

# ΑΣΤΙΚΗ ΦΥΣΗ ΞΑΝΑ

ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΚΑΙ ΝΕΩΤΕΡΙΚΕΣ ΤΟΠΙΑΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ

ΔΙΑΛΕΞΗ  
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2014  
ΜΟΥΝΤΑΝΕΑ ΚΥΡΙΑΚΗ  
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΜΩΡΑΪΤΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ  
ΤΟΜΕΑΣ ΙΙΙ: ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

## **ΑΣΤΙΚΗ ΦΥΣΗ ΘΑΝΑ**

ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΚΑΙ ΝΕΩΤΕΡΙΚΕΣ ΤΟΠΙΑΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ

ΔΙΑΛΕΞΗ  
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2014  
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΜΩΡΑΪΤΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ  
ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑ: ΜΟΥΝΤΑΝΕΑ ΚΥΡΙΑΚΗ  
ΑΜ:04108010

*Η διάλεξη έγινε με την επίβλεψη του καθηγητή κ.Κωνσταντίνου Μωραΐτη. Σημαντική ήταν και η καθοδήγηση του καθηγητή κ.Jorg Schröder από την Αρχιτεκτονική Σχολή του Πανεπιστημίου Leibniz του Αννόβερου, όπου υλοποίησα την αρχική μελέτη των σύγχρονων παραδειγμάτων, κατά το εαρινό εξάμηνο του έτους 2012/ 13. Η θεωρητική υποστήριξη και η ενίσχυση του προβληματισμού έγιναν με την καθοδήγηση του κ.Μωραΐτη .  
Ευχαριστώ πολύ και τους δύο.*

# ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ \_\_\_\_\_ 7

Το θέμα. Η αφορμή. Η σκοπιμότητα. Η μεθοδολογία

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ: Η σύγχρονη πόλη και η ιστορική της πορεία

### 1.1 Η σύγχρονη πόλη

1.1.1 Η «ανθυγιεινή» πόλη σήμερα και η ανάγκη επιστροφής στη φύση \_\_\_\_\_ 13

1.1.2. Δυναμική της αστικής κληρονομιάς \_\_\_\_\_ 15

1.1.3. Προκλήσεις του 21<sup>ου</sup> αιώνα \_\_\_\_\_ 17

### 1.2. Αναδρομή στην αστική ανάπτυξη

1.2.1. Η «ανθυγιεινή πόλη» της βιομηχανικής επανάστασης \_\_\_\_\_ 19

1.2.2. Η προπολεμική περίοδος της νεωτερικότητας (1900-1945) \_\_\_\_\_ 22

1.2.3. Μεταπολεμική ανάπτυξη και πολεοδομικές προσεγγίσεις (1945-2000) \_\_\_\_\_ 24

Η περίοδος επιρροής των νεωτερικών αντιλήψεων. Η περίοδος της αμφισβήτησης

1.3 Η οικολογική σκέψη στην αλλαγή του αιώνα \_\_\_\_\_ 29

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ: Αποκατάσταση της αστικής φύσης στον 21<sup>ο</sup> αιώνα

2.1. Παραδείγματα φυσικών αναπλάσεων \_\_\_\_\_ 34

2.1.1. *Los Angeles River Revitalization Project*: Η «επαναφυσικοποίηση» του ποταμού του Los Angeles \_\_\_\_\_ 35

2.1.2. Προγράμματα για τον επαναπροσδιορισμό του Detroit \_\_\_\_\_ 40

2.1.2.1. «Πράσινες διαδρομές στη μεγάλη ανατολική παραποτάμια περιοχή» \_\_\_\_\_ 41

2.1.2.2. «Η πράσινη διαδρομή ανάπτυξης του ποταμού Bloody Run» \_\_\_\_\_ 46

2.1.3. <i>Madrid Rio</i> : Η επανάκτηση του ποταμού Manzanares στη Μαδρίτη _____	50
2.1.4. <i>Emscher Landschaftspark</i> : Ένα τοπιακό πάρκο στην κοιλάδα του Emscher _____	54
2.2. Γενικές διαπιστώσεις _____	59
Ο όρος «πράσινο». Η διαμόρφωση του συστήματος. Τα κίνητρα του σχεδιασμού και η σχέση φυσικής και αστικής αποκατάστασης. Το αστικό υπόβαθρο της αναμόρφωσης. Οι φορείς του σχεδιασμού	

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ: Επιστρέφοντας: Το ιστορικό παράδειγμα του 19<sup>ου</sup> αιώνα**

3.1. Η εισαγωγή του αστικού πρασίνου _____	65
3.2. Το γενικότερο πολιτισμικό και θεωρητικό πλαίσιο ανάπτυξης της αρχιτεκτονικής τοπίου _____	72
3.3. Το ιστορικό παράδειγμα στον άξονα των σύγχρονων διαπιστώσεων _____	74
Ο όρος «πράσινο». Τα κίνητρα του σχεδιασμού και η σχέση φυσικής και αστικής αποκατάστασης. Το αστικό υπόβαθρο της αναμόρφωσης. Οι φορείς του σχεδιασμού. Η διαμόρφωση του συστήματος	

<b>ΕΠΙΛΟΓΟΣ</b> _____	89
-----------------------	----

<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b> _____	95
---------------------------	----



1 Simon Bradshaw (2007), Understanding The Roots Of Our Ecological Crisis: Comparing Traditional Environmental Protection In Tibet With Over-Consumption In The Modern Industrial World, PhD Thesis, University of Melbourne, σελ.16, πρόσβαση 15/07/2013, <http://www.simonbradshaw.net/wp-content/uploads/2011/10/Understanding-the-Roots-of-Our-Ecological-Crisis-small.pdf>

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

### Το θέμα

**Η εργασία ασχολείται με τη σύγχρονη τάση τοπιακής, φυσικής προσέγγισης του αστικού σχεδιασμού, εξετάζοντας σύγχρονα αλλά και νεωτερικά παραδείγματα με αντικείμενό τους την επαναφορά της φύσης στο αστικό πεδίο.**

Είναι γεγονός πως οι δυτικές πόλεις έχουν εν πολλοίς δομηθεί εις βάρος του φυσικού περιβάλλοντος, με τρόπο που έχει αλλοιώσει τη γεωμορφολογία του χώρου και έχει επηρεάσει τη σχέση των ασικών κοινοτήτων με τις φυσικές πηγές. Η ζωή στις πόλεις ωφέλησε πιθανότατα τις κοινωνίες σε επικοινωνιακό, οικονομικό, πολιτιστικό επίπεδο, αλλά ταυτόχρονα μετέβαλε ριζικά τη σχέση τους με τη φύση. Πρόκειται για σχέση που διαρρηγνύεται σημαντικά από τα τέλη κιόλας του 18ου αιώνα, καθώς η πρώτη βιομηχανική ανάπτυξη και η αλόγιστη χρήση της τεχνολογίας απομακρύνουν τις δυτικές κοινωνίες από τις φυσικές πηγές. *Η αίσθηση ότι είμαστε εμφυτευμένοι μέσα σε ένα ευρύτερο οικοσύστημα και ότι εξαρτόμαστε από αυτό έχει ήδη σημαντικά διαβρωθεί, εφόσον οι άνθρωποι έχουν ήδη μετοικίσει σε μεγάλους αστικούς οικισμούς, η παραγωγή τροφής τους έχει ήδη γίνει συγκεντρωτική και όλο και περισσότερες τεχνολογικά καθορισμένες διεργασίες μεσολαβούν ανάμεσα σε αυτούς και το περιβάλλον<sup>1</sup>.*

Όπως συνέβη και στα τέλη του 18ου αιώνα, οπότε η «αρχιτεκτονική τοπίου» εμφανίστηκε ως συγκροτημένη και ρητά διατυπωμένη δραστηριότητα με τη σημερινή φυσικότροπη μορφή και παρήγαγε πάρκα και πράσινα συστήματα στις ανθυγιεινές τότε πόλεις, έτσι και σήμερα ο αστικός σχεδιασμός στρέφεται ξανά σε φυσικά πρότυπα, είτε περιβαλλοντικά είτε μορφολογικά. **Η δεύτερη αυτή «επιστροφή στη φύση» με τις ιστορικές της αναλογίες στο αρχιτεκτονικό παρελθόν είναι το κεντρικό θέμα της εργασίας.**

Συγκεκριμένα, μελετώνται τέσσερις περιπτώσεις αποκατάστασης φυσικών στοιχείων σε σύγχρονα μητροπολιτικά περιβάλλοντα, οι οποίες στηρίζονται στη λογική του πράσινου αστικού δικτύου. Πρόκειται για την επανένταξη του ποταμού του Los Angeles και του ποταμού Manzanares της Μαδρίτης στην ζωή των δύο πόλεων, τον επαναπροσδιορισμό της «συρρικνούμενης-shrinking» πόλης του Detroit και την οικολογική-αστική αναβάθμιση της κοιλάδας του Emscher στη δυτική Γερμανία.

## Η αφορμή

Αφορμή για την εργασία αποτέλεσε η απαξίωση του φυσικού περιβάλλοντος στις περισσότερες ελληνικές πόλεις και ιδιαίτερα στην Αθήνα, τη στιγμή που όλος ο ανεπτυγμένος κόσμος μεταστρέφει τη στάση του απέναντι στη φύση και εστιάζει σε αυτήν ως την πρώτη ζωτική ανάγκη των κοινωνιών. Ο αστικός σχεδιασμός στην Ευρώπη και την Αμερική ασχολείται σήμερα ξανά με έμφαση και θετική στάση με τα φυσικά στοιχεία, μετά τον 19<sup>ο</sup> αιώνα όταν η αρχιτεκτονική τοπίου εισήγαγε για πρώτη φορά με ανάλογο τρόπο την απαίτηση του αστικού πρασίνου. Ωστόσο το περιβάλλον και οι συνθήκες που έχει να αντιμετωπίσει σήμερα η αρχιτεκτονική, ο αστικός σχεδιασμός και η αρχιτεκτονική τοπίου, όπως επίσης οι προκλήσεις και η πολιτισμική και πολιτική δυναμική είναι βέβαια διαφοροποιημένα.

Το αστικό περιβάλλον μπορεί να περιγραφεί σύντομα ως πυκνοδομημένο στο εσωτερικό και «πορώδες» στα περίχωρα, με αισθητή έλλειψη φύτευσης, εκτεταμένα δίκτυα συγκοινωνιών και υποδομών και μεγάλες αποστάσεις μεταξύ των χώρων κατοικίας, εργασίας και αναψυχής. Κατά περίπτωση θαμμένα ποτάμια ρέουν κάτω από τα οικοδομικά συγκροτήματα και λόφοι έχουν κρυφτεί κάτω από τις σκληρά δομημένες κατασκευές. Η γεωμορφολογία των μεγαλουπόλεων έχει αλλοιωθεί, σε κάποιες περιπτώσεις έχει ουσιαστικά χαθεί και σίγουρα η αρχική της μορφή –πρωταρχικός παράγοντας καθορισμού του αστικού ιστού- τείνει να ξεχαστεί κάτω από αυτές τις κατασκευές. Πρόκειται για έναν παραλογισμό, ο οποίος πέρα από τα ηθικής τάξης θέματα που εγείρει<sup>2</sup>, επηρεάζει σημαντικά τη ζωή και την υγεία των κατοίκων.

Η σύγχρονη σκέψη ωστόσο φαίνεται να εκτιμά ξανά τις φυσικές ποιότητες. Η προσπάθεια αποκατάστασης της χαμένης τοπογραφίας των πόλεων έχει ήδη ξεκινήσει από τα τέλη του 20<sup>ου</sup> αιώνα, του οποίου τις καταστροφικές επιλογές δέχθηκαν εμφανώς τα αστικά τοπία. Η κινητικότητα που παρατηρείται στον τομέα των πολεοδομικών

2 «Η θεώρηση περιβαλλοντικών ζητημάτων μέσα σε ένα κοινωνικό και πολιτικό πλαίσιο οδήγησε στην εξερεύνηση μιας εναλλακτικής, φιλοσοφικής οπτικής. Το ενδιαφέρον για τη θεμελιώδη βάση της σχέσης της ανθρωπότητας με τη φύση και οι ηθικοί εξαναγκασμοί απέναντι στην κοινότητα της γης έχουν εναλλακτικά οριστεί ως «περιβαλλοντική ηθική-environmental ethics», «περιβαλλοντική φιλοσοφία-environmental philosophy» και «πλανητική ηθική-earth ethics». Το αντικείμενο των περιβαλλοντικών ηθικών αρχών είναι ευρύ, αγκαλιάζοντας μια ποικιλία ιδεών. Η υποχρέωση απέναντι στις μελλοντικές γενιές, τα θεμελιώδη δικαιώματα των ποικίλων μορφών ζωής και εδάφους, τόσο ανεξάρτητα όσο και συνολικά και οι εγγενείς και οργανικές ποιότητες της φύσης είναι μόνο μερικές από αυτές τις ιδέες.» Πηγή: Jala Makhzoumi, Gloria Pungetti (1999), *Ecological Landscape Design and Planning – The Mediterranean Context*, Routledge publications, New York, 1999, σελ.169



1. Φωτορεαλιστική απεικόνιση από την πρόταση πεζοδρόμησης της οδού Πανεπιστημίου
2. Το πάρκο Ναυαρίνου



1



2

3 Χαρακτηριστικά μπορεί να αναφερθεί η επίκαιρη πρόταση πεζοδρόμησης και φύτευσης της οδού Πανεπιστημίου και αναδιαμόρφωσης της πλατείας Ομονοίας, ενώ από την πλευρά των κατοίκων σχετικό παράδειγμα είναι η διαμόρφωση μικρού πάρκου στην οδό Ναυαρίνου των Εξαρχείων. Από συνέντευξη του καθηγητή Γιάννη Αίσωπου διαβάζουμε για το μικρό αυτό πάρκο: «Πρόκειται για το πάρκο Ναυαρίνου, όπου ομάδες πολιτών αναλαμβάνουν τη διαμόρφωση του δημόσιου χώρου. Αν παρατηρήσει κανείς αυτό που παράγεται, είναι ένα πράσινο που είναι αρκετά πρωταρχικό, ένα πράσινο που θέλει να θυμίσει μια κατάσταση που θα μπορούσε να υπάρχει εκεί πριν έρθει η πόλη. Δεν είναι ένα σχεδιασμένο πάρκο. Σε έναν πληθυσμό που έχει αστικοποιηθεί –γιατί αυτοί που μένουν στα Εξάρχεια πλέον έχουν γεννηθεί στην πόλη, δεν ήρθαν από τα χωριά για να έχουν την λεγόμενη νοσταλγία της υπαίθρου- βλέπουμε πως επιλέγει να δημιουργήσει εντέλει κάτι το αντι-αστικό.» Πηγή: «Γιάννης Αίσωπος: Από το Live your myth in Greece, στην Μπιενάλε της Βενετίας με το Remaking Greece: Tourism Landscapes», συνέντευξη στην Κ. Ανέστη, 4/02/2014, στο Propaganda, πρόσβαση 4/02/2014, <http://propaganda.gr/giannis-esopos-apolive-myth-greece-stin-bienale-tis-venetias-remaking-greece-tourism-landscapes/>

αναπλάσεων και σε ελληνικές πλέον πόλεις, με επίκεντρο την Αθήνα, αλλά και το αυξανόμενο ενδιαφέρον των ίδιων των κατοίκων που επιχειρούν να φέρουν τη φύση ξανά μέσα στην πόλη, μέσα από προσπάθειες συλλογικές<sup>3</sup>, αποτελούν αφορμές για τον επαναπροσδιορισμό της σχέσης με τη φύση και στο ελληνικό πλαίσιο.

## Η σκοπιμότητα

Όπως προαναφέρθηκε δεν είναι σήμερα η πρώτη φορά που ο δυτικός κόσμος αναγνωρίζει την ποιότητα της φύσης και προσπαθεί να την αξιοποιήσει. Από τα τέλη του 18<sup>ου</sup> αιώνα και κυρίως κατά τον 19<sup>ο</sup> παρατηρήθηκε αντίστοιχη στροφή στη σκέψη του δυτικού κόσμου και τέθηκε στο επίκεντρο της διανοητικής, καλλιτεχνικής και αρχιτεκτονικής παραγωγής η φύση, με τη μεταστροφή από τη «λογοκεντρική» συνθήκη της Αναγέννησης και κυρίως της εποχής του Βαροκουε, στις φυσικότερες θεωρητικές και πρακτικές προσεγγίσεις του 18<sup>ου</sup> αιώνα και στη συνέχεια του Ρομαντισμού.

Οι ραγδαίες τεχνολογικές αλλαγές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, οι πολιτικοοικονομικές διακυμάνσεις, οι πολεμικές διαμάχες των κρατών, η μετάθεση της οικονομικής βάσης από το δευτερογενή τομέα παραγωγής στην παροχή υπηρεσιών και η επακόλουθη παρακμή της σκληρής μεταποιητικής βιομηχανικής λογικής, έθεσαν τη φύση στο περιθώριο και οδήγησαν πλέον σήμερα στην ανάγκη αναβίωσής της.

**Μέσα από τη συγκεκριμένη εργασία επιχειρείται ο προβληματισμός γύρω από τη σύγχρονη αρχιτεκτονική προσέγγιση φυσικών ποιοτήτων, με επίκεντρο την ανάκτηση της χαμένης τοπογραφίας των αστικών συστημάτων, αξιοποιώντας ταυτόχρονα το ιστορικό παράδειγμα παρά τις διαφορές που εύλογα επιδεικνύουν οι δύο περιοδοί.**

## Η μεθοδολογία

Δεδομένου ότι η ιστορία έχει να επιδείξει ανάλογο παράδειγμα με αυτό που μελετάται στην εργασία, η αναγνώριση ομοιοτήτων και διαφορών μεταξύ των δύο περιπτώσεων, του 19<sup>ου</sup> αιώνα και της σημερινής, καθώς και η παρουσίαση θεωρήσεων διαχρονικής αξίας που αναπτύχθηκαν το 19<sup>ο</sup> αιώνα, είναι εργαλεία που μπορούν να βοηθήσουν στον παραπάνω προβληματισμό.

Η διερεύνηση του θέματος γίνεται ξεκινώντας από τη σύγχρονη πόλη με μια σύντομη απόδοση της έννοιας του «ανθυγιεινού» σήμερα και με την αναγνώριση αφενός της δυναμικής που μπορεί να εκμεταλλευτεί ο αστικός σχεδιασμός και αφετέρου των προκλήσεων που έχει να αντιμετωπίσει. Η ιστορική αναδρομή στον 19<sup>ο</sup> αιώνα, όταν ξεκίνησε η νεωτερική ανάπτυξη των πόλεων και κυρίως στον 20<sup>ο</sup>, του οποίου το ιστορικό αποτύπωμα καθορίζει σήμερα το αστικό πεδίο, είναι εργαλείο κατανόησης του σύγχρονου αστικού περιβάλλοντος, των προβλημάτων που αντιμετωπίζει, αλλά και της βάσης των σχεδιαστικών επιλογών που μελετώνται.

Στη συνέχεια η περιγραφή των περιπτώσεων μελέτης οδηγεί στην εξαγωγή συμπερασμάτων που ενισχύουν τον κεντρικό προβληματισμό. Με άξονα τα προηγούμενα συμπεράσματα, επιχειρείται η ανάγνωση του ιστορικού αναλόγου. Διερευνάται δηλαδή η σχετική θεωρητική βάση που αναπτύχθηκε το 19<sup>ο</sup> αιώνα και το πλαίσιο στο οποίο αυτή συνέβη, καθώς και επιλεγμένα παραδείγματα που διευκολύνουν την κατανόηση της αντιστοιχίας.

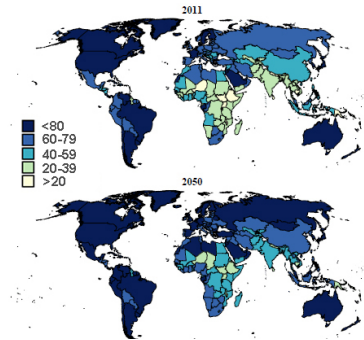
**Μέσα από την προηγούμενη πορεία, θα γίνει δυνατό να προσδιοριστούν ομοιότητες και διαφορές στη σχέση πόλης-φύσης όπως αφ' ενός τις αντιλαμβανόταν ο σχεδιασμός τον 19<sup>ο</sup> αιώνα και όπως αφ' ετέρου τις αντιλαμβανόμαστε σήμερα και γίνεται προσπάθεια να αξιοποιηθεί κατάλληλα το ιστορικό παράδειγμα γύρω από τον κεντρικό προβληματισμό: την επανάκτηση της φύσης μέσα στη σύγχρονη πόλη.**

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ**

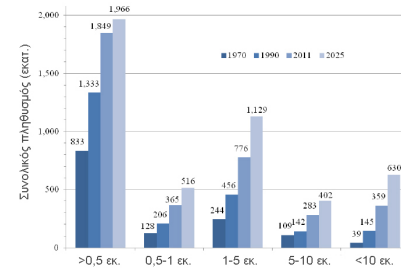
### Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΠΟΛΗ ΚΑΙ Η ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΤΗΣ ΠΟΡΕΙΑ



3. Ποσοστά αστικών πληθυσμών 2011-2050
4. Συνολικός πληθυσμός κατά το μέγεθος των πόλεων



3



4

## 1.1. Η σύγχρονη πόλη

### 1.1.1. Η «ανθυγιεινή» πόλη σήμερα και η ανάγκη επιστροφής στη φύση

4 World Urbanization Prospects The 2011 Revision Highlights, United Nations Publications, New York, ESA/P/WP/224 March 2012, πρόσβαση 15/07/2013, [http://esa.un.org/unup/pdf/WUP\\_2011\\_Highlights.pdf](http://esa.un.org/unup/pdf/WUP_2011_Highlights.pdf)

Η σύγχρονη δυτική πόλη, ανεξάρτητα από το μέγεθος και τη θέση της, είναι γενικότερα το αποτέλεσμα της έντονης αστικοποίησης των δύο προηγούμενων αιώνων. Προβλέψεις για τον παγκόσμιο αστικό πληθυσμό στο μέλλον δείχνουν ότι το φαινόμενο αυτό εξακολουθεί να υπάρχει –ίσως με διαφορετικές μορφές– και σήμερα. Σύμφωνα με την έκθεση του τμήματος οικονομικών και κοινωνικών ζητημάτων των Ηνωμένων Εθνών «*World Urbanization Prospects: The 2011 Revision*»<sup>4</sup> ο πληθυσμός των πόλεων παγκοσμίως πρόκειται να αυξηθεί από 3,6 σε 6,3 δις. ανθρώπους μεταξύ 2011 και 2050, ενώ ο παγκόσμιος πληθυσμός θα φτάσει από τα 7 δις. τα 9,3. Αυτό σημαίνει ότι την πληθυσμιακή αύξηση (περίπου 2,3 δις.) των επόμενων δεκαετιών προβλέπεται να την απορροφήσουν οι αστικές περιοχές. Παρά το γεγονός ότι η παραπάνω προβλεπόμενη αύξηση αποδίδεται κυρίως στις πόλεις αναπτυσσόμενων κρατών, καθώς το 17% των νέων πληθυσμών τους θα κατοικούν σε πόλεις, η ανάλογη μεταβολή στις ανεπτυγμένες χώρες αναμένεται επίσης θετική (περίπου 8%). Ενδιαφέρον στην ίδια έκθεση παρουσιάζει επίσης το γεγονός ότι αυτή η αύξηση αφορά τις πόλεις με 1εκ. πληθυσμό ή περισσότερο, παρότι σήμερα 3 στους 5 ανθρώπους κατοικούν σε πόλεις μικρότερες του 1εκ. κατοίκων. **Έτσι, η κυριαρχία του αστικού περιβάλλοντος δεν θα είναι μόνο υπαρκτή αλλά και εντεινόμενη τον 21<sup>ο</sup> αιώνα και οι συνθήκες διαβίωσης εκατομμυρίων ανθρώπων αναμένεται να γίνουν χειρότερες.**

Αλλά ακόμα και αν οι προβλέψεις δεν αφορούσαν στην πληθυσμιακή αύξηση και επέκταση των πόλεων, το σύγχρονο αστικό μοντέλο

κατοίκηση μπορεί ήδη να χαρακτηριστεί δυσλειτουργικό και «ανθυγιεινό», όπως έγινε και με τις βιομηχανικές πόλεις του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Είναι γεγονός βέβαια ότι οι συνθήκες είναι διαφορετικές και η έννοια του «ανθυγιεινού» δεν ταυτίζεται πλέον με την έλλειψη ηλεκτρισμού ή αποχετευτικών υποδομών, αλλά ο όρος παραπέμπει σε συνθήκες που με διάφορους τρόπους βλάπτουν την ανθρώπινη υγεία<sup>5</sup>. Ειδικότερα, η κατοίκηση στις σύγχρονες πόλεις του δυτικού κόσμου συναρτάται με μια τεχνολογικά καθορισμένη ζωή με -απαραίτητα πολλές φορές- έντονη χρήση του αυτοκινήτου, αποχή από φυσικές δραστηριότητες όπως η βόδιση, μεγάλη απόσταση από το φυσικό περιβάλλον και γενικότερη έκθεση σε ανθυγιεινές συνθήκες, με μολυσμένη ατμόσφαιρα, ηχορρύπανση, και έκθεση σε μηχανικούς κινδύνους. Ο κάτοικος της σύγχρονης μεγαλούπολης έρχεται έτσι σε επαφή με τη φύση στα διαλλείματα κυρίως της καθημερινότητάς του, όπως για παράδειγμα μέσα από τις νέες μορφές του εναλλακτικού τουρισμού.

Αν και ο στόχος της εργασίας δεν είναι η συστηματική περιγραφή του αστικού περιβάλλοντος και των κινδύνων που επιφέρει η υποταγή της φύσης σε αυτό, θα αναφερθούν κάποια χαρακτηριστικά παραδείγματα. Κατ' αρχάς, η κυρίαρχη χρήση του αυτοκινήτου σε καθημερινή βάση είναι υπεύθυνη για τη μόλυνση της ατμόσφαιρας, για πλήθος τροχαίων ατυχημάτων που εμπλέκουν όχι μόνο οδηγούς και επιβάτες αλλά και πεζούς, όπως επίσης και για αισθήματα άγχους λόγω των μη παραγωγικών ωρών που ξοδεύονται στη διαδρομή. Σε ότι αφορά στη μόλυνση της ατμόσφαιρας συγκεκριμένα, η εκπομπή βλαβερών ουσιών συνδέεται με αναπνευστικές ασθένειες όπως το άσθμα οι οποίες εμφανίζονται συχνότερα στους κατοίκους αστικών περιοχών. Ακόμα, οι αυτοκινητόδρομοι που εξυπηρετούν αυτές τις μετακινήσεις δημιουργούν ισχυρά όρια εντός των πόλεων και εμποδίζουν την κίνηση των πεζών. Σχετικά τώρα με την υπερίσχυση των δομημένων έναντι των φυσικών ανοικτών χώρων, αυτή ευθύνεται για τις αυξημένες θερμοκρασίες στις πόλεις, το λεγόμενο «φαινόμενο της θερμικής νησίδας». Στην πράξη το αστικό περιβάλλον, λόγω των θερμοαπορροφητικών επιφανειών κτηρίων και δρόμων και λόγω της έλλειψης επαρκούς φύτευσης ικανής να προσφέρει σκίασμό και χαμηλότερες θερμοκρασίες, μπορεί να παρουσιάσει 6-8 θερμοκρασιακούς βαθμούς διαφορά σε σχέση με την περιβάλλουσα ύπαιθρο<sup>6</sup>. Πέρα από τις άμεσες επιπτώσεις της αυξημένης θερμοκρασίας στους ανθρώπους, όπως οι καρδιακές ασθένειες και οι δυσκολίες στις καθημερινές δραστηριότητες, οι υψηλότερες αυτές θερμοκρασίες δημιουργούν την ανάγκη για τεχνητό δροσισμό και έτσι ευθύνονται για επιπλέον αέριες εκπομπές.

5 Όπως εύστοχα παρατηρείται στο βιβλίο «City of flows» -που εξετάζει τη σχέση φύσης-πόλης από την πλευρά των υδάτινων συστημάτων- η φύση των κυρίαρχων ρυπαντικών ουσιών έχει αλλάξει με το πέρασμα του χρόνου, καθώς το 18ο αιώνα ήταν η κακή ατμόσφαιρα κι ο μολυσμένος αέρας, τον 19ο αιώνα ήταν τα τροφικά και τα λύματα, τον 20ο αιώνα ήταν τα βακτήρια και σήμερα είναι το διοξείδιο του άνθρακα. Πηγή: Maria Kaika (2004), *City of flows: Modernity, Nature and the City*, Routledge publications, New York 2005, σελ.15

6 Howard Frumkin MD DrPH , «Urban Sprawl and Public Health», *Public Health Reports*, May-June 2002, Volume 117, σελ.206, πρόσβαση 30/05/2013, [http://www.cdc.gov/healthyplaces/articles/urban\\_sprawl\\_and\\_public\\_health\\_phr.pdf](http://www.cdc.gov/healthyplaces/articles/urban_sprawl_and_public_health_phr.pdf)

7 Jürgen Hasse, «Brownfields – Characteristics and Atmosphere», στο *City as Loft*, Martina Baum - Kees Christiaanse (edit.), gta Verlag, Zurich 2012, σελ.58

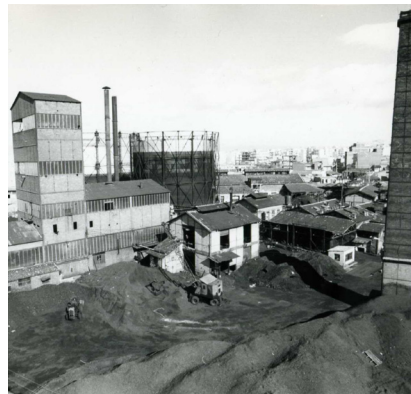
Είναι λοιπόν γεγονός ότι ο επαναπροσδιορισμός της σχέσης του αστικού με το φυσικό περιβάλλον είναι αναγκαίος, τόσο για τη ρύθμιση της σχέσης αυτής στη σύγχρονη πραγματικότητα των πόλεων όσο και για την αποφυγή της επίτασης των προβλημάτων στο μέλλον. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο Jürgen Hasse στο άρθρο του για τα *brownfields*<sup>7</sup>, δηλαδή τις ανενεργές βιομηχανικές εκτάσεις που επιδέχονται αναμόρφωση, «η αισθητική αναβάθμιση αυτών των χώρων δεν ωφελεί τόσο το ίδιο το τοπίο, αλλά εξυπηρετεί την ενίσχυση της συνείδησης μιας πιθανής αποτυχίας των υποσχέσεων της πόλης για ουτοπία».

### 1.1.2. Δυναμική της αστικής κληρονομιάς

Επεκτείνοντας την παραπάνω αναφορά στα *brownfields* των σημερινών πόλεων, μπορούμε να εντοπίσουμε γενικότερα τη δυναμική που προσφέρει η αστική κληρονομιά στο σύγχρονο σχεδιασμό. Παρόλο που η αστικοποίηση και η μετέπειτα αποβιομηχάνιση είναι υπεύθυνες για την εξαθλίωση της αστικής ζωής σε διάφορες περιοχές του ανεπτυγμένου κόσμου, η κληρονομιά αυτών των εκτάσεων των βιομηχανικών της περιοχών μπορεί να ειδωθεί ως ευκαιρία για τη βελτίωση του παρόντος και του μέλλοντος των πόλεων. **Ο αστικός και αρχιτεκτονικός σχεδιασμός έχει ήδη αρχίσει να βλέπει προοπτικές αξιοποίησης της παραπάνω κληρονομιάς, είτε αυτή αφορά κενά, χωρίς χρήση κτήρια και συγκροτήματα κτηρίων είτε αφορά τις εκθρικές προς το περιβάλλον υποδομές και εγκαταστάσεις του προηγούμενου αστικού μοντέλου.**

Πιο συγκεκριμένα, οι περισσότερες από τις πόλεις του ανεπτυγμένου

5



5-6. Το εργοστάσιο φωταερίου στην Αθήνα κατά την περίοδο λειτουργίας του και η σύγχρονη πολιτιστική του χρήση ως “Τεχνόπολις” του Δήμου Αθηναίων

6



κόσμου διαθέτουν πληθώρα ανάλογων χώρων, καθώς έχουν αντιμετωπίσει και εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν ποικίλες μεταπλάσεις. Πρώτα η αποβιομηχάνιση, που εκκένωσε πολλά βιομηχανικά κτήρια, ακόμα και εκτεταμένα συγκροτήματα. Στη συνέχεια η απώλεια θέσεων εργασίας και η μετακίνηση κατοίκων σε περισσότερο εύπορες γειτονιές. Ο πληθυσμός αυτών των πόλεων μειώθηκε και μειώνεται –ένα φαινόμενο που λέγεται «αστική συρρίκνωση» (shrinking of the cities)- και κτήρια άλλων χρήσεων, όπως κατοικίες, εμπορικά καταστήματα, σύλλογοι και χώροι αναψυχής επίσης ερημώνουν. Έτσι η δυναμική πλευρά αυτών των «ανεργών» κατασκευών και περιοχών επείγει να αξιοποιηθεί. Είτε μέσω της εφαρμογής νέων λειτουργιών για την προσέλκυση νέων χρηστών είτε μέσω της ενσωμάτωσης νέων χρήσεων στις υπάρχουσες κοινότητες, πολεοδομιοί και αρχιτέκτονες έχουν ουσιαστικά αναζωογονήσει αστικές περιοχές που πρωτύτερα αντιμετωπιζόνταν ως εχθροί της αστικής βιωσιμότητας<sup>8</sup>. Αυτή είναι για παράδειγμα η περίπτωση στην περιοχή γύρω από τον ποταμό Emscher της δυτικής Γερμανίας και η περίπτωση της κεντρικής ζώνης του μητροπολιτικού Detroit της Αμερικής, οι οποίες θα αναλυθούν στη συνέχεια.

Όσον αφορά στα δίκτυα υποδομών, όπως αυτοκινητόδρομοι, σιδηροδρομικές γραμμές και αγωγοί υδάτων -τα οποία συνέβαλαν στη διαμόρφωση της σύγχρονης πόλης με την τεχνολογική φρενιτιδα του 20<sup>ου</sup> αιώνα- τα σύγχρονα αλματώδη επιτεύγματα της τεχνολογίας και των κατασκευών δίνουν τη δυνατότητα στους σχεδιαστές να επανεξετάσουν την ύπαρξη αυτών των δικτύων, τη σχέση τους με τον αστικό ιστό, αλλά και την σημασία των μεγεθών τους. Για παράδειγμα, στην περίπτωση του Detroit θα δούμε ότι οι εννέα λωρίδες των αυτοκινητοδρόμων στο κέντρο της πόλης δεν είναι πλέον απαραίτητες,

8 Sylwia Kaczmarek, «Post Industrial Areas in Modern Cities», *Bulletin of Geography Socio-economic Series No. 2* (2003), πρόσβαση 28/06/2013, [http://www.bulletinofgeography.umk.pl/2\\_2003.html](http://www.bulletinofgeography.umk.pl/2_2003.html)

7



8



7-8. Σιδηρόδρομος στην Νέα Υόρκη μετά την παύση της λειτουργίας του και μετά τη σύγχρονη αναδιαμόρφωσή του στο γραμμικό πάρκο Highline



εφόσον ο πληθυσμός έχει μειωθεί στο μισό και στην περίπτωση του Los Angeles, θα δούμε πως το προηγούμενο αποκεντρωτικό σύστημα που απαιτούσε τον εγκλωβισμό του ποταμού σε κανάλια μπορεί πλέον να αναβαθμιστεί και να συνυπάρξει με ένα περιβάλλον παραποτάμων και με το αντίστοιχο φυσικό οικοσύστημα.

### 1.1.3. Προκλήσεις του 21<sup>ου</sup> αιώνα

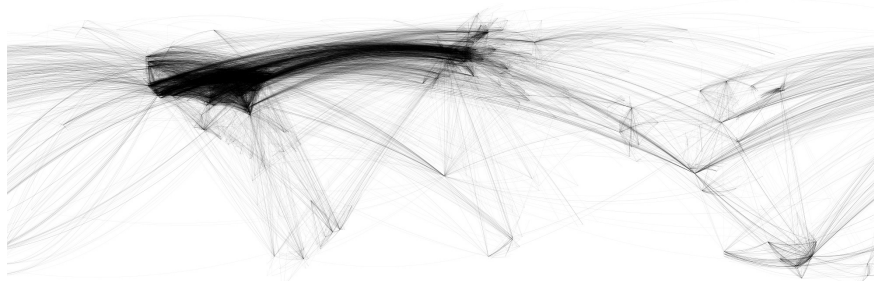
Παρά το γεγονός ότι η νέα εποχή είναι στην αυγή της, μπορούμε να διακρίνουμε κάποια κύρια χαρακτηριστικά που αποτελούν προκλήσεις για τον σχεδιασμό. **Μετά τη βιομηχανική και τεχνολογική επανάσταση των προηγούμενων βιώνουμε ήδη τη σύγχρονη αντίστοιχη «επανάσταση», που την αποκαλούμε «πληροφορική».** Η αυξανόμενη χρήση του διαδικτύου και των διαδικτυακών κοινοτήτων αλλάζουν τον τρόπο ζωής των κατοίκων της πόλης και οι αλλαγές αυτές αντικατοπτρίζονται στον αστικό χάρτη.

Όσον αφορά στον εργασιακό τομέα και τη σχέση μεταξύ τόπου εργασίας και τόπου κατοικίας –μία σχέση που στο παρελθόν επέδρασε καθοριστικά στη διαδικασία διαμόρφωσης των πόλεων- *σημαντικές οικονομικές, πολιτιστικές και πολιτικές διεργασίες, όπως αυτές που αφορούν τις εισαγωγές-εξαγωγές, τα μεταναστευτικά κύματα, τις άμεσες ξένες επενδύσεις από πολυεθνικές εταιρίες, τη νομισματική ροή, συμβαίνουν πλέον με τη μορφή διασυννοριακών σχέσεων μεγάλης απόστασης*<sup>9</sup>. Σαν αποτέλεσμα, η αξία των χωρικών ορίων και συνόρων υποβαθμίζεται και πολίτες διαφορετικής προέλευσης και εθνικότητας μπορούν να επιτύχουν ή να εξαναγκαστούν σε στενότερη επαφή. Έτσι οι αστικές περιοχές μπορεί να εξακολουθούν να αυξάνουν και να διαχέονται, αλλά ο διεθνής χώρος -και ο απαιτούμενος χώρος δραστηριοποίησης των ανθρώπων- μοιάζει θεωρητικά όλο να μικραίνει.

Πέρα από την επαγγελματική αξιοποίηση της προόδου των επικοινωνιών, ο κυβερνοχώρος αλλάζει επίσης τον τρόπο με τον οποίο οι άνθρωποι αλληλεπιδρούν κοινωνικά. Τα λεγόμενα κοινωνικά δίκτυα μοιάζουν απειλητικά προς τους παραδοσιακούς ελεύθερους χώρους συγκέντρωσης στην πόλη και την ίδια την αστική ζωή, καθώς απομονώνουν τους ανθρώπους από τον πραγματικό χώρο κοινωνικών επαφών. Παρόλο που θεωρείται απίθανο αυτοί οι εικονικοί χώροι να μπορούν να καλύψουν τη θεμελιώδη ανάγκη των ανθρώπων για κοινωνική επαφή, ανάλογη μεταρρύθμιση της δημόσιας ζωής και κατ' επέκταση των δημόσιων χώρων είναι αναμενόμενη<sup>10</sup>, γεγονός που αποτελεί αναμφίβολα πρόκληση για τον αστικό σχεδιασμό - όταν όχι μόνο η φύση αλλά και η ύπαρξη των δημόσιων χώρων τίθεται «υπό

9 Allen J. Scott (2001), «Globalization and the Rise of Cityregions», *European Planning Studies*, 9:7, 813-826, DOI : 10.1080/09654310120079788, πρόσβαση 9/07/2013

10 Tridib Banerjee (2001), «The Future of Public Space: Beyond Invented Streets and Reinvented Places», *Journal of the American Planning Association*, 67:1, 9-24, DOI : 10.1080/01944360108976352, πρόσβαση, 9/07/2013



9

διαπραγματεύση».

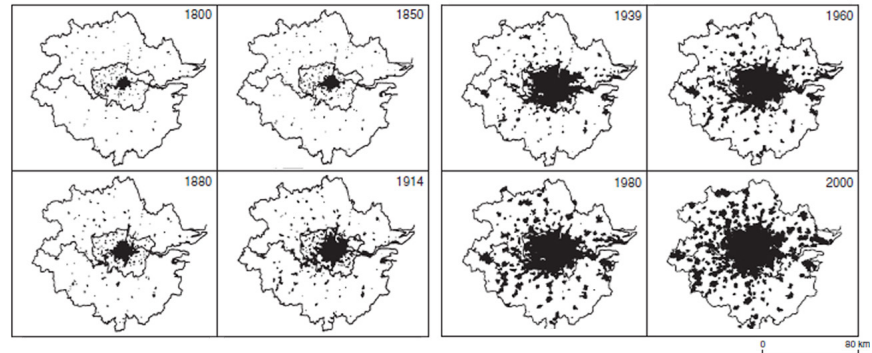
Όλα τα παραπάνω συμβαίνουν ενώ οι περιβαλλοντολόγοι προειδοποιούν για την κορύφωση της περιβαλλοντικής κρίσης, μιλώντας κυρίως για υποβάθμιση και μόλυνση των φυσικών οικοσυστημάτων, κλιματικές αλλαγές, απώλεια βιοποικιλότητας και μείωση πηγών (υλικών και ενεργειακών). Η περιβαλλοντική αυτή κρίση αντανακλάται στον αστικό κόσμο και αντίστροφα. Πράγματι, η οικολογία και η αστικότητα είναι όροι αντίθετοι, μιας και ο πρώτος αναφέρεται στη διαφύλαξη της φύσης και ο δεύτερος στην αλλοίωσή της<sup>11</sup>. Ο αστικός σχεδιασμός λειτουργεί ως μεσάζοντας μεταξύ των δύο, στην προσπάθειά του να εξαλείψει τα προβλήματα και να πετύχει ισορροπία μεταξύ αστικού και φυσικού περιβάλλοντος – δύο περιβάλλοντα που δεν πρέπει άλλωστε να αντιμετωπίζονται διαχωρισμένα, καθώς είναι χωρικά εξαρτώμενα.

**Είναι γεγονός λοιπόν πως η σύγχρονη εποχή είναι εποχή αντιθέσεων. Από τη μία η κοινωνική επαφή και η αξία των δημόσιων χώρων απειλούνται και από την άλλη παρατηρείται αυξανόμενη ανάγκη για παρουσία φυσικών στοιχείων μέσα στο πυκνοδομημένο αστικό περιβάλλον.** Οι σχεδιαστές καλούνται να αντιμετωπίσουν τις παραπάνω αντιφάσεις, αλλά διαθέτουν επίσης δυνατότητα απάντησης, όπως αυτή που περιγράψαμε με την αναφορά μας στην αστική κληρονομιά, για να επιτύχουν τις απαιτούμενες ποιότητες της σύγχρονης αστικότητας.

9. Σχηματική απεικόνιση των διαδικτυακών σχέσεων μεταξύ πόλεων παγκοσμίως (World City-to-City Connections)

11 Ο Moshen Mostafavi στο άρθρο του “Why ecological urbanism? Why now?” αναρωτιέται *πως η πόλη με όλους τους καταναλωτικούς μηχανισμούς της –την καταβρόχθιση ενέργειας, την ακόρεση ζήτηση φαγητού- μπορεί ποτέ να γίνει οικολογική και σημειώνει ότι η διεργασία της αστικότητας» λειτουργεί αντίθετα από εκείνη της οικολογίας, με την έμφασή της στην αλληλεπίδραση των οργανισμών και του περιβάλλοντος –μία έμφαση που αναπόφευκτα εξαιρεί την ανθρώπινη παρέμβαση.* Αυτός είναι άλλωστε και ο σκοπός του άρθρου του: να περιγράψει μία νέα μορφή πολεοδομίας, την οικολογική πολεοδομία (ecological urbanism), που θα έχει την ικανότητα να ενσωματώνει και να φιλοξενεί τις έμφυτα συγκρούμενες συνθήκες μεταξύ οικολογίας και αστικότητας. Πηγή: Moshen Mostafavi, «Why Ecological Urbanism? Why now?», *Harvard Design Magazine*, Spring/ Summer 2010, Number 32, πρόσβαση 9/07/2013, <http://www.filozofia.bme.hu/materials/kerekgyarto/A%20modern%20utan/2011/Eurb,%20Mostf.pdf>

10. Οι χωρικές επεκτάσεις του Λονδίνου κατά τον 19<sup>ο</sup> και 20<sup>ο</sup> αιώνα



10

## 1.2. Αναδρομή στην αστική ανάπτυξη

### 1.2.1. Η «ανθυγιεινή πόλη» της βιομηχανικής επανάστασης

12 P.Hall (1975), *Urban and Regional Planning*, 4th edition by Routledge, London 2002, σελ.11, πρόσβαση 27/06/2013, <http://www.pnu.ac.ir/portal/File/ShowFile.aspx?ID=66559f80-6bb9-4498-b821-aff9faf455e9>

13 R. Brown, «London in the 19th century», 16/04/2004, πρόσβαση 28/06/2013, [http://www.unep.edu/home/rwb/london\\_19c.html/](http://www.unep.edu/home/rwb/london_19c.html/)

14 «Paris in the 19th century», The University of Chicago Library, πρόσβαση 28/06/2013, <http://www.lib.uchicago.edu/e/collections/maps/paris/>

15 «Urbanization of America», The USA online.com, πρόσβαση 28/06/2013, <http://www.theusaonline.com/people/urbanization.htm>

Το σύγχρονο αστικό περιβάλλον έχει δίχως αμφιβολία τις ρίζες του στο μακρινό παρελθόν. Για παράδειγμα, ο πληθυσμός της Ρώμης κατά τα χρόνια της αυτοκρατορίας της και συγκεκριμένα γύρω στο 100μ.Χ. υπολογίζεται περίπου στο 1.000.000 –αριθμός που αναφέρεται σαφώς σε μια αστική κοινωνία ισάξια σε πολυπλοκότητα με τη σημερινή<sup>12</sup>. **Παρ’ όλα αυτά οι απαρχές της σύγχρονης πόλης με κριτήριο τα λειτουργικά και αισθητικά της χαρακτηριστικά, αλλά και τη σχέση της με τη φύση, μπορούν να τοποθετηθούν στα τέλη του 18<sup>ου</sup> και τις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα, με βασικό ορόσημο αναφοράς για την αστική ανάπτυξη τη βιομηχανική επανάσταση.**

Η μετακίνηση πληθυσμών από τις αγροτικές στις αστικές περιοχές που πυροδότησε η βιομηχανοποίηση, λόγω της ανάγκης εργασιακής απασχόλησης των πρώτων, άλλαξαν σημαντικά και τα δύο τοπία –το αστικό και της υπαίθρου. Χαρακτηριστικά παραδείγματα πληθυσμιακής έκρηξης κατά το 19<sup>ο</sup> αι αποτελούν το Λονδίνο, το οποίο αύξησε τον πληθυσμό του από 1.000.000 σε 6.000.000 κατοίκους<sup>13</sup> και το Παρίσι, του οποίου οι κάτοικοι από 500.000 έφτασαν τα 3.500.000<sup>14</sup>. Ανάλογες αυξήσεις, αν και καθυστερημένα σε σχέση με την ευρωπαϊκή ήπειρο, σημειώθηκαν στις αμερικανικές πόλεις, οι οποίες άρχισαν να αναπτύσσονται ραγδαία μετά το 1830. Πράγματι ενώ γύρω στο 1790 μόνο το 5% του αμερικανικού πληθυσμού ζούσε στις πόλεις, το ίδιο ποσοστό έφτασε το 35% μέχρι το 1890<sup>15</sup>.

Το νέο λοιπόν τότε αστικό μοντέλο, η βιομηχανική πόλη, όπως θα μπορούσε να χαρακτηριστεί, αναπτύχθηκε κατά το 19<sup>ο</sup> αιώνα είτε από την ανάπτυξη μικρών οικιστικών συγκροτήσεων, χωριών είτε



11

από προυπάρχουσες πόλεις που απέκτησαν τη δυνατότητα παροχής περισσότερων ευκαιριών εργασίας και οικονομικής ανάπτυξης μέσω της βιομηχανικής παραγωγής. Πρόκειται για δομικές κοινωνικές αλλαγές που έφερε το νέο σύστημα παραγωγής και οι οποίες αντικατοπτρίστηκαν στον αστικό ιστό. Καθοριστικής ωστόσο σημασίας ήταν και η ανάπτυξη των μεταφορικών μέσων<sup>16</sup>. Το αστικό πεδίο έγινε έτσι περιοχή απορρόφησης των κατοίκων της υπαίθρου, που στράφηκαν σε αυτό προς αναζήτηση μιας καλύτερης ζωής ή ίσως της μόνης διεξόδου. Παρ' όλα αυτά οι αλλαγές ήταν πρακτικά τόσο έντονες που οι νέες πόλεις βρέθηκαν σύντομα αντιμέτωπες με μία σειρά προβλημάτων στη συγκρότηση υποδομών, την υγιεινή και τις κοινωνικές τους λειτουργίες. Η τυπική ευρωπαϊκή πόλη περιελάμβανε μεγάλες εκτάσεις «παραγκουπόλεων» με μηδενικές ή ελάχιστες υποδομές ύδρευσης, αποχέτευσης ή αργότερα ηλεκτρισμού<sup>17</sup>, όπου και εγκαταστάθηκαν οι εργάτες των βιομηχανιών. Οι δυσμενείς συνέπειες φάνηκαν στη δημόσια υγεία, με την ταχύτερη διάδοση των ασθενειών και τη μείωση του προσδόκιμου ορίου ζωής<sup>18</sup>.

Η ακραία κυριαρχία του δομημένου στο φυσικό περιβάλλον είχε αναμφίβολα ξεκινήσει και οι επιπτώσεις της άρχισαν να γίνονται

11. Νέα Υόρκη, 19<sup>ος</sup> αιώνας

16 «...μεταξύ περίπου 1870 και 1914, σχεδόν όλες οι βρετανικές πόλεις απέκτησαν απότομα ένα φθηνό και αποτελεσματικό σύστημα μεταφορών – αρχικά (τις δεκαετίες '70 και '80) με τη μορφή ιππήλατων τραμ και λεωφορείων, αργότερα (περίπου στην αλλαγή του αιώνα) με την μορφή ηλεκτρικών τραμ και τέλος (ακριβώς πριν τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο) με τη μορφή μηχανικών λεωφορείων. Σε πολύ μεγάλες πόλεις όπως το Λονδίνο υπήρχαν επίσης επιβατικά τρένα» Πηγή: P.Hall, op.cit, σελ.18

17 «Η Βασιλική Επιτροπή για την κατάσταση των μεγάλων πόλεων το 1845 μπορούσε να βρει μόνο μία μεγάλη πόλη από πενήντα, στην οποία το αποχετευτικό σύστημα ήταν καλό και μόνο έξι όπου η παροχή νερού ήταν καλή.» Πηγή: George F. Chadwick (1966), *The park and the town*, The Architectural Press, London 1966, σελ.49

18 «Ο William Farr, ο πρώτος

12. Preston, 1930s

στρατηγός ληξιαρχείου και ένας από τους ιδρυτικούς πατέρες της μοντέρνας στατιστικής επιστήμης, έδειξε τόσο νωρίς όσο το 1841 πως το προσδόκιμο όριο ζωής με τη γέννηση -41 έτη στην Αγγλία και την Ουαλία γενικά και 45 στο υγιές Surrey- ήταν μόνο 26 έτη στο Liverpool, ενώ δύο χρόνια αργότερα στο Manchester, ήταν μόνο 24.» Πηγή: P.Hall, op.cit, σελ.15

19 Chadwick (1966), op.cit, σελ.50



12

φανερές. Κατ' αρχάς οι βιομηχανικές πόλεις παρουσίαζαν σημαντική έλλειψη σε πράσινους χώρους. Στην αρχή της βιομηχανικής περιόδου η αξία του δημόσιου χώρου ήταν υποεκτιμημένη, καθώς οι διοικήσεις των πόλεων εστίαζαν περισσότερο στην ανάπτυξη της κατοικίας. Μόνο λίγες βρετανικές πόλεις, όπως το Liverpool, το Bristol, το Nottingham, πρόσφεραν ελεύθερους ανοιχτούς χώρους στο κοινό. Αλλά ακόμα και εκεί, οι λεγόμενοι «Δημόσιοι Περίπατοι» (Public Walks) απευθύνονταν σε ένα μικρό μέρος του αστικού πληθυσμού<sup>19</sup>.

Εκτός από την έλλειψη πράσινων χώρων η αστική κυριαρχία πάνω στη φύση μπορεί να περιγραφεί και μέσα από το φαινόμενο της αστικής διάχυσης, το οποίο ξεκίνησε στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα και κυριάρχησε κατά τον 20<sup>ο</sup>. Τόσο στην Ευρώπη όσο και στην Αμερική τα προάστια μετατράπηκαν από περιοχές εξοχικής κατοικίας σε περιοχές μόνιμης κατοικίας, καθώς οι εξελιγμένες δυνατότητες μετακίνησης έδωσαν τη δυνατότητα στους ανθρώπους να εργάζονται και να διαμένουν σε διαφορετικές αστικές ζώνες. Συνεπώς ένα μεγάλο μέρος της αγροτικής γης δομήθηκε και μετατράπηκε σε αστική. Σε ότι αφορά στην Ευρώπη πιο συγκεκριμένα, η απουσία καθορισμένων και καθοριστικών κατευθύνσεων πολεοδομικού σχεδιασμού επέτρεψε σε επενδυτές της

γης να χρησιμοποιήσουν την ύπαιθρο ανεξέλεγκτα<sup>20</sup>.

Όλα τα παραπάνω βέβαια οδήγησαν στην ευαισθητοποίηση των σχεδιαστών της περιόδου γύρω από το αστικό περιβάλλον αλλά και ειδικότερα γύρω από τη σχέση του με το φυσικό. Η αρχιτεκτονική τοπίου, ως εξέλιξη της κηπουρικής, διαμορφώθηκε, τόσο θεωρητικά όσο και πρακτικά, σε ξεχωριστό σχεδιαστικό πεδίο και εισήγαγε, όπως θα δούμε σε επόμενο κεφάλαιο, πράσινα συστήματα στις αναπτυσσόμενες τότε πόλεις.

### 1.2.2. Η προπολεμική περίοδος της νεωτερικότητας (1900-1945)

Τον 20<sup>ο</sup> αιώνα, αν και το φυσικό στοιχείο είχε ήδη εμφανιστεί στο σχεδιασμό μέσω των πρώτων δημόσιων αστικών πάρκων του 19<sup>ου</sup> αιώνα, ο βιομηχανικός και ο τεχνολογικός τομέας συνέχιζαν να αναπτύσσονται και να καθορίζουν τις ανθρώπινες κοινωνίες, ενώ επίσης δελεαστικά ήταν τα οικονομικά οφέλη της οικοδομικής δραστηριότητας, επιτείνοντας την επικράτηση του δομημένου χώρου έναντι του φυσικού<sup>21</sup>. Σε συνέχεια αυτής της διαρκούς ανάπτυξης, η αστικοποίηση και η διάχυση των πόλεων στα προάστια εξακολούθησαν κατά τις πρώτες δεκαετίες του 20<sup>ου</sup> αιώνα αναπαράγοντας πολεοδομικά

20 «Από τα μέσα του 1930, όπως έδειξε μεταγενέστερη έρευνα, περίπου 24.000εκτάρια (από 15εκατομμύρια εκτάρια στο σύνολο) αποσπώνται, στην Αγγλία και την Ουαλία, από γεωργικές χρήσεις για όλες τις μορφές αστικής ανάπτυξης.» Πηγή: P. Hall, op.cit, σελ.23

21 Κ. Μωραΐτης, προφορική παράδοση

13



13. "Αύριο που θα κυβερνά η εργατική τάξη". Προεκλογική αφίσα του 1922 στη Βρετανία

22 «Από το 1921 έως το 1929 ο συνολικός όγκος της παραγωγής αυξήθηκε στην Αμερική κατά 34% ως προς τα του 1922 επίπεδα, και κατά 65% ως προς τα επίπεδα του 1913. [...] Από την άλλη, στην ευρωπαϊκή ήπειρο ο δείκτης παραγωγής είχε αυξηθεί το 1925 κατά 2% ως προς τα επίπεδα του 1913 (έναντι αντίστοιχης αύξησης 26% στην Αμερική). Με την κρίση όμως του 1929 οι ρυθμοί παραγωγής έπεσαν κατακόρυφα. Ήδη το 1932 το διεθνές εμπόριο είχε χάσει το 40% της αξίας του και το 74% του όγκου του ως προς τα επίπεδα του 1929. Στη Μεγάλη Βρετανία, ενώ στη δεκαετία του '20 η ανεργία ήταν της τάξης του 12%, στις αρχές του 1930 είχε ανεβεί στα τρία εκατομμύρια και έφτασε το 18,5%, κατά μέσον όρο, στην πενταετία 1930-1935, επιτυγχάνοντας τέσσερις φορές μεγαλύτερο ποσοστό από τις αντίστοιχες τιμές πριν το 1914.» Πηγή: Δημήτρης Ν. Καρύδης (2006), *Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας*, 2<sup>η</sup> έκδοση, Παπασωτηρίου, Αθήνα 2008, σελ.207

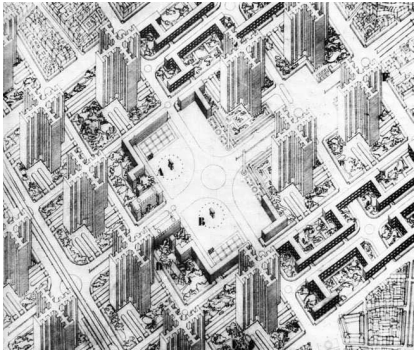
23 Καρύδης (2006), *op.cit.*, σελ.210

προβλήματα που ο σχεδιασμός προσπαθούσε να λύσει.

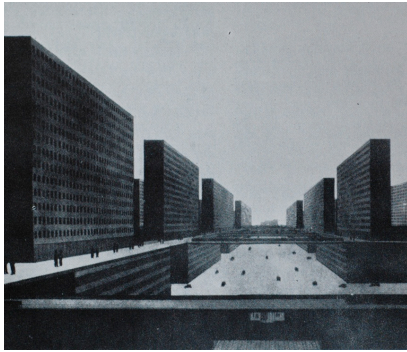
Σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση των αστικών συστημάτων έπαιξαν οι εξελίξεις στον κοινωνικό και πολιτικό τομέα, οι οποίες κορυφώθηκαν με την οικονομική κρίση του 1929, τελείωσαν με τις καταστροφικές συνέπειες του Β' Παγκοσμίου Πολέμου<sup>22</sup> και αφορούσαν στην ενδυνάμωση της εργατικής τάξης και στην απειλή που άσκησε η τελευταία στην αστική τάξη, όπως αυτή είχε διαμορφωθεί κατά τον 19<sup>ο</sup> αιώνα<sup>23</sup>. Η αρχιτεκτονική και η πολεοδομία της περιόδου δεν έμειναν φυσικά ανέπαφες από τις παραπάνω πολιτικές εξελίξεις, καθώς οι δομικές αυτές κοινωνικές αλλαγές αντικατοπτρίστηκαν στον αστικό χώρο, όπου και συνέβαιναν. Οι πόλεις επηρεάστηκαν πληθυσμιακά και δομικά από την ενίσχυση της εργατικής τάξης. Προγράμματα κοινωνικής κατοικίας εφαρμόστηκαν στη Μεγάλη Βρετανία, την Αυστρία και τη Γερμανία. Οι αρχιτέκτονες εστίαζαν το ενδιαφέρον τους στην ανοικοδόμηση των αποδιοργανωμένων βιομηχανικών πόλεων. Η τυποποίηση της παραγωγής, η έννοια της επαναλαμβανόμενης μονάδας, είχε μεταφερθεί από την παραγωγική αλυσίδα των εργοστασίων στον αστικό σχεδιασμό και την παραγωγή κατοικίας. Έτσι εμφανίστηκαν οι έννοιες της «ζωνοποίησης-zoning», δηλαδή του διαμερισμού της πόλης σε λειτουργικές χωρικές ενότητες που αντιστοιχούσαν κυρίως στο τρίπτυχο «κατοικία-εργασία-αναψυχή» και οι ελάχιστες διαστάσεις των χώρων κατοικίας και εργασίας.

Η θεωρία του σχεδιασμού είχε πολλά σημαντικά παραδείγματα να επιδείξει. Αξιοσημείωτα είναι τα σχέδια για την «Πόλη που Ακτινοβολεί», την «Ville Radieuse» (1920) του Le Corbusier, οι υποδείξεις του Bauhaus (1919-1933) και οι διακηρύξεις των πέντε συνεδρίων νεωτερικής αρχιτεκτονικής (Congrès internationaux d'architecture moderne-C.I.A.M.) που πραγματοποιήθηκαν μεταξύ 1928 και 1937 ανά την Ευρώπη - ενώ η κύρια συμβολή των Αμερικανών ήταν η μονάδα της γειτονιάς στον πολεοδομικό σχεδιασμό που εφαρμόστηκε αρχικά στο χωροταξικό σχέδιο της Νέας Υόρκης (1920) από τον Clarence Perry και μετά στην ανάπτυξη του Radburn, βορείως του New Jersey (1933) από τον Clarence Stein.

**Η πόλη του μεσοπολέμου είχε έτσι να αντιμετωπίσει ζητήματα κατοίκησης και απασχόλησης μεγάλων ομάδων πληθυσμού. Ήταν πυκνοκατοικημένη και οι σχεδιασμοί της περιόδου δεν έδειχναν ιδιαίτερο σεβασμό προς τη φύση.** Το μοντέρνο κίνημα ταυτίστηκε με τους όρους της προόδου και της τεχνολογίας αδιαφορώντας σε μεγάλο βαθμό για τις φυσικές ποιότητες στο αστικό τοπίο. Είναι γεγονός βέβαια ότι οι περισσότερες πολεοδομικές προτάσεις χειρίζονταν πράσινους χώρους, αλλά όχι ουσιαστικά σχεδιασμένους και σε οργανική σχέση με την πόλη, καθώς απουσίαζαν από αυτούς τόσο η λειτουργική



14



15

καταλληλότητα, όσο και ο κοινωνικός χαρακτήρας<sup>24</sup>. Για παράδειγμα η Ville Radieuse του Le Corbusier συντίθεται από ψηλά κτήρια που συγκεντρώνουν όλες τις λειτουργίες και αφήνουν το μεγαλύτερο μέρος του εδάφους ελεύθερο –ένας θεωρητικά δημόσιος χώρος, ο οποίος όμως ήταν ελάχιστης σημασίας για τους κατοίκους των ψηλών κτηρίων και επιπλέον ελάχιστα σχεδιασμένος από την αρχιτεκτονική πρόταση. Ακόμα η αρχιτεκτονική τοπίου, που είχε προβάλλει ως κεντρικό πεδίο αστικής κοινωνικής μέριμνας τα προηγούμενα χρόνια, μέσα από τα παραδείγματα των πάρκων του Λονδίνου, του Παρισιού και των αμερικανικών πόλεων, αναστέλλει την παραγωγή σημαντικών προτάσεων. Χαρακτηριστική μαρτυρία για αυτήν τη νέα πολιτιστική πραγματικότητα αποτελεί η απουσία σχετικής εκπαίδευσης από το κατά τα άλλα διεπισημονικό πρόγραμμα σπουδών της σχολής του Bauhaus<sup>25</sup>.

Σαν αποτέλεσμα η περίοδος πριν τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, παρά την πληθώρα σχεδιαστικών προτάσεων και θεωρητικών θέσεων, λειτούργησε περισσότερο επιβαρυντικά παρά ενισχυτικά για την απόδοση περιβαλλοντικής ποιότητας στις ανεπτυγμένες δυτικές πόλεις.

### 1.2.3. Μεταπολεμική ανάπτυξη και πολεοδομικές προσεγγίσεις (1945-2000)

Ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος αποτελεί αναμφίβολα ορόσημο στην ιστορία της νεότερης αστικής ανάπτυξης, καθώς κατά τη διάρκειά του πολλές πόλεις υπέστησαν σημαντικές καταστροφές τμημάτων τους και άλλες ισοπεδώθηκαν ολοκληρωτικά. Συνεπώς τα πρώτα μεταπολεμικά

Πολεοδομικές προτάσεις του νεωτερικού κινήματος

14. Ville Radieuse, Le Corbusier

15. Hochhausstadt, Hilberseimer

24 Ιωάννης Τερζόγλου, *Κοινόχρηστοι χώροι: Ιστορική εξέλιξη*, εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα, 2003, σελ.129

25 C. Howett, «Ecological Values in Twentieth-Century Landscape Design: A History and Hermeneutics», *Landscape Jnl*, January 1, 1998, vol.17 no. Special Issue, σελ.87, πρόσβαση 28/06/2013, [http://lj.uwpress.org/content/17/Special\\_Issue/80.full.pdf+html](http://lj.uwpress.org/content/17/Special_Issue/80.full.pdf+html)



16. Η βομβαρδισμένη πόλη  
München Gladbach, Γερμανία, 1945



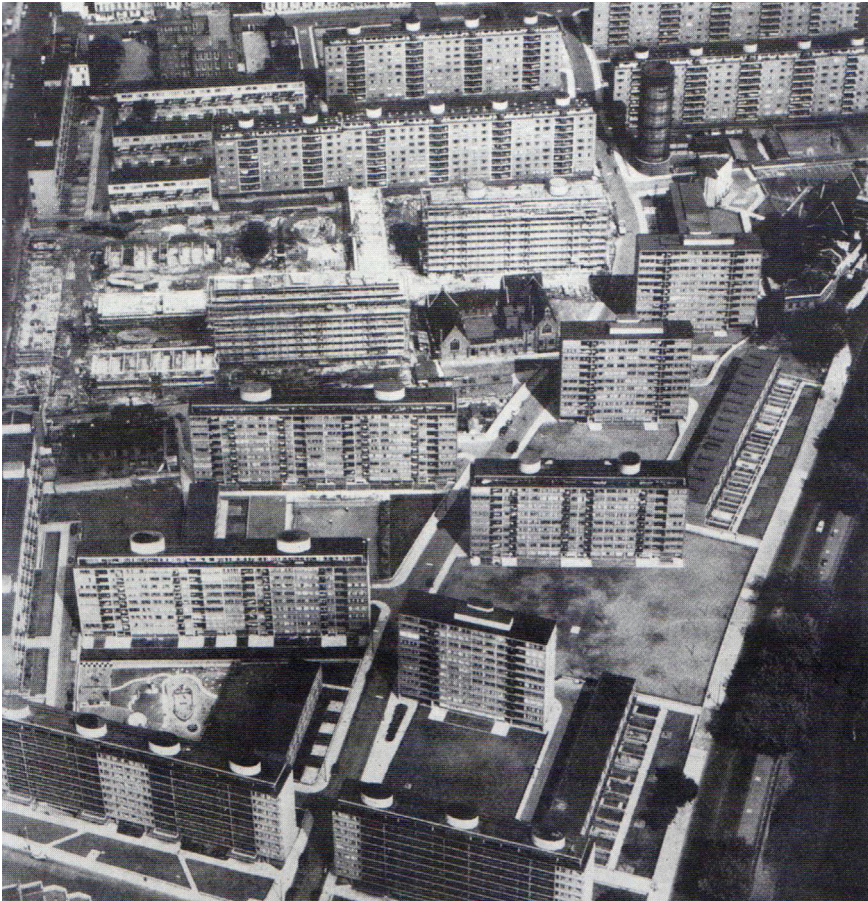
16

χρόνια βρήκαν τις πόλεις να προσπαθούν να αποκαταστήσουν τις ζημιές τους σε οικοδομικό όγκο, εφαρμόζοντας κυρίως τις θεωρίες του νεωτερικού κινήματος των πόλεων, όπως την περίφημη «Χάρτα των Αθηνών» –το θεωρητικό μανιφέστο δηλαδή του 4<sup>ου</sup> C.I.A.M (1933), που πραγματοποιήθηκε στην Αθήνα. Οι ίδιες θεωρίες ωστόσο αμφισβητήθηκαν από τις πολεοδομικές προσεγγίσεις των τελευταίων δεκαετιών του αιώνα, ως υπεύθυνες για προβλήματα της αστικής ζωής, όπως την κυκλοφοριακή συμφόρηση, τις μεγάλες αποστάσεις του τόπου κατοικίας από τον τόπο εργασίας, τις υψηλές πυκνότητες κατοίκησης, την έλλειψη δημόσιων χώρων. Για αυτό το λόγο μπορούμε να χωρίσουμε τη μεταπολεμική περίοδο του 20<sup>ου</sup> αιώνα σε δύο υποπεριόδους. Αυτή που ξεκινά με το τέλος του πολέμου, το 1945, εκτείνεται περίπου μέχρι το 1970 και αναπτύσσεται στη σκιά των νεωτερικών θέσεων και αυτή από το 1970 μέχρι το τέλος του αιώνα, η οποία αντιστοιχεί στην περίοδο ανάπτυξης των μετανεωτερικών, μεταμοντέρνων αντιρρήσεων.

### ***Η περίοδος επιρροής των νεωτερικών αντιλήψεων (1945-1970)***

Κατά την πρώτη περίοδο που μελετάμε, η εργασιακή και στεγαστική αποκατάσταση των πληθυσμών απέσπασε το ενδιαφέρον των κυβερνήσεων από τα ποιοτικά ζητήματα του αστικού ιστού<sup>26</sup>. Η

26 Σύμφωνα με τον Peter Hall σχεδόν καθ' όλη τη διάρκεια από το 1945 έως το 1980, ο σημαντικότερος σκοπός του σχεδιασμού σε εθνικό/χωροταξικό επίπεδο ήταν να δημιουργήσει θέσεις εργασίας. Πηγή: P. Hall, op.cit, σελ.79



17

17. Η περιοχή Pimlico στο Λονδίνο, δεκαετία 1950

αποβιομηχάνιση, που εμφανίστηκε ως ακόλουθο του πολέμου, συνοδεύτηκε από την άνθιση του τριτογενούς τομέα ή τομέα των υπηρεσιών, τόσο στην Ευρώπη όσο και στην Αμερική, και προκάλεσε αλλαγές στον αστικό χώρο, που εξυπηρετεί τις αντίστοιχες λειτουργίες. Ταυτόχρονα, η αστικοποίηση της προπολεμικής περιόδου συνεχίστηκε και οι πόλεις αναπτύσσονταν προς όλες τις κατευθύνσεις, ενώ οι αυξανόμενες ανάγκες μετακίνησης μέσα σε μια πόλη ή μια ευρύτερη αστική περιοχή έδωσαν με τη σειρά τους ώθηση στην επέκταση και βελτίωση των οδικών και σιδηροδρομικών υποδομών που αποτελούν αναπόσπαστα πλέον τμήματα του αστικού ιστού.

Η αστική διάχυση λοιπόν, που είχε ήδη ξεκινήσει από τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, συνεχίστηκε μετά το τέλος του πολέμου. Σχετικά με τον

τρόπο με τον οποίο επεκτάθηκαν αυτές οι αστικές περιοχές και άφησαν το αποτύπωμά τους στο χώρο, οι μελετητές παρατηρούν διαφορές όχι μόνο μεταξύ Ευρώπης και Ηνωμένων Πολιτειών αλλά και μεταξύ διαφορετικών ευρωπαϊκών χωρών, όπως η Γαλλία και η Γερμανία. **Αλλά ως προς το σεβασμό τους στο τοπίο είναι γεγονός ότι η επέκταση των αστικών περιοχών, αμέσως μετά τον πόλεμο, ήταν ραγδαία και βίαιη απέναντι στα φυσικά στοιχεία.** Η διάχυση των ευρωπαϊκών πόλεων στην ύπαιθρο είχε σαν αποτέλεσμα την ανάπτυξη των μητροπολιτικών περιοχών, που περιγράφονται με τον όρο «Conurbations» στη βρετανική ορολογία, «Agglomerations» στη γαλλική και «Bahlungsräume» στη γερμανική<sup>27</sup>. Βέβαια ενώ οι περισσότερες από αυτές ήρθαν σύντομα αντιμέτωπες με το φαινόμενο της αποβιομηχάνισης και μετατράπηκαν σε μητροπόλεις τριτογενούς παραγωγής, κάποιες εξαιρέσεις εξακολούθησαν να αναπτύσσονται βασισμένες στη βιομηχανία, όπως η περιοχή των ανθρακωρυχείων γύρω από τον ποταμό Ruhr στη δυτική Γερμανία.

Συγκρίνοντας τις ευρωπαϊκές με τις αμερικανικές πόλεις, μπορούμε να σημειώσουμε ότι η ανάπτυξη των δεύτερων στα μεταπολεμικά χρόνια, πραγματοποιήθηκε μέσω δύο διαφορετικών μεταναστευτικών κινήσεων. Της μετακίνησης αμερικανικών οικογενειών από τη μεγαλούπολη στα προάστια, ακολουθώντας την αστική διεργασία που αποκαλούμε «προαστιοποίηση» και της μαζικής προσέλευσης αφροαμερικανικών νοικοκυριών χαμηλού εισοδήματος στις μητροπόλεις. Συνεπώς ο πληθυσμιακός και δομικός όγκος των πόλεων αύξαναν συνεχώς, ενώ ταυτόχρονα πολλοί αστοί αναζητούσαν καλύτερη ζωή στα προάστια, όπου άρχισε να διαμορφώνεται ένα αραιής πυκνότητας ανθρωπογενές τοπίο περιφερειακά της πόλεως.

### ***Η περίοδος της αμφισβήτησης (1970-2000)***

Τις τελευταίες δεκαετίες του 20<sup>ου</sup> αιώνα η αστική διάχυση και η γιγάντωση των πόλεων συνεχίστηκαν με έντονους ρυθμούς, λόγω της διαρκούς ανάπτυξης των μεταφορών και της σταδιακής επικράτησης του επιχειρηματικού κλάδου και των εμπορικών κέντρων, που συντέλεσαν στη διαμόρφωση του σύγχρονου αστικού μοντέλου. Επίσης **εδώ μπορεί να τοποθετηθεί χρονικά η αρχή της σημερινής τάσης του αστικού σχεδιασμού να επαναφέρει φυσικές ποιότητες στο αστικό τοπίο, που εξετάζεται στην εργασία.** Οι πολεοδομικές επεμβάσεις εστίασαν στη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος και της ζωής σε αυτό. Φαινόμενο της τελευταίας αυτής περιόδου που συντέλεσε σε αυτήν τη στροφή, είναι η αποκατάσταση αποβιομηχανοποιημένων και συχνά περιβαλλοντικά επιβαρυσμένων περιοχών και ο «εξευγενισμός» υποβαθμισμένων γειτονιών -ο οποίος στη διεθνή βιβλιογραφία περιγράφεται με τον όρο «gentrification» και



18

αφορά στην αναβάθμιση γειτονιών με προσθήκη ή αλλαγή χρήσεων και εσωτερικές μετακινήσεις πληθυσμών στην πόλη με σκοπό την προσέλκυση «υψηλότερων» κοινωνικών στρωμάτων στις αστικές αυτές περιοχές. Ταυτόχρονα έγινε αντιληπτή, τόσο από τους κατοίκους των πόλεων όσο και από τους σχεδιαστές, η σημασία των δημόσιων χώρων, η οποία, μαζί με την αξία του φυσικού τοπίου, είχε υποτιμηθεί τις προηγούμενες δεκαετίες.

Παρόλο που αυτό μοιάζει ευεργετικό για το εγκλωβισμένο στις πόλεις φυσικό τοπίο, ο σκοπός των επενδυτών ήταν διαφορετικός. Οι δημόσιοι χώροι που εμφανίστηκαν τις δεκαετίες 1980 και 1990 δεν προσδιορίζονταν συνθετικά από φυσικά στοιχεία. Οι σχεδιαστές έδιναν έμφαση στην εμπορική, ιστορική, πολιτισμική και αισθητική τους όψη, καθώς οι αντίστοιχοι επενδυτές είχαν αντιληφθεί την καταναλωτική-οικονομική πλευρά των παραπάνω ποιοτήτων και εστίαζαν το ενδιαφέρον τους σε αυτές<sup>28</sup>. Χαρακτηριστικό παράδειγμα ανάλογων δημόσιων χώρων είναι τα εμπορικά πολυκαταστήματα (shopping malls) τα οποία εμφανίστηκαν στα αμερικανικά προάστια και σύντομα έφτασαν στις ευρωπαϊκές πόλεις και συγκεκριμένα στις κεντρικότερες περιοχές τους. Άλλοι παρόμοιας χρήσης ελεύθερων χώρων που δημιουργήθηκαν είναι τα αίθρια συνεχνιακών κτηρίων και τα δίκτυα πεζοδρόμων<sup>29</sup>. Το ενδιαφέρον λοιπόν των σχεδιαστών δεν στράφηκε στις ποιότητες της φύσης και οι πόλεις εξακολουθούσαν να αναπτύσσονται εις βάρος τους.

**Από την ιστορική αναδρομή στις πολεοδομικές επεμβάσεις του 20<sup>ου</sup> αιώνα και το κοινωνικό-οικονομικό πλαίσιο που τις διαμόρφωσε, διαπιστώνεται ότι η δομική συγκρότηση του αστικού περιβάλλοντος κυριάρχησε και υπέταξε τις ποιότητες του φυσικού.** Παρόλα αυτά η ουσιαστική συγκρότηση του πεδίου της

18. Η κατεδάφιση του συγκροτήματος κοινωνικής κατοικίας "Pruitt- Igoe" στο St. Louis το 1975, δείγμα της μεταμοντέρνας αντίρρησης

28 Akkar Ercan, M. (2007), «Public spaces of post-industrial cities and their changing roles», *METU Journal of Faculty of Architecture*, 24(1), σελ.115-137, πρόσβαση 28/06/2013, [http://jfa.arch.metu.edu.tr/archive/0258-5316/2007/cilt24/sayi\\_1/115-137.pdf](http://jfa.arch.metu.edu.tr/archive/0258-5316/2007/cilt24/sayi_1/115-137.pdf)

29 Ercan, «Public spaces of...», *op.cit.*, σελ.123

19. Southdale Shopping Center στην Edina, Minnesota, το πρώτο εμπορικό κέντρο, 1956

20. Το αίθριο του επιχειρησιακού κέντρου Sony Center στο Βερολίνο, 2000



19



20

οικολογίας, που τοποθετείται σε αυτή την περίοδο, όπως περιγράφεται στη συνέχεια, έστρεψε το ενδιαφέρον του σύγχρονου αστικού σχεδιασμού στην αναμόρφωση του επιβαρυμένου φυσικού τοπίου αυτού καθαυτού, στην επαναφορά φυσικών ποιοτήτων στην αστική ζωή, αλλά και στην πρόληψη για τη διατήρηση αυτών των ποιοτήτων στο μέλλον.

### 1.3. Η οικολογική σκέψη στην αλλαγή του αιώνα

30 Jala Makhzoumi, Gloria Pungetti (1999), *Ecological Landscape Design and Planning – The Mediterranean Context*, Routledge publications, New York, 1999, σελ.10

31 Η πρώτη αναφορά στην οικολογική κρίση – μια μεταφορική έκφραση για το σύνολο των περιβαλλοντικών προβλημάτων – ως φαινόμενο παγκόσμιας κλίμακας, έγινε το 1972 στο συνέδριο των Ηνωμένων Εθνών για το Ανθρώπινο Περιβάλλον (United Nations Conference on the Human Environment) στη Στοκχόλμη. Πηγή: op.cit., σελ.169

Η πλήρης συγκρότηση της οικολογικής σκέψης τοποθετείται ιστορικά στις τελευταίες δεκαετίες του 20<sup>ου</sup> αιώνα, όταν η έννοια της οικολογίας είχε αποκτήσει πλέον άρρηκτους δεσμούς με την επιστήμη, την οικονομία, την πολιτική, τη φιλοσοφία και την αισθητική. Η πρώτη εμφάνιση οικολογικών προθέσεων ωστόσο, μπορεί να εντοπιστεί στις ρομαντικές, φυσιολατρικές προσεγγίσεις της φιλοσοφικής και καλλιτεχνικής σκέψης του 19<sup>ου</sup> αιώνα, ενώ η εισαγωγή του όρου «*Oecologie*» αποδίδεται στον Ernst Haeckel το 1866<sup>30</sup>. Στα μέσα του 20<sup>ου</sup> αιώνα, ο επιστημονικός κλάδος της οικολογίας, με αρκετούς υποστηρικτές, περιγράφει το φυσικό περιβάλλον με μαθηματικούς όρους θερμοδυναμικής και οικονομίας. Έτσι, η σχέση που αποκτά ο κλάδος με την οικονομία, αλλά και η σταδιακή διάδοση της οικολογικής κρίσης<sup>31</sup>, και της ανάγκης συντονισμένης δράσης για την αντιμετώπισή της, δίνει στο οικολογικό κίνημα πολιτικές διαστάσεις και τη δεκαετία του 1980 ιδρύονται «πράσινα» κόμματα, αρχικά στον ευρωπαϊκό και στη συνέχεια στον αμερικανικό χώρο.

Η μεταμόρφωση της οικολογίας από φιλοσοφική, αισθητική σκέψη σε επιστημονικό πεδίο πολιτικής χροιάς, που περιγράφει τη φύση ως σύστημα αιτιοκρατικών σχέσεων, οδηγεί την αρχιτεκτονική τοπίου στην πλήρωση του αισθητικού κενού που έχει αποκτήσει το κίνημα και στην ταυτόχρονη συνθετική, σχεδιασμένη αντίληψη του περιβάλλοντος που σήμερα, με την «τοπιακή πολεοδομία–landscape urbanism» επιθυμεί

να προσεγγίσει διεργασίες μάλλον παρά μορφικά πρότυπα . Με την εισήγηση του όρου «τοπιακή οικολογία-landscape ecology» το 1930 από τον Carl Troll, δημιουργείται ένα νέο ρεύμα στην αντιμετώπιση τόσο της οικολογίας όσο και του τοπίου. Η «τοπιακή οικολογία» επαναφέρει στην περιβαλλοντική σκέψη την αισθητική διάσταση, συνδυάζοντάς τη με τη χωρική και την οικοσυστημική (ecosystemic) αντίληψη, με στόχο τη σφαιρική αντιμετώπιση του τοπίου και των σχέσεών του με τις ανθρώπινες δραστηριότητες που εκτελούνται σε αυτό<sup>32</sup>. Συνεπώς επιδιώκεται η ανάπτυξη της λεγόμενης «οικολογικής αισθητικής» και το περιβαλλοντικό κίνημα αποκτά δεσμούς με τις εικαστικές τέχνες. Ένα εύρος καλλιτεχνικών ρευμάτων, όπως είναι η Land Art και τα Earth Works, που κινούνται μεταξύ γλυπτικής του εδάφους και αρχιτεκτονικής τοπίου, διαμορφώνεται τις δεκαετίες 1960 και 1970, υποστηρίζοντας την ιδέα της αποκατάστασης της υποβαθμισμένης φυσικής ποιότητας. Ταυτόχρονα, το θεωρητικό έργο αρκετών αρχιτεκτόνων τοπίου, με σημαντικότερο εκείνο του Ian McHarg το 1966, που είναι το βιβλίο του «*Design with Nature*»<sup>33</sup>, κινείται γύρω από την περιβαλλοντική ποιότητα του σχεδιασμού.

Έτσι, την τελευταία δεκαετία του 20<sup>ου</sup> αιώνα, ο πολεοδομικός, τοπιακός και αρχιτεκτονικός σχεδιασμός γενικότερα, έχουν ήδη στελεχωθεί από εκπροσώπους του οικολογικού κινήματος. Μία νέα πολεοδομική προσέγγιση, υπό τον τίτλο της «Νέας Πολεοδομίας-New Urbanism» διαμορφώνεται σταδιακά στην Αμερική και επιδιώκει, μέσω της έκδοσης ενός «Χάρτη» 27 αρχών, ανάλογου της νεωτερικής «Χάρτας των Αθηνών», να αποκαταστήσει τη συνεκτικότητα των μητροπολιτικών περιοχών, να αναδιαμορφώσει τα προάστια και να προστατεύσει το φυσικό περιβάλλον και την πολιτιστική κληρονομιά των πόλεων, συνδυάζοντας όρους κοινωνικούς, πολιτιστικούς, οικονομικούς και περιβαλλοντικούς<sup>34</sup>. Λίγα χρόνια αργότερα, εμφανίζεται μία εναλλακτική αντίληψη στον πολεοδομικό σχεδιασμό, με τον τίτλο «τοπιακή πολεοδομία-landscape urbanism» που χειρίζεται τα αστικά συστήματα από τη σκοπιά του τοπίου και όχι των κτηρίων, όπως οι παλαιότερες προσεγγίσεις. Η έννοια του τοπίου επαναπροσδιορίζεται και κατακτά όλο και περισσότερη αξία για την αρχιτεκτονική έκφραση η οποία, όπως είδαμε, επηρεασμένη από το μοντέρνο κίνημα, είχε αποστασιοποιηθεί από τον τοπιακό σχεδιασμό. Παράλληλα κάποιοι άλλοι εννοιολογικοί χαρακτηρισμοί πολεοδομικών σκέψεων, που απέχουν λίγο μεταξύ τους, όπως η «οικολογική πολεοδομία-ecological urbanism» και η «βιώσιμη πολεοδομία-sustainable urbanism», φανερώνουν τη σχέση που έχει διαμορφωθεί μεταξύ οικολογίας και αστικού σχεδιασμού.

Με το πέρασμα στον 21<sup>ο</sup> αιώνα, η οικολογία έχει αποκτήσει μια ολιστική αντίληψη για το περιβάλλον που κατοικούμε, ως οικοσύστημα τόσο

32 op.cit., σελ.12

33 Howett, «Ecological Values in...», op.cit, σελ.90

34 «Charter of the New Urbanism», στο <http://www.cnu.org/charter>, πρόσβαση 26/02/2014

φυσικό όσο και ανθρωπογενές, συσχετίζοντας τις περιβαλλοντικές της ανησυχίες με τις κοινωνικές και πολιτισμικές συνθήκες του αστικού χώρου. Οι πολεοδομικές και τοπιακές προσεγγίσεις καλούνται να υπακούσουν στους νέους όρους της σφαιρικής αυτής αντιμετώπισης, χρησιμοποιώντας εργαλεία που αρμόζουν σε ένα σύστημα, όπως είναι οι άξονες και τα δίκτυα. Στο σύγχρονο αστικό σχεδιασμό τα εργαλεία αυτά εμφανίζονται με τους όρους «πράσινος διάδρομος–greenway» και «πράσινο δίκτυο–green ecological network» οι οποίοι δηλώνουν την περιβαλλοντική και φυσική διάσταση του σχεδιασμού. Τα παραδείγματα που θα παρουσιαστούν στο επόμενο μέρος χρησιμοποιούν αυτά τα μέσα, με στόχο την επανάκτηση της αστικής φύσης σε μητροπολιτικές περιοχές της Αμερικής και της Ευρώπης, αλλά και τη ρύθμιση, όπως θα δούμε, του εκάστοτε αστικού συστήματος εν γένει.





**ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ**  
ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΦΥΣΗΣ ΣΤΟΝ 21<sup>Ο</sup> ΑΙΩΝΑ

### **2.1. Παραδείγματα φυσικών αναπλάσεων**

Στο πρώτο μέρος της εργασίας, η σύντομη περιγραφή του σύγχρονου αστικού περιβάλλοντος και η ανάγνωση της πορείας του στα νεώτερα χρόνια έδειξαν την αναγκαιότητα επαναπροσδιορισμού της σχέσης του με τη φύση. Επιστρέφοντας στη σύγχρονη πόλη και συγκεκριμένα στις προσπάθειες ανάκτησης της περιβαλλοντικής της ποιότητας, θα αναλυθούν οι επιλεγμένες περιπτώσεις φυσικής αναμόρφωσης του αστικού χώρου. Πρόκειται για παραδείγματα που παρουσιάζουν ομοιότητες ως προς τις προθέσεις και τις επιλογές και διαφορές ως προς την τοποθεσία και την κλίμακα. Σε καμία περίπτωση δεν μπορούν να οδηγήσουν σε γενικευμένα συμπεράσματα για το σύνολο του σύγχρονου σχεδιασμού. Η ποικιλία ωστόσο που προσφέρουν δίνει ενδιαφέρουσες αφορμές στον προβληματισμό γύρω από την ενασχόληση του αστικού σχεδιασμού με τα φυσικά στοιχεία του αστικού πεδίου.

21-22. Το ποτάμι του Los Angeles ως αγωγός υδάτων



21



22

### 2.1.1. *Los Angeles River Revitalization Project*: Η «επαναφυσικοποίηση» του ποταμού του Los Angeles

35 «Το ποτάμι ξεκινά από την κοιλάδα San Fernando που ανήκει στα διοικητικά όρια της πόλης του Los Angeles, εκτείνεται περίπου 51 μίλια και εκβάλλει στο λιμάνι Long Beach Harbor, στον Ειρηνικό Ωκεανό. Ρέει με ανατολική/νοτιοανατολική κατεύθυνση μέσα από το Los Angeles, παρά τις περιοχές Burbank και Glendale στο βόρειο τμήμα του και στη συνέχεια κατευθύνεται νότια μέσα από τις περιοχές Vernon, Commerce, Maywood, Bell, Bell Gardens, South Gate, Lynwood, Compton, Paramount, Carson και Long Beach αντίστοιχα. Τα πρώτα 32 μίλια του ποταμού κυλούν μέσα στην πόλη του Los Angeles, διασταυρώνόμενα με 10 διοικητικές περιοχές, 20 διοικητικές γειτονίες και 10 κοινότητες πολεοδομικού σχεδιασμού.» Πηγή: «Los Angeles River Revitalization Master Plan», City of Los Angeles Department of Public Works Bureau of Engineering Gary Lee Moore P.E. City Engineer, April 2007, σελ.ES:1, πρόσβαση 25/06/2013, [http://www.lariver.org/5.1a\\_download\\_publications\\_LARRMP.htm](http://www.lariver.org/5.1a_download_publications_LARRMP.htm)

36 «Το 2004 η Επιμέλεια Δημόσιας Γης (Trust for Public Land) ερευνήσε τις 50 μεγαλύτερες πόλεις της Αμερικής, συμπεριλαμβανομένου του Los Angeles, εστιάζοντας στην αξία και την πρόσβαση στα πάρκα. Σε σύγκριση με άλλες πόλεις με παρόμοια πυκνότητα και πληθυσμό,

Το πρόγραμμα «Los Angeles River Revitalization Project» για την αποκατάσταση του ποταμού του Los Angeles περιγράφει το όραμα της ανάκτησης του ποταμού, μετά τις επεμβάσεις που το μετέτρεψαν από φυσική πηγή της πόλης σε έναν απωθητικό, ανοιχτό αγωγό υδάτων και ένα ισχυρό όριο στην καρδιά της μητρόπολης<sup>35</sup>. Το Los Angeles και ο τρόπος με τον οποίο χειρίστηκε το ποτάμι του είναι ένα τυπικό παράδειγμα υποταγής της φύσης στο ανθρωπογενές, αστικό περιβάλλον. Επιπλέον, το πρόβλημα δεν εντοπίζεται μόνο στο ποτάμι και τις δραματικές αλλαγές που αυτό υπέστη ως προς τη φυσική του μορφή και λειτουργία, αλλά συνολικά στη μητροπολιτική περιοχή που αυτό διασχίζει, η οποία παρουσιάζει μεγάλη έλλειψη σε πράσινους χώρους<sup>36</sup>. Το σχέδιο που περιγράφουμε προσπαθεί να αποκαταστήσει προηγούμενα λάθη και να αποδώσει νέα ταυτότητα στην πόλη, με επίκεντρο το ποτάμι της.

Πηγαίνοντας πίσω στην ιστορία της πόλης του Los Angeles, οι πρώτοι οικισμοί, που δημιουργήθηκαν κατά το 16<sup>ο</sup> αιώνα από ιθαγενείς Αμερικανούς αλλά και από Ισπανούς αποίκους, είναι γεγονός πως συγκεντρώνονταν στην κοιλάδα του ποταμού ο οποίος λειτουργούσε ως ζωτική τους πηγή. Στα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, όταν οι μικρές αυτές δομές άρχισαν να αναπτύσσονται σε πόλη, το ποτάμι διατηρήθηκε ως κύριο στοιχείο αναφοράς και βασικός μεταφορικός άξονας της περιοχής, ενώ βιομηχανικές χρήσεις εγκαταστάθηκαν σταδιακά στις όχθες του. Μετά από σημαντικές πλημμύρες το 1914, το 1934 και το 1938, σχεδόν και τα 51 μίλια του ποταμού εγκλωβίζονται σε κανάλια από σκυρόδεμα, από τους μηχανικούς του αμερικανικού στρατού ξηράς και την Υπηρεσία Ελέγχου Πλημμυρών του Los Angeles (Los Angeles County Flood Control District). Από τότε, το ποτάμι αποτελεί

περισσότερο άξονα βιομηχανικών και μεταφορικών χρήσεων παρά οικοσύστημα που συνδυάζει φυσικές λειτουργίες με δυνατότητες αναψυχής, καθώς και η οπτική επαφή και η φυσική πρόσβαση σε αυτό είναι περιορισμένες.

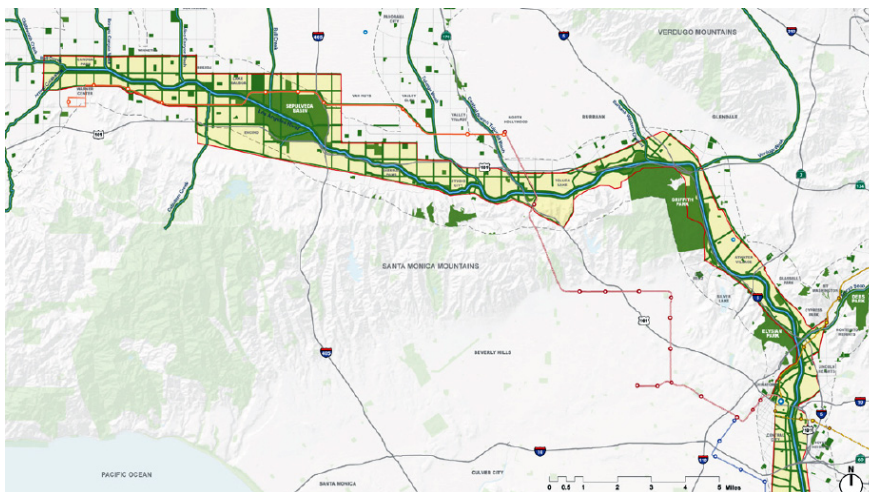
Το 2002, ακολουθώντας το παράδειγμα πολλών άλλων πόλεων που προσπάθησαν να ανακτήσουν τα ποτάμια τους<sup>37</sup>, το Los Angeles ίδρυσε την Ειδική Επιτροπή για το ποτάμι (Ad Hoc Committee) για να πραγματοποιήσει το όραμα της «επαναφυσικοποίησης». Κίνητρο αποτέλεσε το όραμα μιας γειτονιάς στις αρχές του 1990 να μετατρέψει την παλιά έκταση σιδηροτροχιών «Taylor Yard» -η οποία εντάχθηκε τελικά στο γενικό σχέδιο- σε πράσινη έκταση με πάρκα και κατοικίες.

Το γενικό σχέδιο συγκρότησης της προηγούμενης πρότασης, «Los Angeles River Revitalization Master Plan», το οποίο αναφέρεται με τη συντομογραφία LARRMP, δημοσιεύτηκε τελικά το 2007 με χρονικό ορίζοντα εφαρμογής από 25 έως 50 έτη. Είναι προφανές άλλωστε ότι μια τέτοια προσπάθεια δεν μπορεί να ολοκληρωθεί από μία μόνο γενιά, καθώς η αναδημιουργία ενός φυσικού οικοσυστήματος στο νερό, που είναι ένας από τους κύριους στόχους του σχεδίου, απαιτεί πολλές δεκαετίες για να επιτευχθεί. **Το σχέδιο οραματίζεται ένα πράσινο δίκτυο, μεταξύ των διαφορετικών γειτονιών που προσεγγίζουν το ποτάμι, με άξονα τα 32 μίλια του που ρέουν μέσα στην πόλη.** Πιο συγκεκριμένα, το σχέδιο θέτει τέσσερις κύριους στόχους που αφορούν αντίστοιχα το ποτάμι, τις γειτονίες, τα κοινοτικά σχέδια και τις αξίες γης, αντιμετωπίζοντάς τα τόσο συνολικά όσο και ανεξάρτητα. Οι στόχοι, όπως περιγράφονται στο LARRMP, είναι η

το Los Angeles προσφέρει λιγότερα όσον αφορά στις ανέσεις αναψυχής. Κατατάσσεται 11<sup>ο</sup> από 12 κύριες πόλεις, με 7,8% από τη συνολική του έκταση σε πάρκα, σε σύγκριση με το San Diego με 22%, το San Francisco με 19,3% και τη Νέα Υόρκη με 19,1%.» Πηγή: op.cit., σελ.3:12

37 «Πολλές αμερικανικές πόλεις έχουν επανεπενδύσει στα ποτάμια τους, αποκομίζοντας ποικίλα οφέλη πέρα από τις οικονομικές επιστροφές. Η παραποτάμια διαδρομή San Antonio στο Texas είναι ίσως η παλαιότερη και η πιο γνωστή, αλλά πολλές άλλες πόλεις, μεγάλες και μικρές –μεταξύ αυτών το San Jose στην California, το Houston στο Texas, η Chattanooga και το Memphis στο Tennessee και η Washington, DC- έχουν μετατρέψει τα ποτάμια τους σε αγαθά για τις κοινότητες. Αυτά τα έργα έχουν ενισχύσει τον τουρισμό, έχουν δημιουργήσει μια καλύτερη ποιότητα ζωής για τους κατοίκους και έχουν βοηθήσει στην παραγωγή ζωντανής οικονομίας.» Πηγή: op.cit, σελ.2:11

23



23. Το πράσινο δίκτυο της πρότασης Los Angeles River Revitalization Master Plan

24. Η «επαναφυσικοποίηση» του ποταμού



24

«επαναφυσικοποίηση» του ποταμού, η αύξηση της αστικής φύτευσης στις γειτονιές, η αναγνώριση ευκαιριών για επενδύσεις από τις κοινότητες και η αύξηση των αξιών γης.

Η «επαναφυσικοποίηση» του ποταμού αναφέρεται στο ίδιο το ποτάμι ως οικοσύστημα, περιοχή αναψυχής και αποχετευτικό δίκτυο. Από τη μία πλευρά σκοπεύει στη βελτίωση της ποιότητας του νερού, τη διασφάλιση ασφαλούς πρόσβασης στο ποτάμι με μονοπάτια και στάσεις και την αποκατάσταση του παραποτάμιου οικοσυστήματος που θα φιλοξενεί πουλιά, θηλασικά και ψάρια. Από την άλλη πλευρά στοχεύει στη ρύθμιση της διοχέτευσης των πλημμυρών, ώστε η υπάρχουσα χωρητικότητα του ποταμού να διατηρηθεί μετά την αποκατάστασή του ως φυσικό οικοσύστημα. Με άλλα λόγια το σχέδιο οραματίζεται το ποτάμι ξανά ως φυσικό στοιχείο, αλλά αναγνωρίζει παράλληλα τη λειτουργία που του δόθηκε ως αγωγός, μια οργανική πλέον λειτουργία για τη μητρόπολη.

Η αύξηση της αστικής φύτευσης στις γειτονιές αποτελεί στόχο που απευθύνεται περισσότερο στις παραποτάμιες κοινότητες. Αφορά στη δημιουργία μιας πράσινης «κορδέλας» που θα ενώνει τις διαφορετικές γειτονιές με το ποτάμι αλλά και μεταξύ τους. Κεντρικές οδικές αρτηρίες και τοπικοί δρόμοι που μπορούν να εξυπηρετούν αυτό το σκοπό θα μετατραπούν σε πράσινες συνδέσεις για τη διακίνηση πεζών, ποδηλατών και οχημάτων. Η συνεχής αυτή ζώνη θα αντιστοιχεί στον

άξονα του ποταμού μέσω της υλοποίησης μιας συνεχούς πράσινης διαδρομής κατά μήκος του. Στο σχέδιο περιλαμβάνονται η αξιοποίηση ελεύθερων χώρων, όπως σχολικές αυλές ή τα υπαίθρια τμήματα άλλων εκπαιδευτικών συγκροτημάτων, άλλα πιθανά κενά οικόπεδα και η επέκταση του υδάτινου στοιχείου μέσα στις γειτονιές. Όλα τα παραπάνω έγιναν αντιληπτά ως ενιαίο σύνολο με στοιχεία που θα ενισχύουν την ταυτότητα του δικτύου, όπως η σήμανση, οι γέφυρες και η ανάπτυξη υπαίθριων πολιτιστικών δράσεων, της «τέχνης στο δρόμο».

Ο τρίτος στόχος, η αναγνώριση ευκαιριών για επενδύσεις από τις κοινότητες, είναι ίσως πιο θεωρητικός από τους προηγούμενους, καθώς εμπλέκεται στις χρήσεις γης των περιοχών που προσεγγίζουν το ποτάμι, για τις οποίες είναι θεσμικά αρμόδια τα κοινοτικά σχέδια. Πρόκειται ουσιαστικά για προτάσεις-κίνητρα προς τις αρμόδιες υπηρεσίες, ώστε το πράσινο δίκτυο της συνολικής πρότασης να ενταχθεί πιο αποτελεσματικά στις γειτονιές. Έτσι, το LARRMP προσδιορίζει είκοσι περιοχές που προσφέρουν ευκαιρίες ανάπτυξης του δικτύου και επιλέγει πέντε από αυτές για πιο λεπτομερή προσέγγιση, με σκοπό να ενισχύσει τις κοινότητες με νέες ιδέες για το μέλλον τους, σε συσχέτιση πάντα με το ανακτημένο ποτάμι. Χαρακτηριστικές προτάσεις για τις πέντε επιλεγμένες περιοχές αποτελούν τα κοινοτικά πάρκα, οι υδροβιότοποι για τη διαχείριση της ποιότητας του νερού και οι «αστικές βεράντες» κατά μήκος του ποταμού.

Ο τελευταίος στόχος αποτελεί ουσιαστικά προβλέψεις για τα μελλοντικά οφέλη που θα αποκομίσει η πόλη από την πρόταση, παρά σχέδιο προς εφαρμογή. Οι προβλέψεις αυτές βασίζονται σε παρόμοιες εμπειρίες άλλων πόλεων, οι οποίες έχουν δείξει δημόσια και ιδιωτική οικονομική αναβάθμιση, μέσω της δημιουργίας νέων προσιτών μονάδων κατοικίας και επιχειρήσεων που προσφέρουν καινούργιες θέσεις εργασίας και

25



25. Πρόταση για κοινοτικό πάρκο

26. Πρόταση για λίμνες συλλογής ομβρίων υδάτων και δημιουργία υδροβιότοπου



26

38 «Εκτιμήσεις για τα οικονομικά οφέλη που θα προέρχονται από τα προτεινόμενα σενάρια αναζωογόνησης για τις επιλεγμένες περιοχές ευκαιριών κυμαίνονται από 2,7 σε 5,4 δις. \$ σε νέες επενδύσεις, 11.000 με 18.000 νέες θέσεις εργασίας και μια μακροχρόνια αύξηση φορολογικών εισφορών από 47 σε 81 εκ. \$ ετησίως.»  
Πηγή: op.cit, σελ.ES :6

γενικά αύξηση των αξιών της γης. Υπό τον όρο «δημιουργία αξιών γης», το σχέδιο αναφέρεται στη βελτίωση της ποιότητας ζωής, την βελτίωση της ελκυστικής φυσιογνωμίας της πόλης και την οικονομική της ανάπτυξη με την προσέλκυση νέων επενδύσεων. Πιο συγκεκριμένα, παρουσιάζει εκτιμήσεις για τις πέντε περιοχές αναγνώρισης ευκαιριών του προηγούμενου στόχου ως παραδείγματα ποικίλων οικονομικών σεναρίων<sup>38</sup>.

Η αύξηση των αξιών γης μιλά επίσης για ενδεχόμενες αρνητικές επιπτώσεις. Οι πιο πιθανές από αυτές είναι η απώλεια βιομηχανικών χρήσεων και η μείωση των σχετικών θέσεων εργασίας, η έλλειψη οικονομικής κατοικίας για όλους και συνεπώς η μετακίνηση κατοίκων σε άλλες πιο προσιτές περιοχές, μέσω του λεγόμενου «εξευγενισμού» (gentrification). Το σχέδιο λαμβάνει υπόψη του αυτά τα σενάρια, αλλά όπως ξεκάθαρα υποστηρίζει *«είναι αδύνατο να προβλέψει κανείς μελλοντικά οικονομικά οφέλη με ακρίβεια»*. Παρόλα αυτά, εκείνο που παραμένει μέσα στις αρμοδιότητες του LARRMP είναι να εμποδίσει τέτοια φαινόμενα και να προστατέψει τους κατοίκους από δραματικές στεγαστικές αλλαγές.

Όσον αφορά στη διαχείριση του έργου, συγκροτούνται τρεις φορείς που συνεργάζονται και αναλαμβάνουν την υλοποίηση της πρότασης. Πρώτος βασικός φορέας είναι η Υπηρεσία για το ποτάμι του Los Angeles, που λειτουργεί ως ο κυβερνητικός παράγοντας και είναι ο κύριος αρμόδιος για την ανακατασκευή του υδάτινου οικοσυστήματος, τη διαχείριση και τη συντήρηση του έργου, τη δημόσια ευθύνη και την αδειοδότηση των επενδύσεων. Ο δεύτερος, η Εταιρία για το ποτάμι του Los Angeles, είναι ο επιχειρηματικός παράγοντας, μία μη κερδοσκοπική μονάδα διεύθυνσης των δημόσιων και ιδιωτικών επενδύσεων στο ποτάμι και

τις κοινότητες. Τέλος, το Ίδρυμα για το ποτάμι του Los Angeles, που αποτελείται από ιδιωτικά ανεξάρτητα πρόσωπα, είναι υπεύθυνο για την προώθηση περιβαλλοντικών, εκπαιδευτικών, κοινωνικών θεμάτων και θεμάτων αειφόρου ανάπτυξης για το ποτάμι και τις κοινότητες. Έτσι, είναι σαφές ότι η υλοποίηση ενός έργου αυτής της κλίμακας και αυτού του χρονικού ορίου δεν γίνεται αντιληπτή από το πρόγραμμα χωρίς τη διεξοδική, μοιρασμένη και διεπιστημονική συνεργασία μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.

### 2.1.2. Προγράμματα για τον επαναπροσδιορισμό του Detroit

Οι μελέτες που σχετίζονται με το Detroit είναι αρκετές καθώς πρόκειται για μια από τις ταχύτερα «συρρικνούμενες» (shrinking) πόλεις των Ηνωμένων Πολιτειών που επιδιώκει συνολική αποκατάσταση. Είναι γεγονός πως, αν και η μητροπολιτική περιοχή, γνωστή ως Metro Detroit, έχει χάσει μόνο το 4% του πληθυσμού της μεταξύ 1970 και 2010, ο πληθυσμός της κεντρικής αστικής ζώνης μειώθηκε περίπου 57% την ίδια περίοδο<sup>39</sup>. Η «συρρίκνωση» της πόλης σχετίζεται με την «προαστιοποίηση» της δεκαετίας του 1950 εις βάρος της κεντρικής περιοχής της μητρόπολης, όταν πολλές βιομηχανίες μετακινήθηκαν στα προάστια, έλκοντας τον ενεργό πληθυσμό σε αυτά και αφήνοντας κτήρια και οικόπεδα κενά. Σήμερα αρκετά από αυτά τα κτήρια κατεδαφίζονται, ενώ εκατοντάδες παραμένουν άδεια σε άλλοτε εύπορες συνοικίες<sup>40</sup>.

Η απώλεια κατοίκων είναι εμφανής στο χώρο με διάφορες μορφές. Πέρα από την προφανή εκκένωση των κτηρίων, είτε πρόκειται για πρώην κατοικίες, βιομηχανίες ή εμπορικά καταστήματα, ένα μεγάλο πλήγμα είναι οι άχρηστες πλέον λεωφόροι και οι μεγάλοι άδεια δρόμοι. Όπως και σε πολλές άλλες αμερικανικές πόλεις έτσι και εδώ, η ανάπτυξη του οδικού δικτύου γύρω στο 1900 ήταν αναπόφευκτη. Οι εννέα λωρίδες ταχείας κυκλοφορίας είχαν νόημα για μια πόλη περίπου 2.000.000

27



28



39 «Το 1970, 1.670.144 άνθρωποι κατοικούσαν μέσα στα όρια της πόλης του Detroit. Μέχρι το 2010 ο αριθμός αυτός είχε μειωθεί σε 713.777, μία τρομερά εμφανής απώλεια περίπου του 57% του πληθυσμού του 1970. [...] Ο πληθυσμός της μητροπολιτικής περιοχής του Detroit –το κέντρο της πόλης και τα κοντινά του προάστια– όντως μειώθηκε από το 1970 έως το 2010, αλλά μόνο από 4.490.902 σε 4.296.250, μία απώλεια μόνο 4%.» Πηγή: Kaid Benfield, «Detroit: The ‘Shrinking City’ That Isn’t Actually Shrinking», *The Atlantic*, 10 June 2011, πρόσβαση 17/07/2013, <http://www.theatlantic.com/national/archive/2011/06/detroit-theshrinking-city-that-isnt-actually-shrinking/240193/>

40 Ένα παράδειγμα από την αυτοκινητοβιομηχανία περιγράφει καλύτερα την κατάσταση: «Ως αποτέλεσμα της πετρελαϊκής κρίσης του 1973 και της αυξανόμενης συμμετοχής ξένων κατασκευαστών, η Chrysler, η Ford και η General

27-28. Οι συνέπειες της αστικής «συρρίκνωσης» όπως φαίνονται στις γειτονίες του Detroit



Motors είχαν τεράστιες απώλειες. Αντέδρασαν με κατάργηση παλαιών θέσεων προς χάρη νέων υποδομών, πολλές από τις οποίες εγκαταστάθηκαν σε χώρες όπου οι μισθοί ήταν πολύ χαμηλότεροι. Μόνο μεταξύ 1970 και 1980, το Detroit έχασε 208.000 ευκαιρίες απασχόλησης.» Πηγή: Team Detroit, [shrinkingcities.com](http://www.shrinkingcities.com), πρόσβαση 17/07/2013, <http://www.shrinkingcities.com/detroit.0.html?&L=1>

41 John Gallagher, *Reimagining Detroit: opportunities for redefining an American city*, Wayne State Univ. Press, Detroit 2012, σελ.75

42 op.cit, σελ.74

43 «Ο υψηλός δείκτης εγκληματικότητας στο Detroit ωθεί το 40% των κατοίκων της πόλης να την εγκαταλείψουν μέσα στα επόμενα πέντε χρόνια, σύμφωνα με δημοσκόπηση της Detroit News. Το 50,9% μάλιστα δήλωσε πως εάν μπορούσαν θα έφευγαν εκείνη τη μέρα. Με ανάθεση από την εφημερίδα και χρηματοδότηση από το Ίδρυμα Thompson, η δημοσκόπηση σε δείγμα 800 κατοίκων έδειξε πως 49,3% θεωρεί το έγκλημα ως τη μεγαλύτερη πρόκληση που είχε να αντιμετωπίσει σε σύγκριση με προβλήματα στον εκπαιδευτικό τομέα, την ανεργία και την έλλειψη επαρκούς δημόσιας συγκοινωνίας.» Πηγή: «Detroit Crime Rate Makes More Than 50 Percent Of Residents Want To Leave: Detroit News' Poll», *Huffpost Detroit*, 10 September 2012, πρόσβαση 17/07/2013, [http://www.huffingtonpost.com/2012/10/09/detroit-crimerate-murders\\_n\\_1951265.html](http://www.huffingtonpost.com/2012/10/09/detroit-crimerate-murders_n_1951265.html)

44 «Crime rates for Detroit», στο *neighborhood scout*, πρόσβαση 17/07/2013, <http://www.neighborhoodscout.com/mi/detroit/crime/#description>

κατοίκων το 1950, αλλά σήμερα αποτελούν ένα εμπόδιο για την καθημερινότητα των 700.000 περίπου ατόμων που έχουν απομείνει στο κέντρο του Detroit<sup>41</sup>. Όπως ο δημοσιογράφος John Gallagher αναφέρει σχετικά στο βιβλίο του για τον επαναπροσδιορισμό της πόλης<sup>42</sup>, «*αν σχεδίαζαν μια πόλη για να εγκαταλειφθεί εύκολα, δε θα μπορούσαν να τα έχουν καταφέρει με σχέδιο καλύτερο από αυτό του Detroit*».

Η απώλεια κατοίκων οδήγησε επίσης σε αύξηση της εγκληματικότητας, σύμφωνα με τα μεγέθη που καταγράφονται ετησίως. Πολλοί άνθρωποι σκέφτονται μάλιστα να εγκαταλείψουν την πόλη για αυτόν το λόγο<sup>43</sup>, καθώς το Detroit παρουσιάζει τέτοια επίπεδα εγκληματικότητας που το κατατάσσουν τα τελευταία χρόνια, μέσα στις εκατό πιο επικίνδυνες πόλεις για να ζήσει κανείς στις Ηνωμένες Πολιτείες<sup>44</sup>. Η αύξηση των καταγεγραμμένων περιστατικών βίας, που σχετίζονται είτε με σωματική βλάβη είτε με περιουσιακά στοιχεία, μοιάζει λογική για μια πόλη που εξυπηρετεί μικρότερο πληθυσμό από αυτόν για τον οποίο αναπτύχθηκε.

Το Detroit λοιπόν παραμένει σήμερα χωρικά μια πόλη που εξαπλώθηκε εις βάρος του φυσικού περιβάλλοντος, με σκοπό να καλύψει τις ανάγκες εκατομμυρίων κατοίκων. Πυκνοδομημένες περιοχές και – ενεργές και μη- βιομηχανικές ζώνες, ευρείς λεωφόροι που διασχίζουν την άδεια πόλη και υπόνομοι στη θέση παλαιότερων μικρών ποταμών περιγράφουν συνοπτικά την αστική επιβολή. Πρόκειται για μια μεγάλη πρόκληση και ευκαιρία για επαναπροσδιορισμό.

Τα τελευταία χρόνια έχουν προταθεί διάφορα προγράμματα για την αποκατάσταση της πόλης, τόσο από την πλευρά του χαμένου φυσικού τοπίου όσο και της χαμένης αστικότητας, ενώ κάποια από αυτά έχουν ήδη ολοκληρωθεί. Χαρακτηριστικές σύγχρονες περιπτώσεις που εξετάζονται εδώ είναι το «Όραμα για πράσινες διαδρομές στην μεγάλη ανατολική παραποτάμια περιοχή» («Vision for Greenways in the Greater East Riverfront District») και η «Η πράσινη διαδρομή ανάπτυξης του ποταμού Bloody Run» («Bloody Run Creek Greenway Redevelopment Project»).

### **2.1.2.1. «Πράσινες διαδρομές στη μεγάλη ανατολική παραποτάμια περιοχή»**

Το πρόγραμμα «Πράσινες διαδρομές στη μεγάλη ανατολική παραποτάμια περιοχή του Detroit» («Greenways in the East Riverfront District of Detroit») δεν είναι το πρώτο έργο δημιουργίας «πράσινων



29



30

29. Η περιοχική μελέτη της πρότασης πράσινων διαδρομών στο ανατολικό Detroit

30. Το γενικό σχέδιο της πρότασης

διαδρομών» μέσα στη συγκεκριμένη πόλη. Ακολουθεί προηγούμενα παραδείγματα όπως το «Dequindre Cut» (2009), το «Conner Creek Greenway» (2003) και το «Southeast Michigan Greenways» (1999). Πρόκειται ουσιαστικά για μέρος της πρωτοβουλίας του Κοινοτικού Ιδρύματος Νοτιανατολικού Μίσιγκαν (Southeast Michigan Community Foundation) να ενώσει περιοχές μέσα στις πόλεις του Μίσιγκαν μέσω πράσινων διαδρομών. **Το συγκεκριμένο πρόγραμμα ασχολείται με δέκα τέτοιες διαδρομές -συνολικού μήκους 16 μιλίων- που ενώνουν διαφορετικές γειτονιές της ανατολικής περιοχής του Detroit μεταξύ τους και όλες αυτές με το ποτάμι του Detroit στο νότο.**

Με τον όρο «πράσινη διαδρομή» (greenway) εννοείται μια διαδρομή που εξυπηρετεί μη μηχανικές κινήσεις, όπως πεζών, ποδηλάτων ή ακόμα και υπιέων. Η διαδρομή αυτή δεν αποτελεί απαραίτητα μια ξεχωριστή ζώνη, εκτός του δρόμου κυκλοφορίας οχημάτων, αλλά σε κάποιες περιπτώσεις τοποθετείται σε επαφή με αυτόν, καθώς με κατάλληλο

45 «Το δίκτυο πράσινων διαδρομών στην Chattanooga του Tennessee, έχει προσελκύσει περισσότερα από 165 \$ επενδύσεων από τον ιδιωτικό τομέα.» Πηγή: Economic Benefits of Greenways for Greenville County, SC , Upstate Forever and the Riley Institute, November 28, 2006, Charles A. Flink, FASLA , στο *A Vision of Greenways for the Greater Riverfront East District of Detroit*, January 2012, πρόσβαση 17/06/2013, [http://www.greenwaycollab.com/Projects/Greenway\\_Plan\\_for\\_East\\_Detroit\\_Riverfront/GreenwayPlanEastDetroitRiverfront.html](http://www.greenwaycollab.com/Projects/Greenway_Plan_for_East_Detroit_Riverfront/GreenwayPlanEastDetroitRiverfront.html)

σχεδιασμό των πεζοδρομίων, της φύτευσης, των νησίδων και επιλογής διαφορετικής υλικότητας, διασφαλίζεται η ανεμπόδιση και ασφαλής κίνηση των κατοίκων. Ο χαρακτηρισμός «πράσινη» έχει διπλή σημασία, καθώς σχετίζεται τόσο με τη βλάστηση που συνοδεύει τη διαδρομή, όσο και με το γεγονός ότι αυτές οι μη μηχανικές κινήσεις είναι απόλυτα φιλικές προς το περιβάλλον. Παρόλα αυτά η μελέτη δε μεριμνά μόνο για την αποκατάσταση της φύτευσης και της περιβαλλοντικής ποιότητας, αλλά και για τη γενικότερη βελτίωση της αστικής ζωής. Οι πράσινες διαδρομές προσφέρουν το αγαθό μιας περιβαλλοντικά και κοινωνικά θετικότερης ζωής στην πόλη, καθώς συνδυάζονται με χώρους για άσκηση και συνάθροιση. Επιπλέον, οι διαδρομές αυτές μπορούν να προσελκύσουν επενδύσεις από τον εμπορικό, στεγαστικό και ψυχαγωγικό τομέα, που θα αναζωογονήσουν υποβαθμισμένες συνοικίες και θα δημιουργήσουν νέες θέσεις εργασίας<sup>45</sup>. Τα παραπάνω αποτελούν ουσιαστικά τους τρεις βασικούς στόχους της πρότασης, δηλαδή την ενίσχυση των κοινωνικών σχέσεων και την προώθηση ενός υγιούς τρόπου ζωής, την καταλυτική δράση του προγράμματος στην κοινοτική και οικονομική ανάπτυξη της περιοχής και την ενθάρρυνση της περιβαλλοντικής διαχείρισης της πόλης.

Η ομάδα μελέτης, πριν την εκπόνηση του γενικού σχεδίου, κατέγραψε αναλυτικά την υφιστάμενη κατάσταση της ανατολικής περιοχής. Τα χαρακτηριστικά των δρόμων, όπως είναι το πλάτος, ο κυκλοφοριακός όγκος και η υλικότητα, το μέγεθος των οικοδομικών τετραγώνων, τα κενά οικόπεδα, το ποδηλατικό δίκτυο, η κατάσταση των πεζοδρομίων, το πλήθος, η έκταση και η προσβασιμότητα των δημόσιων χώρων, αποτυπώθηκαν σε χάρτες, για την αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση των προβλημάτων και την ομαλότερη ένταξη του δικτύου στον αστικό ιστό. Στην περιοχή που μελετήθηκε συναντήθηκαν ποικιλομορφίες, καθώς γειτονιές που διατηρούν το ζωντανό τους χαρακτήρα συνορεύουν

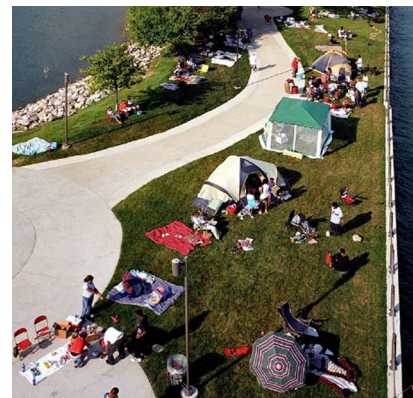
31



31. Εικόνα πράσινης διαδρομής στο Detroit

32. Δραστηριότητες αναψυχής δίπλα στο ποτάμι του Detroit

32



με εκείνες που αντιμετωπίζουν τις συνέπειες της εγκατάλειψης και γειτονιές ιστορικές αναμιγνύονται με πρόσφατες κτηριακές συγκροτήσεις.

Υπάρχουν συνεπώς διάφορες ευκαιρίες ώστε το δίκτυο των πράσινων διαδρομών να εμπλουτιστεί. Σημεία πολιτιστικού και ιστορικού ενδιαφέροντος που έχουν καταγραφεί ανάμεσα στα πολλά κενά οικόπεδα και κτήρια της περιοχής μπορούν να αποτελέσουν σημαντικές στάσεις στο πράσινο αυτό δίκτυο, ενώ οι ίδιες οι κενές εκτάσεις αποτελούν δυναμικές ευκαιρίες εμπλουτισμού του δικτύου. Οι προτάσεις αξιοποίησής τους περιλαμβάνουν την αποκατάσταση της χλωρίδας που κάλυπτε ιστορικά την περιοχή (οξιές, σφένδαμοι αλλά και θαμνώδεις βάλτοι), τη δημιουργία χώρων διαχείρισης των όμβριων υδάτων που μέχρι τώρα συσσωρεύονται στους αγωγούς και μολύνουν τα νερά και την εισαγωγή δημόσιων χώρων αναψυχής. Τέτοιες προσπάθειες κρίνονται απαραίτητες για την πόλη του Detroit, καθώς παρουσιάζει έλλειψη σε μικρούς δημόσιους χώρους γειτονιάς, ενώ η προσβασιμότητα στα λιγοστά μεγάλα πάρκα που διαθέτει δεν είναι εύκολη, λόγω της μεγάλης απόστασης που τα χωρίζει από αρκετές περιοχές κατοικίας, της ανεπαρκούς οδικής σύνδεσης και των συχνών διασταυρώσεων που δυσχεραίνουν την κίνηση.

Όσον αφορά στη σχεδίαση των διαδρομών, οι προτεινόμενες προσεγγίσεις εξαρτώνται από το πλάτος του δρόμου, τον απαιτούμενο αριθμό κυκλοφοριακών λωρίδων οχημάτων και την υφιστάμενη κατάσταση. Θεμελιακές προτάσεις είναι η αφαίρεση μίας ή περισσότερων λωρίδων κυκλοφορίας και στάθμευσης από τις λεωφόρους, η προσθήκη ή βελτίωση των πεζοδρομίων, η πρόνοια για ασφαλή κίνηση ποδηλάτων -είτε στο δρόμο είτε σε ξεχωριστή διαδρομή- και η φύτευση δέντρων,

33



33. Πρόταση αναδιαμόρφωσης κενής έκτασης μέσω της επαναφοράς τοπικής χλωρίδας

34. Χαρακτηριστική τομή προτεινόμενων πράσινων διαδρομών



34

θάμνων και καλλωπιστικών φυτών παράλληλα με τις διαδρομές. Η εφαρμογή της πρότασης θα περιλαμβάνει αστικό εξοπλισμό, σήμανση και μέτρα ασφαλείας, που εξυπηρετούν τους χρήστες και τονίζουν την ταυτότητα των παρεμβάσεων ως ενιαίο σύνολο.

Τέλος, το σχέδιο αποτελεί πάνω από όλα ένα όραμα. Αυτός είναι και ο λόγος που το σύνολο των οργανισμών που προώθησαν τη δημιουργία του, η λεγόμενη «Ομάδα Πράσινου Καθήκοντος» (Green Task Force), θέτει έξι πορείες προτεραιότητας για την πραγμάτωση του έργου και τρία επίπεδα ανάπτυξης για κάθε μία από αυτές, βάσει της διαθέσιμης κάθε φορά χρηματοδότησης. Η διάρκεια υλοποίησης κάθε πράσινης διαδρομής υπολογίζεται περίπου στα τρία χρόνια. Η αρχική χρηματοδότηση για την εκπόνηση του γενικού σχεδίου, έγινε με επιχορήγηση από το Ταμείο Γειτονιάς του Detroit (Detroit Neighborhood Fund) του Κοινοτικού Ιδρύματος Νοτιοανατολικού Μίσιγκαν, ενώ η εξασφάλιση των απαιτούμενων πόρων για τη συνέχιση του προγράμματος προτείνεται να στηριχτεί σε ομοσπονδιακές, κρατικές και τοπικές επιχορηγήσεις αλλά και ιδιωτικές συνεισφορές,

35



35. Σήμανση και αναγνωριστικές πινακίδες του πράσινου δικτύου

από προγράμματα και φορείς που εμπλέκονται σε κυκλοφοριακά, περιβαλλοντικά και αναπτυξιακά θέματα. Η ποικιλία του σχεδιασμού και το πλήθος των εμπλεκόμενων προσώπων απαιτούν γενικότερα μια συνεργατική προσέγγιση σε όλα τα στάδια του έργου, από το σχεδιασμό και τη χρηματοδότηση, μέχρι τον έλεγχο και την εφαρμογή. Ακόμα και η συγκρότηση του γενικού σχεδίου ήταν αποτέλεσμα συμμετοχικού σχεδιασμού μεταξύ των κοινοτήτων και των ενδιαφερόμενων επενδυτών, με την επιστημονική ομάδα τοπικών διαμορφώσεων του προγράμματος.

### 2.1.2.2. «Η πράσινη διαδρομή ανάπτυξης του ποταμού Bloody Run»

Η δεύτερη περίπτωση μελέτης στο Detroit, η «Πράσινη διαδρομή ανάπτυξης του ποταμού Bloody Run», είναι ένα πιο φιλόδοξο πρόγραμμα με μακρύτερο χρονικό ορίζοντα εφαρμογής και πιο απαιτητικές προσπάθειες υλοποίησης. **Ο κύριος στόχος του έργου είναι η «αποκάλυψη» του μικρού ποταμού Bloody Run, που βρίσκεται ανατολικά της κεντρικής επιχειρηματικής περιοχής και του πολεοδομικού κέντρου και καλύφθηκε μεταξύ 1880 και 1900.** Από τότε το ρυάκι είναι ορατό μόνο στο κοιμητήριο Elmwood. Διάφορες προσπάθειες αποκατάστασης έγιναν κατά τη διάρκεια του 1990, αλλά μόνο το 2011 το όραμα απέκτησε γενικό σχέδιο.

36



36. Η πρόταση ανάπτυξης πράσινου δικτύου στον ποταμό Bloody Run

37. Απεικόνιση οικολογικού πάρκου ενέργειας από την πρόταση αξιοποίησης του τοπίου



37

Αξίζει να αναφερθεί πως οι αμερικανικές πόλεις είναι οι πρώτες που χρησιμοποίησαν τη μέθοδο της «αποκάλυψης» (daylighting) ώστε να ανακτήσουν τα ποτάμια και τα ρυάκια που για λόγους υγιεινής και αντιπλημμυρικών έργων «έθαψαν» στο παρελθόν. **Στην προκειμένη περίπτωση η διαδικασία της αποκάλυψης συνοδεύεται από τη δημιουργία μιας «πράσινης διαδρομής» παρακείμενης του ποταμού. Η διαδρομή αυτή δεν είναι ευθύγραμμη, αλλά με τις διακλαδώσεις του ποταμού που ακολουθεί, δημιουργεί πρακτικά ένα «πράσινο σύστημα» που διακέεται στη «λεκάνη απορροής».** Πρόκειται για μια ευρεία έκταση, με μεγάλο ποσοστό κενής γης και χαρακτηριστικά εγκατάλειψης, η οποία προσφέρει αρκετές ευκαιρίες για το φυσικό και αστικό επαναπροσδιορισμό της πόλης. Η εν λόγω περιοχή διασχίζεται από προτεινόμενες «πράσινες διαδρομές» του προηγούμενου προγράμματος που μελετήσαμε, συνδέεται με την υλοποιημένη αντίστοιχη διαδρομή «Dequindre Cut» και καταλήγει στην παραποτάμια «Riverfront».

38



38. Απεικόνιση κοινοτικού πάρκου από την πρόταση αξιοποίησης του τοπίου

39

39. Το υδρολογικό πλάνο και η πρόταση αξιοποίησης και δημιουργίας παραγωγικού τοπίου





46 Χαρακτηριστικό παράδειγμα «παραγωγικού τοπίου» που αναφέρεται στο σχέδιο είναι το Steel Winds/Wind Farm στο προάστιο Lackawanna της Νέας Υόρκης, όπου στις εγκαταστάσεις του πρώην εργοστασίου παραγωγής χάλυβα Bethlehem Steel Factory ενσωματώθηκε αιολικό πάρκο παραγωγής ενέργειας και δημόσιο πάρκο αναψυχής. Πηγή: «The Bloody Run Creek Greenway Redevelopment Project», Executive Summary, 29 July 2011, πρόσβαση 17/06/2013, <http://www.dcdc-udm.org/projects/strategies/bloodyrun/>

Οι αρχές του προγράμματος είναι η συνεισφορά του στον επαναπροσδιορισμό του Detroit, η βελτίωση του ιστού και η σύνδεσή του με την υπόλοιπη πόλη, η μέριμνα για την περιβαλλοντική βιωσιμότητα, η δημιουργία θέσεων εργασίας μέσω του ίδιου του προγράμματος αλλά και μέσω μελλοντικών επενδύσεων στην περιοχή και η θέσπιση νέων προτύπων στον τοπιακό, περιβαλλοντικό και αρχιτεκτονικό σχεδιασμό της περιοχής.

Το γενικό σχέδιο συνίσταται από δύο μέρη, δηλαδή αφ' ενός από το υδρολογικό πλάνο για το ποτάμι και αφ' ετέρου από την πρόταση αξιοποίησης του τοπίου. Το πρώτο στοχεύει στο βιολογικό καθαρισμό του νερού που καταλήγει στο ρυάκι και εκβάλλει στο ποτάμι του Detroit στο νότο, μέσω της συλλογής των όμβριων υδάτων σε λίμνες και δεξαμενές, όπου η φύτευση ιθαγενούς χλωρίδας θα φιλτράρει τις στερεές ρυπαντικές ουσίες πριν το νερό διοχετευτεί στην κοίτη. Το δεύτερο αναγνωρίζει τη δυναμική της περιοχής σε εγκαταλελειμμένες εκτάσεις, οι οποίες με κατάλληλη λειτουργική αξιοποίηση και πρωτοποριακές οικολογικές τεχνολογίες μπορούν να αποτελέσουν το λεγόμενο «παραγωγικό τοπίο-productive landscape», δηλαδή ένα χώρο που, με τη συμβολή της κοινότητας, μπορεί να παράγει ιδέες, προϊόντα και υπηρεσίες<sup>46</sup>. Το δίκτυο που δημιουργείται τελικά, περιλαμβάνει μικρές λίμνες, φυτεμένες δασικές εκτάσεις με ψηλά και χαμηλά δέντρα, φυτώρια και βοτανικούς κήπους, κήπους για καλλιέργειες, φάρμες, καταρράκτες και πηγές του νερού και οικολογικά πάρκα παραγωγής ενέργειας.

Τέλος, όπως και στις προηγούμενες περιπτώσεις, στρατηγικές συνεργασίες μεταξύ της πόλης του Detroit και ενδιαφερομένων από τον ιδιωτικό τομέα θεωρούνται κλειδί στο πρόγραμμα, ενώ η συνεισφορά της κοινότητας και των μη κερδοσκοπικών οργανισμών είναι επίσης προαπαιτούμενα του έργου. Ο προϋπολογισμός είναι σχετικά υψηλός και έτσι είναι χωρισμένος σε πέντε φάσεις, που πρόκειται να διαρκέσουν περίπου δέκα χρόνια. Αυτό το διάστημα αναφέρεται στην αποκάλυψη του ποταμού και τη δημιουργία της «πράσινης διαδρομής». Οι ιδιωτικές επενδύσεις που προτείνονται να συνοδέψουν το έργο εκτιμάται ότι θα διαρκέσουν άλλα δεκαπέντε έτη.

Τα παραπάνω προγράμματα καθώς και άλλα που εφαρμόζονται στο Detroit, όπως το «Detroit Works», το «Eastern Market Master Plan» και το «Lower Eastside Action Plan», οραματίζονται την πόλη από την αρχή, στηριγμένα στο γεγονός της «συρρίκνωσης» του πληθυσμού και των αντίστοιχων επιπτώσεων. Σχεδιάζουν για τους σημερινούς κατοίκους και όχι με την ελπίδα μιας πληθυσμιακής αναγέννησης.



40



41

40. Ο ποταμός Manzanares και η παράλληλη λεωφόρος, πριν την εφαρμογή του προγράμματος  
41. Απεικόνιση σε τομή, της νέας υπόγειας λεωφόρου και του γραμμικού πάρκου στην οροφή της

Όπως ο John Gallagher σημειώνει σχετικά,<sup>47</sup> «αν το Detroit μπορεί να αντιληφθεί την πληθυσμιακή του απώλεια και πάψει να ονειρεύεται ότι θα επιστρέψει σε μια πόλη των δύο εκατομμυρίων, αν μπορεί να περιορίσει τη χωρητικότητα ενός οδικού συστήματος που έχει νόημα μόνο στην περίπτωση που το απίθανο όνειρο της πληθυσμιακής επανόρθωσης γινόταν πραγματικότητα, αν μπορεί να κάνει αυτά τα πράγματα, τότε το Detroit μπορεί να ανακαλύψει ένα σύνολο από πολλές και απλές ιδέες για να επανασχεδιάσει τους δρόμους που θα του εξοφλήσουν μεγάλη επιτυχία. Το κέρδος θα είναι μια ζωντανή πόλη για το υπόλοιπο του 21<sup>ου</sup> αιώνα».

47 Gallagher (2012), op.cit, σελ.83

### 2.1.3. Madrid Rio: Η επανάκτηση του ποταμού Manzanares στη Μαδρίτη

**Το «Madrid Rio» είναι ένα έργο που ολοκληρώθηκε το 2011 και αφορά στην ανάκτηση των οχθών του ποταμού Manzanares στη Μαδρίτη.** Η αποκοπή της πόλης από το ποτάμι λόγω της ταχείας λεωφόρου M30 που έτρεχε κατά μήκος των οχθών δημιουργούσε προβλήματα στη συγκεκριμένη περιοχή της ισπανικής πρωτεύουσας. Έτσι το 2004 αποφασίστηκε η αντιμετώπισή τους μέσω των προγραμμάτων «Calle 30» και «Madrid Rio».

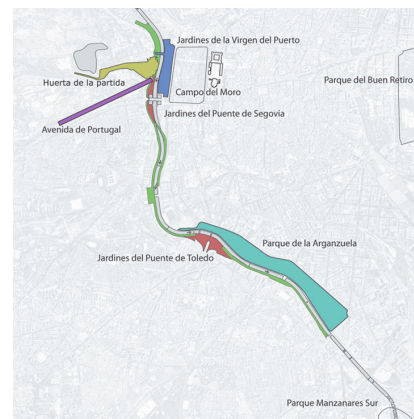
Παρόλο που η Μαδρίτη δεν «έθαψε» το ποτάμι της, όπως έκαναν άλλες πόλεις ανά τον κόσμο, οι κάτοικοι δεν είχαν πρόσβαση –οπτική ή φυσική- σε αυτό λόγω της παράλληλης ταχείας λεωφόρου. Η ανάγκη επίλυσης επιπρόσθετων προβλημάτων σχετικών με την ύπαρξη του αυτοκινητοδρόμου στην πόλη, όπως η μόλυνση του αέρα, η

42. Η πρόταση των West8 και MRIO  
43. Ανεξάρτητες μελέτες της πρότασης

48 «Madrid Rio», στο Landezine. Landscape Architecture Works, 14/04/2011, πρόσβαση 17/07/2013, <http://www.landezine.com/index.php/2011/04/madrid-rio-by-west8-urban-design-landscape-architecture/>



42



43

ηχορύπανση, η αυξημένη πιθανότητα ατυχημάτων, ο διαχωρισμός των απέναντι οικιστικών αλλά και ιστορικών περιοχών και η τουριστική υποβάθμιση ενός κεντρικότατου τμήματος της πόλης, οδήγησαν στην κατασκευή υπογείου τούνελ μήκους 12χλμ. για την ανακατεύθυνση της λεωφόρου M30. Πρόκειται για το πρόγραμμα «Calle 30», το οποίο ξεκίνησε το 2004 και ολοκληρώθηκε το 2007, και ως τμήμα του συνολικότερου έργου υπογειοποίησης 47 χιλιομέτρων οδικής κυκλοφορίας στη Μαδρίτη, αποτελεί πλέον ένα τεχνικό έργο υψηλού ενδιαφέροντος.

Με την ανακατεύθυνση της λεωφόρου υπογείως, η κενή γη πάνω από το τούνελ που καλύπτει συνολική έκταση περίπου 650εκταρίων, έπρεπε επίσης να αξιοποιηθεί. Το πρόγραμμα «Madrid Rio» (2007-2011), πρωτοβουλία του τότε δημάρχου της πόλης, Alberto Ruíz Gallardón, είναι μια μελέτη που αφορά στον άξονα του ποταμού, στη γύρω περιοχή αλλά και σε ολόκληρη την πόλη, λόγω της κεντρικής του θέσης και γειτνίασης με ιστορικά μνημεία και τόπους. Η νικήτρια πρόταση του διαγωνισμού που προκηρύχτηκε ήταν εκείνη των αρχιτεκτόνων West8 και MRIO, ως η μόνη που χειρίστηκε το χώρο με τα συνθετικά εργαλεία της αρχιτεκτονικής τοπίου<sup>48</sup>.

Το τελικό αποτέλεσμα είναι ένα γραμμικό πάρκο κατά μήκος του ποταμού και αρκετοί άλλοι χώροι περιβαλλοντικού, αθλητικού, ψυχαγωγικού και πολιτιστικού περιεχομένου, μεταξύ των δύο τμημάτων της Μαδρίτης που χωρίζει ο ποταμός. Η κύρια ιδέα του σχεδιασμού, που ονομάστηκε «3+30», χώρισε την περιοχή σε τρία μέρη και πρότεινε αρχικά στρατηγικά πλάνα για το καθένα. Στη συνέχεια, επιμέρους προτάσεις για διάφορους χώρους και άξονες της περιοχής οδήγησαν στην εφαρμογή 47 ανεξάρτητων μελετών. Τα ανεξάρτητα



44



45

αυτά έργα αφορούν στην ένωση των δύο απέναντι περιοχών της πόλης με την κατασκευή νέων ή την αναστήλωση ιστορικών γεφυρών, στη δημιουργία ελεύθερων χώρων με χρήσεις αθλητισμού και ψυχαγωγίας για όλες τις ηλικίες, στη βελτίωση των πεζών και ποδηλατικών διαδρομών, στη φύτευση και αισθητική διαμόρφωση παρακείμενων δρόμων και στην ενίσχυση του δικτύου με καθοδηγητική σήμανση και βελτίωση των υφιστάμενων υποδομών. Παράλληλα, η πρόταση περιελάμβανε την ενίσχυση του όγκου υδάτων του ποταμού, τα οποία διατρέχουν βαλτώδεις περιοχές, μέσω της εγκατάστασης 13χλμ. νέων αγωγών αλλά και δεξαμενών που θα διοχετεύουν όμβρια ύδατα στην κοίτη<sup>49</sup>.

Ανάμεσα στις ανεξάρτητες μελέτες, ξεχωρίζουν μια σειρά επιμέρους έργα. Το γραμμικό πάρκο μήκους 6χλμ. που συνδέει ουσιαστικά τους περισσότερους χώρους μεταξύ τους και εκτείνεται πάνω από την υπόγεια λεωφόρο, είναι το λεγόμενο Salon de Pinos. Πρόκειται για ένα χώρο φυτεμένο με χιλιάδες πεύκα ως αναφορά στα προάστια της ισπανικής πρωτεύουσας και ιδιαίτερα περίπλοκη κατασκευή, λόγω της φύτευσης στο τεχνικό υπόστρωμα της οροφής του τούνελ. Παρόμοιας λογικής είναι και η διαμόρφωση της καλυμμένης, ιστορικής λεωφόρου Avenida de Portugal, που διασταυρώνεται με τον άξονα του ποταμού. Τα δέντρα που επιλέχθηκαν σε αυτή την περίπτωση είναι διαφορετικά είδη κερασιάς, ενώ και η μορφολογία των επιφανειών εμπνέεται από το συγκεκριμένο άνθος. Ο λόγος είναι πως η νοητή προέκταση της λεωφόρου καταλήγει στην πορτογαλική πρωτεύουσα, διασχίζοντας μία έκταση με κερασιές στο γενικά άγονο και αφιλόξενο κλίμα της συγκεκριμένης επαρχίας. Η μεγαλύτερη τοπιακή διαμόρφωση του προγράμματος είναι το πάρκο στην Arganzuela, το οποίο συνδυάζει φυτεμένους χώρους με το υδάτινο στοιχείο και προσφέρει πολλές δυνατότητες για παιχνίδι και αναψυχή. Κοντά σε αυτή την έκταση βρίσκεται η «αστική παραλία» της πόλης και τα παλιά σφαγεία Matadero,

44. Το γραμμικό πάρκο πάνω από τη λεωφόρο Avenida de Portugal

45. Το γραμμικό πάρκο Salon de Pinos

49 Nicole Jewell, «Madrid Rio by Wet8 and MRIO», 11/07/2011, στο Buildipedia.com, πρόσβαση 25/02/2014, <http://buildipedia.com/aec-pros/urban-planning/madrid-rio-by-west-8-and-mrio>

46. Το πάρκο Arganzuela

47. Το πολιτιστικό κέντρο στα πρώην σφαγεία Matadero



46



47

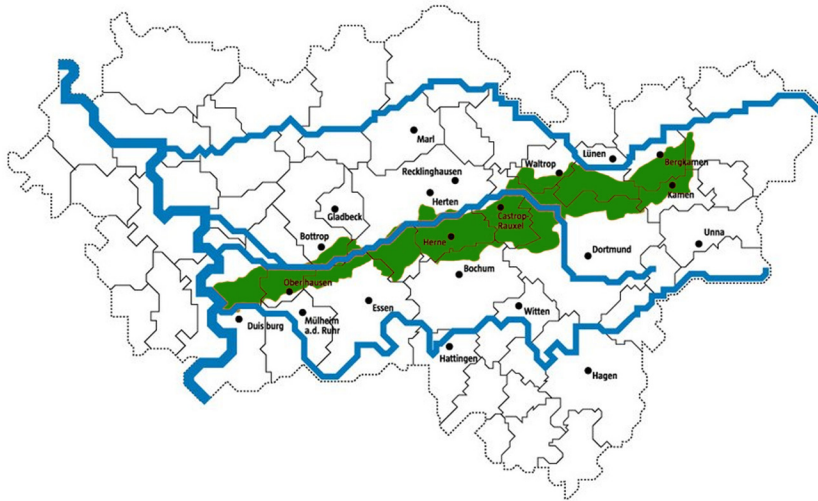
50 «Best Practice: Large-Scale Green Space Reclamation Plan»(February 2012), Best Practice Reports, NYC Global Partners, πρόσβαση 18/07/2013, [http://www.nyc.gov/html/ia/gprb/html/search/search\\_all.shtml](http://www.nyc.gov/html/ia/gprb/html/search/search_all.shtml)

51 «Το 2007, οι εκπομπές των αερίων του θερμοκηπίου (διοξείδιο του άνθρακα CO<sub>2</sub>) μειώθηκαν κατά 35.000 τόνους. Οι εκπομπές θα συνεχίσουν σταδιακά να μειώνονται στον προβλεπόμενο αριθμό των 64.800 τόνων μέχρι το 2037. Η πτώση των εκπομπών αερίων μεταφράστηκε σε εξοικονομήσεις κόστους 5,5εκ ευρώ το 2007, οι οποίες προβλέπεται να φτάσουν τα 10,1εκ. μέχρι το 2037.» Πηγή: op.cit.

που έχουν μετατραπεί σε πολιτιστικό κέντρο και αποτελούν ένα μόνο παράδειγμα από τις διάφορες άλλες περιπτώσεις επανάχρησης κτηρίων που ώθησε το πρόγραμμα. Περιβαλλοντικής αλλά και ιστορικής σημασίας είναι και η αναδημιουργία του βασιλικού οπωρώνα Huerta de la Partida, με ροδιές, συκιές, αμυγδαλιές και άλλα οπωροφόρα δέντρα, ενώ τον πολιτιστικό χαρακτήρα της πρότασης φανερώνουν και οι δύο γέφυρες Puentes Cascara, που με την ζωγραφισμένη θολωτή οροφή τους δημιουργούν ιδιαίτερους χώρους διάβασης αλλά και στάσης πάνω από τον ποταμό.

Μια ιδιαιτερότητα του έργου σε σχέση με τις σύγχρονες αντίστοιχες συνθήκες, είναι η δημόσια διαχείριση της εφαρμογής του, καθώς το κόστος καλύφθηκε από δημοτικούς, κυβερνητικούς και ευρωπαϊκούς φορείς. Ωστόσο, κατά τη δεύτερη φάση του –η οποία ξεκίνησε το 2010- ενδιαφερόμενοι επενδυτές του ιδιωτικού τομέα προσκλήθηκαν, στα πλαίσια ενός τριμήνου προγράμματος, να συνεργαστούν με τους φορείς και να καταθέσουν προτάσεις για την επέκταση του έργου<sup>50</sup>.

Καθώς το «Madrid Rio» έχει ολοκληρωθεί και αποτελεί εδώ και λίγα χρόνια ένα νέο κομμάτι της πόλης, κάποιες από τις επιπτώσεις του είναι ήδη ορατές. Πέρα από τους αρχικούς στόχους του έργου, οι οποίοι πράγματι επιτεύχθηκαν, όπως η ένωση των απέναντι περιοχών και η δημιουργία ενός νέου δημόσιου συστήματος πάρκων, έχουν καταγραφεί και επιπλέον οφέλη. Η μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου<sup>51</sup> και της ηχορύπανσης που ταλαιπωρούσε την οικιστική περιοχή, η περίπου 50% μείωση του αριθμού των ατυχημάτων, η βελτίωση των μετακινήσεων μέσω νέων λεωφορειολωρίδων και η αύξηση της χωρητικότητας της λεωφόρου M30 είναι διαπιστώσεις που σχετίζονται με τα έργα που περιγράψαμε προηγούμενα.



48

#### 2.1.4. *Emscher Landschaftspark*: Ένα τοπιακό πάρκο στην κοιλάδα του Emscher

Το πάρκο στην κοιλάδα του ποταμού Emscher της δυτικής Γερμανίας ήταν μια πρωτοβουλία της Διεθνούς Έκθεσης Αρχιτεκτονικής<sup>52</sup> που έλαβε χώρα στην κεντρική περιοχή της κοιλάδας του Ruhr, από όπου και περνά ο Emscher, μεταξύ 1989 και 1999. Η έκθεση στόχευε στην αστική και φυσική επανόρθωση μιας έκτασης περίπου 800τ.χλμ. (70χλμ. στη διεύθυνση ανατολής-δύσης και 15χλμ. στη διεύθυνση βορρά-νότου) κατά μήκος του ποταμού<sup>53</sup>. **Παρόλο που το όνομα του έργου παραπέμπει στη δημιουργία ενός πάρκου, το «Τοπιακό Πάρκο Emscher» αφορά ουσιαστικά στο τοπίο που διαπλέκεται ανάμεσα στις (πρώην) βιομηχανικές πόλεις της περιοχής.** Πρόκειται δηλαδή για σχεδιασμό μεγάλης κλίμακας, μεταξύ των πόλεων αυτών, και όχι για έναν τυπικό κοινοτικό χώρο πρασίνου.

Η εν λόγω περιοχή, ως τμήμα της ευρύτερης έκτασης ανθρακωρυχείων της κοιλάδας του Ruhr, μιας από τις μεγαλύτερες μητροπολιτικές-βιομηχανικές συγκροτήσεις στην Ευρώπη, αντιμετωπίζει ποικίλα προβλήματα λόγω της έντονης βιομηχανοποίησης του 19<sup>ου</sup> και 20<sup>ου</sup> αιώνα, αλλά κυρίως λόγω της παρακμής του βιομηχανικού τομέα από τα τέλη του 1960. Η εξάπλωση των βιομηχανικών εγκαταστάσεων και η οικιστική ανάπτυξη, αφού καταπάτησαν το φυσικό τοπίο στα χρόνια της έντονης βιομηχανοποίησης, αργότερα ερήμωσαν και άφησαν πίσω τους βιομηχανικά και αστικά κατάλοιπα. Παρόλο που

48. Η πρόταση της Διεθνούς Έκθεσης Αρχιτεκτονικής 1989-99 για Τοπιακό Πάρκο έκτασης 800τ.χλμ. στην κοιλάδα του Emscher

52 Πρόκειται για ένα θεσμό που αναπτύχθηκε στη Γερμανία στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα με το όνομα "Internationale Bauausstellung", ως «εργαλείο αστικού και χωροταξικού σχεδιασμού, που με καινούργιες ιδέες και προγράμματα δημιουργεί κίνητρα για μελλοντική ανάπτυξη για παράδειγμα στον κοινωνικό, πολιτιστικό και οικολογικό τομέα. Τις περισσότερες φορές πρόκειται για την παρουσίαση καινοτομιών από τον κλάδο της μηχανικής, της οικοδομικής και της κατοίκησης στην πορεία των κοινωνικών εξελίξεων και των αλλοιωμένων απαιτήσεων.» Πηγή: Zur Geschichte Internationaler Bauausstellungen, στο <http://www.iba-see2010.de/de/verstehen/ibameetsiba.html>, πρόσβαση 28/02/2014

53 «Το Emscher Landschaftspark είναι η κεντρική πρόθεση και το συνθετικό θέμα αυτής της Έκθεσης. Θέλει να προσφέρει ελκυστικότητα στο τοπίο και ταυτόχρονα περισσότερη πολεοδομική τάξη στην περιοχή του Emscher.» Πηγή: IBA Emscher Park Projektkatalog 1999, στο *Internationale Bauausstellung Emscher Park Die Projekte 10 Jahre danach*, Klartext Verlag, Essen 2008, σελ.16

54 «Η μητροπολιτική περιοχή του Ruhr είναι ένα φορντικό τύπου πολεοδομικό δίκτυο με όλες τις αντιθετικές επιπτώσεις: δεν γνωρίζει καθαρές οριοθετήσεις αν και είναι οργανωμένη σύμφωνα με τις αρχές του καταμερισμού εργασίας, ήταν μία γιγάντια μηχανή πόρων αν και είναι μία από τις πιο πράσινες βιομηχανικές περιοχές στον κόσμο, θεωρείται ρηγμαμένη από την κρίση αν και έχει καταφέρει υποδειγματικά μέρη και δομές εκπαίδευσης και πολιτισμού. Η μητροπολιτική περιοχή του Ruhr διαφοροποιείται ουσιαστικά στην καταγωγή της, από τους φεουδαρχικά-πολιτικά οργανωμένους αστικούς ιστούς. Πηγή: Von der Vision zur Wirklichkeit. Essen. Neue Wege zum Wasser Ein Projekt des Essener Konsens, πρόσβαση 26/06/2013, <http://www.neuwegezumwasser.de/index.php?center=progra/ziele.php&navi=navigation/programm.php&re=leer.php>

55 Ulrich Häpcke, *Freiraumverluste und Freiraumsschutz im Ruhrgebiet. Common-Property-Institutionen als Lösungsansatz*, IRPUD Technische Universität Dortmund, Dortmund 2012, σελ.279

η κοιλάδα του Ruhr ήταν ένα από τα πιο πράσινα βιομηχανικά πεδία στον κόσμο<sup>54</sup>, η έλλειψη σε ελεύθερους πράσινους χώρους είναι και εδώ αξιοσημείωτη<sup>55</sup>. Ακόμα και το αδόμητο τοπίο χαρακτηρίστηκε από τους ιδρυτές της Έκθεσης ως «κατεστραμμένο», καθώς σχιζόταν από αυτοκινητοδρόμους, σιδηροδρόμους, κανάλια νερού και οχετούς. Σημαντική επίπτωση της έντονης βιομηχανοποίησης ήταν η μόλυνση του φυσικού περιβάλλοντος. Η απόρριψη των λυμάτων στον ποταμό Emscher μέχρι τα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η δημιουργία στη συνέχεια καναλιών για τη διοχέτευση του ποταμού, η πληθώρα χωματερών που εξυπηρετούσαν τις βιομηχανίες και οι εκπομπές βλαβερών αερίων από τις τελευταίες ήταν γνωστά περιβαλλοντικά προβλήματα που έπρεπε να αντιμετωπιστούν. Τέλος, μετά την αποβιομηχάνιση, οι πόλεις ήρθαν αντιμέτωπες και με μια σειρά από οικονομικές και κοινωνικές δυσκολίες, όπως η ανεργία και η πληθυσμιακή συρρίκνωση. Έτσι, η συνεργασία των τοπικών διοικήσεων, υπό την καθοδήγηση της έκθεσης, ήταν παραπάνω από αναγκαία.

Οι συμμετέχοντες μελετητές με την καθοδήγηση της Διεθνούς Έκθεσης Αρχιτεκτονικής, εργάστηκαν πάνω στο στόχο της έκθεσης, σε τρεις διαφορετικές κλίμακες. Η χωροταξική κλίμακα αναφέρεται στο σύνολο της περιοχής ως ένα συνολικό τοπίο. Η δεύτερη κλίμακα αφορά σε επτά επιμέρους περιοχές, που ονομάστηκαν «Πράσινες Γραμμές» (Grünzüge) και η τρίτη κλίμακα, η τοπική, χειρίζεται ανεξάρτητες μελέτες μέσα σε αυτές τις «Πράσινες Γραμμές».

49



49. Το γενικό σχέδιο για το μεγάλο βιομηχανικό πάρκο Duisburg Nord από την ομάδα Latz+Partner



50



51



52



53



54



55

- 50. Duisburg Nord, μεγάλο βιομηχανικό πάρκο
- 51. Westpark Bochum, αστικό βιομηχανικό πάρκο
- 52. Halde Rungenberg, δασική έκταση
- 53. Schurenbach, πρώην χωματερή
- 54. το ποτάμι Emscher
- 55. οικισμός Küppersbusch

Με την ολοκλήρωση μεγάλου μέρους της πρότασης, οι τοπιακές μελέτες κατηγοριοποιήθηκαν σε πέντε τύπους, βάσει κλίμακας αλλά και περιεχομένου<sup>56</sup>, οι οποίοι μας βοηθούν στην κατανόηση των παρεμβάσεων. Ο πρώτος τύπος περιλαμβάνει τα μεγάλα βιομηχανικά πάρκα που καλύπτουν περισσότερα από 50εκτάρια βιομηχανικής γης. Ο δεύτερος αφορά σε μικρότερα βιομηχανικά τοπία που δεν καλύπτουν πάνω από 25εκτάρια και βρίσκονται τις περισσότερες φορές μέσα σε αστικές περιοχές. Όλοι οι προβιομηχανικοί χώροι, όπως

56 *Internationale Bauausstellung Emscher Park Die Projekte 10 Jahre danach*, Klartext Verlag, Essen 2008



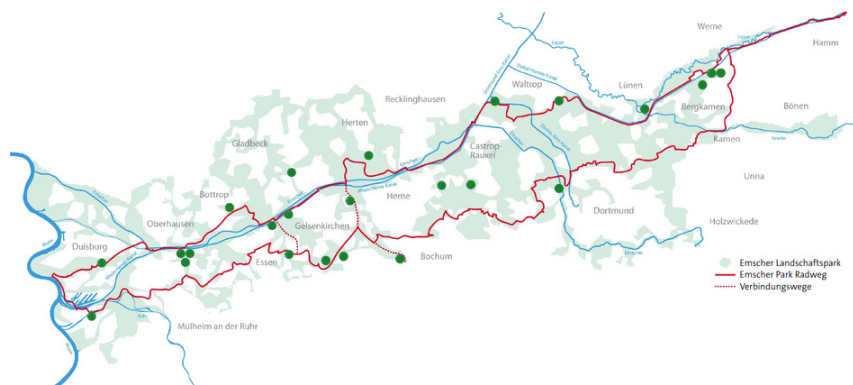
57 Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση του Essen, του κέντρου της άλλοτε βιομηχανικής περιοχής, που το 2005 προώθησε το γενικό σχέδιο «Essen. Neue Wege zum Wasser» («Essen. Νέοι δρόμοι στο νερό») με στόχο την κοινωνική και εργασιακή αναδόμηση της πόλης, μέσω της υλοποίησης ενός «πράσινου δικτύου» με βασικό ενοποιητικό στοιχείο τα στάσιμα νερά της περιοχής. Πηγή: Von der Vision zur Wirklichkeit. Essen. Neue Wege zum Wasser. Ein Projekt des Essener Konsens, πρόσβαση 26/06/2013, <http://www.neuewegezumwasser.de/index.php?center=progra/ziele.php&navi=navigation/programm.php&re=leer.php>

λόφοι και δάση, που είχαν ενωθεί με χωματερές και υδροβιότοπους, μετατράπηκαν σε πάρκα με περιβαλλοντικό και πολιτιστικό χαρακτήρα, αποτελώντας την τρίτη κατηγορία τοπικών μελετών ή αποκαταστάθηκαν ως φυσικοί δασικοί χώροι, συνιστώντας την τέταρτη κατηγορία. Ο τελευταίος τύπος περιλαμβάνει και τις χωματερές που εκσυγχρονίστηκαν και απέκτησαν ακόμα και εικαστικά στοιχεία, προσθέτοντας ταυτότητα στο τοπιακό πάρκο ως σύνολο.

Η έκθεση ασχολήθηκε επίσης με το βασικό άξονα της περιοχής, τον ποταμό Emscher. Η οικολογική αποκατάσταση του Emscher ήταν κεντρικό σημείο της πρωτοβουλίας. Ο στόχος είχε ήδη τεθεί το 1980 από το «Σύλλογο Emscher» –ένα σύλλογο από ενδιαφερόμενους σχετικά τοπικούς φορείς. Το 1991, καθοδηγούμενα από την έκθεση, τα μέλη του συλλόγου μπόρεσαν να προωθήσουν την αποκατάσταση του μολυσμένου ποταμού σε ένα υγιές αστικό υδρολογικό σύστημα. Το πρόγραμμα εισήγαγε νέους τρόπους διαχείρισης των υδάτων σχετικά με την ποιότητα του νερού και επανασχεδίασε τις όχθες του ποταμού, συνεισφέροντας και στην αισθητική ανακαίνιση του τοπίου.

Πέρα από τη φυσική αποκατάσταση η έκθεση φρόντισε και για την οικιστική αναβάθμιση, ανακαινίζοντας τους τυπικούς εργατικούς οικισμούς αλλά και χτίζοντας νέους υπό παρόμοιες συνθετικές αρχές. Ακόμα κινητοποίησε τις πόλεις να εργαστούν οι ίδιες πάνω στην αναδόμησή τους<sup>57</sup> και δημιούργησε νέες θέσεις εργασίας στις κοινότητες. Από τις πιο ισχυρές συνεισφορές της έκθεσης ήταν η προσπάθεια για τουριστική ανάδειξη της περιοχής, μέσω της προώθησης της ιδέας ίδρυσης βιομηχανικών μουσείων, πολιτιστικών τόπων και χώρων αναψυχής. Σημαντικός σε αυτό το πλαίσιο ήταν ο σχεδιασμός και η υλοποίηση μιας πολιτιστικής, ποδηλατικής διαδρομής μήκους

56



56. Το υλοποιημένο τοπιακό πάρκο έκτασης 457τ.χλμ. και η ποδηλατική διαδρομή μήκους 700χλμ. (κόκκινη)



57



58

57-58. Η ποδηλατική διαδρομή στο *Emscher Landschaftspark*

700χλμ., που ενώνει τα βιομηχανικά και πολιτιστικά τοπία της συνολικής έκτασης, «χτίζοντας» την ιστορία του τόπου.

Η έκθεση διήρκεσε δέκα χρόνια φέρνοντας σημαντικά αποτελέσματα στο τοπίο, αλλά ο κύριος στόχος της ήταν να λειτουργήσει ως κίνητρο για περαιτέρω αναδόμηση. Αυτός είναι και ο λόγος που το χρονικό όριο της πρώτης φάσης αποκατάστασης τέθηκε 30 χρόνια μετά την έναρξη της έκθεσης. Έτσι το 2001 δεκαεπτά πόλεις, υπουργεία και σύλλογοι αποφάσισαν να εργαστούν πάνω στο «Σχέδιο για το Τοπιακό Πάρκο του Emscher 2010» («Masterplan Emscher Landschaftspark 2010») το οποίο αφορά στην επέκταση της περιοχής του *πάρκου*. Κατά την πρώτη δεκαετία πραγματοποίησής του (2001-2010) το Τοπιακό Πάρκο μεγάλωσε από 320τ.χλμ. σε 457, ενώ το χρονικό όριο της τρέχουσας φάσης έχει τεθεί στο 2020.

## 2.2. Γενικές διαπιστώσεις

**Μια συνολική και συνοπτική θεώρηση των προηγούμενων παραδειγμάτων φανερώνει πως πρόκειται για ελεύθερους πράσινους χώρους διασκορπισμένους μέσα στην εκάστοτε περιοχή μελέτης αλλά συνδεδεμένους μεταξύ τους μέσω αξόνων –είτε πρόκειται για ποτάμια είτε για πεζοδρομημένες πορείες– ούτως ώστε να δημιουργούν ένα «πράσινο σύστημα» μέσα στην πόλη. Το σύστημα αυτό μπορεί να ειπωθεί ως σύνολο που διαχέεται στον αστικό ιστό και μπορεί να εξυπηρετήσει τους κατοίκους, όπως ένα μεγάλο πάρκο, αλλά η κύρια και πιο ρεαλιστική ερμηνεία του είναι αυτή ενός δικτύου που προσφέρει την αστική φύτευση ανεξάρτητα στις επιμέρους γειτονίες, ενώνοντας τις όμως ταυτόχρονα μεταξύ τους, με φιλικούς προς το περιβάλλον και τους χρήστες τρόπους.**

### **Ο όρος «πράσινο»**

Ο όρος «πράσινο» έχει σε όλες τις περιπτώσεις πολλαπλές σημασίες. Πέρα από την έννοια της φύτευσης, ταυτίζεται με την έννοια της φιλικής συμπεριφοράς προς το περιβάλλον, ενώ ταυτόχρονα υποδηλώνει τη χρήση των προτεινόμενων χώρων για αναψυχή, αθλητισμό, παιχνίδι, συνάθροιση, περίπατο. Χρήσεις δηλαδή που προωθούν την κοινωνική επαφή και επαναπροσδιορίζουν την απειλούμενη αξία του δημόσιου χώρου στον 21<sup>ο</sup> αιώνα. Ο δημόσιος χώρος παίρνει ξανά μορφή από φυσικά πρότυπα, τα οποία εντάσσονται μέσα στο διαμορφωμένο αστικό περιβάλλον. **Τα φυσικά στοιχεία γίνονται εργαλεία οικολογικής, αισθητικής αλλά και λειτουργικής διαμόρφωσης του χώρου.** Τα παραδείγματα φανερώνουν έτσι την τριπλή υπόσταση της σύγχρονης οικολογικής σκέψης, δηλαδή την περιβαλλοντική, την κοινωνική και την πολιτιστική.

### **Η διαμόρφωση του συστήματος**

Ως προς τη φυσική διαμόρφωση των πράσινων συστημάτων, αυτή ακολουθεί επίσης τόσο περιβαλλοντικά όσο και πολιτιστικά πρότυπα. Το είδος της φύτευσης επιλέγεται δηλαδή με κριτήρια άλλοτε περιβαλλοντικά, όπως η επαναφορά της τοπικής χλωρίδας στο Detroit και την κοιλάδα του Emscher και άλλοτε πολιτιστικά όπως στην περίπτωση του γραμμικού πάρκου με τις κερασιές πάνω από τη λεωφόρο Avenida de Portugal στο πράσινο σύστημα του ποταμού της Μαδρίτης.

Ωστόσο μόνο η χρήση φυσικών διαμορφώσεων δεν αρκεί ώστε τα δίκτυα αυτά να αποκτήσουν την επιδιωκόμενη ταυτότητα και να ενώσουν τις

διαφορετικές περιοχές στις οποίες εκτείνονται. **Στην προσπάθεια λοιπόν απόδοσης σημασίας στα έργα, χρησιμοποιούνται και άλλα εργαλεία όπως η σήμανση, ο αστικός εξοπλισμός, οι εικαστικές παρεμβάσεις και κάποιες προτεινόμενες διαδρομές, τα οποία δηλώνουν τον παράλληλο αστικό χαρακτήρα του συστήματος.** Για παράδειγμα, το δίκτυο κατά μήκος του ποταμού του Los Angeles εμπλουτίζεται με σήμανση και αστικό εξοπλισμό που φέρουν στοιχεία αναγνωριστικά του έργου, ενώ και στην περίπτωση του «Emscher Landschaftspark» η οποία αφορά μεγαλύτερες κλίμακες λόγω της διαμόρφωσης του τοπίου ανάμεσα στις πόλεις της κοιλάδας, επιχειρείται η απόκτηση ταυτότητας μέσω των διαφόρων καλλιτεχνικών εγκαταστάσεων, των μουσείων που φιλοδοξούν να γίνουν τοπίο της περιοχής και της ποδηλατικής-πολιτιστικής διαδρομής στη βιομηχανική ιστορία του τόπου.

### ***Τα κίνητρα του σχεδιασμού και η σχέση φυσικής και αστικής αποκατάστασης***

Σχετικά με τα κίνητρα του σχεδιασμού, διαφορετικές αφορμές οδήγησαν στην εκάστοτε προσπάθεια αναζωογόνησης. Σε μία πρώτη ανάγνωση οι προσπάθειες αυτές πηγάζουν από την ίδια γενική αιτία, δηλαδή την ανάγκη οικολογικής αποκατάστασης. Φαίνεται όμως τελικά πως η αιτία αυτή είναι περισσότερο σύνθετη. Άλλοτε η ανάκτηση φυσικών στοιχείων, όπως το ποτάμι του Los Angeles, αποτελεί βασική επιδίωξη του σχεδιασμού και συνδυάζεται με τον εμπλουτισμό των χρήσεων για αποτελεσματικότερη ένταξη των «νέων» αυτών στοιχείων στη ζωή των κατοίκων και άλλοτε η περιβαλλοντική αναβάθμιση μοιάζει περισσότερο με εργαλείο για την επίτευξη της αναζωογόνησης της πόλης, όπως στην περίπτωση του Detroit, όπου κυρίαρχο πρόβλημα είναι η πληθυσμιακή συρρίκνωση και οι σχετικές με αυτή επιπτώσεις, όπως είναι η απώλεια θέσεων εργασίας, η πτώση αξιών γης, η υποβάθμιση των δημόσιων χώρων, η αύξηση της εγκληματικότητας. Μια τρίτη προσέγγιση βρίσκεται στο μεταίχμιο των δύο προηγούμενων, όταν δηλαδή η ανάκτηση ενός υγιούς φυσικού περιβάλλοντος είναι τόσο ο στόχος όσο και το μέσο του σχεδιασμού. Σχετικό παράδειγμα είναι το τοπίο της κοιλάδας του Emscher, όπου η περίοδος της έντονης βιομηχανοποίησης άφησε σημάδια στη φύση, ενώ η αποβιομηχάνιση που την ακολούθησε έδωσε εργασιακές ευκαιρίες, συνεπώς κατοίκους και χρήσεις από τις πόλεις της περιοχής. Έτσι τόσο η οικολογική όσο και η αστική αναβάθμιση κρίθηκαν αναγκαίες. **Παρατηρείται λοιπόν πως μια αλληλεπίδραση μεταξύ φυσικού και αστικού επαναπροσδιορισμού είναι παρούσα σε κάθε περίπτωση, ακόμα και αν εκφράζεται με μετατόπιση της σχετικής βαρύτητας, άλλοτε προς τη μία και άλλοτε προς την άλλη πλευρά.**

### ***Το αστικό υπόβαθρο της αναμόρφωσης***

Το αστικό υπόβαθρο των παραπάνω παραδειγμάτων είναι, σε γενικό πλαίσιο, ένα σκληρά δομημένο και λειτουργικά συγκροτημένο περιβάλλον που εξυπηρετεί τις ανάγκες της σύγχρονης ζωής στο δυτικό κόσμο. Η επαναφορά λοιπόν φυσικών χώρων μέσα στο ανεπτυγμένο αυτό μητροπολιτικό περιβάλλον, για να καταφέρει την επιτυχημένη ένταξη της «ξεχασμένης» φυσικής ποιότητας σε αυτό χωρίς ταυτόχρονα να βλάψει τη λειτουργική του πληρότητα, **είναι απαραίτητο να λαμβάνει υπόψη τις υπάρχουσες λειτουργίες, τις υποδομές και τα δίκτυα, ένα σύνολο που εξυπηρετεί βασικές ανάγκες, όπως της κατοικίας και της μετακίνησης**. Ακόμα και αν είναι δομημένο πάνω στο άλλοτε φυσικό περιβάλλον, μία προσπάθεια ολικής επαναφοράς του τελευταίου θα επέφερε μερική έστω αλλά σημαντική αλλοίωση του αστικού ιστού. Για παράδειγμα στην περίπτωση του Los Angeles η επανένταξη του ποταμού στη ζωή της πόλης γίνεται με τέτοιο τρόπο ώστε να εξακολουθεί να χρησιμεύει ως τμήμα του αποχετευτικού δικτύου, παρέχοντας την κατάλληλη αντιπλημμυρική προστασία.

### ***Οι φορείς του σχεδιασμού***

Όσον αφορά τώρα στους φορείς σχεδιασμού και υλοποίησης των έργων, που αποτελούν ουσιαστικό μέρος των παραπάνω μελετών, **κοινός παρονομαστής είναι η συνεργασία ιδιωτικού και δημοσίου**, δηλαδή η συνεργασία μεταξύ εμπλεκόμενων επιχειρηματικών τομέων -όπως η αγορά ακινήτων και ο εμπορικός κλάδος- κρατικών ή τοπικών διοικητικών φορέων και ενδιαφερόμενων κοινοτήτων ή ατόμων. Η επιτυχία των προγραμμάτων συνδέεται σε όλες τις περιπτώσεις με τις μελλοντικές επενδύσεις στις περιοχές που καλύπτουν τα δίκτυα, οι οποίες τις περισσότερες φορές, προκύπτουν από τις ανάγκες της εκάστοτε κοινότητας και ελέγχονται από δημόσιους διοικητικούς φορείς, αλλά υλοποιούνται με ιδιωτικές πρωτοβουλίες. Η εμπλοκή του ιδιωτικού στοιχείου διαφαίνεται ακόμα και στην προσπάθεια επισήμανσης της ταυτότητας των παραπάνω δικτύων, καθώς αυτή η κίνηση στοχεύει, εκτός των άλλων, στην προώθηση των χώρων και την προσέλκυση περισσότερων χρηστών, είτε κατοίκων είτε τουριστών, άρα και στην οικονομική επιτυχία των σχετικών επενδύσεων. **Πρόκειται για χαρακτηριστικό γνώρισμα του σύγχρονου δυτικού κόσμου, όπου η κρατική διαχείριση έχει εξασθενήσει και η ελεύθερη αγορά έχει λάβει πλέον κυρίαρχο ρόλο**. Ο σχεδιασμός, ως διαδικασία άμεσα συνδεδεμένη με τις εκάστοτε πολιτικές τακτικές, δεν μπορεί να κρατήσει αποστάσεις από αυτή την αλλαγή.



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ**

ΕΠΙΣΤΡΕΦΟΝΤΑΣ: ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ 19<sup>ΟΥ</sup> ΑΙΩΝΑ

Η περιγραφή των περιπτώσεων μελέτης στο δεύτερο μέρος της εργασίας έδωσε αφορμές στον προβληματισμό γύρω από την περιβαλλοντική τάση του σύγχρονου αστικού σχεδιασμού. Για τη διεύρυνση του κεντρικού αυτού προβληματισμού, σε αυτό το μέρος περιγράφεται με αντίστροφη ιστορική κίνηση ανάλογη στροφή στη δυτική σκέψη του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Στόχος είναι η κατανόηση εκείνης της τάσης και η αναζήτηση ενδεχόμενων αναλογιών στις προθέσεις και τα αποτελέσματα, μέσω της παρουσίασης θεωρήσεων και επιλεγμένων σχεδιαστικών προτάσεων, στο γενικότερο πολιτισμικό και κοινωνικοπολιτικό τους πλαίσιο. Γι' αυτό το λόγο, η ιστορική αναφορά ξεκινά με τις σημαντικότερες τοπιακές προσεγγίσεις που καθόρισαν το σχεδιασμό της εποχής και συνεχίζεται στον άξονα των προηγούμενων συμπερασμάτων, που θίγουν τα ζητήματα της περιβαλλοντικής και λειτουργικής αναβάθμισης, της διαμόρφωσης των προτάσεων, της αλληλεπίδρασης μεταξύ φυσικού και αστικού επαναπροσδιορισμού, της σύστασης του αστικού υποβάθρου της αναμόρφωσης αλλά και το θέμα της διαχείρισης των έργων.



58 Chadwick (1966), op.cit, σελ.20

### 3.1. Η εισαγωγή του αστικού πρασίνου

Κατά τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, με την αναγνώριση των προβλημάτων που εμφάνιζαν οι δυτικές πόλεις όπως περιγράφηκαν στο πρώτο κεφάλαιο, οι σχεδιαστές έδειξαν ενδιαφέρον για αυτές με στόχο να βελτιώσουν τις συνθήκες διαβίωσης και να προλάβουν τη διάχυση των ραγδαίως αναπτυσσόμενων αστικών περιοχών. Αν και η θεωρία του πολεοδομικού σχεδιασμού αναπτύχθηκε κυρίως κατά τον 20<sup>ο</sup> αιώνα, η αυγή του κινήματος βρίσκεται στα τέλη του 19<sup>ου</sup>, με τις πρώτες σχεδιαστικές προτάσεις για την αναμόρφωση του αστικού περιβάλλοντος, που είναι η «Κηπούπολη» (1898) του Ebenezer Howard, η «Γραμμική Πόλη» (1882) του Arturo Soria y Mata, η «Βιομηχανική Πόλη» (1898) του Tony Garnier και οι «Πόλεις Δορυφόροι» (1920s) του Ernst May.

**Οι παραπάνω πολεοδομικές θεωρίες ασχολήθηκαν σαφώς με την εξυγίανση των αστικών συστημάτων, αλλά ο κλάδος της αρχιτεκτονικής τοπίου είναι κυρίως εκείνος που κατά το 19<sup>ο</sup> αιώνα επηρεασμένος όπως θα δούμε από τη ρομαντική σκέψη έστρεψε το ενδιαφέρον των σχεδιαστών στις φυσικές ποιότητες.**

Ο σχεδιασμός «πράσινων» δημόσιων χώρων εντατικοποιήθηκε λοιπόν με στόχο την αναμόρφωση των αναπτυσσόμενων τότε δυτικών πόλεων. Αυτό συνέβη αρχικά στη Βρετανία και τη Γαλλία, δηλαδή σε ένα μεταβαλλόμενο κοινωνικό και πολιτικό πλαίσιο, λόγω της πολιτικής επανάστασης στη Γαλλία και της Βιομηχανικής στη Βρετανία και κατ'επέκταση στην Ευρώπη. Στο δεύτερο κυρίως μισό του αιώνα οι τάσεις αυτές μεταφέρθηκαν στην Αμερική όπου εφαρμόστηκαν αλλά και εξελίχθηκαν.

**Χρήσιμη είναι εδώ μια σύντομη αναφορά στις βάσεις της αρχιτεκτονικής τοπίου ως σχεδιαστικού κλάδου, οι οποίες δε βρίσκονται στα δημόσια πάρκα του 19<sup>ου</sup> αιώνα αλλά στους ιδιωτικούς κήπους της προηγούμενης εποχής.** Πρόκειται για τις έννοιες του «Ωραίου», του «Υψηλού» και του «Γραφικού» («the Beauty, the Sublime and the Picturesque») οι οποίες χρησιμοποιήθηκαν για να εκφράσουν τον τρόπο με τον οποίο οι σχεδιαστές της περιόδου διαμόρφωναν το φυσικόμορφο τοπίο των κήπων. Έργα όπως «The Analysis of Beauty»(1753) και «Inquiry into the Origin of our Ideas of the Sublime and Beautiful» (1757) των William Hogarth και Edmund Burke αντίστοιχα, τονίζοντας το «*πάθος και το συναίσθημα ως παράγωγα της αισθητικής αντίληψης*»<sup>58</sup>, οδήγησαν χαρακτηριστικά από τις γεωμετρικές και μεγαλοπρεπείς μορφές της Αναγέννησης και του Baroque σε καμπυλόμορφα φυσικότροπα σχήματα. Ο σημαντικότερος εκπρόσωπος στο σχεδιασμό με βάση αυτές τις αρχές ήταν μάλλον ο Lancelot (Capability) Brown, ο οποίος εφάρμοσε τις σχετικές θεωρίες στην πράξη και το μοντέλο που ανέπτυξε, το λεγόμενο «*Brownian*



59



60

*landscape park*» έγινε πρότυπο για τους σχεδιαστές της εποχής<sup>59</sup>. Όσο για την έννοια του «γραφικού-picturesque», αυτή εμφανίστηκε ως απάντηση στις άλλες δύο προσεγγίσεις και αφορούσε στη διαμόρφωση κήπων με πρότυπα από το ζωγραφικό κόσμο των τοπιογράφων.<sup>60</sup> Ο Uvedale Price τόσο με το γραπτό του έργο στα δοκίμια «Essays on the Picturesque» (1794) όσο και με το σχεδιαστικό, και ο Richard Payne Knight είναι οι χαρακτηριστικότεροι εκφραστές της ιδέας του «γραφικού». Προς τα τέλη του 18<sup>ου</sup> αιώνα, ο Humphry Repton σχεδίαζε κήπους με τις απόψεις του να αναπτύσσονται ανάμεσα στις δύο προηγούμενες τάσεις, φέρνοντας έτσι και τον πρώτο αντίλογο σε αυτές.

Επιστρέφοντας στην εισαγωγή του δημόσιου πάρκου στην πόλη τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, πρέπει να αναφερθεί πως δεν ήταν όλα τα πάρκα της εποχής εξαρχής σχεδιασμένα για το ευρύ κοινό. Μάλιστα τα περισσότερα από τα βρετανικά πάρκα, όπου και εδραιώθηκε η αρχιτεκτονική τοπίου, ήταν ιδιωτικές περιουσίες στις οποίες το μεγαλύτερο μέρος του λαού απέκτησε σταδιακά ελεύθερη πρόσβαση. Για παράδειγμα στο Λονδίνο, το οποίο είχε ήδη αρχίσει να αναπτύσσεται σε μεγαλύτερη πόλη της Αγγλίας, οι σημαντικότερες πράσινες εκτάσεις ήταν –και είναι μέχρι σήμερα– τα πρώην βασιλικά πάρκα (Royal Parks of London), αρκετά από τα οποία άνοιξαν για το κοινό το 1851, ενώ μόνο μια μικρή έκταση με το όνομα «Vauxhall Park» που σχεδιάστηκε το 1889 απευθυνόταν από την αρχή στον ευρύτερο πληθυσμό.

Οι βικτωριανές πόλεις δεν ήταν ωστόσο οι πρώτες που συμπεριέλαβαν δημόσια αστικά πάρκα για το κοινό. Σύμφωνα με τον Chadwick, δημόσιοι κήποι υπήρχαν σε άλλα σημεία της Ευρώπης πριν από τη σχετική ενασχόληση των Άγγλων τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, αλλά διαμορφώνονταν χωρίς ουσιαστικά οργανωμένη σχεδιαστική βάση. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το πάρκο Englischer Garten κατά μήκος του ποταμού Isar στο Μόναχο, το οποίο άνοιξε την τελευταία δεκαετία του 18<sup>ου</sup> αιώνα<sup>61</sup>. **Εκείνοι βέβαια που ανέπτυξαν το σχεδιασμό**

59. Οι γεωμετρικές μορφές των κήπων Herrenhausen Gardens στο Αννόβερο  
60. Τα φυσικότερα σχήματα του Birkenhead Park

59 «Η τοπική διαμόρφωση πάρκων από τον Brown (*Brownian landscape park*) έγινε σχεδόν φόρμουλα: μια περικυκλωτική ζώνη από δέντρα να περικλείει το βλέμμα μέσα, εκτός από εκεί όπου ένα χαρακτηριστικό έξω από τα όρια του πάρκου δημιουργούσε ένα ευχάριστο συμβάν, ο όγκος από τις οξυές μέσα στο πάρκο να αναζωγονεί την ενδιάμεση απόσταση (ουσιαστικά έμπνευση του Kent), μία φιδίσου σχήματος λίμνη ή ένα τεχνητό ποτάμι του οποίου το τέλος αποκρύπτονταν και οι όχθες απογυμνώνονταν και η απαλή, αδιάκοπη έκταση του πάρκου ακριβώς έως τους τοίχους του ίδιου του σπιτιού.» Πηγή: op.cit, σελ.21

60 Για αυτόν το λόγο θεωρείται ότι πήρε και το όνομα «picturesque», καθώς πηγή της έμπνευσης ήταν οι ζωγραφικές εικόνες (pictures). Πηγή: E.H. Gombrich (1995), *Το χρονικό της τέχνης*, μετάφραση Λίνα Κασθαγλή, Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα 1998, σελ. 419

61 Chadwick (1966), op.cit, σελ.249

62 op.cit, σελ.19

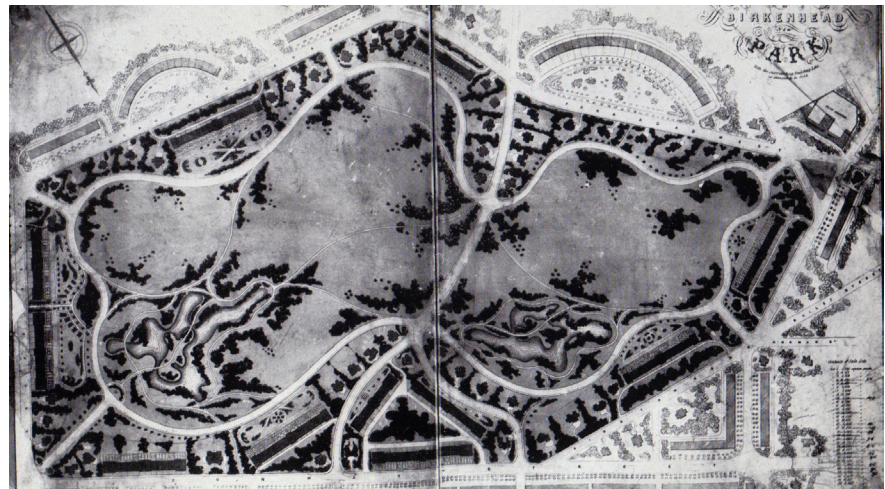
63 «Back to Birkenhead», στο Official Website of New York City's Central Park, πρόσβαση 4/02/2014, <http://www.centralparknyc.org/about/news/central-park-news/back-to-birkenhead.html>

των πάρκων στην Ευρώπη και μετέφεραν αργότερα το σχετικό κίνημα στην Αμερική, ήταν πράγματι οι σχεδιαστές κήπων και οι αρχιτέκτονες της βικτωριανής Αγγλίας. Το φαινόμενο αυτό δεν σχετίζεται μόνο με την εδραίωση της βιομηχανίας στην Αγγλία και τις επιπτώσεις της στο χώρο, αλλά και με την τάση της βικτωριανής αστικής τάξης προς αναμόρφωση της φυσικής και πνευματικής κατάστασης των ανθρώπων<sup>62</sup>.

**Το πρώτο πάρκο που σχεδιάστηκε για το κοινό ήταν το Birkenhead Park στην ομώνυμη βρετανική πόλη, από τον αρχιτέκτονα Sir Joseph Paxton (1803-1865) το 1844**, το οποίο έγινε πρότυπο των τοπιακών διαμορφώσεων της εποχής και λέγεται ότι επηρέασε ακόμα και το σχεδιαστή του περιφημου Central Park της Νέας Υόρκης, F.L.Olmsted<sup>63</sup>. Πρόκειται για ένα πάρκο του οποίου ο σχεδιασμός προσεγγίζει την ιδέα του «γραφικού», ενώ ταυτόχρονα εισάγει την έννοια της λειτουργικότητας, καθώς ο Paxton επέλεξε τη φύτευση δέντρων κυρίως στους δρόμους που διέσχισαν την έκταση αφήνοντας τον εσωτερικό χώρο ελεύθερο για δραστηριότητες και παιχνίδια από τους επισκέπτες.

**Ο πατέρας ωστόσο του σχεδιασμού πάρκων στη βικτωριανή Αγγλία θεωρείται ο λίγο προγενέστερος John Claudius Loudon (1783-1843)**, παρόλο που το συγγραφικό του έργο επισκίασε το σχεδιαστικό και έχει μείνει στην ιστορία περισσότερο για τις εκδόσεις του περιοδικού «*Gardener's Magazine*» και άλλων κειμένων, παρά για τα πάρκα που σχεδίασε. Το ευρύ επιστημονικό και καλλιτεχνικό του πεδίο, το οποίο περιελάμβανε κηπουρική, φυτολογία, αρχιτεκτονική,

61

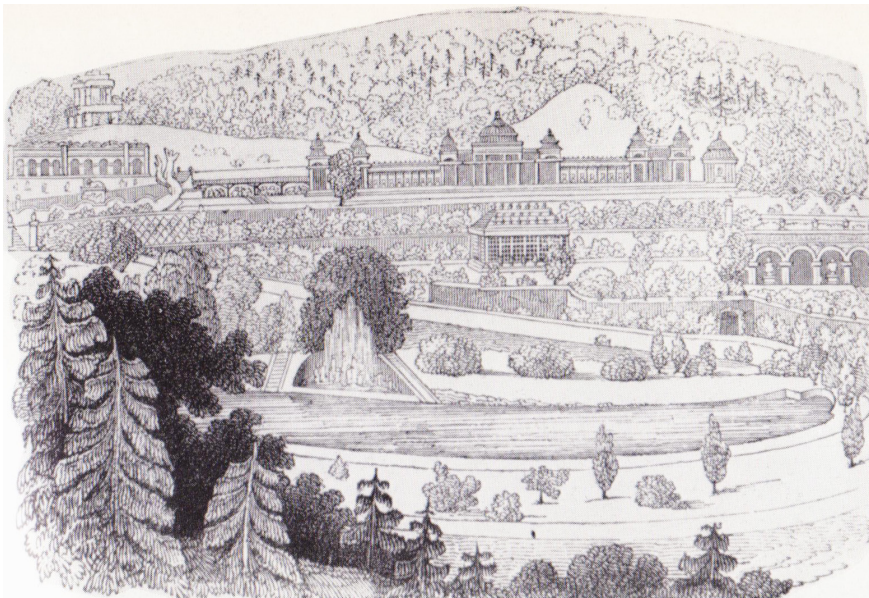


61. Το σχέδιο του Paxton για το Birkenhead Park, 1844

γεωργικές καλλιέργειες και συγγραφή τον οδήγησε στην ανάπτυξη μιας νέας ιδέας στο σχεδιασμό κήπων και πάρκων, την ιδέα του «Gardenesque». Αυτή θα μπορούσε να μεταφραστεί ως «κηποτεχνική προσέγγιση» και αφορούσε στη χρήση φυτών με τέτοιο τρόπο ώστε να μη δημιουργούν ένα πάρκο που μιμείται το φυσικό τοπίο, με τρόπο «γραφικό», συγκεχυμένο, αλλά με τρόπο που να εμφανίζουν τη διακριτή τους ποιότητα και επιπλέον να διακοσμούν το χώρο και να παράγουν ένα καλλιτεχνικό αποτέλεσμα<sup>64</sup>. Όσο για το μικρό σχεδιαστικό του έργο, πρόκειται για τρεις δημόσιους κήπους και άλλα τόσα περίπου δημόσια νεκροταφεία. Σημαντική ωστόσο είναι και η πρόταση που έκανε το 1829 για πράσινους δακτύλιους στο Λονδίνο<sup>65</sup> –συγκρίσιμη με τη γνωστή μεταγενέστερη ιδέα των κηπουπόλεων του Ebenezer Howard- καθώς μιλούσε ουσιαστικά για πόλη μέσα στο πάρκο, παρόλο που δεν εφαρμόστηκε και χάθηκε από την ευρεία βιβλιογραφία.

**Καθοριστική συμβολή στην ευρωπαϊκή αρχιτεκτονική τοπίου ήταν επίσης το σχέδιο του Haussmann για το Παρίσι το 1853,** το οποίο επεδίωξε τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος μέσω της ένταξης σε αυτό ενός συστήματος πάρκων. Το σχέδιο βασίστηκε στην υφιστάμενη πρόταση της πόλης, του 1793, «Plan de la Commission des Artistes» και υλοποιήθηκε στο διάστημα 1853-1869. Ο Georges-Eugène Haussmann (1809-1891), σε συνεργασία με μια ομάδα

62



64 Chadwick, op.cit, σελ.60

65 (1) Κ. Μωραΐτης, προφορική παράδοση και (2) Tom Turner, «Introduction to John Claudius Loudon's 1829 plan for London», στο Gardenvisit.com, πρόσβαση 4/12/2013, [http://www.gardenvisit.com/landscape\\_architecture/london\\_landscape\\_architecture/landscape\\_planning\\_pos\\_public\\_open\\_space/1929\\_loudon\\_breathing\\_zones](http://www.gardenvisit.com/landscape_architecture/london_landscape_architecture/landscape_planning_pos_public_open_space/1929_loudon_breathing_zones)

62. Η κηποτεχνική προσέγγιση-gardenesque στους κήπους "Alton Towers", από την Encyclopedia of Gardening του Loudon, 1835

63. Το σχέδιο του Haussmann για το Παρίσι, 1853



63

μηχανικών και σχεδιαστών, ήταν ουσιαστικά ο πρώτος που εισήγαγε την έννοια του «αστικού πράσινου συστήματος». Το σχέδιο του Παρισιού αφορούσε τη σύνδεση δημόσιων πάρκων με καινούργιους ή προϋπάρχοντες κήπους μέσω φυτεμένων λεωφόρων, στοιχεία που άλλαξαν την εικόνα της γαλλικής πρωτεύουσας και επιβιώνουν μέχρι σήμερα. Αποτελείται από δύο μεγάλα πάρκα στα ανατολικά και δυτικά όρια της πόλης, το Bois de Vincennes και το Bois de Boulogne αντίστοιχα, τρία νέα αστικά πάρκα, το Parc Monceau, το Parc des Buttes-Chaumont και το Parc de Montsouris, και είκοσι ακόμη μικρότερους ανοικτούς χώρους-πλατείες. Στους στόχους του Haussmann ήταν η βελτίωση της κυκλοφορίας και η σύνδεση παλατιών και στρατώνων με όλα τα μέρη της πόλης μέσω της διάνοιξης νέων λεωφόρων και της δημιουργίας μεγάλων κομβικών διασταυρώσεων, ο καθαρισμός, ο φωτισμός και ο αερισμός των στενών δρόμων και η διάθεση ανέσεων στο δημόσιο χώρο για τους κατοίκους της πόλης. Η αναμόρφωση συνεπώς του Παρισιού ήταν ένα μεγάλο και ουσιαστικό έργο τόσο για την πόλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα που είχε ανάγκη εξυγίανσης όσο και για τη σημερινή, που έχει διατηρήσει την παραπάνω κληρονομιά και την επεκτείνει. Το σύστημα πάρκων του Haussmann μπορεί να ειπωθεί μάλιστα ως ο πρόγονος αντίστοιχων σύγχρονων δικτύων πρασίνου, ενώ σημαντική είναι και η συνεισφορά του συγκεκριμένου έργου στην ανάπτυξη της συνεργασίας και διεπιστημονικότητας στον αστικό σχεδιασμό, καθώς ο Haussmann ήταν αρμόδιος για το συνολικό πλάνο, αλλά για την εφαρμογή της μελέτης οργάνωσε ομάδα αποτελούμενη από τον Deschamps στην διεύθυνση του σχεδιασμού,

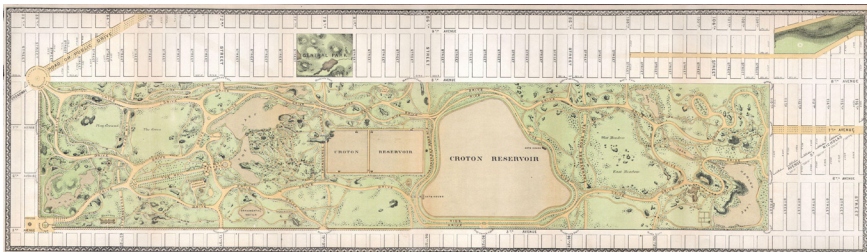
τον μηχανικό Belgrand και τον αρχιτέκτονα κήπων Alphand.

**Οι ίδιες πρακτικά ανάγκες οδήγησαν στο Αμερικάνικο Κίνημα Πάρκων και πολλές αμερικανικές πόλεις απέκτησαν κατά το δεύτερο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα φυτεμένους χώρους με πρόσβαση για το κοινό.** Σύμφωνα με τον Christopher Tunnard πρωταρχική έμπνευση των σχεδιαστών αποτελούσε και εδώ η ζωγραφική, κυρίως με τις τοπιογραφίες του Thomas Cole, ενώ ο Lewis Mumford ισχυρίζεται πως την αλλαγή στη σχέση των αμερικανών με τη φύση επηρέασαν σημαντικά οι φιλοσοφικές προσεγγίσεις των Henry Thoreau και George Perkins Marsh<sup>66</sup>. Ο σχεδιαστής του Central Park της Νέας Υόρκης -του πρώτου αστικού πάρκου στην Αμερική- Frederick Law Olmsted (1822-1903), θεωρείται ένας από τους σημαντικότερους αρχιτέκτονες τοπίου, καθώς αυτό αποτέλεσε πρότυπο για τον αμερικανικό σχεδιασμό, ενώ τα συστήματα πάρκων που εισήγαγε σε άλλες πόλεις, με χαρακτηριστικότερο αυτό της Βοστώνης, ενέπνευσαν γενικότερα το σχεδιασμό των αμερικανικών πόλεων, όπως του Chicago.

**Όσοσο όπως και στην Ευρώπη με τον Loudon, η εισαγωγή του αστικού πρασίνου στην Αμερική οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στις θεωρητικές προσεγγίσεις ενός λιγότερο γνωστού προσώπου, του Andrew Jackson Downing (1815-1852),** ο οποίος μέσα από τα βιβλία του και τις εκδόσεις του περιοδικού «*Horticulturist*», διέδωσε την ευρωπαϊκή τάση του σχεδιασμού στη χώρα του και υποστήριξε την ανάγκη για δημόσιες εκτάσεις πρασίνου. Ακόμα και οι ιδέες του προσεγγίζουν την «κηποτεχνική προσέγγιση-gardenesque» του Loudon, διότι υποστήριζε την καλλιτεχνική υπόσταση του κήπου μέσω της χρήσης των φυτών και όχι κάποιου είδους μίμηση της φύσης. Ο Chadwick μάλιστα θεωρεί πως αν δεν είχε πεθάνει σε νεαρή ηλικία, ίσως να ήταν εκείνος και ο πρακτικός εισηγητής του αστικού πάρκου στην Αμερική<sup>67</sup>.

**Το πρώτο λοιπόν δημόσιο πάρκο σε αμερικανική πόλη ήταν το Central Park της Νέας Υόρκης,** το οποίο ξεκίνησε το 1856, αλλά οι σκέψεις γύρω από αυτό εντοπίζονται το 1844 με τον William Collen

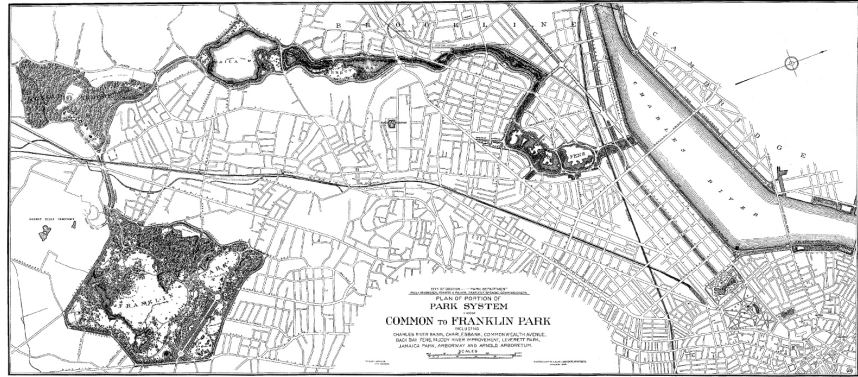
64



66 Chadwick, op.cit, σελ.163  
67 op.cit, σελ.181

64. Χάρτης του Central Park από τους σχεδιαστές του Olmsted και Vaux, 1868

65. Το σχέδιο για το σύστημα πάρκων της Βοστώνης, 1894



65

Bryant να μιλά για δέσμευση αστικής γης προς φύτευση. Πρόκειται για μια μεγάλη φυσική έκταση που αντιπαραβάλλεται τον υποδάμειο ιστό του Manhattan και τοποθετήθηκε στο βόρειο τμήμα της πόλης με προβλέψεις από τους σχεδιαστές του, Olmsted και Vaux, για επέκταση της πόλης γύρω από αυτό, οι οποίες και έγιναν πραγματικότητα. Η επιτυχία του εγχειρήματος φαίνεται στα στατιστικά της εποχής, που δείχνουν πως το 1863 δέχθηκε πάνω από 4εκ. επισκέπτες, το 1865 περίπου 7,5εκ. επισκέπτες και το 1871 11εκ., αλλά και από το γεγονός ότι αποτέλεσε πρότυπο για το μετέπειτα σχεδιασμό.

**Σημαντική συνεισφορά, σε σχέδια επίσης του Olmsted, αποτελεί το σύστημα πάρκων της Βοστώνης που υλοποιήθηκε μεταξύ 1881 και 1896 και φανερώνει την καταγωγή των σύγχρονων αστικών πράσινων δικτύων από την ιστορική περίοδο που μελετάμε.** Η πρόταση αφορούσε την ένωση των δημόσιων κήπων Boston Common στο κέντρο της Βοστώνης με την έκταση Back Bay Fens μέσω μιας φυτεμένης λεωφόρου κατά μήκος του ποταμού Charles και τη συνέχιση της πράσινης διαδρομής μέχρι το Franklin Park στο νότιο τμήμα της πόλης, περνώντας μέσα από το βοτανικό κήπο Arnold Arboretum και τη λίμνη Jamaica Pond στα δυτικά. Μέχρι το 1896 είχαν προστεθεί στο δίκτυο 19 πάρκα και φυτεμένα μονοπάτια πλάτους από 200 έως 1500 πόδια (60 έως 460μέτρα). Το αποτέλεσμα είναι μία ημικυκλικής περίπου κάτοψης πράσινη διαδρομή που αγκαλιάζει το κέντρο και για αυτό το λόγο της έχει δοθεί ο ειδυλλιακός χαρακτηρισμός «emerald necklace» (κολιέ από σμαράγδια).

Από την περίοδο αυτή χρονολογούνται και οι πρώτες προσπάθειες περιβαλλοντικής αποκατάστασης περιοχών, όπως το πάρκο Wolverhampton στο Burslem της Αγγλίας (1856) σχεδιασμένο από τον Mawson σε ερειπωμένη γη καλυμμένη από σωρούς τσιμεντόλιθων

και οι «πράσινοι δακτύλιοι» που σχεδιάστηκαν σε αρκετές ευρωπαϊκές πόλεις στη θέση των προηγούμενων μεσαιωνικών τειχών που κατεδαφίστηκαν<sup>68</sup>, όπως το 1807-11 στη Φρανκφούρτη, το 1824 στο Magdebourg, το 1870 στην Κοπεγχάγη και το 1881 στην Κολωνία.

### 3.2. Το γενικότερο πολιτισμικό και θεωρητικό πλαίσιο ανάπτυξης της αρχιτεκτονικής τοπίου

**Το πολιτισμικό και θεωρητικό ρεύμα που κυριαρχεί από τα τέλη του 18<sup>ου</sup> έως και τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα και το οποίο έχει μάλλον άμεση σχέση με την ανάπτυξη του «αστικού πρασίνου», της φύσης δηλαδή μέσα στην πόλη αλλά και της ζωής στα προάστια της υπαίθρου, είναι ο ρομαντισμός.** Όπως αναφέρει ο Isaiah Berlin<sup>69</sup> είναι δύσκολο να δοθεί ένας σαφής ορισμός που θα καλύπτει το σύνολο των ρομαντικών ιδεών. Αυτό βέβαια καταδεικνύει και τη φύση του κινήματος, καθώς πρόκειται για μια κατεξοχήν επανάσταση στην αντίληψη περί ρητής και καθορισμένης δομής των πραγμάτων που ίσχυε μέχρι τότε. Ένα κίνημα που διαμόρφωσε τον αντίλογο στον ορθολογισμό, την αιτιοκρατική δομή του κόσμου και την υποταγή της σκέψης στους νόμους της φύσης όπως αυτοί είχαν διαμορφωθεί, επίσης επαναστατικά για την εποχή τους, από τις φυσικές επιστήμες των προηγούμενων αιώνων. Αποτέλεσε *στροφή προς την κατεύθυνση του αισθηματισμού, ένα αιφνίδιο ενδιαφέρον για το πρωτόγονο και το απόμακρο και μια υπερχειλίση της νοσταλγίας για το άπειρο*<sup>70</sup>. Η αντίδραση των ρομαντικών στη δογματική πίστη στις φυσικές επιστήμες και στην πεποίθηση των ορθολογιστών ότι είχαν ανακαλύψει την πεπερασμένη φύση των πραγμάτων, τους έστρεψε προς τη συναισθηματική λειτουργία του ατόμου διακηρύσσοντας τη σημασία της βούλησης, μέσω της οποίας κάθε ένας μπορεί να επιλέγει τις αξίες που διαμορφώνουν τον κόσμο, χωρίς να υποτάσσεται σε εξωτερικές δομές και να ανακαλύπτει έτσι τη δική του, υποκειμενική εκδοχή του σύμπαντος και της πραγματικότητας, κατακτώντας την *ελευθερία* και την *αυτονομία* του. Ακόμα και επιστήμονες της περιόδου αντιμετώπιζαν την απόκτηση της καθολικής γνώσης με επιφυλακτικότητα και αναγνώριζαν όρια σε αυτήν<sup>71</sup>.

Το ρομαντικό κίνημα αναπτύχθηκε στα πλαίσια δύο άλλων επαναστάσεων, της Γαλλικής και της Βιομηχανικής. Συγκεκριμένα, η υποστήριξη από τους ρομαντικούς της απόλυτης ελευθερίας και της αποδέσμευσής από το ρητά δομημένο και αιτιοκρατικό σύστημα της φύσης, έχει σαφείς ρίζες στη διακήρυξη της ελευθερίας από την πολιτική επανάσταση στη Γαλλία<sup>72</sup>. Παράλληλα, η επιτάχυνση της υλικής προόδου -ως επακόλουθο της Βιομηχανικής Επανάστασης-

68 op.cit., σελ.222 και σελ.256

69 Isaiah Berlin (1965), *Οι ρίζες του ρομαντισμού*, επιμέλεια Henry Hardy, μετάφραση Γ. Παπαδημητρίου, 2η έκδοση, Scripta, Αθήνα 2002, σελ.27

70 op.cit., σελ.44

71 Χαρακτηριστικά ο χημικός Sir Humphry Davy ανέφερε: «Παρόλο που μπορούμε να ανιληφθούμε, να αναπτύξουμε, ακόμα και να παράγουμε, μέσω των δικών μας εργαλείων πειραματισμού, μια σχεδόν άπειρη ποικιλία λεπτομερειακών φαινομένων, ωστόσο είμαστε ανίκανοι να καθορίσουμε τους γενικούς νόμους από τους οποίους αυτά διέπονται. Στην προσπάθεια να τους ορίσουμε, χανόμαστε σε σκοτεινές αλλά μεγαλειώδεις φαντασιώσεις που αφορούν το άγνωστο.» Πηγή: William Vaughan (1978), *Romantic Art*, Thames and Hudson publications, London 1978, σελ.44

72 Σύμφωνα μάλιστα με τον Schlegel (1772-1829), η ρομαντική αυτή πίστη ενισχύθηκε περισσότερο από την «αποτυχία» της Γαλλικής Επανάστασης «να επιστήσει την προσοχή των ανθρώπων στο Λόγο, την ειρήνη, την αρμονία, την οικουμενικότητα, την ανεξαρτησία, την ισότητα, την ελευθερία, την αδελφοσύνη, [...] αλλά ανυπέροχτη στη βία, την απροσδόκητη και συνταρακτική αλλαγή των ανθρώπινων πραγμάτων, την ανορθολογικότητα των όχλων, την ανυπέροχτη δύναμη των ηρωικών ατόμων». Πηγή: Isaiah Berlin (1965), op.cit., σελ.175



73 William Vaughan (1978), *op.cit.*, σελ.18

74 William Vaughan (1978), *op.cit.*, σελ.32

75 (πρωτότυπο κείμενο) «*Our gardens, if nothing else, declare, we begin to feel that mathematical ideas are not the true measures of beauty... It is rather the soft green of the soul on which we rest our eyes.*» Πηγή: Elizabeth Stevenson (1977), *A life of Frederic Law Olmsted. Park Maker*, σελ.154, στο Google Books, πρόσβαση 12/02/2014, [http://books.google.gr/books?id=WcX5ZGVs5EC&printsec=frontcover&hl=el&source=gbs\\_atb#v=onepage&q&f=false](http://books.google.gr/books?id=WcX5ZGVs5EC&printsec=frontcover&hl=el&source=gbs_atb#v=onepage&q&f=false)

οδήγησε αρκετούς εκφραστές του κινήματος στην αμφισβήτηση των αξιών της ανεπτυγμένης κοινωνίας, υπό το φόβο της αλλοίωσης των ηθών από την υλική επικράτηση. Όπως διατείνονταν για παράδειγμα ο γάλλος συγγραφέας Charles Nodier<sup>73</sup> (1780-1844) «*..η ρομαντική ποίηση πηγάζει από την αγωνία και την απόγνωσή μας, ως αναγκαίες συνέπειες της προόδου της εξελισσόμενης κοινωνίας μας.*».

Η προσπάθεια των ρομαντικών να ανακαλύψουν τον κόσμο με έναν καινούργιο τρόπο μέσω των αισθήσεων, τους έφερε σε άμεση επαφή με το φυσικό περιβάλλον, που αποτελεί πρωταρχικό μέρος του σύμπαντος που εξερευνούσαν. Οι εκφραστές του κινήματος δεν απέρριπταν δηλαδή την ίδια τη φύση και τις ποιότητες που προσφέρει στον άνθρωπο, **αλλά την πίστη και την υποταγή σε καθολικούς, αντικειμενικούς νόμους που την διέπουν. Η πρόκληση συναισθημάτων και εμπειριών μέσω της περιήγησης και της υποκειμενικής παρατήρησης στο τοπίο, είτε πρόκειται για την ύπαιθρο είτε για τους κήπους στο εσωτερικό των πόλεων, χρησιμοποιήθηκε ευρέως στις περισσότερες μορφές που απέκτησε το κίνημα, δηλαδή στη λογοτεχνία, στην ποίηση, στη ζωγραφική και στην κηπουρική τέχνη.**

Σχετικά με την κηπουρική, που εξελίχθηκε στην αρχιτεκτονική τοπίου, οι ρομαντικές αντιλήψεις σχετίζονται τόσο με την εξάπλωση του καλλιτεχνικού αυτού πεδίου ως αντίδοτο στην επιταχυνόμενη πρόοδο μιας τεχνοκρατούμενης και αστικοποιούμενης κοινωνίας που αποστρεφόταν τις φυσικές ποιότητες, όσο και με την ίδια την ουσία των ιδεών που το διαμόρφωσαν. Οι έννοιες του «Ωραίου», του «Υψηλού» και του «Γραφικού», όπως επίσης και η τέχνη του «Gardenesque», της «Κηποτεχνικής» προσέγγισης του Loudon, ήταν όλες συνδεδεμένες με την πρόκληση συναισθημάτων στον περιηγητή των κήπων και των πάρκων και εκφράστηκαν ως αντίλογος στο γεωμετρικό σχεδιασμό των προηγούμενων εποχών, που επέβαλε «κανονικά» σχήματα στο χώρο και στα ίδια τα φυτά. Σύμφωνα με την πραγματεία του Burke «*Inquiry into the Origin of our Ideas of the Sublime and Beautiful*» (1757) η έλξη που προκαλείται από το «Ωραίο» και η απώθηση, το δέος που προξενεί το «Υψηλό» -μέσω για παράδειγμα ιδιοτήτων όπως το μέγεθος, η απουσία φωτός, το άπειρο- δημιουργούν αισθητικές αντιλήψεις στον εξερευνητή της φύσης<sup>74</sup>. Η νέα αυτή θεώρηση των αισθήσεων που μπορεί να προκαλέσει η φύση, αποτέλεσε ζωτικό μέρος του σχεδιασμού. Στο ίδιο κείμενο ο Burke επισημαίνει την αδυναμία των προγενέστερων γεωμετρικά σχεδιασμένων κήπων να ορίσουν την ομορφιά, «*της οποίας πραγματικό μέτρο δεν είναι οι μαθηματικές ιδέες, αλλά το απαλό πράσινο όπου ξεκουράζουμε τα μάτια της ψυχής*»<sup>75</sup> όπως χαρακτηριστικά αναφέρει. Η παρατήρηση, η περιγραφή και στη συνέχεια η διαμόρφωση ενός νέου τοπίου αποκτούσαν πλέον

εμπειρική διάσταση και αποτελούσαν ένα είδος εξερεύνησης του αγνώστου, μια αναζήτηση υποκειμενικής φύσης που δεν είναι τίποτα άλλο παρά ρομαντική.

### 3.3. Το ιστορικό παράδειγμα στον άξονα των σύγχρονων διαπιστώσεων

Η παρουσίαση των σημαντικότερων για τη βιβλιογραφία παραδειγμάτων τοπιακού σχεδιασμού κατά τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, φανερώνει τις γενικές προθέσεις της εποχής, αλλά δεν είναι ίσως αρκετή ώστε να μας οδηγήσει σε αντιστοιχίσεις με τη σύγχρονη τάση που μελετάμε. Βέβαια η γενικότερη θεωρητική ατμόσφαιρα καθόρισε σημαντικά το πλαίσιο ανάπτυξης των τοπιακών ενδιαφερόντων, τα οποία όμως για να ολοκληρωθούν χρειάστηκαν επίσης να γονιμοποιηθούν από κοινωνικές, πολιτικές και οικονομικές συνιστώσες, που πυροδότησαν τις εκάστοτε τοπιακές προσεγγίσεις. Τα ζητήματα που προέκυψαν από τη συνοπτική θεώρηση των σύγχρονων παραδειγμάτων σχεδιασμού χρησιμεύουν στον εντοπισμό αναλογιών και διευκολύνουν την αναγνώριση του συγκεκριμένου πλαισίου με σύγχρονους και διαχρονικούς όρους.

#### Ο όρος «πράσινο»

Η προσπάθεια ορισμού της έννοιας του «πρασίνου» στα πάρκα και τα συστήματα πάρκων του 19<sup>ου</sup> αιώνα, φανερώνει πολυπλοκότητα αντιστοιχη με τη σημερινή. **Η φύτευση ήταν στοιχείο εξωραϊστικό και εξυγιαντικό, ενώ συνδέθηκε και με τη λειτουργική αξιοποίηση των χώρων.** Αρχικά, η εμφάνιση ασθeneιών όπως η χολέρα και η φυματίωση, που αποτελούσαν απειλή για τη δημόσια υγεία, αποδόθηκε στο αστικό περιβάλλον με τους στενούς δρόμους, όπου ο αέρας δεν ανανεωνόταν, ο ηλιασμός ήταν περιορισμένος, η φύτευση ανεπαρκής και η ατμόσφαιρα θεωρούνταν μολυσμένη. Ιατρικές επιθεωρήσεις, όπως του βρετανού Edwin Chadwick και του γάλλου Louis-Rene-Villermé, επεσήμαναν την κατάσταση, ενισχύοντας την άποψη για την αναγκαιότητα αντιμετώπισης της περιβαλλοντικής αυτής απειλής<sup>76</sup>.

Ωστόσο, οι μελετητές της εποχής, μιλώντας για εξυγίανση της αστικής ζωής, δεν αναφέρονταν μόνο στην αντιμετώπιση των ασθeneιών αλλά και στη μείωση της διαφθοράς και της ανηθικότητας που περιγράφονταν μέσα από την έκρηξη της εγκληματικότητας, της πορνείας και τα φτηνά διασκεδαστικά θεάματα. Ταυτόχρονα με τις ιατρικές αναφορές για την υγεία, κυκλοφορούσαν και αναφορές «περί πορνείας,

76 Jean-Luc Pinol (1991), *Ο κόσμος των Πόλεων του 19<sup>ου</sup> αιώνα*, μετάφραση Ιωάννα Δουράμπεη-Εφη Κάννερ, εκδόσεις Πλέθρον, Αθήνα 2000, σελ.67 και σελ.73

66. “A Parisian Ball - Dancing at the Mabille”, Παριζιάνικος χορός στο περιοδικό Harper’s Weekly, Νοέμβριος 1867



66

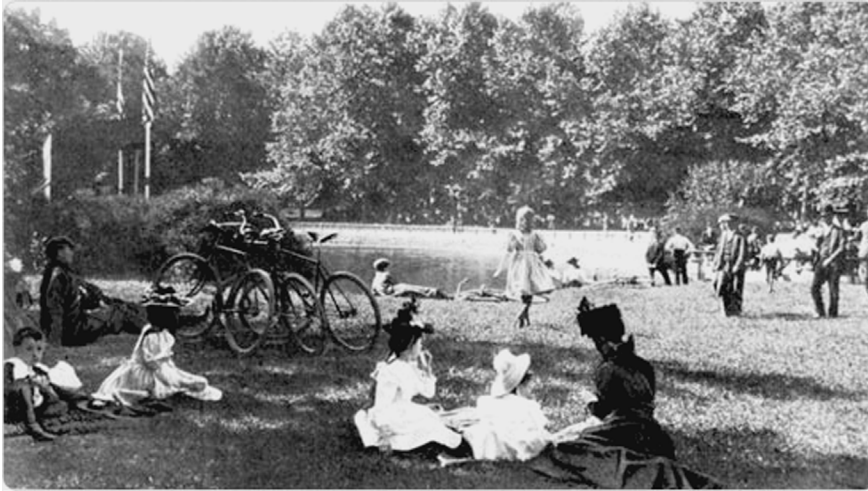
77 Jean-Luc Pinol (1991), *op.cit.*, σελ. 72

78 Το απόσπασμα είναι από φυλλάδιο-οδηγό του 1846 για το προάσιο Montmorency του Παρισιού. Πηγή: Nicholas Green (1990), *The spectacle of nature : landscape and bourgeois culture in nineteenth-century France*, Manchester University Press, 1992, σελ.75

79 Nicholas Green (1990), *op.cit.*

*επικίνδυνων τάξεων του πληθυσμού και αστικών νοσημάτων*<sup>77</sup>. Η έννοια του «ανθυγιεινού» αφορούσε δηλαδή τόσο στη σωματική όσο και στην πνευματική, ηθική και ψυχική υγεία που απειλούνταν από το νέο τρόπο ζωής. Βέβαια δεν ήταν όλοι οι μελετητές υπέρ αυτής της άποψης, αλλά η διάδοσή της –που ταυτίζεται επίσης με τα κηρύγματα κληρικών– ήταν αρκετή ώστε να επηρεάσει την κοινή γνώμη. Ενώ λοιπόν οι νέες συνήθειες της αστικής ζωής, όπως οι συναντήσεις στα καφέ, τα παιχνίδια στις αγγλικές λέσχες και οι παριζιάνικοι χοροί με τις γυναίκες «καλαρών ηθών», είχαν κολακεύσει τον πληθυσμό, για κάποιους ο νεωτερισμός αυτός έκρυβε κινδύνους. Χαρακτηριστικά είναι τα λόγια του Marquis de Salvo που περιγράφει το νέο τρόπο ζωής ως «έναν αναβρασμό, μία μάζα αντικειμένων που κάθε μέρα αναπαράγουν τις αισθήσεις της προηγούμενης μέρας: την όψη ωραίων καταστημάτων, τα πλούσια διακοσμημένα καφέ, τις κομψές άμαξες, τις χαριτωμένες γυναίκες... ένα καλειδοσκόπιο που αλλοιώνει, ανακατεύει και μπερδεύει»<sup>78</sup>.

Έτσι το φυσικό στοιχείο θεωρήθηκε, εκτός των άλλων, μέσο ηθικής «εξυγίανσης» της κοινωνίας, καθώς μπορούσε να απομακρύνει τον πληθυσμό από τις «νοσηρές» αυτές συνήθειες, προσφέροντας πιο υγιεινές και ηθικές μορφές αναψυχής. Μάλιστα, όπως μας πληροφορεί ο Nicholas Green στο βιβλίο του «*The spectacle of nature*»<sup>79</sup> (Το θέαμα της φύσης), η φύση είχε αρχίσει τον 19<sup>ο</sup> αιώνα να εισχωρεί



67

67. Ποδήλατο και αναψυχή σε αμερικάνικο πάρκο, περίπου 1897

στην αστική κουλτούρα του Παρισιού. Συγκεκριμένα, η μετάδοση της ποιότητάς της στον –ευγενή και εύπορο κυρίως– πληθυσμό φαίνεται μέσα από τη διάδοση της εξοχικής κατοικίας και του τουρισμού στα προάστια της πρωτεύουσας, όπως το δάσος του Fontainebleau, καθώς και μέσα από τη διαφημιστική προώθηση του προαστιακού σιδηροδρόμου που είχε αρχίσει τότε να επεκτείνεται προς αυτά. Περιοχές όπως η τελευταία μάλιστα ενίσχυναν τη φήμη τους με τις επισκέψεις των καλλιτεχνών και των πνευματικών ανθρώπων, όπως ο Rousseau, που αναζητούσαν έμπνευση στο φυσικό τοπίο. Κάτι αντίστοιχο μας πληροφορεί και ο Loudon για τους Άγγλους αστούς μέσα από το περιοδικό του «*Gardener's Magazine*», το 1835, καθώς όπως ανέφερε χαρακτηριστικά «*οι δημόσιοι κήποι μόλις έχουν αρχίσει να είναι αντικείμενο σκέψης στην Αγγλία και όπως οι περισσότερες άλλες εγχώριες βελτιώσεις στη χώρα μας, δημιουργήθηκαν στο πνεύμα του λαού, παρά σε αυτό της κυβέρνησης*»<sup>80</sup>.

80 Chadwick (1966), op.cit., σελ.52

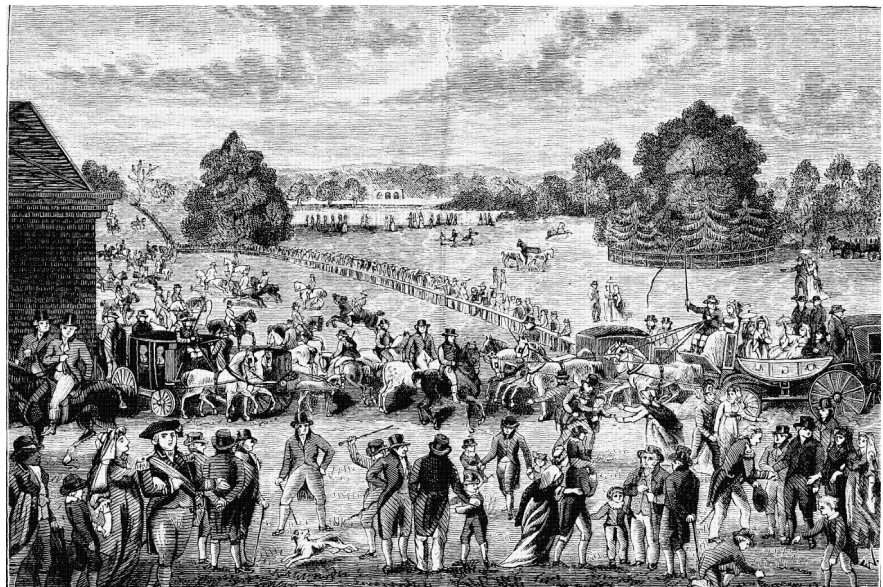
Στην άλλη πλευρά του Ατλαντικού, στις νεοσύστατες αμερικανικές πόλεις, δεν είχαν καταγραφεί αντίστοιχα προβλήματα ή τουλάχιστον στον ίδιο βαθμό, αλλά η διάδοση των ευρωπαϊκών τάσεων οδήγησε σε παρόμοιες επιλογές, ως ένα είδος πρόληψης. Επίσης η εμφάνιση της φυσιολατρίας στη λογοτεχνία στα μέσα του αιώνα έπαιξε σημαντικό ρόλο στη διάδοση της ιδέας για περισσότερο πράσινο στη ζωή των νεοσύστατων αμερικανικών πόλεων. Μάλιστα ενώ οι αντίστοιχοι λογοτέχνες της Ευρώπης, όπως οι άγγλοι Charles Dickens και John Ruskin και οι γάλλοι Victor Hugo και Eugene Sue, μιλούσαν περισσότερο με εικόνες από τις πόλεις και κυρίως από την πλευρά

81 Όπως μάλιστα μας πληροφορεί ο Pinol «για τα μεσαία στρώματα της αστικής κοινωνίας, μεγαλύτερη σημασία αποκτά η μίμηση των συνθηκών των πλουσίων, περισσότερο η επίφαση του πλούτου παρά ο ίδιος ο πλούτος», και παραθέτει την προτίμηση της εργατικής τάξης για την κατοικία στο κέντρο έναντι της εύπορης ζωής των προαστίων. Πηγή: Jean-Luc Pinol (1991), *op.cit.*, σελ.259-264

των σκοτεινών και υποβαθμισμένων συνοικιών, οι Αμερικανοί όπως ο Ralph Waldo Emerson και ο Henry Thoreau, εστίαζαν στην εικόνα της φύσης και του παρθένου περιβάλλοντος για να καταδείξουν τις αξίες τους. Μάλιστα το βιβλίο του τελευταίου «*Walden ή Η ζωή στο δάσος*» που περιγράφει την απόδραση του συγγραφέα για ένα έτος από τη ζωή της πόλης, στο δάσος και τη λίμνη Walden, αποτελεί για πολλούς ένα πρώιμο οικολογικό μανιφέστο.

**Σχετικά τώρα με τη λειτουργικότητα των πράσινων χώρων, οι οποίοι μέχρι τότε είχαν περιορισμένους επισκέπτες, συνεπώς και περιορισμένες χρήσεις, αυτή επεκτείνεται** για να συμπεριλάβει λειτουργίες που θα απευθύνονται στο σύνολο του αστικού πληθυσμού, θα κάνουν την επίσκεψη στο πάρκο ελκυστικότερη και κυρίως θα προσελκύουν ευκολότερα τη μεσαία τάξη, προσφέροντάς της την επίφαση μιας κοινωνικής ισότητας<sup>81</sup>. Τα πάρκα του 19<sup>ου</sup> αιώνα δεν αποτελούν τόπους μόνο για περίπατο ή θαυμασμό της εξουσίας με την οποία μέχρι τότε συνδέονταν, αλλά προσφέρουν τη δυνατότητα για χαλάρωση, πικ-νικ, παιχνίδια, αθλητικές δραστηριότητες και μουσική ψυχαγωγία, όπως συνέβαινε για παράδειγμα στα τρία πάρκα στο Manchester, που άνοιξαν το 1846 στις περιοχές Bradford, Harpurhey και Salford. **Εισηγητής της λειτουργικότητας στα πάρκα μπορεί να θεωρηθεί ο Paxton, ο οποίος σε αντίθεση με τον Loudon, που εστίαζε σε «κηποτεχνικές» επιλογές παραγωγής του**

68



68. Κυριακή στο Hyde Park, από δημοσίευση του 1804



69



70

69. Τα ανατολικά προάστια του Παρισιού, όπου δημιουργήθηκε το Bois de Vincennes

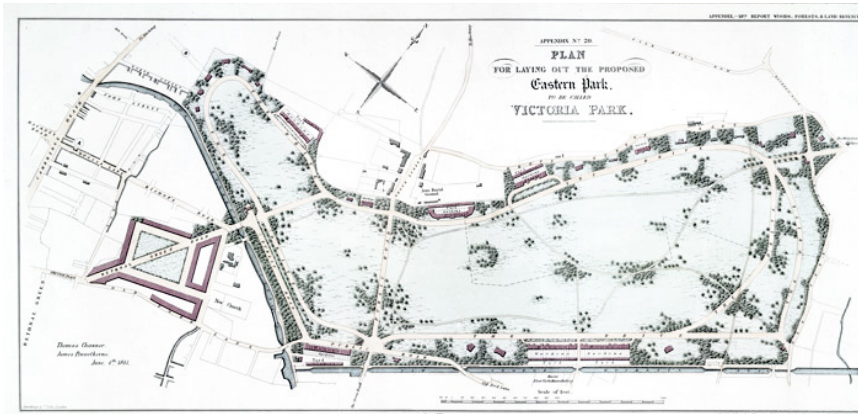
70. Η αστική τάξη στο Bois de Boulogne, δυτικό Παρίσι

**χώρου, χρησιμοποίησε τη φύτευση με δομικό τρόπο, ως βασικό οργανωτικό στοιχείο συγκρότησής του**<sup>82</sup>. Όπως είδαμε και στο παράδειγμα του Birkenhead Park, η φύτευση δέντρων κυρίως στους άξονες κυκλοφορίας έγινε με στόχο την απελευθέρωση του εσωτερικού χώρου του πάρκου για παιχνίδια και αθλητικές δραστηριότητες. Ο χαρακτηρισμός του Chadwick για το πάρκο αυτό<sup>83</sup> τονίζει περισσότερο την λειτουργία του ως χώρο αναψυχής πρωτοφανή για την εποχή, παρά το «*ανεπίσημο, ήπιο, γραφικό τοπίο*» που πράγματι δημιουργούσε.

### **Τα κίνητρα του σχεδιασμού και η σχέση φυσικής και αστικής αποκατάστασης**

Το ζήτημα της συσχέτισης φυσικού και αστικού επαναπροσδιορισμού, που εμφάνισε αλληλεπίδραση μεταξύ των δύο στα σύγχρονα παραδείγματα, έχει ήδη εμφανιστεί παραπάνω, καθώς με αυτό συνδέονται τόσο η εξυγίανση των κοινωνικών ηθών όσο και η απόδοση χρησιμότητας στους πράσινους χώρους ώστε να γίνουν προσιτοί και ελκυστικοί για όλο τον πληθυσμό. Συγκεκριμένες περιπτώσεις δείχνουν

71



71. Το σχέδιο του Victoria Park, 1842

82 Κ. Μωραΐτης, προφορική παράδοση

83 Chadwick (1966), op.cit., σελ.91

84 Ο Chadwick μας πληροφορεί ωστόσο πως ενώ το εγχείρημα του Bois de Boulognes ήταν επιτυχημένο, καθώς από τα 14,3 εκατομμύρια φράγκα που κόστισε το έργο τα 10,9 καλύφθηκαν από την πώληση των γύρων εκτάσεων, δεν συνέβη τελικά κάτι αντίστοιχο στο ανατολικό Bois de Vincennes. Πηγή: *op.cit.*, σελ. 156-7

85 Jean-Luc Pinol (1991), *op.cit.*, σελ.143

86 Jean-Luc Pinol (1991), *op.cit.*, σελ.169

καλύτερα τη σχέση της δημιουργίας πάρκων με την κοινωνική και αστική αναβάθμιση και από την πολιτικοοικονομική της πλευρά.

Ένα πρώτο παράδειγμα είναι το σχέδιο του Haussmann για το Παρίσι (1853), το οποίο με εργαλείο τα πάρκα και τις φυτεμένες λεωφόρους στόχευε, όπως είδαμε, στη βελτίωση της κυκλοφορίας, την αποτελεσματικότερη σύνδεση των περιοχών και των εξωραϊσμό της γαλλικής πρωτεύουσας. Ειδικότερα, ο σχεδιασμός του μεγάλου δημόσιου κήπου Bois de Vincennes στο ανατολικό τμήμα της πόλης, όπου είχαν εγκατασταθεί ως επί το πλείστον οι εργατικές ομάδες, ήταν μία επιδίωξη του Haussmann να ισοσταθμίσει ποιοτικά την περιοχή με την αντίστοιχη δυτική, της αστικής τάξης, όπου το Bois de Boulogne, ως άμεση επιθυμία του Ναπολέοντα, προσέφερε στην περιοχή πρωτοφανείς ευκαιρίες αναψυχής αλλά και οικονομικά οφέλη μέσω των επενδύσεων που προσέλκυσε<sup>84</sup>. Αντίστοιχες ήταν και οι επιδιώξεις του εισηγητή του Victoria Park στο East End του Λονδίνου, Joseph Hume, το 1842, ο οποίος πρότεινε το πάρκο αυτό ως πόλο που θα προσέλκυε πλούσιους επενδυτές σε μια περιοχή περικυκλωμένη από εργατικές συνοικίες. Συγκεκριμένα, με την ενυπόγραφη αίτηση περίπου 30.000 ανθρώπων, το πάρκο τοποθετήθηκε σε μια αρκετά μεγάλη έκταση στα όρια της τότε πόλης, αλλά οι εύποροι αστοί δεν μετακινήθηκαν ποτέ προς τα εκεί, καθώς σύμφωνα με τον Pinol<sup>85</sup>, «επεδίωκαν τη διεύρυνση της γεωγραφικής απόστασης που τους χώριζε από τα λαϊκά στρώματα» και έτσι το πάρκο έμεινε στη χρήση των τελευταίων μέχρι και σήμερα.

Ένα παράδειγμα που επιβεβαίωσε τις προθέσεις των σχεδιαστών του για επέκταση της πόλης στις γύρω συνοικίες, αποτελεί το Central Park της Νέας Υόρκης, ενώ όπως αναφέρει και εδώ σχετικά ο Pinol «κατά τη δεκαετία του 1880 οι μεγαιστάνες του χρηματιστηρίου και των σιδηροδρόμων χτίζουν απέναντι από το Central Park τεράστια μέγαρα, εμπνευσμένα από την ιταλική αρχιτεκτονική ή την αρχιτεκτονική της Β' Αυτοκρατορίας»<sup>86</sup>.

Μια ιδιαίτερη περίπτωση αποτελεί το Battersea Park στον Τάμεση του

72

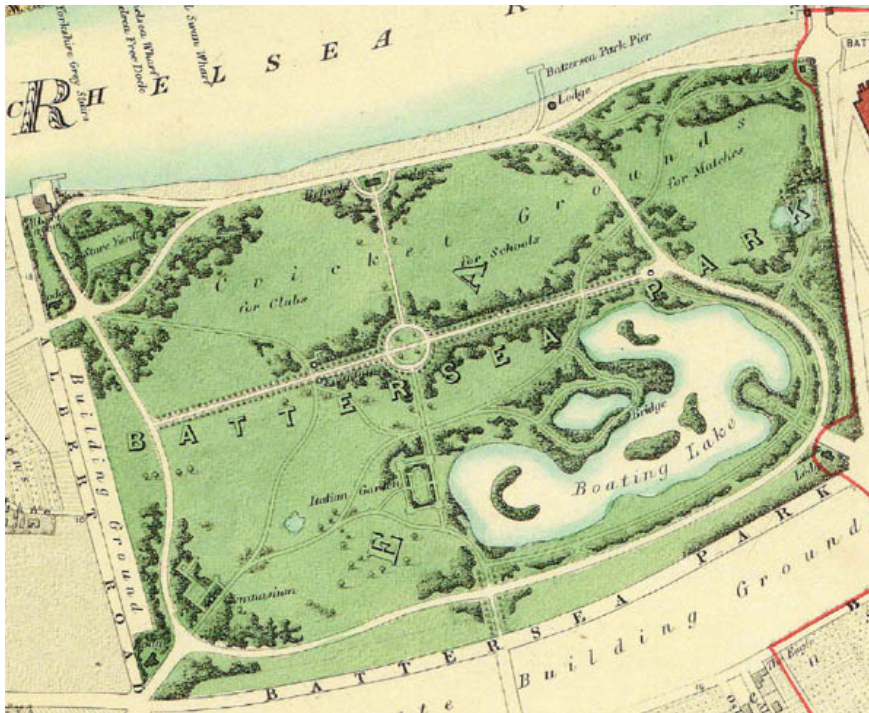


72. Οι αγροτικές εκτάσεις Battersea Fields ως ακουαρέλα του Robert Westall, 1848

Λονδίνου, το οποίο σχεδιάστηκε από τον Pennethrone το 1845 και ολοκληρώθηκε το 1857. Ο στόχος της επιτροπής «Commission for the Improvement of the Metropolis» που εισήγαγε την ιδέα του πάρκου, ήταν να αποκατασταθεί η αγροτική περιοχή Battersea Fields, αρχικά φυσικά και στη συνέχεια αστικά, η οποία καλυπτόταν από βάλτους, μολυσμένα ρυάκια, τάφρους και παλιές ξύλινες προκυμαίες και είχε μοιραστεί σε οικοπέδα για πολλούς μικρομεσαίους ιδιοκτήτες. Ουσιαστικά οι ομάδες αυτές απομακρύνθηκαν από την περιοχή και το πάρκο της έδωσε νέα μορφή, με μία μέθοδο που θυμίζει έντονα το φαινόμενο του «εξευγενισμού» (gentrification) του 20<sup>ου</sup> αιώνα.

**Η δημιουργία πάρκων αλλά και το γεγονός ότι επιτράπη η δημόσια χρήση σε χώρους που μέχρι τότε απευθύνονταν σε περιορισμένο κοινό, όπως οι ιδιωτικοί κήποι, σχετίζεται επίσης με την αναζήτηση ισορροπίας μεταξύ των κοινωνικών στρωμάτων και με την προσπάθεια αποφυγής αστικών αναταραχών που είχαν ήδη κάνει την εμφάνισή τους στα βιομηχανικά κέντρα και τις μητροπόλεις.** Οι διεκδικήσεις των χαμηλότερων κοινωνικών στρωμάτων βέβαια δεν προσανατολιζόνταν

73



73. Το (αναθεωρημένο) σχέδιο του Battersea Park, 1846



87 Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι οι διεκδικήσεις της αμερικανικής εργατικής τάξης τη δεκαετία του 1880 που οδήγησαν στις συγκρούσεις της 4<sup>ης</sup> Μαΐου 1886 και συνδέονται με την καθιέρωση της εργατικής Πρωτομαγιάς. Πηγή: Jean-Luc Pinol (1991), *op.cit.*, σελ.271

88 Chadwick (1966), *op.cit.*, σελ.50

89 *op.cit.*, σελ.98

στους δημόσιους πράσινους χώρους, αλλά αφορούσαν γενικότερα θέματα κοινωνικής ανισορροπίας που προέκυπταν κυρίως από εργασιακά ζητήματα και άνιση διαχείριση πολιτικών δικαιωμάτων<sup>87</sup>. Οι προσπάθειες των διοικήσεων να αντιμετωπίσουν τα γεγονότα, στρέφονταν προς την προσφορά κινήτρων προς την εργατική τάξη. Το σκεπτικό του δικαιώματος επίσκεψης στα πάρκα ως τέτοιο κίνητρο, τόσο ως δυνατότητα χαλάρωσης από την κοπιαστική εργασία όσο και ως δυνατότητα –εικονικής τουλάχιστον- εξίσωσης με την αστική τάξη, περιγράφεται σε αναφορά της δεκαετίας του 1840, της Επιτροπής του Λονδίνου για την Υγιεινή, «Select Committee»<sup>88</sup>:

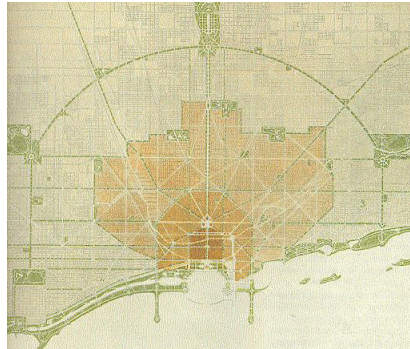
*«Δεν μπορεί να θεωρείται απαραίτητο να τονίσουμε, σε εκείνους που σκέφτονται τη δουλειά των εργατικών ομάδων που κατοικούν σε γειτονιές των μεγάλων πόλεων, περιορισμένοι καθώς είναι κατά τη διάρκεια της εβδομάδας ως μηχανικοί ή τεχνίτες και κλεισμένοι συχνά μέσα σε καυτά εργοστάσια, πόσο αναγκαίοι είναι κάποιοι δημόσιοι περίπατοι και ανοικτοί χώροι σε αυτές τις ομάδες. Πρέπει να είναι οφθαλμοφανές πως είναι πρωταρχικής σημασίας για την υγεία τους την ημέρα που ξεκουράζονται να απολαμβάνουν τον καθαρό αέρα και να έχουν τη δυνατότητα (εκτός από τη σκόνη και τις ακαθαρσίες των λεωφόρων) να περπατούν έξω με ικανοποιητική άνεση με την οικογένειά τους. [...] Επίσης η Επιτροπή δεν πρέπει να ξεχνά τα πλεονεκτήματα που προσφέρουν οι δημόσιοι περίπατοι (οι σωστά ρυθμισμένοι και ανοικτοί στις μεσαίες και ταπεινές τάξεις) στην προσωπική καθαριότητα και περιποιημένη εμφάνιση όσων τους χρησιμοποιούν. Κάποιος που περπατά έξω με την οικογένειά του ανάμεσα στους γείτονές του από διαφορετικές τάξεις, θα επιθυμεί αυθόρμητα να είναι σωστά ντυμένος, όπως επίσης και η γυναίκα του και τα παιδιά του. [...] Πρόκειται για ένα μοναδικό κίνητρο που προωθεί την ενεργό, συνηρούμενη και πρόθυμη βιομηχανία. Γιατί ποιο κίνητρο θα ήταν πιο ισχυρό για τον καθένα, από την επιθυμία να βελτιώσει την κατάσταση και την άνεση της οικογένειάς του;»*

Τα παρακάτω λόγια του Marc Philips<sup>89</sup>, εισηγητή των πάρκων στο Manchester, είναι επίσης ενδεικτικά της πρόθεσης αξιοποίησης των πράσινων χώρων από τη μεσαία τάξη ως εργαλείο αναζωογόνησής της:

*«Τα πλεονεκτήματα των ανοικτών δημόσιων περιπάτων θα είναι θαυμάσια για αυτούς που θα τα λειτουργούν. Τι ευχάριστο θέαμα που είναι ένα ζευγάρι, με τη σύντροφο να κλίνει στο χέρι του συζύγου και τα παιδιά τριγύρω να φλυαρούν και να ρωτούν περιέργως ερωτήσεις για οποιοδήποτε καινοτόμο αντικείμενο! [...] Τα πάρκα πρέπει να καθιερωθούν, η ζωή να διασφαλιστεί, η υγεία να επιβεβαιωθεί ή να αποκατασταθεί, η πνευματική καλλιέργεια και οι ηθικές αξίες να βελτιωθούν και οι εργάτες και οι εργάτριες να απαλλαγούν από τα παράσιτα και να δουλεύουν με ενθουσιασμό.»*



74



75

### **Το αστικό υπόβαθρο της αναμόρφωσης**

Το περιβάλλον που απορρόφησε όλες τις παραπάνω αλλαγές δεν μπορεί να θεωρηθεί ομοιογενές και να περιγραφεί με ανάλογο τρόπο, καθώς υπάρχουν διαφορές τόσο μεταξύ ευρωπαϊκών και αμερικανικών πόλεων, όσο και μεταξύ πόλεων της ίδιας ακόμα χώρας. Ωστόσο, ως προς το ρόλο του ως υπόβαθρο των φυσικών αναμορφώσεων μπορούν να διατυπωθούν κάποιες γενικές παρατηρήσεις.

Καταρχάς η έννοια της αναμόρφωσης αντιστοιχεί καλύτερα ίσως στις ευρωπαϊκές πόλεις, καθώς οι περισσότερες από αυτές προέκυψαν από την ανάπτυξη παλαιότερων οικισμών. Οι προβιομηχανικές οικιστικές δομές άλλαξαν ριζικά τη μορφή τους, καθώς από περικλειστές γίνονταν σταδιακά πιο ανοιχτές και πιο ελεύθερες να επεκταθούν στο χώρο<sup>90</sup> προς όλες τις κατευθύνσεις. Ταυτόχρονα οι τεχνολογικές καινοτομίες ώθησαν τη δημιουργία δικτύων ηλεκτροδότησης, ύδρευσης και αποχέτευσης αλλά και των μεταφορικών δικτύων τραμ και σιδηροδρόμων. Πολλοί δρόμοι έπρεπε να φαρδύνουν για να επιτύχουν περισσότερο φωτισμό και καλύτερο αερισμό. Οι προηγούμενες αλλαγές συνοδεύτηκαν από την είσοδο του πρασίνου στον αστικό χώρο, το οποίο σε άλλες περιπτώσεις πήρε τη θέση παλαιών συνοικιών –όπως οι φυτεμένες λεωφόροι στο σχέδιο του Haussmann για το Παρίσι- και σε άλλες τοποθετήθηκε σε κενούς αλλά ανεκμετάλλετους, υποβαθμισμένους χώρους –όπως το Victoria Park στο East End του Λονδίνου.

Στην Αμερική από την άλλη πλευρά, οι περισσότερες πόλεις αναπτύχθηκαν εκείνη την εποχή και τα πάρκα είχαν κατά κανόνα τη θέση τους στα σχέδια των πολεοδόμων. Άλλωστε η ίδια η τάση της αρχιτεκτονικής τοπίου μεταδόθηκε με έμφαση εκεί από τους Αμερικανούς που ταξίδεψαν στην Ευρώπη και μετέφεραν τις εμπειρίες τους τόσο από τις ανθυγιεινές πόλεις με τα ποικίλα προβλήματα όσο

734 Οι διανοίξεις λεωφόρων στο Παρίσι από το σχέδιο του Haussmann 75. Burnham plan, το σχέδιο του Chicago, 1909

90 «Σε ένα λεξικό του 1679 η πόλη ορίζεται ως ένας χώρος γεμάτος κατοικίες και κλεισμένος με αναχώματα και τάφρο ή από τείχη και τάφρο.[...]Ορισμένοι οχυρωματικοί περίβολοι είχαν χάσει το στρατιωτικό τους ρόλο ήδη από το 18<sup>ο</sup> αιώνα.[...] Στα τέλη του 18<sup>ου</sup> αιώνα ή κατά τη διάρκεια του 19<sup>ου</sup> η υποβάθμιση των οχυρώσεων και η κατεδάφισή τους άφησαν ελεύθερο το πεδίο για μεγάλα πολεοδομικά έργα...» Πηγή: Jean-Luc Pinol (1991), op.cit., σελ.22

91 Zulowsky John, 1987, *Chicago naissance d'une metropole, 1872-1922*, Paris, Editions des Musees nationaux, στο Jean-Luc Pinol (1991), op.cit., σελ.116

92 Chadwick (1966), op.cit., σελ.111

93 Chadwick (1966), op.cit., σελ.181

και από τα νεοσύστατα πάρκα σε αυτές. Η συγκεκριμένη επιρροή είναι εμφανής για παράδειγμα στο σχέδιο του Chicago του 1909, που αποτελεί μία από τις λίγες αμερικανικές πόλεις που αντιμετώπιζαν προβλήματα υγιεινής. Η αναμόρφωση του αστικού ιστού έγινε βάσει σχεδίου με σύστημα πάρκων, ακολουθώντας το παράδειγμα του Haussmann. Οι σχεδιαστές του μάλιστα, Daniel Burnham και Edward Bennett, αποκάλεσαν το Chicago «*Paris by the lake*» και δήλωναν υπέρ του προτύπου που ακολούθησαν πως «*από όλες τις μεγάλες πόλεις, το Παρίσι είναι η πόλη που έφθασε στο υψηλότερο επίπεδο ανάπτυξης και ο τρόπος με τον οποίο το κατόρθωσε αποτελεί μάθημα για όλες τις άλλες πόλεις*»<sup>91</sup>.

Γενικά μπορούμε να ισχυριστούμε ότι, σε αντίθεση με τη σημερινή περίπτωση, η ανάπτυξη του αστικού χώρου και της φύσης μέσα σε αυτόν, σχεδόν συμβάδισαν τον 19<sup>ο</sup> αιώνα. Ενώ η πόλη επεκτεινόταν και κυριαρχούσε στο φυσικό περιβάλλον, ταυτόχρονα προσπαθούσε να εντάξει τις ποιότητές του στον ιστό της. Αξίζει βέβαια να αναφερθεί πως παράλληλα με το θαυμασμό προς το φυσικό περιβάλλον και τα πλεονεκτήματα που αυτό προσφέρει, οι πόλεις προσπαθούσαν να δαμάσουν εκείνα τα στοιχεία της φύσης που αποτελούσαν εμπόδιο στην αστική ζωή. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι η δημιουργία καναλιών στον Τάμεση ήδη από το 1848 για τον έλεγχο των όμβριων υδάτων και τα αντίστοιχα έργα του Haussmann στο Σηκουάνα την περίοδο 1853-1870. Ενώ δηλαδή η «καλή» φύση, με τα φανερά ποιοτικά της αγαθά, εξωραϊζόταν και προστατευόταν, η «κακή» φύση, απειλητική για την υγεία και την ασφάλεια των αστών αντιμετώπιζόταν ως εχθρός και έπαιρνε τη μορφή ανθρωπογενών κατασκευών.

### **Οι φορείς του σχεδιασμού**

Ως προς τους φορείς του σχεδιασμού, μία γενική παρατήρηση είναι πως η διαχείριση των πόλεων άρα και των πράσινων χώρων, ήταν κρατική. Τα πρώτα χρόνια ωστόσο η κρατική αυτή διαχείριση ήταν αρκετά δύσκολη, λόγω των αυξανόμενων πληθυσμιακών, χωρικών και οικονομικών μεγεθών. Η κυβέρνηση της Αγγλίας θεωρούσε χαρακτηριστικά πως «*τέτοιες μη-κερδοσκοπικές αναλήψεις έργων όπως τα πάρκα, ήταν δουλειά φιλανθρωπικών χορηγών*»<sup>92</sup>. Το πνεύμα της εποχής μπορεί να μεταδοθεί και μέσα από την πρώιμη πρόταση του αμερικανού Downing για ένα μεγάλο πάρκο, το οποίο θα ανήκε σε «*πολυμετοχικές - joint-stock*» εταιρίες και θα προσφερόταν στο ευρύ κοινό με μικρό οικονομικό αντίτιμο<sup>93</sup>. Μιλούσε δηλαδή για ανοιχτούς χώρους στην πόλη, αλλά ιδιωτικής ιδιοκτησίας και διαχείρισης.

Σταδιακά βέβαια οι κυβερνήσεις άρχισαν να αναλαμβάνουν το ρόλο τους στη βελτίωση των πόλεων, γενικότερα μέσω της εφαρμογής

κανόνων για την κατοικία ή τις αστικές υποδομές<sup>94</sup>, αλλά και ειδικότερα μέσω της ίδρυσης συμβουλίων-επιτροπών που επέβλεπαν και διαχειριζόνταν τα πάρκα. Για παράδειγμα, η παραπάνω ιδέα του Downing δεν εφαρμόστηκε και το πρώτο πάρκο στην Αμερική, το Central Park, ιδρύθηκε από δημόσιο φορέα αφού είχε μάλιστα τεθεί ως πολιτικό θέμα στις δημοτικές εκλογές του 1851, κάτι που οδήγησε στην υπογραφή της αντίστοιχης πράξης ίδρυσής του δύο χρόνια αργότερα. Αναλόγως και το σχέδιο του Haussmann το 1853 ήταν κρατική απόφαση του Ναπολέοντα, σε αντίθεση με την περίπτωση της οικοδομικής έκρηξης της πόλης τρεις δεκαετίες νωρίτερα, που η γαλλική κυβέρνηση κράτησε δευτερεύοντα ρόλο<sup>95</sup>.

Παρόλα αυτά το κυβερνητικό έργο εξακολουθούσε να είναι δύσκολο, διότι οι χρηματικές αξίες της γης διαρκώς ανέβαιναν, καθιστώντας την ιδιωτική συνεισφορά πολλές φορές απαραίτητη. Το παράδειγμα των τριών πάρκων του Manchester, που έγιναν με πρωτοβουλία του Marc Philips, είναι σχετικό, καθώς τα χρήματα για τη δημιουργία τους συγκεντρώθηκαν σε ειδικό ταμείο από τους κατοίκους της πόλης. Αλλά και στην Αμερική η διαχείριση των πάρκων απαιτούσε συχνά βοήθεια, όπως για παράδειγμα η υλοποίηση του Fairmount Park στη Φιλαδέλφεια, του οποίου η Επιτροπή διαχείρισης αποτελούνταν από ισότιμο δημόσιο και ιδιωτικό μέρος.

Τέλος, η ίδρυση ενός πάρκου συνοδευόταν συχνά, όπως είδαμε, από επενδύσεις στη γύρω περιοχή. Οι επενδύσεις αφορούσαν κυρίως στην κατοικία και απευθύνονταν φυσικά στις εύπορες τάξεις, που είχαν τη δυνατότητα να τις πραγματοποιήσουν. Έτσι η επιτυχία ενός πάρκου ή ενός πράσινου συστήματος που συνδύαζε τη φυσική με την αστική διαμόρφωση δεν βασιζόταν μόνο στις κρατικές δυνατότητες, αλλά και στην ευχέρεια των επενδυτών να ενισχύσουν την αναμόρφωση, κάτι που παρατηρήθηκε και στη σύγχρονη λογική διαχείρισης των έργων.

### **Η διαμόρφωση του συστήματος**

Η ιδέα του «αστικού πρασίνου» υλοποιήθηκε αρχικά μέσα από τη δημιουργία πάρκων σε μεγάλες ή μικρές καθορισμένες εκτάσεις αλλά σταδιακά εξελίχθηκε και πήρε τη μορφή πράσινων δικτύων, από ανάλογα πάρκα και φυτεμένους άξονες που τα συνέδεαν, φανερώνοντας την καταγωγή των σύγχρονων πράσινων δικτύων που μελετήσαμε, από εκείνη την εποχή. Αν και εισηγητής της ιδέας θεωρείται ο Haussmann με το σχέδιό του για το Παρίσι το 1853, η επέκταση και διάδοσή της αναγνωρίζονται ως η αμερικανική συνεισφορά στον τοπιακό και αστικό σχεδιασμό. Το παρακάτω απόσπασμα από το φυλλάδιο του Olmsted «*Public Parks and the Enlargement of Towns*»<sup>96</sup> (1870) περιγράφει τη συγκεκριμένη ιδέα, που εκείνος εφάρμοσε πρώτα στο σύστημα

94 Ένα παράδειγμα αποτελούν τα δίκτυα υδροδότησης, τα οποία ξεκίνησαν από ιδιωτικές επιχειρήσεις και σταδιακά πέρασαν στα χέρια κρατικών ή τοπικών διοικήσεων κυρίως λόγω κερδοσκοπικών πρακτικών που εφάρμοζαν οι πρώτες και ενέτειναν τον κοινωνικό διαχωρισμό, ενώ όσον αφορά στην κατοικία, νόμοι σχετικά με τη δέσμευση γης και την ανέγερση κατοικιών προς ενοικίαση για τα μεσαία και χαμηλά κοινωνικά στρώματα εκδόθηκαν στη Βρετανία το 1890, στη Γερμανία το 1889 και λίγο νωρίτερα στην Ολλανδία και τη Σουηδία. Πηγή: Jean-Luc Pinol (1991), *op.cit.*, σελ.137-9

95 Nicholas Green (1990), *op.cit.*, σελ.17

96 Chadwick (1966), *op.cit.*, σελ.191

97 Όπως διαβάζουμε για παράδειγμα για τις ιδέες του Ian McHarg, αρχιτέκτονα τοπίου που επηρέασε και καθόρισε σε μεγάλο βαθμό τη σχέση του σχεδιασμού με την οικολογία, «η οικολογία έχει τη δυνατότητα να απελευθερώσει τους αρχιτέκτονες τοπίου από τις στατικές, σκηνογραφικές εικόνες της διακοσμνητικής κηπουρικής, κατευθύνοντάς τους μακριά από αυθαίρετους και περιεργούς σχεδιασμούς». Πηγή: Jala Makhzoumi, Gloria Pungetti (1999), *Ecological Landscape Design and Planning – The Mediterranean Context*, Routledge publications, New York, 1999, σελ.187

## πάρκων της Βοστώνης:

«Ένα πάρκο αρκετά καλά διαχειρισμένο σε μια μεγάλη πόλη, σίγουρα θα γίνει το νέο κέντρο της. Με τον καθορισμό της θέσης, του μεγέθους και των ορίων πρέπει να συνδέεται και η τακτοποίηση νέων διαδρομών επικοινωνίας, μεταξύ αυτού και των απομακρυσμένων μερών της πόλης, υφιστάμενων ή προτεινόμενων.

Αυτές θα μπορούν να είναι είτε σενές ανεπίσημες επιμηκύνσεις του πάρκου, κυμαινόντας ως πούμε το πλάτος τους από διακόσια έως πεντακόσια πόδια και απορρέοντας μη-κανονικά από αυτό, είτε επίσημοι πράσινοι άξονες (*Park-ways*), στην περίπτωση που η πόλη είναι δυστυχώς ήδη δομημένη με τον δυσάρεστο τρόπο που είναι η Νέα Υόρκη και το *Brooklyn*, το *San Fransisco* και το *Chicago* και με τον οποίο –είμαι ευτυχής να πω- δεν είναι η Βοστώνη, βάσει δηλαδή ενός σχεδίου που έγινε χρόνια πριν από κάποιον που ποτέ δεν είχε δει άμαξα και είχε έτσι έναν ευσυνείδητο φόβο. Οι άξονες αυτοί θα πρέπει να είναι σχεδιασμένοι και κατασκευασμένοι με τέτοιο τρόπο, ώστε να μην είναι ποτέ θορυβώδεις και έστω σπάνια συνωστισμένοι και ώστε η ευθεία κίνηση των αμαξών αναψυχής να μην εμποδίζεται, παρά μόνο σε εξαιρετικά αναγκαίες διασταυρώσεις με αργά, βαρέα οχήματα εμπορικών χρήσεων. Εάν είναι δυνατό επίσης, θα πρέπει να διακλαδώνονται ή να δικτυώνονται με άλλους δρόμους παρόμοιας λογικής, ώστε κανένα μέρος της πόλης να μην απέχει τελικά πολλά λεπτά περπάτημα από κάποιον από αυτούς τους χώρους. Θα πρέπει επίσης οι διαδρομές να γίνουν ενδιαφέρουσες μέσω διαδικασιών φύτευσης και διακόσμησης, ώστε στο υποχρεωτικό πέρασμα μέσα από αυτές, είτε πηγαίνοντας προς ή από το πάρκο, είτε προς ή από τη δουλειά, να κερδίζεται, συμπτωματικά έστω, κάποιο σημαντικό ψυχαγωγικό πλεονέκτημα. Είναι κοινό λάθος να θεωρείται το πάρκο ως κάτι που παράγεται ολοκληρωμένο, ως μια εικόνα έτοιμη να ζωγραφιστεί στον καμβά. Αντιθέτως, θα πρέπει να σχεδιάζεται όπως μια τοιογραφία, με συνεχή εξέταση των εξωτερικών αντικειμένων, ακόμα και εκείνων που είναι σε μεγάλη απόσταση ή που υπάρχουν μόνο στη φαντασία του ζωγράφου.»

Ως προς τη μορφή της φύσης που έπαιρνε θέση στην πόλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα, εκείνη ακολουθούσε γενικά τις ιδέες του «Γραφικού-Picturesque» και της «Κηποτεχνικής-Gardenesque», δημιουργώντας πάρκα που μιμούνταν το φυσικό περιβάλλον, άλλοτε με τρόπο «γραφικό» που αναπαριστούσε μια εικόνα και άλλοτε με τρόπο που εξασφάλιζε τις ξεχωριστές ποιότητες των φυτών που διακοσμούσαν το χώρο, αντίστοιχα. Αξίζει εδώ να σημειωθεί πως η αντιμετώπιση αυτή, αν και παρήγαγε χώρους με πλούσια φύτευση και περιβαλλοντικές ποιότητες, θεωρήθηκε «εικονολατρική» και «διακοσμνητική» από μεταγενέστερους εκφραστές της οικολογίας, οδηγώντας τους, όπως είδαμε, σε μια σφαιρική αντιμετώπιση της φυσικής διαμόρφωσης και μια νέα «οικολογική αισθητική»<sup>97</sup>.

Τέλος, τα πάρκα και οι φυτεμένες διαδρομές ενισχύονταν συνήθως με εξοπλισμό για τους χρήστες, όπως μικρά κιόσκια, αλλά και με διακοσμητικά στοιχεία, όπως αγάλματα και προτομές. Αυτό συνέβαλε στην ελκυστικότητά τους, αλλά ίσως και στην προσπάθεια ανάδειξης πλούτου, που συνδέεται με την καταγωγή τους από τους ιδιωτικούς κήπους της ελίτ της προηγούμενης εποχής αλλά και με την προσπάθεια εξωραϊσμού και εικονικής εξίσωσης της κοινωνικής θέσης των χρηστών τους.

## **ΕΠΙΛΟΓΟΣ**





Με την ολοκλήρωση της αναφοράς σε τοπιακές προσεγγίσεις του 19<sup>ου</sup> αιώνα, διαμορφώνεται το ερευνητικό πεδίο για τη σύγκριση μεταξύ των δύο φυσικότροπωντάσεων του αστικού σχεδιασμού, του παλαιότερου του 19<sup>ου</sup> αιώνα και του σύγχρονου που εντοπίσαμε κατά τον προσδιορισμό του θέματος. Για παράδειγμα, οι δύο προσεγγίσεις θα μπορούσαν να μελετηθούν ως προς το πολιτικό πλαίσιο των προγραμμάτων ή ως προς την ένταξή τους στο εκάστοτε αστικό υπόβαθρο. Ο συμπερασματικός καταληκτικός επίλογος της συγκεκριμένης εργασίας θα αναδείξει τις αναλογίες που θα χρησιμεύσουν στη διεύρυνση του προβληματισμού πάνω στο σχεδιασμό της αστικής φύσης και της ένταξής της στη ζωή των πόλεων.

**Αρχικά, επιχειρείται η ανάδειξη της σχέσης της αστικής φύσης με τα λειτουργικά χαρακτηριστικά του αστικού περιβάλλοντος, καθώς έγινε φανερό πως η φυσικότροπη προσέγγιση του σχεδιασμού δεν πηγάζει μονομερώς από μια «πρακτική» περιβαλλοντική κατεύθυνση.** Το «πράσινο», πέρα από τη φυσική περιβαλλοντική ποιότητα που προσφέρει, υπαινίσσεται επίσης στη νεότερη και βέβαια στη σύγχρονη περίοδο, την αξιοποίηση του χώρου με τέτοιο τρόπο ώστε αυτός να αποκτά νόημα στο σύνθετο πολιτισμικό περιβάλλον της αστικής ζωής, προσφέροντας πολλαπλά πρακτικά και «συμβολικά» οφέλη στους κατοίκους των πόλεων, εκφράζοντας δηλαδή εντέλει ένα συνολικό ήθος αστικής διαβίωσης. Στα χρόνια της απότομης αστικοποίησης και διαμόρφωσης νέας αστικής κουλτούρας, είδαμε τη φύση ως μέσο εξυγίανσης όχι μόνο του χώρου αλλά και των γοητευμένων από τις νεωτερικές συνήθειες αστών, προσφέροντας βελτιωμένη υγιεινή και ταυτόχρονα νέου ήθους μορφές αναψυχής. Σήμερα, με τη διαταραχή της φύσης των κοινωνικών επαφών που εντοπίσαμε στις επιπτώσεις της «πληροφορικής εποχής», αλλά και με την αυξανόμενη εξάρτηση της δυτικής κοινωνίας από την τεχνολογία, αναζητούνται λύσεις που θα οδηγήσουν ξανά σε πρότυπα

κοινωνικοποίησης πλησιέστερα στη δεδομένη αστική παράδοση . **Το περπάτημα, οι συναντήσεις, οι αθλητικές δραστηριότητες, το παιχνίδι και οι πολιτιστικές δράσεις σε χώρους επενδυμένους με το φυσικό στοιχείο, αποτελούν διαχρονικές επιλογές των σχεδιαστών, για την επανασύσταση της διαταραγμένης κοινωνικότητας.**

Παράλληλα όμως η ένταξη φυσικών χώρων στην πόλη συνδέεται στενά με πολιτικές και εντέλει οικονομικές δραστηριότητες. Η αστική φύση θεωρείται προνόμιο, θετικό χαρακτηριστικό αξιολόγησης μιας περιοχής και για αυτόν το λόγο έχει τη δυνατότητα να υψώσει τις αξίες της γης και να κινητοποιήσει την αγορά των γύρω ακινήτων, εμπορευμάτων και υπηρεσιών. Οι προσπάθειες φυσικής αναμόρφωσης συνδέονται έτσι συχνά, και στις δύο εποχές, με τις προσπάθειες αστικού επαναπροσδιορισμού και οικονομικής ανάπτυξης μιας περιοχής.

Οι προηγούμενες διαπιστώσεις μας δημιουργούν κάποια ερωτήματα γύρω από αυτή την αλληλεπίδραση. **Συγκεκριμένα, ποιος είναι ο ρόλος της φύσης μέσα σε αυτή τη διαδικασία επίτευξης μιας διπλής αναβάθμισης της πόλης και ποιες προτεραιότητες τίθενται από τους εισηγητές των προτάσεων;** Η περιβαλλοντική ή η αστική αναβάθμιση είναι εκείνη που πυροδοτεί τον σχεδιασμό;

Ξεκινώντας από το δεύτερο ερώτημα, φαίνεται πως **οι δύο προσεγγίσεις έχουν τη δυνατότητα να πραγματοποιηθούν ισότιμα και πως η αλληλεπίδρασή τους είναι εξαιρετικά ισχυρή ώστε να μας οδηγήσει σε γενικευμένες και αόριστες υποθέσεις γύρω από την ιεράρχηση των σκοπών.** Μιλώντας δηλαδή για επαναφορά της αστικής φύσης, η σύγχρονη οικολογική σκέψη δεν ταυτίζεται με την επιστροφή του σκληρά δομημένου και συχνά απωθητικού αστικού χώρου σε μια «παρθένα», φυσική κατάσταση που θα αφήνει πίσω της τα προβλήματα της υλικής και τεχνολογικής προόδου. Τα οικολογικά εργαλεία μπορούν να αποκτήσουν, όπως είδαμε, πολλαπλές διαστάσεις. Ακόμα, ο τρόπος με τον οποίο η οικολογία αντιλαμβάνεται το φυσικό περιβάλλον ως ένα σύστημα, «οικοσύστημα», είναι ανάλογος με τον τρόπο με τον οποίο γίνεται αντιληπτή και η πόλη, ως «οικοσύστημα» και αυτή, συσχετισμένη βέβαια με φυσικούς και κοινωνικούς-πολιτισμικούς παράγοντες ταυτόχρονα. Ειδικά με την αμφισβήτηση της θέσης για απόλυτη ισορροπία του φυσικού οικοσυστήματος, η οποία υποστηριζόταν ομόφωνα μέχρι τα τέλη του προηγούμενου αιώνα από το περιβαλλοντικό κίνημα, η φύση παύει να θεοποιείται ως συνθήκη ικανή να ελέγξει τον εαυτό της και να επανέλθει στην πρωτογενή της κατάσταση<sup>98</sup>. Με την υποβίβαση λοιπόν της παντοδυναμίας της φύσης, η δυναμική των ανθρωπογενών συστημάτων επαναπροσδιορίζεται και δε γίνεται λόγος για υποταγή τους στο φυσικό περιβάλλον, στο

98 «Οι πρώτες προσπάθειες περιβαλλοντικής προστασίας υιοθετούσαν μία στατική και διαχωριστική αντίληψη της φύσης, υπαινισσόμενες ότι το σύνολο της μπορεί να γίνει κατανοητό μελετώντας τη δυναμική που εκδηλώνεται μέσα του, ότι κάθε τέτοιο σύνολο μπορεί να διατηρηθεί και ότι οι άνθρωποι δεν αποτελούν τακτικούς οικολογικούς συντελεστές. Αυτή η οπτική μπορεί να ειδωθεί ως άμεση προέκταση του κλασικού προτύπου περί «ισορροπίας», το οποίο θεωρούσε τα οικολογικά συστήματα κλειστά, αυτοελεγχόμενα και υφιστάμενα μέσα σε μια κατάσταση σταθερότητας.[...] Εμπειρικά προβλήματα στο κλασικό αυτό πρότυπο, η αναγνώριση πως τα φυσικά συστήματα υπόκεινται φυσική αποδιοργάνωση από ένα ευρύ φάσμα φυσικών φαινομένων εκτός του συστήματος και μία μετατόπιση της κλίμακας και του στόχου της οικολογίας, συνέβαλαν όλα στην ανάπτυξη μιας εναλλακτικής. Ως τέτοια εναλλακτική, το σύγχρονο πρότυπο της «μη-ισορροπίας» προτείνει μία νέα μεταφορά, αυτήν της «ροής» της φύσης, αντιανακλώντας την πολλαπλότητα των χειρισμών, την έλλειψη ισορροπίας και τη στενή ανάμειξη των ανθρώπων που χαρακτηρίζουν σε μεγάλο βαθμό τη φύση.» Πηγή: Jala Makhzoumi, Gloria Pungetti (1999), *Ecological Landscape Design and Planning – The Mediterranean Context*, Routledge publications, New York, 1999, σελ.166

πλαίσιο της υποταγής στην «εκδικητική» έκφραση του τελευταίου, αλλά στο πλαίσιο αναδιαμόρφωσης της σχέσης τους. **Η επίτευξη της περιβαλλοντικής ισορροπίας επιδιώκεται δηλαδή ως συνάρτηση με το εκάστοτε αστικό πεδίο και αντίστροφα.**

Άλλωστε, η οικολογική προσέγγιση του αστικού χώρου συνυφαίνεται με την αισθητική και επιστημονική του προσέγγιση, λόγω της διαδικασίας του σχεδιασμού στην οποία υπόκειται. Η αστική φύση είναι ένα υβρίδιο που αναγκαστικά υπακούει σε κανόνες και των δύο παραπάνω συστημάτων. Ένα κοινωνικό και πολιτιστικό μάρφωμα, καθώς η επαναφορά της στη σύγχρονη πόλη διέρχεται μέσα από τις ρυθμιστικές τάσεις της πολεοδομίας και τις αισθητικές επιλογές του σχεδιασμού και ταυτόχρονα μάρφωμα φυσικών παραγόντων.

Όσον αφορά στις αισθητικές επιλογές, μπορούμε να παρατηρήσουμε πως οι σύγχρονες τοπιακές προσεγγίσεις, σε αντίθεση με τις νεωτερικές, δεν ακολουθούν καθιερωμένα αισθητικά πρότυπα ορισμού του «Ωραίου», που θα προκαλέσουν ανάλογα συναισθήματα στο χρήστη. Η «οικολογική αισθητική» των περιβαλλοντικά σχεδιασμένων χώρων, όπως ονομάζεται, θεωρείται ικανή να δημιουργήσει φυσιολατρικά συναισθήματα στο χρήστη του χώρου και να συνεισφέρει στην προσπάθεια ανοικοδόμησης της σχέσης του με το περιβάλλον. Προσεγγίζουμε έτσι το πρώτο ερώτημα που γεννήθηκε, για το ρόλο της φύσης στον αστικό χώρο, ο οποίος δεν μπορούμε να ισχυριστούμε ότι περιορίζεται στην περιβαλλοντική του αναβάθμιση, όταν η φύση γίνεται εργαλείο του διπλού επαναπροσδιορισμού που εντοπίσαμε. Η «επένδυση» των ελεύθερων χώρων της πόλης με το φυσικό στοιχείο αποδίδει την ιδέα πως το φυσικό οικοσύστημα μπορεί να προκαλέσει θετική ψυχική επιρροή στον περιηγητή, ο οποίος άλλωστε είναι και ο ίδιος μέρος του. Ιδιαίτερα στην περίπτωση που η επαφή με το φυσικό περιβάλλον είναι αποκλεισμένη από την αστική καθημερινότητα και καθίσταται όλο και περισσότερο σπάνια, η πρόκληση θετικών συναισθημάτων γίνεται όλο και περισσότερο πιθανή. **Ο ρόλος επομένως της αστικής φύσης αναφέρεται στην εξυγίανση του χώρου, αλλά και στην πρόθεση ανάπτυξης, πέρα από την θετική αισθητική επιρροή, μιας ευρύτερης περιβαλλοντικής και τοπιακής παιδείας.** Το ζητούμενο άλλωστε μοιάζει να μην είναι τόσο η φύση αυτή καθαυτή, αλλά η υγιής σχέση των αστικών κοινωνιών με το φυσικό περιβάλλον, ώστε να αποφευχθούν τα λάθη που τις οδήγησαν στην περιβαλλοντική κρίση. Οι σχεδιαστές καλούνται λοιπόν να αναζητήσουν νέα πρότυπα στο σχεδιασμό, που θα διαμορφώσουν την «παιδευτική» έκφραση της οικολογίας για την επίτευξη του παραπάνω στόχου.

**Ένα τελευταίο ερώτημα που προκύπτει και το οποίο δύσκολα**

**επιδέχεται ακριβείς απαντήσεις, αναφέρεται στη δυνατότητα αρμονικής συνύπαρξης της οικολογικής προσέγγισης του αστικού σχεδιασμού με το σύγχρονο πολιτικό πλαίσιο των αστικών διεργασιών, τη σύγχρονη καταναλωτική κοινωνία.**

Η εμπλοκή της οικολογίας με την πολιτική και κυρίως η θέση της κυρίαρχης, καπιταλιστικής λογικής συχνότατα σε αντίθεση προς το περιβαλλοντικό κίνημα, προβληματίζει σημαντικά, σχετικά με τη δυνατότητα σύζευξης των αντιτιθέμενων καταρχήν σκοπών τους. Βέβαια, τα παραδείγματα φανερώνουν την (αναγκαστική) συνεργασία των δύο μερών, καθώς η οικολογική σκέψη, στη συμβολή της με την πολυπλοκότητα του αστικού σχεδιασμού, καλείται να ακολουθήσει τους σύγχρονους κανόνες της πολιτικής και της οικονομίας, που διαχειρίζονται την εφαρμογή των σχεδιαστικών προτάσεων. Οι πόλεις από την πλευρά τους υπακούουν στις προτροπές των περιβαλλοντολόγων, τις οποίες μάλιστα καθιστούν άξονες στην ανταγωνιστική τους προσπάθεια ανάπτυξης. Μία «επιτυχημένη» πόλη σήμερα, δεν μπορεί παρά να είναι και «πράσινη». Το ζητούμενο ωστόσο δεν είναι η σύμπραξη των φορέων, αλλά η θετική επίδραση της περιβαλλοντικής τάσης πάνω στον καταναλωτισμό, στην καταναλωτική στάση των δυτικών κοινωνιών. **Δεν πρόκειται δηλαδή για ένα ερώτημα που απευθύνεται στις συγκροτημένες μόνο πολιτικές συνιστώσες της κοινωνίας, αλλά το οποίο απευθύνεται πολύ περισσότερο άμεσα στα μέλη της, για τον τρόπο με τον οποίο θα ενσωματώσουν τη «νέα» συνθήκη, την οικολογική, στη σύγχρονη δυτική σκέψη.**

Αυτή είναι ίσως και η ουσιαστική διαφορά των δύο εποχών που μελετήσαμε, καθώς, όπως είδαμε, η φυσιολατρική στάση των πόλεων του 19<sup>ου</sup> αιώνα είχε γίνει ή τουλάχιστον προωθούνταν ώστε να γίνει, μέρος της αστικής κουλτούρας των κατοίκων. Σήμερα φαίνεται να μην έχει ακόμα συμβεί κάτι αντίστοιχο. Αυτή είναι λοιπόν και η μεγαλύτερη πρόκληση του σχεδιασμού. Η χρήση δηλαδή φυσικών ποιοτήτων στην πόλη ώστε να προωθείται η εμφύτευση του ανάλογου περιβαλλοντικού αισθήματος στο πνεύμα των αστών, που θα επαναφέρει την ισορροπία στη σχέση του ανθρωπογενούς με το φυσικό περιβάλλον.





## Βιβλιογραφία

### Βιβλία

Baum,Martina, Christiaan,Kees, *City as Loft* (Michael Robertson transl.), gta Verlag, Zurich 2012

Berlin,Isaiah (1965), *Οι ρίζες του ρομαντισμού*, επιμέλεια Henry Hardy, μετάφραση Γ. Παπαδημητρίου, 2η έκδοση, Scripta , Αθήνα 2002

Chadwick,George F. (1966), *The park and the town*, The Architectural Press, London 1966

Gallagher,John, *Reimagining Detroit: opportunities for redefining an American city*, Wayne State Univ. Press, Detroit 2012

Green,Nicholas (1990), *The spectacle of nature : landscape and bourgeois culture in nineteenth-century France*, Manchester University Press, 1992

Hall,Peter (1975), *Urban and Regional Planning*, 1975, 4th edition by Routledge, London 2002, πρόσβαση 27/06/2013, <http://www.pnu.ac.ir/portal/File/ShowFile.aspx?ID=66559f80-6bb9-4498-b821-aff9faf455e9>

Kaika,Maria (2004), *City of flows: Modernity, Nature and the City*, Routledge publications, New York 2005

Makhzoumi,Jala, Pungetti,Gloria (1999), *Ecological Landscape Design and Planning – The Mediterranean Context*, Routledge publications, New York, 1999

Pinol,Jean-Luc (1991), *Ο κόσμος των Πόλεων τον 19ο αιώνα*, μετάφραση Ιωάννα Δουράμπη-Έφη Κάννερ , εκδόσεις Πλέθρον, Αθήνα 2000

Varnelis,Kazys (edit.), *The Infrastructural City: Networked Ecologies In Los Angeles*, ACTAR Barcelona NewYork, March 2008

Vaughan,William (1978), *Romantic Art*, Thames and Hudson publications, London 1978

*Internationale Bauausstellung Emscher Park Die Projekte 10 Jahre danach*, Klartext Verlag, Essen 2008

Καρύδης,Δημήτρης (2006), *Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας*, 2η έκδοση, Παπασωτηρίου, Αθήνα 2008

Τερζόγλου,Ιωάννης, *Κοινόχρηστοι χώροι: Ιστορική εξέλιξη*, εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα, 2003

## Άρθρα και ερευνητικές εργασίες

Banerjee, Tridib (2001), «The Future of Public Space: Beyond Invented Streets and Reinvented Places», *Journal of the American Planning Association*, vol. 67 issue 1, σελ. 9-24, πρόσβαση 9/07/2013, από το <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/01944360108976352#preview>

Barovic, Zlatko, «Postindustrial City Development in the United States. The Case Of South Baltimore», ερευνητική εργασία (working paper), Institute for Policy Studies - Johns Hopkins University, Baltimore 1990, πρόσβαση 28/06/2013, <https://jscholarship.library.jhu.edu/handle/1774.2/20600>

Benfield, Kaid, «Detroit: The ‘Shrinking City’ That Isn’t Actually Shrinking», *The Atlantic*, 10 June 2011, πρόσβαση 17/07/2013, <http://www.theatlantic.com/national/archive/2011/06/detroit-theshrinking-city-that-isnt-actually-shrinking/240193/>

Brown, Robert, «London in the 19th century», 16/04/2004, πρόσβαση 28/06/2013, [http://www.uncp.edu/home/rwb/london\\_19c.html/](http://www.uncp.edu/home/rwb/london_19c.html/)

Ercan, Ercan M. (2007), «Public spaces of post-industrial cities and their changing roles», *METU Journal of Faculty of Architecture*, 24(1), σελ. 115-137, πρόσβαση 28/06/2013, [http://jfa.arch.metu.edu.tr/archive/0258-5316/2007/cilt24/sayi\\_1/115-137.pdf](http://jfa.arch.metu.edu.tr/archive/0258-5316/2007/cilt24/sayi_1/115-137.pdf)

Frumkin, Howard MD DrPH, «Urban Sprawl and Public Health», *Public Health Reports*, May-June 2002, Volume 117, σελ. 201-217, πρόσβαση 30/05/2013, [http://www.cdc.gov/healthyplaces/articles/urban\\_sprawl\\_and\\_public\\_health\\_phr.pdf](http://www.cdc.gov/healthyplaces/articles/urban_sprawl_and_public_health_phr.pdf)

Giseke, Undine, «Und auf einmal ist Platz. Freie Räume und beiläufige Landschaften in der gelichteten Stadt», in *Stadtlichtungen: Irritationen, Perspektiven, Strategien* (edit. Undine Giseke, Erika Spiegel), 2007, (εκδόσεις) Birkhäuser Verlag Basel, Schweiz und Bauverlag BV GmbH, Gütersloh, Berlin

Howett, Catherine, «Ecological Values in Twentieth-Century Landscape Design: A History and Hermeneutics», *Landscape Jml*, January 1, 1998, vol.17 no. Special Issue, σελ.80-98, πρόσβαση 28/06/2013, [http://lj.uwpress.org/content/17/Special\\_Issue/80.full.pdf+html](http://lj.uwpress.org/content/17/Special_Issue/80.full.pdf+html)

Jewell, Nicole, «Madrid Rio by West 8 and MRIO», 11/07/2011, στο [Buildipedia.com](http://buildipedia.com), πρόσβαση 25/02/2014, <http://buildipedia.com/aec-pros/urban-planning/madrid-río-by-west-8-and-mrio>



Kimmelman, Michael, «In Madrid's Heart, Park Blooms Where a Freeway Once Blighted», 26 December 2011, στο *The New York Times/Art and Design*, πρόσβαση 25/02/2014, <http://www.nytimes.com/2011/12/27/arts/design/in-madrid-even-maybe-the-bronx-parks-replace-freeways.html?pagewanted=all&r=1&>

Kaczmarek, Sylwia, «Post Industrial Areas in Modern Cities», *Bulletin of Geography Socio-economic Series* No. 2 (2003), πρόσβαση 28/06/2013, [http://www.bulletinofgeography.umk.pl/2\\_2003.html](http://www.bulletinofgeography.umk.pl/2_2003.html)

Loures, Luis, «(Re)-Developing Post-Industrial Landscapes: Applying Inverted Translational Research Coupled With The Case Study Research Method», πρόσβαση 28/06/2013, [http://www.cityfutures2009.com/PDF/68\\_Loures\\_Luis.pdf](http://www.cityfutures2009.com/PDF/68_Loures_Luis.pdf)

Mostafavi, Mohsen, «Why Ecological Urbanism? Why now?», *Harvard Design Magazine*, Spring/Summer 2010, Number 32, πρόσβαση 9/07/2013, <http://www.filozofia.bme.hu/materials/kerekgartyo/A%20modern%20utan/2011/Eurb,%20Mostf.pdf>

Scott, Allen J. (2001), «Globalization and the Rise of Cityregions», *European Planning Studies*, 9:7, σελ. 813-826, πρόσβαση 9/07/2013, DOI:10.1080/09654310120079788

«Back to Birkenhead», στο Official Website of New York City's Central Park, πρόσβαση 4/02/2014, <http://www.centralparknyc.org/about/news/central-park-news/back-to-birkenhead.html>

«Best Practice: Large-Scale Green Space Reclamation Plan» (February 2012), *Best Practice Reports*, NYC Global Partners, πρόσβαση 18/07/2013, [http://www.nyc.gov/html/ia/gprb/html/search/search\\_all.shtml](http://www.nyc.gov/html/ia/gprb/html/search/search_all.shtml)

«Charter of the New Urbanism», στο <http://www.cnu.org/charter>, πρόσβαση 26/02/2014

«Crime rates for Detroit», neighborhood scout, πρόσβαση 17/07/2013, <http://www.neighborhoodscout.com/mi/detroit/crime/#description>

«Detroit Crime Rate Makes More Than 50 Percent Of Residents Want To Leave: 'Detroit News' Poll», Huffpost Detroit, 10 September 2012, πρόσβαση 17/07/2013, [http://www.huffingtonpost.com/2012/10/09/detroit-crimerate-murders\\_n\\_1951265.html](http://www.huffingtonpost.com/2012/10/09/detroit-crimerate-murders_n_1951265.html)

«Madrid Rio» (2011) στο West8.com, πρόσβαση 17/07/2013, [http://www.west8.nl/projects/madrid\\_rio](http://www.west8.nl/projects/madrid_rio)

«Madrid Rio», στο Landezine. Landscape Architecture Works, 14/04/2011, πρόσβαση 17/07/2013, <http://www.landezine.com/index.php/2011/04/madrid-rio-by-west8-urban-design-landscape-architecture/>

«Paris in the 19th century», The University of Chicago Library, πρόσβαση 28/06/2013, <http://www.lib.uchicago.edu/e/collections/maps/paris/>

«Team Detroit», στο [shrinkingcities.com](http://shrinkingcities.com), πρόσβαση 17/07/2013, <http://www.shrinkingcities.com/detroit.0.html?&L=1>

«Urbanization of America», The USA online.com, πρόσβαση 28/06/2013, <http://www.theusaonline.com/people/urbanization.htm>

### **Δημοσιεύσεις για τις σύγχρονες περιπτώσεις μελέτης**

«A Vision of Greenways for the Greater Riverfront East District of Detroit», January 2012, πρόσβαση 17/06/2013, [http://www.greenwaycollab.com/Projects/Greenway\\_Plan\\_for\\_East\\_Detroit\\_Riverfront/GreenwayPlanEastDetroitRiverfront.html](http://www.greenwaycollab.com/Projects/Greenway_Plan_for_East_Detroit_Riverfront/GreenwayPlanEastDetroitRiverfront.html)

«Los Angeles River Revitalization Master Plan», City of Los Angeles. Department of Public Works. Bureau of Engineering. Gary Lee Moore P.E. City Engineer, April 2007, πρόσβαση 25/06/2013, [http://www.lariver.org/5.1a\\_download\\_publications\\_LARRMP.ht](http://www.lariver.org/5.1a_download_publications_LARRMP.ht)

«The Bloody Run Creek Greenway Redevelopment Project», Executive Summary 29 July 2011, πρόσβαση 17/06/2013, <http://www.dcdcudm.org/projects/strategies/bloodyrun/>

### **Πηγές εικόνων**

1. <http://www.naftemporiki.gr/story/735245>
2. <http://www.ethnos.gr/article.asp?catid=22733&subid=2&pubid=53020955>
- 3-4. στο «World Urbanization Prospects The 2011 Revision Highlights», United Nations Publications, New York, ESA/P/WP/224 March 2012, πρόσβαση 15/07/2013, [http://esa.un.org/unup/pdf/WUP\\_2011\\_Highlights.pdf](http://esa.un.org/unup/pdf/WUP_2011_Highlights.pdf)
5. <http://news.in.gr/culture/article/?aid=1231231871>
6. στο Baum,Martina, Christiaan, Kees (edit.), *City as Loft*, , gta Verlag, Zurich 2012
7. <http://www.doobybrain.com/2010/09/16/the-abandoned-high-line/>
8. <http://www.nycgovparks.org/parks/highline>
9. <http://www.chrisharrison.net/index.php/Visualizations/InternetMap>

10. στο Hall, Peter (1975), *Urban and Regional Planning*, 1975, 4th edition by Routledge, London 2002, πρόσβαση 27/06/2013, <http://www.pnu.ac.ir/portal/File/ShowFile.aspx?ID=66559f80-6bb9-4498-b821-aff9faf455e9>
11. <http://www.vintag.es/2013/08/old-photos-of-life-in-new-york-city-in.html>
12. στο Hall, Peter (1975), *Urban and Regional Planning*, 1975, 4th edition by Routledge, London 2002, πρόσβαση 27/06/2013, <http://www.pnu.ac.ir/portal/File/ShowFile.aspx?ID=66559f80-6bb9-4498-b821-aff9faf455e9>
13. στο Καρύδης, Δημήτρης (2006), *Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας*, 2η έκδοση, Παπασωτηρίου, Αθήνα 2008
14. <http://thecharnelhouse.org/2011/11/21/totality-and-total-architecture/>
15. <http://nickkahler.tumblr.com/post/18074962465>
16. <http://citizensnews.blogspot.gr/2011/11/perhaps-ows-needs-some-history-to.html>
17. στο Καρύδης, Δημήτρης (2006), *Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας*, 2η έκδοση, Παπασωτηρίου, Αθήνα 2008
18. <http://ethicsculture.blogspot.gr/2013/03/the-postmodern-pope-cornelius-sullivan.html>
19. <http://kottke.org/08/12/the-first-mall>
20. [http://www.gardenvisit.com/garden/sony\\_center\\_am\\_potsdamer\\_platz-sony\\_platz](http://www.gardenvisit.com/garden/sony_center_am_potsdamer_platz-sony_platz)
21. <http://guestofaguest.com/tag/los-angeles-river/>
22. [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Los\\_Angeles\\_River\\_channelized.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Los_Angeles_River_channelized.jpg)
- 23-26. στο «Los Angeles River Revitalization Master Plan», City of Los Angeles. Department of Public Works. Bureau of Engineering. Gary Lee Moore P.E. City Engineer, April 2007, πρόσβαση 25/06/2013, [http://www.lariver.org/5.1a\\_download\\_publications\\_LARRMP.ht](http://www.lariver.org/5.1a_download_publications_LARRMP.ht)
27. <http://www.hoklife.com/2011/02/09/motor-city/>
28. <http://blog.thedetroithub.com/2012/12/06/so-what-happens-if-you-live-in-a-dangerous-city-but-it-doesnt-make-the-list/>
- 29-35. στο «A Vision of Greenways for the Greater Riverfront East District of Detroit», January 2012, πρόσβαση 17/06/2013, [http://www.greenwaycollab.com/Projects/Greenway\\_Plan\\_for\\_East\\_Detroit\\_Riverfront/GreenwayPlanEastDetroitRiverfront.html](http://www.greenwaycollab.com/Projects/Greenway_Plan_for_East_Detroit_Riverfront/GreenwayPlanEastDetroitRiverfront.html)
- 36-39. στο «The Bloody Run Creek Greenway Redevelopment Project», Executive Summary 29 July 2011, πρόσβαση 17/06/2013, <http://www.dcdcdm.org/projects/strategies/bloodyrun/>
40. <http://utopischeentwuerfe.wordpress.com/2011/04/06/calle-30-recovering-manzanares-for-madrid/>
41. <http://www.landezine.com/index.php/2011/04/madrid-rio-by-west8-urban-design-landscape-architecture/salon-de-pinos-00-section-showing-relationship-between-design-and-technical-base/>
42. [http://www.west8.nl/projects/madrid\\_rio](http://www.west8.nl/projects/madrid_rio)

- 43-45. <http://buildipedia.com/aec-pros/urban-planning/madrid-rio-by-west-8-and-mrio?print=1&tmpl=component>
46. <http://inhabitat.com/arganzuela-footbridge-spiraling-conical-bridge-spans-madrids-manzanares-river/>
47. <http://www.alabuenavida.es/octubre-en-el-matadero-de-madrid-2/>
48. <http://www.mai-nrw.de/Zahlen-Fakten.77.0.html>
49. [https://www.flickr.com/photos/cclr\\_sf/sets/72157621915134653/](https://www.flickr.com/photos/cclr_sf/sets/72157621915134653/)
50. <http://q2xro.blogspot.gr/2012/02/landschaftspark-duisburg-nord.html>
51. [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bochum\\_-\\_Alleestra%C3%9Fe\\_-\\_Westpark\\_-\\_Jahrhunderthalle\\_24\\_ies.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bochum_-_Alleestra%C3%9Fe_-_Westpark_-_Jahrhunderthalle_24_ies.jpg)
- 52-53. <http://www.claudiadreysse.de/archiv/2010.html>
54. [http://www.dortmund.de/de/leben\\_in\\_dortmund/nachrichtenportal/nachricht.jsp?nid=78545](http://www.dortmund.de/de/leben_in_dortmund/nachrichtenportal/nachricht.jsp?nid=78545)
55. <http://www.mai-nrw.de/Siedlung-Kueppersbusch.32.0.html>
56. <http://www.metropoluhr.de/freizeit-sport/emscher-landschaftspark/elp-ueberblickskarte-mit-sitemap.html>
57. <http://www.metropoluhr.de/freizeit-sport/emscher-landschaftspark/erlebniswege.html>
58. [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:EmscherParkRadweg\\_Streckenschild.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:EmscherParkRadweg_Streckenschild.jpg)
59. [http://izismile.com/2012/11/16/a\\_few\\_places\\_that\\_look\\_awesome\\_in\\_aerial\\_68\\_pics.html](http://izismile.com/2012/11/16/a_few_places_that_look_awesome_in_aerial_68_pics.html)
60. [http://www.uiweb.uidaho.edu/class/larc389/england\\_files/Parks/Parks.htm](http://www.uiweb.uidaho.edu/class/larc389/england_files/Parks/Parks.htm)
- 61-62. στο Chadwick, George F. (1966), *The park and the town*, The Architectural Press, London 1966
63. <http://www.lenotre.culture.gouv.fr/en/ja/tu/foc03.htm>
64. [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:1868\\_Vaux\\_%5E\\_Olmstead\\_Map\\_of\\_Central\\_Park,\\_New\\_York\\_City\\_-\\_Geographicus\\_-\\_CentralPark-CentralPark-1869.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:1868_Vaux_%5E_Olmstead_Map_of_Central_Park,_New_York_City_-_Geographicus_-_CentralPark-CentralPark-1869.jpg)
65. <http://www.nps.gov/nr/twhp/wwwlps/lessons/56arnold/56locate1.htm>
66. <http://art.famsf.org/winslow-homer/parisian-ball-dancing-mabille-paris-harpers-weekly-november-23-1867-20011525>
67. <http://www.nycgovparks.org/about/history/bicycling>
68. <http://www.british-history.ac.uk/image.aspx?compid=45205&filename=fig133.gif&pubid=342>
69. στο Καρύδης, Δημήτρης (2006), *Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας*, 2η έκδοση, Παπασωτηρίου, Αθήνα 2008
70. [http://en.wikipedia.org/wiki/File:Aspect\\_g%C3%A9n%C3%A9ral\\_du\\_Jardin\\_zoologique\\_d%27acclimatation\\_du\\_bois\\_de\\_Boulogne.jpg](http://en.wikipedia.org/wiki/File:Aspect_g%C3%A9n%C3%A9ral_du_Jardin_zoologique_d%27acclimatation_du_bois_de_Boulogne.jpg)
71. [http://en.wikipedia.org/wiki/File:Victoria\\_Park\\_proposal\\_1841.jpg](http://en.wikipedia.org/wiki/File:Victoria_Park_proposal_1841.jpg)
72. <http://heritagecalling.com/2013/11/05/a-survey-of-london-the-battersea-volumes/>
73. <http://www.decorativefair.com/antiquesinteriordesigndiary/index.php/2013/01/antique-decorative-snow/>

74. στο Καρύδης, Δημήτρης (2006), *Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας*, 2η έκδοση, Παπασωτηρίου, Αθήνα 2008

75. [http://en.wikipedia.org/wiki/File:Burnham\\_1909\\_chicago\\_plan.jpg](http://en.wikipedia.org/wiki/File:Burnham_1909_chicago_plan.jpg)