



Λεωφόροι της Μοντέρνας Εποχής: Παρίσι, Βερολίνο

Κατσαντώνης Βασίλειος, Μπούσιος Γιάννης - 25/01/2019

**Ερευνητική εργασία: Οι λεωφόροι της μοντέρνας εποχής
συνιστούν τους νέους τρόπους προς κατοίκηση, όπως
διαμορφώνονται μέσα από αυτές τις παρεμβάσεις**

Λεωφόροι της Μοντέρνας Εποχής: Παρίσι, Βερολίνο
Φοιτητική Ομάδα: **Κατσαντώνης Βασίλειος, Μπούσιος Γιάννης**
Επιβλέπων: Τουρνικιώτης Παναγιώτης, Καθηγητής
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών
Ακαδημαϊκό Έτος 2017-2018

Το Παρίσι των μέσων του 19ου αιώνα έχει κορεστεί. Η αύξηση του πληθυσμού σε συνδυασμό με την ταυτόχρονη επέκταση των βιομηχανικών δραστηριοτήτων, έχει καταστήσει τον παλιό αστικό χώρο

απαρχαιωμένο και ακατάλληλο για να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις της νέας πραγματικότητας. Μια διαδικασία ολικής αναδιαμόρφωσης που πρόκειται να μεταβάλει ολόκληρη την πόλη, εγγυάται τη δημιουργία ενός νέου τόπου, απαλλαγμένου από τα προβλήματα μιας χωρίς προηγούμενο αστικοποίησης. Συνεχίζοντας, 100 περίπου χρόνια αργότερα, ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος έχει λήξει και το ισοπεδωμένο Βερολίνο δε συνιστά πλέον πόλη. Με την πλειονότητα των αστικών δομών κατεστραμμένη, ο τόπος αντιμετωπίζει άμεσα προβλήματα. Μετά από την κάλυψη των πρωταρχικών αναγκών, καθίσταται επιτακτική η εφεύρεση μιας καινούργιας πραγματικότητας για τον αστικό χώρο. Στο Ανατολικό Βερολίνο, το κενό αυτό απαντάται μέσα από επεμβάσεις που καθορίζουν την καινούρια εικόνα της πόλης, σβήνοντας συστηματικά τα ίχνη του πολέμου.

Οι λεωφόροι της μοντέρνας εποχής συνιστούν τους νέους τόπους προς κατοίκηση, όπως διαμορφώνονται μέσα από αυτές τις παρεμβάσεις. Εκεί εφαρμόζονται μοντέλα ιδανικών πόλεων για την οργάνωση του αστικού χώρου, προσαρμοσμένων στα εκάστοτε πολιτικά, οικονομικά και κοινωνικά δεδομένα.

Η αφετηρία για αυτό το νέο είδος αστικών τόπων πραγματοποιείται με τη διάνοιξη της rue de Rivoli υπό τον Georges-Eugène Haussmann, που αναλαμβάνοντας υπεύθυνος για τη διοίκηση του Παρισιού, εφαρμόζει μια σειρά από πολεοδομικές παρεμβάσεις με σκοπό την εξυγίανσή του.

Ήδη από τις αρχές του 19ου αιώνα, στη βόρεια πλευρά του Palais des Tuileries εντοπίζονται τα πρώτα ίχνη αυτής της οδού. Η μορφή της όμως θα καθοριστεί με το σχέδιο για τις όψεις των κατοικιών στην οικοδομική γραμμή της οδού από τους Charles Percier και Pierre Fontaine, οι οποίοι το 1807 δημιουργούν το πρώτο κτήριο - πρότυπο για την ανάπτυξη κατά μήκος του άξονα.

Τελικά, πενήντα χρόνια αργότερα, η οδός διανοίγεται μέχρι την rue Saint Antoine, σχηματίζοντας έναν συνεχή άξονα που ενώνει δύο υπάρχοντες ανοικτούς χώρους της πόλης, την Place de la Concorde με την Place de la Bastille.

Κατά μήκος του νέου αυτού τμήματος, αναπτύσσεται ένας καινούριος επαναλαμβανόμενος τύπος κατοικίας που χαρακτηρίζεται από τριμερή δομή. Περιλαμβάνει δύο πρώτες στάθμες που αντιστοιχούν στο κατάστημα του ισογείου, τρία ακόμα όμοια επίπεδα με μεγάλα διαμερίσματα και τέλος δύο ορόφους ρετιρέ.

Με την κατασκευή των νέων πολυκατοικιών κατά μήκος της Rue de Rivoli έως το 1855, ολοκληρώνεται η πρώτη συνολικά σχεδιασμένη οδός που θα αποτελέσει και το πρότυπο για τις υπόλοιπες παρεμβάσεις υπό τον Haussmann. Αποτελούμενη από ένα ευθύγραμμο τμήμα και συγκεκριμένα άκρα σε σημαντικούς κόμβους, δημιουργεί ένα μοντέλο ανανέωσης του αστικού ιστού. Αυτό βασίζεται στην επαναληψιμότητα και στη δημιουργία ενός φαινομενικά ατελείωτου χώρου. Παράλληλα, καθίσταται εφικτή η μετάβαση από τη μονάδα, στην κλίμακα ολόκληρου του δρόμου.

Πρόκειται για ένα μοντέλο που δημιουργεί αυτές τις συνθήκες απόλυτου χώρου μέσα από τη δραστική επέμβαση πάνω στον παλιό ιστό της πόλης μέσα από διαδοχικές κατεδαφίσεις και την κατάλληλη διαχείριση των μερών της. Παραμένει όμως και ένα ανολοκλήρωτο μοντέλο για το οποίο η Rue de Rivoli αποτελεί τον τόπο πειραματισμού. Προκειμένου να ολοκληρωθεί, θα απαιτηθεί η εισαγωγή ενός ακόμα στοιχείου, του μνημείου, μέσα από τη διάνοιξη μιας νέας λεωφόρου, της Rue de l'Opera.

Ήδη από τα τέλη του 18ου αιώνα οι συζητήσεις για την μεταφορά της όπερας του Παρισιού έχουν εντατικοποιηθεί. Υπεύθυνη για την έγκριση της νέας τοποθεσίας είναι μια επιτροπή, η οποία κρίνει απαραίτητη τη διάνοιξη μιας ευθύγραμμης λεωφόρου που θα οδηγήσει στη νέα όπερα, με στόχο να αναδειχθεί η κλίμακα του καινούριου κτηρίου. Με αυτόν τον τρόπο, η έως τώρα σημειακή επέμβαση, αφορά πλέον την κλίμακα μιας ολόκληρης συνοικίας.

Έτσι ήδη από το 1853 και πριν ακόμα οριστικοποιηθεί ο χώρος για την καινούρια όπερα, ξεκινάει μία πρωτοφανής περίοδος συνεχών μεταβιβάσεων οικοπέδων σε ολόκληρη την έκταση της μελλοντικής συνοικίας. Οι προγραμματιζόμενες επενδύσεις σχεδιάζονται βάσει του ύφους που θα έχει η νέα συνοικία και απευθύνονται στα ανώτερα οικονομικά στρώματα. Τόποι εστίασης προορίζονται για τα ισόγεια, ενώ στους ορόφους προβλέπονται χώροι ενοικίασης για επιχειρήσεις. Οι επερχόμενες κατεδαφίσεις θα επισφραγίσουν αυτή την αλλαγή και θα αποτελέσουν το πρώτο βήμα για τη δημιουργία ενός νέου τόπου στα όρια της παλιάς πόλης του Παρισιού.

Γύρω από την Place de l'Opera και κατά μήκος της Rue de l'Opera, στη θέση των παλαιών πολυκατοικιών εμφανίζεται σταδιακά μια νέα επαναλαμβανόμενη πολυλειτουργική μονάδα. Ωστόσο, η ομοιομορφία του εξωτερικού δεν αποκαλύπτει στοιχεία για την εσωτερική κατανομή των χώρων. Χρειάζεται κανείς να επισκεφθεί κάποιο από αυτά και τότε εμφανίζεται μια εντελώς διαφορετική πραγματικότητα.

Πίσω από τις όψεις κατά μήκος της λεωφόρου, υπάρχουν μεγαλειώδεις και πολύπλοκες αίθουσες από ξενοδοχεία, λέσχες και θέατρα, ενώ στις στάθμες του ισογείου εντοπίζεται σημαντικό εμπόριο πολυτελών ειδών σε εξειδικευμένα καταστήματα. Όμως, αυτοί οι τόποι αναψυχής παραμένουν διαρκώς κρυμμένοι πίσω

από τα ομοιόμορφα αστικά μέτωπα. Στο επίπεδο της εικόνας της πόλης η ιεραρχία των στοιχείων της είναι σαφής και ξεκινάει από το κτήριο της όπερας. Τα υπόλοιπα στοιχεία απλώς ενδυναμώνουν αυτή τη σχέση. Έτσι, με τη rue de l'Opéra το μοντέλο έχει πια ολοκληρωθεί. Ο δρόμος, τα συνεχόμενα μέτωπα και το μνημείο χρησιμοποιούνται συνδυαστικά για τη δημιουργία του νέου περιβάλλοντος. Μέσα από καθορισμένες σχέσεις τα στοιχεία αυτά αξιοποιούνται, με αποτέλεσμα τον σχηματισμό ενός απόλυτου χώρου, βασισμένου στη γεωμετρική διάταξη των μερών του. Παράλληλα, η επαναληψιμότητα των μονάδων και ο ευθύγραμμος χαρακτήρας της λεωφόρου είναι στοιχεία που συμπληρώνουν αυτό το μοντέλο παρέμβασης, ολοκληρώνοντας το λεξιλόγιο των επεμβάσεων.

Η κατασκευασμένη μνημειακότητα καλείται να καλύψει το κενό που αφήνουν οι διαδοχικές κατεδαφίσεις στη συλλογική μνήμη των κατοίκων της πόλης. Το αστικό περιβάλλον ως χωρικό πλαίσιο της καθημερινότητας και των δραστηριοτήτων των κατοίκων του, καθορίζει τις εμπειρίες τους. Η αντικατάσταση αυτού του χώρου και η δημιουργία μιας νέας αστικής εικόνας θα οδηγήσει αναπόφευκτα στη διαμόρφωση μιας νέας πραγματικότητας.

Συνεπώς, πρόκειται για ένα μοντέλο οργάνωσης του αστικού χώρου που αφορά μάλλον την εικόνα της πόλης. Στην περίπτωση της rue de l'Opéra, το μνημείο εφευρίσκεται, χωρίς όμως να υπερβαίνει την ένταση των δραστηριοτήτων κατά μήκος της λεωφόρου. Αντίστοιχα, την ίδια στιγμή που συνεχόμενες γενικευμένες όψεις κρύβουν στο εσωτερικό τους αίθουσες αξεπέραστης πολυτέλειας, στη rue de Rivoli τα νέα μέτωπα δεν αποκαλύπτουν τη συμβίωση πίσω από αυτά μιας υψηλής αστικής τάξης σε συνθήκες άνεσης, με μια εργατική τάξη που στοιβάζεται στις ελάχιστες διαστάσεις. Η εκ φύσεως πολυπλοκότητα και διαφορετικότητα της καπιταλιστικής πόλης του 19ου αιώνα δεν βρίσκει έκφραση στον αστικό ιστό, αλλά παραμένει κρυμμένη πίσω από ένα καινούριο λεξιλόγιο που επιστρατεύεται για την οργάνωση του χώρου.

Η δημιουργία ενός ιδανικού τόπου θα επιχειρηθεί ξανά, μέσα από διαφορετικά συστήματα και πρότυπα. Σε ένα άλλο μέρος, σε μια διαφορετική χρονική στιγμή, όταν οι συνθήκες καταστροφής του αστικού περιβάλλοντος θα είναι ακόμα εντονότερες και η απώλεια της εικόνας ολοκληρωτική.

Περίπου 80 χρόνια αργότερα, στο ισοπεδωμένο ανατολικό Βερολίνο, επιχειρείται η δημιουργία ενός νέου αστικού χώρου κατά μήκος της Grosse Frankfurter Strasse που μετονομάζεται το 1949 σε Stalinallee. Η συγκεκριμένη λεωφόρος αποτελεί το παράδειγμα επιστροφής στις κλασικές αρχιτεκτονικές μορφές. Πρόκειται για έναν γραμμικά δενδροφυτεμένο άξονα κίνησης, με επιβλητικά κτήρια στις πλευρές του που σχηματίζουν συνεχόμενες όψεις. Αυτά αποτελούνται από επτά έως δέκα ορόφους και οι όψεις τους είναι σχεδιασμένες με έναν άκρως πλούσιο διάκοσμο. Η λεωφόρος διαρθρώνεται με τα ζεύγη των πύργων τα οποία κατασκευάζονται από τον Hermann Henselmann και πλαισιώνουν τα άκρα της. Εδώ οι κόμβοι συνιστούν εκτεταμένους κενούς χώρους. Ο δημόσιος χώρος χρησιμοποιείται για κοινωνικές εκδηλώσεις και όχι για την ανέγερση μνημείων.

Η ανακατασκευή της Stalinallee αποτελεί ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα εφαρμογής της νέας, σοσιαλιστικής πραγματικότητας στην πόλη. Αυτό επιτυγχάνεται με την εισαγωγή μιας καινούργιας κλίμακας στον αστικό χώρο. Η χρήση της επαναληψιμότητας, των μεγάλων διαστάσεων, καθώς και η συμμετρική οργάνωση των μερών του, διαμορφώνει έναν τόπο που υποτάσσει τους χρήστες σε ένα περιβάλλον μνημειακού χαρακτήρα.

Οι πύργοι του Henselmann, τοποθετημένοι στα άκρα της οδού, λειτουργούν ως πύλη εισόδου σε μια λεωφόρο που οδηγεί στο κέντρο της πόλης. Τα κτήρια αυτά έχουν κατά βάση συμβολικό χαρακτήρα, τη στιγμή που η μορφή τους απορρέει από τη θέση τους στον αστικό ιστό. Αποτελούν σημεία - τοπόσημα της οδού, προσδίδοντάς της τον μνημειακό χαρακτήρα που αρμόζει στην κεντρική αυτή λεωφόρο του διαιρεμένου Βερολίνου.

Παράλληλα, οι πρότυπες μονάδες κατοικιών, "Παλάτια του Λαού" όπως αναφέρονται, αποτελούν τον βασικό τύπο κατοίκησης και επαναλαμβάνονται σχεδόν σε όλο το μήκος της οδού. Κτήρια γραμμικά, με σημαντικές διαστάσεις και πολυτελή διάκοσμο μοιάζουν με πραγματικά ανάκτορα που υπόσχονται μια άνετη ζωή στους ενοίκους τους. Ωστόσο, το εσωτερικό αυτών των συγκροτημάτων συνιστά μια αρκετά διαφορετική πραγματικότητα, καθώς οι εξωτερικές μεγαλειώδεις διαστάσεις μεταφράζονται εδώ με επαναλαμβανόμενα μικρά διαμερίσματα. Στις ελάχιστες διαστάσεις εξασφαλίζονται όλες εκείνες οι ανέσεις που κρίνονται απαραίτητες για το άτομο, στη νέα σοσιαλιστική κοινωνία.

Η καταστροφή λοιπόν, μετά το τέλος του δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου, έχει σαν αποτέλεσμα μια νέα πραγματικότητα για το Βερολίνο, καθώς αυτό κατασκευάζεται σχεδόν από την αρχή. Δημιουργείται μια πόλη στα πρότυπα του σοσιαλιστικού καθεστώτος, με βασικό εργαλείο σχεδιασμού τη μνημειακότητα. Θα επιχειρηθεί εξ αρχής να εξαφανιστεί η εικόνα του πολέμου, "αφαιρώντας" σταδιακά τα σημάδια του, ενώ παράλληλα θα χρειαστεί να καλυφθεί το κενό που έχει δημιουργηθεί από τις κατεδαφίσεις. Επιστρατεύονται

ιστορικές μορφές, με το αποτέλεσμα να διακρίνεται από έντονο συμβολισμό. Η Stalinallee αποτελεί την πρώτη απόπειρα δημιουργίας αυτού του καινούριου τόπου. Ωστόσο οι εντυπωσιακοί πύργοι και τα παλάτια του λαού σύντομα κρίνονται ανεπαρκή για τον σκοπό αυτό. Λίγα χρόνια αργότερα, κατά μήκος μια άλλης κεντρικής λεωφόρου, θα επιχειρηθεί η διαμόρφωση του αστικού χώρου με αποτελεσματικότερα μέσα. Η Unter den Linden ξεκινά από την Schlossbrücke και καταλήγει στην πύλη του Βρανδεμβούργου. Η λεωφόρος με μήκος 1.5 χιλιόμετρο, συγκεντρώνει όλα εκείνα τα εντυπωσιακά δημόσια κτήρια που κατασκευάζονται κατά τη διάρκεια του 19ου αιώνα. Ωστόσο μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, ένα μεγάλο μέρος της διαθέτει αποκλειστικά σχεδόν ερείπια. Στη νέα σοσιαλιστική πραγματικότητα, τίθεται ως προτεραιότητα παράλληλα με την ανοικοδόμηση, η ανάδειξη της ιστορικής αξίας της πόλης. Έτσι το κέντρο της, καλείται να λειτουργήσει ως φορέας του ιστορικού της χαρακτήρα, κάτι που οδηγεί στην αποκατάσταση των κτηρίων και κατ' επέκταση ολόκληρης της Unter den Linden.

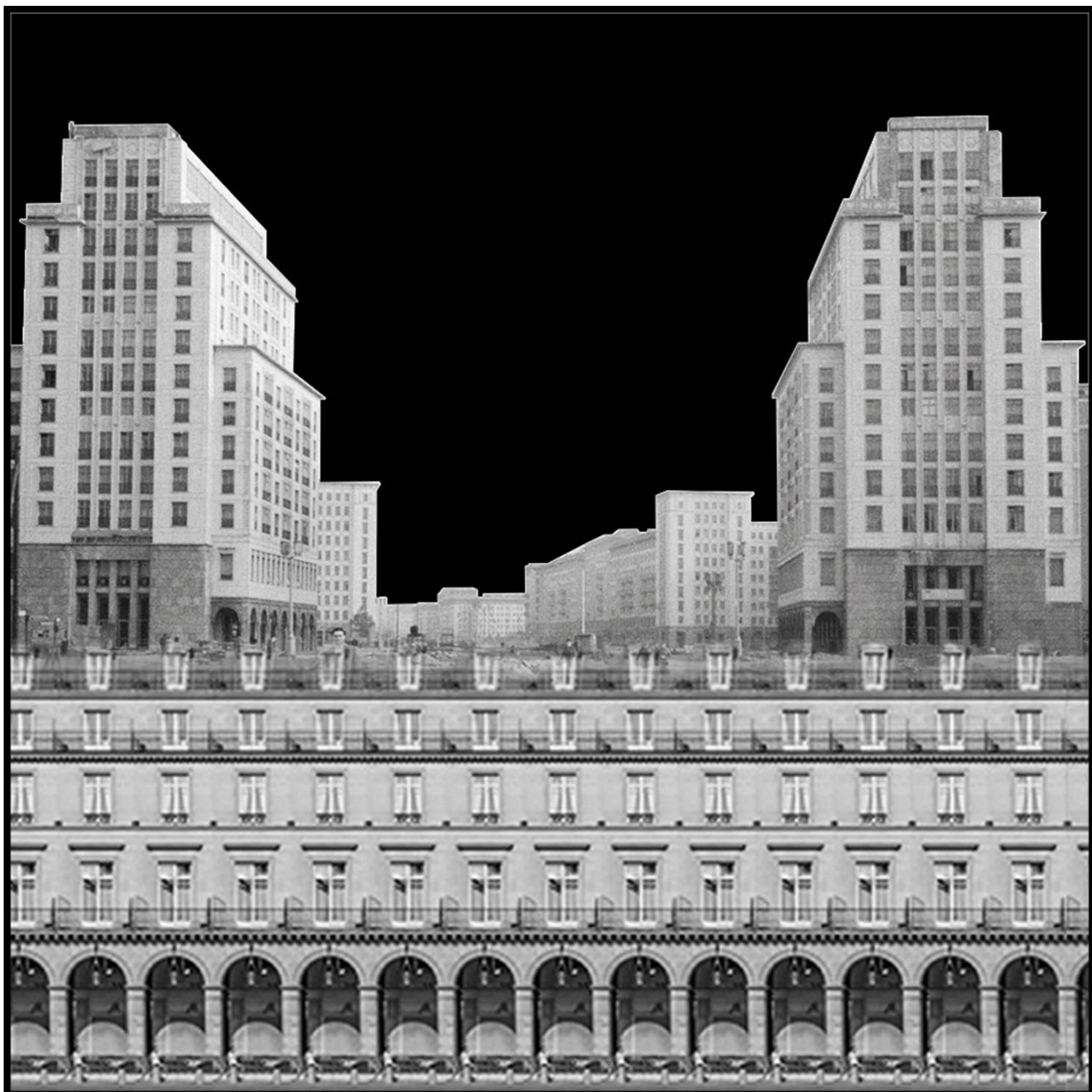
Σύντομα, κλασικά οικοδομήματα επανεμφανίζονται στον ορίζοντα της πόλης, σε μια απόπειρα να καλυφθεί ένα ακόμα κενό που έχει δημιουργηθεί από τον πόλεμο. Ο στόχος είναι να κατασκευαστεί ένας καινούργιος - παλαιός τόπος για την πρωτεύουσα του γερμανικού κράτους. Η αξία των μνημείων της Unter den Linden μέσα από τη διατήρησή τους στη διάρκεια του χρόνου, θυσιάζεται προς όφελος της σημασίας που έχουν για μια κοινωνία που καλείται να επαναπροσδιορίσει την ταυτότητά της. Το τελικό αποτέλεσμα είναι εξαιρετικά πειστικό. Η εικόνα του ιστορικού πυρήνα της πόλης είναι πια γεγονός.

Ταυτόχρονα με τις εργασίες αποκατάστασης κατασκευάζονται και τα καινούρια ιδρύματα του νέου καθεστώτος. Τοποθετημένα στη συνέχεια της Unter den Linden συνυπάρχουν με τα ιστορικά μνημεία της πόλης. Η Friedrichstrasse αποτελεί το μέσο της οδού, εκατέρωθεν της οποίας αναπτύσσεται αυτή η ιδιαίτερη εικόνα. Ανατολικά κυριαρχούν τα ανακατασκευασμένα μνημεία του γερμανικού έθνους, ενώ νεόδμητα κτήρια της δεκαετίας του 1960, παραδείγματα μιας νέας αρχιτεκτονικής στο Βερολίνο, εντοπίζονται στο δυτικό τμήμα της οδού.

Με αυτόν τον τρόπο, η Unter den Linden μετατρέπεται σε μια διαδρομή που διασχίζει διαδοχικά όλα τα σημαντικά ιδρύματα της πόλης, πτυχές στην ιστορία της. Τα κτίσματα αυτά λαμβάνουν έναν ακόμα ρόλο στον καινούριο αστικό τόπο. Μετατρέπονται σε εκθέματα προς αναγνώριση και επίσκεψη και η ίδια η λεωφόρος καθίσταται το σκηνικό αυτής της ιδιόρρυθμης πραγματικότητας. Τα μεμονωμένα διαδοχικά κτήρια καθίστανται φορείς συγκεκριμένου νοήματος χάριν της μοναδικής τους εμφάνισης. Ο συμβολικός τους χαρακτήρας είναι γεγονός και τα καθιστά αντικείμενα που καθηλώνουν την προσοχή των διερχομένων. Κάθε μνημείο λειτουργεί αυτόνομα ως σύμβολο εκφράζοντας κάποια συγκεκριμένη λειτουργία, ενώ παράλληλα στο σύνολό τους αποτελούν αυτή τη διαδρομή μεταξύ φαινομενικά ανταγωνιστικών εικόνων της πόλης. Το κτήριο αντιμετωπίζεται ως φορέας μοναδικών νοημάτων και αυτή είναι πια η λειτουργία του στο επίπεδο της πόλης. Το κτήριο - έκθεμα επικοινωνεί.

Ο ιδανικός τόπος στο κέντρο της πόλης είναι πια γεγονός. Βασίζεται στην υπέρθεση στοιχείων και ρυθμών από διαφορετικές ιστορικές περιόδους. Ξεκινάει από τον ευθύγραμμο άξονα και το μνημείο στο άκρο του, ενώ συμπληρώνεται με διαδοχικά τοποθετημένα ιστορικά κτήρια.

Σε αυτό το σημείο οι λεωφόροι της μοντέρνας εποχής έχουν πια ολοκληρωθεί. Συνιστούν τόπους - υποσχέσεις για ένα νέο περιβάλλον απαλλαγμένο από τα προβλήματα του παλαιού και έχουν λάβει τη θέση τους μέσα στον αστικό ιστό. Ωστόσο, η πραγματικότητα πίσω από τις τέλει πολυκατοικίες του Παρισιού δεν είναι τόσο τέλεια, οι πολυτελείς προσόψεις στα "Παλάτια του Λαού" της Stalinallee κρύβουν διαμερίσματα που είναι κάθε άλλο παρά πολυτελή, ενώ τα ιστορικά κτήρια της Unter den Linden τελικά δεν είναι καθόλου ιστορικά. Ο καινούριος χώρος ορίζει ξεκάθαρα τα κομμάτια της πόλης που θα είναι φανερά και εκείνα που απαιτείται να παραμείνουν κρυμμένα. Άλλωστε ο ιδανικός τόπος που υπόσχονται αυτές οι επεμβάσεις πηγάζει πρώτα από την εικόνα της πόλης. Αυτό κάνουν οι λεωφόροι της μοντέρνας εποχής.



Δείτε το σύνολο της εργασίας στο Issuu [ΕΛΩ](#)