

# SS Regeneration



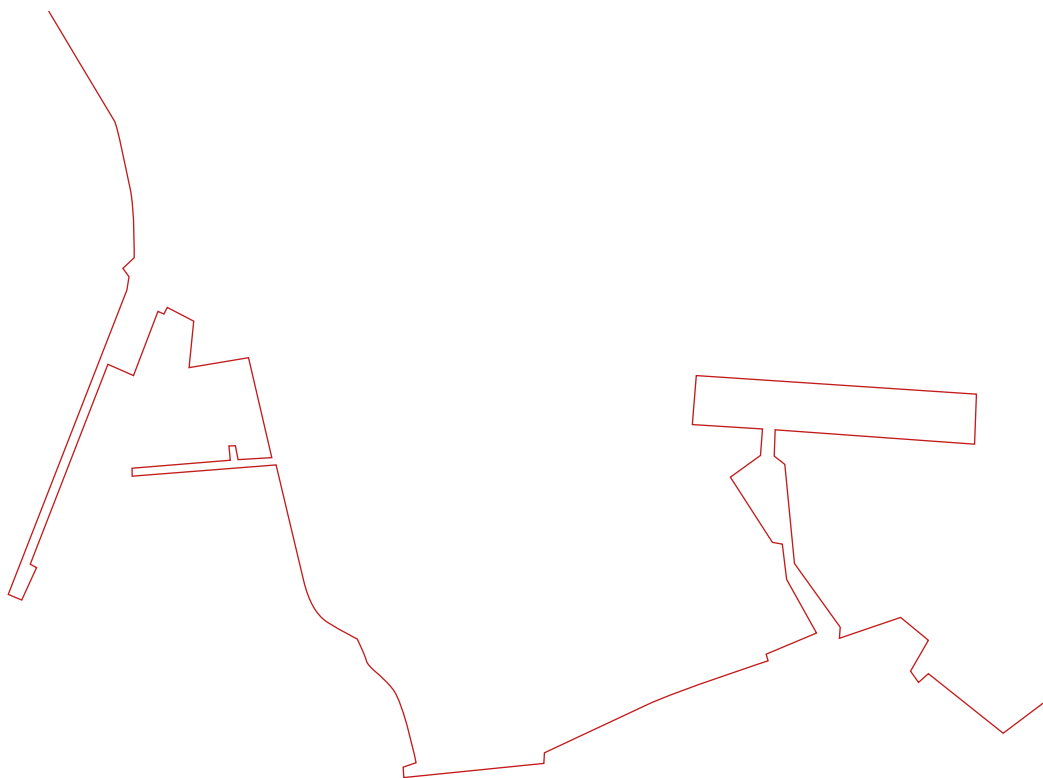
*Μια σειρά αστικών **επεμβάσεων** στο παραλιακό  
μέτωπο της Χάβρης*

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας  
Ιούνιος 2019  
Χάρης Βαμβακάς

















# SS Regeneration

*Μια σειρά αστικών **επεμβάσεων** στο παραλιακό  
μέτωπο της Χάβρης*

## **Διπλωματική Εργασία**

Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Ιούνιος 2019

**Χάρης Βαμβακάς**

Επιβλέπων Καθηγητής

**Πανηγύρης Κωστής**



## **SS Regeneration: Μια σειρά αστικών επεμβάσεων στο παραλιακό μέτωπο της Χάβρης**

Το SS Regeneration είναι μια σχεδιαστική πρόταση που αποτελείται από μια σειρά αστικών επεμβάσεων στο παραλιακό μέτωπο της Χάβρης στην Γαλλία. Η Χάβρη που αποτελεί και το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, αντιμετωπίζει σήμερα μια σειρά προβλημάτων και προκλήσεων, εγείροντας τα ερωτήματα τόσο για το μέλλον της όσο και για το ποια κατεύθυνση θα επιλέξει για να τα διευθετήσει.

Στην προσπάθεια να κατανοήσουμε καλύτερα τον προβληματισμό αυτό, θα ερευνήσουμε την ιστορία, το λιμάνι, την ευρύτερη οικονομικοκοινωνική κατάσταση που επικρατεί σήμερα και τέλος τα αναπτυξιακά σχέδια και στόχους της πόλης. Στην σύντομη αυτή έρευνα, θα εντοπίσουμε την φιλόδοξη προσέγγιση της Χάβρης ως προς τα παραπάνω ζητήματα, μια φιλοδοξία που παραλληλίζεται και ενισχύεται από τις αντίστοιχες φιλοδοξίες που συναντάμε στις υπόλοιπες γαλλικές πόλεις μεσαίου μεγέθους αφενός και στις σημαντικές πόλεις-λιμάνια αφετέρου.

Συμβαδίζοντας αρχικά με την παραπάνω πολυεπίπεδη φιλοδοξία, θα προβούμε στην πρόταση μιας πολεοδομικής-αρχιτεκτονικής πρότασης στα πλαίσια αυτής. Μέσα από μια σειρά αστικών αναλύσεων, θα καθορίσουμε τους γενικούς στόχους, την τοποθεσία, το αρχιτεκτονικό πρόγραμμα αλλά και το ύφος της σχεδιαστικής μας πρότασης. Ένα μουσείο του λιμανιού της πόλης, ένα αθλητικό κέντρο, τρία εργαστήρια δημιουργικής απασχόλησης, μια πλωτή πλατεία, μια αγορά και ένα παρατηρητήριο θα αποτελέσουν τα βασικά σημεία της πρότασης η οποία εκτείνεται στο παραλιακό μέτωπο της πόλης.

Καθοριστικό ρόλο στις παραμέτρους και τον ευρύτερο χαρακτήρα της σχεδιαστικής προσέγγισης θα παίξει το ανακατασκευασμένο στις αρχές του μοντερνισμού ιστορικό κέντρο της πόλης καθώς και ο ιδιαίτερος χαρακτήρας του. Σε αντίθεση με τις μεγαλεπήβολες προτάσεις που υλοποιούνται στα πλαίσια ενός υπερφιλόδοξου αστικού σχεδιασμού και συχνά αδιαφορούν πλήρως για την πόλη γύρω τους, η πρόταση του SS Regeneration αποσκοπεί όχι μόνο στο σεβασμό της αστικής ταυτότητας, αλλά στην εμπύχωσή της. Έτσι το SS Regeneration δεν είναι μια ακόμη γενικευμένη σχεδιαστική πρόταση που έρχεται σαν μάννα εξ ουρανού, αλλά ένα πλοίο με προορισμό το λιμάνι του, το λιμάνι της Χάβρης.

**Διπλωματική Εργασία  
Ιούνιος 2019  
Βαμβακάς Χαράλαμπος  
Επιβλέπων: Πανηγύρης Κωστής**

## **SS Regeneration: A series of urban interventions in the seafront of Le Havre**

SS Regeneration is an urban design proposal consisting of a series of urban interventions in the seafront of Le Havre, France. Le Havre which is also the second largest port in France, is currently facing a lot of problems and challenges that raise the question of the city's future as well as what direction will chose to confront them. In order to understand these problems at a deeper level, we research the history, the significance of the port, the city's development plans and goals for the near future. In this brief research, we will discover the ambitious approach to the matters mentioned before that Le Havre follows. This is an ambition that can be studied in relevance with the ambition we meet in most medium sized french cities on the one hand, and the one we spot in most port-cities on the other hand.

Our design proposal keeps up exactly with this multilevel ambition. Through a series of urban analysis, we define the goals, the exact location, the architectural program and finally the character of our proposal. The final project consists of a port museum, a sports center, three creative workshops, one floating square, a small market and an observatory and it stretches along the seafront of Le Havre.

The reconstructed historic center of the city in the unique modernist style of Auguste Perret and the special character of the city plays a significant role in the design process. In contradiction to the grandiose projects that usually ignore their urban context and character of the cities, being carried out within the speculative ambition mentioned before, SS Regeneration endeavors not only to respect the unique urban identity but incorporate it and eventually highlight it. Thus, SS Regeneration is not another mainstream extravagant urban proposal, but a ship. It is a ship sailing to its mother port, the port of Le Havre.

**University of Thessaly**  
**Graduation Thesis**  
**June 2019**  
**Vamvakas Charalampos**  
**Supervisor: Paniyiris Costis**

# Περιεχόμενα

## 01 Εισαγωγή

1.1 Η Πόλη	7
1.2 Το Λιμάνι	13
1.3 Ιστορική Αναδρομή	17
1.4 Ανακατασκευή	29
1.5 Φιλοδοξία	35

## 02 Ανάλυση

2.1 Μεθοδολογία	41
2.2 Βασικοί Στόχοι	43
2.3 Τοποθεσία	47
2.4 Χαρακτήρας	55
2.5 Το Πλοίο	63
2.6 Αστική Ανάλυση	69
2.7 Πρόγραμμα	83



## 03 Πρόταση

3.1 Κεντρική Ιδέα	89
3.2 Εργαλειοθήκες	97
3.3 Masterplan	107
3.4 Αθλητικό Κέντρο	111
3.5 Εργαστήρια	117
3.6 Μουσείο Λιμανιού	123
3.7 Πλωτή Πλατεία	130
3.8 Αγορά και Παρατηρητήριο	136
3.9 Σεκάνς	143
Επίλογος	155
Βιβλιογραφία	158









## Αντί Προλόγου

Η παρούσα διπλωματική εργασία πραγματεύεται μια σειρά αστικών επεμβάσεων στο παραλιακό μέτωπο της Χάβρης στην Γαλλία. Προκύπτει λοιπόν εύλογα το ερώτημα πώς και κυρίως γιατί επιλέχτηκε αυτή η μακρινή πόλη για την εκπόνηση της εργασίας.

Η απόφαση βασίστηκε σε μια σειρά προσωπικών εμπειριών, αγωνιών και αρχιτεκτονικών αναζητήσεων. Οι αναζητήσεις αυτές αφορούν κυρίως το θέμα του χαρακτήρα, της ιδιαίτερης ταυτότητας μιας πόλης και πως αυτός γίνεται αντιληπτός. Μια ακόμα αγωνία που έρχεται σε συνέχεια της προηγούμενης βασίζεται στην διαφορετική ερμηνεία και παρατήρηση των αστικών γνωρισμάτων μεταξύ ενός κατοίκου της πόλης και ενός επισκέπτη, καθώς και τις ενδιάμεσες καταστάσεις ενός παροδικού κατοίκου ή ενός μακροχρόνιου επισκέπτη στις οποίες και έχω συχνά βρεθεί.

Θέλοντας λοιπόν, να συμπεριλάβω τις αγωνίες αυτές στην παρακάτω εργασία, αποφάσισα πως θα έπρεπε να επιλέξω μια νέα προς εμένα πόλη, έχοντας όμως επισκεφθεί την πόλη, παρέχοντας τα ελάχιστα εκείνα εμπειρικά δεδομένα που θα πυροδοτήσουν την αρχική σχεδιαστική ιδέα. Στην Χάβρη βρέθηκα τυχαία λίγο αργότερα, μαγεύτηκα όμως από τον ιδιαίτερο χαρακτήρα της και την μοναδική ιστορία της. Η απόφαση ήταν μοιραία...



OSLO

STOCKHOLM

GLASGOW

COPENHAGEN

DUBLIN

BERLIN

LONDON

AMSTERDAM

LE HAVRE

FRANKFURT

PARIS

VIENNA

ZURICH

ZAGREB

TOULOUSE

MARSEILLE

ROME

MADRID

LISBON



HOLM

● WARSZAW

NA

● BUDAPEST

B

● BELGRADE

● SKOPJE

● ATHENS



# 01 | Εισαγωγή





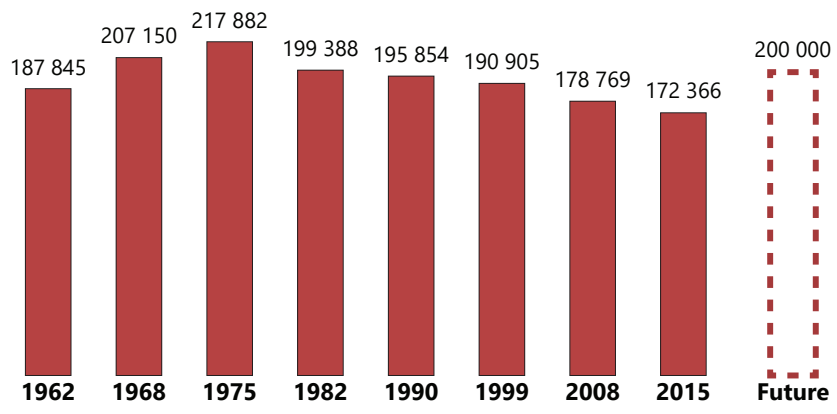
## 1.1 Η Πόλη

Η Χάβρη (γαλλικά: Le Havre) είναι πόλη στη βόρεια Γαλλία, στην περιοχή Seine-Maritime της Νορμανδίας. Βρίσκεται στην συμβολή της ακτής της Μάγχης με τον ποταμό Σηκουάνα, ο οποίος καταλήγει εκεί. Συγκεκριμένα, η πόλη βρίσκεται στην βόρεια όχθη του ποταμού ενώ εκτείνεται τόσο παρόχθια προς την ενδοχώρα όσο και παραθαλάσσια προς τον βορρά. Το κέντρο της πόλης καταλαμβάνει ακριβώς την γωνία που σχηματίζεται από την συμβολή του Σηκουάνα και του καναλιού της Μάγχης. Οι κάτοικοι εντός των διοικητικών συνόρων της πόλης είναι περίπου 175.000 ενώ ο πληθυσμός της συνολικής μητροπολιτικής έκτασης της Χάβρης ξεπερνά τους 290.000.

Το λιμάνι της πόλης αποτελεί το δεύτερο μεγαλύτερο της χώρας μετά από εκείνο της Μασσαλίας ως προς τη συνολική κινητικότητα, ενώ είναι το πρώτο σε διακίνηση containers. Πέρα από το λιμάνι, στην πόλη εδράζονται σημαντικές βιομηχανικές μονάδες όπως αυτοκινητοβιομηχανίες, διυλιστήρια πετρελαίου και μονάδες αεροναυπηγικής. Παρόλο που η βιομηχανική δραστηριότητα φθίνει τα τελευταία χρόνια, η ευρύτερη περιοχή εξακολουθεί να συντελεί σημαντικά στη βιομηχανική δραστηριότητα της χώρας.

Το ανακατασκευασμένο κέντρο της πόλης από τον Auguste Perret μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο αποτελεί πλέον το ορόσημο της πόλης καθώς επίσης είναι προστατευόμενο από την Unesco. Στην Χάβρη συναντά ακόμη κανείς μια πλούσια παράδοση ως προς τον αθλητισμό, τις τέχνες και τον πολιτισμό. Διάφορα θαλάσσια σπορ λαμβάνουν χώρα στις ακτές της Χάβρης καθώς επίσης διοργανώνονται συχνά αγώνες διεθνούς βεληνεκούς ενώ διαθέτει αξιοσημείωτο αριθμό μουσείων για το μέγεθος της και φιλοξενεί συχνά καλλιτεχνικά φεστιβάλ και δρώμενα.

Τέλος, στο ολοένα και επεκτεινόμενο πανεπιστήμιο της Χάβρης φοιτούν 12.000 φοιτητές σε άμεση σύνδεση με την πόλη καθώς οι κτιριακές του υποδομές βρίσκονται όλες στον κεντρικό ιστό. Πολλά από τα προγράμματα φοίτησης έχουν άμεση σχέση με το λιμάνι και τις οικονομικοδιοικητικές δραστηριότητες γύρω από αυτό. Περίπου το 20% των φοιτητών προέρχονται από άλλες χώρες, προσδίδοντας στο πανεπιστήμιο έναν πιο διεθνή χαρακτήρα.



Policy of the municipality  
to reach the level of the  
60s





**175.497**

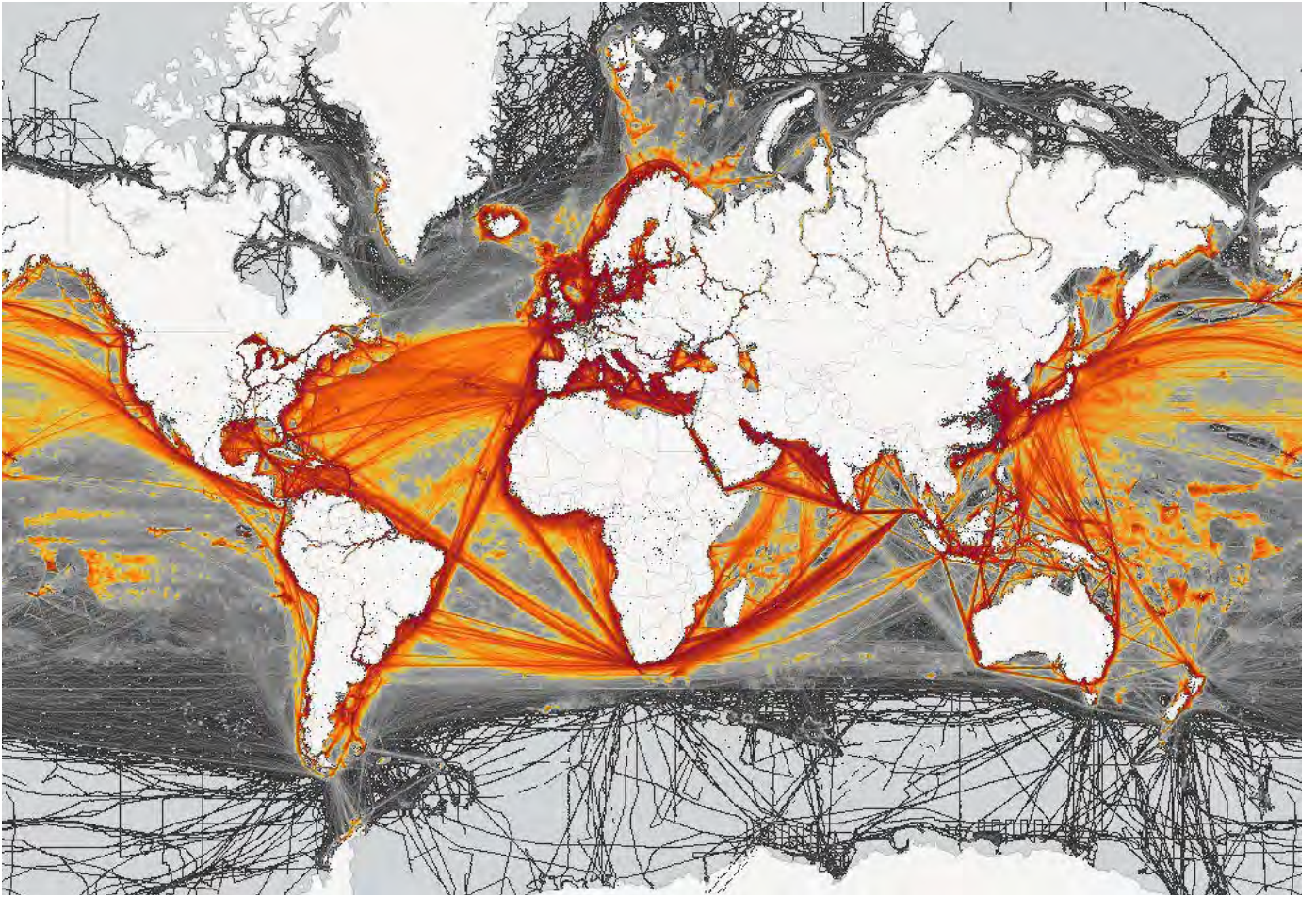
**242.480**

**293.360**









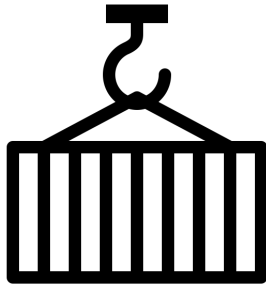
## 1.2 Το Λιμάνι

Το λιμάνι της Χάβρης είναι αναπόσπαστο κομμάτι της πόλης σε κάθε της πτυχή αφού άλλωστε αποτέλεσε και τον λόγο ίδρυσης της πέντε αιώνες πριν. Τόσο σε οικονομικό επίπεδο, όσο και σε γεωγραφικό αλλά και πολιτισμικό το λιμάνι δεν μπορεί να λείπει από το χάρτη της Χάβρης.

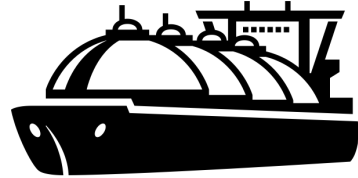
Διακινώντας γύρω στα 70 εκατομμύρια τόνους εμπορεύματος τον χρόνο, η Χάβρη αποτελεί πέρα από το δεύτερο σημαντικότερο λιμάνι της Γαλλίας, το όγδοο μεγαλύτερο στην Ευρώπη. Η τοποθεσία του είναι ιδιαιτέρως ευνοϊκή για αρκετούς λόγους. Αρχικά, βρίσκεται στην είσοδο του καναλιού της Μάγχης, δηλαδή της πιο συχνά διασχιζόμενης θαλάσσιας οδού του πλανήτη. Αποτελεί το πρώτο ή αντίστοιχα το τελευταίο λιμάνι σταθμό στο σύμπλεγμα λιμένων της βόρειας Ευρώπης. Τα νερά του λιμανιού παραμένουν βαθιά ανεξάρτητα από την στάθμη της παλίρροιας, παρέχοντας έτσι ασφαλή δίαυλο σε οποιουδήποτε τύπου πλοίο. Το λιμάνι με τις ευρύτερες εγκαταστάσεις του απλώνεται σε μια έκταση 10.000 εκταρίων εκτεινόμενο προς την ενδοχώρα. Υπολογίζεται πως μόνο οι άμεσες θέσεις εργασίας που σχετίζονται με την δραστηριότητα του λιμανιού είναι γύρω στις 16.000.

Πέρα από την εμπορική δραστηριότητα στους ωκεανούς το λιμάνι αποτελεί σημαντική έδρα και ως προς το εγχώριο εμπόριο μέσω του Σηκουάνα. Μαζί με το Παρίσι και την Ρουέν συγκροτεί το οικονομικό δίκτυο HaRoPa βασισμένο στην εμπορική δραστηριότητα του ποταμού.

Υπάρχει ακόμα σύνδεση με το Πόρτσμουθ της Αγγλίας μέσω σταθερού δρομολογίου που εκτελείται από φέρι. Ο αριθμός των κρουαζιερόπλοιων που επισκέπτονται την πόλη αυξάνεται κάθε χρόνο έχοντας πλέον ξεπεράσει τα 100. Η τοποθεσία της την καθιστά ιδανικό σημείο έναρξης για τις κρουαζιέρες στη βόρεια θάλασσα. Τέλος, η κεντρική μαρίνα στην είσοδο του λιμανιού παρέχει γύρω στις 1000 θέσεις για σκάφη αναψυχής, ενώ υπάρχουν γύρω στις 500 θέσεις ακόμα σε άλλα σημεία του λιμανιού.



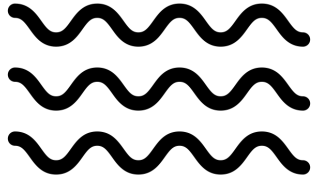
70 million tons of cargo  
per year



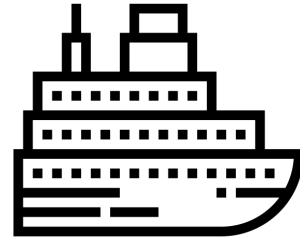
27.5 million tons of crude oil







Deepwater port, accessible to all types of ships



110 cruise ship visits per year





## 1.3 Ιστορία

Η Χάβρη ιδρύθηκε το 1517 από τον Βασιλιά Φρανσουά Ι με σκοπό να συγκροτηθεί εκεί το κεντρικό λιμάνι για την ευρύτερη περιοχή. Τα επόμενα χρόνια η πόλη επεκτείνεται και συγχρόνως χτίζονται οχυρωματικά έργα και άλλες υποδομές της εποχής. Λίγα χρόνια αργότερα, με την εισαγωγή της Ευρώπης στην εποχή των αποικιών και εξερευνησεων, η Χάβρη γνωρίζει μεγάλη άνθιση καθώς διάφοροι εξερευνητές ξεκινούν από εκεί τα ταξίδια τους. Αναπτύσσεται επίσης το εμπόριο με την Αμερική και την Ασία από όπου εισάγονται οι αποικιακοί πόροι.

Τον 17ο αιώνα διάφορες εταιρείες διακίνησης εμπορευμάτων από τις αποικίες εγκαθιδρύονται εδώ, όπως η Γαλλική Εταιρεία Ανατολικής Ινδίας τοποθετώντας έτσι επίσημα το λιμάνι της Χάβρης στον διεθνή χάρτη της εποχής.

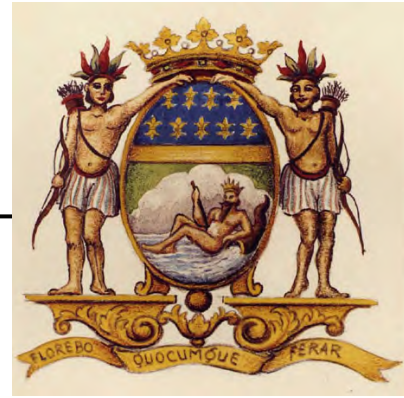
Μέχρι και τον επόμενο αιώνα η εμπορική δραστηριότητα παραμένει σχετικά σταθερή αν και η πόλη δοκιμάζεται συχνά από εισβολές και επιδρομές των Άγγλων και των Ολλανδών. Σημαντικότερη επιδρομή αυτή του 1759 με τις βόμβες των Άγγλων να καταστρέφουν σημαντικό αριθμό υποδομών και πλοίων.

Με την εισαγωγή της πόλης στη βιομηχανική εποχή τον επόμενο αιώνα και μέχρι τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, η πόλη και το λιμάνι ακμάζουν καθώς οι βιομηχανικές και εμπορικές μονάδες ολοένα και αυξάνονται. Επιφανείς επιχειρηματίες της εποχής μετακομίζουν και δραστηριοποιούνται στην πόλη. Το 1848, ο σιδηρόδρομος φτάνει στην Χάβρη συνδέοντας την με το Παρίσι και κατ' επέκταση με το υπόλοιπο δίκτυο της χώρας. Όλες οι βιομηχανίες και οικονομικές δραστηριότητες που αναπτύχθηκαν αυτήν την περίοδο ήταν σε άμεση σχέση με τις λιμενικές διεργασίες και το εμπόριο.

Ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος δεν επηρεάζει άμεσα την Χάβρη καθώς το μέτωπο βρίσκεται αρκετά πιο βόρεια. Παρ' όλα αυτά, σηματοδοτεί την απαρχή της οικονομικής κρίσης και των μεταρρυθμίσεων που πρόκειται να επέλθουν σε όλη την Ευρώπη.



City foundation by King Francois I



Port for the French East India Company

1517

1550s

1672

1759

Expansion and Fortification

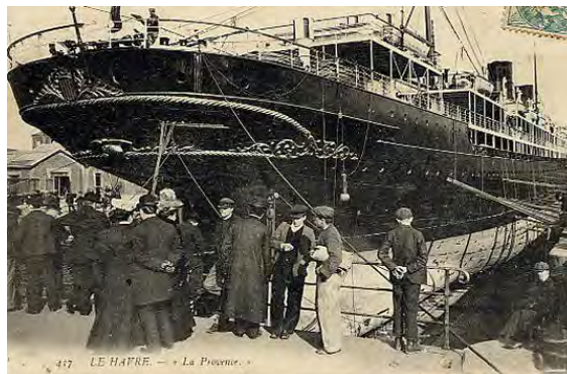


Bombing of Le Havre by the English





Paris–Le Havre railway begins operating



Le Havre does not get directly affected

1847

1880s

1914 - 1918

1920s

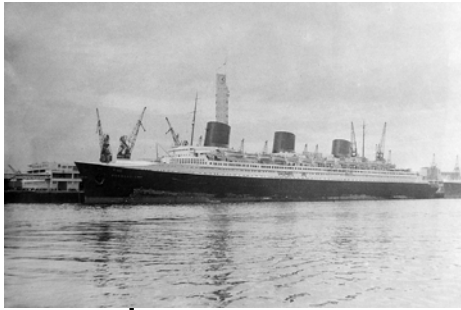


Maritime and industrial prosperity



Economic decline





SS Normandie begins the Le Havre-New York route



German occupation



The city

1940

1935

1939 - 1945

1946

1950s



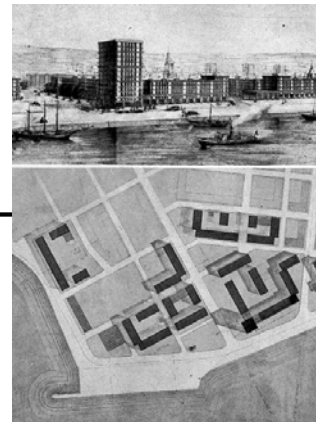
WW II

1944

Severe bombings destroying most of the city



Adoption of August





takes shape



Le Havre University



Unesco Inscription of the city center

1970s

1984

2000

2005

Industry decline

e Perret's plan



"Port 2000" development plan





New tramway system opens



500th anniversary celebration  
"Un Été au Havre"

2009

2012

2013-2015

2017

Docks redevelopment



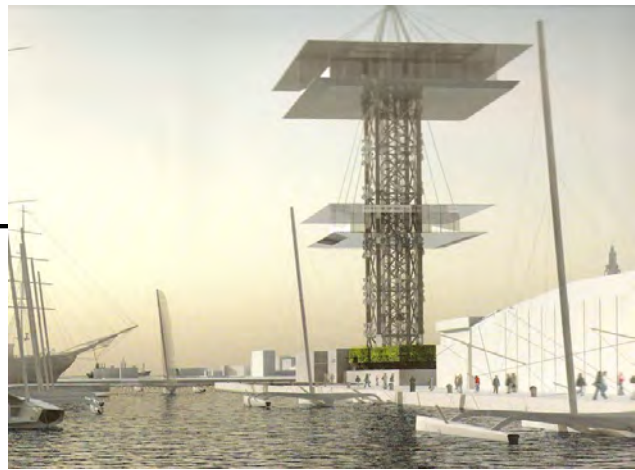
Expansion of





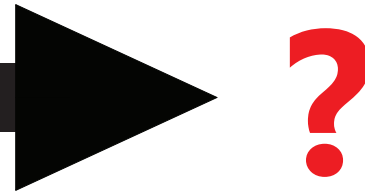


"Videcoq" residential tower to be built



Emblematic tower museum of the port

2021



"TGV" connection with Paris

the University Campus



Την ίδια περίοδο η δραστηριότητα του λιμανιού φθίνει σημαντικά υπό τον ανταγωνισμό με τα υπόλοιπα λιμάνια της βόρειας Ευρώπης. Απεργίες και διάφορα εργατικά κινήματα δραστηριοποιούνται έντονα σε μια προσπάθεια να βελτιώσουν τις εργασιακές συνθήκες στο λιμάνι και τις βιομηχανίες.

Το 1935, ξεκίνησε την λειτουργία του το πλοίο SS Normandie, ένα από τα μεγαλύτερα και γρηγορότερα ατμοκίνητα πλοία της εποχής. Τα υπερωκεάνια δρομολόγια ακμάζουν αυτήν την περίοδο, και το SS Normandie θεωρείται ίσως το πιο περιβλεπτο πλοίο της γραμμής τελώντας το δρομολόγιο Χάβρη - Νέα Υόρκη. Στοχεύοντας στις ανώτερες τάξεις, το πλοίο ενσωματώνει πέρα από τις διάφορες τεχνολογικές καινοτομίες και ένα πολυτελές εσωτερικό σε Art Deco ύφος. Το SS Normandie βρίσκει άδοξο τέλος κατά τη διάρκεια του δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου καθώς καταστρέφεται από πυρκαγιά που προέκυψε λόγω τεχνικής βλάβης όσο ήταν δεμένο.

Ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος ήταν ολέθριος για την πόλη και το λιμάνι της Χάβρης. Η Χάβρη περνάει μαζί με την υπόλοιπη βόρεια Γαλλία στην κατοχή των Ναζιστικών Δυνάμεων. Όντας το μεγαλύτερο λιμάνι στη βόρεια Γαλλία, η Χάβρη ήταν υψίστης αμυντικής αλλά και επιθετικής στρατηγικής σημασίας. Έτσι, με την απόβαση των συμμαχικών Δυνάμεων στην Γαλλία το 1944, αποφασίζεται να βομβαρδιστεί ολοσχερώς σε μια προσπάθεια αποδυνάμωσης των γερμανικών δυνάμεων που είχαν ήδη σημαντικό κομμάτι του στόλου και των στρατευμάτων στην πόλη. Ολόκληρο το κέντρο της πόλης και το λιμάνι κατεδαφίζονται μέσα σε δύο ημέρες από τις βόμβες των αεροσκαφών της Βρετανικής Βασιλικής Αεροπορίας υπό την επιχείρηση Αστόνια. Έξι ημέρες αργότερα οι Γερμανοί υποχωρούν και έτσι η Χάβρη περνάει και πάλι στην απελευθερωμένη πια Γαλλία.

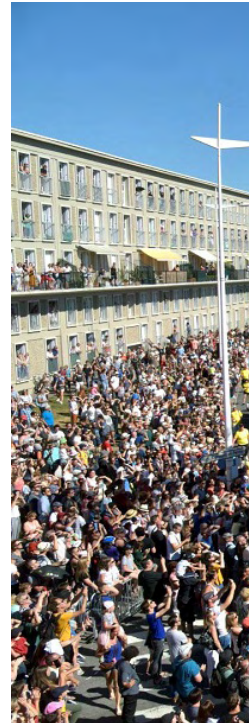
Η Γαλλική Κυβέρνηση θέτει ως στόχο την άμεση ανακατασκευή της συντετριμμένης πόλης και την αποκατάσταση των 80.000 άστεγων κατοίκων της. Η επίπονη και τεράστιου μεγέθους εργασία ανατίθεται στον φημισμένο αρχιτέκτονα Auguste Perret και την ομάδα του. Ο Perret αποφασίζει την ανακατασκευή μιας καινούργιας πόλης βασισμένης στον ιστό της παλιάς αλλά ενσωματώνοντας τις δομικές αρχές και αρχιτεκτονικές αρετές του μοντέρνου κινήματος του οποίου και υπήρξε πρεσβευτής ήδη από την περίοδο του μεσοπολέμου. Μέχρι τα μέσα της επόμενης δεκαετίας, η πόλη έχει πάρει μορφή με τα περισσότερα κτίρια του σχεδίου του Perret να έχουν ολοκληρωθεί.

Ταυτόχρονα με την ανακατασκευή της πόλης, ανακάμπτει και η οικονομία της με την επέκταση της βιομηχανικής και εμπορικής δραστηριότητας μέχρι και την δεκαετία του 1970 οπότε και η χώρα περνάει σταδιακά στη φάση της αποβιομηχανοποίησης. Έκ τότε ο πληθυσμός μειώνεται καθώς οι οικονομικές δυσκολίες αυξάνονται. Η πόλη θα στραφεί προς τον τριτογενή τομέα και τις υπηρεσίες. Το πανεπιστήμιο της Χάβρης εγκαινιάζεται το 1984 με διάφορα τμήματα κυρίως στο χώρο των οικονομικών και διοικητικών επιστημών.

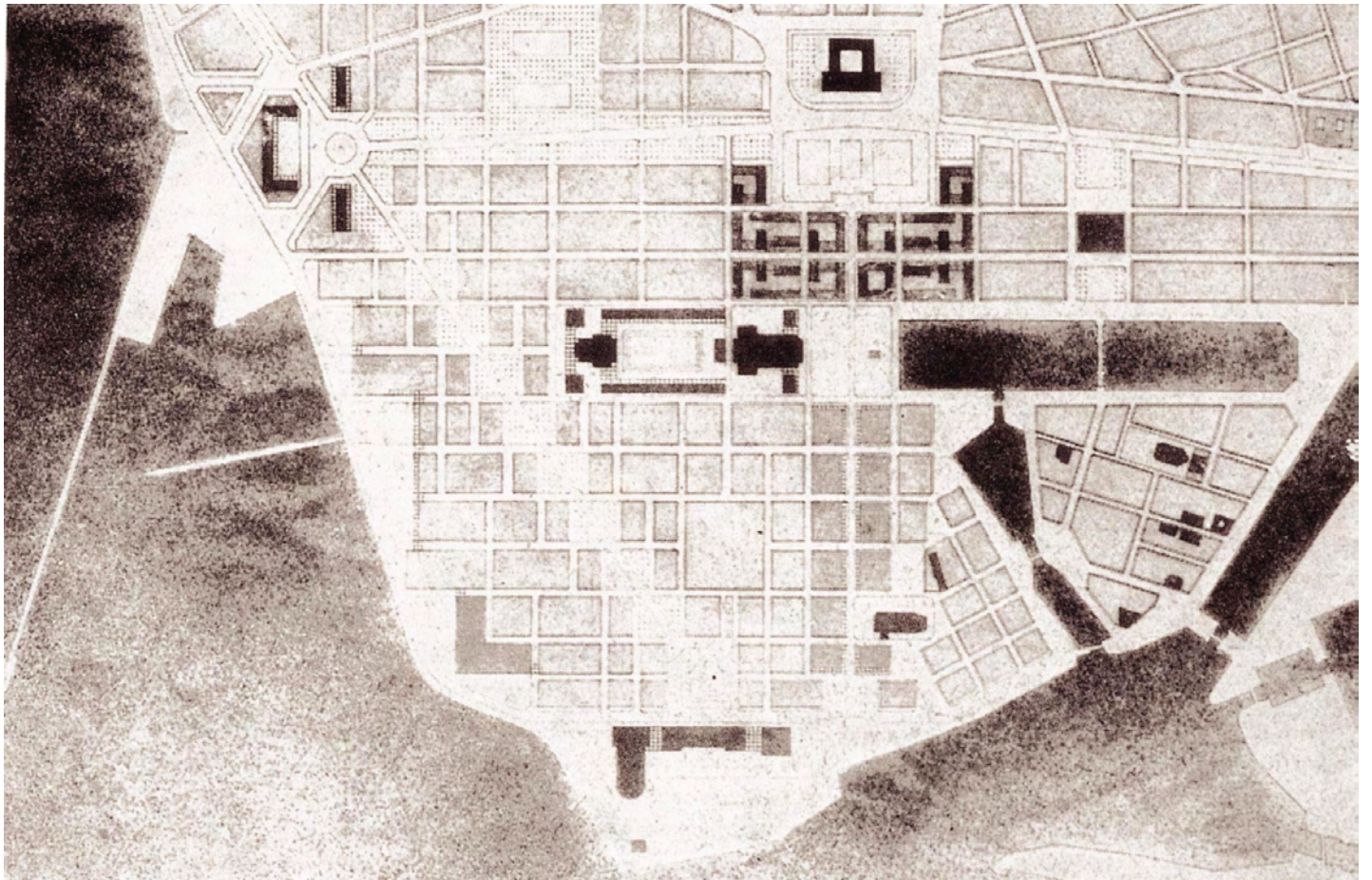
Από το 2000 και μετά ξεκινά η συστηματική επέκταση των εγκαταστάσεων του λιμανιού προκειμένου να αυξήσει την χωρητικότητα και κατ' επέκταση την ανταγωνιστικότητα του. Το 2005 το ευρύτερο κέντρο της πόλης το οποίο ανακατασκευάστηκε σύμφωνα με τα σχέδια του Perret, εισάγεται στην λίστα προστασίας της UNESCO ως μνημείο παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς.

Τα τελευταία χρόνια, μικρές αστικές αναπλάσεις πραγματοποιούνται σε διάφορα σημεία της πόλης με κυριότερη αυτήν στις βορειοδυτικές αποβάθρες του λιμανιού σε άμεση γειτνίαση με τον Κεντρικό Σιδηροδρομικό Σταθμό. Το campus του πανεπιστημίου επεκτείνεται επίσης προς αυτήν την περιοχή με 3 νέα κτίρια να ολοκληρώνονται στα τελευταία 5 χρόνια. Από το 2012, τίθεται σε λειτουργία μια νέα γραμμή τραμ ενισχύοντας την διασύνδεση του κέντρου της πόλης με τις συνοικίες στο βόρειο τμήμα της πόλης.

Το 2017, διοργανώνεται με πρωτοβουλία του δήμου ένα τεράστιο φεστιβάλ για τον εορτασμό των 500 χρόνων από την ίδρυση της Χάβρης. Κατά τη διάρκεια του φεστιβάλ, πολυάριθμες καλλιτεχνικές εκδηλώσεις και δρώμενα διεξήχθησαν σε όλη τη διάρκεια του καλοκαιριού. Επιπροσθέτως, καλλιτέχνες από όλη την Γαλλία κλήθηκαν να παρέμβουν εικαστικώς στον ιστό της πόλης, αφήνοντας πίσω τους μια σειρά από εγκαταστάσεις, γλυπτά και ζωγραφική που κοσμούν και σήμερα την πόλη. Το φεστιβάλ ονομάζεται "Un Été Au Havre" και πραγματοποιείται κάθε χρόνο καθώς γνώρισε μεγάλη επιτυχία, βλέποντας έτσι την Χάβρη να κερδίζει μια θέση στον πολιτισμικό χάρτη της Γαλλίας.







## 1.4 Ανακατασκευή

Αναμφισβήτητα, η ανακατασκευή της πόλης από τον Auguste Perret αποτελεί το σημαντικότερο γεγονός στην διαμόρφωση τόσο του κτιστού περιβάλλοντος της Χάβρης. Τόσο ο αστικός της χαρακτήρας όσο και η ταυτότητα των κατοίκων βρίσκονται σε άμεση συνδιαλογή με τα σχέδια που εκπόνησε και την πόλη που οραματίστηκε ο Περρέτ 70 χρόνια πριν.

Ο Auguste Perret υπήρξε καινοτόμος αρχιτέκτονας από την αρχή της καριέρας του, τα πρώτα χρόνια του 20 αιώνα. Χρησιμοποιώντας εμμονικά το νέο για την εποχή υλικό του σπλισμένου σκυροδέματος και πειραματιζόμενος με τις διάφορες πτυχές του, ο Perret γίνεται διάσημος μέσα από μια σειρά από μπετονένια κομψοτεχνήματα ακροβατώντας ανάμεσα στις αρχές του Art Deco από τη μία και του μοντέρνου κινήματος από την άλλη. Όπως αναφέρει ο Le Corbusier, "ο Perret δεν είναι ριζοσπαστικός, αλλά κρατάει την παράδοση ζωντανή. Η προσωπικότητά του στο σύνολο της βασιίζεται ακριβώς στην συνέχιση μιας σπουδαίας, ευγενούς και κομψής γαλλικής αρχιτεκτονικής".

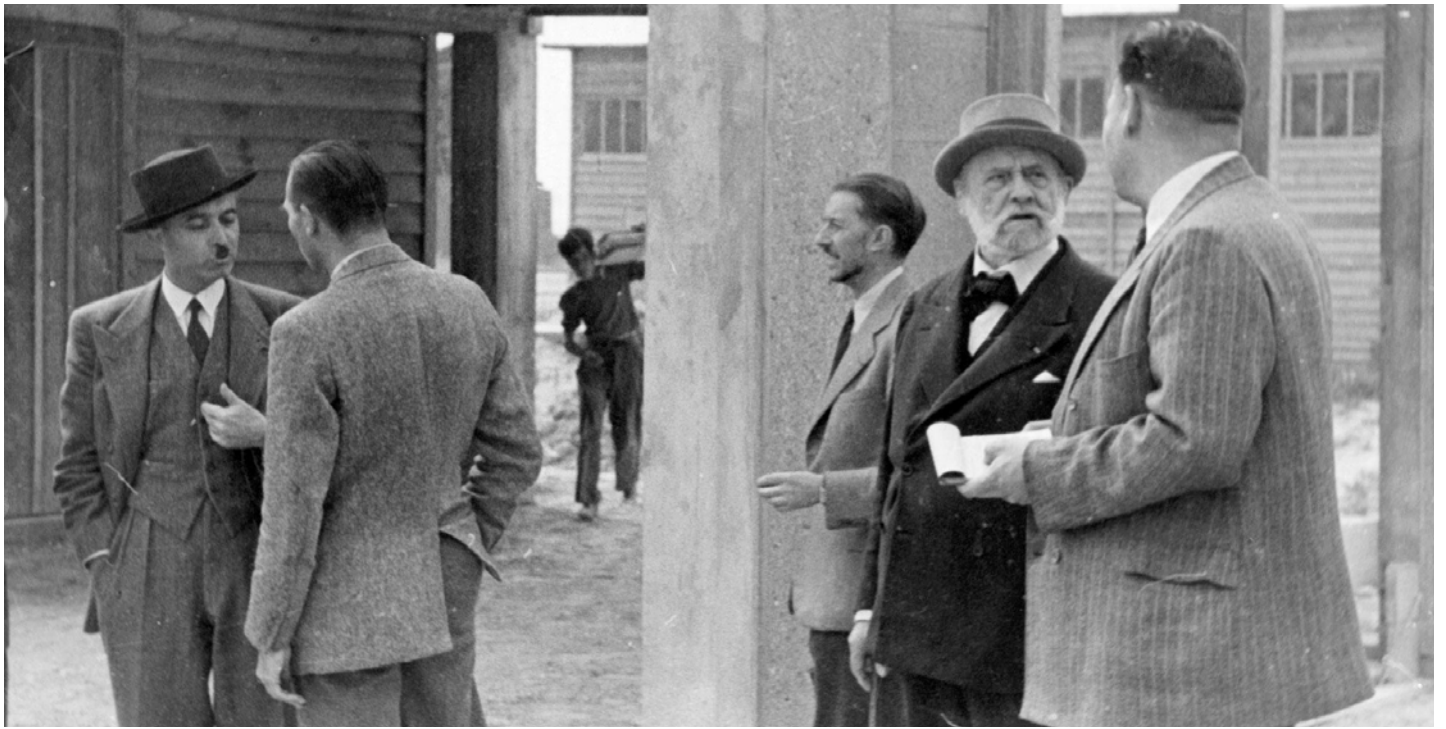
Έτσι, όταν κλήθηκε να ανακατασκευάσει την πόλη της Χάβρης ο Perret δημιούργησε ένα σχέδιο μοντέρνο που εξυψώνει τις αρετές του σπλισμένου σκυροδέματος και των νέων τεχνολογιών, βασισμένο όμως και σε πλήρη διάλογο με το αποτύπωμα της προϋπάρχουσας πόλης. Η πόλη για τα επόμενα χρόνια μετατράπηκε σε ένα τεράστιο εργαστήριο αρχιτεκτονικής, όπου η ομάδα του Perret πειραματίστηκε, δοκίμασε και τελικά εμψύχωσε όλη την ουσία της αρχιτεκτονικής προκειμένου να δώσει μορφή στην ανακατασκευασμένη πόλη. Ο στόχος που η αρχιτεκτονική του επιχείρησε να επιτύχει ήταν πέρα από το να παρέχει σύγχρονες και άνετες συνθήκες ζωής στους πολυδοκιμασμένους κατοίκους της πόλης, να επιδείξει την συμβολική αξία μιας μεταπολεμικής αισιοδοξίας και οικονομικοκοινωνικής προόδου τόσο στη Γαλλία όσο και σε ολόκληρη την Ευρώπη.

Τα σχέδια της ομάδας του Perret μπορούν να αναλυθούν σε 3 βασικές κλίμακες: αστικός ιστός, οικοδομικά τετράγωνα και λειτουργική διαμόρφωση των διαμερισμάτων και επιμέρους αρχιτεκτονικά στοιχεία και διάκοσμος.









Όπως προαναφέρθηκε, ο αστικός ιστός βασίζεται σε αυτόν της πόλης πριν την καταστροφή της, διατηρώντας τις κύριες κυκλοφοριακές αρτηρίες και τονίζοντας τις βασικές από αυτές μετατρέποντας τις σε λεωφόρους. Μεγάλη έμφαση δίνεται στις οπτικές φυγές και την ογκοπλαστική διάρθρωση της πόλης στο σύνολο της γύρω από βασικούς άξονες, πλατείες κτλ. Στην κλίμακα των οικοδομικών τετραγώνων, εμφανίζονται πιο έντονα οι μοντέρνες σχεδιαστικές λογικές. Οι όγκοι των κτιρίων ακολουθούν συνήθως ένα σταθερό ιδεατό στερεό το οποίο εξασφαλίζει τις ευνοϊκές συνθήκες φωτισμού, αερισμού και θέας για όλα τα διαμερίσματα που βρίσκονται σε αυτό. Μεταξύ των όγκων σε κάθε τετράγωνο μεσολαβούν πάντα μεγάλοι κενοί χώροι ενώ οι γωνίες διαμορφώνονται κατάλληλα ώστε να αποφεύγονται βαθείς χώροι δίχως ανοίγματα. Συχνά εμφανίζονται στοές στο ισόγειο παρέχοντας προστατευμένους χώρους προς την δημόσια ροή.

Στην κλίμακα τώρα των αρχιτεκτονικών στοιχείων κυριαρχεί ο τετραγωνικός κάναβος με διαστάσεις 6,24 μέτρων. Όλα τα δομικά στοιχεία σε κάθε κτίριο της πόλης υπάγονται σε αυτόν και στα πολλαπλάσια του αντίστοιχα. Όπως εξηγούν οι αρχιτέκτονες ο κάναβος αυτός προέκυψε μετά από πολλές δοκιμές και μελέτες. Είναι κατά βάση ένα εργαλείο οικονομίας καθώς η κατασκευαστική λογική βασίζεται στην συναρμολόγηση προκατασκευασμένων στοιχείων που παράγονται σε μεγάλες ποσότητες από πριν. Παρέχει όμως ακόμη την δομική συνέχεια και ομοιομορφία σε όλη την κτιστή μάζα της πόλης και επιτρέπει την ομαλή συναρμογή με τον προϋπάρχοντα αστικό ιστό ο οποίος και αποτέλεσε παράγοντα στην χάραξή του.

Τα προκατασκευασμένα δομικά στοιχεία είναι πάντα από οπλισμένο σκυρόδεμα, διαφέρουν όμως ως προς την υφή, την επεξεργασία τους και τα διακοσμητικά μοτίβα που συχνά φέρουν από το ένα οικοδομικό τετράγωνο στο επόμενο. Στην Χάβρη ο Perret καταφέρνει όχι μόνο να εξευγενίσει το συχνά μέχρι τότε παρεξηγημένο υλικό, αλλά να το αναδείξει σε όλες του τις εκφάνσεις και ποιότητες δημιουργώντας μια μοναδική ταυτότητα για την καινούργια μοντέρνα πόλη. Σε όλα τα κτίρια "η πέτρα που φτιάχνει ο άνθρωπος", όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται ο Perret στο σκυρόδεμα, αφήνεται εκτεθειμένη ανακαλύπτοντας την γοητεία ενός Δομικού Κλασικισμού όπως αργότερα χαρακτηρίστηκε η αρχιτεκτονική του.



## 1.5 Φιλοδοξία

Σήμερα, όπως και πολλές ακόμη πόλεις-λιμάνια, η Χάβρη αντιμετωπίζει αρκετά οικονομικά και δημοσιονομικά προβλήματα. Η ανεργία έχει αυξηθεί σημαντικά τις τελευταίες δεκαετίες ενώ ο πληθυσμός μειώνεται και γίνεται γηραιότερος καθώς το εργατικό δυναμικό μετακομίζει συχνά σε μεγαλύτερες πόλεις. Παρ' ολ' αυτά, παρατηρούμε μια σειρά μεταρρυθμίσεων και ενεργειών στο σύνολο της πόλης που τείνουν να αντιστρέψουν την παραπάνω κατάσταση.

Από την μια έχουμε την συνεχόμενη ανάπτυξη του λιμανιού αλλά και την στροφή της παραγωγής προς τον τριτογενή τομέα, επαναπροσδιορίζοντας την οικονομική δραστηριότητα της πόλης. Συγχρόνως, βλέπουμε την ενδυνάμωση της σύνδεσης με το Παρίσι με την πρόταση για κατασκευή γρήγορης σιδηροδρομικής γραμμής TGV, αλλά και την ενίσχυση του ποτάμιου εμπορικού δικτύου μέσω του Σηκουάνα, στοιχεία που υποδηλώνουν την πρόθεση για τη μετατροπή της Χάβρης πέρα από ένα διεθνές λιμάνι, στο λιμάνι του Παρισιού.

Επιπροσθέτως, το Πανεπιστήμιο συνεχίζει να επεκτείνεται με νέα επιφανή κτίρια στο κέντρο της πόλης. Την ίδια στιγμή μεγάλα συνεδριακά κέντρα και επιχειρησιακοί πολυχώροι αναπτύσσονται στην ίδια περιοχή.

Ο στόχος του δήμου είναι η αύξηση του πληθυσμού να φτάσει τα επίπεδα της δεκαετίας του '70.

Προβάλλει ακόμα μια σειρά επενδυτικών προτάσεων για κατασκευή νέων "βιώσιμων συνοικιών" σε υποβαθμισμένες περιοχές του λιμανιού, συμβαδίζοντας με την πολιτική του δήμου για την αύξηση του πληθυσμού ώστε να φτάσει τα επίπεδα της δεκαετίας του '70, μέσω της προσέλκυσης νέων κατοίκων και δραστηριοτήτων.

Επίσης, διαφαίνεται η προσπάθεια για ενίσχυση του τουρισμού με την ενθάρρυνση των κρουαζιερόπλοιων να αρχίσουν τα ταξίδια τους από το λιμάνι της Χάβρης. Παράλληλα πέρα από τον διεθνή τουρισμό, ενισχύεται ο εγχώριος με τη συγκρότηση εντυπωσιακών φεστιβάλ και καλλιτεχνικών εκδηλώσεων.

Τέλος, η φιλοδοξία της Χάβρης έρχεται να σφραγιστεί μέσα από τις προτάσεις για περιβλεπτα τοπόσημα με αποκορύφωση εκείνη

του Jean Nouvel για το παρατηρητήριο-μουσείο του λιμανιού.

Είδαμε παραπάνω την φιλοδοξία στο επίπεδο της πόλης της Χάβρης. Αξίζει να προσθέσουμε εδώ δύο ακόμα επίπεδα φιλοδοξίας που αν δεν προσανατολίζουν άμεσα την στάση της πόλης και τις αποφάσεις της πόλης, τότε σίγουρα τις επηρεάζουν αλλά θέτουν και σημαντικά ερωτήματα για το μέλλον της.

Το πρώτο επίπεδο φιλοδοξίας είναι εκείνο που συναντάμε σε πολλές γαλλικές πόλεις μεσαίου μεγέθους και εντοπίζεται με ευκολία στα μεγαλεπήβολα πρότζεκτ. Τα πρότζεκτ αυτά επικεντρώνονται κυρίως στην προώθηση μιας σύγχρονης δυναμικής και ανταγωνιστικής εικόνας συχνά αδιαφορώντας για τον χαρακτήρα και το ύφος της πόλης στην οποία πραγματοποιούνται. Υπόκεινται έτσι στο προσκήνιο του ανταγωνισμού υπό τα πλαίσια της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και τη διαμόρφωση ενός διεθνούς, πλήρως γενικευμένου, προφίλ.

Το δεύτερο επίπεδο φιλοδοξίας είναι εκείνο που παρατηρούμε στις πόλεις που διαθέτουν σημαντικά λιμάνια από τα οποία και συνήθως καθορίζονται. Η κινητήριος δύναμη αυτής της φιλοδοξίας φαίνεται να είναι παρόμοιας φύσης με την προηγούμενη καθώς συγκεντρώνεται γύρω από οικονομικά κριτήρια. Θα λέγαμε ίσως πως σε αυτά εντοπίζεται ακόμα μια προσπάθεια αποστιγματοποίησης από την αρνητική εικόνα ή φήμη που συχνά αυτές οι πόλεις κουβαλούν.

## Η φιλοδοξία της Χάβρης



Πολυδάπανα Ορόσημα



Στριφογυριστοί Πύργοι



Συγκροτήματα Κατοικιών

## Η φιλοδοξία των γαλλικών πόλεων



Τουλούζη



Saint-Denis



Ρεν

## Η φιλοδοξία των πόλεων-λιμανιών



Αμβέρσα



Αμβούργο

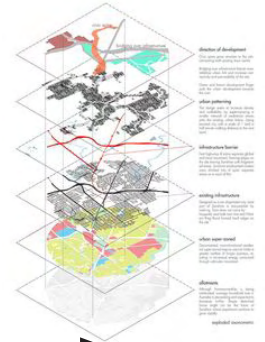


Ρότερνταμ





## 02 | Ανάλυση

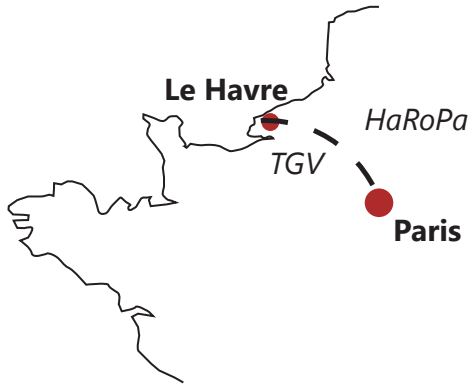


*Empirical  
Analysis*

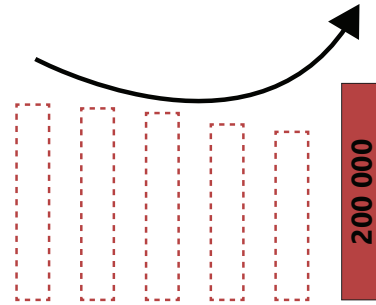
*Methodical  
Analysis*

## 2.1 Μεθοδολογία

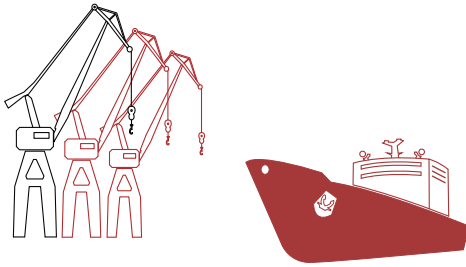
Έχοντας κάνει ήδη την βασική ανάλυση για την πόλη της Χάβρης, προέκυψαν διάφορα δεδομένα προς επεξεργασία. Για την επεξεργασία αυτών, θα αρχίσουμε με μια πιο εμπειρική ανάγνωση τους, η οποία θα συνδυαστεί με την προσωπική εμπειρία από την επίσκεψη της πόλης. Στη συνέχεια και όσο πλάθεται το αρχιτεκτονικό πρόγραμμα αλλά και η φύση της τελικής μας πρότασης, η ανάλυση θα γίνεται ολοένα πιο μεθοδική και στοχευμένη ως προς το τελικό αντικείμενο της εργασίας αυτής. Συνεπώς, θα ακολουθήσουμε μια μεθοδολογική πορεία όπως αυτή που φαίνεται στο διάγραμμα παραδίπλα.



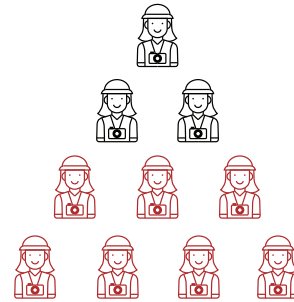
*Strengthen Le Havre-Paris Connection*



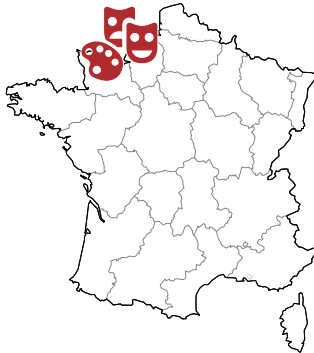
*Reverse Population Decline*



*Expansion of the Port*



*Enhance Tourism*



*Establish a place in France's cultural map*



*The Ambition of Port Cities*

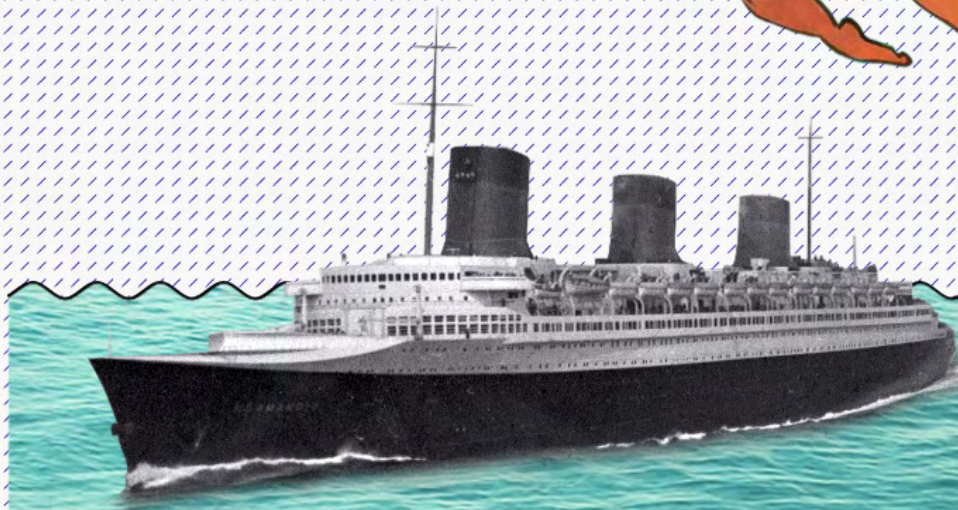
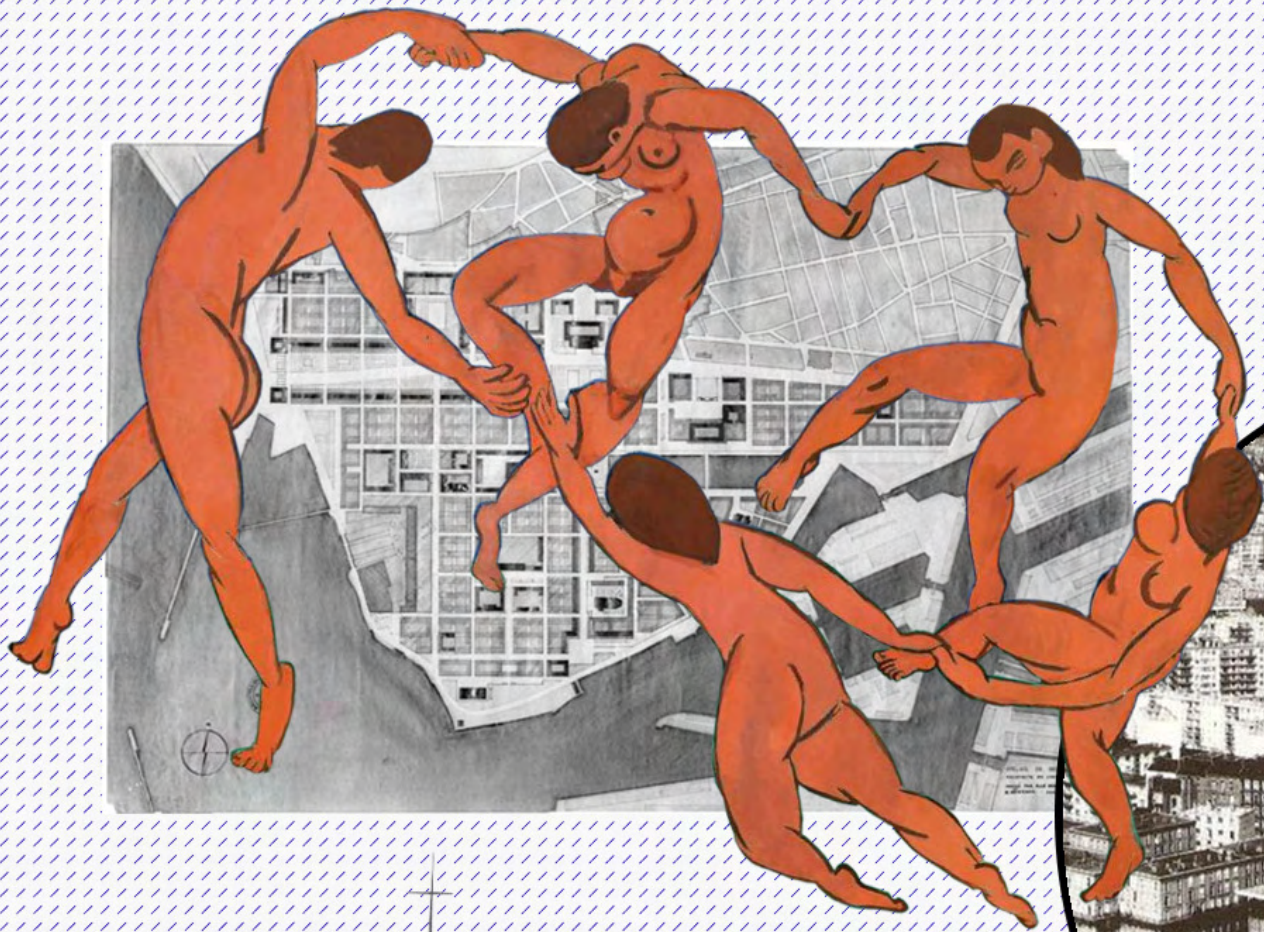
## 2.2 Βασικοί Στόχοι

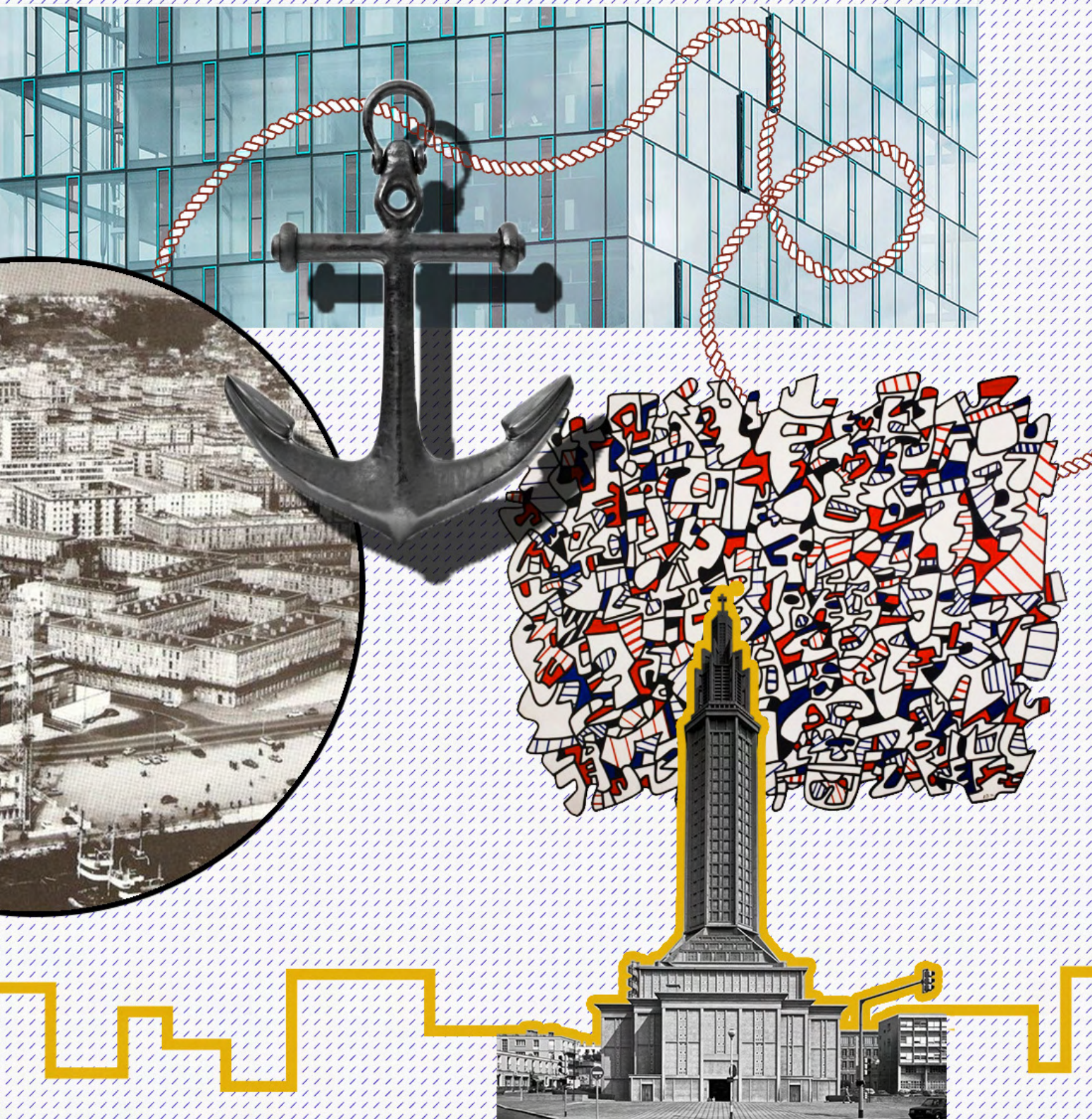
Εξετάζοντας την μέχρι τώρα ανάλυση της πόλης, μπορούμε να συνοψίσουμε σε κάποιους βασικούς παράγοντες που καθορίζουν το αναπτυξιακό της πλάνο και όραμα για το μέλλον. Οι παράγοντες αυτοί όπως φαίνονται και στα επόμενα διαγράμματα είναι η ενδυνάμωση της σύνδεσης της πόλης με την γαλλική πρωτεύουσα, η αντιστροφή της μείωσης του πληθυσμού, η προσέλκυση του τουρισμού, η ανάπτυξη του λιμανιού, η καθιέρωση της ως πολιτισμικό προορισμό και φυσικά η ανάδειξη της φιλοδοξίας της ως μια ισχυρή πόλη-λιμάνι.

Συμβαδίζοντας με τους παραπάνω παράγοντες θα θέσουμε τους κύριους στόχους για την επέμβαση της πρότασής μας. Οι στόχοι αυτοί είναι αρκετά γενικευμένοι καθώς σκοπός τους είναι να παρέχουν την βασική κατεύθυνση της πρότασης μας και συνάμα να λειτουργήσουν ως οι περιοριστικοί παράγοντες που θα οξύνουν το ιδιαίτερα ευρύ μας πεδίο. Συνοπτικά έχουμε:

- **Ανάδειξη του Λιμανιού**
- **Δημιουργία ενός νέου τοπόσημου**
- **Αναζωογόνηση της οικονομικής δραστηριότητας**
- **Επανερμηνεία της σχέσης με την θάλασσα**
- **Ενίσχυση των τεχνών και της κουλτούρας**
- **Εμπύχωση του κέντρου της πόλης**

Εκφράζοντας τους παραπάνω στόχους πιο αφαιρετικά, δίνοντας μια πρώτη εντύπωση ως προς το πρόγραμμα της πρότασης μας, δημιουργήθηκε το παρακάτω κολάζ.









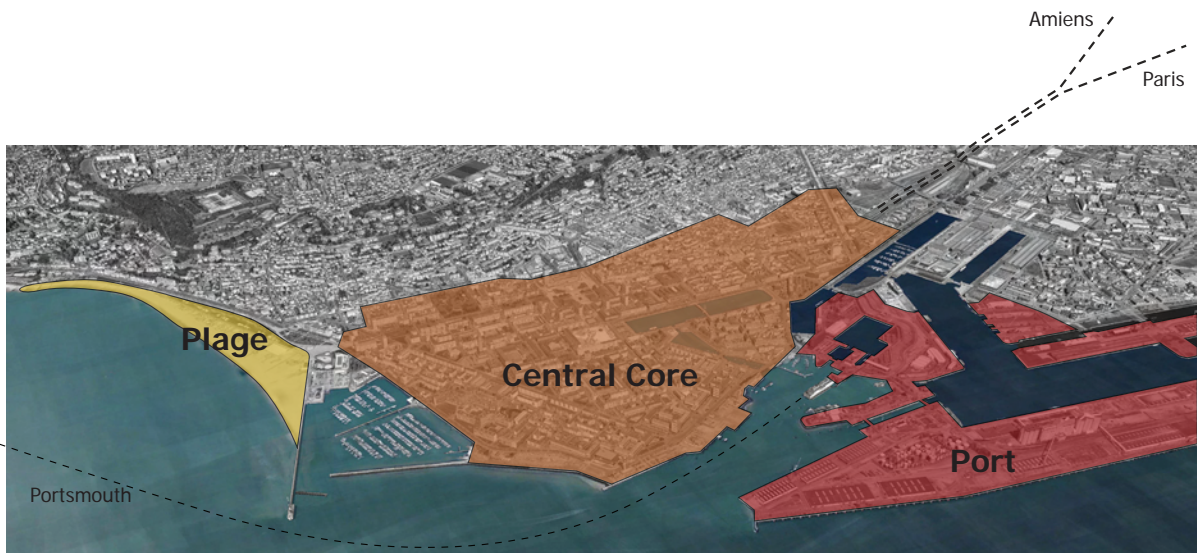
## 2.3 Τοποθεσία

Στην συνέχεια γίνεται η αναζήτηση της τοποθεσίας όπου η πρόταση θα πραγματοποιηθεί, εξυπηρετώντας το παραπάνω προγραμματικό κολάζ σε διάλογο αυτή τη φορά με το αστικό περιβάλλον στο οποίο αναφέρεται.

Βλέπουμε τρεις ευδιάκριτες περιοχές ήδη από την κλίμακα της δορυφορικής φωτογραφίας. Ο κεντρικός πυρήνας της πόλης που εκτείνεται από την λοφώδη περιοχή στο βορρά μέχρι το παραθαλάσσιο μέτωπο στον νότο και από τον σιδηροδρομικό σταθμό έως την παραλία στον άξονα δύση-ανατολή αντίστοιχα. Σε άμεση γειτνίαση, με τα θαλάσσια κανάλια να αποτελούν την διαχωριστική γραμμή, ξεκινά το λιμάνι του οποίου οι υποδομές εκτείνονται πολύ πέρα από την ζώνη που εξετάζουμε προς τα ανατολικά. Τέλος, η παραλία απλώνεται σε μια αξιοσημείωτα μεγάλη έκταση δυτικά του κεντρικού πυρήνα.

Όπως παρατηρούμε στο επόμενο διάγραμμα, η ανακατασκευασμένη πόλη του Perret υπό την προστασία της Unesco, συμπίπτει με το μεγαλύτερο μέρος του κεντρικού πυρήνα. Σε όλη τη προστατευόμενη έκταση δεσπόζει η αρχιτεκτονική της ομάδας του Perret. Φυσικά υπάρχουν μερικά προγενέστερα ή μεταγενέστερα κτίσματα, αλλά ο Δομικός Κλασικισμός είναι εμφανώς επικρατέστερος. Στις περιοχές βόρεια της ανακατασκευασμένης πόλης, συναντάμε πολλά τούβλινα κτίρια του 19ου αιώνα τυπικής Νορμανδικής αρχιτεκτονικής. Πλησιάζοντας στο λιμάνι, τα κτίρια των κατοικιών μπλέκονται με βιομηχανικά κτίσματα από διάφορες εποχές. Πολλά από αυτά επαναχρησιμοποιούνται φέροντας δημόσιες ή ιδιωτικές λειτουργίες ενώ άλλα παραμένουν ενεργά ως προς την βιομηχανική τους δραστηριότητα.

Ένας άλλος διαχωρισμός που βλέπουμε στο επόμενο διάγραμμα, είναι αυτός των θαλάσσιων ζωνών. Έτσι παρατηρούμε πως όλη η νοτιοανατολική ζώνη, καθώς και ένα σημαντικό τμήμα που εισέρχεται μέσω καναλιών στην πόλη, ακολουθεί την παλιρροιακή κίνηση και μεταβολές του ωκεανού από όπου προέρχεται. Αντίθετα η μεγαλύτερη ζώνη γύρω από τις εγκαταστάσεις του λιμανιού ελέγχεται με φράγματα και υποδομές, ρυθμίζοντας έτσι την στάθμη του.



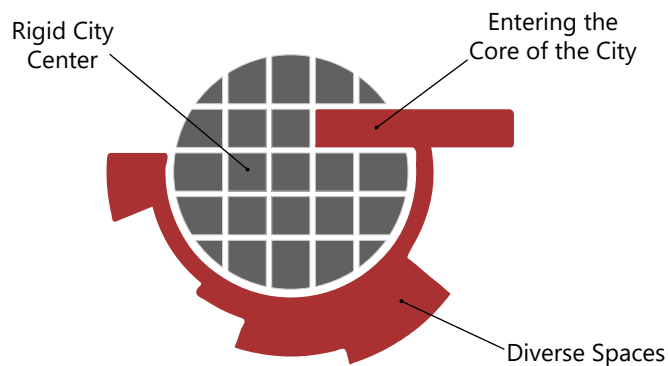
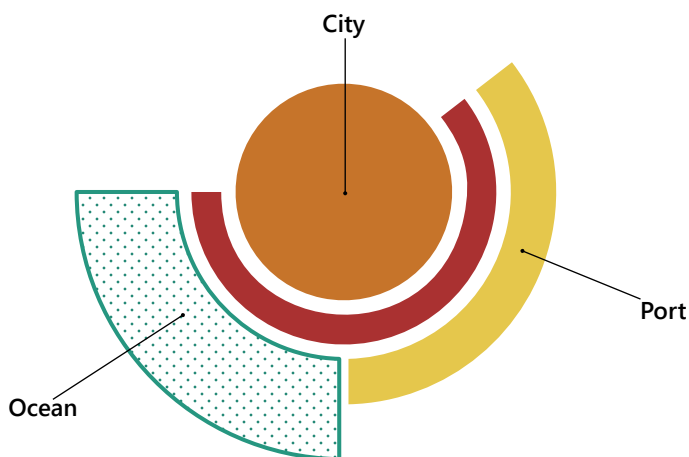


Από τα τρία παραπάνω διαγράμματα, προκύπτει μια δυναμική ζώνη κατά μήκος του παραλιακού μετώπου της πόλης, η οποία συγκεντρώνει τόσο τον δυναμισμό της όσο και τα περισσότερα από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και γνωρίσματα της πόλης της Χάβρης.

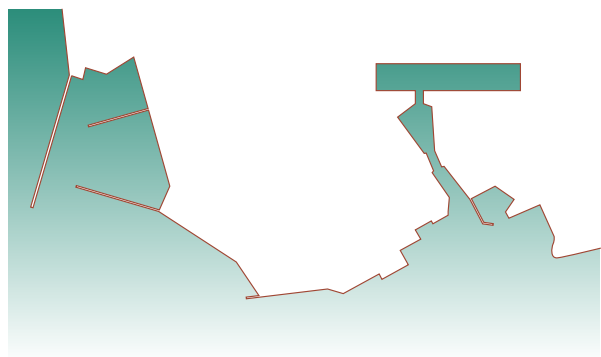
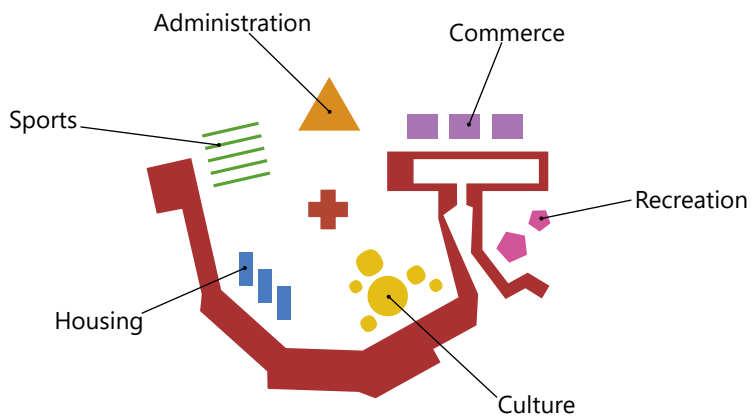
Επιλέγοντας την παραπάνω αστική ζώνη ως την τοποθεσία της επέμβασης μας, αναλύουμε περαιτέρω τα χαρακτηριστικά και τα δυναμικά της πλεονεκτήματα ως προς την πρότασή μας, στα διαγράμματα που ακολουθούν.

Αρχικά, η επιλεγμένη ζώνη αποτελεί μια ουδέτερη, σχετικά κενή, διαχωριστική ζώνη μεταξύ του κεντρικού πυρήνα της πόλης, του λιμανιού από την μία και του ωκεανού από την άλλη. Παρουσιάζει ακόμα ιδιαίτερη ποικιλομορφία τόσο ως προς τους χώρους που την απαρτίζουν όσο και ως προς το συνολικό της σχήμα με πιο αξιοσημείωτο το τμήμα που εισέρχεται στο κέντρο της πόλης σχηματίζοντας μια ιδιαίτερα μεγάλη δεξαμενή. Το ζωνρό σχήμα της ζώνης έρχεται σε αντίθεση με τον ιδιαίτερα αυστηρό τετραγωνικό ιστό της πόλης γύρω της.

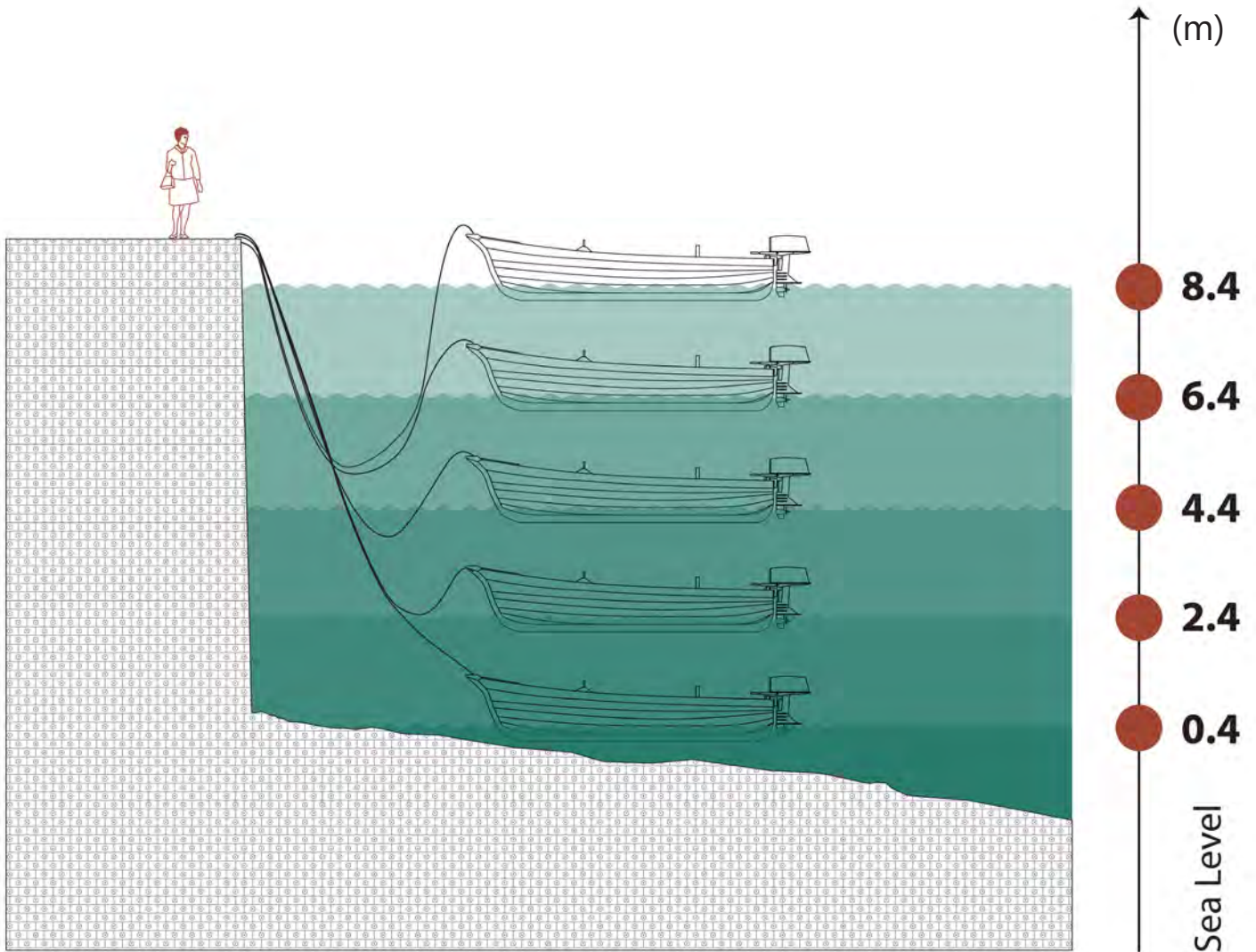
Καθώς διασχίζει μια μεγάλη έκταση της πόλης, έρχεται σε άμεση επαφή και με τις διαφορετικές αστικές λειτουργίες που εκδηλώνονται κάθε φορά σε αυτήν. Χώροι κατοικίας, εμπορικές και διοικητικές λειτουργίες, περιοχές αναψυχής, πολιτισμού και άθλησης γειτνιάζουν όλες σε κάποιο βαθμό με την ζώνη που εξετάζουμε.



Διακρίνουμε τέλος διαφορετικές παραλλαγές ως προς την σχέση που αναπτύσσεται με την θαλάσσια μάζα κατά μήκος της ζώνης μας. Αμμώδης ακτή, βράχια για την προστασία από το κύμα, προβλήτες πλωτές και σταθερές, διαμορφωμένο έδαφος άλλοτε σε πασσάλους και άλλοτε σε στιβαρή βάση από σκυρόδεμα προσφέρουν μια σημαντική διαβάθμιση και ποικιλία ως προς την διάδραση με την θάλασσα.



Θα πρέπει εδώ να παραθέσουμε το αξιοσημείωτο φαινόμενο της παλίρροιας το οποίο εμφανίζει στην ευρύτερη περιοχή της Χάβρης μια από τις μεγαλύτερες διακυμάνσεις στην Ευρώπη. Όπως φαίνεται στο διάγραμμα η μέγιστη διαφορά ύψους μεταξύ της χαμηλότερης και της υψηλότερης στάθμης της θάλασσας μπορεί να φτάσει έως και τα 8 μέτρα. Ως συνέπεια, το παραλιακό μέτωπο αλλά και η σχέση του με την επιφάνεια του νερού όχι μόνο δεν μένουν σταθερά αλλά μεταβάλλονται δραστικά 2 φορές την ημέρα.







## 2.4 Χαρακτήρας

Όπως προαναφέρθηκε, η πρόταση αποδέχεται σε γενικές γραμμές την φιλοδοξία και τους στόχους της πόλης οι οποίοι και συγκροτούν την αφετηρία του όλου εγχειρήματος. Εντοπίσαμε προηγουμένως την τοποθεσία αλλά και τις βασικές γραμμές μέσα στις οποίες θα κινηθεί η επέμβαση μας. Πριν προβούμε όμως σε οποιαδήποτε σχεδιαστική πρόταση, θα θέσουμε το πολύ σημαντικό ερώτημα του χαρακτήρα της πόλης και ποιιά η στάση που θα κρατήσουμε απέναντι σε αυτόν.

Είδαμε προηγουμένως πως οι μεγαλεπήβολες προτάσεις που υλοποιούνται στα πλαίσια ενός υπερφιλόδοξου αστικού σχεδιασμού συχνά αδιαφορούν πλήρως για την πόλη γύρω τους ή επιχειρούν να δημιουργήσουν μια εκ νέου αυτοαναφορική ταυτότητα γύρω από την δυναμική τους εικόνα. Αντιθέτως, η δική μας πρόταση αποσκοπεί όχι μόνο στο σεβασμό του χαρακτήρα της πόλης, αλλά στον εντοπισμό, την έμπνευση, την προστασία και τελικά την εμπύχωση του! Με άλλα λόγια να επανεξετάσουμε τους όρους υπό τους οποίους οι φιλόδοξες αστικές χειρονομίες εφαρμόζονται σήμερα, βάζοντας στο επίκεντρο την ίδια την πόλη και την ταυτότητά της αντί μιας στυγνής οικονομικής προοπτικής.

Για τον εντοπισμό του χαρακτήρα της Χάβρης, θα χρησιμοποιηθούν τα εμπειρικά δεδομένα και η προσωπική εμπειρία σε συνδυασμό με μια συνοπτική ματιά στην προβολή της πόλης μέσα από την ζωγραφική και τον κινηματογράφο όπου κάνει συχνά την εμφάνισή της.

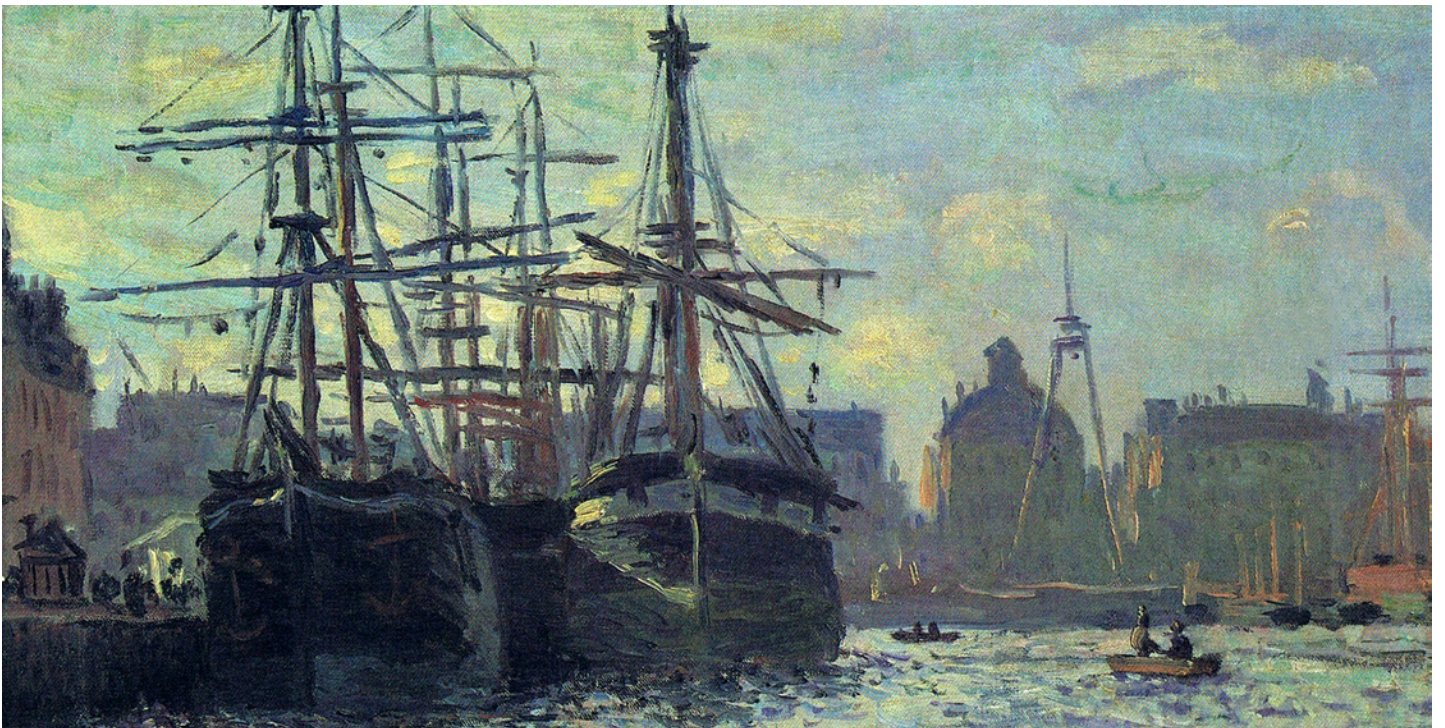
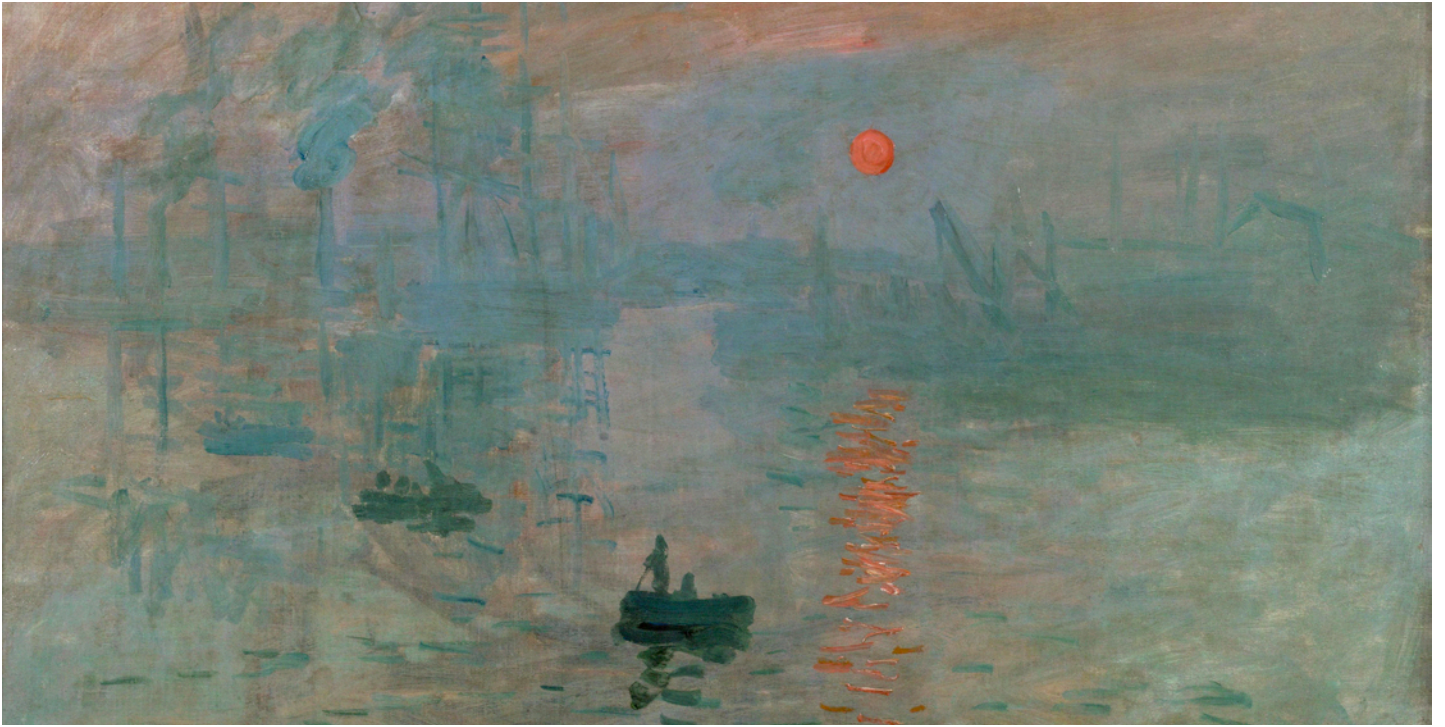
Επισκεπτόμενος την Χάβρη, τρία βασικά στοιχεία ξεχωρίζουν αμέσως. Οι στιβαρές μορφές του σκυροδέματος του Perret, το φόντο των λιμενικών εγκαταστάσεων και των θαλάσσιων υποδομών και η νοσταλγία ενός μεταπολεμικού οράματος που πάγωσε στον χρόνο. Η αρχιτεκτονική είναι καλοδιατηρημένη και συγχρόνως απaráλλαχτη καθώς περπατάς στο κέντρο της πόλης, το ίδιο ήπια και το ίδιο μνημειακή παντού. Οι μεταγενέστερες επεμβάσεις μοιάζουν ασήμαντες και μια ηρεμία επικρατεί παντού. Η πόλη σύμβολο μιας αναγεννημένης αισιόδοξης Γαλλίας έχει μείνει αναλλοίωτη, ζώντας ακόμα στην δεκαετία του '50.

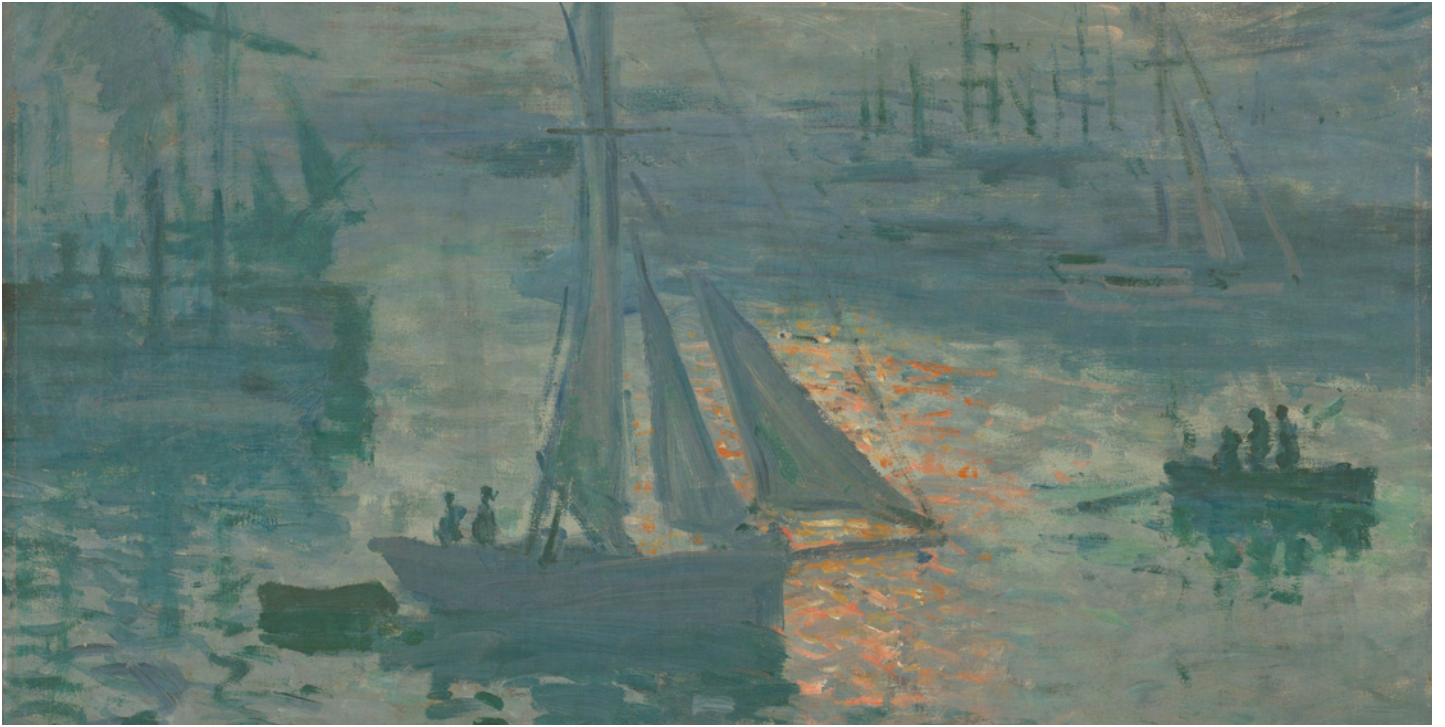


Στην Χάβρη γεννήθηκε ο Ιμπρεσιονισμός. Εδώ ο Claude Monet εμπνεύστηκε και ζωγράφισε το 1872 μια σειρά από πίνακες που απεικονίζουν το λιμάνι της πόλης οι οποίοι αργότερα αποτέλεσαν και την αφετηρία του Ιμπρεσιονισμού. Το φόντο του λιμανιού με τις ψηλές καμινάδες και γερανούς, ορατό από διάφορα σημεία της πόλης, φαίνεται να επηρέασε τον Monet. Ήταν η εντύπωση που διάλεξε να απεικονίσει από την Χάβρη, αυτή της πολύβουης λιμενικής δραστηριότητας και των καινοτόμων τεχνολογικών υποδομών που αντιπροσώπευαν μια νέα ισχυρή Γαλλία στην βιομηχανική πλέον εποχή.

Πολλές γαλλικές ταινίες έχουν γυριστεί στην Χάβρη καθόλη την ιστορία του γαλλικού κινηματογράφου. Όπως έχουν δηλώσει κάποιοι από τους σκηνοθέτες αυτών των ταινιών, η πόλη επιλέχθηκε για την καθαρότητα των μορφών της, την ιδιαίτερα ατμοσφαιρική αρχιτεκτονική της, το φως που διαχέεται στους ορθογωνικούς δρόμους της αλλά και την ομίχλη που τους σκεπάζει και φυσικά το αναπόσπαστο φόντο του λιμανιού.















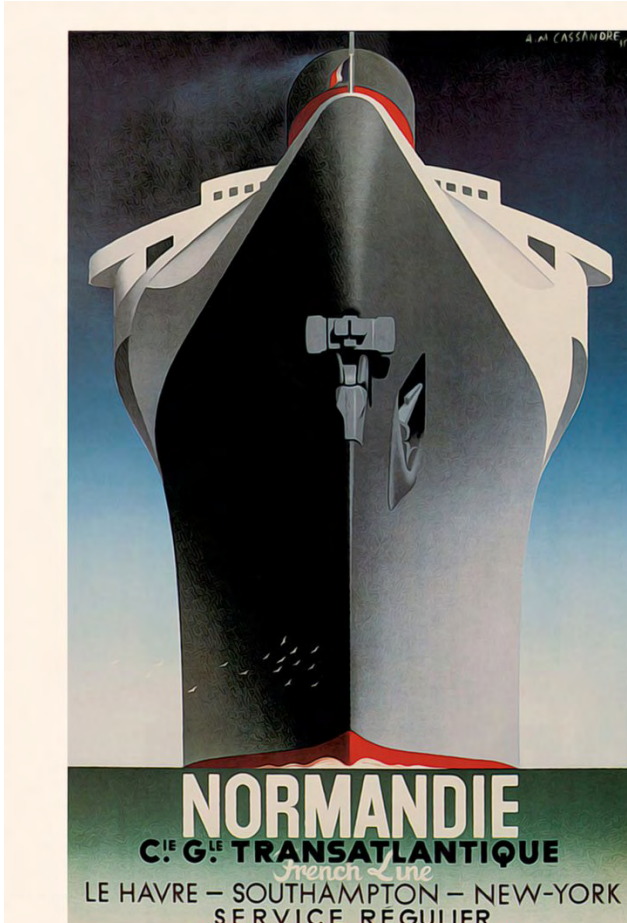
## 2.5 Το πλοίο

Η άφιξη ενός υπερωκεάνιου στην πόλη είναι πάντα το μεγάλο γεγονός της ημέρας. Ολόκληρη η πόλη κινείται γύρω από αυτό. Μαζί με τα εμπορεύματα και τους επιβάτες, το πλοίο έχει φέρει ακόμα την αισιοδοξία μίας τεχνολογικής επανάστασης καθώς και τα νέα, τις ιδέες και τις αντιλήψεις από την άλλη άκρη του κόσμου. Όσο παραμένει δεμένο στην προβλήτα γίνεται μέρος της πόλης και μάλιστα το πιο πολύβουο και πολυσύχναστο. Πολλά σημαντικά υπερωκεάνια συνέδεαν την Χάβρη με την Αμερική, όπως το SS Île de France και το SS Normandie προπολεμικά και το SS France μεταπολεμικά.

Χωρίς ακόμα να έχουμε προβεί σε σχεδιαστικές αποφάσεις, έχουν ήδη τεθεί τα θεμέλια μιας επανοπροσδιορισμένης μεν αλλά μεγαλεπήβολης δε, αστικής επέμβασης. Θα παρομοιάσουμε την χειρονομία αυτή με την άφιξη ενός υπερωκεάνιου πλοίου. Μια επέμβαση δηλαδή, που καταφθάνει στην πόλη, μεταφέροντας όχι εμπορεύματα και επιβάτες αλλά τις σχεδιαστικές εκείνες ιδέες για μια αστική ανανέωση και μια αναζωογόνηση της ταυτότητας αυτής της τόσο ιδιαίτερης πόλης. Το υπερωκεάνιο αυτό πλοίο-σχεδιαστική πρόταση θα ονομαστεί λοιπόν SS Regeneration.

Επιχειρήσαμε παραπάνω να εντοπίσουμε τον χαρακτήρα της πόλης ή τουλάχιστον κάποιες πτυχές του, καθώς θα ήταν αδύνατο να οριστεί με ακρίβεια μια τόσο πολυδιάστατη έννοια όπως αυτή της αστικής ταυτότητας. Ο χαρακτήρας αυτός δεν εκφράζεται από μεμονωμένες λέξεις αλλά συγκροτείται από ένα σύνολο σύνθετων προτάσεων σε μια προσπάθεια πληρέστερης απόδοσής του, όπως φαίνεται στο διάγραμμα. Εξηγήθηκε προηγουμένως πως ο χαρακτήρας και η ταυτότητα της πόλης θα αποτελέσουν βασικούς παράγοντες για την σχεδιαστική μας πρόταση. Συνεπώς, όταν το SS Regeneration ελλιμενιστεί, θα επιχειρήσει να γίνει κομμάτι της πόλης, εμπυχώνοντας τον χαρακτήρα της και επιστρέφοντας τον σε αυτήν ανανεωμένο έχοντας συγχρόνως επιτύχει τους στόχους που τέθηκαν προηγουμένως.





**Cinematic Ambiance**

## **A Modern Monolith**

Symbol of a revitalized France

Immutable in time

**Industrial Decay**

Urban Melancholy

**Delicate Monumentality**

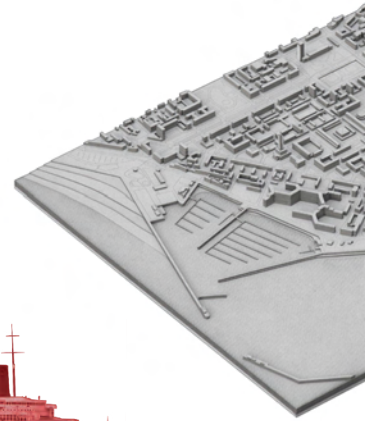
**Apogee of Concrete**

Port Impressionism

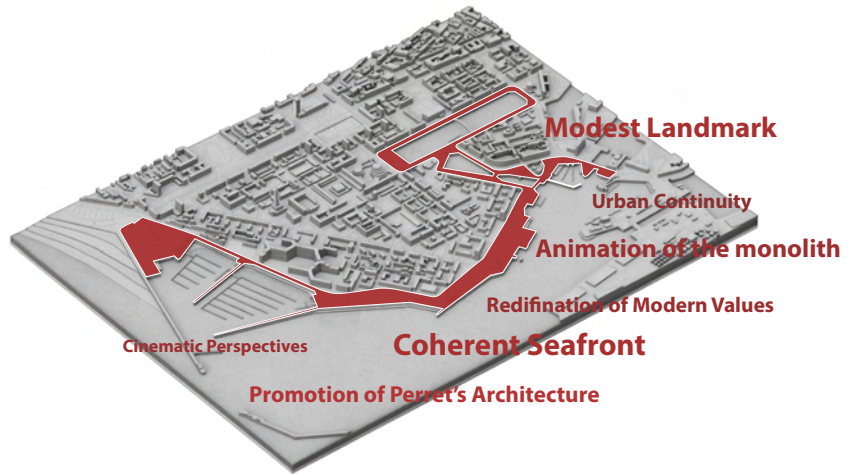
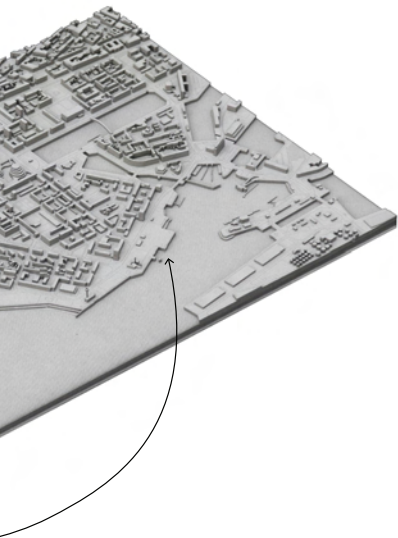
Man Made Stone

Nostalgia of a Post-War Vision

**The Masterpiece of Perret**



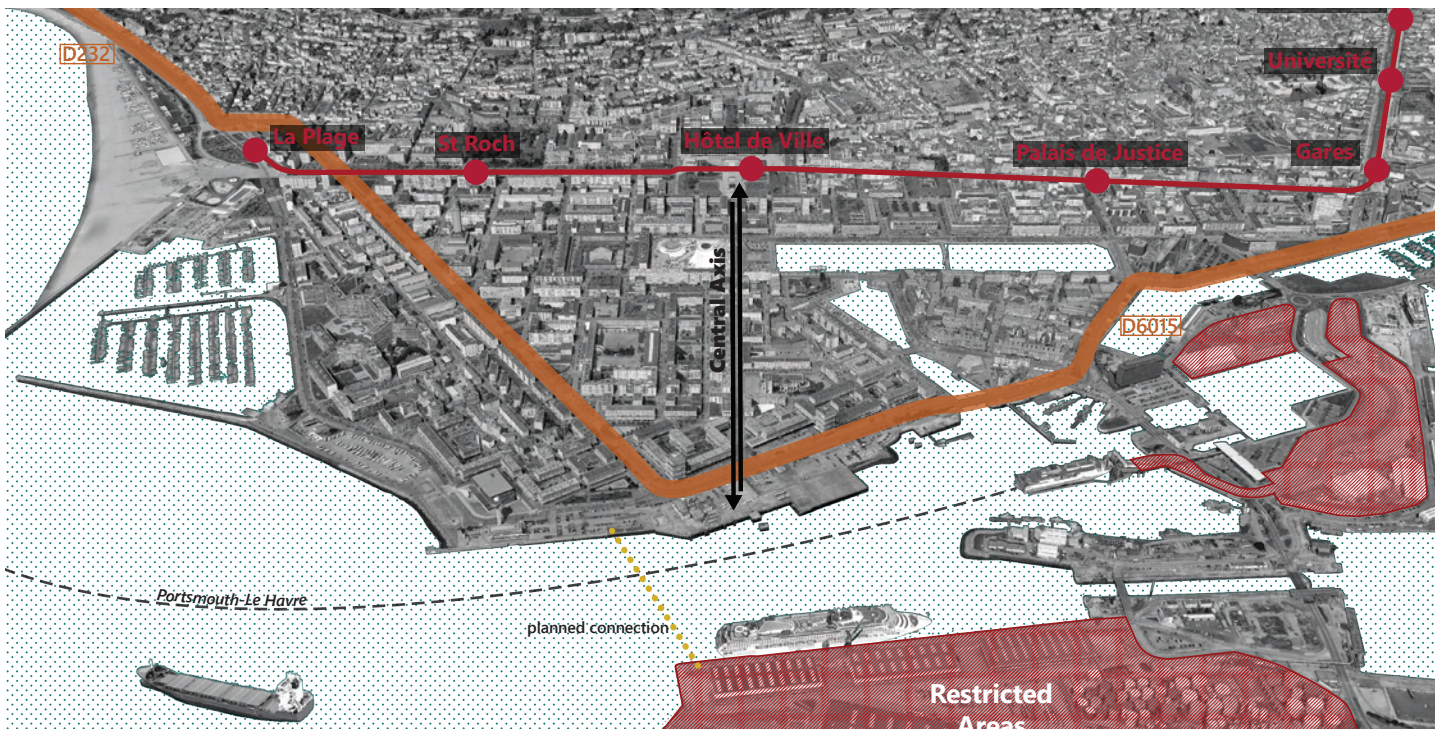
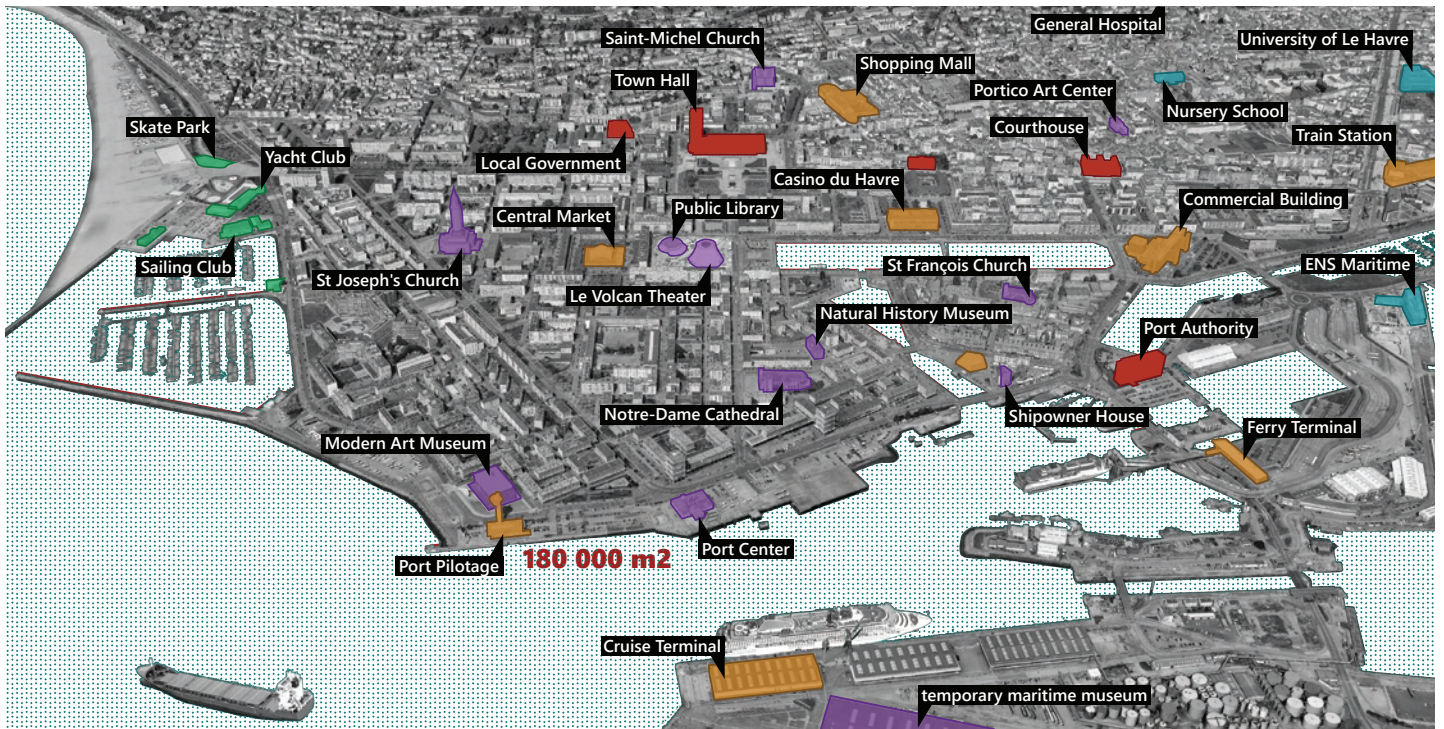
**SS Regeneration**



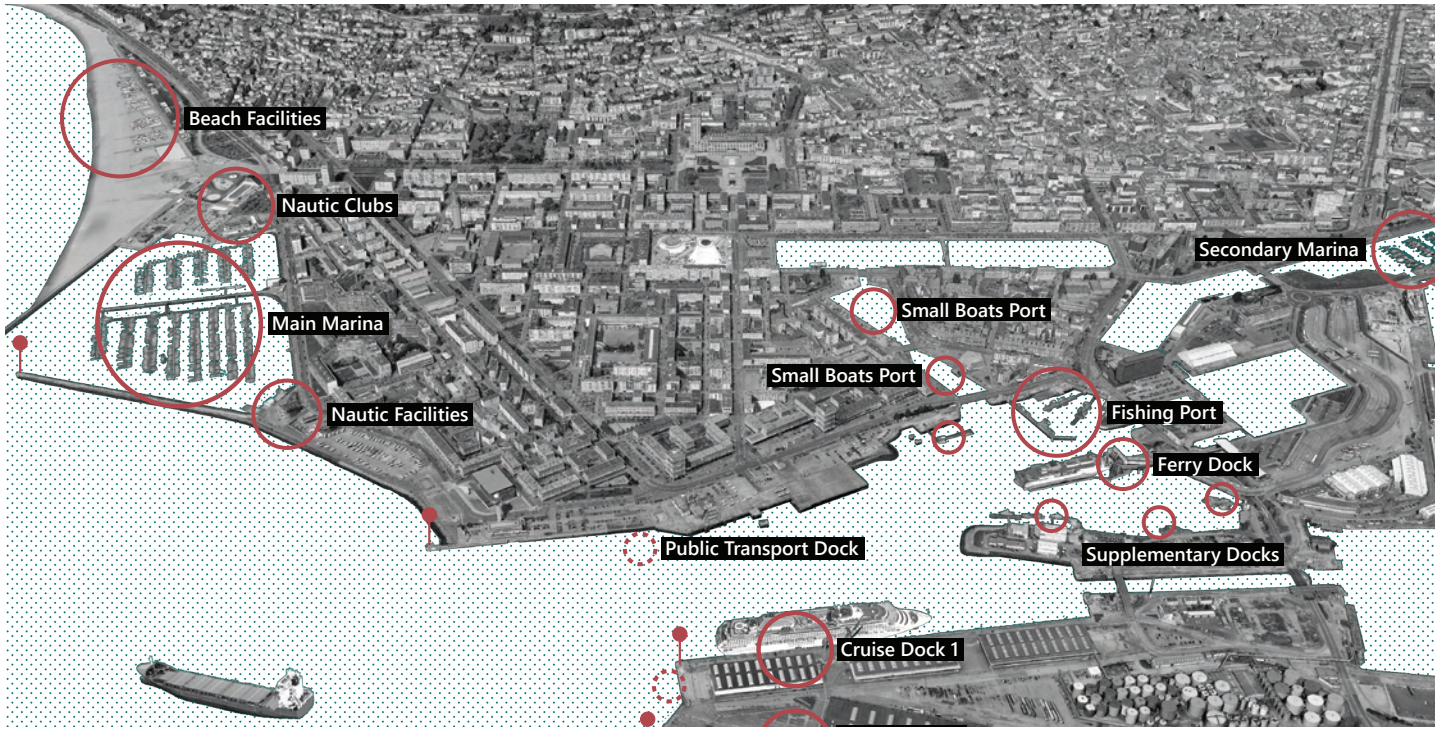


## 2.6 Αστική Ανάλυση

Έχουμε ήδη καθορίσει τους λόγους, τους στόχους, την τοποθεσία και τις παραμέτρους της σχεδιαστικής πρότασης. Με την μεθοδική πια ανάλυση της ευρύτερης περιοχής επέμβασης, θα προσπαθήσουμε να ορίσουμε και το περιεχόμενό της. Ακολουθούν δύο σειρές αστικών αναλύσεων. Στην πρώτη καταγράφονται τα σημαντικά στοιχεία της πόλης αναλυόμενα σε κτίρια-τοπόσημα, βασικά κυκλοφοριακά δίκτυα, βασικές υποδομές-λειτουργίες ως προς την θαλάσσια δραστηριότητα και τα μεγαλύτερα-υψηλότερα κτίρια του αστικού ιστού. Η δεύτερη σειρά είναι πιο λεπτομερής και σε αυτήν αποτυπώνονται με την σειρά: αστικές λειτουργίες, ύψη κτιρίων, ηλικία κτιρίων, χώροι πρασίνου, δενδροστοιχίες και οι αστικές συγκοινωνίες.







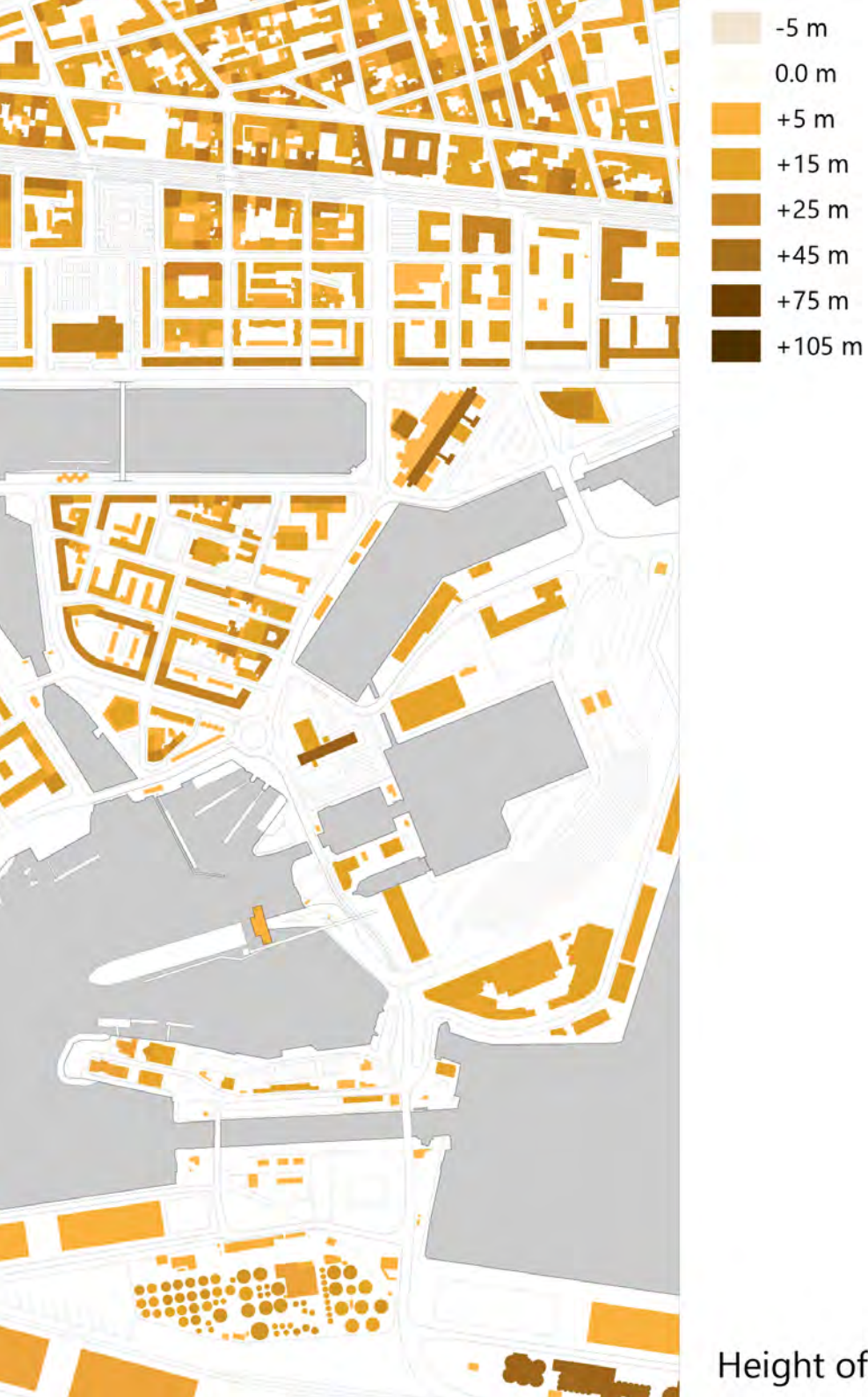




- commercial
- administrative
- educational
- cultural
- housing
- religious
- athletic
- industrial

Main City Functions





Height of Buildings





- Pre-War
- 1947-1950
- 1950-1954
- 1955-1960
- 1961-1964
- 1965-Today

Age of Buildings







- Public Greenery
- Private Greenery
- big tree
- small tree

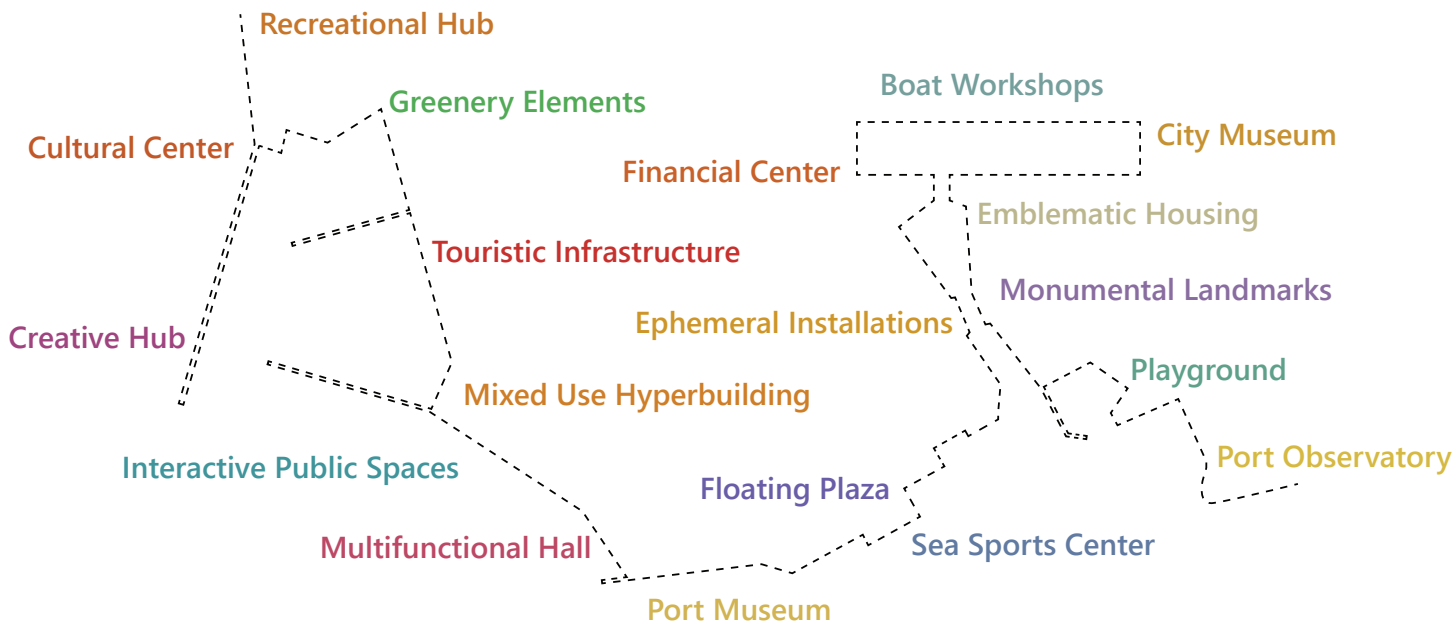
Parks and Greenery





- tramline
- bus routes
- bike lanes
- boat connection

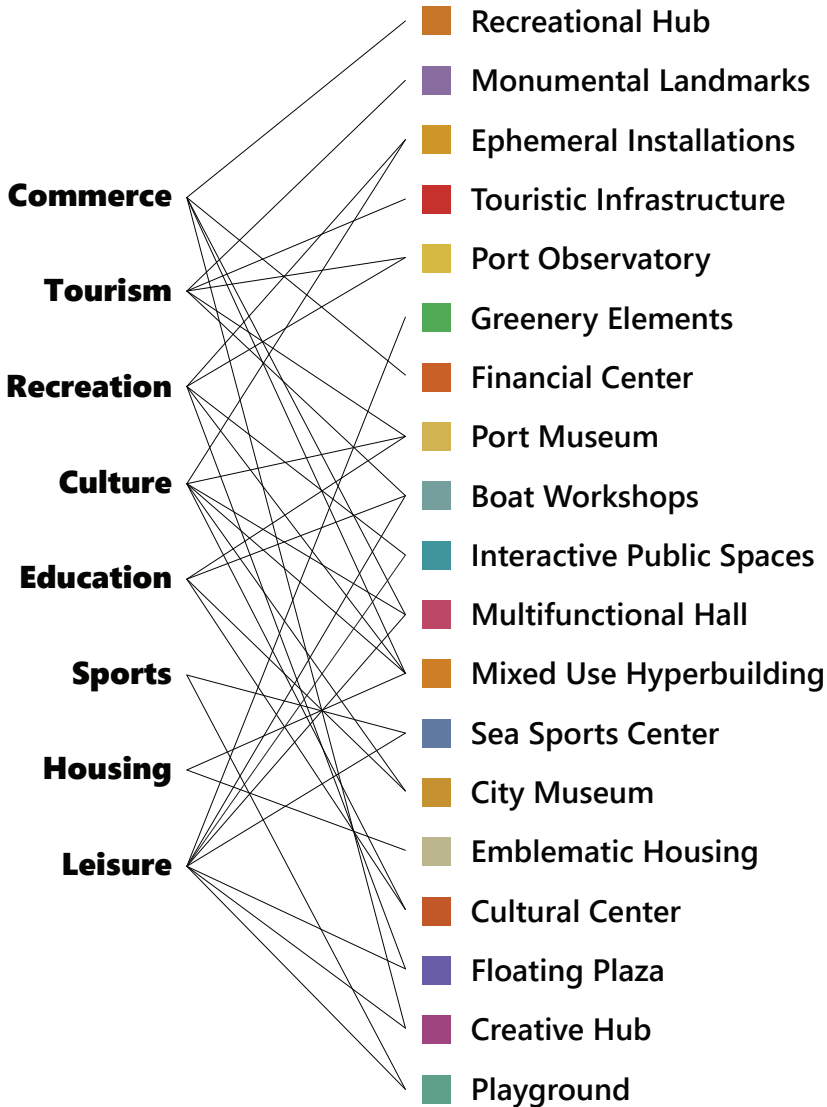
Public Transport



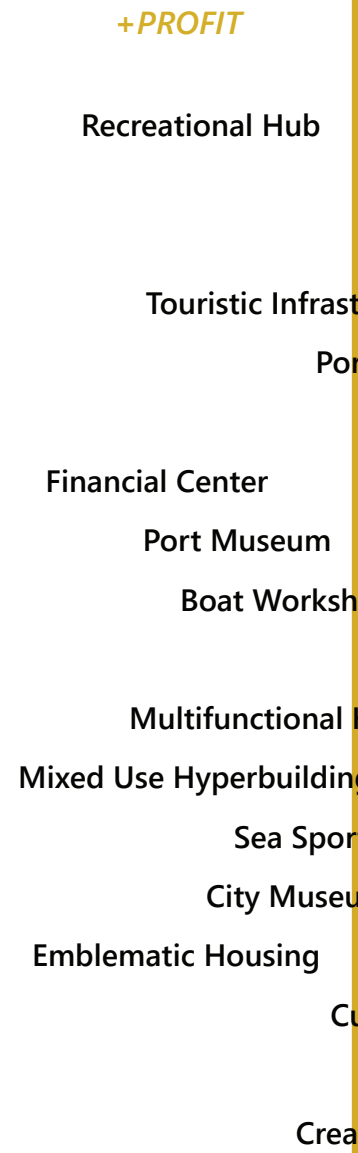
## 2.7 Πρόγραμμα

Εξετάζοντας όλες τις παραπάνω αναλύσεις και έχοντας πάντα τον χαρακτήρα της πόλης σαν βασικό παράγοντα για κάθε σχεδιαστική απόφαση προκύπτει μια σειρά ιδεών για τα πιθανά προγράμματα της επέμβασης. Τα προγράμματα αυτά προκύπτουν είτε ως συνέχεια και ενίσχυση υπαρχόντων λειτουργιών της πόλης είτε ως συμπληρώματα και επεκτάσεις τους. Στην αρχή όλες οι ιδέες παρατίθενται συγκεχυμένα όπως και προέκυψαν. Στην συνέχεια κατηγοριοποιούνται με βάση τρία κριτήρια: την ευρύτερη αστική λειτουργία στην οποία υπάγονται, την οικονομική τους απόδοση (από την στιγμή που πραγματοποιηθούν και μετά) και τέλος τον χώρο που θα καταλάβουν κατά προσέγγιση.

# Functional



# Economic

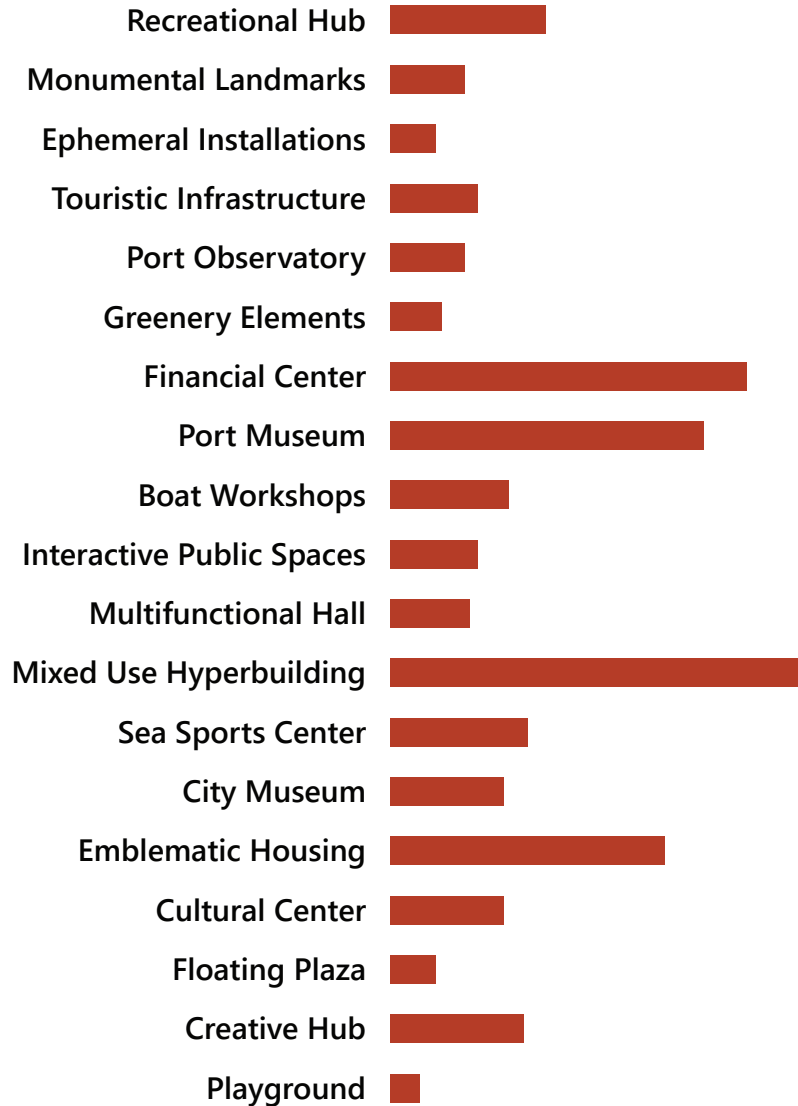


# omic

*-LOSS*

Monumental Landmarks  
Ephemeral Installations  
Structure  
t Observatory  
Greenery Elements  
ops  
Interactive Public Spaces  
Hall  
g  
ts Center  
m  
ltural Center  
Floating Plaza  
tive Hub  
Playground

# Spatial







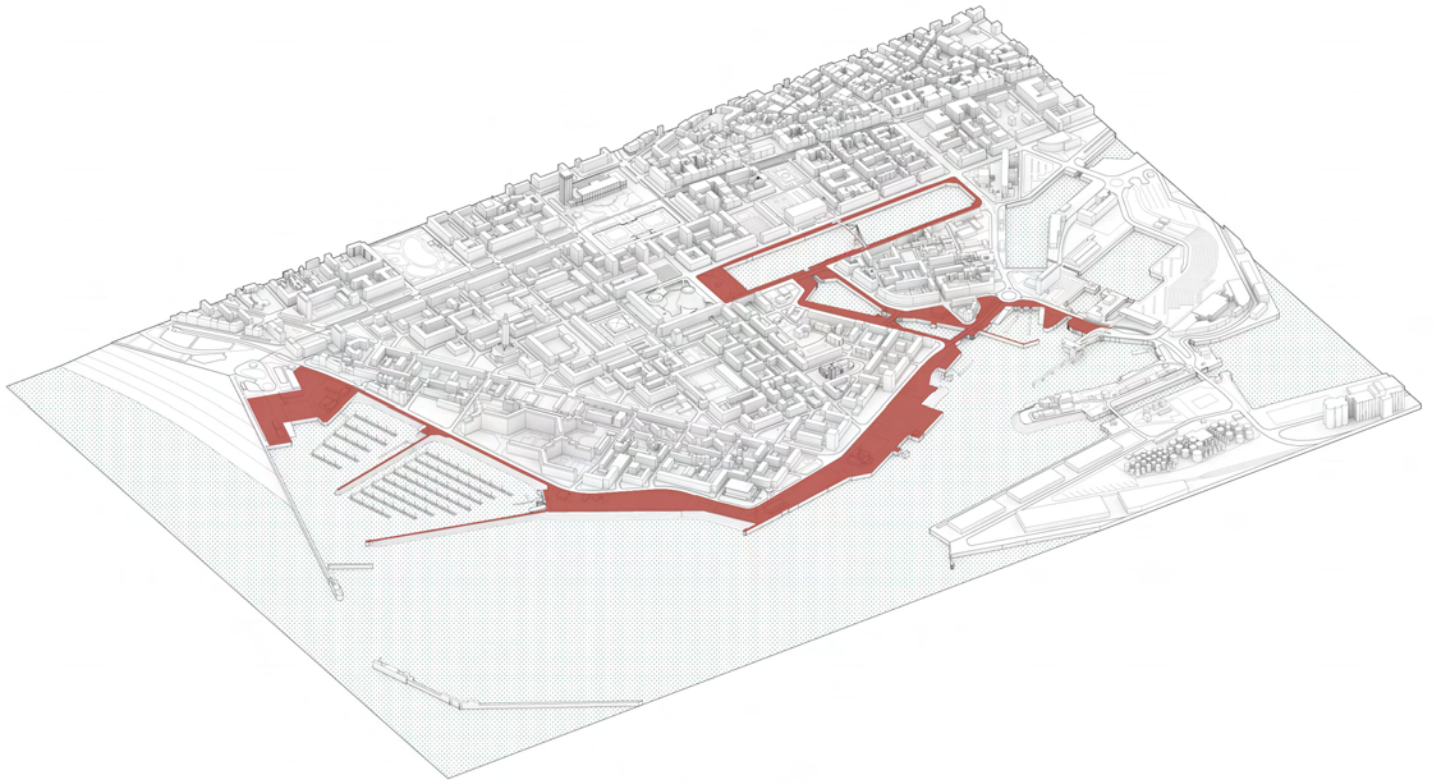
## 03 | Πρόταση



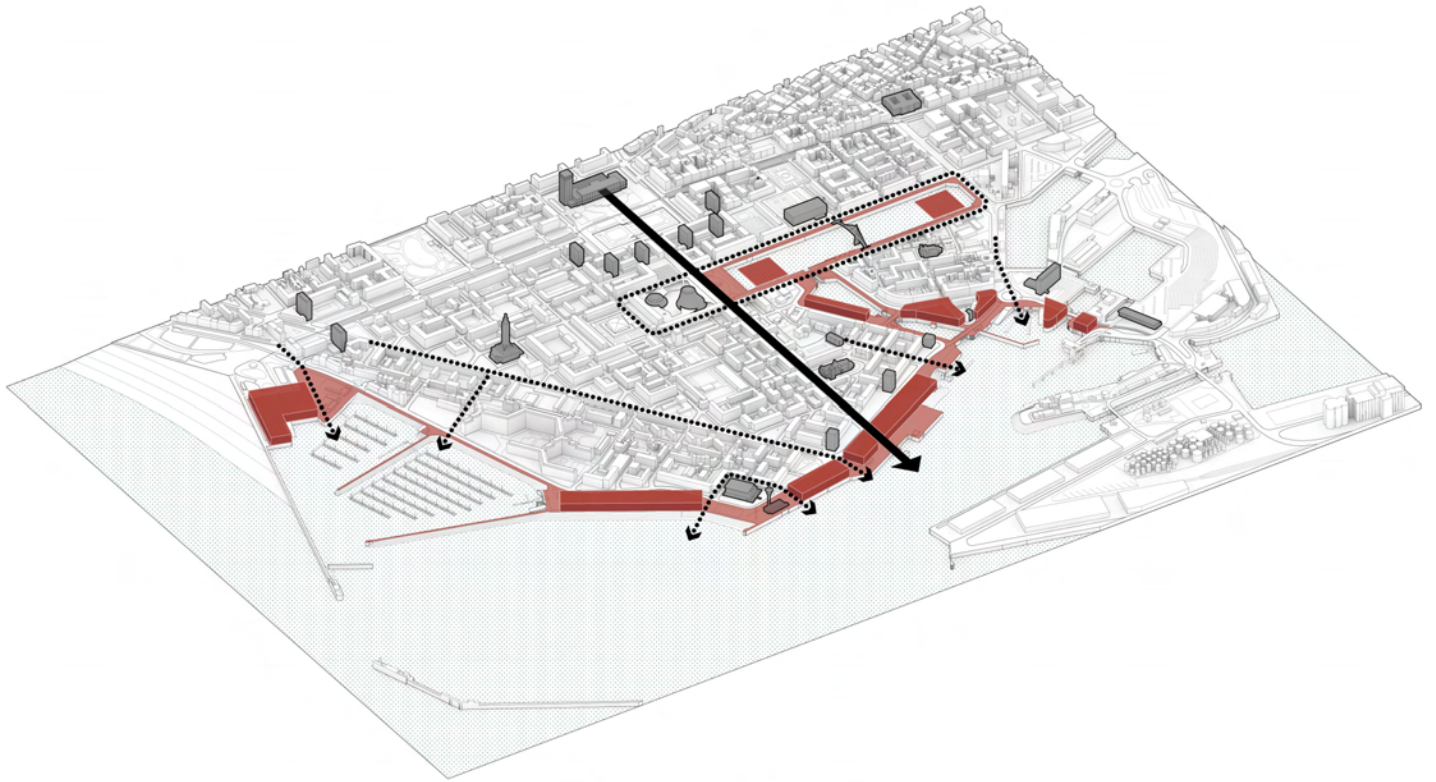
### 3.1 Κεντρική Ιδέα

Η κεντρική ιδέα της πρότασης πλάθεται σταδιακά μέσα από μια σειρά διαδοχικών βημάτων όπως φαίνεται στα διαγράμματα παρακάτω. Αρχικά, σχηματίζονται τα ιδεατά στερεά μέσα στο όριο των οποίων μπορούν να τοποθετηθούν τα κτίσματα και οι κατασκευές της πρότασης. Αυτά ορίζονται με βάση τους κεντρικούς άξονες της πόλης και τα τοπόσημα της, τον διαθέσιμο χώρο επάνω στην ζώνη επέμβασης και τις αποστάσεις από την κτιστή μάζα της πόλης που βρίσκεται γύρω τους.

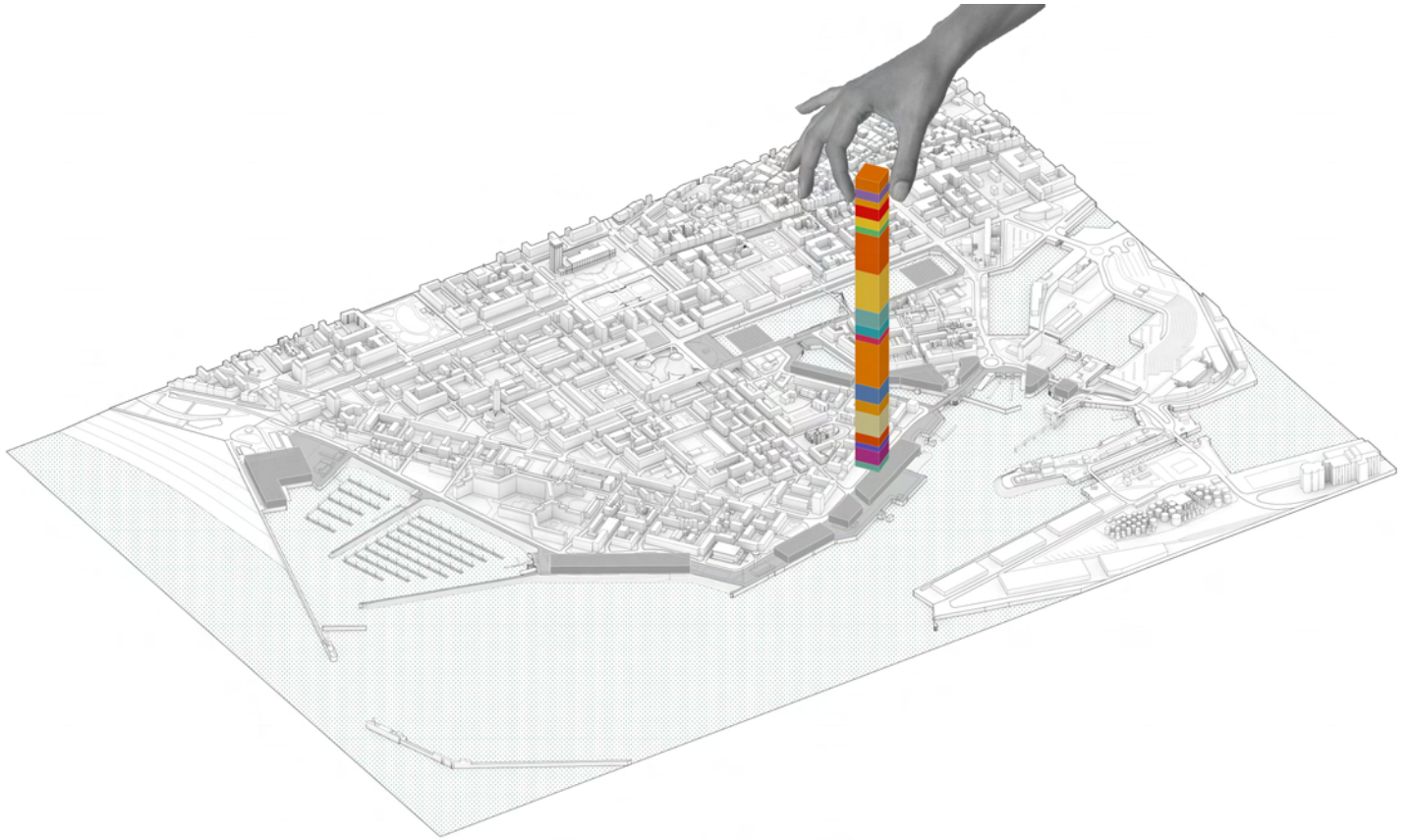
Στη συνέχεια οι ιδεατοί αυτοί όγκοι αποκτούν ζωή τοποθετώντας όλο το πιθανό πρόγραμμα όπως προέκυψε προηγουμένως. Αρχικά το πρόγραμμα απλώνεται σε όλη την έκταση της επέμβασης προκειμένου να την ενεργοποιήσει. Έπειτα, ορίζονται πέντε βασικές περιοχές αστικών λειτουργιών στην επέκταση αυτών της πόλης που βρίσκεται πίσω τους: αθλητισμός και ελεύθερος χρόνος, δημιουργική ενασχόληση, πολιτισμός και εκπαίδευση, αναψυχή, εμπόριο και τουρισμός. Καθώς δεν θα μπορούσαν να υλοποιηθούν όλες οι προγραμματικές ιδέες, άλλωστε κάποιες αλληλοκαλύπτονται, δοκιμάζονται διαφορετικά σενάρια προκειμένου να καταλήξουμε σε ένα βέλτιστο τελικό συνδυασμό. Τα σενάρια αυτά κρατούν πάντα μια ισορροπία ως προς τις τρεις κατηγορίες στις οποίες ταξινομήθηκαν, ώστε να διατηρείται μια λογική από λειτουργική, οικονομική και χωρική άποψη, σχεδιαστική πρόταση. Το σενάριο που ακολουθείται τελικά είναι αυτό που αποτυπώνεται και στο διάγραμμα και εμπεριέχει τα ακόλουθα: ένα αθλητικό κέντρο θαλάσσιων σπορ, τρία εργαστήρια, ένα ναυπηγικής, ένα επεξεργασίας σκυροδέματος και ένα καλών τεχνών, ένα μουσείο του λιμανιού της πόλης, μια πλωτή πλατεία, μια αγορά και τέλος ένα παρατηρητήριο. Φυσικά αυτά αποτελούν το κτιριολογικό πρόγραμμα της πρότασης, αλλά συγχρόνως σχεδιάζεται και διαμορφώνεται όλος ο ενδιάμεσος χώρος συγκροτώντας την ενοποιημένη τελική πρόταση που βλέπουμε στο τελευταίο διάγραμμα. Παρακάτω θα αναλύσουμε ενδελεχώς την τελική αυτή πρόταση και όλα τα επιμέρους στοιχεία της.



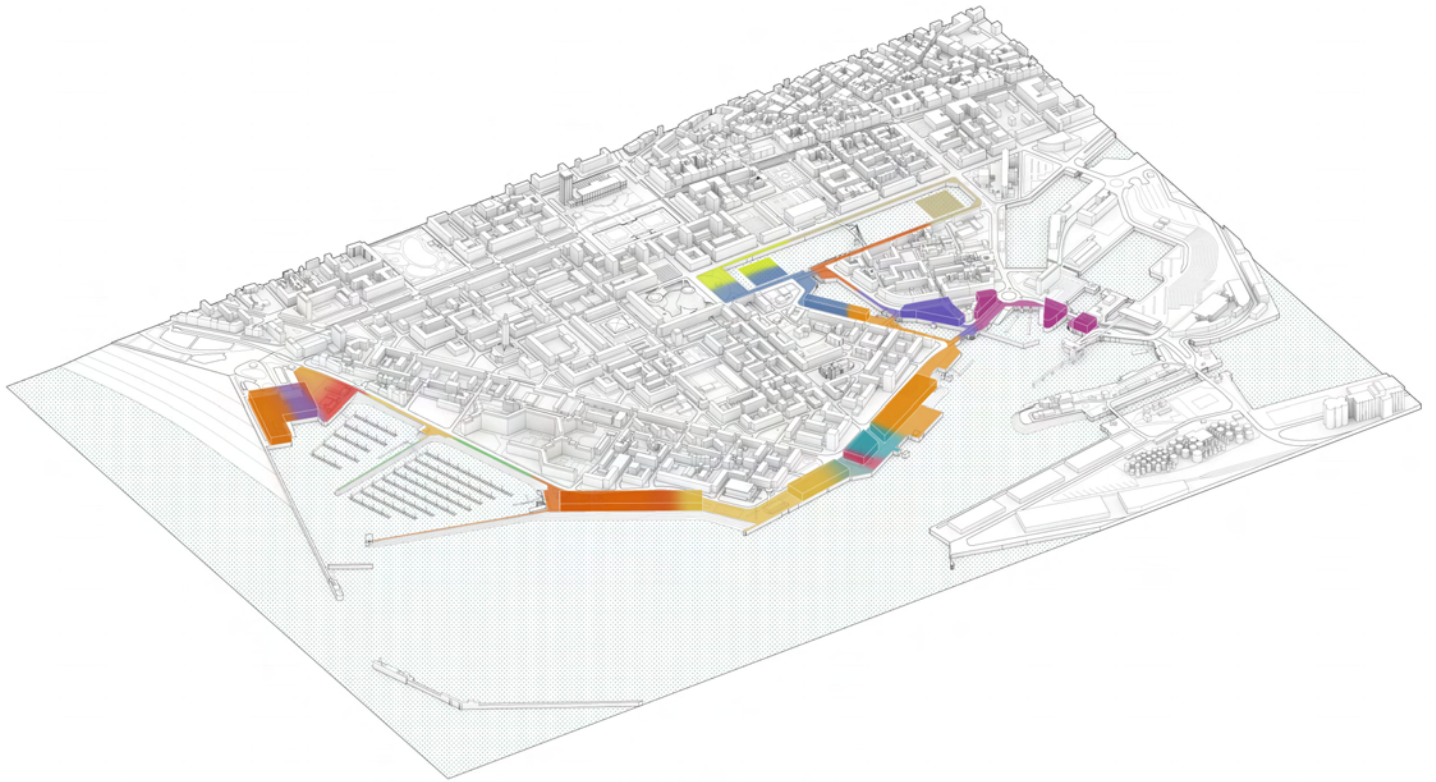
*Area of Intervention*



*Forming Buildable Envelope*



*Inserting all Potential Program*



*Spreading Along the Site*



*Configuring Volumes and Program*





*Finalizing Design*

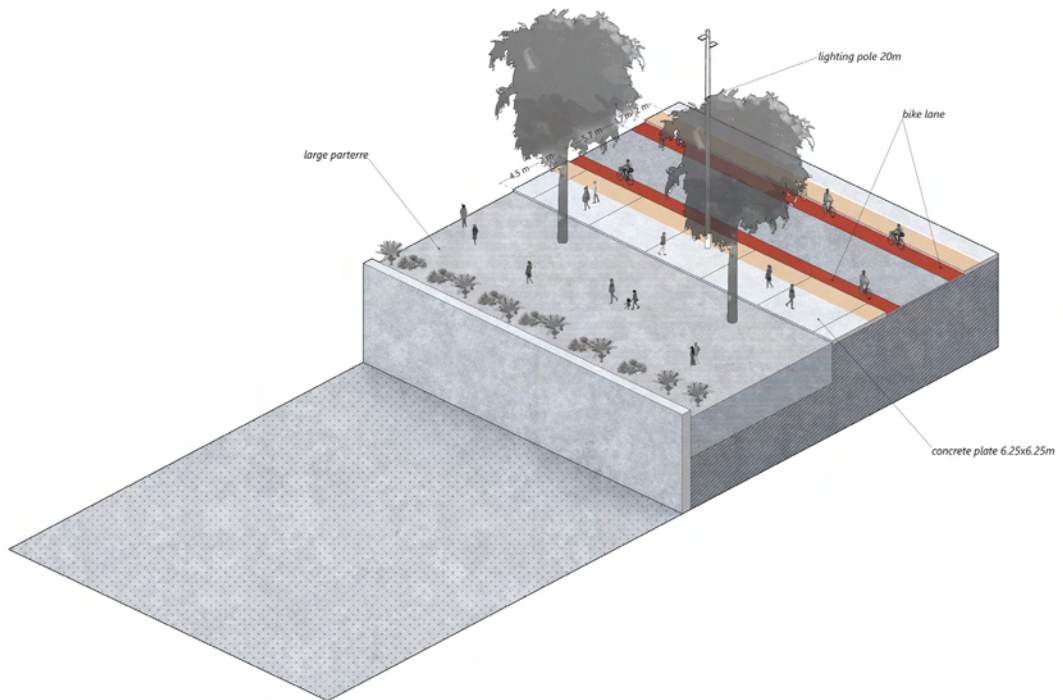
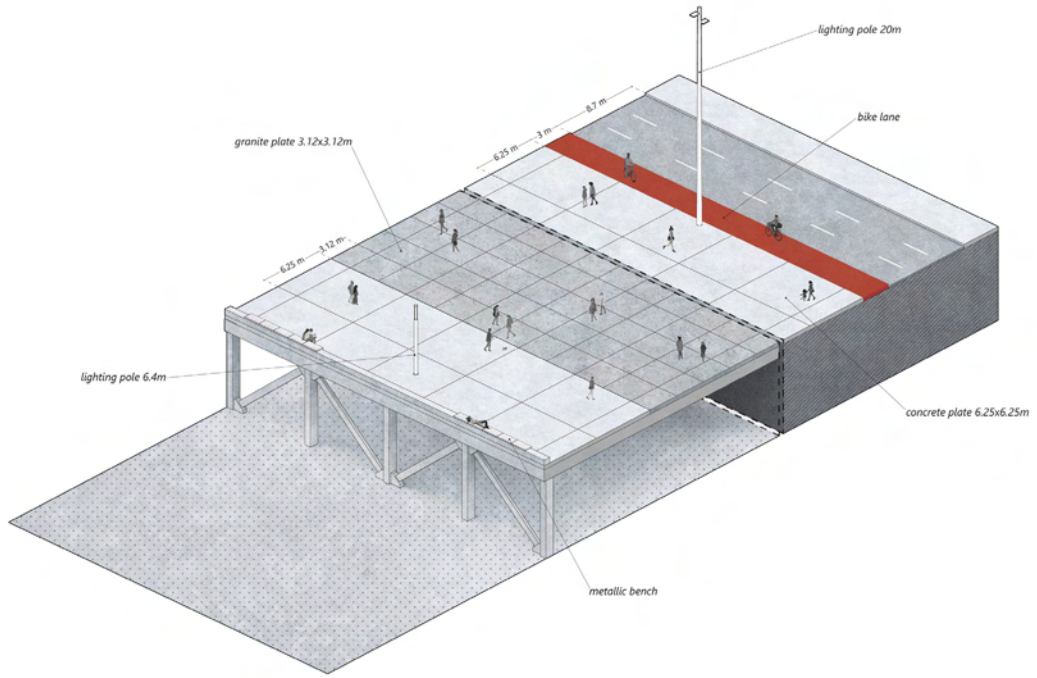


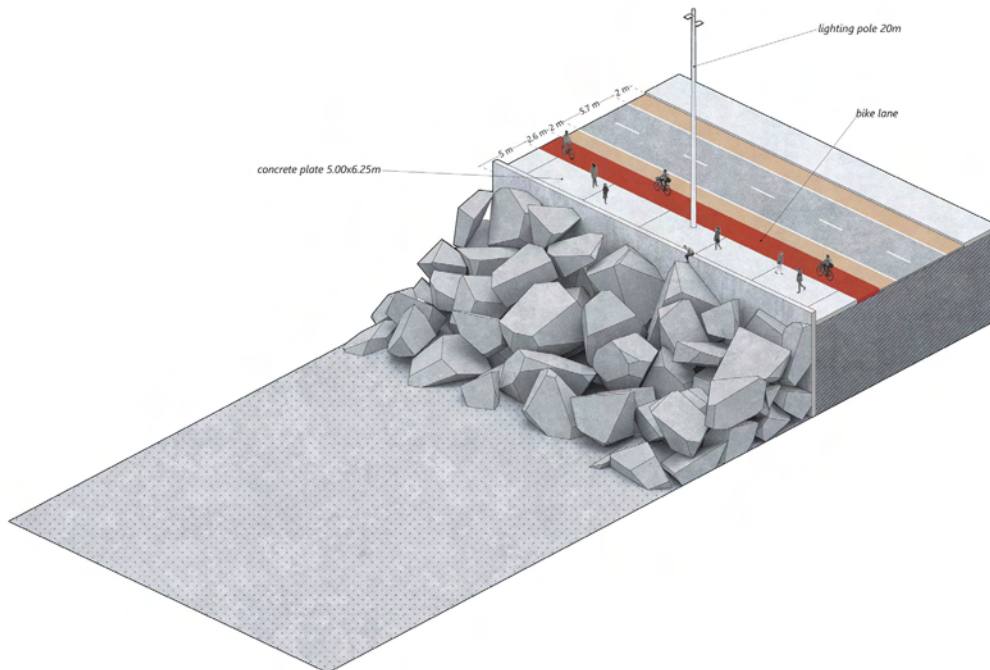
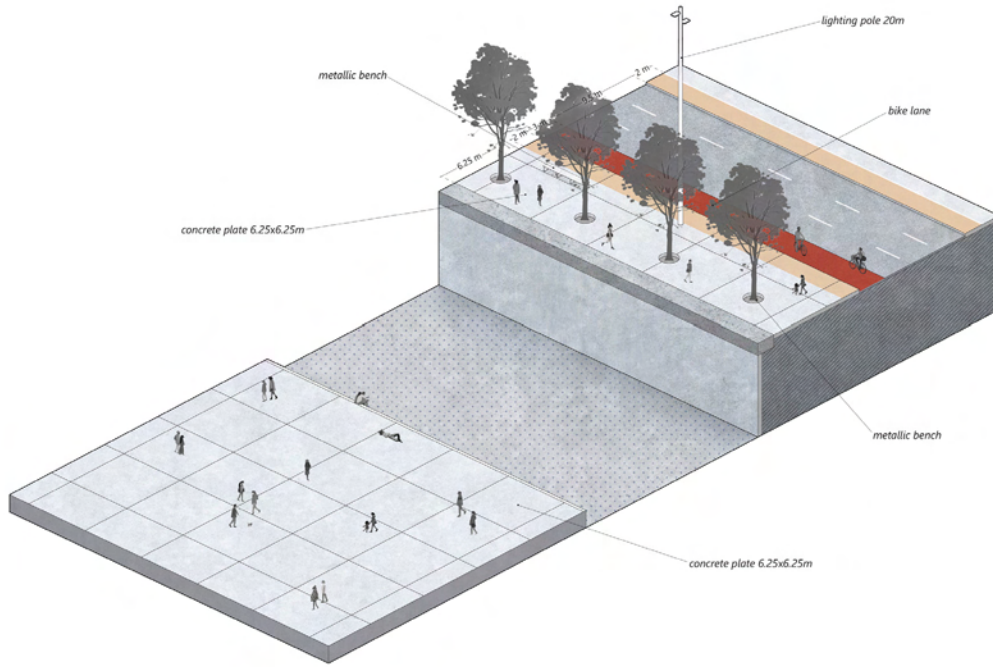
## 3.2 Εργαλειοθήκη

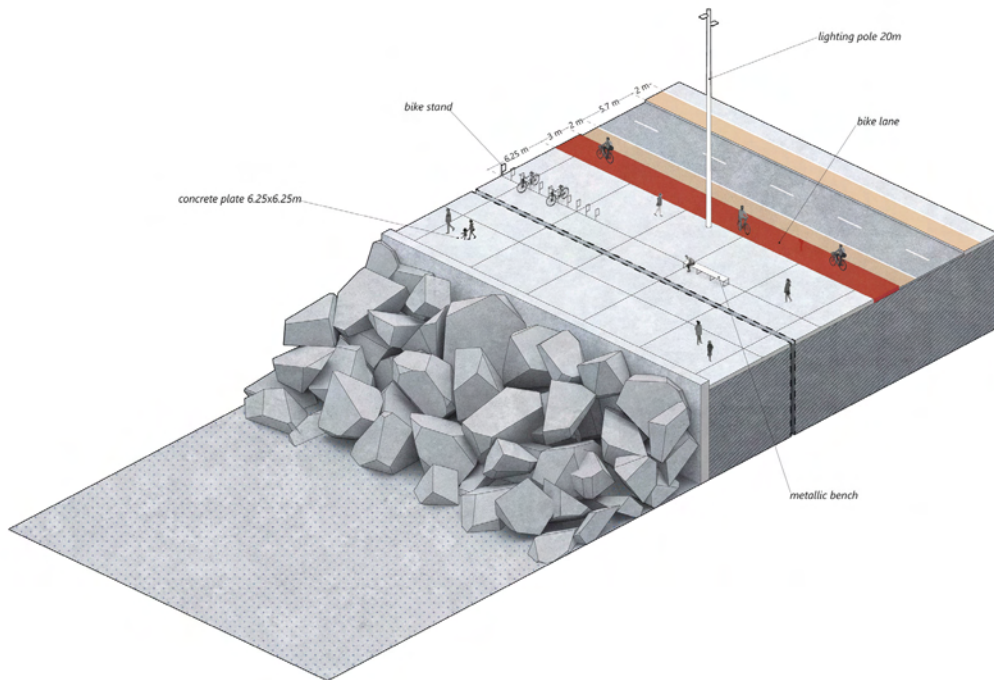
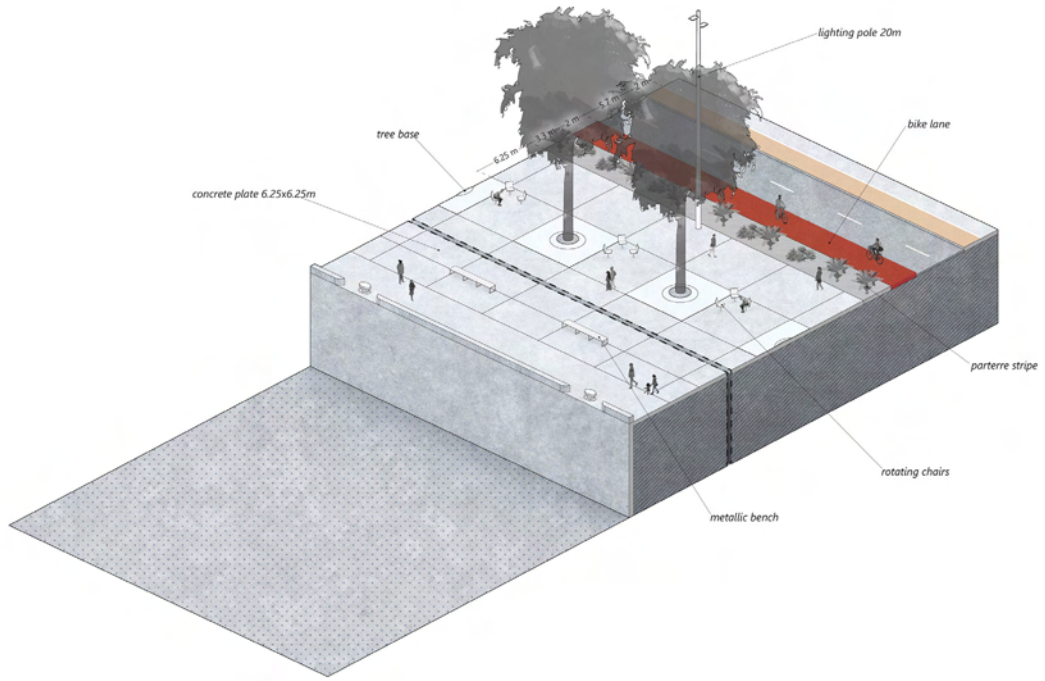
Έχοντας ήδη την κεντρική ιδέα, το κτιριολογικό πρόγραμμα, τα ιδεατά στερεά και τις βασικές πολεοδομικές παραμέτρους, θα περάσουμε από την μεγάλη κλίμακα της πόλης, σε αυτήν των επιμέρους αρχιτεκτονικών στοιχείων και σχεδιασμού. Θα ορίσουμε έτσι δύο σχεδιαστικές εργαλειοθήκες, μια για την μορφοποίηση των κτιρίων που θα φιλοξενήσουν τις λειτουργίες της επέμβασης και μια για την διαμόρφωση της αρχιτεκτονικής του τοπίου κατά μήκος όλης της ζώνης της πρότασής μας.

Τα αρχιτεκτονικά στοιχεία που εισάγουν οι δύο εργαλειοθήκες είναι σε πλήρη διάλογο με την πόλη και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της που εντοπίσαμε και στις προηγούμενες ενότητες. Ο κάναβος των 6,25 μέτρων όπως εφαρμόστηκε από την ομάδα του Perret, ακολουθείται ευλαβικά τόσο στην χάραξη της πλακόστρωσης, όσο και στην τοποθέτηση του αστικού εξοπλισμού σε συνάρτηση με αυτόν. Οι πλάκες μεγέθους 6,25 x 6,25 που χρησιμοποιούνται για την πλακόστρωση κατασκευάζονται από οπλισμένο σκυρόδεμα συνεχίζοντας έτσι με το κυρίαρχο υλικό της πόλης, επεκτείνοντας την έτσι μέχρι το παραθαλάσσια όρια της. Στις περιπτώσεις όπου σχηματίζονται μικρότερες πλατείες στο σύνολο της επέμβασης, χρησιμοποιείται ειδικά επεξεργασμένο σκουρόχρωμο σκυρόδεμα ενώ ο κάναβος χάραξης μειώνεται στο μισό, προκειμένου αυτοί οι χώροι να διαχωριστούν και να τονιστούν. Για την φύτευση δέντρων, σχηματίζονται κυκλικές τρύπες στις πλάκες, ή τοποθετούνται ειδικά μεταλλικά καλύμματα αντί για πλάκες στις περιπτώσεις όπου η δενδροστοιχία επιθυμείται να αναδειχθεί. Συχνά σχηματίζονται μεγάλα παρτέρια όπου την φύτευση έρχονται να συμπληρώσουν ποικίλα θαμνώδη φυτά και δεντράκια.

Όσον αφορά, τους δρόμους που μεσολαβούν ανάμεσα στην πόλη και όλη την έκταση της επέμβασης μας, διατηρούνται κατά κανόνα ως έχουν με κάποιες μετατροπές σε συγκεκριμένα σημεία της πρότασης. Οι μετατροπές αυτές αποσκοπούν στην παροχή περισσότερου χώρου και άνεσης για την κίνηση των πεζών και των ποδηλατών ή στην διαμόρφωση πιο ορθοκανονικών και διαχειρίσιμων χώρων ανάμεσα στον αστικό ιστό και την







ζώνη της επέμβασης μας. Για παράδειγμα στον κεντρικό αυτοκινητόδρομο αφαιρείται η μια λωρίδα κίνησης ενώ πολλές στροφές εξομαλύνονται, μειώνοντας τις γωνίες και κατ' επέκταση τον χώρο που το οδόστρωμα καταλάμβανε γύρω από αυτές. Οι θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτων διατηρούνται, ενώ αφαιρούνται εκείνες που είναι κάθετες στο πεζοδρόμιο καταλαμβάνοντας μεγάλο χώρο. Σημαντικότερη όμως χειρονομία ως προς την διεξαγωγή της κυκλοφορίας, αποτελεί ο ποδηλατόδρομος. Η κόκκινη λωρίδα του ποδηλατόδρομου ακολουθεί πιστά όλο το μήκος της επέμβασης τοποθετούμενη ανάμεσα στον δρόμο και το παραλιακό μέτωπο και έχει πέρα φυσικά από την κίνηση των ποδηλάτων, διττή σημασία. Αρχικά, ενοποιεί και υπογραμμίζει το όλο εγχείρημα της πρότασης και συγχρόνως την οριοθετεί δηλώνοντας, με ήπιο τρόπο, που ξεκινά το νέο κομμάτι της ανάπλασης.

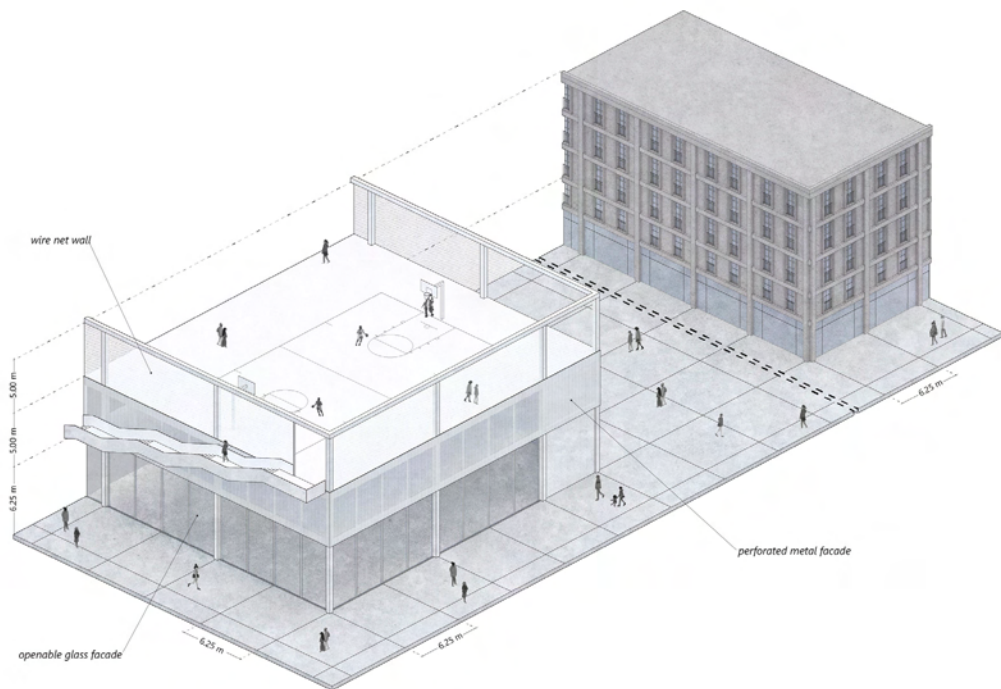
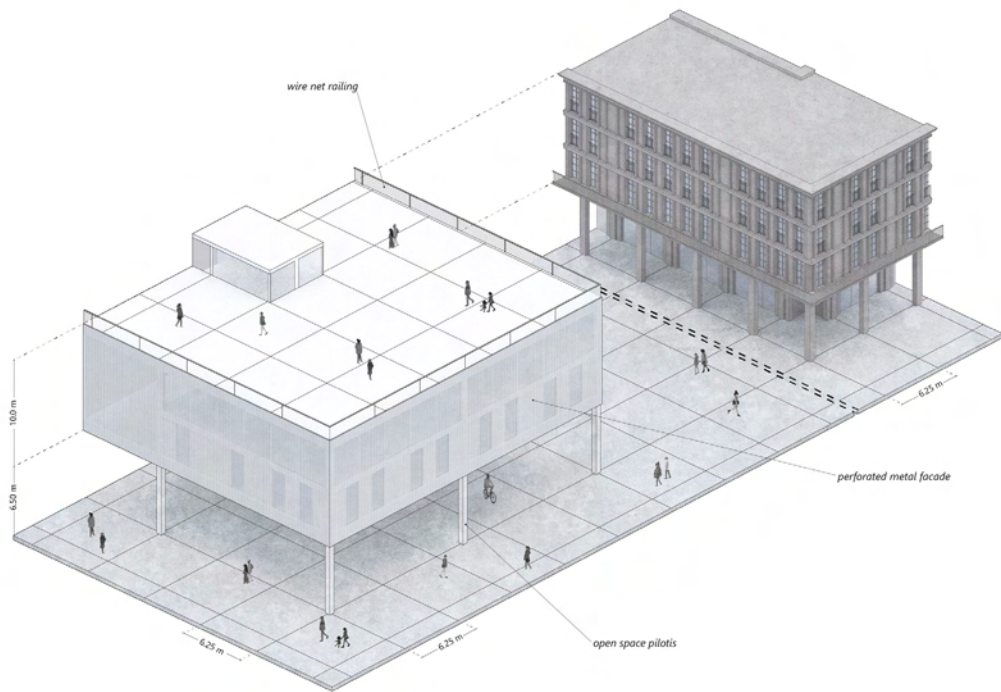
Για την επίτευξη του φωτισμού, στύλοι φωτισμού ύψους 20 μέτρων τοποθετούνται σε ίσες αποστάσεις 37,8 μέτρων (κάθε έξι πλάκες του κανάβου) παράλληλα με τον κόκκινο ποδηλατόδρομο, ενισχύοντας την οριοθέτηση της επέμβασης. Οι στύλοι, όπως και τα υπόλοιπα αστικά έπιπλα, κατασκευάζονται από άσπρο μέταλλο λεπτών διατομών, προσδίδοντας τους κομψότητα και ελαφρότητα.

Στο όριο της προβλήτας με την θάλασσα, διατηρείται και συμπληρώνεται η υπάρχουσα πεζούλα παρέχοντας προστασία έναντι μιας πιθανής υπερχειλίσης της θάλασσας. Σε αυτήν τοποθετούνται συχνά μεταλλικά παγκάκια ακολουθώντας τον υπόλοιπο σχεδιασμό του αστικού εξοπλισμού. Στην περίπτωση της δεξαμενής, δεν υπάρχει προστατευτική πεζούλα καθώς το επίπεδο βρίσκεται ψηλότερα και έτσι διατηρείται το πέτρινο τελείωμα περιμετρικά της προβλήτας.

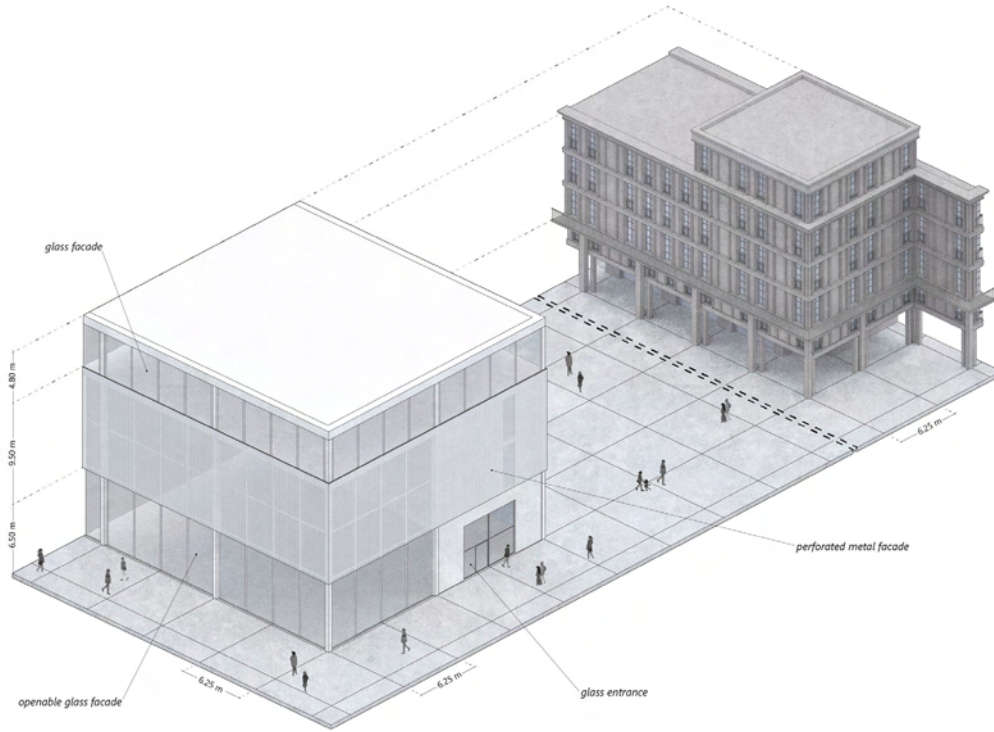
Όσον αφορά την εργαλειοθήκη του κτιστού περιβάλλοντος, εφαρμόζονται οι ίδιοι κανόνες με αυτή της διαμόρφωσης τοπίου, επεκτεινόμενοι όμως στις κατασκευές της πρότασης μας. Ακολουθώντας τον Δομικό Κλασικισμό του Perret, τα δομικά στοιχεία των κτιρίων όχι μόνο μένουν εμφανή αλλά ορίζουν και την χωρική τους διάταξη. Πρόκειται για μεταλλικές κατασκευές με λεπτεπίλεπτες συναρμογές και δομικά στοιχεία που τοποθετούνται πάνω στις χαράξεις του κανάβου και τις υποδιαίρεσεις του. Το μέταλλο επιλέγεται ως υλικό ώστε τα νέα κτίσματα να διαφοροποιηθούν από τα υπάρχοντα αλλά συγχρόνως να επιτρέπεται η δομική εκείνη μορφολογία που θα επιτρέψει έναν γόνιμο διάλογο με την αρχιτεκτονική του Perret. Επιπροσθέτως, παρέχεται η δυνατότητα για μεγάλα ανοίγματα και ελεύθερους χώρους ενθαρρύνοντας την δημόσια ροή και κίνηση ανάμεσά τους. Πέρα από τα μεταλλικά δομικά στοιχεία, χρησιμοποιούνται μεγάλες γυάλινες επιφάνειες, μεταλλικά πανέλα για την επικάλυψη των τοίχων, συρμάτινο πλέγμα για τον σχηματισμό των κιγκλιδωμάτων και τέλος η ιδιαίτερα σημαντική όπως θα εξηγηθεί παρακάτω, διάτρητη μεταλλική λαμαρίνα.

Ως προς την κατακόρυφη χωρική διάταξη των κτιρίων υπάγεται σε τρεις αυστηρές ζώνες, που προκύπτουν και πάλι σε συνάρτηση με τον πολεοδομικό σχεδιασμό της ομάδας του Perret. Όπως βλέπουμε στα διαγράμματα, η πλειοψηφία της κτιστής μάζας της πόλης, οργανώνεται σε τρεις ζώνες. Η πρώτη ζώνη καταλαμβάνει τα ισόγεια και τον ημιόροφο πάνω από αυτά και συχνά παρουσιάζει στοές ή υποχώρηση του όγκου του κτιρίου από τα πολεοδομικά του όρια καθώς και μεγάλες τζαμαρίες φιλοξενώντας τις εμπορικές λειτουργίες. Η επόμενη ζώνη είναι αυτή των τριών ορόφων παραπάνω. Η ζώνη αυτή διαχωρίζεται από την προηγούμενη με το περιμετρικό σε όλο το μήκος του κτιρίου μπαλκόνι του πρώτου ορόφου. Οι υπόλοιποι όροφοι δεν φέρουν μπαλκόνια και υπάγονται σε ένα ιδιαίτερα συμπαγή σχεδιασμό, σχηματίζοντας έναν ομοιόμορφο συνεκτικό μονόλιθο σε όλη την έκταση της πόλης. Η τρίτη ζώνη σχηματίζεται από οποιοδήποτε κτίσμα ξεφεύγει της προηγούμενης. Πρόκειται φυσικά για τους πύργους, τα διάφορα μνημεία, κάποια μεταγενέστερα ή προγενέστερα κτίρια αλλά και για έναν επιπλέον τέταρτο όροφο που εμφανίζεται συχνά στα κτίρια του Perret. Όταν εμφανίζεται ο όροφος αυτός διαχωρίζεται και πάλι εμφανώς με τη χρήση ενός περιμετρικού μπαλκονιού ή άλλου δομικού στοιχείου.





Επανερμηνεύοντας λοιπόν αυτές τις τρεις ζώνες προκύπτουν οι κανόνες για τον σχηματισμό των δικών μας. Η ισόγεια ζώνη χαρακτηρίζεται από διαπερατότητα είτε οπτική είτε φυσική με το σχηματισμό πιλοτής ή την αναδίπλωση των ανοιγόμενων γυάλινων τοίχων που τοποθετούνται συχνά σε αυτή. Η επόμενη ζώνη διέπεται επίσης από γυάλινες επιφάνειες προκειμένου να καλύψει τις ανάγκες των δημόσιων προγραμμάτων, καλύπτεται όμως σε όλο της το ύψος από ένα εξωτερικό μεταλλικό διάτρητο σύστημα. Το σύστημα αυτό, προσδίδει στον όγκο του κτιρίου την απαραίτητη εκείνη συμπαγότητα, επιτρέποντας συγχρόνως την οπτική διαφάνεια και τον φυσικό φωτισμό του εσωτερικού του. Στην τελευταία ζώνη ανήκουν οι βοηθητικοί όγκοι και οι επιπλέον όροφοι όπου το κτιριολογικό πρόγραμμα συνιστά. Εδώ επικρατεί και πάλι η οπτική διαφάνεια χρησιμοποιώντας σχεδόν αποκλειστικά γυάλινες επιφάνειες και στοιχεία, προκειμένου να διαφοροποιηθεί της προηγούμενης ζώνης αφενός και να ελαχιστοποιήσει τα οπτικά εμπόδια ως προς την πόλη αφετέρου.





### 3.3 Masterplan

Εφαρμόζοντας τα σχεδιαστικά εργαλεία που ορίσαμε παραπάνω και έχοντας θέσει το πρόγραμμα, τους κτιριολογικούς όγκους και τις βασικές παραμέτρους σε όλη την έκταση της πρότασης, οδηγούμαστε στον τελικό σχεδιασμό που συγκροτεί και το τελικό masterplan. Φυσικά, κατά την εφαρμογή των σχεδιαστικών μας εργαλείων, λήφθηκαν υπόψη οι ιδιομορφίες και τα επιμέρους χαρακτηριστικά του υπάρχοντος περιβάλλοντος. Συνεπώς τα εργαλεία αυτά συνεχώς αναπροσαρμόζονται, τμηματοποιούνται ή επεκτείνονται ανάλογα με τις εκάστοτε ανάγκες του σχεδιασμού του τοπίου. Σκοπός είναι πάντα η εξομάλυνση και η συνεκτικότητα τόσο μεταξύ των επιμέρους στοιχείων της πρότασης όσο και με το αστικό περιβάλλον γύρω της. Οι δενδροστοιχίες και οι χώροι πρασίνου διατηρούνται και ενισχύονται ενώ κάποια μικρά κτίσματα που υπολειτουργούν αφαιρούνται. Τα μεγαλύτερα και σημαντικότερα υπάρχοντα κτίρια αντιθέτως, ενσωματώνονται στον σχεδιασμό τόσο αρχιτεκτονικά όσο και προγραμματικά. Κυρίαρχο στοιχείο σε όλο το μήκος της επέμβασης αποτελεί η χαρακτηριστική λεπτή κόκκινη γραμμή του ποδηλατόδρομου, ενοποιώντας όλες τις επιμέρους επεμβάσεις της πρότασης και συγχρόνως οριοθετώντας τες.

Μεγάλη έμφαση έχει δοθεί στον ισομοιρασμό των κτιριακών μονάδων και κατ'έπέκταση των προγραμματικών εξάρσεων αυτής της πρότασης. Διακρίνουμε παρ' όλ' αυτά, πέντε κορυφώσεις (μια για κάθε περιοχή αστικής λειτουργίας όπως είχε οριστεί από τα διαγράμματα της κεντρικής ιδέας) οργανώνοντας το σύνολο της πρότασης και συγχρόνως προσδίδοντας τις κατάλληλες εκείνες εντάσεις που θα την ενεργοποιήσουν και τελικά θα την εντάξουν δυναμικά στην πόλη της Χάβρης.

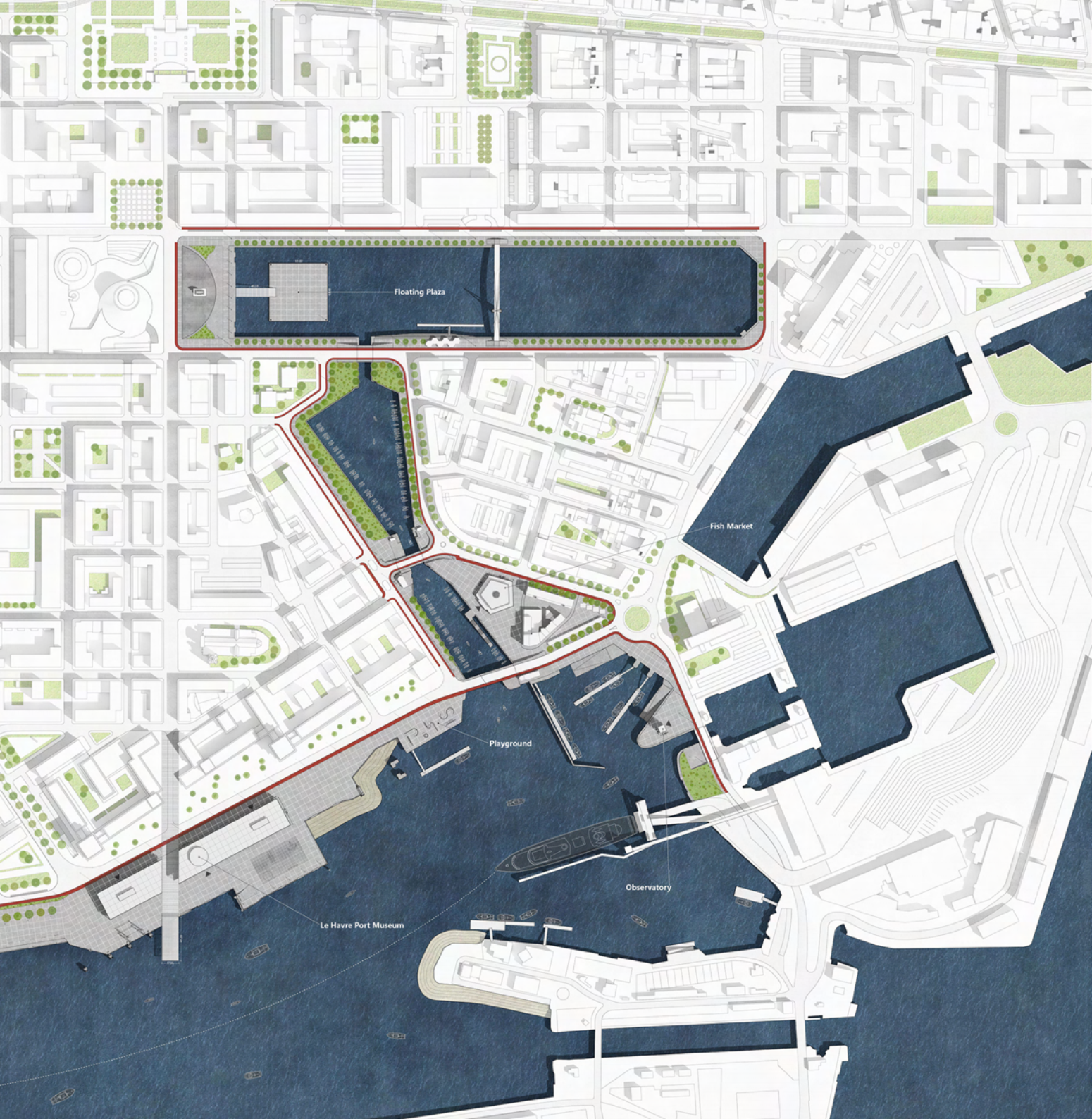
Sea Sports Center

Boat Workshop

Concrete Workshop

Painting Workshop





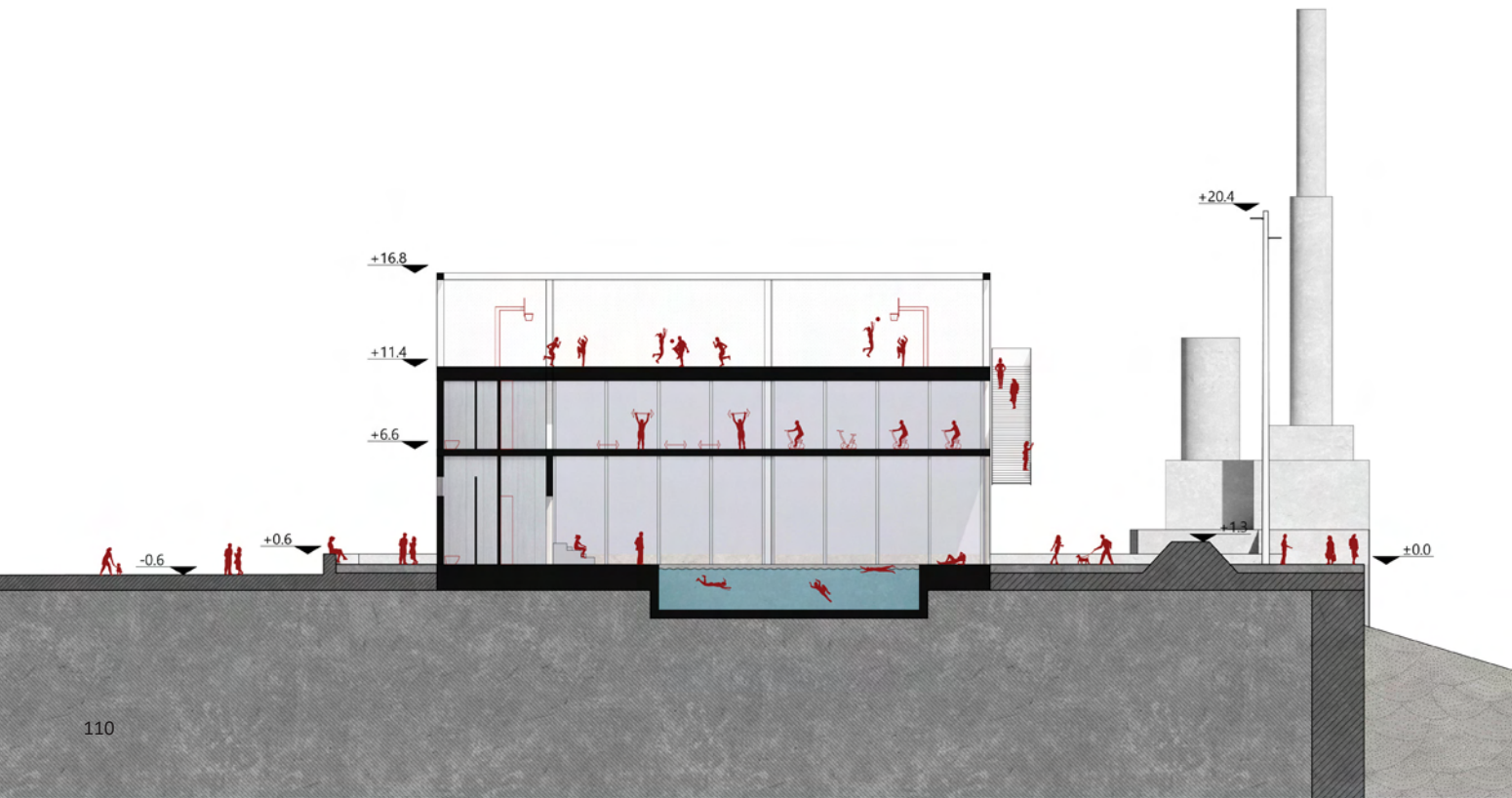
Floating Plaza

Fish Market

Playground

Observatory

Le Havre Port Museum

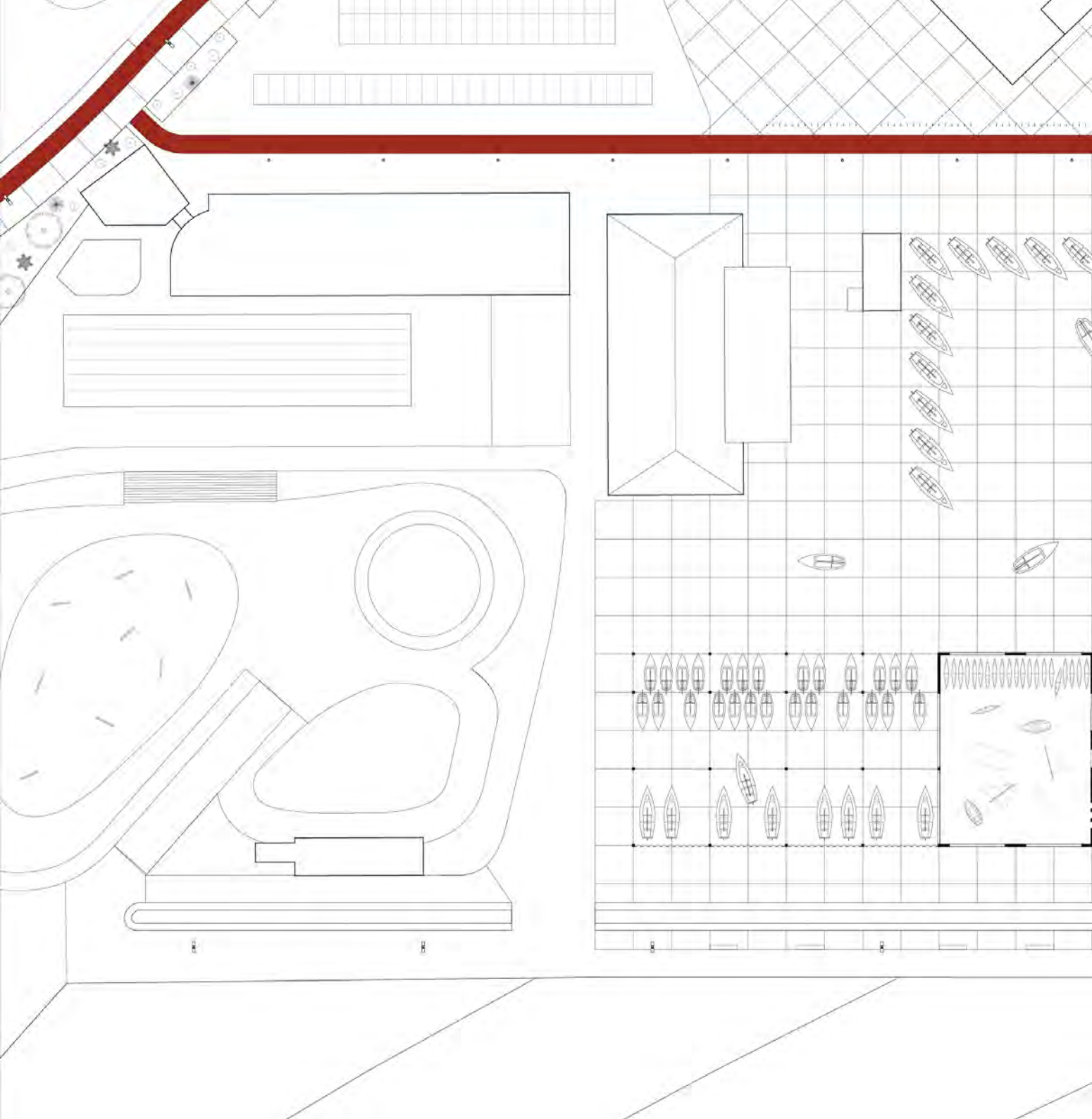


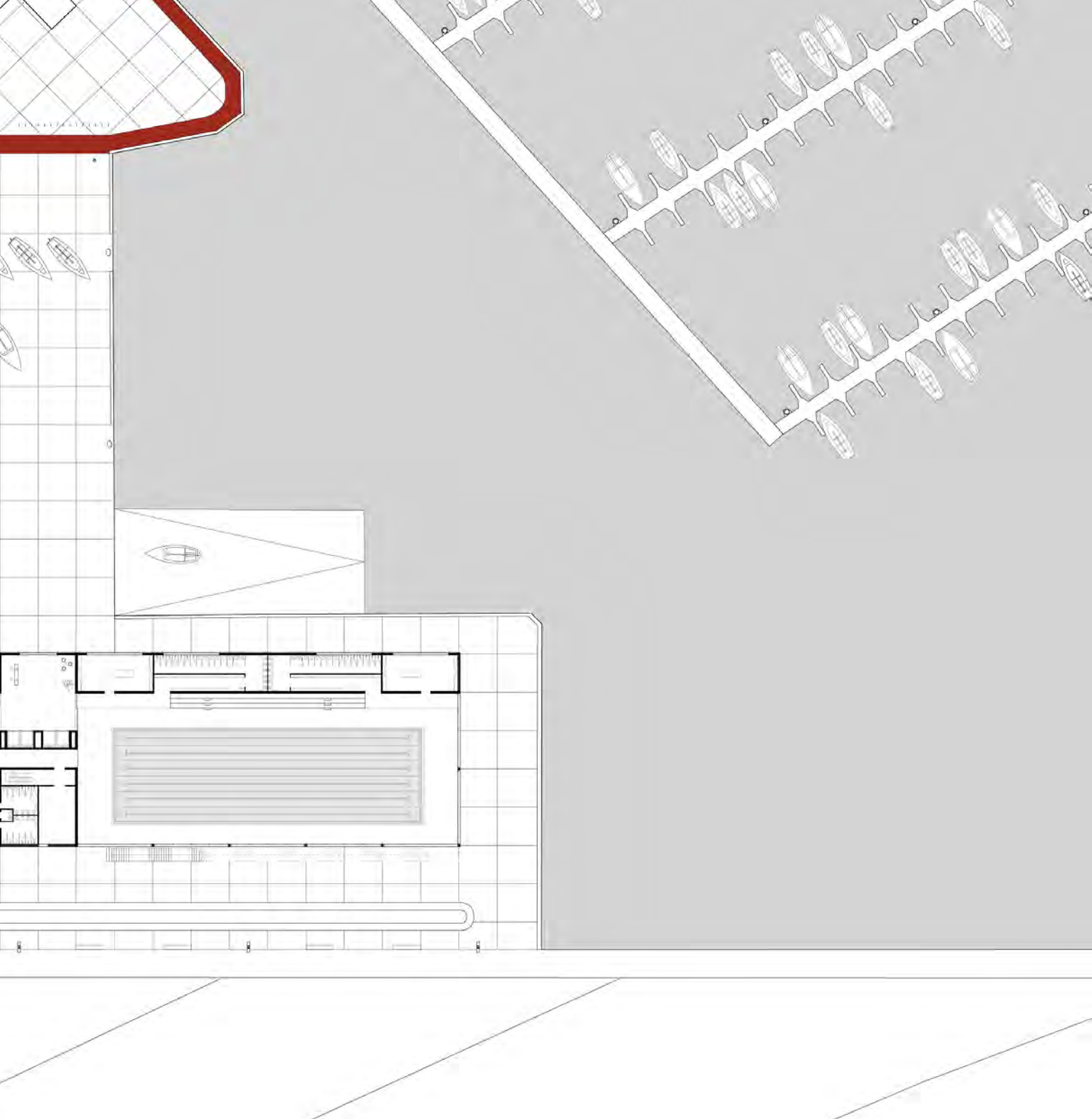


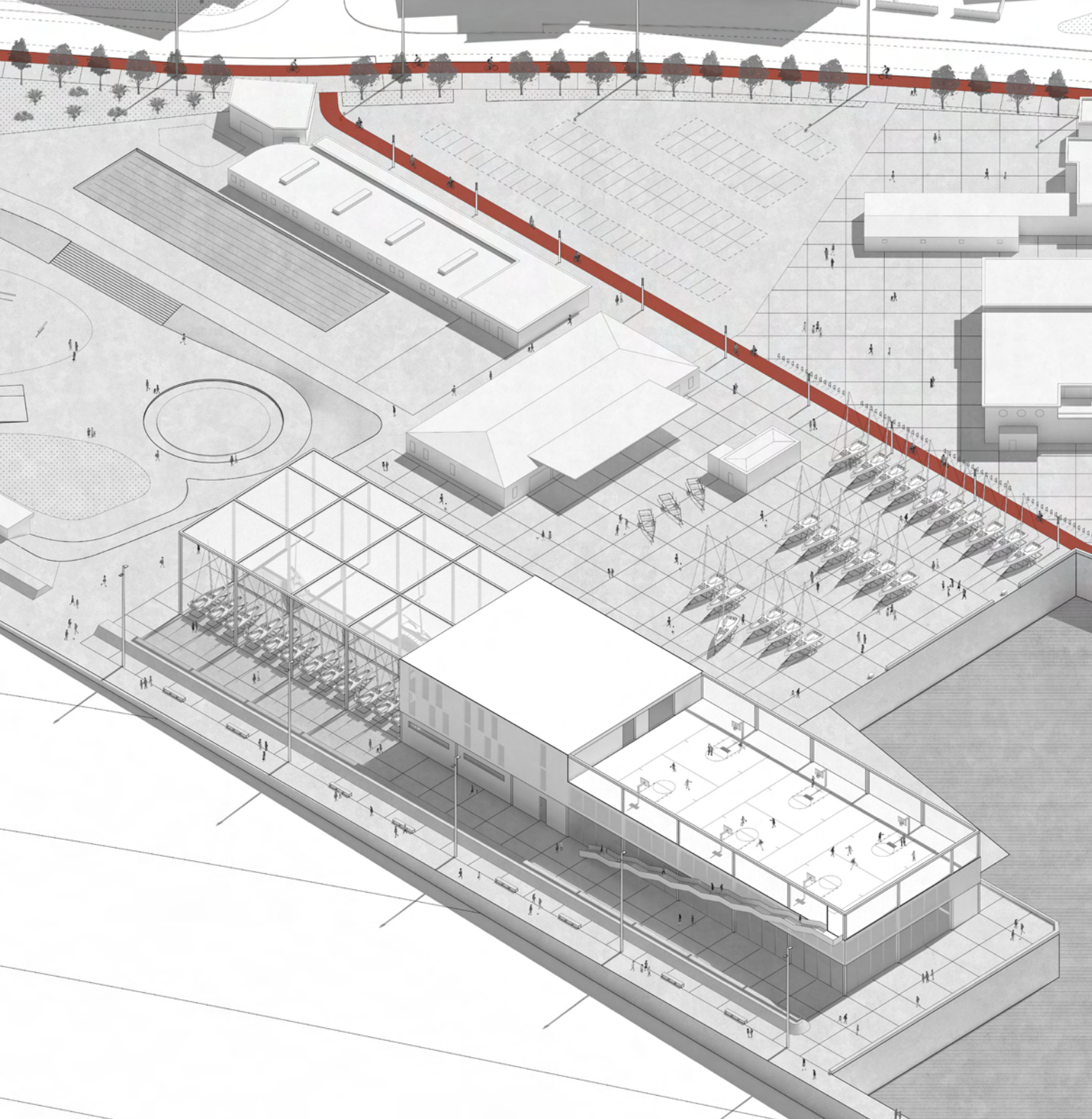
### 3.4 Αθλητικό Κέντρο

Το Αθλητικό κέντρο θαλάσσιων σπορ τοποθετείται στα όρια της πρότασης με την κεντρική παραλία της πόλης. Αποτελεί την πρώτη επέμβαση και συνεπώς σηματοδοτεί την αρχή της συνολικής πρότασης από αυτή τη μεριά της πόλης. Στην περιοχή αυτή υπάρχουν ήδη οι δύο όμιλοι ιστιοπλοΐας της πόλης καθώς και ένα κολυμβητήριο. Ενισχύοντας λοιπόν αυτές τις λειτουργίες και εισάγοντας νέες όπως χώρους για τη δημιουργία ομίλου kite surf ή άλλων αθλημάτων που διεξάγονται ήδη στην παραλία από δίπλα. Το αθλητικό κέντρο φιλοξενεί μια πισίνα αθλητικής κολύμβησης, δύο γυμναστήρια, χώρους για τους διάφορους αθλητικούς ομίλους και έναν μεγάλο χώρο αποθήκευσης και επισκευής σκαφών ιστιοπλοΐας και κωπηλασίας. Στην προέκταση του αποθηκευτικού χώρου κατασκευάζεται ένα μεγάλο αλλά ιδιαίτερα κομψό στέγαστρο παρέχοντας σκίαση και μερική προστασία στα σκάφη που σταθμεύονται εδώ. Στην νότια πλευρά του κτιρίου αντίστοιχα διαμορφώνονται τρία γήπεδα basket στην οροφή του πρώτου ορόφου, λειτουργώντας ως το ορόσημο και παράλληλα προδίδοντας την λειτουργία του κτιρίου. Σε αυτά οδηγεί μια εξωτερική γραμμική κλίμακα, ορατή από την παραλία, προσκαλώντας τη δημόσια ροή στο επίπεδο των γηπέδων.

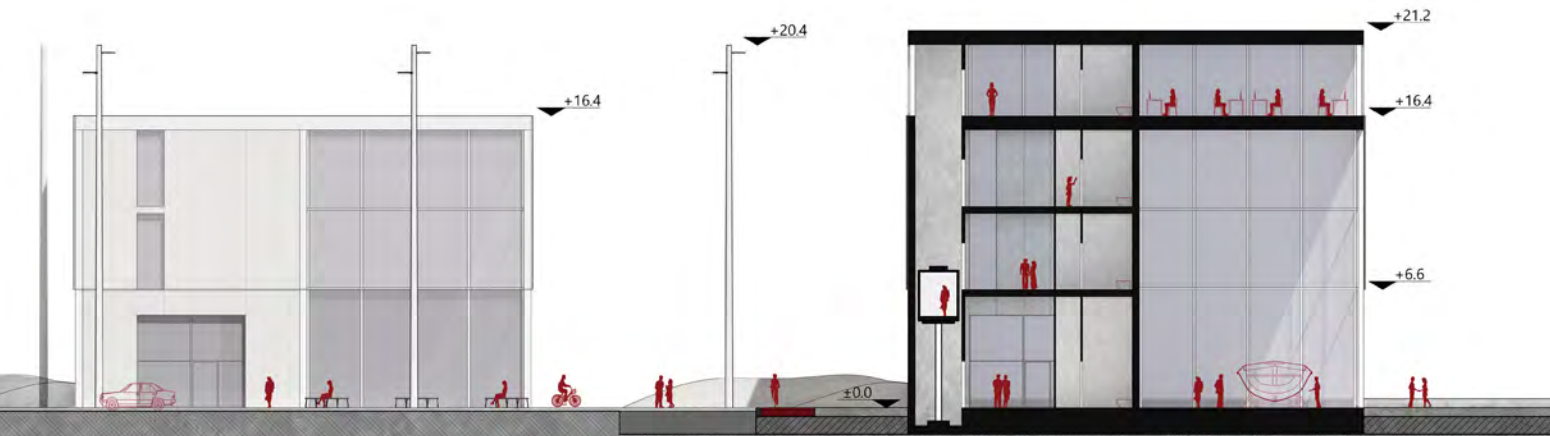








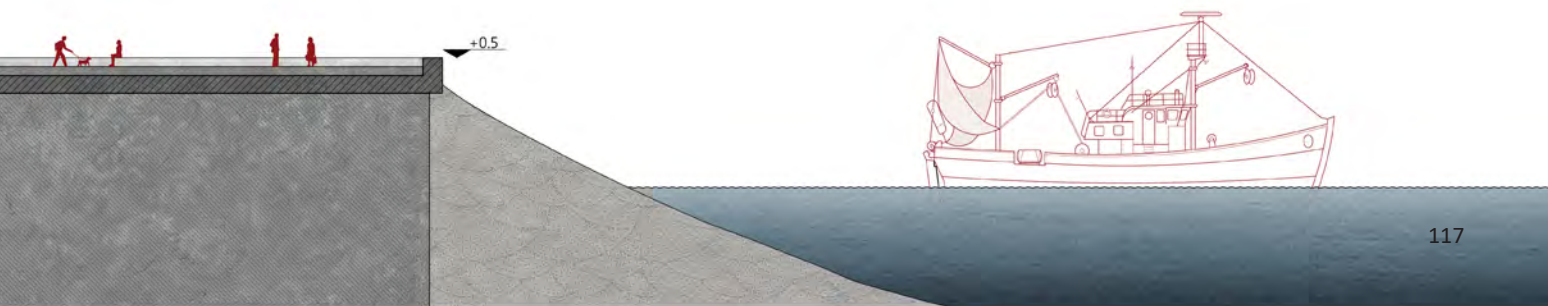




### 3.5 Εργαστήρια

Τρία εργαστήρια δημιουργικής απασχόλησης, τοποθετούνται σε ίσες αποστάσεις διαγώνια ως προς τον κánaβο, παράλληλα όμως ως προς τον ιστό της πόλης στη δυτική πλευρά του παραλιακού μετώπου. Η θεματολογία των εργαστηρίων πηγάζει από τα τρία βασικά ιστορικά χαρακτηριστικά της πόλης, την ζωγραφική, το οπλισμένο σκυρόδεμα και φυσικά το λιμάνι. Έτσι το πρώτο κτίριο της εν λόγω επέμβασης στεγάζει το εργαστήρι ζωγραφικής και γλυπτικής καθώς βρίσκεται σε άμεση γειτνίαση με το Μουσείο Μοντέρνας Τέχνης της Χάβρης. Στο δεύτερο κτίριο βρίσκεται το εργαστήριο επεξεργασίας και γλυπτικής σκυροδέματος ενώ στο τρίτο ένα εργαστήριο κατασκευής μικρών σκαφών, μιας και είναι το πλησιέστερο στην παραθαλάσσια ράμπα σκαφών αλλά και την μαρίνα της πόλης.

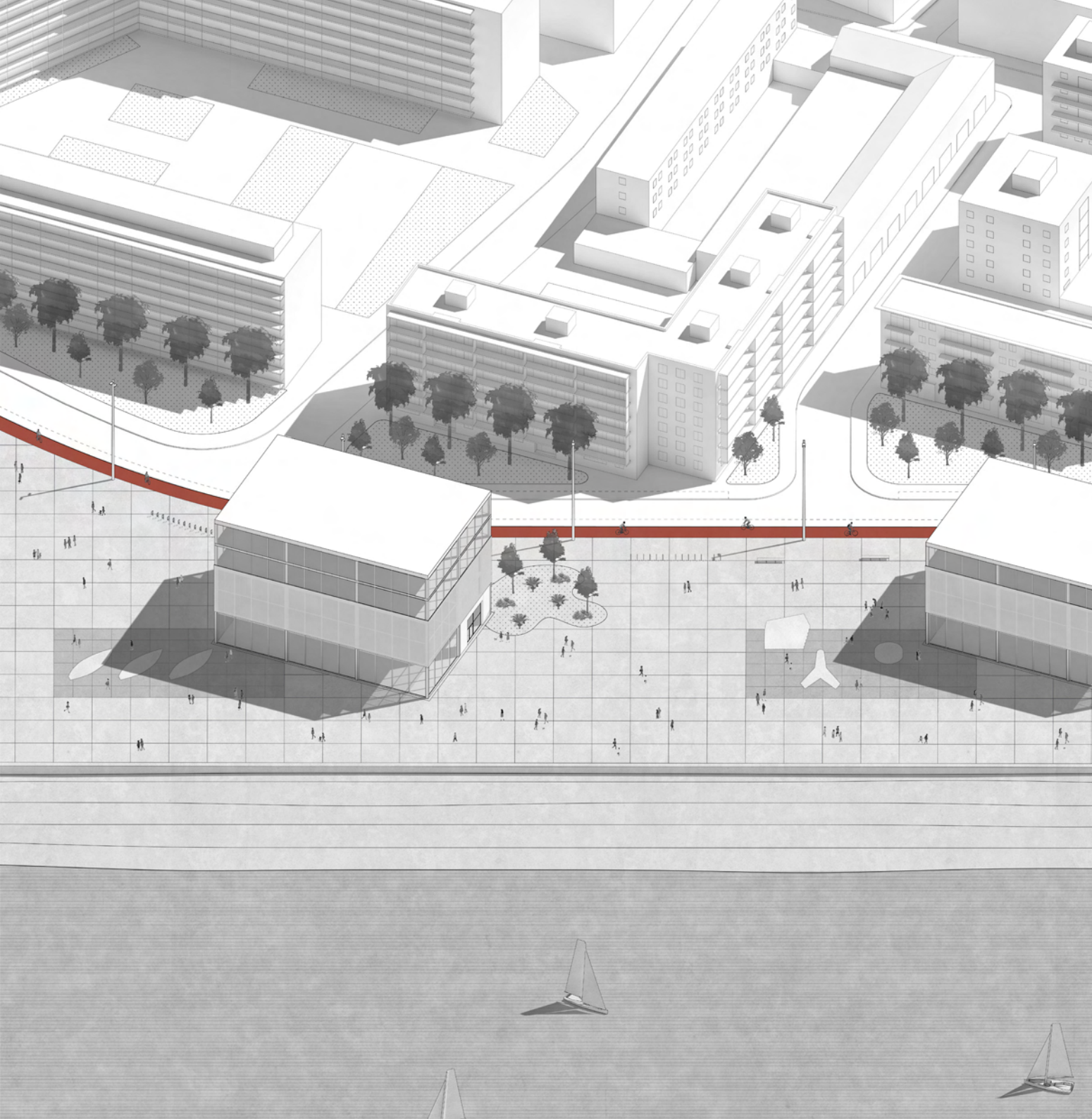
Μέχρι και την δεύτερη ζώνη κατακόρυφης οργάνωσης όπου βρίσκονται τα εργαστήρια, τα τρία κτίσματα είναι πανομοιότυπα, ενώ στο δεύτερο και στο τρίτο προστίθενται ένας και δύο όροφοι αντίστοιχα. Η κλιμακωτή αυτή μορφολογική ανάπτυξη ακολουθεί τον κτιστό όγκο της πόλης πίσω της. Οι επιπλέον αυτοί όροφοι αποτελούν χώρους εργασίας προς εκμετάλλευση από μικρές επιχειρήσεις και δημιουργούς.

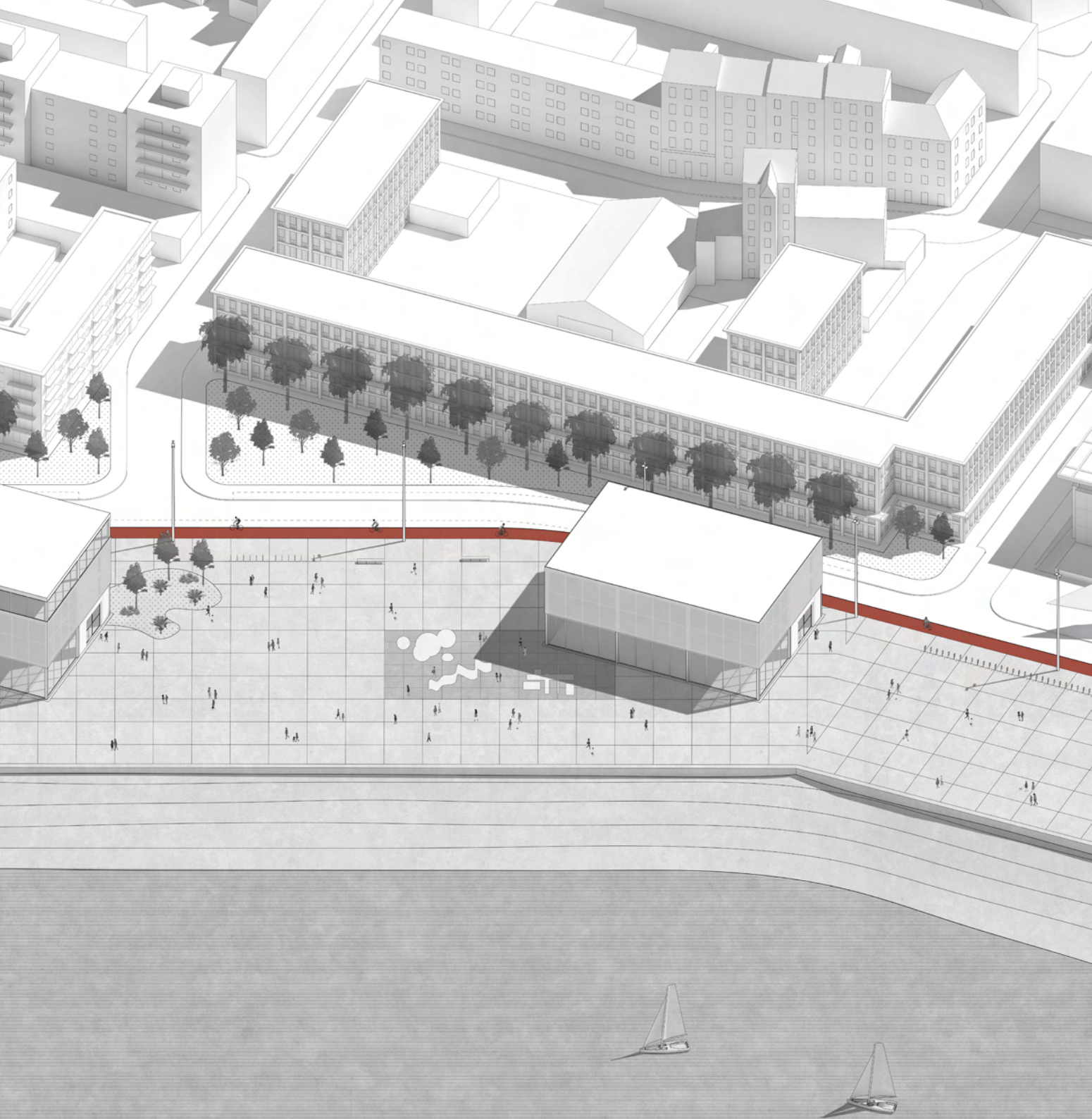


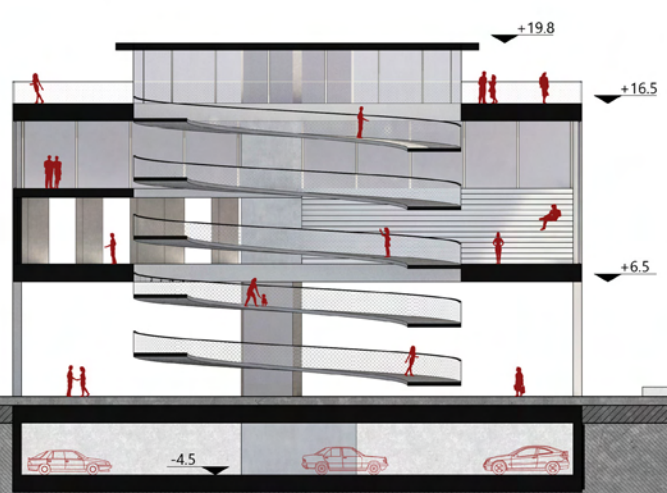
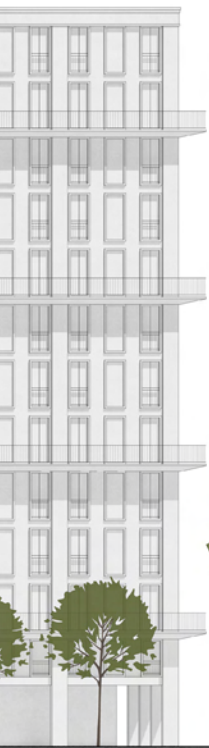








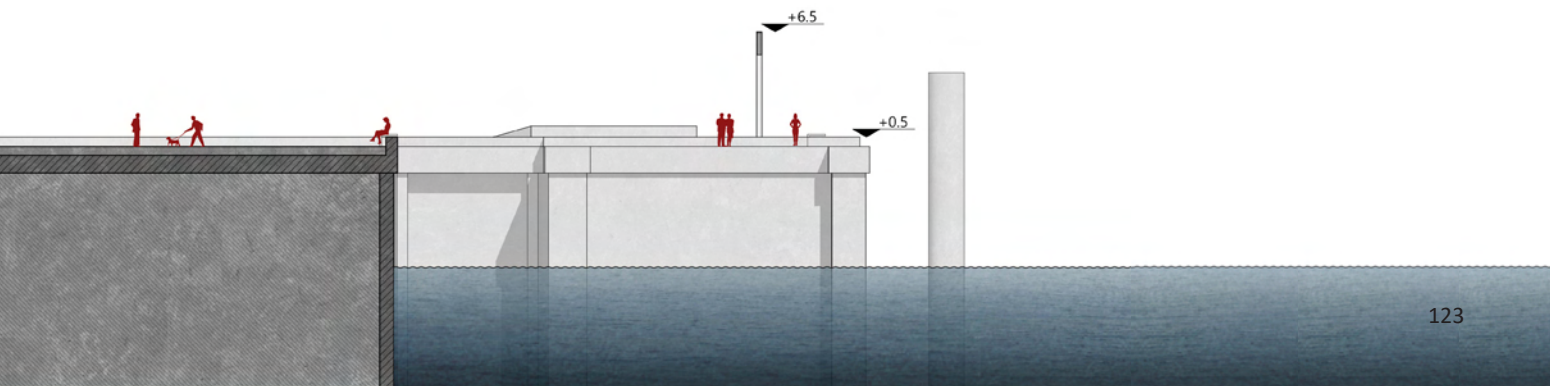


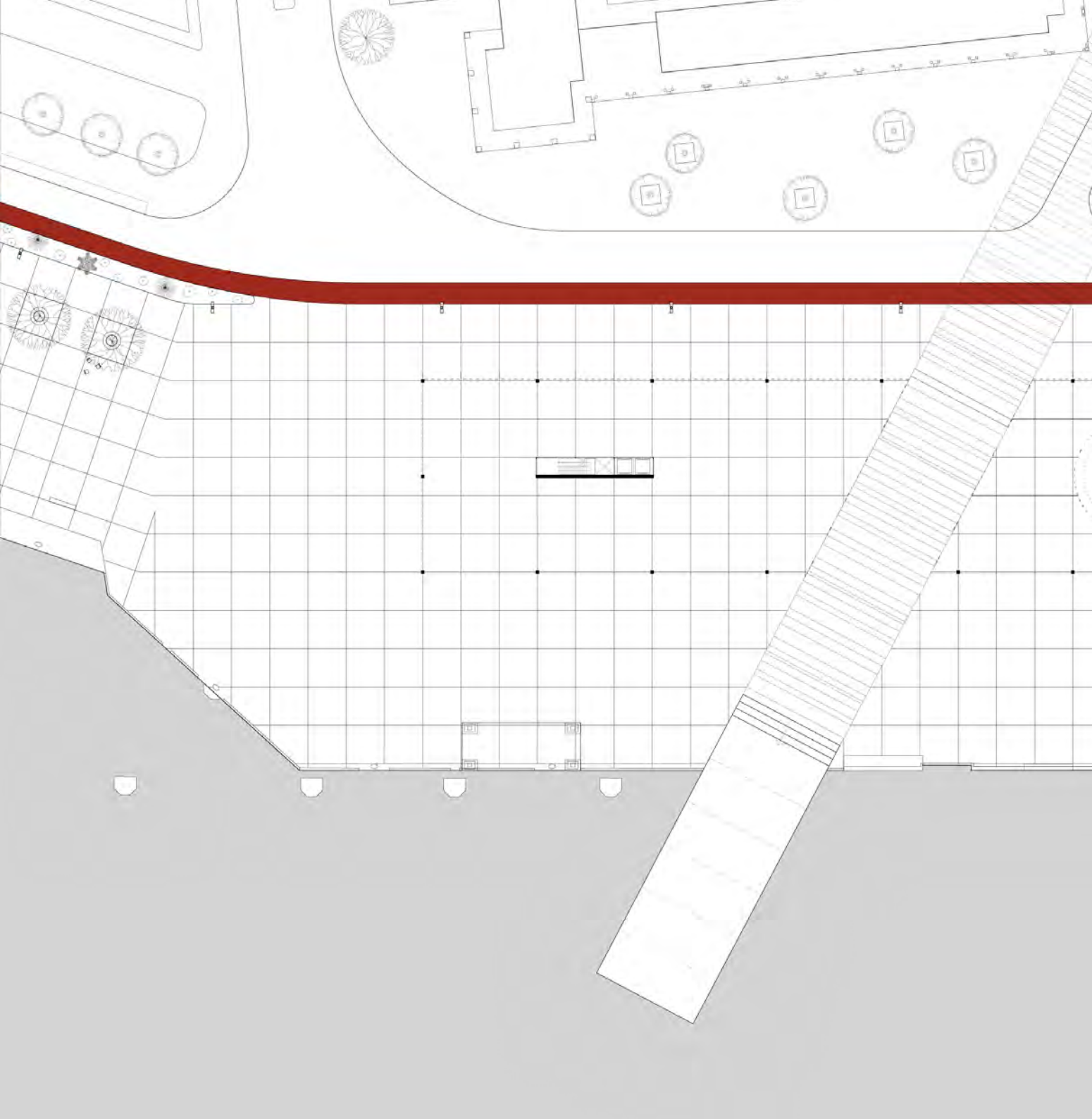


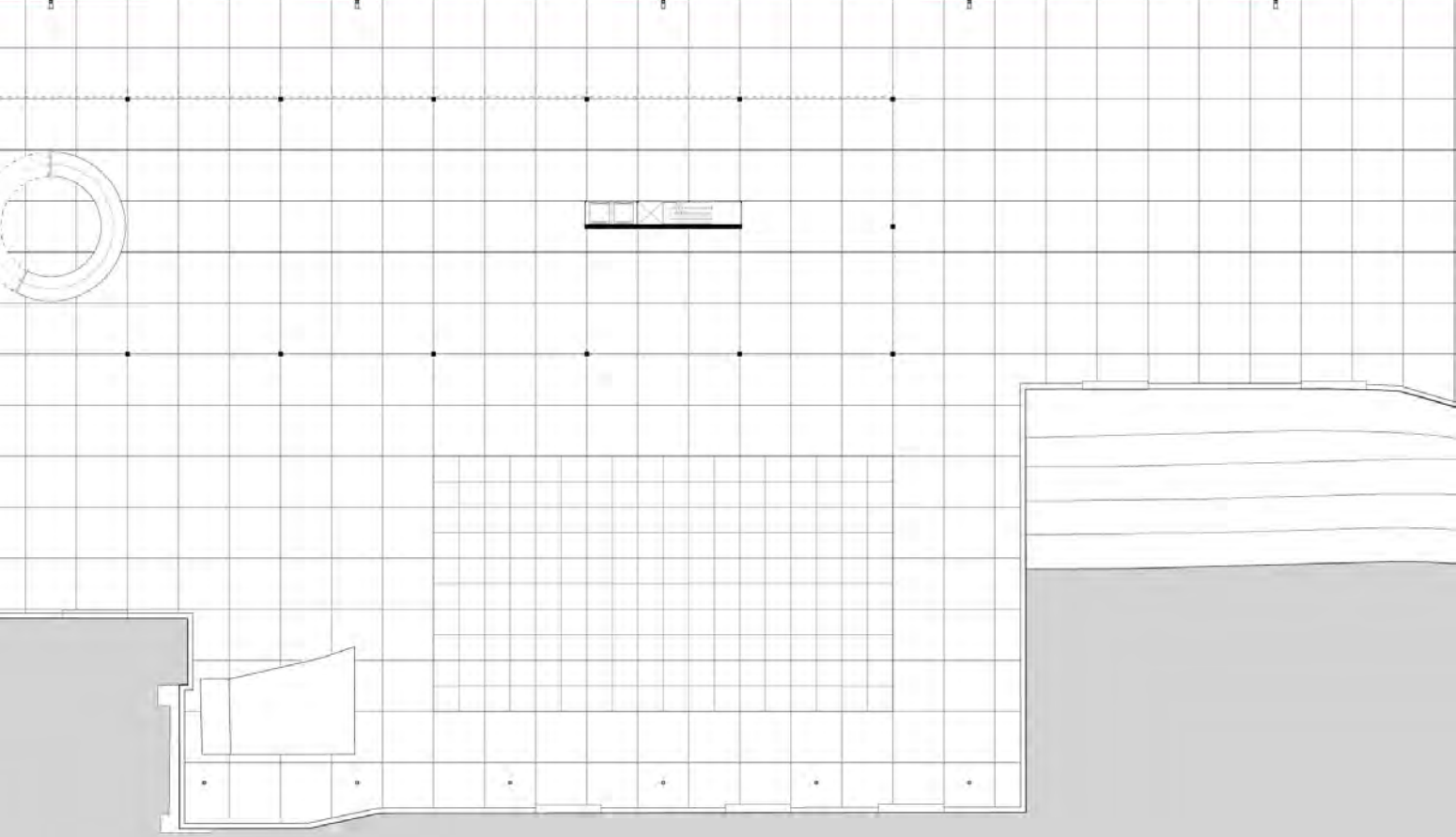
### 3.6 Μουσείο Λιμανιού

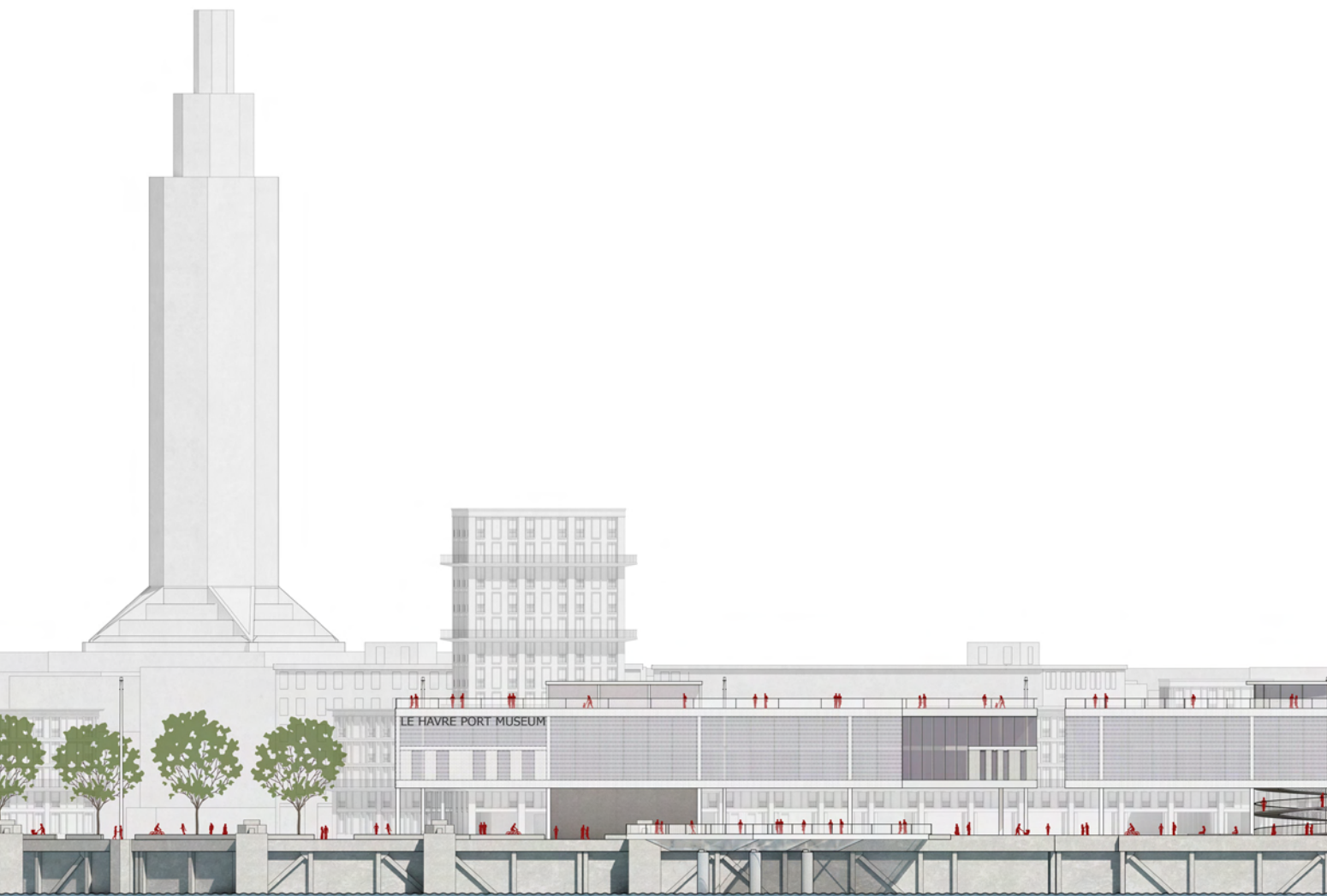
Η σημαντικότερη και πιο εμβληματική επέμβαση όλης της πρότασης συναντάται εδώ. Πρόκειται για την δημιουργία ενός μουσείου του λιμανιού της πόλης. Πληροφορίες, δεδομένα, διαδραστικά στοιχεία, ιστορικά και σύγχρονα αντικείμενα του λιμανιού της Χάβρης θα συγκεντρωθούν σε αυτό το κτίριο. Η σημασία του μουσείου είναι υψηλής συμβολικής αξίας για την πόλη καθώς αποτελεί και το πιο ζωτικό κομμάτι της από την ίδρυση της μέχρι σήμερα. Για το λόγο αυτό τοποθετείται στο πιο περίοπτο σημείο της πρότασης τόσο από τη μεριά του λιμανιού όσο και από την κεντρική θαλάσσια οδό από την οποία διέρχονται όλα τα πλοία που εισέρχονται στην Χάβρη. Καθώς το μουσειολογικό πρόγραμμα που φιλοδοξεί να στεγάσει είναι ιδιαίτερα μεγάλο, το κτίριο εκτείνεται σε ένα αξιοσημείωτα μακρύ τμήμα του παραλιακού μετώπου και παράλληλα σε αυτό.

Την εκτεταμένη γραμμικότητα του κτιριολογικού όγκου, έρχεται να τμήσει ένας διαγώνιος ως προς το κτίριο άξονας που αποτελεί προέκταση της οδού Rue de Paris. Η οδός αυτή αποτελεί έναν από τους κεντρικότερους άξονες της πόλης, συγκεντρώνοντας σημαντική μερίδα της εμπορικής δραστηριότητας και ενώνοντας το δημαρχείο που βρίσκεται στο ανώτατο άκρο της με το παραλιακό μέτωπο στο κατώτατο.









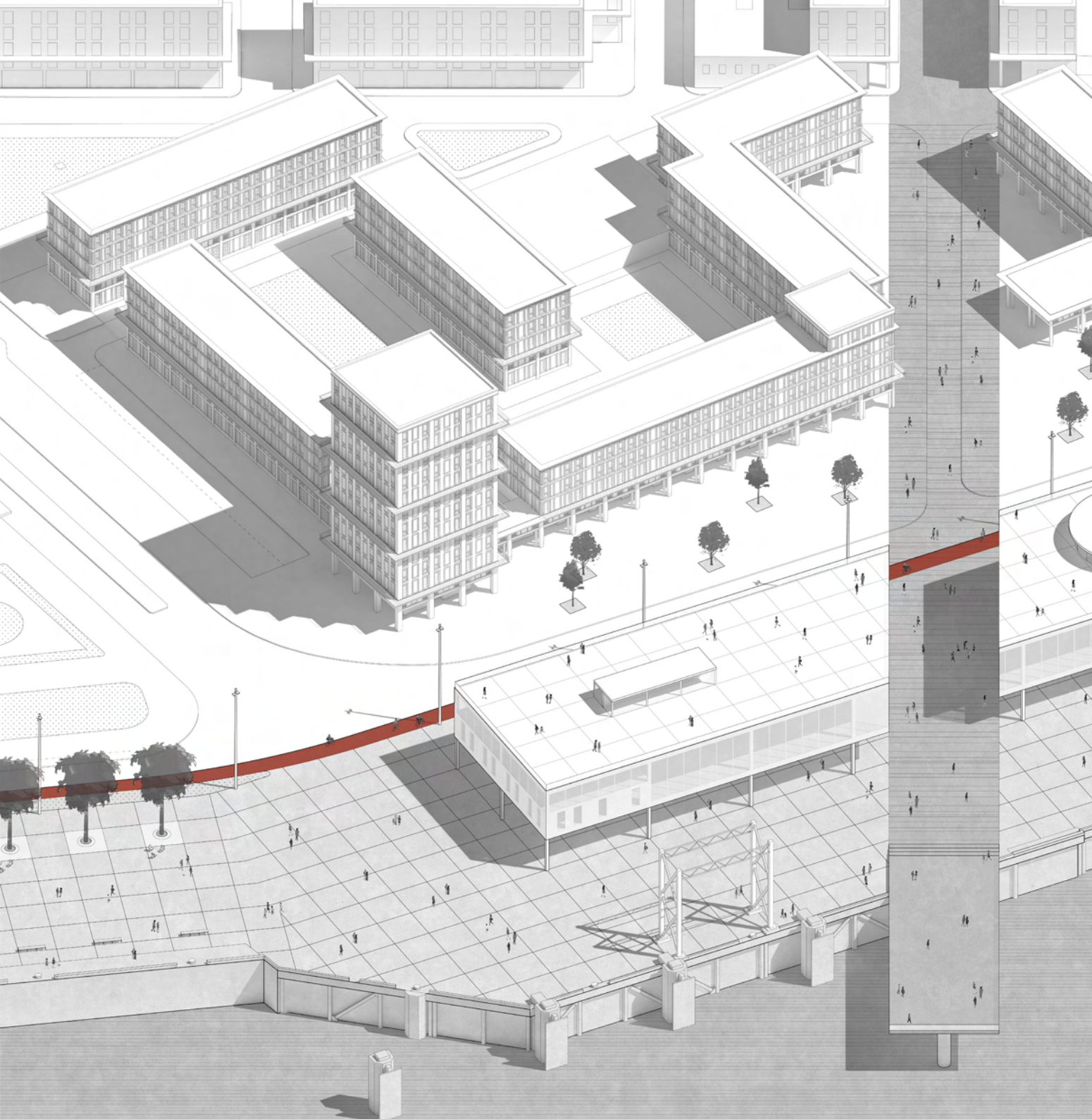
LE HAVRE PORT MUSEUM

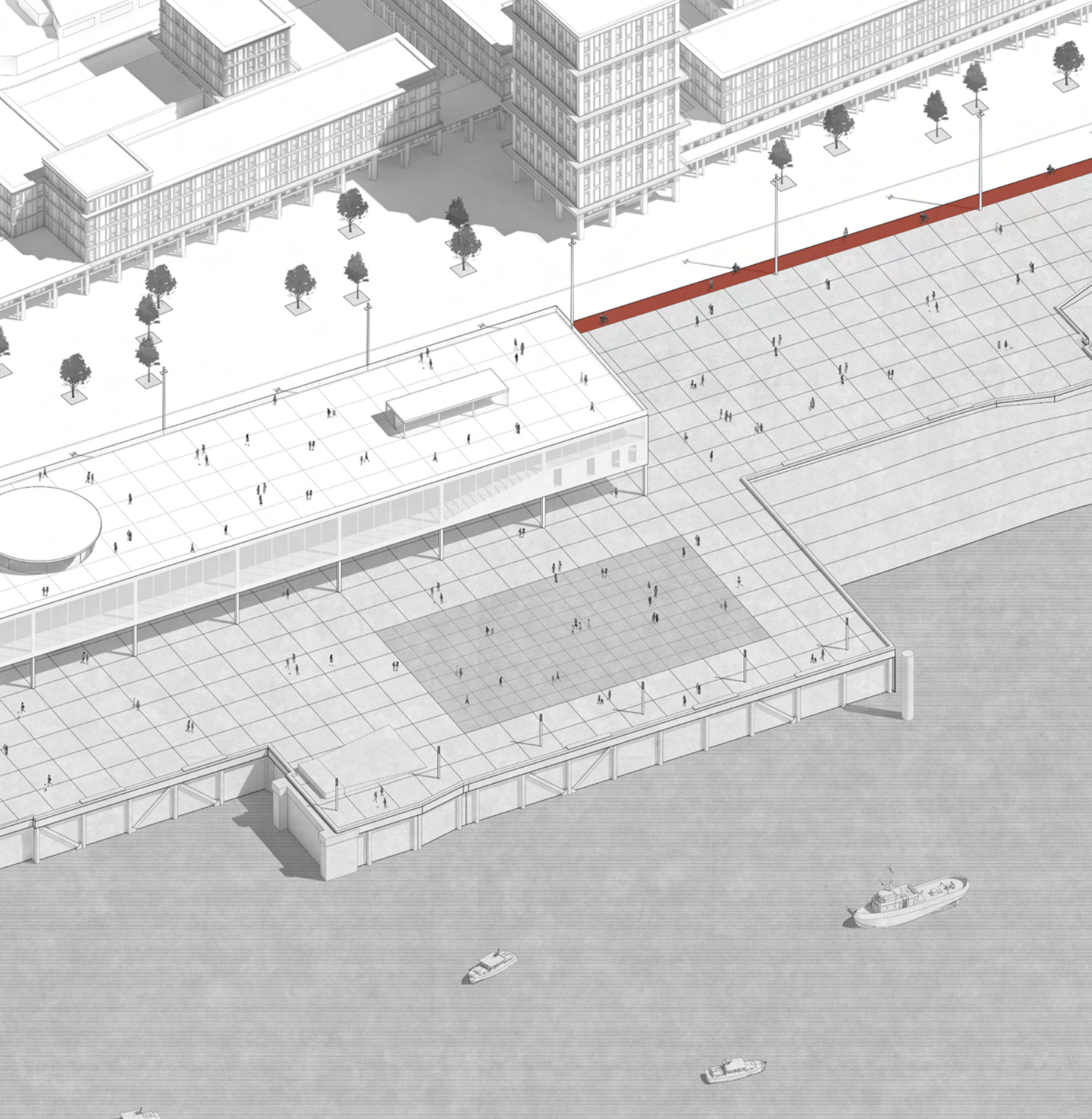


Η έμφαση λοιπόν στον εν λόγω άξονα δίνεται μέσω της χειρονομίας της διάτμησης ολόκληρου του κτιρίου στο πέρασμα του ενώ συμπληρώνεται από την διαφοροποίηση του υλικού πλακόστρωσης και τέλος από την κατασκευή μιας εξέδρας-προμενάτ στην κατάληξή του. Ο ισόγειος χώρος παραμένει ελεύθερος σε όλη την έκταση του μουσείου, επιτρέποντας την δημόσια κίνηση και εξασφαλίζοντας την συνέχεια της κατά μήκος όλης της προβλήτας. Επιπροσθέτως παρέχει προστασία στους περιπατητές από τις άσχημες καιρικές συνθήκες μιας και βρισκόμαστε στο κεντρικότερο και πιο πολυσύχναστο σημείο του παραλιακού μετώπου. Πέρα από τα δομικά στοιχεία στήριξης και τους δύο συμπαγείς κυκλοφοριακούς πυρήνες, ένα ακόμη αρχιτεκτονικό στοιχείο συναντάται στον ελεύθερο ισόγειο χώρο, αυτό μιας ελικοειδούς ράμπας που δεσπόζει στο κέντρο του. Η ράμπα αυτή αποτελεί όχι μόνο την κεντρική είσοδο στο μουσείο αλλά και το μέσο που επεκτείνει την δημόσια ροή σε ένα ιδιαίτερο δημόσιο χώρο, αυτόν του δώματος του μουσείου. Ο δημόσιος αυτός χώρος αποτελεί μια ακόμα συμβολική χειρονομία, δίνοντας πίσω στην πόλη το αποτύπωμα του κτιρίου, αυτήν τη φορά συνοδευόμενο από την ανεμπόδιστη θέα προς το λιμάνι, αλλά και την πόλη πίσω του.

Καθώς το κτίριο αποτελείται πλέον από δύο ανεξάρτητες μονάδες, το μουσειολογικό πρόγραμμα οργανώνεται αναλόγως. Στην ανατολική και μεγαλύτερη μονάδα, βρίσκεται η κύρια έκθεση του μουσείου που αφορά το λιμάνι, ο κεντρικός χώρος υποδοχής, ένα αμφιθέατρο-πολυχώρος και τα γραφεία της διοίκησης. Στην δυτική μονάδα φιλοξενούνται οι παροδικές εκθέσεις, η καφετέρια και το μαγαζί του μουσείου καθώς μια μικρή βιβλιοθήκη. Τέλος στο υπόγειο υπάρχει πάρκινγκ, αντικαθιστώντας τις επίγειες θέσεις στάθμευσης που αφαιρέθηκαν σε όφελος της δημόσιας κίνησης και του ποδηλατόδρομου.



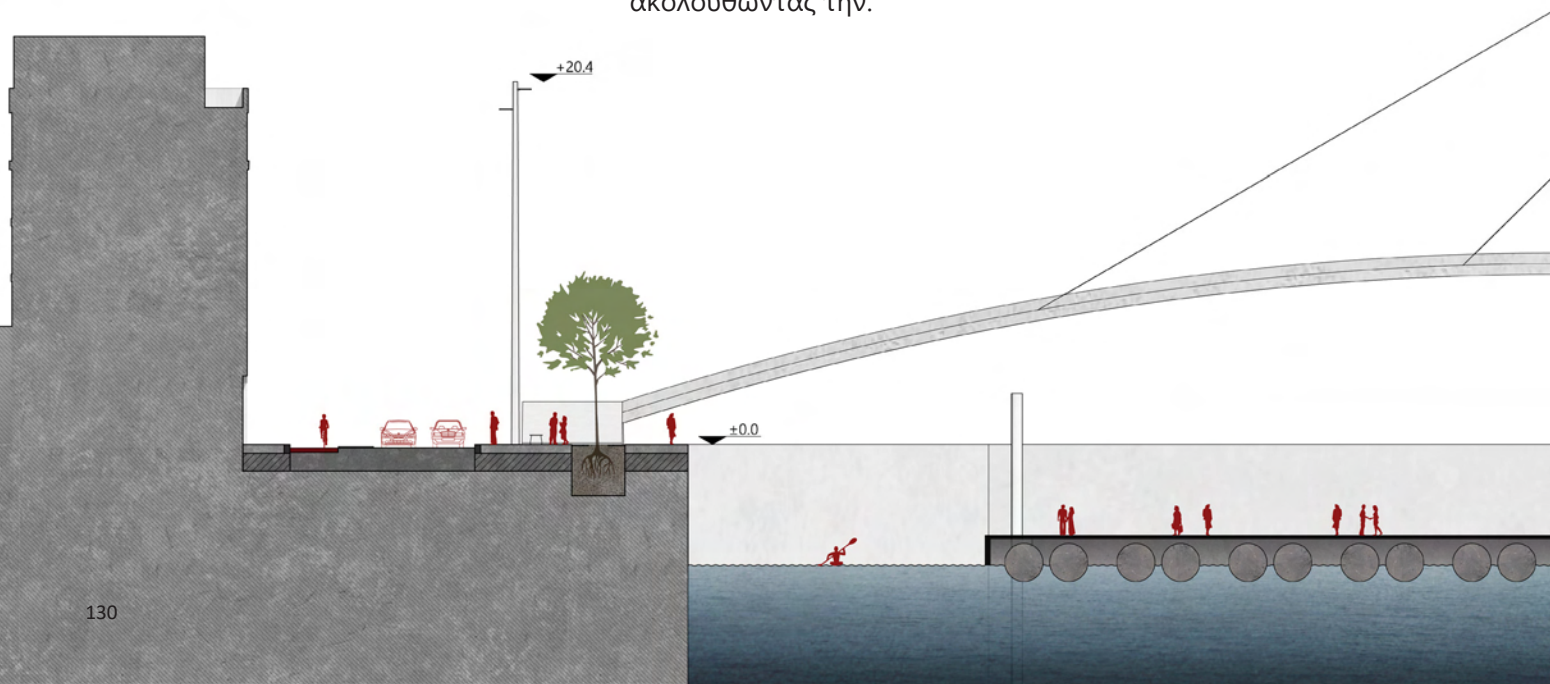




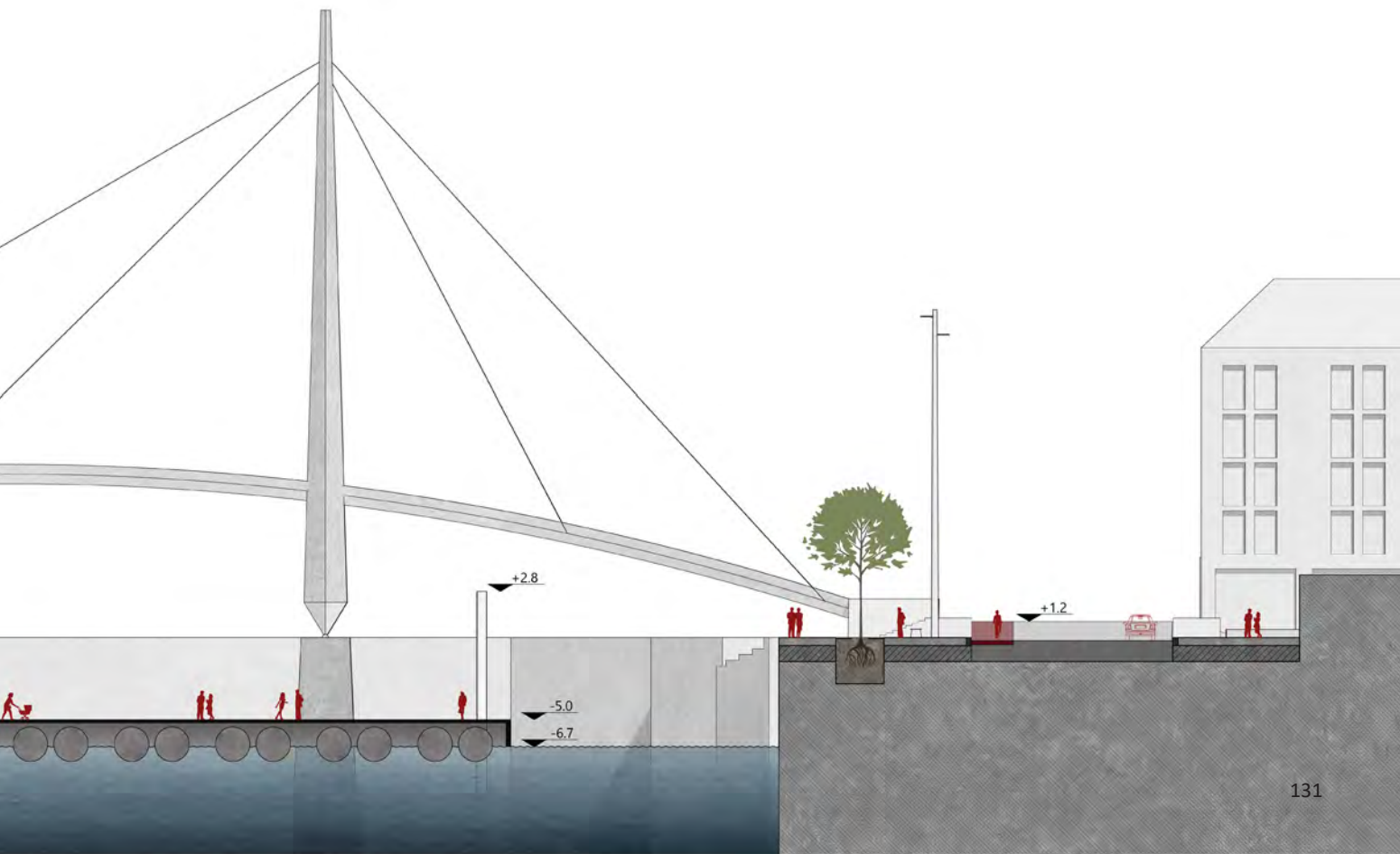
### 3.7 Πλωτή Πλατεία

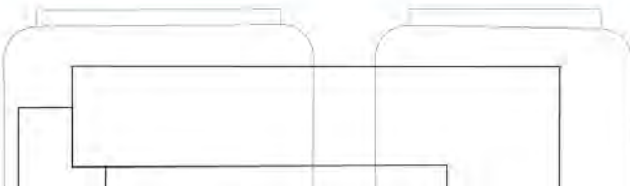
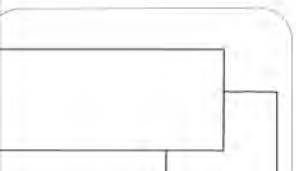
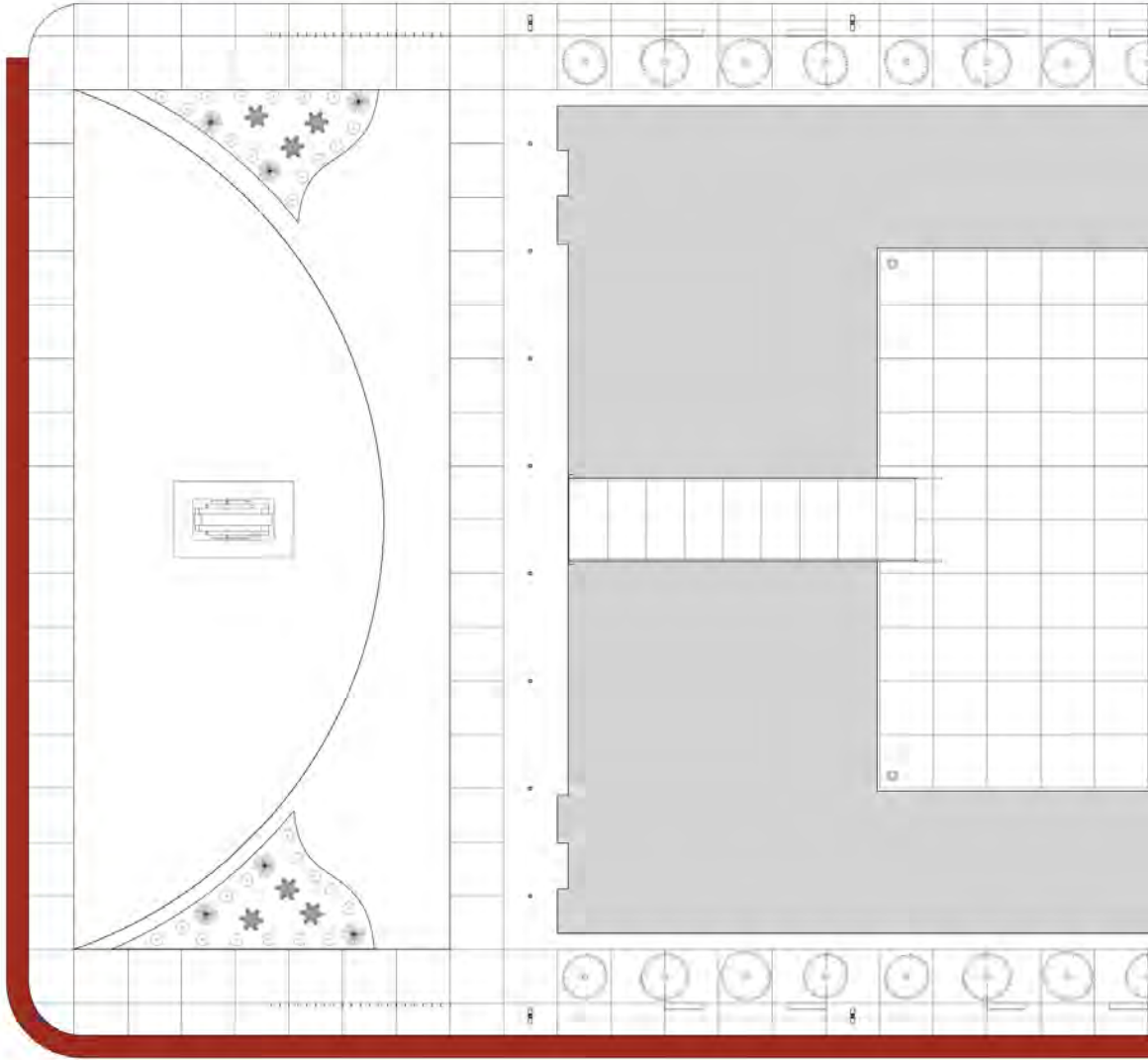
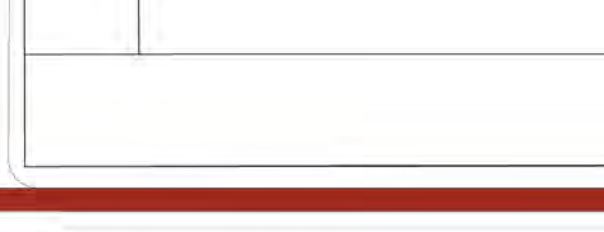
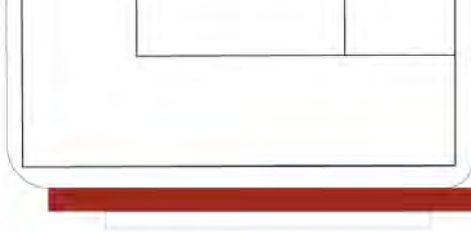
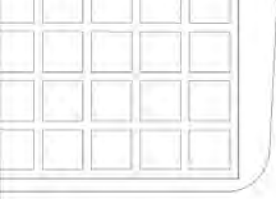
Στην επέμβαση αυτή δεν συναντάμε κάποιο κτίριο αλλά την κατασκευή μιας πλωτής πλατείας που τοποθετείται στην κεντρική δεξαμενή της πόλης στην δυτική της πλευρά προς την Λυρική Σκηνή της Χάβρης. Η δεξαμενή αποτελούσε παλαιότερα τμήμα του λιμανιού και χώρο στάθμευσης σκαφών και πλοίων, όμως σήμερα οι λειτουργίες αυτές έχουν μεταφερθεί σε πιο ευκολοπροσβάσιμα σημεία. Έτσι παραμένει κενή με εξαίρεση την παραδοική χρήση της από μικρά εκπαιδευτικά σκάφη.

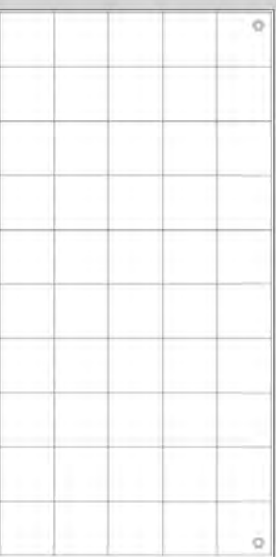
Η τοποθέτηση λοιπόν της πλωτής πλατείας σηματοδοτεί την αναζωογόνηση της ξεχασμένης δεξαμενής και συγχρόνως φέρνει τους επισκέπτες της σε άμεση επαφή με το υδάτινο στοιχείο σε ένα πιο προστατευμένο περιβάλλον από εκείνο του ωκεανού. Όντας πλωτή διατηρεί την αμεσότητα με την επιφάνεια της θάλασσας ανεξάρτητα της παλίρροιας αφού παρασύρεται από την κίνηση της. Ταυτόχρονα, καθώς ολόκληρη η πλατεία ανεβοκατεβαίνει μαζί με την στάθμη της θάλασσας, τονίζει το μοναδικό αυτό και τόσο δυναμικό φαινόμενο της παλίρροιας με τον πιο απλό τρόπο, απλά ακολουθώντας την.

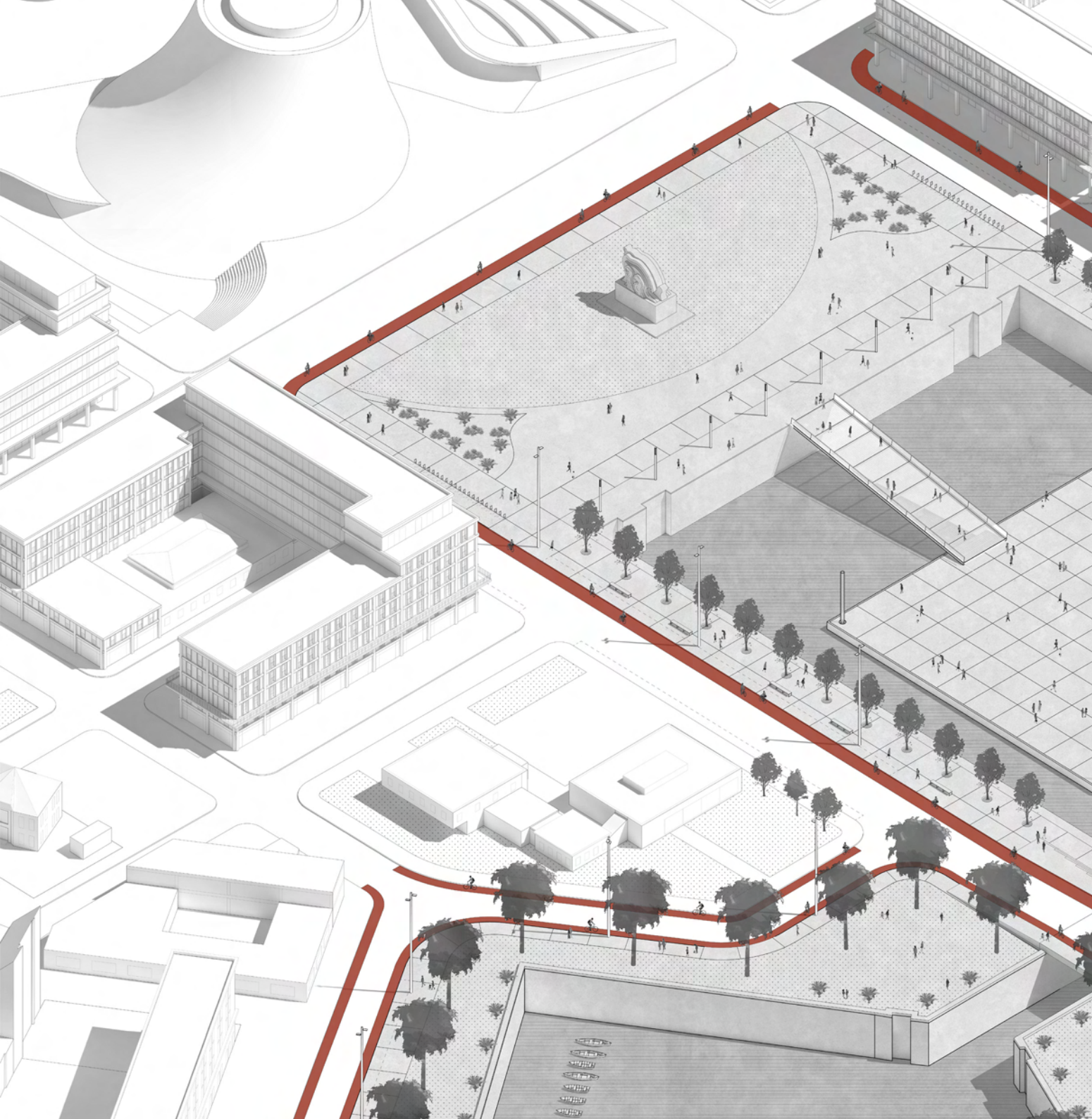


Για την εξέδρα της πλατείας επιλέγεται ένα τέλειο τετράγωνο σχήμα, ενώ η πρόσβαση σε αυτή γίνεται μέσω μιας γραμμικής ράμπας στο κέντρο του άξονα συμμετρίας της δεξαμενής, αναδεικνύοντας και πάλι την απλότητα της σχεδιαστικής χειρονομίας. Στην πλατεία δεν τοποθετείται καθόλου αστικός εξοπλισμός και έπιπλα, σε αντίθεση με την περιμετρική λωρίδα της δεξαμενής, επιτρέποντας την εύκολη προσαρμογή της σε οποιαδήποτε χρήση και πρόγραμμα κληθεί να φιλοξενήσει.

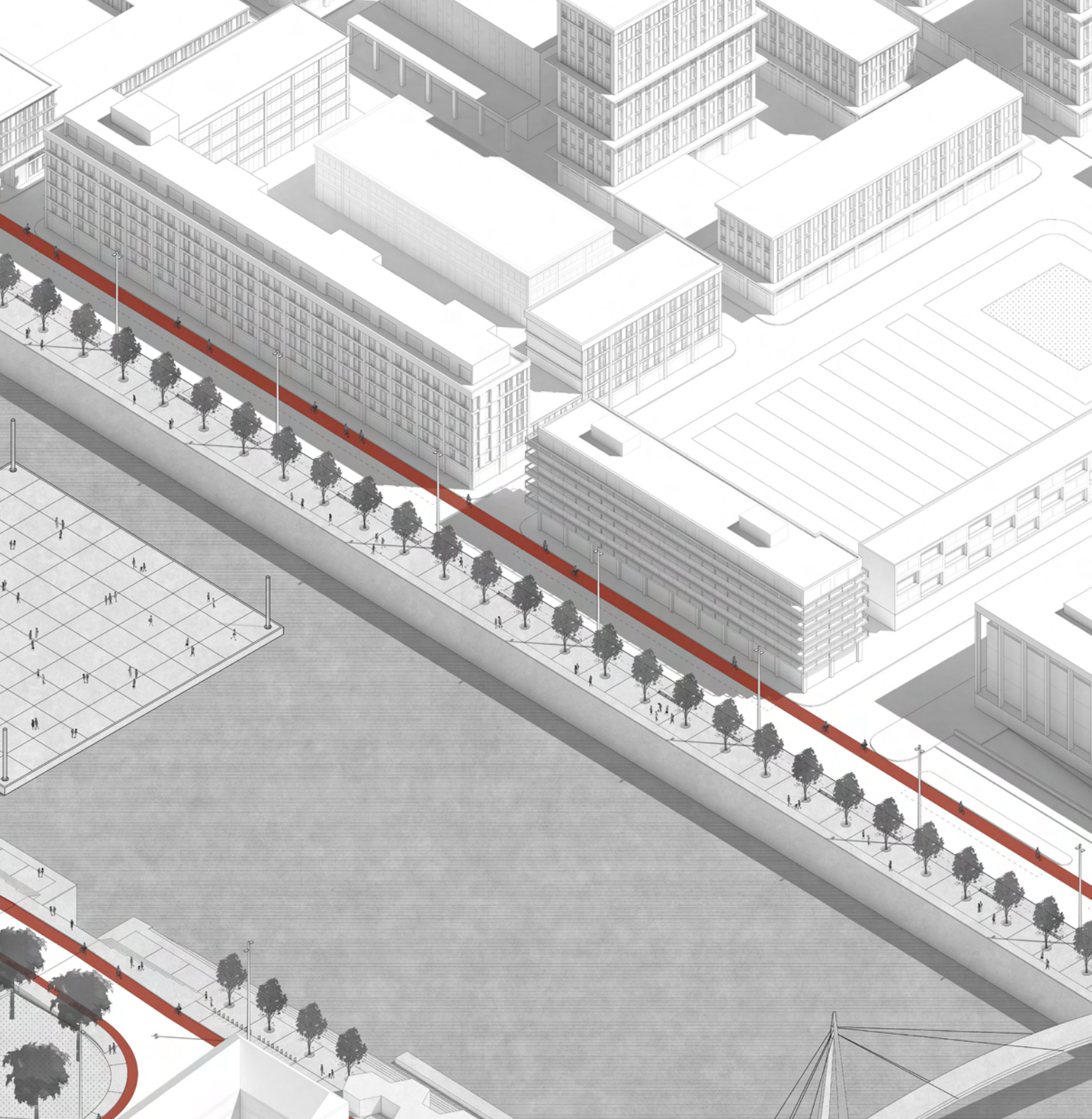












### 3.8 Αγορά και Παρατηρητήριο

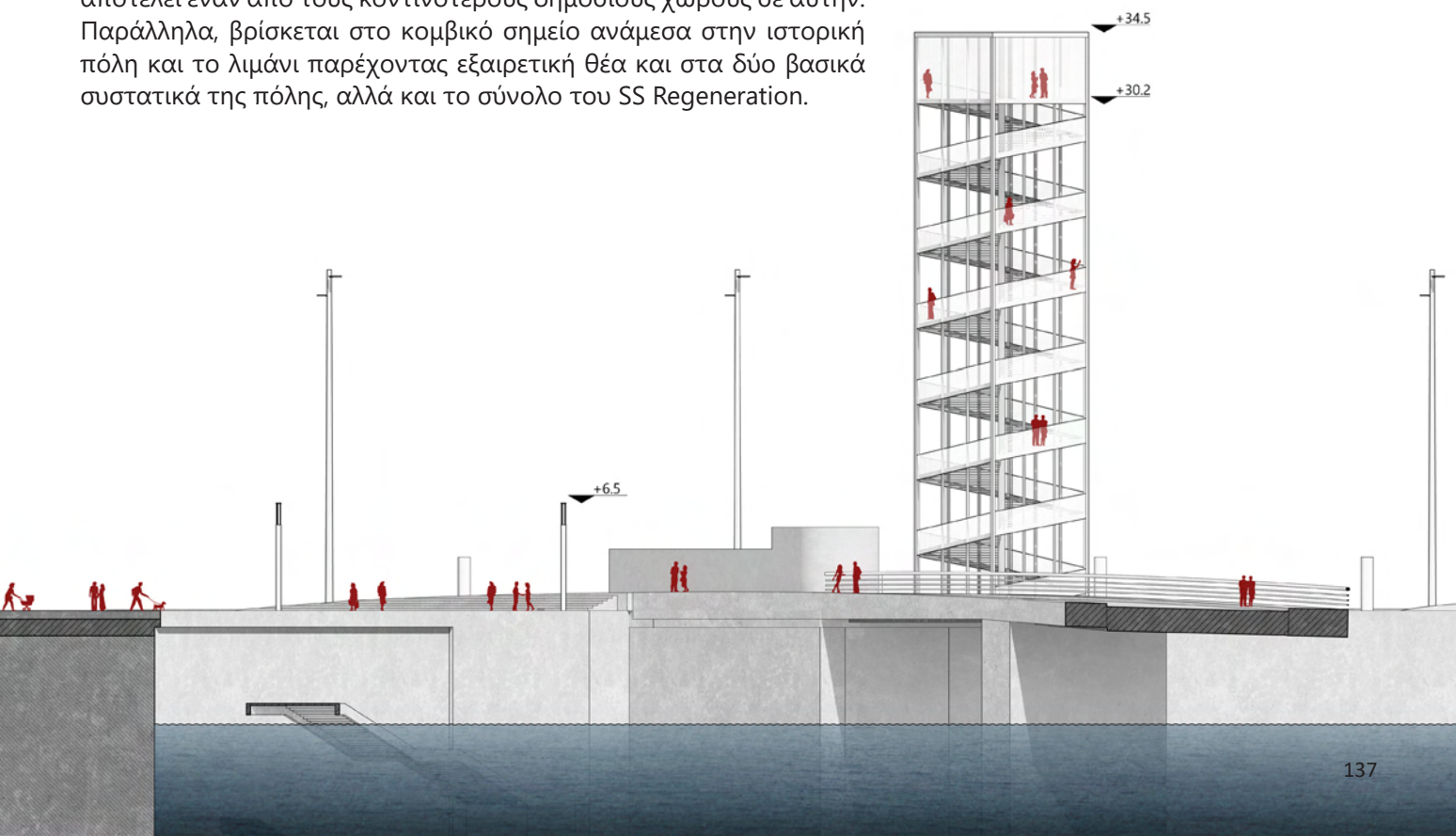
Η τελευταία επέμβαση της πρότασης συγκροτείται από δύο μικρότερες επεμβάσεις σε κοντινή εμβέλεια. Πρόκειται για την επανάχρηση της παλαιάς ψαραγοράς από την μια και την κατασκευή ενός παρατηρητηρίου από την άλλη. Συναντάμε και μια τρίτη αρκετά μικρότερη επέμβαση αυτή της δημιουργίας ενός υπαίθριου χώρου παιχνιδιού και εκγύμνασης στα νοτιοδυτικά.

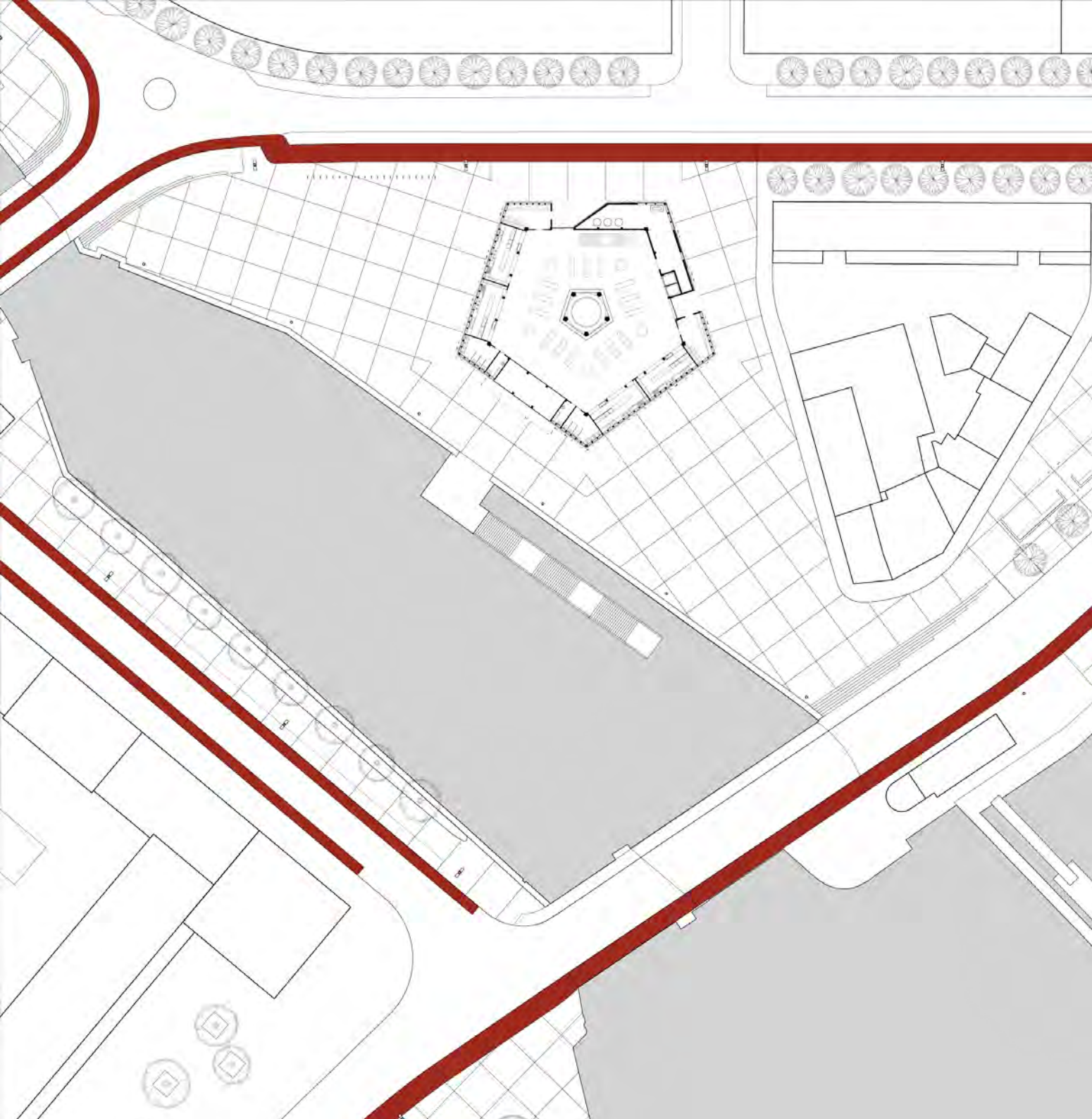
Το κτίριο της ψαραγοράς κατασκευάστηκε το 1952 και αποτελεί αντιπροσωπευτικό δείγμα της αρχιτεκτονικής της ομάδας του Perret. Γρήγορα όμως έπαψε να λειτουργεί καθώς δεν πληρούσε τις νέες απαιτήσεις υγιεινής και έκτοτε παραμένει κενό. Η επέμβαση μας προτείνει την διατήρηση του κτιρίου ως έχει και τη μετατροπή του σε μια νέα παρεμφερή της ψαραγοράς λειτουργία, δηλαδή σε χώρο εστίασης. Μικροί χώροι παρασκευής φαγητού τοποθετούνται στην περιμετρική πτέρυγα του κτιρίου, μετατρέποντας τον κεντρικό ελεύθερο χώρο σε κοινό χώρο εστίασης για όλα τα εστιατόρια. Ακόμη, τοποθετείται μια νέα σκάλα, καθώς και ανελκυστήρες που οδηγούν στο δώμα του χαμηλότερου επιπέδου, το οποίο και διαμορφώνεται ως υπαίθριος χώρος εστίασης. Τα δομικά στοιχεία



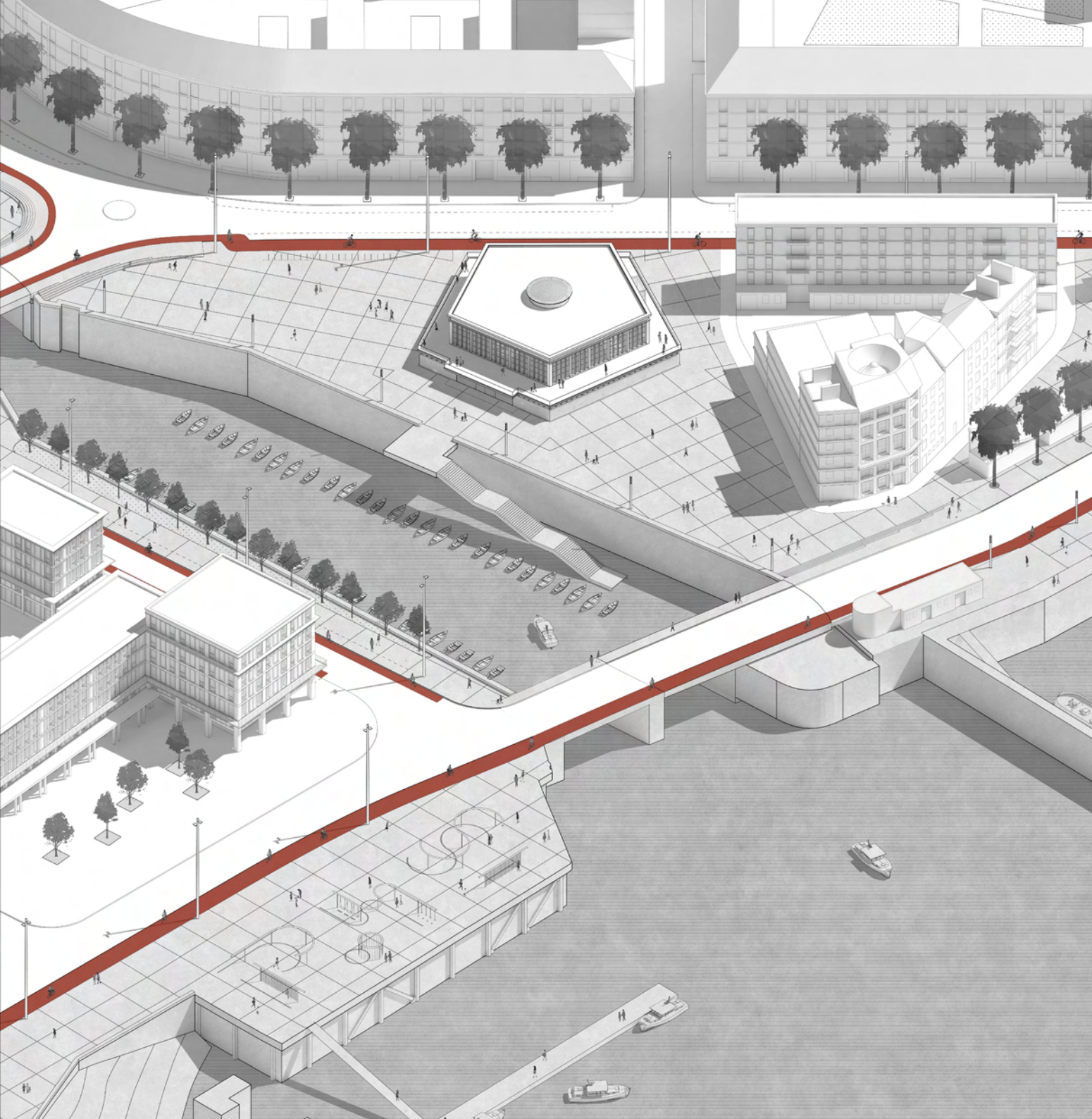
παραμένουν εμφανή, και το αρχιτεκτονικό ύψος του κτιρίου διατηρείται. Διάτρητη λευκή λαμαρίνα τοποθετείται στην κατώτατη ζώνη περιμετρικά, καλύπτοντας την διαβρωμένη πέτρινη επένδυση από τη μια, και εναρμονίζοντας το κτίριο με την αρχιτεκτονική γλώσσα της υπόλοιπης πρότασης από την άλλη.

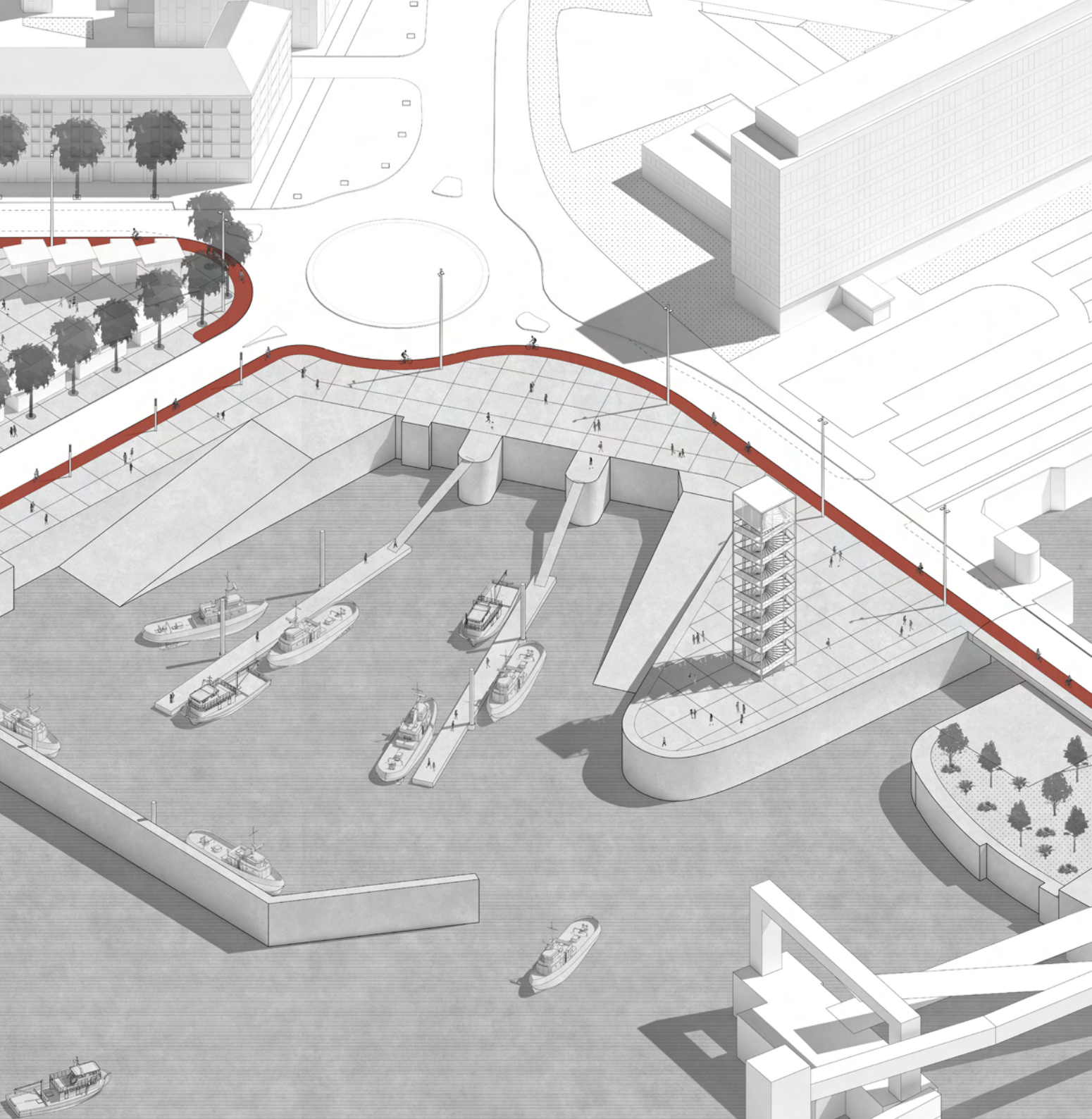
Το παρατηρητήριο αποτελεί την τελευταία επέμβαση της πρότασης μας καθώς επίσης θέτει το νοτιοανατολικό όριο αυτής. Πρόκειται για μια ελαφριά κατασκευή, χωρίς ανελκυστήρα ή άλλες υποδομές στο εσωτερικό της, λειτουργώντας κυρίως ως μια επέκταση του περιπάτου της προβλήτας καθ' ύψος. Τοποθετούμενο στα όρια της ζώνης ελεγχόμενης πρόσβασης του λιμανιού, το παρατηρητήριο αποτελεί έναν από τους κοντινότερους δημόσιους χώρους σε αυτήν. Παράλληλα, βρίσκεται στο κομβικό σημείο ανάμεσα στην ιστορική πόλη και το λιμάνι παρέχοντας εξαιρετική θέα και στα δύο βασικά συστατικά της πόλης, αλλά και το σύνολο του SS Regeneration.















### 3.9 Σεκάνς

Από τα αρχικά στάδια της σύλληψης, στην πρόταση του SS Regeneration υπάρχει η αγωνία του πως όλες οι διαφορετικές επεμβάσεις καθεμία με τη δική της σημασία και αρχιτεκτονική έκφραση, θα συντελέσουν τελικά μια ενιαία συνεκτική και ολοκληρωμένη σχεδιαστική χειρονομία. Παραλληλίζοντας έτσι την πρόταση με μια κινηματογραφική σεκάνς, θα πρέπει οι επιμέρους επεμβάσεις να αποτελούν τις σκηνές εκείνες που την απαρτίζουν. Έτσι σε κάθε επέμβαση, δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στις οπτικές φυγές και την τοποθέτηση των αρχιτεκτονικών στοιχείων με τέτοιο τρόπο ώστε να αποδώσουν το βέλτιστο κινηματογραφικό κάδρο από την μεριά του περιπατητή-σκηνοθέτη. Με άλλα λόγια, να αναπτύσσονται οι χωρικές εκείνες σχέσεις των επιμέρους επεμβάσεων τόσο μεταξύ τους όσο και σε σχέση με το σύνολο της πόλης, που θα αποδώσουν το εναρμονισμένο εκείνο κάδρο όπως ακριβώς θα έπραττε ο σκηνοθέτης στην ταινία του. Βλέπουμε παρακάτω την σεκάνς του SS Regeneration αποτελούμενη από δέκα σκηνές που διαδραματίζονται κατά μήκος του.











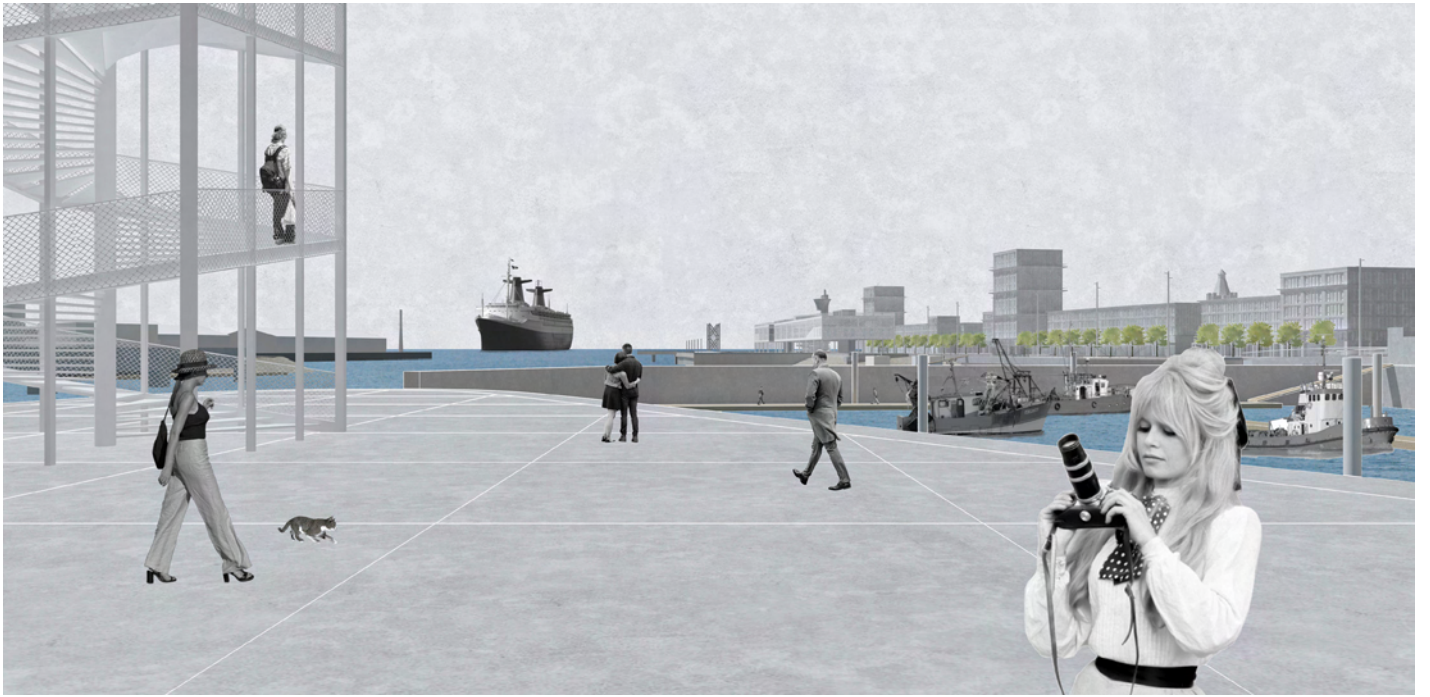














## Επίλογος

Επιχείρησα στην εργασία αυτή, πέρα από τις αρχιτεκτονικές και σχεδιαστικές προτάσεις, να αναζητήσω τον ιδιαίτερο χαρακτήρα της πόλης

Το SS Regeneration, πέρα από τις σχεδιαστικές και αρχιτεκτονικές αναζητήσεις, εκπονεί παράλληλα και μια ακόμα, αυτή του ιδιαίτερου χαρακτήρα της Χάβρης. Όπως αναφέρθηκε η πρόταση υπάγεται στην σύγχρονη φιλοδοξία που εντοπίζεται σε πολλές πόλεις της Δυτικής Ευρώπης τόσο στον αρχιτεκτονικό όσο και στον πολεοδομικό σχεδιασμό σήμερα. Διαφοροποιείται όμως από τις τάσεις αυτής. Κίνητρο της δεν είναι τα οικονομικά κριτήρια αλλά η ίδια η πόλη. Σκοπός της λοιπόν δεν αποτελεί η δημιουργία μιας εύπεπτης δυναμικής και εμπορεύσιμης εικόνας αλλά η συμπλήρωση της υπάρχουσας, ο επαναπροσδιορισμός και η συνέχεια της ταυτότητας της πόλης. Έτσι το SS Regeneration δεν είναι μια ακόμη γενικευμένη σχεδιαστική πρόταση που έρχεται σαν μάννα εξ ουρανού, αλλά ένα πλοίο με προορισμό το λιμάνι του, το λιμάνι της Χάβρης.





# Βιβλιογραφία

## Ξένη Βιβλιογραφία

-**Kevin Lynch**, *The image of the city*, The M.I.T. Press, 1960

-**Keith Dinnie**, *City Branding: Theory and Cases*, Palgrave Macmillan, 2011

## Μεταφρασμένη

-**Christian Norberg-Schulz**, *Genius Loci : το πνεύμα του τόπου : για μια φαινομενολογία της αρχιτεκτονικής*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Ε.Μ.Π, Αθήνα, 2009

## Ελληνική

-**Παύλος Λέφας**, *Αρχιτεκτονική και κατοίκηση*, Εκδόσεις Πλέθρον, 2008



## Ιστοσελίδες

- [www.unesco.lehavre.fr](http://www.unesco.lehavre.fr)
- [www.archives.lehavre.fr](http://www.archives.lehavre.fr)
- [www.citylab.com](http://www.citylab.com)
- [www.earth.google.com](http://www.earth.google.com)
- [www.wikipedia.com](http://www.wikipedia.com)
- [www.mapstack.stamen.com](http://www.mapstack.stamen.com)
- [www.schwarzplan.eu](http://www.schwarzplan.eu)
- [www.paris-normandie.fr](http://www.paris-normandie.fr)
- [www.lehavrephoto.canalblog.com](http://www.lehavrephoto.canalblog.com)
- [www.lehavre.fr](http://www.lehavre.fr)
- [www.linternaute.com](http://www.linternaute.com)
- [www.researchgate.net](http://www.researchgate.net)
- [www.codah.fr](http://www.codah.fr)





