

**ΠΟΛΕΙΣ-ΛΙΜΑΝΙΑ ΣΤΟ ΧΤΕΣ ΚΑΙ ΣΤΟ ΣΗΜΕΡΑ
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΓΕΝΟΒΑΣ**

ΑΛΕΞΙΑΔΗ ΣΕΒΑΣΤΗ_ΠΡΑΤΙΚΑΚΗ ΜΑΡΙΑ
ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ: Κ. ΣΕΡΡΑΟΣ, Ν. ΜΠΕΛΑΒΙΛΑΣ ακαδ. έτος: 2011_2012

1. Εισαγωγή	...7
ΜΕΡΟΣ Α΄: Πόλεις-λιμάνια	..13
2. Γνωρίζοντας το δίπολο	..14
2.1. Εννοιολογική προσέγγιση	
2.2. Σύγχρονα μοτίβα	..18
3. Ιστορική-πολεοδομική προσέγγιση	..19
3.1. Πρωταρχική οργάνωση	..19
3.2. Μεσαίωνας	..24
3.3. Αναγέννηση	..27
3.4. Οι αιώνες των αλλαγών-Απόριψη μεσαιωνικών αντιλήψεων	..29
3.5. Βιομηχανική περίοδος	..31
3.5.1. Α΄ φάση εκβιομηχάνισης	..32
3.5.2. Β΄ φάση εκβιομηχάνισης	..37
3.6. Αποβιομηχάνιση	..44
3.6.1. Νεότερα χρόνια- Απομάκρυνση από τα βιομηχανικά ιδεώδη	..44
3.6.2. Παγκόσμιες πόλεις	..48
4. Αναπλάσεις	..51
4.1. Στρατηγικές επέμβασης	..51
4.2. Παράμετροι σχεδιασμού	..54
4.3. Γενιές αναπλάσεων	..56
5. Παραδείγματα αναπλάσεων	..58
5.1. Docklands	..58
5.2. Βαρκελώνη	..60
5.3. Hafencity	..62

5.4. Ροττερνταμ	..64
5.5. Βαλτιμόρη	..66
5.6. Πάτρα	..68
5.7. Λισαβόνα	..70
ΜΕΡΟΣ Β΄: Η περίπτωση της Γένοβας	..73
6. Εισαγωγικές επισημάνσεις	..74
6.1. Η πόλη	..74
6.2. Η οικονομία	..78
6.3. Το λιμάνι	..80
7. Ιστορική-πολεοδομική προσέγγιση	..83
7.1. Πρωταρχική 'οργάνωση	..83
7.2. Μεσαίωνας	..85
7.2.1. Κοινωνικοπολιτικό υπόβαθρο	..85
7.2.2. Τύποι κατοίκησης	..93
7.3. Αναγέννηση	..96
7.4. Βιομηχανική περίοδος	.106
7.5. Αποβιομηχάνιση	.116
7.5.1. Κοινωνικοπολιτικό υπόβαθρο	.116
7.5.2. Συνέπειες αποβιομηχάνισης	.121
8. Επεμβάσεις στο θαλάσσιο μέτωπο	.124
8.1. Το Bigo του Renzo Piano	.124
8.2. Προτάσεις νέων αναπλάσεων	.128
8.2.1. Ponte Parodi	.128
8.2.2. Πρόταση Piano για το δυτικό θαλάσσιο μέτωπο	.130

8.3. Αξιολόγηση πολεοδομικών παρεμβάσεων	.131
9. Συμπεράσματα	.137
9.1. Για τη Γένοβα	.138
9.2. Επίλογος	.140

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η αφορμή δόθηκε από μία βιωματική εμπειρία στη Γένοβα. Η πρώτη επαφή με το νερό δεν ήταν τόσο έντονη. Δεν ήταν κάτι παραπάνω από μία ωραία εικόνα, με τα ιστία, τα σκάφη, τα καράβια στο βάθος, την ιδιαίτερη μεταλλική κατασκευή του Renzo Piano, την ελευθερία στο χώρο που άφηνε ορατά όλα τα παραπάνω, συνοδευόμενη από ένα ευχάριστα δροσερό αεράκι. Παρόλα αυτά το μυαλό μας έμενε κολλημένο στη μυστηριακή εικόνα της ιστορικής πόλης.

Με τον καιρό, όμως, ο περίπατος στα χαοτικά στενά της πόλης αρχίζει να προσανατολίζεται προς τη θάλασσα. Σαν η πόλη να την έκρυβε πίσω της. Στο τέλος, δεν μπορούσαμε να τα σκεφτούμε χωριστά. Συναισθήματα, εικόνες, σε όλα συμμετείχε τόσο η πόλη όσο και το λιμάνι. Ο κοσμοπολίτικος χαρακτήρας του, που επιβάλλεται στην πόλη, και η συμπαγής εικόνα της πόλης από το λιμάνι, που σε καλεί να ανακαλύψεις την είσοδο, και να διεισδύσεις μέσα της. Παράδοξη ήταν η επιδίωξη εναλλαγής μεταξύ των δύο, καθώς άλλαζαν οι εικόνες κατά τη διάρκεια της μέρας. Το πρωί η πόλη συγκεντρώνει τη ζωή, τον κόσμο που πήγαινε και ερχόταν στις δουλειές του. Το μεσημέρι όλοι αυτοί μαζεύονταν να ξαποστάσουν στο λιμάνι, μετά τη δουλειά, ενώ το βράδυ ανοίγεται η επιλογή μεταξύ της ηρεμίας της θάλασσας και της ζωντάνιας του κέντρου. Αυτό μας παρακίνησε να λύσουμε το «μυστήριο» αυτό της Γένοβας.

Στην εργασία αυτή κάνουμε μία ανασκόπηση στην εξέλιξη της πόλης-λιμένα. Μελετάμε τη σχέση των δύο αυτών μερών, σχέση εξάρτησης που αναπτύσσεται από πολύ νωρίς, και επηρεάζει ολόκληρη τη μετέπειτα εξέλιξή τους. Ασχολούμαστε και με την εξέλιξη αυτής της σχέσης στις διάφορες κοινωνικο-οικονομικο-πολιτικές συνθήκες της εκάστοτε εποχής, τη σχέση του διπλού κατά τη βιομηχανική επανάσταση και επικεντρωνόμαστε στη σύγχρονη εποχή μετά την αποβιομηχάνιση, τις επικρατούσες συνθήκες, και τις σύγχρονες αναπλάσεις που προσπαθούν να ορίσουν της σχέση της πόλης και του λιμανιού. Όλα αυτά τα ανάγουμε πιο συγκεκριμένα στο παράδειγμα της Γένοβας. Πώς εκφράζονται εδώ, πώς την επηρεάζουν, και τι σχέση έχουν με τη σημερινή μορφή της. «Μένουμε» στις σύγχρονες επεμβάσεις που έχουν γίνει ή προγραμματίζονται να γίνουν στο λιμάνι της.

Το υγρό στοιχείο συγκεντρώνει διάφορα χαρακτηριστικά που επηρεάζουν την πόλη άμεσα. Αδιαμφισβήτητα αποτελεί για τις πόλεις ρυθμιστή της

οικονομικής δύναμης. Ακόμα επηρεάζει θετικά τους κατοίκους όταν έρχονται σε επαφή με αυτό, καθώς συμβάλει θετικά στη ψυχολογία τους, δίνει δυνατότητα ενατένισης του νερού και απόδρασης του ματιού από το αστικό τοπίο, βελτιώνει το κλίμα της περιοχής και κάνει πιο ευχάριστο τον αέρα της πόλης. Τέλος, προσφέρει στην πόλη το μεγάλο πλεονέκτημα του παραλιακού μετώπου, τη «βιτρίνα» της πόλης, που μπορεί να φιλοξενήσει αποδοτικά χρήσεις αφενός ναυτιλιακές και αλιευτικές, αλλά και έμμεσα συνδεδεμένες με το νερό (μουσεία, ξενοδοχεία, εστιατόρια κτλ). Συχνά βέβαια συνδέεται με την ιστορία της πόλης και δίνει τη δυνατότητα για ποιοτική αξιοποίηση ως δημόσιου χώρου.

Η Γένοβα επιλέχθηκε γιατί είναι μία πόλη λιμάνι με πρωταγωνιστικό ιστορικό χαρακτήρα και αξιόλογο παρόν, που περιλαμβάνει σύγχρονες αναπλάσεις και μελέτες που συμφωνούν με τις συνθήκες της εποχής. Είναι μεγάλη αλλά όχι μεγάπολη, και συνδέεται κυρίως με λιμάνια της Μεσογείου. Είχε έντονα βιομηχανοποιημένο λιμάνι που κάνει πιο ευδιάκριτα τα σημάδια της αποβιομηχάνισης και καθιστά αναγκαία την αποκατάστασή τους. Ακόμα, έχουν γίνει αρκετές μελέτες για την πόλη και τα αστικά κενά του παραθαλάσσιου μετώπου, με κύρια την υλοποιημένη πρόταση του Ρίανο στο ιστορικό λιμάνι.

Η έρευνά ξεκίνησε με τη διαμονή στην πόλη μελέτης, τη Γένοβα. Παράλληλα, ερευνήσαμε το παρελθόν της πόλης, το μακρινό αλλά και το πρόσφατο. Η προσωπική βιωματική εμπειρία συνεχίστηκε και σε άλλες πόλεις-λιμάνια, τη Βαρκελώνη, τη Νίκαια, τη Μασσαλία για το σύντομο χρονικό, όμως, διάστημα, ενός ταξιδιού. Στη συνέχεια, γενικεύουμε το αντικείμενο μελέτης και αναζητάμε πληροφορίες για τις πόλεις-λιμάνια, τις πόλεις γενικότερα και συγκεκριμένα παραδείγματα αυτών. Προσεγγίζουμε το θέμα πολεοδομικά ενώ καθ' όλη τη διάρκεια της μελέτης προσπαθούσαμε να ορίσουμε το υπόβαθρο των επικρατουσών συνθηκών της κάθε περιόδου και να εξηγήσουμε τις μεταβολές βάση αυτού.

Ξεκινάμε με την προσέγγιση των πόλεων-λιμανιών, όπου ορίζουμε αρχικά την έννοια και κάποια χαρακτηριστικά της. Ακολουθεί χρονολογική αναδρομή της εξέλιξης, από πολεοδομική και από κοινωνικο-πολιτική σκοπιά, ήδη από την απαρχή, στο Βυζάντιο, στο Μεσαίωνα, στην Αναγέννηση και την ακμή του εμπορίου που έρχεται μετά, τους αιώνες των ανατροπών, 17ο και 18ο, με τις διάφορες επαναστάσεις, ανακαλύψεις, το Διαφωτισμό, το 19ο αιώνα στη συνέχεια, όπου η βιομηχανική επανάσταση έρχεται πια να αλλάξει το παγκόσμιο σκηνικό και να φέρει ένα τέλος στη σχέση πόλης και

λιμένα. Τον 20ο αιώνα η αποβιομηχάνιση, η παγκοσμιοποίηση, η αλλαγή της οικονομίας και της παραγωγής, η δικτύωση των πόλεων, ο τουρισμός, τα νέα κινήματα της εποχής, η παγκόσμια πόλη, διαμορφώνουν ένα σκηνικό που κάνει επιτακτικές τις αναπλάσεις. Στόχος των αναπλάσεων είναι η βελτίωση της ζωής των κατοίκων, για να γίνουν πιο ελκυστικές σε νέους επενδυτές. Στις πόλεις-λιμάνια αυτό συνεπάγεται τη στροφή της πόλης στο αποσχισμένο μέχρι τότε λιμάνι. Ακολουθούν παραδείγματα αναπλάσεων διαφόρων πόλεων ανά τον κόσμο.

Στο δεύτερο μέρος της διάλεξης, μελετάμε τις σχέσεις αυτές στο παράδειγμα της Γένοβας. Γίνεται μία πρώτη ανάγνωση κάποιων σημαντικών χαρακτηριστικών της. Γίνεται ανάλυση της πολεοδομικής εξέλιξης της πόλης από την αρχή εγκατάστασης, τη Ρωμαϊκή αυτοκρατορία, το Μεσαίωνα, με τις Δημοκρατίες, τις Σταυροφορίες και την ακμή του εμπορίου, την Αναγέννηση. Στη βιομηχανική επανάσταση μένουμε παραπάνω, καθότι η Γένοβα είχε ουσιώδη ρόλο στο βιομηχανικό σκηνικό της Ιταλίας, ιδιαίτερα σε συνεργασία με το Τορίνο και το Μιλάνο. Ήταν και είναι το μεγάλο λιμάνι του Βορρά της Ιταλίας. Περνάμε στον 20ο αιώνα με τη φάση της αποβιομηχάνισης και καταλήγουμε στα νεώτερα χρόνια και στις αστικές αναπλάσεις που έχουν γίνει στο παράλιο μέτωπο της πόλης, το υπόβαθρο που τις υποκινεί, και κάποιες απόψεις που έχουν διατυπωθεί για αυτή. Τέλος γίνεται λόγος για νέες προτάσεις αστικών επεμβάσεων και παρουσιάζονται τα συμπεράσματα της εργασίας.





ΜΕΡΟΣ Α' : ΠΟΛΕΙΣ-ΛΙΜΑΝΙΑ

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

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

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

εικ. εξωφύλλου

(πηγή: http://www.photographybytreas.com/?page_id=86)

Italo Calvino, Οι αόρατες πόλεις

2. Γνωρίζοντας το δίπολο

2.1. Εννοιολογική προσέγγιση

Όταν αναφερόμαστε σε μια πόλη-λιμάνι (city port) είναι βέβαιο ότι μιλάμε για μια πόλη παραθαλάσσια ή παραποτάμια στα όρια της οποίας λειτουργούν οι λιμενικές και αστικές της δραστηριότητες. Αν και προφανής, ο παραπάνω ορισμός δεν είναι επαρκής. Σε μία προσπάθεια να την ορίσουμε εκτενέστερα, παρατηρούμε ότι δεν αρκεί να αναφερόμαστε σε μία πόλη με ένα λιμάνι. Η πόλη- λιμάνι είναι ένα ισχυρό δίπολο, με δύο ισοσκελή χωρικά στοιχεία, το λιμάνι και την πόλη, που δημιουργούνται και εξελίσσονται παράλληλα, αναπτύσσοντας έντονους δεσμούς εξάρτησης και στενές χωρικές και λειτουργικές σχέσεις. Αυτό είναι που τραβά το ενδιαφέρον της πολεοδομίας, για την οποία αποτελεί μία ξεχωριστή κατηγορία πόλεων, ενώ πολλές πόλεις-λιμάνια έχουν αποτελέσει αντικείμενα μελέτης διαφόρων ερευνών τα τελευταία χρόνια.

Ωστόσο, αν και μπορούμε να κάνουμε μία σχετική ομαδοποίηση, η μελέτη των πόλεων αυτών έχει δείξει ότι κάθε μία έχει ένα δικό της, διαφορετικό χαρακτήρα. Η ιδιόμορφη τοπογραφία των πόλεων και η λειτουργία των χώρων, αποτέλεσμα της αλληλένδετης εξάρτησης, εκπέμπει ένα δυναμισμό και η κάθε πόλη-λιμάνι ξεχωριστά έχει να μας επιδείξει ανοιχτά τη μοναδικότητά της¹. Το γεωγραφικό ανάγλυφο και το κλίμα επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό τον τρόπο οργάνωσης και χωροθέτησης των λειτουργιών και τις φάσεις οικοδόμησης της πόλης, όπως και οι διάφορες κοινωνικές, πολιτικές και πολιτισμικές προσμίξεις². Αυτός είναι και ο λόγος άλλωστε που οι πόλεις-λιμάνια της Μεσογείου παρουσιάζουν περισσότερο από άλλες ένα χαρακτήρα παρόμοιο, καθώς ορίζονται από κοινή τοπογραφία, ιστορία, έντονες προσμίξεις πολιτισμικές ήδη από την αρχαιότητα και κοινές φάσεις εξέλιξης σε όλη την πορεία τους με μικρές αποκλίσεις.

Οι πόλεις-λιμάνια, ήταν πάντα μεγάλα οικονομικά και εμπορικά κέντρα με ποικίλα πολιτιστικά στοιχεία. Το εμπόριο μέσω των θαλάσσιων δρόμων ήταν

¹ Leonardo Benevolo, 1997, *Η πόλη στην Ευρώπη*, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, σελ.67

² Fernand Braudel, Maurice Aymard, Filippo Coarelli, 1990, *Η Μεσόγειος: ο χώρος και η ιστορία*, Αλεξάνδρεια, Αθήνα, σελ. 23-26

ήδη από την αρχαιότητα πηγή ευμάρειας. Αφενός, οι εξαγωγές βελτίωναν την οικονομική κατάσταση του κράτους και των πολιτών ή μερίδας αυτών, αφετέρου, οι εισαγωγές προϊόντων συντελούσαν στην ευημερία των πολιτών. Έτσι, παρά τις διάφορες κρίσεις που το απείλησαν, λόγω της μεγάλης ανάπτυξης εναλλακτικών μέσων μεταφορών και των νέων ανταγωνιστικών δικτύων που εμφανίστηκαν κατά καιρούς στην παγκόσμια σκηνή, το υδάτινο εμπόριο συνεχίζει ακόμα και σήμερα να αποτελεί τον πιο συμφέροντα και αποτελεσματικό τρόπο μεταφοράς προϊόντων.

Δεδομένου αυτού, το λιμάνι ευνοεί την αστική οικονομία και παράλληλα με μία νοθετημένη νομοθεσία συμβάλλει σημαντικά και στην κρατική ανάπτυξη. Αυτό όμως συνεπάγεται έντονο ανταγωνισμό μεταξύ των πόλεων ή των αντίστοιχων κρατών, και δημιουργεί ένα αδιάκοπο παιχνίδι κυριαρχιών. Πολλές φορές οι πόλεις γίνονται στόχοι κυριαρχίας αυτοκρατοριών και κρατών με μεγαλεπήβολα σχέδια για την πλήρη εκμετάλλευσή τους ως στρατιωτικές και ναυτιλιακές βάσεις. Συνεχώς λοιπόν εντάσσονται ως κρατίδια αυτοκρατοριών στην αρχή, ή Μεγάλων Δυνάμεων στην πορεία και δίνεται μεγάλη βάση στην εξέλιξη των μηχανισμών παραγωγής τους. Ακόμα και στη σύγχρονη ιστορία τα κράτη βασίζονται στις πόλεις-λιμάνια τους με σημαντικές επενδύσεις και οι πόλεις, μέσω των εγκαταστάσεων τους, προβάλλουν τη δύναμή τους, ως έναν τρόπο προώθησής τους ως προϊόντα κατανάλωσης και κίνησης κεφαλαίου. Ιδιαίτερα οι θάλασσες έχουν από παλιά μεγάλη πρόσοδο και ευνοούν το εθνικό ισοζύγιο, όντας σημαντικοί πόροι ανάπτυξης και εσόδων για τα κράτη. Ο ανταγωνισμός αποκτά διαφορετική έννοια στην εκβιομηχάνιση και οι πόλεις εγκαταλείπουν πρωταρχικούς παράγοντες (γεωγραφική θέση, υποδομές) και αναβαθμίζονται για χάρη της οικονομικής παγκοσμιοποίησης και των επιχειρήσεων³.

Πέρα όμως από τον υλικό πλούτο, το εμπόριο έφερε και έναν άυλο πλούτο στην πόλη. Το άνοιγμα στις θάλασσες και η επαφή με νέες χώρες έδωσε στις πόλεις-λιμάνια μία όψη πολιτισμικού μωσαϊκού. Το λιμάνι ανέκαθεν υπήρξε ο βασικός υποδοχέας ξένων πληθυσμών. Η επαφή αυτή με νέους λαούς, η μετανάστευση, εσωτερική και διακρατική και τα νέα εισαγόμενα προϊόντα, κάνουν τα στοιχεία πολιτισμού να ταξιδεύουν. Η γλώσσα, η γραφή, οι παραδόσεις, οι θρησκείες, τα έθιμα μεταναστεύουν, αφομοιώνονται και

Στην απέναντι σελίδα: εικ.1: Αποψη του λιμανιού της Γένοβας
(πηγή: http://m.wikitravel.org/en/File:Genoa_port.JPG)

³ Άσπα Γοσποδίνη, Ηλίας Μπιεράτος, 2006, *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*, Κριτική, Αθήνα, σελ.15

προσαρμόζονται από λαό σε λαό, οι τεχνογνωσίες εξαπλώνονται και οι τέχνες οικουμενοποιούνται. Η συνύπαρξη άλλωστε διαφόρων πολιτισμών και η παρουσία τους στην τοπιογραφία των πόλεων-λιμανιών είναι βασικό συστατικό που διαμόρφωσε την εικόνα τους, με μάρτυρες αυτής της πρόσμιξης κυρίως τις χωρικές ενότητες και τις αρχιτεκτονικές δομές. Έτσι, η διαδικασία της εξέλιξης καταμερίζεται και επισπεύδεται, αν και συχνά, και ειδικά στις μέρες μας, αυτό σημαίνει την υπεροχή κάποιων πολιτισμών απέναντι άλλων και την αλλοίωσή τους.





2.2. Σύγχρονα μοτίβα

Μπορούμε να πούμε, λοιπόν, ότι το εμπόριο ήταν και το πρώτο μεταφορικό μέσο της πληροφορίας. Και θα σταθούμε εδώ γιατί το ταξίδι της πληροφορίας, με μέσα βέβαια, που αλλάζουν συνεχώς, παρασυρόμενα από την ραγδαία τεχνολογική πρόοδο, διαμορφώνει το υπόβαθρο της σύγχρονης εποχής. Σε αυτό το υπόβαθρο, αναπτύχθηκε η «επιχειρηματική πόλη»⁴, μέσα από πρωταρχικές μορφές εγκατάστασης και αλληπάλληλες μεταβατικές φάσεις. Η σύγχρονη πόλη ψάχνει να ορίσει την ταυτότητά της, να την αναπτύξει, και να την προωθήσει, προκειμένου να κρατήσει καίρια θέση στον παγκόσμιο αστικό ανταγωνισμό. Συγκεκριμένα, για τις πόλεις-λιμάνια, στόχος γίνεται ο επαναπροσδιορισμός της χαμένης, μετά τη βιομηχανική περίοδο, σχέσης του άστεως με το υγρό στοιχείο, αυτό που περισσότερο από οποιοδήποτε άλλο ορίζει την ταυτότητά τους. Προσπαθούν πλέον να εντάξουν το λιμάνι και το υγρό στοιχείο ζωτικά στη ζωή της πόλης, ορίζοντας νέες χρήσεις και λειτουργίες στα κενά που άφησε η βιομηχανία και οι εγκαταλελειμμένες λιμενικές εγκαταστάσεις. Αυτή η αισθητή μεταβολή στις σχέσεις των πόλεων με τα λιμάνια τους σηματοδοτείται από τα μέσα του 20^{ου} αιώνα, με τη στροφή στον επενδυτικό τομέα και τη συνεχή ροή του κεφαλαίου σε εξελιγμένα αστικά περιβάλλοντα, καθώς και με τη διαχείριση της πληροφορίας και των βιομηχανιών θεάματος και πολιτισμού ως σύγχρονα εμπορικά αγαθά των πόλεων-λιμανιών. Τα χαρακτηριστικά μιας παγκόσμιας πόλης και η παρουσία των «*Media cities*»⁵, οδηγούν τις πόλεις σε μια διαρκή αναζήτηση και ενίσχυση της εικόνας τους. Η ανάμειξη χρήσεων γης, η απομάκρυνση από κάθε παραδοσιακή μορφή, τα νέα ειδυλλιακά τοπία (αντικείμενα της σύγχρονης βιομηχανίας) και η συνεχής εμφάνιση διαγωνισμών και αστικών αναπλάσεων είναι τα νέα φαινόμενα που επηρεάζουν το χώρο και τον αστικό πληθυσμό. _

εικ.2: Το λιμάνι της Σιγκαπούρης
(πηγή: <http://www.panoramio.com/photo/15196643>)

εικ.3: Το λιμάνι της Γιοκοχάμα
(πηγή: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/97/Yokohama_M4837.jpg)

εικ.4: Το λιμάνι της Μασσαλίας
(πηγή: <http://eccv2008.inrialpes.fr/>)

⁴ Ο ορισμός δίνεται από τη Λίλα Λεοντίδου, καθώς οι πόλεις αποκτούν έναν ισχυρό χρηματοπιστωτικό ρόλο στη σημερινή οικονομία και τα κράτη εξωθούνται σήμερα στην επινόηση στρατηγικών τοπικής ανάπτυξης και αναβάθμισής τους στο παγκόσμιο δίκτυο της αγοράς. Άσπα Γοσποδίνη, Ηλίας Μπιεράτος, 2006, *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*, Κριτική, Αθήνα, σελ. 71

⁵ Οι πόλεις αυτές λειτουργούν ως παγκόσμιοι κόμβοι ενημέρωσης και θεάματος προσελκύοντας δημιουργική βιομηχανική δραστηριότητα. Ποικίλουν από μικρής κλίμακας αστικά συμπλέγματα μέχρι πολιτιστικές μητροπόλεις του παγκόσμιου αστικού και περιφερειακού συστήματος. Έρευνα από το πανεπιστήμιο του Loughborough της Αγγλίας. <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb397.html>

3. Ιστορική-Πολεοδομική προσέγγιση

«...Το ότι κάποτε υπήρξε είναι η προϋπόθεση για να υπάρχει. Η ιστορία άλλωστε, δεν είναι τίποτα άλλο παρά μία διαρκής αναζήτηση των περασμένων χρόνων στο όνομα προβλημάτων και περιεργειών -ή ανησυχιών και αγώνων- του παρόντος καιρού που μας περιβάλλει και μας πολιορκεί...»⁶. Γι αυτό αξίζει να ξεκινήσουμε με μία ανασκόπηση στην ιστορία του διπόλου πόλη-λιμάνι.

3.1. Πρωταρχική οργάνωση

Τα λιμάνια ξεκινάνε να οργανώνονται για διάφορους λόγους, πάντα όμως το εμπόριο είναι ο κυριότερος. Είτε περιλαμβάνει προϊόντα, είτε ανθρώπους, είτε εισαγωγές, είτε εξαγωγές. Ανέκαθεν, χωροθετούνταν σε φυσικά προστατευμένες περιοχές, κοντά σε δέλτα ποταμών ή σε φυσικούς κόλπους και όρμους, για να διευκολύνεται η προσάραξη των πλοίων, οι διάφορες ναυπηγικές λειτουργίες και η φορτοεκφόρτωση. Οι θαλάσσιες προσβάσεις επιτρέπουν τις μεταφορές και τις συναλλαγές και η φυσική τοποθεσία του λιμανιού παρέχει όλα τα πλεονεκτήματα ανάπτυξης και επικοινωνίας, σε αντίθεση με το φτωχό και ελλιπές οδικό δίκτυο της ενδοχώρας.

Λαμβάνοντας υπ' όψιν μας ότι η ανάγκη κάποιου τόπου για εμπορική δραστηριότητα αποτελεί την παραδεδεγμένη αιτία της αστικής γέννησης⁷, τα λιμάνια, κατεξοχήν χώροι εμπορίου, έρχονται να αγκαλιάσουν αλλά και να αγκαλιαστούν από ενόητες κατοικιών με εμπορικές και βιοτεχνικές δραστηριότητες. Γίνεται, με τον τρόπο αυτό, εύκολη η διαχείριση του φορτίου και καλύπτονται παραπλήσιες λιμενικές ανάγκες, όπως η χρηματοδότηση, η ασφάλιση του εμπορίου, και κέντρα διοίκησης και υπηρεσιών. Η σταδιακή επέκτασή τους και η συνύπαρξη με άλλους παραγωγικούς τομείς (βιοτεχνίες, υπηρεσίες) δημιουργούν οργανωμένες εμπορικές εγκαταστάσεις και υποδομές. Μονάδες αποθήκευσης και μεταποίησης και πολλά διοικητικά κέντρα σε συνδυασμό με τις συνοικίες κατοικίας, συνθέτουν δυναμικά κέντρα πλούτου.

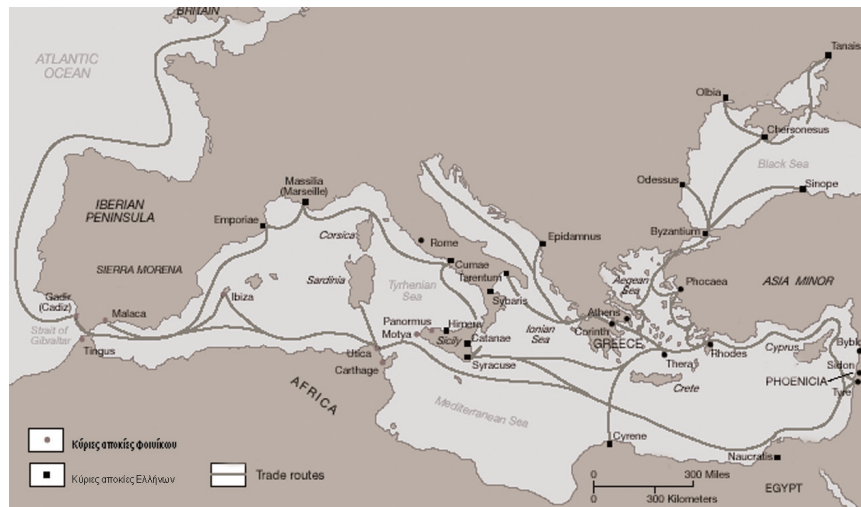
⁶ Fernand Braudel, Maurice Aymard, Filippo Coarelli, 1990, *Η Μεσόγειος: ο χώρος και η ιστορία*, Αλεξάνδρεια, Αθήνα, σελ. 9

⁷ Glenn Norcliffe, 1996, *The emergence of postmodernism on the urban waterfront*, *Journal of Transport Geography*, Vol .4, No2, Pergamon, σελ. 3

Εξ' αρχής, λοιπόν, αναπτύσσεται οργανική σχέση μεταξύ των δύο μερών του διπόλου μελέτης και ορίζουν ένα αυτοδύναμο περιβάλλον. Η πόλη εξαρτά το λιμάνι και εξαρτάται από αυτό.

Έτσι ιδρύθηκαν και οι πρώτες πόλεις-λιμάνια κατά την αρχαιότητα, από σπουδαίους πολιτισμούς της ανατολικής Μεσογείου (Φοίνικες, Μεσοποτάμιοι, Έλληνες, Αιγύπτιοι). Με στόχο το εμπόριο και τις θαλάσσιες μετακινήσεις που ήταν σαφώς πιο εύκολες από τις χερσαίες, αναπτύσσονται παραθαλάσσιες πόλεις, που μεταξύ τους ισχυροποιούν εμπορικές σχέσεις. Με τον καιρό, και την ακμή που ήρθε στο εμπόριο και τη ναυτιλία και την αναζήτηση νέων αγορών και αγαθών, οι πολιτισμοί αυτοί, ιδρύουν αποικίες στη δυτική Μεσόγειο, περνώντας την Ιταλία, που είναι πάντα το νοητό σύνορο μεταξύ ανατολής και δύσης⁸. Συνθέεται έτσι, ένα πολύπλοκο δίκτυο συνδέσεων, εντός της κρατικής επικράτειας αλλά και διακρατικά, σε ολόκληρη τη λεκάνη της Μεσογείου. Σταδιακά, ορισμένες από τις αποικίες ισχυροποιούνται και αυτονομούνται, ενώ παρά τη μετέπειτα ανεξάρτητη εξέλιξή τους, διατηρούν χαρακτηριστικά των μητροπόλεων απ' τις οποίες προέρχονται. Πόλεις, όπως η Μασσαλία, η Βαρκελώνη, η Κωνσταντινούπολη, η Βενετία, η Γένοβα, η Αλεξάνδρεια, κτλ. συνθέτουν σήμερα ένα κράμα ιστορικών φάσεων και πολιτισμών που επηρέασαν το σκηνικό της Μεσογείου.

εικ.5: Χάρτης ελληνικών και φοινικικών αποικιών στη Μεσόγειο.
(πηγή: <http://apwhwiki.pbworks.com/w/page/363120/Classical%20Greece,%20Major%20trading%20patterns%20and%20contacts%20with%20other%20regions>)



⁸ Fernand Braudel, Maurice Aymard, Filippo Coarelli, 1990, *Η Μεσόγειος: ο χώρος και η ιστορία*, Αλεξάνδρεια, Αθήνα, σελ. 18

Καθ' όλη τη διάρκεια, η εξέλιξη των δύο μερών, πόλης και λιμένα, είναι παράλληλη και γίνεται εύκολα αισθητή η επιρροή του λιμανιού στην πολεοδομία και την αρχιτεκτονική της πόλης. Οι οδικοί άξονες χαράσσονται με βάση την καμπυλότητα του λιμανιού, τα κτίρια διατάσσονται πάνω στο θαλάσσιο τόξο, εξασφαλίζοντας οπτικές φυγές από το εσωτερικό της πόλης στο λιμάνι. Τα ανοίγματα τους «βλέπουν» προς τη θάλασσα και οι χωρικές λειτουργίες κατανέμονται με κατεύθυνση προς το θαλάσσιο ορίζοντα. Η πρόσοψη θεωρείται αστικό στοιχείο κι έτσι τα κτίρια οργανώνουν τις όψεις τους, συμβάλλοντας έτσι στη λειτουργία του χώρου και στη λαμπρή εικόνα της πόλης. Το λιμενικό μέτωπο γίνεται εκφραστής της επίσημης εικόνας της πόλης, καθώς εκεί χωροθετούνταν και πολλά από τα μεγάλα διοικητικά κτίρια⁹.

Οι πλούσιες τάξεις συγκεντρώνονται κοντά στο λιμάνι, προκειμένου να είναι κοντά στις αγορές, να ελέγχουν και να έχουν άμεση πρόσβαση στην παροχή προϊόντων. Η κατανάλωση εισαγόμενων προϊόντων ήταν, άλλωστε, αυτή που φανέρωνε την ισχύ και τον πλούτο μιας οικογένειας¹⁰. Κοντά στο λιμάνι, αλλά και στους πύργους και τον περίβολο των τειχών υπήρχε ζήτηση για απασχόληση τεχνιτών, όπως σιδεράδες, ξυλουργοί, λιμενεργάτες, οικοδόμοι, καλλιτέχνες, κτλ. Οι ομάδες αυτές εγκαθίστανται σε περιοχές με χαμηλό κόστος και πιο υποβαθμισμένες σε σχέση με αυτές των ευγενών. Οι πιο ευνοημένοι ήταν οι μικροέμποροι που εγκαταστάθηκαν σε διασταυρώσεις μεγάλων δρόμων, σε ποτάμια και στο λιμάνι, δηλαδή στις πιο ευνοϊκές περιοχές και διέθεταν εκεί τα προϊόντα τους. Δημιουργούνται λοιπόν αγορές και μικρά βιοτεχνικά κέντρα, ενώ παρέχονται πολλές υπηρεσίες ταυτόχρονα και σταδιακά ο χαρακτήρας των πόλεων από αγροτικός μετατρέπεται σε εμπορικός και παραγωγικός¹¹. Η περιορισμένη έκταση των πόλεων δεν επέτρεπε την ανάλογη χωρική επέκταση των κοινωνικών ομάδων και οι συγκρούσεις μεταξύ φτωχών και πλούσιων συνοικιών ήταν έντονες. Όλες οι λειτουργίες και δραστηριότητες συνέβαιναν στον ίδιο χώρο¹², ο οποίος δεν υπερβαίνει μια περιορισμένη έκταση, παρόλα αυτά ο σχεδιασμός του χώρου παρουσιάζει έναν ποιοτικό χαρακτήρα.

⁹ Leonardo Benevolo, 1997, *Η πόλη στην Ευρώπη*, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, σελ.81

¹⁰ Glenn Norcliffe, 1996, *The emergence of postmodernism on the urban waterfront*, Journal of Transport Geography, Vol .4, No2, Pergamon, σελ. 3

¹¹ <http://sfrang.com/historia/selida300.htm>

¹² Jean-Luc Pinol, 2000, *Ο κόσμος των πόλεων τον 19^ο αιώνα*, Πλέθρον, Αθήνα, σελ. 103

Ακόμα και η οχύρωση των πόλεων σχετίζεται με το λιμάνι, το περιλαμβάνει και το ακολουθεί καθώς επεκτείνεται. Οι πόλεις άλλωστε, αρχίζουν να περιτειχίζονται (αντί να μεταναστεύουν προς την ενδοχώρα) πριν το Μεσαίωνα, με την έξαρση της πειρατείας, προκειμένου να δημιουργήσουν ένα ασφαλές περιβάλλον για τη ζωή και τις συναλλαγές τους. Οι εχθροί από τη θάλασσα ήταν πάντα πολλοί, κι αυτό γιατί: «*Η θάλασσα, ως επιφάνεια μεταφορών, είναι αυτή που επέφερε πάντα το μεγαλύτερο πλούτο απ όλους, και όποιος τη διαφεντεύει, καρπώνεται και τα πλούτη. Ωστόσο, δεν δέχεται αργά ή γρήγορα παρά έναν και μόνο αφέντη*»¹³. Αυτό έκανε πάντα τον ανταγωνισμό για την κυριαρχία των πόλεων-λιμανιών μεγαλύτερο, πόσο μάλλον στα στενά σύνορα της Μεσογείου. Ισχυρά τείχη περιβάλλουν την πόλη και το λιμάνι, που σε αντίφαση με το απέραντο γαλάζιο της θάλασσας και το αίσθημα ελευθερίας, κλείνουν ασφυκτικά τη ζωή στο εσωτερικό τους. Οι πύλες των τειχών χρησίμευαν για την είσπραξη φόρων και τελών για εισαγωγές αγαθών, πέρα από το βασικό έλεγχο για την ασφάλεια της πόλης. Χτίζονται ακόμα τείχη και στην περίμετρο του λιμανιού για την προστασία της πόλης από πιθανές ισχυρές πλημμύρες.

Ο ορισμός της «πόλης» για πολλούς αιώνες σχετίζεται με την ύπαρξη των τειχών. Η οχύρωση των πόλεων πέρα από τον καθορισμό τους σε στρατιωτικές και ναυτιλιακές βάσεις, προσδιορίζει την περιοχή, όπου ισχύουν ιδιαίτεροι κανόνες δικαίου και εξασφαλίζουν στους κάτοικους δικαιώματα και το καθεστώς μιας απόλυτης ισονομίας. Επομένως, η πόλη από πολλούς αναγνωρίζεται από το περικλειστο σχήμα της και η οχύρωση αποτελεί θέλγητρο δύναμης και πλούτου. Αργότερα οι μετέπειτα αντιλήψεις και ανάγκες ανατρέπουν τις παλιές ισορροπίες και δημιουργούν την ανάγκη επαναπροσδιορισμού του όρου¹⁴, καθώς τα τείχη υποβαθμίζονται σημαντικά και δεν καθορίζουν την πολεοδομική δομή μιας πόλης.

¹³ Fernand Braudel, Maurice Aymard, Filippo Coarelli, 1990, *Η Μεσόγειος: ο χώρος και η ιστορία*, Αλεξάνδρεια, Αθήνα, σελ.157

¹⁴ Jean-Luc Pinol, 2000, *Ο κόσμος των πόλεων τον 19ο αιώνα*, Πλέθρον, Αθήνα, σελ.21-24

Σε περιόδους ειρήνης, είτε λόγω φιλικών διακρατικών σχέσεων, είτε εξαιτίας της κυριαρχίας μεγάλων αυτοκρατοριών, οι διακινήσεις θαλάσσιες και χερσαίες, γίνονται πιο ασφαλείς και το εμπόριο ακμάζει. Η πειρατεία μένει μόνος εχθρός και καταπολεμάται ή περιορίζεται εύκολα, επιτρέποντας την ασφαλή διακίνηση προϊόντων. **Επιπλέον, οι καλές διακρατικές σχέσεις, αυξάνουν το εύρος των αγορών που δύνανται να συναλλαχθούν.** Άλλωστε το εμπόριο, απαιτεί φιλικές σχέσεις μεταξύ συναλλασσόμενων κρατών, και αποτελεί ισχυρό μέσο διπλωματίας προκειμένου να πετύχει τέτοιες σχέσεις, ακόμα και σήμερα.

3.2. Μεσαιωνας

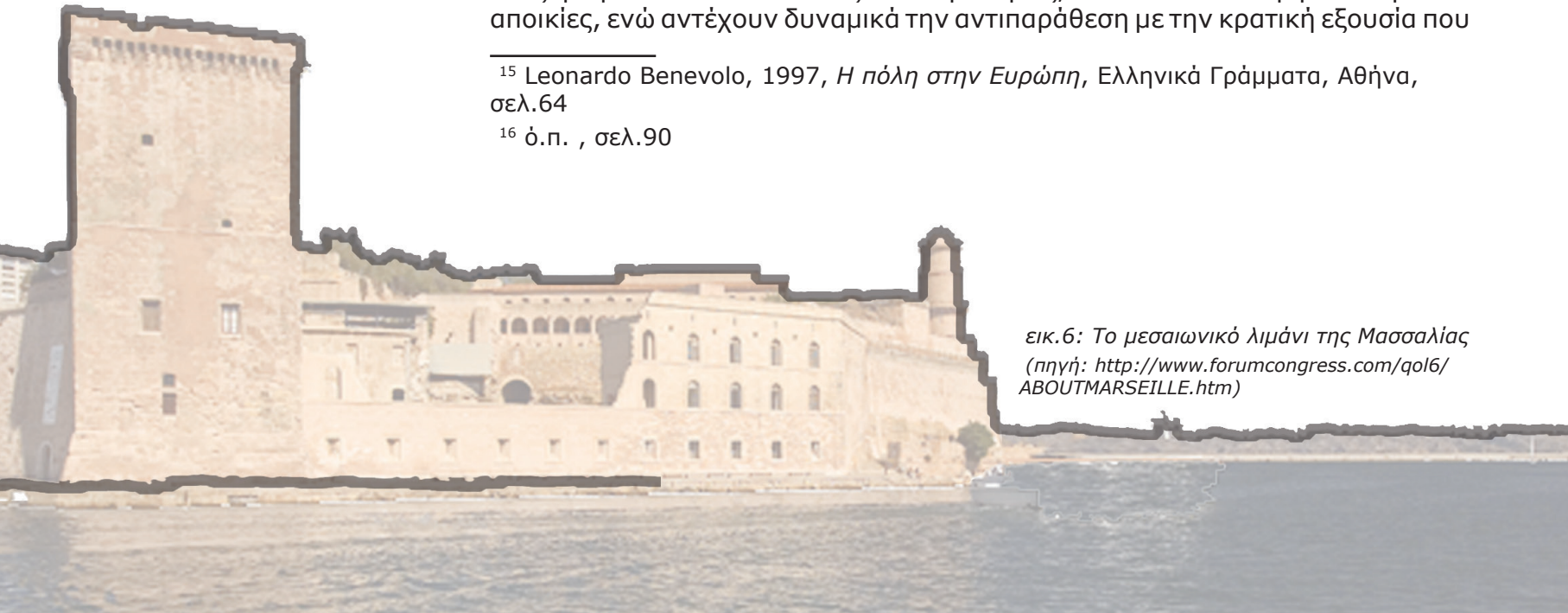
Η ανάπτυξη των πόλεων-λιμανιών συνεχίζεται με ταλαντεύσεις μεταξύ ακμής και φθοράς στη βυζαντινή εποχή και έπειτα στο μεσαιώνα. Την περίοδο από τον 11ο έως τον 14ο αιώνα, οι πόλεις αλλάζουν, γίνονται εξειδικευμένα κέντρα για δευτερεύουσες και τριτεύουσες δραστηριότητες, που δεν υπόκεινται σε μία συγκεντροποιημένη πολιτική εξουσία, όπως στην Κίνα και στον αρχαίο κόσμο¹⁵. Η κάθε μία αναπτύσσει ένα σύνολο εμπορικών, βιοτεχνικών, οικονομικών και πολιτιστικών πρωτοβουλιών, πολύ πιο εκτεταμένων, και συναγωνίζεται τις άλλες σε κλίμακα ευρωπαϊκή αλλά και παγκόσμια. Και η διάδοση του γοτθικού ρυθμού τον 13^ο αιώνα αλλάζει τις πόλεις και εδραιώνει μια ενιαία ευρωπαϊκή ταυτότητα της αρχιτεκτονικής και οι πόλεις, παρόλο που διαφοροποιούνται, παρουσιάζουν ομοιογενή πολιτιστικά στοιχεία¹⁶.

Έτσι, το παγκόσμιο σκηνικό, ακόμα εστιασμένο στη Μεσόγειο, κατά τη μετάβαση από τη βυζαντινή εποχή στο μεσαιώνα, χαρακτηρίζεται από τη θαλάσσια κυριαρχία των ιταλικών πόλεων, της Βενετίας, κυρίως, της Πίζας και της Γένοβας. Η ανάπτυξή τους σε Δημοκρατίες εισάγει την οικονομικά ισχυρή τάξη των εμπόρων στη διοίκηση και εγκαινιάζει νέα δεδομένα στα διοικητικά καθεστώτα και στο χρηματοοικονομικό σύστημα. Οι Δημοκρατίες ανεξαρτητοποιούνται από τις αυτοκρατορίες, κατακτούν εδάφη και ιδρύουν αποικίες, ενώ αντέχουν δυναμικά την αντιπαράθεση με την κρατική εξουσία που

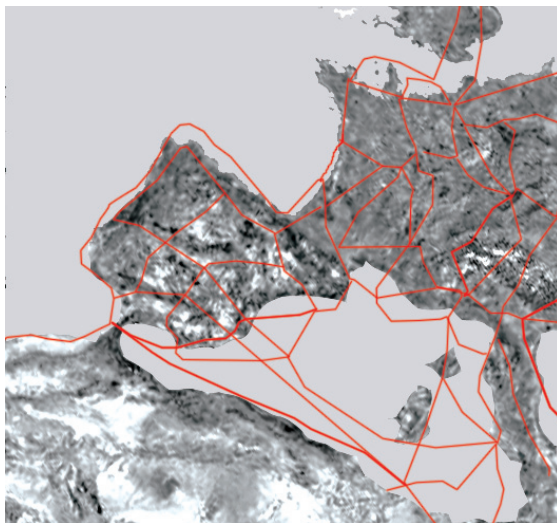
¹⁵ Leonardo Benevolo, 1997, *Η πόλη στην Ευρώπη*, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, σελ.64



¹⁶ ό.π. , σελ.90

εικ.6: Το μεσαιωνικό λιμάνι της Μασσαλίας
(πηγή: <http://www.forumcongress.com/qol6/ABOUTMARSEILLE.htm>)



ωστόσο είναι πια μακρινή και αδύναμη. Αυτή η ανάληψη ευθύνης βρίσκεται στη ρίζα του χαρακτήρα και της ζωτικότητας των ευρωπαϊκών πολιτισμών και γίνεται ένα συστατικό στοιχείο του χαρακτήρα τους και ένας λόγος της επιτυχίας τους παγκόσμια. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει και ο Benevolo: «Οι πόλεις είναι μικρά σκηνικά παγκόσμιας πνοής, κέντρα οικονομικών και πολιτιστικών κόσμων, διαφορετικών και αντικρουόμενων, που αποδεικνύουν τη δυνατότητα που έχει ένας ολόκληρος κόσμος να συμπυκνωθεί στα περιορισμένα μέτρα ενός τόπου»¹⁷.



-  εμπορικά δρομολόγια
-  αστικά κέντρα

εικ.7: χάρτης εμπορικών δρομολογίων του 11ου αιώνα

(πηγή: Ιστορία του μεσαιωνικού και του νεώτερου κόσμου, βιβλίο Β' Λυκείου)

εικ.8: ισχυρές εμπορικά πόλεις της Ιταλίας του 11ου αιώνα

(πηγή: www.maps.google.com)

Είναι περίοδος οικονομικής ακμής στη Μεσόγειο, με την κυριαρχία των Κομνηνών στην Βυζαντινή αυτοκρατορία¹⁸, περίοδος ακμής του εμπορίου, και κυριαρχίας των πόλεων-λιμανιών, που χωρικά μεταφράζεται με νέες επεκτάσεις και οχυρώσεις. Η νέα τάξη των εύπορων εμπόρων γίνεται εμφανής στο χάρτη της πόλης με τα πολυτελή οικιστικά συγκροτήματα που χτίζονται στις απλόχωρες και εξυγιασμένες περιοχές των νέων επεκτάσεων. Την περίοδο αυτή ξεχωρίζει η Ιταλία, που πάνω από τη γραμμή Φλωρεντία-Αγκόνα αναλαμβάνει το μεγαλύτερο μέρος της εμπορικής δραστηριότητας

¹⁷ ό.π. , σελ.66

¹⁸ Ναυσικά Πανσέληνου , 2000, *Βυζαντινή ζωγραφική, Η βυζαντινή κοινωνία και οι εικόνες της*, Καστανιώτης, Αθήνα, σελ. 163

της Μεσογείου και καρπώνεται τον πλούτο αυτής¹⁹.

Νέες λιμενικές εγκαταστάσεις κρίνονται αναγκαίες, προκειμένου να αναλάβουν τις αυξανόμενες λειτουργίες και ακολουθεί αύξηση της ζήτησης εργατικών χεριών. Τα κενά αυτά έρχεται να καλύψει η δημογραφική αύξηση και η πληθυσμιακή μετακίνηση, που περιλαμβάνει κυρίως αγρότες που αφήνουν την παρηκμασμένη ύπαιθρο και ψάχνουν νέες εργασίες. Η αύξηση αυτή του πληθυσμού, μεταφράζεται χωρικά με επέκταση της πόλης. Επέκταση που ακολουθεί κατά κανόνα την επέκταση του λιμένα. Νέες γειτονιές κατοικίας οργανώνονται εκτός τειχών και προς την ίδια κατεύθυνση με το λιμάνι για να στεγάσουν τον πληθυσμό αυτό. Εμπορικές και άλλες χρήσεις τις ακολουθούν και συμπληρώνουν τον αστικό ιστό σε μία ολοκληρωμένη επέκταση. Τα προάστια αποκτούν σύντομα διαστάσεις συγκρίσιμες με αυτές της πόλης και οι κάτοικοι της νεοσύστατης πόλης σταδιακά απαιτούν να απομακρυνθεί το φεουδαρχικό πρότυπο διοίκησης. Οι έμποροι και οι χειροτέχνες σε συνδυασμό με την εκκλησία αποτελούν τα όργανα διακυβέρνησης της πόλης και νέα συστήματα φορολόγησης και οικονομικής ανασύστασης²⁰.

Η εισροή νέου πληθυσμού, ωστόσο, άρχισε να προκαλεί υποβάθμιση ορισμένων περιοχών, των περιοχών που στέγαζαν τους λιμενεργάτες και τις χρήσεις αναψυχής που αφορούσαν στους ναυτικούς. Έτσι, παράλληλα και με τη βελτίωση του οδικού δικτύου, η εύπορη τάξη, που έχει γεννηθεί από το εμπόριο, μεταφέρεται σταδιακά σε περιοχές απομακρυσμένες από το κέντρο της πόλης, όπου χαρακτηριστικό είναι η άνεση χώρου. Εκεί οικοδομούνται μεγαλοπρεπή κτήρια. Αρχίζει σιγά σιγά μία διάχυση της πόλης προς το εξωτερικό της, που σηματοδοτεί την μετέπειτα προαστικοποίηση. Αργότερα οι νέες γειτονιές τειχίζονται. Στην ύπαιθρο δεν εξασφαλίζεται αυτονομία και ίσα δικαιώματα με αυτά της πόλης, όμως η πόλη συνεχίζει να εξαρτάται από τα αγαθά και τα εφόδια της υπαίθρου.

¹⁹ Fernand Braudel, Maurice Aymard, Filippo Coarelli, 1990, *Η Μεσόγειος: ο χώρος και η ιστορία*, Αλεξάνδρεια, Αθήνα, σελ.158

²⁰ Leonardo Benevolo, 1997, *Η πόλη στην Ευρώπη*, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, σελ.84

3.3. Αναγέννηση

Τον 15ο αιώνα, με την ακμή της Αναγέννησης, στο προσκήνιο ανεβαίνει και η Ισπανία. Στο γενικό πνεύμα ανανέωσης και κατάρριψης του τετριμμένου που χαρακτηρίζει την περίοδο αυτή, δεδομένου και των δυσκολιών στις χερσαίες μετακινήσεις προς την Ασία, και στις αναταραχές που προκαλούν τοπικά κράτη που αποκτούν δύναμη (Τούρκοι, Κάρολος ο Η', Αραγωνέζοι), ξεκινάει με αισιοδοξία η αναζήτηση για νέες αγορές και νέους εμπορικούς δρόμους²¹. Η Σεβίλλη έχει ήδη στήσει έναν ανταγωνιστικό στόλο και η Μαδρίτη συμβάλει σε μεγάλο βαθμό στη χρηματοδότηση ναυτικών επιχειρήσεων.

Το 1492, η ανακάλυψη της Αμερικής έρχεται να αλλάξει τα δεδομένα στη Μεσόγειο. Το εμπόριο μεταφέρεται στον Ατλαντικό και η περιοχή της Μεσογείου απειλείται οικονομικά και υποβαθμίζεται. Αντίθετα νέες χώρες από το βορρά μπαίνουν στο παιχνίδι του εμπορίου. Η Ισπανία και η Πορτογαλία, αναλαμβάνουν το διαμεσολαβητικό ρόλο μεταξύ Ατλαντικού και Μεσογείου.

²¹ Fernand Braudel, Maurice Aymard, Filippo Coarelli, 1990, *Η Μεσόγειος: ο χώρος και η ιστορία*, Αλεξάνδρεια, Αθήνα, σελ.158-159

εικ.9: Χαρακτικό του 1590 από τον Th. De Bry

(πηγή: http://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Discovery_of_America_12th_of_May_1492_Columbus_erects_the_Cross_and_baptizes_the_Isle_of_Guanahani_by_the_Christian_Name_of_St_Salvador_From_a_Stamp_engraved_on_Copper_by_Th_de_Bry_in_the_Collection_of_Grands_Voyages_in_folio_1590.png)

εικ.10: Χαρακτικό της εποχής με τα πλοία του Κολόμβου στη «Νέα Γη

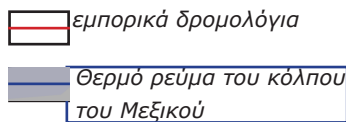
(πηγή: <http://hale.nrsd.net/index.php?id=77>)

εικ.11: Τα πλοία της εκστρατείας του Κολόμβου σε καρτποστάλ της εποχής

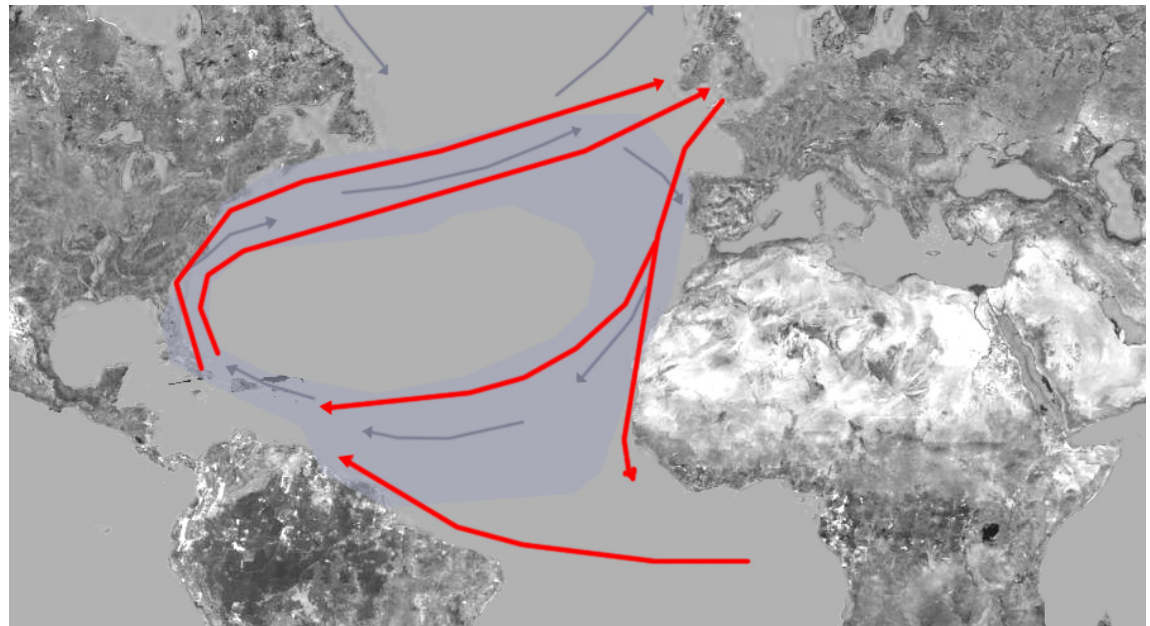
(πηγή: <http://www.cardcow.com/366129/santa-maria-pinta-nina-spanish-caravels-columbus-jackson-park-chicago-illinois/>)



Η Ισπανία μονοπωλεί την εισαγωγή ασημιού από τις αποικίες της στην Αμερική. Αυτό φέρνει τους Ιταλούς, που μέχρι πρότινος κινούσαν τα νήματα, σε δεινή οικονομική σχέση, αναγκάζοντάς τους να στραφούν στην τραπεζική διαχείριση του άσπρου χρυσού στη Μεσόγειο²². Εγκαινιάζεται στη φάση αυτή ένα νέο χρηματοπιστωτικό σύστημα. Οι δυνάμεις της Αγγλίας και της Ολλανδίας, εισέρχονται ενεργά στο νέο σκηνικό από τον 15ο αιώνα²³, οργανώνοντας πειρατεία με στόχο τη διακίνηση ασημιού που γίνεται στη Μεσόγειο, μεταξύ Βαρκελώνης και Γένοβας. Είναι η πρώτη φορά που πόλεις-λιμάνια του Βορρά αποκτούν δύναμη και η ανάπτυξη που ακολουθεί είναι ραγδαία.



εικ.12: Χάρτης εμπορικών δρομολογίων με τις αποικίες στην Αμερική, 18ος αιώνας
(πηγή: <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch2en/conc2en/tradewinds.html>)



²² Fernand Braudel, Maurice Aymard, Filippo Coarelli, 1990, *Η Μεσόγειος: ο χώρος και η ιστορία*, Αλεξάνδρεια, Αθήνα, σελ.159-160

²³ ό.π. σελ.72, 161

3.4. Οι αιώνες των αλλαγών- απόρριψη μεσαιωνικών αντιλήψεων

Μέχρι και τον 16ο αιώνα επικρατεί συσπείρωση της εξουσίας και συγκεντρωτικές τάσεις. Μετά το μεσαίωνα και την αναγέννηση, η εκκλησία συνεχίζει να κατέχει ηγετικό ρόλο μαζί με την αριστοκρατία και την μοναρχία που κυβερνούν. Με το τέλος του 17ου αιώνα έρχεται και το τέλος της τόσο στενής σχέσης της πόλης και του λιμανιού²⁴. Μέχρι το 1750 η ευρωπαϊκή οικονομία ήταν βασισμένη απόλυτα στη γεωργία²⁵. Η γη άνηκε αποκλειστικά σε πλούσιους και αριστοκρατικούς γαιοκτήμονες. Νοίκιαζαν τη γη σε μικρούς καλλιεργητές έναντι ποσοστού της παραγωγής. Στους ίδιους απαγορευόταν με νόμους από την εκκλησία και το κράτος να ασχολούνται με οποιοδήποτε επάγγελμα που επέφερε χρηματικά κέρδη. Έτσι, η αστική τάξη αναλαμβάνει τις υπόλοιπες υπηρεσίες, με οικογενειακές επιχειρήσεις²⁶.

Το κοινωνικό, το πολιτικό και το οικονομικό υπόβαθρο βρίσκονται στο κατώφλι νέων αλλαγών και επικρατεί ένα γενικό πνεύμα αμφισβήτησης. Ο 17^{ος} αιώνας ονομάζεται, εξαιτίας της φιλοσοφίας του σκεπτικισμού που αναπτύσσεται, «αιώνας του ορθολογισμού». Η «Ένδοξη Επανάσταση» στην Αγγλία, η επιστημονική επανάσταση, με ανακαλύψεις του Κοπέρνικου και του Γαλιλαίου, και τέλος ο Διαφωτισμός. Ο Διαφωτισμός που εγείρεται από την αστική τάξη, και πρεσβεύει αξίες όπως η ισότητα, η ανεξιθρησκία και η ελευθερία, απομακρύνει τις μεσαιωνικές αντιλήψεις που επικρατούσαν και ωθεί τον άνθρωπο στην εξάλειψη των δυσκολιών και της φτώχειας²⁷. Οι πόλεις θεωρούνται συντελεστές ανάπτυξης και προόδου και η εικόνα τους ως κέντρα συσσώρευσης και ανταλλαγής πλούτου ορίζει το αστικό καθεστώς που

²⁴ Ennio Poleggi, 1971, *1128-2000:il porto di Genova/consorzio autonomo del porto di Genova*, Sager, Genova, σελ. 38

²⁵ Αναφέρεται χαρακτηριστικά από τον Braudel: «... σχεδόν το 80-90% του πληθυσμού πριν από τη βιομηχανική επανάσταση ζούσε ακόμη στην ύπαιθρο» ό.π. , σελ.37

²⁶ <http://web.archive.org/web/20071225131847/http://www.wsu.edu/~dee/ENLIGHT/INDUSTRY.HTM>

²⁷ Ιωάννης Πολύζος, Μαρία Σιγάλου-Μαυρίδου, Άννα Παπασταματίου-Σαρηγιάννη, 1979, *Βιομηχανική Επανάσταση-ουτοπιστές. Η πρώτη πολεοδομική νομοθεσία στην Αγγλία*, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα, σελ. 2 και <http://web.archive.org/web/20071223155520/http://www.wsu.edu/~dee/ENLIGHT/PRE.HTM>

επικρατεί²⁸. Στόχος γίνεται η διάδοση των αξιών αυτών και γενικότερα της γνώσης. Η τεχνική πρόοδος στη διάδοση των πληροφοριών, με διαδοχή του βιβλίου από την εφημερίδα και αυτής από τον τύπο, καθώς και η εμφάνιση των περιοδικών, ευνοεί αυτό το εγχείρημα.

Βρισκόμαστε ήδη στον 18ο αιώνα, τον «αιώνα των Φώτων». Στο εμπόριο υπάρχει ανάπτυξη των Κάτω Χωρών και της Αγγλίας εις βάρος της Ισπανίας και της Πορτογαλίας. Η Γαλλία, ακόμα, κερδίζει έδαφος μετά την επικράτηση ειρήνης στα Πυρηναία. Το κέντρο, επομένως, βαρύτητας του ναυτικού ανταγωνισμού μετατοπίζεται στο Βορρά, και αφορά την Ολλανδία, τη Γαλλία και την Αγγλία²⁹. Αυτό φαίνεται και μέσα από σειρά διενέξεων, μεταξύ άλλων και ο 7ετής πόλεμος, ο οποίος άφησε μία Γαλλία λαβωμένη. Είναι η εποχή της διαφθοράς και της κοινωνικής ανισότητας που περιγράφει με το δικό του γλαφυρό τρόπο ο Μαρκήσιος Ντε Σαντ.

Στον Ατλαντικό όσο και στον Ειρηνικό αυξάνονται τα υπερωκεάνια ταξίδια, εισάγοντας στη συντηρητική Ευρώπη νέες αντιλήψεις και πολιτισμικά στοιχεία, όπως διαβάζεται στο έντονα επηρεασμένο έργο του Gauguin και άλλων σύγχρονών του καλλιτεχνών³⁰. Τον αιώνα χαρακτηρίζουν επίσης και πολλές επαναστάσεις που εγείρονται από το πνεύμα αυτό της ελευθερίας και αντιστέκονται στην ακραία καταπίεση των αριστοκρατών και των μοναρχών. Η Αμερικάνικη επανάσταση, αποδεσμεύει τους αμερικανούς από τη βαριά φορολογία και της υποχρεώσεις προς την Αγγλία. Η Γαλλική Επανάσταση κατάφερε να καταργήσει την υπάρχουσα μοναρχία, αν και τη νεοσύστατη δημοκρατία δεν άργησε να καταλύσει η δικτατορία του Ναπολέοντα. Την ίδια περίοδο ο Άνταμ Σμιθ γράφει για το ελεύθερο εμπόριο, τον καπιταλισμό και τον ελευθερισμό³¹.

²⁸ Jean-Luc Pinol, François Walter, 2007, *Η σύγχρονη ευρωπαϊκή πόλη. Έως τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο*, Πλέθρον, Αθήνα, σελ. 68

²⁹ Fernand Braudel, Maurice Aymard, Filippo Coarelli, 1990, *Η Μεσόγειος: ο χώρος και η ιστορία*, Αλεξάνδρεια, Αθήνα, σελ.159-162

³⁰ E. H. Gombrich, 1994, *Το χρονικό της τέχνης*, ΜΙΕΤ, Αθήνα, σελ. 551

³¹ <http://web.archive.org/web/20080114014810/http://www.wsu.edu/~dee/ENLIGHT/SCIREV.HTM> και <http://web.archive.org/web/20071225131847/http://www.wsu.edu/~dee/ENLIGHT/INDUSTRY.HTM>

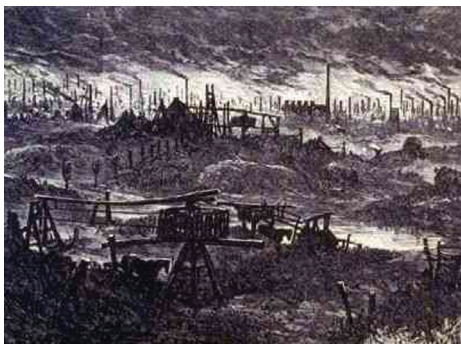
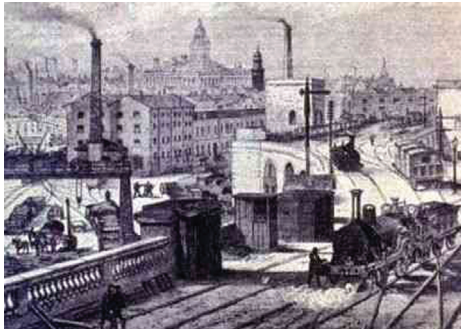
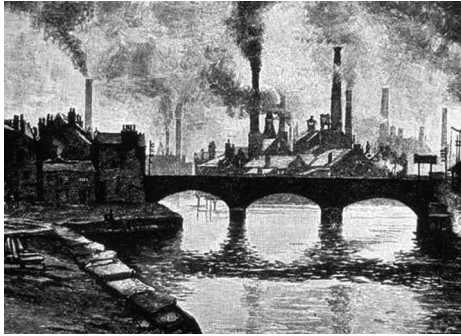
3.5. Βιομηχανική περίοδος

«Ήταν μια πολιτεία από κόκκινα τούβλα, ή καλύτερα από τούβλα που θα <ταν κόκκινα, αν τ> άφηναν οι καπνοί και οι στάχτες, όπως όμως είχαν τα πράγματα, ήταν μια πολιτεία μ ένα αφύσικο κοκκινόμαυρο χρώμα, που θύμιζε ζωγραφισμένο πρόσωπο ανθρωποφάγου. Ήταν μια πολιτεία μηχανών και ψηλών καμινάδων, που άφηναν ολοένα ατέλειωτες σερπαντίνες καπνού, που δεν έπαυαν να στριφογουρίζουν. Είχε ένα μαύρο κανάλι κι ένα ποτάμι που έτρεχε νερό κόκκινο από βρώμικες μπόγιές. Είχε κάμποσους μεγάλους δρόμους που έμοιαζαν πολύ ο ένας με τον άλλο και πολλούς μικρούς δρομάκους που έμοιαζαν ακόμα περισσότερο ο ένας με τον άλλο, κι οι άνθρωποι που κατοικούσαν σ' αυτούς ήταν το ίδιο όμοιοι μεταξύ τους, έμπαιναν κι έβγαιναν όλοι τις ίδιες ακριβώς ώρες, αφήνοντας τους ίδιους πάντα ήχους, στα ίδια πεζοδρόμια, για να πάνε να κάμουν την ίδια δουλειά, και το κάθε τους σήμερα ήταν πανομοιότυπο του χθες και του αύριο κι ό κάθε τους χρόνος αντίγραφο του περσινού και του επόμενου χρόνου [...] δεν έβλεπες τίποτα στο Κόκταουν που να μην παρουσιάζει την εικόνα μιας εντατικής κίνησης δουλειάς.»³²

³² Κάρολος Ντικενς, *Δύσκολα χρόνια*, μετφρ Σ Μαυροειδή-Παπαδάκη, Γράμματα, 1979, σελ. 34-35

εικ.13: *Factory: The great constructions*, Ferdinand Leger

(πηγή: <http://www.abbeville.com/interiors.asp?ISBN=0789206722&CaptionNumber=02>)



3.5.1. Πρώτη φάση εκβιομηχάνισης

Σε αυτό το σκηνικό έρχεται να διαδραματιστεί η βιομηχανική επανάσταση, ήδη από τις αρχές του 18ου αιώνα σε πόλεις της Αγγλίας, ως επακόλουθο της αγροτικής επανάστασης, κατά την οποία εισάγονται νέες τεχνικές για την ανάπτυξη της πρωτογενούς παραγωγής. Οι ιεραρχίες ανατρέπονται και οι συνεχείς μετακινήσεις είναι το νέο χαρακτηριστικό του αστικού πληθυσμού³³. Τα νέα τεχνολογικά επιτεύγματα και τα καινούρια αγαθά προς κατανάλωση, ορίζουν ένα τελείως διαφορετικό πλαίσιο χωρικής διάρθρωσης. Η ευρωπαϊκή οικονομία γίνεται παγκόσμια, επεκτείνεται σε διάφορες ηπείρους, αναδιαμορφώνεται, προσανατολιζόμενη στον τομέα της μεταποίησης με έντονη μηχανοποίηση και μαζικοποίηση στις μεγάλες βιομηχανικές μονάδες. Οι τομείς της υφαντουργίας, της μεταλλουργίας και της μηχανουργίας συνεχώς αναπτύσσονται και η διαρκής ώθηση στην παραγωγή και στη ζήτηση, ανοίγουν νέους ορίζοντες στη μορφή του εμπορίου³⁴. Η γεωργία ωστόσο, μειώνεται σημαντικά, καθώς πολλοί αγρότες εγκαταλείπουν την ύπαιθρο και μετακινούνται στις πόλεις κοντά στις βιομηχανικές εγκαταστάσεις. Οι συνέπειες της επανάστασης θα άλλαζαν ανεπιστρεπτή την ανθρώπινη εργασία, την κατανάλωση, τη δομή της οικογένειας, την κοινωνική δομή, ακόμα και τον τρόπο σκέψης του ατόμου. Η οικογενειακή οργάνωση οικονομία, γίνεται μετά το 1750, παγκόσμια. Τα εργοστάσια αντικαθιστούν τις μικρές βιοτεχνίες και ενώ μέχρι πρότινος η κατ' οίκον εργασία ήταν σε πλήρη εξέλιξη, τώρα η ανάγκη για συγκέντρωση στο χώρο εργασίας εντείνει τους ρυθμούς αύξησης στην πόλη³⁵. Στην εκβιομηχάνιση δε συμμετέχουν όλα τα κράτη εξαρχής. Ο λόγος είναι ο μονοπωλιακός έλεγχος

³³ Jean-Luc Pinol, 2000, *Ο κόσμος των πόλεων τον 19ο αιώνα*, Πλέθρον, Αθήνα, σελ. 199-205

³⁴ Για τις πόλεις-λιμάνια την περίοδο αυτή αξιοσημείωτη είναι και η ανάπτυξη της ναυτιλίας με μεγαλύτερα ναυπηγεία και εγκαταστάσεις-από αυτές του Μεσαίωνα- και η συσσώρευση κεφαλαίων συντελεί στη δημιουργία της αστικής τάξης των βιομηχάνων και των εφοπλιστών. Βέβαια αυτό συμβαίνει στη Βόρεια και Δυτική Ευρώπη, καθώς οι πόλεις-λιμάνια στο νότιο κομμάτι της Μεσογείου παραμένουν ανεπηρέαστες από τις ραγδαίες εξελίξεις και δύσκολα μπορούν να τις εφαρμόσουν στις περιοχές τους. Andre Nouschi, *Η Μεσόγειος στον 20ο αιώνα*, Μεταίχμιο, Αθήνα 2003 και Ιωάννης Πολύζος, Μαρία Σιγάλου-Μαυρίδου, Άννα Παπασταματίου-Σαρηγιάννη, *Βιομηχανική Επανάσταση-ουτοπιστές. Η πρώτη πολεοδομική νομοθεσία στην Αγγλία*, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα 1979, σελ. 12-15

³⁵ ό.π. σελ. 256-257

εικ.14: Ο Ταμεσης με τα εργοστάσια στο βάθος

εικ.15: Η βιομηχανική πόλη

εικ.16: η παρηκμασμένη ύπαιθρος

(πηγή: https://www.mtholyoke.edu/courses/rschwartz/ind_rev/images/images-ind-era.html)

που ασκούσαν οι Ευρωπαίοι στην παγκόσμια οικονομία, καθώς και η άρνηση ορισμένων πόλεων και χωρών να απαρνηθούν τις παραδόσεις τους (κυρίως των γερμανικών πόλεων)³⁶. Ωστόσο, με κοινή συναίνεση των ιστορικών, το λίκνο της τοποθετείται στην Αγγλία, η οποία υπερέχει σημαντικά έναντι άλλων Ευρωπαϊκών χωρών ως μια ισχυρή δύναμη. Καθώς τα συστήματα μεταφοράς είναι σε εμβρυακό στάδιο, οι υδάτινες οδοί εξυπηρετούν τις περιοχές της ενδοχώρας και σύντομα πολλά μικρά χωριά στις όχθες καναλιών θα αναπτυχθούν σε ολόκληρα βιομηχανικά και εμπορικά λιμάνια.

Ο 19^{ος} αιώνας χαρακτηρίζεται ως ο αιώνας των βίαιων αλλαγών για ολόκληρη την Ευρώπη. Οι πόλεις κυριολεκτικά μεταλλάσσονται λόγω των ανεξέλεγκτων κοινωνικών και δημογραφικών ανατροπών. Παρατηρείται ραγδαία πληθυσμιακή αύξηση και πριν τον Α΄ Παγκόσμιο πόλεμο ολόκληρος ο Ευρωπαϊκός πληθυσμός επταπλασιάζεται μέσα σε 100 χρόνια. Αφενός, βελτιώνεται η ποιότητα ζωής και αυξάνεται το προσδόκιμο. Αφετέρου, η μετανάστευση εσωτερική, κυρίως, με κατεύθυνση από την ύπαιθρο στα μεγάλα αστικά κέντρα, αλλά και διακρατική, από κράτη φτωχά χωρίς προσφορά εργασίας σε κράτη με ισχυρή οικονομία και γερή βιομηχανία, πολλά υποσχόμενα για ανάπτυξη και ευημερία. Το φαινόμενο αρχικά παρατηρείται στις Βρετανικές πόλεις, ενώ εμφανίζεται καθυστερημένα και στις υπόλοιπες χώρες (Γερμανία, Γαλλία, Ρωσία, Ιταλία) με πιο αργούς ρυθμούς. Στην Αμερική οι ρυθμοί αστικοποίησης είναι αρκετά πιο έντονοι από αυτούς της Ευρώπης και δημιουργούνται πολλές νέες πόλεις³⁷. Οι ρυθμοί ανάπτυξης σε καμία περίπτωση δεν είναι ίδιοι για τις Ευρωπαϊκές πόλεις, για να μπορούμε να μιλήσουμε για μια ταυτόσημη εξέλιξη, αλλά αντίθετα η κάθε πόλη συμβάλει διαφορετικά στην κατανόηση του χώρου. Παρατηρείται εκπληκτική μεταλλαγή των πόλεων και μεγάλες κοινωνικές και δημογραφικές ανατροπές.

Τα εργοστάσια και οι βιομηχανίες επωφελούνται από την κατάσταση αυτή, διότι οι μετανάστες θεωρούνται φτηνότερα εργατικά χέρια από τους ντόπιους εργάτες, ενώ στο σύνολο το μεγάλο εργατικό δυναμικό αυξάνει τον ανταγωνισμό μεταξύ εργαζομένων, δημιουργώντας θετικά περιβάλλοντα για τους εργοδότες. Προκύπτει λοιπόν αυτή η δημογραφική αύξηση στα αστικά.

³⁶ Jean-Luc Pinol, 2000, *Ο κόσμος των πόλεων τον 19^ο αιώνα*, Πλέθρον, Αθήνα, σελ. 40-44, 74-75 και <http://web.archive.org/web/20071225131847/http://www.wsu.edu/~dee/ENLIGHT/INDUSTRY.HTM>

³⁷ ό.π., σελ. 29-33



εικ.17: Coca Cola Coke Διαφημιστικές αφίσες του 1947, «Electricity Power», Μοντέρνα Βιομηχανική εποχή, Art Deco (πηγή: <http://www.rubylane.com/item/628868-cokex20posters/Set-Four-Art-Deco-Era>)

εικ.18, εικ.19: Ο ανθρώπινος μόχθος στο εργοστάσιο (πηγή: https://www.mtholyoke.edu/courses/rschwart/ind_rev/images/indust.html2.htm)



εικ.17, εικ.18, εικ.19: Η φτώχεια στα στους δρόμους του βιομηχανικού Λονδίνου

(πηγή: https://www.mtholyoke.edu/courses/rschwartz/ind_rev/images/indust.html2.htm)

έντονη η ανάγκη του καθορισμού των νέων ρόλων και καθεστώτων των πόλεων, καθώς το μεσαιωνικό μοντέλο οριστικά εγκαταλείπεται.

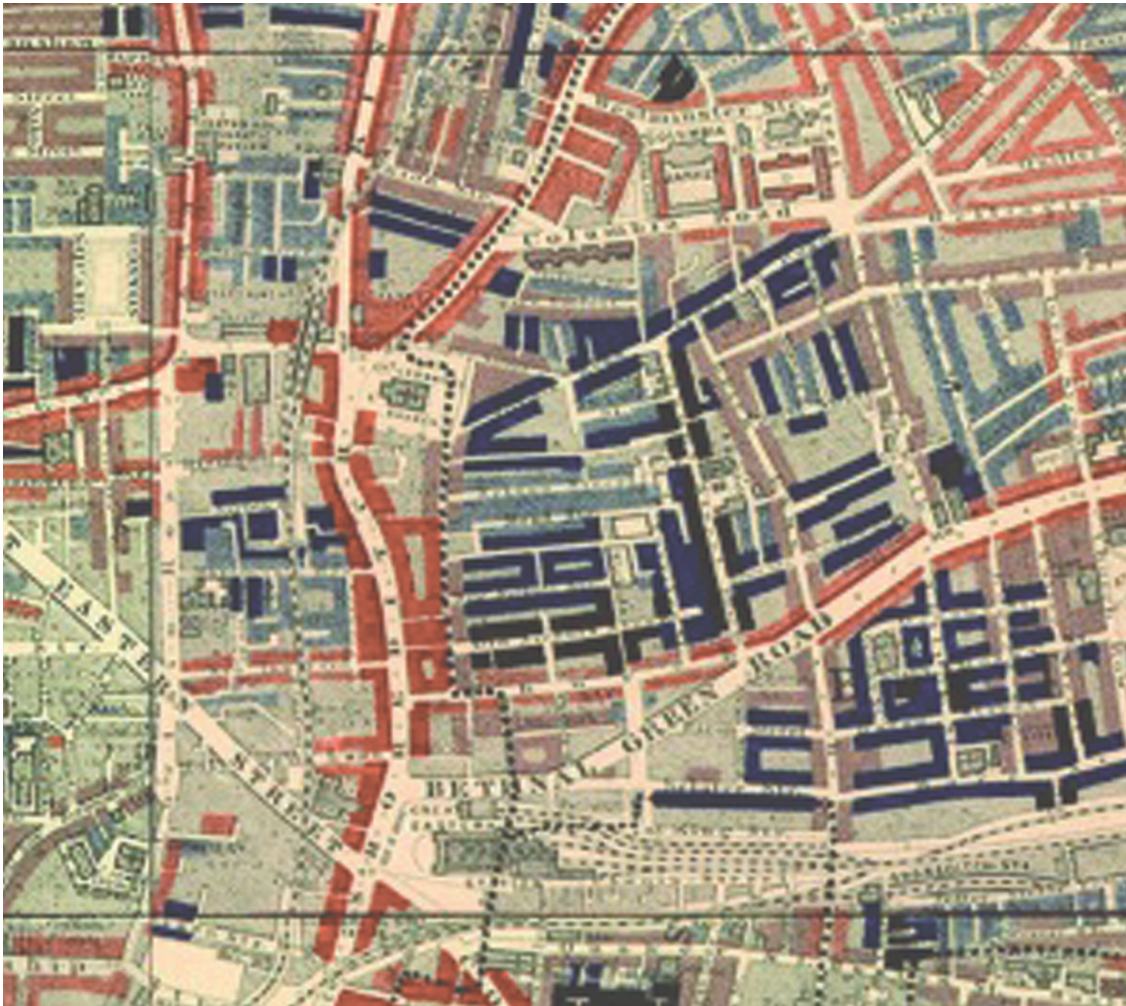
Αρχικά οι πόλεις εκτείνονται σε μικρή επιφάνεια, με τη δομημένη περιοχή να είναι αισθητά περιορισμένη και τις αποστάσεις να καλύπτονται αποκλειστικά με τα πόδια, καθώς δεν υπήρχαν καθόλου συγκοινωνίες³⁸. Δεν υπάρχει κανένας σχεδιασμός και υποδομές για να υποδεχτούν το νέο πληθυσμό. Έντονες είναι οι κοινωνικές ανισότητες με τη συνεχή αύξηση του πληθυσμού, αφού οι συνοικίες των πλούσιων και των φτωχών βρίσκονται πολύ κοντά. Οι μετανάστες ψάχνουν φτηνή στέγαση και συχνά φτιάχνουν καταλύματα από ευτελή υλικά, υποβαθμίζοντας την ευρύτερη περιοχή. Δημιουργούνται έτσι τα «slums», περιοχές κυριολεκτικής εξαθλίωσης. Ένα κομμάτι της πόλης φανερά υποβαθμίζεται και εγκαταλείπεται από τον εύπορο πληθυσμό, που σε αντιπαράθεση με τις αριστοκρατικές συνοικίες, αντανακλώνεται τα κοινωνικά προβλήματα που μέχρι σήμερα ταλανίζουν την κατάσταση. Πολλές φορές οι ντόπιοι κάτοικοι τους αντιμετωπίζουν περιφρονητικά, ως ανώνυμα άτομα έτοιμα να εκπολιτιστούν στις πόλεις τους, άλλες πάλι φορές προκαλούν φόβο³⁹. Φόβος για την για την εκφυλιστική κατάσταση της αστικοποίησης και μια απαισιοδοξία για το μέλλον των πόλεων.

Παράλληλα η γειτνίαση των λειτουργιών είναι χαρακτηριστικό φαινόμενο την πρώτη περίοδο της εκβιομηχάνισης. Σφαγεία, βυρσοδεψεία, τράπεζες, υπηρεσίες βρίσκονται στον ίδιο χώρο με τις κατοικίες, με το εργατικό δυναμικό να συγκεντρώνεται στο κέντρο, λόγω της έλλειψης φτηνών μέσων μεταφοράς⁴⁰. Δεν υπάρχει εξειδίκευση των λειτουργιών ούτε ένας ουσιαστικός σχεδιασμός χωροθέτησης των δραστηριοτήτων. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την εξάπλωση επιδημιών στις πόλεις, καθώς οι δρόμοι είναι βρώμικοι και το νερό μολυσμένο. Δεν υπάρχει οργανωμένο δίκτυο υδροδότησης ούτε αποχέτευσης και τα κρούσματα θανάτων είναι αυξημένα.

³⁸ Είναι οι λεγόμενες “Walking cities”, όπου μέχρι και τα μέσα του 19ου αιώνα οι ανάγκες των πόλεων για εύκολες προσβάσεις με τα πόδια, αναστέλλουν την οριζόντια επέκταση του αστικού χώρου και ο πληθυσμός στοιβάζεται στον περιορισμένο αστικό ιστό. Jean-Luc Pinol, 2000, *Ο κόσμος των πόλεων του 19ου αιώνα*, Πλέθρον, Αθήνα, σελ101-102

³⁹ ό.π. σελ. 206

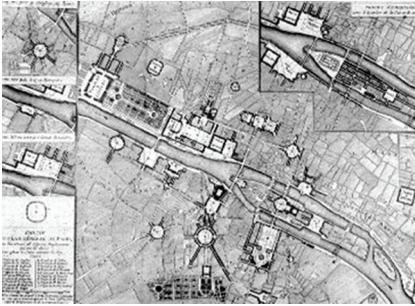
⁴⁰ ό.π. σελ. 101-105



- ΜΑΥΡΟ: χαμηλότερη τάξη, επικίνδυνοι, εγκληματίες
- ΣΚΟΥΡΟ ΜΠΛΕ: πολύ φτωχοί, αδιάφοροι
- ΑΝΟΙΧΤΟ ΜΠΛΕ: φτωχοί
- ΜΟΒ: αναμειγμένοι, κάποιοι άνετοι, κάποιοι φτωχοί
- ΡΟΖ: αρκετά άνετοι, καλές σταθερές απολαβές
- ΚΟΚΚΙΝΟ: μεσαία κοινωνική τάξη
- ΚΙΤΡΙΝΟ: ανώτερη μεσαία και ανώτερη κοινωνική τάξη, πλούτος

Ο συνδυασμός των χρωμάτων, υποδεικνύει ότι οι δρόμοι περιλαμβάνουν επαρκή πλήθος από κάθε τάξη

εικ.20: Χάρτης περιγραφικός της φτώχειας στο Λονδίνο, από τον Charles Booth, το 1898-9
(πηγή: <http://booth.lse.ac.uk/static/a/4.html> και 14. <http://mapdesign.icaci.org/map-examples/>)



εικ.21: Το σχέδιο του Patte για το Παρίσι, 1784

(πηγή: <http://hanser.ceat.okstate.edu/6083/hausmann.htm>)



εικ.22: Το σχέδιο του Haussmann για το Παρίσι, 1853

(πηγή: <http://hanser.ceat.okstate.edu/6083/hausmann.htm>)

Όλη αυτή η κατάσταση κινητοποιεί κοινωνικούς παρατηρητές και γίνονται πολλές έρευνες στις πόλεις για την αντιμετώπιση τέτοιων ακραίων φαινομένων. Ερευνώνται οι συνθήκες στέγασης και νόμοι θεσπίζονται για τη βελτίωσή τους. Αυτό σε συνδυασμό και με την τεχνολογία και την ανάπτυξη των οδικών συγκοινωνιών (δημιουργία ιππήλατων τραμ, λεωφορείων) δίνει τη δυνατότητα στις πόλεις να επεκταθούν σε μια περιοχή έντονης αστυφιλίας. Η εφαρμογή του ιπποδάμειου συστήματος στις περιοχές επέκτασης, παρέχει ισότητα και μεγάλη ελαστικότητα⁴¹. Η ιδιοκτησία κατακερματίζεται και δημιουργούνται άμεσα ευκαιρίες για κερδοσκοπία. Έτσι το ιπποδάμειο σύστημα προωθείται ευρέως στις νέες συνοικίες που δημιουργούνται. Παράλληλα η διάνοιξη λεωφόρων με μνημειακό χαρακτήρα, ως χώροι επίδειξης του πλούτου των μεσαίων και ανώτερων αστικών σωμάτων⁴², η εφαρμογή οργανωμένων δικτύων ύδρευσης και αποχέτευσης, καθώς και η απαλλοτρίωση συνοικιών είναι μέτρα σχεδιασμού και εξυγίανσης των πόλεων. Ο συνολικός πολεοδομικός σχεδιασμός της πόλης του Παρισιού το 1860 από τον Haussmann⁴³ είναι τρανό παράδειγμα των παρεμβάσεων στις αστικοποιημένες πόλεις.

⁴¹ Jean-Luc Pinol, 2000, *Ο κόσμος των πόλεων τον 19^ο αιώνα*, Πλέθρον, Αθήνα, σελ. 108-110

⁴² Χαρακτηριστικό παράδειγμα η διάνοιξη της Regent Street στο Λονδίνο, Δημήτρης Ν. Καρύδης, 2008, *Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας*, Παπασωτηρίου, Αθήνα, σελ. 86-91

⁴³ Η δημιουργία οργανωμένου αποχετευτικού συστήματος και δικτύου υδροδότησης, αλλά και η διάνοιξη λεωφόρων, ήταν σημαντικά κατορθώματα για μια πόλη που ασφυκτιούσε και οι κάτοικοί της ζούσαν κάτω από άθλιες συνθήκες, γειτνιάζοντας με τα ελίτ στρώματα και τους οργανωμένους αριστοκρατικούς χώρους αναψυχής. Τα έργα του Haussmann δε διώχνουν άμεσα τους εργάτες από το κέντρο, ενώ και ο πληθυσμός των παρακείμενων συνοικιών αυξάνεται ραγδαία. Το μοντέλο αυτό θεωρείται πρότυπο ανάπτυξης αστικού κέντρου και οι αρχές πολλών πόλεων το υιοθετούν και το εφαρμόζουν συστηματικά και στα δικά τους κέντρα. Δημιουργείται έτσι μια αισιοδοξία για τη ζωή στις πόλεις τον 19ο αιώνα, ύστερα από την απαισιόδοξη αντίληψη ότι οι πόλεις είχαν γίνει έρμαιο των βιομηχανικών καινοτομιών. Jean-Luc Pinol, 2000, *Ο κόσμος των πόλεων τον 19ο αιώνα*, Πλέθρον, Αθήνα, σελ. 113-116 και Δημήτρης Ν. Καρύδης, 2008, *Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας*, Παπασωτηρίου, Αθήνα, σελ. 91-100

3.5.2. Δεύτερη φάση εκβιομηχάνισης

Τη δεύτερη φάση της εκβιομηχάνισης (1880-1930) παρουσιάζεται στενότερη σύνδεση της βιομηχανίας με την πόλη. Εξελίσσονται οι μετακινήσεις, με την ατμομηχανή, ως κινητήρια δύναμη και εδώ, να γεννά το σιδηρόδρομο και το ατμόπλοιο. Η εφαρμογή ενός πυκνού δικτύου γραμμών που ενώνει μέχρι και τα μικρότερα χωριά με τις μεγάλες πόλεις διαστέλλει το χώρο και ενθαρρύνει την επέκταση των δραστηριοτήτων. Αρχικά ο σιδηρόδρομος χρησιμοποιείται σε μικρές πόλεις της Αγγλίας για την εύκολη μεταφορά ορυκτών από τα ορυχεία στους τόπους επεξεργασίας τους και δύσκολα προωθήθηκε ως μεταφορικό μέσο⁴⁴. Τον 19^ο αιώνα η χρήση του έχει διαδοθεί και στον υπόλοιπο Ευρωπαϊκό χώρο, ενισχύοντας τον εμπορικό ρόλο των πόλεων. Αυτή η καινοτομία στον τομέα των μεταφορών αλλάζει τα μέχρι τότε δεδομένα και επαναδιατυπώνει τα κόστη και τα κέρδη, αποφεύγοντας την υπερσυσσώρευση των πόλεων, καθώς οι εργάτες δύναται να εγκατασταθούν στην ύπαιθρο (προαστικοποίηση). Πολλές πόλεις δημιουργούνται από το μηδέν ως σιδηροδρομικοί κόμβοι, ενώ οι περιοχές κατά μήκος των γραμμών αξιοποιούνται, ενισχύοντας τις αστικές ιεραρχίες. Στις νέες πόλεις το κομμάτι της παράδοσης απουσιάζει κι έτσι οι εταιρείες επωφελούνται, αναπτύσσοντας κοινωνικούς θεσμούς⁴⁵.

Βελτιώνονται, επομένως, τόσο οι χερσαίες συνδέσεις που ευνοούν πια την ανάπτυξη «εθνικών αγορών»⁴⁶, όσο και τις θαλάσσιες μεταφορές, με δυνατότητα ναυπήγησης μεγαλύτερων και ταχύτερων πλοίων, που μπορούν με ασφάλεια να διανύσουν τους ωκεανούς. Σταθμός στις θαλάσσιες μεταφορές ήταν και η διάνοιξη της διώρυγας του Σουέζ με γαλλικά κονδύλια, το 1869. Με τεράστια σημασία για την παγκόσμια ναυσιπλοΐα, ενώνεται η Μεσόγειος με την Ερυθρά θάλασσα, δημιουργώντας μία εμπορική αρτηρία μεταξύ Ευρώπης και Νότιας Ασίας⁴⁷.

⁴⁴ Leonardo Benevolo, Παντελής Γ. Λαζαρίδης, 1977, *Βιομηχανική επανάσταση βιομηχανική πόλη*, Νέα Σύνορα, Αθήνα, σελ.108

⁴⁵ Jean-Luc Pinoi, 2000, *Ο κόσμος των πόλεων τον 19ο αιώνα*, Πλέθρον, Αθήνα, σελ. 55

⁴⁶ Οι τιμές έχουν μικρή απόκλιση από πόλη σε πόλη λόγω της εύκολης και άμεσης μεταφοράς των προϊόντων. <http://www.investopedia.com/terms/n/nms.asp#axzz1yQmM4r00>

⁴⁷ Fernand Braudel, Maurice Aymard, Filippo Coarelli, 1990, *Η Μεσόγειος: ο χώρος και η ιστορία*, Αλεξάνδρεια, Αθήνα, σελ.72, 165-166

εικ.23: (πηγή: http://a6.sphotos.ak.fbcdn.net/hphotos-ak-ash4/484289_461887327172826_1855277895_n.jpg)

Το λιμάνι σε αυτή την περίοδο, είναι άμεσα συνδεδεμένο με το οικονομικό προσκήνιο και με τον τομέα της μεταποίησης και το νέο φορντικό⁴⁸ μοντέλο της παραγωγής. Αφομοιώνει τα νέα τεχνολογικά δεδομένα και συμβαδίζει με τη βιομηχανία με την οποία και συνεργάζεται στενά. Οι μηχανές αναλαμβάνουν μεγάλο μέρος της μέχρι τότε χειρονακτικής εργασίας και το μετατρέπουν σε ένα σύγχρονο «εργοτάξιο»⁴⁹ με πελώρια μηχανήματα και βιομηχανικές εγκαταστάσεις. Παράλληλα αλλάζουν και οι ανάγκες, γιατί αφενός τα πλοία που ταξιδεύουν είναι λιγότερα καθώς το μέγεθός τους αυξάνεται, απαιτούνται όμως νέες εγκαταστάσεις και βαθύτερα νερά για να μπορούν να υποδεχθούν τα νέα αυτά πλοία. Ακόμα, αλλάζουν και τα προϊόντα που εμπορεύονται ανά τον κόσμο. Έτσι, ένα λιμάνι που περιοριζόταν στο εμπόριο άνθρακα, τώρα θα πρέπει να προσαρμοστεί στη ζήτηση των αγορών και να ασχοληθεί με ένα άλλο προϊόν⁵⁰.

Τέλος, με τον εκσυγχρονισμό και την εξάπλωση του δικτύου μεταφορών, τα λιμάνια καλούνται να ανταγωνιστούν άλλα λιμάνια τόσο μέσα όσο και έξω από την εθνική επικράτεια, αλλά και τα άλλα μέσα μεταφοράς. Οι πλοιοκτήτριες εταιρίες στοχεύουν στη μείωση του χρόνου φορτοεκφόρτωσης και εισόδου εξόδου στο λιμάνι, με αποτέλεσμα να μεταφέρονται εύκολα σε άλλο λιμάνι με αποδοτικότερο συνδυασμό αυτών. Χαρακτηριστικές είναι οι ανατροπές που επιφέρουν οι αλλαγές στα δίκτυα των θαλάσσιων μεταφορών και σε κάποιες χώρες, όπως π.χ. στην Ελλάδα. Η Ερμούπολη της Σύρου αρχικά είναι η οικονομική πρωτεύουσα της χώρας και το πιο σημαντικό λιμάνι της με πληθυσμό 20.000 κατοίκους⁵¹. Αντίστοιχα η Αθήνα πολιτική πρωτεύουσα της χώρας έχει 30.000 κατοίκους το 1850. Αργότερα με τη διάνοιξη του Ισθμού

⁴⁸ Ο όρος «Φοντισμός» προέρχεται από το σύστημα μαζικής παραγωγής, βασισμένο σε μια αρχή που εισήγαγε ο Henry Ford τη δεκαετία του '20. Glenn Norcliffe, 1996, *The emergence of postmodernism on the urban waterfront, Journal of Transport Geography*, Vol .4, No2, Pergamon, σελ. 8

⁴⁹ Όρος στο βιβλίο του Leonardo Benevolo, 1997, *Η πόλη στην Ευρώπη, Ελληνικά Γράμματα*, Αθήνα, σελ. 82

⁵⁰ <http://www.portcities.org.uk/london/server/show/ConNarrative.46/chapterId/565/The-19thcentury-port.html>

⁵¹ Την περίοδο εκείνη το λιμάνι της Σύρου είναι σημαντικό αγκυροβόλι για τη Δύση, αλλά και για τη χώρα, πράγμα που την ενδυναμώνει οικονομικά και την καθιστά ευρέως γνωστή. Jean-Luc Pinol, Francois Walter, 2007, *Η σύγχρονη ευρωπαϊκή πόλη. Έως τον Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο*, Πλέθρον, Αθήνα, σελ.70

το 1893, οι Κυκλάδες περιθωριοποιούνται και η Αθήνα με το επίγειό της τον Πειραιά, γρήγορα δραστηριοποιείται. Χαρακτηριστικό είναι ότι ο πληθυσμός της Αθήνας πενήντα χρόνια αργότερα ανέρχεται σε 450.000 κατοίκους, του Πειραιά σε 250.000, ενώ της Σύρου μόλις σε 21.000 κατοίκους. Παρόμοια τύχη έχουν και πόλεις στη Βόρεια Θάλασσα όπως η Αμβέρσα που ακμάζει την περίοδο 1860-1910 και το Ντεν Χέλντερ, λιμάνι του Άμστερνταμ. Οι πόλεις, σε όλη αυτή τη φιλοσοφία αλλαγών και μετατόπισης του δικτύου παραγωγής/κατανάλωσης, λειτουργούν ως κόμβοι και χωρικοί εκφραστές των νέων δραστηριοτήτων. Το βάρος αστικοποίησης συνεχώς μετατοπίζεται και οι ρόλοι αντιστρέφονται⁵².

Τα λιμάνια λόγω της μεγάλης οικονομικής και επιχειρηματικής ανόδου που γνωρίζουν επεκτείνονται συνεχώς και οι πόλεις τους αποκτούν μεγάλη δύναμη. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το Κάρντιφ, που από μικρή πόλη αμέσως μετατρέπεται σε ένα ακμάζον λιμάνι με πολλές διοικητικές δραστηριότητες παράλληλα. Η πόλη ελέγχει τις γύρω κομητείες και το εμπόριο και επεκτείνει τις χρηματοπιστωτικές δραστηριότητες από το πρώτο στάδιο της εκβιομηχάνισης. Αργότερα θεωρείται μια ανεπτυγμένη μητρόπολη και η μεγαλύτερη πόλη της Ουαλίας. Το λιμάνι του Λίβερπουλ επίσης είναι μεγάλο λιμάνι και μητροπολιτικό κέντρο της Αγγλίας που δραστηριοποιείται από τον 18^ο αιώνα και συνεχώς επεκτείνεται. Ιδιαίτερα με τη διεθνή σιδηροδρομική γραμμή Λίβερπουλ-Μάντσεστερ το 1830, η πόλη αποκτά τα πρωτεία στον τομέα τω μετακινήσεων. Παρουσιάζεται αστική και δημογραφική έκρηξη και το λιμάνι μεγαλώνει. Το Αμβούργο σημαντικό λιμάνι της Γερμανίας και της Βόρειας Ευρώπης γρήγορα δραστηριοποιείται και ακμάζει την περίοδο της εκβιομηχάνισης. Όντας μεταναστευτικό λιμάνι από τη Ρωσία, φιλοξενεί μεγάλες πληθυσμιακές μάζες και αντιμετωπίζει προβλήματα στη στέγασή τους. Η επιδημία της χολέρας το 1892 είναι το αποτέλεσμα αυτής της ξέφρενης αστικοποίησης που παρουσιάζεται στην πόλη⁵³.

⁵² Jean-Luc Pinol, François Walter, 2007, *Η σύγχρονη ευρωπαϊκή πόλη. Έως τον Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο*, Πλέθρον, Αθήνα, σελ.70

⁵³ Jean-Luc Pinol, 2000, *Ο κόσμος των πόλεων τον 19ο αιώνα*, Πλέθρον, Αθήνα, σελ. 53-54

Ο ανταγωνισμός μεταξύ των λιμανιών κίνησε, εκτός των άλλων, την επιθυμία των επιχειρήσεων που τα διαχειρίζονται να ρίξουν τα μεροκάματα για να μπορούν να είναι ανταγωνιστικοί. Αρχικά, η εργασία στα λιμάνια ήταν μερικής απασχόλησης ή εποχιακή, καθώς μερικά έκαναν εισαγωγή συγκεκριμένων προϊόντων. Ακόμα, στην αρχή ήταν δύσκολο να προβλέψει κανείς αν και πότε θα έφτανε ένα καράβι στον προορισμό του, γι' αυτό, οι λιμενικές επιχειρήσεις προσελάμβαναν υπαλλήλους μετά την προσάραξη ενός πλοίου, και συχνά τους απασχολούσαν με ωρομίσθιο και όχι ημερομίσθιο. Πολλοί λίγοι ήταν οι μόνιμοι εργαζόμενοι γεγονός που μετέφερε τον ανταγωνισμό μεταξύ των εργαζομένων με αποτέλεσμα μεταξύ των άλλων, να μειώνουν οι ίδιοι τις αμοιβές και να ξεσπάνε σε βίαιες αντιδράσεις μεταξύ τους για την κατάληψη μιας θέσης εργασίας. Άρχισαν, λοιπόν, σιγά σιγά οι λιμενεργάτες να οργανώνονται σε ομάδες. Σταδιακά απέκτησαν δύναμη και κατέληξαν σε συμμορίες, που εκμεταλλεύονταν την εργασία των μελών τους. Σε ομάδες αρχίζουν να συσπειρώνονται και άτομα με κατάρτιση, δεξιότητες και πείρα στη φορτοεκφόρτωση, που ξεχωρίζουν από το πλήθος. Η πρώτη αυτή οργάνωση σε ομάδες εξελίσσεται σε συνδέσμους και σωματεία λιμενεργατών που πετυχαίνουν σταδιακά τη μονιμοποίηση της εργασίας τους⁵⁴.

Το φαινόμενο αυτό είναι γενικότερο, ειδικά στα τέλη του 19ου, όπου η εργατική τάξη αρχίζει να οργανώνεται σε ομάδες, που με αντιπροσωπευση διεκδικεί με απεργίες, δικαιώματα και αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας. Διευρύνεται σε πρωτοφανή επίπεδα, εξαιτίας της άνθισης της βιομηχανίας και για πρώτη φορά αντιλαμβάνεται τη δύναμή της. Σε αυτό το νοητικό υπόβαθρο γεννιούνται τα νέα κοινωνικοπολιτικών συστήματα και αντιλήψεων των

εικ.24, εικ.25, εικ.26: Εικόνες από απεργίες και λαϊκές κινητοποιήσεις (πηγή: https://www.mtholyoke.edu/courses/rschwart/ind_rev/images/indust.html2.htm)



⁵⁴ <http://www.plimsoll.org/LifeOfAPort/AtWork/HandlingCargo/default.asp#3>

αρχών του 20ού, ο κομμουνισμός, ο σοσιαλισμός και από την άλλη μεριά ο καπιταλισμός, αντιπρόσωπος των αντικρουόμενων συμφερόντων των βιομηχανιών.

Το λιμάνι επικεντρώνεται, επομένως, στην αύξηση της αποδοτικότητάς του, ανεξαρτητοποιείται από την πόλη και ξεκινάει να λειτουργεί σαν αυτόνομη μονάδα. Την περίοδο αυτή συναντούνται συχνά λιμάνια που τειχίζονται. Μεγάλοι τοίχοι τα περιβάλλουν, απομονώνοντάς τα από την πόλη, και την πόλη από το υγρό στοιχείο, προκειμένου να περιορίσουν την ενόχληση από το περιβάλλον και τα ατυχήματα πολιτών⁵⁵. Έτσι, μόνη σύνδεση των δύο, είναι η σιδηροδρομική γραμμή που περνάει μέσα στο λιμάνι για να εξυπηρετεί τις μεταφορές των εμπορευμάτων, και η κάποτε οργανική σύνδεση της ενότητας πόλη-λιμάνι, σπάει και αναπτύσσονται ανάμεσά τους σχέσεις ανταγωνιστικές. Ο ανταγωνισμός μεταξύ τους είναι κυρίως χωρικός, καθώς ο χώρος είναι περιορισμένος αντίθετα από τις αυξανόμενες επεκτατικές ανάγκες και των δύο. Η μόλυνση του νερού, η υποβάθμιση του λιμενικού χώρου και η απομάκρυνση από το νερό, είναι θέματα που επιδιώκει η πόλη να λύσει εις βάρος του λιμανιού.

Παρόμοιες τακτικές με εκείνες που εφαρμόζονται στις πόλεις, που αναπτύχθηκαν από το μηδέν και λειτούργησαν ως σιδηροδρομικοί κόμβοι, παρατηρούνται και στα λιμάνια. Εφαρμογές τέτοιες γίνονται τον 19^ο αιώνα με τα "outports"⁵⁶, εδραιώνοντας ένα νέο μοντέλο λιμανιού με δικούς του χώρους που εξυπηρετούν τη μεταφορά και αποθήκευση φορτίου, χωρίς να εμποδίζονται από τους ρυθμούς της πόλης. Η λειτουργία των outports διευκολύνει τις αγορές και ενισχύεται από την εισαγωγή των εμπορευματοκιβωτίων (containers), που υιοθετείται από τη συντριπτική πλειοψηφία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Τα εμπορευματοκιβώτια παρουσιάζουν νέες απαιτήσεις σε εγκαταστάσεις και χώρο, οι οποίες είναι ευκολότερο να ικανοποιηθούν στο μοντέλο του λιμανιού εκτός πόλης⁵⁷.

⁵⁵ Leonardo Benevolo, 1997, *Η πόλη στην Ευρώπη*, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, σελ. 82

⁵⁶ Αναφέρεται η εδραίωση του φαινομένου με τη δημιουργία αυτοτελών λιμανιών μακριά από την πόλη, ιδιαίτερα στην Αγγλία και σε περιοχές όπως: Bristol, Southampton, Weymouth, Plymouth, όπου στοχευόταν η εξυπηρέτηση μαζικότερων αναγκών για παραγωγή και ζήτηση. Glenn Norcliffe, 1996, *The emergence of post-modernism on the urban waterfront*, Journal of Transport Geography, Vol .4, No2, Pergamon, σελ. 5

⁵⁷ ό.π., σελ. 5

Τέτοιο παράδειγμα είναι και το Southampton, με έντονη εμπορική δραστηριότητα ήδη από τον 15ο αιώνα. Οι επεκτάσεις τόσο της πόλης, όσο και του λιμένα φαίνονται παρακάτω σε μία σειρά σκίτσων. Ξεκινάει σαν οικισμός αγροτικού χαρακτήρα στο εσωτερικό της χερσονήσου, προς το δέλτα, και σταδιακά επεκτείνονται πόλη και λιμάνι. Χαρακτηριστικά, ξεχωρίζει ο κύριος οδικός άξονας που ξεκινώντας από το λιμάνι, διασχίζει την πόλη για να περάσει τα τείχη και να συνεχίσει στην ύπαιθρο. Μεγάλη επέκταση συναντάμε στα 1800, με τον οικισμό να ξεφεύγει από τα όρια των τειχών και να επεκτείνεται στην ενδοχώρα. Μισό αιώνα μετά το λιμάνι έχει αισθητά επεκταθεί μακριά από την πόλη, με νέους μώλους και προβλήτες, προσανατολιζόμενα στο δέλτα του ποταμού. Από το 1900 και μετά, η επέκταση των λιμενικών εγκαταστάσεων εισχωρεί στο νερό και απομακρύνεται ολοένα και περισσότερο από την πόλη, ενώ πόλη και λιμάνι συνεχίζουν την επέκταση στην αντίπερα όχθη.



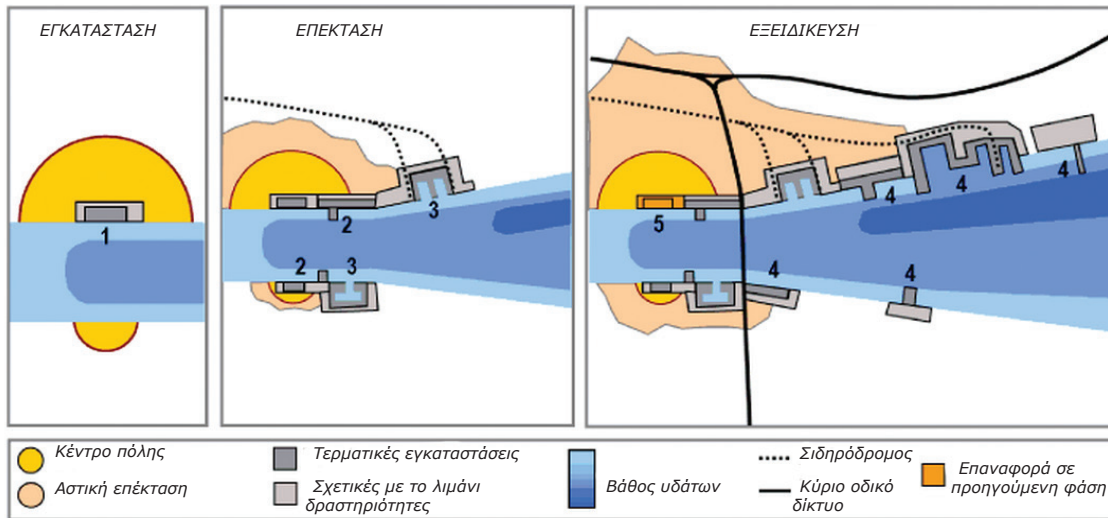
εικ.27: Απόψεις του Southampton με τις φάσεις εξέλιξής του

(πηγή: <http://www.plimsoll.org/StartHere/PartnersAndCollections/SCCArchives/BurgessGallery.asp>)

Το 1963 παρουσιάζεται το μοντέλο του Bird "Anyport"⁵⁸, περιγράφοντας

⁵⁸ Στο μοντέλο "Anyport" τρία βασικά στάδια ξεχωρίζουν από τη διαδικασία εξέλιξης

πώς οι λιμενικές υποδομές εξελίσσονται στο χώρο και στο χρόνο. Η μελέτη αυτή παρέχει μια περιγραφική βάση για τη μορφολογική ανάπτυξη των παραποτάμιων πόλεων-λιμανιών. Βασικό χαρακτηριστικό είναι ότι παραθέεται η αλλαγή σχέσεων μεταξύ πόλης και λιμανιού μέσα από κυρίαρχα στάδια, αναλύοντας βέβαια ένα πρότυπο μοντέλο παλαιότερων εποχών. Δεδομένου ότι την περίοδο της έρευνας του Bird βρισκόμαστε σε ένα ακόμα μεταβατικό στάδιο που ανακαλύπτεται αργότερα, σήμερα το μοντέλο αυτό δεν δύναται να απαντήσει σε σύγχρονες αναζητήσεις και παρεμβάσεις.



του λιμανιού: Εγκατάσταση, Επέκταση και Ειδίκευση. Glenn Norcliffe, 1996, *The emergence of postmodernism on the urban waterfront*, Journal of Transport Geography, Vol .4, No2, Pergamon, σελ. 5 και <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch4en/conc4en/portdev.html>

εικ33: «The anyport model», του Bird, το 1963. Περιγράφει την εξέλιξη σε υποδομές, στο χρόνο και στο χώρο. Το μοντέλο στηρίζεται σε έρευνα του Bird για τα Αγγλικά λιμάνια και περιλαμβάνει πέντε στάδια εξέλιξης, που περιγράφονται στις τρεις φωτογραφίες:

Α. ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ: εξαρτάται από τη γεωγραφία της περιοχής. Το πρωταρχικό λιμάνι είναι μικρό με αρκετές προκυμαίες (1).

Β. ΕΠΕΚΤΑΣΗ: μετά τη βιομηχανική επανάσταση και την ανάγκη των λιμανιών για χώρο, οι προκυμαίες επεκτείνονται και νέοι μόλτοι κατασκευάζονται για τους επιβάτες (2). Νέες αποβάθρες απαιτούνται λόγω του μεγέθους των νέων πλοίων (3).

Γ. ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ: περιλαμβάνει ειδικευμένες υποδομές που καλούνται να αναλάβουν συγκεκριμένα εμπορεύματα (4). Στη φάση αυτή εξέλιξης, πολλά λιμάνια μεταφέρουν τις εγκαταστάσεις τους έξω από την αρχική περιοχή, αφήνοντάς του περιθώρια επανάχρησης (5).

3.6. Αποβιομηχάνιση

3.6.1. Νεότερα χρόνια-Απομάκρυνση από τα βιομηχανικά ιδεώδη

Φτάνουμε έτσι, τον 20ο αιώνα, σε μία μεταβατική πάλι κατάσταση. Στην αρχή, ήδη του αιώνα, ξεσπάνε δύο παγκόσμιοι πόλεμοι και μία μεγάλη οικονομική κρίση. Δίνεται έτσι η δυνατότητα για μία νέα εκκίνηση με το πέρας αυτών. Η διαλυμένη οικονομία και οι βομβαρδισμένες πόλεις δίνουν το έναυσμα στην επιστήμη για διερεύνηση των καταστάσεων. Χαρακτηριστικά, ο Β΄ ΠΠ, βρίσκει ολόκληρες πόλεις ισοπεδωμένες (το κέντρο του Rotterdam, το Αμβούργο και άλλες πόλεις της Γερμανίας), ενώ σε πολλές πόλεις μεγάλα κομμάτια είχαν καταστραφεί από βομβαρδισμούς. Τα ισοπεδωμένα τμήματα σε διαφορετικές πόλεις, δίνουν στους εκπροσώπους του μοντερνισμού δυνατότητα μελέτης και προτάσεις για ριζική αναδιάρθρωση του αστικού ιστού, με χειρισμούς που συχνά αφορούν προγράμματα κοινωνικής πολιτικής⁵⁹.

Η μεταπολεμική περίοδος είναι εποχή ανάπτυξης και εδραίωσης της τεχνολογίας και η εκκίνηση του τεταρτογενούς τομέα⁶⁰. Ένα νέο κύμα μετανάστευσης έρχεται να καλύψει δημογραφικά κενά του πολέμου, να αναλάβει την ανάπτυξη της αστικής οικονομίας. Οι μεταφορές και ειδικά το αεροπλάνο ακμάζουν. Νέα υλικά, νέα καύσιμα νέες τεχνολογίες, κάνουν τη μετακίνηση στον παγκόσμιο χάρτη πιο προσιτή και εύκολη. Σηματοδοτείται έτσι και η μετακίνηση πληροφοριών, προϊόντων και ανθρώπων, η οποία έχει αναπτυχθεί σε τοπικό επίπεδο, ήδη την περίοδο της εκβιομηχάνισης.

Τα σύνορα ανοίγουν και βρισκόμαστε στο μεταίχμιο ενός παγκοσμιοποιημένου κόσμου. Την εξέλιξη αυτή ακολουθεί ένας οικουμενικός καταμερισμός της εργασίας. Οι επιχειρήσεις μεταναστεύουν σε χώρες αναπτυσσόμενες, με ευνοϊκότερες συνθήκες για τις ίδιες. Χώρες της Ασίας με μικρά ημερομίσθια, χαμηλή φορολογία και ευνοϊκούς όρους λειτουργίας είχαν πολλές μεταποιητικές μονάδες. Στην Ευρώπη και το Δυτικό κόσμο, γίνεται μία στροφή προς τον

⁵⁹ Δημήτρης Ν. Καρύδης, 2008, *Τα επτά βιβλία της Πολεοδομίας*, Παπασωτηρίου, Αθήνα, σελ. 381

⁶⁰ Ο τεταρτογενής τομέας είναι σχετικά νέος τύπος της γνωστικής βιομηχανίας που εστιάζει στην τεχνολογική έρευνα, σχεδιασμό και εξέλιξη, όπως ο προγραμματισμός και η βιοχημεία. <http://eurovoc.europa.eu/drupal/?q=mt/request&view=pt&termuri=http://eurovoc.europa.eu/197778&language=el>

τριτογενή και τεταρτογενή τομέα, απολαμβάνοντας μία ικανή οικονομική κατάσταση που τους επιτρέπει να εισάγουν τα υπόλοιπα.

Κομμάτι του τριτογενούς τομέα που κερδίζει έδαφος είναι ο τουρισμός. Η ιδέα ειδυλλιακών προορισμών για ξεκούραση και οργανωμένων πακέτων ταξιδιού, ενθαρρύνει τον κόσμο να ταξιδέψει και να γνωρίσει πολλά μέρη του κόσμου, ξεφεύγοντας από την καθημερινότητα και την εργασία. Πλήθος επιχειρήσεων, νέες θέσεις εργασίας δημιουργούνται και οι πόλεις προβάλλουν τον εαυτό τους ως οργανωμένα τουριστικά θέρετρα. Ήδη περιοχές της Ισπανίας, η νότια Γαλλία, η Ιταλία⁶¹ και τα Βαλκάνια, βρίσκονται σε πλεονεκτικότερη θέση, αφού η θάλασσα και το μεσογειακό κλίμα είναι τα ιδανικά στοιχεία παραθερισμού. Οι πόλεις μετατρέπονται σε «τουριστικά είδωλα» και γίνονται απόλυτα φιλικές στον επισκέπτη. Μια νέα βιομηχανία γεννιέται και κερδίζει έδαφος στο σύγχρονο κόσμο, η «Τουριστική βιομηχανία» και όλα γυρίζουν πλέον γύρω από αυτήν.



61 Οι ιταλικές ακτές θα περιμένουν την περίοδο του Φασισμού για να κάνουν το άνοιγμά τους στο μαζικό τουρισμό. Το 1920-1940 ιδρύονται νέοι οικισμοί στα παράλια της Βόρειας Ιταλίας: San Remo, Rapallo, Rimini, Viareggio, Riviera Ligu-ria και ο σιδηρόδρομος επεκτείνεται προς τα εκεί. Jean-Luc Pinol, François Walter, 2007, *Η σύγχρονη ευρωπαϊκή πόλη. Έως το Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο*, Πλέθρον, Αθήνα, σελ.74

εικ.28, εικ.29, εικ.30, εικ.31, εικ.32, εικ.33: Τουριστικές διαφημιστικές αφίσες της μεταπολεμικής περιόδου (πηγή: <http://ubersuper.com/vintage-travel-posters/>)

Ωστόσο, η οικονομία της εποχής κλονίζεται από την οικονομική κρίση το 1973, που ξεσπάει μετά τις αναταραχές στη Μέση Ανατολή (πόλεμος των 6 ημερών)⁶². Οι δυσκολίες στις μετακινήσεις που φέρνει η εμπόλεμη κατάσταση της περιοχής, παράλληλα με τη διαμαρτυρία των χωρών του ΟΠΕΚ προς το δυτικό κόσμο, συνεπάγεται δραματική άνοδο στην τιμή του πετρελαίου (επταπλασιασμός της τιμής)⁶³. Η οικονομία βασισμένη, ακόμα στην περίοδο αυτή, στη μηχανοκίνητη παραγωγή και μετακινήσεις, σχεδόν παραλύει. Η αύξηση των τιμών «περνάει» στην παραγωγή και κατ'επέκταση, στο παραγόμενο προϊόν με αποτέλεσμα την κάμψη της αγοράς και της συνολικής ζήτησης. Αντίστοιχες επιπτώσεις έχει και η δεύτερη κρίση του 1979, επιβαρύνοντας εκ νέου την κατάσταση.

Η κρίση σε συνδυασμό με τη μετανάστευση των βιομηχανιών και τη στροφή της οικονομίας των ανεπτυγμένων κρατών στις υπηρεσίες, καθιστούν μοιραία την αποβιομηχάνιση. Οι πόλεις οδηγούνται σε κρίση, όχι μόνο οικονομική, αλλά κυρίως κοινωνική. Για αρκετή περίοδο παραμένουν αδρανείς, παρακμασμένες χωρίς ταυτότητα, με τα άδεια κελύφη και τις νεκρές λιμενικές περιοχές στο μέτωπο να μαρτυρούν την κρίση. Νέες θέσεις εργασίας δημιουργούνται σε διευθυντικές, επιστημονικές και τεχνικές υπηρεσίες και απαιτούνται εξειδικευμένοι και μορφωμένοι εργαζόμενοι. Οι απολαβές είναι υψηλές σε αντίθεση με τους εργάτες των εργοστασίων που λόγω του κορεσμού του δευτερογενούς τομέα, λαμβάνουν εξαιρετικά χαμηλούς μισθούς. Οι περισσότεροι από αυτούς είναι αμόρφωτοι και με τα νέα δεδομένα δυσκολεύονται πολύ να ενταχθούν κάπου αλλού. Η παρακμή των βιομηχανικών εγκαταστάσεων συμβαίνει παράλληλα με την αποκλειστική μηχανοποίηση του τομέα. Συνεπώς οι μονάδες μειώνουν το εργατικό δυναμικό τους και μετακινούνται από την πόλη σε μέρη με λιγότερα κόστη, φανερώνοντας την απεξάρτησή τους από αυτήν. Τα αστικά κενά που μένουν πίσω είναι τεράστια και εξελίσσονται σε αστικό και πολεοδομικό πρόβλημα. Στις πόλεις-λιμάνια, μεγάλα κενά σχηματίζονται και στο παράκτιο μέτωπο που νωρίτερα καταλάμβαναν οι λιμενικές εγκαταστάσεις.

Με τα κενά αυτά ασχολείται το κίνημα του μεταμοντερνισμού. Ο μεταμοντερνισμός εξυμνεί τη δύναμη του ατόμου, τον καταναλωτικό τρόπο ζωής για την ικανοποίηση αναγκών, την εκλογή ιδεών και στυλ, την ανομοιογένεια,

⁶² <http://www.un.org/en/peacekeeping/missions/past/unef1backgr2.html>

⁶³ http://news247.gr/eidiseis/afieromata/petrelaio_oi_kriseis_poy_sygklonisan_ton_planhth.1653557.html

ως αντίδραση στο μοντέρνο. Τα πρώτα μεταμοντερνικά ρεύματα μιλούσαν για «λειτουργικές» πόλεις με ανάμειξη χρήσεων-εύκολα προσάσιμων- και απόρριψη των μονο-λειτουργικών πόλεων και των «μονάδων γειτονιών», των οποίων η διαχείριση του χώρου φαίνεται να ακολουθεί τις μεσοπολεμικές αντιλήψεις⁶⁴. Αργότερα όμως και με την εδραίωση των πρακτικών, όπου παρατηρήθηκε περισσότερο κοινωνικός διαχωρισμός παρά κοινωνική ανάμειξη, η κατάσταση αυτή αναδιαμορφώνεται και οδηγούμαστε στη «πολυλειτουργική πόλη» και στις πολεοδομικές παρεμβάσεις της δεκαετίας του '00. Η πραγματική ανάπτυξη και ευφορία των πόλεων πλέον βασίζεται σε πολυδιάστατες δραστηριότητες και πολλαπλές λειτουργίες, σχεδιασμένες αρμονικά στο χώρο, τόσο στο κέντρο όσο και στην περιφέρεια, δημιουργώντας πόλους ανάπτυξης και όχι σε απλή μίξη χρήσεων⁶⁵. Στο πλαίσιο αυτό, το 1980 κατανοείται η σημασία της ανακατάληψης των απαξιωμένων υδάτινων μετώπων από νέες χρήσεις γης⁶⁶. Αντίθετα από τις αρχές του μοντερνισμού και την περίοδο του zoning το 1950 που η πόλη διασπάται σε χωρικές ενότητες λειτουργιών (κατοικία, εργασία, αναψυχή, συγκοινωνία), λαμβάνεται υπ όψιν στο σχεδιασμό ο χώρος, και το περιβάλλον, ενώ καταργούνται οι κανόνες και οι αρχές της σύνθεσης και το 1980 δημιουργείται το μοντέλο της πολυκεντρικής πόλης (New Urbanism).

⁶⁴ Δημήτρης Ν. Καρύδης, 2008, *Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας*, Παπασωτηρίου, Αθήνα, σελ. 212-230

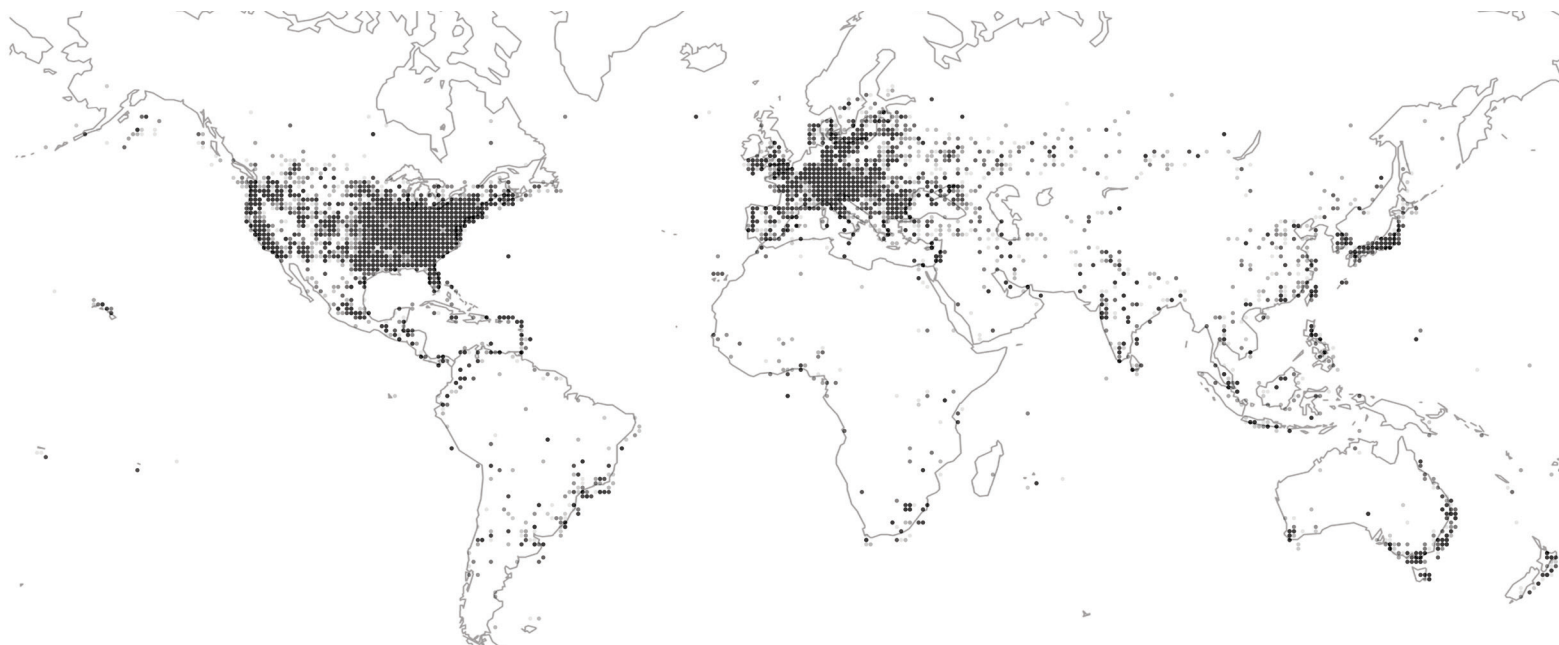
⁶⁵ ό.π., σελ. 317-343

⁶⁶ Glenn Norcliffe, 1996, *The emergence of postmodernism on the urban waterfront*, Journal of Transport Geography, Vol .4, No2, Pergamon, σελ. 11

3.6.2. Παγκόσμια πόλη

Η εξέλιξη αυτή εισάγει στον 21^ο αιώνα την έννοια της παγκόσμιας πόλης. Λέγεται έτσι γιατί έχει μία διάσταση παγκόσμια, δηλαδή στα σύνορά της οργανώνονται πλήθος από παγκόσμιες κλίμακας δραστηριότητες⁶⁷. Αυτό προϋποθέτει τη οικουμενική δικτύωση των πόλεων, σε διάφορους τομείς. Η επικοινωνία, οι μεταφορές, το εμπόριο, η οικονομία, γεννιούνται και γεννάν αυτή τη δικτύωση. Σταδιακά, μέσα σε αυτή την κατάσταση, οι πόλεις χάνουν την αυτάρκειά τους, και η ζωτικότητά τους εξαρτάται από τη συμμετοχή τους σε αυτά τα δίκτυα. Οι διακρατικές σχέσεις αυτές που αναπτύσσονται, προκαλούν έναν παγκόσμιο αστικό ανταγωνισμό.

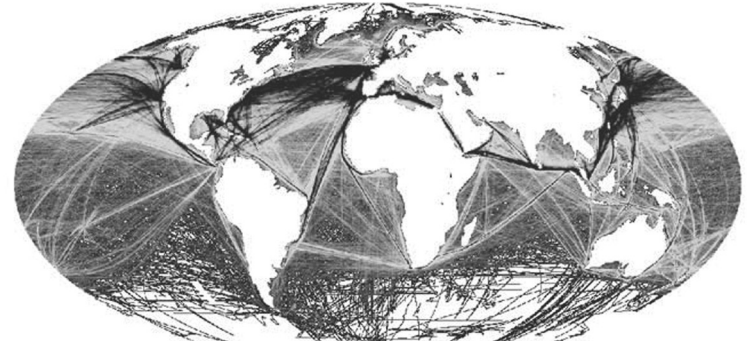
⁶⁷ <http://www.lboro.ac.uk/gawc/globalbuzz.html>



εικ.28: Πυκνότητα της παγκόσμιας συνδεσιμότητας
(πηγή: <http://chrisharrison.net/projects/InternetMap/high/worlddotwhite.png>)



εικ.29: Παγκόσμια εναέρια συνδεσιμότητα
(πηγή: <http://www.spatialanalysis.ca/2011/global-connectivity-mapping-out-flight-routes/>)



εικ.30: Παγκόσμια θαλάσσια εμπορική δραστηριότητα
(πηγή: <http://www.nceas.ucsb.edu/globalmarine/impacts>)



εικ.31: Σε παγκόσμια κλίμακα, η σύνδεση από πόλη σε πόλη με το διαδίκτυο Στοιχεία του 2007
(πηγή: <http://meridian.aag.org/changingplanet/index.cfm?action=main.module§ionID=3&moduleID=8&pageID=29>)



εικ.32: Σε παγκόσμια κλίμακα, η σύνδεση από πόλη σε πόλη με το διαδίκτυο. Στοιχεία του 2011
(πηγή: <http://meridian.aag.org/changingplanet/index.cfm?action=main.module§ionID=3&moduleID=8&pageID=29>)

Έτσι, η παγκόσμια αυτή πόλη, επιδιώκει την σταθεροποίησή της αρχικά, και έπειτα την άνοδο της στο σύστημα του ανταγωνισμού αυτού⁶⁸. Είναι δηλαδή ένα παγκόσμιο, πια, κέντρο υπηρεσιών που επιχειρεί μέσα από αυτοπροβολή, να προσελκύσει ανθρώπους, κατοίκους και τουρίστες και επιχειρήσεις για να τονώσουν την οικονομία της, ως σύγχρονος «υποδοχέας» δραστηριοτήτων και πληθυσμών⁶⁹. Ο κάθε κάτοικος σε μία πόλη, αποτελεί κεφάλαιο και με-

⁶⁸ <http://www.lboro.ac.uk/gawc/gawcworlds.html>

⁶⁹ Ελένη Καμπούρη, Διπλωματική 2006, *Η πόλη πλησιάζει το λιμάνι. Αστικές*

«Το άνοιγμα των συνόρων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας το 1992 θα έχει θεμελιακές επιπτώσεις στις επιχειρήσεις, οπωσδήποτε, αλλά και στις χωρικές συγκεντρώσεις. Έξω από τα σύνορα, οι περιφέρειες και οι μεγάλες μητροπόλεις θα αναμετρηθούν, θα πρέπει να δουλεύσουν μαζί και να δημιουργήσουν ισχυρούς πόλους ανάπτυξης σ' ολόκληρη την Ευρώπη. Η Lyon, διεθνής πόλη, θα κριθεί επί τόπου. Η εξέλιξη που γνωρίζει εδώ και είκοσι χρόνια και ο δρόμος τον οποίο θα διανύσει στα πέντε χρόνια που μας χωρίζουν από το 1993 θα της επιτρέψουν να τεθεί επικεφαλής των μεγάλων ευρωπαϊκών μητροπόλεων.» έλεγε ο δήμαρχος της Lyon, το 1988, για την ανάπλαση της κεντρικής περιοχής Part Dieu της Lyon, τονίζοντας το στόχο για ανάπτυξη του υπερτοπικού χαρακτήρα της περιοχής και κατ' επέκταση και της πόλης. [...]-

απόσπασμα από τα Επτά Βιβλία της Πολεοδομίας, του Δημήτρη Ν, Καρύδη, σελ. 402-403

γαλώνει το εργατικό δυναμικό της. Ήδη από το πρώτο μισό της δεκαετίας του '80, η Διεθνή οικιστική έκθεση του Βερολίνου αναζήτησε και αυτή μέσα από τα προγράμματά της την «εικόνα της πόλης», το χαρακτήρα του τόπου⁷⁰. Μέσα από την προσπάθειά της να προσελκύσει εποίκους, δίνει έμφαση στον προσδιορισμό και την ανάδειξη μιας ιδιαίτερης ταυτότητας. Της «εικόνας», για την οποία έγινε λόγος και παραπάνω, που επιβάλλεται να έχει μία μοναδικότητα και την κάνει αναγνωρίσιμη στον παγκόσμιο χάρτη. Σίγουρα, πάντως, γίνεται ένας προσανατολισμός των ενδιαφερόντων, και εκεί υπόκειται το στοιχείο και το ρίσκο της επιχειρηματικότητας που καλείται να υιοθετήσει η κάθε πόλη πλέον. Στις πόλεις-λιμάνια, η "προσωπικότητά" τους αναζητείται με την επανασύνδεση της πόλης με το υγρό στοιχείο.

Η παγκόσμια αυτή πόλη, επιδιώκει την σταθεροποίησή της αρχικά, και έπειτα την άνοδο της στο σύστημα του παγκόσμιου αστικού ανταγωνισμού. Επικεντρώνεται σε πολύ συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, όπως μία παγκόσμια έκθεση, η διαφήμιση της πόλης, η πρόσβασή της σε συγκοινωνίες και διεθνείς συνδέσεις, η οργάνωση πολιτιστικών δρώμενων, που υπακούουν, όμως, στη γενική βελτίωση της ποιοτικότερης ζωής των κατοίκων της. Ανώτερος στόχος όλων των παραπάνω είναι η ανάδειξη μιας ιδιαίτερης ταυτότητας της κάθε πόλης. Σίγουρα, πάντως, γίνεται ένας προσανατολισμός των ενδιαφερόντων, και εκεί υπόκειται το στοιχείο και το ρίσκο της επιχειρηματικότητας που καλείται να υιοθετήσει η κάθε πόλη πλέον. Στις πόλεις-λιμάνια, η "προσωπικότητά" τους αναζητείται με την επανασύνδεση της πόλης με το υγρό στοιχείο.

Στην αναζήτηση ταυτότητας αντιλαμβανόμαστε διαφορετικούς χειρισμούς, επιδιώξεις και μέσα σε κάθε περίπτωση. Ωστόσο, προφανής είναι μία πρώτη κατηγοριοποίηση, όπου ξεχωρίζουν οι πόλεις της Μεσογείου από αυτές της Αμερικής και αυτές με τη σειρά τους από τις πόλεις της Ασίας. Η μεσογειακή πόλη, στην οποία και επικεντρωνόμαστε στη συνέχεια, χαρακτηρίζεται από υβριδικότητα, από συμβίωση και σύγκρουση διαφόρων πολιτισμών στο χώρο της, πολλαπλότητα των κοινωνικών ομάδων, τη συνύπαρξη εποχών, δραστηριοτήτων και πολιτισμών και ορισμένες ιδιομορφίες που δεν απαντώνται αλλού στον κόσμο⁷¹.

αναπλάσεις σε πρώην βιομηχανικές λιμενικές ζώνες: Βαρκελώνη, Αμβέρσα, Γένοβα, Πάτρα, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα

⁷⁰ Δημήτρης Ν. Καρύδης, 2008, *Τα επτά βιβλία της Πολεοδομίας*, Παπασωτηρίου, Αθήνα, σελ. 384

⁷¹ Άσπα Γοσποδίνη, Ηλίας Μπιεράτος, 2006, *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική*

4. Αναπλάσεις

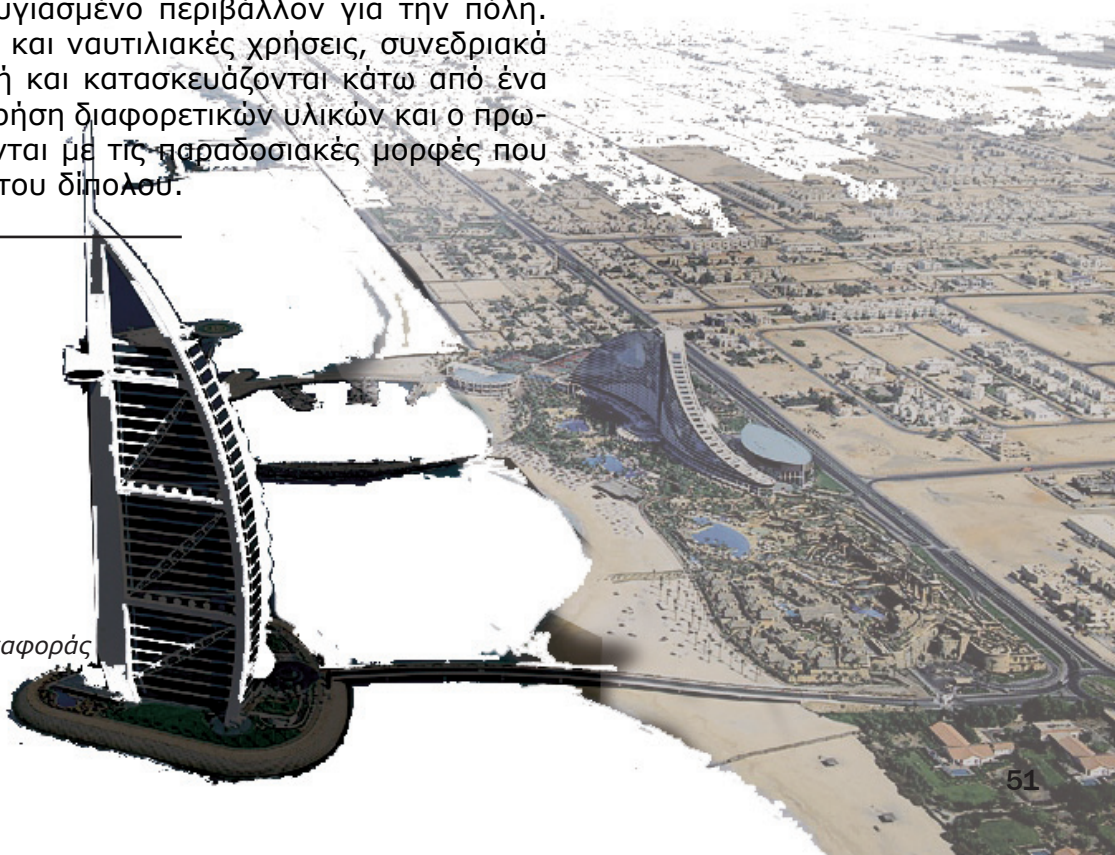
4.1. Στρατηγικές επέμβασης

Εργαλείο προς αυτή την κατεύθυνση αποτελούν οι αστικές αναπλάσεις. Η αποκατάσταση του εγκαταλελειμμένου αστικού κενού πραγματοποιείται με την τοποθέτηση νέων χρήσεων, συμβατών με καινοτόμες δραστηριότητες που προσφέρουν περισσότερες θέσεις εργασίας και αύξηση των εισοδημάτων, όπως χρήσεις αναψυχής, πολιτισμού, τουρισμού. Σε μερικές περιπτώσεις η πόλη επεκτείνεται πάνω στο θαλάσσιο μέτωπο με ιδιαίτερη ανάμειξη των παραπάνω χρήσεων με την κατοικία. Πολλές από τις κατασκευές της βιομηχανικής περιόδου κατεδαφίζονται, επιτρέποντας την οπτική επαφή της πόλης με το νερό. Μερικά κτίρια ανακαινίζονται ως σημαντικά «μνημεία» της πόλης και φιλοξενούν καινούριες χρήσεις από αυτές για τις οποίες χτίστηκαν. Νεωτερισμός των αστικών αναπλάσεων είναι η δημιουργία νέων κτιρίων ως σημεία αναφοράς της σύγχρονης πόλης. Τα κτίρια αυτά φιλοξενούν χρήσεις άμεσες με το νερό και προσπαθούν να προβάλουν ένα εξυγιασμένο περιβάλλον για την πόλη. Μουσεία, ενυδρεία, κτίρια με αλιευτικές και ναυτιλιακές χρήσεις, συνεδριακά κέντρα τοποθετούνται στην ακτογραμμή και κατασκευάζονται κάτω από ένα εξελιγμένο αρχιτεκτονικό λεξιλόγιο. Η χρήση διαφορετικών υλικών και ο πρωτοποριακός σχεδιασμός τους συγκρούονται με τις παραδοσιακές μορφές που επικρατούσαν την περίοδο δημιουργίας του δίπολου.

πόλη, Κριτική, Αθήνα, σελ. 71-72

εικ.33: Το ξενοδοχείο Burj Al Arab ως σημείο αναφοράς στο Ντουμπάι

πηγή: <http://tipsweb.org/photo-of-dubai/>



Στρατηγικό στοιχείο για την ενίσχυση της εικόνας της πόλης είναι η επιλογή του τόπου επέμβασης. Επιλέγονται σημεία του μετώπου που σχετίζονται με το ιστορικό κομμάτι της πόλης, το οποίο επίσης αναδεικνύεται με χειρισμούς. Έτσι γίνεται προσπάθεια να συγκροτηθεί ένας ισχυρός πυρήνας όπου η πόλη έρχεται σε επαφή με το νερό μέσω νέων προσεγγίσεων. Αυτό ωφελεί τους χρήστες (κατοίκους ή επισκέπτες) της πόλης, οι οποίοι εντάσσουν ξανά το νερό στην καθημερινότητά τους και την πόλη που καταφέρνει να παρουσιάσει μια ανανεωμένη εικόνα στον παγκόσμιο χάρτη. Η στροφή στο υδάτινο στοιχείο και ο νέος του ρόλος είναι σημαντικό προνόμιο για τις πόλεις-λιμάνια, καθώς καταφέρνουν να γίνουν ιδιαίτερα γνωστοί προορισμοί ενισχύοντας τον ανταγωνισμό μεταξύ τους αλλά και έναντι των ηπειρωτικών πόλεων.

Η ενισχυμένη εικόνα της πόλης και η νέα της ταυτότητα ως μέσο του αστικού ανταγωνισμού, ευνοεί την εγκατάσταση ενός συστήματος πολυεθνικών εταιρειών, τραπεζών, επιχειρήσεων και γραφείων⁷². Η παγκοσμιοποίηση και οι οικονομικές επιταγές μετατρέπουν τις πόλεις σε ενδεικτικά μέρη εγκατάστασης των εξελιγμένων «βιομηχανιών» και διευκολύνουν την κίνηση του κεφαλαίου σε αυτές. Μεγάλα κτιριακά συγκροτήματα προβάλλουν στον ορίζοντα για τη στέγαση των επιχειρήσεων και σαν αποτέλεσμα γεννιέται μια περίπλοκη μορφολογία σε συνδυασμό με τις αστικές αναπλάσεις. Ουσιαστικά αυτός είναι και ο βαθύτερος στόχος των αναπλάσεων, πέρα από την τοπική ανάπτυξη και περιβαλλοντική αναβάθμιση. Η προσέλκυση επενδύσεων και επιχειρηματικών κλάδων εντάσσει την πόλη στην παγκόσμια αγορά και εκπληρώνει τις οικονομικές φιλοδοξίες των κρατών και των άλλων φορέων.

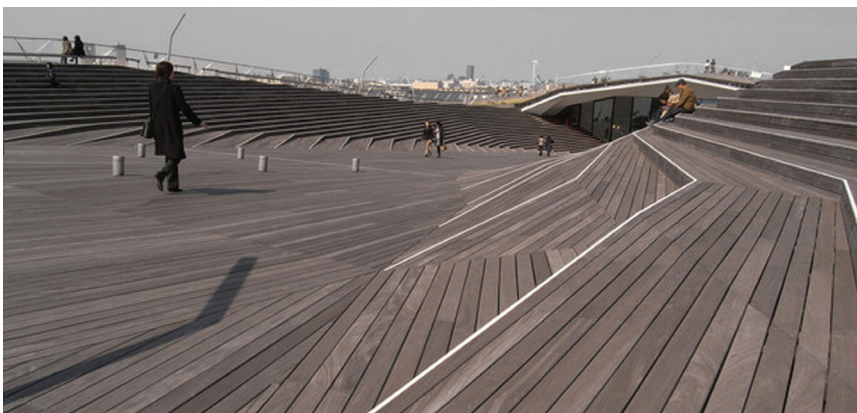
Η εφαρμογή όλων των παραπάνω κατά καιρούς έχει δημιουργήσει ένα δίκτυο ειδυλλιακών πόλεων με αναβαθμισμένα λιμάνια σε όλη την έκταση του πλανήτη, απ' όπου εξυπηρετούνται οι στόχοι της παγκόσμιας οικονομίας. Λίγο πολύ οι πόλεις δεν καταφέρνουν να πετύχουν τελικά το αίσθημα ανομοιογένειας που ήθελαν να προβάλλουν την περίοδο του μεταμοντερνισμού. Αντίθετα παρατηρείται μια τάση σχετικής ομοιογένειας στη διαχείριση του θαλάσσιου μετώπου με διαφορετικά τοπόσημα ή χρήσεις κάθε φορά⁷³.

Οι αναπλάσεις αυτές είναι προφανές ότι απαιτούν μεγάλα κονδύλια. Αυτό

⁷² Άσπα Γοσποδίνη, Ηλίας Μπιεράτος, 2006, *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*, Κριτική, Αθήνα, σελ. 71-72

⁷³ Glenn Norcliffe, 1996, *The emergence of postmodernism on the urban waterfront*, Journal of Transport Geography, Vol .4, No2, Pergamon, σελ. 13

προϋποθέτει συχνά μία ισχυρή αφορμή. Πέρα από την αναγκαιότητα του έργου, αφορμή μπορεί να αποτελέσει ένας μεγάλος θεσμός, όπως οι Ολυμπιακοί, οι διεθνείς εκθέσεις EXPO ή ο θεσμός της «πολιτιστικής πρωτεύουσας της Ευρώπης». Με αφορμή αυτούς, λοιπόν, ή άλλα γεγονότα επετειακά, (όπως στη Γένοβα το 1992), εξασφαλίζονται οι απαιτούμενοι δανεισμοί και γίνονται αρκετές αναπλάσεις και έργα ανάπτυξης στην οικοδέσποινα πόλη. Σχηματίζονται εξειδικευμένοι οργανισμοί, που εξασφαλίζουν τους απαιτούμενους πόρους από δανεισμών κατά το δυνατόν συμφέροντες, οργανώνουν το έργο, και αναλαμβάνουν τη διεξαγωγή των απαραίτητων διαγωνισμών και γενικότερα του έργου.



*εικ.34: Ανάπλαση παραλιακού μετώπου στη Yokohama
(πηγή: <http://www.cnngo.com/explorations/life/25->)*

*εικ.35: Ανάπλαση θαλάσσιου μετώπου στη Βαλένθια για τους Ολυμπιακούς του 1992
(πηγή: <http://younesbounhar.com/gallery/2983/worlds-top-modern-buildings-107204>)*

4.2. Παράμετροι σχεδιασμού

Το θαλάσσιο μέτωπο με όλες τις άδειες εγκαταστάσεις, τις σιδηροδρομικές γραμμές και τους παραλιακούς δρόμους αποτελεί ένα εύθραυστο όριο που ο νέος του ρόλος πρέπει να μελετηθεί προσεκτικά και απώτερος σκοπός πρέπει να είναι η ένωση της πόλης και των τμημάτων της με την απέραντη υδάτινη επιφάνεια.

Είναι, επομένως, απαραίτητη η μελέτη του σχεδιασμού, όπως έχουν δείξει και οι υλοποιημένες επεμβάσεις, για να μην υπάρξει αποτυχία, δηλαδή παρέκκλιση από τους στόχους. Προσοχή πρέπει να δοθεί στην ένταξη της περιοχής στο γύρω περιβάλλον τόσο μορφολογικά όσο και λειτουργικά. Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι ξαφνικές αυτές αλλαγές που δεν ήρθαν σε επαφή με το περιβάλλον, βρήκαν απροετοίμαστη την πόλη με τους κατοίκους, που ζούσαν κάτω από ένα πλαίσιο καθαρά αστικών συνηθειών. Δυσκολεύονται να προσαρμοστούν στα νέα δεδομένα και να χρησιμοποιήσουν τους χώρους του λιμανιού, προτιμώντας τις γνωστές γι αυτούς συνοικίες της πόλης, τους γνωστούς δρόμους και τα ίδια μέρη. Ο σχεδιασμός παίζει μεγάλο ρόλο στη συμπεριφορά του χρήστη και στον τρόπο με τον οποίο χειρίζεται το χώρο. Σημαντικός παράγοντας για την ομαλή ένταξη είναι η ορθή σύνδεση του παράκτιου μετώπου με το κέντρο της πόλης, και γενικότερα οι προσβάσεις και οι κινήσεις στο χώρο. Ιδιαίτερη προσοχή απαιτεί και η επιλογή του αρχιτεκτονικού λεξιλογίου που χρησιμοποιείται και κατά πόσο συνδιαλέγεται με τον περίγυρό του, και την πόλη, ιδιαίτερα στις περιπτώσεις που η πόλη, έχει πλούσιο ιστορικό χαρακτήρα.

Και οι χρήσεις που δίνονται στο λιμάνι πρέπει να εναρμονίζονται με τις υπάρχουσες χρήσεις της πόλης και να δημιουργήσουν ένα περιβάλλον που δεν αναμειγνύεται με το ήδη υπάρχον. Είναι πιθανόν, οι χρήσεις υπερτοπικής σημασίας που τοποθετούνται στο μέτωπο και στοχεύουν στη συγκέντρωση πολυπληθών ομάδων, έρχονται να συγκρουστούν με τις ήπιες χρήσεις της πόλης και του τμήματος που γειτνιάζει με το λιμάνι. Σαν αποτέλεσμα ο χρήστης αποπροσανατολίζεται και η προσπάθεια ένταξης του νέου δομημένου χώρου αποτυγχάνει.

Ακόμα, είναι πολύ πιθανή η τελική ζημίωση των κατοίκων της περιοχής ανάπλασης, που στόχευε αρχικά στη βελτίωση του επιπέδου ζωής τους. Σε αυτό οδήγησε η αύξηση της αξίας της γης που οφείλεται στη σύγχρονη έλλειψη χώρου στα κέντρα των πόλεων, κατάλοιπο της έντονης αστικοποίησης

των προηγούμενων χρόνων, σε συνδυασμό με την αναβάθμιση της περιοχής που ακολουθεί την ανάπτυξη και το χωρικό ανταγωνισμό της ομαδοποίησης των αστικών λειτουργιών. Στην πίεση αυτής της αύξησης δεν μπορούν να ανταπεξέλθουν οι μέχρι τώρα κάτοικοι της περιοχής που εκτοπίζονται από μεγάλες επιχειρήσεις⁷⁴.

Η υλοποίηση τέτοιων προγραμμάτων πολλές φορές κλονίζει το χώρο και τη σχέση της πόλης με το υγρό στοιχείο, παρά επιτυγχάνει μια αναπτυξιακή ισορροπία των δύο στοιχείων. Αφενός, η φήμη του υποβαθμισμένου και επικίνδυνου λιμανιού παραμένει ακόμα και μετά την ανάπτυξη, κι έτσι εξακολουθούν να παρουσιάζονται παράνομες δραστηριότητες σε ορισμένες περιοχές του κατά τη διάρκεια της νύχτας. Αφετέρου, παρατηρούνται δύο διαφορετικοί κόσμοι μέσα στον ίδιο αστικό ιστό. Ο υποβαθμισμένος κόσμος, με φτωχές περιοχές κατοικίας που ακόμα διατηρούν το βιομηχανικό στοιχείο και προσπαθούν να ανταπεξέλθουν στα σημερινά δεδομένα με δυσκολία λόγω του χαμηλού βιοτικού επιπέδου και ο εκσυγχρονισμένος κόσμος, ο οποίος ζει πλουσιοπάροχα στις αναβαθμισμένες περιοχές της πόλης, χρησιμοποιώντας όλα τα προνόμια της ανάπτυξης και ζώντας στις πιο ελίτ περιοχές της πόλης. Έτσι, η εξυγίανση της λιμενικής ζώνης πρέπει να περιορίζει όλες τις παραπάνω μορφές παρανομίας σε απόμερα τμήματα του λιμανιού και στα πρώτα σκοτεινά στενά της πόλης.

Τα παραπάνω προβλήματα που εγκυμονούνται από την εφαρμογή επεμβάσεων, με δυσκολία εντάσσονται στο ήδη υπάρχων περιβάλλον και επηρεάζουν στον υπέρτατο βαθμό τη λειτουργία και τη βιωσιμότητα του χώρου. Σε όλα τα παραπάνω ο σχεδιασμός πρέπει να συμβάλει στη συνύπαρξη των διαφορετικών στοιχείων και στη λειτουργικότητα του αστικού συνόλου με καινοτόμες λύσεις. Φυσικά η κατάσταση σαφέστατα έχει βελτιωθεί, αν σκεφτεί κανείς ότι με την αποβιομηχάνιση, όλα τα άδεια βιομηχανικά κτήρια ήταν εστίες παράνομων ενεργειών και στους δρόμους του λιμανιού παρατηρείται παρεμπόριο, πορνεία, χρήση ναρκωτικών και υψηλά ποσοστά εγκληματικότητας.

⁷⁴ Δημήτρης Ν. Καρύδης, 2008, *Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας*, Παπασωτηρίου, Αθήνα, σελ. 384-388

4.3. Γενιές αναπλάσεων

Οι πολεοδομικές παρεμβάσεις στα θαλάσσια μέτωπα πολλών πόλεων και τα διάφορα στάδια εξέλιξής τους, μέσα από αστοχίες και παραλήψεις, παρουσιάζονται στις εξής περιόδους⁷⁵:

1950-1970 Οι πρώτες αναπλάσεις σε πόλεις-λιμάνια γίνονται τη δεκαετία του '50 στην Αμερική, όπου συνειδητοποιείται ότι το παραμελημένο μέτωπο του λιμανιού πρέπει να αναφερθεί σε όλους και να αλλάξει ο ρόλος του. Οι ίδιες οι πόλεις διαθέτουν έσοδα γι' αυτές τις αλλαγές. Μέσα από την αποκατάσταση παλιών ιστορικών κελυφών και τις αρχιτεκτονικές παρεμβάσεις γίνεται μια πρώτη προσπάθεια αναβάθμισης μέσα από τη διατήρηση και επανάχρηση του χώρου. Τέτοιες ενέργειες γίνονται στη Βαλτιμόρη, στο Σαν Φραντσίσκο, ενώ αργότερα και οι πόλεις του Λονδίνου, του Λίβερπουλ και της Βαρκελώνης ακολουθούν.

1980 Μπαίνουμε στη δεύτερη γενιά των αναπλάσεων, όπου προτείνονται ενιαίοι τρόποι αντιμετώπισης όλου του θαλάσσιου μετώπου. Ορίζεται η έννοια του "waterfront" και κατανοείται η ανάγκη επέμβασης σε όλο το όριο. Επομένως μεγάλες αναπλάσεις ορίζουν το χώρο σχεδιαστικά με κύριο αντικείμενο το συνδυασμό του φυσικού περιβάλλοντος με νέα κτίρια που τοποθετούνται με χρήσεις εμπορίου, κατοικίας, πολιτισμού, αθλητισμού, κτλ. Κοινός παράγοντας είναι ο επαναπροσδιορισμός της σχέσης πόλης και θάλασσας. Πόλεις-λιμάνια αυτής της περιόδου σχεδιάζονται παγκόσμια, όπως: Τορόντο και Docklands (αποτυχημένα παραδείγματα, λόγω της υψηλής πυκνότητας), Σαγκάη, Σιγκαπούρη, όπου η υπερδιαστασιολόγηση και η μνημειακότητα περισσότερο εντείνουν παρά εξαλείφουν τις συγκρούσεις.

1990 Την επόμενη δεκαετία μετά τις αποτυχημένες προσπάθειες ορίζεται ένα νέο πλαίσιο που βασίζεται στην ιδιαιτερότητα του κάθε τόπου και στη διατήρηση της λιμενικής του κληρονομιάς. Οι περισσότερες πόλεις-λιμάνια της Ευρώπης σχεδιάζονται κάτω από αυτές τις συνθήκες, όπως το Όσλο, το Άμστερνταμ, το Μπιλμπάο, κτλ.

2000 Οι πιο σύγχρονες αναπλάσεις της νέας χιλιετίας γίνονται μέσα από διεθνή προγράμματα, καινοτόμες στρατηγικές αειφορίας και προστασία

⁷⁵ Αριάδνη Μενδωνίδα, Σπουδαστική εργασία 2009, *Οι πόλεις-λιμάνια και η διαχείριση της προνομιακής ζώνης του θαλάσσιου μετώπου τους*, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα

του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Τα πιο σύγχρονα παραδείγματα επεμβάσεων σε λιμάνια γίνονται στο Εδιμβούργο, στο Αμβούργο, στη Μασσαλία, στη Βαρκελώνη και στη Λισσαβώνα, όπου οι ενιαίες αναπλάσεις μέσα από την εύκολη πρόσβαση, την ελκυστική τοπογραφία, τις μεικτές χρήσεις και την προστασία του περιβάλλοντος, βοηθούν στην ενίσχυση της εικόνας τους.

5. Παραδείγματα πόλεων

5.1. Docklands του Λονδίνου

Τα Docklands είναι το ημιεπίσημο όνομα μιας εριοχής στα ανατολικά του Λονδίνου. Αποτελείται από τις περιοχές Wapping & Limehouse, Surrey Quays & Rotherhithe, Isle of the Dogs και Royal Docks. Το όνομα προέρχεται από τις αποβάθρες του λιμανιού που λειτουργούσαν στην περιοχή. Μεταξύ 1960 και 1980, όπου έκλεισαν όλες οι αποβάθρες του Λονδίνου, με την εισόδο του εμπορευματοκιβωτίου.

Το αστικό αυτό κενό, έρχεται να καλυφθεί από μία συνοικία με διαμερίσματα, γραφεία και εμπορικά κέντρα. Η πρόταση γίνεται άμεσα μετά την απόσυρση του λιμένα, ενώ η υλοποίηση έρχεται 20 χρόνια αργότερα, το 1981, με την ίδρυση του αντίστοιχου οργανισμού (London Docklands Development Corporation). Αρχικά, τα κτίρια μένουν κενά και μεγάλες εκτάσεις άδειες. Το 1982, για να επιταχυνθεί η ανάπτυξη, ορίζεται η «Enterprise Zone», έκταση για να φιλοξενήσει επιχειρήσεις και γραφεία. Στην περιοχή αυτή σχεδιάζεται το φιλόδοξο Canary Wharf, με σκοπό να αναδείξει τη συνοικία με το ψηλότερο κτίριο της Αγγλίας. Οι κάτοικοι της περιοχής διαμαρτυρήθηκαν έντονα. Το σχέδιο, όμως, δεν εφαρμόστηκε, αρχικά, εξαιτίας έλλειψης χρημάτων.

Τη δεύτερη φάση της ανάπτυξης, το 1986, σηματοδοτούν μεγάλα κτίρια γραφείων. Αυτό ανεβάζει τις αξίες γης και για την κατοικία, εκτοπίζοντας τους παλιούς κατοίκους της περιοχής, που ήταν στην πλειοψηφία τους φτωχές οικογένειες εργατών και λιμενεργάτων. Το κλειδί στην ανάπτυξη της περιοχής ήταν οι υποδομές και οι συνδέσεις. Η άμεση σύνδεση με το κέντρο του Λονδίνου, την καθιστά κοντινό προάστιο. Έτσι, το 1988 κτίζονται 11500 νέες κατοικίες κατασκευάζονται και ο πληθυσμός διπλασιάζεται σχετικά με το ξεκίνημα του εγχειρήματος, και καταλήγει σήμερα να είναι μία λαμπερή περιοχή με εντυπωσιακά κτίρια γραφείων και ακριβά διαμερίσματα.



εικ.36: Πανόραμα του Canary Wharf, τμήμα του αναπλασμένου τμήματος των Docklands
(πηγή: <http://www.planetware.com/picture/london-docklands-eng-gb098.htm>)

εικ.37: Χάρτης με τις τέσσερις περιοχές που αναπλάστηκαν στα Docklands
(πηγή: <http://www.kgs-tornesch.de/dokumente/upload/London%20Texte%20Un/12C/Docklands%20Revitalisation%20of%20the%20Waterfront.pdf>)



εικ.37: Οι ουρανοξύστες του Canary Wharf

(πηγή: http://www.panoramio.com/photo_explorer#view=photo&position=77&with_photo_id=8573295&order=date_desc&user=470667)

εικ.38: Η αντίθεση μεταξύ παλιών και καινούριων κτιρίων

(πηγή εικόνων: <http://www.kgs-tornesch.de/dokumente/upload/London%20Texte%20Un/12C/Docklands%20Revitalisation%20of%20the%20Waterfront.pdf>)



5.2. Βαρκελώνη

Η Βαρκελώνη πριν τους Ολυμπιακούς αγώνες του 1992 θύμιζε ένα παρηκμασμένο λιμάνι με κακόφημες συνοικίες. Με την αφορμή της ανάληψης των αγώνων, ξεκινά ένα ευρύτερο πρόγραμμα αναβάθμισης της πόλης. Η πόλη αξιοποίησε στο έπακρο, τόσο τους Ολυμπιακούς αγώνες προκειμένου να προχωρήσουν σε εκτεταμένα έργα αναμόρφωσης, όσο και την μεταολυμπιακή περίοδο ώστε οι αναβαθμισμένες περιοχές να καταστούν πόλοι έλξης τουριστών. Αναπλάσεις έγιναν στη Barceloneta και το Poblenou, που ήταν παρικμασμένες, ενώ εγκαταστάσεις λόγω έλλειψης χώρου τοποθετήθηκαν και στο λόφο του Montjuic. Η μεγαλύτερη, ωστόσο, επεξεργασία έγινε στο λιμάνι της Βαρκελώνης αφορούσε το Port Vell το οποίο ολοκληρώθηκε το 1995 και αποτελεί σημείο αναφοράς στην ενσωμάτωση πόλης και λιμένα. Η περιοχή του Port Vell καταλαμβάνει έκταση 550 στρεμμάτων η οποία θα επεκταθεί με την ολοκλήρωση δύο άλλων έργων που βρίσκονται σε εξέλιξη -την αναμόρφωση του προβλήτα Pescadores και την ολοκλήρωση του project Niva Bocana. Το Port Vell περιλαμβάνει ποδηλατόδρομους, περιπατητικές διαδρομές, επιχειρηματικά και εμπορικά κέντρα, χώρους πολιτισμού, αναψυχής και άθλησης, ενώ φιλοξενεί πάνω από 200 επιχειρήσεις. Το κόστος ανάπτυξης της περιοχής καλύφθηκε από την Λιμενική Αρχή αλλά και από ιδιωτικά κεφάλαια.

Το 2004, με αφορμή το FORUM του 2004, γίνεται στην πόλη άλλη μία σειρά αναπλάσεων, στο βόρειο κομμάτι του παραλιακού μετώπου, στην περιοχή Diagonal Mar. Το σχέδιο περιλαμβάνει το FORUM, πάρκο, και ψηλά κτίρια γραφείων και καταστημάτων.

Η δημιουργία νέων αρχιτεκτονικών εμβλημάτων στο αναπλασμένο παραλιακό μέτωπο ενισχύει ακόμα περισσότερο την ανάγκη εύρεσης νέων τοπόσημων στην πόλη και στην προβολή της ως ένας σύγχρονος επιχειρηματικός πόλος. Σήμερα η πόλη αντιπροσωπεύει την τοπική καταλανική κουλτούρα, όμως ταυτόχρονα αναδύεται ένας ομοιογενής ευρωπαϊκός αέρας. Ακόμα αναγνωρίζεται παγκοσμίως ως ένα από τα καλύτερα παραδείγματα της σχέσης πόλης και λιμένα, ενώ δέχεται ετησίως πάνω από 16 εκατ. επισκέπτες -περισσότερους από το σύνολο των τουριστών που έρχονται κάθε χρόνο στην Ελλάδα- δημιουργώντας τζίρο περίπου 300 εκατ. ευρώ και συντηρώντας 7.000 θέσεις εργασίας.



- Αναπλάσεις του 1992
- Αναπλάσεις του 2004

Στην απέναντι σελίδα: *εικ.39: Ο πύργος επικοινωνιών στο Montjuïc του Santiago Calatrava, για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1992*

(πηγή: προσωπικό αρχείο)

εικ.40: Η επεμβάσεις στο Port Vell

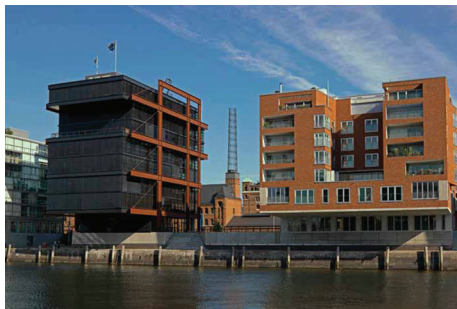
(πηγή: 26. http://blog.travelpod.com/travel-photo/patrick_viajero/5/1268564609/bcn-6.jpg/tpod.html)

εικ.41: Η περιοχή Diagonal Mar

(πηγή: <http://arquitecturaenbarcelona.blogspot.gr/2011/03/parque-de-diagonal-mar-de-enric.html>)

εικ.42: Οι περιοχές των αναπλάσεων

(πηγή: http://www-cpsv.upc.es/documents/LIVERPOOL_PRESENTATION.pdf)



5.3. Hafencity

Στο Hafencity του Αμβούργου, παλιές εγκαταλελειμμένες αποβάθρες, επιχειρείται ένα από τα μεγαλύτερα προγράμματα ανάπλασης των εποχών. Η περιοχή βρίσκεται δίπλα στο ιστορικό κέντρο της πόλης και καταλαμβάνει μεγάλη έκταση. Σε αυτήν την περίπτωση μιλάμε για επέκταση της πόλης και την κρισιμότητα ένταξης της ζώνης αυτής στον ήδη υπάρχοντα αστικό ιστό. Το πρόγραμμα περιλαμβάνει εγκατάσταση υπερπολυτελών κατοικιών, πόλων αναψυχής και η επαφή με το νερό σε πολλαπλά επίπεδα στοχεύει στην ενίσχυση της σχέσης της πόλης με το νερό. Ένα κομμάτι της ανάπλασης ήδη λειτουργεί και πολλοί κάτοικοι εγκαθίστανται στην περιοχή μετά από διαγωνισμούς, ενώ πλήθος επισκεπτών απολαμβάνουν τις ανέσεις της επέμβασης αυτής.

Η ευρύτερη περιοχή χωρίζεται σε 10 γειτονιές, στην κάθε μία από τις οποίες δίνεται ένας ιδιαίτερος χαρακτήρας. Σε όλες όμως επιδιώκεται η ανάμειξη των χρήσεων για να αποφευχθεί η ερήμωση σε κάποιο κομμάτι της ημέρας.

Χαρακτηριστικό γνώρισμα της επέμβασης θεωρείται η όπερα του Αμβούργου, ένα από τα πιο ελκυστικά και πρωτότυπα κτίρια της επέμβασης στην περιοχή. Παραμένει παρόλα αυτά το ερώτημα κατά πόσο η ανάπλαση αυτή θα θεωρηθεί επιτυχής και αν οι νέες οικονομικές δραστηριότητες του λιμανιού θα συμβάλουν στην ομαλή λειτουργία της πόλης και στην αρμονική συνύπαρξη του συστήματος.

εικ.43: Η όπερα του Αμβούργου

(πηγή: <http://tropolism.com/archives/theaters/>)

εικ.44, εικ.45, εικ.46, εικ.47: Απόψεις γειτονιών του Hafencity

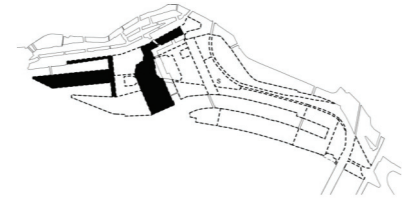
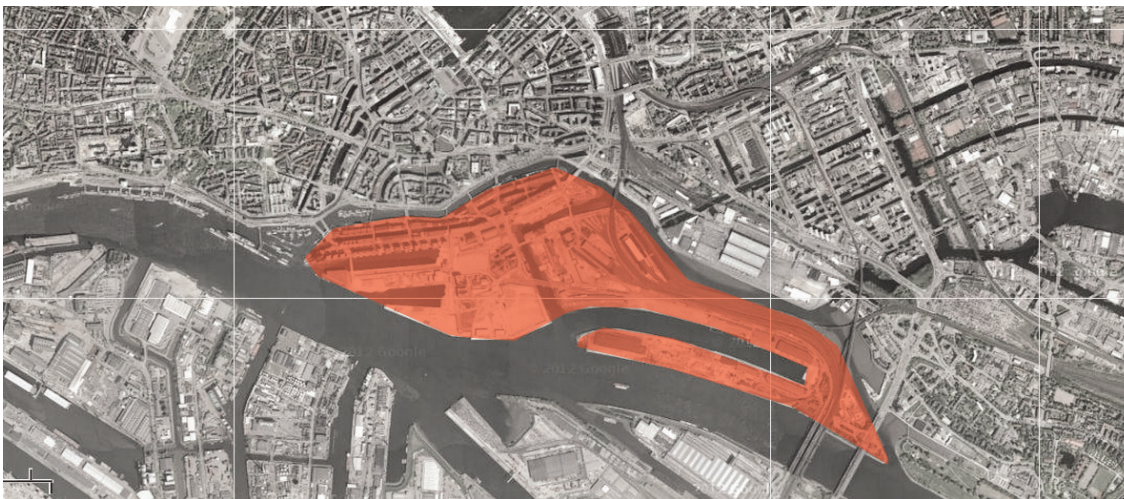
(πηγή: <http://www.creative-germany.travel/en/architecture-en/hafencity-3/>)



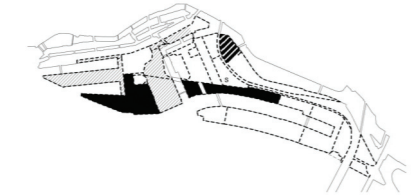


εικ.48: Τρισδιάστατη άποψη του Masterplan
(πηγή: http://www.hafencity.com/upload/files/files/z_de_broschueren_24_Masterplan_end.pdf)

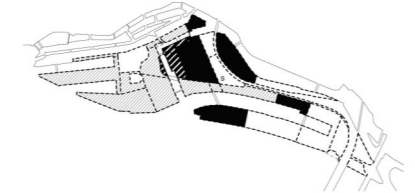
εικ.49: Περιοχή αστικής ανάπλασης
(πηγή: <http://www.hafencity.com/en/home.html>)



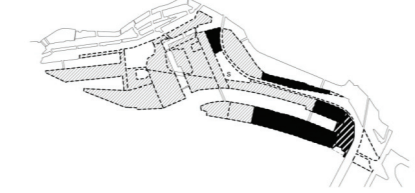
εικ.50α: Περίοδος ανοικοδόμησης έως το 2005



εικ.50β: Περίοδος ανοικοδόμησης 2005 έως 2010




εικ.50γ: Περίοδος ανοικοδόμησης 2010 έως 2015



εικ.50δ: Περίοδος ανοικοδόμησης 2015 έως 2020

(πηγή εικόνων: http://www.hafencity.com/upload/files/files/z_de_broschueren_24_Masterplan_end.pdf)

 Τμήματα υλοποιημένα

 Τμήματα προς υλοποίηση

5.4. Rotterdam

Το Rotterdam είναι η έκτη μεγαλύτερη πόλη στην Ευρώπη και η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Ολλανδίας. Η πόλη αναπτύσσεται γύρω από το φράγμα που χτίζεται στον ποταμό Rotte και γρήγορα μετατρέπεται σε εμπορικό κέντρο. Η στρατηγική της θέση στη θάλασσα του Βορρά γρήγορα την καθιστά σπουδαία πύλη στην Ευρώπη και κομβικό σημείο. Στην πόλη εγκαθίσταται ένα οργανωμένο δίκτυο μεταφορών που τη συνδέει τόσο οδικά και σιδηροδρομικά όσο και θαλάσσια με άλλες μεγάλες πόλεις. Το λιμάνι από το 1962 είναι από τα ισχυρότερα της Ευρώπης κυρίως λόγω της θέσης του στις εκβολές ποταμών που οδηγούσαν κατ' ευθείαν στο κέντρο της Ευρώπης. Το λιμάνι πάντα είναι από τα ισχυρότερα βιομηχανικά και ναυπηγικά κέντρα στην περιοχή της Ολλανδίας. Το κέντρο του Rotterdam καταστρέφεται ολοσχερώς από τους βομβαρδισμούς του Β' Παγκοσμίου πολέμου και αμέσως μετά αρχίζει η ανοικοδόμησή του.

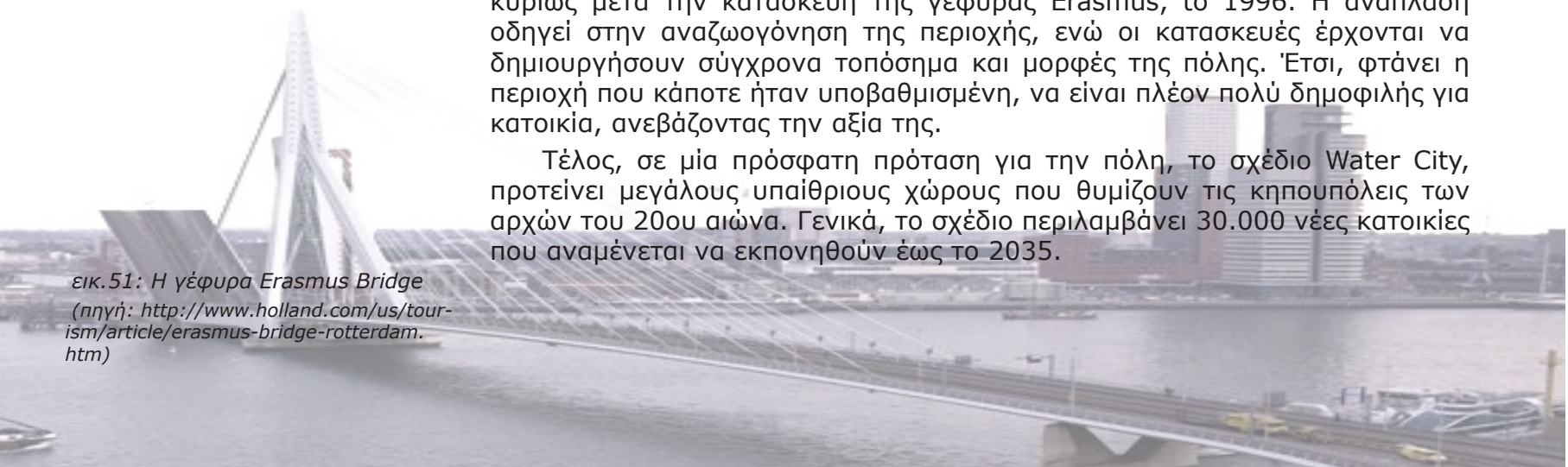
Το 1980 αρχίζει το στάδιο της ανάπτυξης κομματιών της πόλης και οι φορείς δημιουργούν ενεργές αρχιτεκτονικά περιοχές με μεγάλα συγκροτήματα γραφείων, κατοικίας και δραστηριότητες αναψυχής, χρήσεις ανάμικτες που ακολουθούν τις πολεοδομικές θεωρίες της εποχής. Ωστόσο, ο πρώτος σχεδιασμός του 1985, συνεχίζει έως ένα βαθμό τη διάκριση των χρήσεων, με το Museum Triangle, Central Square και το Waterstad, εμφανώς να ξεχωρίζουν.

Ο επόμενος σχεδιασμός παρουσιάζει τη συνοικία Kop van Zuid, που μπαίνει σε εφαρμογή από το 1993 έως το 2000. Ο χώρος ήταν κενός από πρώην λιμενικές εγκαταστάσεις, αφήνοντας 60.000μ² για χώρους γραφείων, ξενοδοχεία, εμπόριο, αναψυχή και 5.500 κατοικίες. Η περιοχή αναπτύχθηκε κυρίως μετά την κατασκευή της γέφυρας Erasmus, το 1996. Η ανάπτυξη οδηγεί στην αναζωογόνηση της περιοχής, ενώ οι κατασκευές έρχονται να δημιουργήσουν σύγχρονα τοπία και μορφές της πόλης. Έτσι, φτάνει η περιοχή που κάποτε ήταν υποβαθμισμένη, να είναι πλέον πολύ δημοφιλής για κατοικία, ανεβάζοντας την αξία της.

Τέλος, σε μία πρόσφατη πρόταση για την πόλη, το σχέδιο Water City, προτείνει μεγάλους υπαίθριους χώρους που θυμίζουν τις κηπουπόλεις των αρχών του 20ου αιώνα. Γενικά, το σχέδιο περιλαμβάνει 30.000 νέες κατοικίες που αναμένεται να εκπονηθούν έως το 2035.

εικ.51: Η γέφυρα Erasmus Bridge

(πηγή: <http://www.holland.com/us/tourism/article/erasmus-bridge-rotterdam.htm>)



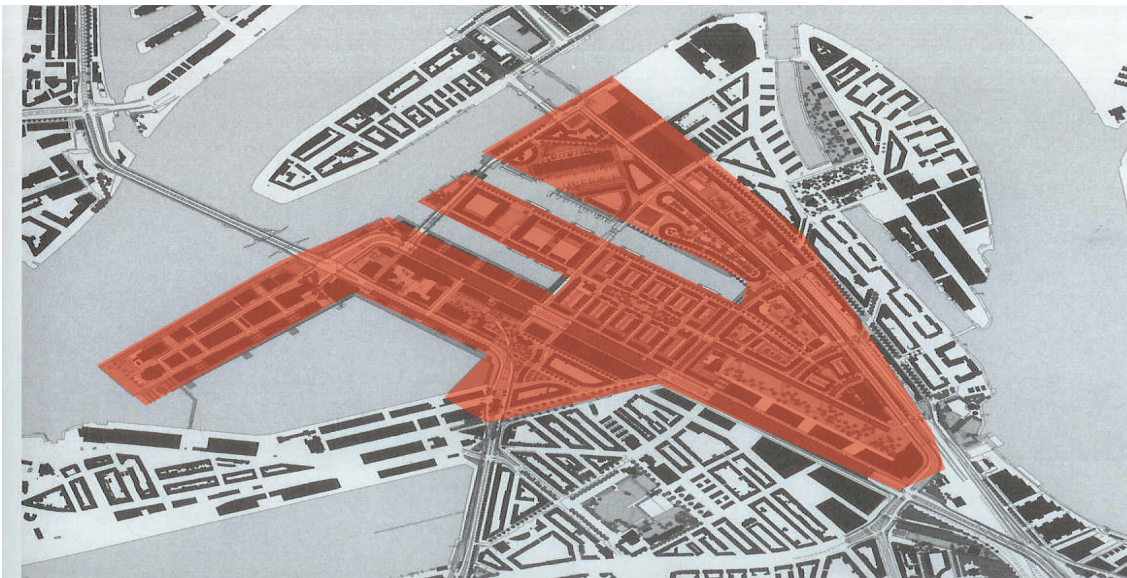


εικ.52: Άποψη του Kop van Zuid
(πηγή: <http://server.filozofia.bme.hu/~kerekgyarto/Hollandia/kirandulas2010/Rotterdam/kop%20van%20zuid/>)



εικ.53: Άποψη του Kop van Zuid, με το ξενοδοχείο Hotel New York
(πηγή: http://www.maclester.edu/courses/geog261/Otte_Rotterdam/Rotterdam%20City%20Planning.html)

εικ.54: Masterplan για το Kop van Zuid, του 1999
(πηγή: 2. <http://server.filozofia.bme.hu/~kerekgyarto/Hollandia/kirandulas2010/Rotterdam/kop%20van%20zuid/>)





εικ. 55: Άποψη της πόλης και του λιμανιού

(πηγή: <http://server.filozofia.bme.hu/~kerekgyarto/Hollandia/kirandulas2010/Rotterdam/kop%20van%20zuid/>)

5.5. Βαλτιμόρη

Η Βαλτιμόρη είναι η μεγαλύτερη πόλη της πολιτείας του Μέριλαντ δημιουργήθηκε το 18^ο αιώνα και χωροθετείται στις όχθες του ποταμού Patapsco. Το λιμάνι της είναι ένα από τα μεγαλύτερα μεταναστευτικά λιμάνια των Ηνωμένων Πολιτειών και μεγάλο κέντρο υποδομών. Ύστερα από βαθιά κρίση το λιμάνι της μετατρέπεται σε ένα από τα ισχυρότερα λιμάνια υπηρεσιών της ανατολικής ακτής και από τα κυρίαρχα βιομηχανικά κέντρα. Η πόλη είναι από τις πρώτες που ακολουθούν σχέδιο ανάπτυξης της λιμενικής ζώνης με χρήσεις υπηρεσιών και εμπορίου. Τη δεκαετία του '70 το κέντρο της πόλης, γνωστό και ως το «Inner Harbor» παραμελείται και αποτελείται μόνο από εγκαταλειμμένα βιομηχανικά κελύφη. Η αποβιομηχάνιση του λιμανιού πλήττει την οικονομία της πόλης και αυξάνει τους δείκτες ανεργίας.

Προσπάθειες για αναβάθμιση της κεντρικής περιοχής ξεκινούν με την κατασκευή του Συνεδριακού κέντρου της Βαλτιμόρης, το 1979. Συγκρότημα από εστιατόρια και κέντρα εμπορίου το «Harborplace» τοποθετείται στο θαλάσσιο μέτωπο το 1980 και στην πορεία το ενυδρείο της πόλης, τουριστικός προορισμός και το Βιομηχανικό μουσείο της πόλης. Οι συνολικές επεμβάσεις στο μέτωπο και τα νέα τοπόσημα μετατρέπουν την πόλη σε ελκυστική περιοχή υψηλής ποιότητας και παροχέα υπηρεσιών με μεγάλα επιχειρησιακά κέντρα.



εικ.56: Η θέα του Inner Harbor από το Federal Hill

(πηγή: 4. <http://www.scribd.com/doc/55797882/Waterfronts-in-Post-Industrial-Cities>)

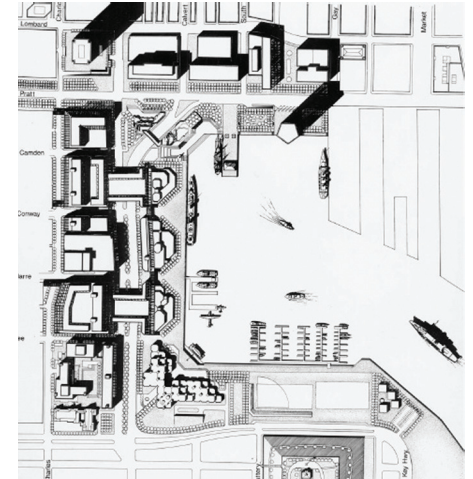


εικ.57: Το λιμάνι της Βαλτιμόρης πριν την ανάπλαση

(πηγή φωτογραφιών 57, 58, 59, 60:
<http://www.scribd.com/doc/55797882/Waterfronts-in-Post-Industrial-Cities>)



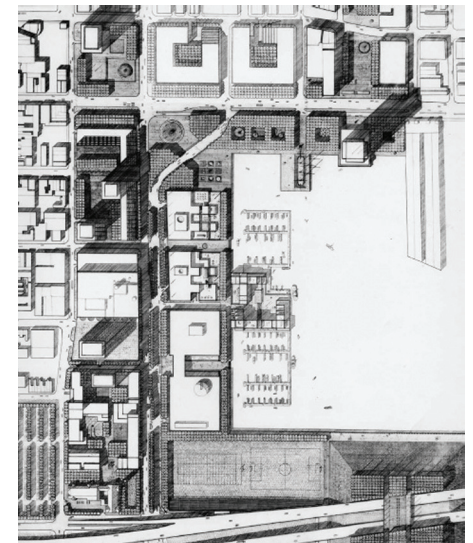
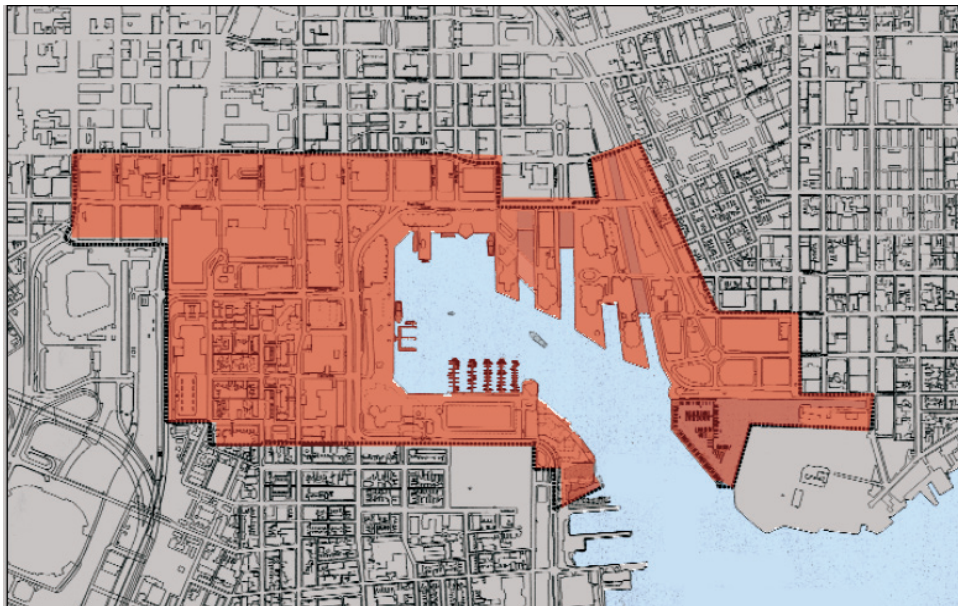
εικ.58: Πρώτη εκδοχή του Inner Harbor



εικ.59: Σχεδιασμός τού σχέδιο του 1975

εικ.61: Η περιοχή ανάπλασης

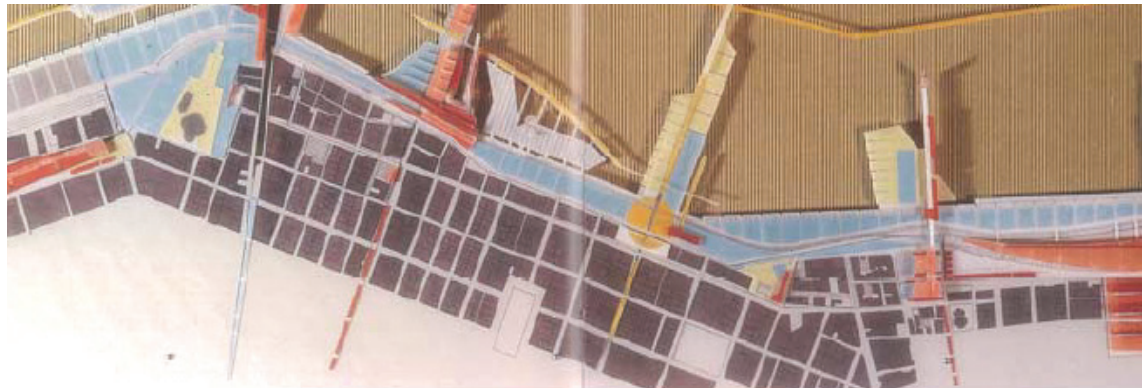
(πηγή: <http://www.scribd.com/doc/55797882/Waterfronts-in-Post-Industrial-Cities>)



εικ.60: Σχεδιασμός του 1976

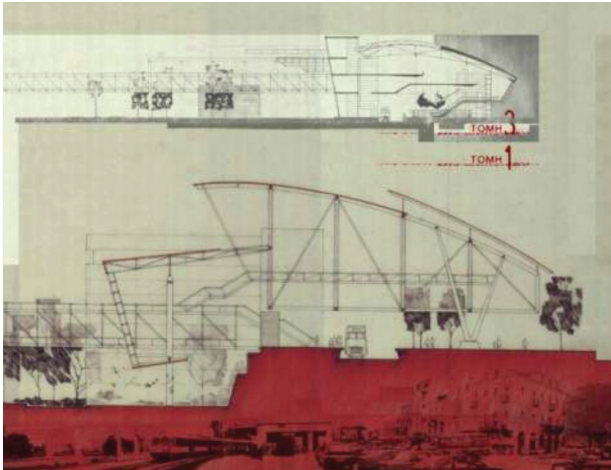
5.6. Πάτρα

Η Πάτρα, σημαντικό λιμάνι της Ελλάδας, βρίσκεται αποκομμένο από την πόλη τη μεταπολεμική περίοδο. Ήδη το 1970 οι εγκαταλειμμένες βιομηχανίες και οι «νεκρές» περιοχές στο μέτωπο του λιμανιού υποβαθμίζουν περισσότερο την εικόνα της πόλης. Το 1997 τίθεται σε εφαρμογή το πρόγραμμα «Ηρακλής», το οποίο διερευνά ζητήματα σχεδιασμού και επαναπροσδιορισμού των σχέσεων της πόλης και του λιμανιού της. Η πρόταση της ομάδας «Άρσις» (Μωραΐτης και συνεργάτες), στα πλαίσια για τον επανασχεδιασμό του θαλάσσιου μετώπου, προτείνουν την επέμβαση ανάμεσα σε δύο σταθμούς και πρωτύτεροι στόχοι της είναι διατήρηση της ιστορικότητας της Πάτρας με παράλληλη χωροθέτηση νέων δραστηριοτήτων συνυφασμένων με το νερό, αλλά και η αποκατάσταση των σχέσεων και των αλλοιώσεων. Συνεπώς, οργανώνεται ένα πεζοδρομημένο δίκτυο με χρήσεις αθλητισμού και πολιτισμού, αλλά και με νέα κτίρια, σύμβολα της νέας εικόνας της πόλης και του λιμανιού της, το οποίο έρχεται να συνδεθεί με τον αστικό ιστό της πόλης και με το εσωτερικό της. Παρόλα αυτά δεν εφαρμόζεται κάτι και η πόλη παραμένει σε σχάση με τη θάλασσα. Η Ολυμπιακοί αγώνες το 2004 στην Αθήνα, επηρεάζουν και την πόλη της Πάτρας, όπου εφαρμόζονται πλήθος μικρών υποέργων στο θαλάσσιο μέτωπο, προσπαθώντας να εξευγενίσουν την περιοχή. Οι είσοδοι του λιμανιού και οι σιδηροδρομικοί σταθμοί αναμορφώνονται και δημιουργούνται συνεδριακά κέντρα, κέντρα αναψυχής και η ακτή αναβαθμίζεται.

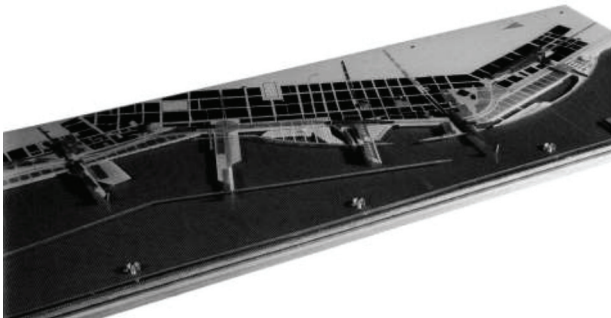


εικ.61: Μακέτα ανάπτυξης της περιοχής.

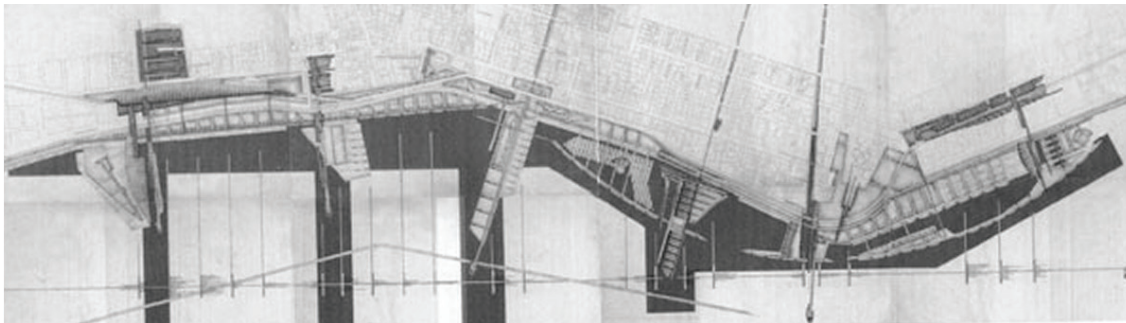
(πηγή: courses.arch.ntua.gr/fsr/132666/09_KODROS.pdf)



εικ.62: Τομή «κτηρίου - συνδετήρα», ανάμεσα στη χερσαία και στη θαλάσσια ζώνη.



εικ.63: Πρόπλασμα.



εικ.64: Κάτοψη διαμόρφωσης παραλιακής ζώνης πάτρας

(πηγή: <http://www.heliarch.gr/index.php?q=content/%CE%B4%CE%B9%CE%B1%CE%BC%CF%8C%CF%81%CF%86%CF%89%CF%83%CE%B7-%CF%80%CE%B1%CF%81%CE%B1%CE%BB%CE%B9%CE%B1%CE%BA%CE%AE%CF%82-%CE%B6%CF-%8E%CE%BD%CE%B7%CF%82-%CF%80%CE%AC%CF%84%CF%81%CE%B1%CF%82>)

5.7. Λισαβόνα

Η Λισαβόνα σημαντικό λιμάνι της Πορτογαλίας μπαίνει στο προσκήνιο των αναβαθμισμένων πόλεων-λιμανιών μετά τη διεθνή έκθεση "EXPO 1998" που οργανώθηκε στην πόλη και την επέτειο εορτασμό 500 χρόνων από την άφιξη του Πορτογάλου Βάσκο ντα Γκάμα στην Ινδία. Η ανακήρυξη της χώρας ως νικήτρια γεμίζει με ενθουσιασμό τους Πορτογάλους, που σπεύδουν να εφαρμόσουν τα έργα, προβάλλοντας την πρωτεύουσά τους ως μια παγκόσμια πόλη. Ιδρύεται η κρατική εταιρεία «Parque Expo» και αποφασίζεται η επέμβαση στην ακτή του Τάγου, στη βορειοανατολική άκρη της Λισαβόνας. Η λωρίδα αυτή, μήκους 5χλμ. οργανώνεται από την αρχή, καθώς όλα κατεδαφίζονται λόγω περιβαλλοντικής μόλυνσης από τις βαριές βιομηχανικές εγκαταστάσεις και γίνεται γνωστή ως «Parque das Nacoes». Κατασκευάζονται μεγάλοι συνεδριακοί και ψυχαγωγικοί χώροι, μουσεία, ενυδρεία, πάρκα, εμπορικά κέντρα και εγκαθίστανται επενδύσεις και επιχειρήσεις. Είναι από τα μεγαλύτερα αναπτυξιακά προγράμματα που εφαρμόστηκε στη Λισαβόνα. Ελεύθεροι χώροι και πεζοδρομημένοι άξονες δίπλα από το νερό δημιουργούν μια περιοχή πιο προσιτή στο νερό και στους κατοίκους της πόλης. Μέχρι και σήμερα η πόλη βρίσκεται στο κατώφλι σημαντικών αλλαγών και εξελίξεων με νέα προγράμματα που στοχεύουν στην αναβάθμιση της εικόνας της.



εικ.65, εικ.66: Οι πεζοδρομημένοι άξονες δίπλα από τη θάλασσα και οι μαρίνες ορίζουν μια άμεση επαφή μεταξύ ανθρώπων και νερού.

(πηγή: <http://www.portaldasnacoes.pt/>)



εικ.67: Το rabellon-atlantico είναι το ισχυρό τοπόσημο της ανάπλασης.

(πηγή: <http://www.portaldasnacoes.pt/>)



εικ.68: Ποδηλατόδρομοι δίπλα από τις μαρίνες και το νερό.

(πηγή: <http://www.portaldasnacoes.pt/>)



εικ.69: Τα τελεφερικό είναι το νέο είδος μεταφοράς και η βόλτα πάνω από το νερό και δίπλα από τον μεταλλικό πύργο ορίζει στο χώρο τις αλλαγές αυτές.

(πηγή: <http://www.portaldasnacoes.pt/>)

εικ.70: Το masterplan της ανάπλασης της περιοχής.

(πηγή: <http://www.portaldasnacoes.pt/>)





ΜΕΡΟΣ Β΄ : Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΓΕΝΟΒΑΣ

6: Εισαγωγικές επισημάνσεις

6.1: Η πόλη

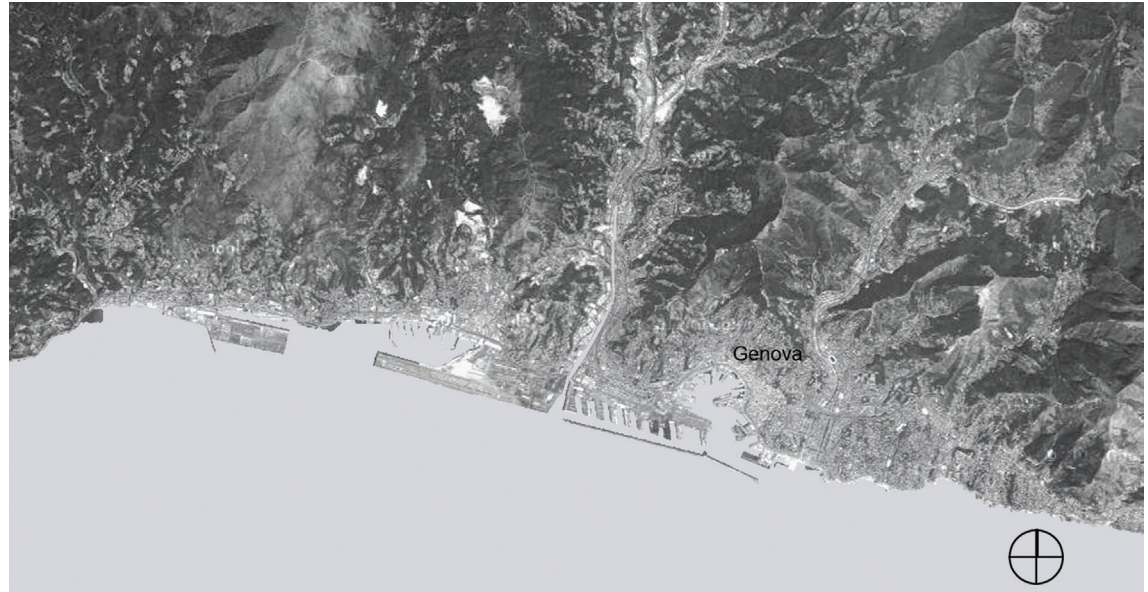


εικ.1: Η θέση της Γένοβας στο χάρτη.

(πηγή: maps.google.gr)

εικ.2: Η μορφολογία και το ανάγλυφο της περιοχής.

(πηγή: maps.google.gr)

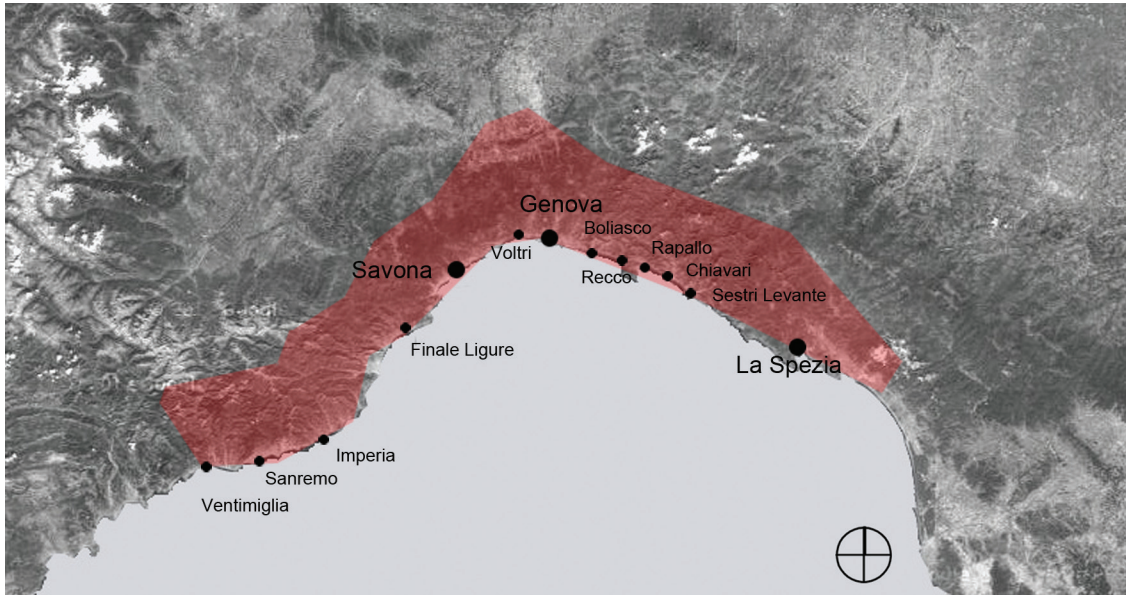


Η Γένοβα, ιστορική πόλη της Ιταλίας, είναι η πρωτεύουσα της Λιγουρίας και η έκτη μεγαλύτερη πόλη της χώρας. Ο σημερινός πληθυσμός της ανέρχεται περίπου σε 1.500.000 κατοίκους. Οι 882.900 διαμένουν στο κέντρο της πόλης, ενώ οι υπόλοιποι βρίσκονται διασκορπισμένοι στα περίχωρά της (Voltri, Sampierdarena, Sestri, Pegli στα δυτικά και Rapallo, Bogliasco, Recco στα ανατολικά)¹. Το όνομά της προέρχεται είτε από τη λατινική λέξη *genu* που σημαίνει «γόνατο», είτε από την κέλτικη ρίζα *genu-*, που σημαίνει «στόμα»².

¹ Επίσημη καταγραφή το 2010 http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=demo_r_d3avg&lang=en

² Ennio Poleggi, Paolo Cevini, 1992, *Genova*, Sagep, Genova και <http://www.giustini-ani.info/genova.html>

Κι αυτό λόγω της ιδιαίτερης γεωγραφικής της θέσης στο χάρτη και το σχήμα του φυσικού όρμου του λιμανιού, καθώς βρίσκεται στο κέντρο της Λιγουριανής ακτογραμμής. Η Γένοβα είναι μια από τις μεγαλύτερες πόλεις της Μεσογείου και το ισχυρότερο λιμάνι της Ιταλίας. Η πλούσια αρχιτεκτονική, τέχνη και ιστορία της, την αναδεικνύουν το 2004 «Πολιτιστική πρωτεύουσα της Ευρώπης».



εικ.3: Λιγουρία
(πηγή: maps.google.gr)

Η Γένοβα ανήκει στη δικαιοδοσία της Λιγουρίας(εικ.3), τη μικρότερη περιοχή της Βορειοδυτικής Ιταλίας. Είναι μια στενή λωρίδα γης που γειτνιάζει με τη Λιγουριανή θάλασσα στο νότο, τις Άλπεις και τα Απέννινα στο βορρά και με τη Γαλλία στα δυτικά. Το ανάγλυφο της περιοχής είναι ιδιαίτερα έντονο με βουνά που υψώνονται μέχρι και τα 2000 μέτρα που κατεβαίνουν και συναντούν τη θάλασσα, δημιουργώντας απότομους γκρεμούς και στενούς χώρους. Ελάχιστες περιοχές δημιουργούν φυσικά λιμάνια και ήπιες ακτές, όπως αυτό της Γένοβας και της La Spezia. Η περιοχή βάλλεται από ισχυρούς δυτικούς ανέμους που πολλές φορές κατέστρεφαν τα λιμάνια και πλημμύριζαν τις πόλεις. Στο χαρακτηριστικό αυτό έδαφος η βλάστηση είναι πολύ πυκνή και τρεις εθνικοί δρυμοί προστατεύονται μέχρι και σήμερα. Από την αρχαιότητα οι Λιγουριανοί αντιμετώπιζαν προβλήματα επικοινωνίας και πρόσβασης σε άλλες



εικ.4,5: Τα vicoli της Γενοβας στο ιστορικό κέντρο.

(πηγή: προσωπικό αρχείο)

περιοχές τόσο της Ιταλίας όσο και της Γαλλίας. Τα ταξίδια με άλογα και άμαξες ήταν πολυήμερα και κουραστικά, ενώ οι μετακινήσεις ήταν ευκολότερες από τη θάλασσα³. Η οικονομία της βασίζεται σε αγροτικά προϊόντα (κρασί, λάδι, ξύλο, κτλ.) ενώ τη βιομηχανική περίοδο μετατρέπεται σε δυναμικό βιομηχανικό κέντρο με διάφορους τομείς (ναυπηγεία, ηλεκτρολογία, μηχανουργία, πετροχημικά, υφαντουργία, κτλ.).

Η πόλη που δημιουργήθηκε από τη θάλασσα για τη θάλασσα, εδώ και πολλούς αιώνες αποτελεί σημαντικό λιμάνι της Βόρειας Ιταλίας, αλλά και ολόκληρης της Μεσογείου. Η γεωγραφική της θέση και η πρόσβασή της από τη θάλασσα είναι η αιτία της ύπαρξής της. Χτισμένη ανάμεσα σε ορεινούς όγκους και αμφιθεατρικά κατά μήκος της ακτής δυσκολεύεται να επικοινωνήσει αρχικά με τις ηπειρωτικές πόλεις της Ιταλίας και αναπτύσσει εμπορικές σχέσεις με άλλες πόλεις της Μεσογείου, μέσω των θαλάσσιων οδών. Η σχέση της πόλης με το λιμάνι της είναι αλληλένδετη, καθώς η προσκόλλησή της στο λιμάνι και η παράλληλη ανάπτυξή τους, είναι στοιχείο που την ξεχωρίζει από άλλες Ιταλικές πόλεις⁴. Στην περίπτωση της Γενοβας η πόλη δεν ξεχωρίζει από το λιμάνι της και είναι δύσκολο να μπορούσαμε να φανταστούμε την κάθε οντότητα να αναπτύσσεται αυτόνομα στο χώρο.

Γνωστή και ως "La Superba" (δηλαδή «Η Εκπληκτική») εξ' αιτίας του ένδοξου παρελθόντος της, η πόλη χαρακτηρίζεται από κτίρια γοτθικού και αναγεννησιακού ρυθμού και παραμένει αναλλοίωτη στο πέρασμα των αιώνων⁵. Ιδιαίτερο στοιχείο που συναντά ο περαστικός καθώς περιφέρεται στην πόλη είναι τα λεγόμενα "carruggi- vicoli", οι πολυώροφοι μεσαιωνικοί όγκοι σε συνδυασμό με τα στενά δρομάκια που δίνουν ένα ξεχωριστό συναίσθημα⁶. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο Leonardo Benevolo για την πόλη: «...Αυτό

³ Marco Ricchebono, Francesco Boggero, Ferdinando Bonora, Paolo Giardelli, Clario Di Fabio, Cecilia Lazzeri, Giovanni Silvera, 1987, *Liguria*, Touring Club Italiano, Milano, σελ. 9-11 και Allan L. Rodgers, 1960, *The industrial geography of the port of Genova*, University of Chicago, σελ. 107

⁴ Η Πίζα ελέγχει το λιμάνι της από απόσταση ως στρατιωτική βάση, χωρίς να επηρεάζει άμεσα την ανάπτυξη της πόλης. Leonardo Benevolo, 1997, *Η πόλη στην Ευρώπη*, Ελληνικά γράμματα, Αθήνα, σελ.82

⁵ Αθανασία Γεωργιάδου, Ελένη Κρίνη, Ελένη Σκλαβενίτη, Διάλεξη 2011, *Διασταυρώσεις: περίπτωση γένοβα*, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα

⁶ Άσπα Γοσπονδίδη, Ηλίας Μπιεράτος, 2006, *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*, Κριτική, Αθήνα, σελ.72

το υπέροχο εύχρηστο αρχιτεκτόνημα συνόλου, που χαρακτηρίζεται από υλική και πνευματική οικονομία, από την απόρριψη του περιττού και την αυστηρή επιλογή τεχνοτροπίας, εξασφαλίζει για πολύ καιρό την τύχη της Γένοβας...»⁷. Κομμάτια της παλιάς πόλης προστατεύονται από την UNESCO το 2006 και θεωρούνται τμήματα της παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς (world heritage list). Δεν κατατάσσεται στις πόλεις που επηρεάστηκαν από την ιταλική τέχνη και νοοτροπία, αλλά αναπτύσσει ένα δικό της τρόπο ανάπτυξης βασισμένο στις αυθεντικές αξίες του τοπίου⁸.

Στην πόλη εκτός από τους λόφους που τη χαρακτηρίζουν, σχηματίζονται δυο κοιλάδες, η Polcevera στα δυτικά και η Bisagno στα ανατολικά(εικ.2). Οι κοιλάδες αυτές προσβάσιμες από το λιμάνι, παίζουν χαρακτηριστικό ρόλο στην ανάπτυξη της περιοχής κατά καιρούς, καθώς πέρα από αγροτικές εκτάσεις, εκεί τοποθετούνται ανά τους αιώνες διάφορες εγκαταστάσεις στην αρχή εμπορικές και μετέπειτα βιομηχανικές⁹. Πόρτα της Ευρώπης στις νότιες θάλασσες ανταγωνίζεται δυναμικά τα άλλα μεγάλα λιμάνια της δυτικής Μεσογείου και συγκεντρώνει το ενδιαφέρον μιας ολόκληρης ηπείρου. Παράλληλα υπήρξε και μεγάλη ναυτική δύναμη, το οποίο έδωσε ακόμα περισσότερη σημασία στην ιστορία της πόλης και στην μετέπειτα εξέλιξή της. Είναι ένα από τα σημαντικά οικονομικά κέντρα της Μεσογείου και διατηρεί τη δύναμή της μέχρι και σήμερα.

⁷ Leonardo Benevolo, 1997, Η πόλη στην Ευρώπη, Ελληνικά γράμματα, Αθήνα, σελ.82

⁸ Ennio Poleggi, Paolo Cevini, 1992, *Genova*, Sagep, Genova

⁹ Allan L. Rodgers, 1960, *The industrial geography of the port of Genova*, University of Chicago, Chicago, σελ. 5

εικ.6: Γενική απόψη του ιστορικού κέντρου.

(πηγή: <http://immaginiditalia.blogspot.gr/2012/03/genova-una-delle-citte-italiane-piu.html>)

6.2: Οικονομία της Γενοβας

Το εμπόριο αποτελεί τη βάση της οικονομίας της Γενοβας. Εξ' αρχής οι Γενοβάτες εξάγουν αγροτικά προϊόντα από την περιοχή της Λιγουρίας όπως λάδι, κρασί και ελιές. Επικρατούν στη Μεσόγειο μαζί με τους Μασσαλιώτες και εμπορεύονται με χώρες της Βόρειας Αφρικής, της Ασίας καθώς και με τις Ινδίες. Το εμπόριο για πολλούς αιώνες εξασφαλίζει την οικονομική ανάπτυξη της Γενοβας, ωστόσο στην πορεία πλήθος τραπεζιτών που εγκαθίστανται, ορίζουν νέες διαστάσεις και ευνοούν την οικονομική ευημερία. Το δύσβατο έδαφος της Λιγουρίας δεν επιτρέπει τη γεωργική κερδοσκοπία σε σχέση με άλλες Ιταλικές περιοχές, όπως η Λομβαρδία και η Τοσκάνη, όπου εκεί το έδαφος είναι πιο εύφορο και οι καλλιέργειες πλούσιες σε αγροτικά αγαθά. Παρόλα αυτά η παρουσία της θάλασσας και του λιμανιού επιτρέπουν στη Γενοβα να αναπτυχθεί και να διευρύνει τις επικοινωνίες της με άλλα κράτη, προωθώντας τα ιταλικά προϊόντα.

Από τον 19^ο αιώνα μετατρέπεται σε ισχυρό βιομηχανικό λιμάνι και πολλές βιομηχανικές εγκαταστάσεις δημιουργούνται στο παράκτιο τμήμα της. Εργοστάσια ηλεκτρικής ενέργειας, ναυπηγεία, κλωστοϋφαντουργίες και παραγωγικές μονάδες δημιουργούνται και εξάγουν νέα βιομηχανικά προϊόντα. Η ναυπήγηση συνεχώς αυξάνεται και ιδιαίτερα σε περιόδους πολέμου, καθώς όλο και πιο ισχυρά και μεγάλα πλοία κατασκευάζονται, στρατιωτικές βάσεις οργανώνονται και πολεμικός εξοπλισμός παράγεται. Μεγάλα τμήματα αγροτικού πληθυσμού από χωριά της υπαίθρου έρχονται και εγκαθίστανται στην πόλη, με αποτέλεσμα τη δημογραφική έκρηξη της περιοχής και την παρουσία φτωχών περιοχών έξω από τον αστικό πυρήνα της πόλης. Επιχειρηματίες και εφοπλιστές επενδύουν στο λιμάνι και χορηγούν έργα σε όλο το μήκος του, δημιουργώντας ιδιωτικές υπηρεσίες με σκοπό την επιβολή τους στην περιοχή και την αύξηση των κερδών τους.

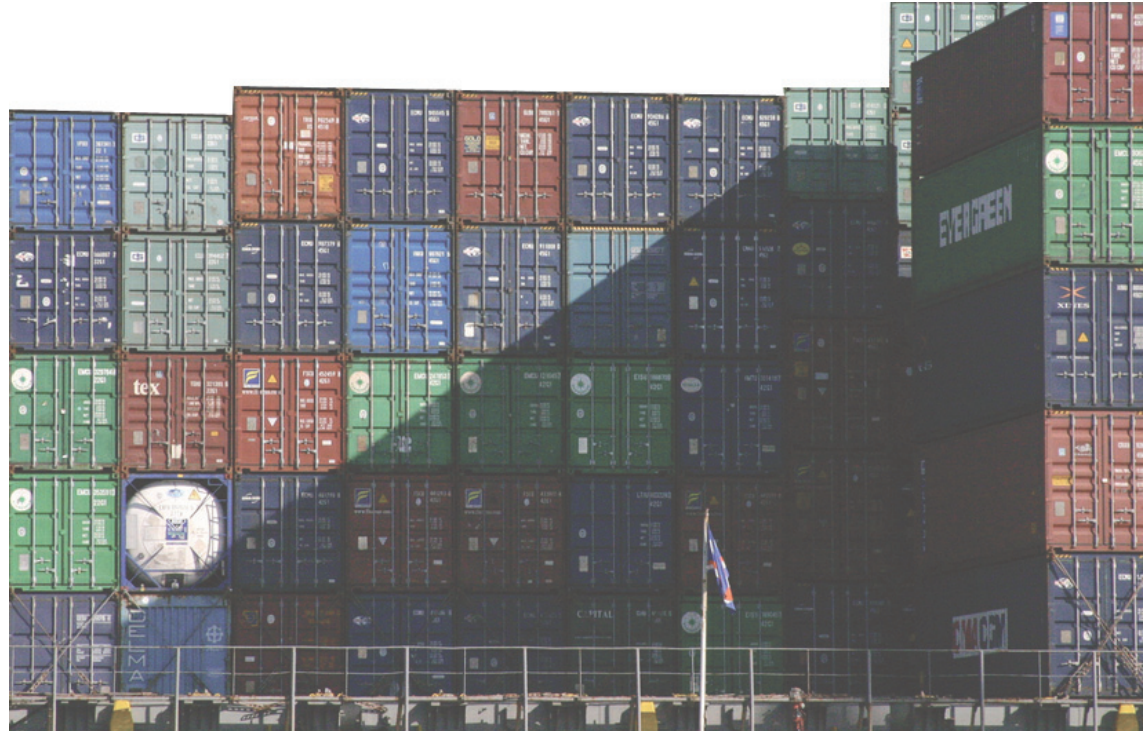
Οι διάφορες οικονομικές κρίσεις που περνάει η χώρα αποδυναμώνουν τη Γενοβα και κατά το 1980 με την αποβιομηχάνιση, το λιμάνι χάνει τα πρωτεία στην παγκόσμια βιομηχανία. Πολλές εγκαταστάσεις κλείνουν και ένα μεγάλο κομμάτι της λιμενικής ζώνης παύει να λειτουργεί. Παράλληλα η άνοδος του τριτογενούς τομέα και η στροφή προς νέες οικονομικές πηγές δίνουν μια άλλη τροπή στα πράγματα. Η τουριστική βιομηχανία και η προβολή των πόλεων, ωθεί και τη Γενοβα σε νέες στρατηγικές. Μέσα σε όλο αυτό το ιδιαίτερο

Στην απέναντι σελίδα, εικ.7: Άποψη του λιμανιού σήμερα.

(πηγή: <http://www.flickr.com/photos/alex-segre/161100037/lightbox/>)

ανάγλυφο παρουσιάζεται ο αστικός της ιστός με τη συνύπαρξη όλων των ιστορικών φάσεων με υπολείμματα, ευρήματα διαφόρων εποχών. Όλος αυτός ο πλούτος προβάλλεται με τον ανάλογο σχεδιασμό και στα τέλη του 20^{ου} αιώνα η πόλη επαναπροσδιορίζει τα αρχικά της στοιχεία, προβάλλοντας το νερό ως κατ' εξοχήν λειτουργικό συστατικό της.





εικ.8: Containers

(πηγή: <http://www.flickr.com/photos/deddicool/2110022121/lightbox/>)

6.3: Το λιμάνι

Το λιμάνι συνεχίζει να εξυπηρετεί την ισχυρότερη βιομηχανοποιημένη περιοχή της Βόρειας Ιταλίας παρόλη την αποβιομηχάνιση. Κομμάτια του δυτικού λιμανιού συνεχίζουν να μεταφέρουν τα παραγόμενα εμπορεύματα, ενώ η θέση του στον ευρωπαϊκό χάρτη εξυπηρετεί τις καταναλωτικές αγορές της Κεντρικής Ευρώπης. Πάνω από 7000 πλοία καταπλέουν στη Γένοβα κάθε χρόνο, ενώ το λιμάνι προσφέρει ένα ευρύ φάσμα εξειδικευμένων υπηρεσιών για την υποστήριξη κάθε τύπου πλοίου ή φορτίου.

Από τη γέννησή του, το λιμάνι της Γενοβας είναι πύλη της Ιταλίας προς τη Μεσόγειο και τους διεθνείς πολιτισμούς. Στα αρχαία χρόνια ανταγωνιζόταν σε δύναμη αυτό της Βενετίας και της Πίζας. Τα δυο άλλα λιμάνια αποτελούσαν ισχυρές ναυτικές βάσεις στο παρελθόν για τους Ρωμαίους και τους Βυζαντινούς. Σήμερα είναι ένας από τους πιο ενδιαφέροντες τουριστικούς προορισμούς του σύγχρονου κόσμου και το λιμάνι έχει οργανώσει επιβατικούς σταθμούς. Οι σταθμοί βρίσκονται κοντά στο ιστορικό κομμάτι της πόλης, όπου οι μοντέρνες

κατασκευές μπλέκονται με τις παλαιότερες και τις παραδόσεις. Η πλούσια ναυτική ιστορία έχει αφήσει το στίγμα της στο λιμάνι, μέσα από και ολόκληρους αιώνες ναυσιπλοΐας και εμπορικής ανάπτυξης.

Το αναμορφωμένο θαλάσσιο μέτωπο του λιμανιού περιλαμβάνει τον ναύσταθμο και τον τερματικό σταθμό των ferry boats και των κρουαζιερόπλοιων. Οι επιχειρήσεις του ναύσταθμου ασχολούνται τόσο με εμπορικές όσο και με επιβατικές συναλλαγές. Τα ferry boats αποβιβάζουν τους επισκέπτες στις τρεις διαμορφωμένες προκυμαίες, ενώ τα κρουαζιερόπλοια χρησιμοποιούν άλλες δύο.

Σύμφωνα με στατιστικές μελέτες του 2010¹⁰ τα λιμάνια της Ευρώπης διαχειρίζονται 3,6 δισεκατομμύρια τόνους εμπορευμάτων, με σχετική αύξηση 5,7% από το 2009. Οι παγκόσμιες μεταφορές πλεονεκτούν έναντι των εσωτερικών. Τα στατιστικά δεδομένα δείχνουν ότι οι εμπορικές δραστηριότητες στην Ευρώπη ανακάμπτουν σημαντικά μετά την οικονομική πτώση του 2008/2009. Ακόμα όμως η συνολική δραστηριότητα των λιμανιών δεν έχει καταφέρει να επανέλθει στα επίπεδα του 2005 και τη σταθερή ανάπτυξη που υπήρχε.

Η Ιταλία είναι η τρίτη δραστηριοποιημένη χώρα συγκεντρώνοντας το 13,6% του συνολικού εμπορεύματος της Ευρώπης και ακολουθεί η Ισπανία. Στην κορυφή βρίσκεται η Ολλανδία με 539 εκατομμύρια τόνους εμπορεύματα, ενώ τα λιμάνια της Αγγλίας έπονται στο εμπόριο. Κυρίαρχη είναι και η μεταφορά αγαθών στη Ρουμανία και στις τρεις χώρες της Βαλτικής (Εσθονία, Λιθουανία, Λετονία), αλλά και στη Νορβηγία. Τα λιμάνια του Ρότερνταμ, του Antwerpen (Αμβέρσα) και του Αμβούργου παραμένουν τα τρία κυρίαρχα λιμάνια το 2010, με σημαντική ανάπτυξη στο εμπόριο αγαθών αλλά και τον όγκο των containers που διαχειρίζονται.

Χαρακτηριστικά είναι τα νούμερα σε εκατομμύρια τόνους εμπορευμάτων που μεταφέρονται από και προς τα λιμάνια τη συγκεκριμένη χρονιά: το Ρότερνταμ χειρίζεται συνολικά 395,8 εκατ. τόνους, το Αμβούργο 104,5 εκατ. τόνους, η Μασσαλία 82,4 εκατ. τόνους. Η Γένοβα εμφανίζεται ως το δέκατο πέμπτο ισχυρό λιμάνι της Ευρώπης με 41,4 εκατομμύρια τόνους εμπορεύματα να μεταφέρονται με περισσότερα από 7800 πλοία¹¹. Τα φορτία

¹⁰ http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Maritime_ports_freight_and_passenger_statistics

¹¹ http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.

που μεταφέρονται μέχρι σήμερα είναι: αργό πετρέλαιο, υδρογονάνθρακες, παράγωγα ενέργειας, οχήματα, άνθρακας, χημικά προϊόντα, φυτικά έλαια, ζωικά λίπη, σιδηρούχα μέταλλα, κοκ, τσιμέντο, ασβέστης, θραύσματα, νωπά και κατεψυγμένα λαχανικά και φρούτα, κυτταρίνη και τα απόβλητά της, δημητριακά και χυτοσίδηρος¹².

Αντίθετα από την αύξηση στη μεταφορά εμπορικών αγαθών, η θαλάσσια μεταφορά επιβατών συνεχίζει να μειώνεται το 2010. Ο συνολικός αριθμός επιβατών που μεταφέρονται με πλοία ορίζεται στους 396 εκατομμύρια. Παρατηρείται αισθητή μείωση από το 2007. Η διάνοιξη νέων γεφυρών και συνδέσεων και το ταυτόχρονο κλείσιμο γραμμών των ferries οδηγεί σε αισθητή μείωση των θαλάσσιων μεταφορών και ανάπτυξη των μεταφορών δια αέρος. Η Ιταλία χαρακτηρίζεται ως η ηγετική χώρα στις θαλάσσιες μεταφορές για το 2010, με 88 εκατομμύρια επιβάτες. Ακολουθεί η Ελλάδα με 84 εκατομμύρια. Παρόλα αυτά παρατηρείται μείωση 5% και στις δύο χώρες. Αύξηση από την άλλη παρατηρείται στα λιμάνια της Ολλανδίας, της Λιθουανίας, της Λετονίας, της Κύπρου και του Βελγίου¹³. Το λιμάνι του Dover στην Αγγλία κατέχει τα πρωτεία στη μεταφορά επιβατών με 39% της συνολικής κίνησης και 13,4 εκατ. επιβάτες. Ακολουθούν τα λιμάνια του Περάματος και των Παλουκιών στη Σαλαμίνα με 12,7 εκατομμύρια επιβάτες εξ' ίσου. Το λιμάνι του Πειραιά εμφανίζεται όγδοο με 9,6 εκατ. επιβάτες, αισθητά μειωμένος αριθμός σε σχέση με το 2006 που η αντίστοιχη κίνηση ανερχόταν σε 11,5 εκατομμύρια¹⁴. Το λιμάνι της Γένοβας έχει περιορισμένη επιβατική κίνηση σε σχέση με άλλα μεγάλα ευρωπαϊκά λιμάνια, καθώς το 2010 επιβιβάζει και αποβιβάζει 3,6 εκατομμύρια επιβάτες, αριθμός αυξημένος όμως σε σχέση με το 2007 που η κίνηση ανερχόταν σε 3,2 εκατομμύρια επιβάτες¹⁵.

[http?title=File:Top_20_cargo_ports_in_2010_-_on_the_basis_of_gross_weight_of_goods_handled_\(in_million_tonnes\).PNG&filetimestamp=20120223102241](http://servizi.porto.genova.it/en/traffici/statistiche/sintesi_annuali/dettaglio.aspx?id=11113) και http://servizi.porto.genova.it/en/traffici/statistiche/sintesi_annuali/dettaglio.aspx?id=11113

¹² http://www.worldportsource.com/ports/ITA_Port_of_Genoa_52.php

¹³ http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Maritime_ports_freight_and_passenger_statistics

¹⁴ [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php?title=File:Top-20_passenger_ports_in_2010_-_on_the_basis_of_number_of_passengers_embarked_and_disembarked_\(in_1000\)-1997-2010.PNG&filetimestamp=20120223141627](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php?title=File:Top-20_passenger_ports_in_2010_-_on_the_basis_of_number_of_passengers_embarked_and_disembarked_(in_1000)-1997-2010.PNG&filetimestamp=20120223141627)

¹⁵ http://servizi.porto.genova.it/en/traffici/statistiche/sintesi_annuali/dettaglio.aspx?id=11113

7: Ιστορική-Πολεοδομική προσέγγιση

7.1: Πρωταρχική οργάνωση

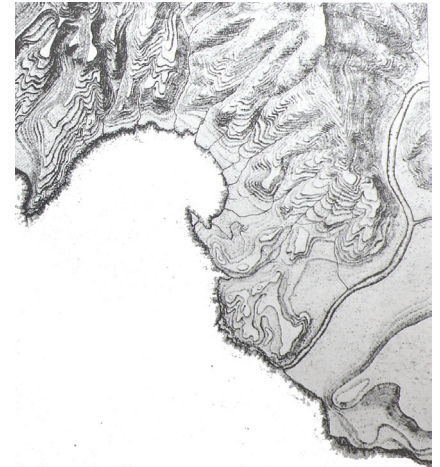
Η ιστορία της Γένοβας ξεκινά από τον 6^ο αι. π.χ., όταν η αρχαία φυλή των Λιγουριανών "Ambrones" (άνθρωποι του νερού)¹⁶, εγκαθίσταται στις ακτές και συναλλάσσεται με άλλες φυλές. Το θαλάσσιο εμπόριο ανθίζει και το λιμάνι αναπτύσσεται, καθώς πολλές ομάδες εγκαθίστανται εκεί, διαμορφώνοντας καταφύγια και μικρές βάσεις για να μπορούν να διευθετούν τις κινήσεις τους. Εκείνη την περίοδο το λιμάνι ήταν λίγο πολύ ένας μικρός οχυρωμένος κόλπος. Οι Έλληνες και οι Φοίνικες είχαν επίσης βάσεις στο λιμάνι και ανέπτυξαν από νωρίς εμπορικές σχέσεις με τους κατοίκους της περιοχής της Λιγουρίας. Τα εμπορεύματα που μεταφέρονταν σε κεντρικές πόλεις ήταν κυρίως δέρματα, ξύλο και μέλι, λόγω της πλούσιας δασικής έκτασης στη Λιγουρία.¹⁷

Την περίοδο των πρώτων Ρωμαϊκών χρόνων, η Γένοβα ευνοείται από τους Ρωμαίους, λόγω της γεωγραφικής εγγύτητας και των στενών εμπορικών σχέσεων της με τη Μασσαλία (που ήταν ήδη σύμμαχος των Ρωμαίων στον πόλεμο με τους Καρχηδόνιους και τότε επισκίαζε τις υπόλοιπες πόλεις). Ρωμαίοι στρατιώτες οχυρώνουν την πόλη το 204π.Χ, χωρίς όμως να υπάρχουν αρχαιολογικά ευρήματα ή ενδείξεις της οχύρωσης, και την ανοικοδομούν μετά την καταστροφή της από τους Καρθαγένιους πολέμους το 209π.Χ. Για τους επόμενους αιώνες η Γένοβα ήταν ένα μικρό και αραιοκατοικημένο προάστιο με αλιευτική δραστηριότητα και με μειωμένη εμπορική υποδομή. Ληλατείται και καίγεται από τους Άραβες πειρατές, όμως τον 9^ο αιώνα μ.Χ. αναγεννιέται από τα χαλάσματα και αποκτά πολιτικά δικαιώματα που παρέχονταν από τοπικούς φεουδάρχες.

Με τα αμυντικά τείχη του 864μ.Χ. η πόλη αυτονομείται, αναπτύσσεται οικονομικά και αυξάνεται πληθυσμιακά, παρέχοντας μεγαλύτερη ασφάλεια στους κατοίκους της. Τα τείχη περικλείουν ένα χώρο 22 εκταρίων και ανοίγονται 3 πύλες περιμετρικά των τειχών: η βορινή του Αγίου Πέτρου, η νότια του Castello και η ανατολική Sorrana. Η δυτική πλευρά της πόλης διαμορφώνεται σύμφωνα με τις ανάγκες του λιμανιού και η πόλη ανοίγεται στο θαλάσσιο μέτωπο και είναι άμεσα εξαρτημένη. Η αστικοποιημένη περιοχή της Γένοβας αρχικά

¹⁶ Ennio Poleggi, Paolo Cevini, 1992, *Genova*, Sagep, Genova

¹⁷ Ennio Poleggi, 1971, *1128-2000: il porto di Genova/consorzio autonomo del porto di Genova*, Sagep, Genova, σελ. 15



εικ.9: Φυσικός όρμος λιμανιού
(πηγή: Ennio Poleggi, 1971, *1128-2000: il porto di Genova/consorzio autonomo del porto di Genova*, Sagep, Genova)

εικ.10: Τα τείχη της πόλης το 864μ.Χ.

(πηγή: http://civis.comune.genova.it/scripts/ms410/mapserv.exe?mode=browse&map=d:\civis\wwwroot\uc5_web\mapsurf\uc5.map&layers=&mapext=1490196.006508+4915104.20062+1499353.740792+4919704.129708&mapsize=600+400&map_web_template=printable.html&map_legend_status=on)

οργανώνεται στο λόφο Sarzano που βρίσκεται και το κάστρο (Castello) και στην περιοχή San Andrea, στα νοτιοανατολικά δηλαδή του φυσικού λιμανιού. Με αυτόν τον τρόπο, οι έμποροι είχαν εποπτεία της περιοχής. Ο αστικός πυρήνας παρουσιάζει ένα ορθογώνιο σύστημα χαράξεων¹⁸, επηρεασμένο από το ρωμαϊκό σύστημα σχεδίασης, προσαρμοσμένο όμως στη μορφολογία της και στην ιδιαίτερη φύση του ανάγλυφου της περιοχής. Έξω από την περίμετρο των τειχών βρίσκονται τα εργαστήρια και οι κατοικίες των εργατών κι άλλες μικρές εγκαταστάσεις γύρω από τις οποίες χτίζονται εκκλησίες, μοναστήρια και φεουδαρχικά παλάτια.

¹⁸ Leonardo Benevolo, 1997, *Η πόλη στην Ευρώπη*, Ελληνικά γράμματα, Αθήνα, σελ.79



εικ.11: Ο λόφος Castello, κομμάτι της πρωταρχικής εγκατάστασης των Γενοβέζων.

(πηγή: Ennio Poleggi, 1971, 1128-2000:il porto di Genova/consorzio autonomo del porto di Genova, Sagep, Genova)

7.2 : Μεσαιώνας

7.2.1 Κοινωνικοπολιτικό υπόβαθρο

Με την πτώση της Ρωμαϊκής αυτοκρατορίας, η Γένοβα πέρασε στα χέρια των Βυζαντινών, των Λογγοβαρδών και των Φράγκων. Η περίοδος αυτή χαρακτηρίζεται από συχνές επιδρομές και εισβολές στην πόλη. Παρόλα αυτά η Γένοβα καταφέρνει εύκολα να ανακάμψει, ανασυγκροτούμενη οικονομικά από το λιμάνι που είναι πηγή εσόδων για την πόλη. Οι πειρατές απομακρύνονται από το Τυρρηνικό Πέλαγος με τη συνεργασία των στόλων της Γένοβας και της Πίζας, ύστερα από επιδρομή το 1015 πειρατών της Βόρειας Αφρικής. Αυτή η κίνηση διευκολύνει τις ιταλικές παραθαλάσσιες πόλεις να ανακουφιστούν από τις επιδρομές και τα λιμάνια τους να αναπτυχθούν ναυτικά. Τον 11^ο αιώνα η Γένοβα ξεπερνά τον φεουδαλισμό (που κυριαρχούσε σε Γαλλία και Αγγλία) με τη δημιουργία της «*compagna comunis*» το 1099 από τον επίσκοπο Arigaldo. Το σωματείο όλων των πολιτών («*compagna comunis*») αποτελούνταν από τους επίσκοπους (οι αρχικοί κάτοχοι της εξουσίας, ιδιοκτήτες των αυτοκρατορικών φέουδων) και τις «*compagne rionali*» (παλιά διαίρεση των αστικών διαμερισμάτων)¹⁹. Τότε δημιουργείται και η Δημοκρατία της Γένοβας (*La Repubblica di Genova*), ένα ανεξάρτητο κράτος που περιλάμβανε όλη τη Λιγουρία, το Piemonte, την Κορσική και τη Σαρδηνία. Είχε ακόμα τον έλεγχο σε όλο το Τυρρηνικό πέλαγος και τη νότια Ιταλία και μέχρι το 1797, όταν όλες οι ιταλικές κτήσεις κατακτώνται από τον Ναπολέοντα.

Οι κοινωνικές και πολιτικές συνθήκες της νέας περιόδου μετατρέπουν τη Γένοβα σε μεγάλο εμπορικό λιμάνι και αναγνωρίζεται ως μεγάλη ναυτική δύναμη σε ολόκληρη τη Μεσόγειο. Οι Γενοβέζοι έμποροι φτάνουν ως την Κίνα, τους Άγιους Τόπους και τη Μαύρη Θάλασσα. Αναγνωρίζεται ως μια αυτόνομη πολιτεία της Ιταλίας και πολλές εμπορικές οικογένειες ανταγωνίζονται η μία την άλλη για κυριαρχία στο λιμάνι. Με τη συμμετοχή της στις Σταυροφορίες ιδρύει αποικίες στη Μέση Ανατολή, Βόρεια Αφρική, Σικελία και στο Αιγαίο Πέλαγος, πέραν της Κωνσταντινούπολης, στη Χίο και στη Μυτιλήνη. Ευνοούμενη από το νέο ορίζοντα συναλλαγών στη Μεσόγειο, προσδιορίζει τη μορφή της

¹⁹ Ennio Poleggi, 1971, *1128-2000: il porto di Genova/consorzio autonomo del porto di Genova*, Sagep, Genova, σελ. 11-12

και προβάλλει τη μοναδικότητά της, συναγωνιζόμενη τις υπόλοιπες αρχαίες μεσογειακές πόλεις.²⁰ Μετά την τέταρτη Σταυροφορία η Γένοβα συμμαχεί με το Βυζάντιο, ενώ η Βενετία -που την ανταγωνίζεται σε δύναμη- διαλύει τη συμμαχία που είχε με την αυτοκρατορία. Αυτό δίνει την ευκαιρία στη Γένοβα να επεκταθεί στη Μαύρη Θάλασσα, στην Κριμαία και στο Αιγαίο.



εικ.12 Τα μεσαιωνικά τείχη (1155-1161)

(πηγή: <http://civis.comune.genova.it/> και Ennio Poleggi, 1971, 1128-2000: *il porto di Genova/consorzio autonomo del porto di Genova*, Sagep, Genova)

εικ.13 Άποψη της μεσαιωνικής πόλης

(πηγή: Ennio Poleggi, 1971, 1128-2000: *il porto di Genova/consorzio autonomo del porto di Genova*, Sagep, Genova)



7.2.2 Πολεοδομικές μεταβολές

7.2.2.1 Αστικές και λιμενικές επεκτάσεις

Με τη κυριαρχία της Γενοβάς στη Μεσόγειο, η αστική περιοχή επεκτείνεται, λόγω της συνεχούς αύξησης του πληθυσμού και τα νέα αμυντικά τείχη (1155-1161) οχυρώνουν μια περιοχή 65 εκταρίων, προστατεύοντας την πόλη από

²⁰ Leonardo Benevolo, 1997, *Η πόλη στην Ευρώπη*, Ελληνικά γράμματα, Αθήνα, σελ.67

τις επιδρομές των Σαρακηνών και των πειρατών. Τα τείχη κατασκευάστηκαν άμεσα, χάρη στη συμβολή του Γερμανού αυτοκράτορα Frederick Barbarossa²¹ από τον οποίο πήραν και το όνομά τους. Εκείνη την περίοδο η Γένοβα εμφανίζεται ως ανεξάρτητη πόλη-κράτος όπως και άλλες Ιταλικές πόλεις (Βενετία, Πίζα, Αμάλφι) και είχε ναυτιλιακό και εμπορικό χαρακτήρα. Η οχυρωμένη περιοχή εκτείνεται βόρεια του λόφου του κάστρου προσαρτώντας νέες ανοικοδόμητες εκτάσεις. Στο λόφο του Castello εγκαθίστανται οι πρώτες οικογένειες εύπορων εμπόρων που οικοδομούν πύργους- φρούρια για τον έλεγχο της εμπορικής τους δραστηριότητας, αλλά και για αμυντικούς λόγους. Παράλληλα οι πύργοι αυτοί φιλοξενούσαν και τις κατοικίες τους. Με τη συνεχή εγκατάσταση νέων ομάδων στην πόλη, ο αστικός ιστός διαμορφώνεται ακανόνιστα και η κατοίκηση γίνεται πιο συλλογική, δημιουργώντας μικρές γειτονιές και θέσεις για εκκλησίες. Λόγω της χαρακτηριστικής στενότητας του χώρου δημιουργούνται περίπλοκοι χώροι μέσα από στενά σοκάκια (vicoli) και η Γένοβα γίνεται μια από τις ισχυρές μεσαιωνικές πόλεις της Ευρώπης. Μεγάλες εκτάσεις γης ανήκουν στην εκκλησία που είναι ρυθμιστής της εξουσίας και διοικεί την πόλη. Οι εκτάσεις αυτές ορίζονται έξω από τα πρώτα τείχη, στα ανατολικά και τα δυτικά και προστατεύονταν από κάποιο άγιο²².

Το λιμάνι αντίστοιχα επεκτείνεται προς τα δυτικά, απεικονίζοντας την ευημερία της πόλης μετά τις πολιτικές και οικονομικές μεταβολές. Γίνεται ένα από τα πιο ανεξάρτητα λιμάνια της Ιταλίας και ανταγωνίζεται εκείνα της Βενετίας και της Νάπολης. Όλο και περισσότερες εμπορικές οικογένειες δραστηριοποιούνται στην περιοχή και οργανώνουν τις επιχειρήσεις τους στο λιμενικό μέτωπο, αγωνιζόμενες για κυριαρχία στο λιμάνι της Γένοβας. Το παραλιακό μέτωπο αρχίζει να αλλάζει, προσπαθώντας να ανταποκριθεί στις εμπορικές απαιτήσεις της εποχής. Έτσι στις αρχές του 12^{ου} αιώνα, νέες προβλήτες κατασκευάζονται και εγκαθίστανται μικρά ναυπηγεία και τραπεζικές δραστηριότητες. Ορίζεται και η παραλιακή ζώνη άμεσα συνδεδεμένη με το λιμάνι, με τα πρώτα θαλάσσια τείχη (Ripa Maris) και τον μόλο(1134) να προστατεύουν την πόλη από τις πλημμύρες και τους ισχυρούς ανέμους²³. Η Ripa

²¹ Το 1152 χρίζεται Βασιλιάς της Φρανκφούρτης και το 1155 Βασιλιάς της Ιταλίας. Το όνομα Barbarossa προέρχεται από τις πόλεις της Βόρειας Ιταλίας, στις οποίες προσπάθησε να επιβληθεί. Είναι σύμβολο σεβασμού και φόβου της δύναμής του. <http://www.giustiniani.info/genova.html>

²² Ennio Poleggi, Paolo Cevini, 1992, *Genova*, Laterza, Genova

²³ Ennio Poleggi, 1971, *1128-2000:il porto di Genova/consorzio autonomo del porto*



εικ.14: Οι στοές της Riva, όπως είναι σήμερα.

(πηγή: <http://www.urbancenter.comune.genova.it/node/93>)

φιλοξενεί δημόσιες χρήσεις στις ισόγειες στοές της και είναι από την αρχή ένας σημαντικός πόλος εμπορίου, σκιαγραφώντας την άμεση εξάρτηση της ζωής των κατοίκων από τη θάλασσα. Όλα τα υφαντουργικά προϊόντα, μέταλλα και οι βιοτεχνίες από όλη την Ευρώπη και την Ιταλία εγκαθίστανται στα θαλάσσια τείχη. Οι αγορές αυτές περιτριγυρίζονταν από κατοικίες και αποθήκες²⁴. Στο θαλάσσιο μέτωπο τοποθετούνται και τα πιο σημαντικά δημόσια κτίρια, με κυρίαρχο το δημαρχείο της πόλης το 1260, σε ένα συνεχές αψιδωτό σύστημα κατασκευών που οργανώνουν οι αρχές της πόλης. Συνεπώς οι υποδομές προετοιμάζουν το έδαφος για συναλλαγές τοπικής και εθνικής κλίμακας. Το λιμάνι οργανώνεται και διοικητικά. Δημιουργούνται φόροι και οργανώνεται διοίκηση που συνεισφέρει στο σχηματισμό μιας οργανικής εγκατάστασης που ελέγχει την κίνηση των εμπορευμάτων. Οι αποικίες της Γένοβας διαχέονται σε όλες τις ακτές της Μεσογείου. Γίνονται ανταλλαγές προϊόντων με όλες τις περιοχές, με Ανατολή και με Αφρική²⁵.

Πέρα από τη Riva και άλλες κατασκευές από ξύλο γίνονται, ενώ δίνεται ιδιαίτερη σημασία γύρω από τις 3 μεγάλες αγορές της περιόδου: San Giorgio, Banchi, Soziglia, αλλά και στα σταυροδρόμια που ήταν χρήσιμα για τον έλεγχο των επιχειρήσεων και των συναλλαγών. Εκτός από τις εμπορικές δραστηριότητες, οι περιοχές αυτές είναι ταυτόχρονα και σημεία κοινωνικών συναθροίσεων και εκδηλώσεων²⁶. Αξιοσημείωτη είναι σε αυτό το σημείο και η παρατήρηση της έλλειψης μεγάλων δημόσιων χώρων, παρά μόνο μικρών πλατωμάτων που διασκορπίζονται στα στενά της πόλης και οργανώνονται αγορές και εμποροοικονομικές δραστηριότητες.

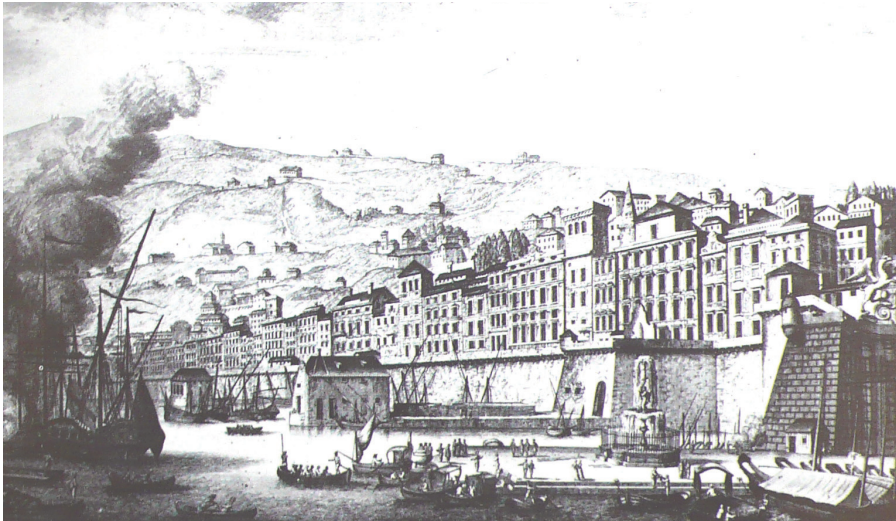
Με την εμπορική και οικονομική ανάπτυξη της περιοχής, τα προβλήματα πληθαίνουν, καθώς το 12^ο αιώνα παρατηρούνται φαινόμενα αστικοποίησης.

di Genova, Sagep, Genova, σελ. 14

²⁴ Ennio Poleggi, Paolo Cevini, 1992, *Genova*, Laterza, Genova και Ennio Poleggi, 1971, *1128-2000:il porto di Genova/consorzio autonomo del porto di Genova*, Sagep, Genova, σελ. 15

²⁵ Η εξάπλωση του εμπορίου γίνεται προς το Βυζάντιο από τη μια και στην Αλεξάνδρεια από την άλλη, εμπορικό κέντρο πρώτης γραμμής για ανατολίτικα εμπορεύματα. Και οι αποικίες στην Κριμαία αποφέρουν μεγάλα κέρδη στην πόλη, λόγω ανταλλαγών με Ανατολή και Βορρά. Ennio Poleggi, 1971, *1128-2000:il porto di Genova/consorzio autonomo del porto di Genova*, Sagep, Genova, σελ. 14

²⁶ Ennio Poleggi, 1971, *1128-2000:il porto di Genova/consorzio autonomo del porto di Genova*, Sagep, Genova, σελ. 28



Νέες περιοχές γεννιούνται και ο πληθυσμός αυξάνεται συνεχώς. Μια τέτοια περιοχή είναι η Galata που δημιουργείται από ντόπιους Γενοβέζους που επιστρέφουν από την Κωνσταντινούπολη²⁷. Συνεπώς, τα τείχη επεκτείνονται προς τα Βορειοδυτικά δίνοντας νέες περιοχές προς οικοδόμηση. Οι εισοδοί των πρώτων τειχών εντάσσονται στον επεκτεινόμενο αστικό ιστό και μετατρέπονται σε αρχιτεκτονήματα της πόλης²⁸. Πολλές εκκλησίες και καθεδρικοί ναοί χτίζονται από πέτρα, επηρεασμένες από αραβικά πρότυπα που μεταδόθηκαν από τις αποικιακές σχέσεις με χώρες της Ανατολής. Μια νέα πολεοδομική κουλτούρα γεννιέται και στον αστικό ιστό παρατηρούνται δείγματα μίξης πολιτισμών.

Έτσι από τον 13^ο αιώνα, έχουμε εισαχθεί σε ένα δεύτερο στάδιο όπου η πόλη ξεφεύγει από τις πρωτογενείς ανάγκες εγκατάστασης, αλλά οργανώνεται πολεοδομικά και νέες όμορφες περιοχές δημιουργούνται καλύπτοντας το κοινωνικό και πολιτικό πλαίσιο των εμπορικών οικογενειών. Τα στοιχεία στις προσόψεις των κτιρίων κρίνονται αναγκαία και βελτιώνουν την εικόνα της πόλης, καθώς θεωρείται στοιχείο δημόσιου χώρου²⁹. Η περίοδος ακμής της

εικ.15: Τα θαλάσσια τείχη "Ripa maris" τον 18ο αιώνα.

(πηγή: Ennio Poleggi, 1971, *1128-2000: il porto di Genova/consorzio autonomo del porto di Genova*, Sagep, Genova)

εικ.16: Σημερινή άποψη των τειχών

(πηγή: <http://www.flickr.com/photos/genovacittadigitale/4789117605/lightbox/>)

²⁷ Αθανασία Γεωργιάδου, Ελένη Κρίνη, Ελένη Σκλαβενίτη, Διάλεξη 2011, *Διασταυρώσεις: περίπτωση γένοβα*, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα

²⁸ Ennio Poleggi, Paolo Cevini, 1992, *Genova*, Laterza, Genova

²⁹ Leonardo Benevolo, *Η πόλη στην Ευρώπη*, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα 1997, σελ.81



Γένοβας σηματοδοτείται ύστερα από τη νίκη της το 1284 επί της Δημοκρατίας της Πίζας με τη ναυμαχία στη Μελόρια και το 1298 επί της Βενετίας με τη ναυμαχία στη Κουρτζόλα.

Αλλά και η ίδια η πόλη αλλάζει για να δεχτεί τη μεγάλη αυτή ανάπτυξη με τη δημιουργία νέων δρόμων στο αστικό δίκτυο. Ο σχηματισμός του οδικού και αστικού δικτύου συνδέεται άμεσα με τις αποβάθρες που σχημάτιζαν σαν μια χτένα τη φυσική ακτογραμμή του λιμανιού και από το εσωτερικό του μεσαιωνικού κέντρου υπήρχαν πολλές οπτικές φυγές προς τη θάλασσα και το λιμάνι. Η κτιριακή μάζα της πόλης αυξάνεται επηρεασμένη, όπως έχει αναφερθεί, από αραβικά στοιχεία, και η πόλη «σκαρφαλώνει» στους λόφους της περιοχής. Δημιουργείται έτσι ένας πυκνά αμφιθεατρικός ιστός με τοξοειδείς προσβάσεις και εσωτερικά συμπλέγματα από πλατείες, εξασφαλίζοντας την προστασία και την άμυνα της Γένοβας. Μια τόσο ανεπτυγμένη πόλη, πολλοί θα ήθελαν να την έχουν στην κατοχή τους³⁰.

Την ίδια περίοδο πολλές ιταλικές πόλεις παρουσιάζουν παρόμοιες πολεοδομικές μεταβολές και ομοιογενείς δομές. Πόλεις όπως η Μπολόνια, η Σιένα, η Βερόνα, η Φλωρεντία, η Πίζα, η Πάδοβα χαρακτηρίζονται από ισχυρά τείχη, περιορισμένο χώρο, πυκνοδομημένες συνοικίες και λαβυρινθώδεις ιστούς. Λίγο πολύ το σκηνικό εκείνη την εποχή ήταν ίδιο σε περιοχές της Ιταλίας, της Γαλλίας και της Ισπανίας. Στις Σκανδιναβικές χώρες, στην Αγγλία και στη Γερμανία (με εξαίρεση την Κολωνία) οι πόλεις οργανώνονται σύμφωνα με καινούρια πρότυπα σχεδίασης και όχι βάσει αρχαιότερων σχεδιασμών³¹.

Οι πλατείες, ως πολεοδομικό γνώρισμα, ήταν σαφώς ορισμένες από τα κτίρια των πλούσιων οικογενειών που επιμελούνταν και χορηγούσαν την κατασκευή των συνοικιών. Δεν έχουν σχηματιστεί από διαπλατύνσεις δρόμων, ούτε είναι αποτελέσματα πολεοδομικού σχεδιασμού. Αντίθετα περιορίζονται μεταξύ δυο παράλληλων οδικών αξόνων και απομονώνονται από τα σπίτια και τις ιδιωτικές περιοχές με ισόγειες αψιδωτές στοές ή τοίχους. Από τις πιο γνωστές και ιδιόμορφες πλατείες του μεσαιωνικού γενοβέζικου κόσμου είναι



εικ.17: Καθεδρικός ναός San Lorenzo

εικ.18: Porta Soprana

(πηγή εικόνων: <http://en.wikipedia.org/>)

³⁰ Ennio Poleggi, Paolo Cevini, 1992, *Genova*, Laterza, Genova και Ennio Poleggi, 1971, *1128-2000: il porto di Genova/consorzio autonomo del porto di Genova*, Sager, Genova, σελ.30

³¹ Leonardo Benevolo, 1997, *Η πόλη στην Ευρώπη*, Ελληνικά γράμματα, Αθήνα, σελ. 83-91



εικ.19 Οργανωμένη μεσαιωνική συνοικία των "compagne" της Γένοβας.

(πηγή: Ennio Poleggi, 1971, 1128-2000:il porto di Genova/consorzio autonomo del porto di Genova, Sagep, Genova και maps.google.gr)

εικ.20: Χάρτης με τα τείχη της μεσαιωνικής πόλης, τις πλατείες της και τους εμπορικούς της δρόμους.

(πηγές: Ennio Poleggi, 1971, 1128-2000:il porto di Genova/consorzio autonomo del porto di Genova, Sagep, Genova και http://civis.comune.genova.it/uc5_web/mapsurf/default.htm)

οι: piazza San Luca, piazza San Matteo και piazza San Lorenzo. Η πλατεία αρχικά είχε αποκλειστικά ιδιωτικό χαρακτήρα, στην πορεία όμως μετατρέπεται σε δημόσιο πολυλειτουργικό εργαλείο. Σε περίοδο πολέμου οχυρώνονται και γίνονται αμυντικοί χώροι, καθώς έκλειναν και προστάτευαν τους ιδιοκτήτες τους. Τα πρώτα δείγματα συλλογικής δραστηριότητας εκδηλώνονται στη piazza Sarzano, πλατεία με ιδιαίτερη γεωστρατηγική σημασία, αλλά και στη piazza San Lorenzo, η πλατεία του καθεδρικού ναού. Εκεί γιόρταζαν τις "parliamenti", πολιτικές εκδηλώσεις της κοινότητας. Πάντα οι εκκλησίες αποτελούν σημεία αναφοράς στον αστικό ιστό³².

Στο λιμάνι είναι φανερό οι αλλαγές αφού τίποτα δεν θυμίζει το πρώτο στάδιο ανάπτυξης του με τις πρώτες κατασκευές, το Μόλο ή την αρχαία Ripa κάτω από το Cas-

³² Ennio Poleggi, Paolo Cevini, 1992, *Genova*, Laterza, Genova

tello. Τώρα οι θαλάσσιες επιχειρήσεις έχουν πολλαπλασιαστεί, ο ανταγωνισμός αυξάνεται και οι απαιτήσεις μεγαλώνουν. Η ανάγκη για κεντρικές εγκαταστάσεις για αποβίβαση και αποθήκευση των προϊόντων, οδηγεί στην κατασκευή νεωρίων -γνωστά και ως darsene- στην παραθαλάσσια ζώνη και των λιμενικών κατασκευών στην Prè. Παράλληλα συνεχίζονται και τα αντιπλημμυρικά έργα με την επέκταση του Μόλου(molo di San Marco)³³. Τέλη του 1200 και το τοπίο έχει αλλοιωθεί, με τις επιπρόσθετες κατασκευές να αλλάζουν την όψη του λιμανιού και να το διαφοροποιούν από τον εμπορικό και οικιστικό χαρακτήρα της πόλης. Αλλά κατ' αυτόν τον τρόπο καταφέρνει την εξασφάλιση ενός «σύγχρονου» εμπορικού κόσμου και την λιμενική παραγωγή.

Κάτω από το προφίλ μιας χρονολογίας όπου γενικά οι λιμενικές κατασκευές επηρεάζουν τη μεσαιωνική Γένοβα, πολλά νέα κέντρα αποθήκευσης και μετακίνησης δημιουργούνται στα δυτικά του λιμανιού, ολοκληρώνοντας μια νέα λιμενική περιοχή, την Darsena. Οι πολλαπλοί χειρισμοί στο θαλάσσιο μέτωπο ωθούν τη λιμενική διαχείριση να παραδώσει την ηγεσία σε μια ειδική δικαστήρια αρχή που θα ήταν ένα σώμα με την πολεοδομική διαχείριση. Η αρχή αυτή θα επέβλεπε τα πάντα και ορίζοντας θέσεις στις νέες εγκαταστάσεις, θα είχε τα πάντα υπό πλήρη έλεγχο³⁴. Ταυτόχρονα φαίνεται πως ο λαός εξειδικεύεται στη γνώση του εμπορίου και της ναυτικής επιστήμης και νέες σχολές δημιουργούνται, όπως αυτή της χαρτογραφίας.

³³ Ennio Poleggi, 1971, *1128-2000:il porto di Genova/consorzio autonomo del porto di Genova*, Sagep, Genova, σελ.21

³⁴ ό.π. σελ. 18 και <http://www.giustiniani.info/genova.html>

7.2.2.2 Τύποι κατοίκησης

Χαρακτηριστικό γνώρισμα της εποχής είναι η δημιουργία φατριών που διεκδικούν τα συμφέροντα κυριαρχίας στο λιμάνι. Η καθεμιά από αυτές οργανώνει τη δική της συνοικία κατασκευάζοντας σημαντικά κτίσματα. Οι πιο ισχυρές είχαν και τη δική τους εκκλησία που λειτουργούσε ως διοικητικό και πολιτικό όργανο. Προεκτάσεις των εκκλησιών ήταν οι αυτόνομες πλατείες, πόλοι κοινωνικής συγκέντρωσης και ζωντανά αστικά κενά στην πόλη (riazze consortili). Συνέπεια όλων αυτών είναι η διαίρεση της πόλης σε οκτώ γειτονιές "compragne" ανάλογα με τις ιδιοκτησίες, διεκδικώντας κομμάτια πάνω στη γραμμή της ακτής³⁵. Ο χαρακτήρας της κάθε γειτονιάς είναι διαφορετικός και προβάλλει τον πλούτο της κάθε φατρίας. Ο έλεγχος του δημοσίου και η επιβολή φόρων γίνεται αποκλειστικά από τους αριστοκράτες και η κυβέρνηση χάνει σταδιακά κάθε δημόσια αρχή και μπαίνουμε σε μια νέα νοοτροπία ατομικισμού και ιδιωτικοποίησης που εμποδίζει τη συλλογικότητα και ευνοεί το εμπορικό μονοπώλιο. Το κράτος συνεχίζει να λειτουργεί σαν επιχείρηση παρ' όλες τις εσωτερικές διαμάχες μεταξύ ισχυρών οικογενειών και τα φαινόμενα διαφθοράς που παρατηρούνται³⁶.

Η εγκατάσταση των διάφορων κοινωνικών ομάδων έχει άμεση συνέπεια στο τοπογραφικό διάγραμμα της περιοχής και στους τύπους κατοίκησης. Όσον αφορά το διάγραμμα αυτό ποικίλει. Οι ευγενείς και οι αριστοκρατικές οικογένειες, που ασχολούνται με το εμπόριο και τις θαλάσσιες επιχειρήσεις, πλέον βρίσκονται σε μέρη που είναι πιο ανοιχτά και εξασφαλίζουν καλή θέα στο λιμάνι και στη θάλασσα, όπως οι παρυφές του Castelletto. Εκεί οργανώνουν τα οχυρά τους. Αντίθετα οι κατώτερες κοινωνικές τάξεις τοποθετούνται στον πρωτεύον αστικό ιστό, γεμάτο από ανώνυμα στενά δρομάκια. Όλοι αυτοί εξαφανίζονται σε ένα λαβύρινθο χωρίς αγορά. Πολιτικό κέντρο της πόλης είναι η περιοχή γύρω από τον καθεδρικό ναό San Lorenzo. Η εκκλησία φαίνεται πως κατέχει μαζί με τους ευγενείς, τα $\frac{3}{4}$ της γης που περικλείεται από τα τείχη,

³⁵ Leonardo Benevolo, 1997, *Η πόλη στην Ευρώπη*, Ελληνικά γράμματα, Αθήνα, σελ.82 και <http://www.giustiniani.info/genova.html>, τελευταία επίσκεψη: 19/06/2012

³⁶ Leonardo Benevolo, 1997, *Η πόλη στην Ευρώπη*, Ελληνικά γράμματα, Αθήνα, σελ. 84

Στην απέναντι σελίδα: εικ.21: Σημερινή άποψη του μεσαιωνικού "vico di San Luca".

(πηγή: http://www.panoramio.com/photo_explorer#view=photo&position=199&width_photo_id=8858992&order=date_desc&user=1357692)

Εδώ: εικ.22: Μεσαιωνικός πύργος (πηγή: http://www.mackscott.biz/pix/genova/genova_tower.jpg)



ελέγχει τις εισόδους της πόλης και έχει πρωταγωνιστικό ρόλο στην επέκτασή της³⁷. Οι εκτάσεις αυτές (φέουδα) παραχωρούνται από τους ισχυρούς και καλλιεργούνται από τις χαμηλότερες κοινωνικές τάξεις έναντι πενιχρής αμοιβής. Το σύστημα αυτό εφαρμόζεται και στη Γένοβα όπως και σε κάθε άλλη μεσαιωνική πόλη.

Οι μορφές κατοίκησης όλων αυτών των ομάδων ποικίλουν και βασίζονται στην άμυνα των κατοίκων και των περιουσιών τους από τους επιδρομείς. Η συγκέντρωση 30 ή 40 οικογενειών με περισσότερη δύναμη γίνεται μέσα σε ένα τρίγωνο, όχι μακριά απ' το λιμάνι, ακολουθώντας το οδικό δίκτυο. Παράλληλα το τρίγωνο αυτό(εικ.16), που σχηματίζει μια μικρή γειτονιά, φιλοξενεί την εκκλησία της, τα υποκαταστήματα και την πλατεία της. Οι πλευρές του τριγώνου ισχυροποιούνται ως οχυρά, προστατεύοντας τη γειτονιά, ενώ πλήθος σοκακιών και δίκτυα μικρότερων δρόμων ενώνουν τη μία γειτονιά με την άλλη³⁸. Σ' αυτά τα δρομάκια στοιβάζονται οι φτωχότερες ομάδες. Γύρω από κεντρικούς κόμβους επεκτείνονται προς τα έξω και προς όλες τις κατευθύνσεις, σπίτια συμμάχων και λαϊκά.

Ο πύργος αποτελεί ακόμη μία μορφή κατοίκησης ήδη από τα πρώτα χρόνια δημιουργίας της οργανωμένης πόλης. Το πλήθος των συγκεκριμένων κτισμάτων μαρτυρά τον πολεμικό χαρακτήρα που επικρατούσε, καθώς και η μικρή απόσταση του ενός από τον άλλον ίσως υποδηλώνει ψυχολογικούς λόγους πολέμου και τη συνεχή χρήση τους. Στην πόλη παρατηρούνται πύργοι ύψους έως και 24 μέτρων. Στον μεσαίωνα γύρω από αγορές (San Giorgio, Sarzano, κτλ.) είναι αυξημένος ο αριθμός αυτών των παραδοσιακών κτισμάτων, γεγονός που μαρτυρά την ευκολία χρήση τους³⁹. Μέσα στους πύργους ήταν οργανωμένος ολόκληρος εξοπλισμός οχυρού με φούρνο, μπάνιο, ιδιωτικό εκκλησάκι και πολλά δωμάτια. Στη βασική πλατεία βρισκόταν ο πύργος (ή οι πύργοι) της άρχουσας τάξης.

Πίσω από αυτόν τον αστικό μηχανισμό με τα εσωτερικά συμπλέγματα κατοίκησης και τις ιδιωτικές πλατείες αποκαλύπτονται στοιχεία της αυθεντικής μεσαιωνικής Γενοβέζικης πόλης. Όλα τα μεσαιωνικά πρότυπα προσαρμόζονται στο ιδιαίτερο ανάγλυφο της περιοχής. Παράλληλα υπάρχει στο προσκήνιο και

Στην απέναντι σελίδα: εικ.23:
Όψη μεσαιωνικών κατοικιών πάνω
από τα τείχη.
(πηγή: προσωπικό αρχείο)

³⁷ Ennio Poleggi, Paolo Cevini, 1992, *Genova*, Laterza, Genova

³⁸ Ennio Poleggi, Paolo Cevini, 1992, *Genova*, Laterza, Genova

³⁹ Ennio Poleggi, 1985, *Città portuali del Mediterraneo : storia e archeologia / a cura di Ennio Poleggi.* , Sagep, Genova

η υπόθεση ενός ισλαμικού εκπολιτισμού και πολεοδομίας που αφομοιώνεται σε όλες τις ακτές της Μεσογείου, καθώς η Γένοβα δεν έχει τόσο ανεπτυγμένους ρυθμούς σχεδιασμού⁴⁰.

⁴⁰ Ennio Poleggi, Paolo Cevini, 1992, *Genova*, Laterza, Genova





7.3: ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΑΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

Η περίοδος της Αναγέννησης είναι ο αιώνας των Ιταλών. Τότε δημιουργείται ένα καλλιτεχνικό κίνημα που ξεκινά στην Ιταλία και διαδίδεται ραγδαία στην υπόλοιπη Ευρώπη. Σε όλες τις Ιταλικές πόλεις πραγματοποιείται μια στροφή στη μελέτη των τεχνών, των επιστημών και των γραμμάτων. Πολλοί νέοι καλλιτέχνες ανακαλύπτοντας τις έννοιες της προοπτικής και της γεωμετρίας,

εικ.24: "Η αίθουσα με τους καθρέφτες". Αίθουσα εκδηλώσεων στο Palazzo Reale.

(πηγή: <http://www.baroque.it/barocco-luoghi/genova-palazzo-reale.php>)

δημιουργούν σπουδαία έργα τέχνης. Δίνεται μεγάλη αξία στους καλλιτεχνικούς τομείς, όπως: ζωγραφική, γλυπτική, αρχιτεκτονική, κ.ά. Οι νέες καλλιτεχνικές τάσεις εφαρμόζονται στις ιταλικές πόλεις αρχικά και αργότερα και σε άλλες περιοχές της Ευρώπης.

Οι πολιτικές και οικονομικές αλλαγές φέρνουν τον 15^ο αιώνα τη Μεσαιωνική Γένοβα διχασμένη σε δυο εναλλακτικά κυρίαρχα όργανα, που τουλάχιστον πολεοδομικά καταφέρνουν να κάνουν έναν συμβιβασμό μόνο τον 20^ο αιώνα⁴¹. Παρατηρείται μια στροφή σε νέες πολεοδομικές αρχές και κλίμακες, που έχει στόχο τη βελτίωση συνθηκών διαβίωσης και λειτουργίας ενώ παράλληλα προσδιορίζεται και μια καλύτερη πολεοδομική προσέγγιση.

Το 1347 ξεσπά στη Γένοβα ο «μαύρος θάνατος», επιδημία που εισάγεται στην Ευρώπη από εμπορεύματα από το λιμάνι της Γενουατοκρατούμενης Κάφας στη Μαύρη Θάλασσα⁴². Λόγω των ανθυγιεινών συνθηκών διαβίωσης και της έλλειψης ιατρικών γνώσεων της εποχής, η ασθένεια μεταδίδεται ραγδαία. Προκαλούνται σημαντικές δημογραφικές μεταβολές σε ολόκληρη την Ευρώπη και ο πληθυσμός των πόλεων μειώνεται σημαντικά. Στη Γένοβα η περίοδος ακμής και ανάπτυξης της πόλης τελειώνει και το λιμάνι καταρρέει. Ακολουθεί οικονομική πτώση και πληθυσμιακή μείωση, ενώ οποιαδήποτε δραστηριότητα οικοδόμησης σταματά⁴³. Οι πόλεμοι με τη Βενετία συνεχίζονται και οι Βενετοί καταφέρνουν να κυριαρχήσουν στην Αδριατική. Η Γένοβα σε μια προσπάθεια να ανακάμψει, υιοθετεί το μοντέλο διακυβέρνησης της Βενετίας με έναν επικεφαλής Δούκα. Μπαίνοντας στα χρόνια της Αναγέννησης η πόλη αναδιοργανώνεται και το λιμάνι ανθεί, προσπαθώντας να κερδίσει το χαμένο χρόνο. Τα τείχη επεκτείνονται ξανά, η πόλη όμως μέχρι και τον 15^ο αιώνα συνεχίζει να ζει στην περίμετρο των παλαιότερων τειχών⁴⁴. Η εγκατάσταση νέων ομάδων και η αύξηση του πληθυσμού δημιουργούν νέες γειτονιές και τα καινούρια κομμάτια της πόλης προσαρμόζονται στο ανάγλυφο της περιοχής, καθώς σε μικρή απόσταση από το λιμάνι συναντάμε τους πρώτους λόφους. Η πόλη «σκαρφαλώνει» και σημαντικό δείγμα αρχιτεκτονικής είναι οι μεγάλες

⁴¹ Ennio Poleggi, 1971, *1128-2000: il porto di Genova/consorzio autonomo del porto di Genova*, Sagep, Genova, σελ. 38

⁴² <http://www.giustiniani.info/genova.html>

⁴³ <http://www.giustiniani.info/genova.html>

⁴⁴ Ennio Poleggi, 1971, *1128-2000: il porto di Genova/consorzio autonomo del porto di Genova*, Sagep, Genova, σελ. 44



εικ.25: Η Salita Santa Brigida, παράδειγμα επέκτασης του μεσαιωνικού κέντρου προς τους λόφους με την κατασκευή σκαλών.

εικ.26: Λεπτομέρεια από την πόρτα, υπόλειμμα παλαιότερων τειχών.

(πηγή: http://www.panoramio.com/photo_explorer#view=photo&position=1562&with_photo_id=19730980&order=date_desc&user=1767909)

και συχνές σκάλες που βρίσκονται στην πόλη και σε οδηγούν στα πιο ψηλά κομμάτια και η αμφιθεατρική διάταξη που έχει θέα στο λιμάνι της Γένοβας.⁴⁵

Ο 15^{ος} αιώνας είναι αιώνας ταραχών για τη Γένοβα. Μετά από μια περίοδο γαλλικής κατοχής (1394-1409) η Γένοβα διοικείται από τον Κόμη του Μιλάνου. Υπό τη Γαλλική κυριαρχία χάνει τη Σαρδηνία από το Άραγκον (Ισπανία), την Κορσική μετά από εσωτερικές συγκρούσεις, ενώ σημαντικές κτήσεις στη Μέση Ανατολή και στην Αραβία κατακτώνται από τους Τούρκους. Η συμμαχία με την Ισπανία και οι καλές σχέσεις που έχουν οι δυο χώρες, ευνοούν την οικονομική κατάσταση της Γένοβας. Οι Γενουάτες τραπεζίτες χρηματοδότησαν πολλές ισπανικές αποστολές προς το Νέο Κόσμο. Το 1492 ο Χριστόφορος Κολόμβος ανακαλύπτει την Αμερική, στην προσπάθειά του να προσεγγίσει τις Ινδίες καθώς οι Τούρκοι μπλοκάρουν το πέρασμα. Με την επικράτηση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας στο Αιγαίο και τον Εύξεινο Πόντο, οι εμπορικές δραστηριότητες περιορίζονται σημαντικά και η κυριαρχία της Γένοβας μειώνεται. Η Βενετία αντίθετα, εκείνη την περίοδο είναι η πιο πλούσια πόλη της Ιταλίας και της Ευρώπης πιθανώς, και οπωσδήποτε της Μεσογείου⁴⁶.

Το λιμάνι της Γένοβας μπαίνει δυναμικά στο προσκήνιο των αγορών και οι Γενοβέζικες οικογένειες αποκτούν ξανά πλούτη. Μια νέα αριστοκρατική τάξη εδραιώνεται κοινωνικά, η οποία αποτελείται από τραπεζίτες και μηχανικούς⁴⁷. Οι Γενουάτες είναι πρωτοπόροι στις τραπεζικές συναλλαγές και το 1407 ιδρύουν την τράπεζα San Giorgio, μια από τις παλαιότερες που έπαιξε σπουδαίο ρόλο στην ευημερία της πόλης από τα μέσα του 15^{ου} αιώνα. Η ενασχόληση με τραπεζικές συναλλαγές αποτελεί τη νέα μορφή οικονομίας στη Γένοβα που δίνει απεριόριστη δύναμη, ενώ το εμπόριο μειώνεται και παύει να είναι ο κύριος οικονομικός παράγοντας. Νέες επιχειρήσεις εδραιώνονται στο λιμάνι, εφ' όσον

⁴⁵ Ennio Poleggi, Paolo Cevini, 1992, *Genova*, Laterza, Genova

⁴⁶ F.Braudel, Maurice Aymard, Filippo Coarelli, 1990, *Η Μεσόγειος-Ο χώρος και η ιστορία*, Αλεξάνδρεια, Αθήνα, σελ. 64-65

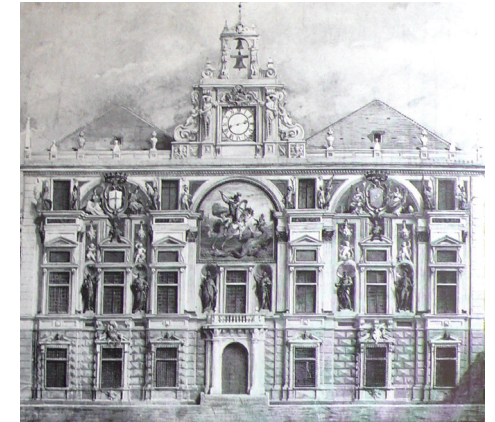
⁴⁷ ό.π. σελ.35,44

εκεί εξακολουθεί να βρίσκεται η καρδιά της οικονομίας. Χαρακτηριστική είναι η αναφορά του Braudel για τις δραστηριότητες αυτές: «...Η ιδιοκτησία για τα ιστιοφόρα της Ραγούσας διαιρείται πάντα σε μέρη, σε καράτια, συνήθως 24, που δεν ανήκουν αποκλειστικά σε κατοίκους της Ραγούσας. Τόσο ο Γενοβέζος και ο Βενετσιάνος όσο και ο Φλωρεντίνος ιδιοκτήτης ενός η περισσότερων καρατιών, παρακολουθούν τις κινήσεις του πλοίου τους. Αν εισέλθει στο Λιβόρνο ή στη Γένοβα, το αφεντικό του πλοίου, που είναι συνήθως από τη Ραγούσα, καλείται να παρουσιάσει στους μετόχους, τους ιδιοκτήτες των καρατιών, τους λογαριασμούς του πλοίου και να πληρώσει ό,τι τους οφείλει. Αυτές οι διαμάχες και οι δίκες άφησαν πολύ υλικό για τη μελέτη των φορτίων αυτών...»⁴⁸

Υπό αυτές τις συνθήκες, ιδρύεται στη Γένοβα (1407) ο "San Giorgio", ένας οικονομικός θεσμός της Δημοκρατίας της Γένοβας και η πρώτη τράπεζα στην Ευρώπη. Η πόλη του San Giorgio γίνεται το χρηματιστικό κέντρο ολόκληρης της Ευρώπης. Αυτό οφείλεται κυρίως στα δάνεια που χορηγούσε στον Ισπανό βασιλιά για να πληρώνει τους στρατιώτες που πολεμούσαν στις Κάτω Χώρες. Η περίοδος αυτή λέγεται «αιώνας της Γένοβας», και υποτίθεται ότι αρχίζει το 1557 έως το 1622-1627. Αργότερα μάλιστα, ο "San Giorgio", εμπλέκεται ενεργά στο θαλάσσιο εμπόριο και για κάποιο διάστημα ανταγωνίζεται τις νέες ανερχόμενες ναυτιλιακές δυνάμεις στο εμπόριο μπαχαρικών με την Ινδία⁴⁹.

Με την Αναγέννηση, πολλοί καλλιτέχνες έρχονται στην πόλη από διάφορα μέρη και μεταφέρουν τις νέες καλλιτεχνικές τάσεις ή εμπλουτίζουν τις γνώσεις τους από αυτά που βλέπουν στη Γένοβα. Οι επιρροές λοιπόν είναι πολλές και εγκαταλείπονται οριστικά οι παλιές μορφές δόμησης. Γίνονται πολλές αρχιτεκτονικές μελέτες και προτάσεις για αναβαθμίσεις περιοχών και τον 16^ο αιώνα η πόλη καταφέρνει να μεταμορφωθεί πάνω στο μεσαιωνικό της υπόβαθρο, φτάνοντας στο απόγειό της.

Ήδη από τον 14^ο αιώνα γίνονται προσπάθειες για δημιουργία δημόσιων χώρων με δημόσια κτίρια που συμβολίζουν τη δύναμη της πόλης και τις προσπάθειες συλλογικής οργάνωσης. Τέτοια είναι το Palazzo Ufficiale di Capitanato del popolo στο κέντρο του λιμενικού τόξου και το Palazzo Comune



εικ.27,28: Βόρεια και νότια όψη του "San Giorgio".

(πηγή: Ennio Poleggi, 1971, 1128-2000: il porto di Genova/consorzio autonomo del porto di Genova, Sagep, Genova)

⁴⁸ ό.π, σελ. 64-65

⁴⁹ Fernand Braudel, Maurice Aymard, Filippo Coarelli, 1990, *Η Μεσόγειος: ο χώρος και η ιστορία*, Αλεξάνδρεια, Αθήνα, σελ.160



εικ.29: Εσωτερική άποψη του palazzo Reale.

(πηγή: http://www.flickr.com/photos/twiga_swala/2418905047/lightbox/)

εικ.30: Η αίθουσα Galeotti στο palazzo Spinola.

(πηγή: <http://www.forumviaggiatori.com/nord-italia-diari-e-foto-42/diario-liguria-genov-la-superba-1354-2.html>)

εικ.31: Το Πανεπιστήμιο της Γένοβας.

(πηγή: <http://genova.erasuperba.it/notizie-genova/universita-esami-ammissione-numero-chiuso-2012>)



(Ducale), ενώ το 1481 αιώνα ιδρύεται το Πανεπιστήμιο της Γένοβας. Αυτοί οι οργανωμένοι δημόσιοι χώροι είναι αποτελέσματα πολεοδομικών παρεμβάσεων και γίνονται με την απαλλοτρίωση οικοδομικών τετραγώνων, οικοπέδων και σπιτιών, που ανήκαν σε φτωχές οικογένειες⁵⁰. Την περίοδο της Αναγέννησης, οι χώροι ανοίγουν και η κλίμακα αλλάζει, ξεφεύγοντας από τα πρότυπα της παραδοσιακής Γένοβας με τα στενά δρομάκια και τις μικρές πλατείες.

Έτσι, δυο αιώνες αργότερα, ξεφυτρώνουν κτίρια μεγάλων διαστάσεων, τα γνωστά palazzi που ανήκουν είτε σε διοικητικές αρχές, είτε σε πλούσιες αριστοκρατικές οικογένειες. Περιλαμβάνουν πολλά δωμάτια, μεγάλους ευρύχωρους χώρους και εσωτερικές κλιμακωτές αυλές ή κήπους. Αποτελούσαν δείγματα δύναμης και πλούτου κατά το παρελθόν. Γνωστοί αρχιτέκτονες της εποχής αναλαμβάνουν να οικοδομήσουν τις κατοικίες των μεγαλεμπόρων, δίνοντας έμφαση στο μέγεθός τους και τη διακόσμηση. Με αυτόν τον τρόπο οι πλούσιες οικογένειες ανταγωνίζονταν η μια την άλλη με την επιβολή τους στον αστικό ιστό⁵¹. Εγκαθίσταται στην περιοχή μια ογκομετρία πολύ διαφορετική από αυτήν του Μεσαίωνα. Πέρα από την κλίμακα τα palazzi είναι επιβλητικά λόγω της διακόσμησης τόσο στο εξωτερικό όσο και στο εσωτερικό τους. Η επέμβαση των όψεων είναι χαρακτηριστικό των αναγεννησιακών κτιρίων. Είναι συμμετρικές, με έντονα χρώματα και πολλές φορές και ανάγλυφα στοιχεία. Δίνεται έμφαση και στο αισθητικό κομμάτι πέρα από το λειτουργικό. Με την ίδια λογική αργότερα διακοσμούνται και όψεις άλλων κτιρίων, όχι απαραίτητα palazzo, τονίζοντας την αισθητική της κατασκευής και τη συμμετρικότητά της.

Αλλάζει και το σύστημα κατοίκησης για τις φτωχότερες κοινωνικές



⁵⁰ Ennio Poleggi, 1971, *1128-2000:il porto di Genova/consorzio autonomo del porto di Genova*, Sagep, Genova, σελ. 41-44 και Ennio Poleggi, Paolo Cevini, 1992, *Genova*, Laterza, Genova

⁵¹ Ennio Poleggi, Paolo Cevini, 1992, *Genova*, Laterza, Genova

ομάδες, καθώς οι λειτουργίες κατανέμονται κατακόρυφα και όχι οριζόντια με τη δημιουργία γειτονιών, όπως παλιότερα. Το σενάριο εδαφικής επέκτασης είναι απίθανο, λόγω της μικρής έκτασης γης που είναι ελεύθερη. Η συνεχής αύξηση πληθυσμού δημιουργεί την ανάγκη για εύρεση στέγασης. Οι κατοικίες του μεσαίωνα φιλοξενούν και άλλους ορόφους και μετατρέπονται σε πολώροφα συγκροτήματα, πολλές φορές επτάώροφα. Παρόλα αυτά το ύψος των κατοικιών δεν πρέπει να ξεπερνά αυτό των εκκλησιών και των πύργων λόγω της προβολής και διατήρησής τους ως μεσαιωνικά τοπόσημα. Οι επεμβάσεις αυτές γίνονται με σεβασμό στο μεσαιωνικό τοπίο, προσπαθώντας να ανταποκριθούν στις ανάγκες της εποχής, αλλοιώνουν όμως σε μεγάλο βαθμό τις συνθήκες υγιεινής και στέγασης. Το φως δεν κατεβαίνει στα ισόγεια των κατοικιών κι ούτε αερίζονται επαρκώς. Σε πολλά σημεία της πόλης τα σπίτια έρχονται πολύ κοντά σε επαφή, αφήνοντας ένα πολύ στενό πέρασμα. Η εικόνα αυτή είναι γνώριμη μέχρι και σήμερα, με τις κατοικίες και τα στενά δρομάκια να περιτριγυρίζουν τον επισκέπτη. Οι όψεις των κατοικιών είναι προσεγγμένες με ομοιόμορφα ανοίγματα και γείσα, ανταποκρινόμενες στο ύψος των οικοδομημάτων.

Οι νέες μελέτες επιφέρουν μεταβολές και σε πολεοδομικό επίπεδο. Χαράσσονται νέοι οδικοί άξονες(1550) , πιο φαρδιοί για να μπορέσουν να εξυπηρετήσουν την εύκολη μεταφορά εμπορευμάτων. Τέτοιοι είναι οι : Strada Nuova, Strada Balbi, Strada Nuovissima και Strada Giulia⁵². Η πόλη τον 16^ο αιώνα ήδη έχει επεκταθεί στα δυτικά του φυσικού όρμου, εφόσον οι νέοι δρόμοι χαράσσονται παράλληλα και περιφερειακά της ακτογραμμής και οι νέες αυτές περιοχές αντικατοπτρίζουν τον αριστοκρατικό χαρακτήρα που επικρατεί αυτήν την περίοδο. Με την απαλλοτρίωση οικοδομικών τετραγώνων, πολλά σπίτια και πύργοι κατεδαφίζονται προς όφελος των ανοιχτών χώρων και των πλατειών. Οι νέες πλατείες μετατρέπονται σε καθαρά δημόσιους χώρους και οργανώνονται κοινωνικές εκδηλώσεις καθώς και εμπορικά παζάρια. Η δημιουργία και η ανακαίνιση των πλατειών γίνεται με ιδιωτικούς χρηματικούς πόρους και σχεδιάζονται οργανωμένοι χώροι χωρίς να αλλοιώσουν σε μεγάλο βαθμό το μεσαιωνικό υπόβαθρο⁵³. Σημαντικά κτίρια στον αστικό ιστό ανακατασκευάζονται , οι όψεις τους κοσμούνται και η εικόνα της πόλης



εικ.32,33: Οι οδοί Balbi και Gari-baldi, οι νέες επεκτάσεις της πόλης μετά τον Μεσαίωνα.

(πηγές: εικ.32: http://www.cs-medi.com/contenuti_pagina.asp?ID_pagine=2 και

εικ.33: http://www.panorama.com/photo_explorer#view=photo&position=1829&width_photo_id=6785623&order=date_desc&user=741959)

⁵² Ennio Poleggi, 1971, *1128-2000:il porto di Genova/consorzio autonomo del porto di Genova*, Sagep, Genova, σελ. 40-44

⁵³ Ennio Poleggi, 1971, *1128-2000:il porto di Genova/consorzio autonomo del porto di Genova*, Sagep, Genova, σελ. 41 και <http://www.giustiniani.info/genova.html>

ανανεώνεται. Τέτοια παραδείγματα είναι: Piazza Nuova(Matteotti), Piazza de Ferrari, Piazza della vittoria , Palazzo di San Giorgio. Παρατηρείται από τα παραπάνω ένα έντονο ενδιαφέρον για τα δημόσια έργα και την εξυγίανση της πόλης, με αποφασιστικές χειρονομίες και κατασκευές.

Η οικονομική ευημερία που επικρατεί, δίνει τη δυνατότητα στις πλούσιες οικογένειες να οργανώσουν περιφερειακά της πόλης μια εναλλακτική μορφή διαβίωσης. Συνοικίες με πολλές βίλες κάνουν την εμφάνισή τους σε ιδανικές τοποθεσίες κοντά στη θάλασσα με πράσινες εκτάσεις. Οι βίλες αυτές είναι τα εξοχικά των οικογενειών και περιλαμβάνουν μεγάλους κήπους με πολλά είδη χλωρίδας και πανίδας. Σε μικρή απόσταση από την πόλη τα εξοχικά είναι σημεία απόδρασης και παραθερισμού τους καλοκαιρινούς μήνες⁵⁴. Το τοπίο στις περιοχές αυτές διαμορφώνεται διαφορετικά αρχιτεκτονικά, καθώς σχεδιάζεται

⁵⁴ Ennio Poleggi, 1985, *Paessagio e Immagine di Genova*, Sagep, Genova, σελ. 23

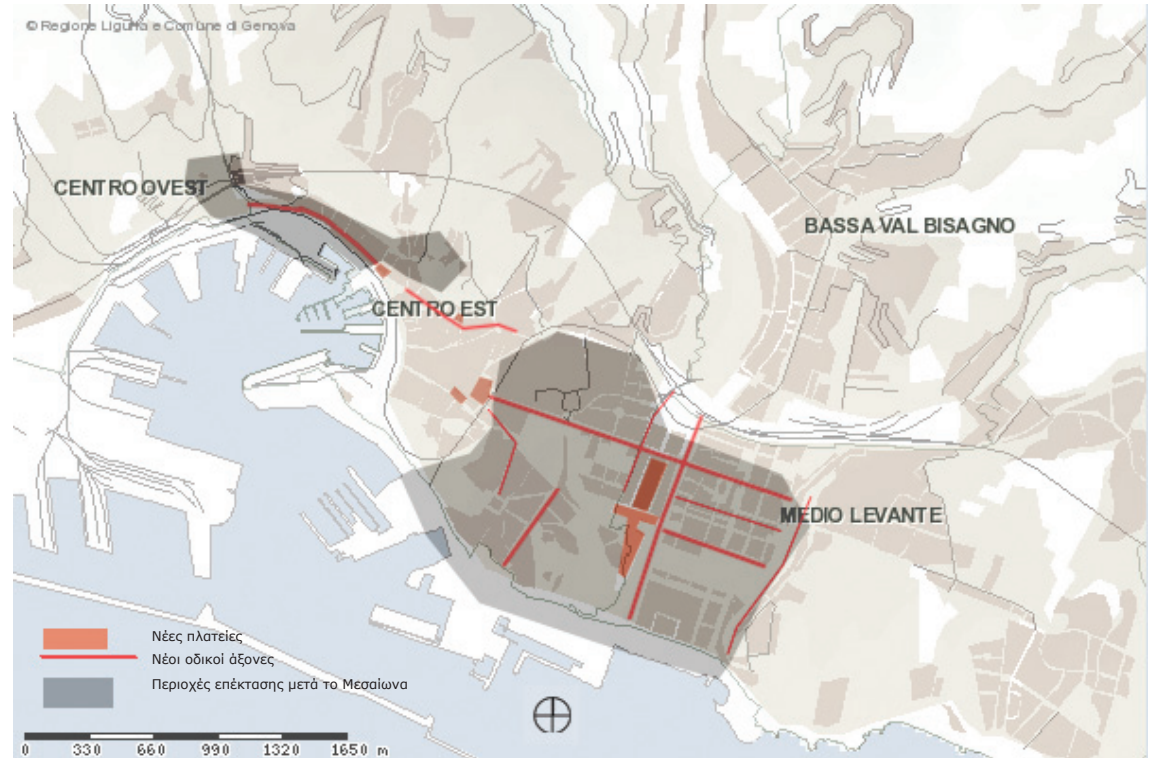


εικ.34: Τα τείχη της πόλης τον 17ο αιώνα.

(πηγή: Ennio Poleggi, 1971, *1128-2000: il porto di Genova/consorzio autonomo del porto di Genova*, Sagep, Genova και <http://civis.comune.genova.it/>)

εικ.35: Οι περιοχές επεκτάσεων με τους νέους άξονες και τις καινούριες πλατείες.

(πηγή: Ennio Poleggi, 1971, *1128-2000: il porto di Genova/consorzio autonomo del porto di Genova*, Sagep, Genova και <http://civis.comune.genova.it/>)



εικ.36: Αναπαράσταση του τοπίου της Γένοβας μέσα από τον κήπο μιας βίλας.

(πηγή: Ennio Poleggi, 1985, *Paessagio e Immagine di Genova, Sagep, Genova*)

εικ.37: Piazza della Vittoria. Πλατεία που δημιουργήθηκε από επεκτάσεις της πόλης.

(πηγή: <http://www.flickr.com/photos/fire-pol/2682641033/>)

εικ.38: Ο φάρος "Lanterna". (πηγή: <http://old.muvita.it/index.php?Pg=36>)



εξ' αρχής σύμφωνα με τα νέα πολεοδομικά πρότυπα. Οι χώροι είναι πιο ανοιχτοί, οι βίλες απομακρυσμένες ή μία από την άλλη με χαμηλό ύψος, οι δρόμοι πιο φαρδιοί με διαδρομές περιπάτου στη θάλασσα.

Τον 15^ο αιώνα δεν παρατηρούνται σοβαρές αλλαγές στο μετασχηματισμό και την οργάνωση του λιμανιού. Τα αμυντικά τείχη ενισχύονται λόγω των συχνών επιδρομών και αγοράζονται νέα μεγαλύτερα καράβια για περισσότερο εμπόρευμα, ενώ και οι κατασκευές για την προστασία του λιμανιού από τους ανέμους συνεχίζονται. Ένα από τα σημαντικότερα κτίσματα στη ζώνη του λιμανιού, που συμβολίζει τον δυναμισμό και την ένδοξη ιστορία της Γένοβας, είναι ο φάρος «La Lanterna». Χτίστηκε το 1543, ανεπίσημα όμως υπάρχουν μαρτυρίες που τον χρονολογούν το 1128, με την κατασκευή ενός πρωταρχικού πύργου στη θέση αυτή⁵⁵. Τοποθετείται σε ένα βράχο στην περιοχή της Sampierdarena, ύψους 40 μέτρων και το ψηλότερο σημείο του φάρου είναι 117 μέτρα από το επίπεδο της θάλασσας. Το φως του είναι ορατό για περισσότερο από 50 χιλιόμετρα μακριά. Αποτέλεσε αμυντικό φρούριο του λιμανιού τον 16^ο αιώνα, στη συνέχεια όμως φιλοξενούνταν εκεί και οι φυλακές της πόλης⁵⁶.

Κατά το δεύτερο μισό του 16^{ου} αιώνα η φήμη της Γένοβας ενισχύεται ως ένα μεγάλο αστικό και σύνθετο τεχνούργημα. Πολλές μεγάλες Ευρωπαϊκές πόλεις της Μεσογείου αναφέρουν τη Γένοβα ως ένα είδος συλλεκτικό και η εικόνα της πόλης γίνεται φιγούρα αναγνωρίσιμη για τους επόμενους αιώνες. Δημιουργείται ένα αστικό αμφιθέατρο πάνω από το λιμάνι με ποικιλία κτιρίων και χώρων, όλα τέλεια αναγνωρίσιμα ως «σημεία στάσης» και ως σπουδαία belvedere από τους λόφους. Τα παλάτια και οι βίλες πάνω στους λόφους, το μεσαιωνικό υπόβαθρο με τους μικρούς, στενούς χώρους



⁵⁵ <http://www.giustiniani.info/genova.html>

⁵⁶ <http://www.giustiniani.info/genova.html>

αλλά και το παράξενο φυσικό τοπίο ελκύουν τους ταξιδιώτες που θέλουν να γνωρίσουν από κοντά αυτήν την ιδιόμορφη πόλη. Πολλοί ζωγράφοι ταξιδεύουν ως τη Γένοβα για να απεικονίσουν τη ξεχωριστή της τοπιογραφία. Μέσα από πολλές τοιχογραφίες και ζωγραφιές μπορούμε να δούμε τα τοπία της Γένοβας και την αστική της μορφή μέσα από τα χρόνια και να αντιληφθούμε τις σχέσεις της πόλης με το περιβάλλον και τη ζωή των κατοίκων πριν την επαναστατική εμφάνιση της φωτογραφίας⁵⁷. Από τη συστηματική αποτύπωση είναι φανερή η υπερίσχυση μιας κουλτούρας με ζωή από τη θάλασσα και το λιμάνι και με παράδοση στη ναυτιλία.

Τον 17^ο αιώνα η πανούκλα (1656-57) για άλλη μια φορά αφανίζει το μισό πληθυσμό της Γένοβας. Οι Γάλλοι συνεχίζουν τις επιδρομές, απειλώντας την ελευθερία της πόλης και το 1684 την βομβαρδίζουν σαν τιμωρία για τη συμμαχία τους με την Ισπανία. Η Γένοβα πουλά την Κορσική στη Γαλλία και καταλαμβάνεται από τους Αυστριακούς. Σε μια προσπάθεια να αποκρυπτογραφήσουμε τη σχέση μεταξύ της πόλης με το λιμάνι της λίγο πριν την εκβιομηχάνιση και την ουσιαστική ρήξη τους, βλέπουμε ότι με τα εμπόδια που παρουσιάζονται από πολιτικές και οικονομικές αναταραχές, το λιμάνι μετατρέπεται σε μια ισχυρή οχυρωμένη στρατιωτική και εμπορική περιοχή. Η πόλη πάλι μετασχηματίζεται και πολλές νέες περιοχές οργανώνονται στα ηπειρωτικά με την αριστοκρατική τάξη να κυριαρχεί. Πυρήνας όλων των δραστηριοτήτων παραμένει το ιστορικό μεσαιωνικό κέντρο.-

Ιδιαίτερα όμως τον 17^ο αιώνα που βρισκόμαστε στα πρόθυρα της βιομηχανικής εποχής, η πόλη αποκόβεται αισθητά από το λιμάνι. Οι επιπλέον κατασκευές, οι αποθήκες, τα λιμενικά κτίρια που κάνουν την εμφάνισή τους πιο έντονα στην περίμετρο του λιμανιού, δημιουργούν ένα φράγμα και αλλοιώνουν τη φυσική τους σύνδεση. Η πόλη αποκόβεται από τα ισχυρά αμυντικά τείχη(1536), και τη Rira που συνεχώς επεκτείνεται και περικλείει την πόλη. Έτσι όλες οι απαραίτητες λιμενικές εγκαταστάσεις τοποθετούνται στη ζώνη του λιμανιού. Η δημιουργία φούρνων, αποθηκών σιτηρών και λαδιού κι ενός ελεύθερου λιμανιού που έχει επεκταθεί δραστικά προς τα δυτικά, δείχνουν πως το λιμάνι και η πόλη αρχίζουν να κινούνται σε διαφορετικές κατευθύνσεις. Το λιμάνι μεν με την εμπορική και θαλάσσια δραστηριότητά του, η πόλη δε με τις πλούσιες αριστοκρατικές οικογένειες που αναπτύσσουν μια επιχειρηματική

⁵⁷ Ennio Poleggi, 1985, *Paessagio e Immagine di Genova*, Sagep, Genova, σελ. 21-35



εικ.39: Λεπτομέρεια της όψης του palazzo San Giorgio.

(πηγή: <http://www.beautiful-liguria.org/2011/02/saint-george-bank-geoa.html>)

διαφορετική οικονομία. Συνεπώς παρουσιάζονται δυο πολεοδομικά όργανα, απολύτως διαχωρισμένα κατά τη βιομηχανική περίοδο που ψάχνουν να βρουν το συνδυετικό στοιχείο πολύ αργότερα, στα τέλη του 20^{ου} αιώνα.

7.4: Βιομηχανική περίοδος

Η Ιταλία αναπτύσσει βιομηχανία 100 χρόνια αργότερα από τις υπόλοιπες χώρες της Βορειοδυτικής Ευρώπης. Εύκολα όμως καταφέρνει να βρίσκεται στο προσκήνιο και να επηρεάσει το πολιτικό και οικονομικό σκηνικό της Μεσογείου⁵⁸. Η θέση της Γενοβας στο χάρτη και η αναγνώρισή της από τις υπόλοιπες χώρες ως ισχυρό «γρανάζι» της παραγωγής, την εντάσσει γρήγορα στον παγκόσμιο βιομηχανικό ιστό, κάτι το οποίο αλλάζει ουσιαστικά τη μορφή και τη λειτουργία της πόλης. Η βιομηχανική εικόνα της πόλης απαρτίζεται από μεγάλα εργοστάσια, πολλές ενεργές βιομηχανίες και μεγάλης κλίμακας παραγωγή. Η επικρατούσα κατάσταση στα τέλη του 17^{ου} αιώνα και η επέμβαση στο μέτωπο του λιμανιού, προϋδεάζει την μετέπειτα ανάπτυξη του λιμανιού, αλλά και την καθοριστική αποκοπή του από την πόλη.

Η βιομηχανική ανάπτυξη στη Γένοβα ακολούθησε αρχικά τα εθνικά πρότυπα, καθώς η παραγωγή τον προηγούμενο αιώνα σχετιζόταν κυρίως με τα αγαθά του φυσικού περιβάλλοντος και δεν υιοθετούσε άμεσα τα βιομηχανικά πρότυπα της εποχής⁵⁹. Οι παραγωγές και οι εξαγωγές κάλυπταν τις τοπικές ανάγκες. Μέσα από την εξέλιξη της γεωργικής παραγωγής με την ανακάλυψη νέων τεχνικών και υλικών, δημιουργούνται ισχυρά εργαστήρια και η πόλη τον 18^ο αιώνα μετατρέπεται σε εγχώριο κέντρο. Μόνο ο τομέας της υφαντουργίας και άλλων ειδικών αγαθών εξελίσσεται με ραγδαίους ρυθμούς βιομηχανικά και τόσο στην πόλη όσο και στα περίχωρα εμφανίζονται υφαντουργικά εργοστάσια με ακριβές υποδομές. Η Γένοβα δεν έχει επηρεαστεί άμεσα από τη Βιομηχανική επανάσταση, όπως χώρες της Δυτικής Ευρώπης και ιδιαίτερα η Αγγλία, η οποία κατέχει τα πρωτεία στους ρυθμούς εκβιομηχάνισης και αστικής ανάπτυξης.⁶⁰

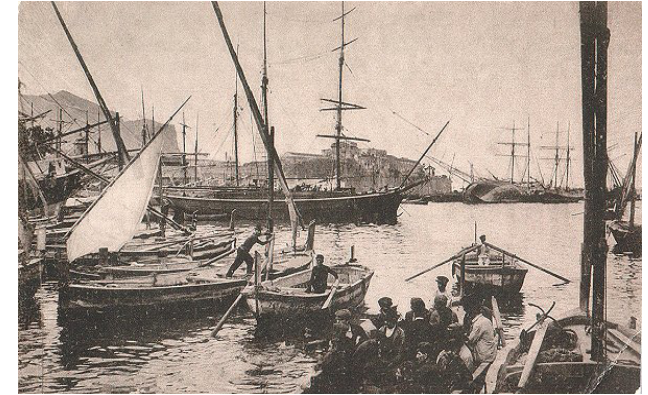
⁵⁸ Allan L. Rodgers, 1960, *The industrial geography of the port of Genova*, University of Chicago, Chicago, σελ. 5

⁵⁹ Allan L. Rodgers, 1960, *The industrial geography of the port of Genova*, University of Chicago, Chicago, σελ. 7

⁶⁰ Έρευνα του Cevasco για τη Γενοβέζικη βιομηχανία που έγινε το 1838. Allan L. Rodgers, 1960, *The industrial geography of the port of Genova*, University of Chicago, Chicago, σελ.8-9

εικ.40: Το λιμάνι της Γενοβας το 1890.

(πηγή: <http://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?58303>)



Το 1797 ο Ναπολέοντας καταλαμβάνει τη Γένοβα και την καθιστά προτεκτοράτο της Γαλλίας, το οποίο ονομάζεται Λιγουριανή Δημοκρατία. Έτσι η Δημοκρατία της Γένοβας που δημιουργήθηκε τον 11^ο αιώνα παύει να υπάρχει. Οι Γενοβέζοι θέλοντας να απελευθερωθούν από τα Γαλλικά δεσμά, ξεσηκώνονταν και έστελναν αντιπρόσωπους στο κοινοβούλιο της Βιέννης, ζητώντας τη συγχώνευση της πόλης στο Piemonte και στο Βασίλειο της Σαρδηνίας. Με την ανακάλυψη του Νέου Κόσμου, η παγκόσμια οικονομία μεταβάλλεται και οι εμπορικοί δρόμοι μετακινούνται εκτός Μεσογείου. Οι αλλαγές αυτές έχουν σημαντικές επιπτώσεις στις πόλεις- κράτη που κυριάρχησαν στη Μεσόγειο τους προηγούμενους αιώνες⁶¹. Η δύναμη της Γένοβας φθίνει και οι πόλεις του Βορρά αρχίζουν να επηρεάζουν τη νέα κατάσταση. Η περίοδος του Ναπολέοντα, οδήγησε στη μείωση της βιομηχανίας σε μερικούς τομείς, ιδιαίτερα στις κατασκευές. Μερικές βιομηχανίες ευημέρησαν ωστόσο, κυρίως τα ναυπηγεία που προμήθευαν με πολεμικά πλοία και μάλλινα ρούχα το στόλο του Ναπολέοντα⁶². Η Αγγλία μπλοκάρει τη Γενοβέζικη δραστηριότητα στην Ευρώπη, έχοντας προτίμηση στη Γαλλική παραγωγή. Κάτω από τη Γαλλική κυριαρχία, πλήθος εγκαταστάσεων και μικρών εργαστηρίων τοποθετούνται στο θαλάσσιο μέτωπο, περισσότερες προβλήτες και κατασκευές δημιουργούνται και το λιμάνι επεκτείνεται ακόμα περισσότερο προς τα δυτικά, δίνοντας την ευκαιρία στην πόλη να ενταχθεί δυναμικά αργότερα στη βιομηχανική μαζική

εικ.41: Γενική άποψη του λιμανιού το 1890.

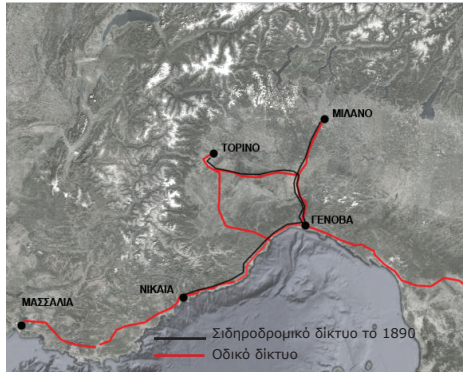
(πηγή: Ennio Poleggi, 1971, 1128-2000: il porto di Genova/consorzio autonomo del porto di Genova, Sagep, Genova)

εικ.42: Σκηνή του λιμανιού.

(πηγή: http://www.familiaperosio.com.ar/historia_en.html)

⁶¹ F.Braudel, Maurice Aymard, Filippo Coarelli, 1990, *Η Μεσόγειος. Ο χώρος και η ιστορία*, Αλεξάνδρεια, Αθήνα, σελ. 159-162

⁶² Allan L. Rodgers, 1960, *The industrial geography of the port of Genova*, University of Chicago, Chicago, σελ. 8

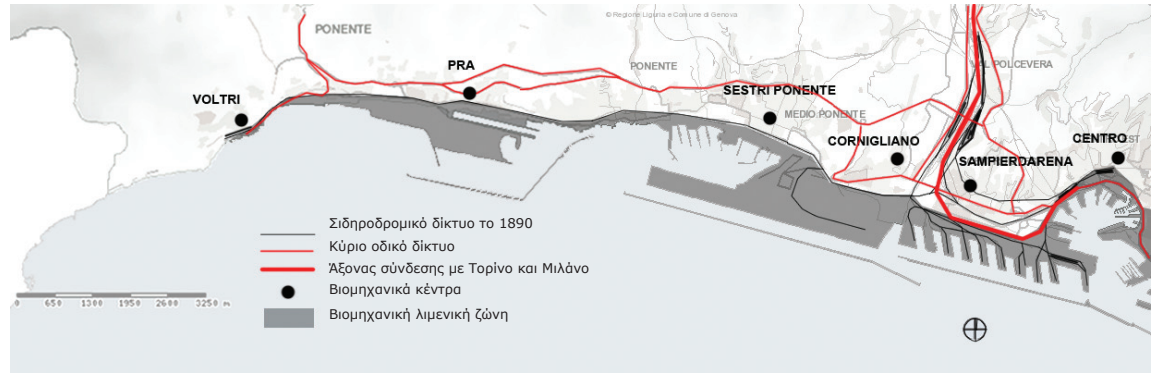


εικ.43: Χάρτης οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου το 1890.

(πηγή: Allan L. Rodgers, 1960, *The industrial geography of the port of Genova*, University of Chicago, Chicago)

εικ.44: Χάρτης βιομηχανικών κέντρων και συγκοινωνιακού δικτύου στη Γένοβα.

(πηγή: Ennio Poleggi, 1971, *1128-2000: il porto di Genova/consorzio autonomo del porto di Genova*, Sagep, Genova και <http://civis.comune.genova.it/>)



παραγωγή.

Παράλληλα η βελτίωση των επικοινωνιών μεταξύ των πόλεων ή ακόμα και χωρών ήταν ένα ακόμα πλεονέκτημα που επηρεάζει την εξέλιξη ανάπτυξης των πόλεων. Μέχρι τότε οι θαλάσσιοι δρόμοι ή τα κανάλια, ήταν ο μόνος εύκολος και γρήγορος τρόπος επικοινωνίας και μεταφοράς αγαθών. Τα οδικά ταξίδια έπαιρναν περισσότερο χρόνο, ολόκληρες μέρες, ενώ πραγματοποιούνταν μόνο με ζώα. Κατά μήκος της Γαλλικής Ριβιέρας κατασκευάστηκε δρόμος, ενώ μια άλλη μεγάλη οδική αρτηρία συνδέει τη Γένοβα με την κοιλάδα Poiccevera και τη Λομβαρδία. Οι κατασκευές ολοκληρώνονται το 1822 και διευκολύνουν όλο και πιο πολύ τις μεταφορές και τις συναλλαγές. Με παρόμοιο τρόπο, η Sampierdarena και το Voltri, τα μικρά παραλιακά κέντρα στα δυτικά της Γένοβας, αναπτύχθηκαν περισσότερο από άλλες περιοχές της Γένοβας και αποτελούν τα δυναμικά βιομηχανικά κέντρα ολόκληρης της πόλης. Κι αυτό επειδή η περιοχή αυτή είναι το πέρασμα όλων αυτών των επικοινωνιακών οδών, τόσο από το Βορρά και το Τορίνο, όσο και από Ανατολή και Δύση. Ειδικά το Voltri ήταν παραδοσιακά κέντρο της χάρτινης βιομηχανίας με ειδίκευση στην παραγωγή τσιγαρόχαρτου για την Αμερικάνικη αγορά και στην καλή ποιότητα χαρτιού για τα αγγλικά χαρτονομίσματα⁶³.

Το λιμάνι μετατρέπεται σε ένα λειτουργικό σύστημα που εξυπηρετεί τη βιομηχανία και πλήθος έργων, επιχωματώσεις στη θάλασσα, προβλήτες και σκάψιμο των λόφων και των βράχων στην περιοχή, γίνονται για να ανταποκριθούν στο φαινόμενο αυτό της αύξησης της παραγωγής. Σημαντικό

⁶³ Allan L. Rodgers, 1960, *The industrial geography of the port of Genova*, University of Chicago, Chicago, σελ. 8-9

έργο εκείνων των χρόνων είναι ο σχεδιασμός και η υλοποίηση του δρόμου "Carlo Alberto". Ο δρόμος αυτός είχε μελετηθεί ήδη από το 1822 και πραγματοποιείται από τον αρχιτέκτονα Ignazio Gardella μετά το 1835⁶⁴. Ο δρόμος συνδέει το δυτικότερο άκρο της πόλης με τις προβλήτες και περρώντας παραλιακά από το παλιό το κέντρο, καταλήγει στην ανατολική της έξοδο. Με αυτόν τον τρόπο το πρόβλημα προσπέλασης λύνεται και η διακίνηση των αγαθών απελευθερώνεται από την υποταγή στη μεταφορά εμπορευμάτων μέσα από τους στενούς δρόμους της πόλης. Δημιουργείται ταυτόχρονα η ανάγκη ενός μεγαλύτερου αριθμού αγκυροβολιών για εκφορτωτικό και αποθηκευτικό χώρο, σε συνδυασμό με μια αναδιοργάνωση του γενικού Γενοβέζικου εμπορίου.

Η θέση της Γένοβας στο χάρτη είναι ο κυριότερος λόγος που ανέκαθεν την αναδείκνυε και την εξέλιξε, έναντι των διπλανών περιοχών (Savona). Και στην πορεία τη μετατρέπει σε ένα από τα μεγαλύτερα βιομηχανικά κέντρα ολόκληρης της Ιταλίας. Στο σημείο όπου τα Απέννινα όρη στη Λιγουρία είναι στενότερα κι εκεί όπου οι οδικές και σιδηροδρομικές συνδέσεις μπορούν να πραγματοποιηθούν μέσω της κοιλάδας Polcevera, η Γένοβα είναι το σημείο απόληξης όλων των δραστηριοτήτων της Λομβαρδίας. Παράλληλα οι συνδέσεις και με το Τορίνο είναι ισχυρές, παρότι η απόστασή τους είναι μεγαλύτερη, λόγω των ραγδαίων σιδηροδρομικών συνδέσεων μεταξύ των δυο κέντρων. Η επικοινωνία με άλλα κέντρα παραλιακά, είναι δυσκολότερη εξ' αρχής λόγω του ισχυρού ανάγλυφου της περιοχής⁶⁵.

Με την πτώση του Ναπολέοντα και την απελευθέρωση της Γένοβας, η πόλη περνάει μια οικονομική κρίση, καθώς τα κεφάλαια μειώνονται σημαντικά. Ακολουθεί φτώχεια και αρκετό κομμάτι του πληθυσμού αποδημεί στην Κεντρική Ευρώπη και στις χώρες του Νέου Κόσμου. Γρήγορα όμως η πόλη ανεξαρτητοποιείται και καταφέρνει να επανέλθει στην παραγωγή με την ενοποίηση της Ιταλίας (1861). Ο Giuseppe Garibaldi, Ιταλός πολιτικός και αρχηγός της εκστρατείας των Χιλίων, ήταν αυτός που πάλεψε και συνέβαλε στην ένωση της Ιταλίας. Πολλοί δρόμοι της Ιταλίας σήμερα έχουν πάρει το όνομά τους από το φημισμένο πολιτικό. Με την καθιέρωση της Ιταλίας ως ανεξάρτητο κράτος, το λιμάνι γίνεται σημαντικό βιομηχανικό κέντρο

⁶⁴ Ennio Poleggi, 1971, *1128-2000: il porto di Genova/consorzio autonomo del porto di Genova*, Sagep, Genova, σελ. 73

⁶⁵ Allan L. Rodgers, 1960, *The industrial geography of the port of Genova*, University of Chicago, Chicago, σελ. 125



εικ.45: Η κατασκευή του δρόμου Carlo Alberto και των βιομηχανικών τειχών.

(πηγή: Ennio Poleggi, 1971, *1128-2000: il porto di Genova/consorzio autonomo del porto di Genova*, Sagep, Genova)

εικ.46,47: Απόψεις του λιμανιού το 1930.

(πηγή: Allan L. Rodgers, 1960, *The industrial geography of the port of Genova*, University of Chicago, Chicago)

κατασκευής πλοίων και ατσαλιού και ταυτόχρονα κυρίαρχο εμπορικό κέντρο της Ιταλίας που ανταγωνίζεται με τη Μασσαλία το εμπόριο της Μεσογείου. Αναφέρεται ως η βάση της βιομηχανίας στην Ιταλία και μαζί με το Μιλάνο και το Τορίνο, τις δυο άλλες μεγάλες βιομηχανικές πόλεις, σχηματίζεται το ισχυρότερο ιταλικό βιομηχανικό τρίγωνο⁶⁶.

Σημαντικός παράγοντας που καθορίζει όλα αυτά τα χρόνια την παραγωγή και τη βιομηχανική εξέλιξη της Ιταλίας και των πόλεων της είναι οι αποικιακές σχέσεις που αναπτύσσει με πόλεις της Βόρειας Αφρικής (Λιβύη, Αλγερία). Με την εγκατάσταση Ιταλών πολλές νέες καινοτομίες και βάσεις οργανώνονται στα νέα εδάφη. Ο ντόπιος πληθυσμός μαθημένος σε αρχαϊκά πρότυπα και οργανωμένος στην αγροτική ύπαιθρο, προσπαθεί να προσαρμοστεί στα νέα δεδομένα με δυσκολία. Ο αναλφαβητισμός και η έλλειψη αστικού υποβάθρου αποτελούν βασικά στοιχεία που κάνουν τους Ιταλούς να παίρνουν εύκολα το προβάδισμα κυριαρχίας στα νέα εδάφη. Δημιουργούν όλες τις βασικές υποδομές και αυτό γιατί οι πόλεις της Αφρικής είναι πλούσιες σε κοιτάσματα γαιανθράκων που χρησίμευαν ως υλικό καύσιμο για τη βιομηχανία. Έτσι εισάγονται πρώτες ύλες, καθώς στην Ευρώπη παρουσιάζεται σχετική έλλειψη, ενώ αντίστοιχα εξάγονται προς τις αποικίες έτοιμα βιομηχανικά προϊόντα. Το φαινόμενο αυτό είναι πιο έντονο με τη Γαλλία, την Αγγλία και τις αντίστοιχες αποικίες τους, όμως είναι η πιο χαρακτηριστική κοινωνική και οικονομική μορφή στις αρχές του 19^{ου} αιώνα.⁶⁷

Είναι προφανές ότι η δεκαετία 1840-1850, είναι μια περίοδος μεγάλης οικονομικής ανάπτυξης στη Γένοβα και στα περίχωρά της και η ανάπτυξη αυτή παραλληλίζεται με μια ραγδαία αύξηση του πληθυσμού της περιοχής. Ακόμα και αν η περιοχή δεν ειδικεύεται απόλυτα στη μαζική παραγωγή, όπως συνέβαινε στη Δυτική Ευρώπη και η βιομηχανία ήταν ευρεία στο χειρωνακτικό στάδιο⁶⁸. Πλήθος αγροτών και ανειδίκευτων εργατών, εγκαταλείπουν τα χωριά τους και εγκαθίστανται στην πόλη, στοχεύοντας στη βελτίωση του βιοτικού τους επιπέδου και ονειρεύονται ένα καλύτερο μέλλον γι' αυτούς και τις οικογένειές τους. Η απότομη αύξηση του πληθυσμού και η ανάγκη ομαδικής στέγασής και ένταξής τους στο εργατικό δυναμικό, δημιουργεί προβλήματα στην πόλη.

εικ.48: Γερανός

(πηγή: Ennio Poleggi, 1971, 1128-2000: il porto di Genova/consorzio autonomo del porto di Genova, Sagep, Genova)

⁶⁶ ό.π. , σελ. 106

⁶⁷ André Nouschi, 1999, *Η Μεσόγειος στον 20^ο αιώνα*, Μεταίχμιο, Αθήνα, σελ. 37-42

⁶⁸ Allan L. Rodgers, 1960, *The industrial geography of the port of Genova*, University of Chicago, Chicago, σελ. 8

Η έντονη ασχολία με τον δευτερογενή τομέα παρατηρείται το δεύτερο μισό του 19^{ου} αιώνα. Εκείνη την περίοδο η πόλη ασχολείται με τη μοντέρνα βιομηχανία και εγκαταλείπει το εγχώριο εργασιακό σύστημα, ενώ η γεωργία και το εμπόριο ως τομείς παρακμάζουν. Αντίθετα η μηχανουργία και η μεταλλουργία είναι τα αντικείμενα ανάπτυξης αυτής της φάσης. Τα πρωτόγονα μοντέλα μηχανών εγκαταλείπονται και με την εφεύρεση νέων στοιχείων (ατμός, γαιάνθρακες), οι «μοντέρνες» πλέον μηχανές λατρεύονται και χρησιμοποιούνται παντού.⁶⁹ Το εργατικό δυναμικό αντικαθίσταται από τις μηχανές και το ποσοστό φτώχειας στα χαμηλότερα στρώματα αυξάνεται. Η πολιτική του πρώτου πρωθυπουργού Piemonte- Sardegna, Cavour, όρισε μια γενική ελευθερία στους φόρους και στο εμπόριο από το 1852 με στόχο την άνθιση των εμπορικών και θαλάσσιων δραστηριοτήτων. Παράλληλα η απόφαση για μετακίνηση των εσωτερικών εμπορικών δραστηριοτήτων από το λιμάνι της Γένοβας στο λιμάνι της La Spezia, έδωσε χώρο για εφαρμογή ενός νέου εμπορικού και θαλάσσιου προγράμματος στο πρωτοαναφερθέν λιμάνι⁷⁰. Το εγχείρημα αυτό, όμως, συνάντησε πολλά εμπόδια και πέρασε αρκετός καιρός μέχρι να μπορέσει να εφαρμοστεί.

Η εφεύρεση και η ευρεία χρήση του σιδηροδρόμου οδηγούν στο απόγειο την εκβιομηχάνιση των πόλεων. Η καινοτομία αυτή κυριολεκτικά οδηγεί στη βιομηχανική «έκρηξη» των πόλεων και η Γένοβα βρίσκεται στο απόγειο της βιομηχανικής της εξέλιξης. Η αρχική αναφορά γίνεται με την κατασκευή της πρώτης σιδηροδρομικής γραμμής μεταξύ της κοιλάδας Polcevera, Τορίνο και του λιμανιού της Γένοβας(εικ.39). Μέσα στις επόμενες δεκαετίες πλήθος άλλων γραμμών κατασκευάζονται και άλλες μεγάλες πόλεις καταφέρνουν και ενώνονται με τη Γένοβα. Ήδη το 1857 υπήρχαν 500 μίλια γραμμών στο Piemonte και στη Λιγουρία και άλλες 190 ατμομηχανές σε λειτουργία. Παρατηρείται συνεπώς έντονη δραστηριότητα και ανάπτυξη της μηχανουργίας και της μεταλλουργίας, σε αντίθεση όμως με ότι συνέβη στην Αγγλία και τη Γαλλία, όπου η μηχανική ανάπτυξη προηγείται του σιδηροδρόμου⁷¹. Το κράτος χρηματοδοτεί τις επιχειρήσεις, έχοντας τον κύριο λόγο στις εργασίες της και τους χειρισμούς της.

⁶⁹ Leonardo Benevolo, Παντελής Γ. Λαζαρίδης, 1977, *Βιομηχανική επανάσταση-βιομηχανική πόλη*, Νέα Σύνορα, Αθήνα, σελ. 94

⁷⁰ Allan L. Rodgers, 1960, *The industrial geography of the port of Genova*, University of Chicago, Chicago, σελ. 131

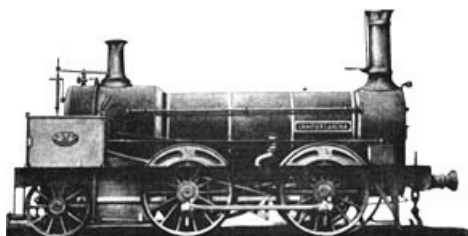
⁷¹ Allan L. Rodgers, 1960, *The industrial geography of the port of Genova*, University of Chicago, Chicago, σελ. 17-18



εικ.49: Το λιμάνι τον 19ο αιώνα.

εικ.50: Άποψη εργατών που μεταφέρουν άνθρακα στο λιμάνι.

(πηγή: Ennio Poleggi, 1971, 1128-2000:il porto di Genova/consorzio autonomo del porto di Genova, Sagep, Genova)



εικ.51: Η εγκατάσταση Ansaldo.

εικ.52: Μηχανή τρένου κατασκευής από την εταιρεία Ansaldo.

(πηγή: <http://www.stedo.it/sampierdarena/samp6.htm>)

Ταυτόχρονα ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών βελτιώνεται με την κατασκευή νέων, πιο γερών πλοίων ύστερα από την ανακάλυψη του ατμού. Τα νέα ατμόπλοια χρησιμοποιούνται ευρέως στις μεταφορές και στα ταξίδια, αφού μπορούν να κουβαλήσουν περισσότερο ωφέλιμο φορτίο, αλλά και σε πολεμικές εκστρατείες. Η παραπάνω βιομηχανική δραστηριότητα είναι η αρχική βάση για την ανάπτυξη του περίφημου συγκροτήματος Ansaldo, μια από τις πιο παλιές και σημαντικές μηχανολογικές εταιρείες, που κυριαρχεί στην ιστορία της Γενοβας τον επόμενο αιώνα⁷². Πάντως η μηχανική βιομηχανία δεν εδραιώνεται στην περιοχή, καθώς ο εξοπλισμός και οι πρώτες ύλες εισάγονται ελεύθερα στο λιμάνι από τις χώρες του Νότου και της Ανατολής. Η αυστηρή απαίτηση για τέτοια αγαθά, η έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού και η απροθυμία των ιδιωτικών αρχόντων να βασιστούν σε τέτοιο υποτιθέμενο τόλμημα, είναι οι λόγοι που συντελούν στον περιορισμό της. Σύμφωνα με τον Α. Brusa, η βιομηχανική ανάπτυξη του λιμανιού δεν καταφέρνει να εδραιωθεί, εξ' αιτίας των εμπορικών ενδιαφερόντων που ακόμα υπάρχουν. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει: « Η βιομηχανία πάντα ήταν μια ετεροθαλής αδελφή για τον χώρο με τις εμπορικές δραστηριότητες».⁷³

Η αλματώδης ανάπτυξη της βιομηχανίας και η ισχυρή παρουσία της Γενοβας στην Ευρώπη, οδηγούν στην ανάγκη αύξησης της παραγωγής και στη βελτίωση των κατασκευών και εγκαταστάσεων του λιμανιού. Η Ιταλία θέλοντας να συνεχίσει να ανταγωνίζεται τις υπόλοιπες Μεγάλες Δυνάμεις που κυριαρχούν στην αγορά, μετατρέπει τις εκτάσεις του Γενοβέζικου λιμανιού σε ενεργές βιομηχανικές μονάδες(εικ.42,43). Κάθε κομμάτι γης χρησιμοποιείται και ακόμα περισσότερες βιομηχανίες εγκαθίστανται⁷⁴. Δημιουργούνται περισσότεροι χώροι και κτίρια για αποθήκευση και εκφόρτωση των υλών, ενώ οι βιομηχανικές περιοχές δυτικά του "porto storico" εξελίσσονται σε ισχυρά

⁷² Ιδρύθηκε το 1853 από γνωστούς Γενοβέζους επιχειρηματίες και εφοπλιστές και ειδικεύτηκε στην επισκευή των σιδηροδρομικών γραμμών αλλά και στην κατασκευή και επισκευή πλοίων. Το 1980 ασχολείται με την ηλεκτρολογία, ενώ το 1993 σταματά να λειτουργεί ως ανεξάρτητη εταιρεία και απορροφάται από τη Finmeccanica. Είχε πολλούς εργαζόμενους και τόνωσε την οικονομία της Γενοβας και τη δραστηριότητα του λιμανιού της. <http://www.stedo.it/sampierdarena/samp6.htm>

⁷³ Allan L. Rodgers, 1960, *The industrial geography of the port of Genova*, University of Chicago, Chicago, σελ.10

⁷⁴ Ennio Poleggi, 1971, *1128-2000:il porto di Genova/consorzio autonomo del porto di Genova*, Sagep, Genova , σελ.90-95

βιομηχανικά κέντρα. Λόγω του βραχώδους εδάφους είναι πολλή δύσκολη η άμεση τοποθέτηση του νέου λιμανιού και ακολουθεί μια μεγάλη σειρά έργων για την εγκατάστασή του. Η εικόνα του λιμανιού αλλάζει οριστικά και σε αυτή τη φάση είναι εξαιρετικά αδύνατη η σύνδεσή του με την πόλη.

Στις λιμενικές εκτάσεις του "porto storico" μετά τα θαλάσσια τείχη (Ripa), φιλοξενούνται αποθηκευτικοί χώροι και μικρές βιομηχανικές μονάδες. Μεταλλικές γέφυρες και νέες προβλήτες κατασκευάζονται, ενώ οι πελώριοι γερανοί που κάνουν την εμφάνισή τους στο λιμάνι, αλλάζουν ουσιαστικά την εικόνα της πόλης, διαμορφώνοντας δυναμικά το βιομηχανικό χαρακτήρα της. Κάθε δεσμός με το αστικό περιβάλλον και τον ιστό αποκόπτεται και βγαίνοντας από τον 19^ο αιώνα ήδη μιλάμε για δύο διαφορετικούς πόλους, που οργανώνουν τις δικές τους λειτουργίες και προτεραιότητες, χωρίς να γίνεται καμία προσπάθεια επανασύνδεσής τους. Η πόλη αναπτύσσεται ραγδαία και διαχέεται όλο και περισσότερο στους γύρω λόφους, οργανωμένη εσωτερικά με νέους δρόμους να βελτιώνουν την επικοινωνία με νέες συνοικίες της πόλης και προάστια.

Λόγω της οικονομικής κατάστασης και πολιτικών αλλαγών, η παραπάνω επέκταση του λιμανιού στα δυτικά της πόλης αποφασίζεται μετά το 1865.⁷⁵ Η τάξη των θαλάσσιων εμπορών επιμένει στην επέκταση του λιμανιού ανατολικά, ενώ αντίθετα η κυβέρνηση θεωρεί πως η επέκταση στα δυτικά θα έχει καλύτερα αποτελέσματα για την οικονομία. Όλες αυτές οι πιέσεις δημιουργούν προβλήματα στη λειτουργία του λιμανιού, ενώ η Μασσαλία αναπτύσσεται και κυριαρχεί στο σκηνικό αγορών. Η απόφαση όμως οδηγεί σε άμεση κατασκευή προβλητών και λιμενικών εγκαταστάσεων και με το νέο ναυπηγικό πρόγραμμα το λιμάνι εκμοντερνίζεται, ανταποκρινόμενο στα Μεσογειακά πρότυπα⁷⁶. Το άνοιγμα της διώρυγας του Σουέζ εκείνη την περίοδο, επηρεάζει τη λιμενική οικονομία και αλλάζει το σκηνικό ανταγωνισμού και κυριαρχιών στη Μεσόγειο. Νέες χώρες μπαίνουν στο προσκήνιο και το πεδίο αγορών μετατοπίζεται.

Σε όλο αυτό το επίπεδο ανταγωνιστικών σχέσεων μεταξύ των πόλεων της Μεσογείου, παρατηρούνται σχέσεις συμφερόντων μεταξύ κρατών και μια αλληλένδετη σχέση μεταξύ τους, με στόχο την αύξηση κερδών και την επέκταση των δραστηριοτήτων τους στη θαλάσσια λεκάνη. Η Αγγλία προτιμά

⁷⁵ Ennio Poleggi, 1971, *1128-2000: il porto di Genova/consorzio autonomo del porto di Genova*, Sagep, Genova, σελ.90-95

⁷⁶ Ennio Poleggi, Paolo Cevini, 1992, *Genova*, Laterza, Genova

τη Λιγουρία ως βασικό κέντρο των επιχειρήσεών τους στην Ιταλική χερσόνησο, όχι μόνο γιατί την ήξεραν καλύτερα, αλλά επειδή ήταν μια θαλάσσια περιοχή όπου συμβάδιζε με τις δραστηριότητές τους και ήλπιζαν να χτίσουν ναυπηγεία. Έτσι η Γενοβέζικη βιομηχανία επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από τους Άγγλους. Η Γαλλία, η Γερμανία και η Αυστρία έχουν άλλες επεκτατικές πολιτικές και οργανώνουν τις βάσεις τους στην περιοχή της Λομβαρδίας, λόγω των απέραντων αγροτικών εκτάσεων⁷⁷.

Η δεκαετία του 1870 χαρακτηρίζεται ως μια περίοδος συνεχών οικονομικών κρίσεων και πολλές αναταραχές εμφανίζονται στο βιομηχανικό προσκήνιο. Η μηχανική βιομηχανία στην Ιταλία ήταν αδύνατο να συναγωνιστεί σε επίπεδο κόστους τη βιομηχανία των Άγγλων και Γάλλων παραγωγών. Οι τελωνειακοί δασμοί για την εισαγωγή στο λιμάνι βασικών ακατέργαστων υλικών και η αύξηση του κόστους παραγωγής, κοστίζει στη Γένοβα. Καινούριες εγκαταστάσεις κάνουν την εμφάνισή τους παρόμοιες με αυτές των ξένων ανταγωνιστών και η πόλη περνάει οικονομική στενότητα, καθώς είναι δύσκολο να ανταποκριθεί στα δεδομένα αυτά. Οι εταιρείες μειώνουν τους υπαλλήλους τους και πολλές μένουν ανενεργές.

Προσπαθώντας να κατανοήσουμε το μέγεθος επιρροής της βιομηχανίας στην οικονομία και κοινωνία της περιοχής και στην οργάνωση του χώρου, παραθέτουμε μια έρευνα, που καταγράφεται το 1875 για τη βιομηχανία της πόλης και της περιφέρειας από το Υπουργείο γεωργίας και εμπορίου⁷⁸. Η καταγραφή αυτή είναι μια από τις ελάχιστες που έχουν διασωθεί και δείχνει πώς διαμορφώνεται η εργασία, ποιες πόλεις είναι ενεργές βιομηχανικά και πόσοι εργάζονται στους διάφορους τομείς, στα πρόθυρα του 20^{ου} αιώνα. Οι τομείς που απασχολούν τον πληθυσμό είναι: η υφαντουργία, τα πεπιοσμένα λάδια λαχανικών, σαπούνια και κεριά, χαρτί, καπνός και τέλος μηχανολογία και μεταλλουργία. Το εργατικό δυναμικό του δευτερογενούς τομέα ανέρχεται σε περισσότερους από 12.000. Από το σύνολο αυτό οι μισοί εργάζονταν στη Γένοβα και σχεδόν το 1 /4 του συνόλου στο Valtri. Το ποσοστό που απομένει διαμοιράζεται είτε σε εγχώρια εργαστήρια στις αγροτικές περιοχές

⁷⁷ Allan L. Rodgers, 1960, *The industrial geography of the port of Genova*, University of Chicago, Chicago, σελ. 11

⁷⁸ Allan L. Rodgers, 1960, *The industrial geography of the port of Genova*, University of Chicago, Chicago, σελ.14

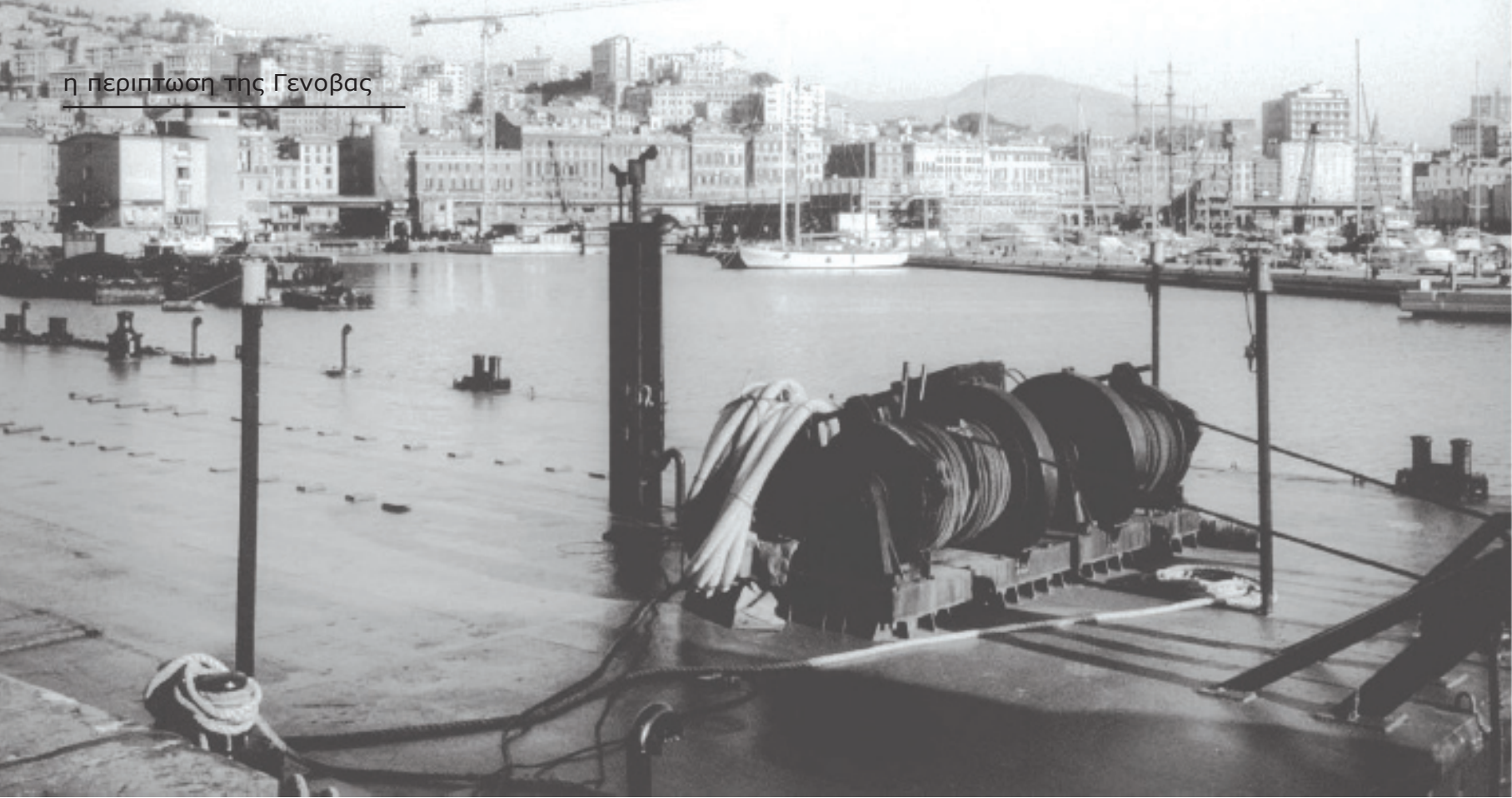
Έρευνα και στοιχεία από τη Notizie Sopra Alcune Industrie (Roma 1878)

της περιφέρειας, είτε σε παράκτια εργοστάσια από τη Sampierdarena έως το Sestri. Τα 3/4 του ενεργού πληθυσμού απασχολούνται στον τομέα της υφαντουργίας, με το μεγαλύτερο ποσοστό να ασχολείται με την ύφανση και περιστροφή του βαμβακιού. Η επεξεργασία του βαμβακιού επιφέρει τα 2/5 του συνολικού κέρδους της Γένοβας. Ακολουθείται η παραγωγή μεταξιού με πάνω από 1/5 του συνόλου να απασχολείται. Κυρίαρχα κέντρα της υφαντουργίας είναι η Γένοβα με μία συγκέντρωση εγχώριων εργαστηρίων και το Voltri, όπου ταυτόχρονα συγκεντρώνεται εκεί και η παραγωγή μαλλιού. Στη Γένοβα εγκαθίστανται επίσης και τα περισσότερα βυρσοδεψεία και εργοστάσια βιομηχανίας χαρτιού.

Η ίδια η έρευνα αποκαλύπτει τη σταδιακή μετάβαση από τη βιομηχανοποίηση του πρωτογενούς τομέα, στην αλματώδη ανάπτυξη της μηχανουργίας και μεταλλουργίας που αναφέραμε πιο πάνω. Εκείνη την εποχή, η Γένοβα μαζί με την Νάπολη είναι τα δυο πιο ισχυρά μηχανικά κέντρα της Ιταλίας. Στη Γένοβα βρίσκονται μεγάλες κρατικές δραστηριότητες που παρέχουν πολλές θέσεις εργασίας σε διάφορους τομείς. Στις επόμενες δεκαετίες, η κυβέρνηση παίζει σπουδαίο ρόλο στην επιβίωση της βιομηχανίας και στη διακύμανση των τιμών για τις πρώτες ύλες. Η μετά το 1880 περίοδος χαρακτηρίζεται από ανακάμψεις και επεκτάσεις. Η κατασκευή ατμόπλοιων, η εξέλιξη του σιδηροδρόμου και η ανοιχτή πλέον στροφή στις μηχανές, βγάζει τους Ιταλούς από το φόβο της εκβιομηχάνισης και τους οδηγεί σε μια πρωτοφανή έκρηξη παραγωγής, μεγαλύτερη από κάθε άλλη φορά. Η κίνηση στο λιμάνι αυξήθηκε από 1.000.000 τόνους το 1880, σε 4.000.000 τόνους το 1890. Οι εγκαταστάσεις επεκτείνονται για να ανταποκριθούν στα νέα δεδομένα και απασχολούν μεγαλύτερο εργατικό δυναμικό. Συνεπώς, η στροφή στη μηχανουργία διευρύνει το πεδίο εφαρμογών και δημιουργεί νέες θέσεις εργασίας και εξειδίκευση σε καινούριους τομείς. Το 1890 η βιομηχανική υποδομή ωριμάζει και μπορεί να ανταποκριθεί στην αντίστοιχη αύξηση της παραγωγής. Αποτέλεσμα όλης αυτής της κατάστασης είναι η ραγδαία αύξηση του πληθυσμού στην πόλη, όχι λόγω της δημογραφικής ανάπτυξης, αλλά κυρίως λόγω της μετανάστευσης από χωριά και πόλεις της Ιταλίας. Η βελτίωση των συνθηκών υγιεινής και η εξέλιξη των επιστημών είναι ένα ακόμα κριτήριο της αύξησης του πληθυσμού. Το 1881-1901 ο πληθυσμός ανέρχεται σε 100.000 κατοίκους⁷⁹.

⁷⁹ Allan L. Rodgers, 1960, *The industrial geography of the port of Genova*, University of Chicago, Chicago, σελ.14

Έρευνα και στοιχεία από τη Notizie Sopra Alcune Industrie (Roma 1878)



7.5: Το στάδιο της αποβιομηχάνισης

7.5.1 Κοινωνικοπολιτικό φάσμα της εποχής

Μπαίνοντας στον 20^ο αιώνα, η κλίμακα του λιμανιού αλλάζει και η Γένοβα δείχνει να έχει πλήρως δραστηριοποιηθεί στον τομέα της βαριάς βιομηχανίας, εγκαταλείποντας τις πρωταρχικές μορφές ανάπτυξης. Τα μικρά εγχώρια εργαστήρια έχουν δώσει τη θέση τους σε νέα μεγάλα εργοστάσια και στην εγκατάσταση μιας ισχυρής βιομηχανίας. Οι αρχικοί βιομηχανικοί τομείς παρακάμζουν (υφαντουργία), ενώ η μηχανουργία γίνεται ο κατ' εξοχήν

εικ.54: Άποψη από το "porto antico" την περίοδο της αποβιομηχάνισης.

(πηγή: <http://www.scribd.com/doc/55797882/Waterfronts-in-Post-Industrial-Cities>)

ανεπτυγμένος τομέας της βιομηχανίας που χαρακτηρίζει την πόλη της Γένοβας. Η αλλαγή αυτή γίνεται ευρέως κατανοητή με την ίδρυση ενός αυτόνομου οργανισμού για το λιμάνι, το 1903 που ελέγχει πλήρως τις δραστηριότητες, χωρίς την περαιτέρω κυβερνητική παρέμβαση⁸⁰. Το μέγεθος της παραγωγής ξεπερνά το εθνικό επίπεδο και εξαπλώνεται σε ένα ευρύ φάσμα παγκόσμιας κλίμακας αυτή τη φορά. Η απασχόληση γίνεται ακόμα πιο εξειδικευμένη και συγκρίνεται με την ανάλογη απασχόληση των χωρών της Δυτικής Ευρώπης. Παρόλα αυτά όμως, ο 20^{ος} αιώνας είναι ο αιώνας των αναταραχών πολιτικών και οικονομικών που αλλάζουν οριστικά την παγκόσμια σκηνή και οι σχέσεις μεταξύ των κρατών κατακερματίζονται, οδηγώντας στη σταδιακή αποβιομηχάνισή πολλών περιοχών.

Ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος βρίσκει τη Γενοβέζικη βιομηχανία ιδιαίτερα ανεπτυγμένη και η μαζική ανάπτυξη με τις λιγυστές βιομηχανίες (σχετιζόμενη με τις εκτεταμένες βιομηχανίες του δυτικού κόσμου), την καθιστά ακόμα ξεχωριστό παραγωγικό κέντρο. Η Sampierdarena και το Sestri παραμένουν τα ηγετικά κέντρα βαριάς βιομηχανίας, ενώ το Voltri γίνεται δευτερεύουσα περιοχή παραγωγής, εξ΄ αιτίας της σχετικής πτώσης της υφαντουργίας. Ο πόλεμος είναι ένας ακόμη ανασταλτικός παράγοντας που ευνοεί την εξέλιξη. Η Γένοβα παράγει πολεμικό εξοπλισμό και οι Μεγάλες Δυνάμεις υπολογίζουν στη βοήθεια της Ιταλίας και στη βιομηχανία της⁸¹. Με τη λήξη του πολέμου, η Γενοβέζικη βιομηχανία υποφέρει και οι εμπορικές επιχειρήσεις της έρχονται σε ύφεση. Κι αυτό γιατί παρατηρείται γενική οικονομική πτώση και κάθε δραστηριότητα «παγώνει» στην Ευρώπη, λόγω των πολεμικών εξελίξεων. Παρατηρείται γενική εξαφάνιση ή διάλυση, παρόλα αυτά όμως στη Γένοβα απασχολούνται περισσότεροι το 1927 απ΄ ότι το 1911. Το 1930 η Ιταλική οικονομία βρίσκεται σε ύφεση. Πολλές εταιρείες αποτυγχάνουν ή είναι στα πρόθυρα διάλυσης, καθώς δεν μπορούν να ανταγωνιστούν άλλες μεγαλύτερες ή πτωχεύουν. Κι αυτό λόγω της παγκόσμιας κρίσης που πλήττει όλη την Ευρώπη και τις ΗΠΑ (Great Depression).

Το 1922 η Ιταλία μπαίνει στη φασιστική της περίοδο με ηγετική μορφή τον Benito Amilcare Andrea Mussolini που το όνομά του σχετίζεται και με

⁸⁰ Η αρχή ονομάζεται: Genova Autonomous Port Consortium. Ennio Poleggi, 1971, *1128-2000: il porto di Genova/consorzio autonomo del porto di Genova*, Sagep, Genova, σελ. 116

⁸¹ Allan L. Rodgers, 1960, *The industrial geography of the port of Genova*, University of Chicago, Chicago

τη δημιουργία του Φασισμού ως πολιτικό κίνημα. Η Φασιστική κυβέρνηση ελέγχει πολλά στοιχεία της οικονομίας της χώρας και μεγάλο μέρος της βαριάς βιομηχανίας περνά υπό την κατοχή της. Η πολιτική του Mussolini για επέκταση της χώρας και κυριαρχία στη Μεσόγειο, οδηγεί γρήγορα τη χώρα στο προσκήνιο του Β' Παγκόσμιου πολέμου⁸². Η Ιταλική οικονομία αναβιώνει καθώς η χώρα προετοιμάζεται για πόλεμο (τέλη της δεκαετίας του 1930) κάτω από το συνεχή έλεγχο του κράτους. Πλήθος κυβερνητικών συμβολαίων υπογράφονται για πολεμικά πλοία, βοηθώντας τις βιομηχανίες της Γενοβας να ανθίσουν ξανά. Η απασχόληση παρουσιάζει αύξηση και το κομμάτι της βαριάς βιομηχανίας φτάνει το 60% της συνολικής οικονομίας. Οι παλιότερες εγκαταστάσεις ξαναχρησιμοποιούνται και η βιομηχανία είναι ενεργή σε δυο ζώνες: αυτή από Sampierdarena έως Voltri και από Polcevera έως Bolzaneto. Ο φασισμός ακολουθείται σε πολλές χώρες ως πολιτικό μοντέλο και οι αποφάσεις του αφορούν το σύνολο της χώρας. Οι επιχειρήσεις είναι αναγκασμένες να υπακούν σε ότι αποφασίζουν οι φασίστες και ο λαός υποχρεώνεται να δηλώσει λατρεία στο νέο πολίτευμα. Στην Ιταλία πλήθος οργανώσεων δημιουργούνται, ελέγχοντας τον κόσμο και επιβάλλοντας το νέο πολίτευμα.

Με την απόσυρση των ιταλικών και γερμανικών στρατευμάτων από τα Βαλκάνια και τη μεταφορά τους στη Βόρεια Ευρώπη, δημιουργούνται μεταναστευτικά ρεύματα σε μεγάλα αστικά κέντρα του Δυτικού κόσμου και της Κεντρικής Ευρώπης. Η Γένοβα είναι ένα από αυτά. Η απότομη αυτή εισροή πληθυσμού, ωθεί την κυβέρνηση στο να πιέσει τις βιομηχανικές εταιρείες να προσλάβουν ανειδίκευτο προσωπικό, για να κατευνάσει το δημόσιο χάος που επικρατεί και να επαναφέρει την τάξη⁸³. Η αντάρτικη πίεση κατά την τελευταία περίοδο του πολέμου οδηγεί στην περαιτέρω πρόσληψη προσωπικού. Όλη αυτή η κατάσταση επηρεάζει την περιοχή της Γενοβας. Η εταιρεία Ansaldo το 1946 απασχολεί 36000 υπαλλήλους (ενώ την περίοδο ίδρυσής της απασχολούσε 1000 εργαζόμενους)⁸⁴ και παράλληλα μια άλλη σπουδαία φίρμα, η San Giorgio, ειδικεύεται στην ηλεκτρική μηχανολογία και στον ειδικό εξοπλισμό για

⁸² André Nouschi, 1999, *Η Μεσόγειος στον 20^ο αιώνα*, Μεταίχμιο, Αθήνα, σελ. 199-202

⁸³ André Nouschi, 1999, *Η Μεσόγειος στον 20^ο αιώνα*, Μεταίχμιο, Αθήνα, σελ. 424-430

⁸⁴ <http://www.stedo.it/sampierdarena/samp6.htm> και Allan L. Rodgers, 1960, *The industrial geography of the port of Genova*, University of Chicago, Chicago, σελ. 54-58

πυροβολικό και πολεμικά πλοία και απασχολεί πολλούς εργαζόμενους.

Κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου πολέμου, η Γένοβα υποφέρει από μεγάλες καταστροφές. Οι Βρετανοί βομβαρδίζουν την πόλη και το λιμάνι. Μια βόμβα πέφτει στον καθεδρικό ναό του San Lorenzo χωρίς να εκραγεί, διαφυλάσσοντας μέχρι σήμερα το γοτθικό ναό. Η πόλη απελευθερώνεται από τους αντάρτες λίγες ημέρες πριν την άφιξη των συμμάχων. Στα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια και με την πτώση του Mussolini, η πολιτική πίεση εμποδίζει τα εργοστάσια να διώξουν προσωπικό κι έτσι τα κόστη παραγωγής ανέρχονται σε Γενοβέζικες εταιρείες που καθυστερούν να εδραιωθούν ξανά στην περιοχή. Το 1951 τη χρονιά της τελευταίας βιομηχανικής απογραφής, η απασχόληση είναι πάνω από 90.000 στην περιοχή της Comune, αλλά είναι φανερό πως με την πτώση της υφαντουργίας και τις δυσκολίες στη βαριά βιομηχανία, υπήρξε μια ραγδαία μείωση στο εργατικό δυναμικό. Οι καταστάσεις αυτές ευνοούν την παρουσία της ανεργίας στη Γενοβέζικη οικονομία την περίοδο 1931-1951, με 100.000 μετανάστες από περιοχές της Κεντρικής και Νότιας Ιταλίας να προσεγγίζουν την πόλη για περισσότερες εργασιακές ευκαιρίες. Το 1955 ακόμα 30.000 μετανάστες από τη γειτονική ύπαιθρο εγκαθίσταται στη Γένοβα για να ευνοηθούν από ταgrim της βιομηχανίας. Ο αριθμός αυτός δεν περιλαμβάνει την αντίστοιχη χωρική οργάνωση για την απορρόφησή τους στο εργασιακό δυναμικό⁸⁵.

Πολεοδομικά το τοπίο στον 20ο αιώνα έχει αλλάξει, σκιαγραφώντας τις μεταβολές στην κοινωνία, την πολιτική και την οικονομία. Η πόλη προεκτείνεται πέρα από τα τείχη, τα οποία υποβαθμίζονται σταδιακά και κατεδαφίζονται, συνεπάγοντας στην αστική διάχυση του πρωταρχικού πυρήνα της πόλης. Το οδικό δίκτυο επεκτείνεται και η Γένοβα ενώνεται με όλο και περισσότερα προάστια. Από την άλλη το λιμάνι μετατοπίζεται συνεχώς προς τα δυτικά, καλύπτοντας 15-20km βιομηχανικής ζώνης, ενώ το νέο σύστημα εγκαταστάσεων και έργων, επευφημούν την εξαπλωση της βιομηχανίας. Με βάση αυτήν την ετερογένεια παρουσιάζεται μια ιδιαίτερη ποικιλομορφία που δύσκολα εκείνη την περίοδο μπορεί να αποδώσει έναν ενιαίο χαρακτήρα κι έναν καθολικό σχεδιασμό στην περιοχή, στις συνδέσεις και τις προσβάσεις. Σε αυτό το σημείο, η οικονομική ευημερία βασίζεται στις βιομηχανικές επιχειρήσεις και όλες οι παρεμβάσεις στοχεύουν σε αυτήν την κατεύθυνση.

⁸⁵ Allan L. Rodgers, 1960, *The industrial geography of the port of Genova*, University of Chicago, Chicago, σελ. 106 και André Nouschi, 1999, *Η Μεσόγειος στον 20^ο αιώνα*, Μεταίχμιο, Αθήνα, σελ.318-320



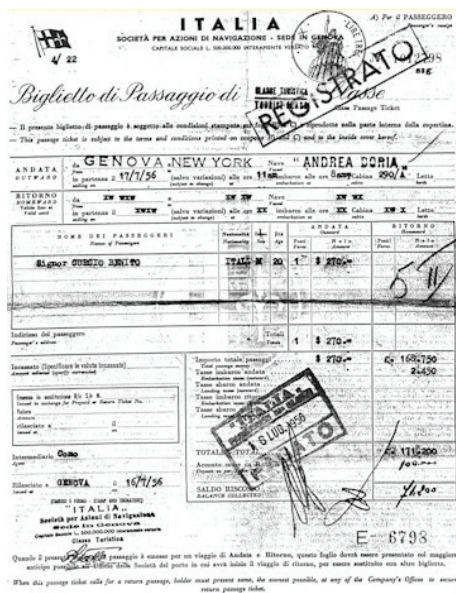
εικ.55: Εγκαταλειμμένη βιομηχανική ζώνη του "porto antico" και η Sopraelevata, στοιχείο διάσπασης του διπόλου.

εικ.56: Αποβιομηχανοποιημένη ζώνη της περιοχής Sampierdarena.

εικ.57: Κομμάτι του λιμανιού.

(πηγή: <http://www.urbancenter.comune.genova.it/node/93>)

η περίπτωση της Γενοβάς



εικ.58: Μετανάστες σε αποβάθρα της Γενοβάς.

εικ. 59: Επιβατικό εισιτήριο για μεταναστευτικό ταξίδι στις ΗΠΑ.

(πηγή: <http://andreadoria.org/TheCrossing/default.htm>)

Η μορφολογία της πόλης αλλάζει ουσιαστικά με την κατασκευή της ανυψωμένης γέφυρας "Sopraelevata" τα 1965. Η γέφυρα, τρέχοντας κατά μήκος του θαλάσσιου μετώπου και μπροστά από τα πρώτα κτίρια της πόλης, είναι η λύση των Γενοβέζων στο πρόβλημα της δυσκολότατης πρόσβασης των υπόλοιπων πόλεων στο κέντρο και στο λιμάνι⁸⁶. Ο νέος αυτοκινητόδρομος κατασκευάζεται σε ψηλότερο επίπεδο, «σεβόμενος» τον ήδη υπάρχοντα αστικό ιστό και τον μεσαιωνικό πλούτο της πόλης, ενώ τα αυτοκίνητα αναπτύσσουν μεγάλες ταχύτητες και τα εμπορεύματα μεταφέρονται πλέον και οδικά στις υπόλοιπες Γενοβέζικες και Ιταλικές κτήσεις. Τόνοι τσιμέντου και ατσαλιού χρησιμοποιούνται για την κατασκευή, υλικά που πλέον έχουν ανακαλυφθεί και χρησιμοποιούνται ευρέως από τους μηχανικούς. Η "Sopraelevata" είναι σημείο αμφιλεγόμενο για την όψη της πόλης. Μπορεί να διευκολύνει και να ευνοεί την ανάπτυξη του λιμανιού και των επικοινωνιών, αλλά για τους κατοίκους δημιουργεί ένα νέο φράγμα που τους εμποδίζει πλέον να έχουν πρόσβαση στη θάλασσα. Το λιμάνι μετατρέπεται σε ένα εργοτάξιο και οι πολίτες εμποδίζονται να εισέλθουν στη ζώνη αυτή. Αντίθετα επισκέπτονται τις διπλανές περιφερειακές πόλεις που ήδη έχουν δημιουργηθεί εκεί, περιβάλλοντα αναψυχής και χαλάρωσης δίπλα στο νερό. Το μόνο σίγουρο είναι ότι η "Sopraelevata" έρχεται να αποτυπώσει στο χώρο, τον παραπάνω διαχωρισμό και να αλλάξει τελείως την ανάγνωση των μορφών.

Η ιστορική αναδρομή και οι αναφορές μέχρι εδώ, μας δείχνουν ότι στη Γένοβα αναπτύσσεται μια μεγάλης κλίμακας βιομηχανία με αρχική αναφορά σε εγχώρια υφαντουργικά εργαστήρια και χειροτεχνικά προϊόντα, η οποία στα τέλη του 19ου αιώνα, με τη μηχανική δραστηριότητα, καταφέρνει να αναπτύξει ένα μοντέρνο βιομηχανικό σύστημα. Η αποκατάσταση και τα έργα στο λιμάνι βοηθούν την εξέλιξη αυτή και συγκεντρώνεται μεγάλο μέρος απασχολούμενων στην πόλη. Πολεοδομικά, μέχρι τα μέσα του 14ου αιώνα η πόλη καταφέρνει να αναπτυχθεί οργανικά με το λιμάνι της, όμως αργότερα παρατηρούνται τα πρώτα σημάδια διάσπασης και τον 19ο αιώνα ήδη υπάρχουν δυο διαφορετικοί κόσμοι με τις δικές τους λειτουργίες και αρχιτεκτονικές μορφές. Παρόλα αυτά, η Γένοβα αναγνωρίζεται στην υπόλοιπη Ευρώπη ως ένα ισχυρό κέντρο με ειδικευση στην παραγωγή μεταλλουργικών προϊόντων, μηχανουργίας και πλοίων. Συγκρίνοντας με άλλες Ιταλικές πόλεις που ο μέσος όρος μεγάλων εγκαταστάσεων, που απασχολούν περισσότερους από 500

⁸⁶ Ennio Poleggi, 1971, *1128-2000: il porto di Genova/consorzio autonomo del porto di Genova*, Sagep, Genova, σελ.308-309

εργάτες είναι 17%, στη Γένοβα παρατηρείται συγκέντρωση 45% μαζί με την περιφέρειά της. Ταυτόχρονα το Μιλάνο που ανέκαθεν είναι το ηγετικό Ιταλικό κέντρο παραγωγής, παρουσιάζει ποσοστό 39%. Μόνο το Τορίνο είχε παρόμοια απασχόληση σε μεγάλες εγκαταστάσεις κι εκεί μόνο μια εταιρεία καταφέρνει να κυριαρχήσει στην αγορά, η Fiat.⁸⁷

7.5.2 Συνέπειες αποβιομηχάνισης- Νεότερα χρόνια

Οι κρίσεις της δεκαετίας του 1970 αλλάζουν τελείως το σκηνικό της προηγούμενης εποχής. Με την ανακάλυψη του πετρελαίου ως νέο καύσιμο, όλα τα βλέμματα στρέφονται στις χώρες της Μέσης Ανατολής και της Αφρικής και η εξάρτηση με τις αποικίες είναι φανερή. Το 1967 ξεσπά ο πόλεμος των έξι ημερών μεταξύ του Ισραήλ και των γειτονικών Αραβικών κρατών (Ιορδανία, Αίγυπτος, Συρία), για τον έλεγχο της ανατολικής Ιερουσαλήμ και συνεπώς της διώρυγας Σουέζ και των εμπορικών συναλλαγών. Το 1970 κι ενώ έχει προηγηθεί η ανεξαρτησία όλων των χωρών από τα Ευρωπαϊκά κράτη, μπλοκάρει η διανομή πετρελαίου προς τις ΗΠΑ, τη Δυτική Ευρώπη και την Ιαπωνία. Οι δυο πετρελαϊκές κρίσεις του 1973 και 1979 αναπροσαρμόζουν και αυξάνουν ραγδαία την τιμή του πετρελαίου, δημιουργώντας τεράστια οικονομικά προβλήματα στις υπόλοιπες χώρες. Έτσι η εξάρτηση του βιομηχανοποιημένου κόσμου από το αργό πετρέλαιο και ο κυρίαρχος ρόλος των προμηθευτών, οδήγησαν σε δραματικά πληθωριστικές αυξήσεις τιμών σε όλα τα αγαθά, που σε συνδυασμό με την ανεργία, ήταν κατασταλτικές αλλαγές για την οικονομική δραστηριότητα⁸⁸.

Όπως σε κάθε πόλη-λιμάνι, οι εξελίξεις αυτές έχουν σημαντικές επιπτώσεις στην κίνηση του Γενοβέζικου λιμανιού. Η οικονομία του κλονίζεται, καθώς ίσα που καταφέρνει να ανακάμψει μετά τις καταστροφικές συνέπειες του Β΄ Παγκόσμιου πολέμου. Η ανεργία είναι σε έξαρση και δεν έχει καταφέρει να αποσβεστεί και οι βιομηχανίες μετά τη λήξη του πολέμου και την πτώση του φασισμού κινούνται σε ένα αρκετά πιεστικό πλαίσιο. Επομένως με την ανερχόμενη σοβαρή κρίση, η κατάσταση χειροτερεύει και ο πληθωρισμός των τιμών, ακόμα και στα είδη πρώτης ανάγκης αυξάνεται. Οι εργαζόμενοι είναι

⁸⁷ Allan L. Rodgers, 1960, *The industrial geography of the port of Genova*, University of Chicago, Chicago, σελ. 104

⁸⁸ André Nouschi, 1999, *Η Μεσόγειος στον 20^ο αιώνα*, Μεταίχμιο, Αθήνα, σελ.387



εικ.60: Η κατασκευή της Sopraelevata
(πηγή: Ennio Poleggi, 1971, 1128-2000: il porto di Genova/consorzio autonomo del porto di Genova, Sagep, Genova)

εικ.61: Η βόμβα που έπεσε στην εκκλησία του San Lorenzo και δεν έσκασε. Σήμερα φυλάσσεται στο εσωτερικό της.

(πηγή: <http://www.ww2museums.com/article/8605/381mm-15-inch-Shell.htm>)



εικ.62: Διαφημιστική αφίσα της Γένοβας ως ο απόλυτος τουριστικός προορισμός.

(πηγή: <http://www.greatmodernpictures.com/ti04.jpg>)

εικ.63: Τα containers και οι νέες εγκαταστάσεις που απομακρύνονται από τις πρωτύτερες βιομηχανικές απαιτήσεις.

(πηγή: <http://www.ship2shore.it/italian/articolo.php?id=6951>)



αυτοί που νιώθουν τα αποτελέσματα της κρίσης περισσότερο από οποιαδήποτε άλλη κοινωνική ομάδα. Εδώ είναι που ξεκινάνε και οι πρώτες αντιδράσεις τους απέναντι στις εταιρείες. Συνδικαλιστικές ομάδες οργανώνονται και οι πρώτες απεργίες διαλύουν την ομαλότητα των δραστηριοτήτων στις επιχειρήσεις.

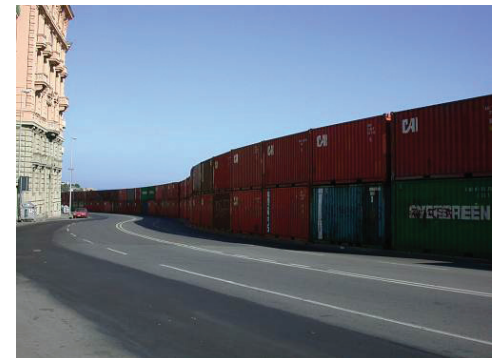
Παρόλα αυτά, το εμπάργκο στη διακίνηση του πετρελαίου οδήγησε στην αναζήτηση νέων μορφών ενέργειας, όπως της πυρηνικής ενώ οι μεσογειακές χώρες αύξησαν την ηλεκτρική τους παραγωγή. Το εμπάργκο στο πετρέλαιο οδηγεί σε μια παγκόσμια οικονομική σύγχυση πολλά μεσογειακά κράτη. Κάποιοι Ευρωπαίοι καταναλωτές με τα νέα δεδομένα στρέφονται προς τη μαύρη Αφρική, την ΕΣΣΔ ή την Ευρώπη. Οι περισσότερες χώρες χτίζουν πυρηνικά εργοστάσια και παράγουν ενέργεια, μειώνοντας την αγορά πετρελαίου. Η Λιβύη πουλά αέριο και πετρέλαιο στην Ιταλία και τη Γαλλία, πλουτίζοντας. Η Ιταλία μαζί με τη Γαλλία δημιουργούν μονάδες άντλησης αερίου και αμέσως πλήθος αγωγών κατασκευάζονται, τροφοδοτώντας την Κεντρική και Δυτική Ευρώπη με το νέο αυτό καύσιμο.⁸⁹ Η οικονομία τους σαφώς βελτιώνεται, παράλληλα όμως η μετανάστευση συνεχίζεται προς τις πόλεις της Βόρειας Ιταλίας και της

⁸⁹ ό.π. σελ. 391-397

Νότιας Γαλλίας. Στη Γαλλία ειδικότερα μετακινούνται πλήθος φτωχών αγροτών από την Αφρική. Οι χώρες της Ανατολής και του Νότου δεν καταφέρνουν να κυριαρχήσουν οικονομικά και η βιομηχανία τους δεν ξεπερνά την ύφεση, αφού έχουν ανάγκη τις χώρες της Δύσης, παρά την από- αποικιοποίηση, για στρατιωτική και οικονομική ασφάλεια.

Οι μεταβολές στην οικονομία και τη δημογραφική αύξηση, αλλάζουν τα δεδομένα σε όλους τους τομείς και από το 1980 και μετά παρατηρείται στροφή σε άλλες μορφές ανάπτυξης και νέες στρατηγικές παρατηρούνται στον εργασιακό και οικονομικό χώρο. Η γέννηση και η ραγδαία εξέλιξη του τριτογενούς τομέα, παρατηρείται με την αλματώδη ανάπτυξη της τεχνολογίας, των επικοινωνιών και των μεταφορών. Οι υπηρεσίες και νέες εταιρείες πληροφοριών γίνονται το βασικό αντικείμενο απασχόλησης, ενώ η βιομηχανία που στο παρελθόν κινούσε τα νήματα, τώρα αρχίζει και αδρανεύ⁹⁰. Παραμένει ισχυρό κομμάτι της παραγωγής, όμως η ανακάλυψη νέων υλικών και η τεχνολογία αλλάζουν τις βάσεις παραγωγής. Παράλληλα όμως και η εξάντληση των αποθεμάτων και η ανεπανόρθωτη μόλυνση του περιβάλλοντος, δεν αφήνουν πολλά περιθώρια στο βιομηχανικό τομέα. Συνεπώς οδηγούμαστε σε ένα στάδιο αποβιομηχάνισης, με πολλές βιομηχανίες να κλείνουν και ολόκληρες εκτάσεις γης να μένουν κενές. Η τριτογενοποίηση της παραγωγής δίνει νέες ευκαιρίες απασχόλησης και οργανώνει διαφορετικά τα σκηνικά των πόλεων. Τα φαινόμενα της παγκόσμιας δικτύωσης και του καπιταλισμού διευρύνονται την περίοδο των κρίσεων και προκαλούν ισχυρές αντιδράσεις από τους λαούς των χωρών. Χαρακτηριστικά είναι τα επεισόδια στη Γένοβα το 2001 με το συνέδριο κορυφής των Great 2008. Στήνονται οδοφράγματα στα στενά της πόλης και αυτό εξοργίζει τον κόσμο, ο οποίος συρρέει από οποιοδήποτε μέρος του κόσμου και συγκρούεται με την αστυνομία, εναντιωμένος στην κοινωνική και πολιτική παγκοσμιοποίηση.

Επιπλέον, ο τουρισμός κερδίζει έδαφος τη σύγχρονη εποχή και οι πόλεις διαμορφώνουν περιοχές ιδανικές για παραθερισμό. Νέα τουριστικά είδωλα ξεπροβάλλουν σε ολόκληρη τη Μεσόγειο με τους επισκέπτες να αναγνωρίζουν την κάθε πόλη και να απολαμβάνουν το μεσογειακό κλίμα σε περιβάλλοντα ειδικά δημιουργημένα γι' αυτό το σκοπό. Στη Γένοβα τέτοιες εξελίξεις είναι εμφανείς, αφού η ιδιομορφία της και το πρωτόγνωρο αίσθημα που δίνει στον επισκέπτη, την καθιστά από τον 16ο αιώνα «αξιοθέατο». Το έντονο ανάγλυφο της, το μεσαιωνικό αίσθημα που αποπνέει η περιοχή, τα κτίρια με



εικ.64,65,66: Οδοφράγματα στην πόλη και στο λιμάνι το 2001.

(πηγή: http://www.centrostoricogenova.com/news/g8/g8_fotopreparativi.htm)

⁹⁰ André Nouschi, 1999, *Η Μεσόγειος στον 20^ο αιώνα*, Μεταίχμιο, Αθήνα, σελ.292

τους ιδιαίτερους υπαίθριους χώρους και τα παραθαλάσσια χωριά έξω από το κέντρο της πόλης, είναι οι κυρίαρχοι λόγοι που την ξεχωρίζουν αμέσως σε τουριστικό θέρετρο. Πολλοί άνθρωποι θέλησαν να γνωρίσουν από κοντά την πόλη και η Γένοβα έχει αναπτύξει υποδομές και φιλοξενεί πλήθος τουριστών. Στο λιμάνι έχουν κατασκευαστεί και επιβατικές αποβάθρες, όπου προσαράζουν τα κρουαζιερόπλοια της εποχής, αποβιβάζοντας πλήθη τουριστών.

8: Επεμβάσεις στο θαλάσσιο μέτωπο

8.1 Το Bigo του Renzo Piano

Το 1992 η Γένοβα γιορτάζει τα 500 χρόνια της ανακάλυψης της Αμερικής από τον Χριστόφορο Κολόμβο, καθώς θεωρείται ο τόπος γέννησης του θαλασσοπόρου. Η εκδήλωση πραγματοποιείται στο παλιό λιμάνι λόγω της έντονης σημασίας του ανά τους αιώνες και ο χώρος διαμορφώνεται κατάλληλα για την υποδοχή του κόσμου. Η κίνηση αυτή κρύβει πολλά περισσότερα από μια απλή εκδήλωση⁹¹. Η πόλη προσπαθώντας να ανταποκριθεί ξανά στις περιστάσεις και να δράσει στις νέες οικονομικές μεταβολές, προωθεί ένα νέο χωρικό σύστημα που καταφέρνει να παρέμβει δραστικά στις απρόσωπες σχέσεις της με το λιμάνι. Συνειδητοποιώντας πόσο αναγκαία είναι η ανάπλαση του παραλιακού χώρου και η συνύπαρξη των Γενοβέζων με το νερό, το στοιχείο που τους ανέδειξε, σχεδιάζονται καινούριες λειτουργίες που συνυπάρχουν με τις παλιές χωρίς να εγκαταλείπεται το παρελθόν και η ιστορία της πόλης. Ο Renzo Piano, Γενοβέζος αρχιτέκτονας, καλείται να σχεδιάσει και να διαμορφώσει δημόσιους χώρους, σύγχρονα τοπόσημα, παρεμβαίνοντας στη ζώνη του λιμανιού. Η πόλη αποκτά συνοχή και ο πολύ-λειτουργικός της χαρακτήρας με νέες χρήσεις ενισχύεται. Καταφέρνει έτσι η Γένοβα να μπει στη λίστα με τους πιο διακεκριμένους προορισμούς της Ευρώπης και να παραμείνει δικτυωμένη με πολλές ευρωπαϊκές πόλεις.

Η ανάπλαση είχε σαν στόχο την αναδιατύπωση των σχέσεων και τη δημιουργία χώρων με φανερή την ανάμειξη χρήσεων. Στην προσπάθεια αυτή ο Renzo Piano επιλέγει να κατεδαφίσει πλήθος παλιών βιομηχανικών κτιρίων, διατηρώντας παράλληλα μερικά από αυτά -βαμβακαποθήκες, σιλό,

εικ.67: Η περίφημη κατασκευή "Bigo".

(πηγή: προσωπικό αρχείο)

⁹¹ Δημήτρης Ν. Καρύδης, 2008, *Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας*, Παπασωτηρίου, Αθήνα, σελ. 418



εικ.68: Το ενυδρείο της πόλης.



εικ.69: Όψη του palazzo di San Giorgio και της Sopraelevata από το λιμάνι.



εικ.70: Οι μεταλλικές αναρτήσεις της κατασκευής, και τα γλυπτά ορίζουν το δημόσιο χώρο.



εικ.71: Η κατασκευή Bigo με το στέγαστρο που φιλοξενεί αθλητικές και πολιτιστικές χρήσεις.

πηγή εικόνων: προσωπικό αρχείο



εικ. 72: Είσοδος στο ενυδρείο και περίπατος προς το νερό.

εικ.73: Οι ανακαινισμένες βαμβακαποθήκες και ο θάλαμος που ανυψώνεται.

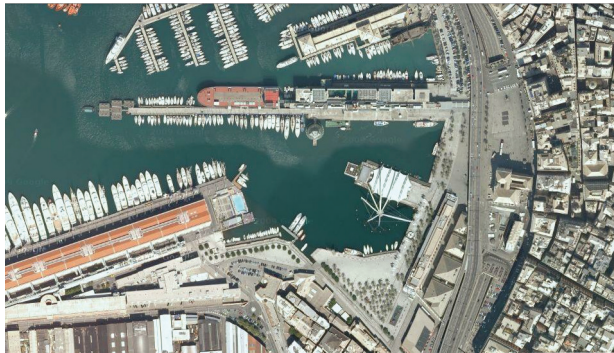
εικ.74: Κυκλικά παγκάκια ως μικροί χώροι στάσης.

εικ.75: Κάτοψη της ανάπλασης του Renzo Piano

εικ.76: Η βιόσφαιρα με σπάνια είδη χλωρίδας και πτηνών.

πηγή εικόνων 72,73,74,76:
προσωπικό αρχείο

πηγή εικόνας 75: maps.google.gr



διοικητικά κτίρια- τα οποία ανακαινίζονται και επαναχρησιμοποιούνται, φιλοξενώντας νέες χρήσεις, συμβατές με τα νέα δεδομένα(προσεγγίζοντας το μοντέλο της «πολυλειτουργικής πόλης») και ζωντανεύοντας το αστικό κενό που υπήρχε. Δημιουργούνται νέοι υπαίθριοι χώροι, ενώ οι χρήσεις ποικίλουν και ενισχύουν το θαλάσσιο χαρακτήρα της πόλης. Αίθουσες αναψυχής, εκδηλώσεων, γραφεία, συνεδριακοί χώροι, αγορές δημιουργούνται, ένα ενυδρείο κατασκευάζεται και τοποθετείται κατοικία και ξενοδοχειακοί χώροι. Ο υπόλοιπος χώρος πεζοδρομείται και μεγάλοι φοίνικες τοποθετούνται παράλληλα του υπερυψωμένου δρόμου. Το μορφολογικό υπόβαθρο της

ανάπλασης αποτελείται από τις μεταλλικές κατασκευές και τους γερανούς που εμφανίζονταν στο βιομηχανικό λιμάνι της Γένοβας. Με βάση τους πανύψηλους γερανούς, επιλέγεται η κατασκευή ενός συστήματος (το Bigo) με μεταλλικούς βραχίονες που ξεπηδούν από το νερό και στηρίζουν ένα μεγάλο στέγαστρο και ένα παρατηρητήριο, το οποίο σηκώνεται ψηλά και δίνει τη δυνατότητα στον καθένα να αναγνωρίσει από ψηλά την πόλη⁹².

Ταυτόχρονα με την παρέμβαση στο παραλιακό μέτωπο εμφανίζονται και άλλες κατασκευές, κτιριακοί χώροι που συνεχίζουν να αναπτύσσονται με τα σύγχρονα πλέον πρότυπα. Έτσι πέρα από το ιστορικό κέντρο σε μικρή απόσταση παρατηρούνται μεγάλοι όγκοι, σύγχρονοι ουρανοξύστες που παράλληλα με το Φάρο Lanterna, ξεχωρίζουν. Φιλοξενούν γραφεία, επιχειρήσεις και εμπορικά κέντρα. Η πόλη αποκτά μια διαφορετική δομή και το αστικό τοπίο αποτυπώνεται στον ορίζοντα με καινούρια στοιχεία. Χαρακτηριστικό δείγμα τέτοιων κτιρίων είναι το "Il Matitone"⁹³. Παρατηρείται συνεπώς μια σύγχυση των νέων μορφών με την παραδοσιακή τοπιογραφία, που στην περίπτωση της Γένοβας μιας πόλης με ισχυρά ιστορικά στοιχεία που μέχρι και σήμερα ορίζουν τη ζωή των



• εικ.77: Το "Matitone"
 • (πηγή: <http://www.flickr.com/photos/49558184@N00/1081447835/>)

• εικ.78: Λεπτομέρεια
 • Βαμβακαποθηκών.
 • (πηγή: <http://www.rpbw.com/>)

⁹² <http://www.rpbw.com/> και Δημήτρης Ν. Καρύδης, 2008, *Τα επτά βιβλία της Πολεοδομίας*, Παπασωτηρίου, Αθήνα, σελ. 419

⁹³ Χτίστηκε το 1992 και η μορφή του θυμίζει ένα μεγάλο μολύβι που εγκαταστάθηκε στο έδαφος, εξ' ου και το όνομά του. Η κάτοψη του είναι οκταγωνική και είναι εμπνευσμένη από τον πύργο του ναού San Donato στο κέντρο της Γένοβας. Βρίσκεται στο δυτικό άκρο της πόλης στην περιοχή της Sampierdarena κοντά στον ιστορικό φάρο της Lanterna. Η κορυφή του είναι το ψηλότερο σημείο της πόλης και η όψη του ανταγωνίζεται τον Φάρο και τα υπόλοιπα ιστορικά τοπία της.

8.2 Προτάσεις νέων αναπλάσεων

8.2.1 Ponte Parodi

Η ανάπλαση του R.Piano ήταν μόνο η αρχή για την κοινότητα της Γένοβας, η οποία στα πλαίσια επαναπροσδιορισμού της σχέσης του λιμανιού με την πόλη, θέλει να διευρύνει την αναβαθμισμένη περιοχή πέρα από τις απόπειρες του 1992 -που έμοιαζαν ξεχασμένες- στοχεύοντας σε ένα ευρύ δέσιμο της παλιάς πόλης με το ιστορικό της λιμάνι. Το 1995 ιδρύεται η ανώνυμη εταιρεία *Societa Porto Antico*⁹⁴ και στα πλαίσια των νέων προσπαθειών το 2000 προωθείται ένας νέος διεθνής διαγωνισμός για τη δημιουργία ενός σύγχρονου κέντρου ψυχαγωγίας και πολιτισμού στην ιστορική αποβάθρα Parodi. Οι προτάσεις και οι νέες χρήσεις θα έπρεπε να συμβαδίζουν απόλυτα με το περιβάλλον του κομματιού της πόλης που βρισκόταν από πίσω, με το οικονομικό της υπόβαθρο, αλλά και με τις πανεπιστημιακές εγκαταστάσεις που γειτνίαζαν με την αποβάθρα. Προτεραιότητα θα έπρεπε να δοθεί και στις ανάγκες του λιμανιού και οι προτάσεις να προωθούν την αύξηση της κίνησης των επιβατών, εκπέμποντας την οικονομική του δύναμη. Η παρουσία των γιγαντιαίων σιλό και των βιομηχανικών εγκαταστάσεων εμπόδιζαν τη θέα της πόλης από τη θάλασσα, οπότε και επιδιώχθηκε και η κατεδάφισή τους.

Οι προτάσεις που σπεύδουν να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις των αρχών, χρησιμοποιούν τα εκφραστικά μέσα του 21ου αιώνα και δημιουργούν περιβάλλοντα που δύσκολα εξασφαλίζουν αρμονική σύνδεση και αναβίωση της παλιάς πόλης, ενώ δεν επιχειρείται μια λειτουργική προσέγγιση και ένωση του αστικού τοπίου με την παραθαλάσσια έκταση⁹⁵. Η πρόταση των MVRDV για την περιοχή (πρώτη φάση του διαγωνισμού), στοχεύει στην εφαρμογή

⁹⁴ Η εταιρεία προκύπτει από τη συμμετοχή του Δήμου της Γένοβας, του Οργανισμού Λιμένος και του Εμπορικού επιμελητηρίου. Στόχος της είναι να προωθήσει τις παρεμβάσεις σε όλο το ιστορικό θαλάσσιο μέτωπο, σε μια προσπάθεια επανασύνδεσης και λειτουργίας του διπόλου ως μία ενότητα. Δημήτρης Ν. Καρύδης, 2008, *Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας*, Παπασωτηρίου, Αθήνα, σελ 421

⁹⁵ Αυτό που χαρακτηριστικά υποστηρίζεται στο διαγωνισμό είναι ότι «η μορφή κυριαρχεί στο περιεχόμενο, σε όλους τους μελετητές». Δημήτρης Ν. Καρύδης, 2008, *Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας*, Παπασωτηρίου, Αθήνα, σελ 424

κυματιστών κορδελών που υψώνονται από το έδαφος, αλληλοσχετιζόμενες με τον υπερυψωμένο παραλιακό δρόμο. Στη δεύτερη φάση ο Rem Koolhaas και ο Stefano Boeri προτείνουν μια βυθισμένη, τετράγωνη πλατεία μέσα στο νερό, επέμβαση που σίγουρα θα ενίσχυε την περιοχή. Η λύση όμως των UN Studio/ Van Berkel & Bos κερδίζει το διαγωνισμό και τις απαιτήσεις των αρχών, με την εφαρμογή ενός συγκροτήματος που διασπάται σε πολλά επίπεδα και δημιουργεί ενδιαφέροντες εσωτερικούς και εξωτερικούς χώρους στην αποβάθρα.



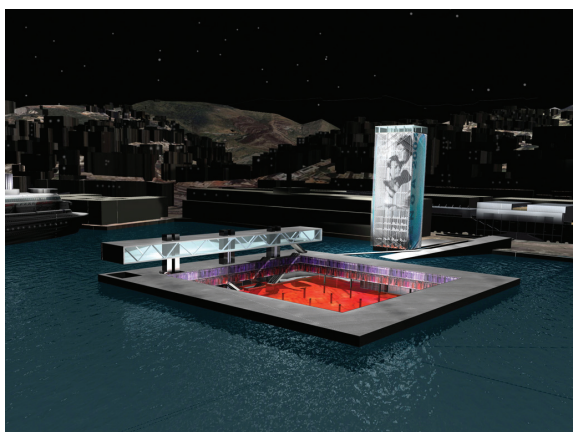
εικ.79: Κάτοψη της βραβευμένης πρότασης των UN Studio.

εικ.80: Η πρόταση των UN Studio.
(πηγή: <http://ponteparodi.blogspot.gr/>)

εικ.81: Η πρόταση των Koolhaas και Boeri

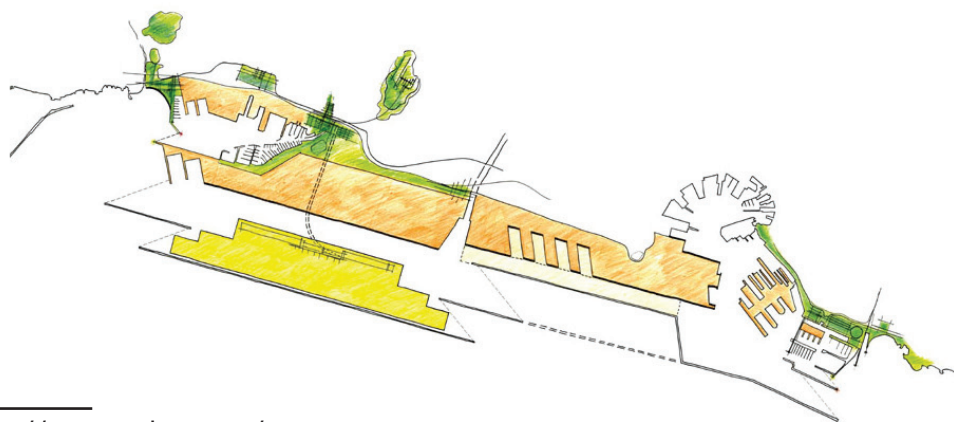
(πηγή: <http://www.stefanoboeri-architetti.net/?p=1404>)

εικ.82: Η πρόταση των Monica Mazzolani, Antonio Troisi, Massimo Majowiecki, Alessandro Traldi
(πηγή: <http://www.mtaa.it/projects/006/>)



8.2.2 Πρόταση Renzo Piano για συνολική ανάπλαση του θαλάσσιου μετώπου

Και ο Renzo Piano, ενδιαφερόμενος για την ανάπτυξη και συνεχή πρόοδο του τόπου του, το 2004 με την ανάδειξη της Γένοβας ως Ευρωπαϊκή πολιτιστική πρωτεύουσα, πρότεινε την επέκταση της ανάπλασης του παραλιακού μετώπου προς τα δυτικά, αναδιαμορφώνοντας την ακτογραμμή και ορίζοντας το χώρο για τις σημερινές λιμενικές και βιομηχανικές δραστηριότητες⁹⁶. Η πρότασή του στοχεύει στην απελευθέρωση χώρου και στην αναζωογόνησή του, αλλά κυρίως προωθεί τον εξευγενισμό της περιοχής αυτής, όπου η πόλη ακόμα και σήμερα είναι αποκομμένη από τη θάλασσα και οι φτωχές βιομηχανικές αστικές περιοχές είναι υποβιβασμένες. Η δημιουργία ενός τεχνητού νησιού που θα φιλοξενήσει τις υποδομές του αεροδρομίου (που μέχρι τώρα τοποθετούνται στο θαλάσσιο μέτωπο, δημιουργώντας σοβαρά προβλήματα στην κρίσιμη προαναφερθείσα σύνδεση) δίνει την ευκαιρία στο αστικό κενό που δημιουργείται και στις υπάρχουσες βιομηχανικές εγκαταστάσεις να ανασχεδιαστούν. Η χρήση μιας ισχυρής πράσινης ζώνης (που η έλλειψή του είναι αισθητή στον ιστό της πόλης) κατά μήκος των λιμενικών εγκαταστάσεων και νέων δημόσιων χώρων στάσης και κίνησης, ορίζει μια πιο προσγειωμένη και φιλική λύση στο καίριο ζήτημα. Όλες οι παραπάνω προτάσεις δεν έχουν εφαρμοστεί, παραμένουν όμως ένα ισχυρό υλικό για τη διερεύνηση και τη βέλτιστη εφαρμογή τους στο πραγματικό περιβάλλον.



εικ.83: Η πρόταση του Renzo Piano
(πηγή: <http://www.rpbw.com/>)

⁹⁶ <http://www.rpbw.com/>

8.3 Αξιολόγηση πολεοδομικών παρεμβάσεων

Πίσω από τις αστικές αναπλάσεις και τις προσπάθειες εξευγενισμού των βιομηχανικών περιοχών, ώστε η πόλη να γίνει προσιτή στους πολίτες της, κρύβονται παιχνίδια ενός αστικού ανταγωνισμού⁹⁷ που προωθεί το νέο μοντέλο του δευτέρου μισού του 20ου αιώνα και την επικράτηση της μεταμοντέρνας λογικής. Η διαφήμιση και η προβολή της πόλης ως ένα αναβαθμισμένο αστικό περιβάλλον μέσα από επιχειρήσεις και ιδιωτικές εταιρείες, ορίζουν τις νέες προτεραιότητες στην οικονομική σκηνή του 21ου αιώνα. Οι πόλεις μετατρέπονται σε πολιτιστικά κέντρα ανταγωνιζόμενα το ένα με το άλλο και αναζητούνται μανιωδώς σε κάθε πόλη ιστορικοί πυρήνες και τοπόσημα που αναβαθμίζονται και απεικονίζονται σε μικρές καρτ-ποστάλ που ταξιδεύουν ανά τον κόσμο. Η Γένοβα έχει τη δική της ιστορική κληρονομιά και με κάθε τρόπο προσπαθεί να την προβάλλει και να τη διατηρεί.

Με την ανάπλαση του παραλιακού μετώπου, ο Renzo Piano θέλησε να αναδείξει την πολυσήμαντη ιστορία της πόλης και την παρουσία της ως ισχυρή ναυτική δύναμη στη λεκάνη της Μεσογείου. Η λιμενική ζώνη πολλών χιλιομέτρων πέραν του παλιού λιμανιού, για πολλά χρόνια περιλάμβανε όλες τις βιομηχανικές εγκαταστάσεις της πόλης και φιλοξενεί εμπορικές δραστηριότητες, επιβατικούς σταθμούς των κρουαζιερόπλοιων καθώς και το αεροδρόμιο. Επομένως η πόλη όλον αυτό τον καιρό είχε χάσει την αξία της και υπολειπουργούσε, χωρίς να μπορεί να συνδεθεί με το λιμάνι της. Τώρα το λιμάνι αποκτά νέα τοπόσημα, ενώ την ίδια στιγμή ελευθερώνεται χώρος φιλοξενώντας ωφέλιμες χρήσεις και εγκαταλελειμμένα βιομηχανικά κελύφη επαναχρησιμοποιούνται. Το λιμάνι μετατρέπεται από μια άγονη ζώνη σε ένα πολυ-λειτουργικό κομμάτι που καλείται πάνω απ' όλα να ενταχθεί οργανικά στην περιοχή και να συμβιώσει με το υπάρχων σύστημα.

Η παρέμβαση στο κέντρο της πόλης και η αναδιάταξη του λιμενικού μετώπου έφεραν στην πόλη χρήσιμες εγκαταστάσεις άμεσα συνυφασμένες με τη θάλασσα και της δίνουν τη δυνατότητα να εκτονωθεί στο λιμάνι. Το ενυδρείο στην ronte Spignola και το μουσείο της Θάλασσας στην ronte Parodi, μαζί με τα συνεδριακά συγκροτήματα και το στεγασμένο ανοιχτό χώρο εγκαταστάσεων της μεταλλικής κατασκευής, δείχνουν τη νέα προοπτική της πόλης και προσελκύνουν αρκετούς επισκέπτες με την κατάλληλη προβολή

⁹⁷ Άσπα Γοσπονδίδη, Ηλίας Μπιεράτος, 2006, *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*, Κριτική, Αθήνα, σελ.76

της αναβαθμισμένης περιοχής. Οι νέες αυτές χρήσεις αναζωογονούν το αστικό περιβάλλον, ξεφεύγοντας από τις συνοικιακές δραστηριότητες και οργανώνοντας ένα νέο σύστημα συγκέντρωσης.

Ιδιαίτερα επιτυχημένος χαρακτηρίζεται ο χειρισμός του δημόσιου χώρου, καθώς συγκεντρώνει τις κινήσεις από την πόλη και τις κατανέμει πάνω στις προβλήτες καθ' όλο το μήκος του λιμανιού, δημιουργώντας ενδιαφέροντες χώρους στάσης⁹⁸. Παράλληλα στο ιστορικό κομμάτι του λιμανιού, κομμάτια των παλιότερων τειχών της πόλης αναδεικνύονται και προβάλλονται. Οι κερκίδες που καταλήγουν στο νερό και οι μεγάλες βάρκες με παγκάκια στην άκρη μιας προβλήτας είναι απλές επεμβάσεις που φέρνουν τον επισκέπτη κοντά στο νερό και τον εξοικειώνουν με τη νέα κατάσταση. Η μοναδική φύτευση στην περιοχή ανάπλασης είναι οι ψηλοί φοίνικες. Τοποθετούνται κατά μήκος του υπερυψωμένου δρόμου και στη βάση τους βρίσκονται παγκάκια. Η πυκνή φύτευση αποφεύγεται τόσο για να παραμένει ορατό το μέτωπο της πόλης-που ήδη έχει αποδυναμωθεί με τη *sopraelevata*- όσο και για να υπάρχει ένας ελεύθερος δημόσιος χώρος εκτόνωσης της πόλης. Πράγματι ο λιτός χώρος χωρίς υπερβολική επεξεργασία, παρά μόνο με τη χρήση διάφορων υλικών καταφέρνει να μεταμορφωθεί εύκολα και να φιλοξενήσει πολλές δραστηριότητες ταυτόχρονα. Πολιτιστικές εκδηλώσεις, αθλητικά τουρνουά, δραστηριότητες αναψυχής και υπαίθριες αγορές κατά καιρούς οργανώνονται στο θαλάσσιο μέτωπο, αποτελώντας ένα ζωτικό κομμάτι της πόλης. Ταυτόχρονα ομάδες ανθρώπων διαφορετικής κοινωνικής τάξης συνυπάρχουν όλες μαζί στον ίδιο χώρο χρησιμοποιώντας τον διαφορετικά.

Η περίφημη κατασκευή Bigo και οι υπόλοιπες κατασκευές στο λιμάνι χρησιμοποιούν σύγχρονα στοιχεία και μοντέρνες μορφές σε αντίθεση με τον αυστηρά παραδοσιακό ιστό και τα μεσαιωνικά κτίσματα. Η χρήση ενός νέου αρχιτεκτονικού λεξιλογίου συνυφαίνεται με την προϋπάρχουσα υπερυψωμένη λεωφόρο που διατρέχει την ακτογραμμή του λιμανιού και δίνει τη δυνατότητα στον αρχιτέκτονα να επέμβει με πιο σύγχρονα μέσα. Επομένως η αντίθεση ανάμεσα στην πόλη και το λιμάνι είναι ήδη διατυπωμένη και δε δημιουργούνται ιδιαίτερες συγκρούσεις⁹⁹. Για το Renzo Piano η ύπαρξη του υπερυψωμένου δρόμου είναι η αφορμή για τη δημιουργία αυτών των νέων ελαφρών

⁹⁸ Δημήτρης Ν. Καρύδης, 2008, *Τα επτά βιβλία της Πολεοδομίας*, Παπασωτηρίου, Αθήνα, σελ. 420

⁹⁹ ό.π. σελ. 420

κατασκευών και για μια αρμονική επέμβαση στη λιμενική ζώνη μέσα από τη χρήση πρωτοποριακών μορφών. Ο θάλαμος που υπερυψώνεται δίνει την ευκαιρία στον επισκέπτη να αναγνώσει την πόλη από ψηλά, με έναν τελείως διαφορετικό τρόπο και να αντιληφθεί συνολικά το χώρο. Η επιλογή σύγχρονων αρχιτεκτονικών μορφών και υλικοτήτων σταδιακά κερδίζει έδαφος στο ιστορικό κομμάτι του λιμανιού και όλες οι καινούριες κατασκευές δε σκιάζουν την ιστορική πόλη και ούτε αλλοιώνουν τον ισχυρό ιστορικό χαρακτήρα της.

Δεν είναι όμως και απόλυτα σίγουρο κατά πόσο καταφέρνει η επέμβαση αυτή να πετύχει την ομαλή και αρμονική σύνδεση των δύο στοιχείων μέσα από τα μάτια του χρήστη. Η σύνδεση της πόλης με το νερό εφαρμόζεται μέσα από επεμβάσεις σε περιοχές τις τελευταίες δεκαετίες σε συνδυασμό με προβολή της αρχιτεκτονικής και ιστορικής κληρονομιάς της. Παρόλα αυτά παρουσιάζονται αβεβαιότητες κατά πόσο οι πρωτοβουλίες αυτές και οι αναπλάσεις έχουν καταφέρει να παρακινήσουν τον κόσμο να γνωρίσει την πόλη μέσα από το λιμάνι της, από το οποίο γεννήθηκε και απέκτησε δύναμη. Η στέρηση από τον πολίτη της επαφής του με το νερό και την περιπλάνησή του στο λιμάνι καθ' όλη τη διάρκεια της βιομηχανικής περιόδου, ήταν ένα φαινόμενο που τον οδήγησε σε εύρεση νέων τόπων για τις ανάγκες του και τον «έκλεισε» μέσα στο λαβυρινθώδη ιστό του κέντρου. Τώρα με τις αλλαγές αυτές του δίνεται η δυνατότητα να δραστηριοποιηθεί ξανά και παραλιακά, όμως το κέντρο παραμένει γι' αυτόν ο ζωτικός του χώρος. Δυσκολεύεται να αντιληφθεί τις επεμβάσεις στο λιμάνι, εξακολουθώντας να ζει και να διασκεδάζει στα στενά vicoli¹⁰⁰. Οι ανακαινισμένες περιοχές στις προβλήτες του παλιού λιμανιού παραμένουν άδειες, ενισχύοντας το βαθμό επικινδυνότητας στο λιμάνι. Οι βαμβακαποθήκες που μετατράπηκαν σε ξενοδοχειακές μονάδες και κατοικίες απειλούνται από την ερημιά των προβλητών τις βραδινές ώρες ιδιαίτερα το χειμώνα. Αντίθετα, ο επισκέπτης είναι μαγεμένος από τα στενά της πόλης, τα ψηλά μεσαιωνικά της κτίρια, τους δημόσιους χώρους και τις πλατείες και τέλος από τις εκδηλώσεις και την αναψυχή στο παράκτιο μέτωπο, που οργανώνονται τους θερινούς μήνες λόγω του αυξημένου τουρισμού.

Ακόμη με αβεβαιότητα μπορεί κανείς να πει ότι το κομμάτι της πόλης που γειτνιάζει με την αναβαθμισμένη περιοχή εντάσσεται στο πλαίσιο των νέων στρατηγικών. Η περιοχή του ιστορικού κέντρου που γειτνιάζει στο λιμάνι, αποκτά κακόφημο χαρακτήρα και τα ιστορικά κελύφη ερημώνουν

¹⁰⁰ ό.π. σελ. 80

ακόμη περισσότερο. Στη θέση των κάποτε αριστοκρατικών κατοικιών, τώρα βρίσκονται φτηνά ξενοδοχεία, κακόφημες γειτονιές, βρώμικα εστιατόρια και μπαρ. Οι συνθήκες διαβίωσης είναι κακές με τα στενά δρομάκια και τα κτίρια να μην είναι καθαρά, ενώ συνεχείς αναβαθμίσεις -που γίνονται όλα αυτά τα χρόνια για να τονώσουν τις νέες κατασκευές και να θεωρηθεί το αποτόλμημα αυτό επιτυχημένο- προσπαθούν να κατευνάσουν τα φαινόμενα αυτά και να ωθήσουν τον κόσμο να «κατέβει» στο λιμάνι¹⁰¹.

Μέσα από τη δική μας προσωπική ματιά, το εγχείρημα του Renzo Piano, είκοσι χρόνια αργότερα από τη δημιουργία του, αποτελεί σημαντικό ζωτικό στοιχείο της πόλης. Η ελευθερία του χώρου καταφέρει να ενώνει την πόλη με το λιμάνι και να δώσει ζωή, προσελκύοντας διαφορετικές ομάδες ανθρώπων στο ίδιο μέρος όλες τις ώρες της ημέρας. Από το πρωί μέχρι το βράδυ, το θαλάσσιο μέτωπο έλκει οικογένειες, ηλικιωμένους, μετανάστες, εργαζόμενους και νέους και η ελευθερία κινήσεων, καθώς και η πολυλειτουργικότητα του χώρου, τονώνει την άλλοτε νεκρή λιμενική ζώνη.

Το σημείο της επέμβασης στην καρδιά του ιστορικού κέντρου ενώνει την πόλη, επαναπροσδιορίζοντας το δίπολο μέσα από την είσοδο στην πόλη από το λιμάνι. Ο μεγάλος άξονας San Lorenzo συγκεντρώνει και διοχετεύει την κίνηση από όλο το ιστορικό θαλάσσιο μέτωπο στο κέντρο της πόλης, ορίζοντας μια αρμονική μετάβαση. Παράλληλα οι νέες χρήσεις που τοποθετούνται στο λιμάνι συμβαδίζουν απόλυτα με τη θάλασσα και τα καράβια. Το μουσείο της θάλασσας και το ενυδρείο σε συνδυασμό με τα πλοία και τα κατάρτια των ιστιοφόρων, ενισχύουν το ναυτικό και θαλάσσιο χαρακτήρα της Γενοβας.

Η υπόλοιπη λιμενική έκταση σε τίποτα δε θυμίζει το αναβαθμισμένο κομμάτι του R.Piano καθώς εξακολουθούν να υπάρχουν σημαντικά προβλήματα σύνδεσης. Όλες οι σύγχρονες εμπορικές δραστηριότητες, οι χώροι αποθήκευσης, φόρτωσης και μεταφοράς βρίσκονται στα δυτικά της πόλης σε συνδυασμό με τους επιβατικούς σταθμούς και νεκρά αστικά κενά, κατάλοιπα της κάποτε ισχυρής βιομηχανικής Γενοβας. Η ζώνη αυτή είναι τόσο φαρδιά- σε μερικά σημεία φτάνει το ένα χιλιόμετρο- που αποκόβει τελείως τους κατοίκους από τη θάλασσα και τους αποξενώνει από το φυσικό τους τοπίο. Σε πολλά σημεία της ακτογραμμής ξεπηδούν τα πολυώροφα συγκροτήματα γραφείων και επιχειρήσεων, τα γιγάντια εμπορικά συγκροτήματα δίπλα από αδιάβατα μέρη, μάρτυρες των καινούριων

¹⁰¹ Δημήτρης Ν. Καρύδης, 2008, *Τα επτά βιβλία της Πολεοδομίας*, Παπασωτηρίου, Αθήνα, σελ. 420

οικονομικών συνθηκών. Ο R.Piano θέλοντας να λύσει τα προβλήματα αυτά, πρότεινε ένα σχέδιο αναβάθμισης της υπόλοιπης ζώνης, ανακουφίζοντάς την από το αεροδρόμιο και άλλες αδρανείς χρήσεις. Παρόλα αυτά οργανωμένο σχέδιο ανάπτυξης της δυτικής περιοχής της Γένοβας δεν έχει εφαρμοστεί.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

9.1 Για τη Γένοβα

Η αναφορά μας στη Γένοβα, μια κατ' εξοχήν ιστορική πόλη με αξιοσημείωτη κυριαρχία στη Μεσόγειο, προσπαθεί να σκιαγραφήσει σημαντικές χωρικές μεταβολές στο δίπολο και να παρατηρήσει τη σημερινή τους επαφή. Οι διάφορες μεταβατικές φάσεις και οι εξελίξεις του αστικού τοπίου προσδιορίζουν το χαρακτήρα της πόλης-λιμένα μέσα από ιστορικές περιόδους ακμής και άνθισης με τη Γένοβα να πρωταγωνιστεί στη λεκάνη της Μεσογείου, αλλά και μέσα από εποχές παρακμής και σύγκρουσης όταν η πόλη αποσχίζεται από το λιμάνι της και οδηγείται σε αδιέξοδο τον 20ο αιώνα.

Η αναβάθμιση του θαλάσσιου μετώπου της, ύστερα από περιόδους αποξένωσης, έρχεται να επαναδιατυπώσει τις βασικές έννοιες της πόλης-λιμανιού και να ορίσει ένα ενιαίο χωρικό πλαίσιο για τις αστικές λειτουργίες. Χαρακτηριστική είναι η απλότητα των παρεμβάσεων και ο λιτός σχεδιασμός τους, ενώ η τοποθέτηση πολιτιστικών χρήσεων τονώνει την εικόνα της πόλης. Η μεσαιωνική της ιστορία, τα αναγεννησιακά της κτίρια έρχονται να αναμειχθούν με τα βιομηχανικά κατάλοιπα και τα σύγχρονα υλικά, τις μοντέρνες μορφές στο λιμάνι και να ορίσουν ένα αρχιτεκτονικό συνονθύλευμα που καθορίζει την ταυτότητά της στον ευρωπαϊκό χώρο.

Ο χώρος αναφέρεται στους κατοίκους και χρησιμοποιείται από το σύνολό τους. Διάφορες και διαφορετικές ομάδες χρηστών βρίσκονται στην περιοχή όλες τις ώρες της μέρας, εκτός από τα βράδια του χειμώνα που σαμποτάρει ο καιρός. Το πρωί επικρατεί ηρεμία, ο κόσμος ξαποσταίνει, γυμνάζεται, ξένοι, ντόπιοι, τουρίστες. Το απόγευμα, γεμίζει ζωή και ένταση, παιδιά με τους γονείς στις καφετέριες και τις παιδικές χαρές, ηλικιωμένοι για περίπατο, νέοι που κάθονται στις κερκίδες. Και το βράδυ, οι πιο κοσμοπολίτες συχνάζουν στα κέντρα αναψυχής, και οι υπόλοιποι, στα παγκάκια, χαζεύουν τις αντανάκλασεις των φώτων και την ηρεμία της νύχτας. Αξιοσημείωτο είναι, ακόμα, ότι η ανάπλαση κατάφερε να διατηρήσει της ισορροπίες της πόλης και σε αυτές ήρθε να ενταχθεί ομαλά. Δεν δημιουργούνται έτσι ανακατατάξεις των κατοίκων στο όνομα της «αναβάθμισης» των περιοχών, χωρίς αυτό, όμως, να αναστέλλει τους υπόλοιπους κατοίκους από το να έρθουν στο παλιό λιμάνι.

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

Italo Calvino, Αόρατες Πόλεις

9.2 Επίλογος

Μια ανασκόπηση της παρούσας εργασίας μας βοηθάει να συμπεράνουμε τη σπουδαιότητα των χωρικών και λειτουργικών δεσμών των πόλεων-λιμανιών και τις σημερινές τους προοπτικές, ύστερα από ένα πολύπλοκο φάσμα μεταβάσεων, εξελίξεων και διενέξεων. Η ιστορική αναδρομή των πόλεων-λιμανιών ξεδιπλώνει τις ισχυρές σχέσεις που παρουσιάζονται μεταξύ του διπόλου, τις συγκρούσεις και τις φάσεις παρακμής που πέρασαν ως δυο ανεξάρτητα μέρη και την τελική ανάγκη για επαναπροσδιορισμό της μεταξύ τους σχέσης, μέσα από τη χρησιμότητα του υγρού στοιχείου στη ζωή της πόλης, ενός συστατικού που γέννησε το δίπολο αυτό.

Η δημιουργία των μεσογειακών πόλεων-λιμανιών ως αυτόνομες και αυτόνομες μονάδες, ισχυρά τοποθετημένες σε φυσικές απολήξεις της στεριάς στη θάλασσα και η οργάνωσή τους σε ελεύθερα και αυτοδύναμα κρατίδια που παρείχαν ασφάλεια στους κατοίκους τους, θέτει τα θεμέλια για την αστική τους ανάπτυξη. Βασικό εργαλείο, όμως όλης αυτής της σταδιακής εξέλιξης είναι η δικτύωση και η επαφή με άλλους πολιτισμούς μέσω θαλάσσιων εμπορικών συναλλαγών. Ορίζεται λοιπόν ένα σύστημα δικτύων μέσα από την επέκταση και τη διαρκή εξάπλωση. Οι πόλεις χάνουν την αυτόνομη που είχαν στα πρώτα στάδια οργάνωσης και πλέον βρίσκονται εξαρτημένες στο παγκόσμιο πλέγμα που έχει διαμορφωθεί. Ουσιαστικά είναι εξαιρετικά δύσκολο για κάποια από αυτές να αναπτυχθεί και να ευημερήσει εκτός δικτύου. Δημιουργούνται παιχνίδια ανταγωνισμού μεταξύ ισχυρών και άλλων λιγότερων ισχυρών πόλεων και εξυπηρετούνται συμφέροντα. Οι σύγχρονες μεταλλάξεις στο οικονομικό σκηνικό ορίζουν τις πόλεις-λιμάνια ως κέντρα χρηματοπιστωτικού εμπορίου και εξασφαλίζεται η ροή του κεφαλαίου μέσα από επενδύσεις και επιχειρήσεις. Ο ρόλος που καλούνται να αναλάβουν οι πόλεις-λιμάνια ως υποδοχείς δραστηριοτήτων στοχεύει στη βελτίωση της εικόνας τους για την εύκολη προσέλκυση χρήματος, στον προσδιορισμό της νέας τους ταυτότητας μέσα από την ανάδειξη της πολιτιστικής τους κληρονομιάς και στην άνοδο της ποιότητας ζωής. Τα ανταγωνιστικά σχέδια των πόλεων μεγιστοποιούν τα κέρδη και επεκτείνουν τις δραστηριότητες.

Συνεπώς κρίνεται αναγκαία η επανάκτηση του εγκαταλειμμένου θαλάσσιου μετώπου της αποβιομηχάνισης σε μια νέα προσπάθεια των πόλεων να ανακάμψουν και να υποδεχτούν τις καινούριες λειτουργίες. Εργαλείο σε όλη αυτή τη προσπάθεια είναι οι αναπλάσεις των θαλάσσιων μετώπων των πόλεων.

Το θαλάσσιο μέτωπο ως ένα ευπαθές όριο ανάμεσα στην πόλη και το νερό καλείται να συνδέσει τα δύο στοιχεία και να σχεδιαστεί, καλύπτοντας ωστόσο τις προαπαιτούμενες ανάγκες. Η δημιουργία μιας «πολυλειτουργικής πόλης», η οποία δέχεται πολλαπλές δραστηριότητες και διάφορους πληθυσμούς, μέσα από την εξυγίανση της αστικής της εικόνας και την προβολή σύγχρονων τοποσήμων, με νέο αρχιτεκτονικό λεξιλόγιο, συνθέτουν το μοχλό ανάπτυξης των πόλεων-λιμανιών του 21^{ου} αιώνα. Κινητοποιούνται μαζικοί καταλύτες για την αειφόρο ανάπτυξη υποβαθμισμένων και παρηκμασμένων κομματιών των πόλεων και τη μετατροπή τους σε ελκυστικά τουριστικά και επιχειρησιακά κέντρα.

Η εφαρμογή των αναπλάσεων σε πόλεις-λιμάνια ανά τον κόσμο έρχεται να μας επιδείξει το νέο χαρακτήρα των πόλεων και σε ποιους χρήστες απευθύνεται ο σχεδιασμένος χώρος. Οι ευρωπαϊκές πόλεις-λιμάνια που κυριάρχησαν στην ιστορία από την αρχαιότητα, προσπαθούν έχουν προχωρήσει στη διατήρηση και ενίσχυση της ιστορικής κληρονομιάς τους, καθώς και των αρχιτεκτονικών μορφών, σε μια προσπάθεια αρμονικής συμβίωσης του νέου με το παλιό. Σε ορισμένες περιπτώσεις πρωταρχικών επεμβάσεων, όπως τα **Docklands**, οι επιχειρήσεις και τα επενδυτικά προγράμματα κυριαρχούν στο χώρο και εντείνουν τις κοινωνικές και λειτουργικές αντιθέσεις με τον υπόλοιπο ιστό. Με τη νέα χιλιετία τα εφαρμοστικά προγράμματα στοχεύουν στην εξομάλυνση των διαφορών αυτών και στην προώθηση ενός εναρμονισμένου περιβάλλοντος.

Το σκηνικό αλλάζει εντελώς στις πόλεις-λιμάνια της Ασίας και της Αφρικής (Σιγκαπούρη, Σαγκάη, Κέιптаουν, Ντουμπάι, κ.ά.) με την παρουσία πολυτελών και μνημειακών τουριστικών πόλεων δίπλα από φτωχές συνοικίες και υποβαθμισμένα προάστια. Οι διαφορές αυτές προκύπτουν τόσο από την διαφορετική πολιτική των χωρών αυτών, όσο και από τον παραγκωνισμό των παραδόσεων για εξυπηρέτηση πελατειακών συμφερόντων και όσο το δυνατόν μεγιστοποίηση των κερδών. Οι επεμβάσεις απευθύνονται σε τουρίστες και προσαρμόζονται συνεχώς στις ανάγκες τους, παραμελώντας έτσι τους ντόπιους και ενισχύοντας τις συγκρούσεις με τον υπόλοιπο ιστό.

Κύριο μέλημα του σχεδιασμού οφείλει να είναι η διατήρηση των σχέσεων του διπόλου και η αρμονική μετάβαση από το λιμάνι στον πυρήνα της πόλης. Ουσιαστικά, η εικόνα της πόλης καθώς ο επισκέπτης εισέρχεται από το λιμάνι είναι εντυπωσιακή. Είναι αυτή που τον ενθουσιάζει και αποτυπώνει τη αλληλένδετη, μαγική σχέση των δύο στοιχείων. Ερχόμαστε εδώ να καταλήξουμε ότι το θαλάσσιο μέτωπο δεν είναι το τέλος μιας πόλης αλλά ο γνώμονάς της.

Από εκεί ξετυλίγεται όλο το κουβάρι των περιπλανήσεων στην πόλη, όπως από την πρώτη στιγμή της γέννησής της. Επομένως, πρωταρχικός στόχος κάθε επέμβασης δεν θα πρέπει να αποκλίνει από αυτή τη βασική αρχή.

Εν κατακλείδι, η αναφορά του Italo Calvino στις δύο Βαλδράδες και η συνεχής επαφή τους με τα μάτια, μας κάνει να αισιοδοξούμε ότι οι δύο πόλεις θα καταφέρουν στο τέλος να «αγαπηθούν» και να νοιαστούν πραγματικά η μία για την άλλη. Το είδωλο της πόλης στον καθρέφτη της, καταλήγει να την κοιτάει με την ίδια ένταση, παύοντας να αρνείται την πραγματική της αξία και ερχόμενη ξανά να προβάλλει τη γνήσια αντανάκλασή της. Κι όλα αυτά ύστερα από περιόδους άρνησης και μακροσκελούς έρευνας, όπου οι πόλεις-λιμάνια συνειδητοποιούν ότι δεν μπορούν παρά να είναι ένα ισχυρό δίδυμο, με ιδιαίτερους δεσμούς, που δεν μπορεί να αποσπαστεί ξανά.

ΒΙΒΛΙΑ

Allan L. Rodgers, 1960, *The industrial geography of the port of Genova*, University of Chicago

André Nouschi, 1999, *Η Μεσόγειος στον 20ο αιώνα*, Μεταίχμιο, Αθήνα, Δεκέμβριος 2003, μετάφραση: Κώστας Τσικερδάνος, *La Méditerranée au 20e siècle*

F.Braudel-G.Duby-R.Arnaldez-M.Aymard-J.Gaudemet-P.Solinas, 1991, *Η Μεσόγειος-Άνθρωποι και πολιτισμική κληρονομιά*, Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 1990, μετάφραση: Κώστας Αντύπας, *La Méditerranée, les hommes et l' héritage*

Κάρολος Ντικενς, *Δύσκολα χρόνια*, μετφρ Σ Μαυροειδή-Παπαδάκη, Γράμματα, 1979

Fernand Braudel, Maurice Aymard, Filippo Coarelli, *Η Μεσόγειος: ο χώρος και η ιστορία*, Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 1990

Ennio Poleggi, 1971, *1128-2000: il porto di Genova/ consorzio autonomo del porto di Genova*, Sagep editrice, Genova

Ennio Poleggi, 1985, *Città portuali del Mediterraneo : storia e archeologia / a cura di Ennio Poleggi.* , Sagep editrice, Genova

Ennio Poleggi, 1982, *Paessaggio e Immagine di Genova*, Sagep editrice, Genova

Ennio Poleggi, Paolo Cevini, 1992, *Genova*, Laterza, Genova

E. H. Gombrich, 1994, *Το χρονικό της τέχνης*, ΜΙΕΤ, Αθήνα

Italo Calvino, 2004, *Οι αόρατες πόλεις*, Καστανιώτη, Αθήνα, μετάφραση: Ανταίος Χρυσσοστομίδης, *Le città invisibili*

Jean-Luc Pinol, François Walter, 2007, *Η σύγχρονη Ευρωπαϊκή πόλη. Έως τον Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο.*, Πλέθρον, Αθήνα, μετάφραση: Ιωάννα Δουράμπεη, Έφη Κάννερ *Histoire de l'Europe urbaine*

Jean-Luc Pinol, 2000, *Ο κόσμος των πόλεων τον 19ο αιώνα*, Πλέθρον Αθήνα, μετάφραση: Μαρία Κουμπούρα, Μαρία Παπαηλιάδη *Le monde des villes au XIXe siècle*

Leonardo Benevolo, 1974, *Origini de L' Urbanistica Moderna*, Editori Laterza, 1963

Leonardo Benevolo, Παντελής Γ. Λαζαρίδης, 1977, *Βιομηχανική επανάσταση βιομηχανική πόλη*, Νέα Σύνορα, Αθήνα, μετάφραση: Παντελής Γ. Λαζαρίδης *Orgini de l'urbanistica moderna*.

Leonardo Benevolo, 2009, *Η πόλη στην Ευρώπη*, Ελληνικά γράμματα Αθήνα, 1997, μετάφραση: Άννα Παπασταύρου, *La città nella storia d' Europa*

Luciano Grossi Bianchi, 1989, *Gli approdi delle consorterie e il porto del Comune di Genova*, Sagep editrice, Genova

Paolo Stringa, 1989, *Porto vecchio-città storica. Appunti per una ricerca urbanistica nella dimensione mediterranea*, Sagep editrice, Genova

Άσπα Γοσποδίνη, Ηλίας Μπεριάτος, 2006, *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*, Κριτική, Αθήνα, Μάιος 2006

Δ. Ν. Καρύδης, 2008, *Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας*, Εκδόσεις Παπασωτηρίου, Αθήνα, 2006

Γιάννης Ν. Πολύζος, Μαρία Σιγάλου-Μαυρίδου, Άννα Παπασταματίου-Σαρηγιάννη, 1979, *Βιομηχανική επανάσταση - ουτοπιστές. Η πρώτη πολεοδομική νομοθεσία στην Αγγλία*, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα

Παπασταματίου-Σαρηγιάννη, Βιομηχανική Επανάσταση-ουτοπιστές. Η πρώτη πολεοδομική νομοθεσία στην Αγγλία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα, 1979

Ναυσικά Πανσέληνου, 2000, *Βυζαντινή ζωγραφική, Η βυζαντινή κοινωνία και οι εικόνες της*, Καστανιώτης, Αθήνα

Πρακτικά Γ' Πανελλήνιας επιστημονικής συνάντησης, 2002, *Τεκμήρια βιομηχανικής ιστορίας*, ΤΙCΣΙΗ Ελληνικό Τμήμα, Αθήνα

ΣΠΟΥΔΑΣΤΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ

Αριάδνη Μενδωνίδα, Σπουδαστική εργασία 2009, *Οι πόλεις-λιμάνια και η διαχείριση της προνομιακής ζώνης του θαλάσσιου μετώπου τους*, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα

Αθανασία Γεωργιάδου, Ελένη Κρίνη, Ελένη Σκλαβενίτη, Διάλεξη 2011, Διασταυρώσεις : περίπτωση γένοβα, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα

ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

Glenn Norcliffe, The emergence of postmodernism on the urban waterfront, *Journal of transport Geography*, Pergamon, 1996, vol.4, No2

Mediating the City: The Role of Planned Media Cities in the Geographies of Creative Industry Activity, GaWC Research Bulletin 397

ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

<http://www.scribd.com/doc/55797882/Waterfronts-in-Post-Industrial-Cities>

<http://www.lboro.ac.uk/gawc/>

<http://eurovoc.europa.eu/>

<http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch4en/conc4en/portdev.html>

<http://www.portcities.org.uk/>

<http://www.un.org/en/peacekeeping/missions/past/unef1backgr2.html>

<http://web.archive.org/web/20080103050802/http://www.wsu.edu/~dee/>

<http://www.scribd.com/doc/94697912/Waterfront-Development-Principles>

http://news247.gr/eidiseis/afieromata/petrelaio_oi_kriseis_poy_sygklo-nisan_ton_planhth.1653557.html

Πάτρα

<http://www.heliarch.gr/index.php?q=content/%CE%B4%CE%B9%CE%B1%CE%BC%CF%8C%CF%81%CF%86%CF%89%CF%83%CE%B7-%CF%80%CE%B1%CF%81%CE%B1%CE%BB%CE%B9%CE%B1%CE%BA%CE%AE%CF%82-%CE%B6%CF%8E%CE%BD%CE%B7%CF%82-%CF%80%CE%AC%CF%84%CF%81%CE%B1%CF%82>

<http://www.patra-thalassiometopo.gr/imerida-perilipsi.pdf>

courses.arch.ntua.gr/fsr/132666/09_KODROS.pdf

<http://postgra.hydro.ntua.gr/docs/lessons/52/hadjibiros/harbours.pdf>

http://www.westpoint.gr/news_details.php?id=18

<http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=148836>

Λισσαβώνα

<http://www.portaldasnacoes.pt/>

Hafencity

<http://www.hafencity.com/>

<http://www.creative-germany.travel/en/architecture-en/hafencity-3/>

Docklands

<http://www.kgs-tornesch.de/dokumente/upload/London%20Texte%20Un/12C/Docklands%20Revitalisation%20of%20the%20Waterfront.pdf>

<http://www.museumoflondon.org.uk/docklands/>

<http://www.docklandsettlements.org.uk/>

Βαλτιμόρη

http://zlgc.seu.edu.cn/jpkc/2010jpkc/arch/arch/UploadFiles_5768/201002/282.pdf

http://www.globalharbors.org/inner_harbor_story.html

Ρόττερνταμ

http://www.geographyjobs.ca/articles/rotterdam_waterfront_kop_van_zuid.html

http://www.macalester.edu/courses/geog261/Otte_Rotterdam/Rotterdam%20City%20Planning.html

<http://server.filozofia.bme.hu/~kerekgyarto/Hollandia/kirandulas2010/Rotterdam/kop%20van%20zuid/>

<http://server.filozofia.bme.hu/~kerekgyarto/Hollandia/kirandulas2010/Rotterdam/kop%20van%20zuid/>

Βαρκελώνη

<http://www.ub.edu/escult/Water/water3/artsdev.pdf>

http://www-cpsv.upc.es/documents/LIVERPOOL_PRESENTATION.pdf

<http://arquitecturaenbarcelona.blogspot.gr/2011/03/parque-de-diagonal-mar-de-enric.html>

