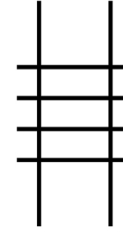


# Εγκαταλελειμμένες Σιδηροδρομικές Γραμμές ως κατάλοιπα Τοπίου

Η επανάχρησή τους στον αστικό ιστό

φοιτητής Σφήκας Αλέξιος  
επιβλέπουσα καθηγήτρια Καραμανέα Παναγιώτα





# Εγκαταλελειμμένες Σιδηροδρομικές Γραμμές ως κατάλοιπα Τοπίου

## Η επανάχρησή τους στον αστικό ιστό

**φοιτητής** Σφήκας Αλέξιος  
**επιβλέπουσα καθηγήτρια** Καραμανέα Παναγιώτα  
Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών  
Πολυτεχνείο Κρήτης  
Χανιά | Φεβρουάριος 2018







## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

# 01

Περίληψη	6
Εισαγωγή	6
Σκοπός	7
Μέθοδος	7
Δομή	7

# 02

Αλλαγή αντίληψης του όρου “τοπίο” α	11
Η προσέγγιση του James Corner	17
<b>Συμπερασματικά</b>	<b>21</b>

# 03

Παραδείγματα ανάπλασης εγκαταλελειμμένων σιδηροδρομικών γραμμών	23
The Paris Promenade Plantee	25
The Atlanta Beltline	31
The New York Highline	35
The Sydney Goods Line	47
<b>Συμπερασματικά</b>	<b>54</b>

# 04

Βιβλιογραφία	57
--------------	----



## \_Περίληψη

Η παρούσα ερευνητική εργασία επιχειρεί να παρουσιάσει παραδείγματα επανάχρησης εγκαταλελειμμένων σιδηροδρομικών γραμμών που βρίσκονται εντός αστικού ιστού υπό το πρίσμα της αρχιτεκτονικής τοπίου.

Στο πρώτο μέρος της εργασίας παρουσιάζεται το πώς άλλαξε η αντίληψη του όρου “τοπίο” στο πέρασμα των χρόνων μέσα από διάφορες μελέτες αρχιτεκτόνων και όχι μόνο. Στη συνέχεια μελετάται συνοπτικά η προσέγγιση του James Corner, η συμβολή του οποίου ήταν σημαντική για την αλλαγή αυτή.

Στο δεύτερο μέρος, παρουσιάζονται τα εξής 4 παραδείγματα: το “The Promenade Plantee” του Παρισιού, το “The Beltline” της Ατλάντα, το “The High Line” της Νέας Υόρκης και το “The Goods Line” του Σύδνεϋ. Μελετούνται ως προς την αρχική τους χρήση, τον τρόπο που αντιμετωπίστηκαν από τη κοινωνία κατά την εγκατάλειψή τους και τον τρόπο που επανασχεδιάστηκαν από τους αρχιτέκτονες. Τέλος αναπτύσσεται μια σειρά συμπερασμάτων ως προς τον τρόπο που αντιμετωπίστηκε συνθετικά η κάθε περίπτωση υπό τις εκάστοτε συνθήκες και γίνεται μια σύγκριση μεταξύ αυτών και κριτική τοποθέτηση με στόχο να διατυπωθούν συνθετικές αρχές και κριτήρια σχεδιασμού.

## \_Εισαγωγή

Από τα μέσα πλέον του 20ου αιώνα, η ύπαρξη του τοπίου αρχίζει να επηρεάζει τους αρχιτέκτονες της εποχής στον αστικό σχεδιασμό. Αρχίζουν να φεύγουν από τις τυποποιημένες τεχνικές οι οποίες αφορούσαν κήπους, πάρκα και τοπία που είχαν σαν μοναδικό σκοπό να ομορφύνουν τον αστικό χώρο. Το τοπίο παύει πλέον να αποτελεί ένα αντικείμενο αδρανοποιημένο με μοναδική αξία την αισθητική. Μετατρέπεται σε δυναμικό τοπίο, το οποίο παίζει ενεργό και βασικό ρόλο, στη κατανόηση και διαμόρφωση του αστικού ιστού, στην αντιμετώπιση σύγχρονων αστικών ζητημάτων και αναγκών. Σε αυτήν ακριβώς την προσέγγιση του τοπίου εστιάζει η έρευνα, μέσα από την οποία δημιουργείται και ο όρος *Land-scape Urbanism*. Ο όρος αυτός διαμορφώνεται ακόμα και σήμερα καθώς με συνεχής εφαρμογές πάνω στον τοπιακό σχεδιασμό, εμφανίζονται συνεχώς νέες δυνατότητες του τοπίου εντός της πόλης. Στη συνέχεια, μελετάται πιο συγκεκριμένα η προσέγγιση του αρχιτέκτονα τοπίου James Corner, μέσα από τη θεωρητική αλλά και πρακτική του προσέγγιση. Ο James Corner προσπάθησε να παρουσιάσει με μια σειρά κειμένων τις δυνατότητες του τοπίου και πώς με τη διαφορετική του αντιμετώπιση, μπορεί κανείς να ανταποκριθεί στις σύγχρονες συνθήκες του αστικού χώρου. Πιο συγκεκριμένα πώς το τοπίο λειτουργεί σαν ένα έργο υποδομής και πώς αυτό αναπτύσσει μια σχέση και ένα αλληλοεξαρτώμενο δίκτυο με τον άνθρωπο εντός της πόλης. Τέλος, με τη βοήθεια παραδειγμάτων, αντιλαμβανόμαστε πως οι υποδομές υπό το πρίσμα του τοπίου μπορούν να “αλλάξουν” και να “αναστήσουν” μια πόλη και τη ζωή των κατοίκων τους.

## \_Σκοπός

Σκοπός της έρευνας, αποτελεί η μελέτη και παρουσίαση μιας επίκαιρης, θεωρητικής και πρακτικής προσέγγισης, σύμφωνα με την οποία ο σχεδιασμός του τοπίου επηρεάζει στις μέρες μας άμεσα και έμμεσα τον σχεδιασμό και τη δημιουργία αστικού και δημόσιου χώρου αλλά και πώς το τοπίο λειτουργεί μέσα στον χώρο αυτόν. Μέσα από την παρουσίαση των τεσσάρων παραδειγμάτων με την επανάχρηση των εγκαταλελειμμένων σιδηροδρομικών γραμμών υπό το πρίσμα της αρχιτεκτονικής τοπίου, επιδιώκεται να γίνει καλύτερα αντιληπτή αυτή η προσέγγιση.

## \_Μέθοδος

Η εκκίνηση της έρευνας πραγματοποιείται με την εισαγωγή της θεωρητικής προσέγγισης του όρου “τοπίο” μέσα από τα μάτια διάφορων αρχιτεκτόνων τοπίου αλλά και μέσα από διαφορετικά επιστημονικά πεδία. Στη συνέχεια παρουσιάζεται και η θεωρητική διερεύνηση του James Corner που καταλήγει στη πρακτική του προσέγγιση μέσω του όρου *Landscape Urbanism*. Έτσι καταλήγουμε στα τέσσερα παραδείγματα επανάχρησης εγκαταλελειμμένων σιδηροδρομικών γραμμών υπό το πρίσμα της αρχιτεκτονικής τοπίου τα οποία και αποτελούν το κύριο μέρος της έρευνας. Η επιλογή αυτή έγινε καθώς προκαλούν ιδιαίτερο ενδιαφέρον οι διαφορετικοί τρόποι αντιμετώπισης του ίδιου θέματος, της εγκατάλειψης μιας σιδηροδρομικής γραμμής, αλλά και ποιο ήταν το αποτέλεσμα στη κάθε περίπτωση, τόσο στον αστικό ιστό όσο και στη καθημερινή ζωή των κατοίκων με την εκάστοτε επέμβαση. Κατά το μήκος της έρευνας περιγράφεται η εξέλιξη της αρχιτεκτονικής τοπίου

από εικονογραφική και παθητική, σε ένα ενεργό και οργανωτικό πεδίο, ικανό για τη διαχείριση αστικών ζητημάτων. Μέσα από τη συγκέντρωση βιβλιογραφικού, διαδικτυακού και εικονογραφικού υλικού, διερευνάται ο τρόπος με τον οποίο το τοπίο αναδείχθηκε σε ένα τέτοιο σύνθετο και δυναμικό εργαλείο, ικανό να ανταποκριθεί σε ζητήματα αστικής συνθήκης, πολύπλοκα και χωρικά.

## \_Δομή

Στη *πρώτη ενότητα*, παρουσιάζεται η αλλαγή αντίληψης του όρου “τοπίο” στην αρχιτεκτονική αλλά και σε άλλα επιστημονικά πεδία. Στην αλλαγή αυτή λαμβάνονται υπόψη θεωρητικές και ερευνητικές τοποθετήσεις σημαντικών αρχιτεκτόνων τοπίου, και όχι μόνο, που είχαν σαν σκοπό τη διαμόρφωση ενός θεωρητικού υποβάθρου που θα πλαισιώνει την πρακτική της αρχιτεκτονικής τοπίου.

Στη *δεύτερη ενότητα*, παρουσιάζεται μια προσπάθεια γνωριμίας με τον όρο *Landscape Urbanism* και τη προσέγγιση του James Corner. Επίσης διερευνάται πώς το τοπίο λειτουργεί μέσα σε ένα αστικό ιστό και ως έργο υποδομής, και όχι μόνο ως τοπίο καθαυτό.

Τέλος, στη *τρίτη ενότητα*, παρουσιάζονται αναλυτικά οι αναπλάσεις, υπό το πρίσμα της αρχιτεκτονικής τοπίου, επηρεασμένες και από τον νέο τρόπο προσέγγισης αυτού. Οι τέσσερις αντιπροσωπευτικές προτάσεις αναφέρονται σε αναπλάσεις εγκαταλελειμμένων σιδηροδρομικών γραμμών εντός του αστικού ιστού. Αναλύονται ως προς τον τρόπο διαχείρισης του τοπίου ως εργαλείο σχεδιασμού, ενώ εξετάζεται και το εύρος της συμβολής τους στη ζωή των κατοίκων και την αλληλεπίδραση μεταξύ αυτών.



*“Η αρχιτεκτονική δεν έχει να κάνει με τις συνθήκες  
σχεδιασμού, αλλά με τον σχεδιασμό συνθηκών”*

Bernard Tschumi



## \_Αλλαγή αντίληψης του όρου “τοπίο”

Τοπίο είναι το σύνολο των μορφών, του μοτίβου, των χρωμάτων, των ήχων, των βιοτικών και μη στοιχείων όπως αυτά, που αλληλεπιδρώντας με τις γνωστικές και τις συναισθηματικές εμπειρίες του ανθρώπου, οδηγούν στην δημιουργία ενός αισθήματος, συναισθήματος, απόλαυσης, εξαιτίας της λήψης, της αποτύπωσης και του συνδυασμού των παραπάνω στοιχείων.

Το τοπίο μπορεί να αναφέρεται στο φυσικό, το τεχνητό ή το νοηματικό περιβάλλον, έτσι για παράδειγμα μιλάμε για το φυσικό τοπίο, το οπτικό τοπίο, το ακουστικό τοπίο, το μουσικό τοπίο, το χρωματικό τοπίο, το πολιτικό τοπίο, το πολιτιστικό τοπίο. Με την γενική έννοια του όρου, κάθε άτομο μπορεί να έχει διαφορετική άποψη και αντίληψη για το τοπίο, να αντιλαμβάνεται δηλαδή τα στοιχεία που το συνθέτουν σύμφωνα με τις προσωπικές του εμπειρίες, την καταγωγή του και την αισθητική του. Κοινό χαρακτηριστικό όμως όλων των εννοιών του τοπίου είναι η παρουσία ενός παρατηρητή ο οποίος αντιλαμβάνεται τα μέρη που συνθέτουν το τοπίο ως ένα σύνολο, χρησιμοποιώντας τις αισθήσεις, τη μνήμη και την αντίληψη.

Όταν όμως μιλάμε για το αστικό τοπίο, τότε υπάρχουν διάφορες προσεγγίσεις για τον όρο και το πώς το αντιλαμβάνεται ο καθένας. Μέσα σε ένα αστικό σύνολο μπορούμε όλοι να καταλάβουμε πως υπάρχουν περισσότερες ενέργειες, απ’ όπου και αν προέρχονται, που επηρεάζουν είτε εμάς τους ανθρώπους είτε τα αντικείμενα γύρω μας. Πώς όμως το τοπίο δρα και επηρεάζει όλα αυτά που υπάρχουν γύρω του; Υπάρχουν διάφορες προσεγγίσεις που μελετούν ακριβώς αυτό το ερώτημα και πώς το αστικό τοπίο, επηρεάζει τη ζωή μέσα στο σύστημα αυτό που λέγεται πόλη. Προσεγγίσεις που αντιλαμβάνονται πλέον το τοπίο στην ουσία σαν ένα έργο υποδομής το οποίο δημιουργεί διάφορες συνθήκες στη πόλη αναπτύσσοντας μια σχέση δράσης και αντίδρασης μεταξύ των ανθρώπων αλλά και μεταξύ αυτών με το ίδιο το τοπίο.

Το τοπίο αποτελεί μία έννοια η οποία ανάλογα με το επιστημονικό πεδίο που την μελετά και τη προσεγγίζει, μπορεί να δεχτεί πολλές και διάφορες ερμηνείες. Για τον λόγο αυτόν παρουσιάζονται διάφορες συμπληρωματικές θεωρητικές αναζητήσεις και προσεγγίσεις, οι οποίες μπορεί και να μην συγκλίνουν μεταξύ τους, σε “συγγενικά” επιστημονικά πεδία της αρχιτεκτονικής τοπίου, όπως αυτά της αρχιτεκτονικής, της πολεοδομίας, της land art, της φιλοσοφίας και της οικολογίας.

Η μελέτη της οικολογίας φανερώνει ότι η ζωή πάνω στον πλανήτη είναι βαθιά συνδεδεμένη με ένα δυναμικό, πολύπλοκο και απροσδιόριστο δίκτυο σχέσεων, το οποίο αρχικά δρούσε στη φύση σαν μια μεγάλη μηχανή, την οποία ο άνθρωπος αν τη χρησιμοποιούσε, είτε άμεσα είτε έμμεσα, θα μπορούσε να ελέγξει και να διορθώσει τυχόν περιβαλλοντικά ζητήματα. Έτσι και η αρχιτεκτονική τοπίου έχει επηρεαστεί περισσότερο από τον “αντικειμενικό” και εργαλειώδη χαρακτήρα της οικολογίας με το σχεδιασμό να αναφέρεται πρώτον, στην επίλυση περιβαλλοντικών ζητημάτων και στη διαχείριση φυσικών πόρων, και δεύτερον στην αποκατάσταση και επαναφορά του φυσικού τοπίου. Αν όμως συνδυαστούν αυτά τα δύο τότε ενισχύεται το δίπολο φύσης-πολιτισμού, η αποξένωση, ο έλεγχος και η κυριαρχία του ανθρώπου στη φύση.

Ο αρχιτέκτονας τοπίου Ian Mcharg (1920-2001), αντί να επικεντρωθεί στα αισθητικά, ποιοτικά και διάφορα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά ενός τόπου, όπως έκαναν οι περισσότεροι, μελέτησε τις φυσικές διαδικασίες που εξελίσσονται στο χρόνο. Τα οικολογικά συστήματα που πρότεινε ο ίδιος διαχωρίζαν μεν τη φύση από τη πόλη ως δύο διακριτά συστήματα, τα οποία όμως συσχετιζόνταν και τροφοδοτούσαν το ένα το άλλο. Έτσι αναθεωρείται και ο ρόλος του ανθρώπου και η σχέση του με τον τόπο, καθώς δραστηριοποιείται, είτε ατομικά είτε συλλογικά μέσα σε αυτόν. Από παθητικός παρατηρητής μετατρέπεται σε ενεργό

χρήστη, ο οποίος πλέον συν-διαμορφώνει τον χώρο μέσα από την ενασχόλησή του και τη χρήση του ίδιου του τόπου.

Το ενδιαφέρον, για τις προσεγγίσεις αυτές σαν του Ian Mcharg, άρχισε να αναπτύσσεται τη δεκαετία του 1990 επηρεάζοντας έτσι και τον σχεδιασμό του δημόσιου χώρου. Πλέον οι κήποι, οι αστικές πλατείες, τα δημόσια πάρκα και τα παραλιακά μέτωπα αποκτούν μεγαλύτερη βαρύτητα στην ανάπτυξη του αστικού ιστού, όχι μόνο για την εικόνα του<sup>1</sup> αλλά και για την επιρροή στο τρόπο ζωής των κατοίκων. Οι σχεδιαστικές αυτές προσεγγίσεις εξελίσσονται συνεχώς τα τελευταία χρόνια, κάτι που δεν γινόταν παλιότερα εξαιτίας της απουσίας θεωρίας του σχεδιασμού, δηλαδή της έλλειψης εργαλείων αξιολόγησης και ερμηνείας, αλλά κυρίως κριτικής των σύγχρονων αστικών τοπίων.

Αισθητή ήταν και η απογοήτευση του James Corner σχετικά με τη σχεδιαστική πρακτική της αρχιτεκτονικής τοπίου, τις εμπορευματοποιημένες εικόνες, καθώς και την απουσία της υποδομής. Ήταν από τους πρώτους ανθρώπους που επιχείρησαν να ωθήσουν τα όρια της αρχιτεκτονικής τοπίου και των έως τότε παραδοσιακών προσεγγίσεων, στο πεδίο της αρχιτεκτονικής. Ο Corner χαρακτηρίζει τους “παλιούς” κήπους (παλιοί με την έννοια του τρόπου αντιμετώπισής τους τα παλαιότερα χρόνια) ως “γραφικές”, βουκολικές, σχεδιασμένες περιοχές, αναφερόμενος στον όρο *landscape*, ο οποίος συνδέεται με την εικόνα του τοπίου παρά με το τοπίο καθαυτό. Από την άλλη ο ίδιος περιγράφει το τοπίο σαν μια περιοχή κατειλημμένη-κατοικημένη από ζωντανούς

<sup>1</sup> Η αρχιτεκτονική τοπίου ήταν εγκλωβισμένη ανάμεσα σε σχεδιαστικές στερεότυπες πρακτικές (όπως οι κήποι, οι πλατείες και τα πάρκα, που είχαν σαν μοναδικό σκοπό την ομορφιά της πόλης) και την οικολογία. Αυτό συμβαίνει ακόμα και σήμερα σε πολλές περιπτώσεις, σιγά σιγά όμως ο κόσμος καταλαβαίνει πως δεν πρέπει να είναι δύο κομμάτια ανεξάρτητα και τα συνδυάζει.





οργανισμούς, *landschaft*<sup>2</sup>. Οι επιδράσεις και το νόημα του τοπίου προκύπτουν πλέον μέσα από κατάλληλους σχεδιαστικούς χειρισμούς, καθώς και από τη συμπλοκή του ανθρώπου με τα γεγονότα στο πέρασμα του χρόνου.

Συγκέντρωση αυτών των γεγονότων, των πολλών διαφορετικών καταστάσεων και δραστηριοτήτων αποτελεί πλέον ολόένα και περισσότερο η πόλη. Αποτελεί ένα πολύπλοκο σύστημα με πολλαπλά επίπεδα πληροφορίας, που βρίσκεται συνεχώς σε εξέλιξη, με αποτέλεσμα όλο αυτό να αντιμετωπίζεται περισσότερο ως πεδίο εξελικτικών διαδικασιών και λιγότερο ως σταθερή χωρική κατάσταση. Οι εξελίξεις αυτές δεν θεωρούνται “ανωμαλίες” που πρέπει να εξαλειφθούν στο πλαίσιο ενός αρμονικού συνόλου, αλλά χαρακτηριστικά ενός τοπίου, ενός οικολογικού συστήματος, που πρέπει σε κάθε περίπτωση να εμπλουτιστούν ή να μεταλλαχθούν. Η έμφαση πλέον μετατοπίζεται από τη μορφή του αστικού χώρου στις διαδικασίες αστικοποίησης που φιλοξενεί.

Σύμφωνα με τον David Harvey τόσο η σύγχρονη πόλη όσο και το φυσικό οικοσύστημα βρίσκονται σε αδιάκοπη εξέλιξη μέσα στο χρόνο. Επομένως ο σχεδιασμός του αστικού χώρου θα πρέπει να εστιάζει περισσότερο στην κατανόηση αυτών των κοινωνικών διεργασιών μέσα στο χρόνο και λιγότερο στην ίδια τη μορφή τους. Η μετατόπιση του ενδιαφέροντος στις αστικές διεργασίες δεν αποκλείει τη χωρική μορφή, αλλά περισσότερο επιδιώκει να κατασκευάσει μία διαδραστική κατανόηση του τρόπου, που η μορφή σχετίζεται με τις διαδικασίες με τις οποίες διοχετεύεται,

<sup>2</sup>Ο όρος *landskip*, στην ιστορία της ετοιμολογίας της λέξης “τοπίο”, δεν αναφερόταν στην ίδια τη γη αλλά στην εικόνα της. Έτσι αργότερα, τον 17ο αιώνα, εμφανίζεται ο όρος *landschaft*, ο οποίος εισάγει τον ανθρώπινο παράγοντα στην έννοια του τοπίου. Πλέον το τοπίο φιλοξενεί ενεργά τις ανθρώπινες δραστηριότητες, εξελίσσονται σχέσεις μεταξύ των ανθρώπων, αλλά και του τοπίου με αυτούς, με το τοπίο πλέον να διαμορφώνεται από αυτές τις σχέσεις.

διαμορφώνεται και διατηρείται.

Κατά πολλούς το τοπίο ορίζεται ως το “πρίσμα μέσα από το οποίο ερμηνεύεται η σύγχρονη πόλη και ταυτόχρονα το μέσο, μέσα από το οποίο η πόλη διαμορφώνεται”. Πρόκειται ουσιαστικά για μια προσπάθεια αποκωδικοποίησης της αστικής κατάστασης υπό όρους τοπίου και διαχείρισής της ως οικοσύστημα, το οποίο μελετάται και σχεδιάζεται στη βάση μιας “χωρο-χρονικής οικολογίας”, ικανής να διαχειριστεί τις δυνάμεις του αστικού χώρου (φυσικές και ανθρωπογενείς) ως ένα συνεχές αλληλοεξαρτώμενο δίκτυο. Μια πόλη η οποία πλέον αναγνωρίζεται ως μια πλούσια αστική οικολογία, πάντα μέσα από το πρίσμα του τοπίου.

Ο αρχιτέκτονας Stan Allen, και αυτός με τη σειρά του, επισημαίνει πως η μορφή των πραγμάτων είναι σημαντική αλλά όχι τόσο όσο “οι μορφές ανάμεσα στα πράγματα και σε αυτά που μπορούν να κάνουν”<sup>3</sup>. Ο ίδιος κάνει λόγο και για τις υποδομές, τονίζοντας πως προετοιμάζουν πεδία, ικανά να δεχτούν μελλοντικές δομές και να δημιουργήσουν συνθήκες για μελλοντικά συμβάντα και δράσεις. Οι υποδομές, επισημαίνει πως δημιουργούν τις κατάλληλες συνθήκες για ένα ζωντανό και εξελισσόμενο χώρο. Δεν έχουν προβλεπόμενο τέλος και εξαρτώνται από τους νόμους της φύσης και τις ανάγκες της σύγχρονης πόλης. Η μορφή δεν έχει ουσία ως αντικείμενο καθαυτό, αλλά ως δράση.

<sup>3</sup>Στο πλαίσιο αυτό, ο James Corner επισημαίνει: «Η υποστήριξη της αστικής πολυσημίας από άρτια προγραμματισμένα τοπία-υποδομές, που θα στοχεύουν στη παραγωγή βιώσιμου αστικού χώρου, ο οποίος θα επιτρέπει την οικειοποίηση, θα υπαγορεύει την ευέλικτη χρήση και θα ενεργοποιεί την ευρηματικότητα».

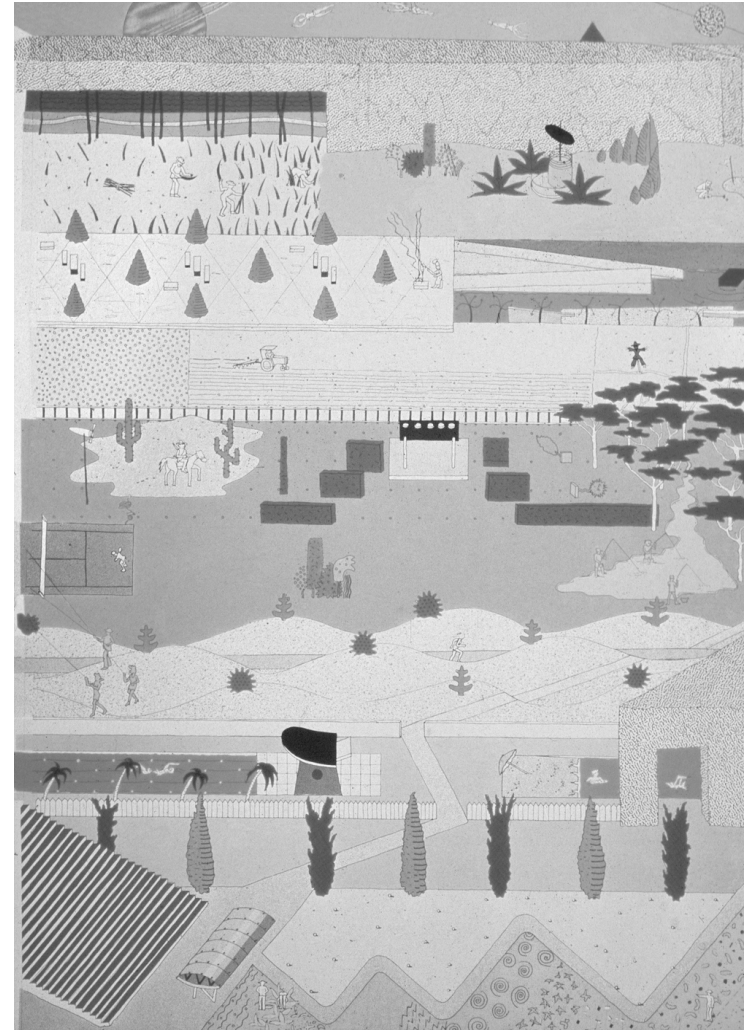
Επομένως, ο τοπιακός σχεδιασμός μέσα στον αστικό χώρο οφείλει να ασχολείται περισσότερο:

- Με την έννοια της διαδικασίας έναντι της μορφής.
- Την οργάνωση της οριζόντιας επιφάνειας, τη διαχείριση δηλαδή της αστικής επιφάνειας ως πεδίο υποδομής.
- Με την εισαγωγή νέων σχεδιαστικών εργαλείων και μεθοδολογιών σχεδιασμού, υπό το πρίσμα του τοπίου, που πρέπει να συμβαδίζουν με τη σύγχρονη αντίληψη του κοινωνικού, οικονομικού και οικολογικού συστήματος.
- Με την φανταστική διαδικασία σχεδιασμού που να αποτελεί μια επινοητική πύκνωση του κόσμου των δυνατοτήτων.

Ένας ακόμα αρχιτέκτονας τοπίου που ασχολήθηκε με την εν λόγω έρευνα, είναι ο Alex Wall. Σύμφωνα με τον Wall, όλα τα πράγματα τελικά, ξεκινάνε και καταλήγουν στο έδαφος, οπότε το τοπίο είναι η υποδομή του μέλλοντος, το πεδίο που εξυπηρετεί τα κτίρια, τους δρόμους, τις υπηρεσίες, τους ανοιχτούς χώρους και τις γειτονιές<sup>4</sup>. Για πολλούς, σε διάφορους κλάδους, το τοπίο είναι πλέον τόσο αυτό που αντιπροσωπεύει τη κάθε σύγχρονη πόλη όσο και το μέσο μέσα από το οποίο κατασκευάζεται.

Μεταξύ των πρώτων έργων υπό το πρίσμα της αστικοποίησης του τοπίου ήταν ο διαγωνισμός για το Parc de la Villette στο Παρίσι το 1982 (εικόνα-σκίτσο δεξιά). Ο διαγωνισμός αφορούσε τη

<sup>4</sup>Σ' αυτή τη νέα προσέγγιση για τον όρο του τοπίου, αυτό έρχεται να περικλείσει πολλά περισσότερα από τα πάρκα ή τους κήπους. Εμπλέκει αυτοκινητόδρομους, βιομηχανικές περιοχές, καθώς και τη κάλυψη των αναγκών των κατοίκων που προκύπτουν από μεγάλες μετακινήσεις πληθυσμών.





δημιουργία ενός δημόσιου πάρκου σε ένα χώρο 125 στρεμμάτων που κάποτε φιλοξενούσε το μεγαλύτερο σφαγείο του Παρισιού. Η κατεδάφιση του σφαγείου και η αντικατάστασή του με δημόσιες δραστηριότητες που απευθύνονται σε όλες τις ηλικίες και κοινωνικές τάξεις είναι το είδος ανάπλασης που υιοθετείται ολοένα και περισσότερο σε μεταβιομηχανικές περιοχές σε όλο τον κόσμο. Ο εν λόγω διαγωνισμός ξεκίνησε μια πορεία του μεταμοντέρνου αστικού πάρκου, όπου το ίδιο το τοπίο θεωρήθηκε ως ένα σύνθετο μέσο, ικανό να διατυπώσει τις σχέσεις μεταξύ της αστικής υποδομής, των δημόσιων εκδηλώσεων και όχι απλά την απόδραση από την ανθυγιεινή ζωή της πόλης. Έτσι, το συγκεκριμένο έργο, από το γραφείο του Bernard Tschumi, αντιπροσώπευε ένα εννοιολογικό άλμα στην ανάπτυξη της αστικοποίησης του τοπίου, ορίζοντας το τοπίο ως το καταλληλότερο μέσο σχεδιασμού του αστικού ιστού<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup>Το δεύτερο βραβείο του διαγωνισμού είχε κερδίσει το γραφείο OMA του Rem Koolhaas. Όπως και η πρόταση του Tschumi έτσι και αυτή, προσέφεραν μια μορφή εκκολλημένου τοπίου, οικοδομώντας ένα οριζόντιο πεδίο υποδομής που θα μπορούσε να φιλοξενήσει κάθε είδους αστική δραστηριότητα, προγραμματισμένες και μη, φανταστικές και αδιανόητες.





## \_ Η προσέγγιση του James Corner

Ο James Corner, κ' αυτός με τη σειρά του, στις αρχές της δεκαετίας του '90 αρχίζει να αμφισβητεί τις υφιστάμενες θεωρητικές και πρακτικές σχεδιασμού της αρχιτεκτονικής τοπίου, υποστηρίζοντας ότι δεν είναι αρκετά ισχυρές ώστε να αντιληφθούν και να υιοθετήσουν, αλλά και να κάνουν κομμάτι της σύνθεσής τους την πολυπλοκότητα που χαρακτηρίζει πλέον την αστική κατάσταση.

Έτσι ο Corner ανέπτυξε μια θεωρητική προσέγγιση με σκοπό τη κατανόηση των εκάστοτε ζητημάτων που προκύπτουν και συμβαίνουν σε ένα συγκεκριμένο τόπο. Η διαμόρφωση αυτής της προσέγγισης έχει σαν σκοπό τη δημιουργία εργαλείων για τη καλύτερη αναπαράσταση του τοπίου μέσα από το πρίσμα διάφορων επιστημονικών πεδίων που έχουν σχέση με την αρχιτεκτονική τοπίου, όπως η οικολογία. Εργαλεία που θα βοηθήσουν και θα οδηγήσουν σε προτάσεις, που αφορούν την αρχιτεκτονική τοπίου, ικανές να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες των ανθρώπων και να δημιουργήσουν τις πλέον κατάλληλες συνθήκες.

Αφετηρία στη μελέτη του James Corner αποτελεί η ενασχόληση με θέματα που αφορούν τη παραπάνω αλλαγή αντίληψης του τοπίου και την ανάδειξή του σε βασικό εργαλείο κατανόησης και διαχείρισης της αστικής πολυπλοκότητας. Πέρα όμως από την έρευνά του για την έννοια του τοπίου, ερευνά και τρόπους αναπαράστασής του. Το έργο του λοιπόν ξεκίνησε με τη συγγραφή κειμένων, το οποίο πιστεύει πως αποτελεί εργαλείο καταγραφής, παραγωγής, εξέλιξης και επικοινωνίας των ιδεών.

Στις αρχές του 21ου αιώνα, ο Corner παρατηρεί πως αυτός ο φαινομενικά “παλιομοδίτικος” όρος του τοπίου επανήλθε περιέργως στη “μόδα”. Το γεγονός αυτό οφείλεται εν μέρει: στην άνοδο του περιβαλλοντισμού και της παγκόσμιας οικολογικής συνείδησης, στην ανάπτυξη του τουρισμού και στις ανάγκες των διάφορων περιοχών να αποκτήσουν μια αίσθηση μοναδικής ταυτότητας, καθώς και στην ανάγκη μερικών να επιδράσει το τοπίο με μαζική αστική ανάπτυξη τις αγροτικές περιοχές. Τα τελευταία χρόνια οι σχολές αρχιτεκτονικής ανά τον κόσμο ασχολούνται όλο και περισσότερο με την αρχιτεκτονική τοπίου καθώς με το πέρασμα των χρόνων συνειδητοποιούμε όλο και περισσότερο πως δεν πρόκειται μόνο για ένα ενδιαφέρον για τη βλάστηση, τις χωματουργικές εργασίες και τη φύτευση. Πρόκειται για ένα εννοιολογικό πεδίο μέσα από το οποίο δημιουργούνται οικοσυστήματα, δίκτυα, υποδομές και άλλα μεγάλα αστικά πεδία. Και αυτό αποδεικνύεται καθώς πλέον οι περισσότεροι που ασχολούνται με σχεδιαστικά επαγγέλματα (αρχιτεκτονική, αρχιτεκτονική τοπίου, αστικός σχεδιασμός) κινούνται πλέον μέσω μια κοινής πρακτικής, στην οποία ο όρος τοπίο κατέχει κεντρική σημασία.

Είναι γεγονός πως οι πόλεις είναι “απασχολημένες” με την ανάπτυξη υψηλής τεχνολογίας, με την ανάπτυξη υποδομών που αφορούν τις μεταφορές και την ανάπτυξη που σκοπό έχει το οικονομικό κέρδος. Όλα αυτά όμως έχουν σαν αποτέλεσμα τη συμφόρηση, τη ρύπανση και το στρες. Το τοπίο αντιθέτως, με

τη μορφή κήπων, πάρκων και “πράσινων οδών”, θεωρείται ότι παρέχει μια ανακούφιση από όλες αυτές τις επιζήμιες επιπτώσεις της αστικοποίησης<sup>1</sup>. Ο Δανός αρχιτέκτονας τοπίου Jens Jensen διατύπωσε αυτό το συναίσθημα λέγοντας: «Οι πόλεις χτίστηκαν για μια υγιεινή ζωή... όχι για όφελος ή κερδοσκοπία, με το “ζωντανό” πράσινο να αποτελεί σημαντικό μέρος και το πρώτο ενδιαφέρον για τον μελλοντικό σχεδιασμό πόλεων».

Ο James Corner μελέτησε και τον πολεοδόμο Victor Gruen, ο οποίος το 1955 εφάρμοσε τον όρο “cityscape” (αστικό τοπίο) θέτοντας σε αντίθεση τον όρο τοπίο. Το “αστικό τοπίο του Gruen” αναφέρεται στο χτισμένο περιβάλλον κτιρίων, πλακόστρωτων επιφανειών και υποδομών, και από την άλλη το τοπίο για τον Gruen αναφέρεται στο περιβάλλον το οποίο κυριαρχεί στη φύση. Ισχυρίζεται πως το τοπίο δεν αναφέρεται στο φυσικό περιβάλλον αυτό καθαυτό, όπως στην άθικτη άγρια φύση, αλλά σε εκείνες τις περιοχές όπου η ανθρώπινη κατοχή έχει διαμορφώσει τη γη και τις φυσικές διεργασίες της με έναν οικείο και αμοιβαίο τρόπο. Για τον Gruen η πόλη και το τοπίο ήταν κάποτε ξεκάθαρα χωρισμένα, αλλά σήμερα η πόλη “έχει σπάσει τους τοίχους της” για να υποχωρήσει και να ομογενοποιήσει το τοπίο της σε ένα οικονομικό και τεχνολογικό σχήμα. Αυτή η εικόνα όπου ένα αντικείμενο ξεπερνάει ένα άλλο (με ανταγωνιστικές αξίες, όπως κάθε τοπίο που διαπερνά τη πόλη ή το αντίθετο) θυμίζει στον Corner συζητήσεις γύρω από το σχεδιασμό του Parc de la Villette, όπου πολλοί αρχιτέκτονες καταγγέλλουν την έλλειψη του τοπίου στο σχεδιασμό του πάρκου, καθώς κανείς βλέπει μόνο κτίρια. Και τους προκαλεί μεγαλύτερη

<sup>1</sup>Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το κεντρικό Olmsted Park της Βοστώνης το οποίο προοριζόταν εξ’ αρχής ως ένα μέρος ανακούφισης και “απομάκρυνσης” από το κέντρο της πόλης. Από την άλλη το Central Park της Νέας Υόρκης έπαιξε πολύ σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη ακινήτων γύρω από αυτό. Σε αυτή τη περίπτωση το τοπίο οδηγεί τη διαδικασία σχηματισμού των πόλεων.



σύγχυση το γεγονός ότι σχεδιάστηκε από αρχιτέκτονα και όχι από αρχιτέκτονα τοπίου.

Οι αρχιτέκτονες σχεδιάζουν κτίρια, και με μηχανικούς και διάφορους σχεδιαστές, σχεδιάζουν πόλεις. Οι αρχιτέκτονες τοπίου δημιουργούν τοπία, με τη μορφή χωματουργικών εργασιών, φύτευσης και σχεδιασμού ανοιχτών χώρων. Παλιότερα όταν ένας αρχιτέκτονας τοπίου κέρδιζε έναν διαγωνισμό που οι αρχιτέκτονες θεωρούσαν ότι ανήκει στον τομέα τους υπήρχε μια σχετική γκρίνια. Στις μέρες μας όμως αυτό σιγά σιγά εξαφανίζεται λόγω της διαφοράς στην αντίληψη υλικών, τεχνικών και φαντασίας.

Ο James Corner από την άλλη επιχειρεί να διατυπώσει μια εναλλακτική προσέγγιση, η οποία ενδεχομένως να επιτρέπει περισσότερες χρήσεις της έννοιας της οικολογίας στην πρακτική της αρχιτεκτονικής τοπίου. Άλλωστε ο Corner υποστηρίζει ότι «οι πόλεις και οι υποδομές είναι τόσο “οικολογικές” όσο τα δάση και τα ποτάμια». Αυτή η προσέγγιση αφορά λιγότερο τις περιβαλλοντικές ή καλλιτεχνικές πρακτικές και περισσότερο τις εξελικτικές διαδικασίες και τις διαδραστικές σχέσεις, που αναπτύσσονται στην καθημερινή ζωή<sup>2</sup>. Η συγκεκριμένη προσέγγιση αποτελεί μια νέα, χώρο-υλική πρακτική, η οποία αναγνωρίζει τον αστικό χώρο, ως ένα δυναμικό κοινωνικό-οικολογικό σύστημα, μέσα στο οποίο δεν επιδιώκεται η επιβολή μιας ιδανικής, πρωταρχικής μορφής,

<sup>2</sup> Στο άρθρο “Ecology and Landscape as Agents of Creativity” το 1997, ο James Corner υποστηρίζει: «Οι ομοιότητες μεταξύ των οικολογικών και των δημιουργικών μετασχηματισμών είναι ενδεικτικές ως ένα εργαλείο για την αρχιτεκτονική τοπίου, στην οποία αμφισβητούνται οι σταθερές σχέσεις, και οι συμβάσεις για το πώς ο άνθρωπος ζει και συσχετίζεται με τη γη, τη φύση και τον τόπο». Η καθημερινή ζωή γίνεται αντιληπτή ως ένα ανοιχτό σύστημα δυνάμεων, που επηρεάζεται και προσδιορίζεται με διάφορους συνδυασμούς. Η αρχιτεκτονική τοπίου καλείται να αναπτύξει μια “δημιουργική” σχέση με την οικολογία προκειμένου να αξιοποιήσει τη δυναμική της.

αλλά η εφαρμογή ενός “ευφυούς σχεδιασμού” στο σύστημα αυτό καθεαυτό. Υπό αυτές τις συνθήκες, το τοπίο προσδιορίζεται τόσο ως σύστημα διαχείρισης πληροφοριών και διασύνδεσης στοιχείων, όσο και ως συνεχής επιφάνεια η οποία οργανώνει εκτεταμένα αστικά πεδία με ανομοιογενείς ιδιότητες. Το τοπίο προβάλλεται δηλαδή, ως η υποδομή, που υποστηρίζει συνδέει και οργανώνει τον αστικό χώρο, δημιουργώντας νέες συνθήκες<sup>3</sup>. Ο σύγχρονος αστικός χώρος αναγνωρίζεται πλέον ως ένα δυναμικό κοινωνικό-οικολογικό σύστημα και το ενδιαφέρον στρέφεται από την αναζήτηση βέλτιστων μορφών δόμησης, στη διερεύνηση των διαδικασιών που τον παράγουν.

Στην ιδέα ενός πιο οργανικού αστικού πλούτου, η ίδια η οικολογία γίνεται ένας εξαιρετικά χρήσιμος “φακός” για την ανάλυση και την προβολή εναλλακτικών πολεοδομικών προοπτικών. Τα μαθήματα της οικολογίας έχουν σαν στόχο να δείξουν πως όλη η ζωή στον πλανήτη είναι βαθιά συνδεδεμένη με δυναμικές σχέσεις. Επίσης, η πολυπλοκότητα της αλληλεπίδρασης μεταξύ των στοιχείων εντός των οικολογικών συστημάτων είναι τέτοια που τα απλά γραμμικά συστήματα είναι αξιοσημείωτα ανεπαρκή για να τη περιγράψουν. Η οικολογία δρα έτσι που μεμονωμένα στοιχεία παράγουν βαθμιαία και αθροιστικά αποτελέσματα που συνεχώς εξελίσσουν το σχήμα του περιβάλλοντος με τη πάροδο του χρόνου. Έτσι, οι δυναμικές σχέσεις αποκαλύπτονται στην οικολογική σκέψη, θεωρώντας μια συγκεκριμένη χωρική μορφή ως απλά προσωρινή κατάσταση ύλης, στο δρόμο της να γίνει κάτι άλλο.

Ο Ian McHarg, ο οποίος μελετήθηκε από τον James Corner, στη δημοσίευσή του το 1969 με τίτλο “Design with Nature” αναφέρει

<sup>3</sup> Κάνοντας λόγο για μία δυναμική και ελαστική προσέγγιση χωρίς κανόνες και έλεγχο, χωρίς εμμονές για βεβαιότητα, προβλεψιμότητα και μονιμότητα, ο Corner προσανατολίζεται στη διαχείριση του τοπίου ως υποδομή και στην οργάνωση ενεργών πεδίων, εμπλουτισμένων με δυνατότητες και ικανότητες να φιλοξενούν δυναμικές διαδικασίες.



πως οι αρχιτέκτονες τοπίου ήταν ιδιαίτερα απασχολημένοι με την ανάπτυξη μιας σειράς οικολογικών τεχνικών για τον σχεδιασμό. Για κάποιους λόγους ωστόσο η οικολογία χρησιμοποιήθηκε μόνο στο πλαίσιο του περιβάλλοντος το οποίο θεωρείται ότι είναι φύση και αποκλεισμένο από τη πόλη. Ακόμη και εκείνοι που συμπεριέλαβαν τη πόλη στην οικολογική εξίσωση το έκαναν μόνο από την οπτική γωνία των φυσικών συστημάτων (υδρολογία, ροή αέρος). Ο Ian McHarg τόνισε πως πρέπει να κατανοήσουμε πως τα πολιτιστικά, κοινωνικά, πολιτικά και οικονομικά περιβάλλοντα είναι ενσωματωμένα και συμμετρικά με το “φυσικό” κόσμο. Κλείνοντας τόνισε πως η υπόσχεση της αστικοποίησης του τοπίου είναι η ανάπτυξη ενός χωροχρόνου, που αντιμετωπίζει όλα τα στοιχεία που δρουν εντός της οικολογίας και εργάζονται στον αστικό χώρο, ως συνεχή δίκτυα αλληλεπιδράσεων<sup>4</sup>. Η ονομασία *terra firma* (επιχείρηση, που δεν μεταβάλλεται, σταθερή και οριστική) δίνει έδαφος υπέρ των μεταβαλλόμενων διεργασιών που διέρχονται μέσα και από το αστικό πεδίο, *terra fluxus*.

Σημαντικό ρόλο στις μεταβαλλόμενες διεργασίες παίζουν και οι μετακινήσεις πληθυσμών και ομάδων συμφερόντων στις αστικές επιφάνειες, με τα ίχνη των ανθρώπων να προετοιμάζουν “προσωρινά” μια τοποθεσία με διάφορους τρόπους σε διαφορετικούς χρόνους για διάφορα πραγματικά γεγονότα. Αυτό τείνει να δημιουργήσει ένα περιβάλλον που δεν είναι τόσο ένα αντικείμενο που έχει σχεδιαστεί, καθώς είναι μια οικολογία διαφόρων συστημάτων και στοιχείων που θέτουν σε κίνηση ένα

---

<sup>4</sup>Ένα μοντέλο σ’ αυτό το πλαίσιο είναι το διάγραμμα του Louis Kahn το 1953 για τη κυκλοφορία των οχημάτων στη Φιλαδέλφεια. Όσον αφορά αυτό το έργο ο Kahn έγραψε: «Οι λεωφόροι αυτοί είναι σαν τους ποταμούς. Οι ποταμοί έχουν λιμάνια. Τα λιμάνια είναι οι δημοτικοί πύργοι στάθμευσης, από τον κλάδο των λιμανιών, ένα σύστημα καναλιών που εξυπηρετούν το εσωτερικό... από τις αποβάθρες του Canals cul-de-sac Docks, όπου οι αποβάθρες χρησιμεύουν ως “αίθουσες” εισόδου στα κτίρια».

διαφορετικό δίκτυο αλληλεπίδρασης. Η αστικοποίηση του τοπίου σ’ αυτή τη περίπτωση είναι τόσο υποκινητής όσο και επιταχυντής, που εργάζεται σε τεράστιες επιφάνειες δυνατοτήτων. Αυτή η προσέγγιση, που είναι ταυτόχρονα απλή και συμβατή, παρέχει στους κατοίκους μια σειρά προγραμματικών συνθέσεων, καθώς οι εποχές, οι ανάγκες και οι επιθυμίες αλλάζουν.

Αυτό οδηγεί σε ένα θέμα της αστικοποίησης του τοπίου που είναι το φανταστικό. Η συλλογική εμπειρία που διεγείρεται και ενημερώνεται από τις εμπειρίες του υλικού κόσμου, πρέπει να συνεχίσει να είναι το κύριο κίνητρο κάθε δημιουργικής προσπάθειας. Κατά πολλούς, η αποτυχία του σχεδιασμού στον 20ο αιώνα οφείλεται στην εξασθένηση της φαντασίας. Ο James Corner τονίζει σχετικά μ’ αυτό: «Ο δημόσιος χώρος στη πόλη πρέπει να είναι σίγουρα κάτι περισσότερο από απλή συμβολική αποζημίωση ή αναψυχή. Οι δημόσιοι χώροι είναι καταρχήν τα “δοχεία” συλλογικής μνήμης και επιθυμίας και, δεύτερον, είναι χώροι για τη γεωγραφική και κοινωνική φαντασία να επεκτείνουν νέες σχέσεις και σύνολα δυνατοτήτων». Έτσι μπορεί κανείς να καταλάβει πως ο πολεοδομικός σχεδιασμός πρόκειται για ένα “φανταστικό” έργο, μια κερδοσκοπική πύκνωση, κέρδος της οποίας είναι οι δραστηριότητες που αναπτύσσονται στο έργο αυτό<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup>Σύμφωνα με τον Stan Allen η επανεμφάνιση του τοπίου στη πολιτισμική φαντασία οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην ενημέρωση της κοινωνίας γύρω από ζητήματα περιβαλλοντικής και οικολογικής συνείδησης. Το τοπίο αναδύεται ως μοντέλο σχεδιασμού και έχει παραδοσιακά αναγνωριστεί ως η τέχνη, που οργανώνει οριζόντιες επιφάνειες, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στις συνθήκες του χώρου. Οι σχεδιαστές πέρα από τη διαμόρφωση, την υλικότητα και την απόδοση του χώρου αποβλέπουν στην ενεργοποίησή του μέσα από την παρουσία του ανθρώπου.



## Συμπερασματικά

Η συγκεκριμένη ενότητα επιχείρησε να διερευνήσει τον τρόπο με τον οποίο η θεωρητική, και στη συνέχεια η πρακτική προσέγγιση, ορισμένων ανθρώπων συνέβαλαν στο να αλλάξει η αντίληψη του όρου τοπίο αλλά και των δυνατοτήτων που αυτό μπορεί να έχει στην επίλυση ζητημάτων και αναγκών εντός του αστικού ιστού.

Έτσι έχουμε την εμφάνιση του όρου *Landscape Urbanism*, όρος που διαμορφώνεται μέχρι και σήμερα μέσα από διάφορες πρακτικές. Ένας όρος, υπό το πρίσμα του οποίου το τοπίο μεταμορφώνεται σε ένα δυναμικό σύστημα και παύει να είναι πια παθητικό. Το τοπίο πλέον αντιμετωπίζεται ως έργο υποδομής το οποίο δημιουργεί συνθήκες και ένα δίκτυο αλληλεπιδράσεων εντός του αστικού χώρου μέσα στο χρόνο.

Πολύ σημαντικό ρόλο παίζει και η συνιστώσα οικολογία όχι μόνο ως ερμηνευτική αλλά ως ενεργή στρατηγική σχεδιασμού του τοπίου. Στο πλαίσιο αυτό η οικολογία μετατρέπεται σε ένα εργαλείο ανάγνωσης των αναγκών του ανθρώπου και σε συνδυασμό με την αντιμετώπιση του τοπίου ως υποδομή για τη πόλη, καταλήγουμε στη καλύτερη δυνατή επιλογή σχεδιασμού του αστικού χώρου. Έτσι έχουμε την ενεργή επανατοποθέτηση του τοπιακού σχεδιασμού στη παραγωγή αστικού, δημόσιου χώρου, αφήνοντας ωστόσο, σε ένα βαθμό, ανοιχτό το μηχανισμό αντιμετώπισης προβλημάτων, τη δυνατότητα αλλαγής αυτού και τη προσαρμογή του ανθρώπου σε αυτό.

Επίσης πολύ σημαντικό ρόλο στον τοπιακό σχεδιασμό, όπως αναφέρει και ο James Corner, παίζει και η δημιουργικότητα με τη φαντασία. Και οι δύο έννοιες αποτελούν πολύ βασικό εργαλείο αντίληψης και ερμηνείας των σχέσεων που αναπτύσσονται στο τοπίο, τόσο μεταξύ αυτού και του ανθρώπου όσο και μεταξύ των ανθρώπων στο χώρο.

Η σύνθεση αυτού του συνόλου γνώσεων και η ενσωμάτωσή του στις διαδικασίες σχεδιασμού δημόσιων χώρων, καταλαβαίνουμε πλέον πως συνιστά την αστικοποίηση του τοπίου ως ένα πλαίσιο επαναπροσδιορισμού του αστικού χώρου και της αντιμετώπισης αυτού. Το τοπίο προσφέρει ένα πολυδύναμο και πολλαπλό μέσο για την αστική μορφή και ιδιαίτερα στο πλαίσιο σύνθετων φυσικών περιβαλλόντων, μεταβιομηχανικών περιοχών και δημόσιων υποδομών.





## Παραδείγματα ανάπλασης εγκαταλελειμμένων σιδηροδρομικών γραμμών

Στην ενότητα αυτή θα παρουσιαστούν ορισμένα παραδείγματα εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών κέντρων και πιο συγκεκριμένα σιδηροδρομικών γραμμών. Η επιλογή των παραδειγμάτων έγινε με κριτήριο την αντιμετώπιση της ανάπλασης από τους αρχιτέκτονες, η οποία ήταν υπό το πρίσμα του όρου *Landscape Urbanism*. Αρχικά θα κάνουμε μια μικρή αναφορά στην ιστορία τους έτσι ώστε να καταλάβουμε ποιος ήταν ο ρόλος τους στον αστικό ιστό και κατά πόσο ήταν σημαντικά για τους κατοίκους της περιοχής. Θα αναφερθούμε τόσο στη διάρκεια της αρχικής τους χρήσης όσο και στη διάρκεια που αυτές οι γραμμές παρέμειναν εγκαταλελειμμένες. Στη συνέχεια θα γίνει μια περιγραφή της ανάπλασης και των παροχών που αυτές πλέον προσφέρουν στους επισκέπτες τους. Τέλος θα παρουσιαστούν τα αποτελέσματα των αναπλάσεων αυτών, κυρίως από την οπτική των κατοίκων της εκάστοτε περιοχής. Τα παραδείγματα που επιλέχθηκαν είναι το Promenade Plantee στο Παρίσι (1993), το Beltline στην Ατλάντα (2005), το Highline στη Νέα Υόρκη (2009) και τέλος το The Goods Line στο Σύδνεϋ (2015).



## \_The Paris Promenade Plantee



Το Promenade Plantée είναι χτισμένο πάνω στις πρώην σιδηροδρομικές γραμμές του Βενσέν (Vincennes), οι οποίες δημιουργήθηκαν το 1859 και συνέδεαν το σταθμό της Βαστίλης (Bastille) με το Verneuil-l'Étang, περνώντας από το Vincennes. Η χρήση της γραμμής είχε σκοπό τόσο τη μετακίνηση των κατοίκων όσο και τη μεταφορά εμπορευμάτων. Η γραμμή αυτή έπαψε να λειτουργεί στις 14 Δεκεμβρίου 1969 και μέρος της γραμμής πέραν του Βενσέν ενσωματώθηκε στη Γραμμή Α του μετρό του Παρισιού, ενώ το τμήμα Παρίσι-Βενσέν εγκαταλείφθηκε εντελώς. Το 1984 κατεδαφίστηκε ο σταθμός της Βαστίλης και στη θέση του χτίστηκε η Όπερα.

## \_Αρχιτεκτονική

Το Promenade plantée είναι ένα υπερυψωμένο γραμμικό πάρκο μήκους 4,7 χιλιομέτρων χτισμένο πάνω σε μια εγκαταλελειμμένη σιδηροδρομική γραμμή στο ανατολικό Παρίσι το οποίο εγκαινιάστηκε το 1993. Το έργο ανέλαβαν ο αρχιτέκτονας Philippe Mathieux και ο αρχιτέκτονας τοπίου Jacques Vergely. Η αρχή του βρίσκεται στο ανατολικό κομμάτι της Βαστίλης, πίσω από την όπερα η οποία καταλαμβάνει χώρο ίσο με ένα οικοδομικό τετράγωνο, και καταλήγει με μια σπειροειδή σκάλα στη λεωφόρο Périphérique, στο ανατολικό άκρο της πόλης του Παρισιού.

Το αρχικό κομμάτι του πάρκου έχει διαφορά 10 μέτρων από το επίπεδο του δρόμου. Σε αυτό εισέρχεται ανεβαίνοντας μια σκάλα και περνώντας μέσα από έναν τοίχο κατασκευασμένο από εμφανή τούβλα. Το κομμάτι αυτό βρίσκεται παράλληλα με την λεωφόρο Daumesnil και στην “Οδογέφυρα της Τέχνης” (εικόνα δεξιά\_πάνω). Στις αψίδες αυτής της οδογέφυρας βρίσκονται καταστήματα που χαρακτηρίζονται από υψηλής ποιότητας και ακριβές τέχνες και βιοτεχνίες. Η κάθε αψίδα στεγάζει και ένα διαφορετικό κατάστημα ενώ σε μερικές περιπτώσεις η αψίδα αποτελεί πέρασμα προς τις αυλές διάφορων κτιρίων που βρίσκονται από την άλλη μεριά της γραμμής. Στο κομμάτι αυτό το πάρκο βρίσκεται στο ύψος του 3ου ορόφου των γειτονικών κτιρίων, μερικά από τα οποία συνδέονται με αυτό, δίνοντας έτσι μια διαφορετική επιλογή εισόδου στους επισκέπτες (εικόνα δεξιά\_κάτω).







Σε όλο το μήκος του πάρκου είσαι “αποκομμένος” από την πόλη καθώς ο κύριος διάδρομος του πάρκου βρίσκεται στη μέση αυτού και δεξιά αριστερά συναντάμε τη φύτευση που αποτελείται από δέντρα και ψηλούς θάμνους. Πέρα απ’ αυτό όμως δεν ακούς κανέναν ήχο της πόλης παρά μόνο τις σειρήνες. Κάτι τέτοιο δεν συμβαίνει στα σημεία όπου το πάρκο περνάει πάνω από πεζογέφυρες λόγω της μειωμένης αντοχής αυτών. Στις γέφυρες αυτές όμως μπορεί κανείς να αντιληφθεί πως ήταν τοποθετημένες παλιότερα οι γραμμές και αυτό εξαιτίας του ξύλινου δαπέδου που έχει χρησιμοποιηθεί σε αυτά τα κομμάτια, σε αντίθεση με το υπόλοιπο πάρκο όπου η φύτευση δεν επιτρέπει στον επισκέπτη να αντιληφθεί τα ίχνη αυτών.

Όσο το πάρκο βρίσκεται ακόμα σε αυτό το ύψος συναντάμε κάποια πολύ ιδιαίτερα σημεία. Υπάρχουν μερικά κτίρια τα οποία κόβονται στην κυριολεξία από το πάρκο καθώς αυτό τα διασχίζει και δεν έχουν αναπτυχθεί ούτε πάνω από αυτό, ώστε να σχηματιστεί κάποιο είδος στοάς, δημιουργώντας έτσι ένα πέρασμα ανάμεσα από “δύο” κτίρια (εικόνα δεξιά\_πάνω). Η είσοδος στο πάρκο όσο είμαστε ακόμα σε αυτό το επίπεδο γίνεται με σκάλες ή ανελκυστήρες που ξεκινάνε από το επίπεδο του δρόμου. Το πάρκο δεν είναι φιλικό προς τα ποδήλατο, κάτι όμως που δεν ισχύει όταν το πάρκο βρίσκεται πλέον στο επίπεδο του δρόμου.

Το πιο δημοφιλές σημείο του πάρκου είναι όταν αυτό περνά μέσω μιας πεζογέφυρας πάνω από τον κήπο του Reuilly (εικόνα δεξιά\_κάτω). Ο κήπος αυτός είναι μια τεράστια έκταση χαμηλού πρασίνου όπου οι κάτοικοι απολαμβάνουν τον ήλιο, την ηρεμία και την απομόνωση από την πόλη.



Το πάρκο λοιπόν συναντά σε κάποιο σημείο το επίπεδο του δρόμου και διασχίζει εσωτερικά ένα μεγάλο εμπορικό κέντρο. Έπειτα συναντά και τον εγκαταλελειμμένο σιδηροδρομικό σταθμό του Reuilly. Στο κομμάτι αυτό του πάρκου συναντάς πολλά μικρά “δωματιάκια” δεξιά και αριστερά, τα οποία προσφέρονται για ξεκούραση, χαλάρωση και ανάγνωση (εικόνα δεξιά\_πάνω). Υπάρχουν ακόμα διάφορα κιόσκια τα οποία προσφέρουν δωρεάν νερό τόσο κανονικό όσο και ανθρακούχο.

Στο τελευταίο κομμάτι του πάρκου κατεβαίνουμε και κάτω από το επίπεδο του δρόμου. Εκεί συνεχίζεται να επιτρέπεται το ποδήλατο, ακολουθώντας ωστόσο ένα τελείως διαφορετικό μονοπάτι από αυτό των πεζών. Χαρακτηριστικό αυτού του κομματιού είναι τα πολλά τούνελ που υπάρχουν, χαρακτηριστικό της σιδηροδρομικής γραμμής που περνούσε κάτω από τους δρόμους του Παρισιού (εικόνα δεξιά\_κάτω). Τα τούνελ αυτά πολλές φορές φιλοξενούν διάφορα έργα τέχνης αλλά κυρίως προσελκύουν μικρά παιδιά που παίζουν μέσα σε αυτά.





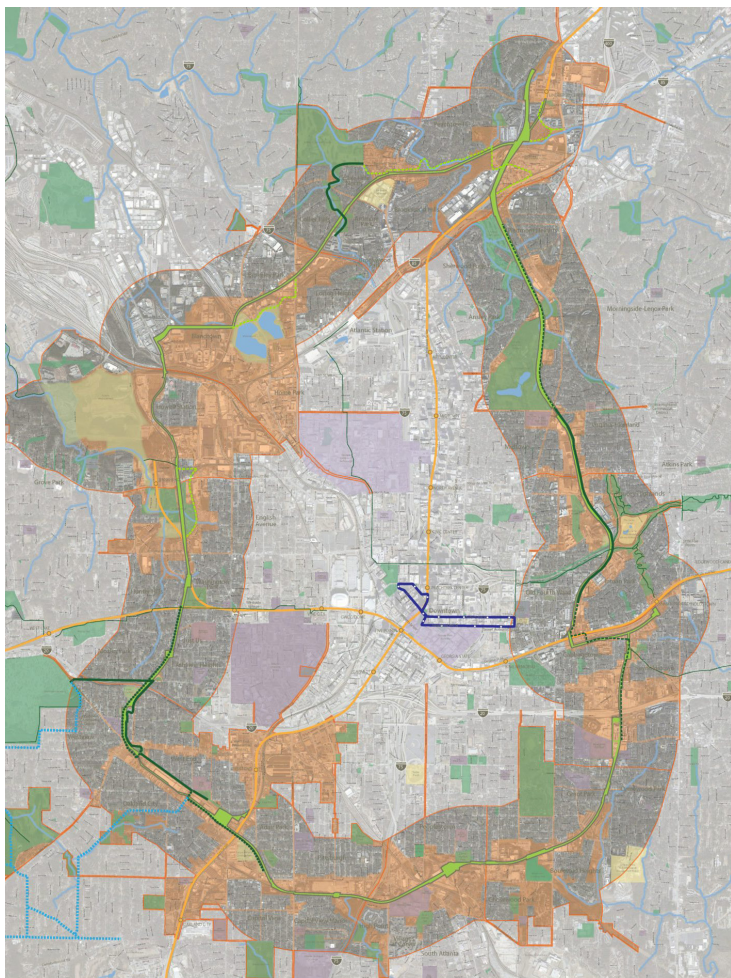


## \_Αποτελέσματα

Το πάρκο αυτό είχε σαν σκοπό να προσφέρει ένα διαφορετικό τρόπο ζωής στους κατοίκους της περιοχής εκείνης κάτι που όπως λένε αυτοί το πέτυχε και αυτό γιατί δεν είναι τόσο γνωστό στους τουρίστες του Παρισιού ώστε να το κατακλύσουν, να κουράσουν και εν τέλει να διώξουν τους ντόπιους από αυτό. Προσφέρει μια διαφορετική αντιμετώπιση της πόλης, όντας “αποκλεισμένος” από αυτή. Είχε ως αποτέλεσμα να έρθουν οι κάτοικοι της περιοχής πιο κοντά μεταξύ τους, και να δραστηριοποιηθούν μέσα στη πόλη, χωρίς όμως να είναι μέσα σε αυτή.



## \_The Atlanta Beltline



Τον Σεπτέμβριο του 1899 ανακοινώθηκε για τη πόλη της Ατλάντα ένας φιλόδοξος χάρτης για μια εταιρεία σιδηροδρόμων που περιλάμβανε ολόκληρη την πόλη και είχε σαν σκοπό, οι μεταφορές εμπορευμάτων με τρένα να μπορούν να πραγματοποιηθούν στις παρυφές και όχι στο κέντρο της πόλης. Ο χάρτης κάλυπτε απόσταση μεγαλύτερη των 48 χιλιομέτρων καθώς διέσχιζε 45 γειτονιές και ολοκληρώθηκε το 1902. Η γραμμή αυτή φιλοξενούσε καθημερινά και για πολλά χρόνια 23 τρένα τη μέρα όπου μετέφεραν διάφορα εμπορεύματα στα τοπικά εργοστάσια. Όμως εξαιτίας της ανάπτυξης των αυτοκινητοδρόμων εγκαταλείφθηκε τη δεκαετία του 80'.

Όντας εγκαταλελειμμένη η σιδηροδρομική γραμμή σε όλο της το μήκος βρέθηκε ένας φοιτητής του Technical University of Georgia, ο Ryan Gravel, ο οποίος ήθελε να διατηρηθούν οι γραμμές και να χρησιμοποιηθούν προς όφελος των κατοίκων της Atlanta. Έτσι έκανε τη διπλωματική του εργασία προτείνοντας την ανάπλαση τους. Κατά τη διάρκεια της εργασίας έκανε πολλές δημόσιες συναντήσεις με τους κατοίκους της περιοχής ώστε να δει και να μάθει τι χρειάζονται πραγματικά. Το εντυπωσιακό ήταν πως όλοι οι κάτοικοι ήταν πρόθυμοι να βοηθήσουν ακόμα και στη κατασκευή του έργου καθώς ένιωθαν πως τους αφορούσε άμεσα. Ο υποψήφιος αρχιτέκτονας είχε να αντιμετωπίσει θέματα αρχιτεκτονικής και design σε κλίμακα πόλης, με αποτέλεσμα να αντιμετωπίσει ως έργο υποδομής το όλο έργο.

Όταν κατέληξε στον τρόπο ανάπλασης και αποφάσισαν να υλοποιηθεί το έργο υπήρξε όμως ένα πρόβλημα, το οικονομικό. Για αυτό το λόγο ο δήμαρχος της πόλης, Shirley Franklin, ίδρυσε το 2005 την Atlanta BeltLine Partnership όπου όλοι οι κάτοικοι συνεισέφεραν οικονομικά για την υλοποίηση του έργου. Μαζί με τα πρώτα έσοδα λοιπόν έχουμε και την έναρξη των εργασιών.

## \_Αρχιτεκτονική

Αρχικό πλάνο του αρχιτέκτονα ήταν ο σχεδιασμός ενός μικρού και ελαφρού σιδηροδρομικού συστήματος. Το σύστημα αυτό θα φιλοξενούσε τρένα (τραμ) με σκοπό τη μεταφορά των κατοίκων εντός της πόλης και μερικές μεταφορές εμπορευμάτων όταν χρειαζόταν (εικόνα δεξιά\_πάνω). Ωστόσο υπήρχαν επιφυλάξεις για τις αρμόδιες αρχές καθώς οι γραμμές αυτές αρχικά φιλοξενούσαν εμπορευματικές αμαξοστοιχίες και η εμπειρία τους έλεγε πως η ανάμειξη αυτών με επιβατικά τρένα θα προκαλούσε διάφορα ζητήματα, τόσο ασφάλειας όσο και καθυστερήσεων των δρομολογίων.

Η πιο σημαντική πτυχή του έργου BeltLine πλέον είναι η συνδεσιμότητα. Το σύστημα των μονοπατιών που συνδέει 45 γειτονικές περιοχές. Αυτό το δίκτυο μονοπατιών, πολλαπλών χρήσεων, μήκους 53,1 χιλιομέτρων δημιουργεί ένα περιβάλλον φιλικό προς τους πεζούς, το περπάτημα, το τζόκινγκ, την ποδηλασία, το skate και τη διαμονή κατά μήκος του πάρκου για χαλάρωση ή ό,τι άλλο επιθυμεί ο επισκέπτης, καθώς πέρα από τις γειτονιές συνδέει πάρκα μεταξύ τους και διάφορους χώρους αναψυχής. Το πιο δημοφιλές κομμάτι της ανάπτυξης είναι το ανατολικό κομμάτι το οποίο συνδέει τη γειτονιά Old Fourth Ward με το Piedmont Park το οποίο είναι δημοφιλές για τη μεγάλη λίμνη που υπάρχει εκεί αλλά και για τη σκηνή που φιλοξενεί διάφορες παραστάσεις και συναυλίες (εικόνα δεξιά\_κάτω). Να τονιστεί πως η λίμνη αυτή προϋπήρχε, αντιμετωπίζοντας ωστόσο πρόβλημα πλημμύρας ειδικά τις βροχερές μέρες κάτι που αντιμετωπίστηκε. Στη συγκεκριμένη περιοχή υπάρχουν ακόμα πολλά εστιατόρια, εμπορικά καταστήματα, skate park και αρκετά installations και άλλα είδη τέχνης.

Η Ατλάντα είναι η πόλη με τη μεγαλύτερη προσωρινή δημόσια έκθεση τέχνης που προβάλλει το έργο εκατοντάδων εικαστικών







καλλιτεχνών, ερμηνευτών και μουσικών, με την πρώτη έκθεση να πραγματοποιείται σε αυτό το 2010. Υπάρχει επίσης μια σημαντική ποσότητα αυθόρμητης και ανεπίσημης τέχνης δρόμου που βρίσκεται σε όλο το μήκος της BeltLine, από τοιχογραφίες μέχρι και γλυπτά (εικόνα δεξιά). Ακόμα κατά μήκος των μονοπατιών συναντάς πολλά ιστορικά κτίρια και σημεία της πόλης, διασώζοντας έτσι την ιστορία της. Τα περισσότερα από αυτά τα κτίρια είναι παλιά βιομηχανικά κτίρια, μερικά από τα οποία πλέον φιλοξενούν κατοικίες ή εμπορικά καταστήματα λιανικής πώλησης.

Το έργο αυτό παρέχει μια ευκαιρία στη πόλη να μεταμορφώσει τα πάρκα της και να αυξήσει το πράσινο στη πόλη κατά 40%. Αυτό επιτυγχάνεται με τα 1.300 στρέμματα νέων πάρκων αλλά και με την ανακαίνιση των υφιστάμενων 700 στρεμμάτων<sup>1</sup>. Τα πάρκα αυτά αποκαλούνται από πολλούς ως “BeltLine Jewels” και θα συνδεθούν μεταξύ τους με τα συνεχόμενα μονοπάτια των πολλαπλών χρήσεων.

Με τη δημιουργία αυτών των μονοπατιών βλέπεις πλέον μια πιο “ενεργή” πόλη. Η Ατλάντα είχε μετατραπεί σαν μια πόλη που ήταν φτιαγμένη για το αυτοκίνητο και οι κάτοικοι ένιωθαν περιορισμένοι στη περιουσία τους και ξένοι στη πόλη τους καθώς δεν μπορούσαν να κυκλοφορήσουν. Έτσι με τα μονοπάτια αυτά έχουν λόγο να βγουν από το σπίτι τους και ως αποτέλεσμα να βλέπουν “μια άλλη πόλη”. Όλο αυτό τους ενθαρρύνει να αγαπήσουν ξανά τη πόλη τους και τους ενώνει με νέους τρόπους. Χαρακτηριστικό γεγονός είναι επίσης πως πολλοί είναι αυτοί που επιλέγουν να μετακινηθούν χρησιμοποιώντας τα μονοπάτια άσχετα αν εξαιτίας της διαδρομής τους κάνουν τελικά μεγαλύτερη απόσταση.

Το πάρκο προσελκύει ανθρώπους όλων των εισοδημάτων αλλά και ανθρώπους με διαφορετικές οικογενειακές καταστάσεις. Συναντάς πολλούς γονείς με τα παιδιά τους οι οποίοι έχουν πλέον ένα μέρος να τα αφήσουν ελεύθερα να παίξουν. Η αστυνόμευση είναι σε πολύ υψηλό επίπεδο αν και ακόμα αρκετοί είναι αυτοί που



φοβούνται να το επισκεφθούν τις νυχτερινές ώρες αν και ανοιχτό όλο το 24ωρο. Ο ξεναγός του BeltLine, Angel Lewis, τονίζει ακόμα πως όταν βρίσκεται μέσα στο πάρκο νιώθεις σαν χαμένος και αυτό γιατί σε πολλά σημεία δεν υπάρχει καμία επαφή με την πόλη. Για αυτό και θεωρεί πως καλό είναι να υπάρχουν άνθρωποι μέσα σε αυτό που μπορούν να σε βοηθήσουν ανά πάσα στιγμή.

Μεγάλο ενδιαφέρον δημιουργούν επίσης οι αποβάθρες που υπήρχαν από τη παλιά γραμμή. Αυτές έχουν μετατραπεί πλέον σε μικρές πλατείες με διάφορα καθιστικά τα οποία έχουν τοποθετηθεί σε αυτές προσφέροντας έτσι στιγμές ξεκούρασης κάτω από τη σκιά των κατασκευών.

<sup>1</sup>Ο Rem Koolhaas τονίζει: «Η Ατλάντα δεν είναι πόλη, είναι τοπίο».



## Αποτελέσματα

Οι κάτοικοι της περιοχής, για τους οποίους και προοριζόταν το έργο, είναι ενθουσιασμένοι με την ανάπτυξη. Είναι πολύ χαρούμενοι που συνέβη κάτι τέτοιο στη πόλη τους και πλέον όλοι είναι πιο χαμογελαστοί και αυτό το καταλαβαίνουν και όταν μιλάνε για το έργο αυτό. Οι ίδιοι το έχουν χαρακτηρίσει ως ένα κομμάτι της πόλης που μπορείς πάντα να επισκεφτείς αλλά και πάντα έχεις κάτι να κάνεις σε αυτό.

Ωστόσο το έργο αυτό είχε ως αποτέλεσμα πολλές εταιρίες, εμπορικά κέντρα, ξενοδοχεία και διάφορα γραφεία να προσελκύσουν τη περιοχή. Αυτό εννοείται πως επιδρά θετικά στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής με αποτέλεσμα όμως και τη δημιουργία επιπλέον μεγάλων δρόμων παράλληλα με πολλά μονοπάτια του έργου. Για τον λόγο αυτό υπάρχουν και αρκετοί κάτοικοι οι οποίοι φοβούνται για τη μεγάλη επέκταση του πάρκου αλλά και τον κόσμο που αυτό θα προσελκύσει. Φοβούνται πως υπάρχει το ενδεχόμενο να το κατακλύσουν επισκέπτες, όπως συμβαίνει με το HighLine της Νέας Υόρκης, και να νιώσουν και πάλι ξένοι στην ίδια τους τη πόλη. Άλλωστε το έργο ήταν κάτι το οποίο θα βελτίωνε τον τρόπο ζωής κάτι που πιστεύουν ότι δεν θα γίνει σε περίπτωση που δεν χαίρονται τη βόλτα τους στα πάρκα της γειτονιάς τους.

## \_The New York Highline



Η γραμμή όταν κατασκευάστηκε για πρώτη φορά, το 1847, βρισκόταν στο επίπεδο του εδάφους και είχε ως σκοπό τη μεταφορά των εμπορευμάτων στη δυτική πλευρά του Μανχάταν. Όμως αποδείχθηκε ότι ήταν κάτι πολύ επικίνδυνο τόσο για τους πεζούς όσο και για τους οδηγούς των διάφορων οχημάτων. Εξαιτίας αυτής, σημειώθηκαν δεκάδες θανατηφόρα ατύχημα και εκατοντάδες τραυματισμοί. Για τον λόγο αυτό η 10η Λεωφόρος είχε γίνει γνωστή και ως “Death Avenue”, δηλαδή η “Λεωφόρος του Θανάτου”. Είναι χαρακτηριστικό πως για τον περιορισμό των ατυχημάτων, χρησιμοποιούσαν έναν υπέα μπροστά από κάθε αμαξοστοιχία ο οποίος κυμάτιζε μια κόκκινη σημαία με σκοπό να προειδοποιεί και να διώχνει τον κόσμο από τις σιδηροδρομικές γραμμές. Τα αποτελέσματα όμως αυτής της κίνησης δεν ήταν τα επιθυμητά.

Για την οριστική λύση του προβλήματος αποφασίστηκε η γραμμή να αποκτήσει ύψος. Να χτιστεί δηλαδή σε απόσταση από το έδαφος. Έτσι το 1934 έχουμε την νέα σιδηροδρομική γραμμή η οποία πλέον βρίσκεται σε ύψος 9,1 μέτρων από το έδαφος και ονομάστηκε “Westside Improvement”. Η κίνηση αυτή όμως δεν είχε ως μόνο αποτέλεσμα τον περιορισμό και την εξαφάνιση των ατυχημάτων αλλά και τη διευκόλυνση των εμπορών στη μετακίνηση των εμπορευμάτων, καθώς πλέον τα βαγόνια περνούσαν από τον πρώτο όροφο των αποθηκών και εργοστασίων με αποτέλεσμα η φόρτωση και η εκφόρτωση των εμπορευμάτων να είναι πολύ πιο εύκολη υπόθεση για τους εργαζομένους.

Με το πέρασμα των χρόνων έχουμε την ανάπτυξη των αυτοκινητοδρόμων με αποτέλεσμα τα περισσότερα αγαθά πλέον να μετακινούνται με φορτηγά για μεγαλύτερη ταχύτητα. Έτσι έχουμε μείωση των βιομηχανικών επιχειρήσεων στη περιοχή οι οποίες βασιζόταν στη μετακίνηση των προϊόντων τους με τα τρένα και το 1980 λοιπόν έχουμε το τελευταίο δρομολόγιο της σιδηροδρομικής γραμμής. Στη περιοχή πλέον έρχονται επιχειρήσεις, όπως συνεργεία αυτοκινήτων και γκαράζ. Στη συνέχεια όμως παρέδωσαν τη σκυτάλη σε VIP Club και οίκους μόδας.

Τα χρόνια περνούσαν και όντας εγκαταλελειμμένη η γραμμή, πολλά φυτά αναπτύχθηκαν πάνω σε αυτή με τη βοήθεια της βροχής αλλά και του αέρα. Οι ιδιοκτήτες των επιχειρήσεων και των ακινήτων κάτω από αυτή προσπαθούσαν να πείσουν τη πόλη να γκρεμίσει τη γραμμή. Σαν δικαιολογία είχαν τις ασθένειες των φυτών και την αηδία που αυτά προκαλούσαν σε συνδυασμό με τη πλέον κακή κατάσταση της όλης κατασκευής καθώς από τη σκουριά υπήρχε ξανά κίνδυνος ατυχημάτων.



## \_Friends of the High Line

Δύο κάτοικοι της περιοχής, ο Joshua David και ο Robert Hammond, επισκέφτηκαν τη γραμμή όντας ακόμα εγκαταλελειμμένη. Αυτοί λάτρεψαν αμέσως το μέρος και πίστεψαν ότι έχει πάρα πολλά να προσφέρει στη περιοχή. Έτσι θέλησαν να βρουν και άλλα άτομα σαν αυτούς, που να ήθελαν δηλαδή να σώσουν τη γραμμή, χωρίς όμως κάποιο αποτέλεσμα. Για το λόγο αυτό λοιπόν αποφάσισαν να ιδρύσουν έναν μη κερδοσκοπικό οργανισμό, τον “Friends of the High Line”, τους φίλους δηλαδή της γραμμής. Για αυτούς πλέον το να σωθεί η γραμμή αποτελούσε ένα άπιαστο όνειρο.

Έπειτα από πολλές προσπάθειες κατάφεραν να συνεργαστούν τόσο με τη κυβέρνηση όσο και με ιδιώτες, ώστε να μαζέψουν κάποια χρήματα και να καταφέρουν να πείσουν τη πολιτεία να κρατήσουν τη γραμμή<sup>1</sup>. Αυτό όμως έγινε και με τη βοήθεια ενός καλλιτέχνη/φωτογράφου, του Joel Sternfeld. Ο Sternfeld επισκεπτόταν τη γραμμή και τη φωτογράφιζε για ένα χρόνο καθώς ήθελε να την αποτυπώσει σε όλες της τις φάσεις και εποχές<sup>2</sup>. Το αποτέλεσμα των φωτογραφιών του ήταν εντυπωσιακό και όλοι πίστευαν πως τις επεξεργαζόταν (δεξιά φωτογραφίες).

Ο πρώτος άνθρωπος που στήριξε τον οργανισμό αυτόν ήταν η σχεδιάστρια μόδας Diane von Furstenberg. Ήταν η πρώτη που πίστεψε στο έργο αυτό και στήριξε την αναγέννηση της περιοχής όπου στεγάζει και η ίδια την επιχείρησή της. Στη συνέχεια στάθηκαν και άλλοι επιχειρηματίες στο πλευρό τους, με μια συνεργασία μεταξύ κυβέρνησης και ιδιωτικού τομέα να βρίσκεται στο ξεκίνημα.

<sup>1</sup>Σύμφωνα με κάποιες εκτιμήσεις η κατεδάφιση της γραμμής θα κόστιζε πολύ περισσότερο από την ανακατασκευή της.

<sup>2</sup>Ο Sernfeld τόνιζε συνεχώς πως κατά τη διάρκεια των επισκέψεων του στη γραμμή ένωθε σαν να βρίσκεται σε μια άδεια και ερημωμένη πόλη, ενώ βρισκόταν στο κέντρο της Νέας Υόρκης.







Το 2003 ανακηρύχτηκε ανοιχτός διεθνής διαγωνισμός ιδεών όπου οι συμμετοχές ήταν εκατοντάδες<sup>3</sup>, με επικρατέστερη αυτή των “Diller Scofidio + Renfro”, ένα αρχιτεκτονικό γραφείο το οποίο συνεργάστηκε με τον αρχιτέκτονα τοπίου James Corner και τον σχεδιαστή τοπίου Piet Oudolf<sup>4</sup>.

Από το άνοιγμα της High Line το 2009 ο μη κερδοσκοπικός οργανισμός έχει υπογράψει συμφωνία με το Υπουργείο Πάρκων και Αναψυχής της Νέας Υόρκης για να αποτελεί τον πρωταρχικό διαχειριστή του πάρκου. Στο πλαίσιο της συμφωνίας αυτής, οι φίλοι της γραμμής είναι οι υπεύθυνοι για την καθημερινή λειτουργία και συντήρηση του πάρκου. Ο οργανισμός διατηρεί τα γραφεία του κοντά στο νότιο άκρο του πάρκου με 80 υπαλλήλους πλήρους απασχόλησης όλο το χρόνο οι οποίοι τη θερινή περίοδο γίνονται 150. Έτσι ο λειτουργικός προϋπολογισμός του οργανισμού αγγίζει τα 11,5 εκατομμύρια δολάρια, πέρα από τα έξοδα κατασκευής και συντήρησης.

<sup>3</sup>Υπήρχαν προτάσεις που ήθελαν τη γραμμή μια συνεχόμενη πισίνα ή ακόμα και ένα συνεχόμενο Roller Coaster.

<sup>4</sup>Ο James Corner αναφέρει χαρακτηριστικά: «Μία από τις πιο δυνατές εντυπώσεις όταν επισκεφθήκαμε για πρώτη φορά τη High Line ήταν η επίδραση της φύσης στην ανάληψη της καταστροφής. Η High Line είναι μια τεράστια κατασκευή από χάλυβα και σκυρόδεμα και έτσι η αφθονία των φυτών, ακόμα και των πτηνών, ήταν μια πραγματική έκπληξη. Η έμπνευση για το σχεδιασμό ήταν ακριβώς μπροστά μας».

## \_Περιγραφή

Η High Line, με μήκος 2,33 χιλιόμετρα διασχίζει 20 οικοδομικά τετράγωνα στη καρδιά του Manhattan, προσελκύοντας κόσμο να το διασχίσει ολόκληρο, απόσταση την οποία δεν θα έκανε κανένας από το επίπεδο του δρόμου ως πεζός. Η είσοδος στη High Line μπορεί να πραγματοποιηθεί από 11 σημεία/εισόδους, από τις οποίες οι 5 είναι φιλικές προς τα άτομα με ειδικές ανάγκες. Ωστόσο οι αρχιτέκτονες όταν σχεδίαζαν την ανάπλαση είχαν στο μυαλό τους πως το “ταξίδι” ξεκινάει από τη σκάλα στην οδό Gansevoort και συνεχίζεται βόρεια.

## \_Κατασκευή

Η κατασκευή της ανάπλασης ξεκίνησε το 2006, όπου άρχισε να παίρνει σιγά σιγά μια αρχική μορφή, με το υλικό που επικρατούσε να είναι το σκυρόδεμα. Το άνοιγμα του πρώτου μέρους πραγματοποιήθηκε το 2009, του δεύτερου το 2011 και του τρίτου και τελευταίου κομματιού τον Σεπτέμβριο του 2014. Για να ξεκινήσει η κατασκευή απομακρύνθηκαν όλα τα βαγόνια που είχαν μείνει εγκαταλελειμμένα όλα αυτά τα χρόνια αλλά και οι γραμμές καθώς και όλα τα φυτά με το χώμα. Στη συνέχεια έγινε η συντήρηση αλλά και η ενίσχυση της κατασκευής ώστε να είναι ικανή να δεχτεί όλα τα νέα φορτία που θα τοποθετούσαν οι αρχιτέκτονες. Στη συνέχεια τοποθετήθηκαν ξανά μόνο οι γραμμές που προέβλεπε η μελέτη. Εδώ πρέπει να τονιστεί πως οι γραμμές που χρησιμοποιήθηκαν ξανά, τοποθετήθηκαν στην αρχική τους θέση ανεξάρτητα από το γεγονός ότι αρχικά απομακρύνθηκαν. Αυτό έγινε καθώς οι αρχιτέκτονες ήθελαν να μπορεί ο επισκέπτης να αντιληφθεί ακριβώς πως ήταν η κατασκευή πριν την επέμβαση. Αυτό το επιτυγχάνουν, πέρα από την τοποθέτηση των γραμμών στο ίδιο σημείο, και με το να διατηρούν το σκουριασμένο χρώμα στη μεταλλική κατασκευή.

## \_Αρχιτεκτονική

Για την επιστροφή του εδάφους οι αρχιτέκτονες επέλεξαν μακρόστενες πλάκες από σκυρόδεμα με τη μεγάλη τους πλευρά τοποθετημένη παράλληλα με τη πορεία της γραμμής καθώς ήθελαν να ενισχύσουν τη γραμμικότητα που υπήρχε ήδη από τις σιδηροδρομικές γραμμές. Η μετάβαση της σκληρής αυτής επιφάνειας στους χώρους πρασίνου επιτυγχάνεται με ομαλό τρόπο με την αύξηση του κενού ανάμεσα στις πλάκες και την εισχώρηση του πρασίνου σε αυτό (δεξιά εικόνα\_ πάνω).

Υπάρχουν πολλά και διαφορετικά καθιστικά σε όλο το μήκος της High Line ανάλογα με το τι επιθυμεί ο κάθε επισκέπτης. Από μικρά παγκάκια για ένα-δύο άτομα μέχρι μεγάλα δημόσια καθιστικά με θέα τη πόλη, τον ήλιο, τα αυτοκίνητα. Η κατασκευή όμως όλων των καθιστικών ακολουθεί την ίδια λογική, τίποτα να μην είναι ξένο από την υπόλοιπη ανάπτυξη. Για τον λόγο αυτό μερικά από τα καθιστικά αποτελούν συνέχεια των πλακών του εδάφους. Πολλοί τα χαρακτηρίζουν και ως αναδυόμενες ράγες. Υπάρχουν και άλλα ξύλινα όμως, τα οποία είναι τοποθετημένα πάνω στις σιδηροδρομικές γραμμές (δεξιά εικόνα\_ κάτω). Μερικά από αυτά δίνουν τη δυνατότητα στους επισκέπτες να τα μετακινήσουν πάνω στις γραμμές και έτσι να διαμορφώσουν το “καθιστικό” ανάλογα με τις επιθυμίες τους. Οι επιθυμίες μπορεί να ήταν τόσο για το πόσα άτομα ήθελαν να καθίσουν μαζί όσο και για τις θεάσεις που ήθελαν να έχουν κάθε φορά.

Οι θεάσεις που είχαν δημιουργήσει οι αρχιτέκτονες ήταν πολλές και διάφορες. Μπορείς να δεις τη θάλασσα από διαφορετικά σημεία, τις πολυκατοικίες, τα αυτοκίνητα, τη φύση. *Είναι ένα ταξίδι στη φύση με τους ήχους της πόλης.* Η High Line σου προσφέρει μια απόδραση από τη πόλη χωρίς να είναι. Και αυτό γιατί είναι ψηλά, αλλά όχι τόσο. Σε προστατεύει από τη κίνηση, αλλά τη νιώθεις. Έχεις





επαφή με το νερό. Σε πάει σε μια άλλη διάσταση όπου κυριαρχούν το νερό, ο αέρας, τα φυτά, το κενό, η ελευθερία, η ελπίδα.

Σε πολλά σημεία οι αρχιτέκτονες θέλησαν να κρατήσουν εμφανή τα στοιχεία που θυμίζουν τη χρήση της γραμμής πριν την επέμβαση τους και έτσι έχουν διατηρήσει τους γάντζους που χρησιμοποιούσαν για να κρατάνε και για να μεταφέρουν τα κρέατα από τα τρένα στις αποθήκες.

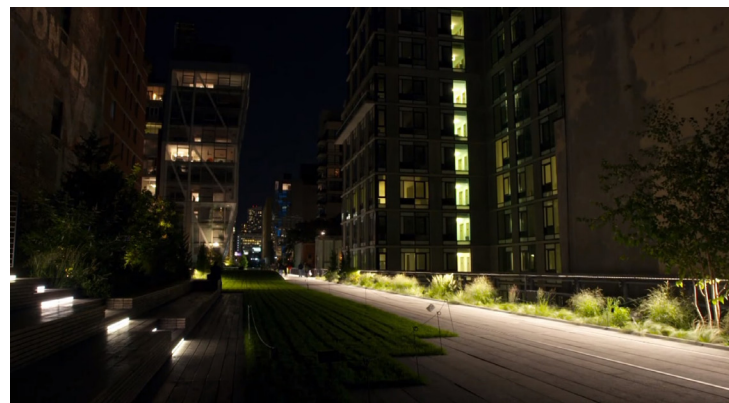
Στα σημεία τώρα όπου το τρένο περνούσε μέσα από τις αποθήκες/κτίρια έχουν δημιουργηθεί ημιυπαίθριοι χώροι με πάγκους όπου προσφέρεται καφές και διάφορα άλλα εμπορεύματα. Οι χώροι αυτοί είναι διαθέσιμοι και για διάφορες εκδηλώσεις με ενοίκιαση του χώρου.

Πολύ μεγάλο ενδιαφέρον για τους επισκέπτες αποτελεί και η αρχιτεκτονική γύρω από το High Line. Ο περιπατητής μπορεί να αντικρίσει από το ίδιο οπτικό σημείο τόσο το παλιό όσο και το νέο (δεξιά εικόνα\_πάνω). Και αυτό καθώς υπάρχουν πολλά κτίρια τα οποία έχουν διατηρηθεί εξ' ολοκλήρου όπως ήταν πριν την επέμβαση αλλά και πολλά των οποίων η ανέγερση πραγματοποιήθηκε μετά από αυτήν. Κάποιος που επισκέπτεται το πάρκο αυτό βλέπει μεταξύ των άλλων και την εξέλιξη της πόλης.

Η High Line αποτελεί ένα θέατρο το οποίο το επισκέπτονται άνθρωποι από όλο τον κόσμο. Ο καθένας από αυτούς δρα και το αντιμετωπίζει διαφορετικά. Αποτελεί μια ρομαντική απόδραση για ζευγάρια καθώς βλέπεις πολλά από αυτά να περπατούν χέρι-χέρι κάτι που δεν συνηθίζεται να αντικρίζεις στη πόλη. Γ' αυτό άλλωστε οι επισκέπτες του δυσκολεύονται να διαλέξουν αγαπημένο σημείο, αλλά δεν δυσκολεύονται να διαλέξουν τι τους άρεσε περισσότερο από όλα αυτά που συμβαίνουν μέχρι αυτά τα διάφορα σημεία.

Στο αποτέλεσμα αυτό συμβάλει και ο φωτισμός της High Line (δεξιά εικόνα\_κάτω). Όλα τα φώτα είναι τοποθετημένα σε χαμηλό ύψος, για να φωτίζουν και να τονίζουν τόσο το μονοπάτι όσο και τα

φυτά. Οι ενεργειακά αποδοτικές λυχνίες LED επιτρέπουν στα μάτια των επισκεπτών να προσαρμοστούν στο φως του περιβάλλοντα χώρου. Αν ήταν τοποθετημένα ψηλά με κατεύθυνση προς τα κάτω, οι νυχτερινοί επισκέπτες δεν θα μπορούσαν να απολαύσουν τον ουρανό και τα αστέρια χωρίς να τους ενοχλεί το φως. Τέλος υπάρχει φωτισμός εγκατεστημένος στην κάτω πλευρά της High Line με σκοπό το φωτισμό του πεζοδρομίου στο επίπεδο του δρόμου.





## \_Οι κήποι της High Line

Το μεγαλύτερο ενδιαφέρον στην ανάπτυξη τόσο για τους επισκέπτες όσο και για του αρχιτέκτονες έχουν οι κήποι, 13 στον αριθμό. Έγινε ειδική ανάλυση τόσο για το χώμα όσο και για να δουν ποια φυτά χρειάζονται ελάχιστο πότισμα, έως και καθόλου. Ο σχεδιαστής κήπων Piet Oudolf ασχολείται και πειραματίζεται ακόμα και σήμερα με τους κήπους της High Line πραγματοποιώντας συνεχώς αλλαγές στα φυτά. Αξίζει να σημειωθεί πως την πρώτη μέρα λειτουργίας της High Line υπήρχαν φυτεμένα 161 είδη φυτών, 82 τα οποία υπήρχαν στη γύρω περιοχή και 79 εισαγωγής. Μέχρι σήμερα όμως έχουν χρησιμοποιηθεί περισσότερα από 400 είδη φυτών. Τα περισσότερα φυτά, ειδικά στις πρώτες μέρες λειτουργίας, προσπάθησαν να μοιάζουν, αν όχι να είναι τα ίδια, με τα υφιστάμενα πριν την επέμβαση. Αυτό καθώς οι αρχιτέκτονες ήθελαν να φαίνονται όλα πολύ φυσικά, σαν να προϋπήρχαν κάτι που το κατάφεραν σύμφωνα με τους επισκέπτες. Τίποτα όμως δεν προϋπήρχε, όλα φυτεύτηκαν κατά την επέμβαση.

Η επιλογή των φυτών όμως δεν γινόταν μόνο με τον τρόπο ανάπτυξής τους αλλά και σύμφωνα με την ακτίνα ανάπτυξής τους, τη μορφή και τη δομή. Οι αρχιτέκτονες εξετάζουν και τη σχέση της επέμβασης με τα γειτονικά κτίρια και τις σκιές που αυτά δημιουργούν. Έτσι επιλέγουν τα κατάλληλα φυτά με σκοπό τη σκίαση των επισκεπτών στα σημεία που δεν εξυπηρετούνται από τη σκιά των υφιστάμενων κτιρίων. Σε πολλές περιπτώσεις όμως τα φυτά λειτουργούν και σαν φίλτρα μεταξύ της High Line και των σημείων γειτονικά αυτής που οι αρχιτέκτονες επιθυμούσαν να αποκόψουν. Σε αυτές τις περιπτώσεις παρατηρούμε και πιο έντονη φύτευση χωρίς όμως κάποια υπερβολή καθώς σε μερικά σημεία τα κτίρια βρίσκονται τόσο κοντά στη γραμμή και ο επισκέπτης έχει την αίσθηση ότι βρίσκεται σε φαράγγι. Πριν την επέμβαση το τοπίο σε

αυτά τα σημεία θύμιζε ζούγκλα κάτι το οποίο δεν επιθυμούν πλέον οι δημιουργοί<sup>1</sup>.

Μεγάλο ζήτημα για τους αρχιτέκτονες αποτελούσε και η συντήρηση των κήπων το οποίο όμως λύθηκε πολύ εύκολα. Η συντήρηση αυτών γίνεται κυρίως από τους εθελοντές των Friends of the High Line σε συνεργασία με κηπουρούς. Αυτοί περιποιούνται τους κήπους καθημερινά. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον προκαλεί το γεγονός ότι το κλάδεμα πραγματοποιείται τον Μάρτιο και όχι τον χειμώνα όπως συνηθίζεται, με το πάρκο να μένει “κενό” για 2 εβδομάδες, χρόνος που απαιτείται να μεγαλώσουν τα φυτά. Αυτό συμβαίνει καθώς ο Piet Oudolf πιστεύει πως τα φυτά έχουν να δώσουν κάτι όμορφο όλες τις εποχές του χρόνου ακόμα και χωρίς φύλλα<sup>2</sup>, αν και τα περισσότερα φυτά που έχει επιλέξει αντέχουν και στον χειμώνα και το χιόνι. Κριτήριο για την επιλογή τους άλλωστε αποτελούσε και το χρώμα καθώς ήθελαν αρκετές εναλλαγές ακόμα και στο ίδιο φυτό. Ο Piet Oudolf θεωρεί το ίδιο όμορφο και το καφέ χρώμα στα φυτά κάτι που απ’ ότι φαίνεται αγκάλιασαν και οι επισκέπτες<sup>3</sup>. Άλλωστε και τις μέρες που υπάρχει χιόνι, σε όλη τη πόλη είναι βρώμικο εκτός από τη High Line. Κατά το κλάδεμα πραγματοποιείται ένα είδος ανακύκλωσης καθώς οι εθελοντές με τους κηπουρούς δεν πετάνε τίποτα. Όλα μετατρέπονται σε λίπασμα για μελλοντική χρήση, κυρίως για να διώχνουν τα ζώδια από τις

<sup>1</sup>Ο συγκεκριμένος τρόπος όμως που ήταν ανεπτυγμένα τα κτίρια γύρω από τη Highline δίνει, σύμφωνα και με τους αρχιτέκτονες, ένα μοναδικό χαρακτήρα στη γραμμή. Ο Corner αναφέρει: «Η High Line δεν μπορεί εύκολα να αναπαραχθεί σε άλλες πόλεις καθώς η οικοδόμηση ενός «δροσερού πάρκου» απαιτεί ένα πλαίσιο γειτονιών γύρω από αυτό».

<sup>2</sup>Piet Oudolf: «Ψάχνω για φυτά που έχουν άλλη ζωή μετά τη ζωή».

<sup>3</sup>Piet Oudolf: «Στο είδος φύτευσης που κάνω, νιώθω πολύ έντονα τις αλλαγές όλη την ώρα. Είναι μια μεταβαλλόμενη ομορφιά: από την ομορφιά, μέχρι την ομορφιά».



περιοχές όπου υπάρχει γκαζόν<sup>4</sup>.

Ανά τακτά διαστήματα και ανάμεσα στους κήπους υπάρχουν διάφοροι μηχανισμοί που προσφέρουν νερό στους επισκέπτες. Όταν λοιπόν ο χρήστης πατήσει το κουμπί για να τρέξει το νερό, ο μηχανισμός αυτός παράγει διάφορους ήχους. Το πιο εντυπωσιακό όμως είναι πως οι μηχανισμοί αυτοί είναι κατασκευασμένοι με τέτοιο τρόπο ώστε το νερό που περισσεύει να μην οδηγείται σε κάποια αποχέτευση αλλά σε ένα ειδικά κατασκευασμένο φρεάτιο, με σκοπό το πότισμα των κήπων (δεξιά εικόνα\_πάνω).

Ωστόσο υπάρχει και ένα σημείο στη High Line όπου βγαίνει νερό από το πάτωμα και ανάμεσα από τις πλάκες για να δροσίζει τους επισκέπτες τις ζεστές μέρες (δεξιά εικόνα\_κάτω). Το σημείο αυτό βρίσκεται ανάμεσα στη 14η και 15η οδό και αποτελεί τη κεντρική πλατεία του High Line. Η πλατεία αυτή ονομάζεται “The Diller-von Furstenberg Sundeck”, όνομα που πήρε από τη σχεδιάστρια μόδας, η συμβολή της οποίας για την υλοποίηση του οράματος των Friends of the High Line ήταν πολύ μεγάλη.



---

<sup>4</sup>Οι περιοχές με γκαζόν παραμένουν κλειστές για το κοινό δύο μέρες τη βδομάδα για λόγους συντήρησης.

## \_Καδραρίσματα στη High Line

Στο ύψος της 10ης λεωφόρου δίνεται η δυνατότητα στους επισκέπτες να κάνουν ένα διάλειμμα στο αμφιθέατρο με μια σπάνια θέα (δεξιά εικόνα\_πάνω). Ο γυάλινος τοίχος που υπάρχει στη συγκεκριμένη πλατεία καδράρει τη λεωφόρο μετατρέποντας έτσι τη θέα σε “ταινιά” ευρείας οθόνης με τους πεζούς και τα οχήματα να αναλαμβάνουν τη δράση. Όταν οι πεζοί αντιλαμβάνονται τους επισκέπτες της High Line που κάθονται στο αμφιθέατρο παρατηρώντας τους, τότε νιώθουν και οι ίδιοι σαν ηθοποιοί έχοντας μάλιστα κοινό, κάνοντας τη σχέση αυτή ακόμα πιο ιδιαίτερη. Ένα ακόμα πολύ ενδιαφέρον “κάδρο” στην ίδια πλατεία δημιουργείται από δύο πεζογέφυρες που βρίσκονται σε καθ’ ύψος απόσταση μεταξύ τους και ενώνουν δύο κτίρια. Το περιεχόμενο του κάδρου αυτού είναι το Άγαλμα της Ελευθερίας όπου μπορεί να το παρακολουθήσει κάποιος ενώ βρίσκεται στα καθιστικά της πλατείας κάτω από τη σκιά των δέντρων. Τέλος υπάρχουν πολλές διαφημιστικές πινακίδες που δεν χρησιμοποιούνται πλέον, χωρίς όμως να έχει πραγματοποιηθεί κάποια διαδικασία απομάκρυνσής τους για το λόγο του ότι δημιουργούν πολύ όμορφα κάδρα με περιεχόμενο και πάλι την ίδια τη πόλη (δεξιά εικόνα\_κάτω).







## \_Τέχνη στη High Line

Η ανάπλαση της High Line έχει προσελκύσει πολλούς καλλιτέχνες από διαφορετικούς τομείς ο καθένας, τους οποίους μπορεί κανείς να ανακαλύψει σε όλο το μήκος της διαδρομής του. Πριν την ανάπλαση υπήρχαν πολλά κτίρια με κενούς και τυφλούς τοίχους που κοιτούσαν προς τη γραμμή. Πλέον οι περισσότεροι, αν όχι όλοι, έχουν γεμίσει με graffiti (εικόνα δεξιά\_πάνω). Ακόμα και στους τοίχους που δεν έχει γίνει μια τέτοιου είδους επέμβαση, πολλές φορές θα δούμε να πραγματοποιείται μια προβολή και να χρησιμοποιούνται αντί για το λευκό πανί. Υπάρχουν πολλά έργα τέχνης, installations, τα οποία που χρησιμοποιούνται για να μπορούν τα πουλιά που υπάρχουν στο πάρκο να τρέφονται. Ακόμα υπάρχουν πολλά αγάλματα σε διάφορα μεγέθη, από πολύ μικρά μέχρι γιγαντιαία (εικόνα δεξιά\_κάτω). Τα μικρά πολλές φορές δύσκολα θα τα δει κανείς καθώς ή θα είναι τοποθετημένα ανάμεσα σε θάμνους ή θα έχουν καλυφθεί από το χιόνι<sup>1</sup>.

Πολύ μεγάλο ενδιαφέρον προκαλούν οι θεατρικές εμφανίσεις και τα shows που λαμβάνουν τόπο στα μπαλκόνια των οικοδομών δίπλα από τη High Line. Γνωστοί ηθοποιοί και μη, αναλαμβάνουν δράση με μοναδικό σκοπό τη ψυχαγωγία των επισκεπτών της High Line, χωρίς κανένα προσωπικό κέρδος.

Από τη High Line δεν θα μπορούσε να λείπει και η έκθεση φωτογραφίας η οποία όμως γίνεται με ένα ιδιαίτερο τρόπο. Παράλληλα με τη γραμμή υπάρχουν τεράστιες διαφημιστικές πινακίδες οι οποίες όμως δεν χρησιμοποιούνται μόνο για να εξυπηρετήσουν τη διαφήμιση. Πιο συγκεκριμένα χρησιμοποιούνται 2 συνεχόμενους μήνες για διαφημιστικούς σκοπούς και 1 μήνα

<sup>1</sup>Η εύρεση αυτών των μικρών αγαλμάτων αποτελεί μια μεγάλη πρόκληση για αυτούς που γνωρίζουν την ύπαρξή τους, κάτι που όταν συμβεί προκαλεί τεράστιο ενθουσιασμό στα πρόσωπά τους.





φιλοξενούν έκθεση φωτογραφίας. Το μεγαλύτερο ενδιαφέρον συγκεντρώνεται στη γιγαντιαία πινακίδα που είναι τοποθετημένη στη 10η λεωφόρο καθώς βρίσκεται ακριβώς ανάμεσα σε αυτήν και τη High Line, με πολλούς λάτρεις της φωτογραφίας να το θεωρούν το τέλειο σημείο (δεξιές εικόνες).

Τέχνη ωστόσο υπάρχει και στη περιοχή γύρω από τη High Line. Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω υπήρχαν από πριν οίκοι μόδας, οι οποίοι όμως αυξήθηκαν μετά την ανάπλαση. Κτίρια και χώροι οι οποίοι ήταν προς ενοικίαση, αποτελούν πλέον τον ιδανικό χώρο για πολλούς καλλιτέχνες για να προβάλλουν τη δουλειά τους.





## \_Αποτελέσματα

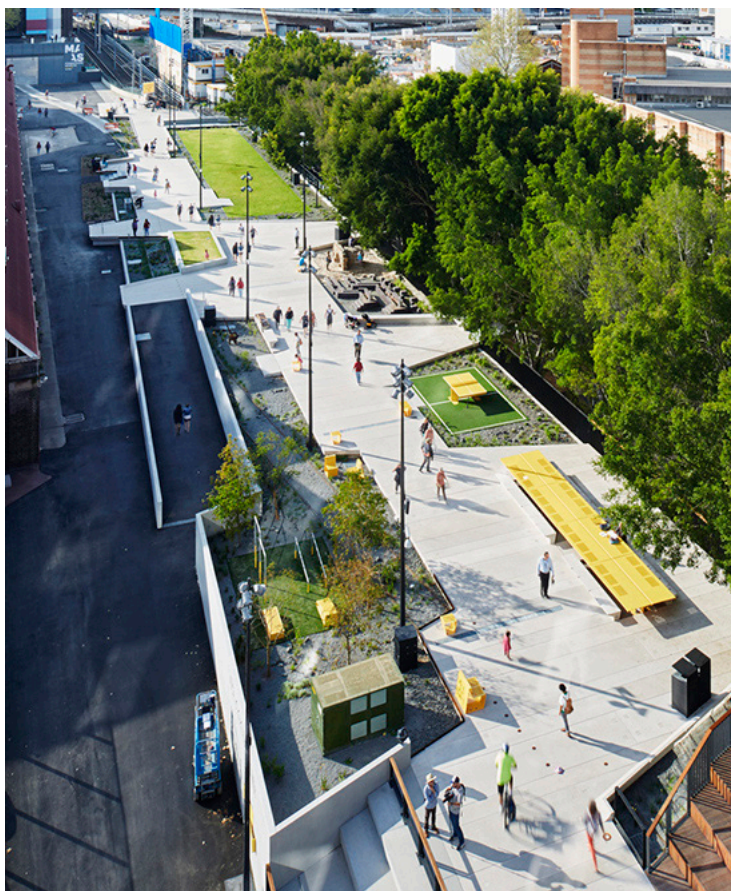
που ήταν να εξυπηρετήσει την τότε γειτονιά.

Ένα από τα κύρια και θετικά αποτελέσματα της ανάπλασης ήταν η οικονομική αναβάθμιση της περιοχής. Οι επιχειρηματίες της συγκεκριμένης περιοχής προσπαθούσαν από πριν να αναβαθμίσουν την περιοχή, χάρη όμως στην επέμβαση αυτοί οι κόποι τους έγιναν λιγότεροι και θεώρησαν πως η High Line απογείωσε τη περιοχή τους. Πλέον είναι μια περιοχή η οποία αγαπήθηκε ξανά από ντόπιους και μη, με αποτέλεσμα να νοικιάζονται πολύ πιο εύκολα τα κτίρια, στα οποία παρουσιάζεται και νέο design. Κτίρια πλέον κτίζονται “από” τη High Line με τις τιμές των ακινήτων και των διαμερισμάτων στα ύψη. Αυτό αποδεικνύεται και από το γεγονός ότι η ανάπλαση προσέλκυσε σπουδαίους αρχιτέκτονες στη περιοχή όπως η Zaha Hadid με τα διαμερίσματα που σχεδίασε δίπλα στη γραμμή, τον Frank Gehry με το IAC Building το οποίο φιλοξενεί γραφεία και τον Renzo Piano με το Whitney Museum. Το γεγονός αυτό οδήγησε και στη σημαντική μείωση των εγκληματικών ενεργειών στη περιοχή του πάρκου.

Ωστόσο υπάρχουν και μερικές αρνητικές αντιδράσεις από μερικούς κάτοικους της περιοχής που βρίσκονταν στην περιοχή και πριν την ανάπλαση, οι οποίοι ισχυρίζονται πως το πάρκο έγινε «παγοδρομημένη πασαρέλα τουριστών» από τότε που άνοιξε. Η απότομη αύξηση στις τιμές των ακινήτων δεν αποτελεί τόσο μεγάλο θέμα, όσο οι πολλές επιχειρήσεις στη δυτική Chelsea που έχουν κλείσει λόγω απώλειας πελατειακής βάσης ή αύξησης τουριστών και ενοικίων. Επιπλέον η πλειοψηφία των επισκεπτών της High Line είναι τουρίστες, και όχι ντόπιοι, οι οποίοι είναι συντριπτικά λευκοί, ενώ τα δημογραφικά στοιχεία της Chelsea περιέχουν σημαντικές μειονοτικές κοινότητες, πολλοί από τους οποίους ζουν σε μεγάλες δημόσιες κατοικίες. Σε μια συνέντευξη του 2017, ο Robert Hammond δήλωσε ότι αισθάνθηκε σαν να «απέτυχε» απέναντι στη κοινότητα καθώς η ανάπλαση δεν εκπλήρωσε τον αρχικό της σκοπό,



## \_The Sydney Goods Line



Η αρχική χρήση της γραμμής, η μεταφορά των αγαθών, αντικατοπτρίζει τη ζωή της συγκεκριμένης περιοχής του Σύδνεϋ, που είναι βιομηχανική. Στη περιοχή υπήρχε και το Ultimo Powerhouse, ένα εργοστάσιο παραγωγής ενέργειας το οποίο εξυπηρετούσε επίσης η εν λόγω σιδηροδρομική γραμμή. Βασικό ρόλο στην ανάπτυξη της περιοχής όμως έπαιξε το κοντινό Darling Harbour το οποίο ήταν το εμπορικό λιμάνι του Σύδνεϋ. Η γραμμή Goods Line, αποτελούσε στην ουσία μια βοηθητική γραμμή, που μετέφερε τα αγαθά από το λιμάνι στο κεντρικό σταθμό τρένων που βρίσκεται σε απόσταση 1,2 χιλιομέτρων. Όμως η ανάπτυξη στο Darling Harbour κράτησε μέχρι το 1960 καθώς σιγά σιγά το κεντρικό εμπορικό λιμάνι μεταφέρθηκε και έγινε το Botany Port. Έτσι το 1984 έχουμε το τελευταίο δρομολόγιο στη Goods Line. Αξίζει να σημειωθεί πως από το 1988 Darling Harbour φιλοξενεί τα τουριστικά πλοία του Σύδνεϋ. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την εγκατάλειψη του κομματιού αυτού της σιδηροδρομικής γραμμής και για πολλά χρόνια αποτελούσε ένα “κενό”.

Ο χώρος που χρησιμοποιήθηκε για την ανάπλαση αποτελείται από 6 διαφορετικές ιδιοκτησίες: Τη Sydney Trains, το Warehouse Museum, το UTS Business School και 3 ακόμα ιδιώτες. Ωστόσο υπεύθυνη για την υλοποίηση της ανάπλασης ήταν η Λιμενική Αρχή του Σύδνεϋ. Την ανάπλαση ανέλαβαν, έπειτα από διεθνή αρχιτεκτονικό διαγωνισμό, οι Aspect Studios (Landscape Architects) σε συνεργασία με το αρχιτεκτονικό γραφείο Chrofi. Όπως υποστηρίζουν οι συντελεστές του project αυτού, η όλη διαδικασία κατασκευής αποτελεί και το τέλει παράδειγμα συνεργασίας μεταξύ της κυβέρνησης με τον ιδιωτικό τομέα για τη δημιουργία κάτι σημαντικού για τη πόλη. Το βασικό κομμάτι της ανάπλασης έχει μήκος 273 μέτρα, βρίσκεται σε ύψος 4 μέτρων από την παράλληλη οδό Darling Dr και παραδόθηκε στους κατοίκους του Σύδνεϋ την Κυριακή 30 Αυγούστου του 2015.



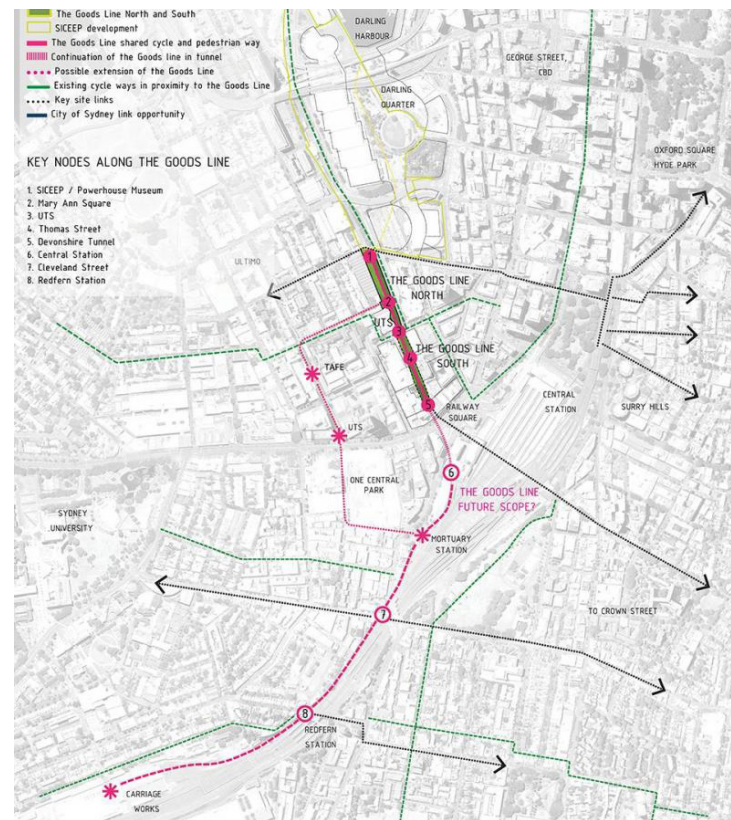
## Σκοπός ανάπτυξης

Η ανάπτυξη της Goods Line ανήκει σε ένα όραμα, το 2020 Vision, σκοπός του οποίου είναι η αύξηση των χώρων πρασίνου στις πόλεις της Αυστραλίας κατά 20%. Αποτελεί μια νέα εθνική πρωτοβουλία και μια μοναδική συνεργασία μεταξύ κυβερνητικού, ακαδημαϊκού και ιδιωτικού τομέα η οποία θα βελτιώσει την παραγωγικότητα και τα κοινωνικά οφέλη μέσω της ανάπτυξης και προστασίας του περιβάλλοντος. Μέρος αυτού του οράματος, όπως προαναφέρθηκε, αποτελεί και η ανάπτυξη της Goods Line η οποία θα ανανεώσει την εγκαταλελειμμένη σιδηροδρομική γραμμή για να δημιουργηθεί μια εναλλακτική πρόσβαση στους πεζούς, οι οποίοι κατευθύνονται από τον κεντρικό σιδηροδρομικό σταθμό του Σύνδνεϊ προς το Darling Harbour, μέσα από πράσινο, νέους αστικούς χώρους, εστιατόρια και καφέ.

Όλες αυτές οι χρήσεις θα αποτελούν ένα ολοκληρωμένο γραμμικό πάρκο που υποστηρίζει και αντικατοπτρίζει τον δυναμικό και καινοτόμο χαρακτήρα των τελευταίων μαθησιακών, επικοινωνιακών και πολιτιστικών ιδρυμάτων της περιοχής. Εξαιτίας της ύπαρξης των εν λόγω ιδρυμάτων, οι αρχιτέκτονες ήθελαν να προσφέρουν μια επίπεδη σύνδεση για τους φοιτητές και μη, ανάμεσα στις διάφορες εγκαταστάσεις του Technology University of Sydney. Πέρα όμως από την ενίσχυση των υφιστάμενων λειτουργιών γύρω από τη γραμμή, υπήρχε η θέληση ώστε η ανάπτυξη να προσελκύσει νέες τεχνολογικές εταιρίες στη περιοχή.

Οι αρχιτέκτονες έλαβαν υπόψη και την αρχική χρήση της γραμμής, η οποία ήταν η σύνδεση του Darling Harbour με τον κεντρικό σιδηροδρομικό σταθμό ο οποίος λειτουργεί μέχρι και σήμερα (δεξιά εικόνα). Έτσι ένας από τους στόχους της ανάπτυξης ήταν και η παροχή βελτιωμένης πρόσβασης των πεζών, τόσο ντόπιων όσο και επισκεπτών, και ποδηλατών από τον σταθμό προς τη

νοτιοδυτική γωνία του λιμανιού, το οποίο έχει πλέον τουριστικό χαρακτήρα. Αυτό θα είχε και ως αποτέλεσμα την αναβάθμιση του συνολικού αστικού τοπίου και του χαρακτήρα της περιοχής. Ήθελαν με λίγα λόγια να μετατρέψουν ένα απομονωμένο κενό κομμάτι της πόλης σε προορισμό.



## \_Κατασκευή

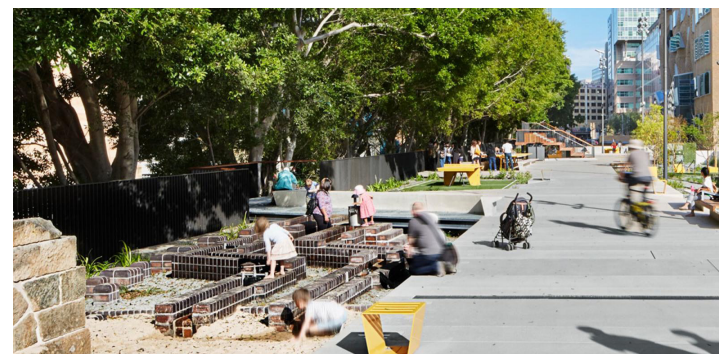
Κατά τη κατασκευή δεν έχει απομακρυνθεί κανένα κομμάτι των υφιστάμενων σιδηροδρομικών γραμμών και ό,τι άλλο σχετίζεται με αυτή, όπως οι μοχλοί που όριζαν τη κατεύθυνση των τρένων. Χαρακτηριστικό της κατασκευής είναι πως χρησιμοποιήθηκε για μέταλλο, το ίδιο μέταλλο με αυτό των ραγών και σκυρόδεμα. Ωστόσο υπάρχουν κομμάτια της ανάπλασης με διαφορετικό τρόπο αντιμετώπισης των γραμμών.

Σε ορισμένα σημεία οι γραμμές είναι εμφανής και ανάμεσα τους έχουν φυτρώσει φυτά από μόνα τους. Στο μεγαλύτερο μέρος της ανάπλασης έχουν τοποθετηθεί πλάκες σκυροδέματος πάνω από τις γραμμές και τις έχουν καλύψει. Η τοποθέτηση τους όμως έχει γίνει σε απόσταση από αυτές (όπως φαίνεται στη τομή δεξιά) ώστε να μην έρχονται σε επαφή και για να μην υπάρξει αλλοίωση αυτών. Σε άλλα σημεία οι αρχιτέκτονες έχουν αφήσει εμφανή μόνο τα ίχνη των γραμμών και συμπλήρωσαν το υπόλοιπο έδαφος με σκυρόδεμα. Αυτή η αντιμετώπιση συναντάται κυρίως πέρα από τα όρια του πάρκου και τα ίχνη των γραμμών λειτουργούν είτε ως ποδηλατόδρομος είτε ως οδηγός προς το πάρκο.

Σκοπός κατά τη διάρκεια της κατασκευής ήταν και η προβολή στοιχείων της φύσης. Για το λόγο αυτό κατασκευάστηκε και ένας μικρός χώρος/πάρκο με βασικό στοιχείο το νερό όπου μικροί και μεγάλοι απολαμβάνουν και δροσίζονται τις ημέρες με πολύ υψηλή θερμοκρασία (δεξιά εικόνα\_κάτω).

Οι εγκαταστάσεις του φωτισμού (από την εταιρία Barnwell Cambridge Pty Ltd), και γενικά οι ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις, αποτελούσαν μεγάλη πρόκληση καθώς θα έπρεπε να τοποθετηθούν όλες πάνω στο έδαφος και στις γραμμές χωρίς όμως να κάνουν τρύπες σε αυτές. Οι σχεδιαστές ήθελαν να υπάρχει φωτισμός και μέσα από τα καθίσματα που αυτοί σχεδίασαν ειδικά για το

συγκεκριμένο έργο, κάνοντας έτσι πιο δύσκολο το έργο των ειδικών καθώς έπρεπε να σχεδιάσουν ακριβώς τον τρόπο με τον οποίο θα ταιριάζουν ακριβώς οι μηχανισμοί με τις άλλοτε μεταλλικές και άλλοτε από σκυρόδεμα αυλακώσεις των καθισμάτων<sup>1</sup>. Πέρα από τον απαραίτητο φωτισμό της ανάπλασης οι αρχιτέκτονες φρόντισαν για τη δωρεάν παροχή ίντερνετ, επικοινωνιών και πρίζες παροχής ηλεκτρικού ρεύματος για τη φόρτιση των φορητών υπολογιστών και των κινητών.



<sup>1</sup>Όπως αναφέρουν χαρακτηριστικά οι ειδικοί η όλη διαδικασία της κατασκευής ήταν ένα δύσκολο παζλ με στόχο την ένωση της “εξατομικευμένης” φύσης με τα προκατασκευασμένα κομμάτια.

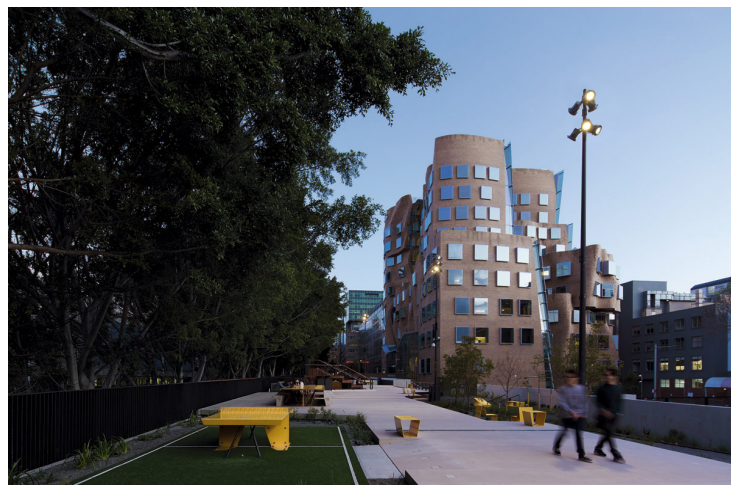
## \_Αρχιτεκτονική

Η Goods Line αποτελεί πλέον έναν αστικό κόμβο με πολλές κοινωνικές και πολιτιστικές πτυχές όπου προσφέρονται διαφορετικές χρήσεις για διαφορετικούς ανθρώπους.

Στη μία άκρη της ανάπλασης βρίσκεται το Powerhouse Museum και στην άλλη το UTS Business School, τα τελειώματα της οποίας αποτελούν επέκταση αυτών. Παράλληλα με την επέμβαση βρίσκεται και η βιβλιοθήκη του Πανεπιστημίου. Αξίζει να σημειωθεί ότι όλη αυτή κινητικότητα προσέλκυσε και άλλους αρχιτέκτονες όπως ο Frank Gehry που έχει κατασκευάσει το ένα από τα κτίρια του πανεπιστημίου (δεξιά εικόνα\_πάνω).

Η ανάπλαση είναι φιλική προς τα ποδήλατα και τα skate χωρίς όμως να υπάρχει διαφορετικός διάδρομος κάτι που προσφέρεται στις προεκτάσεις της ανάπλασης. Ο ποδηλατόδρομος εκεί ορίζεται από τις υφιστάμενες εγκαταλελειμμένες σιδηροδρομικές γραμμές. Ποδηλατόδρομος ωστόσο υπήρχε περιμετρικά της εγκαταλελειμμένης γραμμής και πριν την ανάπλαση, μετά την οποία δίνεται η δυνατότητα το ποδήλατο να εισχωρεί σε αυτή. Αυτός είναι ένας επιπλέον λόγος που η ανάπλαση αποτελεί κόμβο για τη περιοχή.

Η ανάπλαση χωρίζεται σε 3 βασικές ενότητες: Η μία αποτελείται από ένα περίπτερο πολλαπλών χρήσεων, “The Transformer” όπως το ονόμασαν οι δημιουργοί (δεξιά εικόνα\_κάτω), το οποίο είναι ελαφρά κατασκευής, με χώρους εκτόνωσης, το οποίο μπορεί να φιλοξενήσει διάφορες χρήσεις όπως καφέ, εκθεσιακό χώρο κτλ.. Η δεύτερη ενότητα είναι η Mary Ann Square που αποτελεί το κύριο μέρος της ανάπλασης και τέλος η Business School Square. Η τελευταία αποτελεί το χώρο που βρίσκεται προς τη μεριά του Πανεπιστημίου και λειτουργεί σαν επέκτασή του. Δίνει τη δυνατότητα στους φοιτητές να τη χρησιμοποιήσουν και να κάνουν







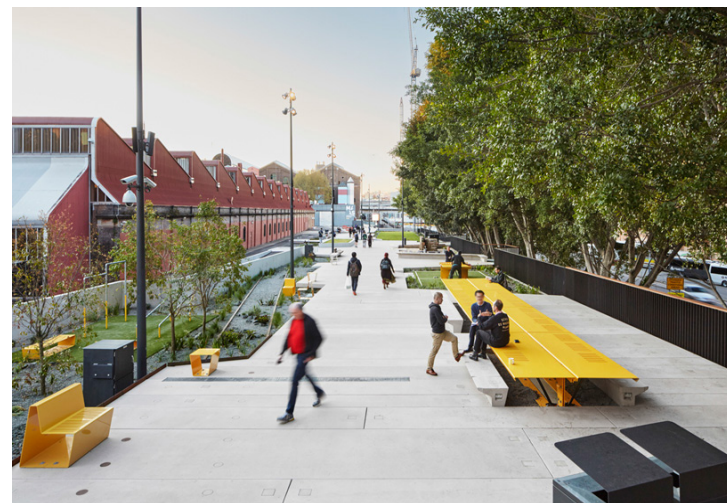
μια βόλτα κατά το διάλειμμά τους, να βρεθούν μεταξύ τους και να χρησιμοποιήσουν το δωρεάν Internet που τους παρέχεται<sup>1</sup>.

Εντός της Mary Ann Square υπάρχουν διάφορες “υποενότητες”, δεξιά και αριστερά του κεντρικού διαδρόμου. Κανείς μπορεί να βρει καθιστικά, είτε ατομικά είτε ομαδικά (εικόνα δεξιά\_πάνω), τα λεγόμενα και ως Seats. Οι σχεδιαστές δημιούργησαν ακόμα και χώρους για τους λάτρεις του βιβλίου, τους οποίους ονόμασαν Reading Rooms (εικόνα δεξιά\_κάτω). Ωστόσο σκέφτηκαν ακόμα και αυτούς που αγαπούν λίγο περισσότερο τη φύση και δημιούργησαν το “Πράσινο Καθιστικό” το οποίο αποτελεί έναν υπερυψωμένο χώρο με γκαζόν στο οποίο μπορεί κανείς να καθίσει.

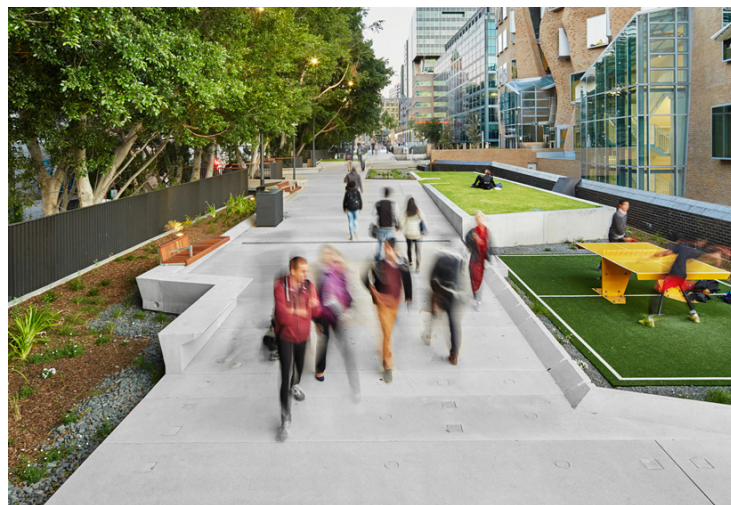
Τα παιδιά δεν θα μπορούσαν να λείπουν από το πλάνο των δημιουργιών. Έτσι έχουμε και διάφορα σημεία στη γραμμή όπου υπάρχουν παιδικές χαρές ώστε να παίζουν τα μικρά παιδιά χωρίς να χρειάζεται οι γονείς να έχουν συνεχώς τη προσοχή τους σε αυτά. Μέρος αυτών των σημείων αποτελούν και οι κήποι του Power-House Museum στο βόρειο μέρος της γραμμής.

Όπως προαναφέρθηκε, περιμετρικά της περιοχής υπάρχουν πέρα από το πανεπιστήμιο και τεχνολογικές εταιρίες αλλά και βιομηχανίες. Έτσι θεωρήθηκε απαραίτητος και ο σχεδιασμός χώρου όπου θα μπορεί κανείς να περνά πιο ευχάριστα το διάλειμμα του. Για να περνά λοιπόν κάποιος πιο ευχάριστα και δημιουργικά το χρόνο του τοποθετήθηκαν τραπέζια του ping pong στους ειδικά

<sup>1</sup>Ο διευθυντής των Aspect Studio έχει δηλώσει πως λειτούργησαν όλοι ενωμένοι με σκοπό να δημιουργήσουν μια “αστική δημόσια πανεπιστημιούπολη”. Ωστόσο υποστηρίζει πως υπάρχουν πολλές ευκαιρίες για το πώς οι χώροι μπορούν να χρησιμοποιηθούν, από μια κινηματογραφική βραδιά κάτω από το φεγγάρι, μέχρι παρουσιάσεις μόδας.



διαμορφωμένους χώρους, τα Activity Rooms. (εικόνα δεξιά\_πάνω)<sup>2</sup>. Τέλος υπάρχει και ένα αμφιθέατρο το οποίο δημιουργείται από τα σκαλοπάτια της κατασκευής και δίνεται η δυνατότητα στους επισκέπτες να παρακολουθήσουν κάποια προβολή χρησιμοποιώντας τους υφιστάμενους τοίχους αντί για το άσπρο πανί ή ακόμα και κάποια εκδήλωση που πραγματοποιείται στο χώρο (εικόνα δεξιά\_κάτω).



<sup>2</sup>Ο Διευθύνων Σύμβουλος της Λιμενικής Αρχής Σύδνεϋ, Catherine Gallagher αναφέρει: «Το όραμά μας ήταν να δημιουργήσουμε μια σειρά χώρων αναψυχής, ψυχαγωγίας και μελέτης όπου οι άνθρωποι μπορούν να διασκεδάσουν και να χαλαρώσουν, είτε παίζοντας πινγκ-πονγκ, ξαπλώνοντας στο γρασίδι και διαβάζοντας ένα βιβλίο είτε όντας απλά όλοι μαζί συγκεντρωμένοι στο κοινόχρηστο τραπέζι των 20 θέσεων».



## \_Αποτελέσματα

Ο κόσμος θεωρεί ότι μετατράπηκε το “τίποτα” στον τέλειο χώρο πρασίνου και εκτόνωσης που όλοι μπορούν να χρησιμοποιήσουν<sup>1</sup>. Το εντυπωσιακό της ανάπλασης ήταν ότι τελικά ήρθαν πιο κοντά και οι ήδη γείτονες της περιοχής, και όχι μόνο οι επισκέπτες αυτής, και υπό συνθήκες διαφορετικές από αυτές που είχαν συνηθίσει.

Η ύπαρξη του πανεπιστημίου σε συνδυασμό με την ανάπλαση της The Goods Line είχε ως αποτέλεσμα η περιοχή πλέον να είναι αυτή με τη μεγαλύτερη πυκνότητα σε startups επιχειρήσεις, πολλές από τις οποίες δημιουργήθηκαν με το πρώτο ραντεβού σε έναν από τους χώρους του πάρκου.

Αποτέλεσμα της ανάπλασης ήταν και η φιλοξενία μεγάλων εταιριών στη περιοχή. Η αρχή έγινε με την ABC Television και τα γραφεία της Google.

Το συγκεκριμένο project κατέκτησε και το βραβείο: Australian award for urban design.

---

<sup>1</sup>Χαρακτηριστική είναι και η δήλωση του υπουργού οικονομικών και υπηρεσιών της Αυστραλίας, Dominic Perrottet: «Είναι φανταστικό να βλέπεις έναν ειλικρινά νεκρό αστικό χώρο να μετατρέπεται σε έναν εξωτερικό κόμβο που οι ντόπιοι και οι επισκέπτες πραγματικά θα απολαμβάνουν».





## Συμπερασματικά

Η παρούσα εργασία μελέτησε τα τέσσερα παραπάνω παραδείγματα εγκαταλελειμμένων σιδηροδρομικών γραμμών, τόσο ως προς την αρχική χρήση τους και τον ρόλο τους εντός του αστικού ιστού, όσο και ως προς τον τρόπο με τον οποίο τα αντιμετώπισαν οι αρχιτέκτονες με σκοπό την επανάχρησή τους.

Σε αυτό το πλαίσιο το ενδιαφέρον επικεντρώνεται κυρίως στον διαφορετικό τρόπο αντιμετώπισης του κάθε παραδείγματος από τους αρχιτέκτονες, εξαιτίας διαφόρων παραγόντων και τον τρόπο που το καθένα συνδέεται με τη ζωή στο χρόνο τώρα αλλά και τότε.

Αρχικά, βασική διαφορά των παραδειγμάτων και βασικός παράγοντας για τον σχεδιασμό αποτελεί η **κλίμακα** του κάθε έργου. Τα παραδείγματα που επιλέχθηκαν καλύπτουν όλες τις κλίμακες, μιας και το Atlanta Beltline καλύπτει απόσταση 53 χιλιομέτρων ενώ το Goods Line του Σύνδνεϋ μόλις 273 μέτρα. Το High Line και το Promenade Plantee καλύπτουν μια απόσταση 2,3 και 4,7 χιλιομέτρων αντίστοιχα. Το σημαντικό όμως με τα νούμερα αυτά, είναι ο τρόπος με τον οποίο αυτά είναι τοποθετημένα στον αστικό ιστό αλλά και οι **πολεοδομικές τους επιπτώσεις**. Ξεκινώντας από το μεγαλύτερο έργο, αυτό της Ατλάντα, ο αρχιτέκτονας επεδίωξε μία ένωση 45 γειτονικών περιοχών με ένα ενιαίο δίκτυο. Ένα δίκτυο που διασχίζει εσωτερικά τις περιοχές αυτές χωρίς όμως να έχει αρχή και τέλος, μιας και η πορεία είναι κυκλική. Κάτι τέτοιο όμως δεν συμβαίνει με τις υπόλοιπες περιπτώσεις. Όλες οι υπόλοιπες αναπλάσεις έχουν αρχή και τέλος. Το Promenade Plantee για παράδειγμα ξεκινάει από τη πλατεία και την Όπερα της Βαστίλης, που αποτελεί τοπόσημο της περιοχής, και καταλήγει στο ανατολικό άκρο της πόλης του Παρισιού. Δίνει τη δυνατότητα δηλαδή σε όλους τους κατοίκους να επισκεφθούν πεζοί, μέσα από μια διαφορετική διαδρομή, τη κεντρική πλατεία της περιοχής τους. Κάτι παρόμοιο γίνεται και με το

High Line. Στη συγκεκριμένη περίπτωση όμως δεν υπάρχει πλατεία ή κάποια Όπερα, αλλά ο σιδηροδρομικός σταθμός Penn Station που αποτελεί τον κεντρικό αλλά και τερματικό σταθμό του Μανχάταν. Αξίζει να σημειωθεί πως αρχικά στη θέση της Όπερας της Βαστίλης υπήρχε ο σιδηροδρομικός σταθμός της περιοχής, όπως συμβαίνει στη περίπτωση του High Line. Το άλλο άκρο του High Line βρίσκεται στην οδό Gansevoort, σημείο στο οποίο η ροή της κίνησης που υπήρχε σε όλο το μήκος της επέμβασης διακόπτεται απότομα με μοναδική επιλογή εξόδου τις σκάλες και την μετάβαση στο επίπεδο του δρόμου και εκτός του High Line. Τέλος το Goods Line λειτουργεί, όπως το χαρακτήρισαν και οι δημιουργοί του, σαν μια πλατεία του Πανεπιστημίου και του Μουσείου Παραγωγής Ενέργειας. Ωστόσο οι προεκτάσεις του συνδέουν τον κεντρικό σιδηροδρομικό σταθμό του Σύνδνεϋ με το πλέον τουριστικό λιμάνι Darling Harbour.

Ακόμα, μπορεί κανείς να αντιληφθεί το διαφορετικό **σχεδιαστικό ύφος** ανάμεσα στα παραδείγματα. Ένας λόγος που συμβαίνει αυτό είναι πως το κάθε παράδειγμα βρισκόταν σε διαφορετικού χαρακτήρα περιοχή. Παρατηρούμε πως το Promenade Plantee του Παρισιού και το Beltline της Ατλάντα βρίσκονται σε περιοχές που φιλοξενούσαν τις κατοικίες των πολιτών, ενώ το High Line της Νέας Υόρκης και το Goods Line του Σύνδνεϋ βρισκόντουσαν σε βιομηχανικές περιοχές. Το δεδομένο αυτό επηρέασε εμφανώς τους αρχιτέκτονες στην αντιμετώπιση της κάθε περίπτωσης. Στις λύσεις των σιδηροδρομικών γραμμών εντός των βιομηχανικών περιοχών, οι σχεδιαστές έχουν επιλέξει να διατηρήσουν τα υλικά που παραπέμπουν στην αρχική χρήση της γραμμής, όπως οι ράγες των τρένων, αλλά και να τονίσουν τα υλικά αυτά με το να τα χρησιμοποιούν και στις νέες προσθήκες, όπως τα μεταλλικά και ξύλινα έπιπλα που κατασκευάστηκαν αποκλειστικά για τα έργα αυτά. Σε αντίθεση, στις άλλες περιπτώσεις οι ράγες στο μεγαλύτερο κομμάτι έχουν καλυφθεί τελείως και δεν έχει γίνει κάποια προσπάθεια επανεμφάνισης των χαρακτηριστικών υλικών,



όπως το ξύλο και το μέταλλο, με οποιονδήποτε τρόπο.

Επίσης, παρατηρείται πώς τον σχεδιασμό του εκάστοτε παραδείγματος επηρέασε και η **αρχική χρήση** της γραμμής καθώς και το γεγονός πως το τρένο συνδέεται αυτόματα με μια ταχεία και ελάχιστα διακοπτόμενη κίνηση. Διαπιστώνουμε πως αυτό έχει διατηρηθεί στο Beltline, στο Goods Line, αλλά πολύ πιο έντονα στο High Line. Στο High Line τη κίνηση αυτή, τη δηλώνει ακόμα και το δάπεδο και ο τρόπος με τον οποίο έχουν τοποθετηθεί οι πλάκες που ακολουθούν τη ροή της κίνησης και ενισχύουν τη γραμμικότητα, που χαρακτηρίζει τη πορεία ενός τρένου. Η κίνηση αυτή διασχίζει τις διάφορες “χρήσεις” που τοποθέτησαν οι αρχιτέκτονες, όπως γινόταν και αρχικά με το τρένο, το οποίο περνούσε μέσα από τις αποθήκες των βιομηχανιών και των εργοστασίων, χωρίς να έχεις την επιλογή να τις προσπεράσεις, αναγκάζοντάς σε να έχεις μια συνολική εμπειρία της ανάπλασης. Στο Goods Line οι σχεδιαστές διατήρησαν ουσιαστικά τον σκοπό ύπαρξης της γραμμής ο οποίος ήταν να ενώνει δύο σημεία, το Darling Harbour με τον κεντρικό σιδηροδρομικό σταθμό. Μετά από την επανάχρησή της, συνεχίζεται να ενώνονται τα δύο αυτά σημαντικά σημεία της πόλης, με το κυρίως κομμάτι όμως να αποτελεί μια “πλατεία” για το Technology University του Σύνδνεϋ και το Powerhouse Museum. Οι σχεδιαστές δημιούργησαν μια συνεχόμενη ροή κίνησης η οποία δεν διακόπτεται από τις χρήσεις, καθώς αυτές έχουν τοποθετηθεί δεξιά και αριστερά του διαδρόμου, δίνοντας έτσι την επιλογή στον επισκέπτη να τις προσπεράσει, όπως γινόταν και αρχικά με το εργοστάσιο παραγωγής ενέργειας καθώς το τρένο δεν περνούσε μέσα από αυτό και δεν σταματούσε παρά μόνο όποτε αυτό ήταν αναγκαίο. Αντίθετα το Promenade Plantee χαρακτηρίζεται από μία αυστηρά καθορισμένη κίνηση σε έναν κεντρικό διάδρομο ανάμεσα σε ψηλή φύτευση. Δεν υπάρχει αυτή η ροή και η κίνηση που παραπέμπουν στο είδος κίνησης του τρένου, η οποία μπορεί να οφείλεται και στην έλλειψη τοποθέτησης χρήσεων εντός του

έργου. Θα μπορούσε κανείς να το χαρακτηρίσει και στατικό. Δεν γίνεται να παραλειφθεί όμως πως τα ελάχιστα δωματιάκια που υπάρχουν για ξεκούραση και χαλάρωση σε ορισμένα σημεία του διαδρόμου, αλλά και η σύνδεση αυτού με την είσοδο ορισμένων πολυκατοικιών, παραπέμπουν στην αρχική χρήση της εν λόγω γραμμής, η οποία ήταν η εξυπηρέτηση των κατοίκων της περιοχής.

Από τη σύγκριση των παραδειγμάτων δεν θα μπορούσαν να λείπουν και τα βασικά στοιχεία της αρχιτεκτονικής τοπίου, όπως το **πράσινο** αλλά και ο **αστικός εξοπλισμός**. Όχι τόσο ως προς το τι χρησιμοποιήθηκε αλλά κυρίως ο τρόπος με τον οποίο έγινε αυτό. Στο πρώτο παράδειγμα του Promenade Plantee, το οποίο είναι και το πιο παλιό, παρατηρούμε ότι το πράσινο, όπου αυτό υπάρχει, είναι τοποθετημένο με πολύ αυστηρό τρόπο δεξιά και αριστερά από τον διάδρομο των πεζών, δίνοντας την αίσθηση μιας πιο στατικής φόρμας. Στη συγκεκριμένη περίπτωση η μετάβαση ανάμεσα στις σκληρές και μαλακές επιφάνειες γίνεται με πολύ αυστηρό και απότομο τρόπο. Κάτι αντίστοιχο παρατηρείται και στο Beltline, εκτός από μερικά σημεία όπου η πορεία των πεζών γίνεται ένα με το πράσινο. Από την άλλη στο High Line παρατηρείται μια “συνεχής” ροή ανάμεσα στις σκληρές και μαλακές επιφάνειες, ανάμεσα στο πράσινο και τις λοιπές χρήσεις. Η πορεία των πεζών αλλάζει συνεχώς κατεύθυνση εξαιτίας του τρόπου με τον οποίο είναι τοποθετημένο το πράσινο, χωρίς αυτό όμως να γίνεται απότομα και αυστηρά όπως στα παραπάνω παραδείγματα. Στο γεγονός αυτό συνέβαλε και ο τρόπος με τον οποίο αντιμετώπισαν οι αρχιτέκτονες το δάπεδο, με τις πλάκες του να εισχωρούν στο πράσινο και το πράσινο να εισχωρεί στις πλάκες. Τέλος στο Σύνδνεϋ και το Goods Line, οι αρχιτέκτονες αντιμετώπισαν το πράσινο σαν μια “χρήση” τοποθετώντας το σε “δωμάτια” δεξιά και αριστερά του κεντρικού διαδρόμου όπως και τις υπόλοιπες χρήσεις.

Όπως προαναφέραμε, ενδιαφέρον προκαλεί ο αστικός εξοπλισμός τον οποίο χρησιμοποίησαν οι αρχιτέκτονες στην εκάστοτε

ανάπλαση. Στις περιπτώσεις των Promenade Plantee του Παρισιού και Beltline της Ατλάντα, οι αρχιτέκτονες χρησιμοποίησαν έτοιμα προσχεδιασμένα έπιπλα και άλλο εξοπλισμό, που θα μπορούσαν κάλλιστα να τοποθετηθούν οπουδήποτε. Αντίθετα όμως στα άλλα δύο παραδείγματα, High Line και Goods Line, οι αρχιτέκτονες σχεδίασαν τα πάντα ώστε να αναφέρονται αποκλειστικά και μόνο στις εν λόγω αναπλάσεις. Ακόμα και τα υλικά που χρησιμοποίησαν είναι αυτά που υπήρχαν στις σιδηροδρομικές γραμμές και πριν την ανάπλαση, μέταλλο και ξύλο. Μοναδική εξαίρεση αποτελούν μερικά καθιστικά στο High Line που είναι κατασκευασμένα από σκυρόδεμα, καθιστικά όμως που αποτελούν προέκταση των πλακών του δαπέδου.

Σημαντικό ρόλο όμως για όλες αυτές τις διαφορές στο σχεδιαστικό ύφος και τον τρόπο αντιμετώπισης του κάθε έργου, παίζει και η εποχή που σχεδιάστηκε το καθένα, όπου η διαφορά μεταξύ του Promenade Plantee με τα υπόλοιπα αγγίζει τα 20 χρόνια, ενώ με το Goods Line τα 30.

Τέλος παρατηρούμε πως με το πέρασμα των χρόνων οι αρχιτέκτονες λαμβάνουν υπόψη τους όλες τις κλίμακες σχεδίασης, από την μεγαλύτερη μέχρι τη μικρότερη. Από την κλίμακα της πόλης και τη σύνδεση αυτής με το έργο, μέχρι την κλίμακα των καθισμάτων που θα χρησιμοποιηθούν. Αυτό το επιβεβαιώνει βέβαια και τα καθιστικά που χρησιμοποιήθηκαν στο High Line και στο Goods Line όπως αναφέρθηκε και ακριβώς πιο πάνω.

Συμπερασματικά, αντιλαμβανόμαστε πως με το πέρασμα του χρόνου και τη συμβολή των διάφορων μελετών περί αντίληψης του όρου “τοπίο”, οι αρχιτέκτονες πλέον αλλάζουν τρόπο προσέγγισης και αντιμετώπισης μιας τέτοιου είδους ανάπλασης. Δίνεται πλέον μεγαλύτερη έμφαση στις συνθήκες που θα δημιουργηθούν για τον επισκέπτη τις ώρες που θα βρίσκεται εκεί, αλλά και πως θα τον “ταξιδέψουν” στο παρελθόν, μέσα από τη διατήρηση κάποιων

στοιχείων. Κάτι τέτοιο έγινε απολύτως αντιληπτό και μέσα από τα παραδείγματα. Με την επανάχρηση των εγκαταλελειμμένων σιδηροδρομικών γραμμών, οι αρχιτέκτονες δημιούργησαν νέες υποδομές πάνω σε πρώην και εγκαταλελειμμένα έργα υποδομής, με μία όμως καινούρια και διαφορετική οπτική. Κατάφεραν έτσι να ενσωματώσουν τα “κενά” αυτά, ξανά στη ζωή της πόλης, ενεργά και δημιουργικά.



## \_Βιβλιογραφία





## Βιβλία

Corner James (επιμέλεια), *Recovering Landscape: Essays in Con-temporary Landscape Architecture*, έκδοση Princeton Architectural Press, New York, 1999

Harvey David, *The condition of postmodernity: an enquiry into the origins of cultural change*, έκδοση Blackwell, Cambridge, 1990

Leatherbarrow David, *Surface architecture*, έκδοση MIT Press, Cambridge, 2002

Stan Allen, *Practice: architecture, technique and representation*, έκδοση Routledge, Australia, 2003

Waldheim Charles (επιμέλεια), *The Landscape Urbanism Reader*, έκδοση Princeton Architectural Press, New York, 2006

## Κεφάλαια σε Βιβλίο

Belanger Pierre, *Synthetic Surfaces*, στο Waldheim Charles (επιμέλεια), *The Landscape Urbanism Reader*, έκδοση Princeton Architectural Press, New York, 2006, σσ 239-265

Berger Alan, *Drosscape*, στο Waldheim Charles (επιμέλεια), *The Landscape Urbanism Reader*, έκδοση Princeton Architectural Press, New York, 2006, σσ 197-217

Corner James, *Terra Fluxus*, στο Waldheim Charles (επιμέλεια), *The Landscape Urbanism Reader*, έκδοση Princeton Architectural Press, New York, 2006, σσ 21-33

Czerniak Julia, *Looking Back at Landscape Urbanism: Speculations on Site*, στο Waldheim Charles (επιμέλεια), *The Landscape Urbanism Reader*, έκδοση Princeton Architectural Press, New York, 2006, σσ 105-123

Girot Christophe, *Vision in Motion: Representing Landscape in Time*, στο Waldheim Charles (επιμέλεια), *The Landscape Urbanism Reader*, έκδοση Princeton Architectural Press, New York, 2006, σσ 87-103

Lyster Clare, *Landscape of Exchange: Re-articulating Site*, στο Waldheim Charles (επιμέλεια), *The Landscape Urbanism Reader*, έκδοση Princeton Architectural Press, New York, 2006, σσ 219-237

Mossop Elizabeth, *Landscape of Infrastructure*, στο Waldheim Charles (επιμέλεια), *The Landscape Urbanism Reader*, έκδοση Princeton Architectural Press, New York, 2006, σσ 163-177

Pollak Linda, *Constructed Ground: Questions of Scale*, στο Waldheim Charles (επιμέλεια), *The Landscape Urbanism Reader*, έκδοση Princeton Architectural Press, New York, 2006, σσ 125-139

Reed Chris, *Public Work Practice*, στο Waldheim Charles (επιμέλεια), *The Landscape Urbanism Reader*, έκδοση Princeton Architectural Press, New York, 2006, σσ 267-285



Shane Grahame, The Emergence of Landscape Urbanism, στο Waldheim Charles (επιμέλεια), The Landscape Urbanism Reader, έκδοση Princeton Architectural Press, New York, 2006, σσ 55-67

Shannon Kelly, From Theory to Resistance: Landscape Urbanism in Europe, στο Waldheim Charles (επιμέλεια), The Landscape Urbanism Reader, έκδοση Princeton Architectural Press, New York, 2006, σσ 141-161

Tatom Jacqueline, Urban Highways and the Reluctant Public Realm, στο Waldheim Charles (επιμέλεια), The Landscape Urbanism Reader, έκδοση Princeton Architectural Press, New York, 2006, σσ 179-195

Waldheim Charles, A Reference Manifesto, στο Waldheim Charles (επιμέλεια), The Landscape Urbanism Reader, έκδοση Princeton Architectural Press, New York, 2006, σσ 13-19

Waldheim Charles, Landscape as Urbanism, στο Waldheim Charles (επιμέλεια), The Landscape Urbanism Reader, έκδοση Princeton Architectural Press, New York, 2006, σσ 35-53

Weller Richard, An Art of Instrumentality: Thinking Through Landscape Urbanism, στο Waldheim Charles (επιμέλεια), The Landscape Urbanism Reader, έκδοση Princeton Architectural Press, New York, 2006, σσ 69-85

## Άρθρο σε Επιστημονικό Περιοδικό

Aspect Studios, THE GOODS LINE, ULTIMO, SIDNEY, AUSTRALIA, στο paisea, 033 PUBLIC URBAN SPACE, έκδοση Paisearevista S.L., Spain, 2016, σσ 66-71

James Corner Field Operations, High Line, στο paiseaDos, 02 EAST COAST. USA, έκδοση Paisearevista S.L., Spain, 2011, σσ 23-26

## Ερευνητικές Εργασίες

Αλεξίου Ελευθερία-Λυδία, Χατζημιχάλη Άννα, Το τοπίο ως μέσο ερμηνείας και σχεδιασμού του σύγχρονου αστικού περιβάλλοντος, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Πολυτεχνείο Κρήτης, Χανιά, Ελλάδα, 2017

## Διαδικτυακές πηγές

<http://www.thehighline.org/>

<http://aspect.net.au/>

<https://beltline.org/>

<http://www.fieldoperations.net/home.html>



## Βίντεο στο διαδίκτυο

### \_Paris Promenade Plantee

- <https://www.youtube.com/watch?v=h0CQ73TmVeo>

### \_Atlanta Beltline

- <https://www.youtube.com/watch?v=5qIFQ8pi6ak>
- <https://www.youtube.com/watch?v=X-tMOQTn4Y0>
- <https://www.youtube.com/watch?v=KTS68hrUotAc>
- <https://www.youtube.com/watch?v=Ferl11eriOY>
- [https://www.youtube.com/watch?v=P4JUItVI\\_lk](https://www.youtube.com/watch?v=P4JUItVI_lk)
- [https://www.youtube.com/watch?v=J87ky\\_F8V5I](https://www.youtube.com/watch?v=J87ky_F8V5I)

### \_New York Highline

- [https://www.youtube.com/watch?v=7CgTlg\\_L\\_Sw](https://www.youtube.com/watch?v=7CgTlg_L_Sw)
- [https://www.youtube.com/watch?v=\\_W2Yq1zzxAc](https://www.youtube.com/watch?v=_W2Yq1zzxAc)
- <https://www.youtube.com/watch?v=F1tVsezifw4>
- <https://www.youtube.com/watch?v=RKLucigE1yl>

### \_Sydney Goods Line

- [https://www.youtube.com/watch?v=\\_1hxqNDuwUM](https://www.youtube.com/watch?v=_1hxqNDuwUM)
- [https://www.youtube.com/watch?v=7vPJ\\_\\_t9uSI](https://www.youtube.com/watch?v=7vPJ__t9uSI)
- <https://www.youtube.com/watch?v=IGOPzK0PYb4>
- <https://www.youtube.com/watch?v=sZKOVmRURTU>
- [https://www.youtube.com/watch?v=\\_KY17aKnnW4](https://www.youtube.com/watch?v=_KY17aKnnW4)

## Πηγές Εικόνων

**14** Rem Koolhaas/OMA, Parc de la Villette Competition, 1982, cartoon of programs στο: Waldheim Charles (επιμέλεια), The Landscape Urbanism Reader, έκδοση Princeton Architectural Press, New York, 2006, σ 36

**25** Philippe Mathieu, Jacques Vergely, Patrick Berger (1996) στο: <https://www.domusweb.it/en/news/2010/08/04/urban-green-european-landscape-architecture-for-the-21st-century.html>

**26\_πάνω** Tangopaso (2011) στο: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Start\\_of\\_the\\_viaduc\\_des\\_Arts\\_\(Paris\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Start_of_the_viaduc_des_Arts_(Paris).jpg)

**26\_κάτω** Jean-Louis Zimmermann (2009) στο: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Promenade\\_plant%C3%A9e,\\_Paris\\_August\\_2009\\_\(10\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Promenade_plant%C3%A9e,_Paris_August_2009_(10).jpg)

**27\_πάνω** Encyclopedia Britannica (2014) στο: <https://dailyphotostream.blogspot.gr/2015/10/>



**27\_κάτω** Στιγμιότυπο από το βίντεο “The Promenade Plantée in Paris” (2011) στο: <https://www.youtube.com/watch?v=h0CQ73Tm-Veo>

**28\_πάνω** Στιγμιότυπο από το βίντεο “The Promenade Plantée in Paris” (2011) στο: <https://www.youtube.com/watch?v=h0CQ73Tm-Veo>

**28\_κάτω** Στιγμιότυπο από το βίντεο “The Promenade Plantée in Paris” (2011) στο: <https://www.youtube.com/watch?v=h0CQ73Tm-Veo>

**31** στο: <https://beltline.org/explore/maps/land-use-planning-maps>

**32\_πάνω** στο: <https://beltline.org/progress/planning/master-plan-nning/>

**32\_κάτω** στο: <https://beltline.org/explore/photos/>

**33** Στιγμιότυπο από το βίντεο “Art on the Atlanta Beltline” (2015) στο: <https://www.youtube.com/watch?v=RFcaZjErfuI>

**35** Iwan Baan (2009) στο: <https://www.archdaily.com/550810/take-a-walk-on-the-high-line-with-iwan-baan/5421a81e-c07a8086fc0000f9-take-a-walk-on-the-high-line-with-iwan-baan-photo>

**36\_πάνω** Joel Sternfeld (2000) στο: <https://artblart.com/tag/joel-sternfeld-walking-the-high-line/>

**36\_κάτω** Joel Sternfeld (2000) στο: <https://artblart.com/tag/joel-sternfeld-walking-the-high-line/>

[sternfeld-walking-the-high-line/](https://artblart.com/tag/joel-sternfeld-walking-the-high-line/)

**38\_πάνω** <http://www.fieldoperations.net/project-details/project/highline.html>

**38\_κάτω** (2013) στο: <http://www.geekygirlengineer.com/2013/01/06/new-yorks-high-line-park/>

**39\_πάνω** Στιγμιότυπο από το βίντεο “Great Museums: Elevated Thinking: The High Line in New York City” (2014) στο: [https://www.youtube.com/watch?v=7CgTlg\\_L\\_Sw](https://www.youtube.com/watch?v=7CgTlg_L_Sw)

**39\_κάτω** Στιγμιότυπο από το βίντεο “Great Museums: Elevated Thinking: The High Line in New York City” (2014) στο: [https://www.youtube.com/watch?v=7CgTlg\\_L\\_Sw](https://www.youtube.com/watch?v=7CgTlg_L_Sw)

**41\_πάνω** Marley Bice (2011) στο: <http://therappsblog.blogspot.gr/2011/08/obsessed-high-line-park.html>

**41\_κάτω** <http://www.fieldoperations.net/project-details/project/highline.html>

**42\_πάνω** Iwan Baan (2009) στο: <https://www.archdaily.com/550810/take-a-walk-on-the-high-line-with-iwan-baan/5421a81cc07a800de50000f9-take-a-walk-on-the-high-line-with-iwan-baan-photo>

**42\_κάτω** Στιγμιότυπο από το βίντεο “Great Museums: Elevated Thinking: The High Line in New York City” (2014) στο: [https://www.youtube.com/watch?v=7CgTlg\\_L\\_Sw](https://www.youtube.com/watch?v=7CgTlg_L_Sw)

**43\_πάνω** (2012) στο: <http://www.artsobserver.com/2012/06/25/>



native-american-inside-out-portrait-installed-on-high-line/

**43\_κάτω** Austin Kennedy (2012) στο: <http://www.thehighline.org/blog/2012/06/21/thomas-houseagos-large-scale-sculpture-lying-figure-part-of-high-line-art>

**44\_πάνω** Στιγμιότυπο από το βίντεο “Great Museums: Elevated Thinking: The High Line in New York City” (2014) στο: [https://www.youtube.com/watch?v=7CgTlg\\_L\\_Sw](https://www.youtube.com/watch?v=7CgTlg_L_Sw)

**44\_κάτω** Jordan Seiler (2014) στο: <http://daily.publicadcampaign.com/2014/07/highline-hit-by-poster-boy-wtf-is.html>

**47** <http://aspect.net.au/?p=384&paged=1&cat=52>

**48** <http://thegoodslines.aspect.net.au/#strategy>

**49\_πάνω** <http://thegoodslines.aspect.net.au/>

**49\_κάτω** <http://thegoodslines.aspect.net.au/>

**50\_πάνω** Gartner Rose (2016) στο: <http://www.weef.de/#!/de/project/we-ef-project-201605-goods-line-sydney-aus>

**50\_κάτω** <http://www.chrofi.com/project/the-goods-line>

**51\_πάνω** <http://www.chrofi.com/project/the-goods-line>

**51\_κάτω** <http://www.chrofi.com/project/the-goods-line>

**52\_πάνω** <http://www.chrofi.com/project/the-goods-line>

**52\_κάτω** <http://aspect.net.au/?p=384&paged=1&cat=52>





