FORUM A+P 5

Periodik Shkencor për Arkitekturën dhe Planifikimin Urban

2010

Arkitektura si Lexim i Qytetit

Forum Albania

- "Tirana Ekspres", Workshop ndërkombëtar Karlsruhe - Tiranë / Besnik Aliaj
- Koha dhe Stili në Dizajn / Vera Bushati
- Të njohim arkitektët shqiptarë: Arkitekti Kostaq Saatçiu / Doris Andoni
- Strategji për Përmirësimin e Transportit në Tiranë / Dorina Pojani
- Debat për qytetin në Prishtinë / Florina Jerliu
- 90 Vjetori i Bauhaus / Bersant Selmani

Forum International

- A city Square that Never Came Alive / Peter Nientied
- Citta e Abitazione, Tirana 1920-2006 / Etleva Dobiani
- Architecture Pritzker Prize 2000 / Rem Koolhaas

Editorial

- Qyteti dhe dialektika e "vetë" krijimit / Sotir Dhamo

Botues: Besnik Aliaj, Sotir Dhamo, Dritan Shutina. Viti i Dytë i Botimit. Shtator 2010

Çmimi 500 Lekë / 5 Euro

Përmbajtja

EDITORIAL **Nr. Faqe**

Qyteti Tërësia që Përmban Dialektiken e "Vetë" - Krijimit
Midis Morfologjisë së Kaosit dhe të Rregullit
Sotir Dhamo.....9

FORUM ALBANIA

Koha dhe Stili në Dizajn
Vera Bushati.....36

Projekti "Tirana Express"
Projekt Dizajni në Shqipëri, 2008-2009
Besnik Aliaj.....46

Qytetet Tona Dhe Vlerat Europiane
Arkitektura përtej ndërtesës / Postfestum NAi: Debat në turne - Prishtina
Florina Jerliu.....70

Strategji për Përmirësimin e Transportit në Tiranë
Dorina Pojani.....82

Arkitekti Kostaq Saatçiu
Doris Andoni (Saatçiu).....102

Trashëgimia e Modernizmit
90 Vjetori i Bauhaus
Bersant Selmani.....110

FORUM INTERNATIONAL

A City Square that Never Came Alive
The Case of Theatre Square, Rotterdam
Peter Nientied, Polis University, Tirana.....124

CITTÀ E ABITAZIONE
TIRANA 1920 - 2006
Etleva Dobjani.....134

The Pritzker Architecture Prize 2000
Rem Koolhaas.....150

KINEMA MILLENNIUM
SEX
AND THE
CITY
CARRIE ON
NGA DATA 28 MAJ
vodafone

TID Tower, Studio 51N4E
Foto nga Eduina Jaupi

Foto Eduina Jaupi

Fragment nga ish Fabrika e Qelqit, Tiranë
Foto S. Dhamo

Qyteti Tërësia që Përmban Dialektikën e "Vetë" - Krijimit

Midis Morfologjisë së Kaosit dhe të Rregullit

Sotir Dhamo

Përmbledhje

Përse dhe si qytetet kanë marrë formën që ne shohim sot? Përgjithësisht qytetin në Shqipëri jemi mësuar ta analizojmë në bazë të klasifikimit të funksioneve të tij. Në dallim, ky artikull trajton çështje të gjenerimit dhe të transformimit të morfologjisë urbane duke tentuar të lexojë qytetin kryesisht në bazë të elementeve të formës dhe ndërveprimit të tyre me proceset sociale dhe ekonomike. Kështu, artikulli argumenton se qyteti është rezultat i përpjekjeve të vazhduara njerëzore gjatë historisë për të gjetur dhe formuar hapësirë dhe e ilustron këtë përmes rastit të Tiranës. Së pari, artikulli shpjegon konceptin e "elementeve të forta" urbanë që ruajnë vazhdimësinë dhe ilustron se si *"qëndrueshmëria" dhe vazhdimësia që shfaqin elemente të veçanta të planit të qytetit* luajnë rolin e "strukturës mbajtëse të formës" dhe njëkohësisht "influencojnë" rregullat për variacionet e saj; *së dyti, formën e sheh si rezultat i bashkëveprimit të këtyre "elementeve të fortë" të kontekstit* urban *me "forcat" e lëvizjeve spontane të popullsisë, apo me vizionet planifikuese*, si pjesë e rëndësishme e jetës sociale dhe ekonomike. *Ndërveprimin midis forcave spontane që ndikojnë në formimin e një vendbanimi dhe tendencave planifikuese artikulli e trajton në këndvështrimin e qyteteve organike / spontane dhe atyre të themeluara.* Nisur nga ky këndvështrim, artikulli shtron disa nga hipotezat që kanë influencuara zhvillimet e formës së Tiranës që në fillimet e saj e deri në ditët tona përmes elementeve të vizionuar dhe projektuar nga njeriu. Përmes kësaj logjike artikulli synon të tregojë se "qyteti i vërtetë" rezulton nga bashkëstrukturimi i qytetit spontan me atë të planifikuar dhe tenton të japë ide për një strategji të dizajnit urban që rrit lexueshmërinë e qytetit bazuar mbi elementet specifikë të këtij bashkëstrukturimi, i cili shpreh historinë e tij. Në rastin e Tiranës, kjo histori përfshin edhe atë të 15-vjeçarit të fundit të konsideruar si kaotike. Në këtë mënyrë artikulli "prek" çështjen se si kjo formë tashmë e shpërthyer e hapësirës në shkallë urbane e territoriale mund të ritrajtohet vetëm përmes një kuptimi të thellë të saj të bazuar mbi koncepte teorike të qarta. Kjo mund të sjellë një hop cilësor të zhvillimeve të bazuara në një shkallë më të lartë të

Sotir Dhamo është arkitekt urbanist me eksperiencë të gjerë profesionale në fushën e dizainit dhe planifikimit urban, autor i disa studimeve që fillojnë nga Instituti i Arkitekturës dhe Urbanistikës, Ministria e Punëve Publike dhe Rregullimit të Territorit, Co-PLAN Instituti për Zhvillimin e Habitatit, etj. Sotiri është një nga bashkëthemeluesit dhe drejtuesit e Universitetit POLIS, Shkolla Ndërkombëtare e Arkitekturës dhe Politikave të Zhvillimit Urban në Tiranë. Ai mban gjithashtu gradën "Master" në Administrimin Publik të fituar në SHBA në universitetin e Syracuses, NY. Aktualisht S.Dhamo është edhe lektor i lëndës së Analizave Urbane në Universitetin POLIS me fokus të veçantë transformimet dhe zhvillimet e hapësirës në nivel urban dhe territorial.

ABSTRACT

In all the cities I've visited, I have always been intrigued by a fundamental question: why the cities took the shape they did? Traditionally in Albania we are used to analyze the city based on the classification of its main functions. In this article I try to see the generation of the city form and its continuous transformation based on the urban form elements and their interaction with social and economic processes. The concept that the urban form is the "receptacle of meaning" (Kostov) is illustrated in the article through the case of Tirana.

First, the article focuses on the urban elements that play an important role to "sustain the skeleton" of the urban form. The "resistance" to change posed by these elements that persisted throughout the history becomes at the same time the "source" of "form generation", "imposing" the rules for new variations in the entire structure.

Second, under this perspective the article focuses on the dynamics of the city generation and the sequential shaping and reshaping by the spontaneous movements of population, or by the planned visions. Tirana, as many other cities contains such complexity created by the overlapped layers of spontaneity and planned visions ... which makes it a "real city". Thus the article argues that the real city results from the collage collision of these structures during the history. This complexity can be considered as richness of the urban text, which "reading" / decoding requires specific abilities. This is an important issue to be considered, specifically during the analytical phase of the regulatory plans, or while preparing interventions at any scale. In this respect the article tries to lay the bases for an urban design strategy that brings more clarity in reading the existing "urban text" and specific patterns to be re-interpreted in a new frame.

Finally, the article can be considered as an attempt to establish a new methodological approach in the urban design and planning in the post communist and most importantly post chaotic Albania. The article brings in focus the form generation effect of the "urban resistances"

vetëdijes urbane si nga profesionistët, ashtu edhe nga vetë banorët.

Artikulli sjell edhe mjaft tema reflektimi, ndër të cilat: Si mund të lexojmë përtej elementeve të dukshme fizikisht, forcat e gjenerimit dhe të përforcimit. Cila mund të jetë rruga metodologjike për të "zbuluar" dhe konsoliduar elemente të tjera "të forta" apo "rezistencat"që kanë mbetur akoma në Tiranë apo qytetet tona? Sa "e rezistueshme" është aktualisht forma e jashtme dhe e brendshme e tyre? Sa ka ndikuar kjo në transformimin e tyre dhe a lë mundësi për transformime të mëtejshme? Si do të mund të ngremë në një nivel të ri zhvillimet, bazuar në një shkallë më të lartë të vetëdijes urbane?

Çështjet e trajtuara këtu mund të konsiderohen edhe si elemente të metodologjisë së analizave morfologjike gjatë hartimit të studimeve për planet rregulluese të qyteteve apo projekteve pjesore të tij. Frymëzimet teorike kryesore të këtij punimi, sikurse tregojnë edhe kapitujt në vijim vijnë nga libri "Arkitektura e Qytetit" i Aldo Rosit dhe Libri "Qyteti i Formuar" i Spiro Kostovit.

Me Pak Fjalë Ç'është Qyteti

Fillesat e qyteteve janë kryesisht nevoja, por pasi njeriu plotëson këto nevoja atëherë vjen dëshira dhe ambicia për të bukurën, për të ndryshmen. Për L. Wirthin[1] qyteti është një ngulim relativisht i madh, i dendur dhe i përhershëm i individëve heterogjenë nga pikëpamja sociale. Për Mumfordin[2], qyteti është një pikë koncentrimi maksimale e fuqisë dhe kulturës së një komuniteti. Le Corbusier[3] thotë se qytetet e mëdha janë "vende komandimi". Aimonino[4] e sheh qytetin si një "hop cilësor". Sipas tij, është akumulimi dhe bashkimi në një vend të caktuar i energjive dhe kapitaleve që sjell hopin cilësor të kalimit nga plotësimi vetëm i nevojave në më shumë mundësi ... Në këtë kuptim qyteti është një vend ku lihen gjurmët e një epoke duke tentuar të tejkalohet vetëm nevoja lidhur me ndërtesat – përmes krijimit të objekteve më të "durueshme": monumenteve. Kjo pasqyrohet në pasurinë e trashëgimisë së shtresave fizike, të cilat mbivendosen dhe tregojnë si për periudha të mbijetesës, ashtu edhe të mirëqenies që ka kaluar qyteti. Kapitujt në vazhdim do të trajtojnë me hollësi konceptin e "gjurmëve" dhe llojin e tyre.

FLUKSET HISTORIKE DHE "QËNDRUESHMËRIA" E ELEMENTEVE " TË FORTA" si gjenerues të planit të qytetit

Terma

"Elemente të forta" = elemente që shkaktojnë qëndrueshmëri = ruajnë vazhdimësinë dhe gjenerojnë formën.
"Rezistenca" = "elementa të forta" = elemente patologjike, në kuptimin që nuk janë një e kaluar që e jetojmë edhe sot, pra kanë mbetur jashtë ritmeve të jetës.

1 *L. Wirth, American Journal of Socloogy 44, 1938; tek Kostov S. The City Shaped, Urban Patterns and Meanings through History, Bulfinch Press, Fourth Printing 2003 (fq. 37)*

2 *Mumford, The Culture of Cities (New York / London, 1938), tek Kostov S. The City Shaped, Urban Patterns and Meanings through History, Bulfinch Press, Fourth Printing 2003 (fq. 37)*

3 *Le Corbusier tek Aymonino C. Il Significato della Citta, Saggi Marsiglio Editori, SPA Venezia, 2000*

4 *Aymonino C. Il Significato della Citta, Saggi Marsiglio Editori, SPA Venezia, 2000*

Përpara se të vazhdojmë më tej analizën tonë në lidhje me ndryshimin e formës fizike në kohë, është e rëndësishme të sjellim disa koncepte teorike në lidhje me "proceset urbane" të huazuara nga Kostovi në librin e tij "The City Shaped"[5]; si edhe disa koncepte në lidhje me "gjenerimin e formës urbane" dhe "elementet urbane që ruajnë vazhdimësinë e tyre në kohë" të huazuar nga Rosi në librin e tij "L'architettura della Citta" [6]. Këto koncepte do të jenë "guida" në lidhje me leximin që do të përpiqemi t'i bëjmë qytetit të Tiranës në lidhje me këtë çështje.

Të kuptuarit e gjenerimit është një nga objektivat kryesorë të kërkimeve në dizajnin urban pasi kjo na ndihmon të kuptojmë formimin hapësinor të gjithë qytetit. Këtë e bëjmë përmes leximit të ndryshimit të formës fizike ndër kohë që është një fenomen kompleks dhe shumëplanësh. Në lidhje me këtë S Kostovi[7] e tërheq vëmendjen mbi dy mënyra të "leximit" të proceseve urbane: së pari, përmes analizimit të shtresave dhe "gjurmëve" që lë jeta e përditshme e njerëzve, institucioneve dhe forcave të ndryshme që sjellin formën urbane; dhe së dyti, përmes analizimit të stadeve të ndryshimit të fomës fizike në kohë. Në lidhje me këtë të fundit, Aldo Rosi[8] në librin "Arkitektura e Qytetit" i referohet Poete-s[9], baza e teorisë së të cilit është "qëndrueshmëria". Sipas tij, gjurmët fizike mund të lexohen në gjendjen ekzistuese të qyteteve përmes fakteve urbane që kanë ruajtur vazhdimësinë, të cilat mund të konsiderohen si "elemente të forta". Për këtë na vjen në ndihmë studimi i planimetrive të qytetit si edhe njohja e së kaluarës së tyre që përbën bazën e krahasimit. Ndërsa epokat dhe civilizimet ndryshojnë, ne mund të konstatojmë qëndrueshmërinë e disa motiveve, të cilat sigurojnë një unitet të shprehjes urbane. Kështu mund të themi se në bazë të organizmit urban është qëndrueshmëria (në kuptimin e vazhdimësisë) që paraqet plani i tij. Ndërsa për Lavedanin[10],

Akset e qëndrueshmërisë si elemente të forta. Vazhdimësia e formës dhe shenjave fizike të "vendit".

quite often hidden in the urban structure. In this respect the article recommends some important urban design tools, such as distillation (Tirana Metropolis), as a process to uncover hidden values within the urban patterns, or the "sustaining element" of the urban form. The article considers also the contrary process of the "pattern distillation" ... "pattern dissolution", which is weakening the entire urban structure of Tirana causing a lot of urban and social tensions. Thus the distillation and the consolidation of the urban patterns can be considered as a vehicle to urban sustainability that guarantees the important transition from spontaneity to a planned process and definitely to a more conscious urban condition.

This strategy is extremely important in the case of Albania, specifically in Tirana, which many people think has only problems. The chaotic form at the urban and territorial scale can be cured only based on clear concepts, which require a new qualitative shift for a more conscious urban condition that can be driven by visions, including that of the professionals and the interested communities.

5 *Kostov S. The City Shaped, Urban Patterns and Meanings through History, Bulfinch Press, Fourth Printing 2003*

6 *Rossi A, L'architettura della Citta, Cittastudi Edizioni 1995*

7 *Kostov S. The City Shaped, Urban Patterns and Meanings through History, Bulfinch Press, Fourth Printing 2003 (fq. 9-15)*

8 *Rossi A. L'architettura della Citta, Cittastudi Edizioni 1995, (fq. 21-60)*

9 *Poete Marcel, Introduction a L'urbanisme, l'evolution des villes, la lecon de l'antiquite, Paris 1929, Torino 1958. Vepra me monumentale e Poetes në lidhje me studimet e plota mbi qytetin eshte "Une vie de cite. Paris de sa naissance a nos jours" Paris 1924-31, tek Rosi A. vepra e sipërcituar.*

10 *Lavedan tek Rosi A. vepra e sipërcituar (fq. 45, 51, 56)*

"qëndrueshmëria" është ajo që gjeneron planin e qytetit; duke e kuptuar gjenerimin si "rezistueshmërinë", që paraqesin elementët fizikë në qytet, ku përfshihen rrugët, ndërtesat dhe monumentet urbane. Rruga zë një vend mjaft të rëndësishëm edhe në analizën e Poetes, sipas të cilit, qyteti lind në një vend të caktuar, por është rruga ajo që e mban të gjallë. Sipas tij qytetet "fiksohen" tek akset e tyre të zhvillimit dhe i "mbërthejnë" gjurmët e këtyre akseve brenda vetes; më tej qytetet vazhdojnë të rriten sipas drejtimeve dhe domethënieve që kanë të bëjnë me fakte të cilat shkojnë larg në histori në raport me ato aktuale. Në disa raste këto fakte, urbane mbeten të njëjtat deri në ditët e sotme pasi ruajnë vitalitetin e tyre, por në disa të tjera këto "shuhen". Ajo që mbetet në këtë rast është vazhdimësia e formës dhe shenjave fizike të "vendit". Elementet më të rëndësishme që ruajnë vazhdimësinë janë rrugët dhe vetë plani i qytetit. Ky i fundit "vjen" deri në ditët e sotme në mënyra nga më të ndryshmet, madje shpesh ai edhe "deformohet", por nuk spostohet (Poete)[11]. Fig. në faqen 11 Ilustron Poete: akset e qëndrueshmërisë si elemente të forta.

Sipas Rosit, kjo pjesë e teorisë së Poetes që lind kryesisht si rezultat i studimit të historisë, është pjesa me e vlefshme e teorisë së tij. Bazuar në konsideratat e Poetes dhe Lavedanit, Rosi[12] arrin në përfundimin se elementet të cilat ruajnë vazhdimësinë si psh. shenjat fizike të së kaluarës, monumentet dhe gjurmët e planit të qytetit, janë një "e kaluar që e përjetojmë akoma" (shiko serinë e figurave që tregon vazhdimësinë e gjurmëve të Tiranës në planimetri dhe projekte të viteve të ndryshme ku dallohen trajektoret origjinale qytetformuese dhe ato të projektuara Seria 4). Në fakt, shpesh ne përdorim elemente funksioni i të cilave ka humbur me kohë dhe vlera e tyre qëndron vetëm tek forma, pasi kjo e fundit është e lidhur ngushtësisht me formën e përgjithshme të qytetit. Shpesh këto fakte urbane që kanë ruajtur vazhdimësinë, janë vetë elementet, që kanë të bëjnë me themelimin e qytetit apo të lidhur ngushtësisht me to.

Nga ana tjetër, këto elemente që kanë ruajtur qëndrueshmërinë e tyre tregojnë edhe aspektet në të cilat qyteti i së kaluarës ndryshonte nga ai

Seria 4
Vazhdimësia e gjurmëve të Tiranës në planimetri dhe projekte të viteve të ndryshme. Dallohen trajektoret origjinale qytetformuese, si edhe ato të projektuara e të rregulluara. Tensione për variacione tipologjike dhe lindja e tipologjive te reja.

11 Poete tek Rosi A. vepra e sipërcituar. (fq. 56)

12 Rosi A. vepra e sipërcituar. (fq. 56)

i së tashmes, duke rrezikuar kështu të kthehen në fakte urbane të izoluara, të "pajetuara" dhe jonormale për qytetin. Në këtë kuptim elementet që ruajnë vazhdimësinë mund të shihen në dy këndvështrime: nga njëra anë, si elemente "patologjike" të papërfshira në jetën e sotme të qytetit, ndërsa nga ana tjetër si elementë "gjenerues" dhe si pjesë e totalitetit të gjithë qytetit. Këtu mund të shtronim një diskutim shumë

të vlefshëm për rastin e Shqipërisë lidhur me gjetjen e raporteve të drejta për masën e përfshirjes në proceset dinamike të vetë qytetit të elementeve që kanë arritur deri në ditët tona. Mjafton të sjellim këtu rastet e disa qyteteve, të cilat qëndrojnë në ekstreme të këtij raporti: qendrat historike të Beratit, Gjirokastrës, etj, të cilat kanë mbetur jashtë ritmeve të sotme të jetës dhe rasti i Tiranës ku me shumë vështirësi mund të zbulojmë elementet që kanë ruajtur vazhdimësinë. Por ndërsa kjo temë do të meritonte një artikull më vete, le t`i rikthehemi raportit midis "elementeve të forta" dhe rolit të tyre në gjenerimin e formës së qytetit.

Një studim i thelluar për të kuptuar gjenerimin dhe formimin hapësinor të qyteteve shqiptare nga këndvështrimi i elementeve "të forta", që kanë garantuar vazhdimësinë dhe transformimet e njëpasnjëshme të formës së tyre mungon. Kjo logjikë arsyetimi do të ishte një pistë e mirë eksplorimi e dizajnit urban për identifikimin dhe konsolidimin e potencialeve të dukshme e të padukshme të krijuara gjatë historisë, si edhe ato të "ofruara" nga vendmbajtësi gjeografik, por edhe për të gjykuar mbi oportunitetet e humbura për shkak të "dhunës urbane" dhe mundësinë e "ringjalljes" së këtyre oportuniteteve në një cikël të ri jete.

Pa pretenduar që ky artikull të jetë një analizë shteruese lidhur me identifikimin e "elementeve të forta", qëndrueshmërinë dhe aftësinë e tyre siformë gjeneruese në planin e qytetit; artikulli analizon si të tillë dy elemente kryesore të morfologjisë urbane: "pëlhurën urbane" me elementët tipikë të saj që do të shpjegohen në paragrafin pasardhës; si edhe "çarjet" midis pëlhurave, gjurmë këto që shkaktohen nga ndryshimet morfologjike midis pëlhurave gjatë zhvillimeve të kohëve të ndryshme. Figurat ilustrojnë "çarjet"midis dy pëlhurave në shkallë të detajuar, si

Pamje siluet e Tiranës, 2009
Foto S. Dhamo

edhe "çarjet" tipologjike kryesore të Tiranës. (Seria 1; Seria 10)

Në lidhje me këtë, arsyetimet që do të bëhen për sistemin e radialeve të Tiranës; për "tranzicionin" gradual të segmenteve të këtij sistemi nga trajektore gjeneruese, "prurëse të energjisë" dhe "masave" të qytetit, në rrugë ose "çarje" urbane; dhe më tej në hapësirë të konsoliduar urbane sidomos në segmentet qendrore të tyre; do të shihen në këndvështrimin e elementeve të "forta", pra të qëndrueshmërisë që këto elemente

Seria 1
Pëlhurat dhe çarjet tipologjike; "gjurmë" që shkaktohen nga ndryshimet morfologjike midis pëlhurave gjatë zhvillimeve të kohëve të ndryshme.

paraqesin për të ruajtur vazhdimësinë e formës së qytetit si edhe për të gjeneruar forma të reja. Kështu, rruga këtu nuk do të trajtohet në aspektet e saja funksionale dhe si infrastrukturë teknike. Sikurse shkruan Rosi, qyteti është diçka që "reziston" përmes transformimeve të strukturës së tij dhe funksionet qofshin ato të thjeshta apo të përbëra janë vetëm "momente" të strukturës së tij[13]. Koncepti i "elementeve të forta" që ruajnë vazhdimësinë, sipas Rossit, shkon përtej ideve të funksionalizmit naiv dhe na afron më shumë drejt analizës së kualitetit të fakteve urbane.

13 Rossi A. Architettura della Citta (fq. 52)

PËLHURA URBANE SI ELEMENT I FORTË

Raporti me tipin e tipologjitë, gjenerimin dhe konsolidimin e formës

Koncepte teorike mbi tipin dhe pëlhurën

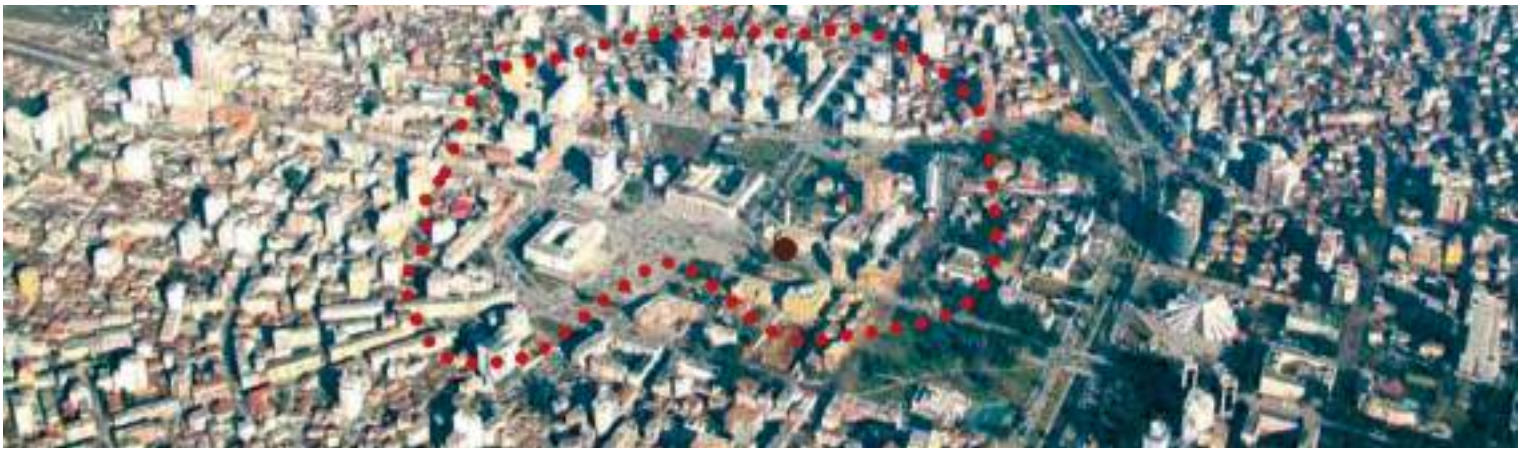
> Tipi dhe pëlhura janë elemente bazë për të kuptuar formimin dhe rritjen e qytetit ... Tipi konsiderohet si origjina e parë e shkakut. Si i tillë mund të konsiderohet si element formues. Homogjeniteti tipologjik i pëlhurës paraqet rezistencë, krijon "qëndrueshmëri" dhe "tension" .... Duke ndërvepruar midis tyre këto elemente vendosin rregulla të caktuara të agregimit, gjenerojnë formë dhe bashkëstrukturohen.

Pikënisja për të "lexuar" masën e ndërtuar është ekzaminimi i planimetrive dhe pëlhurave urbane të cilat janë struktura tipike të mënyrës së ndërtimit në territor. Për të kuptuar "pëlhurën" urbane, dhe arsyen përse ajo "sillet" si një "element i fortë" fillimisht duhet të shpjegojmë konceptin e "tipit" në arkitekturë dhe më pas të kuptojmë raportet midis tipit dhe pëlhurës. Sipas Quatremere de Quincy[14], ai e quan tipin si "origjinën e parë të shkakut", në kuptimin e fillesës dhe të asaj çfarë ndodh më pas. Artikulli i publikuar prej tij në vitin 1825 në lidhje me konceptin

14 Quatremere de Quincy tek Rosi A. Vepra e sipërcituar; tek , Zaffagnini, Gaiani, Marzot, "Morfologia Urbana e Tipologia Edilizia", Pitagora Editrice, Bologna 1995

e tipit, përmendet si një referencë e rëndësishme si në librin "Arkitektura e qytetit" e Rosit, ashtu edhe në libra të tjerë që trajtojnë këtë çështje. Ndërsa Rosi[15] e konsideron tipin si diçka të qëndrueshme dhe komplekse, një ekstrakt logjik që ekziston përpara formës dhe që e "formon" atë. Kështu, tipi nuk është diçka që kopjohet, por është një element që shërben si rregull për krijimin e objekteve. Përmes analizës së tipave kuptojmë konceptet dhe mënyrën e transformimeve të hapësirës njerëzore. Zaffagnini, Gaiani, Marzoti,[16] me disa ndërtesa të cilat formojnë një tipologji urbane. Kjo shpesh quhet edhe "indi" urban. Seria e fotove të Beratit tregon homogjenitetin tipologjik. (Seria 2).

Pëlhura, mund të konsiderohet edhe si rezultati i marrëdhënieve që lindin midis rrugëve / përshkueseve dhe tipave të banesave. Ky lloj raporti përcakton "mënyrën e thurjes" së pëlhurës. Në këtë kuptim edhe pëlhurat urbane kanë tipologjitë e tyre, të cilat formohen nga ndryshimet progresive në kohë. Tiparet



Seria 5
Zhdukja e "Pazarit të Vjetër" të Tiranës, "elementi i fortë" më i rëndësishëm i qytetit

argumentojnë se tipi (qeliza) përbën bërthamën bazë të "pazbërthyeshme" më tej, që është struktura e përbashkët si për studimin e formës së qytetit (morfologjia urbane), ashtu edhe për studimin e pjesëve të veçanta të tij (pëlhurat/indi). Sipas këtyre autorëve, tipi përfaqëson mënyra të veçanta të bashkimit të elementeve ndërtimorë dhe të raporteve të tyre me kontekstin urban, duke na ndihmuar të kuptojmë raportet midis elementeve dhe gjithë strukturës urbane si edhe mënyrën e rritjes dhe të zhvillimit të qytetit. Analiza e tipave nënkupton evidentimin e zonave e tyre varen nga faktorët morfologjikë, territorialë, historikë, kulturalë, teknikо-ekonomikë, si edhe nga ndërveprimi midis tyre. Një nga atributet kryesore të pëlhurës të paktën në fillesat e saj është të qenët mono-tipologjik[17], pra thurja e saj është rezultat i agregimit të një tipi të vetëm. Por pëlhurat urbane përgjithësisht mbartin shtresa të kohëve të ndryshme dhe analizimi i tyre mund të na zbulojë një sërë ligjësish të formimit dhe të ndryshueshmërisë së tyre. Secili tip ndërtimi supozon një pëlhurë korresponduese që shkon në sintoni me

15 Rosi A. , vepra e sipërcituar
16 Zaffagnini, Gaiani, Marzot, "Morfologia Urbana e Tipologia Edilizia", Pitagora Editrice, Bologna 1995 (fq. 156)
17 Ky paragraf bazohet tek libri "Morfologjitë urbane dhe tipologjitë e ndërtimit" - Zaffagnini, Gaiani, Marzot, 1995 (fq. 156-172)

të. Megjithatë ndryshimet e pëlhurës nuk korrespondojnë krejtësisht në kohë me ndryshimet që pësojnë tipat. Ndryshimet e tipologjisë së pëlhurës kushtëzohen nga një tip ndërtimi i mëparshëm, gjë që pengon të arrihet krejtësisht tipologjia korresponduese, por në shtrirjet urbane ngjitur me pëlhurën ekzistuese fillon të zhvillohet tipi i ri i pëlhurës.

nga rrethana historike. Këtë fenomen të kombinimit të ndryshimeve historike me strukturimin urbanistik të pëlhurës urbane autorët Zaffagnini, Gaiani, Marzoti e quajnë bashkë-strukturim. Bashkëstrukturimet janë sidomos tipike në qytetet me vazhdimësi të gjatë historike dhe shoqërohen me variacione tipologjike të pëlhurave p.sh., nga pëlhura labirinte në pëlhura kuadratike ose

Seria 2
Lagjia "Goricë" Berat: homogjeniteti tipologjik.

Eshtë ky homogjenitet i brendshëm tipologjik i pëlhurës urbane që "shkakton rezistencë" dhe bën që pëlhura të luajë rolin e "strukturës mbajtëse" të të gjithë organizmit urban, duke percaktuar rregullat bazë të konsistencës (të qëndrueshmërisë tipologjike dhe të agregimit). Në të njëjtën kohë kjo siguron bashkekzistencën dhe veçantinë e çdo njësie edhe në rastet kur brenda pëlhurës ka mbivendosje të diktuara lineare përgjatë trajektoreve gjeneruese. Variacionet mund të ndodhin edhe për shkak të ndryshimit të drejtimit të akseve kryesore të trajektoreve gjeneruese apo dytësore, si edhe për shkak të trasimit të trajektoreve të reja siç është rasti i bulevardit të Tiranës që do të komentohet më poshtë. Këto të fundit transmetojnë "tensione rakorduese" në strukturat ekzistuese, gjë që rezulton në variacionet tipologjike.

Ka edhe raste të "variacioneve traumatike" që ndodhin për shkak të dhunës ndaj pëlhurës urbane ose "Urbicidit[18]", i cili shkakton "erozion të pëlhurës". Rasti i Tiranës ku pëlhurat janë tashmë të dëmtuara në shumë pjesë të saj, e dëshmon rolin shumë të rëndësishëm që ka pëlhura si strukturë mbajtëse e organizmit urban. Atje ku këto pëlhura kanë humbur identitetin prej kohësh problemet vazhdojnë të përkeqësohen duke e me identitet të fortë rezistenca për ndryshim është më e lartë.

"DISTILIMI" DHE "PËRFORCIMI" SI PROCES TRANZITUES DREJT QËNDRUESHMËRISË SË PËLHURAVE: nga spontaneiteti / pavetëdija në procesin e rregulluar nga njeriu

Por a ka ende diçka për të lexuar në këto pëlhura dhe si mund ta lexojmë atë? Në

tejçuar problemin edhe më sipër, në shkallën e organizmit urban. Figurat ilustrojnë zhdukjen e "Pazarit të Vjetër" të Tiranës, "elementit të fortë" më të rëndësishëm të qytetit (Seria 5); si edhe fenomenin e "epjes" së pëlhurave në periudhën pas viteve '90 për shkak të "infiltrimeve tjetërsuese" dhe shfaqjes së "tensioneve" brenda pëlhurave. (Seria 6). Ndërsa në rastet ku ende ka pëlhura librin "Tirana Metropolis"[19] propozohet një proces "distilimi" i pëlhurave, në shkallë zone; dhe të "gjurmëve", "çarjeve", në shkallë qyteti. Në kuptimin e përgjithshëm "distilimi"ka të bëjë me zbulimin e "esencës" dhe riinterpretimin e saj; duke e përdorur këtë si një mjet për të kthyer potencialet e "fjetura" në kualitet të hapësirës. Ky proces i "distilimit"

18 Termi është huazuar nga Millard Bill, Violence against architecture, tek Koolhaas Rem, "Conetent"

19 The Berlage Institute research report, Tirana Metropolis, 2004, Editorë Declerck, Melort, Ryan, Tattara (fq. 38-48)

dhe i evidentimit të "esencës", e cila shpesh mund të jetë në gjendje të fjetur dhe mund të ketë "ardhur" si pjesë e proceseve spontane të pavetëdijshme, bën që këto cilësi të hapësirës të identifikohen dhe të "zyrtarizohen" (pranohen) si pjesë e një zhvillimi të vullnetshëm të komunitetit. Kështu, procesi i "distilimit" mund të kuptohet edhe si mënyra nëpërmjet të cilës shtresat spontane ose të pavetëdijshme "tranzitojnë" fizikisht në forma të interpretuara e të rregulluara nga njeriu.

"Distilimi" ka të bëjë me të kuptuarit e mënyrës së thurjes së pëlhurave, "ligjësinë" dhe "filozofinë" e agregueshmërisë së tipave, gjë që rezulton në krijimin e hapësirave specifike nga një vend në tjetrin. Këto cilësi të tyre në "gjendje të fjetur" mund të ri-

Pazari i vjetër i Tiranës në vitet '20
Burimi, Instituti "Luçe"

interpretohen (jo të kopjohen) për t'u kthyer në cilësi të reja të hapësirës. Kjo do të ndihmonte në krijimin e një strategjie të qëndrueshme të dizajnit me efekte pozitive mbi qytetin. Kështu në rastin e Tiranës studimi i përmendur me sipër dallon pjesëza, të cilat karakterizohen nga pëlhura specifike: si p.sh., "qyteti labirint" (përkundrejt atij kaotik / spontan), "qyteti kala" (përkundrejt atij me "mure"), "qyteti kopsht" (përkundrejt atij të shpërhapur), "kuadratik", "radial", "organik" etj.

Procesi i "distilimit" ka të bëjë edhe me "zbulimin" e elementeve që kanë ruajtur vazhdimësinë e formës urbane, ku mund të përfshihen rrugët, ndërtesat, monumentet urbane, si edhe "shenja" të planit të qytetit, apo elementë natyror që ushtrojnë influencë në formën urbane. Këto elemente që mund t'i quajmë edhe "elemente të forta", krijojnë përreth tyre aglomerime të cilët tentojnë të mbeten të izoluara në një fazë paraprake, por më pas ato integrohen në një "kolazh". Nisur nga ky këndvështrim forma e qytetit është një kolazh i pjesëzave të konsoliduara, apo në proces konsolidimi "përreth" / "përgjatë" "rezistencave gjeneruese". Nga ana jonë, është e rëndësishme t'i kuptojmë dhe t'i "ndihmojmë" këto tendenca.

(Seria 7) Figurat ilustrojnë "elemente të forta" dhe qëndrime të ndryshme ndaj tyre. Fragmentet e patrajtuara të "ish-Kombinatit të Tekstileve Stalin" dhe "ish-Fabrikës së Qelqit në Tiranë – aktualisht paraqiten si "rezistenca patologjike", në kuptimin e një të kaluare që nuk e përjetojmë më sot. Muri i kalasë së Elbasanit dhe integrimi i tij me shëtitoren e re të qytetit është një element që ruan vazhdimësinë dhe njëkohësisht gjeneron formë në qytet. Fragmentet e planimetrisë së Romës imperiale dhe asaj të sotme tregojnë procesin e transformimit të formës urbane. Dallojmë "elementet e forta" që ruajnë vazhdimësinë, por njëkohësisht janë një e kaluar që e përjetojmë edhe sot.

Ky është një ilustrim mjaft i mirë i asaj çka thotë Rosi[20] se është pikërisht

20 Rosi A. Vepra e sipërcituar.

Seria 6
- *"Erozion" i pëlhurave në zona tradicionale të Tiranës*
- *Çarje të krijuara nga "përplasja" e sekuencave të ritjeve të paorganizuara (pas viteve '90) "Infiltrime tipologjike tjetërsuese" dhe shfaqja e "tensioneve" brenda pëlhurave*

forma ajo që është e qëndrueshme, që ne e jetojmë dhe që strukturon qytetin ... dhe se asgjë nuk vjen nga asgjeja ... Kështu, pavarësisht nga ndryshimet që ndodhin, principi elementar ruhet i qartë (përmes tipologjisë së pëlhurës). Kjo e fundit është një lloj bërthame, përreth të cilës janë bërë dhe koordinuar zhvillimet dhe ndryshimet e mëtejshme të formës. Procesi i "distilimit" na ndihmon të kuptojmë këtë "esencë" (princip elementar).

"TRETJA" E PELHURAVE - "hollimi" si e kundërta e distilimit

Në se do të vëzhgojmë së brendshmi morfologjinë e Tiranës do të dallojmë një situatë jo të zakonshme përsa i takon mosvazhdimësisë së "temave të leximit" të pëlhurave dhe raportimit të tyre me njëra-tjetrën. Teksturat, ose shkalla e përzierjes së motiveve urbane, është shumë e lartë në dallim nga shume qytete të tjera të Europës. Përveç faktorëve antropologjikë, kjo i dedikohet mungesës së koherencës në trajtimin e situatave urbane, pra kryerjes së procesit të distilimit në "drejtimin e kundërt" – "hollimit" ose "tretjes" së pëlhurave. Kjo gjithashtu lidhet edhe me paaftësinë e deritanishme të arkitektëve dhe planifikuesve për të "lexuar tekstin urban, madje kjo nuk ka qenë as pjesë e edukimit të tyre. Ndërhyrjet urbanistike dhe arkitektonike që u ndërmorën në Tiranë pas përfundimit të Luftës së Dytë Botërore dhe në vazhdim shkatërruan plotësisht ose pjesërisht shumë nga "elementet e forta" të cilat luanin rolin e "rezistencave gjeneratore" të formës urbane. Në disa raste këto operacione kishin edhe një qëllim të fortë ideologjik për të zhdukur "gjurmët e forta" të historisë së kaluar. Operacioni më emblematik në rastin e Tiranës është zhdukja e "Pazarit të Vjetër", i cili përbën një rast të pastër të asaj që më sipër e quajtëm "urbicid". Jo më kot ende sot këto zona e kanë të vështirë të formohen dhe të krijojnë qendrushmëri urbane. Fatkeqësisht një mentalitet i ngjashëm është përcjellë deri në ditët tona si në ndërhyrjet që bëhen në qytet, ashtu edhe në vetë edukimin që i bëhet brezave të ri të arkitektëve dhe urbanistëve në shkollat tradicionale.

PËRAFRIMI POZITIVIST - "rikornizimi" i problemeve

Sikurse thamë në kapitujt më sipër homogjeniteti tipologjik i jep pëlhurës atributet e "strukturës" mbajtëse të formës. Nisur nga ky fakt, forma e pëlhurave në Tiranë aktualisht është më pak konsistente (rezistuese) dhe qëndresa tipologjike po ashtu është më e ulët. E kuptuar më pozitivisht mund të nënkuptojmë që kjo lloj pëlhure ka një shkallë më të lartë fleksibiliteti për të pranuar ndërhyrje. Nisur nga kjo e fundit mund të themi se, edhe pse shkalla e përzierjes është mjaft e lartë dhe pëlhurat janë mjaft të dëmtuara, në mënyrë paradoksale, këtë mund ta konsiderojmë si veçantinë e Tiranës së sotme. Sfida në këtë rast është që përmes zgjidhjeve të dizajnit urban ta transformojmë atë në një situatë urbane më të vetëdijshme (procesi i "distilimit"). Kjo natyrisht do të duhej të fillonte me njohjen e thellë të "tekstit urban" dhe përkthimin e tij në një cilësi të re dhe të vetëdijshme të hapësirës. U_POLIS është duke eksploruar në këtë drejtim mundësi të reja të mënyrës së projektimit dhe

ndërtimit të një qyteti përmes aktivitetit të tij praktik dhe projekteve të karakterit novator të kryera nga studentët. Artikujt në vijim, ("Tirana Ekspres") janë ilustrim i kësaj ideje.

"ÇARJET" DHE "GERVISHTJET" LINEARE SI ELEMENTE TË FORTA

Raporti i tyre me gjenerimin dhe konsolidimin e ndërtimeve

Ndërsa pëlhurat përfaqësojnë struktura, të cilat bëhen të lexueshme nga ajo çka i bën tipike, të ngjashme, në nivel qyteti si edhe të njësive më të vogla të tij, bien në sy edhe gjurmë të "çarjeve"/ apo "qepjeve" lineare, të cilat bëhen të lexueshme për shkak të "ndërprerjes" së rregullsive të caktuara të shkaktuara nga kalimi i trajektoreve gjeneruese, elementeve natyrale (lumenjve, kodrave, etj), ose nga ndryshimet morfologjike midis pëlhurave me formime të ndryshme etj. Në Tiranë "çarjet" kryesore janë radialet qytet formuese të cilat në fillesat e tyre kanë qenë trajektoret gjeneruese të qytetit dhe që hap pas hapi u konsoliduan përmes hapësirës dhe ndërtimeve që gjeneruan përgjatë tyre. Po ashtu, në ditët e sotme zgjatimet "inerciale" të trajektoreve kryesore të qytetit në drejtim të zonave periferike luajnë rolin e referuesit kryesor hapësinor dhe të "mbledhësave të vetëm të hapësirës publike", duke garantuar njëkohësisht edhe lidhjen me qendrën e qytetit.

Krijimi i akseve dhe polariteteve të reja gravitale duhet të ritrajtohen "zyrtarisht" (me realizëm) nga planet dhe projektet për hapësirën publike. Për këtë ekspertëve të fushës iu duhet së pari, të "lexojnë" tendencat në shkallë qyteti, përfshirë edhe ato të "zgjatimeve inerciale". Kjo do të rriste vetëdijen për to si hapësirë publike. Tirana ka mbajtur mbi vete që në momentet e saj të para sfidën e "zyrtarizmit" të këtyre radialeve. Kjo sfidë ende vazhdon me rritjen e distancës nga qendra. Operacionet e para të këtij lloji kanë qenë drejtimi i radialeve të rrugës së Durrësit e të Kavajës si edhe bashkëstrukturimi i tyre me qytetin e "mëparshëm" organik dhe më vonë me linearen e "implantuar" të bulevardit aktual. (Shiko serinë e figurave ku tregohen trajektoret e origjinës së qytetit dhe ato të projektuara e rregulluara të Tiranës Seria 4). Ky i fundit nuk ishte gjë tjetër veçse treguesi dominant i aksit të rakordimit midis qytetit "të vjetër" dhe atij "të ri"; midis tipologjive ekzistuese dhe atyre të reja që po lindnin. Konsolidimi i "çarjeve" të rrugës së Durrësit, të Kavajës, të Dibrës, të Elbasanit, si edhe të Bulevardit qendror, të cilët përmesonin qytetin që vazhdonte të formohej sikurse edhe vendmbajtësin gjeografik, solli me vete "tensionet" e para të rakordimit / bashkëstrukturimit, gjë që krijoi premisën për lindjen e variacioneve tipologjike të pëlhurave. Këto pëlhura, nga njëra anë, zinin fill tek radialet e sipërpërmendura, ndërsa nga ana tjetër, "rakordonin" dhe shkriheshin gradualisht me pëlhurat organike të gjenezës së qytetit. Rezultantet e kësaj "energjie" bashkëstrukturuese" janë ende të lexueshme në qytet të mishëruara në "gjurmë rrugësh" e drejtime lëvizjesh. Figurat skematike tregojnë mbivendosjen e linjave organike me ato të rregulluara dhe lindjen e tensioneve të rakordimit në shkallë qyteti në rastin e Tiranës (Seria 8).

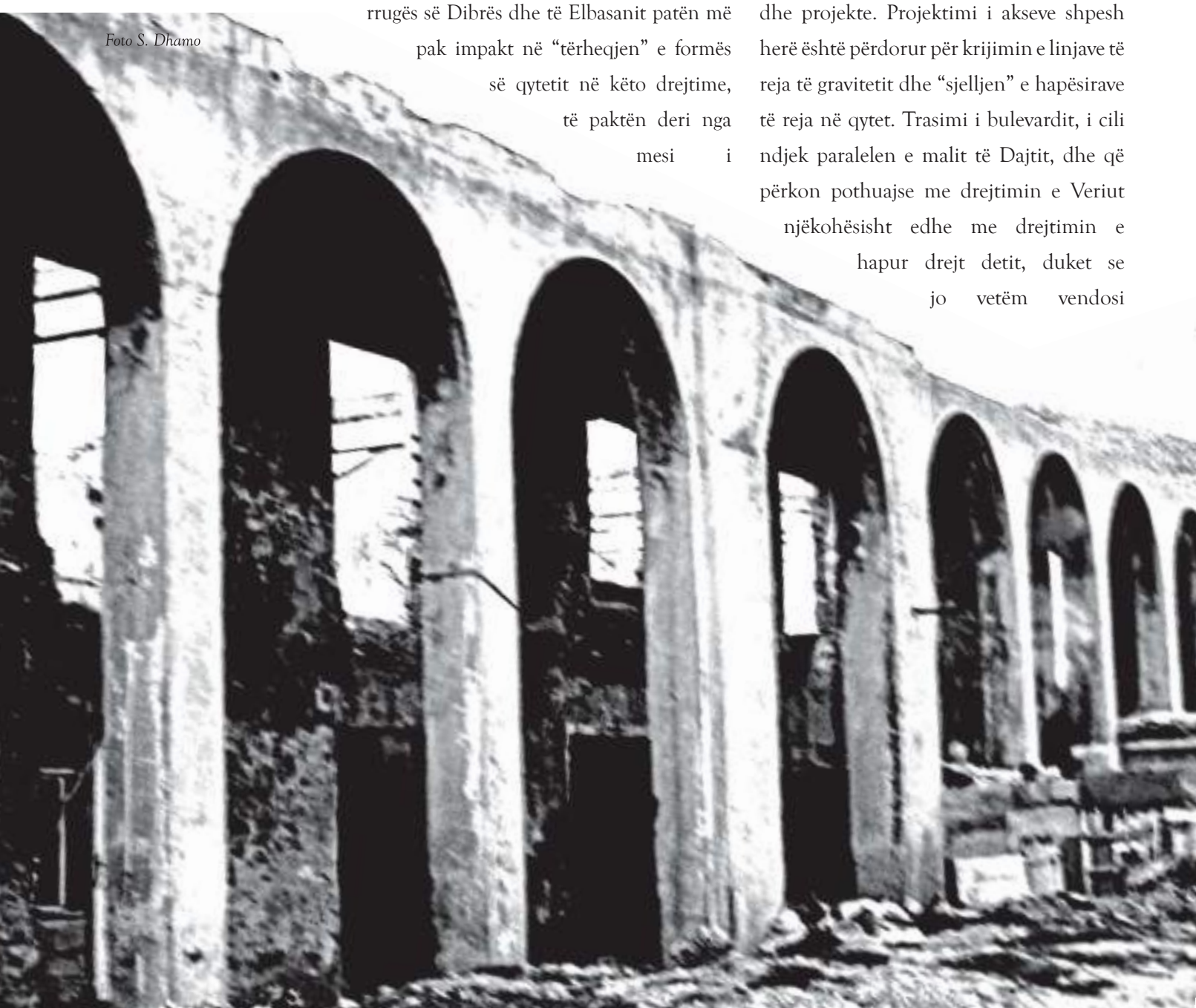
Seria 6'
Pëlhura të konsoliduara në qytetet Europiane.

"Çarjet" kryesore në shkallë qyteti, të cilat u përmendën më sipër dhe kanë për origjinë trajektoret formuese të vetë qytetit, kanë diferenca midis tyre. Nëse fillimisht ato ishin prurëset e "masave" të qytetit, më tej ato u konsoliduan në raport me energjinë që secila prej tyre sillte. Kështu ndërsa radialja e Rrugës së Durrësit dhe ajo e Kavajës patën zgjatime inerciale të përshpejtuara për shkak të energjive që këto destinacione përmbanin, si edhe "zyrtarizimeve" të këtyre zgjatimeve përmes planeve dhe projekteve, gjë që i solli këto si nga më të rëndësishmet deri në ditët e sotme, zgjatimet në drejtim të rrugës së Dibrës dhe të Elbasanit patën më pak impakt në "tërheqjen" e formës së qytetit në këto drejtime, të paktën deri nga mesi i viteve '90. Kjo më shumë për shkak të barrierave fizike të kodrave dhe të malit që "pengojnë" shkëmbimet intensive me këto destinacione, por edhe për shkak të rënies së rendësisë së flukseve nga dhe për këto drejtime.

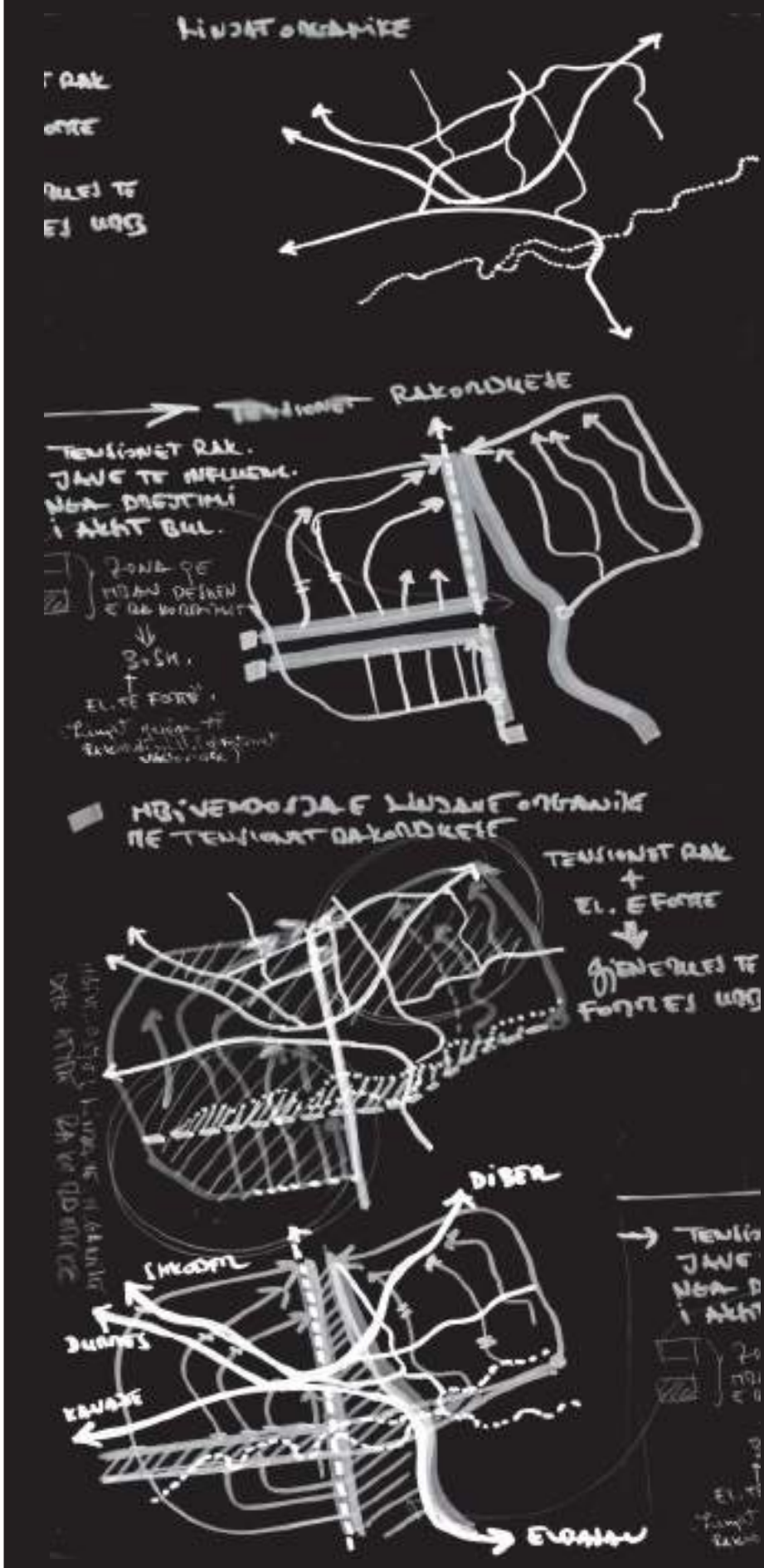
Vend të veçantë në këtë këndvështrim ka rasti i bulevardit të Tiranës, i cili është një aks i projektuar që në origjinë dhe solli për herë të parë një "mundësi ndryshe" që deri atëherë nuk ekzistonte në Tiranë. Në këtë kuptim ai ka vlerën e një "rithemelimi" të dytë të Tiranës dhe pikërisht të asaj pjese që është ndërtuar në përputhje me plane dhe projekte. Projektimi i akseve shpesh herë është përdorur për krijimin e linjave të reja të gravitetit dhe "sjelljen" e hapësirave të reja në qytet. Trasimi i bulevardit, i cili ndjek paralelen e malit të Dajtit, dhe që përkon pothuajse me drejtimin e Veriut njëkohësisht edhe me drejtimin e hapur drejt detit, duket se jo vetëm vendosi

Seria 7
"Rezistenca patologjike", një e kaluar që nuk e përjetojmë edhe sot.
Fragment nga "ish-Kombinati i Tekstileve Stalin".

Foto S. Dhamo



Seria 8
Mbivendosja e linjave organike me ato të planifikuara dhe lindja e tensioneve të rakordimit në shkallë qyteti.



rregulla të reja për zhvillimin e qytetit, por edhe ekuilibrat midis qytetit të vjetër dhe atij të ri. Po ashtu, ai do të luante një rol të rëndësishëm edhe për vazhdimësinë dhe lidhjen e "copëzave të shpërhapura" në pjesën veriore të qytetit pas viteve '90 (fatkeqësisht akoma vetëm simbolik). Zgjatimi verior i tij në hapësirë inerciale pa formë, ende nuk është trupëzuar as në ndonjë "korridor urban apo territorial" që vazhdon në të njëjtën mënyrë, as edhe në ndonjë vazhdimësi / fluiditet funksional. (Shiko skemën e "inercialit" të bulevardit si edhe idetë e projektit për "Tiranën Madhe" në lidhje me ripozicionimin e tij si pjesë e "orbitalit kryesor", Seria 9).

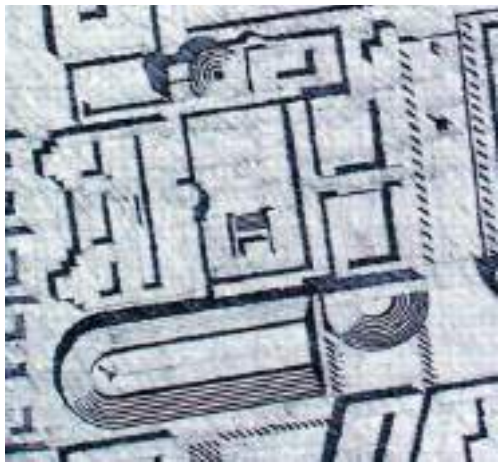
"Zyrtarizmi" dhe dizenjimi i zgjatimeve inerciale me këtë këndvështrim, do të kontribuonte në vendosjen e një rendi të ri të hierarkisë urbane në shkallën e gjithë "asaj" çka për momentin ende nuk jemi mësuar ta konsiderojmë si "Tiranë". Në gjendjen e sotme të shpërhapjes urbane, rigjenerimi i këtyre "çarjeve" që përmesojnë fragmente dhe peizazhe urbane si në brendësi, ashtu edhe në periferi të qytetit, do të shërbente si një katalizator për rritjen e ndërveprimit brenda dhe midis këtyre zonave. Përforcimi dhe rigjenerimi i këtyre hapësirave do t'u ofronte banorëve një eksperiencë të re të përjetimit të hapësirave publike duke "grupuar" e konsoliduar përreth tyre aktivitete dhe funksione të reja. Përveç të tjerave, kjo do të ushtronte edhe një efekt emancipues të rëndësishëm mbi banorët pasi do të shënonte një kapërcim cilësor, një mundësi të re në mënyrën e përjetimit të hapësirës dhe një hap më përpara drejt krijimit të qytetit, sikurse Bulevardi shënoi

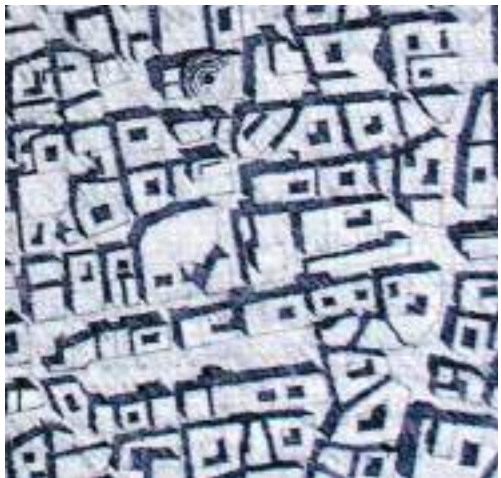
dikur për Tiranën. Po ashtu, kombinimi i tyre me përforcimin e elementeve të tjera të skemës rrugore mund të hapë një "dialog" të ri në qytet duke "çliruar" qendrën e vetme nga frekuentimi intensiv dhe i "detyruar".

MORFOLOGJIA E KAOSIT DHE E RREGULLIT TIRANA, QYTET I THEMELUAR APO SPONTAN

Themelimet dhe rithemelimet; bashkëstrukturimi i elementeve spontane dhe atyre të planifikuara.

Shumë qytete kanë ardhur në jetë pa ndihmën e projektuesve, ose disa të tjera pasi u projektuan u adaptuan me "të vërtetën" e jetës së përditshme. Gjatë historisë së përpjekjeve për të krijuar hapësirë, qyteti mbart dhe kombinon brenda vetes pjesëza të qytetit spontan si edhe pjesëza të ëndrrës për qytetin ideal. Sikurse shkruan Kostovi[21], ka shumë qytete forma e të cilave





Seria 7
Fragmente të planimetrisë së Romës imperiale dhe të sotme, transformimi i formës urbane.

përfaqëson një rritje seriale të shtesave të planifikuara ndaj një bërthame ekzistuese. Në këtë aspekt një nga elementet më të rëndësishme të peizazhit urban ka të bëjë me mënyrën e bashkëstrukturimit ose dallimit të qëllimshëm të pëlhurave të ndryshme urbane.

Tirana është qytet në fluks. Procesi i ndryshimit të formës urbane dhe sociale është i përshpejtuar, gjë që e bën atë të jetë kaotike. Tirana ende mund të konsiderohet si një "binom" i lexueshëm i bashkekzistencës së zhvillimeve organike spontane me pjesëzat e "qyteteve të themeluara" ose të planifikuara; këto të fundit kanë tentuar të udhëheqin transformimin dhe zhvillimin në periudha të ndryshme.

Një lexim sipas këtij këndvështrimi, evidenton kontrastet midis shtresëzimeve të "rritjeve organike" dhe atyre të "rithemelimeve" të njëpasnjëshme, ose rritjeve spontane dhe ndërhyrjeve të planifikuara përmes instrumenteve të planit. Këto bëhen të dukshme tek "linjat e ngurtësuara" që përfaqësojnë sekuencat e rritjeve të qytetit në kohë të ndryshme. Siç u shpjegua në kapitujt më sipër këto kontraste gjenerojnë "forcat e bashkëstrukturimit", të cilat shfaqen në forma të ndryshme: në shkallë qyteti dhe brenda njësive; në situata ekzistuese dhe të reja.

Në Tiranë këto "lexohen"përmes variacioneve tipologjike sidomos të atyre të lindura në zona të reja të zhvillimit; p.sh., lindja e pëlhurave kuadrate të "Tiranës së Re" në raport me bulevardin, krejt të ndryshme nga pëlhurat "labirint" të Tiranës historike. Lindjen e këtyre pëlhurave e lehtëson sidomos shtrirja në territore të reja. (Shiko serinë e figurave

ku tregohen vijat e rritjes së qytetit deri në ditët e sotme si edhe vijat e "çarjeve" kryesore të Tiranës të klasifikuara sipas karakteristikave të tyre. Secila prej këtyre vijave mbart potenciale të ndryshme për t'u konsideruar, Seria 10).

Po ashtu këto forca veprojnë edhe në situatat ekzistuese të qytetit. Në këtë rast ato shfaqen në formën e "tensioneve rakorduese të bashkëstrukturimit", të cilët krijohen për shkak të ndryshimit të ekuilibrave të përgjithshëm në shkallë qyteti, siç mund të jenë polaritete të reja (tregtare, arsimore, transportuale etj.), rrugë të reja, ndryshime të vlerave të tokës etj. Këto gjenerojnë flukse të reja, të cilat përmesojnë situatat ekzistuese dhe shkaktojnë "tensionet rakorduese të bashkëstrukturimit". Këto të fundit tentojnë të "përputhin" më mirë "puzllin" e ri të qytetit sa herë që ky konfigurim ndryshon. Natyrisht që ky është një bashkëstrukturim më i zgjatur në kohë, i cili fillon me synimin për të kryer "qepjen" midis entiteteve "të palidhura". Nga ana e tyre, këto "Linja" bëhen premisa "sforcimi" për variacione tipologjike të cilat realizojnë rakordimin gradual në brendësi të pëlhurave ekzistuese.

Figurat ilustrojnë rastin e zonës së "Selitës" në Tiranë dhe të Kasharit ku paraqiten proceset e brendshme (midis pëlhurave / ndërindor) në zhvillim e sipër, në dy faza të ndryshme. Mungesa e mendimeve paraprake ka çuar në "premisën e tensioneve", të cilat do të "zgjidhin" në mënyrë "organike" atë që nuk ka bërë projekti në kohën e duhur. Në të dy rastet bie në sy mungesa e referëve (orientuesve) të "qepjes" e rakordimit. Identifikimi i drejtimeve dominante do të ishte një nga veprimet e para për t'u ndërmarrë në mënyrë që këto të orientonin rakordimin dhe të luanin një rol të ngjashëm me atë

Seria 7
"Elemente të forta" që ruajnë vazhdimësinë, një e kaluar që e përjetojmë edhe sot.
Muri i Kalasë së Elbasanit dhe integrimi i tij me shëtitoren e re të qytetit.

që dikur bulevardi i Tiranës në një shkallë më të madhe ka luajtur për gjithë qytetin (Seria 11).

Në këto situata rëndësi duhet t'i kushtohet "hapësirave tranzitore" që ndodhen midis zonave me tipologji të ndryshme zhvillimi (tamponi ndërtipologjik). Në shumicat e këtyre rasteve pëlhurat e këtij "tranzicioni tipologjik" spontan rezultojnë "të shfiguruara", patologjike", kaotike e të paorientuara. Meqenëse zakonisht këto zona janë në formën e rripave jo shumë të gjerë, sipas rastit konkret, mund të eksplorohet mundësia për trajtimin e tyre si elemente të "fluiditetit të boshit" në shkallën e përgjithshme të qytetit.

Në një shkallë edhe më të vogël, "tensionet" e bashkëstrukturimit shfaqen edhe në "plasaritjet[22]" / "vijat e çarjeve tipologjike" të krijuara nga "implantime artificiale" të projekteve "të sforcuara" në brendësi të zonave, kryesisht gjatë periudhës se socializmit dhe pas viteve '90. (shiko figurat ku shfaqen "infiltrime tjetërsuese" dhe "tensione" brenda pëlhurave Seria 6).

22 Në paragrafin e mëparshëm u fol për çarjet në shkallë urbane të përfaqësuara nga trajektoret qyetet formuese. Plasaritjet, për të cilat bëhet fjalë në këtë paragraf kanë tjetër origjinë, por në segmente të caktuara të qytetit mund të luajnë të njëjtin rol, ose mund të shfrytëzohen si një potencial i fjetur.

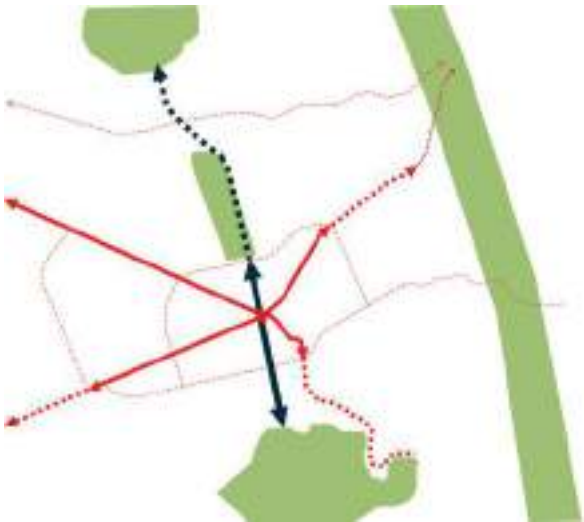
Ky kontrast që mbart qyteti brenda vetes, si edhe rakordimet dhe bashkëstukturimet e njëpasnjëshme, mishërojnë përveç të tjerash edhe "luftën" midis "kaosit" dhe "rregullit"; midis asaj çka krijojnë njerëzit e thjeshtë dhe asaj çka krijojnë vullnetet administrative. Në të njëjtën mënyrë, edhe "tensionet" e shkaktuara nga mbivendosja e shtresave të zhvillimit të Tiranës e përfaqësojnë këtë dialektikë: duke filluar nga vullneti hyjnor i Suljman Pashës që përshkruan legjenda e themelimit të Tiranës, e më tej ai i mbretit Zog, i planeve të periudhës italiane, i planeve të periudhës së komunizmit, e deri tek ndërhyrjet e ditëve të sotme; dhe nga ana tjetër, dyndjet spontane të popullsisë, ndër të cilat si më të fuqishmen përmendim atë pas viteve '90. Këtë mbivendosje të shtresave do ta shtjelloj më tej në artikullin e numrit të ardhshëm.

PËRFUNDIME

Qyteti "postkaotik": nga spontaneiteti në vetëdije urbane

Edhe pse ka ende për të eksploruar mbi këto çështje, mendoj se kemi trajtuar në një këndvështrim ndryshe disa koncepte teorike që na bëjnë të kuptojmë përse Tirana ka sot atë formë që shohim,

Seria 9
"Inerciali" i bulevardit si edhe idetë e projektit për "Tiranën Madhe" në lidhje me ripozicionimin e zgjaimit të tij si pjesë e "orbitalit kryesor".



së brendshmi dhe së jashtmi; duke u munduar ta kuptojmë atë si rezultat i bashkëveprimit të "elementeve të forta" që ruajnë vazhdimësinë në kohë, me flukset e jetës, në shkallë të vogël e të madhe; duke e parë formën si një totalitet që përmban dialektikën e "vetëkrijimit": bashkekzistencën e kontrastit midis qytetit të themeluar dhe atij spontan, gjë që krijon energjinë për të gjeneruar konfigurime të reja.

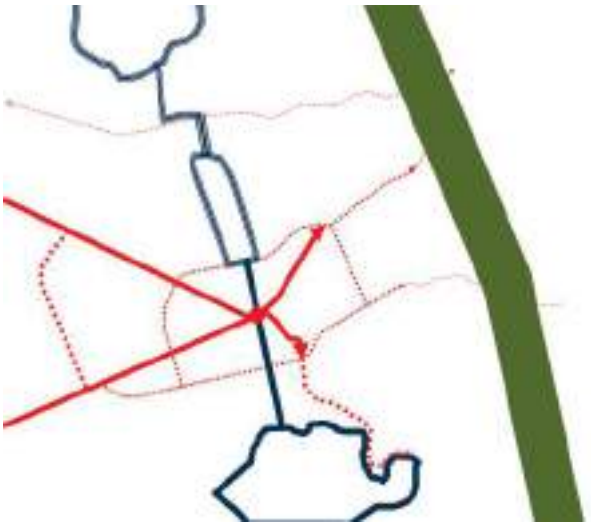
Arritëm gjithashtu në disa konkluzione të rëndësishme, të cilat mund të përdoren si pjesë e një strategjie të dizajnit urban në Tiranë, por edhe në përgjithësi. Në këtë këndvështrim është e rëndësishme të kuptojmë efektin gjenerues të "qëndrueshmërisë" së elementeve "të forta", në këtë rast të pëlhurave urbane, "çarjeve" dhe "qepjeve" lineare, ndaj "flukseve" të jetës. Këto "elemente të forta", të cilët kanë ruajtur vazhdimësinë e tyre tërësisht, pjesërisht, ose shpesh janë krejt të fshehura, mund t'i "filtrojmë" dhe "përforcojmë"; duke përdorur këto dy procese si tranzituese të kalimit nga njëra gjendje në një tjetër; nga spontaniteti/ pavetëdija në proces të riinterpretuar dhe të rregulluar nga njeriu.

Shumë prej nesh pyesin sot: a është akoma e mundur të përcaktojmë një identitet të ri për Tiranën, apo edhe për qytetet e tjera të Shqipërisë? A mund të përbënte një element me identitet të fortë për Tiranën e sotme pikërisht kjo kontradiktë që ajo mbart brenda vetes; dhe në se po, atëherë a mund ta bëjmë këtë sa më të lexueshme dhe të vetëdijshme përmes strategjive të reja të dizajnit dhe planifikimit urban? Në se i japim vetes lirinë të mendojmë lidhur me proceset urbane në shtrirjen kohore afatgjatë (përfshi këtu edhe ato që sot i konsiderojmë gabime njerëzore, por dikur mendonim se ishin e ardhmja e qytetit, p.sh., prishja e Pazarit të Vjetër), mund të kuptojmë se ajo çka aktualisht mund të na duket si pengesë mund të evoluojë ... dhe me kalimin e kohës të ndryshojë kuptimin dhe përdorimin ... dhe përfundimisht të shndërrohet në një nga shtresat e qytetit; Pikërisht në ato "layer-a", kombinimi i sekuencave të të cilave i jep thellësi shtresave urbane dhe krijon energjinë gjeneruese. Natyrisht këtu nuk është fjala që gjithçka duhet t'ia lëmë spontaneitetit dhe kohës. Profesionistët kanë shumë për të bërë, mbi të gjitha, për të kuptuar dhe për të parë në këndvështrim afatgjatë në mënyrë që të evitojmë përsëri ato që nesër mund t'i quajmë gabime. Nisur nga kjo, mund të prezumojmë se duke eksploruar

Seria 10
Klasifikimi i "çarjeve" kryesore të Tiranës:
"çarjet" me origjinë sistemin rrugore,
"çarjet" me origjinë elementet natyrale apo në kontakt me natyrën
"çarjet" me origjinë ndryshimet tipologjike; "gjurmë" që shkaktohen nga ndryshimet morfologjike midis pëlhurave gjatë zhvillimeve të kohëve të ndryshme. (Figurat në faqen 30)

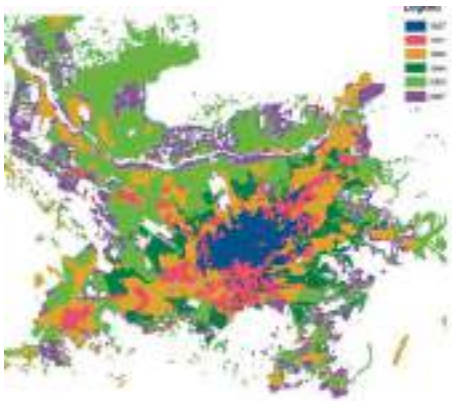
Seria 11
Proceset e brendshme në zhvillim e sipër dhe linjat rakorduese në shkallë njësie.
Mungesa e mendimit paraprak ka çuar në lindjen e "tensioneve" dhe ka krijuar premisën e sforcimit.
1. *Fazë fillestare e proceseve të rakordimit: Lidhje të munguara; Barriera aktuale të zhvillimit (potencial përplasje); Nevoja për lidhje midis poleve të reja të zhvillimit.*
2. *Fazë më e zhvilluar e procesit ndërmjet "njësive" ("ndërindore" / pëlhura)*

Çarje të krijuara nga "përplasja" e sekuencave të rritjeve të paorganizuara të tipologjive të ndryshme të pëlhurave (para dhe pas '90); krijimi i "jastëkut" ndërtipologjik" të shfiguruar: si rezultat i përplasjes së barrierave kryesore të zhvillimeve.
Mungesë e orientimit të referëve të rakordimit ... duhen përcaktuar drejtimet dominante që do të luajnë rolin e "akseve rakorduese" dhe boshteve të orientimit për konsolidimin dhe rritjen e mëtejshme. (Figurat në faqen 30)



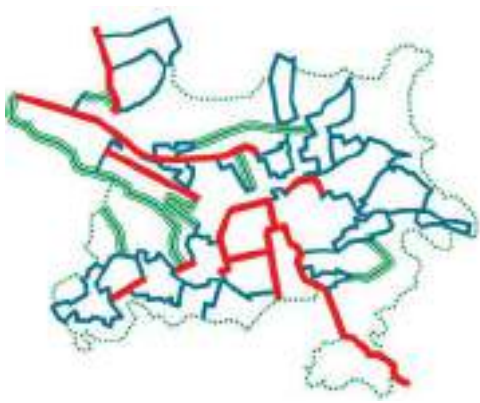
Seria 11/1

Seria 11/2



Skema e rritjes së tiranës në periudha të ndryshme.
Burimi, plani i përgjithshëm rregullues, Tiranë.

Tipologjitë urbane të Tiranës.
Burimi, plani i përgjithshëm rregullues, Tiranë.

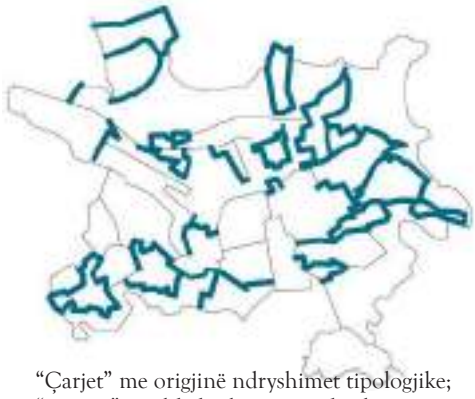


Skemë sintezë të "çarjeve" tipologjike.

Seria 11/2

"Çarjet" me origjinë sistemin rrugor

"Çarjet" me origjinë elementet natyrale apo në kontakt me natyrën

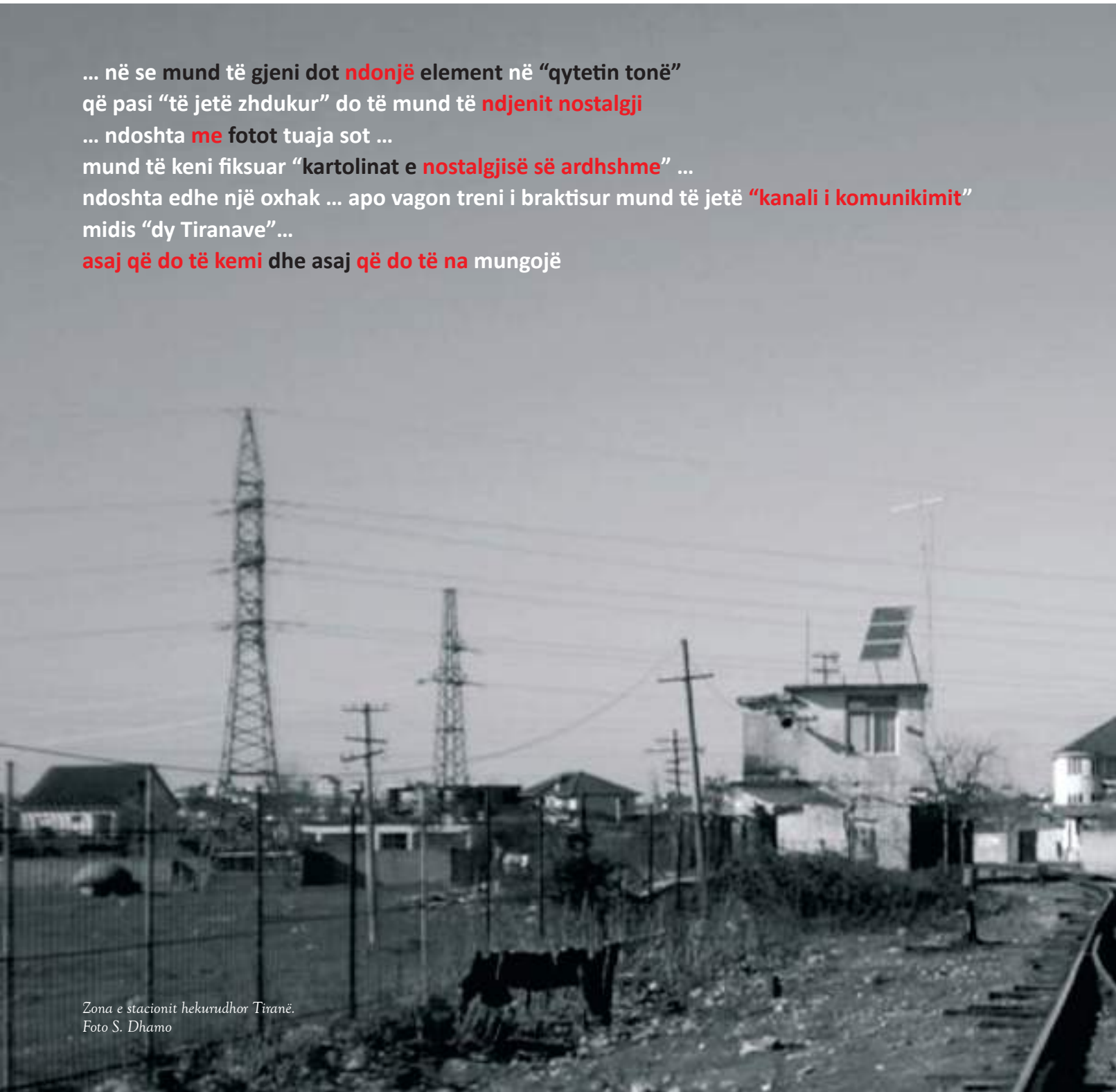


"Çarjet" me origjinë ndryshimet tipologjike; "gjurmë" që shkaktohen nga ndryshimet morfologjike midis pëlhurave gjatë zhvillimeve të kohëve të ndryshme.

formën urbane si mbartëse të kuptimit, jashtë paragjykimeve koniunkturale të kohës, "atributet e brendshme" të saj mund të "përkthehen" në një kontekst dhe në një kuptim të ri.

Pikënisja e ndryshimit qëndron në të kuptuarit e "reaksioneve" në brendësi të "qelizave" dhe "indeve" të qytetit (pëlhura) dhe të raportit që këto krijojnë me të gjithë organizmin urban dhe atë metropolitan. Kjo do të kërkonte që ne më parë të "lexojmë" dhe të interpretojmë formën e qytetit, në shkallë të vogël dhe të madhe, të zbulojnë potencialet e fshehura, dhe më tej të bëhemi të ndërgjegjshëm për atë se çfarë ka ndodhur deri në këtë moment dhe çfarë mund të ndodhë në mënyrë të vetëdijshme nga vetë ne. Kjo do të bënte

… në se mund të gjeni dot ndonjë element në "qytetin tonë"
që pasi "të jetë zhdukur" do të mund të ndjenit nostalgji
… ndoshta me fotot tuaja sot …
mund të keni fiksuar "kartolinat e nostalgjisë së ardhshme" …
ndoshta edhe një oxhak … apo vagon treni i braktisur mund të jetë "kanali i komunikimit"
midis "dy Tiranave"…
asaj që do të kemi dhe asaj që do të na mungojë



Zona e stacionit hekurudhor Tiranë.
Foto S. Dhamo

të "lexueshme" dhe të influencueshme proceset, që po ndodhin në brendësi të qytetit.

Mbi të gjitha, këto çështje na bindin se arkitektura, dizajni urban dhe planifikimi urban nuk janë thjesht një çështje teknike. Ajo që u shtrua në këtë artikull mund të konsiderohet si baza për një qasje të re metodologjike të dizajnit dhe të planifikimit urban në periudhën postsocialiste, dhe mbi të gjitha, atë postkaotike; që do të kontribuonte për një vetëdije më të madhe urbane të profesionistëve dhe të qytetarëve, të cilët duhet të shijojnë qytetin si pjesë e artit urban; qytetin që ofron më shumë mundësi për të jetuar, por edhe më shumë mundësi për një pjesëmarrje të vetëdijshme në urbanizimin e tij.

POLIS
UNIVERSITY
International School of
Architecture and Urban
Development Policies

ARKITEKTURË
PLANIFIKIM URBAN
ART & DIZAJN
STUDIME MJEDISORE

POLIS

UNIVERSITETI NDËRKOMBËTAR
I ARKITEKTURËS DHE POLITIKAVE TË ZHVILLIMIT URBAN

INTERNATIONAL SCHOOL OF ARCHITECTURE & URBAN DEVELOPMENT POLICIES

FORUM ALBANIA

Një mendim i ri për Arkitekturën dhe Dizajnin
Një profesion i ri për Planifikimin dhe Mjedisin Urban

Adresa:
Rr. «Vaso Pasha», Nr.20, KP 2995, Tirana Albania
Tel:+ 355 (04) 222 3922 / 223 7236
Fax:+ 355 (04) 222 0517
Cel: +355.(0) 69.40 88 111
info@universitetipolis.edu.al
www.universitetipolis.edu.al

Koha dhe Stili në Dizajn

Vera Bushati

ABSTRACT

The focus of this article is the use of the "art deco" style furniture in the new villas built during the period starting from 1920 up to 1940. The Collaboration of architects and decorators resulted in simplified modernist and geometric forms. This was like the prelude of the modern life in Tirana and Albania.

At the beginning of the 20th century Tirana was just a small town with strong oriental image. However, during the same period the Albanian elite were open towards the trends of a new occidental way of living. During the 30's Tirana had a new impetus reflected in the social and physical development. The new houses typologies were also reflecting the new life style and the new space requirements: bigger living rooms, lobbies, balconies and terraces, bathrooms, etc. Interior design and furniture were used as an important tool to change the oriental image and influence a new way of living. This furniture is characterized by the simple lines inspired from cubist art. They were also closely related to the owner of the house, to his taste, history and memories. Tirana's "Fauteills club", "cozy corner", typing machine table, "portmantos", chimneys, etc. is some of the most interesting furniture of that time that still can be seen in these urban villas.

Harmonia gjendet tek puna që del nga atelietë e uzinat. Nuk është art veçse Erehtejoni, apo kapela Sikstina, po veprat e zakonshme të një universi të tërë, që punohen me ndërgjegje, intiligjencë, saktësi, imagjinatë, guxim e përkushtim.

(Le Corbusier Drejt një arkitekture-Tiranë, 2000, f.80)

* * *

Tirana e fillimit të shek. XX ishte një qytet me karakteristika të theksuara orientale. Sipas Lambercit, *Ky qytet me shtëpitë e tij madhështore, mikpritëse myslimane dhe kopshtet e fshehura në mënyrë idilike prapa mureve të larta, që gjithsesi nuk binin në sy të lë mbresa të thella...* [1]

Pas viteve `20 kur Tirana caktohet si kryeqytet[2] u ndie nevoja për ngritjen e një sërë tipologjive ndërtimore në përshtatje me kërkesat e shoqërisë shqiptare në rritje.

Tendenca bashkëkohore u shfaqën në jetën e shtresave elitare të shoqërisë shqiptare në harkun kohor midis dy luftërave botërore. Në përpjekjet e arkitektëve shqiptarë për ta ngritur nivelin e projektimit nga terreni prakticist i mjeshtrave popullorë, në atë bashkëkohor modern, një rol të rëndësishëm luajti dhe opinioni përparimtar i kohës. Një pjesë e mirë e inteligjencies së shkolluar jashtë vendit kërkonte të implementonte mënyren e jetesës së vendeve ku ata ishin edukuar."

Gjatë viteve `30, Tirana pati një zhvillim të shpejtë të jetës shoqërore[3]. Banesat e reja u ndërtuan me holle, sallone, ballkone e tarraca dhe shumë dhoma e banjo, me një përkujdesje të veçantë në trajtimin e arkitekturës së eksterierit e atë të interierit. Tendenca ishte që të ndryshohej mënyra orientale e rregullimit të banesës, duke përdorur mobilimin si bazë për të ndryshuar stilin e jetës. Për këtë krahas, elementeve të tjera politiko-shoqërore ndikuan edhe ligjet, të cilat ndalonin mbajtjen e simboleve fetare e otomane, si ferexhetë e festet turke të kohës.

Duke pasur si synim studimin historik të vilave të Tiranës gjatë viteve 1920-1940, së bashku me studentët e Fakultetit të Arkitekturës e Dizajnit Urban në Universitetin Polis, krahas shumë detajeve arkitekturore që kararakterizojnë stilin e kohës, kam ndeshur elemente të dekorit

Diplomuar ne 1969. Ka kryer doktoraturen në vitin 1982 pranë FIN. Specializuar ne "La Sapienza" (Rome) - Histori Arkitekture dhe Restaurim. Ish-Dekane ne Fakultetin e Inxhinierisë se Ndërtimit.Është projektuese dhe zbatuese e disa objekteve arkitektonike te rëndësishme në Shqipëri dhe jashtë saj, Kosovë, Liban, Kongo etj. Është autore e disa librave dhe artikujve shkencore në fushën e arkitekturës, pjesëmarrëse si referuese në kongrese dhe konferenca të ndryshme ndërkombëtare, Berlin, Athinë, Vienë, etj. Aktualisht është Dekane e Fakultetit të Arkitekturës në Universitetin Polis.

e mobilimit që mund të klasifikohen të frymës "Art-Deco".

Rryma 'Art-Deco', që sundoi në vende të ndryshme të Europës e SHBA., ishte një drejtim i caktuar i artit bashkëkohor, kur riafirmoheshin funksionalizmi me Bauhausin gjerman dhe 'De Stijlin' holandez. Art-Deco ishte në fakt një lëvizje shume influente në arkitekturë me shembuj të tillë si gratacielat Krajsler, Rockfeler-center etj, dhe është një rrymë e ndjeshme për dizajnin e të gjitha trajtave dhe arteve plastike.

Fillimi i kësaj lëvizjeje ka si kufi të parë kohor "*Ekspozitën e arteve dekorative e industriale moderne*", që u çel në Paris në vitin 1925. Emërtimi Art-Deco iu dha kësaj rryme gjatë kohës së lulëzimit të 'Pop Artit' në vitet `60 të shek të XX. Shtytje të mëtejshme përhapjeje, kësaj levizje i dhanë zbulimet e mëdha, si automobili, aviacioni, telefoni, radio, kinemaja me zë, teoria e relativitetit të Ajnshtajnit, psikanaliza e shumë evenimenteve artistike etj, të cilat provokuan ndryshime të mëdha edhe në fushën e dekorimit artistik dhe funksional.

Po kështu edhe në fusha të tjera të artit, si për shembull pas baletit rus të autorit Sergej Diagilievit, me skenat, muzikën, pikturën, kostumet, lëvizjet etj, qëndronte kërkesa për luks e ekzotizëm. Me këtë rast këtu mund të përmendim emra të mëdhenj, si Pikaso, Derain, Delunai për dekorin dhe draperinë e skenës, apo maestro Leon Bakst për kostumet etj.

Ndërkohë, 'kubizmi' me Cezanin nga ana e tij, ndikoi me postulatin e tij se "*natyra mund të trajtohet edhe me format e sferës, konit, cilindrit*". Kurse nga ana tjetër, 'Fovizmi' me Matisin e Derainin përzgjodhi ngjyrat si primare për elementet dekorative.

Ishte koha kur afirmohesh lufta midis së "vjetrës"e"modernes". Të vjetrit kërkonin të modifikonin stilet e mëparshme duke iu referuar së kaluarës ekzotike, arkeologjike, (zbulimet e kohës të Angorit, Borobudurit, piramidat prekolumbiane etj.) me përfaqësues Ruhlmain. Modernët po fusnin gjithnjë e më shumë përdorimin e materialeve të reja, si metali që ishte i thjeshtë në

fabrikim. Për t'ju përgjigjur një prodhimi në seri, format filluan të thjeshtohen deri në minimalizëm. Rene Herbsti, Charlotte Pariandi etj, janë pionerët e kësaj tendence, të cilët ornamentin e quajnë "macja e zezë".

Në mobiljet e gjetura e të ruajtura deri më sot në familje qytetare të Tiranës, dallojmë elemente të dukshme të stilit 'Art-Deco'. Në mjaft mobilje, si dollape, komodina, komo, tavolina dominojnë gjeometrinë e formave e elegancën e Art-Decos[4].

Zgjedhja e mobiljeve në fakt varet nga një serë motivesh, madje dhe nga memoria që ato të sugjerojnë, apo nga cilësia për të evokuar shumë kujtime që të emocionojnë. Në thelb, ato paraqesin historinë dhe shijen e personazhit që i disponon, si dhe raportin e tij me habitatin. Kështu, ndryshimet materiale e konceptuale sugjerojnë edhe elementet

linjat e thjeshta, të frymezuara nga piktura kubiste. Por ato në vetëvete, bashkë me materialet e përdorura e saktësinë e ekzekutimit, ishin pjese unike, luksoze e të destinuara për një klientelë të kamur e të kultivuar. Jo rastësisht stilisti italian Cezare Paccioti në shtëpinë e tij zgjedh si kod estetik të koleksionit të mobiljeve e reja në mobilime e orendi të veçanta, si: radiombajtëse, suport telefoni, mobilie bari në sallonin e pritjes etj. Futja e ketyre elementeve në arredim, në fakt, është preludi i epokës moderne.

Në të vërtetë, mobiljet Art-Deco nuk ishin krijime anonime, por vepra të artisteve të mirëfilltë dekoratorë. Në

numrin e parë të revistës 'Domus' më 15 Janar 1928, Gio Ponti si drejtor i saj shkruan: *Shtëpia italiane, nuk është një rifuxhio e veshur dhe e zbukuruar nga banorët për të duruar kushtet klimatike...* Pra kjo shtëpi nuk është vetëm një "machine a habiter"... por në të mishërohen përmasat e mendimeve tona, si dhe sensi i një jete të sigurt (projekti i Gio Pontit, salloni)[5].

Në mobiljet e vëzhguara në Tiranë ndeshim vëllime paralelopipedi, kënde të rrumbullakosura apo me trajtë cilindrike etj. Ato qëndrojnë mbi xokola apo mbi këmbë të trasha. Shpesh afishojnë një dekor të kujdesshëm e të rafinuar të repertorit floreal të stilizuar. Motivet dekorative përsëriten rregullisht, duke krijuar ritme të ngjashme me 'muzikën' e lehtë të epokës. Parapëlqehen linjat e drejta dhe konforti si sinonim i luksit, duke evokuar trenat 'pulman' e anijet transatlantike. Krahas fabrikimit në seri vërehet një përkujdesje e punës artizanale me dorë, sepse siç thotë V.Sgarbi "*Kur mjeshtri është një artist, edhe artizanati kthehet në art*"[6]. Në fakt kjo frymë bëri që format klasike, si ato të Luigjit XIV dhe të Direktoratit të zhduken nën presionin kubist duke i thjeshtëzuar ato në maksimum. Ky ishte një kapërcim i madh psikologjik.

Le të ndalemi në disa shembuj ekzemplare në atë që quhet "*fauteuills club*" i Tiranës. Ky kolltuk, babai i të cilit është Ruhlmani, gjendet në Tiranë me format më të mira të tij. Veshja e tyre bëhet më e velur me damask e lekurë. Emërtimi i tij ka ardhur nga klubet franceze e angleze të kolonive. Ndryshe nga format klasike, ky kolltuk ka një zgjidhje antropometrike të rehatshme, duke krijuar ambient për të pirë një kafe në qetësi, e në mënyrë shumë delikate. Këmbët e holla të kolltukëve klasikë, janë zevëndësuar me xokola e këmbë solide. Format e rrumbullakosura që ngjallin një ndjenjë qetësie, kthehen në silueta të referencës së "*fauteille club*".

Krijim tjetër i epokës është divani i emërtuar "*cosy corner*", që paraqet tapicerinë e bashkangjitur me një mobilje druri, e cila shërben si bar vitrinë apo mbështetëse tavllash. *Cosy corner* i vrojtuar në Tiranë, paraqet një sofa me tapiceri veluri të gjelbër, ku fundi i tij harkohet ëmbël. Anës së kundërt i bashkëngjitet një vitrinë si dhe një bar në trajtë gjysmë cilindrike. Shohim edhe përdorimin e hekurit të nikeluar në suporte e doreza. Deri në këtë kohë ky përdorim shfaqet i limituar, por shënon një premtim për të ardhmen.

Bari bëhet një orendi e rëndësishme e sallonit të pritjes. Nga disa bare të marra në konsideratë në mobilimet e vilave të Tiranës, vërejmë se veshjet e tyre të brendshme janë pasqyrat. Përdorimi i drurit të rallë, materialeve të rafinuara si dhe zgjidhja komode e praktike, flasin për bashkëpunimin e arkitektëve me dekoratorët si një prelud i formave të gjeometrizuara e moderniste. Këto forma janë derivat i arkitekturës të realizuar me betonarme. Në këtë etapë, modernizmi kërkonte që teknikat e artit të ishin të pandashme, përsosja e të cilave sjell trajta të artit neoplastik.

Pra, nënkuptimi është i qartë: "*Ai (arktekti, dezajneri - shënimi im), duhet të*

krijojë forma të reja, me materialet e reja që disponon", shkruan P.A.Aleksandrovi[7].

Si një pajisje e re për sallonin paraqitet edhe tavolina me rrota për t'u përdorur nga vetë zonja e shtëpisë. Kjo tavolinë shërbimi në vëllimin e saj është bashkimi i gjysmëcilindrit me paralelpipedin. Syprina për t'u bërë me praktike është veshur me xham ngjyrë gjelbër, dhe 3 tabaka janë vendosur njëra mbi tjetrën për të servirur. Mies Van der Rohe si mjeshtër i madh i dizajnit porosit: *Në se shpik çdo ditë një gjë të re, nuk arrin asgjë. Nuk kushton të shpikësh forma interesante, por t'i çosh ato në perfeksion*[8].

Ndërkohë tavolinat e bukës zakonisht janë drejtkëndore me kënde të rrumbullakosura. Kombinimi i drurit me ngjyrë të errët e të çelët, si dhe suprina me xham të zi janë tipike për Art-Decon. Karriget janë një kombinim i tapicerisë me drurin e trajtuar me forma të lakuara. Karriget e brixhit të veshura me lekurë e doreza të rrumbullakosura janë orendi të reja të epokës. Në bufenë e po kësaj *trapezarie* kemi kombinimin e tri llojëve të drurëve, që japin kontrast me format e zgjedhura. Nuk mungojnë gdhendjet e drurit me perfeksion. Pasqyrat e xhamit të bombarduara me motive eliptike pasurojnë zgjidhjen harmonike të mobiljes.

Nga ana tjetër, nëpër mjediset e dhomave studio shpesh përdorej makina e shkrimit, për të cilën u dizenjua një mobilje e posaçme në trajtën e një tavoline. Kjo mobilje ishte një kombinim i platformës së ulët për vendosjen e makinës së shkrimit dhe një pozicioni komod të duarve me pjesën e sirtareve për mbajtjen e kancelarisë.

Në parahyrje zakonisht zë vend një mobilje e quajtur "*portmanto*". Çudia është tek varëset metalike të stilizuara, duke gjeometrizuar motivet floreale - tendenca këto që hyjnë në artin e kohës së pas Luftës së Parë Botërore, me njohjen e thellë të artit egjiptian pas zbulimit të varrit të Tutankamonit nga Hovardi në vitin 1922[9].

Zgjidhja e oxhakut i përshtatet ndërkohë formave të mobiljeve, duke ndryshuar nga ai tradicional oriental. Nryshime të mëdha shfaqen në objektet e dekorit e serviset e ngrënies. Lugët, pirunjtë e thikat kthehen në objekte ku mishërohet stili i ri i artit. Format e serviseve të argjendëta ndryshojnë duke u thjeshtëzuar nga dekori klasik në trajta floreale. Argjendari i famshëm i kohës, Jean Despres, shkruante: *Kur punoj, nuk punoj lehtë por punoj me forcë.* Ndërsa miku i tij Fransua Pompon i përgjigjej: *Kjo është arkitekturë, i dashuri im.* Artisti i mirënjohur modern Andi Warholl i ka çmuar e koleksionuar veprat e tij: *Për kohën, -* thoshte ai, *- ishte vërtet kënaqësi të servirej disa herë ditën me këto vepra arti.*

Ngjyrat në vetvete në këtë atmosferë shtrihen jo vetëm në arkitekturë, por dhe në objektet e përdorimit të përditshëm[10]. Në serviset e çajit ngjyrat primare janë inspiruar sa nga fovizmi aq dhe nga de-Stiljizmi. Prodhimet e qelqit janë në frymën e mjeshtrit Lalique të kthyera në trajtat e artit NeoPlastik.

Ndriçuesit paraqesin variante pa fund, por ajo që të bie në sy është zëvendësimi i tubave lidhës prej qelqi me pjesë metalike. Enzo Catellani mjeshtri i Catellan-Smith shprehet: *Unë nuk dizenjoj,*

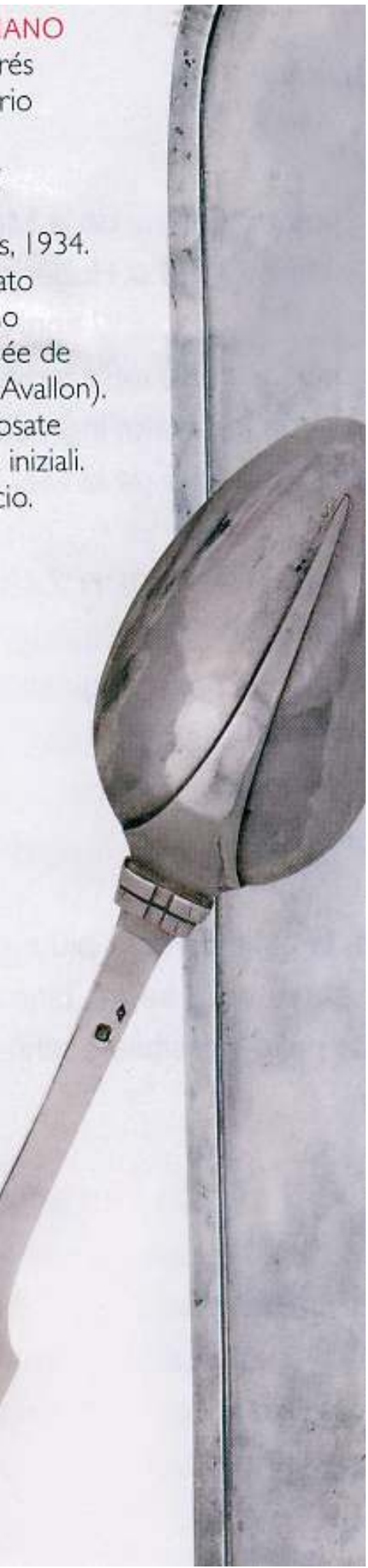
idetë e mia, sensacionet, historia lindin nga materiali". Shumë detaje në brendësi, si veshja me dru e pareteve, përpunimi i tavanëve, parapetet e shkallëve, motivet e shtresave të dyshemeve, si dhe dekori i jashtëm përbëjnë plotësinë e stilit.

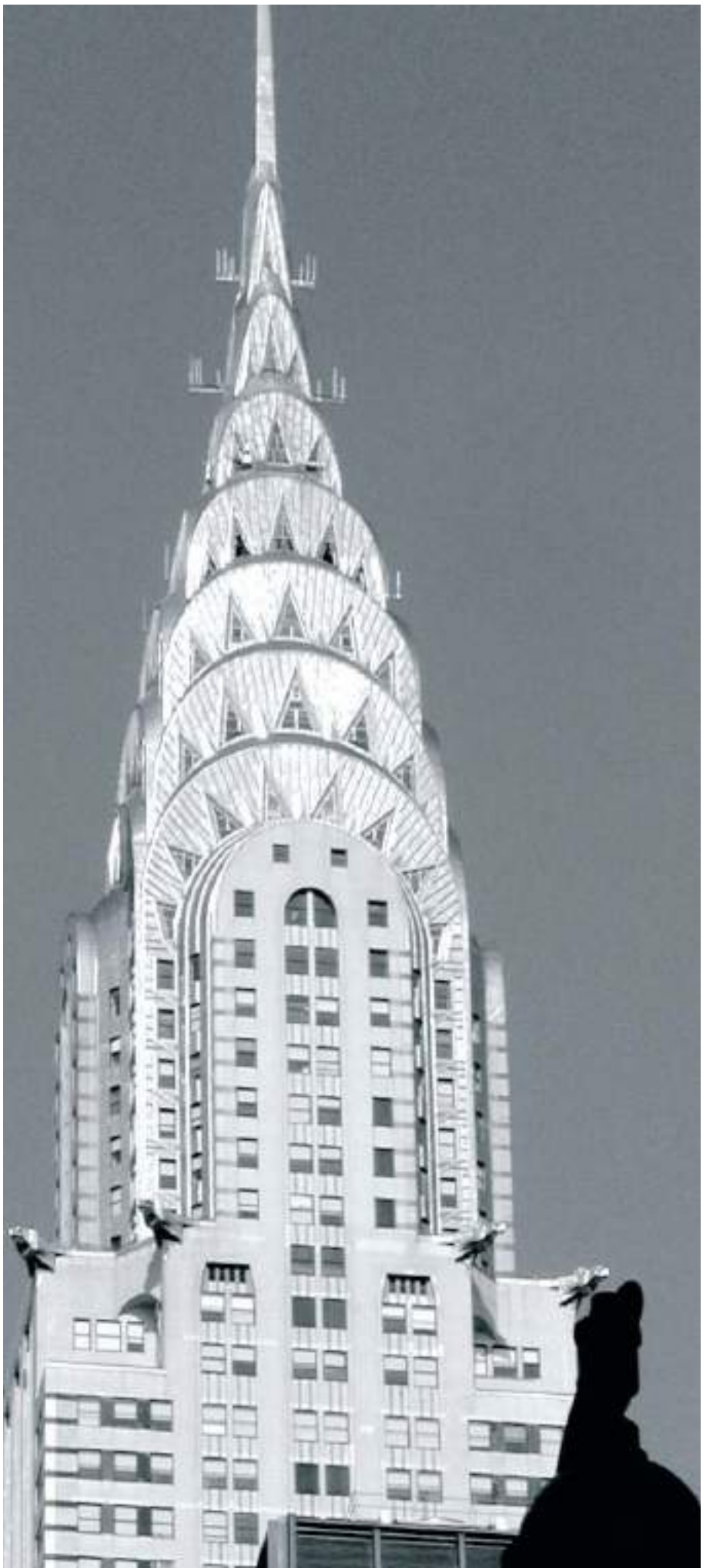
Kjo pasqyrë e disa shfaqjeve të rrymës Art-Deco në Tiranë dhe përtej saj në botë, tregon se në shtresat e kulturuara të kohës përfshi ato shqiptare, qarkullonin gusto e ide të njëjta me ato të Perëndimit modern, duke sjellë ndryshime reale në mënyrën e jetesës qytetare.

Referenca:

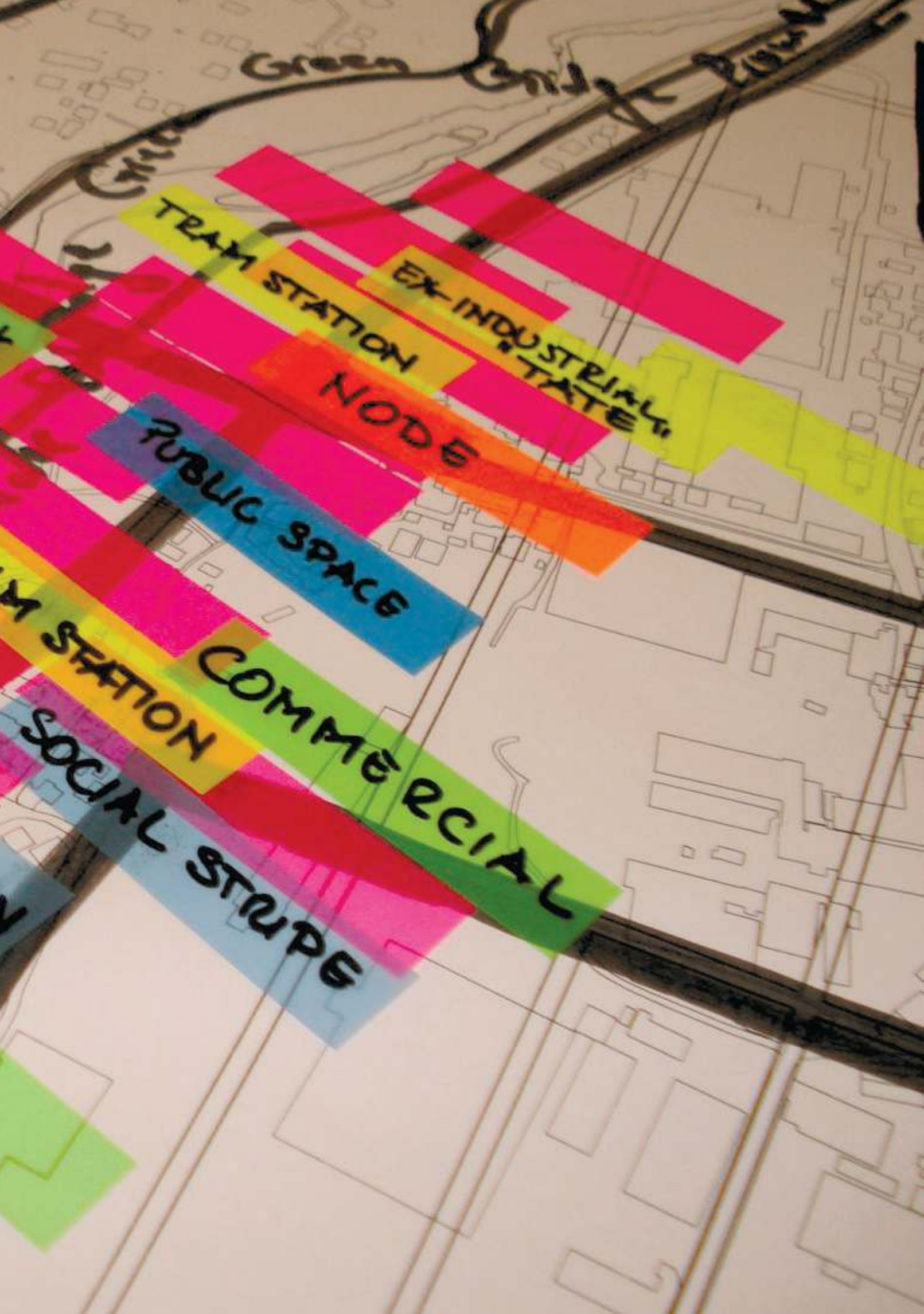
(Endnotes)

1. Maks Lamberc, botuar në gazetën e Akademisë Perandorake të Shkencave, Vjenë Austri. 1916.
2. Historia e Shqipërisë, vëll.3. f.213, Tiranë, 1984.
3. B.Aliaj etj, Tirana Sfida e zhvillimit urban, Co-PLAN 2003.
4. A.D. No342, Nentor 2009.
5. Domus no. 78, 1938.
6. Vittorio Sgarbi, A.D No342 Nentor 2009.
7. Ivan Leonidov, Milano 1975, f.127).
8. Fanelli, Storia dell` architettetura contemporanea, f.283.
9. P.L. De Vechi, Kohet e Artit, Tiranë, 2004, f.16.
10. Mondrian -tutti gli scritti,Milano 1975,f.189-190


ANO
rés
rio
s, 1934.
ato
o
ée de
Avallon).
osate
iniziali.
cio.



RIVER PARK
RIVER PARK
RIVER PARK
LINK
GREEN PEDESTRIAN
TRAM STATIO


TRAM STATION
EX-INDUSTRIAL STATE
NODE
PUBLIC SPACE
COMMERCIAL
SOCIAL STUPE

Projekti "Tirana Express"

Projekt Dizajni në Shqipëri, 2008-2009

Besnik Aliaj

Brigitte Carolyn Francois Gjergji Gregor Ina Jonas Julia Lorin Marcia Marian Meike Olesja Poliksen Silva Sophie Vincent Alex Marcus Martin Sotir Besnik

Përvoja nga "Studio Dizajni Urban" midis Fakultetit të Arkitekturës dhe Dizajnit Urban, Universitetit POLIS, Tiranë, dhe STBA, Instituti i Teknologjisë së Karlsruhes, Universiteti i Karlsruhes, Gjermani.

Drejtuar nga:
Prof. Alex Wall, Marcus Kopper, Martin Roth (STBA)
Dr. Besnik Aliaj, Sotir Dhamo (U_POLIS)

Iniciativës së Prof. Alex Wall dhe kolegëve të tij Marcus Kopper, Martin Roth, me një grup studentësh nga Universiteti Karlsruhe, Gjermani, për organizimin e një projekti të përbashkët "Studio Dizajni Urban" iu bashkua edhe Universiteti POLIS, Tiranë. Kështu, ekipit gjerman iu bashkangjitën edhe pedagogët Dr.Besnik Aliaj dhe Sotir Dhamo dhe studentët Olesja Lami, Gjergji Dushniku, Ina Musaj, Marjana Proko dhe Lorin Çekrezi.

Projekti "Tirana Ekspres" u quajt i tillë për faktin se, ekipi gjerman udhëtoi nga Karlsruhe në Tiranë përmes rrugës tokësore ballkanike "Via Adriatica" me një autobus ekspres, i cili i ekspozoi studentët në një spektër të gjerë të kontekstit urban që përfshin hapësira nga Gjermania deri në Shqipëri: Sloveni, Kroaci, Bosnjë, Mali i Zi.

Në këtë pikëpamje udhëtimi përbën një përvojë profesionale më vete.

Studio e Dizajnit u konceptua një projekt me tre faza: 1- Turi ballkanik dhe workshopi iniciues në Tiranë. 2- Studio të pavarura në Tiranë dhe Karlsruhe, por të koordinuara rregullisht përmes komunikimit online dhe një blog-u të posaçëm: http://tiranaexpress.blogspot. 3- Workshopi përfundimtar dhe prezantimi i punëve në Karlsruhe.

Nga diskutimet e drejtuesve të studios gjermano-shqiptare u përzgjodhën dy situata në Tiranë: Blloku formal i

banimit “1 Maji” një zonë qëndrore e Tiranës; Zona midis stacionit të trenit, Tiranë dhe zonës informale të Komunës Paskuqan.

Prof. Alex Wall (SHBA) ka një përvojë ndërkombëtare akademike dhe profesionale mjaft të pasur prej mbi 30 vjetësh. Metodologjia e tij nuk është aspak tradicionale dhe ka një ndjeshmëri të lartë për çështjet e kontekstit dhe qëndrueshmërisë. Kësaj përvoje iu bashkangjit dhe njohja e mirë e kontekstit dhe përvoja e shkollës së Co-PLAN/U_POLIS.

Me pak fjalë, kjo metodologji kaloi në këtë proces:

1. Vizita në terren në momente të ndryshme gjatë ditës dhe natës;
2. Përgatitja e 3 fotove “Polaroid” për të shpjeguar përshtypjen e çdo studenti për kontekstin;
3. Hartimi i “kolazheve” që shpreh pikëpamjet e studentit për zonën;
4. Paraqitja grafike e ideve të para për projektin e të ardhmes së zonës
5. Analiza “zoom IN, zoom OUT” duke kaluar nga shkalla lokale në kombëtare dhe anasjelltas për të kuptuar më mirë zonën dhe potencialin e saj për të ardhmen;
6. Përcaktimi i “arkitekturës ideale” përmes një elementi natyror të zonës (drita, uji, era, etj) duke e ilustruar në një objekt arkitektonik;
7. Përkthimi i kësaj arkitekture/gjuhe në kontekstin urban;
8. Përshkrimi i projektit si skenar filmi, apo si poster ose prozë-poezi;
9. Detajimi i projektit dhe elementëve të veçantë në nivel koncepti;
10. Paraqitja në formë ekspozite me panele dhe mbrojtja.

Më poshtë parqiten në mënyrë të përmbledhur disa nga idetë kryesore grafike.

Besnik Aliaj: Diplomuar në arkitekturë-urbanistikë, Universiteti i Tiranës, 1990. Ka mbrojtur gradën "Master", Universiteti "Erasmus" Holandë, 1996. "Doktor i Shkencave",Universiteti Politeknik Tiranë, 2007. Ka eksperiencë pune në qeverisjen vendore dhe 18 vjet eskperiencë akademike pranë Universitetit Politeknik, Akademisë së Arteve të Bukura, Universitetit "Polis" Tiranë, dhe Universitetit Teknik të Darmshtadit në Gjermani. Ka përvojë 10-vjeçare me shoqërine civile. Bashkëthemelues dhe ish-drejtues i Co-PLAN, Instituti për Zhvillimin e Habitatit. Ish-Sekretar i Përgjithshëm i Shoqatës së Arkitektëve të Shqipërisë. Është bashkëthemelues i Platforma-IDR, Instituti për Demokraci e Reforma. Ka qenë këshilltar i Kryeministrit për territorin në vitet 2005/7. Është bashkëthemelues dhe Rektor i Universitetit "Polis", autor botimesh profesionale.

Koncept 1: **"Marrëveshje me natyrën"**

Gjergji Dushniku, Marjana Proko, Lorin Çekrezi

... zgjodhëm një zonë në pikën e përplasjes midis sistemit trelumor dhe aksit kryesor të qytetit kishim si qëllim vazhdimin e këtij aksi duke e kthyer atë në një pjesë natyre që bashkonte tre lumenjtë e qytetit

Tirana nuk është një qytet në transformim, është një metropol në formim. Vizioni për qytetin ishte formimi natyror eksterier, si kryeqyteti i Shqipërisë, dhe në interier, si vendbanim i habitatit. Në këtë projekt ne aktualizojmë identitetin e Tiranës, duke strukturuar dhe riinterpretuar formacionin natyror ku ajo ndodhet. Një identitet që është krijuar dhe do vazhdojë të krijohet nga vetë banorët e Tiranës në mënyrë që qyteti të jetë i prekshëm dhe i kuptueshëm.

Në studim kishim lumin e Tiranës. Por ku do të ndërhynim? Çfarë ishte lumi i Tiranës dhe çfarë duhej të ishte për Tiranën? Nga fotot dhe analizat kuptuam që lumi krijonte një kufi të fortë midis qytetit të Tiranës dhe zonës së Paskuqanit në veri të tij. Duke parë këtë situatë ne studiuam përdorimin e tokës në të dyja anët e lumit. Në zonat e ndërtuara, nga ana e qytetit kishim ndërtime me densitet të lartë, kurse në anën tjetër ndërtime me densitet të ulët. Në zonat e "lira", në njërën anë kishim gjelbërim jo të sistemuar të ndërthurur me ndërtesa, kurse në anën tjetër natyrë e pastër. Për sa i përket industrisë, në anën e lumit nga qyteti kishim industri të lehtë dhe të rëndë, kurse nga ana e Paskuqanit kishim bujqësi.

Sistemi i tre lumenjve që rrjedhin në drejtim lindje-perëndim nga malet drejt territoreve të urbanizuara e më pas derdhen në Adriatik, luajnë një rol vital në përcaktimin e armaturës së hapësirës publike. Sekuenca e lumenjve, e përjetuar nga aksi lëvizës nga qendra e qytetit në veri të tij kthehet në një transekt të rëndësishëm të armaturës së hapësirave publike dhe të lira. Ato krijojnë sekuenca të ndryshme në varietetin e ujit dhe të natyrës. Lana si një lumë urban, lumi i Tiranës si një breglum për rekreacion dhe aktiv për qytetin dhe lumi i Tërkuzës si një ekosistem natyror.

Ne zgjodhëm një zonë në pikën e përplasjes midis sistemit trelumor dhe aksit kryesor të qytetit dhe kishim si qëllim vazhdimin e këtij aksi duke e kthyer atë në një aks të gjelbër, të krijonim një pjesë natyre që bashkonte tre lumenjtë e qytetit. Kështu që lumenjtë nuk do ishin më kufij të fortë e të mirëpërcaktuar, por pika shumë të forta lidhjeje. Ndërhyrja jonë ishte pikërisht në urën e dytë të lumit të Tiranës dhe zonën përreth tij. Ne mendojmë se kjo është një pikë e fortë dhe një zonë e rëndësishme që lidh jo vetëm dy anët e lumit të Tiranës, por që ndihmon rritjen normale të qytetit. Kjo zonë ndodhet në zgjatimin e qendrës së qytetit; kjo është arsyeja pse ne duam të vazhdojmë aksin e Brasinit e ta kthejmë atë në një aks të gjelbër; i cili do të funksiononte si një koncept zhvillimi

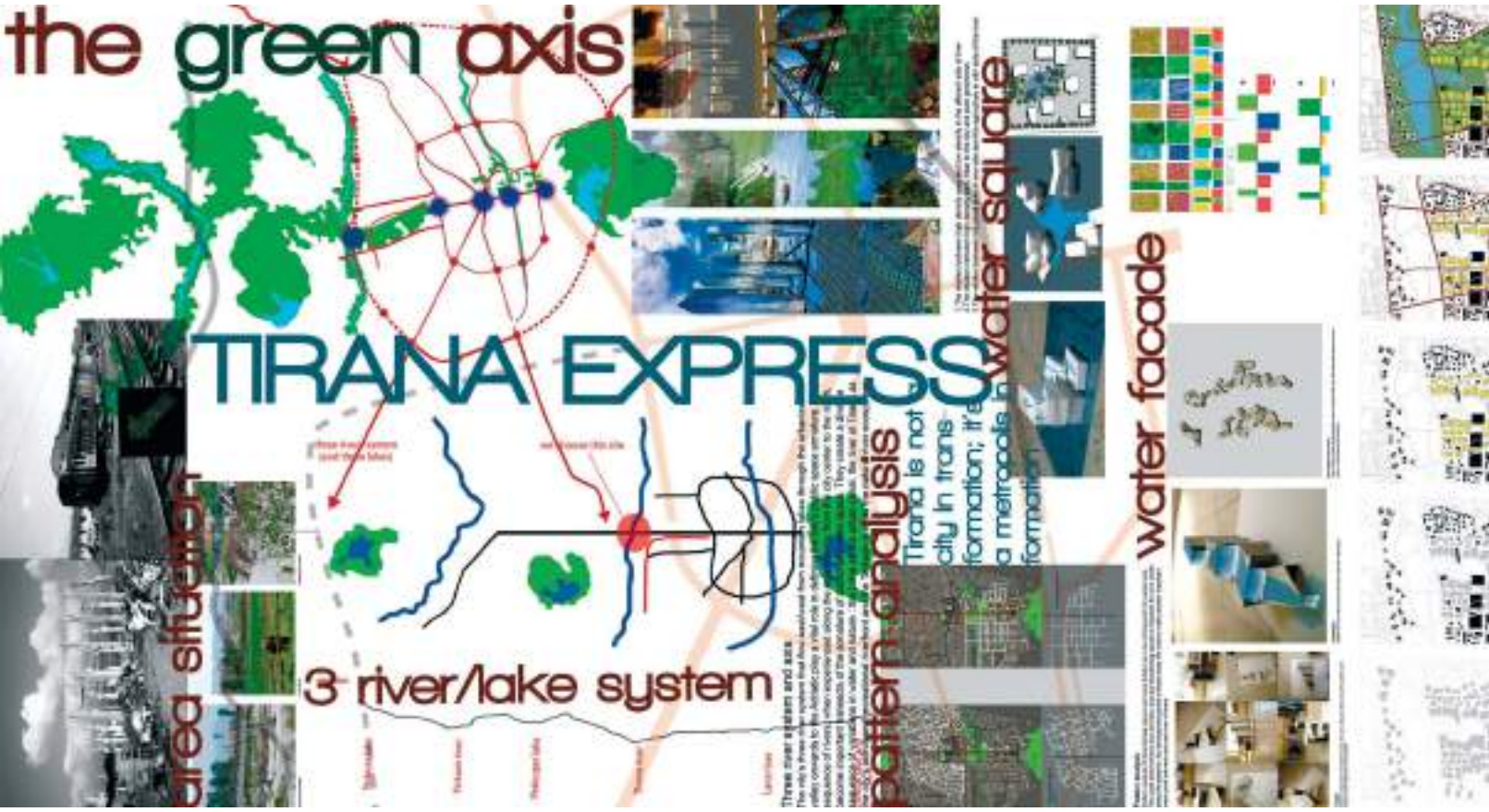
ku bashkohen tre lumenjtë dhe tre liqenet e Tiranës që janë mbi këtë aks.

Për ne ishte e rëndësishme të studionim pikat e takimit me aksin, kështu që studiuam pikën ku sheshi Skënderbej dhe lumi Lana takohen me aksin. Analiza e paternit të sheshit Skënderbej, e Lanës dhe hapësirave përreth tyre ishte e rëndësishme për të kuptuar kohën e zhvillimit të këtyre pjesëve. Ne donim të krijonim një tjetër pikë takimi, që të përfaqësonte periudhën paskomuniste në ditët tona. Në një moment e pamë projektin tonë si një skenar filmi. Virusi i konsumimit dhe dëshirës për t'u pasuruar edhe në dëm të natyrës tashmë është një fenomen. Qyteti ka dërguar ushtarët e tij për të kaluar një pengesë që ka gjetur përpara tij, lumin e Tiranës, i cili ka krijuar një kufi të fortë midis qytetit dhe natyrës. Një luftë e fortë qytet-natyrë. Qyteti sulmon me parcelizimin, ndërtimin dhe densifikimin e zonës. Por çfarë ndodh? Natyra nuk duron më, toka nuk po mban më dot peshën e njerëzimit dhe fillon të çahet, lumi fillon sulmin drejt qytetit ku futet përmes kësaj çarjeje.

Pikërisht këtë ka si synim projekti ynë, vendosjen e një traktati paqeje mes zhvillimit të mëtejshëm të qytetit dhe natyrës. Në pjesën e ndërtuar futen elementë të natyrës, siç është gjelbërimi dhe uji, kurse në pjesën e natyrës futen ndërtime dhe vetë njerëzit. Sulmet kanë ndalur. Qyteti ka kaluar lumin dhe nuk është më agresiv, kurse natyra është futur në qytet. Por çfarë realisht ndodh? Në fillim ishte thjesht natyrë e pastër, por pas viteve '90 filloi uzurpimi i tokës, kur njerëzit mundoheshin të zinin sa më shumë tokë të mundeshin. Papritmas kjo u kthye në fenomen, filloi migrimi masiv drejt qytetit dhe periferisë së tij. Filluan problemet e pronarëve të rinj të tokave midis tyre, por edhe me ata të vjetrit rreth tokave të zëna. Disa ranë dakort, duke ndarë pjesët e duke shtyrë parcelat. Ne akoma kemi të tilla probleme edhe sot ku të shumta janë çështjet në gjykatë për pronësinë e tokës.

Banorët e rinj filluan të jetojnë në "tokat e tyre" dhe ishte koha që do ndërtonin shtëpi. Edhe sot kemi një proces të gjatë dhe të vështirë legalizimi. Pas shumë vitesh jetese në mjedise pa plan, pa sisteme rrugësh, uji dhe elektriciteti legal shumë prej tyre u legalizuan. Këtu fillon dhe planifikimi i këtyre zonave, ku filluan të ndërtoheshin rrugët e para, por me shumë vështirësi. Rrugët ishte e vështirë të ishin të drejta, ato vinin rreth ndërtimeve dhe parcelave. Dëshira për pronë private që karakterizonte shqiptarët në kohën paskomuniste manifestohej vetvetiu shumë qartë në migrimin masiv drejt qyteteve. Kaloi më shumë se një dekadë nga konsumizmi dhe përdorimi jo i drejtë i tokës për qëllime private. Në fillim njerëzit filluan të "zinin" sa më shumë të mundeshin tokë për përdorim vetiak. Në projektin tonë ne mundohemi të pasqyrojmë këtë fenomen, por në rastin tonë uzurpimi tokës është hapësire publike.

Përcaktimi i paternit kompakt dhe rrjeta në hapësirat e lira lejon

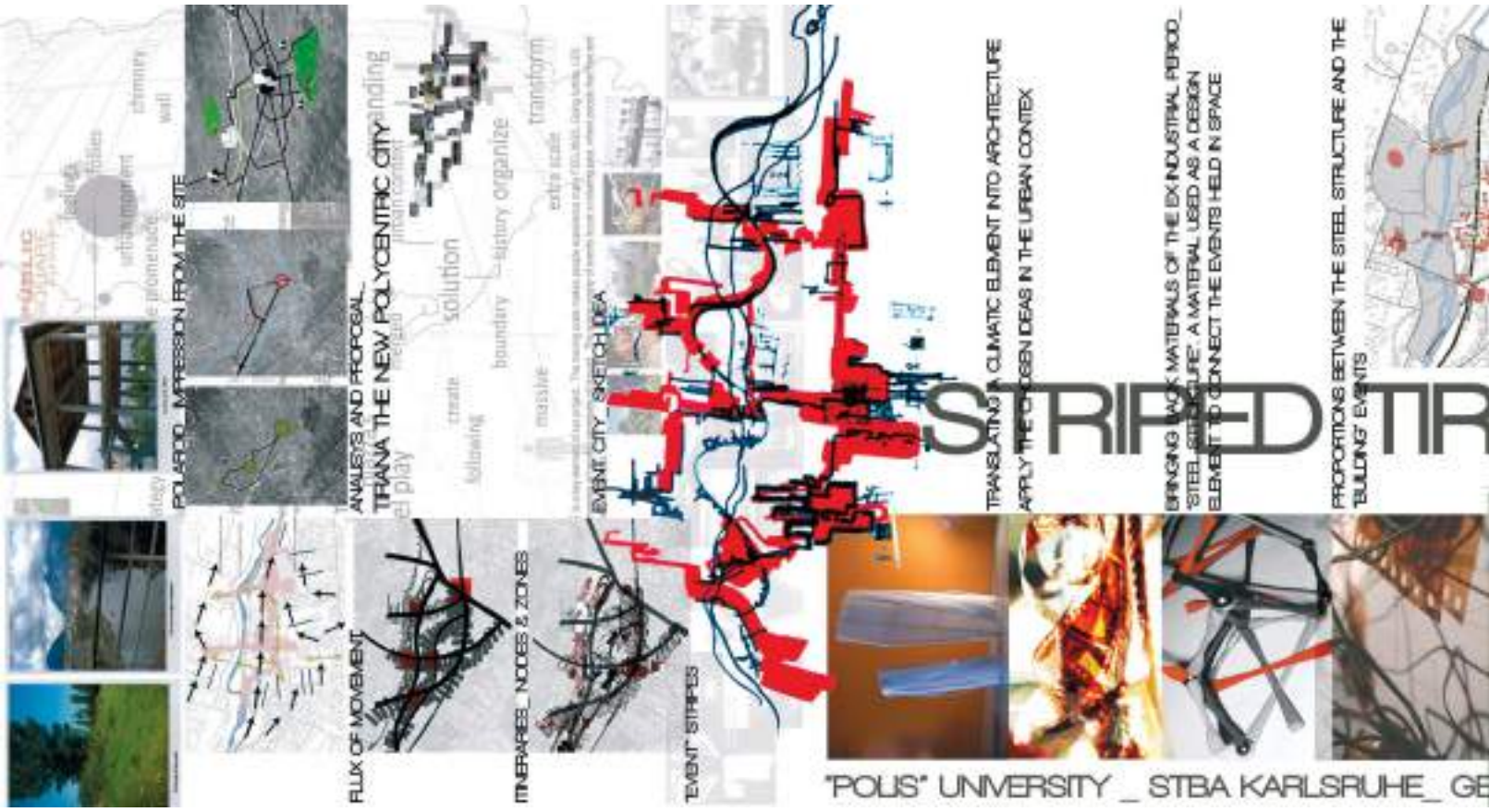


bashkjetesën midis programit të ri me të vjetrin. Ndërtesat janë në parcela që përfaqësojnë uzurpimin e tokës rreth zonës, në periferi të Tiranës. Këto parcela në studimin tonë janë hapësirë publike rreth ndërtesave duke e bërë të aksesueshme zonën, duke e lidhur atë me qytetin dhe zonën në vetvete, qytetin me anën tjetër të lumit, si edhe me vazhdimin e aksit duke e kthyer atë në aks të gjelbër. Rrugët në brendësi të zonës nuk janë të drejta sepse përfaqësojnë "zallamahinë" sesi banorët ndërtuan pa asnjë kriter, pa planifikim territori e prandaj edhe rrugët vijnë sipas parcelave, po kështu edhe ndërtesat që i përshtaten parcelave. Në këtë mënyrë ne kemi përcaktuar një patern të ri që përfaqëson se çfarë ka ndodhur në kohën paskomuniste me përdorimin e tokës. Pikë përplasjet e ndryshme me aksin përfaqësojnë kohë të ndryshme.

Ne bëjmë një traktat paqeje midis natyrës dhe qytetit. Biem dakord me natyrën që të kalojë mbi lumë; zhvillimi i qytetit të Tiranës dhe natyra futet në qytet. Kështu, në layerin e poshtëm ne mbajmë natyrën ashtu si ishte ajo përpara zhvillimeve

paskomuniste, ku periferia e Tiranës nuk ishte krijuar. Ndërmjet parcelave kemi hapësira të gjelbra. Zgjerojmë lumin, duke krijuar një zonë lundruese në brendësi të zonës, duke krijuar një shesh uji, një shesh park. Me këtë marrëveshje natyra është dakord, po ashtu edhe qyteti. Ndërtesat qendrore kanë funksione mikse duke përfshirë madje funksione publike. Ndërtesat rreth tyre kanë funskione banimi, ekonomike komerciale, si dhe shërbime. Pjesët periferike të kësaj zone kanë funskione rezidenciale. Kompleksi që krijon sheshin, funksionon si mbledhës uji ku nëpër tarracat e tij krijohen fasadat e ujit. Më pas ky ujë mblidhet dhe krijohen sheshe më të vogla ujore.

Kështu, ky projekt tenton të krijojë një pol të ri zhvillimi duke konsideruar logjik vazhdimin e aksit dhe duke e kthyer atë në aks të gjelbër. Ky projekt është sensitiv ndaj natyrës, dhe vë theksin mbi luftën globale midis njerëzimit dhe natyrës, si dhe tenton të rishkruaj historinë e uzurpimit të tokave në periferinë e Tiranës, duke i kthyer ato në një version pozitiv dhe gjenerues të projektit.



Koncept 2: **"shiritat urbanë", "qytete" të eventeve**

Olesja Lami & Ina Musaj

TREGO QYTETIN TËND ...ish-industrial... lumi qendër e re dhe aks policentrik ... itinerare nyje sipërfaqe event ... qytet kufi ... hapësirë moment urban, hekur, utopi, realitet, oxhak tullë, muze, mur pa event, siluetë, shkalla "les follies" ... ndjesi krijim shëtitorja e gjelbër park i gjelbër

Polaroid 1: Ishte rezultati "shkak-pasojë" ai që, më pas udhëhoqi idenë tonë të rrjetës, të interpretuar si shtresëzim në analizën e gjithë zonës.

Duke nisur nga harta, në zonë evidentohet një situatë e paqartë, e cila vazhdon me ndërhyrje të ndryshme dhe përfundon në idenë e një mikroçipi - ideja e një qyteti të organizuar, ku rëndësia e zonave ndryshon nga njëra-tjetra për shkak të siluetës.

Kjo është situata që ne mbajmë dhe rinovojmë.

Polaroid 2: Pamja e lumit nga ura, tregon një panoramë të shpejtë të zonës.

Megjithëse, perceptimi i parë nuk

është aq i mirë për një zonë si kjo, ku dallohen të dyja anët e ndotura të lumit, foto-ja tregon se lumi nuk duhet parë si një kufi ndarës, por si lidhës i zonës njësoj si ura.

Polaroid 3: Panorama e natyrës së gjelbër flet për potencialin që ekziston brenda kësaj zone dhe jo çdo gjë duket aq e zymtë, sa perceptimi i parë nga jashtë. Kjo është shenja e parë e optimizmit dhe e shfrytëzimit të mundësive për ta bërë këtë pjesë të qytetit të banueshme.

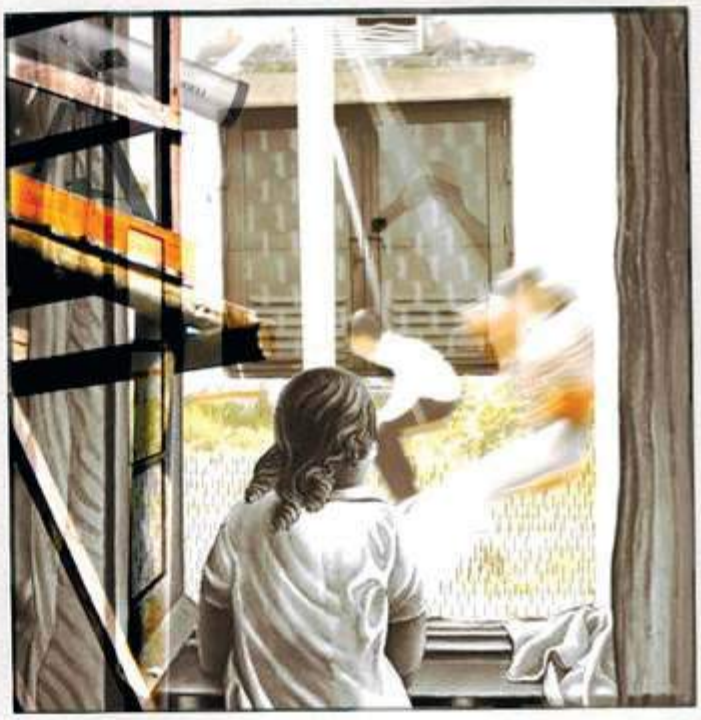
Arsyeja përse zgjodhëm zonën ish-industriale përfshin argumentet: për shkak të vendndodhjes midis dy qendrave, qendrës së Tiranës dhe qendrës së Kamzës në aksin metropolitan perëndimor; Pozicionimi midis lumit dhe hekurudhës; Mundësia e rikthimit në identitet dhe ndërhyrjet e reja.

Maketi *"quick & dirty"* përfaqëson një model ndërtesë. Një nga kullat e zonës.

I realizuar në letër gati transparente, ai jep idenë e elementeve klimatike të kthyera në arkitekturë. Fenomeni i zgjedhur në këtë rast është dielli dhe hija. Brisolet janë përdorur si elemente

TETRIS

C / PRIVATE



IF ...

për të dhënë idenë e arkitekturës së dritës dhe të hijes. Gjithashtu, një tjetër element i rëndësishëm që mundëson hyrjen e dritës dhe ajrosjen në brendësi të ndërtesës, është atriumi i kurbëzuar, i cili shkon në të gjithë vertikalitetin e ndërtesës.

Aplikimi i konceptit diell-hije në kontekstin urban: Përcaktimi i disa lloje hijesh në mënyrë fizike dhe filozofike, ndihmon në organizimin e kontekstit urban. Kjo mund të përfshihet pjesërisht në projekt, pasi është vetëm koncept i parë. Disa përzgjedhje të llojeve të hijeve janë paraqitur në kolazh. Ndërkohë, nyjet do të jenë fillimi i ekzistencës së itinerarëve të rinj, të cilët do të shërbejnë si shirita shumëfunksionalë që do të realizojnë lidhjen e sipërfaqeve. Skica me tekstura tregon funksionet e shumta që do të kenë shiritat.

Qendra e re do të quhet STRIPED TIRANA (TIRANA SHIRIT). Për këtë projekti i detajuar u përqendrua në idenë e nyjeve, itinerareve, sipërfaqeve. Nuk do të kemi më qytetin centrik me sheshin e vetëm "Skëndërbej", por bërthamën do ta shpërbëjmë duke e ndryshuar atë në shirita.

Trego qytetin tënd Plani i projektit: Zona, të cilën zgjodhëm për të trajtuar në projektin tonë, është një zonë ish-industriale. Ajo ndodhet midis hekurudhës dhe Lumit të Tiranës si dhe midis dy urave të rëndësishme, nga Bregu i Lumit deri në Paskuqan. Qëllimi i projektit është shndërrimi i kësaj zone në një qendër të re, për të krijuar qytetin policentrik, Tiranën. Drejtimi i zonës nga perëndimi, vendndodhja midis Tiranës dhe Kamzës e përfshijnë atë në të njëjtin aks metropolitan që tashmë është duke u zhvilluar dhe zgjeruar drejt perëndimit. Dilema e parë ka qënë se çfarë do të ndodhte ekzaktësisht në zonën ish-industriale? Çfarë do të ndodhte me shtëpitë pranë lumit?

Strategjia jonë konsistonte në një analizë të re përmes projektit, duke bërë një ndarje të zonës në *linja* (itinerare), *pika* (nyje) dhe *sipërfaqe* (zona). Nga kjo analizë morëm konceptin e shiritave urbanë. Shiriti i detajuar do të organizohej si një qytet eventesh, që do të thotë se, brenda këtij qyteti do të ketë një sërë eventesh urbane. Në këtë kontekst, lumi do të jetë vetë eventi dhe nuk do të konceptohet më si barrierë.

Duke marrë parasysh dilemat e

para, arritëm të kthejmë vetë çështjet në zgjidhje të problemeve; zona ish-industriale si problemi kryesor aty, ishte input-i i parë.

Menduam të përdorim një element industrial për të përfaqësuar këto shirita dhe mënyrën se si do të zhvillohej projekti. Ky nuk duhet të ishte vetëm një element dizenjimi, por për historinë e zonës diçka shumë kuptimplotë. Elementi i kërkuar do të shërbente si dizenjuesi i hapësirës dhe, në momente të ndryshme urbane do të shërbente edhe si volum i dizenjuar në hapësirë. Duke zgjedhur *hekurin* si simbol të fortë, kjo strategji e projektit mund të dukej shumë radikale. Por, për qëllimim kishim idejimin e një skenari midis *utopisë* dhe *realitetit*. Strategjia dhe projekti në këtë rast bashkoheshin në një për transformimin e zonës ish-industriale në një shfaqje bashkëkohore të hekurit në kontekstin urban.

Qyteti brenda "hekurit" - Njeriu brenda hekurave.

... Dikur kjo ka qenë zonë industriale. Sot nuk është më...

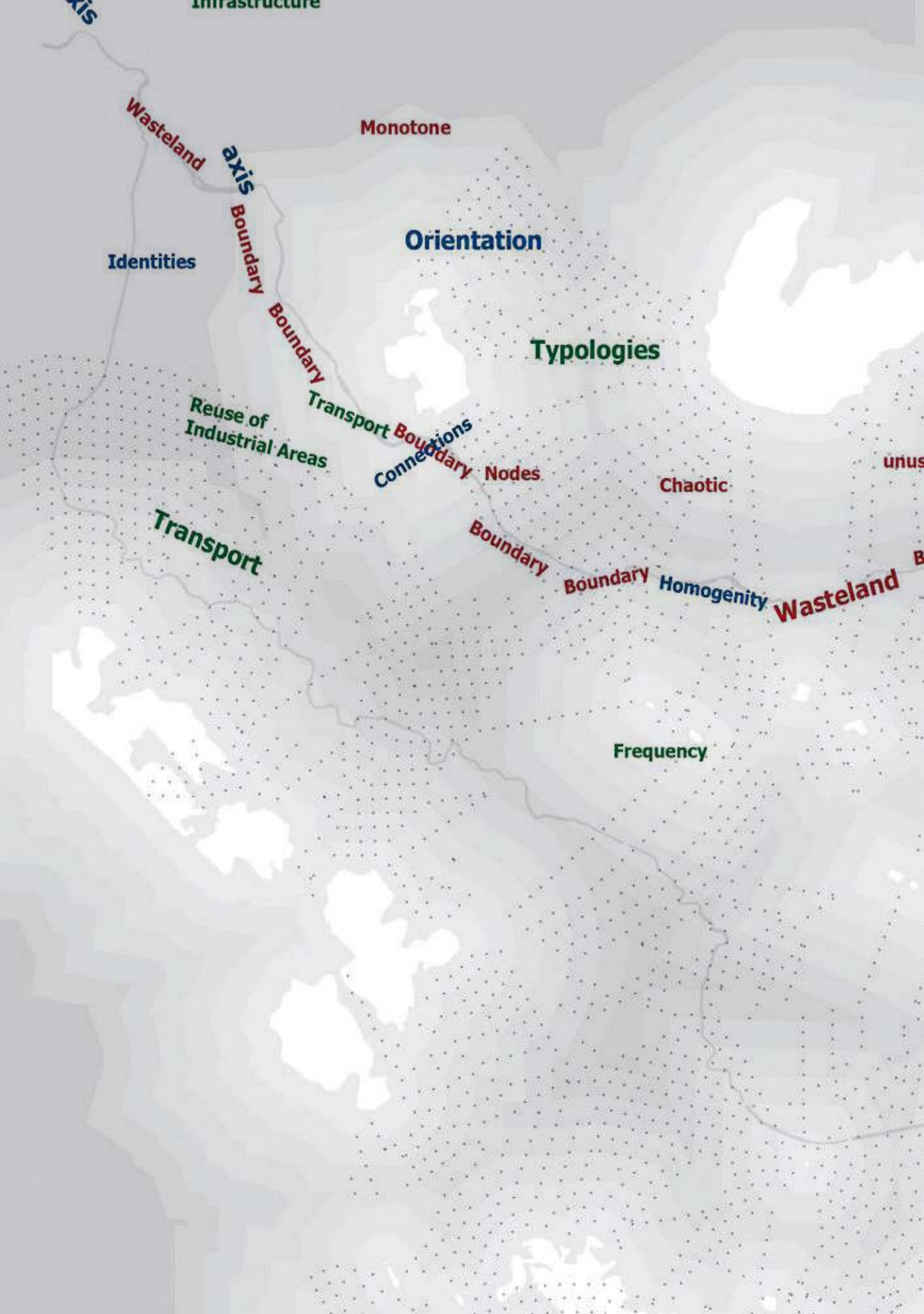
Hekuri është simbol i industrisë që duhet të jetë i pranishëm dhe sot në kujtim të industrisë që ka ekzistuar dikur dhe dizenjimi i tij i është përshtatur kohës së sotme.

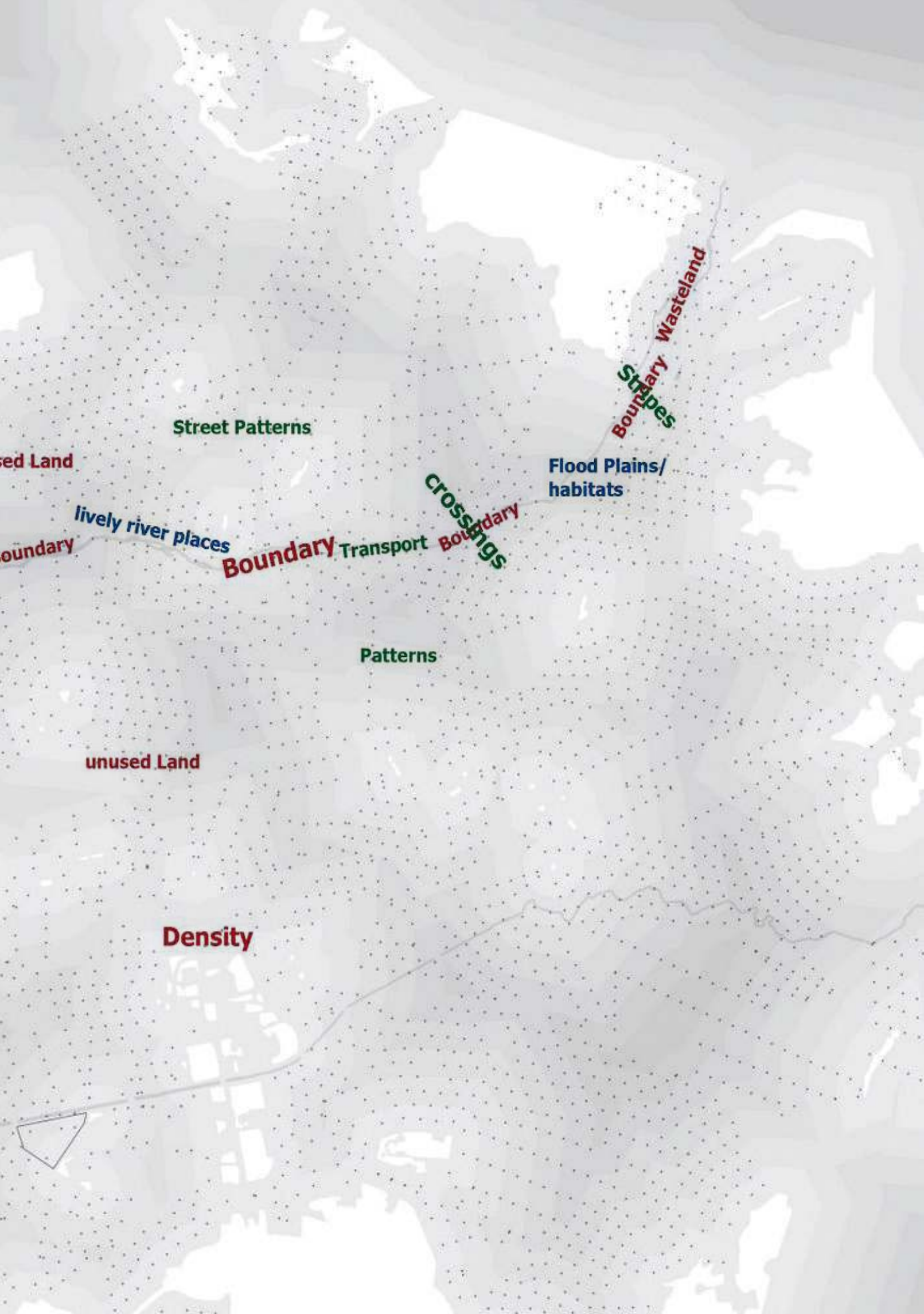
Struktura metalike: Qëllimi i projektit është dizenjimi i hapësirës. Mbulimi i hapësirës me këtë strukturë metalike do të ndryshonte perceptimin e banorëve për qytetin e tyre. Kjo do të jetë një strukturë e çrregullt, e lëvizshme që ndryshon përmasat në çdo hap që ata e ndjekin atë. Në këtë mënyrë, hapësira fiton një kuptim të ri. Kjo strategji do të realizonte zhvillimin e qytetit brenda një arkitekture të lëvizshme në vend të arkitekturës së ngurtë.

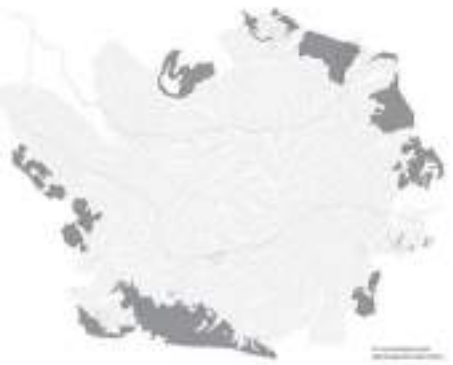
Qyteti i eventit: Evente të ndryshme lidhen me njëra- tjetrën nga ky hekur. Hekuri, kështu, merr funksion dhe bëhet i përdorshëm jo vetëm si element dizenjimi, por edhe si dizenjues i hapësirës. Eventi i ndodhur në tokë merr përmasat e tij reale në hapësirë.

I perceptuar si i tillë, ndryshe quhet event hapësinor.

Shkalla: Vetë hekuri dhe eventi janë në kontrast me njëri-tjetrin për sa i përket shkallës së përdorur. Hekuri është një element lidhës fizik i eventeve, kështu që eventet e shkallës së madhe duhet të jenë në vetvete elemente strukturale në shkallë të vogël.


Infrastructure
Wasteland
axis
Monotone
Boundary
Orientation
Identities
Boundary
Typologies
Transport
Reuse of
Industrial Areas
Connections
Nodes
Chaotic
Transport
Boundary
Boundary
Homogenity
Wasteland
Frequency


Wasteland
Boundary
Shapes
Street Patterns
sed Land
Flood Plains/
habitats
crossings
Boundary
lively river places
oundary
Boundary
Transport
Boundary
Patterns
unused Land
Density



Në momente të tjera, kur ky event shfaqet "pothuajse i padukshëm", struktura metalike perceptohet si një objekt në hapësirë dhe me hapësirë të brendshme. Ato mund të jenë "follie". Në këtë mënyrë, vetë struktura, në vend që të bëhet lidhësi i eventeve, përbën vetë eventin. Shkalla (scale) është një element kyç në projekt. Artikulimi i saj i bën njerëzit të përjetojnë ndjesi të ndryshme.

Një përballje imagjinare me zonën: Skenari përfshin një sërë eventesh të shpërndarë në gjithë zonën. Kur hyn në zonë nga pjesa jug-lindore, përballë syve, të del një oxhak i vjetër me tulla që lartësohet në qiell, ku ndihesh shumë i vogël përpara tij.

Eventi i parë kryesor ndodh tek muzeu (një ndër kapanonet e vjetër, pranë oxhakut, i ri-identifikuar). Pasi del prej këtej, në drejtim nga perëndimi, për të arritur në kinema përballesh me një mur masiv që fsheh pas tij ndërtesën e kinemasë. Ky maskim ngjall më tej kureshtjen për të zbuluar se çfarë fshihet pas tij. Nëse ndjek strukturën metalike që shfaqet shumë spontanisht, ecet përgjatë lumit.

Pauzë eventesh... struktura metalike mbizotëruese. Duke ecur më tej, papritur arrihet në një shesh të vogël të rrethuar nga dyqane të vogla dhe kafene (bare).

Pas tyre dallohet qartë silueta e lartë e zyrave të biznesit, shërbimeve dhe, në këtë moment, "hekuri" është kthyer në një element XXS (extra extra small) duke u shndëruar në mobilim urban.

Më tej, përballesh me një shëtitore të mbuluar "*hekuri XXL*", e cila shtrihet përgjatë restoranteve, dyqaneve në drejtim të veriut. Papritur, në sheshet ku kjo shëtitore fillon e hapet, mbijnë nga toka folitë (vepra arti masive), të cilat bëhen pika orientuese për qendrën e re. Diku "hekuri" shndërrohet në një vëllim në hapësirë, i shfrytëzueshëm edhe në brendësi të tij.

Gjithmonë e më në veri, drejt lumit, përballesh me një hapësirë të boshatisur nga eventet, e cila kthehet në një ambient çlodhës, ku njerëzit ndihen të lirë në krijimin e eventeve të tyre. Gjatë rrugëtimit, dy linja tangenciale ndërpresin rrugën, tramvaji (për trasportin brenda zonës) dhe lumi.

Eventi natyral përveç lumit, është ura e gjelbër shëtitore. Ky është elementi që shndërron funksionin e lumit nga barrierë në pjesë përbërëse të gjithë zonës. Gjithashtu, disa nga urat mbajnë disa evente. Ajo ç'ka shihet përtej është një park në të cilën eventet shpërndahen në gjithë hapësirën e gjelbër, ndërsa "hekuri" shndërrohet në një foli masive për argëtim.

Referencat:

1. *Teoria e Yona Friedman*
2. *Qyteti utopik, Qyteti hapësinor*
3. *Topografi artificiale, Zinxhirë hapësinorë*

Concept 3: Re-establishing social network and identity - Inverted Paskuqan

(German students)

Three characteristic and representative elements of the proto urban conditions in

Pascuqan are inverted: - Walled house » Courtyard house; - Waste dump » Waste cycle; - Water import/export » Local water

The Tirana-River corridor is dominated by informal and destructive development, leading to vast misuse and derelict of space. Despite the underlying potential of these spaces, structures and residents, there reigns a vacuum of responsibility and vision. This work proposes a network of formerly derelict post-communistic structures and spaces, reinvented as symbols of identity and potential that will initiate an informal open-source development of communities, united in a common-interest motivated utopia.

After the breakdown of the communist regime in the 1990s, the rural exodus forced by the breakdown of communistic employment and rural development structures, led to a population boost in Tirana. However, the planning authorities, struggling with their new freedom but also responsibility, subsequently failed to cover the immense demand for housing and commercial allocation. Both commercially motivated (including a strong building-lobby) and private informal buildings and developments took the lead, creating massive areas which to recover and supply now is one of the most thriving issues for the local municipalities.

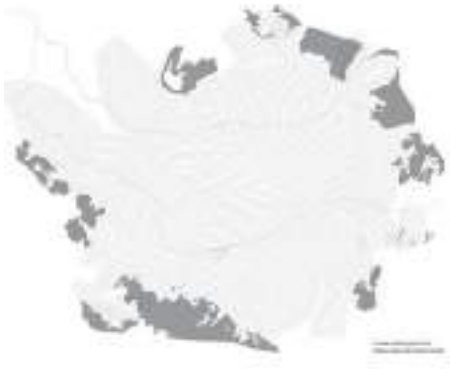
The private informal settlements, in the Tirana-river corridor represented by the domination of semi- and detached buildings, also represent another paradigm shift in the Albanian society towards a more individualized identity. "The ordinary Albanian citizen is sensitive to any sort of collectivism". With this background, the classical top-down-planning approach does not appear suitable for the Tirana-river corridor.

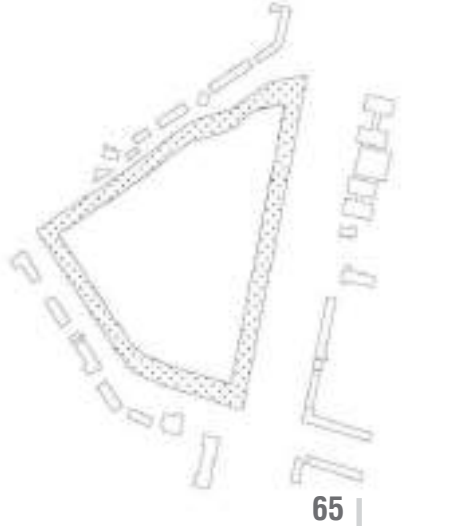
To address this individualized and unstructured area, four intervention-scenarios are proposed:

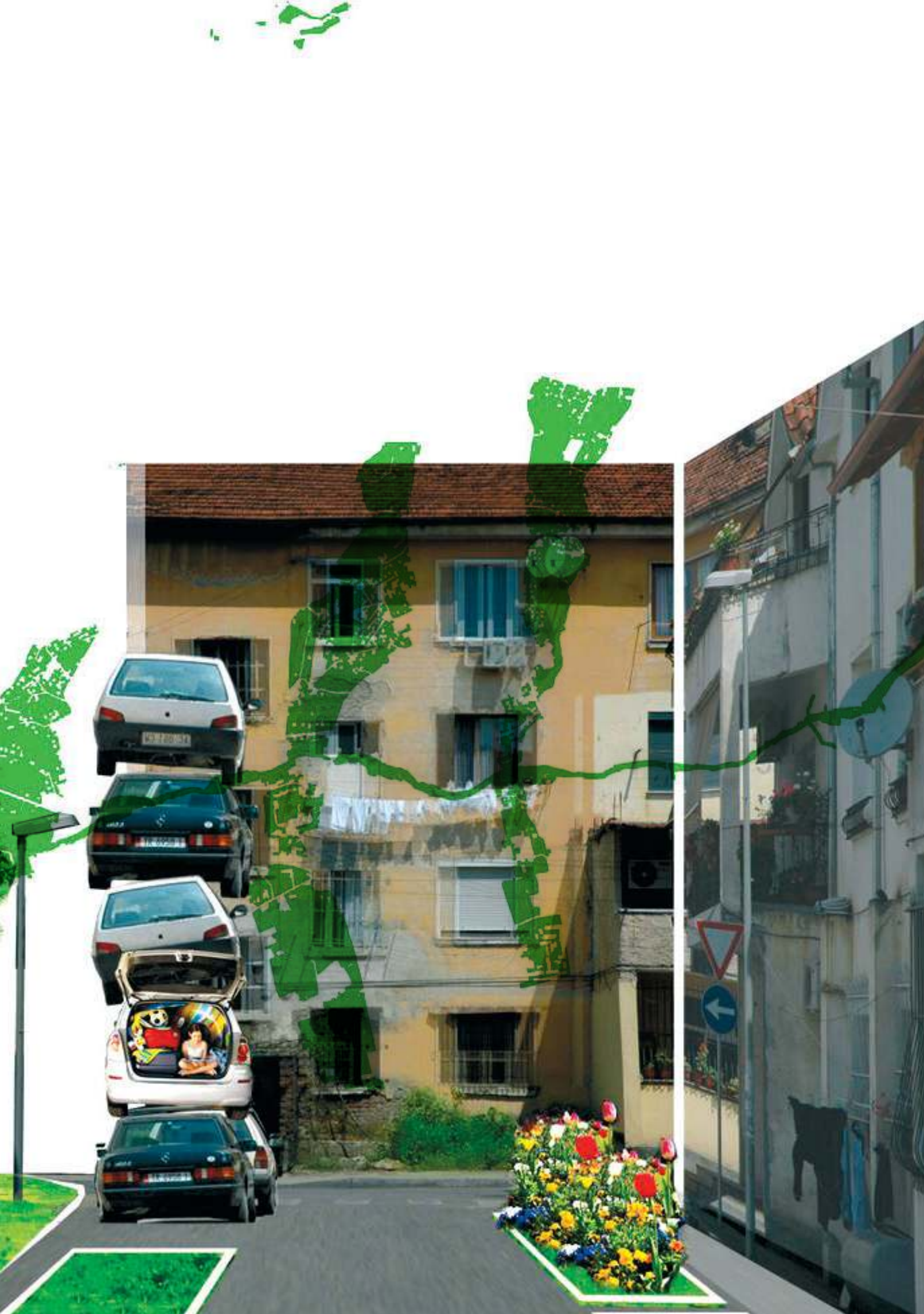
The first one has to identify existing elements of the communist regime or collectivism, vacant and derelict structures, either post-industrial or post-military (bunkers), and vacant, misused or unused spaces and waste land. Reinventing, enforcing and individualizing these elements will enable the residents to readjust and use them for their demand.

Second, these derived potentialized spaces create and simultaneously still the demand for small scale development and income possibility. The existing use can be generalized in two phenomenon: garbage dump fields and small scale agricultural cultivation. The creations of a series of sanitary landfills as well as the offer of community gardens for small income possibility will address these potentials and will start a slow familiarization of the ex-rural residents whilst preserving open space for the re-establishment of a social network and identity.

Third, the post-military bunkers, hardly destroyable and absurd urban furniture can be found sometimes on open spaces, sometimes cramped between buildings and backyards. Depending on their position, these bunker will be able to serve different functions, e.g. street bars, cornershops, community garden centre etc. Found in backyards and other absurd







situation, they could be transformed into identity elements, claiming a certain perimeter around them to be public space would not only expose their ambiguity but also acupunctural intervene within the urban space to put public space and local community back into the conciseness of the neighborhoods.

Fourth, to address the issue of the non-existing waste handling policy, we propose a local system of sanitary landfills to create open space on the river, and a recycling system. Part of the recycled waste can be put back into the community as building materials, offering affordable and local building products for further development.

Conclusion: This catalog of intervention scenarios will initiate a diverse and flexible network to address the pressing issues of vacant land and the lack of urban identity perception. When this network will take effect, the vacuum of responsibility and potentials will be filled by the informal and formal engagement

and intervention by the residents and local communities. Enabling the residents to influence, control and gain ground, both physically and metaphorically will form the basis of a common-interest motivated communities and planning.

Urban Form _ Inverted Paskuqan: This urban typology represents an Utopia. It is based on the ideal, that the "Input" to a house can be limited to only two elements: (i) Consumer goods: Food, toys, luxury goods, daily-life goods. (ii) Clear rainwater. That means, no electricity, no fresh water, no heating and no fresh air is needed from outside. In a second step, the "Output" is limited to two elements as well: a) Clear water, ready to be returned to the earth. b) Recycled materials, e.g. usable as building materials. This utopia will be called *www.Inverted.Pascuqan.net (work)*. Three characteristic and representative elements of the proto urban conditions in Pascuqan are inverted: - **W**alled house » Courtyard house; - **W**aste dump » Waste cycle; - **W**ater import/export » Local water.

Brigitte Carolyn Francois Gjergji Gregor Ina Jonas Julia Lorin Marcia Marian Meike Olesja Poliksen Silva Sophie Vincent Alex Marcus Martin Sotir Besnik

Qytetet Tona Dhe Vlerat Europiane

Arkitektura përtej ndërtesës
Postfestum NAi: Debat në turne - Prishtina

Florina Jerliu

Florina është arkitekte me pervojë që ka studjuar në Prishtinë dhe aktualisht është këshilltare e Kryetarit të Komunës Prishtinë për çështje të territorit.

Më 25 shkurt të këtij viti u mbajt "Debati në turne – Prishtina" si pjesë e serisë së "NAi: Debat në turne", organizuar nga Komuna e Prishtinës, Instituti i Arkitekturës i Holandës (NAi) dhe Archis Interventions. Më se 200 arkitektë kosovarë u mblodhën në këtë tubim për të marrë pjesë në atë që sot përfaqëson diskursin ndërkombëtar të arkitekturës, që thërret për rivlerësim të pozitës së arkitektit në shoqëri dhe të arkitekturës si disiplinë e patjetërsueshme në përballjet me sfidat e qytetërimit të epokës sonë; që rikonfirmon vlerën e domeinit publik dhe të pjesëmarrjes qytetare në proceset e planifikimit dhe të ndërtimit të qyteteve tona, si vlerë e përbashkët e qyteteve europiane.

* * *

"NAi: Debat në turne" bën pjesë në veprimtarinë e Institutit të Arkitekturës të Holandës që për qëllim ka stimulimin e debatit ndërkombëtar për çështjet dhe temat universale të arkitekturës në botë. Në debatin e radhës në Prishtinë, NAi u përfaqësua nga drejtori Ole Bouman, si dhe prezantoi ekspertët e fushës së pjesëmarrjes qytetare në proceset e planifikimit, z. Marcel Mussh nga *BVR Adviseurs Ruimtelijke Ontëikkeling* dhe znj. Wilma Ruis nga *Fondacioni De Beuk Organisatieadvies.* Po ashtu, në këtë debat u prezantua edhe paneli i përbërë nga përfaqësues të Komunës së Prishtinës, anëtarë të Asociacionit të Arkitektëve të Kosovës dhe të Rrjetit të Studentëve Archiedu.

Ngjarjet si debati i Prishtinës që nxisin diskutime profesionale dhe që ndikojnë në avancimin e disiplinave shkencore në Kosovë dhe më gjerë, duhet të shërbejnë si nismë e mbarë në krijimin e një platforme profesionale dhe të një diskursi të hapur për arkitekturën në Kosovë, që do të duhej të ndikonte në rivlerësim të programeve qeveritare, kurrikulave universitare dhe mendësisë qytetare karshi problemeve të hapësirës, në të cilën jetojmë dhe asaj që duam ta ndërtojmë në të ardhmen. Pavarësisht prej stadit organizativ që komunitetet profesionale në Kosovën e pasluftës arritën të zhvillojnë, qoftë si pasojë e mungesës së vullnetarizmit apo margjinalizimit të skajshëm nga ana e donatorëve dhe institucioneve të vendit,

janë pikërisht këta njerëz që kanë përgjegjësi kolektive dhe profesionale, dhe që janë të aftë për të promovuar strategji dhe politika që e garantojnë Kosovën europiane. Janë pikërisht këto ngjarje, debate a tubime, që dëshmojnë se jo detyrimisht gojëtaria popullore dhe përkatësia politike krijojnë kredenciale të mjaftueshme për t'u vlerësuar si aset shtetëror.

Në këtë rrafsh, adresimet e arkitektëve tek ne, qoftë përbrenda komunitetit apo në dialog me të tjerët, do të duhej përcjellur me shumë interes, sepse arkitektura është pa dyshim ajo që shohim e që nuk është pyll apo fushë; është formësuese e gjithë hapësirës ku ne jetojmë dhe veprojmë dhe determinuese e imazhit që ne e përçojmë në botë për kulturën, demokracinë dhe historinë tonë si popull dhe si shoqëri.

Prandaj, paraqet interes të përgjithshëm, që të kuptojmë se cilat janë shqetësimet e këtij komuniteti, i cili në kushte ideale përfaqëson vizionarin e qytetformimit; cili është misioni i arkitektëve në Europë dhe në rastin konkret, në Holandë dhe në cilën pikë të diskutimit njësohemi ne arkitektët e Kosovës me ta; cili është misioni ynë profesional dhe sa identifikohemi ne, për shembull, me ndërtimet e pasluftës në Prishtinë. Cilat janë ato përvoja europiane që mund t'i vëmë në sprovë në përpjekjet për t'i zgjidhur problemet e qyteteve tona dhe sa jemi të gatshëm që si komunitet të respektojmë etikën e arkitektit dhe si shoqëri ta njohim të drejtën e tyre për konkurrencë të hapur të vlerave!

1. Domeni publik si vlerë e përbashkët e qyteteve europiane

"Ne përfaqësojmë qytete të ndryshme dhe vështirë të krahasueshme - Prishtina, Roterdami apo Amsterdami, por që të gjithë vijmë nga qyteti Europian, dhe nëse ekziston një vlerë e vetme që ne të gjithë e përfaqësojmë, ajo është vlera themelore e qyteteve europiane, vlera në domenin publik, vlera e sferës publike, vlera në shfrytëzimin e sferës publike në mënyrë të duhur." Kjo ishte porosia themelore e drejtorit të Institutit të Arkitekturës të Holandës, z. Ole Bouman, personalitet i njohur në diskursin ndërkombëtar të arkitekturës. Sipas tij, domeni publik

ABSTRACT

This article describes the main findings and recommendations of NAI debates organized by Prishtina Municipality, The institute of Architecture (NAI) in Holland, and ARCHIS Interventions. More than 200 architects from Kosovo participated in what nowadays represents an international discourse related to the repositioning of the role of architects in the society and the reconsideration of the architecture as a discipline that increasingly faces the challenge of the civilization in a new era.

The article brings in focus the concept of the "architecture of consequence" that reminds the architects to reorient towards issues of concern for the entire society: food, health, energy, space, time, social cohesion, and the creation of values. These issues should be considered as focal points of interests and inspiration for the architects and urban planners in our era. At the same time, this is a warning for the architects and urban planners to reorient their attention to the urgent needs of the society. This calls for an architecture beyond the building, an architecture that is related to the existential dimension of our lives, as such architecture has to play an important role in the solution of essential problems of the humanity. Only after successfully facing this challenge, architecture can gain a new and important role as a profession in our society. This also relates to the public domain and citizen participation in the city making processes as a common value in the European cities.

Most importantly this discourse is an important professional platform for open discussion to be reflected in the government programs, university curricula, and public mentality in general.

Living right above industrial premises, 2 by 4 architects
Të jetosh sipër industrisë, rasti i shfrytëzimit të kateve sipër

është baza e jonë e përbashkët ku ne duhet ta mbështesim debatin për qytetet tona, ndërsa shkëmbimi i përvojave tona në këtë domen duhet të shërbejë si mesazh për ripërcaktimin e çështjeve që na preokupojnë, siç thotë ai, "jo duke u përpjekur që t'i zgjidhim çështjet nëpërmjet diskursit dhe instrumenteve, të cilat i krijuan problemet më parë, por duke

i ripërcaktuar ato me instrumente të reja, mjete dhe shkathtësi të reja të profesionit të arkitekturës".

Megjithëse vlerat e qytetit europian janë bërë pjesë e përkufizimeve dhe vizioneve tona për qytetet në të ardhmen, ne ende kemi shumë për të bërë në drejtim të parashtrimit të strategjive funksionale dhe siç thotë Bouman, të riprogramimit të qasjes sonë në funksion të zgjidhjes së problemeve të qytetit sot dhe në shërbim të adresimit të çështjeve globale urbane të qytetit të së ardhmes.

Një gjë që duhet ta kuptojmë në mënyrë të drejtë dhe ta pranojmë si pikënisje në materializimin e vizioneve tona urbane është se zgjidhja e problemeve të qytetit është proces i gjatë dhe i përket gjithë atyre njerëzve që jetojnë në këto qytete. Kjo është edhe porosia, të cilën e dha Marcel Musch nga BVR Adviseurs Ruimtelijke Ontwikkeling, në prezantimin e tij me rastin e debatit në Prishtinë. Një gjë të tillë, shpjegon ai, e dëshmon edhe fakti se në Holandë kjo praktikë ka filluar në vitet `70 dhe ende nuk është përmbyllur. Qyteti Perëndimor (Oude West) i cili ishte bombarduar gjatë Luftës së Dytë Botërore është një ndër rastet e regjenerimit urban në Holandë, ku për herë të parë ishin përfshirë qytetarët në procesin e planifikimit dhe ndonëse qëllimi i rigjenerimit të këtij vendbanimi ishte i bazuar në akomodimin e nevojave të banorëve ekzistues dhe në ndërhyrje minimale, ky proces nuk është përmbyllur edhe sot e kësaj dite. Pra, qasja ndaj regjenerimit të qytetit si proces afatgjatë dhe përfshirja e qytetarëve në këtë proces është përvojë e dëshmuar dhe duhet të kuptohet si e tillë, sidomos në rastet kur qyteti ka kërkesa të shumta, të cilat kërkojnë të zgjidhen në të njëjtën kohë. Dhe që ky proces të zhvillohet për së mbari, sipas z. Musch, "duhet të ekzistojë dimensioni kolektiv, dhe veçanërisht kur kemi të bëjmë me hapësirat publike dhe me atë se çfarë hapësirash publike dëshirojmë të kemi".

Pikërisht ndjeshmëria qytetare për qytetin paraqet vlerë të përbashkët europiane, me të cilën duhet të njësohemi edhe ne në Kosovë, dhe ky dimension nuk mund të thellohet nëse nuk ekziston një qëllim i përbashkët, një mendim dhe një vullnet kolektiv për t'i ndryshuar gjërat që nuk i duam në lagjen dhe në qytetin tonë. Një nga 'gjërat' që padyshim duhet ta ndryshojmë në Prishtinë është aspekti i informalitetit në procesin e ndërtimit. Tipologjia e 'qyteteve joformale',

karakteristike për zhvillimet nga vetë qytetarët, dhe i ashtuquajturi 'urbaniteti në shtresa' ku shumë veprime ndodhin vetvetiu dhe në mënyrë autonome, (që haset në një masë të madhe në Prishtinë, ashtu siç ndodh edhe në shumë qytete tjera në rajon dhe në botë), paraqet një sfidë të madhe tek ne dhe është problematikë që duhet ta kuptojmë dhe t'i qasemi në mënyrë krijuese. Sipas Musch, përvoja holandeze ka treguar se qasja më e mirë në zgjidhjen e kësaj problematike nuk duhet të orientohet në rregullimin e një shtrese në nivel qyteti, por në përzgjedhjen e disa shtresave për ndërhyrje duke shfrytëzuar potencialet ekzistuese dhe duke i kombinuar ato. Dhe fillim i mirë në këtë qasje, sipas tij, mund të jenë bulevardet me të gjitha përmbajtjet që ato kanë dhe përmbajtjet potenciale dhe të reja që mund të aneksohen në të ardhmen.

2. Qytetarët në fokus

Që të funksionojë kjo dukuri, kërkohet një qasje e ndryshme ndaj procesit të planifikimit nga ana e autoriteteve dhe arkitektëve e hartuesve të planeve dhe projekteve, veçanërisht në raport me qytetarin si pjesë e rëndësishme e këtij procesi. Kjo shpjegohet me faktin që, shumë shpesh, dhe sidomos tek ne, qasja ndaj qytetarit është e gabuar, meqë, siç u shpreh Ruinsi nga fondacioni De Beuk Organisatieadvies në mbrëmjen e NAi debatit në Prishtinë, arkitektët dhe urbanistët kërkojnë që njerëzit të bëjnë atë që u duhet atyre për t'i hartuar planet! "Qytetarët nuk përfshihen në procesin e planifikimit për t'ua bërë planerëve punën më të lehtë, por për të ndikuar në përmirësimin e jetëve të tyre", u shpreh ajo më tej, duke e porositur komunitetin e arkitektëve që para se të fillojnë çfarëdo veprimi planifikimi, t'i parashtrojnë vetes pyetjet themelore: 1) "Çka mund të bëjmë ne për qytetarët?" e jo "Çka mund të bëjnë qytetarët për ne". 2) Çfarë u duhet sot qytetarëve të Prishtinës për të pasur jetë më të mirë? 3) Pse u duhen ato që kërkojnë? 4) Pse do të donin që ato të bëhen nga ne, në vend që t'i bëjnë me vetëiniciativë siç kanë vepruar deri më tani?! Duke e njohur problemin e ndërtimeve pa leje dhe krejtësisht të ngjeshura njëra pas tjetrës, mund të paramendohet se qytetarëve të Prishtinës u duhet më shumë hapësirë publike, dhe nëse kjo nuk deklarohet si nevojë më prioritare, atëherë së paku do të duhej të trajtohej për hir të përmirësimit të kushteve jetësore për gjeneratën e ardhshme. Procesi i trajtimit të ndërtimeve pa leje në funksion të krijimit të kushteve të dinjitetshme jetësore dhe të hapësirave të lira si parqet, sheshet e oborret, nuk mund të kryhet as shpejt e as njëkohësisht në të gjitha pjesët e qytetit. Ky proces duhet të kuptohet si proces gradual, që zhvillohet nëpërmjet kombinimit të projekteve më të vogla dhe të zbatueshme. Dhe suksesi i projekteve të tilla të para paraqet bazë dhe shembull të mirë për projektet vijuese.

Problematika e hapësirës së nevojshme, që në një mënyrë sygjeron heqjen dorë nga ndërtesa apo prona, në raste të caktuara kërkon vendime të qarta që duhet të zbatohen në bashkëpunim me qytetarët. Rrënimi eventual i objekteve substandarde, siç mund të supozohet në rastin e Prishtinës, apo vendimi që një pjesë e tokës t'i kthehen detit, siç është

Architecture of Consequence in the NAI
Photo Mike Bink

ZUS

rasti në Holandë (duke ditur se Holanda shtrihet kryesisht nën nivelin e detit dhe shquhet për luftën e vazhdueshme për akomodim të ujërave të detit dhe mbrojtje nga përmbytjet), nuk është kafshatë e lehtë për t'u kapërdirë për ata që preken prej tyre, por është e vetmja garanci për ne si shoqëri për t` u identifikuar me 'vlerën në domenin publik - vlerën e përbashkët të qyteteve europiane'.

4. Arkitektura e konsekuencës.

Adresimi i çështjeve universale si vlerë e përbashkët e qyteteve europiane

Në kontekstin global, problemet e qyteteve sa vijnë e shumëfishohen si pasojë e shfrytëzimit joracional të natyrës dhe fatkeqësive që pasojnë atë. Dhe në këtë pikë, qytetet tona janë mjaft të brishta, veçanërisht për sa i përket ndotjes së mjedisit dhe humbjes së tokës pjellore.

Pavarësisht nga stadi apo kontekstit zhvillimor në Kosovë apo në Holandë, adresimi i çështjeve që ndërlidhen me pasojat që mund të vijnë si 'revansh' i natyrës ndaj njerëzimit, është kusht të cilit nuk do të mund t'i rezistojmë edhe shumë gjatë. Shtrirja urbane në periferi dhe mbrojtja nga përmbytjet në Holandë, njëkohësisht, shtrirja e pakontrolluar urbane dhe mbrojtja e mjedisit ku jetojmë, janë preokupim i çdo qytetari të Amsterdamit, përkatësisht Prishtinës, dhe janë sfidë për shoqërinë sot. Në këtë kontekst, arkitektët dhe planerët do të duhej të orientohen për zgjidhjen të cilat në rastin e Holandës, nuk mund të jenë më vetëm të bukura dhe konceptuale, nëkohë kur në rastin e Prishtinës, nuk mund të jenë ndërtesa të 'maksimalizuara' apo pa leje, por duhet të orientohen drejt çështjeve me të cilat preokupohet e gjithë shoqëria dhe të mendojnë për atë që Boumani e quan "arkitekturë të konsekuencës".

"Arkitektura e konsekuencës" është, gjithashtu, titulli i botimit të NAi-t i cili artikulon misionin afatgjatë të këtij instituti që për qëllim ka krijimin e një gjendje rinovuese e cila sfidon arkitektët dhe planerët për të përzgjedhur propozime dhe ide progresive që çojnë në tranzicionin nga praktikat projektuese reaktive në atë proaktive.

Arkitektura e konsekuencës sipas Bouman, ka të bëjë pikërisht me ripërcaktimin e çështjeve, riorientimin e disiplinës sonë, përkatësisht, rikalibrimin e arkitekturës. Ka të bëjë me gjetjen e përgjigjeve adekuate ndaj shtatë çështjeve, të cilat ky institut i identifikon si çështje qenësore për njerëzimin dhe njëkohësisht si pika fokale të interesit dhe të inspirimit për arkitektët dhe urbanistët e ditëve të sotme. Shtatë çështjet e identifikuara nga Arkitektura e Konsekuencës: Ushqimi, Shëndeti, Energjia, Hapësira, Koha, Kohezioni Social dhe Krijimi i Vlerave, paraqesin dimensione ekzistenciale që kërkojnë ndërlidhjen e punës së arkitektëve dhe të urbanistëve me kërkesat urgjente të shoqërisë. Dhe kjo arkitekturë, siç shprehet Boumani, më nuk ka të bëjë vetëm me vetëshprehimësinë apo modën e fundit, por me të menduarit për dimensionet ekzistenciale të jetës sonë. Sipas tij, adresimi i çështjeve universale është një tjetër vlerë e përbashkët që e ndajnë qytetet europiane. Bioindustria në rritje, problemet shëndetësore në rritje të popullatës urbane, angazhimet globale mbi

burimet e energjisë, hapësirat që cenohen për shkak të fatkeqësive natyrore, koha e humbur dhe mungesa e kualitetit të jetës së qetë si pasojë e presioneve të trafikut rrugor dhe të ekonomisë 24-orëshe, kohezioni social në zhdukje, konfliktet sociale dhe mbyllja ndaj shoqërisë, shkatërrimi i vlerave të ndërtuara në vend të ndërtimit të vlerave të reja; për të gjitha këto kërkohet një qasje e re dhe nuk mjafton që arkitektura si disiplinë t'i adaptohet situatës, por t'i kundërvihet asaj.

Duke u angazhuar në riorientimin e disiplinës dhe të veprimtarisë së tyre, thotë Bouman, arkitektët janë ata që duhet të dëshmojnë se profesioni i tyre nuk mund të mbetet i margjinalizuar në dekadat që vijnë, se arkitektura e këtij shekulli nuk është vetëm disiplinë stilistike dhe vetëekspresioniste, si disiplinë që përmbush vetëm kërkesat e klientit; se arkitektura e dekadave vijuese duhet të kuptohet si element i rëndësishëm në zgjidhjen e çështjeve ekzistenciale të njerëzimit. Adresimi i çështjeve globale, gjithnjë sipas Boumanit, paraqet një hap përtej prodhimit të një ndërtese më shumë dhe është pikërisht kjo mendësi strategjike, nëpërmjet së cilës arkitektura do ta rimarrë pozitën e saj në shoqëri dhe do të demonstrojë rolin e saj të rëndësishëm në përballjet e shoqërisë sonë me problemet jetësore të saj, sepse "aty ku na duhet, arkitektura ka shanse".

Ajo që Boumani porosit është që në përpjekjet për të 'rikalibruar arkitekturën', ne duhet t`i mendojmë për aplikim të teknikave dhe strategjive të reja të këtij profesioni, ndër të cilat ai i shikon të zbatuara në Holandë dhe që mund të vlejnë edhe për ne:

- *Ripërdorimi apo rishfrytëzimi* i materialit ndërtimor për të ndërtuar struktura të reja apo edhe rishfrytëzimi i ndërtesës si tërësi mbi bazën e rivlerësimit të saj dhe ndërhyrjeve të vogla dhe pak të kushtueshme, krahas rishfrytëzimit të energjisë si objektiv i gjithëmbarshëm për ruajtjen dhe shfrytëzimin efikas të energjisë dhe uljen e ndikimeve të karbonit në qytete.
- *Densifikimi* - për akomodim të kërkesave të popullsisë urbane në rritje; krijim të hapësirave të reja mbi katet e sipërme të objekteve ekzistuese si praktikë që vendet europiane e aplikojnë me arsye, ndërkaq shembulli i mbindërtimeve të Prishtinës, megjithë problemet teknike që tërheqin ato, por që në fakt janë të zgjidhshme dhe të ndreqshme, është praktikë që, sipas Boumanit, do të duhej të bartej si leksion nga Prishtina, me kusht që këto hapësira të krijohen dhe të shfrytëzohen me më shumë mençuri dhe përkushtim nga arkitektët.
- *Sinkronizimi dhe rikombinimi* - i proceseve dhe i kualiteteve ekzistuese në qytet mund të arrihet pa sforcime të mëdha dhe të rezultojë në krijimin e vlerave të reja;
- *Shoqërimi apo socializimi* - duke krijuar projekte të reja në hapësira të lira dhe të lëna pas dore në funksion të krijimit të hapësirave për socializim.

Mbi të gjitha, arkitektët e kohës sonë duhet të mendojnë për të ardhmen, të mendojnë se si arkitektura mund ta krijojë ardhmërinë tonë duke e organizuar hapësirën ku jetojmë në mënyrë më të arsyeshme!

Ajo që Boumani i porositi arkitektët e Kosovës në fund të prezantimit të tij në debatin e Prishtinës, ishte që të konsolidohen si komunitet, si asociacion ose si institut, që të organizojnë ekspozita, që të zgjerojnë nocionin e arkitekturës përtej ndërtesës dhe të krijojnë treg të ri duke punuar, për shembull, si konsulentë apo producentë filmi, të angazhohen në projekte vullnetare dhe propozime që mund të bëhen të dobishme pas 10 vitesh, të organizojnë ngjarje e takime me klientë, konkurse me juri ndërkombëtare, të botojnë udhërrëfyes qytetesh që nxjerrin në pah vende dhe detaje të vogla sekrete dhe krijuese (siç i kishte hasur gjatë qëndrimit të tij në Prishtinë), të cilat ndihmojnë në konceptualizim të qytetit, në krijim të hartës mentale të qytetit; që të organizojnë ngjarje të vogla taktike, të ndikojnë në ngritjen e vetëdijes qytetarë për rolin e Fakultetit të Arkitekturës, Institutit apo tjetër.

Të gjitha këto, dhe shumë të tjera që u thanë në *NAi Debatin në turne* të mbajtur në shkurt të këtij viti në Prishtinë, prezantojnë një bazë të fuqishme për dialogun tonë të mëtejmë dhe njëkohësisht obligim për

arkitektët në Kosovë që të zgjerojnë debatin dhe të bashkërendohen në diskursin e arkitekturës europiane.

Për më shumë informata lidhur me organizatorët e debatit në Prishtinë:

Komuna e Prishtinës
www.prishtina-komuna.org

Archis Interventions
http://www.seenetwork.org
http://www.archis.org/interventions/2006/11/06/rsvp10b-unbuilt-prishtina/

BVR Adviseurs Ruimtelijke Ontwikkeling
www.bvr.nl

De Beuk organisatieadvies
www.beuk.nl

Netherlands Architecture Institute
http://en.nai.nl

Për më shumë informata mbi axhendën krijuese 'Akitektura e konsekuencës":
http://www.architectureofconsequence.nl

Strategji për Përmirësimin e Transportit në Tiranë

Dorina Pojani

ABSTRAKT

Ky artikull shqyrton përvojën ndërkombëtare me mekanizmat për uljen e përdorimit të automjeteve në zonat urbane në vende të zhvilluara e në zhvillim dhe ofron një krahasim me situatën e Tiranës. Autorja argumenton se Tirana ka potencial të lartë për të tejkaluar "masakrën urbane" të shkaktuar nga automjetet sepse: (1) qyteti është aq i dendur e kompakt sa shumica e destinacioneve mund të arrihen në një kohë të shkurtër udhëtimi me mjete si autobusi e biçikleta; (2) qyteti ende ruan një kulturë të theksuar këmbësore dhe, (3) një pjesë e mirë e familjeve ende nuk zotërojnë automjete ose nuk i përdorin rregullisht. Për pasojë, transformime të mëdha në sistemin e transportit mund të vihen në jetë pa kosto të lartë.

ABSTRACT

This article reviews international experience with mechanisms to reduce car use in urban areas in developed and developing countries, in order to place Tirana's situation in perspective. The author argues that in Tirana the potential for overcoming the urban devastation of automobile domination is particularly great because (1) the city is so compact that bus and bicycle travel could serve much of the population and make it possible to reach most points within a short amount of time, (2) the city still has a strong pedestrian culture, and (3) a sizeable portion of households still do not own or use cars. As a result, major changes can be implemented without substantial costs.

Hyrje

Që prej Luftës së Dytë Botërore, shumica e zonave urbane të botës janë kthyer në "mbretëri" të automobilit. Tashmë situata, si: kushte të pakëndshme për këmbësorët, ndotje e lartë e mjedisit, pasiguri për çiklistët, transport publik i papërshtatshëm, dhe bllokime trafiku pa pushim, hasen rëndom në qytete. Në Tiranë, ky lloj "evolucioni" u shty deri në vitet '90. Në mijëvjeçarin e ri, Tirana ka arritur standardet ndërkombëtare për probleme të shkaktuara nga automjetet.

Ndonëse këto probleme janë të krijuara artificialisht nga njeriu, shpesh pasi hedhin rrënjë ato shihen si pjesë e pandryshueshme e mjedisit. Megjithatë, në disa qytete, veçanërisht në Veri të Europës, që në zanafillë automjetet nuk lejohen të hyjnë në qendrat e qyteteve, dhe/ose përdorimi i tyre është kufizuar me mjete të tjera. Sot, qytetet që kanë ndjekur këtë rrugë konsiderohen thesare botërore. Në pjesën tjetër të Europës Perëndimore dhe në vende të tjera të botës, qytetet po përpiqen të përmirësojnë transportin publik, të përkrahin mjetet e pamotorizuara, të krijojnë zona këmbësore, dhe në përgjithësi të luftojnë mbizotërimin e automjeteve. Bashki të ndryshme të botës po marrin në konsideratë ose po zbatojnë disa koncepte që ishin të papranueshme disa dekada më parë, si pagesat e përdoruesve të rrugëve dhe "biçikletat publike". Por do të duhen dhjetëra vjet për të zhbërë dëmet e shkaktuara nga motorizimi, të cilat janë krijuar në periudha afatgjata dhe kanë gllabëruar investime të pamata publike dhe private.

Në Tiranë, ashtu si në qytete të tjera me probleme të ngjashme, niveli i pakënaqësisë ndaj problemeve të shkaktuara nga trafiku automobilistik është mjaft i lartë, siç tregojnë sondazhet e kryera nga autorja. Por, traditat lokale për t'u hedhur nga pakënaqësia në veprim publik janë ende të dobëta – si pasojë e vuajtjes gjysmëshekullore nën një sistem totalitar. Nga ana tjetër, Tirana ka potencial të lartë për të tejkaluar "masakrën urbane" të shkaktuar nga automjetet. Qyteti është aq i dendur e kompakt, sa shumica e destinacioneve mund të arrihen në një kohë të shkurtër udhëtimi me mjete si autobusi e biçikleta. Për pasojë, transformime të mëdha në sistemin e transportit mund të

Dorina Pojani jeton dhe punon si urbaniste në SHBA, ku edhe ka kryer studimet Master në Urbanistikë. Aktualisht po përgatit tezën e disertacionit mbi problemet e transportit urban pranë Universitetit Politeknik në Tiranë. Në kuadër të doktoraturës, gjatë semestrit të pranverës të vitit 2009, ishte studente në vizitë pranë Departamentit të Urbanistikës në Universitetin e Kalifornisë në Los Anxheles, ku u mblodhën materialet për këtë artikull. Që prej vitit 2007 është angazhuar disa herë në mësimdhënie në Tiranë. Në vitin 2009 ishte fituese e grantit "Brain Gain" nga qeveria shqiptare dhe UNDP, për mësimdhënie pranë Universitetit Polis.

vihen në jetë pa kosto të larta. Për më tepër, qyteti ende ruan një kulturë të theksuar këmbësore. Një pjesë e mirë e familjeve ende nuk zotërojnë automjete ose nuk i përdorin rregullisht, dhe për këtë arsye, nuk kanë ç'të humbasin nëse kufizohet trafiku i automjeteve për të rifituar një mjedis të kënaqshëm urban.

Diskutim i strategjive të propozuara për zgjidhjen e krizës së transportit në Tiranë

Gjatë dy dekadave të kaluara në Tiranë, është hedhur në diskutim një numër i madh planesh e studimesh për të zbutur efektet negative të automjeteve, por nuk është arritur një konsensus i qartë. Në vijim paraqitet një pasqyrë e strategjive që në përgjithësi merren në konsideratë në këtë fushë.

1. Më shumë investime në ndërtimin e rrugëve?

Rritja e përmasave dhe numrit të rrugëve ka qenë historikisht "shkopi magjik" për zgjidhjen e problemeve të transportit në qytetet e mbarë botës. Në pamje të parë, rrugët e reja ose të zgjeruara sjellin mjaft përfitime për familjet dhe bizneset, duke u dhënë mundësi të organizojnë aktivitetet në oraret që u volisin, të udhëtojnë përmes pjesëve të qytetit që preferojnë, si dhe të përmbushin dëshirën për udhëtime të motorizuara (Fig. 1). Por, këto përfitime zakonisht kompensohen nga fenomenet e "kërkesës së induktuar" dhe "konvergjencës trefishe". Studimet akademike kanë vërtetuar tashmë në mënyrë bindëse se rritja e kapacitetit të rrugëve zakonisht rezulton në përthithjen e trafikut në rrugën e sapozgjeruar nga: (1) orare të tjera të ditës, (2) nga rrugë të tjera paralele, dhe (3) nga transporti publik. Për pasojë, brenda një kohe të shkurtër, trafiku në rrugën e re arrin pothuaj nivelet e parandërhyrjes (Pickrell 2002; Downs 2004).

Në rastin e Tiranës, si qytet i ndërtuar dendur tashmë, mundësitë për ndërtim rrugësh të reja apo zgjerim të mëtejshëm të rrugëve ekzistuese brenda qytetit, janë shumë të kufizuara ose të pamundura pa shembur shumë godina të larta banimi. Shpresa të mëdha për zgjidhjen e problemit të trafikut në Tiranë janë varur në ndërtimin e Unazës së Madhe, që do të shërbejë si "bypass" për

trafikun e rëndë interurban, që aktualisht ngarkon rrugët e brendshme të qytetit, por do të mbartë edhe trafikun lokal në zonat e banuara ku do të shkelë. Aty ku e lejon vendi, Unaza e Madhe do të përfshijë korsi të veçanta për autobusët e biçikletat.

Bernard Engineers, një firmë austriake, kreu në vitin 2009 një analizë të detajuar të ndikimit në mjedis e shoqëri të seksionit jugor të Unazës së Madhe, që pritet të përfundojë në vitin 2020 (Fig. 2). Bazuar në raportin e tyre, ndërtimi i Unazës së Madhe është i domosdoshëm duke pasur parasysh rritjen e madhe të popullsisë dhe banesave në kryeqytet dhe sasinë e kufizuar të rrugëve. Por, ndonëse Unaza e Madhe mund të përmirësojë aksesin në zonat periferike dhe të ruajë formën rrethore-kompakte të qytetit, ajo nuk është veçse një rrugë e vetme dhe do të ketë pak ndikim në bllokimet e trafikut dhe dëmet totale të shkaktuara nga automjetet.

2. Përmirësime në transportin publik "mbi rrota"?

Trasporti publik rrugor në Tiranë përfshin taksitë, sistemin formal të autobusëve, dhe sistemin informal të furgonëve. Në vende të tjera, një formë e thjeshtë transporti publik konsiderohet dhe "car-sharing" (Fig. 3, në fq. 90). Autobusët përdoren gjerësisht në Tiranë. Sipas sondazheve të autores dhe Co-Plan (2007), për shumicën e popullsisë, veçanërisht grupet e dizavantazhuara si të varfrit, të moshuarit, dhe gratë, autobusët janë i vetmi mjet i motorizuar për të shkuar në punë apo destinacione të tjera të nevojshme. Sidoqoftë, sistemi i tashëm i transportit me autobuz vuan nga shumë të meta serioze. Autobusët në linjat më të përdoruara janë të mbingarkuar dhe udhëtimet me autobuz janë tepër të ngadalshme për shkak të bllokimeve të rrugëve nga makinat. Investimet në transportin publik, jo vetëm do të ndihmonin lëvizjen e njerëzve, por do të fuqizonin ekonominë urbane, duke kufizuar shpenzimet e tepërta të familjeve për automjete private. Suksesi ekonomik i Japonisë moderne i detyrohet pjesërisht kësaj politike transporti në periudhën e pasluftës (Hook 1994).

Por, sistemi i autobusëve ka nevojë për përmirësime, nëse do të konkurrojë me transportin privat. Në përgjithësi, njerëzit kanë prirje të kalojnë nga një mjet transporti i para menduar si më pak cilësor, në një mjet të perceptuar si më cilësor. Për këtë arsye, shumë studiues sugjerojnë se përmirësimi i cilësisë së sistemeve të autobusëve duhet të ketë përparësi mbi zgjerimin e zonës së shërbimit (Poudenx 2008). Në dekadat e fundit, në gjithë botën, një strategji e përhapur e me kosto të ulët ka qenë krijimi i korsive të autobusëve - një vijë në asfalt, e paveçuar fizikisht nga pjesa tjetër e trafikut. Në disa raste, këto korsi përdoren edhe nga automjetet private me shumë pasagjerë brenda, taksitë, dhe/ose mjetet e pamotorizuara. Në vende me teknologji më të përparuar, autobusëve në korsi të ndara u jepet përparësi në kryqëzime: semaforët kthehen automatikisht në ngjyrë të gjelbër kur afrohet autobusi. Në Europë, korsitë e para vetëm për autobusë u shfaqën në Paris në vitin 1964. Edhe sot, këto korsi hasen më tepër në vende të zhvilluara, sidomos në Europë, ku shoferët ndjekin me përgjegjshmëri rregullat e trafikut. Në vendet në zhvillim, korsitë e autobusëve, sidomos ato të vendosura në buzë të rrugës, japin pak

kontribut për përmirësimin e transportit publik për shkak të parkimit vend e pa vend të taksive dhe mjeteve të furnizimit, mosrespektimit të rregullave të qarkullimit, dhe konflikteve të pashmangshme me makinat në kthesa (ITDP 2007).

Udhët e autobusëve (busways) përbëjnë një ndërhyrje më cilësore e efektive në favor të transportit publik. Udhët e autobusëve janë të veçuara nga pjesa tjetër e trafikut me anën e gardheve, apo elementeve të tjera strukturore. Ato janë të përhershme dhe ekskluzive për transportin publik (me përjashtim të mjeteve të emergjencës). Një udhë autobusi standarde me një korsi në çdo drejtim mund të përshtatet në rrugë me gjerësi prej 10-13 m. Në arteriale, udhët e autouzëve përgjithësisht vendosen në qendër të karrexhatës. Udhët e autobusëve u "shpikën" për herë të parë në vitet '70 dhe përdoren sot në të gjashtë kontinentet (ITDP 2007). Përparësitë e udhëve të autobusëve në Tiranë, sidomos në linjat më të përdoruara si Unaza dhe Kinostudio-Kombinat, do të ishin trefishe: (1) shpejtësia e udhëtimit me autobuz do të tërhiqte më shumë pasagjerë duke rritur fitimin e kompanive të transportit publik, (2) duke mos u zvarritur në trafik, autobusët do të ndotnin më pak mjedisin, (3) grupet e dizavantazhuara do të lëviznin më lehtësisht (Fig. 4).

Autobusët-Tranzit ose Bus Rapid Transit ***(BRT)*** përbëjnë një sistem transporti me autobusë që imiton funksionin dhe pamjen e transportit modern mbi shina, por me kosto shumë më të ulët. Ndonëse, BRT është ende në vitet e para të aplikimit ka potencial për të bërë revolucion në transportin publik. Në total, ekzistojnë 40 qytete në të gjashtë kontinentet, si të zhvilluara ashtu dhe në zhvillim, që kanë ndërtuar sisteme BRT, dhe shumë më tepër janë në procesin e ndërtimit. Deri më sot, ***"sisteme të plota BRT"*** janë krijuar në Bogotá, Kolumbi (2000) dhe Kuritiba, Brazil (1974), dy qytete të udhëhequra nga liderë politikë të shenjtëruar dhe tepër të interesuar në problemet e transportit publik. Suksesi i këtyre sistemeve i dha shtysë të madhe karrierës politike të ish-kryebashkiakëve të tyre, që mbështetën konceptin origjinal, dhe i bëri ata të njohur në gjithë botën (ITDP 2007).

Një sistem i plotë BRT përfshin: (1) shërbim cilësor në nivel metroje, (2) vendosjen e korsive në mesin e karrexhatës, jo në anë, (3) linja dhe bileta të integruara, (4) stacione të mbyllura dhe cilësore ku platforma është në një nivel me dyert e autobusëve, (5) blerje dhe kontroll të biletës para hipjes në autobuz, (6) manaxhim të sistemit nga një qendër kompjuterike, (7) harta të qarta të sistemit e tabela (elektronike) informacioni të vendosura në vende të dukshme brenda stacioneve/mjeteve, (8) shërbim të shpejtë dhe të shpeshtë, (9) autobuze modernë dhe të pastër, (10) masa të veçanta për personat me aftësi të kufizuara, (11) identitet, (12) teknologji jondotëse për mjetet, (13) staf

Fig. 2.
Segmenti i ri jugperëndimor i Unazes se Madhe.

Fig. 1.
Sistemi i ndërlikuar i autostradave në Los Anxheles, që çajnë përmes qytetit.

në uniformë, me sjellje të kulturuar ndaj pasagjerëve, dhe (14) hyrje e kufizuar në sistem vetëm për operatorët e licensuar ("sistem i mbyllur"). Një sistem i zakonshëm BRT përfshin udhë të veçanta për autobusët në linjat kryesore të qytetit dhe së paku dy nga karakteristikat e sistemit të plotë BRT (ITDP 2007).

Një sistem BRT zakonisht kushton nga 1 deri në 8 milionë dollarë/km, në varësi të madhësisë dhe ndërlikimit të projektit (nëse nevojiten mbikalime/nënkalime apo nëse duhet blerë truall). Kjo kosto është sa 5 deri 25% e kostos së tramvajeve apo sistemeve të lehta mbi shina dhe sa 1 deri 10% e kostos së metrove. Sistemet BRT mund të operojnë pa subvencione nëse organizohen si duhet. Në përgjithësi, një sistem BRT mund të projektohet brenda 12-18 muajve dhe të zbatohet brenda 1-3 viteve pas hedhjes së idesë fillestare. Shumica e sistemeve BRT në operim ecin me shpejtësi maksimale 23-30 km/h. Një sistem i zakonshëm BRT pa korsi parakalimi për shërbim ekspres mund të transportojë maksimumi rreth 13000 pasagjerë/orë/drejtim. Një korsi standarde BRT është 3.5 m e gjerë. Sistemet që ofrojnë edhe shërbime ekspres dhe korsi parakalimi në stacione kërkojë gjerësi rruge prej 20 m (Fig. 5, Fig. 6). Për t'i lënë vend sistemit BRT, mund të përdoren medianat e rrugëve, mund të zgjerohen karrexhatat, ose disa rrugë mund të lihen vetëm për autobusë. Stacionet BRT, ku ka rrezik të ndodhë

Fig. 4.

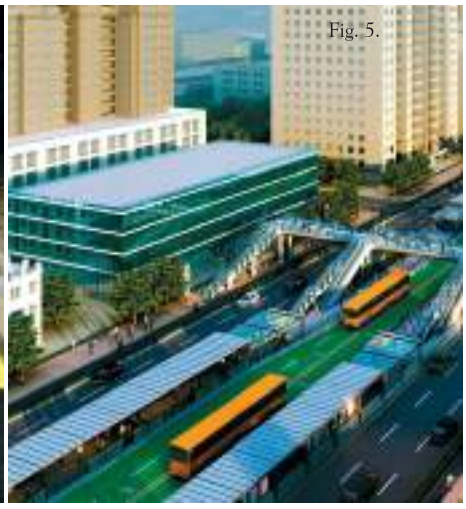


Fig. 5.

Fig. 8.

Fig. 6.

Fig. 10.

shumica e bllokimeve, bëhen zakonisht 2.5-5 m të gjera. Imazhi i shumë sistemeve BRT është lartësuar me dizenjot artistike të stacioneve (Fig. 7). Në rastin e Tiranës, një sistem i plotë BRT mund të akomodohet përgjatë Bulevardit "Dëshmorët e Kombit", që është rruga më e gjerë. Pasi sistemi të ketë fituar popullaritet dhe mbështetje, mund të zgjerohet me tej. Krijimi i një sistemi BRT në Tiranë është propozuar edhe nga ECAT (2008) në strategjinë e transportit të qëndrueshëm.

3. Transporti publik "mbi shina"?

Shumica e qyteteve të Europës kanë sisteme transporti urban mbi shina. Këto përfshijnë transportin e lehtë mbi shina (Light Rapid Transit ose LRT) - i cili e merr energjinë nga kabllo ajrore - dhe metrotë ose transportin e rëndë mbi shina - i ndarë nga pjesa tjetër e trafikut, sepse ushqehet nga një shinë e tretë në tension të lartë.

LRT përfshin që nga tramvajet e zakonshme Europës Lindore dhe Egjiptit që udhëtojnë të përziera me automjetet në rrugët urbane deri në sistemet e sofistikuara mbi ura në lartësi të Singaporit (Fig. 8). Kostoja e ndërtimit të LRT-ve është më e ulët sesa për metrotë por, nëse LRT-të operojnë në sipërfaqe të rrugës të paveçuara nga pjesa tjetër e trafikut, ato ofrojnë pak ose aspak përparësi funksionale krahasuar me autobusët. Avantazhi kryesor i LRT-së është teknologjia elektrike jondotëse dhe

Fig. 4. Korsi e përbashkët autobus+bicikleta në Unazën e Vogël të Tiranës.

Fig. 5. Pamje ajrore e sistemit BRT në qytetin Guangzhou në Kinë.

Fig. 6. Mjete të sistemit BRT ne Bogotá, Columbi, të quajtur "Transmilenio". Bogotá, si metropol i madh dhe i dendur me 7 milion banorë ka vërtetuar se BRT ofron performancë me kapacitet të lartë (1.2 milionë pasagjerë në ditë) edhe për megaqytetet.

Fig. 8. Sistemi LRT Fura-Fila ne São Paulo, Brazil. São Paulo përfshin 10 milionë banorë në qytet, dhe gati 20 milionë në zonën metropolitane.

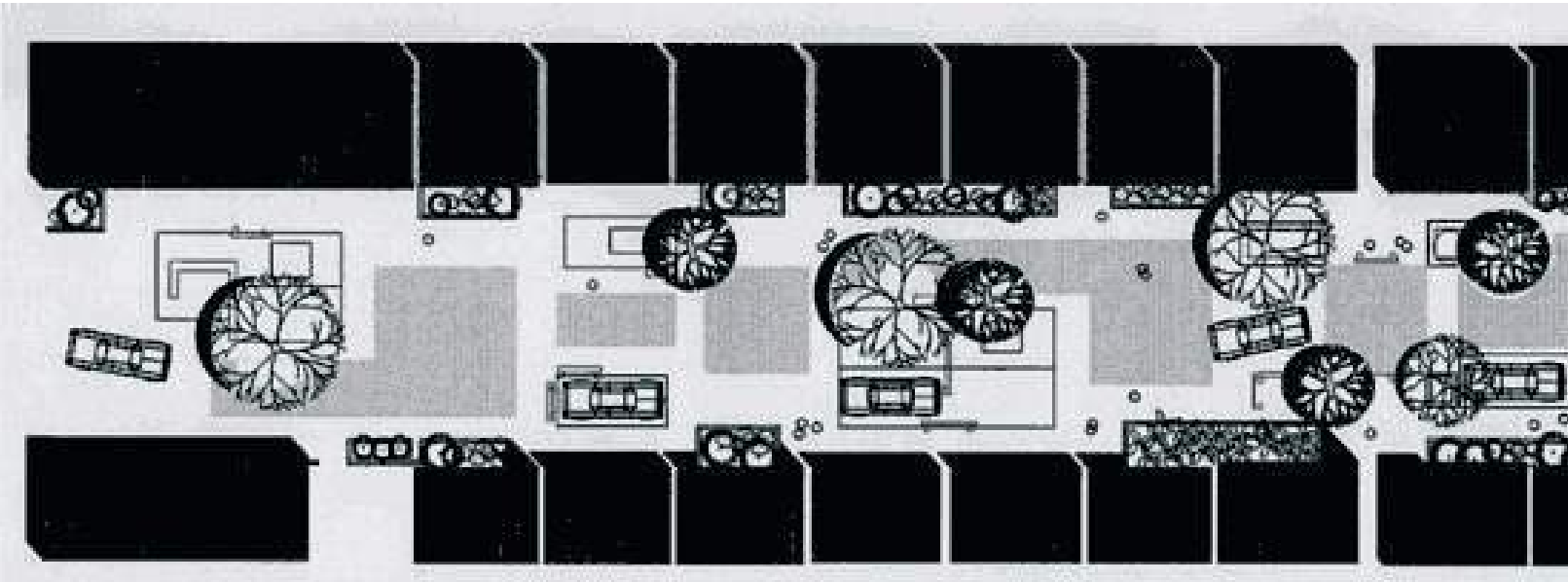
Fig. 10. Zona këmbësore në Bllok në Tiranë.

imazhi më tërheqës për pasagjerët, sidomos ata më të pasur. Gjithashtu, investimet në LRT simbolizojnë një përkushtim më të lartë ndaj transportit publik nga ana e një qeverie. Për këto arsye, LRT po përhapet me shpejtësi në qytete të zhvilluara me korridore me vëllim të ulët, si një alternativë cilësore ndaj automjeteve. Në vendet në zhvillim, LRT të reja janë planifikuar vetëm në qytetet më të mëdha si Hong-Kongu, Singapori, Tunizi, Kuala Lumpuri, Buenos Aires, dhe São Paulo. Për qytete me të ardhura të ulëta [dhe me kufizime të enegjisë elektrike], LRT-të janë sisteme prestigjioze, por me kapacitet të ulët dhe vlerë ekonomike e praktike të dyshimtë (Banka Botërore 2002).

Metrotë janë në përgjithësi forma më e kushtueshme e transportit publik për kilometër, por kanë kapacitetin dhe shpejtësinë më të lartë. Shumica e metrove projektohen për kapacitet rreth 30,000-40,000 pasagjerë/orë/drejtim në orar piku. Për krahasim, i gjithë sistemi i autobusëve në Tiranë sot mbart rreth 95000 pasagjerë në ditë ose 34 milionë në vit, ku linjat Unazë dhe Kinostudio-Kombinat mbartin 8 milionë secila (ITS 2006; Landell Mills 2007). (Kërkesa për një sistem të ri transporti merret baraz me kërkesën aktuale plus rreth 10% transfertë pasagjerësh nga mjete të tjera). Zakonisht, qytetet me jo më pak se 2-3 milionë banorë kanë një korridor ku nevojitet transport mbi shina. Vetëm disa qytete të mëdha në vende në zhvillim, si Beizhing, Meksiko Siti, Kajro, dhe Hong-Kongu kanë metro (Banka Botërore 2002; Fouracre 1993).

Kostoja e ndërtimit të metrove ndryshon së tepërmi. Kostot kapitale mund të jenë vetëm 8 milionë dollarë/km nëse ka vend për operim në sipërfaqe të rrugëve, dhe ngrihen deri në 150 milionë dollarë/km për metro nëntokësore në terren të vështirë. Këto kosto janë të rënda edhe për qytete të pasura në vende të industrializuara. Veç kostove të larta kapitale, metrotë kanë kosto të lartë operimi dhe zakonisht kërkojnë subvencione operative, përndryshe, çmimi i biletave është i papërballueshëm nga qytetarët e thjeshtë edhe në vende të zhvilluara. Është jorealiste të pretendohet

Fig. 11. Skemë e një rruge Woonerf.

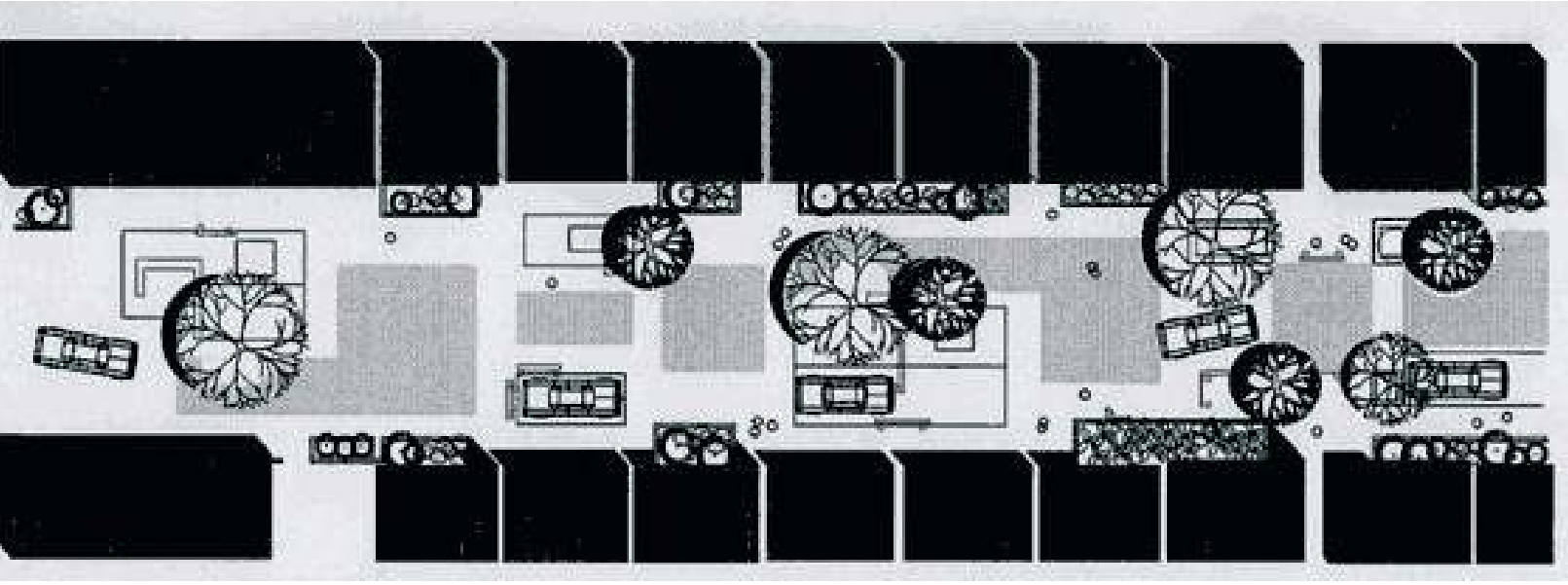


për metro në një qytet me të ardhura të ulëta, si Tirana. Gjithashtu, integrimi i metrove në struktura urbane ekzistuese nuk është i thjeshtë dhe rrezikon të dëmtojë themelet e godinave dhe rrjetet nëntokësore të elektricitetit, ujit, kanalizimeve etj (ITDP 2007).

Transporti mbi shina për Tiranën është propozuar (por pa analizuar anën financiare) nga një firmë austriake, Regional Consulting në vitin 1995, nga PADCO në vitin 2002 (hekurudhë suburbane), dhe nga French Architecture Studio në studimin e qendrës në vitin 2003 (linjë tramvaji përgjatë bulevardit). AlbanianTech Project (bashkëpunim shqiptaro-italian me UNDP-në) në vitin 2005 propozoi gjithashtu krijimin e linjave të tramvajit mes Kombinatit, Teleferikut, dhe Laprakës (rreth 7 km). Raporti vlerëson se ky sistem do të kishte frekuencë 3 minuta, do të përdorte deri 22 tramvaje, dhe do të mbartë 5,000 pasagjerë/orë/drejtim – baraz me 62 milionë pasagjerë në vit, nëse operon 16-18 orë/ditë si autobusët aktualisht. Ky sistem do të kushtonte 113 milion euro. Me një shumë të tillë në dispozicion, Bashkia e Tiranës mund të zgjidhte probleme më parësore e serioze, si furnizimi me ujë të pijshëm. Të ardhurat e Bashkisë në vitin 2001 ishin rreth 40 milionë euro dhe u rritën në 77 milionë euro në vitin 2008 (Bashkia e Tiranës 2009). Disa grante të mëdha të ofruara aktualisht nga BERZH-i nuk parashikojnë fonde për transport mbi shina.

4. Mbështetje për mjetet e pamotorizuara?

Dikur – vetëm njëzet vjet më parë – të ecurit në këmbë e me biçikleta ishin format kryesore të lëvizjes në Tiranë, pa ndërhyrje e ndotje nga automjetet. Sot, megjithë kushtet e pakëndshme për këmbësorët, ecja më këmbë mbetet një formë kryesore transporti. Sondazhe nga autorja gjatë viteve 2007-08 tregojnë se 23% e grave dhe 13% e burrave shkojnë në punë më këmbë.



Një pjesë e mirë e pazarit dhe aktiviteteve argëtuese kryhen gjithashtu në këmbë. Në mbrëmje, zona e Bllokut është e mbushur plot këmbësorë. Në sondazhe, shumica

Fig. 9.

Fig. 12.

Fig. 15.

Fig. 13.

Fig. 14.

Fig. 16.

Fig. 18.

e publikut shprehet pro përkrahjes së mjeteve të pamotorizuara, krijimit të zonave këmbësore përgjatë qendrës dhe korsive për biçikleta.

Sigurimi i kushteve të favorshme për këmbësorët është domosdoshmëri në Tiranë. Në dekadën e parë pas rënies së komunizmit, rrugët e trotuaret e Tiranës ishin në gjendje të mjeruar. Gjatë dhjetëvjeçarit të fundit, Bashkia ka bërë përpjekje të mëdha e ka shpenzuar mjaft fonde për krijimin e trotuareve të vazhduara, të mirështruara, estetike, të vargëzuara me gjelbërim, dhe të pajisura me rampa për ata që kanë vështirësi në të ecur. Megjithatë, kapërcimi i rrugës në Tiranë mbetet ende me rrezik për shkak të mungesës ose mosfunksionimit të semaforëve.

Zonat vetëm për këmbësorë do të ishin gjithashtu një ndërhyrje pozitive, që do të ulte ndotjen e ajrit dhe atë akustike dhe do të nxiste frymën e komunitetit. Koncepti i zonave këmbësore lindi në Europën Veriore në vitet '60 (Fig. 9) dhe u përhap gjerësisht që në vitet '70 (Lemberg 1990; Ramsay 1990). Në shumë raste, bashkitë e qyteteve të Europës sponsorizojnë rinovimin e një zone, kur kjo kthehet në zonë këmbësore. Në raste të tjera, thjesht ndalim-qarkullimi i automjeteve, si p.sh., në qendrën e Budapestit, ka bërë që zona të ripërtrihet dhe të tërheqë më shumë investime private (Pressman 1987; TEST 1988). Duke njohur të mirat e zonave këmbësore, Bashkia e Tiranës ka ndërmarrë hapa për "këmbësorizimin" e Bllokut. Fatkeqësisht, eksperimentet e para gjatë viteve 2004-05 për kthimin e të gjithë Bllokut në zonë këmbësore gjatë mbrëmjeve të verës dështuan për shkak të ankesave të banorëve të zonës që zotëronin automjete, dhe pothuajse rezultuan në përleshje (Pojani 2007a). Në vitin 2008, një rrugë e vetme në Bllok u kthye në shëtitore këmbësore, duke u shoqëruar me përmirësime të asfaltit dhe ndriçimit; ky projekt është mirëpritur (Fig. 10). Gjithashtu, qendra përreth Sheshit Skëndërbej do të kthehet në zonë këmbësore pasi të jetë përfunduar Unaza e Vogël.

Vëllimi dhe/ose shpejtësia e automjeteve përbëjnë një problem serioz edhe në rrugët në brendësi të lagjeve të banimit. Në disa raste, me qëllim zgjerimin e rrugëve rezidenciale dhe krijimin e vendeve të parkimit, është prerë gjelbërimi dhe janë ngushtuar trotuaret. Në Europën Perëndimore, veç zonave ekskluzivisht këmbësore, përdoren gjerësisht strategji për zbutjen e trafikut në lagjet e banimit. Këto masa ka vite që zbatohen në disa vende (Gjermani, Angli) dhe po luajnë rol gjithnjë e më të madh në vende të tjera (Francë, Belgjikë), me idenë që të mbahet trafiku automobilistik në rrugët kryesore sa të jetë e mundur, duke çliruar vëllimin në lagjet e banimit (Fig. 11). Skemat Woonerven janë veçanërisht popullore me publikun (Fig. 12). Banorët e qytetit Delft në Holandë ishin nismëtarët e këtyre skemave në vitet '60. Ata vendosën t'i kthenin rrugët e lagjeve të tyre në "Woonerven" ose "dhoma-kopsht", duke nxjerrë në rrugë lodrat e fëmijëve, mbajtëset e biçikletave, vazo me lule, dhe tryeza. Integrimi i hapësirës së jashtme me atë të brendshme kishte qëllim t'u krijonte motoristëve iluzionin se po ngisnin makinën në një oborr privat, jo në një rrugë trafiku. Lagjet Woonerven patën sukses në kufizimin dhe uljen e shpejtësisë së trafikut deri në më pak se 10-12 km/orë dhe në

frenimin e trafikut që nuk i përkiste lagjes (Huxford 1999). Studimet kanë treguar se në lagjet ku aplikohen masa antitrafik individët kalojnë më shumë kohë përjashta, lojërat e fëmijëve bëhen më komplekse dhe më të shtrira në hapësirë, dhe komunikimi e kontaktet mes të rinjve dhe të moshuarve shumëfishohen (Eubank-Ahrens 1987).

Lagjet e hershme të Tiranës, me rrugët e ngushta pa automjete e pa trotuare, me gurët e sofateve, dhe me fëmijë që luanin në sokak, janë në një farë kuptimi paraardhëse të konceptit Woonerven. Por, banorët e Tiranës së sotme kanë pririe t'i shohin këto lagje si simbol i botës së vjetër e të prapambetur. Gjithashtu, gungat e shpejtësisë shpesh konsiderohen si element negativ nga shoferët. Megjithatë, në disa raste (Fig. 13), vetë banorët marrin masa për kufizimin e trafikut (Pojani 2007b).

Biçikleta, nga ana tjetër, që ishte një mjet transporti i preferuar para vitit 1990, pothuaj është zhdukur. Aktualisht, më pak se 1% e grave dhe 6% e burrave shkojnë në punë me biçikletë. Shumë qytete në Europë, por edhe në SHBA, Amerikën Latine, dhe Azi, po bëjnë përpjekje për ringjalljen e interesit ndaj biçikletës (Fig. 14). Në qytetet evropiane pa korsi biçikletash, ky mjet përdoret relativisht pak. Në Kopenhagen, përdorimi i biçikletave u dyfishua pas krijimi të korsive për to, megjithë motin e ftohtë (Richards 1990). Hollanda mban rekordin evropian të përdorimit të biçikletave (në çerekun e udhëtimeve) dhe të korsive për biçikleta (18,000 km) në qytete (Pucher and Lefevre 1996). Në Francë, krijimi i infrastrukturës për biçikleta është detyrim ligjor në të gjitha projektet e rrugëve të reja urbane. Në Kopenhagen, Barcelonë,

Fig. 7.

Fig. 20.

dhe Paris janë vënë në përdorim sisteme "biçikletash publike" ose "biçikletash me qira". Këto biçikleta kanë vendparkime të posaçme në pika të ndryshme dhe dizenjo të dallueshme nga biçikletat e zakonshme, për të parandaluar vjedhjen e tyre (Fig. 15).

Edhe në Tiranë janë krijuar disa korsi biçikletash në rrugët e qendrës. Tirana është qytet ideal për përdorimin e biçikletës nga pikëpamja e topografisë (fushore), madhësisë së qytetit, fuqisë blerëse, dhe motit. Në vitin 2008, rreth 2,000 të rinj i dërguan një letër të hapur Bashkisë duke kërkuar krijimin e më shumë korsish biçikletash (*Gazeta Panorama*, 9 gusht 2008). Por, në përgjithësi, sot biçikletat përdoren aq pak sa rezultatet e krijimit të korsive ekskluzive për to janë të paparashikueshme. Një strategji më e mirë do të ishte krijimi i korsive të përbashkëta autobus+biçikleta, të cilat kanë qenë të suksesshme në disa qytete, si në Berlin. Por, këto duhet të jenë fizikisht të veçuara nga trafiku i makinave që përdoruesit të ndihen të mbrojtur.

5. Ç'shpresë e premtime ofrojnë teknologjitë e së ardhmes?

Teknologjitë e reja që po zhvillohen në qytetet e mbarë botës (me qytetet amerikanoveriore në krye), përfshijnë "automjetet e pastra", "karburantet e pastra", dhe "rrugët inteligjente". Në periudha afatgjata, teknologjitë e reja do të zbusin apo zgjidhin probleme, si ndotja e ajrit, zhurmat, dhe shpërdorimi i energjisë. Megjithatë, problemeve të tjera, si bllokimet e trafikut, rreziku i aksidenteve, dhe pakësimi i aktivitetit fizik për shkak të varësisë ndaj automjeteve, u duhet bërë ballë ndryshe. Në periudha afatshkurtra, në shumicën e vendeve, të mirat që sjell teknologjia po zhbëhen për shkak të rritjes së shpejtë të udhëtimeve me makina.

Një numër karburantesh alternative, të konsideruara më "të pastra" se hidrokarburet e zakonshme, si gazi natyror i kompresuar (compressed natural gas ose CNG) dhe gazi vajguror i lëngët (liquefied petroleum gas ose LPG), dhe biokarburantet si etanoli/metanoli janë në përpunim e sipër ose në faza prodhimi në vendet e industrializuara. Disa qeveri në vende në zhvillim tashmë e kanë ligjëruar përdorimin e gazit natyror si karburant për transport në zona me ndotje të lartë (p.sh., taksitë në Buenos Aires dhe, më së fundmi, të gjithë autobusët e taksitë para vitit 1990 në Delhi). Në përgjithësi, përdorimi i karburanteve alternative si ***CNG-ja*** dhe ***LPG-ja*** kushtëzohet nga faktorë, si (1) disponueshmëria e karburantit, (2) disponueshmëria e rrjetit shpërndarës (p.sh., qytetet e Europës Lindore kanë rrjete të gatshme gazi për ngrohje) (3) kostoja e nxjerrjes krahasuar me përfitimin, dhe (4) kostoja e ndërtimit apo konvertimit të motorrëve që punojnë me karburante alternative (Banka Botërore 2002).

Etanoli/metanoli (që nxirren nga drithëra ushqimore si misri) do të siguronin ulje reale të shkarkesave ndotëse në mjedis, por kostoja e tyre është ende tepër e lartë krahasuar me benzinën apo naftën. Energjia e prodhuar nga biokarburantet është sa një e treta e benzinës. Për më tepër, një kushtëzim kyç në shtrirjen e prodhimit të biokarburanteve është sasia e kufizuar e tokës bujqësore (Khanna et. al. 2008). Mes ekspertëve ekziston shqetësimi se, përdorimi në masë i biokarburanteve në vende të zhvilluara do të sillte një rritje

Diçiturat e figurave në faqen 86.

Fig. 9. Zona këmbësore Strøget ne Kopenhagen, që ishte pioniere e këtij koncepti në vitin 1962.
Fig. 12. Lagje Woonerf në qytetin Antwerpen, Belgjike.
Fig. 13. Kufizime për trafikun të vendosura nga vetë banoret në Tiranë.
Fig. 14. Kutitë e gjelbra për t'u dhënë prioritet biçikletave në kryqezime në qytetin Portland, SHBA. Biçikletat ndalojnë përpara makinave kur semafori është i kuq; makinat nuk mund të marrin kthese pa u nisur biçikletat.
Fig. 15. Parkim për biçikleta me qera në Barcelonë, Spanjë.
Fig. 16. Dizenjo të ndryshme makinash elektrike për perdorim brenda qytetit.
Fig. 18. Kamerat e kontrollit të trafikut, Londër, të vendosura në lartësi pranë semaforëve.

Diçiturat e figurave në faqen 87.

Fig. 7. Stacionet "futuriste" BRT ne Johanesburg, Afrika e Jugut.
Fig. 20. Garazh publik shumëkatesh në qytetin Santa Monika, Kaliforni.

globale të çmimit të drithit, ushqimeve, e madje bimëve foragjere, duke shkaktuar zi urie dhe shpyllëzim (për të hapur tokë bujqësore) në vendet e varfra (Hook 2008). Bujqësia shqiptare sot është e paaftë të plotësojë nevojat e vendit për bukë (Shahu 2008) dhe duket e pamundur që të nisë së shpejti prodhimin e bio-karburanteve.

Automjetet elektrike janë të qeta dhe jondotëse në pikën e përdorimit. Ato janë tërheqëse, sidomos për udhëtime brenda qytetit, meqë bateritë duhen ringarkuar çdo 2-3 orë – energjia diellore mund t'i ushqejë vetëm pjesërisht (Fig. 16). Megjithatë, ndikimi i tyre total në mjedis varet nga mënyra si prodhohet, depozitohet, dhe shpërndahet energjia elektrike (Sperling 1995) dhe mënyra si asgjësohen bateritë e konsumuara. Këto janë kushtëzime madhore, veçanërisht në vende si Shqipëria me mungesa kronike të furnizimit me energji elektrike dhe pa pika riciklimi të mbeturinave. Tani për tani, raporti kosto-përfitim i prodhimit të automjeteve elektrike është aspak i favorshëm, edhe në vende të pasura (Carlsson and Johansson-Stenman 2002), pjesërisht për shkak të antireklamës që u bëhet automjeteve elektrike nga industria e naftës.

Automjetet hibride naftë/elektrike po testohen e zhvillohen me njëfarë suksesi në vendet e industrializuara. Kostoja e tyre është e barabartë me atë të një automjeti të rëndë që ushqehet me CNG, pra jo e ulët. Automjetet hibride kursejnë 30% energji krahasuar me automjetet e zakonshme me naftë.

Automjetet me hidrogjen (ose "fuel cell") janë po ashtu automjete elektrike. Hidrogjeni (lëng ose gaz i kompresuar në konteinera të posaçëm) derdhet në serbatorin e makinës dhe, më pas, ushqen një "qelizë" ku shndërrohet elektrokimikisht në elektricitet, pa djegie të brendshme e pa shkarkesa veç avullit të ujit (Sperling 1995). Këto automjete janë tepër të shtrenjta edhe në vende të zhvilluara; është vështirë të gjejnë aplikim të gjerë në vende në zhvillim në periudha afatshkurtra, për shkak të kostos së lartë dhe mugesës së teknologjive për prodhimin e hidrogjenit të kompresuar (Banka Botërore 2002).

"Rrugët inteligjente" synojnë të ulin konsumin e energjisë, ndotjen e ajrit, dhe aksidentet rrugore duke përmirësuar rrjedhën e trafikut, jo vetë automjetet e karburantet. Këto teknologji janë tashmë në përdorim në SHBA dhe disa vende të Europës, por në përgjithësi janë tepër të kushtueshme për vendet në zhvillim. Në Tiranë, novacioni teknologjik më i fundit është krijimi i një qendre kompjuterike të manaxhimit të trafikut, që kushton 1.8 milionë euro dhe po financohet nga BERZH-i (Fig. 17). Kjo qendër do të lidhet me 64 semaforë të sinkronizuar, 18 kamera vëzhguese për trafikun, dhe 10 panele elektronike me informacione për publikun mbi kushtet e trafikut (*Lajmet e Ditarit Bashkiak*, 26 janar 2009) (Fig. 18).

6. Të paguhet kostoja e plotë e përdorimit të automjeteve?

Aktualisht në Tiranë, publiku në tërësi, jo vetëm shoferët, mbart kostot e jashtme apo eksternalitetet e përdorimit të automjeteve. Nëse përdoruesit e automjeteve nuk paguajnë koston e plotë të motorizimit dhe përdorimit të rrugëve, atëherë shfaqen disa efekte negative: (1) Mjeti i preferuar

Fig. 3. Makina për "car-sharing" në Boston, SHBA. Skemat "car-sharing" përfshijnë një numër të vogël makinash në pronësi të një kompanie private, që parkohen në grup në pika të ndryshme të qytetit. Individë pa makina paguajnë një tarifë mujore për t'u anëtarësuar në këtë skemë – duke dhënë numrin e kartës së kreditit për siguri - dhe më pas paguajnë sa herë që perdorin një nga makinat e kompanisë, të cilat rikthehen në vendparkimin më të afërt. Në Europë, skema të tilla janë zhvilluar së pari në veri në vitet '90. Një formë akoma më e thjeshtë "car-sharing" është kombinimi i një grupi personash në të njëjtën makinë private për të shkuar në punë. Shumë qytete amerikane e europiane i inkurajojnë keto forma bashkëpunimi duke lenë një korsi te posaçme në rrugë për automjetet me shumë pasagjerë, ose duke sponsorizuar shërbime interneti që vënë në komunikim personat që dëshirojnë të perdorin të njëjtën makinë për kursim.

për lëvizje bëhet makina private. (2) Infrastruktura rrugore shpërdorohet, duke shkaktuar bllokime "të tepërta" trafiku. Për çdo automjet më tepër në rrugë, kostoja shtesë që paguan shoqëria nuk është thjesht sa kostoja që paguan vetë shoferi për mjetin e karburantin, por përfshin edhe shumën e vonesave shtesë për përdoruesit ekzistues të rrugës, si dhe koston shtesë të ndotjes së mjedisit. Në këto kushte, përfitimi personal i shoferit është më i vogël se kostoja totale shtesë apo dëmi që pëson shoqëria. (3) Nëse shoferët nuk paguajnë drejtpërdrejt, është vështirë të përdoren kriteret e zakonshme ekonomike në përllogaritjen e kapacitetit

1% të kostos. Disa taksa të tjera transporti urban vileshin nga pushteti qendror, si: taksa e karburantit, që përfshinte një taksë dogane 10% dhe një taksë shitjeje 20%; taksa e registrimit/qarkullimit të mjeteve; taksa e akseve (për automjetet e rënda në bazë të ngarkesës); taksa e qarkullimit për automjete të huaja (1 dollar/ditë); dhe një taksë ndërtimi prej 1% të kostos. Gjobat e trafikut viheshin nga policia rrugore, organ i pushtetit qendror (T.E.C.N.I.C. and Transurb 2000). Që atëherë, pagesat për transportin urban janë rritur vazhdimisht. Gjithashtu, është vendosur një taksë mjedisore për automjete më të vjetra se 10

Fig. 3

Fig. 19

Fig. 22

Fig. 21

Fig. 19. Parkim mbi trotuar në Tiranë.
Fig. 21. Dendësia e ulët stimulon përdorimin e automjeteve private.
Fig. 22. Poster i Ditës Botërore pa Makina, 22 Shtator.

rrugor shtesë që duhet siguruar. Për më tepër, disa struktura taksash transporti, si p.sh., taksat e regjistrimit shabllon që bazohen thjesht në çmimin e automjetit në treg, janë në dëm të mjedisit sepse ulin çmimin e automjeve të vjetra ndotëse dhe ngrenë çmimin e automjeteve të reja më të pastra. Një mënyrë e përcaktimit të taksave në mbrojtje të mjedisit është të identifikohen mjetet e dëmshme dhe të taksohen këto më tepër, duke u shoqëruar edhe me programe skrapi (Banka Botërore 2002).

Pagesat për transportin në Tiranë. Në vitet '90, të ardhurat vendore nga transporti përfshinin: licensat e taksive, pagesat për parkim (një shumë modeste prej 40,000 dollarë/vit), dhe një taksë ndërtimi prej vjet. Niveli i taksave ndryshon shpesh. Disa nga pagesat vjetore për transportin aktualisht janë: një taksë regjistrimi+qarkullimi prej 12,400 lek; një taksë për shitjen e karburantit prej 1-2 lek/litër; një akcizë për karburantin prej 37 lek/litër; dhe një taksë dogane prej 20,000/25,000 lek për veturë me benzinë/naftë plus një shtesë për vjetërsinë. Taksa doganore është kritikuar nga BE meqë taksa e shitjes së automjeteve brenda vendit (2% e çmimit) u hoq kohët e fundit (*Gazeta Shqip*, 12 gusht 2009).

Taksat e transportit vilen nga një mori organesh vendore e qendrore të pabashkërenduara. Gjithashtu, shtypi raporton se 45% e automjeteve private në Shqipëri nuk i paguajnë taksat e regjistrimit

e qarkullimit (*Gazeta Albania*, 7 mars 2009). Krijimi i një fondi të përbashkët për transportin, mundësisht i administruar nga një organ rajonal, do të ishte një hap i rëndësishëm. Bisedat e autores me urbanistë në Tiranë sugjerojnë se rritja e taksave të transportit është një hap i papranueshëm politikisht tani për tani. Megjithatë, është me vlerë të rishikohet përvoja ndërkombëtare me mekanizmat e ndryshëm të tregut.

Pagesat për rrugët. Koncepti se shoferët duhet të paguajnë për privilegjin e përdorimit të rrugëve është vënë në jetë në të gjithë Europën Perëndimore, nëpërmjet

taksimit të automjeteve e karburanteve. Sot, pagesat e përdoruesve janë sa dyfishi i shpenzimeve publike në çdo vend evropiano-perëndimor dhe janë ligjëruar pa polemika të ashpra politike. Të përhapura janë edhe pagesat për përdorimin e autostradave dhe të urave. Gjithashtu, disa qytete të mëdha kanë tentuar eksperimente me pagesat e drejtpërdrejta për rrugët në zona urbane. Skema e parë e këtij lloji u zbatua në Hong-Kong në vitin 1983: shoferët u udhëzuan të pajisin makinat me pllaka elektronike që regjistronin lëvizjet e mjetit në qytet dhe kreditonin pronarin sipas zonës (Richards 1990). Publiku shpesh i njëson këto skema me syrin e "Big Brother", por teknologjitë e reja po e tejkalojnë këtë problem duke anonimizuar pllakat elektronike. Sidoqoftë, në shumicën e vendeve, pagesat janë në formën e taksave e jo të drejtpërdrejta (Pucher and Lefevre 1996). Për të liruar trafikun, Bashkia e Tiranës ka propozuar të ngrejë postblloqe në pikat e hyrjes në qytet (tek Rr. e Durrësit, Rr. e Elbasanit, Kombinat, dhe Dajt) ku automjetet nga rrethe të tjera duhet të paguajnë një biletë prej 100 lek. Pushteti qendror ka dalë kundër kësaj ideje si jodemokratike (*Gazeta Panorama*, 2 prill 2009).

Pagesat kordon. Në këto skema, paguhet për të drejtën e hyrjes e qarkullimit brenda një zone gjeografike (ose kohe) të kufizuar, zakonisht në qendër të një qyteti. Këto skema zbatohen me ndihmën e postblloqeve apo kamerave elektronike që lexojnë targat. Aktualisht ekzistojnë vetëm tre shembuj pagesash kordon në botë: në Londër, Stokholm, dhe Singapor. Ndikimi i tyre ka qenë pozitiv brenda qendrave, por këto skema kanë dhënë pak fryt në zvogëlimin e numrit të përgjithëm të udhëtimeve me automjete në këto qytete.

Pagesat për parkimin. Në Tiranë, parkimi në rrugët publike është pothuaj kudo falas. Parkimi gjatë ditës perceptohet si problem madhor (Fig. 19). Një raport i Ministrisë së Punëve Publike, Turizmit e Transportit në vitin 2008 shprehet se, kërkesa aktuale për parkim falas kërkon, në teori, 400 km buzë rrugësh. Kjo "kërkesë" do të ulej ndjeshëm nëse do të caktohej një çmim tregu për parkimin. Megjithatë, edhe oferta duhet rritur, duke qenë se qytetarët parkojnë aktualisht në vende të papërshtatshme, si trotuaret. Kohët e fundit, Bashkia ka bërë me dije planet për ndërtimin e dy garazheve nëntokësore në qendër (Parku Rinia me

kapacitet 1,500 makina dhe Sheshi Italia, pranë stadiumit "Q. Stafa"). Dy firma kanë fituar koncesione 35-vjeçare BOT (bli-opero-transfero) për ndërtimin e tyre; parkimi sipërfaqësor pranë këtyre pikave nuk do të lejohet pas përfundimit të garazheve. Kostoja e garazheve dhe parkimit në to nuk është njoftuar ende (*Gazeta Shqiptare*, 13 maj 2009).

Gjithashtu, Bashkia operon disa shërbime parkimi me pagesë me çmim shumicën e qyteteve të Europës Perëndimore parkimi në qendër, ku kërkesa është më e lartë, është shumë i kushtueshëm, dhe në disa qytete për të parkuar në garazhet publike duhet prenotuar paraprakisht. Eksperienca mbarëbotërore ka vërtetuar se parkimi falas në rrugët kryesore e në lagjet e banimit nxit blerjen e përdormin e tepërt të automjeteve dhe shton trafikun "në kërkim të parkimit", ndërkohë që parkimi

të ulët në disa rrugë tregtare, ku pagesat i mbledh dorazi një person i punësuar, në vend të një kutie automatike. Ata shoferë që duan të qëndrojnë për një kohë të gjatë, parkojnë në rrugët e pasme të lagjeve, që janë falas. Shumë shoferë nuk paguajnë fare. Gjithashtu, taksitë pa licencë shpesh zënë vendparkimet e taksive të rregullta. Gjobat e parkimit pa leje janë tepër të larta, 500-2,000 lek, dhe për këtë arsye, punonjësit e administratës publike ngurrojnë t'i imponojnë (Peter Guest 2006).

Për krahasim, parkimi me pagesë është standard në të gjithë botën. Sot, në me pagesë ndikon në formën e transportit që zgjedhin qytetarët dhe kohëzgjatjen e parkimit (Shoup 2005). Po ashtu, parkimi sipërfaqësor konsumon truall me vlerë, ndërsa parkimet shumëkatëshe cilësore, e sidomos parkimet nëntokësore, janë të shtrenjta për t'u ndërtuar (Fig. 20). Zakonisht pagesat e parkimit në qendra qytetesh janë të efektshme nëse kushtojnë më shumë ose baraz me çmimin vajtje-ardhje të një bilete transporti publik. Opinioni i shumë politikanëve e pronarëve dyqanesh se çmimet e larta të parkimit largojnë vizitorët nga qendrat e qyteteve ka

rezultuar i gabuar në praktikë (European Parking Association 1999).

Parkimi gjatë natës në Tiranë është i kufizuar për shkak të mungesës së vendit në lagjet e ndërtuara dendur, dhe makinat e parkuara buzë rrugëve janë të ekspozuara ndaj rrezikut të vjedhjes. Pallatet e reja të banimit nuk përfshijnë garazhe në çmim, ose i ofrojnë me çmim më të lartë për m^2 se banesa. Ndarja e çmimit të garazheve dhe apartamenteve është diçka pozitive sepse ul çmimin e banesave. Gjithashtu, bën që qyteti të qëndrojë i dendur dhe i përshtatshëm për transport publik. Nëse do të ofroheshin parkingje e garazhe falas kudo, së shpejti qyteti do të kthehej në fushë parkimi, si ka ndodhur shpesh në qytetet amerikano veriore (Shoup 2005). Marrëveshja aktuale mes investitorëve e blerësve, bazuar në kërkesën e tregut, ku vetëm ata që zotërojnë automjete blejnë garazhe sipas nevojës, është më efektive në një qytet të dendur si Tirana. Por banorët që parkojnë falas përgjatë rrugëve rezidenciale gjatë natës duhet të paguajnë gjithashtu, mundësisht sipas një skeme zonale. Bashkia ka përgatitur një plan të tillë që në vitin 2006 (Peter Guest 2006). Mund të ndërtohen gjithashtu struktura parkimi në lagje, por vetëm nëse kostoja e ndërtimit dhe operimit mund të mbulohet nga përdoruesit.

Taksat e karburantit, regjistrimit, shitjes dhe importit. Në përgjithësi, çmimi i karburantit është i ndryshëm në vende të ndryshme, jo për shkak të ndryshimit të çmimit bazë, por për shkak të akcizave mbi karburantin. Në vendet e Europës Perëndimore, këto shkojnë nga 65% deri në 80% të çmimit të karburantit (Pucher and Lefevre 1996; AVV 2000). Në Europën Lindore, akcizat e karburantit janë shumë më të ulëta, rreth 28-39% e çmimit të karburantit, për shkak të fuqisë më të ulët blerëse. Në shumicën e vendeve evropiane, taksat e naftës janë më të ulëta se taksat e benzinës (AVV 2000), sepse nafta përdoret jo vetëm në qytete, por edhe për transport

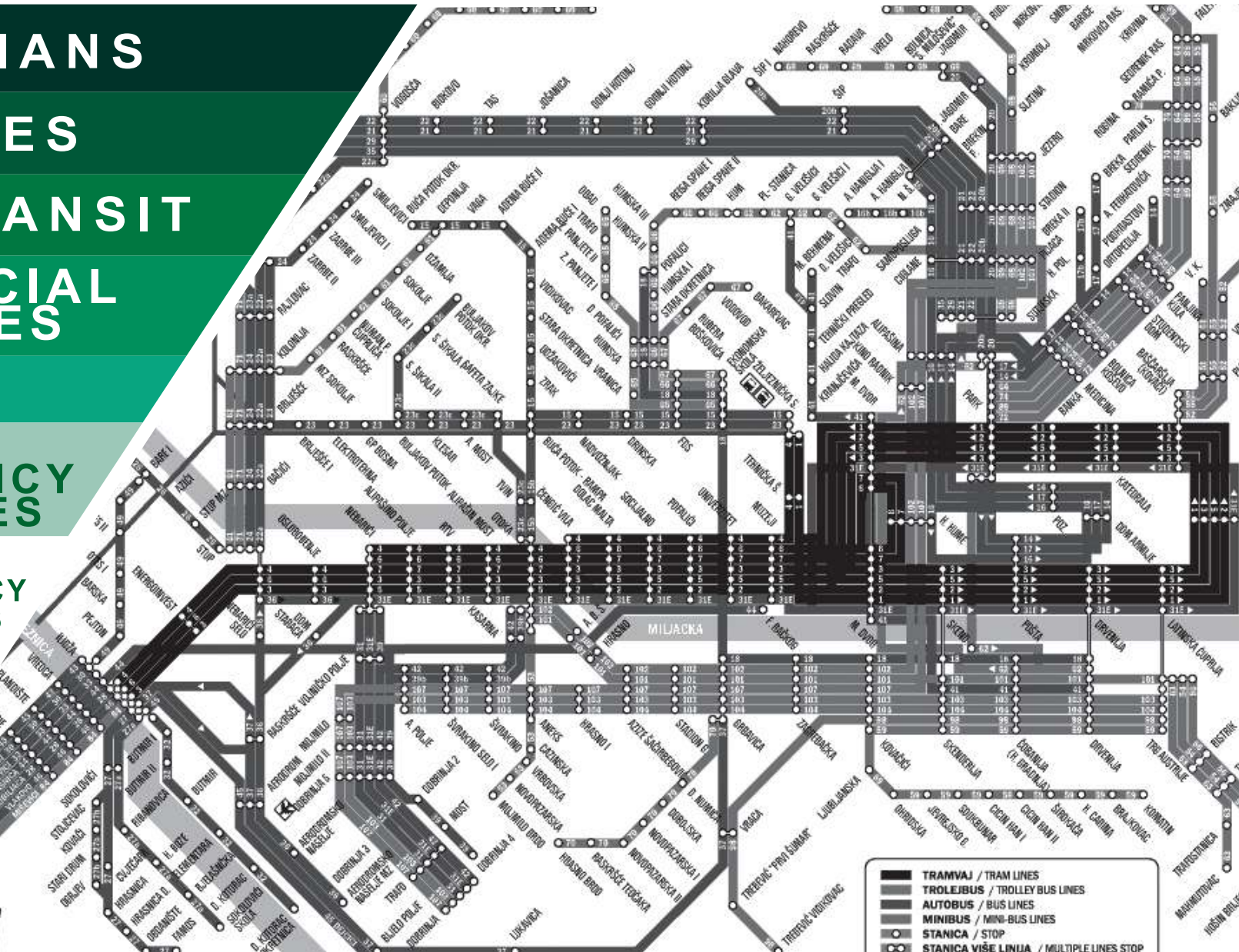
mallrash tregtare dhe në bujqësi. Taksa e naftës për përdorim urban mund të rritet pa rritur taksën e naftës për përdorim bujqësor, duke i dalluar të dyja llojet me anë të ngjyrosjes; kjo metodë përdoret me sukses në Kili (Banka Botërore 2002).

Shumica e vendeve evropiane në vitet '90 vilnin taksa të larta për shitjen e automjeteve, sa 25-40% e çmimit, madje deri 100% në Portugali, Finlandë, dhe Danimarkë (Pucher and Lefevre 1996), por i kanë ulur aktualisht për të stimuluar bizneset vendëse dhe industrinë automobilistike gjatë krizës ekonomike globale. Për më tepër, shumë qeveri europiane po propozojnë ulje taksash në rast blerjesh të automjeteve jondotëse. Për shembull, në Belgjikë, blerësit e automjeteve jondotëse përfitojnë një ulje çmimi prej 15%, të sponsorizuar nga qeveria. Në përgjithësi në Europë, niveli i taksave të regjistrimit varet nga madhësia e motorit të mjetit dhe nivelet e shkarkesave ndotëse në mjedis. Në Austri, taksa vjetore e regjistrimit varion sipas nivelit të konsumit të karburantit nga mjeti; Spanja ofron një ulje prej më shumë se 800 dollarë të taksës së regjistrimit të një makine të re nëse kjo zëvendëson një makinë të vjetër ndotëse; në Hungari, nuk paguhet taksë regjistrimi nëse blihet një makinë hibride. Për mjetet e transportit të mallrave (që dëmtojnë asfaltin shumë më tepër se

veturat), niveli i taksave varet nga pesha e mjetit dhe, nganjëherë, nga numri i akseve. Taksat e importit (dogana) kanë vlejtur për kufizimin e numrit të automjeteve, sidomos atyre ndotëse, në vende të izoluara pa prodhim automjetesh vendës, si në rastin e Singaporit, shtet-ishull.

7. Kufizime në përdorimin e automjeteve?

Pak qytete kanë eksperimentuar me kufizimin selektiv të automjeteve. Disa vende të Europës, si Gjermania dhe Franca, kanë zbatuar skema ku vetëm automjetet "e pastra", të pajisura me certifikatë, lejohen të qarkullojnë gjatë alarmeve të ndotjes (AVV 2000). Nga qytetet në zhvillim, Meksiko Siti u përpoq të ndalonte qarkullimin e automjeteve private sipas targave (p.sh., targat me numër çift qarkullojnë në ditë me numër çift), por kjo skemë rezultoi antiproduktive sepse shumë familje blenë makina të dyta me targë të alternuar. Kjo përvojë sugjeron se metodat e kontrollit-dhe-komandës, të zbatuara në mbarë qytetin, nuk janë shumë efektive. Në Tiranë, këto lloj masash shihen si jehonë e kontrollit të sjelljes gjatë sistemit komunist. Për segmentet më të pasura të popullsisë, makina përbën një simbol të lirisë dhe statusit në shoqëri. Shoqëria civile është e dobët dhe organizimi politik në mbrojtje të mjedisit numëron pak shembuj.



8. Forcim i kontrolleve urbanistike?

Transporti publik dhe mjetet e pamotorizuara funksionojnë vetëm në dendësi të larta. Transporti publik nuk mund të operojë me fitim në dendësi të ulëta ku ka pak pasagjerë (Fig. 21). Prandaj, kontrollet urbanistike të përdorimit të tokës, që variojnë në tepërmi nga vendi në vend, kanë pasoja të rëndësishme në sistemin e transportit. Aty ku kontrollet urbanistike janë të rrepta, qytetet janë më të dendura e kompakte, ndërsa një sistem urbanistik dorëlëshuar sjell shpërhapje të ndërtimeve në territor; kjo rrit distancat mes destinacioneve. Historikisht Holanda, Gjermania, Zvicra dhe Vendet Skandinave kanë pasur ligje urbanistike shumë të forta. Përkundrazi, Italia, Spanja, Portugalia, tani edhe Evropa Lindore, kanë kontrolle të dobëta urbanistike mbi përdorimin e pronës private. Franca dhe Belgjika qëndrojnë diku midis këtyre ekstremeve me shumë rregulla, por që nuk zbatohen rreptësisht (Pucher and Lefevre 1996).

Gjatë procesit të transformimit pas rënies së komunizmit, Tirana u kthye në një qytet "të dyfishtë". Në brendësi u ndërtuan me shpejtësi fenomenale pallate shumëkatëshe banimi. Të ardhurit e varfër nga rrethet e tjera u strehuan në banesa me dendësi të ulët, të ndërtuara pa leje në periferi. Dendësia e lartë në brendësi të Tiranës është e papajtueshme me automjetet private dhe ka shkaktuar nivele të larta trafiku. Nga ana tjetër, dendësia favorizon transportin publik, ndërsa të ardhurit në zonat informale të periferive kanë akses të kufizuar ndaj autobusëve dhe shpesh përdorin furgonë informalë. Udhëtimet e tyre në qendër të qytetit janë të kushtueshme, të parehatshme dhe të gjata. Por, këto periferi janë tashmë një pjesë e pamohueshme e realitetit urban. Në të ardhmen, është e dëshirueshme të dendësohen ato, përpara se të zihet tokë e re për ndërtime, siç është rekomanduar nga të gjithë planet urbanistike në njëzet vitet e fundit.

9. Të organizohen fushata informuese/sensibilizuese?

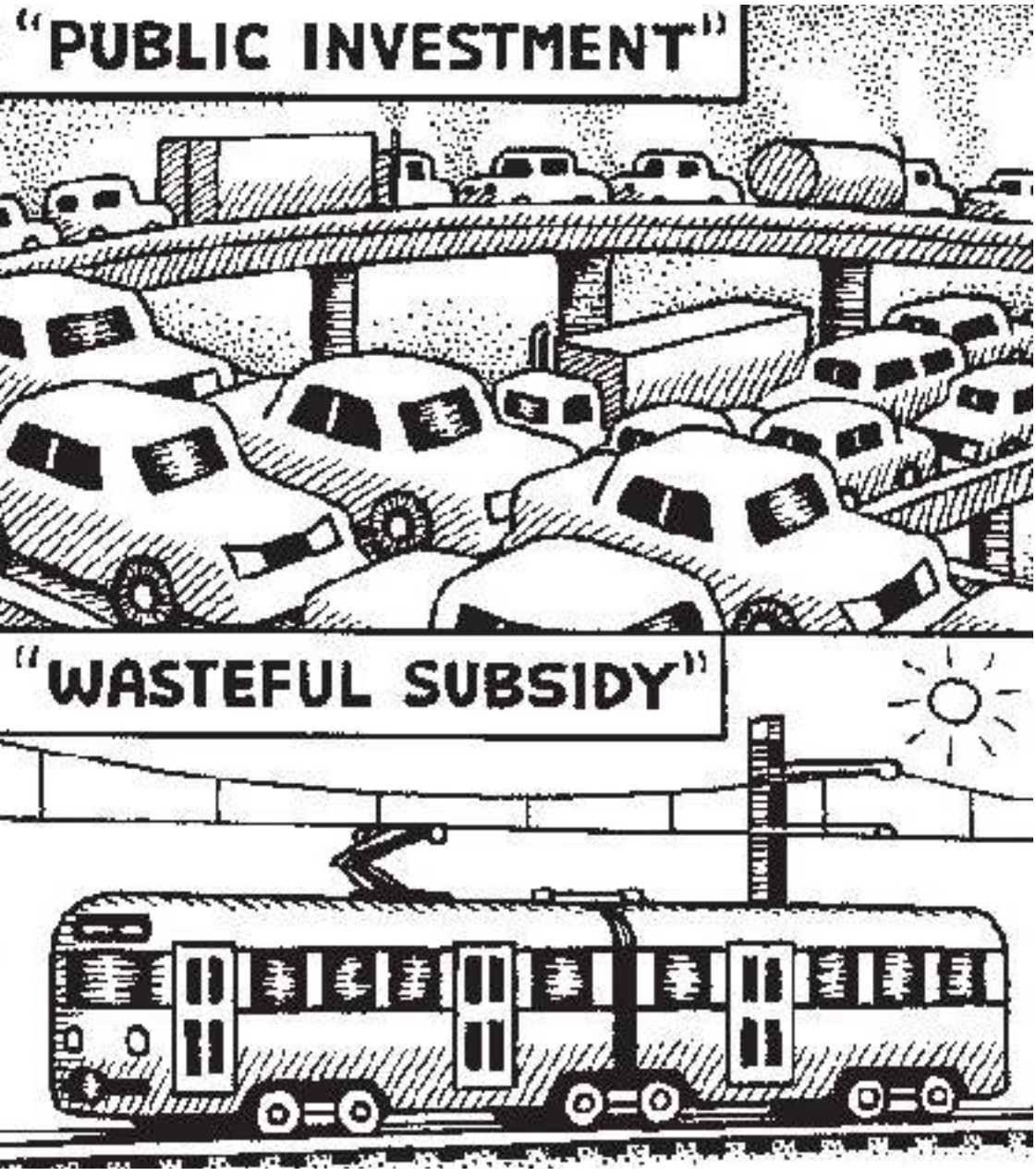
Suksesi i fushatave sensibilizuese në fushën e transportit urban varet nga vendi dhe niveli i interesit në çështjet mjedisore (Fig. 22). Tirana feston Ditën Botërore pa Makina çdo 22 shtator dhe, një herë në vit, Bashkia organizon Natën e Bardhë pa makina. Por qarkullimi i automjeteve ndalohet vetëm në disa rrugë gjatë këtyre veprimtarive, të cilat, fatkeqësisht, shpesh nuk janë të mirorganizuara dhe mirëreklamuara, dhe shkaktojnë bllokime trafiku, zhurma, dhe kaos. Deri edhe liderët politikë janë pikasur duke shkelur rregullin e mosqarkullimit me automjete. Për më tepër, këto aktivitete nuk shoqërohen me stimuj si p.sh., transport publik falas për atë ditë, gara çiklistike etj. (*Gazeta Shekulli*, 23 shtator 2006; *Gazeta Korrieri*, 24 dhjetor 2006). Si të tilla, ato japin pak kontribut në ndërgjegjësimin e popullsisë.

Mbyllje

Një qytet i dendur e kompakt si Tirana, ku një pjesë e mirë e destinacioneve mund të arrihet në këmbë ose me udhëtime të shkurtra me autobus, ka një shans të jashtëzakonshëm për zhvillimin e një sistemi të qëndrueshëm transporti, me përdorim të kufizuar të automjeteve, me transport publik të përshtatshëm, dhe me masa pro mjeteve të

pamotorizuara, sipas shembullit të kryeqyteteve të tjera të Bashkimit Europian, drejt të cilit aspiron Shqipëria. Ndonëse shumë njerëz e shohin me shumë shqetësim pushtimin e ndotjen e qytetit nga trafiku i automjeteve, nuk ekziston një traditë për kthimin e dëshirave të publikut në politika publike. Për më tepër, një pjesë e pronarëve të automjeteve që i përkasin shtresave më të pasura, ngulmojnë se shoqëria e Tiranës duhet të ndjekë strategji aktive në favor të automjeteve.

Ndërhohë që mirëqenia private është rritur në mënyrë fenomenale, sektori publik ka të ardhura të ulëta. Në këto kushte, në vend të projekteve të shtrenjta infrastrukturore, si transporti publik mbi shina, duhen ndërmarrë masa me kosto të ulët, të cilat mund të sigurojnë përmirësime të konsiderueshme. Këto masa përfshijnë: (1) përmirësimin e mëtejshëm të trotuareve për këmbësorët, (2) krijimin e zonave vetëm për këmbësorë, (3) krijimin e udhëve të ndara për autobusë e biçikleta, dhe (4) pagesa të arsyeshme për parkimin. Një hap i dytë do të ishtë krijimi i një sistemi BRT. Këto janë strategji të qëndrueshme, realiste, dhe të realizueshme financiarisht.



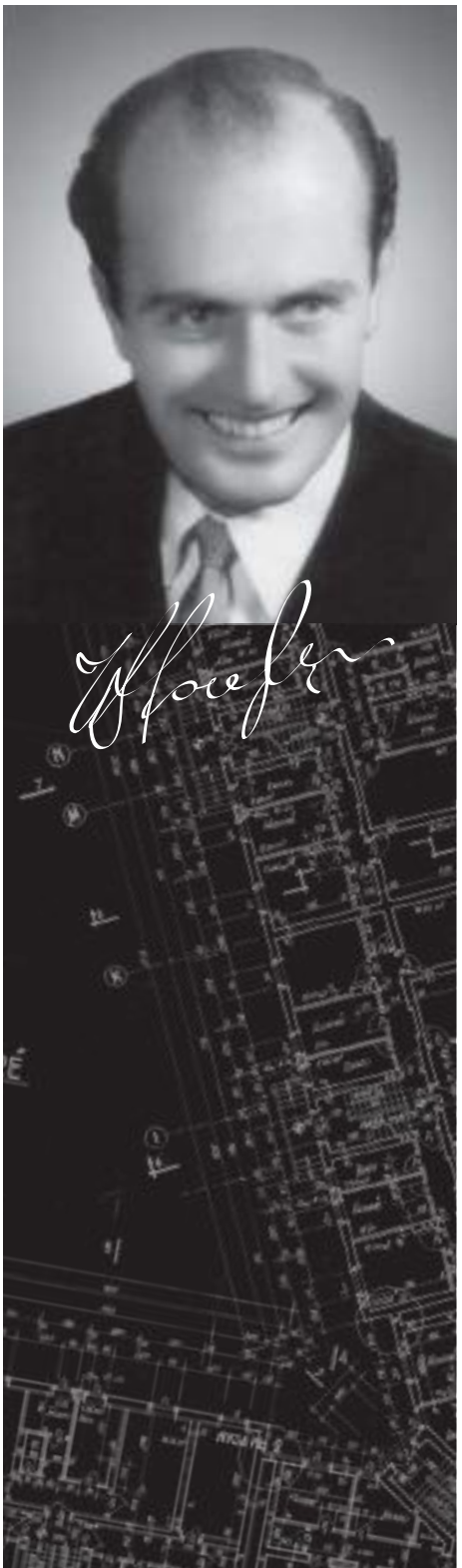
Arkitekti Kostaq Saatçiu

Doris Andoni (Saatçiu)

Të njohim arkitektët dhe arkitekturën Shqiptare të brezave të mëparshëm

Duke filluar nga ky numër dhe në vijim, Forum A+P do të prezantojë disa nga Arkitektët Shqiptarë, të cilët nuk jetojnë më dhe që kanë dhënë kontributin e tyre në fazat e para të zhvillimit të Arkitekturës Shqiptare në sektorë të ndryshëm. Kjo rubrikë është një vazhdim i diskursit të hapur në lidhje me arkitekturën moderne në Shqipëri që në numrat e parë të kësaj reviste, është një kontribut për të bërë të njohur brezave më të rinj të arkitektëve rrugën nëpër të cilën ka ecur historia e zhvillimit të Arkitekturës në Shqipëri, profesionistët që e kanë bërë atë, si edhe rrymat, shkollat dhe stilet që ata përfaqësonin sipas kohës; është një eksperiencë më shumë për të kuptuar më mirë edhe sistematikën e problemeve të sotme si edhe menyrën e trajtimit të tyre në të kaluarën e deri në ditët e sotme. Së fundmi, kjo rubrikë është gjithashtu një kontribut për të rritur ndjeshmërinë e institucioneve dhe të brezave më të rinj të arkitektëve ndaj asaj pjese të trashëgimisë së ndërtuar që aktualisht është nën presionin e harresës dhe shkatërrimit gradual. Duke e konsideruar këtë vetëm si një fillim, mendojmë se kërkimet e mëtejshme në lidhje më këtë çështje duhen konsideruar të hapura për eksplorime të mëtejshme si nga studiuesit e fushës ashtu edhe nga studentët e arkitekturës.

Ky artikull është shkruar nga Doris Andoni e cila është e bija e arkitektit Saatçiu. Doris ka kryer studimet për arkitekturë në Universitetin Politeknik të Tiranës dhe ka kryer Masterin në Hollandë dhe Suedi. Doris është eksperte e zhvillimit urban dhe strehimit në nivel nderkombetar dhe ka punuar me organizata ndërkombëtare sidomos me UN Habitat, UNDP, UNCE, apo organizma të tjera si USAID, European Commission, Stability Pact for South East Europe dhe donatorë të tjerë. Doris Andoni ka qenë prej vitesh drejtuese e sektorit të politikave të strehimit pranë ministrisë së linjës në Shqipëri e rajon. Doris është njëkohësisht edhe lektore në Universitetin POLIS në lënden e strehimit urban.



Arkitekti Saatçiu i filloi studimet për arkitekturë në Universitetitn e Zagrebit dhe i përfundoi në Universitetin e Bukureshtit pas prishjes së marrëdhënieve me ish-Jugosllavinë. Kostaq Andrea Saatçi, lindi në vitin 1923 në një familje të pasur të Beratit. Shkollën e mesme ai e ndoqi në Normalen e Elbasanit. Kostaqi u kthye nga studimet në vitin 1956 dhe po atë vit filloi punë në Drejtorinë e Projekteve në Ministrinë e Ndërtimit. Kjo drejtori ishte pararendëse e Institutit të Projektimeve, i cili u krijua më vonë në vitet '70.

Kostaqi i dedikoi projektimit të gjithë karrierën e tij 30-vjeçare deri kur doli në pension në vitin 1986. Gjatë jetës së tij ai punoi në më shumë 100 projekte si arkitekt, urbanist dhe mbikëqyrës i punimeve në të gjithë vendin: nga qyteti më jugor – Saranda deri në Veri, në Bajram Curri. Ai punoi për rregulloren e parë të urbanistikës, përjetoi transformimet institucionale brenda suazës së sistemit totalitar. Veprat e tij, të shtrira në një periudhë 30-vjeçare, transmetojnë gjurmët e kohës dhe stilet e arkitekturës, të cilat edhe pse transmetoheshin si një detyrë politike në procesin e ndërtimit të socializmit,

gjejnë hapësira të shprehin tendenca të ngjashme me paralelet e kohës, si në vendet e tjera ish-socialiste, ashtu edhe ato të Europës Perëndimore.

Arkitektura e kësaj periudhe, e cila përveç të tjerave konsiderohej edhe si pjesë e rëndësishme e formimit ideologjik, bënte që projektimi ashtu sikurse edhe arti, të diktohej nga parimet themelore të "realizmit socialist". Kjo do të thonte që arkitektura duhej të ishte në përputhje me parimet estetike komuniste dhe duhej të shprehej me thjeshtësinë e formave që vinin kryesisht si pasojë e kursimit të burimeve financiare, të mishëruara këto në parrullën "Më mirë, më shpejtë, më lirë".

Arkitekti Petraq Kolevica tregon se si filloi historia e katër **hoteleve në plazhin e Durrësit** të cilat deri në fillim te viteve '90 njiheshin me emrat Kruja, Butrinti, Durrësi dhe Apolonia . Kolevica rrëfen se një nga punët e para që ishte caktuar të punonte së bashku me Kostaqin ishte projekti i një hoteli në Sarandë i cili nuk u ndërtua asnjëherë. Ata kishin vajtur së bashku për të parë sheshin e ndërtimit dhe gjatë rrugës së kthimit ishin lajmëruar se pushuesit nga vendet e kampit socialist preferonin më shumë Durrësin. Për këtë arsye në vend të hotelit në Sarandë do të ngriheshin katër hotelet e sipërpërmendura në Durrës. Për të kursyer paratë, projekti duhej të ishte sa më i thjeshtë dhe pjesa më e madhe e dhomave duhej të parashikohej pa banja. Nga shfletimi i materialeve në Arkivën e Ministrisë së Ndërtimit, rezulton se Kostaqi ishte bashkautor në projektin e këtyre hoteleve, të cilat edhe pse pa kushte optimale, deri në fillim të viteve '90 ishin nga hotelet më të preferuara për të pushuar. Katër hotelet me lartësi katër kate ishin vendosur në mënyrë simetrike me njëri-tjetrin, përgjate vijës bregdetare, në zonën e "Hekurrudhës" në Plazhin e Durrësit. Arkitektura racionale reflektonte më së miri parimin ekonomik dhe njëkohësisht sillte vlerën e proporcioneve të rregullta dhe të rifiniturave të thjeshta. Ritmi i përsëritur i zbrazëtisë kubike të llozhave, të sillte ndër mend arkitekturën e pastër mesdhetare ku dritë-hija e diellit të fortë bëhet pjesë e arkitekturës.

Gjatë karrierës së tij ai punoi në disa fusha të projektimit. Kostaqi filloi në seksionin e **urbanistikës**, ku punoi si autor dhe bashkautor i disa projekteve, si **Qendra Historike e Beratit, zona e banimit në Cërrik, kompleksi i banimit në rrugën Bajram Curri Tiranë etj**. Planet rregulluese në atë kohë ishin një instrument përcaktues për investimet. Çdo vijë e hedhur në planin rregullues, përkthehej në një faturë financiare, e cila konkretizohej nëpërmjet planeve 5-vjeçare. Kolevica rrëfen se ato qytete, të cilat futeshin në procesin e hartimit të planit rregullues, konsideroheshin "fatlume", ndërkohë që puna e projektuesit vëzhgohej me "lupë", në mënyrë që të sigurohej zbatimi i parimeve të mësipërme. Jo rrallë herë projektuesit ishin në qendër të kritikave, pasi ky profesion i ndërmjetëm midis artit dhe shkencës kish më shumë premisa për t`u influencuar nga ideologjia borgjeze.

Në revistën "Ylli" të vitit 1971, në kuadrin e diskutimeve për çështjet e arkitekturës dhe të urbanistikës shqiptare, arkitekti Saatçiu shkroi lidhur me ndërtimet me kontribut vullnetar në Tiranë se përveç faktit që ato zgjidhën një problem të strehimit, patën edhe të metën se "ndërtimet me vend e pa vend u shpërndanë në të katër anët e qytetit ... pasi na

Instituti i naltë pedagogjik (Fakulteti i Shkencave të Natyrës)

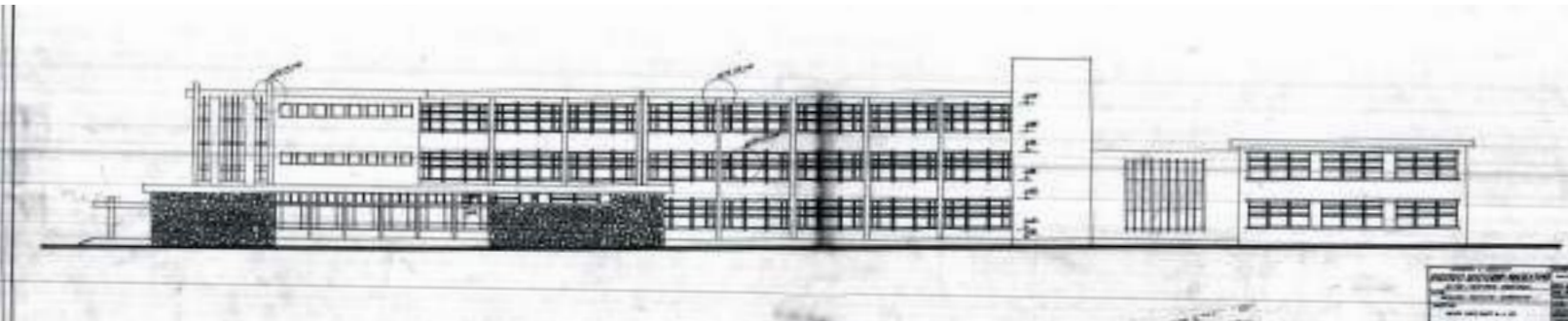
mungoi parashikimi, perspektiva e zhvillimit të tërë kryeqytetit ... përsëri nuk është hequr dorë nga ndërtimet e shkëputura ... që zënë kryesisht vendet boshe. ... Në këtë vështrim ne duhet të jemi më të guximshëm me parashikimet tona ... "[1].

Në po këtë diskutim ai shprehet lidhur me një problem tjetër sistematik të urbanistikës shqiptare të cilin e kemi trashëguar edhe sot. Në vitin 1971 ai vazhdon të tregojë lidhur me Rrugën "Qemal Stafa" në Tiranë: "Dyzet vite më parë kjo rrugë nuk paraqiste ndonje problem. Kurse sot na duket shumë e ngushtë. Me zhvillimin e qytetit, me shtimin e trafikut kjo rrugë është bërë e rrezikshme për kalimtarët ... Më e keqja është se edhe ndërtimet e reja nuk janë bërë në tërheqje të mjaftueshme nga rruga. Kështu krijohen vështirësi të reja për një rikonstruksion të rrugës në të ardhmen. ... Përse të mos tërhiqemi aq sa të lejojmë zgjerimin pa vështirësi të rrugës në të ardhmen? Nuk duhet të mbyllim perspektivën e zhvillimit të qytetit"[2].

1 *Revista "Ylli", 1971, Nr. 10*

2 *Revista "Ylli", 1971, Nr. 10*

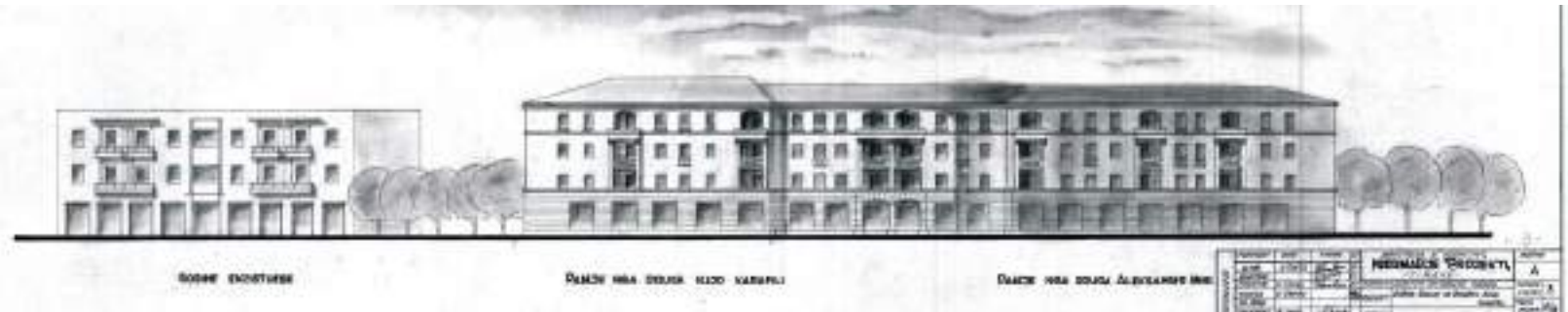
Kompleksi i tekstileve Gjirokastër



Në morinë e projekteve, një nga objektet e tij të para të realizuara është edhe **"Pedagogjikja", ose Fakulteti i Shkencave të Natyrës**. Projektuar në stil neoklasik, të frymezuar nga arkitektura sovjetike, objekti qëndron në mënyrë monumentale në bulevardin kryesore të Tiranës, përballë me Maternitetin. Projekti, në Arkivën e Ministrisë së Ndërtimit është i vjetëruar dhe copat e kalkut janë ngjitur si pjesët e një "puzzle"-i. Megjithatë, arrin të shihet firma e arkitektit në qoshen e fletës.

Një tjetër fushë, ku Kostaqi ka dhënë disa projekte është edhe ai i banesave. Veçanërisht në qytetin e Durresit gjatë viteve '50 janë disa objekte banimi të realizuara nga arkitekti. Arkitektura e këtyre banesave ka një ndikim të dukshëm nga rryma neoklasike e arkitekturës sovjetike të kohës. **Banesa prapa hotel Vollgës** ka një plan vendosjeje në formë "V"-je, e cila i përshtatet kontekstit urban. Objekti ngrihet në tre kate me konstruksion tulle dhe i mbuluar me çati. Ritmi i dritareve, kornizat e tyre dhe tulla

N.R. Gjedhi, Maliq

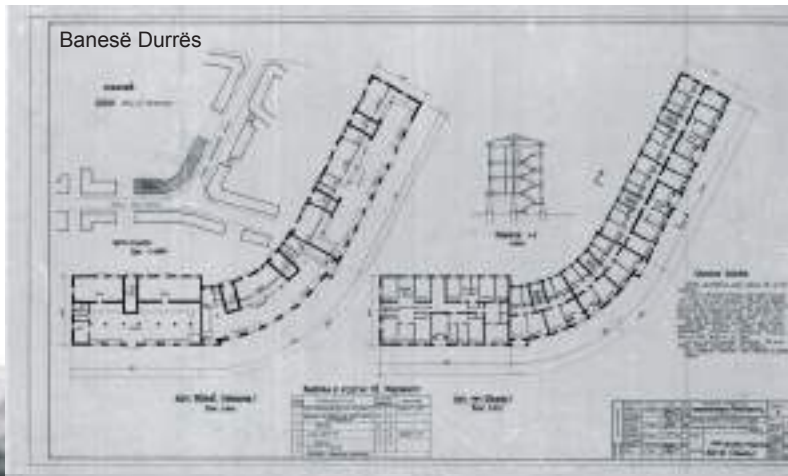


në dukje janë disa nga elementet përbërëse të saj. Krejt ndryshe është trajtuar **banesa nr. 55 në Rrugen Kajo Karafili**, e cila jep përshtypjen sikur të jetë një bllok masiv dhe solid i trajtuar me elemente të arkitekturës monumentale, si kolona, korniza dhe elemente arkitektonike të dizenjuara në detaje, të cilat mund të ishin të denja për një rrugë të tipit bulevard madhështor "grand manner". Zona e banimit në Cërrik, e cila në dokumentet arkivore te Ministrisë së Ndërtimit gjendet me emërtimin **"koloni punëtoresh"** u planifikua dhe projektua në mesin e dytë të viteve '50. Në këtë periudhë, nën influencën e zhvillimit të qyteteve satelite, dhe në kuadër të planeve për industrializimin e vendit u ngritën mjaft qendra banimi pranë zonave të reja industriale.

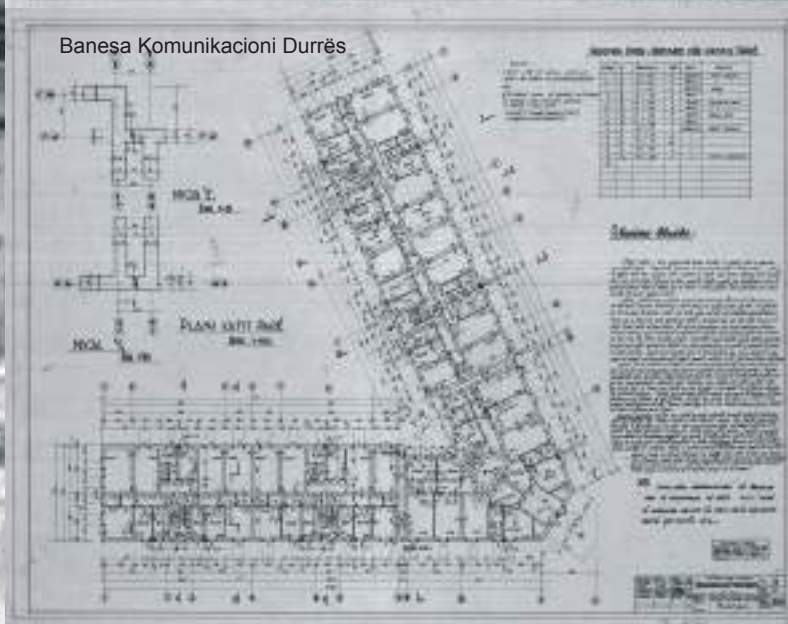
Fundi i viteve '50, kur Kostaqi filloi punën si arkitekt, ishin vitet e ndarjes me ish Bashkimin Sovjetik. Ndërsa Shqipëria izolohej gjithmonë e më tepër duke u shkëputur nga kampi socialist, por ajo u mundua për të krijuar aleanca të reja me Lindjen e Largme – Kinën. Lidhjet e reja ndikuan në zhvillimin e industrive me teknologjitë e importuara nga Kina; gjë që u pasqyrua edhe në zhvillimin arkitekturës së godinave industriale që mori vrull gjatë kësaj periudhe.

Një pjesë të madhe të punës se tij krijuese, Kostaqi ia dedikoi **projektimit industrial**. Në fillimin e viteve '70, këtij sektori iu dha një rëndësi e veçantë duke krijuar një institut më vete të shkëputur nga ai i objekteve social-kulturore. Me krijimin e këtij instituti, mendohej se ky sektor do

Kompleksi i tekstileve Gjirokastër



Banesë Durrës

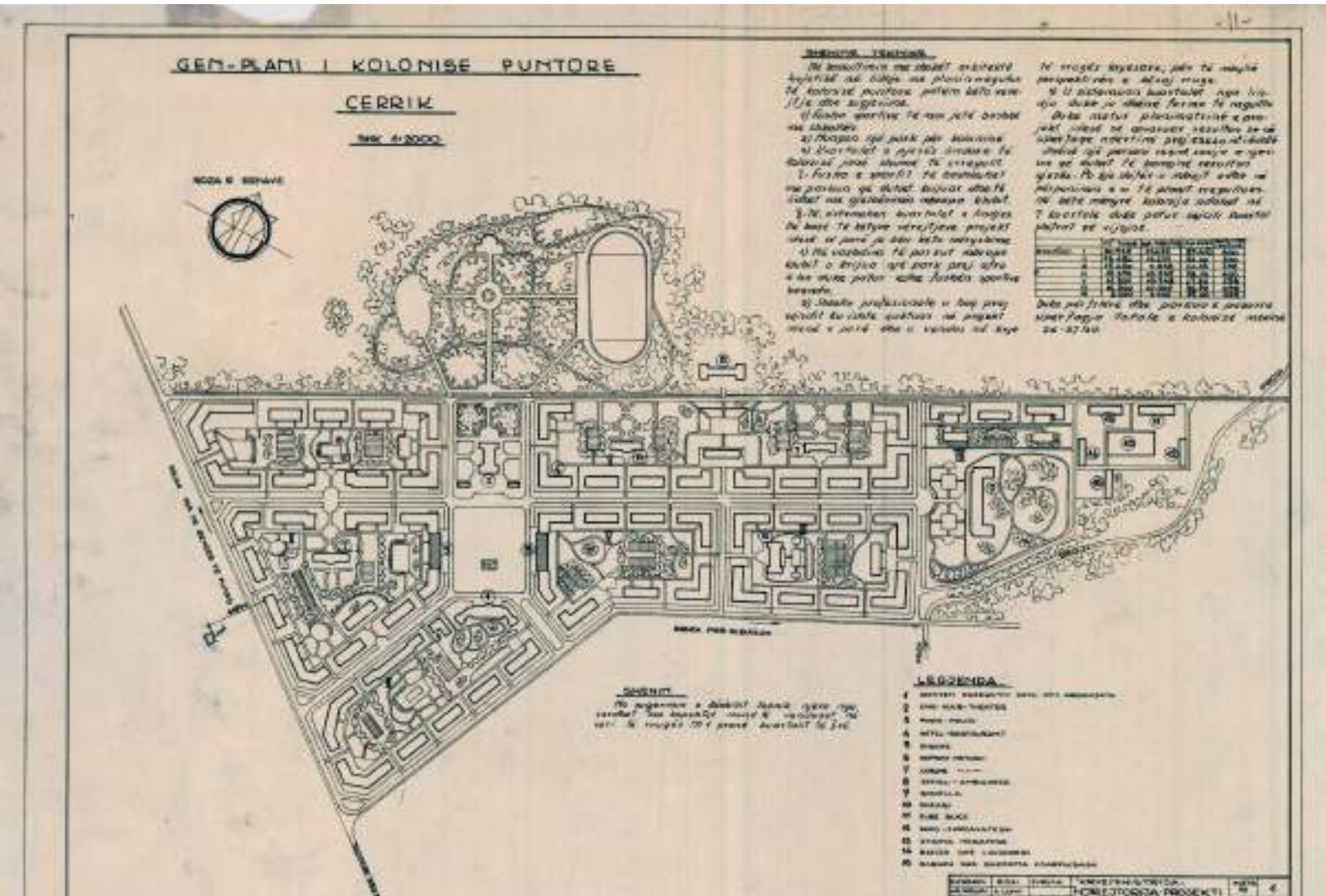


Banesa Komunikacioni Durrës

të kishte zhvillim dhe perspektivë, nisur edhe nga prioritetet politiko-ekonomike për shndërrimin e vendit në një vend industrial me bujqësi të zhvilluar. Sikurse në sektorin e arkitekturës social-kulturore, edhe në atë të veprave te arkitekturës industriale, motoja e kursimeve e shndërroi arkitekturën thuajse në një funksion te varur vetëm nga teknologjia. Kjo e bënte shumë të vështirë që t'i kushtohej vëmendje trajtimit arkitektonik dhe materialeve që përdoreshin. Megjithatë, industrializimi i vendit krijoi edhe arkitekturën karakteristike industriale, e cila ka lënë gjurmë që kanë arritur deri në ditët tona. Ndërtimet industriale janë një shprehje e qartë e arkitekturës së periudhës socialiste shqiptare dhe në këtë kuptim pjesë e rëndësishme e trashëgimisë sonë, e cila në ditët e sotme është pasojë e zhdukjes pa u menduar më parë se si mund të zhvillohet për funksione të tjera. Janë të shumta veprat industriale në te cilat Kostaqi punoi si kryetar grupi apo si bashkautor.

Në lidhje me arkitekturën industriale në artikullin e shkruar prej tij të titulluar "Silueta të reja të peizazhit tonë" në Revistën "Shkenca dhe Jeta"[3] të vitit 1974, ai shprehet se: "kur i shohim këto ndërtime sot, na duket sikur kanë qenë gjithmonë aty, por është dashur të zgjidhen shumë probleme të vështira aq më tepër për një vend si Shqipëria ku përvoja për këto lloj ndërtimesh dhe arkitekture mungonte krejtësisht. Secila industri ka specifikën e vetë dhe kërkesat e veta lidhur me procesin teknologjik, me vendin e ndërtimit, sigurimin e energjisë elektrike, ujit etj., gjë

3 *Revista "Shkenca dhe Jeta", 1974, Nr. 3*



që kërkon bashkëpunimin e arkitektëve, urbanistëve, teknologëve, konstruktorëve, inxhinierëve elektrikë, hidroteknike etj.

Një ndër objektet industriale të projektuara nga Kostaqi është edhe **trikotazhi i Gjirokastrës**. Një objekt i vendosur në hyrje të qytetit në të djathtë të rrugës nacionale. Edhe në këtë objekt, ndihet stili racional që ndeshet edhe në vepra të tjera të arkitektit, këtu i imponuar edhe nga teknologjia dhe destinacioni i veprës. Megjithatë përdorimi i gurit vendës, në pjesën e godinës administrative, i jep një imazh më njerëzor objektit industrial, ndërkohë që linjat e gjata të brisolejeve, theksojnë horizontalitetin e tij. Fabrika të qelqit, atelietë e reja të "Kinostudios Shqipëria e Re", fabrika të pasurimit të mineraleve, e shumë të tjera janë vetëm një pjesë e veprave të arkitekturës industriale të Kostaqit.

Kostaqi dha një kontribut të ndjeshëm edhe në fushën e edukimit, duke punuar për një kohë të gjatë si pedagog i jashtëm në Fakultetin e Inxhinierisë së Ndërtimit në Degën e Arkitekturës. Ai kontribuoi në mënyrë të veçantë në lëndët e "konstruksioneve arkitektonike", si edhe të "kompozimit arkitektonik dhe urbanistik". Arkitektura lë gjurmë në histori, ajo influencohet nga tendecat e kohës dhe me pas është një mjet që ndihmon të shpjegosh ngjarje, apo fenomene sociale, politike dhe ekonomike. Pa arkitekturën tonë ne do të na mungonte shpirti ynë i civilizimit. Në këtë këndvështrim, nuk mund të ketë arkitekturë të shëmtuar apo të bukur, por shoqëri që ka prodhurar një fenomen të bukur apo të shëmtuar. Edhe arkitektura e socializimit, ndonëse e infuencuar nga ideollogjia komuniste e barazisë sociale, e krijuar nën një kornizë ekonomike që nuk lejonte konkurrencën e ideve, duhet vlerësuar për historinë që na ka lënë. Përmes saj do të jemi në gjendje të tregojmë dhe shpjegojmë fenomenet sociale dhe ekonomike të njërës prej periudhave të historisë sonë. Kostaqi pa dyshim kontribuoi për ta pasuruar me gjurmët e arkitekturës së tij këtë pjesë të historisë.

Kompleks Hotelier, Plazh Durrës
Foto arkivë: E. Muho

Trashëgimia e Modernizmit

90 Vjetori i Bauhaus

Bersant Selmani

ABSTRACT

This year marks the 90th anniversary of the founding of the Bauhaus school of architecture. The school was founded by a young architect, Walter Gropius, who wanted to shape products for the future and create a more just society. A series of events and exhibitions are poised to remind us that, without Gropius, the world of architecture and design would look very different today. Over a 14 year period, Weimar, Dessau and Berlin were the three school›s bases. Then, in 1933 it was finally defeated by the opponents of modernist culture. Today, in an overdue homage to the Bauhaus, the sites in Weimar and Dessau are designated UNESCO World Cultural Heritage sites. Form and function, production and marketing: everything was reinvented from the ground up. «New» was the word of the hour: new building, new vision, the New Man.

Abstrakt - Lëvizja legjendare Bauhaus bën këtë vit 90-vjetorin, duke kremtuar këtë ngjarje me ekspozita nga Tokio në Nju-Jork. Shkolla u themelua nga një arkitekt i ri, Valter Gropius, i cili donte të formësonte produktet për të ardhmen dhe të krijonte një shoqëri më të drejtë. Ky artikull është një homazh për këtë traditë. Në kohët e errësirës dhe të dënimit, ka shpesh një nevojë për energji karizmatike të ideve të mëdha. Më 1919 arkitekti gjerman Valter Gropius e konsideronte periudhën e mjerueshme pas përfundimit të Luftës së Parë Botërore si një "katastrofë të historisë botërore.» Përgjigjja e tij ishte një vizion utopik i guximshëm dhe pragmatik - Bauhaus. Duke krijuar këtë lloj të ri të shkollës së artit dhe të arkitekturës, ai arriti të krijojë një çudi kulturore që vazhdon të ketë një ndikim të madh edhe sot e kësaj dite.

Ky material është përgatitur nga Ark. Bersant Selmani bazuar tek kontributet e ideve të Walter Gropiusit, Mies Van Der Roheit dhe Magdalena Drostes

Ky vit shënon 90-vjetorin e themelimit të shkollës. Një seri e ngjarjeve dhe ekspozitave janë gati për të na kujtuar se pa Gropiusin, bota e arkitekturës dhe projektimit do të dukeshin më të ndryshme sot. Gropiusi, i cili ishte 35 vjeç në atë kohë, ishte i vendosur të kthehej kundër traditës dhe akoma më shumë, kundër mënyrës tërësisht të vjetër të modës. Ai kërkoi gjithashtu të marrë përgjegjësinë sociale. Më 20 mars 1919, ai paraqiti një kërkesë për të ngritur një akademi në qytetin e Weimarit. Leja për "Bauhaus Kombëtar në Weijmar» arriti më 12 prill.Ndërkohë, arkitekti shkruan një manifest gjithëpërfshirës. Kjo ishte për të shënuar fillimin e një përmbysjeje të vërtetë estetike në gjithë botën - me pak fjalë, një revolucion i vërtetë.

Prej fillimit Bauhausi ka dëshmuar të jetë një shkollë interesante e artit dhe arkitekturës, një akademi që kishte qëllim që të jetë më e afërt me jetën reale dhe jo një institucion i lartë akademik. Bordi i besuar, i cili përbëhej nga rrethi i miqve të Gropiusit, përfshinte Albert Einstein, dhe në mesin e profesorëve llogariten disa prej piktorëve kryesorë të kohës, si Josef Albers, Lyonel Feininger, Wassily Kandinski, Paul Klee dhe Oskar Schlemer. Edhe Ludwig Mais van der Rohe, i cili ishte drejtor i tretë i Bauhausit, vazhdoi të bëhet një legjendë në historinë e arkitekturës. Këtë vit 90-vjetori i themelimit të Bauhaus do të festohet me ekspozita në Weimar dhe Berlin, Tokio dhe Nju-Jork, dhe me botimin e një numri rekord të librave të reja. Edhe Muzeu Nju-Jork i Artit Modern (MoMA) ka planifikuar për të festuar 90 vjetorin e Bauhaus. Alfred Barr, drejtori i parë i MoMA, u frymëzua kështu nga Bauhausi që arti evropian i kohës të bëhet qendër e muzeut të tij.

Dhe ka një arsye të mirë: Në fund të fundit, ajo ishte shkolla që krijoi imazhin e kohës moderne. Për Bauhausin kjo ishte detyra e artistit që të braktisë zakonet e vjetra. «Akti i parë i Bauhausit ishte t'i shembte të gjitha mendimet tabu ... Papritmas njerëzit zbuluan se jeta mund të shikohet nga një perspektivë krejtësisht e ndryshme,» shkruan Lisbeth Oestreicher, një i diplomuar i Bauhausit. Kjo trashëgimi moderniste është e pamohueshme. Deri në ditët e sotme, Bauhaus shërben si një lloj muzike 'rrep' për ata që i përkasin

Selmani është arkitekt i lirë (BS Arkitekt Prishtinë, IES Kosova, Nato Engineers Prishtinë, Alfred Jacoby Bureau Frankfurt mbi Main, MEST Kosovë, etj). Ai ka edhe disa angazhime akademike part-time pranë UBT Prishtinë. Selmani është laureuar arkitekt në Fakultetin e Arkitekturës, Universiteti i Prishtinës, Kosovë (2003), dhe ka qenë më pas student i programit master në Shkollën Bauhaus Dessau Institute of Architecture, Gjermani (2004-2006).

avantgardës në art, dizajn, arkitekturë dhe planifikim urban. Për më tepër, ajo formon bazën për reputacionin modern të Gjermanisë dhe vetëimazhin si një vend i përparimit artistik.

Kërkesa për Trashëgiminë e Bauhaus

Gjatë një periudhe 14-vjeçare, Weimar, Dessau dhe Berlin ishin tri baza të shkollës. Pastaj, në vitin 1933 shkolla ishte mbyllur më në fund nga kundërshtarët e kulturës moderniste. Sot, në një homazh të vonuar për Bauhaus, Weimar dhe Dessau janë caktuar nga UNESCO vende të trashëgimisë kulturore botërore. Bauhaus ka mbijetuar si një legjendë, u mbajt gjallë nga puna e mësuesve dhe studentëve që u larguan pas vitit 1933. Një lëvizje e pavarur moderniste Bauhaus u zhvillua në Izrael. Një Bauhaus i ri u hap në Çikago në vitin 1930, ndërsa Nju-Jorku sot vijon të jetë një qytet krejt ndryshe nga të tjerët pa estetikën klasike, por me frymën e shkollës së importuar nga Gjermania të çelikut dhe xhamit. Por, purizmi i Bauhausit me kalimin e kohës u bë vetë shumë dogmatik për lëvizjen postmoderniste të viteve 1980, kur arkitektët kërkuan të ngrinin krye kundër një legjende që ishte bërë më e madhe se vetë jeta.

Në Gjermaninë e ndarë të pasluftës, si Lindja dhe Perëndimi pretendojnë për trashëgiminë e Bauhausit. Më vonë madje kanë qenë të shumtë kritikët, të cilët argumentuan se blloqet e apartamenteve dhe godinat e shëmtuar të parafabrikuara të banimit qenë një rezultat i drejtpërdrejtë i vizionit të Bauhausit. Por këto përpjekje për të çmitizuar Bauhausin kurrë nuk patën sukses. Në 2009, në përvjetorin e Bauhausit, ndihet se të gjithë e lavdërojnë Bauhausin, duke e cilësuar shkollën si një laborator të dizajnit. Ajo është duke u shpallur një studio e madhe dhe e dashur, e cila jo rastësisht u bë zëri i një risie të re të projektimit, duke sjellë estetikë në jetën e zakonshme. Por në realitet ajo ishte shumë më komplekse dhe kontradiktore, dhe mbi të gjitha, më e rëndësishme se sa vetë reputacioni i saj.

Akti heroik i arritur nga Gropiusi dhe miqtë e tij ishte njohja dhe ekspozimi i fuqisë social-politike dhe morale të arkitekturës e projektimit. Ata donin të ushtronin «ndikim efektiv» mbi "kushtet e përgjithshme" të një bote më të drejtë dhe t'i kthejnë të gjithë në një "shqetësim vital për gjithë popullin".

Walter Gropius
dhe Manifesti i Bauhausit

Nocioni i arkitekturës se është politike - sepse ajo dizenjon konkretisht kushtet e jetesës, dhe si e tillë mund të shkaktojë polemika dhe kundërshtim - është një nocion që dërgon përsëri në Bauhaus. Natyrisht, kjo dëshirë për t'a bërë botën një vend më të mirë sot konsiderohet shpesh si një e metë. Por ndoshta kjo është edhe koha për të shkuar mbrapa në këtë frymë origjinale. Institucionet pasardhëse të shkollës - Fondacioni Bauhaus, Dessau, Instituti i Arkitekturës dhe Universiteti Bauhaus i Weimar - mund të vendosin që të rikthehet qasja revolucionare e Bauhausit.

Krijimi i një elite

Në vitin 1919, vështirë se dikush mund të ketë parashikuar se Bauhausi do të bëhej objekt i një magjepsjeje të përjetshme. Në fund të Luftës së Parë Botërore, bota e artit gjerman ishte ngrirë dhe ishte në një gjendje traume. Ata që kishin shpëtuar gjallë nga llogoret, luftonin të mbijetojnë financiarisht, dhe e ardhmja dukej politikisht dhe ekonomikisht e pasigurt. Pastaj Bauhausi kishte ardhur si një dritëz shprese. Gropiusi konsideronte se koncepti i paraluftës për artistin si një bohem ishte naiv. Ai u përpoq të krijojë një fondacion që mund të mbështeste piktorët, dizajnerët dhe arkitektët. Në vizionin e tij, zanati do të jetë bazë e të gjitha përpjekjeve artistike, dhe në shkollë ai krijoi punëtori për mjeshtër profesorë dhe studentë praktikantë.

Qëllimi i tij ishte për të sjellë së bashku intelektin, talentin dhe energjinë. Të gjitha produktet që u krijuan në Bauhaus – çdo karrige, llambë, dorezë ose mural - duket se përmbajnë këtë bërthamë të besimit. Hirësia që Bauhausi vazhdon të ushtrojë sot erdhi nga ky besim dhe nga fakti se shkolla tërhoqi të rinj shumë ambicioz.

Shumica e studentëve të Gropiusit ishin të varfër dhe të uritur figurativisht. Ata ishin të uritur për jetën dhe diturinë, për eksperimentet estetike dhe kënaqësitë fizike. Atyre u mungonte çdo gjë, që nga materialet e punës, deri te veshmbathja dhe banesa. Restoranti i shkollës u hap në tetor të vitit 1919 jo rastësisht në një nga vendet më të rëndësishme të ndërtesës. Ndërkohe akademia mbillte dhe kultivonte kopshtet e saj. Pavarësisht nga këto rrethana modeste, nxënësit dhe mësuesit zhvilluan një vetëbesim të madh, ndjenjën e të qenies pjesë e një grupi elite, ose të paktën e një grupi njerëzish që kanë qenë përjashtim nga rregulli.

Rizgjimi i besimit në makinë

«Ne kemi jetuar së bashku si vëllezër», thotë studenti Re Soupault i Bauhausit. Kushdo që erdhi për të studiuar në shkollë kishte refuzuar tashmë prejardhjen e vet borgjeze. Soupaulti, për shembull, pranon ndarjen me familjen e tij si një e "keqe" e domosdoshme. Kjo bëri që mentaliteti i shkollës të mos përputhej me mendësinë e popullatës lokale. Për drojën e qytetarëve të Weimarit, *«njerëzit e të dyja gjinive Bauhaus» hallakateshin jashtë të zhveshur, dhe marrëdhëniet «e tyre të shthurura» kishin prodhuar edhe fëmijë...*

Bauhausi u bë në fakt një komunitet që ka krijuar konvencione plotësisht të reja për të rinjtë. Vitet e para ishin mjaft ezoterikë, me piktorin zviceran Johannes Itten duke vepruar si një lloj guru. Një ndjekës i mësimeve të Lindjes së Largët duke mbajtur kokën e tij të rruar dhe duke u veshur si murg, Itten kërkonte nga studentët e tij të largonin «të gjitha paragjykimet.» Në fillim Gropiusi kishte tentuar të fuste shpirtin në epokën e industrializuar, me besimin e tij në rëndësinë e zanateve dhe preferencat e tij për drurin si material, të cilat janë përdorur nga ndërtuesit e mesjetës. Megjithatë, drejtori i shkollës shpejt i hoqi këto nocione fillestare dhe idealizmin e tij për të kaluarën.

Ludwig Mies van der Rohe

Ai dënoi artin e pastër si një qëllim në vetvete, dhe vazhdoi të refuzojë për të prodhuar «artikuj luksi.» Por ai gjithashtu filloi të propagandojë me forcë arkitekturën dhe dizajnin e përshtatur për mundësitë e industrisë.

Në vitin 1923 ai shpalli moton: «Arti dhe teknologjia janë njësi e re.» Drejtori i Bauhausit kërkonte shpejtësi, duke dashur për të kapërcyer «ngadalësinë tokësore.» Ai u ankua se disa anëtarë të Bauhausit preferonin "një kthim tek natyra, duke preferuar të gjuajnë me hark në vend të armës së gjahut.» Besimi në fuqinë e vjetër të makinës nga ditët e paraluftës ishte rizgjuar. Dhe kjo shkaktoi një debat të ndezur mbi drejtimin që Bauhaus duhet të merrte. Një nga skeptikët u Bauhausit, profesori Georg Muche, refuzoi të hynte në një marrëdhënie «të kompromet uar me formën - lirë nga kuptimi» me botën e jashtme. Kandinski, gjeniu rus, i cili kishte ndihmuar për të zbuluar artin abstrakt, ishte i shqetësuar gjithashtu nga fakti se «makina» ishte bërë «idhull.»

Forma dhe funksioni, prodhimi dhe marketingu: gjithçka ishte rizbuluar. «I ri» ishte moto e kohës: Ndërtim i ri, vizion i ri dhe Njeri i ri. Koncepti i «stilit» ishte gjithashtu kontravers brenda institucionit, por ai ka ekzistuar, natyrisht, si stili Bauhaus. I liruar nga të gjitha ornamentet, ky fjalor minimalist i formës ishte një shfaqje inteligjente dhe demokratike. Që atëherë, mitologjia e modernizmit ka përfshirë çatinë e rrafshët, logjikën funksionale të një karrigeje dhe të çështjes së dizajnit të një ibriku çaji metalik.

Tensionet në Weimar-in Nacionalist

Konservatorët Weimarit e nuhatën përmbysjen e komunizmit. Në një deklaratë zyrtare, ata dënuan «eksperimentimin brenda se njëanshmes, të shijes moderne» dhe «politikën e lëvizjes më radikale.» Ushtria

e perandorit gjerman ishte vendosur në kërkim të shtëpisë së Gropiusi, dhe situata u bë gjithnjë e më e tensionuar. Nga marsi i vitit 1925 ndryshuan gjërat dhe të gjithë profesorët e Bauhausit u larguan. Ishte e qartë se qyteti i Weimarit, ku mjedisi politik ishte bërë gjithnjë e më shumë nacionalist, konservativ dhe reaksionar, nuk kërkonte asgjë më nga shkolla e Bauhaus.

Bauhausi, megjithatë, nuk do të mbyllet lehtë. Akademia u rilind në qytetin e Dessau dhe këtë herë me ndërtesën e saj moderne të shkollës me një konvikt të studentëve dhe vila për profesorët, të gjitha të projektuara nga Gropiusi. Tani Bauhausi ishte një universitet i vërtetë. Më në fund shkolla - dhe, mbi të gjitha, Gropiusi - mund të shprehte arkitekturën në një mënyrë të veçantë: Qyteti porositi shkollën për të ndërtuar një lagje të tërë banimi. Qyteti Industrial i Dessaut u bë anije e përkryer për të mbartur shpejtësinë e madhe të evoluimit të Bauhausit.

Por, grupi nuk ishte ende i unifikuar plotësisht. Ise Gropiusi, gruaja e drejtorit, nuk pajtohej me piktorët e shkollës, që ajo i konsideronte shumë të ndryshëm, dhe shkroi në ditarin e saj: «Njerëzit si Klee dhe Kandinski janë të pavëmendshëm në situata të vështira, ata nuk lexojnë gazetat dhe mbyllen në vetvete në studiot e tyre.» Mësuesit jetonin me stil në vilat e bardha, që Gropiusi kishte projektuar, por kjo e bezdiste Kandinskin, që të gjithë mund të shohin në shtëpinë e tij përmes dritareve të mëdha. Oskar Schlemmer, piktorin, që kishte shqetësime më të ndryshme. Ai kishte frikë se të pastrehët do të shfaqen një ditë «derisa artistët janë duke u rrezitur në kulmet e rrafshëta të vilave të tyre.»

Kur Gropiusi u largua nga shkolla në vitin 1928 për të ndjekur projektet e tij arkitektonike në Shtetet e Bashkuara, filloi një periudhë e politizimit të gjerë. Drejtori i ri, Hannes Meyer, simpatizonte Partinë

Ndërtesa e Bauhaus në Dessau, pamje juglindore

Erich Comerinet: Kolazh Tipografik, 1927

ier
Anzeigers —
Spiel.

Komuniste Gjermane, edhe pse nuk ishte anëtar i saj. Shumë vëzhgues më vonë erdhën në përfundimin se ky drejtues ka qenë shumë radikal. Sipas tyre, Meyer një avokat i «nevojave të popullit,» nuk u përshtat kurrë me klimën intelektuale të Bauhausit.

Persekutimi dhe Emigrimi

Për Meyerin, «boshllëku i kolektives» që u shfaq menjëherë pas fillimit të krizës ekonomike botërore ishte një sfidë personale. Në të njëjtën kohë, ai kishte vërejtur se Bauhaus kërcënohej për t'u bërë shkollë e modës. «Një revistë e modës në Vjenë rekomandonte që të brendshmet e femrave të jenë më pak të dizajnuara me lule, por me dizajn gjeometrik në stilin bashkëkohor Bauhausit», ka shkruar jo rastësisht redaktori i revistës së shkollës. E megjithatë ishte nën patronazhin Meyer kur një produkt ndoshta më i vogël - dhe më i suksesshëm - u zhvillua për kompaninë prodhuese të shkollës: një qilim Bauhaus, me modelet delikate me vija, me rrjeta dhe sipërfaqe, të gjitha në ngjyra të ndryshme.

Kështu, mund të thuhet se në këtë kohë mbeti pak prej qëllimeve fillestare të shkollës drejt krijimit të një estetike të re për një botë të re, më të drejtë. Shumë nga objektet e projektuara në Bauhaus ishin shumë të shtrenjta për shumicën, përveç klasës së

Poster për ekspozitën e Bauhaus në Basle, 1929

lartë. Pra lindi nevoja për prodhimin në masë për ta bërë dizajnin të përballueshëm për të gjithë. Kur Meyeri u zëvendësua nga arkitekti Mies van der Rohe në vitin 1930, fenomeni Bauhaus ishte tashmë në rrugën e përfundimit. Drejtori i ri ishte estetik, një mjeshtër i elegancës dhe përsosmërisë, por ai nuk ishte as politik e as një reformator shoqëror. Ditët e shkollës po përfundonin. Partia Naziste kishte fituar tashmë forcë në shtetin e Saksony-Anhaltit, ku gjendej Desau, dhe në gusht të vitit 1932 Këshilli i Qytetit vendosi që të mbyllë shkollën. Edhe pse ajo u zhvendos në Berlin, një vit më vonë Bauhausi u mbyll.

Tavolina e shahut nga Heinz Nosselt, 1924

Dizajn klasik i Bauhaus nga Marcel Breuer dhe Ludwig Mies van der Rohe

Çajnik nga Marianne Brandt, 1924

Enë nga Wolfgang Rossger dhe Friedrich Marby, 1924

Karrike e dizenjuar nga Marcel Breuer, 1923

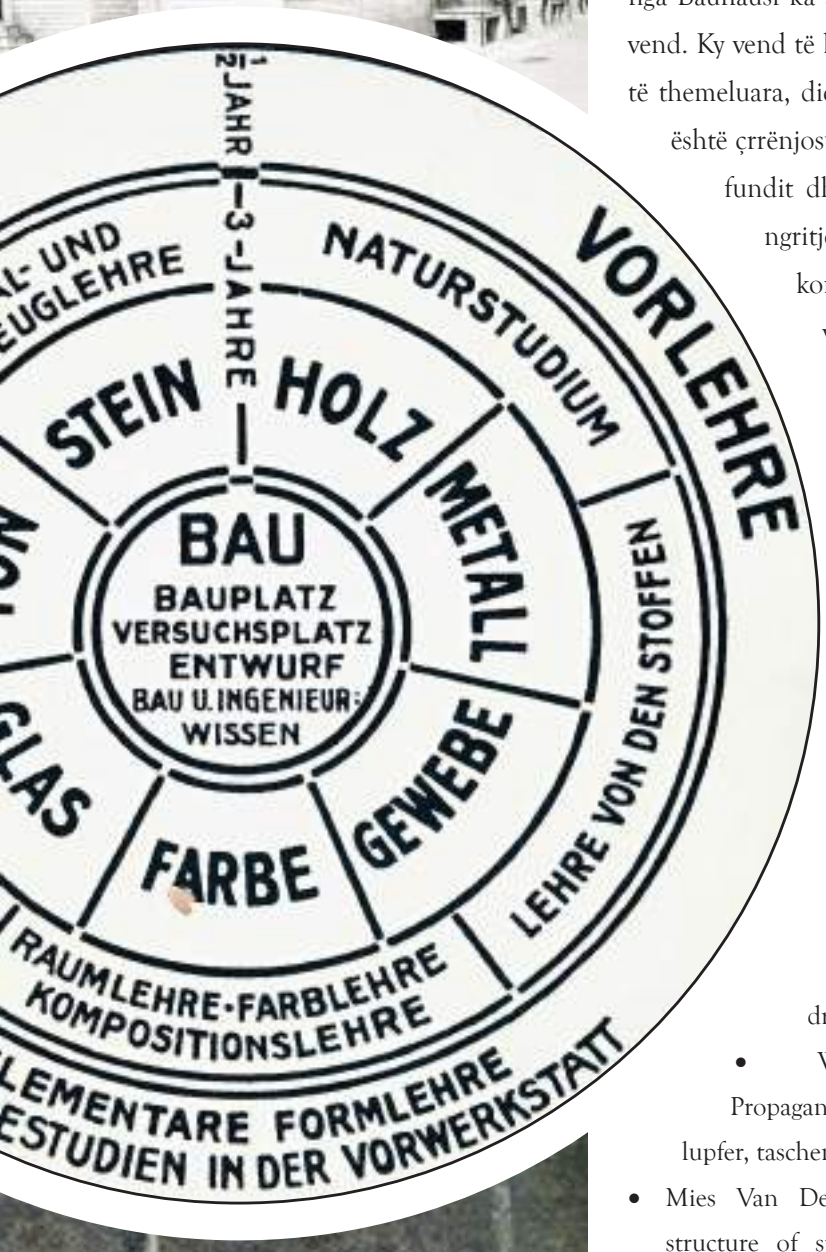
Komplet çaji nga Marianne Brandt, 1924

Mensa në Bauhaus Dessau

"Fagus Factory", Loo
(konsiderohet shpesh

Walter Gropius: "Bauhaus Masters' Houses", 1925/26

s dhe Gropius, 1913
si ndërtesa e parë moderne)



Identiteti i Bauhausit bazohej në mosnënshtrimin e tij. Megjithatë, në fund të fundit, ndonjë mësues dhe disa ish-studentë kërkuan t`i përshtaten regjimit të ri nazist, i cili ishte i hapur për modernizmin teknik. Por shumë të tjerë, në fakt shumica absolute, megjithatë u shpërngulën dhe ruajtën në këtë mënyrë reputacionin e këtij institucioni unik. Gropiusi, i cili u bë profesor në Shtetet e Bashkuara, ndihmoi në formimin e arkitekturës internacionale. Në vitin 1937, ai shkruan: «Një grup i tërë nga Bauhausi ka ardhur së bashku në këtë vend. Ky vend të kall ndjenjën që ka rrënjë të themeluara, diçka që secili prej nesh që është çrrënjosur, ka nevojë.» Në fund të fundit dhe pavarësisht uljeve dhe ngritjeve, nga të gjitha lëvizjet konkurruese avantgarde të viteve `20, Bauhausi doli fitimtar.

Diagrama e strukturës së kurikulës së shkollës; Publikuar nga Gropius në statutin e Bauhausit në vitin 1922

Referencat

- The Bauhaus 1919-1933, Reform and Avant-garde, Magdalena droste, taschen
- Walter Gropius 1883-1969, Propagander of the new form, gilbert lupfer, taschen
- Mies Van Der Rohe 1886-1969, The structure of space, Claire Zimmerman, taschen

Co-PLAN
INSTITUTE FOR HABITAT DEVELOPMENT
INSTITUTI PER ZHVILLIMIN E HABITATIT

Rr. Vaso Pasha, Nr.20, KP 2995, Tirana Albania
Tel: +355.(0)4.2257808/9 Fax: +355.(0)4.2257807
Cel: +355.(0) 69,32957
www.co-plan.org; E-mail: co-plan@co-plan.org

Co-PLAN
Makings Cities Work!

FORUM INTERNATIONAL

A City Square that Never Came Alive

The Case of Theatre Square, Rotterdam

Peter Nientied, Polis University, Tirana[1]

NJË SHESH QË NUK U GJALLËRUA KURRË

Schouwburgplein, ose Sheshi i Teatrit, ishte konceptuar si një "platformë interaktive", si një skenë për qytetin, fleksibël në përdorim dhe që do të ngrihej mbi parkim. Pas ndërtimit, sheshi u përzgjodh si një nga 50 hapësirat publike më të mira në Hollandë, sikurse edhe u vlerësua për dizajnin e tij nga Muzeumi i Artit Modern të New Yorkut (NY Museum of Modern Art). Katër vinça hidraulikë 32 m të lartë, të ngjashëm me kolonat e urës mund të lëvizeshin nga njerëzit. Shtresat e sheshit përbëhen nga mozaik druri, metal, gomë, mbi të cilat janë vendosur stola druri 64 m të gjatë.

Çuditërisht, njerëzit që duhet ta përdornin nuk e vlerësuan atë shesh.

Sheshi u projektua në vitin 1992 dhe përfundoi në vitin 1996. Në vitin 2005 "Projektet për Hapësirën Publike" e përfshinë atë në listën e 16 shesheve në nevojë përmirësimi në Europën Perëndimore dhe Amerikë. Artikulli në vijim shpjegon përse ky shesh është një shembull, ku një koncept dizajni i lavdërueshëm nuk arrin të bëhet për njerëzit.

Sheshi cilësohet të ketë edhe probleme të raportit me kontekstin, pasi nuk përbën një pikë fokale në qytetin e Roterdamit. Në këtë qytet, ndryshe nga shumë qytete të tjera historike të Europës që janë kompakte, ka shumë hapësira të lira të shpërndara në gjithë sipërfaqen e tij dhe sidomos në afërsi të sheshit në fjalë.

Sheshi qarkohej nga rrugët dhe përfshinte rreth vetes funksione si teatri, salla e koncerteve, kinema, dyqane, bare dhe restorante. Ishte dizenjuar dhe menduar për të ndryshuar sjelljen e banorëve, të cilët supozohej të "merrnin pronësinë" e tij. Kjo nuk ndodhi dhe pjesën më të madhe të kohës sheshi është bosh. Ai nuk të fton për relaks e takim dhe i mungon intimiteti. Për më tepër, dizajni tipik hollandez i këtij sheshi nuk përputhet me shoqërinë multikulturale që realisht jeton në Rotterdam, ku 40% janë popullsi e ardhur nga vende të tjera.

"So what is a good public space? Although good spaces are difficult to achieve, in one sense it is surprisingly easy to know when they are successful. A good public space is one that is full of people, a place that tempts people to slow down, to stop, to chat, or simply watch the world go by, a place that enriches the lives of those who use it." (Sorell, 2008, 7)

"The city square is a mirror of society"

Introduction

Schouwburgplein (Theatre Square) is a large public square (12,250 sq. meters) in the city centre of Rotterdam. Locational conditions are favourable: the centrally located square is not bothered by traffic – it is in fact op top of a large underground parking garage – and in the outer square we find shops, a residential complex, bars and restaurants, the municipal theatre and a concert hall. An attractive new residential development is under construction. In the early 1990's the municipality decided to renovate and redesign the square. A major project was implemented and substantial funds were spent. Despite all the investments made, the people of Rotterdam never embraced the square as their meeting point, as a space to pass time. The square has never come alive. The modern design of the square did not result in a good public space according to the simple yardstick of Sorell. The municipal council now discusses a renovation of the square.

In this short contribution we will take a closer look at Schouwburgplein. We will go back to the concept of the square and look at the changing urban context. We think that the designers worked from a clear concept. The concept has not brought about the perceived result and we will try to understand what has happened.

An evaluation of the Schouwburgplein design (with for example the design review checklist of Cooper Marcus and Francis, 1998) is not what we have in mind, for

1 *This article is an outcome of the Polis University Research Project on Creative Cities. It is a contribution to the project "public square alive", collaboration between Co-Plan Institute for Habitat Development and Polis University Tirana Albania, CDS Coalition for Sustainable Development, Skopje Macedonia, and Expedition Centre for Sustainable Spatial development, Kotor Montenegro, supported by the Swiss Cultural Program.*

See Nientied and Toto (2009) for a recent overview article on Creative Cities.

Dr. Peter Nientied, MPM, works for a management consultancy firm (www.dbr.nl) in Rotterdam, Netherlands. Before that, he worked for the Institute for Housing and Urban Development Studies, Rotterdam. He has a part-time function at POLIS University, Tirana, where he teaches management and advises on research.

two reasons.[2] First, it is quite easy to give critique on the design and conclude, more than 1½ decade after opening of the new square that the design is not successful – based on other criteria than the designers and decision makers used in 1992. The current perceptions of what a good urban space is for Rotterdam are different from those in the 1990's. Second, the urban reality of Rotterdam in 2009 is quite different from the conditions in 1992, when the square was designed. We have to include in our perspective the changed urban context of the square, the development of the city at large. This changed reality means urban physical development, other cultural policies a new mix of cultures and a different view of the multicultural urban society.

Below, we will first describe in paragraph 2 Schouwburgplein, its history and characteristics. Then in paragraph 3 we will look at the square in the broader urban physical, socio-economic and cultural context of Rotterdam. Schouwburgplein is an interesting case that gives us food for thought about various aspects of creative city making (Landry, 2008). In the last paragraph 4 we will discuss a direction the Rotterdam municipality could turn into for developing the square.

Schouwburgplein (Theatre Square)

During the beginning of the Second World War, in May 1940, the city centre of Rotterdam was severely bombed. With the exception of the town hall, the post office and the Laurens Church the city centre was destroyed. The area where Schouwburgplein is located was a densely populated residential neighbourhood before the war. After the war, reconstruction plans were made for the city centre and in the 1950's a modern shopping centre (Lijnbaan) and various residential complexes were built. A concert hall (De Doelen) was completed in the 1960's, accompanied by a large underground parking garage. In the new plan of the city centre, a large space was reserved for a square, Schouwburgplein

2 *In fact, the decision of the municipal council to select this design rather than the design itself would be a starting point for an evaluation.*

Schouwburgplein, Theatre Square, Rotterdam Hollandë
Foto. P. Nientied

(photo's 1 and 2). It was on top of the parking garage.

In the 1980's the municipality felt that the Schouwburgplein was not an appropriate square for the city; the materials and the design were not an expression of Rotterdam's urban ambitions. Therefore Schouwburgplein was completely redesigned in 1992 and the new square was completed in 1996. Streets surround the square. In the outer square we find the modern Schouwburg (city theatre), the concert hall De Doelen, shops, bars and restaurants with terraces and a residential complex. On the inner square a large cinema was constructed.

Detaje të sheshit Schouwburgplein

The square is a modern design, made by West8 design office.[3] The concept was that the square was a platform for the city, a large almost empty space. The surface consists of a mosaic of wood, rubber, metal, and epoxy; light materials because the square is on top of the parking garage. Steel- and glass-clad venting pipes from the parking garage stick through the light weight deck. On top of this plane we find a 64-meter long wooden bench, and four 32 meter high, hydraulically moveable steel light poles. The red colour of the light poles reminds the people of the Willemsbrug, one of the two city bridges that connect the north and the south parts of Rotterdam.

The concept of the square was unusual. The square is designed as an interactive public space, flexible in use. By raising the surface of the square above the surrounding area, a 'city's stage' was created, a platform for various activities. Therefore the large square is almost empty, not a space with intimacy, terraces, greenery and so on. Designer Geuze of West8 design office, said that this is a place where people will have to adapt to their environment and redefine their behaviour. To Geuze this is the ultimate satisfaction of an urban life style. In other words, the square was not created for existing life style of the residents of Rotterdam, but was meant as a space that should influence the behaviour of people. The square was 'offered' as an

3 *See www.west8.nl*

urban square and platform to the citizens and it was expected that citizens would make use of the square and so to speak take the 'ownership' of the square.

But Rotterdam's citizens did not take this ownership. A number of days per year the square is used for special functions and events and for the rest it is often empty. The square is not a meeting place, a place that many people enjoy. Reactions of citizens on the square have been mixed since its opening. Many visitors find the large open space a bold statement in a city, they like the light poles that can be move by the visitors. The Dutch journal Stedelijk Interieur (Urban Interior) included the Schouwburgplein in their list of 52 best urban open spaces in the Netherlands, appreciating the design of the square. The design was also included in the collection of the New York Museum of Modern Arts.[4] Indeed, the design is special, but appreciated by designers and visitors rather than by citizens.

Rotterdam's citizens do not use the square intensively. They use the terraces on the outer square, and walk from one side to the other side or to the entry of the parking garage or to the movie theatre. The square does not invite people to relax, to meet. The concept of the designers was not to offer such a space; the idea was that the residents would have to adjust their behaviour, use the square as a stage for expression. But the hardware was not accompanied by software and orgware. The square did not invite musicians, artists, speakers, demonstrators, children, citizens groups, etc. There was no organisation to do that. And so Schouwburgplein never came alive.

In its December 2005 newsletter, Project for Public Spaces includes Schouwburgplein in its list of 16 squares in Western Europe and United States 'most dramatically in need of improvement'. "This is a perfect example of how a design statement cannot be a great square," says the newsletter.[5]

4 *See www.moma.org.*

5 *See Project for Public Spaces, www.pps.org.*

The situation of the square was discussed in 2009 in the City Council. Better access, improvement of the materials (that get slippery when it rains) and making the square more cosy, have been asked for by a majority of the Council. The very first costs estimate for improving the square is around 3 million euro. The works will not start before 2010. A question that is not resolved is whether the square has to remain the large open space. Will improving the square be a matter of improving the access to the square and changing some of the surface materials? Or, will the concept of the square be adjusted, from open space to a space with amenities and a different character?

Schouwburgplein in context

In this paragraph we will look at the Schouwburgplein from different angles: the urban physical context of the square, the cultural policies of the municipality and the socio-cultural context of the square.

The inner city of Rotterdam has been in development and redevelopment since 1945. Compared to other Dutch cities like Amsterdam and The Hague, Rotterdam is a city with lower *urban densities* in the city centre. The reason for this lies in the reconstruction, in the application of an urban planning paradigm of the second half of the 20th century. In Amsterdam, with its old and crowed inner city, open spaces are a welcome relieve from the crowded streets, where people sit down and rest, enjoy space, drink a coffee. In Rotterdam the situation is different; there is more open space and the city centre is spread over a larger area. Many visitors to Rotterdam tell that they found it difficult to point out where the city centre is (is it the main shopping centre, the museum park, the waterfront area?). Unlike Amsterdam, where a few square kilometres in the centre offer everything that many tourists want – including being in large crowds with other tourists. Rotterdam's visitors do enjoy the space, the urban character of Rotterdam with its modern high rise and the way Rotterdam's built-up areas integrate with the river and harbour.

Rotterdam's *cultural policies* are focused towards big, popular events; a dance parade, a Caribbean carnival, sports, the annual harbour days, the famous Rotterdam marathon, etc. These events attract large crowds of people who come in the morning and leave at the end of the day. Only a few days per year some smaller event is organised on the square. Many tourists stay for a day, visit the city centre, admire the modern architecture, take a boat trip and see the harbour and leave again. Rotterdam is not a city that attracts many tourists for its museums, arts and culture. Rotterdam has very nice areas, but tourists have to explore the city and find these areas and sites. They do not often go to Schouwburgplein. Big events and also smaller events are not often organized on the city centre's Schouwburgplein, but more and more in the many open spaces along the riverside. For example, the Schouwburgplein was the square where the free open air cinema was organized during the summer, but a number of years ago this was

replaced to another open space, near the Lloydkwartier. Schouwburgplein is not a focal point in the city centre.

Rotterdam is a *multicultural city*. The design of the Schouwburgplein is a real Dutch design. The associations that visitors have – and the design team too – was the Rotterdam harbour, the square as a bold statement, modern urban lifestyle. In 1990 about 25% of Rotterdam's population consisted of immigrants from non-OECD countries, in 2005 this is more than 40% and in 2020 this will be more than 50%.[6] Many of them are second and third generation citizens with roots in Turkey, Surinam, Dutch Antilles, Cabo Verde, Morocco, China, etc. In the early 1990's, perspectives of the multicultural urban society were quite different from what they are now. Looking backward, these perspectives were a bit naïve perhaps. It has become clear that the immigrant groups do not integrate in Dutch society, do not adjust their behaviour to the Dutch culture, in the way perceived in the 1980's and 1990's. The point is that these groups of Rotterdam's citizens come from different cultural perspectives and do not change their history and culture from a, say, Moroccan to a Dutch culture. The difference between the open design of Schouwburgplein and Mediterranean or Caribbean cultural roots, is very big. Schouwburgplein was designed for a modern Dutch urban lifestyle, and not for the growing group of citizens with a different cultural background.

6 *We use gross estimates and simple categories - precise definitions and figures would require a full explanation. See www.cos.rotterdam.nl as a starting point for exploring figures of the composition of Rotterdam's population.*

Sometimes the square is referred to as a 'hard' element in the city – it is an empty space with steel, stone, hard colours. Rotterdam with its modern architecture and riverfront has already many hard elements. Softer elements – intimate spaces, a smaller human scale, a warmer environment, etc. – would be a welcome addition to all hard urban elements. These softer elements could associate better with the cultural traditions of large segments of Rotterdam's population.

Reflections

The city square (or plaza, public square) is a special open space and a very difficult design task. Citizens judge a city square by its atmosphere rather than by its design. Creating hardware conditions for a good atmosphere is difficult, because there are no fixed principles. The characteristics of locations for squares and the characteristics of the (potential) users are unique.

In the case of Schouwburgplein, the intention was not to create a nice cosy atmosphere for the citizens. The concept of Schouwburgplein was a large, open urban stage for free expression of modern lifestyle. The idea of the design office was that the square was 'offered' to the citizens of Rotterdam as a platform, as an opportunity to be used. The citizens of Rotterdam could 'take over' the square. The citizens did not do that, and the result is a centrally located open space that has never come alive.

If Rotterdam's municipal council wants to enliven the square, some physical adjustments will not be

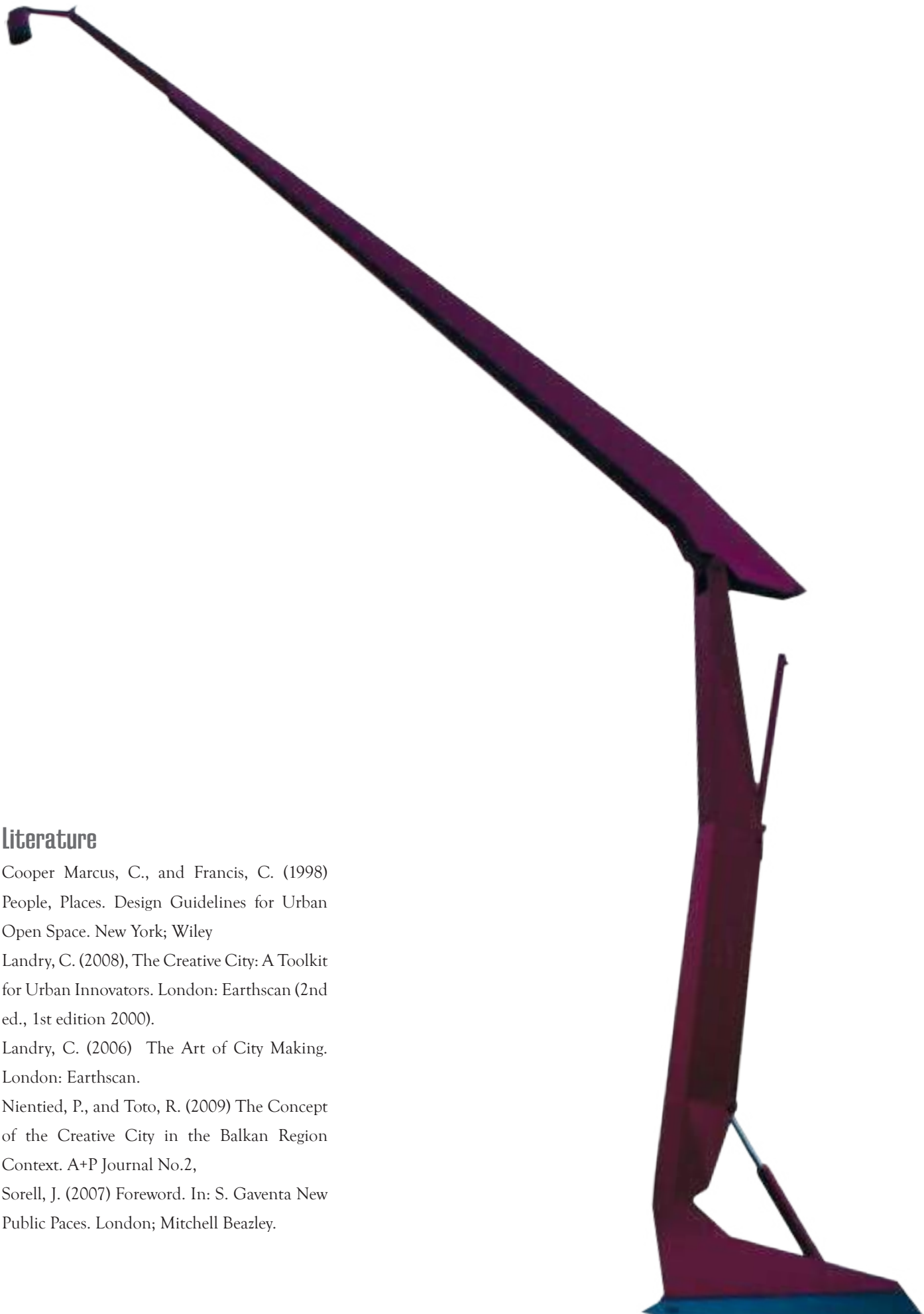
sufficient. Improving the square is not a matter of hardware; the software and the orgware need to be addressed (see Laundry; 2006 and 2008). This will not be a routine activity for the municipality: the municipal approach to open space and urban interior in Rotterdam is, in general, a good design and then a maintenance approach 'schoon, heel, veilig' (clean, complete / unbroken and safe). Good maintenance is an important condition for open urban space, but not enough to bring live to the square.

Additional interventions are more important and attention is required to the following points.

- A starting point will be to discuss the concept of the square. What Landry calls: think forward, plan backward. Should the square be an open space and a stage for cultural expression? Or should it be a place to meet, sit, and relax? It is a square with an urban platform function, or should it develop more as a neighbourhood square (for it could not develop an urban function over the last 15 years). This question has to be answered first.
- If the square is to be a stage, Schouwburgplein should be linked much more with the activities of the De Doelen Concert Hall and Congress building, and the Schouwburg – City Theatre. The square is now an anonymous stage without organization and without actors. The theatre and concert hall organizations are specialists in setting scenes, in using a stage. They have the capability to generate creativity and visitors.
- Whatever the outcome of the discussion of the concept, the preferences of Rotterdam's population have to be taken seriously. How do residents experience the square and what would they want? What are the opinions of the owners of bars and restaurants in the outer square? A potential user survey is a necessity. This survey should cover citizens and all stakeholders.
- Residents, business and organizations in the outer square should be involved in the improvement of the square. A Schouwburgplein coalition consisting of various stakeholders could develop an advice to the city council on the improvement and also on the maintenance and the management of the square. The issue at stake is not just the physical improvement and maintenance, but the software and orgware to bring the square alive, and keep it alive.
- In the outer square, the attractive new residential development De Calypso[7] is a major change in the context of the square. It offers opportunities to the square. The new residents should be involved in the refurbishment of the square as soon as possible.

Whether the municipality will embark on an approach suggested her, remains to be seen. First signs are that the alderman responsible will invite the office that made the design to make some adjustments, like better access and improving materials. As we explained, this will be inadequate to enliven the square.

7 *See www.decalypso.nl*



Literature

Cooper Marcus, C., and Francis, C. (1998) People, Places. Design Guidelines for Urban Open Space. New York; Wiley

Landry, C. (2008), The Creative City: A Toolkit for Urban Innovators. London: Earthscan (2nd ed., 1st edition 2000).

Landry, C. (2006) The Art of City Making. London: Earthscan.

Nientied, P., and Toto, R. (2009) The Concept of the Creative City in the Balkan Region Context. A+P Journal No.2,

Sorell, J. (2007) Foreword. In: S. Gaventa New Public Paces. London; Mitchell Beazley.

CITTÀ E ABITAZIONE
TIRANA 1920 - 2006

Etleva Dobjani

ABSTRAKT

Artikulli i paraqitur është një përmbledhje e diplomës sime Bachelor në Universitetin Politeknik të Torinos. Synimi im në këtë diplomë ishte studimi i evoluimit të urbanistikës dhe të banesave në qytetin e Tiranës nga vitet 1923 deri në ditët e sotme. Kjo ide lindi nga dëshira për të bërë të njohur vendin tim dhe arkitekturën shqiptare jashtë Shqipërisë. Këtë artikull e kam prezantuar edhe në konferencën e mbajtur nga Ambasada Italiane në bashkpunim me Ministrinë e Arsimit dhe Shkencës dhe Universitetin POLIS më 21 Nëntor 2008, në pallatin e kulturës, Tiranë. Ky artikull është gjithashtu edhe një kontribut për të mbajtur gjallë diskursin e filluar lidhur me historinë e arkitekturës dhe zhvillimit urban dhe që ka qenë prezent edhe në numrat e mëparshëm të këtij periodiku.

ABSTRACT

This article is an abstract of my Bachelor's thesis presented in the Polytechnic University of Turin in Italy. The objective was to study the urban evolution and the related housing typology in Tirana, during the period starting from 1923 up to now. The idea to write this research was generated from my good will to expose the image of the Albanian architecture and

Tirana është një qytet i themeluar në fillimet e shekullit XVII. Deri në shekullin e XIX ishte një qendër e rëndësisë dytësore dhe avantazhi i saj i vetëm ishte vendndodhja e saj në një zonë kodrinore larg nga fushat bregdetare. Më 1920 bëhet transferimi i kryeqytetit nga Durrësi (kryeqytet i Shqiperisë pas 1912) në Tiranë. Bazuar në këtë studim historik, e kam ndarë artikullin në tri pjesë kryesore që përkojnë pikërisht me tri periudhat e ndryshme historike, që janë: I) "1923-1944" - vitet pas luftës së parë botërore, II) "1944-1990" - vitet gjatë regjimit komunist dhe III) "1990-2004" - vitet pas regjimit komunist.

* * *

Anni 1923 – 1944

Intorno agli anni '20, dopo la prima Guerra Mondiale il governo di Fan Noli cerca di dare a Tirana l'aspetto di una vera città europea, cosicché nell'1923 venne progettato il **primo piano urbanistico** della città[1] (*K. Miho*).

Questo piano venne progettato da architetti e ingegneri austriaci, con l'obiettivo di trovare una via di mezzo tra un sistema stradale nuovo e quello già esistente. Nel sud della città, che era poco abitato, venne costruito un sistema stradale abbastanza rettangolare, invece ad est e ovest vengono conservate le strade esistenti cercando solo di raddrizzarle e allargarle (fig.1, 2).

Le abitazioni tipo erano le villette che però non seguivano uno standard predeterminato. Le variazioni riguardano il numero degli spazi interni, lo spazio esterno, il tipo di costruzione che si estendeva in altezza o in piano in base alle esigenze individuali. La maggior parte delle case è simmetrica e gli ambienti interni sono disposti anch'essi in modo simmetrico sia in numero che in grandezza. Il corridoio centrale era utilizzato come asse di simmetria. In altri casi si può notare come la simmetria si perde e la pianta si trasforma a "L" (fig.3), dovuto spesso a continue aggiunte nel tempo sul progetto originale. L'altezza media degli edifici era di due piani, ai quali corrispondevano i 5 metri. Siccome le famiglie erano molto numerose, il piano terra era progettato con delle stanze destinate ai servizi (soggiorno, cucina e bagno) e nel secondo piano si

costruivano le camere da letto che variavano da due a quattro, conservando sempre le stesse dimensioni. La parte centrale era la parte più accurata per la sua decorazione molto ricca con elementi uniformi che si ripetevano a volte anche in modo casuale. Spesso questa era messa in evidenzia rispetto alle due parti laterali, facendola arretrare o sporgere come un portico che si appoggiava sopra le colonne di pietra.

Il fulcro del progetto era il camino collocato in soggiorno, intorno al quale si costruiva la casa. (fig.4). Non era inteso solo come un oggetto di riscaldamento, ma anche come un simbolo di ospitalità della casa stessa. Veniva costruito in pietra lavorata e decorata con diversi elementi come fiori o animali mitologici. Il tetto era coperto con tegole rosse, motivo per il quale la città spesso veniva chiamata "Tirana rossa".

Nel 1925 viene presentato il **secondo piano urbanistico**, progettato dall'architetto italiano Armando Brasini (fig.5) in collaborazione con tre ingegneri Eshref Frasheri (albanese), Castellani (italiano) e Weiss (austriaco)[2] (*B.Aliaj, K.Lulo, G. Myftiu*). L'obiettivo di questo piano era quello di creare una grande isola all'interno della città, distaccata dalla città esistente. Viene progettata una grande piazza con un viale immerso nel verde che percorre l'asse principale nord-sud (fig.6,7), attraversando il centro città e incrociandosi con il fiume di Lana, con l'obiettivo di collegare la città nuova con quella vecchia usando il viale stesso come cerniera. La piazza, inizialmente progettata con una forma rigorosamente circolare, subisce un piccolo allungamento nella sua fase di realizzazione, forma che mantiene tuttora.

Nel 1926 si rafforza il patto di amicizia con l'Italia, e viene fondata la SVEA [3] (*A. Roselli*) (Società per lo Sviluppo Economico), che, oltre a fornire prestiti finanziari, mette a disposizione imprese a manodopera italiana per la realizzazione delle opere. In questo quadro rientra una strategia di potenziamento delle risorse e del sistema di infrastrutture, attraverso la realizzazione di strade, acquedotti, ponti ecc.

Con lo sviluppo dell'urbanistica e del commercio cambiano anche le esigenze architettoniche della casa. Il piano terra veniva utilizzato per i negozi. Generalmente

Etleva Dobjani ka lindur në qytetin e Kavajës më 22/02/1984, diplomuar në Universitetin Politeknik të Torinos, për "Shkencat e Arkitekturës" në Fakultetin "Shkencat e Arkitekturës dhe të Inxhinjerisë së Ndërtimit" në vitin 2006 (Diplomë Bachelor). Ka përfunduar ciklin e dytë të studimeve (DND) në "Arkitekturë dhe Konstruksion", (2008) në Universitetin Politeknik të Torinos (Itali).

Aktualisht punon Asistent Pedagoge pranë Universitetit "Polis", në Fakultetin e Arkitekturës dhe Dizajnit Urban.

urban development to the young Albanian and foreign researchers that want to go deeper in this issue. In this respect, this article was also presented in a conference held by the Italian Embassy, the Ministry of Education and Science of the Republic of Albania and POLIS University, on 21 November 2008, in Tirana. This article is also a contribution to continue the discourse on the Albanian architecture and urban development presented also in the previous numbers of this periodic.

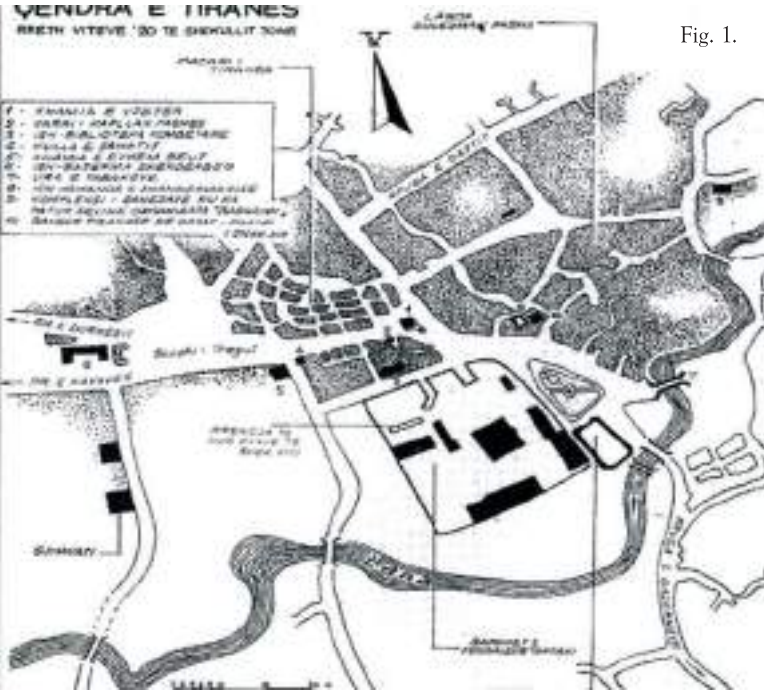


Fig. 1.

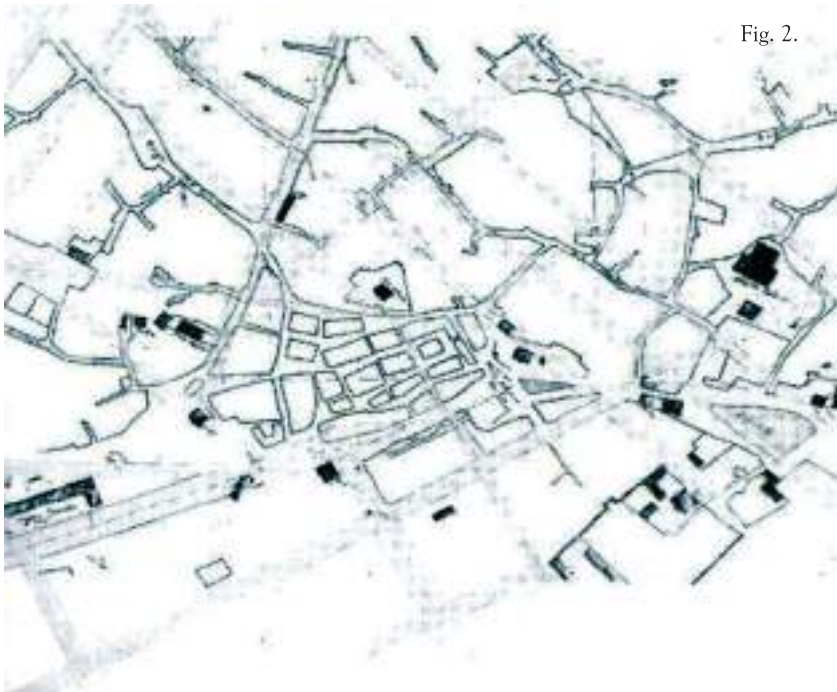


Fig. 2.

Fig. 1. Il primo piano regolatore di Tirana, 1923.
Fig. 2. Ingrandimento del piano regolatore del centro.
Fig. 5. Tirana. Il piano regolatore generale, prima elaborazione del piano di Armando Brasini.
Fig. 6. Il piano regolatore della piazza Skanderbeg.
Fig. 13.b La planimetria generale, Tirana, 1940
Fig. 14a. Il piano regolatore dell'anno 1942, progettato dagli italiani arch. G. Bossio e ing. Ferdinando Poggi.
Fig. 14b. Il sistema viario del piano regolatore dell'anno 1942, progettato dagli italiani arch. G. Bossio e ing. Ferdinando Poggi.
Fig. 15. La planimetria della situazione urbanistica a Tirana, 1957.

all' interno si usava l'intonaco sia per le pareti e il soffitto sia per le varie cornici di decorazione. A volte veniva usato il legno specialmente come materiale decorativo. L'edificio non si affacciava sulla strada in quanto la facciata principale era quella interna verso il giardino. In questo periodo iniziano a farsi vedere alcuni sviluppi dell'architettura e si dà una rilevante importanza alla sua visibilità. La casa poteva essere a filo con la strada, o a volte arretrata a beneficio i un piccolo giardino che li separava. In questo caso come confine divisorio con la strada si costruiva un muro basso di 50cm di altezza con sopra una cinta di acciaio che assumeva varie forme decorative, in modo da lasciare la vista libera. Il giardino non si usava per scopi economici, ma era un elemento decorativo. Le varie scelte progettuali di questo periodo confluiscono nello stile architettonico, nella composizione e nella scelta dei materiali in quanto non c'era la possibilità di effettuare grandi variazioni in merito.

I materiali costruttivi che si usano in questo periodo sono: il mattone, l'acciaio e la malta. La pietra viene sostituita dal mattone e si usa per motivi di decorazione e anche dalle fondamenta allo zoccolo. L'angolo dello zoccolo veniva fatto con

Fig. 13b.

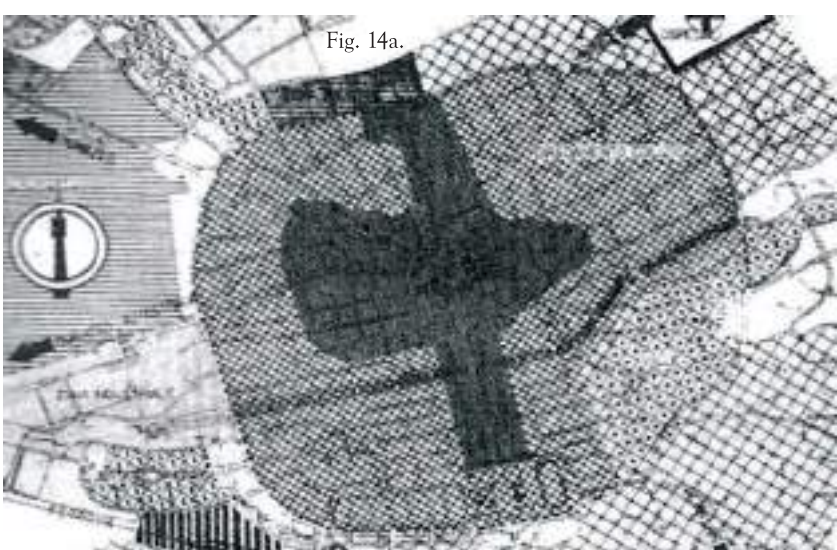


Fig. 14a.

Fig. 5.

Fig. 6.

pietra lavorata, che troviamo anche come parapetto del muro del giardino, come decorazione intorno alle finestre, o alla porta principale ecc.

Gli stili architettonici che si usano in questo periodo sono il neoclassico e il barocco. Questo si nota nelle finestre, nei balconi, nella facciata e nelle decorazioni interne (fig.8).

Il **terzo piano urbanistico** (fig.9), (come cronologia, ma il primo durante il regno di Ahmet Zogu) è quello del 1928, dell'architetto austriaco Kohler[4](*B.Aliaj, K.Lulo, G. Myftiu*). Il re Zogu ha dato molto importanza allo sviluppo dei piani urbanistici della città. Questo è il primo piano regolatore vero e proprio di Tirana, perché studia in maniera piu' approfondita la sua stratificazione urbanistica. Il piano prevede non solo l'allargamento delle strade principali, ma anche l'espansione della nuova città intorno a quella vecchia, con il sistema stradale ortogonale. Il nuovo piano non prescinde solo da una valutazione del tessuto verde, che viene in gran parte salvaguardato ma prevede anche la conservazione del vecchio nucleo cittadino che mantiene le tracce della città musulmana. In questo piano si progettano grande aree verdi che si affacciano in

Fig. 14b.

Fig. 15.

entrambe le parti dell' asse nord-sud, giardini tra le case esistenti e grandi parchi pubblici. Il patrimonio si divide in modo uguale tra tutti i proprietari e si usa come giardino per ciascuna villetta. In base a questo piano sono costruite a Tirana villette meravigliose con un architettura contemporanea, che verrà chiamata più tardi dagli architetti italiani "Città Giardino". L'allargamento dell'area verde sara' come obiettivo anche nel piano francese del 2003 di Tirana.

dei giardini rispetto alla quota degli edifici, caratterizzando la scalinata di collegamento in modo scenografico. La planimetria del centro della città di Tirana indica la transizione dai primi disegni di Brasini alla definizione esecutiva di Florestano Di Fausto (1929) e di Giulio Berté (fig.12), al quale si deve l'assetto definitivo della piazza (1935)[6] (*AMN*).

L'ambizione dell'eclettismo era quello di vedere il bello nelle grandi dimensioni, nel monumentale, nelle forme o nei piccoli

Fig. 7. II piano regolatore dell'asse nord-sud dell'anno 1925 progettato dall'architetto Italiano, Brasini.

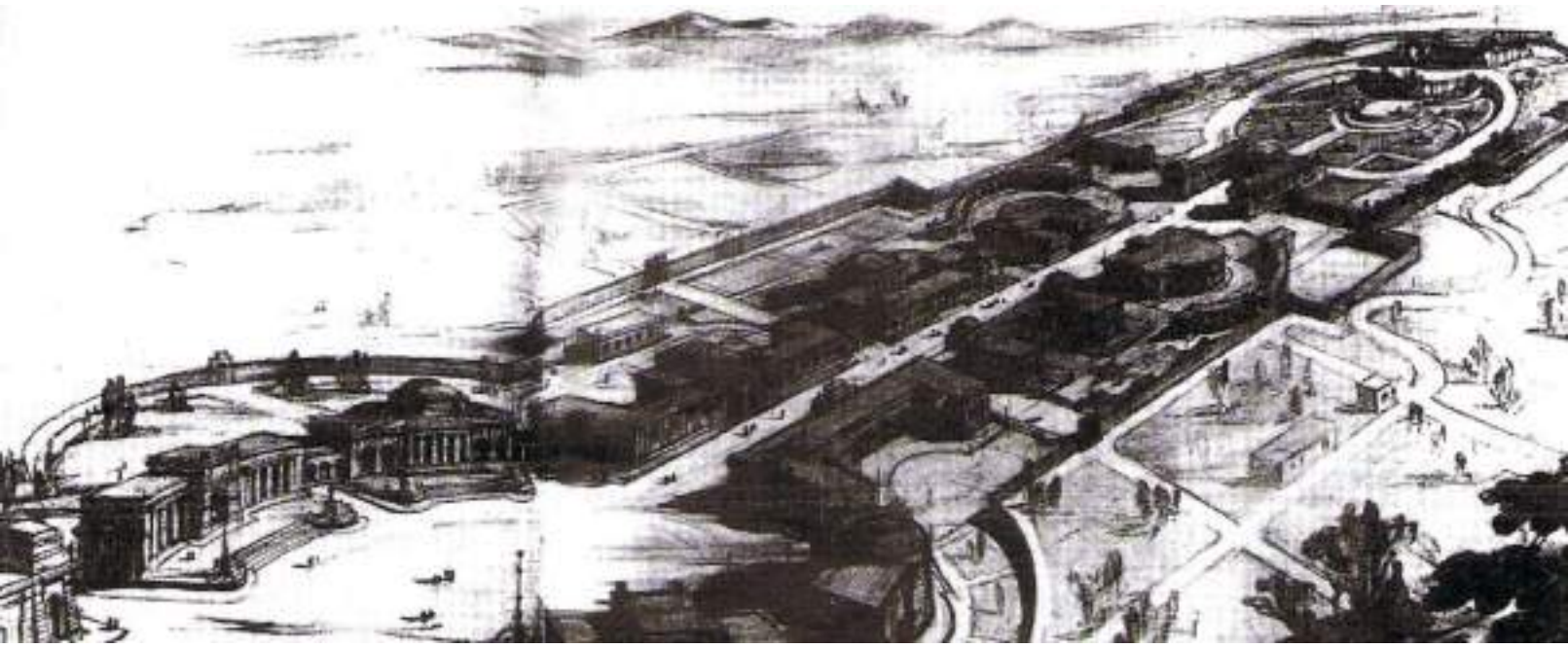


Fig. 11. Il piano regolatore del 1929.

Il **quarto piano regolatore** della città (fig.11), del periodo del re Zogu, progettato da Florestano Di Fausto, è quello del 1929[5] (*AMN*) che prevede la riqualificazione di una grande parte della città. L'asse nord–sud lungha 2 km e largha 35 m, e' il grande asse di collegamento tra la piazza "Skanderbeg" e "Zogu i Pare", che diventano le arterie della città nelle quali si attestano edifici eclettici.

In questo piano regolatore si definiscono i bordi della città che circondano una superficie di 4,5 km^2. L'espediente prospettico è accentuato dall'irraggiamento dei tracciati e dell'abbassamento del piano

dettagli che erano caratteristici dello stile soprattutto all'esterno. L'eclettismo è stato scelto come lo stile più adatto al regno, perché soddisfava le richieste e le esigenze del grande potere governativo. In alcune case della borghesia, dove si notano elementi eclettici, si comprende che vogliono essere resi evidenti gli elementi architettonici non tradizionali, presi dall'estero come elementi di lusso. Con la ricchezza degli ornamenti collocati in facciata la borghesia voleva mostrare la propria supremazia. Questi ornamenti rappresentavano giochi e disegni e venivano realizzati con stucco o intonaco,

non con pietra e legno considerati materiali poveri.

Nel 1939-1944 l' Albania fu occupata dalle truppe di Mussolini. L'architettura assume lo scopo di riuscire a soddisfare le condizioni di abitazione del nuovo colonizzatore. Molti edifici realizzati durante questo periodo si trovano ancora oggi. Il concetto base di questo stile non è più la decorazione, ma la funzionalità.

Arriva in questi anni, il compimento del progetto urbanistico di Tirana. Una prima stesura di questi piani si deve a Gherardo Bosio, coordinatore dell'ufficio Centrale. Per lui, l'elaborazione del piano particolareggiato di Viale dell'Impero (1939-1940)[7] (*C. Cesti, L. Billeri, M. Lou Busi*) è finalizzata ad "assicurare la necessaria armonia all'aspetto dei diversi edifici che si trovano lungo il viale"(fig13,14). È, infatti, necessario stabilire in progetto la volumetria, l'altezza, il materiale di rivestimento e la funzione. Rigorose sono le destinazioni funzionali, finalizzate all'ottimizzazione delle risorse fondiarie: abitazione ai piani superiori, divieto di attività produttive, ampie logge di coronamento che consentono anche di "allietare l'aspetto del viale a vantaggio degli edifici prospicienti".

Entrano in funzione nuovi materiali come il cemento armato, (che permette un'altezza più grande delle case) e il vetro; emergono elementi come: lesene, cornici, fasce marcapiano, timpani isolati o in sequenza, ecc.

Lo sviluppo della città era maggiore alle pendici della collina, dove erano insediate le classi dirigenziali e dell'alta borghesia, mentre esistevano zone residenziali nella periferica in cui si trovavano insediate anche capanne di mattoni crudi della popolazione povera. Il nucleo direzionale si trovava al centro della rette viaria urbana principale, separata dalla periferia.

Anni 1944 - 1990

Dopo il ritiro delle truppe tedesche nel '44 Enver Hoxha proclamò la Repubblica Popolare d'Albania. Il nuovo Governo cambiò molte cose, sia del carattere politico che economico e amministrativo. L'industria nazionale finanziata dallo stato ha evitato il fenomeno della crescita industriale di tipo occidentale, eliminando la concentrazione che per la politica degli utili immediati, configura l'attuale pianificazione capitalistica. Con la dittatura, lo sviluppo del paese non fa che indietreggiare passo dopo passo.

Nelle condizioni estremamente difficili causate dalla guerra e con un patrimonio architettonico per la maggior parte distrutto, il sistema governativo, secondo il modello sovietico stalinista, comincia ad espropriare la proprietà privata trasformandola in proprietà dello stato socialista.

Vediamo cosi un crollo in tutto, incluso l'urbanistica e l'architettura.

L'aumento della densità della popolazione della città, porta il bisogno di un nuovo studio urbanistico di Tirana. Abbiamo cosi nel 1957[8](*B.Aliaj, K.Lulo, G. Myftiu*), un nuovo piano regolatore che prevedeva l'espansione della città verso l'Est (montagna di Dajt) per la creazione delle nuove industrie verso la periferia. L'espansione della città porta nella creazione di nuove zone abitative verso la periferia, interesanti dal punto di vista urbano ma non per quanto riguarda alla

Fig. 3a. Abitazione in Via Asim Zeneli, Tirane (Piano terra).
Fig. 3b. Abitazione in Via Asim Zeneli, Tirane (Piano prima).

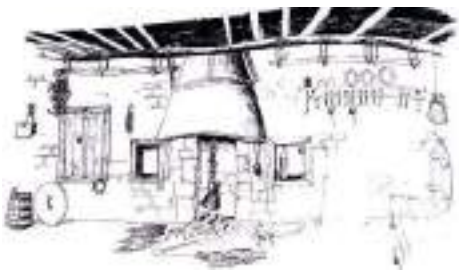


Fig. 4. Il camino, il fulcro del progetto intorno al quale si costruiva la casa. Oggetto di riscaldamento, e un simbolo di ospitalità della casa stessa.

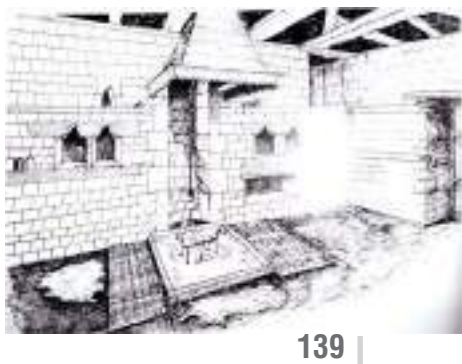


Fig. 8. Esempi di alcuni materiali costruttivi e decorazioni.

qualità architettonica e l'eseguzione dei lavori. Il lavoro non pagato degli operai e la carenza degli investimenti, porta nelle scelte architettoniche povere e ripetutte in modo monotone.

Questo piano si basava sulla situazione esistente della rete viaria per poi triplicarli (fig.15). In quel'epoca a Tirana figuravano 14,1 km di strada e questo piano prevedeva la realizzazione di 73,5 km di strada con 2 anelli: una interna e una esterna. Entro il primo anello si prevedevano edifici di 3- 4 piani, e fuori di essa edifici di 1-2 piani.

Alcuni abitazioni di tipologie standard:

Abitazione rurale (fig.16): casa di un piano, leggermente rialzata da terra (ma senza cantina), con altezza interna (m. 2,50) con tetto a 4 falde e pianta rettangolare (per 1 o 2 famiglie), o pianta pressoché quadrata (per una famiglia), con una cucina che funge anche come soggiorno, con una stufa, usata per riscaldare l'ambiente e per cuocere i cibi; il camino (elemento già esistente) confinato con altra stanza, per riscaldarla. Dovevano essere facilmente costruibili in quanto la manodopera che eseguiva i lavori non era adeguatamente qualificata. Erano costruzioni semplici con muri portanti, finestre piccole, non intonacate e senza impianto di riscaldamento. Pur trattandosi di una forma di autocostruzione che lascerebbe spazio a modifiche di vario tipo da parte dei operai, o da un elaborazione del progetto dato, resta il fatto che esisteva un forte controllo esterno sulle creatività dei cooperatori (specialmente se la casa era dei operai stessi).

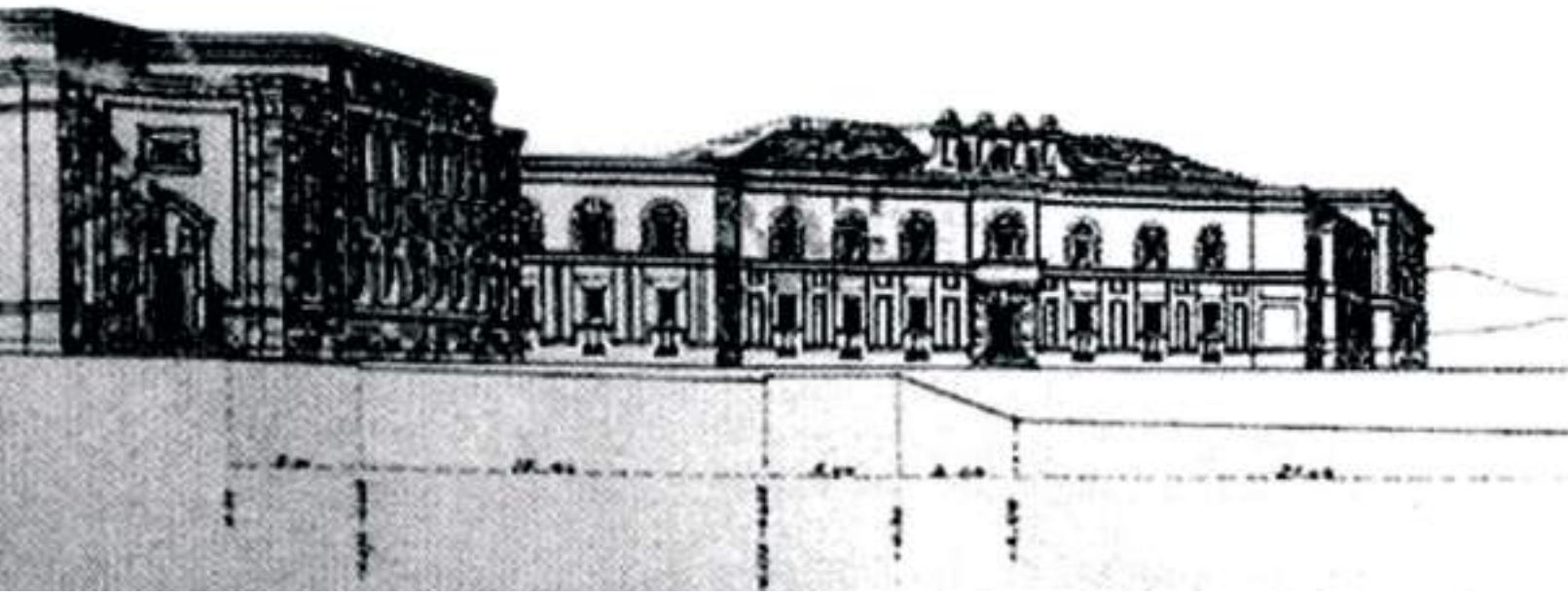


Fig. 12. Tirana, Piazza Skanderbeg.

Raramente esistevano case di due piani per 4 famiglie con scala esterna per il piano superiore. Si tratta di strutture estremamente semplici che devono essere costruite in breve tempo.

Abitazione multipiano cittadina: Gli edifici sono caratterizzati di 2 tipologie (fig.17): *a) tipologia a torre*, con una scala, a pianta poligonale, che denota uno studio accurato per riuscire a realizzare almeno 3 alloggi su ogni piano e fornire a ogni alloggio

un piccolo balcone; *b) tipologia a schiera* con un numero variabile di scale (2–5) e due alloggi con due arie per scala. A volte ogni blocco veniva sfalsato rispetto agli altri per favorire la luminosità interna. I solai sono spesso costruiti con solette prefabbricate entro cassature in legno appoggiate sul terreno. Anche le strutture delle porte e delle finestre sono prefabbricate dalle industrie dei materiali e fatte pervenire in cantiere. I muri interni vengono intonacati, a differenza di quelli esterni. L'architettura della facciata era molto povera. I risultati qualitativi delle costruzioni realizzate col lavoro volontario sono mediocri, a partire dalla irregolarità nella distribuzione della malta fra i diversi mattoni e la loro stessa posizione, tipica del lavoro di persone che abitualmente non svolgono lavori manuali.

Le case di abitazione lungo le vie principali hanno generalmente negozi al piano terra (fig.18), mentre gli ingressi sono sempre dal cortile, con il vano scala lasciato aperto da un lato, invece in tutti gli altri palazzi tutti i piani erano abitati, incluso piano terra. Le abitazioni non sono dotate di ascensori, anche se l'altezza degli edifici era di diversi piani. La stufa della cucina serve sia per cucinare sia per riscaldare l'ambiente. In queste architetture si vedevano sempre le stesse idee che si ripetevano ed elementi architettonici che si copiavano senza regole, una caratteristica tipica del sistema comunista.

L'interno della casa era costruita con un ingresso di 2-4 mq, un soggiorno più angolo cottura con superficie 8-9 mq, una camera da letto o più raramente con due di 9-12 mq, un bagno di 4-6 mq dove c'erano solo il ëc turco e il lavandino e un balcone piccolo. Le fondamenta si facevano con la pietra. A volte, quando nel piano terra si costruivano i negozi, le fondamenta si costruivano in cemento armato e i pilastri si alzavano fino al primo piano. Sopra il primo piano l'edificio si reggeva sui muri portanti in mattone, lo spessore del quale variava dall'altezza dei piani. Iniziava con

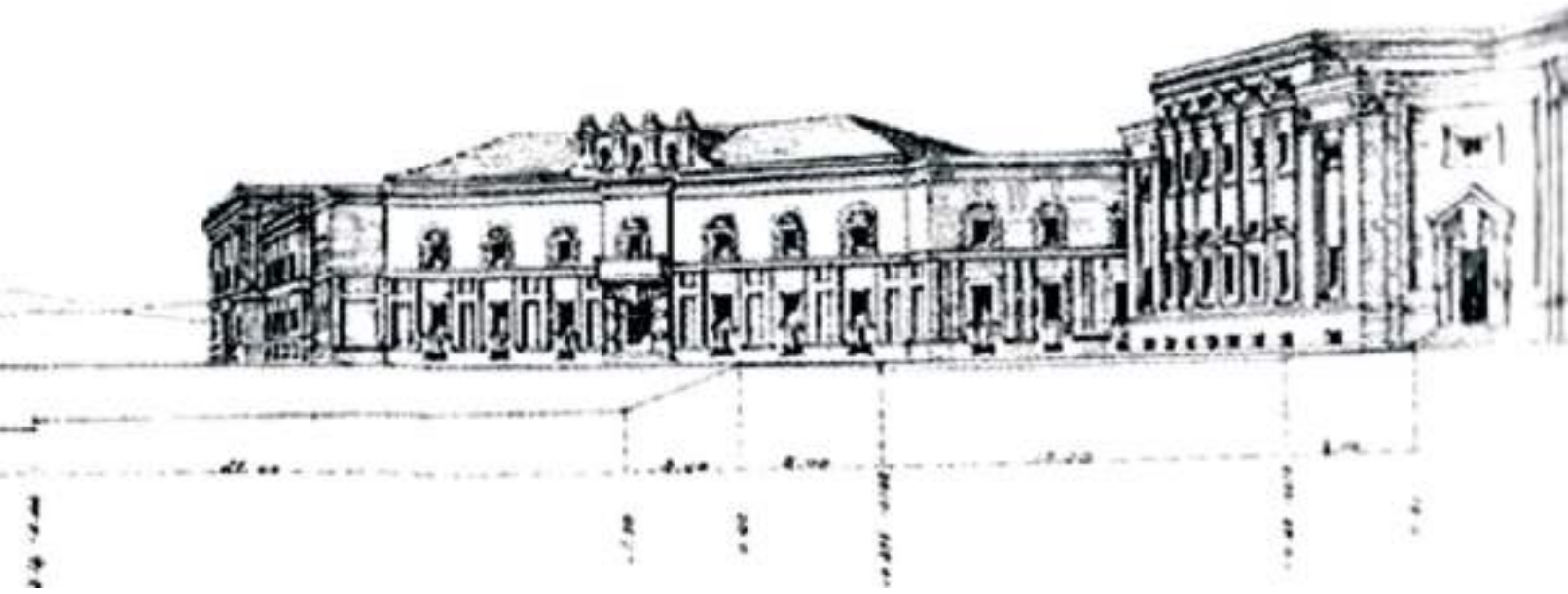


Fig. 8. Esempi di alcuni materiali costruttivi e decorazioni.

38 cm nei primi piani, fino a 25 cm nei ultimi piani senza pilastri antisismici negli angoli dell'edificio come prescritto dalla normativa.

Di solito in un alloggio potevano convivere fino a tre famiglie, anche se la situazione degli appartamenti era precaria e non in grado di soddisfare le condizioni di una vita normale. I giovani continuavano a dividere (per mancanza di abitazioni) la casa con i genitori e nonni spesso per un lungo periodo. Questo allargamento familiare fa si che non esista un forte senso di individualità e di "*privacy*" nella concezione della residenza. Anche se gli alloggi in Albania assumono funzioni diverse dalle abitazioni occidentali, tuttavia la loro distribuzione degli spazi non si discosta da quella delle abitazioni popolari dell'occidente. Non c'è stata quindi una ricerca di soluzioni abitative che assolvessero al diverso ruolo l'alloggio in Albania, ma solo un aumento di abitanti a parità di superficie.

Fig. 19. Abitazioni multi familiari nel centro della città.

Fig. 18. Abitazioni lungo le vie principali.

Gli anni ’70 portarono dei cambiamenti rilevanti. L’intento degli architetti è stato quello di cambiare molti elementi architettonici come i balconi e il loro parapetto che a volte diventavano delle logge, le vetrine dei negozi, i volumi dei edifici, il loro andamento verticale e orizzontale, l’uso del colore nella facciata ecc. Cominciano a costruirsi anche edifici di cinque o sei piani. Si comincia a farsi vedere un interesse per creare uno stile architettonico, dando importanza non solo alla funzionalità ma anche all’estetica (senza esagerare e assomigliare all’architettura europea). Cambiano anche le dimensioni dell’ambiente interno rendendolo più vivibile, come il soggiorno (13-15mq), l’angolo cottura, che si divide con il soggiorno (6–7mq), e la camera da letto (12-14mq). La costruzione degli appartamenti, dopo il 1975, è maggiore rispetto agli anni precedenti, però non riesce a soddisfare le richieste di abitazione. Anche queste modifiche, non possono cambiare l’immagine fredda, agghiacciante e pesante di questi edifici.

I materiali usati erano: pietre di fiume con malta di cemento, mattoni forati, mattoni pieni con forma molto regolare, coppi e tegole, cemento armato usato normalmente solo per le grandi costruzioni industriali e abitazioni di 4, 5 piani costruiti da operai edili (non usato da quelli costruiti con lavoro volontario), forme di prefabbricazione, (aveva una scarsa utilizzazione per motivi economici, usato solo negli edifici di interesse collettivo, produttivo e militare) serramenti in legno a doppia e tripla apertura, divisa in tre quadretti con vetro singolo.

Nel 1989, nell’ultimo anno della dittatura, viene approvato un altro piano regolatore[9](*B.Aliaj, K.Lulo, G. Myftiu*), l’importanza del quale era molto grande, perché; sodisfava le richieste per l’aumento dell’abitazione fino agli anni 2005, rivalutando una grande zona abitabile; prevedeva nuovi spazi per l’industria e risolveva il problema della migrazione interna dopo gli anni 90.

Si prevedeva un aumento di 34 km^2 di superficie della città, divisa in zona abitabile, industriale, zona per servizi, zona verde e agricoltura. La rete viaria di questo piano rimarrà come prima, una rette *radio centrica*, che spesso nella grande città crea dei problemi per il blocco del traffico. L’asse principale di questo piano sarà l’asse “Deshmoret e Kombit” che s’incontrava con la strada per Fushe Kruje e lì si divideva: una direzione comunicava con l’autostrada e l’altra finiva a Rinas (quest’ultima sarebbe stata anche l’entrata per la città). In questo

piano si è progettato anche un anello esterno usato nel caso del traffico pesante e che sarebbe considerata come limite per i futuri sviluppi.

Anni 1990 - 2006

La situazione abitativa ereditata dal regime comunista era molto grave e si rifletteva nelle lunghe liste di attesa presso gli enti locali per ottenere un alloggio. Dal 1990 in poi, in Albania c'è un nuovo inizio su tutto. Cambiano le leggi, il mercato della proprietà privata, la costruzione della casa ecc. Entrano in gioco i finanziatori, gli architetti e i proprietari, che prima non esistevano. Diversamente dalla dittatura, la gente ora aveva la possibilità di comprare casa e terra. Questa privatizzazione diventa nel mercato una sicurezza per il futuro.

Lo stato aveva un controllo minimo sulla costruzione e per questo motivo incontriamo il fenomeno delle costruzioni illegali delle villette nelle periferie e la densificazione del centro della città con edifici alti di 10-12 piani.

I primi segni del cambiamento iniziano nel 1998. Il governo, rispettando il progetto delle strade e delle zone pubbliche già esistenti, demolisce alcuni edifici ad uso terziario (solo servizi). C'è in questo periodo una carenza di strade che impedisce lo sviluppo del trasporto pubblico, e diminuisce il profitto economico che deriva dal processo dell'urbanizzazione. La popolazione di Tirana dopo gli anni 1990 aumenta con una velocita' enorme.

L'*abitazione* si sviluppa secondo tre stili diversi:

- Abitazioni *multi familiari* nel centro della città (fig.19).
- *Case unifamiliari, (villette)* in periferia (fig.20).
- *Interventi* sulle facciate dei palazzi ereditati dal periodo comunista (fig.21).

Abitazioni multi familiari sono palazzi alti di 9-20 piani, che si trovano nel centro città, con tre o quattro appartamenti per piano. La carenza dello spazio porta nella costruzione della tipologia torre degli edifici con molto prezzi alti. Le richieste di avere più superficie vivibile dentro l'appartamento porta ad avere soluzioni sfavorevoli, come corpo scala o bagni senza illuminazione naturale. I materiali usati sono calcestruzzo, il mattone, l'acciaio e il vetro. Gli investitori sono albanesi o stranieri come ad esempio Austriaci, Tedeschi, Italiani ecc.

L'architettura unifamiliare si sviluppa sui 80 –100 mq in uno o più piani. Di solito si usano materiali come: legno, mattone, colonne in cemento armato. Le porte sono di legno e le finestre molto spesso in alluminio a taglio termico. Si usa il tetto con le tegole rosse e si sfrutta anche il sottotetto come zona notte o molto spesso si usa anche il tetto piano.

In periferia lo spazio disponibile per le costruzioni era più grande e si potevano soddisfare di più le richieste del cliente per lo spazio interno. L'architettura di queste case unifamiliari dipende dalla disponibilità economica dell'investitore. Si assiste qui al disordinato sorgere delle più varie tipologie edilizie: qualcuno cerca di riprodurre la casa tradizionale della campagna albanese, altri si dedicano all'edificazione facendo riferimento all'architettura occidentale. Cosicché oggi la scena delle periferie si popola di forme edilizie eterogenee e differenti:

- tipiche abitazioni basse a un piano col caratteristico tetto a padiglione, con richieste minime e solo funzionali.
- intensivi a più piani simili a quelli di tutte le periferie del mondo;
- ville dalla pianta libera costruite con materiali pregiati per i pochi beneficiari.

Per quanto riguarda all'intervento del colorito selle facciate dei palazzi ereditati dal periodo comunista è stato fatto uno studio urbanistico dal comune di Tirana nel tentativo di dare un "*nuovo volto*" alla città. Negli ultimi due decenni non c'e' nessun piano urbanistico approvato, anche se sono stati fatti 3-4 tenttivi, ma senza successo, cosiche' riferendosi alle tendenze attuali, lo sviluppo di Tirana si è orientato verso 2 direzioni senza appoggiarsi in nessun piano regolatore:

1. la densificazione del centro della città,
2. l'estensione della periferia con la creazione delle nuove zone suburbane.

Nel 2002 si fa uno studio per lo sviluppo urbano della "Grande Tirana" che prevede le costruzioni per i successivi 15 anni, fino al 2017, ma non viene approvato. Il piano prevede uno studio approfondito dell'infrastruttura principale, quella stradale, lo sviluppo di diverse categorie di strade che influenzerano a diminuire i problemi del traffico e il trasporto, si prevde l'estensione dell'centro. Nel frattempo si prevede il terzo e il quarto raccordo anulare e lo sviluppo di una zona verde. La zona dell'aeroporto e Vora saranno le future zone importanti dello sviluppo economico e del business. Si è sviluppata enormemente la cintura periferica di Tirana.

Per concludere, possiamo dedurre che il nucleo abitativo ha attraversato un lungo percorso con diverse transformazioni, a cominciare dai primi decenni del XIX secolo fino ai giorni nostri. Nei primi anni '20 le abitazioni tipo erano le villette di uno o due piani con muri in pietra, tetto in tegole di colore rosso e piccole finestre. Ogni casa aveva un piccolo giardino e lo spazio abitativo era ben organizzato. Alcuni anni dopo, il mattone sostituì la pietra, per arrivare poi negli anni '40 quando entrano in funzione nuovi materiali come cemento armato e vetro.Con l'arrivo del regime comunista, le case cambiano tipologia. La densita' della popolazione cresce e la citta' si espande verso la periferia con delle case basse per lasciare il posto ai palazzi di 3 o 4 pianni in centro. E' il periodo dell'isolamento del paese, dell'espropriazione del patrimonio privato la quale fa' crescere la poverta', il paese si dirige verso l'industrializzazione e cosi avviene il fenomeno della produzione in serie, l'uso dei materiali scadenti e ripetuti senza criterio. La poverta' e la mancanza dei fondi porta ad avere una qualita' d'architettura scadente. Anche se la tecnologia oggi si é evoluto rispetto a qualche anno fa'abbiamo appartamenti senza un buon isolamento termico e acustico, senza centralizzazione dei riscaldamenti. Dopo il comunismo, i primi anni '90, sono molto difficili gestirli e la carenza di case costringe le persone a costruire ovunque senza nessun piano urbanistico e senza regole.

Oggi, abbiamo una citta' che sta passando tantissime difficolta', ma che offre anche tantissime opportunita'. Gli edifici alti, isolati dal contesto dove si situano del tessuto urbano, aumentano di numero anno dopo

Fig. 21. Interventi sulle facciate dei palazzi ereditati dal periodo comunista.

anno. Al primo approccio, questo fenomeno fa apparire la città caotica e allo stesso tempo trasmette vitalità ed energia. Caratterizzata da una ricchezza di diversità, il "pattern" architettonico offre piu' possibilita' creative ed innovative per gli architetti e fa pensare aldilà della creazione standard, lanciando cosi nuove sfide. Offre piu' possibilita' sia per gli amatori che per gli specialisti, fa crescere le possibilita' artistiche per rispondere al meglio alle esigenze della citta'. Riscoprendo la forte potenzialita' di Tirana, possiamo intuire che l'urbanistica e l'architettura, attualmente, non sono al meglio, ma lasciano aperte delle vie per nuovi traguardi.

BIBLIOGRAFIA

- Besnik Aliaj, Keida Lulo, Genc Myftiu, TIRANA. Sfida dello sviluppo urbano, Tiranë 2003.
- I.Sukaj, K.Miho, P.Thamo, V.Bushati, Storia dell'architettura in Albania negli anni 1912-1942, TIRANE, 1944.
- A.Misja, V.Misja, Uno sguardo sulla situazione della casa in Albania, Tiranë, 2000.
- Giorgio Ciucci, Gli architetti e il fascismo. Architettura e città, Biblioteca Einaudi, 1922-1944.
- Tesi Di Laurea, "L'architettura coloniale Italiana: Tipologie edilizie e tecniche costruttive in Albania", Relatore: Anna Maria Zorgno, Correlatore: Giuliano Gresleri, Candidata: Silvia Russo, Facoltà di architettura Torino, 1996-1997.
- Ministero della scuola e la cultura. "Monumenti storici nel nostro paese", Volume 1, 2, Tirane, Casa editrice "8

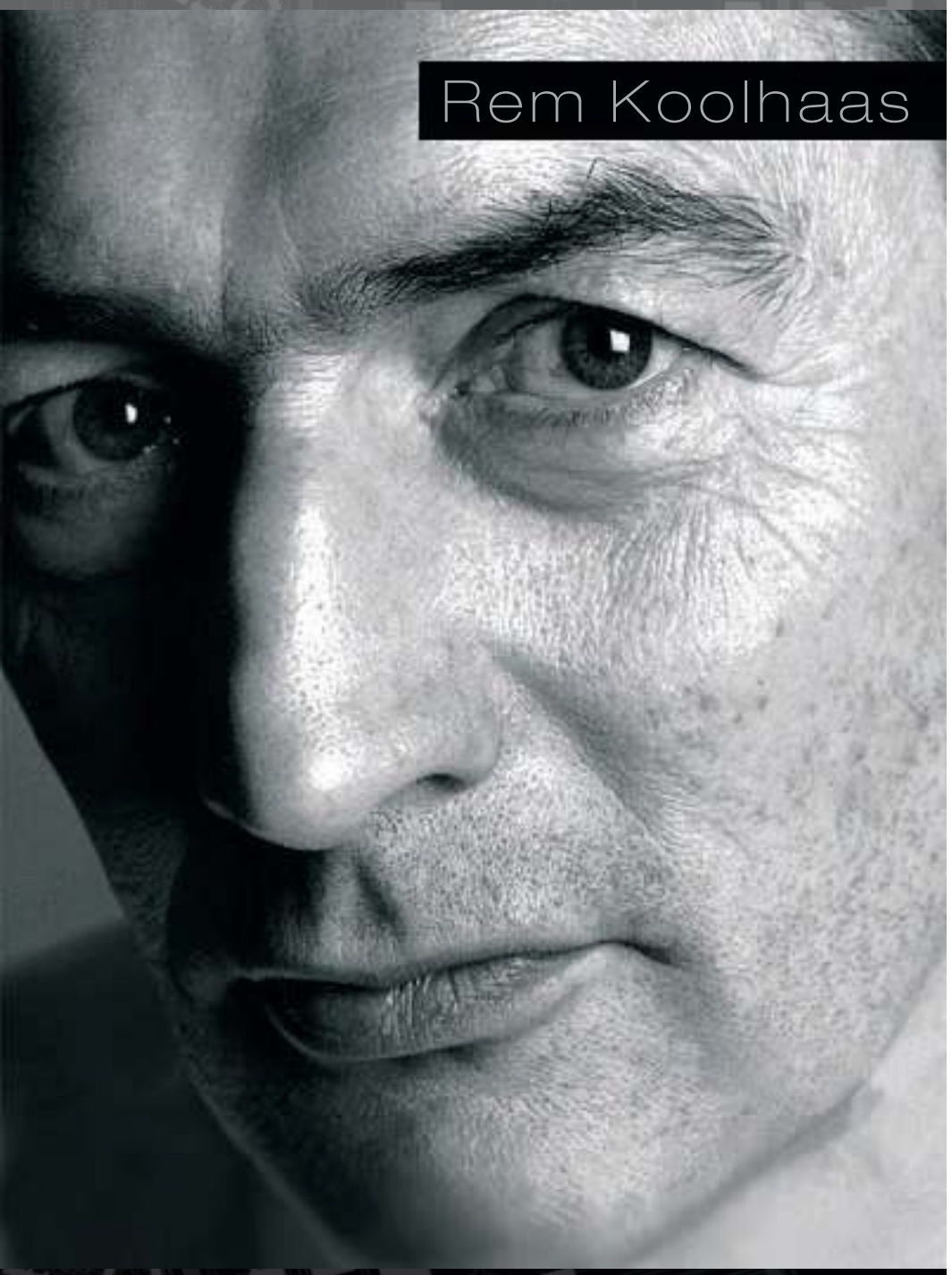
Nentori", 1966, 1978.

- Istituto dei monumenti della cultura, "Monumenti", Volume 10, 13, 20, Tirane, 1977, 1980, 1985.
- L'accademia delle scienze in Albania, Case e abitazioni popolari albanesi, Tirane, 2002.
- Maria Adriana Giusti (con il contributo del progetto per Albania (Università di Firenze)), Architettura Italiana in Albania nel secondo ventennio del novecento, Firenze, 2004.
- Isuf Sukaj, L'urbanistica e l'architettura nella città di Kavaja, Tirane, 1998.
- Istituto poligrafico dello stato d'Italia, Enciclopedia italiana, di scienze, lettere ed arti, Roma, 1950.
- Carlo Cresti, Lucia Billeri, Marie Lou Busi Gherardo Bosio. Architetto fiorentino. 1903-1941, Firenze, 1996.
- Maria Adriana Giusti, Albani Architettura e citta' 1925-1943, Firenze, 2006.

(Endnotes)

1 Miho, Koço (2003) Shqipëria. Vështrim Urbanistik 1912-1944 (Tiranë).
2 Aliaj, B. Lulo, K. Myftiu, G. (2003) Tirana. Sfida e zhvillimit urban (Tiranë).
3 Roselli, A. (2006) Italy and Albania: financial relations in the Fascist period (New York).
4 Aliaj, B. Lulo, K. Myftiu, G. (2003) Tirana. Sfida e zhvillimit urban (Tiranë).
5 Arkivi i Ministrisë së Ndërtimit (1929) Tirana, *Regno d'Albania*
6 Arkivi i Ministrisë së Ndërtimit, ing. Giulio Berte' (24.07.1935) Tirana. Prospettiva degli edifici sulla piazza (Tiranë).
7 Cesti, C. Billeri, L. Lou Busi, M. Gherardo Bosio.(1996) Architetto fiorentino. 1903-1941 (Firenze).
8 Aliaj, B. Lulo, K. Myftiu, G. (2003) Tirana. Sfida e zhvillimit urban (Tiranë).
9 ...idem

CCTV New Headquarters, Beijing



Rem Koolhaas is that rare combination of visionary and implementer—philosopher and pragmatist—theorist and prophet—an architect whose ideas about buildings and urban planning made him one of the most discussed contemporary architects in the world even before any of his design projects came to fruition. It was all accomplished with his writings and discussions with students, many times stirring controversy for straying outside the bounds of convention. He is as well known for his books, regional and global plans, academic explorations with groups of students, as he is for his bold, strident, thought provoking architecture.

His architecture is an architecture of essence; ideas given built form. He is an architect obviously comfortable with the future and in close communication with its fast pace and changing configurations. One senses in his projects the intensity of thought that forms the armature resulting in a house, a convention center, a campus plan, or a book. He has firmly established himself in the pantheon of significant architects of the last century and the dawning of this one. For just over twenty years of accomplishing his objectives—defining new types of relationships, both theoretical and practical, between architecture and the cultural situation, and for his contributions to the built environment, as well as for his ideas, he is awarded the Pritzker Architecture Prize.

Note:
Extracted from the Jury Citation, The Pritzker Architecture Prize 2000

The Pritzker Architecture Prize 2000

Rem Koolhaas

Essay

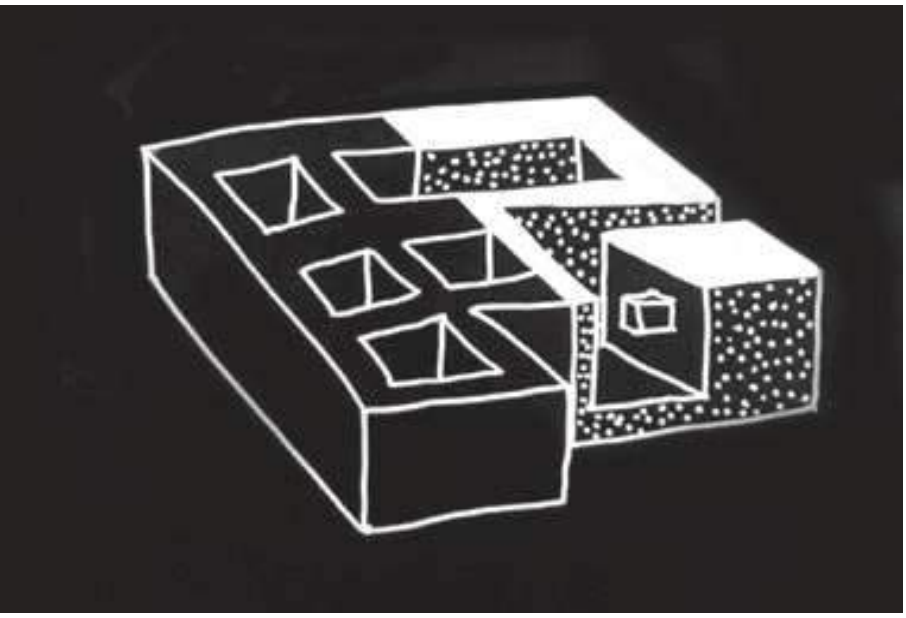
The Architecture of Rem Koolhaas

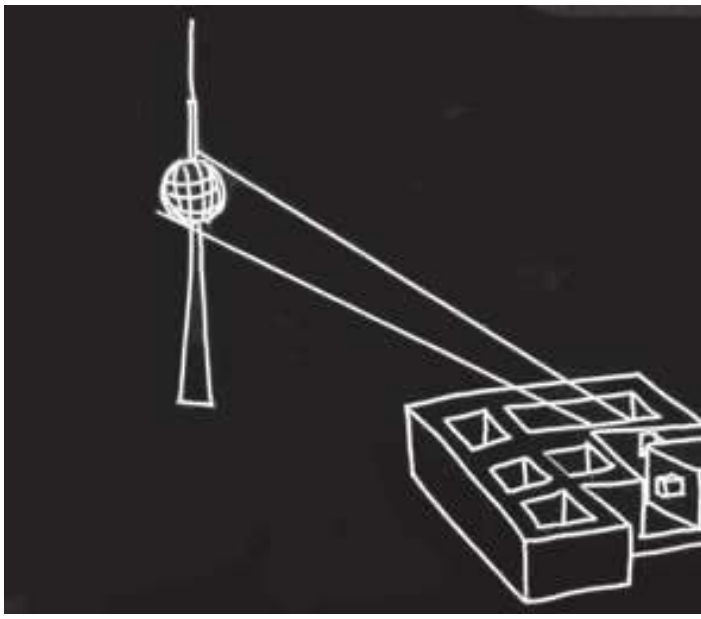
By Paul Goldberger,
Architecture Critic, *The New Yorker*
Executive Editor, Architecture, *Architectural Digest*

There is Rem Koolhaas the architect, there is Rem Koolhaas the writer, there is Rem Koolhaas the urban theoretician, and there is Rem Koolhaas the figure to whom younger architects are drawn as moths to a flame. The Pritzker Prize jury has taken note of every one of these aspects of Koolhaas's rich talent, but to its credit, it has honored Koolhaas as much for his built work as for his ideas. For the truth about Rem Koolhaas is that he is, at bottom, an architect, a brilliant maker of form whose work has done as much to reinvigorate modernism as any architect now living. His statements about the inability of architecture to respond to the problems of the contemporary city may have gained him fame, but his best buildings belie his own message, for they prove that architecture can, in fact, continue to have meaning, that the possibilities of formal invention are far from exhausted, and that in an age of the virtual, there is a profound need for the real.

In this sense, it is hard not to think of Koolhaas in the same way one thinks of Le Corbusier or Frank Lloyd Wright, other architects who could speak in brilliant sound bites ("New York is a catastrophe, but a brilliant catastrophe," said Le Corbusier) which so easily distract from the originality, richness and complexity of their buildings. Unlike Le Corbusier, whose urban theories have turned out to be utterly misguided, Koolhaas's rhetoric about the city—which could probably be summed up as a celebration of what he has called "the culture of congestion," and a recognition that technology has made both urban and architectural form vastly more fluid and less rigid than it once was – gives every indication of being completely true. Unlike Le Corbusier, Wright, and most other urban theorists, Koolhaas is less interested in creating a

universal model as he is in describing the unworkability of universal models; his is a kind of urban design for the age of chaos theory, and he has made





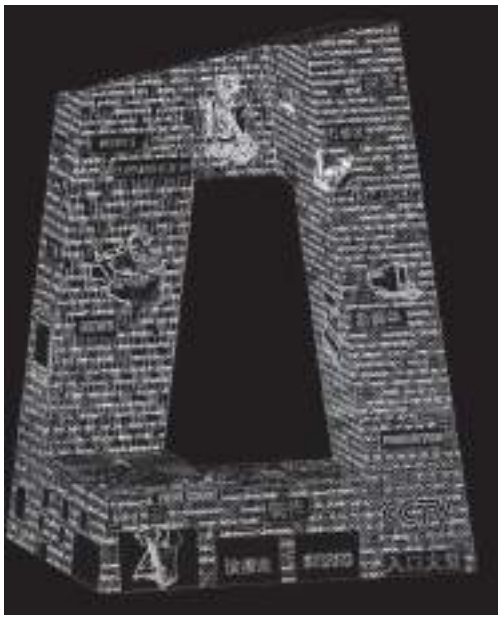
much of the notion that in an age of cyberspace, conventional kinds of urban form, not to mention conventional kinds of architecture, cannot function as they once did, and therefore can no longer be expected to have the meanings they once did, either. Koolhaas wrote in 1994: "If there is to be a 'new urbanism' it will not be based on the twin fantasies of order and omnipotence; it will be the staging of uncertainty; it will no longer be concerned with the arrangement of more or less permanent objects but with the irrigation of territories with potential; it will no longer aim for stable configurations but for the creation of enabling fields that accommodate processes that refuse to be crystallized into definitive form ... it will no longer be obsessed with the city but with the manipulation of infrastructure for endless intensifications and diversifications, shortcuts and redistributions—the reinvention of psychological space."

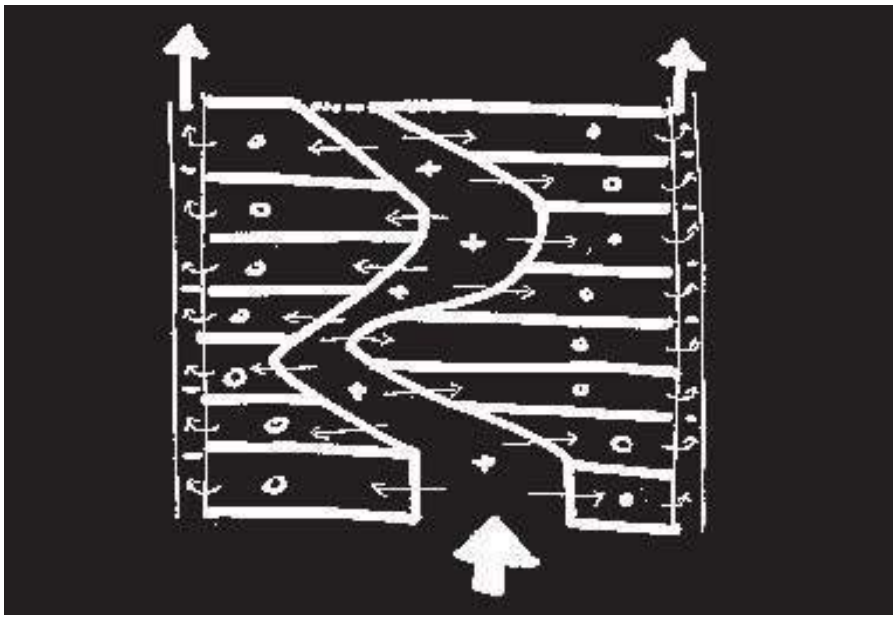
In a time when it is fashionable to decry the increasing sameness of places—the homogenization of culture—Koolhaas has had the courage to inquire as to whether the generic city, as he has called it, is entirely a bad thing. How much does physical form have to determine identity, he asks, and he has argued persuasively that an exaggerated belief in the value of the old urban center, far from helping urban identity, has so weakened peripheral areas as to assure their deterioration. The Generic City, Koolhaas has written, "is the city without history. It is big enough for everybody. It does not need maintenance. If it gets too small it just expands. If it gets old it just self-destructs and renews. It is 'superficial'—like a Hollywood studio lot, it can produce a new identity every Monday morning.... The Generic City is what is left after large sections of urban life crossed over to cyberspace."

As Le Corbusier made much of

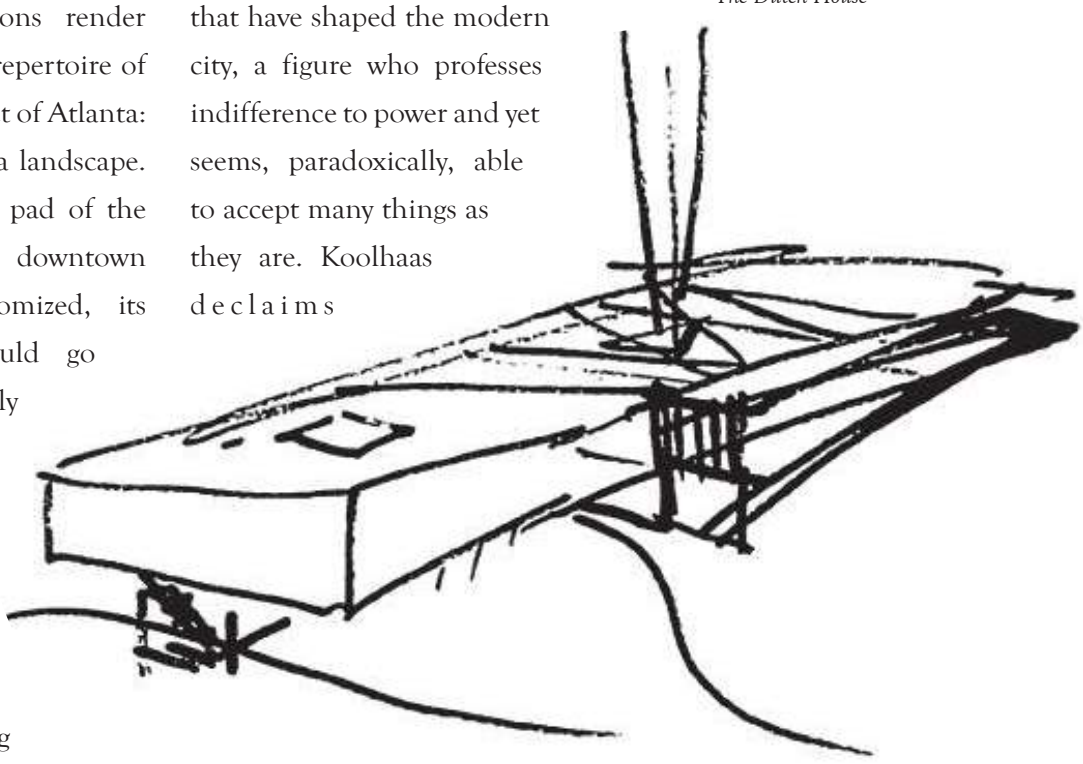
dismissing the architecture of the past as irrelevant to the future, Koolhaas takes a certain pleasure in his own rhetorical excesses, but they often tend to contain blunt and astonishingly simple truths. "The future is here, it just hasn't been evenly distributed (yet)," he has written. Or: "The elevator—with its potential to establish mechanical rather than architectural connections—and its family of related inventions render null and void the classical repertoire of architecture." On the subject of Atlanta: "Atlanta is not a city; it is a landscape. Atlanta was the launching pad of the distributed downtown; downtown had exploded. Once atomized, its autonomous particles could go anywhere, opportunistically toward points of freedom, cheapness, easy access, diminished contextual nuisance." And on the contemporary condition of urbanistic thinking: "We were making sand castles. Now we swim in the sea that swept them away."

It is not so much the clever phrasemaking as the fact that Koolhaas's writing—and his thinking—are so blunt and determinedly non-linear that accounts, surely, for his immense appeal to younger architects; they see in Koolhaas a fearless critic of the socio-economic and political forces that have shaped the modern city, a figure who professes indifference to power and yet seems, paradoxically, able to accept many things as they are. Koolhaas declaims





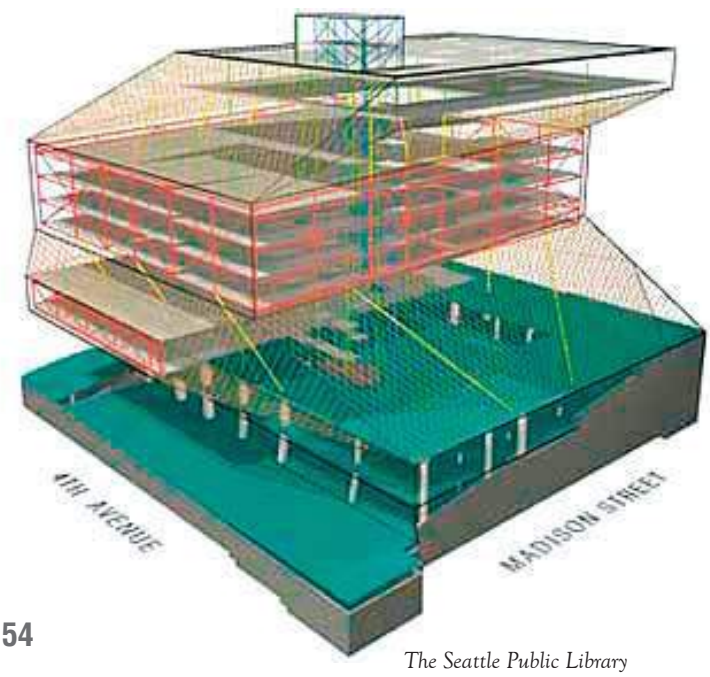
The Dutch House



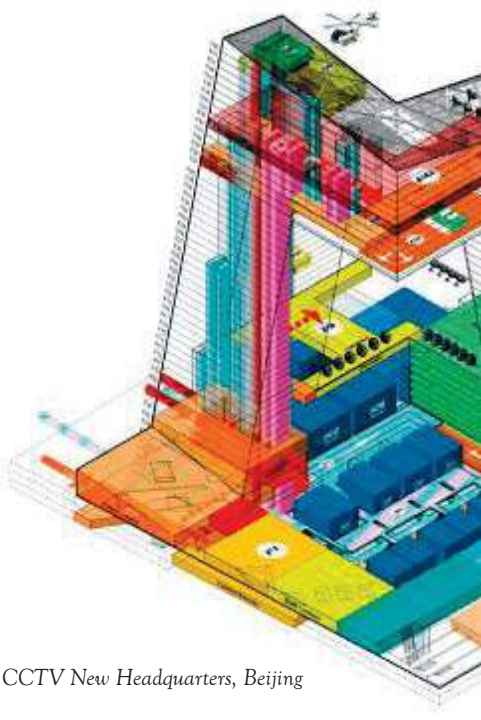
in every direction at once, one part Jeremiah, proclaiming imminent ruin, and one part Robert Venturi, viewing the world with a fascination bordering on love that implicitly connotes a degree of acceptance. Never mind the contradiction—there is no contradiction, for this is how the world is, Koolhaas is saying, and how we must deal with it. Koolhaas's own architecture, it need hardly be said, does nothing of the kind. And yet Koolhaas's modernism, brilliantly inventive, nonetheless does not ignore the past, either. The Villa Dall'Ava in Paris, of 1991, may be the most original commentary on Le Corbusier's Villa Savoie that has been produced—or at least it was until Koolhaas returned, more obliquely, 32 to

New City Centre for Almere, near Amsterdam

Above all Koolhaas is an observer of reality, and he is utterly unsentimental. His deepest scorn, it would seem, is for those who would respond to the urgencies of this moment by retreating into the nostalgia of the past. it in the design of a very different house in Bordeaux, in 1998. The Villa Dall'Ava is a dazzling and deft comment on the Villa Savoie, taking a modernist icon that has generally been considered so fixed and complete an object of perfection as to be



The Seattle Public Library



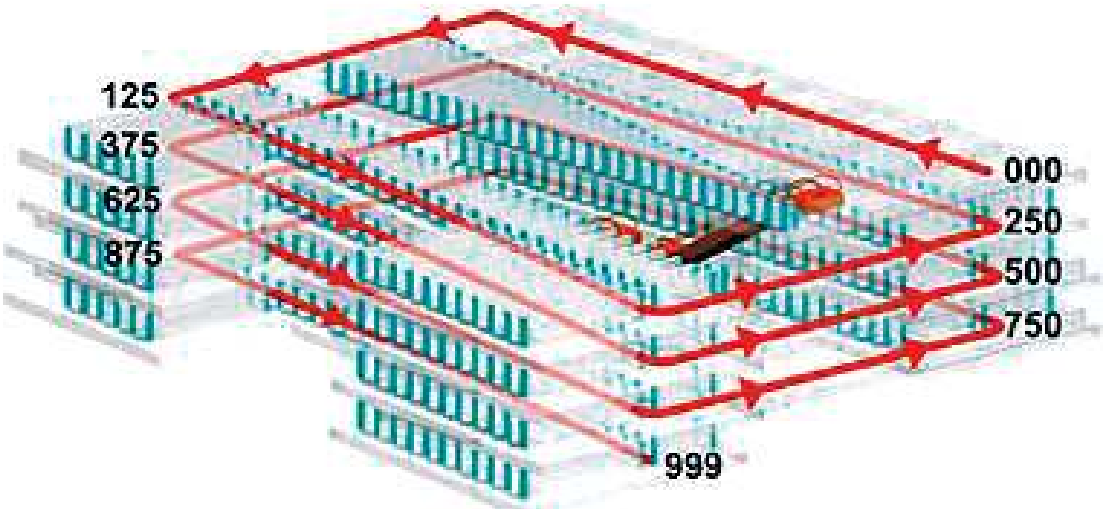
CCTV New Headquarters, Beijing

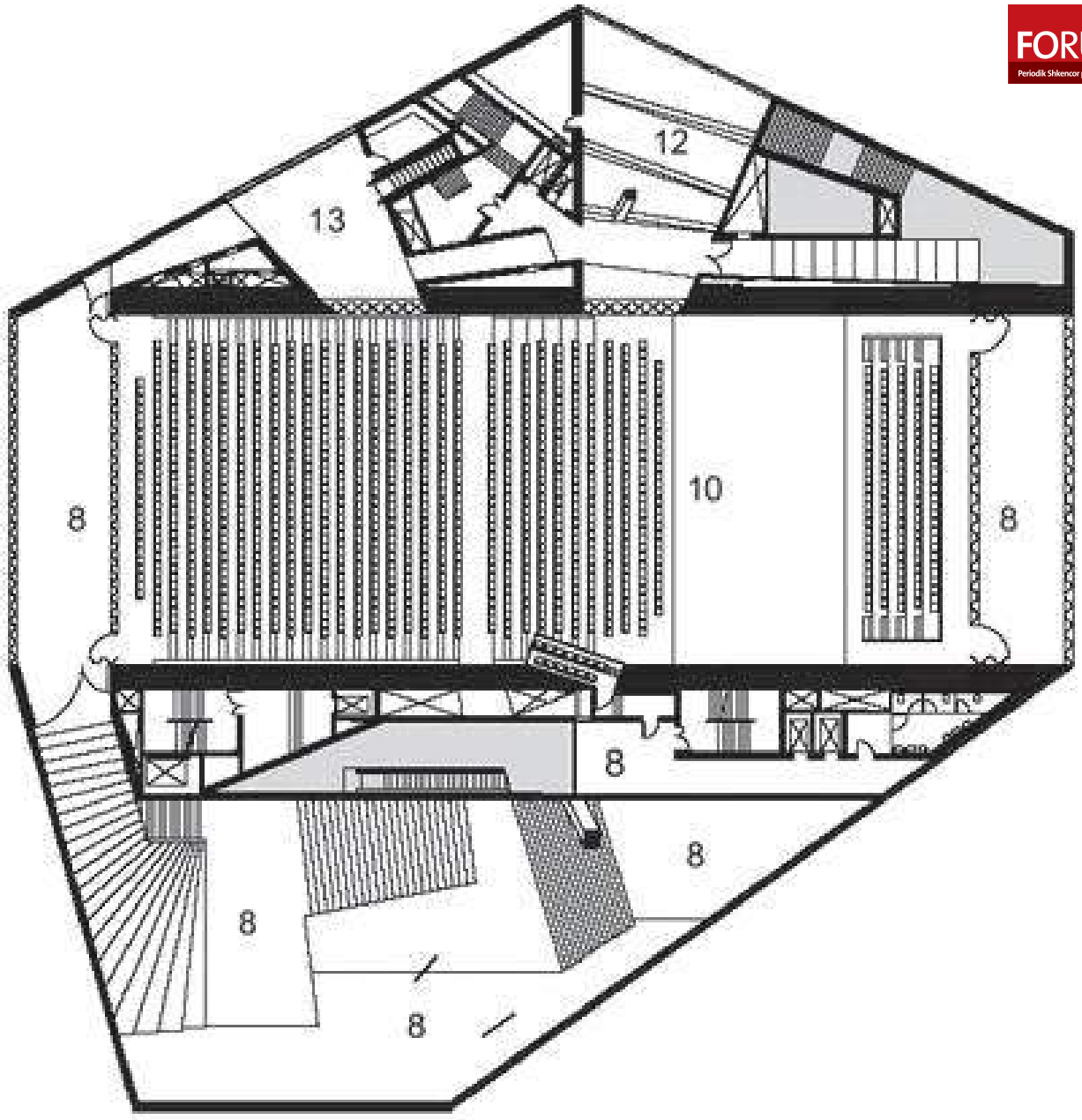
impervious to anything but adoration, and blows it apart. Koolhaas's design is at once lighter and more industrial; it has a loose, temporary spirit to it, as if the Villa Savoie were being rebuilt as a high-tech shanty. Corbusian modernism becomes in Koolhaas's hand not the object of distant veneration and awe, but the stuff of lively engagement.

will define my world," and the architect responded with a three-level structure with a glass room in the middle that moves up and down, at once an elevator allowing the man to move about the house, and a discreet space in itself. The primary visual image of the house is of a strongly horizontal metal object, the upper level, floating on the glass planes

In Bordeaux, the program was unusual, and of paramount importance: a house for a man confined to a wheelchair following an automobile accident, and his family. The man told Koolhaas that he wanted "a complex house because it

of the middle level—the Villa Savoie again, this time made more abstract, and breathtakingly beautiful. And yet the basic idea of this design, the parti, is not a homage to the Villa Savoie at all, but an attempt to find an architectural

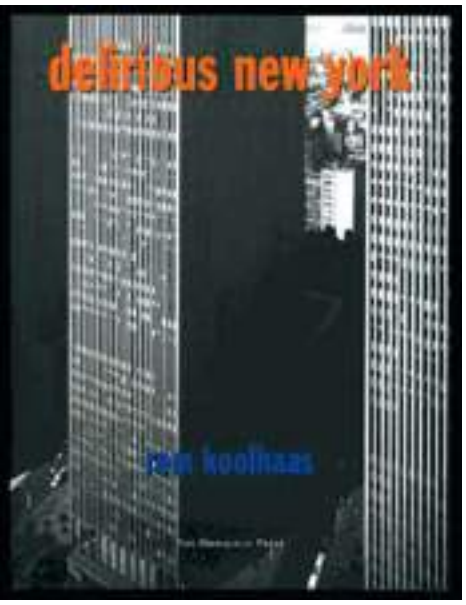


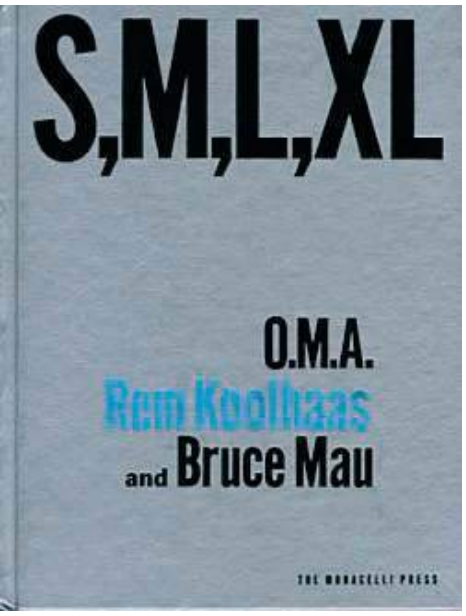


New Concert Hall for Porto, Portugal

solution to the unusual demands of a bookish and intellectually active client who wanted a house that would at once create an extraordinary environment for himself and a comfortable environment for his family. Koolhaas started with this—the client's needs— not with the form.

Koolhaas is not known primarily as an architect of residences, and with good reason—he generally prefers to be able to address larger issues than ordinary domestic life offers an architect. His greatest concern is public life, and the extent to which architecture can still be a force to sustain it. His major public buildings—the Euralille and Lille Grand Palais in Lille, France; the Netherlands Dance Theater in The Hague; the unrealized designs for the Tres Grand Bibliotheque in Paris, the Jussieu Library at the University of Paris, the art and media center in Karlsruhe, Germany, and the Seattle Public Library—are all designs that suggest movement and energy. Their vocabulary is modern, but it is an exuberant modernism, colorful and intense and full of shifting, complex geometries. Not for nothing was Koolhaas among the first architects to look seriously at the work of Wallace K. Harrison, and to understand the





remarkable and often painful struggle it represented between romantic form and pragmatic impulse. Like Harrison, Koolhaas wants to shape huge swaths of cities, and like Harrison he is determined to find a point of intersection between the pressures that force banality and his own love of exuberant, swooping form. By force of personality Koolhaas has often gotten his way, and that way is at once wild and plain, at once voluptuous and ordinary. Koolhaas's urban buildings are not rigid classical structures, defined by a formal order that is fixed and unchanging; they seem in their very being to be in flux, to suggest that while they may look this way today, they might well be turned into something else tomorrow. It is not always the case that Koolhaas's buildings actually realize the generally unrealized modernist dream of total flexibility—they give off the aura of change more often than they possess the reality of it—but it can surely be said that they are designed to be open to social and programmatic evolution. Koolhaas's desire as an architect is to design the stage, not to write all of the lines to be spoken on it.

Yet it can be too easy to talk about Koolhaas in these terms, and to begin to think of him almost as an anti-architect. If he were that, however, he would never have won the Pritzker. His architecture is the antithesis of neutral, and it could not be farther from casual. If his work does not aspire to the elegance of Mies, he is every bit as obsessive about detail, and a lot more concerned about the nature of what goes on in his buildings. He is profoundly interested in programs; indeed, he sees the program—what actually happens in a building—as a primary generator of its form. Koolhaas embarked on a long study of libraries and what they might mean in the digital age before designing the new public library for Seattle; he has studied shopping and consumerism before taking on the project of creating a new generation of retail stores for Prada. His Prada designs are based on the notion that the store is increasingly becoming a place of events, a place of theater; he is taking this one step further and making the store literally an environment for performances. For an architect who is far from a formalist, Koolhaas is creating forms of undeniable importance. In Seattle, he is trusting in a powerful form of copper mesh in a glass façade to create a physical space exciting enough to make the library, once again, a kind of common room for a larger community. Here, as in so much of his work, he is using architecture to create real space that will be compelling enough not just to exist in the age of virtual space, but to ennoble it.

Rem Koolhaas Biography

His writing gained him recognition as a visionary early in his career; later the combination of architecture, urban planning, research and writing solidified Rem Koolhaas' reputation. However with many major projects completed, it is not that easy to recognize an identifiable style. He considers that a compliment because working in so many different environments and under so

The Seattle Public Library

many different conditions, the finished work must be different too. He's been called a modernist by some, and a deconstructivist by others, but he really defies categorization.

Rem Koolhaas was born in Rotterdam in 1944. By the time he was eight years old, his father who was a writer, theatre critic and director of a film school, was invited by the government of Indonesia to become their cultural director, so Rem spent four years growing up in an exotic environment, before moving back to the Netherlands. He began his career as a journalist with *Haagse Post* in The Hague, and later tried his hand at screen writing both in the Netherlands and Hollywood. He had a script produced by Dutch director Rene Daalder, which he describes as an allegory using images from B movies as a commentary on contemporary Europe.

By 1968, he attended the Architecture Association School in London. In 1972, he received a Harkness Fellowship for research in the United States. He studied with O.M. Ungers at Cornell University for a year, and then became a visiting Fellow at the Institute for Architecture and Urban Studies in New York. It was while in New York that he wrote *Delirious New York* self-

The Seattle Public Library

described as a "retroactive manifesto for Manhattan". It was published in 1978 and was hailed by critics as a classic text on modern architecture and society. It made him famous even before he had realized any buildings. He has described the book as "an exploration of the culture of congestion." The activities and conditions that coexist in the city, Koolhaas looks upon as "density with choice and potential." The book was re-released in 1994 coinciding with an exhibition of his work at the Museum of Modern Art in New York, titled Rem Koolhaas and the Place of Public Architecture.

That same year, he published, in collaboration with the Canadian graphic designer Bruce Mau, a second book, *S,M,L,XL*. Described as a novel about architecture, the book combines photos, plans, fiction, cartoons, essays and random thoughts with work produced by Koolhaas' Office for Metropolitan Architecture. The book's title is also its frame work, projects and essays are arranged according to scale.

Since 1995, Koolhaas has been a professor at Harvard University. He is leading a student-based research group that is studying different issues affecting the urban condition. The projects include a study of five cities in the Pearl River Delta in China; a study called The Roman System, focusing on the ancient Roman city; Shopping, an analysis of the role of retail consumption in the contemporary city; and a study of the

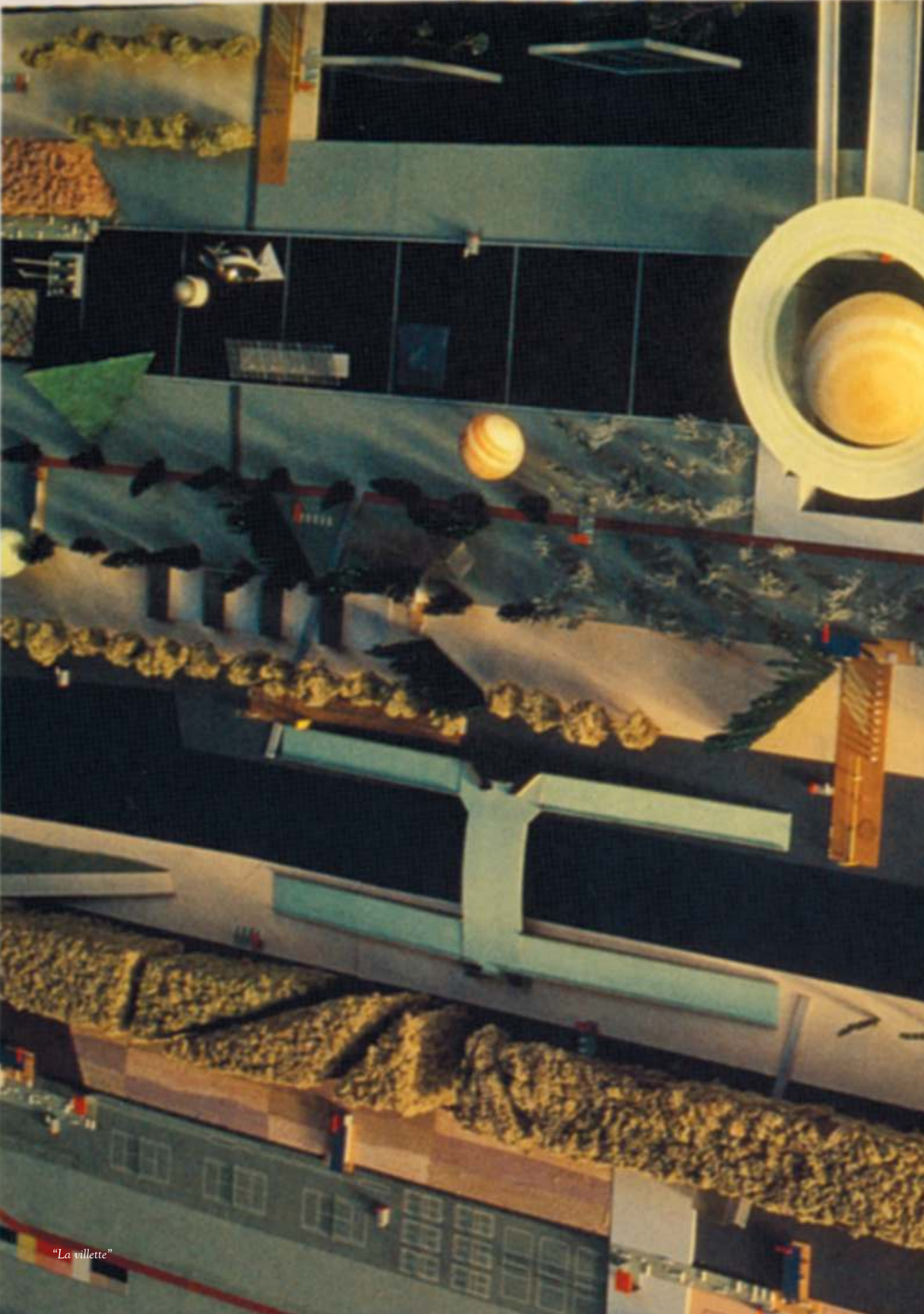
The Seattle Public Library

African city, focusing specifically on Lagos, Nigeria.

The Office for Metropolitan Architecture (OMA) is the name of the company which Koolhaas founded in London in 1975 with Madelon Vriesendorp and Elia and Zoe Zenghelis. The stated purpose was to address contemporary society and build contemporary architecture. Three years later, they won the competition for an addition to the Parliament in The Hague. Appreciation for the Parliament design resulted in the opening of an office in Rotterdam and a major commission to develop a master plan for a housing quarter in Amsterdam which was completed in 1986 and is known as IJ-Plein.

Another early commission was the Netherlands Dance Theatre in The Hague, completed in 1987. The plan is composed of three zones: the stage and a thousand-seat auditorium; the rehearsal studio; and the smallest containing offices, dressing rooms, and dancers' common rooms. In the March issue of *Art & Antiques* magazine, Phyllis Lambert, founding director of the Canadian Centre for Architecture in Montreal, named the Netherlands Dance Theatre as one of nine "top buildings of the 20th century."

Koolhaas has designed a number of residences, including the Dutch House in the Netherlands and the Villa Dall'Ava in Paris. The client for the latter wanted a glass house with a swimming pool on



"La villette"

the roof, and two separate apartments—one for the parents and one for the daughter. They also wanted a panoramic view of Paris and the Tour Eiffel from the pool. Koolhaas conceived the house as a glass pavilion containing living and dining areas with two hovering, perpendicular apartments, shifted in opposite directions to exploit the view.

The Dutch House, built in a pine forest on fine sand is a program consisting of facilities for two permanent residents, the parents; and for three adult daughters, who are visitors at most. A floating deck supports the glass-walled parent's quarters. At ground level, a wall wraps around quarters and a patio for the visiting daughters.

Koolhaas was one of five architects invited to design for Nexus Housing in Fukuoka, Japan. The project consists of 24 individual houses, each three stories high, packed together for two blocks. Each house has a private vertical courtyard providing light and space in the center. A white pebbled patio is just inside each door. Individual rooms are on the second floor. The third floor is a suite of living, dining, open air and Japanese rooms where screens and curtains generate different configurations.

The Kunsthal is a building primarily for displaying travelling exhibitions in Rotterdam. The program demanded three major exhibition spaces which could be used jointly or separately; an independently accessible restaurant; and an auditorium all spiraling around a pedestrian ramp crossing the building.

The Kunsthal, Rotterdam

Educatorium is a name alluding to a factory of learning. The building is a facility to be shared by all of the faculties and research institutes of the Utrecht University. It marks the first phase of the university's modernization based on an OMA master plan. The Educatorium contains two auditoria with seating for 500 and 400; three examination halls; a cafeteria

accommodating 1000; and parking space for 1100 bicycles.

One of the largest urban planning projects of the nineties in Europe was the OMA plan for Euralille, the major high speed train hub in the north of France that is the interchange between the Chunnel and the continental railway system. This is certainly his largest realized urban planning project, a business and civic center containing individual buildings by Nouvel, Shinohara, and the 1994 Pritzker Laureate, Christian de Portzamparc, as well as the Lille Grand Palais, designed by Koolhaas: a convention center, described as a hybrid building with a mixture of uses: congress, exhibition hall, and concert hall, all combined under an oval shaped roof.

Another of Koolhaas' designs in France, the Maison à Bordeaux was hailed by *Time* magazine as the Best Design of 1998. The house was the result of the needs of a couple whose old house had become a "prison" to the husband who is confined to a wheelchair following an automobile accident. The couple bought a mountain that overlooked the city, and the husband told Koolhaas, "I want a complex house because it will define my world." Koolhaas proposed a house of three levels. The lowest part he describes as "cave-like, a series of caverns carved out from the hill for the most intimate life of the family". The top part is divided into spaces for the couple, and spaces for their children. Sandwiched in between is an almost invisible glass room, half inside, half outside, where the client has his own room for living. An elevator, 3 x 3.5 meters (10 x 10.75 feet), allows the man access to all levels. One wall of the elevator is a continuous surface of shelves providing access to books for his work.

Recently Koolhaas released the design of a new 750,000 square foot OMA-designed headquarter for the Universal Studios, in Los Angeles, part of the master plan. The building is a generic office block, corresponding to a fast changing, energetic company.

Dance Theater, The Hague

The volume is lifted up by four towers with specific facilities that promote interaction. They provide spaces for research, communication, distribution and privacy.

In a major competition in the United States, Koolhaas was selected to design a new Campus Center at the Illinois Institute of Technology in Chicago. The building will be the first new structure in many years on the campus where 20 of its 50 buildings

were designed by Mies van der Rohe. The IIT campus is one of the country's most significant architectural sites and draws thousands of visitors every year. When the commission was announced, the chairman of the jury said, "Koolhaas recognizes that a primary imperative facing the IIT campus is to create an urban intensity with a relatively low density of population. His innovative design creates an urban condition within the campus itself. It brings the students together not only physically, but spiritually."

Grand Palais in Lille, France

Just a year ago, the Seattle Library Board of Trustees awarded Koolhaas the commission to design a new $156 million main library. Koolhaas was selected in a competition over 29 other firms. When asked what the library might look like, Koolhaas replied, "We pride ourselves in having no preconceptions, but we relish the opportunity to work on such a stable symbol of collective life."

The main activities in Europe at the start of the new century are a planning study on the possible relocation of the Netherlands' main airport to an island in the North Sea, and what positive impact such an operation could have on the identity of the country. Also in the Netherlands, the OMA is working on a new city centre for Almere, near Amsterdam. In Portugal, he has designed a new concert hall for Porto, European Capital of Culture in 2001. In Berlin, Koolhaas has designed the new embassy for the Netherlands, in September 2000 the queen of the Netherlands will lay the ground brick. Today, Koolhaas' Rotterdam office is the creative workplace for some 85 architects and designers, housed on the top floor of a seven story building overlooking the city center.

Excerpt from the Rem Koolhaas speech during the award ceremony of the Pritzker Architecture Prize Laureate for the year 2000

.....

Fifty years ago, the architectural scene was not about a unique individual, the genius, but about the group, the movement. There was no scene. There was an architectural world. Architecture was not about the

The Villa Dall'Ava, Paris

Melun Senart

largest possible difference, but about the subtleties that could be developed within a narrow range of similarities within the generic. Architecture was a continuum that ended with urbanism. A house was seen as a small city. The city was seen as a huge house. This kind of architecture saw itself as ideological. Its politics stretched all the way from socialism to communism and all the points in between. Great themes were adopted from beyond architecture, not from the imagination of the individual architect's brain. Architects were secure in their alignment with what was then called society, something that was imagined and could be fabricated. It is now 2000, fifty years after the idyllic caricature that I just described for you. We have Pritzkers, there is a fair amount here sitting on the first row—therefore we have unique and singular identities, signatures even. We respect each other, but we do not form a community. We have no project together. Our client is no longer the state or its derivations, but the private individuals often embarked on daring ambitions and expensive trajectories, which we architects support whole heartedly

The system is final: the market economy. We work in a post- ideological era and for lack of support we have abandoned the city or any more general issues. The themes we invent and sustain are our private mythologies, our specialization's. We have no discourse about territorial organization, no discourse about settlement or human co-existence. At best our work brilliantly explores and exploits a series of unique conditions. The fact that this site's archeological aspect is emphasized above its political charge, shows the political innocence is an important part of the contemporary architect's equipment

I am grateful that the jury's text for the 2000 prize, casts me as defining new kinds of relationships, both theoretical and practical, between architecture and the cultural situation. That is indeed a sense of what I'm trying to do. Although I am very bad at predicting the future, too preoccupied

Maison a Bordeaux

by the present, let us speculate for a moment about the next fifty years interval—architecture as it will be practiced in two thousand fifty, or if we are lucky, a little bit sooner

One development is certain. In the past three years, brick and mortar have evolved to click and mortar. Retail has become e-tail and we cannot exaggerate the importance of those things enough. Compared to the occasional brilliance of architecture now, the domain of the virtual has asserted itself with a wild and messy abandon and is proliferating at a speed that we can only dream of. For the first time in decades, and maybe in millennia, we architects have a very strong and fundamental competition. The communities we cannot imagine in the real world will flourish in virtual space. The territories and demarcations that we maintain on the ground are merged and morphed beyond recognition in a much more immediate, glamorous and flexible domain—that of the electronic.

After four thousand years of failure, Photoshop and the computer create utopias instantly. At this ceremony in this location, architecture is still fundamentally committed to mortar, as if only the proximity to one of the largest piles assembled in the history of mankind reassures us about another two thousand years of lease on our particular niche, and our future credibility. But the rest of the world has already liberated architecture for us. Architecture has become a dominant metaphor, a controlling agent for everything that needs concept, structure, organization, entity, form. Only we architects don't benefit from this redefinition marooned in our own Dead Sea of mortar

Unless we break our dependency on the real and recognized architecture as a way of thinking about all issues, from the most political to the most practical, liberate ourselves from eternity to speculate about compelling and immediate new issues, such as poverty, the disappearance of nature, architecture will maybe not make the year two-thousand-fifty. *Thank you*

Be Dutch Embassy

Hamburg Science Center

Oferta Akademike-Kërkimore e Fakultetit të Arkitekturës & Dizjanit, në U_POLIS

Programi i Doktoratës në "Arkitekturë"

3 vjet kërkim shkencor me kohë të plotë, nga të cilat viti i parë fokusohet në 60 kredite Studime të Thelluara Pasuniversitare me kohë të plotë

Fillon në Nëntor 2012.

MSc in Structural Esthetic Design

(Specialization in Constructive Engineering)
Master Program, 2 years part-time,
90 ECTS English language, international program
Partner: FAU/University of Studies Trieste.
Open for those studied in Architecture, Art & Applied Design, Civil/Mechanic Engineering, etc.

Starting Autumn 2011

MASTER

MSc in Architectural Parametric Design

(Specialization in Architecture)
Master Program, 2 years part-time,
90 ECTS English language, international program
Partner: FAU/University of Studies Trieste
Open for those studied in Architecture, Urban Design, Applied Design, etc.

Starting Autumn 2011

MASTER

MSc in Urban & Landscape Design

(Specialization in Urban Design)
Master Program, 2 years part time,
90 ECTS English language, international program
Partner: IHS-Berlage/Erasmus University Rotterdam
Open for those studied in Architecture, Urban Design, Planning, Landscaping, Environment, Forestry, etc.

Starting Autumn 2010

MASTER

DND në Dizajn të Aplikuar

(Diplomë e Nivelit të Dytë. Cikli i dytë i studimeve)
120 kredite, 2 vjet, me kohë të plotë.
Diplomë MSc sipas Sistemit të Bolonjës. Mundësi punësimi si dizajner industrial, interieri, multimedia, etj.
Kualifikohen: diploma Bachelor në Art, Dizajn, Arkitekturë, Inxhinier Ndërtim/Mekanikë, Shkenca kompjuteri, etj.

Fillon në Shtator 2011

MSC

DIND në Arkitekturë dhe Dizajn Urban

(Diplomë e Integruar e Nivelit të Dytë. Cikli i parë dhe i dytë i studimeve së bashku)

300 kredite, 5 vjet, me kohë të plotë.
Diplomë e integruar Bachelor+Master, sipas Sistemit të Bolonjës.

Kualifikohen: diploma të shkollës së mesme të përgjithshme dhe profesionale.
Staf i kualifikuar vendas dhe i huaj perfshirë institucione akademike të specializuara në Hollandë, Gjermani, Austri dhe Itali.

Program që mundëson formim më të kompletuar të profesionit të arkitektit, duke krijuar mundësi punësimi në një spektër mjaft të gjerë që nga dizajni interierit dhe detajeve, tek arkitektura e të gjitha niveleve, ndërtimi - zbatimi dhe deri te dizajni e planifikimi urban.

Mundësi punësimi maksimale në studio private dizajni-arkitektura-urbanistike, OJF profesionale dhe institucione publike vendore e qendrore

Program që funksionon që nga viti 2006

BACHELOR + MSC

DND në Arkitekturë

(Diplomë e Nivelit të Dytë. Cikli i dytë i studimeve)
120 kredite, 2 vjet, me kohë të plotë
Kualifikohen ata që kanë studiuar sipas sistemit 3+2 dhe zotërojnë diplomë Bachelor në Arkitekturë, etj.
Diplomë MSc sipas Sistemit të Bolonjës që fokusohet në çështje të dizajnit arkitektonik dhe krijon mundësi punësimi si Arkitekt.

Fillon në Nëntor 2010

MSC

DNP në Art - Dizajn

(Diplomë Nivelit të Parë. Cikli i parë i studimeve)
180 kredite, 3 vjet me kohë të plotë

Diplomë Bachelor sipas Sistemit të Bolonjës me mundësi punësimi si dizajner-artist i interierit, hapësirës, skenografisë, modës, multimedias, marketimit, tv, botime, etj.

Kualifikohen: diploma liceu artistik, të shkollës së mesme të përgjithshme dhe profesionale

Fillon në Nëntor 2010

BACHELOR

SHKOLLA NDËRKOMBËTARE E ARKITEKTURËS DHE POLITIKAVE TË ZHVILLIMIT URBAN

POLIS UNIVERSITY

UNIVERSITETI POLIS JU MIRËPRET

Tel: +355 (4) 2.223.922 / 3.237.236,
Fax: +355 (4) 2.220.517, Mobile: +355 (0) 69.40.88.111
www.universitetipolis.edu.al info@universitetipolis.edu.al
Rr." Vaso Pasha", nr. 20, KP 2995, Tiranë, Shqipëri

POLIS UNIVERSITY
International School of Architecture and Urban Development Policies

Co-PLAN
INSTITUTE FOR HABITAT DEVELOPMENT
INSTITUTI PËR ZHVILLIMIN E HABITATIT

MetroPolis
Associates, Architecture & Planning sh.p.k.

Kontakt: Rr. Vaso Pasha, Nr.20; KP 2995, Tirana Albania; Tel:+ 355.(0)4.2223922 / 2237236; Fax:+ 355.(0)4.2220517; Cel: +355.(0)69.20 - 34126 / 81881; forum_ap@universitetipolis.edu.al