

Ο ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ ΚΑΙ ΟΙ ΝΕΕΣ 'ΧΡΗΣΕΙΣ' ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ: Μια πρόκληση για τις ελληνικές πόλεις.

Άσπα Γοσποδίνη
Αρχιτέκτων Α.Π.Θ,
MSc, PhD, University College London,
Λέκτορας στον Αστικό Σχεδιασμό,
Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στην ιστορία της πόλης, ο πρωτοποριακός φυσικός σχεδιασμός του χώρου και τα μεγάλα έργα αστικού σχεδιασμού εμφανίζονται ως απόρροια της οικονομικής ανάπτυξης πόλεων και κρατών. Σηματοδοτώντας την εποχή της παγκοσμιοποίησης, η διαδικασία αυτή μοιάζει να έχει αναστραφεί: Ο αστικός σχεδιασμός εμφανίζεται να 'χρησιμοποιείται' συνειδητά ως μέσον ανάπτυξης των πόλεων μέσα στο νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον - το ενιαίο Ευρωπαϊκό σύστημα πόλεων.

Στο άρθρο αυτό εξετάζεται ο νέος ρόλος του αστικού σχεδιασμού σε συνάρτηση με τις αναπτυξιακές δυνατότητες και τους περιορισμούς των πόλεων μέσα στο ενιαίο Ευρωπαϊκό αστικό σύστημα και εξειδικεύεται ο ρόλος αυτός για τις διάφορες ομάδες πόλεων του συστήματος: *μητροπόλεις, μεγάλες πόλεις, μικρές πόλεις, πόλεις του πυρήνα, πόλεις της περιφέρειας*. Αναπτύσσεται το επιχείρημα ότι ο αστικός σχεδιασμός αποτελεί σημαντικό παράγοντα ανάπτυξης για όλες τις ομάδες πόλεων αλλά αποβαίνει ιδιαίτερα κρίσιμος για δύο ομάδες πόλεων που αντιπροσωπεύουν τα δύο άκρα του συστήματος: *τις μητροπόλεις και τις μικρές πόλεις της περιφέρειας που στερούνται ενδογενών πηγών ανάπτυξης*. Στις δύο συγκεκριμένες ομάδες, ο αστικός σχεδιασμός, μέσω παρεμβάσεων μεγάλης κλίμακας καθώς και πρωτοποριακών φυσικών μορφών του χώρου, μπορεί να επηρεάσει το μέλλον των πόλεων: Στην πρώτη ομάδα πόλεων, μπορεί να συμβάλει καθοριστικά στη διατήρηση του μητροπολιτικού χαρακτήρα με τη δημιουργία ιδιαίτερου αστικού τοπίου - προβολής και συμβολισμού. Στη δεύτερη ομάδα πόλεων, μπορεί να συμβάλει καθοριστικά στην αναστροφή της περιθωριοποίησης τους μέσα στο ενιαίο σύστημα, τοποθετώντας τις στον Ευρωπαϊκό χάρτη ως κέντρα *αστικού τουρισμού* - της "νέας αναπτυσσόμενης βιομηχανίας του 21ου αιώνα και της εποχής της παγκοσμιοποίησης" σύμφωνα τον Peter Hall. Ειδικότερα για τη σχέση αστικού χώρου και αστικού τουρισμού, αναπτύσσεται το επιχείρημα ότι μια νέα τάση φαίνεται να αναδύεται και να επιβεβαιώνεται διεθνώς: Ανεξαρτήτως των συγκεκριμένων λειτουργιών και δραστηριοτήτων που μπορεί να φιλοξενούνται στο χώρο (κτήριο ή δημόσιο υπαίθριο χώρο), ο πρωτοποριακός φυσικός σχεδιασμός του χώρου μπορεί να καταστήσει έκθεμα τον ίδιο το χώρο και να τον μετατρέψει σε αξιοθέατο και πόλο τουριστικής έλξης. Αντιπροσωπευτικό παράδειγμα που επιβεβαιώνει αυτήν τη νέα τάση είναι οι πρωτοποριακές αναπλάσεις μεγάλης κλίμακας στην πόλη του Bilbao και ειδικότερα, ο *avant-garde* φυσικός σχεδιασμός του Μουσείου Guggenheim από τον Frank O. Gehry.

Το άρθρο επικεντρώνει στην περίπτωση των ελληνικών πόλεων και εξειδικεύει το νέο ρόλο του αστικού σχεδιασμού σε σχέση τόσο με τις χωρικές ιδιαιτερότητές τους όσο και με την αναπτυξιακή προοπτική τους ως μικρές πόλεις στην περιφέρεια του ενιαίου Ευρωπαϊκού αστικού συστήματος. Αναπτύσσεται το επιχείρημα ότι για την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών πόλεων μέσα στο ενιαίο Ευρωπαϊκό αστικό σύστημα, οι καθιερωμένες πρακτικές αστικού σχεδιασμού - σημειακές, σταδιακές και ήπιες παρεμβάσεις - πρέπει να αντικατασταθούν από παρεμβάσεις μεγάλης κλίμακας και πρωτοποριακό φυσικό σχεδιασμό του χώρου. Στο πλαίσιο αυτό, το *αστικό θαλάσσιο μέτωπο* παρουσιάζεται ως *πιλοτικό χωρικό πεδίο* όπου μπορεί να επιχειρηθεί μια τέτοια αλλαγή. Ο πρωτοποριακός φυσικός επανασχεδιασμός (ανάπλαση) του θαλάσσιου μετώπου των ελληνικών πόλεων παρουσιάζεται ως πρόκληση και όραμα: Πρόκληση για την αντιμετώπιση προβλημάτων περιφερειακότητας και την ανάπτυξη αστικού τουρισμού. Όραμα για τη συνέχεια της ιστορικής και παραδοσιακής σχέσης μεταξύ της θάλασσας και του πυρήνα της ελληνικής πόλης, για την τοποθέτηση των ελληνικών πόλεων πάνω στον Ευρωπαϊκό χάρτη ως μια διακριτή ομάδα πόλεων με χαρακτηριστικά θαλάσσια μέτωπα ιδιαίτερης σημασίας και βαρύτητας.

1. Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΕΝΙΑΙΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΑΣΤΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ: Ο νέος ρόλος του αστικού σχεδιασμού.

Είναι ευρέως αποδεκτό ότι, ως συνέπεια της ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς στην Ευρωπαϊκή Ένωση, της κατάργησης των εσωτερικών συνόρων και του φαινομένου της οικονομικής διεθνοποίησης, οι Ευρωπαϊκές πόλεις εμφανίζονται κατά την τελευταία δεκαετία να λειτουργούν προοδευτικά όλο και περισσότερο ως **ενιαίο αστικό σύστημα**. Έχει διατυπωθεί ακόμη και η άποψη ότι “η Ευρωπαϊκή κοινότητα μετατρέπεται πρωτίστως σε κοινότητα πόλεων παρά σε κοινότητα εθνών” (Σημαιοφορίδης Γ., 1998, σ.144).

Μέσα στο ενιαίο Ευρωπαϊκό αστικό σύστημα, δεν διαμορφώνεται μια σταθερή και άκαμπτη ιεραρχία πόλεων αλλά **πολλές και ευέλικτες ιεραρχίες πόλεων** σε συνάρτηση με τη συγκεκριμένη απόδοση των πόλεων σε διάφορους τομείς και δραστηριότητες (π.χ βιομηχανία, υπηρεσίες, υψηλή τεχνολογία, τουρισμός, κ.α) καθώς και τη σφαίρα επιρροής τους - περιφερειακή, εθνική, διεθνή (CEC, 1992, p.14, και Πετρακος, Γ., Οικονόμου Δ., 1999, σσ.27-28). Στο πλαίσιο αυτό, δημιουργείται **ένας εντεινόμενος ανταγωνισμός μεταξύ των πόλεων** για τη βελτίωση της θέσης τους στην ιεραρχία και την αναζήτηση μίας “**νέας κεντρικότητας**” μέσα στο ενιαίο Ευρωπαϊκό αστικό σύστημα. Απόδειξη αυτού του φαινομένου μπορεί να θεωρηθεί και ο αυξανόμενος αριθμός δικτύων πόλεων που οργανώνονται στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη συνεργασία και την ανταλλαγή ιδεών πάνω σε ζητήματα χάραξης πολιτικής και εφαρμογής ειδικών προγραμμάτων που αφορούν σε διάφορους τομείς όπως επιστήμη, τεχνολογία, τουρισμός, κ.α αλλά και σε κοινά προβλήματα όπως ανεργία, κοινωνικός αποκλεισμός, κ.α. (βλ. CEC, 1992, pp.16-17, και Σημαιοφορίδης, Γ., 1998, σ.144).

Η αναπτυξιακή προοπτική μίας πόλης ή ομάδας πόλεων μέσα στο ενιαίο Ευρωπαϊκό αστικό σύστημα θεωρείται ότι διαφοροποιείται σε συνάρτηση με **πέντε βασικούς παράγοντες** (βλ. CEC, 1992, p.22 και Σημαιοφορίδης, Γ., 1998, σ.145), τους οποίους μελέτες από διαφορετική επιστημονική σκοπιά¹ αναγνωρίζουν από κοινού ως κρίσιμους:

- α. Ο βαθμός διαφοροποίησης της οικονομικής βάσης και η ύπαρξη εξειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού.
- β. Η ύπαρξη υπηρεσιών με υψηλή τεχνολογία και τοπική διασύνδεση με ερευνητικά ιδρύματα.
- γ. Ο βαθμός ανάπτυξης ή/και εκσυγχρονισμού των υποδομών στους τομείς των μεταφορών και των τηλεπικοινωνιών.
- δ. Η ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος (κτισμένου χώρου, δημόσιου υπαίθριου χώρου, περι-αστικού φυσικού χώρου) και η ποιότητα της αστικής ζωής.
- ε. Η θεσμική ικανότητα για την χάραξη και την εφαρμογή αναπτυξιακών στρατηγικών.

Στο πλαίσιο των παραπάνω πέντε κρίσιμων παραγόντων, και ειδικότερα σε συνάρτηση με τον παράγοντα δ, **ο αστικός σχεδιασμός εμφανίζεται να αναλαμβάνει ένα νέο διευρυμένο ρόλο, συνδεδεμένο με την αναπτυξιακή προοπτική των πόλεων**. Ωστόσο, ο νέος ρόλος του αστικού σχεδιασμού ως παράγοντα ανάπτυξης δεν είναι ο ίδιος για όλες τις ομάδες πόλεων που σχηματίζονται μέσα στο ενιαίο Ευρωπαϊκό αστικό σύστημα: *μητροπόλεις, μεγάλες πόλεις, μικρές πόλεις, πόλεις στον πυρήνα* (τον παλαιό πυρήνα² και το νέο πυρήνα³), *πόλεις στην περιφέρεια*⁴ (οικονομική ή/και γεωγραφική). Διότι οι διάφορες ομάδες πόλεων χαρακτηρίζονται από διαφορετικές οικονομικές, κοινωνικές και χωρικές

¹ Μελέτες που επικεντρώνουν στην οικονομική διάσταση του αστικού χώρου (βλ. για παράδειγμα CEC, 1992) και μελέτες που αφορούν στη μορφολογία του αστικού χώρου (βλ. για παράδειγμα Σημαιοφορίδης, Γ. 1998).

² Σύμφωνα με επίσημες μελέτες της Επιτροπής της Ευρωπαϊκής Ένωσης (βλ. για παράδειγμα CEC, 1992, pp.14-15), ο όρος “παλαιός πυρήνας” αναφέρεται στις περιοχές της Ευρώπης όπου υπήρξε πρώτη βιομηχανική ανάπτυξη: Αγγλία, βόρεια Γερμανία, βόρεια και ανατολική Γαλλία, Κάτω Χώρες, Λουξεμβούργο και Δανία.

³ Σύμφωνα με επίσημες μελέτες της Επιτροπής της Ευρωπαϊκής Ένωσης (βλ. για παράδειγμα CEC, 1992, p.15), ο όρος “νέος πυρήνας” αναφέρεται στη νότια Γερμανία, τη βόρεια Ιταλία, τη νοτιο-ανατολική Γαλλία και την κεντρική και ανατολική Ισπανία.

⁴ Σύμφωνα με επίσημες μελέτες της Επιτροπής της Ευρωπαϊκής Ένωσης (βλ. για παράδειγμα CEC, 1992, p.15), στην “περιφέρεια” της Ευρωπαϊκής Ένωσης θεωρείται ότι ανήκουν η νότια Ιταλία, η δυτική Γαλλία, η Ιρλανδία, η νότια Ισπανία, η Ελλάδα και η Πορτογαλία.

ιδιότητες (βλ. CEC⁵, 1992) και εισέρχονται στο ενιαίο Ευρωπαϊκό αστικό σύστημα από διαφορετικές αφετηρίες. Επομένως, ο ρόλος και ο βαθμός βαρύτητας του αστικού σχεδιασμού ως παράγοντα ανάπτυξης διαφοροποιούνται σε σχέση με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά - οικονομικά και χωρικά - κάθε ομάδας πόλεων:

- ο **ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΙΣ: Ο αστικός σχεδιασμός ως μέσον διατήρησης του μητροπολιτικού χαρακτήρα και της υπεροχής μέσα στο ενιαίο Ευρωπαϊκό αστικό σύστημα.**

Την ύφεση της ανάπτυξης των μητροπόλεων, η οποία παρατηρήθηκε στη δεκαετία του '70 και στην αρχή της δεκαετίας του '80 λόγω του φαινομένου της αποκέντρωσης οικονομικών δραστηριοτήτων, ακολούθησε μια οικονομική και δημογραφική αναγέννηση των μητροπολιτικών κέντρων στα τέλη της δεκαετίας του '80 και στη δεκαετία του '90. Η επαναστικοποίηση (re-urbanisation) υποστηρίχθηκε από δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις και ήταν αποτέλεσμα της τάσης συγκέντρωσης συγκεκριμένων οικονομικών τομέων και δραστηριοτήτων όπως οι υψηλής τάξης υπηρεσίες, οι διεθνείς διανομές και η βιομηχανία πολιτισμού. Οι μητροπόλεις διατήρησαν την υπεροχή τους με τη συνεχή προσέλκυση διεθνών χρηματοπιστωτικών οργανισμών, κεντρικών εγκαταστάσεων πολυεθνικών εταιρειών, εταιρειών παροχής εξειδικευμένων υπηρεσιών υψηλού επιπέδου, ερευνητικών κέντρων, διεθνών οργανισμών, κέντρων δημόσιας διοίκησης, επιχειρήσεων τέχνης, θεάματος και μέσων μαζικής ενημέρωσης (βλ. Lever and Champion 1996, Hall P. 1996, CEC 1992, Πετράκος Γ. και Οικονόμου Δ. 1999).

Στο πλαίσιο του ανταγωνισμού των μητροπόλεων μέσα στο ενιαίο Ευρωπαϊκό αστικό σύστημα, ο αστικός σχεδιασμός φαίνεται να αναλαμβάνει έναν ιδιαίτερα κρίσιμο ρόλο στη συνεχή προσπάθεια διατήρησης του μητροπολιτικού χαρακτήρα και της υπεροχής της πόλης: Η εφαρμογή των νέων ρευμάτων και τάσεων στον αστικό σχεδιασμό - και τον αρχιτεκτονικό σχεδιασμό - μπορεί να αποτελέσει **‘εργαλείο’ δημιουργίας ενός ιδιαίτερου αστικού τοπίου, ενός πρωτοποριακού αστικού τοπίου που συμβολίζει και προβάλλει το μητροπολιτικό χαρακτήρα.** Οι avant-garde μορφές του χώρου (κτισμένου χώρου, δημόσιου υπαίθριου χώρου) μπορούν να λειτουργήσουν ταυτοχρόνως ως **‘τοπόσημα’** που ενισχύουν την ταυτότητα της πόλης και ως **‘μαγνήτες’** που έλκουν την κορυφή των δραστηριοτήτων στον τομέα των υπηρεσιών (π.χ κεντρικές εγκαταστάσεις πολυεθνικών εταιρειών, διεθνείς πολιτικοί και οικονομικοί οργανισμοί, κλπ). Υπο αυτό το πρίσμα, μπορεί κανείς να κατανοήσει τις τεράστιες δημόσιες επενδύσεις σε μεγάλα έργα αστικού σχεδιασμού και αρχιτεκτονικής που έγιναν στις μητροπόλεις της Ευρώπης κατά τις δεκαετίες '80 και '90:

Στο Παρίσι, κατά την προεδρία του Mitterand, στο ζήτημα της προβολής του μητροπολιτικού χαρακτήρα της πόλης υιοθετήθηκε μια προσέγγιση καθαρά προσανατολισμένη στον πρωτοποριακό φυσικό σχεδιασμό του χώρου. Τα μεγάλα έργα⁶ (“grands travaux”) αυτής της περιόδου, τα οποία υλοποιήθηκαν με γενναία δημόσια χρηματοδότηση και κάλυπταν όλο σχεδόν το Παρίσι, διασπαρμένα στο κέντρο και την περιφέρεια, ήταν όλα προϊόν διεθνών διαγωνισμών - αρχιτεκτονικής και αστικού σχεδιασμού (Secchi, B., 1998).

Στο Λονδίνο, η ανάπλαση των Docklands, που χαρακτηρίστηκε από μεγάλες επενδύσεις δημοσίων και ιδιωτικών κεφαλαίων, μπορεί επίσης να θεωρηθεί έργο συνυφασμένο με την

⁵ Η μελέτη εκπονήθηκε το 1990 υπό την επίβλεψη της 16ης Γενικής Διεύθυνσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Στόχος της μελέτης ήταν να αποτιμήσει την συμβολή των πόλεων στο μετασχηματισμό και την ενοποίηση της Ευρώπης κατά την τελευταία δεκαετία και ταυτόχρονα να εκτιμήσει τις επιπτώσεις της ενοποίησης πάνω στις πόλεις για τις επόμενες δεκαετίες. Η μελέτη βασίστηκε σε πρωτογενή έρευνα που εκπονήθηκε κατά το διάστημα 1990-91 σε δείγμα 24 πόλεων καταμετρημένων σε όλες τις περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, από την Κοπεγχάγη στο βορρά μέχρι τη Σεβίλλη στο νότο και από το Δουβλίνο στα δυτικά μέχρι τη Θεσσαλονίκη στα ανατολικά. Η έρευνα συμπληρώθηκε και από ειδικές θεματικές μελέτες όπως “Ο ρόλος 4 πρωτεύουσών μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση”, “Ο ρόλος των μικρότερων πόλεων μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση”.

⁶ Αυτά είναι τα εξής: 1. Το Μουσείο Orsay 2. Το θεματικό Πάρκο La Villette που περιλαμβάνει σημαντικά κτιριακά συγκροτήματα όπως το Cite de Science et Industrie, το Cite de la Musique καθώς και πρωτοποριακούς υπαίθριους χώρους για ειδικές δραστηριότητες 3. το κτήριο του Αραβικού Κόσμου 4. το κτήριο του Υπουργείου Οικονομικών 5. Το κτήριο - Αψίδα του Υπουργείου Περιβάλλοντος στην περιοχή Defence 6. Το κτήριο της νέας Όπερας στην περιοχή της Βαστίλης 7. Οι γυάλινες πυραμίδες στο Μουσείο του Λούβρου 8. Το κτήριο της Εθνικής Βιβλιοθήκης 9. Το κτιριακό συγκρότημα του Διεθνούς Συνεδριακού Κέντρου 10. Το κτήριο του Μουσείου Φυσικής Ιστορίας.

προσπάθεια πρωτοποριακού φυσικού σχεδιασμού και επανασχεδιασμού του αστικού χώρου με στόχο την υλοποίηση ενός οράματος επέκτασης του City αλλά και αναβάθμισης του μητροπολιτικού χαρακτήρα του. Σε πρόσφατες κριτικές θεωρήσεις της ανάπτυξης στα Docklands (βλ. Hinsley, H. and Malone, P., 1996) διατυπώνεται η άποψη ότι η διαδικασία που ακολουθήθηκε πρώτον, αντιπροσωπεύει ένα πρότυπο αστικής ανάπτυξης προσαρμοσμένο στους κανόνες της αγοράς ("market-led-process") όπου περιορίζεται η συμμετοχή των τοπικών φορέων ενώ αυξάνονται οι επιλογές των ιδιωτικών συμφερόντων και δεύτερον, εντάσσεται σε ένα πλαίσιο σαφώς προσανατολισμένο στη φυσική μορφή του αστικού χώρου ("form-based-framework"), όπου περιθωριοποιείται ο αστικός προγραμματισμός (urban planning) ενώ ανατίθεται κυρίαρχος ρόλος στον αστικό σχεδιασμό και την αρχιτεκτονική. Αυτά φαίνονται πολύ καθαρά ειδικότερα στην περίπτωση της περιοχής Canary Wharf των Docklands (Hinsley, H. and Malone, P., 1996, pp.56-57).

Στο Βερολίνο, τόσο ο αστικός σχεδιασμός όσο και η αρχιτεκτονική, χρησιμοποιήθηκαν συστηματικά στην προσπάθεια αναβάθμισης της πόλης σε μητροπολιτικό κέντρο της Ευρώπης: Στη δεκαετία του '80, αυτό έγινε στα πλαίσια του Προγράμματος IBA, το οποίο αφορούσε στην αναβίωση περιοχών κατοικίας που συμπεριλάμβαναν κτήρια και οικοδομικά τετράγωνα κατεστραμμένα από τον πόλεμο και εγκαταλειμμένα. Το Πρόγραμμα IBA προκήρυξε ένα μεγάλο αριθμό διεθνών διαγωνισμών για σημειακές παρεμβάσεις αστικού σχεδιασμού και αρχιτεκτονικής και έτσι, η φυσική ανάπτυξη αυτών των περιοχών συμπεριέλαβε παραδειγματικά τις διάφορες νεωτεριστικές σχεδιαστικές τάσεις της εποχής (βλ. IBA, 1986, IBA, 1987). Μετά την κατεδάφιση του τείχους το 1989 και την ανακήρυξη του Βερολίνου ως πρωτεύουσας της Γερμανίας, ακολούθησε ένα δεύτερο κύμα παρεμβάσεων αστικού σχεδιασμού που αφορούσαν στην ανάπτυξη υποβαθμισμένων περιοχών κοντά στο τείχος – Potsdamerplatz, Leipzigerplatz, Friedrichstrasse, Alexanderplatz (Karitzki, 1996). Ο φυσικός επανασχεδιασμός του αστικού χώρου ήταν πάλι προϊόν διεθνών διαγωνισμών με συμμετοχή πολυεθνικών κατασκευαστικών εταιρειών σε συνεργασία με μεγάλα ονόματα αρχιτεκτόνων. Σήμερα, η εντεινόμενη δραστηριότητα ανοικοδόμησης αυτών των περιοχών βάσει ποιοτικού επανασχεδιασμού του χώρου, τις μετατρέπει σταδιακά σε περιοχές κατοικίας υψηλών εισοδημάτων καθώς και σε επιχειρηματικά κέντρα ιδιαίτερης προβολής, συμβάλλοντας καθοριστικά στην ανάδειξη του Βερολίνου ως μητροπολιτικού κέντρου της Ευρώπης.

1.2 ΜΕΓΑΛΕΣ ΠΟΛΕΙΣ: Ο αστικός σχεδιασμός ως μέσον αναβάθμισης της θέσης των πόλεων στην ιεραρχία του ενιαίου Ευρωπαϊκού αστικού συστήματος.

Ως συνέπεια της μαζικής αστικοποίησης των πληθυσμών, της συγκέντρωσης των οικονομικών δραστηριοτήτων και της σημαντικής οικιστικής επέκτασης των μεγάλων Ευρωπαϊκών πόλεων κατά τις δεκαετίες '50 και '60, αυτή η ομάδα Ευρωπαϊκών πόλεων χαρακτηρίστηκε κατά τις επόμενες δεκαετίες από **υποβάθμιση της ποιότητας του αστικού χώρου και κατα συνέπεια, της αστικής ζωής**: υψηλές πολεοδομικές πυκνότητες, χαμηλή ποιότητα σχεδιασμού και κατασκευής του χώρου, αίσθηση έλλειψης ταυτότητας του χρήστη στο χώρο, αντιθέσεις κοινωνικών ομάδων μέσα στον αστικό ιστό, μόλυνση του φυσικού περιβάλλοντος, κ.α. Αυτά τα χωρικά και κοινωνικά μειονεκτήματα των μεγάλων πόλεων σε συνδυασμό με συνυπάρχουσες οικονομικές δυσκαμψίες (π.χ υψηλές τιμές γης, σχετικά μεγάλο κόστος υπηρεσιών) κατέστησαν αυτήν την ομάδα πόλεων λιγότερο ελκυστική ως τόπο εγκατάστασης – διαμονής ή εργασίας. Ειδικότερα στην περιφέρεια της Ευρώπης, η υποβάθμιση της ποιότητας του αστικού χώρου και της αστικής ζωής στις μεγάλες πόλεις ήταν εντονότερη αφού η μετανάστευση εσωτερικών πληθυσμών προς αυτές ήταν ταχύτερη και μαζικότερη και είχε ως συνέπεια την άναρχη οικονομική και οικιστική ανάπτυξη τους (CEC, 1992, pp.14-17, p.100).

Στο πλαίσιο του ανταγωνισμού των μεγάλων πόλεων μέσα στο ενιαίο Ευρωπαϊκό αστικό σύστημα, **ο αστικός σχεδιασμός μετατρέπεται σε βασικό μέσον αναίρεσης μέρους των συσσωρευμένων χωρικών μειονεκτημάτων με κυρίαρχη δράση του την ανάπτυξη: ανάπτυξη υποβαθμισμένων περιοχών, ανάπτυξη και αναβίωση εγκαταλειμμένων περιοχών (συνήθως βιομηχανικών), ανάπτυξη ιστορικών τμημάτων του ιστού, κ.α. Η βελτίωση της εικόνας της πόλης χρησιμοποιείται ως πόλος έλξης νέων επενδύσεων**

σε αναπτυσσόμενους και ακμάζοντες οικονομικούς τομείς (π.χ. υπηρεσίες, αστικός τουρισμός) και κατα συνέπεια, ως μέσον αναβάθμισης της θέσης της πόλης στην ιεραρχία του ενιαίου Ευρωπαϊκού αστικού συστήματος.

Ειδικότερα στην περίπτωση μεγάλων πόλεων σε σημαντική οικονομική ύφεση, όπως για παράδειγμα βιομηχανικές πόλεις με παραδοσιακή βαριά βιομηχανία, ή, πόλεις-λιμάνια σε παρακμή, ο ρόλος του αστικού σχεδιασμού γίνεται ακόμη σημαντικότερος: Η βελτίωση της εικόνας της πόλης εμφανίζεται ως *απαραίτητο ενδιάμεσο βήμα* στη μεταστροφή της τοπικής οικονομίας προς ανθούσες οικονομικές δραστηριότητες. Αυτό αντανακλάται καθαρά στο γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια, τέτοιες πόλεις τείνουν να προτάσσουν υψηλά στην ιεραρχία του συνόλου των δράσεων για την αναδιάρθρωση της τοπικής οικονομίας, τις μεγάλης κλίμακας αναπλάσεις αστικών περιοχών. Εδώ, θα μπορούσαν να αναφερθούν τα παραδείγματα ανάπτυξης στα Liverpool Docks στη δεκαετία του '80 και στην περιοχή Kop van Zuid του Rotterdam στη δεκαετία του '90: Ο επανασχεδιασμός του αστικού ιστού επικέντρωσε σε ζητήματα αρχιτεκτονικής κληρονομιάς και φυσιογνωμίας της πόλης ενώ ταυτόχρονα παρήγαγε χώρο για νέες ανθούσες δραστηριότητες και χρήσεις – ψυχαγωγία, πολιτισμός, εμπόριο, υπηρεσίες, κατοικία. Αυτές οι αναπλάσεις μεγάλης κλίμακας τόσο στο Liverpool, όσο και στο Rotterdam, θεωρούνται ότι συνέβαλαν σημαντικά στην επιδιωκόμενη αναδιάρθρωση της τοπικής οικονομίας (βλ. Craig-Smith, S. J., 1995, pp.25-28 καθώς και van der Knaap, G. A. & Pinder, D., 1992, pp.167-169).

Ο νέος ρόλος του αστικού σχεδιασμού ως μέσον αναβάθμισης της θέσης της πόλης στην ιεραρχία του ενιαίου Ευρωπαϊκού αστικού συστήματος, αντανακλάται εμμέσως και στις προσπάθειες μεγάλων Ευρωπαϊκών πόλεων να φιλοξενήσουν σημαντικές διεθνείς εκδηλώσεις όπως οι Ολυμπιακοί Αγώνες, Διεθνείς εκθέσεις κ.α. Τέτοια γεγονότα τείνουν να χρησιμοποιούνται ως *καταλύτες* για τη βελτίωση της εικόνας της πόλης, να λειτουργούν ως *κινητήριος δύναμη* για την υλοποίηση προγραμμάτων τα οποία, μετά το πέρας του συγκεκριμένου γεγονότος, θα έχουν ένα μόνιμο θετικό αποτέλεσμα στην πόλη. Παραδείγματα μεγάλων πόλεων που επεχείρησαν μία τέτοιου είδους, έμμεση χρήση του αστικού σχεδιασμού για την αναβάθμιση της θέσης τους στην ιεραρχία του ενιαίου Ευρωπαϊκού αστικού συστήματος, θα μπορούσαν να αναφερθούν η Βαρκελώνη στον νέο πυρήνα, η Σεβίλλη και η Θεσσαλονίκη στην περιφέρεια:

Στην περίπτωση της Βαρκελώνης, οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 1992 χρησιμοποιήθηκαν ως καταλύτης για τη ριζική αναδόμηση της πόλης – χωρική και οικονομική – κατά την περίοδο 1986-1992. Το στρατηγικό Σχέδιο της πόλης, που παρουσιάστηκε το 1988, έθεσε τέσσερες βασικούς στόχους προκειμένου να μετασχηματισθεί η Βαρκελώνη σε *διεθνές επιχειρηματικό και τουριστικό κέντρο* (βλ. CEC, 1992, pp.175-177):

- Την προώθηση της Βαρκελώνης ως *το κέντρο μιας ευρύτερης γεωγραφικής περιφέρειας* μέσω της ανάπτυξης και του εκσυγχρονισμού των υποδομών (οδικό δίκτυο, σιδηροδρομικό δίκτυο, αεροδρόμια, τηλεπικοινωνίες) που διευκολύνουν την πρόσβαση στην πόλη.
- Την προώθηση της Βαρκελώνης ως *επιχειρηματικό κέντρο* μέσω της ανάπτυξης Κέντρου Νέων Τεχνολογιών προσανατολισμένου στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις και στην σύνδεση των τομέων βιομηχανίας και υπηρεσιών.
- *Τη ριζική βελτίωση της εικόνας της πόλης* μέσω παρεμβάσεων αστικού σχεδιασμού και αρχιτεκτονικής προκειμένου η Βαρκελώνη να αποτελέσει ελκυστικό τόπο εγκατάστασης επιχειρήσεων και κατοίκων: ανάπτυξη του δημόσιου υπαίθριου χώρου της πόλης και παραγωγή νέων χώρων αναψυχής και αθλητισμού, ανάπτυξη του θαλάσσιου μετώπου της πόλης, ανάπτυξη του ιστορικού κέντρου της πόλης, αποκατάσταση και επανασχεδιασμός σημαντικών παλαιών κτηρίων, κ.α. (βλ. Trullen, J., 1996, Busquets, J., 1998).
- Την προώθηση της πόλης ως *κέντρο αστικού τουρισμού* με την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό της πολιτισμικής υποδομής και την ανάδειξη των ιστορικών μνημείων.

Η Σεβίλλη αξιοποίησε τη φιλοξενία της Παγκόσμιας Έκθεσης (World's Fair Expo) το 1992 για τον εκσυγχρονισμό των υποδομών της και την αναβίωση και ανάπτυξη μιας μεγάλης αστικής περιοχής σε εγκατάλειψη. Η συγκεκριμένη περιοχή επανασχεδιάστηκε ειδικά έτσι, ώστε αρχικά να προσφέρει τους απαραίτητους χώρους για τη λειτουργία της Έκθεσης, ενώ μετά το πέρας αυτής της δραστηριότητας, να προσφέρει τους απαραίτητους χώρους για τη

δημιουργία ενός Κέντρου Επιστήμης και Τεχνολογίας το οποίο θα υποστήριζε κυρίως την ανάπτυξη τομέων νέας τεχνολογίας (π.χ κατασκευή αεροσκαφών, τηλεπικοινωνιακού υλικού, ηλεκτρονικών υπολογιστών, κ.α) αλλά και θα υποβοηθούσε τον εκσυγχρονισμό παραδοσιακών οικονομικών δραστηριοτήτων στη Σεβίλλη (γεωργία, αλιεία, τουρισμός). Η συνολική βελτίωση της εικόνας της πόλης στηρίχθηκε επίσης, σε ένα μεγάλο αριθμό έργων αρχιτεκτονικής και αστικού σχεδιασμού που αφορούσαν στην παραγωγή χώρων για πολιτισμό, επιστήμη, αθλητισμό, ψυχαγωγία (CEC, 1992, pp.177-178).

Η Θεσσαλονίκη αξιοποίησε την αναγόρευσή της σε Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης '97 για την αναβάθμιση της θέσης της πόλης στο ενιαίο Ευρωπαϊκό αστικό σύστημα και την προώθησή της ως μητρόπολη των Βαλκανίων. Ο Οργανισμός Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης: Θεσσαλονίκη '97 - ιδρύθηκε ως ειδικός φορέας για τη σύνταξη και την εφαρμογή ενός στρατηγικού σχεδίου για την πόλη. Κεντρικός στόχος του σχεδίου, όπως παρουσιάστηκε το 1994, ήταν η βελτίωση της εικόνας της πόλης καθώς και η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός των μεταφορικών υποδομών και των πολιτιστικών υποδομών. Στο πλαίσιο αυτό, υλοποιήθηκαν ειδικά προγράμματα και δράσεις και προκηρύχθηκαν διεθνείς διαγωνισμοί αρχιτεκτονικού και αστικού σχεδιασμού που αφορούσαν στα ακόλουθα (βλ. Ο.Π.Π.Ε '97, 1998):

- *Την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των μεταφορικών υποδομών* (επέκταση και εκσυγχρονισμός του αεροδρομίου, βελτίωση οδικού δικτύου) για τη διευκόλυνση της πρόσβασης στην πόλη και την προώθηση της ως μητροπολιτικό κέντρο των Βαλκανίων.
- *Την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των πολιτιστικών υποδομών:* ανέγερση νέων κτηρίων και ανακαίνιση υφισταμένων κτηρίων πολιτιστικών λειτουργιών (θέατρα, μουσεία, μέγαρο μουσικής, εκθεσιακοί χώροι, βιβλιοθήκες, κλπ.) για την βελτίωση της πολιτιστικής φυσιογνωμίας της πόλης (βλ. Ο.Π.Π.Ε. '97, 1998, σσ.106-154).
- *Την αξιοποίηση της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς και την ανάδειξη της ιστορικής φυσιογνωμίας της πόλης* (βλ. Ο.Π.Π.Ε. '97, 1998, σσ.60-105): α) ανάπτυξη του ιστορικού κέντρου, της Άνω Πόλης, των Λαδάδικων καθώς και αποκατάσταση και επανάχρηση κτηρίων-νεώτερων μνημείων (βλ. Χασταόγλου, Β., επιμ., 1998). β) δημιουργία 'αρχαιολογικών περιπάτων' που ενοποιούν και συνδέουν σημαντικά ιστορικά μνημεία διαφορετικών περιόδων (βλ. Χαστάογλου, Β., 1998, επιμ., 1998). γ) επανασχεδιασμός του περιβάλλοντα χώρου αρχαιολογικών μνημείων (βλ. Αστροεινίδου Π. και Σημαιοφορίδης, Γ., επιμ., 1997).
- *Τη βελτίωση της συνολικής εικόνας της πόλης* μέσω παρεμβάσεων αστικού σχεδιασμού (βλ. Ο.Π.Π.Ε. '97, 1998, σσ.20-58): α) ανάπτυξη του κεντρικού προβλήτα του λιμανιού και απόδοση του χώρου στην πόλη: αποκατάσταση, επανασχεδιασμός και επανάχρηση των παλαιών κτηρίων και εγκαταστάσεων του λιμένα για την στέγαση πολιτιστικών λειτουργιών και γραφείων επιχειρήσεων (βλ. Παπακώστας, Γ., Παπαμίχος, Ν., Χαστάογλου, Β., 1995) β) ανάπτυξη του θαλάσσιου μετώπου της πόλης στον ανατολικό τομέα: σχεδιασμός νέων προβλητών για την ανάπτυξη αστικής θαλάσσιας συγκοινωνίας, επανασχεδιασμός των χώρων πρασίνου και ανάπτυξη του κτιριακού μετώπου κατα μήκος της παραλίας (βλ. Ο.Π.Π.Ε. '97, 1998, σσ.20-58). γ) αναβάθμιση της ποιότητας του αστικού χώρου σε υποβαθμισμένες περιοχές κατοικίας: απομάκρυνση στρατοπέδων και αξιοποίηση του χώρου για πολιτιστικές δραστηριότητες, εκπαιδευτικές λειτουργίες, πράσινο και αναψυχή, αξιοποίηση των υφιστάμενων ρεμάτων και δημοσίων εκτάσεων για τη δημιουργία νέων χώρων πρασίνου και αναψυχής ('Δυτικό Τόξο') (βλ. Σημαιοφορίδης, Γ., 1995).

1.3 ΜΙΚΡΕΣ ΠΟΛΕΙΣ: Ο αστικός σχεδιασμός ως μέσον άρσης της περιθωριοποίησης και διεύρυνσης της αναπτυξιακής προοπτικής μέσα στο ενιαίο Ευρωπαϊκό αστικό σύστημα.

Οι μικρές πόλεις της Ευρώπης θεωρούνται (βλ. CEC, 1992, p.18, p.101) ως η δυναμικότερη ομάδα πόλεων του ενιαίου αστικού συστήματος με μεγάλες δυνατότητες ανέλιξης στις ιεραρχίες του συστήματος και θετική εν γένει αναπτυξιακή προοπτική. Ήδη κατά τις δεκαετίες '70 και '80, οι μικρές πόλεις γνώρισαν ιδιαίτερη ανάπτυξη, οικονομική και δημογραφική. Οι βασικότεροι παράγοντες που πιστεύεται ότι κατέστησαν αυτή την ομάδα πόλεων ελκυστική

για την εγκατάσταση νέων επιχειρήσεων και νέων κατοίκων είναι οι εξής (βλ. CEC, 1992, pp.100-101):

- *οι οικονομικές δυσκαμψίες και τα μειονεκτήματα των μεγάλων πόλεων* (π.χ υψηλές τιμές γης, σχετικά μεγάλο κόστος υπηρεσιών, παλαιές υποδομές, κ.α) που ευνόησαν την αποκέντρωση συγκεκριμένων οικονομικών τομέων και δραστηριοτήτων (π.χ βιομηχανία).
- *Η τεχνολογική εξέλιξη στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της πληροφορικής* που διεύρυνε τις επιλογές⁷ τόπου εγκατάστασης τόσο για επιχειρήσεις όσο και για κατοίκους.
- *Η υψηλότερη ποιότητα του αστικού χώρου και η καλύτερη ποιότητα ζωής* που κατα κανόνα χαρακτηρίζαν τις μικρές πόλεις σε σύγκριση με τις μεγάλες πόλεις: μικρές πολεοδομικές πυκνότητες και χαμηλή δόμηση, διατήρηση σε μεγαλύτερο βαθμό της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς και των παραδοσιακών μορφών του αστικού χώρου, μικρές αποστάσεις μέσα στην πόλη, λιγότερη κυκλοφοριακή συμφόρηση και ταχύτερη μετακίνηση, μικρότερη μόλυνση του περιβάλλοντος, στενότερη σχέση και επαφή μεταξύ δομημένου και φυσικού περιβάλλοντος, μικρότερες κοινωνικές αντιθέσεις, μεγαλύτερη αίσθηση ταυτότητας στο χώρο και στην τοπική κοινωνία.

Στο πλαίσιο αυτό, **η ποιότητα του αστικού χώρου** εμφανίζεται ως ένας από τους τρεις βασικούς παράγοντες που έχουν ήδη επιδράσει θετικά στην ανάπτυξη των μικρών Ευρωπαϊκών πόλεων. Επομένως, σε μια πρώτη θεώρηση, **ο νέος ρόλος του αστικού σχεδιασμού στην ομάδα των μικρών πόλεων αφορά στην διατήρηση της ποιότητας και των χωρικών πλεονεκτημάτων του αστικού χώρου**. Ωστόσο, ο ρόλος του αστικού σχεδιασμού μπορεί να εξειδικευθεί περισσότερο αναφορικά με τις διάφορες **υπο-ομάδες μικρών πόλεων** μέσα στο ενιαίο σύστημα και σύμφωνα με τις συγκεκριμένες αναπτυξιακές δυνατότητες και τους περιορισμούς κάθε υπο-ομάδας, όπως αυτά έχουν παρουσιασθεί σε άλλες μελέτες (βλ. CEC, 1992, pp.102-103, Πετράκος Γ. και Οικονόμου Δ., 1999, σ.34):

- α. Οι μικρές πόλεις που ανήκουν στον πυρήνα** - παλαιό και νέο πυρήνα - της Ευρώπης, πιστεύεται ότι θα αντιμετωπίσουν επιτυχώς το νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον κυρίως λόγω των πλεονεκτημάτων της θέσης τους: μικρή απόσταση από τα μητροπολιτικά κέντρα και τις μεγάλες πόλεις, αναπτυγμένο και αξιόπιστο δίκτυο μεταφορών και επικοινωνιών. Ειδικότερα, οι μικρές πόλεις που βρίσκονται πάνω σε κυκλοφοριακούς και μεταφορικούς άξονες μεταξύ μητροπολιτικών κέντρων θεωρείται ότι έχουν ιδιαίτερα ευνοϊκή προοπτική που συνδέεται με την ανάπτυξη εταιρειών διεθνών διανομών, επιχειρήσεων νέων τεχνολογιών καθώς και οικιστική ανάπτυξη. Σε αυτή την υπο-ομάδα μικρών πόλεων, η ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος αποτελεί σημαντικό, αλλά όχι ιδιαίτερα κρίσιμο, παράγοντα για την ανάπτυξη. **Ο ρόλος του αστικού σχεδιασμού στην περίπτωση αυτή συνδέεται με τη διατήρηση των ποιοτικών χαρακτηριστικών του αστικού χώρου και τη συνεχή 'προστασία' του από τους κινδύνους που ενέχει η πιθανή ταχεία ανάπτυξη, έτσι ώστε οι πόλεις αυτές να συνεχίσουν να αποτελούν σε βάθος χρόνου ελκυστικό τόπο εγκατάστασης νέων επιχειρήσεων και νέων κατοίκων.**
- β. Οι μικρές πόλεις με ειδικά χαρακτηριστικά όπως α) ενδογενείς πόρους ανάπτυξης** (π.χ τουριστικά αξιοποιήσιμο φυσικό περιβάλλον ιδιαίτερου κάλλους, πλούσια και τουριστικά αξιοποιήσιμη αρχαιολογική, αρχιτεκτονική και πολιτιστική κληρονομιά), **β) αναπτυγμένες ειδικές αστικές λειτουργίες** (π.χ υψηλού επιπέδου εκπαιδευτικά ιδρύματα, ερευνητικά ιδρύματα, διεθνείς πολιτικούς και διοικητικούς οργανισμούς) θεωρείται ότι έχουν θετική προοπτική μέσα στο ενιαίο αστικό σύστημα, συνδεδεμένη κυρίως με την τουριστική και την οικιστική ανάπτυξη. Σε αυτή την υπο-ομάδα των μικρών πόλεων, η ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος αποτελεί ιδιαίτερα κρίσιμο παράγοντα για την ανάπτυξη: Ο ίδιος ο αστικός χώρος αντιπροσωπεύει με μια έννοια *'προϊόν προς πώληση'* και κυρίαρχο πόλο έλξης τόσο για τους επισκέπτες όσο και για τους κατοίκους.

⁷ Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά στις επιχειρήσεις, η επιλογή τόπου εγκατάστασης αποδεδειγμένη από την περιοχή πρώτων υλών και από τις περιοχές των αγορών ενώ διευκολύνθηκαν ο καταμερισμός της παραγωγής σε μικρότερες μονάδες και η λειτουργική εξειδίκευση σε διαφορετικούς τόπους. Όσον αφορά στους κατοίκους, διευκολύνθηκε η πρόσβασή τους – φυσική ή ηλεκτρονική – στις εξειδικευμένες υπηρεσίες υψηλού επιπέδου και στην πολιτιστική βιομηχανία των μεγάλων πόλεων.

Επομένως, ο ρόλος του αστικού σχεδιασμού είναι ιδιαίτερα σημαντικός. Συνδέεται με την εφαρμογή νέων σχεδιαστικών τάσεων και καινοτόμων τεχνικών σε ζητήματα προστασίας και ανάδειξης της πολιτιστικής κληρονομιάς, μορφής και λειτουργίας του δημόσιου υπαίθριου χώρου, έτσι ώστε η πόλη να διατηρήσει και να αναβαθμίσει τη θέση της ως πόλη με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά μέσα στο ενιαίο αστικό σύστημα.

- γ. **Οι μικρές πόλεις στην περιφέρεια** – οικονομική ή/και γεωγραφική – της Ευρώπης αναμένεται να αντιμετωπίσουν ιδιαίτερα προβλήματα στο νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον του ενιαίου αστικού συστήματος. Σε σύγκριση με τις μικρές πόλεις στον πυρήνα, οι μικρές πόλεις στην περιφέρεια χαρακτηρίζονται από σημαντικές αδυναμίες τόσο σε υποδομές όσο και σε παραγωγική διάρθρωση (ανεπάρκεια φυσικών υποδομών και τηλεπικοινωνιών, τοπικές επιχειρήσεις μικρομεσαίου μεγέθους και χαμηλής τεχνολογίας). Κάποια αναπτυξιακά προβλήματα μπορούν να αντιμετωπισθούν μέσω των δικτύων πόλεων στο ενιαίο αστικό σύστημα που μπορούν να προσφέρουν βοήθεια στις μικρές πόλεις της περιφέρειας σε ζητήματα τεχνολογίας και χάραξης πολιτικής. Ωστόσο, εκείνες οι μικρές πόλεις που βρίσκονται σε αγροτικές περιοχές στην περιφέρεια καθώς και εκείνες που στηρίζονται σε οικονομικές δραστηριότητες σε ύφεση (π.χ πόλεις-λιμάνια σε παρακμή, πόλεις με βιομηχανία παλαιάς τεχνολογίας) θεωρείται ότι έχουν ιδιαίτερα δυσμενή αναπτυξιακή προοπτική μέσα στο ενιαίο αστικό σύστημα λόγω **σοβαρών δυσκολιών αναδιάρθρωσης της τοπικής οικονομίας τους**- π.χ έλλειψη ενδογενών πόρων ανάπτυξης όπως τουριστικά αξιοποιήσιμη πολιτιστική κληρονομιά ή/και ιδιαίτερου κάλλους φυσικό περιβάλλον για να στρέψουν την τοπική οικονομία προς τον τουρισμό και τις υπηρεσίες, έλλειψη υποδομών ή/και ανθρώπινου δυναμικού για την ανάπτυξη επιχειρήσεων υψηλής τεχνολογίας και πολιτιστικής βιομηχανίας. Σε αυτή τη μειονεκτική υπο-ομάδα πόλεων, **ο αστικός σχεδιασμός μπορεί να αποτελέσει καθοριστικότατο παράγοντα στην προσπάθεια αναδιάρθρωσης της τοπικής οικονομίας και άρσης της περιθωριοποίησης των μειονεκτικών μικρών πόλεων μέσα στο ενιαίο αστικό σύστημα. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως 'εργαλείο' για τη ριζική αναβάθμιση του αστικού τοπίου και της εικόνας αυτών των πόλεων, έτσι ώστε ο δομημένος αστικός χώρος ο ίδιος να μετατραπεί σε ενδογενή πόρο ανάπτυξης αστικού τουρισμού.**

Το επιχείρημα αυτό τεκμηριώνεται ισχυρότατα από το παράδειγμα της πόλης του Bilbao στην Ισπανία: Μέχρι τη δεκαετία του '90, το Bilbao, αποτελούσε αποβιομηχανοποιημένη πόλη με οξυμένα προβλήματα οικονομικής ύφεσης και ανεργίας, με εγκαταλειμμένες ή υπολειπονούσες εγκαταστάσεις παραδοσιακής βαριάς βιομηχανίας στο κέντρο της πόλης δίπλα στο ποτάμι. Η μεγάλης κλίμακας ανάπλαση της παλαιάς βιομηχανικής περιοχής και ο πρωτοποριακός φυσικός ανασχεδιασμός του αστικού χώρου έχουν μετατρέψει το Bilbao σε κέντρο αστικού τουρισμού. Τα πρώτα αποτελέσματα ερευνών σχετικά με την τουριστική ανάπτυξη δείχνουν ότι οι επισκέπτες από το εξωτερικό έχουν αυξηθεί θεαματικά - 43% ανά μήνα του ημερολογιακού έτους. Αντιστοίχως, οι Ισπανοί επισκέπτες (πλην των Βάσκων) έχουν αυξηθεί κατά 20,4% (Plaza, B., 1999). Ειδικότερα, το κτήριο του Μουσείου Guggenheim και ο πρωτοποριακός σχεδιασμός του από τον Frank. O. Gehry, τεκμηριώνουν με τον καλύτερο τρόπο μια νέα τάση που αναδύεται διεθνώς και αφορά στον αστικό τουρισμό καθώς και στη σχέση μεταξύ χώρου και επισκέπτη: **Ανεξαρτήτως των συγκεκριμένων λειτουργιών και δραστηριοτήτων που μπορεί να φιλοξενοούνται στο χώρο (κτήριο ή δημόσιο υπαίθριο χώρο), ο πρωτοποριακός φυσικός σχεδιασμός του χώρου μπορεί να καταστήσει έκθεμα τον ίδιο το χώρο και να τον μετατρέψει σε αξιοθέατο και πόλο τουριστικής έλξης.** Χρησιμοποιώντας τα λόγια της Beatriz Plaza για το Μουσείο Guggenheim, *"η avant-garde εικόνα αυτού του μνημειακού κυβιστικού γλυπτού ενός πλοίου έχει σημαντικότερο θετικό αποτέλεσμα για την πόλη του Bilbao τόσο λόγω της ικανότητας του Μουσείου να προσελκύει τουρίστες, όσο και λόγω της βελτίωσης της εικόνας της πόλης. Από τα εγκαίνια του Μουσείου Guggenheim, η πόλη έχει κάνει ένα άλμα μπροστά"* (Plaza, B., 1999, p.592).

Ανακεφαλαιώνοντας όλα τα προηγούμενα σχετικά με τις νέες 'χρήσεις' του αστικού σχεδιασμού ως μέσον ανάπτυξης, θα μπορούσαν να εξαχθούν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

- Στην εποχή της διεθνοποίησης και του ενιαίου Ευρωπαϊκού αστικού συστήματος, τα μεγάλα έργα αστικού σχεδιασμού τείνουν να μετασχηματίζονται από προϊόντα οικονομικής ευμάρειας σε μέσον ανάπτυξης των πόλεων.
- Ο αστικός σχεδιασμός αναλαμβάνει ένα νέο αναβαθμισμένο ρόλο ως εργαλείο ανάπτυξης.
- Η επίδραση του αστικού σχεδιασμού ως εργαλείου ανάπτυξης, αν και σημαντική για όλες τις ομάδες πόλεων, γίνεται ιδιαίτερα κρίσιμη για δύο ομάδες πόλεων που αντιπροσωπεύουν τα δύο άκρα του ενιαίου αστικού συστήματος: α) τις μητροπόλεις και β) τις μικρές πόλεις της περιφέρειας που στερούνται ενδογενών πόρων ανάπτυξης. Και στις δύο ομάδες πόλεων, οι μεγάλης κλίμακας παρεμβάσεις και ο πρωτοποριακός φυσικός σχεδιασμός του αστικού χώρου μπορούν να επηρεάσουν καθοριστικά το αναπτυξιακό μέλλον των πόλεων αυτών. Στην πρώτη ομάδα πόλεων, μπορούν να συμβάλουν σημαντικότερα στη διατήρηση του μητροπολιτικού χαρακτήρα με τη δημιουργία ιδιαίτερου αστικού τοπίου - προβολής και συμβολισμού. Στη δεύτερη ομάδα πόλεων, μπορούν να συμβάλουν καθοριστικά στην αναστροφή της περιθωριοποίησης τους μέσα στο ενιαίο σύστημα, τοποθετώντας τις στον Ευρωπαϊκό χάρτη ως κέντρα αστικού τουρισμού.

2. ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΠΟΛΕΙΣ: Αστικός Σχεδιασμός και Ανάπτυξη μέσα στο ενιαίο Ευρωπαϊκό αστικό σύστημα.

Υπό το πρίσμα των προηγούμενων, όλες οι ελληνικές πόλεις, με εξαίρεση την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, μπορούν να θεωρηθούν **μικρές πόλεις στην περιφέρεια του ενιαίου Ευρωπαϊκού αστικού συστήματος**. Εξαιρώντας εκείνες τις πόλεις που έχουν σημαντικούς ενδογενείς πόρους ανάπτυξης (τουριστικά αξιοποιήσιμο φυσικό περιβάλλον ιδιαίτερου κάλλους, πλούσια και τουριστικά αξιοποιήσιμη αρχαιολογική, αρχιτεκτονική και πολιτιστική κληρονομιά), παραμένει **ένας σημαντικός αριθμός ελληνικών πόλεων οι οποίες στο νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον του ενιαίου Ευρωπαϊκού αστικού συστήματος, θα αντιμετωπίσουν ιδιαίτερες αναπτυξιακές δυσκολίες** είτε λόγω θέσης (π.χ απομακρυσμένες συνοριακές περιοχές με ανεπαρκείς υποδομές) είτε (και) λόγω παραγωγικής διάρθρωσης (μη ανταγωνιστικές αγροτικές δραστηριότητες, τοπικές επιχειρήσεις μικρομεσαίου μεγέθους και χαμηλής τεχνολογίας, λιμενικές δραστηριότητες σε παρακμή). Επομένως, ένας σημαντικός αριθμός ελληνικών πόλεων ανήκουν σε εκείνη την υπο-ομάδα μικρών πόλεων του ενιαίου Ευρωπαϊκού αστικού συστήματος στην οποία, σύμφωνα με το βασικό επιχείρημα της προηγούμενης παραγράφου του παρόντος, **ο αστικός σχεδιασμός κατέχει έναν ιδιαίτερα σημαντικό και κρίσιμο ρόλο**: Μπορεί να λειτουργήσει ως πολύτιμο 'εργαλείο' άρσης της περιθωριοποίησης μέσα στο ενιαίο αστικό σύστημα και διεύρυνσης της αναπτυξιακής προοπτικής κυρίως στην κατεύθυνση του αστικού τουρισμού. Και αυτό μπορεί να επιτευχθεί μέσω παρεμβάσεων μεγάλης κλίμακας και πρωτοποριακού φυσικού σχεδιασμού του χώρου.

2.1 ΟΙ ΚΑΘΙΕΡΩΜΕΝΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΤΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΠΟΛΕΙΣ: Η αποτίμηση τους στα πλαίσια του ενιαίου Ευρωπαϊκού αστικού συστήματος.

Είναι ευρέως αποδεκτό ότι κατά τις τελευταίες τρεις δεκαετίες στις ελληνικές πόλεις⁸, και ειδικότερα τις μικρότερες πόλεις, **ο αστικός σχεδιασμός έχει περιορισθεί σε ένα πλαίσιο αποσπασματικών και ήπιων παρεμβάσεων μικρής κλίμακας**. Ειδικότερα, οι καθιερωμένες πρακτικές αστικού σχεδιασμού χαρακτηρίζονται από τα ακόλουθα:

⁸ Η Θεσσαλονίκη και η Αθήνα αποτελούν εξαιρέσεις: Μεγάλης κλίμακας έργα αστικού σχεδιασμού έχουν υλοποιηθεί, βρίσκονται σε εξέλιξη ή πρόκειται σύντομα να αρχίσουν να κατασκευάζονται στα πλαίσια αντιστοίχως της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης '97 και των Ολυμπιακών Αγώνων 2004.

α. Στην περίπτωση της **δημόσιας αστικής γης**, ο φυσικός σχεδιασμός του χώρου - σε έργα είτε ανοικοδόμησης, είτε ανάπτυξης μιας περιοχής - συνήθως αφορά σε ένα από τα κάτωθι:

- **μικρής κλίμακας κτιριακά συγκροτήματα**⁹ δημόσιου ή κοινωφελούς χαρακτήρα.
- **αποσπασματικές παρεμβάσεις βελτίωσης του δημόσιου υπαίθριου χώρου** της πόλης όπως πεζοδρομήσεις μικρών δρόμων διάσπαρτα μέσα στο ιστό της πόλης, βελτιώσεις του εξοπλισμού και της διαμόρφωσης των πλατειών και των χώρων πρασίνου).

β. Στην περίπτωση της **ιδιωτικής αστικής γης**, ο φυσικός σχεδιασμός του χώρου καθώς και η τελική φυσική διαμόρφωσή του - σε έργα είτε ανοικοδόμησης, είτε ανάπτυξης μιας περιοχής - επιχειρούνται μέσω των κάτωθι:

- **ήπιων μηχανισμών παρέμβασης**, όπως αυτοί καθορίζονται από τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια και τις Πολεοδομικές Μελέτες, και οι οποίοι αφορούν κυρίως στον καθορισμό των χρήσεων γης και τους όρους δόμησης.
- **σταδιακής και ανοικτής σε χρόνο, εφαρμογής των σχεδίων** η οποία συνήθως συνεπάγεται μια μακροχρόνια διαδικασία ολοκλήρωσης της φυσικής διαμόρφωσης του χώρου και ενέχει κινδύνους τόσο από πιθανές αλλαγές στους κανονιστικούς όρους ρύθμισης του χώρου όσο και από τη χαλάρωση των ελέγχων εφαρμογής των σχεδίων.

Στον πρόσφατο θεωρητικό λόγο¹⁰ σχετικά με την εικόνα της σύγχρονης ελληνικής πόλης και την αναπτυξιακή προοπτική της, αρχιτέκτονες, πολεοδόμοι αλλά και οικονομολόγοι έχουν θέσει το ζήτημα αλλαγής των καθιερωμένων πρακτικών φυσικού σχεδιασμού του αστικού χώρου, όπως αυτές παρουσιάστηκαν παραπάνω, και την αναγκαιότητα στροφής του αστικού σχεδιασμού προς ριζοσπαστικές και ταχείες παρεμβάσεις μεγάλης κλίμακας (βλ. Σημαιοφορίδης, Γ., 1998, Εμμανουήλ, Δ., 1998). Ωστόσο, η απόλυτη κυριαρχία και εφαρμογή των σημερινών πρακτικών αστικού σχεδιασμού για αρκετές δεκαετίες, έχει τελικά οδηγήσει όχι μόνον στην καθιέρωσή τους αλλά ακόμη και σε μια *εκ των υστέρων θεωρητικοποίησή τους* (βλ. Πολύζος, Γ., 1998, Τριποδάκης, Α., 1998). Η θεωρητική υποστήριξη των καθιερωμένων πρακτικών αστικού σχεδιασμού καθώς και η ανάδειξη των πλεονεκτημάτων τους επιχειρείται υπό το πρίσμα των *ιδιαιτεροτήτων* - χωρικών και άλλων - της ελληνικής πόλης που δρουν ως περιοριστικοί παράγοντες στο φυσικό σχεδιασμό του χώρου. Ως τέτοιες ιδιαιτερότητες της ελληνικής πόλης συνήθως παρουσιάζονται οι εξής:

- **Η σχετική έλλειψη δημόσιων εκτάσεων γης μεγάλου εμβαδού στα κέντρα των πόλεων** που περιορίζει τις δυνατότητες για μεγάλης κλίμακας δημόσια έργα και παρεμβάσεις αστικού σχεδιασμού.
- **Ο κατακερματισμός και η διασπορά του δημόσιου υπαίθριου χώρου της πόλης** - μικρού εμβαδού πλατείες, πάρκα, κοινόχρηστοι χώροι, κ.α. χωροθετημένα διάσπαρτα μέσα στον ιστό, που δυσχεραίνουν τις παρεμβάσεις αστικού σχεδιασμού μεγάλης κλίμακας.
- **Η συχνή επικάλυψη αρμοδιοτήτων μεταξύ των φορέων** που ενέχονται στο φυσικό σχεδιασμό και επανασχεδιασμό του αστικού χώρου και οι συνεπαγόμενες **δυσκολίες στο συντονισμό των διαφόρων φορέων** για την αξιοποίηση της δημόσιας αστικής γης και την εκτέλεση παρεμβάσεων αστικού σχεδιασμού μεγάλης κλίμακας.
- **Οι σχετικές δυσκολίες χρηματοδότησης** έργων και παρεμβάσεων μεγάλης κλίμακας.

⁹ Εξαιρέση αποτελούν ένας περιορισμένος αριθμός μεγαλύτερων κτιριακών συγκροτημάτων κατοικίας, σε κλίμακα γειτονιάς (Π.Ε) ή μικρού αυτόνομου οικισμού, που σχεδιάστηκαν και κατασκευάστηκαν από τον Οργανισμό Εργατικής κατοικίας και την ΔΕΠΟΣ

¹⁰ βλ. 'Οι Προκλήσεις της ελληνικής πόλης' Αθήνα, Μάιος 1997, διεθνές Συνέδριο στα πλαίσια του Προγράμματος Ηρακλής που χρηματοδοτήθηκε από την τσιμεντοβιομηχανία ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ.

- **Ο κατακερματισμός της ιδιωτικής αστικής γης** σε μικρού μεγέθους ιδιοκτησίες που δημιουργεί περιορισμούς τόσο στο συνολικό φυσικό σχεδιασμό του χώρου, όσο και στη συντονισμένη εφαρμογή των σχεδίων για την ανοικοδόμηση ή την ανάπτυξη μιας περιοχής.

Στο πλαίσιο των παραπάνω ιδιαιτεροτήτων της ελληνικής πόλης, μερίδα αρχιτεκτόνων-πολεοδόμων (βλ. Πολύζος, Γ., 1998, Τριποδάκης, Α., 1998) αξιολογεί θετικά τις μέχρι σήμερα καθιερωμένες πρακτικές αστικού σχεδιασμού με βασικό επιχείρημα ότι οι σημειακές και ήπιες παρεμβάσεις μπορούν σχετικά ευκολότερα να χρηματοδοτηθούν και να υλοποιηθούν σε σύγκριση με ριζικές και συντονισμένες παρεμβάσεις μεγάλης κλίμακας ενώ ταυτοχρόνως, εφόσον είναι προϊόντα φυσικού σχεδιασμού υψηλής ποιότητας, μπορούν να βελτιώσουν συνολικά την εικόνα της ελληνικής πόλης, και ειδικότερα των μικρών πόλεων. Χρησιμοποιώντας τις ίδιες λέξεις, «το μέλλον της ελληνικής πόλης είναι στις μικρές κλίμακας, αλλά ολοκληρωμένες, παρεμβάσεις» (Πολύζος, Γ., 1998, σ.169).

Η άποψη ότι οι ιδιαιτερότητες της ελληνικής πόλης, όπως αυτές έχουν αναφερθεί προηγουμένως, δρουν ως περιοριστικοί παράγοντες στο φυσικό σχεδιασμό του αστικού χώρου, δεν θα μπορούσε να αμφισβητηθεί. Ωστόσο, υπό το πρίσμα των αναπτυξιακών δυνατοτήτων και περιορισμών των ελληνικών πόλεων μέσα στο ενιαίο Ευρωπαϊκό αστικό σύστημα, μπορεί κανείς να αμφισβητήσει σήμερα την αποτελεσματικότητα των καθιερωμένων πρακτικών αστικού σχεδιασμού: **Οι σημειακές, σταδιακές και ήπιες παρεμβάσεις πιθανόν να δύνανται σε βάθος χρόνου να βελτιώσουν την εικόνα της ελληνικής πόλης. Ωστόσο, δεν είναι ικανές να αποδώσουν μια ταχεία, ριζική και ολοκληρωμένη αναβάθμιση της εικόνας και της ποιότητας του αστικού χώρου που απαιτείται για την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών πόλεων μέσα στο γοργά εξελισσόμενο ενιαίο Ευρωπαϊκό αστικό σύστημα.**

Με δεδομένες τις ιδιαιτερότητες της ελληνικής πόλης, όπως αυτές έχουν προηγουμένως περιγραφεί, και στοχεύοντας στην αντικατάσταση των καθιερωμένων πρακτικών αστικού σχεδιασμού από μεγάλης κλίμακας παρεμβάσεις και πρωτοποριακό φυσικό σχεδιασμό του αστικού χώρου προκειμένου να υποστηριχθεί η ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων μέσα στο ενιαίο Ευρωπαϊκό αστικό σύστημα, **το αστικό θαλάσσιο μέτωπο και η ανάπτυξή του φαίνεται να προσφέρονται ως πιλοτικό χωρικό πεδίο** για μια τέτοια προσπάθεια.

2.2 ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ: Μια πρόκληση και ένα όραμα για την ελληνική πόλη.

Η ανάπτυξη των αστικών θαλασσίων μετώπων (urban waterfront redevelopment) αποτελεί σήμερα ένα νέο, διεθνώς καθιερωμένο, πεδίο αχμής του αστικού σχεδιασμού. Οι πολυδιάστατες και πολυπληθέστατες εφαρμογές του διεθνώς κατά τις τελευταίες δύο δεκαετίες, θα επέτρεπαν ακόμη και το χαρακτηρισμό του ως **‘πολεοδομικού φαινομένου’**. Η αναγκαιότητα ανάπτυξης των αστικών θαλασσίων μετώπων και η γένεση του φαινομένου συνδέονται με την παρακμή¹¹ παλαιών λιμενικών εγκαταστάσεων αλλά και παραθαλάσσιων βιομηχανικών εγκαταστάσεων μέσα στον αστικό ιστό, που παρατηρήθηκε διεθνώς σε πολλές πόλεις κατά το δεύτερο μισό του 20^{ου} αιώνα. Το φαινόμενο της ανάπτυξης των αστικών θαλασσίων μετώπων ξεκίνησε στην Αμερική ήδη από τη δεκαετία του ’70 με την ανάπτυξη του Inner Harbor της Βαλτιμόρης, και είχε ευρεία διάδοση στην Ευρώπη και τον υπόλοιπο κόσμο στις δεκαετίες ’80 και ’90. Η εντεινόμενη διάδοση του φαινομένου καθώς και οι

¹¹ Οι αιτίες της παρακμής παλαιών λιμενικών εγκαταστάσεων στα κέντρα των πόλεων έχουν διερευνηθεί συστηματικά (βλ. Hall, P., 1991, Hoyle, B. S. & Pinder, D. A., 1992). Πιστεύεται ότι το φαινόμενο έχει τις ρίζες του α) στην εξέλιξη της ναυτιλιακής τεχνολογίας (containers και νέα συστήματα φορτο-εκφορτώσης των εμπορικών πλοίων, νέα συστήματα μεταφοράς cargo από το λιμάνι στην ενδοχώρα, αλλαγές στο μέγεθος, στη δομή και στον τρόπο ελλιμενισμού των πλοίων) και β) στην ανάπτυξη ειδικών βιομηχανικών περιοχών που σχετίζονται άμεσα με τις λιμενικές λειτουργίες. Η νέα ναυτιλιακή τεχνολογία και η αναγκαιότητα ανάπτυξης βιομηχανικών περιοχών σε επαφή με το λιμάνι είχαν ως συνέπεια τη δραματική αύξηση των απαιτήσεων των λιμανιών σε χώρο (εκτάσεις γης και θαλάσσιο χώρο). Λόγω των νέων τεραστίων απαιτήσεων σε χώρο, ο εκσυγχρονισμός των παλαιών λιμενικών εγκαταστάσεων μέσα στις πόλεις συχνά δεν ήταν εφικτός και μοιραία αυτές παρήκμασαν. Οι λιμενικές δραστηριότητες μεταγκαταστάθηκαν σε κατάλληλες περιοχές έξω από τις πόλεις.

σημαντικές επιδράσεις¹² του – πολεοδομικές, οικονομικές, κοινωνικές – αντικατοπτρίζονται στο γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια, μία σειρά διεθνών συνεδρίων¹³ και δημοσιεύσεων¹⁴ έχουν επικεντρώσει το ενδιαφέρον τους στην ανάπτυξη των αστικών θαλασσίων μετώπων από διαφορετικές οπτικές γωνίες.

Στη Ελλάδα, το φαινόμενο δεν έχει ακόμη ευρεία διάδοση και περιορίζεται μέχρι σήμερα στην ανάπτυξη του κεντρικού προβλήτα του Λιμένα της Θεσσαλονίκης, έργο που έγινε στα πλαίσια της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης: Θεσσαλονίκη '97 (βλ. παρ. 1.2 του παρόντος). Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια, η ανάπτυξη των αστικών θαλασσίων μετώπων αναδεικνύεται σταδιακά σε κεντρικό θέμα: α) Σε ακαδημαϊκό επίπεδο, έχουν πρόσφατα εκπονηθεί σχεδιαστικές προτάσεις¹⁵ που αφορούν στην ανάπτυξη του θαλασσιού μετώπου σε τέσσερες ελληνικές πόλεις - Αθήνα, Πάτρα, Βόλος, Μυτιλήνη – (βλ. Infussi, F., ed. 1997). β) Οι τοπικοί φορείς (Δημοτικές αρχές, Διοίκηση Λιμένων) τριών πόλεων – Πάτρα, Καβάλα, Βόλος – έχουν πρόσφατα προκηρύξει ερευνητικά προγράμματα ή/και διαγωνισμούς αστικού σχεδιασμού για την ανάπτυξη του τμημάτων του θαλασσιού μετώπου. Παρότι η μέχρι σήμερα εμπειρία από την ανάπτυξη του αστικού θαλασσιού μετώπου στις ελληνικές πόλεις είναι περιορισμένη, τόσο στο επίπεδο ολοκληρωμένων έργων, όσο και στο επίπεδο σχεδιαστικών προτάσεων, θα μπορούσε κανείς να επισημάνει τα εξής:

α. Όσον αφορά στους τοπικούς φορείς των πόλεων, η ανάπτυξη του αστικού θαλασσιού μετώπου αντιμετωπίζεται αποσπασματικά: τα ερευνητικά προγράμματα και οι διαγωνισμοί αστικού σχεδιασμού που προκηρύσσονται κατά περίπτωση από κάποιο φορέα δεν αφορούν στο σύνολο του μετώπου ή σε ολοκληρωμένες ενότητες του αλλά μόνον στο τμήμα του μετώπου που ανήκει στις αρμοδιότητές του συγκεκριμένου φορέα. Αυτή η πρακτική φαίνεται καθαρά στην περίπτωση του Βόλου. Μέσα σε μικρό χρονικό διάστημα, προκηρύχθηκαν μεμονωμένα από δύο διαφορετικούς φορείς¹⁶, αναπτύξεις σε δύο τμήματα του θαλασσιού μετώπου της πόλης που ανήκουν στις αρμοδιότητες διαφορετικών φορέων αλλά βρίσκονται σε άμεση χωρική επαφή μεταξύ τους: α) του κεντρικού προβλήτα του λιμανιού και β) της κεντρικής παραλίας της πόλης. Παρά την άμεση γεινίαση των δύο τμημάτων του θαλασσιού μετώπου, δεν υπήρξε κανένας συντονισμός και συνεργασία μεταξύ των δύο φορέων σε ζητήματα πολεοδομικού

¹² Λόγω των σημαντικών επιδράσεων του φαινομένου, το 1987 ιδρύθηκε στη Le Havre η διεθνής Ένωση 'Villes et Ports' με βασικό στόχο την εμπόνηση και τη διευκόλυνση του διαλόγου μεταξύ εμπλεκόμενων φορέων (λιμενικές αρχές, τοπική αυτοδιοίκηση), αρχιτεκτόνων-πολεοδόμων και ακαδημαϊκής κοινότητας πάνω στο ζήτημα της ανάπτυξης των αστικών θαλασσίων μετώπων.

¹³ Για παράδειγμα, διεθνή συνέδρια με θέμα την ανάπτυξη των αστικών θαλασσίων μετώπων διεξήχθησαν στις πόλεις Le Havre (1987), Βαρκελώνη (1989), Γενόβα (1991), Βενετία (1991), Quebec (1993).

¹⁴ Για παράδειγμα, στο Breen A., Rigby D., (1996), και Bruttomesso R., ed. (1993), παρουσιάζονται παραδείγματα ανάπτυξης αστικών θαλασσίων μετώπων από διάφορες πόλεις διεθνώς, επικεντρώνοντας σε ζητήματα αρχιτεκτονικής, αστικού σχεδιασμού και πολεοδομίας. Οι οικονομικές και πολιτικές δυνάμεις που επηρέασαν την ανάπτυξη του αστικού θαλασσιού μετώπου σε μια σειρά παραδειγμάτων καθώς και οι σχέσεις μεταξύ αυτών των δυνάμεων και του πολεοδομικού προγραμματισμού και σχεδιασμού εξετάζονται στο Hoyle, B. S. & Pinder D. A. eds. (1992) καθώς και στο Malone, P. ed. (1996). Ο ρόλος του αστικού τουρισμού στην ανάπτυξη των αστικών θαλασσίων μετώπων εξετάζεται στο Craig-Smith, S. J. & Fagence, M. (1995).

¹⁵ Οι προτάσεις αυτές εκπονήθηκαν στα πλαίσια του Προγράμματος 'Ηρακλής', που χρηματοδοτήθηκε από την ιταλική τσιμεντοβιομηχανία ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ. Στόχος του προγράμματος ήταν να συνεισφέρει στις προσπάθειες βελτίωσης της εικόνας της ελληνικής πόλης και αναβάθμισης της ποιότητας του αστικού χώρου. Στο πλαίσιο αυτό, προσκλήθηκαν 10 αρχιτέκτονες-πολεοδόμοι – Ιταλοί και Έλληνες – για να εκπονήσουν προτάσεις ανάπτυξης για 5 αστικές περιοχές σε τέσσερες ελληνικές πόλεις: α) την περιοχή του Ιππόδρομου και του Φαληρικού Όρμου στην Αθήνα β) την περιοχή μεταξύ των δύο σιδηροδρομικών Σταθμών της Αθήνας γ) την κεντρική παραλιακή ζώνη κατά μήκος των λιμενικών εγκαταστάσεων στην Πάτρα δ) την παραλιακή ζώνη και τμήμα του κέντρου του Βόλου ε) την περιοχή της Επάνω Σκάλας στη Μυτιλήνη. Εκπονήθηκαν συνολικά 10 σχεδιαστικές προτάσεις ανάπτυξης, δύο για κάθε περιοχή, ενώ 7 από τις προτάσεις αυτές αφορούσαν, κυρίως ή εν μέρει, στην ανάπτυξη του θαλασσιού μετώπου των πόλεων.

Επίσης, σχεδιαστικές προτάσεις ανάπτυξης του θαλασσιού μετώπου στον Βόλο, την Πάτρα και την Καβάλα έχουν εκπονηθεί – ως διπλωματικές εργασίες ή εργασίες εξαμήνου στα μαθήματα Αστικού Σχεδιασμού και Πολεοδομικού Σχεδιασμού - από φοιτητές του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας κατά τα ακαδ. έτη 1998-99 και 1999-2000.

¹⁶ Ειδικότερα, το Λιμενικό Ταμείο Βόλου ανέθεσε το 1999 σε ερευνητική ομάδα του Α.Π.Θ τη διερεύνηση των δυνατοτήτων ανάπτυξης του 1^{ου} προβλήτα του λιμένος με στόχο τον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων ελλιμενισμού των επιβατικών πλοίων καθώς και τη δημιουργία νέου επιβατικού σταθμού και χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων. Ως περιοχή ανάπτυξης οριζόταν μόνον ο χερσαίος χώρος του προβλήτα και ο υδάτινος χώρος γύρω από αυτόν. Την άνοιξη του 2000, ο Δήμος Βόλου προκήρυξε πανελλήνιο διαγωνισμό προσκεδίων για την ανάπτυξη της παραλίας (Οδός Αργοναυτών) στο τμήμα μεταξύ των Οδών Μπόρελ και Φολελλίων, με στόχο τη αναβάθμιση της ποιότητας του δημόσιου υπαίθριου χώρου και τη βελτίωση της εικόνας της πόλης.

προγραμματισμού και φυσικού σχεδιασμού του χώρου. Ανάλογες πρακτικές φαίνεται να εφαρμόζονται και σε άλλες ελληνικές πόλεις¹⁷. Επομένως, θα μπορούσε κανείς να ισχυρισθεί ότι **στο ζήτημα της ανάπλασης του αστικού θαλασσίου μετώπου, οι τοπικοί φορείς των πόλεων τείνουν να διαμορφώνουν μια πολιτική και πρακτική που περιθωριοποιεί το φυσικό σχεδιασμό του χώρου στη μεγάλη κλίμακα και προωθεί τις σημειακές παρεμβάσεις**. Κάτι που φυσικά συνάδει με τις καθιερωμένες πρακτικές αστικού σχεδιασμού στην ελληνική πόλη, όπως αυτές παρουσιάστηκαν στην παρ. 2.1 του παρόντος.

β. Όσον αφορά στην ακαδημαϊκή κοινότητα, οι σχεδιαστικές προτάσεις ανάπλασης¹⁸, σε αντίθεση με εκείνες των τοπικών φορέων, επιδεικνύουν μια σφαιρική θεώρηση του αστικού θαλασσίου μετώπου ή τουλάχιστον αυτοτελών τμημάτων του. Ωστόσο, χαρακτηρίζονται από άλλες αδυναμίες: Στις περισσότερες περιπτώσεις, εμφανίζονται να επικεντρώνουν το ενδιαφέρον τους σχεδόν αποκλειστικά στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του συγκεκριμένου αστικού θαλασσίου μετώπου – ιστορική φυσιογνωμία, αρχιτεκτονική μορφολογία, πολεοδομικά μεγέθη, τοπογραφία, κ.α. Στο πλαίσιο αυτό, ο επανασχεδιασμός του θαλασσίου μετώπου επιχειρείται βάσει της ‘ταυτότητας του τόπου’, ή, αλλιώς του ‘δαιμόνιου του τόπου’ (‘genius loci’), και όχι με γνώμονα μια σφαιρική άποψη στο ζήτημα της ανάπλασης του θαλασσίου μετώπου στην ελληνική πόλη που θα εξειδικεύεται κατά περίπτωση.

Η έλλειψη μιας συνολικής άποψης για το ζήτημα της ανάπλασης του θαλασσίου μετώπου στην ελληνική πόλη έχει ως φυσικό αποτέλεσμα την προώθηση σχεδιαστικών προτάσεων που είτε αναπαράγουν δημοφιλή σχήματα και μορφές και που έχουν δοκιμασθεί αλλού με επιτυχία, είτε παράγουν νέα σχήματα που όμως βασίζονται αποκλειστικά στις ιδιαιτερότητες του χώρου. Και οι δύο προσεγγίσεις καταλήγουν **στον περιορισμό του σχεδιασμού**. Αυτό φαίνεται καθαρά ότι συνέβη στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης. Η ανάπλαση του κεντρικού προβλήτα του λιμανιού επικέντρωσε σχεδόν αποκλειστικά στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του χώρου – την ιστορική φυσιογνωμία του τόπου, τη μορφολογία των παλαιών κτηρίων και των υπαίθριων χώρων, την πολιτισμική κληρονομιά. Η αποκλειστική έμφαση στα παραπάνω ζητήματα είχε ως αποτέλεσμα τον περιορισμό του σχεδιασμού σε *ήπιες παρεμβάσεις* (αποκατάσταση των κτηρίων και επανασχεδιασμός μόνον των εσωτερικών χώρων) καθώς και σε *μονοδιάστατη επανάχρηση του χώρου* (αποκλειστικά πολιτισμικές δραστηριότητες υψηλού επιπέδου – συνεδρικοί χώροι, εκθεσιακοί χώροι, κέντρο αρχιτεκτονικής). Σε αντίθεση με τη διεθνή εμπειρία και τη βιβλιογραφία που παρουσιάζουν τη μίξη των χρήσεων και ειδικότερα τις δραστηριότητες δημιουργικής ψυχαγωγίας ως σημαντικότερους θετικούς παράγοντες για την επιτυχία της ανάπλασης αστικών θαλασσίων μετώπων (βλ. Tunbridge, J. and Ashworth, G., 1992, Falk, N., 1992), ο μονοδιάστατος επανασχεδιασμός του κεντρικού προβλήτα του λιμανιού της Θεσσαλονίκης απέκλεισε κάποιες ομάδες χρηστών και απέτρεψε την ενσωμάτωση των νέων χώρων του προβλήτα με το κέντρο της πόλης και τους παρακείμενους δημόσιους υπαίθριους χώρους που χαρακτηρίζονται από υψηλή πυκνότητα χρήσης – ‘ζωντάνια’ (παραλία, Λαδάδικα).

Στη διαμόρφωση μιας **συνολικής άποψης σχετικά με τη ανάπλαση του θαλασσίου μετώπου στην ελληνική πόλη**, μπορούν να συμβάλουν - και θα πρέπει να συνυπολογισθούν - **τρεις συνιστώσες: α)** η αναπτυξιακή προοπτική των ελληνικών πόλεων μέσα στο ενιαίο Ευρωπαϊκό σύστημα (βλ. παρ. 2 του παρόντος), **β)** οι ιδιαιτερότητες του αστικού χώρου στην ελληνική πόλη, (βλ. παρ. 2.1 του παρόντος), και **γ)** τα κοινά χωρικά χαρακτηριστικά των αστικών θαλασσίων μετώπων στην ελληνική πόλη. Υπό το πρίσμα αυτών των τριών συνιστωσών, η ανάπλαση των θαλασσίων μετώπων στην περίπτωση των ελληνικών πόλεων μπορεί να προσεγγισθεί σφαιρικά ως ακολούθως:

1. Λόγω του μεγάλου αριθμού παραθαλάσσιων πόλεων στην Ελλάδα, η ανάπλαση του αστικού θαλασσίου μετώπου μπορεί να θεωρηθεί **κοινό πεδίο χωρικών παρεμβάσεων στην κατεύθυνση διεύρυνσης της αναπτυξιακής προοπτικής των πόλεων**.

¹⁷ Για παράδειγμα Πάτρα, Καβάλα.

¹⁸ βλ. για παράδειγμα τις προτάσεις στο Infussi, F. Ed. 1997.

2. Απο τη σκοπιά της ανάπτυξης **αστικού τουρισμού**, αυτής της αναπτυσσόμενης *‘βαρειάς βιομηχανίας’* του 21^{ου} αιώνα, **το αστικό θαλάσσιο μέτωπο θεωρείται χώρος υψηλότατης αξιοποίησης** ακριβώς λόγω της φύσης του ως ενδιάμεσο στοιχείο (interface) μεταξύ του φυσικού υδάτινου περιβάλλοντος και του δομημένου αστικού περιβάλλοντος. Και απο αυτό πηγάζουν, σύμφωνα με τους Tunbridge και Ashworth, συγκεκριμένες ιδιότητες του αστικού θαλασσίου μετώπου που είναι τουριστικά αξιοποιήσιμες: *α) η υψηλή προσεγγισιμότητα του χώρου* απο τους επισκέπτες μέσω ξηράς και θάλασσας, κάτι που μπορεί να αξιοποιηθεί τουριστικά με την ανάπτυξη ειδικών μεταφορικών μέσων που προσφέρουν στους επισκέπτες ταυτόχρονα μεταφορά και ψυχαγωγία (π.χ ειδικά ανοικτά λεωφορεία και μικρά κρουαζιερόπλοια για περιήγηση σε αξιοθέατα), *β) η περιβαλλοντική ιδιαιτερότητα και το ευχάριστον του χώρου* (*‘environmental amenity’*) που προκύπτει απο την επαφή πόλης και νερού και μπορεί να αξιοποιηθεί τουριστικά με τη δημιουργία διαδρομών περιπάτου, υπαιθρίων χώρων στάσης σε σημεία με ιδιαίτερη θέα, χώρων για ειδικές δραστηριότητες (ψυχαγωγικές, αθλητικές, κα.) κατα μήκος της παραλίας, δίπλα ή μέσα στο νερό (Tunbridge, J., and Ashworth, G., 1992).
3. Πολλές παραθαλάσσιες ελληνικές πόλεις χαρακτηρίζονται απο γραμμική ανάπτυξη του αστικού ιστού κατα μήκος της ακτογραμμής. Κατά συνέπεια, συντάσσουν σχετικά μεγάλου μήκους θαλάσσια μέτωπα τα οποία αντιπροσωπεύουν μια ζώνη δημόσιου υπαίθριου χώρου σημαντικού εμβαδου που μπορεί να αυξηθεί ακόμη περισσότερο με σημειακές προβολές και επεκτάσεις μέσα στο υδάτινο στοιχείο. Επομένως, σε αντίθεση με το έλλειμα και τη διασπορά δημόσιας αστικής γης που προβάλλονται ως ανασταλτικοί παράγοντες για παρεμβάσεις μεγάλης κλίμακας, η ανάπτυξη του αστικού θαλασσίου μετώπου αφορά σε **συνεχή δημόσιο υπαίθριο χώρο σημαντικού εμβαδού ο οποίος είναι αξιοποιήσιμος για μεγάλης κλίμακας και πρωτοποριακές παρεμβάσεις αστικού σχεδιασμού**.
4. Αρκετές παραθαλάσσιες ελληνικές πόλεις, που είχαν αναπτύξει λιμενικές δραστηριότητες ήδη απο το 19^ο αιώνα, έχουν σήμερα στο κεντρικό τμήμα του αστικού θαλασσίου μετώπου παλαιές λιμενικές εγκαταστάσεις (προβλήτες, αποθήκες, τελωνειακούς σταθμούς, κ.α) που καταλαμβάνουν σημαντικής έκτασης χώρους. Καθώς οι εμπορικές λιμενικές δραστηριότητες σε αρκετές ελληνικές πόλεις¹⁹ μετεγκαθίστανται σταδιακά σε σύγχρονους προβλήτες στην περιαστική θαλάσσια ζώνη, κεντρικά τμήματα των αστικών θαλασσιών μετώπων εμφανίζονται να συντάσσονται από χώρους σε υπολειτουργία ή/και αχρησία. Επομένως, σε αντίθεση με το δηλούμενο έλλειμα δημόσιας αστικής γης στα κέντρα των ελληνικών πόλεων, **το θαλάσσιο αστικό μέτωπο συχνά περιλαμβάνει μεγάλες εκτάσεις δημόσιας αστικής γης που είναι χρηστικά απαξιωμένες και κατά αυτήν την έννοια ‘ελεύθερες’ προς επανασχεδιασμό και αναβίωση**.
5. Στην ιστορική εξέλιξη του ελληνικού αστικού χώρου, έχει διαμορφωθεί **μια ισχυρή παραδοσιακή σχέση μεταξύ του αστικού θαλασσίου μετώπου και του κέντρου της ελληνικής πόλης**. Η σχέση αυτή ξεκινά απο τους χρόνους της Κλασσικής Αρχαιότητας όταν οι παραθαλάσσιες ιπποδάμειες πόλεις, σε αντίθεση με τις ιπποδάμειες πόλεις της ενδοχώρας, δεν χωροθετούσαν την Αγορά κεντρικά μέσα στον αστικό ιστό αλλά *‘έκκεντρα’* πάνω στο θαλάσσιο μέτωπο και σε γειτνίαση με το λιμάνι. Παρότι τα αστικά

θαλάσσια μέτωπα των ιπποδάμειων πόλεων δεν ανήκαν με συντακτικούς²⁰ όρους στον πυρήνα του αστικού ιστού (*‘πυρήνα ενσωμάτωσης’*) (βλ. Gospodini, A., 1993), αντιπροσώπευαν ωστόσο τμήμα του κέντρου της πόλης, αφού εκεί βρισκόταν η Αγορά - ο κυριότερος πολιτικός, οικονομικός και κοινωνικός πυρήνας της πόλης. Στις σύγχρονες

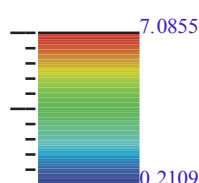
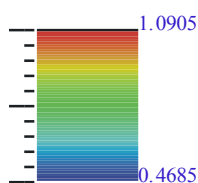
¹⁹ Για παράδειγμα, ο εμπορικός λιμένας της Καβάλας μετεγκαθίσταται σταδιακά έξω απο την πόλη της Καβάλας, στην περιοχή της Καρβάλης. Επίσης, στο Βόλο, οι εμπορικές λιμενικές δραστηριότητες μετεγκαθίστανται σταδιακά σε νέο προβλήτα στην περιοχή της Μπουρμπουλίθρας, στις παρειφές της πόλης.

²⁰ Σύμφωνα με τη θεωρία και τη μεθοδολογία του Prof. B. Hillier, University College London (βλ. Hillier, B. & Hanson, J., 1984, Hillier, B., 1996).

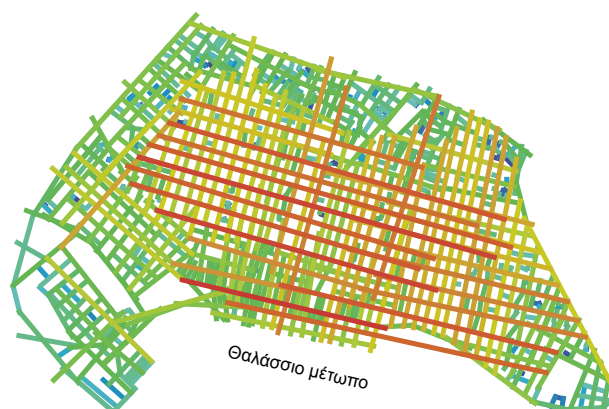
παραθαλάσσιες ελληνικές πόλεις, η παράδοση αυτή συνεχίζεται και το θαλάσσιο μέτωπο εξακολουθεί να αντιπροσωπεύει την 'καρδιά' της πόλης αναφορικά με τα εξής:

- Ως προς την πολεοδομική πυκνότητα, τις αξίες και τις χρήσεις γης, το θαλάσσιο μέτωπο εμφανίζεται ως αναπόσπαστο τμήμα του κέντρου αφού συνήθως χαρακτηρίζεται από σχετικά υψηλή δόμηση, υψηλές αξίες γης και φιλοξενεί κεντρικές αστικές λειτουργίες (εμπόριο, υπηρεσίες, και κυρίως ψυχαγωγία).
- Με *συντακτικούς* όρους, οι δρόμοι και οι δημόσιοι υπαίθριοι χώροι (πλατείες, πεζόδρομοι, κλπ.) που ανήκουν στο θαλάσσιο μέτωπο αντιπροσωπεύουν χώρους με σχετικά υψηλό βαθμό ενσωμάτωσης μέσα στο συνολικό ιστό της πόλης: Σε αρκετές πόλεις²¹, το θαλάσσιο μέτωπο αποτελεί τμήμα του πυρήνα ενσωμάτωσης (βλ. το παράδειγμα της Μυκόνου στο Χάρτη 1). Σε άλλες πόλεις²², το θαλάσσιο μέτωπο χαρακτηρίζεται από μέσο βαθμό ενσωμάτωσης και βρίσκεται πολύ κοντά ή περιβάλλεται από τον πυρήνα ενσωμάτωσης (βλ. το παράδειγμα της πόλης του Βόλου στο Χάρτη 2).
- Από τη σκοπιά των πυκνοτήτων χρήσης του χώρου, το θαλάσσιο μέτωπο συνήθως περιλαμβάνει τους πύθ δημοφιλείς και 'ζωντανούς' δημόσιους υπαίθριους χώρους της πόλης (πεζόδρομους, πλατείες, πάρκα, κλπ.).

Τά παραπάνω συνηγορούν στο επιχείρημα ότι στην περίπτωση των ελληνικών πόλεων, σε αντίθεση με άλλες Ευρωπαϊκές πόλεις, η **ανάπλαση του αστικού θαλασσιού μετώπου σημαίνει παρέμβαση μέσω ανασχεδιασμού του χώρου, στην 'καρδιά' της πόλης.**



Χάρτης 1: Μύκονος-Χάρτης ενσωμάτωσης



Χάρτης 2: Κέντρο Βόλου-Χάρτης ενσωμάτωσης

²¹ Όπως για παράδειγμα στην Θεσσαλονίκη, την Κέρκυρα, το Ναύπλιο, τη Μύκονο. (Η συντακτική ανάλυση της Θεσσαλονίκης, της Κέρκυρας και του Ναυπλίου έγινε στα πλαίσια άλλης έρευνας – βλ. Peronis, J., et al., 1989).

²² Για παράδειγμα, στο Βόλο και τη Μυτιλήνη (Η συντακτική ανάλυση της Μυτιλήνης έγινε στα πλαίσια άλλης έρευνας – βλ. Peronis, J., et al., 1989).

Ανακεφαλαιώνοντας, η **ανάπλαση του αστικού θαλασσίου μετώπου στην περίπτωση των ελληνικών πόλεων μπορεί να νοηθεί ως ένα ‘πιλοτικό χωρικό πεδίο’ - κοινό μεταξύ των πόλεων – όπου μέσω φυσικού ανασχεδιασμού του χώρου μπορούν να επιχειρηθούν η ‘αλλαγή’, η ‘αναβάθμιση’ και ‘η ανάπτυξη’**: Μπορεί να αποτελέσει πεδίο ‘αλλαγής’ των καθιερωμένων πρακτικών αστικού σχεδιασμού στην κατεύθυνση των παρεμβάσεων μεγάλης κλίμακας και πρωτοποριακού φυσικού σχεδιασμού του χώρου. Μπορεί να αποτελέσει πρόκληση για ‘αναβάθμιση’ της ποιότητας του αστικού χώρου στην κατεύθυνση ισχυροποίησης της παραδοσιακής σχέσης μεταξύ θάλασσας και πυρήνα της ελληνικής πόλης. Μπορεί να αποτελέσει πόλο ‘ανάπτυξης’ αστικού τουρισμού μέσω της τοποθέτησης των παραθαλάσσιων ελληνικών πόλεων πάνω στον Ευρωπαϊκό χάρτη ως διακριτής ομάδας πόλεων με θαλάσσια μέτωπα ιδιαίτερης σημασίας και βαρύτητας.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ.

Αστρεϊνίδου, Π., Σημαιοφορίδης, Γ., επιμ. (1997), *Η Αγνώστη Πόλη: Θεσσαλονίκη – 10 αρχαιολογικοί τόποι*, Αθήνα: Untimely Books.

Breen, A., Rigby, D. (1996), *The New Waterfront Development: A worldwide Urban Success Story*, London: Thames and Hudson.

Bruttomesso, R. (ed.) (1993), *Waterfronts: A New Frontier for Cities on Water*, Venice: Citta d' Acqua.

Busquets, J. (1998), "Barcelona: strategie urbane alla scala intermedia" μεταφρασμένο στα Ελληνικά ως "Βαρκελώνη: πολεοδομικές στρατηγικές ενδιάμεσης κλίμακας", στο, *ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΗΡΑΚΛΗΣ: Οι προκλήσεις της ελληνικής πόλης*, (επιμ.) Infussi, F., and Simioforides, Y., Αθήνα: Linora, σσ.112-120.

CEC (1992), "Urbanisation and the function of cities in the European Community", *Regional Development Studies 4*, Commission of the European Communities, Brussels.

Craig-Smith, S., J. (1995), "The role of tourism in Inner-Harbor Redevelopment: A Multinational Perspective" in *Recreation and tourism as a catalyst for urban waterfront redevelopment*, (eds.) Craig-Smith, S. J. and Fagence M., USA: Praeger Publishers, pp.15-36.

Craig-Smith, S., J. and Fagence M. (eds.) (1995), *Recreation and tourism as a catalyst for urban waterfront redevelopment*, USA: Praeger Publishers.

Εμμανουήλ, Δ. (1998), "Μικρο-βελτιώσεις στα πλαίσια γενικής στασιμότητας: πρόβλημα οικονομικό ή κοινωνίας και πολιτικής;" Μεταφρασμένο στα Ιταλικά ως "Piccoli miglioramenti nell' immobilismo generale: problema economico o questione politica e sociale?" στο, *ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΗΡΑΚΛΗΣ: Οι προκλήσεις της ελληνικής πόλης*, (επιμ.) Infussi, F., Σημαιοφορίδης, Γ., Αθήνα: Linora, σσ.206-217.

Falk, N. (1992) 'Turning the tide: British experience in regenerating urban docklands', in *European port cities in transition*, eds. Hoyle, B., S., & Pinder, D., A., London: Belhaven Press, pp. 117-137.

Gospodini, A. A.(1993), "Sociospatial metamorphoses of the urban grid in Classical Antiquity", in *Socio-Environmental Metamorphoses*, proceedings of the 12th congress of IAPS (International Association for People Environment Studies), vol.3, pp.131-138, Thessaloniki: IAPS publications.

Hall, P. (1991), *Waterfronts: A New Urban Frontier*, University of California, Berkeley.

Hall, P. (1996), *Cities of Tomorrow*, London: Blackwell Publishers.

Hillier, B. (1984), *The social logic of space*, Cambridge: Cambridge University Press.

Hillier, B. (1996), *Space is the Machine*, Cambridge: Cambridge University Press.

Hoyle, B. S. & Pinder, D., A. (eds) (1992), *European port cities in transition*, London: Belhaven Press.

Hinsley, H. and Malone P. (1996), "London: Planning and Design in Docklands", in *City, capital and water*, (ed.) Malone, P., London: Routledge, pp.37-64.

IBA (Internationale Bauausstellung Berlin) (1986), *Beispiele einer neuen Architektur*, Berlin.

IBA (Internationale Bauausstellung Berlin) (1987), *Projektübersicht*, Berlin.

Infussi, F. (ed.) (1997), *Heracles Programma: Dieci progetti per la citta greca*, μεταφρασμένο στα ελληνικά ως 'Προγραμμα Ηρακλής: Δεκα Σχεδια για την ελληνική πολη', κατάλογος της Έκθεσης Σχεδίων 'Προγραμμα Ηρακλής: Δεκα Σχεδια για την ελληνική πολη', Αθήνα Ιούνιος 1997, Αθήνα: Pergamos S.A.

Kapitzki, C. (1996), *Berlin - Visionen werden Realitat*, Berlin: Jovis.

Lever W. and Champion A., (1996), "The urban development cycle and the economic system" in Lever W. and Bailly A., (eds) *The spatial impact of economic changes in Europe*, pp.204-227, Adlershot: Avebury.

Malone, P. (ed.) (1996), *City, Capital and Water*, London: Routledge.

Ο.Π.Π.Ε '97 (1998), *Θεσσαλονίκη 2000: Στο χάρτη των Ευρωπαϊκών μητροπόλεων*, πλήρης κατάλογος, διαγωνισμών, μελετών και έργων στα πλαίσια της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας '97, Θεσσαλονίκη: Ο.Π.Π.Ε '97.

Παπακώστας, Γ., Παπαμίχος, Ν., Χαστάογλου, Β., (1995), "Η ανάπτυξη του παλιού τμήματος του λιμανιού της Θεσσαλονίκης", στο *Αρχιτέκτονες* τ.5-6, Δεκ.1995-Φεβ.1996, σσ.70-76.

Peponis J., Hadjinikolaou, E., Livieratos, C. and Fatouros, D.A., (1989), "The spatial core of urban culture", in *Ekistics*, vol. 56, no.334/335, pp.43-55.

Πετράκος, Γ. Οικονόμου, Δ., (1999), "Διεθνοποίηση και Διαρθρωτικές αλλαγές στο Ευρωπαϊκό σύστημα αστικών κέντρων", στο *Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ – Διεπιστημονικές προσεγγίσεις αστικής ανάπτυξης και πολιτικής*, (επιμ.) Πετράκος, Γ., Οικονόμου Δ., Αθήνα: Gutenberg & Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, σσ.13-44.

Plaza, B. (1999), "The Guggenheim-Bilbao Museum Effect: A Reply to Maria V. Gomez' Reflective images: The case of Urban Regeneration in Glasgow and Bilbao", *International Journal of Urban and Regional Research*, volume 23, 1999, pp.589-593.

Πολύζος, Γ., (1998), "Η ανάδειξη των θετικών όψεων της ελληνικής πόλης και οι σημειακές παρεμβάσεις", μεταφρασμένο στα Ιταλικά ως "Valorizzazione dei lati positivi della citta in Grecia e interventi puntuali", στο *ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΗΡΑΚΛΗΣ: Οι προκλήσεις της ελληνικής πόλης*, (επιμ.) Infussi, F., Σημαιοφορίδης, Γ., Αθήνα: Linora, σσ.164-170.

Secchi, B. (1998), "Tendenze della renovatio nella progettazione della citta contemporanea in Europe", μεταφρασμένο στα ελληνικά ως "Τάσεις ανανέωσης στο σχεδιασμό της σύγχρονης πόλης στην Ευρώπη", στο *ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΗΡΑΚΛΗΣ: Οι προκλήσεις της ελληνικής πόλης*, (επιμ.) Infussi, F., Σημαιοφορίδης, Γ., Αθήνα: Linora, σσ.102-112.

Σημαιοφορίδης, Γ., (1995), "Νέοι κοινωνικοί χώροι στη σύγχρονη πόλη", στο *Αρχιτέκτονες* τ.5-6, Δεκ.1995-Φεβ.1996, σσ.82-84.

Σημαιοφορίδης, Γ., (1998), "Η ελληνική πόλη και οι νέες αστικές συνθήκες", μεταφρασμένο στα Ιταλικά ως "La citta Greca e le nuove condizioni urbane", στο *ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΗΡΑΚΛΗΣ: Οι προκλήσεις της ελληνικής πόλης*, (επιμ.) Infussi, F., Σημαιοφορίδης, Γ., Αθήνα: Linora, σσ.141-154.

Τριποδάκης, Α., (1998), "Η ανάκτηση του δημόσιου υπαίθριου χώρου στις ελληνικές πόλεις: μια πορεία μέσα από τον αστικό σχεδιασμό", μεταφρασμένο στα Ιταλικά ως "La riconquista dello spazio pubblico nelle citta greche: un percorso nella pianificazione urbana", στο *ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΗΡΑΚΛΗΣ: Οι προκλήσεις της ελληνικής πόλης*, (επιμ.) Infussi, F., Σημαιοφορίδης, Γ., Αθήνα: Linora, σσ.200-206.

Trullen, J., 1996, "Barcelona, The flexible City", in *Contemporary Barcelona, the catalogue 1856-1999*, Barcelona, pp.244-255.

Tunbridge J. and Ashworth, G., 1992, "Leisure resource development in city port revitalisation: the tourist-historic dimension", in *European port cities in transition*, (eds.) Hoyle, B., S., & Pinder, D., A., London: Belhaven Press, pp. 177-199.

Van der Knaap, G., A., and Pinder, D. (1992), "Revitalizing the European waterfront: policy evolution and planning issues", in *European port cities in transition*, (ed.) Hoyle B., S. & Pinder, D. A., London: Belhaven Press, pp.155-176.

Χαστάογλου, Β., επιμ. (1998), *ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ 1997 – Πανελλήνιοι Διαγωνισμοί Αστικού Σχεδιασμού*, Θεσσαλονίκη: Ο.Π.Π.Ε '97.