

Περιεχόμενα

1. Εισαγωγή

| | | |
|------|---------------------------|---|
| 1.1. | Σκοπός | 4 |
| 1.2. | Μεθοδολογία | 5 |
| 1.3. | Γενικά στοιχεία Σαλαμίνας | 6 |
| 1.4. | Κύριοι οικισμοί Σαλαμίνας | 7 |

2. Παρελθόν

| | | |
|------|--|----|
| 2.1. | Ιστορικοί μετασχηματισμοί | 10 |
| 2.2. | Εικόνα της Σαλαμίνας έως και το πέρας του Β' ΠΠ | 11 |
| 2.3. | Κοινωνικά στρώματα βάση επαγγελμάτων - εισοδημάτων | 13 |

3. Χρονική περίοδος έρευνας

| | | |
|------|--|----|
| 3.1. | Χωροταξική αναφορά κοινωνικών στρωμάτων μετά τον Β' παγκόσμιο πόλεμο | 15 |
| 3.2. | Έννοια γειτονιάς στην πόλη Σαλαμίνας | 18 |
| 3.3. | Δημόσιοι χώροι, περιβαλλοντική ρύπανση και ηχορύπανση | 19 |
| 3.4. | Θεσμικοί περιορισμοί κρατικών φορέων για την Σαλαμίνα | 21 |
| 3.5. | Νέες οικονομικές δραστηριότητες | 21 |
| 3.6. | Πολεοδομικά σχέδια Σαλαμίνας | 22 |
| 3.7. | Κατάτμηση εκτάσεων | 25 |

| | | |
|-------|--|----|
| 3.8. | Θεσμικά πλαίσια σχεδίων πόλεων | 28 |
| 3.9. | Επέκταση σχεδίου πόλης 1977 | 30 |
| 3.10. | Εξέλιξη οικονομικών τομέων παραγωγής | 32 |
| 3.11. | Ανοικοδόμηση κεντρικού αστικού ιστού Κούλουρης | 33 |
| 3.12. | Ο θεσμός της αντιπαροχής στην Σαλαμίνα | 35 |
| 3.13. | Εξάπλωση αστικού ιστού ανατολικά της Κούλουρης | 37 |
| 3.14. | Λιμάνι Βουρκαρίου Σαλαμίνας | 47 |
| 4. | Συμπεράσματα | 49 |
| | Πίνακας ερωτηθέντων πολιτών Σαλαμίνας | 51 |
| | Βιβλιογραφία | 52 |

1. Εισαγωγή

1.1. Σκοπός Διάλεξης

Η παρούσα διάλεξη θέτει ως γενικό στόχο τη διερεύνηση των αστικών μετασχηματισμών που έλαβαν και λαμβάνουν χώρα στην Σαλαμίνα και συγκεκριμένα στον μεγαλύτερο οικιστικό ιστό της, την Κούλουρη. Στο νησί, καταγράφεται από τις αρχές της δεκαετίας του 1950 αυξημένη μορφή αστικοποίησης που προσαρμόζεται στα δεδομένα του τόπου, επέκταση των αστικών δραστηριοτήτων της πρωτεύουσας κατά κύριο λόγο στον τομέα της αναψυχής και του παραθερισμού αλλά και άμεση σύνδεση των δραστηριοτήτων των κατοίκων του νησιού με την πρωτεύουσα. Αποτέλεσμα αυτής της διαδικασίας είναι να συνθέτει ένα επίκαιρο και πολυσύνθετο πρόβλημα για τις επιστήμες της αστικής γεωγραφίας, της πολεοδομίας και της χωροταξίας που αφορούν τον συγκεκριμένο τόπο. Ο βασικός όρος που χρησιμοποιείται για να εκφράσει αυτές τις μεταβολές είναι ο όρος της ‘αστικής εξάπλωσης’ (urban sprawl). Επέλεξα να προσεγγίσω το ζήτημα αυτό της αστικής εξάπλωσης που υπόκειται η πόλη, από την οπτική της βιωματικής εμπειρίας που απέκτησα κατοικώντας στον τόπο αυτό για τουλάχιστον είκοσι χρόνια, επιδιώκοντας να ερμηνεύσω τους κοινωνικοπολιτικούς και οικονομικούς παράγοντες περί του φαινομένου. Για την κατανόηση των παραγόντων που συντέλεσαν στην παρούσα κατάσταση της πόλης είναι αναγκαία η παράλληλη αφηγηματικά παράθεση στοιχείων μεταξύ της ευρύτερης περιοχής του νησιού και της πόλης.

1.2. Μεθοδολογία

Η προσέγγιση της πολεοδομικής εξέλιξης σε αυτή την διάλεξη θα συσχετίσει τους χωρικούς μετασχηματισμούς που συνέβησαν στην πόλη της Σαλαμίνας με τις κοινωνικές και οικονομικές μεταβολές που συνέβησαν στο δεύτερο μισό του 20^{ου} αιώνα. Σε πολλές έρευνες περί πολεοδομικής εξέλιξης γίνεται απλή αναφορά των χωρικών μετασχηματισμών ή μια απλή σύγκριση των δημογραφικών στοιχείων. Εδώ αντιθέτως αποσκοπώ στην οργανική συσχέτιση των κοινωνικό - οικονομικών δεδομένων με την πολεοδομική συγκρότηση της πόλης. Σε μια μικρή κλίμακα πόλης όπως αυτή της Σαλαμίνας, με μικρό πληθυσμό, οι παραπάνω μεταβολές έχουν σχεδόν άμεσο αντίκτυπο στις

αστικές μεταρρυθμίσεις με αποτέλεσμα οι χρονικές περίοδοι της μελέτης να μην ακολουθούν κανόνα τομών συγκεκριμένων χρονικών πλαισίων αλλά διαμορφώνονται σύμφωνα με τα γεγονότα που επιφέρουν μεταβολές αυτές. Η έρευνα περιλαμβάνει στοιχεία, κρίσιμα για την γενική κατανόηση της οικιστικής, οικονομικής και κοινωνικής κατάστασης του ευρύτερου τόπου του νησιού, ενώ στο μεγαλύτερο μέρος της εμβαθύνει στην πόλη της Σαλαμίνας, την Κούλουρη. Στοιχεία αντλούνται από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα ως βάση για την κατάσταση του νησιού, ενώ αργότερα αναφέρονται επιγραμματικά οι αλλαγές που συνέβαλαν σε σημαντικές μεταβολές μετά το πέρας του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Το ουσιαστικό χρονικό πλαίσιο που τίθεται υπό μελέτη είναι από την δεκαετία του 1950 έως τις αρχές του 21^{ου} αιώνα, όπου και τοποθετούνται χρονικά τα περισσότερα γεγονότα. Κατευθυντήρια γραμμή για την εξέλιξη της διάλεξης έχω πάρει από βιβλιογραφία με θέματα σχετικά με πολεοδομικές εξελίξεις, ενώ τα στοιχεία που παραθέτω αντλούνται από συνεντεύξεις κατοίκων της πόλης της Σαλαμίνας διαφόρων ηλικιών προκειμένου να λάβω σφαιρική άποψη και να διασταυρώσω την εγκυρότητα των δεδομένων. Επίσης συμπεράσματα έχουν προκύψει από την μελέτη και σύγκριση χαρτών και φωτογραφικού υλικού παλαιότερων χρόνων με τωρινών. Τέλος, πληροφορίες έχουν αντληθεί από οργανισμούς, όπως τα καταστατικά αλιευτικών αδειών του Λιμενικού Ταμείου Σαλαμίνας, το ιστορικό αρχείο της Κλινικής Χιώτη, το ιστορικό αρχείο της Κοινοπραξίας Φέρρου Μποτ Σαλαμίνας και το αρχείο Κ.Τ.Ε.Λ. Σαλαμίνας.

1.3. Γενικά στοιχεία Σαλαμίνας

Το νησί της Σαλαμίνας βρίσκεται στο βόρειο τμήμα του Σαρωνικού κόλπου και είναι το πλησιέστερο στο νομό Αττικής. Αποτελεί ένα από τα έξι νησιά του Αργοσαρωνικού και χαρακτηρίζεται ως το μεγαλύτερο σε έκταση με 95 τετραγωνικά χιλιόμετρα γεωγραφικό αποτύπωμα και ακτογραμμή 98 χιλιομέτρων. Κατέχει την μεγαλύτερη πυκνότητα πληθυσμού από τα νησιά της Ελλάδος, με τον αριθμό των κατοίκων να ανέρχεται στους 39.220 μόνιμους σύμφωνα με την απογραφή του έτους 2011 από την Ελληνική Στατιστική Αρχή. Γειτνιάζει στο βόρειο τμήμα του με τις βιομηχανικές περιοχές του Θριάσιου πεδίου, τον Ασπρόπυργο και την Ελευσίνα. Σε αυτό το σημείο παρατηρούνται οι μεγαλύτερες αποστάσεις μεταξύ του χερσαίου τμήματος της Στερεάς Ελλάδας και του νησιού. Αντιθέτως στο δυτικό τμήμα και σε πολύ κοντινότερη απόσταση, περίπου 800 μέτρων, βρίσκεται η

περιοχή των Μεγάρων. Μέσω του προαστίου τους, την Νέα Πέραμο και την περιοχή του Περάματος Φανερωμένης από την μεριά της Σαλαμίνας, καλύπτεται μία εκ των δύο θαλάσσιων διόδων επικοινωνίας και μεταφορών επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων του νησιού μέσω οχηματαγωγών πλοίων. Στο ανατολικό τμήμα, σε μεγαλύτερη απόσταση αυτή τη φορά περίπου 2 χιλιομέτρων, βρίσκεται το Αττικό Πέραμα. Πρόκειται για την κύρια ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη της Ελλάδος με τον ομώνυμο οικισμό άνωθεν της. Στο δυτικό όριο του δήμου Περάματος βρίσκεται το πορθμείο που εξυπηρετεί την κύρια θαλάσσια αρτηρία επικοινωνίας της Σαλαμίνας. Πρόκειται για το δρομολόγιο Πέραμα – Παλούκια, όπου η περιοχή Παλούκια είναι το αντίστοιχο σημείο ζεύξης στην πλευρά του νησιού. Η συγκεκριμένη θαλάσσια γραμμή επικοινωνίας, στην οποία κάλλιστα θα μπορούσε να της αποδοθεί ο όρος θαλάσσια “λεωφόρος”, συγκαταλέγεται στις πέντε πιο πολυσύχναστες και πολυάριθμες σε επιβατικό κοινό και οχήματα ακτοπλοϊκές γραμμές της Ευρώπης. Η σύνδεση επιτυγχάνεται δίχως διακοπή ανά τέταρτο της ώρας σε συχνότητα, ολημερίς, με μέσο όρο δρομολογίων σε θερινή και χειμερινή περίοδο τα εξήντα οκτώ. Βάση στατιστικών της ακτοπλοϊκής κοινοπραξίας Σαλαμίνας μεταφέρονται μεταξύ 3.400 με 3.900 ιδιωτικά και επαγγελματικά οχήματα ανά ημέρα με τις ώρες αιχμής να κυμαίνονται μεταξύ 7 το πρωί και 2 το μεσημέρι (κοινοπραξία Σαλαμίνας, αρχείο διανεμηθέντων εισιτηρίων). Η ζεύξη στο δυτικό τμήμα του νησιού είναι κατά πολύ αραιότερη με μόλις 2 δρομολόγια την ώρα και σε συγκεκριμένες ώρες τις ημέρας με μέσο όρο μεταφερόμενων οχημάτων τα 450.

Το νησί νοητά χωρίζεται στο βόρειο και στο νότιο τμήμα, με το σημείο τομής του να είναι ο άξονας μεταξύ της σύγκλησης του όρμου της Σαλαμίνας και το λιμάνι των Παλουκίων. Το βόρειο τμήμα αποτελείται από περισσότερες πεδινές εκτάσεις και λιγότερες εξάρσεις που χαρακτηρίζονται ως λόφοι – χαμηλά βουνά. Το νότιο τμήμα είναι διαμορφωμένο με την μεγαλύτερη συστάδα βουνών του νησιού και έχει πυκνότερη βλάστηση. Συναντώνται και εδώ πεδινές εκτάσεις αλλά σε μικρότερο βαθμό. Ο Δήμος Σαλαμίνας εμφανίζει παραθεριστική και μόνιμη κατοικία, όπου η παραθεριστική καταλαμβάνει το 58% του συνόλου και η μόνιμη το 42% (σε σύνολο 23.340 κατοικιών οι 12.800 είναι παραθεριστικές). Η παραθεριστική κατοικία ενώ έχει ιδιόμορφο χαρακτήρα, είναι κατ’εξοχήν αυθαίρετη, γεγονός το οποίο έρχεται σε αντίθεση με άλλες περιοχές της Αττικής όπου η αυθαίρετη δόμηση αφορά την κύρια κατοικία, τουλάχιστον μέχρι την εποχή του 1960 – 1970, σύμφωνα με τα ιστορικά στοιχεία της γενικής απογραφής κτιρίων και πληθυσμού του 2011 από την

ΕΛ.ΣΤΑΤ.

1.4. Κύριοι οικισμοί Σαλαμίνας

Στην Σαλαμίνα υπάρχουν τέσσερεις μεγάλοι οικισμοί.

Ο μεγαλύτερος οικισμός ο οποίος αποτελεί την πρωτεύουσα του νησιού, βρίσκεται στο βόρειο σκέλος του και ονομάζεται Κούλουρη. Έχει πληθυσμό 25.730 κατοίκους σύμφωνα με τελευταία απογραφή του έτους 2011 ΕΛ.ΣΤΑΤ. Εκτείνεται από την σύγκληση του όρμου Σαλαμίνας μέχρι και τον λιμένα των Παλουκίων. Ο τελευταίος, παλαιότερα υπήρξε ξεχωριστός οικισμός. Με τα χρόνια επήλθε εξάπλωση της πόλης γύρω από τις οδικές αρτηρίες που τον συνέδεαν με την κωμόπολη της Σαλαμίνας προσκολλώντας τον με αυτήν και σχηματίζοντας μια γραμμική ανάπτυξη με κατεύθυνση από δύση προς ανατολή που νοητά αποτελεί την πολεοδομική συνέχεια της Αττικής. Η πόλη της Σαλαμίνας είναι έδρα του δήμου Σαλαμίνας, που από το 2010 συγχωνεύτηκε με έτερο μικρότερο δήμο του νησιού σύμφωνα με τον Καλλικρατικό νόμο. Η πόλη οριοθετείται στον Βορρά από συστάδα λόφων (προφήτης Ηλίας, λόφος Πατρίς, λόφος Μύλων) ενώ στον Νότο, από το θαλάσσιο μέτωπο του λιμένα. Όλοι οι προαναφερθέντες λόφοι περικλείονται και εντάσσονται τμηματικά στο ρυμοτομικό σχέδιο της πόλης, ενώ πεδινές εκτάσεις ενδιάμεσά τους προσφέρουν διέξοδο για την εκτόνωση της αστικής εξάπλωσης. Επικρατεί πυκνό και συνεχές σύστημα δόμησης, αποτελούμενο από μονώροφα έως και πενταόροφα κτίσματα. Τα ιδιόκτητα οικόπεδα έχουν επιφάνεια μεταξύ 200 και 600 τετραγωνικών μέτρων συνήθως. Το νησί οργανώνεται στο βόρειο τμήμα του από οδικούς άξονες προσανατολισμένους βάση του νοητού άξονα που θέτουν τα δύο πορθμεία. Ο άξονας που ξεκινά από το λιμάνι των Παλουκίων στα ανατολικά καταλήγει στο τέλος του δυτικού παραθαλάσσιου τμήματος της πόλης. Στο σημείο που εισέρχεται στον ιστό της πόλης ονομάζεται λεωφόρος Ακτή Καραϊσκάκη. Από το δυτικό πορθμείο της Φανερωμένης αρχίζει άλλος άξονας που και αυτός καταλήγει στην πόλη, αυτή τη φορά κεντρικά. Το μέρος του άξονα που εισέρχεται στην πόλη ονομάζεται λεωφόρος Φανερωμένης και πρόκειται για την εμπορική ραχοκοκαλιά του νησιού. Οι δύο παραπάνω οδικοί άξονες τέμνονται υπό μικρή γωνία στο παραλιακό μέτωπο. Τετρακόσια μέτρα δυτικά από το σημείο σύγκλησης βρίσκεται η οδός Αγίου Μηνά που ενώνει σε διαφορετικό σημείο τους δύο παραπάνω

οδικούς άξονες. Δημιουργείται έτσι ένα τρίγωνο μεταξύ των παραπάνω δρόμων. Μέσα σε αυτό το οριοθετημένο από οδικές αρτηρίες τρίγωνο φιλοξενούνται οι περισσότερες χρήσεις γης της πόλης, όπως λιανικό εμπόριο, χονδρεμπόριο, υπηρεσίες δήμου, διοικητικά γραφεία, ιδιωτικά γραφεία, αναψυχή και κατοικία. Στον υπόλοιπο αστικό ιστό πέρα από το παραπάνω τρίγωνο, επικρατούν χρήσεις κατοικίας κατά κύριο λόγο, ενώ στο παραθαλάσσιο τμήμα, στα νότια της πόλης υπάρχουν πέρα από κατοικία και χρήσεις αναψυχής - ψυχαγωγίας - αθλητισμού.

Η κωμόπολη των Αμπελακίων, πρώην δήμος, είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος σε πληθυσμό οικισμός και βρίσκεται στο ανατολικό τμήμα του νησιού. Οι μόνιμοι κάτοικοι ανέρχονται στους 4.537 (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011). Τα οικοδομήματα σε αυτή την κωμόπολη αποτελούνται από ισόγεια έως και τρεις ορόφους ενώ η δόμηση είναι αρκετά αραιότερη από την πόλη της Κούλουρης. Τα οικόπεδα είναι μεγαλύτερα και το σύστημα δόμησης δεν είναι συνεχές. Κατά κύριο λόγο τα οικοδομήματα υποχωρούν από το όριο των οικοπέδων στο οδικό δίκτυο. Συνορεύει με την θάλασσα μέσω του αρχαίου λιμένα των Αμπελακίων, όρμος επίσης στα ανατολικά του νησιού. Τα Αμπελάκια αναπτύσσονται γραμμικά στην οδική αρτηρία που τα διασχίζει και ήταν κατά κύριο λόγο αγροτικός οικισμός. Σήμερα έχουν ελαττωθεί οι αγροτικές χρήσεις γης και έχουν αυξηθεί οι μονάδες βαριών βιομηχανιών, τα ναυπηγεία, λόγω της ύπαρξης των φυσικά διαμορφωμένων κολπίσκων που ευνοούν την εγκατάστασή τους.

Στο νότιο μυχό του όρμου της Σαλαμίνας και σε υψόμετρο από 0 έως και 40 μέτρων βρίσκεται το Αιάντειο, με πληθυσμό 3.652 κατοίκους (ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011). Πρόκειται για οικισμό που έχει αναπτυχθεί στις παρυφές της συστάδας βουνών Αγίου Νικολάου και ειδικότερα εκατέρωθεν ανηφορικής οδικής αρτηρίας κάθετη στον παραλιακό άξονα. Τα ελάχιστα οικήματα του κέντρου του οικισμού είναι πυκνά δομημένα μεταξύ τους, με μικρή έκταση επιφάνειας και με μικρού πλάτους οδικό δίκτυο. Πέρα των ορίων του πολεοδομικού κέντρου επέρχεται αραιότερη δόμηση με αρκετές αγροτικές εκτάσεις ενώ ο οικισμός εκτονώνεται άμεσα στην θάλασσα. Περιοχή κατά κύριο λόγο αγροτικού και αλιευτικού χαρακτήρα που με την πάροδο των χρόνων απέκτησε χρήσεις μόνιμης κατοικίας, παραθερισμού, εμπορίου και αναψυχής.

Τέλος τα Σελήνια, ο πιο πρόσφατος σε κατασκευή οικισμός, με πληθυσμό 2.059 κατοίκους (ΕΛ. ΣΤΑΤ. 2011), αποτελεί παραθαλάσσια κωμόπολη και όρμο στην ανατολική πλευρά της Σαλαμίνας. Είναι η μόνη περιοχή στη Σαλαμίνα που έχει δομηθεί βάση ρυμοτομικού σχεδίου. Φιλοξενεί χρήσεις αμιγούς κατοικίας και αναψυχής ενώ το κέντρο της βρίσκεται στο παραλιακό μέτωπο. Στην περιοχή επικρατούν ιδιαίτερα χαμηλοί συντελεστές δόμησης, που συνεπάγονται αρκετά αραιό σύστημα δόμησης.

Αστικοί και οικιστικοί ιστοί Σαλαμίνας στο παρόν



Χάρτης 1. Αστικοί και οικιστικοί ιστοί στο παρόν. Ιδία επεξεργασία

2. Παρελθόν

2.1. Ιστορικοί μετασχηματισμοί

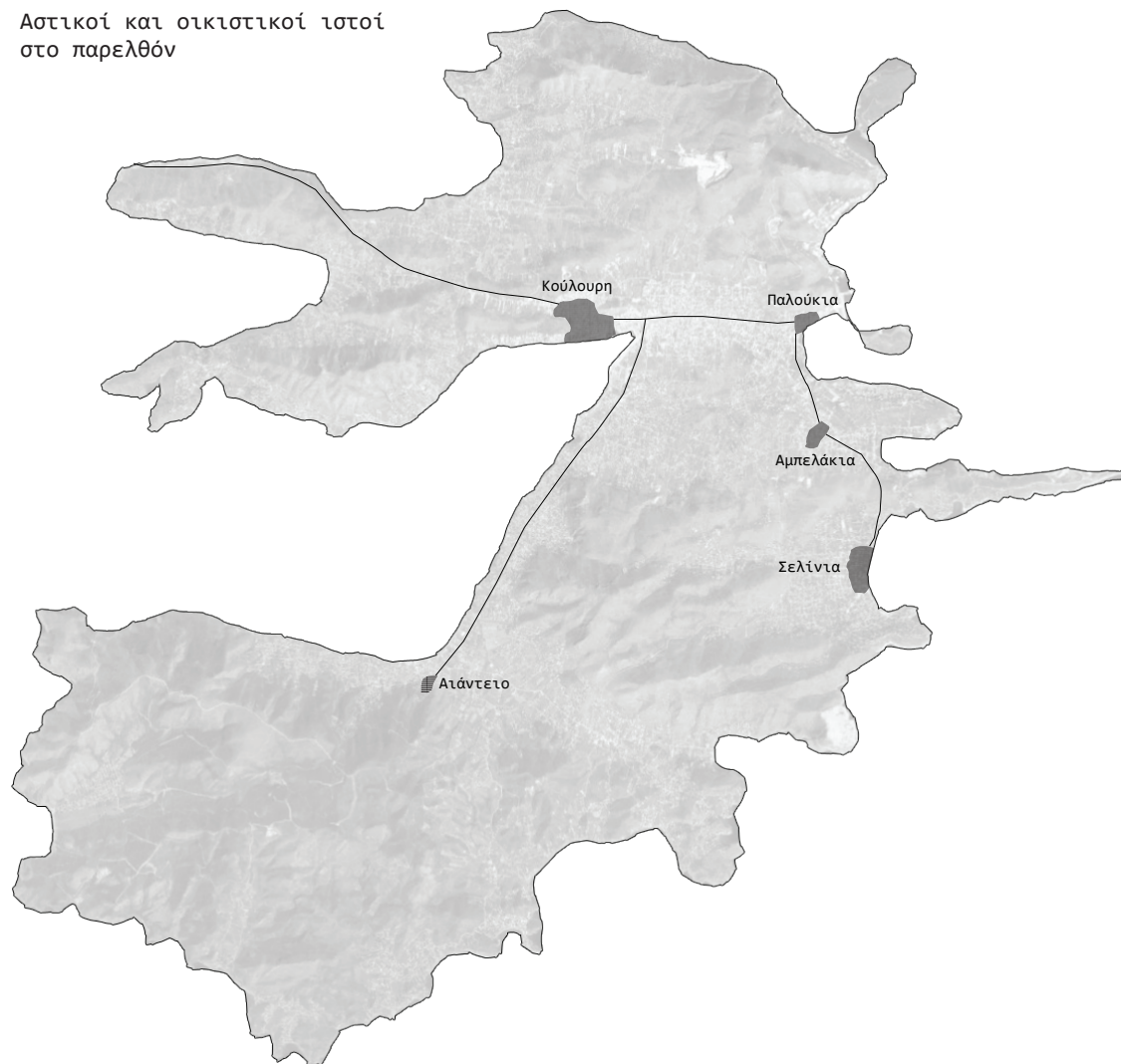
Η Σαλαμίνα ανήκε στους Μεγαρείς, από το 640 π.Χ. έως το 570 π.Χ.. Η ναυμαχία της Σαλαμίνας διεξήχθη στις 22 Σεπτεμβρίου του 480 π.Χ. («Θεμιστοκλής», 100 Μεγάλοι Έλληνες, Εκδόσεις Σκάι), («Η Ναυμαχία στη Σαλαμίνα», Εκδόσεις Μ. Πεχλιβανίδη & Σία), μεταξύ των αρχαίων ελληνικών πόλεων-κρατών και της Περσικής Αυτοκρατορίας. Αποτέλεσε σημαντική σύγκρουση της δεύτερης περσικής εισβολής στην Ελλάδα, η οποία άρχισε το 480 π.Χ.. Το 318 π.Χ., η Σαλαμίνα καταλήφθηκε από τους Μακεδόνες και συγκεκριμένα από τον Κάσσανδρο, έναν από τους επιγόνους του Μ. Αλεξάνδρου. Αρκετά χρόνια αργότερα, το 229 π.Χ., ο αρχηγός της Αχαϊκής Συμπολιτείας Άρατος, την παρέδωσε εκ νέου στους Αθηναίους. Από τότε η Σαλαμίνα ακολούθησε, κατά κανόνα, την τύχη της Αθήνας και της υπόλοιπης Ελλάδας σε όλες της φάσεις της πολυκύμαντης ιστορίας της (Ρωμαϊκοί χρόνοι, Βυζαντινή περίοδος, Φραγκοκρατία, Τουρκοκρατία). Σύμφωνα με τον περιηγητή της αρχαιότητας, Πausανία, στην εποχή του (τέλη του 2ου μ.Χ. αι.) η αρχαία πόλη της Σαλαμίνας (σημερινά Αμπελάκια) είχε εγκαταλειφθεί καθόσον ο ίδιος διαπίστωσε ερείπια στην Αγορά της. Οι κάτοικοι που την εγκατέλειψαν, εγκαταστάθηκαν σε άλλα σημεία του νησιού. Από τα υπάρχοντα αρχαιολογικά στοιχεία της Σαλαμίνας, τεκμαίρεται η ύπαρξη δύο οικισμών κατά τη διάρκεια αυτής της χιλιετίας: ενός στη νότια πλευρά εκεί, όπου σήμερα ευρίσκεται το χωριό Αιάντειο και ενός άλλου στη βόρεια πλευρά στη θέση, όπου είναι η σημερινή πόλη της Σαλαμίνας. Λίγα χρόνια μετά την άλωση της Κωνσταντινούπολης από τον Μωάμεθ Β' (1453), οι Τούρκοι κυρίευσαν τη Σαλαμίνα (1462). Επί Τουρκοκρατίας, η κοινωνική και οικονομική ζωή ατόνησε στο νησί, που αποκαλείται έκτοτε Κούλουρη. Τα ιστορικά στοιχεία για τα πρώτα διακόσια χρόνια αυτής της περιόδου (1450-1650) είναι ελάχιστα έως ανύπαρκτα. Στα μέσα του 17ου αιώνα επισκέφθηκαν τη Σαλαμίνα δύο σημαντικές προσωπικότητες. Το 1640 ο Μεγαρίτης Λάμπρος Κανέλλος (μετέπειτα Όσιος Λαυρέντιος), ο οποίος το 1682 επανίδρυσε, ή κατά άλλους ανακαίνισε, το καθολικό της Μονής Φανερωμένης και το 1674 ο Άγγλος πρόξενος Τζίν Σιρόντ (Jean Siraud). Ο τελευταίος, σε σχετική έκθεσή του, έγραφε: «Επάνω στο νησί υπάρχουν τρία χωριά: το ένα ονομαζόμενο Κούλουρη (σημερινή πόλη Σαλαμίνας), το άλλο Μητρόπολη (πρόκειται περί του Αιαντείου) και το Αμπελάκι. Σε όλο το νησί δεν υπάρχουν παρά εξακόσιες ψυχές, Έλληνες που μιλούσαν ελληνικά και αρβανίτικα». Λίγα χρόνια

αργότερα, το 1688, ο ελληνικός πληθυσμός της νήσου ενισχύθηκε με την αναγκαστική μετακίνηση αθηναϊκών οικογενειών από την Αθήνα προς τη Σαλαμίνα, λόγω της παρουσίας σ' ολόκληρη την Αττική των Ενετών με επικεφαλής το Φραγκίσκο Μοροζίνη. (Λώλος Γιάννος, Σαλαμίνα, στο Βλαχόπουλος Ανδρέας (επιμ.), Αρχαιολογία-νησιά του Αιγαίου, εκδόσεις Μέλισσα, Αθήνα, 2005, σελ.176-181), Μ. Παλέρμου, Η Σαλαμίνα μέσα από το πέρασμα των αιώνων, περιοδικό <Ερευνα, τεύχος Ιουλ - Αυγ 2001, σελ. 83 & 84.)

2.2. Εικόνα της Σαλαμίνας έως και το πέρας του Β' παγκοσμίου πολέμου

Όπως περιγράφει ο πρώην δήμαρχος κ. Παναγιώτης Παρθένης κατά την διάρκεια του δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, όλη η παραγωγή και ανάπτυξη οποιουδήποτε τομέα στο νησί ήταν μηδαμινή με ελάχιστες περιπτώσεις να εξαιρούνται. Ο πόλεμος απαιτούσε έμπυχο δυναμικό, αφήνοντας πίσω ομάδες πληθυσμού λιγότερο ικανές για εργασία. Ακόμα και μετά το πέρας του, υπήρχε μεγάλη αδράνεια στις δραστηριότητες του πληθυσμού ως φυσικό επακόλουθο των οικονομικών προβλημάτων που υπήρξαν. Η μόρφωση δεν υπήρξε από τις πρώτες προτεραιότητες στις περισσότερες οικογένειες. Η νοοτροπία της εποχής υποστήριζε πως οι νέοι έπρεπε να βοηθούν τους γονείς τους με τις εκάστοτε ασχολίες τους. Ο πληθυσμός την δεκαετία '40 - '50 παρέμεινε στάσιμος με υψηλά ποσοστά φτώχειας. Μικρό ποσοστό κατοίκων επισκέπτονταν τακτικά την Αθήνα και τον Πειραιά. Το νησί παρά την κοντινή απόσταση με την πρωτεύουσα, είχε την περίοδο εκείνη χαρακτήρα επαρχιακής πόλης με ελάχιστο πληθυσμό κατοίκων (περίπου 7.000 σύμφωνα με μαρτυρίες του Δημήτριου Σακελλαρίου). Από το 1950 και μετά παρατηρείται σταδιακή ανάπτυξη με την επανεκκίνηση των επαγγελμάτων που είχαν σταματήσει (γεωργία, αλιεία, εμπόριο κ.λ.π.). Οι εξαγωγές εντείνονται και αφορούν κυρίως τοπικά προϊόντα όπως λάδι, ελιές και ρετσίνα. Δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίας ιδίως στον οικοδομικό τομέα χάρη της ανέγερσης νέων κατοικιών. Παρατηρείται πλέον αυξημένη προσέλευση μαθητών ηλικιών 6 - 14 στην πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια εκπαίδευση, καθώς εφαρμόζεται αυστηρά πλέον ο νόμος περί υποχρεωτικής εκπαίδευσης των παραπάνω ηλικιών που είχε τεθεί σε ισχύ το 1926 από το υπουργείο Παιδείας. Η ψυχαγωγία των κατοίκων ενισχύεται με την έλευση δημοσίων θεαμάτων (κινηματογράφος) ενώ τα μέσα μαζικής μεταφοράς, πλωτά και χερσαία, εκσυγχρονίζονται, πληθαίνουν και γίνονται πιο τακτικά. Αυτοί που ουσιαστικά είχαν και εξακολουθούσαν να έχουν

Αστικοί και οικιστικοί ιστοί
στο παρελθόν



οικονομική ευχέρεια ήταν κυρίως πληρώματα εμπορικής ναυτιλίας. Ένα τμήμα πληθυσμού του νησιού θα στραφεί προς εργασία στην Αθήνα καθώς το Υπουργείο Ανοικοδόμησης εκείνη την περίοδο ανακοινώνει την πρόθεση του για την ανέγερση πολλαπλών έργων στην Αττική, ζητώντας άμεσα ανθρώπινο δυναμικό για την κατασκευή τους. Επίσης, τελειόφοιτοι δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης στρέφονταν προς την πρωτεύουσα για περαιτέρω εκπαίδευση στα ελληνικά πανεπιστήμια.

Χάρτης 2. Αστικοί και οικιστικοί ιστοί στο παρελθόν. Ιδία επεξεργασία

2.3. Κοινωνικά στρώματα βάση επαγγέλματος - εισοδήματος

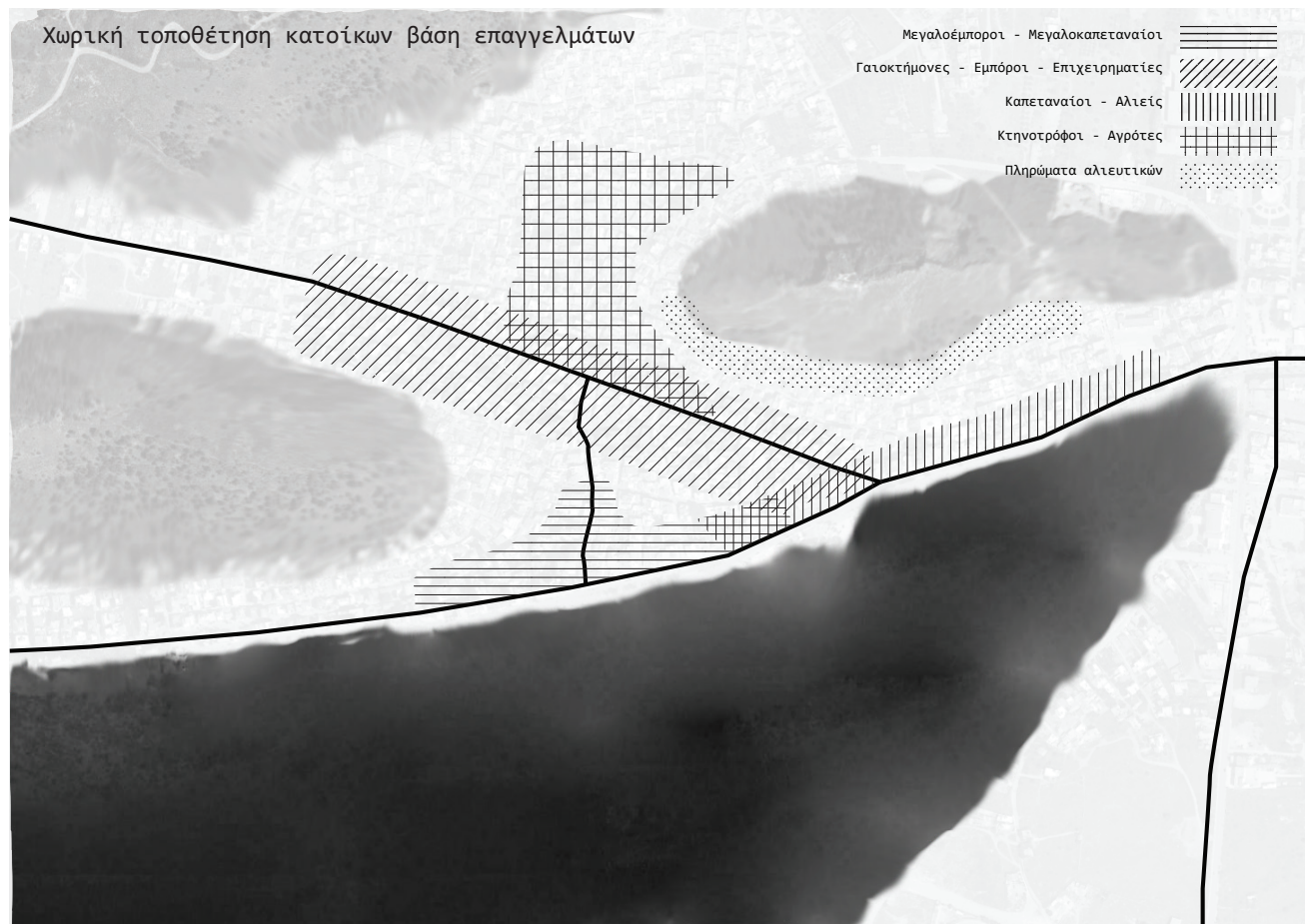
Κατά τον κ. Σπύρο Παπανικολάου και κ. Παναγιώτη Παρθένη οι Σαλαμίνιοι ανέκαθεν έως και μετά το πέρας του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, βιοπορίζονταν σε εξαιρετικά μεγάλο ποσοστό από γεωργικό και στον αλιευτικό τομέα. Μικρό μέρος του πληθυσμού ασχολείτο με το εμπόριο ενώ στις δημοτικές υπηρεσίες στις αρχές του 20^{ου} ο αριθμός εργαζομένων ήταν μικρό. Σεβαστό, αναλογικά του πληθυσμού, είναι το ποσοστό των ενστόλων που απασχολείτο στο αναφερόμενο χρονικό πλαίσιο στην ναυτική βάση Σαλαμίνας σύμφωνα με τα αρχεία ένστολων απασχολουμένων στον Ναύσταθμο Σαλαμίνας και στα πολεμικά πλοία

Δημιουργείται ένα φάσμα κοινωνικής διαστρωμάτωσης βάση των βιοποριστικών επαγγελμάτων λαμβάνοντας επιπλέον υπόψη προσεγγιστικά τα ποσά εισοδημάτων των πολιτών. Γίνεται επίσης αναφορά στο μορφωτικό τους επίπεδο. Στον αγροτικό και αλιευτικό τομέα συναντούμε δυο κατηγορίες. Η μία αφορά τους ιδιοκτήτες αγροτικής γη και αλιευτικών πλοίων και η άλλη για τους εργάτες αντίστοιχα. Το στρώμα των ιδιοκτητών γης και των αλιευτικών σκαφών παρά την διαφορετική φύση των επαγγελμάτων τους μπορούν να συμπτυχθούν σε μια ομάδα βάση της μεσαίας οικονομικής κατάστασής τους. Και οι δυο ομάδες τύπου εργασίας διαμένουν λόγω των παραπάνω συνθηκών σε κοντινή απόσταση από τον εργασιακό τους χώρο, ιδιαίτερα οι αλιείς. Εξαρτώμενοι από τους παραπάνω είναι η υποκατηγορία των εργαζομένων σε πληρώματα αλιευτικών, εργατών σε χωράφια, και εργατών εξαγωγής ρετσίνας και παρασκευής κάρβουνου οι οποίοι αποτελούν κοινωνική τάξη περαιτέρω χαμηλότερου εισοδήματος. Το μορφωτικό επίπεδο των παραπάνω στρωμάτων είναι ελάχιστο έως ενύπαρκτο.

Το στρώμα των ελευθέρων επαγγελματιών - εμπόρων αποτελείται από ομάδα ανθρώπων κατά ένα ποσοστό μορφωμένη που συναναστρέφεται ανά τακτά χρονικά διαστήματα με τον εμπορικό τομέα της Αθήνας. Γίνεται διακίνηση εμπορευμάτων από και προς την πρωτεύουσα, καθώς και μεταξύ των υπολοίπων οικισμών του νησιού. Οι ελεύθεροι επαγγελματίες είναι συνήθως ιδιοκτήτες ιχθυοπωλείων, εστιατορίων - ταβερνών, καφενείων, κινηματογράφων, ιδιοκτήτες λεωφορείων μεταφοράς και λοιπών εμπορικών καταστημάτων. Τους χαρακτήριζε σχετικά καλή οικονομική κατάσταση.

Ο αριθμός των εργαζομένων στον δημόσιο τομέα αφορούσε δημόσιους υπαλλήλους που απασχολούνταν

στο δημαρχείο της πόλης και στον Ναύσταθμο Σαλαμίνας ως πολιτικό προσωπικό. Επίσης στο Ναύσταθμο εργάζονταν ως τεχνίτες πολιτικό προσωπικό προερχόμενο από τον πληθυσμό του νησιού. Επίσης από την Σαλαμίνα προήρχετο μεγάλος αριθμός ενστόλων που υπηρετούσαν στην βάση και στα πολεμικά πλοία. Μπορούμε να θεωρήσουμε πως οι παραπάνω κατηγορίες δημοσίων επαγγελματιών συγκαταλέγονται στην ίδια οικονομική διαστρωμάτωση. Στις αρχές της δεκαετίας του 1960, ο Ναύσταθμος επεκτείνει της εγκαταστάσεις του και αυξάνει τον αριθμό των πολεμικών πλοίων, δημιουργώντας απαιτήσεις για νέες θέσεις τόσο σε πολιτικό προσωπικό και τεχνίτες όσο και σε ένστολους. Με σταθερό μισθό, οι κοινωνικές ομάδες των ένστολων και δημοσίων υπαλλήλων απέπνεαν κύρος στην μικρή κοινωνία του νησιού. Ένα μέρος του πληθυσμού, ακολουθώντας την ναυτική παράδοση, ασχολήθηκε με το επάγγελμα του ναυτικού στο εμπορικό ναυτικό σε όλες τις κλίμακες της ιεραρχίας. Αυτοί κατατάσσονταν στην υψηλότερη οικονομική ομάδα. Σε αυτή την κατηγορία συγκαταλέγονταν και οι ιδιοκτήτες μεγάλων αλιευτικών σκαφών που αλίευαν σε όλη την έκταση του Αιγαίου.



Χάρτης 3.
Χωρική τοποθέτηση
κατοίκων βάση
επαγγελμάτων.
Ιδία επεξεργασία

3. Χρονική περίοδος έρευνας

3.1. Χωροταξική αναφορά κοινωνικών στρωμάτων μετά τον Β' παγκόσμιο πόλεμο

Σύμφωνα με τις εξιστορήσεις των λαογράφων κ. Παναγιώτη Βελτανισιάν και κ. Φάνη Καπαραλιώτη οι χρήσεις γης βάση επαγγελματικών κατηγοριών του αγροτικού και αλιευτικού τομέα συγκεντρώνονταν στο βόρειο τμήμα του νησιού λόγω των περισσότερων πεδινών εκτάσεων, και του λιμανιού αντίστοιχα. Ειδικότερα το μεγαλύτερο ποσοστό των τομέων της οικονομίας του τόπου είχαν εγκατασταθεί και

αναπτυχθεί στο βόρειο τμήμα λόγω της αμεσότερης πρόσβασης στα πορθμεία και ειδικότερα στις οδικές αρτηρίες που συνέδεαν τις δύο κύριες ακτοπλοϊκές ζεύξεις διασχίζοντας το κέντρο της πόλης. Ο Ναύσταθμος είχε και έχει τις εγκαταστάσεις του ακριβώς δίπλα από το λιμάνι των Παλουκίων.

Παρατηρώντας το σχήμα του νησιού και ειδικότερα το σημείο σύγκλεισης του βόρειου και του νότιου τμήματος, θα χαρακτηρίσουμε την πόλη της Σαλαμίνας ως κεντρικό σημείο αναφοράς για την καλύτερη κατανόηση των περιοχών.

Λαμβάνοντας υπόψιν την παραπάνω ανάλυση περί κοινωνικής διαστρωμάτωσης, παρατηρούμε πέντε επικρατούσες ομάδες σε πέντε διαφορετικές περιοχές της πόλης. Η περισσότερο ευκατάστατη ομάδα πληθυσμού που ασχολείτο κυρίως με εμπορική ναυτιλία, και μεγάλης κλίμακας αλιεία (αρκετά αλιευτικά πλοία στην κατοχή τους), ήταν εγκατεστημένη στο παραθαλάσσιο τμήμα της πόλης, γύρω από το σημείο που η οδός Αγίου Μηνά συναντά τον παραλιακό δρόμο και προς τα δυτικά. Μερικές κατοικίες της ομάδας αυτής συναντώνται στα στενά που εισέρχονται στον ιστό της πόλης, στην περιοχή της εκκλησίας του Αγίου Μηνά και του Αγίου Αντρέα στις οποίες απεικονίζεται κατασκευαστικά η οικονομική ευχέρεια των ιδιοκτητών τους. Τα οικήματα αυτά αποτελούνταν στις περισσότερες περιπτώσεις από παραπάνω από έναν ορόφους, ευρύχωρους χώρους στο εσωτερικό και επαρκείς εξοπλισμό διαβίωσης (εξοπλισμός κουζίνας, συσκευές θέρμανσης, χώροι πλύσης ρούχων κ.λπ.). Διατηρούσαν αρχοντικό στυλ με κεραμοσκεπές, μεγάλα ανοίγματα και εξωτερική διακόσμηση με νεοκλασικές επιρροές. Πρόκειται για περιοχή με άνετο οδικό δίκτυο, καθώς ακόμη και στα τμήματα που υπήρχε υψομετρική κλίση, τα σοκάκια είχαν πλάτος μέσου όρου τεσσάρων μέτρων. Η μικρή κλίμακα δόμησης, λόγω μεγέθους οικοπέδων και κατοικιών, δημιουργούσε αρκετές οπτικές φυγές προς την θάλασσα από την οπτική στο εσωτερικό της πόλης.

Στην πλατεία του Μπόσκου, βορειοδυτικά της λεωφόρου Φανερωμένης, κατοικούσαν οι ευκατάστατοι γαιοκτήμονες, οι οποίοι είχαν συνήθως τα κτήματά τους στο βορειοδυτικό και στο νότιο τμήμα της Σαλαμίνας. Ήταν περιοχή με χαρακτηριστικά μεγάλο αριθμό πηγαδιών, με πολύ μικρή πυκνότητα δόμησης και με κλίση εδάφους καθώς βρισκόταν στους πρόποδες του λόφου των Μύλων. Οι κατοικίες εδώ αποτελούνταν συνήθως από έναν όροφο, μεγάλους εξωτερικούς χώρους και προκήπια με μέσο όρο έκτασης τα πεντακόσια τετραγωνικά μέτρα. Εκτός πόλης, από το δυτικό όριο της πλατείας

του Μπόσκου και ως τα δυτικά θαλάσσια όρια του νησιού, σε περιοχές όπως Βασιλικά και Αη Γιώργη, εξαπλώνονταν οι γεωργικές εκτάσεις. Γεωργικές εκτάσεις επίσης συναντούμε και στην περιοχή του Αιαντείου καθώς και σε περιοχές γύρω από τον οικισμό Αμπελακίων αλλά σε μικρότερο αριθμό. Η δυσκολία μετακίνησης που υπήρχε στο παρελθόν λόγω της απουσίας οχημάτων μεταφοράς που δημιουργούσε αυτάρκειες αγροτικές συνοικίες, έπαψε να ισχύει, καθότι έγινε ευχερής η μετακίνηση από τον τόπο κατοικίας στον τόπο εργασίας και αντίστροφα.

Η ομάδα των αγροτών που κατοικούσε στην πόλη, βρισκόταν στην ίδια περιοχή με τους κτηνοτρόφους, μικροεμπόρους και μικρής κλίμακας επιχειρηματίες. Ήταν εγκαταστημένοι κυρίως στο βόρειο τμήμα της Λεωφόρου Φανερωμένης, στο λεγόμενο "Κάστρο", έως και το βόρειο όριο της πόλης. Στα οικόπεδα αυτά, στα οποία συνήθως κατοικούσαν πέραν της μιας οικογένειες, είχαν έκταση μέσου όρου τετρακοσίων τετραγωνικών μέτρων. Πρόκειται για περιοχή στην οποία οι κατοικίες είχαν ψηλούς μαντρότοιχους ως όρια ιδιοκτησίας καθώς και χαμηλές κύριες εισόδους χωρίς περαιτέρω ανοίγματα. Τα οικήματα, πολλές φορές τοποθετούνταν περιμετρικά του οικοπέδου, αφήνοντας στο κέντρο του έναν αρκετά μεγάλο αίθριο χώρο - αυλή για χειρωνακτικές εργασίες των νοικοκυριών. Αυτός ο τύπος κατοικίας, έστρεφε όλες τις ενέργειες των ιδιοκτητών προς τα έξω, αποκόποντας έτσι την ουσιαστική επικοινωνία με τον περίγυρο και εντείνοντας την συλλογικότητα μεταξύ των συγγενικών οικογενειών που κατοικούσαν εκεί. Ενδέχεται επίσης να ήταν απόρροια σχεδιασμού μιας εποχής που οι ληστείες και οι επιδρομές κακοποιών στα σπίτια ήταν τακτικό φαινόμενο. Η κάτοψη ήταν άκρως λιτή, συνήθως αποτελούμενη από ένα μεγάλο ορθογώνιο παραλληλόγραμμο δωμάτιο στο οποίο λάμβαναν χώρα όλες οι ενέργειες διημέρευσης ενώ στο μεγαλύτερο ποσοστό των περιπτώσεων, το αποχωρητήριο ήταν εξωτερικά εγκατεστημένο. Δεν έπαψαν να υπάρχουν όμως και εδώ μονοκατοικίες με αυλή σε σχέση με τον τύπο οικημάτων πολλαπλών οικογενειών. Το οδικό δίκτυο της περιοχής αποτελείτο από πολλά σοκάκια μικρού πλάτους, που πολλές φορές δημιουργούσαν δαιδαλώδεις διαδρομές, πράγμα που μπορούμε να διαπιστώσουμε και σήμερα λόγω του ότι το πολεοδομικό σχέδιο της πόλης στην συγκεκριμένη περιοχή έχει εφαρμοστεί βάση της τότε υπάρχουσας κατάστασης.

Στο παραλιακό μέτωπο της πόλης και συγκεκριμένα στην περιοχή της σύγκλησης της λεωφόρου Φανερωμένης και της Ακτή Καραϊσκάκη, καθώς και νότια του λόφου προφήτη Ηλία, στο όριο της

θάλασσας, κατοικούσαν οι αποσχολούμενοι με επαγγέλματα που αφορούσαν την αλιεία. Οι πιο ευκατάστατοι καπεταναίοι αλιείς είχαν ιδιοκτησίες στην περιοχή της σύγκλησης των παραπάνω οδών προς την πλευρά της θάλασσας. Τα οικήματα σε αυτή την περιοχή, παρείχαν άμεση πρόσβαση στο λιμάνι, άρα και στα αλιευτικά τους σκάφη. Συνήθως αρχοντικές κατοικίες, αποτελούμενες από παραπάνω από έναν όροφο, περιείχαν μεγάλους εξωτερικούς χώρους για τις αλιευτικές παραεργασίες (απόθεση - επισκευή δικτυών). Παρά τη μεγαλύτερη κλίμακα δόμησης της συγκεκριμένης περιοχής, επικρατεί επίσης η άνεση στις οπτικές φυγές των δρόμων προς την θάλασσα από την οπτική του της πόλης. Γύρω από το λόφο του προφήτη Ηλία, και πιο συγκεκριμένα στους πρόποδες στο νότιο τμήμα του, κατοίκησαν οι κατώτερες οικονομικές τάξεις. Πρόκειται για κατοικίες των πληρωμάτων των αλιευτικών, των εργατών ρετσίνης και των караβομαραγκών, άνθρωποι που γενικά ζούσαν με τα άκρως απαραίτητα μέσα διαβίωσης. Πολύ λιτές κατασκευές αποτελούμενες από ευτελή υλικά (λιακωτά σπίτια) συμπλήρωναν το σύνολο μιας περιοχής με μεγάλη υψομετρική διαφορά, πολύ στενό, απότομα ανοδικό και πρόχειρα διαμορφωμένο οδικό δίκτυο αλλά όμορφη θέα προς τον όρμο της Σαλαμίνας.

Η λεωφόρος Φανερωμένης αποτελούσε την εμπορική ραχοκοκαλιά της πόλης. Το σημείο της λεωφόρου που βρίσκεται μέχρι και σήμερα η εκκλησία του Άγιου Μηνά αποτελούσε το κέντρο της Κούλουρης. Πλησίον βρισκόταν το πρώτο δημαρχείο του νησιού όπως επίσης και οι περισσότερες λειτουργίες της πόλης, εμπορικά καταστήματα, καφενεία, κινηματογράφος, η αστυνομία. Η κατοικία στην περιοχή συνδυαζόταν με τις παραπάνω χρήσεις, καταλαμβάνοντας υπέργειους ορόφους. Ήταν και είναι η πιο πυκνά δομημένη περιοχή της πόλης.

3.2. Έννοια γειτονιάς στην πόλη της Σαλαμίνας

Το χαρακτηριστικό της πόλης της Σαλαμίνας πριν την κατά κόρων εισαγωγή μηχανοκίνητων οχημάτων, ήταν η διαίρεση της σε επιμέρους γειτονιές. Γειτονιές που τις χαρακτήριζε ο κόσμος που ζούσε σε αυτές, για παράδειγμα η γειτονιά των ψαράδων ή η γειτονιά των περιβολάριδων. Κάθε τέτοια γειτονιά αποτελείτο από ένα κεντρικό πυρήνα που θα φιλοξενούσε λειτουργίες όπως ένα μπακά-λικο, ένα φούρνο ή μια ταβέρνα. Οι κάτοικοι της γειτονιάς ήταν γνωστοί και σε κοντινή επαφή

συνεχώς χάρη της ομαδικής αντιμετώπισης πιθανών προβλημάτων. Σε πολλές περιπτώσεις, όταν θα υπήρχε ανάγκη, η μια οικογένεια θα φρόντιζε τα μέλη της γειτονικής της.

Σύμφωνα με τις διηγήσεις του κ. Δημήτρη Σακελλαρίου η ποιότητα των δρόμων στις περισσότερες γειτονιές ήταν χωμάτινη, ενώ τα πλάτη τους δίχως προκαθορισμένα μέτρα αφού την οριοθέτηση τους έθεταν τα όρια ιδιοκτησιών. Οι τρεις μεγάλες εκκλησίες που βρίσκονται στο κέντρο της πόλης μέχρι και σήμερα, αυτή του αγίου Μηνά, του Αγίου Δημήτρη και του αγίου Αντρέα, αποτελούσαν τους μεγαλύτερους πυρήνες της πόλης και σημεία συνάθροισης σε υπαίθριους χώρους τους. Σε ακόμη μικρότερη κλίμακα από την γειτονιά, η οικογένεια – που ήταν πολυμελής στις περισσότερες περιπτώσεις δημιουργούσε τον δικό της ισχυρό πυρήνα με τα μέλη της να προσφέρουν τις ικανότητες και δεξιότητες προς όφελος του συνόλου της οικογένειας, θυσιάζοντας πολλές φορές προσωπικούς τρόπους βελτίωσης ικανοτήτων όπως για παράδειγμα μόρφωση.

3.3. Δημόσιοι χώροι, περιβαλλοντική ρύπανση και ηχορύπανση

Δημόσιοι χώροι με την έννοια της πλατείας που γνωρίζουμε σήμερα υπήρχαν ανέκαθεν. Παλαιότερα όμως, προ του Β'ΠΠ, υπήρχαν πολλά πηγάδια μέσω των οποίων γινόταν η ύδρευση οποιασδήποτε μορφής, που βρίσκονταν στις κυριότερες πλατείες της πόλης της Σαλαμίνας και των οικισμών της και που σήμερα είναι ανενεργά. Οι πολίτες προμηθεύονταν στάμνες με νερό από αυτούς που είχαν κάνει γεώτρηση στα πηγάδια, με το αντίστοιχο αντίτιμο. Γύρω από τα πηγάδια υπήρχαν εγκαταστάσεις για το πλύσιμο των ρούχων. Αυτές οι πηγές νερού, αποτελούσαν λοιπόν τότε τους εναλλακτικούς χώρους συνάθροισης για τους κατοίκους κάθε ηλικίας και φύλου, κάτι σαν φυσικές πλατείες. Πλέον οι διαμορφωμένες πλατείες μαζί με το παραλιακό μέτωπο αποτελούσαν και αποτελούν σημαντικούς χώρο συνάθροισης του πολιτών.



Εικόνα 1.
Πλατεία Μπόσκου 1955

Με ελάχιστη παρεμβολή στο φυσικό τοπίο και με ασχολίες που δεν επιβάρυναν το περιβάλλον καθώς και με την απουσία μεγάλου αριθμού μηχανοκίνητων οχημάτων, τα επίπεδα ηχορύπανσης ήταν σε πολύ χαμηλά έως ανύπαρκτα. Η μόνη όχληση που μπορούσε κάποιος να παρατηρήσει ήταν οι μηχανές αλιευτικών από το λιμάνι και η μουσική από τα λίγα καταστήματα αναψυχής. Όσον αφορά την περιβαλλοντική ρύπανση, βρισκόταν στα ίδια επίπεδα με αυτήν της

ηχορύπανσης. Συνεχής παροχή ηλεκτρικής ενέργειας δεν υπήρχε τόσο στους δημόσιους χώρους όσο και στους ιδιωτικούς χώρους. Το πρώτο εργοστάσιο ηλεκτρικού ρεύματος ήταν εγκατεστημένο στους πρόποδες του λόφου προφήτη Ηλία, παράγοντας ρεύμα για περιορισμένο χρονικό διάστημα εντός της ημέρας, με συχνές όμως διακοπές. Η ηλεκτρική ενέργεια παραγόταν μέσω diesel μηχανής εσωτερικής καύσεως.

Σε γενικές γραμμές, στην Σαλαμίνα υπήρχαν υποτυπώδεις βιοτεχνίες που αφορούσαν την παραγωγή κρασιού, λαδιού και αεριούχων ποτών. Έτσι, οι εκτάσεις αμπελιών και ελιών βρισκόνταν στην περιοχή των Βασιλικών και στην περιοχή των Αμπελακίων ενώ το εργοστάσιο αεριούχων ποτών βρισκόταν στο κέντρο της πόλης. Εκείνη την περίοδο υπήρξε και υπερτοπικό εμπόριο, που αφορούσε κυρίως προϊόντα όπως λάδι, ρετσίνα και κηπευτικά αγαθά, το οποίο όμως κυμαινόταν σε χαμηλά

επίπεδα. Σύμφωνα με τον λαογράφο Φάνη Καπαραλιώτη την ποιότητα της ζωής της Σαλαμίνας εκείνη την εποχή την χαρακτήριζε η στασιμότητα και η επαναλαμβανόμενη ρουτίνα στις δραστηριότητες των ανθρώπων, με τα πανηγύρια και τις κοινωνικές εκδηλώσεις να αποτελούν τις κύριες μορφές ψυχαγωγίας και αφορμές εξόδων. Βασικό στοιχείο ψυχαγωγίας και συνάθροισης της κοινότητας του νησιού ήταν ο κυριακάτικος περίπατος στην βόρεια όχθη του λιμανιού, που βρίσκεται εγγύς του οικιστικού ιστού. Η διαδρομή περιπάτου είχε μήκος περίπου εξακόσια μέτρα, χωμάτινης υποδομής και με επαρκή φωτισμό.

3.4. Θεσμικοί περιορισμοί κρατικών φορέων για την Σαλαμίνα

Ο Ναύσταθμος Σαλαμίνας είχε χαρακτηριστεί από το υπουργείο Άμυνας ως ναυτικό οχυρό έως και το έτος 1989 όπου και ο νόμος αυτός αναιρέθηκε (Ιστορικό αρχείο Ναυστάθμου Σαλαμίνας). Το 1947 ο Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού υλοποίησε τον χάρτη που υποδείκνυε τα νησιά του Σαρωνικού που είναι κατάλληλα για τουριστική χρήση. Η Σαλαμίνα έχει εξαιρεθεί από την λίστα αυτή λόγω του Ναυστάθμου, των εγκαταστάσεων ναυπηγείων στην περιοχή Ελευσίνας - Σκαραμαγκά και των δραστηριοτήτων του Ο.Λ.Π. στον κόλπο Αττικού Περάματος Κυνοσούρας.

3.5. Νέες οικονομικές δραστηριότητες

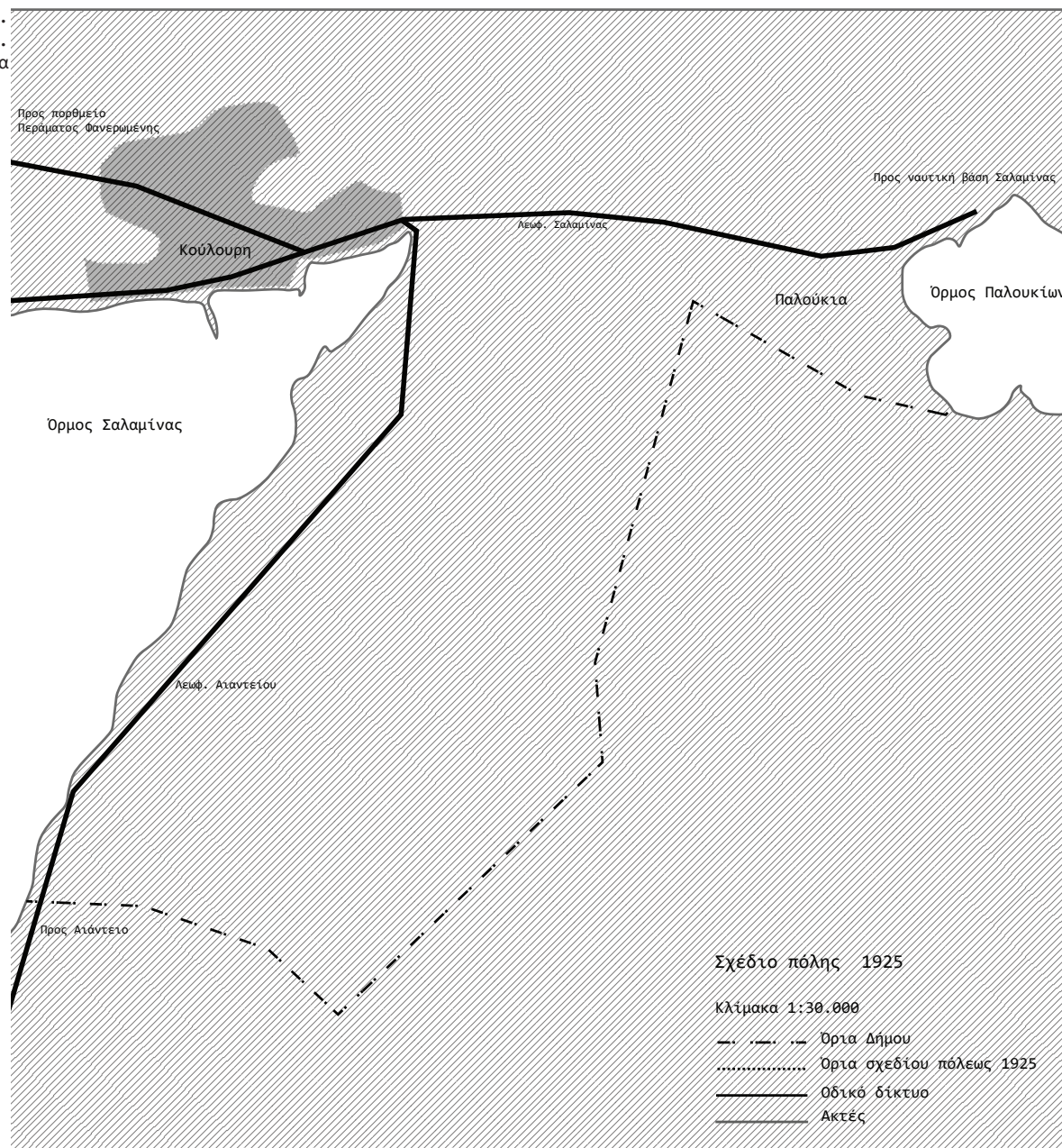
Από τα τέλη της δεκαετίας του 1940, οι γύρω περιοχές από την Σαλαμίνα αποτελούσαν τοποθεσίες για την εγκατάσταση βαριών βιομηχανιών σύμφωνα τις θεσμικές ρυθμίσεις της εποχής. Αναφέρονται για τις περιοχές του Θριάσιου πεδίου, τον Ασπρόπυργο και την Ελευσίνα. Οι κάτοικοι του νησιού, ανά τα χρόνια, στρέφονταν ανέκαθεν για επαγγελματική απασχόληση στην Αττική. Σε αυτή την περίπτωση δημιουργήθηκε ένα κοινωνικό στρώμα εργατών που αφορούσε τον δευτερογενή τομέα οικονομίας, και ειδικότερα αυτόν των βαριών βιομηχανιών. Σύμφωνα με τις διηγήσεις του Παναγιώτη Παρθένη οι απολαβές ήταν μεγαλύτερες από αυτές των γεωργών ή των αλιέων κατά μέσο όρο. Το μορφωτικό επίπεδο ήταν χαμηλό σε γενικές γραμμές. Το στρώμα αυτό ενισχύθηκε πληθυσμιακά όταν το 1957 ιδρύθηκαν τα Ναυπηγεία στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος.

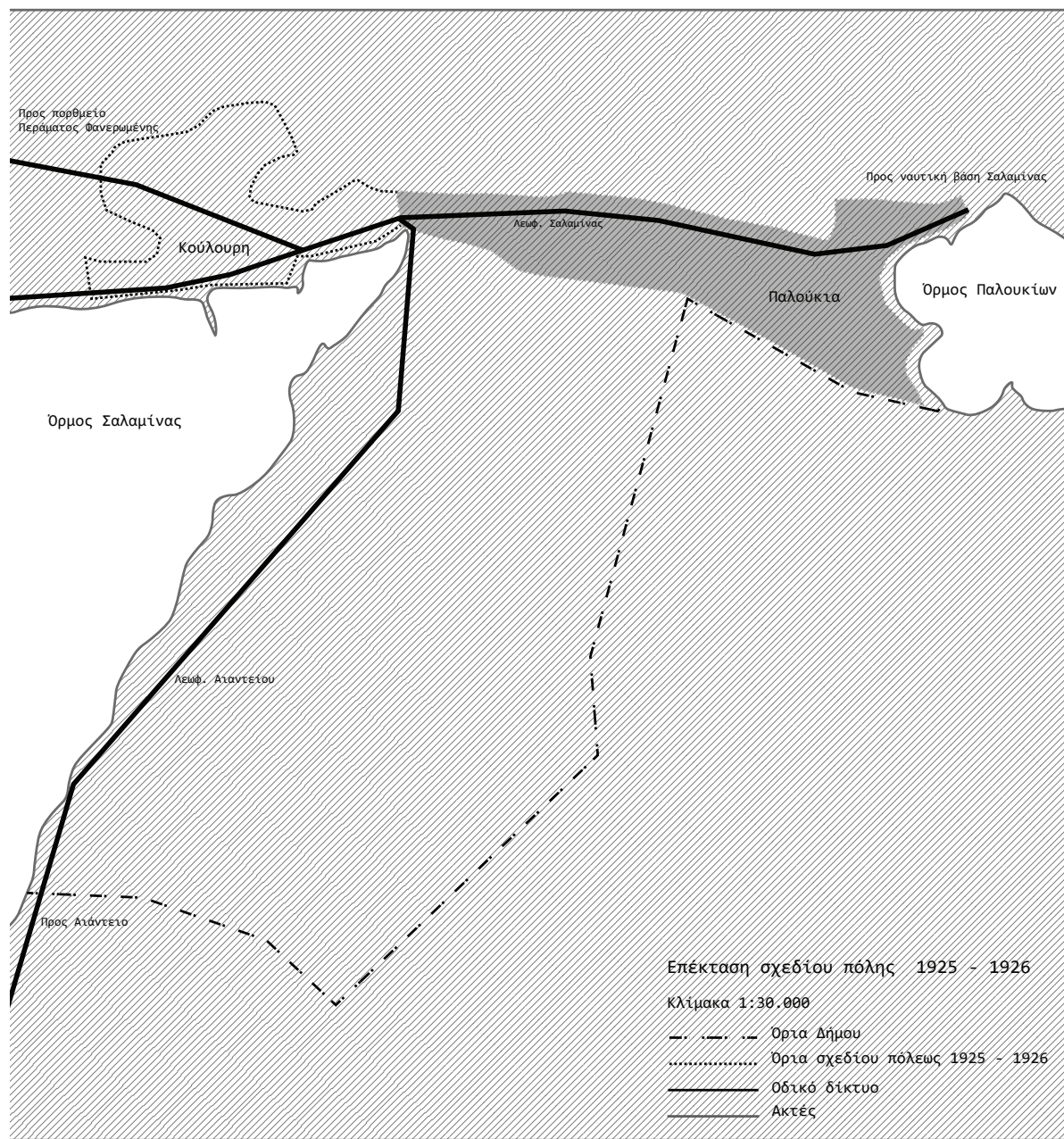
Με την εδραίωση των βιομηχανικών εγκαταστάσεων στις γύρω περιοχές της Σαλαμίνας και την αύξηση του ποσού εργαζομένων που προέρχονταν από το νησί, οι μεταφορές στο πορθμείο των Παλουκίων αυξήθηκαν σταδιακά. Αρχικά προστέθηκαν επιπλέον δρομολόγια (Ιστορικό αρχείο κοινοπραξίας Σαλαμίνας). Αργότερα όμως, με την αύξηση αριθμού επιβατών, ναυπηγήθηκαν μεγαλύτερα πλοία, τα λεγόμενα ferry boat. Με αυτή την ενέργεια, το σημείο σύνδεσης της Αττικής με το νησί διευρύνθηκε. Με μεγαλύτερα πλοία και πιο τακτικά δρομολόγια στις αρχές της δεκαετίας του '60 η Σαλαμίνα ήταν το πλησιέστερο και ευκολότερα προσβάσιμο νησί στην Αττική.

3.6. Πολεοδομικά σχέδια Σαλαμίνας

Τα παρακάτω ιστορικά στοιχεία του σχεδίου πόλης προήλθαν από την μελέτη του Γ.Π.Σ. του έτους 1984 και από πληροφορίες που ανέκτησα από τους αρμόδιους του τμήματος της πολεοδομίας του δήμου Σαλαμίνας, ενώ η αναφορά της έκτασης των οικοπέδων προήλθε από την έρευνα της Ε.Σ.Υ.Ε. του έτους 1981. Η πρώτη πολεοδομική ρύθμιση που αφορούσε τον δήμο έγινε σύμφωνα με το διάταγμα ρυμοτομίας στις 23/09/1925, και εκτεινόταν από το λιμάνι μέχρι το βουνό του προφήτη Ηλία. Προφανώς το σχέδιο βασίστηκε στο ήδη υπάρχον εδαφικό αποτύπωμα του δομημένου χώρου της Σαλαμίνας και όχι στον εξ αρχής μελετημένο σχεδιασμό από τους πολεοδόμους της εποχής. Κατόπιν με το διάταγμα της ρυμοτομίας του επόμενου έτους, την 01/02/1926, εντάσσονται στο ρυμοτομικό σχέδιο των Παλουκίων, που αποτελείτο τότε από συστάδες σπιτιών. Με το ίδιο σχέδιο εντάσσονται επίσης οι περιοχές εκατέρωθεν των παράλληλων δύο αξόνων Παλουκίων Σαλαμίνας. Το κέντρο της Σαλαμίνας με τα τότε δεδομένα πληθυσμού ήταν η πιο πυκνοκατοικημένη περιοχή του νησιού. Το σχέδιο που εκπονήθηκε δεν συμπεριλάμβανε μελέτη για δημόσιους κοινόχρηστους χώρους - πλατείες. Τα μεγαλύτερα ποσοστά πυκνότητας κατοίκων βρίσκονταν γύρω από τις εκκλησίες που υπήρχαν στο κέντρο.

Χάρτης 4.
Σχέδιο πόλης 1925.
Ίδια επεξεργασία





Χάρτης 5.
Επέκταση σχεδίου πόλης
1926. Ιδία επεξεργασία

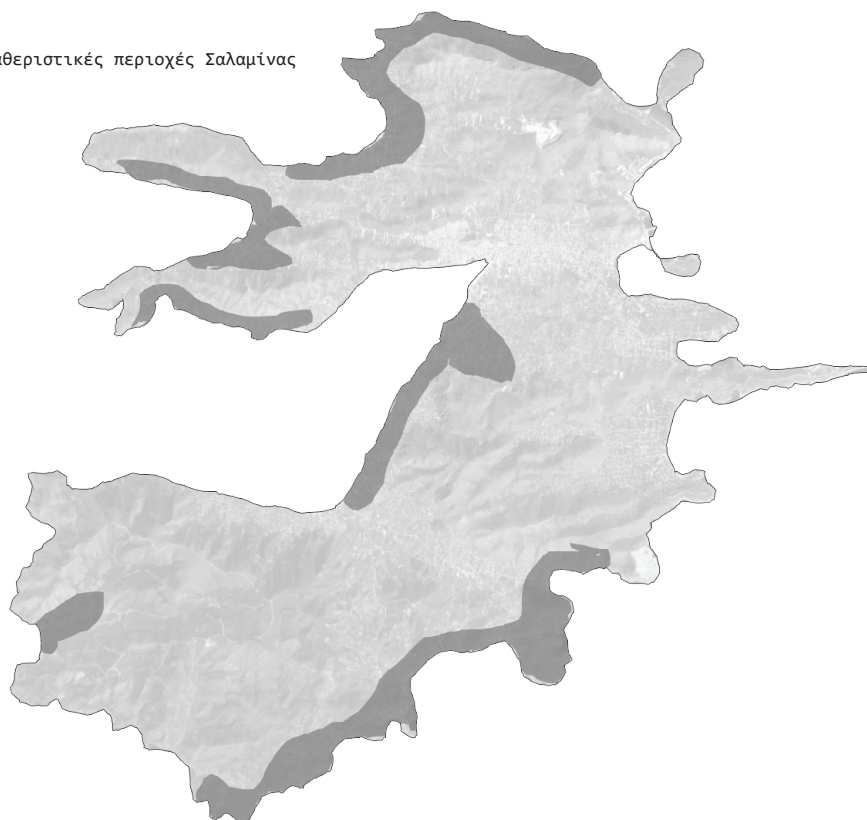
3.7. Κατάτμηση εκτάσεων

Μέχρι και την δεκαετία του 1930, η Σαλαμίνα ως νησί, λόγω της ήπιας οικονομικής παραγωγής που την χαρακτήριζε, των ανέγγιχτων φυσικών τόπων που διατηρούσε και την πολύ εύκολη πρόσβαση από το λεκανοπέδιο Αττικής, ήταν τόπος παραθερισμού για τα ανώτερα εισοδηματικά στρώματα του Πειραιά και της Αθήνας. Οι μεγάλες εκτάσεις υπό την κατοχή ενός ιδιοκτήτη ή μιας οικογένειας ήταν η βασική αρχή που επικρατούσε στον τρόπο διαμοιρασμού ακίνητης περιουσίας (Γ.Π.Σ., πολεοδομική οργάνωση - λειτουργίες Σαλαμίνας Α΄ Φάση, Υ.Χ.Ο.Π 1984, Σελίδα 66).

Προοδευτικά μετά το πέρας του πολέμου, διαμορφώνεται ο νέος χαρακτήρας του νησιού με την προσέλευση νέων ομάδων πληθυσμών από εργατικές και βιομηχανικές περιοχές του Πειραιά και της δυτικής Αθήνας. Ο τρόπος ιδιοκτησίας ακίνητης περιουσίας που αναφέρεται στην παραπάνω παράγραφο αλλάζει μορφή αφού από τα μέσα της δεκαετίας του 1950 και ύστερα αρχίζουν οι κατατμήσεις των ιδιόκτητων εκτάσεων, είτε αγροτικών είτε δασικών με σκοπό την πώλησή τους (Μελέτη Παραθεριστικής κατοικίας της Σαλαμίνας, Υ.Χ.Ο.Π., σελίδα 50-54). Η οικοπεδοποίηση δασικών εκτάσεων αφορά και περιπτώσεις παραθαλάσσιων περιοχών. Οι τιμές των μικρών αυτών αγροτεμαχίων που διατίθενται προς πώληση είναι αφενός χαμηλές και αφετέρου η εξόφληση της αξίας τους διευκολύνεται μέσω μηνιαίων δόσεων. Το γεγονός αυτό εντείνει την αμεσότερη απόκτηση τους και την πρόχειρη εγκατάσταση μιας υποτυπώδους κατοικίας είτε κύριας είτε παραθεριστικής από χαμηλότερα εισοδηματικά στρώματα. Να σημειωθεί πως οι μικρές αυτές εκτάσεις γης προορίζονταν στις περισσότερες περιπτώσεις για χρήσεις παραθεριστικής κατοικίας. Συνήθως, ένα ποσοστό των παραθεριστικών αυτών κατοικιών μετατράπηκαν σε κύρια κατοικία με την πάροδο του χρόνου. Το νέο κύμα πληθυσμού παραθεριστών αποτελεί άμεση εισοδηματική πηγή για τους Σαλαμίνιους ιδιοκτήτες οικοπέδων, που με αυτήν την εξέλιξη επενδύουν σε άλλου είδους επαγγελματικές δραστηριότητες.

Σύμφωνα με τον τοπογράφο μηχανικό Ηλία Λαλούση η μαζική ανάπτυξη παραθεριστικών περιοχών με αυθόρμητη εγκατάσταση πληθυσμού οδήγησε στην ανοικοδόμηση αυθαίρετων συνοικισμών που αποτέλεσε ένα ισχυρό χαρακτηριστικό που επηρέασε τη μετέπειτα εξέλιξη της πόλης. Η κοινωνική και οικονομική διάσταση της δημιουργίας των αυθαίρετων συνοικισμών συνδέεται με την αναζήτηση φθηνότερης και σε πιο ποιοτικό περιβάλλον περιοχή παραθεριστικής κατοικίας από τους κατοίκους

Παραθεριστικές περιοχές Σαλαμίνας



Χάρτης 6. Περιοχές παραθερισμού Σαλαμίνας. Ίδια επεξεργασία

αυτής της μετάβασης “ξεπουλούσαν” ευκολότερα τα κομμάτια γης των προγόνων τους, έναντι του εύκολου κεφαλαίου που δημιουργείτο λόγω της συναλλαγής. Η γη έπαψε να έχει την έννοια του εργαλείου επιβίωσης και ήταν πλέον “ένα κομμάτι χώμα” που “μας έκανε πλούσιους”.

Όπως πάλι περιγράφει ο κ. Ηλίας Λαλούσης αρκετοί κάτοικοι της Αθήνας, κυρίως από τα δυτικά λαϊκά προάστια, ψάχνοντας για διέξοδο από τους ρυθμούς της πόλης, στρέφονται προς την αγορά οικοπέδου για εξοχική κατοικία. Οι περιοχές αυτές είναι εκτός του κέντρου της Σαλαμίνας, στους νέους παραθεριστικούς οικισμούς. Από την εξέλιξη αυτή επωφελούνται κτηματομεσίτες από

των αστικών κέντρων της Αθήνας. Τα έντονα προβλήματα συμφόρησης, ασφάλειας, περιβαλλοντικής υποβάθμισης των κεντρικών περιοχών της πρωτεύουσας έδωσαν μεγαλύτερη ώθηση σε αυτές τις τάσεις. Επίσης η μεγάλη ανάπτυξη των συγκοινωνιακών υποδομών στις περιαστικές ζώνες του νησιού και η ευρεία διάδοση της χρήσης του αυτοκινήτου με την προσβασιμότητα των περιαστικών περιοχών καθίσταται σε πολλές περιπτώσεις ελκυστική επιτρέποντας τις εύκολες καθημερινές μετακινήσεις από και προς το αστικό κέντρο της Σαλαμίνας, την Κούλουρη.

Η πράξη της κατάκτησης ενέχει μια βαθύτερη έννοια όσον αφορά την απεξάρτηση της γης από τους ντόπιους του νησιού. Η στροφή σε άλλου είδους επαγγέλματα πέραν των γεωργικών που την χρησιμοποιούσαν σηματοδοτεί την έναρξη της άμεσης εμπορευματικής της αξίας. Ειδικότερα οι γενεές που έτυχαν

την Αθήνα, οι οποίοι λόγω διαφορετικής νοοτροπίας, περιοχής προέλευσης και μεγάλης τάσης προς το εύκολο χρήμα αρχίζουν την κατάτμηση επιπλέον γης σε πολλές επιμέρους μικρές εκτάσεις και τις αγοραπωλησίες των νέων αυτών οικοπέδων. Αρχίζει λοιπόν η ανεξέλεγκτη και δίχως υποδομές δημιουργία παραθεριστικών περιοχών με κατοικίες που δεν ακολουθούσαν κανένα πολεοδομικό σχέδιο και ήταν κατασκευασμένες από ευτελή υλικά. Οι υποδομές νερού ηλεκτρισμού και αποχέτευσης δεν υπήρχαν σε αυτούς τους νέους πόλους παραθερισμού, προκαλώντας συχνά μεγάλα προβλήματα στον δήμο του νησιού. Η μεγάλη αυτή άναρχη εισροή παραθεριστικού πληθυσμού τόνωσε το τοπικό εμπόριο και την αγορά του νησιού κυρίως τους θερινούς μήνες.

Οι μεγαλύτεροι ρυθμοί εφαρμογής του παραπάνω φαινομένου συμβαίνουν την δεκαετία του 1960 και μετά και αφορούν πάλι τις γεωργικές, δασικές και παραλιακές εκτάσεις που βρίσκονταν υπό ιδιοκτησία κατοίκων Σαλαμίνας. Ορισμένα τεμάχια γης από προηγούμενες γεωργικές η δασικές εκτάσεις, αναρριχώνται στους λόφους του νησιού σε κλίση εδάφους ακόμη και μεγαλύτερες του 30%, που σε αρκετές περιπτώσεις θεωρούνται καταπατημένες εκτάσεις του Δημοσίου. Εισχωρούν έτσι στις δασικές εκτάσεις με οδηγό, ένα επίσης αυθαίρετο δίκτυο δρόμων. Στις περιοχές αυτές εξακολουθεί να υπάρχει παντελής έλλειψη υποδομής αποχέτευσης, ύδρευσης. Βάση μαρτυριών του πολιτικού μηχανικού Τάκη Μπούτση, κατάτμηση των μεγάλων εκτάσεων γίνεται επίσης και στην περιοχή Τσάμη, που βρίσκεται στα ανατολικά όρια της πόλης. Είναι η βέλτιστη περιοχή εκτόνωσης της πόλης, καθώς πρόκειται για αρκετά στρέμματα πεδινής έκτασης. Τα οικόπεδα σε αυτήν την περίπτωση έχουν μεγαλύτερη έκταση μέσου όρου ενός στρέμματος (σχέδιο ΓΠΣ 1984). Στο ανατολικό μέρος της περιοχής βρίσκεται ο οικισμός των Παλουκίων. Επίσης το ίδιο συμβαίνει και στην παραλιακή περιοχή του Αγίου Νικολάου. Είναι λωρίδα γης περίπου 400 μέτρων πλάτους που οριοθετείται από το παραλιακό μέτωπο στο νότο και τον λόφο των Μύλων στον βορρά. Είναι στο νοτιοδυτικό τμήμα της πόλης, στην προέκταση της λεωφόρου Ακτή Καραϊσκάκη. Η διαφορά αυτού του είδους κατατμήσεων είναι το γεγονός ότι βρίσκονται εντός του σχεδίου πόλης. Υπάρχει κατευθυντήριο άξονας εκτάσεων οικοπέδων, δόμησης, οδικού δικτύου και υποδομών. Σε αντίθεση με τα οικόπεδα που διατίθενται προς πώληση στους παραθεριστικούς οικισμούς, εδώ οι ομάδες ενδιαφέροντος είναι κυρίως πολίτες της Σαλαμίνας που έχουν στόχο την ανοικοδόμηση πρώτης κατοικίας.

3.8. Θεσμικά πλαίσια σχεδίων πόλεων

Το 1923 θεσπίζεται ο βασικότερος πολεοδομικός τόμος "περί σχεδίων πόλεων, κώμων, και συνοικισμών του Κράτους και οικοδόμησης αυτών" Ν.Δ. 17/3/1923, ο οποίος ίσχυε ως το 1979 χωρίς την ενεργοποίηση στο σύνολό του. Το 1929 δημιουργείται ο Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός (Γ.Ο.Κ.), ο οποίος επιδέχεται δυο τροποποιήσεις, μια το 1955 και μια το 1973. Παράλληλα το 1979 εκδίδεται ο νόμος 947/1979 με σκοπό την αντιμετώπιση των προβλημάτων της οικιστικής περιοχής, τις χρήσεις γης καθώς και τους τρόπους ανάπτυξης ή αναμόρφωσης της. Σύμφωνα με τον πολιτικό μηχανικό κ. Τάκη Μπούτση στα επόμενα χρόνια γίνονται αρκετές μελέτες ρυθμιστικών σχεδίων τα οποία όμως τελικά δεν εφαρμόζονται. Ανάμεσα στις μελέτες αυτές είναι και το χωροταξικό του Δοξιάδη, που προτείνει σύνδεση του νησιού με την ηπειρωτική χώρα μέσω δυο γεφυρών. Το 1983 ψηφίζεται ο νόμος 1337/83, γνωστός ως "οικιστικός νόμος". Σε αυτόν διατυπώνεται το πλαίσιο επιχείρησης Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης και ξεκινά από το ΥΧΟΠ μια σειρά προσπαθειών ανάλυσης και οργάνωσης του χώρου. Η προσπάθεια αυτή παρά τις αδυναμίες στην σύλληψη, έχει σημαντικά θετικά αποτελέσματα για ολόκληρη την Αττική, αλλά και ειδικότερα για την Σαλαμίνα όπου με το άρθρο 2 απαγορεύει την ίδρυση και εγκατάσταση οποιασδήποτε βιομηχανίας - βιοτεχνίας και αποθήκης σε αυτήν, με εξαίρεση αυτών που καλύπτουν τις άμεσες ανάγκες εξυπηρέτησης της ζωής των κατοίκων. Το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας θεσπίστηκε από το Ν. 1515/85 και είναι το σύνολο των στόχων, των κατευθύνσεων, των προγραμμάτων και των μέτρων που προβλέπονται από τον νόμο αυτό ως αναγκαία για την χωροταξική και πολεοδομική οργάνωση της Αθήνας (Νόμος Αττικής και Μακρόνησος εκτός Κυθήρων) στα πλαίσια των πενταετών προγραμμάτων οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης. Στα πλαίσια της λειτουργικής και χωροταξικής οργάνωσης, η ευρύτερη περιοχή της Αθήνας υποδιαιρείται σε πέντε υποενότητες:

- Λεκανοπέδιο και Σαλαμίνα με κέντρο την Αθήνα
- Δυτική Αττική με κέντρο τα Μέγαρα
- Βόρεια Αττική με κέντρο το Καπανδρίτι
- Ανατολική Αττική με κέντρο το Λαύριο

- Νησιώτικη Αττική με κέντρο την Αίγινα

Επίσης στο άρθρο 15 αναφέρονται όλα τα απαραίτητα μέτρα για την ανάσχεση της εξάπλωσης της πόλης, η οποία επιδιώκεται με:

- Απαγόρευση κατατμήσεων γης, περιορισμένες εκτάσεις του σχεδίου πόλης στις διαμορφωμένες περιοχές κατοικίας. Ταυτόχρονη εξασφάλιση των αναγκαίων χώρων κοινωνικής υποδομής και περιορισμό της εκτός σχεδίου δόμησης.
- Ανάπλαση των υποβαθμισμένων περιοχών κατοικίας
- Οργανωμένα στεγαστικά προγράμματα
- Προστασία των ακτών από οικιστική χρήση και περίφραξη

Σύμφωνα με την παραπάνω ιεραρχική διάρθρωση στο Λεκανοπέδιο Αττικής η Σαλαμίνα συμπεριλαμβάνεται στην χωροταξική υποενοότητα της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας, ενώ η πόλη του νησιού αποτελεί κέντρο τοπικής σημασίας. Η λειτουργική σχέση του δήμου Σαλαμίνας με την Αθηναϊκή πρωτεύουσα είναι πολλαπλή και σύνθετη, της οποίας το βασικό χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι ο Δήμος εξαρτάται οικονομικά, κοινωνικά και διοικητικά από την πρωτεύουσα. Στόχος του Ρ.Σ.Α. ήταν με ένα κατάλληλο πολεοδομικό και χωροταξικό σχεδιασμό να εξασφαλίσει την απαραίτητη κοινωνική και τεχνική υποδομή ώστε να ανακουφίσει την πρωτεύουσα απορροφώντας ένα μέρος των δραστηριοτήτων και των πληθυσμιακών αυξήσεων της. Μερικές από τις προτάσεις που θα επιρρεάσουν τον Δήμο Σαλαμίνας γενικά, αλλά και την πόλη της Κούλουρης ειδικότερα, αναφέρονται στην απόφαση έγκρισης 572 / 1985 του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Δήμου Σαλαμίνας και των κοινοτήτων Αμπελακίων, Σεληνίων και Αιαντείου. Στο άρθρο 3 του νόμου 1515/85 αναγράφονται οι στόχοι και οι κατευθύνσεις του Ρ.Σ. της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας. Οι παρακάτω προτάσεις είναι ορισμένες που αφορούν το νησί της Σαλαμίνας:

- Ανάδειξη και προστασία ιστορικών στοιχείων και η οικολογική ανασυγκρότηση (ανάδειξη και προστασία των ορεινών όγκων, των τοπίων του φυσικού κάλλους και των ακτών)
- Επέκταση του σχεδίου πόλης και η δημιουργία κέντρων (Κούλουρη, Παλούκια, Αιάντειο)

- Η βελτίωση του οδικού δικτύου
- Ανακατανομή των χρήσεων, λειτουργιών και επενδύσεων, ώστε να αμβλυνθούν οι ανισότητες στην κατανομή του κοινωνικού εξοπλισμού και στην ποιότητα του οικιστικού και φυσικού περιβάλλοντος.
- Ο σχεδιασμός και προγραμματισμός της πολεοδομικής και οικιστικής ανάπτυξης, με εφαρμογή κοινωνικής και οικιστικής κατοικίας και γης, και επεκτάσεις του σχεδίου πόλης στις ήδη διαμορφωμένες αυθαίρετες κατοικίες, με στόχο την αναβάθμισή τους και την ενσωμάτωσή τους στον πολεοδομικό ιστό.

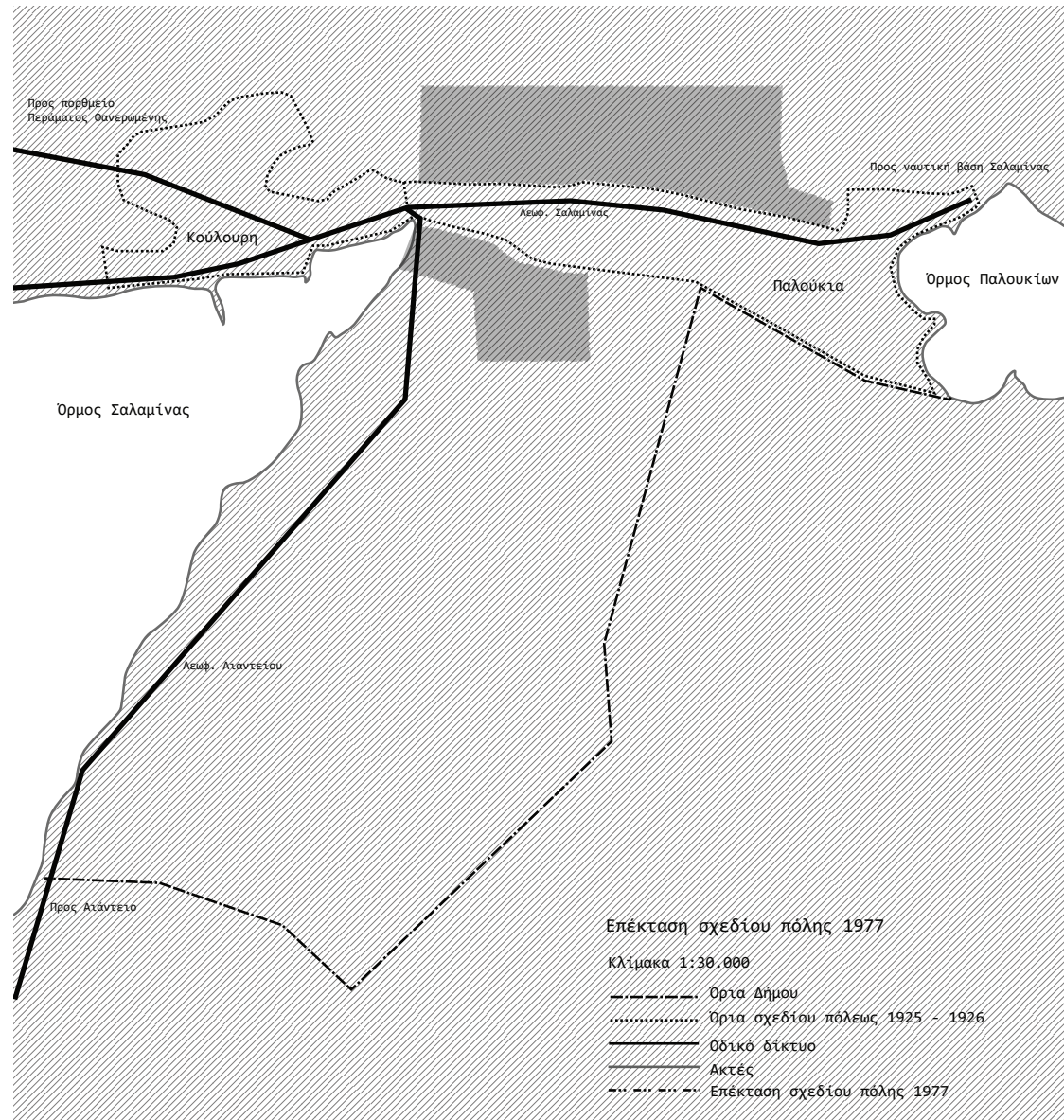
Ειδικότερα στο Γ.Π.Σ. για τον δήμο Σαλαμίνας περιλαμβάνονται:

- Επέκταση του σχεδίου πόλης σε εκτάσεις πυκνοδομημένες και αραιοδομημένες συνολικής επιφάνειας 13.481 στρεμμάτων και την δημιουργία πολεοδομικών ενοτήτων
- Τον προσδιορισμό χρήσεων γης
 1. Την χωροθέτηση των κεντρικών λειτουργιών της πόλης στο σημερινό κέντρο αυτής και στα δυο κέντρα Παλούκια και Τσάμι που θα λειτουργήσουν σαν υπερτοπικά κέντρα για όλο το νησί.
 2. Δημιουργία Δημοτικών σχολείων στην πολεοδομική ενότητα της Νέας Σαλαμίνας και ενός συγκροτήματος Τεχνικής Δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης μεταξύ Αλωνίων και Τσάμι.

3.9. Επέκταση σχεδίου πόλης 1977

Λόγω του έντονου φαινομένου της αυθαίρετης δόμησης και της αύξησης του πληθυσμού, με διάταγμα ρυμοτομίας στις 08/07/1977 πραγματοποιείται επέκταση του σχεδίου πόλεως του αστικού ιστού όπου γίνεται αποτύπωση και οργάνωση του χώρου στην περιοχή βόρεια του βόρειου άξονα Παλουκίων Σαλαμίνας. Συγκεκριμένα η επέκταση περιλαμβάνει περιοχές εκατέρωθεν των ορίων του αρχικού σχεδίου του 1926 με την επέκταση της πόλης να αφορά κυρίως την περιοχή μεταξύ της παλιάς πόλης

και του λιμένα των Παλουκίων, καθώς και περιοχής στο δυτικό παραλιακό μέτωπο της πόλης, την περιοχή του Άγιου Νικόλα. Επίσης γίνεται αναλυτική αποτύπωση του κέντρου της πόλης ως είχε εκείνη την χρονική περίοδο. Ακόμα τίθενται παράμετροι για τις νέες παραθεριστικές περιοχές. Για κάποιες από αυτές γίνεται η προσπάθεια ένταξης τους σε σχέδιο. Για το τελευταίο τμήμα περί παραθεριστικής οικιστικής πολιτικής το σχέδιο δεν λαμβάνεται υπόψιν λόγω του ότι κάτοικοι εξακολουθούσαν να καταφεύγουν στην αυθαίρετη δόμηση λόγω της χαμηλής εισοδηματικής στάθμης και οικονομικής ανεπάρκειας για την έκδοση άδειας οικοδόμησης. Επίσης συντέλεσε το γεγονός της απουσίας διοικητικών υπηρεσιών και ελέγχου νόμιμης δόμησης. Έτσι με το διάταγμα του έτους 1981 τροποποιείται εκ νέου το ρυμοτομικό σχέδιο των περιοχών αυτών με βάση το αρχικό σχέδιο του 1926. Μετα-



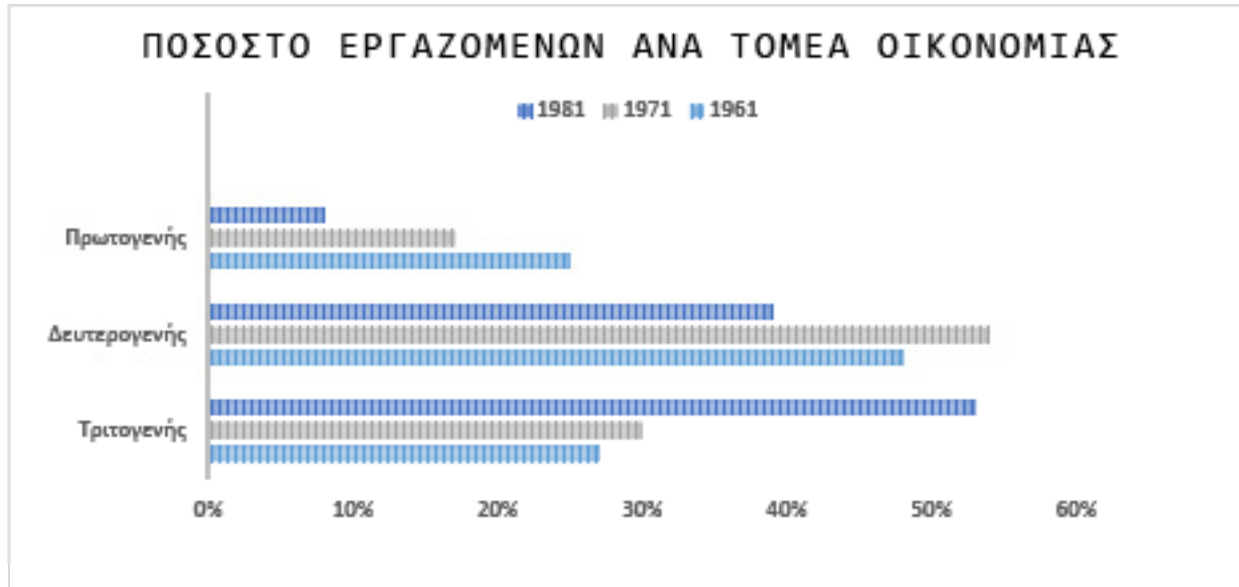
Χάρτης 7. Επέκταση σχεδίου πόλης 1977. Ιδία επεξεργασία

τοπίζονται οι οικοδομικές γραμμές προκειμένου να συμπεριλάβουν τις περιοχές αυθαίρετης δόμησης νομιμοποιώντας τα υπάρχοντα κτίσματα, ενώ παράλληλα δίνονται άδειες για προσθήκες. Με τον νόμο του 1337/82 επιχειρείται η κατάργηση της κατάτμησης γης ενώ με το Π.Δ. του άρθρου 42 παρ. 4 και 29 προετοιμάζει την πλήρη τακτοποίηση του χώρου. Μετά την τελευταία νομιμοποίηση των αδειών, οι τιμές τους αυξάνονται κατακόρυφα ενώ εντείνονται οι ελεγκτικοί μηχανισμοί.

3.10. Εξέλιξη οικονομικών τομέων παραγωγής

Την δεκαετία του 1960 και έπειτα αρχίζει η σταδιακά εντονότερη εγκατάλειψη του πρωτογενή τομέα γεωργικής παραγωγής, με την κορύφωση να γίνεται την δεκαετία του 1980. Η γεωργική γη που άλλοτε ανερχόταν σε 30.000 καλλιεργήσιμα στρέμματα σύμφωνα με τον μελισσοκόμο Σπύρο Παπανικολάου, έχει υποστεί οικοπεδοποίηση στο μεγαλύτερο ποσοστό της. Πλέον ενισχύονται τα κοινωνικά στρώματα που εργάζονται σε εμπορικές μονάδες Πειραιά και Αθήνας και σε αυτό συντέλεσε η αμεσότερη πρόσβαση στην Αττική, χάριν των τακτικότερων δρομολογίων που πραγματοποιούνται. Επίσης μεγάλη ομάδα εργαζομένων είναι εκείνοι που απασχολούνται στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος και στα ναυπηγεία Σκαραμαγκά από τις αρχές της δεκαετίας 1960. Ακόμα ιδιαίτερη άνθηση έχουν τα επαγγέλματα του τριτογενή τομέα παραγωγής. Πέραν των θέσεων εργασίας του Ναυστάθμου Σαλαμίνας σε πολιτικό και ένστολο προσωπικό οι πολίτες, εργάζονται πλέον σε νεοεγκατασταθείσες τράπεζες, σε δημοτικές και δημόσιες υπηρεσίες, ενώ οι περισσότεροι απασχολούνται στον ιδιωτικό τομέα. Άλλος σημαντικός κλάδος που αναπτύσσεται στο νησί είναι αυτός των μεταφορών. Το ακτοπλοϊκό δρομολόγιο Παλούκια - Πέραμα γίνεται όλο και πιο πολυσύχναστο με αποτέλεσμα να κατασκευάζονται νέα πλοία και να δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίας σε αυτά.

Στον παρακάτω πίνακα απεικονίζεται το ποσοστό εργαζομένων ανά τομέα οικονομίας κατά την διάρκεια είκοσι χρόνων (1961 - 1981). Επιλέχθηκε η συγκεκριμένη χρονική περίοδος λόγω των έντονων μεταρρυθμίσεων που συνέβησαν στους τομείς παραγωγής.



Πηγή: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο 1984 Ε.Σ.Υ.Ε., Αρχείο Τοπογράφου Μηχανικού Ηλία Λαλούση

3.11. Ανοικοδόμηση κεντρικού αστικού ιστού Κούλουρης

Σύμφωνα με τις καταγραφές από τις συνεντεύξεις και παρατήρηση του φωτογραφικού υλικού, παλαιότερα η δόμηση στο κέντρο του νησιού αφορούσε κατασκευές ενός έως δύο ορόφων, δομημένες κυρίως από πέτρα στην τοιχοποιία και κεραμοσκεπή στη στέγη. Η πρασιά στην πρόσοψη του οικοπέδου επί του δρόμου ήταν συχνό φαινόμενο, ενώ σε πολλές περιπτώσεις δεν υπήρχε περίφραξη στα όρια ιδιοκτησίας. Η τοποθέτηση του μεγάλου άξονα των οικοπέδων ήταν κάθετη σε σχέση με την διεύθυνση του δρόμου, προβάλλοντας τις μικρές τους πλευρές πάνω του. Το μήκος της πρόσοψης επί της λεωφόρου είχε μέσο όρο 10 μέτρα, ενώ ο αριθμός αυξάνεται όσο απομακρυνόμαστε από αυτήν. Γραμμικά και παράλληλα στις δύο πλευρές της λεωφόρου θα συναντούσαμε διώροφα κτίσματα, ενώ στην υπόλοιπη έκταση του κέντρου τα μονώροφα επικρατούσαν.

Από το έτος 1965 και μετέπειτα παρατηρείται ανέγερση διώροφων οικοδομημάτων στο κέντρο και στην περιαστική ζώνη της πόλης της Κούλουρης. Η τοποθέτησή τους σε αρκετές περιπτώσεις

σημαίνει την κατεδάφιση του παλαιού οικοδομήματος του οικοπέδου. Αυτή η έξαρση οικοδομικής δραστηριότητας οφείλεται κυρίως στα χρηματικά κεφάλαια που είχαν αποκτήσει οι πολίτες λόγω της εμπλοκής τους με τις αγοροπωλησίες οικοπέδων. Την μελέτη αναλαμβάνουν στις περισσότερες περιπτώσεις μηχανικοί που φροντίζουν για την αναπαραγωγή καλαίσθητης αρχιτεκτονικής αναλόγως της τοποθεσίας της κατασκευής. Χρησιμοποιείται πλέον το σκυρόδεμα για την κατασκευή του φέροντος οργανισμού, και οι οπτόπλινθοι για την κατασκευή των πλήρων. Τα διώροφα κτίσματα γίνονται όλο και συχνότερο φαινόμενο με συνηθέστερο μοτίβο κάτοψης τα τέσσερα δωμάτια σε κάθε όροφο, εσωτερικό κλιμακοστάσιο και εξοπλισμένη κουζίνα. Σταματά η κατασκευή εξωτερικού αποχωρητηρίου, καθώς ενσωματώνεται στο εσωτερικό της κατοικίας ως κανονικό λουτρό πλέον. Οι περισσότερες κατασκευές κατασκευάζουν για τα λήμματα βόθρους εντός των ορίων του οικοπέδου τους. Υπάρχουν όμως και περιπτώσεις όπου τα λήμματα οδηγούνται στο δίκτυο ομβρίων που καταλήγουν στη θάλασσα δίχως επεξεργασία. Από μαρτυρίες του πρώην δημάρχου Παναγιώτη Παρθένη το 1950 πλέον, η Δ.Ε.Η.



δημιουργεί κανονικό δίκτυο εντός της πόλης, λύνοντας το πρόβλημα του ηλεκτρικού ρεύματος και εν συνεχεία η διανομή επεκτείνεται σύμφωνα με την επέκταση του αστικού ιστού. Η ύδρευση μέχρι το τέλος της δεκαετίας του 1940 γινόταν μέσω των κινητών βυτίων αποθήκευσης νερού, τα οποία προμηθεύονταν το νερό από τα πηγάδια της πόλης, όπως προαναφέρθηκε. Το πρόβλημα ήταν πως το νερό το πηγαδιών περιείχε αλάτι θάλασσας σε ποσοστά μέχρι και 36%, δημιουργώντας νόσους όπως τράχωμα των οφθαλμών. Από το 1950 και μετά την διανομή νερού αναλαμβάνει η αμερικάνικη εταιρία

Εικόνα 2. Παραθαλάσσιο μέτωπο Κούλουρης 1950

Εικόνα 3. Παραθαλάσσιο μέτωπο
Κούλουρης 1982

ύδρευσης ΟΥΛΕΝ, εταιρία με βυτιοφόρα που μετέφερε πόσιμο νερό. Την ίδια περίοδο έγιναν εργασίες εγκατάστασης σωλήνων δικτύου ύδρευσης που συνδέθηκαν διαμέσου του Ναυστάθμου Σαλαμίνας με το δίκτυο της Αττικής.

3.12. Ο θεσμός της αντιπαροχής στην Σαλαμίνα

Ο θεσμός της αντιπαροχής είχε εφαρμοστεί μετά το πέρας του

εμφυλίου πολέμου προκειμένου να λύσει το στεγαστικό πρόβλημα της Αθήνας με την κατακόρυφη αύξηση πληθυσμού. Αυτή η νομοθεσία βρήκε σύμφωνους πολλούς πολίτες του νησιού που είχαν ανάγκη από κατοικία, χωρίς όμως να διαθέτουν αντίστοιχο κεφάλαιο. Επίσης, για τις οικονομικά ευχερείς πληθυσμιακές ομάδες, η έννοια των γονέων να φροντίσουν τα παιδιά τους με την παροχή διαμερίσματος στο ίδιο οικοδόμημα είναι από τις πλέον συχνές νοοτροπίες και στην Σαλαμίνα. Έτσι, πολλές είναι οι περιπτώσεις που τα διαμερίσματα μιας πολυκατοικίας κατοικούνται από κοντινές συγγενικά οικογένειες. Στην νέα μορφή των κατοικιών, πολλές φορές οροφодιαμερισμάτων δηλαδή, οι υπαίθριοι χώροι απουσιάζουν, ενώ το ρόλο της αυλής αναλαμβάνουν τα μπαλκόνια. Τα ισόγεια των νέων πολυκατοικιών επί της λεωφόρου Φανερωμένης σε όλες τις περιπτώσεις κατασκευάστηκαν με προδιαγραφές εγκαταστάσεων εμπορικών καταστημάτων. Τον θεσμό της αντιπαροχής εκμεταλλεύτηκαν αρκετοί εργολάβοι, που κατασκεύαζαν το ποσοστό που τους αντιστοιχούσε σε κάθε κατασκευή, δημιουργώντας όλο και περισσότερες νέες διαθέσιμες κατοικίες.





Εικόνες 4 & 5. Λεωφόρος Φανερωμένης (κεντρική εμπορική αρτηρία Κούλουρης) το έτος 1955 και 1995 αντίστοιχα

Οι φωτογραφίες είναι τραβηγμένες από το ίδιο σημείο στις δυο αντίστοιχες συγκρίσεις.

Εικόνες 6 & 7. Και πάλι λεωφόρος Φανερωμένης (κεντρική εμπορική αρτηρία Κούλουρης) το έτος 1955 και 1999 αντίστοιχα



Όπως διηγείται ο πρώην δήμαρχος κ. Παναγιώτης Παρθένης, στις αρχές του 1980 η πόλη της Σαλαμίνας εξακολουθεί να αποτελεί τον βασικό πυρήνα του νησιού με της περισσότερες χρήσεις γης. Η διάρθρωση της πόλης χαρακτηρίζεται από ισχυρή μονοκεντρική δομή που τον πυρήνα της ορίζει και πάλι η λεωφόρος Φανερωμένης. Εκεί, οι χρήσεις καταλαμβάνουν χώρο πλέον στον κάθετο άξονα δόμησης αφού ο αστικός ιστός είναι κορεσμένος στο επίπεδο ισογείου, ενώ ελεύθερες εκτάσεις δεν υφίστανται. Με την επιπλέον μοντερνοποίηση λόγω χρήσεων του βασικού πυρήνα τη πόλης, και την αύξηση πληθυσμού δημιουργήθηκε η ανάγκη για περαιτέρω χώρους εκτόνωσης του εμπορικού άξονα και εγκατάστασης των χρήσεων που φιλοξενούσε. Η λεωφόρος Ακτή Καραϊσκάκη από την σύγκληση της οδού Αγίου Μηνά και κυρίως προς τα ανατολικά, αναλαμβάνει αυτόν τον χαρακτήρα. Φιλοξενεί εμπορικές χρήσεις, υπηρεσίες, γραφεία και επιχειρήσεις αναψυχής στα ισόγεια των κτισμάτων της. Ο εμπορικός πυρήνας της πόλης επεκτείνεται πλέον και στο τμήμα της παραπάνω οδικής αρτηρίας δημιουργώντας μια γραμμική συνέχεια της κεντρικότητας της πόλης.

3.13. Εξάπλωση αστικού ιστού ανατολικά της Κούλουρης

Στις αρχές της δεκαετίας του 1950 ο δήμος Σαλαμίνας είχε πληθυσμό 9.654 κατοίκους (στατιστικά Γ.Π.Σ. 1951), ενώ 20 χρόνια αργότερα, στην απογραφή του έτους 1971 ο πληθυσμός είχε διπλασιαστεί, ανερχόμενος στους 18.364 κατέχοντας το 79,6% του συνολικού πληθυσμού του νησιού (στατιστικά Γ.Π.Σ. 1971). Το έτος 1981 ο πληθυσμός πλέον είχε ανέρθει στις 20.807 ενώ το έτος 1991 στις 22.743 για το δήμο Σαλαμίνας (γενικό πολεοδομικό σχέδιο 1984, απογραφή πληθυσμού 1991). Για την ερμηνεία της αστικής εξάπλωσης της Κούλουρης, είναι κρίσιμο να τη θεωρήσουμε ως ένα πολυσύνθετο φαινόμενο που μπορεί να εκφράζεται πρωτογενώς στο φυσικό χώρο της πόλης, αλλά εμπεριέχει οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές παραμέτρους ενώ σχετίζεται και με τις πολιτικές σχεδιασμού του χώρου που εφαρμόζονται αν αυτές υφίστανται. Ειδικότερη επιρροή παρατηρείται στο φαινόμενο της διάρθρωσης χρήσεων γης της πόλης, ειδικά στο κομμάτι των υπερτοπικών χρήσεων διότι η πόλη λειτουργεί ως πυρήνας που υποδέχεται μεγάλες ομάδες πληθυσμού σε συγκεκριμένα χρονικά διαστήματα της ημέρας από τις περιαστικές παραθεριστικές περιοχές. Θα μπορούσαμε να την θεωρήσουμε ως ένα απαραίτητο λειτουργικό εργαλείο το οποίο καθιστά δυνατή την λειτουργία των οικισμών στις περιοχές αυτές. Κατά τους καλοκαιρινούς μήνες

οι δορυφόροι οικισμοί παραθερισμού παρότι έχουν κάποια κεντρικά σημεία εμπορικών κυρίως δραστηριοτήτων στο εκάστοτε πολεοδομικό τους κέντρο, απευθύνονται στον πυρήνα της Κούλουρης για τις περισσότερες βασικές καθημερινές δραστηριότητες.

Ο χαρακτήρας που είχε η πόλη με την σχετικά οργανωμένη κατανομή των κοινωνικών της στρωμάτων αλλάζει προς σχετικά ανομοιογενή κατανομή και ακανόνιστη σε πολλές περιπτώσεις. Παρατηρείται διαδικασία επέκτασης προς τις πεδινές και παραθαλάσσιες περιοχές που δεσπόζουν ανάμεσα σε

Εικόνα 8. Άποψη “γραμμικότητας” πολεοδομικού ιστού Αθηνών. Ιδία επεξεργασία



λόφους και παραλιακό μέτωπο. Επίσης ο δομημένος χώρος αναρριχάται στους γύρω λόφους, ακόμη και σε μεγάλες κλήσεις.

Η βασική οπτική που υιοθετεί η προσέγγιση της αστικής εξάπλωσης, είναι η διερεύνηση των κατανομών και των μεταβολών των αστικών χρήσεων γης σε σχέση με τα γενικά χαρακτηριστικά της χωρικής διάρθρωσης κάθε αστικού συστήματος. Υπό την έννοια αυτή, οι βασικοί παράγοντες που θεωρείται ότι συντελούν στην αστική εξάπλωση είναι η επέκταση των δικτύων υποδομής, η αύξηση της προσβασιμότητας, η ανακατανομή των χρήσεων γης εις όφελος των περιφερειακών περιοχών, ο κορεσμός και η έλλειψη ελεύθερων εκτάσεων στα κέντρα. Σύμφωνα με τους Riguelle et al. (2007) τα έντονα φαινόμενα αστικής εξάπλωσης αποδίδονται σε μία σειρά χωρικών παραγόντων και συγκεκριμένα:

- Στον κορεσμό των κεντρικών περιοχών.
- Στην καλύτερη προσβασιμότητα πολλών περιαστικών περιοχών λόγω των νέων υποδομών και της αύξησης του ποσοστού κατοχής ΙΧ.
- Στις μεταβολές στη χωροθέτηση της απασχόλησης των εμπορικών των βιομηχανικών δραστηριοτήτων.

Λόγω της γεωγραφικής της θέσης μπορούμε να θεωρήσουμε πως η πόλη της Σαλαμίνας αποτελεί προάστιο της Αθήνας παρότι υπάρχει ουσιαστικός διαχωρισμός μέσω θαλάσσης με το χερσαίο τμήμα της Αττικής. Έτσι και αλλιώς, τις τελευταίες δεκαετίες το εμπόριο, τα επαγγέλματα, οι κοινωνικές και πολιτιστικές δραστηριότητες των κατοίκων του νησιού σχετίζονταν άμεσα με την μητρόπολη, καθιστώντας τα θαλάσσια δρομολόγια καθημερινό στοιχείο των πολιτών. Βεβαίως λόγω ποσότητας πληθυσμού και δυσκολίας μετακίνησης στο παρελθόν, ο αριθμός των μετακινηθέντων πολιτών από και προς την πρωτεύουσα έχει υποστεί κατακόρυφη αύξηση από τις αρχές της δεκαετίας του 1960 μέχρι σήμερα. Κοιτάζοντας καλύτερα μια δορυφορική εικόνα της περιοχής (εικόνα 8), διακρίνει κανείς το Αττικό Πέραμα να τερματίζει τον δομημένο του χώρο ακριβώς επάνω στο παράκτιο όριο που γειτνιάζει με την Σαλαμίνα. Απέναντι, έπειτα από το κανάλι της θάλασσας που υφίσταται, η αρχή των ορίων του νησιού με την θάλασσα διακρίνεται η άμεση έναρξη δομημένου χώρου, αυτή την φορά της Σαλαμίνας. Παρατηρώντας τις συγκεκριμένες αστικές εξαπλώσεις, διακρίνουμε έναν οριζόντιο νοητό άξονα κατά την κατεύθυνση του γεωγραφικού μήκους της περιοχής με γραμμική

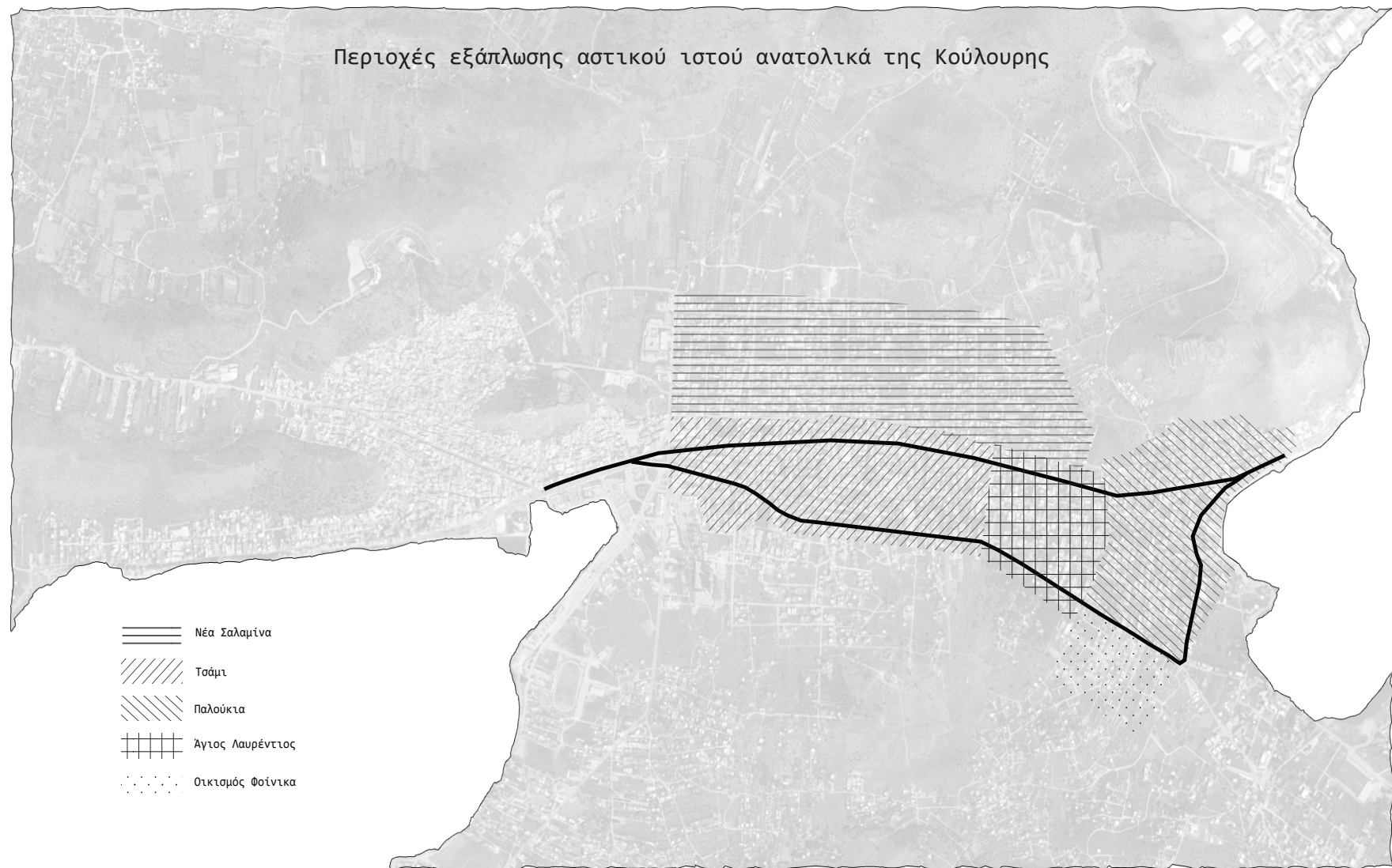
αστική ανάπτυξη και εξάπλωση κατά αυτόν. Θα υπέθετε κανείς πως αυτή η οπτικά χωροταξική συνέχεια είναι αυθόρμητο προϊόν της αστικής εξάπλωσης στην κλίμακα της μητρόπολης των Αθηνών μέσω των προαστίων της, ενώ στην πραγματικότητα είναι η χωρική τοποθέτηση των κατοίκων της Σαλαμίνας βάση του διαθέσιμου χώρου δόμησης σε συνδυασμό με τη βέλτιστη περιοχή ανάπτυξης του ιστού της πόλης.

Στο γεγονός της χωροταξικής γραμμικής συνέχειας της αστικής εξάπλωσης αυτής της μορφής, συντελούν οι δυο μεγάλοι οδικοί άξονες, διαφορετικών κατευθύνσεων στην σημερινή εποχή, που συνδέουν την πόλη της Σαλαμίνας, με το λιμάνι των Παλουκίων. Η βορειότερη είναι και ήταν ο οδός Σαλαμίνας ενώ η νοτιότερη ονομάζεται μέχρι και σήμερα οδός Ιπποκράτους. Και οι δύο λεωφόροι παλαιότερα χαρακτηρίζονταν από διπλή κατεύθυνση διέλευσης οχημάτων, με την Σαλαμίνας να είχε αναλάβει την περισσότερη ένταση κίνησης μεταξύ τους. Βόρεια, νότια και ενδιάμεσως τους έγινε η ανάπτυξη του χαρακτήρα των χρήσεων γης του συγκεκριμένου αστικού τμήματος. Σε μεγαλύτερη κλίμακα, αν λάβουμε υπόψη την επέκταση των παραπάνω οδικών αξόνων έως το δυτικό πορθμείο, θεωρούμε αυτήν την αρτηρία ως την παράκαμψη των οδικών δικτύων της περιοχής του Θριάσιου πεδίου.

Το αστικό κέντρο της Σαλαμίνας, όντας πάντοτε πυκνοκατοικημένο, από τα μέσα τις δεκαετίας του

Χάρτης 8. Κύριοι οδικοί άξονες Σαλαμίνας. Ιδία επεξεργασία





Χάρτης 9. Περιοχές εξάπλωσης αστικού ιστού ανατολικά της πόλης της Κούλουρης. Ιδία επεξεργασία



Εικόνα 9.
Πορθμείο Παλουκίων 1950



Εικόνα 10.
Πορθμείο Παλουκίων 2006

1960 είχε κορεστεί δομικά. Η πύκνωση που υφίσταται το κέντρο της παλαιάς πόλης (Κούλουρη - πρώτος πυρήνας κατοίκησης) δημιούργησε ανάγκη για χώρους εκτόνωσης σε άκρως κοντινές περιοχές (πέραν των ορίων του υπάρχοντος αστικού ιστού). Η βέλτιστη περιοχή βρισκόταν ανατολικά της πόλης της Κούλουρης προς τον οικισμό Παλουκίων, ενώ πιθανή ήταν και η περιοχή νότια, προς το Αιάντειο. Στα ανατολικά οι εκτάσεις που υπήρχαν οριοθετούνταν μεταξύ της σύγκλησης του όρμου Σαλαμίνας και του πορθμείου Παλουκίων, έχοντας χαρακτήρα αγροτικής γης με πολλές εκτάσεις αμπελιών και ελαιώνων ως επί το πλείστον. Από τα αρχεία της πολεοδομίας Σαλαμίνας, ήδη από το 1964 είχε γίνει η αποτύπωση της περιοχής Τσάμι, που βρίσκεται στις παρυφές και ενδιάμεσως των λεωφόρων Σαλαμίνας και Ιπποκράτους από το δυτικό τους όριο έως και μέχρι το μέσον τους. Ένα χρόνο νωρίτερα, το 1962, είχε τοποθετηθεί λωρίδα ασφάλτου κατά όλο το μήκος της λεωφόρου Σαλαμίνας. Συγκεκριμένα, η λωρίδα ασφάλτου ξεκινούσε από τον οικισμό Παλουκίων και κατέληγε στην συμβολή της λεωφόρου Ακτή Καραϊσκάκη και οδό Αγίου Μηνά, εντός της πόλης της Κούλουρης. Σύμφωνα με τον τοπογράφο μηχανικό Ηλία Λαλούση και από παρατήρηση των Γ.Π.Σ. ο ιστός της πόλης, είχε ήδη αρχίσει να εξαπλώνεται γραμμικά από δυτικά προς ανατολικά επί της λεωφόρου Σαλαμίνας, δηλαδή την περιοχή Τσάμι. Ο νέα ασφαλτοστρωμένη λεωφόρος αναλάμβανε τον ρόλο της ποιοτικότερης και αμεσότερης σύνδεσης του πορθμείου Παλουκίων με την πόλη της Κούλουρης, παραλαμβάνοντας μεγαλύτερη ένταση κίνησης από την λεωφόρο Ιπποκράτους. Η εξάπλωση γινόταν μέσω διάσπαρτων μονώροφων και αργότερα διώροφων κατοικιών που αποτελούσαν το μόνο δομημένο στοιχείο της περιοχής αυτής. Τον χωρικό κάναβο της περιοχής Τσάμι διευθετούσαν οδοί κάθετοι προς τις λεωφόρους, χωμάτινης ποιότητας, δημιουργώντας μεγαλύτερα οικοδομικά τετράγωνα σε σχέση με εκείνα της Κούλουρης. Λόγω του ότι η περιοχή ήταν σε μεγάλο βαθμό ανέπαφη από δόμηση, η οργάνωση της κάτοψης των ορίων ιδιοκτησίας κατά την διάρκεια της καταγραφής και κατάτμησης των εκτάσεων πραγματοποιήθηκε με άρτιο τρόπο σε ορθογώνιο κάναβο όπως μας περιγράφει ο τοπογράφος μηχανικός κ. Ηλίας Λαλούσης που εργάστηκε σε αυτό το τμήμα της Σαλαμίνας. Ως επακόλουθο, τα οικόπεδα σε αυτή την περιοχή έχουν μεγαλύτερη έκταση σε σχέση με εκείνα στην πόλη της Σαλαμίνας. Το οδικό δίκτυο δημιουργήθηκε με πλάτη δρόμων που μελετήθηκαν βάση των μελλοντικών χρήσεων γης, του τρόπου ζωής και την έντονη δραστηριότητα μηχανοκίνητων οχημάτων. Ο συντελεστής δόμησης τέθηκε βάση περιστασιακής χρήσης γης και παραμένει χαμηλός με την έκταση των αγροτεμαχίων να επιτρέπουν την δημιουργία άπλετου αίθριου χώρου παράλληλα με την κατασκευή οικοδομήματος (σχέδιο Γ.Π.Σ. 1984). Αρχικά παρατηρείται ανοικοδόμηση μόνο κατοικιών. Με την

πάροδο των χρόνων, έλευση επιπλέον πληθυσμού και επιπλέον κατασκευή κατοικιών, η περιοχή αποκτά τους δικούς της εμπορικούς πυρήνες κυρίως επί των λεωφόρων. Έτσι, βάση των μεταβολών στο ποσό του πληθυσμού και των αυξημένων αναγκών εγκαθίστανται κατά μήκος των βασικών οδικών αρτηριών εμπορικές δραστηριότητες, γραφεία και υπηρεσίες. Εδώ, χάρη στην εκ νέου δόμηση της περιοχής, τα νέα οικοδομήματα κατασκευάζονται με μεγαλύτερους χώρους ώστε να πληρούν τις αντίστοιχες απαιτήσεις των νέων επιχειρήσεων. Στο ανατολικό τμήμα της περιοχής Τσάμι, στις παρυφές στο μέσον της λεωφόρου Ιπποκράτους, το έτος 1970 ανεγείρεται η ιδιωτική κλινική Χιώτη, που αποτελεί το πρώτο νοσοκομείο του νησιού (ιστορικό αρχείο κλινικής). Είναι το πρώτο έργο υποδομής της περιοχής της επεκτεινόμενης νέας πόλης. Σχεδόν ταυτόχρονα, κοντά στην κλινική, ανεγείρεται συγκρότημα κτιρίων για ιδιωτικό νηπιαγωγείο και δημοτικό σχολείο. Οι δύο αυτές υποδομές αποτέλεσαν ιδανικό πόλο έλξης πρώτης κατοικίας για τους κατοίκους της Σαλαμίνας και περαιτέρω επέκτασης του αστικού ιστού.

Ο οικισμός των Παλουκίων, αποτελείτο έως και τις αρχές της δεκαετίας του 1970 από συστάδες σπιτιών, τετραθέσιο δημοτικό σχολείο, Αστυνομικό Τμήμα (ιστορικό αρχείο Α.Τ. Σαλαμίνας), Λιμενικό Τμήμα, ελάχιστα εμπορικά καταστήματα, μερικές ταβέρνες και έναν κινηματογράφο στο παραλιακό του μέτωπο. Αποτελούσε το κύριο επίγειο του νησιού. Από τα μέσα της δεκαετίας του 1970 και αργότερα, ξεκίνησε η εξάπλωσή του οικισμού προς δυτικά και προς νότια. Στα νότια του οικισμού βρίσκεται η οδός Σαλαμινομάχων που ενώνει τις λεωφόρους Σαλαμίνας και Ιπποκράτους στο ανατολικό τους όριο. Έτσι ο οικιστικός ιστός εξαπλώθηκε αρχικά στις παρυφές της λεωφόρου Σαλαμίνας (όπου είχε επέλθει ασφαλιτόστρωση), καθώς αργότερα και στις παρυφές της οδού Σαλαμινομάχων, φτάνοντας μέχρι την Ιπποκράτους. Η έκταση των οικοπέδων είναι παρόμοια με αυτή της περιοχής Τσάμι όπως επίσης και η διάρθρωση του οδικού δικτύου. Όταν οικόπεδα επί των οδικών αρτηριών είχαν δομηθεί πλήρως, ξεκινούσε η δόμηση σε ενδότερες περιοχές των υποψήφιων εκτάσεων εκτόνωσης.

Εδώ θα πρέπει να σημειωθεί πως ο οικισμός του Φοίνικα είχε δημιουργηθεί για την εγκατάσταση πληγείσων πληθυσμιακών ομάδων από την Μικρασιατική Σμύρνη μετά το 1928. Βρισκόταν νότια του οικισμού των Παλουκίων, στο ανατολικό όριο της οδού Ιπποκράτους και αποτελείτο από μικρές συστάδες οικημάτων γύρω από ορθογώνια πλατεία δίχως εμπορικό πυρήνα. Από τα μέσα της δεκαετίας

του 1970, εκτός από τον οικισμό των Παλουκίων επεκτείνεται και ο οικισμός Φοίνικας πέραν των βόρειων ορίων του. Θα συναντήσει την επέκταση του ιστού των Παλουκίων περί τα μέσα της δεκαετίας του 1980, όπου έγινε η ενοποίησή τους των οικιστικών τους ιστών.

Κατά την διάρκεια της δεκαετίας του 1980 η περιοχή Τσάμι επεκτεινόταν συνεχώς ανατολικότερα ενώ την ίδια περίοδο ο οικισμός Παλουκίων επεκτεινόταν δυτικότερα. Σε αυτή την περίοδο δημιουργήθηκαν νέες υποδομές δημοτικών σχολείων στην περιοχή μεταξύ των δυο αναπτυσσόμενων οικιστικών ιστών. Η κατασκευή οικοδομημάτων σε αυτή την περίοδο πλέον αφορούσε τριώροφα κτίσματα. Περί τα τέλη της δεκαετίας του 1980 οι δυο οικιστικοί ιστοί είχαν ήδη συναντηθεί. Τα οδικά δίκτυα των δυο αναπτυσσόμενων αστικών τμημάτων είχαν κοινά χαρακτηριστικά στοιχεία διαστάσεων οδών, και έτσι κατά την ένωση των δυο περιοχών, υπήρχε πανομοιότυπος χαρακτήρας στο οδικό δίκτυο. Επίσης οι εκτάσεις των οικοπέδων καθώς και το μέγεθος των οικοδομικών τετραγώνων ήταν πανομοιότυπο και στις δύο περιπτώσεις των αναπτυσσόμενων οικισμών. Με την συνένωση των περιοχών Τσάμι και Παλουκίων επέρχεται ομοιομορφία χαρακτηριστικών τόσο ώστε να θεωρούνται μια ενιαία περιοχή.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1990 και ύστερα, οι περιοχές Τσάμι - Παλούκια είχαν κορεστεί δομικά με ελάχιστη πλέον οικοδομική δραστηριότητα. Οι περιοχές ενδιάμεσως των λεωφόρων Σαλαμίνας και Ιπποκράτους αποτελούσαν τόπο πρώτης κατοικίας για τις οικογένειες των Σαλαμινίων, ενώ στις παρυφές των λεωφόρων είχαν εγκατασταθεί εμπορικές χρήσεις. Έτσι το ιδανικό μέρος για περαιτέρω εξάπλωση του ήδη ανεπτυγμένου ιστού ήταν οι εκτάσεις βόρεια της λεωφόρου Σαλαμίνας. Οι εκτάσεις αυτές οριοθετούνταν στο πιο βόρειο τμήμα τους από λόφους και αγροτικές εκτάσεις, ενώ ανατολικά κατέληγαν στο όριο του Ναυστάθμου Σαλαμίνας. Παλαιότερα είχαν αγροτικό χαρακτήρα λόγω ελαιώνων και αμπελιών. Πρόκειται για την ευρύτερη περιοχή της Νέας Σαλαμίνας όπου το δυτικό της άκρο προσεγγίζει τους πρόποδες του προφήτη Ηλία στο κέντρο της Σαλαμίνας και το ανατολικό άκρο στα όρια του Ναυστάθμου. Η έκταση των οικοπέδων σε αυτήν την περιοχή είναι κατά κανόνα μεγαλύτερη από τις προαναφερθείσες περιοχές (Τσάμι - Παλούκια). Αν λάβουμε υπόψιν μας τον τρόπο επέκτασης του αστικού ιστού στην περιοχή Τσάμι, παρατηρούμε πως η εξάπλωση της πόλης άρχισε από το δυτικό τμήμα, ανάμεσα από τους οδικούς αξόνες που διασχίζουν την περιοχή με κατεύθυνση τον αντίπερα οικισμό των Παλουκίων.

Η επόμενη περίπτωση εξάπλωσης του αστικού ιστού αφορά την περιοχή Νεκροταφείο στα νοτιοανατολικά της πόλης. Η κλίμακα εξάπλωσης εκεί είναι πολύ μικρότερη από αυτή της περιοχής Τσάμι. Τα οικόπεδα εδώ είναι παρόμοια σε έκταση με αυτά της περιοχής Τσάμι, βρίσκονται όμως σε ελαφρά υψομετρική κλίση. Στην περιοχή Νεκροταφείο η ανοικοδόμηση είναι πολύ πιο αραιή και αφορά κυρίως μονοκατοικίες. Μόνο στα τέλη της δεκαετίας του 1990 θα ανεγερθούν οι πρώτες τριώροφες πολυκατοικίες. Είναι περιοχή αμιγούς πρώτης κατοικίας χωρίς εμπορικούς πυρήνες ή πολεοδομικό κέντρο.

Την δεκαετία 1980 - 1990 ο αριθμός των αυτοκινήτων αρχίζει και αυξάνεται ραγδαία, όπως επίσης και η υπηρεσία των ταξί. Τα δρομολόγια των λεωφορείων πληθαίνουν και δημιουργούνται νέες στάσεις σε περιοχές που πλέον υπάρχει ανοικοδόμηση, εκτός των παλαιών οικιστικών ιστών (αρχείο Κ.Τ.Ε.Λ. Σαλαμίνας). Με την αύξηση των μηχανοκίνητων οχημάτων η πρόσβαση στα νέο τμήματα της αναπτυσσόμενης πόλης γίνεται ευκολότερα, ενώ το δίκτυο της αυξάνεται και ασφαλτοστρώνεται. Η λεωφόρος Σαλαμίνας πριν το έτος 1984 χαρακτηριζόταν από μικρή λωρίδα ασφάλτου και μεγάλους ευκαλύπτους εκατέρωθεν των παρειών της. Το έτος 1984 διαπλατύνεται με αφαίρεση των ευκαλύπτων (πολεοδομία Σαλαμίνας, κ. Αντώνης Αργυρίου). Μέχρι το τέλος της δεκαετίας του 1980 έχουν ασφαλτοστρωθεί και όλες οι πάροδοι και κάθετες οδοί των περιοχών Τσάμι, Παλουκίων, Νέας Σαλαμίνας (φωτογραφικό υλικό Παναγιώτη Βελτανισιάν).

Η χρονική περίοδος από το έτος 1990 έως και το 2009 (όπου και η απαρχή οικονομικής κρίσης στην Ελλάδα) χαρακτηρίζεται από την εκκρηκτική ανοικοδόμηση στην πιο πρόσφατη προσθήκη της πόλης, την Νέα Σαλαμίνα. Η περιοχή γίνεται το κυρίαρχο πεδίο των αγοροπωλησιών διαμερισμάτων - πολυκατοικιών. Οι εργολάβοι με πολύ έντονους ρυθμούς σε αυτή την χρονική περίοδο ανοικοδομούν ιδιόκτητες μονοκατοικίες και πωλούν διαμερίσματα των πολυκατοικιών της αντιπαροχής τους. Από την άλλη, οι αγοραστές, διέθεταν πάντα το κεφάλαιο για την αγορά των κατοικιών αυτών εφόσον εξακολουθούσε να υφίσταται η εύκολη απόκτηση στεγαστικού δανείου που προαναφέρθηκε. Αυτή η περίοδος των 19 χρόνων συμβολίζεται από την διαρκή εφαρμογή του διμερούς κύκλου "ανοικοδομώ - πουλάω". Έτσι η Νέα Σαλαμίνα δημιουργεί πολύ γρήγορα, σε σχέση με το κέντρο της πόλης, τον δικό της χαρακτήρα προαστίου της Κούλουρης. Η πυκνότητα δόμησης της περιοχής δεν έχει καμία σχέση όμως με αυτήν του κέντρου της πόλης. Λόγω πραγματικής μελέτης του πολεοδομικού σχεδίου

της περιοχής και λόγω της μεγάλης της έκτασης, τα μεγάλα σε έκταση τεμάχια γης επιτρέπουν την ύπαρξη πρασιάς, αυλών και μεγάλων υπαίθριων χώρων στο κάθε οικόπεδο. Οι αδόμητοι χώροι παραμένουν μέχρι και σήμερα αρκετοί, ενώ σε πολλές περιπτώσεις διατηρούνται οικόπεδα με ελιές σε τμήματα γης ειδικότερα στον βόρειο τομέα της περιοχής. Το έτος 1989, πριν συμβεί η έκρηξη ανοικοδόμησης της περιοχής είχε γίνει η εγκατάσταση συγκροτήματος γυμνασίου και λυκείου ακριβώς στο ανατολικότερο όριο της πόλης της Κούλουρης και στο δυτικό όριο της περιοχής Νέας Σαλαμίνας (ιστορικό αρχείο 1^{ου} Γυμνασίου Σαλαμίνας, διευθυντής Ηλίας Δρίβας). Επίσης το ίδιο έτος κατασκευάστηκε και το 5^ο Δημοτικό σχολείο Σαλαμίνας στον βόρειο τμήμα της νέας περιοχής (διευθύντρια 5^{ου} Δημοτικού Σχολείου Μαρία Παπανικολάου). Τα δύο αυτά έργα υποδομών αποτελούσαν - όπως στην περίπτωση της περιοχής Τσάμι - πυρήνες εγκατάστασης κατοικιών τριγύρω τους. Όπως προαναφέρθηκε, σημειακά πάνω στις κεντρικές αρτηρίες της ευρύτερης περιοχής της εξάπλωσης (Νέα Σαλαμίνα, Τσάμι, Παλούκια) εγκαθίστανται χρήσεις πέραν από αυτές της πρώτης κατοικίας. Όσο στην περιοχή ανοικοδομούνταν περισσότερες κατοικίες τόσο οι οδικές αρτηρίες δέχονταν περισσότερα εμπορικά καταστήματα τοπικού και υπερτοπικού χαρακτήρα, υπηρεσίες, γραφεία κ.λ.π. Το έτος 1994 λόγω της αλματώδους εγκατάστασης πρώτης κατοικίας στην περιοχή, κατασκευάζεται στο βορειοανατολικό της τμήμα το 2^ο Δημόσιο Γυμνάσιο Σαλαμίνας. Καταδεικνύεται πλέον με τις νέες εγκαταστάσεις υποδομών πως η περιοχή της Νέας Σαλαμίνας καθιερώθηκε ως σημαντική περιοχή επέκτασης του αστικού ιστού. Η άρτια πολεοδομική σχεδίαση της περιοχή με επαρκές φάρδος δρόμων, μεγάλες εκτάσεις οικοπέδων, περιαστικούς συντελεστές δόμησης και σχεδιασμένες υποδομές ύδρευσης και αποχέτευσης (δίκτυα βιολογικού καθαρισμού), σχολεία έχουν καταστήσει την περιοχή το ιδανικότερο μέρος για εγκατάσταση πρώτης κατοικίας. Το μεγάλο πλάτος των οδικών αρτηριών επιτρέπουν την εγκατάσταση υπερτοπικών εμπορικών χρήσεων (μεγάλα σούπερ μάρκετ, αγορές ρούχων κ.λ.π.) οι οποίες πέραν της εξυπηρέτησης του μόνιμου πληθυσμού των νέων περιοχών, αποσκοπούσαν στην εξυπηρέτηση των περιαστικών περιοχών της Σαλαμίνας.

3.14. Λιμάνι Βουρκαρίου Σαλαμίνας

Το λιμάνι του Βουρκαρίου την χρονολογία προ του 1940 είχε κατά κύριο λόγο αλιευτικό χαρακτήρα. Η σύγκλιση του λιμανιού στο ανατολικότερη του μεριά, η οποία είχε μορφή έλους, βρισκόταν

σε διαφορετικό σημείο από το σημερινό. Η θάλασσα από την στεριά διαχωριζόταν με φυσική παραλία και όχι με τεχνητό όριο. Σύμφωνα με τις μαρτυρίες του επαγγελματία αλιέα Ηλία Ανδιρανού, η σχέση των ανθρώπων με το λιμάνι ήταν πιο άμεση, εξαρτημένη από αυτό και πολύ πιο ανθρώπινη. Τα αλιευτικά σκάφη, προσδένονταν σε επιμέρους κάθετες προς την ακτογραμμή ξύλινες προβλήτες. (φωτογραφικό υλικό). Δεν υπήρχε υδάτινη ρύπανση. Η βασική προβλήτα πρόσδεσης σκαφών βρισκόταν και ακόμα βρίσκεται κοντά στην συμβολή της οδού Αγίου Μηνά και της Ακτής Καραϊσκάκη. Είναι η λεγόμενη η μεγάλη σκάλα, που την χρονολογία εκείνη είχε μήκος μόλις δεκαεπτά μέτρα. Την προβλήτα χρησιμοποιούσαν τα αλιευτικά σκάφη για τις διεργασίες τους και για το εμπόριο αλιείας. Μετά από λίγα χρόνια άρχισαν εργασίες για την επέκταση του λιμανιού, με την ελληνική εταιρία ΞΕΚΤΕ να αναλαμβάνει τα έργα (αρχείο Λιμενικού ταμείου Σαλαμίνας). Οι φυσικές παραλίες αντικαταστάθηκαν από προκουμαία σκυροδέματος και η ακτογραμμή άρχισε να αποκτά εμπορικό χαρακτήρα. Η κατασκευή και επέκταση του λιμένα, είναι εξαιρετικής ποιότητας και άρτια μελετημένη. Από τότε μέχρι και σήμερα η προβλήτα του έχει υποστεί αρκετές επιτυχημένες προσθήκες. Το 1961 έγινε μια σημαντική επέκταση του λιμανιού από την ίδια κατασκευαστική εταιρία, δημιουργώντας μια μορφή του παρόμοια με αυτή που αντικρίζουμε σήμερα (αρχείο Λιμενικού ταμείου Σαλαμίνας). Η περιοχή αμιγούς κατοικίας δυτικά της πόλης στο παραλιακό μέτωπο συμπεριλαμβάνεται στα έργα εκείνης της περιόδου και έτσι ασφαλτοστρώνεται το παραλιακό της μέτωπο δημιουργώντας διαδρομή ιδανική για περπάτημα δίπλα στη θάλασσα. Το έτος 1985 η λεωφόρος Ακτή Καραϊσκάκη αποκτά την πραγματική έννοια της λεωφόρου αφού γίνεται ο διαχωρισμός των κατευθύνσεων κίνησης με διάζωμα - κήπο με φύτευση φοινίκων. Η τελική επέκταση και μορφή της προβλήτας πραγματοποιήθηκε το έτος 1985. Έχουν κατασκευαστεί άλλες δυο προβλήτες, μια το 1996 και μια το έτος 1998 στις οποίες προσδένουν τα μικρά αλιευτικά σκάφη και βρίσκονται πλησίον της ιχθυαγοράς του νησιού. Συνολικά πλέον δύο προβλήτες βρίσκονται στην βόρεια πλευρά του λιμανιού σε απόσταση περίπου πεντακοσίων μέτρων μεταξύ τους, και άλλη μία στο νότιο τμήμα διατεταγμένες έτσι ώστε να προστατεύουν αλιευτικά και ιστιοπλοϊκά σκάφη από τους δυνατούς δυτικούς ανέμους που αναπτύσσονται στην περιοχή (πουνέντης). Πλέον, το λιμάνι φιλοξενεί πληθώρα λειτουργιών περιμετρικά του όπως αθλητικοί σύλλογοι, υπαίθριες αγορές, ιχθυαγορά, πάρκα αναψυχής, συνεργεία επισκευής σκαφών, δυο νεώκεια μικρών αλιευτικών και τουριστικών σκαφών και πάρκινγκ αυτοκινήτων. Ο Κυριακάτικος περίπατος - βασικό κοινωνικό συμβάν παλαιότερα - τείνει να έχει εξαλειφθεί πλέον, πράγμα που οφείλεται εν μέρη στην υδάτινη

μόλυνση του λιμένα. Η μόλυνση προέρχεται από την σύνδεση των βοθρολυμάτων των σπιτιών στο δίκτυο ομβρίων της πόλης.

4. Συμπεράσματα

Δυστυχώς, μελέτη για τα μορφολογικά χαρακτηριστικά του τόπου δεν έχει γίνει ποτέ. Το νησί δεν έχει υποστεί ανάλυση που να παρουσιάζει τα χαρακτηριστικά της ταυτότητας του, και κατ'επέκταση δεν υπάρχουν οι αντίστοιχοι ελεγκτικοί μηχανισμοί έναντι αυθαιρεσιών. Αυτό ήταν το κλειδί για την ανεξέλεγκτη ανέγερση πολυκατοικιών τύπου δυτικών προαστίων. Στην διαμόρφωση της σημερινής κατάστασης συνετέλεσε η μη συσπείρωση των κατοίκων για την ευρύτερη διαμόρφωση του τόπου και διατήρηση της ταυτότητας του. Από την εποχή της επιλογής άμεσης απόκτησης κεφαλαίου μέσω των αγοροπωλησιών γης, η συλλογικότητα εξαφανίζεται σταδιακά και την θέση της παίρνει η αδιάφορη για τον τόπο και για τους συμπολίτες νοοτροπία. Επίσης υπάρχει αδυναμία σωστών επιλογών και επιρροής πολιτικών της κεντρικής διοίκησης ώστε να διατηρηθούν τα μορφολογικά χαρακτηριστικά που διατηρούν την ταυτότητα της Σαλαμίνας όπως ήταν προ του 1960 μέσω των νομοθεσιών που εφαρμόστηκαν σε άλλα νησιά του Σαρωνικού. Ο εδαφικός καμβάς προσφέρεται ωμά για κερδοσκοπικές ενέργειες δίχως ρυθμιστικά πλαίσια ή ελεγκτικούς μηχανισμούς. Στην Ελλάδα του "ωχαδελφισμού", η Σαλαμίνα βυθίζεται ακόμη περισσότερο στην ανοχή της κακής διαχείρισης με το μότο "έλα μωρέ, στην Σαλαμίνα είσαι". Η έναρξη της εποχής της ανοικοδόμησης πολυκατοικιών δημιούργησε το ακανόνιστο μωσαϊκό εμπλοκής των κοινωνικών στρωμάτων και την παύση του διαχωρισμού τους σε χωρικά πλαίσια. Καθώς παλαιότερα οι γειτονιές χαρακτηρίζονταν από τις επαγγελματικές ασχολίες του καθενός, πλέον μοιάζει η πόλη να αποτελείται από μια ενιαία μεγάλη ενότητα με μορφολογικούς τύπους όμοιους με αυτούς της μεταμοντέρνας δυτικής Αθήνας. Παρόλα αυτά η αστικοποίηση των νέων περιοχών βάση των μελετημένων πολεοδομικών σχεδίων δημιούργησε ποιοτικούς νέους οικισμούς με σωστότερες υποδομές από αυτές της πόλης της Κούλουρης. Σε κάθε περιοχή που επεκτείνετο η πόλη είχε περισσότερα πλεονεκτήματα έναντι της προηγούμενης με την Νέα Σαλαμίνα να αποτελεί το ηρεμότερο προάστιο της πόλης σήμερα.

Τελικά η Σαλαμίνα είναι ή δεν είναι νησί? Πρόκειται για τόπο που μορφολογικά χαρακτηρίζεται

νησί. Παρέχει χαμηλούς ρυθμούς ζωής που διαθέτει οποιοδήποτε άλλο νησί με την ηχορύπανση και την ατμοσφαιρική ρύπανση να είναι μηδαμινή. Οι κάτοικοι έχουν εύκολη πρόσβαση σε όλη την έκταση του νησιού με την μεγαλύτερη απόσταση να διαρκεί 15 λεπτά της ώρας με όχημα, όπως επίσης και σε ένα από μεγαλύτερους πνεύμονες οξυγόνου της Αττικής, το πευκοδάσος Κανακίων. Το βασικό χαρακτηριστικό του νησιού όμως είναι η εγγύτητά του με την Αττική. Όλα τα παραπάνω χαρακτηριστικά δεν θα είχαν νόημα αναφοράς αν δεν υπήρχε η δεκαπεντάλεπτη σύνδεση του νησιού με την πρωτεύουσα. Έτσι οι κάτοικοι της Σαλαμίνας έχουν την δυνατότητα επέκτασης των εμπορικών τους δραστηριοτήτων στην πρωτεύουσα διατηρώντας την ποιότητα ζωής νησιώτικου χαρακτήρα. Το αμφίσημο σημείο εδώ όμως είναι πως όσο εύκολα μπορεί η Σαλαμίνα να είναι το κοντινότερο νησί της πρωτεύουσας, τόσο εύκολα μπορεί να αποτελεί περιιαστική περιοχή της ειδικότερα κατά την διάρκεια των θερινών μηνών.

| Όνοματεπώνυμο | Επάγγελμα | Ηλικία |
|-------------------------------|---|---------------|
| Δημήτριος Σακελλαρίου | Αξιωματικός Πολεμικού Ναυτικού | 65 |
| Ηλίας Λαλούσης | Τοπογράφος Μηχανικός | 62 |
| Μιχάλης Παπαδημητρίου | Φιλολόγος | 55 |
| Ηλίας Δρίβας | Διευθυντής Λυκείου | 61 |
| Παναγιώτης Παρθένης | Αρχαιολόγος - Δήμαρχος Σαλαμίνας 1970 - 1976 | 87 |
| Σπυρίδων Παπανικολάου | Αξιωματικός Πολεμικού Ναυτικού - Μελισσοκόμος | 90 |
| Καλλιόπη Νάννου | Μελισσοκόμος | 86 |
| Παναγιώτης Βελτανισιάν | Φιλολόγος - Ιστορικός - Λαογράφος | 62 |
| Πάυλος Φήμης | Θεολόγος - Λαογράφος | 72 |
| Φάνης Καπαραλιώτης | Νομικός Ειρηνοδικείου Σαλαμίνας - Λαογράφος | 68 |
| Χρήστος Νάννος | Φωτογράφος | 60 |

Πίνακας πολιτών που πάρθηκε συνέντευξη

Βιβλιογραφία

1. Βλαχόπουλος Γ. Ανδρέας, 2005, *Αρχαιολογία - Νησιά του Αιγαίου*, εκδόσεις Μέλλισα
2. Μαρία Παλέρμου, τεύχος Ιουλίου - Αυγούστου 2001, «*Η Σαλαμίνα μέσα από το πέρασμα των αιώνων*», περιοδικό Έρευνα
3. Θάνος Βερέμης - Μιχάλης Κατσιγέρας, 2009, *100 μεγάλοι Έλληνες: Οι κορυφαίοι όλων των εποχών*, ΣΚΑΙ
4. *Η ναυμαχία στη Σαλαμίνα*, εκδόσεις Πεχλιβανίδη & Σία
5. Αραβαντινός Αθανάσιος, Αθήνα 1986, *Πολεοδομικός σχεδιασμός*, ΕΜΠ εκδόσεις β΄
6. Αυγερινού - Κολώνια Σ., Αθήνα 1987, *Η σημασία του πληθυσμού στον σχεδιασμό*, ΕΜΠ
7. Riguelle et al., March 2007, *Measuring Urban Polycentrism: A European Case Study and its Implications*, Article in journal in Economic Geography
8. Καρύδης Ν. Δημήτρης, Αθήνα 2008, *Τα επτά βιβλία της Πολεοδομίας 2^η έκδοση*, εκδόσεις Παπασωτηρίου
9. Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, Ιανουάριος 1984, Σαλαμίνα, Πολεοδομική οργάνωση λειτουργείες Α΄ φάση
10. Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, 2011, Χρήσεις Γης
11. Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, Μάρτιος 1984, Σαλαμίνα, Πολεοδομική οργάνωση λειτουργείες Β΄ φάση
12. Ε.Σ.Υ.Ε. Απογραφικά στοιχεία 1961 - 1971 - 1981
13. ΕΛ.ΣΤΑΤ. Απογραφικά στοιχεία 1991 - 2001 - 2011