

Η ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ ΩΣ ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΤΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ



Ερευνητική Εργασία

“Η κοινωνική διάσταση του δρόμου ως στοιχείο των κτιρίων”

Χανιά, 2017

Φοιτήτρια : Κατερίνα Μπαλαμπάνη

Επιβλέπων Καθηγητής : Σωκράτης Γιαννούδης

Ευχαριστώ τον επιβλέποντα καθηγητή
μου και τους φίλους μου για την πολύτιμη
βοήθεια τους...

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	Εισαγωγή	
	Προβληματισμός	9
	Αντικείμενο Έρευνας	10
	Στόχος-Μέθοδος	11
	Δομή	12
01	Ο κοινωνικός χαρακτήρας το δρόμου για την πόλη. Από τον Haussmann μέχρι σήμερα	
	ΑΙΟ λεωφόροι του Haussmann	18
	ΒΙ Το στοιχείο του δρόμου για το Μοντέρνο Κίνημα. Η δράση του Le Corbusier	21
	ΓΙ Η επανάκτηση της κοινωνικής διάστασης του δρόμου από τους Team 10	26
02	Ο ενδιαμέσος χώρος για επικοινωνία από τον Aldo Van Eyck στον Κανδύλη	
	ΑΙ Η κοινωνική διάσταση του ενδιαμέσου χώρου από τον Aldo Van Eyck	30
	ΒΙ Το ορφανοτροφείο του Amsterdam, Aldo Van Eyck	33
	ΓΙ Το Free University of Berlin, Κανδύλης-Josic-Woods	38
03	Streets in the air	
	ΑΙ Η προσέγγιση των Smithson για τους “streets in the air”	46
	ΒΙ Η σημασία του δρόμου ως κοινωνικός χώρος. Από το Golden Lane στο Robin Hood Gardens	50
	ΓΙ Το Park Hill Estate	54
	Η συνέχεια των “Streets in the air” από τους Jack Lynn και Ivor Smith	
04	Η κοινωνική διάσταση του δρόμου για τον Herman Hertzberger	
	ΑΙ Ο δρόμος ως «ημιτελής χώρος» για τον Hertzberger	60
	ΒΙ Η έννοια του συν-ανήκειν και ο δρόμος-καθιστικό	62
	ΓΙ Ο δρόμος ως τόπος κοινωνικής επαφής στο Centraal Beheer	66
05	Ο αρχιτεκτονικός περίπατος του Koolhaas	
	ΑΙ Η κοινωνική διάσταση της αρχιτεκτονικής στο έργο του Koolhaas	74
	ΒΙ Ο flaneur από τον Walter Benjamin στον Koolhaas	79
	ΓΙ Ο αρχιτεκτονικός περίπατος ως κοινωνική δραστηριότητα στο Kunsthal Museum και στο Educatorium	82
	Συμπεράσματα	95
	Βιβλιογραφία	98

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο δρόμος είναι ο τόπος όπου λαμβάνει χώρα η ζωή των ανθρώπων μιας πόλης, μιας γειτονιάς, ενός συνόλου ατόμων που δρουν και αντιδρούν μέσα σε ένα κοινό κοινωνικοπολιτιστικό πλαίσιο. Συνιστά τον βασικότερο πυρήνα κίνησης και κοινωνικής αλληλεπίδρασης για την πόλη, συνεπώς όταν πρόκειται να μελετηθεί ο σχεδιασμός του, η χρήση του, η λειτουργία του και η επίδραση που έχει ως χώρος κοινωνικής ώσμωσης προσεγγίζεται στην αστική κλίμακα. Αντίστοιχα, για ένα κτίριο ο χώρος κυκλοφορίας, οι διάδρομοι, οι άξονες κίνησης αποτελούν εξέχουσες σημασίας στοιχεία προκειμένου να παρέχουν τις κατάλληλες χωρικές συνθήκες ώστε τα άτομα να επικοινωνούν, να συναναστρέφονται αλλά και να μετακινούνται εσωτερικά. Κύριος προβληματισμός της παρούσας εργασίας είναι πώς μπορεί η κοινωνική διάσταση του δρόμου να αξιοποιηθεί στο σχεδιασμό ενός κτιρίου για τη διαμόρφωση περιβαλλόντων αλληλεπίδρασης, αντίστοιχων της πόλης. Με γνώμονα ότι εξυπηρετεί την πραγματοποίηση δραστηριοτήτων μετακίνησης και επικοινωνίας, θέλησα να εξετάσω την κοινωνική του διάσταση ενταγμένη σε κτίρια όπου παρέχει στους χρήστες τις απαραίτητες χωρικές συνθήκες για συναναστροφές και κοινωνικοποίηση.

Θα πρέπει να τονισθεί ότι με τον όρο «κοινωνική διάσταση» εννοείται το σύνολο των δραστηριοτήτων μιας ομάδας ατόμων, είτε μιας πόλης είτε ενός κτιρίου, μέσω των οποίων ευνοείται η ανάπτυξη ανθρώπινων σχέσεων και κοινωνικών συναναστροφών. Καθώς ο κοινωνικός ρόλος του δρόμου είναι μια έννοια ευρεία η οποία συνεπάγεται ποικίλες δραστηριότητες, χρησιμοποιήθηκε ο όρος «διάσταση» για να περιγράψει την κοινωνική του ταυτότητα, την κοινωνική του λειτουργία, τον κοινωνικό του χαρακτήρα και άλλες έννοιες οι οποίες παρουσιάζονται μέσα από χαρακτηρισμούς των αρχιτεκτόνων που αναλύονται παρακάτω.

Η εργασία διερευνά τον δρόμο της πόλης ως συνθετικό στοιχείο του κτιρίου. Πιο συγκεκριμένα, ο δρόμος μας ενδιαφέρει εδώ σε σχέση με την κοινωνική του διάσταση όπως αναδείχθηκε στις θεωρίες και επεμβάσεις σημαντικών αρχιτεκτόνων και πολεοδόμων από τον 19ο αιώνα μέχρι και σήμερα.

Είναι σημαντικό να επισημανθεί η πολυδιάστατη λειτουργία του, εφόσον εκτός από χώρος κοινωνικοποίησης, έχει αποτελέσει και χώρο διαμάχης, εμπόλεμων συρράξεων, ελέγχου, εξεγέρσεων και επαναστάσεων. Όπως αναφέρεται και παρακάτω, από τον 19ο αιώνα μέσω των ακραίων επεμβάσεων του Hausmann στους δρόμους του Παρισιού, ο δρόμος αποτέλεσε μέσον επιβολής της εξουσίας και τόπο επανάστασης του εξεγερμένου λαού.

Εντούτοις, στην παρούσα εργασία αν και θα αναφερθεί η διττή αυτή διάσταση του δρόμου, αντικείμενο μελέτης αποτελεί η κοινωνική του διάσταση. Εστιάζοντας στην έννοια του δρόμου η οποία συναντάται ως επί τον πλείστον στον αστικό σχεδιασμό, αντικείμενο έρευνας αποτελεί ο δρόμος ως συνθετικό στοιχείο το οποίο καλείται να ενθαρρύνει την κοινωνικοποίηση και την επαφή στα πλαίσια του αρχιτεκτονικού σχεδιασμού.

Με αφετηρία μελέτης τον τυπικό δρόμο της πόλης θα δοθεί έμφαση στις κοινωνικές αξίες που αντιπροσωπεύει και θα εξεταστεί πως μεταφράζεται από δρόμος της πόλης σε δρόμο-διάδρομο για ένα κτίριο. Με κύριο γνώμονα το σπουδαίο ρόλο που κατέχει για την ανάπτυξη των διαπροσωπικών σχέσεων θα αναλυθούν κτίρια που εκμεταλλεύονται την κοινωνική του αξία και την εντάσσουν στα κτιριολογικά προγράμματα έτσι ώστε να ενδυναμώσουν την κοινωνική ώσμωση, την επαφή και το συλλογικό όφελος.

ΓΙΜέθοδος - Στόχος

Για την εκπόνηση της παρούσας ερευνητικής εργασίας πηγή έρευνας αποτέλεσαν βιβλιογραφικές και διαδικτυακές αναφορές. Αρχικά, προκειμένου να μελετηθεί ο δρόμος σε αστικό επίπεδο, η βιβλιογραφία που χρησιμοποιήθηκε αφορά τον αστικό σχεδιασμό από τον 19ο αιώνα μέχρι και σήμερα. Σε δεύτερο επίπεδο, η μελέτη εστίασε στις θεωρίες και αρχές σχεδιασμού των δρόμων από σημαντικούς αρχιτέκτονες του 19ου αιώνα μέχρι και πιο σύγχρονων. Η βιβλιογραφία αφορά έργα δικής τους συγγραφής, φιλοσόφων και κριτικών αρχιτεκτονικής, στα οποία παρουσιάζονται θεωρίες και βέλτιστοι τρόποι ανάπτυξης της κοινωνικής διάστασης του δρόμου είτε στην πόλη είτε στα κτίρια. Στη συνέχεια, προκειμένου να αναλυθεί ο τρόπος με τον οποίο υλοποιούνται οι θεωρίες, μελετήθηκε βιβλιογραφία και εκπονήθηκε διαδικτυακή έρευνα, η οποία εστιάζει στην ενσωμάτωση των δρόμων στο σχεδιασμό των κτιρίων με σκοπό την δημιουργία χώρων κοινωνικής ώσμωσης.

Στόχος της έρευνας είναι να απαντηθούν τα εξής ερωτήματα:

| Ποια τα κοινωνικά πλεονεκτήματα που προσφέρει ο δημόσιος χώρος του δρόμου ενταγμένος σε ένα κτίριο;

| Με ποιούς τρόπους έχει ενσωματωθεί η κοινωνική διάσταση του δρόμου της πόλης στο σχεδιασμό των κτιρίων;

Η παρούσα ερευνητική εργασία αποτελείται από 5 κύρια κεφάλαια. Το πρώτο μέρος περιλαμβάνει μια ιστορική αναδρομή της εξέλιξης του χώρου του δρόμου από τον 19ο αιώνα μέχρι τη σύγχρονη εποχή. Ξεκινώντας από τον Haussmann και τις ακραίες επεμβάσεις που πραγματοποίησε στον αστικό ιστό του Παρισιού συναντάμε την πρώτη απομάκρυνση του ανθρώπου από τον δρόμο. Ακολουθώντας, γίνεται αναφορά στη λειτουργία της πόλης ως μια καταπιεστική μηχανή, καταργώντας τις ατομικές ελευθερίες με τις απαρχές σχεδιασμού των Vertical Cities από τον Ludwig Hilberseimer και του Le Corbusier, όπου με τη δημιουργία κάθετων αξόνων κυκλοφορίας διαφοροποιείται η κίνηση των πεζών από των τροχοφόρων. Στη συνέχεια, αναλύονται οι θεωρίες του Le Corbusier στα πλαίσια των συναντήσεων του CIAM για τη «Λειτουργική Πόλη», που εισάγει την επέκταση των κτιρίων κατακόρυφα. Αντικαθιστώντας τις κοινωνικές επαφές και τις συναντήσεις στη ζωή στους δρόμους της πόλης εξολοκλήρου από την κίνηση των οχημάτων, αγνοεί τον κοινωνικό ρόλο του δρόμου θέτοντας σε προτεραιότητα την όσο το δυνατόν καλύτερη κυκλοφορία των οχημάτων. Τέλος, προσεγγίζοντας τις θεωρίες της ομάδας TEAM 10 και την σημερινή κατάσταση των δρόμων, παρουσιάζεται η εναντίωση της Jane Jacobs αλλά και του Jan Gehl προς τις αρχές του CIAM. Υποστηρίζοντας πως οι δρόμοι διαδραματίζουν κεντρικό ρόλο στη δημιουργία της κοινοτικής αστικής ζωής και στην δημιουργία ενός αισθήματος ασφάλειας για τους κατοίκους, επαναπροσδιορίζουν την αξία της κοινωνικής του διάστασης. Η παραπάνω ανάλυση χρησιμοποιείται μεθοδολογικά ώστε να γίνει συσχέτιση της κοινωνικής διάστασης του δρόμου της πόλης με τους χώρους κυκλοφορίας των κτιρίων.

Το δεύτερο κεφάλαιο αποτελεί αφετηρία ανάλυσης συγκεκριμένων αρχιτεκτόνων, θεωριών και κτιρίων που ενσωματώνουν το δρόμο εσωτερικά, προκειμένου να διαμορφωθούν χώροι κοινωνικής υπόστασης. Οι αρχιτέκτονες επελέγησαν με κριτήριο τη συνεισφορά τους στη δημιουργία μιας αρχιτεκτονικής η οποία θέτει τον άνθρωπο και τις κοινωνικές του ανάγκες σε προτεραιότητα αξιοποιώντας το χώρο του δρόμου. Μελετώντας το συνολικό τους έργο στον αρχιτεκτονικό και αστικό σχεδιασμό, δόθηκε έμφαση σε επισημάνσεις τους για το δρόμο της πόλης. Στη συνέχεια, επιλέχθηκαν κτίρια στα οποία εφαρμόζουν κατά τον βέλτιστο τρόπο τις θεωρίες τους για το δρόμο ως κοινωνικό χώρο.

Αρχικά, μελετάται η αξιοποίηση του ενδιάμεσου χώρου μεταξύ των διαφορετικών μερών των κτιρίων για κοινωνικές επαφές και ανθρώπινη αλληλεπίδραση. Το συνολικό έργο του Aldo Van Eyck και στη συνέχεια του Γεώργιου Κανδύλη, αποτελούν βασικά αντικείμενα ανάλυσης. Το ορφανοτροφείο του Amsterdam συνιστά σημείο αναφοράς στην ένταξη του δρόμου ως κοινωνικού χώρου εσωτερικά του κτιρίου και μετέπειτα το Ελεύθερο Πανεπιστήμιο του Βερολίνου από τον Κανδύλη σε συνεργασία με τους Josic και Woods όπου χρησιμοποιούνται κοινές μέθοδοι για την ανάπτυξη χώρων αλληλεπίδρασης.

Το τρίτο κεφάλαιο εστιάζει στους “streets in the air” και παρουσιάζεται το θεωρητικό πλαίσιο των Alison και Peter Smithson. Μέσα από τις θεωρίες και τον σχεδιασμό των Golden Lane και του Robin Hood Gardens μελετάται η σημασία του δρόμου ως κοινωνικός χώρος σε επίπεδα πάνω από το

έδαφος. Επιπλέον, γίνεται αναφορά στο Park Hill Estate, ως η συνέχεια των “streets in the air” από τους Jack Lynn και Ivor Smith, οι οποίοι επηρεασμένοι από τους Smithson για την αίσθηση της κοινότητας και την σημασία της επικοινωνίας, εισάγουν στο σχεδιασμό τους την δημιουργία δρόμων-διαδρόμων ώστε να παροτρύνουν τις άτυπες, καθημερινές κοινωνικές συναντήσεις των ατόμων.

Στο τέταρτο κεφάλαιο, εξετάζεται το συνολικό έργο του Herman Hertzberger και η εξέχουσα σημασία που απέδιδε στην ανθρώπινη ύπαρξη και στις κοινωνικές ανάγκες. Χρησιμοποιώντας το δρόμο ως έναν ημιτελή χώρο, τον περιγράφει με έννοιες της ευελιξίας, της πολλαπλότητας και του συν-ανήκειν καλώντας το χρήστη να λάβει ενεργό ρόλο στην καθημερινή ζωή είτε του κτιρίου, είτε της πόλης. Αναλύεται το κτίριο γραφείων Centraal Beheer, χαρακτηριστικό παράδειγμα ένταξης του δρόμου στο κτίριο.

Στο τελευταίο κεφάλαιο, παρουσιάζεται το έργο του «κοινωνιολόγου» αρχιτέκτονα Rem Koolhaas και η βαθύτατη ανησυχία του για το πώς ένας απλώς «χώρος» μπορεί να μετατραπεί σε «περιβάλλον» με διακριτή επίδραση στην ανθρώπινη κατάσταση. Εστιάζοντας στην «αρχιτεκτονική εμπειρία» που επιδιώκει να δημιουργήσει, γίνεται αναφορά στις θεωρίες του Walter Benjamin για τον flâneur της πόλης και στο πως σχετίζεται με τον «αρχιτεκτονικό περίπατο» του Koolhaas στο εσωτερικό των κτιρίων. Για την παραπάνω ανάλυση χρησιμοποιείται το Kunsthall Museum και το Educatorium, όπου οι ελευθερίες της κίνησης και οι τυχαίες συναντήσεις στο εσωτερικό τους, παραπέμπουν σε μεγάλο βαθμό στον κοινωνικό ρόλο που κατέχει ο δρόμος για την πόλη.

Στα διαγράμματα που ακολουθούν για κάθε κτίριο
ανάλυσης απεικονίζονται οι χώροι κυκλοφορίας που
αξιοποιούνται ως “δρόμοι” και οι χώροι με καθορισμένες
λειτουργίες.

χώροι κίνησης - “δρόμοι”
λειτουργίες

19ος αιώνας

Hausmann

“Boulevards”

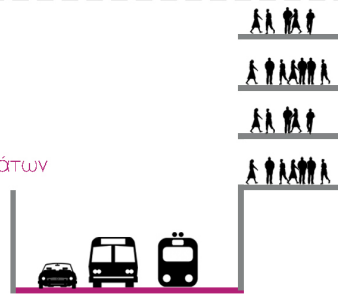
έλεγχος
εξουσία
οχήματα
επανάσταση
άνθρωπος



Μοντέρνο Κίνημα

CIAM / Le Corbusier

Λειτουργική Πόλη
Μηχανή Κίνησης
διαχωρισμός κυκλοφορίας πεζών-οχημάτων
Vertical Cities
άνθρωπος



Μεταμοντέρνο Κίνημα - Σήμερα

Team 10 / Jane Jacobs / Jahn Gehl

άνθρωπος
επικοινωνία
αλληλεπίδραση
κοινωνική ώσμωση



01

Ο κοινωνικός χαρακτήρας του
δρόμου για την πόλη. Από τον
Haussman μέχρι σήμερα

1|Α. Ο λεωφόροι του Haussmann

Η ανοικοδόμηση του Παρισιού κατά τη διάρκεια της Δεύτερης Αυτοκρατορίας, 1853-1870, από τον βαρόνο George-Eugène Haussmann ήταν ένα σημαντικό ορόσημο στην αστική ανάπτυξη δημιουργώντας ένα νέο πρότυπο δρόμου. Με αφορμή τα οδοφράγματα των εξεγερμένων Γάλλων πολιτών που τακτικά έφραζαν την κυκλοφορία, η αναδιοργάνωση του αστικού ιστού της πόλης αποτέλεσε επιτακτική ανάγκη. Μέχρι το 1870, η συστηματοποίηση του Παρισιού από τον Haussmann δημιούργησε εκατοντάδες χιλιόμετρα ασφαλτοστρωμένων και φωτισμένων δρόμων, συμπεριλαμβανομένου ενός δικτύου μεγάλων λεωφόρων, με σκοπό τόσο την μετατροπή του Παρισιού σε κέντρο βιομηχανικής και εμπορικής δραστηριότητας, αλλά και την βελτίωση του στρατηγικού ελέγχου της πόλης.

Για πολλούς, οι λεωφόροι εκπροσωπούν το υπέρτατο επίτευγμα του Haussmann. Αφαιρώντας τα στοιχεία της μεσαιωνικής πόλης, οι επεμβάσεις του έθεσαν νέα πρότυπα δρόμων σε μέγεθος και ευθύτητα, αλλά ταυτόχρονα, επέδρασαν σημαντικά στην καθημερινή ζωή του Παρισιού. Κατεδάφισε περίπου 12.000 κατασκευές, διαμόρφωσε νέους τύπους δρόμων 45 μιλίων αντικαθιστώντας τις παλιές 333 μιλίων οδικές αρτηρίες και ανέγειρε επιβλητικά ορόσημα. Επιπροσθέτως, ανανέωσε τα ανθυγιεινά συστήματα ύδρευσης και αποχέτευσης, αύξησε τον φωτισμό, κατασκεύασε μεγαλύτερα πεζοδρόμια και θεσπίσε νέους άξονες πρασίνου με σκοπό την πλήρη μετατροπή του Παρισιού.¹

Οι λεωφόροι συμβόλιζαν τη δυνατότητα μιας ολοκληρωμένης και συντονισμένης επέμβασης

για την πραγματοποίηση της αλλαγής του αστικού ιστού, παρομοιάζοντας την πολεοδομία ως επώδυνη, αλλά τόσο αναγκαία όσο μια χειρουργική επέμβαση με σκοπό τη βελτίωση της υγείας του σώματος. Μια επέμβασης, μέσω της οποίας, ο Haussmann επιχείρησε το λειτουργικό διαχωρισμό διαφορετικών τύπων κίνησης με στόχο την επιτακτική ανάγκη για αναδιοργάνωση της πόλης. Κάθε δρόμος, που ονομάστηκε «βουλεβάρτο», με πλάτος 30 μέτρων συγκέντρωνε τις υπηρεσίες, τα μαγαζιά, τους χώρους αναψυχής και την κυκλοφορία της νέας πόλης και χωρίζονταν σε τρεις ζώνες. Μια ζώνη με τα πεζοδρόμια για περίπατο και ψώνια, μια άλλη για το δρόμο με την κυκλοφορία των οχημάτων και μια ακόμα με δεντροστοιχίες για να δημιουργούν το φράγμα ανάμεσα στα δύο προηγούμενα.

Αν και εκ πρώτης όψεως οι επεμβάσεις του Haussmann φαίνεται να ευνοούν μια γενικότερη ανάπτυξη της αστικής ζωής στο Παρίσι, ωστόσο μέσα στα τέλη 19ου αιώνα, ο Walter Benjamin χαρακτηρίζει τον Haussmann ως «καλλιτέχνη της κατεδάφισης», υποστηρίζοντας πως με τις ακραίες επεμβάσεις του προωθούσε το καπιταλιστικό πνεύμα της εποχής.² Κατά τον Benjamin, ήταν αδιαμφισβήτητη μια σαφή επιδείξη της δύναμης του κράτους να διαμορφώσει το αστικό περιβάλλον και να ασκήσει πλήρη έλεγχο στους πολίτες.

Όπως ο ίδιος διατυπώνει, «Ο αληθινός σκοπός των έργων του Haussmann ήταν η προστασία της πόλης ενάντια στον εμφύλιο πόλεμο. Ήθελε να καταστήσει για πάντα αδύνατη την ύψωση οδοφραγμάτων στο Παρίσι...» και συνεχίσει αναφέροντας πως, «Το πλάτος

¹ Wissher, Kim, "Story of cities: Haussmann rips up Paris – and divides France to this day", *The Guardian*, Vol.12, 2016.

² Fyfe Nichols, *Images of the Street: Planning, Identity and Control in Public Space*, Psychology Press, σελ.12



εικόνα 1 : Ο Hausmann ως “καλλιτέχνης της κατεδάφισης” από τον Walter Benjamin.



εικόνα 2 : Η απομάκρυνση των κατώτερων στρωμάτων από το κεντρικό αστικό ιστό του Παρισιού.

των βουλευμάτων όφειλε να απαγορεύει την κατασκευή οδοφραγμάτων και οι νέες διανοίξεις οφείλαν να συντομεύουν την απόσταση ανάμεσα στα στρατόπεδα και τις εργατικές συνοικίες»³

Οι φαρδιές λεωφόροι σχεδιάστηκαν με σκοπό να διευκολύνουν την ελεύθερη κίνηση των κυβερνητικών στρατευμάτων σε περιπτώσεις διαδηλώσεων και επαναστάσεων του λαού, ενώ το μεγάλο πλάτος τους ευνοούσε πρωταρχικά την κίνηση του οχήματος. Οι νέοι πλατείς και ευθείς δρόμοι αντικατέστησαν τις εργατικές συνοικίες και τα στενά δρομάκια που χρησιμοποιούνταν στα επαναστατικά κινήματα, με σκοπό να διευκολύνουν την ελεύθερη κίνηση των στρατευμάτων προς τις περιοχές της πόλης όπου θα μπορούσε να εκδηλωθεί κάποια εξέγερση.⁴ Αλλάζοντας ριζικά την ταυτότητα των μικρών και φιλόξενων σοκακιών του αστικού ιστού του Παρισιού, οι δρόμοι που μέχρι τότε αντανάκλασαν την κοινωνική ζωή της πόλης, πλέον, ευνοούσαν την κίνηση και τον κοινωνικό έλεγχο από την πολιτική εξουσία.

Ταυτόχρονα, μέσω της επέμβασης του Haussmann επιχειρήθηκε ο κοινωνικός διαχωρισμός. Οι μεγάλες λεωφόροι και τα κτίρια που τις πλαισίωναν αντικατόπτριζαν την άκρατη δύναμη της εξουσίας και την κυριαρχία των ανώτερων τάξεων. Οι μη εύποροι κάτοικοι του Παρισιού απομακρύνθηκαν από τον κεντρικό αστικό ιστό, ο οποίος απέκτησε ένα νεοπλουτιστικό πνεύμα, με κτίρια που αντανάκλασαν τον πλούτο των αστών και απευθύνονταν, συνεπώς, στους εύπορους κατοίκους.⁵

³Κονταράτος, Σάββας, *Ουτοπία και Πολεοδομία*, Μορφωτικό ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα, 2014, σελ.21

⁴Βενονόλο, Leonardo, *Η πόλη στην Ευρώπη*, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, 1997, σελ.27

⁵Filler, Martin, “ARCHITECTURE VIEW; Baron Haussmann, Urban Designer Par Excellence”, *The New York Times*, 1991, σελ. 56

Επίσης, μέσω του σαφή διαχωρισμού μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού χώρου ορίσθηκε ένα άκαμπτο σύνορο που δυσχέρανε την ανάπτυξη αμοιβαίων σχέσεων. Χώροι συλλογικού και ατομικού συμφέροντος πλέον βρίσκονταν αντιμέτωποι. Τα θεάματα και οι συλλογικές τελετές απέκτησαν χαρακτήρα και ξεχωριστή μορφή σε κλειστούς και σχετικά περιορισμένους χώρους, που δεν αναλογούσαν στο μέγεθος της πόλης. Αποτελεσματικά, οι εκκεντρικότητες των ατόμων και των ομάδων καλλιεργούνταν ως επί των πλείστων σε ιδιωτικούς χώρους, ενώ χάνονταν στον αδιάφορο και αχανή χώρο του δρόμου.⁶

Γίνεται φανερό ότι στην περίπτωση των επεμβάσεων του Haussmann ο χώρος του δρόμου αποκτά μια λειτουργία ελέγχου και άσκησης της εξουσίας. Οι αλλαγές στον αστικό ιστό δεν αποσκοπούσαν στη διαμόρφωση χώρων που θα ενθάρρυναν την επικοινωνία και τις συναντήσεις των ατόμων. Αντίθετα, μέσω του σαφή διαχωρισμού των χώρων κατοίκησης των ανώτερων από των κατώτερων αστικών στρωμάτων, σε συνδυασμό με τη χρήση των λεωφόρων ως καθαρά αξόνων κίνησης και εμπορίου, η κοινωνική διάσταση του δρόμου αντικαταστάθηκε από τον απόλυτο έλεγχο και την άκρατη επίδειξη της δύναμης της εξουσίας. Οι αρχηγοί του Μοντέρνου Κινήματος Le Corbusier και Sigfried Giedion είδαν τις λεωφόρους ως πηγή έμπνευσης και όχι ως απομίμησης, κρατώντας τη λειτουργική σημασία τους όσον αφορά τη βέλτιστη κυκλοφορία των οχημάτων και μετατρέποντάς τες σε «μηχανές κίνησης».

RUE RÉAUMUR

ΠΡΙΝ



ΜΕΤΑ



Εικόνα 3 : Η Rue Réaumur πριν και μετά την επέμβαση του Haussmann.



Εικόνα 4 : Φοιτητική διαδήλωση εναντίον των επεμβάσεων του Haussmann.

⁶ Benovolò, Leonardo, *Η πόλη στην Ευρώπη*, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, 1997, σελ. 284

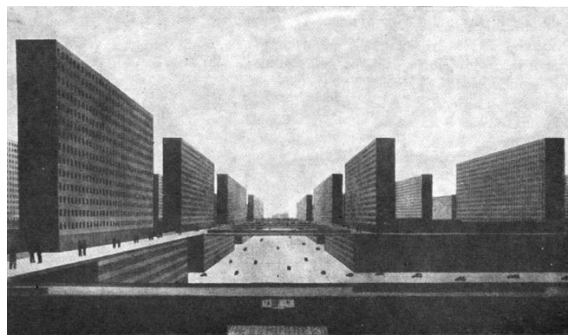
1|B. Το στοιχείο του δρόμου για το Μοντέρνο Κίνημα, η δράση του Le Corbusier

Μεταξύ του 1880 και 1930, οι εξελίξεις στην αμερικανική βιομηχανική παραγωγή και στις κατασκευαστικές τεχνικές προσέφεραν τρόπους για μετατροπή των πόλεων. Εικόνες των μηχανοποιημένων αστικών τοπίων και των ψηλών κτιρίων απεικονίζονταν ευρέως στον Ευρωπαϊκό Τύπο και αποτέλεσαν πιθανή μελλοντική ανάπτυξη των πόλεων. Ωστόσο, σχεδόν αμέσως μόλις αυτές οι εικόνες εμφανίστηκαν, έγινε σαφές στους παρατηρητές ότι μιας τέτοιας μορφής ανάπτυξη θα προκαλούσε προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης και ακατάλληλες συνθήκες για διαβίωση των ατόμων στους δρόμους. Το εργατικό δυναμικό που θα συγκεντρώνονταν και θα εξέρχονταν από τα κατακόρυφα κτίρια σε ώρες αιχμής θα μπορούσε να φέρει την πόλη σε αδιέξοδο. Οι συγγραφείς επιστημονικής φαντασίας και οι εικονογράφοι μετέτρεψαν αυτή την ιδέα σε μια δυστοπική άποψη κατά την οποία, το μέλλον της πόλης θα μπορούσε να λειτουργήσει μόνο ως μια καταπιεστική μηχανή, καταργώντας τις ατομικές ελευθερίες. Η λύση στο πρόβλημα βρέθηκε με την εκμετάλλευση της ωφέλιμης καθετότητας για κυκλοφορία. Δεδομένης της έλλειψης χώρου για να διευρυνθούν οι εθνικές οδοί και οι λεωφόροι, η πολυεπίπεδη κυκλοφορία συστημάτων θα μπορούσε να φιλοξενήσει υψηλότερες ροές πυκνότητας. Αυτό που χρειαζόταν, ήταν μια διεξοδική αναμόρφωση των σχέσεων μεταξύ των χτισμένων μορφών της πόλης και του σχεδίου του δρόμου.

Στα πλαίσια αυτά, μια ριζοσπαστική λύση προτάθηκε από τον σχεδιασμό της πόλης Hochhausstadt, «πόλη ουρανοξύστης», επιμόρφωσης του Ludwig Hilberseimer το 1924. Ο ίδιος όπως και πολλοί άλλοι Γερμανοί αρχιτέκτονες της

εποχής του, ενδιαφέρονταν για τη σχέση ανάμεσα στην πόλη και στα στοιχεία που την συντελούν. Αναπτύσσοντας ένα σχέδιο που οι μονάδες κατοικίας και οι χώροι κατοίκησης ήταν ανεξάρτητα από την κοινωνική τάξη, η ιδανική πόλη για τον Hilberseimer περιείχε ένα τεράστιο συγκρότημα διαμερισμάτων τοποθετημένο μέσα στον ιστό με καταστήματα και χώρους εργασίας σε πενταώροφους χώρους κάτω απ' αυτά. Η κυκλοφορία διαμορφώθηκε υπόγεια μέσω του διαχωρισμού των συγκροτημάτων. Βασικός στόχος ήταν η μείωση της κίνησης, αναπόφευκτα όμως και της αποξένωσης των ατόμων.

Ενώ οι κοινωνιολογικές και σχεδιαστικές πτυχές των εν λόγω σχεδίων τράβηξαν το ενδιαφέρον και την έντονη κριτική, πολλοί ήταν εκείνοι που στράφηκαν κατά του δρόμου και υπέρ του πολυεπίπεδου αυτού συστήματος ανάπτυξης της πόλης. Ο πιο ένθερμος υποστηρικτής της άποψης αυτής ήταν ο Γαλλο-Ελβετός αρχιτέκτονας, Le Corbusier.



Εικόνα 5 : Η πόλη Hochhausstadt, «πόλη ουρανοξύστης».

Σε ένα άρθρο του κατακρίνει το δρόμο λέγοντας πως, «Είναι ο δρόμος του πεζού χιλιάδων χρόνων πριν, είναι ένα λείψανο των αιώνων: είναι ένα μη λειτουργικό, ξεπερασμένο όργανο. Είναι εντελώς αηδιαστικό! Γιατί, λοιπόν, εξακολουθούν να υπάρχουν;».⁷ Ενώ τέσσερα χρόνια νωρίτερα, υποστήριζε πως ο δρόμος είναι «ένα μηχανήμα για την κίνηση, ο εξοπλισμός για την κυκλοφορία, ένα νέο όργανο, μια κατασκευή ύψιστης σημασίας».⁸

Το νέο σύστημα για το δρόμο θα περιλάμβανε ξεχωριστούς χώρους διαμορφωμένους σε επίπεδα ανάλογα με το είδος κίνησης. Η βαριά κίνηση θα λάμβανε χώρα σε υπόγειες λεωφόρους, η ελαφρύτερη στο επίπεδο του εδάφους και η γρήγορη κυκλοφορία θα γινόταν κατά μήκος ενός μεγάλου αρτηριακού δρόμου πάνω από το επίπεδο του εδάφους με την κατασκευή οδογεφυρών από οπλισμένο σκυρόδεμα. Κατ' αυτόν τον τρόπο, θα λυνόταν το πρόβλημα της κυκλοφοριακής συμφόρησης, ενώ ταυτόχρονα, ο αριθμός των υφιστάμενων δρόμων θα μειωνόταν κατά τα δύο τρίτα, λόγω των νέων ρυθμίσεων στέγασης, εγκαταστάσεων αναψυχής και χώρων εργασίας.

Επιβεβαίωση του χάσματος μεταξύ του οράματος του Le Corbusier και της διαμόρφωσης

συνεκτικών αρχών για το σχεδιασμό του δρόμου στη σύγχρονη πόλη εκφράστηκε από το CIAM. Το 1928 στα πλαίσια του Ευρωπαϊκού πλέον Μοντέρνου Κινήματος, ιδρύθηκε το Διεθνές Συνέδριο Μοντέρνων Αρχιτεκτόνων(CIAM) από μια ομάδα εξχουσων αρχιτεκτόνων, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται οι Le Corbusier, Gropius, May, Oud, Berlage, με κύριο θέμα ενδιαφέροντος τις αρχές του Μοντέρνου Κινήματος.⁹

Στο 4ο CIAM που πραγματοποιήθηκε το 1933 στην Αθήνα με θέμα «Η Λειτουργική Πόλη», οι αρχιτέκτονες με την ηγεσία του Le Corbusier, υιοθέτησαν τις αναδυόμενες κατασκευαστικές και σχεδιαστικές τεχνικές, ώστε να επιτύχουν αυτό που θεωρούσαν ότι ήταν μια λειτουργική πόλη. Το σημείο εκκίνησης των σύγχρονων πολεοδομικών τους απόψεων ήταν ο καθορισμός ζωνών κατοικίας με γνώμονα την υγιή διαβίωση των ανθρώπων μέσα σ' αυτές. Συγκεκριμένα, το 4ο συνέδριο, αντιμετώπισε ζητήματα πυκνότητας, ζωοποίησης, αποδοτικότητας και υγιών περιβαλλόντων κατοίκησης. Ο κυριότερος νεωτερισμός που εισήγαγε ο Le Corbusier ήταν η οικοδόμηση «καθ' ύψος», που, όπως υποστήριζε, παρουσιάζε το διπλό πλεονέκτημα να τοποθετεί την κατοικία σ' ένα φυσικό πλαίσιο χωρίς να

⁷ Guiton Jacques, *The Ideas of Le Corbusier on Architecture and Urban Planning*, George Braziller, Michigan, 1981, σελ.98

⁸ Ο.π., σελ.99

⁹ Η διακήρυξη του CIAM υπογράφηκε από είκοσι τέσσερις αρχιτέκτονες και διακήρυξε ανοικτά ότι η αρχιτεκτονική ήταν αναπόφευκτα εξαρτημένη από τα γενικότερα ζητήματα της πολιτικής και της οικονομίας και ότι χωρίς καθόλου να απομακρυνθεί από την πραγματικότητα του εκβιομηχανισμένου κόσμου, θα έπρεπε να εξαρτάται στο επίπεδο της ποιότητάς της, όχι από τους τεχνίτες, αλλά από την υιοθέτηση σε παγκόσμια κλίμακα των ορθολογικοποιημένων μεθόδων παραγωγής. Frampton, Kenneth, *Μοντέρνα Αρχιτεκτονική, Ιστορία και Κριτική*, ΘΕΜΕΛΙΟ, 2009, σελ.241

παραμελεί την οργάνωση των κοινόχρηστων λειτουργιών. Η ιδέα της επέκτασης των κτιρίων κατακόρυφα για να λυθεί το θέμα της πυκνότητας, εισήγαγε την τρίτη διάσταση, το ύψος, στον αστικό σχεδιασμό επιτρέποντας στο φως και στον αέρα να εισέλθουν στο με συμφόρηση αστικό περιβάλλον.

Μετά το τέλος του συνεδρίου, τον Αύγουστο της ίδιας χρονιάς, ο Le Corbusier αναλαμβάνει τη σύνταξη των πορισμάτων, τα οποία αναπτύσσονται σε 95 σημεία και δημοσιεύονται ανώνυμα ύστερα από 10 χρόνια στην κατεχόμενη Γαλλία με τίτλο "La Charte d' Athenes", «Χάρτα των Αθηνών». Τα δόγματα που περιγράφονται στον χάρτη αναφέρουν λεπτομερώς βασικές ανησυχίες για την πόλη και προτείνουν ιδανικά κατά τα οποία μια λειτουργική πόλη πρέπει να κτιστεί.¹⁰

Σύμφωνα με τον Le Corbusier, η πολεοδομία θα πρέπει ταυτόχρονα να εξασφαλίζει την ατομική ελευθερία αλλά και να προβάλλει και να ενθαρρύνει την συλλογική δράση στα πλαίσια της πόλης και του δημοσίου χώρου. Έτσι, ο ίδιος καταλήγει στο ότι βασικοί στόχοι της πολεοδομίας είναι, α) η επανάκτηση των θεμελιωδών αναγκών της ανθρώπινης φύσης, που είναι ο ήλιος, ο χώρος και το πράσινο, β) η ανταπόκριση στην καθολικότητα της σύγχρονης κοινωνίας, που συνεπάγεται συνοικίες για όλους τους ανθρώπους, με βάση τις παγκόσμιες ψυχοφisiολογικές απαιτήσεις, οι

οποίες δεν επιδέχονται ταξικές διακρίσεις και γ) η πρωτοκαθεδρία της κατοικίας, με το απαραίτητο συμπλήρωμα την αναψυχή και την κυκλοφορία.

Όσον αφορά την κυκλοφορία και συγκεκριμένα το στοιχείο του δρόμου στην λειτουργία της πόλης, ο Le Corbusier προτείνει έναν άλλο νεωτερισμό. Μέσα από τις θεωρίες του για την «Λειτουργική Πόλη» γίνεται φανερό η κατάργηση, στ' όνομα της υγιεινής και της κυκλοφοριακής τάξης, της έννοιας του παραδοσιακού δρόμου. Εκδηλώνοντας άμεσα την απέχθεια του για τους κλασσικούς δρόμους των πόλεων, αγνοεί το γεγονός ότι η ζωή στις πόλεις αρχίζει και τελειώνει στο δρόμο και υπονομεύει το ρόλο τους για τη διατήρηση της κοινότητας.¹¹ Η κυκλοφορία αντιμετωπίζεται σαν κάτι το ξεχωριστό αφού αυτή καθαυτή θεωρείται σαν μια από τις τέσσερις βασικές λειτουργίες της πόλης σύμφωνα με τη Χάρτα των Αθηνών.

Με βάση τις αντιλήψεις του Le Corbusier, τα κτίρια της σύγχρονης πόλης πρέπει είναι τελείως αποδεδεσμευμένα από τους άξονες κυκλοφορίας, είτε πρόκειται για δρόμους μεγάλης ταχύτητας, είτε για πεζόδρομους. Σε σκίτσα για Unite d'Habitation, ο ίδιος επικρίνει την έλλειψη δημόσιου χώρου και δρόμων στο αστικό μοντέλο και αρθρώνει τις ιδιωτικές κατοικίες κατά μήκος ενός κεντρικού δρόμου-interior street.

¹⁰ Γιακουμακάτος, Ανδρέας, "Η Χάρτα της Αθήνας και η προβληματική της σύγχρονης πολεοδομικής κουλτούρας. Ο Le Κορμπυζιέ και η ευρωπαϊκή εμπειρία για το αστικό μοντέλο", *ΤΟ ΒΗΜΑ*, Σεπτεμβρίου, 1999

¹¹ Deckker, Thomas, *The Modern City Revisited*, Spon Press, London, 2000, σελ. 56

Πρόκειται για την πρώτη απόπειρα ένταξης του δρόμου στο κτίριο με σκοπό την εξυπηρέτηση των πεζών. Μια απόπειρα η οποία επιχείρησε να ενσωματώσει και να διατηρήσει την κοινωνική διάσταση του τυπικού δρόμου των πόλεων εσωτερικά του κτιρίου με τη μορφή δρόμων-διαδρόμων.



Διάγραμμα της άρθρωσης των διαμερισμάτων του Unite d' Habitation μέσω του interior street.

Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά το δρόμο ως ξεχωριστό στοιχείο της πόλης, ο Le Corbusier με την κατάργηση του παραδοσιακού δρόμου στερούσε από τον αστικό ιστό κάθε έννοια ανθρώπινης κλίμακας, της οποίας ο δρόμος ήταν από την αρχαιότητα το πιο σίγουρο μέτρο σύγκρισης.¹² Με την εφαρμογή των θεωριών του, η οργάνωση των πόλεων προσαρμόστηκε περισσότερο στην κλίμακα του αυτοκινήτου και λιγότερο στην ανθρώπινη κλίμακα.

Οι δρόμοι που ήταν για περπάτημα και για κοινωνικές συναναστροφές, πλέον ήταν κατά κύριο λόγο για κίνηση, γεγονός που φαίνεται ξεκάθαρα

στο σχεδιασμό της πόλης Ville Contemporaine. Πρόκειται για μια πόλη ψηλών κτιρίων, έως και 12 ορόφων με οδοντωτή κάτοψη, με ελεύθερους υπαίθριους χώρους για την κίνηση οχημάτων και με την κίνηση των πεζών κατακόρυφα στις μεγάλης κλίμακας κτίρια. Ο δρόμος, αποτελούσε μια ξεχωριστή ζώνη και δεν συνδέονταν με άλλες λειτουργίες της πόλης. Η μεγάλη επιμονή του Le Corbusier για “zoning” διαμόρφωνε ζώνες λειτουργιών, όπως το διοικητικό κέντρο, τη βιομηχανία και τις εργατικές κατοικίες, όπου παρέμεναν ανεξάρτητες η μια από την άλλη. Οι ζώνες πρασίνου ήταν αυστηρώς ορισμένες στα προάστια των πόλεων, με αποτέλεσμα οι χώροι κυκλοφορίας των δρόμων να μην φωτίζονται, να αποτελούν πηγή ηχορύπανσης και, τελικά, να απομακρύνουν την ανθρώπινη παρουσία. Έβλεπε την πόλη ως μια μηχανή, όπου οι δρόμοι θα αντικατασταθούν από ένα νέο είδους δρόμο, το οποίο θα αποτελεί εξ' ολοκλήρου μια «μηχανή για την κυκλοφορία των οχημάτων».¹³

“The corridor street should be tolerated no longer because it is full of noise and dust, deprived of light and so poisons the houses that border it”¹⁴

Le Corbusier



¹² Γενικότερα, όσον αφορά τις διδασκαλίες του Le Corbusier, διαπιστώνει κανείς πως παρόλο που εστιάζει στην εικόνα του «τυπικού ανθρώπου» (le modulator) που είναι ίδιος σ' ολόκληρο τον κόσμο, ανεξαρτήτως προέλευσης, πολύ συχνά υπάρχει πλήρης αντίθεση ανάμεσα σ' αυτά που υποστηρίζει και τα αποτελέσματα που προκύπτουν από την εφαρμογή των θεωριών του όσον αφορά την υγιή διαβίωση αυτού.

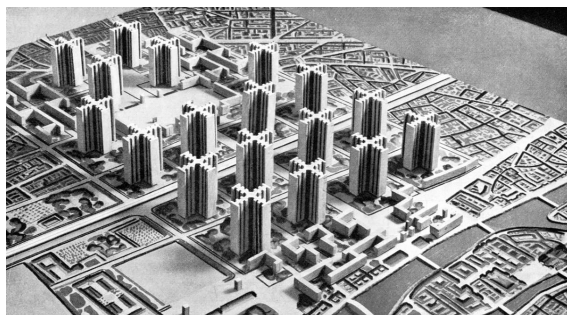
¹³ Fyfe, Nicholas, *Images of the Street, Planning, Identity and Control in Public Space*, Psychology Press, σελ.18

¹⁴ Ο.π., σελ. 12

Η πόλη δεν κατασκευάστηκε ποτέ λόγω οικονομικών θεμάτων και ο Le Corbusier συνειδητοποίησε τις συνέπειες των πόλεων χωρίς δρόμους το 1960 με την κατασκευή της πόλης Brasilia. Στη θέση του δρόμου, αντικατέστησε υψηλής ταχύτητας λεωφόρους, μια διαμόρφωση η οποία δεν διαγράφει απλά ένα συγκεκριμένο είδος χώρου, αλλά υπονομεύει, επίσης, συγκεκριμένες μορφές κοινωνικής και πολιτικής ζωής. Όπως φανερώνουν έρευνες, η Brasilia είναι μια πόλη χωρίς κόμβους κοινωνικών συναναστροφών, όπου οι άνθρωποι θα μπορούσαν ανεπίσημα να συναντιούνται, να ανταλλάσσουν πληροφορίες και να αλληλοεπιδρούν, με αποτέλεσμα να εγκλωβίζονται σε εσωτερικούς ιδιωτικούς χώρους και η πόλη να χάνει τον κοινωνικό της χαρακτήρα.

Σε ένα γενικό πλαίσιο, οι λύσεις του Le Corbusier αφορούν την σταδιακή εξάλειψη του δρόμου ως κυρίαρχη οργανωτική αρχή της αστικής μορφής. Ο ίδιος υποστήριζε σθεναρά ότι οι ανοιχτοί χώροι πρέπει να αυξηθούν και οι αποστάσεις να μειωθούν. Ως εκ τούτου, κατέληξε στο ότι το κέντρο της πόλης πρέπει να εκτείνεται κάθετα και στο ότι οι κατοικημένες συνοικίες της πόλης δεν θα πρέπει να κατασκευάζονται κατά μήκος των δρόμων που είναι γεμάτοι θόρυβος, σκόνη και στερούνται του φωτός. Για τον Le Corbusier, η αστική οργάνωση χρειαζόταν να περιλαμβάνει αστικές κατοικίες μακριά από τους δρόμους, χωρίς μικρές εσωτερικές αυλές και με παράθυρα στραμμένα προς τη θέα μεγάλων εκτάσεων πρασίνου, τα πάρκα.¹⁵

Από πολλούς αρχιτέκτονες οι θεωρίες του Le Corbusier επικρίθηκαν σε μεγάλο βαθμό. Συγκριμένα, ο Lewis Mumford εναντιώθηκε προς τις αρχές σχεδιασμού των πόλεων του Le Corbusier και προς την πλήρη εγκατάλειψη της παραδοσιακής έννοιας του δρόμου αναφέροντας πως, «Αυτό που ο Le Corbusier πρόβαλε ως βελτίωση, το λεγόμενο *Vertical City Garden*, είναι στην πραγματικότητα ένα κάθετο προάστιο, του οποίου η εναλλαγή των απομονωμένων υψηλού ύψους κτιρίων με τους ακαλλιέργητους ανοιχτούς χώρους κάνει τον ίδιο τον όρο πόλη να φαίνεται επιφανειακός.»¹⁶



Εικόνα 6 : Villa Contemporaine, Le Corbusier.



Εικόνα 7 : City of Brasilia, Le Corbusier.

¹⁵ Απόσπασμα από το κείμενο του James Dunnett με τίτλο "Le Corbusier and the city without streets", Deckker, Thomas, *The modern city*, Do.co.moo_ , Spon Press, Λονδίνο, σελ. 2

<http://jamesdunnettarchitects.com/wp-content/uploads/2012/11/Le-Corbusier-the-City-Without-Streets.pdf>

¹⁶ Mumford, Lewis, *What is a city?*, Architectural Record, Λονδίνο, 1937, σελ.94

11Γ. Η επανάκτηση της κοινωνικής διάστασης του δρόμου από τους Team 10

Κριτικές στις θεωρίες του Le Corbusier είχαν αρχίσει να παρουσιάζονται αμέσως μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Ήδη στο Συνέδριο της Aix-en-Provence το 1953 οι νεότεροι (Jaap Bakema, Aldo van Eyck, Alison και Peter Smithson, Giancarlo De Carlo, Γιώργος Κανδύλης και Shadrach Woods, Jose Coderch, Ralph Erskine, Amancio Guedes, Herman Hertzberger και Oswald Mathias Ungers) αντέδρασαν στην «κοινομορφιστική πολιτική» των CIAM με αποτέλεσμα το 10ο Συνέδριο στο Ντουμπρόβνικ της Κροατίας να το οργανώσει αυτή η ομάδα νέων, η οποία αργότερα αποκαλέστηκε ως «TEAM 10».

Οι Aldo Van Eyck και Alison+Peter Smithson ήταν από τα πιο ενεργητικά μέλη της ομάδας και στα πλαίσια της ίδρυσης της TEAM 10 εξέφρασαν την εναντίωση τους απέναντι στις προσεγγίσεις των ιδρυτών των CIAM για το δρόμο και το ρόλο που διαδραματίζει στην κοινωνική ζωή των ανθρώπων. Η νέα αυτή γενιά αρχιτεκτόνων δεν εναντιωνόταν απέναντι στην λειτουργικότητα-“functionalism”, αλλά στο διαγραμματικό διαχωρισμό των λειτουργιών μέσα στην πόλη που δημιουργεί ορθολογιστικά και μηχανικά περιβάλλοντα, τα οποία αγνοούν τα ιδανικά και τις πεποιθήσεις των ατόμων της κοινωνίας σε μια συγκεκριμένη περίοδο, το λεγόμενο “zeitgeist”¹⁷, όπως αναφέρουν οι ίδιοι οι Smithson. Παρά το γεγονός ότι η αστική δόμηση

είναι μια θεμελιώδης αρχή, δεν θα πρέπει να χρησιμεύει ως πρότυπο για την αντιγραφή και την αναπαραγωγή αλλά θα πρέπει να ενσωματώνει την πολιτιστική, οικονομική και πολιτική δομή κάθε περιοχής. Τα παραπάνω δηλώνονται ξεκάθαρα και στο Μανιφέστο της Team 10 αναφέροντας πως: « Η πολεοδομία που εξελίχθηκε με τους όρους της Χάρτας των Αθηνών τείνει να παράγει πόλεις όπου οι άνθρωπινες συναναστροφές εκφράζονται με ακατάλληλο τρόπο. Για να καταλάβουμε καλύτερα αυτές τις ανθρώπινες συνενώσεις πρέπει να θεωρήσουμε κάθε κοινότητα ως μια σύνθετη ολότητα».¹⁸

Ενάντια στις αρχές σχεδιασμού του Le Corbusier για το δρόμο κινήθηκε και η Jane Jacobs. Ήταν η πρώτη που κατήγγειλε την καταστροφή των τόπων που στέγαζαν την καθημερινότητα των ανθρώπων της πόλης και τη διάλυση του μικροπεριβάλλοντός τους όπου αναπτύσσονταν αβίαστα οι κοινωνικές εκείνες σχέσεις που έδιναν γλυκύτητα και ανθρωπιά στη ζωή. Η γειτονία, με τη μείξη και την πολυπλοκότητα των λειτουργιών της, και η μικρή κλίμακα, είχε θυσιαστεί στο όνομα της εύρυθμης λειτουργίας της πόλης και στον διαχωρισμό μεταξύ κατοίκησης, εργασίας, αναψυχής και κυκλοφορίας. Η απρογραμματίστη επαφή και η κοινωνικότητα της στιγμής, δεν είχαν πια έναν σαφή ορισμένο χώρο μέσα στην πόλη.¹⁹

¹⁷ Η λέξη zeitgeist (zeit: χρόνος, geist:πνεύμα) μεταφράζεται ως «το πνεύμα της εποχής» και αποτελεί έμπνευση του Γερμανού φιλοσόφου Georg Hegel. Είναι το γενικό πολιτιστικό, πνευματικό, ηθικό, και πολιτικό κλίμα μέσα σε ένα έθνος ή ακόμη και σε συγκεκριμένες ομάδες, τα οποία διαμορφώνονται παράλληλα με τη γενική ατμόσφαιρα, τα ήθη, και κοινωνικοπολιτιστική κατεύθυνση ή διάθεση μιας εποχής.

¹⁸ Bakema, van Eyck, van Ginkel, Hovens-Greve, Smithson, and Voelker, ‘Doom Manifesto’ in Joan Ockman, *Architecture Culture 1943-1968: A Documentary Anthology*, New York, Rizzoli, σ.183.

¹⁹ Λεφάς, Παύλος, *Αρχιτεκτονική και Κατοίκηση, Από τον Heidegger στον Koolhaas*, Πλέθρον, Αθήνα, 2008, σελ.115

Με το σχεδιασμό των δρόμων στο Greenwich village της Νέας Υόρκης περιγράφει με ζωντάνια τους καθημερινούς ρυθμούς ζωής του Hudson Street, υποστηρίζοντας ότι οι δρόμοι διαδραματίζουν κεντρικό ρόλο στη δημιουργία της κοινοτικής αστικής ζωής και στην δημιουργία ενός αισθήματος ασφάλειας για τους κατοίκους. Για να επιτευχθεί αυτό, οι δρόμοι πρέπει να είναι πολυλειτουργικοί. Δεν θα πρέπει να εξυπηρετούν μόνο την κίνηση των οχημάτων αλλά και την ανάγκη για εμπορεία, έτσι ώστε οι αρμόδιοι να μπορούν να ελέγχουν όλες εκείνες της δραστηριότητες της γειτονιάς που λαμβάνουν χώρα στο δρόμο κάνοντας τους κατοίκους να νιώθουν ασφάλεια.

Ακόμα, ο Jan Gehl δίνει μεγάλη βαρύτητα στη λειτουργία του δρόμου στη σημερινή εποχή όσον αφορά την κοινωνική του διάσταση. Ιεραρχώντας τον τρόπο αστικού σχεδιασμού, κατά τον Gehl, προτεραιότητα πρέπει να δίνεται στον κενό χώρο και μετά στα κτίρια. Γι' αυτόν, ο κενός χώρος του δρόμου είναι εκεί όπου λαμβάνουν χώρα οι κοινωνικές συναναστροφές, η αστική αναψυχή και η αισθητική εμπειρία μιας πόλης.²⁰ Είναι ο τόπος όπου πραγματοποιούνται όλες οι ανθρώπινες δραστηριότητες και ξετυλίγονται κάθε τύπου κοινωνικές συμπεριφορές από τα άτομα που συνθέτουν την ύπαρξη της πόλης.

Μέσω της συνεχής αναγνώρισης ερεθισμάτων και της ανάγνωσης αυτών, περιπλανώμενα στο δρόμο τα άτομα, δέχονται ερεθίσματα, δρουν και αντιδρούν στο αστικό κενό επικοινωνώντας με την ίδια την πόλη. Όλη

η παραπάνω διαδικασία καλλιεργείται στο κενό, στο δρόμο, εκεί όπου η απουσία του δομημένου ή του αυστηρώς διαμορφωμένου και καθορισμένου στοιχείου, αποτελεί περισσότερο χώρο συγκεκριμένης υπόστασης παρά αφηρημένη έννοια.²¹ Κατά τον Gehl, ένας δρόμος μπορεί να αποτελεί χώρο σε προσωρινή αδράνεια και σιωπή εξαρτώμενος από πολλούς παράγοντες που επηρεάζουν την έλευση των κατοίκων απ' αυτόν, αλλά και έναν δυνητικό χώρο για άπειρους συνδυασμούς νοημάτων και περιεχομένων. Ο δρόμος, όπως και κάθε αστικό κενό, διαβάζεται και επηρεάζει διαφορετικά κάθε άτομο ανάλογα με τη χρονική στιγμή ή την ίδια τη διάθεση αυτού. Όπως πολύ στοχευμένα αναφέρει και ο Henri Lefebvre,

«Οι δρόμοι μπορούν να θεωρηθούν είτε ως αναπαράστασεις του χώρου, κατασκευασμένες από αρχιτέκτονες και πολεοδόμους, είτε ως χώροι αναπαράστασης της καθημερινής ζωής των κατοίκων και των χρηστών».²²



²⁰ Gehl, Jan, *Life Between Buildings: Using Public Space*, Island Press, London, 2011, σελ.52

²¹ 'Ο.π., σελ. 53

²² Fyfe, Nicholas, *Images of the Street, Planning, Identity and Control in Public Space*, Psychology Press, σελ.18

Ειδικότερα η παραπάνω έκφραση του Lefebvre, θα μπορούσε να χαρακτηρίσει την βέλτιστη εικόνα για το δρόμο των πόλεων της σύγχρονης εποχής, όπως αντικατοπτρίζεται στο έργο και στις θεωρίες σημαντικών αρχιτεκτόνων που θα αναφερθούν ακολούθως.

Συμπερασματικά, είναι φανερό πως για τους μοντερνιστές ο δρόμος είναι ο χώρος από τον οποίο το άτομο φτάνει από ένα σημείο Α σε ένα σημείο Β, και όχι ένας χώρος όπου λαμβάνει χώρα η καθημερινή ζωή των ατόμων. Οι μοντερνιστές δεν εμπεριέχουν τον δρόμο στα βασικά στοιχεία του βιοκόσμου, αλλά τον θεωρούν ένα αυτόνομο σύστημα που εξυπηρετεί εξ' ολοκλήρου την κίνηση των οχημάτων. Για τους πιο σύγχρονους αρχιτέκτονες, ο δρόμος είναι ο χώρος που σχεδιάζεται έτσι ώστε να προωθήσει και να συμπληρώσει εάν καινούριο τρόπο αστικής ζωής τον οποίο επιχειρούν να εντάξουν και στα κτίρια. Πιο συγκεκριμένα, ενστερνίζονται την άποψη πως όπως για την πόλη ο δρόμος, έτσι και για το κτίριο, ο εσωτερικός δρόμος, αποτελεί χώρο όπου πραγματοποιούνται οι ανθρώπινες δραστηριότητες και ξετυλίζονται κάθε τύπου κοινωνικές συμπεριφορές από τα άτομα που κατοικούν, χρησιμοποιούν, επισκέπτονται ένα κτίριο ή δρουν μέσα σ' αυτό. Ενώ επίσης, υποστηρίζουν, πως ο ασαφής και διφορούμενος

ρόλος τους μπορεί να προσφέρει ποικιλία χρήσεων και να αποτελέσει αναπόσπαστο κομμάτι της λειτουργίας του κτιρίου. Για τους αρχιτέκτονες που αναλύονται παρακάτω, η διαμόρφωση τέτοιων χώρων αποτελεί βασικό στοιχείο του αρχιτεκτονικού τους έργου.



ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΠΟΧΗ

02

Ο ενδιαμέσος χώρος για
επικοινωνία στο έργο του Aldo
Van Eyck και Γεώργιου Κανδύλη

2|Α. Η κοινωνική διάσταση του ενδιαμέσου χώρου από τον Aldo Van Eyck

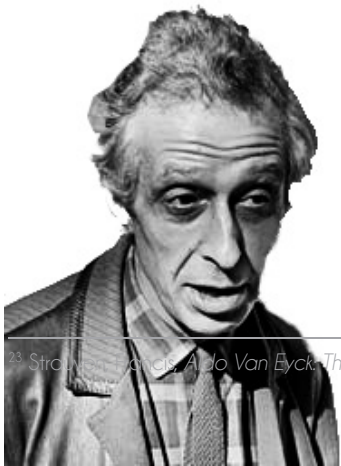
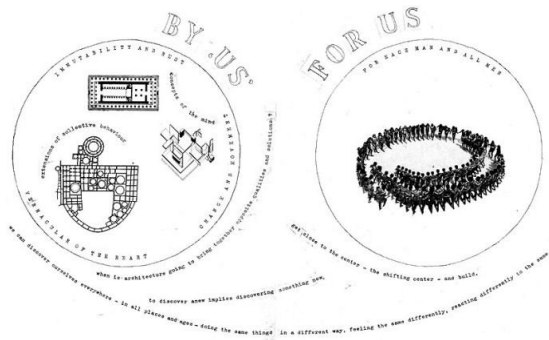
Ένας από τους σημαντικότερους εκπροσώπους της κοινωνικής διάστασης του δρόμου υπήρξε ο Ολλανδός αρχιτέκτονας Aldo Van Eyck. Ως ένα από τα πιο ενεργητικά μέλη της ομάδας TEAM 10, εξέφρασε την εναντίωση του απέναντι στις προσεγγίσεις των ιδρυτών των CIAM για την πόλη και το ρόλο που διαδραματίζει στην κοινωνική ζωή των ανθρώπων. Συγκεκριμένα, σε συνεργασία με τους Smithson, ενστερνίστηκε την άποψη ότι η αρχιτεκτονική χρειάζεται να ανταποκρίνεται στις συναισθηματικές ανθρώπινες πτυχές και στην ανάγκη του ανθρώπου για κοινωνικές συναναστροφές.

Το συνολικό έργο του Van Eyck βασίστηκε σε τρεις μεγάλες παραδόσεις, την κλασική, τη μοντέρνα και την αρχαϊκή. Οπτικοποίησε τη θεωρία του με ένα εντυπωσιακό διάγραμμα δύο κύκλων. Στον πρώτο κύκλο περιέλαβε κάθε μια από τις παραδόσεις, την κλασική, «αμετάβλητη και ανάπαυσης», τη σύγχρονη, «αλλαγής και κίνησης», και την αρχαϊκή, «την καθομιλουμένη της καρδιάς». Ιδίως όσον αφορά την αρχαϊκή, θεωρούσε ότι η αρχιτεκτονική, έπρεπε να ξαναβρεί τις «αρχαϊκές αρχές της ανθρώπινης φύσης», τις

θεμελιώδεις, δηλαδή, ανθρώπινες σταθερές αξίες διαμορφωμένες από τους, αμνημονεύτων χρόνων, αρχαϊκών πολιτισμών. Κατείχε την άποψη ότι αυτές οι τρεις παραδόσεις δεν θα πρέπει να θεωρούνται αλληλοαποκλειόμενες, αλλά θα πρέπει να συνδυαστούν και να αναμειχθούν, με σκοπό την ανάπτυξη μιας ωφέλιμης αρχιτεκτονικής. Μιας αρχιτεκτονικής, με ουσιαστική και κατασκευαστική δυνατότητα, για την κάλυψη της πολύπλοκης πραγματικότητας της σύγχρονης ζωής.

Τα παραδείγματα των τριών παραδόσεων ενωμένα σε ένα κύκλο συμβολίζουν τη σφαίρα της αρχιτεκτονικής. Αυτός ο σαφώς καθορισμένος κύκλος συνδέεται με έναν διαφορετικό, αυτόν που περιέχει την πραγματικότητα των ανθρωπίνων σχέσεων. Για να απεικονίσει το παραπάνω, ο Van Eyck χρησιμοποιεί μια εικόνα Ινδών χορευτών. Τα σώματα των χορευτών ενώνονται και σχηματίζουν μια κυκλική σπείρα που λειτουργεί σαν ένα ανθρώπινο τείχος γύρω από ένα ανοικτό κέντρο, το οποίο επεκτείνεται ή συρρικνώνεται, καθώς η σπείρα χαλαρώνει ή σφίγγει στο ρυθμό του χορού.

Εικόνα 8 : Οπτικοποίηση της θεωρίας του Aldo Van Eyck



Για τον Van Eyck, αυτό είναι που θα πρέπει να αντιμετωπίσει η αρχιτεκτονική, τη σταθερή και συνεχώς μεταβαλλόμενη ανθρώπινη πραγματικότητα.²³ Στο συγκεκριμένο παράδειγμα, ταυτίζει τη σπείρα των χορευτών με την αρχιτεκτονική, η οποία καλείται να μεταβάλλεται ανάλογα με τις συνεχώς μεταλλασσόμενες συνθήκες ζωής των ανθρώπων.

Οι θεωρίες και οι απόψεις του ταυτίζονται πλήρως με το κίνημα του στρουκτουραλισμού. Ο ίδιος, καθώς και οι Smithson όπως θα διατυπωθεί παρακάτω, αποτέλεσαν κύριους εκφραστές του κινήματος. Η εναντίωση τους απέναντι στον φονξιοναλισμό και ρασιοναλισμό των CIAM διαμόρφωσε τις απαρχές του κινήματος. Συγκεκριμένα, η επιμονή του Van Eyck για τις κοινωνικές δομές και την πλήρη εξάρτησή τους από την αρχιτεκτονική, εκφράστηκε μέσα από ένα εμπνευσμένο μανιφέστο στο αρχιτεκτονικό περιοδικό Forum το 1959, το οποίο και αποτέλεσε τις απαρχές του κινήματος.

Βασική αρχή του στρουκτουραλισμού είναι ότι όλα τα στοιχεία του πολιτισμού πρέπει να γίνονται κατανοητά υπό το πρίσμα των σχέσεων τους με ένα πρωταρχικό σύστημα ή μια δομή. Επομένως και το δομημένο περιβάλλον, θα πρέπει να σχετίζεται με τις κοινωνικές δομές. Όπως διαπιστώθηκε και στην οπτικοποίηση της θεωρίας του Van Eyck, η αρχέτυπη συμπεριφορά του ανθρώπου είναι η προέλευση της αρχιτεκτονικής και μέσω αυτής, οι στρουκτουραλιστές επιχειρούσαν να αποκαταστήσουν την χαμένη

ταυτότητα του νοήματος, της τοπικότητας, του απροόπτου και του ανθρωπισμού στα κτίρια τους. Ο σχεδιασμός κτιρίων ως ευμετάβλητες δομές που αποτελούνται από εναλλάξιμα τμήματα συνιστούσε πρωταρχικό στόχο για τους εκπροσώπους του κινήματος, από τον Van Eyck μέχρι και τον Hertzberger, όπως θα αναλυθεί στην συνέχεια.

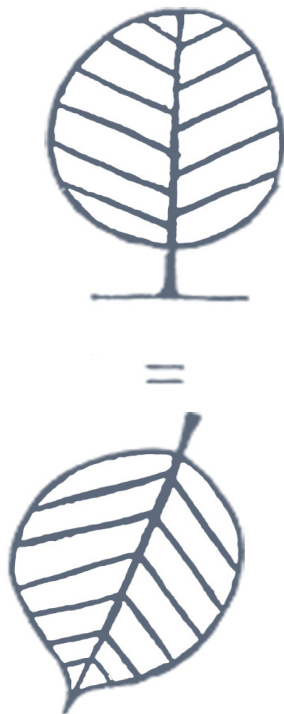
Συγκεκριμένα ο Van Eyck, αναπτύσσοντας τη θεωρία της σχετικότητας υπονόησε ότι ο κόσμος δεν έχει μια εγγενή ιεραρχική δομή, εξαρτώμενη από ένα προνομιακό, απόλυτο πλαίσιο αναφοράς ή από ένα εγγενή κέντρο. Για τον Ολλανδό αρχιτέκτονα, κάθε μέρος έχει το δικαίωμα να θεωρείται κέντρο. Αυτή η πολυκεντρική πραγματικότητα έχει μια σύνθετη σύνδεση κατά την οποία, τα πράγματα, αν και αυτόνομα, είναι συνδεδεμένα μέσα από αμιγώς αμοιβαίες συγγένειες, προκύπτοντας μια συνοχή κατά την οποία, οι σχέσεις των μερών, είναι τόσο σημαντικές όσο και τα μεμονωμένα μέρη. Δημιούργησε μια νέα πραγματικότητα που τα πράγματα δεν είναι πλέον εξαρτώμενα από μια κεντρική αρχή, αλλά σε σχέση με κάθε ένα.²⁴ Μια πραγματικότητα, που δεν κυριαρχείται από ένα σταθερό κέντρο, αλλά που όλα τα πράγματα είναι ίσης σημασίας. Ο Van Eyck για να συνοψίσει την άποψη αυτή, χρησιμοποιεί μια δήλωση του Piet Mondrian αναφέροντας πως, «*Η κουλτούρα της συγκεκριμένης μορφής πλησιάζει στο τέλος της. Η κουλτούρα των αποφασιστικών σχέσεων έχει ξεκινήσει*».²⁵

²⁴ Ο.π., σελ. 42

²⁵ Mondrian, Piet, *Plastic Art and pure Plastic Art*, Circle, London, 1937, σελ.47

Τα βασικά σημεία της αρχιτεκτονικής του συνοψίζονται στην έννοια της πόλης ως «ένας λαβύρινθος, ένα καλειδοσκόπιο», η οποία προσφέρει ποικιλία εντυπώσεων και ερμηνειών, και συνδέει αντιθετικά φαινόμενα όπως «το παρελθόν και το μέλλον», «τον χώρο και τον χρόνο», «το ατομικό και το συλλογικό». Επίσης, εστιάζει σε μεγάλο βαθμό στην χρήση του ενδιάμεσου χώρου, *in-between*, που προκύπτει από τις χωρικές δομές, είτε στα πλαίσια της πόλης, είτε στα πλαίσια ενός κτιρίου, για να διαμορφώσει τις σχέσεις των επιμέρους στοιχείων από τα οποία συντελείται κάθε σύνολο. Στον αρχιτεκτονικό σχεδιασμό, στοχεύει στο να αξιοποιήσει στο έπακρον τον ενδιάμεσο αυτό χώρο ως δρόμο, επιχειρώντας να μεταφέρει τις ποιότητες και την ταυτότητα αυτού, στον στεγασμένο χώρο κυκλοφορίας των κτιρίων. Ταυτίζει ουσιαστικά την πόλη με το σπίτι, τους ανοιχτούς με τους κλειστούς χώρους και οργανώνει με τον σχεδιασμό του λαβυρινθώδεις δομές κυκλοφορίας, με κύριο γνώμονα το συλλογικό και το ατομικό συμφέρον. Ταυτόχρονα, δίνει έμφαση στις συναισθηματικοκοινωνικές ανάγκες, είτε των περιπλανητών στο δρόμο της πόλης, είτε των χρηστών ενός εσωτερικού δρόμου, παραδείγματος χάριν στο Ορφανοτροφείο στο Άμστερνταμ, αξιοποιώντας τον ενδιάμεσο χώρο για κοινωνικές επαφές και ανθρώπινη αλληλεπίδραση.

Εικόνα 9 : Η θεωρία του Aldo Van Eyck



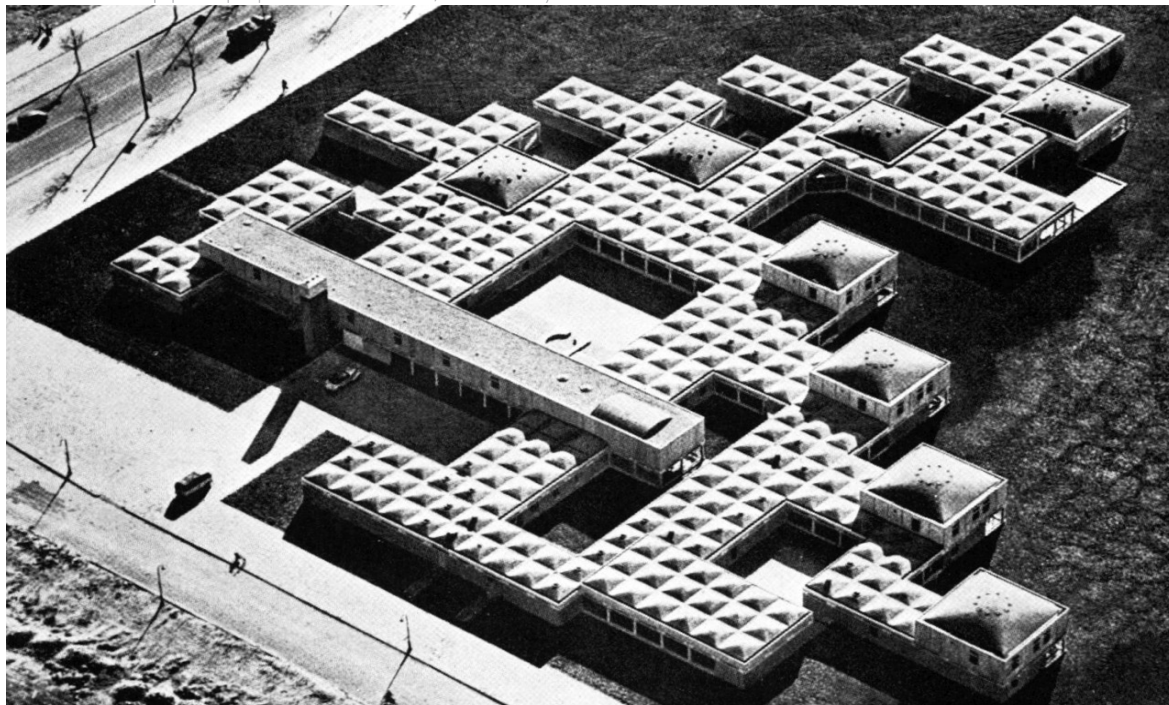
tree is
leaf and leaf
is tree - house is
city and city is house
- a tree is a tree but is
is also a huge leaf - a
leaf is a leaf, but is is
also a tiny tree - a city
is not a city unless it
is also a huge house -
a house is a house
only if it is also
a tiny city

2|B. Το ορφανοτροφείο του Amsterdam

Ο Aldo Van Eyck στο σχεδιασμό του ορφανοτροφείου θέτει τις απόψεις του στην πράξη για την έννοια των ενδιάμεσων χώρων ενός κτιρίου και την πλήρη αξιοποίησή τους προς το ατομικό και συλλογικό συμφέρον. Στο σχεδιασμό του κτιρίου, κυρίαρχος στόχος του Van Eyck ήταν η δημιουργία χώρων, εσωτερικών αλλά και εξωτερικών, που θα εστιάζουν στην ατομική ανθρώπινη κλίμακα. Αφήνοντας πίσω τις θεωρίες των CIAM όσον αφορά τη δημιουργία χώρων καθαρά λειτουργικών που δεν ανταποκρίνονται στις κοινωνικές ανάγκες των χρηστών, απομακρύνεται από τα πρότυπα σχεδιασμού της μεταπολεμικής αρχιτεκτονικής και επανασυνδέει το κτίριο με την πόλη.

Το ορφανοτροφείο βρίσκεται στο νότιο τμήμα του Άμστερνταμ και ολοκληρώθηκε το 1960 με σκοπό να αντικαταστήσει το παλαιό 16ου αιώνα κτίριο, το οποίο δεν ανταποκρινόταν στις ανάγκες διαβίωσης των ορφανών παιδιών μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Το κτίριο κατασκευάστηκε για να φιλοξενήσει 125 παιδιά ηλικίας τεσσάρων έως είκοσι ετών, καθώς επίσης, και ένα μέρος του βοηθητικού προσωπικού. Για τον Van Eyck, ο σχεδιασμός του κτιρίου, αποτέλεσε μια μικρή πολεοδομική μελέτη. Όπως έγραψε σε ένα άρθρο του το 1962 με τίτλο « *Steps Toward a Configurative Discipline* », « Ένα σπίτι πρέπει να είναι σαν μια μικρή πόλη, για να είναι πραγματικό σπίτι και μια πόλη σαν ένα μεγάλο σπίτι για να είναι πραγματική πόλη»

Εικόνα 10 : Το ορφανοτροφείο του Amsterdam, Aldo Van Eyck



Ως εκ τούτου, τα σχέδια για το ορφανοτροφείο μπορούν να έχουν δύο επίπεδα ανάγνωσης. Ένα όσον αφορά την κατασκευή ενός σπιτιού για τα παιδιά και ένα δεύτερο για την ανάπτυξη μιας μικρής πόλης. Το ορφανοτροφείο είναι και σπίτι και πόλη, και συμπαγές και ενιαίο, και σαφές και πολύπλοκο, και στατικό και δυναμικό, και σύγχρονο και παραδοσιακό. Ο ίδιος ο Van Eyck αναφέρει πως, « Το κτίριο σχεδιάστηκε ως μια διαμόρφωση των ενδιάμεσων χώρων με καθαρή σαφήνεια. Αυτό δεν σημαίνει συνεχή μετάβαση ή ατέρμων αναβολή σε σχέση με τον τόπο και την περίπτωση. Αντιθέτως, συνεπάγεται μια απομάκρυνση από τη σύγχρονη έννοια της χωρικής συνέχειας και την τάσης να διαγράφεται κάθε άρθρωση μεταξύ των χώρων, είτε εσωτερικού και εξωτερικού, είτε μεταξύ επιμέρους χώρων με διαφορετικές λειτουργίες. Στην πραγματικότητα, προσπάθησα να αρθρώσω τη μετάβαση με καθορισμένους ενδιάμεσους χώρους, οι οποίοι ταυτόχρονα προκαλούν μια επίγνωση για το τι είναι σημαντικό σε κάθε πλευρά»²⁶

Η γεωμετρική διάταξη του κτιρίου αρθρώνεται από μια σύγχρονη εκδοχή των Κλασικών Αρχών σχεδιασμού με κολώνες και επιστύλια. Οι κολώνες είναι λεπτοί κύλινδροι από σκυρόδεμα με ραβδώσεις, ενώ τα επιστύλια είναι δοκοί από σκυρόδεμα, καθένα με μια επιμήκης σχισμή στο κέντρο. Κολώνες και επιστύλια σχηματίζουν ένα πλέγμα από μικρούς θόλους που εκτείνεται ομοιόμορφα σε ολόκληρο το κτίριο, έτσι ώστε το συνολικό μοτίβο να μπορεί να διαβαστεί σε κάθε σημείο. Κατά μήκος των αξονικών γραμμών του πλέγματος που διαμορφώνεται από τις κολώνες, τα επιστύλια και τους συμπαγείς

τοίχους, διαμορφώνεται μια σειρά από κλειστούς χώρους όπου οργανώνονται καθιστικοί χώροι, η αίθουσα εορτασμών, το γυμναστήριο και η κεντρική αυλή. Όλοι οι χώροι σχετίζονται με το κέντρο τους, ένα κέντρο που διαμορφώνεται από τους μικρούς θόλους, τις αξονικές γραμμές του πλέγματος και τις αξονικά τοποθετημένες πόρτες.

Η κεντρικότητα της σύνθεσης των παραπάνω χώρων εντοπίζεται και στη συνολική σύνθεση του κτιρίου. Ο πυρήνας της εσωτερικής αυλής είναι ένα κυκλικό κάθισμα με 2 λαμπτήρες, το οποίο δεν τοποθετείται στο γεωμετρικό κέντρο του χώρου, αποφεύγοντας η αυλή να αποτελεί το βασικό κέντρο ολόκληρου του «οικισμού». Αντίθετα, είναι ένα σταθερό σημείο από το οποίο οι χρήστες μετακινούνται προς όλες τις κατευθύνσεις φυγοκεντρικά. Ο Van Eyck, αποφεύγει να δημιουργήσει ένα κεντρικό σημείο εντός του Ορφανοτροφείου, επιτρέποντας έτσι την ρευστή και ισορροπημένη σύνδεση μεταξύ όλων των χώρων, πράγμα που ανταποκρίνεται στην αντιεραρχική θεωρία που είχε αναπτύξει για τα μέρη ενός συνόλου. Με αυτόν τον τρόπο, η έκταση της αυλής δεν εκτείνεται στις εσωτερικές περιοχές κυκλοφορίας, αυτές που ο Van Eyck αναφέρει ως «εσωτερικούς δρόμους», αλλά παρέχει την αρχική ώθηση για πρόσβαση σ' αυτές. Λειτουργεί, συνεπώς, ως ένας προθάλαμος για την διαδρομή που καλείται να ακολουθήσει ο χρήστης. Δημιουργεί δύο διαγώνιες πορείες-δρόμους που επεκτείνονται σε ένα ορθογωνικό δίκτυο και παρέχουν πρόσβαση, μέσω εσωτερικών και εξωτερικών αυλών, στους δύο τύπους μονάδων, ένα μικρό μέγεθος για τις κατοικίες και ένα μεγαλύτερο για τους κοινόχρηστους χώρους.

²⁶ Kultermann, Udo, *Architecture in the 20th Century*, Van Nostrand Reinhold, Berlin, 1993, σελ. 138



Εικόνα 11 : Ο προαύλιος χώρος του ορφανοτροφείου.



Εικόνα 12 : Η κεντρική αυλή με τους λαμπτήρες.

Διαμορφώνει χώρους συλλογικού οφέλους εκμεταλλευόμενος τους ενδιαμέσους-μεταβατικούς χώρους, αυτούς που ο ίδιος αναφέρει ως “interior streets”. Στόχος του σχεδιασμού του είναι να διαμορφώσει έναν αποκεντρωμένο αστικό κόμβο με πολλά σημεία αλληλεπίδρασης εντός του. Συγκεκριμένα, μεταφέρει τις ποιότητες, τις συνθήκες και το κλίμα ενός δρόμου της πόλης στο εσωτερικό του κτιρίου με σκοπό το συλλογικό όφελος και την ανάπτυξη ενός οικογενειακού πνεύματος εντός του ορφανοτροφείου. Έχοντας ως βασικό άξονα την δημιουργία τέτοιων χώρων, όπου τα παιδιά, ως ένα μοναδικό είδος ανθρώπου, βιώνουν το περιβάλλον με ξεχωριστό τρόπο, εστιάζει στο σύστημα κυκλοφορίας και διαμορφώνει, ουσιαστικά, ένα δίκτυο δρόμων μέσα στο κτίριο. Για να δημιουργήσει την αίσθηση ενός εξωτερικού χώρου, τα υλικά που χρησιμοποιεί για την κατασκευή των εσωτερικών δρόμων είναι εξωτερικής επικάλυψης.

Στο σχεδιασμό του ορφανοτροφείου ο Van Eyck δείχνει ολοφάνερα το ενδιαφέρον του για τη μετάβαση και την αξιοποίηση των «διαμεσολαβούντων χώρων». Τους χρησιμοποιεί τόσο για το κοινωνικό όφελος όσο και για να λειτουργήσουν συμβολικά ανάμεσα στα αντίθετα φαινόμενα που επιδιώκει να αρθρώσει, όπως το «μέσα με έξω» και «το σπίτι με την πόλη». Παρομοιάζοντας το κτίριο με μια πόλη στην οποία κυριαρχεί μια λαβυρινθώδης δομή, επέδειξε την ιδέα της «λαβυρινθώδους καθαρότητας», μέσα από την αρθρωμένη διαδοχή θολωτών «οικογενειακών», όπως αναφέρει ο Frampton, μονάδων, που όλες μαζί ενοποιούνταν μέσω των «εσωτερικών δρόμων» ενθαρρύνοντας την αλληλεπίδραση, την κοινωνική επαφή και την αίσθηση ότι τα παιδιά βρίσκονται σε ένα οικογενειακό περιβάλλον.²⁷

²⁷ Frampton, Kenneth, *Μοντέρνα Αρχιτεκτονική, Ιστορία και Κριτική*, ΘΕΜΕΛΙΟ, 2009, σελ.247

Εικόνα 13-14-15 : Εσωτερικά των “interior streets”



in- between

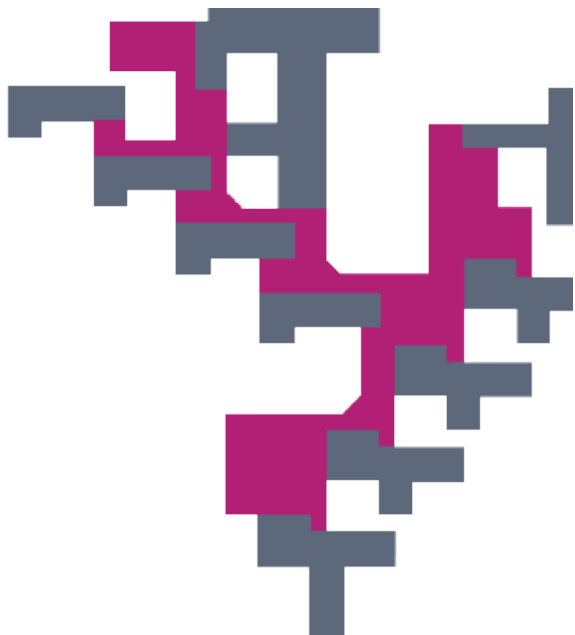
↓
κυκλοφορία



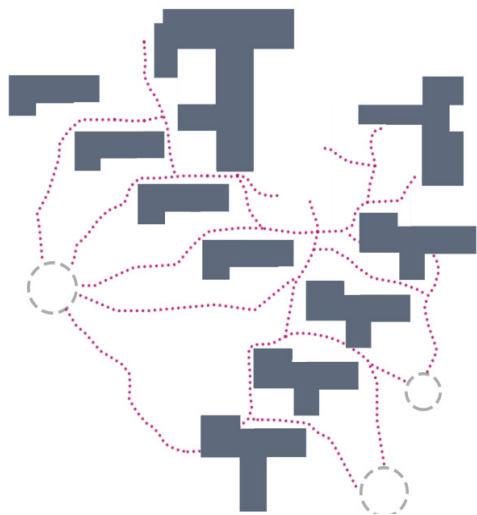
“interior streets”

χώροι παιχνιδιού,
συνάντησης,
επαφής

αίσθημα οικογένειας



Διάγραμμα κίνησης από τους χώρους της αυλής στο εσωτερικό. Φυγοκεντρική κίνηση προς τους “εσωτερικούς δρόμους”.



2|Γ. To Free University of Berlin Κανδύλης-Josic-Woods

Κοινά πλαίσια σχεδιασμού και αξιοποίησης του ενδιαμέσου χώρου ως εσωτερικού δρόμου, συναντάμε και στο σχεδιασμό του Ελεύθερου Πανεπιστημίου του Βερολίνου από τον Γεώργιο Κανδύλη σε συνεργασία με τους Alexis Josic και Shadrach Woods. Το Πανεπιστήμιο σχεδιάστηκε στα πλαίσια ενός διαγωνισμού για τη δημιουργία ενός campus που θα ανταποκρινόταν στην ιδέα ενός Πανεπιστημίου, απαλλαγμένου από τις πολιτικές και κοινωνικές συνθήκες του τρίτου Ράιχ, το οποίο απαγόρευε τις κοινωνικές συναθροίσεις και καταπίεζε την ανθρώπινη οντότητα. Ως εκ τούτου, του δόθηκε και ο όρος Ελεύθερο Πανεπιστήμιο.

Ο σχεδιασμός του Πανεπιστημίου ήταν μια απάντηση από τον Κανδύλη-Josic-Woods προς τις ιδέες του CIAM αλλά και μια πραγματοποίηση των θεωριών τους ως μέλη της Team 10. Για τον Κανδύλη, η ομάδα Team 10 είχε ως σκοπό την αναζωογόνηση της παράδοσης της πολεοδομίας μέσα από μια αναθεώρηση των ιδεών των Chombart de Lauwe και Lefebvre, οι οποίοι θεωρούσαν δομικά στοιχεία της γειτονιάς, τόσο σε φυσική όσο και σε κοινωνική έννοια, το δρόμο, τη σημασία των σχέσεων μεταξύ των διαφορετικών αστικών λειτουργιών, της κινητικότητας και τη συνέχεια του αστικού ιστού.²⁸

Εικόνα 16 : To Free University of Berlin, Κανδύλης-Josic-Woods.



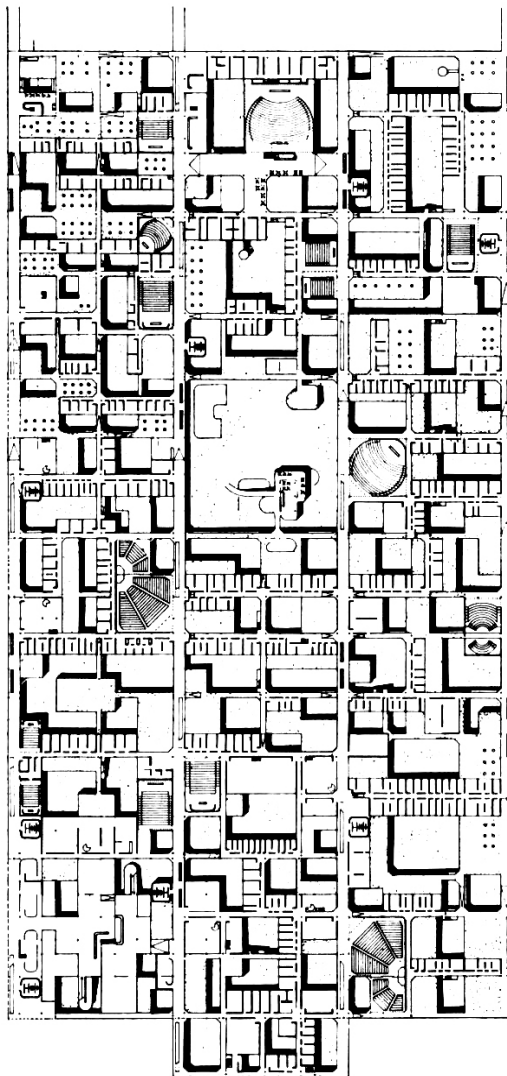
²⁸ Μιτζάλης, Νικόλαος, *Η πολυγωνική αρχιτεκτονική του Κανδύλη και ο κίνδυνος κατεδάφισης του Centre Artisanal*, <http://www.greekarchitects.gr>

Το έργο είχε ως στόχο να μετατρέψει το κλασσικό πρότυπο πανεπιστημίων σε μια βαθιά διασυνδεδεμένη πόλη. Όπως αναφέρθηκε και στο προηγούμενο κτίριο του Van Eyck, και εδώ ο αρχιτέκτονας διαχειρίζεται τον σχεδιασμό σαν ένα μικρό έργο πολεοδομικής μελέτης με σκοπό τη ριζοσπαστική επανεξέταση του εκπαιδευτικού συστήματος με έμφαση στην ευελιξία του χώρου, αλλά και στην κυριολεκτική μετάφραση της χωρικής ιδέας για οριζόντια-άμεση επικοινωνία μεταξύ μαθητών και καθηγητών.

Η ιδέα για το σχεδιασμό του Πανεπιστημίου προέρχεται από το κίνημα του στρουκτουραλισμού που εστιάζει στη σχέση των μερών με το όλο, πράγμα που είναι εμφανές σε όλο το κτίριο. Όπως και στο Ορφανοτροφείο του Amsterdam, δημιουργείται μια αλληλοεξαρτώμενη σχέση μεταξύ των μερών του κτιρίου πιο σημαντική από την μεμονωμένη σημασία τους.

Τα σχέδια για το Ελεύθερο Πανεπιστήμιο του Βερολίνου προέρχονται από την ιδέα της ιδανικής πόλης, μιας πόλης που ευνοεί τις κοινωνικές επαφές και την επικοινωνία. Οι αρχιτέκτονες επιχειρώντας να μεγιστοποιήσουν την αλληλεπίδραση μεταξύ καθηγητών και φοιτητών, θέλησαν να προάγουν την ελεύθερη βούληση και να ευνοήσουν την επικοινωνία μεταξύ όλων των μελών του Πανεπιστημίου. Δημιούργησαν ένα δίκτυο πεζοδρόμων εσωτερικά όπου γραφεία καθηγητών, αίθουσες διδασκαλίας και βιβλιοθήκες απλώνονται σε όλη την έκταση του κτιρίου, αναμειγνύοντας δραστηριότητες

Εικόνα 17 : Κάτοψη Free University of Berlin, Κανδύλης-Jasic- Woods.



καθηγητών και φοιτητών κάθε κλάδου. Οι χώροι αυτοί οργανώνουν ένα σύμπλεγμα κτιρίων 2 ορόφων, το οποίο συνδέεται μέσω των «εσωτερικών δρόμων», όπως συμβαίνει και στο Ορφανοτροφείο του Van Eyck.

Στην πρόταση τους για το Πανεπιστήμιο οι Κανδύλης, Josic και Woods εκμεταλλεύονται το έδαφος ως ένα στοιχείο, που αν και ξεχασμένο από τους Μοντερνιστές, ενδυναμώνει το δημόσιο χαρακτήρα του κτιρίου, χωρίς να διακυβεύεται η προστασία της ιδιωτικής ζωής που λαμβάνει χώρα εντός του. Η οριζόντια οργάνωση στο επίπεδο του εδάφους, περιγράφεται ως “ground-scraper” και ενσωματώνει την ιδέα των “stems”, κορμών που συνδέουν το κτίριο απευθείας, και των δικτύων, “webs”, τα οποία μετατρέπουν το σχέδιο από γεωμετρικά σχήματα σε χάρτη δραστηριοτήτων, δημιουργώντας ένα πολυκεντρικό σύστημα περιβάλλοντος σε όλη την πανεπιστημιούπολη. Αυτό που ορίζεται από τους Κανδύλης-Josic-Woods ως “stem”, αποτελεί μια προσπάθεια να μεταφραστούν τα τυπικά χαρακτηριστικά ενός δρόμου, σε ένα νέο πλαίσιο αστικού σχεδιασμού, το οποίο επιτρέπει αστική μεταβλητότητα και ανάπτυξη της ποιότητας του δρόμου στην μικρότερη κλίμακα του κτιρίου.²⁹ Ενώ, ως “web”, ιστός, ορίζεται ένα περιβαλλοντικό σύστημα, αρχικά χωρίς κέντρο, στο οποίο η ατομική χρήση προσάπτει τοπικά κέντρα και αποτελεί έναν τρόπο να ιδρυθεί μιας μεγάλης κλίμακας τάξη, ένα σύνολο. Μέσω της

ύπαρξης του συνόλου αυτού, καθίσταται δυνατή η ατομική έκφραση στη μικρότερη κλίμακα του κτιρίου. Ο Woods περιγράφει τον ιστό, “web”, τον κεντρικών και δευτερευόντων αξόνων κυκλοφορίας, «εσωτερικών δρόμων», όχι σαν μια υπερκατασκευή αλλά μια αφαιρετική δομική οργάνωση, η οποία επιτρέπει επέκταση και μετατροπή.³⁰

Η Alison Smithson ως κυρίαρχο μέλος της TEAM 10, απέδωσε στο κτίριο τον όρο του “mat building”, παρομοιάζοντας το ως ένα χαλί που απλώνεται στο έδαφος και αποτελείται από πολλές κλωστές και κόμπους. Υποστήριξε πως μέσω αυτής της οργάνωσης διατηρούνται υψηλά επίπεδα πυκνότητας, τονίζοντας το σύστημα οριζόντιας διάρθρωσης του κτιρίου και διατηρώντας το δίπολο πυκνής δόμησης και χαμηλού ύψους, το οποίο ενθαρρύνει την ανθρώπινη κινητικότητα, την δραστηριότητα και την αλληλεπίδραση.³¹ Ταυτόχρονα, μέσω της πλήρους ανάπτυξης του κτιρίου στο έδαφος, δεν δημιουργούνται ζώνες ερημωμένες ή απομόνωσης, ενθαρρύνοντας την κίνηση των πεζών μέσα στο κτίριο και δηλώνοντας την αξία του δρόμου όπως ο Chombar de Lauwe είχε ορίσει ως, «Αυτό το γεωμετρικό μέρος είναι δρόμος, η σημασία του οποίου κάτι παραπάνω από μια λειτουργία του περιβάλλοντος. Η ζωή της γειτονιάς είναι στενά συνδεδεμένη με το δρόμο, όπου καλείται να μεταφραστεί. (...) θα μπορούσε κανείς να πει ότι η ζωή στο δρόμο δίνει το μέτρο ζωής της περιοχής.»³²

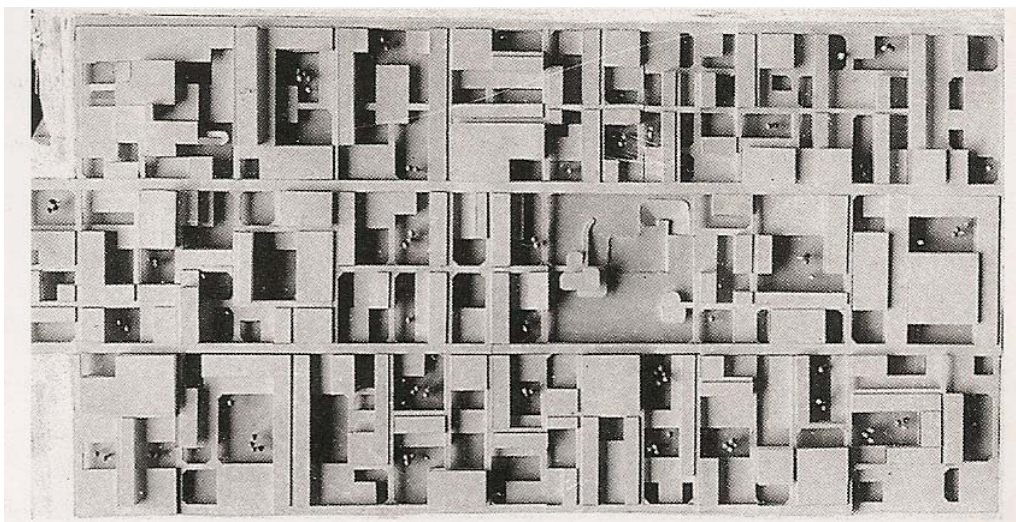
²⁹ Kronic, Dina, *The Groundscaper: Candilis-Josic-Woods Free University of Berlin 1963-1973*, University of California, Los Angeles, 2011 σελ.9

³⁰ Ο.π., σελ.17

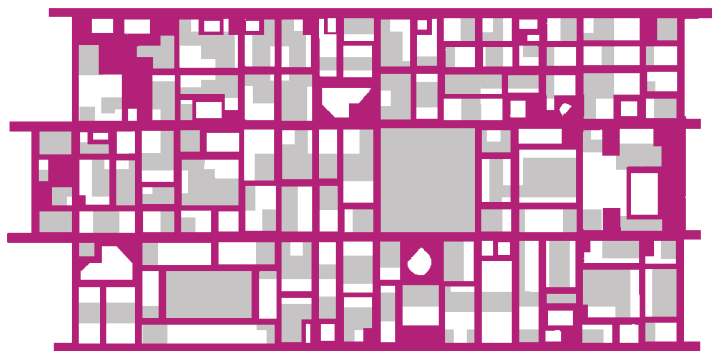
³¹ Smithson, Alison and Peter, *The Charged Void : Urbanism*, The Monacelli Press, 2005, σελ. 32

³² Avermaete, Tom, *Stem and Web: A Different Way of Analysing, Understanding and Conceiving the City in the Work of Candilis-Josic-Woods*, Faculty of Architecture TU Delft, Delft, 2003, σελ.240

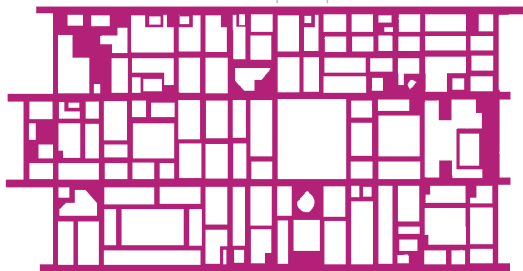
Εικόνα 18 : Το masterplan του Free University of Berlin



MAT- BUILDING



κυκλοφορία



ανοιχτοί χώροι



Το σύστημα κυκλοφορίας ορίζεται από το δίκτυο του web-ιστού και χωρίζεται σε πρωτεύον και δευτερεύον. Το πρωτεύον δίκτυο, αποτελείται από 4 κύριους παράλληλους δρόμους κυκλοφορίας, οι οποίοι οδηγούν απευθείας στους δημόσιους χώρους των αμφιθεάτρων, των χώρων εκθέσεων, των βιβλιοθηκών, των αιθουσών διδασκαλίας και της καφετέριας, εκεί όπου λαμβάνουν χώρα οι κοινωνικές συναθροίσεις. Οι αρχιτέκτονες παρομοίασαν το πρωτεύον δίκτυο κυκλοφορίας με μια δυναμική οδική αρτηρία σε ώρες αιχμής, που επιτρέπει την εκτόνωση της κίνησης στους δημόσιους χώρους των εκθέσεων και των χώρων ψυχαγωγίας κατά τη διάρκεια των διαλειμμάτων των φοιτητών. Το δευτερεύον δίκτυο, απλώνεται κάθετα από το κύριο με ένα σύστημα μονοπατιών που περιλαμβάνει τα γραφεία και κάποιους μικρότερους, πιο ιδιωτικούς χώρους. Οι μικρότεροι αυτοί πλάτους δρόμοι, οδηγούν τον χρήστη σε πιο ήρεμες περιοχές, μοναξιάς και αποκλεισμού και εκτείνονται, επίσης, μεταξύ του κύριου συστήματος ώστε να ενοποιηθεί η γρήγορη και η αργή κίνηση στο δίκτυο, “web”, της κυκλοφορίας.

Το ισόγειο είναι δημόσιο, ενώ το ανώτερο επίπεδο καταλαμβάνεται από τις αίθουσες διδασκαλίας, τις αίθουσες μελέτης και τις εστίες. Οι Κανδύλης-Josic-Woods αντί να χρησιμοποιήσουν ανεγκυστήρες και κυλιόμενες σκάλες για την σύνδεση των 2 επιπέδων, εισήγαγαν ράμπες και σκάλες, συγχέοντας εσωτερικούς και εξωτερικούς δημόσιους χώρους σε μια ενιαία κυκλοφορία, υποδηλώνοντας την ανάγκη της κοινωνίας για μια αστική και κοινωνική αναδιάρθρωση με μεγαλύτερη δυνατότητα επικοινωνίας και ανταλλαγής. Το σύστημα κυκλοφορίας επιτρέπει την εύκολη κίνηση μεταξύ ιδιωτικών και δημόσιων χώρων σε

όλη την έκταση του campus, ενώ ταυτόχρονα, διαμορφώνει ένα αίσθημα γειτονιάς, καθώς τα μέλη του Πανεπιστημίου μπορούν εύκολα να κυκλοφορήσουν, να μετακινηθούν, να συναντήσουν συμφοιτητές τους, να επικοινωνήσουν και να ανταλλάξουν απόψεις, σαν να βρίσκονται στο δρόμο. Η παρομοίωση της κυκλοφορίας με τους δρόμους, οδηγώντας σε γραμμική διάταξη των γραφείων και των χώρων συναθροίσεων τυχαία τοποθετημένα κατά μήκος των εσωτερικών δρόμων, θυμίζει περισσότερο οργάνωση πόλης παρά εσωτερικού ενός κτιρίου.

Οι Κανδύλης-Josic-Woods προτείνουν πεζοδρομημένες διαδρομές οι οποίες σκιαγραφούν τα όρια μεταξύ των ιδιωτικών χώρων, υπονοώντας μελλοντική ανάπτυξη σε όλη την έκταση της μελέτης. Μονοπάτια και κόμβοι ορίζουν την δραστηριότητα των πεζών, αλλά επίσης, όπως ακριβώς και στους δρόμους, δηλώνουν φυσικά όρια σε διαφορετικά οικόπεδα. Είναι φανερό στο τοπογραφικό διάγραμμα ότι η στρατηγική υποδιαίρεσης δίνει προτεραιότητα στη δημιουργία μιας «γειτονιάς» πυκνοδομημένης με χαμηλού ύψους κτίρια. Επιθυμία της ομάδας ήταν να παρέχει πειθαρχημένες μετατοπίσεις για καλύτερη επικοινωνία, ευρύτερες αλληλεπιδράσεις και αστική πυκνωση εντός της μικρής κλίμακας ενός κτιρίου, βασισμένη στην ιδέα ενός «εναλλασσόμενου περιβάλλοντος». Ενός habitat, ως περιβάλλον, που θα εξυπηρετούσε την συνολική, αρμονική και πνευματική ολοκλήρωση των κατοίκων του, εισάγοντας την ανάπτυξη, την αλλαγή και την κινητικότητα σε ένα παραδοσιακό μοντέλο κτιρίου.

άμεση επικοινωνία καθηγητών-
φοιτητών



οριζόντια οργάνωση του κτιρίου
“groundscarper”



δημιουργία δικτύου κυκλοφορίας

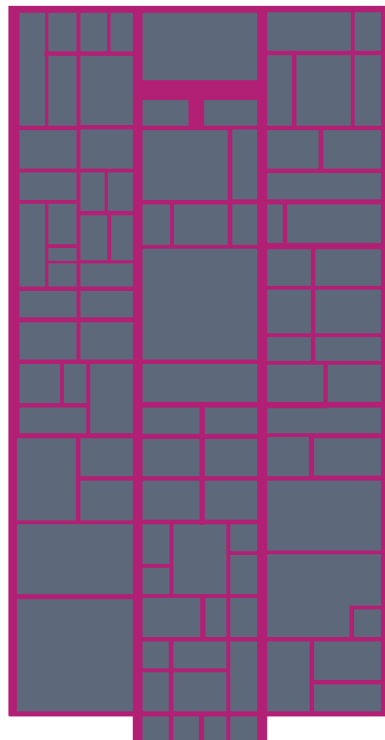


stems



“δρόμος”

κινητικότητα,
δραστηριότητες,
αλληλεπίδραση,
ανταλλαγή πληροφοριών



03

“Streets in the air”

3|Α. Η προσέγγιση των Smithson για τους “streets in the air”

Σε αντίθεση με τους Aldo Van Eyck και Κανδύλη, οι οποίοι εκμεταλλεύονται το επίπεδο του εδάφους προκειμένου να ενισχύσουν την κοινωνική επαφή, οι Alison και Peter Smithson, όπως και οι Jack Lynn και Ivor Smith, διαμορφώνουν δίκτυα κοινωνικοποίησης και επικοινωνίας σε επίπεδα πάνω από το έδαφος. Όπως αναφέρθηκε και στο πρώτο κεφάλαιο, η αύξηση του οχήματος στους δρόμους των πόλεων σε συνδυασμό με την έλλειψη χώρων στα αστικά κέντρα και την αύξηση του πληθυσμού πριν από έναν αιώνα, μετέτρεψε την τρισδιάστατη ανάπτυξη των κτιρίων σε βασικό όραμα για την πόλη του μέλλοντος. Η οικοδόμηση καθ' ύψος έγινε ορατή όχι μόνο στις απεικονίσεις σε δημοφιλή περιοδικά επιστήμης, αλλά και στον κόσμο των αρχιτεκτονικών μανιφέστων και της Μοντερνιστικής αστικής θεωρίας. Κατά τη δεκαετία του 1960, ο Ron Herron της ομάδας Archigram με το project “Walking City” υποστήριξε τη ριζική απελευθέρωση του φυσικού εδάφους από τα κτίρια, προτείνοντας την απόλυτη πιλοτή και τη δημιουργία κινητών πόλεων που θα μπορούσαν να μετεγκαθίστανται από περιοχή σε περιοχή. Αποτέλεσμα αυτού ήταν να αντικατασταθούν οι «συμβατικοί», όπως τους αναφέρει ο Παύλος Λεφάς, δρόμοι των πόλεων με υπερυψωμένους διαδρόμους των μεγαλοκατασκευών του 1960 και του 1970. Η υλοποίηση της ελευθερίας επιλογών που παρείχε μέχρι τότε η πόλη μέσω

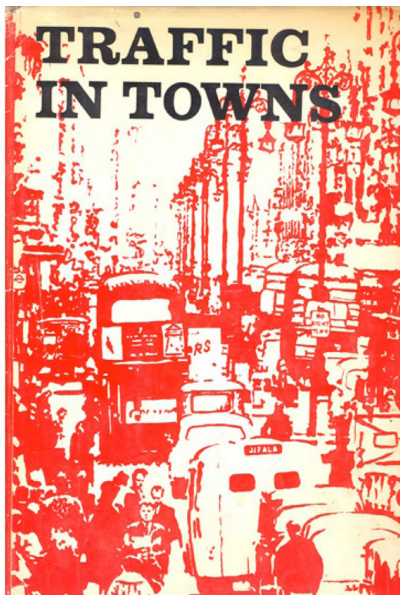
των «συμβατικών» δρόμων, αλλοιώθηκε και πολλοί ήταν οι αρχιτέκτονες που αγωνιωδώς αναζητούσαν να κατασκευάσουν χώρους, στους οποίους θα ανοίγονταν όλες οι δυνατότητες ενός δρόμου πάνω από το έδαφος.³³

Το περιοδικό Traffic in Towns³⁴, περιγράφοντας του κινδύνους που ελλοχεύουν από την αυξανόμενη παρουσία των οχημάτων στους δρόμους της Αγγλίας, έθεσε τις βασικές αρχές για τους δρόμους των πεζών, οι οποίοι αργότερα ονομάστηκαν “streets in the air”. Η κυκλοφορία των οχημάτων θα αποβάλλονταν στα χαμηλότερα επίπεδα εδάφους, ενώ με τη δημιουργία ενός υπερυψωμένου επιπέδου δρόμου, απαλλαγμένο από τα οχήματα και καλά διαμορφωμένο, θα συνδέονταν τα διάσπαρτα κτίρια μέσα από ένα συνονθύλευμα δρόμων.



³³ Λεφάς, Παύλος, *Αρχιτεκτονική και Κατοίκηση, Από τον Heidegger στον Koolhaas*, Πλέθρον, Αθήνα, 2008, σελ. 97.

³⁴ Traffic in Towns, δημοφιλές περιοδικό που επηρέασε σημαντικά την πολιτική των αστικών μεταφορών και τον σχεδιασμό των πόλεων κατά τον 20ο αιώνα, με επικεφαλής τον αρχιτέκτονα και πολιτικό μηχανικό Colin Buchanan. Ασχολούνταν με τις επιπτώσεις της αυξημένης χρήσης του αυτοκινήτου και παρουσίαζε τρόπους για την αντιμετώπιση τους.



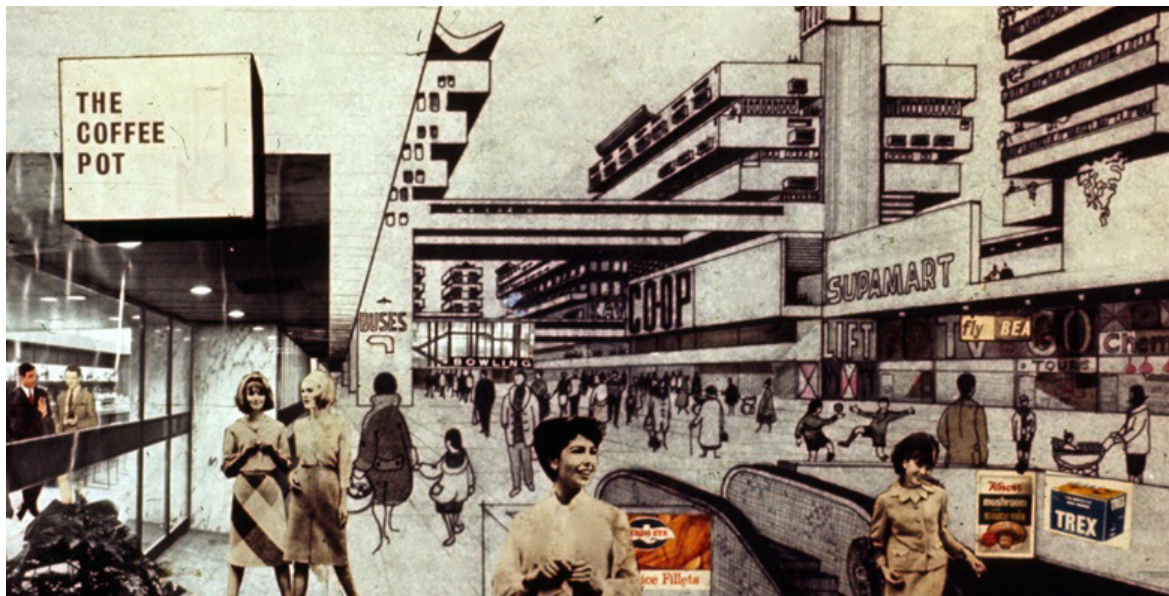
Εικόνα 19 : Εξώφυλλο του *Traffic in Towns*, 1963

Σε όλη τη Βρετανία, ειδικότερα κατά την άνθιση των συστημάτων οικοδόμησης στα τέλη της δεκαετίας του '60, κατασκευάστηκαν μεγάλες κατασκευές σύνδεσης και κίνησης που κάλυπταν μεγάλες αποστάσεις σε επίπεδα πάνω από το έδαφος, δημιουργώντας ένα νέο φουτουριστικό τοπίο. Πραγματοποιήθηκαν μεγάλα έργα κατασκευής δικτύων κυκλοφορίας για πεζούς, τα οποία περνούσαν μέσα από τα κτίρια και πάνω από τους αυτοκινητόδρομους, μεταφέροντας την κυκλοφορία της πόλης, που μέχρι τότε γινόταν στους δρόμους του εδάφους, στην τρίτη διάσταση, στον αέρα. Δημιουργούνται έτσι, κατακόρυφες πόλεις, "Vertical Cities", που επιδιώκουν να συμπεριλάβουν ένα ευρύ κοινωνικό μείγμα μέσα σε μια μικρογραφία πόλης με κύριους άξονες κυκλοφορίας, του δρόμους. Η λύση αυτή είχε ως κυρίαρχο στόχο να αποκτήσει ξανά ο δρόμος τη χαμένη λόγω της εκτεταμένης χρήσης του αυτοκινήτου, κοινωνική του ταυτότητα, αλλά αυτή τη φορά σε επίπεδα πάνω από το έδαφος.

Συγκεκριμένα οι Smithson, έχοντας την άποψη ότι για να συνυπάρξουν αρμονικά οι πεζοί με τα οχήματα, θα πρέπει να μελετηθεί ένα νέο είδος πόλης, πρόσθεσαν μια νέα διάσταση στη ζωή στους δρόμους. Δίνοντας έμφαση στις υποδομές, στην ανάπτυξη, στην γραμμική οργάνωση στον δρόμο και στα δίκτυα πεζοδρόμων εστίασαν στον μεγάλης σημασίας ρόλο του δρόμου για την σωστή και βέλτιστη λειτουργία μιας πόλης.³⁵

Στις αρχές της δεκαετίας του '50, οι Alison και Peter Smithson ήρθαν σε επαφή με τον φωτογράφο Nigel Henderson και εξέθεσαν ένα σύνολο φωτογραφιών του με σκηνές από τη ζωή

³⁵ Smithson, Alison and Peter, *The Charged Void : Urbanism*, The Monacelli Press, 2005, σελ.24



Εικόνα 20 : Κολάζ της πόλης με τους δρόμους στον αέρα.

στους δρόμους του Λονδίνου. Επηρεασμένοι από τις αντιλήψεις και τον τρόπο ζωής του Henderson, οι Smithson σε μια διαδικασία επαναπροσέγγισης της λειτουργίας της πόλης, είδαν παιδιά να παίζουν και να περνούν τον ελεύθερο τους χρόνο στους δρόμους των γειτονιών τους, εικόνες που απουσίαζαν από την «Λειτουργική πόλη» του Le Corbusier και άλλων μελών του CIAM.

Με συχνές επισκέψεις στο σπίτι του φωτογράφου στο Benthall Green μετά το 1950, οι πρώτες απόψεις τους για την ταυτότητα και τη συναναστροφή προέκυψαν από την άμεση εμπειρία τους στη ζωή των δρόμων της περιοχής, πράγμα που αποτέλεσε το εννοιολογικό πλαίσιο για την πρόταση των κατοικιών Golden Lane. Συνειδητοποίησαν πως σε μια σφιχτοδεμένη κοινωνία που κατοικεί σε ένα αντίστοιχο περιβάλλον υπάρχει ένα εγγενές αίσθημα ασφάλειας και κοινωνικών δεσμών, τα

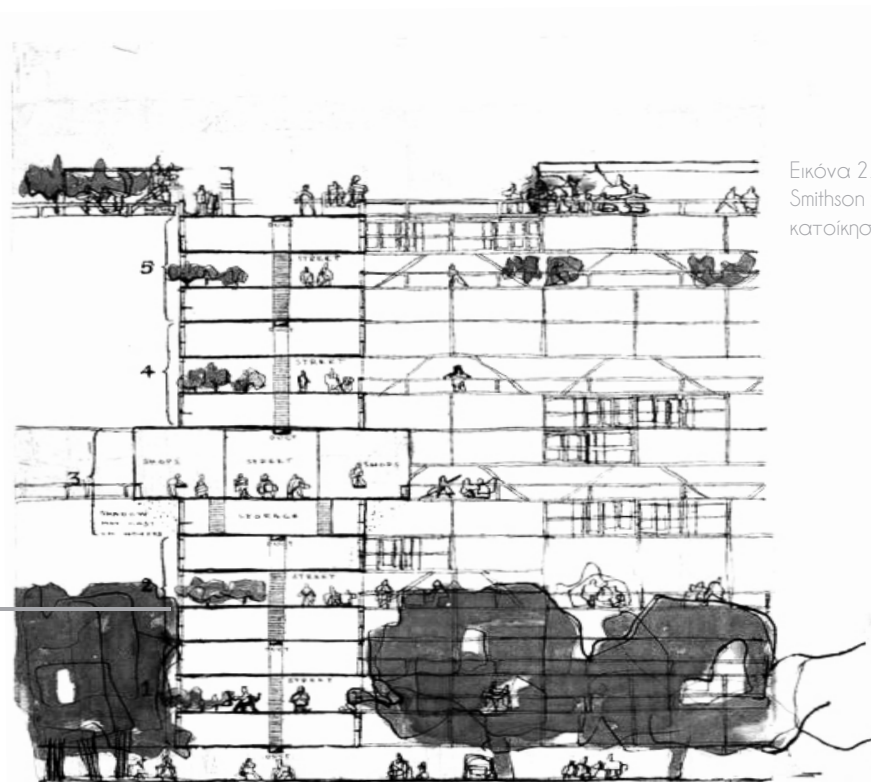
οποία έχουν να κάνουν με την απλή διάταξη της μορφής του δρόμου, όπου πολλά κατά σειρά σπίτια αντικρίζουν τον κοινό αυτό χώρο. Σε αυτούς τους χώρους του δρόμου λαμβάνουν χώρα οι παραδοσιακές πράξεις έκφρασης, όπως το παιχνίδι, η περιπλάνηση, οι κοινωνικές επαφές, οι συζητήσεις και πολλές άλλες δραστηριότητες που είχαν χάσει την αξία τους στα πλαίσια του Μοντέρνου Κινήματος.

Με βάση τα παραπάνω διατύπωσαν πως οι δρόμοι δεν είναι απλά μέσον μετακίνησης, αλλά μια αρένα κοινωνικής έκφρασης των ανθρώπων της πόλης. Οι δρόμοι, με πολλές, άλλοτε μικρότερες και άλλοτε μεγαλύτερες τοπικές δραστηριότητες στους κόμβους και στα roundabouts, διαμορφώνουν μια αναγνωρισμένη περιοχή. Οι περιοχές, στη συνέχεια, εμπλουτίζονται με όλο και περισσότερες σύνθετες δραστηριότητες

από όσες θα μπορούσε να υποστηρίξει κάθε μια μεμονωμένα και συνθέτουν μια πόλη.³⁶

Στο βιβλίο *The Charged Void : Urbanism*, οι Smithson εστιάζουν στο πρόβλημα της ταυτότητας των πόλεων στη σύγχρονη κοινωνία. Προτείνουν ότι μια κοινωνία πρέπει να βασιστεί στα κύρια στοιχεία οργάνωσης της που είναι η κατοικία, οι δρόμοι, η γειτονιά και η πόλη, αλλά ταυτόχρονα, τονίζεται ότι οι παραπάνω όροι δεν πρέπει να λαμβάνονται ως δεδομένα, αλλά ως ιδέα και ότι είναι καθήκον των κατοίκων να βρουν νέες ισοδύναμες πρακτικές για αυτές τις μορφές οργάνωσης, υπό το πρίσμα της υφιστάμενης ανέκφραστης κοινωνίας.³⁷ Της κοινωνίας, στην οποία ο δρόμος, που θεωρείται ως αρένα κοινωνικής έκφρασης , μεταλλάσσεται από την ύπαρξη του οχήματος.

Οι ιδέες των Smithson, λοιπόν, αποσκοπούν στο να επανακτήσουν οι δρόμοι το χαρακτήρα και την αξία τους και ταυτόχρονα, η πόλη να αποκτήσει την χαμένη της ταυτότητα. Για το λόγο αυτό, προκειμένου να συσχετιστεί η πόλη με το τοπίο της, χρησιμοποίησαν τα συμπλέγματα-“clusters” και τις δομές του δρόμου, εισάγοντας το νεοτερισμό του “streets in the air”, που θεωρείται μια εναλλακτική εκδοχή των εσωτερικών δρόμων- “interior streets”, όπως ο Le Corbusier εισήγαγε για πρώτη φορά στο σχεδιασμό του *Unite d'Habitation*.



Εικόνα 21 : Σκίτσο των Smithson για τη μαζική κατοίκηση

³⁶ Ό.Π., σελ.24

³⁷ Ό.Π., σελ.25

3|B. Η σημασία του “street in the air” ως κοινωνικός χώρος, από το Golden Lane στο Robin Hood Gardens

Όπως προαναφέρθηκε, οι πρώτοι που ουσιαστικά έθεσαν την θεωρία σε πράξη για τους “street in the air” ήταν οι Alison+Peter Smithson με τον σχεδιασμό του Golden Lane, το 1952, που αν και δεν κατασκευάστηκε ποτέ επηρέασε σημαντικά τον σχεδιασμό κτιρίων μαζικής κατοίκησης εφαρμόζοντας την καινοτομία για τους δρόμους στον αέρα και ενισχύοντας τη σημασία του δρόμου ως κοινωνικός χώρος.

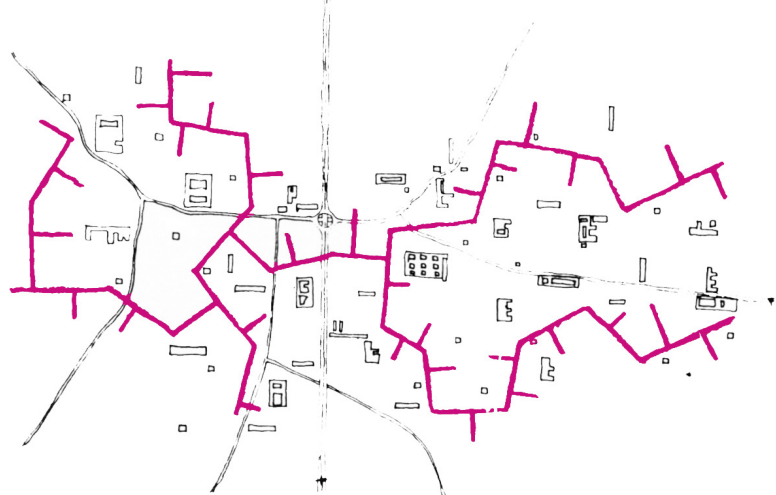
Κατά τη διάρκεια του 1950, κατάλοιπα του βομβαρδισμένου από τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο Λονδίνου ήταν ακόμη εμφανή, ιδιαίτερα στο ανατολικό άκρο, τόπος κατοικίας της εργατικής τάξης του Λονδίνου. Το London City Corporation οργάνωσε έναν διαγωνισμό για την ανάπτυξη του κόμβου των οδών Golden Lane και Fann Street. Οι Smithson, αν και δεν βραβεύτηκαν, πρότειναν την ιδέα των “street in the air”, ευρύχωρων διαδρόμων, που επέτρεπαν την πρόσβαση των κατοίκων κάθε οικιστικού συγκροτήματος μέσω ενός «κοινού δρόμου». Η ιδέα σχεδιασμού ενός διαδρόμου σαν να είναι δρόμος, γεννήθηκε από την επιθυμία τους να ενσωματώσουν το κτίριο κατοικιών στον κοινωνικο-πολιτιστικό ιστό της κοινωνίας. Αντί το κτίριο να παραμείνει ένα απομονωμένο θραύσμα, οι αρχιτέκτονες αποφάσισαν να εμπλέξουν το κτίριο με την πολυάσχολη ζωή του ανατολικού άκρου της πόλης. Αυτός ήταν και ο κυριότερος λόγος που οδήγησε τους Smithson στο να απορρίψουν την κατασκευή ενός μεγάλου ύψους

κτιρίου. Κατά την άποψή τους, ένας τέτοιος τρόπος σχεδιασμού θα ήταν πολύ ιδιωτικός και δεν θα ενδυνάμωνε την συνύπαρξη μεταξύ των ανθρώπων του κτιρίου ή της γειτονιάς.³⁸

Ο μεγάλος διάδρομος επέκτεινε τα σπίτια, προσφέροντας στους κατοίκους έναν εξωτερικό χώρο για να καθίσουν και στα παιδιά έναν ασφαλή χώρο παιχνιδιού. Το Unite d' Habitation του Le Corbusier, το οποίο μόλις είχε ολοκληρωθεί κατά τη διάρκεια του διαγωνισμού αποτέλεσε αφετηρία έμπνευσης για τους Smithson. Η κύρια διαφορά τους ήταν ότι η είσοδος των ανθρώπων στις κατοικίες του Unite d' Habitation γινόταν μέσω ενός κεντρικού εσωτερικού χώρου-διαδρόμου, του “rue interieure”, ενώ οι Smithson μετέφεραν τον βασικό αυτόν διάδρομο εξωτερικά, στην όψη του κτιρίου.

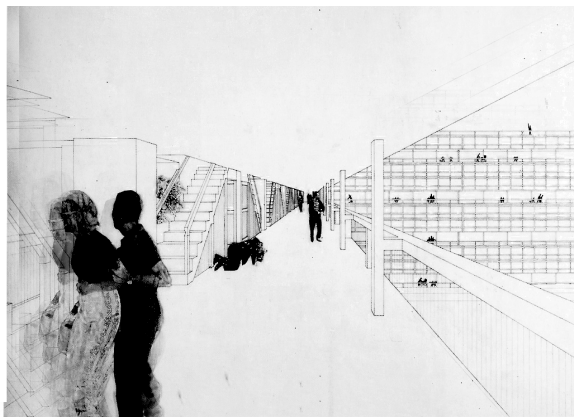
Η κεντρική ιδέα της συνδεσιμότητας είναι φανερή στην εκτεθειμένη κατακόρυφη κυκλοφορία του κτιρίου, γεγονός που φαίνεται από τα διαγράμματα κυκλοφορίας, τα αξονομετρικά φωτομοντάζ και τα διαγράμματα ολοκλήρωσης ενός νέου συστήματος κατοικιών μέσα στον ιστό της πόλης. Παρόμοιες ιδέες ακολούθησαν για την πρόταση σχεδιασμού ενός ακόμα κτιρίου μαζικής κατοίκησης, του Robin Hood Gardens το οποίο παρόλο που δεν ανταποκρίθηκε στις ανάγκες των χρηστών και δέχθηκε πολλές αρνητικές κριτικές, κατέχει σημαντική θέση στην Ιστορία της Μοντέρνας Αρχιτεκτονικής.

³⁸ Powers, Alan, *Robin Hood Gardens: Revisions*, Paul Holberton Publishing, London, σελ. 28



ανάπτυξη καθ' ύψος
 ↓
 σύνδεση με πόλη
 ↓
 πρόσβαση στις κατοικίες
 μέσω κοινού δρόμου-διαδρόμου

↓
 “streets in the air”
 κοινωνικός χώρος,
 συνάντησης,
 επαφής



Το Robin Hood Gardens ολοκληρώθηκε το 1972 για να παρέχει στέγαση αλλά και έναν χώρο πρασίνου στην πυκνοδομημένη, ημι-εγκαταλελειμμένη περιοχή Ρορλα, του Λονδίνου. Το σύστημα σχεδιασμού αποτελείται από δύο κτίρια, ύψους μικρότερου από 10 ορόφων ανατολικά και 7 ορόφων δυτικά, το οποίο δημιουργεί μια προστατευμένη περιοχή πρασίνου στον μεταξύ τους χώρο. Η αυλή αυτή, με πρόσβαση του κοινού από το επίπεδο του δρόμου επινοήθηκε ως ένας κήπος για τους κατοίκους και τα παιδιά, όπου θα μπορούσαν να παίξουν ασφαλή μακριά από την κυκλοφορία των οχημάτων και το θόρυβο της πόλης.³⁹

Οι Alison+Peter Smithson έδωσαν ιδιαίτερη έμφαση στον σχεδιασμό των 213 διαμερισμάτων, με ανοίγματα προς την πλευρά του δρόμου και μπαλκόνια προς τον χώρο εκτόνωσης του συγκροτήματος, της αυλής. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, οι απόψεις για το δρόμο ως κοινωνικό

χώρο καθόρισαν σημαντικά τον σχεδιασμό των δικτύων κυκλοφορίας και αυτού του κτιριολογικού προγράμματος. Οι αρχιτέκτονες με το σχεδιασμό τους, αξιοποιούν ξανά τον όρο “streets in the air” διαμορφώνοντας την πρόσβαση στα διαμερίσματα μέσω ενός εξωτερικού «πεζοδρομημένου» διαδρόμου 3 μέτρων ο οποίος σχεδιάστηκε ως ένας κοινωνικός χώρος, όπου οι γείτονες μπορούν να συναντιούνται και τα παιδιά να παίξουν με ασφάλεια.

Ο βασικός προβληματισμός για το κτίριο ήταν ότι ποτέ δεν κατάφερε να λειτουργήσει ως μια ουτοπική κοινωνία της εργατικής τάξης, το οποίο αποτελούσε βασική προτεραιότητα του σχεδιασμού. Επίσης, επικρίθηκαν σε μεγάλο βαθμό οι “streets in the air” καθώς οι κατακόρυφες συνδέσεις μεταξύ των επιπέδων του συγκροτήματος δεν ανταποκρίνονταν στην αλληλεπίδραση και στην επικοινωνία των κατοίκων διαφορετικών ορόφων.⁴⁰



Εικόνα 22 : Robin Hood Gardens, Streets in the air



Εικόνα 23 : Robin Hood Gardens, Οπτική από χώρο πρασίνου

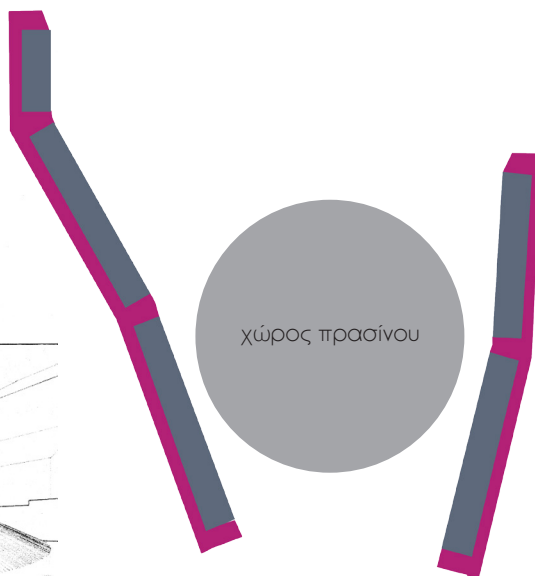
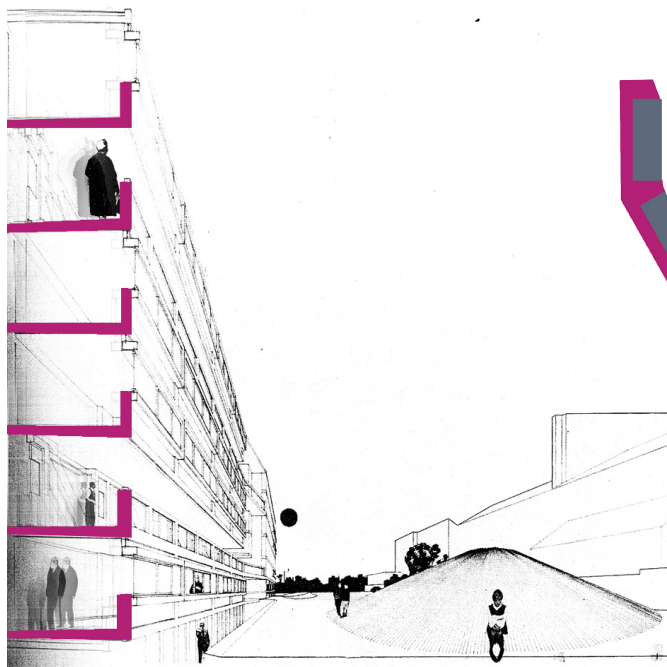
³⁹ Ο.π., σελ. 28

⁴⁰ Eisenman, Peter, “Robin Hood Gardens”, *Architectural Design*, vol. 42, no.9, Σεπτέμβριος, 1972



ανάπτυξη καθ' ύψος
↓
σύνδεση διαφορετικών επιπέδων
↓
πρόσβαση στις κατοικίες
μέσω κοινού πεζοδρομημένου δρόμου-διαδρόμου

↓
“streets in the air”
κοινωνικός χώρος,
συνάντησης,
παιχνιδιού



3|Γ. Το Park Hill Estate, η συνέχεια των “Streets in the air” από τους Jack Lynn και Ivor Smith

Οι Jack Lynn και Ivor Smith, μαθητές των Alison+Peter Smithson, επανεξέτασαν τις ιδέες των τελευταίων για τους “streets in the air” και τις εφάρμοσαν αποτελεσματικότερα στο σχεδιασμό ενός νέου συγκροτήματος κατοικιών του Park Hill Estate. Σχεδιασμένο 1954, το Park Hill Estate ήταν ένα από τα πιο φιλόδοξα σχέδια της εποχής του για κτίρια μαζικής κατοίκησης εντός της πόλης του Λονδίνου στην περιοχή Sheffield. Όταν λειτούργησε το 1961, θεωρήθηκε ως μια από τις πιο επιτυχημένες προσπάθειες εκκαθάρισης των slums⁴¹. Χτισμένο πάνω σε ένα από τους επτά λόφους του Sheffield περιλάμβανε 1000 κατοικίες για στέγαση ανθρώπων της εργατικής τάξης και έθιξε ζητήματα πυκνότητας των κατοικιών, υπηρεσιών, πλάτους των διαδρόμων, ανοιχτών χώρων αλλά και επαρκούς φωτισμού και αερισμού. Παρ’ αυτά, από την δεκαετία του 1980, μετατράπηκε σε μια από τις πιο κακόφημες περιοχές της Αγγλίας, με μεγάλα

ποσοστά εγκληματικότητας και φτώχειας.⁴²

Οι αρχιτέκτονες Jack Lynn και Ivor Smith πίστευαν ότι τα μέχρι τότε υψηλού ύψους συγκροτήματα κατοικιών δεν παρείχαν κοινωνική πολυμορφία, αλλά ένα τυποποιημένο σχέδιο που προέκυπτε από τα καθορισμένα μοτίβα πλέγματος των κτιρίων μαζικής κατοίκησης. Οι Lynn και Smith, επηρεασμένοι από τους Smithson, πίστευαν στην αίσθηση της κοινότητας και στην σημασία της επικοινωνίας, έννοιες που το μοντέρνο κίνημα παραγκωνίζει στο όνομα της λειτουργίας.

Το Park Hill Estate εκφράζει τις κύριες πτυχές του αστικού σχεδιασμού: κατοίκηση, εργασία, ψυχαγωγία και κυκλοφορία, οι οποίες αποτελούν τις τέσσερις βασικές λειτουργίες όπως ορίστηκαν από την Χάρτα των Αθηνών του Le Corbusier.

Η κατάσταση της περιοχής πριν την κατασκευή του συγκροτήματος δεν ανταποκρίνονταν για τη δημιουργία ενός ευνοϊκού περιβάλλοντος για κατοίκηση, έτσι οι



Εικόνα 24 : Park Hill Estate, Jack Lynn, Ivor Smith

⁴¹ Παραγκουπόλεις για στέγαση του λαού μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου.

⁴² <https://www.dezeen.com/2014/09/10/brutalist-buildings-park-hill-jack-lynn-ivor-smith/>

αρχιτέκτονες φανερά επηρεασμένοι από τον Le Corbusier, κατευθύνονταν από την αναζήτηση νέων μοντέρνων αρχιτεκτονικών λύσεων που θα εστίαζαν στο υψηλό επίπεδο διαβίωσης των κατοίκων της πόλης. Ακολουθώντας, λοιπόν, το νεοτερισμό των “streets in the air” των πολυάριθμων μη πραγματοποιημένων project των Smithson, οι Lynn και Smith διαμόρφωσαν ένα υβρίδιο πόλης, το οποίο εξυπηρετούσε όλες τις ανάγκες των χρηστών για κατοίκηση, ψυχαγωγία, επικοινωνία και κυκλοφορία με πρωταγωνιστικό ρόλο να κατέχουν οι “streets in the air”.

Τα κτίρια που οργανώνουν το συγκρότημα κατοικιών είναι σχεδιασμένα με μια ενιαία οριζόντια γραμμή οροφής, δίνοντας έμφαση στην φυσική τοπογραφία της περιοχής, που κυμαίνονται από τέσσερις ορόφους στο υψηλότερο σημείο του λόφου και από δεκατρείς στο χαμηλότερο.⁴³ Το ύψος των κτιρίων αυξάνεται προοδευτικά προς τα Βόρεια, όπως και ο ενδιάμεσος χώρος μεταξύ των συγκροτημάτων κατοικίας. Με αυτόν τον τρόπο, επιτυγχάνεται ο βέλτιστος φωτισμός, αερισμός και ηλιασμός μέσα από τις κατοικημένες περιοχές είτε εσωτερικά, είτε εξωτερικά. Με τη δημιουργία αυτών των ενδιάμεσων ανοιχτών δημόσιων χώρων που διαμορφώνονται από την διάταξη των κτιρίων, το συγκρότημα μετατράπηκε σε μεγάλη πεζοδρομημένη περιοχή με χώρους πάρκου, αναψυχής και παιχνιδιού για τα παιδιά.⁴⁴ Το συγκρότημα συγκροτείται από μια σειρά διασυνδεδεμένων συγκροτημάτων κατασκευασμένα από πλαίσια σκυροδέματος, τα οποία ήταν εκτεθειμένα και πληρωμένα με κίτρινο, πορτοκαλί και κόκκινο τούβλο. Αυτό βελτίωσε το

Εικόνα 25 : Park Hill Estate, Jack Lynn, Ivor Smith



⁴³ <https://www.theguardian.com/artanddesign/2009/may/02/architecture-brutalism-park-hill>

⁴⁴ Sources for the Study of Park Hill and Hyde Park Flats, Sheffield Libraries Archives and Information, 2010

υψηλό επιπέδου χαρακτήρα του συγκροτήματος ενώ, επίσης, ενθάρρυνε τους κατοίκους να εμπλακούν σε δραστηριότητες αλληλεπίδρασης και επικοινωνίας με άλλα μέλη του συγκροτήματος.

Οι αρχιτέκτονες ερευνώντας νέους τρόπους για κοινωνική πολυμορφία και για αντικατάσταση των λιθόστρωτων μπαλκονιών των slums, σχεδίασαν μεγάλους εξωτερικούς διαδρόμους αξιοποιώντας τους ως προεκτάσεις των ενοτήτων των κατοικιών, με σκοπό να παροτρύνουν τις άτυπες, καθημερινές κοινωνικές συναντήσεις των ατόμων. Τα κτίρια στο συγκρότημα είναι στενές, πολυώροφες λωρίδες με ανοικτούς διαδρόμους που προσφέρουν ανεμπόδιστη θέα πάνω από την πόλη. Ο νέος αυτός τύπου σχεδιασμού θίγει το ζήτημα των κλειστοφοβικών διαδρόμων κυκλοφορίας των προηγούμενων κτιρίων μαζικής κατοίκησης, εγκαθιστώντας προστατευμένους δρόμους-πλατώματα κυκλοφορίας πάνω από το επίπεδο του εδάφους-“streets in the air”-μακριά από την κυκλοφορία οχημάτων. Όπως αναφέρει και ο ιστορικός Reyner Banham , «Αυτά τα πλατώματα είναι κάτι παραπάνω από μπαλκόνια πρόσβασης στις κατοικίες. Λειτουργικά και κοινωνικά είναι δρόμοι χωρίς την απειλή της κυκλοφορίας των οχημάτων»⁴⁵

Το ιδιαίτερο αυτό χαρακτηριστικό του κτιρίου, οι εξωτερικοί-προστατευμένοι δρόμοι, επέτρεπαν την δημιουργία ποικίλου μεγέθους διαμερισμάτων, που ευνοούσαν τις κοινωνικές αλληλεπιδράσεις αλλά ταυτόχρονα διατηρούσαν την ιδιωτικότητα των κατοικιών. Στους εξωτερικούς δρόμους, εγκαθίστανται επίσης παιδικές χαρές, ιδιωτικοί κήποι και κοινόχρηστοι χώροι. Αυτό

ενίσχυσε την ώσμωση μεταξύ των κατοίκων και την ενεργή κοινωνική τους ζωή. Επίσης, καθώς το συγκρότημα εκτός από κατοικίες περιλάμβανε καταστήματα, σχολεία, κλινικές καθώς και μια ποικιλία καταστημάτων με προϊόντα βασικής ανάγκης, παρομοιάστηκε με μια «πόλη μέσα στην πόλη» με βασικό στοιχείο τους δρόμους, οι οποίοι όπως και σε μια τυπική πόλη, καθιστούν δυνατή τη λειτουργία της και παροτρύνουν την επικοινωνία και την αλληλεπίδραση μεταξύ των χρηστών.

Εικόνα 26 : Park Hill Estate, Streets in the air

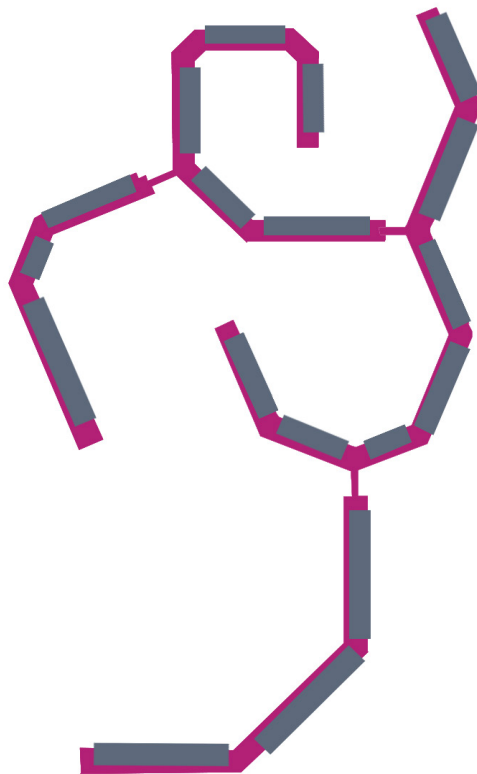


⁴⁵ Banham, Reyner, *The New Brutalism*, Architectural Press, London, 1964

ανάπτυξη καθ' ύψος
σύνδεση με πόλη
πρόσβαση στις κατοικίες
μέσω κοινού δρόμου-διαδρόμου



“streets in the air”
κοινωνικός χώρος,
συνάντησης,
επαφής



04

Η κοινωνική διάσταση του
δρόμου για τον
Herman Hertzberger

4|Α. Ο δρόμος ως «ημιτελής χώρος» για τον Herman Hertzberger

Ερευνώντας την κοινωνική διάσταση του δρόμου για τα κτίρια δεν θα μπορούσε να παραλειφθεί το έργο του Ολλανδού αρχιτέκτονα Herman Hertzberger. Μαθητής του Aldo Van Eyck, και κατ' επέκταση επηρεασμένος σημαντικά από τις θεωρίες του, ανέπτυξε ένα δικό του θεωρητικό πλαίσιο σχετικά με την αξία του δρόμου ως μέσον κοινωνικοποίησης. Εστιάζοντας σε μεγάλο βαθμό στο άτομο, στην κοινότητα και στην αλληλοσχέτισή τους στο πλαίσιο μιας διαρκούς δυναμικής, η αρχιτεκτονική αποτελεί για τον ίδιο μέσον έκφρασης του κοινωνικού συνόλου και των ατομικών αναγκών. Σε όλη τη διάρκεια του έργου του, ο σχεδιασμός του επικεντρώνεται στην όσο τον δυνατόν καλύτερη κάλυψη των αναγκών των χρηστών.

Σύμφωνα με τη θεωρία του Hertzberger, ιδιότητα του αρχιτέκτονα αποτελεί η δημιουργία ενός χωρικού πλαισίου, μέσα στο οποίο οι χρήστες θα αναπτύσσουν δραστηριότητες και ουσιαστικά, θα είναι οι ίδιοι διαμορφωτές του. Μαζί με τον Van Eyck, εναντιώθηκαν απέναντι στις θεωρίες των CIAM και στην ορθολογιστική προσέγγιση σχεδιασμού που πρέσβευαν για το ότι η μορφή του κτιρίου πρέπει να προσαρμόζεται βάση της λειτουργίας του, το λεγόμενο "form follows function". Εκεί όπου απουσίαζε η διάσταση της ανθρώπινης ύπαρξης και των κοινωνικών αναγκών, ανέπτυξε μια γεωμετρική και σπονδυλωτή προσέγγιση για τα κτίρια και τις γειτονιές της πόλης η οποία σχετιζόνταν με την ανθρώπινη κλίμακα. Ο Hertzberger, όπως και ο Van Eyck, αποτελεί πρωτοπόρο του

Ολλανδικού στρουκτουραλιστικού κινήματος κατά τη δεκαετία του '60 και οι θεωρίες του σχετικά με το ρόλο του αρχιτέκτονα επηρέασαν σημαντικά τον αρχιτεκτονικό κλάδο. Συγκεκριμένα ο Hertzberger, υποστήριζε ότι ο ρόλος του αρχιτέκτονα δεν αφορά την δημιουργία μιας ολοκληρωμένης λύσης, αλλά ένα χωρικό πλαίσιο που παρέχει τη δυνατότητα να συμπληρωθεί και να μεταβληθεί από τους χρήστες.

Ταυτόχρονα, θεωρούσε ότι η πόλη είναι το μοντέλο της κοινωνίας το οποίο προσκαλεί και ενώνει τα άτομα και πως ο άνθρωπος δεν μπορεί να καθορίσει από μόνος του τι είναι, αλλά κυρίως οι άλλοι, εννοώντας το κοινωνικό σύστημα και το ρόλο που κάθε άτομο έχει σε αυτό. Έτσι, έστρεψε το ενδιαφέρον του προς κάθε άτομο και κάθε δραστηριότητα που διευκολύνει την κοινωνικοποίηση του ατόμου και το συλλογικό όφελος.



⁴⁶ Απόσπασμα από τη διάλεξη "Where do we meet?" του Ron Bakker στο τμήμα Αρχιτεκτονικής του Πανεπιστημίου Κίτταου.

Για τον Hertzberger, όπως θα διαπιστωθεί και στη συνέχεια, η αρχιτεκτονική έχει να κάνει με την επικοινωνία, με τη δημιουργία χώρων συναθροίσεων, συζήτησης και ανταλλαγής ιδεών, με τη δημιουργία χώρων όπου στην πραγματικότητα λαμβάνει χώρα η ζωή, είτε στις πόλεις, είτε στο εσωτερικό κτιρίων.⁴⁶

Ξεκινώντας από την αστική κλίμακα σχεδίασε την περιοχή *Diagoonwoning* για την πόλη *Vaassen* στα ανατολικά της Ολλανδίας όπου με το σχεδιασμό του έδωσε έμφαση στην ανάμειξη του ατομικού και συλλογικού συμφέροντος. Για τον Hertzberger, η συμβίωση, το κοινωνικό πλαίσιο της γειτονιάς και η αλληλεγγύη των ανθρώπων είναι πιο σημαντικά από τον τρόπο ζωής κάθε ατόμου ξεχωριστά. Για το λόγο αυτό, η κοινωνική λειτουργία του αστικού συγκροτήματος αποτέλεσε βασικό γνώμονα σχεδιασμού και διευκολύνθηκε με διάφορους τρόπους.

Ένας από τους βασικότερους, ήταν η ιδιότητα του δρόμου για την ανάπτυξη των διαπροσωπικών σχέσεων και της κοινωνικής ώσμωσης μεταξύ των κατοίκων των συγκροτημάτων. Χρησιμοποίησε το δρόμο ως έναν «ημιτελή χώρο», δίνοντας τη δυνατότητα στους χρήστες να τον χρησιμοποιήσουν, να τον επιμεληθούν, ακόμα και να τον «επιπλώσουν» ανάλογα με τις ανάγκες και τις επιθυμίες τους. Ουσιαστικά, επέτρεψε στους κατοίκους να επεκτείνουν τον ιδιωτικό τους χώρο στο δημόσιο, βελτιώνοντας την ποιότητα του τελευταίου και εμπνέοντας τα άτομα για επικοινωνία και αλληλεπίδραση. Διαμορφώνει με αυτόν

τον τρόπο μια αλληλοδιείσδυση μεταξύ της αυστηρά ιδιωτικής επικράτειας των κατοικιών και του δημοσίου χώρου του δρόμου. Όπως ο ίδιος αναφέρει στο βιβλίο του *Μαθήματα για Σπουδαστές Αρχιτεκτονικής*, «Με την προϋπόθεση ότι ενσωματώνουμε τις κατάλληλες χωρικές προτάσεις στη σύνθεσή μας, οι κάτοικοι θα τείνουν περισσότερο να επεκτείνουν τη σφαίρα επιρροής τους προς τα έξω, προς τον κοινόχρηστο χώρο. Ακόμα και μια ασήμαντη διευθέτηση, με τη μορφή της κατάλληλης χωρικής διαρρύθμισης της εισόδου, μπορεί να είναι αρκετή για να ενθαρρύνει την επέκταση της προσωπικής σφαίρας επιρροής και έτσι η ποιότητα του δημόσιου χώρου θα αυξάνει σημαντικά για το καλό όλων.»⁴⁷

Γενικότερα, όσον αφορά το δημόσιο χώρο της πόλης επιδίωκε οι χρήστες να τον οικειοποιούνται και να τον χρησιμοποιούν σαν ένα μέρος που τους «ανήκει». Με αυτόν τον τρόπο, κάθε τμήμα του χώρου θα μπορούσε να χρησιμοποιείται πιο εντατικά, ενώ ταυτόχρονα, οι χρήστες θα διευκολύνονταν για να εκφράσουν τις προθέσεις τους. Ταυτόχρονα, μέσω αυτού του χώρου ή της δομής που χρησιμοποιείται ως «κοινός παρονομαστής», οι χρήστες θα συμφιλιώνονται και θα συμβιώνουν οι ποικίλες ατομικές μορφές έκφρασης δίνοντας στο χώρο ζωντάνια και ένα πνεύμα του «συν-ανήκειν».

⁴⁷ Hertzberger, Herman, *Μαθήματα για Σπουδαστές της Αρχιτεκτονικής*, Πανεπιστημιακές εκδόσεις ΕΜΠ., Αθήνα, 2002, σελ.41

4|Β. Η έννοια του συν-ανήκειν και ο δρόμος-καθιστικό

Η έννοια του «συν-ανήκειν», για τον Hertzberger αποτελεί βασικό χαρακτηριστικό για το δημόσιο χώρο, επομένως και για το δρόμο. Για τον ίδιο, οι καθημερινές δραστηριότητες του ανθρώπου στρέφονται γύρω από την αίσθηση του «συν-ανήκειν» και σε αντίθεση με τις δυο τελευταίες 10ετίες που ο δρόμος έχει χάσει την κοινωνική του ταυτότητα, υποστηρίζει πως θα πρέπει να οδηγηθούμε στην επανάκτηση του παραδοσιακού δρόμου της γειτονιάς. Εκεί όπου η κοινωνική επαφή, όπως το ομαδικό παιχνίδι των παιδιών έξω στο δρόμο, η επαφή και το ενδιαφέρον για τη υγεία του γείτονα, με λίγα λόγια, όλες εκείνες οι μικρές φροντίδες και χαρές που ίσως φαίνονται τόσο προφανείς αλλά στη σύγχρονη πραγματικότητα έχουν χάσει την αξία τους, θα έβρισκαν και πάλι τόπο έκφρασης στον «επανακτημένο δρόμο».

Ο Hertzberger ταυτίζει το δρόμο με έναν τόπο όπου είναι δυνατόν να υπάρξει κοινωνική επαφή μεταξύ των κατοίκων, ως το κοινόχρηστο καθιστικό της γειτονιάς, το μέρος όπου οι συλλογικές δραστηριότητες και οι κοινωνικές αλληλεπιδράσεις λαμβάνουν χώρα.⁴⁸ Για να επιτευχθεί το παραπάνω κοινωνικό πλαίσιο, ο δρόμος θα πρέπει να σχεδιάζεται ως «καθιστικό». Την έννοια αυτή εισήγαγε ο Hertzberger και βασίζεται στην ιδέα ότι οι κάτοικοι έχουν κάτι κοινό, ότι περιμένουν ο ένας κάτι από τον άλλον και ότι έχουν ανάγκη την αίσθηση του «συν-ανήκειν». Ο «δρόμος-καθιστικό», διευκολύνει τη λειτουργία των μονάδων κατοικίας και εφόσον η διάταξη της

γειτονιάς το επιτρέπει, είναι δυνατό να αναμειχθεί η ατμόσφαιρα του εσωτερικού των σπιτιών με την ατμόσφαιρα συλλογικότητας εξωτερικά.⁴⁹

Ένα από τα πιο χαρακτηριστικά παραδείγματα «δρόμου-καθιστικού» συναντάμε στο σχεδιασμό του οικιστικού συγκροτήματος Het Gein. Ο σχεδιασμός του δρόμου αντιμετωπίστηκε ως ένας κατοικημένος χώρος, ως ένας χώρος που με σωστό σχεδιασμό και τα κατάλληλα αρχιτεκτονικά μέσα λειτουργεί σαν μια αρένα κοινωνικής επαφής, όπου υπάρχει χώρος για το παιχνίδι των παιδιών και για διάλογο μεταξύ των κατοίκων με περιορισμένη κυκλοφορία οχημάτων. Στην περίπτωση αυτή, οι δρόμοι, ήρεμοι και ευθύγραμμοι, λειτουργούν σαν αφετηρίες για μεγαλύτερη ποικιλία δραστηριοτήτων. Ο δρόμος αποτελεί το δομικό στοιχείο, την σκηνή, όπου θα λάβουν μέρος οι ποικίλες συλλογικές δραστηριότητες των κατοίκων της γειτονιάς. Οι δρόμοι-καθιστικά αφήνονται ελεύθεροι από την κυκλοφορία τροχοφόρων και οι θέσεις στάθμευσης μεταφέρονται στη σκιερή πλευρά του δρόμου. Η ηλιόλουστη πλευρά καλύπτεται από πράσινο και εκεί τοποθετούνται οι είσοδοι των κατοικιών. Οι κήποι των κατοικιών κατ' επέκταση βρίσκονται στη σκιερή πλευρά και προκειμένου να αποζημιωθούν διαμορφώνεται ένας επιπρόσθετος χώρος πλάτους 1,80 μέτρων κατά μήκος στη πρόσοψη προς το δρόμο που μπορεί να χρησιμοποιηθεί όπως επιθυμούν οι χρήστες. Η ζώνη αυτή δεν αποτελεί τόσο προϊόν σχεδιασμού αλλά κύρια πηγή ποικιλίας της ατομικής επιλογής. Γίνεται λοιπόν κατανοητό,

⁴⁸ Ο.π., σελ.48

⁴⁹ Ο.π., σελ.54

πως οι ίδιοι οι χρήστες διαμορφώνοντας ατομικά ένα μέρος του δρόμου συνεισφέρουν στο να αναπτυχθεί ένα κλίμα ευνοϊκό για κοινωνική επαφή, συμβίωση και ποικιλία δραστηριοτήτων.

Εικόνα 27 : Οικιστικό συγκρότημα Het Gein, χώρος πλάτους 1.80μ στην είσοδο των κατοικιών



«Σε γειτονιές κατοικίας θα πρέπει να δώσουμε στο δρόμο την ποιότητα του καθιστικού χώρου, όχι μόνο για τις καθημερινές επαφές αλλά και για πιο ειδικές περιπτώσεις, έτσι ώστε να μπορούν να πραγματοποιούνται εκεί τόσο οι καθημερινές δραστηριότητες της κοινότητας όσο και οι εξαιρετικές.»⁵⁰

Herman Hertzberger

Εικόνα 28 : Οικιστικό συγκρότημα Het Gein,



⁵⁰ Ο.π., σελ.59

Ο Hertzberger καταλήγει στο ότι εάν οι κατοικίες αποτελούν ιδιωτικούς χώρους, τότε ο δρόμος είναι ο δημόσιος χώρος. Για να μπορεί να αναπτυχθεί ο δρόμος ως «τόπος κοινωνικής επαφής», όπως ο ίδιος τον χαρακτηρίζει στο βιβλίο Μαθήματα για Σπουδαστές της Αρχιτεκτονικής, αποτελεί επιτακτική ανάγκη να δίνεται ίση σημασία και στον ιδιωτικό και στο δημόσιο χώρο. Ο δρόμος δεν πρέπει να αντιμετωπίζεται ως ο υπολειπόμενος χώρος μεταξύ των οικοδομικών τετραγώνων αλλά ως ένα θεμελιακό συμπληρωματικό στοιχείο, χωρικά οργανωμένο με εξίσου μεγάλη φροντίδα για να δημιουργηθεί η συνθήκη εκείνη στην οποία ο δρόμος θα μπορεί να εξυπηρετήσει και να ενδυναμώσει το συλλογικό και ατομικό όφελος, το αίσθημα του «συν-ανήκειν» και το διάλογο.⁵¹ Επιπροσθέτως, όσον αφορά την ανάμειξη ιδιωτικού και δημοσίου χώρου, ο αρχιτέκτονας υπογραμμίζει τη σημασία για οικειοποίηση δημόσιων χώρων, κατ' επέκταση και του δρόμου. Εστιάζοντας στο δημόσιο χώρο του δρόμου, κύριο στοιχείο διαμόρφωσης και σχεδιασμού πρέπει να είναι η ενίσχυση της ευθύνης και του ενδιαφέροντος της τοπικής κοινότητας. Όταν ο τελικός αποδέκτης, δηλαδή ο χρήστης, συμμετέχει στη συντήρηση και τη διαμόρφωση του χώρου ταυτίζεται με αυτόν και συνεπώς τον οικειοποιείται πιο εύκολα. Η σπουδαιότητα του να χρησιμοποιούν άτομα ή ομάδες τμήματα δημόσιου χώρου για προσωπικό όφελος, κατά τον Hertzberger, είναι αδιαμφισβήτητη, εφόσον προσδίδει στο δημόσιο χώρο μια πρόσθετη λειτουργία. Μια λειτουργία, η οποία ευνοεί τις ατομικές ερμηνείες, τη συμμετοχή και μετατρέπει το χώρο σε οικειοποιήσιμο από περισσότερους χρήστες.



Εικόνα 29: Άμστερνταμ, Η ζωή στο δρόμο το 19ο αι., Οικειοποίηση του δημόσιου χώρου του δρόμου.

⁵¹ Ό.π., σελ.64

Η συμμετοχή ενθαρρύνεται από την πολλαπλότητα, εφόσον αυτή απορρέει από τη δομή του χώρου προκαλώντας την ύπαρξη διαφορετικών ερμηνειών. Σύμφωνα με τον αρχιτέκτονα, ο δρόμος θα μπορούσε να αποτελέσει το κατώφλι, το μεταβατικό στάδιο ή την ενδιάμεση ζώνη μεταξύ ιδιωτικού και δημοσίου χώρου.⁵² Σε σχέση, λοιπόν, με την λειτουργία που δίνεται στο δρόμο, με την ανάμειξη της ατομικής και συλλογικής δραστηριότητας, ο δρόμος αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο για την ένωση και ταυτόχρονα για το διαχωρισμό του δημοσίου και του ιδιωτικού χώρου.

Όπως ο ίδιος αναφέρει, «*Το κατώφλι αποτελεί το κλειδί στη μετάβαση και σύνδεση μεταξύ περιοχών με διαφοροποιημένες διεκδικήσεις και, ως τόπος από μόνο του, συνιστά κατά βάση τη χωρική συνθήκη για συνάντηση και διάλογο μεταξύ περιοχών διαφορετικού τύπου.*»⁵³

Συμπερασματικά, ο Hertzberger μέσω της αρχιτεκτονικής του δίνει έμφαση στο να δημιουργεί περιβάλλοντα «ελαστικά» όπου αφήνουν περιθώρια για λάθη, μεταβολές και αλλαγές. Δημιουργεί κτίρια τα οποία δεν υποβάλλουν ένα συγκεκριμένο τρόπο ζωής, αλλά επιτρέπουν στους χρήστες να βάλουν τη σφραγίδα τους στο χώρο. Η ευελιξία και η πολλαπλότητα κατέχουν εξέχουσα σημασία στο σχεδιασμό του Hertzberger. Όπως ο ίδιος ορίζει, ευελιξία σημαίνει πλήρης άρνηση μιας σταθερής και ξεκάθαρης άποψης για τη λειτουργία ενός χώρου. Μια κάτοψη, κατά τη γνώμη του, δεν

πρέπει να βασίζεται στο διαχωρισμό των λειτουργιών, καθώς αυτό αποτελεί την αφετηρία για την ανάπτυξη χώρων που είναι συγκεκριμένοι και προκαθορισμένοι για να λάβουν χώρα συγκεκριμένες δραστηριότητες, γεγονός που θυμίζει απόλυτα την αντιιεραρχική τοποθέτηση και ανάμειξη των λειτουργιών μέσω των εσωτερικών δρόμων από τον Aldo Van Eyck στο σχεδιασμό του Ορφανοτροφείου. Στη περίπτωση του Hertzberger, χώροι σαφώς ορισμένοι για συγκεκριμένες απαιτήσεις συνεπάγονται το συνολικό πάγωμα της ατομικής ελευθερίας, εφόσον δεν επιδέχονται μεταβολές και δεν παρέχουν τη δυνατότητα στους χρήστες να ερμηνεύουν το χώρο και τη δραστηριότητα που πραγματοποιείται σε αυτόν με βάση τις προσωπικές τους προτιμήσεις.

Μέσω της εφαρμογής των εννοιών της πολλαπλότητας, της ευελιξίας και της αίσθησης του «συν-ανήκειν» ο αρχιτέκτονας καλεί τον χρήστη να λάβει ενεργό ρόλο στην καθημερινή ζωή, είτε του κτιρίου, είτε της πόλης. Παροτρύνει τα άτομα να επέμβουν και να οικειοποιηθούν το χώρο με αλλαγές που είναι ορατές και που επηρεάζουν τις διαθέσεις και τις συμπεριφορές τους απέναντι στους άλλους ανθρώπους. Ένα από τα κτίρια στο οποίο ο Hertzberger υλοποιεί τη θεωρία του σε πράξη για τον κοινωνικό ρόλο που διαδραματίζει ο δρόμος και εντάσσει την κοινωνική του αξία ως στοιχείο σχεδιασμού, αποτελεί το κτίριο γραφείων της ασφαλιστικής εταιρίας Centraal Beheer.

⁵² Κατά τον Hertzberger «δημόσιο» ορίζεται «... η περιοχή που είναι προσπελάσιμη από όλους ανά πάσα στιγμή και η ευθύνη για τη συντήρησή της είναι συλλογική», ενώ αντίστοιχα το «ιδιωτικό» αφορά στην «... περιοχή της οποίας η προσπέλαση είναι δυνατή από μια μικρή ομάδα ή ένα άτομο, που έχει και την ευθύνη της συντήρησής της».

⁵³ Hertzberger, Herman, *Μαθήματα για Σπουδαστές της Αρχιτεκτονικής*, Πανεπιστημιακές εκδόσεις ΕΜΠ., Αθήνα, 2002, σελ. 32

4|Γ Ο δρόμος ως τόπος κοινωνικής επαφής στο Centraal Beheer

Η κοινωνική λειτουργία του δρόμου για τον Hertzberger αποτελεί βασικό στοιχείο σχεδιασμού στη μεγάλη κλίμακα του αστικού σχεδιασμού αλλά και στα κτιριολογικά προγράμματα και, όπως διαπιστώθηκε, δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στην κοινόχρηστη λειτουργία του. Μια χωρική οργάνωση στην οποία η κτισμένη μορφή διαμορφώνει χώρους που παραπέμπουν στη λειτουργία του δρόμου όπως συναντά κανείς εξωτερικά, αντικατοπτρίζει κατά τον βέλτιστο τρόπο την επικοινωνία και την επαφή. Όπως είδαμε,

για τον Hertzberger το περιβάλλον, χτισμένο ως έχει, δεν μπορεί να μην ασκεί επιρροή, ακόμα και τα κτίρια πολλές φορές δεν αποτελούν απλά το σκηνικό για δράση αλλά επηρεάζουν αντίστοιχα το κοινωνικό γίνεσθαι.⁵⁴ Χαρακτηριστικό παράδειγμα της ένταξης το δρόμου στο κτίριο ως τόπος όπου είναι δυνατόν να υπάρξει κοινωνική επαφή μεταξύ των χρηστών αποτελεί το κτίριο γραφείων της ασφαλιστικής εταιρίας Centraal Beheer κατασκευασμένο μεταξύ του 1968 με 1972, στην πόλη Άπελντορν της Ολλανδίας.



Εικόνα 30: Κτίριο Centraal Beheer, Herman Hertzberger

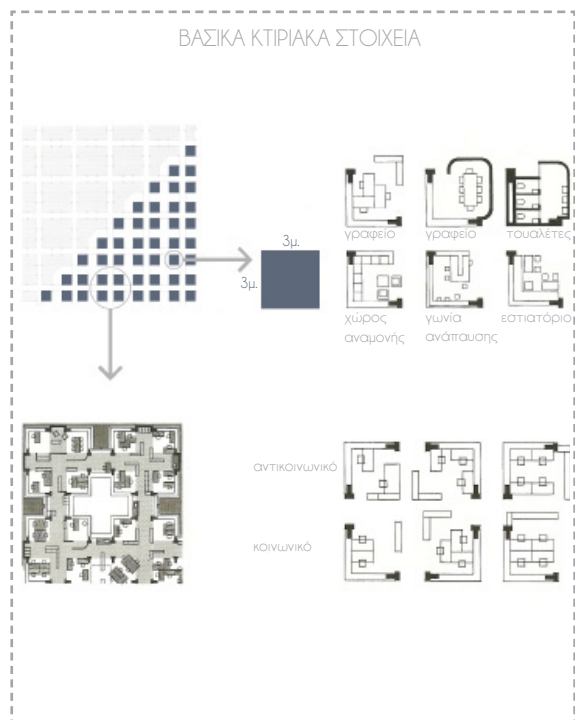
⁵⁴ Hertzberger, Herman, *Space and the Architect: Lessons in Architecture 2*, 011 Publishers, Rotterdam, 2010, σελ.120

Στο σχεδιασμό του συγκεκριμένου κτιρίου ο αρχιτέκτονας εφαρμόζει όλες εκείνες τις ιδέες του σχετικά με τις κοινωνικές προεκτάσεις της αρχιτεκτονικής. Το κτίριο συμβολίζει έναν νέο τρόπο συνδυασμού εργασίας και ζωής, χωρίς όρια και ιεραρχίες, και επιδιώκει την ανάκτηση της ανθρώπινης διάστασης στο επίκεντρο του σχεδιασμού. Όπως επιδίωξαν και οι Κανδύλης-Josic-Woods στο σχεδιασμό του Ελεύθερου Πανεπιστημίου του Βερολίνου, προωθώντας ένα οριζόντιο σύστημα κυκλοφορίας και επικοινωνίας μεταξύ μαθητών και καθηγητών, ο Hertzberger προτείνει μια εναλλακτική μορφή στις διαπροσωπικές σχέσεις μεταξύ των διαφορετικών χρηστών του κτιρίου, επαγγελματιών και πελατών, εργαζομένων και εργοδοτών, ακόμα και περαστικών και εργαζομένων, οι οποίες συμβολίζουν τις ανάγκες της σύγχρονης αστικής κοινωνίας στα πλαίσια του γενικότερου επαναπροσδιορισμού των αξιών και ηθικών σχέσεων.

Έχοντας ως δεδομένο ότι οι άνθρωποι ξοδεύουν περισσότερο χρόνο στο γραφείο απ' ότι στο σπίτι τους, θέλησε να διαμορφώσει ένα χώρο όπου θα ανταποκρίνεται σε κάθε ανάγκη των χρηστών, θα προσαρμόζεται στις ατομικές τους ανάγκες, συνεπώς θα είναι και ευέλικτο. Προτεραιότητα δόθηκε στο να τονωθεί η επαφή μεταξύ των ατόμων που εργάζονται, ή σχεδόν «κατοικούν» στο χώρο γραφείου τους, και να διαμορφωθεί μια κτιριολογική μορφή, που θα προωθεί ένα κοινωνικό σύνολο αποκομμένο από ιεραρχίες.

Το κτίριο γραφείων Centraal Beheer αποτελεί έναν μικρό οικισμό διαμορφωμένο από ένα μεγάλο αριθμό μικρότερων χωρικών ενότητων που εξυπηρετούν τις διάφορες

λειτουργίες του κτιριολογικού προγράμματος. Ο Hertzberger, δημιουργεί ένα κτίριο-μάζα μικρών διάτρητων όγκων, το οποίο αποστασιοποιείται από το υφιστάμενο αστικό μέτωπο και τη μορφολογία των κτιρίων της περιοχής. Πρόκειται για μια μορφή στην οποία μικροί κυβικοί όγκοι ίδιου μεγέθους, διαστάσεων 3*3 μέτρα ή πολλαπλασίων τους, πολλαπλασιάζονται και τοποθετούνται ο ένας πάνω και δίπλα στον άλλον με σαφείς και αυστηρώς καθορισμένες αποστάσεις μεταξύ τους, δημιουργώντας ένα, φαινομενικά, εσωστρεφές σύστημα. Παρουσιάζεται ως φαινομενικά εσωστρεφές καθώς, εν αντιθέσει, με τη συμπαγή μορφή του, είναι διάτρητο, προσβάσιμο και προσπελάσιμο από κάθε γωνιά του οικοπέδου.



Τα περιγράμματα και η τοποθέτηση των μικρών αυτών κύβων, διαμορφώνουν έναν κάνναβο όπου ακολουθείται σε όλη την έκταση του κτιρίου και αποτελεί τους άξονες κίνησης εσωτερικά. Το σύστημα κυκλοφορίας που οργανώνεται μέσω του κενού χώρου, διαμορφωμένο από τον κάνναβο, αποτελεί ένα σύμπλεγμα δρόμων που παραπέμπει στην κυκλοφορία μέσα σε στην πόλη. Ο Hertzberger θέλοντας να μεταφέρει τη σημασία του δημόσιου χώρου στο κτίριο, επιχείρησε το δίκτυο κυκλοφορίας του Centraal Beheer να αποκτήσει δημόσιο χαρακτήρα. Η τοποθέτηση εισόδων και εξόδων σε όλο το συγκρότημα αποτελεί αδιαμφισβήτητα έναν σημαντικό παράγοντα για την επίτευξη αυτού. Άτομα περιπλανώμενα στην πόλη, μπορούν εύκολα να εισέλθουν στο κτίριο μέσω των πολλών εισόδων του, να περιπλανηθούν και να κινηθούν στον ενδιάμεσο χώρο των μικρών κύβων όπου δημιουργούνται περάσματα που μοιάζουν με στοές πόλης. Ουσιαστικά, εκτός του ότι εντάσσει πλήρως το κτίριο στην πόλη και το κάνει να φαίνεται τμήμα της, διαμορφώνει δημόσιους προσπελάσιμους χώρους στο εσωτερικό του.

Το σύμπλεγμα αυτών των δημόσιων προσπελάσιμων χώρων, δεν λειτουργεί μόνο αρθρωτικά προκειμένου να συνδέσει τα διαφορετικά τμήματα του κτιρίου, αλλά μεταφέρει την ποιότητα του δημόσιου χώρου του δρόμου στο κτίριο. Οι χώροι που διαμορφώνονται για την κυκλοφορία είναι εξαιρετικά ψηλοί και στενοί, με φωτισμό που προέρχεται από πάνω, όπως στην παραδοσιακή εμπορική στοά.⁵⁵



Εικόνα 31: Η στοά του Centraal Beheer. Ψηλή και στενή, με φωτισμό που προέρχεται από πάνω όπως και στην παραδοσιακή στοά.



Εικόνα 32: Ο εσωτερικός δρόμος του Centraal Beheer. Η πλακώστρωση είναι ίδια που χρησιμοποιείται για τον εξωτερικό δρόμο.

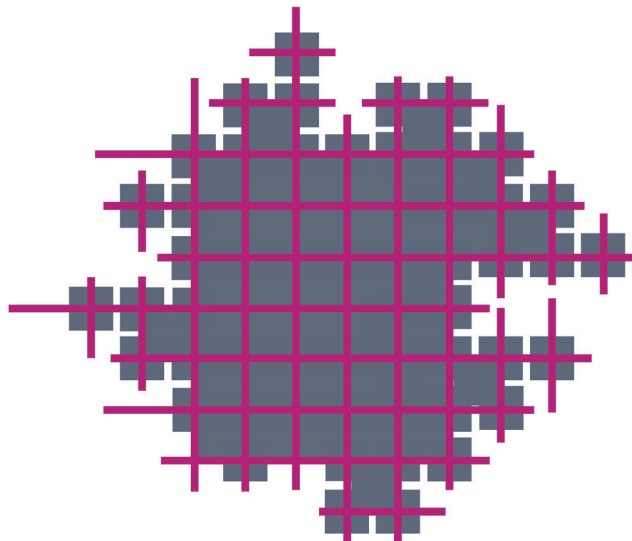
⁵⁵ Hertzberger, Herman, *Μαθήματα για Σπουδαστές της Αρχιτεκτονικής*, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Ε.Μ.Π., Αθήνα, 2002, σελ.83

οριζόντια διάρθρωση
↓
σύνδεση με πόλη
↓
κυβικοί όγκοι 3*3μ
↓
αξιοποίηση ενδιάμεσου χώρου
↓
σύμπλεγμα δημόσιων
προσπελάσιμων χώρων



“δρόμοι”

χώρος οικειοποίησης,
διαλείμματος, συναναστροφών,
συνάντησης,
επαφής



δημόσια κυκλοφορία

είσοδοι

κυκλοφορία στο κτίριο

Επιχειρώντας να τονωθεί το αίσθημα στον περιπατητή ότι βρίσκεται σε εξωτερικό χώρο, εκτός από τις διαστάσεις που χρησιμοποιεί και τη μορφή που σχεδιάζει το δίκτυο, εφαρμόζει στα δάπεδα και τους τοίχους υλικά που συναντάμε στους υπαίθριους χώρους των δρόμων της πόλης και τελικά δημιουργεί έναν πεζοδρομημένο δρόμο. Όπως ο ίδιος αναφέρει για τη σχετικότητα των εννοιών εσωτερικών και εξωτερικών χώρων, «... ενώ είναι ζήτημα πρώτα απ' όλα χωρικής οργάνωσης, το αν μια περιοχή τείνει να έχει περισσότερο την ατμόσφαιρα του δρόμου ή περισσότερο την ατμόσφαιρα εσωτερικού χώρου εξαρτάται ειδικότερα από την ποιότητα του χώρου.»⁵⁶

Προσδίδοντας μεγάλη έμφαση στο μέσα και στο έξω, αξίζει να αναφερθεί η μεγάλη σημασία που είχε για τον Hertzberger, η δημόσια προσπελασιμότητα του ιδιωτικού χώρου, η οποία συναντάται στο σχεδιασμό του κτιρίου και αποδίδει σημαντικά στο να αποκτήσει το δίκτυο των δρόμων κοινωνική διάσταση. Για τον αρχιτέκτονα, το εσωτερικό και το εξωτερικό είναι πολύ σχετικά μεταξύ τους και η ανάμειξη των δυο αυτών περιβαλλόντων γίνεται με τη χρήση της στοάς. Η έννοια της στοάς περιλαμβάνει ένα σύστημα προσπελασιμότητας, στο οποίο τα όρια μεταξύ ιδιωτικού και δημοσίου εξαλείφονται με αποτέλεσμα η ιδιωτική επικράτεια, τουλάχιστον χωρικά, να γίνεται πιο δημόσια προσπελάσιμη.⁵⁷ Η σχέση μεταξύ ιδιωτικού και δημοσίου μέσω

του δρόμου, είτε στην πόλη, είτε στο δίκτυο κυκλοφορίας των κτιρίων, ενώ διαφοροποιείται με την ένταξη των στοών, ταυτόχρονα ομαλοποιείται με αποτέλεσμα ο εσωτερικός χώρος να γίνεται πιο προσιτός, κατά συνέπεια, να ενθαρρύνει την αλληλεπίδραση και την επικοινωνία.

Ο δημόσιος χώρος του δρόμου που δημιουργείται λειτουργεί σαν μια σπονδυλική στήλη για το σύστημα κίνησης του κτιρίου, ενώ ταυτόχρονα, λειτουργεί σαν πυρήνας συγκέντρωσης εργασιακών χώρων και αναψυχής. Οι χρήστες αντί να συγκεντρώνονται σε έναν προκαθορισμένο με σαφή όρια κοινόχρηστο χώρο, ο πυρήνας του κτιρίου φαίνεται να επεκτείνεται σε όλη του την έκταση μέσω του συστήματος του δρόμου, αρθρώνοντας κάθε είδους χρήση που περιλαμβάνει, γεγονός που παραπέμπει και πάλι στο δίκτυο κυκλοφορίας του Ορφανοτροφείου του Άμστερνταμ. Σε αυτού του είδους τον πυρήνα, οι εργαζόμενοι αναπτύσσουν συναισθήματα κοινωνικής συνύπαρξης, ενθαρρύνονται να συνομιλήσουν, να κάνουν βόλτα, να περιπλανηθούν και να συνομιλήσουν όπως ακριβώς συμβαίνει και στο δίκτυο κυκλοφορίας των δρόμων της πόλης.

Το παραπάνω αντικατοπτρίζει τη θεωρία Hertzberger όσον αφορά το ρόλο ενός κτιρίου. Για τον ίδιο, η δομή ενός κτιρίου δεν αποτελεί αυτοσκοπό, αλλά είναι το πλαίσιο για τη ζωή που αναπτύσσεται μέσα σε αυτό, μια ζωή που

⁵⁶ Ο.π., σελ.83

⁵⁷ Όπως συνέβαινε στον 19ο αιώνα όπου οι στοές διαπερνούσαν τα οικοδομικά τετράγωνα με σκοπό την αξιοποίηση του εσωτερικού τους χώρου χρησιμοποιούνται κατά τον ίδιο τρόπο στο κτίριο προκειμένου να εκμεταλλευτείται ο ενδιάμεσος χώρος που προκύπτει μεταξύ των αυτόνομων όγκων που συνθέτουν το κτίριο.

καθορίζεται εξ' ολοκλήρου από τους χρήστες του και οι συνθήκες διαβίωσής του καθορίζονται να μην από την ατομική ποικιλία, αλλά στοχεύουν προς το συλλογικό όφελος.⁵⁸ Σύμφωνα με την θεωρία του, ως αρχιτέκτονας πρέπει να διαμορφώνει τις δυνατότητες και τις προϋποθέσεις κατά τις οποίες, θα επέλθει ποικιλία. Μέσω της κτιριακής δομής, δημιουργούνται οι συνθήκες κατά τις οποίες, οι χρήστες χρησιμοποιούν ευέλικτα το χώρο και τον αξιοποιούν ανάλογα με τις επιθυμίες και τις ανάγκες του.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση, οι εσωτερικοί δρόμοι αναλαμβάνουν τον παραπάνω ρόλο. Καθώς η λειτουργία του κτιρίου δεν παρέχει τη συνολική λύση για τη χρήση του χώρου, δημιουργώντας το πλαίσιο που θα επιτρέψει στους χρήστες να ερμηνεύσουν και να καθορίσουν τον τρόπο που το χρησιμοποιούν, οι κενοί χώροι του δρόμου αφήνονται ημιτελείς περιμένοντας του χρήστες να αποδώσουν το ρόλο τους. Δημιουργεί ένα περιβάλλον, το οποίο επιτρέπει στους ανθρώπους να αφήσουν τα προσωπικά τους σημάδια και σημεία αναγνώρισης. Εντούτοις, οι προσωπικές αυτές παρεμβάσεις στο περιβάλλον δεν χρησιμοποιούνται ατομικά αλλά μπορούν όλοι να τις οικειοποιούνται σαν να «ανήκουν» σε αυτούς. Συνοπτικά, οι ατομικές ερμηνείες, προβλεπόμενες και μη, μπορούν να αποδώσουν στο κτίριο έναν συλλογικό χαρακτήρα, όπου τα μέλη παρουσιάζοντας

τους προσωπικούς τους τρόπους ανάγνωσης του περιβάλλοντος συμμετέχουν στη δημιουργία μιας συλλογικής δομής.

Στο Centraal Beheer η ευελιξία του κτιρίου οφείλεται στη διάρθρωση των χώρων, η οποία ακολουθεί επίσης τις στρουκτουραλιστικές αρχές σχεδιασμού. Έχοντας ως αφετηρία ότι όλες οι δραστηριότητες του κτιριολογικού προγράμματος θα γίνονται σε μικρές ομάδες, ούτε ατομικά, αλλά ούτε και συλλογικά, προσαρμόζει και ενσωματώνει μικρές μονάδες που στο σύνολο τους διαμορφώνουν ένα μεγάλης έκτασης κτίριο, το οποίο μπορεί να φιλοξενήσει διάφορες δραστηριότητες πέρα από εργασιακές. Ο ενιαίος αυτός κατασκευαστικός ρυθμός αντεπεξέρχεται σε όλες τις χωρικές απαιτήσεις και ανάγκες προσαρμογής, και ενώ θα μπορούσε να χάνει τον χαρακτήρα του, ουσιαστικά, αυτό το πλέγμα των διαφορετικών ερμηνειών που μπορούν να αποδοθούν στο χώρο, ορίζει την ταυτότητά του. Όπως ακριβώς συμβαίνει στο δρόμο της πόλης, όπου ως δημόσιος χώρος είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με τις έννοιες της ευελιξίας και της πολλαπλότητας, έτσι και στο κτίριο χρησιμοποιείται για να λειτουργεί πλήρως σε κάθε περίπτωση. Ομοίως, στο Centraal Beheer η ευελιξία της μορφής είναι αποτέλεσμα της πολλαπλότητας που την χαρακτηρίζει και κατ' επέκταση την κάνει οικειοποιήσιμη από περισσότερους χρήστες.

⁵⁸ Αναφερόμενος στην κατασκευή του Μοντεσσοριανού Σχολείου στο Delft όπου διαμορφώνει χώρους στους οποίους η ατομική πρωτοβουλία ενισχύεται έχει δηλώσει πως, « Η ποικιλία πρέπει να προέρχεται από τους ίδιους του ανθρώπους. Δεν χρησιμοποιώ πολλά χρώματα στα σχολεία αλλά είμαι χαρούμενος όταν λένε «Είναι πολύ γκρι, θέλουμε να το κάνουμε κόκκινο.» Δεν επιλέγω εγώ τα χρώματα για τους ανθρώπους που θα ζήσουν μέσα στο κτίριο.»

Στόχος του Hertzberger ήταν η δημιουργία χώρων, όπου θα πραγματοποιούνται διαλεκτικές σχέσεις επικοινωνίας και αλληλεπιδράσεις μεταξύ των χρηστών, με αποτέλεσμα ο χώρος να αναζωογονείται και να μεταβάλλεται. Δεν προόριζε το κτίριο ως ένα μεμονωμένο κτίριο γραφείων, αλλά ως τόπο, όπου τα μέλη του συνυπάρχουν σαν μέλη μιας μικρής κοινωνίας.

*"The basic requirements of an office building may well be simple enough in principle, but it was this need for adaptability that led to the complexity of the commission. Constant changes occur within the organization, thereby requiring frequent adjustments to the size of the different departments. The building must be capable of accommodating these internal forces, while the building as a whole must continue to function in every respect and at all times."*⁵⁹

Herman Hertzberger

⁵⁹ Lüchinger, Arnulf, *Herman Hertzberger: Buildings and Projects*, Arch-Edition The Hague, 1987, σελ.84

05

Ο αρχιτεκτονικός περίπατος
του Rem Koolhaas

6|Α. Η κοινωνική διάσταση της αρχιτεκτονικής στο έργο του Koolhaas

*"Koolhaas' designs are blatantly straightforward . . . one and only one cultural aim drives the work . . . to discover what real, instrumental collaboration can be effected between architecture and freedom."*⁶⁰

Ο Rem Koolhaas αποτελεί έναν από τους πιο αμφιλεγόμενους σύγχρονους αρχιτέκτονες. Όντας θεωρητικός αλλά και σχεδιαστής, μαζί με το γραφείο του οποίου ηγείται, OMA, έχει επηρεάσει σημαντικά τον αρχιτεκτονικό κλάδο, κατευθύνοντάς τον προς την εξεύρεση νέων δυνατοτήτων της αρχιτεκτονικής. «Ο Koolhaas έχει καθιερωθεί ως ο πιο ακραίος, παραγωγικός και με τη μεγαλύτερη επιρροή προφήτης της αρχιτεκτονικής», όπως αναφέρει χαρακτηριστικά ο Marcus Fairs.⁶¹ Εισάγοντας ένα δικό του αρχιτεκτονικό στίλ κατάφερε οι καινοτόμες ιδέες του να υπηρετούν και να αναδεικνύουν με σεβασμό την αρχιτεκτονική και το αστικό περιβάλλον. Ο τρόπος που ο Koolhaas προσεγγίζει ένα αρχιτεκτονικό πρόβλημα μπορεί να χαρακτηριστεί αινιγματικός, καθώς παρόλο που όλα του τα έργα ανταποκρίνονται και μπορούν να αναλυθούν με βάση το θεωρητικό πλαίσιο που υποστηρίζει, δεν μπορούν να ενταχθούν σε ένα συγκεκριμένο είδος αρχιτεκτονικής.

Ωστόσο, η κοινή πρακτική που ακολουθεί για να παράγει αρχιτεκτονική, αφορά το βαθύτατο ενδιαφέρον του για το πώς ένας απλός «χώρος» μπορεί να μετατραπεί σε «περιβάλλον», με διακριτή επίδραση στην ανθρώπινη κατάσταση.

Η προσέγγισή του Koolhaas για τον αρχιτεκτονικό σχεδιασμό είναι η διαστρωμάτωση των προγραμματιστικών στοιχείων που συνεπάγεται τη διαμόρφωση περιβαλλόντων αλληλεπίδρασης. Περιβαλλόντων όπου υπάρχει αλληλεπίδραση με τα άτομα, με την αρχιτεκτονική και το εξωτερικό περιβάλλον. Δημιουργεί δυναμικές σχέσεις μεταξύ κάθε επιμέρους χώρου για τη σύσταση φιλικών περιβαλλόντων για τους χρήστες, χωρίς να διαμορφώνει κάποιο κέντρο, αλλά οργανώνοντας μια δραματική και δυναμική ροή του εσωτερικού χώρου. Δεν κατασκευάζει απλά μέρη για «κατοίκηση», αλλά εστιάζει στη δημιουργία χώρων για «έμπνευση», χαρακτηριστικό που συναντάται σε κάθε έργο του.

Στο συνολικό του έργο, επιχειρεί να δημιουργήσει αυτό που ορίζεται ως «αρχιτεκτονική εμπειρία». Δεν βασίζεται απλά στο σχεδιασμό κτιρίων που στηρίζονται στην εξωτερική μορφολογία τους, αλλά σχεδιάζει από

⁶⁰ Dovey, Kim, *Becoming Places/Architecture/Identity/Power*, Routledge, Taylor & Francis Group, USA, 2010, σελ.103

⁶¹ <https://www.dezeen.com/author/marcus-fairs/>



μέσα προς τα έξω. Σύμφωνα με τις μεταβολές της σύγχρονης κοινωνίας, ο ολλανδός αρχιτέκτονας έχει ως αυτοσκοπό, μέσω της αρχιτεκτονικής, να δημιουργεί εμπειρίες και βιώματα, είτε στο σχεδιασμό της πόλης, είτε των κτιρίων. Όπως υποστηρίζει ο Tschumi, «*Η βίωση της πόλης πρέπει να γίνεται ως μια σειρά αστικών σοκ που προκύπτουν από την επισώρευση γεγονότων*». ⁶²

Η παραπάνω φράση θα μπορούσε να χαρακτηρίσει και το σχεδιασμό του Koolhaas, εάν ληφθεί υπόψιν ότι στα κτιριολογικά προγράμματα δεν δίνει προτεραιότητα στην κατασκευή, αλλά στα βιώματα και τις εμπειρίες που προκύπτουν μέσω της κατασκευής. Ενώ επίσης, όπως αναφέρει ο Frederic Jameson, το πιο ιδιαίτερο χαρακτηριστικό των έργων του Koolhaas είναι «*ο τρόπος με τον οποίο χτίζει ένα τεράστιο περίβλημα για όλα τα είδη των μη προγραμματισμένων αλλά διαφοροποιημένων δραστηριοτήτων*». ⁶³

Έχοντας ως αφετηρία και έμπνευση την ελευθερία που προσφέρει η πόλη για τον άνθρωπο και απορρίπτοντας τις δεδομένες προσδοκίες για το τι μπορεί να προσφέρει η αρχιτεκτονική, ο Koolhaas θεωρείται ένας από τους πιο ριζοσπαστικούς και πολλά υποσχόμενους αρχιτέκτονες της εποχής μας. Για τον ίδιο η πόλη είναι χαοτική, φιλελεύθερη και την χαρακτηρίζει μια θαυμάσια τυχαιότητα (marvelously random). Η ζωή στην πόλη για τον Rem



Koolhaas είναι μια γιορτή της ζωής. ⁶⁴

Λαμβάνοντας υπόψιν πόσο ο Koolhaas εκτιμά το χάος μια πυκνής πόλης, όπως η Νέα Υόρκη, μπορεί να δικαιολογηθεί η επιμονή του και ο σκεπτικισμός του, σχετικά με το τι μπορεί να πετύχει ένας αρχιτέκτονας. Στο Delirious New York άφησε να εννοηθεί ότι οι αρχιτέκτονες δεν μπορούν να ασκούν διαρκή έλεγχο στην αστική ζωή και να την καθοδηγούν. Οι πόλεις πρέπει να αφήνονται ελεύθερες να διαλυθούν σε μυριάδες κομμάτια και μέσω αυτού, να αυξάνονται οι δυνατότητες που προσφέρονται στους κατοίκους της, δυνατότητες να ζουν σ' αυτήν, χωρίς να υπόκεινται στο πλήθος περιορισμών με τους οποίους ήταν συνυφασμένη επί αιώνες η αστική ζωή. Δυνατότητες να επιλέγουν να κινηθούν όπως αυτοί θέλουν, να ενημερωθούν όπως αυτοί επιθυμούν, να έρχονται σε επαφή με πρόσωπα και πράγματα που αυτοί επιλέγουν, γενικότερα, να έχουν τη δυνατότητα να

⁶² <https://www.dezeen.com/author/marc-us-fairs/>

⁶³ Jameson, Frederic, Speaks, Michael, "Enveloped and Enclaves: The Space of PostCivil Society (An Architectural Discussion)", *Assemblage*, No. 17, 1992, σελ.35

⁶⁴ Στο βιβλίο του *Delirious New York: A Retroactive Manifesto for Manhattan*, το 1978, αποτελεί ωδή στις απαρχές της Νέας Υόρκης, όταν η πόλη αναδύθηκε, όχι από ένα ορθολογικό, νεωτερικιστικό σχέδιο, αλλά παράλογα, ευφάνταστα και ενεργητικά. Ο Koolhaas εναντιώθηκε προς τον εκκαθαρισμό της πόλης και αναφέρει πως «*Μηδενική ανοχή είναι ένα θανάσιμο μάντρα για μια μητρόπολη. Τι είναι μια πόλη, αν όχι ένας χώρος μέγιστης ελευθερίας*»

δημιουργούν το δικό τους μικροπεριβάλλον. Ως επακόλουθο, να αντιλαμβάνονται την πόλη υπό τις προϋποθέσεις που οι ίδιοι έχουν διαμορφώσει, να φτάνουν να ερμηνεύουν και να βιώνουν το τεχνητό περιβάλλον κατά τη δική τους κοσμοθεώρηση, δηλαδή να οικοδομούν τους δικούς τους κόσμους στον κόσμο της πόλης.⁶⁵

Ο Rem Koolhaas διακήρυξε, στα πλαίσια μιας ριζοσπαστικής υποστήριξης της πόλης του σήμερα, ότι ο χαρακτήρας αυτής είναι περιττός και επιζήμιος. Κάλεσε την αρχιτεκτονική « *Να δημιουργεί πυκνότητα, να εκμεταλλεύεται τη γειτνίαση και την εγγύτητα, να προκαλεί ένταση, να μεγιστοποιεί τις τριβές, να οργανώνει το «ανάμεσα», να προάγει τη διήθηση, να χορηγεί ταυτότητα και να ευνοεί την ασάφεια*».⁶⁶ Απελευθερωμένη από την υποχρέωση να κατασκευάζει κτίρια, μπορεί να γίνει ένας τρόπος για να σκέφτεται κανείς για τα πάντα, μια αρχή που αναπαριστά σχέσεις, αναλογίες, συνδέσεις, το διάγραμμα των πάντων.⁶⁷

Αυτό που ενδιαφέρει τον Koolhaas δεν είναι η αρχιτεκτονική ως δημιουργία χώρων, αλλά η αρχιτεκτονική που προβληματίζει και αντί για λύσεις, παραθέτει ερωτήσεις. Τον χαρακτηρίζει μια εμμονή για το τι μπορεί να προσφέρει η αρχιτεκτονική σε κοινωνικό επίπεδο, γεγονός που φαίνεται και από την ενασχόλησή του με

τις βεβαρημένες από διάφορα προβλήματα μεγαλουπόλεις. Τονίζει ότι οι αρχιτέκτονες, δεν θα πρέπει να ξεχνούν πως κάθε πόλη ανήκει στους ανθρώπους που την βιώνουν. Είναι ένα οικοδόμημα με αξίες ανθρώπινες, κοινωνικές και πολιτικο-οικονομικές. Η ισότιμη σύνθεση όλων αυτών μαζί είναι τελικά το ζητούμενο για τον διάσημο Ολλανδό αρχιτέκτονα.

Ο Koolhaas μπορεί να θεωρηθεί ως αναζωογονητικός για την επιτακτική ανάγκη του σύγχρονου κόσμου να αναπτύξει μια αρχιτεκτονική κοινωνικής σημασίας. Επιδιώκει να αμφισβητήσει τις πρακτικές της κοινωνικής αναπαραγωγής, όπως μέχρι τώρα είναι εφαρμοσμένες στην αρχιτεκτονική ιδεολογία και στα χωρικά προγράμματα. Ενσωματώνει προγραμματικές καινοτομίες που περιλαμβάνουν την παραγωγή τομών(fields) κοινωνικής συνάντησης, νέες λειτουργικές αντιπαραθέσεις και μορφές χωρικού καταμερισμού, σχεδιασμένες να υπακούουν στην κοινωνική αναπαραγωγή και να επιτρέπουν την ελευθερία του χρήστη.

⁶⁵ Λεφάς, Παύλος, *Αρχιτεκτονική και Κατοίκηση*, Από τον Heidegger στον Koolhaas, Πλέθρον, Αθήνα, 2008, σελ.198

⁶⁶ Koolhaas, Rem, Mau, Bruce, *S,M,L,XL*, The Monacelli Press, New York 1995, σελ.1238

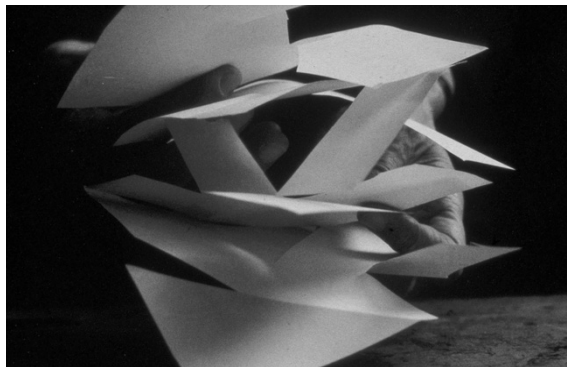
⁶⁷ Με τις αρχιτεκτονικές ομάδες που έχει οργανώσει το 1975 την OMA σε συνεργασία με τον Ηλία Ζέγγελη και λίγο αργότερα την AMO, ανεξάρτητο τμήμα της OMA, προσπαθεί να συλλάβει τις συνθήκες κάτω από τις οποίες παράγεται η αρχιτεκτονική σήμερα (παγκοσμιοποίηση, ελεύθερη αγορά, πληροφοριακή υπερφόρτωση). Οι δύο νέες κατευθύνσεις του Rem Koolhaas και του OMA είναι η ανταπόκριση σε αυτές τις συνθήκες. Η πρώτη είναι ο επαναπροσδιορισμός του αρχιτεκτονικού επαγγέλματος και της Αρχιτεκτονικής, με την δημιουργία του AMO. Ο AMO είναι ένας οργανισμός που δεν ασχολείται με τον σχεδιασμό κτιρίων αλλά με την διαχείριση ευρύτερων προβλημάτων ταυτότητας, κουλτούρας και οργάνωσης για να τροφοδοτηθεί τόσο ο αρχιτεκτονικός σχεδιασμός κτιρίων, όσο και να διερευνηθούν πιο ευέλικτα μέσα που θα φέρουν ποιότητες της αρχιτεκτονικής χωρίς να βασιζονται στην υλική κατασκευή

Το έργο του Koolhaas έχει ονομαστεί ως «η κοινωνική συμπύκνωση της εποχής μας».⁶⁸

Ο Koolhaas εμπνέεται από την έννοια της αρχιτεκτονικής ως απελευθέρωση όσον αφορά τις πολλαπλές ελευθερίες για νέες μορφές δράσης που φαίνεται να καθιστά δυνατές. Συγκεκριμένα, το έργο του Koolhaas είναι δυναμικά προκαθορισμένο από πορείες κίνησης μέσα στο κτίριο. Ο ρόλος της κάθετης κίνησης μέσω σκαλών, ραμπών και ανελκυστήρων είναι το κλειδί για τη διάταξη που διαμορφώνει, καθώς αποτελούν τρόπους πρόσβασης στους τομείς (fields) εκδηλώσεων και συναντήσεων. Ο χώρος προγραμματίζεται για να φιλοξενεί ακαθόριστες λειτουργίες και να ενθαρρύνει τις τυχαίες συναντήσεις.

Ο Koolhaas συνήθως σχεδιάζει το εσωτερικό όπως θα σχεδίαζε το εξωτερικό, εφαρμόζοντας την τυχαιότητα των κοινωνικών συναντήσεων του εξωτερικού αστικού χώρου στον εσωτερικό. Αυτοί οι εσωτερικοί χώροι συχνά σχεδιάζονται ως «τομείς παιχνιδιού» ή ως «τεχνικά τοπία» τα οποία ρευστοποιούν τα όρια μεταξύ του έξω και του μέσα, μεταξύ της αρχιτεκτονικής και της μεγαλούπολης. Τέτοιοι χώροι αφήνονται λειτουργικά ανοιχτοί και οπτικά διαφανείς προς τον εξωτερικό χώρο, έτσι ώστε να μεγιστοποιούν την κοινωνική συναναστροφή. Ταυτόχρονα, περιγράφονται ως χώροι ικανοί να ενοποιούν τα διαφορετικά στοιχεία, ενώ σέβονται την ταυτότητα του καθενός.

Εικόνα 33-34: Τρόπος προσέγγισης της αρχιτεκτονικής λύσης από τον Rem Koolhaas

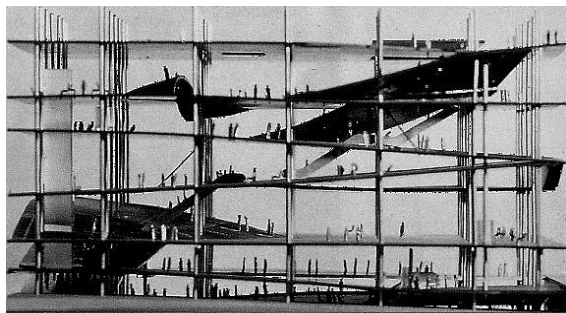


⁶⁸ Αυτό αντανακλά μια επιστροφή στις αρχές του μοντερνισμού, επιτακτική όσον αφορά μια αρχιτεκτονική η οποία θα ανακατασκευάσει το περιβάλλον της καθημερινής ζωής. Αποτελεί όραμα ενσωμάτωσης της «κουλτούρας της συμφόρησης», "culture of congestion", αναζωπυρωμένη από τις τυπικές και κοινωνικές πολλαπλότητες της αστικής ζωής. Το όραμα αυτό αντανακλάται στο όνομα της επιχείρησης του Koolhaas, OMA, Office of Metropolitan Architecture, το οποίο μπορεί να διαβαστεί τόσο ως «η αρχιτεκτονική της μητρόπολης» όσο «η μητρόπολη στην αρχιτεκτονική».

Ο Koolhaas επιδιώκει μια αρχιτεκτονική η οποία ενθαρρύνει την πραγματοποίηση γεγονότων, κοινωνικών συναντήσεων και ευκαιριών για δράση. Αντί να σχεδιάζει μια συγκεκριμένη ιεραρχία χώρων και αφηγηματικών χωρικών κινήσεων, δουλεύει πάνω σε μια χωρική δομή, η οποία επιτρέπει πολλαπλότητα ευκαιριών για τη ροή των πεζών και συναντήσεων. Επιθυμεί να ρευστοποιήσει τον άκαμπτο και αυστηρό προγραμματισμό με συγκεκριμένες ροές και γεγονότα, έτσι ώστε να εμπλέξει το εσωτερικό και εξωτερικό, τους βασικούς και δευτερεύοντες χώρους, μέσα σε ένα διαφοροποιημένο «καλούπι», το οποίο ελευθερώνει το κτίριο από τις κλισέ συντηρητικές ακριβολογίες των επιφανειακών ιεραρχιών.

Ο Stan Allen, συνεργάτης του Koolhaas, προτείνει ότι τα συστήματα με διαπερατά σύνορα, ευέλικτες εσωτερικές σχέσεις, πολλαπλές πορείες και ρευστές ιεραρχίες είναι ικανά να ανταποκριθούν στην αναδυόμενη πολυπλοκότητα του νέου αστικού πλαισίου. Μια βασική καινοτομία που εισήγαγε ο Koolhaas έγκειται στο βαθμό που χρησιμοποιεί τέτοιες στρατηγικές στο εσωτερικό των κτιρίων, εφόσον συμβάλλουν στην ανάπτυξη νέων ειδών κοινωνικού χώρου, ανοίγοντας το δρόμο για την πολλαπλότητα της εμπειρίας και της δράσης εντός ενός χώρου. Αυτή η ιδέα του κτιρίου ως ένα πεδίο και όχι ως ένα αρχιτεκτονικό αντικείμενο συνεπάγεται μια μετατόπιση στην κριτική από τη μορφή στη χωρική ανάλυση. Η χωρική αυτή ανάλυση, ουσιαστικά, μεταφράζεται σε ένα διάγραμμα για το πώς η ζωή και οι κοινωνικές συναντήσεις, παισιώνονται μέσα στο χώρο. Κατ' αυτόν τον τρόπο ξεκινάει τα κτίρια του, ως μια σύνθεση από πληροφορίες, χάρτες, διαγράμματα, κοινωνιολογικές μελέτες.

«Η μορφή έχει σημασία αλλά είναι απλά ένα προϊόν - ποτέ δεν είναι η ίδια η έμπνευση» δηλώνει ο Joshua Ramus, συνέταιρος του Koolhaas.



Εικόνα 35: Μακέτα της Jussieu Library, Rem Koolhaas, 1992

6|B. Ο flâneur από τον Walter Benjamin στον Rem Koolhaas

Όπως προαναφέρθηκε, ο σχεδιασμός του Koolhaas εστιάζει σε μεγάλο βαθμό στους χώρους κυκλοφορίας προκειμένου να κατασκευάσει αυτό που ορίζει ως «αρχιτεκτονική εμπειρία». Βασικό στοιχείο της αρχιτεκτονικής που αντιπροσωπεύει είναι η πρόκληση αισθημάτων έκπληξης, σοκ και απρόβλεπτων γεγονότων, προκαλώντας στο χρήστη τη λεγόμενη «αρχιτεκτονική εμπειρία». Ο παραπάνω χειρισμός της αρχιτεκτονικής και των αισθημάτων που μπορεί να προκαλέσει στα υποκείμενα, θα μπορούσε να συσχετισθεί με τις θεωρίες του Walter Benjamin, ενός εκ των σημαντικότερων κριτικών της θεωρίας και στοχαστών της αστικότητας του 20ου αιώνα, για τον flâneur της πόλης του 19ου αιώνα.

Ο Benjamin περιγράφει τη δραστηριότητα του flâneur μέσω του «αρχιτεκτονικού περιπάτου», όπου το υποκείμενο, ο περιπλανητής, δεν δίνει έμφαση στο χρόνο ή στη σκοπιμότητα του περιπάτου, αλλά στο βίωμα των ερεθισμάτων του αστικού περιβάλλοντος που προκύπτει “τυχαία” και όχι εσκεμμένα μέσα από προκαθορισμένες θεάσεις και πορείες. Μια δραστηριότητα της πόλης, η οποία ορίζεται ως περιπλάνηση και αποτελεί απόκλιση από τα προδιαγεγραμμένα, με το άτομο να αφήνεται στην «απρογραμμάτιστη τυχαότητα» των απρόσμενων συναντήσεων στο δρόμο της πόλης.⁶⁹

Σύμφωνα με τον Benjamin, η περιπλάνηση μέσα στην πόλη κάνει τα άτομα να αντλούν τα ερεθίσματα του αστικού περιβάλλοντος, του σοκ και της έκπληξης και να μετατρέπονται σε πραγματικοί flâneur. Ο ίδιος ορίζει την περιπλάνηση ως το βιαστικό πέρασμα μέσα από τις ποικίλες ατμόσφαιρες της πόλης, μέσω του δρόμου. Η έννοια της περιπλάνησης στους δρόμους, είναι μια από τις κυριότερες δραστηριότητες των κατοίκων μέσα στον ιστό μιας πόλης χωρίς το άτομο να έχει ως αυτοσκοπό την μετακίνηση ως καθαυτή δραστηριότητα, αλλά τον διάλογο με το αστικό περιβάλλον. Καθ’ όλη τη διάρκεια της περιπλάνησης, το άτομο αποφορτίζεται, παραγκωνίζει τις ευθύνες του και



Εικόνα 36: Ο flâneur του Walter Benjamin

⁶⁹ Αντίστοιχα για τον Hessel η “άσκοπη” περιπλάνηση του flâneur παρουσιάζεται ως μορφή αντίστασης στη μοντέρνα συνθήκη της ταχύτητας. Βασισμένος στον Μπένγιαμιν, βρίσκει αναλογίες ανάμεσα στο δρόμο και το κείμενο και αναφέρει ότι η περιπλάνηση είναι ένας τρόπος να διαβάσεις την πόλη, όπου κάθε πρόσωπο, μαγαζί, βιτρίνα, όχημα, δέντρο, είναι γράμματα που όλα μαζί σχηματίζουν λέξεις, προτάσεις και σελίδες ενός βιβλίου που είναι πάντα νέο. Για να μπορέσεις να περιπλανηθείς, δεν πρέπει να σκέφτεσαι κάτι συγκεκριμένο. «Ο πραγματικός περιπλανητής μοιάζει με τον αναγνώστη που διαβάζει ένα βιβλίο με ευχαρίστηση για να περάσει την ώρα του», Anke, Gleber, *The art of taking a walk: Flanerie, literature and film in Weimar culture*, Princeton University press, Princeton, 1999, σελ.66

τους ταχείς ρυθμούς ζωής της σύγχρονης πόλης και του δίνεται η δυνατότητα να αφεθεί ελεύθερο στα ερεθίσματα του περιβάλλοντος του, ενώ ταυτόχρονα, μπορεί να κοινωνικοποιηθεί ή και να απομονωθεί.⁷⁰ Ειδικότερα για το σύγχρονο άνθρωπο, ένας περίπατος μπορεί να επηρεάσει σημαντικά την ψυχολογία του και την διάθεση του μέσω της συνεχούς εναλλαγής εικόνων και ατμοσφαιρών, εφόσον διέρχεται από διάφορα σημεία της πόλης. Ο περιπλανητής- flâneur περνά από μέρη με διαφορετικό χαρακτήρα και ποιότητα και σε συνδυασμό με τους δικούς του όρους διάθεσης, δεκτικότητας, ευαισθησίας και τις ψυχολογικές συνιστώσες τη δεδομένη στιγμή, επηρεάζεται διαφορετικά. Ο περιπλανώμενος βαδίζει στους δρόμους με περιέργεια, αποτελώντας έναν εξωτερικό παρατηρητή των γεγονότων τριγύρω του. Για την πόλη, ο flâneur είναι εκείνος που περιφέρεται στο πλήθος, παρατηρώντας και αναζητώντας την έμπνευση στην ένταση των τυχαίων συναντήσεων. Είναι το άτομο που συλλογίζεται και αντλεί συνεχώς τις διαφορετικές εικόνες που το περιτριγυρίζουν.

Ο Koolhaas στο σχεδιασμό κτιριακών δομών επιχειρεί να μετατρέψει αυτή την «αστική εμπειρία» σε «αρχιτεκτονική εμπειρία»,

παροτρύνοντας τους χρήστες να περιπλανηθούν στο «κτιριακό περιβάλλον» και να αφεθούν στις απρόσμενες ποιότητες που αυτό έχει να τους προσφέρει. Όπως αναφέρει ο Matthew Stadler στο βιβλίο "What is OMA", ο Koolhaas ήταν σαφώς επηρεασμένος από τις θεωρίες του Benjamin Walter και τη Μποντλεριανή κοσμοθεωρία (Baudelairean worldview) που υποστήριζαν ότι η αστική εμπειρία για τον σύγχρονο flâneur της πόλης βασίζεται στο σοκ, τη σύμπτωση, τη στιγμή, το εφήμερο και το ασυνείδητο.⁷¹

Ο Koolhaas δίνοντας έμφαση σε μια αρχιτεκτονική, η οποία αντιπροσωπεύει το ασυνείδητο και την «τάση του πανικού» που χαρακτηρίζει την όψιμη μοντέρνα ύπαρξη της πόλης, έρχεται αρκετά κοντά στις θεωρίες που ανέλυσε ο Walter Benjamin για να περιγράψει την αστική εμπειρία. Το σοκ, η σύμπτωση, η στιγμή, το εφήμερο, το «generic city»⁷² του Koolhaas δεν διαφέρει σε κανένα επίπεδο από την πόλη του flâneur, παρά μόνο ότι στο πλαίσιο του εκσυγχρονισμού και της αστικοποίησης εξελίσσεται με ταχύτερους ρυθμούς. Το σενάριο του αρχιτέκτονα για το "generic city", η εφαρμογή του "bigness"⁷³ για τον αστικό σχεδιασμό, η συνεχής απέχθεια του για οτιδήποτε παραπέμπει

⁷⁰ Όπως πολύ στοχευμένα αναφέρει ο Sennett, ο δημόσιος χώρος σε κάθε μορφή του μπορεί να αποδεσμεύεται από τον κοινωνικό του ρόλο και να χρησιμοποιείται ως χώρος απομόνωσης και όχι κοινωνικοποίησης και παρατήρησης. «Δεν επιτρέπεται να κάθεται επί ώρες φλυαρώντας. Κάνεις απλώς ένα περίπατο και σε αυτό το διάστημα μπορεί να διαβεί από και οτιδήποτε ή οποιοσδήποτε».

⁷¹ *Considering Rem Koolhaas and the Office for Metropolitan Architecture, What is OMA*, NAI Publishers, Rotterdam, 2003 σελ.136

⁷² Όρος που δόθηκε από τον Koolhaas για να χαρακτηρίσει τις σύγχρονες παγκοσμιοποιημένες πόλεις. Αποτελεί έκφραση της γενικευμένης αστικοποίησης, όπου τα προάστια στρεβλώνονται και επεκτείνονται παρακάμπτοντας τους πολεοδομικούς κανόνες, η πυκνότητα μειώνεται, οι στιγμές αραιώνουν. Η πόλη απελευθερώνεται από την αιχμαλωσία του «κέντρου» και της ταυτότητας, είναι ασυνεχής, συναρμολογημένη από θύλακες, φαινομενικά τυχαία και ακατάστατη, πολυφυλετική και πλουραλιστική, με ευέλικτη ποικιλομορφία. Μια πόλη χωρίς ιστορία η οποία αντικατοπτρίζει τις σύγχρονες ανάγκες και δυνατότητες. *Considering Rem Koolhaas and the Office for Metropolitan Architecture, What is OMA*, NAI Publishers, Rotterdam, 2003 σελ.60

⁷³ Ιδιότητα της πόλης όπως όρισε ο Koolhaas με την οποία η πόλη μετατρέπεται από ένα άθροισμα των βεβαιοτήτων σε μια συσώρευση των μυστηρίων. Συνιστά χαρακτηριστικό μιας αρχιτεκτονικής όπου δεν φιλοδοξεί να προσφέρει μόνιμες λύσεις, αλλά επιτρέπει στους ανθρώπους να την χρησιμοποιήσει με οποιοδήποτε τρόπο επιθυμούν. Ο.π., σελ.61

στην ιστορία και η ρητή του άρνηση να ακολουθήσει κάποιο συγκεκριμένο στίλ σχηματίζουν μια περίεργη συγχώνευση των θεωριών του Benjamin.⁷⁴ Από τον Benjamin, ο Koolhaas ενστερνίστηκε την κατανόηση για τους ταχείς ρυθμούς της πόλης, αλλά όχι την τραγική συνειδητοποίηση της απώλειας ή της μελαγχολίας που χαρακτήριζε τον flâneur.⁷⁵ Επίσης, υιοθέτησε την άποψη του Benjamin για το πορώδες της αρχιτεκτονικής. Ο Benjamin υπογραμμίζει για το πορώδες της πόλης, αναφέροντας το παράδειγμα της Νάπολης στο δοκίμιο “Reflections”, ότι η σύνδεση και η επικοινωνία των δημόσιων και ιδιωτικών χώρων μιας πόλης, πραγματοποιείται σε μεγάλο βαθμό μέσω του δρόμου.⁷⁶ Κατά τον ίδιο τρόπο, ο Koolhaas επιδιώκει την αλληλοδιείσδυση των διαφορετικών λειτουργιών μέσα σε ένα κτίριο, δημιουργώντας χώρους ποικίλων δραστηριοτήτων. Εστιάζει στη δημιουργία ενδιάμεσων χώρων, κατωφλιών όπως αναφέρει ο Benjamin, που εξυπηρετούν διαφορετικές λειτουργίες και ανταποκρίνονται

στη δημιουργία μιας «αρχιτεκτονικής εμπειρίας».

Όπως φαίνεται από το σχεδιασμό του, ο Koolhaas επιδίωκε να διαμορφώνει χώρους που επικοινωνούν και που αλληλοεπιδρούν. Αυτό που ενδιαφέρει τον αρχιτέκτονα στο σχεδιασμό είναι ο επισκέπτης ή ο χρήστης να ακολουθήσει μια πορεία εσωτερικά, που θα αποτελείται από μια διαδοχή γεγονότων και θα ενθαρρύνει τους χρήστες να αυτοσχεδιάσουν και να συμμετάσχουν στην κοινωνική ζωή του κτιρίου. Έναν «αρχιτεκτονικό περίπατο», που ο περιπατητής θα αφήνεται στην αίσθηση του τυχαίου, του απρόσμενου και θα ανακαλύπτει συνεχώς νέες εμπειρίες και τυχαίες συναντήσεις, χαρακτηριστικά που συναντάμε και στον περίπατο ενός flâneur στην πόλη.

Συμπερασματικά, αυτό που αποτελεί βασικό σημείο της θεωρίας του Walter Benjamin για την περιπλάνηση, τον περίπατο και την συνολική επίδραση που έχει στα υποκείμενα, συντελεί κυρίως στο στοιχείο σχεδιασμού από τον Koolhaas. Ουσιαστικά, εφαρμόζει την ίδια έννοια του περιπατητή ως flâneur στα κτίρια, με τη μορφή του αρχιτεκτονικού περιπάτου, όπως για παράδειγμα στο σχεδιασμό του Kunsthal Museum και του Educatorium, ως μια δραστηριότητα κοινωνικοποίησης στο δρόμο της πόλης που μπορεί να λάβει χώρα στο εσωτερικό ενός κτιρίου. Ο αρχιτεκτονικός περίπατος, για τον Koolhaas, είναι η συνεργατική εκδήλωση μιας δυναμικής χωρικής εμπειρίας, της οποίας η συνολική επίδραση είναι μεγαλύτερη σε σχέση με αυτή των ξεχωριστών τμημάτων του κτιρίου.



Εικόνα 37: Ο flâneur του Rem Koolhaas

⁷⁴ Ο.π., σελ.61

⁷⁵ Ο.π., σελ.61

⁷⁶Walter, Benjamin, Reflections, Schocken Books, USA,1986, σελ. 163

51Γ. Ο αρχιτεκτονικός περίπατος ως κοινωνική δραστηριότητα στο Kunsthall Museum και στο Educatorium

Η επικέντρωση του Rem Koolhaas στο να δημιουργεί εμπειρίες μέσα από την αρχιτεκτονική, όπως αποδείχθηκε και παραπάνω, είναι αισθητή σε κάθε αρχιτεκτονικό του έργο. Στην περίπτωση του Kunsthall Museum στο Rotterdam της Ολλανδίας, ο Koolhaas επιδιώκει να δημιουργήσει στο χρήστη το αίσθημα της «αρχιτεκτονικής εμπειρίας», της έκπληξης, του απρόβλεπτου και του απροόπτου, εκμεταλλευόμενος το σύστημα κυκλοφορίας, το οποίο μεταφράζει ως «αρχιτεκτονικό περίπατο».

Το μουσείο σχεδιασμένο από την ομάδα την οποία ίδρυσε και συμμετείχε ο ίδιος ο Koolhaas, OMA, δεν ανταποκρίνεται απλά και μόνον σε μια τυπική χρήση κτιρίων μουσείων. Αποτελεί χώρο στον οποίο φιλοξενούνται διάφορες γκαλερί και αίθουσες που επιτρέπουν τη μέγιστη ευελιξία και μπορούν να φιλοξενήσουν πλήθος εκθέσεων και δραστηριοτήτων, συνυπάρχοντας

μεμονωμένα ή συλλογικά.

Το μουσείο βρίσκεται κατά μήκος της οδού Maas, δρόμου ταχείας κυκλοφορίας πάνω από ένα από τα μεγαλύτερα φράγματα του Ρότερνταμ. Έκτασης 3.300 τετραγωνικών μέτρων λειτουργεί ως ακρογωνιαίος λίθος μεταξύ του δρόμου ταχείας κυκλοφορίας και του πάρκου στα βόρεια. Το μουσείο σχηματίζεται από έναν ενιαίο όγκο ο οποίος υποδιαιρείται σε τέσσερα διαφορετικά μέρη μέσω δύο διασταυρώσεων οι οποίες είναι επεκτάσεις της τριγύρω περιοχής. Η πρόκληση που προέκυψε ήταν πως θα σχεδιαζόταν ένα κτίριο που θα αρθρώνεται από τέσσερα αυτόνομα μέρη.

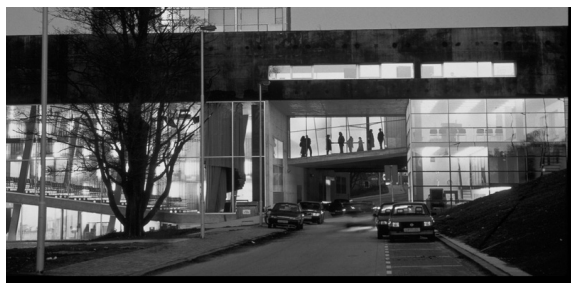
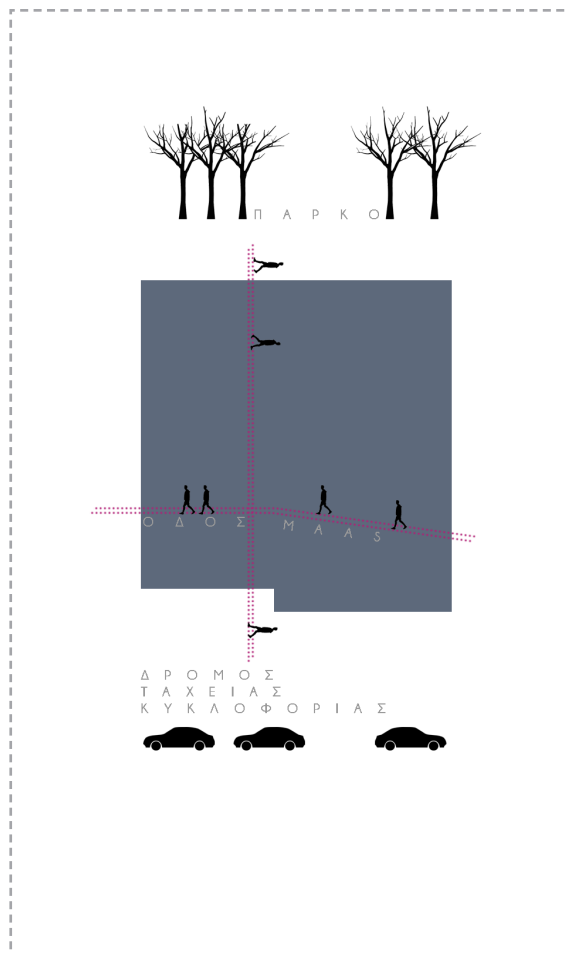
Η λύση δόθηκε από τους OMA και τον Rem Koolhaas με τη δημιουργία μια σπείρας ραμπών που σχηματίζουν μια ενιαία πορεία, ενώ ταυτόχρονα, δημιουργούν στον επισκέπτη



Εικόνα 38: Το Μουσείο Kunsthall, Rem Koolhaas

μια σειρά από αντιφατικές εμπειρίες. Κεντρική ιδέα του κτιρίου αποτελεί η ενσωμάτωση ενός άξονα κυκλοφορίας με τη μορφή ράμπας εσωτερικά, στον οποίο θα λαμβάνουν χώρα όλες οι δραστηριότητες της κίνησης και επαφής των πεζών, όπως ακριβώς συμβαίνει σε έναν τυπικό δρόμο της πόλης.

Ο ένας άξονας είναι ένας δρόμος που διατρέχει το κτίριο στην κατεύθυνση ανατολής-δύσης παράλληλα με τον αυτοκινητόδρομο, ενώ ο άλλος, είναι μια μεγάλη δημόσια πεζοδρομημένη ράμπα που κατηφορίζει από το νότιο άκρο της περιοχής στο βόρειο, δημιουργώντας μια ομαλή μετάβαση μεταξύ του υπερυψωμένου και του χαμηλότερου επιπέδου του πάρκου πίσω από το μουσείο. Η πεζοδρομημένη ράμπα εκτείνεται παράλληλα με έναν γυάλινο τοίχο που χωρίζει το εξωτερικό από το εσωτερικό, ενώ ταυτόχρονα, επιτρέπει την οπτική επαφή μεταξύ του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος. Μια άλλη ράμπα που τρέχει παράλληλα και είναι αντεστραμμένη, διαμορφώνει το χώρο του αμφιθεάτρου και κάτω από αυτό, το εστιατόριο. Καθώς η κλίση που διαμορφώνει το χώρο καθισμάτων για το καθιστικό του αμφιθεάτρου ξεκινά να διαχωρίζεται από τη ράμπα κυκλοφορίας, η οποία βρίσκεται παράλληλα με τα καθίσματα, υπάρχει



Εικόνα 39: Είσοδος από την οδό Maas. Η ράμπα σύνδεσης ανατολικού-δυτικού τμήματος



Εικόνα 40: Είσοδος από δρόμο ταχείας κυκλοφορίας. Σύνδεση βόρειου-νότιου τμήματος

οπτική σύνδεση από το χώρο του αμφιθεάτρου στον εσωτερικό χώρο του εστιατορίου.

Καθώς ο επισκέπτης πλησιάζει την πρώτη αίθουσα, συναντά μια σκάλα και μια θέα σε δεντροστοιχίες στο φυσικό τοπίο που παρεμποδίζεται, αλλά αποκαλύπτεται σταδιακά και παραμορφωμένη μερικές φορές από τους διαφορετικούς τύπους γυαλιού στην πρόσοψη προς το πάρκο. Από εκεί μπορεί κανείς να ακολουθήσει την εσωτερική ράμπα, έναν ευήλιο χώρο που διατρέχεται από ένα πλατύ άνοιγμα προς τη λεωφόρο, που οδηγεί στην αίθουσα 2. Μια τρίτη ράμπα κατά μήκος του roof garden οδηγεί σε μια πιο οικεία αίθουσα με ενιαίο ύψος και στη συνέχεια στην ταράτσα.

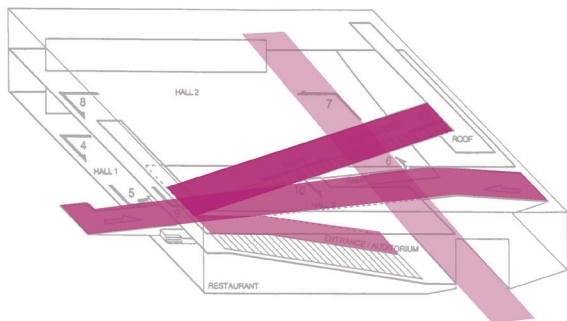
Ο Koolhaas αντί να εστιάσει στην αλληλεπίδραση του χώρου μέσω των υλικών και των κινητών αρχιτεκτονικών στοιχείων, οραματίστηκε διαδραστικότητα, μέσω του κυκλοφοριακού συστήματος του κτιρίου. Παρόλο που επιδίωκε οι όγκοι να είναι αυτόνομοι λειτουργικά, ο αρχιτέκτονας ήταν σε θέση να δημιουργήσει ένα συνεχές σπειροειδές σύστημα ραμπών και ανισοεπίπεδων κόμβων τόσο υπέργεια, όσο και υπόγεια. Το σύστημα ραμπών οργανώνεται από τον ενδιάμεσο χώρο που προκύπτει μεταξύ των διαφορετικών χωρικών εμπειριών που δημιουργούν οι αυτόνομοι όγκοι. Ο επισκέπτης μεταβιβάζεται από τον έναν χώρο στον άλλο μέσω αυτού του ρευστού συστήματος κυκλοφορίας, το οποίο μπορεί να τον οδηγήσει σε μια διαδοχή χώρων που φιλοξενούν, ταυτόχρονα, εκθέσεις παλιάς και σύγχρονης τέχνης, εκθέσεις αρχιτεκτονικής, γλυπτικής και φωτογραφίας. Αυτές οι διασταυρώσεις δεν συντελούν απλώς



Εικόνα 41: Η ανεστραμμένη ράμπα του αμφιθεάρου. Ο χώρος του εστιατορίου.



Εικόνα 42: Η ανεστραμμένη ράμπα του αμφιθεάρου. Ο χώρος του εστιατορίου.



σύνδεση διαφορετικών χώρων



σπείρα ραμπών



“αρχιτεκτονικός περίπατος”



Flauner



“δρόμος”

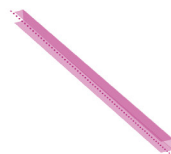
αίσθημα έκπληξης, σοκ
ελευθερία κίνησης



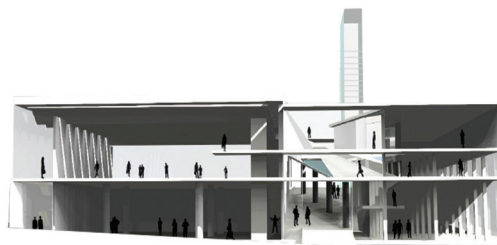
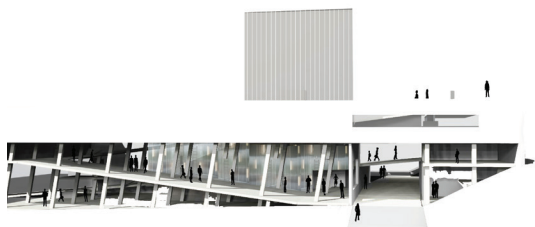
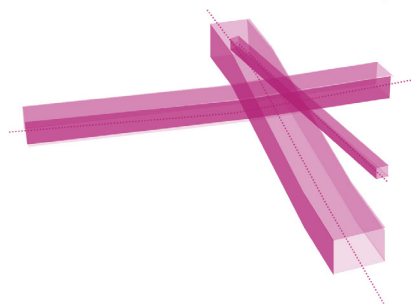
άξονας ανατολής-δύσης



άξονας βορρά-νότου



προς ταράτσα



εννοιολογικές αστικές ροές που υποδιαιρούν τον μεγαλύτερο όγκο του κτιρίου, αλλά παρέχουν νέες χωρικές συνθήκες για την προγραμματική τοποθέτηση, τις οπτικές συνδέσεις και την είσοδο.

Έπειτα από την ανακαίνιση που έγινε στο μουσείο με σκοπό την βελτίωση της ασφάλειας, ο Koolhaas προσπάθησε να κάνει ορισμένες αλλαγές στο κτίριο χωρίς να αλλοιώσει την αρχική του ταυτότητα. Μέσα σε αυτές τις αλλαγές συμπεριλήφθηκε και ο «συνεχόμενος δρόμος από ράμπες», όπως χαρακτηρίζεται από τη συνέταιρο του Koolhaas, Ellen van Loon. Το κτίριο εξ αρχής άφηνε ορισμένα περιθώρια βελτίωσης και η ανακαίνιση βοήθησε στο να αποτελέσει ένα ακόμα χαρακτηριστικότερο παράδειγμα του σχεδιασμού του Koolhaas για κτίρια, ενεργά, συναρπαστικά, γεμάτα εμπειρίες και απρόσμενους ελιγμούς. Η κύρια είσοδος του κτιρίου μεταφέρθηκε στην είσοδο του εστιατορίου και οι επισκέπτες πλέον κατευθύνονται από το café και το κατάστημα του μουσείου, γύρω από τους υγρούς χώρους και το βεστιάριο, στις ράμπες κυκλοφορίας.⁷⁷

Το Kunsthal Museum είναι μια σειρά από χωρικές συνθήκες και αντιπαραθέσεις που ανεξάρτητα από τις διαφορετικές χρήσεις των μερών του αποκαλύπτονται σταδιακά δημιουργώντας ένα φαινομενικά ενιαίο σύστημα. Όπως ο περιπατητής του Benjamin, ο flâneur, διαδέχεται τους χώρους της πόλης και τις διάφορες ποιότητες που αυτή του προσφέρει, παρατηρώντας πολλές φορές έκπληκτος τις συνεχείς εναλλαγές των εικόνων που τον περιτριγυρίζουν, αποστασιοποιημένος από αυτές. Έτσι και στην περίπτωση του μουσείου

Kunsthal παρατηρούμε κοινές πρακτικές. Ο Koolhaas προσπαθεί να δημιουργήσει έναν απόλυτα υβριδικό δρόμο, ο οποίος χαρακτηρίζεται από συνεχή κίνηση και εναλλαγή εικόνων και πορειών, χαρακτηριστικά που ορίζουν την παρουσία του σύγχρονου flâneur.



Εικόνα 43: Κυκλοφορία στη ράμπα βορρά-νότου.



Εικόνα 44: Η είσοδος στο μουσείο.

⁷⁷ http://www.architectmagazine.com/design/buildings/the-kunsthal-designed-and-renovated-by-oma_0

Στο σημείο αυτό θα ήταν ωφέλιμο να αναφερθεί το παράδειγμα της Villa Savoye ως διαφορετικός τρόπος προσέγγισης του «αρχιτεκτονικού περιπάτου». ⁷⁸ Ο «αρχιτεκτονικός περίπατος», η διαδρομή του παρατηρητή μέσω του δομημένου χώρου, είναι η ακολουθία των εικόνων που εκτυλίσσονται μπροστά στα μάτια του περιπατητή, όπως αυτός προχωρά σταδιακά μέσα από μια δομή. Είναι η δημιουργία μιας ιεραρχίας μεταξύ των αρχιτεκτονικών γεγονότων, ένα σύνολο οδηγιών για την ανάγνωση του έργου, ή αλλιώς, το «εσωτερικό κυκλοφοριακό σύστημα» της αρχιτεκτονικής όπως αναφέρει ο ίδιος ο Le Corbusier. Με τη βοήθεια του «αρχιτεκτονικού περιπάτου», πολλοί αρχιτέκτονες του 20ου αιώνα δημιούργησαν ρευστούς χώρους με δεξιοτεχνικές αλληλοκαλύψεις του εσωτερικού και εξωτερικού χώρου, που αποκαλύπτονται καθώς προχωρά ο επισκέπτης.

Για τον Le Corbusier, η κίνηση, είτε του πεζού, είτε των οχημάτων, κατέχει κυρίαρχο ρόλο στον αστικό και αρχιτεκτονικό σχεδιασμό, για αυτό και δίνει ιδιαίτερη έμφαση στο σχεδιασμό των χώρων κυκλοφορίας. Όπως έχει αναφέρει και ο ίδιος «*Η αρχιτεκτονική εκτιμάται καθώς βρισκόμαστε σε κίνηση [...] καθώς περπατάμε, μετακινούμενοι από το ένα σημείο στο άλλο [...]. Ένας αληθινός αρχιτεκτονικός περίπατος προσφέρει συνεχής διαφορετικές θεές, απρόσμενες και κάποιες φορές εκπληκτικές*». ⁷⁹

Στο σχεδιασμό της Villa Savoye, αν και πρόκειται για μια κατοικία, πρωταγωνιστούν οι ράμπες οι οποίες διαπερνούν τον εσωτερικό χώρο των κτιρίων και δημιουργούν μια αρχιτεκτονική εμπειρία στον χρήστη. Στην περίπτωση της Villa Savoye, ο Le Corbusier βασίζεται στη θεωρία για το σπίτι «ως μηχανή κατοίκησης» έτσι και η πορεία της ράμπας είναι πλήρως καθορισμένη και συγκεκριμένη. Ο Le Corbusier στο σχεδιασμό της κατοικίας οργανώνει ένα σύστημα ραμπών και διαμορφώνει έναν τόσο καθορισμένο και λειτουργικό «αρχιτεκτονικό περίπατο» όσο μια καλά μελετημένη μηχανή προσφέροντας συγκεκριμένες εμπειρίες στο χρήστη με αποτέλεσμα να αποθαρρύνει την ατομική πρωτοβουλία και ελευθερία του χρήστη. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, ο «αρχιτεκτονικός περίπατος» οργανώνεται ως ένας αυστηρά και γραμμικά οργανωμένος συνεχής χώρος, που προσφέρει συγκεκριμένες και καλά μελετημένες πλεονεκτικές θεάσεις και οπτικές φυγές εσωτερικά και εξωτερικά της κατοικίας. Ο Le Corbusier, σε αντίθεση με τον Koolhaas ακολουθεί έναν μεθοδολογικό τρόπο σκέψης ώστε ο όγκος, η επιφάνεια, η κάτοψη και οι ρυθμιστικές χαράξεις να συναρμολόζονται ως συνθετικά εργαλεία για τη δημιουργία ενός συντονισμένου αρχιτεκτονικού συνόλου, το οποίο είναι τόσο αποδοτικό και λειτουργικό όσο μια μηχανή. Ο Koolhaas από την άλλη πλευρά, οργανώνει τον «αρχιτεκτονικό περίπατο» μέσω μια σπείρας ραμπών, η οποία όμως επιτρέπει ελευθερία κίνησης και τυχαίων

⁷⁸ Θα πρέπει να τονιστεί ότι η έννοια του «αρχιτεκτονικού περιπάτου» στο Μοντέρνο Κίνημα προέρχεται από τον Le Corbusier, ο οποίος αρχικά την χρησιμοποίησε για να περιγράψει την εμπειρία του περπατώντας μέσα στη Villa Savoye, ενώ μετέπειτα πολλοί ακόμη αρχιτέκτονες υιοθέτησαν τον όρο για να περιγράψουν την πορεία εσωτερικά των κτιρίων ως “architectural promenade”.

⁷⁹ Samuel, Flora, *Le Corbusier and the Architectural Promenade*, BIRKHAUSER, 2010

συναντήσεων. Όπως παρατηρήσαμε και στις θεωρίες του για την πόλη, η κυκλοφορία βασίζεται στο ασυνείδητο, το σοκ και την τυχαιότητα. Η διαδρομή μέσα στο κτίριο δεν είναι καθόλου προβλέψιμη και η δραματική διαστρωμάτωση των χώρων που εμφανίζονται ως αποτέλεσμα της κίνησης, είναι σαφώς κύριο χαρακτηριστικό σχεδιασμού του Koolhaas για τη δημιουργία ενός αρχιτεκτονικού περιπάτου. Ο Koolhaas αποστασιοποιείται από την επιβολή του αρχιτέκτονα στον χρήστη και γενικότερα, στο συνολικό του έργο, εστιάζει στην ελευθερία της κίνησης και στην δημιουργία των κατάλληλων χωρικών συνθηκών ώστε να πραγματοποιηθεί το αίσθημα αυτού που αναφέρει ως «αρχιτεκτονική εμπειρία».

Στο σχεδιασμό του Kunsthal Museum, δεν οργανώνει ιεραρχικά του χώρους με συγκεκριμένες οπτικές φυγές και σαφείς καθορισμένες πορείες. Ο αρχιτεκτονικός περίπατος του Kunsthal Museum αποκτά μια άλλη διάσταση, αυτή της κυκλοφορίας των χρηστών, η οποία ενθαρρύνει την πραγματοποίηση γεγονότων, κοινωνικών συναντήσεων και ευκαιριών για δράση. Στο κυκλοφοριακό σύστημα του Kunsthal, οι χρήστες έχουν τη δυνατότητα να επιλέγουν να κινηθούν όπως αυτοί θέλουν, να ενημερωθούν όπως αυτοί επιθυμούν, να έρχονται σε επαφή με πρόσωπα και πράγματα που αυτοί επιλέγουν, να έχουν τη δυνατότητα να δημιουργούν το δικό τους μικροπεριβάλλον. Ως επακόλουθο, να αντιλαμβάνονται το κτίριο υπό τις προϋποθέσεις που οι ίδιοι έχουν διαμορφώσει, να φτάνουν να ερμηνεύουν και να βιώνουν το περιβάλλον κατά τη δική τους κοσμοθεώρηση, δηλαδή να οικοδομούν τους δικούς τους κόσμους στον μικρόκοσμο του κτιρίου.

Ένα ακόμα κτίριο του Koolhaas όπου εφαρμόζει τις καινοτόμες ιδέες του και οργανώνει νέου είδους κοινωνικούς χώρους αποτελεί το Educatorium για το Πανεπιστήμιο της Ουτρέχτης στην Ολλανδία. Το κτίριο κατασκευάστηκε το 1997 για να φιλοξενήσει το καφέ του πανεπιστημίου, δυο αμφιθέατρα διαλέξεων και ένα σύνολο δωματίων εξέτασης. Σύμφωνα με τον Koolhaas το έργο αυτό επινοήθηκε ως κέντρο εξυπηρέτησης της πανεπιστημίουπόλης. Περιγράφεται ως ένα «σημείο ραντεβού και ανταλλαγής», δημιουργώντας ένα νέο κεντροβαρικό σημείο όπου ενσαρκώνει την «πανεπιστημιακή εμπειρία». Μια εμπειρία, η οποία περιλαμβάνει τις κοινωνικές συναντήσεις, τη μάθηση και την ανταλλαγή, τους χώρους διδασκαλίας και τέλος, τις επιμέρους συνήθειες και τελετουργίες των φοιτητών.

Ουσιαστικά πρόκειται για το συνδυασμό 3 διαφορετικών τύπου χώρου, αυτόν για τις συναντήσεις και την κοινωνική αλληλεπίδραση, αυτόν για τη μάθηση και αυτόν για τις καθημερινές συνήθειες των φοιτητών. Για τον αρχιτέκτονα ο σχεδιασμός του Educatorium αποτελεί μια προσπάθεια να δημιουργήσει ποικίλες μορφές κοινωνικών χώρων επιδιώκοντας πιθανή επικάλυψη μεταξύ των διαφορετικών προγραμμάτων και ενθάρρυνση για ανταλλαγή και αλληλεπίδραση μεταξύ των φοιτητών κάθε κλάδου. Ταυτόχρονα όμως, διατηρώντας την αυτόνομη και προγραμματιστική χρήση των επιμέρους χώρων.

Ο Koolhaas μέσω του σχεδιασμού για το Educatorium εισάγει ένα σύνολο από φράσεις κλειδιά και αλληγορίες που πλαισιώνουν την κριτική του κτιρίου. Η ιδέα ενός «συνθετικού τοπίου» χρησιμοποιείται για τονίσει την ιδέα της μεταφοράς του έξω στο μέσα στο κτίριο.

Η είσοδος περιγράφεται από τον ίδιο ως ένα κεκλιμένο επίπεδο του εδάφους, ως μια «αστική πλατεία», η οποία συνεχίζεται ως ένας εσωτερικός κεκλιμένος τομέας(field). Αυτό το κεκλιμένο επίπεδο διπλώνει προς τα πάνω και πίσω για να γίνει τοίχος και, στη συνέχεια, στέγη. Από τον Koolhaas περιγράφεται ως ένα «κοινωνικό μαγικό χαλί», ένα αστικό τοπίο παιχνιδιού και κοινωνικών συναντήσεων στην αρχιτεκτονική. Επίσης, ένα από τα αμφιθέατρα, χαρακτηρίζεται ως «ένα αμφιθέατρο στο τοπίο» εξαιτίας του ότι περιβάλλεται από ένα διαφανή τοίχο ανοιχτό προς τη θέα κατακερματίζοντας τα όρια εσωτερικού και εξωτερικού χώρου. Τέλος, τα δωμάτια εξέτασης περιγράφονται ως «εσωτερικά τοπία» τα οποία είναι ευέλικτα και μπορούν αν υποδιαιρεθούν για να φιλοξενήσουν διαφορετικές λειτουργίες.

Συνολικά, το κτίριο σχεδιάστηκε ως μια διαπερατή χωρική δομή, σκόπιμα σχεδιασμένη «Για να ενεργεί ως ένα δίκτυο στο οποίο φοιτητές και χρήστες είναι ελεύθεροι να ανακαλύψουν τις δικές τους εναλλακτικές παρακάμψεις-πορείες και να ελιχθούν μέσα στο κτίριο. Αντί να προσπαθεί να υπαγορεύσει οποιοδήποτε συγκεκριμένο μοτίβο χρήσης, ο σχεδιασμός του Educatorium επιδιώκει να δημιουργήσει ένα συνθετικό τοπίο ανοιχτό σε κάθε ατομική επιλογή.»⁸⁰

Όπως παρατηρήθηκε και στο σχεδιασμό του Hertzberger, ο Koolhaas διαμορφώνει διαπερατούς και ευέλικτους χώρους κυκλοφορίας στους οποίους η ατομική πρωτοβουλία αξιοποιείται για το συλλογικό συμφέρον και για τη δημιουργία φιλικών περιβαλλόντων όπου κάθε χρήστης έχει τη δυνατότητα να διαμορφώσει όπως επιθυμεί. Θα μπορούσε να πούμε πως το



Εικόνα 45: Το Educatorium, Rem Koolhaas

⁸⁰ Dovey, Kim, *Becoming Places/Architecture/Identity/Power*, Routledge, Taylor & Francis Group, USA, 2010, σελ.112

παραπάνω φαίνεται να συνδέεται άμεσα με την άποψη του Hertzberger για το δρόμο της πόλης και την κοινωνική του διάσταση ενσωματωμένη στο κτίριο. Όπως ο ίδιος στο σχεδιασμό γραφείων Centraal Beheer διαμορφώνει ένα σύστημα κυκλοφορίας αντίστοιχο της πόλης με υψηλή διαπερατότητα και με ελευθερία κινήσεων ευνοώντας την επικοινωνία και τις τυχαίες συναντήσεις, αντίστοιχα ο Koolhaas δημιουργεί χώρους κυκλοφορίας εσωτερικά του κτιρίου στους οποίους οι χρήστες από κάθε τομέα μπορούν να συναντιούνται και να επικοινωνούν.

Το παραπάνω αποδεικνύεται και από το χωρικό διάγραμμα ανάλυσης το οποίο δείχνει ένα κτίριο προσβάσιμο και υψηλής διαπερατότητας, εφόσον είναι προσβάσιμο στο κοινό μέσα 11 σημεία εισόδου. Κάθε μια από τις επιμέρους λειτουργίες(καφετέρια, αμφιθέατρα, χώροι εξέτασης) συνδέεται με ένα σημαντικό κοινωνικό χώρο κυκλοφορίας. Οι 3 αυτές ζώνες οργανώνονται κάθετα, με την καφετέρια στο ισόγειο, τα αμφιθέατρα στο επόμενο επίπεδο και τα δωμάτια εξέτασης στα ανώτερα επίπεδα. Οι βασικότεροι χώροι κυκλοφορίας και διαδρομών μεταξύ τους είναι ανοιχτοί και έχουν σχεδιαστεί ως «χώροι παύσης» για αυθόρμητες συναντήσεις μεταξύ των εξετάσεων και των διαλέξεων. Υπάρχουν 4 βασικά φουαγιέ, οι προαναφερθέντες «χώροι παύσης», οι οποίοι διαμορφώνουν μια πορεία από την εξωτερική «αστική πλατεία» προς το κύριο φουαγιέ που οδηγεί στο πάνω επίπεδο και στη συνέχεια έξω από τις αίθουσες εξέτασης, στο φουαγιέ-μπαλκόνι, ανοιχτό προς το εξωτερικό.

Το σύστημα κυκλοφορίας σε γενικό επίπεδο αποτελεί ένα αριστοτεχνικό κομμάτι σχεδιασμού και μέσω αυτού επιτυγχάνεται η



Εικόνα 46: "Αστική πλατεία", είσοδος στο Educatorium

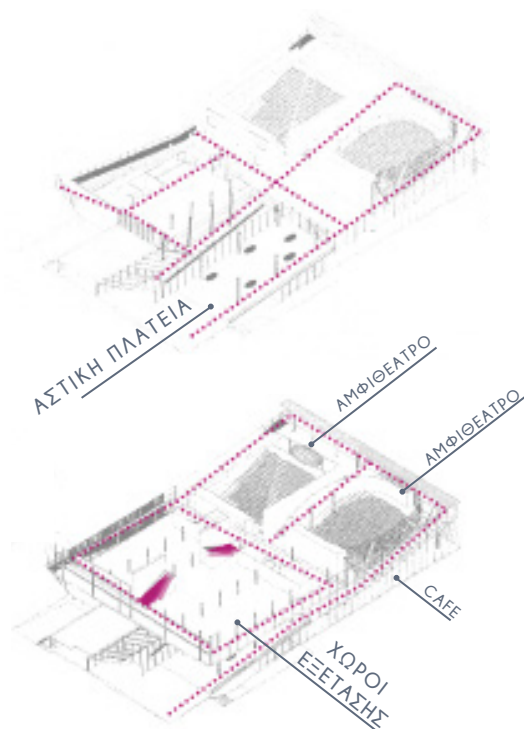


Εικόνα 47: "Κοινωνικό μαγικό χαλί", θέα προς το εξωτερικό



Εικόνα 48: "Κοινωνικό μαγικό χαλί"

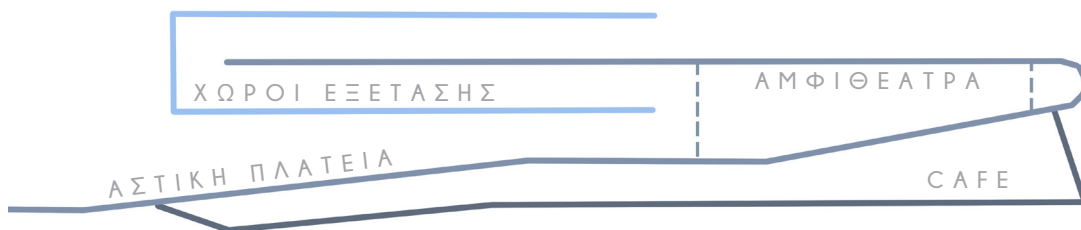
ενσωμάτωση της προγραμματικής καινοτομίας με παγιωμένες χωρικές συνθήκες. Οι ελευθερίες της κυκλοφορίας και οι τυχαίες συναντήσεις στο εσωτερικό του παραπέμπουν σε μεγάλο βαθμό στον κοινωνικό ρόλο που κατέχει ο δρόμος για την πόλη. Όπως διαπιστώθηκε, ο σχεδιασμός των δικτύων κίνησης έχει προκύψει με κυρίαρχο γνώμονα τις κοινωνικές συναντήσεις και την ανταλλαγή μεταξύ των χρηστών. Εάν και ο κοινόχρηστος αυτός χώρος ή τομέας όπως αναφέρεται από τον Koolhaas, δεν επεκτείνεται σκόπιμα μέχρι τα ανώτερα επίπεδα των αιθουσών εξέτασης προκειμένου να διατηρήσουν την ιδιωτική λειτουργία τους, εξακολουθεί να ταυτίζεται με τις ροές κυκλοφορίες του δρόμου των πόλεων. Άλλωστε όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενο κεφάλαιο ο Koolhaas επιδίωκε να «αστικοποιεί» κατά κάποιο τρόπο τα κτίρια δημιουργώντας νέες χωρικές εμπειρίες και καινοτόμους κοινωνικούς χώρους εσωτερικά.



δρόμος

καφετέρια, αμφιθεατρα, → σύνδεση με ένα κοινό σύστημα
χώροι εξέτασης κυκλοφορίας

→ “fields” → “χώροι παύσης”
χώρος συνάντησης,
επαφής, ανταλλαγής



ΣΥΜΠΕΡΑΣ

Εν κατακλείδι, παρατηρούμε πως το στοιχείο του δρόμου, εάν και άκρως συνυφασμένο με την αστική ζωή, είναι δυνατόν εφόσον εντάσσεται με τον κατάλληλο τρόπο, να συμβάλλει σημαντικά στη διαμόρφωση κοινωνικών χώρων μικρότερης κλίμακας μέσα στα κτίρια. Όπως εξετάστηκε, ο χώρος του δρόμου προάγει κοινωνικές αξίες που αφορούν την επικοινωνία, την αλληλεπίδραση και την επαφή μεταξύ των ατόμων, διαμορφώνοντας φιλικά περιβάλλοντα τα οποία προάγουν το συλλογικό όφελος και την ανάπτυξη των διαπροσωπικών σχέσεων. Παρά το γεγονός ότι πολλές φορές αξιοποιείται με ποικίλους τρόπους, ο κοινωνικός του ρόλος αποτελεί ένα από τα βασικότερα χαρακτηριστικά του που σε καμία περίπτωση δεν θα πρέπει να αγνοείται.

Από τους αρχιτέκτονες που αναλύθηκαν, είναι φανερό πως εκμεταλλευόμενοι την κοινωνική διάσταση του χώρου του δρόμου, επιχειρούν να δημιουργήσουν περιβάλλοντα που αντικατοπτρίζουν την ανάγκη της κοινωνίας για επικοινωνία και ελευθερία επιλογών μέσα στα κτίρια. Ο σχεδιασμός των κτιρίων στον οποίο εστίασε η μελέτη, αφορά τη δημιουργία χώρων κυκλοφορίας προκειμένου να ικανοποιηθούν οι κοινωνικές ανάγκες των εκάστοτε χρηστών των κτιρίων. Για τους αρχιτέκτονες στους οποίους επικεντρώθηκε η έρευνα, ο ανθρωποκεντρικός χαρακτήρας της αρχιτεκτονικής κατέχει εξέχων ρόλο, είτε στον αστικό σχεδιασμό, είτε στον αρχιτεκτονικό και τείνουν να τον υπερασπιστούν μέσω της ενίσχυσης της κοινωνικής διάστασης του δρόμου στα κτίρια.

Με αφετηρία μελέτης τον Aldo Van Eyck και τον Γεώργιο Κανδύλη, οι οποίοι επικεντρώνονταν στην αξιοποίηση των ενδιάμεσων διαμεσολαβούντων χώρων μεταφέροντας την αίσθηση του εξωτερικού δρόμου εσωτερικά των κτιρίων, παρατηρήσαμε πως και οι δυο αρχιτέκτονες επιχειρούν να μιμηθούν τον τρόπο λειτουργίας του δρόμου της πόλης προκειμένου να ενθαρρύνουν την κοινωνικοποίηση των χρηστών. Στην περίπτωση του ορφανοτροφείου του Amsterdam, ο Van Eyck επιχειρεί μέσω της επανάληψης χωρικών δομών να διαμορφώσει έναν οικισμό, ο οποίος δεν θα έχει έναν κεντροβαρικό πυρήνα αλλά η κεντρικότητα της σύνθεσης θα εκτείνεται σε όλη την επιφάνεια του κτιρίου μέσω του δικτύου κυκλοφορίας. Αρθρώνοντας όλους τους διαφορετικούς λειτουργικούς χώρους μέσω του δικτύου κίνησης, ενθαρρύνει τα παιδιά όλων των ηλικιών να επικοινωνήσουν και να αναπτύξουν ισχυρούς δεσμούς, αντίστοιχους με της οικογένειας σε όλη την έκταση του κτιρίου. Για τον Van Eyck, ο χώρος της κίνησης λειτουργεί σαν ένας «εσωτερικός δρόμος», όπου τα παιδιά θα μπορούν να περνάνε χρόνο μαζί, να ψυχαγωγούνται και να νιώθουν μια ενωμένη ομάδα. Κύριος στόχος του αρχιτέκτονα αποτελούσε να προσφέρει στα ορφανά παιδιά μέσω της αρχιτεκτονικής το αίσθημα της οικογένειας και της ασφάλειας.

Επίσης, ο Κανδύλης στο Ελεύθερο Πανεπιστήμιο του Βερολίνου, μέσω του συστήματος των “stems” δημιουργεί ένα ολοκληρωμένο σύστημα κίνησης εσωτερικά, το οποίο δίνει την αίσθηση του δρόμου της πόλης. Κατασκευάζει ένα κτίριο που απλώνεται σαν χαλί στο έδαφος επιδιώκοντας τη βέλτιστη οριζόντια διάρθρωση του κτιρίου. Δημιουργεί ένα κτίριο τύπου “groundscaper”, όπου οι φοιτητές και καθηγητές μπορούν να κινούνται ελεύθερα και να επικοινωνούν άμεσα μεταξύ τους. Δίνοντας του και τον τίτλο Ελεύθερο, θίγει άμεσα το ζήτημα για το πώς πρέπει να είναι ένα Πανεπιστήμιο και μέσω του σχεδιασμού του, υποστηρίζει ότι τα πανεπιστήμια πρέπει να είναι δημοκρατικά και να ενθαρρύνουν τους φοιτητές να δρουν ελεύθερα, να εκφράζουν διαφορετικές απόψεις, να αναπτύσσουν διάλογο,

ακόμα και να συγκρούονται, έτσι ώστε δυναμώνουν οι σχέσεις μεταξύ τους και να νιώθουν όλοι ίσοι. Όλες οι παραπάνω δραστηριότητες για τον Κανδύλη λαμβάνουν χώρα στους «εσωτερικούς δρόμους» που διαμορφώνει και που λειτουργούν σαν ένα κανονικό δίκτυο κυκλοφορίας των δρόμων της πόλης.

Γενικότερα, και οι δύο αρχιτέκτονες, μέσω της ανάμειξης των χρήσεων και της αντιεραρχικής οργάνωσης που ακολουθούν στην άρθρωση των λειτουργιών, καταφέρνουν να κατασκευάσουν χώρους κοινωνικής ώσμωσης στους ενδιάμεσους, *in between*, χώρους των κτιρίων, με σκοπό να λαμβάνουν χώρα κοινωνικές δραστηριότητες. Ο Van Eyck χρησιμοποιώντας υλικά εξωτερικής επικάλυψης και ο Κανδύλης κατασκευάζοντας πεζοδρομημένους άξονες κυκλοφορίας εσωτερικά του κτιρίου, ενισχύουν την αίσθηση του χρήστη ότι περπατά στο δρόμο της πόλης, εκεί όπου οι συναναστροφές, η ελευθερία επιλογών και οι τυχαίες συναντήσεις αποτελούν βασική δραστηριότητα.

Αντίστοιχα, οι Alison και Peter Smithson, όπως και Smith και Lynn, υπερασπιζόμενοι την κοινωνική διάσταση του δρόμου, η οποία κατά την περίοδο δράσης τους είχε αντικατασταθεί από την κυκλοφορία των οχημάτων, προτείνουν μια εναλλακτική εκδοχή. Σε αντίθεση με τους Van Eyck και Κανδύλη που αξιοποιούν το επίπεδο του εδάφους, οι συγκεκριμένοι αρχιτέκτονες μεταφέρουν το δρόμο σε επίπεδα πάνω από το έδαφος. Αξιοποιούν την τρίτη διάσταση, το ύψος, για δημιουργήσουν ευρύχωρους διαδρόμους μπροστά από διαφορετικούς τύπους κατοικίας, αναμειγνύοντας τις κοινωνικές ομάδες, ενώ ταυτόχρονα, εμπλουτίζουν με διαφόρων τύπου λειτουργίες τους διαδρόμους μιμούμενοι τον ιδανικό δρόμο της πόλης. Το δρόμο εκείνον, που απευθύνεται ισάξια σε όλους, χωρίς ταξικούς διαχωρισμούς και που επιτρέπει στους χρήστες να τον χρησιμοποιήσουν όπως οι ίδιοι επιθυμούν. Υψώνουν μεγάλου πλάτους διαδρόμους πάνω από το έδαφος, οι οποίοι δεν λειτουργούν μόνο για τη σύνδεση των κατοικιών, αλλά κυρίως ως χώροι αναψυχής και συνάντησης, όπως και ο δρόμος της πόλης. Και οι δύο αυτές ομάδες αρχιτεκτόνων, έρχονται αντιμέτωποι με την ορθολογιστική προσέγγιση του δρόμου που κατά το Μοντέρνο Κίνημα λειτουργούσε αποκλειστικά ως «μηχανή κίνησης» και επιχειρούν να δώσουν έναν ανθρωποκεντρικό χαρακτήρα στους χώρους κυκλοφορίας, ώστε να ανταποκρίνονται στις ανάγκες για επικοινωνία των κατοίκων σε επίπεδα πάνω από το έδαφος.

Ο Hertzberger στη συνέχεια, δίνοντας επίσης μεγάλη έμφαση στο χώρο του δρόμου και στη λειτουργία του ως κοινωνικό χώρο, θέτει ως βασικό στοιχείο σχεδιασμού την κοινωνική του διάσταση. Ο ίδιος χρησιμοποιεί το δρόμο ως έναν «ημιτελή χώρο», ενθαρρύνοντας τους χρήστες να τον μεταβάλλουν και να τον οικειοποιηθούν. Δημιουργεί δρόμους-καθιστικά, οι οποίοι εάν και συχνότερα συναντώνται στον αστικό σχεδιασμό, είναι εφικτό, όπως είδαμε στο σχεδιασμό του Centraal Beheer, ενδυναμώνουν τον κοινωνικό χαρακτήρα του κτιρίου, εφόσον μπορούν να χρησιμοποιηθούν από τους εργαζόμενους ως χώροι διαλλείματος, συναντήσεων ακόμα και μικρών άτυπων συμβουλίων. Ταυτόχρονα, μετατρέποντας τους χώρους κίνησης σε δρόμους, τους αξιοποιεί ως καθιστικά, ως χώρους συναναστροφών, ως χώρους όπου κάθε εργαζόμενος έχει τη δυνατότητα να αφήσει το προσωπικό του σημάδι με σκοπό την οικειοποίηση του χώρου εργασίας. Για τον Hertzberger, η οικειοποίηση του δημοσίου χώρου του δρόμου κατέχει κυρίαρχο ρόλο στη λειτουργία του ως κοινωνικού χώρου, από τη στιγμή που τα άτομα παροτρύνονται να αλληλοεπιδράσουν και να επικοινωνήσουν μέσω της

επίδρασης τους στο περιβάλλον που δρουν, κατοικούν ή επισκέπτονται. Ο αρχιτέκτονας θέλοντας να δημιουργήσει ένα νέο τύπου κτιρίων γραφείου επιχειρεί να προσελκύσει και να παροτρύνει την ατομική πρωτοβουλία, προκαλώντας τους εργαζόμενους να μεταβάλλουν το χώρο και τις λειτουργίες του, όπως συμβαίνει στο δρόμο της πόλης. Με αυτόν τον τρόπο, οι χώροι κίνησης αποκτούν μια ευελιξία, μέσω της οποίας προσαρμόζονται στις ατομικές και συλλογικές ανάγκες των χρηστών του κτιρίου, με σκοπό να φιλοξενήσουν μια ποικιλία διαφορετικών χρήσεων. Το παραπάνω παραπέμπει σε μεγάλο βαθμό στους “streets in the air”, που σε κάθε περίπτωση οι χώροι των διαδρόμων αφήνουν περιθώρια μεταβολής και αξιοποίησης κατά την προσωπική επιλογή των χρηστών.

Τέλος, ο Koolhaas αποδίδει μεγάλη σημασία στην «αρχιτεκτονική εμπειρία» και μέσω αυτής, επιδιώκει να δημιουργήσει περιβάλλοντα που επηρεάζουν σημαντικά τους χρήστες. Η κοινωνική διάσταση του δρόμου στο έργο του Koolhaas παρουσιάζεται στα κτίρια μέσω του «αρχιτεκτονικού περιπάτου». Όπως διαπιστώθηκε, επιχειρεί να μετατρέψει τον χρήστη σε ένα περιπλανητή-“flaneur” μέσα στο κτίριο, ο οποίος αλληλεπιδρά με το περιβάλλον του, περιτριγυρίζεται από αντιφατικές εμπειρίες και θεάσεις, κινείται ελεύθερα στο χώρο και ταυτόχρονα, αφήνεται στην ένταση των τυχαίων συναντήσεων. Στόχος του είναι να αστικοποιήσει τα κτίρια, μετατρέποντάς τα σε διαπερατές δομές, όπου όπως και στην πόλη, τα υποκείμενα μπορούν να ακολουθήσουν ποικίλες διαδρομές, να κινηθούν με βάση την προσωπική τους επιλογή και να έρθουν αντιμέτωποι με διαφορετικές καταστάσεις. Κύριο χαρακτηριστικό σχεδιασμού του είναι η ένταξη χώρων διαφορετικών χρήσεων σε ένα ενιαίο σύστημα. Στο Kunsthall Museum οργανώνει χώρους που φιλοξενούν διαφορετικού τύπου εκθέσεις σε ένα κοινό χρονικό διάστημα, δίνοντας τη δυνατότητα στους επισκέπτες να περιπλανηθούν μέσα σε χώρους με διαφορετικό περιεχόμενο. Στο Educatorium αντίστοιχα, οι φοιτητές μπορούν να κινηθούν ελεύθερα στους χώρους εξέτασης, στο café και στα αναγνωστήρια εφόσον όλοι οι χώροι οργανώνονται να μην σε διαφορετικά επίπεδα, αλλά συνολικά, δημιουργούν ένα κτίριο που ικανοποιεί ποικίλες δραστηριότητες. Το παραπάνω επιτυγχάνεται με τη δημιουργία τομών κυκλοφορίας-fields μέσω των οποίων ο αρχιτέκτονας οργανώνει χώρους κοινωνικών συναναστροφών, οι οποίοι ενώνουν τις διαφορετικές λειτουργίες, δημιουργώντας ένα ενιαίο σύστημα. Το σύστημα αυτό θυμίζει άμεσα την οργάνωση μιας πόλης, όπου μέσω των δρόμων αρθρώνονται τα διαφορετικής χρήσης κτίρια, δημιουργώντας ένα ενιαίο σύστημα, την πόλη. Κυρία διαφορά είναι το γεγονός πως ο Koolhaas δεν εστιάζει μόνον στο δρόμο ως στοιχείο σύνδεσης, αλλά στο δρόμο αρχικά ως μέσον κοινωνικοποίησης και συλλογής εμπειριών και δευτερευόντως ως στοιχείο σύνδεσης.

Σε αντίθεση με τους αρχιτέκτονες που αναλύθηκαν παραπάνω, ο Koolhaas διαμορφώνει «εσωτερικούς δρόμους» που εκτός από τις διαφορετικές λειτουργίες αρθρώνουν και διαφορετικά επίπεδα. Ουσιαστικά, στο σχεδιασμό του μουσείου Kunsthall, όπως και στο Educatorium, κατασκευάζει «εσωτερικούς δρόμους» που δεν απλώνονται στο έδαφος, όπως στο Ορφανοτροφείο του Amsterdam, στο Ελεύθερο Πανεπιστήμιο του Βερολίνου ή στο Centraal Beheer, αλλά συνδέουν τα διαφορετικά επίπεδα με τις διαφορετικές λειτουργίες μέσω της ένταξης ραμπών. Επίσης, ενώ αυτοί δρόμοι βρίσκονται εσωτερικά, λειτουργούν σαν βιτρίνα των δραστηριοτήτων των κτιρίων εφόσον αφήνονται ανοιχτοί

προς το δημόσιο χώρο των πόλεων, εν αντιθέσει, με τα κτίρια των προηγούμενων αρχιτεκτόνων, όπου οι δρόμοι, είτε θα εντάσσονταν εσωτερικά, στους ενδιάμεσους χώρους του κτιρίου, είτε θα μεταφέρονταν εξωτερικά στην όψη, “streets in the air”.

Συμπερασματικά, καταλήγουμε πως ο χώρος του δρόμου, όσον αφορά την κοινωνική του διάσταση, μπορεί να ενταχθεί στα πλαίσια σχεδιασμού ενός κτιρίου προκειμένου τα κτίρια να ανταποκρίνονται, όχι μόνο στην λειτουργικές απαιτήσεις, αλλά και στις κοινωνικές ανάγκες των χρηστών, οι οποίες διαφέρουν ανάλογα με τη χρήση του κάθε κτιρίου. Κάθε αρχιτέκτονας, όπως παρουσιάστηκε παραπάνω, μετατρέπει τους χώρους κυκλοφορίας των κτιρίων σε πυρήνες συνάντησης και αλληλεπίδρασης, μιμούμενος την κοινωνική λειτουργία του δρόμου της πόλης. Στα παραδείγματα που αναλύθηκαν, οι αρχιτέκτονες, προκειμένου να εντάξουν το κλίμα του δρόμου της πόλης στο κτίριο, αποφεύγουν να δημιουργούν κεντροβαρικά σημεία συνάντησης σε προκαθορισμένους χώρους με σαφή όρια, αλλά μετατοπίζουν τις κοινωνικές δραστηριότητες κατά μήκος των δρόμων-διαδρόμων προστίθοντας στους άξονες κίνησης μια ακόμα λειτουργία εκτός της μετακίνησης. Εκμεταλλεύονται τους χώρους κυκλοφορίας με σκοπό να παροτρύνουν τις άτυπες καθημερινές συναντήσεις, την ατομική πρωτοβουλία και τις συλλογικές δραστηριότητες, όπως λαμβάνουν χώρα στο δρόμο της πόλης. Γίνεται λοιπόν αντιληπτό, πως ο δρόμος, ως ένα στοιχείο κοινωνικοποίησης μπορεί να αντικαταστήσει τους χωρικά οργανωμένους και με σαφή όρια προκαθορισμένους χώρους κοινωνικοποίησης των κτιρίων, με έναν τρόπο ο οποίος επιτρέπει ποικιλία κοινωνικών δραστηριοτήτων και αφήνει στους χρήστες περιθώρια μεταβολής του χώρου ανάλογα με τις ανάγκες τους.

Καταλήγωντας, θα ήταν σκόπιμο να επισημάνουμε ότι κάθε κτίριο εξυπηρετεί διαφορετικού τύπου κοινωνικές ανάγκες. Για παράδειγμα στο Ορφανοτροφείο του Άμστερνταμ ο Van Eyck επιδιώκει να μεταφέρει ένα αίσθημα οικογένειας στα παιδιά και γι' αυτό και τα παροτρύνει να αναπτύξουν ισχυρούς δεσμούς αντίστοιχους με της οικογένειας. Στο Πανεπιστήμιο του Βερολίνου, ο Κανδύλης θέλοντας να δημιουργήσει ένα νέο πρότυπο Πανεπιστημίου επιχειρεί να παροτρύνει την επικοινωνία μεταξύ φοιτητών και καθηγητών με σκοπό να ενισχυθεί η δημοκρατική λειτουργία του και να αποφευχθεί κάποιου είδους διαχωρισμός μεταξύ των διαφορετικών χρηστών. Στη συνέχεια, στα κτίρια μαζικής κατοίκησης που αναλύονται, οι αρχιτέκτονες Smithson, Lyne και Smith εστιάζουν στην κοινωνική συναναστροφή των κατοίκων και στις υγιείς και φιλικές σχέσεις μεταξύ τους όπως πραγματοποιούνται στο δρόμο της πόλης. Ο Hertzberger, επίσης, δίνει έμφαση στην αλληλεπίδραση μεταξύ των εργαζομένων στο Centraal Beheer και ενθαρρύνει την κοινωνική επαφή προκειμένου να αποφεύγονται ταξικοί διαχωρισμοί και ιεραρχίες μεταξύ των χρηστών. Τέλος, ο Koolhaas στο Kunsthal Museum, μέσω του αρχιτεκτονικού περιπάτου προκαλεί του επισκέπτες του μουσείου να περιπλανηθούν σαν σύγχρονοι flaneur και να αφεθούν στις εικόνες που τους περιτριγυρίζουν και στις τυχαίες συναντήσεις που μπορούν να πραγματοποιηθούν μέσω της πορείας που καλούνται να ακολουθήσουν. Αντίστοιχα στο Educatorium, οι φοιτητές ενθαρρύνονται να επικοινωνήσουν μέσω του συστήματος ραμπών και του αρχιτεκτονικού περιπάτου, να συναναστραφούν με τα υπόλοιπα μέλη του πανεπιστημίου και να ενταχθούν σε μία ενιαία κοινότητα.

Τέλος, αυτού του είδους ένταξη ενός στοιχείου αστικού σχεδιασμού στην μικρότερη κλίμακα δεν είναι πάντα επιτυχημένη και θα πρέπει να γίνεται με ιδιαίτερη προσοχή από τους αρχιτέκτονες. Κρίνεται λοιπόν αναγκαίο, στην προσπάθεια ενσωμάτωσης του δρόμου στο σχεδιασμό των κτιρίων, να παρέχονται από τους αρχιτέκτονες οι κατάλληλες χωρικές συνθήκες του δρόμου της πόλης, έτσι ώστε να αξιοποιείται σωστά η κοινωνική του σημασία. Χρειάζεται να δημιουργούνται χωρικές συνθήκες που αφορούν την ευελιξία, την οικειοποίηση, την πολλαπλότητα, την ανάμειξη των λειτουργιών και την αξιοποίηση είτε του ενδιαμέσου χώρου είτε των χώρων κυκλοφορίας, έτσι ώστε οι εκάστοτε χρήστες να αισθάνονται ελεύθεροι και ταυτόχρονα, δρώντας ατομικά ή συλλογικά να συνεισφέρουν στη δημιουργία περιβαλλόντων αλληλεπίδρασης και επαφής. Όταν εφαρμόζονται οι παραπάνω χωρικές συνθήκες, ο δρόμος της πόλης μπορεί να μετατραπεί σε στοιχείο της αρχιτεκτονικής σύνθεσης με σκοπό την ενίσχυση των κοινωνικών επαφών, αποδεικνύοντας την κοινωνική του διάσταση ως στοιχείο των κτιρίων.

BIBLIOΓΡΑΦΙΑ

Βιβλιογραφικές πηγές:

Ξένη βιβλιογραφία:

- Fyfe, Nicholas, *Images of the Street, Planning, Identity and Control in Public Space*, Psychology Press
- Benonolo, Leonardo, *Η πόλη στην Ευρώπη*, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, 1997
- Mumford, Lewis, *What is a city?*, Architectural Record, Λονδίνο, 1937
- Anke, Gleber, *The art of taking a walk: Flanerie, literature and film in Weimar culture*, Princeton University press, Princeton, 1999
- Strauven, Francis, *Aldo Van Eyck: The Shape of Relativity*, Architectura and Natura, Amsterdam, 1998
- McCarter, Robert, *Aldo Van Eyck*, Yale University Press, 2015
- Mondrian, Piet, *Plastic Art and pure Plastic Art*, Circle, London, 1937
- Banham, Reyner, *The New Brutalism*, Architectural Press, London, 1964
- Kultermann, Udo, *Architecture in the 20th Century*, Van Nostrand Reinhold, Berlin, 1993
- Avermaete, Tom, *Stem and Web: A Different Way of Analysing, Understanding and Conceiving the City in the Work of Candilis-Josic-Woods*, Faculty of Architecture TU Delft, Delft, 2003
- Van den Heuvel, Dirk, Risselada, Max, *Alison and Peter Smithson: From the House of the Future to a House of Today*, 010 Publishers, Rotterdam, 2004
- Smithson, Alison and Peter, *The Charged Void: Urbanism*, The Monacelli Press, New York, 2005
- Smithson, Alison, *Team 10 Primer*, The MIT Press, Massachusetts Institute of Technology, Cambridge, Massachusetts
- Zimmerman, Clare, Crinson, Mark, *'Streets in the Air', in Neo-avant-garde and Postmodern: Postwar Architecture in Britain and Beyond*, Yale University Press
- Powers, Alan, *Robin Hood Gardens: Revisions*, Paul Holberton Publishing, London
- *Sources for the Study of Park Hill and Hyde Park Flats*, Sheffield Libraries Archives and Information, 2010
- Hertzberger, Herman, *Space and the Architect: Lessons in Architecture 2*, 011 Publishers, Rotterdam, 2010
- Lüchinger, Arnulf, *Herman Hertzberger: Buildings and Projects*, Arch-Edition, Hague, 1987
- Gehl, Jan, *Life Between Building: Using Public Space*, Island Press, Washington, 2011
- Gehl, Jan, *Cities for People*, Island Press, London, 2010
- Gleber, Anke, *The art of taking a walk: Flanerie, literature and film in Weimar culture*, Princeton, Princeton University press
- Koolhaas, Rem, Mau, Bruce, *S,M,L,XL*, The Monacelli Press, New York, 1995
- Walter, Benjamin, *Reflections*, Schocken Books, USA, 1986
- Elliot, Brian, *Benjamin for Architects*, Routledge, New York, 2011
- Samuel, Flora, *Le Corbusier and the Architectural Promenade*, BIRKHAUSER, 2010
- Dovey, Kim, *Becoming Places/Architecture/Identity/Power*, Routledge, Taylor & Francis Group, USA, 2010
- Baltanas, Jose, *Le Corbusier, A tour of his Masterworks*, Thames & Hudson, United Kingdom, 2005
- What is OMA, *Considering Rem Koolhaas and the Office for Metropolitan Architecture*, NAI Publishers
- De Meyer, Dirk, Versluys, Kristiaan, *The Urban Condition: Space, Community, and Self in the Contemporary Metropolis*, 010 Publishers, Rotterdam, 1999
- Bock, Ingrid, *Six Canonical Projects By Rem Koolhaas*, Jovis, Amsterdam
- Deckker, Thomas, *The modern city*, Do.co.mo.mo_ , Spon Press, Λονδίνο

Ελληνική βιβλιογραφία:

- Κονταράτος, Σάββας, *Ουτοπία και Πολεοδομία*, Μορφωτικό ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα, 2014
- Frampton, Kenneth, *Μοντέρνα Αρχιτεκτονική, Ιστορία και Κριτική*, ΘΕΜΕΛΙΟ, 2009
- Piaget, Jean, *Στρουκτουραλισμός*, Καστανιώτης, Νέα Υόρκη, 1971
- Λεφάς, Παύλος, *Αρχιτεκτονική και Κατοίκηση, Από τον Heidegger στον Koolhaas*, Πλέθρον, Αθήνα, 2008
- Hertzberger, Herman, *Μαθήματα για Σπουδαστές της Αρχιτεκτονικής*, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Ε.Μ.Π., Αθήνα, 2002
- Sennett, Richard, *Η Τυραννία της οικειότητας*, Νεφέλη, Αθήνα, 1999
- Σταυρίδης, Σταύρος, *Από την πόλη οθόνη στην πόλη σκηνή*, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, 2002

Ιαρθογραφία:

- Willsher, Kim, "Story of cities: Haussmann rips up Paris – and divides France to this day", *The Guardian*, Vol.12, 2016
- Filler, Martin, "ARCHITECTURE VIEW; Baron Haussmann, Urban Designer Par Excellence", *The New York Times*, 1991
- Μιτζάλης, Νικόλαος, Η πολυγονική αρχιτεκτονική του Κανδύλη και ο κίνδυνος κατεδάφισης του Centre Artisanal
- The Free University Still Embodies the Social and Architectural Dynamic of the 1960s, <https://www.architectsjournal.co.uk/home/the-free-university-still-embodies-the-social-and-architectural-dynamic-of-the-1960s/135193.article>
- Domingo Calabuig Debora, Castellanos Gomez, Abalos Ramos Ana, The Strategies of Mat-building, <https://www.architectural-review.com/archive/viewpoints/the-strategies-of-mat-building/8651102.article>
- Fabrizi, Mariabruna, The Free University of Berlin (Candilis, Josic, Woods and Schiedhelm – 1963), <http://socks-studio.com/2015/10/29/the-free-university-of-berlin>
- Soderqvist, Lisbeth, "Structuralism in architecture: a definition", *Journal of AESTHETICS & CULTURE*, Vol. 3, 2011
- Malka, Liran, Alison and Peter Smithson-The Shift Ideas from the Golden Lane Prosposal to the Robin Hood Gardens (1952-1972)
- Bradbury, Dominic, Vertical Villages, Streets in the sky, <https://readymag.com>
- Murphy, Douglas, Notopia: The fall of streets in the sky
- Eisenman, Peter, "Robin Hood Gardens", *Architectural Design*, vol. 42, no.9, Σεπτέμβριος, 1972
- Αλέξιος, Βανδώρας, Κατερίνα, Φωτιάδη, Η πολυπλοκότητα στο έργο του Le Corbusier. Το παράδειγμα της Villa Savoye
- Koolhaas, Rem, Whiting, Sarah, "Spot Check: A Conversation between Rem Koolhaas and Sarah Whiting", *Assemblage*, No: 40, Δεκέμβριος 1999
- Koolhaas, Rem, McGetrick, Brendan, "Goodbye to Hollywood", *Content*, Taschen, 2003
- Jameson, Frederic, Speaks, Michael, "Enveloped and Enclaves: The Space of PostCivil Society(An Architectural Discussion)", *Assemblage*, No. 17, 1992

Ιερευνητικές εργασίες:

- A collection of essays written by students in PLX 599, The Human World, Ryerson University
- Kronic, Dina, The Groundscarper: Candilis-Josic-Woods Free University of Berlin 1963-1973, University of California, Los Angeles, 2011
- Architecture and Urban Intervention, A collection of Essays, Ryerson University, Department of Architecture
- Λάζου Χριστίνα, Νικολαΐδου Αλεξάνδρα, Ραχιώτη Αγγελική, Η διαχρονική επιθυμία της περιπλάνησης _ αποτυπώνοντας τα βήματα του flâneur, , Ερευνητική Εργασία, Ε.Μ.Π. , Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών
- Αθηνά, Μορόγλου, Η αφηγηματική διάσταση του περιπάτου, Από την Promenade Architecturale στην Αθηναϊκή Περπατησιά, Πανεπιστήμιο Πατρών, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών
- Αθανασίου, Ιωσήφ Πέτρος, Ο δρόμος ως αποτύπωμα των σχέσεων εξουσίας στον χώρο των πόλεων, Πολυτεχνείο Κρήτης, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών

Διαδικτυακές πηγές:

<http://www.archdaily.com/151566/ad-classics-amsterdam-orphanage-aldo-van-eyck> http://www.architectu-reguide.nl/project/list_projects_of_architect/arc_id/580/prj_id/411 <http://archinters.blogspot.gr/2014/11/case-study-amsterdam-orphanage-aldo-van.html> <http://www.aestheticsandculture.net/index.php/jac/article/viewFile/5414/8520>

<http://www.grids-blog.com/wordpress/plan-of-the-month-smithsons-golden-lane-project-1952/>

<http://www.archdaily.com/150629/ad-classics-robin-hood-gardens-alison-and-peter-smithson>

<https://www.theguardian.com/cities/2015/aug/14/park-hill-brutalist-sheffield-estate-controversial-renovation>

<https://municipaldreams.wordpress.com/2013/04/16/the-park-hill-estate-sheffield-streets-in-the-sky/>

<https://www.dezeen.com/2014/09/10/brutalist-buildings-park-hill-jack-lynn-ivor-smith/>

<http://www.diagoonwoningdelft.nl/architecture>

<https://www.monticello.org/site/about/thomas-jefferson-foundation-medal-architecture-herman-hertzberger>

https://www.ucy.ac.cy/events/documents/Lectures/Paraskevaides/G_Paraskevaides_Publication_2nd_edition.pdf

<http://www.floornature.com/herman-hertzberger-1/>

<http://www.archdaily.com/102825/ad-classics-kunsthal-oma>

<http://oma.eu/projects/kunsthal>

<https://prezi.com/nxpueaxoweoc/kunsthal-museum-rotterdam/>

<https://asmarchitecture.wordpress.com/2010/03/09/le-corbusiers-architectural-promenade/>

<https://fenix.tecnico.ulisboa.pt/downloadFile/563568428718243/PROMENADE%20ARCHITECTURAL-%20LE%20CORBUSIER.pdf>

ΠΗΓΕΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Πηγές εικόνων:

εικόνα 1: Benovolò, Leonardo, Η πόλη στην Ευρώπη, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, 1997

εικόνα 2: https://www.nytimes.com/2014/03/10/arts/design/charles-marvilles-pictures-show-what-was-destroyed.html?_r=0

εικόνα 3: <http://www.citi.io/2015/03/27/georges-eugene-haussmann-arrondissements-boulevards/>

εικόνα 4: <https://arch100110echo2.wordpress.com/university/>

εικόνα 5: <http://oreneta.com/kalebeul/2008/03/01/gran-via-heading-north-out-of-barcelona/>

εικόνα 6: <http://www.archdaily.com/411878/ad-classics-ville-radieuse-le-corbusier>

εικόνα 7: <http://www.archdaily.com/411878/ad-classics-ville-radieuse-le-corbusier>

εικόνα 8: <http://www.archdaily.com/151566/ad-classics-amsterdam-orphanage-aldo-van-eyck/50380ed-428ba0d599b000bcb-ad-classics-amsterdam-orphanage-aldo-van-eyck-photo>

εικόνα 9: http://www.santiagodemolina.com/2009_03_01_archive.html

εικόνα 10: <http://www.archdaily.com/151566/ad-classics-amsterdam-orphanage-aldo-van-eyck/50380ed-428ba0d599b000bcb-ad-classics-amsterdam-orphanage-aldo-van-eyck-photo>

εικόνα 11: <http://www.archdaily.com/151566/ad-classics-amsterdam-orphanage-aldo-van-eyck/50380ed-428ba0d599b000bcb-ad-classics-amsterdam-orphanage-aldo-van-eyck-photo>

εικόνα 12: <http://www.archdaily.com/151566/ad-classics-amsterdam-orphanage-aldo-van-eyck/50380ed-428ba0d599b000bcb-ad-classics-amsterdam-orphanage-aldo-van-eyck-photo>

εικόνα 13: <https://thesleepofrigour.wordpress.com/2013/01/06/the-orphanage-amsterdam-1960-aldo-van-eyck/>

εικόνα 14: <https://thesleepofrigour.wordpress.com/2013/01/06/the-orphanage-amsterdam-1960-aldo-van-eyck/>

εικόνα 15: <https://thesleepofrigour.wordpress.com/2013/01/06/the-orphanage-amsterdam-1960-aldo-van-eyck/>

εικόνα 16: <http://blog.uniplaces.com/free-university-berlin-guide/>

εικόνα 17: <http://socks-studio.com/2015/10/29/the-free-university-of-berlin-candilis-josic-woods-and-schiedhelm-1963/>

εικόνα 18: <http://socks-studio.com/2015/10/29/the-free-university-of-berlin-candilis-josic-woods-and-schiedhelm-1963/>

εικόνα 19: <http://www.thingsmagazine.net/projects/023/011.htm>

εικόνα 20: <http://www.citylab.com/design/2014/11/why-an-ambitious-fanciful-linear-city-failed/382829/>

εικόνα 21: <https://relationalthought.wordpress.com/2012/10/11/1257/>

εικόνα 22: <https://municipaldreams.wordpress.com/2014/02/11/robin-hood-gardens-poplar-presence-dignity-and-a-bit-grim/>

εικόνα 23: <https://municipaldreams.wordpress.com/2014/02/11/robin-hood-gardens-poplar-presence-dignity-and-a-bit-grim/>

εικόνα 24: <https://www.dezeen.com/2014/09/10/brutalist-buildings-park-hill-jack-lynn-ivor-smith/>
εικόνα 25: <https://www.dezeen.com/2014/09/10/brutalist-buildings-park-hill-jack-lynn-ivor-smith/>
εικόνα 26: <https://www.dezeen.com/2014/09/10/brutalist-buildings-park-hill-jack-lynn-ivor-smith/>
εικόνα 27: Hertzberger, Herman, Μαθήματα για Σπουδαστές της Αρχιτεκτονικής, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Ε.Μ.Π. , Αθήνα, 2002
εικόνα 28: Hertzberger, Herman, Μαθήματα για Σπουδαστές της Αρχιτεκτονικής, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Ε.Μ.Π. , Αθήνα, 2002
εικόνα 29: Hertzberger, Herman, Μαθήματα για Σπουδαστές της Αρχιτεκτονικής, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Ε.Μ.Π. , Αθήνα, 2002
εικόνα 30: Hertzberger, Herman, Μαθήματα για Σπουδαστές της Αρχιτεκτονικής, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Ε.Μ.Π. , Αθήνα, 2002
εικόνα 31: Hertzberger, Herman, Μαθήματα για Σπουδαστές της Αρχιτεκτονικής, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Ε.Μ.Π. , Αθήνα, 2002
εικόνα 32: Hertzberger, Herman, Μαθήματα για Σπουδαστές της Αρχιτεκτονικής, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Ε.Μ.Π. , Αθήνα, 2002
εικόνα 33: <http://oma.eu/projects/jussieu-two-libraries>
εικόνα 34: <http://oma.eu/projects/jussieu-two-libraries>
εικόνα 35: <http://oma.eu/projects/jussieu-two-libraries>
εικόνα 36: <http://www.blogdelfotografo.com/ojo-desentrenado-galeria-fotos-blanco-negro-urbanas/>
εικόνα 37: <http://oma.eu/publications/delirious-new-york>
εικόνα 38: <https://www.kunsthall.nl/en/about-kunsthall/building/>
εικόνα 39: <https://www.slideshare.net/PanayiotisPapadimitos/9-kunsthall-museum>
εικόνα 40: <https://www.slideshare.net/PanayiotisPapadimitos/9-kunsthall-museum>
εικόνα 41: <https://www.kunsthall.nl/en/about-kunsthall/building/>
εικόνα 42: <http://www.archdaily.com/102825/ad-classics-kunsthall-oma>
εικόνα 43: <http://www.archdaily.com/102825/ad-classics-kunsthall-oma>
εικόνα 44: <http://www.viewpictures.co.uk/Details.aspx?ID=156347&TypeID=1>
εικόνα 45: <http://oma.eu/projects/educatorium>
εικόνα 46: <https://www.bluffton.edu/homepages/facstaff/sullivanm/netherlands/utrecht/koolhaas/educatorium.html>
εικόνα 47: <http://www.alamy.com/stock-photo/holland-university.html>
εικόνα 48: <http://ryanpanos.tumblr.com/post/62223874602/educatorium-oma-jason-brown>

Τα διαγράμματα και τα κολάζ στις σελίδες 22,25,26,35,39,41,51,67,81,83,89 είναι αποτέλεσμα προσωπικής εργασίας.

