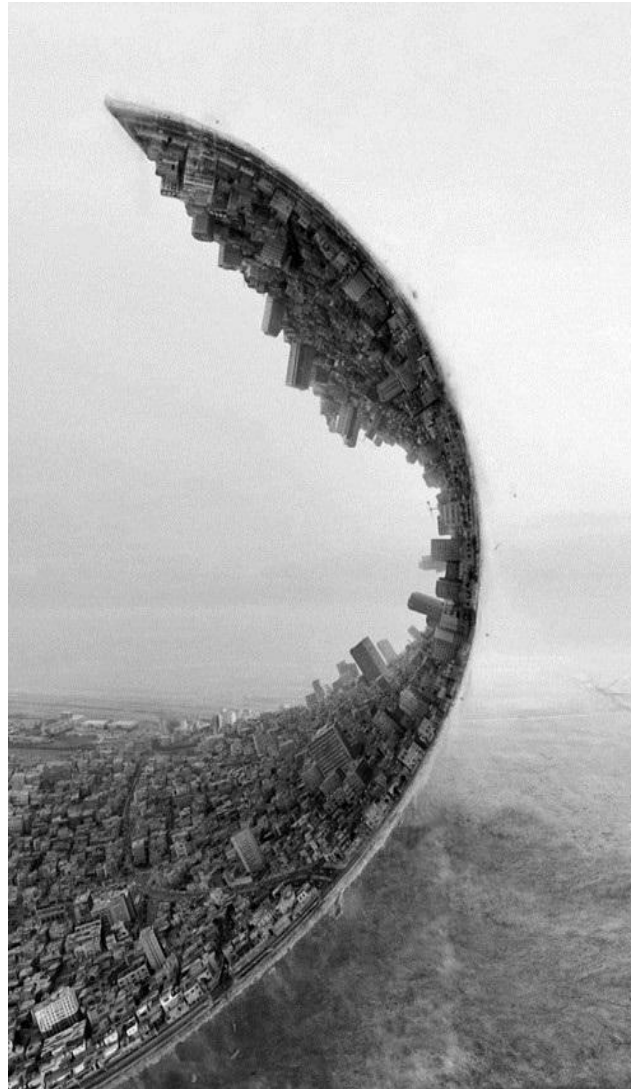


## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Στη παρούσα διάλεξη έγινε μια προσπάθεια να αποδοθεί ο τρόπος με τον οποίο το τοπίο μετασχηματίζεται εξαρτώμενο από τις υφιστάμενες υποδομές. Αναφερόμαστε σε παραδείγματα περιοχών όπου οι υποδομές έπαιξαν καταλυτικό ρόλο στην ανάπτυξη τους. Θα γίνει εκτενής αναφορά των βασικών αρχών που διέπουν τις υποδομές καθώς και της εξέλιξης τους μέσα στο χρόνο. Ο λόγος που στραφήκαμε στο Παρίσι είναι ότι αποτελεί κατεξοχήν τόπο πειραματισμού εφαρμογών στον αστικό σχεδιασμό, δίνοντας ακόμη και σήμερα καινοτόμες λύσεις. Στη συνέχεια ακολουθεί, η ιστορική πορεία της πόλης του Παρισιού με βασική προσέγγιση τα τρία μείζονος σημασίας στοιχεία που το χαρακτηρίζουν αλλά και ορίζουν την πολεοδομική του επέκταση (ποταμός Σηκουάνας, βασιλικοί κήποι και αστικά πάρκα και μεγάλες λεωφόρους). Πιο συγκεκριμένα, γίνεται παρουσίαση της ιστορικής εξέλιξης τους άξονα του Le Nôtre που πάνω στην προέκταση του δημιούργησε πρόσφορο έδαφος για την εγκατάσταση μιας νέας συνοικίας στην περιοχή της Défense. Σκοπός της ανάλυσης των επιμέρους στοιχείων ήταν να διαπιστώσουμε την αλλαγή στη νοοτροπία, που διαφαίνεται στην επέκταση του αστικού ιστού και επιβεβαιώνεται από τη δημιουργία ενός ενδιαφέροντος πάρκου το ονομαζόμενο Chemin de l'Île. Το παράδειγμα, που μελετάμε, αντιπροσωπεύει τη στροφή του σχεδιασμού υπαίθριων χώρων σε μεθόδους πιο φιλικές προς το περιβάλλον και πιο ανθρώπινες μετασχηματίζοντας το βαριά βιομηχανοποιημένο τοπίο.





Τοπίο είναι...

Το τοπίο είναι μια απειρία καταστάσεων, αλλά μπορεί να καταγραφεί, να αναλυθεί, να ταξινομηθεί, να μελετηθεί.

Το τοπίο είναι ένας λαβύρινθος του βιωμένου και του φαντασιακού.

Το τοπίο είναι η φύση, ο φυσικός γεωγραφικός χώρος.

Το τοπίο είναι η σύνθετη ιστορική συγκρότηση της κατοικημένης από τον άνθρωπο φύσης.

Δ.Φατούρος  
Κατάλογος σημειώσεων. Περιοδικό  
Αρχιτέκτονες, τεύχος 49/2005



## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η έννοια "τοπίο" δύσκολα ορίζεται. Αποδεικνύεται όμως ότι αποτελεί χώρο συνύπαρξης τόσο αντικειμενικών (πραγματικών, φυσικών) στοιχείων στον χώρο, πραγμάτων δηλαδή που υφίστανται ανεξάρτητα από το εάν και πώς γίνονται αντιληπτά από ένα άτομο ή έναν πολιτισμό, όσο και υποκειμενικών, δηλαδή νοημάτων και αντιλήψεων που προκύπτουν από την επεξεργασία των προσλαμβανομένων στοιχείων μέσα από ιδεολογικά και άλλα φίλτρα. Το ενδιαφέρον στην περίπτωση του τοπίου είναι ότι, επειδή αυτό βρίσκεται σε μια συνεχή διαδικασία διαμόρφωσης από τον άνθρωπο, οι "αντικειμενικές" και "υποκειμενικές" συνιστώσες του αλληλοεξαρτώνται πλήρως.

Η πόλη διαχέεται στο τοπίο, εξαπλώνεται προς τα "έξω", προς στην περιφέρεια. Η εξέλιξη των πόλεων ακύρωσε τα ξεκάθαρα όρια του αστικού χώρου. Κάτω από τη διαδικασία της αστικοποίησης, υβριδικοί χώροι εμφανίστηκαν στο μεταίχμιο των πόλεων δημιουργώντας μία περιφέρεια που αποτέλεσε την αφορμή για την επανεξέταση όχι μόνο της αστικής κλίμακας και του δημόσιου χώρου αλλά και των αντιλήψεών μας για τις έννοιες πόλη, περιφέρεια, τοπίο. Το ίδιο το τοπίο συντίθεται από ένα αρθρωμένο σύστημα "κεντρικών" περιοχών και "περιφερειακών" χώρους που εξαπλώνονται. Το ενδιάμεσο του αποτελεί έναν χώρο μεταβατικό, που δεν ολοκληρώνεται και όπου υπάρχει έντονη ανάμειξη αστικών λειτουργιών και φυσικού τοπίου.



Εικόνα 1: ο μετασχηματισμός του τοπίου

Η διαμόρφωση του περιαστικού τοπίου αποτελεί χαρακτηριστικό του δυτικού κόσμου, έχοντας κατά περίπτωση διαφορετικές αφορμές και εξυπηρετώντας ποικίλες ανάγκες μέσα στο πέρασμα των χρόνων. Ακολουθεί, λοιπόν μία σειρά αναζητήσεων στοχευόμενου σχεδιασμού του αστικού ιστού αλλά και του τοπίου όπου τον περιβάλλει. Παραδοσιακά ο πρώτος λειτούργησε σε βάρος του φυσικού υπόβαθρου έχοντας ως συνέπεια να διαταραχθεί η ισορροπία μεταξύ τους.

Τα τελευταία χρόνια αναθεωρούνται παλαιότερες πρακτικές δίνοντας χώρο σε νέες εναλλακτικές στον σχεδιασμό του αστικού δημόσιου χώρου. Είναι εμφανείς οι προθέσεις για την ανάπτυξη της οικολογίας αλλά και της γεωγραφίας ξεκινώντας από την ένταξη των δασών και των υδροβιότοπων υπό καθεστώς προστασίας. Η διαφύλαξη της χωρικής συνέχειας των δασικών εκτάσεων αποτελεί στις μέρες μας θέμα αιχμής καθώς και η επανάχρηση προβληματικών αλλά ακόμα ζωτικών τοπίων. Η εξυγίανση των αστικών ποταμών και του πράσινου των πόλεων μετατρέπονται σε δημόσιους χώρους σε μια προσπάθεια επαναφοράς της, όσο το δυνατόν, προηγούμενης φυσικής τους κατάστασης.

Στο πλαίσιο μιας πολεοδομίας πιο ανθρώπινης και φιλικής προς το περιβάλλον, αναθεωρείται η ταυτότητα και η χρήση των υποδομών που συνοδεύουν τις μητροπόλεις. Οι υποδομές εξυπηρετούσαν, ως επί το πλείστον, μία μόνο λειτουργία και αμελούσαν τις αρνητικές επιπτώσεις που επέφεραν στο περιβάλλον. Σήμερα, οι υποδομές καλούνται να παίξουν ένα νέο ρόλο στις σύγχρονες πόλεις. Αξιοποιούνται παλιές βιομηχανικές εγκαταστάσεις, αεροδρόμια, χωματερές, που έπαψαν να λειτουργούν, όμως έχουν ενσωματωθεί στον αστικό ιστό μετά την επέκτασή του. Επίσης υφιστάμενα δίκτυα που παραμένουν ανενεργά δίνουν τη δυνατότητα για το μετασχηματισμό του αστικού τοπίου.

Η κριτική και η συζήτηση για τη μετατροπή των υποδομών σε ένα τόπο που μπορεί να φιλοξενήσει ανθρώπινες δραστηριότητες έχει ξεκινήσει ήδη από τα μέσα του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Ωστόσο τα δείγματα αυτής της αλλαγής είναι σχετικά πρόσφατα και δηλώνουν με την παρουσία τους μια καινούργια προοπτική για τις μεγάλες πόλεις που συνεχίζουν να επεκτείνονται.

Ένα ευρωπαϊκό κέντρο με αυτά τα χαρακτηριστικά είναι το Παρίσι, που υπήρξε πεδίο εφαρμογής για νεωτεριστικά μοντέλα κατοίκησης και έργων υποδομής. Αποτέλεσε πηγή έμπνευσης για οραματιστές αρχιτέκτονες σε όλες τις στάσεις της ιστορίας μέχρι και σήμερα, με εξίσου σημαντική συμβολή στο σχεδιασμό υπαίθριων χώρων. Το Παρίσι παρόλο που εξελίσσεται ακόμα και σήμερα καταφέρνει να συνδυάζει το παλιό με το καινούργιο μέσα από μια διαρκή αναπροσαρμογή των κατασταλαγμένων αρχών. Οι καθολικές χαράξεις επιμηκύνονται και τα αστικά κενά διατίθενται για τους κατοίκους.

Όλα τα παραπάνω αποτελούν χαρακτηριστικά που διαπιστώσαμε στη σύντομη διαμονή μας στην πόλη του Παρισιού. Ανακαλύψαμε τις εφαρμογές της μοντέρνας πολεοδομίας και μελετήσαμε τις μεταβολές αυτής, που προέκυψαν μετά την απόρριψη των παλαιότερων αρχών πολεοδομικού σχεδιασμού. Το σύγχρονο, πια, αστικό τοπίο διαμορφώνεται με ιδεολογίες ουσιαστικά αντίθετες από τις προϋπάρχουσες.

Σε μία προσπάθεια κατανόησης της επιτυχημένης ή μη, συνύπαρξης της φύσης σε ένα αστικό περιβάλλον, δηλαδή στη δημιουργία πάρκων, στραφήκαμε σε ένα σχετικά νέο προάστιο του Παρισιού, στην περιοχή της Défense που ξεκίνησε να ανοικοδομείται τη δεκαετία του 1950 και αναπτύσσεται μέχρι σήμερα. Το παράδειγμα της Défense ενσωματώνει όλες τις επικρατέστερες τάσεις και αναθεωρήσεις της σύγχρονης αρχιτεκτονικής. Πρόκειται για έναν καινούργιο εμπορικό και οικονομικό πόλο της γαλλικής πρωτεύουσας, σε απόσταση 10 χιλιομέτρων βορειοδυτικά από το κέντρο του Παρισιού. Η Défense οριοθετείται ανατολικά και δυτικά από ένα γύρισμα του Σηκουάνα και οργανώνεται στην προέκταση του οδικού άξονα που ξεκινά από το παλιό παλάτι, το σημερινό μουσείο του Λούβρου και καταλήγει στη μεγάλη αψίδα της Défense. Στο παράδειγμα συνυπάρχουν ένα έντονο φυσικό στοιχείο, ο Σηκουάνας, με ένα γεωμετρικό, τον γραμμικό άξονα που τον διαπερνά δυναμικά. Στη συμβολή αυτών υπάρχει ένα πάρκο – βιότοπος που ουσιαστικά εισάγει τη φύση μέσα σε μία έντονα αστικοποιημένη περιοχή.

Εστιάζουμε στο πάρκο Chemin de l'Île, ένα σύγχρονο έργο που ολοκληρώθηκε πριν 3 χρόνια σχεδόν, και το χαρακτηρίζει η αφομοίωση σύγχρονων τάσεων σχεδιασμού. Από τη

μία, ενσωματώνει αρχές της γαλλικής παράδοσης στη διαμόρφωση αστικών χώρων πρασίνου και από την άλλη εισάγει νέες, προτείνοντας λύσεις σε επίκαιρα ζητήματα όπως είναι η οικολογική διάσταση ενός πάρκου, η διαχείριση του ορίου σε σχέση με τον ποταμό με την ταυτόχρονη συνύπαρξη των απαραίτητων υποδομών (δρόμων ταχείας κυκλοφορίας). Στην προκειμένη περίπτωση εισάγονται καινοτόμα στοιχεία, όσον αφορά τη χρήση των υφιστάμενων υποδομών, επαναπροσδιορίζοντας τη σχέση του σύγχρονου ανθρώπου με τη φύση.

«Ένα πάρκο είναι ο τόπος συμφιλίωσης του ανθρώπου με τη φύση.»<sup>1</sup>



**Εικόνα 2: Η ποδηλατική διαδρομή διαχέεται στο τοπίο και εξαπλώνεται προς την περιφέρεια**

---

<sup>1</sup> Baljon, Lodewijk, *“Designing parks; an examination of contemporary approaches to design in landscape architecture, based on a comparative design analysis of entries for the Concours International, Parc de la Villette Paris 1982-3”*, Amsterdam, Architectura & Natura Press, 1992. Ο συγγραφέας αναπτύσσει τις απόψεις του για την αλληλεπίδραση μεταξύ ανθρώπου, φύσης και πόλης. Αφορμή αποτέλεσε το πάρκο της Villette στο Παρίσι και το όφελος για τους κατοίκους της περιοχής.





# ΤΟΠΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ



## ΤΟΠΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ (INFRASTRUCTURE LANDSCAPE)

### Τι είναι οι υποδομές;

Υποδομές, ορίζονται γενικά, ως «οι βασικές εγκαταστάσεις και υπηρεσίες που απαιτούνται για τη λειτουργία μιας κοινότητας ή μιας κοινωνίας, όπως οι μεταφορές και τα επικοινωνιακά συστήματα, το δίκτυο ύδρευσης και ηλεκτροδότησης, τα δημόσια ιδρύματα περιλαμβανομένων σχολείων, ταχυδρομείων, φυλακών κα.

Σε γενικές γραμμές, το ισχύον σύστημα υποδομών έχει χαρακτηριστικά που το καθορίζουν, πρώτον, είναι συχνά κρυμμένο, από την άποψη ότι η λογική και τα λειτουργικά στοιχεία του δεν είναι άμεσα εμφανή. Ο πληθυσμός ανακαλεί τη σπουδαιότητα τους όταν η δημόσια υγεία και ασφάλεια βρίσκονται σε κίνδυνο. Όταν καταστροφές κάνουν την εμφάνιση τους, ο άνθρωπος συνειδητοποιεί ξαφνικά πως οι ίδιες υποδομές ή η έλλειψη τους μπορούν να απειλήσουν τη ζωή του. Δεύτερον, η μηχανική και ο σχεδιασμός των υποδομών, σε όλη την ιστορία τους ήταν απομονωμένοι και ανεξάρτητοι του συνολικού αστικού οράματος. Ένα ασυντόνιστο σύστημα υποδομών οδηγεί συχνά σε συγκρούσεις και ασυμβατότητα στο περιεχόμενο του, με αποτέλεσμα να καταλήγει σε ημίμετρα, όπως η μείωση του, η επικάλυψη και μερικές φορές η απενεργοποίηση του. Αντιθέτως, με τη δημιουργία αστικών πάρκων και πλατειών προσδίδουν αίγλη και πολιτική υπερηφάνεια. Τέλος, ο σύγχρονος δυτικός πολιτισμός, έδινε παραδοσιακά μεγάλη αξία στο σχεδιασμό μονολειτουργικών συστημάτων υποδομών, κατασκευασμένων για να μεγιστοποιήσουν την αποτελεσματικότητα τους σε μια δεδομένη στιγμή και να εκπληρώσουν ένα μοναδικό σκοπό, αλλά αδυνατούν να παράσχουν ένα σταθερό επίπεδο απόδοσης σε όλη τη διάρκεια της ζωής τους. Μια τέτοια μονοδιάστατη προσέγγιση παράγει σοβαρές επιπτώσεις στον τρόπο που οι υποδομές συμβάλλουν στην αστική ζωή.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Από το άρθρο του Charles Waldheim, "Reading the recent work of SWA" που περιλαμβάνεται στο βιβλίο: Ying-Yu Hung, Gerdo Aquino et, "Landscape Infrastructure: case studies by SWA (ed.)", Germany, 2011.





**Εικόνα 3: μονοσήμαντα συστήματα υποδομών**

### Τι είναι το τοπίο υποδομών;

Στο μεταίχμιο του 21ου αιώνα, αναπτύχθηκε ενδιαφέρον για το τοπίο ως ένα εργαλείο πολεοδομίας. Παραδόξως, η δυνατότητα του να ενσωματωθεί στο σχεδιασμό προέρχεται από την πρωτόγνωρη υπεροχή του και την ανάπτυξη της οικολογίας ως πρότυπο και όχι από τη μακροχρόνια πρακτική του στο σχεδιασμό της περιφέρειας που συνήθως συμπράττει με τη φύση. Αναπτύσσεται μια κριτική ενάντια στις δεσμεύσεις της παραδοσιακής πολεοδομίας, ξεκινώντας από την «τοπιακή πολεοδομία», που πραγματεύεται την αδυναμία του αστικού σχεδιασμού να συμβαδίσει με τον ταχύ ρυθμό αλλαγής της πόλης. Η πολεοδομία τοπίου ασχολείται με την αδυναμία των παραδοσιακών στρατηγικών αστικού σχεδιασμού να αντιμετωπίζει τα περιβαλλοντικά αποθέματα περιοχών μετά την αποβιομηχανοποίηση τους, που συνήθως βρίσκονται στην περίμετρο της πόλης. Επίσης, αποκαλύπτει την ανάγκη μιας οικολογικής προσέγγισης ως ανερχόμενη πτυχή της αστικής ανάπτυξης και συνδέεται άρρηκτα με το σύνολο των μεταφορών και υποδομών κοινής ωφελείας. Ενώ ο διάλογος για την πολεοδομία τοπίου έχει ξεκινήσει ήδη από τη δεκαετία του '60 παραμένει επίκαιρος και διαδίδεται σε παγκόσμιο επίπεδο.<sup>3</sup>



Εικόνα 4: Υποδομές μεγάλου κόστους

<sup>3</sup> Αφομοιώνεται δε, ταχύτατα στην Ανατολική Ασία, στο πλαίσιο πολεοδόμησης νέων πόλεων σε Κίνα και Νότια Κορέα ιδιαίτερα μέσω διεθνών διαγωνισμών. Από το άρθρο του Ying-Yu Hung, "Landscape Infrastructure: systems of contingency, flexibility and adaptability" που περιλαμβάνεται στο βιβλίο: Ying-Yu Hung, Gerdo Aquino et, "Landscape Infrastructure: case studies by SWA (ed.)", Germany, 2011.

Όσον αφορά τις υποδομές, ο ρόλος τους στις πόλεις και κωμοπόλεις αλλάζει αυτή την εποχή. Η απόδοση «καθαρής» ενέργειας, η ανάγκη μαζικής μεταφοράς ως μια εναλλακτική για την αντικατάσταση του αυτοκινήτου, καθώς και η αλλαγή στάσης απέναντι στη διαχείριση του νερού έχουν δημιουργήσει νέα κριτήρια που διαμορφώνουν τις υφιστάμενες και τις προτεινόμενες προοπτικές των υποδομών. Οι υποδομές, ως μεγάλα, συνεχόμενα συστήματα είναι δικτυωμένες με μια τεράστια κλίμακα δημοσίων και ιδιωτικών εκτάσεων, εξυπηρετώντας σκοπούς όπως η κίνηση των οχημάτων, η μεταφορά ηλεκτρικής ενέργειας, νερού και πετρελαίου. Τα τελευταία χρόνια πολλοί αρχιτέκτονες αμφισβητούν τη βιωσιμότητα τους και μονοδιάστατη πτυχή τους, προτείνοντας ότι μια πολυλειτουργική προσέγγιση εξυπηρετεί καλύτερα τη σύγχρονη κοινωνία. Σε αυτή την κατεύθυνση, το τοπίο έρχεται να γίνει το μέσο που διαμορφώνει και διατυπώνει λύσεις για την ένταξη των υποδομών με βιώσιμο προγραμματισμό αντιμετωπίζοντας τα πιεστικά ζητήματα των σύγχρονων πόλεων σε όλο τον κόσμο. Ως αποτέλεσμα, το τοπίο διαδραματίζει έναν πιο διαρθρωτικό ρόλο στην ανάπτυξη των νέων υποδομών, *εγείροντας το ερώτημα: μπορεί το ίδιο το τοπίο να θεωρηθεί υποδομή, όταν ενεργεί ως μέσω μεταφοράς ή δίκτυο διανομής ικανό να μεταφέρει ανθρώπους και να στηρίξει μια ποικιλία συστημάτων ζωής;*

Η απάντηση δίνεται σε ένα συμπόσιο που πραγματοποιήθηκε στο Πανεπιστήμιο του Τορόντο το 2008, που ονομάζεται "Υποδομές Τοπίου. Αναδυόμενες πρακτικές, νοοτροπίες και τεχνολογίες αναμόρφωσης του σύγχρονου αστικού τοπίου», στο οποίο ακαδημαϊκοί, συγγραφείς και επαγγελματίες μοιράζονται τις απόψεις τους για τις δυνατότητες που υπάρχουν ώστε η δυναμική του τοπίου να αυξηθεί. Το συμπόσιο τοποθετήθηκε ότι το «τοπίο των υποδομών» βάζει το τοπίο σε πρώτη θέση ως ένα σύνθετο, οργανικό σύστημα βασικών υπηρεσιών, πόρων και διαδικασιών που στηρίζουν τις σύγχρονες αστικές οικονομίες και λειτουργεί ως ένας φορέας πολιτισμού. Κατά γενική ομολογία, η έμφαση

στις υποδομές είναι το κλειδί για μια πιο ζωτική και λειτουργική πόλη του 21ου αιώνα, τόσο στη διαχείριση προϋπάρχοντων υποδομών όσο και στον εκ νέου σχεδιασμό.<sup>4</sup>

Πρόσφατες συζητήσεις που πραγματοποιήθηκαν μέσα στους ακαδημαϊκούς και επαγγελματικούς κύκλους κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι οι υποδομές, θεωρητικά, έχουν την ικανότητα να ενσωματώνονται σε εδάφη, να μειώνουν τον αποκλεισμό περιοχών, καθώς και να ενισχύουν νέες μορφές αλληλεπίδρασης. Η ενσωμάτωση του συστήματος των υποδομών στο ευρύτερο πλαίσιο του τοπίου απαιτεί τον επαναπροσδιορισμό του παλιού συστήματος, μέσα σε ένα νέο σύνολο παραδειγμάτων, που είναι περισσότερο συνυφασμένα με φυσικά συστήματα οικολογίας.

Από τη μια πλευρά, η σύγχρονη φύση των υποδομών είναι δυναμική, γεγονός που τις κάνει γρήγορα απαρχαιωμένες και υποβάλλονται σε ένα συνεχή επαναπροσδιορισμό από παγκόσμιες πολιτικές και οικονομικές δυνάμεις. Οι σημερινές απαιτήσεις επιβάλλουν ευέλικτο σχεδιασμό και εύκολα προσαρμόσιμο στις αλλαγές που θα προκύψουν.

Από την άλλη, οι παραδοσιακές υποδομές έχουν σχεδιαστεί ως ένα συγκεντρωτικό, μονοσήμαντο σύστημα ενώ η τάση της εποχής είναι να αποκεντρωθούν και να κατευθυνθούν όπου υπάρχει ανάγκη. Για παράδειγμα, η συλλογή των όμβριων υδάτων, η παραγωγή ενέργειας ή οι μεταφορές επιλύονται σε τοπικό επίπεδο. Εκτός από τις προβλεπόμενες λειτουργίες τους, οι πολύπλευρες παραλλαγές αυτών των υποδομών μπορούν να παίξουν καταλυτικό ρόλο στην αστική αναζωογόνηση μέσω της αύξησης υπαίθριων χώρων, δημιουργίας οικοσυστημάτων και της μετατροπής των υπολειμματικών χώρων προς όφελος των κοινοτήτων.

---

<sup>4</sup> Από το άρθρο του Charles Waldheim, “*Reading the recent work of SWA*” που περιλαμβάνεται στο βιβλίο: Ying-Yu Hung, Gerdo Aquino et, “*Landscape Infrastructure: case studies by SWA (ed.)*”, Germany, 2011.



Ο επαναπροσδιορισμό των υποδομών επιβάλλει τη δυνατότητα μιας απλής χειρονομίας στο τοπίο για την ταυτόχρονη απόδοση οικολογικών οφελών, ως αναπόσπαστο κομμάτι της καθημερινότητας της σύγχρονης κοινωνίας. Το μέλλον τους ενσωματώνει εναλλακτικές λύσεις για τη βελτίωση της μαζικής μεταφοράς, την ενίσχυση της δημόσιας προσβασιμότητας και της οικολογικής απόδοσης, παραμένοντας παράλληλα οικονομικά δυνατά. Τα σύγχρονα ή προς υλοποίηση παραδείγματα υποδομών θέτουν ένα μεγάλο εύρος αρχών και στρατηγικών το οποίο αποκαλύπτει τις δυνατότητες του τοπίου υποδομών.<sup>5</sup>

Στο πλαίσιο του τελευταίου, οι υποδομές προσφέρουν το επόμενο βήμα για περαιτέρω έρευνα στην ανάπτυξη μιας πόλης και το οικονομικό της μέλλον λόγω της ικανότητά τους να συλλέγουν, ανταλλάσσουν, διανέμουν αγαθά και υπηρεσίες, πόρους, γνώσεις και ανθρώπους σε τεράστια έκταση. Μια πόλη με ένα καλό σύστημα υποδομών παρέχει μια αποτελεσματική, ρευστή λειτουργία ως εκ τούτου μεγιστοποιεί την παραγωγική δύναμη και την περιφερειακή επιρροή της. Τα παραδείγματα μέχρι σήμερα δείχνουν ότι πόλεις της Βόρειας Αμερικής του 18ου έως τον 20ο αι. που ήταν εφοδιασμένες με ένα ισχυρό σύστημα σιδηροδρόμων, δίκτυο αυτοκινητοδρόμων, λιμάνια και τερματικούς σταθμούς χρηματοδοτούνται από ισχυρές δημόσιες και ιδιωτικές επιχειρήσεις. Ο έντονος ανταγωνισμός για πόρους, τεχνολογία, και εμπόριο στην παγκόσμια οικονομία του 21ου αι. απαιτεί την επανεξέταση της βιωσιμότητας των υποδομών, την αξιολόγηση της τρέχουσας ικανότητας αυτών των συστημάτων και τη δυνατότητα τους να ανταποκριθούν στις σημερινές προσδοκίες ώστε να επαναπροσδιοριστούν ως πιθανοί μελλοντικοί πόροι.

---

<sup>5</sup> Από το άρθρο του Charles Waldheim, “*Reading the recent work of SWA*” που περιλαμβάνεται στο βιβλίο: Ying-Yu Hung, Gerdo Aquino et, “*Landscape Infrastructure: case studies by SWA (ed.)*”, Germany, 2011.

Οι υποδομές, όπως οι δρόμοι που απαιτούν την εξυπηρέτηση πολλαπλών λειτουργιών, πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις του δημόσιου χώρου και να συνδέονται με άλλα αστικά συστήματα όπως το δίκτυο μαζικών μεταφορών, των κινήσεων πεζών, της διαχείρισης του νερού, την οικονομική ανάπτυξη, τις δημόσιες εγκαταστάσεις και οικολογικά συστήματα. Εκτός από τα περιστασιακά, αποκεντρωμένα, και πολυλειτουργικά χαρακτηριστικά που καθορίζουν το τοπίο υποδομών, αυτό συστήνεται από ένα σύνολο στοιχείων σχετικά με τη μορφή, τη λειτουργία και τον χρόνο. Ένα έργο υποδομής τοπίου μπορεί να περιέχει όλα τα χαρακτηριστικά, που περιγράφονται στη συνέχεια, με ένα να υπερτερεί του άλλου κατά περίπτωση.

1. Αποδοτικότητα. Ως μη μεμονωμένο σύστημα, το τοπίο υποδομών έχει τη δυνατότητα να πληρεί ένα σύνολο απαιτήσεων και να επιτυγχάνει ποσοτικά αποτελέσματα και όχι μόνο ποιοτικά.

Οι υποδομές έχουν παραδοσιακά σχεδιαστεί για να ανταποκρίνονται σε ένα σύνολο προσδοκιών. Σε ένα μοντέλο των υποδομών, η απόδοση ενός λειτουργικού αστικού οικοσυστήματος μπορεί να εκτιμηθεί και προσαρμοστεί προκειμένου να επιτευχθούν τα μέγιστα μετρήσιμα αποτελέσματα.

2. Συγκεντρωτισμός. Ο συνδυασμός οικολογικών παραγόντων και αυτών που συνθέτουν τη σύγχρονη αστική ζωή μπορεί να αποκαταστήσει και να αναστρέψει την όποια αρνητική επίδραση.<sup>6</sup>

3. Δικτύωση. Οι υποδομές είναι ένας συνδεδεμένος ιστός που συγκεντρώνει διαφορετικές λειτουργίες, καλλιεργώντας τη συνοχή και την συνεχόμενη ανάπτυξη κατοικημένων περιοχών.<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup> Οι κοινωνίες του δυτικού κόσμου, προσκολλημένες στο αυτοκίνητο, χτίζουν τις υποδομές τους με γνώμονα αυτό. Δημιουργείται, έτσι, ένα σύνθετο πλέγμα δρόμων και σιδηρόδρομων, παρκινγκ, βενζινάδικα κτλ ενώ πλέον τεράστιοι πόροι και κυβερνητικά κίνητρα έχουν στραφεί στην έρευνα για εξοικονόμηση ενέργειας, εναλλακτικά καύσιμα και «πράσινο σχεδιασμό». Αυτές οι προσπάθειες, εάν εφαρμοστούν εντός ενός συγκεκριμένου πλαισίου, θα μπορούσαν να αναστρέψουν τις αρνητικές επιπτώσεις που επιφέρει στον πλανήτη η χρήση του αυτοκινήτου.

4. Ικανότητα αύξησης. Η αυξητική φύση των έργων υποδομής φέρει άμεσα την ικανότητα να διατηρήσει την ανάπτυξη της περιοχής για μια ορισμένη χρονική περίοδο.<sup>8 9</sup>

---

<sup>7</sup> Οι πόλεις εξοπλίζονται όλο και περισσότερο με μέσα μαζικής μεταφοράς και οι οδοί διέλευσης οχημάτων λειτουργούν ως ένα γιγαντιαίο δίκτυο που συνδέουν διαφορετικούς τόπους μεταξύ τους. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να αυξάνονται οι οικισμοί κατά μήκος τους και να εγκαθίστανται τοπικές επιχειρήσεις στους κόμβους τους επωφελούμενοι από τη μεγαλύτερη έκθεση στους διερχόμενους, καθιστώντας τους πιο αναγνωρίσιμους και πολύτιμους.

<sup>8</sup> Επί πολλές δεκαετίες, τα περισσότερα έργα υποδομής πραγματοποιούνταν και τίθονταν σε πλήρη λειτουργία, κυρίως λόγω του αστρονομικού κόστους που επέφεραν, της διαθεσιμότητας δημόσιων πόρων και της επιβολής της πολιτικής εξουσίας, χωρίς ωστόσο να προλαβαίνουν τον ταχύ ρυθμό αλλαγής των αναγκών της σύγχρονης κοινωνίας.

<sup>9</sup> Από το άρθρο του Ying-Yu Hung, “*Landscape Infrastructure: systems of contingency, flexibility and adaptability*” που περιλαμβάνεται στο βιβλίο: Ying-Yu Hung, Gerdo Aquino et, “*Landscape Infrastructure: case studies by SWA (ed.)*”, Germany, 2011.

Η πολυλειτουργική σκοπιά των υποδομών αφορά τη διαφοροποίηση, ως γενική αρχή στη δομή της πόλης, η οποία οδηγεί στη βέλτιστη κατάσταση κατά την οποία η πόλη και οι υποδομές της γίνονται ταυτόσημες, με άλλα λόγια οι τελευταίες δίνουν πληροφορίες για το πως είναι οργανωμένη και κατασκευασμένη. Ένα άλλο δείγμα υποδομών και χρήσεων, που συλλειτουργούν, αποτελούν οι κατοικημένες γέφυρες, που υποδέχονται τη συνέχεια μιας αστικής όψης, καθώς και τη συνέχεια του δρόμου και του πεζοδρομίου. Αξιοποιείται, επίσης το κενό κάτω από μεταλλικές κατασκευές, μέσα στις αψίδες ενός προσπελάσιμου περάσματος, στη στέγαση μια οδικής γραμμής ή μιας περιαστικής οδού.<sup>10</sup> Η λογική ακόμα και των πιο απλών εγκαταστάσεων είναι να παίρνουν τον χώρο τους στο εσωτερικό προ-υπαρχόντων δομών, που ορίζουν ένα τόπο, και σχετίζονται με αυτά καθώς προστίθενται ή αγκυρώνονται πάνω τους.

---

<sup>10</sup> Antoine Grumbach & Associés, *“Seine Métropole, Paris Rouen Le Havre”*, Etablissement public de maîtrise d’ouvrage des travaux culturels, Consultation Internationale de recherche et développement sur Le Grand Pari de l’Agglomération Parisienne, 2009, février



Εικόνα 5: Κατοικημένες γέφυρες

### Επανεκτίμηση των υποδομών

Σε μια προσπάθεια συμφιλίωσης με τη φύση, οι πόλεις της Ευρώπης και της Ασίας προσπαθούν να ανακαλύψουν ξανά την επαφή τους με τα φυσικά στοιχεία που τις περιβάλλουν. Μεγάλα προγράμματα αξιοποίησης των ποταμών, που περνούν μέσα από τον αστικό ιστό, προτείνουν πολλά έργα, επιχειρώντας την ανάκτηση της φύσης σε αυτά. Τολμηρό παράδειγμα αποτελεί η αποκάλυψη του ποταμού Corée που έρεε κάτω από έναν αυτοκινητόδρομο διαπερνώντας το κέντρο της Σεούλ. Τα ποτάμια εγγυώνται μια καινούργια αστική δομή, που αντιτίθεται στις τοπικές κλιματολογικές αλλαγές, πρέπει όμως να ληφθεί υπ' όψιν το ενδεχόμενο υπερχειλίσης τους. Μια σύγχρονη λύση που κάνει την εμφάνιση της σε αδιαμόρφωτες όχθες και καταργεί την χρησιμότητα πολυδάπανων έργων υποδομής είναι η φύτευση με κατάλληλα είδη φυτών. Αυτά ελαττώνουν τη διάβρωση του εδάφους και παραλαμβάνουν τις αυξήσεις της στάθμης των ποταμών με αποτέλεσμα τη δημιουργία δημόσιων χώρων πρασίνου διαφορετικών ποιοτήτων. Ο «ενταφιασμένος» για πολλά χρόνια ποταμός απελευθερώνεται και ευαισθητοποιεί τον πληθυσμό της Σεούλ με αποτέλεσμα να επανέλθει η τοπική χλωρίδα και πανίδα.<sup>11</sup>

Αυτή είναι η ευκαιρία των ισχυρών οικονομιών παγκοσμίως για αειφόρο ανάπτυξη, δηλαδή η απελευθέρωση εκτάσεων απαλλαγμένων από την αστικοποίηση και η χρηματική επανεπένδυση των ήδη κατασκευασμένων και κατειλημμένων δομών.<sup>12</sup> Οι πόλεις χρειάζονται εκείνες τις υποδομές που εκτείνονται πέρα τα αντιληπτικά όρια και συνδέουν διάφορους τόπους με άλλους, ανθρώπους με τοποθεσίες, κοινότητες με κοινότητες, ανθρώπους με ανθρώπους, τη φύση με τη πόλη και αντίστροφα. Με την ταχεία ανάπτυξη των μητροπόλεων και την έλλειψη διαθέσιμων ανοιχτών χώρων, οι υποδομές αποτελούν μια ανεκμετάλλευτη πηγή που δύναται να επιφέρει θετικές αλλαγές. Με την ταυτόχρονη

<sup>11</sup> Άρθρα που πλαισίωσαν μια έκθεση που πραγματοποιήθηκε στο Παρίσι το 2011 από την Cité de l'architecture du patrimoine με τίτλο «La ville fertile»

<sup>12</sup> Antoine Grumbach & Associés, "Seine Métropole, Paris Rouen Le Havre", Etablissement public de maîtrise d'ouvrage des travaux culturels, Consultation Internationale de recherche et développement sur Le Grand Pari de l'Agglomération Parisienne, 2009, février

ενσωμάτωση οικολογικών και κοινωνικών αρχών, τα συστήματα των υποδομών μπορούν να συμβάλλουν ενεργά στη βελτίωση της αστικής ζωής.<sup>13</sup>



Εικόνα 6: Ριζική αλλαγή λειτουργίας υποδομών από αυτοκινητόδρομο σε πάρκο (παράδειγμα Σεούλ)

<sup>13</sup> Ying-Yu Hung, Gerdo Aquino et, "Landscape Infrastructure: case studies by SWA (ed.)", Germany, 2011.

## ΛΙΓΑ ΛΟΓΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΠΑΡΙΣΙ

Το Παρίσι αποτελεί μια μητρόπολη η οποία πορεύτηκε ιστορικά με μια σειρά μεταλλάξεων σε όλα τα επίπεδα, κοινωνικά, πληθυσμιακά και οικονομικά. Αυτές μεταφράστηκαν στην αρχιτεκτονική και την πολεοδομία έχοντας ως αποτέλεσμα η πόλη να αποκτήσει την κατασταλαγμένη εικόνα της (ένα αντιπροσωπευτικό σύμβολο-τοπόσημο συγκεκριμένης εποχής, στοιχεία που μπορεί ο επισκέπτης να παρατηρήσει, διασχίζοντας τους δρόμους της κτλ) Το πολύπλευρο πρόσωπο του Παρισιού συνθέτουν τρία στοιχεία μείζονος σημασίας που του προσδίδουν τον χαρακτήρα. Ξεκινώντας από το έντονο φυσικό στοιχείο, τον ποταμό Σηκουάνα, συνεχίζοντας με τους αστικούς κήπους σήμα κατατεθέν της Γαλλικής παράδοσης και τελειώνοντας με τους μεγάλους οδικούς άξονες οι οποίοι συνδέουν το κέντρο με τα προάστια. Ο Σηκουάνας κυριαρχούσε ανέκαθεν στην ανάπτυξη του πολεοδομικού ιστού. Πολλές φορές στην ιστορία της πολεοδομίας αντιμετωπίστηκε ως εμπόδιο ή ως υποδοχέας ανεπιθύμητων χρήσεων. (π.χ. λιμάνι, απόληξη αγωγών ακαθάρτων κτλ). Γεγονός, που στη σημερινή εποχή αλλάζει, προσελκύοντας μάλιστα στις όχθες του τη δημιουργία υπαίθριων χώρων. Η παράδοση αυτή έχει ξεκινήσει ήδη από τον 18<sup>ο</sup> αι., προσφέροντας πλούσιο υλικό στους σύγχρονους πολεοδόμους. Το Παρίσι διαθέτει ανάμεσα στα χαρακτηριστικά που το σημάδεψαν, ένα δίκτυο των μεγάλων λεωφόρων. Αυτές αποτελούν ευθύγραμμες, φυτεμένες διαδρομές με δενδροστοιχίες μέσω των οποίων μπορείς να μεταβείς στις μεγάλες πλατείες, τα ιστορικά μνημεία ή τα δημόσια κτίρια.<sup>1415</sup>

---

<sup>14</sup> Μέσα σε αυτή τη δομή ιδιαίτερος ευανάνγνωστη και μοναδική, τύποτα δεν είναι πιο σημαντικό, πιο πλούσιο των συμβολικών μνημείων και πιο αξιγάπητο στους Παριζιάνους αλλά και στους επισκέπτες, από το μεγάλο άξονα ανατολή-δύση, που ονομάζεται επίσης «Voie triomphale» (η θριαμβευτική γραμμή).

<sup>15</sup> Η ιστορική εξέλιξη της πόλης του Παρισιού περιλαμβάνεται στο παράρτημα.



**ΛΙΓΑ ΛΟΓΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΠΑΡΙΣΙ**

**2**





Εικόνα 7: απόψεις της πόλης του Παρισιού

## Ο ΣΗΚΟΥΑΝΑΣ

Στο Παρίσι, ο δημόσιος χώρος καταλαμβάνει κεντρικό ρόλο στα σχέδια ανάπτυξης της πόλης. Αποτελεί τον κατεχοχόν χώρο, στον οποίο μπορούν να εφαρμοστούν και να προβληθούν πολιτικές αποφάσεις, να αναδειχθεί η οικονομική και πολιτιστική ευημερία μίας χώρας, όπου μπορούν να συμμετάσχουν και οι πολίτες. Οι όχθες του Σηκουάνα, με την ιστορία και τη συμβολική σημασία τους, είναι ένας εκτενής δημόσιος χώρος που διατρέχει ολόκληρη την πόλη και αποτέλεσαν πεδίο εφαρμογής στρατηγικών, προβληματισμών και πεποιθήσεων της εκάστοτε εποχής.

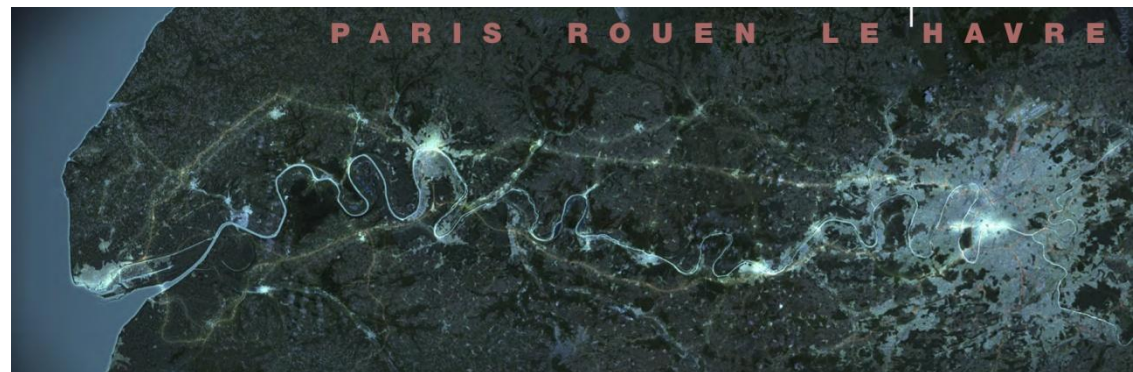
Η σύγχρονη τάση για προσωρινές εκδηλώσεις και δραστηριότητες, όπως οι γιορτές, τα φεστιβάλ και τα αθλητικά γεγονότα, μεταμορφώνει συνεχώς την πόλη, με τρόπο αναστρέψιμο και παροδικό. Η εναλλαγή εικόνων, δράσεων και εντυπώσεων αντικατοπτρίζει την περίπλοκη και πολυδιάστατη εικόνα της σύγχρονης πόλης. Πέραν όμως από το σταθερό, κτιστό περιβάλλον γύρω από το ποτάμι, στη διαμόρφωση της εικόνας του σημαντικό ρόλο παίζουν, σήμερα, οι ολοένα και αυξανόμενες εφήμερες κατασκευές.

Ξεκινώντας από το πέρασμα της Μοντέρνας στη Μεταμοντέρνα περίοδο μέχρι σήμερα, τα έργα στις όχθες του Σηκουάνα αποτυπώνουν την εξέλιξη του αστικού σχεδιασμού των δημόσιων χώρων στην γαλλική πρωτεύουσα, προσφέροντας οπτικές σε πολιτικές, κοινωνικές, ιδεολογικές και αισθητικές μεταβολές της περιόδου αυτής. Ήδη από τη δεκαετία του '70, οι πολεοδόμοι της παρισινής περιοχής ασχολούνται και προτείνουν λύσεις για τη σύνδεση των παραποτάμιων κοινοτήτων του Île-de-France με τις όχθες του Σηκουάνα.



Εικόνα 8:Σκαρίφημα του ποταμού

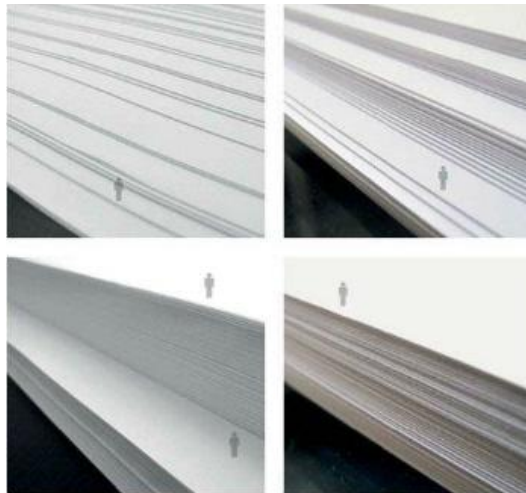
Ακόμα και οι βιομηχανικές εγκαταστάσεις ή τα λιμάνια ανοίγουν τις όχθες τους στις καινούργιες ανάγκες, σε χρήσεις αναψυχής και τουρισμού. Ο Σηκουάνας αποτελεί στο τέλος του 20<sup>ου</sup> αιώνα φορέα πολιτιστικής και οικονομικής ανάπτυξης, τόσο σε πολεοδομικό επίπεδο όσο και σε χωροταξικό.<sup>16</sup>



Εικόνα 9: Πρόταση χωροταξικού σχεδίου

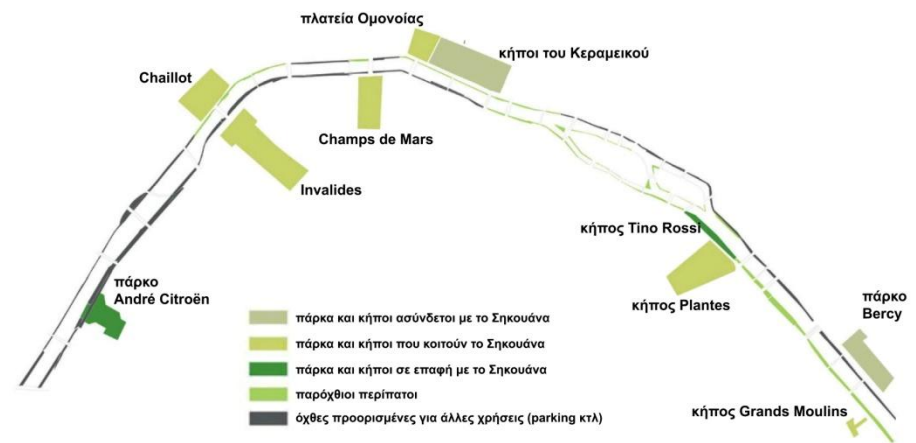
<sup>16</sup> Αντικείμενο μελέτης και άξονας ανάπτυξης ενός χωροταξικού σχεδίου (Seine Métropole) που περιλαμβάνει την περιοχή του Παρισιού, τη γειτονική πόλη Ρουέν καταλήγοντας στο λιμάνι της Χάβρης.

Η δεκαετία του '90 ξεκινάει, για την πόλη, με μία πολύ σημαντική αναγνώριση της ιστορικής και αισθητικής αξίας του ποταμιού της, την προσθήκη των οχθών του Σηκουάνα και των παρακείμενων κτιρίων στη λίστα της παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς της UNESCO. Τότε ξεκινάει ένα σχέδιο για τον φωτισμό και την ανάδειξη των οχθών, με στόχο να ολοκληρωθεί το έτος 2000. Μέσα στην ίδια δεκαετία ολοκληρώνονται τα δύο πάρκα στα ανατολικά και τα δυτικά του Παρισιού, το Parc Citroen και το Parc de Bercy, αντίστοιχα. Πασιφανής είναι πλέον η στροφή προς τη φύση και το σχεδιασμό των ελεύθερων χώρων, ενώ γίνεται προσπάθεια για σταδιακή απομάκρυνση του αυτοκινήτου από τις παρόχθιες λεωφόρους. Το 2000 προγραμματίζονται, για τρίτη φορά, οι γιορτές του Σηκουάνα (Fêtes de la Seine 2000), στα πλαίσια των εορτασμών της πόλης για την αρχή της νέας χιλιετίας. Οι γιορτές αυτές, αποτελούν για την πόλη ευκαιρία να «απεικονίσει το ρόλο της ως παγκόσμια πρωτεύουσα», στους θεατές να «ανακαλύψουν και να τιμήσουν τις περιοχές της Γαλλίας» και στους Παριζιάνους να «ανακαλύψουν εκ νέου το ποτάμι τους».



Εικόνα 10:Μακέτες αναπαράστασης οχθών

Πάνω στο πανόραμα του ποταμού από τα ανατολικά προς τα δυτικά, η θέα που θα αντικρίσουμε είναι μοναδική, αποκαλύπτοντας μας τις θεαματικές προσόψεις όλων των εποχών της αρχιτεκτονικής του Παρισιού. Πρόσφατα, η ανακατάληψη του Σηκουάνα έχει ξεκινήσει στα χαμηλότερα επίπεδα των όχθων δημιουργώντας ένα νέο είδος χώρου που εξελίσσεται κατά μήκος του. Πλέον γίνεται καλύτερος καταμερισμός του δρόμου των αυτοκινήτων και των ποδηλατών, καθώς επίσης οι πεζοί και η φύση έχουν μεγαλύτερο χώρο στη διάθεση τους.



Εικόνα 11: Διαφορετικές αναπλάσεις των οχθών

Εστιάζοντας στην περιοχή της Défense, ακολουθώντας τις γεωγραφικές πτυχώσεις του ποταμού όπου η αξιοποίηση του «ενδιάμεσου» χώρου συνδυάζεται με την επιμήκυνση του άξονα, θα σχηματιστούν δύο όψεις διαφορετικές αποδεικνύοντας την ικανότητα του ποταμού να δέχεται την αστική ανάπτυξη. Η λογική του ιστορικού άξονα που εγκαθιστά τις αρχές της συμμετρίας ενισχύεται από αυτές τις δύο υδάτινες «πύλες», στη μία άκρη με το κεντρικό πλάτωμα της «La Défense» και από στην άλλη με τις 17 ταράτσες του Seine Arche και το πάρκο του Chemin-de-l'île. Αν και πρόκειται για υπαίθριους χώρους οι αστικές και τοπιακές ποιότητες των δύο παραποτάμιων όψεων είναι πολύ διαφορετικές. Στην ανατολική πλευρά, στη γέφυρα Neuilly, οι όχθες εξυπηρετούν στη λογική του αυτοκινήτου χαρακτηριστικό της δεκαετίας του '60, όπου ένας αυτοκινητόδρομος μεγάλων ταχυτήτων υψώνεται ως ένα απροσπέλαστο εμπόδιο για τους πεζούς. Αντίθετα, πάνω στο πλάτωμα της La Défense οι πεζοί επωφελούνται μιας επιμηκυμένης θέας στο Σηκουάνα, μέσα από την κλασική παράδοση του άξονα του Le Nôtre. Στη δυτική πλευρά του Seine Arche, οι ταράτσες καταλήγουν σε μια τεράστια ζώνη που προσφέρει άμεση σχέση με το ποτάμι. Εκεί, ο επισκέπτης ανακαλύπτει μεγάλες ζώνες αστικών κενών, που έχουν ήδη ανακτηθεί όπως το πάρκο Chemin-de-l'île. Σε αντίθεση με το παρισινό κομμάτι, που ο αυτοκινητόδρομος σχηματίζει ένα εμπόδιο και αποδυναμώνει το ποτάμι, το κομμάτι του Nanterre οργανώνεται από μια σειρά πράσινων πόλων έλξης: το ήδη πολεοδομημένο πάρκο, τα παρόχθια μονοπάτια και το νησί Fleurie που αποτελεί προστατευμένη περιοχή. Οι δύο όψεις του Σηκουάνα, αντικατοπτρίζουν τη φιλοσοφία του μοντερνισμού και την αναθεώρηση του. Στη μια, το σκληρό, αυστηρό όριο υποδηλώνει την ανθρώπινη επιβολή στο φυσικό περιβάλλον, ενώ στην άλλη η διαφορετική εκδοχή της διαχείρισης του ορίου επιτρέπει στη φύση να εισχωρήσει δυναμικά στον πυκνό πολεοδομικό ιστό.<sup>17</sup>

---

<sup>17</sup> Picon-Lefebvre Virginie. Ed., Chabard Pierre. Ed., "*La Défense 2, un atlas : histoire / territoire.*", Marseille, 2012.





**Εικόνα 12: ανατολική πλευρά, στη γέφυρα Neuilly**



**Εικόνα 13: πάρκο του Chemin-de-l'île**

## ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΒΑΣΙΛΙΚΟΥΣ ΚΗΠΟΥΣ ΣΤΑ ΑΣΤΙΚΑ ΠΑΡΚΑ

Το Γαλλία αποτελεί παραδοσιακά την χώρα όπου οι κήποι έχουν την ιδιαίτερη θέση στη οργάνωση του πολεοδομικού ιστού. Ιδίως τα πάρκα σε άμεση σχέση με τις όχθες, αλλά και όσα βρίσκονται στον πυρήνα του, διέπονται από ορθολογικές αρχές σχεδιασμού με αποτέλεσμα να δίνουν την αίσθηση μιας οργανωμένης φύσης. Έχει παρατηρηθεί πως, η ύπαρξη φυσικών αστικών κενών διαμόρφωσαν νέες συνθήκες και δεδομένα στις περιοχές γύρω τους. Στο Παρίσι, η ύπαρξη μιας βαθιάς παράδοσης στη κηποτεχνία και κατ' επέκταση στη δημιουργία μεγάλων δημόσιων πράσινων χώρων (αρχικά ως ιδιωτικοί κήποι του βασιλιά και αργότερα ως δημόσιοι χώροι της πόλης) αποτέλεσαν κομβικά σημεία για την τελική οργάνωση του χώρου. Σήμερα η ύπαρξη κάποιου πάρκου στον αστικό ιστό αποτελεί βασικό εργαλείο στην ανοικοδόμηση της περιοχής, που προσελκύει κτίρια κατοικιών, γραφείων ακόμη και δημόσιου χαρακτήρα. Υπάρχουν διάφορα είδη πάρκων, άλλα διαχωρίζονται άρρηκτα από τον αστικό ιστό και άλλα είναι βασικό μέρος του συνόλου.



Εικόνα 14: Οι κήποι του Κεραμεικού

Ξεκινώντας από ένα τυπικό παράδειγμα γαλλικού κήπου, ο οποίος χωρικά βρίσκεται στην αρχή του άξονα που χάραξε ο André Le Nôtre, είναι αυτός του Κεραμεικού. Πρόκειται για το μεγάλο κενό χώρος μεταξύ της βόρειας και της νότιας πτέρυγας του παλατιού του Κεραμεικού, γνωρίμος στους σημερινούς επισκέπτες του Λούβρου<sup>18</sup>. Ο Κήπος του Κεραμεικού περικλείεται ανατολικά από το Λούβρο και νότια από τον Σηκουάνα, δυτικά από την Πλατεία Ομονοίας (Place de la Concorde) και τέλος βόρεια από την οδό

<sup>18</sup> Αποκαλύφθηκαν το 1883 και η αυλή του Λούβρου άνοιξε για πρώτη φορά προς έναν αδιάσπαστο Ιστορικό Άξονα.

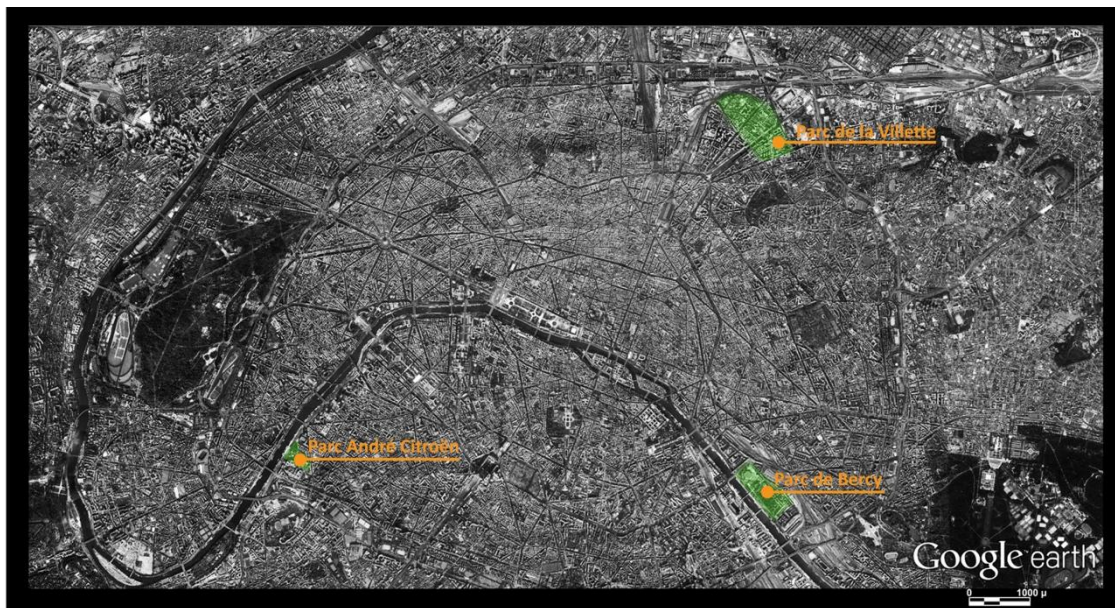
Rivoli. Ο εν λόγω κήπος καλύπτει περίπου 250 στρέμματα και ακόμα ακολουθεί το σχέδιο που ετέθη από τον σχεδιαστή κήπων André Le Nôtre, ο οποίος το 1664 επεξεργάστηκε σχέδια παρτεριών του κήπου. Όταν αποχώρησε ο βασιλιάς, το κτήριο έμεινε πρακτικά εγκαταλειμμένο και χρησιμοποιούνταν μόνο ως θέατρο, ενώ οι κήποι του έγιναν ένα δημοφιλές θέρετρο για τους Παριζιάνους. Μέρος του επίσημου σχεδίου περιέχει έναν ευρύ κήπο που πλαισιωνόταν από δύο λίμνες και επέτρεπε μία απεριόριστη θέα από τη δυτική πρόσοψη του ανακτόρου κατά μήκος ενός κεντρικού άξονα.<sup>19</sup>

Οι αρχές σχεδιασμού αφορούν κυρίως στην ανάδειξη της θέας προς το δάσος Saint-Germain-en-Laye, η οποία λειτουργούσε ως αναπόσπαστο κομμάτι του ανακτόρου και όχι ως ένα αυτοτελές σημείο της πόλης. Αρχικά, ο κήπος αποκόπτεται από το αστικό σύνολο της εποχής. Σήμερα όμως, αποτελεί ένα από τα πιο πολυσύχναστα πάρκα του Παρισιού καθώς βρίσκεται σε άμεση επαφή με το μουσείο του Λούβρου και συναντά κατά μήκος του άξονα του Le Nôtre πολλά μνημεία σημαντικής ιστορικής αξίας. Ο κήπος, αν και γειτνιάζει με το Σηκουάνα, δεν προσφέρει άμεση επαφή με αυτόν. Όμως, στο τέλος του 20<sup>ου</sup> αι., όπου τα μεγάλα αστικά κενά μετατρέπονται σε πράσινους χώρους, τα πάρκα που σχεδιάζονται δείχνουν την πρόθεση να συνδεθούν με το φυσικό στοιχείο.

Παραδοσιακά και νέα πάρκα συμβάλλουν στην εναλλαγή εικόνων, δράσεων και εντυπώσεων που αντικατοπτρίζει την περίπλοκη και πολυδιάστατη εικόνα του σύγχρονου Παρισιού. Η αποκατάσταση μιας στενής σχέσης μεταξύ των κατοίκων και του ποταμού τους και η δημιουργία αστικών υπαίθριων χώρων αποτελεί μια νέα πρόκληση η οποία θα πρέπει να αντιμετωπίσει τη συνεχή ανάπτυξη της πόλης.

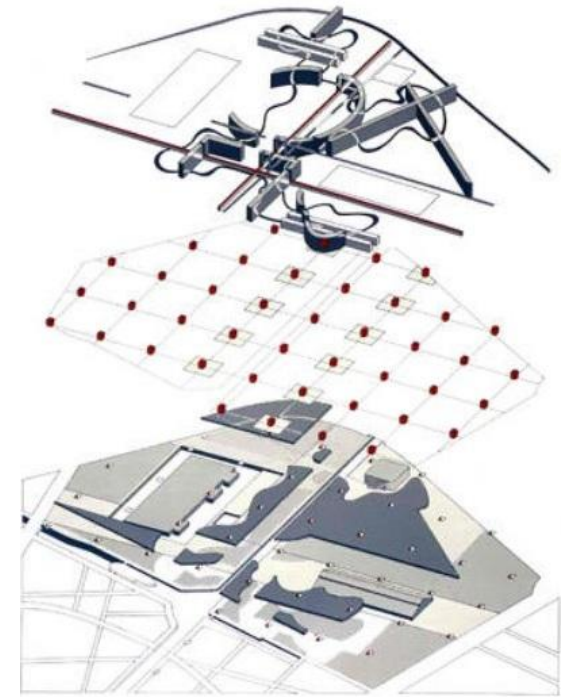
---

<sup>19</sup> <http://el.wikipedia.org>



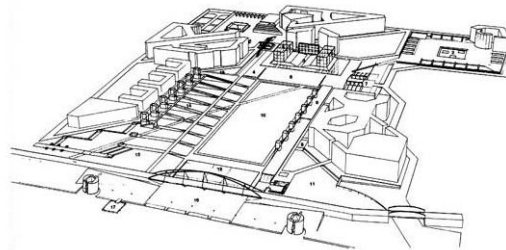
Εικόνα 15: τρία σύγχρονα πάρκα και η σχέση τους με το ποτάμι

Στα πλαίσια αυτής της ανάπτυξης, ο δήμος του Παρισιού στις αρχές της δεκαετίας του '80 προκηρύσσει αρχιτεκτονικό διαγωνισμό για τον σχεδιασμό του Parc de la Villette, ένα φιλόδοξο έργο που θα υποδεχτεί τον 21<sup>ο</sup> αιώνα. Νικητής ανακηρύχθηκε ο Ελβετός αρχιτέκτονας Bernard Tschumi. Το πάρκο χωροθετείται στα πρώην σφαγεία και την αγορά βοοειδών βορειοανατολικά του κέντρου. Βασικές αρχές σχεδιασμού είναι η παραλαβή γεωμετρικών στοιχείων της πόλης και η δημιουργία ενός δικτύου στοιχείων γραμμών και επιφανειών. Μεγάλες χαράξεις, άξονες με κατεύθυνση Βορρά Νότου και Ανατολής Δύσης οδηγούν ο μεν πρώτος στο κτίριο 'Grande Halle' και ο δεύτερος στο κανάλι του Σηκουάνα. Το πάρκο, που ολοκληρώθηκε το 1987, μετά από τρία χρόνια εργασιών, θέλησε να δώσει τη δυνατότητα στη πόλη μιας σχέσης με έναν χώρο πολυμορφικό και άμεσα συσχετισμένο μαζί της.

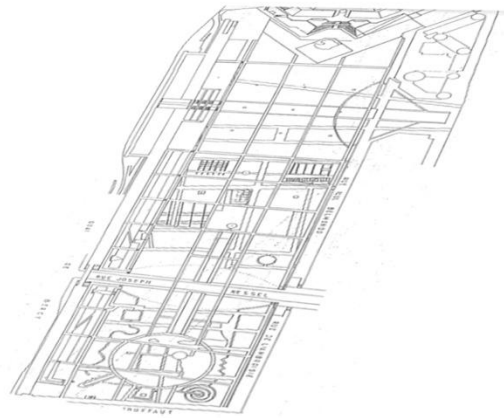


Εικόνα 16: επάλληλα στρώματα του πάρκου Villete

Εν συνεχεία το 1990 τελείως διαφορετικοί λόγοι οδήγησαν στη δημιουργία ενός επίσης σημαντικού πάρκου του Παρισιού. Σε μια περιοχή αρκετά οικοδομημένη, στο σημείο όπου υπήρχε η αυτοκινητοβιομηχανία της Citroen, γεννήθηκε η ανάγκη για μια αστική εκτόνωση. Μετά από αρχιτεκτονικό διαγωνισμό, την κατασκευή του πάρκου ανέλαβαν σε συνεργασία οι Alain Pronost και Gilles Clement. Σκοπός των αρχιτεκτόνων ήταν να δημιουργηθεί ένας χώρος όπου θα κυριαρχεί το φυσικό στοιχείο και θα αποτελεί τόπο ψυχαγωγίας και ηρεμίας. Η οργάνωση του χαρακτηρίζεται από μία κεντρική ελεύθερη επιφάνεια με γρασίδι και επιμέρους χώρους που αναπτύσσονται γύρω από αυτή. Οι διαφορετικές ποιότητες και λειτουργίες των αυστηρά γεωμετρικών χώρων βοηθούν τον επισκέπτη να αντιληφθεί ευκολότερα τη χωρική οργάνωση. Παρά τη γειτνίαση με το ποτάμι, αυτό δεν αποτελεί όριο του. Το πάρκο δε συνδιαιλέγεται με τον Σηκουάνα γιατί διαχωρίζεται από τον αυτοκινητόδρομο και η υπέργεια σιδηροδρομική γραμμή του Rer C εμποδίζει τη θέα προς αυτόν.



**Εικόνα 17: διαφορετικές ποιότητες στο πάρκο Citroen**

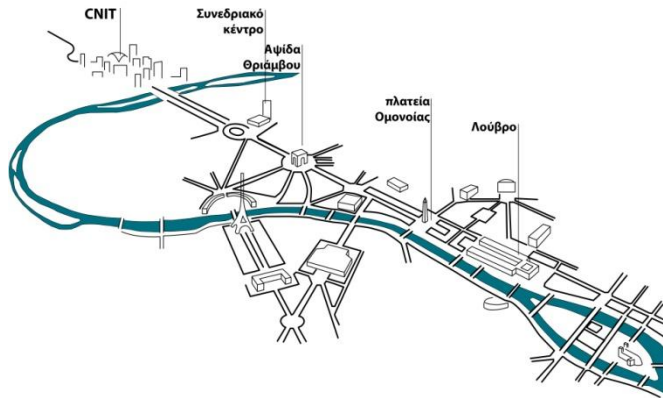


**Εικόνα 18:** σεβασμός στο παρελθόν πάρκο de Bercy

Τέλος, η αλλαγή της φιλοσοφίας στο σχεδιασμό παρόμοιων πράσινων χώρων διαφαίνεται στο Parc de Bercy λίγο αργότερα, το 1993. Σ' αυτό η προηγούμενη εγκατεστημένη λειτουργία δημιουργεί έναν χώρο άρρηκτα συνδεδεμένο με το παρελθόν του. Οι υφιστάμενες αποθήκες κρασιού που παραμένουν στο χώρο χρησιμοποιούνται σήμερα ως τουριστικά καταστήματα. Ο επικεφαλής του έργου Bernat Huet δημιούργησε έναν χώρο με σεβασμό στη φύση και την ιστορική κληρονομιά δίνοντας το έναυσμα για τη κατασκευή νέων σημαντικών κτιρίων γύρω από αυτό όπως το Cinémathèque Française του Frank Gehry, καθώς επίσης και της Εθνικής Βιβλιοθήκης της Γαλλίας Francois Mitteran. Κλείνοντας, αισθητό στοιχείο της σύνθεσης αποτελεί η αποκοπή του πάρκου από τον Σηκουάνα λόγω του ανισόπεδου οδικού άξονα που μεσολαβεί.

## “Ο ΜΕΓΑΛΟΣ ΑΞΟΝΑΣ”

*Το μεγαλεπίβολο σχέδιο της Défense και η απάντηση του Nanterre.*



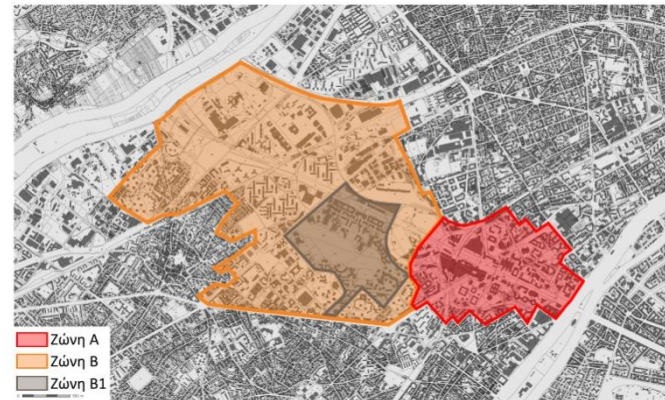
Εικόνα 19: η αλληλουχία των μνημείων πάνω από τον άξονα

Ο φερόμενος ως «Μεγάλος Άξονας» (Grand Axe) ξεκινά αξονικά από το σημερινό μουσείο του Λούβρου διαιρώντας τους κήπους του Κεραμικού. Στη συνέχεια επεκτείνεται μέχρι τη αψίδα του θριάμβου και συνεχίζει μέχρι σήμερα πέρα από τα όρια του κέντρου του Παρισιού. Η ιστορική σπουδαιότητα του συνόλου των τοποσήμων που συνθέτουν τον άξονα ξεχωρίζει λόγω της «μνημειώδους» κλίμακας. Από τη δομημένη σκοπιά των μνημείων, το Λούβρο ή η Αψίδα του Θριάμβου, η πλατεία Ομόνοιας ή οι Κήποι του Κεραμικού, αποδεικνύουν μια υπαρκτή σχέση με σκοπό να μεγεθύνουν και να εμπλουτίσουν το συμβολισμό τους. Τα μνημεία δεν ακολουθούν μια ισορροπημένη σύνθεση και δεν υπάρχει μια επιβεβλημένη ιεραρχία μεταξύ τους.<sup>20</sup>

<sup>20</sup> Άρθρο για την εννοιολογική σημασία ενός γραμμικού οδικού άξονα από την ιστοσελίδα: <http://dpea-archi.philo.over-blog.com/article-qu-est-ce-qu-on-construit-quand-on-construit-un-axe-70488856.html>



Ο άξονας δε σταμάτησε ποτέ να επεκτείνεται χωρίς να όρισε ποτέ το τέλος του. Καθώς απομακρυνόμαστε από το ιστορικό κέντρο, η συνέχεια του άξονα γίνεται μείζονος σημασίας στην περιοχή της Défense. Στο σημείο αυτό, η εξέλιξη της πόλης δεν διέπεται από τους ίδιους κανόνες που την ίσχυαν μέχρι τότε, πραγματοποιώντας μια τομή στην ιστορία της πολεοδομίας.



**Εικόνα 20:χάρτης των διαφορετικών ζωνών της επιχείρησης της Defense**

Ο αρχικός στόχος εδώ ήταν η δημιουργία ενός επιχειρηματικού κέντρου, λειτουργικά εμπλουτισμένου, που θα αποκέντρωνε δραστηριότητες από τις κεντρικές περιοχές της γαλλικής πρωτεύουσας. Η γενική ιδέα αρθρώνεται από ένα πλάτωμα, στο δυτικό Παρίσι, επάνω στον ιστορικό άξονα, λίγο μετά τη συνάντησή του με το Σηκουάνα. Κάτω από το πλάτωμα αναπτύσσονται ένα εκτεταμένο συγκοινωνιακό δίκτυο μέσω μαζικής μεταφοράς και χώροι στάθμευσης. Γύρω από την ελεύθερη δημόσια έκταση της επιφάνειας χωροθετούνται, σε ελεύθερη διάταξη, κτήρια-πύργοι (αρχικά σχεδόν αποκλειστικά γραφεία), πολλών από τα οποία η ιδιότυπη αρχιτεκτονική έκφραση συμβάλλει στη συμβολική αναγνώριση της σημασίας του επιχειρηματικού αυτού κέντρου. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση του κτηρίου

CNIT, με την τεράστια, τριγωνική επιφάνεια κάλυψης και τη στήριξη της σε τρία σημεία, σηματοδοτώντας την έναρξη της πολεοδόμησης της Défense. Άλλο δείγμα που εντάσσεται είναι η, «Grande Arche», ένα κτίριο γραφείων σε ένα γιγάντιο σχήμα «Π», που κτίστηκε το 1989.<sup>21</sup>



Εικόνα 21:περιοχή παρέμβασης Defense & Nanterre

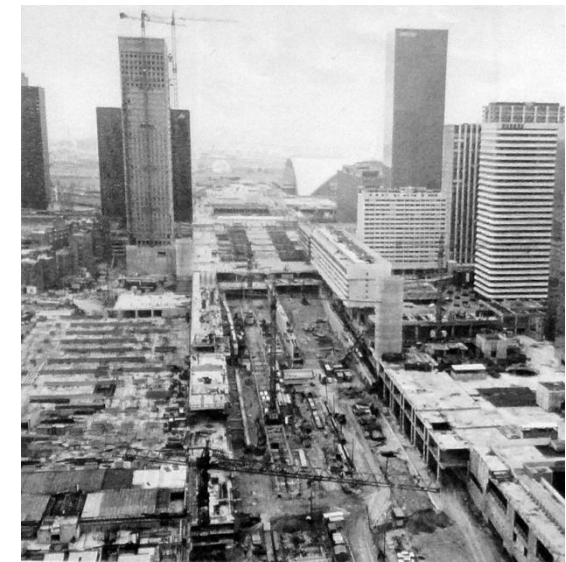
Η Μεγάλη Αψίδα της Défense ορίζει το τέλος αυτής της περιοχής και την αρχή του δήμου Nanterre. Από το ρυθμιστικό σχέδιο του 1956, η επιχείρηση της Défense χωρίζεται σε 2 μέρη: τη ζώνη Α που καλύπτει περίπου 1300 στρέμματα και προορίζεται για σύγχρονη συνοικία πολλαπλών χρήσεων και τη ζώνη Β που εκτείνεται περίπου σε 6200 στρέμματα στην επιφάνεια του Nanterre. Από τη στιγμή που ο ΕΡΑΔ ανέλαβε αυτή την έκταση των, ως επί τω πλείστον αγροτικών καλλιεργειών που βιομηχανοποιήθηκαν μέσα στο πρώτο τρίτο του 20ου αι, αποτελεί έναν εν δυνάμει τόπο πολεοδόμησης, που τον διαπερνά νοητά ο Μεγάλος Άξονας του Παρισιού.

<sup>21</sup> Ανδρικοπούλου, Ελένη, «Πόλη & πολεοδομικές πρακτικές : για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη», εκδόσεις Κριτική, Αθήνα, 2007

Στη ζώνη Α, γίνεται ο σαφής διαχωρισμός ανάμεσα στις υποδομές και τις υπερκατασκευές, γεγονός που προέκυψε από την εφεύρεση ενός υπερυψωμένου επιπέδου. Αυτό απαρτίζεται μορφολογικά από μια σειρά πλακών, τοποθετημένες με τέτοιο τρόπο που ακολουθούν την κλίση του εδάφους.

Οι δύο ριζικές μετατροπές της αστικής μορφής που συντελέστηκαν, εξηγούνται από την εξέλιξη της χρήσης του αυτοκινήτου. Αρχικά, εγκαταλείπεται το φυσικό έδαφος της πόλης και έπεται ο διαχωρισμός της κίνησης των οχημάτων από τους πεζούς. Η σημαντική αύξηση των αυτοκινήτων πείθει μηχανικούς και πολεοδόμους για την αναγκαιότητα να κατασκευαστούν γρήγορες γραμμές μέσα στο αστικό περιβάλλον. Εξ' άλλου στο τομέα της κυκλοφορίας, το πρόγραμμα πρέπει να απαντήσει σε δύο διαφορετικές λειτουργίες: να ρυθμίσει μια πρόσβαση αυτοκινήτων προς την πρωτεύουσα και να εξυπηρετήσει μια καινούργια συνοικία.

Για να γίνει αυτό προτάθηκε αρχικά να περάσει ο αυτοκινητόδρομος υπέργεια και οι προσβάσεις των πεζών από τη μια προς την άλλη πλευρά θα γίνονταν μέσω δι-

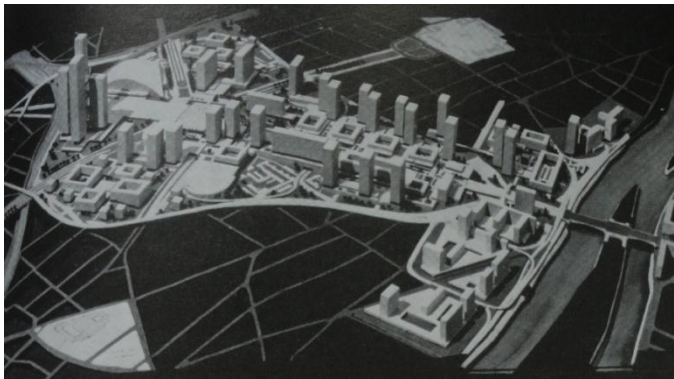


Εικόνα 22: τα πολλά επίπεδα μιας ενιαίας πλάκας

αδρόμων. Αυτή η πρόταση απορρίφθηκε εξ' αιτίας της τομής του εδάφους που θα διαμόρφωνε ένα τοίχο στις οπτικές του Παρισιού. Όπως εξελίχθηκε η ιδέα, ο αυτοκινητόδρομος έπρεπε να ακολουθήσει το Μεγάλο Άξονα. Η απόφαση πάρθηκε να εγκιβωτιστεί και να κατασκευαστεί μια υπόγεια γραμμή ταχείας κυκλοφορίας για να εξυπηρετήσει τη συνοικία.

Η δημιουργία μιας υπερυψωμένης πλάκας λοιπόν, μοιάζει σαν να επιλύει τις αντιθέσεις του τόπου και του προγράμματος με σκοπό να καλυφθούν οι ανάγκες του νέου προαστίου. Ο αυτοκινητόδρομος, η γραμμή του ΡΕΡ και του μετρό που προβλέπονται θα ενταχθούν επίσης υπόγεια μαζί με τα παρκινγκ. Στην επιφάνεια, τοποθετείται ένας μεγάλος διάδρομος προορισμένος για τους πεζούς.

Η περίπτωση της Défense ενδιαφέρει, μεταξύ άλλων, για το γεγονός ότι το αρχικό σχέδιο γενικής διάταξης, της δεκαετίας του '60, αποδείχθηκε αρκετά ευέλικτο για να δεχτεί, στα επόμενα χρόνια, όχι μόνο πρόσθετα κτήρια αλλά και νέο λειτουργικό εμπλουτισμό (με κατοικίες, πολιτιστικά κέντρα, χώρους αναψυχής και εμπορίου κλπ).<sup>22</sup>



Εικόνα 23: μακέτα πρότασης αρχικού σχεδίου.

<sup>22</sup> Picon-Lefebvre Virginie. Ed., Chabard Pierre. Ed., "La Défense 2, un atlas: histoire/territoire.", Marseille, 2012.

Η ζώνη Β, καταλαμβάνει εδάφη του δήμου Nanterre, που τον 19ο αι, είναι μια μεγάλη κωμόπολη με εκτάσεις στην περίμετρο της που εξυπηρετούν τη γεωργία και κτηνοτροφία. Το 1837, η έναρξη λειτουργίας της σιδηροδρομικής γραμμής Paris-Saint Germain, μεταμορφώνει το τοπίο. Τότε, το Nanterre γίνεται ένας δημοφιλής τόπος ψυχαγωγίας της παρισινής νεολαίας που εκτιμά ιδιαίτερα τις όχθες του Σηκουάνα, κάνει βόλτες με βάρκες και τρώει στο νησί Fleurie.

Ανάμεσα στο 1903 και το 1926, εγκαθίστανται στις όχθες του ποταμού μεγάλες βιομηχανικές μονάδες, τις οποίες προσελκύει η φθηνή αγροτική γη, το φθινό εργατικό δυναμικό που είναι εγκατεστημένο στην περιοχή και η μικρή απόσταση από το κέντρο του Παρισιού. Το 1903, η χαρτοποιία του Σηκουάνα είναι μια ισχυρή παραγωγική μονάδα και παράλληλα κατασκευάζει μια προβλήτα που επιτρέπει την είσοδο των ποτα-

μόπλοιων. Η αυξημένη ζήτηση είχε ως αποτέλεσμα την πώληση των καλλιεργήσιμων εκτάσεων σε πετρελαϊκές εταιρείες και βιομηχανικές επιχειρήσεις δευτερογενούς τομέα.



Εικόνα 24: το Nanterre τις αρχές του 20ου αιώνα



Εικόνα 25: εγκαταστάσεις της χαρτοβιομηχανίας του Σηκουάνα

Στις αρχές της δεκαετίας του '50, ξεπηδούν οι πρώτες παραγκουπόλεις πάνω στις παλιές αγροτικές εκτάσεις, στις οποίες στεγάζονται εργάτες και οικονομικοί μετανάστες από τις παραιοικίες, που απασχολούνται σε διάφορα εργοστάσια στην περίμετρο της πρωτεύουσας. Η μετακίνηση μεγάλου μέρους του πληθυσμού στην πρωτεύουσα δημιούργησε ανάγκες για στέγαση, που οδήγησαν στην ανάκαμψη των κατασκευών και σε μια σημαντική αστικοποίηση εκτάσεων στην περίμετρο. Η κοινότητα του Nanterre διαθέτει τις απαιτούμενες ελεύθερες εκτάσεις, σε αντίθεση με εκείνες του παραδοσιακού κέντρου που είναι ήδη κορεσμένες. Η αρχή για ανοικοδόμηση της Défense και του Nanterre σήμανε το 1958 και ένα χρόνο αργότερα άρχισαν οι κατεδαφίσεις των παραγκουπόλεων, με άμεση συνέπεια την επιτακτική ανάγκη για μεταστέγαση των κατοίκων της περιοχής και τη ριζική μεταμόρφωση του τόπου.

Από μια επαρχία αποτελούμενη από μεγάλα κτήματα, το Nanterre διαμορφώνεται επιτυχώς σε μια αστική περιοχή λόγω της βιομηχανοποίησης της περιμέτρου του Παρισιού, την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών γραμμών και των οικοπέδων προς ανοικοδόμηση καθώς και την πολεοδομία των ζωνών (zoning). Ταυτόχρονα αναπτύσσονται οι υποδομές, γεγονός που κομματιάζει την κοινότητα του Nanterre στη δυτική παρειά της.

Εδώ και πενήντα χρόνια, η πόλη του Nanterre σηματοδοτείται από τη σχέση του με το Παρίσι. Ένα κομμάτι της πόλης είναι στην πραγματικότητα «παγωμένο» για να επιτρέψει την συνέχιση του άξονα του Le Nôtre προς τα δυτικά. Αυτή η μακρά δεσμευμένη λωρίδα ανεκμετάλλετου εδάφους εξυπηρέτησε πολύ γρήγορα στην εγκατάσταση των επικοινωνιακών δικτύων. Αργότερα ο άξονας μετατράπηκε σε αυτοκινητόδρομο, εν μέρει υπόγειος που στη συνέχεια γίνεται υπέργειος. Τα δεσμευμένα εδάφη για την κατασκευή αυτού του άξονα σηματοδοτούν για τους κατοίκους μία επιβεβλημένη εξουσία της πρωτεύουσας πάνω στην περιοχή, η μορφή της οποίας είναι καθορισμένη σε μεγάλο βαθμό από τις πολιτικές αποφάσεις που αποσκοπούν στην τόνωση του γοήτρου του γαλλικού κράτους. Μεγάλα ερ-

γοστάσια, σημαντικές υποδομές, πόλεις, πανεπιστήμια, διοικητικές υπηρεσίες και οι ουρανοξύστες της Défense εγκαταστάθηκαν από το κράτος και συνδέονται άμεσα με την εθνική οικονομία. Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια, επιχειρείται η ανασύνθεση της πόλης, μετά την αποτυχία του μοντέλου των ζωνών και της παράθεσης μη-λειτουργικών τομέων.



Εικόνα 26: η μετάλλαξη της αγροτικής περιοχής του Nanterre σε βιομηχανική

Η περιοχή που μοιάζει, στην αρχή της δεκαετίας του '70, χέρσο και σχεδόν παρθένο έδαφος, πολεοδομείται, ακολουθώντας τις περιπέτειες της πολιτικής ιστορίας και της αλλαγής των αρχιτεκτονικών και πολεοδομικών δογμάτων. Κάθε κεφάλαιο αυτής της διπλής ιστορίας άφησε τα υλικά σημάδια της σε αυτό τον τόπο, με σχέδια ενός συνόλου που δεν επιτεύχθηκε ποτέ. Η μη υλοποίηση της προβλεπόμενης μετετονένιας βάσης, η εν λόγω πλάκα σύνδεσης της Défense με το Nanterre είχε ως αποτέλεσμα να δημιουργηθεί μία πολεοδομία αστικών νησίδων χωρίς να «συρράπτει» τον πολεοδομικό ιστό και να του δίνει μια συνοχή.

Η ιστορία της Ζώνης Β μαρτυρά, σε όλες τις περιπτώσεις μια μορφή της αντίθεσης (ή της ασυμμετρίας) ανάμεσα στην πολιτική διακυβέρνηση και τις αρχιτεκτονικές και πολεοδομικές προθέσεις. Μέσα σε περιόδους ισχυρής κυριαρχίας του ÉPAD, άρα και του Κράτους, τα έργα αυτής της περιοχής, είναι εν μέρει αυταρχικά και τεχνοκρατικά, αλλά πολύ πειραματικά. Αντιθέτως, ξεκινώντας από το τέλος του 70, που οι ιδιωτικοί και δημόσιοι παράγοντες χωροταξίας και πολεοδομίας πολλαπλασιάζονται, χωρίς κανέναν να κυριαρχεί αληθινά, το πολεοδομικό σχέδιο της ζώνης του Nanterre, έντονα συζητημένο και ξανασχεδιασμένο από πολλούς παράγοντες, σταθεροποιούν εξωτερικά μια πολεοδομική φόρμα που κάνει τις νησίδες κανονικές και συχνά κλειστές, συμμετρικές και με μνημειακούς δημόσιους χώρους. Η περιοχή ευθυγραμμίζεται αυστηρά από τον μεγάλο άξονα, προετοιμάζοντας τη συνέχεια του στο δήμο του Nanterre, που είχε αναβληθεί για μεγάλο χρονικό διάστημα.<sup>23</sup>

Από τη δεκαετία του '50, τα δόγματα της πολεοδομίας γνώρισαν ριζικές αλλαγές σε σχέση με τις γενικότερες κοινωνικές εξελίξεις της Γαλλίας. Το μοντέλο της Défense ως κατευθυνόμενο της κοινωνικής και αστικής ανάπτυξης μετά το Β' Π.Π., δίνοντας προτεραιότητα σε μια ομογενοποίηση κοινωνική και χωρική, θα πετύχει μια σύλληψη πιο ρεαλιστική απέναντι στη κοινωνία και τη κρατική εξουσία. Παρακολουθούμε με την επιχείρηση της Défense το θάνατο μιας ουτοπίας που επέμεινε να θέλει να πραγματοποιήσει μια νέα πολεοδομία σε ρήξη με την παραδοσιακή μορφή της πόλης και τη λειτουργία της, οργανωμένη γύρω από χωρικές τοποθετήσεις συνώνυμες με τον μοντερνισμό, όπως η πλάκα, ο πύργος, το block, ο αυτοκινητόδρομος.

Σαν κάτι ευμετάβλητο, η περιοχή Défense αποκαλύπτει τις εξελίξεις της σύγχρονης αρχιτεκτονικής: γεωμετρικές κατασκευές των ετών του '50 μετατρέπονται σε κτήρια μετα-μοντέρνα των ετών του '80, μέχρι τον ερχομό ενός νέου εξπρεσιονισμού που χαρακτηρίζει τους τελευταίους πύργους που υλοποιήθηκαν.

---

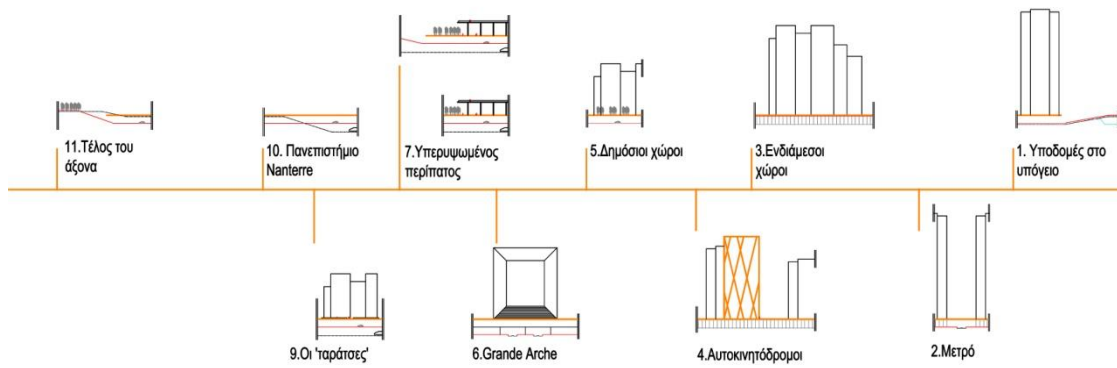
<sup>23</sup> 3. Ιστορική εξέλιξη του άξονα ακολουθεί στο παράρτημα.



Αυτό το έργο ξεκινά ως μια σημαντική επένδυση εκ μέρους του κράτους όπου και γίνεται μάρτυρας της ανόδου της εξουσίας ιδιωτικών παραγόντων και πολυεθνικών εταιρειών, για να πραγματοποιήσουν στη Défense ένα επιχειρησιακό κέντρο με παγκόσμια εμβέλεια. Η υλοποίηση του προγράμματος περνά μέσα από 3 τύπους προβλημάτων: την κρίση της κατοικίας, την έλλειψη απαιτούμενων γραφείων και της βελτίωσης της κίνησης των αυτοκινήτων και των πεζών. Οι ερωτήσεις που παραμένουν ακόμα και σήμερα μοιάζουν να είναι της ίδιας φύσης, παρόλο που οι αρχιτεκτονικές μορφές άλλαξαν, πρόκειται πάντα να έχουν ως πλεονέκτημα τις υπηρεσίες των χρηστών και των κατοίκων της συγκεκριμένης έκτασης. Λόγω του στρατηγικού ενδιαφέροντος της περιοχής, το κράτος οδηγείται να αντιμετωπίσει την υποβάθμιση των υποδομών και να ανασυγκροτήσει το ÉPAD, το 2007. Προγραμματίζει τώρα ένα νέο μέλλον, με χρονικό ορίζοντα το 2030, εισάγοντας στην περιοχή τους στόχους της αειφόρου ανάπτυξης.



εικόνα 27: μελλοντικές προτάσεις για τη «Μεγάλη Αψίδα»

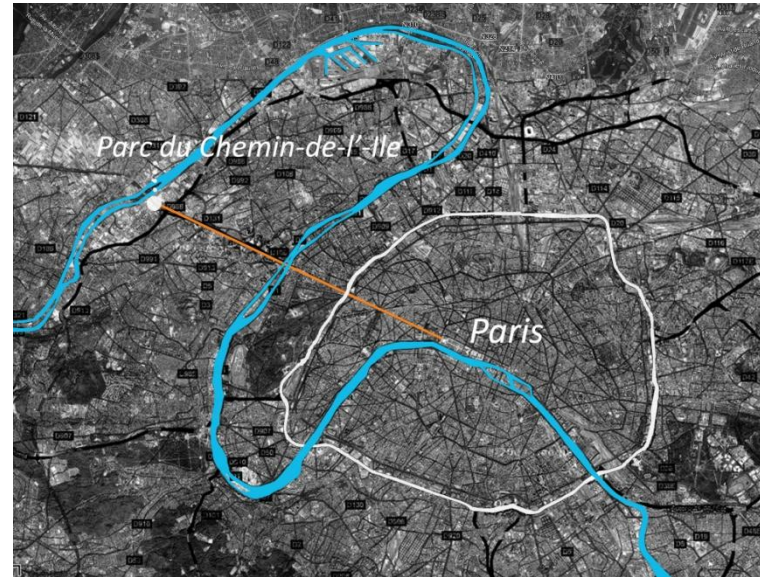


Εικόνα 28 : τομές στο έδαφος



Εικόνα 29: ο πολυσύνθετος χαρακτήρας της Defense

## ΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ



εικόνα 30: η θέση του πάρκου Chemin de l'Île, το σύγχρονο κέντρο του Παρισιού και η προέκταση του «Μεγάλου Άξονα»

### **Θέση**

Το πάρκο Chemin de l'Île ανήκει διοικητικά στο δήμο Nanterre, τοποθετείται περίπου δέκα χιλιόμετρα βορειοανατολικά από το κέντρο του Παρισιού. Το πάρκο βρίσκεται σε μια περιοχή που είχαν εγκατασταθεί βιομηχανικές μονάδες. Ωστόσο, γειτνιάζει με περιοχές κατοικίας και οριοθετείται από δύο στοιχεία μείζονος σημασίας: το ποτάμι και τον ιστορικό άξονα του Le Nôtre. Απέναντι και μέσα στο Σηκουάνα υπάρχει μία νησίδα γης με πυκνή βλάστηση, το νησί Fleurie, όπου βρίσκουν καταφύγιο πολλά είδη της τοπικής πανίδας.

## Περιγραφή

Τα εγκαίνια του πάρκου γίνονται τον Ιούνιο του 2006 και η έκταση που καταλαμβάνει είναι 140,5 στρέμματα.<sup>24</sup> Παρόλα αυτά συνεχίζει να αυξάνεται μέχρι το 2012 με συνεχείς απαλλοτριώσεις και προσαρτήσεις όμορων ιδιοκτησιών και σήμερα εκτείνεται σε 180 στρέμματα.<sup>25</sup> Το πάρκο έφερε τα σημάδια μιας χαοτικής αστικής ανάπτυξης και σκοπός του χωροταξικού σχεδιασμού ήταν η δημιουργία ενός πράσινου τοπίου, με τα δεδομένα που υπήρχοντα αστικά στοιχεία, στο νέο προάστιο της πόλης. Το μέρος χαρακτηρίζεται από τους οδικούς άξονες και τις σιδηροδρομικές γραμμές που ξεπροβάλλουν δυναμικά πάνω από το έδαφος.

Το πάρκο παρουσιάζει διττό χαρακτήρα, από τη νότια πλευρά όπου συνορεύει με την περιοχή κατοικίας υποδέχεται τις δραστηριότητες ενός αστικού υπαίθριου χώρου ενώ ανατολικά στα όρια με το ποτάμι, επιτρέπει την ανάπτυξη της τοπικής χλωρίδας και πανίδας. Στο τελευταίο κομμάτι περιλαμβάνεται επίσης ένας παρόχθιος περίπατος έντεκα χιλιομέτρων που το ενώνει με την όμορη συνοικία και το καθιστά μέρος ενός ευρύτερου δικτύου ελεύθερων χώρων. Ουσιαστικά πρόκειται για ένα έργο που απελευθερώνει την όχθη του ποταμού, αποδίδοντας την στους κατοίκους και ενοποιώντας τους υπαίθριους χώρους της ευρύτερης περιοχής.<sup>26</sup>

---

<sup>24</sup> <http://www.yasni.fr>

<sup>25</sup> Το 2008, το γενικό συμβούλιο απέκτησε το 1,9 εκτάριο του εδάφους που άνηκε στο υπουργείο Δικαιοσύνης, με βλέψη να αυξηθεί σταδιακά η επιφάνεια του πάρκου από 150 σε 200 στρέμματα. Στις 14/5/2012, το γενικό συμβούλιο του Hauts-de-Seine άνοιξε 20 στρέμματα συμπληρωματικά, δίπλα στην χαρτοποιία του Σηκουάνα και των φυλακών της Nanterre.

<sup>26</sup> Conseil général des Hauts de Seine : Το πάρκο είναι μέρος ενός μεγαλεπήβολου σχεδίου σύνδεσης της παρόχθιας ζώνης των προαστίων Hauts de Seine, που έχει προταθεί και αφορά επεμβάσεις στις υπάρχουσες γέφυρες και αποβάθρες αποσκοπώντας στη συνέχεια της κίνησης με γνώμονα μια πιο ευαίσθητοποιημένη αντιμετώπιση του ποταμού. Οι διαφορετικές χρήσεις που αναλαμβάνουν ο Σηκουάνας και οι όχθες του ποικίλλουν, κυρίως αφορούν χρήσεις: *αναψυχής* (πεζοπορία, ποδήλατο, ψάρεμα, περίπατος, τρέξιμο), *οικονομικές* (μετακίνηση εμπορευμάτων και επιβατών, επιχειρήσεις τοποθετημένες στις όχθες του ποταμού, χρησιμοποιώντας το), *περιβαλλοντικές* (διατηρούν και ενισχύουν φυσικά είδη και τη βιοποικιλότητα).

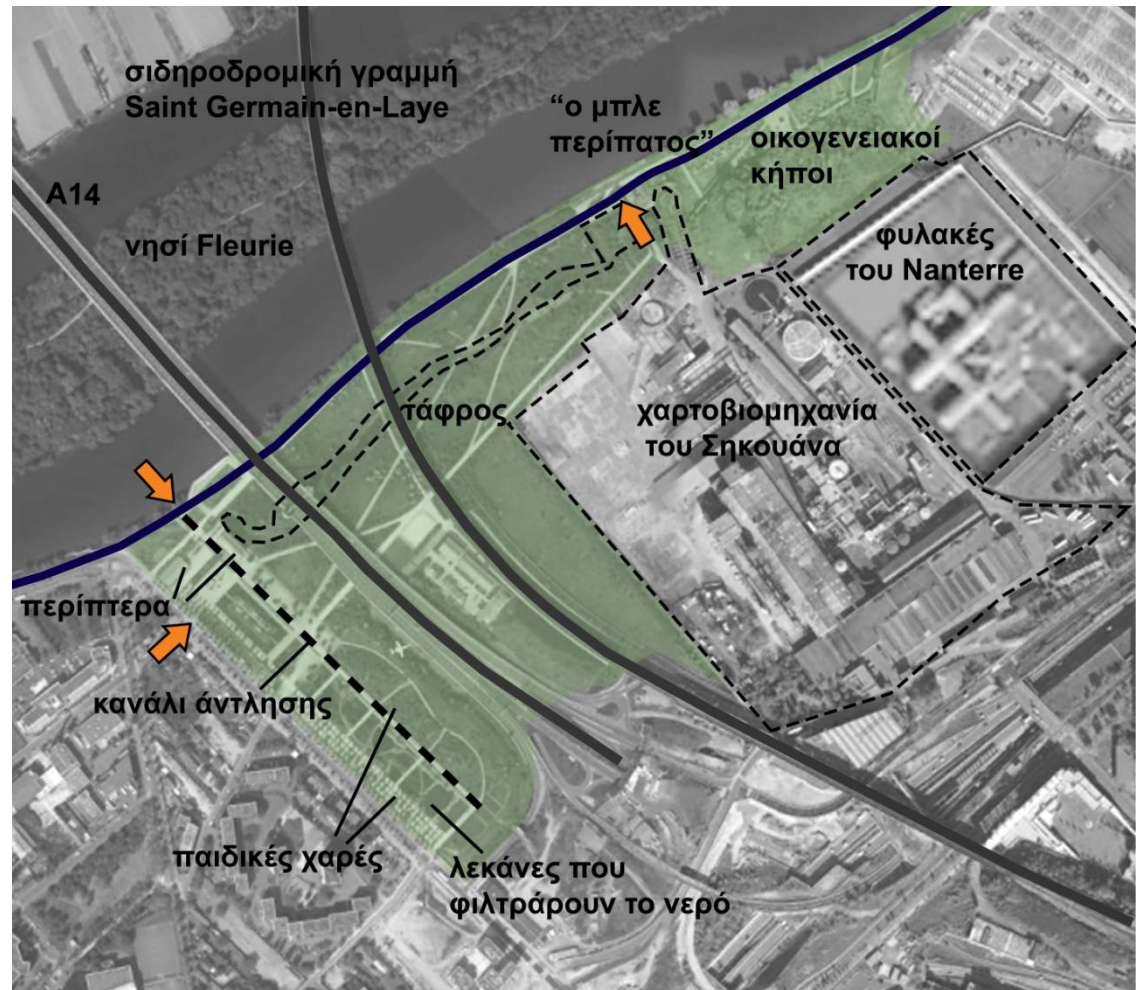
Στο βόρειο κομμάτι, επίσης, τοποθετούνται κήποι προς αξιοποίηση και εκμετάλλευση για τους κατοίκους και η ύδρευση τους εξασφαλίζεται από τον καθαρισμό του νερού που αντλείται από το Σηκουάνα.



Εικόνα 31: πανοραμική άποψη του πάρκου

Οι κύριες είσοδοι βρίσκονται στην νότια και δυτική πλευρά του πάρκου όπου πραγματοποιείται η πρόσβαση, άμεσα, με μέσα μαζικής μεταφοράς ή αυτοκίνητο από την κεντρική λεωφόρο ενώ παράλληλα ευνοείται η κίνηση ποδηλάτων και πεζών, αντίστοιχα. Αυτό το κομμάτι, που είναι και το πιο «αστικό», αποτελείται από ρηχές λεκάνες όπου καταλήγει το νερό από το ποτάμι αφού έχει περάσει από το πρώτο στάδιο καθαρισμού. Οι λεκάνες εκτείνονται σε όλο το μήκος της νοτιοδυτικής πλευράς του πάρκου και οργανώνουν πορείες και δευτερεύοντες χώρους, όπως παιδικές χαρές, καθιστικά και αναψυκτήρια. Τα κτήρια που περιλαμβάνονται εκεί, βρίσκονται στη νότια πλευρά του καλύπτουν μικρή έκταση και είναι κατασκευασμένα με υλικά φιλικά προς το περιβάλλον. Σε αυτά στεγάζεται ένα αναψυκτήριο και τα γραφεία ενημέρωσης των πολιτών. Προχωρώντας προς το βόρειο τμήμα του πάρκου, υπάρχει μια τάφρος όπου καταλήγει το νερό από το πρώτο στάδιο καθαρισμού. Γύρω από αυτή, δημιουργούνται επιμέρους υπαίθριοι χώροι βοηθώντας την αυτόνομη ανάπτυξη της φύσης. Η τάφρος και οι λεκάνες συστήνουν ένα κύκλο καθαρισμού του νερού το οποίο είτε γυρίζει πίσω στο ποτάμι είτε αξιοποιείται στο πότισμα των οικογενειακών κήπων που βρίσκονται στο νέο απαλλοτριωμένο κομμάτι γης της χαρτοποιίας. Αυτό το κομμάτι ήταν παλιά ιδιοκτησία των εργατών της χαρτοβιομηχανίας αλλά απαλλοτριώθηκε εξ' ολοκλήρου για να διατεθεί στους κατοίκους της περιοχής. Αν και κάπως αποκομμένοι από το υπόλοιπο πάρκο ορίζουν στην ουσία το τέλος του.

Η ομάδα που ανέλαβε την υλοποίηση του έργου ήταν το ατελιέ Acanthe, με επικεφαλή τον Guillaume Geoffroy-Dechaume (1953–2003) που δυστυχώς απεβίωσε όταν ξεκίνησε η κατασκευή του πάρκου. Συμβουλευτικό ρόλο στο στάδιο της μελέτης έπαιξε ο Gilles Clément, ένας από τους πιο σημαντικούς, σύγχρονους τοπιογράφους στην Γαλλία.



εικόνα 32: η κάτοψη του πάρκου

Έπειτα από μία πρώτη προσέγγιση και έρευνα που αφορά την εξέλιξη του αστικού τοπίου και πως αυτό διαμορφώνεται με το πέρασμα του χρόνου, ανακαλύψαμε ότι το παράδειγμα του άξονα της *Défense* απαντά σε σύγχρονους προβληματισμούς. Σε αυτό το σημείο ερχόμαστε να διαπιστώσουμε πως παρά τον καθλωτικό ρόλο του εκσυγχρονισμού της περιοχής, η επιστροφή σε μία νοοτροπία επαφής του ανθρώπου με τη φύση χαρακτηρίζει τόσο την αρχή του άξονα όσο και το τέλος του.

Η ιστορική μνήμη καθορίζει τόσο τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά όσο και τις αρχές σχεδιασμού, γεγονός που διαφαίνεται και στη συνέχεια της χάραξης του άξονα αλλά και στην ομοιότητα των δύο άκρων του. διαμορφώθηκε ένα δίπολο που αφορά τους υπαίθριους χώρους του κήπου του Κεραμεικού και το πάρκο της παρούσας μελέτης.

Στη περίπτωση αυτού του σύγχρονου Chemin de l'Île παρατηρούμε την αλλαγή στην αντιμετώπιση του αστικού περιβάλλοντος. Το πάρκο θέτει:

- Νέες αρχές σχεδιασμού στην υλοποίηση του, έχοντας ως αρχικό εργαλείο σχεδιασμού την οικολογία.
- Διαχειρίζεται με έναν τελείως διαφορετικό τρόπο τη σχέση του με τις όχθες του ποταμού, όπως συνηθίζεται μέχρι σήμερα.
- Ενσωματώνει ένα υφιστάμενο τοπίο υποδομών, αποδίδοντας ένα νέο περιβάλλον λειτουργιών.



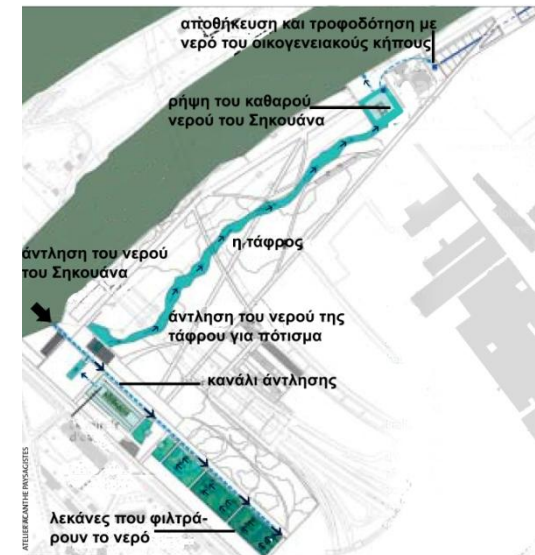
Εικόνα 33: Απόψεις του πάρκου



## ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Προς το παρόν, το άκρο του μεγάλου άξονα θεωρείτε το πάρκο Chemin de l'Île, όπου ο επικεφαλής των αρχιτεκτόνων Guillaume Geoffroy-Dechaume εισάγει με την αρχιτεκτονική του, όρους οικολογικούς. Ο σχεδιασμός εξελίχθηκε με γνώμονα την περιβαλλοντική διαχείριση, την εξοικονόμηση ενέργειας, αξιοποιώντας τους φυσικούς πόρους του τόπου (ποτάμι, άνεμο, προσανατολισμό κτλ) και τη βιώσιμη ανάπτυξη με απώτερο σκοπό τη βελτίωση των συνθηκών ζωής στην ευρύτερη περιοχή τόσο για τους κατοίκους όσο για την τοπική χλωρίδα και πανίδα.

Πρωταρχική ιδέα πάνω στην οποία βασίστηκε η περαιτέρω διαμόρφωση είναι ο καθαρισμός του νερού από το Σηκουάνα. Στην ουσία, οι χώροι που εξυπηρετούν αυτή τη λειτουργία χαρακτηρίζουν το πάρκο σε όλη του την έκταση παρόλο που εκφράζονται με διαφορετικό τρόπο. Η διαδικασία καθαρισμού διαρκεί 5 μέρες περίπου και ξεκινά από την είσοδο του νερού στις λεκάνες στη νοτιοδυτική πλευρά του πάρκου. Ο μηχανισμός που έχει εγκατασταθεί (μηχανή άντλησης που χρησιμοποιείται γενικά στους σταθμούς καθαρισμού) αντλεί από το ποτάμι 723 κ.μ. νερού την ημέρα και το εναποθέτει στο κανάλι μήκους 410 μέτρων και με κλίση 0,8 %. Στην έξοδο του καναλιού, το νερό θα διανεμηθεί στην πρώτη λεκάνη που είναι φυτεμένη με τυρhas, όπου οι στερεές ουσίες, που περιέχονται, καθιζάνουν. Τα ιζήματα απομακρύνονται σε τακτά χρονικά διαστήματα ώστε να αποφευχθεί η ανάπτυξη βλαβερών οργανισμών. Στη συνέχεια, το νερό μεταφέρεται



Εικόνα 34: η διαδικασία καθαρισμού του νερού

λόγω βαρύτητας στις λεκάνες καθαρισμού (φυτεμένες με κρίνους, καλάμια..), για να καταλήξει σε μια άλλη μενούφαρα που βοηθούν στη διατήρηση της ποιότητας του. Το καθαρισμένο πλέον νερό καταλήγει στην τάφρο, στο βόρειο τμήμα του πάρκου, πριν χυθεί στο Σηκουάνα. Από εκεί ανακτάται συχνά με ένα σύστημα αντλιών ώστε να χρησιμοποιηθεί στο πότισμα των τμημάτων με γκαζόν ή των οικογενειακών κήπων. Υπάρχει, επίσης, ένα δευτερεύον σύστημα άντλησης με την χρήση ενός γεωργικού ανεμόμυλου που εξυπηρετεί στο πότισμα των κήπων. Η τάφρος συμβάλλει, επιπλέον, στην περισυλλογή των όμβριων υδάτων που προστίθενται στα αποθέματα νερού από το ποτάμι.



**εικόνα 35: ο χαρακτηρισμός του πάρκου ως φυσική προστατευόμενη ζώνη**

Σε μεγαλύτερη κλίμακα, επιχειρείται ο καθαρισμός των υδάτων του Σηκουάνα σε όλα τα προάστια του Παρισιού που γειτνιάζουν με αυτόν. Στο πολεοδομικό σχέδιο που αναφέρθηκε νωρίτερα περιγράφονται στόχοι και ενέργειες προς αυτή την κατεύθυνση. Αν και η ποιότητα του νερού βελτιώνεται, οι πηγές μόλυνσης παραμένουν και προέρχονται κυρίως από οικιστικά λύματα και βιομηχανικά απόβλητα.

Τα φυτοφάρμακα και τα λιπάσματα επηρεάζουν επίσης αρνητικά και λαμβάνονται μέτρα που αποτρέπουν τη χρήση τους στη γεωργία. Παράλληλα, υπάρχει ένα μελανό σημείο στον «κύκλο ζωής» που αφορά τα όμβρια ύδατα και τη σύστασή τους. Αν και δεν έχει γίνει πρόβλεψη για την ποιότητά τους, η επίδρασή τους αντιμετωπίζεται με τέτοιο τρόπο ώστε να συμβάλλει θετικά στη διαχείριση του νερού. Το σχέδιο προβλέπει και πραγματοποιείται την περισυλλογή, μεταφορά και εξυγίανση των όμβριων υδάτων όπως συμβαίνει στο πάρκο.

Το Chemin de l'Île προτείνει μια διαφοροποιημένη διαχείριση του περιβάλλοντος που περιλαμβάνει την ελάττωση της χρήσης των χημικών λιπασμάτων, την χρήση φυτών προσαρμοσμένων στις τοπικές συνθήκες και κατάλληλων για συγκεκριμένες ανάγκες. Η επιλογή των

φυτών που καλύπτουν μεγάλες επιφάνειες έγινε με το σκεπτικό της λιγότερης δυνατής φροντίδας τόσο ανθρώπινης όσο και οικονομικής (π.χ. μείωση ξεχορταριάσματος, όχι συχνό πότισμα κτλ.) Άλλωστε, οι όχθες προστατεύονται από τη διάβρωση χάριν σε συγκεκριμένες διεργασίες φυτών καθώς και η οξυγόνωση του νερού στις λεκάνες υποστηρίζεται από τις ιδιότητες των ειδών που αναπτύσσονται σε αυτό το περιβάλλον. Αρχή των δημιουργών είναι να «αυξήσουν την οικολογική αξία της όχθης» και να δημιουργήσουν μια «ζώνη πλούσιας βιοποικιλότητας». Για αυτό το λόγο, δημιούργησαν χώρους με ενδιαμέσες τιμές υγρασίας και χρησιμοποίησαν πολλαπλές και ποικίλες τεχνικές ρύθμισης του οικοσυστήματος. Η τάφος παίζει σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη του οικοσυστήματος γιατί στην περίμετρο της δημιουργούνται χώροι μικρότεροι και πιο προστατευμένοι όπου μπορούν να φωλιάσουν διάφορα είδη ζώων και ταυτόχρονα να δεχτούν ανθρώπινες δραστηριότητες. Η όχθη από τη μεριά του πάρκου συνδιαλέγεται με την απέναντι του νησιού Fleurie, που έχει κριθεί προστατευόμενο λόγω των ευνοϊκών συνθηκών για την ανάπτυξη της τοπικής χλωρίδας και πανίδας.

Στο σχεδιασμό τηρήθηκαν οι ισχύουσες προδιαγραφές για κατασκευές πιο φιλικές στο περιβάλλον γι' αυτό χρησιμοποιήθηκαν υλικά ανακυκλωμένα και φυσικά, ανθεκτικά στις τοπικές συνθήκες. Σ' αυτές ενσωματώνονται επιπλέον οι αρχές του βιοκλιματικού σχεδιασμού με σκοπό την εξοικονόμηση ενέργειας και των λειτουργικών εξόδων. Τα δύο μικρά κτήρια από ξύλο πληρούν τα παραπάνω κριτήρια τηρούνται.



Εικόνα 36:Απόψεις του πάρκου

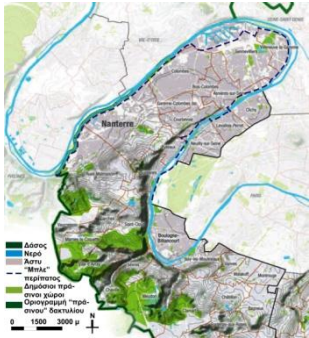


εικόνα 37: χρήση υλικών φιλικά προς το περιβάλλον

Εκτός από τα φιλικά προς το περιβάλλον υλικά, στο πάρκο χρησιμοποιήθηκαν τα υπολείμματα των κατασκευών που προ-υπήρχαν στον τόπο. Η επανάχρηση των υλικών συνέβαλλε τόσο στη μείωση των απορριμμάτων που έπρεπε να απομακρυνθούν όσο και στην εξοικονόμηση πόρων για τις νέες δομές. Η ανακύκλωση της άμμου και της αργίλου χρησιμοποιήθηκε για τη διαμόρφωση της τάφρου και ως υπόστρωμα των φυτών που αναπτύσσονται μέσα στις λεκάνες. Τα υπολείμματα του μπετόν καθώς και των μεταλλικών στοιχείων θρυμματίστηκαν για να χρησιμοποιηθούν στα θεμέλια των διαδρόμων που διασχίζουν το πάρκο, ενώ ένα μέρος των απορριμμάτων περιορίστηκαν στην νοτιοανατολική πλευρά δημιουργώντας λοφίσκους που καλύφθηκαν με γόνιμο χώμα και φυτεύτηκαν. Οι λοφίσκοι αποτελούν μέρος της αρχιτεκτονικής σύνθεσης και προσφέρει στους επισκέπτες πανοραμική θέα του Nanterre και της Défense.<sup>27</sup>

---

<sup>27</sup> Veran, Cyrille, *“Nanterre, une nature utile pour un parc urbain”*, Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment, 2004, 26 nov., no 5270, p.64-65.



**Εικόνα 38: χάρτης αποτύπωσης μπλε περιπάτου**

στην πραγματικότητα την επαφή του με την πόλη. Η απαλλοτρίωση πλαισιώνεται από μια σειρά ενεργειών που αφορούν την ενοποίηση των χώρων πρασίνου όχι μόνο στον ίδιο δήμο αλλά και στους γειτονικούς μέσω του «μπλε περιπάτου» όπως ονομάζεται παράλληλα με την κοίτη του ποταμού.



**Εικόνα 39:εξυγίανση οχθών**

σε) με αποτέλεσμα την ηπιότερη επέμβαση στο περιβάλλον. Η ανάπλαση αποσκοπεί στη βελτιωμένη όψη της πόλης προς το ποτάμι καθώς επίσης στην προστασία της από υπερχειλίσεις. Η πορεία παράλληλα στο Σηκουάνα διευρύνει τη ζώνη εξάπλωσης των υδάτων σε περίπτωση αύξησης της στάθμης του και ενθαρρύνει κατά μήκος της την υλοποίηση λεκα-

## ΌΧΘΕΣ

Η δυτική πλευρά του πάρκου αποτελεί ουσιαστικά την όψη του αστικού ιστού προς τον Σηκουάνα και η ανάκτηση της όχθης τέθηκε ως πρωταρχικής σημασίας ζήτημα που πρέπει να απαντηθεί. Για αυτό το λόγο, το ατελιέ Acanthe προτείνει την απαλλοτρίωση ενός κομματιού γης της χαρτοβιομηχανίας που θα επιτρέψει τον επανασχεδιασμό με τέτοιο τρόπο ώστε να δημιουργήσει ελεύθερο χώρο και να δώσει μια ποικιλία λειτουργιών. Αυτή η προσέγγιση εφαρμόζεται για πρώτη φορά στις όχθες του ποταμού αφού μέχρι τότε οι περισσότερες πρακτικές απέκοπταν

Ο περίπατος μήκους έντεκα χιλιομέτρων αποκαλύπτει όμορφες οπτικές προς τον Σηκουάνα μέσα από τις λεύκες που αναπτύσσονται παράλληλα με την όχθη. Στη διαμόρφωση εγγράφεται ένα επιπλέον μονοπάτι παράλληλα με το όριο του ποταμού, ελαφρώς ανασηκωμένο, που επιτρέπει την άμεση επαφή των επισκεπτών με το νερό. Το ίδιο το έδαφος, άλλωστε, προσφέρει διαφορετικές ποιότητες (επικλινές, μελβεντέρε ή ταράτσες) με αποτέλεσμα την ηπιότερη επέμβαση στο περιβάλλον. Η ανάπλαση αποσκοπεί στη βελτιωμένη όψη της πόλης προς το ποτάμι καθώς επίσης στην προστασία της από υπερχειλίσεις. Η πορεία παράλληλα στο Σηκουάνα διευρύνει τη ζώνη εξάπλωσης των υδάτων σε περίπτωση αύξησης της στάθμης του και ενθαρρύνει κατά μήκος της την υλοποίηση λεκα-

νών αποστράγγισης με βλάστηση. Είναι ένας τρόπος να ρυθμιστεί η ροή του νερού μέχρι να φτάσει στα φυσιολογικά επίπεδα και ταυτόχρονα να ενισχυθεί η τοπική χλωρίδα.

Για την προστασία των όχθων στο σημείο προτείνεται μία νέα τεχνική (génie végétal) που βασίζεται στη φύτευση ή διατήρηση εκείνων των ειδών που προφυλάσσουν το έδαφος από τη διάβρωση. Σε γενικές γραμμές στρέφεται προς μια πιο «φυσική» κατεύθυνση σε αντίθεση με τις συνηθισμένες πρακτικές. Στην περιοχή συναντώνται συχνότερα όχθες διαμορφωμένες από σκληρά υλικά λόγω της χρήσης που επιβάλλουν οι βιομηχανικές και λιμενικές εγκαταστάσεις. Σε ειδικές περιπτώσεις εφαρμόζονται μικτές πρακτικές όπου η διάβρωση οι κυματισμοί και είναι πιο ισχυροί.<sup>28</sup>



Εικόνα 40: απόψεις των οχθών

---

<sup>28</sup> Τα στοιχεία βασίζονται στο πολεοδομικό σχέδιο που προτείνει το γαλλικό ινστιτούτο για την περιοχή του Île de France.

## ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Το έδαφος που υποδέχθηκε το πάρκο ανήκε στην παλιά βιομηχανική ζώνη του Παρισιού και χαρακτηρίζεται από ένα πυκνό δίκτυο υποδομών (αυτοκινητόδρομος A14<sup>29</sup>, A86<sup>30</sup>, σιδηροδρομικές γραμμές, πυλώνες ηλεκτροδότησης κτλ) που ενώ στην περιοχή της Défense βρίσκεται σε υπόγεια στάθμη, στο σημείο μελέτης γίνεται υπέργειο. Το γεγονός αυτό δυσχεραίνει το έργο των δημιουργών γιατί έπρεπε να ληφθούν υπ' όψιν στο σχεδιασμό. Σπάνια, στην ιστορία των υποδομών προ-υπάρχουσες κυκλοφοριακές γραμμές διαγράφονται. Η ομάδα των αρχιτεκτόνων αποφάσισε να τις χρησιμοποιήσει προς όφελος της συνέχισης του πάρκου γ' αυτό φυτεύουν εκτεταμένες επιφάνειες από κάτω τους, ώστε να μην τις «περιθωριοποιήσουν» και να διευκολύνουν την κίνηση των επισκεπτών.<sup>31</sup> Τέτοιοι χώροι καθώς και οι όχθες ενός ποταμού, που παραμένουν συχνά εγκαταλελειμμένοι και άχρηστοι, χαρακτηρίζονται ως «μη-τόποι», δημιουργώντας ασυνέχειες στον αστικό ιστό.<sup>32</sup>

Ανάλογη αξία έχουν οι εγκαταστάσεις της χαρτοβιομηχανίας και των φυλακών του Nanterre που γειτνιάζουν με το πάρκο και ορίζουν ένα «κενό» στην περιοχή. Πρόκειται για τόπους ουσιαστικά αποκομμένους από τον αστικό ιστό, στην περίπτωση δε της χαρτοποιίας ανενεργούς, ενώ στην περίπτωση των φυλακών υπάρχει μια άβατη ζώνη, χωρίς κάποια χρήση. Παρά τη πρόθεση για την αξιοποίηση των κενών χώρων, ο σχεδιασμός δεν προβλέπει κάποια ενέργεια ενσωμάτωσης αυτών των δύο περιπτώσεων. Ωστόσο, το πάρκο Chemin de l'île παραμένει μια προσπάθεια ένταξης βιομηχανικών και λιμενικών εγκαταστάσεων στην πόλη και συρραφής τους με τη φύση.

---

<sup>29</sup> Ο αυτοκινητόδρομος A14 βρίσκεται στο δυτικό Παρίσι και ξεκινά από την περιοχή La Défense στο διαμέρισμα Hauts-de-Seine και καταλήγει στο Orgeval στο Yvelines.

<sup>30</sup> Ο αυτοκινητόδρομος A86 ή ο περιφερειακός του Παρισιού είναι ο δεύτερος δακτύλιος που ορίζει το κέντρο και τα προάστια. Στο μεγαλύτερο του μέρος είναι υπόγειος και αποκαλύπτεται μόνο σε κάποια από το 2009 και μετά.

<sup>31</sup> JPF, "Baume et cicatrisation : Parc du parc du chemin de l'île, Nanterre (92) = Plastering and healing", Techniques & Architecture, 2007, dec/jan, no 487, p.51-55.

<sup>32</sup> Courreges, Guillaume, "Le parc du chemin de l'île. : étude de trois projets." Ecole d'architecture de Versailles, Versailles, 2005.





Εικόνα 41: η ένταξη των υποδομών στο σχεδιασμό του πάρκου

Τέλος, το πάρκο στη νότια πλευρά προβλέπεται να συνδεθεί με τις «ταράτσες του Nanterre», ένα έργο που δεν έχει ολοκληρωθεί μέχρι σήμερα. Πρόκειται ουσιαστικά για την πλάκα μπετόν που καλύπτει τις εγκιβωτισμένες υπόγειες υποδομές πάνω στην οποία θεμελιώνονται κτήρια κατοικιών. Οι ταράτσες είναι κατασκευασμένες με τη λογική που δημιουργήθηκε η συνοικία της Défense, με τη διαφορά ότι, στα όρια τους, το επιτρεπόμενο ύψος των κτηρίων μειώνεται. Αυτές βρίσκονται πάνω στην χάραξη του ιστορικού άξονα και προεκτεινόμενες ανατολικά, ενώνονται με τους κήπους της Arche de la Défense. Στη συνέχεια ακολουθεί η «esplanade», ο «διάδρομος» της δεκαετίας του '70 που διαπερνά τους ουρανοξύστες. Αυτή η αλληλουχία των υπαίθριων χώρων αποσκοπεί στην ενοποίηση τους, αν και διαμορφώνει ένα τελείως διαφορετικό ύφος για κάθε τμήμα του άξονα.









# 4



Το πάρκο Chemin de l'Île είναι ένα μικρό δείγμα, ίσως όχι τόσο δημοφιλές, μιας νέας νοοτροπίας που αρχίζει να φαίνεται στην πολεοδομία. Ωστόσο, λόγω θέσης ή διάρκειας ζωής δε βρίσκεται στο επίκεντρο της προσοχής, παρόλα αυτά δίνει το έναυσμα για μια συζήτηση με πολλές προεκτάσεις. Έχει αναφορές σε πολλές κλίμακες και θίγει ζητήματα που χρήζουν άμεσης απάντησης λόγω των αυξανόμενων απαιτήσεων που παρουσιάζει η σύγχρονη πόλη. Ταυτόχρονα αναθεωρείται η αντιμετώπιση της χρήσης των υποδομών, και κατευθύνεται προς μία πολυλειτουργική προσέγγιση.

Η σχέση πόλης και υποδομών υπήρξε πάντα αμφίδρομη, με το ένα να παρασύρει την ανάπτυξη του άλλου κατά περίπτωση. Πολλές φορές η πολεοδομική ανάπτυξη βασίστηκε στην ύπαρξη των υποδομών, δεν είναι λίγοι οι οικισμοί που αναπτύχθηκαν κατά μήκος ενός μεγάλου οδικού άξονα. Αντίστοιχα, νέες υποδομές ενσωματώθηκαν σε υφιστάμενους πολεοδομικούς ιστούς όπου γεννήθηκε η ανάγκη κάλυψης σύγχρονων αναγκών. Οι υποδομές μέχρι σήμερα είχαν συνήθως μονοδιάστατη λειτουργία και η βιωσιμότητα τους αμφισβητείται πλέον από τους αρχιτέκτονες και πολεοδόμους. Το Chemin de l'Île παρά τις υφιστάμενες υποδομές δεν στερείται της ποιότητας ενός πράσινου χώρου που πληρεί τις προϋποθέσεις ενός σχεδιασμού πιο φιλικού προς το περιβάλλον. Θετικό συνθετικό στοιχείο αποτελεί η ένταξη των υποδομών στο πάρκο, που εν τέλει δε λειτούργησαν ως διαχωριστικές γραμμές. Στην ουσία πραγματοποιήθηκε ένα βήμα πιο πέρα στον σχεδιασμό των αστικών πάρκων που η γαλλική παράδοση έχει δείξει μέχρι στιγμής.

Το παράδειγμα μας διαφοροποιείται από τους υπόλοιπους ανοικτούς χώρους που βρίσκονται πάνω στον άξονα. Το δίπολο κήποι Κεραμικού – πάρκο, αποτυπώνει την αλλαγή στη νοοτροπία του αστικού σχεδιασμού των χώρων πρασίνου. Εστιάζοντας στα επιμέρους στοιχεία που αναλύθηκαν, τις αρχές που διέπουν αυτούς τους δημόσιους χώρους, τη διαχείριση του ορίου και τις υποδομές γίνονται σαφείς οι διαφορές. Στο ζήτημα των αρχών, οι κήποι εμφανίζουν έναν αυστηρό γεωμετρικό κάναβο, δείγμα της εξουσίας του βασιλιά και της ανθρώπινης επιβολής στο φυσικό περιβάλλον. Βέβαια, η εποχή προσανατολιζόταν στην

προφύλαξη από μια φύση που συχνά γίνεται βίαιη και η ανυπαρξία υποδομών εκθέτει τον άνθρωπο σε κίνδυνο. Όσον αφορά τις όχθες του Σηκουάνα, διαμορφώνεται ένα επίσης αυστηρό όριο, που αποκόπτει ουσιαστικά οποιαδήποτε σχέση της πόλης με το ποτάμι. Οι ενδιάμεσες διαβαθμίσεις του τείχους εξυπηρετούν για την κυκλοφορία πεζών και οχημάτων. Οι μεταγενέστερες υποδομές περνούν κάτω από το τελικά, διαμορφωμένο επίπεδο της πόλης. Αντιθέτως, στο πάρκο εισάγονται αρχές περιβαλλοντικές, όπως η διαχείριση του νερού του ποταμού που αποτελεί συστατικό στοιχείο του σχεδιασμού. Επίσης, οι φυσικές μεταβολές προβλέπονται και αντιμετωπίζονται με οικολογικούς τρόπους. Οι όχθες δεν περιορίζονται με ένα τοίχειο, εδώ παραμένει το φυσικό έδαφος που ενισχύεται από κατάλληλη φύτευση ώστε να προστατευτεί από τη διάβρωση. Οι προϋπάρχουσες υποδομές στο τόπο παρέμβασης δεν μπορούσαν να εξαλειφθούν, όπως ορίζεται εν γένει από τις εφαρμογές παγκοσμίως, γι' αυτό αφομοιώθηκαν μέσα στο σύνολο.

Ο διάλογος που ξεκίνησε στο τέλος του 20<sup>ου</sup> αι. με θέμα την πολεοδομική ανάπτυξη και μετέπειτα τη σχέση της με τις υποδομές επηρεάζει λίγο έως πολύ τον τρόπο με τον οποίο δημιουργούν σήμερα οι αρχιτέκτονες μέσα στον αστικό ιστό.

- Οι υποδομές διαθέτουν πρόσφορο έδαφος για νέες κατασκευές και χρήσεις που εξυπηρετούν τις ανάγκες επέκτασης μιας σύγχρονης πόλης.
- Συνδέονται άμεσα με την τοπική οικονομία και ανάπτυξη, με μια σειρά θετικών αποτελεσμάτων να ακολουθούν.
- Το επίτευγμα είναι ότι την αστική ανάπτυξη συνοδεύουν εκτός από τους στεγνοί όρους της οικονομίας και περιβαλλοντολογικοί που αποσκοπούν στη βελτίωση της ποιότητας ζωής.

Όλα όσα περιγράφηκαν παραπάνω μεταφράζονται στο παρόν παράδειγμα μέσω της αξιοποίησης των χώρων κάτω από τους αυτοκινητόδρομους και γύρω από τις πρώην βιομηχανικές εγκαταστάσεις και φυλακές. Επίσης, η κατασκευή νέων υποδομών για τη διαχείριση και καθαρισμό του νερού του Σηκουάνα, στρέφεται προς τη βελτίωση των συνθηκών ζωής τόσο σε επίπεδο δήμου όσο και της ευρύτερης περιοχής των όμορων κοινοτήτων.



Την ίδια στιγμή, το πάρκο συμβάλλει στην ανάπτυξη δραστηριοτήτων που έχουν να κάνουν με τον τουρισμό και την αναψυχή, τομείς άρρηκτα συνδεδεμένοι με την τοπική οικονομία. Οι επιπλέον εφαρμογές για την εξοικονόμηση ενέργειας προστίθενται στα πλεονεκτήματα του πάρκου καθώς και η πρόβλεψη για το ενδεχόμενο υπερχειλίσις του ποταμού, λαμβάνοντας τα κατάλληλα μέτρα (π.χ. η απελευθέρωση των όχθων από χρήσεις, η διεύρυνση μιας ζώνης παράλληλης με το ποτάμι, η τάφρος κτλ). Οι χειρισμοί έχουν να κάνουν με το συνδυασμό των δεδομένων αστικών στοιχείων και της οικολογικής ευαισθησίας που απαιτεί η εποχή μας. Συνεπώς, η χρήση εργαλείων δανεισμένων από το τοπίο για την επέκταση της πόλης δίνει τη λύση.

Συνοψίζοντας, το πάρκο Chemin de l'Île μπορεί να θεωρηθεί μια ήπια παρέμβαση σε ένα παρισινό προάστιο, ωστόσο δίνει ένα αισιόδοξο μήνυμα ότι η σύγχρονη πόλη μεταβάλλεται προς μια κατεύθυνση πιο ευαισθητοποιημένη και ανθρώπινη. Το ποτάμι διατρέχει μεγάλο μέρος κατοικημένων περιοχών, όπου βλέπουμε όλες αυτές τις διαφορετικές λειτουργίες να συμβαίνουν πάνω στις όχθες του. Το φυσικό στοιχείο έχει γίνει το επίκεντρο πολεοδομικών και χωροταξικών παρεμβάσεων τόσο σε κρατικό όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Ας ελπίσουμε ότι παραδείγματα όπως το παραπάνω πάρκο δεν θα παραμείνει μοναδιαίο δείγμα στο παγκόσμιο χάρτη.

*l*

# ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

## Ιστορικά στοιχεία για το Παρίσι.

Οι 547.00 κάτοικοι του Παρισιού το 1801 είχαν γίνει ένα εκατομμύριο το 1846. Εντυπωσιακή ήταν η αύξηση του πληθυσμού σε επί μέρους περιοχές αυτής της πόλης στη διάρκεια του πρώτου μισού του 19ου αιώνα. Το μεγαλύτερο μέρος αφορά εργαζόμενους σε βιομηχανικές, επιχειρήσεις, σε υφαντουργίες, σε επιχειρήσεις μεταλλουργικές και χημικής επεξεργασίας. Ο σιδηρόδρομος είχε κάνει την είσοδο του στην πόλη ήδη από το 1840. Το Χρηματιστήριο είχε ανοίξει τις πύλες του από το 1826 και ένα ευέλικτο τραπεζικό σύστημα, που επέτρεπε τη γρήγορη συσσώρευση κεφαλαίων και εύκολο δανεισμό δεν είχε αργήσει να κάνει την εμφάνισή του. Στο πολιτικό σκηνικό, με το πραξικόπημα του 1851 ο Ναπολέων ΙΙΙ είχε τεθεί επικεφαλής ενός απολυταρχικού καθεστώτος, σε συνέχεια της επανάστασης του 1848 που είχε με τη σειρά της ανατρέψει τους Βουρβόνους.

Από την άλλη, μια σφριγηλή οικονομική ζωή, που έφερνε τη Γαλλική πρωτεύουσα εκείνης της εποχής στην πρωτοπορία των βιομηχανικών πόλεων, είχε το αντίκριμά της σε άνισες μορφές τόσο της κοινωνικής ζωής όσο και της οργάνωσης του κτισμένου χώρου: συνωστισμός και ανθυγιεινές συνθήκες διαβίωσης σε πολλές κεντρικές γειτονιές με στενούς και ανήλιαγους δρόμους, όπου είχαν συρρεύσει μετανάστες έτοιμοι να προσφέρουν στην εργοδοσία την εργατική τους δύναμη με οποιουσδήποτε όρους, αλλά και ανεργία και εγκληματικότητα σε περιοχές που μαστίζονταν από συχνές επιδημίες χολέρας (λόγω χρήσης του νερού του Σηκουάνα)<sup>27</sup>. Από την άλλη, οι δενδροφυτεμένες εσωτερικές και περιμετρικές λεωφόροι (boulevards) και οι βασιλικές πλατείες (places royales), οι ισχυροί συμβολισμοί της περιόδου του Ναπολέοντα Βοναπάρτη, μαζί με τις 17 εμπορικές στοές (passages) που άνοιξαν ανάμεσα στο 1800 και το 1810, άρθρωναν έναν αστικό χώρο κατοικίας, αναψυχής και εμπορικών συναλλαγών για μια άλλη κατηγορία πληθυσμού, που βρισκόταν σε άμεση σχεδόν γειτνίαση με τη προηγούμενη. Τέλος, τη δεκαετία 1830, είχε ολοκληρωθεί μια διόλου ευκαταφρόνητη σειρά παρεμβάσεων στην πόλη, που περιλάμβαναν διανοίξεις νέων λεωφόρων, δενδροφυτεύσεις, η κατασκευή πεζοδρομίων,

κτίσιμο νοσοκομείων, γεφυρών και νέων σιδηροδρομικών σταθμών, εξωραϊσμό δημόσιων κτιρίων, κ.α.



Εικόνα 42: οι διανοίξεις των λεωφόρων του Haussmman

Αυτό είναι το ευρύτερο πλαίσιο μέσα από το οποίο εντάχθηκαν οι παρεμβάσεις του Νομάρχη του νέου Μονάρχη, βαρώνου Haussmman, που πήρε αυτό το πόστο το 1853: κατεδαφίσεις χιλιάδων σπιτιών, διάνοιξη πολλών νέων λεωφόρων (συνολικού μήκους αρκετών δεκάδων χιλιομέτρων) σε συνδυασμό με πλατείες ακτινικής διάταξης, τεράστια έργα υποδομής (ύδρευσης και αποχέτευσης), χωροθέτηση σε επίκαιρα σημεία και εκκαλείτο

να παίξει τον δικό της ρόλο, μετέτρεψαν σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα την πρωτεύουσα σε ένα απέραντο εργοτάξιο. Η αναπότρεπτη δυσαρέσκεια των πρώτων χρόνων που έφερε η αναστάτωση από τα έργα, μαζί με τα κοινωνικά προβλήματα που έφερε η αναγκαστική εκδίωξη κοινωνικών στρωμάτων από τις παλιές του κατοικίες και γειτονίες, έδωσε γρήγορα τη θέση σε ένα κύμα θαυμασμού που κατέκλυσε όλη την Ευρώπη για τον μετασχηματισμό μιας πρωτεύουσας που έδειχνε ότι ήθελε και μπορούσε να υπερβεί τις αγκυλώσεις και δυσλειτουργίες που έφερνε στην πόλη η βιομηχανική επανάσταση. Τα ζητήματα εδώ είναι συνθετότερα καθώς οι διανοίξεις νέων αρτηριών και η γενικότερη αναδιάταξη του αστικού ιστού:

- Συνυπολογίστηκαν στα ζητήματα της αστυνόμευσης και της στρατιωτικής επέμβασης. Σημειώνεται, επίσης, ότι τις ίδιες ευκολίες κίνησης των μηχανισμών καταστολής προσέφεραν τα νέα πλατώματα που δημιουργήθηκαν τότε γύρω από σημαντικά κτίρια-μνημεία. Ο στρατηγικός χαρακτήρας αυτών των παρεμβάσεων στο κεντρικό Παρίσι καθιστούσε ευκολότερο τον έλεγχο της κεντρικής εξουσίας καθώς εστία επαναστατικών κινητοποιήσεων ήταν περιοχές πυκνής κατοίκησης. Μετά τις εξεγέρσεις του Ιουνίου του 1848, η κεντρική εξουσία απαντά με την αναίρεση του μεσαιωνικού ιστού και την χάραξη δύο ευθύγραμμων αξόνων με κατεύθυνση Ανατολής-Δύσης και Βορρά-Νότου που διασταυρώνονταν στην πλατεία Chatelet, στην Grande Croisee (Μεγάλη Διασταύρωση) : ο πρώτος ήταν η επέκταση της παλαιάς Rue de Rivoli, ο άξονας που σχετίζεται με σημαντικά τοπόσημα, όπως την Αψίδα του Θριάμβου, την Place de la Concorde (με τον αιγυπτιακό οβελίσκο) και το Λούβρο. Γενικά, όπως έχει παρατηρηθεί, η επιτυχία των παρεμβάσεων του Haussmann ως προς το ζήτημα της αντιμετώπισης των εξεγέρσεων φάνηκε το 1871: οι επαναστατικές θέσεις της Κομμούνας αναπτύχθηκαν σε εκείνες μόνον τις περιοχές στην πόλη όπου δεν είχαν υπάρξει 'ξεκοιλιάσματα' του αστικού ιστού.

- Συνέβαλλαν θετικά σε θέματα υγιεινής. Η παύση της υδροδότησης από τον Σηκουάνα θεωρήθηκε επιτακτική ανάγκη για να σταματήσουν οι επιδημίες ενώ παράλληλα πενταπλασιάστηκε το δίκτυο αποχέτευσης.
- Αντιπροσωπεύουν σαφείς ιδεολογικοπολιτικές συντεταγμένες. Από τη μια βρίσκεται η υπαγωγή αυτών των παρεμβάσεων σε προθέσεις ανάδειξης και επιβολής της ισχύος του νέου απολυταρχικού, καθεστώτος, και από την άλλη βρίσκει υιοθέτηση αρχών σχεδιασμού που σχετίζονται με συγκεκριμένες απόψεις εκείνης της εποχής για τη δομή του αστικού ιστού, τη θέση των μνημείων στη πόλη και τον χαρακτήρα του δημόσιου χώρου.

Η πρώτη δέσμη συντεταγμένων είναι αυτονόητη. Η πιο πρόχειρη ανάλυση των πολιτικών δεδομένων εκείνης της εποχής επιβεβαιώνει το ότι οι διαδικασίες που ενεργοποιήθηκαν στα πλαίσια εκείνων των παρεμβάσεων (νόμοι για την απαλλοτρίωση, ταχύτητα λήψης αποφάσεων και εκτέλεσης έργων) όχι μόνον πηγάζουν από τη φιλοσοφία μιας απολυταρχικής διακυβέρνησης αλλά και συμβάλουν στη διαίωνιση της. Ως προς την δέσμη ιδεολογικών συντεταγμένων στις αρχές σχεδιασμού, εδώ θα πρέπει κανείς να ξεκινήσει από μια αντίληψη κοινωνικότητας, τάξης και ορθολογισμού που υιοθετήθηκε και η οποία φαίνεται ότι διαπερνά όλες τις σχεδιαστικές επιλογές που έγιναν τότε. Οι ευθείες χαραξείς, η συμμετρία, οι προοπτικές φυγές, το απόλυτα ιεραρχημένο δίκτυο δρόμων και πλατειών μοιάζουν να υπακούουν σε μια καρτεσιανή αντίληψη οργάνωσης του χώρου. Βεβαίως από μόνα τους αυτά τα στοιχεία, εισαγόμενα στην πολεοδομική Hausmann δεν συνιστούν. νεωτερισμούς. Και οι χαραξείς της εποχής baroque είχαν όλα τα παραπάνω χαρακτηριστικά. Ένα πρώτο από τα στοιχεία είναι η αντίληψη για τη μερική αποδέσμευση των μνημείων, των δημοσίων κτιρίων από τον πολεοδομικό τους περίγυρο, αφού αυτά εμφανίζονται ως 'συλλεκτικά' ή 'σπάνιας αξίας' στοιχεία, η σημασία των οποίων προσδιορίζεται και' εξοχήν από το θέαμα που προσφέρουν. Τα κτίρια αυτά λειτουργούν ως 'σημεία' σύγκλισης των οπτικών φυγών των λεωφόρων που κατευθύνονται στις αντίστοιχες

πλατείες, και οι τελευταίες αυτές αποκτούν τη σημασία τους περισσότερο ως δομικά στοιχεία ενός 'συστήματος συγκρότησης αστικού ιστού', όπου πλατείες και άξονες συντίθενται σε μια ενότητα. Με την έννοια αυτή οι νέες πλατείες του Haussmann είναι συγκοινωνιακοί κόμβοι και βρίσκονται πολύ μακριά από τις περικλειστές Places Royales της εποχής του Μπαρόκ, στην ίδια πόλη. Ένα δεύτερο στοιχείο είναι η αντιμετώπιση αυτών των ίδιων αξόνων και η αρχιτεκτονική επεξεργασία των όψεων των κτιρίων κατά μήκος τους: θέσπιση ενός καθορισμένου ύψους κτιρίων ως προς το πλάτος του δρόμου (συνήθως σε λόγο 1:1) και ομοιομορφία στην αρχιτεκτονική των κτιρίων, με την υιοθέτηση ενός κοινού αρχιτεκτονικού λεξιλογίου, στη διαμόρφωση του οποίου συνέβαλαν αποφασιστικά οι αρχιτέκτονες της Ecole des Beaux-Arts. Σε μια παρισινή λεωφόρο *«η μνημειακότητα δεν οφείλεται σε μεμονωμένα κτίρια κατά μήκος της αλλά στις μακριές προοπτικές φυγές κατά μήκος του άξονα της.»*

Μια συνολική εκτίμηση των πολεοδομικών παρεμβάσεων του Ναπολέοντα ΙΙΙ και του Νομάρχη του στο Παρίσι των μέσων του 19ου αιώνα, θα ήταν παρακινδυνευμένο να κάνει λόγο είτε για επιτυχία είτε για αποτυχία εκείνης της δραστηριότητας, αφού κάθε πλευρά της έχει, ταυτόχρονα, και αρνητικές και θετικές όψεις. Οι επεμβάσεις στον ιστό της πόλης διέγραφαν βίαια ένα σημαντικό τμήμα της ιστορίας εκείνης της πόλης, ανέδειξαν όμως με έμφαση τη φιλοσοφία μιας μεγάλης «στιγμής» αυτής της ιστορίας, εκείνης του 19ου αιώνα. Έφεραν την όξυνση των κοινωνικών προβλημάτων με την προκλητική αδιαφορία που επιδείχθηκε για τη τύχη των φτωχότερων στρωμάτων, οδήγησαν όμως σε βελτίωση των συνθηκών υγιεινής με τις νέες εγκαταστάσεις ύδρευσης και αποχέτευσης. Σχημάτισαν μια νέα πόλη της αστικής τάξης και της αριστοκρατίας της αυτοκρατορίας, ξεκομμένη από τον περίγυρο της, όμως, εμφανίστηκαν εξαιρετικά ενδιαφέρουσες διαστάσεις οργάνωσης του δημόσιου χώρου, που ξεκινούν από τις λεωφόρους περιπάτου και τους χώρους στάσης και φτάνουν μέχρι τις διευκολύνσεις για τις προσβάσεις στους σιδηροδρομικούς σταθμούς. Ενώ, οι ίδιες επεμβάσεις μοιάζει να εστίασαν την προσοχή



τους στο κεντρικό Παρίσι, δεν παρέλειψαν ωστόσο να οργανώσουν τον χώρο και στις μικρές κοινότητες που προσαρτήθηκαν στην πόλη, εισάγοντας σε αυτές την έννοια της γειτονιάς (με το κτίσιμο δημαρχείων, εκκλησιών, κτιρίων αγορών, κλπ). Το βέβαιο είναι ότι η εποχή Haussmann έγραψε μια νέα σελίδα στην ιστορία της σύγχρονης πόλης που όμως δεν ήταν άγνωστες μέχρι τότε. Για πρώτη φορά τα έργα στο Παρίσι συνέθεσαν, ως πρακτική, τόσες επί μέρους διαστάσεις, όπως την οικονομική και κοινωνική διάσταση, την πολιτική σκοπιμότητα, την αρχιτεκτονική και την πολεοδομική αντίληψη κάτω από μια ενιαία ιδεολογία.<sup>33</sup>

---

<sup>33</sup> Καρύδης, Δημ., «Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας», εκδόσεις Παπασωτηρίου, Αθήνα, 2006.

## **Ο ΜΕΓΑΛΟΣ ΑΞΟΝΑΣ.**

***Ο ρυθμός, η φόρμα και η κλίμακα των μνημείων.***

Περνώντας από το ιππικό άγαλμα του Λουδοβίκου 14ου (παρόν στην πορεία του Ναπολέοντα του παλατιού του Λούβρου) έως τη Μεγάλη αψίδα της Défense, ο ιστορικός άξονας του Παρισιού αφθονεί από μια μεγάλη ποικιλία αρχιτεκτονικών και πολεοδομικών μνημείων, πλούσιων σε συμβολισμούς και σε αναφορά με την εξέλιξη της ιστορίας της πρωτεύουσας, καθώς επίσης και της Γαλλίας. Η περιπλάνηση στο Παρίσι αποτελεί ένα ταξίδι που το βιώνει ο επισκέπτης να ξετυλίγεται μπροστά στα μάτια του ένα μοναδικό πανόραμα όλων των ιστορικών στάσεων της αρχιτεκτονικής.

Η παρουσία του ρυθμού στον άξονα, η μετάβαση δηλαδή παραταγμένων στοιχείων με συγκεκριμένη συχνότητα είναι παρούσα. Κάποιος για να είναι ρυθμικός, συνδέεται απαραίτητως από ένα στοιχείο κίνησης. Ένα στοιχείο διαδέχεται ένα άλλο, και η συσχέτιση ανάμεσα σε αυτό που αντιλαμβανόμαστε και σε αυτό που αντιληφθήκαμε την προηγούμενη στιγμή αποτελεί την αίσθηση του ρυθμικού συναισθήματος. Στην πραγματικότητα, η ρυθμική γοητεία που προέρχεται από τον ιστορικό άξονα, εξηγείται από το γεγονός ότι κάθε φορά που του ρίχνουμε μια ματιά, επαναλαμβάνουμε νοητά την οριζόντια διαδοχή των λεωφόρων σε σχέση με τα μνημεία. Μέσα στη συνέχεια ενός ιστορικού άξονα αντιλαμβανόμαστε την παθητική κίνηση, που αντανάκλα, ο οποίος όμως δεν εμποδίζει την ατομική αντίληψη του κάθε συνθετικού του στοιχείου.

Ο υπαρκτός διάλογος ανάμεσα στα μνημεία, δημιουργεί ένα ρυθμικό συναίσθημα της επανάληψης. Εν τω μεταξύ, δε μπορούμε να πούμε ότι αυτή η επανάληψη γίνεται με



**Εικόνα 43: ο ιστορικός άξονας του Le Nôtre**

ένα κανονικό τρόπο, ούτε ως προς τον χρόνο ούτε από τη θέση. Αυτό το συναίσθημα είναι πιο σπουδαίο και από τη φόρμα τους, τη σχέση τους με τον άξονα ή το συμβολισμό.

#### **ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ.**

***Οι προελεύσεις του έργου: μία οδική σύνδεση με το Saint-Germain-en-Laye.***

Στο μεσοπόλεμο μπορούμε να ακολουθήσουμε το έναυσμα ενός έργου που ξεπερνά κατά πολύ αυτό που θα γίνει στη Défense. Πρόκειται για την κατασκευή μιας διπλής οδού και μιας σιδηροδρομικής γραμμής που συνέδεε το Παρίσι με το δάσος του Saint-Germain-en-Laye που επέτρεπε στους παριζιάνους να προσεγγίσουν εύκολα την περιαστική φύση. Το έργο της σιδηροδρομικής γραμμής και του αυτοκινητόδρομου A14, περνά πάνω από το Σηκουάνα μέχρι το επίπεδο του Montesson. Η ιδέα της οργάνωσης του άξονα ανατολή-δύση του Παρισιού θα αναληφθεί στη συνέχεια από τη νομαρχία του Σηκουάνα που προωθεί ένα διαγωνισμό για τη “θριαμβευτική γραμμή”. Η επικρατούσα πρόταση από τον Henri Prost εισάγει την αρχή της φόρμας ενός αυτοκινητόδρομου ως πρωταρχικό εργαλείο οργάνωσης του χώρου.



**Εικόνα 44: η «αρχή» του άξονα (1946)**

#### ***Εφεύρεση μιας επιχείρησης μοντέρνας πολεοδομίας (1950-1958)***

Η περίοδος 1950-1958 θα είναι για την Défense αποφασιστική αφού οι συζητήσεις για τον προγραμματισμό θέτει σε διακύβευμα διαφορετικές αναπαραστάσεις της μελλοντι-

κής συνοικίας. Το πρόγραμμα της κυβέρνησης αμφιταλαντεύεται ανάμεσα στην οργάνωση μιας παγκόσμιας έκθεσης, την εγκατάσταση ενός ραδιοφωνικού σταθμού, τη μετακίνηση της γιορτής του Παρισιού ή ακόμα την κατασκευή μιας μόνιμης έκθεσης-γιορτής της βιομηχανίας στηριζόμενη από το εμπορικό επιμελητήριο του Παρισιού. Εν τέλει, καταλήγει σε μια ζώνη επιχειρήσεων περιλαμβάνοντας και κατοικίες. Το κατευθυντήριο σχέδιο για της Défense υιοθετήθηκε το 1956, διαχωρίζοντας το σε δύο ζώνες: τη ζώνη A, τοποθετημένη ανάμεσα στην γέφυρα Neuilly και το Rond point σημείο της Défense, και μια ζώνη B προς τη δύση, σε εδάφη του προαστίου Nanterre. Η Défense ενσωματώνει την επιθυμία του κράτους για πολεοδόμηση στην αρχή του '50 και προχωρά σε αγορές εκτάσεων, πετυχαίνοντας να πείσει τις όμορες κοινότητες να συνεργαστούν στη δράση του, κυρίως με τον τρόπο της απασχόλησης.



Εικόνα 45: η συνέχεια του άξονα (1956)

### 1953-1964

Το 1956, εγκρίνεται το πρώτο πολεοδομικό σχέδιο της Défense και πρόκειται για την υλοποίηση ενός αρμονικού συνόλου με συνοχή. Περιελάμβανε την εγκατάσταση μεγάλων συνόλων κατοικιών, δημόσιες υπηρεσίες καθώς και τη δημιουργία μεγάλων χώρων πρασίνου που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για μελλοντικές εκθέσεις.

Το 1958, η ζώνη A, από μια έκταση των 130 εκταρίων, συντίθεται από περίπτερα, μικρές αποθήκες και κτήρια. Είναι μικρότερη από τη ζώνη B που καλύπτει περίπου 620 εκτάρια στο Nanterre, το έδαφος του οποίου είναι, ήδη, βαριά βιομηχανοποιημένο από το τέλος του 19<sup>ου</sup> αι. κατειλημμένο στο κέντρο του από «παραγκουπόλεις», ενώ υπάρχουν α-

κόμα κάποιες αγροτικές οδοί. Για τη ζώνη Β προβλέφθηκε μεταγενέστερο σχέδιο δημοσιευμένο το 1967 που τη διαχωρίζει σε τρεις συνοικίες.



Εικόνα 46: το σχέδιο της Défense και η αντίστοιχη υλοποίηση του Nanterre

Ανεξάρτητα από τις αρχικές προθέσεις της δεκαετίας του 1950 για την εγκατάσταση ενός εκθεσιακού κέντρου περιοδικών ή μόνιμων εκθέσεων στον χώρο του Nanterre Μέσα στο πολιτικό πλαίσιο της ανοικοδόμησης, αποφάσισε το 1953 να κτίσει περισσότερες από 2500 χιλιάδες κοινωνικές κατοικίες, ξεκινώντας από τρία μεγάλα συγκροτήματα μεταξύ του 1958 και 1960. Παράλληλα, κατασκευάζεται το εθνικό κέντρο βιομηχανίας και τεχνικών, το CNIT σηματοδοτώντας μια νέα εποχή ανοικοδόμησης. όμοιοι και έχουν ύψος περίπου 100 μ σχετικά με το επίπεδο της πλάκας. Τα κτήρια των κατοικιών είναι πιο χαμηλά και οργανώνονται γύρω από κάποια αυλή. Το ÉPAD<sup>34</sup> αναλαμβάνει την κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής, των πάρκινγκ, της πλάκας και των σταθμών του RER και του μετρό σύμφωνα με τις αρχές της εύκολης κίνησης και της αυτονομίας. Μετά την εφαρμογή του σχεδίου, τα πάρκινγκ δεν εξυπηρετούσαν ένα πύργο συγκεκριμένα αλλά μια ζώνη ή μια γειτονιά ως επέκταση του δημόσιου δικτύου. Για να χρηματοδοτηθούν οι υποδομές, το ÉPAD έπρεπε να που-

<sup>34</sup> Etablissement Public d'Aménagement de la Défense. Ο κρατικός φορέας που συστάθηκε για την πολεοδόμηση της περιοχής

λήσει σε χορηγούς τα δικαιώματα της κατασκευής. Παρά τις αρχικές προθέσεις του σχεδίου, οι επιχειρήσεις των γραφείων θα γίνουν προνομιακές σε σχέση με τις κατοικίες και ένα νέο επιχειρησιακό κέντρο που θα κατασκευαστεί λίγο-λίγο – ακόμα κι αν ανεγείρονται κατοικίες. Το Νοέμβριο της ίδιας χρονιάς, τοποθετείται ο θεμέλιος λίθος του τμήματος της Σορβόνης, το μελλοντικό πανεπιστήμιο Paris 5-Nanterre, με έκταση τριακόσια στρέμματα περίπου που αποτελούσαν παλιότερα στρατόπεδα της Αεροπορίας. Το πρώτο σημαντικό πολιτιστικό συγκρότημα κατά μήκος του «Μεγάλου άξονα» εγκαινιάστηκε το 1964 και συνδέεται με τον μετέπειτα σταθμό του RER Nanterre Prefecture. Τον Ιανουάριο 1964, το ÉPAD αναθέτει στο Le Corbusier το έργο που περιλαμβάνει τρεις σχολές τέχνης (αρχιτεκτονική, σινεμά και τηλεόραση, μουσική) και το μουσείο του 20ου αι. Το Νοέμβριο του 1964, στη συνέχεια της διοικητικής του αναμόρφωσης της περιοχής του Île-de-France, το κράτος προσθέτει στο πρόγραμμα του ένα διοικητικό κέντρο συμπεριλαμβάνοντας τη νομαρχία Hauts-de-Seine. Με ημερομηνία 29 Ιουνίου 1965, ένα σχέδιο υπογεγραμμένο από τον Le Corbusier δείχνει τις αρχές αυτού του έργου οι οποίες υιοθετήθηκαν στη συνέχεια από τη διοίκηση. Σχεδιάστηκε κατά τέτοιο τρόπο που πάνω σε ένα οριζόντιο επίπεδο, εκτείνονται κατακόρυφα όγκοι σε πυλωτή, προσανατολισμένοι βάσει του «Μεγάλου άξονα», η στέγαση του οποίου εξυπηρετεί τη διέλευση πεζών και λειτουργεί σαν ένα προαύλιο της Défense. Εκτεινόμενο το έργο στα 9,5 μέτρα κάτω από ένα έδαφος που αγνοεί, προβλέπει με αφαιρετικό τρόπο έναν αυτοκινητόδρομο, που αντανάκλα ελάχιστα τη θεωρία του Le Corbusier για το τόπο. Το έργο του Πανεπιστημίου των Τεχνών, θα ξεχώριζε μέχρι το τέλος του '60 στα συνολικά σχέδια της ÉPAD, αν και η νομαρχία κατασκεύασε τελικά ένα μόνο κτήριο το 1972.



Εικόνα 47: η έναρξη της επιχείρησης της Défense (1960)

### 1964-1969

Το 1964, εγκρίνεται εν τέλει το σχέδιο για τη ζώνη Α. παρουσιάζει τους μηχανισμούς της πλάκας και τις αρχές διάταξης που είναι σχεδόν καθορισμένες. Σε κάθε τύπο κυκλοφορίας αντιστοιχεί ένα οδικό σύστημα με συγκεκριμένη πρόσβαση. Το ΕΡΑΔ αναλαμβάνει την κατασκευή συγκοινωνιών και των σταθμών του RER, που τίθενται υπό τις αρχές της κυκλοφορίας και της αυτονομίας που κυριαρχούν το σύνολο των υποδομών. Σε αντίθεση με το αρχικό σκεπτικό, τα πάρκινγκ δεν εξυπηρετούν μόνο έναν πύργο αλλά μια ζώνη ή μια συνοικία. Οι λεπτομέρειες της πλάκας εξελίχθηκαν σε αντίθεση με την εξαφάνιση των προβλεπόμενων αιθρίων για τον κατάλληλο φωτισμό και αερισμό τους μετά την επέμβαση του 1972.

Το 1968, θέτει μια κριτική ματιά στα αποτελέσματα που έφεραν οι κρατικές επιχειρήσεις: στα μεγάλα συγκροτήματα και στις παραγκουπόλεις που τις συμπληρώνουν, στην πολεοδομία της απομόνωσης που είχε επηρεάσει ένα πανεπιστημιακό κέντρο κτλ. Κάποιες αποσπασματικές επιχειρήσεις που συμβαίνουν στην περιοχή πραγματοποιήθηκαν για τις ανάγκες των τοπικών συλλογικοτήτων. Γενικά, αυτό το αχανές έδαφος κατειλημμένο σε μικρό ή μεγάλο βαθμό μεταμορφωνόταν σιγά σιγά σε μια μεγάλη ετερόκλητη έκταση, χωρισμένη σε οικόπεδα προς ανοικοδόμηση, υποανάπτυκτη και συχνά ασύνδετη. Για τη ζώνη Β, προτείνονται μια σειρά από τα μεγάλα συγκροτήματα κατοικιών, πολλές και διαφορετικές λύσεις που εν τέλει δεν πραγματοποιήθηκαν εξ' ολοκλήρου λόγω της αλλαγής της πολιτικής κατάστασης, μετά το Μάη του '68.



Εικόνα 48: παραγκουπόλεις στο δήμο Nanterre





Εικόνα 49: η «θεμελίωση» της πλάκας (1966)

### 1969-1978

Στις αρχές της δεκαετίας του '70, η Défense έχει τον ρόλο να ενσαρκώσει το δυναμισμό της Γαλλίας που αναδομείται, σε μια εποχή που ξεκινά και λέγεται «παγκοσμιοποίηση». Η Défense γνωρίζει λοιπόν μια περίοδο αναταραχής και ξεκινά η αναδόμηση καινούργιων πύργων που δε περιλαμβάνονται στο σχέδιο του 1964. Παράλληλα εκφράζεται επίσης η διαφορά ανάμεσα στα κτήρια κατοικιών και γραφείων.

Το 1971, εγκαταλείπεται το σχέδιο του '64 για τη ζώνη A. από μια επιχείρηση που θα μπορούσαμε να την χαρακτηρίσουμε «αστική σύνθεση». Θα αποτελέσει σε κάθε περίπτωση μια πολιτική σχεδιασμού στην οποία διπλασιάζεται ο αριθμός των γραφείων.

Είναι η εποχή που γίνονται εμφανείς οι συνέπειες του Μάη του '68, που μπορεί να σημανθεί ως το τέλος του μύθου της κοινωνικής συναίνεσης της μεταπολεμικής κοινωνίας πάνω στην οποία θεμελιώθηκε αυτή η επιχείρηση.



Εικόνα 50: το πρώτο στάδιο ολοκλήρωσης της επιχείρησης της Défense (1970)

Αυτή η συναίνεση εκφραζόταν στο πρόγραμμα μέσα από την ανάμειξη χρήσεων, γραφείων και κατοικιών για διαφορετικές κοινωνικές τάξεις, που μέσα στον αστικό σχεδι-



ασμό ήταν κανονικά ρυθμισμένα και αντιμετώπιζε όλα τα κτήρια ισότιμα. Τα μόνα που ξεχώριζαν ήταν τα κτήρια δημόσιου ενδιαφέροντος όπως το snit, που έχει διαφορετική αισθητική και ένας πύργος 200 μ ύψους, προορισμένος να δώσει μια δυναμική στη σύνθεση του συνόλου. Πρακτικοί λόγοι δυσχέραιναν το σχέδιο γιατί οι κατασκευαστές είχαν συνηθίσει να κτίζουν μέσα στον πυκνό αστικό ιστό του Παρισιού, ανάμεσα σε μεσοτοιχίες. Η επιθυμία των αρχιτεκτόνων να συνθέτουν κατακόρυφους πύργους γραφείων και οριζόντιες μπάρες κατοικιών θα εξαλειφθεί γρήγορα για τους λόγους ότι δεν προσελκύει χορηγούς, εξαιτίας της αυστηρότητας της σύνθεσης. Οι πρώτοι επενδυτές ακολουθούσαν το κράτος για το μέλλον της Défense ενώ οι σύγχρονοι γίνονται απαιτητικοί και επηρεάζουν την εξέλιξη του σχεδίου. Προωθούν μεγάλες επιφάνειες και επιθυμούν να κατασκευάσουν πρωτότυπα κτήρια. Παράλληλα τα κτήρια γραφείων πωλούνται σε υψηλότερη τιμή σε σχέση με τις κατοικίες γεγονός που ευνοεί περισσότερο την ανάπτυξη ενός επιχειρησιακού κέντρου στην περιοχή της Défense. Άλλωστε, οι ανάγκες των επιχειρήσεων άλλαξαν από τις αρχικά προβλεπόμενες στο σχέδιο. Πλέον, έχουν αποκτήσει ταυτότητα, η οποία πρέπει να γίνει εμφανής για να κερδίσει καινούργιες αγορές και να ξεχωρίζει από τις άλλες. Από το μοντέλο της επανάληψης, σε σειρά παραγωγής καταλήγουμε στην αφθονία ατομικών πρωτοβουλιών, που προωθεί την εξάπλωση τόσο καθ' ύψος όσο και κατά πλάτος.

Όσο αφορά τις υποδομές, το 1972, μετά από μια σειρά συζητήσεων, αντιδράσεων μελετάται ένα νέο σχέδιο που αφορά τις μετακινήσεις και προβλέπει ένα σύστημα κυκλοφορίας κάτω από την πλάκα, πολλαπλασιασμός των εισόδων στα πάρκινγκ, αύξηση των πυκνοτήτων κτλ.

Η πετρελαϊκή κρίση και η οικονομική ύφεση που τη συνοδεύει επηρέασε τη Défense. Ωστόσο το ÉPAD έπρεπε να συνεχίζει να εξοφλεί τα δάνεια, έτσι οι επιστροφές χρημάτων εξαντλήθηκαν με αποτέλεσμα να απολύσει προσωπικό και να παγώσουν οι υποδομές. Η κατασκευή των πύργων που είχαν ξεκινήσει προχωρούσε, αλλά οι νέοι καθυστερούσαν.

Βασικά, η αιτία της μη τήρησης του σχεδίου για την περιοχή της ζώνης A, προκαλείται λόγω μιας ριζικής ανανέωσης στα δόγματα της αρχιτεκτονικής από μια νέα γενιά αρχιτεκτόνων που εισέρχονται στις επιχειρήσεις του ÉPAD. Η νέα ομάδα επιστημόνων, που εγκαθιδρύεται το 1969 για να επιβλέψει το σχέδιο, συλλέγει προσωπικότητες που διακατέχονται από μια οξεία συνείδηση της αποτυχίας του κρατικού αρχιτεκτονικού μοντερνισμού και πειραματίζονται με τις κατευθύνσεις μιας αρχιτεκτονικής που εξαπλώνεται διαταράσσοντας μια μονότονη τάση, μαζί με την παραγωγική ακολουθία για την οποία κατηγορούνται οι επιχειρήσεις της μαζικής κατοίκησης μετά τον πόλεμο.

Διατηρώντας από το παλιό σχέδιο του τέλους της δεκαετίας του '50, το πάρκο που σήμερα ονομάζεται André Malraux, σχεδιασμένο από τον Jacques Sguard και εγκαινιασμένο το 1976, και ένα μέρος από το δάσος των πύργων των κατοικιών νότια, η ομάδα προτείνει ένα

**Εικόνα 51: οι πύργοι κατοικιών και οι «νησίδες» πράσινου στο δήμο Nanterre**



νέο «οργανικό σχήμα» και αργότερα συνεργάζεται με το σχέδιο της χωροταξίας (Paz<sup>35</sup>).

Η νέα τάση που υιοθετεί το Σεπτέμβριο του 1973, η ομάδα του Paz καθορίζει ένα νέο αστικό κέντρο «όχι ως σύνολο κτηρίων αλλά ως ένα σύνολο λειτουργιών και συλλογικών δραστηριοτήτων γύρω από πλατείες ή πεζόδρομους σε διαφορετικά επίπεδα». Διατηρώντας εξ' ολοκλήρου την αρχή της πλάκας για τους πεζούς, προτείνουν ένα λαβυρινθώδες αποτέλεσμα σε αντίθεση με

ένα αστικό γραμμικό κέντρο, αναιρώντας με αυτό τον τρόπο τη φιλοσοφία του Le Corbusier. Βαπτισμένο «αστικός άξονας» αυτό το στοιχείο πολλαπλασιαζόμενο με μία χάραξη 45 μοιρών αναπτύσσεται από ανατολή προς δύση που αναβιώνει τις ποιότητες της περιπλοκής, της συνθετότητας, του πολυκεντρισμού και της ευελιξίας του τοπίου μιας παραδοσιακής

<sup>35</sup> Plan d'aménagement de zone

πόλης. Στη βόρεια παρειά αυτού του άξονα προβλέπεται μια περιοχή γραφείων ενώ στη νότια, προβλέπονται ουρανοξύστες κατοικιών.

Η πετρελαϊκή κρίση του 1973 και οι συνέπειες της στην αγορά ακινήτων θα εγκαινιάζαν μια καινούργια εποχή στην ιστορία της Défense. Σε ό,τι αφορά τη ζώνη Β, ένα από τα σημάδια αυτής της αλλαγής είναι η εντολή από του ΕΡΑΔ μιας σειράς από μελέτες για το αστικό κέντρο. Τα έργα (μη υλοποιημένα) αντανακλούν το παράδοξο μιας αδύναμης πολιτικά πολεοδομίας και αρχιτεκτονικά δυνατής όπου ο αρχιτέκτονας, ξεπερνώντας την εντολή, σχεδιάζει με έμφαση όλο το τοπίο του «Μεγάλου άξονα», από τη γέφυρα του Neuilly ως τις ναντεριανές όχθες και εκφράζει ένα πρόγραμμα ανεπαρκές.



Εικόνα 52: η προέκταση του άξονα της Défense (1973)

### 1979-1991

Παρά τις αρνητικές κριτικές που λαμβάνει η αρχιτεκτονική της Défense, το 1979, εγκαινιάζεται ένα εμπορικό κέντρο δίνοντας νέα πνοή στην περιοχή στη «γειτονιά» επιχειρήσεων. Η κριτική για τον χαρακτήρα που έχει αποκτήσει η περιοχή, εκφράζεται όλο και περισσότερο ανοιχτά, αντίθετη με το παγκόσμιο συλ. Από την άλλη ο τύπος αναφέρει τη μονοτονία και την οπισθοδρόμηση της μοντέρνας αρχιτεκτονικής ενώ σε ταινίες στιγματίζεται αυτή η μονότονη και απάνθρωπη πόλη.



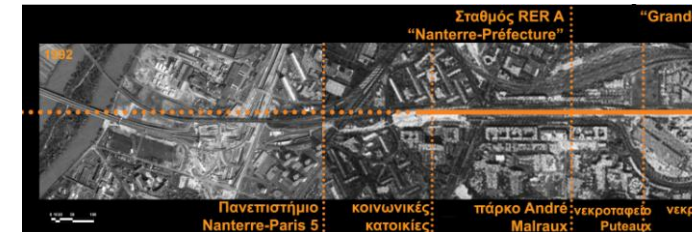
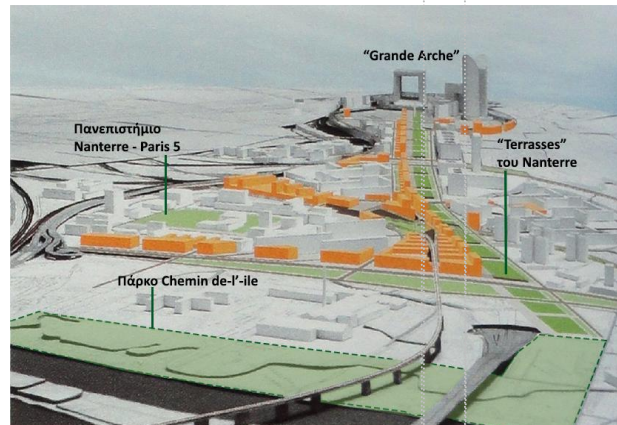
Εικόνα 53: η συνέχεια της εξέλιξης στην περιοχή του Nanterre (1983)

Η έξοδος από την πετρελαϊκή κρίση φέρνει κτήρια πιο χαμηλά αλλά πιο πλατιά λόγω της μειωμένης ζήτησης που έχουν πλέον οι πύργοι. Αυτό κατοχυρώνεται με την ολοκλήρωση της «Grande Arche», το 1989, και τα εδάφη πίσω της σηματοδοτούν την επιστροφή στη ζώνη Β που μέχρι τότε είχε παραμεληθεί. Στην πραγματικότητα, μετά την υπογειοποίηση του αυτοκινητόδρομου A14, εκεί είναι το τέλος της περιοχής της Défense. Στη ζώνη Α, δεν υπάρχει ελεύθερος χώρος και μάλλον πρέπει να κατεδαφιστεί ένας πύργος για να ανανεωθούν οι υπόλοιποι. Πλέον οι επενδύσεις στρέφονται στη μετατροπή της λεωφόρου από απλή κυκλοφοριακή δίοδο σε αστικό δρόμο παρά στην ανέγερση ενός νέου πύργου.

Όσον αφορά τη ζώνη Β, ακολουθεί μια σειρά προτάσεων με στόχο ένα καινούργιο πολεοδομικό σχέδιο που θα διαμορφώσει την περιοχή. Πολλές απόψεις συζητούνται που καταλήγουν στη δημιουργία ενός δεύτερου ÉPAD για την έρευνα της περιοχής του Nanterre, το Δεκέμβριο του 2000. Δύο κοινά στοιχεία χαρακτηρίζουν αυτή την γρήγορη εναλλαγή των σχεδίων: αρχικά, η επιστροφή σε μια σύνθεση σε επίπεδο εδάφους και η επιστροφή στην οσμάνική παράδοση, δηλαδή στην πολεοδομία των νησίδων με εσωτερικούς δρόμους, «αψίδες», επιβεβλημένα υλικά, εμπορικές χρήσεις στο ισόγειο. Επιπλέον, αποφασίζεται ο επαναπροσανατολισμός όλης της περιοχής βάσει του άξονα Βορράς-Νότος, κάθετα στον «Μεγάλο Άξονα», που συνδιαλέγεται με τα διαφορετικά στρώματα κατά μήκος (γραφεία,

κατοικίες, εξοπλισμός, πάρκα) και καθορίζει τις αστικές φόρμες στην προέκταση του Nanterre.

Τέλος, η επιδερμίδα του οικισμού θα πάρει την τρέχουσα μορφή βάσει του καθορισμένου πλαισίου από το Ραζ του 1985 και κυρίως μετά από ένα διπλό διαγωνισμό, τον Ιούνιο του 1986, για το νότιο και βόρειο άκρο του εγκάρσιου άξονα. Οι δύο βραβευμένοι είναι οι τέλειοι εκπρόσωποι αυτής της νέας «πολεοδομίας» που, σε ρήξη με την μοντέρνα πολεοδομία μετά τον πόλεμο (κυρίως την πολεοδομία πάνω σε πλάκα), ξανάρχισε με την αστική σύνθεση και εκδικείται έναν αρχιτεκτονικό εκλεκτικισμό λίγο φορμαλιστικό και τυπικά μεταμοντέρνο.<sup>36</sup>



Εικόνα 55: η κατασκευή της «Μεγάλης Αψίδας» και ο σαφής «διαχωρισμός» της Défense από το Nanterre (1993)

### Τέλος 20<sup>ου</sup> αι.

Στο γύρισμα του 20<sup>ου</sup> αιώνα ένα ευρύτερο πολεοδομικό σχέδιο ξεκινά με σημείο αναφοράς το Σηκουάνα που διατρέχει όλη την πόλη και τις όχθες όπου εγκαθίστανται όλες οι χρήσεις που χαρακτηρίζουν μια πρωτεύουσα, από ακαλλιέργητες εκτάσεις μέχρι βαριά βιομηχανοποιημένες. Το σχέδιο περιλαμβάνει τη περιοχή μελέτης καθώς και τις όμορες, ως μια ξεχωριστή ενότητα για τις ιδιομορφίες που παρουσιάζουν. Έχει τρεις βασικές κατευθύνσεις:

<sup>36</sup> Picon-Lefebvre Virginie. Ed., Chabard Pierre. Ed., "La Défense 2, un atlas: histoire/territoire.", Marseille, 2012.

- Την υλοποίηση της συνέχειας του πράσινου συνδέοντας τα πάρκα και εντάσσοντας τις όχθες του Σηκουάνα με στόχο όλοι οι κάτοικοι του διαμερίσματος να βρίσκονται σε λιγότερο από ένα τέταρτο της ώρας σε έναν φυσικό χώρο.

- Την αύξηση της έκτασης των υπαίθριων χώρων συμπεριλαμβάνοντας και τις όχθες.

- Τη δημιουργία μιας κοινότητας αειφόρου ανάπτυξης που θα εξασφαλίζει τη συνεργασία διαφόρων έργων και δράσεων για τη διάσωση του περιβάλλοντος και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής.

Για το ποτάμι προβλέπει να λάβει διαφορετικές χρήσεις που θα εξυπηρετούν:

- Τον αστικό ιστό. Στις όχθες δημιουργείται ένας συνεχής και ελκυστικός περπάτος που συνδέεται άμεσα με το υπόλοιπο δίκτυο της πόλης.

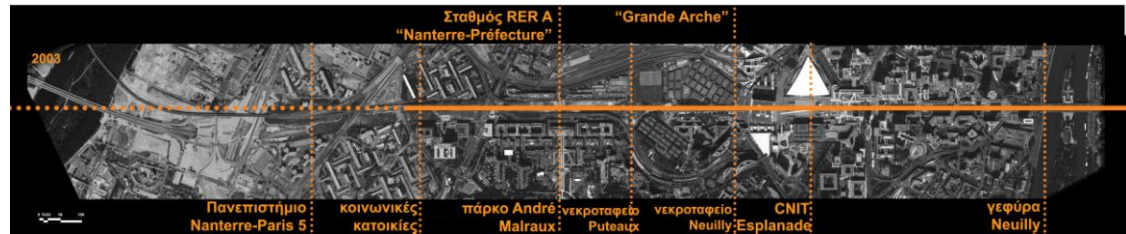
- Τη φύση. Αυτή διαμορφώνει πλέον την όψη της πόλης προς το ποτάμι. Η περιοχή προσφέρει ευνοϊκές συνθήκες ανάπτυξης της χλωρίδας και της πανίδας η οποία προφυλάσσεται.

- Τον καθαρισμό του νερού. Προβλέπεται διαχείριση των υπερχειλίσεων και μείωση των μολυσμένων υδάτων από λιπάσματα και βιομηχανικά απόβλητα.

- Την οικονομική αξιοποίηση. Μελετάται ένα δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών του ποταμού και των λιμένων σε συνδυασμό με την τουριστική ανάπτυξη και τις χρήσεις αναψυχής.<sup>37</sup>

---

<sup>37</sup> Τα στοιχεία βασίζονται στο πολεοδομικό σχέδιο που προτείνει το γαλλικό ινστιτούτο για την περιοχή του Île de France. Bordes Pagés Elisabeth, «*Politiques des départements en faveur des berges du «Fleuve» en Île de France*», Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île de France, 2007, juillet.



Εικόνα 56: ο άξονας εξελίσσεται (2003)





# ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

## ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Amati, Marco, "*Urban green belts in the twenty-first century*", Ashgate cop., Prenton, Wirral, 2008.
2. Antoine Grumbach & Associés, Seine Métropole, Paris Rouen Le Havre, *Etablissement public de maîtrise d'ouvrage des travaux culturels, Consultation Internationale de recherche et développement sur Le Grand Pari de l'Agglomération Parisienne*, 2009, février.
3. Baljon, Lodewijk, "Designing parks; an examination of contemporary approaches to design in landscape architecture, based on a comparative design analysis of entries for the Concours International, Parc de la Villette Paris 1982-3", Amsterdam, Architectura & Natura Press, 1992.
4. Bordes Pagés Elisabeth, Politiques des départements en faveur des berges du «Fleuve» en Île de France, *Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île de France*, 2007, juillet.
5. Chanteloup, Gerard, Tricaud, Pierre-Marie et al., "A la croisée des routes et des paysage : les "voies vertes". *Les cahiers de l'Institut d'aménagement de l'urbanisme et la région*, 1995, dec, no 112, pp.41-55.  
Chapter 12, Laruelle Nicolas and Legenne Corinne, The Paris-Ile-de-France Ceinture Verte,
6. Chemetoff, Alexandre, "Une rivière en banlieue = A river in the suburbs.", *Pages paysages*, 1992/1993, n° 4, pp. 52-56.
7. Corner, James, "*Landscape Urbanism*", Princeton Architectural Press, New York, 1999.
8. Courreges, Guillaume, "*Le parc du chemin de l'île. : étude de trois projets.*" Ecole d'architecture de Versailles, Versailles, 2005.
9. Farhat, Georges, «L'urbain comme paysage infrastructurel: le Val de Bièvre», *La métropole des infrastructures, 20-21<sup>e</sup> siècles*, by C. Prelorenzo and D. Rouillard, Picard, 2009, pp. 268-281.

10. Hoedelmans, Tompy, Lagiewka, Filip et Seynaeve, Peter, "L'eau dans l'espace public", *Revue belge d'architecture*, A+241, 2013, avril-mai, p 56-60.
11. Hoessler, Michel, "Le vegetal et l'urbain, trois projets trois échelles.", *Les échelles du paysages*, Presses universitaires de Rennes, 1993, pp. 78-80.
12. Huidobro, Borja et al., "Projets : les jardins de l'arche; la trame verte du val Mambrée; nouveau centre-ville a Epinay", *La Feuille du paysage*, no 22, juin 1994, pp. 8-9, ill.
13. JPF, "Baume et cicatrisaton : Parc du parc du chemin de l'île, Nanterre (92) = Plastering and healing", *Techniques & Architecture*, 2007, dec/jan, no 487, p.51-55.
14. JPF, "Jardins avec vues. Les jardins de l'arche, la Défense.", *Techniques & Architecture*, 1995, août-sept, no 421, pp. 40-44.
15. Marsollier, Cyril, "Adapted Goodness". Recherche de niveau Master, Versailles, Ecole nationale supérieure d'architecture, 2010.
16. Nolf, Christian et De Meudler, Bruno, "Eau et ville diffuse", *Revue belge d'architecture*, A+241, 2013, avril-mai, p 30-35.
17. Picon-Lefebvre Virginie. Ed., Chabard Pierre. Ed., "*La Défense 1, un dictionnaire : architecture / politique.*", Marseille, 2012.
18. Picon-Lefebvre Virginie. Ed., Chabard Pierre. Ed., "*La Défense 2, un atlas : histoire / territoire.*", Marseille, 2012.
19. Prominski, Martin et al., "*River.Space.Design.*", Birkhauser-Basel, 2012, pp. 164-165.
20. Quenardel, Antoine, "Les jardins intérimaires, entre précarité et pérennité : la ferme du Bonheur à Nanterre", *Les Carnets du paysage*, 2003, printemps/été, no 9/10, pp. 257-273.
21. Racine, Michel, "*Créateurs de jardins et de paysages, en France du XIXe siècle au XXIe siècle, Tome II*", Actes Sud, École nationale supérieure du paysage, Arles, Versailles, 2002, pp. 297-301.

22. Renaudie, Serge, "Guillaume Geoffroy Dechaume (1953-2003)", *Urbanisme, Tendances 2030*, Janvier-Fév, 2004, n° 334.
23. Soulez, Juliette, Gilles Clément, Le jardinier et son utopie, *Archistorm*, mars/avr, 2010, n° 41, p.22-25.
24. Steenbergen, Cl., Reh, W., "Metropolitan Landscape Architecture. Urban parks and landscapes", *Thoth*, 2012, 21 Μαρτίου
25. Vadepiéd, Francois, "The River Landscape of the Seine in Paris", *Topos 81*, dec 2012, p 77 – 83.
26. Veran, Cyrille, "Nanterre, une nature utile pour un parc urbain", *Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment*, 2004, 26 nov., no 5270, p.64-65.
27. Ying-Yu Hung, Gerdo Aquino et, "Landscape Infrastructure : case studies at SWA (ed.)", Germany, 2011.
28. Steenbergen, Cl., Reh, W., "Metropolitan Landscape Architecture. Urban parks and landscapes", *Thoth*, 2012, 21 Μαρτίου.

### **Ελληνική βιβλιογραφία**

1. Ανδρικοπούλου, Ελένη, «Πόλη & πολεοδομικές πρακτικές : για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη», εκδόσεις Κριτική, Αθήνα, 2007.
2. Καρύδης, Δημήτριος, «Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας», Αθήνα, Εκδόσεις Παπασωτηρίου, Αθήνα, 2008.
3. Κωτσιόπουλος, Αν., Αραβαντινός, Αθ., «Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη», Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα, 2006.
4. Μανωλίδης Κώστας, "φρικτόν, λιπτόν και απέριπτον τοπίο", Βόλος, 2005.

5. Μωραΐτης Κώστας, "Το τοπίο, πολιτιστικός προσδιορισμός του τόπου : σημειώσεις για τη νεότερη, τοπιακή επεξεργασία του τόπου", ΕΜΠ, Αθήνα, 2005.
6. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Μανωλίδης, Κ. & Καναρέλης, Θ., «Η Διεκδίκηση της υπαίθρου. Φύση και κοινωνικές πρακτικές στη σύγχρονη Ελλάδα», Εκδόσεις Ίνδικτος, Αθήνα, 2008.
7. Χαζάπης, Αντώνης, «Πόλη τόπος τοπίου: η τοπιακή πολεοδομία, ένα εργαλείο ερμηνείας και σχεδιασμού της σύγχρονης πόλης», ΕΜΠ, Αθήνα, 2010.
8. Νεοφύτου, Ελίζα, «Τα νέα αστικά τοπία... : οι όχθες του Σηκουάνα», ΕΜΠ, Αθήνα, 2011.
9. Καρουλά, Ελένη, «ΥΠΑΙΘΡΙΟΙ ΧΩΡΟΙ ΚΑΙ ΦΥΣΗ ΣΤΟΥΣ ΟΙΚΙΣΜΟΥΣ ΚΑΙ ΣΤΗ ΠΟΛΗ», ΕΜΠ, Αθήνα, 2008.

#### Ιστοσελίδες

[http://dpea-archi.philo.over-blog.com/article-qu-est-ce-qu-on-construit-quand-on-construit\\_un-axe-70488856.html](http://dpea-archi.philo.over-blog.com/article-qu-est-ce-qu-on-construit-quand-on-construit_un-axe-70488856.html)

[http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CE%AC%CF%81%CE%BA%CE%BF\\_%CF%84%CE%B7%CF%82\\_%CE%92%CE%B9%CE%BB%CE%AD%CF%84](http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CE%AC%CF%81%CE%BA%CE%BF_%CF%84%CE%B7%CF%82_%CE%92%CE%B9%CE%BB%CE%AD%CF%84)

[http://en.wikipedia.org/wiki/Parc\\_Andr%C3%A9\\_Citro%C3%ABn](http://en.wikipedia.org/wiki/Parc_Andr%C3%A9_Citro%C3%ABn)

[http://en.wikipedia.org/wiki/Parc\\_de\\_Bercy](http://en.wikipedia.org/wiki/Parc_de_Bercy)

## ΕΥΡΥΤΗΡΙΟ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: ο μετασχηματισμός του τοπίου .....5

<http://favim.com/image/496049/original/>

Εικόνα 2: Η πολή διαχεεται στο τοπιο και εξαπλωνεται προς την περιφερεια ..... 8

<http://erikjohanssonphoto.com/work/go-road/>

Εικόνα 3: μονοσήμαντα συστήματα υποδομών ..... 13

<http://www.bbc.co.uk/news/uk-15293922>

[http://www.google.gr/imgres?imgurl=http://www.texniki-lisi.gr/images/stories/Gallery/diktia/diktia-4.jpg&imgrefurl=http://www.texniki-lisi.gr/index.php/photo-gallery/2011-05-24-07-23-07&h=600&w=637&sz=152&tbnid=u4ZpmCg6xwk8LM&tbnh=218&tbnw=231&zoom=1&usg=\\_\\_VbqAlygQ4tpF-xA4ZZkA6SDD2GM=](http://www.google.gr/imgres?imgurl=http://www.texniki-lisi.gr/images/stories/Gallery/diktia/diktia-4.jpg&imgrefurl=http://www.texniki-lisi.gr/index.php/photo-gallery/2011-05-24-07-23-07&h=600&w=637&sz=152&tbnid=u4ZpmCg6xwk8LM&tbnh=218&tbnw=231&zoom=1&usg=__VbqAlygQ4tpF-xA4ZZkA6SDD2GM=)

[http://www.google.gr/imgres?imgurl=http://4.bp.blogspot.com/\\_ntfmfcLFJq0/SyijkcZY9il/AAAAAAAABKY/IWf7lbpSyQ/s320/dei-coal-power-stations.jpg&imgrefurl=http://greekforests.blogspot.com/2009\\_12\\_01\\_archive.html&h=214&w=320&sz=18&tbnid=4jjOYgMe\\_6BR7M&tbnh=184&tbnw=275&zoom=1&usg=\\_\\_8WdRrHMe0dO5yfgHDJr\\_HNsCw1o=](http://www.google.gr/imgres?imgurl=http://4.bp.blogspot.com/_ntfmfcLFJq0/SyijkcZY9il/AAAAAAAABKY/IWf7lbpSyQ/s320/dei-coal-power-stations.jpg&imgrefurl=http://greekforests.blogspot.com/2009_12_01_archive.html&h=214&w=320&sz=18&tbnid=4jjOYgMe_6BR7M&tbnh=184&tbnw=275&zoom=1&usg=__8WdRrHMe0dO5yfgHDJr_HNsCw1o=)

[http://www.natsioulis.eu/2013/07/2\\_27.html](http://www.natsioulis.eu/2013/07/2_27.html)

Εικόνα 4: Υποδομές μεγάλου κόστους ..... 14

[http://ioanninatoday.blogspot.gr/2011\\_10\\_01\\_archive.html](http://ioanninatoday.blogspot.gr/2011_10_01_archive.html)

Εικόνα 5: Κατοικημένες γέφυρες ..... 21

[http://content-mcdn.ethnos.gr/filesystem/images/20090409/low/assets\\_LARGE\\_t\\_420\\_3003086.JPG](http://content-mcdn.ethnos.gr/filesystem/images/20090409/low/assets_LARGE_t_420_3003086.JPG)

<http://www.kirousistravel.gr/2013/09/golden-ge-7-590.html>

<http://emorfes.com/2013/01/13/photography-inhabited-bridges/inhabited-bridges-pont-de-rohan-france1/>

Εικόνα 6: Ριζική αλλαγή λειτουργίας υποδομών από αυτοκινητόδρομο σε πάρκο (παράδειγμα Σεούλ)..... 23

[http://www.google.gr/imgres?imgurl=http://www.xpavlatos.gr/sites/default/files/styles/medium2/public/picture\\_2.jpg&imgrefurl=http://www.xpavlatos.gr/el/content/ekhoume-asphalisei&h=399&w=600&sz=262&tbnid=UW0Rk4i2CE\\_BBM&tbnh=183&tbnw=275&zoom=1&usq=\\_\\_BS1RacvzanUWyhB5zl\\_Pefi9mel](http://www.google.gr/imgres?imgurl=http://www.xpavlatos.gr/sites/default/files/styles/medium2/public/picture_2.jpg&imgrefurl=http://www.xpavlatos.gr/el/content/ekhoume-asphalisei&h=399&w=600&sz=262&tbnid=UW0Rk4i2CE_BBM&tbnh=183&tbnw=275&zoom=1&usq=__BS1RacvzanUWyhB5zl_Pefi9mel)

<http://grist.org/infrastructure/2011-04-04-seoul-korea-tears-down-an-urban-highway-life-goes-on/>

<http://inhabitat.com/seoul-recovers-a-lost-stream-transforms-it-into-an-urban-park/>

Εικόνα 7: απόψεις της πόλης του Παρισιού..... 27

[http://www.google.gr/imgres?sa=G&biw=1366&bih=666&tbs=simg:CAESXxpdCxCo1NgEGgQIAQgJDAsQslynCBo0CjIIARIM\\_1AONBP0DBpAEDxiTGid5zEIEaYOKIsnF8omMmLXZkorOTDqPpYWKpjuG-exSRgwLEI6u\\_1ggaCgoICAESBKSLTP8M&tbnid=isch&tbnid=Gx7-mKtf0f6eJM:&imgrefurl=http://rewalls.com/download/5293/1920x1080&docid=Flxh7vS5\\_t981M&imgurl=http://rewalls.com/pic/201010/1920x1080/reWalls.com-5293.jpg&w=1920&h=1080&ei=UPzLUt3NGKmCyQOG7oD4DA&zoom=1&ved=1t:3588,r:0,s:0,i:84&iact=rc&page=1&tbnh=167&tbnw=300&tx=255&ty=123](http://www.google.gr/imgres?sa=G&biw=1366&bih=666&tbs=simg:CAESXxpdCxCo1NgEGgQIAQgJDAsQslynCBo0CjIIARIM_1AONBP0DBpAEDxiTGid5zEIEaYOKIsnF8omMmLXZkorOTDqPpYWKpjuG-exSRgwLEI6u_1ggaCgoICAESBKSLTP8M&tbnid=isch&tbnid=Gx7-mKtf0f6eJM:&imgrefurl=http://rewalls.com/download/5293/1920x1080&docid=Flxh7vS5_t981M&imgurl=http://rewalls.com/pic/201010/1920x1080/reWalls.com-5293.jpg&w=1920&h=1080&ei=UPzLUt3NGKmCyQOG7oD4DA&zoom=1&ved=1t:3588,r:0,s:0,i:84&iact=rc&page=1&tbnh=167&tbnw=300&tx=255&ty=123)

<http://blog.jean-paul-amoudry.org/tag/jardin%20du%20luxembourg>

<http://dionisisfrance.wordpress.com/2013/07/30/%CF%80%CE%B1%CF%81%CE%AF%CF%83%CE%B9-%CE%BF%CE%B9-%CF%80%CE%B9%CE%BF-%CE%B5%CE%BD%CF%84%CF%85%CF%80%CF%89%CF%83%CE%B9%CE%B1%CE%BA%CE%AD%CF%82-%CE%B3%CE%AD%CF%86%CF%85%CF%81%CE%B5%CF%82-%CF%84%CE%BF/>

Εικόνα 8:Σκαρίφημα του ποταμού ..... 28

Εικόνα 9:Πρόταση χωροταξικού σχεδίου..... 29

Antoine Grumbach & Associés, Seine Métropole, Paris Rouen Le Havre, *Etablissement public de maîtrise d'ouvrage des travaux culturels, Consultation Internationale de recherche et développement sur Le Grand Pari de l'Agglomération Parisienne*, 2009, février

Εικόνα 10:Μακέτες αναπαράστασης οχθών ..... 30

Εικόνα 11:Διαφορετικές αναπλάσεις των οχθών..... 31

Vadepied, Francois, "The River Landscape of the Seine in Paris", *Topos 81*, dec 2012, p 77 – 83

Εικόνα 12: ανατολική πλευρά, στη γέφυρα Neuilly ..... 33

Picon-Lefebvre Virginie. Ed., Chabard Pierre. Ed., "*La Défense 2, un atlas : histoire / territoire.*", Marseille, 2012.

Εικόνα 13: πάρκο του Chemin-de-l'île..... 33

JPF, "Baume et cicatrisation : Parc du parc du chemin de l'île, Nanterre (92) = Plastering and healing", *Techniques & Architecture*, 2007, dec/jan, no 487, p.51-55.

Εικόνα 14: Οι κήποι του Κεραμεικού..... 34

<http://www.flickr.com/photos/gkriniaris/2911481019/in/photostream/>

Εικόνα 15: τρία σύγχρονα πάρκα και η σχέση τους με το ποτάμι ..... 36

[earth.google.com/](http://earth.google.com/)

Εικόνα 16: επάλληλα στρώματα του πάρκου Villette ..... 37

[http://scripts.mit.edu/~crisman/blog/wp-content/uploads/2009/12/tschumi\\_parcdelavillette.gif](http://scripts.mit.edu/~crisman/blog/wp-content/uploads/2009/12/tschumi_parcdelavillette.gif)

<http://ka.systime.dk/index.php?id=162>

Εικόνα 17: διαφορετικές ποιότητες στο πάρκο Citroen ..... 38



<http://landscapelover.wordpress.com/2010/10/22/the-renovation-of-parc-andre-citroen/>

Εικόνα 18: σεβασμός στο παρελθόν πάρκο de Bercy ..... 39

<http://metropoles.revues.org/3876>

Εικόνα 19: η αλληλουχία των μνημείων πάνω από τον άξονα ..... 40

Εικόνα 20:χάρτης των διαφορετικών ζωνών της επιχείρησης της Defense ..... 41

Εικόνα 21:περιοχή παρέμβασης Defense & Nanterre ..... 42

Picon-Lefebvre Virginie. Ed., Chabard Pierre. Ed., "*La Défense 2, un atlas : histoire / territoire.*", Marseille, 2012.

Εικόνα 22: τα πολλά επίπεδα μιας ενιαίας πλάκας..... 43

Picon-Lefebvre Virginie. Ed., Chabard Pierre. Ed., "*La Défense 2, un atlas : histoire / territoire.*", Marseille, 2012.

Εικόνα 23: μακέτα πρότασης αρχικού σχεδίου..... 44

Picon-Lefebvre Virginie. Ed., Chabard Pierre. Ed., "*La Défense 2, un atlas : histoire / territoire.*", Marseille, 2012.

Εικόνα 24: το Nanterre τις αρχές του 20ου αιώνα ..... 45

Picon-Lefebvre Virginie. Ed., Chabard Pierre. Ed., "*La Défense 2, un atlas : histoire / territoire.*", Marseille, 2012.

Εικόνα 25: εγκαταστάσεις της χαρτοβιομηχανίας του Σηκουάνα..... 45

φωτογραφία από προσωπικό αρχείο

Εικόνα 26: η μετάλλαξη της αγροτικής περιοχής του Nanterre σε βιομηχανική..... 47

φωτογραφία από διαφημιστική πινακίδα του πάρκου

Εικόνα 27: μελλοντικές προτάσεις για τη «Μεγάλη Αψίδα» ..... 49

<http://www.dailytonic.com/landscape-architecture-jardins-de-l%E2%80%99arche-by-awp-at-la-defense-paris/>

Εικόνα 28 : τομές στο έδαφος ..... 50

Εικόνα 29: ο πολυσύνθετος χαρακτήρας της Defense ..... 50

Εικόνα 30: η θέση του πάρκου Chemin de l'Île, το σύγχρονο κέντρο του Παρισιού και η προέκταση του Μεγάλου άξονα ..... 55

Εικόνα 31: πανοραμική άποψη του πάρκου..... 57

<http://www.epadesa.fr/la-carte-des-projets/projets/seine-arche/vers-la-seine/parc-du-chemin-de-lile.html>

Εικόνα 32: η κάτοψη του πάρκου ..... 59

Εικόνα 33: Απόψεις του πάρκου ..... 60

φωτογραφίες από προσωπικό αρχείο

Εικόνα 34: η διαδικασία καθαρισμού του νερού..... 61

Veran, Cyrille, “Nanterre, une nature utile pour un parc urbain”, *Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment*, 2004, 26 nov., no 5270, p.64-65.

Εικόνα 35: ο χαρακτηρισμός του πάρκου ως φυσική προστατευόμενη ζώνη ..... 62

[www.hauts-de-seine.net](http://www.hauts-de-seine.net)

Εικόνα 36: Απόψεις του πάρκου ..... 63

φωτογραφίες από προσωπικό αρχείο

Εικόνα 37: χρήση υλικών φιλικά προς το περιβάλλον ..... 64

φωτογραφίες από προσωπικό αρχείο

Εικόνα 38: χάρτης αποτύπωσης μπλε περιπάτου ..... 66

Bordes Pagés Elisabeth, *Politiques des départements en faveur des berges du «Fleuve» en Île de France, Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île de France, 2007, juillet.*

Εικόνα 39:εξυγίανση οχθών ..... 66

φωτογραφία από διαφημιστική πινακίδα του πάρκου

Εικόνα 40: απόψεις των οχθών ..... 67

φωτογραφίες από προσωπικό αρχείο

Εικόνα 41: η ένταξη των υποδομών στο σχεδιασμό του πάρκου ..... 69

φωτογραφίες από προσωπικό αρχείο

Εικόνα 42: οι διανοίξεις των λεωφόρων του Haussman..... 81

Καρύδης, Δημήτριος, *«Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας»*, Αθήνα, Εκδόσεις Παπασωτηρίου, Αθήνα, 2008.

Εικόνα 43: ο ιστορικός άξονας του Le Nôtre ..... 86

Εικόνα 44: η «αρχή» του άξονα (1946) ..... 87

αεροφωτογραφίες αρχείου από <http://www.geoportail.gouv.fr/accueil>

Εικόνα 45: η συνέχεια του άξονα (1956)..... 88

αεροφωτογραφίες αρχείου από <http://www.geoportail.gouv.fr/accueil>

Εικόνα 46: το σχέδιο της Défense και η αντίστοιχη υλοποίηση του Nanterre .....	89
Picon-Lefebvre Virginie. Ed., Chabard Pierre. Ed., " <i>La Défense 2, un atlas : histoire / territoire.</i> ", Marseille, 2012.	
Εικόνα 47: η έναρξη της επιχείρησης της Défense (1960) .....	90
αεροφωτογραφίες αρχείου από <a href="http://www.geoportail.gouv.fr/accueil">http://www.geoportail.gouv.fr/accueil</a>	
Εικόνα 48: παραγκουπόλεις στο δήμο Nanterre .....	91
Picon-Lefebvre Virginie. Ed., Chabard Pierre. Ed., " <i>La Défense 2, un atlas : histoire / territoire.</i> ", Marseille, 2012.	
Εικόνα 49: η «θεμελίωση» της πλάκας (1966) .....	92
αεροφωτογραφίες αρχείου από <a href="http://www.geoportail.gouv.fr/accueil">http://www.geoportail.gouv.fr/accueil</a>	
Εικόνα 50: το πρώτο στάδιο ολοκλήρωσης της επιχείρησης της Défense (1970) .....	92
αεροφωτογραφίες αρχείου από <a href="http://www.geoportail.gouv.fr/accueil">http://www.geoportail.gouv.fr/accueil</a>	
Εικόνα 51: οι πύργοι κατοικιών και οι «νησίδες» πράσινου στο δήμο Nanterre .....	94
Εικόνα 52: η προέκταση του άξονα της Défense (1973) .....	95
αεροφωτογραφίες αρχείου από <a href="http://www.geoportail.gouv.fr/accueil">http://www.geoportail.gouv.fr/accueil</a>	
Εικόνα 53: η συνέχεια της εξέλιξης στην περιοχή του Nanterre (1983) .....	96
αεροφωτογραφίες αρχείου από <a href="http://www.geoportail.gouv.fr/accueil">http://www.geoportail.gouv.fr/accueil</a>	
Εικόνα 54: η πρόταση σύνδεσης του άξονα με την άλλη όχθη του ποταμού .....	97
<a href="http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=437324&amp;page=74">http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=437324&amp;page=74</a>	

Εικόνα 55: η κατασκευή της «Μεγάλης Αψίδας» και ο σαφής «διαχωρισμός» της Défense από το Nanterre (1993) ..... 97

αεροφωτογραφίες αρχείου από <http://www.geoportail.gouv.fr/accueil>

Εικόνα 56: ο άξονας εξελίσσεται (2003) ..... 99

αεροφωτογραφίες αρχείου από <http://www.geoportail.gouv.fr/accueil>