

ΥΠΕΡΥΨΩΜΕΝΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

ΜΙΑ (ΝΕΑ) ΑΣΤΙΚΗ ΜΟΡΦΗ

ΕΒΙΤΑ ΜΑΡΙΟΓΛΟΥ

**Υπερυψωμένοι δημόσιοι χώροι
Μια (νέα) αστική μορφή**

**Elevated public space
A (new) urban form**

ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΥΠΕΡΥΨΩΜΕΝΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

ΜΙΑ (ΝΕΑ) ΑΣΤΙΚΗ ΜΟΡΦΗ

Εβίτα Μαριόγλου

Επιβλέπων καθηγητής:
Ανδρέας Νικολοβγένης

Ευχαριστώ πολύ τον καθηγητή μου Α. Νικολοβγένη για την ουσιαστική καθοδήγηση, το ενδιαφέρον και την υποστήριξη.

Περίληψη

Ο δημόσιος χώρος και η διαχείριση του επηρεάζεται άμεσα από τις κοινωνικές, πολιτικές και οικονομικές προκλήσεις που αντιμετωπίζει μια πόλη. Πρόκειται για ένα στοιχείο που ασχέτως της διάρκειάς του, αν είναι δηλαδή μόνιμο ή εφήμερο, συνεχώς επαναπροσδιορίζεται και επανανοηματοδοτείται από τα τεκταινόμενα της πόλης και τις ανάγκες των κατοίκων της. Οι δημόσιοι χώροι μιας πόλης συγκροτούν κατά κύριο λόγο την ταυτότητα της. Σήμερα διαφαίνεται ότι η απουσία σχεδιασμού έχει οδηγήσει στη δημιουργία πυκνοδομημένων πόλεων και υπολειμματικών, αμήχανων δημόσιων χώρων, όπου λαμβάνουν χώρα οι ανθρώπινες συναναστροφές και διάφορες δραστηριότητες. Αυτή είναι μια πρόκληση που οι αρχιτέκτονες έχουν διαχρονικά κληθεί να αντιμετωπίσουν.

Μια διακριτή τυπολογία δημόσιων χώρων είναι αυτή των υπερυψωμένων αστικών πεζοδρόμων και πλατειών. Η ιδέα του διαχωρισμού των κυκλοφοριών ως εργαλείο της αρχιτεκτονικής έχει τις ρίζες της στις αρχές του μοντερνισμού. Παρόλα αυτά, η υπερύψωση του δημόσιου χώρου έχει διατυπωθεί ως αρχιτεκτονικό όραμα πολλά χρόνια πριν αναγνωριστεί ως στοχευμένη επίλυση αστικού ενδιαφέροντος. Σήμερα, με νέες πλέον αφορμές έχει επανέλθει στο προσκήνιο.

Σκοπός της παρούσας έρευνητικής εργασίας αποτελεί αφενός η αναζήτηση των λόγων που οδήγησαν στην υπερύψωση του αστικού χώρου και αφετέρου η ανάλυση και κατανόηση των επιπτώσεων που αυτό έχει επιφέρει στην πόλη και τους ανθρώπους. Παράλληλα, αναδεικνύονται οι λόγοι για τους οποίους η ανύψωση θα μπορούσε να αποτελεί εργαλείο επίλυσης αστικών προβλημάτων, αλλά ταυτόχρονα και μια σχεδιαστική πρακτική για τη θεώρηση στοιχείων του αστικού περιβάλλοντος με νέο τρόπο. Η διερεύνηση μια πληθώρας παραδειγμάτων στοχεύει να επιτύχει την κατηγοριοποίησή τους με βάση τις αφορμές για τη δημιουργία τους, τη σχέση τους με το επίπεδο του εδάφους, καθώς και τις δυνατότητες επέκτασής τους σε ένα ευρύτερο δίκτυο δημόσιων χώρων. Μπορεί τελικά μια πρακτική που έχει εφαρμοστεί στις πόλεις διαχρονικά να επιφέρει τα αποτελέσματα που οραματίζονταν οι αρχιτέκτονες- δημιουργοί του παρελθόντος στην πόλη του σήμερα;

Abstract

Public space and its management are directly affected by the social, political and economic challenges a city is facing. It is an element that, regardless of its duration, whether it is permanent or ephemeral, is constantly redefined and re-interpreted by what is happening in the city and the needs of its inhabitants. The streets and public space of a city mainly constitute its identity. Today it seems that the lack of urban planning has led to the creation of densely populated cities and mediocre, awkward public spaces, where human gatherings and various activities take place. This is a challenge that architects have long been called upon to face.

A distinct typology of public spaces is that of elevated urban pedestrian walkways and squares. The idea of traffic separation as a tool of architecture has its roots in the principles of modernism. Nevertheless, the elevation of public space had been an architectural vision for many years before it was recognized as a targeted solution of urban interest. Today, because of current occasions, it has returned to the forefront.

The purpose of this research paper is twofold; on one hand, it aims at the discovery of the reasons that led to the elevation of urban space and, on the other hand, it illustrates an analysis and understanding of the effects that this has brought to the city and the individual. At the same time, the essay seeks to find reasons why elevating public space could work as a tool for solving urban problems, while also whether it can be regarded as a design practice for considering elements of the urban environment in a new way. The investigation of a multitude of examples intends to achieve their categorization based on the reasons for their creation, their relationship with the ground level, as well as the possibilities of their expansion into a wider network of public spaces. After all, could a practice that has been applied to cities repeatedly over the years bring the results envisioned by the architects-creators of the past in the city of today?

Περιεχόμενα

Περίληψη	8
Περιεχόμενα	11
Πρόλογος	13
1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΥΠΕΡΥΨΩΣΗΣ	
1.1. Υγειονομικοί λόγοι	20
1.2. Κοινωνικοί λόγοι	22
1.3. Εμπορικοί λόγοι	28
1.4. Οικονομικοί λόγοι	34
1.5. Διαχωρισμός πεζού – αυτοκινήτου	
1.5.1. Υπερύψωση του αυτοκινήτου	43
1.5.2. Υπερύψωση του πεζού	49
1.5.3. Το δώμα	63
2. ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΥΠΕΡΥΨΩΣΗΣ	
2.1. Κοινωνικές μεταβολές	78
2.2. Οικονομικές μεταβολές	82
2.3. Πολεοδομικές μεταβολές	84
Συμπεράσματα	89
Βιβλιογραφία	94

Πρόλογος

Με την πάροδο του χρόνου ο αστικός χώρος έχει δοκιμαστεί από διαφορετικούς παράγοντες και σκοπιμότητες. Η κατακόρυφη ανάπτυξη των πόλεων επέφερε σημαντικές αλλαγές στις υψομετρικές μεταβολές της «επιδερμίδας» της πόλης. Δεν είναι τυχαίο ότι στην εποχή μας το ύψος, παρόλο που δεν αποτελεί καινοτόμο παράγοντα στην ανάπτυξη των πόλεων, αποτελεί ενεργό στοιχείο σχεδιασμού του δημόσιου χώρου, ενώ επηρεάζει έντονα την εμπειρία μας σε αυτόν και επανανοηματοδοτεί τον χαρακτήρα του.

Με αφορμή την επιτυχία του πρόσφατα ολοκληρωμένου υπερυψωμένου αστικού υβριδίου “the Highline”, έργου του γραφείου Diller Scofidio + Renfro, η έρευνα συλλέγει μια σειρά case studies που διατρέχουν ένα ευρύ χρονικό πλαίσιο και εντοπίζει τους λόγους που ο αστικός δημόσιος χώρος οδηγήθηκε στην αποκόλληση από το επίπεδο του δρόμου. Η επιτυχία του High Line δεν βασίζεται στη σχεδιαστική πρωτοπορία, αλλά στη σχεδιαστική επικαιρότητα. Πρόκειται για ένα έργο του οποίου ο σχεδιασμός λαμβάνει υπόψιν τα κοινωνικά, πολεοδομικά και οικονομικά χαρακτηριστικά της ζωής της Νέας Υόρκης σήμερα. Το ύψος αποτελεί συντελεστή που επηρεάζει τη σχεδιαστική εξέλιξη του δημοσίου χώρου εδώ και αρκετά χρόνια. Τι είναι όμως αυτό που προκαλεί την αναγκαιότητα και καθιερώνει την επιτυχία της κατακόρυφης ανάπτυξης;

Σε μια εποχή που ο αστικός χώρος καλείται να επαναπροσδιοριστεί, μετά την πρόσφατη πανδημία και τους διεθνείς κατ'οίκον περιορισμούς, οι αρχιτέκτονες έρχονται αντιμέτωποι με την πρόκληση του νέου, του λειτουργικού, του ασφαλούς και του συλλογικού.



The High Line

“Designed in collaboration with James Corner Field Operations and Piet Oudolf, The High Line is a 1.5-mile long public park built on an abandoned elevated railroad stretching from the Meatpacking District to the Hudson Rail Yards in Manhattan.”

Diller Scofidio +Renfro¹

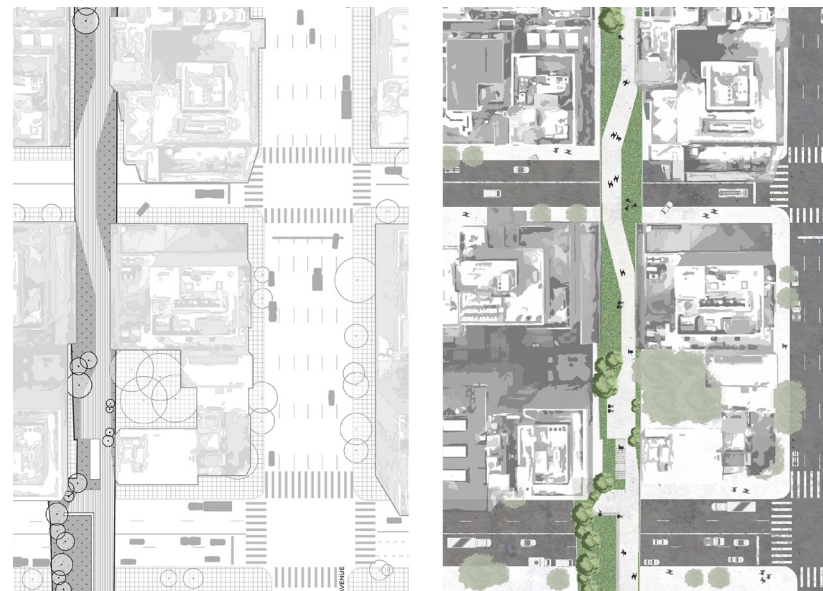
Πριν τη δημιουργία του υπερυψωμένου αυτού σιδηροδρομικού διαδρόμου η 10η Λεωφόρος αποκαλούνταν “Death Avenue” λόγω των πολλών θανατηφόρων ατυχημάτων που συνέβαιναν σε εμπλοκές πεζών με τα τρένα τα οποία κινούνταν στο επίπεδο του δρόμου. Αυτό οδήγησε το 1920 στη συγκρότηση ενός σώματος προστασίας τους “West Side Cowboys”, η ονομασία των οποίων οφείλεται στη χρήση αλόγων αντί οχημάτων, το οποίο σταμάτησε τη δράση του το 1941. Παρόλα αυτά ήδη από το 1924 αποφασίστηκε από το Transit Commission της Νέας Υόρκης μέσω του προγράμματος “West Side Improvement” η κατάργηση της κυκλοφορίας των σιδηροδρομικών δρομολογίων στο επίπεδο του δρόμου και η υπερύψωση τους. Το 1934 ξεκίνησε επίσημα η λειτουργία του υπερυψωμένου σιδηροδρομικού διαδρόμου “West Side Elevated Line” μεταφέροντας εύκολα εμπορεύματα από τα εργοστάσια στη πόλη.²

Το 1960-70 η χρήση των τρένων για μεταφορές άρχισε να εκλείπει, καθώς αντικαταστάθηκε από τη χρήση φορτηγών. Αυτό οδήγησε στη σταδιακή εγκατάλειψη του “West Side Elevated Line” και εν συνεχεία στην εν μέρει κατεδάφιση του. Τα επόμενα χρόνια στον εγκαταλελειμμένο διάδρομο η φύση οργίασε, προσδίδοντας του το δικό του άναρχο και ποικιλόμορφο φυσικό μικρόκλιμα. Εμπνευσμένοι από αυτή την εικόνα, οι δημιουργοί της ομάδας “Friends of the High Line”³, διοργάνωσαν το 2003 έναν διαγωνισμό ιδεών προκειμένου να κινητοποιήσουν την μετατροπή του High Line σε ένα προσιτό δημόσιο χώρο. Το 2006 το πρόγραμμα “The West Chelsea Special District” εγκρίθηκε και την ανάπλαση του υπερυψωμένου διαδρόμου σε πάρκο ανέλαβαν το αρχιτεκτονικό γραφείο Diller Scofidio + Renfro, το γραφείο αρχιτεκτονικής τοπίου James Corner Field Operations και ο σχεδιαστής φυτεύσεων Piet Oudolf. Το πρώτο τμήμα του έργου ανάπλασης, από την οδό Gansevoort μέχρι την 20ή οδό, παραδόθηκε το 2009, ενώ ακολούθησε η παράδοση του δεύτερου τμήματος (20ή μέχρι 30ή Οδό) και τελικά του τρίτου (ανάμεσα στη 30ή και 34ή Οδό και τη

¹ Diller Scofidio + Renfro, <https://dsrny.com/project/the-high-line>
² www.thehighline.org/history/

10ή και 12ή Λεωφόρο) το 2014.²

Το πάρκο, το οποίο διαχειρίζεται μέχρι σήμερα η ομάδα “Friends of the High Line” σε συμφωνία με τη πόλη της Νέας Υόρκης, αποτελεί έναν πολυδιάστατο δημόσιο χώρο, που ξεπερνά το ρόλο του μόνο ως ενός αστικού διαδρόμου με τη φιλοξενία δράσεων τέχνης και παραστάσεων, τη συντήρηση των υπερυψωμένων αστικών κήπων και τη χρήση του ως ενεργό χώρο κοινωνικής συναναστροφής. Θα μπορούσε κανείς να ονομάσει το High Line ένα αστικό υβρίδιο, συνεχώς μεταλλασσόμενο, με τάσεις επέκτασης και διαμόρφωσης σύμφωνα με τις εκάστοτε ανάγκες της πόλης της Νέας Υόρκης.



Εικ.02: Κάτοψη του “The Hig Line”

³ Η “Friends of the High Line” είναι μια μη κερδοσκοπική υπηρεσία περιβαλλοντικής προστασίας που ιδρύθηκε το 199 από τους Joshua David και Robert Hammond. Σκοπός της υπήρξε η προστασία και επανάχρηση του υπερυψωμένου σιδηροδρομικού διαδρόμου ως δημόσιο χώρο, ενώ έως και σήμερα είναι ο μόνος φορέας υπεύθυνος για τη λειτουργία και συντήρηση του The High Line.

1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΥΠΕΡΥΨΩΣΗΣ

1.1. Υγειονομικοί

The Ideal City

Λόγω των δυσσίωνων συνθηκών διαβίωσης στη μεσαιωνική πόλη και ό,τι η άναρχη και πυκνή ανάπτυξη της επέφερε στη καθημερινότητα των κατοίκων -στενοί δρόμοι, έλλειψη δημόσιου χώρου, ελλιπής κυκλοφορία καθαρού νερού, η πανώλη, προβλήματα υγιεινής και κυκλοφορίας- οι αρχιτέκτονες ξεκίνησαν να στρέφουν την προσοχή τους στην πολεοδομία. Συγκεκριμένα, ο Λεονάρντο Ντα Βίντσι κατά τη δεκαετία του 1480 αφιέρωσε ένα κομμάτι της δουλειάς του ανασχεδιάζοντας πόλεις και επιλύοντας βασικά προβλήματα αστικού σχεδιασμού. Έτσι προέκυψε και η μελέτη του για την «Ιδανική Πόλη» -μια πόλη της οποίας βασικός γνώμονας σχεδιασμού αποτέλεσαν ενέργειες προς όφελος της ευημερίας και της διευκόλυνσης της καθημερινότητας των κατοίκων τους.⁴

Σύμφωνα με τις σημειώσεις και τα σκίτσα του, η πόλη αυτή προβλεπόταν να έχει πληθυσμό 30.000 κατοίκων και θα εκτεινόταν κατά μήκος του ποταμού Τιτσίνο στην Ιταλία. Για τον λόγο αυτό, εκμεταλλευόμενος τη ροή του ποταμού, ο δημιουργός της πρότεινε τη διάνοιξη καναλιών μέσα στον αστικό ιστό, τα οποία θα έπαιζαν λειτουργικό ρόλο, καθώς με τη χρήση υδραυλικών συστημάτων το καθαρό νερό θα έφθανε σε κάθε κτιριακή μονάδα.⁵ Μια ακόμη πρωτοπορία αλλά και το βασικότερο χαρακτηριστικό της είναι ο διαχωρισμός της σε επίπεδα. Συγκεκριμένα, ο Ντα Βίντσι σχεδίασε την πόλη κατανεμημένη λειτουργικά σε δύο επίπεδα – το χαμηλό για τις δημόσιες υπηρεσίες, το εμπόριο, τις μεταφορές και τη βιομηχανία, και το ψηλότερο για την αξιοποίηση του από τους πολίτες. Στο χαμηλό επίπεδο τοποθέτησε πλατείς δρόμους και κανάλια, απομονώνοντας την εργατική τάξη και προσφέροντας στους ευγενείς, τους χρήστες του ανώτερου επιπέδου, μια πόλη όπου δημόσιος χώρος, κατοικία και κτίρια δημοσίου ενδιαφέροντος λειτουργούσαν υπό τις ιδανικότερες συνθήκες.⁴

Ο διαχωρισμός των αστών από το επίπεδο του πολυχρηστικού δρόμου αποτέλεσε μια πρόταση για την αποσυμφόρηση της μεσαιωνικής πόλης από τα υγειονομικά προβλήματα που είχαν κυριαρχήσει. Παρόλα αυτά, αυτή η διαστρωμάτωση και ο κοινωνικός διαχωρισμός λειτούργησαν προς όφελος των ευγενών και όχι υπέρ του συνολικού πληθυσμού της πόλης. Στη Φλωρεντία η

κατασκευή του υπερυψωμένου αστικού διαδρόμου Corridoio Vasariano από την οικογένεια Medici θα μπορούσε να θεωρηθεί μια πιο πραγματιστική και ειλικρινής κίνηση παρόμοιας σκοπιμότητας.



Εικ.03: Σκίτσο του Leonardo da Vinci για την Ideal City

⁴ www.theconversation.com/leonardo-da-vinci-designed-an-ideal-city-that-was-centuries-ahead-of-its-time

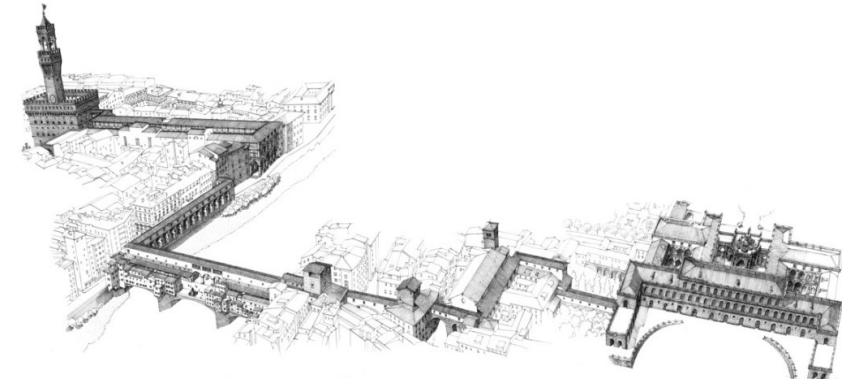
⁵ www.tomorrow.city/a/the-city-designed-by-leonardo-da-vinci-that-was-centuries-ahead-of-its-time

1.2. Κοινωνικοί λόγοι

Corridoio Vasariano

Ο Corridoio Vasariano είναι ένας υπερυψωμένος αστικός διάδρομος ενός χιλιομέτρου που ενώνει το Palazzo Vecchio, το Δημαρχείο της Φλωρεντίας, με το Palazzo Pitti, το βασιλικό ανάκτορο. Σχεδιάστηκε από τον αρχιτέκτονα Vasari από τον οποίο έλαβε και το όνομα του, στον οποίο ανατέθηκε το 1565 από τον Cosimo de' Medici λόγω της επιθυμίας του να το παραδώσει στον γιο του ως γαμήλιο δώρο. Βασικός σκοπός της κατασκευής του ήταν η εξασφάλιση της κίνησης της οικογένειας Medici με ασφάλεια από το ανάκτορο στο δημαρχείο, όπου εκτελούσαν τα πολιτικά τους καθήκοντα, διασχίζοντας την πόλη αποκομμένοι από τους υπόλοιπους πολίτες.⁶ Τα ανοίγματα και οι συμβολικές στάσεις (όπως το μπαλκόνι με προνομιακή θέα στην εκκλησία Santa Felicità) κατά μήκος του διαδρόμου, τους έδιναν τη δυνατότητα να «κατασκοπεύουν» την εξέλιξη της καθημερινότητας των κατοίκων της πόλης διασφαλίζοντας μια προνομιούχο θέση από την οποία η πόλη φαντάζει ως θεατρική σκηνή.

Το πιο δημοφιλές κομμάτι του διαδρόμου είναι η γέφυρα Ponte Vecchio η οποία ενώνει τις δύο όχθες του ποταμού Άρνο. Πριν την κατασκευή του Corridoio Vasariano η γέφυρα χρησιμοποιούνταν κυρίως από κρεοπωλεία καθώς ήταν πιο εύκολο για τους εργαζόμενους να πετάνε τα απορρίμματα στον ποταμό. Αυτό δεν αποτελούσε μια συνθήκη ταιριαστή και ευχάριστη για την οικογένεια Medici, και τελικά τη θέση των κρεοπωλείων πήραν κοσμηματοπωλεία τα οποία λειτουργούν μέχρι και σήμερα.⁷ Ένα ακόμα ενδιαφέρον στοιχείο που υποδηλώνει την αποκλειστικότητα που είχε αυτό το έργο, ως προς την ιδιοκτησία και τη χρήση του, είναι το γεγονός ότι για την κατασκευή του πολλές οικογένειες αναγκάστηκαν να παραχωρήσουν μέρος των μεσαιωνικών τους ακινήτων που βρισκόταν στην σχεδιασμένη πορεία του διαδρόμου.⁶



Εικ.04: Corridoio Vasariano



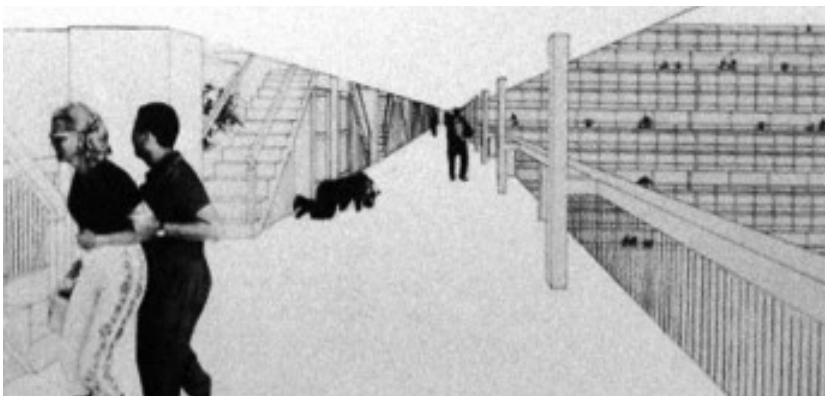
Εικ.05: Ponte Vecchio

⁶ The History: Why, How and When was the Corridor Built?, www.visitflorence.com/florence-museums/the-vasari-corridor.html

⁷ www.florence-museum.com/vasari-corridor.php

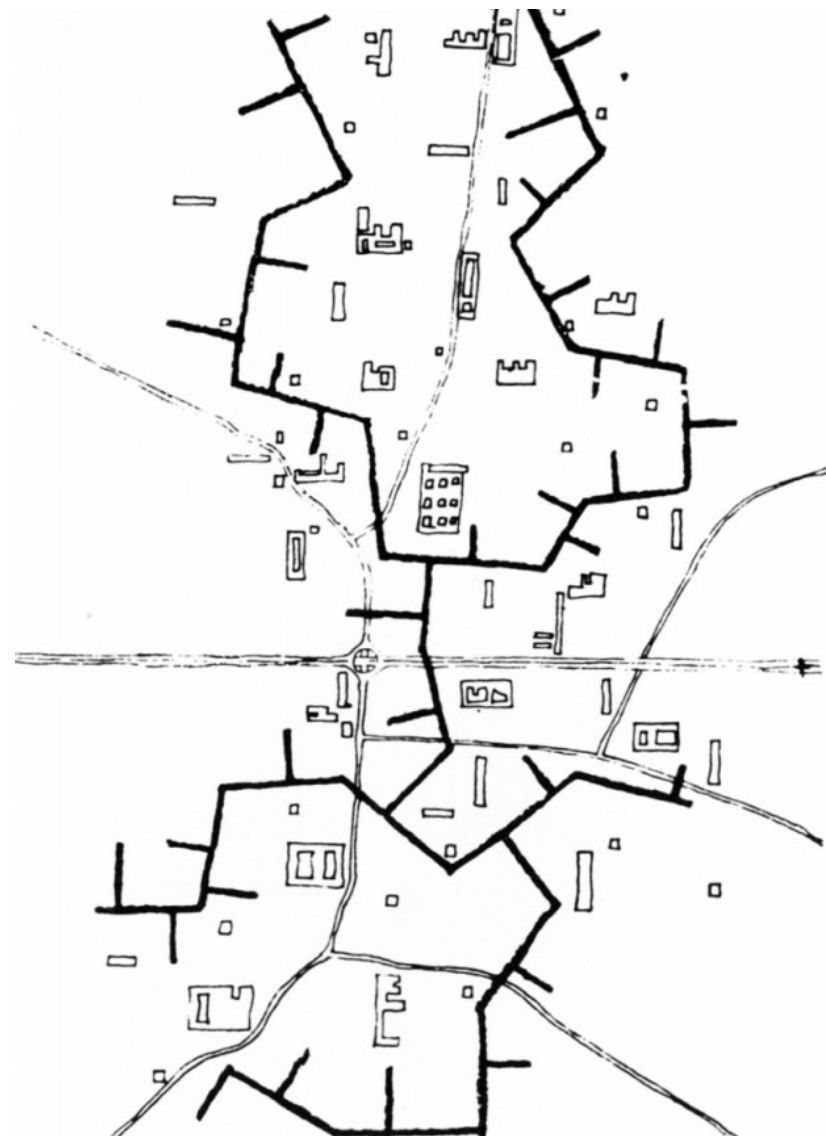
The Golden Lane Project

Το Golden Lane Project (1952) αποτελεί μια μη υλοποιημένη πρόταση των Alison και Peter Smithson με αφορμή τη συμμετοχή τους στο διαγωνισμό σχετικά με την ανακατασκευή των περιοχών του Λονδίνου που καταστράφηκαν κατά τη διάρκεια του Β' Παγκόσμιου Πολέμου. Πρόκειται για ένα σύμπλεγμα κτιριακών δομών με κατά κύριο ρόλο οικιστική χρήση που αποτέλεσε εμφανή πρόθεση των δημιουργών τους για ριζική αλλαγή της συλλογικής κατοικίας. Βασικό σχεδιαστικό παράγοντα αποτέλεσε η δημιουργία μιας δομής που θα ενθάρρυνε την σύσφιξη των κοινωνικών σχέσεων των ενοίκων σε όλο της το μήκος και θα απομάκρυνε τον άνθρωπο από την οδική κυκλοφορία. Έτσι, προέκυψε η ιδέα για ένα δίκτυο συνεχόμενων κτιρίων που πολλαπλασιάζονται σε κάτοψη με οδηγό ένα μοτίβο που θυμίζει κύτταρο ή χημική ένωση. Κεντρικό σημείο της πρότασης είναι οι λεγόμενοι "streets in the air"⁸, στοιχείο που αποτελεί εξέλιξη των «δρόμων»/διαδρόμων ενός άλλου τύπου κτιρίου διαμερισμάτων, αυτού της Unite d' Habitation. Παράλληλα, κατά μήκος των διαδρόμων αναπτύσσονται δημόσιοι και ιδιωτικοί χώροι, όπου λαμβάνει χώρα τόσο η κατοικία, όσο και άλλες δραστηριότητες. Αυτό συνεπάγεται ότι η φύση των υπερυψωμένων αυτών διαδρόμων είναι αυτή μιας σύνθετης αστικής παρέμβασης, στην οποία ενθαρρύνονται οι διαπροσωπικές σχέσεις, διασφαλίζεται η κυκλοφορία των πεζών μέσα στο συγκρότημα και απομακρύνεται η παραδοσιακή φύση της δημόσιας ζωής από το επίπεδο του εδάφους και τους ταχέως αναπτυσσόμενους αυτοκινητοδρόμους της εποχής.^{9, 10}



Εικ.06: Golden Lane. Φωτομοντάζ των "streets in the air" με τη Marilyn Monroe και τον Joe DiMaggio. Σκίτσο από τον Peter Smithson, 1953

⁸ Η φράση streets in the air ή «δρόμοι στον αέρα» συχνά αποδίδεται στους Alison και Peter Smithson για τους γνωστούς ημιδημόσιους διαδρόμους που σχεδίαζαν στα κτίρια κατοικιών. Borges, J.C. & Marat-Mendes, T. (2019) "Walking on streets-in-the-sky: structures for democratic cities"



Εικ.07: Golden Lane. Αστικό διάγραμμα που δείχνει την διάρθρωση του κτιριακού συμπλέγματος πάνω στον αστικό ιστό. Δημιουργήθηκε για το CIAM Grille, 1953

⁹ Borges, J.C. & Marat-Mendes, T. (2019) "Walking on streets-in-the-sky: structures for democratic cities"

¹⁰ www.archiflux.wordpress.com/2010/09/11/ap-smithson-golden-lane-2/

Toulouse Le Mirail

Το γραφείο Candilis Josic and Woods κέρδισε τον διαγωνισμό για την επέκταση της Toulouse, μιας πόλης της νότιας Γαλλίας, το 1961. Ο διαγωνισμός προέβλεπε τη δημιουργία εννιά «Νέων Πόλεων» για την αποσυμφόρηση από τον υπερπληθυσμό των υφιστάμενων. Η Le Mirail, προάστιο της Toulouse, αντιμετωπίστηκε από το αρχιτεκτονικό γραφείο ως μια ευκαιρία ανάδειξης νέων τρόπων αστικής εξάπλωσης και μαζικής κατοικίας, διαφορετικών από αυτών που είχαν εδραιώσει τα CIAM. Το νέο αυτό προάστιο προέβλεπε τη φιλοξενία 100.000 κατοίκων. Η κυματοειδής διαμόρφωση των χώρων ακολουθούσε τη μορφολογία του εδάφους και στο σύνολο του το σχέδιο διέθετε κτίρια κατοικίας, σχολεία και ένα κοινωνικό και εμπορικό κέντρο.

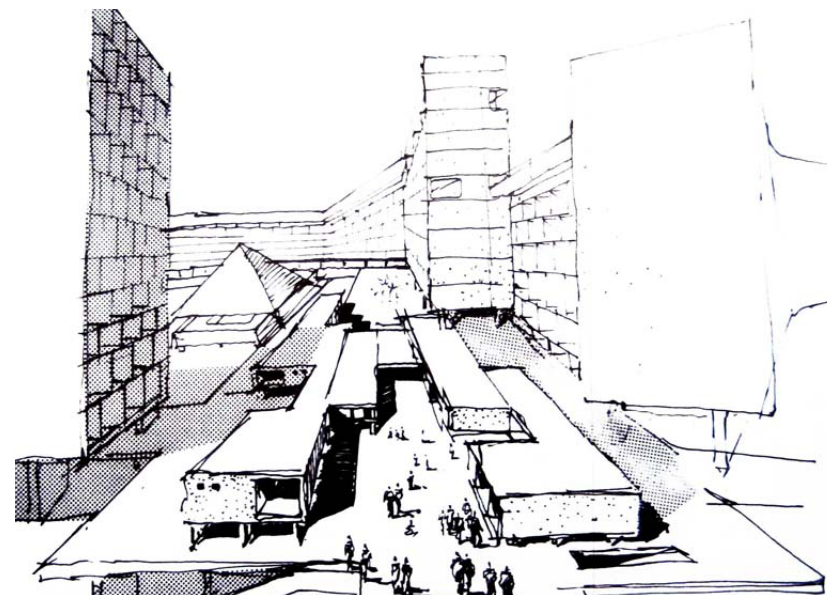
Βασικός στόχος του σχεδιασμού ήταν ο διαχωρισμός πεζού και αυτοκινήτου προκειμένου να δημιουργηθεί ένα πιο ασφαλές και ανθρωποκεντρικό περιβάλλον. Αυτό επιτεύχθηκε με τη δημιουργία υψωμένων πλατφορμών, στις οποίες αναπτύσσονταν οι περισσότερες εμπορικές δραστηριότητες, αυτοκαθορίζοντας τις ως πυρήνα του έργου. Παράλληλα, στις κτιριακές μονάδες η κίνηση ήταν κατακόρυφη, εκτός από τους συλλογικούς διαδρόμους που αναπτύσσονταν κάθε τέσσερις ορόφους. Οι δρόμοι διέσχιζαν τη πόλη περιμετρικά είτε κάτω από τους εναέριους πεζοδρόμους προκειμένου τα αυτοκίνητα να κατευθυνθούν τελικά προς το κέντρο, όπου υπήρχαν χώροι στάθμευσης. Το πολεοδομικό σχέδιο προέβλεπε μια εξαγωνική διάρθρωση των ψηλών κτιρίων με διαφορετικές κατευθύνσεις ώστε να ευνοηθεί η μελλοντική επέκταση του προαστίου. Έτσι, δημιουργούσε ένα γεωμετρικό αστικό μοτίβο με εναλλαγές στο μέγεθος των κυττάρων του και στο τρόπο που αυτά ενώνονταν.¹¹

Βασισμένοι στις θεωρίες περί γειτονίας και δρόμου, οι Candilis, Josic and Woods επιδίωκαν να επανανοηματοδοτήσουν τη σημασία του δρόμου και τη χρήση του.¹² Στη Le Mirail εκτός από μορφολογικό στοιχείο και χώρος κοινωνικών συνευρέσεων, ο δρόμος αποτελεί βασικό δομικό στοιχείο του έργου. Μάλιστα, ο Γιώργος Κανδύλης στο άρθρο του "A la recherche d'une structure urbaine" το 1962 αναφέρει ότι: «Ο δρόμος γίνεται ένα ενεργό κέντρο μέσω της ποικιλομορφίας των συνθετικών του στοιχείων; Επανεντάσσει τον αυθόρμητο χαρακτήρα της καθημερινότητας, σε αντίθεση με τη σφαίρα αυτός επανάληψης, της ομοιομορφίας και της κοινοτοπίας.»¹³

11 Sluiter, J. (2016) " The Man in the Street: Shadrach Woods and the Practise of "Pedestrian" Urbanism

12 Sang-Hak,L. & Jiae,H. (2016) "Intermediate Design Strategy of Candilis-Josic-Woods' Urban Complex", σελ. 93

Γενικά, πιστεύαν ότι ο τρόπος που σχεδιάζονταν οι πόλεις μέχρι τότε δεν λάμβανε υπόψη του την ανθρωπίνη κλίμακα και ότι θα έπρεπε να υιοθετηθεί ένας νέος τρόπος σχεδιασμού, πιο ανθρωποκεντρικού που θα ενθάρρυνε τις κοινωνικές σχέσεις και την ατομικότητα του καθενός μέσα σε ένα ενοποιημένο αστικό περιβάλλον. Αυτό επιτυγχάνεται μέσω μιας σταδιακής εναλλαγής ιεραρχίας μεταξύ δημοσίων και ιδιωτικών χώρων που έως τότε χώριζε το οδικό σύστημα. Έτσι, στο συγκεκριμένο έργο δημιουργείται ένας νέος ενδιαμέσος δημόσιος χώρος, αυτός του υπερυψωμένου διαδρόμου.



Εικ.08: Toulouse Le Mirail. Σκίτσο των αρχιτεκτόνων

13 Cupers, K. (2010) " Designing Social Life: The Urbanism of the "Grands Ensembles", σελ.137-138

1.3. Εμπορικοί λόγοι

Ο δημόσιος χώρος και το εμπόριο ανέκαθεν αλληλοκαθορίζονταν. Ειδικότερα στο παρελθόν, ο δρόμος, η πλατεία, η προβλήτα, αποτελούσαν πυρήνα εμπορικών συναλλαγών και εν συνεχεία κοινωνικής συναναστροφής. Αυτή η δίπτυχη χρήση του χώρου οδήγησε στην ανάγκη για την αναδιαμόρφωση του, ώστε να βελτιωθεί και ενισχυθεί η λειτουργικότητα του και να διασφαλιστεί η εμπορική του κινητικότητα. Η μεταβλητή του ύψους ακόμα και σήμερα αποτελεί εργαλείο των αρχιτεκτόνων προς όφελος του εμπορικού τομέα στο επίπεδο του αστικού σχεδιασμού.

Terrazze di marmo

Το Coridorio Vasariano αποτέλεσε έναν διάδρομο απομόνωσης των βασιλέων από την αστική τάξη, ενώ όσο διέσχιζε τον ορίζοντα που δημιουργούσαν τα κτίρια της πόλης, από κάτω του ξετυλιγόταν η καθημερινότητα της. Στην περίπτωση του έργου Terrazze di marmo, ο υπερυψωμένος αυτός διάδρομος αποτελεί συνδετικό στοιχείο της πόλης με τον εμπορικό προσανατολισμό της ως προς τις υδάτινες συναλλαγές αλλά και με τη κοινωνική ζωή της στεριάς, καθώς και μια αφορμή για τον ανασχεδιασμό του παραλιακού της μετώπου.

Η μαρμάρινη βεράντα της Γένοβας, επίσημα αναφερόμενη ως Portici di Caricamento, κατασκευάστηκε το 1844 από τον μηχανικό Ignazio Gardella. Πρόκειται για μια μαρμάρινη στοά μήκους 410 μέτρων και πλάτους 13 μέτρων, η οποία στεγαζόταν από έναν δημόσιο υπερυψωμένο διάδρομο-ταράτσα για τους πεζούς. Βρισκόταν στη θέση των παλαιών τειχών του λιμανιού της Γένοβας και εκτεινόταν από το ύψος της Porta di Vacca έως και τη πλατεία Piazza Caricamento.¹⁴ Το λιμάνι της πόλης αποτελεί μέχρι τώρα βασικό πόλο εμπορικών συναλλαγών, γεγονός που διαφαίνεται από τη πολεοδομία της πόλης με τη καθετότητα των δρόμων και τη κατεύθυνση της προς το υδάτινο στοιχείο. Η περιοχή του λιμανιού αποτελούσε σημείο συνάντησης, συναλλαγής και συγκέντρωσης πλούσιων επιχειρηματιών, οι οποίοι χρησιμοποιούσαν τα κτίρια του παραλιακού της μετώπου, τόσο ως χώρους διαμονής όσο και ως χώρους αποθήκευσης των εμπορευμάτων. Αξίζει να σημειωθεί το γεγονός ότι το λιμάνι της Γένοβας ήταν εκτεθειμένο σε εχθρικές δυνάμεις μέχρι την έντονη απειλή που δέχθηκε η χώρα από τις εξαπλωτικές

¹⁴ www.genovagolosa.it/le-terrazze-di-marmo-amarcord-genovese/

τάσεις της Γαλλίας και της Ισπανίας το 16ο αιώνα. Τότε κατασκευάστηκαν τα θαλάσσια τείχη τα οποία απέσπασαν την πόλη από το στοιχείο του νερού που τη χαρακτηρίζει. Κατά συνέπεια, η λιμενική περιοχή υπέστη ύφεση αφού πλέον οι ευγενείς μετακινήθηκαν σε πιο πολυτελείς συνοικίες από αυτή της προβλήτας, ανάλογες των κοινωνικών τους αναγκών.¹⁴

Τα επόμενα χρόνια η αίγλη της περιοχής αλλοιώνεται ολοένα και περισσότερο. Τα κτίσματα μετατρέπονται σε ξενοδοχεία για τους ταξιδιώτες είτε διαχωρίζονται σε μικρά και φθηνά διαμερίσματα της ενοικίαση. Παράλληλα, η έλλειψη επαρκούς αποθηκευτικού χώρου ήταν πλέον αισθητή. Με την αλλαγή της κυβέρνησης το 1836 γίνονται οι πρώτες πολεοδομικές αλλαγές στο λιμάνι της Γένοβας με τη δημιουργία του δρόμου Carlo Alberto carter και την αντικατάσταση των τειχών από την εμπορική στοά με τη μαρμάρινη βεράντα.¹⁵ Η πρόταση αυτή αποτέλεσε μια προσπάθεια συνύπαρξης της επιχειρηματικής και κοινωνικής δραστηριότητας που χαρακτήριζε το λιμάνι της Γένοβας τα προηγούμενα χρόνια.



Εκ.09 : "Il porto di Genova dai Terrazzi di marmo", Carlo Bossoli, 1850

¹⁵ www.infogenova.info/conoscigenova/curiosita/240-terrazze-di-marmo

Quai de la Seine



Εικ.10: Quai de Conti, 1960



Εικ.11: Quai des Grands Augustins, 1965

Το υδάτινο στοιχείο αποτελεί πηγή τροφοδότησης των πόλεων. Στην περίπτωση του Παρισιού, ο ποταμός Σηκουάνας θεωρείται αναπόσπαστο κομμάτι της εξελικτικής πορείας της γαλλικής πόλης. Η εγκατάσταση της φυλής των Parisii, οι οποίοι χαρακτηρίζονταν από τις υδάτινες τους δραστηριότητες, στο νησί île de la Cité του ποταμού αποτελεί τα πρώιμα βήματα της δημιουργίας του σημερινού μητροπολιτικού κέντρου και της ταυτότητας που έχει υιοθετήσει.¹⁶ Ο Σηκουάνας αποτέλεσε διαχρονικά σημαντικό εμπορικό, αμυντικό και οικονομικό πλεονέκτημα για τους κατοίκους του Παρισιού, αφού η τροφοδοσία της πόλης, και πολλές φορές και η κυκλοφορία σε αυτή, γινόταν μέσω του νερού. Αυτό οδήγησε στη δημιουργία αστικών πόλων γύρω από τις όχθες του ποταμού, όπως γέφυρες, επιχωματώσεις και αποβάθρες. Τα πρώτα έργα κατασκευής αποβάθρων χρονολογούνται το 1312 όταν ο Βασιλιάς Φίλιππος ο Δ΄ επέταξε τη κατασκευή της αποβάθρας Quai des Grands Augustins στην αριστερή όχθη του Σηκουάνα προς όφελος του εμπορίου. Στη συνέχεια, ακολούθησε η κατασκευή και άλλων αποβάθρων δύο επιπέδων, επί του ποταμού, οι οποίες τον 17ο αιώνα επί του Βασιλιά Ερίκου Δ΄ συνενώθηκαν.¹⁷

Έως τον επανασχεδιασμό του Παρισιού από τον Hausmann, όταν ακόμα το αυτοκίνητο και οι πλατιές λεωφόροι δεν ήταν κομμάτι της πολεοδομίας και της λειτουργίας της πόλης, ο ποταμός διατηρούσε οικονομική ισχύ και οι αποβάθρες χρησιμοποιούνταν για τις συναλλαγές και την αποθήκευση των αγαθών.¹⁷ Θα μπορούσε κανείς να αναπτύξει έναν παραλληλισμό μεταξύ του ποταμού και του τυπικού εμπορικού αστικού δρόμου. Παρόλο που η επιφάνεια του Σηκουάνα βρίσκεται κάτω από την επιδερμίδα της πόλης, οι πλευρικές αποβάθρες αναπτύσσονται καθ' ύψος ενώνοντας τα δύο επίπεδα κυκλοφορίας. Από άποψη εμπορικού και οικονομικού ενδιαφέροντος, το νέο επίπεδο του δρόμου ήταν αυτό του ποταμού μέχρι και τον 19ο αιώνα όταν οι ποτάμιες μεταφορές εγκαταλήφθηκαν και στη θέση των αποβάθρων χτίστηκαν δρόμοι “voies sur berge” για τη γρηγορότερη κυκλοφορία στο κέντρο της πόλης. Ο υδάτινος δρόμος και η κυκλοφορία σε αυτόν αντικαταστάθηκαν από τον σύγχρονο αυτοκινητόδρομο συστήνοντας το αυτοκίνητο στην πόλη του Παρισιού.¹⁷

Το 1991 το σύνολο της περιοχής του ιστορικού κέντρου του Παρισιού (οι όχθες του ποταμού και τα περίχωρα τους ανάμεσα από Pont de Sully και Pont

¹⁶ www.travelfranceonline.com/river-seine-in-paris-history-and-facts/

¹⁷ www.frenchmoments.eu/quais-de-la-seine-paris/

de Bir-Hakeim) καταχωρήθηκε υπό τη προστασία της UNESCO στον Κατάλογο Μνημείων Παγκόσμιας Κληρονομιάς. Από το 2002 γίνονται διάφορες ενέργειες για τον αποκλεισμό του αυτοκινήτου από τις αποβάθρες του χαμηλού επιπέδου με σκοπό τη χρήση τους από τους πεζούς ως δημόσιος χώρος κοινωνικοποίησης και δραστηριοτήτων αναψυχής και εμπορίου. Μάλιστα, το 2013 ένα κομμάτι 2.4 χιλιομέτρων της όχθης του Σηκουάνα παραχωρήθηκε στους πεζούς και αναπλάσθηκε ως νέος δημόσιος πόλος ζωής στη πόλη του Παρισιού.¹⁸ Ο υδάτινος διάδρομος έχει πλέον εμπορική χρήση αλληλένδετη με τον τομέα του τουρισμού και της αναψυχής. Έτσι, οι αποβάθρες ως αναπόσπαστο κομμάτι του ποταμού οργανικά υιοθετούν τη λειτουργία του.



Εκ.12: "Paris Plage", Quais de la Seine, Paris, 2013

¹⁸ whc.unesco.org/en/list/600/

1.4. Οικονομικοί λόγοι

Hong Kong skyway system

Το φαινόμενο της υπερυψωμένης κυκλοφορίας των πεζών στο κέντρο του Χονγκ Κονγκ ξεκίνησε το 1960 όταν η κατασκευαστική εταιρία Hong Kong Land κατασκεύασε έναν υπερυψωμένο διάδρομο που ένωνε ένα πολυτελές ξενοδοχείο με τον δεύτερο όροφο ενός εμπορικού καταστήματος. Ενώ στην αρχή η κίνηση αυτή θεωρήθηκε μικρής σημασίας, με τη πάροδο του χρόνου παρατηρήθηκε η αύξηση του ενδιαφέροντος ενοικίασης ακινήτων στο υπερυψωμένο επίπεδο.¹⁹ Τελικά, διαφάνηκε ότι σε μια τόσο πυκνοδομημένη πόλη που το κτιριακό ύψος αποτελεί μια καθημερινή πρόκληση για τους αρχιτέκτονες, ο διαχωρισμός του πεζού από το επίπεδο του δρόμου και η καθιέρωση μιας νέας μορφής δημόσιου χώρου είναι λειτουργική.

Αυτό οδήγησε στην εξάπλωση αυτής της μικρής γεωγραφικά πρωτοβουλίας και στην ανάπτυξη ενός αστικού δικτύου υπερυψωμένων πεζοδρόμων που επιτρέπει την μετακίνηση των κατοίκων της πόλης του Χονγκ Κονγκ από τις κατοικίες τους στον εργασιακό τους χώρο αιωρούμενη πάνω από τον πυρετώδη ρυθμό της δημόσιας ζωής στον δρόμο. Το δικτύωμα/hub αποκτά πλέον και κοινωνική δραστηριότητα αφού δημιουργείται μια τεχνητή αστική επιδερμίδα η οποία εκτυλίσσεται ανεξάρτητα από το αποτύπωμα της υφιστάμενης πόλης. Μάλιστα, σύμφωνα με τους συγγραφείς της πρώτης μελέτης και αποτύπωσης αυτού του υπερυψωμένου δικτύου στο εγχειρίδιο “ Cities above ground: A Hong Kong Guide Book.”, το εγχείρημα αυτό αντιπροσωπεύει το αποτέλεσμα του συνδυασμού του top-down planning της ασιατικής πόλης και των bottom-up επιλύσεων, μια μοναδική συνεργασία μεταξύ της πραγματιστικής σκέψης και του περιεκτικού αστικού σχεδιασμού. Σήμερα, οι υπερυψωμένοι δημόσιοι διάδρομοι έχουν εξαπλωθεί σχεδόν σε όλη την πόλη.²⁰



Εικ.13: Κολάζ υπερυψωμένου διαδρόμου στο Hong Kong

¹⁹ www.placesjournal.org/article/multilevel-metropolis-urban-skyways/
²⁰ www.citieswithoutground.com

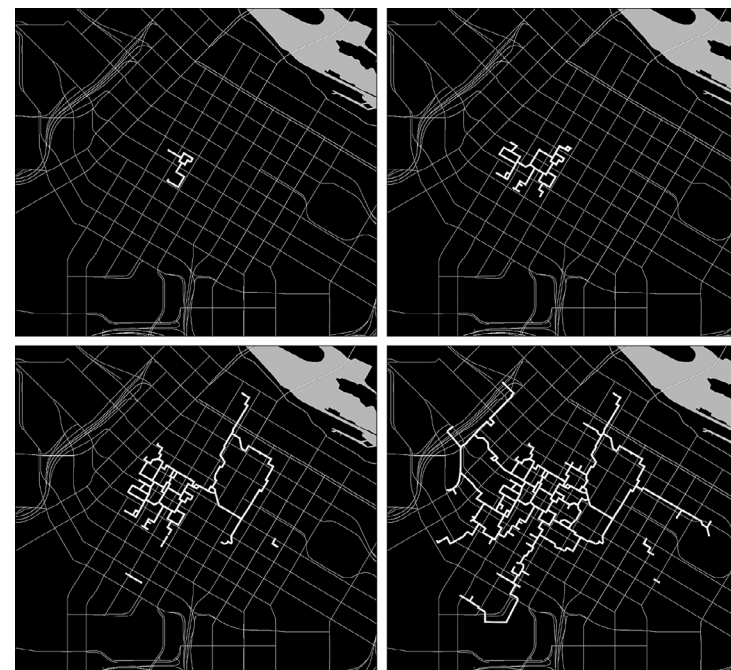
Minneapolis skyway system

Παρόλο που υπερισχύει η αντίληψη ότι το σύστημα υπέργειων κλειστών πεζοδρόμων της Minneapolis προέκυψε ως αναγκαιότητα έναντι του ψυχρού κλίματος της πόλης, τελικά διαφαίνεται ότι ο ρυθμός ανάπτυξης τους μιμείται αυτής του δικτύου του Χονγκ Κονγκ. Συγκεκριμένα, ο εργολάβος Leslie Park μετά τη κατασκευή του πρώτου κλειστού εμπορικού κέντρου της χώρας, θεώρησε ότι προκειμένου το κέντρο να διατηρήσει την οικονομική και εμπορική του ισχύ, έπρεπε να ευνοηθεί η εύκολη κυκλοφορία του πεζού σε αυτό.²¹ Το 1959 σχεδίασε τον πρώτο κλειστό αστικό διάδρομο που ένωνε το Northstar Center με το κτίριο της τράπεζας Northwestern. Μετέπειτα, πολλοί νεόχτιστοι ουρανοξύστες συμπεριελάμβαναν στα σχέδια τους την προσθήκη αυτών των υπέργειων γεφυρώσεων μεταξύ τους. Αυτές οι αρχικές εκδοχές του αιωρούμενου διαδρόμου στην αρχή αποτελούσαν κινήσεις μικρού μεγέθους με λειτουργία ιδιόκτητη. Πριν την δημιουργία των αυτοκινητοδρόμων, οι οδηγοί που διέσχιζαν την πολιτεία διέσχιζαν και το κέντρο της πόλης δημιουργώντας έντονα κυκλοφοριακά προβλήματα. Το 1972 ο σχεδιασμός του ID Center αντιμετώπισε τις μεμονωμένες αυτές πρωτοβουλίες ως ένα δίκτυο με προοπτικές εξάπλωσης κατά μήκος του μητροπολιτικού κέντρου. Ο νέος αυτός ουρανοξύστης έχει υπερυψωμένες ενώσεις και στις τέσσερις πλευρές του και τοποθετείται ως μια διασταύρωση στον χάρτη του υπερυψωμένου δικτύου, μεταμορφώνοντας τον σε αναπόσπαστο κομμάτι της ανάπτυξης στο δίκτυο, καθώς πριν από αυτόν το σύστημα skyway ήταν αποσυνδεδεμένο και ήταν πιο δύσκολη η πλοήγηση σε αυτό. Ταυτόχρονα, το IDC διαθέτει επίσης το αίθριο Crystal Court, τον μεγαλύτερο ανοιχτό δημόσιο χώρο στο δίκτυο.^{22, 23}

Το 2016, τα skyways που συνδέουν το U.S. Bank Stadium με το υπόλοιπο σύστημα ανέβασαν το συνολικό μήκος των μονοπατιών σε πάνω από 8 μίλια. Θα έλεγε κανείς ότι υιοθετήθηκε ένα όραμα για τη νέα Minneapolis, μια πόλη όπου το αυτοκίνητο δεν θα έφτανε στον πυρήνα της, ο οποίος θα ήταν προσβάσιμος μονάχα για τους πεζούς.²¹ Με τη συνεχόμενη εξάπλωση του δικτύου, ο πεζός μπορεί πλέον να περιπλανηθεί στην πόλη μέσω ενός αναθεωρημένου επιπέδου του δρόμου, αυτού του υπερυψωμένου πεζοδρόμου, με τη βοήθεια σημάτων και χαρτών. Αυτό σημαίνει τη χαρτογράφηση ενός νέου αστικού στρώματος που δεν υπακούει το blueprint της πόλης, αλλά εντάσσει σε αυτή μια νέα διαδρομή περιπλάνησης.

²¹ www.mnopedia.org/structure/minneapolis-skyways

²² Kaufman, Sam H. . The Skyway Cities. Minneapolis: CSPI, 1985, σελ.711-716



Εικ.14: Minneapolis skyway system map phased growth: 1970s, 1980s, 1990s, 2016

²³ Corbett, M. J., Xie, F. & Levinson, D. (2009) "Evolution of the second-story city: the Minneapolis Skyway System", Environment and Planning B: Planning and Design, volume 36, p.711-724

St. Paul skyway system

Ο Watson Davidson λέγεται ότι ήταν ο άνθρωπος που σύστησε στην πόλη του St. Paul το σύστημα υπέργειων πεζοδρόμων. Η οικογένεια του, κάτοχος ενός μεγάλου αριθμού ακινήτων του κέντρου της πόλης, ήταν ιδιοκτήτες των κτιρίων Pioneer και Endicott. Έτσι, επηρεασμένος από την επιτυχία του δικτύου στην πόλη της Minneapolis, ο Watson έκανε το επιχειρηματικό εγχείρημα να ξεκινήσει την κατασκευή του πρώτου υπερυψωμένου διαδρόμου που θα ένωνε το κτίριο του Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου με το Pioneer Center.²³ Η πόλη στήριξε αυτή την πρωτοβουλία και μάλιστα τη χρηματοδότησε. Ύστερα, παρακολουθώντας την επιτυχία αυτού του έργου ο δήμος προσέλαβε την Hammel Green και την Abrahamson για να αναπτύξουν ένα δίκτυο υπερυψωμένων διαδρόμων στο κέντρο της πόλης που θα συνέδεαν διάφορα κτίρια δημόσιας σημασίας. Λόγω της συνολικής προθυμίας και συνεργασίας της κοινότητας της πόλης προς τη δημιουργία αυτού του δικτύου, τη λειτουργία και τη συντήρηση του ανέλαβε ο δήμος. Αυτό προσέδωσε ευελιξία στο ωράριο λειτουργίας του δικτύου, αφού δεν είναι ιδιόκτητο και δεν ακολουθεί τα εμπορικά ωράρια. Παράλληλα, ο δήμος είναι υπεύθυνος για την ανταπόκριση σε ζητήματα που τίθενται τόσο από τους χρήστες του δικτύου όσο και από τους ενοικιαστές – ιδιοκτήτες μαγαζιών κατά μήκος του.²⁴



Εικ.15: St. Paul, υπερυψωμένος διάδρομος

²⁴ www.angelfire.com/mn/dragonfire/skyways.html



TRICK
Lanferrall.org

REC PLAZA

Evening & Weekend Special
\$0.00



1.5.1. Υπερύψωση του αυτοκινήτου

La citta nuova

"In modern life the process of stylistic development in architecture has been brought to a halt. Architecture now makes a break with tradition. It must perforce [per forza] make a fresh start."

Antonio Sant' Elia²⁵

Ο Φουτουρισμός, με ιδεολογικό πρωτεργάτη του τον Ιταλό συγγραφέα Filippo Marinetti, ήταν ένα κίνημα το οποίο απέρριπτε τις παραδοσιακές μορφές και υποστήριζε την τεχνολογία ως το νέο μέσο εξέλιξης των πόλεων και της ζωής σε αυτές. Από τις αρχές του 20ου αιώνα, ειδικότερα στις αναγεννησιακές ιταλικές πόλεις, οι νέα γενιά αρχιτεκτόνων εξέφρασε την δυσαρέσκεια της προς την κλίση της έως τότε αρχιτεκτονικής προς το καλαίσθητο και όχι το λειτουργικό.²⁶ Ο Ιταλός αρχιτέκτονας Antonio Sant' Elia, το 1912 ανέπτυξε ένα σύνολο σχεδίων και εικονογραφήσεων της πρόβλεψης του για την πόλη του μέλλοντος, της "La città nuova", μιας φουτουριστικής μητρόπολης αποτελούμενης από ογκώδη ουρανοξύστες και πολυεπίπεδες αρτηρίες κίνησης των πεζών και των αυτοκινήτων. Στη πόλη αυτή ο άνθρωπος και η μηχανή λειτουργούν ως ένα.

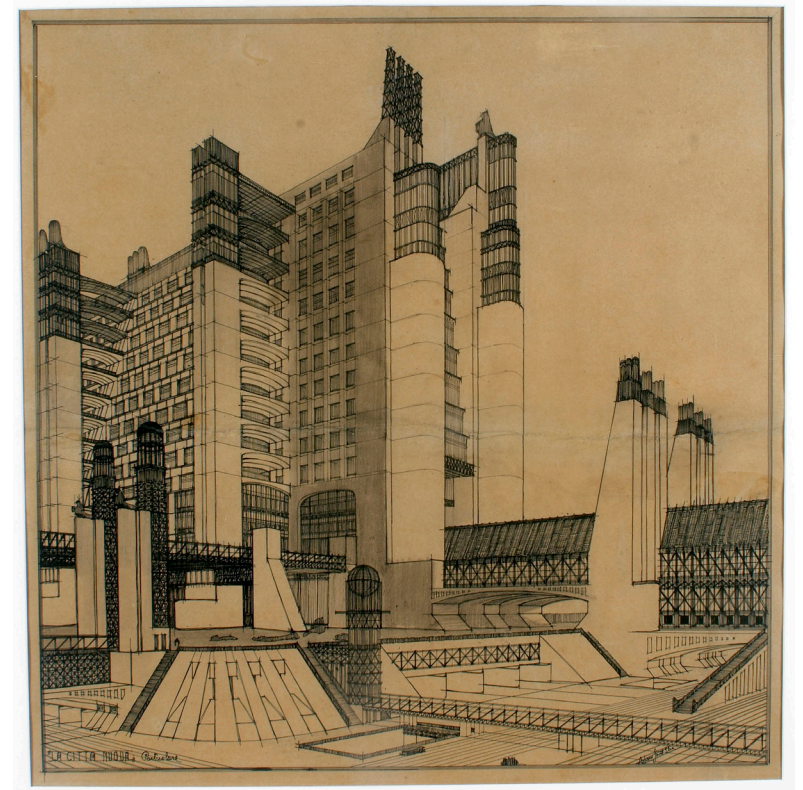
Ο Φουτουρισμός υπήρξε πηγή έμπνευσης για το Μοντερνισμό και τη μηχανοκρατούμενη σχεδίαση των πόλεων. Μάλιστα, το 1914 ο Sant' Elia δημοσίευσε το δικό του μανιφέστο, το "Manifesto of Futurist Architecture" στο οποίο εξέφρασε τις ιδέες του για τις ουτοπικές αυτές πόλεις του μέλλοντος, καταρρίπτοντας οποιαδήποτε αρχιτεκτονική μορφή προϋπήρχε. Συγκεκριμένα, θεωρούσε ότι το πιο σημαντικό προσόν της πόλης είναι η διευκόλυνση της κίνησης μέσα σε αυτή. Όπως ο ίδιος αναφέρει:

«Λες και εμείς που είμαστε συσσωρευτές και γεννήτριες κίνησης, με όλα τα πρόσθετα μηχανικά μας μέλη, με όλο το θόρυβο και την ταχύτητα της ζωής μας, θα μπορούσαμε να ζούμε σε δρόμους χτισμένους για τις ανάγκες των ανδρών πριν από τέσσερις, πέντε ή έξι αιώνες.»²⁵

²⁵ Sant' Elia, A. (1914) Manifesto of Futurist Architecture.

²⁶ www.thecharnelhouse.org/2014/06/13/a-century-since-futurism-antonio-santelia-and-mario-chiattone/

Για το λόγο αυτό στο έργο του “La città nuova” προτείνει την ανάπτυξη της πόλης καθ’ ύψος, με την υπερύψωση του δρόμου από το επίπεδο του εδάφους, τον διαχωρισμό του σε τρία επίπεδα ανάλογα του φορτίου που θα φιλοξενούσε –πεζοί, αυτοκίνητα και τραμ – και τοποθετώντας τις απαραίτητες κατακόρυφες συνδέσεις σε θαλάμους ανελκυστήρων.²⁷



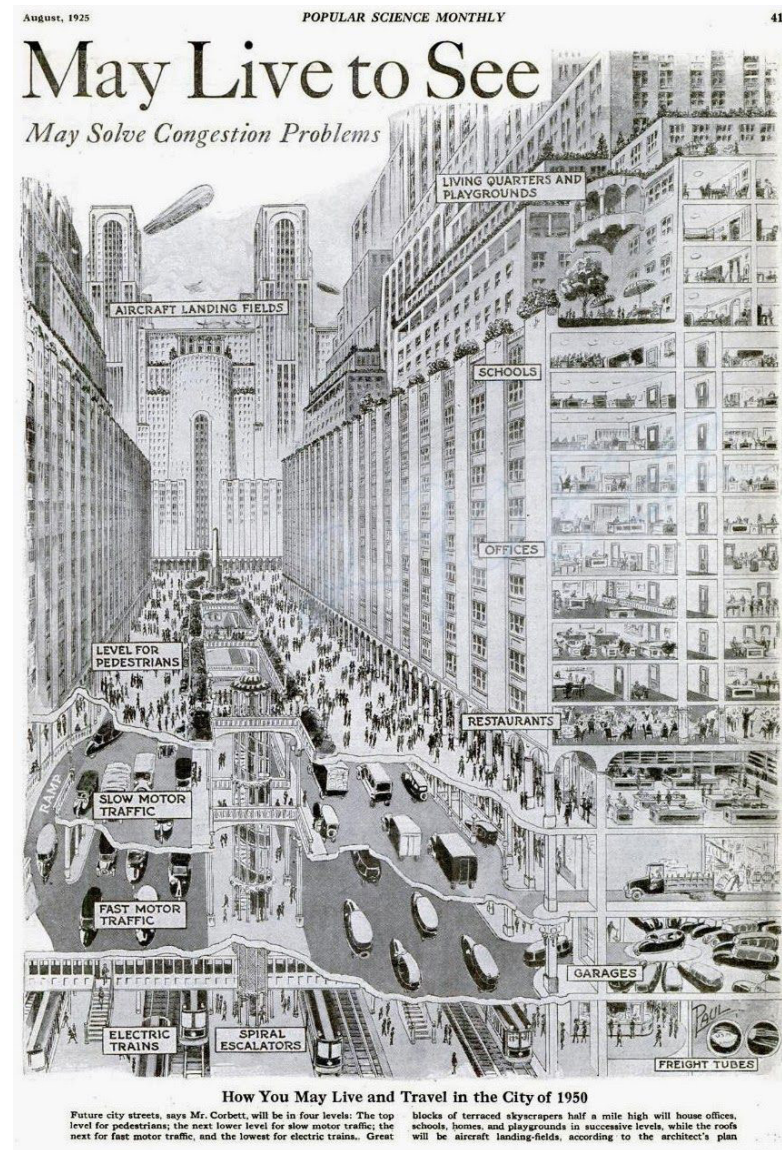
Εικ.17: Σχίτσο του Antonio Sant' Elia για την "La città nuova", 1914

²⁷ www.irishtimes.com/life-and-style/homes-and-property/interiors/the-futurist-world-of-architect-antonio-sant-elia-1.2569429

The Metropolis of Tomorrow

Παράλληλα, το κίνημα του Φουτουρισμού διαδιδόταν και στις ΗΠΑ με πρωτεργάτη τον αρχιτέκτονα Hugh Ferriss. Κατά τη διάρκεια της εργασίας του εμπνεύστηκε από πολλές δημιουργικές προσωπικότητες, με αποτέλεσμα να παράγει τη δική του σειρά εικονογραφήσεων οραματικών σχεδίων της μητρόπολης του μέλλοντος. Η συλλογή αυτή δημοσιεύτηκε από τον ίδιο με τον τίτλο "The Metropolis of Tomorrow" το 1929, και χωρίζεται σε τρία μέρη: Το πρώτο όπου απεικονίζονται υπάρχοντα σημαντικά κτίρια ή κτίρια υπό κατασκευή, το δεύτερο στο οποίο αναπτύσσονται σχέδια ουτοπικών πόλεων στις οποίες εφαρμόζονται οι τάσεις της εποχής που γράφτηκε το κείμενο και το τρίτο όπου ο Ferriss συνδυάζοντας τα προηγούμενα κεφάλαια, παραθέτει τη δική του πρόβλεψη της εικονικής *Μητρόπολης του Μέλλοντος*.²⁸

Ο Harvey Wiley Corbett υπήρξε εργοδότης του Ferriss, γεγονός που διαφαίνεται στο "The Metropolis of Tomorrow". Συγκεκριμένα, ο Corbett, βασικός υποστηρικτής των ουρανοξυστών και του μοντερνισμού, αποτελούσε σημαντική προσωπικότητα για την ενσάρκωση της φαντασίωσης της μελλοντικής Αμερικάνικης πόλης. Το 1923, προέδρευσε του Regional Plan of New York's committee on "Fifty-ninth Street and Traffic Studies", προτεραιότητα του οποίου υπήρξε η εύρεση εφευρετικών επιλύσεων για την έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση της πόλης.²⁹ Οι προτάσεις του συμπεριελάμβαναν τον διαχωρισμό της κυκλοφορίας σε τρία επίπεδα, διατηρώντας στο έδαφος το αυτοκίνητο, υπερυψώνοντας τη κυκλοφορία του πεζού σε στεγασμένα πεζοδρόμια-στοές με γεφυρώσεις και τοποθετώντας υπόγεια το σιδηροδρομικό δίκτυο.³⁰



Εικ.18: Το εξώφυλλο του Popular Science Monthly από τον Corbett

²⁸ Ferriss, H. (1992) *The Metropolis of Tomorrow*, σελ.62, 96

²⁹ www.skyscraper.org/programs/harvey-wiley-corbett-new-stones-for-old/

³⁰ Koolhaas, R. (1994) *Delirious New York: a Retroactive Manifesto for Manhattan*, σελ.120-123

1.5.2. Υπερύψωση του πεζού

“What will tomorrow bring forth to cope with? We must have some rule of conduct. We must have fundamental principles for modern town planning.”

Le Corbusier³¹

Ο 20ος αιώνας επηρεάστηκε βαθιά από τη ραγδαία ανάπτυξη της τεχνολογίας. Συγκεκριμένα η δεκαετία του 1920 σηματοδότησε την εποχή της μηχανής, όπου οι νέες αρχές της βιομηχανικής παραγωγής εξαπλώθηκαν παγκόσμια. Είναι γεγονός ότι το αυτοκίνητο υπήρξε πλέον αναπόσπαστο κομμάτι της καθημερινότητας των κατοίκων των πόλεων, επιφέροντας έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση στο κέντρο των πόλεων και ατυχήματα με πεζούς σε σημεία διασταυρώσεων. Η πολεοδομία της παραδοσιακής πόλης δεν ήταν έτοιμη να αφομοιώσει τέτοιες αλλαγές. Αυτό λειτούργησε ως το έναυσμα για την υιοθέτηση και ανάπτυξη ριζοσπαστικών ιδεών όσον αφορά στον αστικό σχεδιασμό από τους αρχιτέκτονες. Το νέο αυτό ρεύμα ιδεών ονομάστηκε Μοντερνισμός και είχε ως βασική του αρχή τη λειτουργικότητα. Η διευκόλυνση που προσέφερε το αυτοκίνητο έπαιξε ρόλο στο σχεδιασμό, καθώς παράγονταν και δημοσιεύονταν οραματικές προτάσεις επιλύσεων με διαχωρισμό του κυκλοφοριακού δικτύου σε επίπεδα (Harvey Wiley Corbett), οι οποίες αποτέλεσαν πηγή έμπνευσης για διάφορους αρχιτέκτονες.

³¹ Le Corbusier, “A contemporary City”, The City of To-morrow and Its Planning, p.369, 1929

The Vertical City

Ο Ludwig Hilberseimer έχοντας μελετήσει πλήθος επιλύσεων άλλων αρχιτεκτόνων, όπως αυτή της “Contemporary City” του Le Corbusier, τελικά το 1924 δημιούργησε τη δική του εκδοχή για τη πόλη του μέλλοντος, τη “The Vertical City”, την οποία δημοσίευσε στο βιβλίο του Großstadt Architektur το 1927. Οι δραστηριότητες στην πόλη ήταν οργανωμένες κατακόρυφα προκειμένου να απαλειφθεί η ανάγκη του αυτοκινήτου και να περιοριστεί κυρίως για μεταφορά από και προς την εργασία. Συγκεκριμένα, τα κτιριακά συγκροτήματα που αντικατέστησαν τις συμβατικές κατοικίες συμπεριελάμβαναν τόσο διαμερίσματα όσο και εργασιακούς χώρους, με αποτέλεσμα τη δημιουργία μικροκοινοτήτων υπό τη στέγη τους. Τα μεγάλα αυτά συγκροτήματα ενώνονταν έξι επίπεδα υψηλότερα από τον δρόμο με γέφυρες.³² Η πόλη θα έλεγε κανείς ότι αποτελείται από δύο αλληλεπικαλυπτόμενες πόλεις: Στο κάτω επίπεδο είναι η εμπορική πόλη με τον αυτοκινητόδρομο, ενώ στο πάνω είναι η πόλη των πεζών, με τις κατοικίες και τους υπερυψωμένους πεζοδρόμους. Παράλληλα, στο υπόγειο επίπεδο τοποθέτησε τα μέσα μαζικής μεταφοράς και κάποιες επιπλέον υπηρεσίες απαραίτητες για την λειτουργία της πόλης.³²

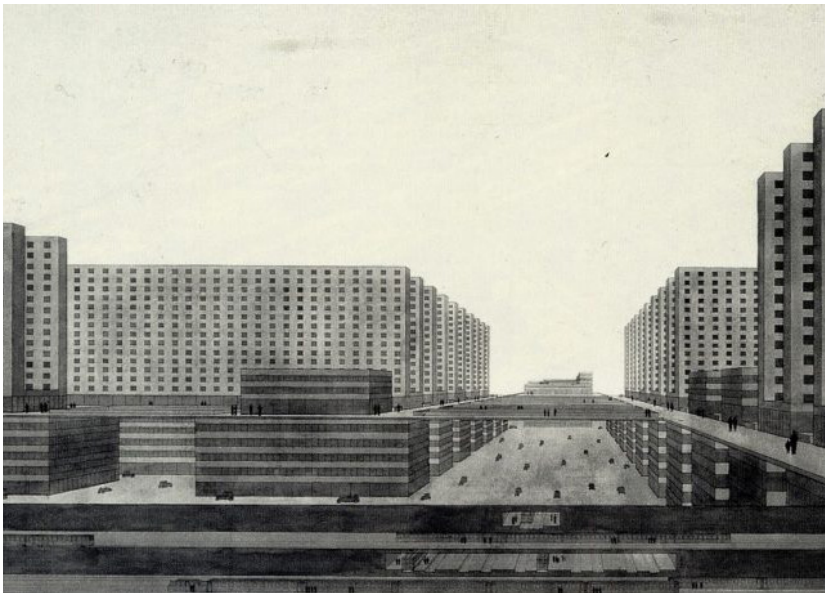
Θα μπορούσε κανείς να παραλληλίσει την “Vertical City” του Hilberseimer με την “Ideal City” του Leonardo da Vinci. Βασικό σχεδιαστικό εργαλείο και στα δύο έργα αποτελεί το ύψος προς αποσυμφόρηση της πόλης από τα αστικά προβλήματα τις εκάστοτε εποχής. Από τη μία η πυκνοκατοικημένη Μεσαιωνική πόλη και η πρόκληση της υγειονομικής δυστοπίας και από την άλλη η Μοντέρνα πόλη και το ρίσκο της εξάπλωσης του αυτοκινήτου.

Τα υπερυψωμένα δίκτυα πεζοδρόμων ήταν πολύ ριζοσπαστικά για την εποχή τους. Οι πρώτες εικόνες για το πώς θα μπορούσε ένα σύστημα υπερυψωμένων δημόσιων χώρων να φαντάζει δημιουργήθηκαν πολύ πριν οι αρχιτέκτονες προσπαθήσουν να εφαρμόσουν το ύψος στο τομέα της πολεοδομίας. Η ρομαντικοποιημένη αυτή εικόνα της πόλης ως τον παράδεισο του πεζού ακολούθησαν πολλοί αρχιτέκτονες τον 19ο αιώνα με δικές τους προβλέψεις. Οι πρώτες ήταν αυτές των πρωτεργατών του Φουτουρισμού με τις απεικονίσεις μητροπολιτικών κέντρων που αποτέλεσαν πηγή έμπνευσης για τον κινηματογράφο, σε ταινίες επιστημονικής φαντασίας για την πόλη του αύριο, όπως το Metropolis του Fritz Lang που βασίζεται στα οραματικά σκίτσα

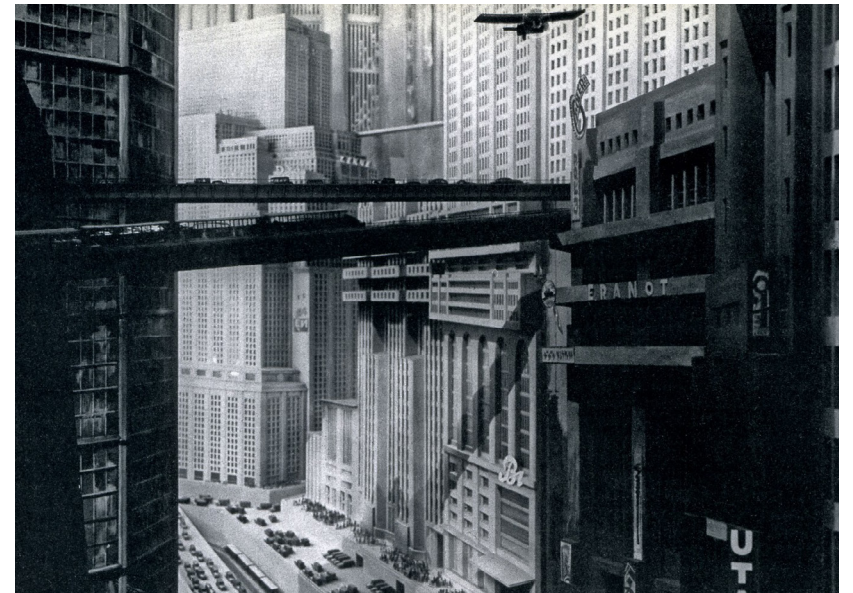
32 Aureli, P. (2011) Architecture for Barbarians: Ludwig Hilberseimer and the Rise of the Generic City.

του Antonio Sant’ Elia.³³ Οι μοντερνιστές ήταν τελικά αυτοί που προσπάθησαν να πλακισώσουν αυτά τα οράματα σε ένα πιο πραγματιστικό πλαίσιο σχεδιασμού και να κάνουν τα πρώτα βήματα προς την ανάπτυξη μελετημένων νέων πόλεων. Βέβαια ο σχεδιασμός μιας πόλης εκ νέου (βλ. The Vertical City, Plan Voisin) διαπιστώθηκε ουτοπικός, αλλά έθεσε θεμέλια για την υιοθέτηση των αρχών της κατακόρυφης ανάπτυξης του δημόσιου χώρου και την προτεραιότητα του πεζού σε μια νέα μορφή αστικού χώρου αναπτυσσόμενο παράλληλα με τον υφιστάμενο αστικό ιστό. Έτσι, προέκυψαν τα δίκτυα πεζοδρόμησης, ξεκινώντας από μικρές παρεμβάσεις που τελικά επεκτάθηκαν, τοποθετώντας έναν νέο αστικό ορίζοντα στις πόλεις, αυτού του περιπλανώμενου περιπατητή σε υψηλότερο επίπεδο.

33 www.irishtimes.com/life-and-style/homes-and-property/interiors/the-futurist-world-of-architect-antonio-sant-elia



Εικ.19: The Vertical City, Ludwig Hilbersheimer, 1924



Εικ.20: Στιγμιότυπο από την ταινία "Metropolis" του Fritz Lang, 1926

Plan Voisin

Ένα ακόμα παράδειγμα αστικής μελέτης με σκοπό τον διαχωρισμού του πεζού και του αυτοκινήτου είναι αυτό του Plan Voisin. Η οραματική πρόταση του Le Corbusier για την κατεδάφιση της πυκνοδομημένης περιοχής της le Marais στο Παρίσι, αποτελεί υλοποιημένη μελέτη του αρχιτέκτονα βασισμένη στη θεωρία του περί αστικής ανάπτυξης και στην πρόβλεψη του για την πόλη του μέλλοντος. Η ριζοσπαστική αυτή πρόταση δεν υλοποιήθηκε ποτέ, αλλά επηρέασε την έκβαση του αστικού σχεδιασμού των επόμενων χρόνων. Βασικός στόχος του υπήρξε η αντικατάσταση της πυκνοδομημένης περιοχής με ένα σχέδιο όπου το επίπεδο του εδάφους θα έμενε ανοιχτό, ενώ όλες οι λειτουργίες της περιοχής θα συλλέγονταν στο εμπορικό κέντρο με τους 18 ουρανοξύστες-πύργους γραφείων και τη συνοικία με τα συμπληρωματικά χαμηλότερα κτίρια κατοικιών, κυβερνητικών υπηρεσιών και δραστηριοτήτων αναψυχής.³⁴ Για τον Le Corbusier ο στενός δρόμος της παραδοσιακής πόλης ήταν δυσλειτουργικός και μη βιώσιμος σε συνδυασμό με τα χαμηλού ύψους κτίρια. Για το λόγο αυτό προτείνει τη κατηγοριοποίηση της κυκλοφορίας σε επίπεδα και την ελεύθερη κίνηση σε πρασίνους κήπους γεμάτους δέντρα.

Το επίπεδο του εδάφους επαναπροσδιορίζεται με την απομάκρυνση του δρόμου καθατού από την Le Marais, και τον διασκορπισμό της αστικής ζωής σε δημόσιο χώρο διαφόρων επιπέδων με αποκορύφωμα το επίπεδο του δώματος. Συγκεκριμένα, οι υπερμεγέθεις πύργοι φιλοξενούν στην οροφή τους δημόσιο χώρο ορισμένο χωρικά και απροσδιόριστο λειτουργικά. Ο Le Corbusier οραματίζεται ότι στα δώματα ο ρομαντισμός της γαλλικής ζωής ενδυναμώνεται, το άτομο απελευθερώνεται και οι ταράτσες αυτές δημιουργούν έναν νέο αστικό ορίζοντα, όπου το βράδυ η ζωή του Παρισιού μεταφέρεται στο επίπεδο 200 μέτρα πάνω από το επίπεδο του δρόμου.³⁴

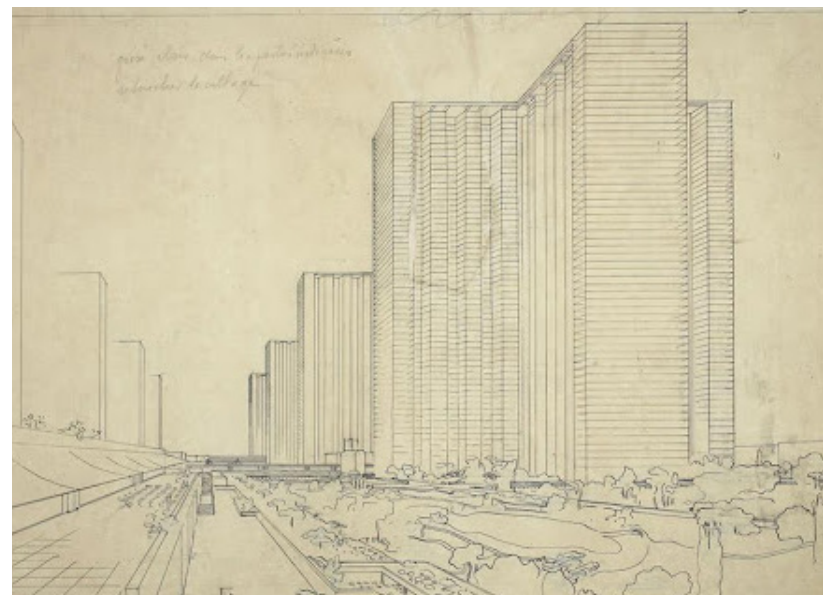
“You are under the shade of trees, vast lawns spread all round you. The air is clear and pure; there is hardly any noise. What, you cannot see where the buildings are? Look through the charmingly diapered arabesques of branches out into the sky towards those widely-spaced crystal towers which soar higher than any pinnacle on earth.”

Le Corbusier and Pierre Jeanneret³⁵

³⁴ Le Corbusier (1987) “A contemporary city”, The city of tomorrow and its planning., σελ.367-375

³⁵ Le Corbusier & Jeanneret, P. (1910-1929) Oeuvre complète, volume1

Παράλληλα, προτείνεται η δημιουργία ενός αστικού διαδρόμου τριών επιπέδων, όπου ο κάτοικος της πόλης μετακινείται σε αυτόν παίρνοντας το ρόλο του παρατηρητή και η περιήγησή μέσα στο αστικό τοπίο αποτελεί ένα παιχνίδι εικόνων, ένα παραστατικό δημιούργημα αρχιτεκτονικής. Κάθε επίπεδο συστήνει τον άνθρωπο σε ένα νέο αστικό χώρο, σε μία αστική βεράντα που πλαισιώνεται από διαφορετικού τύπου λειτουργίες. Ειδικότερα, ο πρώτος διάδρομος, υπερωψωμένος στο επίπεδο του ύψους των δέντρων, οδηγεί τον περιπατητή σε μια ζώνη καφετεριών. Ο δεύτερος χώρος περιπάτου, αναπτυσσόμενος δύο επίπεδα πιο ψηλά από τον πρώτο, φιλοξενεί καταστήματα εμπορικού ενδιαφέροντος. Στο τελευταίο επίπεδο τοποθετούνται τα εστιατόρια και τα μαγαζιά νυχτερινής διασκέδασης θυμίζοντας έναν παραλιακό δρόμο, “esplanade” όπως αναφέρει και ο ίδιος ο Le Corbusier.³⁶



Εικ.21: Σκίτσο του Plan Voisin, Le Corbusier

³⁶ Le Corbusier (1986) Towards a new architecture. σελ. 58-64



Εικ.22: Η περιοχή του London Wall το 1970

London's pedways

Το σχέδιο για την υπερυψωμένη πεζοδρόμηση του Λονδίνου αποτελεί ένα ουτοπικό όραμα των πολεοδομών το 1950-1960 με αφορμή τα κυκλοφοριακά προβλήματα που είχαν έρθει στην επιφάνεια την εποχή εκείνη λόγω της αυξανόμενης χρήσης του αυτοκινήτου. Το δίκτυο αυτό αποσκοπούσε όχι μόνο στην απομάκρυνση του πεζού από το επίπεδο του δρόμου, αλλά και στην καθιέρωση ενός νέου δημόσιου χώρου, ενός δικτύου σαν αυτό της Minneapolis, του St. Paul και του Χονγκ Κονγκ, όπου ο περιπατητής θα μπορούσε να περιηγηθεί στο εμπορικό κέντρο ελεύθερα. Αυτό το ουτοπικό μεταπολεμικό σχέδιο, με γεφυρώσεις, δημόσια πλατώματα και μονοπάτια, θα συνδέει διάφορα δημόσια κτίρια και χώρους δημόσιου ενδιαφέροντος (The Barbican, the Commercial Union Building, Draper's Gardens). Μάλιστα, ένα κομμάτι αυτού του φιλόδοξου πλάνου που αφορούσε την ανακατασκευή της βομβαρδισμένης ζώνης γνωστή ως London Wall, ήταν όραμα του Antonio Sant' Elia, για την αναθεώρηση του δρόμου στο Λονδίνο και την καθιέρωση του "streets in the air".³⁷

Η πρώτη αναφορά στον σχεδιασμό ενός υπερυψωμένου δικτύου γίνεται το 1947 από τους αρχιτέκτονες William Holford και Charles Holden. Το ριζοσπαστικό σχέδιο τους απέρριπτε τη μεσαιωνική διάρθρωση της πολεοδομίας του κέντρου της πόλης και πρότεινε την ανάπτυξη του πεζόδρομου σε άλλο ύψος, απομακρύνοντας τον άνθρωπο από τον θόρυβο και την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Επίσημα, το πρώτο έγγραφο που έκανε αναφορά στον υπερυψωμένο πεζόδρομο δημοσιεύτηκε το 1965 την City of London Corporation και σήμανε την αρχή της συγκατάθεσης προς μια νέα εικόνα για την πόλη. Η πρώτη υλοποιημένη απόπειρα αφορούσε την περιοχή του London Wall, όπου προτάθηκε από τους νέους ριζοσπαστικούς αρχιτέκτονες του London County Council μια επίλυση για μια φιλόδοξη εικόνα της μοντέρνας πόλης. Αυτή συμπεριελάμβανε μια σειρά κτιρίων γραφείων κατά μήκος της κεντρικής λεωφόρου τοποθετημένων πάνω σε ένα μακροσκελές βάθρο. Θα μπορούσε κανείς να θεωρήσει αυτό το έργο ως ένα παράδειγμα του πως θα έμοιαζε υλοποιημένη η πόλη του Ludwig Hilberseimer.³⁸ Αυτό το δημόσιο συνεχόμενο βάθρο αποτελεί το όραμα του νέου αστικού χώρου για τους πεζούς, αυτού του υπερυψωμένου διαδρόμου, της υπερυψωμένης πλατείας και των γεφυρώσεων.

Παράλληλα, προκειμένου η περιοχή να μην λειτουργεί ως μονάχα περιοχή

³⁷ www.theguardian.com/cities/2018/oct/02/walkways-in-the-sky-the-return-of-londons-forgotten-pedways

³⁸ Bevan Lee, C. (2013) *The Pedway: Elevating London (2013 Documentary)* [online video] Διαθέσιμο στο: <https://vimeo.com/80787092>

γραφείων, ξεκινάει η κατασκευή του Barbican center, ενός κέντρου πολιτισμού όπου βασικός γνώμονας του σχεδιασμού αποτελεί ο υπερυψωμένος δημόσιος χώρος .

Παρόλα αυτά, διάφορα προβλήματα προέκυψαν κατά τη κατασκευή αυτού του νησιού οριζόντιας κίνησης πάνω από το επίπεδο του δρόμου, τα οποία κυρίως είχαν να κάνουν με το θέμα του προσανατολισμού στον χώρο. Σταδιακά το όραμα για αυτή τη νέα ζωντανή ζώνη της κοινωνικής ζωής της πόλης άρχισε να φαίνεται δυσλειτουργικό και παρόλο που ο συνεταιρισμός του Λονδίνου προσπάθησε να δελεάσει τους επενδυτές τοποθετώντας πάνω στην εξέδρα καφέ και παμπ, η περιοχή έχασε την αίγλη της.³⁷ Σύμφωνα με τον Michael Hebbert³⁹ αυτό που κατέστησε τη λειτουργία του συστήματος υπερυψωμένων πεζοδρόμων στο Λονδίνο αμφιλεγόμενη ήταν ότι ποτέ δεν αντιμετωπίστηκε ως ένα σύστημα σχεδιασμού. Συνεπώς, δεν υπήρξε ποτέ η προοπτική ένωσης κομβικών σημείων της πόλης, αλλά μόνο η διάσπαρτη αφήγηση του πως θα μπορούσε αυτή να λειτουργήσει. Μάλιστα, το 1980 όταν πλέον αυξανόταν η δημοτικότητα της αντίληψης της επιστροφής του δρόμου στους πεζούς, πολλοί υπερυψωμένοι διάδρομοι γκρεμίστηκαν ή συγκαλύφθηκαν από κτίρια γραφείων.³⁷

Τη στιγμή που τα υπολείμματα αυτού του οράματος φαίνεται να οδηγούνται προς την εξαφάνιση, οι *πλωτοί διάδρομοι* φαίνεται να μπορούν να αναβιώσουν. Μια τέτοια πρόθεση είναι το έργο του αρχιτεκτονικού γραφείου Make για το London Wall Place.



Εικ.23: Ένας υπερυψωμένος διάδρομος στη Fore Street του Barbican Centre που οδηγούσε στην παμπ Plough

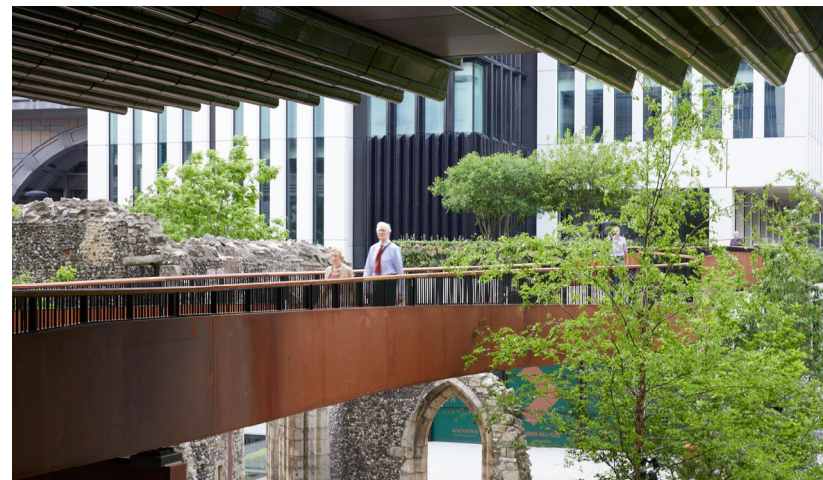
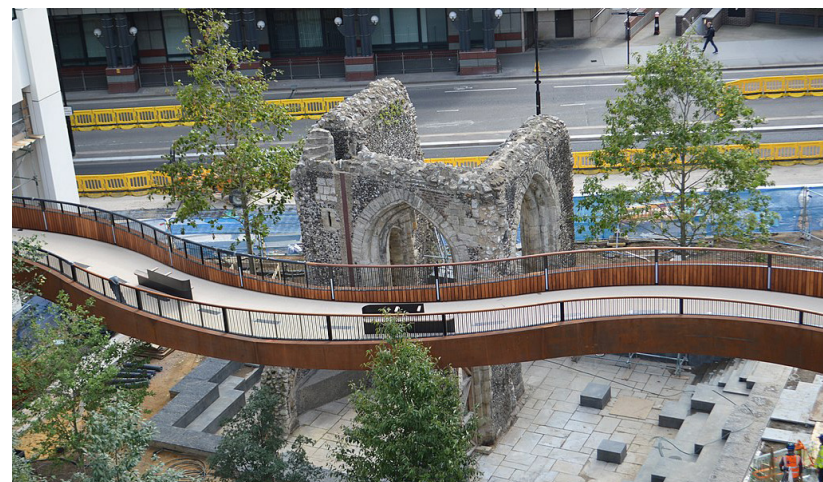
³⁹ Η The Guardian (2018) δημιούργησε ένα ντοκιμαντέρ με ονομασία: "The pedway: Elevating London", στο οποίο ο καθηγητής Michael Hebbert του πανεπιστημίου UCL εξιστορείται την εξέλιξη του συστήματος υπερυψωμένων πεζοδρόμων του Λονδίνου.

London Wall Place

Πρωταρχικός στόχος του γραφείου Make υπήρξε η ενίσχυση και συνένωση των υπολειμμάτων του ουτοπικού δικτύου. Έτσι, με αφορμή τον αρχιτεκτονικό διαγωνισμό για τα κεντρικά της εταιρίας JP Morgan, οι Make εκτός από το σχεδιασμό δύο κτιρίων με εμπορική και επαγγελματική λειτουργία, προτείνανε την προσθήκη και άλλων εναέριων πεζοδρόμων στο οικοδομικό συγκρότημα. Αυτοί οι πιο ανάλαφροι, σε αντίθεση από τους στιβαρούς διαδρόμους από μπετόν του Barbican, διάδρομοι αποτελούν σύνολο ενός πολυεπίπεδου δημοσίου χώρου παραχωρημένου στην κίνηση του πεζού μακριά από την οδική κυκλοφορία, ακριβώς όπως οραματιζόνταν οι πολεοδόμοι το 1960. Μάλιστα, οι αρχιτέκτονες εκτός από τη χρήση τους ως περιπάτους εξέλαβαν υπόψιν και τον παράγοντα της στάσης, δίνοντας στους υπερυψωμένους διαδρόμους το κατάλληλο πλάτος. Σύμφωνα με τον Sam Potter από τους Make: “...you are supposed to “dwell” there rather than just “pass through”.⁴⁰ Παρόλο που περιβάλλεται από κτίρια εργασίας, αυτό το αστικό υβρίδιο δεν αποτελεί προέκταση η παράρτημα εταιρικών χώρων, αλλά είναι προσβάσιμο από όλους και κατά το σχεδιασμό του οι δημιουργοί του εξέλαβαν υπόψιν τους τόσο τα υλοποιημένα έργα υπερυψωμένων διαδρόμων της περιοχής, όσο και τα ουτοπικά σενάρια για το πως θα μπορούσε αυτό το δίκτυο να λειτουργήσει.

“Usually, public realm is a bland affair, a case of a square waiting for activity, which then has to be framed by retail. Here it is multidimensional in time and space, an ancient-futuristic reposeful-energetic hybrid whose range of moods runs from the placid fall of leaf shadows on ancient walls to the dynamic reflection of car headlights in black ceramic soffits. Potential cliches of public space – pools of water, old fragments –are given life.”

The Guardian, 2018⁴¹



Εκκ.24,25: London Wall Place, Make Architects

⁴⁰ <https://www.archdaily.com/900552/london-wall-place-make-architects>

⁴¹ Moore, R. (2018) The Guardian: London Wall Place review – a high walk back to the future.

1.5.3. Το δώμα

Unité d'habitation

Σε κλίμακα πόλης, η μοντέρνα αρχιτεκτονική στην προσπάθειά της να δώσει λύση στο πρόβλημα της ζωής στη βρώμικη και δυσλειτουργική βιομηχανική μεγαλούπολη, οδηγήθηκε στην αντιστροφή της σχέσης του κενού με το πλήρες. (βλ. Plan Voisin) Η πόλη αναπτύσσεται καθ' ύψος και το ίδιο και ο σχεδιασμένος δημόσιος χώρος σε αυτή. Αυτή την αρχή σχεδιασμού ο Le Corbusier εφάρμοσε τόσο στη κλίμακα της πόλης, όσο και σε μελέτες μικρότερης κλίμακας, όπως αυτή της Unité d'habitation. Συγκεκριμένα, μετά το βομβαρδισμό της Μασσαλίας κατά το 2ο Παγκόσμιο Πόλεμο ο Le Corbusier κλήθηκε να σχεδιάσει ένα συγκρότημα κατοικιών για τους κατοίκους της πόλης που είχαν χάσει τα σπίτια τους. Η Unité d'habitation όπως ονομάστηκε, ολοκληρώθηκε το 1952 και κατοικείται μέχρι σήμερα. Πρόκειται για ένα κτίριο 18 ορόφων για 1600 ενοίκους με υποδομές κατοικίας, αλλά και εμπορικής λειτουργίας, προσδίδοντας στο κτίριο αυτονομία. Θα μπορούσε κανείς να παρομοιάσει την Unité με μια πόλη αναπτυσσόμενη κατακόρυφα μέσα στον υφιστάμενο αστικό ιστό της Γαλλικής πόλης της Μασσαλίας.⁴²

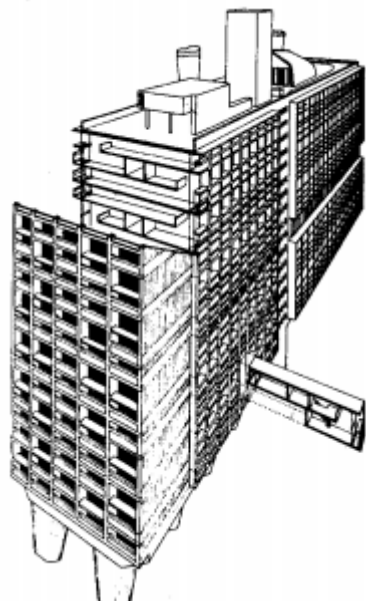
Βασικό γνώμονα για το σχεδιασμό τόσο της εσωτερικής κυκλοφορίας όσο και των κυττάρων λειτουργιών στο κτίριο, υπήρξε η οραματική επιθυμία του Le Corbusier, το κτίριο αυτό να προσφέρει στους κατοίκους του όλες τις ανέσεις και τις λειτουργίες που θα προσέφερε η ζωή στον γνωστό δρόμο της πόλης. Έτσι, σχεδίασε μια πόλη αναπτυσσόμενη καθ' ύψος, με άμεση επαφή με τον ήλιο και το καθαρό αέρα, μέσα σε ένα περιβάλλον πρασίνου, όπως και την περίπτωση του Παρισιού, και με όλες τις δημόσιες υποδομές και τους απαραίτητους κοινόχρηστους χώρους τοποθετημένους στην οροφή. Συγκεκριμένα, το δώμα – πάρκο αποτελείται από ένα διάδρομο στίβου, μια πισίνα, ένα γυμναστήριο και έναν παιδικό σταθμό, ενώ στον τελευταίο όροφο του κτιρίου βρίσκεται κανείς τον εμπορικό διάδρομο με τα μαγαζιά, τις ιατρικές υπηρεσίες, το ταχυδρομείο, ένα εστιατόριο και ένα ξενοδοχείο.⁴³

Για μια ακόμα φορά ο Ελβετός αρχιτέκτονας προσπαθεί να αναθεωρήσει τη χρήση του δώματος και να το ενεργοποιήσει ως νέο πυρήνα έλξης για τους

⁴² <https://www.archdaily.com/85971/ad-classics-unite-d-habitation-le-corbusier>

⁴³ www.architectural-review.com/essays/views-on-le-corbusiers-unite-dhabitation

κατοίκους της πόλης- στη συγκεκριμένη περίπτωση το έργο αντιμετωπίζεται όπως το οραματιζόταν ο δημιουργός του, δηλαδή ως μια πόλη. Έτσι, ο δημόσιος χώρος που θα περίμενε κανείς να εξελισσεται στο επίπεδο του εδάφους υπερυψώνεται και αντίστοιχα ακολουθεί και ο παραδοσιακός αστικός δρόμος και οι πλευρικές του λειτουργίες. Σε αυτό το σημείο αξίζει να αναφερθεί η σύγκριση που έκαναν οι Colin Rowe και Fred Koetter στο κείμενο τους *Collage City*⁴⁴ μεταξύ της *Unité d'habitation* και της *Galleria degli Uffizi* του Vasari. Οι συγγραφείς αναφέρουν ότι τα δύο αυτά κτίρια αποτελούν ένα αρχιτεκτονικό δίπολο, με το Uffizi να αποτελεί αντιστροφή της *Unité d'habitation*. Το κενό στην καρδιά του πρώτου διαμορφώνει ένα δημόσιο χώρο προσβάσιμο από το κοινό ελεύθερα στο επίπεδο του εδάφους, ενώ η *Unité* ανταποκρίνεται σε ένα πιο κλειστό κοινωνικό σύνολο με την υπεύψωση του αντίστοιχου χωρικού στοιχείου. Η σύγκριση αυτή εικονογραφεί την αντιστροφή του κενού και του πλήρους και το πώς στην μια περίπτωση το κτίριο (πλήρες) αναπτύσσεται γύρω από το δημόσιο ιστό, ενώ στην άλλη τον εντάσσει σε αυτό.



Εκκ.26: Unite d' Habitation, Le Corbusier, 1947-52

⁴⁴ Rowe, C. & Koetter, F. (1983) "Crisis of the object: Predicament of Texture" *Collage City*, p. 68-69



Mirador

Ένα σύγχρονο έργο με σχεδιαστική αφορμή την κατακόρυφη ανάπτυξη της πόλης, όπως η Unité d'habitation, είναι το Mirador -ένα κτίριο διαμερισμάτων στην ισπανική πόλη Sanchinarro σχεδιασμένο από τους MVRDV το 2005. Πρόκειται για μια κατακόρυφη ανάπτυξη της γειτονιάς, μια αντικατάσταση όπως οι ίδιοι αναφέρουν της ομοιομορφίας των ογκωδών μπλοκ κατοικιών της περιοχής. Βασικότερο χαρακτηριστικό της πρότασης είναι η υπερυψωμένη πλατεία για τους κατοίκους της, σε ύψος 40 μέτρων που προσφέρει θέα προς το ειδυλλιακό ορεινό τοπίο. Πρόκειται για έναν ημιδημόσιο χώρο, έναν τόπο συνάντησης των γειτόνων όπου η κοινωνική συναναστροφή και η εξέλιξη προγραμματιστων δράσεων είναι ελεύθερη. Σημαντικό ρόλο στην ευελιξία χρήσης του χώρου και στην ενδυνάμωση της λειτουργικότητας του παίζει το γεγονός ότι περιβάλλεται από διαμερίσματα-γειτονιές που παρουσιάζουν μορφολογική και προγραμματική ποικιλία.⁴⁵

Η αξιοποίηση του ύψους σε υπερμεγέθη κτίρια κατοικιών για την εισαγωγή μιας νέας δομής δημόσιου χώρου, μη προκαθορισμένου λειτουργικά, αλλά μελετημένου σχεδιαστικά ώστε να συμβάλλει στην κοινωνική συναναστροφή είναι κάτι που οραματίζονταν οι Alison και Peter Smith με τα "streets in the air" στο Golden Lane Project. Η υπερυψωμένη πλατεία δεν αυτοκαθαρίζεται από τη χρήση της από ενοίκους με συγκεκριμένο κοινωνικό προφίλ, όπως η έως τότε περιοχή με τη μαζική αναπαραγωγή πανομοιότυπων οικογενειακών διαμερισμάτων και εργατικών κατοικιών. Αυτό επιτυγχάνεται με τον σχεδιασμό ποικίλων τύπων κατοικιών που ενσωματώνουν διαφορετικές κοινωνικές ομάδες και τρόπους ζωής, που περιβάλλουν την δημόσια βεράντα του συγκροτήματος. Παράλληλα, η κυκλοφορία στο κτίριο ακολουθεί τον τρόπο διάρθρωσης των μικρών συμπαγών γειτονιών, επιτρέποντας την αναδίπλωση μιας σειράς κάθετων δρόμων, πλατφορμών, δωματίων και κλιμάκων που ενδυναμώνουν την μετακίνηση στα σημεία ενδιαφέροντος αυτού του κατακόρυφου προαστίου.⁴⁵



Εκκ.28,29: Mirador, Sanchinarro, MVRDV

⁴⁵ www.mvrnv.nl/projects/135/mirador

Plan Obus

Το δώμα και η ενεργοποίηση του ως δημόσιου συντελεστή είναι κάτι που απασχόλησε ενεργά τον Le Corbusier. Στην περίπτωση του Plan Voisin και της Unité d'habitation, σκιαγραφήστηκε η λογική του αρχιτέκτονα για την απομάκρυνση του πεζού και των δραστηριοτήτων του από το επίπεδο του δρόμου. Από την άλλη, μέσω της μελέτης του για το Αλγέρι, κατέληξε να σχεδιάσει ένα ουτοπικό αστικό περιβάλλον όπου πλέον το αυτοκίνητο και ο δρόμος υπερυψώνονται, ενώ ο πεζός κινείται σε χαμηλότερα επίπεδα.

Η Αλγερία από το 1827-1872 υπήρξε αποικία της Γαλλίας. Την περίοδο αυτή προκειμένου να αποβληθεί η έως τότε Οθωμανική ταυτότητα της παραθαλάσσιας πόλης, η Γαλλική κυβέρνηση ανέλαβε την πλήρη ανασυγκρότηση της οικονομικής και κοινωνικής της δομής. Παράλληλα, αποτέλεσε πόλη έλξης αρχιτεκτόνων καθώς ξεκίνησαν μεγάλα έργα για την ανανέωση των υποδομών της. Χαρακτηριστικό της αστικής μορφής της ήταν οι Οθωμανικές συνοικίες casbah, ένα άναρχο πολεοδομικό δίκτυο αποτελούμενο από τις λειτουργικές δομές της πόλης -κατοικίες, σχολεία, υπαίθρια αγορά, τζαμιά. Η μετατροπή της πόλης σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα του Παρισιού του Hausmann οδήγησε στην δημιουργία μεγάλων λεωφόρων διχοτομώντας τη πόλη στο δυτικό και ανατολικό της κομμάτι. Ο Le Corbusier επισκέφτηκε πρώτη φορά το Αλγέρι το 1930, όπου συγκινημένος από το τοπίο της, το οποίο συνέδεε τη θάλασσα και το βουνό, παρήγαγε μια σειρά σχεδίων που θεωρείται από πολλούς ως η αφετηρία του πιο οργανικού και ποιητικού του σχεδιασμού.⁴⁶ Μάλιστα συνέκρινε τη τοπογραφία της πόλης με το γυναικείο σώμα λέγοντας :

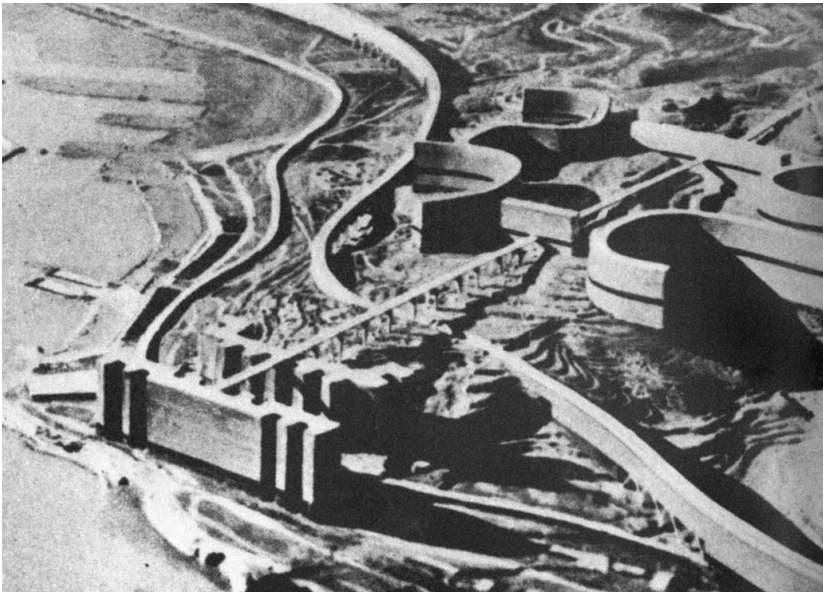
"Algiers drops out of sight; supple-hipped and full-breasted . . . A body which could be revealed in all its magnificence through the judicious influence of form and the bold use of mathematics to harmonize natural topography and human geometry."

Le Corbusier⁴⁷

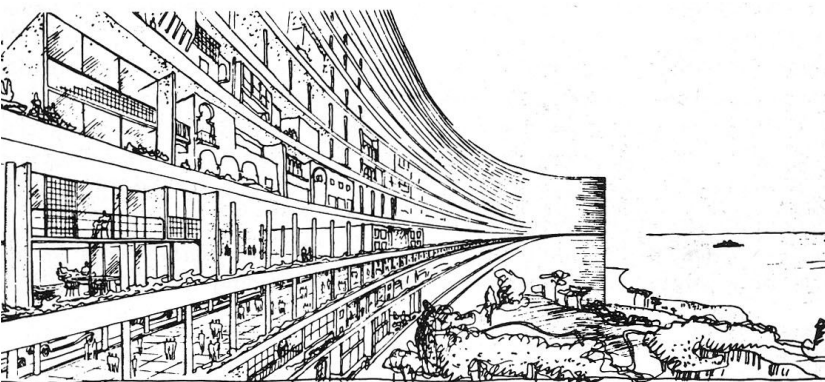
Το Plan Obus, όπως ονομάστηκε το έργο του Le Corbusier για την οραματική ανάπτυξη του Αλγερίου σε μητροπολιτικό πόλο έλξης της Αφρικής, αποτελούνταν από τρία επι μέρους αστικά στοιχεία: την αντικατάσταση μιας συνοικίας υπό κατεδάφιση στο ακρωτήριο της πόλης με ένα νέο εμπορικό πυρήνα, τη δημιουργία μιας νέας συνοικίας κατοικιών προς την ανυψωμένη πλευρά της πόλης Fort

⁴⁶ Lamprakos, M. (1992) "Le Corbusier and Algiers: the Plan Obus as Colonial Urbanism.", σελ. 183-185

⁴⁷ Le Corbusier. (1933) La ville radieuse, σελ. 260



Εικ.30: Μακέτα του Plan Obus, Le Corbusier, 1933



Εικ.31: Σχέδιο κτιριακού συγκροτήματος του Plan Obus από το Le Corbusier

l'Empereur και τη σύνδεση της με τον υπόλοιπο αστικό ιστό με μια γέφυρα εκτεινόμενη πάνω από το Casbah και τέλος τη δημιουργία ενός υπερυψωμένου αυτοκινητοδρόμου. Ο αυτοκινητόδρομος θα στέγαζε από κάτω ένα μακροσκελές κτίριο δεκαεπτά ορόφων, το οποίο θα αποτελούνταν από μικρές κατοικίες-κύτταρα (obus) για την εργατική τάξη και θα συνέδεε υπερτοπικά την πόλη με τις υπόλοιπες παραθαλάσσιες Γαλλικές αποικίες. Παράλληλα, αυτή η μοντέρνα υποδομή τοποθετημένη πάνω από το Casbah, με τον υπερυψωμένο αυτοκινητόδρομο και τις γέφυρες θα επέτρεπε την ταχεία κυκλοφορία στην πόλη, αντικαθιστώντας τους στενούς δρόμους στο επίπεδο του εδάφους.⁴⁸

Το Plan Obus παρόλη την διορατικότητα του δεν υλοποιήθηκε ποτέ. Ο Le Corbusier θαύμαζε τον τρόπο κατοίκησης των Αράβων, με την ελευθερία κίνησης στον χώρο και την διαφοροποίηση των πόλεων τους από τα πυκνοκατοικημένα ευρωπαϊκά κέντρα. Έτσι, η μεγαδομή που σχεδίασε πίστευε ότι θα αποτελούσε γεφύρωση μεταξύ της λαϊκής αρχιτεκτονικής της Αλγερίας και του εκμοντερνισμού της και όχι το τέλος της. Παρόλα αυτά, αυτή η υπερυψωμένη διαστρωμάτωση της πόλης θα οδηγούσε σε κοινωνικό διαχωρισμό μεταξύ των ντόπιων κατοίκων και των Ευρωπαίων «εισβολέων», εντείνοντας την ήδη ανασφαλή τους σχέση και κρίθηκε μη υλοποιήσιμη. Η χρήση του δώματος από το αυτοκίνητο στο Plan Obus θα μπορούσε κανείς να πει ότι είναι μια μεγεθυμένη εκδοχή του Lingotto Fiat Factory, το εργοστάσιο αυτοκινήτων το οποίο πρωτοπόρησε με την τοποθέτηση μιας πίστας για τεστ των αυτοκινήτων που παρήγαγε στην οροφή του.⁴⁹ Μάλιστα, σύμφωνα με τον Kenneth Frampton⁵⁰ η ενεργοποίηση της χρήσης του δώματος, σε συνδυασμό με την γλυπτική μορφή της πίστας στο εργοστάσιο ήταν αυτά που ενέπνευσαν τον Le Corbusier και το σχέδιο του για την ταράτσα της Unite d' Habitation, όπου τη θέση της πίστας των αυτοκινήτων πήρε αυτή για τους δρομείς. Η κατακόρυφη πόλη για τη μηχανή μεταμορφώθηκε σε κατακόρυφη πόλη για τον άνθρωπο.

⁴⁸ www.fondationlecorbusier.fr

⁴⁹ Μάνης, Θ. (2009) «Το νέο έδαφος», Μεταφορές της φύσης, Δομές, 76, σελ. 52-59

⁵⁰ Frampton, K. και Futagawa, Y. (1851-1945) Modern Architecture: A critical Theory. σελ.195



2. ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΥΠΕΡΥΨΩΣΗΣ

Ο δημόσιος χώρος ανέκαθεν αποτελούσε τόπο συναντήσεων και κοινωνικής συναναστροφής, αλλά και συντελεστή με εμπορική σημασία. Μάλιστα σύμφωνα με τη φιλόσοφο Hannah Arendt και το έργο της για την κατανόηση του «δημοσίου φλοιού» στην αρχαία Ελλάδα, δημόσιο είναι αυτό που μπορούν να το δουν και να το ακούσουν όλοι, αυτό που έχει έντονη πολιτική χροιά. Συγκεκριμένα, η Arendt υποστηρίζει ότι η θεώρηση της ελευθερίας στην αρχαιότητα διαφέρει από τη νεότερη, καθώς η ελευθερία ήταν αμιγώς συνδεδεμένη με την πολιτική. Έτσι, οι δημόσιοι χώροι στην αρχαία Ελλάδα, όπως οι πλατείες και η Αγορά, ήταν χώροι στοχασμού, διδασκαλίας, θεάματος, φιλοσοφίας, αθλητισμού, και συνήθως περιβάλλονταν από κτίρια καίριας δημόσιας σημασίας καθιστώντας το δημόσιο χώρο κορμό της ελληνικής κοινωνίας. Από την άλλη, το ιδιωτικό σήμαινε τη στέρηση κοινωνικών δεσμών και την υπακοή στην εξουσία.^{51, 52}

Επί Ρωμαϊκής εποχής, το δημόσιο άρχισε πλέον να συσχετίζεται με την υπακοή στο νομικό πλαίσιο, κάτι που αποτελεί βάση της δομής της σημερινής κοινωνίας. Κατά τον Μεσαίωνα, οι πόλεις είχαν πλέον πολύ πυκνή δόμηση και πολλές φορές το όριο μεταξύ ιδιωτικού και δημοσίου χανόταν. Ο δρόμος αποτελούσε πλέον εμπορικό δίκτυο και η πόλη λόγω έλλειψης δημοσίου χώρου άρχισε να αναπτύσσεται κατακόρυφα. Τελικά, μετά τον 2ο Παγκόσμιο πόλεμο, όταν οι πόλεις έχρηζαν ανασχεδιασμού και αναθεώρησης λόγω καταστροφών, η εμφάνιση της μηχανής, συγκεκριμένα του αυτοκινήτου, επανανοηματοδότησαν τη σημασία του δημοσίου χώρου. Ο άνθρωπος κολακευμένος από την ευκολία της μετακίνησης, παραμέλησε τον δημόσιο χώρο και αντ' αυτού τον κατανάλωσε ως ενδιάμεσο χώρο, χώρο μιας γραμμικής μετακίνησης από τη δουλειά στο σπίτι και το αντίστροφο. Οι προκλήσεις που επέφερε ο σχεδιασμός του χώρου με προτεραιότητα το αυτοκίνητο, υπήρξαν έναυσμα για την αναθεώρηση των μέχρι τότε καθιερωμένων πολεοδομικών αρχών. Έτσι, γεννήθηκαν πολλά ουτοπικά οράματα κατά τα οποία ο δημόσιος χώρος σχεδιάστηκε με βάση ανθρωποκεντρικές κατευθύνσεις. Σήμερα διαφαίνεται ότι η κοινωνία τολμά την διεκδίκηση των δικαιωμάτων της στο δημόσιο φλοιό της πόλης. Το αυτοκίνητο αν και απαραίτητο δεν καταπατάει την προτεραιότητα του πεζού, και ο δημόσιος χώρος έχει έρθει πάλι στο αρχιτεκτονικό προσκήνιο.

51 Η Hannah Arendt ήταν πολιτική επιστήμονας και φιλόσοφος τα έργα της οποίας αφιερώθηκαν στην μελέτη εννοιών όπως αυτού του ολοκληρωτισμού, τη δημοκρατία, τη δύναμη της φύσης και της πολιτικής, καθώς και διαφόρων μορφών εξουσίας.

52 Γρηγοριάδης, Κ. (2017) ResPublica: Η προσέγγιση της δημόσιας σφαίρας στην πολιτική θεωρία της



2.1. Κοινωνικές μεταβολές

Ο δημόσιος χώρος ήταν ανέκαθεν συνδεδεμένος με την κοινωνική ζωή της πόλης. Για τον λόγο αυτό ο σχεδιασμός και η οργάνωση του εστιάζουν στο πώς μπορεί να επωφεληθεί παραγωγικά η δημόσια σφαίρα από αυτόν. Ακόμα και όταν δεν έχει προηγηθεί μελέτη και σχεδιασμός, όπως σε παλαιότερα χρόνια όταν η πολεοδομία δεν αποτελούσε συνειδητό επιστημονικό κλάδο, η μεταμόρφωση ενός αστικού κενού σε χώρο δημοσίας χρήσης συνέβαινε μέσω του κοινωνικού συνωστισμού.

Στη περίπτωση της Ideal City, ο διαχωρισμός της πόλης σε επίπεδα προς αποφυγή υγειονομικών κινδύνων οδήγησε σε μια κοινωνική διαστρωμάτωση που στην περίπτωση του Corridoio Vasariano ήταν έναυσμα για την κατασκευή του υπερυψωμένου αυτού αστικού χώρου. Αυτό συνέβη γιατί την εποχή εκείνη η κοινωνική πλευρά του αστικού χώρου δεν ήταν κάτι που ο αρχιτεκτονικός σχεδιασμός λάμβανε υπόψιν του, καθώς το «έδαφος» της κοινωνιολογίας ήταν ακόμη αχαρτογράφητο. Συνεπώς, η πρόσβαση στους υπερυψωμένους διαδρόμους μέσω πυρήνων κατακόρυφης κυκλοφορίας, δεν κατάφεραν να γοητεύσουν τον περπατητή και τελικά από ενοποιητικό στοιχείο λειτούργησαν ως σύνορο μεταξύ του άνω και του κάτω επιπέδου. Παράλληλα, η διαφορά χρήσης των επιπέδων έπαιξε ρόλο στη διάκριση μεταξύ των χρηστών, ενδυναμώνοντας τον κοινωνικό ρατσισμό μεταξύ αριστοκρατών και αστών.

Παρόλα αυτά, η υπερύψωση έχει λειτουργήσει και ως ενοποιητικό στοιχείο του κοινωνικού συνόλου, ως γεφύρωση των τάξεων υπό μια ομπρέλα, αυτή του δημοσίου χώρου. Ειδικότερα, τα “streets in the air” των Alison and Peter Smithson, καθώς και οι εμπορικοί διάδρομοι στην Unité d'habitation αποτελούν παράδειγμα του πως μπορεί η κοινωνική ζωή του δρόμου να μεταφερθεί σε υπερυψωμένο επίπεδο και να ενισχυθεί μέσω του αρχιτεκτονικού σχεδιασμού. Παρόλο που προβλεπόταν η χρήση τους από μια μικρο-κοινωνία, αυτή που κατοικούσε στις κτιριακές δομές του συγκροτήματος, οι δημιουργοί τους αποσκοπούσαν την επανανομηματοδότηση της ζωής του παραδοσιακού δρόμου της πόλης. Η έννοια του δρόμου αντικαθίσταται από αυτή του πεζοδρομίου, επιτρέποντας την εξέλιξη γεγονότων και πεζικών δραστηριοτήτων που ο φόβος ενός ατυχήματος υποσκάπτει στο επίπεδο του εδάφους.

Σε αυτό το σημείο αξίζει να αναρωτηθεί κανείς ποια είναι η σημασία του πεζοδρομίου, της γραμμικής αυτής μορφής δημόσιου αστικού χώρου, στην εξέλιξη των κοινωνικών αλληλεπιδράσεων της αστικής καθημερινότητας. Η Jane Jacobs αναφέρει ότι αυτό που καθιερώνει τη σημασία των πεζοδρομίων και το ρόλο τους στην κοινωνική ζωή της πόλης είναι ακριβώς το ότι είναι δημόσια. Φέρνουν κοντά ανθρώπους που δεν γνωρίζονται μεταξύ τους και τις περισσότερες φορές δεν έχουν τέτοια σκοπιμότητα. Αποτελούν δημόσιο έρασμα, συνδεδεμένο στοιχείο προορισμών, αλλά ταυτόχρονα και προορισμό, σημείο συνάντησης. Παρόλα αυτά, αυτό που καθορίζει τη πολυχρηστικότητα ενός πεζοδρομίου σύμφωνα με την Jacobs είναι η *εμπιστοσύνη*.⁵³ Η *εμπιστοσύνη* προκύπτει από την ποικιλομορφία των μικρών κοινωνικών συναναστροφών που λαμβάνουν χώρα στο δημόσιο χώρο και συνήθως είναι αναπόσπαστο κομμάτι της εμπορικής ζώνης του δρόμου, είτε αυτό έχει να κάνει με αγαθά είτε με δραστηριότητες αναψυχής, η οποία ορίζει και τον χαρακτήρα του.

Αυτή η πολυδιάστατη πλευρά των πεζοδρομίων και της ζωής στο επίπεδο του δρόμου είναι κάτι που δεν έχουν καταφέρει να εντάξουν οι υπερυψωμένοι διάδρομοι στα κέντρα των πόλεων, όπως στη Minneapolis, στο Hong Kong και στο St.Paul. Σύμφωνα με τον Jan Gehl, η ζωή σε ένα δημόσιο αστικό χώρο φιλοξενεί τρεις μορφές ανθρωπίνων δραστηριοτήτων και αυτό είναι που τον καθιστά επιτυχημένο.⁵⁴ Τα δίκτυα υπερυψωμένων διαδρόμων, έχουν περιοριστεί στην εξυπηρέτηση κυρίως της μίας κατηγορίας, αυτής που έχει να κάνει με δραστηριότητες προκαθορισμένες, όπως την εργασία, την αγορά και την μετακίνηση. Αυτό, σε συνδυασμό με τη χρήση των κτιρίων που διασχίζουν κατά κύριο λόγο τα δίκτυα, έχει οδηγήσει σε έναν περιορισμένο τύπο χρηστών. Από την άλλη, στο επίπεδο του εδάφους ο αστικός χώρος είναι προσβάσιμος σε κάθε τύπο πολίτη και έτσι οι πόλεις δεν οδηγούνται σε φυσική και κοινωνική διαστρωμάτωση.

⁵³ Jacobs, J. (1961) *The Life and Death of Great American Cities*, New York: Vintage Books, σελ.55
⁵⁴ Gehl, J. (1971) *Life between buildings*. Washington: Island Press



Ek.34 : East 108th Street, New York, NY, Vivian Maier, September 28, 1959



Ek.35: New York, NY, Vivian Maier, June 1954

2.2. Οικονομικές μεταβολές

Μια αρχιτεκτονική παρέμβαση επηρεάζει ένα μεγαλύτερο εύρος του αστικού χώρου πέραν του ιδίου της αποτυπώματος. Η οικονομική αξία ενός ακινήτου έχει να κάνει κυρίως με την τοποθεσία του, με το τι χρήση έχει ο περιβάλλον αστικός χώρος και οι συντελεστές του, αλλά και με το τι αξία θα έχει μελλοντικά. Τα δίκτυα υπερυψωμένων διαδρόμων, όπως αυτό του Hong Kong, της Minneapolis και του St. Paul αποτελούν παράδειγμα του πως μια μικρή χειρονομία, με μελετημένη σκοπιμότητα, μπορεί να οδηγήσει σε ριζικές αλλαγές στον αστικό και οικονομικό ιστό της πόλης. Η περίπτωση του Λονδίνου δεν θα αναλυθεί σε αυτό το σημείο της έρευνας, καθώς όπως προαναφέρθηκε δεν αποτελεί ένα προσχεδιασμένο δίκτυο, αλλά μεμονωμένες επεμβάσεις χωρίς συνολικό όραμα για την λειτουργία του.

Η δημοτικότητα των υπερυψωμένων αστικών δικτύων είναι κάτι που τράβηξε την προσοχή των ιδιοκτητών κτιρίων στο κέντρο των πόλεων, καθώς ανέδειξε μια νέα εμπορική ζώνη. Μάλιστα, το 1960 η δημιουργία εμπορικών κέντρων έξω από τα μητροπολιτικά κέντρα επηρέασε σημαντικά την κινητικότητα της αγοράς σε αυτά. Τα μεγάλα εμπορικά κέντρα έχουν τα οφέλη της δωρεάν στάθμευσης, της συγκεντρωτικής αγοράς διαφόρων αγαθών και υπηρεσιών αλλά και της παροχής ενός προστατευμένου από τα καιρικά φαινόμενα περιβάλλοντος.⁵⁵ Αυτό αποτέλεσε αφορμή για τον ανασχεδιασμό των εμπορικών κέντρων με γνώμονα κυρίως την κίνηση του πεζού σε αυτά. Η πρώτη δημιουργία πεζογέφυρας στη Minneapolis επέφερε αύξηση τόσο στον αριθμό των ανθρώπων που τη χρησιμοποιούσαν, όσο και στον αριθμό εμπόρων που αναζητούσαν καταστήματα προς ενοίκιαση στον όροφο. Παράλληλα, αυτό με τη σειρά του οδήγησε σε μια αύξηση στο ποσοστό μίσθωσης των χώρων προς ενοίκιαση, ενώ αντίθετα στο επίπεδο του δρόμου παρατηρήθηκε μείωση.⁵⁶ Σύμφωνα με τον Gosling μετά από 30 χρόνια ανάπτυξης υπερυψωμένων δικτύων πεζοδρόμησης, έχει παρατηρηθεί μια αύξηση της τάξης του 300% στο λιανεμπόριο.⁵⁷ Ακόμα και στη πρώιμη μορφή υπερυψωμένου διαδρόμου, αυτού του Corridoio Vasariano και της υπερυψωμένης δημόσιας πασαρέλας στο λιμάνι της Γένοβας, είναι φανερό ότι μια τέτοια ενέργεια, καθορίζει την οικονομική δραστηριότητα της περιοχής. Για παράδειγμα, στην περίπτωση του High Line οι τιμές των ακινήτων που το περιβάλλουν έχει αυξηθεί ραγδαία, γεγονός που με τη σειρά του επηρεάζει τόσο

την εμπορική δραστηριότητα μιας γειτονίας, όσο και την κοινωνική της εικόνα.

Από την άλλη, η έντονη κινητικότητα των υπερυψωμένων πεζοδρόμων επηρεάζει αρνητικά το επίπεδο του εδάφους. Ο δρόμος έχει παραχωρηθεί πλέον στο αυτοκίνητο, ενώ η ποικιλομορφία της ζωής σε αυτόν έχει περιοριστεί. Σύμφωνα με έρευνες, η ενοικίαση καταστημάτων στο επίπεδο του εδάφους επλήγη σημαντικά, ενώ καθώς μειώθηκε η πεζική κυκλοφορία, πολλοί έμποροι δεν ήταν πλέον ικανοί να υποστηρίξουν οικονομικά τις επιχειρήσεις τους και αναγκάστηκαν να τις εγκαταλείψουν. Το δίκτυο της Minneapolis, αντί να λειτουργεί συμπληρωματικά στη σχέση του εμπορίου στο επίπεδο του δρόμου με το υπερυψωμένο, δημιούργησε μια ανταγωνιστική αγορά. Σε αυτό έχει παίξει βασικό ρόλο το ότι οι περισσότεροι υπερυψωμένοι χώροι του δικτύου δεν προσέφεραν συνδέσεις με το επίπεδο του δρόμου, αλλά κατά κύριο λόγο επικοινωνούν με τον υπόγειο ιστό της πόλης, αυτό του μετρό.⁵⁷

⁵⁵ Robertson, K. A. (1993) Pedestrian Strategies for Downtown Planners, Journal of the American Planning Association, Summer93, Vol. 59, Issue 3.
⁵⁶ Kaufman, S., (1985) The Skyway Cities, CSPI, Minneapolis, MN

⁵⁷ Gosling, D. (1992) Public real design: urban issues for US mid-western cities. Cities 9 (1), p. 34-42

2.3. Πολεοδομικές μεταβολές

Η ραγδαία εξάπλωση τη χρήσης του αυτοκινήτου σε συνδυασμό με την έντονη πύκνωση του κέντρου των πόλεων έχει αλλάξει καθοριστικά την αστική διάρθρωση των μητροπόλεων. Περισσότερα αυτοκίνητα, ισούνται με ανάγκη για διάνοιξη του οδικού δικτύου, εις βάρος του δημόσιου αστικού χώρου και του πεζού. Δεν είναι τυχαίο ότι από την περίοδο του Μοντερνισμού οι οραματιστές αρχιτέκτονες υπαινίσσονταν με τα σχέδια τους την ανάγκη διαχωρισμού της μηχανής και του ανθρώπου. Βέβαια, γοητευμένοι από την εξέλιξη της τεχνολογίας πολλές φορές η διαφοροποίηση αυτή γινόταν δίνοντας βαρύτητα σε ωφέλιμες ενέργειες για την κυκλοφορία των οχημάτων. Οι πλατιές λεωφόροι του Le Corbusier στο Παρίσι θα διευκόλυναν τον πολίτη να διασχίσει την πόλη με ταχύτερο ρυθμό. Η δημιουργία υπερυψωμένων διαδρόμων στην Ideal City του Leonardo da Vinci και στην Vertical City, θα επέτρεπαν την ανάπτυξη εμπορικών συναλλαγών και δρομολογιών σε μια ζώνη αφιερωμένη μονάχα σε αυτή τη χρήση. Παράλληλα, η ταχεία κυκλοφορία των μηχανών συχνά αποτελούσε και κίνδυνο για τον περιπατητή, όπως στην περίπτωση του High Line, όπου είχαν προηγηθεί αρκετά ατυχήματα προτού διαχωριστεί η κυκλοφορία των πεζών και των τρένων.

Η εισαγωγή δικτύων υπερυψωμένων πεζοδρόμων αποτελεί μια νέα αρχιτεκτονική μορφή με τάσεις εξάπλωσης και τελικά ανάδειξης ενός νέου πολεοδομικού στρώματος, αφιερωμένου στον πεζό, την κυκλοφορία του και τις δραστηριότητές του. Παρατηρώντας κανείς την εξέλιξη των δικτύων αυτών, όπως του δικτύου της Minneapolis που αποτελεί το πρώτο του είδους του, μπορεί να αντιληφθεί ότι μέσω αυτών των γεφυρώσεων κτιρίων, η μετακίνηση μέσα στην πόλη οδηγεί στην επικοινωνία δύο επιπέδων, αυτού του πρώτου ορόφου, όπου βρίσκονται και οι περισσότεροι υπερυψωμένοι διάδρομοι, και αυτό του υπογείου, δηλαδή των σταθμών του μετρό. Είναι γνωστό ότι οι πρώτες ενέργειες ένωσης κτιρίων έδιναν έμφαση στην ευκολότερη μετακίνηση των εργαζομένων μεταξύ κτιρίων στις οικονομικές περιοχές του κέντρου, εξασφαλίζοντας τους ασφάλεια από το αυτοκίνητο, τις καιρικές συνθήκες και την καθυστέρηση λόγω συμφόρησης ειδικά τις ώρες αιχμής.

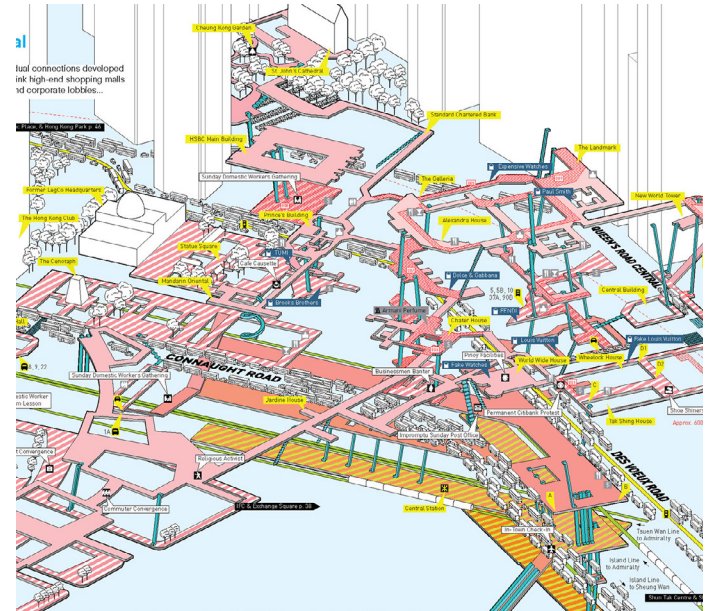
Τα δίκτυα υπερυψωμένων πεζοδρόμων, προέκυψαν ως λύση για την κυκλοφοριακή συμφόρηση των πόλεων αποφεύγοντας σημαντικές αλλαγές στο

υφιστάμενο οδικό δίκτυο. Παράλληλα, αποδείχθηκαν αποτελεσματικά ως προς τη μείωση τελικά της οδικής κυκλοφορίας, αφού πλέον ήταν λιγότερο χρονοβόρο να μετακινηθεί κάποιος από το σπίτι του στο εργασιακό του περιβάλλον με τα μέσα δημοσίας συγκοινωνίας. Ακόμα και σε πόλεις με έντονες καιρικές συνθήκες, ο εργαζόμενος είναι πλέον ικανός να μετακινηθεί με το αυτοκίνητο του μέχρι τα περιφερειακά parking και από εκεί να κατευθυνθεί στο γραφείο του μέσω των προστατευμένων υπερυψωμένων διαδρόμων. Έρευνες έχουν αποδείξει ότι σε πολλές πόλεις, η δημιουργία των υπερυψωμένων δικτύων πεζοδρόμων αποδείχθηκαν φυσική εξελικτική πορεία του αστικού ιστού μετά την εισαγωγή του μετρό στη καθημερινότητα.⁵⁸

⁵⁸ Allan, A., Cui, J., Lin, D. (2013) " The development of grade separation pedestrian system: A review", Tunnelling and Underground Space Technology, volume 38, p.155



Εκ.36: Υπερψωμένους αστικός διάδρομος στο London Wall το 1962



Εκ.37: Χάρτης του δικτύου υπερψωμένων διαδρόμων, λόμπι και τούνελ του Hong Kong

Συμπεράσματα

Η μελέτη των παραδειγμάτων υπερυψωμένου δημόσιου χώρου αποδεικνύει πως η επιτυχία του αστικού χώρου επηρεάζεται από πολλαπλές συνιστώσες και προϋποθέτει τον σχεδιασμό του. Με την πάροδο των χρόνων διαφαίνεται η διαχρονικότητα της σημασίας του δημόσιου χώρου τόσο για τους πολίτες, όσο και για τα τεκταινόμενα της πόλης. Σήμερα, σε μια περίοδο που η κοινωνία καλείται να αναθεωρήσει τον τρόπο ζωής και καθιερωμένες αξίες, η πόλη βρίσκεται αντιμέτωπη με μια νέα σειρά προκλήσεων και αμφισβητήσεων.

Είναι γεγονός ότι η παγκόσμια πανδημία που επληξε τον πλανήτη το 2020 ανέδειξε τη σημασία του δημόσιου, των κοινωνικών συναναστροφών και της ευελιξίας των πόλεων να προσαρμόζονται στις ανάγκες της εκάστοτε εποχής. Βλέποντας κανείς το αποτύπωμα μιας πόλης συμπεραίνει την πύκνωση του αστικού περιβάλλοντος και τον περιορισμό που το συνοδεύει ως προς την ευελιξία στην εισαγωγή αλλαγών. Η ευελιξία είναι ένα από τα χαρακτηριστικά της υπερύψωσης που μπορεί να αξιοποιηθεί στρατηγικά για την ανάδειξη μιας νέας αστικής επιδερμίδας. Παρόλα αυτά, όπως διαφαίνεται από την έρευνα, νέο και υφιστάμενο οφείλουν να συνεργάζονται αρμονικά.

Η πιο ήπια ίσως επέμβαση, απ' όπου θα μπορούσε ο ανασχεδιασμός της σύγχρονης μητρόπολης να ξεκινήσει, είναι ο χειρισμός του υφιστάμενου αστικού ιστού, των "εδαφών" που ήδη απαρτίζουν τη μητρόπολη. Το High Line καθιστά ένα πολύ πετυχημένο μοντέλο μιας τέτοιας επέμβασης, καθώς αποτελεί ένα υβρίδιο που αντικατέστησε έναν ανενεργό υφιστάμενο αστικό χώρο. Εξυπηρετεί μια πληθώρα δραστηριοτήτων κάνοντας το θελκτικό για ένα εύρος χρηστών. Αυτό με τη σειρά του εισάγει μια πολυπολιτισμική πλευρά στον δημόσιο χώρο και αναδεικνύει συνεχώς νέες ανάγκες. Παράλληλα, λειτουργώντας ως ένας υπερυψωμένος διάδρομος χωρίς προκαθορισμένη χρήση, όπως η ένωση δημοσίων κτηρίων στις περιπτώσεις δικτύων, όπως της Minneapolis, εκφράζει εξ ολοκλήρου την ιδέα του δημόσιου, του προσβάσιμου από όλους.

Αυτό που αναζητείται δεν είναι μια νέα μορφή. Πρόκειται για έναν συνδυασμό όλων των παρελθοντικών πρωτοβουλιών, υπό νέες συνθήκες και έχοντας πλέον συλλέξει εργαλεία για την υλοποίηση των οραμάτων με επιτυχία. Αρκεί να

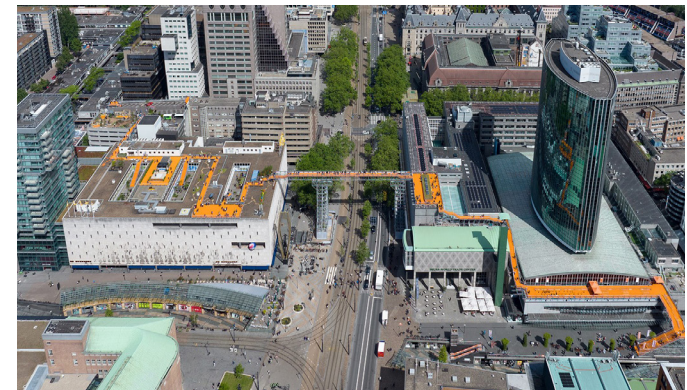
μελετηθούν οι ανάγκες της εκάστοτε μητρόπολης από τη σκοπιά του κοινωνικού, οικονομικού και πολεοδομικού περιβάλλοντος, ώστε να προταθούν οι ανάλογες στρατηγικές προς μια βιώσιμη σχεδιαστική επέμβαση –αυτή της ανάπτυξης μιας νέας αστικής συνθήκης, όπου υφιστάμενες αστικές μορφές αναθεωρούνται με βάση νέες οραματικές ιδέες, που βασίζονται σε ρεαλιστικά δεδομένα και αναγνωρίζουν τη συλλογική αστική μνήμη και ιστορία.



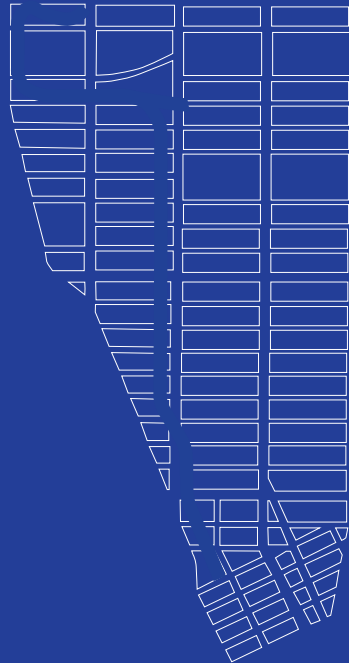
Εκ.38: HUB404, Atlanta, GA, Rogers Partners Architects + Urban Designers, 2025



Εκ.39: Eleftheria Square, Zaha Hadid Architects, Nicosia, Cyprus, 2021. Φωτογραφία: Laurian Ghinitoiu



Εκ.40: Rotteram rooftop walk, MVRDV, Rotterdam, Netherlands, 2022. Φωτογραφία: Ossip van Duivenbode



Βιβλιογραφία

Μάνης, Θ. (2009) «Το νέο έδαφος», Μεταφορές της φύσης, Δομές, 76, σελ. 52-59

Aureli, P. (2011) Architecture for Barbarians: Ludwig Hilberseimer and the Rise of the Generic City. AA Files, 63, p. 3-18.

Allan, A., Cui, J., Lin, D. (2013) " The development of grade separation pedestrian system: A review", Tunnelling and Underground Space Technology, volume 38, p.151-160

Borges, J.C. & Marat-Mendes, T. (2019) "Walking on streets-in-the-sky: structures for democratic cities", Journal of Aesthetics & Culture, 11:1, doi: 10.1080/20004214.2019.1596520

Corbett, M. J., Xie, F. & Levinson, D. (2009) "Evolution of the second-story city: the Minneapolis Skyway System", Environment and Planning B: Planning and Design, volume 36, p.711-724

Cullen, G. (1961) The Concise Townscape. Oxford: Architectural Press

Cupers, K. (2010) " Designing Social Life: The Urbanism of the "Grands Ensembles".", doi: 10.2307/25835103

Ferriss, H. (1992) The Metropolis of Tomorrow. New York: Ives Washburn

Fishman, R. (2016) Urban utopias in the twentieth century. Cambridge: The MIT Press.

Frampton, K. (2009) Μοντέρνα Αρχιτεκτονική Ιστορία και Κριτική. Μεταφρασμένο από: Ανδρουλάκης, Θ. & Παγκάλου, Μ. Αθήνα: Θεμέλιο

Frampton, K. & Futagawa, Y. (1985) Modern Architecture: A critical Theory. London: Thames and Hudson.

Gehl, J. (1971) Life between buildings. Washington: Island Press

Jacobs, A. & Appleyard, D. (1987) Toward an Urban Design Manifesto, Journal of the American Planning Association, 53:1, p. 112-120, doi: 10.1080/01944368708976642 (Ανακτήθηκε: 01/05/2022)

Jacobs, J. (1961) The life and death of great American cities. New York: Vintage Books

Kaufman, S. (1985) The Skyway Cities. Minneapolis: CSPI

Koolhaas, R. (1994) Delirious New York: a Retroactive Manifesto for Manhattan. New York: Monacelli Press

Koolhaas, R. (1995) "The Generic City", S, M, L, XL. Second Edition. New York: The Monacelli Press

Lamprakos, M. (1992) "Le Corbusier and Algiers: the Plan Obus as Colonial Urbanism." in Alsayyad, N. *Forms of Dominance: on the Architecture and Urbanism of the Colonial Enterprise*. Avebury , p. 183-209.

Le Corbusier (1987) "A contemporary city", The city of tomorrow and its planning. Translated by F. Etchells. New York: Dover Publications, Inc.

Le Corbusier (1986) Towards a new architecture. Translated by F. Etchells. New York: Dover Publications, Inc.

Lee, S. & Han, J. (2018) " Urban Complex.", Journal of Asian Architecture and Building Engineering, 15: 1, p. 89-94. Japan: Architectural Institute of Japan, doi: 10.3130/jaabe.15.89

Rossi, A. (1982) The architecture of the city. Translated by Ghirardo D. & Ockman J. Cambridge: The MIT Press

Rowe, C. & Koetter, F. (1983) Collage City. 18th edn. Cambridge: MIT Press.

Sang-Hak,L. & Jiae,H. (2016) "Intermediate Design Strategy of Candilis-Josic-Woods' Urban Complex" , Journal of Asian Architecture and Building Engineering, 15:1, 89-94, DOI: 10.3130/jaabe.15.89

Sant' Elia, A. (1914) Manifesto of Futurist Architecture. Milan: Lacerba

Sluiter, J. (2016) The Man in the Street: Shadrach Woods and the Practise of "Pedestrian" Urbanism, Urban Art: Creating the Urban with Art: Proceedings of the International Conference at Humboldt. (2018), Lisbon: Pedro Soares Neves.

Ηλεκτρονικές πηγές

Γρηγοριάδης, Κ. (2017) ResPublica: Η προσέγγιση της δημόσιας σφαίρας στην πολιτική θεωρία της Hannah Arendt.. **Ηλεκτρονική πρόσβαση στο:** <https://www.respublica.gr/2017/01/post/%CE%B7-%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%83%CE%AD%CE%B3%CE%B3%CE%B9%CF%83%CE%B7-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CE%B4%CE%B7%CE%BC%CF%8C%CF%83%CE%B9%CE%B1%CF%82-%CF%83%CF%86%CE%B1%CE%AF%CF%81%CE%B1%CF%82-%CF%83%CF%84%CE%B7/> (Ανακτήθηκε: 02/05/2022)

Σταυρίδης, Σ. (2016) Common Space: The city as commons. London: Zed Books Ltd. **Ηλεκτρονική πρόσβαση στο:** <https://books.google.gr/books?id=y3Nj-DgAAQBAJ&pg=PT79&pg=PT79&dq=modernists+on+separating+men+and+car&source=bl&ots=Ym4-ZWvnVa&sig=ACfU3U25BMtk3UlrAm9t1hMRKm-hUheo1ag&hl=el&sa=X&ved=2ahUKewi78fbGwJ3tAhUnsKQKHSTND2UQ6A-EwA3oECACQAg#v=onepage&q&f=false> (Ανακτήθηκε: 28/06/2021)

Alonso, T. (2019) The city designed by Leonardo da Vinci that was centuries ahead of its time. **Ηλεκτρονική πρόσβαση στο:** <https://www.tomorrow.city/a/the-city-designed-by-leonardo-da-vinci-that-was-centuries-ahead-of-its-time> (Ανακτήθηκε: 01/05/2022)

Bevan Lee,C. (2013) The Pedway: *Elevating London (2013 Documentary)* [online video] **Ηλεκτρονική πρόσβαση στο:** <https://vimeo.com/80787092> (Ανακτήθηκε: 20/02/2022)

Easton, K. (1951) The Architectural Review: Views on Le Corbusier's Unite d'Habitation. **Ηλεκτρονική πρόσβαση στο:** <https://www.architectural-review.com/esays/views-on-le-corbusiers-unite-dhabitation> (Ανακτήθηκε: 04/02/2022)

Fondation Le Corbusier (άγνωστη) Urbanisme, projets A,B,C,H, Algiers, Algeria, 1930. **Ηλεκτρονική πρόσβαση στο:** <http://www.fondationlecorbusier.fr/corbuweb/morpheus.aspx?sysId=13&IrisObjectId=6259&sysLanguage=en-en&itemPos=6&itemCount=215&sysParentName=&sysParentId=6> (Ανακτήθηκε: 02/05/2022)

James, V. & Yoos, J. (2016) The Multilevel Metropolis: On the radical origins — and mundane deployment — of the urban skyway. **Ηλεκτρονική πρόσβαση στο:** <https://placesjournal.org/article/multilevel-metropolis-urban-skyways/> (Ανακτήθηκε: 01/05/2022)

Kroll, A. (2010) AD Classics: Unite d' Habitation / Le Corbusier. ArchDaily. **Ηλεκτρονική πρόσβαση στο:** <https://www.archdaily.com/85971/ad-classics-unite-d-habitation-le-corbusier>, ISSN 0719-8884 (Ανακτήθηκε: 18/06/2022)

McGarrigle, N. (2016) The Futurist world of architect Antonio Sant'Elia. **Ηλεκτρονική πρόσβαση στο:** <https://www.irishtimes.com/life-and-style/homes-and-property/interiors/the-futurist-world-of-architect-antonio-sant-elia-1.2569429> (Ανακτήθηκε: 29/04/2022)

Melis, A. (2019) The Conversation: Leonardo da Vinci designed an ideal city that was centuries ahead of its time. **Ηλεκτρονική πρόσβαση στο:** <https://theconversation.com/leonardo-da-vinci-designed-an-ideal-city-that-was-centuries-ahead-of-its-time-111884> (Ανακτήθηκε: 01/05/2022)

Moore, R. (2018) The Guardian: London Wall Place review — a high walk back to the future. **Ηλεκτρονική πρόσβαση στο:** <https://www.theguardian.com/artand-design/2018/jul/01/london-wall-place-review-make-architects-high-walk-back-to-the-future-elevated-walkway> (Ανακτήθηκε: 01/05/2022)

Murphy, D. (2016) Notopia: The fall of streets in the sky. **Ηλεκτρονική πρόσβαση στο:** <https://www.architectural-review.com/archive/notopia-archive/notopia-the-fall-of-streets-in-the-sky> (Ανακτήθηκε: 01/05/2022)

Risselada, M. Changing conditions I: questioning the welfare state. Toulouse (France) 9-12 April 1971. **Ηλεκτρονική πρόσβαση στο:** <http://www.team10online.org/team10/meetings/1971-toulouse.htm#1> (Ανακτήθηκε: 01/05/2022)

Rivas Velasquez, M. & Barajas D. (2008) Hilberseimer: Radical Urbanism. **Ηλεκτρονική πρόσβαση στο:** <http://txt.architecturaltheory.eu/?p=1434&lang=en/> (Ανακτήθηκε: 22/06/2021)

The High Line. History. **Ηλεκτρονική πρόσβαση στο:** <https://www.thehighline.org/history/> (Ανακτήθηκε: 01/05/2022)

Wainwright, O. (2018) The Guardian: Walkways in the sky: the return of London's forgotten 'pedways'. **Ηλεκτρονική πρόσβαση στο:** <https://www.theguardian.com/cities/2018/oct/02/walkways-in-the-sky-the-return-of-londons-forgotten-pedways> (Ανακτήθηκε: 03/05/2022)

Willis, C. (2008) Harvey Wiley Corbett: "New Stones for Old". **Ηλεκτρονική πρόσβαση στο:** <https://skyscraper.org/programs/harvey-wiley-corbett-new-stones-for-old/> (Ανακτήθηκε: 01/05/2022)

Zdenka, H. (2018) The Issue of Multilevel Pedestrian Urbanism. **Ηλεκτρονική πρόσβαση στο:** https://urbanresearchtable.com/the-issue-of-multilevel-pedestrian-urbanism/?fbclid=IwAR2yNj9OMCiV_-9jHlt8B7II9EOf5DUOxyTChkdCQ4A-H9TAyVo4tWE9WcoU (Ανακτήθηκε: 21/06/2021)

The Charnel-House. (2013) A century since futurism: Antonio Sant'Elia and Mario Chiattone. **Ηλεκτρονική πρόσβαση στο:** <https://thecharnelhouse.org/2014/06/13/a-century-since-futurism-antonio-santelia-and-mario-chiattone/> (Ανακτήθηκε: 29/04/2022)

In_flux. (2010) a+p smithson: Golden Lane. **Ηλεκτρονική πρόσβαση στο:** <https://archiflux.wordpress.com/2010/09/11/ap-smithson-golden-lane-2/> (Ανακτήθηκε: 25/04/2022)

St. Paul profile. **Ηλεκτρονική πρόσβαση στο:** <https://www.angelfire.com/mn/dragonfire/skyways.html> (Ανακτήθηκε: 17/03/2022)

The History: Why, How and When was the Corridor Built? **Ηλεκτρονική πρόσβαση στο:** <https://www.visitflorence.com/florence-museums/the-vasari-corridor.html> (Ανακτήθηκε: 17/08/2021)

Vasari Corridor. **Ηλεκτρονική πρόσβαση στο:** www.florence-museum.com/vasari-corridor.php (Ανακτήθηκε: 17/08/2021)

River Seine in Paris – History and Facts. Ηλεκτρονική πρόσβαση στο: www.travelfranceonline.com/river-seine-in-paris-history-and-facts/ (Ανακτήθηκε: 22/06/2021)

Πηγές εικονογράφησης

Εξώφυλλο: The Highline

Εικ.01: Εναέρια φωτογραφία του High Line. **Πηγή:** <https://www.thehighline.org/photos/by-photographer/timothy-schenck/>

Εικ.02: Κάτοψη του "The Hig Line" **Πηγή:** <https://www.thehighline.org/design/>

Εικ.03: Σκίτσο του Leonardo da Vinci για την Ideal City. **Πηγή:** <https://www.openculture.com/2021/05/leonardo-da-vinci-designs-the-ideal-city-see-3d-models-of-his-radical-design.html>

Εικ.04: Corridoio Vasariano. **Πηγή:** https://www.ilturista.info/blog/14810-La_riapertura_del_Corridoio_Vasariano_di_Firenze_prevista_per_il_2021/

Εικ.05: Ponte Vecchio, Florence. **Πηγή:** <https://blog.ansharphoto.com/city/ponte-vecchio-florence/>

Εικ.06: Golden Lane. Φωτομοντάζ των "streets in the air" με τη Marilyn Monroe και τον Joe DiMaggio. Σκίτσο από τον Peter Smithson, 1953. **Πηγή:** Smithsonian Family Archive. https://www.researchgate.net/figure/Golden-Lane-Photomontage-of-street-deck-with-a-supposed-Marilyn-Monroe-and-Joe-DiMaggio_fig3_333212330

Εικ.07: Golden Lane. Αστικό διάγραμμα που δείχνει την διάρθρωση του κτιριακού συμπλέγματος πάνω στον αστικό ιστό. Δημιουργήθηκε για το CIAM Grille, 1953. **Πηγή:** <https://archiflux.wordpress.com/2010/09/11/ap-smithson-golden-lane-2/>

Εικ.08: Toulouse Le Mirail. Σκίτσο των αρχιτεκτόνων. **Πηγή:** <https://agingmodernism.wordpress.com/lemirail/>

Εικ.09: "Il porto di Genova dai Terrazzi di marmo", Carlo Bossoli, 1850. **Πηγή:** https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Il_porto_di_Genova_dai_Terrazzi_di_marmo.jpg

Εικ.10: Quais de Conti, 1960, Paris. **Πηγή:** <https://www.unjourdeplusaparis.com/en/paris-insolite/photos-paris-parking-a-ciel-ouvert>

Εικ.11: Quais des Grands Augustins, 1965, Paris. **Πηγή:** <https://www.unjourdeplusaparis.com/en/paris-insolite/photos-paris-parking-a-ciel-ouvert>

Εικ.12: "Paris Plage", Quais de la Seine, Paris, 2013 . **Πηγή:** <https://www.cntraveler.com/stories/2013-07-20/things-to-do-in-paris-plages-beaches-072013>

Εικ.13: Hong Kong, υπερυψωμένος διάδρομος. **Πηγή:** <https://placesjournal.org/article/multilevel-metropolis-urban-skyways/>

Εικ.14: Minneapolis skyway system map phased growth: 1970s, 1980s, 1990s, 2016. **Πηγή:** <https://placesjournal.org/article/multilevel-metropolis-urban-skyways/?cn-reloaded=1>

Εικ.15: St. Paul, υπερυψωμένος διάδρομος. **Πηγή:** <https://placesjournal.org/article/multilevel-metropolis-urban-skyways/?cn-reloaded=1>

Εικ.16: Αερογέφυρα στο κέντρο της Minneapolis. **Πηγή:** <https://www.startribune.com/were-minneapolis-skyways-first-created-to-combat-the-cold-or-something-else/506217261/>

Εικ.17: Σκίτσο του Antonio Sant' Elia για την "La citta nuova", 1914. **Πηγή:** https://www.researchgate.net/figure/Antonio-Sant-Elia-sketch-Housing-with-external-lifts-and-connection-systems-to-different_fig1_331589416

Εικ.18: Το εξώφυλλο του Popular Science Monthly από τον Corbett - Frank R. Paul, delineator, 1925. **Πηγή:** <https://www.noosphe.re/post/144749330657/harvey-wiley-corbett-for-popular-science-monthly>

Εικ.19: The Vertical City, Ludwig Hilberscheimer, 1924. **Πηγή:** <https://www.metalocus.es/en/news/urbanism-bauhaus-ludwig-hilberseimer>

Εικ.20: Στιγμιότυπο από την ταινία "Metropolis" του Fritz Lang, 1926. **Πηγή:** <https://archistdaily.wordpress.com/tag/metropolis/>

Εικ.21: Σκίτσο του Plan Voisin, Le Corbusier. **Πηγή:** <http://www.fondation-lecorbusier.fr/corbuweb/morpheus.aspx?sysId=13&IrisObjectId=6159&sysLanguage=en-en&itemPos=2&itemCount=2&sysParentName=Home&sysParentId=65>

Εικ.22: Η περιοχή του London Wall το 1970. **Πηγή:** <https://www.theguardian.com/cities/2018/oct/02/walkways-in-the-sky-the-return-of-londons-forgotten-pedways>

Εικ.23: Ένας υπερυψωμένος διάδρομος στη Fore Street του Barbican Centre που οδηγούσε στην παμπ Plough, Jane Bown for the Observer. **Πηγή:** <https://amp.theguardian.com/cities/2018/oct/02/walkways-in-the-sky-the-return-of-londons-forgotten-pedways>

Εικ.24,25: London Wall Place, Make Architects. **Πηγή:** <https://www.makearchitects.com/projects/london-wall-place/>

Εικ.26: Unite d' Habitation, Le Corbusier, 1947-52. **Πηγή:** Frampton, K. & Futagawa, Y. (1985) Modern Architecture: A critical Theory. London: Thames and Hudson.

Εικ.27: Unite d' Habitation, Marseille, 2019.

Εικ.28,29: Mirador, Sanchinarro, MVRDV. **Πηγή:** <https://www.mvrdiv.nl/projects/135/mirador>

Εικ.30: Μακέτα του Plan Obus, Le Corbusier, 1933. **Πηγή:** <https://www.bidoun.org/articles/le-corbusier-s-algerian-fantasy>

Εικ.31: Σχέδιο κτιριακού συγκροτήματος του Plan Obus από το Le Corbusier. **Πηγή:** https://www.researchgate.net/figure/a-Rendering-of-Le-Corbusiers-1933-Plan-Obus-for-Algiers-The-disruptive-nature-of-both_fig3_332580025

Εικ.32: Το δώμα του εργοστασίου της Fiat στο Lingotto. **Πηγή:** <http://autoetecnica.band.uol.com.br/a-incrivel-pista-de-testes-da-fiat-no-teto-da-fabrica/>

Εικ.33: Το αστικό τοπίο της Αθήνας. **Πηγή:** <https://stock.adobe.com/dk/images/high-urban-density-in-athens/51340994>

Εικ.34: East 108th Street, New York, NY, Vivian Maier, September 28, 1959. **Πηγή:** <http://www.vivianmaier.com/>

Εικ.35: New York, NY, Vivian Maier, June 1954. **Πηγή:** <http://www.vivianmaier.com/>

Εικ.36: Υπερυψωμένος αστικός διάδρομος στο London Wall to 1962. **Πηγή:** <https://www.theguardian.com/cities/2018/oct/02/walkways-in-the-sky-the-return-of-londons-forgotten-pedways>

Εικ.37: Χάρτης του δικτύου υπερυψωμένων διαδρόμων, λόμπι και τούνελ του Hong Kong. **Πηγή:** <https://www.archdaily.com/352543/cities-without-ground-a-hong-kong-guidebook>

Εικ.38: HUB404, Atlanta, GA, Rogers Partners Architects + Urban Designers, 2025 **Πηγή:** <https://www.rogersarchitects.com/hub404-atlanta/>

Εικ.39: Eleftheria Square, Zaha Hadid Architects, Nicosia, Cyprus, 2021. Φωτογραφία: Laurian Ghinitoiu. **Πηγή:** <https://www.zaha-hadid.com/master-plans/eleftheria-square/>

Εικ.40: Rotteram rooftop walk, MVRDV, Rotterdam, Netherlands, 2022. Φωτογραφία: Ossip van Duivenbode. **Πηγή:** <https://www.mvrdv.nl/projects/857/rotterdam-rooftop-walk>

