

Πύργος Ελέγχου

Εμποροναυτιλιακό Κέντρο Πειραιά

Στα πλαίσια της

Συνεργατικής Ομάδας
Διπλωματικών για την Αθήνα



Φούφας Γιώργος

Υπεύθυνος καθηγητής
Σταυρίδης Σταύρος

Σύμβουλοι καθηγητές
Μιλτιάδου Ανδρονίκη
Βουγιούκας Εμμανουήλ



Οκτώβρης 2017

Η Συνεργατική Ομάδα Διπλωματικών εργασιών αρχιτεκτονικής για την Αθήνα (Σ.Ο.Δ.Α.) είναι μια πρωτοβουλία τελειόφοιτων της Σχολής Αρχιτεκτόνων ΕΜΠ οι οποίοι, δουλεύοντας συνεργατικά τις διπλωματικές τους εργασίες, επιχειρούν να διατυπώσουν μια εναλλακτική προσέγγιση απέναντι στο κυρίαρχο παράδειγμα της δυτικής Μητρόπολης έχοντας ως τόπο αναφοράς την Αθήνα.

Σχηματίζοντας ένα κοινό πεδίο προβληματισμών, οι διπλωματικές εργασίες ως προθετικός και δυνάμει δημόσιος λόγος αποκτούν μεγαλύτερη ισχύ. Η ίδια η διαδικασία του εγχειρήματος αυτού αποτελεί και αυτοσκοπό, από τη συνδιαμόρφωση μιας πλατφόρμας μέσω διαλογικών διαδικασιών ως τις κοινές συζητήσεις για τα επιμέρους θέματα της κάθε υπο-ομάδας.



Abstract

Η παρούσα διπλωματική εργασία, εκπονημένη στα πλαίσια της Συνεργατικής Ομάδας Διπλωματικών για την Αθήνα (Σ.Ο.Δ.Α.) και με ευρύτερο προβληματισμό τις συνθήκες αστικοποίησης στην πρωτεύουσα τον 21ο αιώνα, επιχειρεί μια ανάλυση ενός κυρίαρχου μοντέλου αστικού σχεδιασμού, αυτό του ουρανοξύστη. Μέσω της μελέτης περίπτωσης του ημιτελούς Πύργου του Πειραιά αρθρώνεται μια εναλλακτική προσέγγιση του σχεδιασμού υψηλών κτηριών με συνιστώσες τις αστικές ιδιαιτερότητες της Αθήνας.

Το Εμποροναυτιλιακό Κέντρο Πειραιά, όπως επισήμως ονομάζεται, σχεδιάστηκε στα πλαίσια νόμου θεσπισμένου επί δικτατορίας, με σκοπό να συσχετίσει τις ακμάζουσες ναυτιλιακές εταιρίες του λιμένα και να λειτουργήσει ως συμβολικός πόλος έλξης νέων επενδύσεων. Σε μια προσπάθεια επαναπροσδιορισμού της “βεβαρυμένης” πολιτικά και ιδεολογικά αρχικής πρόθεσης, προτείνεται η ολοκλήρωση του έργου με την ταυτόχρονη ενσωμάτωση νέων χώρων δημοσίου συμφέροντος. Με στόχο την συμβολική επίβλεψη των δραστηριοτήτων του προσφάτως ιδιωτικοποιημένου λιμένα από το σώμα των πολιτών, χώροι ενημέρωσης και διαβούλευσης, ιστορικής καταγραφής και αρχειοποίησης αλλά και μικροεμπορίου και αναψυχής αναπτύσσονται σε διαφορετικές στάθμες του φορέα και σε συμπλήρωση των ορόφων ιδιωτικής εκμετάλλευσης.

Επιδιώκεται έτσι μια ιδιάζουσα και συγκρουσιακή κατάσταση συνύπαρξης ομάδων, χρήσεων και κινήσεων που επιχειρεί να θεσμοθετήσει την εποπτική θέση του πολίτη στην νέα εποχή του λιμένα αλλά και να λειτουργήσει ως αντιπαράδειγμα αξιοποίησης υψηλού κτηρίου.

This Diploma project, part of a greater research on Athens as a modern metropolis, centers on a prevalent urban form of the 20th century, this of the skyscraper. The Tower on the port of Piraeus works here as a case study through which an alternative approach on high-rise buildings is formed within the context of the greek capital.

Voted during the military dictatorship on 1968, a law concerning the height of buildings within the city of Athens led to the initial design of the “Trade and Maritime Center of Piraeus”, as it is officially named, with the sole purpose of bringing under one roof the most powerful maritime companies working on the port, thus acting as a symbolic “beacon” for future investments. In an attempt to redefine the politically severed background of the, now derelict, building, we suggest its reformation and completion together with the insertion of newly designed public spaces to its core. The privatization of the port of Piraeus on 2016 created a pressuring need to firmly establish the public realm on a supervisory position, asserting its interests in what could otherwise led to an infrastructural, urban, economical and political gap.

By inserting offices for local media, spaces for public discourse and information, archival registries and even small-scale commerce and recreation on various levels of the building we seek to create a state of confrontational, yet creative coexistence of different groups, uses, circulations and ultimately interests, thus neglecting the prevalent model of frictionless articulation and profit maximization that dictates the way high-rise buildings are being designed.

Αθήνα, από κακέκτυπο σε αντιπαράδειγμα¹

Η Αθήνα, «η πιο μοντέρνα πόλη», αν και προσπάθησε, απέτυχε να συμβαδίσει με τους επιβαλλόμενους ρυθμούς του κυρίαρχου δυτικού παραδείγματος, κατασκευάζοντας τελικά ένα είδος κακέκτυπου. Το βεβαρυμένο παρελθόν και η εξ'ανατολής επηρεασμένη πολιτισμική μήτρα, αντιτίθενται στη δοκιμασμένη συνταγή, δημιουργώντας την ψευδαίσθηση μιας πόλης χρωμένης, μιας πόλης σε κρίση.

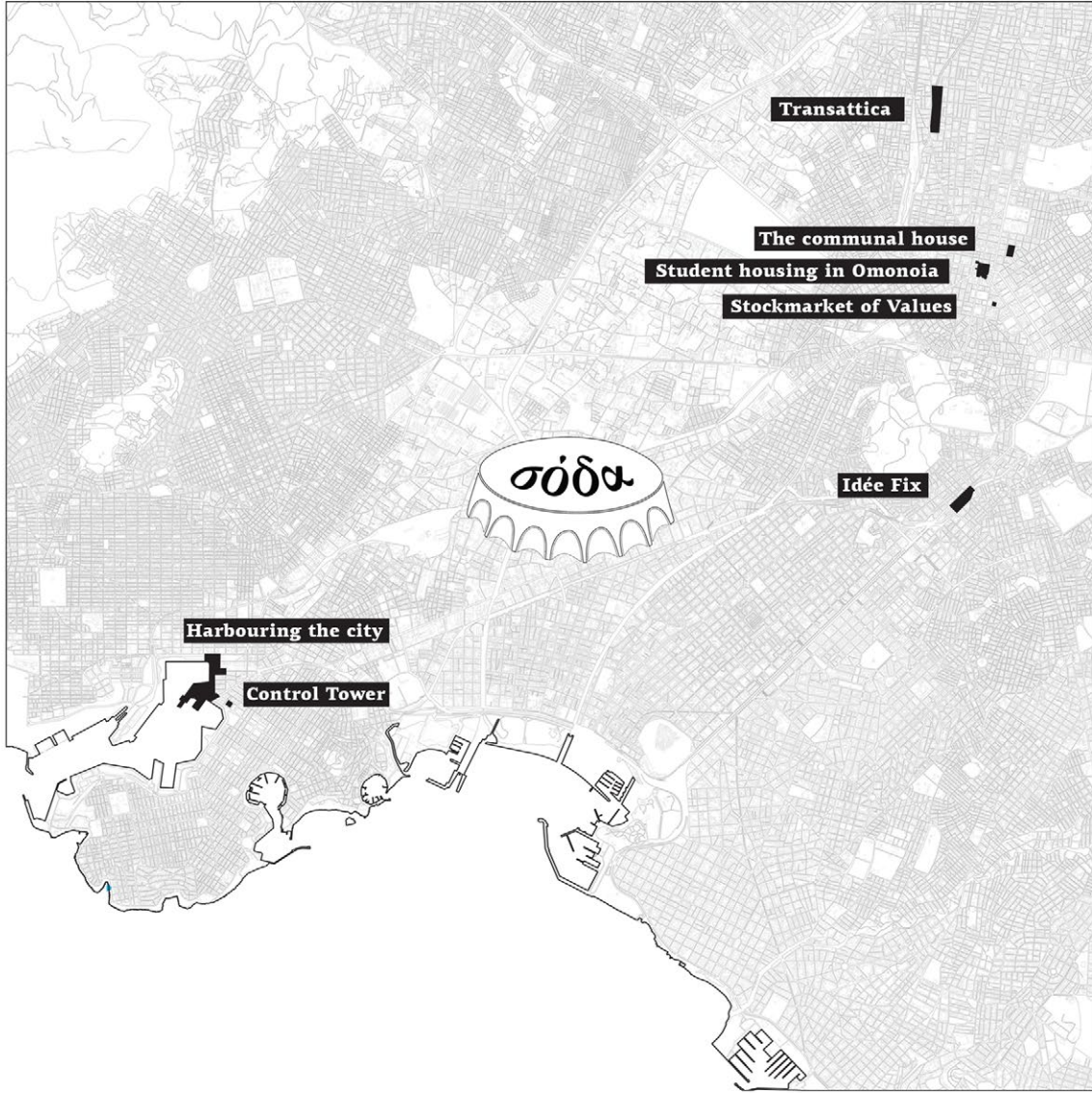
Εμείς προτιμάμε να δούμε αυτή την αστοχία ως προσπάθεια εκφοράς ενός αντιπαραδείγματος. Μέσα από μια διαδικασία επαναλαμβανόμενων συναντήσεων, συζητήσεων και ομιλιών αναδείχθηκαν κάποιοι κοινά αποδεκτοί άξονες, οι οποίοι ορίζουν την θεωρητική βάση των διπλωματικών εργασιών και στοχεύουν στην κατασκευή μίας συνεκτικής ταυτότητας της Αθήνας.

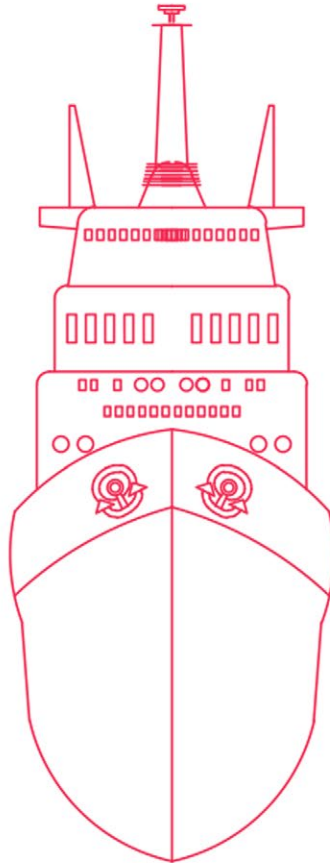
α) Υπάρχον Κτιριακό Απόθεμα: Σε μία πόλη με κενά και αναξιοποίητα κελύφη, αλλά και με τη συμβατική ζήτηση να μειώνεται λόγω της οικονομικής ύφεσης, επιθυμούμε να συνδιαλλαγούμε πρακτικά και οργανικά με το παρελθόν της πόλης μας και όχι απλά να το λάβουμε υπόψιν ως μια απαραίτητη σχεδιαστική συνισταμένη (παράδοση). Ο αρχιτέκτονας καλείται να επαναπροσδιορίσει τη θέση του απαντώντας όχι τόσο στην εκ νέου δημιουργία, όσο στη διαχείριση του υπάρχοντος.

β) Επιταχυνόμενος Χρόνος: Αντιλαμβανόμαστε την επιτάχυνση του χρόνου ως σημαντικό χαρακτηριστικό της σύγχρονης ζωής τόσο των επιμέρους χρηστών της πόλης, αλλά και της ίδιας της πόλης ως οντότητας. Η συνθήκη αυτή επιδρά ιδιαίτερα στο δημόσιο χώρο, δημιουργώντας ζητήματα αφενός προγραμματικά, με τις σύγχρονες αστικές λειτουργίες να απαντούν αποκλειστικά σε όρους αποδοτικότητας και αφετέρου δομικά, με την αδιάκοπη κινητικότητα να παράγει χώρους εκφυλισμένους.

γ) Συμβίωση: Λειτουργικά κι αισθητικά η Αθήνα με την πολυκατοικία, τις λαϊκές αγορές και τα καφεζυθεστιάτορια, αποτελεί ένα τόπο ανεξέλεγκτων συμβιώσεων, οργανικά δημιουργημένων και δεμένων με τις αρχικές δομές της πόλης. Αντίθετα στη λογική του μοντέρνου λειτουργικού διαχωρισμού, η ταυτότητα της Αθήνας διαμορφώνεται μέσω ουσιαστικών συμβιώσεων τόσο σε επίπεδο πρακτικό-προγραμματικό αλλά και σε επίπεδο θεωρητικό-πολιτισμικό.

¹Για συνολικότερη εκτίμηση του εγχειρήματος βλ.:
Σ.Ο.Δ.Α.. Αθήνα, από κακέκτυπο σε αντιπαράδειγμα. Εκδόσεις FUTURA, 2018.





Ο ουρανοξύστης στον 20ο και 21ο αιώνα: Συμβολισμοί και εφαρμογές

Το 1853 στην πρώτη Διεθνή Έκθεση που διοργανώθηκε στο κατασκευαστικά και αρχιτεκτονικά ανερχόμενο τότε Manhattan ο Elisha Otis θα παρουσιάσει μια εφεύρεσή του που θα διαμορφώσει εν πολλοίς την οικοδομική δραστηριότητα του 20ου αιώνα¹. Ο ανελκυστήρας συστήνει την πρώτη επιτυχημένη προσπάθεια του ανθρώπου για αξιοποίηση της καθ' ύψος κίνησης εντός του αστικού περιβάλλοντος και απελευθερώνει ταυτόχρονα την τρίτη διάσταση αλλά και την φαντασία απανταχού των αρχιτεκτόνων. Εντός αυτού του πλαισίου εμφανίζεται η μορφή του ουρανοξύστη, του κατεξοχήν αστικού μοντέλου έκτοτε, που διαμορφώνεται μέσα από την κατακόρυφη συσσώρευση-στοίβαξη (stacking) ορόφων συνδεδεμένων μέσω μιας γραμμικής και εξίσου κατακόρυφης κίνησης, συνήθως στον πυρήνα της κατασκευής.

Η αρχιτεκτονική οργάνωση αυτή, σύμβολο πλέον κάθε 'μοντέρνας' πόλης αλλά και κάθε δυστοπικού ή ουτοπικού αστικού μέλλοντος, όχι μόνο απελευθέρωσε ένα ευρύ πεδίο δημιουργίας και φαντασίας για τον σχεδιαστή αλλά ταυτόχρονα κατάφερε να εξυπηρετήσει βασικές ανάγκες της χωρικής συμβίωσης μεγάλων πληθυσμών που μέχρι πρότινος φάνταζαν αδύνατες. Οι εκτεταμένες σε χρόνο και αριθμό εισροές στα αστικά και οικονομικά κέντρα μέσω της μετανάστευσης και η ακόλουθη ανάγκη ταχύτητας και οργανωμένης στέγασης των νέων αστικών τάξεων βρήκαν έτσι ιδανικό αντίκρισμα στην τυποποιημένη, γρήγορη και οικονομική κατασκευή που προσέφερε η δομή του ουρανοξύστη. Παραδειγματικά, το 1929, με 14 ορόφους να κατασκευάζονται σε 10 μέρες, το Empire State 'επέτρεψε' στους δημιουργούς του να το αποκαλέσουν «ένα καλοσχεδιασμένο όνειρο»².

Ως δομή και βασικό πολεοδομικό στοιχείο, ο ουρανοξύστης ενέπνευσε και χρησιμοποιήθηκε έκτοτε από όλες τις ιδεολογικές, πολιτικές και κοινωνικές αφηγήσεις, με διαφορετικές προφανώς στοχεύσεις αλλά με κοινό παρονομαστή τις αυξημένες προσδοκίες από την ελευθερία πειραματισμού σε αρχιτεκτονικό και πολεοδομικό επίπεδο. Ξαφνικά 'κάθετες πόλεις' όπου ο κάθε όροφος αποτελεί λευκό χάρτι, νέο οικόπεδο, εμφανίζονται στα σχέδια των οραματιστών της εποχής. Πέρα από τη σημασία ανάγνωσης κάθε θεωρητικού υποβάθρου που προσαρτήθηκε στην αρχιτεκτονική του μορφή, ίσως μεγαλύτερο ενδιαφέρον έχει να αναγνωρίσουμε εκ των υστέρων και με το πέρασμα μιας εκατονταετίας τα αποτελέσματα αυτών των προσπαθειών και την σημερινή θέση του αρχιτεκτονικού αυτού εργαλείου στον παγκόσμιο χάρτη.

Αντίθετα ίσως σε ότι ήλπιζαν οι διανοητές του 20ου αιώνα, η διάθεση πειραματισμού και καινοτομίας με το μοντέλο οδήγησαν, όχι σε έναν πλουραλισμό διαφορετικών εφαρμογών αλλά μάλλον σε μια παγιωμένη, αυστηρά ορισμένη μορφή του ουρανοξύστη. Η ουτοπική επανάληψη του τυπικού ορόφου επ'άπειρον και οι συνειρμοί ισότιμης χωρικής διεκδίκησης κάθε πολίτη παραγκωνίστηκαν από την ρεαλιστική ιεράρχηση της εξουσίας που ορίζει ξεκάθαρα: όσο πιο ψηλά στο κτήριο, τόσο πιο ψηλά στην ταξική πυραμίδα. Η δοκιμή αναπάντεχων χρήσεων σε κάθετη συνδιαλλαγή εξαντλήθηκε, άκαρπα μάλλον, καθώς πλέον ο ουρανοξύστης ταυτίζεται είτε με τα εταιρικά block γραφείων είτε με τη μαζική κατοίκηση (προσωρινή βλ. ξενοδοχείο ή μόνιμη). Κρίνοντας εκ του αποτελέσματος, ο δημιουργικός 'παραλογισμός' δραστηριοτήτων και μορφών που συνεπήρε τον Salvador Dali στο ταξίδι του στη Νέα Υόρκη το 1935 κορέσθηκε πριν γίνει σημαντικά επεμβατικός στο χώρο.

¹ Koolhaas, Rem. Delirious New York: A retroactive manifesto for Manhattan. The Monacelli Press, 1994, 25.

² "A dream well-planned", Empire State, A History. New York: Empire State, Inc., 1931.



Εξάπλωση του μοντέλου



1895 - 1920

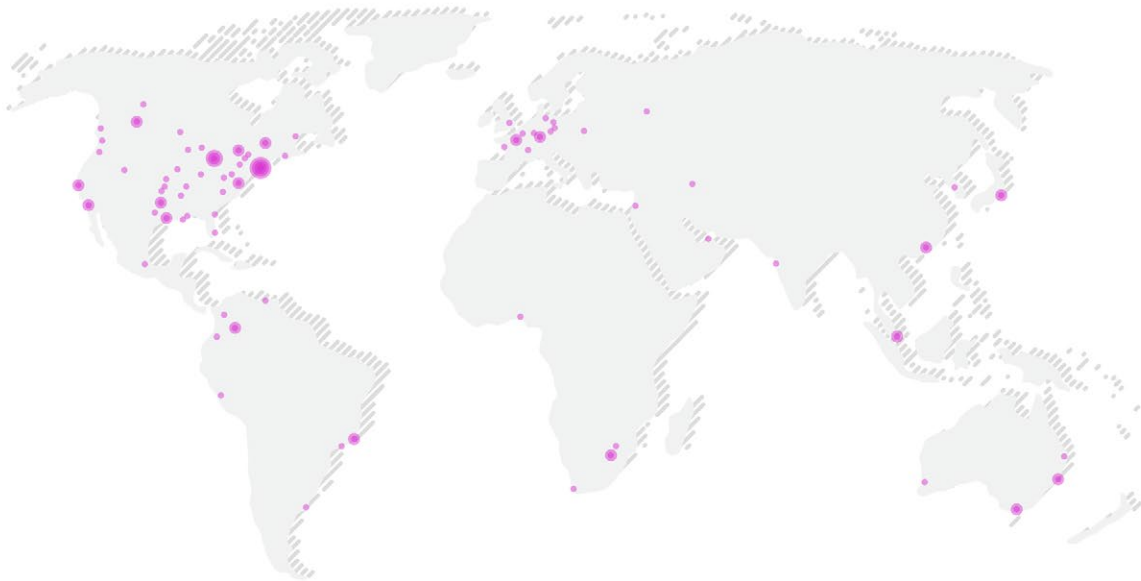


1921 - 1940





1941 - 1960



1961 - 1980



1981 - 2000

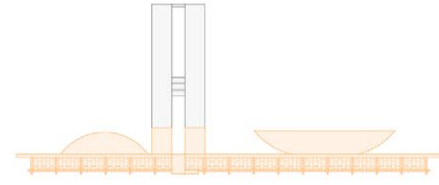
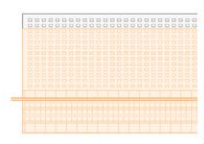


2001 - 2020

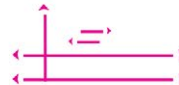


Συγκριτική ανάλυση εξέλιξης του μοντέλου

Ελεύθερη /
περιορισμένη
πρόσβαση



Διάγραμμα
κινήσεων

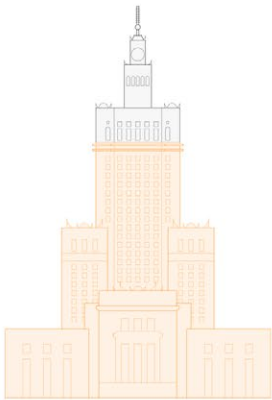


Automobile Objective
F. L. Wright
(1924)

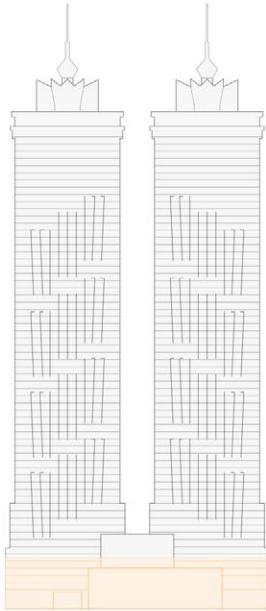
Wolkenbügel
El Lissitzky
(1924)

Hochhausstadt
Ludwig Hilberseimer
(1925)

Palácio do Congresso Nacional
Oscar Niemeyer
Brasilia, BR (1960)



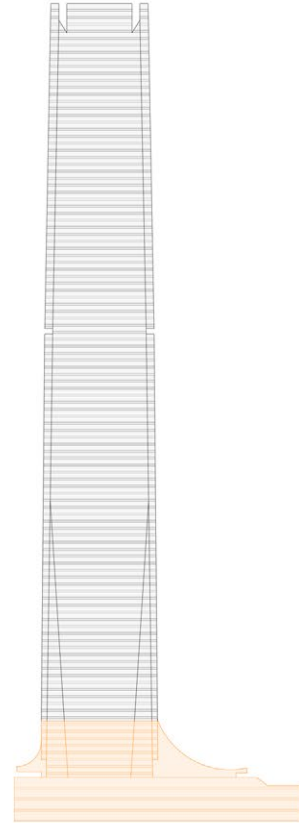
Palace of Culture and Science
Lev Rudnev
Warsaw, PL (1955)



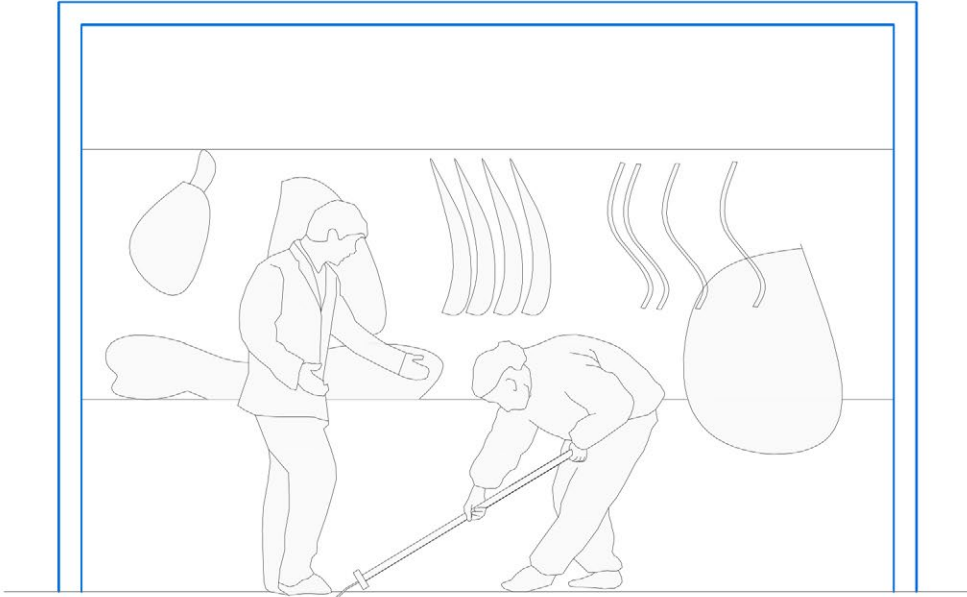
JW Marriott Marquis Dubai
Arch Group Consultants
Dubai, AE (2013)



432 Park Avenue
Rafael Viñoly
New York, USA (2015)



International Commerce Center
Kohn Pedersen Fox Associates
Hong Kong, CN (2010)



Ο Πύργος Πειραιά: Απαιτήσεις και χωρικά δεδομένα

Το συγκεκριμένο έργο αποκαλείται επισήμως «Εμποροναυτιλιακό Κέντρο Πειραιώς» και η κατασκευή του ξεκίνησε το 1977, λίγο μετά την αλλαγή πολιτεύματος και με άδεια υπό τον «Αναπτυξιακό Νόμο Α.Ν. 395/68 Περί του Ύψους των Οικοδομών και της Ελευθέρως Δομήσεως»¹. Κατά την περίοδο της στρατιωτικής δικτατορίας το ιδεολογικό δίλημμα του καθεστώτος απαιτούσε άκραιο και άκριτο αστική ανάπτυξη με οποιοδήποτε κοινωνικό, πόσο μάλλον αρχιτεκτονικό, κόστος. Στα πλαίσια αυτά δόθηκαν άδειες κατασκευής για μερικές δεκάδες ψηλά κτίρια στην Αθήνα, παρακάμπτοντας τον όποιο διάλογο περί του 'Αττικού τοπίου' και της σχέσης με τον Παρθενώνα.

Στόχος του συγκεκριμένου έργου στον Πειραιά αποτέλεσε η 'μίμηση' του εμβληματικού World Trade Center που πριν τέσσερα χρόνια είχε ολοκληρωθεί στην Νέα Υόρκη υπό την επίβλεψη του αντίστοιχου Οργανισμού Λιμένα της πόλης². Το αφελές 'κακέκτυπο' που δημιουργήθηκε, σαφώς ταπεινότερο του προτύπου του (21 έναντι 110 ορόφων) ευελπιστούσε ότι θα συγκεντρώνει το σύνολο των ναυτιλιακών εταιριών που δραστηριοποιούνταν στον Πειραιά υπό μια κοινή 'στέγη', ένα συμβολικό κτήριο-'βάση' για το λιμάνι. Η φημολογία γύρω από τους λόγους της μη αποπεράτωσης είναι πυκνή. Μεταξύ άλλων έχει αναφερθεί ακόμα και ο ισχυρισμός ότι τελευταία στιγμή ο φόβος της εσωτερικής (μεταξύ των εταιριών) και διεθνούς κατασκοπείας απέρριψε την επιλογή του ενός κεντρικού κτηρίου, ευάλωτου έναντι της εξωτερικής εποπτείας. Πιθανότατα οι σοβαρότεροι λόγοι για την αναστολή της κατασκευής όμως εμφανίστηκαν μέσα από τα δεδομένα της γραφειοκρατίας, της μικροπολιτικής και της έλλειψης πόρων.

Σαραντά χρόνια μετά, το 2017, και αφού ο Πύργος παραμένει ημιτελής, το λιμάνι του Πειραιά αλλάζει ιδιοκτησιακά χέρια. Η εταιρία Cosco, κινεζικών συμφερόντων, εξαγοράζει τη διοίκηση από τον Ο.Λ.Π. με στόχο την εντατικοποίηση των εργασιών και του εμπορικού εκποσίματος του λιμένα. Η μετάβαση μιας τόσο σημαντικής παραγωγικά και πολιτιστικά περιοχής από το ελληνικό δημόσιο σε ιδιωτικό φορέα φέρνει μεν ευκαιρίες αξιοποίησης αλλά ταυτόχρονα ελλοχεύει και σοβαρούς κινδύνους. Πέρα από κάθε μοιρολατρεία ή ευχολόγιο, ως απαραίτητο στοιχείο στη δεδομένη κατάσταση εμφανίζεται η ενδελεχής, επισταμένη και υπεύθυνη επίβλεψη, τώρα και στο μέλλον, των δραστηριοτήτων εντός της περιοχής από το σώμα των πολιτών. Ένα ολοκληρωμένο Εμποροναυτιλιακό Κέντρο με διευρυμένες υποχρεώσεις και σημασία, μέσω της στρατηγικής θέσης και συμβολισμού, δύναται να προσφέρει τον χώρο για αυτού του είδους την συνολική εποπτεία για την οποία κρίθηκε στο παρελθόν.

Προτείνεται λοιπόν ο Πύργος ως δομή εντός της οποίας συντηρείται η υγιής συνύπαρξη και σύγκρουση, όχι μόνο ιδιωτικών εταιριών αλλά και του δημοσίου συμφέροντος εκπεφρασμένου μέσα από χώρους ενημέρωσης, διαβούλευσης, επιμόρφωσης και αναψυχής. Η σύγκρουση νοείται εδώ ως η δημιουργική συνδιαλλαγή και πειραματισμός μεταξύ διαφορετικών χρήσεων, κινήσεων, ομάδων και διεκδικήσεων ενώ παράλληλα αναζητάται η χωρικά ορισμένη και θεσμοθετημένη παρουσία του πολίτη στη νέα εποχή του λιμανιού. Επιδιώκεται έτσι η ανάbreση της αυστηρά ορισμένης πορείας εσωτερικά του Πύργου που ορίζει και αντίστοιχες ιεραρχήσεις και προτιμούνται οι κυκλικές κινήσεις και διαδρομές περιπλάνησης. Αποφεύγεται η διαμερισματοποίηση των χρήσεων σε blocks και αναζητάται ο κατακερματισμός και η επανσύνθεση αυτών ώστε 'ξένες' χρήσεις και ομάδες να έρχονται σε άμεση επαφή και αντιπαράθεση. Στον αντίποδα των συνειρμών γύρω από τα World Trade Center της Νέας Υόρκης, το Εμποροναυτιλιακό Κέντρο Πειραιά καλείται να λειτουργήσει όχι ως κακέκτυπο, αλλά ως αντιπαράδειγμα μιας άλλης λογικής σχεδιασμού.

¹ Βανδώρος Α., Μαλούκος Γ., «Πύργος Πειραιά – ο κοιμώμενος γίγαντας», Greek architects, 22 Δεκεμβρίου, 2009, goo.gl/2eX41R.

² Port Authority of New York and New Jersey.

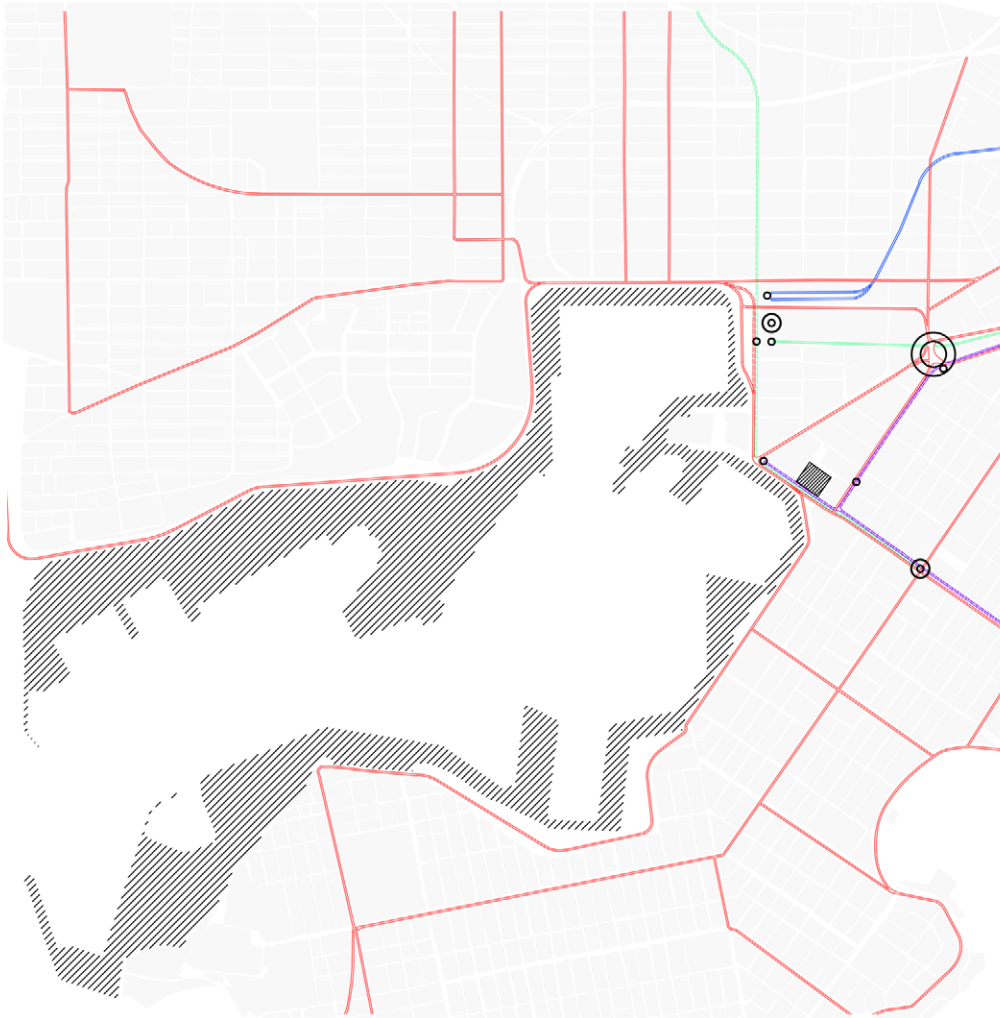


Στάθμες κτηρίων





Συγκοινωνιακοί άξονες



Οδικές αρτηρίες

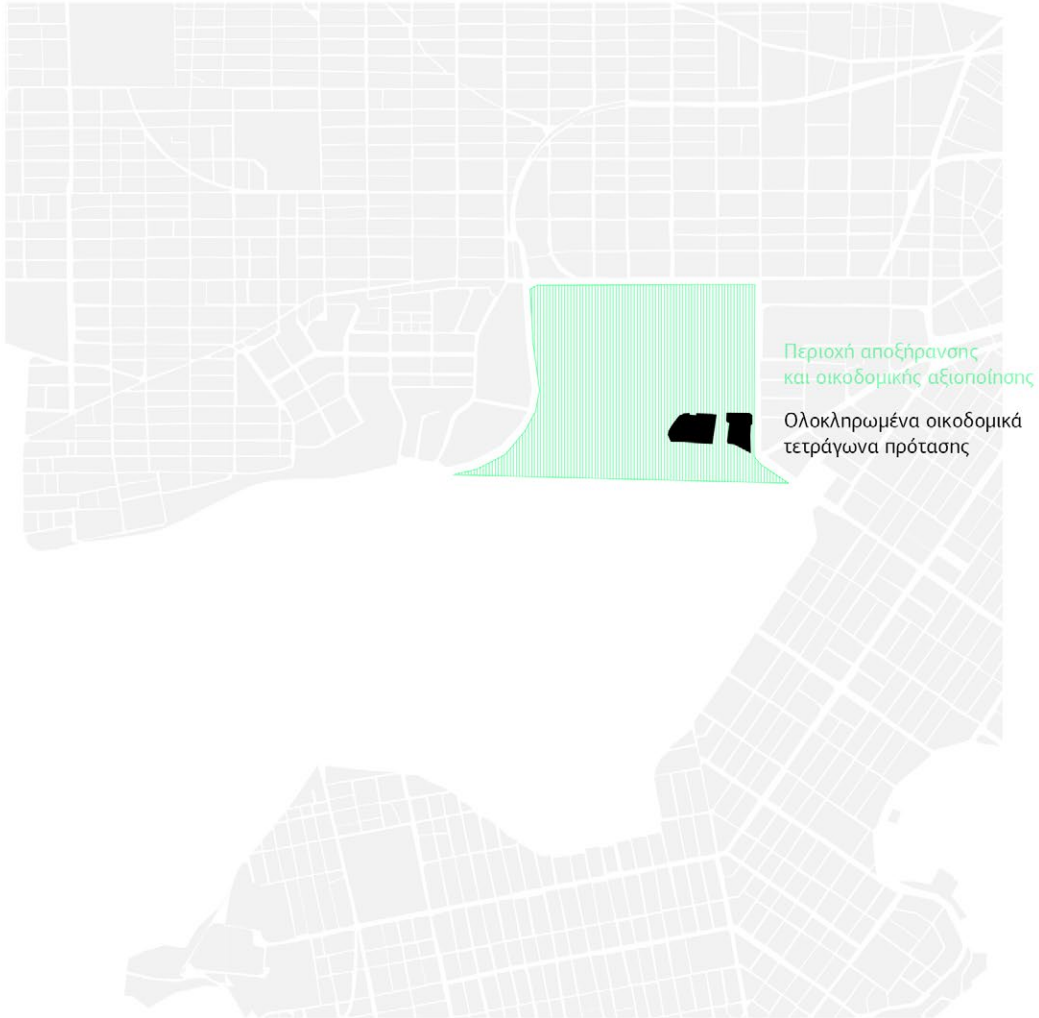
Σιδηρόδρομος

Η.Σ.Α.Π.

Τραμ (υπό κατασκευή)

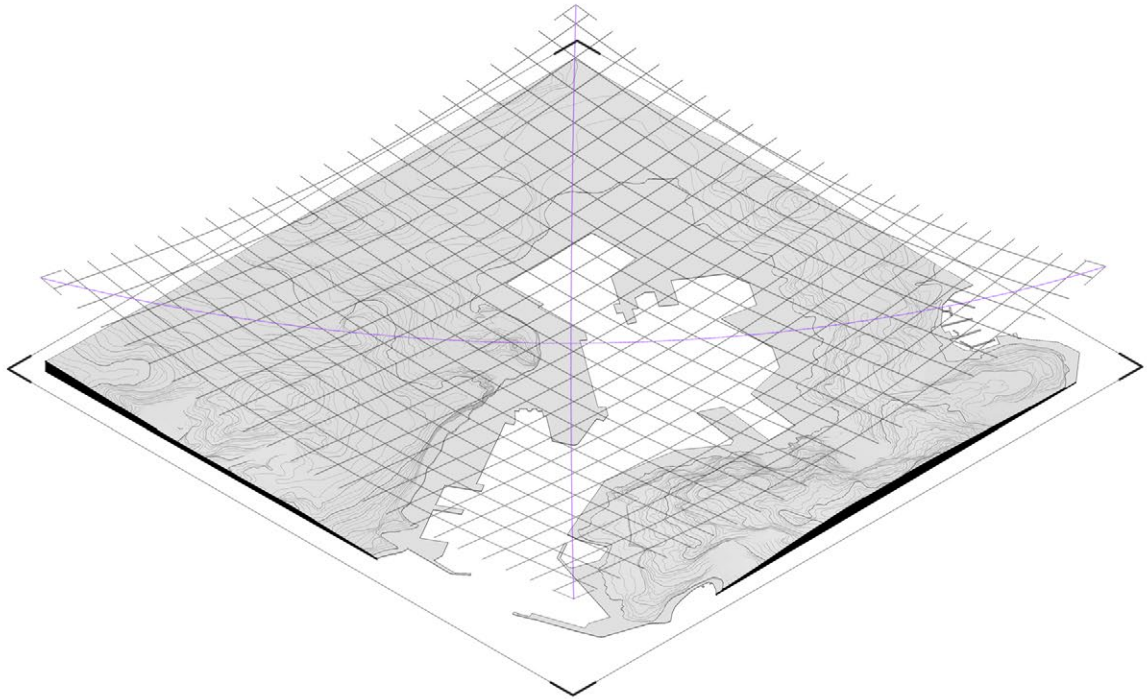
Λιμένες

Σχέδιο Κλεάνθη - Schaubert (1834)

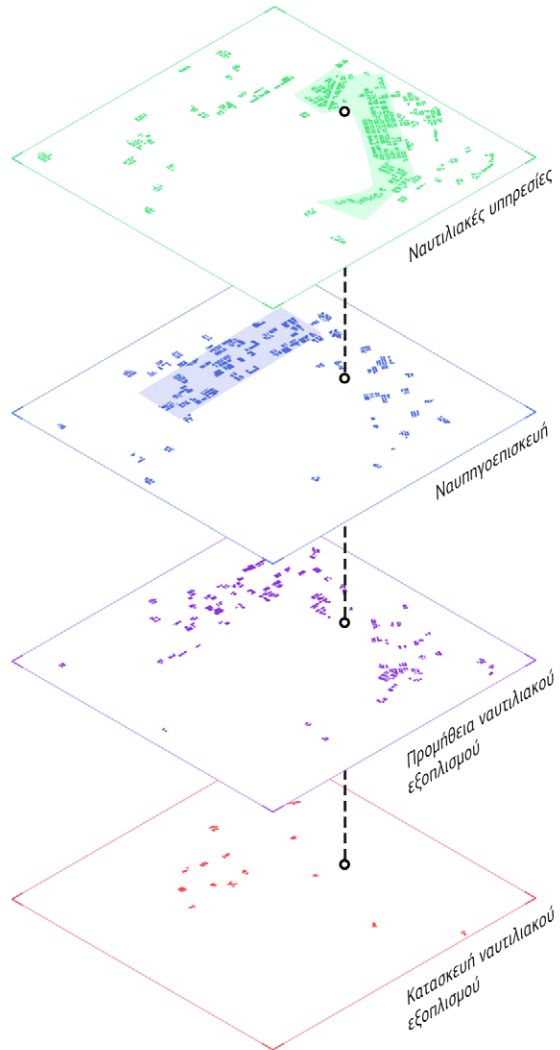




Ανάγλυφο εδάφους

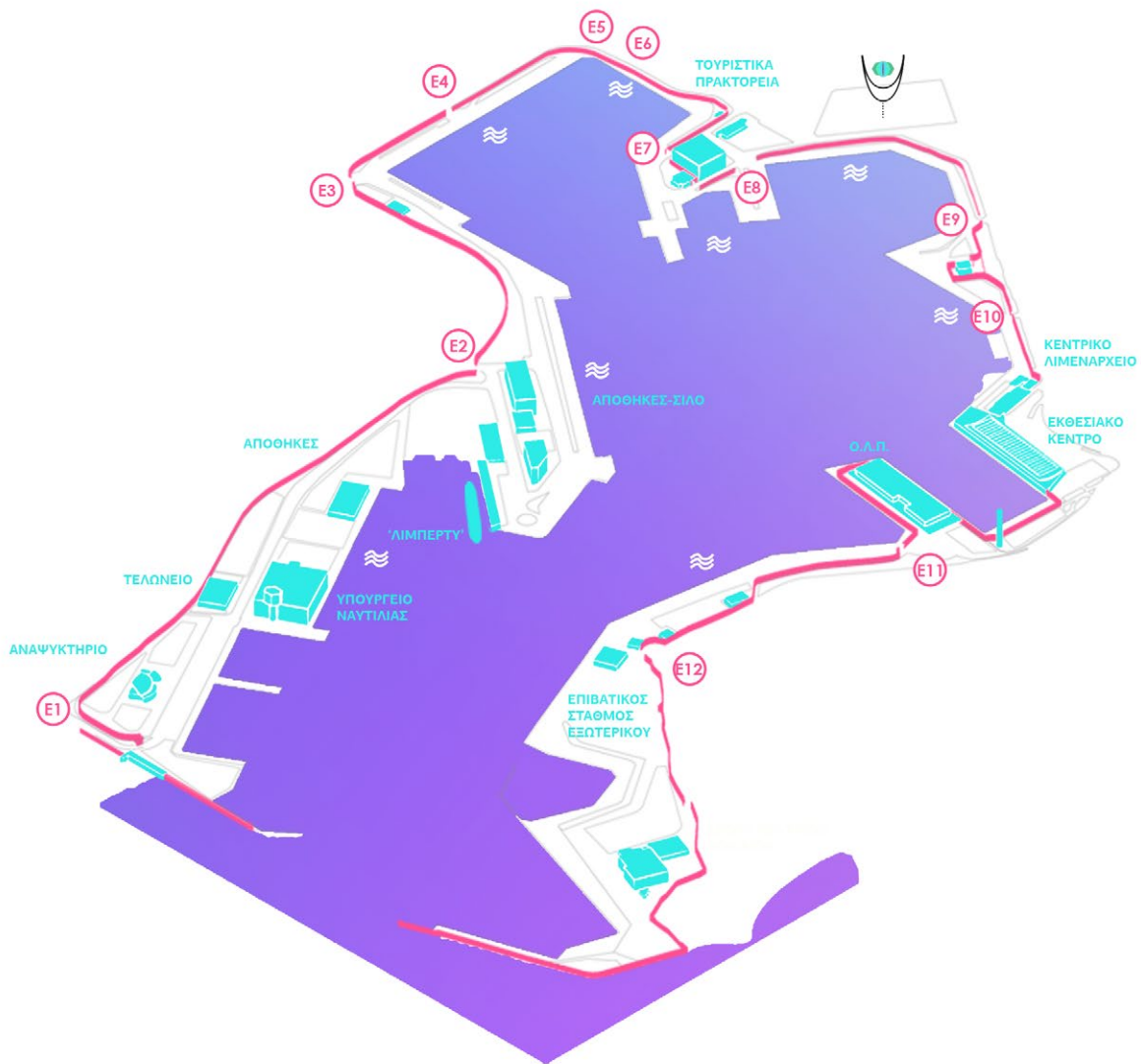


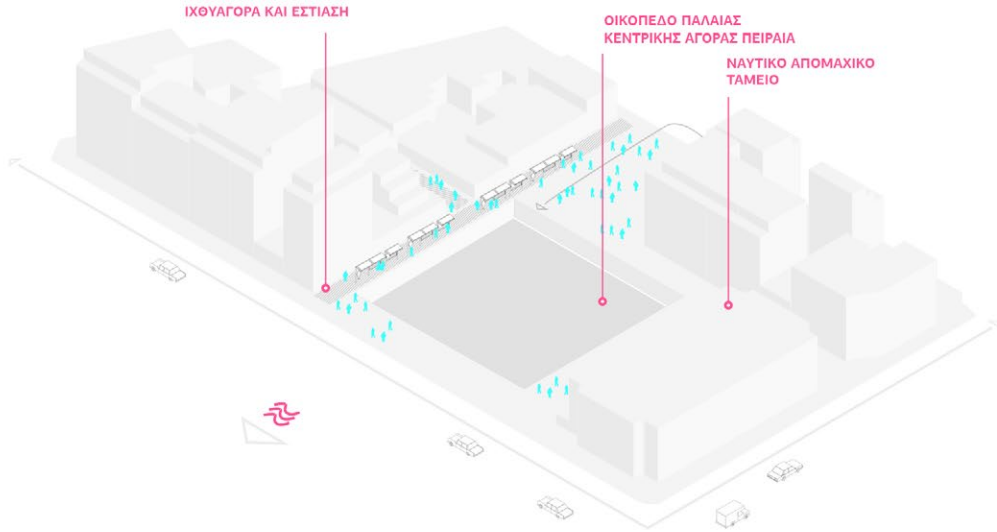
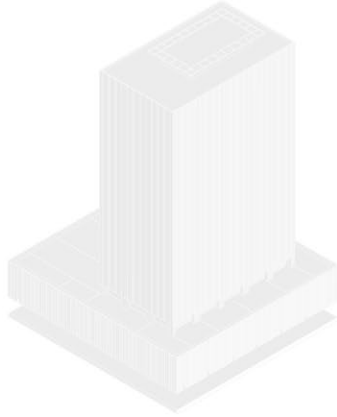
Ναυτιλιακή δραστηριότητα



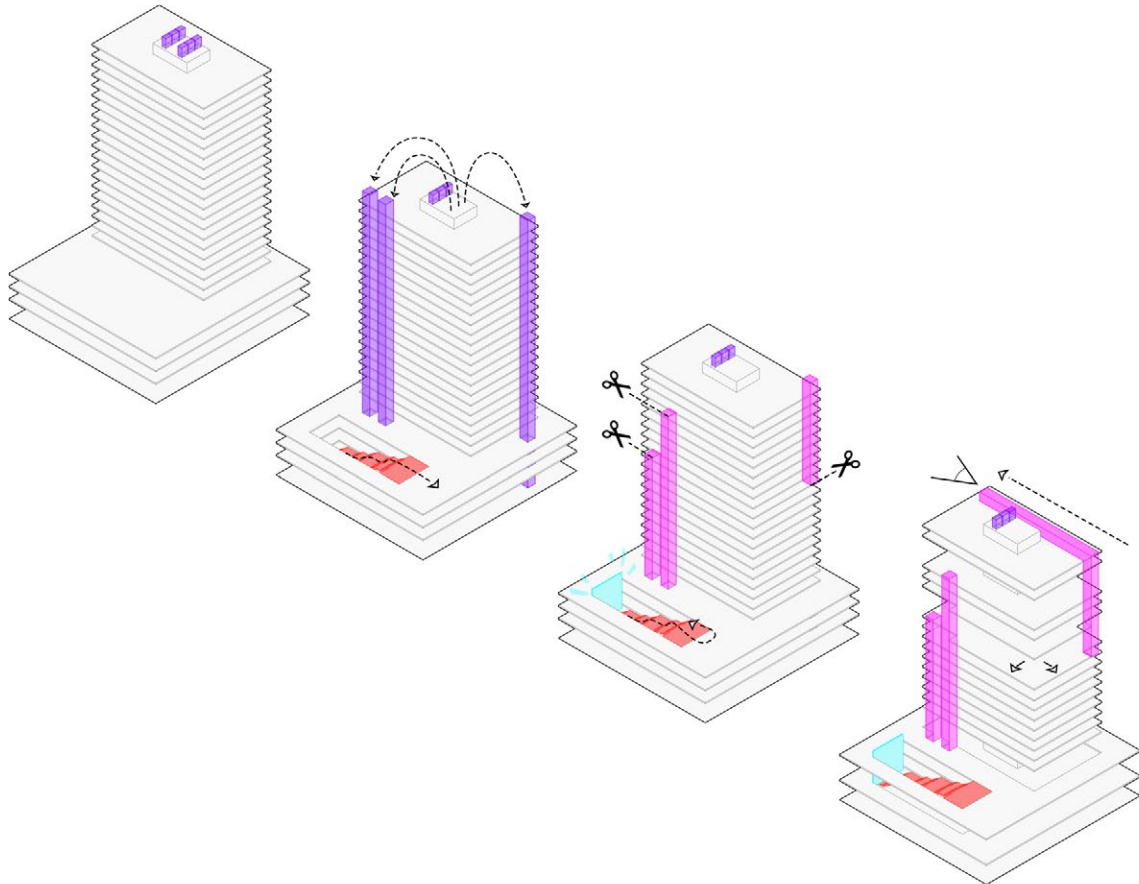


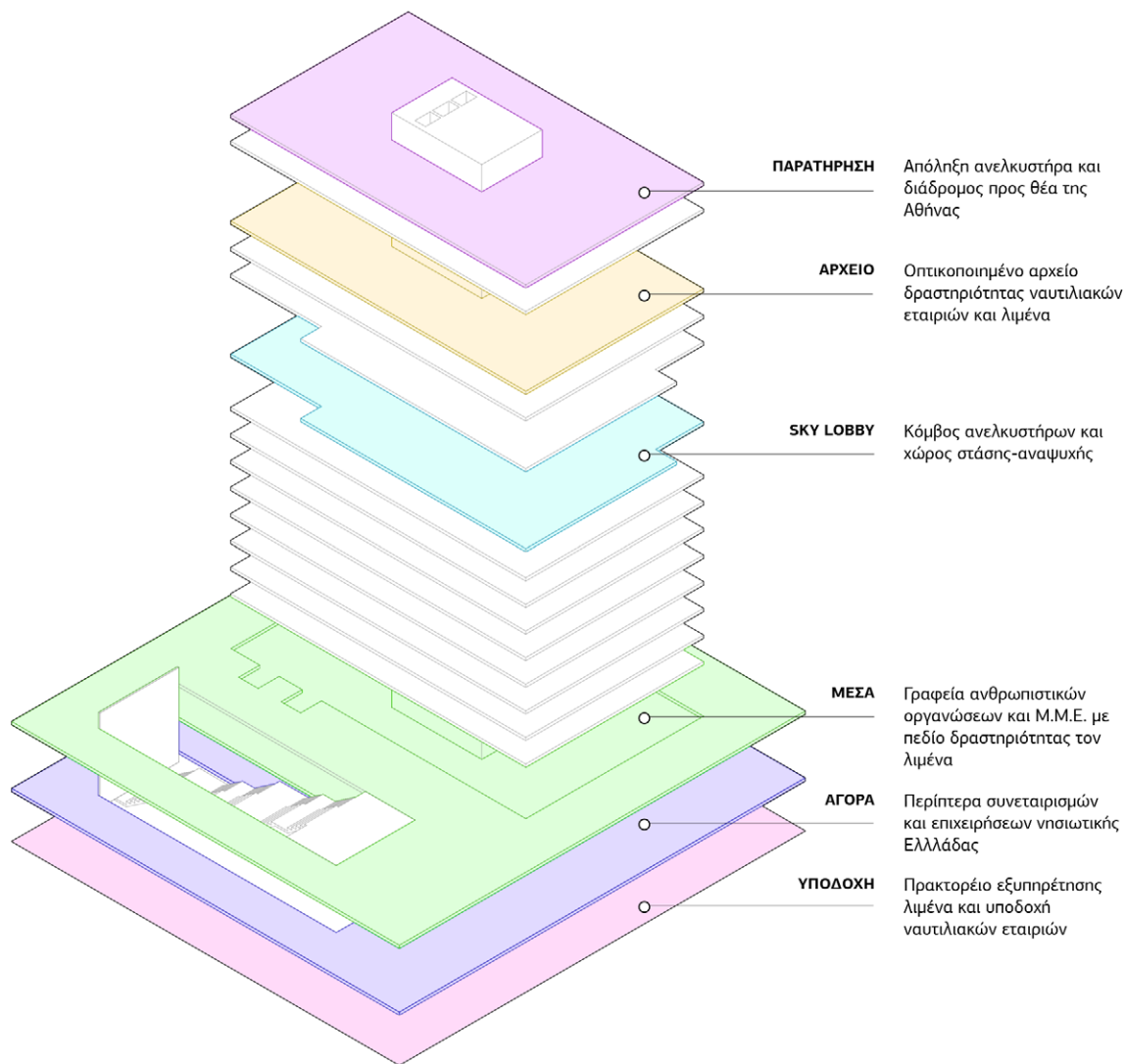
Περιοχή επέμβασης



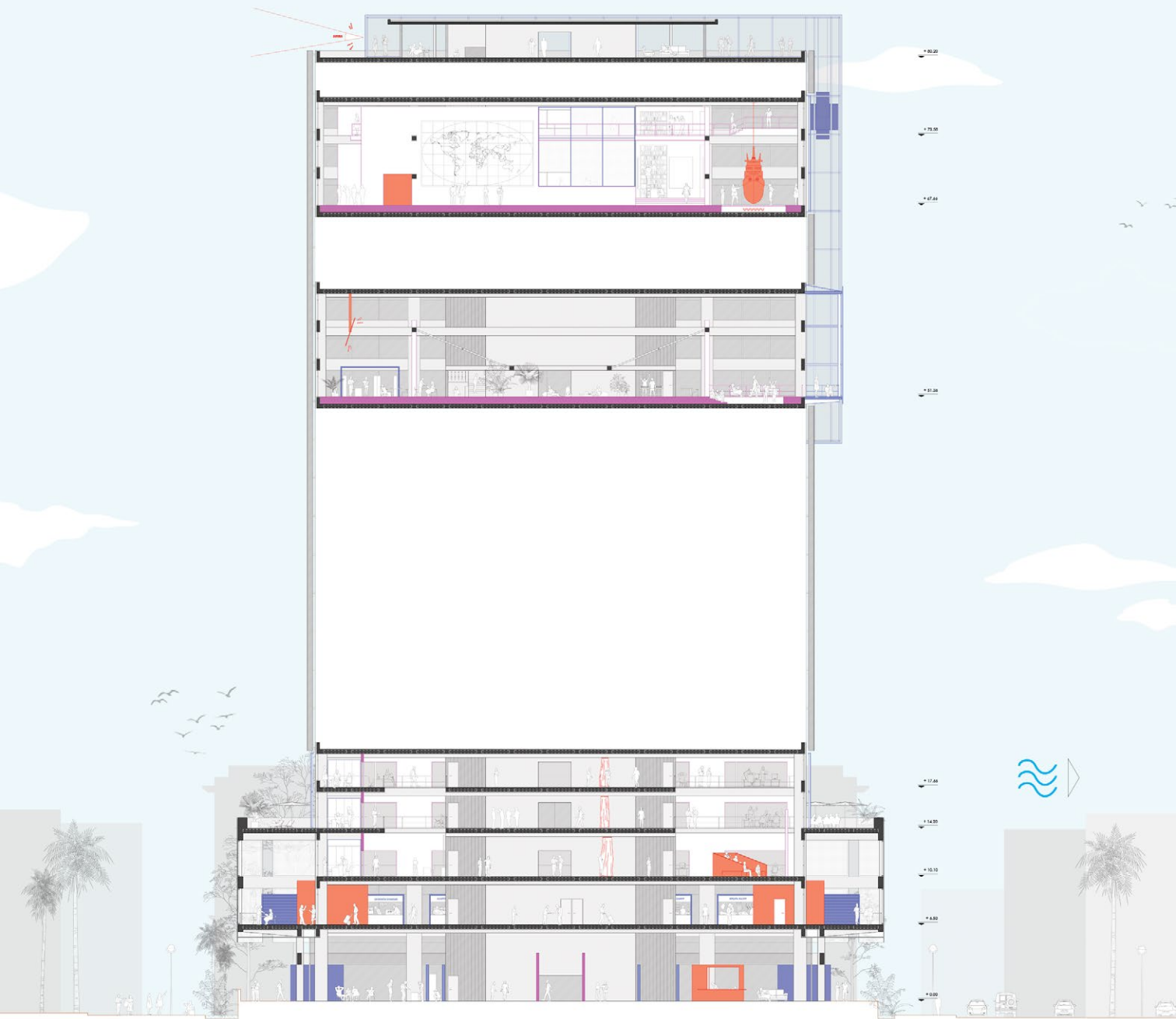


Συνθετική διαδρομή

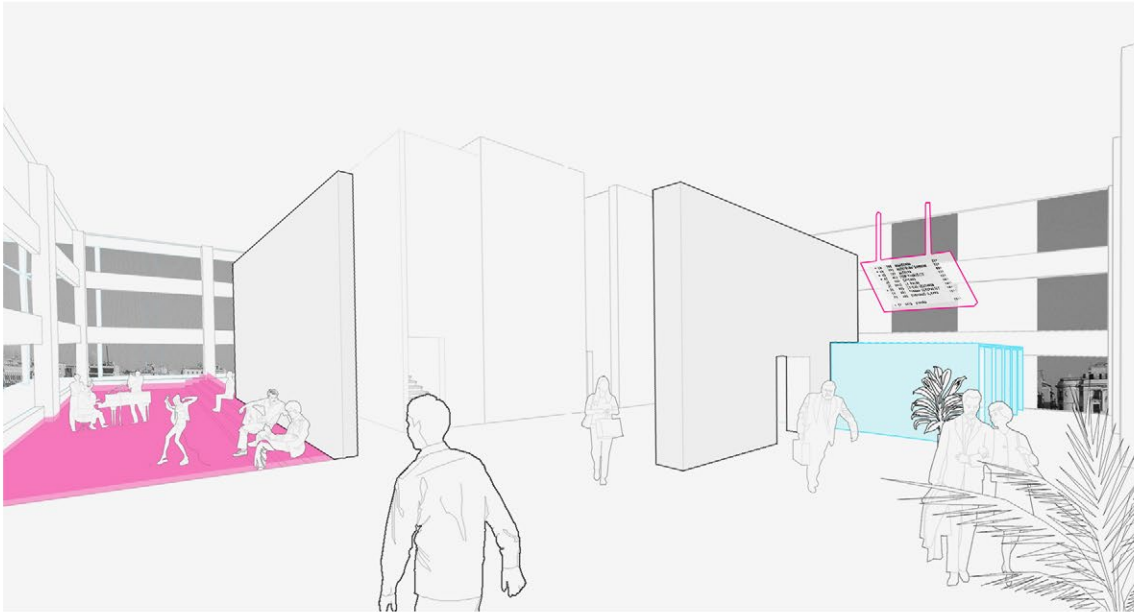


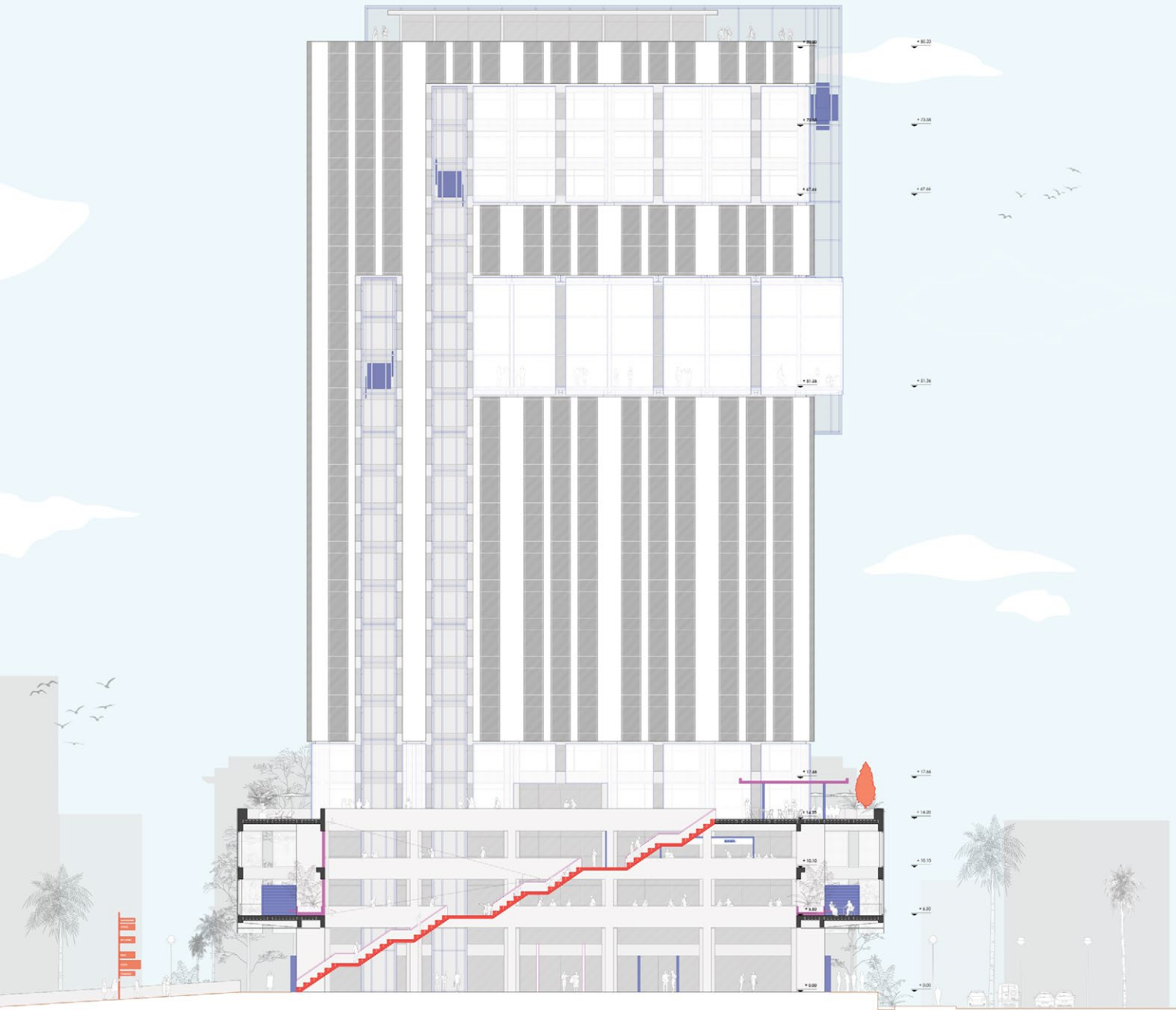


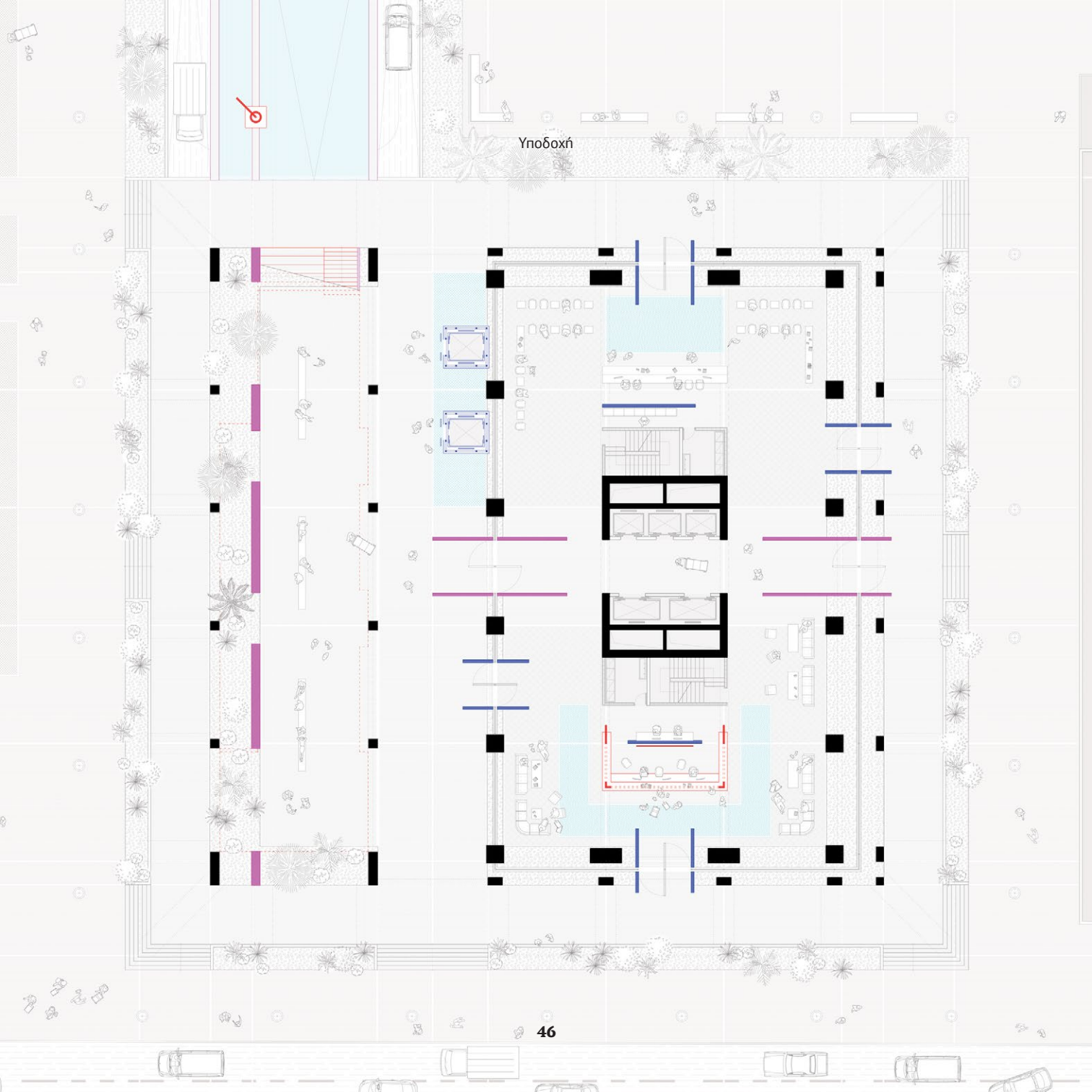




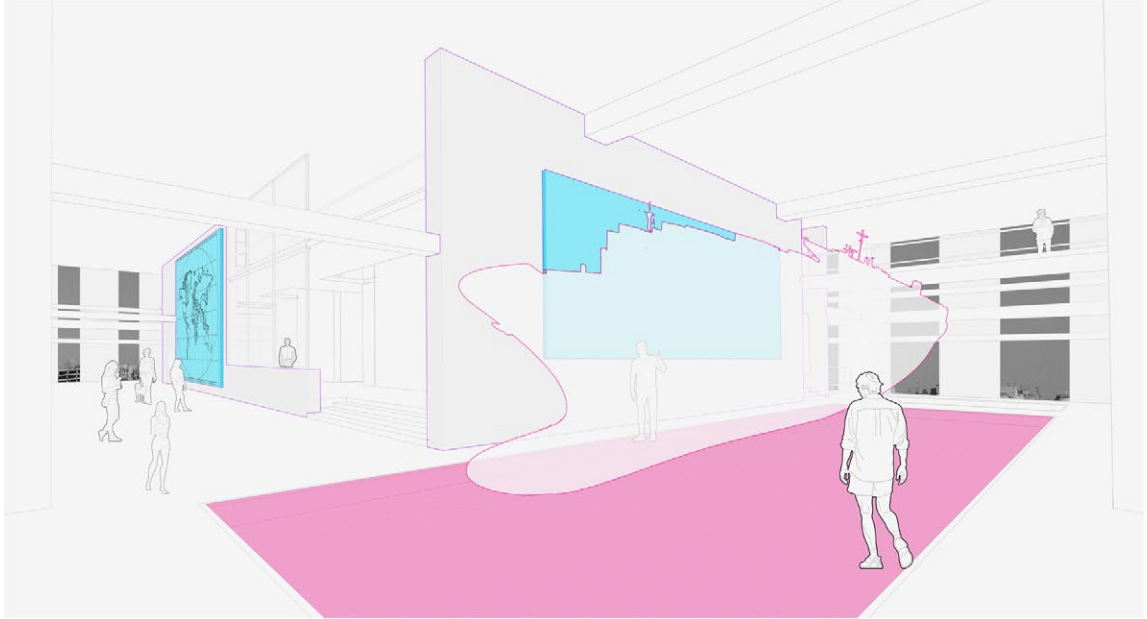




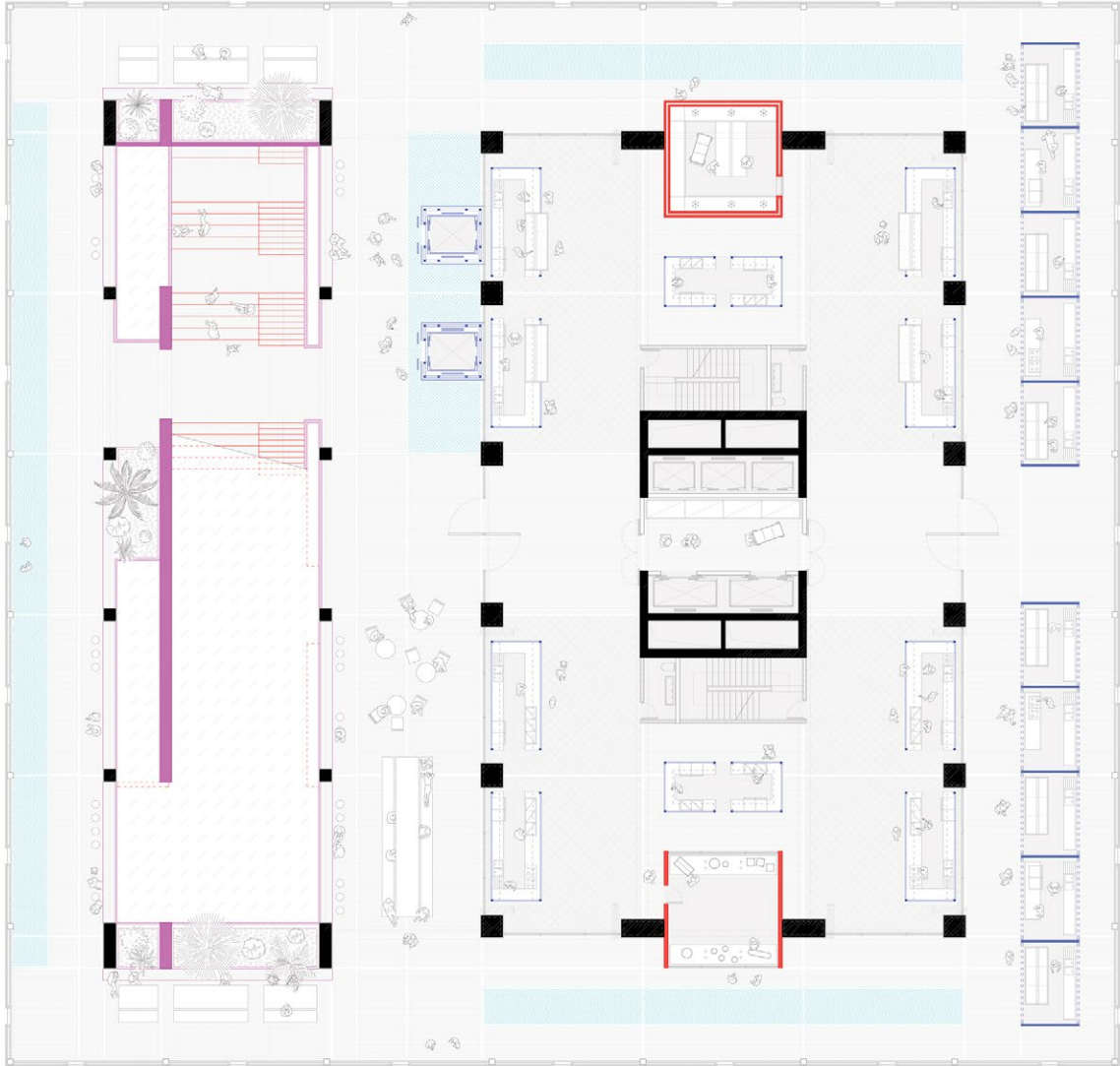




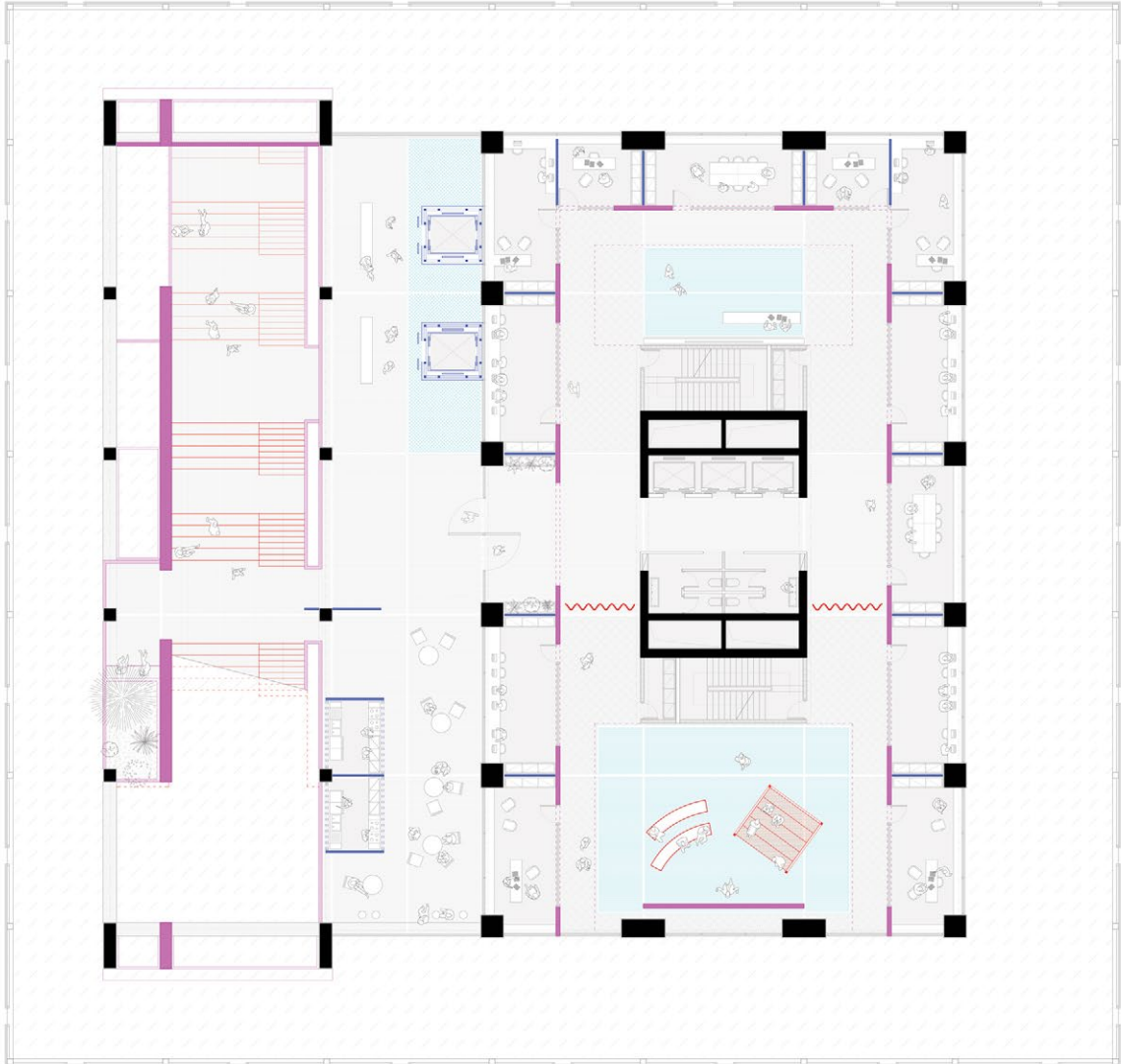
Υπόβοχті



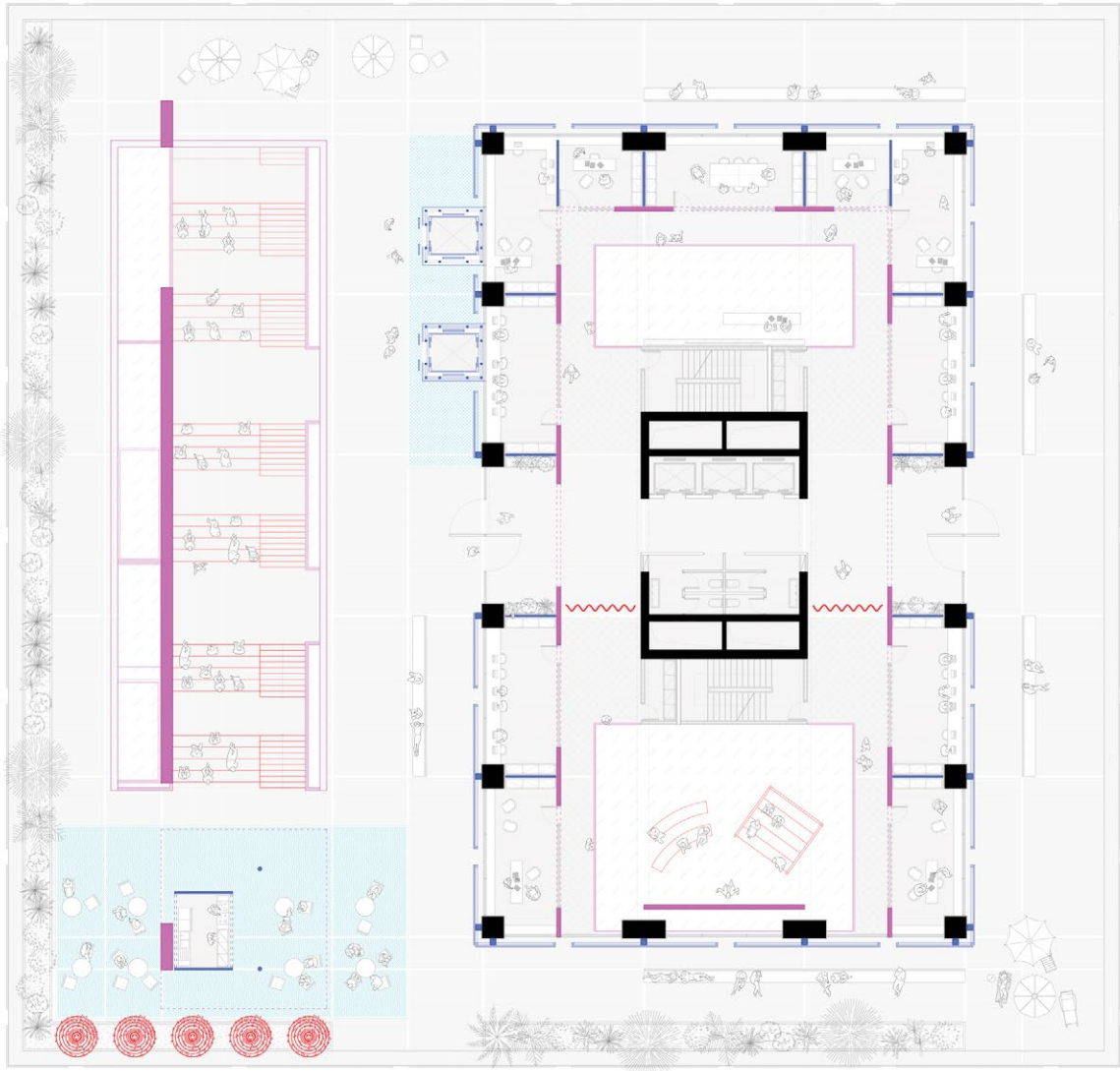
Αγορά

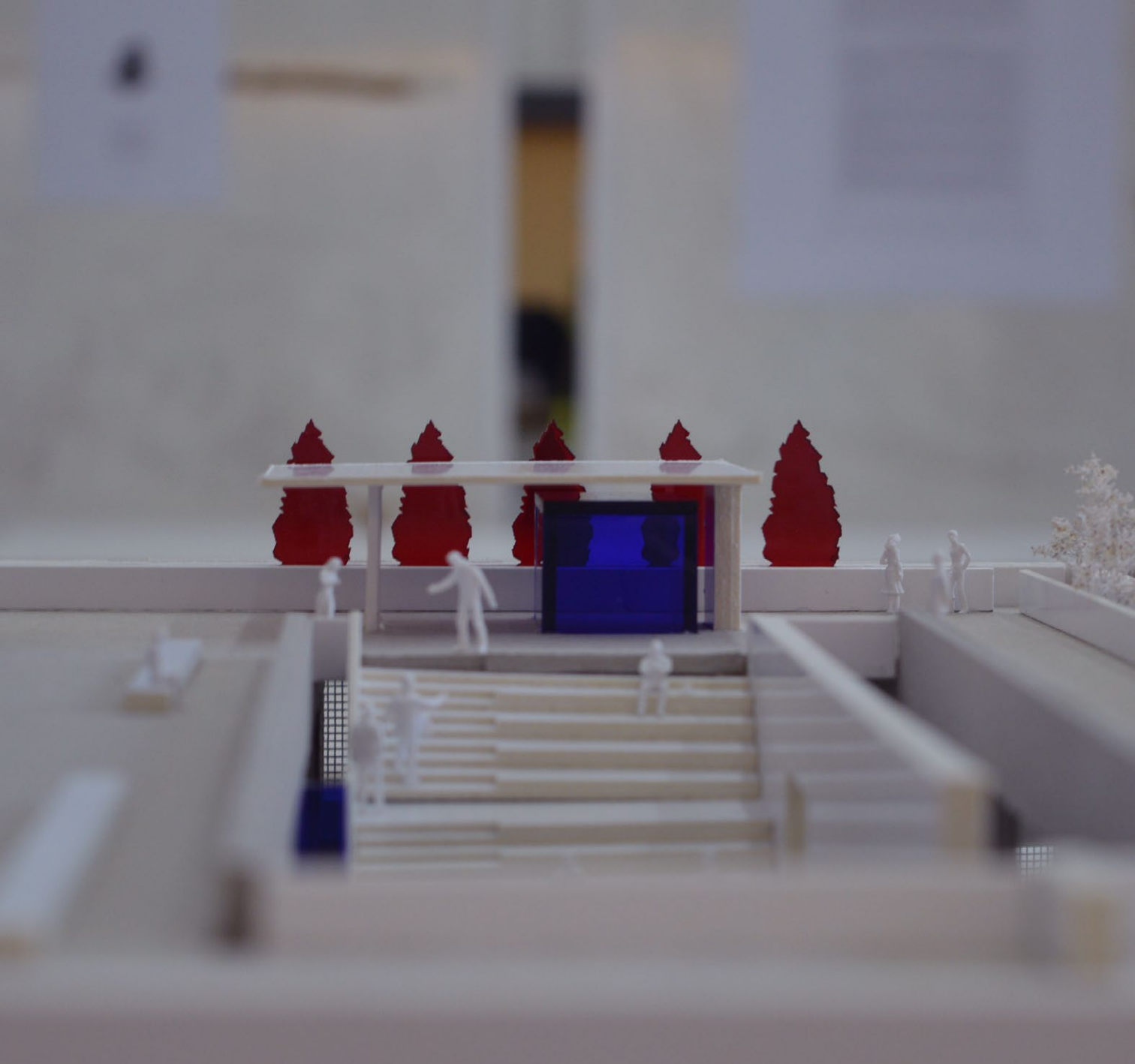


Μέσα 1

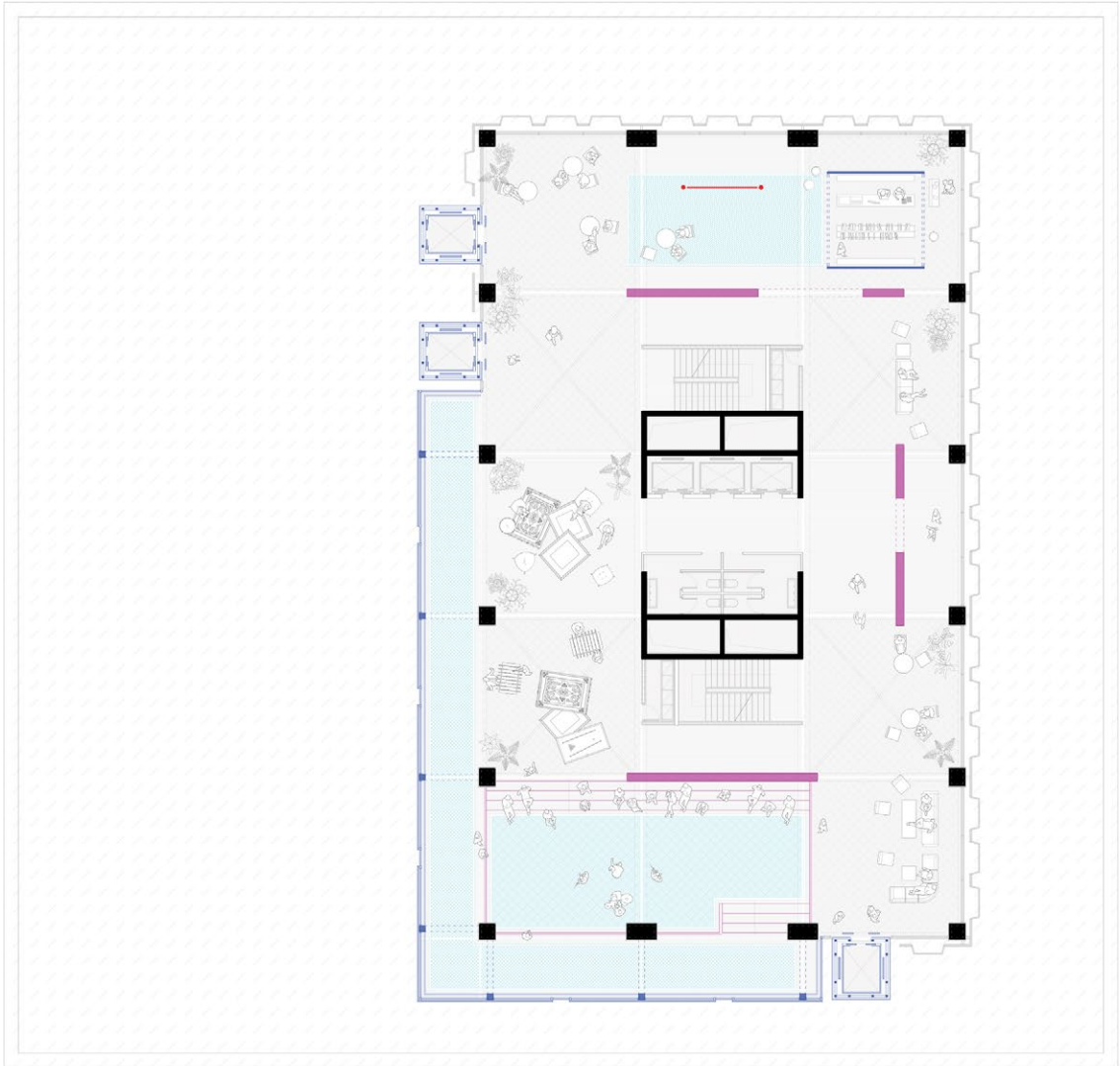


Μέσα 2 - Μεγάλο δώμα

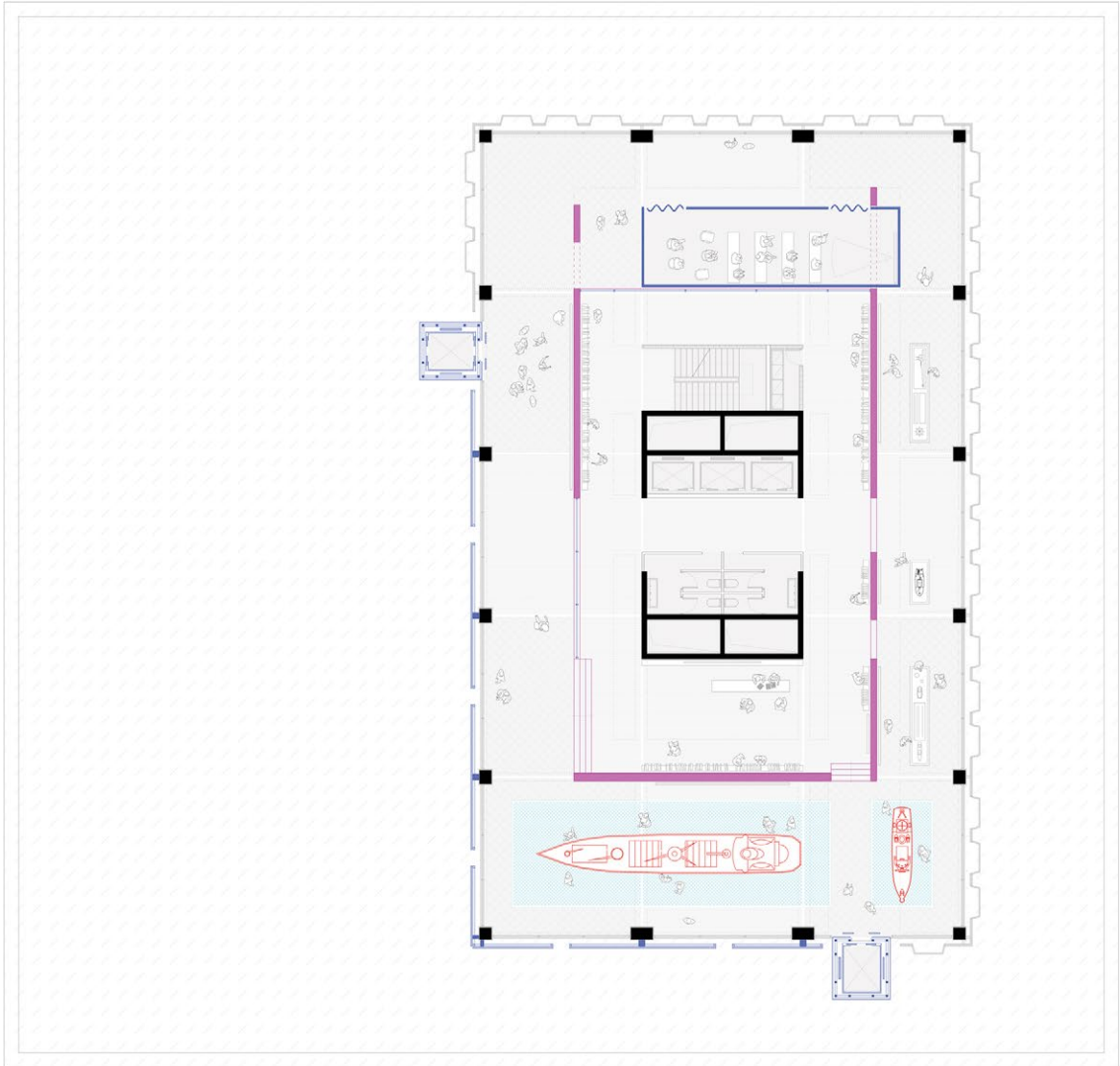




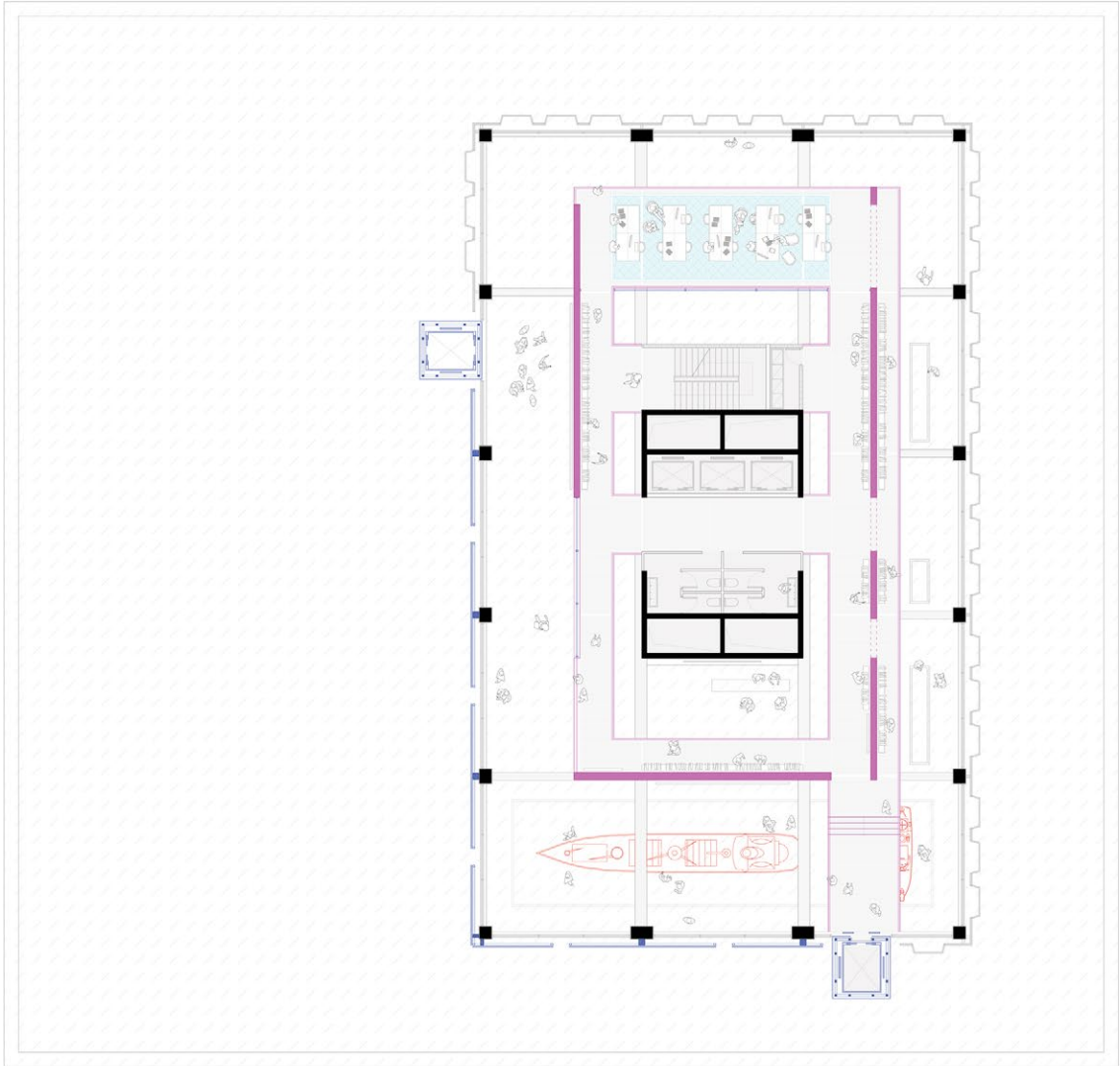
Sky Lobby







Αρχείο 2



Παρατήρηση - Μικρό δώμα

