

# Η Αθήνα ανοίγεται στη θάλασσα με ταξί...

Εκθεση με αρχιτεκτονικές προτάσεις που αναπλάθουν πλήρως τον Φαληρικό Ορμο

Του ΔΗΜΗΤΡΗ ΡΗΓΟΠΟΥΛΟΥ

Αν υπάρχει ένας σημαντικός λόγος για να επισκεφτείτε την αρχιτεκτονική έκθεση για το τοπίο του Φαληρικού Ορμου στο Μουσείο Μπενάκη της οδού Πειραιώς (μέχρι τις 3 Μαρτίου) είναι πως συγκεντρώνει σημαντικές πιθανότητες να γίνει! Κάτι καθόλου αυτονόητο, τουλάχιστον για την Ελλάδα, αφού σε πολλές περιπτώσεις οι εκθέσεις αρχιτεκτονικών διαγωνισμών καταλήγουν στενωπές αναμνήσεις καταληκτικών σχεδίων, που απλώς δεν υλοποιούνται ποτέ.

Ένας άλλος λόγος για να κάνετε τον κόπο είναι το ίδιο το αντικείμενο του διαγωνισμού, επομένως και της έκθεσης, καθώς παρουσιάζονται

**Η κατασκευή τοπίου που αφορά κεντρική προβλήτα μήκους 100 μέτρων στην παράκτια περιοχή, όπως ορίζεται ανάμεσα στο γήπεδο του Τάε Κβον Ντο και στο ΣΕΦ.**

και οι 28 συμμετοχές με ολόκληρο το συνοδευτικό «πακέτο»: σχέδια, κείμενα και μακέτες. Τα τελευταία χρόνια, δεν έχουμε δει αρχιτεκτονικό διαγωνισμό με θέμα την κατασκευή τοπίου και μάλιστα μέσα στη θάλασσα. Τοποθετείται, για την ακρίβεια, στην απόληξη μιας κεντρικής προβλήτας, μήκους 100 μέτρων, που θα αρχίζει από το μητροπολιτικό πάρκο του Φαληρικού Ορμου, δηλαδή στην παράκτια περιοχή όπως ορίζεται ανάμεσα στο γήπεδο του Τάε Κβον Ντο και στο Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας.

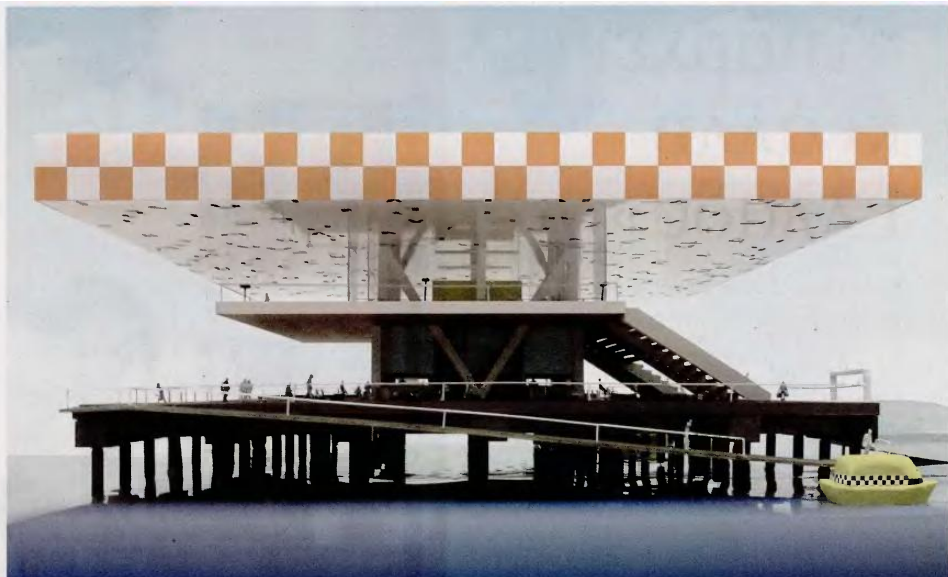
Σήμερα είναι μια μισάνθη αστική ζώνη, που ελπίζεται ότι θα ζωντανέψει όταν υλοποιηθεί μια σειρά από εξαιρετικά φιλόδοξα σχέδια αναπλάσεων. Το πρώτο έχει ήδη ξεκινήσει ο λόγος για το Κέντρο Πολιτισμού Ιδρύμα Σταύρος Νιάρχος στην έκταση του παλιού Ιππόδρομου, όπου κατασκευάζονται οι

νέες εγκαταστάσεις της Εθνικής Βιβλιοθήκης και της Εθνικής Λυρικής Σκηνής, καθώς και ένας χώρος πρασίνου υψηλών προδιαγραφών. Το δεύτερο, και πιο «κρίσιμο» για την εξέλιξη της παραλιακής ζώνης, αφορά στη διαμόρφωση του Μητροπολιτικού Πάρκου του Φαληρικού Ορμου με τέσσερις άξονες, πολιτισμού, εκπαίδευσης, αθλητισμού και αναψυχής.

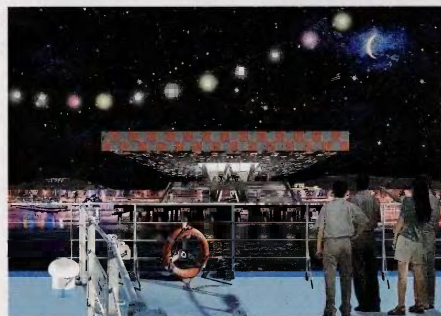
Σύμφωνα με ρεπορτάζ του Γιώργου Λιάλιου στην «Κ» της περασμένης Κυριακής, το σχέδιο προεδρικού διατάγματος που θα καθορίσει τις χρήσεις γης στον Φαληρικό Ορμο υπεγράφη και απεστάλη στο Συμβούλιο της Επικρατείας για προδικαστικό έλεγχο. Παράλληλα, οι μελέτες που εκπονήθηκαν με έξοδα του Ιδρύματος Σταύρος Νιάρχος (και την επίβλεψη του ίδιου του Ρέντου Πιάνο, ο οποίος εμπλεκείται και τη δημιουργία του Κέντρου Πολιτισμού Σταύρος Νιάρχος) ολοκληρώθηκαν στις αρχές του φθινοπώρου, ενώ τα τεύχη δημοπράτησης του έργου παραδόθηκαν στο τέλος του 2012. Ως προς το τοπίο που αποτελέσματα του διαγωνισμού δεν δεσμεύουν τον Ρέντου Πιάνο. Είναι στη δική του διακριτική ευχέρεια να επιλέξει είτε αυτοούσια τη μελέτη του πρώτου βραβείου, είτε στοιχεία από τα τρία βραβεία, είτε κάτι άλλο.

### Θαλάσσια συγκοινωνία

Αν πάντως οδηγηθεί στην πρώτη λύση, η Αθήνα θα αποκτήσει θαλάσσια αστική συγκοινωνία. Η κεντρική ιδέα των Point Supreme Architects (αθηναϊκό γραφείο με επικεφαλής τον Κωνσταντίνο Πανατζή και την Μαριάννα Ρέντζου) πατάει πιο γερά στην πολεοδομία παρά στο σχέδιο και σε μια δυνατή εικονογραφία, όπως πιθανότατα πολλοί από εμάς τενούμε να μεταφράσουμε τη λέξη «τοπίο». Στην πραγματικότητα, προτείνουν μια πλατφόρμα, τετραγωνή, στεγασμένη εξέδρα που θα λειτουργεί και ως σταθμός (τέρμιναλ) θαλάσσιας συγκοινωνίας για ένα φερμιότ και θαλάσσια ταξί, τα οποία θα διαχειρίζεται το νέο πολι-



**Ο Κωνσταντίνος Πανατζής** και η Μαριάννα Ρέντζου πιστεύουν ότι στις πόλεις συχνά χρειάζονται κάποιες κινήσεις - κλειδιά για να μεταμορφωθεί ριζικά η καθημερινότητα των κατοίκων και η εικόνα τους στη συλλογική συνείδηση. «Η μετατροπή και προβολή της Αθήνας σε δραστήρια, παραθαλάσσια μητρόπολη είναι μια τέτοια κίνηση». Εκτός από πλατφόρμα εξέδρα με στόχο και την εξυπηρέτηση θαλάσσιας συγκοινωνίας, η κατασκευή του πρώτου βραβείου είναι, σύμφωνα με τους ίδιους τους αρχιτέκτονες, και ένα «εγκώμιο στη σκιά», καθώς το στέγαστρο είναι διαστάσεων 54x54 και πάτους 4 μέτρων.



τιστικό πάρκο. Το φερμιότ θα φιλοξενεί πολιτιστικές, κατά κύριο λόγο, δράσεις, με σταθερές ή εναλλακτικές διαδρομές που θα φτάνουν έως το Σούνιο. Τα θαλάσσια ταξί θα μεταφέρουν τους επισκέπτες έναντι μικρού ναύλου σε διάφορα σημεία της ακτογραμμής της Αθήνας, καθιστώντας την εύκολα προσβάσιμη και συγκροτώντας ταυτόχρονα ένα δίκτυο από μικρούς παραθαλάσσιους σταθμούς σε συνέχεια του δικτύου μέσων μαζικής μεταφοράς.

Μιλώντας με τους δύο αρχιτέκτονες, στεκόμαστε στην επιλογή τους να μην ερμηνεύσουν τη λέξη «τοπίο» με έναν πιο παραδοσιακό τρόπο: χωρίς δηλαδή την έννοια του μνημειακού και εμβληματικού που προκαλεί το ενδιαφέρον από μικρή ή μεγάλη απόσταση. «Παλαιότερα τα τοπία όπως η εκκλησία ή το δημαρχείο, για παράδειγμα, είχαν εκτός από ξεχωρι-

στή μορφή ή μέγεθος και μια ειδική λειτουργία που δικαιολογούσε τη μοναδικότητά τους στον ιστό της πόλης και εδραίωνε την παρουσία τους στη συλλογική συνείδηση με συγκεκριμένες δράσεις. Στη σημερινή εποχή συνήθως σχεδιάζονται τοπία με μόνο σκοπό την εντυπωσιακή μορφή και καθόλου σχεδιασμό στο θέμα της λειτουργίας τους. Μάλιστα, ο αυτοσκοπός της εντυπωσιακής μορφής τα καθιστά συνήθως σύμφωνα με την τελευταία λέξη της αρχιτεκτονικής μόδας, πράγμα προβληματικό, αφού λίγα χρόνια μετά θα είναι ήδη ξεπερασμένα. Τέλος, αυτά τα τοπία-μορφές είναι τα ίδια σε όλες τις χώρες, ανεξάρτητα από το κλίμα και την ταυτότητα του τόπου για τον οποίο σχεδιάζονται. Για παράδειγμα, ένα τοπίο στη Σκανδιναβία σχεδιάζεται σήμερα ακριβώς με τον ίδιο τρόπο όπως και ένα αντί-

στοιχο στα ζεστά εμμένα».

Σκεδίσαν, λοιπόν, ένα τοπίο «ειδικά για την Αθήνα», γι' αυτό και επέκτειναν τη χρήση του μέσα στο νερό. «Οι μορφές της πρότασής μας είναι φαινομενικά απλές, αλλά τα μεγάλα μεγέθη τους εξασφαλίζουν τον μνημειακό τους χαρακτήρα, και το γεγονός ότι το στέγαστρο φαίνεται να ίππεται χωρίς στριζίκες, θα αποτελεί ένα ιδιαίτερα εντυπωσιακό θέαμα: οι κολώνες είναι όλες συγκεντρωμένες στο κέντρο και το πάχος του στεγαστρού κρύβει ένα στήβαρο χωροδικτύωμα! Πιστεύουμε λοιπόν πως τα κτίρια που στηρίζονται με πολύ ενδιαφέροντα τρόπο μπορεί να είναι πολύ πιο συναρπαστικά και διαχρονικά ξεχωριστά σε σχέση με άλλα που επενδύουν στην εντυπωσιακή μορφή».

### Μελέτη

Οι ίδιοι περιμέναν πως και πως έναν τέτοιο διαγωνισμό στην Ελλάδα καθώς εργάστηκαν στο πλάι του αγαπημένου τους αρχιτέκτονα, του Ολλανδού star Ρεμ Κούλχαας, και στο γραφείο του ΟΜΑ (Γραφείο για τη Μητροπολιτική Αρχιτεκτονική στο Ρότερνταμ) για τον σχεδιασμό τοπίσμων («icons»). Όταν τους ρωτάμε αν έχει γίνει κάποιου είδους προετοιμασία από το υπουργείο Περιβάλλοντος ή άλλον σχετικό φορέα για την εφαρμογή της κεντρικής ιδέας για θαλάσσια συγκοινωνία στον Σαρωνικό, μας λένε ότι δεν γνωρίζουν κάτι τέτοιο. «Πάντως, μιλώντας με λιμενολόγους, ναυπηγούς, καθηγητές στο ΕΜΠ, όλοι μας λένε το ίδιο πράγμα: πως το έργο είναι εύκολο να πραγματοποιηθεί, το μόνο που χρειάζεται είναι μια οικονομικευμένη μελέτη».

### Το σχέδιο που βραβεύθηκε

**Η εξέδρα**, συνολικού ύψους 20 μέτρων, διαμορφώνεται σε δύο επίπεδα, διπλασιάζοντας έτσι την ικανότητα της να φιλοξενεί κοινότητα προγραμμάτων και προσθέτοντας στην οπτική της πόλης και της θάλασσας από διαφορετικό ύψος. Το κάτω επίπεδο, πέντε μέτρα από τη θάλασσα, διαμορφώνεται σε ανοικτό δημόσιο χώρο με τέσσερα καταστήματα στο κέντρο: σημείο πληροφοριών, πωλητήριο εισιτηρίων, περίπτερο, κατάστημα παιχνιδιών, τουαλέτες κ.λπ. Το πάνω επίπεδο, στα 11 μέτρα, μετατρέπεται σε εστιατόριο-καφέ με μεγάλο περιμετρικό ανοικτό χώρο (400 τ.μ.). Τα δύο επίπεδα της εξέδρας ενώνονται με μια μεγάλη κερκίδα στη νότια πλευρά: αυτή κοιτάζει τη θάλασσα, το φερμιότ ή τη γαλάνη που θα προγραμματίζονται τακτικά στο νερό ή πάνω στο κατάστρωμα του φερμιότ. Το πάχος του στεγαστρού εξασφαλίζει πλούσια σκιά κατά τη διάρκεια της ημέρας, καθιστώντας όλη την εξέδρα επισκέψιμη και ευχάριστη ακόμα και τους πολύ ζεστούς καλοκαιρινούς μήνες.