

קשת רוזנבלום

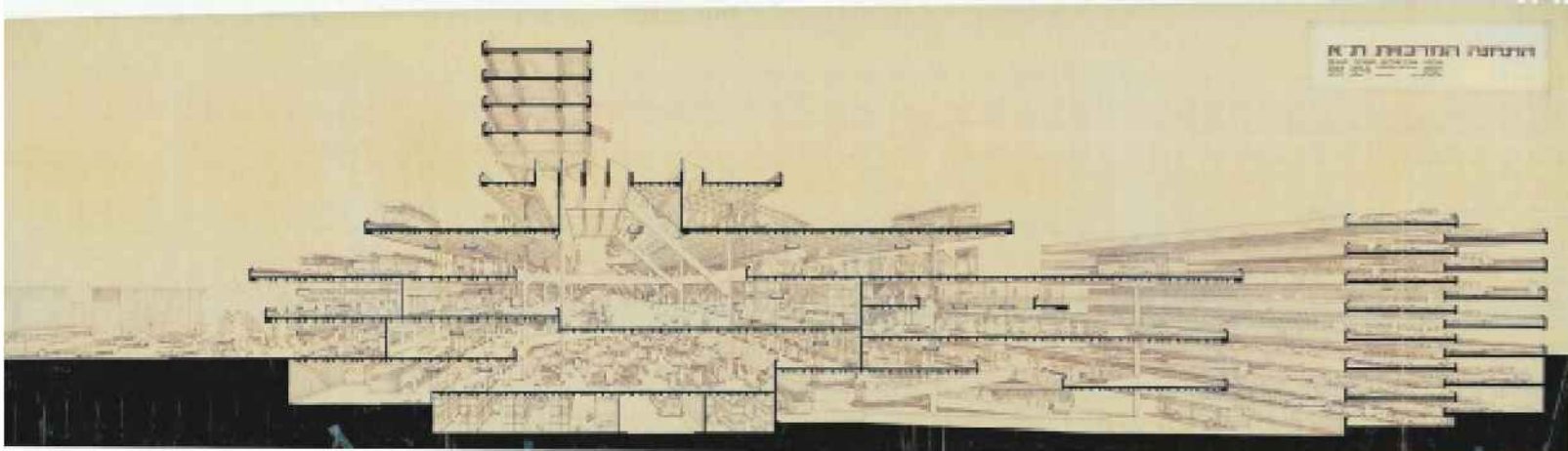
תערוכת סוף השנה של בוגרי בית הספר לאדרייכלות ע"ש דוד עזריאלי באוניברסיטת תל אביב נפתחה בערב חמישי האחרון בתחנה המרכזית החדשה בדרום העיר, שם תוצג עד שבת. שמה, "מרכזית 5" מציין את המיקום שבו היא מוצגת, בתוך חללי חנויות התחנה הנטושות שבקומה החמישית. על אף שטחה המכובד של התערוכה, הרי הוא כאין וכאפס מול קילומי טרים רבים של "רחובות פנימיים" בתוך הקומפלקס העצום.

לצד תערוכת הסטודנטים משי ליהמ"מלווה אותה התערוכה "הל" בדינט: רם כרמי ותכנון התחנה המרכזית החדשה" שאצר ר"ד ערן נוימן, ראש בית הספר בסיוע יונתן קנטי ותם שקד מוצגים בה לראשונה שרטוטים מקוריים משלבים שונים של תכנון התחנה שיצר האדריכל המנוח, שתרמה לתערוכה אלמנטו רבקה כרמי, וכן טקסטים, חומרי ארכיון ועבודות אמנות המציגות כיצד נתפשה אחרי השלמתה.

זו השנה השלישית שתערוכת עבודות הגמר של בית הספר נודדת אל מחוץ לגבולות האוניברסיטה. אשתקד היא נפרשה בשרות רור טשילד ורחוב מאז"ה בעיה במחווה למחאה התברתית של הקיץ שקדם לה. לפני שנתיים התקיימה התערוכה בנמל יפו. הבחירה במיקום הנוכחי התגבשה לאחר מותו של כרמי באפריל האחרון, בחירה שקיבלה משמעות נוספת בשל הנושא שנבחר השנה כזה המלכד את הפירוקטים - גבולות האדריכלות.

התערוכה הזאת היא חלק משי לל אירועי תרבות שנסוכים סביב התחנה, שנהפכה בשנים האחרונות למקום הבווי הכי מבוקש בארץ. מרביתם, לרבות תערוכה זו, מתאי פשרים בזכות שיתוף פעולה נלהב של המנכ"ל הנוכחי מיקי זיו, ששם לו למטרה לקדם את נושא האמנות והתרבות בה: תערוכת "הלבריינט" מוצגת ב"גלריה המרכזית", חלל תצוגה בגודל 400 מ"ר שנפתח במיקום לפני שנתיים ומשמש תערוכות אמנים מתחלפות.

את העניין הגובר במקום אפשר להסביר בזכות מודעות חברתית גוברת, שמפנה את עיני הציבור, באופן טבעי, גם למפגעים התיכונים במרחב המקומי. הפקרת אביב (5000) בסוף מארס, המציגה את מדיניות התכנון של העיר עד 2025, מושכת גם היא תשומת לב אל התחנה משום שלפיה עד אז זו כבר לא תהיה קיימת ובמקומה יוקם קומפלקס תעסוקה, מלונאות ומגורים - תוכנית שאיש לא יכול



חלופה חמישית לתחנה המרכזית החדשה, 1967. מבנה שקל להשמיץ אותו

כרטיס בכיוון אחד

תערוכה על רם כרמי ותכנון התחנה המרכזית החדשה בתל אביב, המוצגת בין חללי החנויות הנטושות בתחנה, חושפת עוד צדדים במקום הכי נמוך בתל אביב

קנתה את המבנה חברת חפציבה בסכום רצפה של 5 מיליון דולרים. כשהותנעה הבנייה מחדש שיווק התנויות זכה להצלחה מפתיעה בהיקפה. בתוך 48 שעות רשמה החברה הכנסות של 3 מיליון דור לרים מרוכשים שהאמינו לתחויות כי יהיו במקום חצי מליון מבקרים מדי יום ביומו.

אותה חברה שכרה את כרמי ביקשה ממנו לבצע התאמות לפיל הלכן והמיושן, והוא נעתר ברצון להוספת שטחים נוספים לבנייה. אבל הוא ביקש לשפר את מצב התחנה באמצעות פתיחת ארובות אור ופתחי אוורור נוספים. כמעט 20 שנים חלפו מאז הניח את עקי רונות התכנון שלה, אז היה בן 33, וכינתיים צבר ניסיון ופרספקטיבה:

השיח הגרנדיוזי שקיים עם פילץ בשנות ה-60 על מבנה טוטאלי שי רכז בתוכו את כל הפונקציות העי רוניות שניתן להעלות על הדעת, קיבל הטייה עדכנית יותר, ונסמך על אדריכלות ההייטק של שנות ה-70 וה-80. אבל הרכבת היוזמת כבר יצאה מהתחנה, המבנה היה

לצקת בשכונות מסביב חיים עירור ניים תוססים - "או להרוס אותן עד היסוד, כפיל בחנות חרסינה". כרונולוגיית האירועים שקדמו להקמתה, כפי שהיא עולה ממחקר שערכו האדריכלים טליה דוירי ואלעד הורן, מציגה רצף של כוונות טובות ומחודלים תכנוניים שראשי תם כבר לפני 60 שנים - עת קבעה העירייה שיש צורך בהרחבתה של התחנה הישנה. היקף הבנייה המוצע שבתחילת הדרך עמד על מבנה דו קומתי במגרש הלא גרול של התחנה הישנה (כרונם) הלך ותפח ככל שהפריקט נעשה יומי יותר וציבורי פחות, עד ל230 אלף מ"ר שהיא תור פסת כיום, בשמונה קומות על פני מגרש בן 44 דונם.

אבן הפינה לתחנה הנוכחית הונחה ב-1967, לאחר שהיום אריה פילץ קנה (בעידוד העירייה) את כל המגרשים שתחתיה, ומינה כמתכנן הפרויקט את כרמי אמנם בבעלות הצטרפו גם אגד רון, ואילו ועדת פרי של עיריית תל אביב ומשרד התחבורה פיקחה עליה - אבל היו שיצאו כבר אז נגד הבעלות הפ רטית על פרויקט כזה. הדרישות לשטחי מסחר נוספים שהצדיקו כביכול את הכראויות הכלכלית של הפרויקט הלכו ואפפו אותו על חשבון חללים מרכזיים פתוחים ואור טבעי. הפתרונות האדריכליים הקשו על התנועה בה.

ב-1972 הוקפאה הבנייה למי שך יותר מ-15 שנים, תחילה בשל מחסור ארצי בחומרי בנייה ולאחר מכן בשל חובות כספיים אדירים. שספגה החברה בשל היקף הבנייה. דובר על התערבות הממשלה בסיוע לפרויקט, אך רק כעשור לאחר מכן



רחוב חנויות, 1967 צילומי ארכיון: משרד רם כרמי

בין שהתחנה היא המחלה ובין שהסימפטום - כרמי היטיב לחזות את השפעתה

הטקסט שמבין שורותיו עולה בעי קר אי נחות מהולה בחשש ממה שקרא לו "אילוף הסוררת", או הגור לם שקם על יוצרו.

בין שהתחנה היא המחלה ובין שהסימפטום - לפגיעה באיכות החיים, לזיהום, להשלכות הסוציו אקונומיות - כרמי היטיב לחזות את השפעתה: "התחנה המרכזית היא כמו אבן שנורקת לתוך אגם מים, היא תיצור מעגלים מעגלים שיהדרו בסביבתה עוד תקופה ארוכה", כתב והוסיף כי יסתעפו ממנה "ענפים ירוקים" שיכולים



ערן נוימן, אוצר התערוכה

צילום: דינאל צ'צ'יק

כמעט מושלם, והשינויים הללו לא התקבלו. למרבה המזל, יחד אתם גם לא נבנתה חומה מעגלית של בנייני משרדים גבוהים על גג התחנה, עד לגובה של 14 קומות מן הקרקע. לשערוריות התכנוניות שגלו להקמתה, דוגמת הגשרים העי ליים או הקיר האקוסטי שנבנה מול אפם של השכנים, שותפים רבים פרט לכרמי, פילץ, או יונה מרדכי, ראש מועצת המנהלים של התחנה כשהושלמה. אבל שמו של כרמי נקשר בה יותר מכל, על התפישה האדריכלית המלטפת שעמדה בני גור כה חר מול התוצר המפלצתי. התערוכה הנוכחית לא מנסה להי עביר ביקורת על כך, ובמידה רבה בצדק: הרי אין צורך להוכיח שמה שמוסכם על הכל ככישלון קולור סאלי הוא אכן כזה.

תחת זאת, בוחר נוימן להתמקד במושג ה"לבריינט" דרך מאמר שני לוה לטלוג - המונח שבו כינה את הפרויקט כרמי עצמו בראיונות שור נים. מדוע בחר האדריכל להרביק מונח כה עמום, לא יעיל ולא מבני למושא התכנון שלו, שואל נוימן ופורט את סיפור ההקמה למכלול של לבריינטים שהלכו והתאבכו לכדי מבוך (הוא מבחין בין המונח Labyrinth על האסוציאציות המיתולוגיות שלו ובין Maze, המיוחס למבוכים חסרי מוצא). מעל האדריכלות הסבוכה עולה כי הליך הבנייה המתארך הוא זה שנתן לפי רויקט את הרחיפה האחרונה למבוך פיס, כלכלי ומוסרי. "זה מבנה שקל להשמיץ אותו" אומר נוימן, שלאחר כמה חודשים שם שוכנע כי הוא "לא כל כך נורא". אף שגם הסטודנטים מעידים כי הימים שהעבירו בבניין לא שיפרו את כושר ההתמצאות שלהם בו, אין מקום מתאים מזה לשיח אקרמי על "גבולות האדרייכלות". גם אם שנוא, הרי שהרגש שמעורר אצל מבקריו דורש בחינה נוספת. "על כל האוריות והצללים שבו, על כל המלחמות, הפשרות, דם יזע ורמזות, הבניין נולד", כתב כרמי בסוף הרשימה והוסיף "קבלו אותו אליכם בחום ובאהבה".