

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Η διαδικασία του αστικού σχεδιασμού: διαμορφώνοντας καλύτερους τόπους

Η ανάγκη για αστικό σχεδιασμό	24	Μια άποψη της διαδικασίας	63
Αποφεύγοντας προβλήματα	24	Η πόλη ως διαδικασία (ή Επιστήμη)	63
Αναζητώντας προνόμια – Η αξία του τόπου	29	Ο σχεδιασμός ως διαδικασία	64
Κατανοώντας τον αστικό σχεδιασμό	29	Το συνεχές διαμόρφωσης-του-τόπου	67
Ορίζοντας τον αστικό σχεδιασμό	32	Ο αστικός σχεδιασμός στην πράξη	71
Μια υβριδική πειθαρχία	36	Τα επαγγέλματα του κτισμένου περιβάλλοντος	72
Παραδόσεις της σκέψης στον (διαδεδομένο) αστικό σχεδιασμό	39	Ο αστικός σχεδιασμός ως διασύνδεση	73
Τα πλαίσια φτιάξιματος-του-τόπου	45	Οι σχεδιάστριες και σχεδιαστές του αστικού χώρου	77
Πολεοδομίες ιδιοτήτων – Πέρα από το διαδεδομένο	49	Τρόποι αστικού σχεδιασμού	79
		Συμπέρασμα	83

Το βιβλίο αυτό υιοθετεί μια ευρεία αντίληψη του αστικού σχεδιασμού ως «τη διαδικασία διαμόρφωσης καλύτερων τόπων για ανθρώπους, απ' ό,τι θα παράγονταν αλλιώς» (1.1). Ο ορισμός αυτός δίνει έμφαση σε τέσσερα ζητήματα: πρώτο, ότι ο αστικός σχεδιασμός είναι για ανθρώπους· δεύτερο, στη σημασία του «τόπου», δηλαδή τις ιδιαίτερες κοινωνικο-φυσικές τοπικότητες στον χώρο· τρίτο, ότι ο αστικός σχεδιασμός λειτουργεί στον «αληθινό» κόσμο, με το πεδίο δυνατοτήτων του να περιορίζεται από οικονομικές και πολιτικές δυνάμεις· και τέταρτο, τη σημασία του σχεδιασμού ως διαδικασία.

Η αντίληψη του αστικού σχεδιασμού ως διαδικασία διαμόρφωσης καλύτερων τόπων για ανθρώπους, απ' ό,τι θα παράγονταν αλλιώς, αποτελεί έναν, δίχως ντροπή και απολογία, κανονιστικό ισχυρισμό για το τι θα έπρεπε να είναι ο αστικός σχεδιασμός, και όχι απαραίτητα για το τι, ανά πάσα στιγμή, είναι. Για αυτόν τον λόγο, ο αστικός σχεδιασμός είναι μια ηθική δραστηριότητα: πρώτον, με μια αξιολογική έννοια, διότι ασχολείται ιδιαίτερος με ζητήματα αξιών· και, δεύτερον, διότι ασχολείται, ή θα έπρεπε να ασχολείται με συγκεκριμένες αξίες, ιδίως, –όπως θα συζητηθεί– με την επίτευξη της αξίας του τόπου.

Ο ορισμός αυτός διαφέρει σε ένα καίριο σημείο από

αυτόν που υποστηρίχθηκε σε προηγούμενες εκδόσεις του βιβλίου, στην αντικατάσταση της λέξης «φτιάχνοντας» με τη λέξη «διαμορφώνοντας»¹. Ο αστικός σχεδιασμός δεν αφορά το φτιάξιμο νέων τόπων από το μηδέν –όπως θα κάναμε για ένα καταναλωτικό αγαθό– αλλά αντ' αυτού πάντα αφορά τη διαμόρφωση τόπων που ήδη υπάρχουν. Οι τόποι αυτοί μπορεί να έχουν ήδη αναπτυχθεί ή όχι, αλλά πάντα θα βρίσκονται πάνω ή κάτω από ένα υπάρχον τοπίο, που πολύ συχνά θα αποτελεί τμήμα ενός υφιστάμενου αστικού ιστού. Διαμορφώνουμε και αναδιαμορφώνουμε τόπους μέσα στο χρόνο.

Εισάγοντας στον αστικό σχεδιασμό, με ορισμούς, το Κεφάλαιο αυτό αποτελείται από τέσσερα μέρη. Το πρώτο θέτει τη σύγχρονη υπόθεση για τον αστικό σχεδιασμό. Το δεύτερο χτίζει μια αντίληψη του γνωστικού αντικειμένου και πώς αυτό εξελίσσεται. Το τρίτο εγκαθιστά τη συνολικά σημαντική οπτική του αντικειμένου ως διαδικασία, που διατρέχει το βιβλίο, και το τέταρτο συζητά για τους σχεδιαστές και τις σχεδιάστριες του αστικού χώρου και τις σημερινές σχεδιαστικές πρακτικές.

1. [Σημ. Επιμ.] Αντίστοιχα για τις λέξεις making και shaping, οι λέξεις φτιάξιμο και διαμόρφωση.



1.1 Καλύτεροι τόποι για ανθρώπους.

Η ανάγκη για αστικό σχεδιασμό

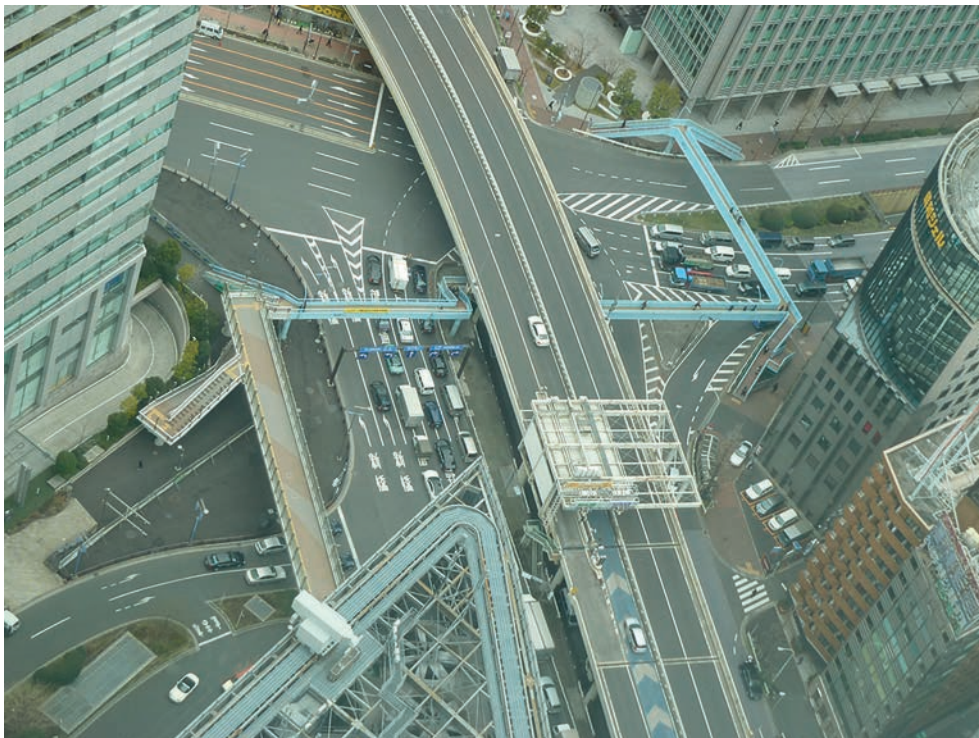
Η υπόθεση του αστικού σχεδιασμού έχει δύο όψεις, όπως ένα κέρμα. Στην μια όψη βρίσκονται τα αστικά προβλήματα που μπορούν να αποφευχθούν μέσα από μια ολιστική προσέγγιση στον αστικό σχεδιασμό. Στη δεύτερη όψη βρίσκονται τα πλεονεκτήματα που μπορούν να προκύψουν.

Αποφεύγοντας προβλήματα

Ισχυριζόμενος το 1976 ότι ο αστικός σχεδιασμός βρισκόταν ακόμη σε «προϊστορικό στάδιο», ο Bentley (1976) είδε να αναδύονται προβληματισμοί για τον αστικό σχεδιασμό, προερχόμενοι από κριτικές για το αστικό περιβαλλοντικό προϊόν, τη διαδικασία υλοποίησης του κτισμένου περιβάλλοντος, και τον ρόλο του

επαγγελματία στην παραγωγή του. Κάθε κριτική εντόπιζε διάφορα είδη κατάτμησης, μια έλλειψη προβληματισμού για την ολότητα και τη συνολική ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος. Τα προβλήματα αυτά, προερχόμενα από την απουσία αστικού σχεδιασμού, παραμένουν μέχρι και σήμερα.

Η χαμηλή ποιότητα μεγάλου μέρους του σύγχρονου κτισμένου περιβάλλοντος (παγκοσμίως) και η έλλειψη προβληματισμού για τη συνολική ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος είναι συνάρτηση τόσο των διαδικασιών από τις οποίες προκύπτει, όσο και των δυνάμεων που ενεργούν πάνω και μέσα από αυτές τις διαδικασίες. Αυτό έχει χαρακτηριστεί ως ένα σύστημα που παράγει «έργα ανάπτυξης» και όχι «τόπους», καθοδηγούμενο – καλώς ή κακώς – από τα «κυρίως συντηρητικά, βραχυ-



1.2 Ρωγμές στην πόλη.

πρόθεσμα και προσανατολισμένα στις παροχές, χαρακτηριστικά της αναπτυξιακής βιομηχανίας» (Llewelyn-Davies 2000: 12).

Εστιάζοντας στο προϊόν παρά στη διαδικασία, αλλά σε παρόμοιο πνεύμα, η Loukaitou-Sideris (1996: 91) συζήτησε την απουσία της ποιότητας του τόπου με όρους «ρωγμών», βλέποντας τις ρωγμές ως:

- Τα κενά στην αστική μορφή, όπου η συνολική συνέχεια διακόπτεται
- Οι υπολειπόμενοι χώροι που δεν αναπτύχθηκαν, έμειναν αχρησιμοποίητοι ή βρίσκονται σε παρακαμή
- Τα φυσικά χωρίσματα που σκόπιμα ή τυχαία διαχωρίζουν κοινωνικούς κόσμους
- Οι χώροι όπου η ανάπτυξη έχει προσπεράσει ή όπου νέα έργα ανάπτυξης έχουν οδηγήσει σε κατα-

κερματισμό και ρήξη.

Πολλά παραδείγματα μπορούν να δοθούν, όπως εμπορικές ζώνες εξυπηρετούμενες μόνο με αυτοκίνητο χωρίς χώρο για πεζούς, και περιτοιχισμένες ή περιφραγμένες περιοχές ανάπτυξης που «επιβάλλουν την ιδιωτικότητα τους αρνούμενες κάθε σύνδεση με το περιβάλλον τοπίο». Ή, μέσα στον κεντρικό πυρήνα της πόλης «όπου εταιρικοί πύργοι επιβάλλουν την κυριαρχία τους στους ουραμούς, αλλά γυρίζουν την πλάτη τους στην πόλη· όπου βυθισμένες ή υπερυψωμένες πλατείες, γέφυρες και ταρατσες διακόπτουν την δραστηριότητα των πεζών· και όπου οι έρημοι ασφάλτου των χώρων στάθμευσης κατακερματίζουν τη συνέχεια του δρόμου» (Loukaitou-Sideris 1996: 91) (1.2).

Οι ρωγμές αυτές δεν είναι απόρροια της απουσίας

αστικού σχεδιασμού με προθέσεις, αλλά είναι το αποτέλεσμα των διαδικασιών που δεν συνυπολογίζουν το όλον. Αντιθέτως, εστιάζουν στον «σχεδιασμό» (design) των μερών απομονωμένα, ή/και στη λογική βραχυπρόθεσμων στόχων ή επιδιώξεων κάποιων λίγων, χωρίς να υπολογίζουν το αθροιστικό αποτέλεσμα των αποφάσεων ή τον αντίκτυπο στην κοινωνία ή το περιβάλλον συνολικά.

Χαμηλής ποιότητας αστικό περιβάλλον μπορεί επίσης να προκύψει από διάφορες κοινωνικές και οικονομικές τάσεις όπως η ομογενοποίηση και η τυποποίηση την ατομικιστική τάση έναντι της συλλογικής· την ιδιωτικοποίηση της ζωής και της κουλτούρας· και μια υποχώρηση και εξασθένηση του δημόσιου χαρακτήρα του αστικού χώρου (public realm). Στα τέλη της δεκαετίας του '80, μαζί η Jacobs και ο Appleyard (1987: 113) σχολίασαν πώς οι πόλεις, ιδιαίτερα οι αμερικανικές, είχαν ιδιωτικοποιηθεί, καθώς η κοινωνία των καταναλωτών επικεντρωνόταν στον ατομικιστικό και ιδιωτικό τομέα. Τέτοιες τάσεις, που κλιμακώθηκαν ιδιαίτερα με την εξάπλωση του αυτοκινήτου, οδήγησαν σε μια «νέα μορφή πόλης»: «μιας πόλης κλειστών, οχυρωμένων νησίδων με κενές, χωρίς ανοίγματα όψεις, περικυκλωμένες από την άγνοια των πάρκινγκ και της ταχείας κυκλοφορίας. ... Το δημόσιο περιβάλλον πολλών Αμερικανικών πόλεων έχει γίνει μια άδεια έρημος, αφήνοντας τη δημόσια ζωή να εξαρτάται για την επιβίωσή της αποκλειστικά και μόνο από προγραμματισμένες επίσημες εκδηλώσεις, σε εσωτερικές κυρίως, προστατευμένες τοποθεσίες» (Jacobs & Appleyard 1987: 113).

Αυτές οι διαδικασίες παραμένουν ανεξέλεγκτες ανά τον κόσμο, καθώς οι χώρες αυξάνουν τις εκτεταμένες, προσανατολισμένες στο αυτοκίνητο, μορφές ανάπτυξης. Αυτό ωστόσο δεν θα έπρεπε να υπονοεί ότι μια πιο κοινωνικά ευαίσθητη μορφή πολεοδομίας θα έφερνε απαραίτητα, από μόνη της, έναν πιο πετυχημένο και ισότιμο κτισμένο περιβάλλον. Μια τέτοια περίπτωση είναι η εμφάνιση των ιδεών του Μοντέρνου² στην αρχιτεκτονική και την πολεοδομία το πρώτο μισό του εικοστού αιώνα, που γεννήθηκαν τόσο από τον τρόπο της αθλιότητας των παραγκουπόλεων στις βιομηχανικές πόλεις του δέκατου ένατου αιώνα, όσο και από την πεποίθηση της εκκίνησης μια νέας εποχής, της Εποχής της Μηχανής, στην οποία η κοινωνία θα αποκόμιζε τα πρόνοια των νέων τεχνολογιών και της εκβιομηχάνιση.

Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να ξεχυθεί ένα πλήθος από διακριτά ιδανικά, Μοντέρνες αντιλήψεις στη βάση

των οποίων τοποθετείται αυτό που σήμερα γνωρίζουμε ως αστικό σχεδιασμό (1.3), πολλές από τις οποίες οδήγησαν σε μια εγγενή αντι-αστική προκατάληψη. Πιο συγκεκριμένα, και για ευγενείς λόγους ήδη καθιερωμένους, η Μοντέρνα³ σκέψη ήταν αντίθετη στην παραδοσιακή αστική μορφή, με τους Μοντέρνους να αναζητούν νέες πολεοδομικές αρχές: παραδοσιακοί, σχετικά μικρού κτισμένου ύψους δρόμοι, πλατείες και οικοδομικά τετράγωνα παραμερίστηκαν για χάρη ορθολογιστικών, συνήθως ορθογωνικών κατανομών από περίπτερα κτίρια και τετράγωνων από ελεύθερες οικοδομικές μονάδες, τοποθετημένων σε πράσινους και άλλους ανοιχτούς χώρους. Αντί να είναι περικλειστος από κτίρια, ο χώρος τώρα θα έρεε ελεύθερα γύρω από τα κτίρια, επιτρέποντας την είσοδο του φωτός και την κυκλοφορία του αέρα (βλ. Κεφάλαιο 5).

Η δυνατότητα και η πολιτική βούληση να αναπτυχθούν οι ιδέες του Μοντέρνου για το σχεδιασμό του αστικού χώρου ήρθε μετά το 1945 με την ανοικοδόμηση στην Ευρώπη, αργότερα επίσης με προγράμματα εξυγίανσης των παραγκουπόλεων (slum clearance), και ως απόρροια σχεδίων κατασκευής δρόμων σε όλες τις αναπτυσσόμενες χώρες. Αντί για σταδιακή αποκατάσταση και συμπληρωματική ανάπτυξη με πυκνωση της δόμησης σε υπάρχοντες αστικούς ιστούς (infill development), προτιμήθηκε μια συνολική ανακατασκευή, που μετά το 1945 έφερε δραματική επιτάχυνση στο ρυθμό και την κλίμακα των κατασκευών της αστικής αλλαγής.

Παρά τις καλύτερες προθέσεις, η αστική εξυγίανση και η απαξίωση του ευρύτερου συγκείμενου (context), κατέστρεψε υπάρχουσες διατάξεις δρόμων, ενώ η επακόλουθη ανακατασκευή συχνά διατάραξε έντονα τις οικονομικές και κοινωνικές υποδομές των πόλεων. Κατά συνέπεια, με αυξανόμενη ένταση από τις αρχές του '60 και έπειτα, ξεκίνησαν οι αμφιβολίες γύρω από τις επικρατούσες πρακτικές του Μοντέρνου (1.4). Ο σύγχρονος αστικός σχεδιασμός έχει σε μεγάλο βαθμό αντλήσει ερεθίσματα από αυτές τις θεωρούμενες αδυναμίες.

Οι κριτικές παρουσιάζουν συχνά τα αποτελέσματα του Μοντέρνου περισσότερο μονολιθικά και καθολικά από ό,τι πραγματικά ήταν. Όπως επισημαίνει ο Wells-Thorpe (1998: 105), τώρα πλέον πολλά από τα οφέλη του Μοντέρνου λαμβάνονται ως δεδομένα, ενώ ο Harvey (1989a: 70) το θεωρεί «εσφαλμένο και άδικο να απεικονίζουμε αυτές τις Μοντέρνες λύσεις στα μεταπολεμικά διλήμματα της αστικής ανάπτυξης και αποκατάστασης ως αμιγείς αποτυχίες». Στην Ευρώπη, πόλεις χτυπημένες από τον πόλεμο αποκαταστάθηκαν ταχύ-

2. [Σημ. Επιμ.] Μέρος του ευρύτερου ρεύματος του Μοντερνισμού ή του Μοντέρνου (Κινήματος) στις τέχνες και τον πολιτισμό όπως αναδύθηκε στη Δύση από τα τέλη του 19^{ου} αιώνα - έκφραση της νεωτερικότητας (modernity) της εποχής.

3. [Σημ. Επιμ.] Με κεφαλαίο Μ, η μετάφραση του όρου Modernist στο πρωτότυπο, αναφερόμενου στο Μοντέρνο.

1.3 Χαρακτηριστικά του αστικού σχεδιασμού στο Μοντέρνο

Πιο υγιεινά κτίρια

Η ιατρική γνώση που εξελίχθηκε κατά τον δέκατο ένατο και τις αρχές του εικοστού αιώνα, έδωσε κριτήρια για τον σχεδιασμό περισσότερο υγιεινών κτιρίων και τοπίων: την ανάγκη για φως, αέρα, ήλιο και εξαερισμό, και την πρόσβαση σε ανοιχτούς χώρους. Υποστηρίχθηκε ότι ο καλύτερος τρόπος να επιτευχθεί αυτό ήταν να αποκολληθούν τα κτίρια –το ένα από το άλλο, να προσανατολιστούν προς τον ήλιο– και όχι, όπως πριν, προς το δρόμο, να απλωθούν έτσι ώστε να επιτραπεί στο φως και τον αέρα να κυκλοφορούν ελεύθερα γύρω τους, και να χτίζονται προς τα πάνω, όπου το φως και ο αέρας ήταν άφθονα.



Εργατικές κατοικίες, Λισσαβόνα. Εδώ τα κτίρια τοποθετούνται πάνω σε pilotis ώστε να επιτρέπουν στον αέρα και στους ανθρώπους να ρέουν ελεύθερα από κάτω. Σε λιγότερο ηλιόλουστα κλίματα, η πραγματικότητα καταλήγει σε χώρους συχνά σκοτεινούς, κρύους, υγρούς χώροι και παραμελημένους.

Ζώνες λειτουργιών

Στη μεγαλύτερη κλίμακα, η λύση ήταν η παροχή φωτός και αέρα μέσω της αποσυμφόρησης, με χαμηλότερες οικιστικές πυκνότητες και ζώνες κατοικίας μακριά από τη βιομηχανία – «αυτούς τους σκοτεινούς σατανικούς μύλους». Αυτή η «λειτουργική ζωνοποίηση» (functional zoning) ήταν ένα κομβικό στοιχείο της *Χάρτας των Αθηνών*, στα πρακτικά του Διεθνούς Συνεδρίου Μοντέρνας Αρχιτεκτονικής⁴ (CIAM) που έγινε το 1933 και αποτέλεσε το πιο επιδραστικό μανιφέστο της περιόδου. Πρότεινε αυστηρή εφαρμογή ζωνών στα σχέδια πόλεων – βάσει λειτουργιών, με πράσινες ζώνες ανάμεσα σε περιοχές προορισμένες για διάφορες άλλες χρήσεις γης. Αυτό υποστηριζόταν όχι μόνο με όρους περιβαλλοντικούς, αλλά και επειδή η πόλη που θα προέκυπτε θα ήταν πιο αποτελεσματική και τακτοποιημένη, με νέα μέσα μετα-

φοράς που θα ένωναν τις διαχωρισμένες περιοχές μεταξύ τους.

Η πόλη ως μηχανή

Το αυτοκίνητο και ο αστικός αυτοκινητόδρομος ήταν ισχυρά σύμβολα της νέας εποχής. Ο κορυφαίος Μοντέρνος στον σχεδιασμό πόλεων, ο Ελβετός αρχιτέκτονας και πολεοδόμος, Le Corbusier, εκθείασε τα προνόμια και τις δυνατότητες που παρείχαν τα αυτοκίνητα. Έγραψε:

Οι πόλεις θα γίνουν μέρος της υπαίθρου: θα ζω 30 μίλια από το γραφείο μου προς τη μια κατεύθυνση· η γραμματέας μου θα ζει επίσης τριάντα μίλια μακριά, προς την άλλη κατεύθυνση, κάτω από ένα άλλο πεύκο. Και οι δύο θα έχουμε αυτοκίνητα. Θα λιώνουμε ρόδες, θα φθείρουμε δρόμους και γκάζια, θα καταναλώνουμε πετρέλαιο και γκαζολίνη.

(Le Corbusier 1927)

Η Χάρτα των Αθηνών αξίωνε ότι, καθώς οι υπάρχουσες πόλεις ήταν υπο-εξοπλισμένες για να φιλοξενήσουν το αυτοκίνητο, «μεγάλοι μετασχηματισμοί» ήταν αναγκαίοι, με τις συγκρούσεις να λύνονται διαχωρίζοντας οχήματα και πεζούς, και με την απόρριψη των δρόμων που επιβράδυναν τα αυτοκίνητα. Οι πόλεις θεωρούνταν μηχανές που όριζαν και χώριζαν ορθολογιστικά, την ανθρωπινή κίνηση και δραστηριότητα, και όχι τόποι για ανθρώπους.

Φιλοσοφία αρχιτεκτονικού σχεδιασμού

Για να εκφράσουν τη λειτουργία τους και τις λειτουργικές τους απαιτήσεις, τα κτίρια σχεδιάζονταν από μέσα προς τα έξω, ανταποκρινόμενα μόνο στο πρόγραμμα και τις ανάγκες τους για φως, αέρα, υγιεινή, προσανατολισμό, προοπτική, αναψυχή, κίνηση και ανοιχτότητα. Ακολουθώντας τη δική τους εσωτερική λογική χωρίς απαραίτητα να απαντούν στο άμεσο αστικό περιβάλλον, έγιναν γλυπτά ή «αντικείμενα-στον-χώρο». Τέτοια κτίρια εξέφραζαν επίσης τη νεωτερικότητά τους.

Αντιδρώντας στον ιστορικισμό του δέκατου ένατου αιώνα, το Μοντέρνο είχε έναν ενθουσιασμό για το *Zeitgeist* –το πνεύμα της εποχής– και αναζητούσε μια ριζική ρήξη με το παρελθόν. Διαφορές, και όχι συνέχειες με το παρελθόν, έρχονταν στο προσκήνιο, με το παρελθόν να θεωρείται εμπόδιο για το μέλλον. Παρ' ότι αυτό ήταν περισσότερο ρητορική παρά πραγματικότητα, ήταν καθοριστικό για τη διαμόρφωση προσεγγίσεων και αξιών (Middleton 1983: 730).

4. [Σημ. Επιμ.] Congress Internationaux d'Architecture Moderne.

1.4 Κριτική του Μοντέρνου σχεδιασμού του αστικού χώρου

Συμμετοχή και εμπλοκή

Στο Μοντέρνο επικρατούσε η άποψη ότι στερούνταν διαλόγου και αλληλεπίδρασης με τον τελικό χρήστη – ο Le Corbusier, για παράδειγμα, πρότεινε ότι «οι άνθρωποι θα πρέπει να επαν-εκπαιδευτούν για να εκτιμήσουν το όραμά του» (στο Knox 1987: 364). Ο Walter Gropius δεν ήθελε να μιλάει στους χρήστες των κτιρίων επειδή «ήταν πνευματικά ακατέργαστοι» (στο Knox 1987: 366). Τα μειονεκτήματα των κτισμένων έργων του Μοντέρνου οδήγησαν σε διαμαρτυρίες, και απαίτηση για συζητήσεις με τους χρήστες και τις τοπικές κοινωνίες, προκειμένου να γίνουν αντιληπτές – και τα έργα να ανταποκριθούν – στις προτιμήσεις και τις προσδοκίες τους (βλ. Κεφάλαιο 9).⁵

Διατήρηση

Από τα τέλη του '60, τα χαρακτηριστικά των παραδοσιακών αστικών τοπίων προοδευτικά αναγνωρίστηκαν, όπως και το ότι αυτά έμοιαζαν καταλλήλότερα να στεγάσουν και να υποστηρίξει την αστική ζωή και δραστηριότητα, σε αντίθεση και σε αντίδραση με το Μοντέρνο αστικό τοπίο. Από τη δεκαετία του '60 και έπειτα, ξεκίνησαν πολιτικές προσαρμογές ιστορικών περιοχών, με τη διατήρηση να γίνεται ένα αναπόσπαστο στοιχείο του πολεοδομικού σχεδιασμού (βλ. Κεφάλαιο 3). Μαζί με αυτό ήρθαν: i) ένα ενδιαφέρον για το συγκεκριμένο πλαίσιο (σε αντίθεση με το διεθνισμό του Μοντέρνου), ii) μεγαλύτερη εκτίμηση για τη μοναδικότητα των τόπων και την ιστορία τους, και iii) για τη συνέχεια τοπικών αστικών διατάξεων και τυπολογιών.

Μεικτές χρήσεις

Η λογική της λειτουργικής ζωνοποίησης, ενισχυμένη από την ανάπτυξη των συγκοινωνιών και από υψηλές αξίες γης που εξόριζαν χρήσεις χαμηλότερης αξίας, και μεγάλα συγκροτήματα κτιρίων που μετέφεραν στο εσωτερικό τους μεγάλο μέρος της παραδοσιακής ζωής και δραστηριότητας του δρόμου, περιόρισαν την πολυπλοκότητα και τη ζωντάνια των κέντρων των πόλεων. Η αποστείρωση αυτή υποδείκνυε την ανάγκη της επιστροφής στη δημιουργία αστικού περιβάλλοντος μεικτής χρήσης (βλ. Κεφάλαιο 8).

Αστική μορφή

Με νέα επίγνωση για τις ποιότητες και την κλίμακα της παραδοσιακής πόλης, κάποιοι θεωρητικοί και επαγγελματίες σχεδιασμού του αστικού χώρου υποστήριξαν μια μορφολογική προσέγγιση στον αστικό σχεδιασμό βασισμένη σε υπάρχοντα και δοκιμασμένα προηγούμενα παραδείγματα και αρχέτυπα (precedents and archetypes), υπογραμμίζοντας τη συνέχεια αντί για τη ρήξη, με το παρελθόν (βλ. Κεφάλαιο 5). Ενώ οι «καλύτερες σόλο εμφανίσεις» του Μο-

ντερνισμού είχαν υπάρξει «περισσότερο δεξιοτεχνικές», δεν κατάφεραν να παράξουν επιτυχημένους τόπους. Αναγνωρίστηκε τελικά ότι «ο τυπικός ιστός και η συνολική διαρρύθμιση ήταν καλύτερα σε προηγούμενες εποχές» (Kelbaugh 1997: 95).

Αρχιτεκτονική του τόπου

Η απομάγευση της αρχιτεκτονικής του Μοντέρνου – ή μάλλον, η από-θεμελίωσή της μέσα από τη βιομηχανική παραγωγή και τις κατασκευαστικές τεχνικές – έχει καταγραφεί επαρκώς (Blake 1974, Wolfe 1981). Στο βιβλίο του *Πολυπλοκότητα και Αντίφαση στην Αρχιτεκτονική (Complexity and Contradiction in Architecture)*, ο Robert Venturi (1966) αμφισβήτησε το πουριστικό, μινιμαλιστικό και ελιτιστικό δόγμα που, κατά τη γνώμη του είχαν γίνει το Διεθνές Στυλ και η αρχιτεκτονική του Μοντέρνου. Με επιρροές από αυτό και από το επόμενο βιβλίο του *Μαθαίνοντας από το Las Vegas (Learning from Las Vegas)* (Venturi et al. 1972), εμφανίστηκαν νέες προσεγγίσεις που αναγνώρισαν στο κτισμένο περιβάλλον ιδιότητες διακόσμησης και συγκεκριμένου πλαισίου. Δεν πρόκειται για είτε/είτε, αλλά για μια δυνητική αρχιτεκτονική του τόπου και του χρόνου, εδώ και τώρα (βλ. Κεφάλαιο 6).

Πόλεις για ανθρώπους

Χωρίς τα κοινωνικά χαρακτηριστικά των αστικών δρόμων, οι αυτοκινητόδρομοι διαιρούσαν και κατακερμάτιζαν αστικές περιοχές, προκαλώντας προβλήματα διαχωρισμού. Τα κέντρα πολλών πόλεων της Βόρειας Αμερικής απεικονίζουν τον απώτερο αντίκτυπο του αυτοκινήτου στη μορφή της πόλης, έχοντας γίνει αυτό που ο Kostof όρισε ως «επικράτεια οχημάτων» με ισοπεδωμένα οικοδομικά τετράγωνα να έχουν δώσει τη θέση τους σε χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων προσαρτημένους σε τεράστια μπλοκ κτιρίων εντατικά δομημένων. Ο Kostof (1992: 277) παρατηρεί πώς στο Detroit, το Huston, το Los Angeles και αλλού, υπάρχει «Μοντέρνα Πολεοδομία», αλλά όχι όπως την οραματίστηκε ο Le Corbusier. «Η εμβληματική πράσινη πόλη του – ένα όραμα με πύργους σε ένα πάρκο – έγινε στην Αμερική, μια γκριζα πόλη με πύργους μέσα σε χώρους στάθμευσης.»

Παρ' ότι οι ευρωπαϊκές πόλεις μεταμορφώθηκαν με τρόπο λιγότερο δραματικούς, στις πόλεις παγκοσμίως έχουν γίνει τεράστια σχέδια κατασκευής αυτοκινητοδρόμων. Αντιδρώντας στην έμφαση στο αυτοκίνητο, έχει εμφανιστεί ένα νέο ενδιαφέρον για τον πεζό, και μια επιθυμία να δημιουργηθεί ένα αστικό περιβάλλον όπου ο πεζός κυριαρχεί: περιβάλλον όπου το αυτοκίνητο έχει πρόσβαση, αλλά που έχει σχεδιαστεί με βάση την κλίμακα, το ρυθμό και την άνεση των πεζών, και που ευνοεί την κοινωνική συνδιαλλαγή και τη χρήση διάφορων τρόπων μετακίνησης (βλ. Κεφάλαιο 7).

5. [Σημ. Επιμ.] Πόσο μάλλον που ο χρήστης αναφέρονταν γενικά στον ενήλικα άντρα. Για τις έμφυλες κριτικές και υπερβά-

σεις των προσεγγίσεων του Μοντέρνου βλ. Κεφάλαιο 7.

τατα, και πληθυσμοί στεγάστηκαν σε πολύ καλύτερες συνθήκες.

Πράγματι, ο Harvey (1989a: 71) θεωρεί «τελείως λάθος» να ρίξουμε όλη την ευθύνη για τα αστικά δεινά της μεταπολεμικής ανοικοδόμησης στο Μοντέρνο «χωρίς να εκτιμήσουμε τον πολιτικο-οικονομικό ρυθμό στον οποίο χόρευε η μεταπολεμική αστικοποίηση». Αποδίδοντας την ποιότητα των αστικών τοπίων στο τέλος του εικοστού αιώνα μόνο στο Μοντέρνο, δίνει υπερβολικά εύσημα (και συγκεντρώνει υπερβολική ευθύνη) σε αρχιτέκτονες, πολεοδόμους και μηχανικούς, και υποτιμά το ρόλο των γενικευμένων πρακτικών ανάπτυξης και των συστημάτων ρύθμισης που τις επέτρεψαν. Ενώ το πλαίσιο για αυτό ήταν οι ιδέες του CIAM, του Le Corbusier και άλλων, ο Harvey (1989a: 69) το θεωρεί λιγότερο «μια ελεγκτική δύναμη ιδεών πάνω στην παραγωγή, και περισσότερο ένα θεωρητικό πλαίσιο και μια δικαιολόγηση του σε τι δεσμεύονταν, αποκλειστικά λόγω κοινωνικής, οικονομικής και πολιτικής αναγκαιότητας, οι πρακτικά σκεπτόμενοι μηχανικοί, πολιτικοί, κατασκευαστές, εργολάβοι και επενδυτές».

Έτσι συχνά το Μοντέρνο παρουσιάζεται με λάθος τρόπο, και ως καρικατούρα. Περισσότερο από ένα εικαστικό στυλ, αποτελεί μια φιλοσοφία προσέγγισης του σχεδιασμού (design), που αφορά τη λογική διερεύνηση προβλημάτων και προκλήσεων, και την ανάπτυξη αποκρίσεων που εξαντλούν τις νέες τεχνολογίες. Ο S. Marshall (2009: 33) το περιγράφει ως «μια πίστη στη δυνατότητα της προόδου μέσα από λογική δράση»· ένας ορισμός που, στην πράξη, αναφέρεται κυρίως στον αστικό σχεδιασμό. Τα Μοντέρνα χαρακτηριστικά που ήδη περιγράφηκαν (βλ. 1.3) είναι αυτά του Μοντέρνου στο μέσο του εικοστού αιώνα, όταν οι Μοντέρνοι εξαντλούσαν τις δυνατότητες των πλαισίων από ασφάλι και σκυρόδεμα, και προσδοκούσαν αυτοκίνητα για όλους. Πολλοί σύγχρονοι σχεδιαστές και σχεδιάστριες κρατούν τη κύρια ευαισθησία του Μοντέρνου και ανταποκρίνονται στα σημερινά προβλήματα και τις προκλήσεις προσπαθώντας να εξαντλήσουν τις δυνατότητες των νέων τεχνολογιών για να σχεδιάσουν και να χτίσουν μέρη της πόλης που σε προηγούμενες εποχές ήταν αδύνατον.

Ο George Bernard Shaw (1903) είπε το περίφημο: «Ο λογικός άνθρωπος προσαρμόζει τον εαυτό του στον κόσμο· ο παράλογος άνθρωπος επιμένει να προσπαθεί να προσαρμόσει τον κόσμο στον εαυτό του· γι' αυτό η πρόοδος εξαρτάται από τον παράλογο άνθρωπο». Ο αστικός σχεδιασμός απαιτεί έναν ικανό βαθμό «παραλόγου» ώστε το αστικό κατεστημένο να αμφισβητηθεί και να γίνουν απόπειρες βελτίωσής του. Χρειάζεται επίσης έναν ικανότερο βαθμό «λογικής» απ' ότι συνήθως

εμφανίζεται, μέσα από μια παραδοχή πως μπορούμε να πάρουμε πολύτιμα μαθήματα κατανοώντας το παρελθόν, αξιολογώντας τον ίδιο τον τόπο, και μαθαίνοντας από σύγχρονες αποδεδειγμένες εμπειρίες, πως διαμορφώνουμε τόπους προς το καλύτερο. Η λογική μπορεί στο μέλλον να μάς βοηθήσει να αποφύγουμε προβλήματα που είχαμε στο παρελθόν, όταν ακολουθήσαμε τον Μοντέρνο δόγμα, ή σήμερα, που χωρίς ενδοιασμούς ακολουθούμε μια ιδεολογία της αγοράς.

Αναζητώντας προνόμια – Η αξία του τόπου

Στρέφοντας την προσοχή από την αποφυγή προβλημάτων στην απόδοση οφελών, η εμπειρική αποδεικτική βάση που συνδέει τον σχεδιασμό (design) του τόπου με ένα ευρύ πεδίο θετικών αποτελεσμάτων, έχει εξελιχθεί ιδιαίτερα. Σ' αυτό το πεδίο η συντριπτική πλειοψηφία των στοιχείων πλέον δείχνει προς την ίδια ευρεία κατεύθυνση, ότι η καλύτερη ποιότητα του τόπου προσθέτει αξία: οικονομικά, κοινωνικά και σε ό,τι αφορά συνέπειες στην υγεία και το περιβάλλον. Αυτό έχει βαφτιστεί «αξία του τόπου» αντανακλώντας τις «διαφορετικές μορφές αξίας που γεννιούνται ως αποτέλεσμα του πώς διαμορφώνονται οι τόποι» (Carmona 2019c). Εκτεταμένα εμπειρικά στοιχεία συνδέουν τώρα τον σχεδιασμό του εξωτερικού κτισμένου περιβάλλοντος με θετικά κοινωνικά αποτελέσματα τόσο σε βάθος όσο και σε εύρος, διατρέχοντας κοινωνικούς, πολιτισμικούς και γεωγραφικούς διαχωρισμούς (1.5).

Ο Carmona (2019c) καταλήγει: «η ποιότητα του τόπου δεν είναι ένα μυστηριώδες και πολυτελές ιδανικό που φτάνουμε να σκεφτούμε μόνο όταν τα πράγματα είναι καλά, ή μόνο για τους ευκατάστατους. Αντιθέτως, όπως δείχνει η συλλογή πλήθους δεδομένων... είναι μια βασική αναγκαιότητα της αστικής ζωής με βαθύ και ευρύ αντίκτυπο στις ζωές των πολιτών σήμερα και αύριο. Είναι τόσο σημαντικό στην βασική μας ευζωία που θα έπρεπε να είναι η προσδοκία όλων». Ευτυχώς, όπως αναπτύσσεται σε αυτό το βιβλίο – είναι επίσης ένα πεδίο γνώσης για το οποίο γνωρίζουμε αρκετά, συμπεριλαμβανομένων των βασικών στοιχείων που κάνουν έναν τόπο καλό, και πώς ο τρόπος που διαμορφώνουμε τόπους μπορεί να προσθέσει αξία. Συχνά, και με πολύ διαφορετικούς τρόπους, το πώς διαμορφώνονται οι τόποι έχει ξεκάθαρα τη δυνατότητα να αποδώσει σημαντικά οφέλη στην κοινωνία και ακόμη παραπέρα (1.6).

Κατανοώντας τον αστικό σχεδιασμό

Το κεφάλαιο τώρα στρέφεται στο πώς διαμορφώνονται οι τόποι μέσα από μια συζήτηση του τι εννοούμε λέγοντας αστικός σχεδιασμός. Σε αυτή τη συζήτηση, η βι-

1.5 Ποια αξία αποδίδει η ποιότητα του τόπου;

Τομέας	Οφέλη
<p>Υγεία Μια πληθώρα στοιχείων δείχνουν τη σημασία της ποιότητας του τόπου στις συνέπειες στην υγεία. Συγκεντρωμένα τα στοιχεία αυτά για την υγεία είναι συντριπτικά. Δείχνουν ότι το πώς είναι σχεδιασμένοι οι τόποι μπορεί να παίξει κύριο ρόλο στην απόδοση αξίας στον τόπο, με φροντίδα για τα πολλαπλά θετικά οφέλη που μπορεί να έχει στην υγεία.</p>	<ol style="list-style-type: none"> Καλύτερη σωματική υγεία: λιγότερη παχυσαρκία, λιγότερος διαβήτης Τύπου 2, χαμηλότερη αρτηριακή πίεση, μειωμένες καρδιακές ασθένειες, χαμηλότερα ποσοστά άσθματος και αναπνευστικών ασθενειών, ταχύτερη ανάρρωση από ασθένειες και κόπωση. Καλύτερη ψυχική υγεία: λιγότερο άγχος και περισσότερη ψυχολογική ηρεμία, μειωμένη κατάθλιψη, άγχος και θυμός, περιορισμένη ψύχωση. Καλύτερη γενική φυσική κατάσταση: περισσότερο περπάτημα (για μετακίνηση και αναψυχή), αυξημένη άσκηση, αθλητισμός και αναψυχή, και περισσότερο ποδήλατο. Μεγαλύτερη καθημερινή άνεση: λιγότερη ρύπανση του αέρα, ηχορύπανση και ελλιπή συλλογή απορριμμάτων, λιγότεροι καύσωνες, και μειωμένη έκθεση των ομάδων χαμηλότερης κοινωνικοοικονομικής κατάστασης στις συνέπειες των υποβαθμισμένων γειτονιών. Υψηλότερη ποιότητα ζωής: αυξημένη αίσθηση συναισθηματικής ευεξίας και ικανοποίησης, περισσότερη ευτυχία, μειωμένος φόβος και αυξημένα επίπεδα ενέργειας.
<p>Κοινωνία Οι έρευνες γύρω από τις κοινωνικές συνέπειες ποικίλουν σε σχέση με αυτές γύρω από την υγεία. Κοινωνικά δεδομένα δείχνουν ότι το πώς είναι διαμορφωμένοι οι τόποι επηρεάζει σημαντικά την απόδοση της αξίας του τόπου μέσα από κοινωνικά οφέλη, που εκτείνονται από χαμηλά επίπεδα φόβου ως μεγαλύτερη ευτυχία.</p>	<ol style="list-style-type: none"> Λιγότερα ατυχήματα: λιγότερες συγκρούσεις και περιστατικά στο δρόμο, λιγότερος φόβος ατυχημάτων. Κοινωνική ενσωμάτωση: μειωμένη διαστρωμάτωση και μεγαλύτερη ενσωμάτωση κοινωνικών ομάδων, μεγαλύτερα κοινωνικά δίκτυα τοπικά, με ισχυρή κοινωνική υποστήριξη. Χαμηλότερα ποσοστά εγκληματικότητας: λιγότερες ληστείες σε σπίτια, λιγότερη εγκληματικότητα στον δρόμο, λιγότερος φόβος εγκληματικότητας, και ισχυρότερη αίσθηση ασφάλειας. Καλύτερα εκπαιδευτικά αποτελέσματα: αυξημένη αυτονομία των παιδιών και θετικές συμπεριφορές παιχνιδιού, υψηλή μαθησιακή και εκπαιδευτική επίδοση. Αυξημένη κοινωνικότητα και ζωντάνια στο δρόμο: πλουσιότερη δημόσια ζωή, αυξημένη κοινωνική αλληλεπίδραση και μακροβιότερη χρήση αστικών δρόμων και χώρων. Ισχυρότερη υπερηφάνεια των πολιτών: μια αυξημένη αίσθηση υπερηφάνειας, τοπικού ήθους, κοινωνικής ανθεκτικότητας και συλλογικής ζωής, αυξημένο κοινωνικό κεφάλαιο (κοινωνική και πολιτική εμπλοκή) γενικά. Μεγαλύτερη συμπερίληψη: αυξημένη χρήση της πόλης από περιθωριοποιημένες και κοινωνικοοικονομικά ασθενέστερες ομάδες, μεγαλύτερη γυναικεία ενδυνάμωση και αποδοχή κοινωνικών και πολιτισμικών διαφορών. Περισσότερο ευνοϊκό περιβάλλον: για ηλικιωμένους και ΑΜΕΑ
<p>Οικονομία Οι έρευνες σε αυτόν τον ταχύτερα εξελισσόμενο τομέα υποδεικνύουν ισχυρά ιδιωτικά αλλά και δημόσια οφέλη από την ποιότητα του τόπου μέσα από ένα πλήθος στοιχείων που και πάλι είναι συντριπτικά. Σε αυτόν τον τομέα απαιτείται κάποια προσοχή στην ερμηνεία των στοιχείων για συγκεκριμένα αποτελέσματα –π.χ. αυξανόμενες αξίες ακινήτων– που μπορεί να είναι επιθυμητά για κάποιους φορείς (π.χ. ιδιοκτήτες ακινήτων) αλλά όχι για άλλους (π.χ. ενοικιαστές).</p>	<ol style="list-style-type: none"> Αναβάθμιση ακινήτων στον τομέα της κατοικίας: επηρεάζεται από πρόσβαση σε θέα, δέντρα και ανοιχτό χώρο, χαμηλότερη ρύπανση, μεικτές χρήσεις (μέχρι ενός σημείου, αρκεί οι κατοικίες να μην είναι πάρα πολύ κοντά στο εμπόριο), περπατησιμότητα, πρόσβαση σε δημόσιες μεταφορές (χωρίς να είναι πολύ κοντά στα σπίτια), εξωτερική εμφάνιση, ποιότητα δημόσιου χώρου, χαρακτηρισμός γειτονιάς, συνδεσιμότητα και ζωντάνια. Αναβάθμιση ακινήτων στον τομέα του εμπορίου και μείωση του κενού κτιριακού αποθέματος: επηρεάζεται από αστικό πράσινο, περπατησιμότητα, ποιότητα δημόσιου χώρου, εξωτερική εμφάνιση, συνδεσιμότητα δρόμων και συνέχεια μετώπων· όλα συμβάλλουν στην αυξημένη εμπορική ζωή. Αναβάθμιση ακινήτων στον τομέα των γραφειακών χώρων, και περιορισμός του κενού κτιριακού αποθέματος και της υποβάθμισης: επηρεάζεται από περπατησιμότητα, εξωτερική εμφάνιση, καινοτομία σχεδιασμού και συνδεσιμότητα δρόμων. Περισσότερο βιώσιμες επενδύσεις και εκτεταμένα οφέλη ανάπλασης: κάνοντας την επένδυση πιο ελκυστική, ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα μέσα από τη διαφοροποίηση, ενισχύοντας την στήριξη της κοινότητας για ανάπτυξη. Μειωμένη δημόσια δαπάνη: μέσα από μειωμένο κόστος κεφαλαίου και συντήρησης οδικής υποδομής, μειωμένο κόστος συντήρησης και διαχείρισης δημόσιου χώρου (και για ασφάλεια), υποστήριξη για το ιστορικό κτισμένο περιβάλλον και αστική ανάπλαση, μικρότερο κόστος εγκληματικότητας και αστυνόμευσης, και μικρότερη δαπάνη για κοινωνική και υγειονομική φροντίδα (χάρη στα μειωμένα επίπεδα φαρμακευτικών αγωγών, συνταγογραφήσεων και νοσηλείων). Υψηλότερες εισπράξεις φόρων: προσελκύνοντας νέα έργα ανάπτυξης και δημιουργώντας μεγαλύτερη προθυμία πληρωμής για τοπικές υπηρεσίες, από κοινότητες και επιχειρήσεις. Χαμηλότερο κόστος ζωής: μέσα από μικρότερη χρήση αυτοκινήτου και χαμηλότερο κόστος μέσων μεταφοράς (πιο βιώσιμη και συμφέρουσα δημόσια συγκοινωνία), και χαμηλότερο κόστος για ασφάλεια υγείας, και χαμηλότερη κατανάλωση ενέργειας και μικρότερο αποτύπωμα διοξειδίου του άνθρακα (από συγκοινωνίες, εγκαταστάσεις και κτίρια). Υψηλότερη παραγωγικότητα: πιο αποδοτική ακίνητη περιουσία και εργατικό δυναμικό, ευκολότερη πρόσληψη εργαζομένων, δυνατότητα ανάπτυξης υψηλότερης πυκνότητας και πιο αποτελεσματική χρήση γης, μεγαλύτερη προσαρμοστικότητα κτιρίων και χώρων μέσα στο χρόνο, και αποφυγή αχρείαστων δαπανών που σχετίζονται με κακό σχεδιασμό.

1.5 (συνέχεια)

Τομέας	Οφέλη
<p>Περιβάλλον Λιγότερες έρευνες έχουν γίνει πάνω στις περιβαλλοντικές συνέπειες του σχεδιασμού, απ' ό τι στις άλλες κατηγορίες, όπου τα περισσότερα στοιχεία εστιάζουν στο αυτόνομο κτίριο ή τις κλίμακες πόλης. Παρ' όλα αυτά, η αξιοσημείωτη συνοχή στα στοιχεία της έρευνας βοηθά να ξεπεραστεί η σχετική έλλειψη. Επιπλέον, πολλά από τα ευρήματα σε αυτή την κατηγορία, ενισχύουν εκείνα άλλων κατηγοριών.</p>	<ol style="list-style-type: none"> Μείωση στη χρήση ενέργειας και τις σχετικές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (φαινόμενο θερμοκηπίου): με τη δημιουργία αστικών μορφών που χρειάζονται λιγότερη θέρμανση και ψύξη και απαιτούν λιγότερες μεταφορές με ιδιωτικά οχήματα. Προσαρμοσμένη επανάχρηση: κτίρια, χώροι και αστικές εγκαταστάσεις που προσαρμόζονται με τον χρόνο και μπορούν να υποστηρίξουν καλύτερα τις μεταβαλλόμενες ανάγκες της κοινωνίας μέσα στον υπάρχοντα αστικό ιστό (και την ενσωματωμένη του ενέργεια). Ένα βιώσιμο τοπικό δίκτυο ανταλλαγών: με τοπικές εξυπηρετήσεις, υποδομές και ευκαιρίες εργασίας, μειώνοντας την ανάγκη για μακρινή μετακίνηση και υποστηρίζοντας την τοπική οικονομική και κοινωνική ανθεκτικότητα. Λιγότεροι καύσωνες και ενισχυμένη θερμική άνεση: ιδιαίτερα για τους πεζούς, με μεγαλύτερες πράσινες και σκιασμένες αστικές περιοχές. Μειωμένα απορρίμματα: μέσω μιας μειωμένης ζήτησης για υλικά κατασκευών και μείωση στα απορρίμματα κατασκευών. Μειωμένη ρύπανση: ατμοσφαιρική ρύπανση και ηχορύπανση (με παράπλευρα οφέλη στην υγεία και την ευζωία). Μεγαλύτερη ανθεκτικότητα: μέριμνα και διαχείριση των κύκλων του νερού, δουλεύοντας μαζί (και όχι ενάντια) στα φυσικά φαινόμενα. Οικολογική ποικιλομορφία: υποστηρίζοντας μεγαλύτερη ποικιλότητα των ειδών και ένα πιο πράσινο κτισμένο περιβάλλον.

Πηγή: Carmona 2019c, αντλώντας από εκατοντάδες εμπειρικές ερευνητικές μελέτες που βρίσκονται στο www.place-value-wiki.net.

1.6 Διαμορφώνοντας τόπους για ανθρώπους

Η Πλατεία Pioneer (α) άνοιξε το 1984 μετά από μια περίοδο προετοιμασίας που ενέπλεκε μια ομάδα δράσης πολιτών (grassroots) –Φίλοι της Πλατείας Pioneer– η οποία συγκέντρωσε 1,6 εκατομμύρια δολάρια πουλώντας χορηγίες για τα παγκάκια, τα δέντρα και τα φωτιστικά της πλατείας, όπως και 60.000 κυβόλιθους. Σήμερα η πλατεία προσφέρει μια πληθώρα χώρων με διαφορετικούς βαθμούς καταφυγής ή έκθεσης, σημεία για να παρατηρείς τον κόσμο και πολλές περιοχές στάσης. Το κέντρο της βρίθκει από δυνατότητες και φιλοξενεί 300 εκδηλώσεις το χρόνο. Η πλατεία έπαιξε επίσης σημαντικό ρόλο στην αποκατάσταση του κέντρου του Portland ως κοινωνικό και οικονομικό κέντρο, ενώ μια διορατική πολιτική για τις συγκοινωνίες την έκανε τον κεντρικό σταθμό ενός τοπικού μέσου σταθερής τροχιάς (light-rail). Η Νότια Όχθη (β) είναι μια ιδιαίτερα πετυχημένη περίπτωση αστικού σχεδιασμού

στο Λονδίνο. Αντί για ένα συμβατικό κομμάτι αστικού σχεδιασμού με τη μορφή μιας νέας ανάπτυξης, είναι ένας ανανεωμένος –και ακόμη εξελισσόμενος– παραποτάμιος περίπατος που εκτείνεται από την Tower Bridge μέχρι την Westminster Bridge. Κυριαρχεί η διαδρομή για τους πεζούς, κατά μήκος της οποίας οργανώνεται ένα πλήθος σημείων ενδιαφέροντος. Η αστική μορφή προκύπτει ως ένας συνδυασμός παραδοσιακού χώρου με υψηλή πυκνότητα και δραστηριοτήτων πολιτισμού, ψυχαγωγίας και εμπορίου. Η ποσότητα και η ποιότητα των οπτικών και κοινωνικών ερεθισμάτων κάνουν τη Νότια Όχθη έναν αξέχαστο τόπο. Η επιτυχία αυτού του τόπου είναι ακόμη πιο σημαντική, λόγω της ποικιλομορφίας των παραγόντων που οδήγησαν στη δημιουργία του μέσα από μια καθοδηγούμενη αθροιστική ανάπτυξη, και όχι μέσα από ένα πλήρως προκαθορισμένο μεγαλειώδες σχέδιο.



(α) Πλατεία Pioneer Courthouse, Portland.



(β) η Νότια Όχθη (The Southbank), Λονδίνο.

βλιογραφία σχεδόν πάντα αποτολμά να προσεγγίσει το δύσκολο θέμα του τι είναι ή δεν είναι «καλός» αστικός σχεδιασμός (ή σχεδιασμός του τόπου). Με άλλα λόγια, ποιες ποιότητες αποδίδουν αξία στον τόπο;

Η προέλευση του αστικού σχεδιασμού ως μια δραστηριότητα «με πρόθεση» διαμόρφωσης τόπων για ανθρώπους έχει αρχαίες ρίζες. Ενσυνείδητα χέρια διαμόρφωναν αστικές μορφές από τη Νεολιθική Εποχή, με οικισμούς που θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως πόλεις, που εμφανίζονται από το 3000 π.Χ. στη Μεσοποταμία, την Ινδία, την Κίνα και την Αίγυπτο· κάθε μια διαμορφώνοντας συνειδητά εκλεπτυσμένο αστικό περιβάλλον για ανθρώπους. Τα ονόματα εκείνων που ήταν υπεύθυνοι για αυτό το έργο χάθηκαν στη σκόνη του χρόνου, αλλά τα σχέδια του Ιππόδαμου του Μιλήσιου που απεικόνιζαν τον Πειραιά και άλλες ελληνικές πόλεις τον πέμπτο αιώνα π.Χ. με ορθολογικό κάρναβο, τού απέδωσαν τον τίτλο του Πατέρα του Πολεοδομικού Σχεδιασμού. Ο όρος *αστικός σχεδιασμός* –και μαζί του, η εμφάνιση ενός ξεχωριστού γνωστικού πεδίου– αντίθετα, είναι πολύ πιο πρόσφατος, και η καταγωγή του αποτελεί αντικείμενο συζήτησης.

Η καταγωγή του συνδέεται συχνά με τον José Luis Sert, Κοσμήτορα της Μεταπτυχιακής Σχολής Σχεδιασμού του Harvard, που συγκάλεσε ένα συνέδριο αστικού σχεδιασμού στο Harvard το 1956 και στη συνέχεια, οργάνωσε το πρώτο Αμερικάνικο πρόγραμμα αστικού σχεδιασμού στο εν λόγω πανεπιστήμιο (Krieger & Sonders 2009). Ο Cuthbert (2010) όμως αμφισβητεί ισχυρά αυτή την εκδοχή της ιστορίας, υποστηρίζοντας: «Μας ζητούν να πιστέψουμε πως ο Αστικός Σχεδιασμός ονομάστηκε, εδραιώθηκε και αναπτύχθηκε αποκλειστικά στο Πανεπιστήμιο Harvard (παρά το γεγονός πως, για παράδειγμα, το Πανεπιστήμιο του Liverpool είχε έναν τίτλο σπουδών στον Σχεδιασμό Έργων της Πόλης / Πολιτικό Σχεδιασμό [civic design] ήδη από το 1908)» ενώ

ο μονοπωλιακός ισχυρισμός του Harvard βασίζεται μόνο στο ταλέντο ενός μετανάστη από την Ισπανία, του José Luis Sert, παραμερίζοντας το γεγονός πως το πολιτισμικό κεφάλαιο που εκπροσωπούσε ήταν, από κάθε άποψη, ευρωπαϊκό. ... Κατηγορηματικά, το Harvard δεν καθιέρωσε τον αστικό σχεδιασμό. Ο σχεδιασμός των πόλεων είναι μια εξελικτική διαδικασία, το αποτέλεσμα χιλιάδων ετών κοινωνικών συγκρούσεων στη συλλογική ηθική μάχη για την υλική παραγωγή, την κατοχή και τη συμβολική αναπαράσταση του αστικού χώρου.

Ακόμη και αυτός ο ίδιος ο όρος είχε χρησιμοποιηθεί πριν το 1956, με μια πρώτη αναφορά από τους John Forshaw και Patrick Abercrombie (1945: 20) στο πασίγνω-

στο *Σχέδιο της Κομητείας του Λονδίνου*. Άλλοι όροι με παρόμοιο (ή ολόιδιο) νόημα χρησιμοποιούνταν επίσης ευρέως στις αρχές του εικοστού αιώνα, όπως: σχεδιασμός πόλης (city design, town design), αστικό τοπίο (townscape), πολιτικός σχεδιασμός (civic design), πολεοδομία - *urbanisme* στη Γαλλία και *Stadtbaukunst* (τέχνη της πολεοδομίας) στη Γερμανία. Ενδεχομένως ένα τελικό χτύπημα στον ισχυρισμό του Harvard βρίσκεται στο γεγονός ότι, οι απλές και πειραματικές τάσεις του Sert απείχαν πολύ από αυτό στο οποίο εξελίχθηκε ο αστικός σχεδιασμός. Ένας σχολιαστής έχει περιγράψει την συνεισφορά του ακόμη και σαν κάτι λίγο παραπάνω από «υφαρπαγή του πεδίου» προς όφελος των αρχιτεκτόνων (Crawford, παρατίθεται στο Krieger & Saunders 2009: 304).

Ακόμη κι αν δεν ήταν ο δημιουργός, ο Sert έπαιξε σίγουρα σημαντικό ρόλο στην εκλαΐκευση του όρου στα τέλη της δεκαετίας του '50. Ωστόσο, η διάκριση του αστικού σχεδιασμού ως γνωστικό πεδίο –σε αντίθεση με ό,τι είχε γίνει νωρίτερα– ήρθε με τις μεταμοντέρνες και διεπιστημονικές απόψεις ενός πλήθους συγγραφέων και αρχιτεκτόνων από τις αρχές του '60 και έπειτα. Στην κριτική που κατακεραύνωνε το Μοντέρνο, από την Jane Jacobs, τους Kevin Lynch, Gordon Cullen, Christopher Alexander, Aldo Rossi, Ian Mc Harg και άλλους, (ανα)γεννήθηκε ο αστικός σχεδιασμός. Η ανάλυση του Foroughmand Araabi (2016) για τον όγκο γνώσης που μοιράζονται βρετανικά, αμερικανικά και αυστραλιανά πανεπιστήμια στις αρχές του 21^{ου} αιώνα, αποκαλύπτει ότι οι καταλυτικές συνεισφορές τους παραμένουν το ίδιο ισχυρές και ευρέως διαδεδομένες και σήμερα, περισσότερο ίσως για τα ερωτήματα που θέτουν παρά για τις απαντήσεις που προσφέρουν (Doney & Pafka 2016: 1). Με αυτά τα ερωτήματα παλεύουμε ακόμη μέχρι και σήμερα.

Ορίζοντας τον αστικό σχεδιασμό

Περιέχοντας δύο πολυσήμαντες λέξεις, ο αστικός σχεδιασμός μπορεί να θεωρηθεί ένας διφορούμενος όρος. Ξεχωριστά, οι λέξεις «αστικός» και «σχεδιασμός» έχουν ξεκάθαρες σημασίες: ο αστικός περιγράφει τα χαρακτηριστικά οικισμών και πόλεων ενώ ο σχεδιασμός (design) αναφέρεται σε δραστηριότητες όπως, σκισμός, προγραμματισμός, οργάνωση, χρωματισμός και σχεδιασμός μοτίβων. Όπως γενικά χρησιμοποιείται μέσα στο γνωστικό πεδίο, ο «αστικός» έχει ένα ευρύ και περιεκτικό νόημα, περιλαμβάνοντας οικισμούς κάθε κλίμακας και τις αντίστοιχες δυνάμεις που τους δημιουργούν, ενώ ο «σχεδιασμός» αφορά τόσο στην αποτελεσματική λύση προβλημάτων ή/και στη διαδικασία διεκπεραίωσης και οργάνωσης της ανάπτυξης, όσο και αυστηρά στην αισθητική ή στα ιδιαίτερα υλικά αποτελέσματα. Είναι σαφές ότι πολλές σελίδες έχουν τυπωθεί