

Ε.Μ.Π ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ
ΑΚΑΔ. ΕΤΟΣ 2008-2009

ΔΙΔΑΚΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ: ΚΟΣΜΑΚΗ Π.
ΜΑΥΡΟΜΜΑΤΗΣ Σ.
ΓΚΟΥΜΟΠΟΥΛΟΥ Γ.

Ε. Θ. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ 7^{ου}

ΥΠΑΙΘΡΙΟΙ ΧΩΡΟΙ ΚΑΙ ΦΥΣΗ ΣΤΟΥΣ ΟΙΚΙΣΜΟΥΣ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑ: ΚΑΡΟΥΛΑ ΕΛΕΝΗ

1

Επαναπροσδιορισμός των αστικών κενών των
σιδηροδρομικών γραμμών στη σύγχρονη πόλη: από την
Promenade Plantee στο Παρίσι, στη High Line της Νέας Υόρκης



2

Τα αστικά κενά

Οι σύγχρονες πόλεις χαρακτηρίζονται από μια πολυμορφία. Κατοικίες, ιστορικά κέντρα, χώροι πρασίνου, εκπαίδευσης, πολιτισμού, εμπορίου. Χώροι μέσα στους οποίους δρουν και κινούνται άτομα διαφορετικών εθνοτήτων και πολιτισμών. Ένα σύνολο δραστηριοτήτων, ροών και πληροφοριών όπου ο δημόσιος χώρος συνδιαλέγεται και διαπλέκεται συνεχώς με τον ιδιωτικό.

Ο δημόσιος χώρος ταυτίζεται με το δομημένο αρχιτεκτονικό πολεοδομικό χώρο αλλά και με τα «κενά» που αφήνει η δραστηριότητα της δόμησης. Πρόκειται για τους ανεκμετάλλετους, κοινωνικά και χρηστικά κενούς χώρους μιας πόλης: μικρά κενά αρθρωμένα στον αστικό ιστό, αδόμητα οικόπεδα, νησίδες ανάμεσα σε λεωφόρους κυκλοφορίας, χώρους που εγκαταλείφθηκαν στα όρια της πόλης καθώς αυτή τους υπερέβη προς μια νέα επέκταση, άδεια χώροι που προέκυψαν απρογραμμάιστα καθώς άλλαξαν οι χρήσεις τους, χώροι που κινούνται ανάμεσα στο δημόσιο και το ιδιωτικό, που αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι του ρευστού μητροπολιτικού τοπίου και προκαλούν αμηχανία ως προς την ταυτότητά τους.

Χαρακτηριστικά των χώρων αυτών είναι η αδυναμία τους να εκληφθούν ως ολοκληρωμένες οντότητες, ως στοιχεία της αστικής δομής που διαθέτουν σαφήνεια ρόλου και νοήματος. Παραμένουν αθέατοι από το βλέμμα, αποτελούν χώρους εγκατάλειψης, αποφεύγονται από τους περαστικούς και συνιστούν προσωρινό καταφύγιο για ομάδες που βρίσκονται στο περιθώριο της καθημερινότητας (άστεγοι, ταγάνοι, μετανάστες). Είναι τόποι που γίνονται αντιληπτοί ως δοχεία εν αναμονή περιεχομένου, ως δυνατότητες εγκλωβισμένες σε έναν αστικό ιστό που επεκτείνεται και μεταλλάσσεται συνεχώς.

Στον ελληνικό χώρο, και ειδικότερα στην Αθήνα, τα αστικά κενά είναι πολλά και τα μεγέθη τους ποικίλουν. Εγκαταλεμμένα στρατόπεδα στο Γουδί, θραύσματα ελεύθερων χώρων στον Ελαιώνα, το πρώην αεροδρόμιο του Ελληνικού, ανενεργές παραγωγικές μονάδες στην Πειραιώς, βιομηχανικά συγκροτήματα που εγκαταλείπονται καθώς η παραγωγή αναστρέφεται εξοβελίζεται από το αστικό περιβάλλον, μικρότερα γήπεδα βιοτεχνιών, τυρηνές κτιρίων που επίβρισαν έως σήμερα, οικόπεδα που για λόγους πολεοδομικούς ή απλώς ιδιωτικούς δεν οικοδομήθηκαν, ξεχασμένες κοίτες ρεμάτων (Κηφισός), εξάρσις του εδάφους ακόμη και οι ταραχές των πολυκατοικιών

3

Οι σύγχρονες συνθήκες διαβίωσης αλλάζουν ραγδαία την εικόνα της πόλης και επιβάλλουν τη διασφάλιση και την αύξηση του μεγέθους του δημόσιου αστικού χώρου. Η πόλη φαίνεται να εκμιά εκ νέου τα αστικά κενά τα οποία μετασχηματίζονται, στις πιο αισιόδοξες περιπτώσεις, σε νέους ελεύθερους χώρους πρασίνου, χώρους πολιτισμού και ενίσχυσης της κοινωνικής συνοχής. Άλλοτε πάλι, δεδομένου της φθηνής γης, δέχονται επίθεση από τα ιδιωτικά συμφέροντα και εκτιμούνται ως ιδανικοί τόποι για την ανάδυση εμπορικών κέντρων, συγκροτημάτων πολυεξάμυτου, χώρων στάθμευσης, αθλητικών εγκαταστάσεων και επώνυμων κτιρίων.

Στην εργασία αυτή επιχειρείται η ανάλυση δύο περιπτώσεων επαναπροσδιορισμού ενός ιδιόμορφου αστικού κενού, όπως είναι αυτό των εγκαταλεμμένων σιδηροδρομικών γραμμών. Η πρώτη περίπτωση αφορά στη μετατροπή σε γραμμικό πάρκο μιας γραμμής στο Παρίσι (Promenade Plantee), σε μια ευρωπαϊκή πόλη με πολλούς ελεύθερους χώρους, και η δεύτερη, αναφέρεται σε μια αντίστοιχη προσπάθεια επανάχρησης (High Line), αυτή τη φορά στο πυκνοδομημένο Μανχάταν της Νέας Υόρκης. Σκοπός της εργασίας είναι να αξιολογηθεί ο χαρακτήρας των αναπλάσεων, η διαφορετική φιλοσοφία με την οποία κάθε πόλη αντιμετωπίζει τον επαναπροσδιορισμό των αστικών της κενών, και να διαφανούν οι βαθύτερες αλλαγές που τέτοιο είδος αναπλάσεις επιφέρουν στην ευρύτερη περιοχή και στη φυσιογνωμία των ίδιων των οικισμών.

4

Promenade Plantee



5



6

Η Promenade Plantée, γνωστή και ως Coulee Vert, είναι ένα υπερυψωμένο πάρκο, μήκους 4,5χλμ, που βρίσκεται στο 12ο διαμέρισμα του Παρισιού. Κατασκευάστηκε πάνω σε μία εγκαταλελειμμένη σιδηροδρομική οδονόγυρα (viaduct), που συνέδεε την περιοχή της Βασιλίας με τα ανατολικά προάστια του Παρισιού. Η λειτουργία της γραμμής σταμάτησε στις 14 Δεκεμβρίου του 1969 και παρουσιάζε εικόνα εγκατάλειψης, μέχρι τη δεκαετία του '90, οπότε η πόλη του Παρισιού και η SEMAEST (Société d'Économie Mixte d'Aménagement de l'Est Parisien) αποφάσισαν τη μετατροπή της σε έναν πράσινο περίπατο στην καρδιά της πόλης. Ο περίπατος αυτός εκτείνεται από την Όπερα της Βασιλίας έως τα ανατολικά άκρα της πόλης, μέχρι το Δάσος της Vincennes. Σχεδιάστηκε το 1988 από τους Jacques Vergely και Philippe Mathieux.



7

Το πρώτο τμήμα του περιπάτου είναι υπερυψωμένο. Εκτείνεται από την Όπερα της Βασιλίας έως τον κήπο του Reuilly, μια απόσταση 1,5χλμ. Είναι μια στενή διαδρομή που ανοίγει περιστασιακά σε φαρδύτερες περιοχές, όπου και συναντώνται κλίμακες καθόδου στο επίπεδο του δρόμου. Υπάρχει και ένας ανέλικτηρας που λειτουργεί περιστασιακά, στην Voie AA12, δίπλα της boulevard Diderot. Το υπερυψωμένο τμήμα προσφέρει ενδιαφέρουσες προοπτικές γάρα στην ποικιλία των κτιρίων από τα οποία διέρχεται. Περνάει κοντά από παλιά και νέα κτήρια διαμερισμάτων, και σε ένα σημείο μοιάζει να περνάει μέσα από το κτήριο. Όλες οι παλιές σιδηροδρομικές κατασκευές έχουν διατηρηθεί, ενώ ένα πλήθος φυτών περιβάλλει τον περίπατο: τριαντάφυλλα, λεβάντες, μπαμπού, κισσός, κλήματα, κροσσός, σφενδάμια και φλαμουριές. Σποραδικά ανοίγματα στη βλάστηση προσφέρουν ενδιαφέρουσες φυγές τριγύρω στην πόλη. Ένα από τα πιο ασυνήθιστα αξιοθέατα είναι αυτό των 12 αντράφων του "Θνήσκοντος Σκλάβου" του Μιχαήλ Αγγέλου, που κοσμεί την κορυφή του αστυνομικού τμήματος του 12ου διαμερισματος



8



9



Τα τόξα κάτω από τη γραμμή μετασχηματίστηκαν για να στεγάσουν εργαστήρια τέχνης και χειροτεχνίας. Το τμήμα αυτό ονομάζεται Viaduct des Arts. Σε σχέδια των αρχιτεκτόνων Patrick Berger και Jamine Galiano, οι αρχικές 70 αψίδες από κόκκινο τούβλο αποκαταστάθηκαν, ανακαινίστηκαν και κλειστάκαν με γυαλί. Η αρχική ιδέα ήταν οι καλλιτέχνες και οι τεχνίτες να δουλεύουν στη θέα των περαστικών, αν και αυτό δεν επετευχθη σε όλα τα καταστήματα. Ανάμεσα στα 45 εργαστήρια του Viaduct des Arts συναντώνται επιπλαστές, γλύπτες, κεραμοποιοί, εργαστήρια χαλιών και κατασκευαστές μουσικών οργάνων. Τα μαγαζιά αυτά, ανακαλούν την ιστορία της γειτονιάς, εργατικής, συνοικίας τεχνιτών και παιδοποιλιών.



10

Αφού διέλθει από μια περιοχή με μοντέρνα κτήρια διαμερισμάτων ο περίπατος μετατρέπεται σε μια μεταλλική γέφυρα που ανοίγει σε μια πλατεία με ένα ρηκό ρολόι. Εκεί βρίσκεται ο κήπος του Reuilly, ο οποίος καταλαμβάνει το χώρο ενός παλιού σταθμού μεταφοράς. Δημιουργήθηκε το 1992 και καλύπτει 1.500μ2. Περιλαμβάνει μια μεγάλη κεντρική κυκλική περιοχή φυτεμένη με γκάζιν, μια σειρά φυτεμένων μπαλκονιών και περιπάτων, μια παιδική χαρά, αγάλματα, έναν κήπο με τριαντάφυλλα και μια υπαίθρια καφετέρια. Η κεντρική είσοδος του στην Avenue Daumesnil είναι διαμορφωμένη με ράμπες, κάνοντάς τον προσβάσιμο σε αναπηρικά αμαξίδια και παιδικά καρότσια. Κάποιος μπορεί είτε να περπατήσει απευθείας μέσα από τον κήπο ή να τον διασχίσει από μια αιθυσιατή πεζογέφυρα από μέταλλο και ξύλο, η οποία αποτελεί και το πιο υπερυψωμένο τμήμα αυτού του περιπάτου.



11

Ανατολικά του κήπου του Reuilly βρίσκεται η Allée Vivaldi που διέρχεται από μια πλατεία με κτήρια γραφείων. Πέρα από αυτή την Allée, ο περίπατος διαχωρίζεται σε μια διαδρομή για πεζούς και σε έναν ποδηλατόδρομο και μετατρέπεται σε μια υπέροχη διάβαση με πέντε καταρράκτες. Οπ ήταν ένας υπερυψωμένος περίπατος μετατρέπεται σε μια βιθιμένη διαδρομή, οι πλευρές της οποίας περιβάλλονται από κεκλιμένες πλαγιές ύψους 10μ, που καλύπτονται με φάλλωμα. Ο περίπατος διέρχεται μέσα από δύο παλιές σφραγές, με κισσό να αιωρείται πάνω από τις αιθυσιατές εισόδους. Για αυτούς που νοσταλγούν την υπερυψωμένη διαδρομή υπάρχουν πόρτοι παρατηρητήρια για να σκαρφαλώσει κανείς κατά μήκος αυτού του τμήματος.



12

Ο περίπατος χωρίζεται στη λεωφόρο Général Michel Bizot. Το δεξί μονοπάτι οδηγεί στην πλατεία Charles Péguy που έχει μια παιδική χαρά, τραπέζια πινγκ-πόνγκ και μια σειρά πολυεπίπεδων λιμνών που πέφτουν ή μία μέσα στην άλλη. Το αριστερό μονοπάτι, στη λεωφόρο Général Michel Bizot, συνεχίζει προς τον Rêveirâtrique (τον αυτοκινητόδρομο που περιβάλλει το Παρίσι) όπου βρίσκονται κεκλιμένα μονοπάτια που διακλαδίζονται δεξιά και αριστερά σε κατοικημένους δρόμους. Συνεχίζοντας ευθεία, βρίσκεται μια ελικοειδής μεταλλική σκάλα που οδηγεί πάνω στη λεωφόρο Carnot. Το δάσος της Vincennes βρίσκεται μερικά τετράγωνα προς το νότο.



13

Η Promenade Plantee αποτελεί την πρώτη προσάφθετα αξιοποίησης ενός ιδιόμορφου αστικού κενού, αυτό των εγκαταλειμμένων σιδηροδρομικών γραμμών, με πολλά οφέλη σε περιβαλλοντικό επίπεδο. Το γραμμικό αυτό πάρκο συγκροτεί έναν αξιόλογο πνεύμονα πρασίνου μέσα στην πόλη. Αποτελεί καταφύγιο για πολλά είδη φυτών και ζώων, και όπως κάθε υπαίθριος χώρος συμβάλλει στην βελτίωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, στη μείωση του θορύβου και στην αποφυγή της υπερθέρμανσης του αστικού ιστού.



Η σιδηροδρομική γραμμή αποτελεί παράλληλα έναν ελεύθερο δημόσιο χώρο, παράγοντα βελτίωσης της κοινωνικής ζωής. Καθημερινά συναντά κανείς ανθρώπους να κάνουν περίπατο και τζόκινγκ ή να βγάζουν τους σκύλους τους βόλτα, παιδιά με πατινία, ποδηλάτες και αρκετούς Παριζιάνους να κάνουν ηλιοθεραπεία πάνω στη χλόη. Το τεράστιο ηλιακό ρολόι με μορφή πεταλούδας στον κήπο του Reuilly γράφει με χρυσά γράμματα ότι «ο ήλιος λάμπει για όλους» και προσδιορίζει ότι «ο χρόνος περνάει, πέρασε καλά».

14

Οι μαρτυρίες των κατοίκων της περιοχής είναι χαρακτηριστικές:

–«Όποτε πνίγομαι στο διαμερίσμα μου και θέλω να δραπέτεύσω, πηγαίνω στην Promenade Plantee, που βρίσκεται δίπλα στο σπίτι μου. Είναι το καταφύγιο από κάθε κυκλοφορία οχημάτων».

–«Το να πάρεις ένα βιβλίο και να καθίσεις στο παγκάκι που βλέπεις ακριβώς απέναντι είναι συναρπαστικό. Ακόμει το κελαιδίωμα των πουλιών και καθόλου τα αυτοκίνητα. Είναι ένα μέρος πολύ ξεκούραστο για εκείνους ή εκείνες που θέλουν να ξεφύγουν από το σάλο του Παρισιού».

–«Ζω σε μια μεγάλη πόλη με πολύ πράσινο. Ασπάσο γνωρίζω καλά αυτόν τον περίπατο. Τον έχω κάνει πολλές φορές και είναι καταπληκτικός και ξεκούρατος ειδικά όταν ο ήλιος καίει. Υπέροχος για να τον ανακαλύψουν όσοι δεν τον γνωρίζουν».

–«Γνωρίζω πολύ καλά αυτόν τον περίπατο όχι πολύ μακριά από εμένα. Ένα πραγματικό λιμνί ησυχίας, ειδικά σε περιόδους ζέστης».

–«Είναι πολύ όμορφο μέρος, ίσως άγνωστο στους τουρίστες. Είναι υπέροχο για τους κατοίκους και για όλους εκείνους που χρειάζονται ένα διαλείμμα μετά τη δουλειά ή ακόμη και για να βγάλει κανείς βόλτα τα παιδιά».

–«Συμβαίνει συχνά να περπατάω το πρωί κατά μήκος αυτής της μαγευτικής διαδρομής... Πόσο υπέροχο είναι να αναπνέεις οξυγόνο μακριά από τη μόλυνση των αυτοκινήτων».

- «Το μέρος όπου μένω στο Παρίσι είναι δύο βήματα από αυτόν τον περιήρημο πράσινο περίπατο. Πολλές φορές, εάν ο καιρός είναι καλός, μου έρχεται η επιθυμία να διασχίσω έτσι ένα μέρος του Παρισιού, μακριά από τις αλλές και το πανδαιμόνιο της κυκλοφορίας».

15



16

Είναι πολύ σημαντικό να τονιστεί ότι η δημιουργία της Promenade Plantee δεν αποτέλεσε μια μεμονωμένη παρέμβαση στη συγκεκριμένη περιοχή. Εντάσσεται αντίθετα στα πλαίσια ενός γενικότερου οράματος της δημοτικής αρχής του Παρισιού για την αναβάθμιση του ανατολικού τμήματος της πόλης, μιας πρώην βιομηχανικής περιοχής νεμάτη εγκαταλειμμένων σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις και αποθήκες. Μιας προσπάθειας που ξεκίνησε από το 1977 με την εκπόνηση του Schema Directeur d'Aménagement Urbain de Ville de Paris, ενός σχεδίου διεύθετης για τον μετασχηματισμό της ανεκμετάλλετης δυναμικής του αστικού αυτού χώρου. Ανάμεσα στους στόχους του προγράμματος ήταν η δημιουργία πύλων έλξης με την κατασκευή σημαντικών δημόσιων και ιδιωτικών κτιρίων, η οικονομική ενίσχυση των επιμέρους γειτονιών, η δημιουργία οικιστικών συγκροτημάτων και η αξιοποίηση των δημοσίων χώρων. Με αφετηρία λοιπόν την επανάρχιση της Promenade Plantee ξεκίνησε ένα πλήθος προγραμμάτων ανάπτυξης, ορισμένα από τα οποία συνεχίζονται ακόμη και σήμερα.



17

Το πρώτο από αυτά ήταν το ZAC Reuilly, πρόγραμμα ανάπτυξης ενός τριγωνικού γηπέδου έκτασης 12.5Ha στην καρδιά του 12ου διαμερίσματος, όπου βρισκόταν παλαιότερα μια μεγάλη υπερωρυμμένη αγορά (Gare aux Marchandises), κατά μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής Bastille-Vincennes του 19ου αι – της σημερινή Promenade Plantee. Μέρος του σχεδίου για την ανάπτυξη του Reuilly ήταν και η μετατροπή της ίδιας της γραμμής σε ένα γραμμικό πάρκο, συνδέοντας έτσι τη νέα όπτερα της Βασίλης – που χτίστηκε στο γηπέδο του παλιού Gare de Bastille – με το δάσος της Vincennes. Στο σημείο όπου η Promenade Plantee συναντά το τριγωνικό γηπέδο ZAC δημιουργήθηκε το 1992 ο κήπος του Reilly. Όπως αντιστοιχα προγράμματα ZAC (Zone d'aménagement concerté – Ζώνη συντονισμένης διεύθετης), ένας συνεργαζόμενος αρχιτέκτονας (M.R. Schweitzer) επιλέχθηκε να αναπτύξει ένα συνολικό σχέδιο και να συντονίσει μια ομάδα άλλων αρχιτεκτόνων, καθένας από τους οποίους θα σχεδίαζε διαφορετικά τμήματα του συγκροτήματος. Νέα κτήρια χτίστηκαν σε τρεις ομάδες κατά μήκος καθενός από τους δρόμους που περιβάλλουν το τριγωνικό γηπέδο ενώ χαράχθηκαν και δύο νέες αλλές που συνδέσαν τον κήπο του Reuilly με τις περιοχές κατοικίας.



18



Την ίδια περίοδο, με αφορμή την υποψηφιότητα για τη διοργάνωση των Ολυμπιακών αγώνων του 1992, ξεκίνησε και η ανάπλαση της συνοικίας του Bergy, στη δεξιά όχθη του Σηκουάνα. Σε μία έκταση 50Ha, από τον σιδηροδρομικό σταθμό της Λυόν μέχρι τον Περιφερειακό του Παρισιού, έγινε ανοικοδόμηση νέων συνοικιών με 1500 περίπου κατοικίες απευθυνόμενες σε άτομα μεσαίου εισοδήματος, ξενοδοχεία, εμπορικά καταστήματα, χώρους γραφείων, σχολεία και άλλα δημόσια κτίρια. Το έργο, που ολοκληρώθηκε το 2005, προέβλεπε τη μετατροπή των παλιών αποθηκών κρασιού σε ένα μεγάλο ψυχαγωγικό πάρκο, το πάρκο του Bergy, τη στέγηση της γαλλικής κινηματοθήκης (Cinéma-théâtre française) σε ένα κτίριο σχεδιασμένο από τον Frank Gehry και την κατασκευή ενός μεγάλου αθλητικού κέντρου (Palais omnisport de Bergy).



Η γαλλική κινηματοθήκη



Το πάρκο του Bergy



Κοινωνικές κατοικίες στο Bergy



Palais omnisport de Bergy



Το Υπουργείο Οικονομικών στη συνοικία του Bergy

Τέλος, τα τελευταία χρόνια βρίσκεται σε εξέλιξη ένα μεγαλόπνοο πρόγραμμα ανάπλασης της αριστερής όχθης του Παρισιού (Paris Rive Gauche), στην περιοχή των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων του Gare d'Austerlitz. Το σχέδιο, με την ονομασία "La ville continue" («Η συνεχής πόλη») περιλαμβάνει τη δημιουργία ενός μεγάλου αυτοκινητοδρόμου (Avenue de France) πάνω στην παλιά σιδηροδρομική γραμμή, τη δημιουργία νέας εθνικής βιβλιοθήκης στο κενό του κατεδαφισμένου σιδηροδρομικού σταθμού εμπορευμάτων του Tolbiac και τη σύνδεσή της με πεζογέφυρα με το πάρκο του Bergy, τη δημιουργία νέων εγκαταστάσεων του πανεπιστημίου Paris 7 και πλήθος άλλων παρεμβάσεων.



Το κτίριο της νέας εθνικής βιβλιοθήκης



Πεζογέφυρα σύνδεσης της αριστερής όχθης με το πάρκο του Bergy

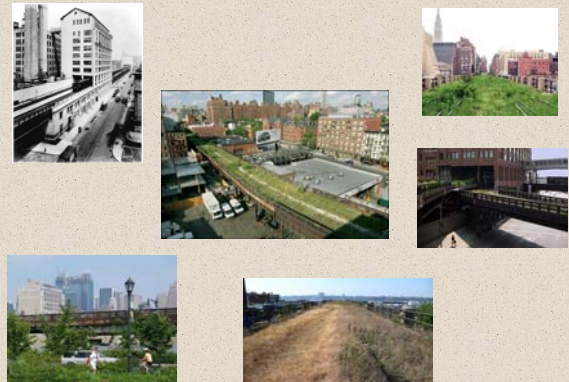


Οι νέες αναπτύξεις, ωστόσο, πέρα από τα άμεσα οφέλη που έχουν, όπως είναι η δημιουργία εκτεταμένων δημόσιων χώρων πρασίνου, επιφέρουν μακροπρόθεσμα σημαντικές αλλαγές στη φυσιογνωμία των οικιστών. Η ανατολική περιοχή του Παρισιού αλλάζει τα τελευταία χρόνια εις βάθος, εικόνας με τελεταία που γοητεύεται από τις νέες εγκαταστάσεις και από τις τιμές που τολμούν να ανέλθουν σε 12 000 και 19 000 F/ m². Η αναβάθμιση των παραπάνω περιοχών και η αύξηση της αξίας της γης που ακολουθεί οδηγούν βαθμιαία στην εγκατάσταση (gentrification) πιο ευχερών ομάδων (bourgeois bohemes (bobos)) σε συνοικίες που κατοικούνταν άλλοτε από λαϊκά στρώματα (κανάλι St. Martin, Βασίλη, Promenade Plantee, Tolbiac). Όπως επιβεβαιώνει η Nicole Konstantin του πρακτορείου Foncier Nation, η Promenade plantée αναζωογόνησε σημαντικά την αγορά τους τελευταίους μήνες, ειδικά στην συνοικία ανάμεσα στον σιδηροδρομικό σταθμό της Λυόν και τη Βασίλη. Η Avenue Daumesnil, στο τμήμα του νιάου des Arts, με τα παραδοσιακά εργαστήρια και τις κορεμένες, είναι πολύ ενοποιημένη, αν και οι τιμές των καταστημάτων είναι αρκετά υψηλές. Όχι πολύ μακριά από εκεί, στο προάστιο του Saint-Antoine, οι παραδοσιακοί τεχνίτες εξοφλούνται σταδιακά, παραχωρώντας τις ιδιοκτησίες τους σε νέους ιδιοκτήτες, διατεθειμένους να διαθέσουν από 15 000 έως 20000 F/m². Τιμές μάλιστα που αναμένεται να αυξηθούν καθώς το Δημαρχείο του Παρισιού αποφάσισε την ανάπτυξη της περιοχής. Το 12ο διαμέρισμα του Παρισιού αποτελεί επομένως ένα από τα ανερχόμενα προάστια της πόλης. «Ανθρωποι της διαφήμισης, της τηλεόρασης και του κινηματογράφου θέλουν να μείνουν γύρω από τη Βασίλη», διαπιστώνει ο Patrick Bonhomme, της Century 21 Chorus. Τα τελευταία καινοφανή διαμερίσματα στους κήπους του Bercy πουλιούνται στα 32000F/m², ενώ γύρω από την Place de la Nation, εξίσου κοντά, και σε πολύ μικρή απόσταση από το σταθμό του RER, οι οδοί Dorian και Jausouct εκμύνηται ιδιαίτερα.

High Line



Η High Line είναι ένα εγκαταλελειμμένο τμήμα μήκους 2.33χλμ. της υπερψωμένης μεταφορικής σιδηροδρομικής γραμμής της West Side Line στη δυτική πλευρά της Νέας Υόρκης στο Μανχάταν, ανάμεσα στην 34η οδό και την οδό Gansevoort. Κατασκευάστηκε το 1930 και συνέδεε απευθείας εργοστάσια και αποθήκες, επιτρέποντας στα τρένα να κυλούν μέσα από τα κτήρια. Το 1950, η άνοδος των διαπολιτικών μεταφορών με φορτηγά αυτοκίνητα οδήγησε σε πτώση της κίνησης στη γραμμή. Ορισμένα τμήματά της καταστράφηκαν τη δεκαετία του '60 και η κυκλοφορία των τρένων σταμάτησε οριστικά το 1980, όταν το βόρειο άκρο της άλλαξε κατεύθυνση προκειμένου να κατασκευαστεί το συνδυαστικό κέντρο Jacob Javits. Στα μέσα της δεκαετίας του '80, μια ομάδα ιδιωτών αγόρασε γη κάτω από τη High Line, σε πολύ χαμηλές τιμές και ενίρνησε για την κατεδάφιση ολόκληρης της κατασκευής, κάτι το οποίο δεν έγινε χάρη στις προσπάθειες κατοίκων και ακτιβιστών. Στο νότιο τμήμα, ένα κομμάτι μήκους πέντε οικοδομικών τετραγώνων κατέρρευσε το 1991, φέρνοντας το νότιο τμήμα της γραμμής στην Οδό Gansevoort.



Οι προσπάθειες για την ανάπτυξη της γραμμής ξεκίνησαν με πρωτοβουλία των ιδίων των κατοίκων της περιοχής. Το 1999, ιδρύθηκε η ομάδα «Φίλοι της High Line» (Friends of the High Line), από τους κατοίκους Robert Hammond και Joshua David, με σκοπό τη μετατροπή της High Line σε ένα υπερωυμμένο γραμμικό πάρκο, ανάλογο με αυτό της Promenade Plantee στο Παρίσι. Θέλοντας να συγκεντρώσει φιλόδοξες προτάσεις για την ανάπτυξη της γραμμής η ομάδα προκήρυξε τον Ιανουάριο του 2003, έναν διαγωνισμό, στον οποίο συμμετείχαν 720 ομάδες από 36 χώρες. Το Μάρτιο του 2004, έπειτα από πολλές ανοιχτές συζητήσεις με το κοινό, ξεκίνησε η διαδικασία επιλογής μιας ομάδας για την εκπόνηση του τελικού σχεδίου που θα μετέτρεπε τη High Line σε έναν ανοιχτό δημόσιο χώρο. Οι Zaha Hadid, Diller Scofidio + Renfro, Steven Hall και Terragram κλήθηκαν να καταθέσουν τις προτάσεις τους. Το έργο ανέλαβε τελικά η ομάδα Field Operations και οι αρχιτέκτονες Diller Scofidio + Renfro.

Η κυβέρνηση της Νέας Υόρκης κατέβαλε, το 2004, 50.000.000\$ για την εγκαθίδρυση του γραμμικού αυτού πάρκου. Μετά την έκδοση της άδειας (2005) από την U.S. Federal Surface Transportation Board για την απομάκρυνση του μεγαλύτερου τμήματος της γραμμής από το εθνικό σύστημα σιδηροδρόμων, άνοιξε ο δρόμος για την κατασκευή της High Line, η οποία ξεκίνησε το 2006.

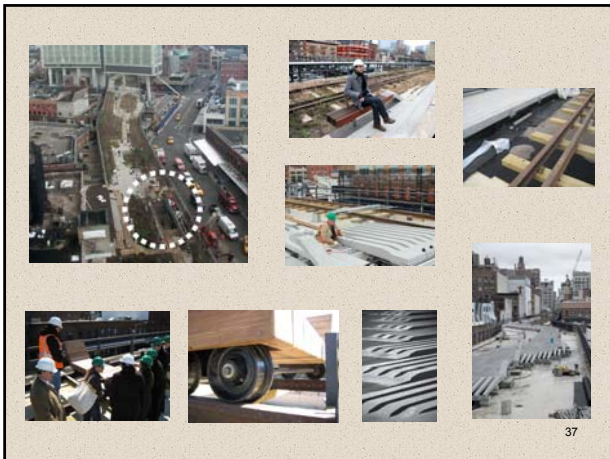
Η πρώτη φάση των εργασιών περιλαμβάνει την ανάπτυξη του νότιου τμήματος της γραμμής, από την οδό Gansevoort έως την 20η οδό, το οποίο αναμένεται να ανοίξει στο κοινό την άνοιξη του 2009. Το πάρκο εν συνεχεία θα επεκταθεί από την οδό Gansevoort στην 30η οδό όπου οι υπερωυμμένες γραμμές στρίβουν δυτικά ως το Συνεδριακό κέντρο Javits, στην 34η οδό. Το πιο βόρειο τμήμα, από την 30η ως την 34η οδό, ανήκει ακόμη στην εταιρεία σιδηροδρόμων CSX.

Οι Diller Scofidio + Renfro συνεργάστηκαν με τον James Corner και την ομάδα του Field Operations, για να δημιουργήσουν μια προκλητική και ζωντανή πρόταση. Μια κυματιστή πλατφόρμα που θα διατηρεί την αίσθηση οριζικής της σιδηροδρομικής γραμμής. Η πρόταση προβλέπει την επιστροφή της κατασκευής με σανίδες μετόπων (planks), σύστημα που αποτελεί και τον τεχνικό πυρήνα του σχεδίου. Οι σανίδες θα είναι άλλότε ενωμένες ή θα βρίσκονται σε απόσταση, αφήνοντας ψηλή βλάστηση να αναπτυχθεί ανάμεσα τους. Άλλότε θα λυγίζουν προς τα πάνω διαμορφώνοντας παγκάκια ή θα βυθίζονται προς τα κάτω διαμορφώνοντας μια πισίνα με διάφανο πάτο. Η μικρός ενίοτε χιλιόμετρο διάφορη θα ελαστικά ανάμεσα από φυτά και αγριολούλουδα, βάσει της πρότασης του Ολλανδού σχεδιαστή Piet Oudolf. Ράμπες από σκυρόδεμα θα περνούν πάνω από τα δέντρα προσφέροντας θέα ή θα βουτούν κάτω, ανάμεσα στις αστάλινες δοκούς, κάνοντας τους περαστικούς να ξεχάσουν για μια στιγμή την πόλη τριγύρω. Αρκετή από τη δουλειά των σχεδιαστών φερόθηκε ψάχνοντας μια ισορροπία ανάμεσα στη διατήρηση του λεγόμενου «ρομαντισμού» του ερείπιου - αγριόχορτα που ξεφυτρώνουν ανάμεσα στο μεταλλικό σκελετό των γραμμών - και στη δημιουργία ενός μοντέρνου πράσινου περιπάτου.



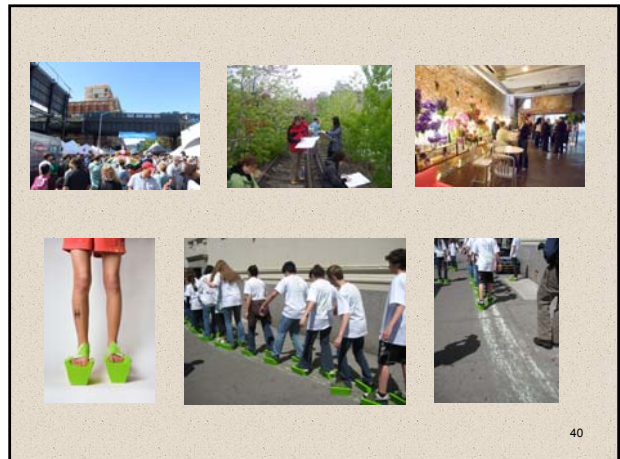
Η σχεδιαστική ομάδα επικεντρώθηκε στην πρώτη φάση της High Line, το νοτιότερο τμήμα, από την οδό Gansevoort ως την 15η οδό, αποφορτίζοντας για στοιχεία όπως πρόσβαση, καθίσματα και ασφάλεια. Ο περίπατος θα περιλαμβάνει πέντε κλιμακωστά πρόσβασης και τρεις ανέλικτες. Οι σχεδιαστές ενδιεφερόμενοι για το πως ο περίπατος θα αλληλεπιδρά με το δρόμο, διακρίνοντας τις διαφορετικές εισόδους σε ότι αφορά την ταχύτητα - κάποιες θα παρέχουν μια αργή άνοδο, άλλες θα είναι πιο άμεσες. Κάθε σημείο πρόσβασης θα έχει μια παρουσία στο επίπεδο του δρόμου. Αυτό στην οδό Gansevoort, για παράδειγμα, θα χαρακτηρίζεται από μια περιοχή περικλειστή με γυαλί που θα μπορεί να χρησιμοποιηθεί για εστιατόριο απευθείας κάτω από τη High Line. Παράλληλα, στην οδό Gansevoort, εκεί όπου ξεκινά ο σιδηρόδρομος, οι αρχιτέκτονες σκοπεύουν να αφήσουν ακάλυπτο το υπάργον της High Line, για να είναι κατανοητή η δομή της κατασκευής. Ο σχεδιασμός απαιτεί μια ποικιλία καθισμάτων κατά μήκος του περιπάτου, ανάμεσα στα οποία σκόρπες καρέκλες και παγκάκια καθώς και μια προσαρμοζόμενη καρέκλα που θα κλιμαί πάνω στις παλιές σιδηροδρομικές γραμμές και θα μπορεί να μετατρέπεται σε τραπέζι ή σε chaise longue.



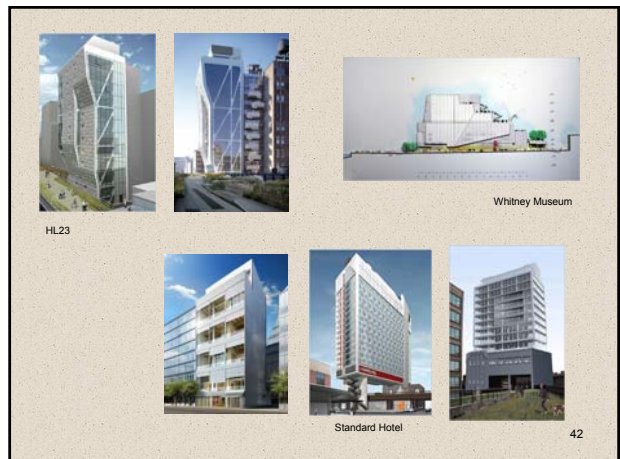


Σε μία πόλη με πολύ πυκνή δόμηση και ελάχιστους πυρήνες πρασίνου, όπως η Νέα Υόρκη, η δημιουργία ενός γραμμικού πάρκου σε μια πρώην βιομηχανική περιοχή, πάνω στα ερείπια μια εγκαταλελειμμένη σιδηροδρομικής γραμμής, αποτελεί μια πάρα πολύ θετική πρωτοβουλία. Αποτελεί έναν καλό τρόπο αξιοποίησης του συγκεκριμένου αστικού κενού, ο οποίος πέρα από τη αναβάθμιση της περιοχής και τα περιβαλλοντικά οφέλη που θα αποφέρει έχει και άμεσες επιπτώσεις σε κοινωνικό επίπεδο.

Είναι εξαιρετικά ενδιαφέρον το γεγονός ότι η ανάπτυξη της High Line ξεκίνησε με πρωτοβουλία των ίδιων των κατοίκων της περιοχής. Και πριν καν ανοίξει η γραμμή στο κοινό, παραμένει αμείωτο το ενδιαφέρον τους για την κατασκευή του «Central Park του 20ου αι», όπως την αποκαλούν. Οι Φίλοι της High Line, με τη βοήθεια εθελοντών, οργανώνουν συνεχώς εκδηλώσεις για την ενημέρωση του κοινού, τη συγκέντρωση χρημάτων και την ενίσχυση του ενδιαφέροντος για το νέο γραμμικό πάρκο. Διοργανώθηκαν μοβιλιτά σχέδια και ξεναγήσεις σε τμήματα της γραμμής όπου δεν έχει ξεκινήσει ακόμη η ανάπτυξη, ενώ, τον προηγούμενο χρόνο, ομάδες παιδιών, φορώντας ειδικά παπούτσια με κικιλία στον πάτο, γυρνούσαν τα πεζοδρόμια της Meatpacking District και του Chelsea χαράσσοντας με κικιλία τα μελλοντικά μονοπάτια που οι άνθρωποι θα ακολουθούν για να φτάσουν στις εισόδους της High Line. Παράλληλα, σε διάφορα σημεία του δυτικού Μανχάταν τοποθετήθηκαν πινακίδες με έναν αριθμό τηλεφώνου στον οποίο οι περαστικοί μπορούν να ακούσουν ηχογραφημένα μηνύματα από αρχιτέκτονες και διάσημους Φίλους της High Line. Τέλος, οι Φίλοι της High Line συνεργάζονται με την τοπική κάρτα Chelsea Wine Vault, η οποία οργανώνει βραδιές κρασιού, παραχωρώντας τους ένα τμήμα από τα κέρδη.



Ποιες είναι όμως οι πραγματικές αλλαγές που η ανάπτυξη της σιδηροδρομικής γραμμής θα επιφέρει; Πριν καν ακόμη επιλεγεί η σχεδιαστική ομάδα του έργου, οι επιχειρηματίες είχαν αρχίσει να κυκλώνουν την περιοχή καθώς η επανόρθωση της γραμμής αναμένεται να προσελκύσει νέους πελάτες. Πιθώς αποθηκών και εργοστασίων μετατράπηκαν σε γκαλερί τέχνης, στούντιο design, εμπορικά καταστήματα, εστιατόρια και μουσεία, ενώ νέες κατασκευές προγραμματίζονται κατά μήκος της High Line, περιλαμβάνοντας ορισμένα κτήρια που θα τέμνουν το σιδηρόδρομο. Ανάμεσα σε αυτά, έργα αρχιτεκτόνων διεθνούς φήμης, όπως ένα 21όροφο κτήριο κατοικιών σχεδιασμένο από το Jean Nouvel (ανάμεσα στην 17η και τη 18η οδό), η Caladonia (στη 17η οδό) ένα κτήριο κατοικιών αξίας 350.000.000\$, δύο πάρογο σχεδιασμένα από τον Robert Stern δίπλα στην είσοδο της High Line στη 18η οδό, το κτήριο κατοικιών HL23 σχεδιασμένο από τον Neil Denari, το High Line Building ένα δεκάοροφο γυάλινο κτήριο γραφείων σχεδιασμένο από τον Morris Adjmi και, πάνω από την Washington Street, το 18όροφο Standard Hotel του Andre Balazs, σχεδιασμένο από την Polshek Partnership Architects, που κρέμεται κυριολεκτικά πάνω από τη High Line. Τέλος, στο βόρειο τμήμα του πάρκου, στη διασταύρωση της οδού Gansevoort με την Washington Street, αναμένεται το 2012 η νέα πτέρυγα του Whitney Museum σχεδιασμένη από τον Renzo Piano, η οποία θα στεγάζει παράλληλα έναν εκθεσιακό χώρο, ένα θέατρο, έναν χώρο παραστάσεων και ένα εστιατόριο.

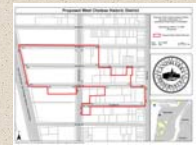


Παράλληλα, από το 2003, στα πλαίσια των συζητήσεων για τη διαμόρφωση του βορειότερου τμήματος της High Line, άρχισε να προωθείται και η ανάπτυξη της περιοχής των "Hudson Yards", του δικτύου σιδηροδρομικών γραμμών της MTA (Metropolitan Transportation Authority) δίπλα στον ποταμό Hudson, ανάμεσα στην 30η και την 34η οδό. Το Hudson Yards αποτελεί την τελευταία ανεισοποίητη περιοχή του Μανχάταν, μια έκταση 360Ha όπου η πόλη σκοπεύει να καλύψει τις ανάγκες εργασίας και στέγασης των Νεοορκέζων οι οποίοι μετακομίζουν τα τελευταία χρόνια πάλι πίσω στο Μανχάταν για να βρίσκονται πιο κοντά στην εργασία τους. Το σχέδιο ανάπτυξης προβλέπει αυστηρό καθορισμό χρήσεων γης, επέκταση του υπάρχοντος σιδηρόδρομου, επέκταση του συνεδριακού κέντρου Javits, δημιουργία 40.000.000τ.μ. νέων γραφείων και χώρων κατοικίας και 20Ha ανοικτού δημόσιου χώρου, με παράλληλη διατήρηση του τμήματος της High Line που διέρχεται από την περιοχή. Σε μια προσπάθεια διατήρησης του ιστορικού χαρακτήρα της περιοχής, οι κάτοικοι διαδίκων τη



δημιουργία μιας ιστορικής ζώνης νότια των Hudson Rail Yards, σε μια περιοχή ανάμεσα στην 25η και την 28η οδό.

43



44



45

Από τα παραπάνω γίνεται φανερό ότι η εμπορευματοποίηση της γης ακολουθεί για μία ακόμη φορά μια αξέπαινη προσπάθεια αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος. Παρά την οικονομική κρίση, 4.000.000\$ προερχόμενα από ιδιωτικά κεφάλαια έχουν επενδυθεί στην περιοχή ενώ η δημοτική αρχή έχει πλέον πολύ μικρό έλεγχο πάνω στη μορφή και στην εμφάνιση των νέων κτιρίων, παρά την ετησίως κανονισμών και τον καθορισμό χρήσεων γης. Μια άλυτη υποβαθμισμένη βιομηχανική συνοικία αποκαλείται σήμερα «Η γοητευτική High Line District». Τα διαμερίσματα πουλιούνται σε τιμές από 600.000\$ έως 4.000.000\$, ενώ μια σουίτα με θέα στο Standard Hotel θα κοστίζει περίπου 495\$. Για μία ακόμη φορά, όπως και στην περίπτωση της Promenade plantée οι κάτοικοι της περιοχής παραγκωνίζονται. Η High Line θα είναι τελικά ένα πάρκο που θα ανήκει σε όλους ή μήπως κινδυνεύουμε να δομεί τα ξενοδοχεία να βγάζουν καρέκλες και τραπέζια πάνω στη γραμμή, τα νέα ιδιωτικά κτήρια να έχουν απευθείας προσβάσεις πάνω στο πάρκο και τμήματα της High Line να νοικιάζονται για θεάματα που θα αποφέρουν κέρδη; Οι επιχειρηματίες για μία ακόμη φορά φαίνεται να επιτυγχάνονται, με την ανοχή του ίδιου του κράτους, καθώς όπως αναμένεται η αύξηση των αξιών γης θα έχει ως αποτέλεσμα νέα κέρδη από τους φόρους, που θα ξεπεράσουν τα 170.000.000\$ στα οποία ανήλθε το συνολικό κόστος της κατασκευής. Οι κάτοικοι χαμηλού εισοδήματος απομακρύνονται και τη θέση τους καταλαμβάνουν και πάλι ομάδες με μεγαλύτερα εισοδήματα που μπορούν να ανταπεξέλθουν στις νέες συνθήκες της αγοράς.

46

THE HIGH LINE SHOULD BE PRESERVED, UNTOUCHED, AS A WILDERNESS AREA.

Yes, I will attend
Name _____
Address _____
Phone _____
Email _____

Please send me more information concerning the High Line

No, I will not be able attend, but I wish to contribute

NO DOUBT YOU WILL RUIN IT. SO IT GOES.

47

Συμπεράσματα

Οι αναπλάσεις των σιδηροδρομικών γραμμών που περιγράφηκαν παραπάνω αποτελούν δύο πάρα πολύ αξιόλογες προσπάθειες επαναπροσδιορισμού του είδους αυτού του αστικού κενού, δίνοντας του νέες χρήσεις και λειτουργίες. Τα νέα γραμμικά πάρκα που δημιουργήθηκαν, με ιδιαίτερη φρονιδα από τους σχεδιαστές για τη χλωρίδα που φιλοξενούν, έχουν πάρα πολλά οφέλη σε περιβαλλοντικό επίπεδο και αποτελούν σημαντικούς βιοκλιματικούς θύλακες μέσα στον πυκνοδομημένο ιστό της σύγχρονης πόλης. Παράλληλα, συνιστούν δημόσιους χώρους, ανοικτούς και προσβάσιμους σε όλους, τόπους κοινωνικότητας και ελευθερίας. Οι κάτοικοι του Παρισιού συγκάλισαν την Promenade Plantée και της έδωσαν ζωή, θεωρώντας τον δημόσιο χώρο εξίσου σημαντικό με τον ιδιωτικό. Αντίστοιχα, στη Νέα Υόρκη, τα κινήματα πολιτών, αντιλαμβανόμενα τη σημασία ενός τέτοιου εγχειρήματος, πρωτοστάτησαν στην εγκαθίδρυση και την κατασκευή της High Line.

Ταυτόχρονα όμως, όπως ήδη αναφέρθηκε, οι αναπλάσεις αυτές διαμόρφωσαν νέες συνθήκες και δεδομένα στις περιοχές γύρω από αυτές. Στο μεν Παρίσι, η αναμόρφωση πρώην βιομηχανικών συνοικιών, παρά την αύξηση των αξιών γης που επέφερε, έγινε βάση σχεδιασμού που προέβλεπε τη δημιουργία εκτεταμένων χώρων πρασίνου, τη δημιουργία κατοικιών για ανθρώπους μέσου εισοδήματος και την οικονομική ενίσχυση των κατοίκων των περιοχών αυτών. Αντίθετα, στη Νέα Υόρκη τα αστικά κενά αντιμετωπίστηκαν ως ιδανικοί τόποι για την επέκταση της πόλης και των επιχειρηματικών της δραστηριοτήτων, ενώ οι πρόανοι χώροι περιορίστηκαν μόνο στην ανάπλαση ορισμένων τμημάτων της παλιάς σιδηροδρομικής γραμμής.

48

Κάθε προσπάθεια αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος ενέχει επομένως τον κίνδυνο να γυρίσει εις βάρος των κατοίκων τους οποίους προοριζόταν να ωφελήσει. Η ανάπτυξη μιας περιοχής και η κατακρήμνη αύξηση των αξιών γης που ακολουθεί αναγκάζουν συνήθως τα κατώτερα κοινωνικά στρώματα να εγκαταλείψουν τις περιοχές κατοικίας τους, μη μπορώντας να ανταπεξέλθουν στα νέα δεδομένα. Η ενίσχυση επομένως των ομάδων αυτών σε συνδυασμό με τον κατάλληλο σχεδιασμό και τη λήψη μέτρων για τον περιορισμό της ανεξέλεγκτης επιχειρηματικής δραστηριότητας που ακολουθεί κάθε ανάπτυξη, μπορούν να έχουν πάρα πολύ θετικά αποτελέσματα και να συμβάλλουν ώστε τα αστικά κενά να αποτελέσουν έναν ζωντανό κρίκο στην αλυσίδα της σύγχρονης πόλης.