

Philip Pregill, Urban Connections in the Contemporary Pedestrian Landscape

*Original*

Philip Pregill, Urban Connections in the Contemporary Pedestrian Landscape / Giordano, Roberto. - In: TECHNE. - ISSN 2239-0243. - STAMPA. - 19:(2020), pp. 319-320. [10.13128/techne-7873]

*Availability:*

This version is available at: 11583/2859688 since: 2021-01-05T16:22:35Z

*Publisher:*

Firenze University Press

*Published*

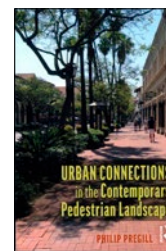
DOI:10.13128/techne-7873

*Terms of use:*

This article is made available under terms and conditions as specified in the corresponding bibliographic description in the repository

*Publisher copyright*

(Article begins on next page)



**Philip Pregill**

*Urban Connections in the Contemporary Pedestrian Landscape*

Routledge, Taylor and Francis Group, 2020

Il progetto urbano esprime un carattere scientifico che può essere interpretato come il risultato armonico tra concetti riconducibili sia alla pianificazione sia alla scala architettonica, partendo da un processo di analisi del contesto dal quale recepire regole e metriche. Il contesto urbano è altresì da intendere come una porzione più o meno ampia di paesaggio, in massima parte antropizzato e naturaliforme, influenzato nel suo sviluppo dagli scambi che si creano tra campi che vanno dall'economica urbana alla dimensione processuale, passano per la mobilità, la definizione identitaria dei luoghi, e arrivano alla gestione razionale delle risorse, la sicurezza, l'accessibilità e il benessere dei fruitori (Losasso, 2017). Più in dettaglio, lo sviluppo dello spazio urbano, e di conseguenza il modo con cui muta e si evolve il paesaggio costruito, ha effetti significativi sulla tipologia e sulla qualità delle attività svolte dai suoi fruitori (Gehl, 1987 - Dessi, 2007) e sulle possibilità di preservare e implementarne le connessioni funzionali tra parti della città e tra città e territorio (Lynch, 1990).

Philip Pregill affronta molti di questi argomenti, approfondendo i rapporti che intercorrono tra vecchi e nuovi fulcri connotanti la città e il paesaggio costruito, nel libro prevalentemente inteso come parte dello spazio fisico destinato alle attività pedonali. Il marciapiede, quello che quotidianamente calpestiamo, assume il ruolo di indicatore strategico, in grado di misurare i cambiamenti sociali, ambientali e fisici della città contemporanea.

L'autore dimostra interesse e attitudine nel porre in relazione il tema della progettazione e della valorizzazione del contesto urbano

**Philip Pregill**

*Urban Connections in the Contemporary Pedestrian Landscape*

Routledge, Taylor and Francis Group, 2020

The urban project reflects a scientific feature that can be considered as the harmonious outcome between concepts related to both planning and architectural scale, starting from a process of site analysis where rules and metrics are taken from.

The urban context is also to be understood as a more or less large portion of landscape, mostly anthropized and natural; it is influenced in its development by the exchanges that are generated among fields ranging from the urban economy to the procedural dimension, passing through mobility, the definition of identity of places, and arrive at the rational management of

resources, safety, accessibility and well-being of users (Losasso, 2017).

More specifically, the development of urban space, and consequently the way the built landscape changes, has significant effects on the type and quality of the activities carried out by its users (Gehl, 1987 - Dessi, 2007) and on the possibilities of preserving and implementing the functional connections between parts of the city and between city and territory (Lynch, 1990).

Philip Pregill deals with many of these topics, exploring the relationship between the old and new features of the city and the built landscape, in the book mainly intended as part of the physical space for pedestrian activities. The sidewalk, the one we walk on every day, assumes thus the role of a strategic indicator, able to gauge the social, environmental and physical changes of the contemporary city.

con quello della caratterizzazione degli spazi aperti pubblici e semipubblici destinati ad attività situate e di movimento dei cittadini. Lo fa in sette capitoli che riportano per cinque volte nell'intestazione l'espressione *connections*, a dimostrazione che uno dei compiti principali delle aree pedonali è proprio quello di connettere luoghi esistenti e luoghi in divenire all'interno della scena urbana.

Il testo all'inizio enfatizza l'importanza di progettare spazi urbani organizzati attraverso griglie tra loro gerarchizzate, descrivendo alcune città storicamente progettate secondo modelli urbani per lo più ortogonali; città nelle quali è possibile cogliere chiaramente la distinzione tra assi principali e assi secondari. Sono poi definite tre tipologie di paesaggio urbano dove svolgere attività pedonali: le *arterials*, descritte come arterie di accesso e di principale collegamento tra poli della città; i *collectors*, definiti come assi cittadini di secondo livello rispetto alle *arterials*, e di connessione tra poli che connotano un quartiere; le *local connections*, considerate come la componente che unisce le precedenti categorie ai luoghi del vivere quotidiano.

Ogni connessione urbana è descritta attraverso un approccio definito dall'autore induttivo, finalizzato cioè a definire le modalità attraverso le quali progettare il nuovo o valorizzare l'esistente in funzione di un'eredità culturale e scientifica costituita da esempi, buone pratiche e standard tecnici di riferimento.

Allo stesso tempo però è posto in risalto un altro metodo definito, all'opposto, deduttivo. Un sistema che privilegia fenomeni bottom-up, di cui Pregill esalta l'efficacia descrivendo esperienze di urbanismo tattico e di *guerrilla gardening*.

Coesistono così approcci culturalmente differenti giustificati dalla complessità del tema. Gli standard tecnici sono infatti in grado di rendere uno spazio urbano adeguatamente illumina-

The author shows interest and skill in matching the theme of design and enhancement of the urban context with the characterization of public and semi-public open spaces; here intended as spaces designed for stationary activities and on-the-move activities of citizens.

He does so in seven chapters, wherein the term "connections" is five times used in the header; demonstrating that one of the main duties of pedestrian areas is precisely to connect existing and developing places within the urban scene.

In the beginning, the book emphasizes the importance of designing urban spaces organized through hierarchical grids. It describes some cities historically designed mostly according to orthogonal urban models; cities in which it is possible to grasp the distinction between main and secondary axes.

Three types of urban landscape are defined in order to carry out pedestrian activities: the "arterials", described as access avenues and main connection between poles of the city; the "collectors", defined as city axes of the second level concerning the arterials, and aimed at connecting poles that characterize a neighborhood; the "local connections", considered as the one that links the previous categories to the everyday living places.

Each urban connection is described through an inductive approach, as defined by the author; in other words, it is intended to design the new or enhance the existing one according to a cultural and scientific heritage made up of examples, good practices and technical reference standards.

At the same time, however, another method is highlighted defined by Pregill as deductive. A system focused

to o ben organizzato sul piano della mobilità, ma sono spesso le progettazioni e le realizzazioni partecipate dai cittadini che contribuiscono a rendere una porzione del paesaggio costruito come unica e identificabile, concorrendo a rafforzare il senso di appartenenza degli utenti.

Pregill restituisce al lettore una visione interdisciplinare dello spazio urbano, concepito come il risultato di un controllo dei caratteri tipologici, compositivi e paesaggistici e come scenario nel quale diverse tipologie di fruitori si fanno latrici di istanze connesse alla sicurezza, alla fruibilità e, più in generale, alla vivibilità. I paesaggi pedonali sono dunque il risultato di una visione antropocentrica del progetto, concepiti per il benessere fisico e psicologico delle persone in relazione ai vari spazi in cui svolgono attività dinamiche o statiche. Una visione che si pone in relazione e analogia con temi di ricerca cari alla cultura del progetto tecnologico. Gli ultimi capitoli del libro affrontano il tema dello sviluppo delle connessioni contemporanee e future dei paesaggi pedonali. Anche è proposto un approccio sia deduttivo sia induttivo. Da un lato individua nelle *smart cities e streets* dei modelli di riferimento in grado di migliorare i servizi dello spazio urbano, così come nell'*information technology* un'opportunità per concepire luoghi in grado di mutare le configurazioni al variare di determinate condizioni di sicurezza e benessere. Dall'altro, richiama la figura centrale dell'utente come portatore di esperienze individuali in grado di contribuire a delineare l'identità urbana di un luogo, di là del numero e della qualità dei gadget tecnologici di cui il luogo stesso è dotato.

Infine, in più parti il testo incoraggia soluzioni in grado di affrontare, o almeno mitigare, una delle principali sfide della contemporaneità: la lotta ai cambiamenti climatici. Il paesaggio pedonale

on bottom-up phenomena; e.g. experiences of tactical urbanism and guerrilla gardening are accurately described in the book.

Thus, culturally different approaches coexist, because of the complexity of the theme. Technical standards can make an urban space adequately lighted or well-organized in terms of mobility, but it is often the citizens' participatory designs that contribute to making a part of the built landscape as unique and identifiable, helping to strengthen the sense of belonging of the users.

Pregill provides the reader with an interdisciplinary interpretation of the urban space, conceived as the result of a typological, compositional and landscape control and as a scenario within different types of users require the meeting of needs related to safety, usability and, more generally, livability.

The pedestrian landscapes are therefore the outcome of an anthropocentric vision of the project. They are designed for the physical and psychological well-being of people in relation to the various spaces in which they perform dynamic or static activities. A vision in relation and analogy with research topics close to the technological design culture.

The last chapters of the book deal with the development of contemporary and future connections of pedestrian landscapes. Both deductive and inductive approaches are also proposed. On the one hand, the author suggests smart cities and smart streets as reference models able to improve the services of urban space, as well as information technology as an opportunity to shape places that can change their configurations according to certain safety and well-being requirements. On the other

diventa così un'opportunità per limitare fenomeni come l'isola di calore urbana o le alluvioni. Gli spazi, laddove possibile, devono essere realizzati secondo orientamenti e morfologie appropriate in grado di contenere l'aumento delle temperature. Ma soprattutto Pregill riconosce nell'uso appropriato della vegetazione proprietà sistemiche. La vegetazione può assolvere a più compiti, ombreggiando le zone di passaggio e quelle dove si staziona, è in grado di ridurre la temperatura superficiale dei cosiddetti materiali urbani (a partire proprio dai marciapiedi), oppure, di migliorare il drenaggio delle acque meteoriche attraverso i *rain gardens*. Nell'insieme il testo propone una serie di indicazioni utili per una molteplicità di attori; pur essendo prioritariamente destinato alla comunità accademica, molti paragrafi offrono alle amministrazioni pubbliche e ai progettisti l'opportunità di definire strategie e soluzioni a cavallo tra diversi ambiti, quello urbano, quello architettonico e, non ultimo quello tecnologico, in grado cioè di produrre nuovi modelli di paesaggi urbani e contemporanei concepiti per vivere, non solo per transitare.

Roberto Giordano

#### REFERENCES

Losasso, M. (2017), *Progettazione ambientale e progetto urbano*, Edizioni SUT - Sustainable Urban Transformation, Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara.

Gehl, J. (1987), *Life between buildings: Using public space*, Van Nostrand Reinhold, New York.

Dessi, V. (2007), *Progettare il comfort urbano, Soluzioni per un'integrazione tra società e territorio*, Sistemi Editoriali, Napoli.

Lynch, K. (1990), *Progettare la città: la qualità della forma urbana*, Etasibri, Milano.

hand, it recalls the core role of the user as a holder of individual experiences capable of influencing the urban identity of a place, beyond the number and quality of the technological gadgets it is equipped with.

Finally, in several parts, the book encourages solutions to tackle, or at least mitigate, one of the main contemporary challenges such as climate change. The pedestrian landscape thus becomes an opportunity to reduce urban heat island or urban flooding.

The urban spaces, where possible, should be designed according to proper orientations and morphologies able to minimize the rising temperatures. But most importantly, Pregill recognizes in the vegetation use systemic properties. Vegetation can perform a variety of functions: it shades the walking and standing areas; it can reduce the superficial temperature of ur-

ban materials (starting from the sidewalks); it can improve the rainwater drainage through rain gardens.

On the whole, the book provides a collection of useful instructions for a variety of stakeholders; although it is primarily aimed at the academic community, many paragraphs deal with strategies and solutions useful to public authorities, designers and architects engaged in various fields: urban, architectural and, last but not least, technological. Strategies and solutions capable of developing new urban and contemporary landscape models designed for living, not just for rapid transits.

Roberto Giordano