλη – λιμάνι και στη μελέτη της, είναι ο βαθμός αλληλεπίδρασης των υποσυστημάτων της και πώς αυτά επηρεάζονται στην μεταξύ τους σχέση. Για παράδειγμα η αλλαγή στην οικονομική λειτουργία της μπορεί να οδηγήσει σε περαιτέρω αλλαγές του χωρικού ή του κοινωνικού υποσυστήματος. Σύμφωνα με τη Μαρία Βογιατζάκη, «Σε πόλεις που η ύπαρξη τους συνδέθηκε με τη λειτουργία λιμανιών,



¹⁷ Βογιατζάκη Μαρία, «Αστική ζώνη αλληλεπίδρασης πόλης και λιμανιού στο πλαίσιο της δυναμικής των δύο συστημάτων», Πόλη και χώρος από τον 20ο στον 21ο αιώνα (Συλλογικό, τιμητικός τόμος για τον καθηγητή Αθανάσιο Ι. Αραβαντινό), εκδόσεις Μέμφις, Αθήνα, 2004, σελ. 17

¹⁸ Frank Broeze, “Port Cities: The Search for an Identity”, Journal of Urban History, vol. 11 (1985), σελ - 209–225

¹⁹ Βογιατζάκη Μαρία, «Αστική ζώνη αλληλεπίδρασης πόλης και λιμανιού στο πλαίσιο της δυναμικής των δύο συστημάτων», Πόλη και χώρος από τον 20ο στον 21ο αιώνα (Συλλογικό, τιμητικός τόμος για τον καθηγητή Αθανάσιο Ι. Αραβαντινό), εκδόσεις Μέμφις, Αθήνα, 2004, σελ. 39

(Εικόνα 2) : Το σύστημα πόλης λιμάνι της Γένοβας

όταν ,η οικονομία της περιοχής αποδεσμεύεται από αυτό, το λιμάνι αντιμετωπίζεται σαν δημόσιος χώρος για διεκδίκηση ανάπτυξης άλλων χρήσεων. Τότε δημιουργείται το μέτωπο συναλλαγής της πόλης και του λιμανιού, με πρόταση της πόλης.»²⁰ Συνεπώς, γίνεται αντιληπτό ότι τα υποσυστήματά της καθορίζονται σε μεγάλο βαθμό από τον οικονομικό της ρόλο και από τον βαθμό εξάρτησής της από το λιμάνι, το οποίο είτε μέσω της λειτουργίας του, είτε μέσω της χωρικής παραχώρησης μέρους του, μπορεί να οδηγήσει σε ανάπτυξη της πόλης – λιμάνι. Επομένως, διαπιστώνεται ότι η πόλη – λιμάνι είναι μια έννοια με δυναμική, η οποία ανά πάσα ώρα μπορεί να μετατραπεί σε δυνατότητα, για την κάλυψη των αναγκών που προκύπτουν στην πορεία της.

- Το λιμάνι σαν σύστημα.

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, τα λιμάνια ποικίλουν σε λειτουργίες και κλίμακα. Η ταυτότητα και ο ρόλος ενός λιμανιού σίγουρα επηρεάζεται από την τοποθεσία που βρίσκεται αλλά και από τις λειτουργίες που επιτελεί. Συνήθως, εάν ο δεσμός πόλεως και λιμανιού είναι στενός, η ταυτότητα του λιμανιού συμπίπτει με αυτή της πόλης, χωρίς όμως αυτό να είναι απαγορευτικό για περεταίρω ανάπτυξη ή αλλαγή μελλοντικά. Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι πολλά μεγάλα λιμάνια διεθνούς (ή και μη) εμβέλειας, παρουσιάζονται με τη μορφή οργανισμού, δημόσιου ή ιδιωτικού, με σκοπό την καλύτερη οργάνωση και διοίκηση. Αυτό από μόνο του, κάνει το λιμάνι μια αυτοδιοίκητη οντότητα και ένα ξεχωριστό «σώμα» σε επαφή με τον αστικό ιστό, που οφείλει όμως να συνεργάζεται και να υπακούει στις αλλαγές που προκύπτουν με τα χρόνια. Η Μαρία Βογιατζάκη αναφέρει ότι, «για έναν εξωτερικό παρατηρητή, το εσωτερικό του συστήματος-λιμάνι μπορεί να εκληφθεί ότι αποτελείται από τρία βασικά υποσυστήματα: τον χώρο, τις λειτουργίες και την αισθητική. Οι λειτουργίες του λιμανιού είναι το δυναμικό στοιχείο του συστήματος που δημιουργεί το αποφασιστικό μέτωπο με το εξωτερικό περιβάλλον. Το σύνολο των λειτουργιών, δηλαδή, εκφράζει τη συνισταμένη των στόχων και των τάσεων της οργανωτικής ανάπτυξης του συστήματος προς το εξωτερικό περιβάλλον, που είναι ο οικονομικός και κοινωνικοπολιτικός χώρος. Στο μέτωπο με το εξωτερικό περιβάλλον εμφανίζονται οι ροπές και οι τάσεις για οργάνωση και ανάπτυξη των διαθέσιμων πόρων. Η επαφή σε αυτό το μέτωπο είναι το μέσο συναλλαγής με το επιχειρησιακό περιβάλλον (οικονομικός χώρος) και με την πόλη και τον άνθρωπο (κοινωνικός χώρος).»²¹ Σε αυτό το μέτωπο, ο Δημήτρης Ξουρής υποστηρίζει ότι «διαμορφώνονται οι δυναμικές ισορροπίες που ορίζουν οικονομικά και χωρικά το μέγεθος του συστήματος.»²² Κατά συνέπεια, το εξωτερικό περιβάλλον του λιμανιού, βρίσκεται σε άμεση επαφή με το σύστημα της πόλης και είναι το σημείο τομής, όπου μπορεί να υπάρξει οικειότητα ή σύγκρουση μεταξύ τους. Μάλιστα, η δυσκολία σε αυτή την συνύπαρξη, αφορά περισσότερο την προσαρμογή των δύο στις μεταβολές που προκύπτουν με τον χρόνο, παρά στην αρχική χωροθέτηση.

²⁰ ο.π, σελ 39

²¹ ο.π , σελ 21-22

²² Ξουρής Δημ., (1979), Επιχείρηση και Περιβάλλον, Gutenberg, Αθήνα.



(Εικόνα 3) : Το εμπορικό τμήμα του λιμανιού της Γένοβα

1.4 Εξέλιξη της έννοιας στον 20^ο αιώνα.

Κατά τον 19^ο αιώνα και στον απόηχο της βιομηχανικής επανάστασης, η έντονη βιομηχανική δραστηριότητα των πόλεων είχε αναπτυχθεί σε μεγάλο βαθμό μέσω των λιμανιών. Ολόκληρα συγκροτήματα λιμενικής, βιομηχανικής και υλικοτεχνικής υποστήριξης αναπτύχθηκαν σε επαφή με τον αστικό ιστό και επηρέασαν σε μεγάλο βαθμό τη μορφή και τη λειτουργία του. Βαριές βιομηχανικές λειτουργίες, υπηρεσίες μεταφοράς και αποθήκευσης ήταν το τοπίο που κοσμούσε τις προκυμαίες των πόλεων που συνόρευαν με τον ιστορικό αστικό ιστό. Η ιδέα της αναζωογόνησης των λιμενικών χώρων ξεκίνησε λίγο μετά τα μέσα του 20^{ου} αιώνα από την Αμερική, ενώ αργότερα ακολούθησαν παραδείγματα στην Ευρώπη και τον υπόλοιπο κόσμο. Συγκεκριμένα, η αβεβαιότητα της παγκόσμιας οικονομίας και του εμπορίου, σε συνδυασμό με την άνοδο του τουρισμού και των περιβαλλοντικών επιπτώσεων οδήγησε σε ριζική αλλαγή των σχέσεων πόλης - λιμανιού και σε σταδιακή απομάκρυνση των λιμενικών υποδομών προς τα περίχωρα με σκοπό την επέκταση και αναδιαμόρφωση των μοντέλων της πόλης. Όπως γίνεται αντιληπτό, τεράστιες εκτάσεις κενών και εγκαταλελειμμένων χώρων δημιούργησαν υποβαθμισμένα τοπία στη διεπαφή πόλης και λιμανιού και η ανάγκη για εκμετάλλευση και επαναπροσδιορισμό των χώρων αυτών ήταν πιο επίκαιρη από ποτέ. Οι διαδικασίες αυτές προκάλεσαν την ανάπλαση μεγάλων τμημάτων των λιμενικών χώρων και του παράκτιου μετώπου της πόλης, οδήγησαν σε ένα μοντέλο αναγέννησης που δοκιμάστηκε αργότερα διεθνώς. Οι σύγχρονες αναπλάσεις των λιμανιών στον 20^ο αιώνα θα μπορούσαν να χωρισθούν σε τέσσερις γενιές που κάθε μια από αυτές είχε τα δικά της χαρακτηριστικά. Σύμφωνα με τους Καραχάλη και Κυριαζόπουλο, *«Τις δεκαετίες 1960-1970, βασικό στοιχείο των λιμενικών πόλεων ήταν η αναζωογόνηση της ιστορικής τους ταυτότητας με την ταυτόχρονη απόρριψη αυτού που τότε θεωρείτο “ορθόδοξη αρχιτεκτονική”. Πόλεις όπως το Λονδίνο, Λίβερπουλ, Ρότερνταμ στην Ευρώπη και το Σιάτλ, το Όκλαντ, το Σαν Φρανσίσκο στις Η.Π.Α., επενδύουν στις προκυμαίες τους.»*²³ Όμως το λιμάνι της Βαλτιμόρης ήταν το πρώτο διεθνές παράδειγμα λιμενικής αναζωογόνησης κατά τη δεκαετία του 60 και θεωρείται μέχρι και σήμερα πρότυπο μοντέλο ανάπλασης. Η μεταμόρφωση μιας υποβαθμισμένης και απομονωμένης περιοχής του εσωτερικού λιμανιού της Βαλτιμόρης, δεν είχε μόνο κοινωνικό χαρακτήρα αλλά ενίσχυσε την τοπική οικονομία καθώς επετεύχθη με την συμμετοχή της τοπικής επιχειρηματικής κοινότητας και των αρχών και είναι ο λόγος που η επιτυχία αυτού του μοντέλου αναγνωρίζεται μέχρι και σήμερα. Η ακόλουθη γενιά, κατά την δεκαετία του 1980, χαρακτηρίζεται από έργα που επηρέασαν βαθύτερα τον αστικό ιστό και την πολεοδομία των πόλεων και όχι μόνο το παράκτιο μέτωπο. Τέτοιες περιπτώσεις ήταν αυτές του λιμανιού Τσάρλεστον της Βοστώνης, του Ντάρλινγκ στο Σίδνεϋ και του Κέιπ Τάουν. Πιο χαρακτηριστικές περιπτώσεις όμως είναι τα Docklands του Λονδίνου και το Port Vell της Βαρκελώνης. Συγκεκριμένα τα Docklands ήταν μια ανάπλαση που χαρακτηρίστηκε από την αποστροφή της κοινωνίας προς τις παλιές βιομηχανικές και αποθηκευτικές εγκαταστάσεις που είχαν καταστραφεί κατά την διάρκεια του Β' Π.Π. και αποδόθηκε στους πολίτες κυρίως με χρήσεις κατοικίας σε μια ανανεωμένη μορφή.

²³ Karachalis, Nicholas; Kyriazopoulos, Evangelos (2006) : Greek Port Cities in Transition: Regeneration Strategies, Waterfront Development and the Role of Cultural and Tourist Resources, 46th Congress of the European Regional Science Association: "Enlargement, Southern Europe and the Mediterranean", August 30th - September 3rd, 2006, Volos, Greece, European Regional Science Association (ERSA), Louvain-la-Neuve, σελ. 4-5



(Εικόνα 4) : Φωτογραφία από τα London docks κατά τις αρχές του 20^{ου} αιώνα.



(Εικόνα 5) : Φωτογραφία από τα London docks κατά τις αρχές του 20^{ου} αιώνα

Στην Τρίτη γενιά, κατά τη δεκαετία του 1990 οι αναπλάσεις των παράκτιων μετώπων είχαν βασιστεί σε τρεις βασικούς άξονες, την ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς και την εκμετάλλευση των πολιτιστικών περιουσιακών στοιχείων της πόλης, στον περιβαλλοντικό σχεδιασμό και τη βιώσιμη ανάπτυξη των προκουμαίων. Οι πόλεις που ανέπτυξαν τέτοιου είδους στρατηγικές ήταν το Κάρντιφ, το Λίβερπουλ, το Μάντσεστερ, το Άμστερνταμ, το Βανκούβερ και η Σαγκάη, ενώ μεγαλύτερες πόλεις όπως το Λονδίνο συνεχίζουν να εντείνουν τις προσπάθειές τους για τέτοιου είδους αστική ανάπτυξη. «Τέλος», κατά τους Καραχάλη και Κυριαζόπουλο, «από το 2000 μέχρι και σήμερα οι αναπλάσεις δεν διαφέρουν πολύ από την προηγούμενη γενιά και οι βασικοί άξονες παραμένουν ίδιοι, επηρεάζοντας ποικιλοτρόπως τον πολεοδομικό και αστικό σχεδιασμό των πόλεων. Το Άμστερνταμ, η Γένοβα, και το Αμβούργο θα μπορούσαν να αποτελέσουν ενδιαφέρουσες περιπτώσεις αυτής της γενιάς.»²⁴ Ενώ κατά τη Μαρία Βογιατζάκη, «στις μεσογειακές πόλεις λιμάνια χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της Μασσαλίας, όπου οι λειτουργίες του λιμανιού έχουν μεταφερθεί δυτικότερα, αποδίδοντας το παραδοσιακό λιμάνι στη πόλη. Στον αντίποδα άλλων επεμβάσεων μεγάλης κλίμακας, η επέμβαση στο *Vieux Port* της Μασσαλίας είναι εντυπωσιακή για την λιτότητα του τρόπου, λόγω της περιορισμένης διατιθέμενης έκτασης, και την επιτυχία του αποτελέσματος που έχει κάνει τον χώρο από τους πιο ζωντανούς της πόλης.»²⁵



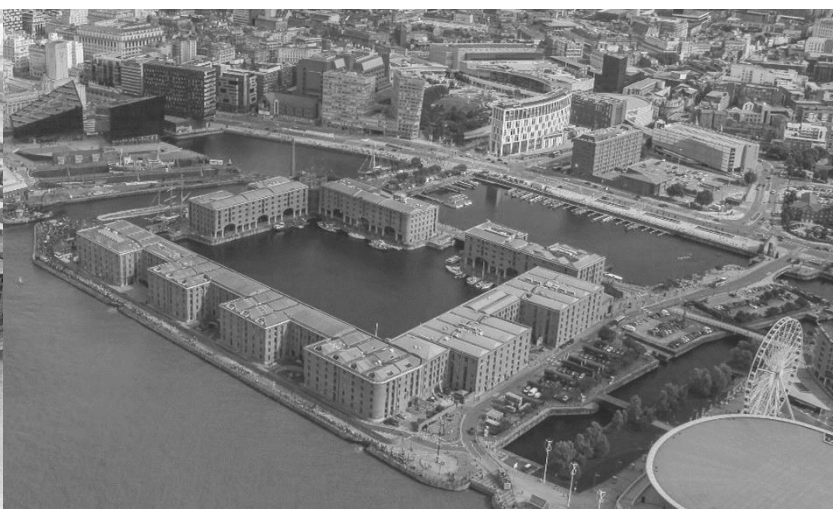
(Εικόνα 6) : Το “Inner port” της Βαλτιμόρης κατά τα τέλη της δεκαετίας του 1950.

²⁴ ο.π., σελ 4-5

²⁵ Βογιατζάκη Μαρία, «Αστική ζώνη αλληλεπίδρασης πόλης και λιμανιού στο πλαίσιο της δυναμικής των δύο συστημάτων», Πόλη και χώρος από τον 20ο στον 21ο αιώνα (Συλλογικό, τιμητικός τόμος για τον καθηγητή Αθανάσιο Ι. Αραβαντινό), εκδόσεις Μέμφις, Αθήνα, 2004, σελ. 55



(Εικόνα 7) : Το “ Inner port ” της Βαλτιμόρης έπειτα από αστικές αναπλάσεις.



(Εικόνα 8) : Φωτογραφία από την προβλήτα Albert στο λιμάνι του Liverpool, κατά τα τέλη τις δεκαετίας του 1970.

(Εικόνα 9) : Φωτογραφία από την προβλήτα Albert σήμερα, έπειτα από την ανάπλαση που ξεκίνησε το 1983

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β – Μεταβάσεις και όρια.



2.1 Ορισμός και κατηγοριοποίηση ορίων.

Τα όρια είναι ίσως η πιο σύνθετη και πολυδιάστατη συνθήκη στον αστικό σχεδιασμό, καθώς μπορούν να εντοπιστούν σε ποικίλες μορφές και να λειτουργούν διαφορετικά σε κάθε περίπτωση. Τα όρια είναι αυτά που μπορούν να προσδώσουν πολυπλοκότητα ή να απλοποιήσουν μια κατάσταση. Και ενώ ο ρόλος τους είναι η οριοθέτηση, πολλές φορές εμφανίζονται να λειτουργούν συνδυαστικά όταν η χρήση τους γίνεται στρατηγικά. Πρόκειται για ένα «αόρατο» εργαλείο σχεδιασμού που παρουσιάζει μια οξύμωρη και πολύπλοκη φύση, η οποία δεν είναι πάντα αντιληπτή σχεδιαστικά, αλλά πρωτίστως βιωματικά. Σύμφωνα με την Moretti Beatrice, «το ενδιαφέρον των αστικών μελετών για τους πολλαπλούς τύπους ορίων οφείλεται κυρίως στη Sharon Zukin, η οποία, στα τέλη του εικοστού αιώνα, εισήγαγε τη θεμελιώδη ιδέα του οριακού χώρου, επεκτείνοντας την έννοια του “περιορισμού” που είχε ο Victor Turner. Η Zukin υποστηρίζει ότι οι συνοριακοί χώροι, ή οριακοί χώροι, είναι φιγούρες που τοποθετούνται όλο και περισσότερο “στο κέντρο” των πόλεων (και όχι στο προάστια) όπου σχηματίζονται ως αποτέλεσμα δυνάμεων που τροποποιούν τη δομή των εδαφών. Αυτές είναι εδαφικές αλλαγές που δεν παραμένουν χωριστές από τον κεντρικό κόμβο της ζωής και της εργασίας στην πόλη, αλλά εκδηλώνονται ξεκάθαρα, ζητώντας την ανάπτυξη εργαλείων κατάλληλων για τη μελέτη τους.»²⁶ Κατά τον Kevin Lynch το όριο είναι «ένα στοιχείο μεταβλητού πάχους και έντασης, του οποίου η μορφή είναι δύσκολο να περιγραφεί με πεπερασμένο τρόπο και επομένως απαιτεί ειδικούς κώδικες και γλώσσες. Αυτό το όριο είναι ένας ενδιάμεσος χώρος, ένα “ενοποιητικό ράμμα” παρά ένα “απομονωτικό φράγμα”.»²⁷ Συνεπώς, πρόκειται για έναν χώρο που υπακούει σε αλλαγές του εξωτερικού περιβάλλοντος ενώ παράλληλα ορίζει την ταυτότητά, με τη λειτουργία του να προϋποθέτει μετάβαση και κίνηση. Πρόκειται, σύμφωνα με την Moretti Beatrice, για «Σύνορο, όριο, άκρη αλλά και φράγμα, διεπαφή, κατώφλι. Καθένας από αυτούς τους όρους παραπέμπει λίγο πολύ στην ίδια βασική έννοια. Περιγράφει ένα στοιχείο που βρίσκεται “ανάμεσα” σε άλλα πράγματα, που χωρίζει, που επιβεβαιώνει το τέλος μιας κατάστασης ή συνθήκης και την αρχή μιας άλλης, σηματοδοτώντας σιωπηρά μια αποφασιστική δομική παραλλαγή. Είναι κάτι που συνδέεται με το διαχωρισμό (ή το αντίστροφο) και παράγει γύρω του μια συγκεκριμένη κατάσταση — ή πιο συγκεκριμένα μια περιοχή — στην οποία μεταφέρει τα δικά του γενετικά χαρακτηριστικά.»²⁸ Σε αυτόν τον συλλογισμό ο Piero Zanini ισχυρίζεται ότι «αξίζει να μιλάμε για “χώρο συνόρων” αλλά ακόμη περισσότερο για “σύνορα ως χώρο” προκειμένου να εκτιμηθεί το πλήρες βάρος και το μέγεθός του. Ο άνθρωπος τείνει να ζει μέσα σε έναν περιορισμένο χώρο γιατί χρειάζεται ένα είδος φραγμού (όχι μόνο σωματικού) που τον προστατεύει και ταυτόχρονα τον καθορίζει. Κατά μήκος των συνόρων, το αίσθημα αποπροσανατολισμού αυξάνεται, οι αναφορές χάνονται και κατά συνέπεια μεγαλώνει η ανάγκη για κατοχή, νομιμότητα και ανήκειν.»²⁹

²⁶ Moretti Beatrice, *Beyond the Port City: The Condition of Portuality and the Threshold Concept*, Jovis, Berlin, 2020, σελ 71

²⁷ Lynch K. (1964), Ceccarelli P. (ed.), *L'immagine della città*. Marsilio Editore, Milan

²⁸ Moretti Beatrice, *Beyond the Port City: The Condition of Portuality and the Threshold Concept*, Jovis, Berlin, 2020 σελ 73

²⁹ ο.π σελ 70 - 71

Αρχικά, τα όρια θα μπορούσαν να χωριστούν σε δύο κατηγορίες, σε φυσικά και τεχνητά.

Φυσικά όρια είναι εκείνα που συνθέτουν το φυσικό τοπίο και το ανάγλυφο μιας περιοχής όπως :

- Νερό
- Ρέματα
- Υψομετρικές διαφορές του φυσικού εδάφους
- Δέντρα ή γενικότερα η βλάστηση μιας περιοχής.

Αντίθετα, **τεχνητά όρια** είναι αυτά τα οποία προέρχονται από ανθρώπινη παρέμβαση και μπορούν να χωρισθούν στις ακόλουθες υποκατηγορίες :

- **Όρια υποδομών** (οδικά δίκτυα, γέφυρες, σιδηροδρομικές γραμμές, φράγματα κλπ.) (εικ. 10)
- **Κτηριακά όρια** (ορίζονται από όγκους και κτήρια που διαφοροποιούν τα κενά και τα πλήρη σε μια περιοχή)
- **Ιστορικά όρια** (προέρχονται από κάποια ιστορικού ενδιαφέροντος δομή, όπως, για παράδειγμα, ιστορικά τείχη ή κτήρια)
- **Υψομετρικά όρια** (προέρχονται από υψομετρικές διαφοροποιήσεις που δημιουργούν οι ίδιοι άνθρωποι για λειτουργικούς ή μορφολογικούς λόγους) (εικ.11)
- **Όρια φύτευσης** (στρατηγικές ζώνες φύτευσης που αποσκοπούν σε συγκεκριμένες λειτουργίες) (εικ.12)

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, τα όρια είναι χώροι που παρουσιάζουν μεγάλη πολυπλοκότητα και πολλές φορές γίνονται αντιληπτά μόνο μέσω της βιωματικής εμπειρίας, συνεπώς συχνά μπορεί να μην υπάρχουν με μια από τις παραπάνω μορφές και να μην είναι εμφανή. Συγκεκριμένα, τα όρια μπορεί να παρουσιάζονται ακόμα και μέσω της κλίμακας του κενού χώρου. Πρόκειται για ένα αόρατο φράγμα που μπορεί να δημιουργηθεί όταν το κενό επικαλύπτει σε μεγάλο βαθμό το πλήρες, η ανθρώπινη κλίμακα παύει να ισχύει, και τα νοητά όρια κυριαρχούν. Καθ' αυτόν τον τρόπο, ο κενός χώρος δεν ευνοεί τις μεταβάσεις αλλά λειτουργεί σαν όριο.



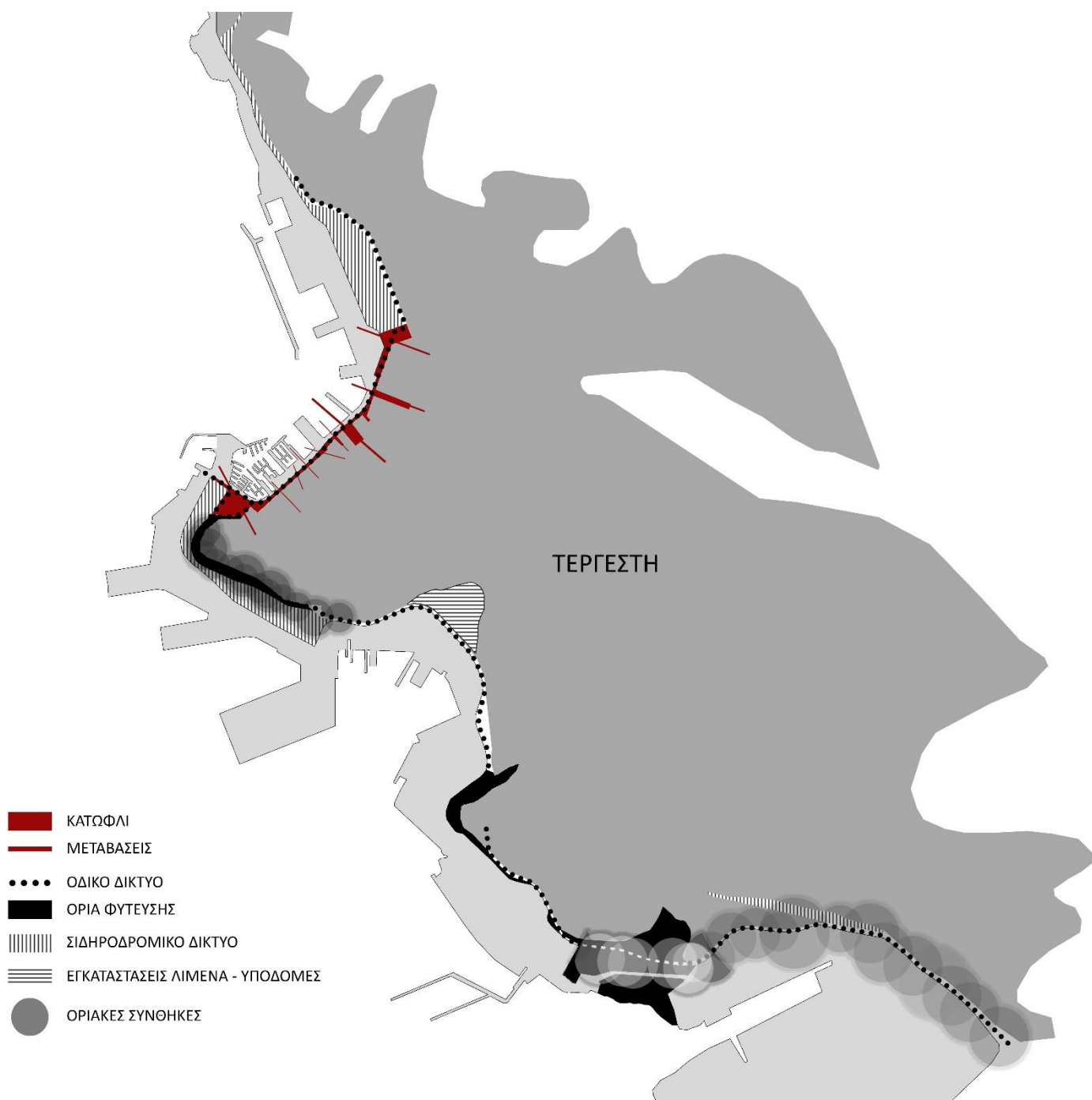
(Εικόνα 10) : Όρια λιμενικών και σιδηροδρομικών υποδομών μεταξύ πόλης και λιμένα στην Τεργέστη.



(Εικόνα 11) : Υψομετρικές διαφοροποιήσεις του εδάφους στο λιμάνι της Ανκόνα.



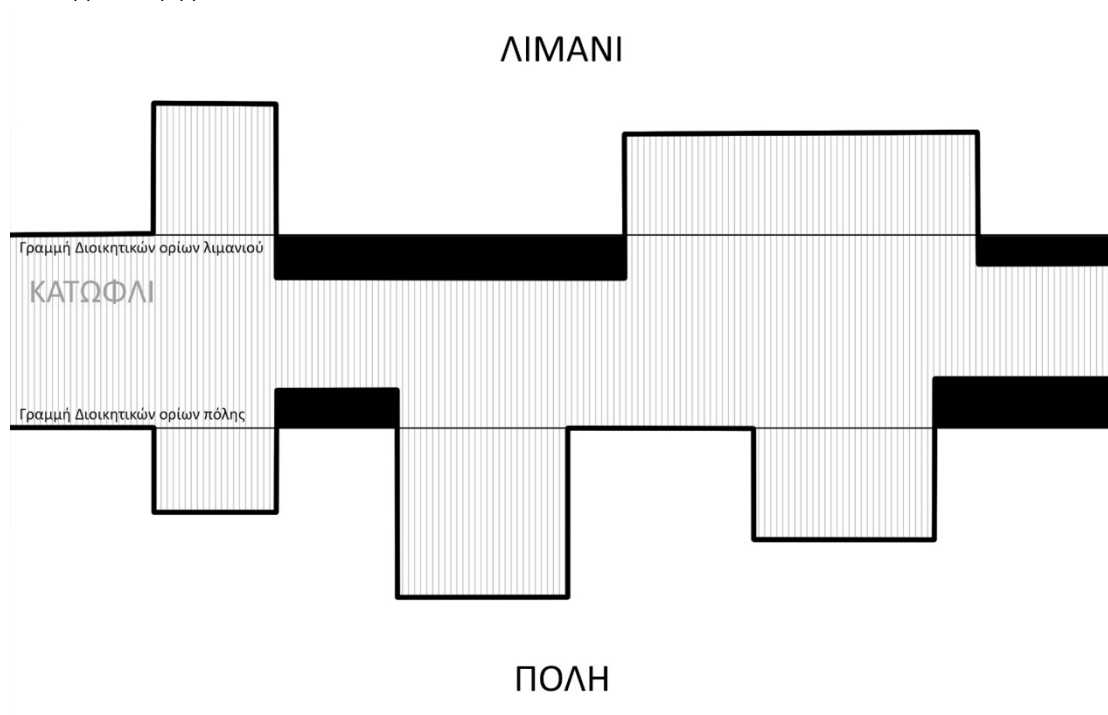
(Εικόνα 12) : Οριοθέτηση του λιμενικού χώρου μέσω στρατηγικής φύτευσης στο Παλέρμο.



(Διάγραμμα 1) : Τα όρια και οι μεταβάσεις στο λιμάνι της Τεργέστης.

2.2 Το Κατώφλι

Το κατώφλι είναι μια συνθήκη που πρέπει να διακρίνεται προσεκτικά από το όριο. Συχνά αυτά τα δύο βρίσκονται πολύ κοντά τυπολογικά, αλλά υπάρχει πάντα μια ουσιαστική διαφορά μεταξύ των δύο συνθηκών. Πιο συγκεκριμένα, το όριο είναι μια γραμμή που διαχωρίζει, σε αντίθεση με το κατώφλι που είναι μια ζώνη μετάβασης και εναλλαγής μιας συνθήκης. Πρόκειται ουσιαστικά για ένα φίλτρο που «προετοιμάζει» μια κατάσταση για να ακολουθήσει μια άλλη και ο ρόλος της ύπαρξης του είναι συνδετικός. Το όριο επιστρατεύεται από την ανάγκη ύπαρξης σταθερών σημείων και δυνατών γραμμών ικανών να διαφοροποιούν εδάφη διασφαλίζοντας την ετερότητα, ενώ αντίθετα το κατώφλι είναι μια συνθήκη χωρίς αποκλεισμούς που λειτουργεί σαν κόμβος μετάβασης. (Διάγραμμα 2) Σύμφωνα με την Moretti Beatrice, «Εννοιολογικά, ένα κατώφλι είναι ένας επισφαλής και ασυνεχής χώρος φιλτραρίσματος, κατακερματισμένος σε μέρη στα οποία αντιπαραθέσεις και αντινομίες παίρνουν συγκεκριμένη μορφή για να κατακτήσουν τον χώρο και να γίνουν αναγνωρίσιμες. Κυριολεκτικά, το κατώφλι πόλης-λιμανιού είναι αυτή η λωρίδα μεταβλητού πάχους που παράγεται με την παρουσία του διοικητικού ορίου που διαιρεί την επικράτεια της πόλης από αυτή του λιμανιού. Είναι ένα φυσικό στοιχείο αλλά και ένα σύστημα στο οποίο συγκεντρώνεται το σύνολο των αλληλεπιδράσεων και εξαρτήσεων που συνδέουν αμετάκλητα μια πόλη με το λιμάνι της. [...] Η έννοια του κατωφλίου προορίζεται να υποδηλώσει μια περιοχή που υπόκειται σε συνεχείς επικαλύψεις που εξισορροπούν τις αντίπαλες δυνάμεις, διασφαλίζοντας τη σταθερότητά της. Η μετάβαση στην έννοια του κατωφλίου δεν είναι επομένως τυχαία, αλλά μια ακριβής επιλογή. Με αυτόν τον τρόπο, η έννοια της ιδέας του περιγράμματος (ή ορίου, περιθωρίου, άκρης) εμπλουτίζεται στην πραγματικότητα αποκτώντας την αίσθηση της κίνησης και της αλλαγής.»³⁰



(Διάγραμμα 2) : Το κατώφλι της πόλης

³⁰ Ο.Π

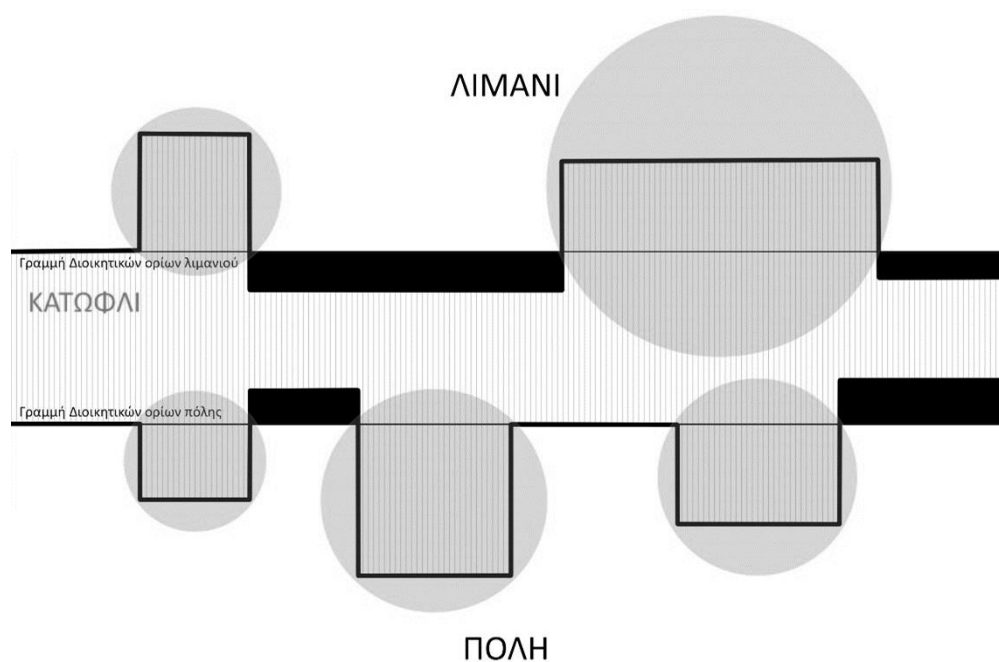
Η μορφή του κατωφλίου, δεν έχει γενική δομή ή τυπολογία, «αλλά μπορεί να αρθρώνεται διαφορετικά σε μοντέλα που οφείλονται σε μεγάλο βαθμό στην ποικιλία των πτυχών που συνδέονται με τη μορφολογία τους, τους συγκεκριμένους χώρους, τα ισχύοντα εργαλεία σχεδιασμού και τη διακυβέρνηση των εδαφών. Υπό αυτή την έννοια, η πτυχή της διαχείρισης φαίνεται σχεδόν πάντα να είναι το καταλληλότερο φίλτρο μέσω του οποίου μπορεί κανείς να εξερευνήσει την τρέχουσα φύση της διάστασης πόλης-λιμανιού σε διαφορετικά πλαίσια μελέτης.»³¹ Το κατώφλι μιας πόλης λιμάνι είναι, κατά τη Μαρία Βογιατζάκη, «η αστική ζώνη αλληλεπίδρασης»³² που αναφέρθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, δηλαδή η ζώνη κατά μήκος των διοικητικών ορίων των δύο οντοτήτων, ένα επαναλαμβανόμενο αστικό τοπίο όπου αλλαγές, μεταβάσεις και όρια συνυπάρχουν κάτω από ένα κλίμα συνεργασίας ή σύγκρουσης. Πρόκειται για μια συνθήκη που αντισταθμίζει και εξισορροπεί αντίρροπες δυνάμεις που συγκρούονται κατά μήκος του διοικητικού συνόρου πόλης – λιμανιού και περιέχει διάφορους τύπους στοιχείων, με μερικά από αυτά να είναι σε αχρησία και άλλα να ανήκουν στην ποικιλία των εγκαταστάσεων που κάνουν το σύγχρονο λιμάνι ενεργό και λειτουργικό. Εύστοχα, κατά τον Mark Schoonderbeek, «Ο σχηματισμός του κατωφλίου πόλης-λιμανιού προκύπτει από μια αλλοίωση του χώρου, που αντιπροσωπεύει τους πολλούς τρόπους με τους οποίους αντανακλάται η δύναμη σε κοινωνικές και χωρικές διαμορφώσεις.»³³ Από τα παραπάνω γίνεται αντιληπτό ότι το κατώφλι εξελίσσεται σε έναν χώρο ρευστό, με ακαθόριστο σχήμα (επιφάνεια) και αποκτά μια τρισδιάστατη μορφή (σώμα) που μετατρέπεται σε μια γραμμική ακολουθία που περιγράφει ακριβώς την ταυτότητα και τις προθέσεις της περιοχής. Ο Stan Allen, ωστόσο αντικατέστησε την έννοια του «χώρου» με αυτή του «πεδίου» και πιο συγκεκριμένα με την «συνθήκη πεδίου»³⁴ εκφράζοντας τη μορφή των γεωμετρικών σχέσεων που υπάρχουν σε μια ενδιάμεση συνθήκη όπως αυτή του κατωφλίου. Το τρισδιάστατο αυτό πεδίο, που εκφράζει χωρικές σχέσεις, πρέπει να γίνει το αντικείμενο μελέτης του ζητήματος των μεταβάσεων μεταξύ πόλης και λιμανιού, καθώς αποτελεί το συνδετικό κρίκο μεταξύ των δυο οντοτήτων και μπορεί να χαρακτηριστεί ως μια “ενδιάμεση επιδερμίδα”, συνήθως αφανής, που έχει καθοριστικό ρόλο στην σχέση πόλης - λιμανιού. Πρόκειται για έναν χώρο, που φέρει το βάρος της ευθύνης των σχέσεων δυο εδαφών, δημιουργεί προϋποθέσεις και καθορίζει τις χωρικές, κοινωνικές και οικονομικές αλληλεξαρτήσεις μεταξύ των δύο αστικών συστημάτων. (Διάγραμμα 3)

³¹ ο.π σελ 76-77

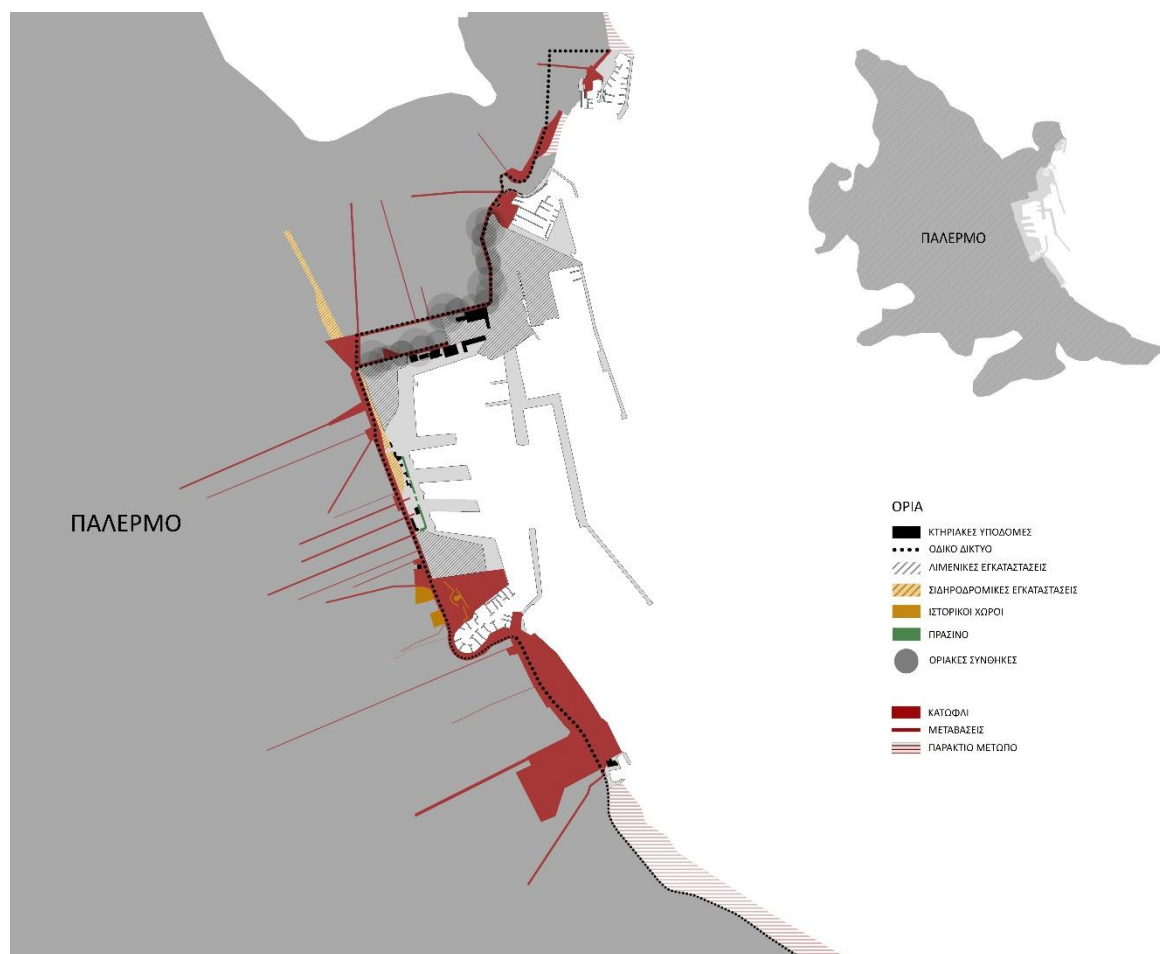
³² Βογιατζάκη Μαρία, «Αστική ζώνη αλληλεπίδρασης πόλης και λιμανιού στο πλαίσιο της δυναμικής των δύο συστημάτων», Πόλη και χώρος από τον 20ο στον 21ο αιώνα (Συλλογικό, τιμητικός τόμος για τον καθηγητή Αθανάσιο Ι. Αραβαντινό), εκδόσεις Μέμφισ, Αθήνα, 2004, σελ. 19

³³ Mark Schoonderbeek, “The Border as Threshold Space of Simultaneities”, Archimaera, vol. 5 (2013), σελ 151–165

³⁴ Stan Allen, “From Object to Field”, in Architectural Design, no. 5–6 (1997), σελ 24–31



(Διάγραμμα 3) : Το κατώφλι ως συνδετικό ράμμα των “μικρόκοσμων” που δημιουργούνται στα όρια πόλης και λιμανιού.



(Διάγραμμα 4) : Τα όρια και το κατώφλι στην πόλη του Παλέρμο.

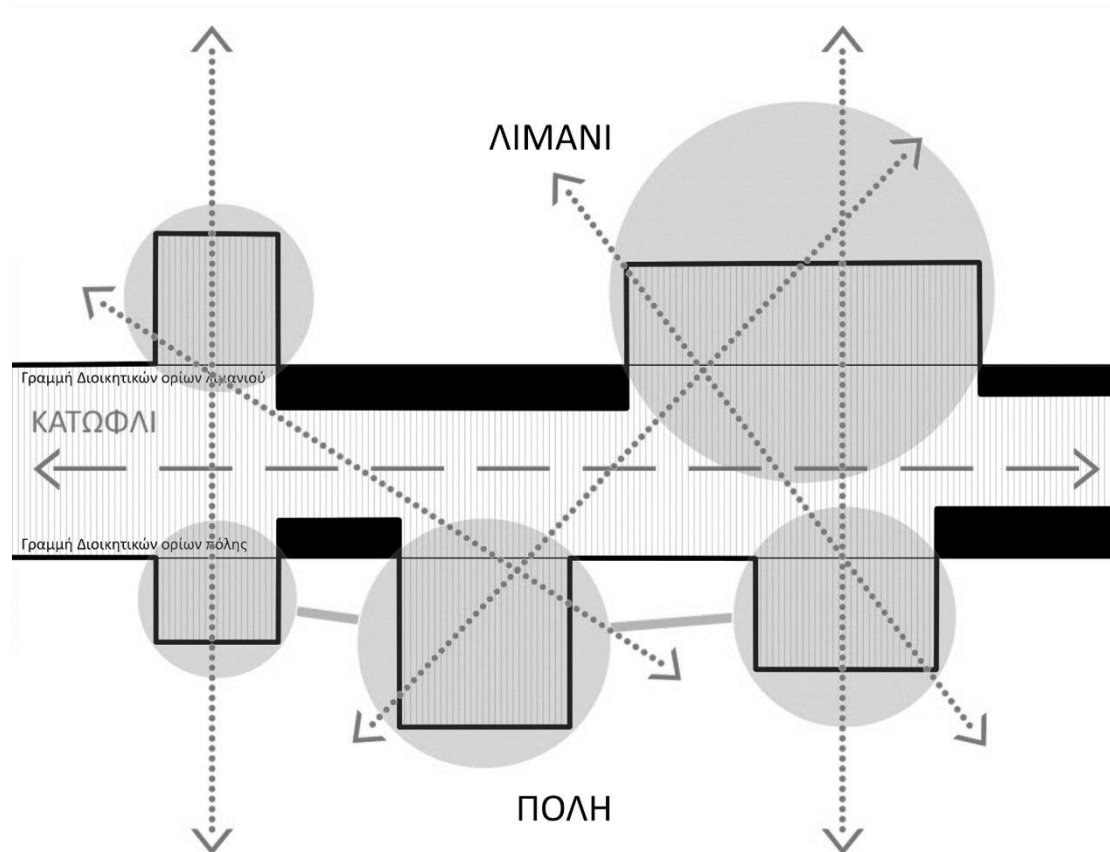
2.3 Ωσμώσεις μεταξύ αστικού ιστού και λιμένα.

Μελετώντας τις παραπάνω συνθήκες, προκύπτουν εύλογα ερωτήματα που εμπίπτουν σε ζητήματα ένταξης και σύνδεσης των εδαφών, πόλης και λιμανιού. Γνωρίζοντας τις δύο αντίθετες συνθήκες, δηλαδή των ορίων και του κατωφλίου, γίνεται αντιληπτό ότι οι λειτουργίες τους (οριοθέτηση – μετάβαση) είναι απαραίτητες για την ομαλή λειτουργία του αστικού χώρου αλλά και για την απόδοση της πολυπλοκότητας που χρειάζεται. Μπορεί όμως να υπάρξει συνεργασία μεταξύ ορίων και κατωφλίου με σκοπό να ευνοηθούν οι μεταβάσεις και με ποιόν τρόπο επιτυγχάνονται οι ωσμώσεις σε οριακές συνθήκες; Πως μεταφράζονται τα παραπάνω σε μία πόλη - λιμάνι;

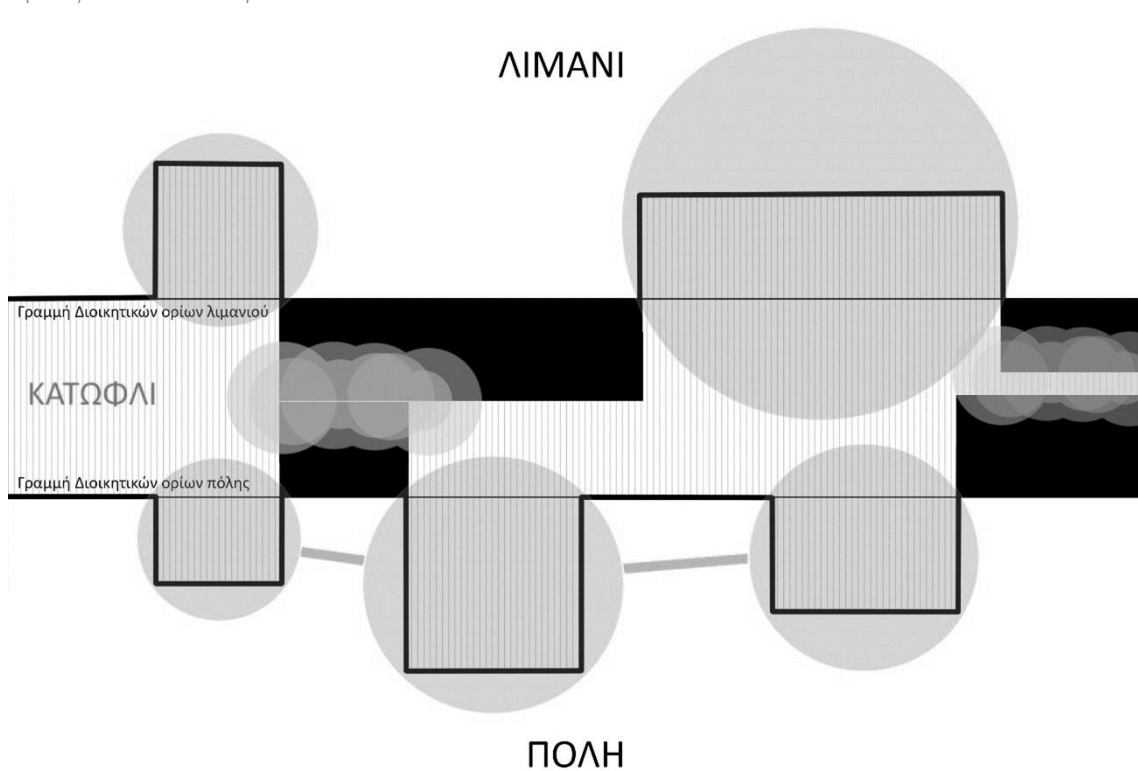
Μιλώντας για ωσμώσεις ή μεταβάσεις σε μια πόλη λιμάνι, εννοείται κάθε είδους ελεύθερη κίνηση χωρίς εμπόδια και οριοθετήσεις από το ένα έδαφος στο άλλο. Οι μεταβάσεις αυτές μπορεί να είναι γραμμικές και ευκρινείς ή να διαθέτουν κάποιου είδους πολυπλοκότητα, δηλαδή να διακρίνονται από καμπύλες κινήσεις ή εναλλαγή κενού και πλήρους χώρου. Σε κάθε περίπτωση οι μεταβάσεις προδίδουν ελευθερία στην κίνηση και συχνά αποκαλύπτουν το διοικητικό και δημοκρατικό πλαίσιο μιας κοινωνίας. (διάγραμμα 5) Η αξία των μεταβάσεων δεν εμπίπτει μόνο σε λειτουργικούς και αισθητικούς λόγους, αλλά και στην συστημική αντιμετώπιση πόλης και λιμανιού, καθώς η συνεργασία των δύο οντοτήτων, προϋποθέτει την δυνατότητα σύνδεσης μεταξύ τους, την ανταλλαγή εδαφών, εικόνων και ιδεών. Ο Simon Unwin υποστηρίζει ότι *«ένα όριο χρησιμεύει για να κρατηθούν πράγματα, άνθρωποι και τόποι στη μια πλευρά, ενώ η ύπαρξη ανοιγμάτων προσφέρει τη δυνατότητα μετακίνησης από τη μια πλευρά στην άλλη, δημιουργώντας ένα κατώφλι που ωθεί την αλληλεπίδραση.»* Για το λόγο αυτό, συνεχίζει ο Unwin, *«σχηματίζονται κατώφλια πριν από τα σύνορα γιατί υπάρχουν ήδη με τη μορφή υποσχέσεων, στην συνειδητοποίηση ότι, πέρα από τα εμπόδια, υπάρχει ένας άλλος κόσμος που πρέπει να προσεγγιστεί. Επομένως, η γένεση του κατωφλίου διαμορφώνεται ως θεμελιώδης χειρονομία που όχι μόνο δημιουργεί έναν ξεκάθαρο διαχωρισμό αλλά θέτει τα θεμέλια για την αναζήτηση μιας μελλοντικής σύνδεσης.»*³⁵ Βάσει αυτού του συλλογισμού η Moretti Beatrice θεωρεί ότι η κατασκευή ορίων και ταυτόχρονα ανοιγμάτων μετάβασης είναι ένα από τα εξέχοντα κατορθώματα του ανθρώπου, καθώς *«επιδεικνύει την ικανότητα αντιμετώπισης του χώρου, αποκόπτοντας ένα πεπερασμένο τμήμα του από τον υπόλοιπο συνεχή και άπειρο κόσμο ενώ υπάρχει η δυνατότητα μετακίνησης έξω από αυτόν, ανά πάσα στιγμή υπερβαίνοντας το όριο.»*³⁶ Από τα παραπάνω συνάγεται ότι το κατώφλι είναι το χωρικό συνεχές που ευνοεί την σύνδεση δυο εδαφών εξουδετερώνοντας τις αντίρροπες οριακές «δυνάμεις» μέσω ανοιγμάτων, παρεμβολών και μεταβάσεων. Σε αυτή την συλλογιστική, μπορεί να επιτευχθεί συνύπαρξη ορίων και μεταβάσεων καθώς το ενδιαμέσο στοιχείο λειτουργεί συναινετικά. Σε κάθε άλλη περίπτωση απαξίωσης του κατωφλίου, οι δυνατότητες σύνδεσης σταματούν να υπάρχουν και τα δύο πλέον αυτόνομα εδάφη (πόλη-λιμάνι) λειτουργούν κάτω από ένα κλίμα συγκρούσεων και αντιπαραθέσεων. Η απουσία του κατωφλίου εντοπίζεται σε μέρη όπου τα διοικητικά σύνορα των δυο οντοτήτων έρχονται σε επαφή, πρόκειται για μέρη όπου οι οριακές συνθήκες και οι συγκρούσεις είναι τόσο έντονες, που τα ενδεχόμενα σύνδεσης είναι μηδαμινά. (Διάγραμμα 6,7)

³⁵ Moretti Beatrice, *Beyond the Port City: The Condition of Portuality and the Threshold Concept*, Jovis, Berlin, 2020, σελ 82

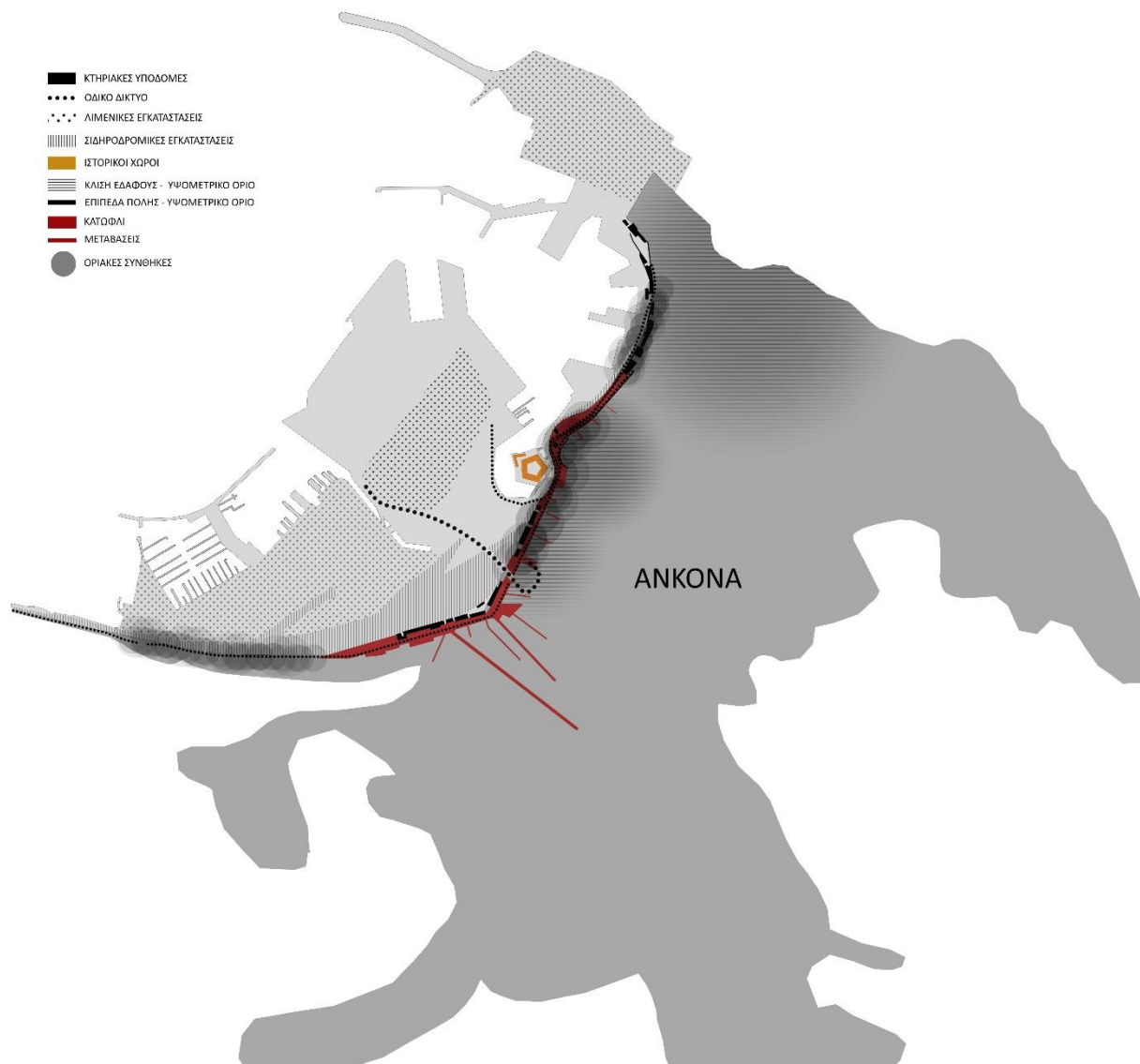
³⁶ ο.π., σελ 81



(Διάγραμμα 5) : Ωσμίσεις μεταξύ αστικού ιστού και λιμένα. Το κατώφλι επιτρέπει τις ελεύθερες μεταβάσεις μεταξύ των δύο οντοτήτων.



(Διάγραμμα 6) : Οι συνθήκες οριοποίησης που δημιουργούνται με την απουσία κατωφλιού σε σημεία όπου τα διοικητικά όρια πόλης - λιμανιού συμπίπτουν ή έρχονται πολύ κοντά .



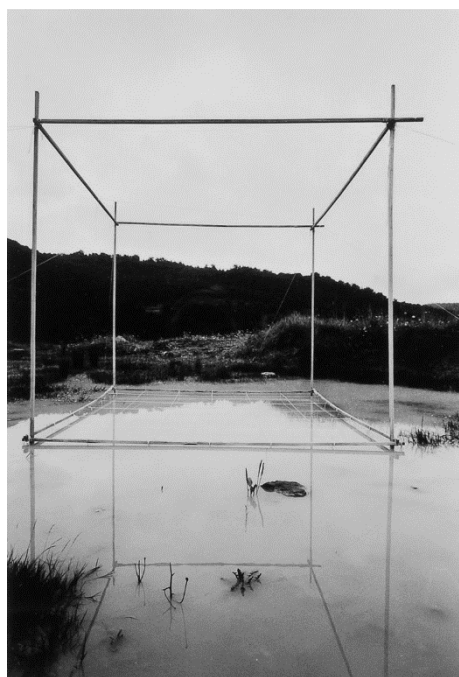
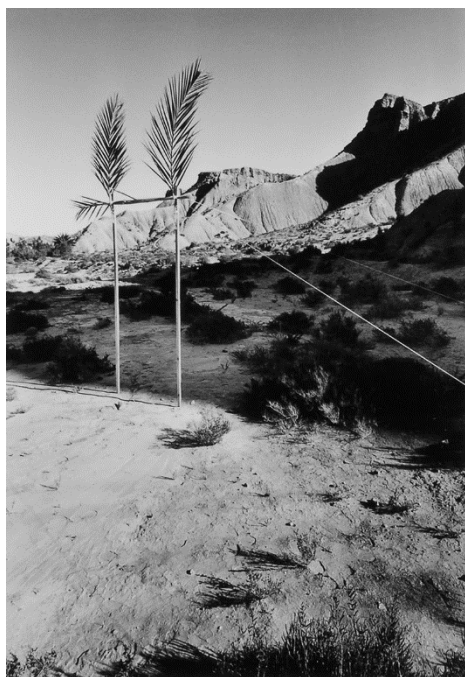
(Διάγραμμα 6) : Όρια και οριακές συνθήκες στο λιμάνι της Ανκόνα.

Για να γίνει καλύτερα αντιληπτός ο βαθμός επιρροής του κατωφλιού στις μεταβάσεις αξίζει να γίνει μια αναφορά στο έργο *Disegno di una porta per entrare nell'ombra* (Σχεδιασμός μιας πόρτας για είσοδο στο σκοτάδι) που δημιουργήθηκε από τον Ettore Sottsass το 1973.³⁷ (εικ.13,14) Κατά την Moretti Beatrice «Το έργο αποτελούνταν από πολλές πόρτες, κατασκευασμένες από πηλάκια από ξύλο, σχοινί, και φύλλα φοίνικα, που τοποθετήθηκαν σε μια έρημη πεδιάδα ακριβώς στα σύνορα ανάμεσα σε μια ηλιόλουστη και μια σκιερή περιοχή.

³⁷ Ο Ettore Sottsass ήταν ένας από τους σημαντικότερους Ιταλούς βιομηχανικούς σχεδιαστές του 20ού αιώνα. Μια σειρά από τα έργα του αποτελεί και η «Metaphor», μια σειρά εγκαταστάσεων που ανάγουν την αρχιτεκτονική σε ένα εύθραυστο περίγραμμα που παραπέμπει στην παρουσία του ανθρώπου, αλλά αυτό που φαίνεται είναι το αμετάβλητο υπόβαθρο του τοπίου, στις πολλαπλές παραλλαγές του.

Αν και επρόκειτο για μέτριες δημιουργίες, τα έργα δεν ήταν απλές εγκαταστάσεις αλλά έργα αρχιτεκτονικής που σημάδεψαν το πέρασμα από το φως στο σκοτάδι.

Η λειτουργία τους ήταν να εξερευνούν τη χωρικότητα των συνόρων αλλάζοντας την αντίληψη του τοπίου και επηρεάζοντας τη διάθεση των χρηστών. Κάθε πύλη δημιούργησε ένα φράγμα και διαίρεσε έναν ενιαίο χώρο μετατοπίζοντας την προσοχή σε μια ασυνέχεια μεταξύ φωτός και σκιάς. Δημιουργώντας ένα άνοιγμα σε αυτό το μέτωπο, η δυνατότητα διέλευσης ήταν εγγυημένη, κάτι που με σιωπηρό αλλά επίμονο τρόπο οδήγησε σε μια πρόσκληση ή πρόκληση. Η υπέρβαση της πύλης προκάλεσε ένα αίσθημα ενθουσιασμού ακόμα και φόβου, σχεδόν σαν να μπορούσε να συμβεί κάτι απροσδόκητο και απίστευτο στην άλλη πλευρά. Το έργο δημιούργησε ένα ενδιάμεσο πεδίο, έναν χώρο γεμάτο από οριακές ιδιότητες που προκαλούσαν τρόπο και προσδοκίες για αυτό που υπάρχει στην άλλη πλευρά.»³⁸ Το καλλιτεχνικό έργο αυτό αποκαλύπτει, την αξία και τον ρόλο του φίλτρου όταν υπάρχει μετάβαση από μια συνθήκη σε μια άλλη. Η αντίληψη του χώρου και τα συναισθήματα που προκαλεί μια μετάβαση δείχνουν να είναι πολύ διαφορετικά όταν αυτή γίνεται μέσω ενός ενδιάμεσου στοιχείου ακόμα και αν αυτό είναι μια πόρτα χωρίς κάποιο ιδιαίτερα τρισδιάστατο χαρακτήρα. Το ανθρώπινο μυαλό, έχει συνδέσει τη μετάβαση από τη μια πλευρά στην άλλη, από μέσα προς τα έξω, από κάτω προς τα πάνω και αντίστροφα με ένα μέσο και όταν αυτό το μέσο απουσιάζει η μετάβαση είναι πολύ διαφορετική και πολλές φορές χάνει την αξία της. Παρομοίως, σε μια πόλη λιμάνι διακυβεύονται δυο διαφορετικοί κόσμοι που έχουν ανάγκη να επικοινωνούν, η επικοινωνία αυτή όμως χρειάζεται ένα μέσο για να έχει αξία, ένα κατώφλι που προετοιμάζει την αλλαγή συνθήκης, κλίμακας, τοπίου με σκοπό η μετάβαση να γίνεται αντιληπτή και ομαλή.



(Εικόνα 13,14) : Disegno di una porta per entrare nell'ombra, Ettore Sottsass, 1973.

³⁸ Moretti Beatrice, Beyond the Port City: The Condition of Portuality and the Threshold Concept, Jovis, Berlin, 2020, σελ 81

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ – Συγκριτική μελέτη τριών Μεσογειακών πόλεων.



Συγκριτική μελέτη τριών Μεσογειακών πόλεων (Σύγκριση σε χάρτες)

- Η δημιουργία νέου μετώπου μέσω του ενδιάμεσου στοιχείο. (Μασσαλία)
- Αστική αναβίωση μέσω της επαναδιατύπωσης δικτύων και χρήσεων. (Βαρκελώνη)
- Υπέρβαση των ορίων μέσω μεταβατικών χώρων. (Γένοβα)

Στο κεφάλαιο αυτό θα διερευνηθούν τρεις Μεσογειακές πόλεις λιμάνια, με σημαντικό ρόλο στο διεθνές εμπόριο (Βαρκελώνη, Μασσαλία, Γένοβα) οι οποίες μέσω του στρατηγικού τους σχεδιασμού, έχουν καταφέρει να πετύχουν την σύνδεση της πόλης με το παράκτιο μέτωπο και να ενεργοποιήσουν τη διεπαφή της με το αστικό μέρος του λιμένα. Ο σχεδιασμός αυτός, όπως θα αναλυθεί και αργότερα, δεν αποσκοπεί μόνο σε αισθητικούς και λειτουργικούς λόγους αλλά και στην οικονομική αναζωογόνηση, την περιβαλλοντική ανάπτυξη μέσω του σχεδιασμού τοπίου και την ενίσχυση των κοινωνικών και πολιτιστικών δομών της πόλης. Συνεπώς, πρόκειται για παραδείγματα λιμενικής ανάπλασης, που αξίζει να αναλυθούν τόσο για τον τρόπο που επετεύχθη η σύνδεση των δυο οντοτήτων, όσο και για τα αποτελέσματα που επήλθαν με την πάροδο του χρόνου. Η αποτελεσματικότητα μιας ανάπλασης αστικού σχεδιασμού κρίνεται με την πάροδο του χρόνου σε συνάρτηση με τη λειτουργικότητα και τη χρηστικότητά της, συνεπώς ένας από τους λόγους που επιλέχθηκαν αυτά τα παραδείγματα είναι η γενικότερη αποδοχή τους από τον άνθρωπο και η αφομοίωσή τους στο σύστημα πόλης – λιμανιού, από την στιγμή της ανάπλασης μέχρι και σήμερα.

3.1 - Μασσαλία



- Το σύστημα πόλης – λιμάνι της Μασσαλίας.

Το λιμάνι της Μασσαλίας είναι το μεγαλύτερο εμπορικό λιμάνι της Γαλλίας και ένα από τα σημαντικότερα της Μεσογείου, με πάνω από είκοσι χιλιόμετρα αποβάθρες. Αποτελεί, δε, έναν από τους σημαντικότερους κόμβους για το διεθνές εμπόριο. Όπως γίνεται αντιληπτό, το λιμάνι έχει ζωτικής σημασίας οικονομικό και κοινωνικό ρόλο για την πόλη της Μασσαλίας από την αρχαιότητα μέχρι και σήμερα, καθώς καλύπτει παραπάνω από 60.000 θέσεις εργασίας. Ιστορικά, το σύστημα πόλης – λιμανιού της Μασσαλίας αναπτύσσεται κάτω από ένα κλίμα συνεργασίας και στενών σχέσεων, όμως τον 19^ο αιώνα η πόλη γίνεται το σημαντικότερο κέντρο εμπορίου στην Μεσόγειο και το λιμάνι αναγκάζεται να επεκταθεί περεταίρω για να καλύψει τις εμπορικές ανάγκες του. Η πόλη δείχνει να ακολουθεί την επέκταση και τα δυο συστήματα αναπτύσσονται παράλληλα. Οι πολιτικές και οικονομικές αλλαγές του 20^{ου} αιώνα φέρνουν επιπλέον αλλαγές στον τρόπο λειτουργίας και στον όγκο εμπορευμάτων του λιμανιού με αποτέλεσμα την συνεχή ανάπτυξή του τόσο εδαφικά όσο και τεχνολογικά. Γενικότερα, η ιστορία του λιμανιού της Μασσαλίας χαρακτηρίζεται από ένα κλίμα προσαρμογής και συνεχούς αλλαγής που επηρεάζει άμεσα την σχέση του με την πόλη. Συνεπώς, πρόκειται για ένα δυναμικό σύστημα, που δείχνει ικανότητα ανάπτυξης και προσαρμογής στις αλλαγές των καιρών.

- Κατώφλι και μεταβάσεις.

Η διεπαφή πόλης και λιμανιού στην Μασσαλία είναι ένας συνεχής, πολύπλοκος και δυναμικός χώρος με διάφορους τύπους ορίων και το κατώφλι να καθορίζει την αλληλεπίδραση μεταξύ των δυο οντοτήτων. Το κατώφλι χαρακτηρίζεται από εναλλαγές τομών και επιπέδων (σήραγγες, υπόγειες διαβάσεις, γέφυρες) που κάνουν ευκολότερες τις μεταβάσεις από τον αστικό ιστό προς τον λιμένα και αποδίδουν την απαραίτητη πολυπλοκότητα. Αντανakλά επίσης την πλούσια ιστορία της πόλης και τις πολιτιστικές εκφάνσεις της, διασχίζοντάς τη κατά μήκος του διοικητικού συνόρου του λιμένα και καταλήγοντας στο αστικό κομμάτι του, το οποίο περιβάλλεται από την παλιά πόλη. Η αστική ζώνη αλληλεπίδρασης πόλης – λιμανιού, συμβάλει στην άμεση σύνδεση του αστικού ιστού με το παράκτιο μέτωπο, μέσω πεζοδρόμων, οδικών δικτύων και ελεύθερων χώρων που φέρνουν κοντά το λιμάνι με κάθε σημείο της πόλης. Οι συνεχείς και μεταβαλλόμενες απαιτήσεις του λιμανιού, οδήγησαν σε περιβαλλοντικές ανησυχίες για τον αντίκτυπο των λιμενικών δραστηριοτήτων και γι' αυτό τον λόγο το λιμάνι έχει εφαρμόσει αρκετά μέτρα για τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Ένα ακόμα από τα μέτρα που εφαρμόστηκαν για την ανάπλαση του κατωφλιού είναι το «*Plan d'Aires de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine*» (AVAP)³⁹, το οποίο αποτελεί σχέδιο προστασίας και ενίσχυσης της αρχιτεκτονικής και πολιτιστικής κληρονομιάς της πόλης. Το σχέδιο περιλαμβάνει προβλέψεις για τη βελτίωση της εμφάνισης της περιοχής του λιμανιού και της ζώνης αλληλεπίδρασης με την πόλη, την ενίσχυση των συνδέσεων μεταξύ πόλης και λιμανιού και την ενίσχυση του πρασίνου.

³⁹ <https://marsactu.fr/le-centre-de-marseille/>



(Εικόνα 15): Η εξέλιξη του λιμανιού της Μασσαλίας από το 1808 μέχρι το 1994

(Εικόνα 16): Η πόλη της Μασσαλίας





(Εικόνα 17): Μασσαλία – Figure ground

(Εικόνα 18): Μασσαλία – Δίκτυα κυκλοφορίας



- Η δημιουργία νέου μετώπου μέσω του ενδιάμεσου στοιχείου.

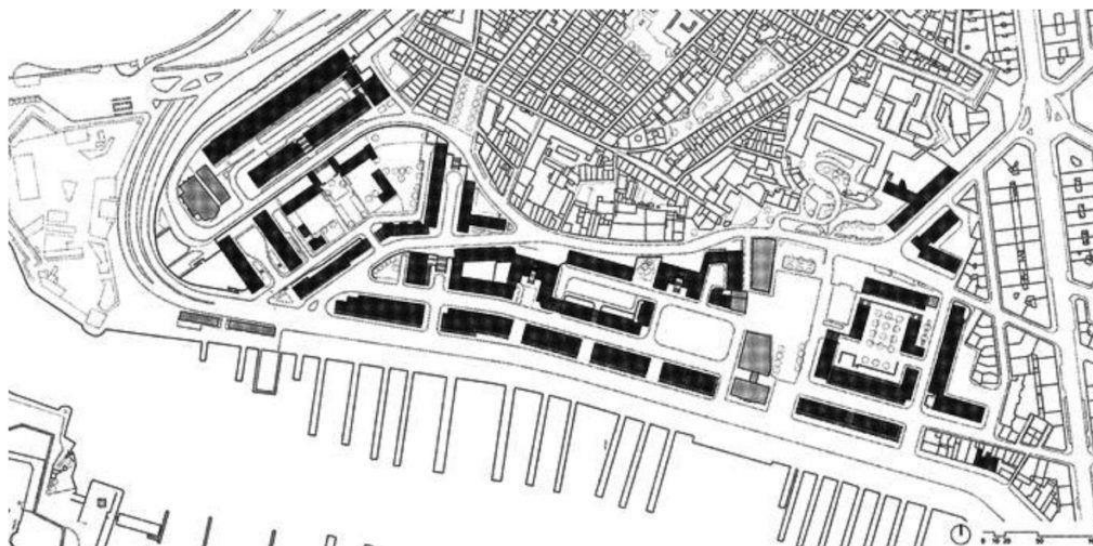
Σημαντικό ρόλο στην αναζωογόνηση της όψης του παλιού λιμανιού της πόλης, έπαιξε ο αρχιτέκτονας Fernand Pouillon, κατά τα μέσα του 20^{ου} αιώνα. «Το έργο του, θεωρείται ένα από τα σημαντικότερα επιτεύγματα στο αστικό τοπίο του λιμανιού, το οποίο ανοικοδομήθηκε, έπειτα από τις καταστροφές του Β' παγκοσμίου πολέμου.»⁴⁰ Ο Αρχιτέκτονας σχεδίασε πολλά από τα κτήρια που δεσπόζουν ακόμη και σήμερα στο παλιό λιμάνι, ενισχύοντας την λειτουργικότητά του και σεβόμενος, παράλληλα, το ιστορικό πλαίσιο. Το έργο του Pouillon δεν σταμάτησε μόνο στον σχεδιασμό κτηρίων, άλλα και στον αστικό σχεδιασμό της πόλης και του κατωφλιού, καθώς ο ίδιος συνέβαλε στη δημιουργία πολλών ελεύθερων χώρων, στοών και πεζόδρομων που άλλαξαν σε μεγάλο βαθμό την όψη της πόλης. Η προσέγγιση του αρχιτέκτονα ήταν ο συνδυασμός των αρχών της μοντέρνας αρχιτεκτονικής με την τοπική παράδοση, δίνοντας έμφαση στην ανθρώπινη κλίμακα αλλά και στην αύξηση του βιοτικού επιπέδου, καθώς κλήθηκε να αντιμετωπίσει πολλά από τα προβλήματα της εποχής, όπως τις στεγαστικές ανάγκες και την ανοικοδόμηση μεγάλου μέρους της πόλης που είχε καταστραφεί.



(Εικόνα 19): Κτήριο σχεδιασμένο από τον Fernand Pouillon στο παλιό λιμάνι της Μασσαλίας.

(Εικόνα 20): Η στοά του κτηρίου στο μέτωπο του παλιού λιμένα, Fernand Pouillon.

⁴⁰ <https://www.declad.com/fernand-pouillon-the-future-that-didnt-happen>



(Εικόνα 21): Το σχέδιο γενικής διάταξης για την ανοικοδόμηση του παλιού λιμένα της πόλης, Fernand Pouillon.

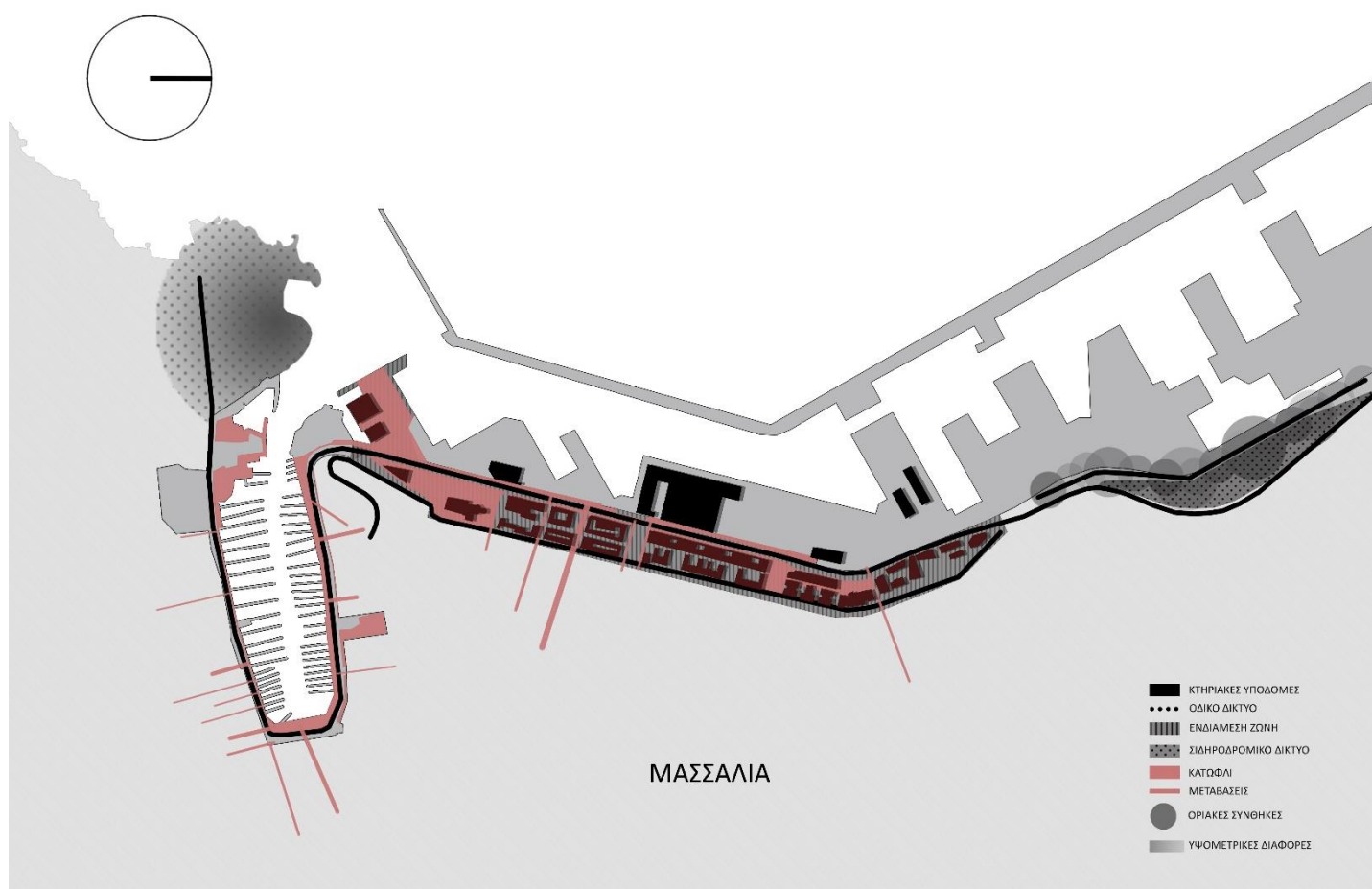
Ένα από τα σημαντικότερα έργα ανάπλασης της διεπαφής πόλης και λιμανιού στην Μασσαλία σήμερα, είναι το *Euroméditerranée*, μια ζώνη μεγάλης έκτασης κατά μήκος της πόλης, που συνυπάρχει μεταξύ πόλης και λιμανιού, εξυπηρετώντας ταυτόχρονα και τις δύο οντότητες, και λειτουργώντας σαν όριο για το λιμάνι και σαν κατώφλι για την πόλη. Πρόκειται ουσιαστικά για ένα φίλτρο μετάβασης που ορίζει τις σχέσεις και τις αλληλεπιδράσεις του συστήματος. Με το έργο *Euroméditerranée* που ξεκίνησε το 1995, η Μασσαλία οραματίστηκε την ανάκαμψη του θαλάσσιου μετώπου του λιμανιού και τη δημιουργία νέας σύνδεσης με την πόλη, χωρίς την κατάργηση των λιμενικών δραστηριοτήτων, οι οποίες προσδίδουν την απαραίτητη δυναμική στην πόλη. Όπως αναφέρει και η Moretti Beatrice, «ο άξονας αυτός αποτελεί ένα γραμμικό σύστημα αρθρωμένο στα σύνορα πόλης-λιμανιού και διάσπαστο από αρχιτεκτονικά έργα που εξυπηρετούν και τα δύο μέτωπα.»⁴¹ Το νέο μέτωπο διαμορφώνεται βάσει τριών στρατηγικών προθέσεων. Πρώτον, τη δημιουργία μιας νέας επιχειρηματικής και οικιστικής συνοικίας μέσω της ανάπτυξης νέων κτηρίων μεικτών χρήσεων, αλλά και την ανακαίνιση παλαιών ιστορικών. Ακόμη, τη δημιουργία νέων δικτύων και μεταβάσεων προς την πόλη μέσω πεζόδρομων, οδικών δικτύων και συγκοινωνίας, δημιουργώντας έτσι έναν κόμβο μεταφοράς μεταξύ αστικού, εμπορικού λιμένα και της πόλης. Τέλος, τη βιώσιμη ανάπτυξη και τη δημιουργία δημόσιων ανοικτών χώρων και χώρων πρασίνου που ενθαρρύνουν την κοινωνική αλληλεπίδραση και την συμμετοχή της κοινότητας. Η ανάπλαση του κατωφλιού της Μασσαλίας, δημιουργεί ένα νέο μέτωπο μέσω μιας συνεκτικής ζώνης μεταξύ πόλης και λιμανιού. Θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως μια ενδιάμεση «επιδερμίδα» που λειτουργεί ταυτόχρονα και για τις δυο οντότητες, πάντα συναινετικά και συνδεδετικά. Αποτελεί επίσης την άρθρωση από την οποία οργανώνονται οι κυκλοφοριακές συνδέσεις και οι χωρικές σχέσεις πόλης – λιμανιού μέσω της χωρικής πολυπλοκότητας που αποδίδεται από τα όρια, τις υψομετρικές διαφοροποιήσεις επιπέδων, τον δημόσιο χώρο και τα κτήρια.

⁴¹ Moretti Beatrice, *Beyond the Port City: The Condition of Portuality and the Threshold Concept*, Jovis, Berlin, 2020, σελ 138



(Εικόνα 22): Διάγραμμα στρατηγικής για το έργο Euroméditerranée

Η εν λόγω ζώνη ορίζεται εμφανώς μεταξύ δυο οδικών δικτύων, στον άξονα βορά – νότου τα οποία εξυπηρετούν και οργανώνουν την κυκλοφοριακή σύνδεση κατά μήκος της πόλης, ξεκινώντας από τον αστικό λιμένα και καταλήγοντας στο πιο σκληρό κομμάτι του εμπορικού τμήματος του λιμανιού. Τα όρια αυτά, σε συνδυασμό με την ενδιάμεση ζώνη, δημιουργούν το απαραίτητο φιλτράρισμα και την σταδιακή εναλλαγή τοπίου που απαιτείται προκειμένου να επιτευχθεί η ομαλή μετάβαση από την πόλη στο λιμάνι. Ακόμα, σε πρώτο επίπεδο, οι μεγάλες όψεις των κτηρίων διαμορφώνουν το μέτωπο και ο σχηματισμός των οικοδομικών τετραγώνων ακολουθεί το σχήμα και την κλίμακα της υπόλοιπης πόλης, δημιουργώντας έτσι έναν συνεχή αστικό ιστό. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν τα ανακαινισμένα πλέον Docks de la Joliette, με μήκος τετρακοσίων μέτρων, τα οποία κατά τα μέσα του 19^{ου} αιώνα εξυπηρετούσαν το εμπορικό λιμάνι και τις ιστορικές συνοικίες του παλιού κέντρου. Στη νότια πλευρά, η προβλήτα J4 αποτελεί μια προέκταση της πόλης προς το λιμάνι και είναι μέρος της ανάπτυξης, στην οποία βρίσκεται η Villa Méditerranée και το μουσείο Ευρωπαϊκών και Μεσογειακών πολιτισμών - MuCEM. Η προβλήτα διαφοροποιεί τον άξονα κίνησης του παραλιακού μετώπου, ο οποίος στρέφεται κάθετα προς την πόλη συμβάλλοντας έτσι στην κατάργηση των συνόρων του λιμανιού. Όπως είναι εμφανές, οι νέες συνθήκες που ορίζουν τις χωρικές σχέσεις, τις μεταβάσεις και τα όρια στην πόλη της Μασσαλίας, προκύπτουν μέσω μιας ζώνης αλληλεπίδρασης στο μεταίχμιο πόλης και λιμανιού, η οποία λειτουργεί εξίσου σημαντικά και για τις δυο οντότητες. Η ζώνη αυτή μπορεί να χαρακτηριστεί ως «ενδιάμεσο στοιχείο» καθώς υπάρχει «ανάμεσα» και ο ρόλος της είναι συνδετικός, λειτουργώντας σαν κόμβος μεταβάσεων για την πόλη. Είναι, δε, ταυτόχρονα οριακός, σηματοδοτώντας τα διοικητικά σύνορα του λιμανιού.



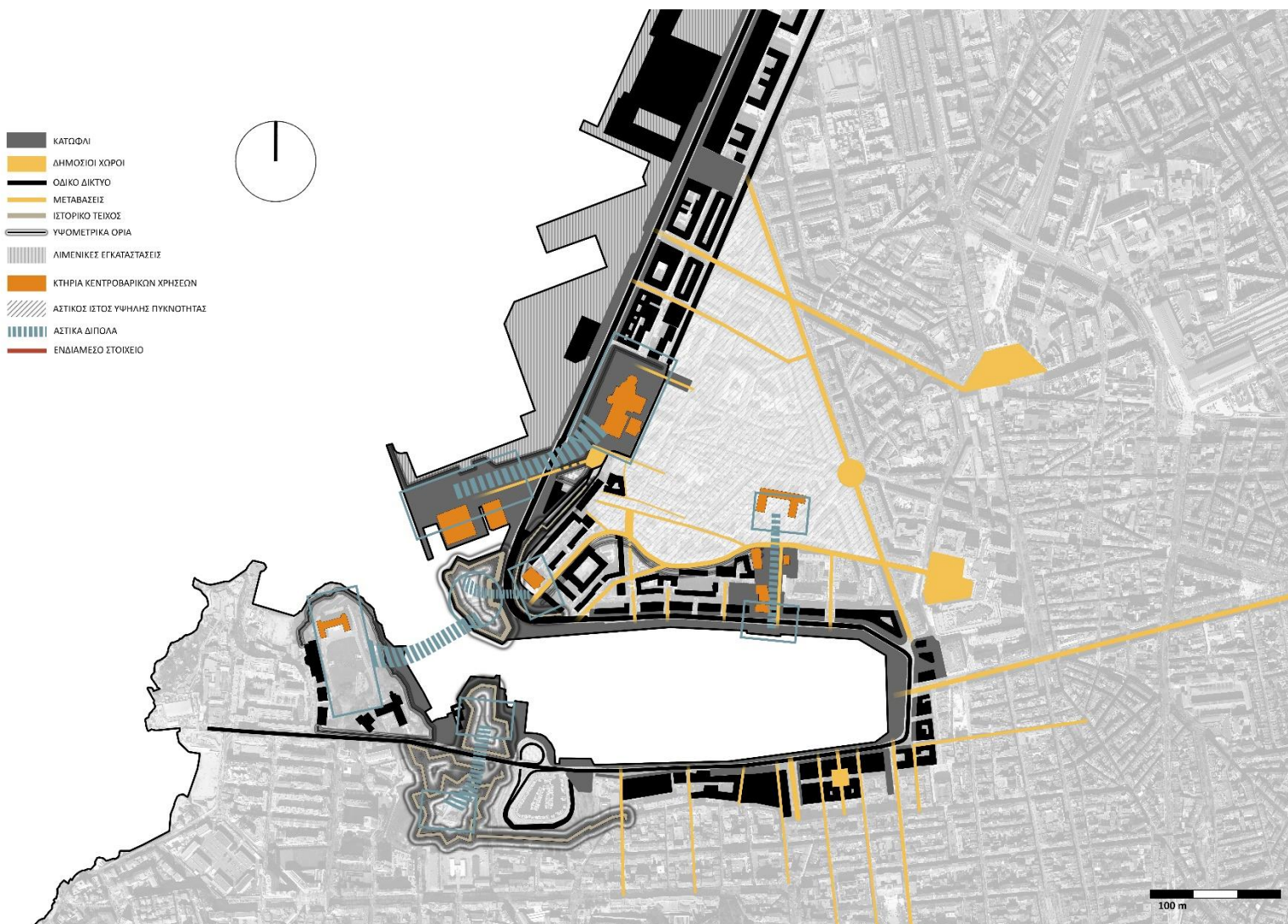
(Διάγραμμα 7): Το «ενδιάμεσο στοιχείο» μεταξύ πόλης και λιμανιού.



(Διάγραμμα 8): Η διάρθρωση του αστικού χώρου στο λιμάνι της πόλης.



(Εικόνα 23): MUCEUM - Museum of the European and Mediterranean civilizations



(Διάγραμμα 9): Αστικά δίπολα και ωσμώσεις μεταξύ αστικού ιστού και λιμένα.

(Εικόνα 24): Η προβλήτα του επιβατικού λιμένα

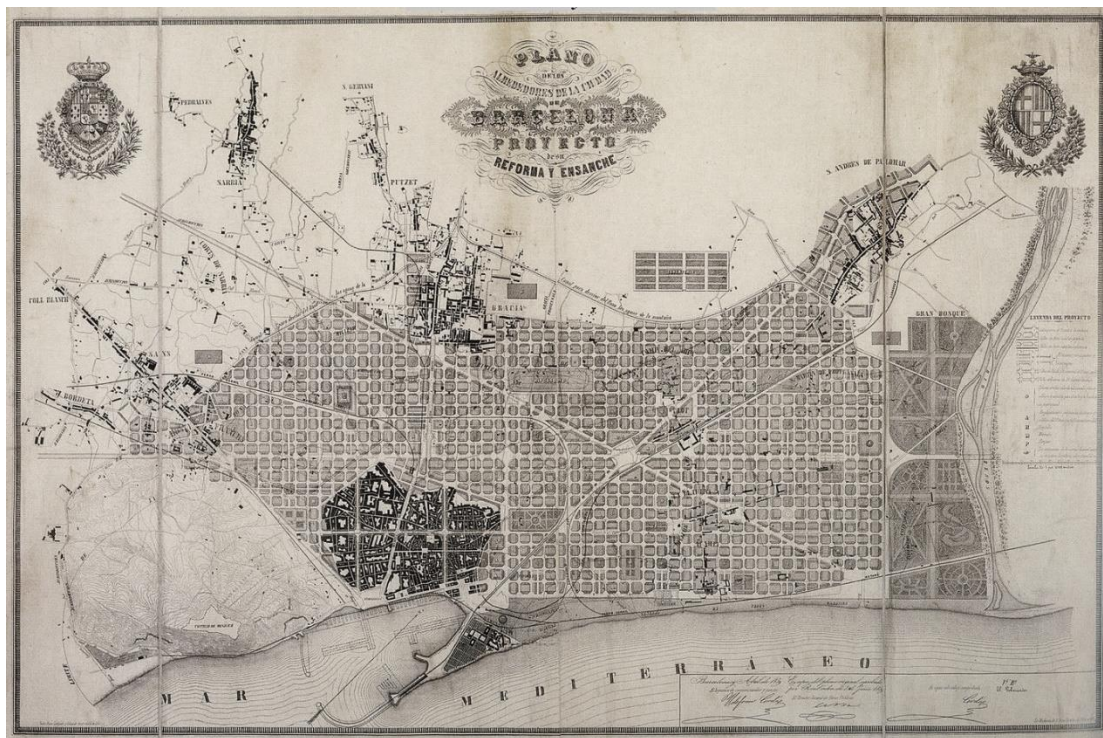


3.2 - Βαρκελώνη



- Το σύστημα πόλης – λιμάνι της Βαρκελώνης.

Η Βαρκελώνη είναι μια ακόμα Μεσογειακή πόλη που αναπτύχθηκε βάσει του λιμανιού της, το οποίο έπαιξε σημαντικό ρόλο στην οικονομική και κοινωνική της θέση μέχρι και σήμερα. Η πόλη αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα κέντρα της Μεσογείου εδώ και εννέα αιώνες, όμως από τα τέλη του 19^{ου} αιώνα η βιομηχανία της γνώρισε τη μεγαλύτερη της ανάπτυξη, που είχε ως αποτέλεσμα την σταδιακή επέκταση και μεταφορά του λιμανιού. Η περιοχή του Poblenou, η οποία βρίσκεται στο βόρειο κομμάτι της προκουαίας, είναι ο χώρος που αναπτύχθηκαν οι βιομηχανικές μονάδες και οι υποδομές μεταφορών, όμως αργότερα η αύξηση της βιομηχανικής παραγωγής δημιούργησε νέες συνθήκες με αποτέλεσμα οι εγκαταστάσεις να μεταφερθούν νοτιότερα, πέριξ του νέου βιομηχανικού λιμένα. Ο χώρος του λιμανιού περιλαμβάνει το παλιό λιμάνι (Port Veil) και νοτιότερα αναπτύσσεται το κομμάτι του εμπορικού και βιομηχανικού λιμένα. Όπως αναφέρει και η Μαρία Βογιατζάκη, «ο πυρήνας της παλιάς πόλης δημιουργήθηκε γύρω από το λιμάνι. Η σημερινή χωρική οργάνωση είναι αποτέλεσμα της εφαρμογής, εν μέρει, του σχεδίου Cerdà, του 1859, που οδηγούσε την επέκταση της πόλης ακτινωτά προς τα δυτικά και βόρεια.»⁴² Τούτων δοθέντων, προκύπτει το συμπέρασμα ότι το σύστημα πόλης και λιμανιού στην Βαρκελώνη είχε παράλληλη ανάπτυξη η οποία χαρακτηρίζεται από συμβιβασμούς και προσαρμογές σε νέες συνθήκες με στόχο την λειτουργική συνύπαρξη και την επίτευξη των στόχων μεταξύ των δύο οντοτήτων.



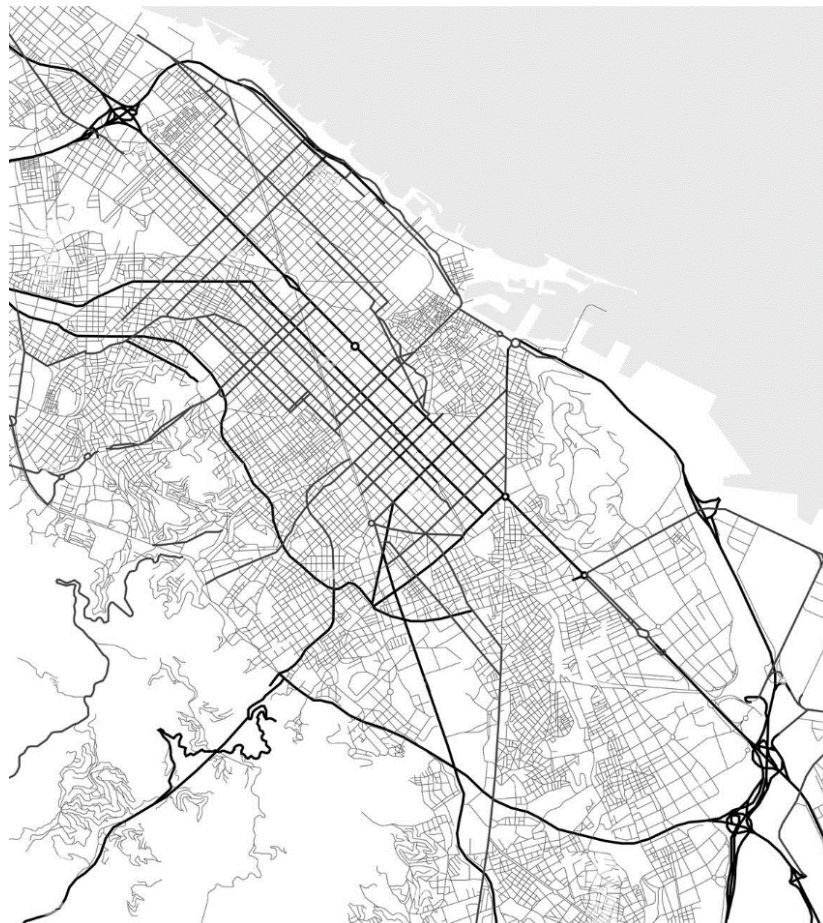
(Εικόνα 25): Το σχέδιο Cerdà, 1859

⁴² Βογιατζάκη Μαρία, «Αστική ζώνη αλληλεπίδρασης πόλης και λιμανιού στο πλαίσιο της δυναμικής των δύο συστημάτων», Πόλη και χώρος από τον 20ο στον 21ο αιώνα (Συλλογικό, τιμητικός τόμος για τον καθηγητή Αθανάσιο Ι. Αραβαντινό), εκδόσεις Μέμφις, Αθήνα, 2004, σελ. 78



(Εικόνα 26): Βαρκελώνη, Figure ground

(Εικόνα 27): Βαρκελώνη, Δίκτυα κυκλοφορίας



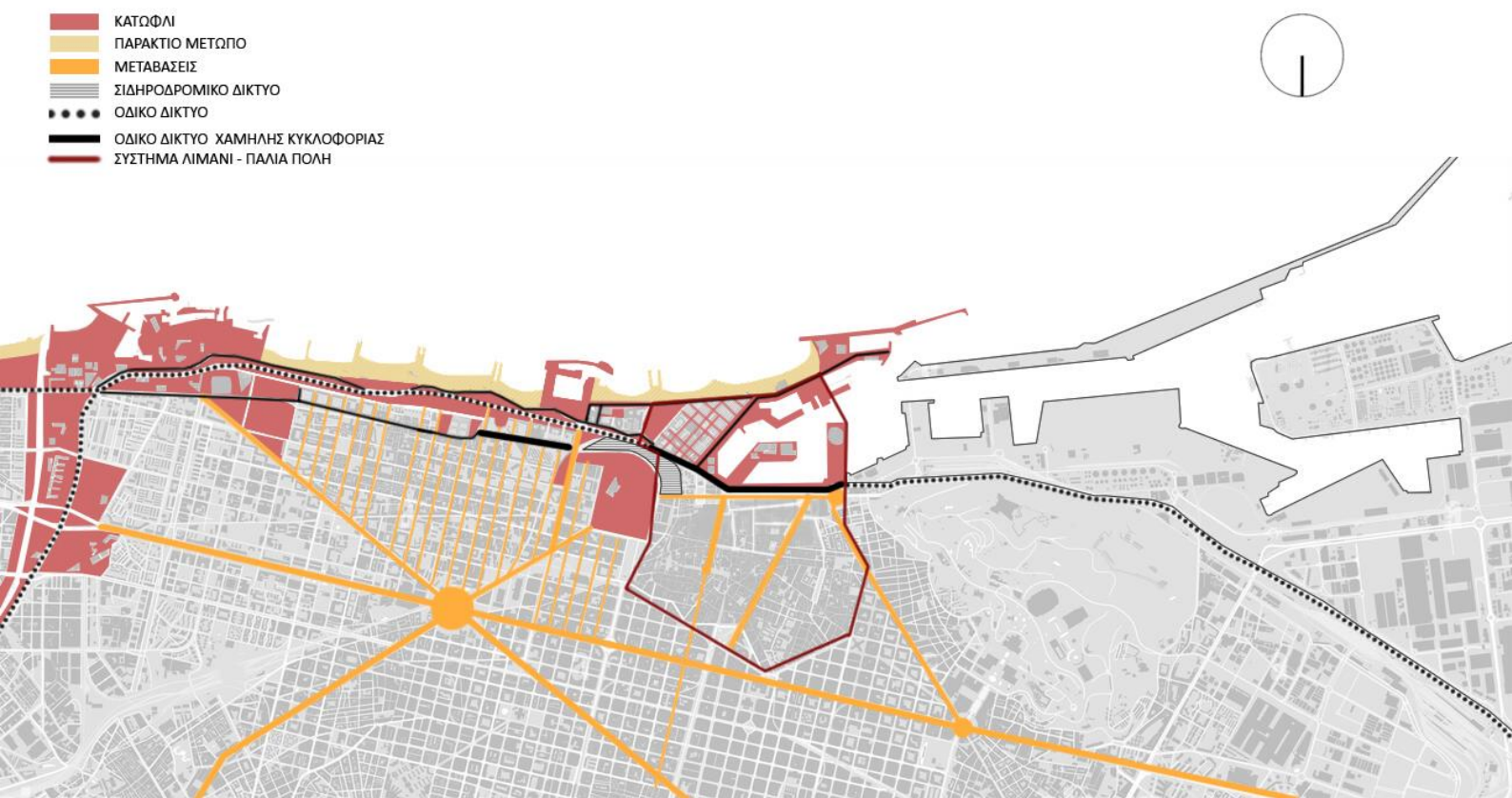
- Κατώφλι και μεταβάσεις.

Στην περίπτωση της Βαρκελώνης, το κατώφλι της πόλης αποτελείται από έναν ασυνεχή χώρο, με ιδιαίτερα μεγάλη πολυπλοκότητα και οργανικό χαρακτήρα που ακολουθεί το σχήμα του ανάγλυφου της παραλίας. Κατά τη Μαρία Βογιατζάκη, «Η διαχωριστική γραμμή των δύο συστημάτων είναι η μεγάλη λεωφόρος, παράλληλη με το λιμάνι, βασικός άξονας κυκλοφορίας ανθρώπων, οχημάτων και προϊόντων.»⁴³ Η ύπαρξη πρασίνου και δημόσιου χώρου είναι πολύ έντονη και εκτυλίσσεται σε όλο το μήκος του παράκτιου μετώπου, καθώς επίσης και οι αλλαγές επιπέδων, που προσδίδουν πολυπλοκότητα και οργανώνουν τα δίκτυα με τρόπο ώστε να μην παρεμποδίζονται οι μεταβάσεις από τον αστικό ιστό προς τον λιμένα. Στην εργασία αυτή, θα μελετηθεί το κομμάτι του κατωφλιού που περιβάλλει τον αρχικό κεντρικό πυρήνα του λιμανιού και περιλαμβάνει την συνοικία της Barceloneta και το θαλάσσιο μέτωπο που αποτελούσε την παλιά βιομηχανική περιοχή του Poblenou. Για πολλά χρόνια, η πόλη της Βαρκελώνης ήταν αποκομμένη από το παράκτιο μέτωπο και τον αστικό λιμένα. Τόσο οι βιομηχανικές ζώνες, όσο και οι σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις είχαν υποβαθμίσει πλήρως τις συνοικίες του λιμανιού και οι οριακές συνθήκες που δημιουργήθηκαν ήταν πολύ εμφανείς. Συγκεκριμένα η Barceloneta σχεδιάστηκε τον 18^ο αιώνα για να στεγάσει λαϊκά στρώματα ναυτικών, ψαράδων και εργατών, όμως οι κακές συνθήκες διαβίωσης και η υποβάθμιση της περιοχής οδήγησε αφενός στην κοινωνική περιθωριοποίηση των κατοίκων και αφετέρου στην χωρική εγκατάλειψη της συνοικίας. Αντίστοιχη μοίρα είχε και η πρώην βιομηχανική συνοικία του Poblenou, η οποία είχε ελλιπή επαφή με την υπόλοιπη πόλη, καθώς τα σιδηροδρομικά δίκτυα και οι βιομηχανικές εγκαταστάσεις απέτρεπαν τις μεταβάσεις των κατοίκων προς την θάλασσα, η οποία μάλιστα αποτελούσε «δεξαμενή» βιομηχανικών αποβλήτων. Είναι φανερό ότι η πόλη της Βαρκελώνης κατά την βιομηχανική της άνθιση τον 19^ο αιώνα, ήταν αποκομμένη από το λιμάνι και την πρόσβαση στην θάλασσα και παράλληλα αντιμετώπιζε σοβαρά στεγαστικά προβλήματα, ανεργία και κακές συνθήκες διαβίωσης των κατοίκων. Σήμερα η πόλη παρουσιάζει μια διαφορετική εικόνα του παράκτιου μετώπου και του λιμένα και φαίνεται να έχει αντιμετωπίσει το μεγαλύτερο μέρος των προβλημάτων που αντιμετώπιζε.

(Εικόνα 28): Rambla de Mar, 1994, Albert Viaplana ,Helio Piñón - Η προέκταση του πεζοδρόμου Las Ramblas προς το αστικό λιμάνι της πόλης.



⁴³ ο.π σελ 79



(Διάγραμμα 10): Κατώφλι και συνδέσεις στην πόλη της Βαρκελώνης.

- Αστική αναβίωση μέσω της επαναδιατύπωσης δικτύων και χρήσεων.
(Βαρκελώνη)

Ο 20^{ος} αιώνας βρίσκει την Βαρκελώνη με σοβαρά προβλήματα στην ιστορική πόλη. Συγκεκριμένα, το υποβαθμισμένο αστικό περιβάλλον, η πυκνότητα, η χαμηλή ποιότητα κατοικίας, η έλλειψη υπηρεσιών και η αποκομμένη από τη θάλασσα πόλη, ήταν οι λόγοι για τους οποίους έπρεπε να ληφθούν άμεσα μέτρα. Σύμφωνα με την Jauhiainen Jussi, «*Η σύγχρονη αστική ανάπτυξη της Βαρκελώνης συνέβη κυρίως με κερδοσκοπικό τρόπο, κατά τη διάρκεια του καθεστώτος του Φράνκο από τη δεκαετία του 1940 μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1970 και όταν ο ελεγκτικός ρόλος της πολεοδομίας περιορίστηκε στο ελάχιστο.*»⁴⁴ Η μεταφορά του σκληρού λιμένα δυτικότερα, υποβάθμισε περαιτέρω την προκυμαία, καθώς ο αυτοκινητόδρομος που εξυπηρετούσε το νέο λιμάνι διασχίζοντας το παράκτιο μέτωπο διευρύνθηκε σε δώδεκα λωρίδες, με αποτέλεσμα την οριοποίηση των κατοίκων από τη θάλασσα. Περαιτέρω ανάπτυξη υπήρξε και αργότερα με την υποδοχή και διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων το 1992, όπου λήφθηκαν γενναίες αποφάσεις για την προκυμαία της πόλης με σκοπό τη ριζική της αλλαγή. Οι αποφάσεις αφορούσαν κυρίως την κατεδάφιση των παλιών βιομηχανιών στην προκυμαία, για την κατασκευή των ολυμπιακών εγκαταστάσεων στην περιοχή Poblenou. Αφενός, η απομάκρυνση αυτών των λειτουργιών θα άνοιγε νέους ορίζοντες για την πόλη, αφετέρου όμως η προκυμαία αποκόπηκε από κάθε ιστορικό της στοιχείο. Σε πολλές περιπτώσεις μάλιστα τα αποτελέσματα ήταν αμφιλεγόμενα, καθώς δόθηκε βάση στις αισθητικές αξίες του σχεδιασμού χωρίς να διερευνηθούν οι πτυχές του δημόσιου χώρου, με αποτέλεσμα οι ανοικτοί χώροι να ξεφεύγουν πολλές φορές από την ανθρώπινη κλίμακα και να μην καταφέρνουν να αφομοιωθούν από την πόλη και τους κατοίκους. Όπως αναφέρει και ο Manuel de Sola - Morales, «*η εισαγωγή διασημοτήτων της αρχιτεκτονικής δεν είχε πάντα τα καλύτερα αποτελέσματα, καθώς δεν μπόρεσαν να κατανοήσουν τις ανάγκες και τις συνθήκες στις οποίες βρισκόταν η πόλη.*»⁴⁵



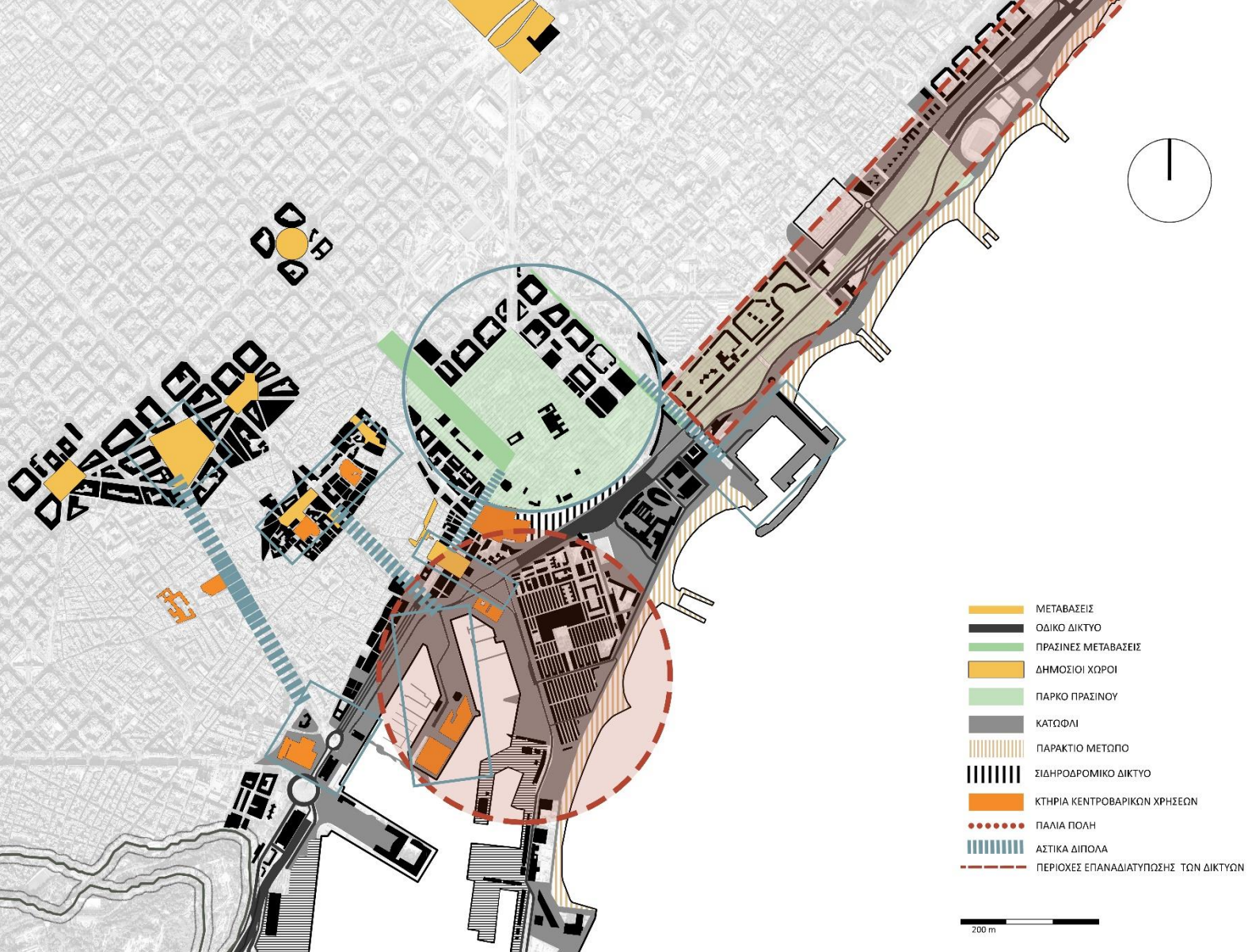
(Εικόνα 29): Το παραλιακό μέτωπο πριν και μετά την ανάπλαση για τους Ολυμπιακούς αγώνες.

⁴⁴ Jauhiainen, Jussi S., Waterfront redevelopment and urban policy: The case of Barcelona, Cardiff and Genoa, European Planning Studies. Mar1995, Vol. 3 Issue 1, p3. 21p. – σελ 6

⁴⁵ Morales, Ignacio de Sola, (1993), Barcelona after Olympics, in Lotus International, no 77, Electa, Milano.

Κατά την Jauhiaiainen Jussi, «Έπειτα από την σθεναρή απόρριψη του σχεδίου Ribera (1960), από τους κατοίκους της πόλης, το οποίο περιλάμβανε την κατεδάφιση μιας ολόκληρης περιοχής της προκουαίας, τα πρώτα βήματα για την αναζωογόνηση της προκουαίας έγιναν με τα έργα Moll de la Fusta και PERI της Barceloneta.»⁴⁶ Στόχος ήταν η βελτίωση της διαβίωσης των κατοίκων και το άνοιγμα της πόλης προς τη θάλασσα. Συγκεκριμένα, το Moll de la Fusta είχε ως στόχο την ανάπτυξη του χώρου μεταξύ ιστορικής πόλης και λιμανιού κυρίως μέσω της αλλαγής χρήσεων και του σχεδιασμού δημόσιου χώρου. Στην περίπτωση της Barceloneta, ο στόχος κυρίως ήταν η ανάπτυξη των κτηρίων της συνοικίας με σκοπό τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των κατοίκων. Κάποιες από τις αναπλάσεις αφορούσαν την εναρμόνιση των υψών των κτηρίων και των προσόψεων της προκουαίας, την αύξηση του μεγέθους των διαμερισμάτων, τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος και του δημόσιου χώρου. Τα δυο έργα εγκρίθηκαν κατά τα μέσα της δεκαετίας του 1980 και ολοκληρώθηκαν την ίδια δεκαετία. Ταυτόχρονα, εκπονείται το Γενικό Μητροπολιτικό Σχέδιο και ένα Ειδικό Σχέδιο για την Παράκτια Ζώνη και αποφασίζονται οι χώροι διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων, όπου θα γίνουν οι κύριες πολεοδομικές παρεμβάσεις. Το σχέδιο προβλέπει επίσης έργα κυκλοφοριακών υποδομών και αναδιάρθρωσης του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου που μέχρι τότε λειτουργούσαν σαν όρια για την πόλη και την προκουαία. Συγκεκριμένα, επήλθε υπογειοποίηση σε παραπάνω από τέσσερα χιλιόμετρα σιδηροδρομικού δικτύου και ανακατασκευάστηκε το οδικό δίκτυο έτσι ώστε να μην παρεμποδίζονται οι ωσμώνσεις μεταξύ αστικού ιστού και λιμένα. Η παραλιακή λεωφόρος, απέκτησε δύο επίπεδα κίνησης διατηρώντας το υπέργειο για τοπική κίνηση και το υπόγειο σαν δίκτυο ταχείας κυκλοφορίας για υπεροπτική. Η χάραξη νέων δικτύων, έγινε εκεί που κρίθηκε απαραίτητη και σκοπό είχε την εξυπηρέτηση των συνοικιών του λιμανιού που είχαν ήδη αρχίσει να γίνονται πιο προσιτές στους κατοίκους της πόλης. Τέλος, την ανάπτυξη συμπλήρωσε μελετημένο δίκτυο πεζοδρόμων σε συνδυασμό με ένα δίκτυο μέσων μαζικής μεταφοράς από ξηρά και θάλασσα. Αναφορικά με την ένταξη του λιμανιού στον αστικό ιστό της πόλης, ανέλαβε ο Manuel de Sola – Morales ο οποίος εξασφάλισε την συνομιλία των δύο οντοτήτων μέσω του σχεδιασμού ελεύθερων χώρων και δικτύων αναψυχής και πολιτισμού για τους κατοίκους. Πιο συγκεκριμένα, οι αποβάθρες που απαρτίζουν τον πυρήνα του παλιού λιμανιού έγιναν η προέκταση των κεντρικών πεζοδρόμων της πόλης, δημιουργώντας ελεύθερες μεταβάσεις από τον πυκνό ιστό της παλιάς πόλης προς το λιμάνι. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η πλωτή αποβάθρα Rambla del Port η οποία αποτελεί την συνέχεια του πεζόδρομου Ramblas και συνδέει την πόλη με κτήρια αναψυχής και εμπορίου. Η περιοχή της Barceloneta, απέκτησε ποιοτικό δημόσιο χώρο με εύκολη πρόσβαση και νέα δίκτυα κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων διατηρώντας παράλληλα τον βασικό επιβατικό σταθμό στη νότια πλευρά, για την εξυπηρέτηση της τουριστικής κίνησης. Η αναβάθμιση του χώρου της προκουαίας είναι εμφανής, ιδιαίτερα με την πολύ επιτυχημένη επέμβαση του Morales. Τα όρια του παλιού λιμανιού έχουν αντικατασταθεί από ελεύθερους χώρους, πράσινο και δίκτυα λειτουργικά που ευνοούν τις μεταβάσεις από την πόλη στο παράκτιο μέτωπο. Το λιμάνι λειτουργεί σαν σύστημα με την παλιά πόλη η οποία πλέον επεκτείνεται προς την θάλασσα. Συνεπώς οι επεμβάσεις που έγιναν μπορούν να θεωρηθούν περισσότερο σαν προέκταση του πολεοδομικού ιστού της πόλης παρά σαν προσθήκες ανάπτυξης του παραλιακού μετώπου.

⁴⁶ Jauhiaiainen, Jussi S., Waterfront redevelopment and urban policy: The case of Barcelona, Cardiff and Genoa, European Planning Studies. Mar1995, Vol. 3 Issue 1, p3. 21p. – σελ 6



(Διάγραμμα 11): Αστικές σχέσεις στην διεπαφή πόλης λιμανιού



(Εικόνα 30): Η συνοικία της Barceloneta, στο βάθος το αστικό λιμάνι Port Veil.



(Εικόνα 31): Το παραλιακό μέτωπο στην περιοχή του Poblenou, ο χώρος που υποδέχτηκε εγκαταστάσεις των Ολυμπιακών αγώνων οι οποίες αντικατέστησαν μεγάλο μέρος των παλιών βιομηχανικών μονάδων.



(Εικόνα 32): Port Veil



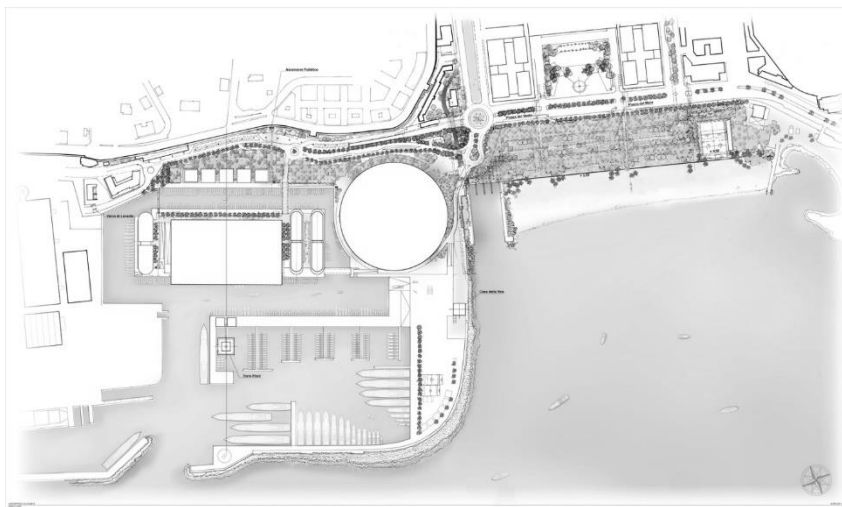
(Εικόνα 33): Port Veil. Η προέκταση της πόλης προς την θάλασσα.

3.3 – Γένοβα



- Το σύστημα πόλης - λιμάνι της Γένοβας.

Το λιμάνι της Γένοβας αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους εμπορικούς κόμβους στην περιοχή της Μεσογείου. Στην ανάπτυξη της πόλης και του λιμανιού, καθοριστικό ρόλο έπαιξε το ανάγλυφο και η μορφολογία του εδάφους. Σύμφωνα με τη Μαρία Βογιατζάκη, «Κτισμένη ανάμεσα σε ψηλά όρη και βαθιές θάλασσες, το φυσικό της λιμάνι ήταν, από τους αρχαίους χρόνους, ο καταλληλότερος χώρος για λιμενικές δραστηριότητες. Δεδομένης της ορεινής και άγονης, σχετικά, ενδοχώρας και της φτωχής θαλάσσιας πανίδας, συμπεραίνεται πως το λιμάνι οδήγησε στην δημιουργία και ανάπτυξη της πόλης.»⁴⁷ Συνεπώς πρόκειται για μια σχέση εξάρτησης στην οποία ακόμα και σήμερα, ο ρόλος του λιμανιού είναι ζωτικής σημασίας για την πόλη και τους κατοίκους. Η εξάρτηση του συστήματος, δεν είναι μόνο λειτουργική αλλά και χωρική, καθώς το μεγαλύτερο μέρος της πόλης εκτείνεται γύρω από τον φυσικό κόλπο που σχηματίζει το λιμάνι. Το σημερινό λιμάνι, ξεκίνησε να αναπτύσσεται γύρω από τον πυρήνα του μεσαιωνικού λιμανιού και με τα χρόνια αναπτύχθηκε δυτικότερα. Σήμερα, θα μπορούσε κανείς να διαχωρίσει το σύστημα πόλης λιμανιού σε τρία επίπεδα. Ξεκινώντας από τα Δυτικά, οι βαριές λειτουργίες του λιμανιού αποτρέπουν κάθε συνθήκη σύνδεσης με την πόλη, καθώς οι σιδηροδρομικές και λιμενικές εγκαταστάσεις δημιουργούν συνθήκες οριοποίησης και υποβάθμισης του αστικού τοπίου, με αποτέλεσμα την ολοκληρωτική αποκοπή της πόλης από τη θάλασσα και από κάθε δυνατότητα σύνδεσης με αυτήν. Ανατολικότερα, γύρω από τον πυρήνα του παλιού λιμανιού, διαμορφώνονται προϋποθέσεις σύνδεσης με τον αστικό λιμένα και τις προβλήτες που διαθέτουν εμπορικές χρήσεις. Σε αυτό το επίπεδο φαίνεται να έχουν επιλυθεί σε μεγάλο βαθμό ζητήματα οριοποίησης του συστήματος μέσω της υπογειοποίησης δικτύων και της δημιουργίας μεταβατικών αστικών χώρων που φέρνουν σε επαφή πόλη και λιμάνι. Τέλος, σε τρίτο επίπεδο, βγαίνοντας από τον φυσικό κόλπο του λιμανιού στα ανατολικά, η ύπαρξη ναυπηγείων και λιμενικών δραστηριοτήτων δημιουργεί προβλήματα σύνδεσης και συνύπαρξης του συστήματος, παράλληλα όμως οι προϋποθέσεις για την ύπαρξη ενός κατωφλιού που θα επιτύχει την σύνδεση της πόλης με τον χώρο του λιμανιού, είναι υπαρκτές με την εκπόνηση του έργου «Waterfront di Levante» από το Renzo Piano Building Workshop. Πρόκειται για ένα έργο αστικής ανάπλασης «που μετατρέπει αυτό που προηγουμένως ήταν “το πίσω μέρος του λιμανιού” σε ένα νέο αστικό μέτωπο προς την θάλασσα, επανασυνδέοντας έτσι την Ανατολή και τη Δύση.»⁴⁸

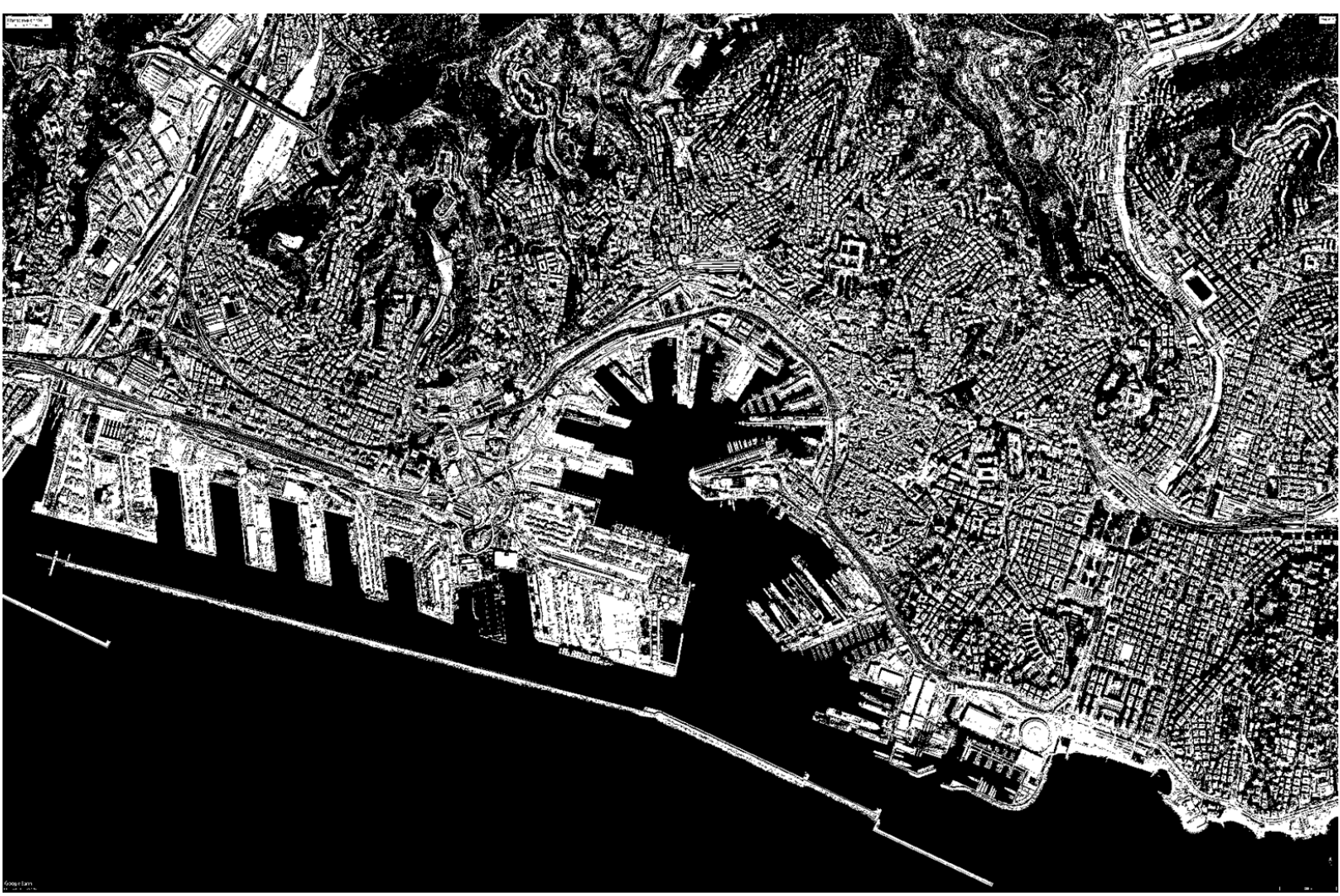


(Εικόνα 34): Σχέδιο του έργου «Waterfront di Levante» από τον Αρχιτέκτονα Renzo Piano

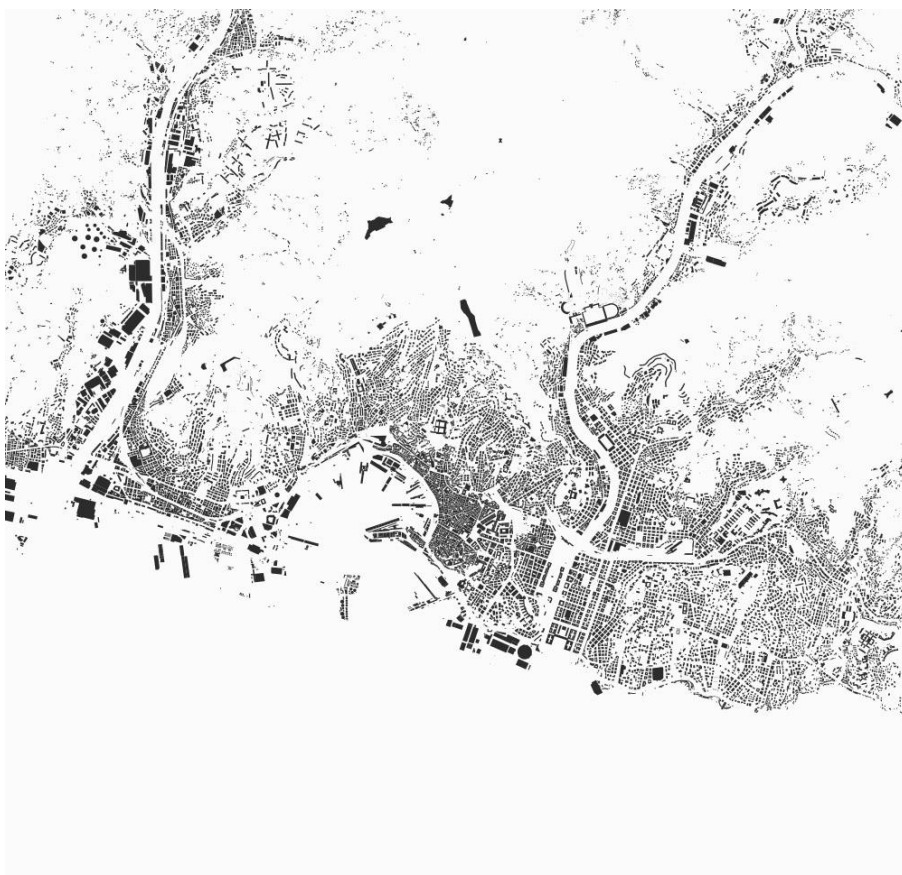
⁴⁷ Βογιατζάκη Μαρία, «Αστική ζώνη αλληλεπίδρασης πόλης και λιμανιού στο πλαίσιο της δυναμικής των δύο συστημάτων», Πόλη και χώρος από τον 20ο στον 21ο αιώνα (Συλλογικό, τιμητικός τόμος για τον καθηγητή Αθανάσιο Ι. Αραβαντινό), εκδόσεις Μέμφις, Αθήνα, 2004, σελ. 95

⁴⁸ <http://www.rpbw.com/project/waterfront-di-levante>

Συμπερασματικά η αυξανόμενη εμπορική δραστηριότητά του, επέφερε την συνεχή επέκταση του προς τα Δυτικά, προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες των εμπορευμάτων, με αποτέλεσμα την ολοκληρωτική αποκοπή της πόλης από τη θάλασσα και το παράκτιο μέτωπο. Το λιμάνι της Γένοβας φαίνεται να κατέχει πρωταγωνιστικό ρόλο στην σχέση πόλης – λιμανιού, με την πόλη να προσπαθεί να προσαρμοστεί και να αναπτυχθεί βάσει των βιομηχανικών και λειτουργικών μεταρρυθμίσεων που προκύπτουν με τον καιρό.



(Εικόνα 35): Γένοβα – Σχέση πόλης λιμανιού



(Εικόνα 36): Γένοβα – Figure ground



(Εικόνα 37): Γένοβα – Δίκτυα κυκλοφορίας

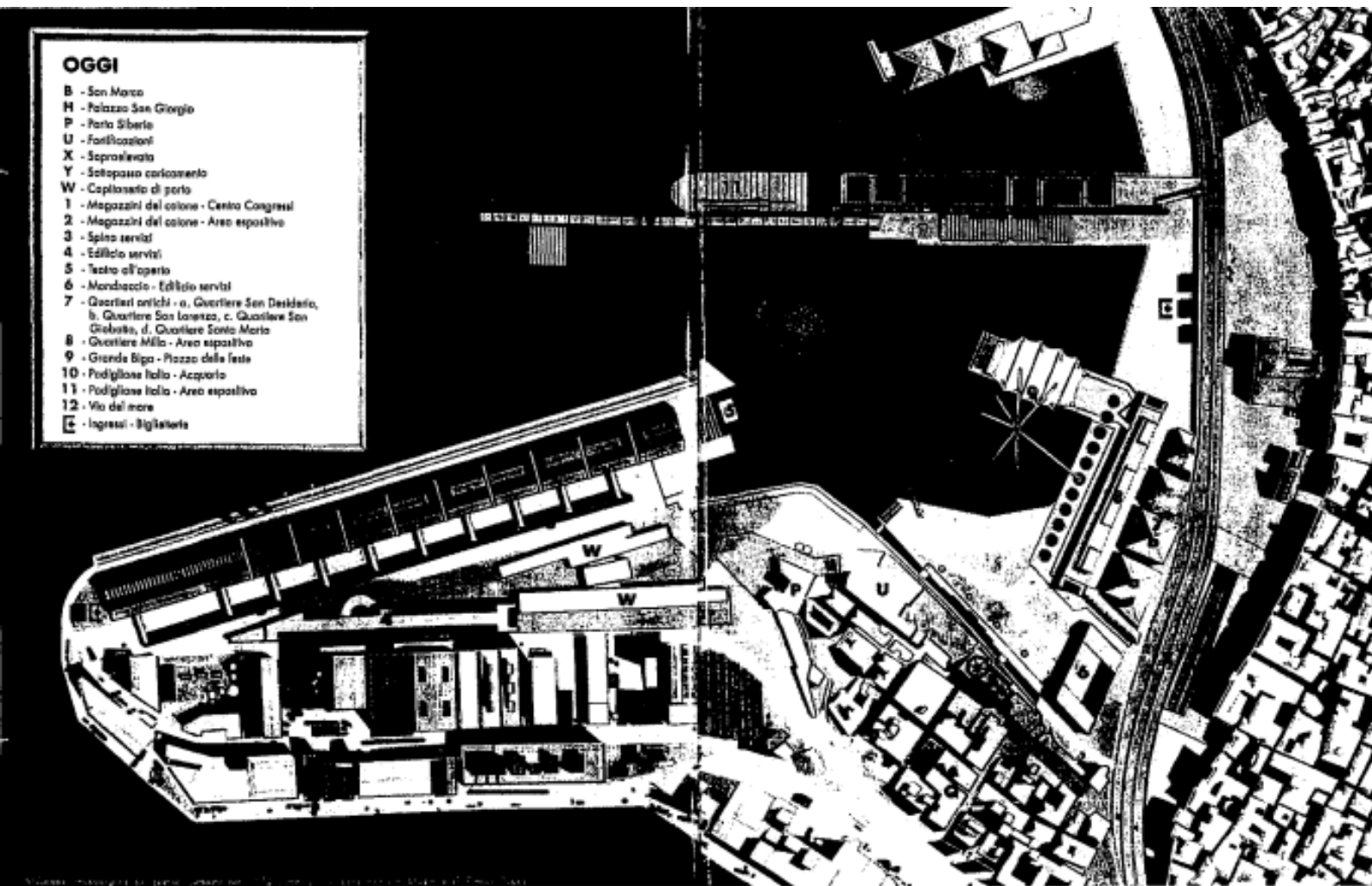


(Εικόνα 38): Το αστικό λιμάνι της Γένοβας

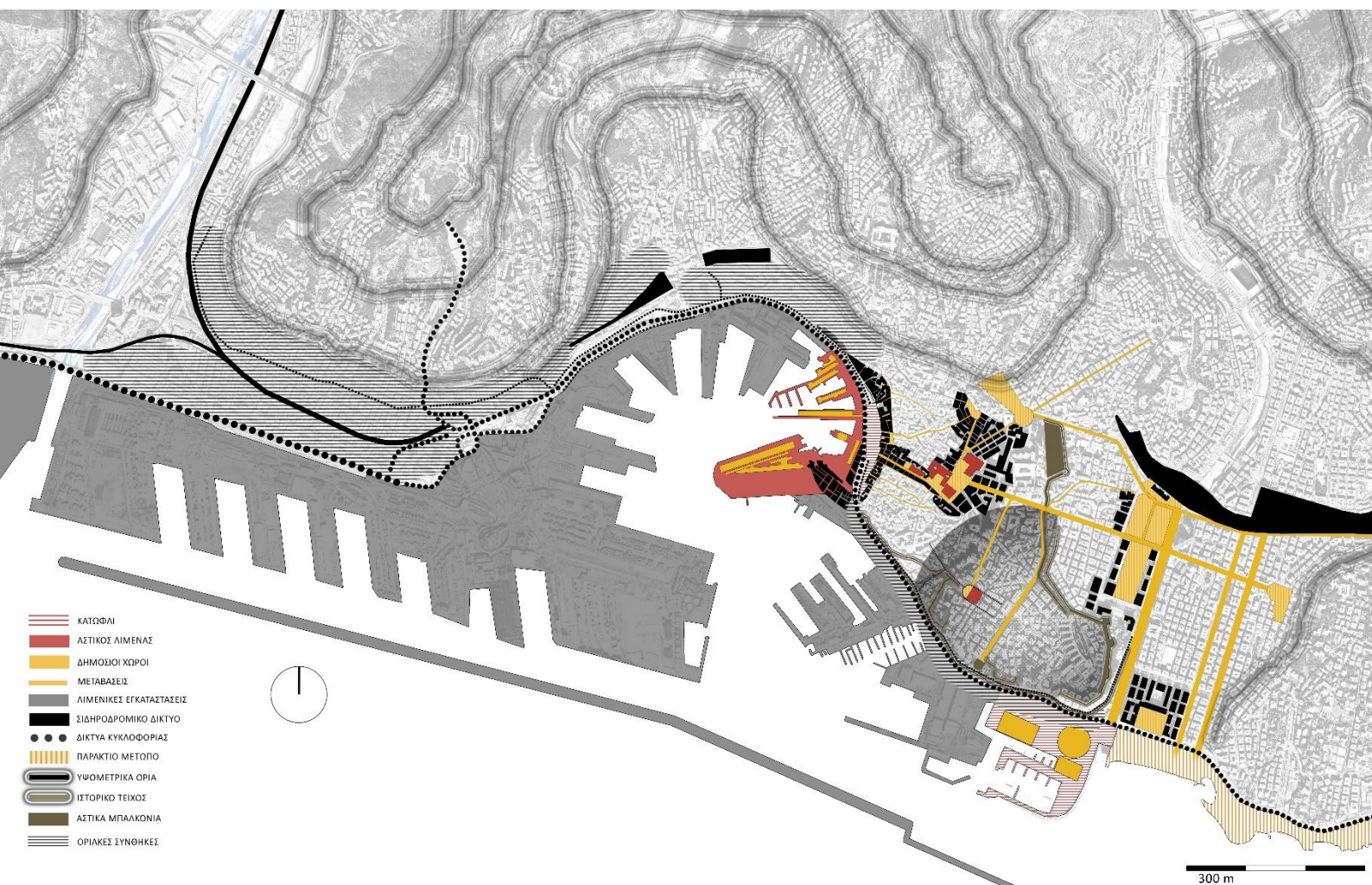
- Κατώφλι και μεταβάσεις.

Το κατώφλι της Γένοβας είναι ένας σύνθετος χώρος, με πολλαπλά επίπεδα κίνησης και οριακές συνθήκες που δημιουργούν μη ευνοϊκές προϋποθέσεις μεταβάσεων από τον αστικό ιστό στο λιμάνι. Τα όρια δημιουργούνται κυρίως από τις λιμενικές λειτουργίες καθώς στον χώρο πρυτανεύουν όγκοι μεγάλων εγκαταστάσεων, άξονες κυκλοφορίας για τον λιμένα και φράχτες οι οποίοι διαχωρίζουν τις λειτουργίες των δύο εδαφών. Γενικότερα, σε πολλά σημεία της διεπαφής πόλης και λιμανιού παρατηρείται ένα υποβαθμισμένο περιβάλλον και ελλείψεις δυνατότητες μεταβάσεων από την πόλη προς τη θάλασσα. Η ανάπτυξη του λιμανιού σε βάρος της πόλης ξεκίνησε κατά τα τέλη του 19^{ου} αιώνα ενώ αργότερα και όταν πλέον η Γένοβα είχε γίνει ένας από τους σημαντικότερους κόμβους της Μεσογείου, οι λιμενικές υποδομές περιθωριοποίησαν ακόμα παραπάνω το ιστορικό κέντρο και τη ζώνη αλληλεπίδρασης πόλης και λιμανιού. Επίσης η σταδιακή ανάπτυξη του λιμανιού Δυτικότερα και η εγκατάλειψη των βιομηχανικών μονάδων στην περιοχή του παλιού λιμανιού (Porto Antico) αποτέλεσαν έναν ακόμα λόγο υποβάθμισης της περιοχής. Το κατώφλι της πόλης αποτελείται από διάσπαρτους πυρήνες αστικού χώρου οι οποίοι λειτουργούν ως ελκυστές. Χώροι όπως το Molo Vecchio, η περιοχή γύρω από την Piazza Cavour, το Caricamento και η Piazza Darsena μπορούν να θεωρηθούν ως αστικοί θύλακες και αποτελούν το μέσο μετάβασης από τον αστικό ιστό προς το λιμάνι. Συνεπώς, στην περίπτωση της Γένοβας παρατηρείται μια διαφορετική μορφή κατωφλίου, μη συνεχής αλλά καθ' όλα συνεκτική και πρόθυμη να φέρει κοντά δύο οντότητες που από καιρό έχουν χάσει την τριβή τους. Στις αποβάθρες που περιλαμβάνονται στο αστικό κομμάτι του λιμένα έχουν εγκατασταθεί δημόσιες και εμπορικές χρήσεις οι οποίες έχουν αναζωογονήσει την περιοχή σε μεγάλο βαθμό. Το ζήτημα των μεταβάσεων φαίνεται να έχει επιλυθεί με τέτοιο τρόπο ώστε οι αστικοί χώροι του κατωφλίου και του παλιού λιμένα να τροφοδοτούνται μεταξύ τους αλυσιδωτά και με μια συνθήκη που διακρίνεται από

μεταβατικούς χώρους, γραμμικές πορείες και στάσεις. Συμπερασματικά, ο χώρος της διεπαφής πόλης λιμανιού στη Γένοβα δεν χαρακτηρίζεται από τη γραμμικότητα που παρατηρείται σε άλλες πόλεις όπως την Βαρκελώνη ή τη Μασσαλία, αλλά αντίθετα παρουσιάζει μια πολυπλοκότητα που αναδεικνύει διαφορετικές εκφάνσεις του αστικού χώρου και εναλλαγές αστικού και λιμενικού τοπίου που παρουσιάζουν εξαιρετικό ενδιαφέρον.



(Εικόνα 39): Το αστικό λιμάνι της Γένοβας, οι θύλακες αστικότητας στο κατώφλι της πόλης.



(Διάγραμμα 12) : Η σχέση πόλης λιμανιού. Μεταβάσεις και όρια.



(Εικόνα 40): molo Vecchio, η απόδοση του λιμενικού χώρου στην πόλη και η προέκταση της προς την θάλασσα.



(Εικόνα 41): Piazza delle feste, η προέκταση της πόλης προς την θάλασσα. Στο βάθος οι κατασκευές “Bigo” από τον Αρχιτέκτονα Renzo Piano

- Δημιουργία αστικών σχέσεων μέσω της ενεργοποίησης μεταβατικών χώρων. (Γένοβα)

Η παρακμή του παλιού λιμανιού σύμφωνα με τον Jauhiaiinen Jussi «κορυφώθηκε το 1965 όταν επήλθε η κατασκευή ενός ισχυρού ορίου, ενός υπερυψωμένου αυτοκινητόδρομου, στην διεπαφή πόλης – λιμανιού»⁴⁹, συμβάλλοντας στην περαιτέρω υποβάθμιση του αστικού τοπίου και αποκόπτοντας την πόλη από κάθε δυνατότητα επαφής με τη θάλασσα. Η ανάγκη για αλλαγή και επαναδιατύπωση των σχέσεων πόλης - λιμανιού ήταν επιτακτική και η ιδέα της μεταφοράς των λιμενικών εγκαταστάσεων, με σκοπό τη μετατροπή του παλιού λιμανιού σε αστικό χώρο, είχε αρχίσει να λαμβάνεται υπόψιν από τις τοπικές αρχές. Το 1986 ο Γενοβέζος Αρχιτέκτονας Renzo Piano παρουσίασε ένα σχέδιο αναγέννησης του παλιού λιμένα, το οποίο εγκρίθηκε εν όψει της διεθνούς έκθεσης για τον εορτασμό της 500^{ης} επετείου για την ανακάλυψη της Αμερικής από τον Κολόμβο. Το έργο ανάπλασης προέβλεπε τη δημιουργία δημόσιων ελεύθερων χώρων, μαρίνας, πενταόροφου ενυδρείου, ξενοδοχείου, εστιατορίων, συνεδριακού και εμπορικού κέντρου καθώς επίσης και τη δημιουργία πανοραμικού ανελκυστήρα και πολυώροφου πάρκινγκ. Αξίζει να σημειωθεί ότι το σχέδιο προέβλεπε ακόμα την αποκατάσταση παλαιών ιστορικών κτηρίων του λιμένα, όπως για παράδειγμα τις αποθήκες βαμβακιού, με σκοπό την αναβάθμιση του αστικού τοπίου. Για πρώτη φορά στην ιστορία της πόλης, το ιστορικό λιμάνι θα αποκτούσε εμπορικές και πολιτιστικές χρήσεις και θα ήταν προσβάσιμο από τους κατοίκους, φέρνοντας πιο κοντά την πόλη με τη θάλασσα. Οι αρχιτεκτονικές κριτικές για το έργο του Piano, ήταν πολύ θετικές καθώς εκτιμήθηκε το γεγονός της διατήρησης και αποκατάστασης ορισμένων ιστορικών κτηρίων, που σε συνδυασμό με τις νέες μοντέρνες κατασκευές του αρχιτέκτονα συνέθεταν ένα αναβαθμισμένο λιμενικό – αστικό τοπίο. Μάλιστα ο ίδιος υποστήριξε ότι με το πέρας των εορτασμών, «το 95% των εργασιών αποκατάστασης θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για διάφορες λειτουργίες, όπως για παράδειγμα πολιτιστικές, εμπορικές, υπηρεσίες, βιοτεχνικές και τουριστικές δραστηριότητες.»⁵⁰ Ο Renzo Piano έπαιξε τον σημαντικότερο ρόλο στην σχέση πόλης – λιμανιού, αφού με το έργο του κατάφερε να επιτύχει την σύνδεση μεταξύ δύο οντοτήτων που από καιρό είχαν απωλέσει οποιαδήποτε επικοινωνία μεταξύ τους. Σύμφωνα με τα παραπάνω, προκύπτει το εξής εύλογο ερώτημα. Η αλλαγή των χρήσεων σε συνδυασμό με την δημιουργία αστικού χώρου είναι ικανά να επιτύχουν την επανασύνδεση δυο οντοτήτων σε ένα περιβάλλον όπου πρυτανεύουν όρια και φραγμοί;

⁴⁹ Jauhiaiinen, Jussi. (1995). Waterfront redevelopment and urban policy: The case of Barcelona, Cardiff and Genoa. European Planning Studies.

⁵⁰ PIANO, R. (1992). A plan for a city, in M. Mastropiero (Ed.) Colombo '92: the city, the Port, the Exhibition, Milano: Lybra Immaginare, σελ 18 -27



(Εικόνα 42): Piazza Caricamento, 1970. Ο αποκλεισμός της πόλης από το λιμάνι και η επικράτηση των ορίων.



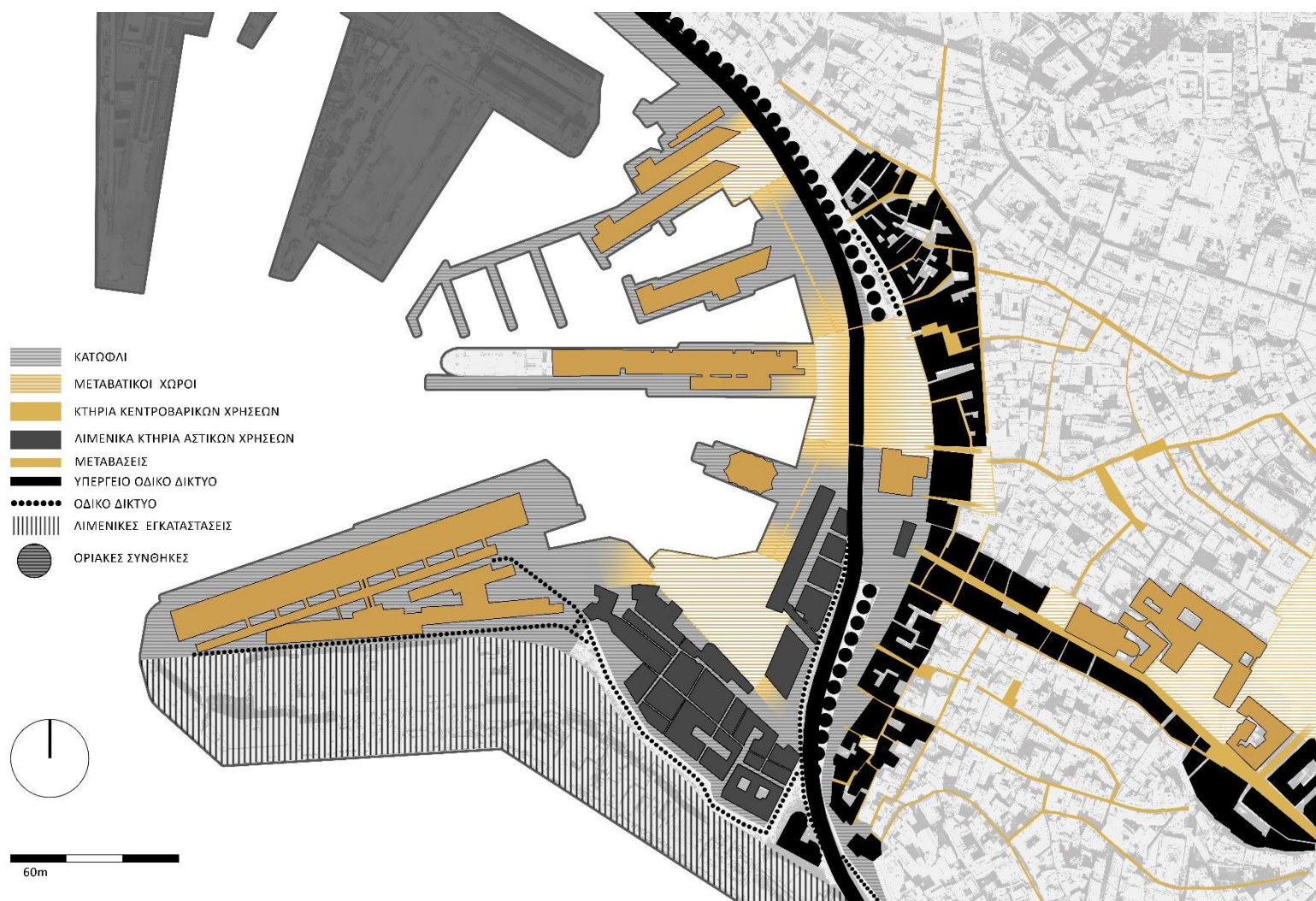
(Εικόνα 43): Piazza Caricamento, κατάργηση των ορίων και η ενεργοποίηση των μεταβατικών χώρων από την πόλη στο λιμάνι.

Σύμφωνα με τον Sánchez José πρέπει να δοθεί έμφαση στην «κατανόηση της πολύπλοκης γεωγραφίας της πόλης, καθώς μπορεί να επηρεάσει την ανάπτυξη στις σχέσεις των δυο οντοτήτων. Πιο αναλυτικά, οι υψομετρικές διαφορές σε συνδυασμό με το γεγονός ότι δεν υπάρχει σχεδόν καμία ελεύθερη γη που να ευνοεί την ανάπτυξη παράλληλα με την ακτογραμμή των δύο»⁵¹, αποτέλεσε πρόβλημα στη δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών μετάβασης. Η απουσία του «ενδιάμεσου στοιχείου» ήταν αισθητή στην πόλη της Γένοβας και η ανάπτυξη μεταβατικών χώρων συνιστούσε την σημαντικότερη παράμετρο για την ύπαρξη ωσμών από τον αστικό ιστό προς το λιμάνι. Συνεπώς η ενεργοποίηση του αστικού λιμένα μέσω της αλλαγής των χρήσεων δεν είναι αρκετή για να δημιουργήσει συνθήκες συνύπαρξης, την στιγμή που πρωταγωνιστούν ισχυρά όρια. Ο R. Piano έχοντας κατανοήσει τα αστικά δίπολα και τις συρραφές του χώρου, κατάφερε να «ενεργοποιήσει» χώρους οι οποίοι λειτούργησαν μεταβατικά, σαν κόμβοι που συνέδεσαν τον πυκνό αστικό ιστό της παλιάς πόλης με το λιμάνι της. Ο ίδιος υποστηρίζει ότι «η μερική υπογειοποίηση των οδικών δικτύων ήταν ένα σημαντικό πρώτο βήμα για την αποκατάσταση μιας εκτεταμένης περιπέτειας με θέα την θάλασσα, στην Piazza Caricamento, έναν πολυσύχναστο κόμβο όπου συγκλίνουν τουρίστες και ντόπιοι.»⁵² Με την κίνηση αυτή έγινε δυνατή η δημιουργία ενός χώρου ο οποίος κατέχει τον ρόλο του «διακομιστή», δηλαδή του μέσου με το οποίο οι μεταβάσεις γίνονται δυνατές. Η Piazza Caricamento, μετατράπηκε σε έναν κόμβο ο οποίος τροφοδοτείται, τόσο από τον αστικό ιστό, όσο και από άλλους πυρήνες του παραλιακού μετώπου, όπως η Piazza Cavour και η Piazza Darsena και με την σειρά του τροφοδοτεί αστικούς χώρους του λιμανιού, οι οποίοι κατέχουν παρόμοια φύση. Συνεπώς παρατηρείται μια εξαιρετικά ενδιαφέρουσα «διπλή φύση» που παρουσιάζουν οι χώροι, δηλαδή ότι έχουν τη δυνατότητα να λειτουργούν μεταβατικά και ταυτόχρονα σαν στάσεις μιας διαδρομής που ξεκινάει από τον αστικό ιστό και καταλήγει στο λιμάνι. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, στην περίπτωση της Γένοβας παρατηρείται μια ισχυρή ύπαρξη ορίων στην διεπαφή πόλης λιμανιού, τα οποία δυσκολεύουν ή ακόμα απαγορεύουν τις μεταβάσεις μεταξύ των δυο πλευρών. Παράλληλα όμως, στο παλιό λιμάνι της πόλης συναντώνται περιπτώσεις ορίων που λειτουργούν συνεκτικά και συμβάλλουν στη δημιουργία των μεταβατικών χώρων που αναλύθηκαν παραπάνω. Πρόκειται κυρίως για κτηριακούς όγκους στην περιοχή του λιμανιού που αφενός αποτελούν την προέκταση της αστικής δόμησης στο λιμάνι και αφετέρου συμβάλλουν στην ύπαρξη ποιοτικού χώρου, καθώς διαχωρίζουν και οριοθετούν λιμενικές εγκαταστάσεις και δίκτυα κυκλοφορίας από το αστικό κομμάτι του λιμανιού. Συνεπώς, συναντάται μια κατάσταση στην οποία τα όρια επιστρατεύονται σαν εργαλείο σχεδιασμού προκειμένου να υπάρξει στοχευμένη οριοθέτηση, η οποία στην περίπτωση της Γένοβας είναι απαραίτητη για την ποιοτική ανάπτυξη του αστικού χώρου στο λιμάνι. Ακόμα, η ύπαρξη των κτηριακών όγκων, συμβάλλει στη διατήρηση της κλίμακας καθώς τόσο τα κτήρια (τα οποία διαθέτουν εμπορικές χρήσεις), όσο και οι ελεύθεροι χώροι είναι προσαρμοσμένα στην κλίμακα του λιμανιού, συνθέτοντας έτσι ένα αστικό τοπίο στο παράκτιο μέτωπο. Σκοπός του Αρχιτέκτονα ήταν να αποκατασταθούν πολλά από τα κτήρια προκειμένου να αποδοθούν σε εμπορικές χρήσεις, εστίαση και ψυχαγωγία με το πέρασ των εορτασμών. Με αυτόν τον τρόπο η διατήρηση και αποκατάσταση μέρους των παλιών κτηρίων του λιμανιού συνετέλεσε στην ανάπλαση του παλιού λιμανιού της πόλης, όχι μόνο χρηστικά αλλά και τυπολογικά.

⁵¹ Sánchez José M. Pagés, The port and the city, On board diary, Hafencity Universität, Frankfurt am Main, 2016, σελ 173

⁵² <http://www.rpbw.com/project/porto-antico>

Συμπερασματικά, «η αναδιαμόρφωση του παλιού λιμανιού της Γένοβας, είχε κάποια αρνητικά αντίκτυπα στην τοπική κοινωνία, όπως για παράδειγμα τον διαχωρισμό των φτωχών ανθρώπων από την προκυμαία, λόγω του “gentrification” και την οικονομική αναταραχή λόγω της απότομης αύξησης των εμπορικών χρήσεων»⁵³, όμως μακροπρόθεσμα τα αποτελέσματα της ανάπτυξης φάνηκαν να είναι πολύ σημαντικά και αποδεκτά από την τοπική κοινωνία. Αξίζει να σημειωθεί, ότι το έργο του αρχιτέκτονα R. Piano απέκτησε κοινωνικό και περιβαλλοντικό χαρακτήρα, καθώς κατάφερε να αναδιατυπώσει την σχέση της πόλης με το παράκτιο μέτωπο κάτω από ισχυρές οριακές συνθήκες που για χρόνια χώριζαν πόλη και λιμάνι. Τέλος, το έργο αποτέλεσε το έναυσμα για την εκπόνηση άλλων σχεδίων αργότερα, που είχαν ως στόχο την περεταίρω αποκατάσταση των σχέσεων πόλης και λιμανιού.



(Διάγραμμα 13) : Η ενεργοποίηση των μεταβατικών χώρων και η επανασύνδεση πόλης - λιμανιού

⁵³ Jauhainen, Jussi. (1995). Waterfront redevelopment and urban policy: The case of Barcelona, Cardiff and Genoa. European Planning Studies.



(Εικόνα 44): Μαρίνα, Porto Vecchio



(Εικόνα 45): Κατάργηση των ορίων. Ωσμώσεις μεταξύ αστικού ιστού και λιμένα.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Σε αυτή την ερευνητική εργασία έγινε μία προσπάθεια κατανόησης της φύσεως της Μεσογειακής πόλης λιμάνι, η οποία παρουσιάζει εξαιρετικό ενδιαφέρον αλλά και παθογένειες. Από την μια, αντιφατικές εναλλαγές αστικού και λιμενικού τοπίου συνθέτουν ένα μωσαϊκό εικόνων που προσδίδουν χαρακτήρα και μια απαραίτητη πολυπλοκότητα που την καθιστά ξεχωριστή και από την άλλη οι χωροθετήσεις των λιμενικών υποδομών κοντά στον αστικό ιστό δείχνουν να επηρεάζουν αρνητικά τις συνθήκες διαβίωσης. Το διεθνές εμπόριο, η παγκοσμιοποίηση και ο τουρισμός φαίνεται να αλλάζουν αρκετά την μορφή των λιμανιών και να εισάγονται νέες απαιτήσεις που επηρεάζουν άμεσα την σχέση του λιμανιού με την πόλη. Αφενός, η ύπαρξη λιμανιού συνδέεται εν γένει με την οικονομική άνθηση της πόλης και με την συνύπαρξη πολιτισμών, νέων ιδεών και ανθρώπων, αφετέρου οδήγησε σε περιπτώσεις κοινωνικού και χωρικού διαχωρισμού δημιουργώντας προβληματικές συνθήκες στην σχέση πόλης – λιμανιού. Παραδείγματα όπως η Νάπολη και η Γένοβα αντικατοπτρίζουν πλήρως τέτοιες καταστάσεις, όπου στην μια περίπτωση οι «ταξικές κλίμακες» αρθρώνονται βάσει των λιμενικών χρήσεων και στην άλλη ο χωρικός αποκλεισμός της πόλης από την θάλασσα λόγω του λιμανιού είναι πολύ ισχυρός. Συμπεραίνοντας από τα παραπάνω προκύπτει το εξής εύλογο ερώτημα. Συνιστά η απομάκρυνση και ο διαχωρισμός του λιμανιού την ιδανική λύση για την κατάργηση των ορίων και την επανασύνδεση μιας πόλης με το παράκτιο μέτωπο και τη θάλασσα;

Όπως αναλύθηκε παραπάνω, χαρακτηριστικό μιας πόλης – λιμάνι της Μεσογείου είναι η παράλληλη και ταυτόσημη ανάπτυξη των δύο οντοτήτων ιστορικά. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την χωροθέτηση του νέου λιμένα ως προέκταση του παλιού ιστορικού. Τούτων δοθέντων, θεωρείται απαραίτητη η αντιμετώπιση τους σαν σύστημα, καθώς ο βαθμός επιρροής του ενός εξαρτάται αποκλειστικά από το άλλο. Όπως γίνεται αντιληπτό, μία τέτοια πόλη είναι όχι μόνο ιστορικά, αλλά και χωρικά κλειδωμένη με το λιμάνι της και η κατάργηση του ενός αυτόματα επηρεάζει τη ταυτότητα του άλλου. Η κατάργηση του ορίου λοιπόν, συνεπάγεται με την κατάργηση του συστήματος; Πόλεις όπως η Μασσαλία, η Βαρκελώνη, η Γένοβα, το Παλέρμο είναι παραδείγματα τα οποία κατάφεραν να διατηρήσουν τους δεσμούς του συστήματος πόλης - λιμανιού κάτω από πλαίσια συνεργασίας και αμοιβαίων υποχωρήσεων ενώ παράλληλα επέτυχαν την σύνδεση του αστικού ιστού με την θάλασσα. Αποδίδοντας χώρο για ανάπτυξη της πόλης, αναθεωρώντας διοικητικά σύνορα, δίκτυα και χρήσεις και διαχωρίζοντας τις λειτουργίες των δύο οντοτήτων πόλεις όπως αυτές που αναλύθηκαν αποδεικνύουν ότι η κατάργηση των ορίων επιβάλει κατάργηση της μονομερούς ανάπτυξης και όχι του συστήματος. Εξάλλου η ιδιαιτερότητα και ο χαρακτήρας μιας πόλης λιμάνι κρύβεται στα αντιφατικά της αστικά δίπολα που έρχονται σε αντιπαράθεση. Νέο – παλιό, φυσικό – τεχνητό, υπέρμετρο – συνετό είναι στοιχεία που δημιουργούν ισχυρούς χωρικούς δεσμούς και αποδίδουν πολυπλοκότητα ενισχύοντας την έννοια της συνύπαρξης.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική βιβλιογραφία:

- Βογιατζάκη Μαρία, «Αστική ζώνη αλληλεπίδρασης πόλης και λιμανιού στο πλαίσιο της δυναμικής των δύο συστημάτων», Πόλη και χώρος από τον 20ο στον 21ο αιώνα (Συλλογικό, τιμητικός τόμος για τον καθηγητή Αθανάσιο Ι. Αραβαντινό), εκδόσεις Μέμφης, Αθήνα, 2004
- Πιτούλη Αφροδίτη, «Πόλεις-λιμάνια και διαχείριση παράκτιου μετώπου: η περίπτωση του παλαιού Λιμένα Ηγουμενίτσας», Θαλάσσιος Χώρος, Παράκτιο Αστικό Μέτωπο, Πόλεις Λιμάνια (επιμ. Θεοδωρά Γιώτα), Ε.Μ.Π., Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εργαστήριο Πολεοδομικών ερευνών, 2018
- Λέφας Παύλος, Binde Jerome, Siebel Walter, Αύριο οι πόλεις, εκδόσεις Πλέθρον, Αθήνα, 2003
- Γοσποδίνη Άσπα, «Σκιαγραφώντας, ερμηνεύοντας και ταξινομώντας τα νέα τοπία της μεταβιομηχανικής πόλης», Τα νέα αστικά τοπία και η Ελληνική πόλη (Συλλογικό, επιμ. Γοσποδίνη Άσπα, Μπεριάτος Ηλίας), εκδόσεις Κριτική, Αθήνα, 2006
- Λεοντίδου Λίλα, «Διαπολιτισμικότητα και Ετεροτοπία στο Μεσογειακό Αστικό Τοπίο: Από την Αυθόρμητη Αστικοποίηση στην Επιχειρηματική πόλη», Τα νέα αστικά τοπία και η Ελληνική πόλη (Συλλογικό, επιμ. Γοσποδίνη Άσπα, Μπεριάτος Ηλίας), εκδόσεις Κριτική, Αθήνα, 2006
- Ξουρής Δημήτρης, (1979), Επιχείρηση και Περιβάλλον, Gutenberg, Αθήνα.

Ξενόγλωσση βιβλιογραφία:

- César Ducruet, «The port city in multidisciplinary analysis», The port city in the XXIst century: New challenges in the relationship between port and city (επιμ. Alemany Joan, Bruttomesso Rinio), Rete, 2011
- Brocard, M. "Deux villes frontières portuaires: Le Havre et Southampton." La Revue d'Ici 11 (1994)
- Forno, G. "Gênes: ville-port." Renaissance Urbaine en Europe, Etude 27 (1985)
- Reeves, P. Broeze, Frank and K. McPherson, K. "Studying the Asian Port City." In Brides of the Sea: Port Cities of Asia from the Sixteenth to Twentieth centuries, ed. Frank Broeze. Kensington, Australia: University of New South Wales Press, 1989
- Murphey, Rhoads. "On the Evolution of the Port City." In Brides of the Sea: Port Cities of Asia from the Sixteenth to Twentieth Centuries, ed. Frank Broeze. Kensington, Australia: University of New South Wales Press, 1989
- Hayuth, Y. (1982) The port-urban interface: an area in transition. Area, vol. 14, n° 3
- Fujita, M., Mori, T. (1996) The role of ports in the making of major cities: self-agglomeration and hub-effect. Journal of Development Economics, vol. 49
- Frank Broeze, "Port Cities: The Search for an Identity", Journal of Urban History, vol. 11 (1985)

- Karachalis, Nicholas Kyriazopoulos, Evangelos (2006) : Greek Port Cities in Transition: Regeneration Strategies, Waterfront Development and the Role of Cultural and Tourist Resources, 46th Congress of the European Regional Science Association: "Enlargement, Southern Europe and the Mediterranean", August 30th- September 3rd, 2006, Volos, Greece, European Regional Science Association (ERSA), Louvain-la-Neuve
- Moretti Beatrice, Beyond the Port City: The Condition of Portuality and the Threshold Concept, Jovis, Berlin, 2020
- Lynch Kevin (1964), Ceccarelli P. (ed.), L'immagine della città. Marsilio Editore, Milan
- Lynch Kevin, The Image of The City, The MIT Press, Cambridge, 1960
- Mark Schoonderbeek, "The Border as Threshold Space of Simultaneities", Archimaera, vol. 5 (2013)
- Stan Allen, "From Object to Field", in Architectural Design, no. 5–6 (1997)
- Jauhainen, Jussi S., Waterfront redevelopment and urban policy: The case of Barcelona, Cardiff and Genoa, European Planning Studies. Mar1995, Vol. 3 Issue 1, p3. 21p.
- Morales, Ignacio de Sola, (1993), Barcelona after Olympics, in Lotus International, no 77, Electa, Milano
- PIANO, R. (1992). A plan for a city, in M. Mastropiero (Ed.) Colombo '92: the city, the Port, the Exhibition, Milano: Lybra Immagine
- Sánchez José M. Pagés, The port and the city, On board diary, Hafencity Universität, Frankfurt am Main, 2016
- Hoyle Brian, Pinder David, European port cities in transition, Belhaven Press, London, 1992
- Hudson, B. J., Cities on the Shore: The Urban Littoral Frontier, Pinter, London and New York, 1996
- Kradonellis Kostas, « Spatial dimensions of marine tourism: outlook and prospects», Mediterranean Tourism: Facets of socioeconomic development and cultural change (επιμ. Apostolopoulos Yorghos, Loukissa Philippos, Leontidou Lila), Routledge, New York and London, 2001
- Yehuda Hayuth, The Port-Urban Interface: An Area in Transition, The Royal Geographical Society, London, 1982
- Umut Pekin Timur, «Urban Waterfront Regenerations», Advances in Landscape Architecture (επιμ. Özyavuz Murat), InTech, Rijeka, 2013
- Sánchez José M. Pagés, The port and the city, On board diary, Hafencity Universität, Frankfurt am Main, 2016
- Stevens Quentin, Activating Urban Waterfronts, Planning and Design for Inclusive, Engaging and Adaptable Public Spaces, Routledge, New York, 2021
- Spirou Costas, Urban tourism and urban change: Cities in a Global Economy, Routledge, New York and London, 2011

Άρθρα - Περιοδικά:

- Τζομπανάκης Αλέξιος, Το θαλάσσιο μέτωπο και η σύγχρονη μεσογειακή πόλη, ΤΕΕ-TKM, 2019
- Κουτσουμπός Λεωνίδας, Το συν του Δημόσιου Χώρου ως Πρόσθετο και ως Κοινό, ΤΕΕ-TKM, 2019
- Hoyle S. Brian, «Global and Local Change on the Port-City Waterfront», Geographical Review, Vol.90, No.3, 2000
- Hoyle S. Brian, «Cities and ports: Concepts and issues», Vegueta, No. 3, 1997
- Nicolini Elvira, Pinto R. Maria, «Strategic Vision of a Euro-Mediterranean Port City: A Case Study of Palermo», Sustainability, No.5, 2013

Διαδικτυακές πηγές:

- https://en.wiktionary.org/wiki/port_city#:~:text=Noun,or%20as%20parasitic%20Urban%20sprawl.
- <https://marsactu.fr/le-centre-de-marseille/>
- <https://www.declad.com/fernand-pouillon-the-future-that-didnt-happen>
- <http://www.rpbw.com/project/waterfront-di-levante>
- <https://www.archdaily.com/340004/vieux-port-pavilion-foster-partners>
- <https://www.euromediterranee.fr/en/projects/parc-habite-darenc>
- <https://www.euromediterranee.fr/projets/parc-bougainville>
- <https://www.archdaily.com/340004/vieux-port-pavilion-foster-partners>
- <https://www.euromediterranee.fr/en/projects/saint-charles-porte-daix>
- <https://barcelonarchitecturewalks.com/poblenou-from-industrial-to-smartcity/>
- https://portoantico.it/cosa_trovi/marina-molo-vecchio/

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα εξωφύλλου εργασίας: <https://www.atlasofplaces.com/research/mediterranean-sea-collection/>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 - Η έννοια της πόλης - λιμάνι.

- Εικόνα εξωφύλλου Κεφαλαίου Α - Moretti Beatrice, Beyond the Port City: The Condition of Portuality and the Threshold Concept, Jovis, Berlin, 2020, σελ 12
- Εικ 1- https://en.wikipedia.org/wiki/Port_of_Naples#/media/File:Napoli-porto01.jpg
- Εικ 2 - Moretti Beatrice, Beyond the Port City: The Condition of Portuality and the Threshold Concept, Jovis, Berlin, 2020, σελ 66
- Εικ 3 - Moretti Beatrice, Beyond the Port City: The Condition of Portuality and the Threshold Concept, Jovis, Berlin, 2020, σελ 67
- Εικ 4,5 - <https://www.dailymail.co.uk/news/article-6996955/Photos-reveal-east-London-docks-went-slums-early-20th-century-luxury-flats.html>
- Εικ 6,7 - https://www.researchgate.net/figure/Figures-1-2-The-Inner-Harbor-in-1948-and-in-the-late-1950s-after-clearance-and-new_fig1_323785844
- Εικ 8 - <https://bigliverpoolguide.co.uk/19-albert-dock-photos-through-the-years/>
- Εικ 9 - <https://albertdock.com/history/>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 – Μεταβάσεις και όρια.

- Εικόνα εξωφύλλου Κεφαλαίου Β - Moretti Beatrice, Beyond the Port City: The Condition of Portuality and the Threshold Concept, Jovis, Berlin, 2020, σελ 95
- Εικ 10 - https://en.wikipedia.org/wiki/Port_of_Trieste
- Εικ 11 - <https://www.orangesmile.com/travelguide/ancona/photo-gallery.htm>
- Εικ 12 - <https://www.dreamstime.com/photos-images/palermo-cruise-port.html>
- Εικ 13,14 - <https://www.artwort.com/2015/04/30/architettura/ettore-sottsass-metafore-nel-paesaggio/>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 – Συγκριτική μελέτη τριών Μεσογειακών πόλεων.

- Εικόνα εξωφύλλου Κεφαλαίου Γ - Moretti Beatrice, Beyond the Port City: The Condition of Portuality and the Threshold Concept, Jovis, Berlin, 2020, σελ 96
- Εικόνα ενότητας Μασσαλίας - Moretti Beatrice, Beyond the Port City: The Condition of Portuality and the Threshold Concept, Jovis, Berlin, 2020, σελ 38
- Εικ 15,16 - <https://theportandthecity.wordpress.com/2015/11/28/the-marseille-experience/comment-page-1/>
- Εικ 17,18 – εξαγωγή χαρτών – QGIS
- Εικ 19,20,21- <https://www.declad.com/fernand-pouillon-the-future-that-didnt-happen>
- Εικ 22- <https://theportandthecity.wordpress.com/2015/11/28/the-marseille-experience/comment-page-1/>
- Εικ 23,24 - <https://theportandthecity.wordpress.com/2015/11/28/the-marseille-experience/comment-page-1/>
- Εικόνα ενότητας Βαρκελώνης - <https://barcelonarchitecturewalks.com/barceloneta-the-former-fishermen's-town/>
- Εικ 25- <https://www.theguardian.com/cities/2016/apr/01/story-cities-13-eixample-barcelona-ildefons-cerda-planner-urbanisation>
- Εικ 26,27 – εξαγωγή χαρτών – QGIS
- Εικ 28 - https://es.wikipedia.org/wiki/Rambla_de_Mar
- Εικ 29,30 - <https://barcelonarchitecturewalks.com/barceloneta-the-former-fishermens-town/>
- Εικ 31- <https://welovebarcelona.de/poblenou-in-barcelona/>
- Εικ 32- <https://www.dockwalk.com/news/marina-port-vell-barcelona>
- Εικ 33- <https://www.marinaportvell.com/es/articulos/lugares-emblematicos-de-barcelona-cerca-de-marina-port-vell/>
- Εικόνα ενότητας Γένοβας - <https://www.italia.it/en/liguria/genoa>
- Εικ 34- https://www.archdaily.com/991497/renzo-pianos-urban-regeneration-project-transforms-genoa-seafront/6360eced8f6d201056603ea6-renzo-pianos-urban-regeneration-project-transforms-genoa-seafront-image?next_project=no

- Εικ 35- GOOGLE EARTH
- Εικ 36,37 - QGIS
- Εικ 38
<https://gco.pdoqs.top/products.aspx?cname=genoa+port&cid=84&pr=51.99&ll=unim-edcomsg>
- Εικ 39 - Βογιατζάκη Μαρία, «Αστική ζώνη αλληλεπίδρασης πόλης και λιμανιού στο πλαίσιο της δυναμικής των δύο συστημάτων», Πόλη και χώρος από τον 20ο στον 21ο αιώνα (Συλλογικό, τιμητικός τόμος για τον καθηγητή Αθανάσιο Ι. Αραβαντινό), εκδόσεις Μέμφις, Αθήνα, 2004, ΣΕΛ 106
- Εικ 40 - https://portoantico.it/cosa_trovi/marina-molo-vecchio/
- Εικ 41 - <https://www.nationalgeographic.it/genova-le-scelte-green-di-una-citta-sempre-piu-ecosostenibile>
- Εικ 42- <https://ceraunavoltagenova.blogspot.com/2014/10/piazza-caricamento.html>
- Εικ 43- <https://atlas.landscapefor.eu/category/luoghi-urbani/poi/6498-piazza-caricamento/5427-un-luogo-complesso-caricamento-la-sopraelevata-e-il-porto-antico/>
- Εικ 44- <https://www.genova24.it/2023/04/giornata-del-mare-al-porto-antico-di-genova-700-studenti-da-tutta-italia-e-il-ministro-musumeci-340882/>
- Εικ 45- <https://www.visitgenoa.it/it/porto-antico>