

ΘΕΜΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

*‘Αποκατάσταση και επανάχρηση των γραφείων της ελευθέρως ζώνης
και του κτιρίου των ψυγείων στον λιμένα Θεσσαλονίκης’*



Σίνος Νικόλαος (Α.Μ.1503091)

Επιβλέπουσα καθηγήτρια: Κλεοπάτρα Θεολογίδου



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ & ΚΕΝΤΡΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ
ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»**

Αριθ. Εισ.: 6064/1
Ημερ. Εισ.: 11-12-2007
Δωρεά: Συγγραφέα
Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ – ΑΜ
2007
ΣΙΝ

ΘΕΜΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Αποκατάσταση και επανάχρηση των γραφείων της ελευθέρας ζώνης και του κτιρίου των ψυγείων στον λιμένα Θεσσαλονίκης.

Λόγοι διατήρησης

Η ύπαρξη βασικού πλαισίου αρχών και κατευθύνσεων που πρέπει να διέπουν κάθε σχεδιαστικό πλαίσιο επεμβάσεων στον χώρο του λιμανιού Θεσσαλονίκης. Αποφυγή νέων κατεδαφίσεων και απολύτως ελεγχόμενη δόμηση. Τα νέα κτίσματα θα πρέπει να εντάσσονται στην ιστορική πολεοδομική οργάνωση, στην κλίμακα αλλά και στο ύψος της υπάρχουσας κατάστασης. Τα διοικητικά κτίρια (γραφεία ελευθέρας ζώνης) έχουν ιστορική και τυπολογική αξία. Κτίρια αποθηκών, όπως η ψυκτική αποθήκη τονίζουν τον χαρακτήρα του ιστορικού ιστού και πρέπει να διατηρηθούν. Η πολύ καλή κατάσταση της κατασκευής των δύο κτιρίων αποτελεί έναν ακόμα λόγο διατήρησης.

Αποτύπωση

Μέσω της διαδικασίας της αποτύπωσης αναγνωρίστηκαν οι αξίες των δύο κτιρίων θέτοντας κριτήρια που θα έπρεπε να υπολογιστούν κατά την επέμβαση. Η φάση της αποτύπωσης συντέλεσε στην κατανόηση των φάσεων εξέλιξης την οποία ακολούθησε μία συνολική πρόταση για την κοινή αξιοποίηση των γραφείων της ελευθέρας ζώνης και των ψυγείων.

Πρόταση επέμβασης

Στα πλαίσια των προσπαθειών ένταξης του λιμένα Θεσσαλονίκης στον αστικό ιστό πολλά διατηρητέα κτίρια αποκτούν νέες χρήσεις. Μια επανάχρηση με σεβασμό πάντα στον χαρακτήρα του λιμένα, εναρμονισμένη παράλληλα στα σύγχρονα δεδομένα. Η νέα χρήση είναι ένας πολυλειτουργικός χώρος. Ένα πολυκέντρο διαλέξεων, σεμιναρίων, εκθεσιακού χώρου, καφέ-μπαρ καθώς και μία σειρά βοηθητικών χώρων για τις λειτουργίες αυτές.

Η πρόταση διακρίνεται από την ενότητα ύψους και την διακριτικότητα της επέμβασης, εξασφαλίζοντας την ομαλή συνέχεια της εξέλιξης του κτιρίου. Διατηρείται ο κάρναβος και το δομικό σύστημα. Η υπάρχουσα κατασκευή των ψυγείων, με την πέτρα, το κεραμίδι την μόνωση επιτυγχάνει την εξοικονόμηση ενέργειας. Ο κεντρικός διάδρομος τονίζει την συμμετρία του καννάβου ενοποιώντας παράλληλα τα κτίρια.

Η προσθήκη του άλλοτε γκρεμισμένου ορόφου αποσκοπεί σε μια μορφολογική σύνδεση με το υπάρχον κτίριο, διασφαλίζοντας όμως με την χρήση σύγχρονων υλικών και σχεδιασμού την διάκριση του παλιού από το νέο σε ένα πλαίσιο σεβασμού με τις υπάρχουσες αρχιτεκτονικές αξίες. Ο εκθεσιακός χώρος μαζί με το καφέ-μπαρ δίνουν το κίνητρο για την προσέλευση επισκεπτών.

Ο γραμμικός και συνεχής καθόλο το ύψος των ψυγείων τοίχος με τις διάνοιξεις που έγιναν ενώνει τους εκθεσιακούς χώρους προσκαλώντας τον επισκέπτη να εξερευνήσει και την απέναντι πλευρά. Μεταξύ των καθ' ύψος επιπέδων υπάρχει μια συνέχεια λόγω του αιθρίου.

Σίνος Νικόλαος (Α.Μ.1503091)Επιβλέπουσα καθηγήτρια: Κλεοπάτρα Θεολογίδου

SUBJECT of DIPLOMATIC WORK

Re-establishment and re-use for the offices of eleuthera zoni and the building of refrigerators in the port Thessalonica.

Reasons of maintenance, is the existence of basic frame of beginnings and directions that should condition each frame of interventions in the space of harbor Thessalonica. Reject of new demolitions and absolutely checked layout. The new buildings will be supposed to include itself in the historical urban organization, in the scale but also in style of existing situation. The administrative buildings, (offices of eleuthera zoni) have historical and typological value. Buildings of deposits, as the cooling deposit they stress the character of historical web and should they are maintained. The very good situation of manufacture of two buildings constitutes one still reason of maintenance. Imprinting Via the process of imprinting were recognized the values of two buildings placing criteria that should be calculated at the intervention. The phase of imprinting contributed in the comprehension of phases of development which it followed a total proposal for the common exploitation of offices of free area and refrigerators. Proposal of intervention in the frames of efforts of integration of port Thessalonica in the urban web a lot of preservable buildings acquire new uses. A re-use with respect always in the character of port, harmonized at the same time in the modern data. The new use is a multifunctional space. A multi-centre of lectures, seminars, exhibition space, coffee-bar as well as a series of auxiliary spaces for these operations. The proposal is distinguished by the unit styles and the discretion of intervention, ensuring the smooth continuity of development of building. The structural system is maintained. The existing manufacture of refrigerators, with the Stone, the insulation achieves the saving of energy. The central corridor unifies the buildings. The addition of previously floor aims in a morphological connection with the existing building, ensuring however with the use of modern materials and planning the discrimination old from the news in a frame of respect with the existing architectural values. The exhibition space with the coffee-bar they give the motive for the attendance of visitors. The linear and continuous for all the height of refrigerators wall, with the use of ramps, links the exhibition spaces inviting the visitor exploration and the opposite side. Between the floor levels there is a continuity because the void.

Sjnos Nikolaos (A.M.1503091) Supervising professor: Cleopatra Theologidou

ΓΕΝΙΚΑ

Τις τελευταίες δεκαετίες έχει καταγραφεί στροφή στην πολεοδομική πολιτική που ακολουθείται για την ανάπτυξη των πόλεων. Οι στρατηγικές ανάπτυξης έχουν απομακρυνθεί από τη λογική των συνεχών επεκτάσεων και προσανατολίζονται πλέον στη φροντίδα για την αναμόρφωσή τους. Έτσι προωθούνται προγράμματα αναπλάσεων σε περιοχές και χώρους που έχουν πέσει σε αχρησία ή εγκαταλείπονται (παλιά βιομηχανικά κελύφη, στρατόπεδα, σιδηροδρομικές και λιμενικές εγκαταστάσεις κ.ά.). Τα τελευταία χρόνια οι αναπλάσεις που πραγματοποιούνται σε παλιές λιμενικές περιοχές έχουν αποτελέσει το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα της ικανότητας των πόλεων να προσαρμόζονται στις νέες συνθήκες. Οι χώροι των παλιών λιμανιών αντιμετωπίζονται ως τόποι σχεδιασμού δημόσιου χώρου, οι οποίοι, ανανεωμένοι τόσο λειτουργικά όσο και αισθητικά, προσφέρουν τη δυνατότητα ανάκαμψης της οικονομικής δραστηριότητας. Η προσπάθεια αποκατάστασης και επανάχρησης των εγκαταστάσεων δε στάθηκε πάντα επιτυχημένη, ωστόσο άσκησε μεγάλη επιρροή σε πολλές παραμέτρους της εικόνας κάθε πόλης. Επιπλέον προώθησε τη συνεργασία μεταξύ ιδιωτική πρωτοβουλίας και δημοτικών ή άλλων κυβερνητικών φορέων.

- Η ιδέα ύπαρξης δραστηριοτήτων ελευθέρου χρόνου δίπλα στο νερό είναι ένα κοινή παράμετρος στις αναπλάσεις της αστικής παραλίας στην Ευρώπη. Η διαμόρφωση χώρων ψυχαγωγίας στις παραλίες αλλά και κάθε συγγενική πολιτιστική χρήση, αναμένεται να υπερισχύσουν στις επόμενες δεκαετίες. Σ' αυτό συντελούν α) η μείωση του χρόνου εργασίας, β) η αύξηση των δαπανών για δραστηριότητες αναψυχής και προώθησης πολιτιστικών πολιτικών από όλους τους παράγοντες που συνθέτουν τις πολιτιστικές βιομηχανίες με σκοπό την προσέλκυση κεφαλαίων αλλά και την αύξηση της απασχόλησης, γ) η αυξημένη κινητικότητα της σύγχρονης κοινωνίας, δ) η αυξημένη ενημέρωση και τέλος ε) η διαπίστωση ότι ο πολιτισμός είναι κινητήρια δύναμη για την οικονομία της χώρας.
- Η δημιουργία εμπορικών εγκαταστάσεων στις περιοχές των λιμανιών είναι ένα ακόμα κοινό στοιχείο των αναπλάσεων. Πρόκειται για εγκαταστάσεις που συγκεντρώνουν τόπους διασκέδασης, που προσφέρουν θέα στο νερό, σε συνδυασμό με εμπορική ζώνη. Αποδεικνύεται ότι η παράδοση των εμπορικών λιμενικών ζωνών, όπου τέτοιες επιχειρήσεις σε πολλές μορφές έχουν μεγάλη δραστηριότητα, συνεχίζεται προσαρμοζόμενη στα νέα δεδομένα.
- Όλα τα προγράμματα ανάπτυξης ξεκινούν από τη διαπίστωση ότι οι άνθρωποι επέλεξαν και επιλέγουν να κατοικήσουν κοντά στο νερό. Ωστόσο μια περιοχή κατοικίας έχει ανάγκη ιδιωτικότητας και οι ζώνες που περιβάλλουν το νερό προσελκύουν κατεξοχήν επισκέπτες και δημιουργούν πολυσύχναστους και πολυθόρυβους δημόσιους χώρους. Τελικά η διάσταση μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού χαρακτήρα της παραλίας οφείλει να λάβει υπόψη της το γεγονός ότι οι διαθέσιμοι για το κοινό χώροι της λιμενικής ζώνης θα αυξάνονται όσο οι τοπικές κοινωνίες θα επιδιώκουν να αναπτύσσουν το αστικό μέτωπό τους προς τη θάλασσα.

▪ Προσπάθειες ανάπτυξης του λιμένα Θεσσαλονίκης

Η Θεσσαλονίκη, ακολουθώντας το παράδειγμα πόλεων-λιμανιών παγκοσμίως, μπαίνει στη διαδικασία μετατροπής του παλιού λιμανιού σε αστικό χώρο. Με αφορμή την πολιτιστική πρωτεύουσα (Θεσσαλονίκη 1997) κάποιες αστικές λειτουργίες διεξήδυσαν στο λιμάνι. Η απόδοση του χώρου των αποθηκών στους προβλήτες 1 και 2, σε πολιτιστικές χρήσεις, συντέλεσε στην έλευση επισκεπτών στο χώρο του λιμανιού. Με έναυσμα αυτό το γεγονός, εξελίχθηκε σταδιακά μια καινούρια σχέση ανάμεσα στο λιμάνι και την πόλη της Θεσσαλονίκης. Η συνεχής ανάπτυξη του πολεοδομικού ιστού της πόλης θα καταλήξει κάποια στιγμή σε αδιέξοδο με τις συνεχείς επεκτάσεις. Για το λόγο αυτό κρίνεται αναγκαία η χρησιμοποίηση των αστικών κενών, η ανακύκλωση και επανάχρηση του λιμένα με στόχο την αξιοποίηση και ανάδειξή του ως ένα ενεργό και πλήρως ενσωματωμένο τμήμα της πόλης.

Η περιοχή του λιμένα καταλαμβάνει όλη σχεδόν την έκταση νότια της οδού 26^{ης} Οκτωβρίου ως το Δενδροπόταμο. Διακρίνονται τρεις ενότητες λιμενικών χώρων. Η πρώτη ενότητα περιλαμβάνει το παλιότερο τμήμα του λιμανιού με τους προβλήτες Α και Β, που σήμερα περιορίζεται στην εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης. Η δεύτερη εκτείνεται από το Β ως το νέο προβλήτα και περιλαμβάνει το κυρίως εμπορικό τμήμα του λιμανιού με τις περισσότερες υπηρεσίες και την Ελεύθερη Ζώνη. Η τρίτη περιλαμβάνει το ΣΤ προβλήτα, που συνιστά την τελευταία επέκταση του λιμανιού με σύγχρονες διαμετακομιστικές υποδομές. Ουσιαστικά το κέντρο βάρους της λιμενικής λειτουργίας μετατοπίζεται στον προβλήτα αυτό.

Τα τελευταία χρόνια μεγάλο μέρος του παραθαλάσσιου τμήματος της πόλης έχει γίνει αντικείμενο μελετών ανάπτυξης. Αναφέρουμε το πρόγραμμα ανάπτυξης του Α Προβλήτα και τους διεθνείς διαγωνισμούς με στόχο την ανάδειξη του θαλάσσιου μετώπου της Θεσσαλονίκης ο πρώτος και ο δεύτερος με 8 μικρές επεμβάσεις που έγιναν στα πλαίσια της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας, το 1997. Ένας ακόμη κλειστός διεθνής διαγωνισμός προκηρύχθηκε αργότερα από το Δήμο Θεσσαλονίκης.

Η περιοχή του λιμανιού, αποτελεί τμήμα της πόλης που υφίσταται τα τελευταία χρόνια μετασχηματισμούς και επεμβάσεις. Βρίσκεται στο νοτιοδυτικό άκρο του ιστορικού εμπορικού κέντρου της πόλης, σε άμεση επαφή με τον αστικό ιστό και αποτελεί το τέρμα της μεγάλης γραμμικής παραλίας της πόλης. Ο προβληματισμός για τον Α Προβλήτα είχε ξεκινήσει από παλιά και ιδιαίτερα το 1986 όταν στους χώρους των αποθηκών φιλοξενήθηκαν πολιτιστικές εκδηλώσεις κατά τη διάρκεια της Biennale νέων καλλιτεχνών.

Τα κτίρια εκτιμήθηκαν για το αρχιτεκτονικό τους ενδιαφέρον και είναι αναμφισβήτητη η πρόθεση διατήρησής τους σε κάθε περίπτωση. Στο χώρο του λιμανιού αναπτύσσονται κυρίως νέες εγκαταστάσεις αναψυχής καθώς και πολιτιστικές -μόνιμες και περιοδικές εκθέσεις- και πραγματοποιείται η διαμόρφωση ενός νέου ανοιχτού δημόσιου χώρου για τους πολίτες της Θεσσαλονίκης. Ταυτόχρονα αυξάνεται έντονα η κίνηση στην αποβάθρα λόγω της ανάπτυξης της θαλάσσιας σύνδεσης με τα νησιά. Στους χώρους του τελωνείου έχουν εγκατασταθεί πλέον ο επιβατικός σταθμός και τα γραφεία τουριστικών εταιριών.

▪ Ιστορική ανάλυση, η κοινή πορεία εξέλιξης με το λιμάνι.

Αρχαία Περίοδος

Η πόλη της Θεσσαλονίκης, καθώς και το λιμάνι της, κτίσθηκε από το Μακεδόνα βασιλιά Κάσσανδρο, γιο του Αντίπατρου το έτος 315 π.Χ. Το όνομα της γυναίκας του Κάσσανδρου, Θεσσαλονίκης, δόθηκε στην πόλη. Διέθετε λιμάνι, ναυπηγεία και αποτελούσε επίνειο της Πέλλας, της καινούριας πρωτεύουσας της Μακεδονίας. Αρχικά κατοικήθηκε από πληθυσμούς γειτονικών παλαιότερων οικισμών όπως της Απολλωνίας, του Κισσού, της Γαρήσκου.¹ Ταυτόχρονα με την ανάπτυξη του εμπορίου υπήρξε δημογραφική ανάπτυξη του πληθυσμού.

Ο Κάσσανδρος διακρίνοντας την αδυναμία της Πέλλας να ανταποκριθεί στις ανάγκες του κράτους του για εμπόριο και θαλάσσιες συγκοινωνίες επέλεξε την ίδρυση της Θεσσαλονίκης σε μια τόσο στρατηγική θέση. Οι Μακεδόνες ακολουθώντας τη ροή των ποταμών εγκαθίστανται σε παραθαλάσσιες περιοχές λόγω των αναγκών για εμπόριο. Σταδιακά οι Μακεδόνες από γεωργικό και κτηνοτροφικό λαό μετατρέπονταν σε εμπόρους και ναυτικούς. Ο λιμένας της Θεσσαλονίκης βοήθησε στην οικονομική ακμή του κράτους της Μακεδονίας.²

Ρωμαϊκή Περίοδος

Με την επικράτηση των Ρωμαίων, το επίκεντρο της οικονομικής δραστηριότητας μετατοπίστηκε προς τη δύση. Ωστόσο το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, χάρη στη στρατηγική του θέση, δεν κλονίστηκε. Με την κατασκευή της Εγνατίας οδού και την ασφάλεια που εξασφάλιζαν οι Ρωμαίοι στη ναυσιπλοΐα με την *Pax Romana*, η πόλη ακμάζει και εξελίσσεται σε μια από τις πολυπληθέστερες πόλεις της Ρωμαϊκής αυτοκρατορίας. Έχοντας ασφαλές λιμάνι, η Θεσσαλονίκη δεσπόζει επί της Εγνατίας οδού και της πλούσιας ενδοχώρας της κοιλάδας του Αξιού. Αποτέλεσε το σημαντικότερο κέντρο οδικών συγκοινωνιών στη Βαλκανική, καθώς συνδεόταν με τις ρωμαϊκές κτήσεις βόρεια μέχρι την περιοχή του Δούναβη, νότια και ανατολικά με την Εγνατία οδό ή διακλαδώσεις της. Το λιμάνι της διενεργούσε εσωτερικό και διαμετακομιστικό εμπόριο.³

Βυζαντινή Περίοδος

Με τη μεταφορά της Ρωμαϊκής πρωτεύουσας στο Βυζάντιο την περίοδο του Μεγάλου Κωνσταντίνου, η πόλη της Θεσσαλονίκης έφτασε σε πληθυσμό τις 200 χιλιάδες κατοίκους. Ήταν η μεγαλύτερη πόλη στη Βαλκανική με το σημαντικότερο λιμάνι. Η έξοχη γεωγραφική θέση του λιμανιού ευνοούσε την ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου. Ένας από τους κυριότερους κλάδους παραγωγής της πόλης ήταν η ναυπήγηση πλοίων. Σύμφωνα με τον Καμενιάτη⁴ διέθετε μεγάλο εμπορικό στόλο. Προς το Βορρά η επικοινωνία γινόταν με μια οδική αρτηρία η οποία ακολουθούσε τη ροή του Αξιού μέχρι τα

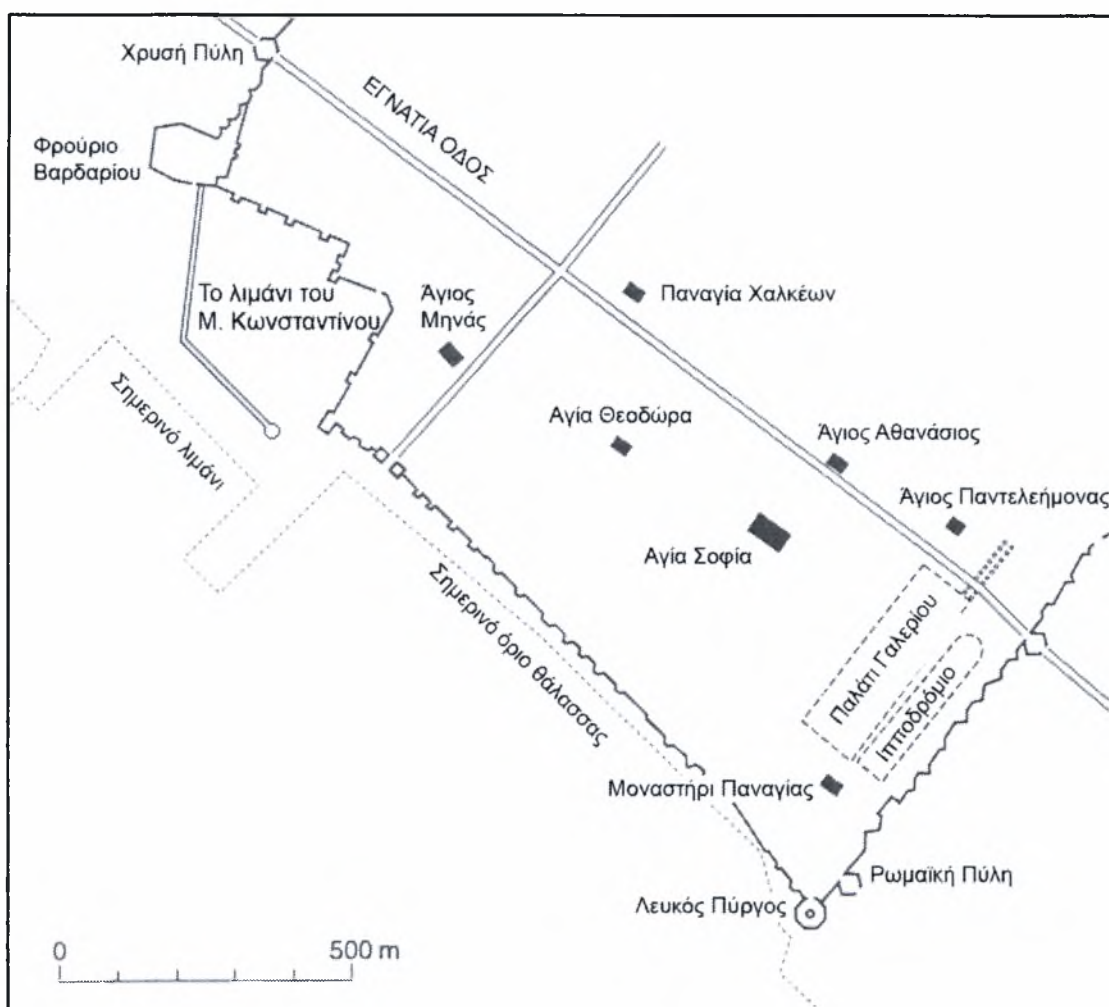
¹ Βασδραβέλλης Ι.Κ., «Ο λιμάν της Θεσσαλονίκης», Θεσσαλονίκη 1959, σελ. 10

² Βασδραβέλλης Ι.Κ., «Ο λιμάν της Θεσσαλονίκης», Θεσσαλονίκη 1959, σελ. 13-14

³ Βασδραβέλλης Ι.Κ., «Ο λιμάν της Θεσσαλονίκης», Θεσσαλονίκη 1959, σελ. 15

⁴ Βασδραβέλλης Ι.Κ., «Ο λιμάν της Θεσσαλονίκης», Θεσσαλονίκη 1959, σελ. 23

Σκόπια και διαμέσου της κοιλάδας του Μοράβα ενωνόταν με τη Ρωμαϊκή οδό, τη Via Singidunum. Η ρωμαϊκή αυτή οδός ένωνε το Βελιγράδι με το Βυζάντιο. Ο Αξίος ποταμός ήταν πλωτός. Διαμέσου των ποταμών γινόταν και η μετακίνηση προϊόντων από τις βόρειες περιοχές της Βαλκανικής στη Θεσσαλονίκη. Μέσω της Via Singidunum συνδεόταν η Θεσσαλονίκη και η Κωνσταντινούπολη με τη Βουλγαρία, τη Σερβία, τη Μοραβία καθώς και τις χώρες της δυτικής Ευρώπης. Οι συγκοινωνίες προς τη Θεσσαλονίκη είχαν δοκιμαστεί επί σειρά ετών από σλαβικές επιδρομές. Ωστόσο με την εγκαθίδρυση το 865 μ.Χ. «ειρήνης βαθείας» και τη μετατόπιση του βυζαντινο – βουλγαρικού εμπορίου στη Θεσσαλονίκη, δίνεται νέα ώθηση στην εμπορική κίνηση και την οικονομική ζωή της πόλης.



Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης στους Βυζαντινούς χρόνους.

Πηγή : «Cityports, coastal zones and regional change», σελ.148

Οι ναυτιλιακές και εμπορικές ανάγκες της πόλης επέβαλαν την οργάνωση σύγχρονου λιμένα. Ο τεχνητός λιμένας της Θεσσαλονίκης κατασκευάστηκε από τον αυτοκράτορα Μ. Κωνσταντίνο, για να εξυπηρετήσει την ανάγκη

συγκρότησης ισχυρού στόλου.⁵ Βρισκόταν εκτός των τειχών, στο δυτικό τμήμα της πόλης. Ξεκινούσε από την εκκλησία του Αγ. Μηνά (πύλη Γιαλή Καπού), εκτεινόταν σε περίπου ευθεία χάραξη προς ανατολικά και έφτανε ως το φρούριο της Σαμάρειας (κοντά στο Λευκό Πύργο). Εκεί υπήρχε είδος κυματοθραύστη, μήκους 700 μ., ο οποίος εισχωρούσε νότια προς τη θάλασσα, στη συνέχεια στρεφόταν ανατολικά και κατέληγε σε πύργο. Σχηματιζόταν έτσι ένας κλειστός, σχεδόν τετράγωνος λιμένας με είσοδο από ανατολικά. Οι αποβάθρες εκτείνονταν σε μήκος 500 μ. Το μεγαλύτερο τμήμα αυτού του λιμανιού επιχωματώθηκε σε μεταγενέστερη εποχή για την ανέγερση κατοικιών, αγορών και εργοστασίων.⁶

Το 904 μ.Χ. εισέβαλαν στην πόλη Σαρακηνοί πειρατές, υπό το Λέοντα Τριπολίτη. Ληλατείται και 22.000 αιχμάλωτοι πωλούνται ως δούλοι από τους Σαρακηνούς στα παζάρια της Κρήτης και της Ανατολής. Έπειτα από αυτήν την καταστροφή, η πόλη ανασυγκροτείται κατασκευάζοντας και θαλάσσια τείχη. Μετά από μια περίοδο ηρεμίας και άνθησης καταλαμβάνεται για ένα χρόνο από τους Φράγκους στις 24 Αυγούστου 1185. Ακολούθησε μια δεύτερη περίοδος Φραγκοκρατίας τα έτη 1204 και 1222. Γενοβέζοι και Βενετοί εγκαταστάθηκαν στην πόλη ιδρύοντας με την πάροδο των χρόνων αγορές, προξενεία και δική τους συνοικία, το λεγόμενο Φραγκομαχαλά. Η Θεσσαλονίκη συγκεντρώνει ένα μεγάλο μέρος του εμπορίου της Μεσογείου, γεγονός που έχει σαν αποτέλεσμα μια πολυπληθή, πολυεθνική πόλη. Οι επαφές των Θεσσαλονικέων με άλλες κουλτούρες και πολιτισμούς διευρύνουν τους πνευματικούς τους ορίζοντες. Οι τέχνες και τα γράμματα αναπτύσσονται παράλληλα με την οικονομική άνεση των κατοίκων. Την πρόοδο αυτή έρχεται να διακόψει η εμφάνιση των Τούρκων στη Βαλκανική. Η πρώτη κατάληψη της πόλης ήταν το 1383 για πέντε έτη. Το 1423 μέχρι το 1430 υπήρξε Ενετοκρατία, η οποία έληξε με την κατάληψη της πόλης από τους Τούρκους.

Τουρκοκρατία

Το 1423 η Θεσσαλονίκη παραχωρήθηκε στους Ενετούς για να αποφευχθεί η κατάληψή της από τους Τούρκους. Περιγραφόταν από τους Ενετούς ως πόλη περιστοιχισμένη με ψηλά τείχη, ωραίες εκκλησίες και με 60 – 70 πύργους. Ο πληθυσμός της ήταν 40.000 κάτοικοι σε έκταση περίπου έξι μιλίων.⁷ Μετά την κατάληψή της από τους Τούρκους το 1430 η πόλη παρακμάζει. Με τις συνεχείς προσχώσεις του ποταμού Γαλλικού και άλλων παραποτάμων δεν ήταν δυνατή την προσέγγιση μεγάλων εμπορικών πλοίων στο λιμάνι, το οποίο απονεκρώθηκε. Ο πληθυσμός της πόλης μειώνεται σε 7.000 κατοίκους. Η κατάσταση ανησυχούσε την τουρκική διοίκηση που αποφάσισε εποικισμό της πόλης από τη γύρω επαρχία και αλλού. Το 1492, Ισραηλίτες διωγμένοι από την Ισπανία εγκαθίστανται στην πόλη δημιουργώντας μια σταθερή εμπορική κοινότητα. Έτσι ξεκίνησε μια περίοδος σημαντικής λιμενικής κίνησης.⁸

Λόγω της στρατηγικής της θέσης, η Θεσσαλονίκη επιλέγεται γύρω στο 1600 να γίνει το επίσημο τουρκικό ναυπηγείο. Αναπτύσσονται ξανά εμπορικές συναλλαγές με τις χώρες της ανατολής και το ελληνικό στοιχείο

⁵ Βασδραβέλλης Ι.Κ., «Ο λιμάν της Θεσσαλονίκης», Θεσσαλονίκη 1959, σελ. 19

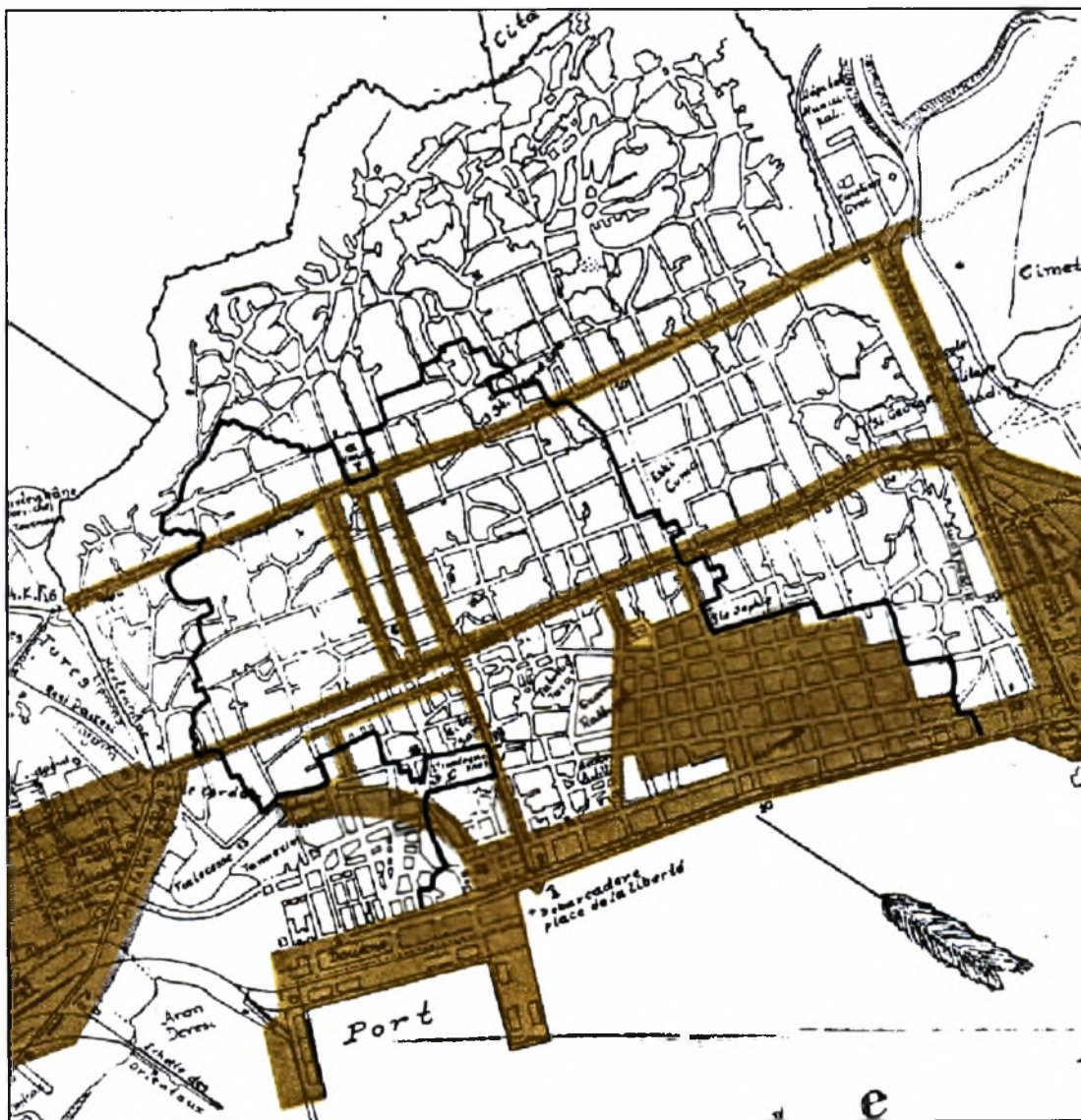
⁶ Βασδραβέλλης Ι.Κ., «Ο λιμάν της Θεσσαλονίκης», Θεσσαλονίκη 1959, σελ. 21

⁷ Βασδραβέλλης Ι.Κ., «Ο λιμάν της Θεσσαλονίκης», Θεσσαλονίκη 1959, σελ. 33

⁸ Βασδραβέλλης Ι.Κ., «Ο λιμάν της Θεσσαλονίκης», Θεσσαλονίκη 1959, σελ. 34

δραστηριοποιείται και αποκτά οικονομική δύναμη. Οι μεγάλες δυνάμεις στις αρχές του 18^{ου} αιώνα συναγωνίζονται για το εμπόριο στην ανατολική Μεσόγειο και, διακρίνοντας τη σπουδαιότητα της Θεσσαλονίκης, ιδρύουν προξενεία και εμπορικούς οίκους. Εξάγονται καπνά, βαμβάκι, δέρματα, ενώ εισάγονται βιομηχανικά προϊόντα από τις άλλες χώρες της Ευρώπης.

Η Επανάσταση του 1821 και η συμμετοχή επιφανών Ελλήνων της Θεσσαλονίκης σε αυτήν είχε δυσμενείς συνέπειες στην οικονομική ζωή του ελληνικού στοιχείου της πόλης. Στο τέλος της Επανάστασης το ελληνικό οικονομικό στοιχείο είχε υποστεί βαρύτατα πλήγματα πλην όμως δεν είχε παραλύσει.



Οι κυριότερες πολεοδομικές επεμβάσεις στη Θεσσαλονίκη μέχρι το τέλος του 19^{ου} αιώνα.

Η χρήση των ατμόπλοιων παραγκώνισε τα παλιά ιστιοφόρα δημιουργώντας νέες ανάγκες στα παλιά λιμάνια. Μεγαλύτερο βάθος, καθώς

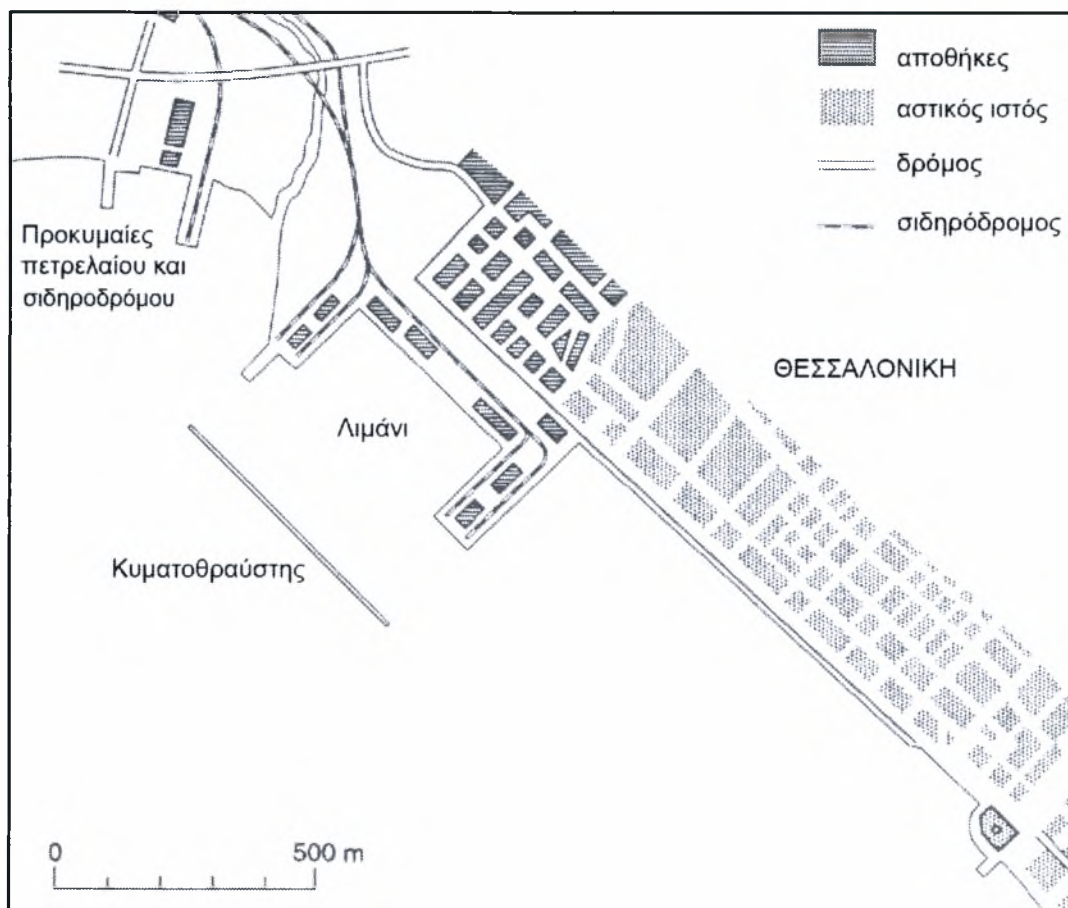
και μια καινούρια αποβάθρα, κρίνονταν απαραίτητα για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Γίνεται μια προσπάθεια σύνδεσης της πόλης με τα ευρωπαϊκά κέντρα μέσω σιδηροδρόμου και μέσω του λιμανιού. Το 1868 αποφασίζεται από την υψηλή πύλη η σύνδεση της πόλης με το ευρωπαϊκό δίκτυο σιδηροδρόμων. Το 1869 ο Σαμπρί Πασάς δέχεται εντολή για την κατασκευή προβλήτας εκφόρτωσης στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Τα σχέδια έγιναν από τον Ιταλό μηχανικό P. Vitali. Το 1870 κατεδαφίστηκαν τα τείχη και ξεκίνησε η διαμόρφωση προβλήτας.⁹ Στο Λευκό Πύργο δημιουργείται μια μικρή αποβάθρα, ενώ μία μεγαλύτερων διαστάσεων, με ευθύγραμμο κρηπίδωμα, κατασκευάζεται στο ύψος της σημερινής οδού Κουντουριώτου. Η πώληση ορισμένων από τα οικόπεδα που δημιουργήθηκαν, μέσω πλειστηριασμού, σε εύπορους Θεσσαλονικείς, κάλυψαν μεγάλο μέρος των δαπανών. Το 1871 κατασκευάζεται ο σιδηροδρομικός σταθμός ενώ η σύνδεση του εσωτερικού σιδηροδρομικού δικτύου με το Βελιγράδι και τον ευρωπαϊκό σιδηρόδρομο γίνεται το 1888. Ξένο κεφάλαιο έρχεται στην πόλη. Ο χώρος της προκουμαίας επιλέχθηκε ως χώρος δημιουργίας πολυτελών κατοικιών, δημόσιων κτιρίων, τραπεζών, ξενοδοχείων. Με νέες φόρμες, ιδέες και αρχιτεκτονικό στυλ, οι περιοχές αυτές υψηλού εισοδήματος, δημιουργούν μια αντίθεση με τις προϋπάρχουσες αρχιτεκτονικές μορφές της πόλης. Το 1879 κατεδαφίζονται τα ανατολικά τείχη και επεκτείνεται η πόλη προς αυτήν την κατεύθυνση. Το οδικό σύστημα της εποχής αποτελούνταν από στενούς ελικοειδείς δρόμους. Πυκνή δόμηση, χωρίς πάρκα και πλατείες, χαρακτήριζε τον αστικό ιστό. Μια αλυσίδα πυρκαγιών που σημειώνεται μέσα στο 19^ο αιώνα διευκόλυνε μία σειρά από πολεοδομικές επεμβάσεις. Μετά την μεγάλη πυρκαγιά του 1890, πραγματοποιείται μία ορθολογιστική προσπάθεια αναδιάρθρωσης του παλιού αστικού κέντρου από το Οθωμανικό κράτος. Μειώνεται το εμβαδόν των οικοπέδων, ευθυγραμμίζονται οι δρόμοι νοτίως της Εγνατίας και δημιουργούνται σταδιακά μερικές βασικές αρτηρίες. Οι επεμβάσεις αυτές επιδιώκουν την αναδιάρθρωση του αστικού ιστού από το θεμελιακό μεσαιωνικό στοιχείο της ενότητας γειτονιά-μαχαλά στο οικοδομικό τετράγωνο και το πέρασμα σε μια διαφορετική οργάνωση του οδικού δικτύου. Το 1897 ξεκίνησε στο λιμάνι η κατασκευή δυο προβλητών και ενός ενδιάμεσου χώρου, έχοντας ως πρότυπο το λιμάνι της Μασσαλίας.

Το 1904 υπογράφηκε στην Κωνσταντινούπολη σύμβαση μεταξύ Γαλλίας και Τουρκίας για την κατασκευή νέων έργων στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Συστάθηκε η Γαλλική Εταιρεία «Societe Ottomane du exploitation du port du Salonique», η οποία αναλαμβάνει τον εκσυγχρονισμό του λιμένα αλλά και την εκμετάλλευσή του για σαράντα χρόνια (μέχρι το 1944). Η Εταιρεία ήταν υποχρεωμένη να εκτελέσει τα παρακάτω λιμενικά έργα:

- Να κατασκευάσει σιδηροδρομική γραμμή που θα ένωνε το λιμάνι με το κεντρικό σιδηροδρομικό σταθμό.
- Να διαθέσει κεφάλαιο 6,5 εκατομμυρίων γαλλικών φράγκων για την ανακατασκευή των υφιστάμενων παλαιών λιμενικών εγκαταστάσεων και την κατασκευή κυματοθράυστη,
- Να αυξήσει το πλάτος των υπαρχόντων προκουμαίων από 12 μ. σε 20 μ.

⁹ Βασδραβέλλης Ι.Κ., «Ο λιμάνι της Θεσσαλονίκης», Θεσσαλονίκη 1959, σελ. 46

- Να ανεγείρει silo σιτηρών και άλλες αποθηκευτικές εγκαταστάσεις.¹⁰



Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης το 1909

Πηγή : «Cityports, coastal zones and regional change», σελ. 150

Τα έργα κατασκευάστηκαν εντός διετίας Κυματοθραύστης μήκους 560 μ. προστάτεψε το λιμάνι από νότιους ανέμους. Πραγματοποιήθηκε εκσκαφή της λεκάνης του λιμένος μέχρι βάθους 8,5 μ. Έγιναν εγκαταστάσεις δικτύων ύδρευσης, αποχέτευσης και φωταερίου. Κατασκευάστηκαν μεταλλικά υπόστεγα και διάφορες σιδηροδρομικές γραμμές. Το λιμάνι εξοπλίστηκε με σύγχρονα μηχανήματα. Προσέλκυσε νέες λειτουργίες και αποτελούσε μέχρι την πυρκαγιά της πόλης το 1917 την πιο συνεκτική και ορθολογιστικά οργανωμένη ζώνη της πόλης. Η πυρκαγιά και οι καταστροφές της έδωσαν το έναυσμα στην ελληνική κυβέρνηση να προχωρήσει τόσο στον εκσυγχρονισμό όσο και στον «εξελληνισμό» του αστικού ιστού, συγκροτώντας τη Διεθνή Επιτροπή Σχεδιασμού υπό τη διεύθυνση του Γάλλου πολεοδόμου Έρνεστ Εμπράρ (E. Hebrard)¹¹. Το νέο σχέδιο της πόλης ολοκληρώνεται το 1918 και τροποποιείται το 1921, αλλά δεν εφαρμόζεται λόγω της μαζικής προσέλευσης προσφύγων το 1923, μετά την μικρασιατική καταστροφή.

¹⁰ Βασδραβέλλης Ι.Κ., «Ο λιμάν της Θεσσαλονίκης», Θεσσαλονίκη 1959, σελ. 48-49

¹¹ Βίλμα Χαστάογλου, «Πόλεις και Πολεοδομία στην Ευρώπη από το Μεσαίωνα στον 20^ο αιώνα» ΜΕΡΟΣ II-

Με τα παραπάνω έργα το διαμετακομιστικό και εξαγωγικό εμπόριο πήρε νέα ώθηση και αυξανόταν συνεχώς. Τα μεγάλα σκάφη των ατμοπλοϊκών εταιρειών που ταξίδευαν προς την Ανατολή αποστέλλονταν στον ασφαλή λιμένα της Θεσσαλονίκης. Οι Βαλκανικοί πόλεμοι του 1912 – 1913 έθεσαν τέρμα στην κυριαρχία της Τουρκίας στη Βαλκανική. Η Θεσσαλονίκη καταλήφθηκε από τον ελληνικό στρατό το 1912. Με τη λήξη του πολέμου (συνθήκη Βουκουρεστίου 1913) ο λιμένας της Θεσσαλονίκης εισήλθε σε νέα περίοδο.

Σύγχρονη εποχή

Με την ενσωμάτωση της πόλης στο νεοσύστατο ελληνικό κράτος και το μοίρασμα των εδαφών της παλαιάς οθωμανικής αυτοκρατορίας στις χώρες της Βαλκανικής, ο λιμένας της Θεσσαλονίκης στερήθηκε μεγάλων τμημάτων της ενδοχώρας που παλιά εξυπηρετούσε. Οι «κληρονόμοι» της Οθωμανικής αυτοκρατορίας θέλησαν να αποσπάσουν ό,τι ήταν δυνατό στα πλαίσια της εθνικής τους πολιτικής. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης έχασε την επιρροή του σε μεγάλο τμήμα της Βαλκανικής και κινδύνευε να υποβιβαστεί και να παρακμάσει. Ωστόσο δεν έπαυε να αποτελεί προνομιούχο λιμένα στα Βαλκάνια λόγω της γεωγραφικής του θέσης και των χερσαίων συγκοινωνιών. Η ελληνική κυβέρνηση διαβλέποντας τους επερχόμενους κινδύνους, ίδρυσε το 1914 στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης την Ελευθέρα Ζώνη Θεσσαλονίκης.¹² Με το μέτρο αυτό επιθυμούσε να θέσει στη διάθεση του διεθνούς διαμετακομιστικού εμπορίου ευρεία έκταση του λιμανιού, παρέχοντας προνόμια σε σχέση με την αποθήκευση και την ελεύθερη διακίνηση των εμπορευμάτων, τα οποία απαλλάσσονταν από τους τελωνειακούς δασμούς. Τα έδαφος της Ελευθέρας Ζώνης θεωρείται ξένο εφόσον βρίσκεται εκτός της τελωνειακής γραμμής της χώρας. Η Ελευθέρα Ζώνη Θεσσαλονίκης είχε μορφή εμποροβιομηχανική, καθώς επιτρεπόταν η εγκατάσταση βιομηχανιών και βιοτεχνιών για την παραγωγή αγαθών προς εξαγωγή. Τα προϊόντα δεν επιβαρύνονταν με δασμούς και φορολογία και δημιουργούσαν συνεχή εξαγωγική και εισαγωγική κίνηση. Η διοίκηση του λιμένος, έχοντας πίστη στη μακροχρόνια απόδοση του θεσμού, έθεσε σε εφαρμογή πρόγραμμα αναδιοργάνωσης του λιμένα. Εκτελέστηκαν διάφορα τεχνικά και αποθηκευτικά έργα, που απέβλεπαν στην εξυπηρέτηση αναγκών του διεθνούς διαμετακομιστικού εμπορίου.

Δέκα χρόνια αργότερα, το 1924, καθιδρύθηκε ως θεσμός και η Γιουγκοσλαβική Ελευθέρα Ζώνη. Η Ελλάδα παρείχε στη γείτονα χώρα πλήρη ελευθερία στο διαμετακομιστικό εμπόριο που γινόταν μέσω του λιμανιού της Θεσσαλονίκης για πενήντα χρόνια με τον όρο της ολοκληρωτικής περιφρούρησης των κυριαρχικών δικαιωμάτων της. Παραχωρήθηκε στη Γιουγκοσλαβία οικονομική διέξοδος και έδαφος επιφάνειας 94.000 τ.μ. στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, μόνο για το εμπόριο της γείτονος, καθώς αποκλειόταν το εμπόριο οποιασδήποτε άλλης ξένης χώρας. Η ζώνη αυτή αποτελούσε αναπόσπαστο κομμάτι του ελληνικού εδάφους αλλά θεωρούνταν γιουγκοσλαβική τελωνειακή περιοχή και γι' αυτό διοικούνταν από τις εκεί αρχές.¹³

¹² Βασδραβέλλης Ι.Κ., «Ο λιμάνι της Θεσσαλονίκης», Θεσσαλονίκη 1959, σελ. 54

¹³ Βασδραβέλλης Ι.Κ., «Ο λιμάνι της Θεσσαλονίκης», Θεσσαλονίκη 1959, σελ. 59

Με την ίδρυση των προαναφερθέντων ζωνών το λιμάνι της Θεσσαλονίκης μπήκε σε νέα περίοδο μεγάλης ακμής και επιβαλλόταν να αποκτήσει άριες τεχνικές και αποθηκευτικές εγκαταστάσεις, σύγχρονα μέσα φορτοεκφόρτωσης και μεταφοράς. Όμως το προνόμιο εκμετάλλευσης του λιμένα είχε ακόμη – και μέχρι το 1944 – η Γαλλική Εταιρεία, η οποία δεν ήταν διατεθειμένη να εκτελέσει σοβαρά τεχνικά έργα αν δεν παρέτεινε τη σύμβασή της. Η ελληνική κυβέρνηση ίδρυσε το Λιμενικό Ταμείο Θεσσαλονίκης, σκοπός του οποίου ήταν η συντήρηση των υφιστάμενων εγκαταστάσεων και η κατασκευή νέων για την εξυπηρέτηση των σύγχρονων αναγκών. Τελικά το 1930 υπογράφηκε σύμβαση με την οποία το Λιμενικό Ταμείο εξαγόρασε το προνόμιο εκμετάλλευσης του λιμένα από τη Γαλλική Εταιρεία. Το 1937 άρχισε η εκτέλεση έργων για την επέκταση του λιμένα προς τα δυτικά: κατασκευή νέων κρηπιδωμάτων με βάθος που θα επέτρεπε το λιμενισμό ωκεανοπόρων πλοίων, κατασκευή των κρηπιδωμάτων της παραλιακής λεωφόρου και του κυματοθραύστη.

Το 1940 το λιμάνι διέθετε: κρηπιδώματα 900 μ., κυματοθραύστη 550 μ., παραλιακά υπόστεγα 12.000 τ.μ., εσωτερικές αποθήκες 28.000 τ.μ., silo σιτηρών 3.500 τόννων, κτίρια υπηρεσιών της Ελευθέρας Ζώνης, του Λιμενικού Ταμείου, του Τελωνείου και του Λιμεναρχείου, σιδηροδρομικό δίκτυο γραμμών μήκους 3 χλμ., οδικό δίκτυο, δίκτυο ύδρευσης, χερσαίους χώρους έκτασης 270.000 τ.μ., κρηπιδώματα παραλιακής λεωφόρου 1.200 μέτρων, σύγχρονο εξοπλισμό.¹⁴

Κατά το Β Παγκόσμιο Πόλεμο το λιμάνι καταλήφθηκε από τους Γερμανούς και έγινε στόχος συμμαχικών βομβαρδισμών. Με την αποχώρηση των κατοχικών δυνάμεων το 1944 διαπιστώθηκε η ολική ή μερική καταστροφή του 80 % των εγκαταστάσεων.¹⁵

Αμέσως μετά την απελευθέρωση, ξεκίνησαν τα έργα της αποκατάστασης του λιμένα με τη βοήθεια μονάδας του βρετανικού στρατού. Με πρόχειρα μέσα αποκαταστάθηκε τμήμα του κρηπιδώματος ώστε να καταστεί δυνατή η πλεύριση πλοίων, δόθηκε σε χρήση υπό κατασκευή προβλήτα στο δυτικό τμήμα, έγινε πρόχειρη αποκατάσταση των σιδηροδρομικών γραμμών, τμήματος των υπόστεγων και του κυματοθραύστη. Όλα τα έργα είχαν πρόχειρο χαρακτήρα και πραγματοποιήθηκαν αργότερα από την αρχή. Το Λιμενικό Ταμείο και η Ελευτέρα Ζώνη πραγματοποίησαν έργα αποκατάστασης των ζημιών.

Έτσι στα τέλη του 1950 το λιμάνι της Θεσσαλονίκης βρισκόταν στην εξής κατάσταση:

- είχε επισκευαστεί ο παλιός κυματοθραύστης και προστέθηκε νέο τμήμα 650 μ.
- ανακατασκευάστηκε τμήμα των παλιών κρηπιδωμάτων (600 μ.) και προστέθηκαν νέα (1100μ.)
- διέθετε παραλιακά υπόστεγα 7.000 τ.μ., εσωτερικές αποθήκες 25.000 τ.μ., χερσαίους χώρους 320.000 τ.μ.
- διέθετε σιδηροδρομικό δίκτυο 4.000 μ., οδικό δίκτυο, δίκτυο ύδρευσης, τεχνικό εξοπλισμό

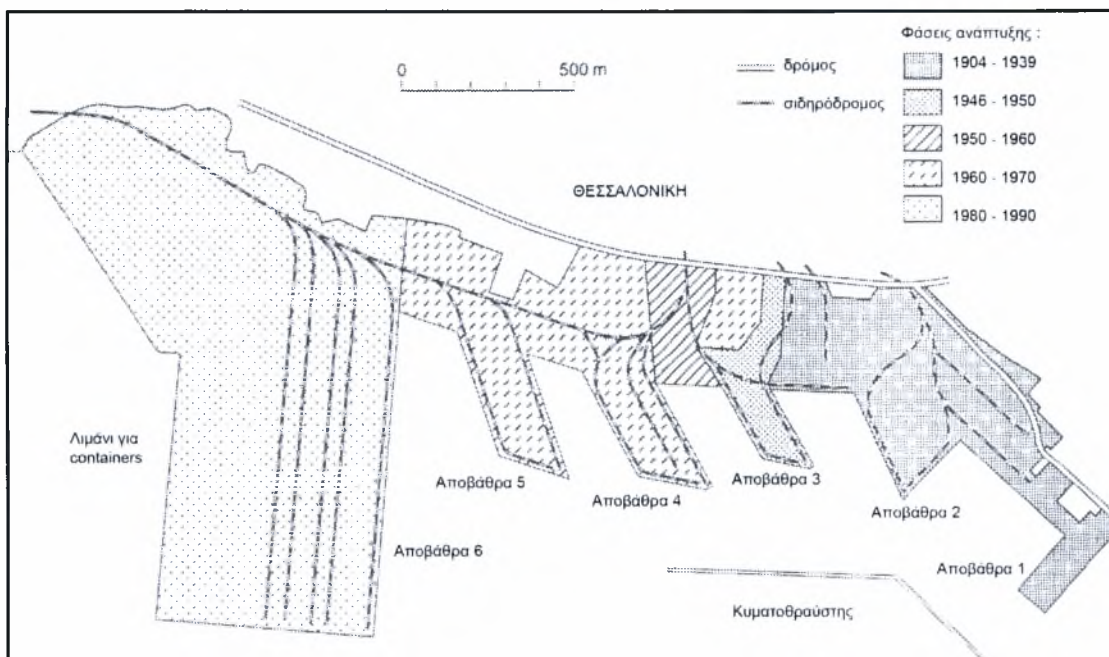
¹⁴ Οργανισμός Ελευθέρας Ζώνης και Λιμένος Θεσσαλονίκης.
«Ο λιμάν της Θεσσαλονίκης κατά τα έτη 1925-1960», σελ. 37

¹⁵ Οργανισμός Ελευθέρας Ζώνης και Λιμένος Θεσσαλονίκης.
«Ο λιμάν της Θεσσαλονίκης κατά τα έτη 1925-1960». σελ. 38

- κατασκευάστηκαν κρηπιδώματα παραλιακής λεωφόρου 1.700 μ.¹⁶

Κατά την επόμενη χρονολογικά περίοδο (1951-1960) ολοκληρώθηκαν οι επισκευές των ζημιών και πραγματοποιήθηκε η επέκταση και ο εκσυγχρονισμός του λιμένα. Συγχωνεύθηκαν το Λιμενικό Ταμείο και η Επιτροπεία Ελευθέρας Ζώνης στον οργανισμό Ελευθέρα Ζώνη και Λιμνή Θεσσαλονίκης. Πραγματοποιήθηκαν επεκτάσεις των κρηπιδωμάτων, ανεγέρθηκαν νέα υπόστεγα, κατασκευάστηκαν νέες σιδηροδρομικές γραμμές μήκους 6.000 μ. σε άμεση σύνδεση με τον εμπορικό σιδηροδρομικό σταθμό, ανακαινίστηκε και συμπληρώθηκε το οδικό δίκτυο. Ο λιμένας, με χερσαία έκταση 400.000 τ.μ., εφοδιάστηκε με σύγχρονο τεχνικό εξοπλισμό. Παράλληλα συνεχίστηκαν τα έργα της παραλιακής λεωφόρου μέχρι τον ιστιοπλοϊκό όμιλο και η νεοδημιουργηθείσα χερσαία επιφάνεια έκτασης 200.000 τ.μ. απέκτησε δίκτυο αποχέτευσης και ηλεκτροφωτισμού. Ταυτόχρονα πραγματοποιήθηκαν έργα εξωραϊσμού της πόλης.¹⁷

Με την πάροδο των χρόνων και τις εξελίξεις στην τεχνολογία των θαλάσσιων μεταφορών δημιουργήθηκαν νέες ανάγκες για λιμενικές εγκαταστάσεις. Με διαφορετικό σχεδιασμό της υποδομής και διαφορετικό εξοπλισμό (γερανοί, δεξαμενές, containers) απομακρύνθηκαν από την παραδοσιακή τους θέση και οργανώθηκαν σε νέους χώρους στο δυτικό τμήμα της πόλης. Μεγάλη έκταση στην περιοχή του λιμανιού αποδεσμεύτηκε από τις προηγούμενες χρήσεις της. Τέθηκε έτσι το θέμα της «ανακύκλωσης» αυτής της γης. Η Θεσσαλονίκη, ακολουθώντας το παράδειγμα πόλεων-λιμανιών παγκοσμίως, μπαίνει στη διαδικασία μετατροπής του παλιού λιμανιού σε αστικό χώρο.



¹⁶ Οργανισμός Ελευθέρας Ζώνης και Λιμένας Θεσσαλονίκης.
«Ο λιμνή της Θεσσαλονίκης κατά τα έτη 1925-1960», σελ. 40

¹⁷ Οργανισμός Ελευθέρας Ζώνης και Λιμένας Θεσσαλονίκης.
«Ο λιμνή της Θεσσαλονίκης κατά τα έτη 1925-1960», σελ. 42

▪ Το αρχιτεκτονικό στίλ της εποχής

Ο 19ος αιώνας είναι ένας αιώνας μεταβατικός που χαρακτηρίζεται από τεράστιες πολιτικές, πολιτιστικές και οικονομικές αλλαγές. Η Βιομηχανική Επανάσταση ανατρέπει το οικονομικό σύστημα της Ευρώπης, εισάγει τη μηχανή και ιδρύει εργοστάσια που δίνουν τη δυνατότητα της μαζικής παραγωγής, της τυποποίησης των προϊόντων και του καταμερισμού της εργασίας. Η κοινωνική δομή ανατρέπεται με την εμφάνιση της εργατικής τάξης. Διακόπτεται η συνέχεια της παράδοσης και ξεκινάει μια ιδιαίτερη θεώρηση του παρελθόντος από κάποια απόσταση, που οδηγεί πια σε επιστημονική επαφή και γνώση. Παράλληλα γεννιέται μια νέα πολιτιστική και ιδεολογική κίνηση. Είναι η στροφή προς την Αρχαιότητα και ειδικότερα στην ελληνορωμαϊκή περίοδο, η μελέτη των έργων και των τρόπων ζωής. Το ιδεολογικό αυτό κίνημα του πρώτου μισού του 19^{ου} αιώνα διαδέχεται στη συνέχεια ο μορφολογικός πλουραλισμός, γνωστός και ως *εκλεκτικισμός ή ιστορισμός*.

Η ιστορική έρευνα επεκτείνεται και στις άλλες περιόδους του αρχιτεκτονικού παρελθόντος (Αιγυπτιακή, Βυζαντινή, Ρωμαϊκή, Γοτθική, Αναγεννησιακή, Μπαρόκ) δίνοντας ερεθίσματα και έμπνευση για νέες μορφολογίες. Χαρακτηριστικό είναι ότι για κάθε τύπου κτίριο εκλέγεται (απ' όπου και ο όρος εκλεκτικισμός: από το εκλέγω, διαλέγω) και ένας ορισμένος ιστορικός ρυθμός, «στίλ», ώστε να αναγνωρίζεται εύκολα η λειτουργία του από την εξωτερική εμφάνιση. Πολλές φορές εμφανίζονται μοτίβα και στοιχεία διαφόρων τεχνοτροπιών στο ίδιο κτίριο. Η έννοια του «στίλ» περιορίζεται και θεωρείται μια διακοσμητική επικάλυψη, που εφαρμόζεται κάθε φορά σ' έναν γενικό φέροντα οργανισμό. Δηλαδή ντύνονται οι νέες λειτουργίες με παλαιά ενδύματα γιατί δεν υπάρχει ο χρόνος και η άνεση για να επιλυθούν όλα τα προβλήματα (λειτουργικά, οργανωτικά, κατασκευαστικά και μορφολογικά) ταυτόχρονα.

Η επικράτηση του εκλεκτικισμού μπορεί να ερμηνευτεί σαν μια προσπάθεια διατήρησης κάθε δυνατής γέφυρας επικοινωνίας με την πολιτιστική παράδοση που αφήνει τόσο γρήγορα πίσω της η πρόοδος. Ωστόσο πρέπει να τονιστεί ότι ο εκλεκτικισμός δεν είναι ανάμειξη, ούτε απομίμηση, αλλά μια ενσυνείδητη επιλογή, αναγκαία για τη δυνατότητα αναγνώρισης του συνόλου του κοινωνικού συστήματος του οποίου αποτελεί την κτισμένη έκφραση.

Το πρώτο ανεξάρτητο ελληνικό κράτος οργανώνεται το 1830, την εποχή που ο νεοκλασικισμός έχει δώσει αξιόλογα δείγματα σε Ευρώπη και Αμερική. Παράλληλα η άνοδος στον θρόνο της Ελλάδας του Βαυαρού Όθωνα είναι καθοριστική για την εισαγωγή της νεοκλασικής αρχιτεκτονικής στον ελληνικό χώρο. Ο νεοκλασικός ρυθμός γίνεται αποδεκτός από την ελληνική κοινωνία, καθώς θυμίζει την αρχαία Ελλάδα και φαίνεται «ελληνικός». Έτσι, με την άμεση επίδραση του γερμανικού κλασικισμού, δημιουργείται η «Σχολή της Αθήνας» που επηρεάζει στη συνέχεια όλο τον ελληνικό χώρο. Κατά το πρότυπο της πρωτεύουσας, πολλές πόλεις «ντύνονται» με νεοκλασικά κτίρια, όχι μόνο στο επίπεδο της επίσημης, αλλά και της λαϊκής αρχιτεκτονικής.

Ο ευρωπαϊκός εκλεκτικισμός του 19^{ου} αιώνα με κέντρο την *Beaux Arts* του Παρισιού, εισάγεται στην Ελλάδα από ξένους αρχιτέκτονες (Ιταλούς, Αυστριακούς, Γερμανούς, Γάλλους) καθώς επίσης και από τους πρώτους απόφοιτους του ελληνικού Πολυτεχνείου (1880). Η Μικρασιατική καταστροφή

(1922) και το προσφυγικό πρόβλημα δίνουν στην αρχιτεκτονική, που μέχρι τώρα αντιμετωπιζόταν σαν καλή τέχνη, διάσταση κοινωνική. Η περίοδος 1922-1940 χαρακτηρίζεται από την αναζήτηση της νέας αρχιτεκτονικής που θα αντιμετωπίσει τα κοινωνικά προβλήματα της εποχής. Παράλληλα όμως ο ευρωπαϊκός εκλεκτικισμός συνεχίζει να αποτελεί την κύρια αρχιτεκτονική έκφραση.

Η Θεσσαλονίκη, με αφορμή το συνολικό επανασχεδιασμό μετά την πυρκαγιά του 1917, γίνεται το κέντρο του ελληνικού εκλεκτικισμού. Η οικονομική άνθιση στην τάξη των εμπόρων σηματοδότησε τη διάδοση αυτού του αρχιτεκτονικού ρεύματος, καθώς ήταν το πλέον ικανό να εκφράσει τη δύναμη και την επιβολή που αναζητούσαν αυτοί οι κύκλοι.

Ο κοσμοπολίτικος χαρακτήρας της Θεσσαλονίκης θυμίζει εμπορική πόλη της Ευρώπης. Η γραφικότητα και η ποικιλομορφία της κατά το δεύτερο μισό του 19^{ου} αιώνα διαγράφεται στη διαίρεσή της σε περιοχές σύμφωνα με τις εθνικότητες που τις κατοικούν. Η αρχιτεκτονική εμφανίζεται σαν έκφραση της κάθε εθνικότητας και της ιδεολογίας που αυτή αντιπροσωπεύει. Οι διάφορες αρχιτεκτονικές μορφολογίες αντανakλούν ταυτόχρονα την πληθυσμιακή και πολιτισμική πολυχρωμία που επικρατούσε στην πόλη την εποχή εκείνη.

Εκτός από τα μεγάλα δημόσια οθωμανικά κτίρια, η Θεσσαλονίκη δεν πέρασε ουσιαστικά από τη φάση του νεοκλασικισμού, εκτός από ελάχιστες εξαιρέσεις (π.χ. Ορφανοτροφείο Παπάφη, Ελληνικό Παρθεναγωγείο, Ελληνικό Προξενείο). Η νεοκλασική επίδραση της πρωτεύουσας περιορίζεται στις όψεις, ενώ η οργάνωση του σπιτιού χαρακτηρίζεται από στοιχεία παραδοσιακής τυπολογίας και μορφολογίας του βαλκανικού λαϊκού σπιτιού με το «χαγιάτι» και το «σαχνισί».

Όπως συμβαίνει στον ευρωπαϊκό εκλεκτικισμό, έτσι και στη Θεσσαλονίκη η χρήση καθορίζει την εκλογή του ρυθμού ή των ρυθμών που οργανώνουν τις όψεις των κτιρίων. Έτσι από την εξωτερική επένδυση γίνεται γνωστή και η λειτουργία τους. Οι τράπεζες διακρίνονται κυρίως για τον αυστηρό νεοκλασικό ρυθμό τους με την χαρακτηριστική οργάνωση των αρχαίων ελληνικών ναών, που στηρίζεται στην αρχή: βάση – κορμός – στέψη. Εξαιρέση αποτελεί η Οθωμανική Τράπεζα με στυλ νεομπαρόκ. Επίσης διακρίνεται ένας αριθμός εμπορικών στοών, οι οποίες οργανώνονται μορφολογικά σε αναγεννησιακό ή νεομπαρόκ ρυθμό με επιδράσεις στο εσωτερικό από την αρχιτεκτονική της Βιομηχανικής Επανάστασης και διακοσμήσεις ροκοκό. Την περίοδο αυτή υπήρξαν και τα πρώτα βιομηχανικού χαρακτήρα κτίρια, στην κατασκευή των οποίων χρησιμοποιείται ο μεταλλικός σκελετός.

Τα περισσότερα αξιόλογα κτίρια την εποχή αυτή στη Θεσσαλονίκη¹⁸ χτίστηκαν από τους Ιταλούς αρχιτέκτονες Vitaliano Poselli (Οθωμανική Τράπεζα, Διοικητήριο, Μύλος Αλλατίνι, Βίλα Αλλατίνι, Βίλα Ida, παλιό κτίριο Φιλοσοφικής Σχολής Α.Π.Θ., Γενί Τζαμί, Στοά Lombardo κ.ά.) και Pierro Arrigoni (Casa Bianca, κινηματογράφος Διονύσια, παλαιός Σιδηροδρομικός Σταθμός Θεσσαλονίκης, Βίλα Καπαντζή, Ιταλικό Νοσοκομείο-σημερινό Λοιμωδών κ.ά.). Ανάμεσα στους αρχιτέκτονες ξεχώρισαν επίσης οι Έλληνες Παιονίδης (αρχοντικό Σιάγα) και Γραιοκός (Σχολή Κωνσταντινίδη, εργοστάσιο Φίξ) και ο Ρούμπενς.

¹⁸ Ν.Κ. Μουτσόπουλος, «Casa Bianca, η ζωή στη Θεσσαλονίκη γύρω στα 1900». Θεσσαλονίκη 1998. σελ. 129-130

Ο εκλεκτικισμός αποτελεί μια ενσυνείδητη επιλογή τόσο των φορέων χρηματοδότησης όσο και των αρχιτεκτόνων. Η πολιτισμική και οικονομική άνθιση που γνωρίζει η πόλη την εποχή αυτή βρίσκει την έκφρασή της στο κίνημα του εκλεκτικισμού, καθώς χειρίζεται ελεύθερα τους αρχιτεκτονικούς ρυθμούς του παρελθόντος προσφέροντας μια ποικιλία συνδυασμών και επιλογών που αντιστοιχεί στο συνεχώς ανανεούμενο πνεύμα της πόλης. Την ίδια εποχή ο νεοκλασικισμός γίνεται η επίσημη αρχιτεκτονική των ελληνικών κοινοτήτων και της υπόλοιπης Μακεδονίας. Μ' αυτόν τον τρόπο επιδιώκεται η υλοποίηση των δεσμών με την ελεύθερη πατρίδα και η εθνική τους ταύτιση.

Ελευθέρα Ζώνη



Μετά το 1912 και την απελευθέρωση της Θεσσαλονίκης από τους Τούρκους, το λιμάνι είχε χάσει την επιρροή που είχε σε ένα μεγάλο μέρος της βαλκανικής. Για να μην διαταραχθεί η οικονομική ζωή της πόλης και να υπάρξει μια συνέχεια στις εμπορικές συναλλαγές με τις υπόλοιπες χώρες της βαλκανικής, η κυβέρνηση Βενιζέλου αποφάσισε την ίδρυση της ελευθέρως ζώνης το 1914. Η ελευθέρα ζώνη είναι μια περιοχή του λιμένα όπου επιτρέπεται η εισαγωγή προϊόντων και μεταποίηση τους, η εξαγωγή (transit) προϊόντων χωρίς την καταβολή τελωνειακών δασμών. Έχει εμποροβιομηχανικό χαρακτήρα και συνετέλεσε στην ανάπτυξη του λιμανιού. Η ουσιαστική λειτουργία της ξεκινά μετά το 1925. Το 1930 ιδρύεται το Λιμενικό Ταμείο Θεσσαλονίκης, το οποίο και εξαγοράζει το προνόμιο εκμετάλλευσης του λιμανιού από την Γαλλική εταιρία. Την περίοδο αυτή πραγματοποιείται συντήρηση αλλά και εκτέλεση καινούργιων έργων υποδομής.

Το 1915 λόγω των αναγκών της ελευθέρως ζώνης επεκτάθηκε ο χώρος του λιμανιού και στην περιοχή δίπλα στα Λαδάδικα. Μια προσεγγμένη

συνοικία, με διώροφα και τριώροφα κτίρια αποθηκών. Ο εκσυγχρονισμός του λιμανιού επηρέαζε και τον χαρακτήρα της γύρω περιοχής, αποθήκες, βιομηχανικά κτίρια, κατασκευή σιδηροδρομικού σταθμού. Δημιουργήθηκε ένα οργανωμένο σύνολο εξασφαλίζοντας την ομαλή λειτουργία του λιμανιού.

Τα κτίρια του λιμανιού

Στα αξιόλογα κτίρια περιλαμβάνονται τα παλαιότερα κτίσματα του λιμένα, αποθηκευτικά και διοικητικά, τα οποία έχουν ιστορική και τυπολογική αξία καθεαυτά ή απαρτίζουν κτιριακά σύνολα που διασώζουν το χαρακτήρα του αστικού ιστού. Τα κτίρια αυτά βρίσκονται πάνω στα κρηπιδώματα του Α προβλήτα (αποθήκες Α, Β, Γ, Δ, κτίριο Ο.Λ.Θ. και Λιμεναρχείο) και στην πύλη της πλατείας Ελευθερίας (φυλάκια και παλιό αντλιοστάσιο), κατά μήκος του μετώπου της νηοδόχου (αποθήκες 1 και 5, διατηρητέο κτίσμα του Τελωνείου), καθώς και στη χερσαία περιοχή μεταξύ των εσωτερικών οδών Αβέρωφ και Κουντουριώτου (αποθήκες 6, 7, 8, 9, 10, Ψυκτική αποθήκη, αποθήκη 13, γραφεία ελευθέρας ζώνης και αποθήκη 16).

Η μορφολογία των κτιρίων του λιμανιού συνδέεται άμεσα με τη χρήση τους. Πρωτεύοντα ρόλο παίζει η χρηστικότητα και η λειτουργικότητα παρά η όψη. Αυτές οι έννοιες θυμίζουν το μοντερνισμό και αποτελούν καινοτομία για την εποχή τους. Η μορφολογία ανταποκρίνεται στις λειτουργίες, ενώ ο διάκοσμος χάνει τον πρωτεύοντα ρόλο του. Ασφαλώς τα κτίρια διοίκησης ήταν πιο προσεγμένα, χωρίς όμως να συγκρίνονται με αντίστοιχα δημόσια κτίρια. Τα υλικά και ο τρόπος κατασκευής επιλέγονταν σύμφωνα με τη χρήση και τα φορτία που θα δεχόταν κάθε κτίριο. Η σημερινή καλή κατάσταση των περισσότερων από αυτά δηλώνει την ποιότητα της κατασκευής τους.

Η περιοχή του λιμένα υπάγεται σε ειδικό πολεοδομικό καθεστώς και ειδικά το παλιό τμήμα του, που εντάσσεται στο όριο του Ιστορικού Τόπου. Με παλιότερο διάταγμα έχει κηρυχθεί διατηρητέο το κτίριο του Τελωνείου, ενώ με νεότερο τα κτίρια των αποθηκών 1, Α, Β, Γ και Δ.

ΜΕΓΑΡΟ ΤΕΛΩΝΕΙΟΥ

Το μέγαρο του Τελωνείου (Εικ.9 και 10) δεσπόζει στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης ως ένα από τα πιο λαμπρά κτίρια της πόλης. Την κατασκευή του, καθώς και αυτή των αποθηκών, ανέλαβε ο μηχανικός Elie Modiano.¹⁹ Η ανέγερσή του ξεκίνησε το 1910 προκειμένου να εξυπηρετηθούν εμπορικές ανάγκες της Θεσσαλονίκης, και ολοκληρώθηκε τρία χρόνια αργότερα. Ο προϋπολογισμός του κτιρίου ήταν 51.000 αγγλικές λίρες.

Το κτίριο έχει ορθογωνική κάτοψη, διαστάσεων 220 μ. και 25m. Ο αρχιτέκτονας, εντάσσει στο κτίριο του στοιχεία γαλλικής νεοαναγεννησιακής αρχιτεκτονικής, όπως οι κυφώσεις στην τοιχοποιία του ισογείου, τα τοξωτά ανοίγματα του ορόφου, οι τυπικές τραπεζοειδείς στέγες, καλυμμένες με φολίδες και η υποδιαίρεση της σύνθεσης της επιμήκους όψης σε τμήματα (κεντρικό, δύο γωνιακά και δύο ενδιάμεσα, χαμηλότερα των προηγούμενων).

¹⁹ Ελληνική Τράπεζα Βιομηχανικής Αναπτύξεως. «Αρχές της βιομηχανίας στη Θεσσαλονίκη (1870-1912)».

Θεσσαλονίκη 1987. σελ. 18-20

Η απόλυτη συμμετρία των όψεων επαναλαμβάνεται και στην οργάνωση του εσωτερικού χώρου. Εδώ το κύριο στοιχείο σύνθεσης είναι οι περιμετρικοί εξώστες γύρω από τον κεντρικό χώρο, ο οποίος είναι ανοιχτός σε όλα τα επίπεδα, ενώ οι επικοινωνία ανάμεσα στους εξώστες αυτούς επιτυγχάνεται με γέφυρες. Ο φωτισμός του εσωτερικού χώρου επιτυγχάνεται με υαλωτή δίρριχτη στέγαση, ενώ η στατική τους επάρκεια εξασφαλίζεται με τη χρήση οπλισμένου σκυροδέματος.

Το κτίριο του Τελωνείου υπέστη σοβαρές καταστροφές κατά τους βομβαρδισμούς της πόλης στο Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και κατά τους σεισμούς του 1978. Έχει υποβληθεί σε διαδοχικές επισκευές που έχουν εν μέρει τροποποιήσει τη μορφή και την κάτοψή του. Σήμερα το κεντρικό τμήμα του ανήκει στο δημόσιο, ενώ οι δύο χαμηλότερες σε ύψος πτέρυγες, εκατέρωθεν αυτού, ανήκουν στο Λιμενικό Ταμείο.²⁰

ΑΠΟΘΗΚΕΣ ΠΡΟΒΛΗΤΑ Α

Η πολεοδομική μορφή του προβλήτα 1 και η αρχιτεκτονική μορφή των αποθηκών του, καθώς και αυτή του Λιμεναρχείου, του κτιρίου διοίκησης του Ο.Λ.Θ. και του κτιρίου του Ερυθρού Σταυρού, «αποτελούν τα πραγματικά αρχεία της πολεοδομικής και αρχιτεκτονικής ιστορίας αυτής της κρίσιμης περιοχής της πόλης»²¹. Στον προβλήτα 1 συναντάμε σχεδόν ισομεγέθεις δίρριχτες «προκατασκευασμένες» αποθήκες, με φέροντα λεπτά μεταλλικά υποστυλώματα, μεταλλικά ζευκτά και συμπαγή τούβλα.

ΚΤΙΡΙΟ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Πρόκειται για κτίριο διοικητικών υπηρεσιών του ΟΛΘ. Χτίστηκε σε σχέδια των αρχιτεκτόνων αδελφών Δημητριάδη και συνιστά ένα από τα πιο αξιόλογα μεσοπολεμικά κτίσματα του λιμένα. Βρίσκεται ανάμεσα στις δυο μεταλλικές παραλιακές αποθήκες στη δυτική παρειά του Α προβλήτα. Χαρακτηρίζεται από τη καθαρή οργάνωση των κυβικών όγκων με διακοσμητική χρήση λειτουργικών στοιχείων και τα εξαιρετικά στοιχεία μεσοπολεμικής αρχιτεκτονικής Art Deco. Διαθέτει φέροντα οργανισμό από οπλισμένο σκυρόδεμα και τοίχους από οπτοπλινθοδομή. Υπέστη μεγάλες φθορές κατά το βομβαρδισμό του λιμένα το 1944 και επισκευάστηκε το 1950 κατά το αρχικό του σχέδιο.

ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΟΣ

Ανήκει στο σύνολο της πύλης του Α προβλήτα. Πρόκειται για το δυτικό από τα δύο κτίσματα που την πλαισιώνουν. Είναι μικρό ισόγειο κτίριο με χώρους γραφείων, αξιόλογο παράδειγμα με στοιχεία Art Deco. Διαθέτει φέροντα οργανισμό από οπλισμένο σκυρόδεμα και τοίχους από οπτοπλινθοδομή. Δεν έχει υποστεί αλλοιώσεις

²⁰ 4^η Εφορία Νεότερων Μνημείων, «Νεότερα Μνημεία της Θεσσαλονίκης», σελ. 13

²¹ ΟΠΠΕΘ 1997, «200 έργα πολιτισμού για τη Θεσσαλονίκη του 21^{ου} αιώνα», Θεσσαλονίκη 1996, σελ. 20

ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΛΕΥΘΕΡΑΣ ΖΩΝΗΣ



Το κτίριο γραφείων της Ελευθέρας ζώνης, που αποτελεί και το κτίριο μελέτης της διπλωματικής εργασίας. Χρονολογείται στο 1909. Αρχικά στέγαζε τα γραφεία του Οθωμανικού Ταμείου. Από το 1925 και έπειτα το κτίσμα χρησιμοποιείται ως χώρος γραφείων της Ελευθέρας Ζώνης. Ήταν διώροφο με τετράρρικτη στέγη όπως διακρίνεται σε φωτογραφίες. Ακολουθώντας τον εκλεκτισμό της εποχής, επηρεασμένο από νεοαναγεννησιακά πρότυπα και μοτίβα, το διοικητικό αυτό κτίριο παρουσιάζει κοινά στοιχεία με το τελωνειακό μέγαρο. Είναι συμμετρικό ως προς την κεντρική είσοδο, που προβάλλεται με την υποχώρηση των παρακείμενων τμημάτων και την καμπύλη πύλη που θυμίζει ασίδα. Η κατασκευή του είναι από σπτοπλινθοδομή, διαθέτει μεταλλικά παράθυρα και θύρες, ενώ την αρχική στέγη αντικατέστησε το σημερινό δώμα.

Στο αρχικό κτίριο προστέθηκε μετά τον πόλεμο και μια πτέρυγα μεγάλων διαστάσεων σε σχέση με το αρχικό κτίριο. Το 1944, ύστερα από βομβαρδισμοί, καταστράφηκε ο 1ος όροφος. Σε επαφή με τα γραφεία της Ελευθέρας Ζώνης βρίσκεται η αποθήκη 13 και ένα κτίριο ψυγείων.

ΚΤΙΡΙΟ ΨΥΓΕΙΩΝ



Η ψυκτική αποθήκη ανεγείρεται μετά το 1930. Στην θέση της υπήρχε κτίσμα αποθήκης του 1909 που συνδεόταν με τα γραφεία του Δημοσίου Οθωμανικού Ταμείου. Οι αποθηκευτικοί χώροι είναι εκατέρωθεν ενός κεντρικού διαδρόμου. Το κεντρικό τμήμα λόγω του ότι είναι υπερυψωμένο παίζει ρόλο στην μορφολογία του κτιρίου. Η στέγη είναι δίρρικτη. Ο κεντρικός χώρος καθότι υπερυψωμένος, προβάλλεται στην στέγη τονίζοντας την συμμετρία του κτιρίου αλλά και παρέχοντας φωτισμό και αερισμό, λόγω των κατά μήκος του τοποθετημένων φεγγιτών

- Ο άμεσος περιβάλλοντας χώρος .
- Αποθήκη 13.



■ Κτίριο αποθηκών επί της οδού Αβέρωφ. Αποτελείται από τρία φατνώματα με δίρρηκτες στέγες. Το ανατολικό τμήμα επικοινωνεί με τα γραφεία της Ελευθέρας Ζώνης. Κτίσθηκε την περίοδο 1905-1917. Λόγω της λειτουργίας του η μορφή του είναι λιτή και επαναλαμβανόμενη και στις δυο όψεις. Η κατασκευή του είναι από οπτόπλινθους, στέγη με ξύλινα ζευκτά και γαλλικού τύπου κεραμίδια.

Λόγοι διατήρησης

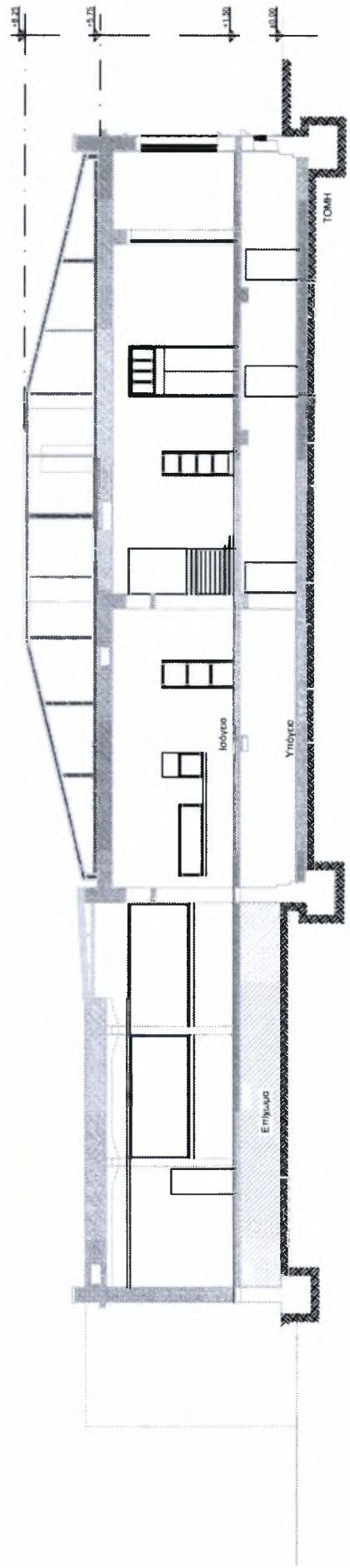
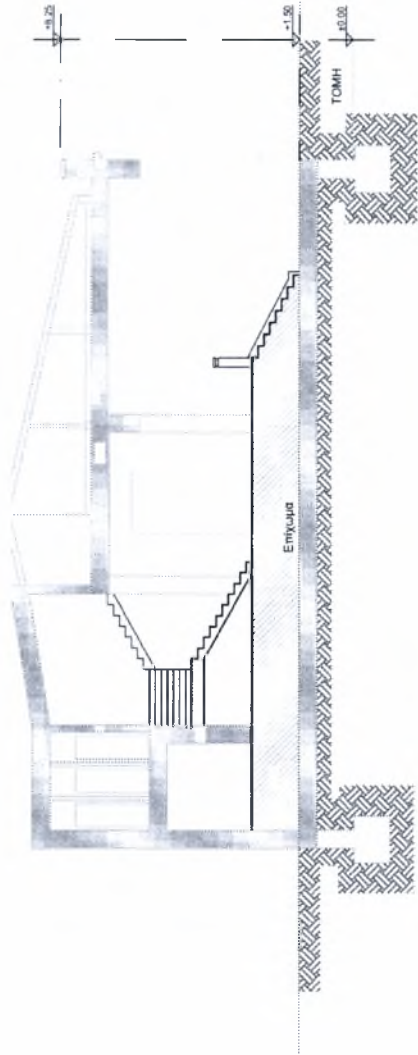
Η ύπαρξη βασικού πλαισίου αρχών και κατευθύνσεων που πρέπει να διέπουν κάθε σχεδιαστικό πλαίσιο επεμβάσεων στον χώρο του λιμανιού Θεσσαλονίκης. Αποφυγή νέων κατεδαφίσεων και απολύτως ελεγχόμενη δόμηση. Τα νέα κτίσματα θα πρέπει να εντάσσονται στην ιστορική πολεοδομική οργάνωση, στην κλίμακα αλλά και στο ύψος της υπάρχουσας κατάστασης. Τα διοικητικά κτίρια (γραφεία ελευθέρας ζώνης) έχουν ιστορική και τυπολογική αξία. Κτίρια αποθηκών, όπως η ψυκτική αποθήκη τονίζουν τον χαρακτήρα του ιστορικού ιστού και πρέπει να διατηρηθούν. Η πολύ καλή κατάσταση της κατασκευής των δύο κτιρίων αποτελεί έναν ακόμα λόγο διατήρησης.

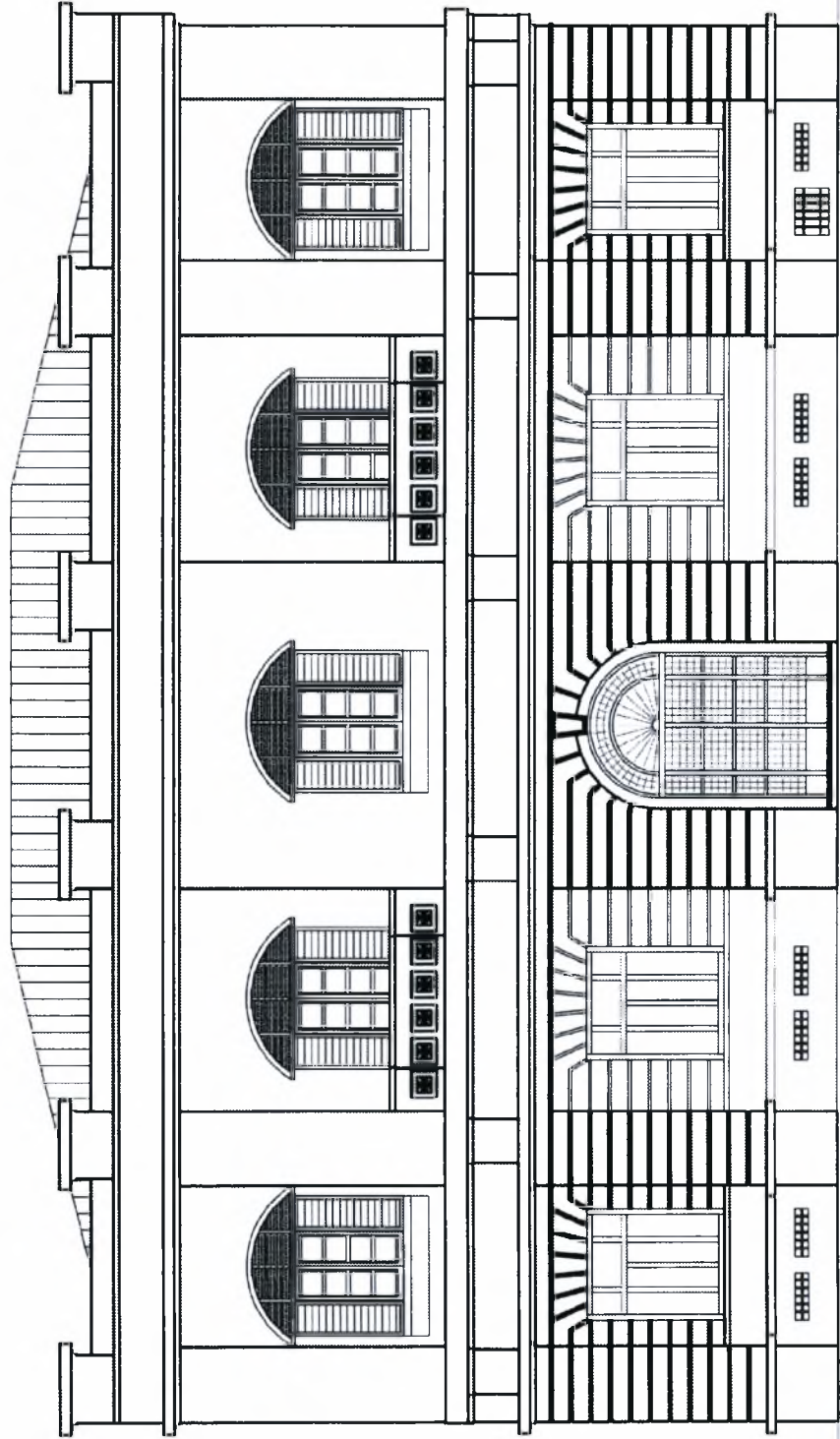
Αποτύπωση

Μέσω της διαδικασίας της αποτύπωσης αναγνωρίστηκαν οι αξίες των δύο κτιρίων θέτοντας κριτήρια που θα έπρεπε να υπολογιστούν κατά την επέμβαση. Η φάση της αποτύπωσης συντέλεσε στην κατανόηση των φάσεων εξέλιξης την οποία ακολούθησε μία συνολική πρόταση για την κοινή αξιοποίηση των γραφείων της ελευθέρως ζώνης και των ψυγείων.

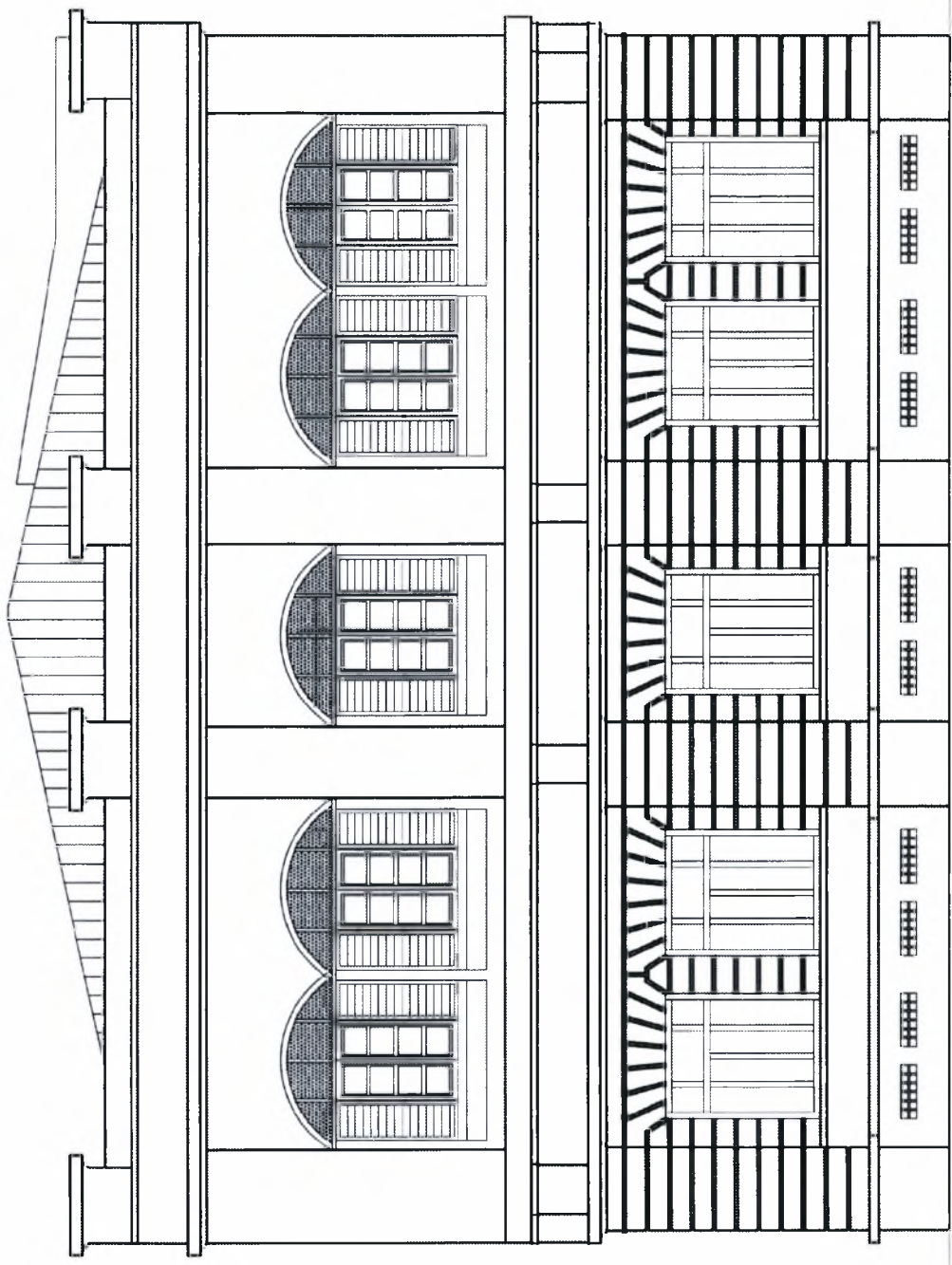
Γραφεία ελευθέρως ζώνης





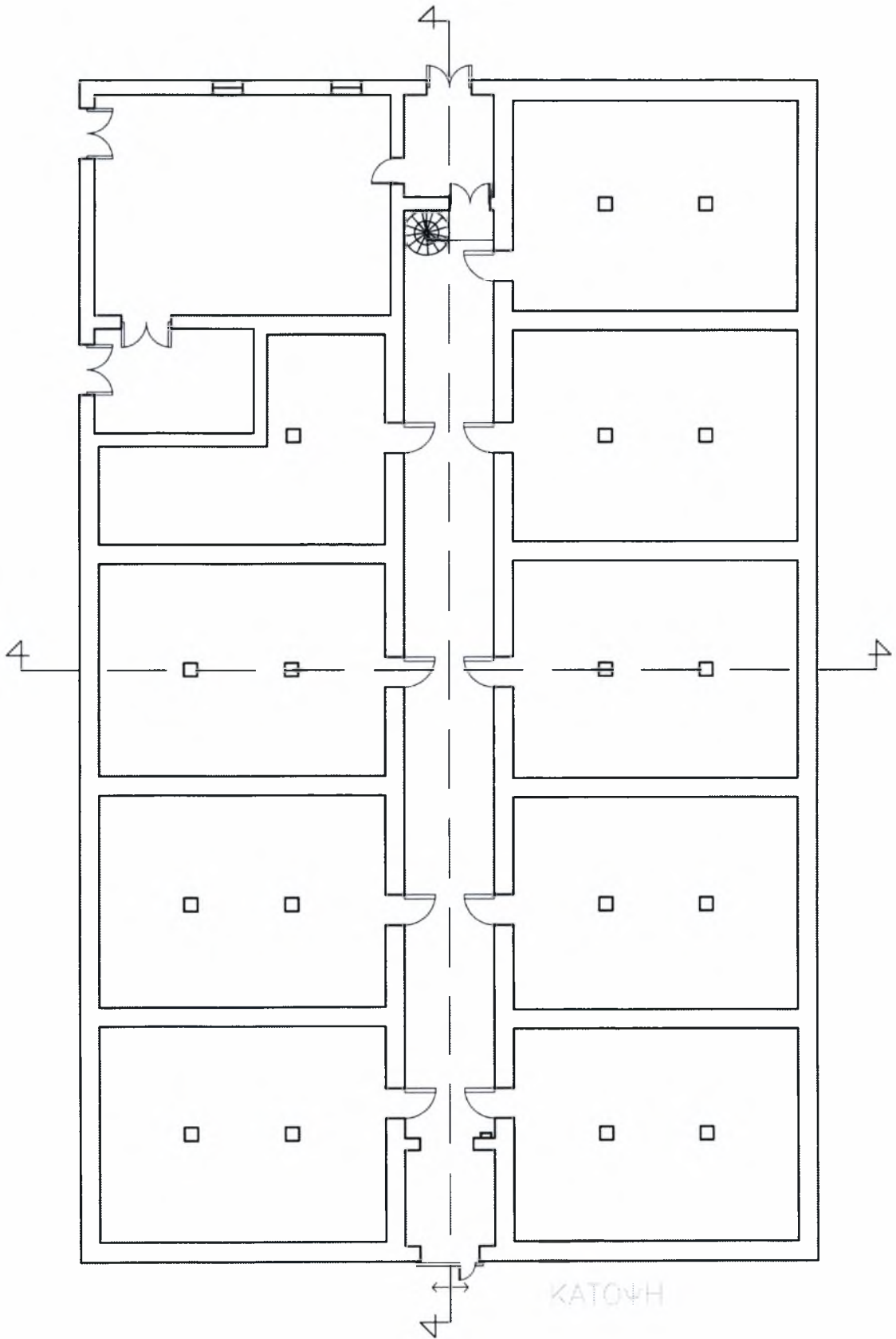


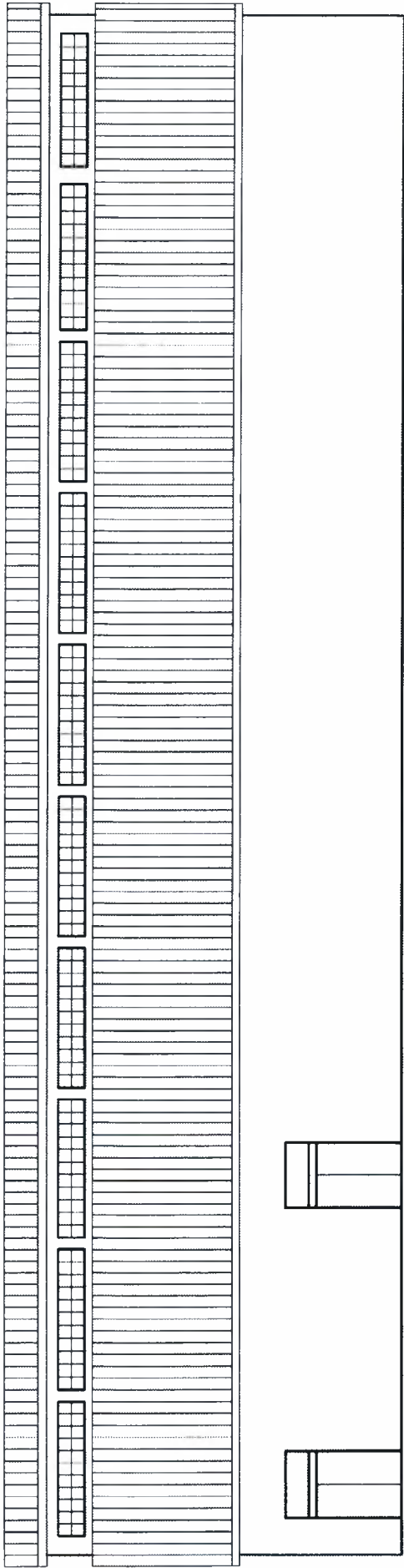
ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΑΣ ΖΩΝΗΣ ΜΕ ΟΡΟΦΟ



ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΑΣ ΖΩΝΗΣ ΜΕ ΟΡΟΦΟ

Κτίριο Ψυγείων

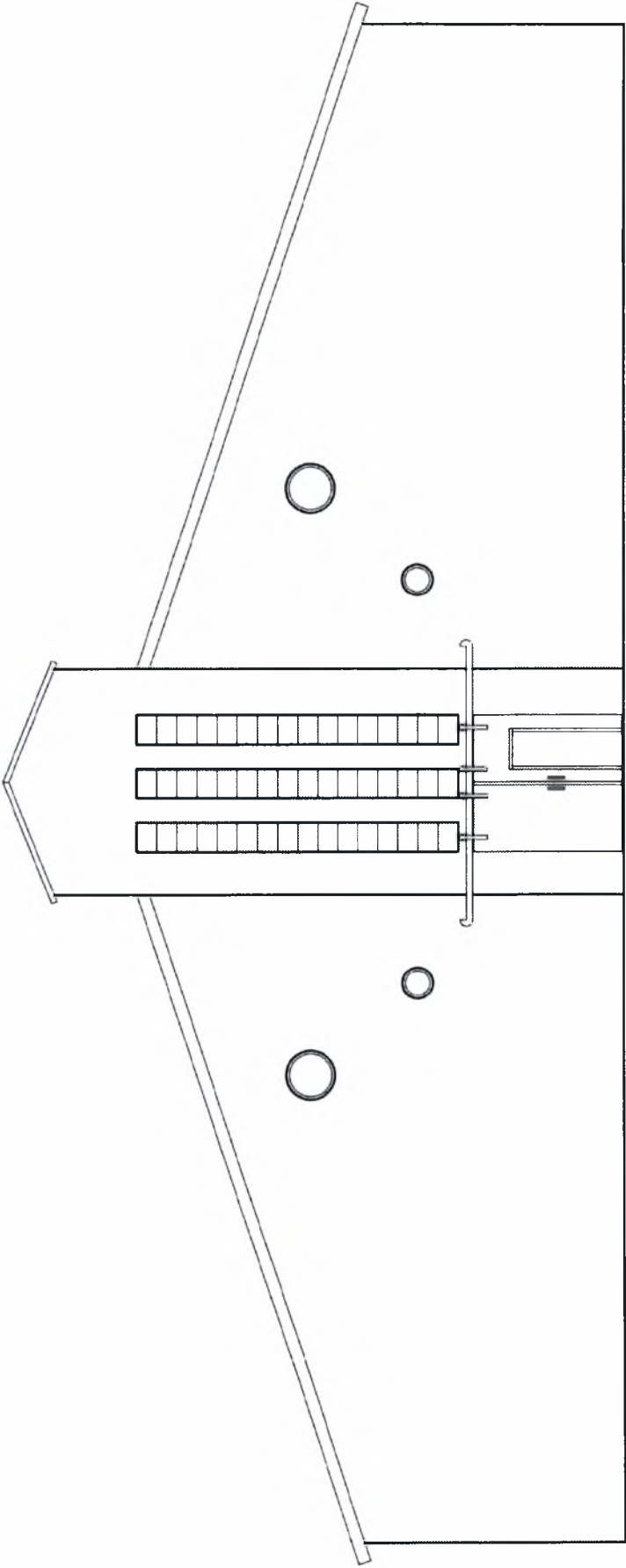




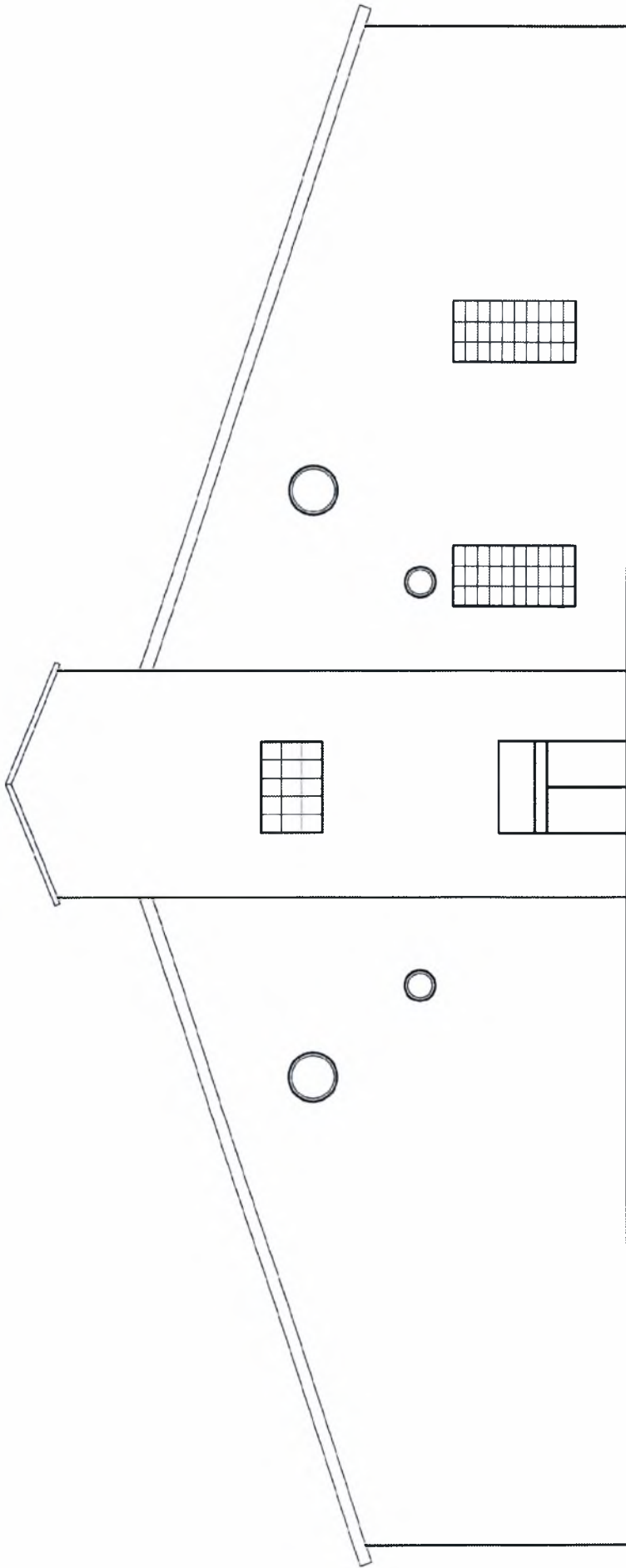
H40

The image shows a vertical technical drawing of a component. It consists of a central section with a grid pattern, flanked by two narrower sections with a similar grid pattern. Below this assembly is a large, empty rectangular area, possibly a placeholder for a drawing or a label. The drawing is oriented vertically on the page.

H40

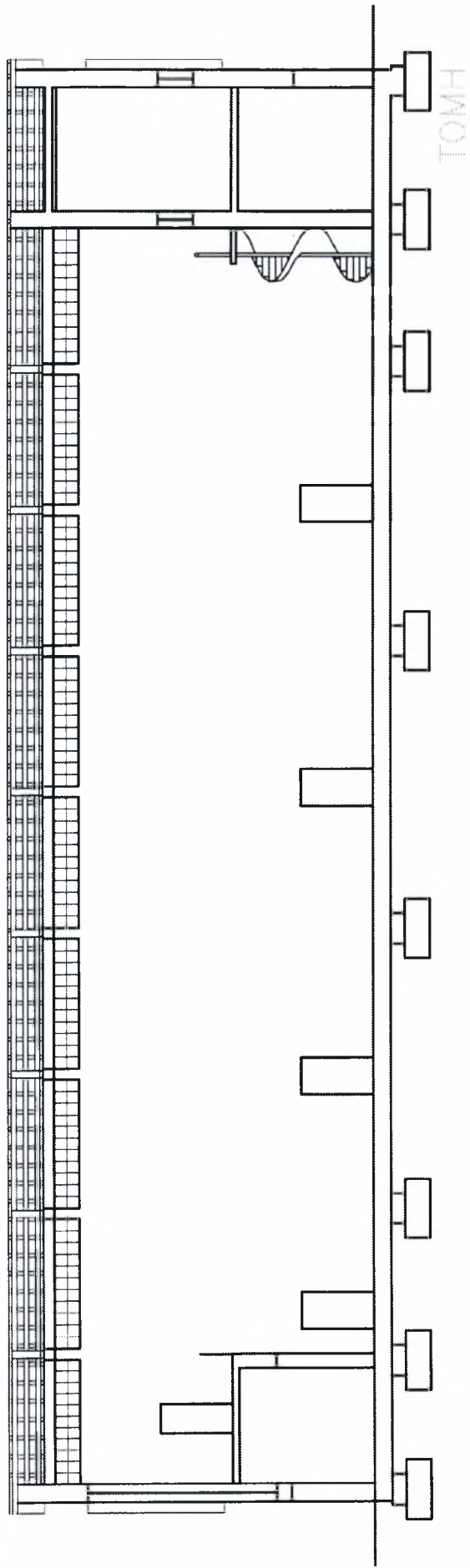


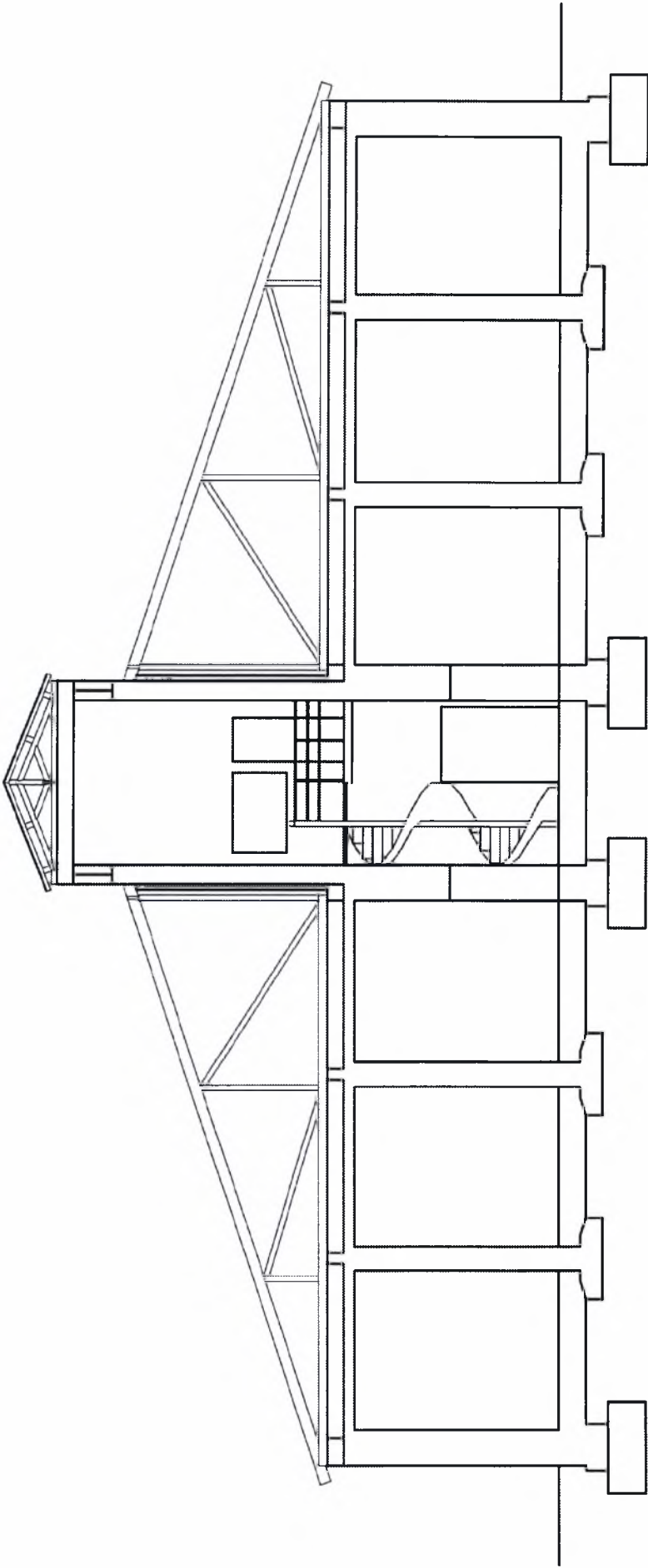
H40



04H







TOMH

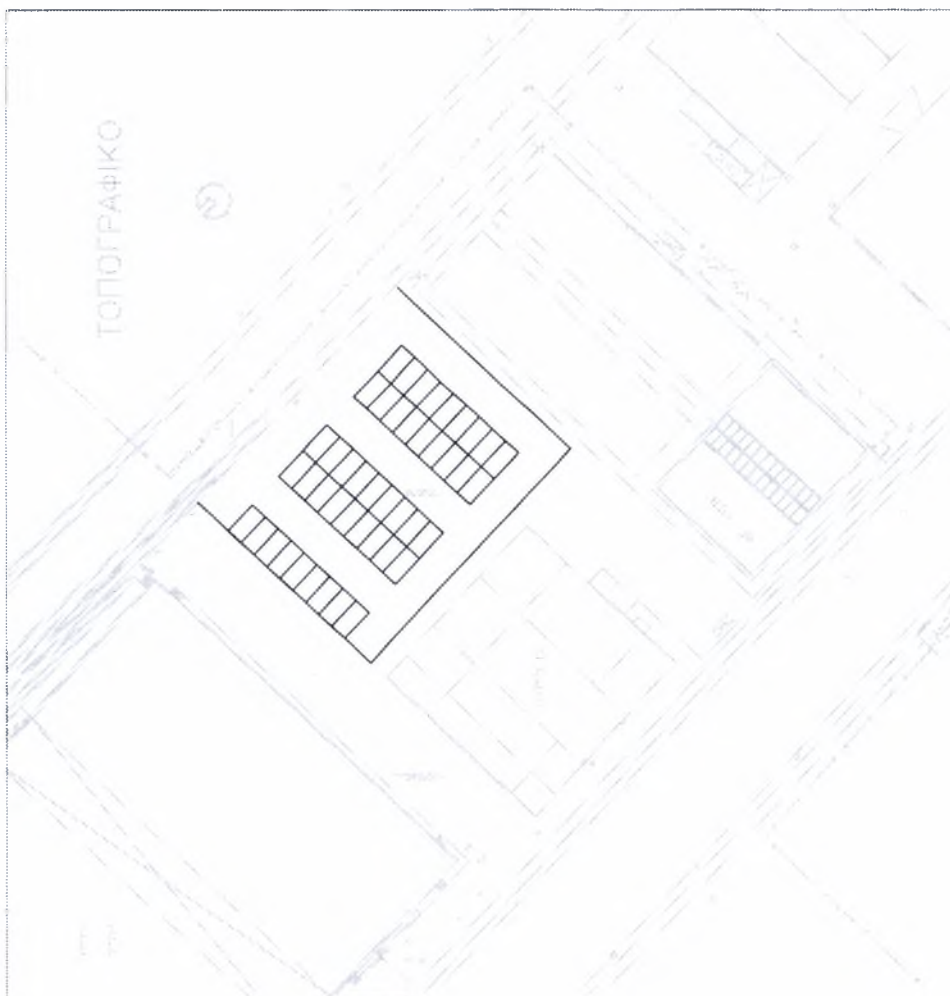
Πρόταση επέμβασης

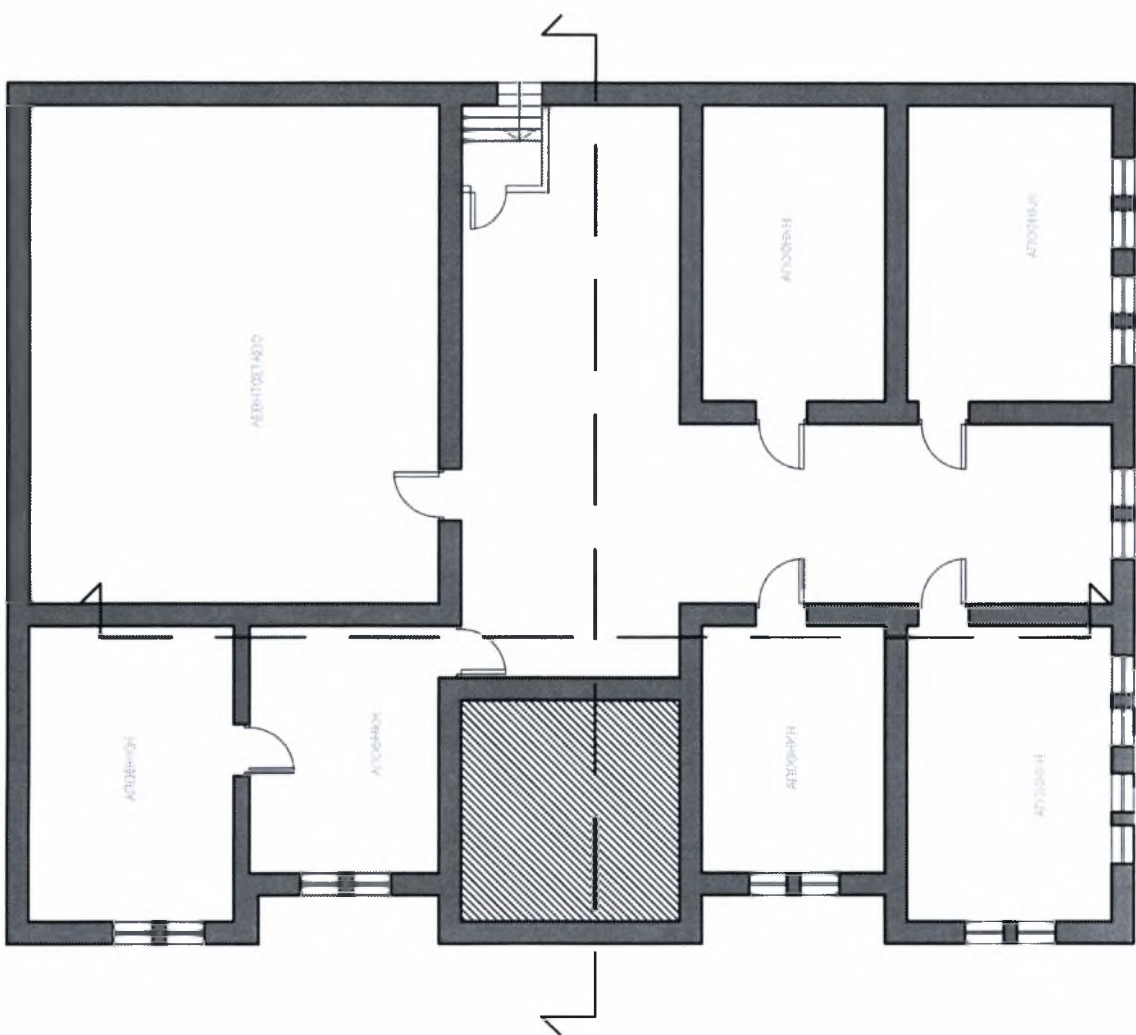
Στα πλαίσια των προσπαθειών ένταξης του λιμένα Θεσσαλονίκης στον αστικό ιστό πολλά διατηρητέα κτίρια αποκτούν νέες χρήσεις. Μια επανάχρηση με σεβασμό πάντα στον χαρακτήρα του λιμένα, εναρμονισμένη παράλληλα στα σύγχρονα δεδομένα. Η νέα χρήση είναι ένας πολυλειτουργικός χώρος. Ένα πολυκέντρο διαλέξεων, σεμιναρίων, εκθεσιακού χώρου, καφέ-μπάρ καθώς και μία σειρά βοηθητικών χώρων για τις λειτουργίες αυτές.

Η πρόταση διακρίνεται από την ενότητα ύφους και την διακριτικότητα της επέμβασης, εξασφαλίζοντας την ομαλή συνέχεια της εξέλιξης του κτιρίου. Διατηρείται ο κάρναβος και το δομικό σύστημα. Η υπάρχουσα κατασκευή των ψυγείων, με την πέτρα, το κεραμίδι την μόνωση επιτυγχάνει την εξοικονόμηση ενέργειας. Ο κεντρικός διάδρομος τονίζει την συμμετρία του κάρναβου ενοποιώντας παράλληλα τα κτίρια.

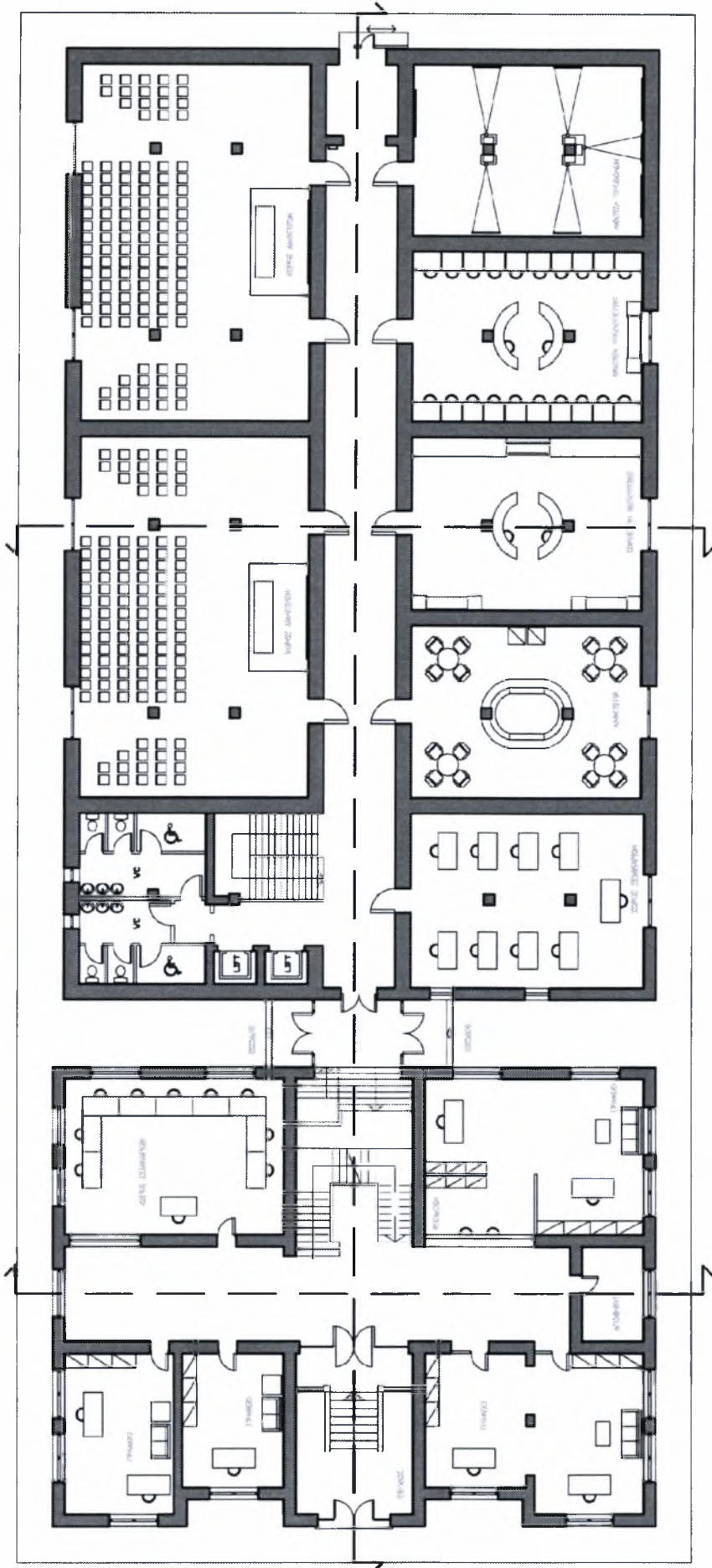
Η προσθήκη του άλλοτε γκρεμισμένου ορόφου αποσκοπεί σε μια μορφολογική σύνδεση με το υπάρχον κτίριο, διασφαλίζοντας όμως με την χρήση σύγχρονων υλικών και σχεδιασμού την διάκριση του παλιού απο το νέο σε ένα πλαίσιο σεβασμού με τις υπάρχουσες αρχιτεκτονικές αξίες. Ο εκθεσιακός χώρος μαζί με το καφέ-μπάρ δίνουν το κίνητρο για την προσέλευση επισκεπτών.

Ο γραμμικός και συνεχής καθόλο το ύψος των ψυγείων τοίχος με τις διανοίξεις που έγιναν ενώνει τους εκθεσιακούς χώρους προσκαλώντας τον επισκέπτη να εξερευνήσει και την απέναντι πλευρά. Μεταξύ των καθ' ύψος επιπέδων υπάρχει μια συνέχεια λόγω του αιθρίου.

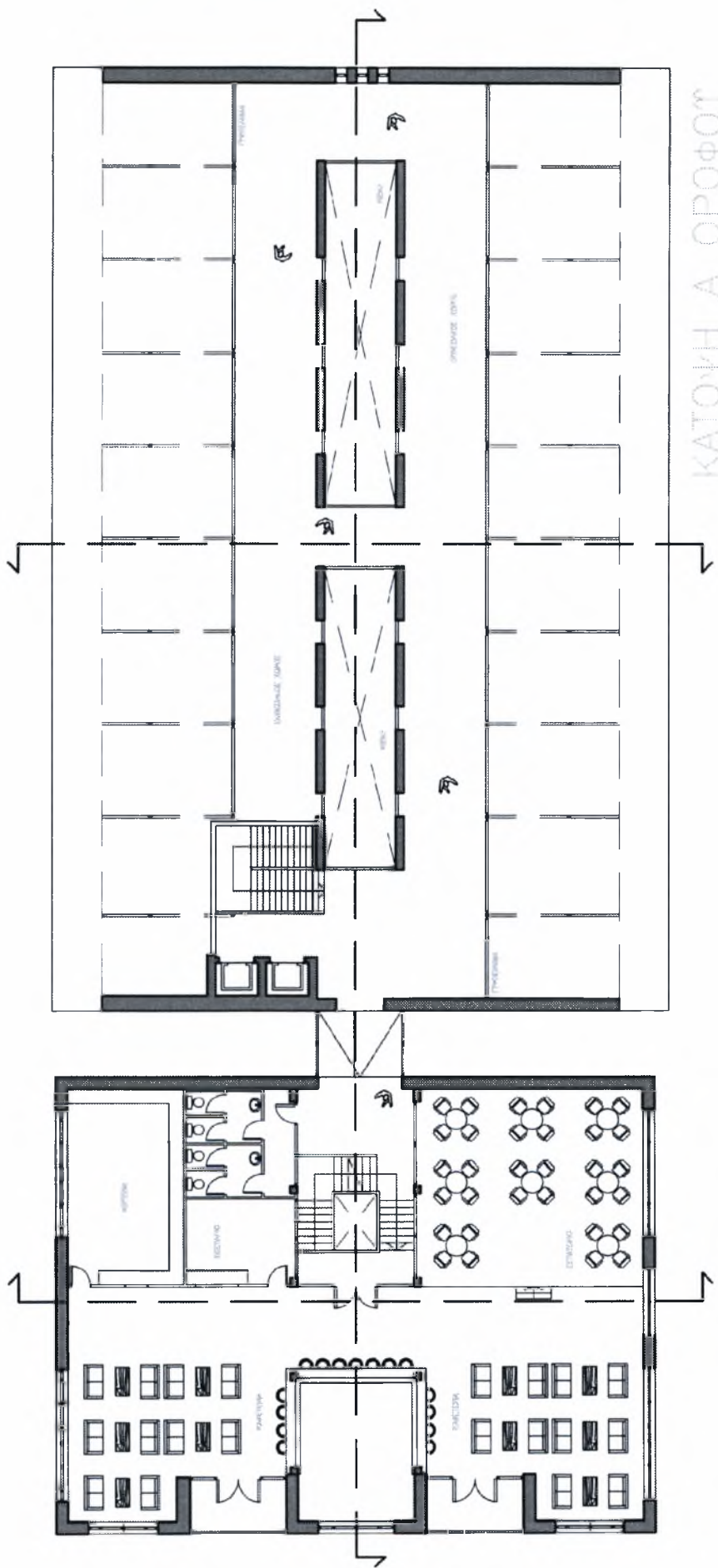


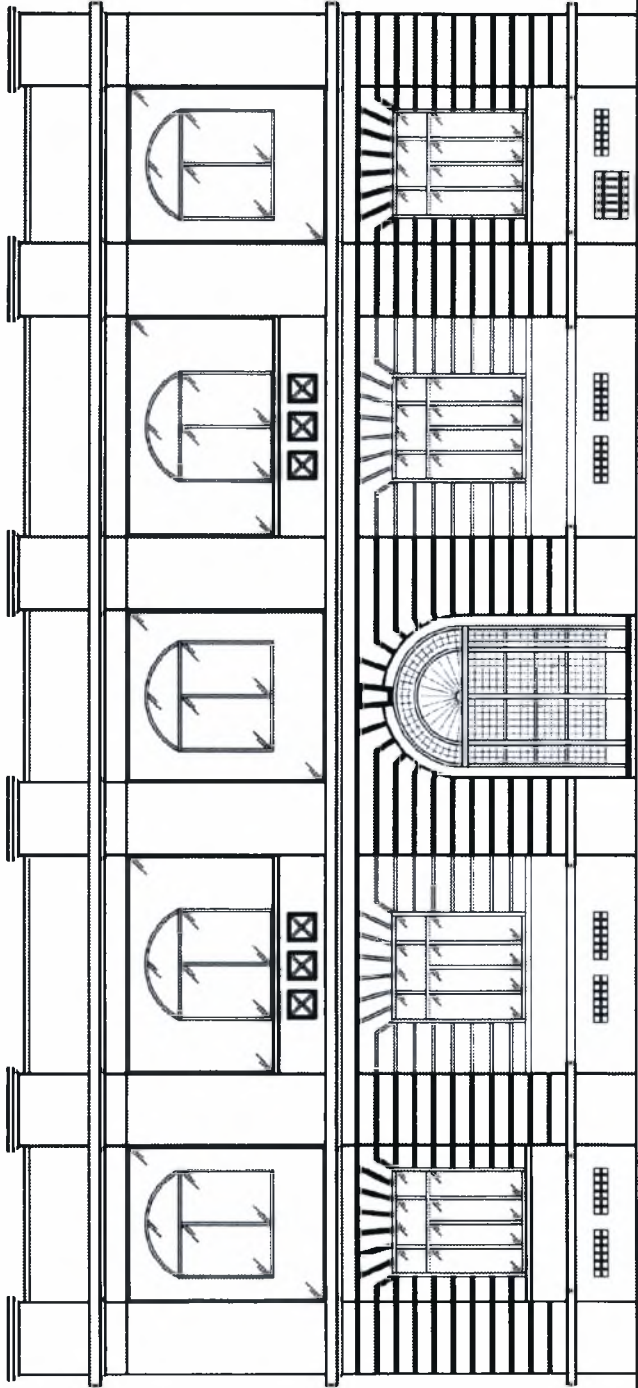


ΚΑΤΩΦΗ ΥΠΟΓΕΙΟΥ

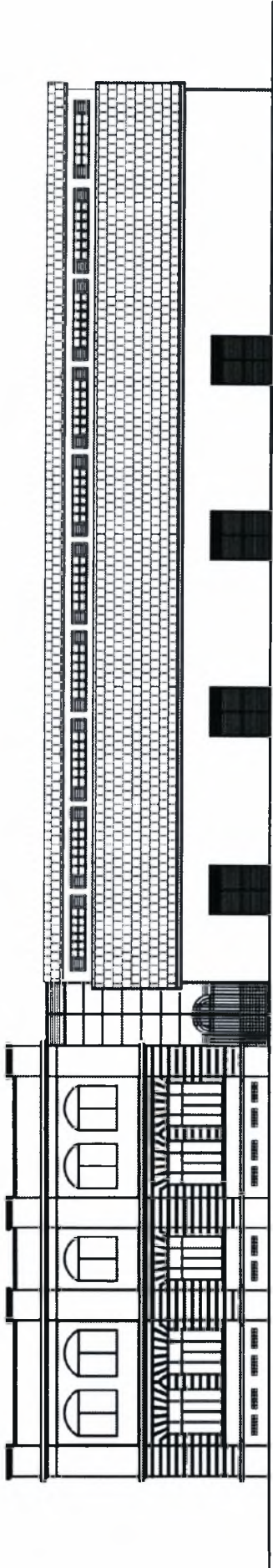


ΚΑΤΩΤΗ ΙΣΟΓΕΙΟΥ

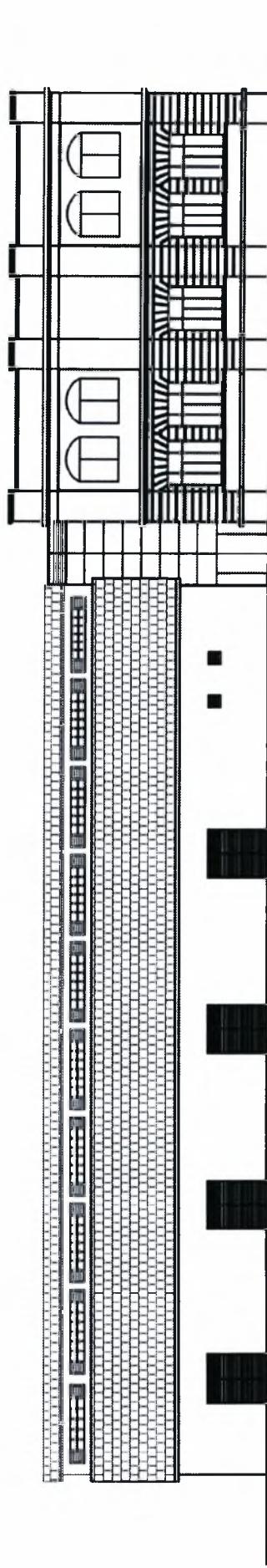




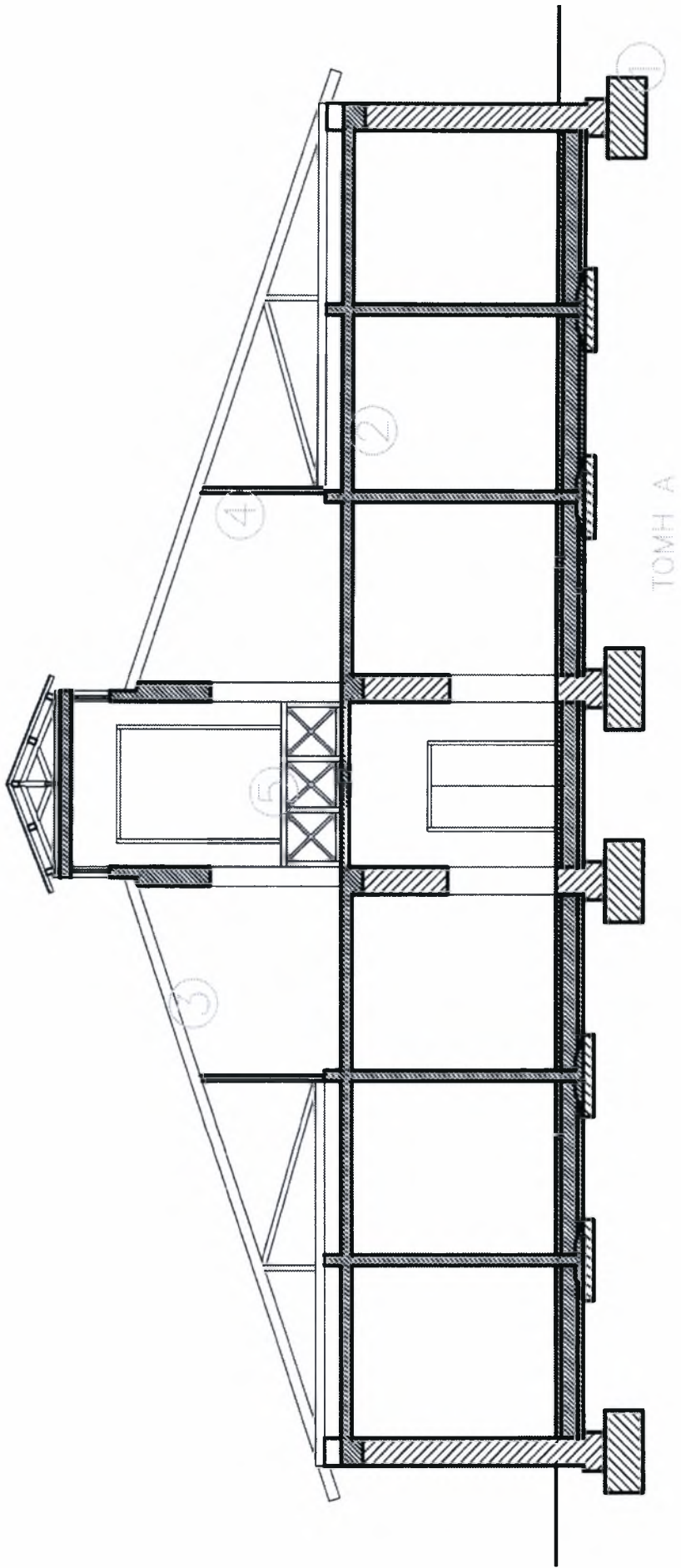
ΟΥΗ ΜΠΡΟΣΤΑ

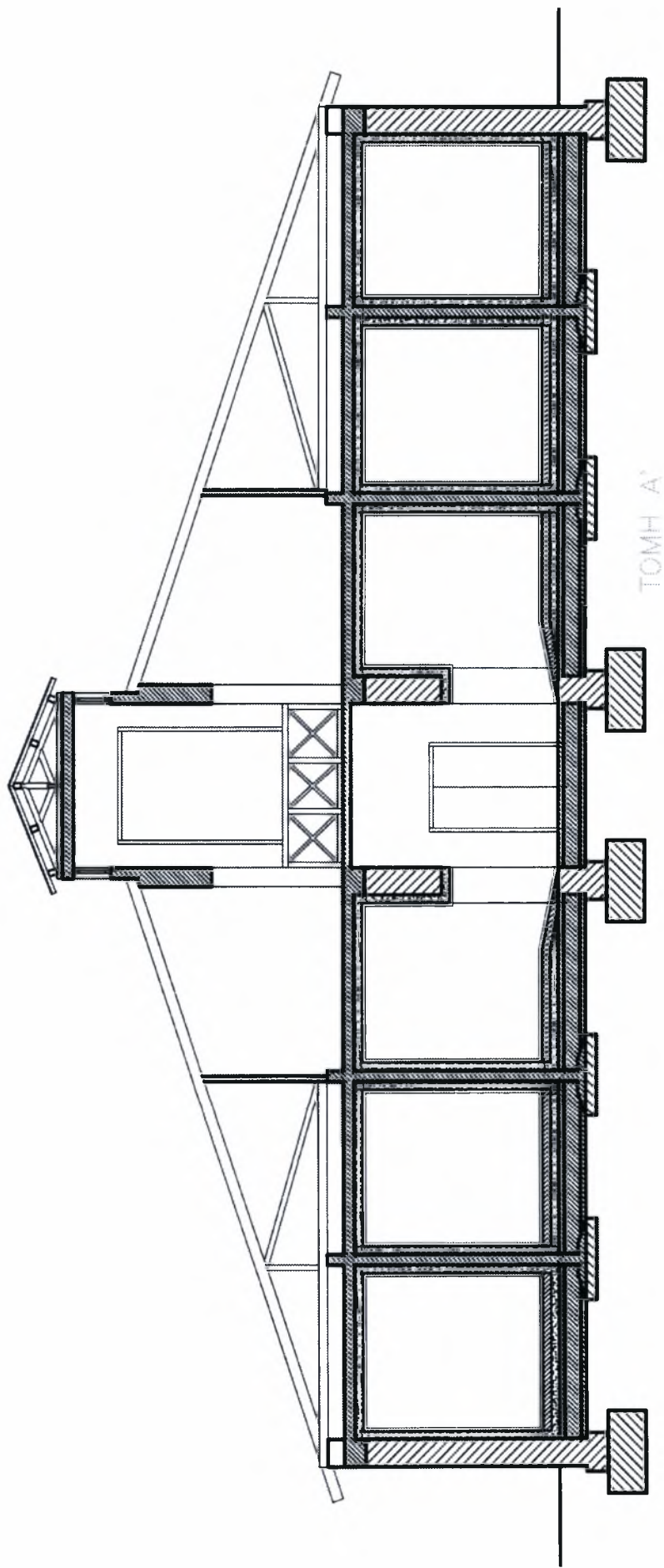


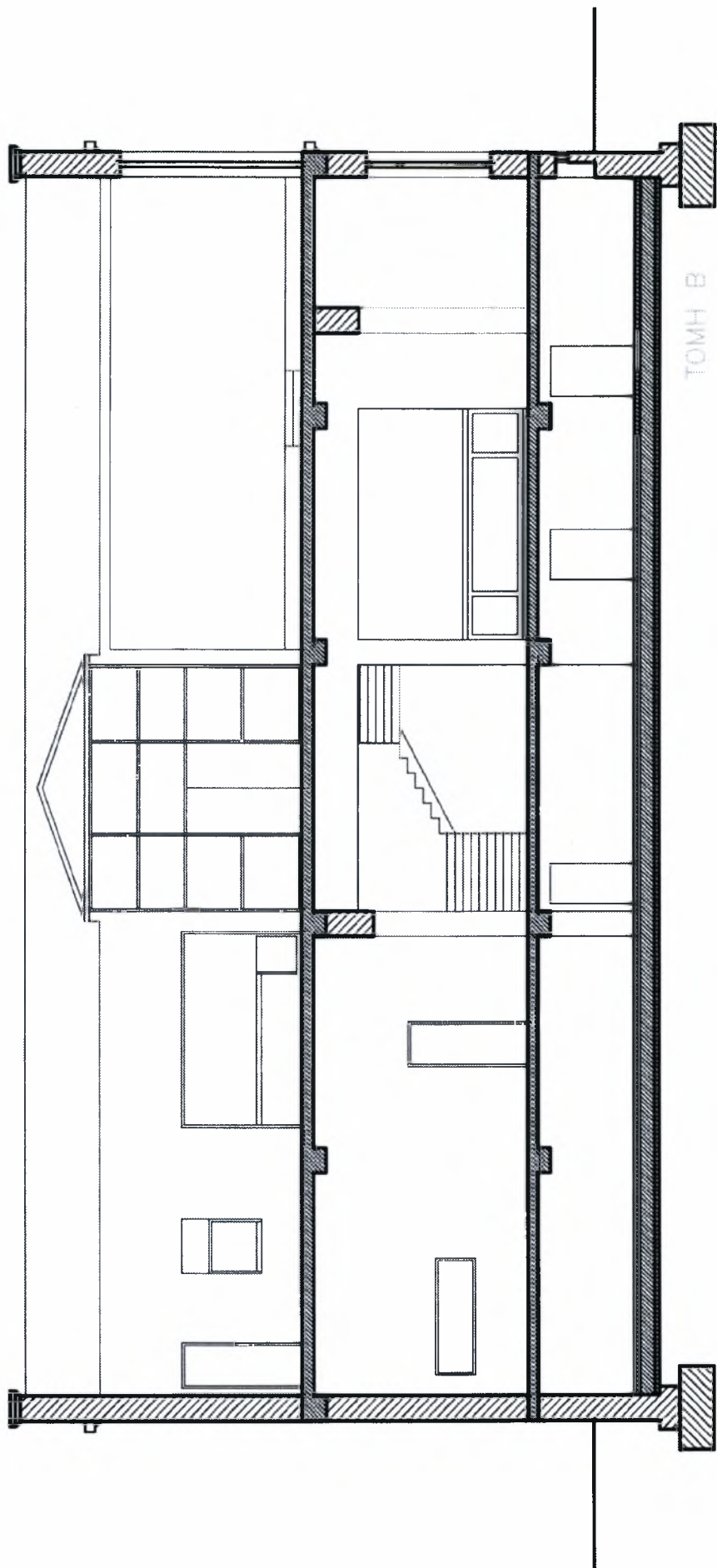
СЭНІ ТЕМІТА

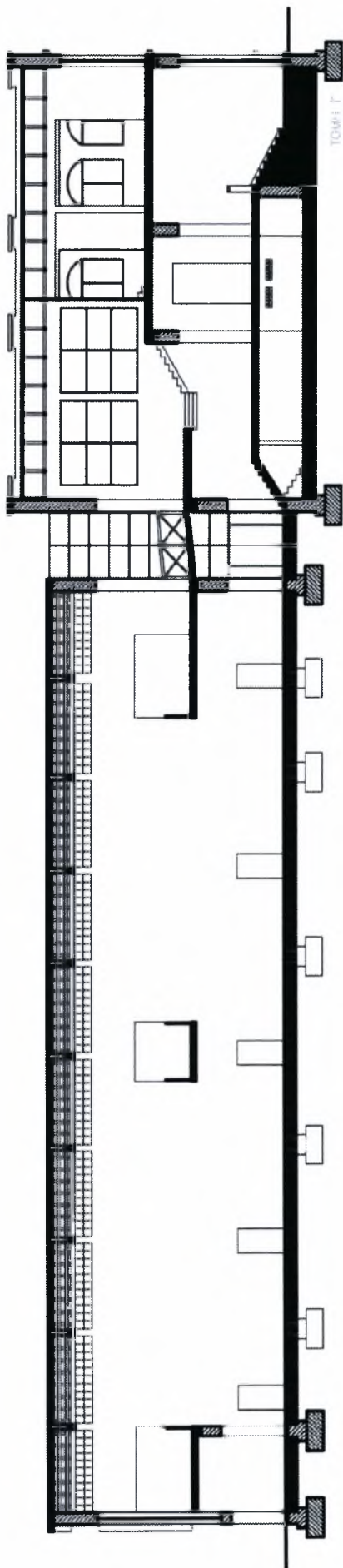


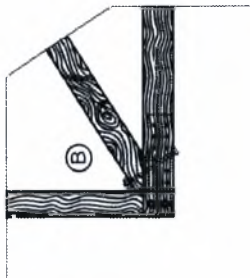
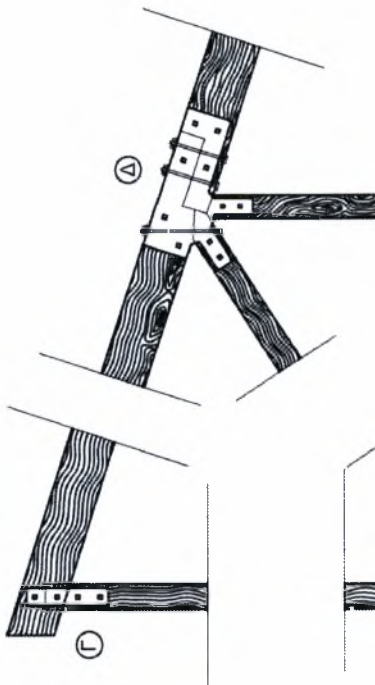
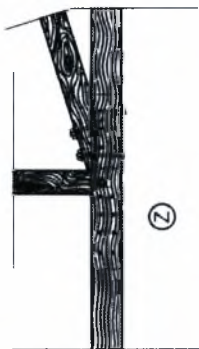
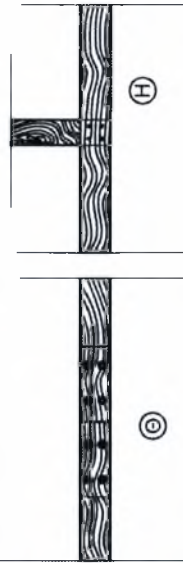
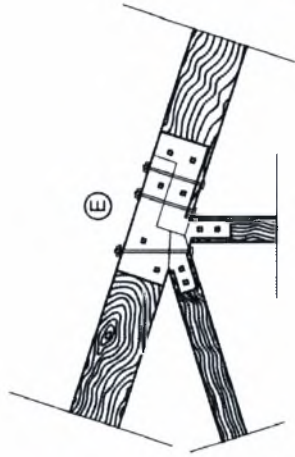
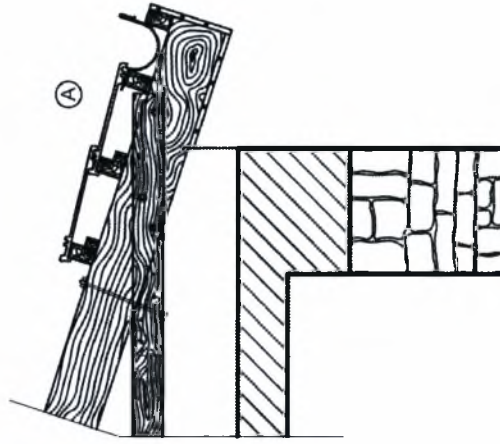
СЭНІ ТЕМІТА











ΤΡΙΣΔΙΑΣΤΑΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟ









ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ



004000091336