
Σε ξενοδοχείο 5 αστέρων ενδέχεται να μετατραπεί η Παγόδα του Πειραιά. Το ιστορικό

2018/02/05 13:46 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Σε λίγο γίνεται 50 ετών και στη νεότητά του ήταν πολύ πρωτοποριακό. Υπήρξε ένα από τα πιο σημαντικά δείγματα του ελληνικού μοντερνισμού. Παρέμεινε, ωστόσο, επί σειρά ετών αναξιποίητο και μάλιστα, πριν από μερικά χρόνια, κινδύνευσε με κατεδάφιση.

Τη... γλίτωσε, όμως, στο... παρά πέντε, όταν χαρακτηρίστηκε «διατηρητέο» με ομόφωνη απόφαση του Κεντρικού Συμβουλίου Νεώτερων Μνημείων.

Τα σχέδια για το μέλλον του ανακοινώθηκαν πριν από μερικές ημέρες. Πώς βρέθηκε μια παγόδα στον Πειραιά και ποια σχέση μπορεί να έχει ένα πολυτελές ξενοδοχείο πέντε αστέρων με το «Σπίτι του Λαού»;

Το ΑΠΕ-ΜΠΕ βρήκε τις απαντήσεις στα ερωτήματα.

Πρωτοποριακό έργο του ελληνικού μοντερνισμού

Στις 22 Ιανουαρίου η διοίκηση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς ΟΛΠ ΑΕ παρουσίασε το αναπτυξιακό της σχέδιο για το λιμάνι του Πειραιά, στο οποίο περιλαμβάνονται σειρά δράσεων με στόχο το λιμάνι να αποκτήσει ηγετική θέση στην κρουαζιέρα στη Μεσόγειο. Με βάση τον σχεδιασμό της ΟΛΠ ΑΕ το κτίριο της Παγόδας αναδεικνύεται και θα χρησιμοποιηθεί ως ξενοδοχείο πέντε αστέρων. Η Παγόδα αποτελεί ένα από τα πλέον προβεβλημένα έργα του ελληνικού μοντερνισμού.

Η επίσημη ονομασία ήταν αρχικά «Σταθμός Επιβατών ΟΛΠ», αλλά καθιερώθηκε ως η «Παγόδα του Πειραιά», λόγω της πρωτοποριακής, αναρτημένης από ιστία στέγης του, που μοιάζει με κατάστρωμα πλοίου και δεσπόζει εμβληματικά στο λιμάνι.

Η μαζική φυγή

Ο Σταθμός Επιβατών Αγίου Νικολάου στο λιμάνι του Πειραιά κτίστηκε την περίοδο 1962-1969 από τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς. Είναι έργο των αρχιτεκτόνων Γιάννη Λιάπη και Ηλία Σκρουμπέλου.

Η ιδέα της δημιουργίας του ανάγεται στα τέλη της δεκαετίας του 1950 και είχε άμεση σχέση κυρίως με τον ελλιμενισμό των υπερωκεανίων στον Πειραιά για τη

μαζική μεταφορά των μεταναστών στη Β. Αμερική και την Αυστραλία, όταν εκατοντάδες χιλιάδες Έλληνες εγκατέλειπαν τη χώρα που είχε πληγεί βαρύτατα από την Κατοχή και τον Εμφύλιο και αναζητούσαν μια καλύτερη ζωή μακριά από την πατρίδα.

Είχε σχέση επίσης με την επίσκεψη μεγάλων υπερωκεανίων αναψυχής (Queen Elizabeth, France κ.α.) για τα οποία όμως το λιμάνι του Πειραιά απεδείχθη τότε μικρό. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα τα μεγάλα πλοία να αγκυροβολούν στον φαληρικό όρμο, οι δε κρουαζιέρες γρήγορα προσανατολίστηκαν προς άλλους προορισμούς εκτός Μεσογείου.

Έως την ολοκλήρωση του κτιρίου, το 1969, ο βασικός λόγος δημιουργίας του είχε εκλείψει, καθώς το μεταναστευτικό ρεύμα κατευθύνθηκε σε άλλους προορισμούς κυρίως στη Γερμανία και τη Β. Ευρώπη.

Η κατασκευή του Σταθμού Επιβατών του ΟΛΠ έγινε κοντά σε ένα υποβαθμισμένο τμήμα της λιμενικής ζώνης, τα «Καρβουνιάρικα» (σ.σ. ονομασία που είχε επικρατήσει, επειδή εκεί γίνονταν οι φορτοεκφορτώσεις του κάρβουνου), περιοχή στην οποία είχε εγκατασταθεί πλήθος προσφύγων που διέμεναν σε ξύλινα παραπήγματα, τα οποία απομακρύνθηκαν τη δεκαετία του '60.

Το κτίριο

Η Παγόδα του Πειραιά, το πιο πρωτότυπο δημόσιο αρχιτεκτόνημα της εποχής του, έχει ορθογώνιο όγκο που στεγάζεται από μια ενιαία καμπυλωμένη στέγη οπλισμένου σκυροδέματος, η οποία αναρτάται με μεταλλικά καλώδια από δεκατρείς πυλώνες-ιστία. Οι πυλώνες υψώνονται στα 25 μέτρα και προβάλλουν πάνω από το κτίριο.

Η στέγη είναι τοποθετημένη ασύμμετρα σε σχέση με τη συστοιχία πυλώνων με το δυτικό τμήμα (προς τη θάλασσα) να εκτείνεται σε μεγαλύτερο μήκος από τα ανατολικά (προς τη στεριά).

Προς την πλευρά της θάλασσας, η διάταξη ανοιχτών γραμμικών χώρων συνομιλεί σαφώς με τα ιδίου ύψους, αναλογιών και στις ίδιες στάθμες γραμμικά καταστρώματα των κρουαζιερόπλοιων.

Η αναρτημένη βαριά στέγη, σε μια εξαιρετικά κομψή τομή, σαν σκίτσο πλοίου με ιστία, είναι και αυτή που καθόρισε την αντιληπτική εικόνα του κτιρίου στο λιμενικό μέτωπο του Πειραιά. Ίσως μάλιστα να είναι αυτή η στέγη και η βασική αιτία που βραβεύτηκε η αρχιτεκτονική μελέτη των δύο αρχιτεκτόνων, Λιάπη και Σκρουμπέλου, στον διαγωνισμό που είχε προκηρυχθεί για την κατασκευή του επιβατικού σταθμού.

Έχει μήκος 185 μέτρα και πλάτος 51 μέτρα. Το ισόγειο εξυπηρετούσε τη διακίνηση εμπορευμάτων, ο επάνω όροφος ήταν για τη φιλοξενία των επιβατών ενώ στο τρίτο

και τελευταίο επίπεδο διαμορφώθηκε το “Good Bye” ένας χώρος αποχαιρετισμού των Ελλήνων μεταναστών. Ήταν δε το πρώτο δημόσιο κτίριο στην Ελλάδα, που διέθετε κυλιόμενες σκάλες.

Η επιλογή των υλικών στις όψεις και στο εσωτερικό του κτιρίου έχουν την αναφορά τους στον μοντερνισμό.

Ο Σταθμός Επιβατών λειτούργησε ελάχιστα με τη χρήση για την οποία κατασκευάστηκε. Το 1976 οργανώθηκε εκεί για πρώτη φορά η διεθνής ναυτιλιακή έκθεση «Ποσειδώνια», θεσμός που έχει συμβάλει καθοριστικά στη διεθνή προβολή της πόλης του Πειραιά, ως παγκόσμιο ναυτιλιακό κέντρο.

Από το 1985 χρησιμοποιήθηκε μόνιμα ως εκθεσιακό κέντρο. Το κτίριο του Σταθμού Επιβατών παρουσιάστηκε κατ’επανάληψη σε ελληνικές και διεθνείς εκδόσεις ως ένα από τα καλά δείγματα της μοντέρνας αρχιτεκτονικής δημοσίων κτιρίων.

Διατηρητέο

Τον Απρίλιο του 2013 το Κεντρικό Συμβούλιο Νεώτερων Μνημείων γνωμοδότησε ομόφωνα υπέρ του χαρακτηρισμού του ως μνημείο με το σκεπτικό ότι «αποτελεί ευτυχή συνάντηση της κορυφαίας αρχιτεκτονικής έκφρασης με την τεχνική και κατασκευαστική έκφραση στη δεκαετία του ’60, που είναι μοναδική στην Ελλάδα και από τις ελάχιστες παγκοσμίως» και επειδή «αποτελεί χαρακτηριστικό τοπόσημο στην περιοχή του Πειραιά και έχει ιδιαίτερη αρχιτεκτονική αξία».

Είχε προηγηθεί τρία χρόνια νωρίτερα, το 2010, κείμενο δεκατριών διδασκόντων της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του ΕΜΠ που ζητούσαν από το υπουργείο Πολιτισμού και Τουρισμού να μην αλλοιωθεί η αρχιτεκτονική μορφή κτιρίου, κυρίως της στέγης του.

Οι αρχιτέκτονες

Ο Επιβατικός Σταθμός Πειραιά που συμπληρώνει 50 χρόνια ζωής και οι αρχιτέκτονές του είχαν συνεργαστεί αρκετές φορές.

Ο Ιωάννης Λιάπης σπούδασε στη Σχολή Αρχιτεκτόνων του ΕΜΠ από την οποία αποφοίτησε το 1945. Δίδαξε ως βοηθός καθηγητή του Δημήτρη Πικιώνη. Εκλέχθηκε καθηγητής, αλλά παύθηκε από τα καθήκοντά του από τη χούντα και επανήλθε μετά τη μεταπολίτευση.

Εκτός από τη συμβολή του στην επανοργάνωση της σχολής την περίοδο μετά την μεταπολίτευση, υπήρξε και σημαντικός αρχιτέκτων της μεταπολεμικής γενιάς, έχοντας αφομοιώσει τα διδάγματα του Δημήτρη Πικιώνη.

Είχε σαφώς επηρεαστεί από το μοντέρνο κίνημα και το σημαντικό αρχιτεκτονικό του

έργο εντάσσεται στη μεταπολεμική εξελικτική ωρίμαση του ελληνικού μοντερνισμού.

Ο Γιάννης Λιάπης, ως διάδοχος πλέον του Δημήτρη Πικιώνη, άφησε το αρχιτεκτονικό αποτύπωμά του στην προσπάθεια εκσυγχρονισμού του Πειραιά με τον Σταθμό Επιβατών του ΟΛΠ, το ημιτελές Πνευματικό Κέντρο Ζαχαρίου στην Καστέλλα και στο σχολικό συγκρότημα της οδού Τζαβέλα.

Ο Ηλίας Σκρουμπέλος είχε γεννηθεί το 1921 στη Καλαμάτα και σπούδασε στο ΕΜΠ απ' όπου αποφοίτησε το 1945. Υπήρξε ένας από τους σημαντικότερους εκπροσώπους της μεταπολεμικής μοντέρνας αρχιτεκτονικής.

Ως φοιτητής, έζησε τη ναζιστική κατοχή και συμμετείχε ενεργά στον αντιφασιστικό αγώνα του ελληνικού λαού με τις δυνάμεις του ΕΑΜ.

Το 1947, εκτοπίστηκε στη Μακρόνησο. Μελέτησε δεκάδες έργα, ανάμεσα στα οποία και ο σταθμός του ΟΛΠ, το Αεροδρόμιο Ηρακλείου Κρήτης (έργα που εκτελέστηκαν), καθώς και τους αεροσταθμούς Ηρακλείου, Ρόδου και Ζακύνθου. Επιπλέον, μελέτησε βιομηχανικά κτίρια στην Καλαμάτα (ΚΑΡΕΛΙΑ, LEVI'S), Διοικητικά Κτίρια Οργανισμών (ΕΥΔΑΠ, ΔΕΗ, ΠΑΣΕΓΕΣ), δημόσια κτίρια (Συμβούλιο Επικρατείας), τον υπόγειο Σταθμό Αυτοκινήτων στο ΟΑΚΑ, το κτίριο της Φυσικομαθηματικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών.

Συνέβαλε, επίσης, στην αρχιτεκτονική κατασκευή στο «Σπίτι του Λαού», την έδρα της ΚΕ του ΚΚΕ, στον Περισσό. Επίσης, ήταν αυτός που σχεδίασε το Μνημείο του Ζαχαριάδη, το Μνημείο στα Καλάβρυτα.