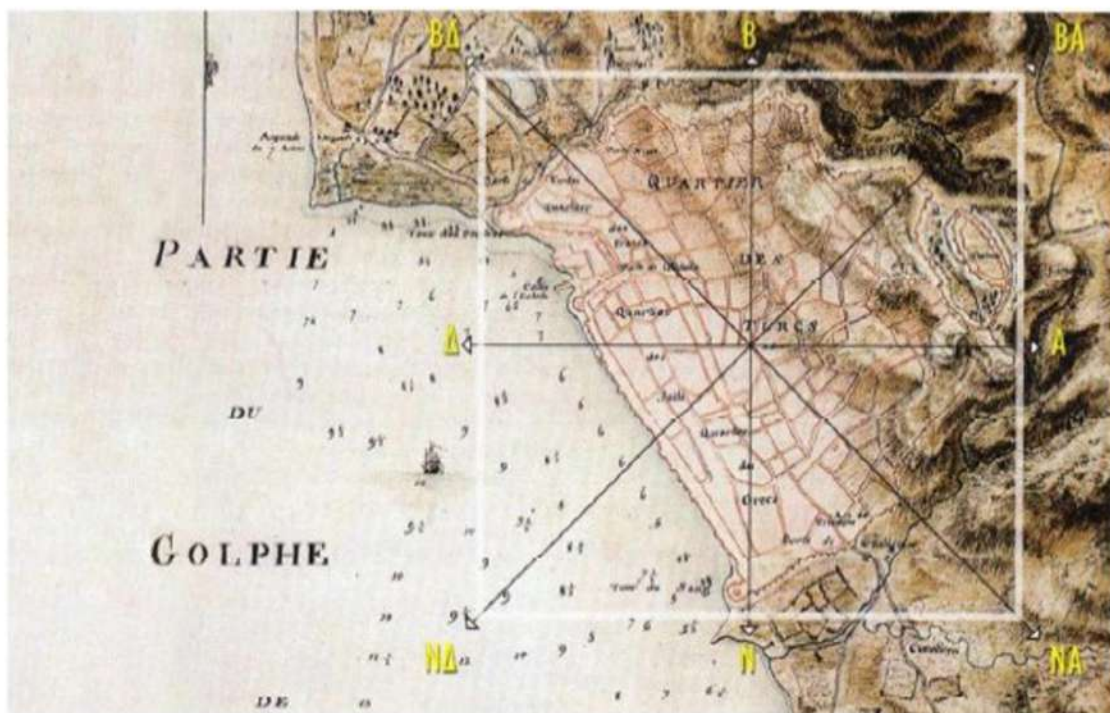


Η Θεσσαλονίκη ως τις αρχές του 20ου αιώνα

Η σχέση με το λιμάνι

Η ιστορία της Θεσσαλονίκης είναι άμεσα συνδεδεμένη με την ύπαρξη του λιμανιού, αφού από την αρχαιότητα αποτέλεσε σπουδαίο ρόλο για την ανάπτυξη της πόλης. Επιπλέον, τόσο για τα Βαλκάνια, όσο και για την Ευρώπη γενικότερα, αποτέλεσε σημαντικό συγκοινωνιακό κόμβο, καθώς βρισκόταν πάνω στον φυσικό δρόμο προς την θάλασσα που δημιουργούσαν οι πεδιάδες του Δούναβη, του Μοράβα και του Αξιού.



εικόνα 1: Χαράξεις και Προσανατολισμός της πόλης, 1784

Στα ελληνιστικά χρόνια, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης ήταν η βάση του εμπορικού και πολεμικού ναυτικού (Μακεδονικός στόλος) της πρωτεύουσας του βασιλείου του Κάσσανδρου. Υπήρχε σαφής χωρικός διαχωρισμός μεταξύ λιμανιού και πόλης, καθώς επίσης, βρισκόταν ανατολικότερα από την σημερινή θέση του. Στα μέσα του 2ου αιώνα π.Χ. ο ρόλος του λιμανιού γίνεται ακόμα πιο σημαντικός λόγω της διάνοιξης της Εγνατίας οδού που συνέδεε την Αδριατική θάλασσα με την Κωνσταντινούπολη. Έτσι, το λιμάνι αποτέλεσε έναν από τους σημαντικότερους σταθμούς της διαδρομής. Μετά τον 4ο μ.Χ. αιώνα η πόλη γνώρισε ιδιαίτερη οικονομική άνθιση και ο πληθυσμός της αυξήθηκε.

Την περίοδο εκείνη γίνεται και η κατασκευή του νέου μεγάλου τετράγωνου σκαπτού λιμένα στην περιοχή κάτω από τον Άγιο Μηνά-Τοπχανέ , δηλαδή στην σημερινή θέση του λιμανιού. Ωστόσο, η παρακμή της βυζαντινής αυτοκρατορίας επιφέρει μια στασιμότητα τον 13ο και 14ο αιώνα, με κορύφωση το 1430, όταν τα τουρκικά στρατεύματα καταλαμβάνουν την περιοχή. Έτσι, ξεκίνησε η περίοδος της Τουρκοκρατίας, που για την Θεσσαλονίκη λήγει το 1912.¹



εικόνα 2: Απεικόνιση της πόλης και του Θερμαϊκού κόλπου

Τις πρώτες δεκαετίες της Τουρκοκρατίας, η πόλη απομονώνεται από το δυτικό και διαβαλκανικό εμπόριο και παρακμάζει, καθώς, σχεδόν κάθε εμπορική συναλλαγή αναστέλλεται. Το τεχνητό βυζαντινό λιμάνι επιχωματώνεται και οι εκβολές των ποταμών Αξιού και Γαλλικού με τις φερτές ύλες που εναποθέτουν στο σημείο εισόδου του όρμου απειλούν να καταστήσουν το λιμάνι σε αβαθή αμμώδη λεκάνη.

¹ Ιστορικό αρχείο Μακεδονίας, Φάκελος 37

Εξωραϊσμός της πόλης απο την Οθωμανική διοίκηση

Τον 18ο αιώνα η εικόνα της πόλης μεταβάλλεται, καθώς μια σειρά από μεταρρυθμιστικά έργα συμβάλλουν στον εκσυγχρονισμό της. Τα διατάγματα του Χάτι Σερίφ το 1839 και του Χάτι Χουμαγιούν το 1856 περί ισοπολιτείας και ισονομίας των μη μουσουλμάνων, αποτέλεσαν έναυσμα για τον εξευρωπαϊσμό και τον εκσυγχρονισμό της Θεσσαλονίκης. Στα πλαίσια των μεταρρυθμίσεων οι αρχές διαπλατύνουν την βασική αρτηρία που ενώνει την πύλη της Αποβάθρας με το Κονάκι, γκρεμίζοντας πολλά μαγαζιά, μπαλκόνια, σαχνισιά και λιθοστρώνουν τους γύρω δρόμους. Το 1868 σημειώνεται η πρώτη προσπάθεια διάνοιξης της Εγνατίας στο πλάτος των 8 μέτρων και το 1869 θέτει την αφετηρία για ένα νέο πνεύμα μεταρρυθμίσεων στην πόλη επί Σαμπρί Πασά.



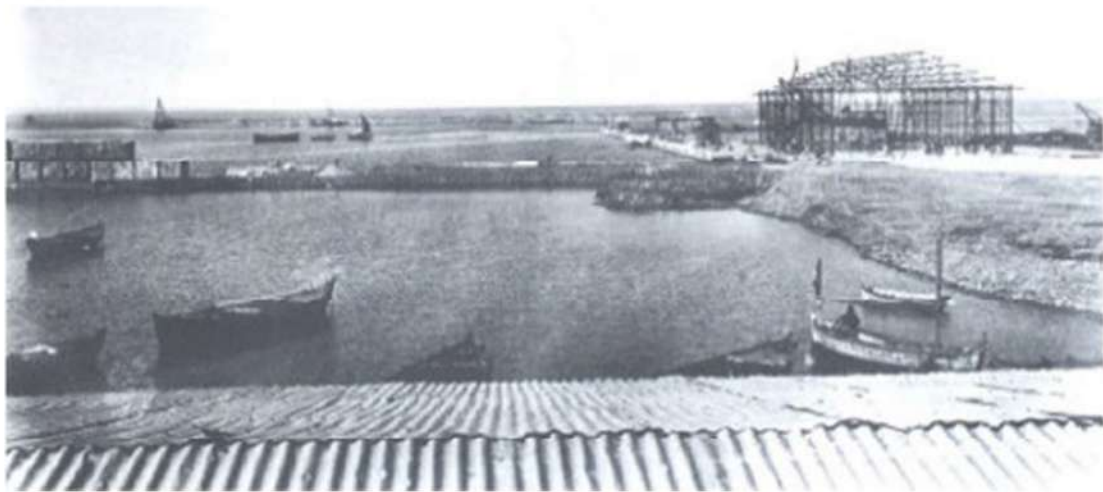
εικόνα 3: Πανοραμική φωτογραφία των τειχών της Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη 1860

Έργα όπως η κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου, το λιμάνι και οι εγκαταστάσεις του, η διάνοιξη μεγάλων οδικών αρτηριών αλλά και η κατεδάφιση μεγάλου μέρους των τειχών με την παράλληλη κατασκευή προκυμαίας αποτελούν σημαντικές εξελίξεις στην πόλη και βοήθησαν στην άνθιση του εμπορίου και της βιομηχανίας. Η εικόνα της πόλης μεταβάλλεται ριζικά και σηματοδοτείται μια νέα περίοδος για την πόλη που αποκτά διεθνή ρόλο.



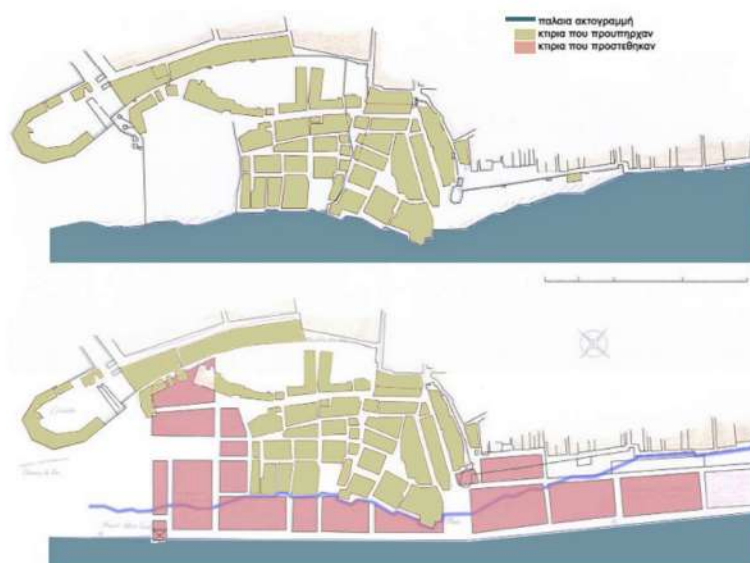
εικόνα 4: Τοπογραφικό σχέδιο της Θεσσαλονίκης πριν την κατεδάφιση των τειχών

Εκτός από τους αμιγώς λιμενικούς χώρους, δημιουργείται μια συνοικία που φιλοξενεί στοιχειώδεις εγκαταστάσεις βοηθητικές της λειτουργίας του, όπως μικρές σκάλες, τελωνεία, αποθήκες, εργαστήρια, καφενεία, χάνια, μικρά μαγαζιά, τα σημερινά Λαδάδικα. Τον χώρο του λιμανιού πλαισιώνουν και οι αγορές που έως τότε περικλείονταν από τείχη και η επιχειρηματική συνοικία του Φραγκομαχαλά.



εικόνα 5: Θεμελίωση της πρώτης προβλήτας, Θεσσαλονίκη 1900

Η κατασκευή το 1888 του νέου τεχνητού λιμένα, από Γαλλική εταιρεία, σήμανε την αρχή της σύγχρονης περιόδου που φέρνει το λιμάνι στον πρόγονο της σημερινής της μορφής. Η υλοποίησή του έγινε αρχικά σε μια ευθύγραμμη αποβάθρα στη συνέχεια του υπόλοιπου θαλάσσιου μετώπου της πόλης. Παράλληλα, η Θεσσαλονίκη συνδέεται με την νότια Ελλάδα και την Αθήνα με νέο σιδηροδρομικό δίκτυο. Η μελέτη που πραγματοποιήθηκε για το λιμάνι βασίζεται σε μια παλαιότερη πρόταση του 1872 με πρότυπο την πρόταση για το λιμάνι της Μασσαλίας και περιλαμβάνει την κατασκευή ενός νέου τεχνητού λιμανιού στη θέση του παλιού, με νέα κρηπιδώματα, προβλήτες και λιμενοβραχίονα, συνολικής έκτασης 22.500 τ.μ.



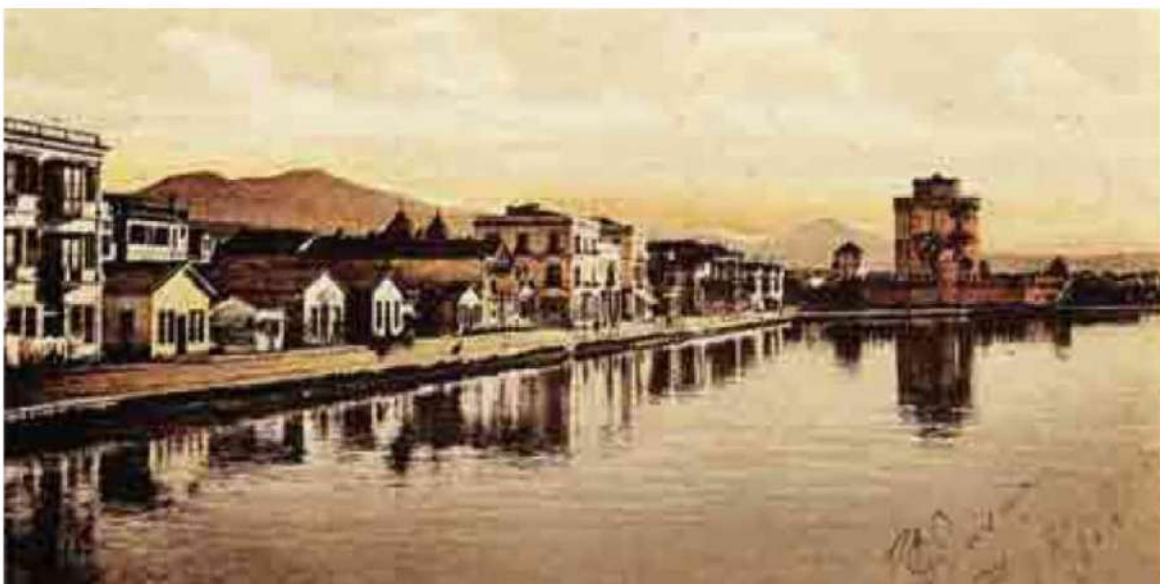
εικόνα 6: Η πρώτη επέκταση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης εκτός των τειχών μετά το γκρέμιμα και την επιχιματώση της ακτής, 1871



εικόνα 7: Επέκταση του λιμανιού Θεσσαλονίκης



εικόνας 8,9: Εργασίες στο λιμάνι



εικόνα 10: Αποψη του λιμανιού της Θεσσαλονίκης

Στο ίδιο σχέδιο προβλέφθηκε η τελική διαπλάτυνση της Βενιζέλου προς την θάλασσα που κατέληξε στη διαμόρφωση της πλατείας Ελευθερίας. Η ανοικοδόμηση της περιοχής προωθήθηκε με ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Το πρόγραμμα της επέμβασης συμπληρώθηκε με την δημιουργία ενός δημόσιου πάρκου στην περιοχή του παλαιού κήπου Μπεχτσινάρ. Έτσι, μια νέα λεωφόρος χαράχθηκε δίπλα στο αποτύπωμα του τείχους και δενδροφυτεύθηκε, ενώ γνωστοί αρχιτέκτονες σχεδίασαν μια σειρά από κομψές κατοικίες τα <<Σουλτανικά>>. Παράλληλα, δημιουργήθηκαν δύο νέες συνοικίες εκτός των τειχών, το Τσαϊρι στα δυτικά και η Χαμηδιέ στα ανατολικά.²



εικόνα 11: Άποψη του λιμανιού πριν το 1917

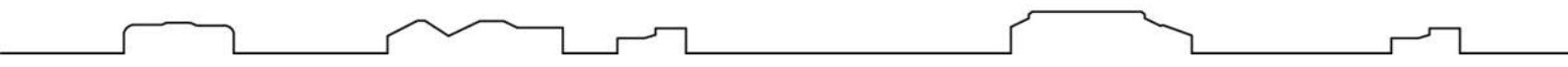


εικόνα 12: Τα σουλτανικά φωτογραφημένα από την κορυφή της λεωφόρου Χαμηδιέ, προς τον Λευκό Πύργο.



εικόνα 13: Τα σουλτανικά φωτογραφημένα από νότο προς βορά.

²Κολώνας Β., "Η εκτός των τειχών επέκταση της Θεσσαλονίκης", Εθνικό Αρχείο Διδακτορικών Διατριβών



.....
1894:
κατασκευή
σιδηροδρομικού
δικτύου και
ανακατεύθυνση
ποταμών για
προστασία απο
πλημμύρες.

1930:

η περιοχή γεμίζει
καφέ, εστιατόρια,
κινηματογράφους
και ξενοδοχεία



1980:

κατασκευάζονται
νέοι δρόμοι και
κατοικίες,
κατεδαφίζονται
παλιά
βιομηχανικά
κτίρια



2000:

κατασκευάζονται
ξενοδοχεία,
εμπορικά κέντρα,
ξενοδοχεία.
Πολλά από αυτά
παραμένουν
κλειστά λόγω
οικονομικής
κρίσης



'90:

εδραιώνεται
μια οικιστική - μικτή
χρήση
που οδηγεί στην
απομάκρυνση
των αγροτικών
βιομηχανιών

2010-2020:

μερικά από τα
ιστορικά κτίρια
μετατρέπονται σε
χώρους πολιτιστικών
εκδηλώσεων

Μπες Τσινάρ

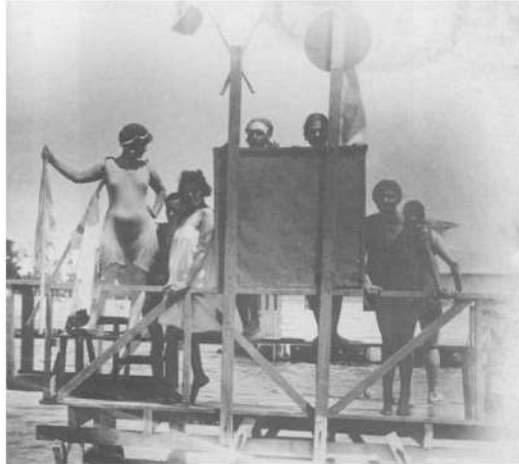
Ένα χιλιόμετρο δυτικά του φρουρίου του Τοπ Χανέ (σημερινή περιοχή ΙΚΑ-Δικαστήρια), βρισκόταν δίπλα στη θάλασσα ο κήπος του Μπες Τσινάρ ή ,αλλιώς, τα Πέντε Πλατάνια. Αποτελούσε ένα μικρό παράδεισο για την πόλη της Θεσσαλονίκης, που δεν είχε μεγάλους χώρους πρασίνου. Τρεχούμενα νερά και πλατάνια δημιουργούσαν ένα ειδυλλιακό περιβάλλον για όλους τους Θεσσαλονικείς, ανεξαρτήτως οικονομικής δυνατότητας. Ο κήπος υπήρχε εκεί από παλαιότερα χρόνια, αλλά η αναβάθμισή του και η διαμόρφωσή του σε δημόσιο πάρκο έγινε το 1870 από τον Σαμπρί Μεχμέτ Πασά. Ο χώρος τότε περιφράχτηκε, ορίστηκε ελεγχόμενη είσοδος , έγιναν νέες φυτεύσεις δέντρων, παρτεριών και κήπων και κτίστηκαν ελαφριά κiosk για να προσφέρουν σκίαση στους επισκέπτες.



εικόνα 14: Η είσοδος του Κήπου του Μπέχτσιναρ

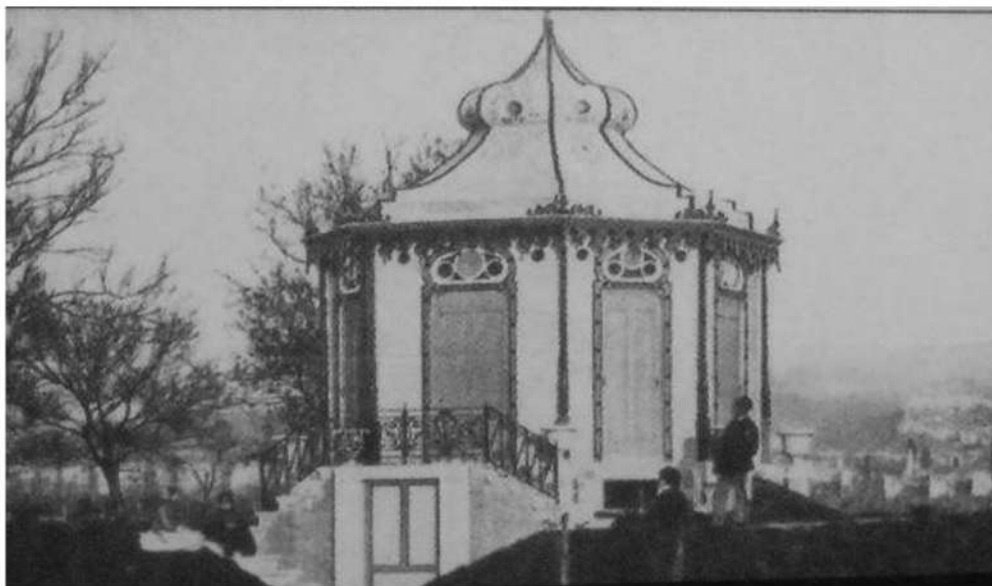
Το καλοκαίρι του 1893 το Μπες Τσινάρ συνδέθηκε με την πόλη με ιππήλατο τραμ και έγινε αγαπημένος τόπος αναψυχής των Θεσσαλονικέων, που τώρα πια είχαν και ευκολότερη πρόσβαση. Στην είσοδό του έφτανε το τραμ της γραμμής Ντεπό-Μπες Τσινάρ. Το 1896 ιδρύθηκε Οθωμανική Εταιρία Κατασκευής του Λιμένα Θεσσαλονίκης, η οποία ανέλαβε να κατασκευάσει λιμενικές εγκαταστάσεις στην πόλη. Η εταιρία, αυτή, άρχισε την εκμετάλλευση του λιμανιού το 1903. Την ίδια χρονιά, τον Οκτώβριο του 1896, αποφασίστηκε η κατεδάφιση των παλιών σφαγείων και η κατασκευή νέων δυτικά του κήπου Μπες Τσινάρ. Το 1907 το τραμ άρχισε να λειτουργεί με ηλεκτρισμό και το 1908 караβάκια άρχισαν να εκτελούν δρομολόγια από τον κήπο του Μπες Τσινάρ μέχρι του μύλου Αλλατίνι.

Γενιές Θεσσαλονικέων λιάστηκαν, περπάτησαν και διασκέδασαν στον δημοτικό κήπο. Εκεί καλούσε η Φεντερασιόν τους εργάτες στις αρχές του αιώνα για να εορτάσουν την Πρωτομαγιά. Αμέτρητος κόσμος ερχόταν για μπάνιο στην όμορφη αυτή ακρογιαλιά.



εικόνα 15: Εξέδρα με λουόμενες στην πλαζ του Μπέχτσιναρ.

Μάλιστα, στον Παλιό Σταθμό υπήρχε μια γέφυρα που την χρησιμοποιούσε ο κόσμος για να κόβει δρόμο για τα Μπάνια του Μπερ Τσινάρ. Στη μια άκρη ήταν οι καμπίνες των ανδρών και στην άλλη άκρη των γυναικών, που έκαναν το μπάνιο τους με τις ομπρέλες για να μην τις δει ο ήλιος και να διατηρήσουν τη λευκότητα του δέρματός τους. Ανάμεσά τους πηγαινοερχόταν ένας ναύτης με βάρκα για τη διαφύλαξη της ηθικής.

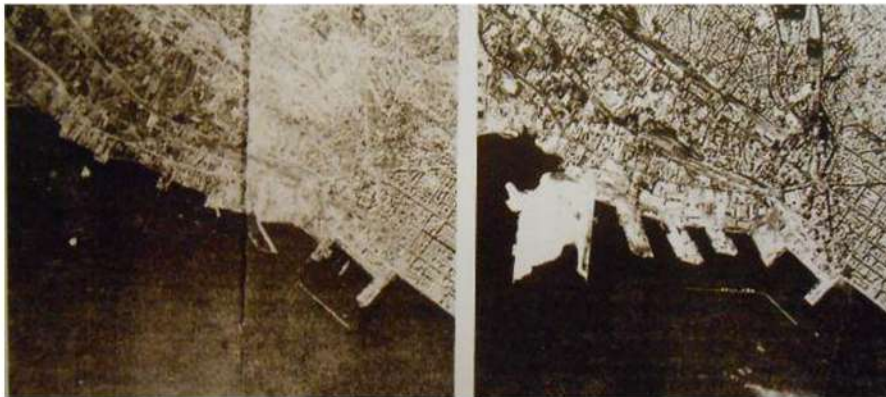


εικόνα 16: Ένα από τα περίτεχνα κίσκια του Κήπου



εικόνα 17: Επισκέπτες του κήπου των πριγκίπων, 1909

Μετά την απελευθέρωση το πάρκο ονομάστηκε κήπος των πριγκίπων προς τιμήν των παιδιών του Γεωργίου Α΄. Αργότερα ο κήπος μετατράπηκε σε πάρκο με καφενείο, μπουραρία, εστιατόριο, καμπαρέ, θεατρική σκηνή, Ιππικό Όμιλο και πίστα πατινάζ. Τα Σφαγεία και η Νέα Ιχθυόσκαλα, όμως, υποβάθμισαν την περιοχή με τις κάθε άλλο παρά ευχάριστες οσμές τους. Μετά το 1920 το πάρκο πήρε πιο λαϊκή μορφή και το 1926 λειτούργησε εκεί στρατόπεδο γυμνιστών από το γιατρό Ντουάρτε που εφάρμοζε μια νέα για την εποχή σωματική αγωγή. Πενήντα νέοι και νέες είχαν αρχίσει να παίρνουν μέρος στο σύλλογο αυτό πριν τα συντηρητικά ήθη των Θεσσαλονικέων ενεργοποιήσουν εκκλησιαστικές και αστυνομικές αρχές και τον διαλύσουν.



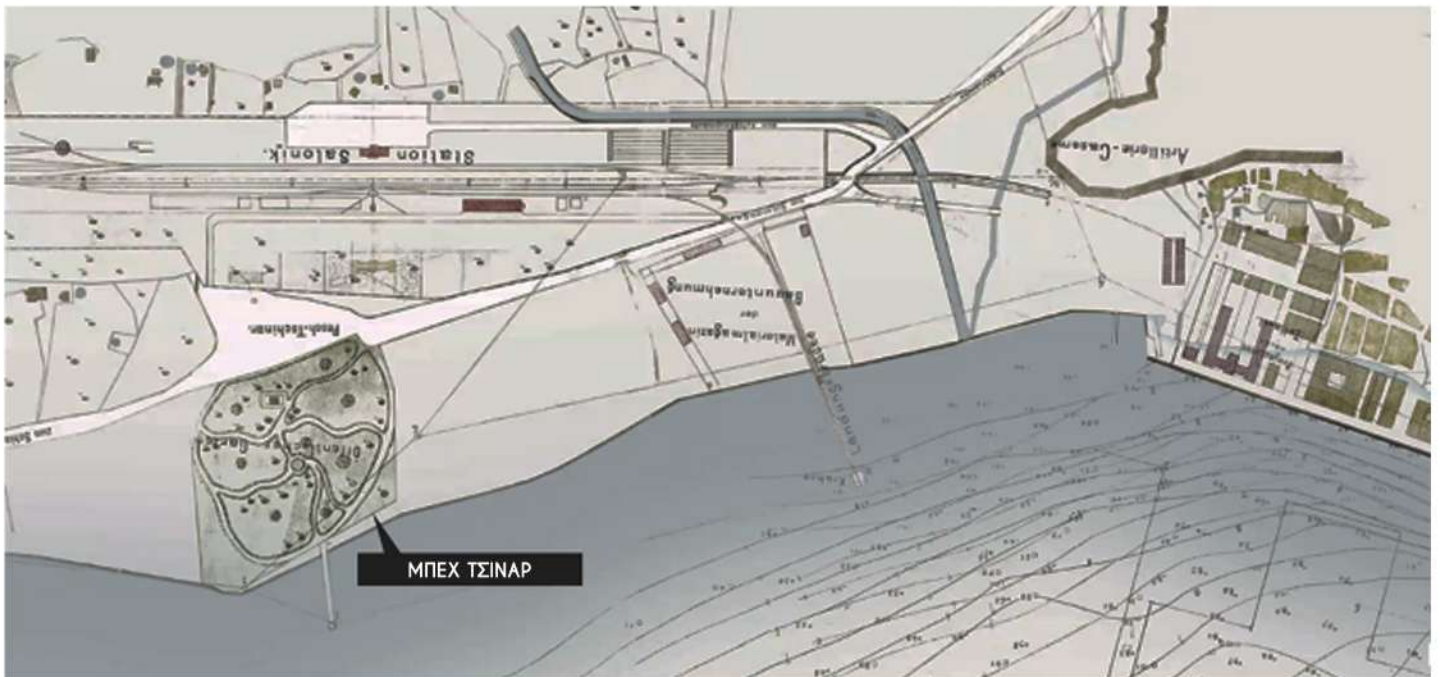
εικόνα 18: Αεροφωτογραφία της περιοχής το 1945(αριστερά) με κατασκευασμένες μόνο 2 προβλήτες και το 1992 με τις 6 προβλήτες ολοκληρωμένες(δεξιά)

Όλα αυτά μέχρι το 1927, οπότε περιέρχεται στην ιδιοκτησία της Αεροπορικής Άμυνας και τότε άρχισε στην περιοχή και η εγκατάσταση βιομηχανιών, βυρσοδεψίων και αργότερα πετρελαιοαποθηκών. Η επέκταση των εγκαταστάσεων του λιμανιού πάνω στον χώρο του Κήπου των Πριγκίπων, μετά τον πόλεμο, η κατασκευή των προβλητών 3,4,5 και 6 και η ανέγερση πετρελαιοδεξαμενών έδωξαν οριστικά και τους λουόμενους. Σήμερα δεν υπάρχει τίποτα που να θυμίζει τον παραδεισένιο εκείνο κήπο, ούτε από ελάχιστα σκόρπια δένδρα. Και μένει το τραγούδι του Τσιτσάνη να μας θυμίζει ότι κάποτε σε εκείνο το σημείο υπήρχε παραλία η οποία ήταν κατάλληλη για αναψυχή ("κι από `κει στο Μπεχτσινάρι, σε φίνο ακρογιάλι...", όπως λέει ο Βασίλης Τσιτσάνης στο τραγούδι του Μπαξέ Τσιφλίκι).³

³Γ. Αναστασιάδης και Ε. Χεμίογλου, "Η Μάχη της Μνήμης: Παραλία-Λιμάνια", University Studio Press Γιάννης Μέγας και Μανώλης Ανδριωτάκης, "Θεσσαλονίκη 1896", εκδ. Ζήτρος "Μνήμης Θεσσαλονίκης", εκδ. Μπαρμπουνάκης



εικόνα 19: Άποψη του δρόμου, που σήμερα περνά μπροστά από τον παλιό ΟΤΕ και τα Δικαστήρια και συνεχίζει στην 26ης Οκτωβρίου, κατέληγε στο Μπες Τσινάρ



εικόνα 20: Χάρτης απεικόνισης της περιοχής του Μπες Τσινάρ

306-337:

περιοχή
με καλό
κλίμα, δάση,
γεωργικές
εκτάσεις,
αμπελώνες

1820:

περιοχή με
φυσικά
ρέματα,
πλατάνια και
γεωργικές
εκτάσεις

1867:

δημιουργία
παραθαλάσσιου
πάρκου "Μπεχ
Τσινάρ"
(=πέντε πλατάνια),
με υδάτινα στοιχεία,
μεγάλα δέντρα,
παραλία, εστιατόρια,
παιδότοπους και
χώρους εκδηλώσεων

1893:

το πάρκο
"Μπεχ Τσινάρ"
συνδέεται με την πόλη
με γραμμή τραμ
και γίνεται δημοφιλής
προορισμός

1900:

η ευρύτερη περιοχή
έχει εύφορα εδάφη
για καλλιέργειες
και παίρνει το
όνομα
"Λαχανόκηποι"

1920:

η περιοχή
υποβαθμίζ
λόγω των
κακών
μυρωδιών
προέρχοντ
απο το λιμ
και το σφα



εται

που
αι
άνι
γείο

'40:

: το εμπορικό
: λιμάνι
: επεκτείνεται
: και οι άνθρωποι
: σταματούν να
: χρησιμοποιούν
: την παραλία

2021:

: πρόταση
: επανάχρησης της
: περιοχής
: και εκμετάλλευσης
: των δυνατοτήτων τη
: για δημιουργία
: ενός χώρου μικτών
: δραστηριοτήτων
: μέσα από έναν πιο
: "πράσινο"-
: βιώσιμο σχεδιασμό



Οι αρχές και η εξέλιξη της βιομηχανίας στη Θεσσαλονίκη

Ο 18ος και 19ος αιώνας αποτέλεσαν εποχές σημαντικών εξελίξεων για τα Βαλκάνια, καθώς και για την Ευρώπη γενικότερα. Οι συνθήκες που υπογράφονται μεταξύ των ευρωπαϊκών δυνάμεων και της οθωμανικής αυτοκρατορίας διασφαλίζουν την ανεμπόδιστη εμπορική διακίνηση αγαθών, με αποτέλεσμα την αναγωγή της Σμύρνης και της Θεσσαλονίκης σε οικονομικές πρωτεύουσες της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Η Θεσσαλονίκη, ανέκαθεν, αποτελούσε οικονομικό και εμπορικό κέντρο λόγω της γεωγραφικής της θέσης και του λιμανιού. Από τις αρχές του 18ου αιώνα αρχίζει η οικονομική ανάπτυξή της και γίνεται πόλος έλξης για μεγάλο τμήμα του αγροτικού πληθυσμού κυρίως από την ενδοχώρα.



*Moulin Allatini à Salonique.
Le plus grand Moulin de tout l'Orient.*

Le 13/7/03

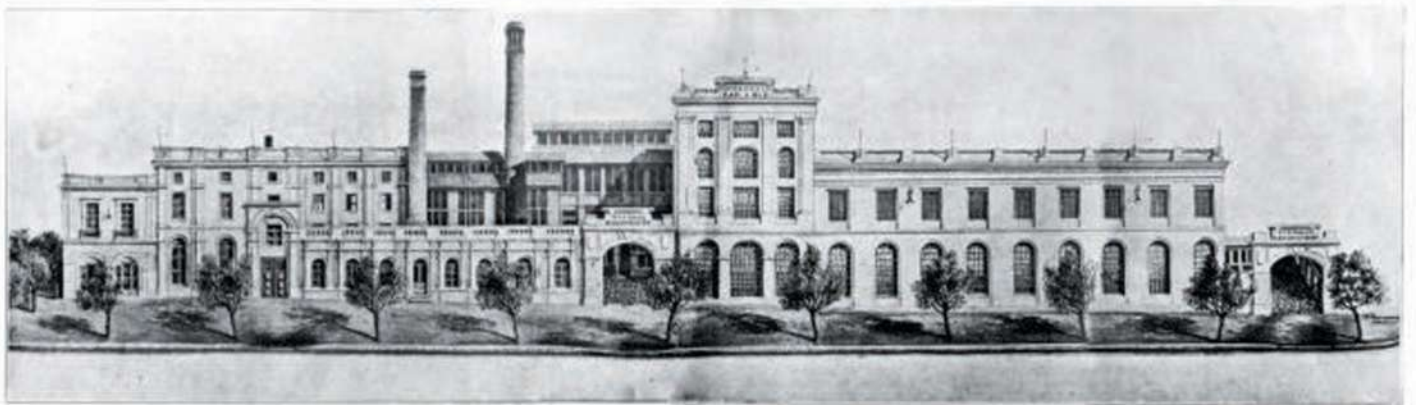
71, Éditeur G. Bader, Salonique.

*Jean Desvimeer
Remerciements et Salutations*

εικόνα 21: Οι Αλευρόμυλοι Αλλατινί περί το 1900

Οι μεγάλες αλλαγές που έγιναν στο δεύτερο μισό του 19ου αιώνα και στο πέρασμα από την βιοτεχνία στη βιομηχανία οδήγησαν στην αύξηση του πληθυσμού της πόλης. Πράγματι, εκείνη την εποχή άρχισαν να δημιουργούνται οι πρώτες βιομηχανικές εγκαταστάσεις στη Θεσσαλονίκη. Η βιομηχανική δραστηριότητα, αν και υποτυπώδης, κυριαρχείται από ευρωπαϊκά κεφάλαια, συγκεκριμένα 7 ανήκουν σε ευρωπαϊκά κεφάλαια χρησιμοποιώντας 4.000 από τους 7.000 εργάτες της πόλης. Η μεγαλύτερη από αυτές, η επιχείρηση Allatini κεραμοποιεία και αλευροβιομηχανία παράλληλα, ιδρύεται το 1883 από την Αυστριακή τράπεζα Χιρς σε συνεργασία με τον Ιταλικής εθνικότητας ισραηλιτικό οίκο των Allatini.

Παρά το γεγονός ότι το α' μισό του 19ου αιώνα οι βιομηχανικές δραστηριότητες περιορίζονταν μέσα στην πόλη, μετά το β' μισό η πόλη άρχισε να επεκτείνεται προς τα ανατολικά-δυτικά. Πιο συγκεκριμένα, πάνω στην οδό της 26ης Οκτωβρίου εντοπίζονταν η ζυθοποιία Όλυμπος, το υφαντουργείο Τόρρες και το εργοστάσιο φωταερίου, ενώ στην οδό Μοναστηρίου με Λαγκαδά βρισκόταν το καπνεργοστάσιο Regie 2. Έτσι, σταδιακά η δυτική πλευρά απέκτησε το χαρακτήρα της βιομηχανικής ζώνης, ενώ η ανατολική είχε πιο οικιστικό χαρακτήρα.



εικόνα 22: Ένα από τα περίτεχνα κίόσκια του Κήπου

Μετά την πυρκαγιά του 1917, το νέο σχέδιο προέβλεπε τον διαχωρισμό της πόλης σε 3 διακεκριμένες ζώνες, η μία εκ των οποίων, το δυτικό τμήμα συγκέντρωνε την βιομηχανική λειτουργία, τις αποθήκες χονδρεμπορίου, τους βασικούς σταθμούς δικτύων συγκοινωνίας και τις κατοικίες για την εργατική τάξη. Ήταν πλέον αυτονόητο ότι η βιομηχανική περιοχή θα αναπτυσσόταν σε γειτνίαση με το λιμάνι και με τα δίκτυα συγκοινωνιών στην δυτική είσοδο της πόλης.⁴

⁴Β.Κολώνας, "Ο.Τραγανού-Δελιγιάννη", Αρχές της βιομηχανίας στη Θεσσαλονίκη (1870-1912)", Κοινοφελές Ίδρυμα ΕΤΒΑ (1987)



1873:

δημιουργείται
η πρώτη
απομονωμένη
βιομηχανική ζώνη
που περιλαμβάνει
υφαντήρια,
ζυθοποιεία
και βυρσοδεψεία

1896:

κατασκευή
των σφαγείων

1907:

κατασκευή του
βυρσοδεψείου
του Νούσια



1917:

κατασκευή των ψυγείων Χαριλάου για να παρέχει κρέας σε όλο το βαλκανικό μέτωπο

1929:

περιοχή που καταλαμβάνεται από δεξαμενές πετρελαίου, εργοστάσια, βιομηχανίες, καταστήματα κατασκευής, αποθήκες

1962:

κατασκευή 4ης προβλήτας

Η ανάδειξη και προστασία της βιομηχανικής κληρονομιάς ως υποσύνολο της πολιτιστικής κληρονομιάς

Από το τέλος του 19ου αιώνα, η επιστήμη της κληρονομιάς είχε επαναπροσδιορίσει την σημασία της πολιτιστικής κληρονομιάς, διευρύνοντας το φάσμα των αντικειμένων της για να συμπεριλάβει έργα νεότερων εποχών. Μνημεία και ολόκληρα σύνολα, που άλλοτε είχαν κριθεί ως <<χαμηλότερης ποιότητας>>, σήμερα θεωρούνται αναπόσπαστο κομμάτι της ιστορίας και επομένως είναι άξια διατήρησης και προστασίας. Από την δεκαετία του 1960 και μετά, πραγματοποιήθηκαν οι πρώτες καταγραφές βιομηχανικών εγκαταστάσεων υπό εγκατάλειψη και διασώθηκαν τα πρώτα μνημεία του είδους, ενώ αναπτύχθηκε και η επιστήμη της βιομηχανικής αρχαιολογίας.⁵

Όσον αφορά το καθεστώς προστασίας, θα πρέπει να τονιστεί ότι οι επεμβάσεις που αποσκοπούν στην αποκατάσταση και επανάχρηση των ιστορικών βιομηχανικών συγκροτημάτων θα πρέπει να γίνονται με σεβασμό τόσο στα ιστορικά κελύφη, όσο και στο διατηρούμενο μηχανολογικό τους εξοπλισμό.

⁵Γ.Καραδέδος, 'Ιστορία και Θεωρία της Αποκατάστασης', Μεθεξίς

φυσικό
περιβάλλον

ανάπτυξη

βιομηχανία

306-337:

περιοχή
με καλό
κλίμα, δάση,
γεωργικές
εκτάσεις,
αμπελώνες

1820:

περιοχή με
φυσικά
ρέματα,
πλατάνια και
γεωργικές
εκτάσεις

1867:

δημιουργία
παραθαλάσσιου
πάρκου "Μπεχ
Τσινάρ"
(=πέντε πλατάνια),
με υδάτινα στοιχεία,
μεγάλα δέντρα,
παραλία, εστιατόρια,
παιδότοπους και
χώρους εκδηλώσεων

1893:

το πάρκο
"Μπεχ Τσινάρ"
συνδέεται με την πόλη
με γραμμή τραμ
και γίνεται δημοφιλής
προορισμός

1900:

η ευρύτερη περιοχή
έχει εύφορα εδάφη
για καλλιέργειες
και παίρνει το
όνομα
"Λαχανόκηποι"

1920:

η περιοχή
υποβαθμίζεται
λόγω των
κακών
μυρωδιών
που προέρχονται
από το λυγιστήριο
και το σφαγείο



1873:

δημιουργείται
η πρώτη
απομονωμένη
βιομηχανική ζώνη
που περιλαμβάνει
υφαντήρια,
ζυθοποιεία
και βυρσοδεψεία

1894:

κατασκευή
σιδηροδρομικού
δικτύου και
ανακατεύθυνση
ποταμών για
προστασία από
πλημμύρες.

1896:

κατασκευή
των σφαγείων

1907:

κατασκευή του
βυρσοδεψείου
του Νούσια

1917:

κατασκευή
των ψυγείων
Χαριλάου
για να παρέχεται
κρέας σε όλη
την περιοχή
του βαλκανικού
μέτωπου

κή
μίζεται
IV

ών που
νται
ιμάνι
φαγείο

1930:
η περιοχή γεμίζει
καφέ, εστιατόρια,
κινηματογράφους
και ξενοδοχεία

'40:
το εμπορικό
λιμάνι
επεκτείνεται
και οι άνθρωποι
σταματούν να
χρησιμοποιούν
την παραλία

1980:
κατασκευάζονται
νέοι δρόμοι και
κατοικίες,
κατεδαφίζονται
παλιά
βιομηχανικά
κτίρια

2000:
κατασκευάζονται
ξενοδοχεία,
εμπορικά κέντρα,
ξενοδοχεία.
Πολλά από αυτά
παραμένουν
κλειστά λόγω
οικονομικής
κρίσης

2021:
πρόταση
επανάχρησης της
περιοχής
και εκμετάλλευσης
των δυνατοτήτων της
για δημιουργία
ενός χώρου μικτών
δραστηριοτήτων
μέσα από έναν πιο
"πράσινο"-
βιώσιμο σχεδιασμό



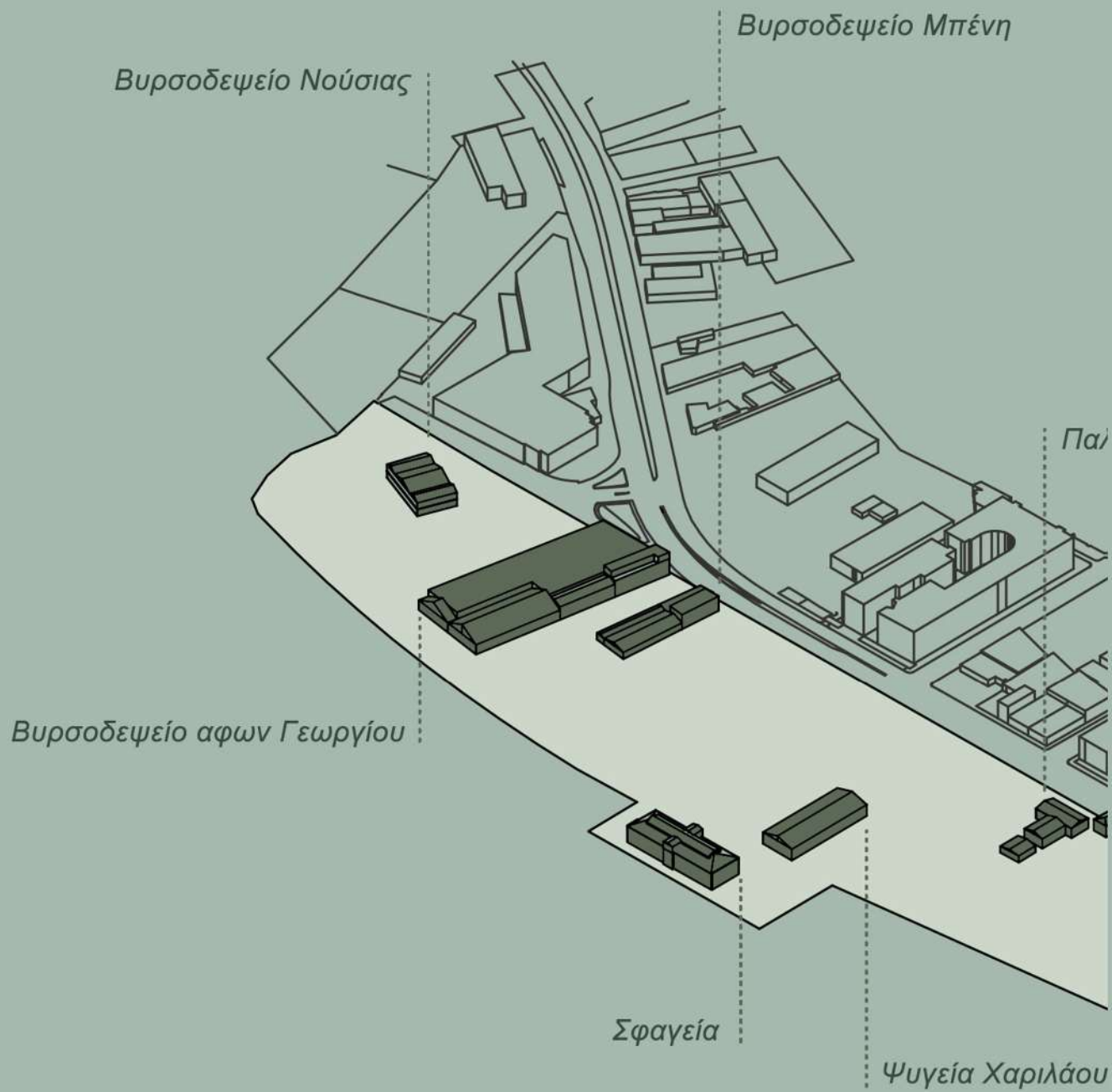
1929:
περιοχή που
καταλαμβάνεται από
δεξαμενές πετρελαίου,
εργοστάσια,
βιομηχανίες,
καταστήματα
κατασκευής, αποθήκες

1962:
κατασκευή 4ης
προβλήτας

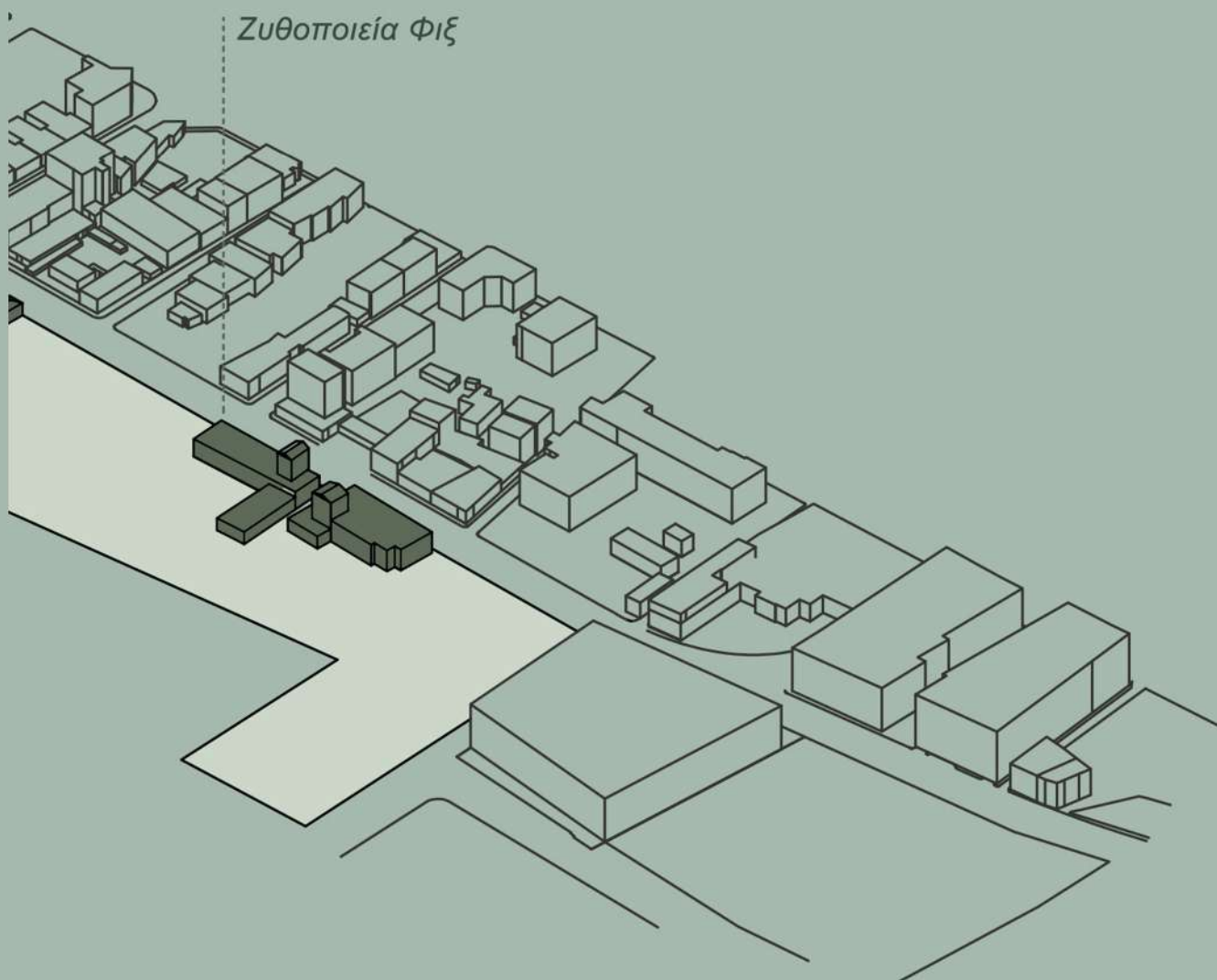
'90:
εδραιώνεται
μια οικιστική - μικτή
χρήση
που οδηγεί στην
απομάκρυνση
των αγροτικών
βιομηχανιών

2010-2020:
μερικά από τα
ιστορικά κτίρια
μετατρέπονται σε
χώρους πολιτιστικών
εκδηλώσεων





Γιό κεντρικό αντλιοστάσιο





Βυρσοδεψείο Νούσιας

Κατασκευάστηκε το 1907.

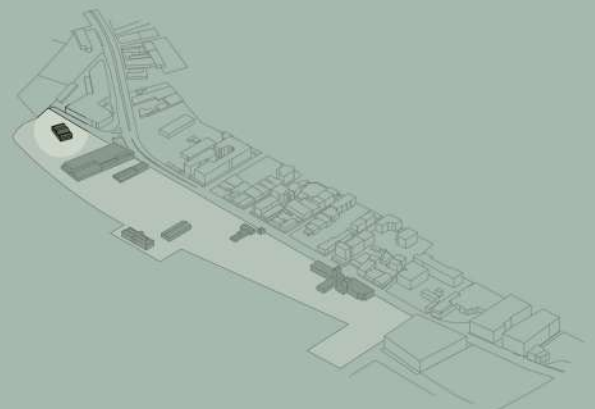
Την εποχή που ιδρύθηκε η θάλασσα απείχε μόλις 20 μέτρα απο το εργοστάσιο και η πρόσβαση του ήταν στη νότια πλευρά.

Χρησιμοποιούσε σύγχρονες μεθόδους επεξεργασίας των δερμάτων.

Από το 1935 και μετά το κτίριο μεταβιβάστηκε σε αρκετούς και διαφορετικούς ιδιοκτήτες με αποτέλεσμα να γίνοντα διάφορες κτιριακές προσθήκες στον αρχικό του όγκο για να εξυπηρετούνται οι εκάστοτε ανάγκες. Οι προσθήκες αυτές προστέθηκαν βίαια, χωρίς ιδιαίτερη φροντίδα για την τυπολογία και την αισθητική του κτιρίου.

Το 1994 κρίθηκε απο το Υπουργείο Πολιτισμού ως ιστορικό διατηρητέο μνημείο σε ζώνη προστασίας.

Σήμερα σε τμήμα των βοηθητικών κτιρίων του συγκροτήματος φιλοξενούνται χρήσεις αναψυχής, ενώ το σύνολο του ιστορικού βιομηχανικού συγκροτήματος παραμένει εγκαταλελειμμένο και αναξιοποίητο.







Βυρσοδεψείο αφων Γεωργίου

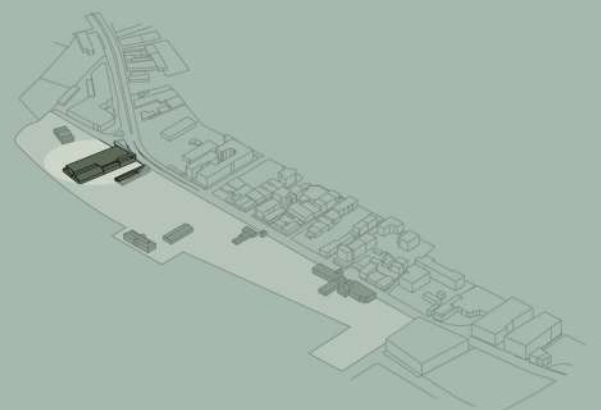
Η χρονολογία ανεγερσής του κτιρίου υπολογίζεται το 1913. Ο αρχικός ιδιοκτήτης μεταβίβασε την κυριότητα στους αδερφούς Γεωργίου, οι οποίοι το μετέτρεψαν σε βυρσοδεψείο.

Λειτουργήσε μέχρι το 1932.

Μέχρι το 2000 παραμένει σε αχρησία, όπου και ξεκινά η ανακαίνισή του που διαρκεί περίπου μία δεκαετία.

Ο χώρος αναπαλαιώνεται εξωτερικά με σεβασμό στην υπάρχουσα αρχιτεκτονική και ιστορία του κτιρίου, ενώ διακοσμείται εσωτερικά διατηρώντας την κουλτούρα και τη μεγαλοπρέπεια του κλασικού.

Το κτίριο μετά την ολοκλήρωση των έργων επαναχρησιμοποιείται και σήμερα είναι ένα από τα πιο γνωστά ξενοδοχεία της πόλης (Porto Palace).





Βυρσοδεψείο Μπένη

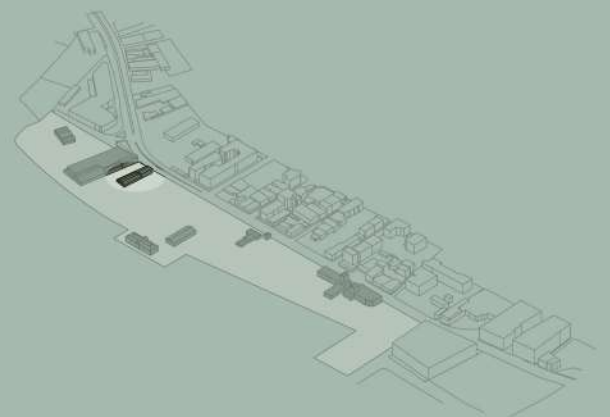
Κατασκευάστηκε την περίοδο του 1921 από τους αδερφούς Μπένη σε απόσταση αναπνοής από τα προγενέστερα βυρσοδεψεία Νούσια και Γεωργίου..

Το 1997 το διώροφο κτίριο των εργαστηρίων χαρακτηρίστηκε ως ιστορικό διατηρητέο μνημείο.

Ένα χρόνο αργότερα συμπεριλήφθηκε και το ισόγειο κεραμοσκεπές κτίριο αποθήκης στα πιο αξιόλογα βιομηχανικά κτίρια της βιομηχανικής ανάπτυξης της Θεσσαλονίκης του 20ου αιώνα.

Το στοιχείο που το ξεχώριζε από τα υπόλοιπα ήταν ο ιδιαίτερα εξελιγμένος μηχανολογικός εξοπλισμός του, ο οποίος δε σώζεται σήμερα.

Σήμερα στεγάζει χώρους αναψυχής.





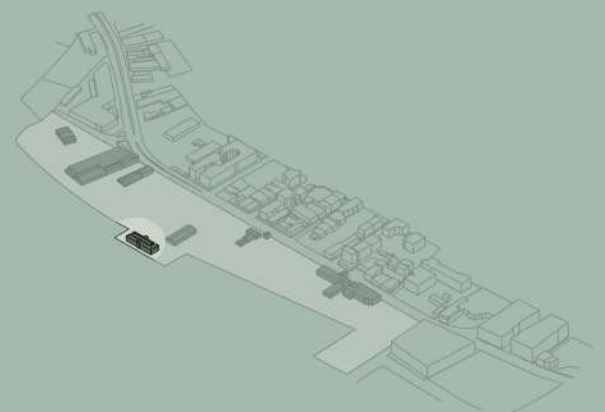
Σφαγεία

Το κτίριο χτίστηκε το 1896 και λειτούργησε ως το 1988 με μια μικρή παύση το 1978, που έκλεισε προσωρινά για να επισκευαστούν οι ζημιές που προκλήθηκαν από τον μεγάλο σεισμό της Θεσσαλονίκης.

Το 1994 χαρακτηρίστηκε διατηρητέο ως τυπικό δείγμα βιομηχανικής αρχιτεκτονικής του τέλους του 19ου αι- αρχές 20ου αι.

“Έργο τέχνης και ιστορικό διατηρητέο μνημείο, με τον περιβάλλοντα χώρο του, διότι αποτελεί ένα από τα πιο αξιόλογα δείγματα Βιομηχανικής Αρχιτεκτονικής των αρχών του 20ου αι”

Το 2014 ολοκληρώθηκε η ανακαίνισή του και αποτελεί μια κοινωνικά διαδραστική μηχανή για την παραγωγή πολιτισμού, ένα εργαστήριο εφαρμοσμένης δημιουργικότητας (Lab'Attoir).





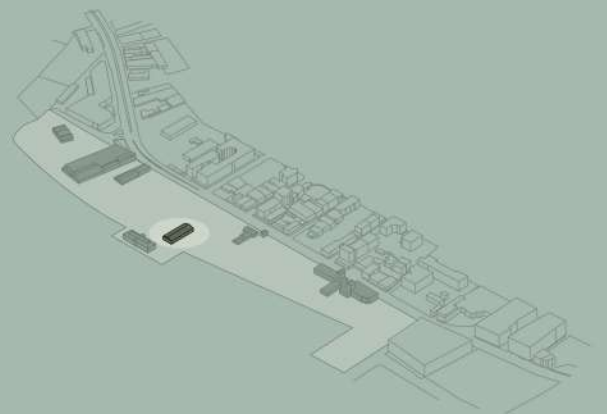
Ψυγεία Χαριλάου

Τα ψυγεία του Χαριλάου τα πρωτοσυναντήσαμε την εποχή του πρώτου παγκοσμίου πολέμου όπου τροφοδοτούσε το Μακεδονικό μέτωπο.

Η τοποθεσία του στρατιωτικού ψυγείου ήταν η βάση Μπεχ-τσινάρ, στις παρυφές της πόλης, στο σημερινό χώρο του λιμανιού, και με κατευθείαν σιδηροδρομική σύνδεση δίπλα στο πρώτο αντλιοστάσιο της Θεσσαλονίκης ΟΥΘ (1892)

70 χρόνια μετά (1984-1986) την κατασκευή του, το κτίριο των ψυγείων, έπιασε φωτιά κατά τη διάρκεια εργασιών αποξήλωσης των μηχανών. Η εταιρεία αναστέλλει τις εργασίες και στη συνέχεια πουλά τα μηχανήματα για παλιοσίδερα. Στις εφημερίδες φτάνει η είδηση της πυρκαϊάς που προήλθε από σπινθήρα κατά τη διάρκεια των εργασιών διάλυσης των μεταλλικών κομματιών των θαλάμων ψύξης..

Μέχρι πριν περίπου μία δεκαετία στέγαζε αντιπροσωπεία αυτοκινήτων, ενώ σήμερα παραμένει κενό.





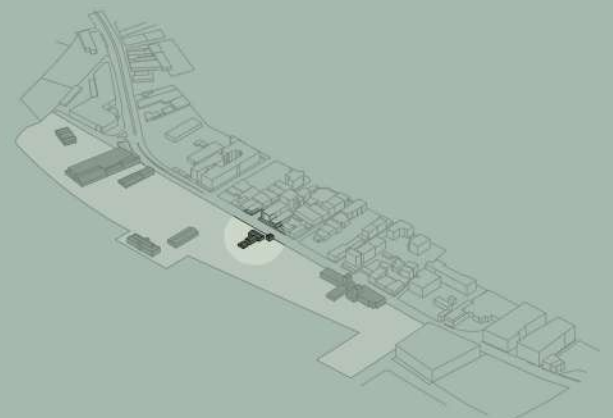
Παλιό κεντρικό αντλιοστάσιο

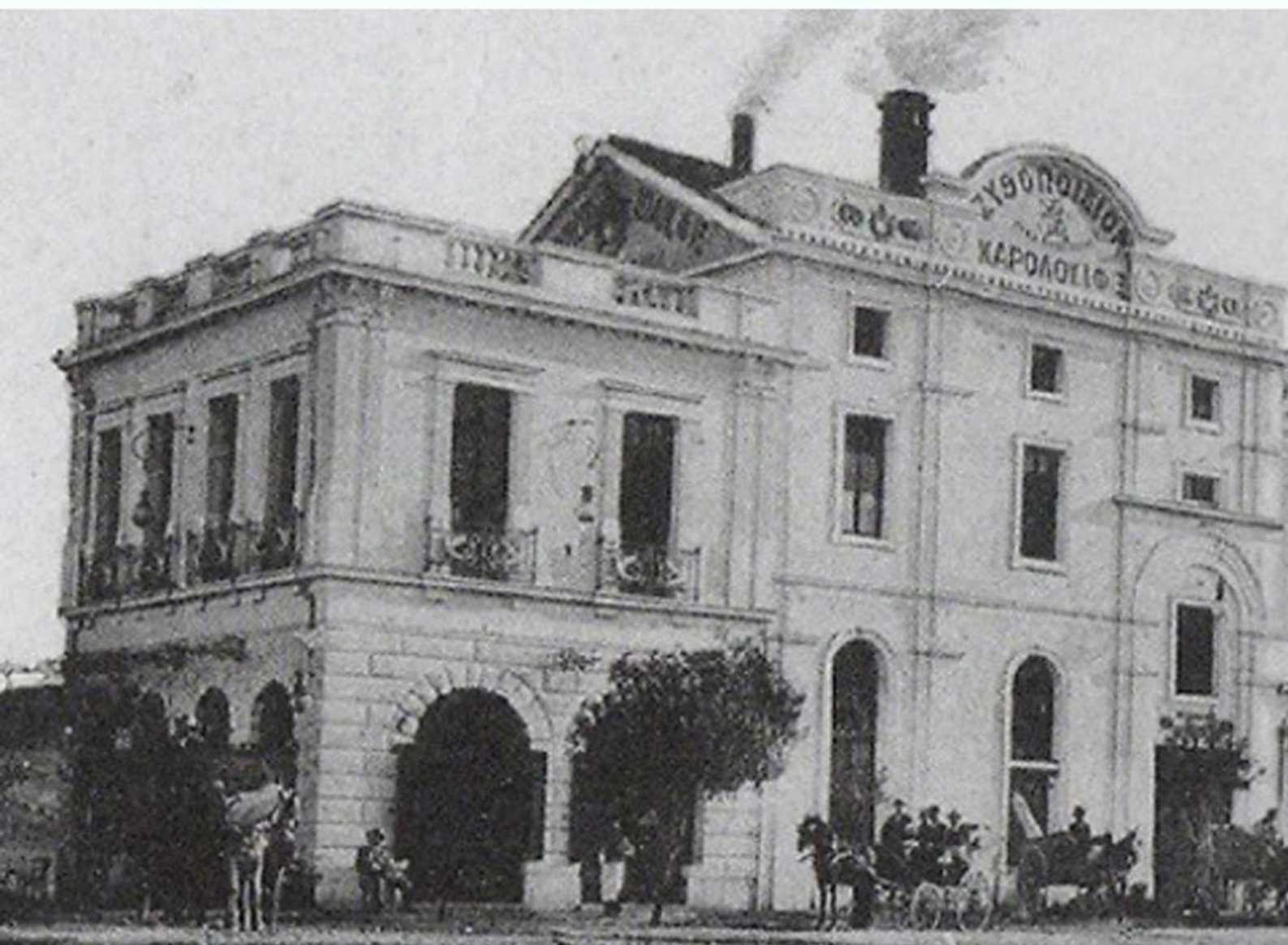
Κατασκευάστηκε το 1890-1894
και λειτούργησε έως το 1978.

Το 1984 μετά από απόφαση του
Διοικητικού Συμβουλίου
μετατράπηκε σε μουσείο.

Το 1987 χαρακτηρίστηκε ως
διατηρητέο μνημείο.

Το 2000 ολοκληρώθηκε η
αποκατάσταση των τριών
κτιρίων του ιστορικού συνόλου
μαζί με τον μηχανολογικό τους
εξοπλισμό και διαμορφώθηκε ο
περιβάλλοντας χώρος συνολικής
έκτασης 3.000 τ.μ.





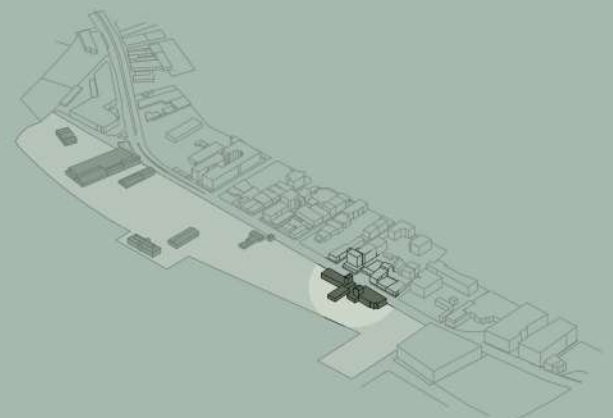
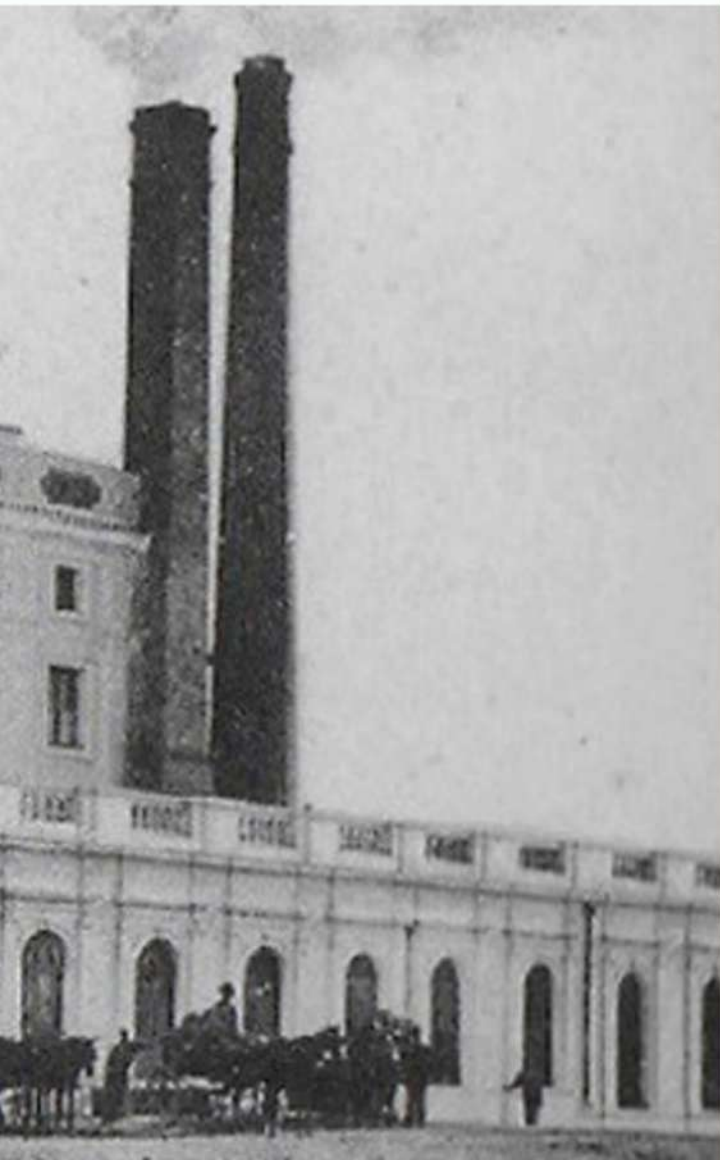
Ζυθοποιεία Φιξ

Το κτιριακό συγκρότημα του εργοστασίου Φιξ αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα διατηρούμενα μνημεία βιομηχανικής κληρονομιάς.

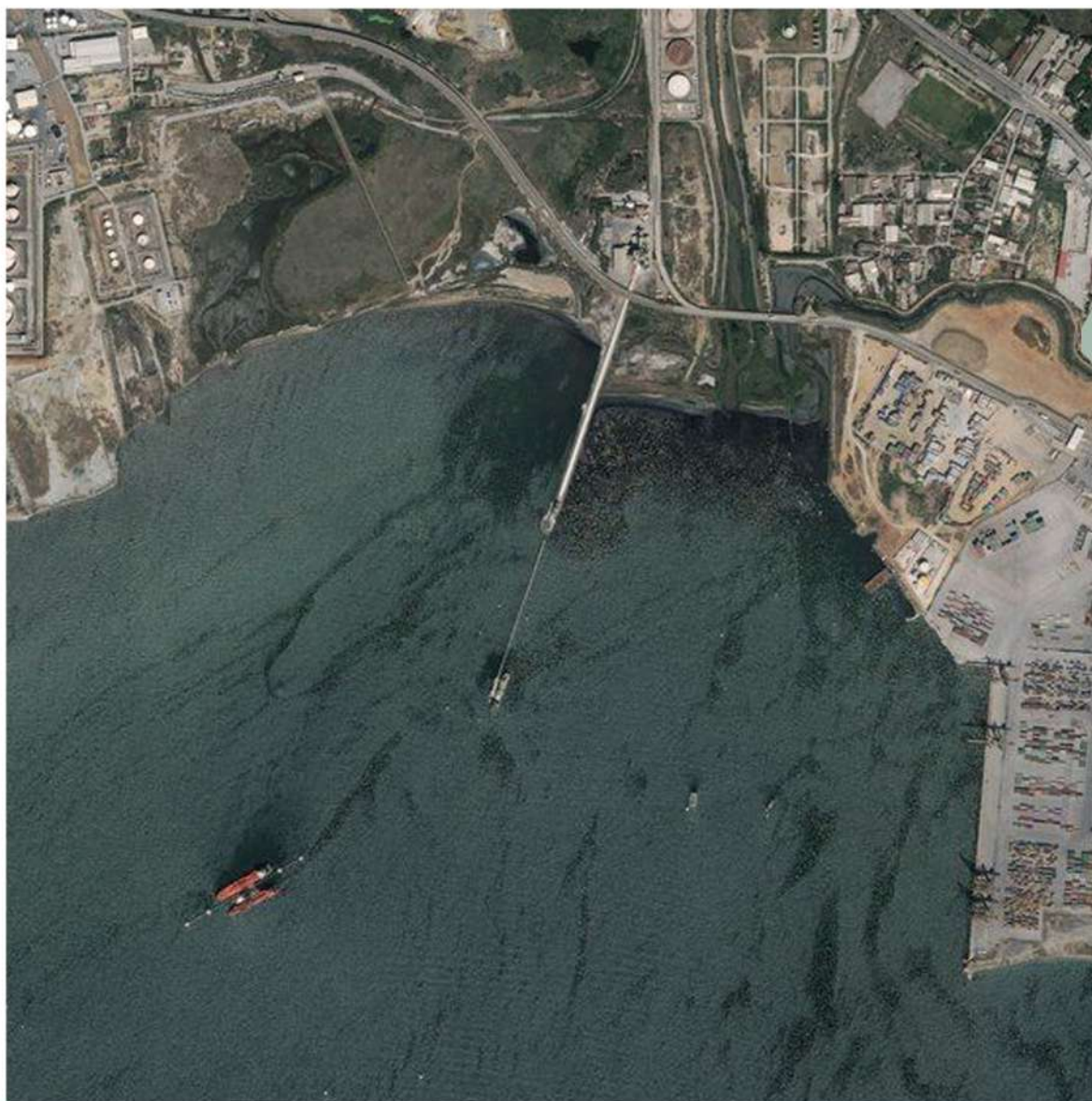
Ιδρύθηκε ως οινοπνευματοποιτείο και στη συνέχεια μετατράπηκε σε ζυθοποιείο.

Από το 1893 έως και το 1995 πολλές φορές η λειτουργία του τέθηκε σε αναστολή και η ιδιοκτησία του άλλαζε συχνά.

Μέχρι το 2002 παρατηρούνταν αρκετοί βανδαλισμοί ενώ η έλλειψη συντήρησης έχει ως αποτέλεσμα να έχουν καταρρεύσει οι στέγες από κάποια κτίριά του, να υπάρχουν εκτεταμένες ή πιο τοπικές βλάβες.



Η περιοχή μελέτης εντάσσεται στα δυτικά της Θεσσαλονίκης και συνορεύει με τις εγκαταστάσεις του λιμανιού. Η θέση του απεικονίζεται στις παρακάτω αεροφωτογραφίες.





αεροφωτογραφίες της περιοχής μελέτης στην πόλη της Θεσσαλονίκης



Η περιοχή μελέτης εντάσσεται σε μία αναπτυσσόμενη περιοχή κοντά σε σημαντικά σημεία της πόλης όπως ο σταθμός των υπεραστικών λεωφορείων (κτελ), εμπορικά κέντρα, μουσεία αλλά και σε άμεση επαφή με τις προβλήτες του εμπορικού λιμανιού της πόλης.

Στο παραπάνω διάγραμμα (2.1) απεικονίζονται κάποια από τα πιο γνωστά σημεία της πόλης σε σχέση με το οικόπεδο της πρότασής μας, όπως ο Λευκός Πύργος, τα κάστρα και το Μέγαρο Μουσικής Θεσσαλονίκης.

διάγραμμα 2.1 : σχέση περιοχής μελέτης με γνωστά σημεία της πόλης



ΣΤΑΘΜΟΣ ΤΡΕΝΩΝ

κάστρο

δικαστήρια

λιμάνι

ΚΕΝΤΡΟ ΠΟΛΗΣ
Λευκός Πύργος

αψίδα του Γαλέριου

πανεπιστημιούπολη
Δ.Ε.Θ.

ομπρέλες του Ζογγολόπουλου

έγαρο Μουσικής Θεσσαλονίκης

ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΡΑΤΙΚΟΣ
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

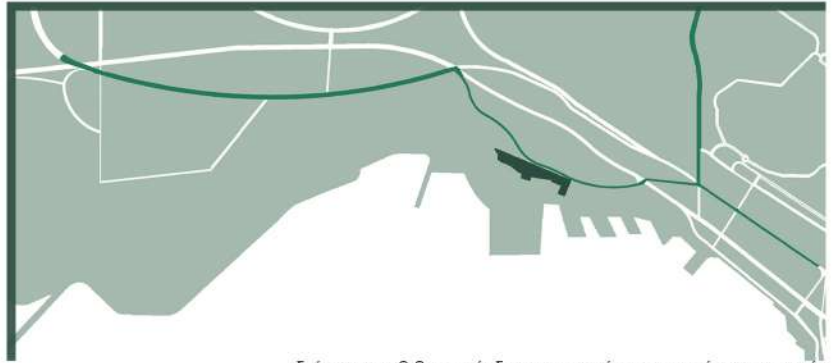


Η περιοχή μελέτης βρίσκεται επί της οδού 26ης Οκτωβρίου, η οποία αποτελεί σημαντικό οδικό άξονα της πόλης.

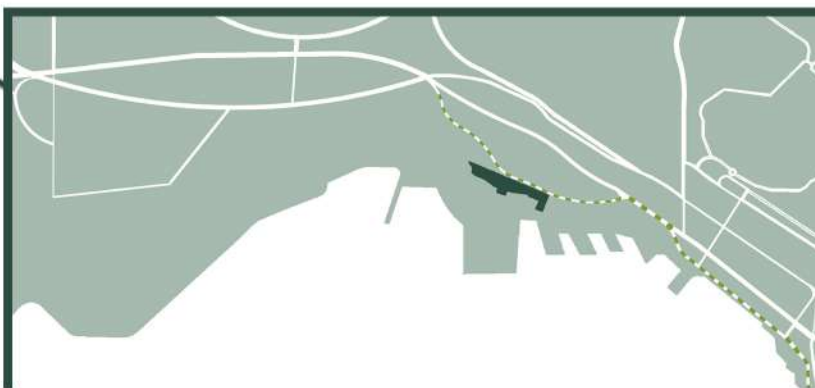
Πιο συγκεκριμένα αποτελεί συνέχεια της δυτικής εισόδου της πόλης (αυτοκινητόδρομος Α1) και πάνω από αυτή βρίσκονται δύο κύριοι οδοί της περιχής, η Γιαννιτσών και η Μοναστηρίου, η οποία αποτελεί συνέχεια της Εγνατίας οδού που διασχίζει ολόκληρο το κέντρο.

Από κάτω συνδέεται με την Πολυτεχνείου και την παραλιακή οδό Λεωφόρος Νίκης, οι οποίες είναι οι δύο κύριες αρτηρίες διάσχησης του κέντρου της πόλης.

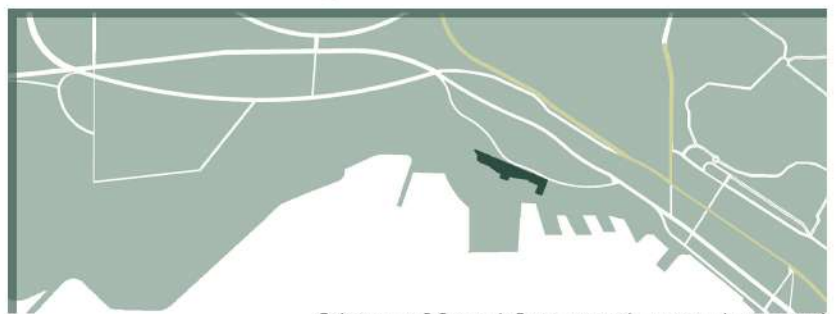
Κάτω από την περιοχή μελέτης υπάρχουν μη σχεδιασμένοι δρόμοι που εξυπηρετούν αποκλειστικά τις ανάγκες μετακίνησης όσων εργάζονται και μεταφέρουν οτιδήποτε από και προς τις εγκαταστάσεις του λιμανιού.



διάγραμμα 2.2.α : σύνδεση περιοχής με αστική συγκοινωνία



διάγραμμα 2.2.β : σύνδεση περιοχής με πεζή κίνηση

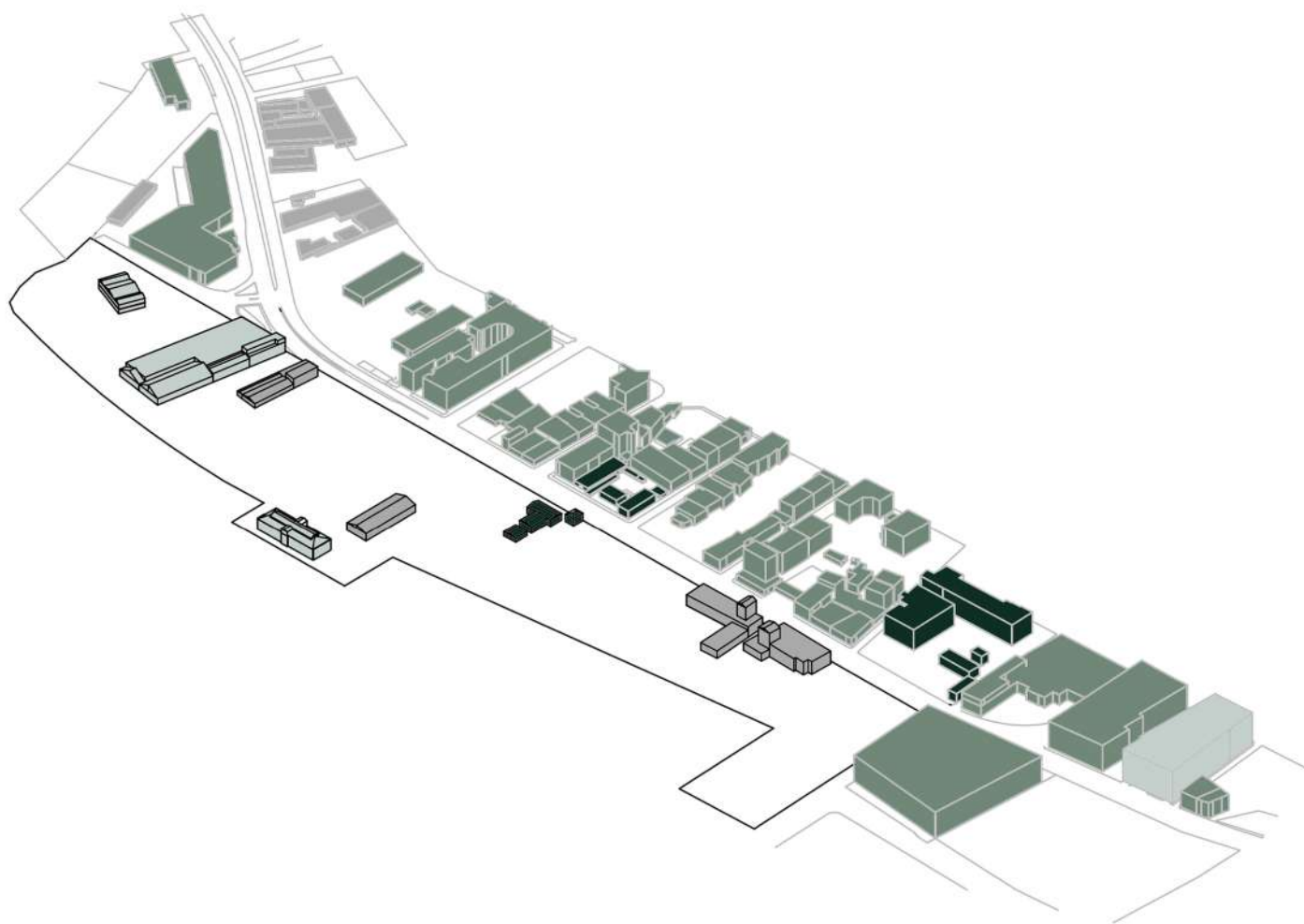


διάγραμμα 2.2.γ : σύνδεση περιοχή με γραμμή του μετρό
(έτος ολοκλήρωσης κατασκευής έργου 2023)

Η σύνδεση της με το κέντρο της πόλης αλλά και με σημεία κομβικά όπως είναι οι σταθμοί μετακίνησης (σταθμός υπεραστικών λεωφορείων, σταθμός τρένων, κρατικό αερολιμένας κλπ) γίνεται είτε με τα πόδια είτε με κάποιο αστικό λεωφορείο όπως φαίνεται στα διαγράμματα αντίστοιχα.

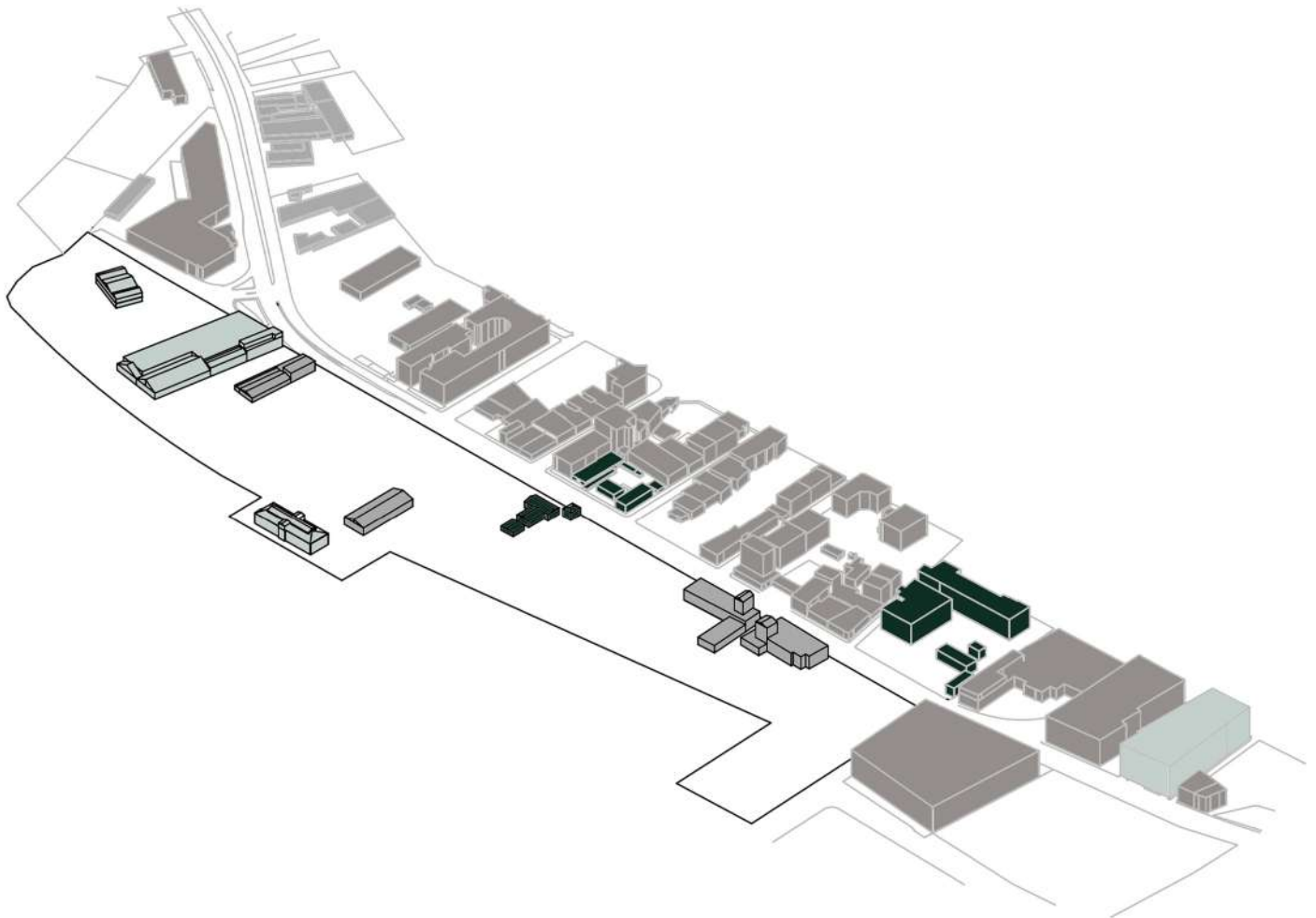
Τα τελευταία χρόνια στην πόλη της Θεσσαλονίκης πραγματοποιούνται έργα για την κατασκευή γραμμών του μετρό. Η σύνδεση τους αναμένεται εντός του έτους 2023 και σε αυτή την περίπτωση η σύνδεση της περιοχής ακόμη και με πιο μεγάλες αποστάσεις θα είναι άμεση (αναμενόμενος χρόνος από κρατικό αερολιμένα Θεσσαλονίκης: 20')

διάγραμμα 2.3.α : χρήσεις κτιρίων περιβάλλουσας περιοχής (ισόγειο)



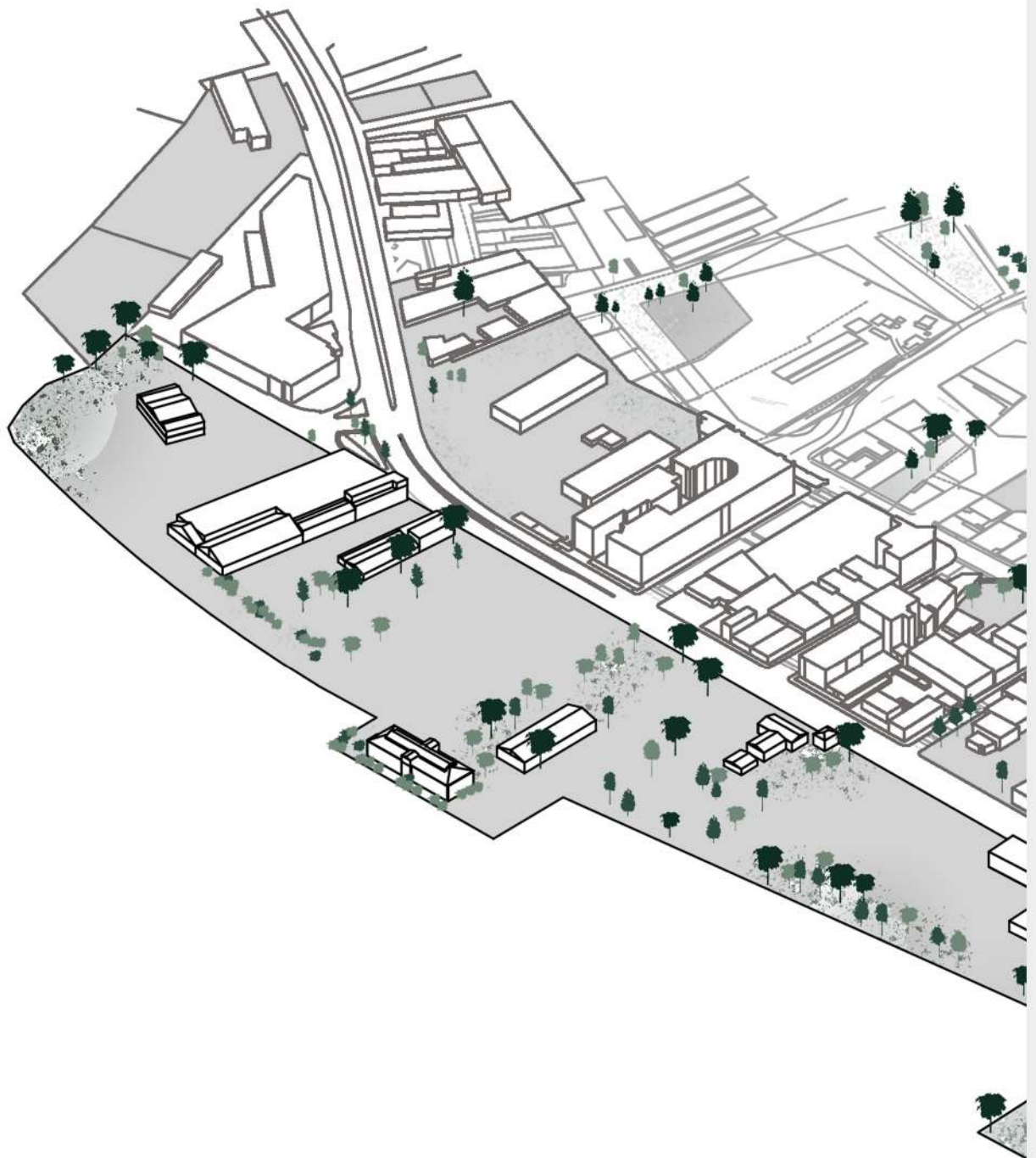
- χώροι λιανικού/χονδρικού εμπορίου
- χώροι γραφείων
- χώροι εστίασης
- χώροι κρατικών υπηρεσιών
- εγκαταλελειμμένα κτίρια




διάγραμμα 2.3.β : χρήσεις κτιρίων περιβάλλουσας περιοχής (όροφοι)

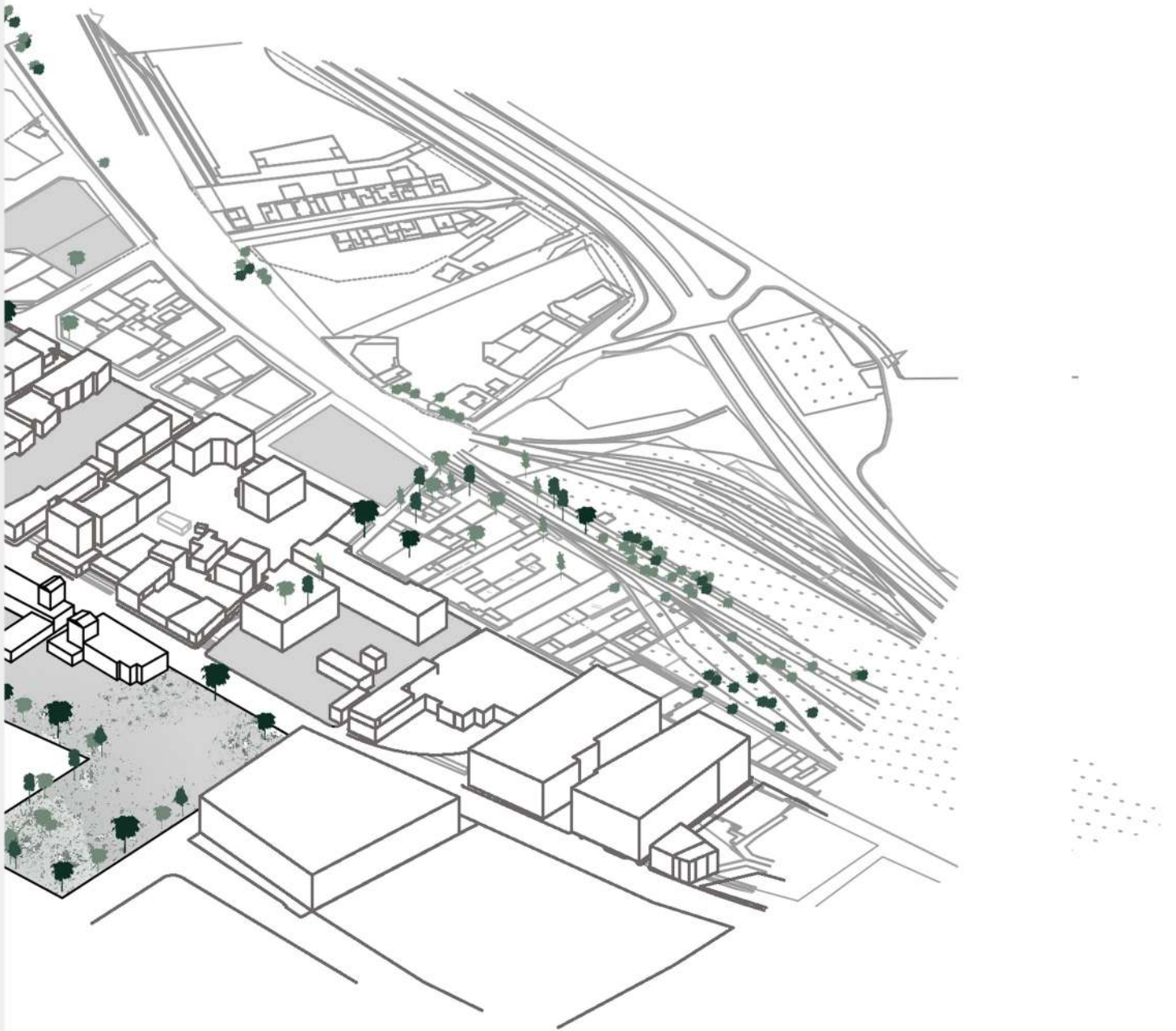


- χώροι λιανικού/χονδρικού εμπορίου
- χώροι γραφείων
- χώροι εστίασης
- χώροι κρατικών υπηρεσιών
- εγκαταλελειμμένα κτίρια

διάγραμμα 2.4 : διάγραμμα πρασίνου περιοχής μελέτης και περιβάλλουσας περιοχής



-  υψηλή δενδρώδης βλάστηση
-  μεσαία θαμνώδης βλάστηση
-  χαμηλή βλάστηση



ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ



έλλειψη χώρων πρασίνου
πολλά αχρησιμοποίητα και κατακερματισμένες πράσινες περιοχές



έλλειψη κοινοτικών χώρων, αθλητικών εγκαταστάσεων και
χώρων παιχνιδιού



ιστορικά κτίρια με εξαιρετική αρχιτεκτονική αξία τα οποία δε
φιλοξενούν κάποια χρήση, παραμένουν κενά, δε συντηρούνται
και τελικά παρουσιάζουν βλάβες



περιβάλλον μη φιλικό για πεζούς / ποδήλατα
απουσία ποδηλατόδρομου και πεζόδρομου στην περιοχή



η περιοχή είναι αποσυνδεδεμένη από την πόλη και την υπάρχουσα
ενεργοποιημένη προκυμαία



ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

δημιουργία ανθεκτικών και βιώσιμων χώρων πρασίνου, πάρκων, πλατειών, κοινοτικών χώρων
φύτευση ειδών που αποκαθιστούν τους ρύπους, πιο πράσινοι δρόμοι

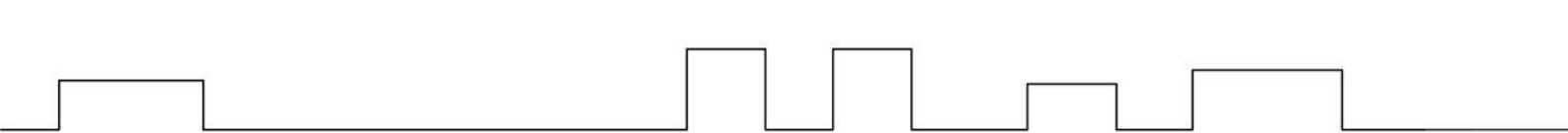
δημιουργία πάρκων, αθλητικών εγκαταστάσεων (εσωτερικών και εξωτερικών) και χώρων παιχνιδιού

επαναχρησιμοποίηση παραμελημένων ιστορικών κτιρίων

ασφαλής κυκλοφορία ποδηλάτων και πεζών επί τόπου και κατά μήκος του δρόμου, σύνδεση με τον ήδη υπάρχοντα ποδηλατόδρομο και πεζόδρομο της πόλης

σύνδεση της περιοχής με το κέντρο της πόλης με κάθε δυνατό μέσο





Η επιλογή της συγκεκριμένης περιοχής για μελέτη έγινε κυρίως λόγω της ευνοϊκής της θέσης στην πόλη της Θεσσαλονίκης αλλά και της ιστορικής σημασίας της περιοχής, αφού αποτελεί μία σημαντική πρώην βιομηχανική περιοχή η οποία έχει παραμεληθεί εδώ και αρκετές δεκαετίες. Αυτοί οι δύο λόγοι την καθιστούν ιδανική για τη δημιουργία ενός πράσινου επιχειρηματικού και πολιτιστικού κέντρου.

Αρχικά, η έκταση της περιοχής είναι 130 στρέμματα και περιλαμβάνει επτά ιστορικά κτίρια, εκ των οποίων μερικά έχουν ήδη κάποιες χρήσεις αναψυχής και ψυχαγωγίας, ενώ τα υπόλοιπα είναι εγκαταλελειμμένα και αναξιοποίητα. Το μέγεθος αυτής της επιφάνειας αποτελεί μια αρκετά ικανοποιητική έκταση για να δημιουργηθεί ένας "πνεύμονας οξυγόνου" για την πόλη που θα περιλαμβάνει και λειτουργίες που θα συμβάλλουν στην ανάπτυξη της.

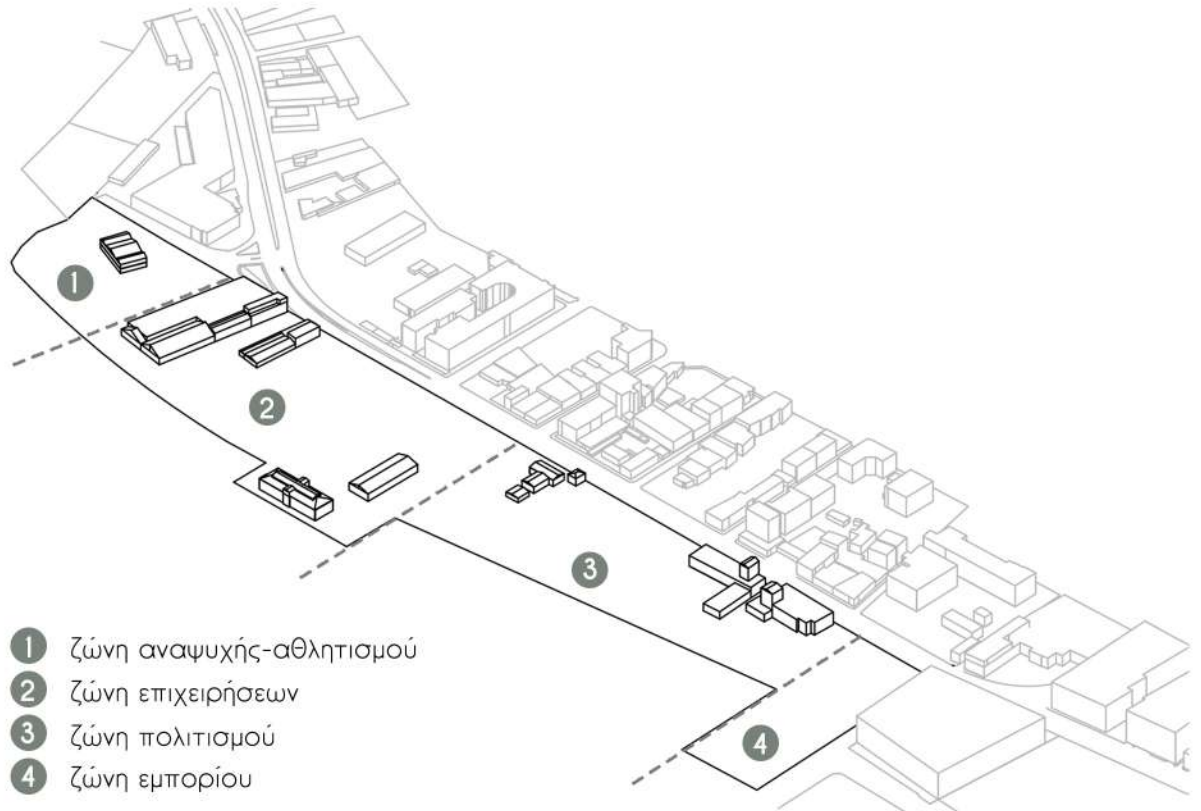
Στην πρόταση που κάνουμε επιχειρούμε να κρατήσουμε τις μνήμες των ιστορικών κτιρίων αναδεικνύοντας τα μέσα από τη δημιουργία πλατειών αλλά και να εντάξουμε σε αυτή τις σύγχρονες ανάγκες της πόλης και τις δυνατότητες εξέλιξης της με κάποια καινούρια κτίρια. Σημαντικός άξονας του σχεδιασμού μας ήταν η διατήρηση της σχέσης της περιοχής μελέτης με την υπόλοιπη πόλη διατηρώντας ωστόσο τη λογική μιας νέας προσθήκης με χαρακτηριστικά που ανταποκρίνονται στις σύγχρονες ανάγκες.

Κοινόχρηστοι χώροι – Πλατείες

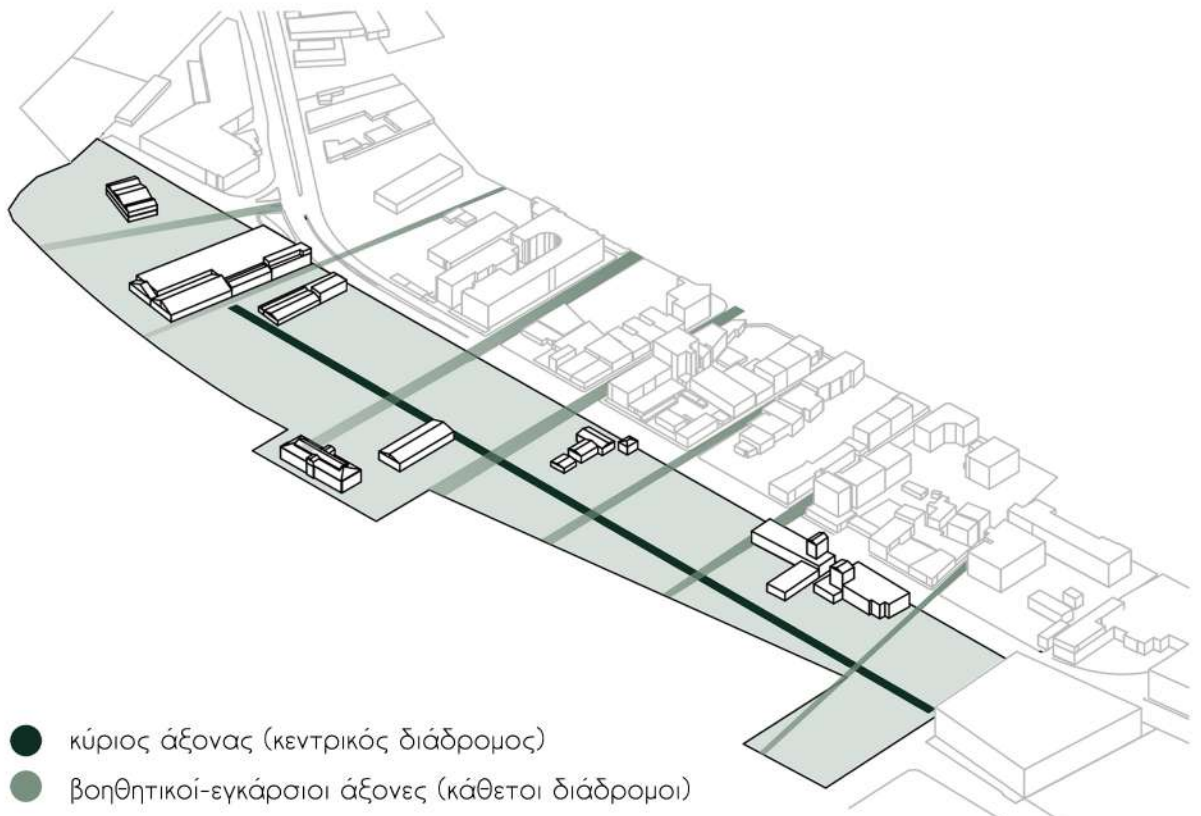
Δημιουργήσαμε έτσι έναν κεντρικό άξονα περιήγησης (κεντρικός διάδρομος) που εξυπηρετεί τη διάσχιση ολόκληρου του οικοπέδου παράλληλα με τον κεντρικό δρόμο αλλά και εγκάρσιους βοηθητικούς άξονες που διασχίζουν το οικόπεδο σε επτά σημεία του και αποτελούν συνέχειες των κάθετων δρόμων που βρίσκονται πάνω από το οικόπεδό μας, δημιουργώντας έτσι τη "συνέχεια" της πόλης μέσα στην περιοχή μελέτης μας χωρίς να δημιουργείται κάποιο σκληρό εμπόδιο. Σε κάθε έναν από τους επτά εγκάρσιους άξονες δόθηκε διαφορετική χρήση ανάλογα με τα σημεία που περνούσε κατά την πορεία του μέσα στην περιοχή (μπορεί να είναι πεζόδρομος-ποδηλατόδρομος ή κανάλι νερού).

Προσπαθήσαμε να δημιουργήσουμε ζώνες κτιρίων ακολουθώντας και τις γραμμές που δημιουργούν τα παλαιότερα κτίρια. Με αυτόν τον τρόπο ο κτιριακός όγκος του οικοπέδου συγκεντρώθηκε εκατέρωθεν του κεντρικού μας διαδρόμου και ανάμεσα στους βοηθητικούς εγκάρσιους διαδρόμους μας. Στην κάτοψη που άρχισε να δημιουργείται τα καινούρια με τα παλαιότερα κτίρια σχηματίζουν κάποιες ανοιχτές επιφάνειες στις οποίες μπορεί να δοθεί χρήση και αναλόγως με αυτή να υπάρξουν κάποιες αντίστοιχες πλατείες. Οι πλατείες αυτές είναι οι μεγάλοι κοινόχρηστοι χώροι που σκοπό έχουν να φιλοξενούν διάφορες δραστηριότητες όπως συναυλίες, θεατρικές παραστάσεις, σημεία στάσης, αθλητικές δραστηριότητες κ.ά.

διάγραμμα 3.1 : περιοχές οικοπέδου



διάγραμμα 3.2 : διάγραμμα αξόνων οικοπέδου



Κτίρια

Πιο συγκεκριμένα για τα κτίρια, τοποθετήσαμε τις εισόδους τόσο από τον κεντρικό δρόμο ή διάδρομο (ανάλογα με τη θέση του κτιρίου) αλλά και από τους βοηθητικούς διαδρόμους. Επίσης αποφύγαμε να κλείσουμε τις πλευρές περιμετρικά των κτιρίων για να εκμεταλλευτούμε τη θέα που προσφέρει η κάθε πλευρά τους. Για λόγους προστασίας από τον ήλιο και σε άμεση σχέση με τον προσανατολισμό τοποθετήσαμε κάθετες περσίδες ανά όροφο. Οι περσίδες στράφηκαν τόσο με βάση τον προσανατολισμό της εκάστοτε πλευράς αλλά και με βάση τη θέα, δημιουργώντας για τον επισκέπτη συγκεκριμένη θέα που μπορεί να παρακολουθήσει από το εσωτερικό του κάθε κτιρίου, του δίνεται δηλαδή η δυνατότητα να παρακολουθήσει διαφορετικά καρέ της πόλης. Ακόμη η απόσταση των περσίδων αλλάζει ανά όροφο ανάλογα με το πόσο θέλουμε να περιορίσουμε ή να ελευθερώσουμε τη θέα του και το πόσο προστατευμένο, φιλτραρισμένο θέλουμε να είναι το εσωτερικό του.

Ακόμη, δημιουργήσαμε κενά και διαμπερότητες στα κτίρια με αίθρια που καταλαμβάνουν από ένα έως τρεις ορόφους και σε αρκετές περιπτώσεις είναι γωνιακά, αναπτύσσονται δηλαδή σε δύο πλευρές των κτιρίων συνεχόμενα.



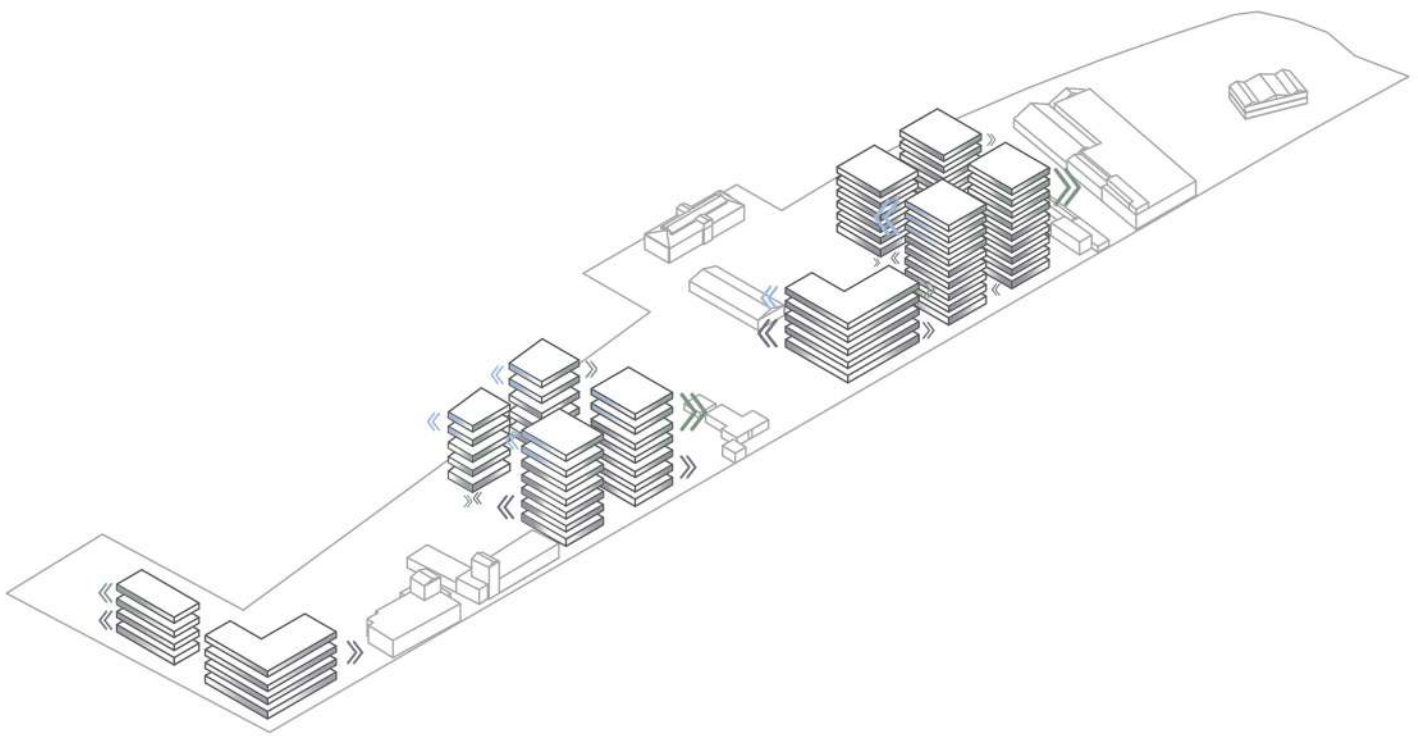
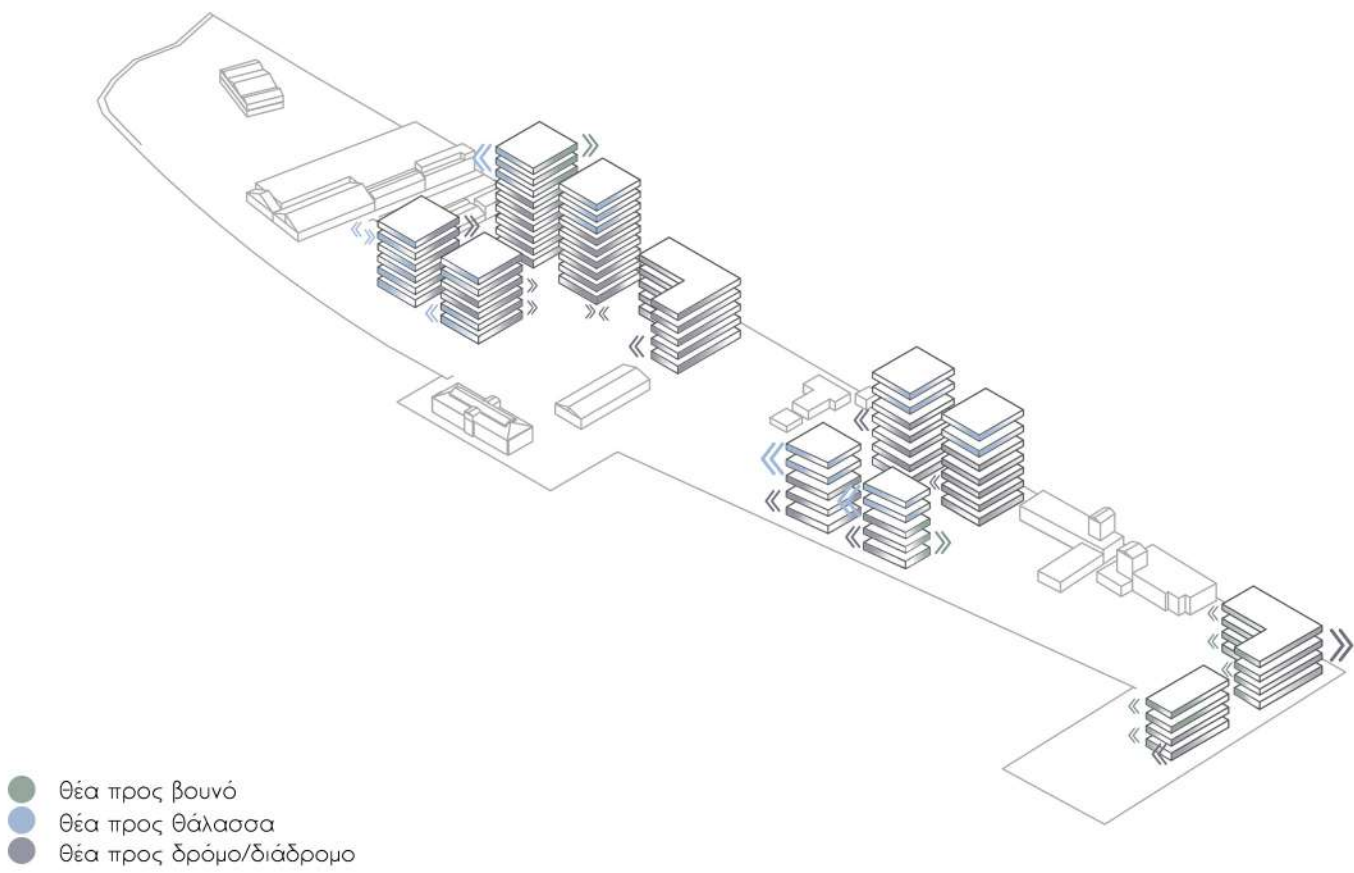
● Θέα προς βουνό



● Θέα προς θάλασσα

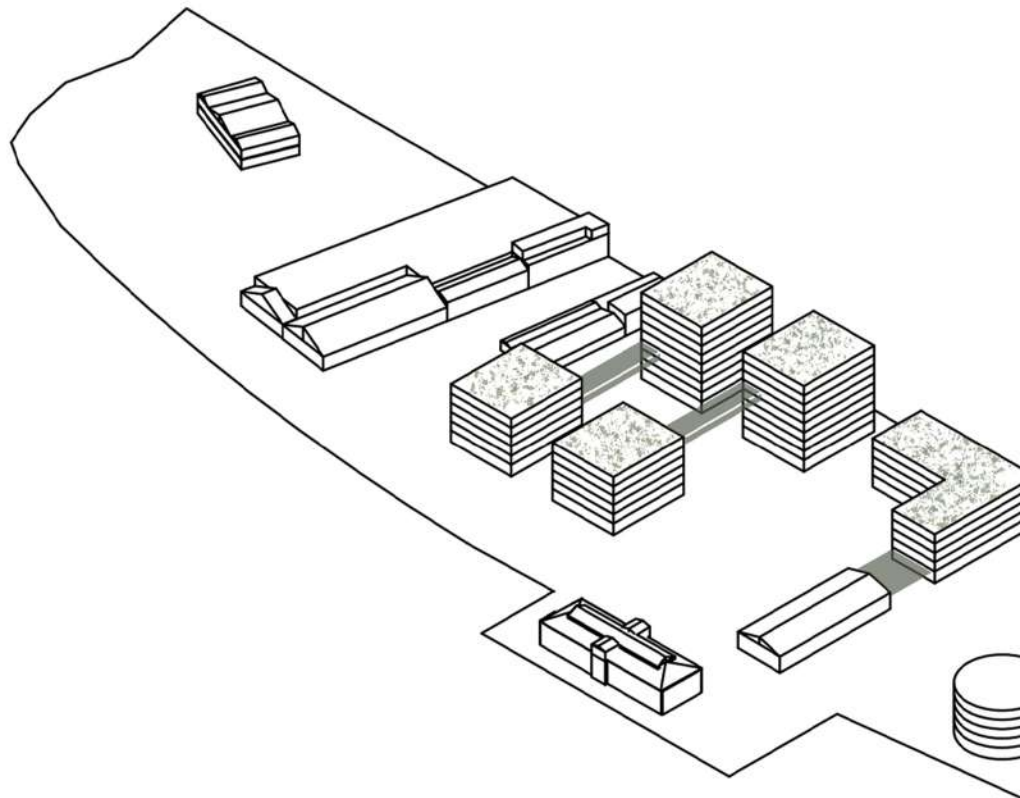


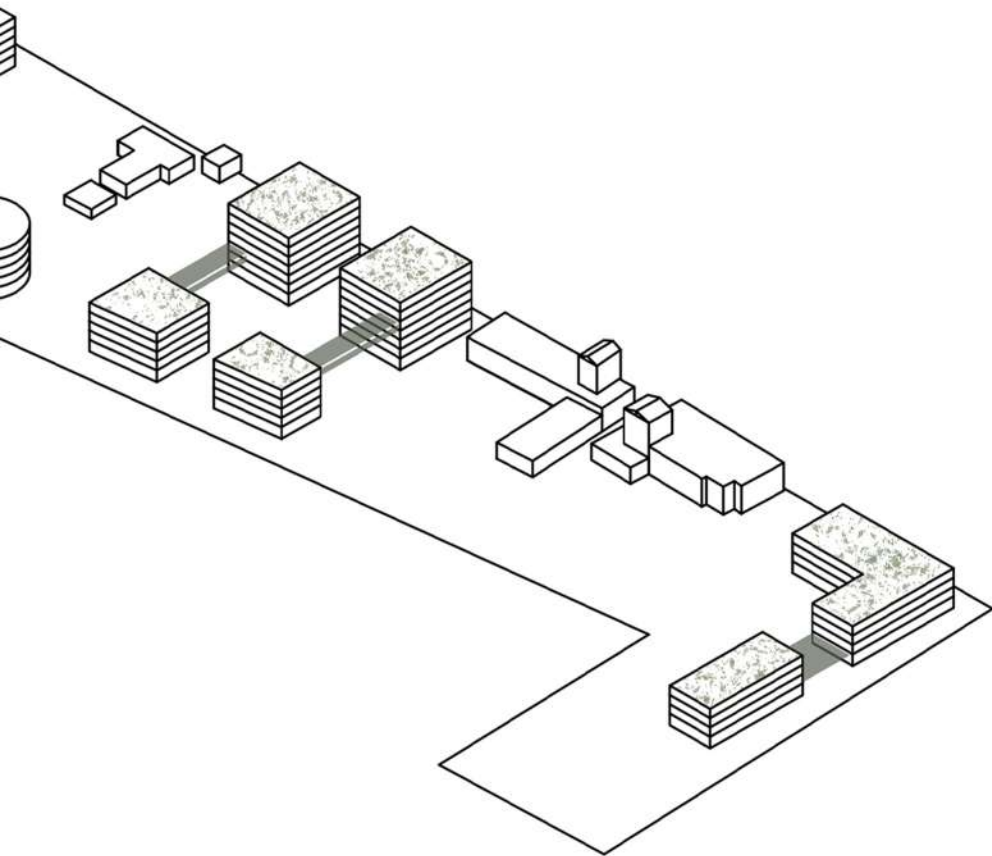
● Θέα προς δρόμο/διάδρομο



διάγραμμα 3.3 : προτίμηση θέας ανά όροφο

Παρατηρώντας συνολικά την περιοχή με τα μέχρι στιγμής δεδομένα που είχαμε προσθέσει παρατηρήσαμε ότι χωρίστηκε τόσο δια μήκος με τον κεντρικό διάδρομο όσο και εγκάρσια με τους βοηθητικούς, με αποτέλεσμα να μην εξυπηρετεί την αρχική μας ιδέα να χωριστεί σε τέσσερις βασικές περιοχές που θα συγκεντρώνουν συγκεκριμένες λειτουργίες. Έτσι, τοποθετήσαμε τις γέφυρες οι οποίες εξυπηρετούν τις μεταβάσεις των επισκεπτών της περιοχής από το ένα κτίριο στο άλλο αλλά ταυτόχρονα προσφέρουν θέα προς τη θάλασσα, το βουνό αλλά και τον διάδρομο και τις πλατείες του οικοπέδου.







Το κτιριολογικό πρόγραμμα

Περιλαμβάνει χώρους γραφείων, εκθεσιακούς χώρους, εργαστήρια, μουσεία, χώρους πολιτισμού, κέντρα άθλησης/υγείας/ευεξίας, εμπορικά καταστήματα, ξενοδοχεία και εστιατόρια/καφέ/μπαρ.

Πιο συγκεκριμένα:

χώροι γραφείων: 41.820τ.μ.
εκθεσιακοί χώροι: 9.575τ.μ.
εργαστήρια: 8.772 τ.μ.
μουσεία: 3.150 τ.μ.
χώροι πολιτισμού: 10.540 τ.μ.
κέντρα άθλησης/υγείας/ευεξίας: 9.225 τ.μ.
εμπορικά καταστήματα: 10.083 τ.μ.
ξενοδοχεία: 10.384 τ.μ.
εστιατόρια/καφέ/μπαρ: 9.314 τ.μ.

Η πρόταση επικεντρώνεται αρχικά στους χώρους των επαγγελματιών (γραφεία και εκθέσεις) και στον πολιτισμό (χώροι πολιτισμού, μουσεία) και μετέπειτα στις υπόλοιπες λειτουργίες (αθλητικές εγκαταστάσεις, εμπορικά, εστίαση κλπ.).

> Το πρώτο κτιριακό συγκρότημα αποτελείται από 4 πύργους με 2 γέφυρες και ένα γωνιακό κτίριο που περιλαμβάνουν χώρους γραφείων και εκθεσιακούς χώρους.

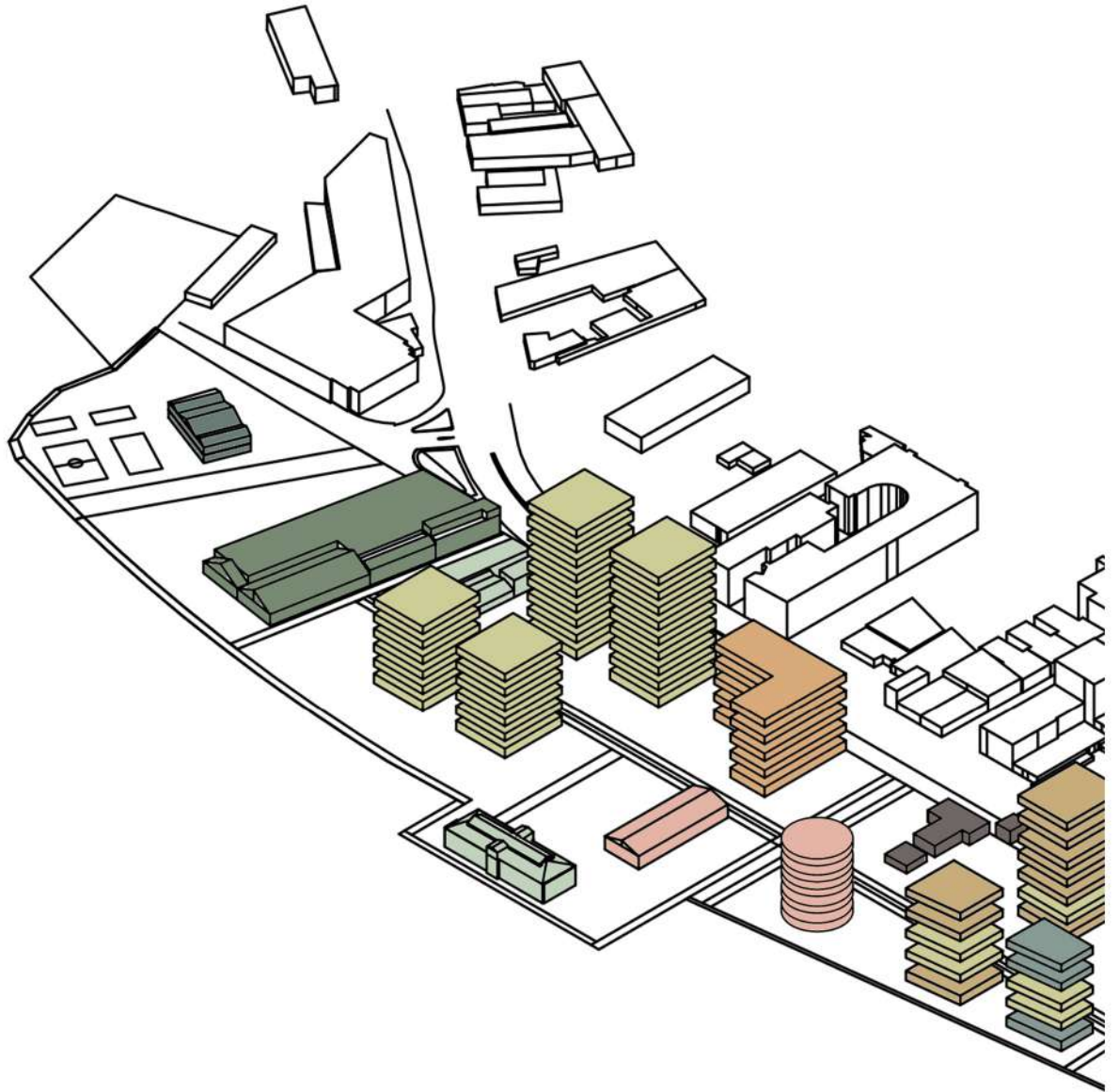
> Το δεύτερο κτιριακό συγκρότημα αποτελείται από 4 πύργους με 2 γέφυρες, όπου ανά δύο φιλοξενούν ένα πρότυπο επιχειρηματικό κέντρο εκπαίδευσης, έρευνας και επιχειρηματικότητας με αρκετά εργαστήρια και ένα κέντρο άθλησης/υγείας/ευεξίας και ένα κυκλικό κτίριο με μία περιμετρική ράμπα το οποίο φιλοξενεί ένα ενυδρείο.










> Το τρίτο κτιριακό συγκρότημα αποτελείται από ένα γωνιακό και ένα ορθογώνιο κτίριο τα οποία συνδέονται με μία ανοιχτή γέφυρα και φιλοξενούν διάφορα εμπορικά καταστήματα αλλά και λειτουργίες εστίασης.

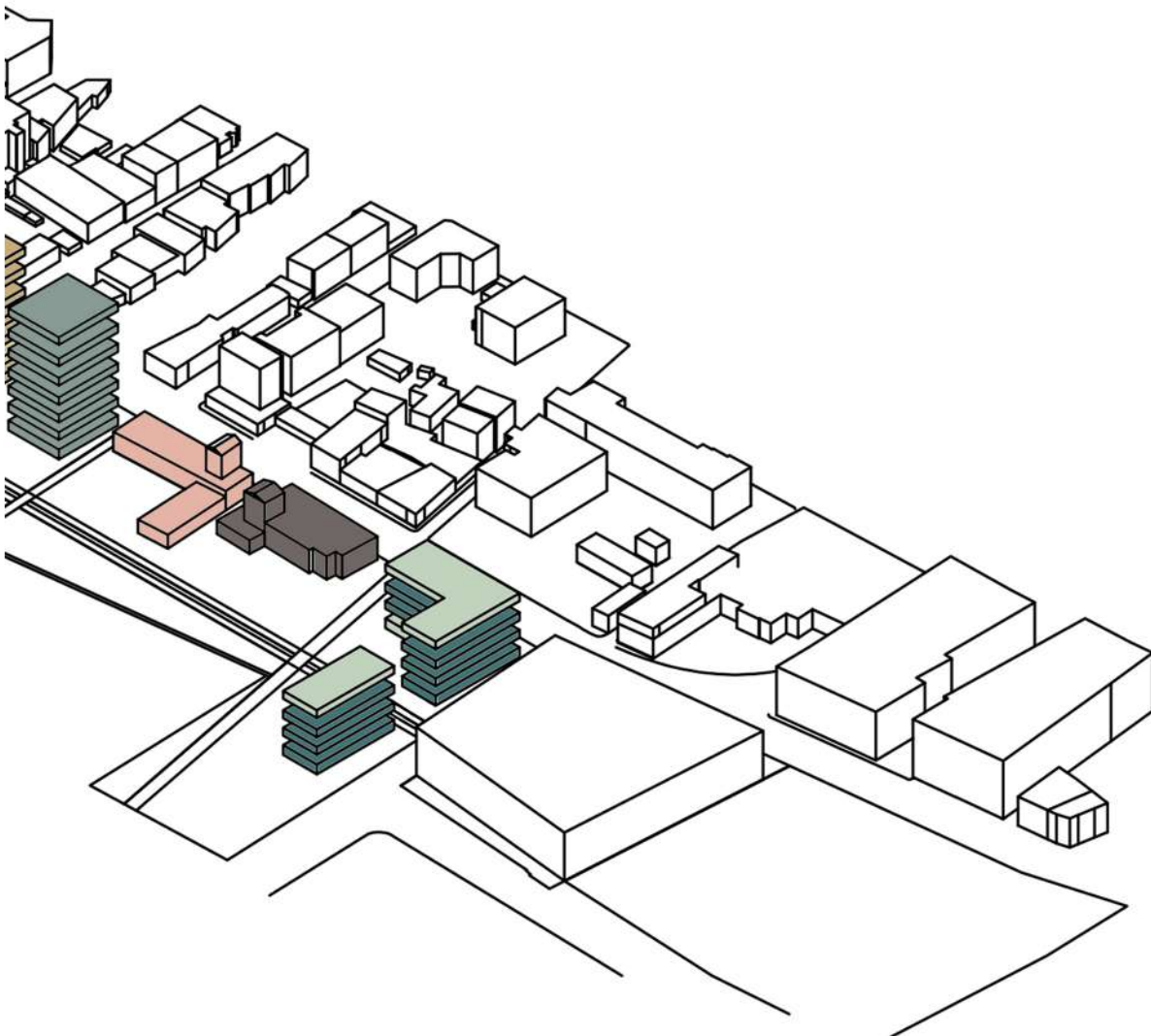
Πιο αναλυτικά για τα ιστορικά κτίρια:

- > στο πρώην βυρσοδεψείο του Νούσια διατηρήσαμε στο τμήμα των βοηθητικών του χώρων τις χρήσεις αναψυχής, ενώ στο υπόλοιπο κομμάτι του βιομηχανικού συγκροτήματος τοποθετήθηκαν αθλητικές εγκαταστάσεις ώστε το σύνολό του μαζί με τον περιβάλλοντα χώρο του που περιλαμβάνει εξωτερικές αθλητικές εγκαταστάσεις (υπαίθρια όργανα γυμναστικής, γήπεδα βόλεϊ, τένις, ποδοσφαίρου, μπάσκετ και κανάλι νερού για αθλήματα υγρού στίβου (κωπηλασία, καγιάκ, κολύμβηση κ.ά.).
- > στο πρώην βυρσοδεψείο αφων Γεωργίου που σήμερα στεγάζεται το ξενοδοχείο Porto Palace διατηρήσαμε τη χρήση του για τη φιλοξενία των επαγγελματιών αλλά και επισκεπτών της περιοχής μας.
- > στο πρώην βυρσοδεψείο Μπένη που σήμερα στεγάζει χώρους αναψυχής τοποθετήσαμε ένα καφέ-εστιατόριο που θα μπορεί να εξυπηρετεί μέρος των αναγκών των επισκεπτών του κτιριακού συγκροτήματος των γραφείων που βρίσκεται ακριβώς δίπλα.
- > στα σφαγεία που σήμερα φιλοξενεί έναν πολυχώρο πολιτισμού, προσθέσαμε κάποιες επιπλέον λειτουργίες της κατηγορίας και κάποιους μικρούς χώρους εστίασης.
- > στο κτίριο των φυγείων που είναι εντελώς άδαιο και εγκαταλελειμμένο προσθέσαμε επίσης λειτουργίες σχετικές με τον πολιτισμό (όπως μία μεγάλη έκθεση έργων τέχνης) με σκοπό να τονίσουμε την ιστορική σημασία αυτών των δύο κτιρίων και να προσελκύσουμε κόσμο στην κεντρική πλατεία που αυτά περικλύουν.
- > στο παλιό αντλιοστάσιο διατηρήσαμε τη λειτουργία του ως μουσείο ύδρευσης
- > στην παλιά ζυθοποιεία Φιξ προσθέσαμε έναν κινηματογράφο στο ένα κτίριό του, ο οποίος κατά τους μήνες του καλοκαιριού θα λειτουργεί στον προαύλιό του χώρο και ως θερινός. Ενώ στο δεύτερο κτίριο του προσθέσαμε ένα μουσείο σχετικά με την ιστορία της ζυθοποιείας και την εξέλιξη της στον ελλαδικό χώρο.

διάγραμμα 3.5 : χρήσεις κτιρίων πρότασης



- | | |
|--|---|
|  χώροι γραφείων |  κέντρα άθλησης/υγείας/ευεξίας |
|  εκθεσιακοί χώροι |  εμπορικά καταστήματα |
|  εργαστήρια |  ξενοδοχεία |
|  μουσεία |  εστιατόρια/καφέ/μπαρ |
|  χώροι πολιτισμού | |



ΦΥΤΕΥΣΕΙΣ

Κεντρικός άξονας του προβληματισμού και της πρότασής μας ήταν από την αρχή το στοιχείο του πράσινου.

Έτσι αποφασίσαμε να διαθέσουμε αρκετούς και μεγάλους σε επιφάνεια χώρους (50.000 τ.μ. από τα 130.000 τ.μ. συνολικά) με σκοπό να φυτευτούν και να δώσουν στην περιοχή αλλά και γενικότερα στην πόλη έναν πνεύμονα οξυγόνου, να αυξήσει το ποσοστό πρασίνου της το οποίο είναι αρκετά χαμηλό.

Τοποθετήσαμε υψηλή φύτευση παράλληλα με τον κεντρικό δρόμο που συνορεύει με την περιοχή μελέτης μας αλλά και διά μήκος του κεντρικού διαδρόμου που διασχίζει το οικόπεδό μας. Ακόμη δημιουργήθηκαν τέσσερις μεγάλες εκτάσεις φυτεμένες με ψηλά δέντρα διάσπαρτες στο οικόπεδό μας που έχουν δροσιστικό ρόλο αλλά και τη λειτουργία της στάσης στα διάφορα καθίσματα που είναι τοποθετημένα κάτω από αυτά.

Μεσαία θαμνώδης φύτευση έχει τοποθετηθεί κατά μήκος των βοηθητικών διαδρόμων του οικοπέδου μας αλλά και στο κομμάτι της περιμέτρου του προς τη θάλασσα ώστε να διακόπτεται σε κάποια σημεία η θέα που έχει ο επισκέπτης προς κάποιες αποθήκες ή προς άλλο εξοπλισμό του λιμανιού.

Χαμηλή βλάστηση υπάρχει σε ολόκληρο το οικόπεδο εκτός από τα σημεία που προβλέπεται να είναι οι διάδρομοι και τα βοηθητικά μονοπάτια περιήγησης.

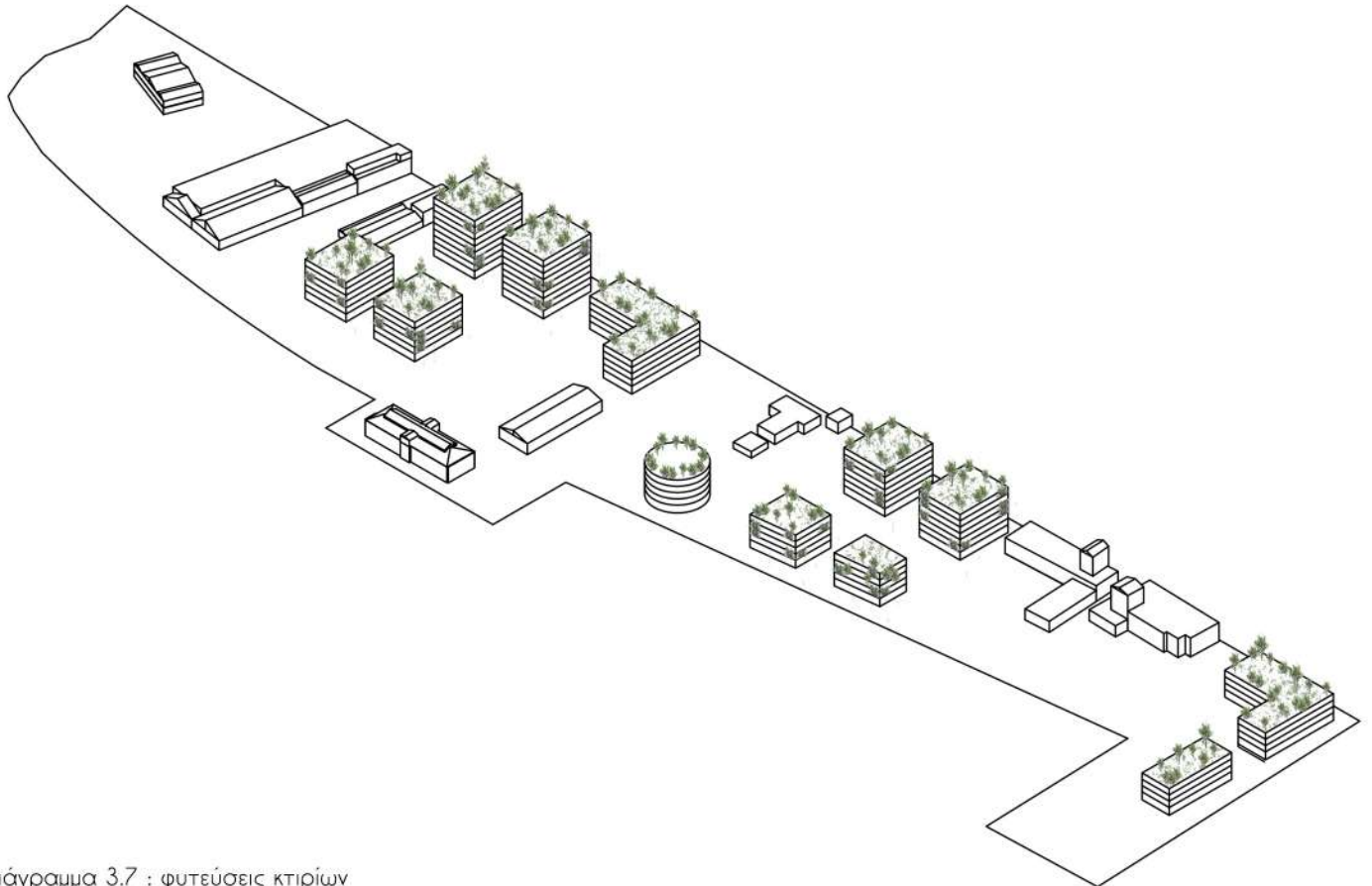
Έπειτα θέλοντας να προσθέσουμε ακόμη περισσότερο πράσινο και στα κτίρια μας δημιουργήσαμε στον τελευταίο όροφο καθενός φυτεμένο δώμα με σκοπό να αποτελεί έναν χώρο διαλείμματος για τους εργαζόμενους ή και χώρο κύριας χρήσης (καφέ) όπου αυτό είναι δυνατό για να απολαμβάνουν οι επισκέπτες τη θέα.



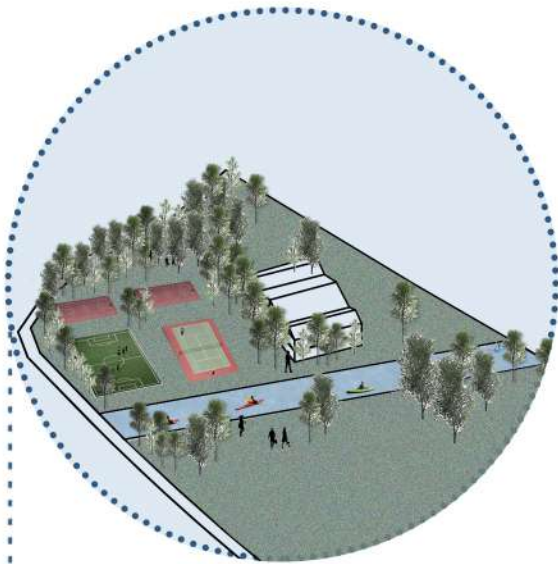
διάγραμμα 3.6 : φυτεύσεις οικοπέδου

Σε δεύτερη ανάγνωση των κτιρίων και τη σχέση τους με το πράσινο προσθέσαμε ανά όροφο/ανά ορόφους διάφορα κενά-διαπερόττητες. Σε αυτά τοποθετήσαμε επίσης διάφορες φυτεύσεις δημιουργώντας διάφορες μικρές ζώνες πρασίνου. Σκοπός αυτού του εγχειρήματος ήταν η ιδιωτικοποίηση ορισμένων χώρων, η δημιουργία πιο ευχάριστων χώρων αναμονής, διαλείμματος και η επιπρόσθετη φυσική σκίαση. Η φύτευση που έχουμε επιλέξει βοηθάει στο μικροκλίμα, καθώς το κάθε κτίριο αναπνέει και ενισχύεται η κυκλοφορία του αέρα.

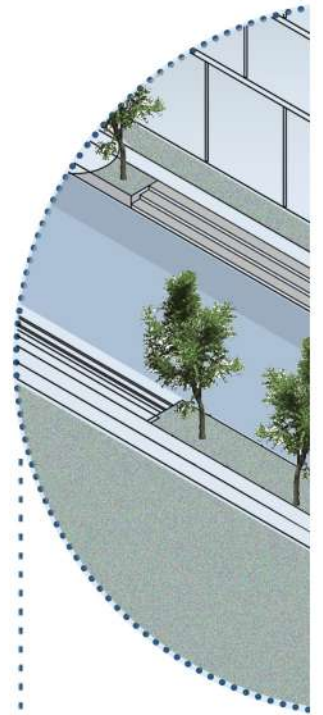
Ο συνδυασμός της φύτευσης στον χώρο του οικοπέδου, στα πράσινα αίθρια των ορόφων και στα δώματα των κτιρίων δημιουργεί μία πολυεπίπεδη πράσινη εμπειρία στους χρήστες τους.



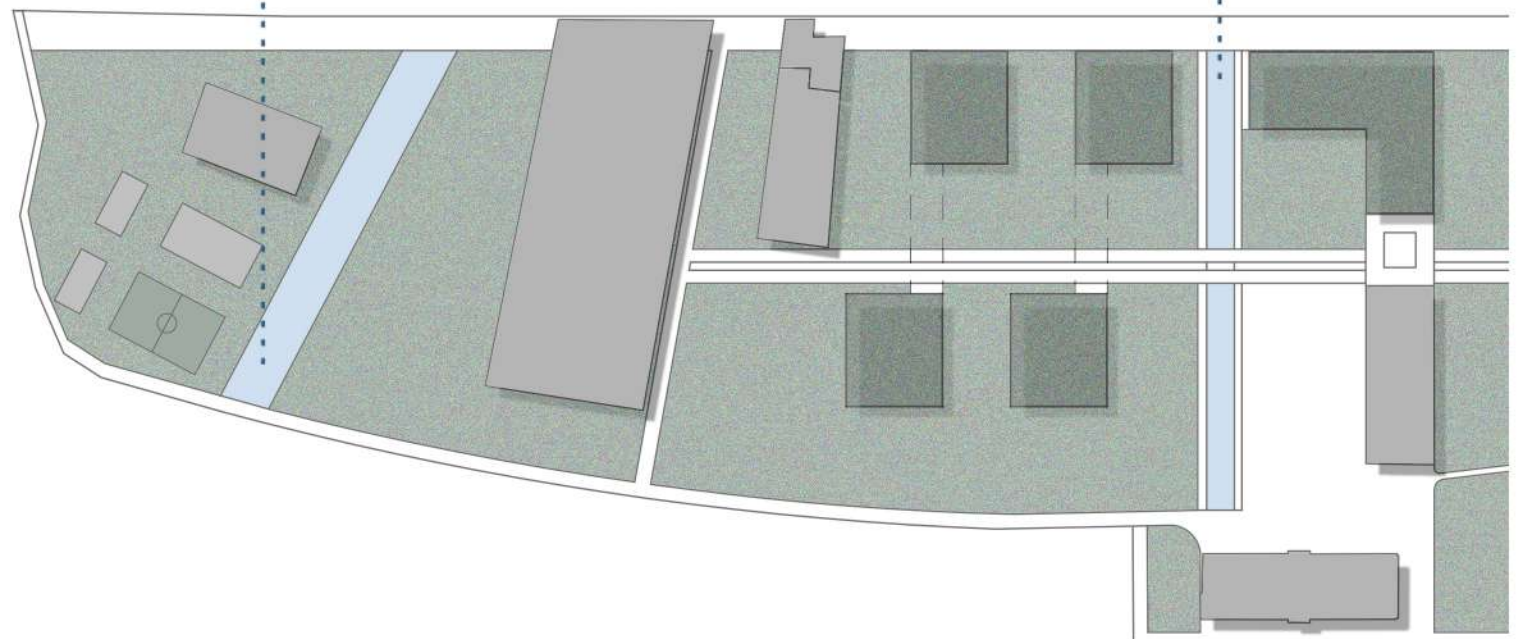
διάγραμμα 3.7 : φυτεύσεις κτιρίων



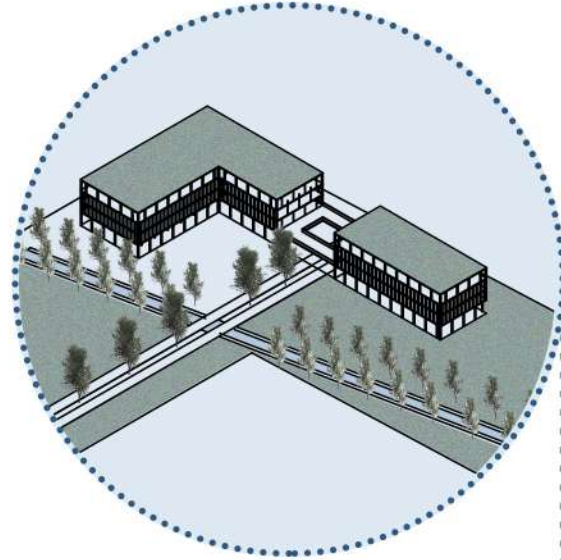
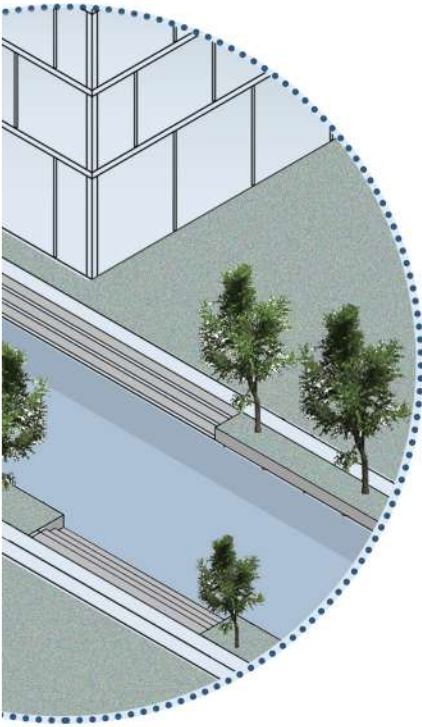
διάγραμμα 3.8.α : κανάλι νερού για αθλητικές δραστηριότητες



διάγραμμα 3.8.β : κανάλι για στίβη

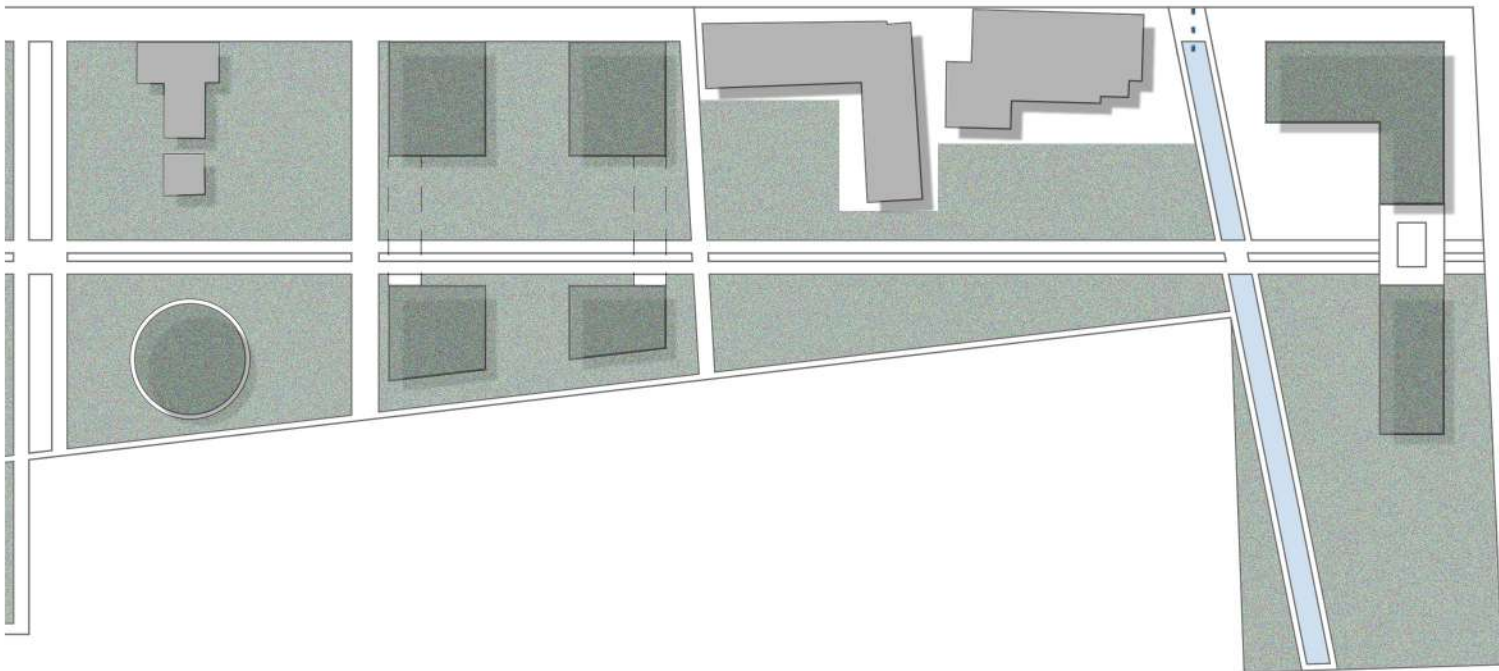


διάγραμμα 3.8 : Θέσεις καναλιών νερού στην περιοχή μελέτης



νερού
άση και χαλάρωση

διάγραμμα 3.8.β : κανάλι νερού με παράλληλο διάδρομο
για περιήγηση







κάτοψη ισογείου





κάτοψη 1ου ορόφου





κάτοψη 2ου ορόφου





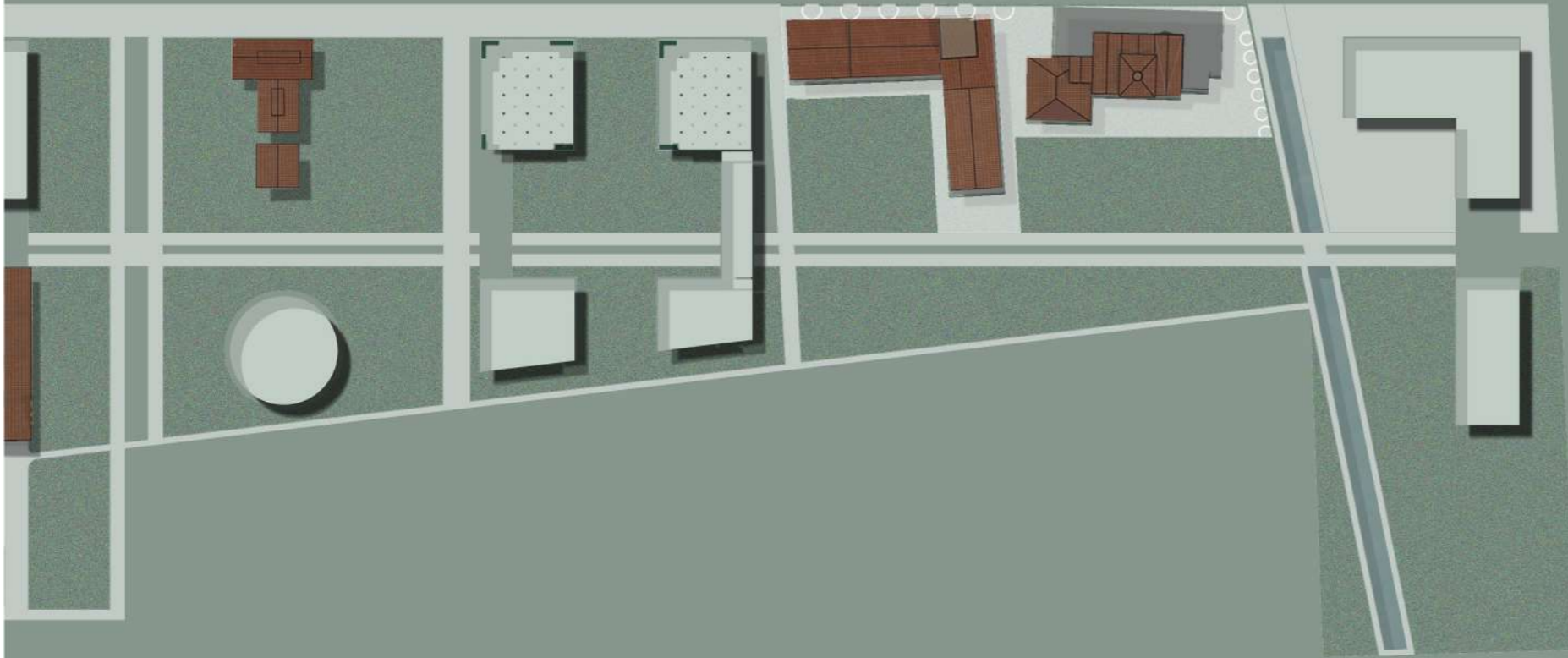
κάτοψη 3ου ορόφου





κάτοψη 4ου ορόφου





κάτοψη 5ου ορόφου



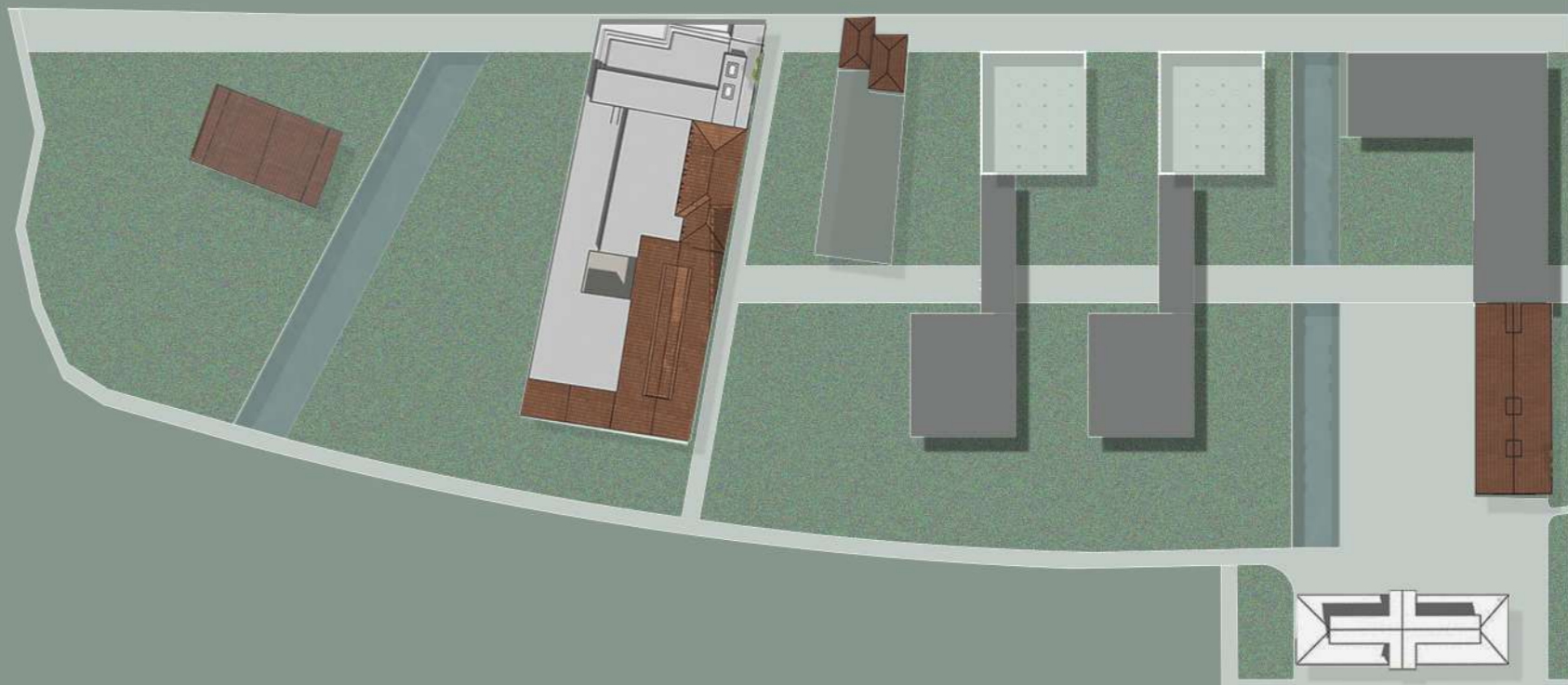


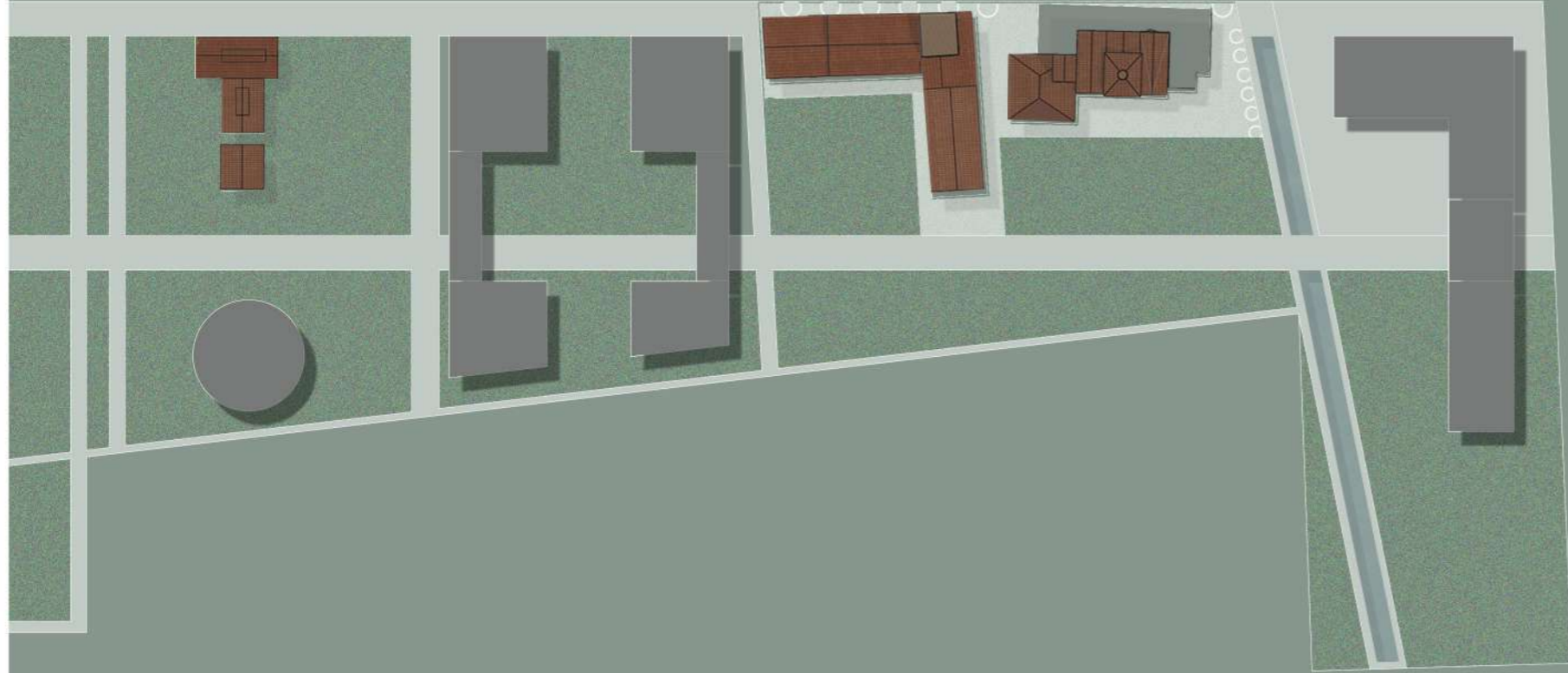
κάτοψη 6ου ορόφου





κάτοψη 7ου ορόφου



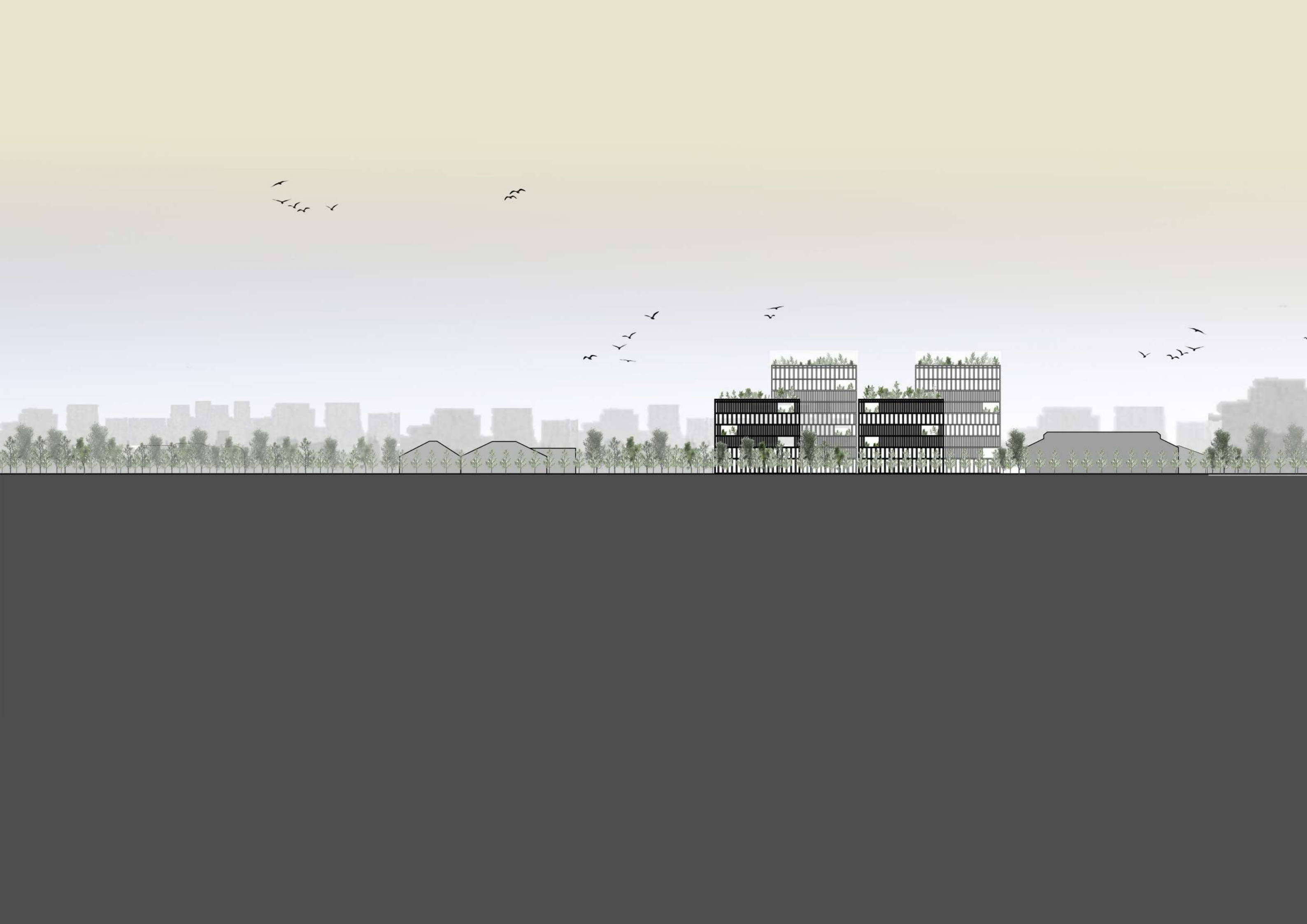


κάτοψη 8ου ορόφου





κάτοψη δώματος





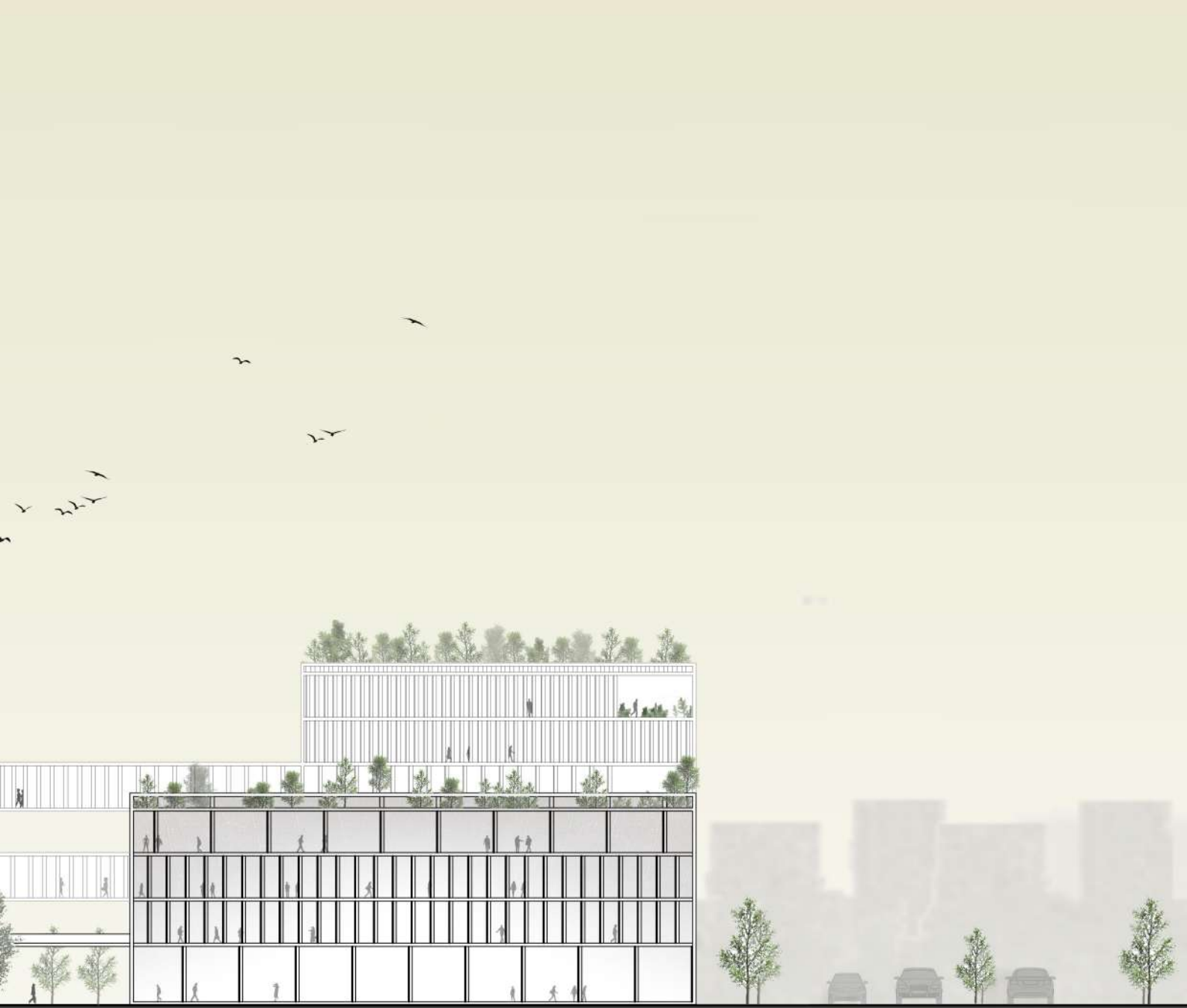
ΝΟΤΙΟΔΥΤΙΚΗ ΟΨΗ ΟΙΚΟΠΕΔΟΥ





βορειοανατολική όψη οικοπέδου





ανατολική όψη οικοπέδου

κλίμακα 1:500





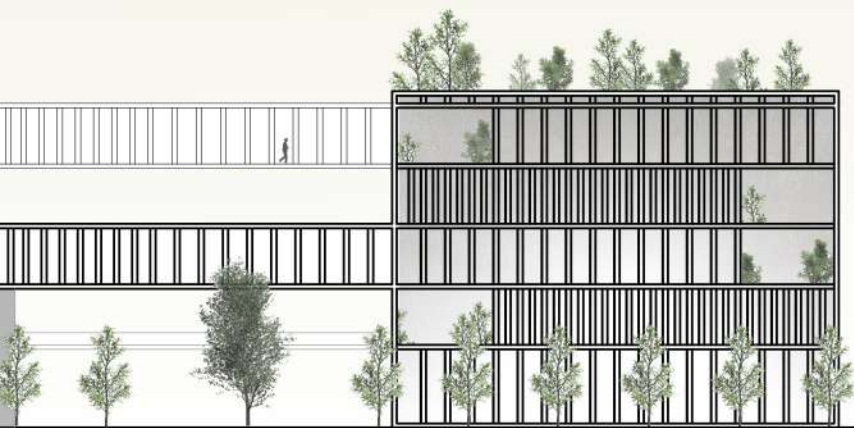


δυτική όψη οικοπέδου

κλίμακα 1:500





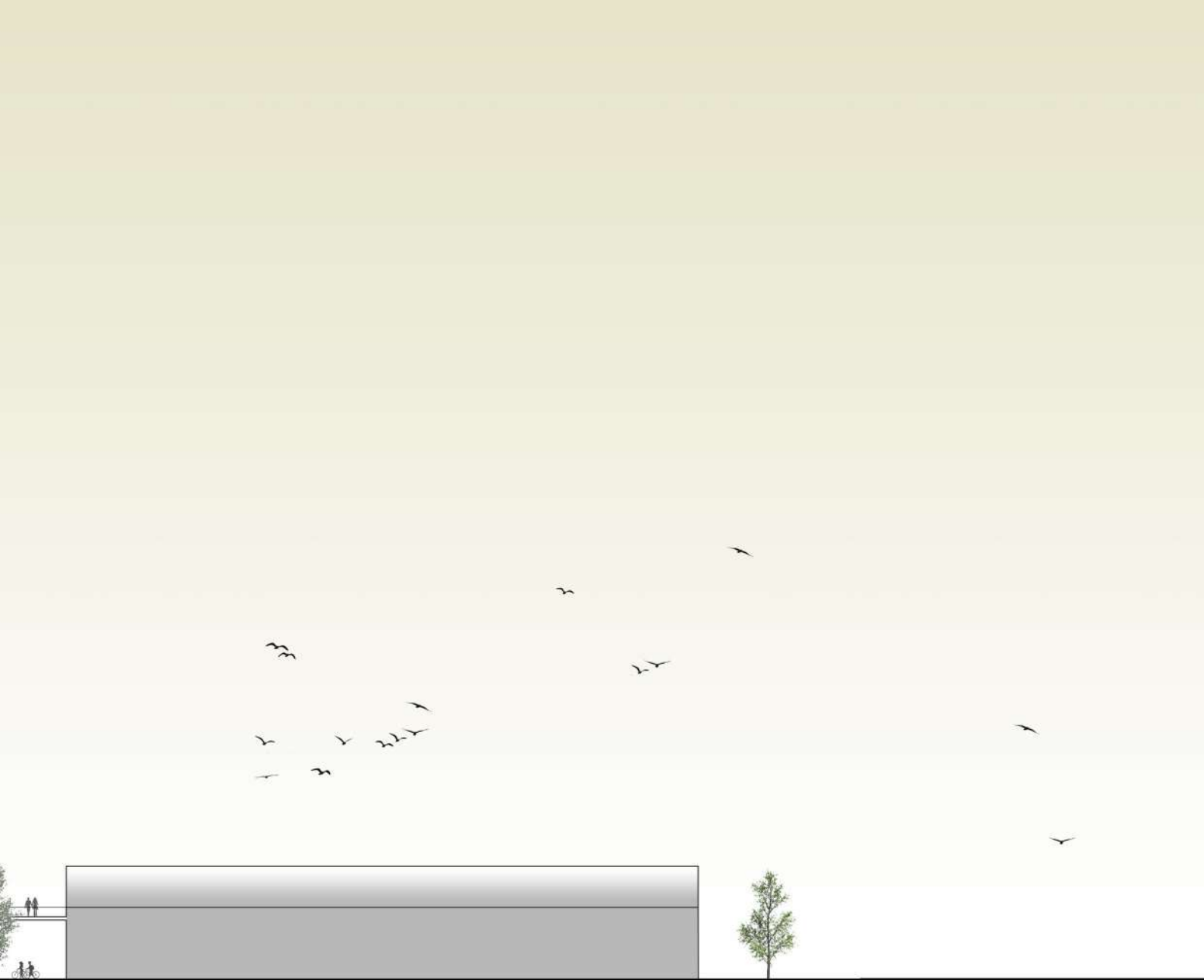


εγκάρσια όψη οικοπέδου

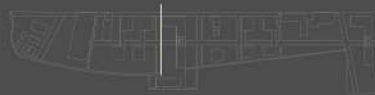
κλίμακα 1:500

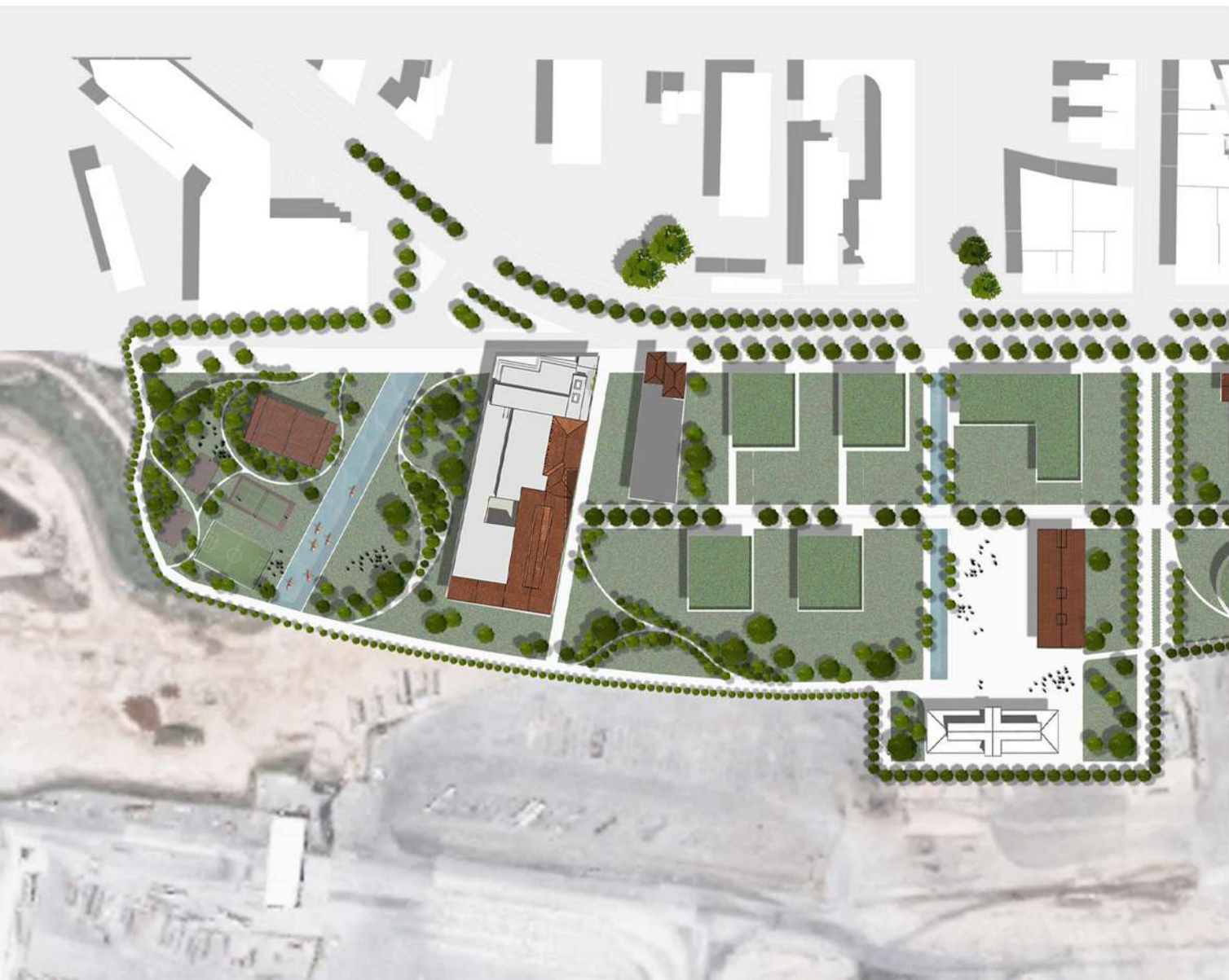






εγκάρσια όψη οικοπέδου
κλίμακα 1:500









Εσωτερική άποψη της πρότασης



Εσωτερική άποψη της πρότασης



Εσωτερική άποψη της πρότασης



Νυχτερινή λήψη της πρότασης

Βιβλιογραφία

Ιστορικό Αρχείο Μακεδονίας

Β.Κολώνας, Η εκτός των τειχών επέκταση της Θεσσαλονίκης, Εικονογραφία της συνοικίας Χαμηδιέ, Εθνικό Αρχείο Διδακτορικών Διατριβών

Γ. Αναστασιάδης και Ε. Χεκίμογλου, "Η Μάχη της Μνήμης: Παραλία-Λιμάνια", Univercity Studio Press

Γιάννης Μέγας και Μανώλης Ανδριωτάκης, "Θεσσαλονίκη 1896", εκδ. Ζήτρος

"Μνήμες Θεσσαλονίκης", εκδ. Μπαρμπουνάκης

Β.Κολώνας, "Ο.Τραγανού-Δεληγιάννη,"Αρχές της βιομηχανίας στη Θεσσαλονίκη (1870-1912)", Ελληνική Τράπεζα Βιομηχανικής Ανάπτυξης, Θεσσαλονίκη 1987

Β.Κολώνας, "Ο.Τραγανού-Δεληγιάννη,"Θεσσαλονίκη 1912-1940 Βιομηχανία και πόλη", Ελληνική Τράπεζα Βιομηχανικής Ανάπτυξης, Θεσσαλονίκη 1987

Γ.Καραδέσος, "Ιστορία και Θεωρία της Αποκατάστασης", Μέθεξις, Θεσσαλονίκη 2007

