

Spyros Rogan

Waterfront Developments of Several Medium and Small Size Greek Islands

18

Urbanización de fachadas marítimas en diversas islas griegas de pequeño y mediano tamaño

Spyros Rogan

Durante los últimos veinte años, se ha producido en Grecia un fenómeno urbanístico singular: la rápida urbanización de las fachadas marítimas, incluso en islas de pequeño y mediano tamaño. Los pueblos de las islas grandes y pequeñas, así como las poblaciones próximas al mar situadas en pequeñas islas, están experimentando un intenso crecimiento, a menudo sin seguir plan alguno, para hacer frente a una demanda de alojamiento, ocio y comercio cada vez mayor, especialmente durante la época estival. Los motivos hay que buscarlos, fundamentalmente, en el enorme desarrollo del turismo, tanto interior como exterior, así como en la tendencia de los habitantes de los grandes centros urbanos a regresar o a reinstalarse en lugares que ofrezcan una mayor calidad de vida y que a la vez brinden oportunidades laborales.

Una de las consecuencias más

inmediatas fue la necesidad, por parte de las autoridades locales, de urbanizar diversas fachadas marítimas con objeto de preservar su idiosincrasia y proporciones. De este modo, se vio la posibilidad de evitar cualquier tipo de intervención arbitraria que pudiera significar un deterioro extremo del entorno y de otros elementos que caracterizan a estas zonas y que constituyen núcleos de atracción.

OBJETIVOS, PRINCIPIOS, CRITERIOS Y METODOLOGÍA DE DISEÑO

En las actuaciones encaminadas a urbanizar las fachadas marítimas de las islas de pequeño y mediano tamaño, nos encontramos ante la necesidad de llevar a cabo análisis sistemáticos de las condiciones existentes y complementarlos con pronósticos de futuro documentados. Estos análisis deberían desembocar en un proceso eminentemente exploratorio, en absoluto mecanicista, y cuando menos cuantitativo.

Asimismo, se hace indispensable definir los objetivos básicos, entre los cuales destacan los siguientes:

A. La consecución de un carácter

During the last twenty years a characteristic urban phenomenon in Greece is the rapid urbanization along the waterfront even in islands of small and medium size. Large and small island villages as well as small island settlements near the sea are expanding intensively, many times without any program and in such a way to cover the continuously rising needs for residence, entertainment and commerce mostly during the summertime. Basic reasons are the great development of the internal and external tourism as well as the tendency for return or reinstallation of people from the big urban centers in places offering both a better quality of life and various possibilities for employment.

An immediate result was the need for development from the local authorities of several waterfronts in order to keep their character as well as their scale. By this way it was given the possibility to avoid any kind of arbitrary interventions that would lead to a radical deterioration of the environment and elements that characterize these areas in such a way so that they constitute poles of attraction.

GOALS, PRINCIPLES, DESIGN CRITERIA AND DESIGN METHODOLOGY

In the interventions for waterfront developments of medium and small size islands, there is a need for a systematic analysis of the existing situation in combination with documented predictions for the future. This analysis should constitute a process mostly exploratory, by no means mechanistic and at least quantitative.

Furthermore, it is necessary to define basic goals, where the most important among them are the following:

A. achievement of a common development character that would be in harmony with a clear concept and a tight dialectical relationship between onshore and offshore developments.

B. achievement for provision of an intervention that would constitute a model for other relative developments in both the immediate and the greater area and

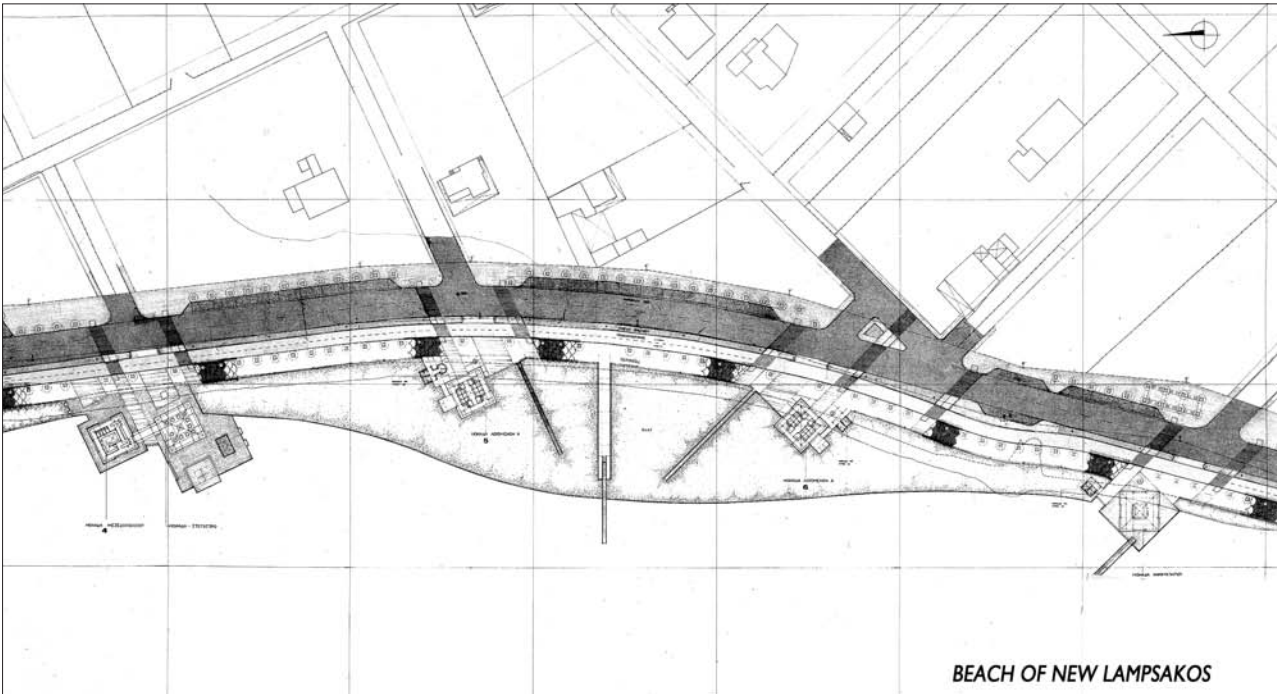
C. achievement of a development where the complicity and the cost of the interventions might be inversely proportional to the usually sought high economic returns. The above mentioned goals are combined with basic criteria and principles. Among them are distinguished the need for flexibility and adaptability in the development, the respect of the scale and the adjustment to the environment, the achievement of "identity" in the whole intervention, the achievement of a sense of cohesion and urbanity instead of a sense of disintegration and finally the achievement of "socialization".

The urban-design methodology for waterfront developments is logically to be based on a deductive



Partial view of the Nea Lampsakos existing condition at Evia Island's coastal area
 Vista parcial del aspecto que presenta en la actualidad Nea Lampsakos, en la zona litoral de la isla de Evia

Proposal for the Nea Lampsakos waterfront development at Evia Island's coastal area (Architect Spyros Rogan)
 Proyecto para la urbanización de la fachada marítima de Nea Lampsakos, en la zona litoral de la isla de Evia



propio común a la hora de urbanizar, que responda a un concepto bien definido y que facilite una estrecha relación dialéctica entre los proyectos de la costa y los de tierra adentro.

b. La posibilidad de contar con una intervención que sirva de modelo para otras actuaciones urbanísticas equivalentes, tanto en zonas cercanas como en un ámbito más general.

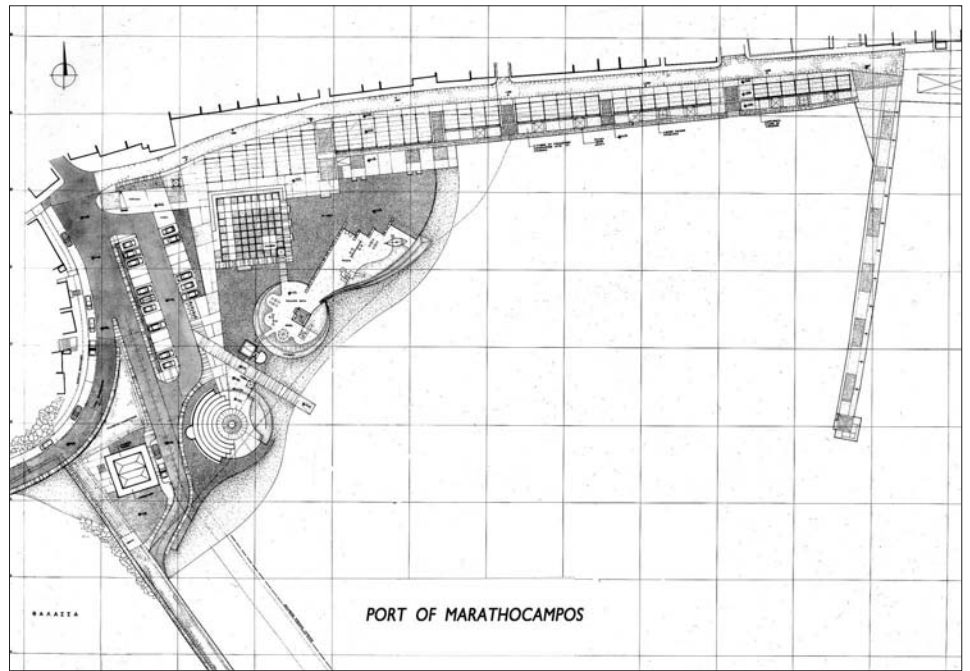
c. La consecución de un proyecto en el que la complicidad y el coste de las actuaciones resulten inversamente proporcionales a los altos rendimientos económicos que habitualmente se persiguen. Los objetivos arriba mencionados se combinan con criterios y principios básicos, entre los que podemos distinguir la flexibilidad y la capacidad de adaptación necesarias para llevar a cabo el proyecto, el respeto por las proporciones y su ajuste al

entorno, la orientación de toda intervención hacia la consecución de una "identidad", así como de un sentido de cohesión y civismo en lugar de desintegración, para llegar finalmente a culminar en la "socialización".

La metodología de diseño urbano aplicada al trazado de fachadas marítimas se basa, lógicamente, en un proceso deductivo según el cual, a fin de encontrar la solución a un problema, partimos de la confrontación general para llegar posteriormente a los detalles específicos. De esta forma, nos aseguramos el control del proceso de creación del diseño, lo que conduce a un resultado cuyo objetivo final ofrece una solución de diseño coherente y no fragmentada, capaz de entablar una estrecha relación dialéctica con el contexto. Simultáneamente, el proceso de creación del diseño viene también

determinado por la propuesta de ideas relacionadas con la reafirmación del espíritu del lugar (*genius loci*) gracias al que surgen y del que forman parte. Dicho de otro modo, este proceso podría definirse como una especie de contextualización, cuya expresión procede de la racionalización de una realidad ya existente. Siguiendo este proceso de creación del diseño, se hace necesario componer un "concepto" bien definido sin el cual toda propuesta de diseño urbanístico carece de fundamento teórico. Ello es debido a que, además de la satisfacción cuantitativa de las necesidades, es indispensable descubrir un "elemento básico unificador" de la propuesta de diseño, que pueda caracterizarla al proporcionarle su "identidad" específica. Dicho "elemento básico unificador" coincide con el "concepto" de la

propuesta y constituye la espina dorsal del diseño, dado que todas las funciones podrían organizarse en conexión con este elemento y con arreglo a un orden determinado. Además, es preciso que el concepto constituya un "nivel de definición primario" para la propuesta, lo que, a su vez, determina el marco en torno al cual se estructura el espacio. Todo ello posibilita la aceptación de todas las funciones necesarias que forman el "nivel de definición secundario". Este nivel ofrece la posibilidad de asumir futuras modificaciones y añadidos, que serían esencialmente accidentales, y posiblemente temporales. En términos generales, se introduce la posibilidad de disfrutar de una flexibilidad y adaptabilidad en zonas tan sensibles como las fachadas marítimas. De esta manera, en las actuaciones de poca envergadura, como es el



process where, for the solution of the problem, we are led to start from its overall confrontation and end with specific parts. By this way we are keeping the control of the design process and we lead to a result whose final goal is to offer a coherent and not fragmented design solution that might be in a tight dialectical relationship with the context. Simultaneously the design process is determined also from a proposal of ideas that derive from the reinforcement of the genius loci through which they grow and part of which they are. In a different way this process might be characterized as a sort of contextualism expressed by the rationalization of an existing reality. Following this design process, it is necessary to form a clear “concept” without which any urban design proposal lacks a theoretical foundation. That happens because further than a quantitative satisfaction of the requirements, it is necessary to discover a “basic unifying element” in the design proposal that might characterize it because it would give it its specific “identity”. The “basic unifying element” coincides with the “concept” of the proposal and forms the “back bone” of the design proposal since in connection to this element all functions might be organized following a certain hierarchy. In addition, it is necessary that the concept constitutes a “primary level of definition” for the proposal, which defines the framework following which the space is organized. That happens in such a way, that it could accept all the necessary functions that form the “secondary level of definition”. This level offers a possibility for future modifications and additions that might be mostly accidental, and possibly temporary. From a general point of view the possibility of flexibility and

adaptability in such delicate areas like waterfronts is introduced.

By this way, in the small scales of interventions, as it happens in the islands of a small and medium size, it is possible to offer possibilities for partial changes since it is difficult to specify a clear amount of functional requirements from the beginning, because the islands of these scales are depending immediately on influences from both their greater insular and their neighboring continental area.

CASE STUDIES

Coastal area of Nea Lampsakos - Aghios Nicolaos in Evia Island

The coastal area of Nea Lampsakos – Aghios Nicolaos is extended between the southern part of Halkis, capital of the medium size island of Evia, and the large village of Lefkanti. It is 5 km long and two of its parts present an intensive settlement growth: The coastal area of Nea Lampsakos and the cohesive coastal area of Aghios Nicolaos. Along the coastal area of both of these parts there are eating and entertainment activities. During the summertime the big movement with bathers, vacationers and visitors produces heavy vehicle and pedestrian traffic. Until now, the coastline mostly keeps its physical shape but there is a danger for arbitrary interventions and alteration of its edges. Fluid and ebb tide is a characteristic attraction of the area.

The systematic analysis of the existing situation as well as the possibilities for development this area offers, lead to

Proposal for the waterfront development of the small harbor at the city of Marathocampos at Samos Island (Architect Spyros Rogan)
Proyecto para la urbanización de la fachada marítima del pequeño puerto de la ciudad de Marathocampos, en la isla de Samos

Partial view of the existing condition in the small harbor of Marathocampos at Samos Island
Vista parcial del aspecto que presenta en la actualidad el pequeño puerto de Marathocampos, en la isla de Samos

caso de las islas de pequeño y mediano tamaño, existe la posibilidad de acometer cambios parciales, dada la dificultad a la hora de especificar desde un principio una relación detallada de necesidades de orden práctico; ello es debido a que las islas de estas dimensiones se hallan bajo el influjo directo tanto de la agrupación insular a la que pertenecen como de la zona continental más cercana.

CASOS SOMETIDOS A ESTUDIO

Zona litoral de Nea Lampsakos - Aghios Nicolaos, en la isla de Evia

La zona litoral de Nea Lampsakos - Aghios Nicolaos se extiende entre la parte sur de Halkis, capital de la isla de Evia, de tamaño medio, y la extensa población de Lefkanti. Mide 5 km de longitud y dos de sus sectores presentan un intenso crecimiento de la población: el área litoral de Nea Lampsakos y toda el área litoral unida a Aghios Nicolaos.

A lo largo del litoral de estas zonas encontramos actividades relacionadas con los sectores de la restauración y el ocio. En la época estival, el continuo movimiento de bañistas, veraneantes y visitantes genera un intenso tráfico de vehículos y peatones. Hasta el día de hoy, la costa ha conservado en gran medida su perfil, aunque existe el riesgo de que se produzcan intervenciones arbitrarias que puedan llegar a alterar sus orillas. El flujo y reflujo de las mareas constituye un particular atractivo de esa zona.

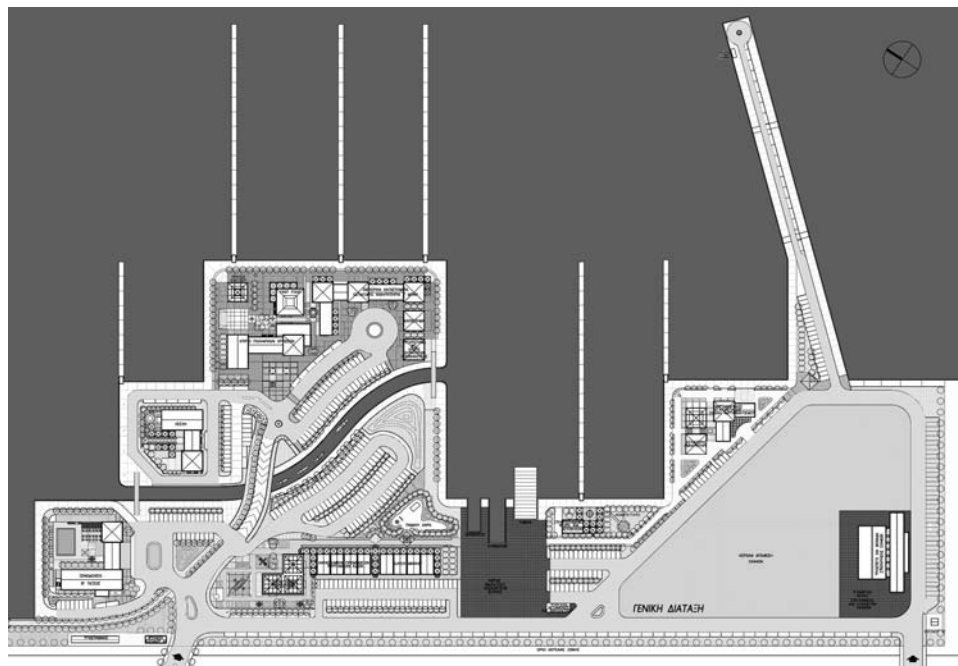
• En el análisis sistemático de las condiciones existentes, así como de las posibilidades de desarrollo urbanístico que ofrece la zona, nos lleva a la conclusión de que es apta para ser urbanizada, incluyendo instalaciones para el ocio y la natación que actuarían como elementos de relajación para la ciudad de Halkis y su zona de influencia.

• Para la urbanización de estas zonas costeras, el proyecto propone ciertos elementos básicos comunes a todas ellas, que actuarían como conectores.

Dichos elementos son:

- A. Una calle principal de doble sentido y
- B. Un carril para bicicletas que discurriría, en su mayor parte, a lo largo de la fachada marítima.

• Para el desarrollo de las distintas secciones de la actuación del concepto se crea un sistema convenientemente equilibrado y



Master plan for Lefkada Island's marina showing the city's west coast waterfront development. (Architect: Spyros Rogan)
Plan maestro para la construcción del puerto deportivo de la isla de Lefkada, en el que se puede apreciar la urbanización de la fachada marítima del oeste de la ciudad

transformable de "puntos-líneas-superficies", el cual no excluye en modo alguno la existencia de un orden jerárquico para otros conceptos parciales necesarios para el cumplimiento de la propuesta.

• En especial, el sistema parcial de "superficies" está compuesto de bases permanentes que forman una secuencia de espacios ortogonales. Dichos espacios guardan la misma distancia entre sí con objeto de sugerir la existencia de una pauta, que dirige el trazado de la costa, y que resulta inmediatamente perceptible.

Dicha pauta estructura el litoral mediante la creación de un ritmo basado en la repetición.

• El sistema parcial de "líneas" se crea por medio de diferentes ejes en las playas, mientras que los distintos "puntos" se sitúan sobre las "superficies" anteriormente mencionadas. Estos "puntos" los conforman diversas instalaciones de estructura ligera, para las que se propone una tipología alternativa, tales como bares, zonas resguardadas, vestuarios, quioscos, etcétera. Las restantes partes de las intervenciones, como la calle, el carril para bicicletas y los márgenes de la costa, ofrecen formas curvas libres que establecen una relación dialéctica con los sistemas anteriores. Esta intervención se lleva a cabo con el objetivo de optimizar la calidad de sus funciones, y con vistas a obtener una "identidad" y la "socialización", gracias al uso de

unas infraestructuras de calidad en la urbanización de los espacios abiertos.

La costa de Marathocampos, en la isla de Samos

En la pequeña isla de Samos, la fachada marítima actualmente en proceso de urbanización se encuentra situada en el pequeño puerto de la ciudad de Marathocampos.

Las condiciones existentes en esa zona interior del puerto vienen dadas por la disposición un tanto dispar de actividades relacionadas con la restauración y el ocio, especialmente los recintos al aire libre de los restaurantes, la circulación de peatones, así como el tráfico y el aparcamiento de vehículos. Sin embargo, en este caso no se produce ninguna alteración catalizadora del entorno. El análisis de la zona demostró que es apta tanto para acoger una urbanización sencilla así como para la ubicación de instalaciones relacionadas con la restauración y el ocio, convirtiéndose así en área recreativa para la totalidad de la zona interior. El concepto básico del diseño fue la formación de un sistema armoniosamente equilibrado compuesto de paseos peatonales, zonas de estancia o plazas y un pequeño teatro al aire libre. Todo ello se vería "enmarcado" por un sistema, extensible a voluntad, de puestos flexibles y adaptables para las áreas de restauración y ocio. Desde el punto de vista

morfológico y de estilo, todas las demás funciones adicionales dependen de un sistema de diseño básico, constituyendo todo ello una "identidad" común, y proporcionando asimismo la "socialización" requerida. Por último, el propósito sería que esta actuación estuviera asimismo en consonancia y siguiendo un proceso dialéctico con el entorno natural y las construcciones ya existentes.

Costa oeste de la ciudad de Lefkada, incluyendo las instalaciones inmuebles del puerto deportivo de la isla de Lefkada

Gran parte de la urbanización de la fachada marítima de la ciudad de Lefkada, situada en la pequeña isla del mismo nombre, está vinculada a la creación, al oeste de la misma, de un puerto deportivo, con capacidad para 767 embarcaciones y que ocupa una superficie de 72.236 mq. Esta zona contiene todas las instalaciones inmuebles precisas, así como las partes descubiertas afines a dichas instalaciones. El entramado de calles y caminos que recorren el puerto deportivo configuran la continuación y terminación del entramado equivalente de la ciudad. De igual modo, la formación de la nueva fachada de edificios moldea una continuación visual de la fachada de edificios ya existentes en la ciudad. El tamaño y las proporciones de las nuevas construcciones se ajustan

The west coast waterfront development of the city of Lefkada incorporating building installations of the Marina of Lefkada island (Architects Spyros Rogan and Costas Haritakis)
 Urbanización de la fachada marítima del oeste de la ciudad de Lefkada, que incluye las instalaciones inmuebles del puerto deportivo de la isla de Lefkada



22

fielmente al perfil de los edificios actuales, por lo que se convertirían en una extensión física de la ciudad, persiguiendo la analogía, sin ninguna intención antagónica. El concepto fundamental a la hora de definir la disposición del edificio lo constituye la repetición, en ciertos puntos nodales, de un volumen de uno o dos pisos de altura y de planta cuadrada, actuando como elemento unificador de la composición. En el espacio existente entre estos volúmenes, se insertan las restantes masas de edificios. La idea global consistía en alcanzar esa combinación entre volúmenes de edificios, el paseo peatonal a lo largo de la fachada marítima y la plaza principal, donde se halla situada la Capitainerie. De esta manera, se pretendía que el diseño remitiera a la "atmósfera" de la típica ciudad helena dotada de fachada marítima, aunque sin la pretensión de copiar elementos tradicionales. No obstante, en lo concerniente a la expresión, el diseño está vinculado a los principios anteriormente mencionados, así como a la calidad, asistida por una escritura moderna y personal, cuyo objetivo final es la manifestación del "espíritu del lugar". La forma de diseño racional de este conjunto de edificios de la fachada marítima constituye un "nivel primario" de organización y delimita el marco en el que está

ordenado el espacio, con vistas a incluir las funciones necesarias que conforman el "nivel secundario" de definición. Dicho "nivel secundario" brinda la posibilidad de realizar futuros ajustes parciales, sin que ello afecte al diseño global.

CONCLUSIÓN

Los tres estudios aportados son casos representativos de la urbanización de fachadas marítimas en islas griegas de pequeño y mediano tamaño, que han de enfrentarse a una larga serie de problemas. Dichos problemas varían en función de:

- la superficie de la isla en que se halla situada la fachada marítima en cuestión,
- el lugar en que se encuentra esa fachada marítima, ya sea en primera línea, próxima o alejada del núcleo urbano y
- la circunstancia de que deba ser combinada con un puerto o no.

- Resulta conveniente que las actuaciones urbanísticas de este tipo aporten la mayor cantidad posible de resultados cualitativos, puesto que su contacto con el mar les convierte en importantes puntos de atracción y en prototipos para la urbanización de su zona de influencia. Asimismo, crean una especie de "rasgo distintivo" ampliado, fácilmente reconocible tanto desde tierra como desde el mar, definiendo su estilo y su carácter de cara a futuros proyectos.

the conclusion that it is suitable for development including installations for entertainment and swimming facilities that would operate as elements of relaxation for the city of Halkis and its greater area.

For the development of these coastal areas the project proposes certain common basic elements that act as connectors and they are: A. a main double direction street and B. a bicycle path running mostly along the waterfront.

For the different parts of the intervention of the concept for their development is the formation of a harmoniously equilibrated and transformable system of "points-lines-surfaces", which doesn't exclude also the existence of a hierarchy of other partial concepts necessary for the accomplishment of the proposal.

Especially the partial system of "surfaces" is created by permanent bases that are a sequence of orthogonal spaces that keep the same distances between them in order to give the idea of an immediately perceivable law that leads the development of the coast. This law organizes the coast by the creation of a rhythm through repetition.

The partial system of "lines" is created with different axes at the beaches, while the different "points" are placed over the above mentioned "surfaces". These "points" are different light structure installations for which an alternative typology is proposed such as snack/bars, shelters, cloakrooms, kiosks, etc. The remaining parts of interventions such as the street, the bicycle path and the edge of the coastal line are forming free curved forms that establish a dialectical relationship with the previous systems.

This intervention is realized in such a way so that it is possible to obtain a maximization of quality of functions,

“identity”, and “socialization” achieved by quality facilities in the open space developments.

Marathocampos coast in Samos Island

In the small size Island of Samos the waterfront under development is situated in the small harbor of the city of Marathocampos.

The existing condition in the onshore area of this harbor is a rough arrangement of eating and entertainment activities, especially concerning the open air spaces of the restaurants, the pedestrian circulation, as well as the vehicle traffic and parking.

However, in this case there is no catalytic alteration of the environment. The analysis of the area proved that it is suitable for both a genial development and an arrangement of the eating and entertainment installations in such a way that they would act as recreation area for the whole hinterland. The basic design concept was the formation of a harmoniously equilibrated system of pedestrian malls, stay areas or squares and a small open air theatre which all together would be “framed” by an extendable, according to needs, system of flexible and adaptable shelters for the eating and entertainment areas. All the other additional functions are, from a design and morphological point of view, depending on a basic design system so that all together could constitute a unity with a common “identity” and also provide the required “socialization”. Finally the intention was that this intervention might be in balance as well as in a dialectical process with the existing natural and built up environment.

West Coast of the city of Lefkada, incorporating building installations of the Marina of Lefkada Island

A large part of the waterfront development of the city of Lefkada in the homonymous small scale Island is related to the creation in the west side of the city of a marina for 767 boats covering an onshore zone of 72.236 m².

This zone includes all the necessary building installations as well as the open areas that are related to them. The network of streets and pathways of the marina constitutes a continuation and a completion of the relative networks of the city. Similarly, the formation of the new building front constitutes a visual continuation of the existing built front of the city. The scale and proportions of the new buildings are following the same as of the existing building context, so that the new building complex might form a physical extension of the city as well as its analogy, without any antagonistic intention.

The main concept for the building’s arrangement is the repetition in certain nodal points of a single or double floor volume using a square plan which constitutes the unifying element of the composition. In between these volumes are inserted the remaining building masses.

Total intention was to reach such a combination between the building volumes, the waterfront pedestrian mall and the central square where the Capitainerie is situated, so that the design refers to the “atmosphere” of the characteristic hellenic waterfront city without any intention of copying traditional elements. However, the design deals in a level of expression with the above mentioned design principles as well as with a quality assisted by a modern and personal writing having as final goal the expression of the *genius loci*.

The rational way of design of this waterfront building complex constitutes a “primary level” of organization and defines the frame through which is organized the space in order to incorporate the necessary functions which constitute the “secondary level” of definition. In the “secondary level” is offered the possibility for future partial adjustments without bothering the total design.

CONCLUSION

The three studies presented are representative cases of waterfront developments in Greek islands of medium and small scale confronting a large spectrum of problems. These problems vary in respect of:

- a. the size of the Island where the specific waterfront is situated
- b. the place of this waterfront either in the very front, near or faraway from a settlement and
- c. the case of combination with a harbor or not.

It is suitable that developments of this type should provide for as much as possible qualitative results because their contact with the sea make them important poles of attraction and prototypes for the development of their greater area. They create a kind of extended “landmark” which is in double way perceivable from both the land and the sea, specifying the style and the character for further developments.