



ΟΡΙΟ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ-ΠΕΙΡΑΙΑ:
Ανάπλαση σε αστικό ρήγμα

Τσάγκα Ευαγγελία

ΟΡΙΟ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ-ΠΕΙΡΑΙΑ: Ανάπλαση σε αστικό ρήγμα

Τσάγκα Ευαγγελία

επιβλέποντες: Μωραΐτης Κωνσταντίνος
Κουτρολίκου Πέννυ



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελίδα

1. Τοποθεσία	9
2. Ιστορική εξέλιξη:	11
I. Εισροή προσφύγων	13
II. Βιομηχανική ανάπτυξη στον Πειραιά	17
III. Μέσα Μεταφοράς στον Πειραιά (19ος-20ος αιώνας)	19
3. Σήμερα	21
I. Ίχνη της ιστορίας στην περιοχή	22
II. Όρια λόγω χρήσεων	24
III. Όρια λόγω μεταφορών	26
4. Περιοχή επέμβασης	29
5. Πρόταση	41
I. Θεωρητικό πλαίσιο πρότασης	43
II. Master plan	45
III. Βασικές αρχές σχεδιασμού	46
III.1. Σχέδια	48
6. Βιβλιογραφία	65

Η διπλωματική εργασία αφορά στην παρέμβαση σε αστικό κενό. Αυτό το κενό εντοπίζεται στο δυτικό άκρο του δήμου Πειραιά, δίπλα στο λιμάνι, και στο ανατολικό άκρο του δήμου Δραπετσώνας-Κερατσινίου, αποτελώντας μάλιστα και επίσημο όριο μεταξύ των δύο δήμων.

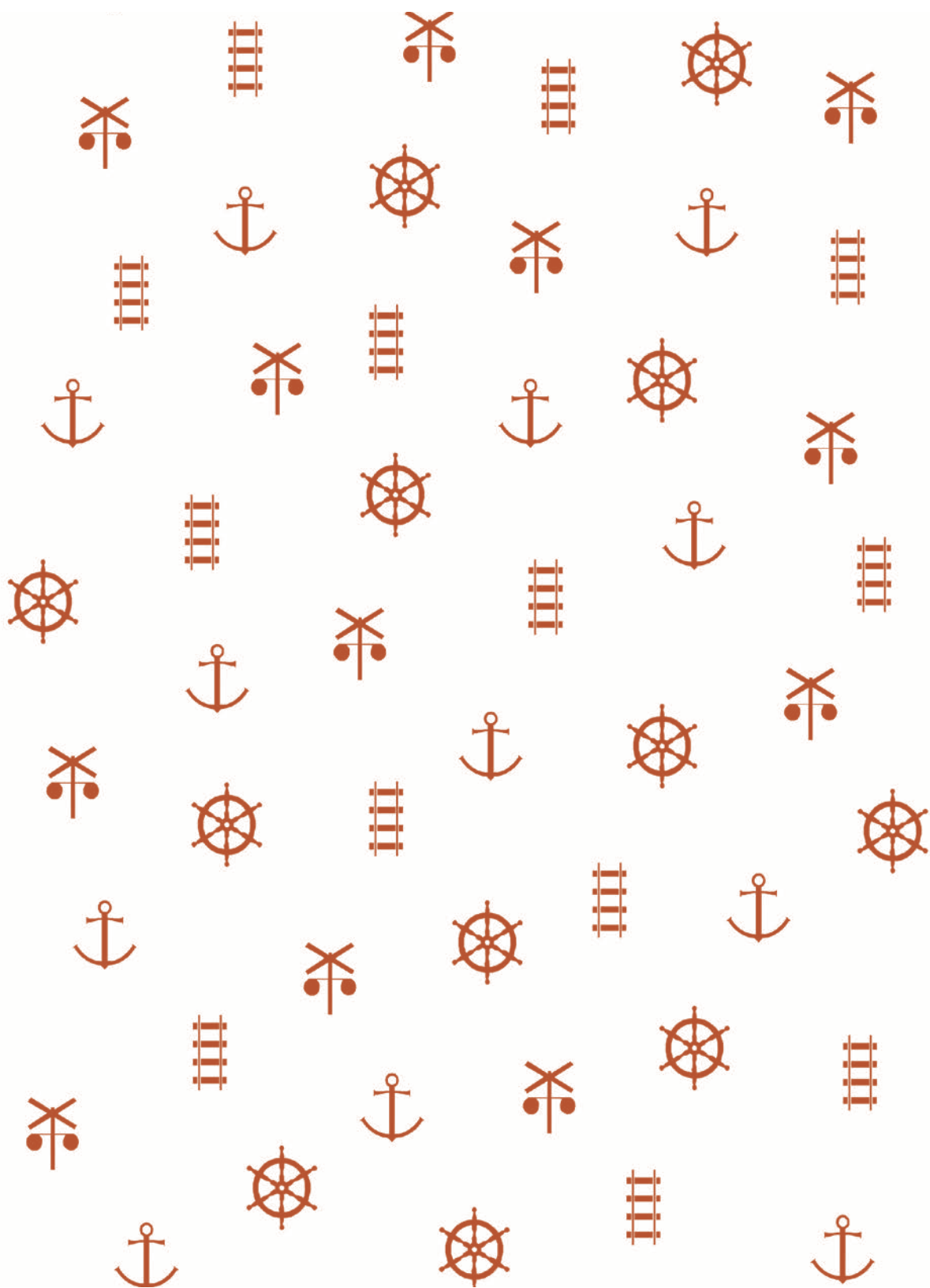
Η εισροή των προσφύγων το 1922, η βιομηχανική ανάπτυξη και η έντονη παρουσία υποδομών μεταφοράς, διαμόρφωσαν τη σημερινή εικόνα της περιοχής και ευθύνονται για τη δημιουργία ορίου σε επίπεδο κοινωνικό, οικονομικό, πολιτικό και χωρικό.

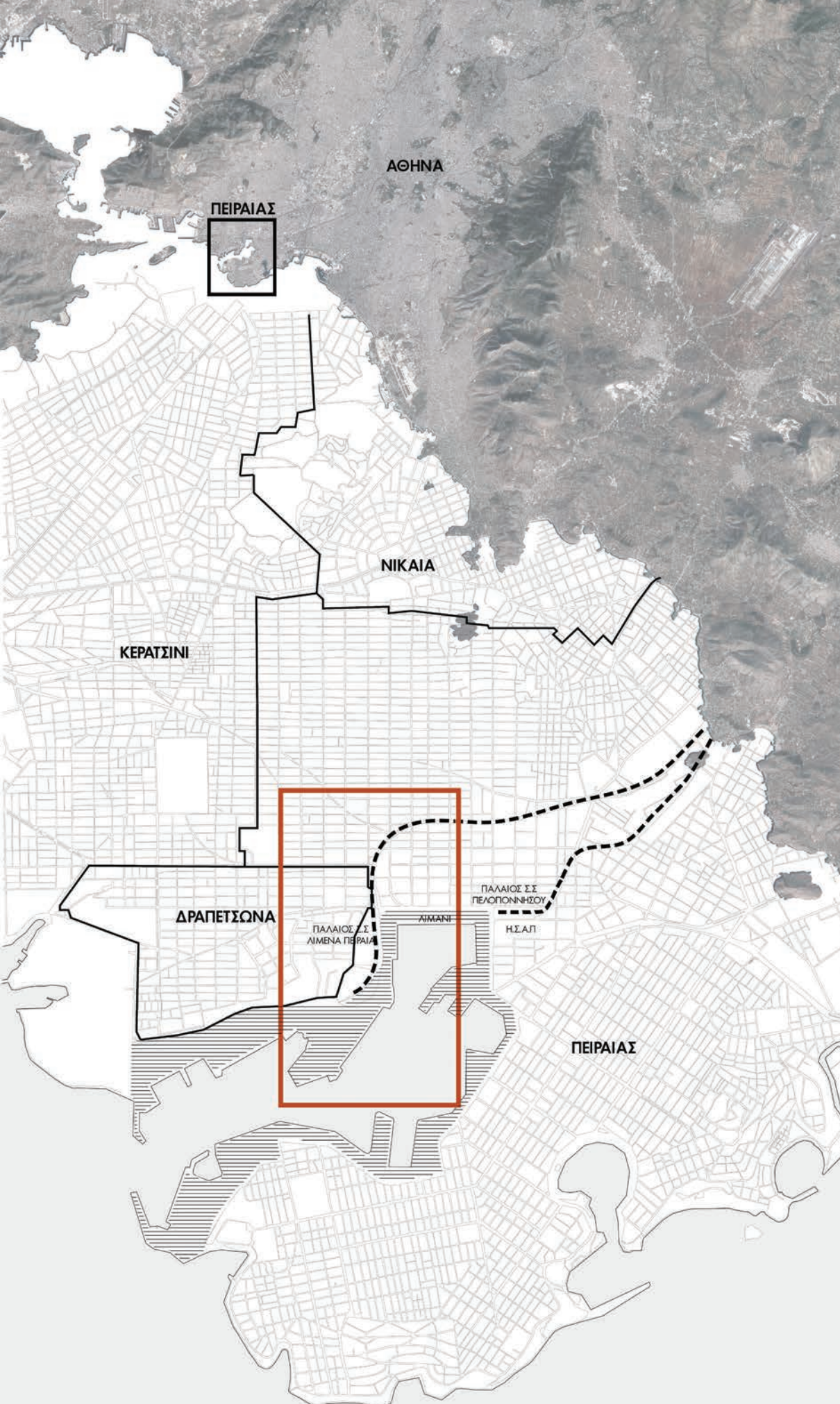
Ο διαχωρισμός αυτός εντείνεται στο σημείο όπου ο αστικός ιστός διακόπτεται από σιδηροδρομικές γραμμές, οι οποίες είναι τοποθετημένες σε επίπεδο πλέον ενός ορόφου κάτω από αυτόν. Στο επίπεδο της πόλης, οι προσφυγικές κατοικίες και τα καταστήματα εκατέρωθεν των γραμμών, δημιουργούν δύο κτιριακούς όγκους. Αυτά τα κτίρια, τα οποία μετρούν έναν αιώνα ζωής, αφηγούνται ένα μεγάλο κομμάτι της ιστορίας αυτού του τόπου, αποτελώντας τεκμήρια λαϊκού πολιτισμού. Ενώ η λειτουργία των δύο κτιριακών όγκων, τούς συσχετίζει, το κενό τούς διαχωρίζει ακαριαία, έτσι ώστε τα κτίρια να μοιάζουν μετώρα.

Σκοπός της πρότασης είναι να εξομαλυνθούν τα όρια αυτού του κενού. Το αστικό αυτό ρήγμα, το οποίο διαχωρίζει τις δύο περιοχές, είναι και το μόνο που μπορεί και να τις «συρράψει». Επομένως η παρέμβαση πραγματοποιείται στο επίπεδο των γραμμών και των υπογείων των κτιρίων, «εμβολιάζοντας» την υπάρχουσα συνθήκη, με στόχο την αναζωογόνησή της. Το εμπόριο και η εστίαση αποτελούν κύριους λόγους κατασκευής και λειτουργίας των κτιρίων μέχρι και σήμερα, επομένως εξελικτικά, η τόνωσή τους είναι ζωτικής σημασίας. Παραγωγικές διαδικασίες συμπληρώνουν λειτουργικά την παρέμβαση και εξυπηρετούνται από τις γραμμές του τρένου. Κατά αυτόν τον τρόπο, το αστικό ρήγμα αποκτά ζωή και κίνηση.

Ο νέος, εμφυτευμένος, μεταλλικός οργανισμός καθορίζει οριζόντιες και κατακόρυφες κινήσεις (γέφυρες και κλιμακοστάσια), διαμορφώνει νέους χώρους, εισχωρεί στους ήδη υφιστάμενους, αφήνοντας ένα κομμάτι του να ξεπροβάλλει στο επίπεδο της πόλης και προετοιμάζοντας τον περαστικό για την «έκπληξη» που βρίσκεται κάτω από αυτή, μέσα στο αστικό ρήγμα.

1 ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ





ΑΘΗΝΑ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΝΙΚΑΙΑ

ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ

ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ

ΠΑΛΑΙΟΣ ΣΣ
ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΑΙΜΑΝΙ

ΠΑΛΑΙΟΣ ΣΣ
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ

ΗΣΑΠ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ

37°57'01.1"N 23°38'07.3"E

ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑ

ΡΩΜΑΪΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΒΥΖΑΝΤΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΤΟΥΡΚΟΚΡΑΤΙΑ

19ος ΑΙΩΝΑΣ

20ος ΑΙΩΝΑΣ

Ταυτίζεται με την αρχαία κόμη των Θυμαϊτάδων, πρώτος κάτοικος ο Θυμαΐτης ή Θυμοΐτης. Οχυρωματικά έργα: Τρίτη Πειραιϊκή Πύλη [Ηετιώνειας] στο σημερινό λόφο Καστράκι

Η περιοχή της Δραπετσώνας ως δευτερεύον πολεμικό ορμητήριο.

ασήμαντος λιμενίσκος. 15ος αιώνας: οι Φλωρεντίνοι προσκάλεσαν Αλβανούς εποίκους να εγκατασταθούν στην περιοχή της Δραπετσώνας και του Κερατσινίου.

Αρχές 18ου αιώνα: η Δραπετσώνα σχεδόν έρημη ενώ το Κερατσίνι αναφέρεται ως ορμητήριο πειρατών.

1827: ο Καραϊσκάκης επικεφαλής αντιμετώπισε τον Κιουταχί στη μάχη Κερατσινίου
 αρχές 19ου αιώνα: κατασκευή Ι.Ν. Αγίου Διονυσίου
 1830: κατασκευή νεκροταφείου Ανάσταση ως το νεκροταφείο του Πειραιά
 1876: δημιουργία "συνοικισμού κοινών γυναικών"- κρατικοί οίκοι ανοχής στα Βούρλα, ρεμπέτες, κουτούκια, τζουράς
 1881: όρμος Σφαγείων κατασκευή δημοτικών σφαγείων Βιομηχανία λειτουργία λατομείων της Χαραυγής
 1898: Ναυπηγεία Βασιλειάδη

1906: Ανώνυμη Εταιρία Χημικών Προϊόντων και Λίπασμάτων
 1910: μεταφορά του νεκροταφείου στην περιοχή της Ευγένειας οικιστική ανάπτυξη εσωτερικοί μετανάστευση Μικρασιατική Καταστροφή: ανάμεσα στα Βούρλα και τον Αγ. Διονύσιο βρήκαν καταφύγιο πρόσφυγες από τη Σμύρνη, την Κωνσταντινούπολη, το Αϊβαλί... Η Δραπετσώνα ως αυτοσχέδιος οικισμός προσφύγων σύλλογοι προσφυγικού πληθυσμού, εργατικά σωματεία 1941-1942: βομβαρδισμοί Εμφύλιος: μετατροπή των Βούρλων σε φυλακές 1950: "Κοινότητα Δραπετσώνας" 1960: γκρεμίζεται η παραγκούπολη της Δραπετσώνας Η Δικτατορία του '67 ανήγειρε πολυκατοικίες

αρχή εξέλιξης Πειραιά: 507 π.Χ.: Δημοκρατία Κλεισθέν: Ο Πειραιάς για πρώτη φορά ανακηρύσσεται "Δήμος της Αττικής"

493-492 π.Χ. ανάδειξη σημασίας του Πειραιά από το διοριστικό Θεμιστοκλή ως κέντρο άμυνας και ναυτικής δύναμης

"Τετράκωμον Ηράκλειον" [Κερατσίνι, Πειραιάς, Ξυπέη (η σημερινή Νίκαια)] με κοινό ιερό και εκδηλώσεις

Μακεδονική Περίοδος: ο Πειραιάς χάνει τη σημασία του, η εμπορική και ναυτιλιακή δύναμη μετατοπίζεται στην Αλεξάνδρεια, τη Θεσσαλονίκη, τη Ρόδο, τη Δήλο

Κατάληψη της Αθήνας από το Σύλλα- πλήρης καταστροφή του Πειραιά: λεηλατήσεις, βαρβαρότητες, βασανιστήρια -> ερήμωση ορμητήριο βυζαντινού στόλου και πειρατών

"Πόρτο Λεόνε",
 "Το Λιμάνι του Δράκου",
 "Ασλάν Λιμάνι"

Ο Πειραιάς δεν είναι ένας συγκροτημένος οικισμός έλλειψη ασφάλειας λόγω κατακτητών και πειρατών, πολιτική καταπίεση, κοινωνικοοικονομικά προβλήματα 1687: επιδρομή Τούρκων: ερήμωση Αθήνας, Πειραιά

1834: η Αθήνα πρωτεύουσα του νεοσύστατου ελληνικού κράτους **βιομηχανία** ο Πειραιάς ως επίγειο της Αθήνας: ανάγκη ανασυγκρότησης Αθήνας- Πειραιά

1909: ο Πειραιάς ως πρωτεύουσα της ελληνικής βιομηχανίας

Βαλκανικοί Πόλεμοι: εσωτερική μετανάστευση

Μικρασιατική Καταστροφή: προσφυγοποίηση, πρόχειρη στέγαση, παραγκούπολη Α' Παγκόσμιος Πόλεμος Μέχρι το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, ο Πειραιάς ολοκληρώνεται πολεοδομικά και συνενώνεται με την Αθήνα



ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

Με μια γρήγορη ματιά στην εξέλιξη της πόλης του Πειραιά αλλά και της ευρύτερης περιοχής, γίνεται εμφανές ότι η ιστορία ξεκινά κατά την περίοδο της αρχαιότητας με τον Πειραιά να αποτελεί το πρώτο πολεοδομικά σχεδιασμένο λιμάνι παγκοσμίως. Εκείνη την περίοδο κατασκευάστηκαν οχυρωματικά έργα, ενώ ο Θεμιστοκλής ανέδειξε τον Πειραιά ως κέντρο άμυνας και ναυτιλιακής δύναμης. Στις περιόδους που ακολούθησαν, ο Πειραιάς έχασε τη σημασία του και η εμπορική και ναυτιλιακή δύναμη μετατοπίστηκε πλέον προς την Αλεξάνδρεια, τη Θράκη, τη Ρόδο, τη Δήλο. Ο Πειραιάς και η Δραπετσώνα αποτελούσαν ορμητήρια πειρατών και ασήμαντους λιμενίσκους, παρουσιάζοντας μια εικόνα ερήμωσης και εγκατάλειψης.

Η ιστορία του Πειραιά και της Δραπετσώνας, ουσιαστικά, ξεκίνησε το 19ο αιώνα, όταν η Αθήνα έγινε πρωτεύουσα του νεοσύστατου ελληνικού κράτους. Η Αθήνα αναλαμβάνει το 1834 τα νηπία ως πολιτικό, διοικητικό, λειτουργικό, πολιτιστικό κέντρο ενώ παράλληλα, ο Πειραιάς αναδιαμορφώνεται ως επίνειο της νέα πρωτεύουσας, φιλοδοξώντας να γίνει ένα από τα μεγαλύτερα και σπουδαιότερα λιμάνια, όχι μόνο της Ελλάδας, αλλά και της Μεσογείου. Η Δραπετσώνα αναπτύχθηκε ως την περιοχή που θα φιλοξενούσε τις βοηθητικές λειτουργίες της αναδύμενης πόλης, με κατά βάση εργατικό πληθυσμό. Συνεπώς λειτουργίες όπως βαριά βιομηχανία, μηχανουργεία και ναυπηγεία, λιμενικές εγκαταστάσεις και εμπόριο μετατοπίστηκαν προς τα δυτικά της πόλης. Παράλληλα, το νεκροταφείο, το λοιμοκαθαρτήριο, οι οίκοι ανοχής αποτέλεσαν τους πρώτους κτιριακούς όγκους της περιοχής.

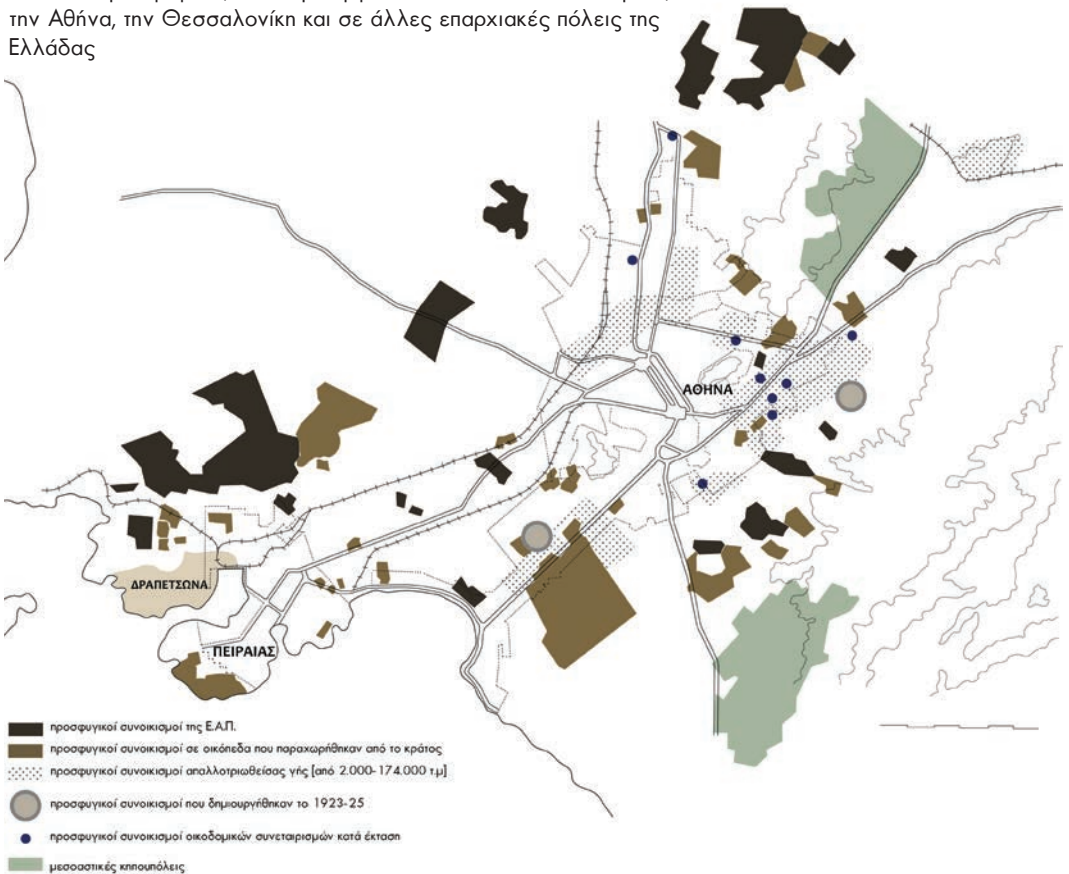
Εξετάζοντας την ιστορία της περιοχής ανά τους αιώνες, σε μια προσπάθεια να κατανοηθεί ο τρόπος διαμόρφωσής και ο λόγος της σημερινής της εικόνας, μπορούν στην ουσία να απομονωθούν τρία μεγάλα και κομβικά σημεία κατά την εξελικτική της πορεία. Με αφαιρετικό τρόπο, μπορούμε να καταλήξουμε ότι τα σημεία-σταθμοί κατά την εξέλιξη του Πειραιά είναι:

- 1.η εισροή των προσφύγων της Μικρασιατικής καταστροφής και η ένταξή τους στον ελλαδικό χώρο,
- 2.η βιομηχανική ανάπτυξη
- 3.και το διευρυμένο δίκτυο μεταφορών της περιοχής.



Χαμπλά σπίτια, με κεραμίδια στις σκεπές και τοίχους βαμμένους σε απαλούς τόνους γαλάζιου, σκούρας ώχρας, πράσινου και ροζ αυλόπορτες, γιασεμί, αγιόκλημα, γλάστρες με γεράνια και βασιλικό στα ξύλινα μπαλκόνια, φρεσκοασβεστομένα πεζοδρόμια...

Είναι τα "προσφυγικά", που δημιουργήθηκαν το 1920 στον Πειραιά, την Αθήνα, την Θεσσαλονίκη και σε άλλες επαρχιακές πόλεις της Ελλάδας



I ΕΙΣΡΟΗ ΠΡΟΣΦΥΓΩΝ

Κομβικό σημείο στην ιστορία του Πειραιά και των περιχώρων, αλλά και γενικότερα του λεκανοπεδίου, υπήρξε η ιστορική ημερομηνία της 14ης Σεπτεμβρίου του 1922 όταν η καταστροφή της Σμύρνης οδήγησε στην προσφυγοποίηση μεγάλου μέρους του ελληνικού πληθυσμού της Μικράς Ασίας. Η εισροή των προσφύγων ήταν ιστορικής σημασίας και πολλαπλασίασε τον πληθυσμό κυρίως του Πειραιά αλλά και πολλών περιοχών της Αθήνας επίσης.

Μπορούμε να πούμε ότι εκείνη την περίοδο, η Αθήνα και ο Πειραιάς χαρακτηρίζονται ως αναδυόμενες πόλεις, αναλογιζόμενοι το στοιχείο του αιφνιδιασμού που επικράτησε με την έλευση των προσφύγων του 1922, η ταχύτητα της οποίας είναι συγκρίσιμη με τις ταχύτερα αναπτυσσόμενες τριτοκοσμικές πόλεις. Εύλογη εξέλιξη όσον αφορά τη στεγαστική αποκατάσταση αυτών των ανθρώπων είναι, σε μεγάλο βαθμό η αυθαίρετη δόμηση η οποία χαρακτήρισε πολλές περιοχές ως παραγκουπόλεις. Με μία διαφορά: τα ελληνικά λαϊκά προάστια δε δημιουργήθηκαν στο μεγαλύτερο βαθμό τους από μετανάστες αγροτικού πληθυσμού, αλλά από πρόσφυγες οι οποίοι ήταν κατά κύριο λόγο αστικό πληθυσμός, χωρίς ιδιαίτερη εμπειρία παραδοσιακών, αγροτικών δικαιωμάτων πάνω στη γη. Προερχόμενη από μία κοινωνία στην οποία η πόλη έχει εξέχουσα θέση, ρίχτηκαν άστεγοι και χωρίς περιουσία στην γενικευμένη αγορά των ελληνικών πόλεων. Δημιούργησαν έτσι ένα νέο καθεστώς κατανομής του οικιστικού χώρου.

Σημαντικό είναι σε αυτό το σημείο να αναφερθεί και το έργο των ΕΑΠ και ΕΤΕ καθώς και άλλων φορέων για την προσφυγική αποκατάσταση. Μονώροφες ή διώροφες κατοικίες άρχισαν να κτίζονται σε περιοχές με μεγάλη προσφυγική ροή, ενώ μετά το 1934 εμφανίστηκαν και οι πρώτες προσφυγικές πολυκατοικίες. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι οι φορείς αυτοί αποτέλεσαν τον «πολεοδόμο» της νέας πρωτεύουσας με θετικές συνεισφορές όσον αφορά στη στέγαση αλλά και με αρνητικές συνέπειες ως προς τη γενικότερη χωροθέτηση λειτουργιών και το μέλλον της περιοχής, με πολιτικές που εν τέλει μεγέθυναν την οικιστική διασπορά. Συμπερασματικά, δημιουργήθηκαν δύο τύποι αυτοστέγασης: των άπορων προσφύγων που έχτιζαν παραγκουπόλεις και των πιο εύπορων, που εγκαταστάθηκαν σε πιο κεντρικές περιοχές και οικοπέδα αγορασμένα από την ΕΑΠ και την ΕΤΕ.



ΚΛΕΙΣΤΟ ΣΠΙΤΙ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ



Η ΚΑΤΟΙΚΙΑ

Εντοπίζεται ποικιλομορφία στους τύπους κατοικίας, ενώ αργότερα έγιναν διάφορες τροποποιήσεις και προσθήκες από τους κατοίκους [έτσι μειώθηκε και ο ακάλυπτος χώρος].

Επειδή υπήρχε ανάγκη χώρου, κατασκεύαζαν υπόγεια και ο όροφος ήταν υπερυψωμένος έτσι ώστε στο κενό να τοποθετούνταν ανοίγματα. Στον ίδιο χώρο του σπιτιού μπορούσαν να συνυπάρχουν διαφορετικές λειτουργίες χρήσεων.

Παρουσιάζεται έντονα η μέριμνα για την εμφάνιση και τη συντήρηση των κτιρίων από την πλευρά των κατοίκων.



"Εμείς οι Μικρασιάτες είμαστε γνωστοί νοικοκύρηδες..."

Παράδειγμα προσφυγικής κατοικίας από την Επιτροπή Αποκατάστασης Προσφύγων στα Γερμανικά (Κοκκινιά)

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ:

.λίγοι που εδραίωσαν την θέση τους στην πρώτη γραμμή του εμπορίου, της βιομηχανίας, του τραπεζικού τομέα

.πολυπληθής ομάδα που κατάφερε να αυτοσυντηρείται και είχε προσαρμοστεί σε ικανοποιητικό βαθμό στις νέες συνθήκες

.ομάδα που ζούσε "μεροδούλι-μεροφαί" και επιβίωνε με δυσκολία



ΑΝΟΙΧΤΟ ΔΡΟΜΟΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ

Η ΓΕΙΤΟΝΙΑ

Υπήρχε έντονη η αίσθηση της γειτονιάς, της κοινωνικότητας, της συνεργασίας, της ανταλλαγής.

Η γειτονιά είχε ιδιαίτερη ζωντάνια [δραστηριότητες, κουβέντα], το οποίο αποτελεί μικρασιατικό στοιχείο.

"Μην πάρεις σπίτι, πάρε γειτονιά."



ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ

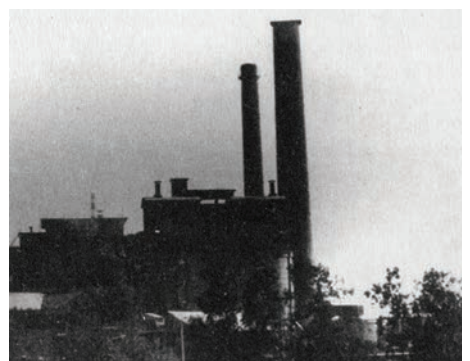
ΑΝΤΡΕΣ:

- . οι γυρολόγοι [καλάθι με χτένες, αναπτήρες, σπέρτα, πλαστικούς καθρέφτες, κομπολόγια, γλυκά, ξηρούς καρπούς, θρησκευτικά είδη]
- . οι μεταφορείς
- . οι εργάτες στις βιομηχανίες
- . οι ναυτικοί

. πωλητές στη λαϊκή αγορά

ΓΥΝΑΙΚΕΣ:

- . κομμώτριες
- . μοδίστρες
- . ράφτριες



μεταφορά της συλλογικής μνήμης και πολιτισμικής ταυτότητας των προσφύγων στην περιοχή

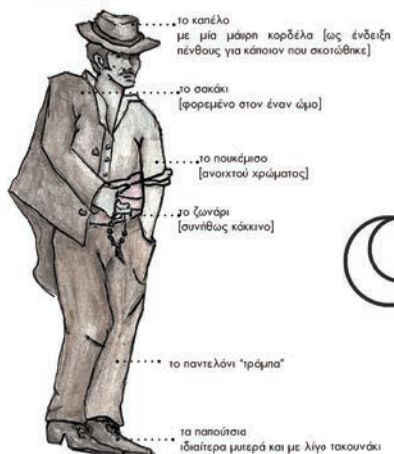
Η ΚΟΥΖΙΝΑ



Χαλβάς Δραπετσώνας (μικρασιατική συνταγή)

Η ΜΟΥΣΙΚΗ

Κουτσαβάκης



Το ρεμπέτικο ασχολείται με μια αδικημένη ομάδα ανθρώπων.

Όσο ακόμα δεν είχαν εμπλακεί οι δισκογραφικές εταιρίες, το ρεμπέτικο γεννήθηκε σαν ανάγκη έκφρασης των ζητημάτων της ζωής μιας μεγάλης μερίδας ανθρώπων εργατών, φτωχών, μεταναστών, ξενιτεμένων, φυλακισμένων.

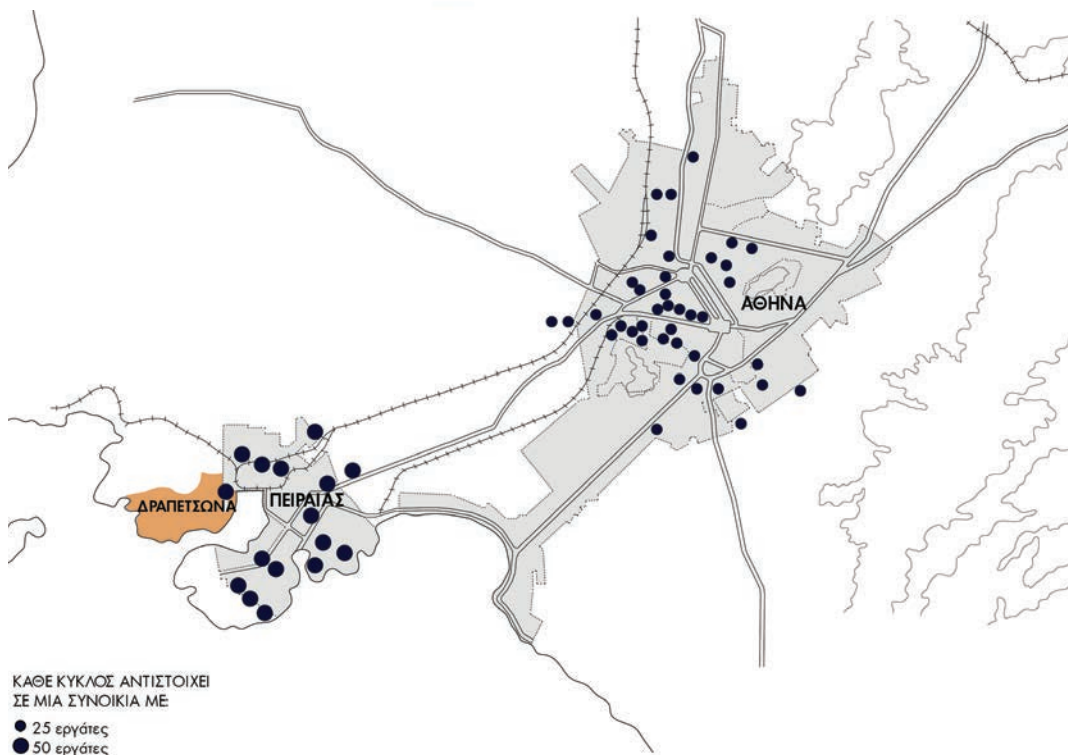
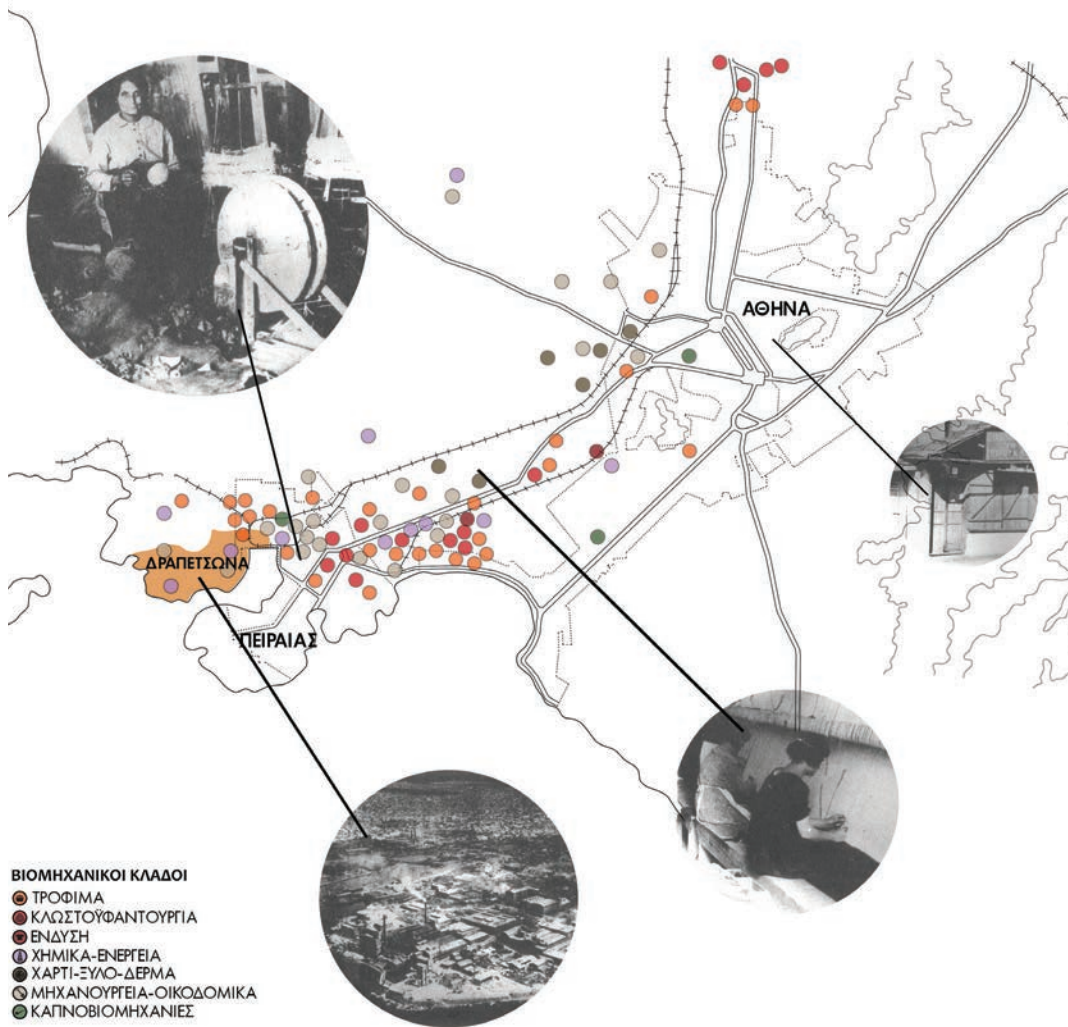


1870: Ο Γιάγκος Αλεξίου [Γιοβανίκας] συνδύασε το μονοφωνικό νόμο με τις αρμονικές ή τα ακόρντα της Δύσης και δημιούργησε το επονομαζόμενο "Σμυρνέικο Μινόρε" ή "Μινόρε της Αυγής"



Η ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ μπορεί να θεωρηθεί η "γενέτειρα" του ρεμπέτικου

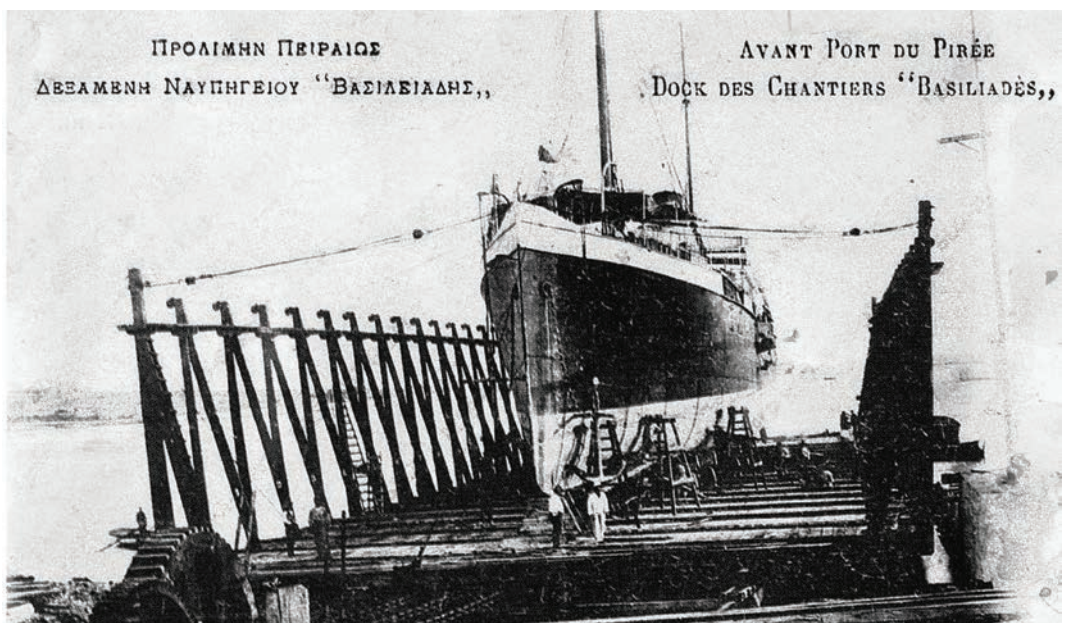


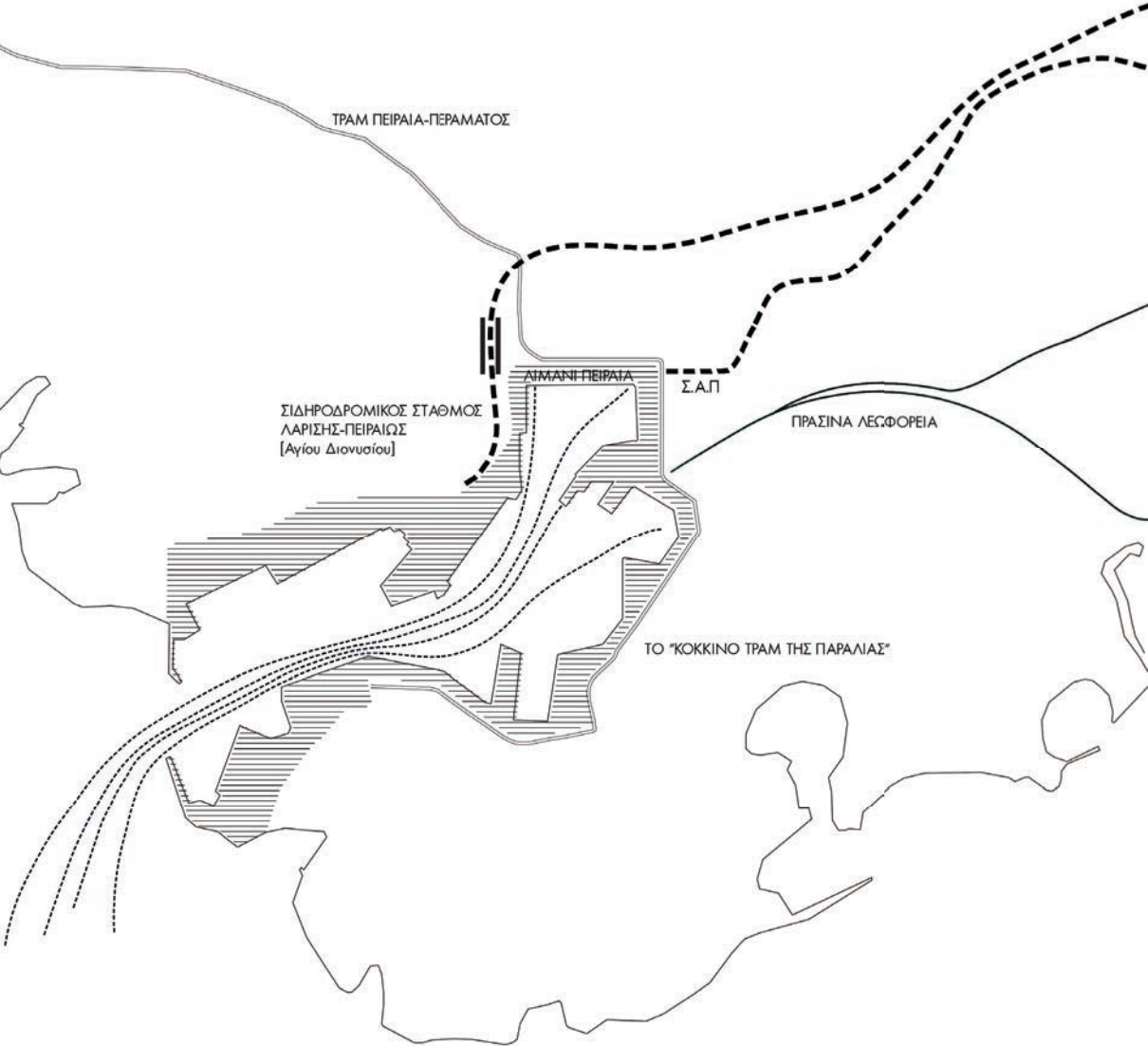


- 1860: μετεγκατάσταση μηχανοποιείου Βασιλειάδη από τις παρυφές του Καραβά στην Κρεμυδαρού
- 1880: ατμοκίνητο σαπωνοποιείο των αδερφών Ζαβογιάννη
- 1890: ελαιουργείο-σαπωνοποιείο του Γ. Σαραϊντάρη
- 1904: βυρσοδεψείο Μιχαλινού
- 1906: αγγειοπλαστείο-τσιμεντοποιείο Ζαβογιάννη-Ζαμάνη και ΣΙΑ (μετέπειτα ΑΓΕΤ)
- 1906: Ελληνικό Μηχανοποιείο και Ναυπηγείο Βασιλειάδη ΑΕ
- 1907: ίδρυση Α.Ε.Ε.Χ.Π.Λ. , ΑΓΕΤ Ηρακλής
- 1909: εργοστάσιο Ανώνυμης Ελληνικής Εταιρείας Χημικών Προϊόντων και Λιπασμάτων
- 1922: εργοστάσιο εκρηκτικών υλών " Η Σαλαμής"

Το 19ο αιώνα, η βιομηχανία δεν αποτελούσε κυρίαρχη δραστηριότητα στον Πειραιά παρά μόνον εν μέρει: βορειοδυτικά του λιμανιού και κατά μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής και όχι στο κέντρο της πόλης. Όταν η Αθήνα έγινε πρωτεύουσα του ελληνικού κράτους (1834), η πληθυσμιακή εισροή εντάθηκε. Η περιθωριοποίηση ήταν εντονότερη στον Πειραιά με τους επαίτες και τους πληθυσμούς του λιμανιού. Η πλειοψηφία των λαϊκών στρωμάτων ασκούσε επιτηδεύματα που συνδέονταν με την καταγωγή τους, συνυφασμένα ταυτόχρονα με το καταναλωτικό και μη- παραγωγικό χαρακτήρα της πρωτεύουσας. Στην περιοχή του Πειραιά εκείνης της περιόδου λειτουργούσαν λίγα εργοστάσια και βιοτεχνίες (κυρίως μεταξουργεία, σαπωνοποιεία, κεραμεία, μηχανουργεία, υφαντουργεία, οινοπνευματοποιεία, εκκοκκιστήρια βάμβακα). Το 1864, ο Πειραιάς αποκαλούνταν «το μικρό Μάντσεστερ» ενώ το σχέδιο πόλης επεκτάθηκε προς τα βόρεια, αποκλειστικά για τη δημιουργία βιομηχανικών γηπέδων.

Στις αρχές του 20ου αιώνα άρχισε να συντελείται η εκβιομηχάνιση ελληνικών πόλεων παράλληλα με ενισχυμένο σιδηροδρομικό δίκτυο και τη κεντρομόλα διαδικασία αστικοποίησης, μετασχηματίζοντας έτσι τον γεωγραφικό χώρο. Η βιομηχανική ζώνη αναπτύχθηκε κυρίως στην περιοχή του έλους δηλαδή από τη σημερινή πλατεία Καραϊσκάκη μέχρι τον Ι.Ν. Αγίου Διονυσίου δημιουργώντας όριο γεωγραφικού, κοινωνικού και πολιτικού διαχωρισμού μεταξύ του κέντρου του Πειραιά και της ευρύτερης περιοχής προς τα δυτικά. Η βαριά βιομηχανία τοποθετήθηκε στη Δραπετσώνα και το Κερατσίνι. Βιομηχανικοί οικισμοί χτίζονταν τουλάχιστον μέχρι το 1922 και έτσι, σταδιακά, η Δραπετσώνα εξελίχθηκε σε βιομηχανική περιοχή με εργατικό πληθυσμό. Το 1909 άρχισε τη λειτουργία της η κορυφαία βιομηχανική μονάδα της Ανώνυμης Εταιρίας Χημικών Προϊόντων και Λιπασμάτων στη Δραπετσώνα που μετέλλαξε το τοπίο των ακτών της Δραπετσώνας. Φημολογείται, μάλιστα ότι η σημερινή διαγώνιος οδική αρτηρία Εθνικής Αντιστάσεως, η οποία καταλήγει στην περιοχή των Λιπασμάτων, την εποχή εκείνη, αποτελούσε το δρόμο που έπαιρναν οι εργάτες για να οδηγηθούν προς τις βιομηχανικές μονάδες.





ΥΠΕΡΤΟΠΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

ΛΙΜΑΝΙ ΠΕΙΡΑΙΑ



Σ.Α.Π

[Σιδηρόδρομοι Αθηνών-Πειραιώς]



Σ.Σ. ΛΑΡΙΣΗΣ-ΠΕΙΡΑΙΩΣ

[Αγίου Διονυσίου]



ΤΟΠΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

ΤΟ 'ΚΟΚΚΙΝΟ ΤΡΑΜ ΤΗΣ ΠΑΡΑΛΙΑΣ"



ΤΡΑΜ ΠΕΙΡΑΙΑ-ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ



ΠΡΑΣΙΝΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ





ΜΕΣΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ (19ος-20ος αιώνας)



Η ευρύτερη περιοχή παρουσιάζει σαφή ένταση στις μεταφορές. Ήδη από το 19ο αιώνα τα σημεία άφιξης και αναχώρησης χαρακτήριζαν τον τόπο και αφηγούνταν ιστορίες μετανάστευσης, ταξιδιού, εργασίας, μόχθου και καθημερινότητας μιας περιοχής που σταδιακά άρχισε να χρωματίζεται με στοιχεία πολυπολιτισμικότητας, «παντρεύοντας» ανατολίτικα με δυτικά σημεία αναφοράς.

Εξέχοντα ρόλο αναλαμβάνει ο λιμένας του Πειραιά όπου κατέφθαναν τα πλοία από τα νησιά, σε μία περίοδο έντονης εσωτερικής μετανάστευσης και από όπου απέπλεαν, μεταφέροντας επιβάτες προς αναζήτηση καλύτερης τύχης σε άλλους τόπους.

Ο Σιδηρόδρομος Αθηνών-Πειραιώς (Σ.Α.Π.) συνέδεε τον Πειραιά με την Αθήνα. Αρχικά ήταν ατμοκίνητος, σε μία εποχή όπου οι άμαξες και τα παμφορεία ήταν το μόνο μέσο συγκοινωνίας, ενώ αργότερα εξελίχθηκε σε ηλεκτροκίνητος και επεκτάθηκε συνδέοντας τον Πειραιά με την Κηφισιά. Ο σιδηρόδρομος μετέφερε βασιλείς, στρατιώτες πολέμου, βομβαρδίστηκε και επέζησε, εξυπηρέτησε και εξυπηρετεί εκατομμύρια επιβάτες.

Ο Σταθμός Λαρίσης Πειραιώς, γνωστός και ως Σταθμός Αγίου Διονυσίου, εντοπίζεται σε κομβική θέση στην περιοχή μελέτης της παρούσας εργασίας. Εγκαινιάστηκε το 1904 ενώ το 1906 επεκτάθηκε μέχρι τη Λάρισα. Κατασκευάστηκε με σκοπό να δημιουργηθεί ένα εθνικό δίκτυο με διεθνή χαρακτηριστικά έτσι ώστε να αποτελέσει τμήμα ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών αρτηριών. Οι περισσότερες αναχωρήσεις των Ελλήνων στο εξωτερικό πραγματοποιούνταν από αυτό το σταθμό, με αποτέλεσμα, ο Πειραιάς να έχει δύο σημεία αναχώρησης ξενιτεμένων στα δύο άκρα του λιμανιού (πλοίο και τρένο). Ο σταθμός ανακαινίστηκε το 2004 αλλά ο προβλεπόμενος σχεδιασμός δεν υλοποιήθηκε ποτέ και έτσι σήμερα είναι ανενεργός και έρημος.

Σε τοπικό επίπεδο, το επιβατικό κοινό εξυπηρετούνταν από το Κόκκινο Τραμ της παραλίας, το Τραμ Πειραιώς-Περάματος και τα Πράσινα Λεωφορεία.

Το Τραμ της παραλίας ή αλλιώς «καουμπόης» ή αλλιώς « το τραμ το τελευταίο» (από το ομώνυμο τραγούδι σε μουσική/ στίχους Σουγιούλ Μιχάλης/ Σακελλάριος Αλέκος), ήταν κόκκινο, δε διέθετε ενδεικτικό διακριτό αριθμό δρομολογίου και το εισιτήριο του ήταν πολύ φθηνότερο καθώς εξυπηρετούσε κυρίως εργάτες οι οποίοι μεταφέρονταν από την πόλη του Πειραιά, στις βιομηχανικές εγκαταστάσεις στην περιοχή της Δραπετσώνας.

Το τραμ Πειραιώς-Περάματος εξυπηρετούσε μεταπολεμικά κυρίως εργάτες, ενώ κατά τους θερινούς μήνες μετέφερε επιβάτες προς τις παραλίες του Κερατσινίου και του Περάματος. Ίχνη του τραμ μπορούν να εντοπιστούν μέχρι και σήμερα στην οδό Θερμοπυλών (πίσω από τον Ι.Ν. Αγίου Διονυσίου).

Τα πράσινα λεωφορεία των Ε.Η.Σ./Η.Σ.Α.Π εξυπηρετούσαν το επιβατικό κοινό μέσα στις γειτονιές ενώ τα οχήματα ήταν ίδια με αυτά που κυκλοφορούσαν στο Παρίσι εκείνη την εποχή.



KATOIKIA



BIOMHXANIA



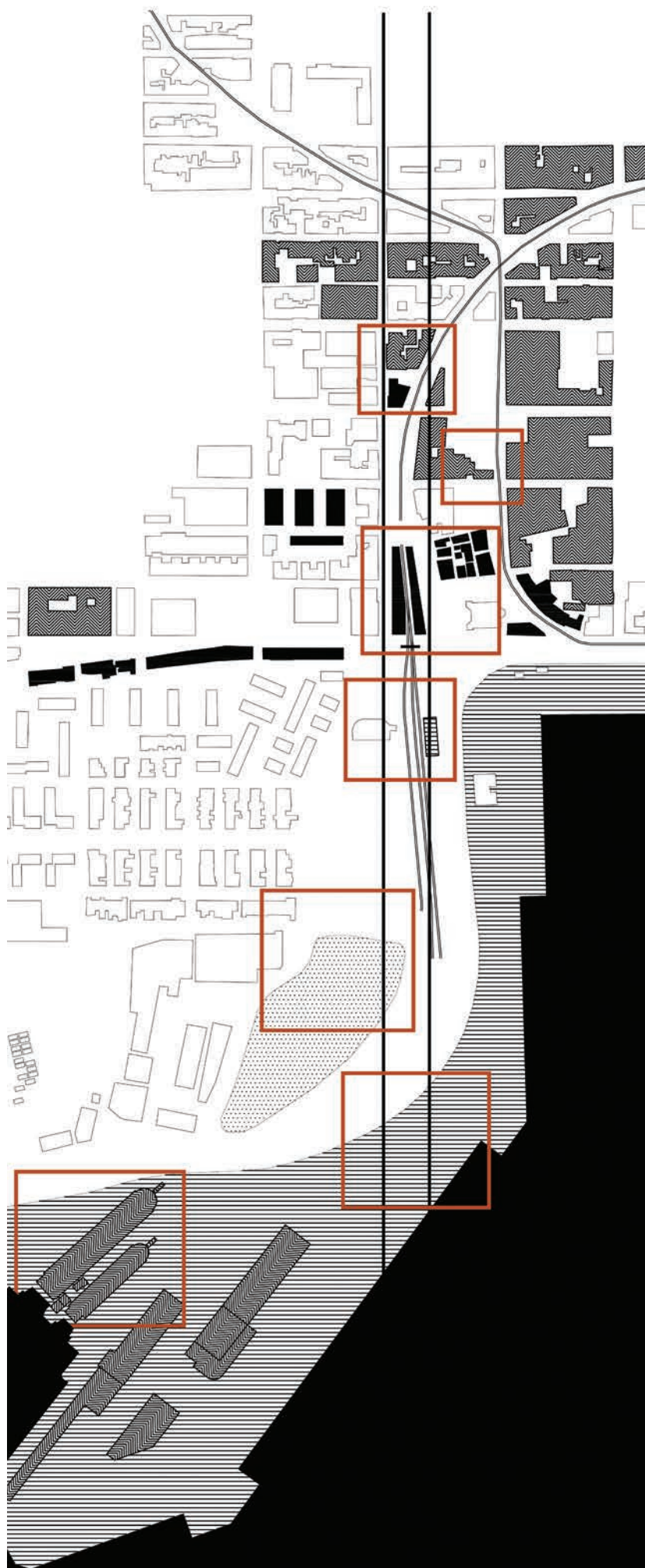
ΑΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΑ ΜΜΜ

3

ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΕΙΚΟΝΑ

Οι τρεις προαναφερθέντες άξονες εξέτασης (εισροή προσφύγων, βιομηχανία, μέσα μεταφοράς), για την κατανόηση της εξέλιξης της πόλης είναι αποκαλυπτικοί καθώς έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση της σημερινής εικόνας της περιοχής. Οι τάσεις που δημιουργήθηκαν με την οικιστική ανάπτυξη για την ένταξη των προσφύγων και των εσωτερικών μεταναστών, τη βιομηχανική ανάπτυξη κυρίως στον άξονα εκατέρωθεν της λεωφόρου Πειραιώς μέχρι το λιμάνι, τη συσσώρευση υπερτοπικών δικτύων μεταφοράς, οδηγούν στη διαμόρφωση ενός αστικού αλλά και νοτιού ορίου το οποίο διαχωρίζει με ποικίλους τρόπους δύο περιοχές.

Στο διάγραμμα της κατοικίας, παρατηρείται μια λευκή διαχωριστική γραμμή που έχει έξαρση στο σημείο μελέτης και υποδεικνύει ότι αυτή η περιοχή δεν έχει τα χαρακτηριστικά της μικρής κλίμακας όπως κατοικία, στοιχεία γειτονιάς και καθημερινής ζωής. Όπως φαίνεται και στο επόμενο διάγραμμα, αυτή η περιοχή είναι λευκή επειδή καταλαμβάνεται από βιομηχανικές εγκαταστάσεις. Σήμερα, βεβαίως, οι περισσότερες από τις βιομηχανικές μονάδες είναι ανενεργές. Εντούτοις, δεσπόζει η μεγάλη κλίμακα καθώς, μέχρι και σήμερα υπάρχουν συσσωρευμένα βιομηχανικά κελύφη, τα οποία είναι είτε εγκαταλελειμμένα, είτε χρησιμοποιούνται ως αποθήκες ή για μεταφορές. Τα υπεραστικά μέσα μεταφοράς, όπως φαίνεται και στο τρίτο διάγραμμα, δημιουργούν επιπλέον όριο στην περιοχή, καθώς οι υποδομές, οι εγκαταστάσεις και οι μεγάλοι οδικοί άξονες έχουν ρηγματώσει τον αστικό ιστό, καθιστώντας δύσκολη την προσπέλασή τους. Ίσως να μπορούμε να πούμε ότι το όριο το οποίο έχει δημιουργηθεί, έχει εμφανή έξαρση στην περιοχή μελέτης της παρούσας εργασίας, καθιστώντας την ως ένα κομμάτι αστικού ιστού το οποίο έχει διαλεκτικά εξελιχτεί και σήμερα αναζητά την ταυτότητά του, ή καλύτερα την εξομάλυνση των ορίων που αυτό ενέχει. Εστιάζοντας, λοιπόν περισσότερο στην περιοχή μελέτης και έχοντας ως εργαλεία ανάλυσης τους τρεις προαναφερθέντες άξονες (εισροή προσφύγων, βιομηχανία, μέσα μεταφοράς), μπορούμε να εξάγουμε συμπεράσματα ως προς την ένταση των ορίων σε αυτό το σημείο και τελικά το λόγο για τον οποίο αυτή η περιοχή παρουσιάζει εξαιρετικό ενδιαφέρον για μελέτη και σκέψεις προσέγγισης των ζητημάτων της.



I ΙΧΝΗ ΤΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ



Ο περίπατος κατά την πορεία των γραμμών, ξετυλίγει σταδιακά, ιστορικά κομμάτια του τόπου. Ο περιπατητής, καθ' όλη τη διαδρομή, μπορεί να παρατηρήσει ιστορικά ίχνη της περιοχής που αφηγούνται την πορεία εξέλιξής της: από τα βιομηχανικά κελύφη και τις ξηλωμένες γραμμές τραμ, μέχρι τις προσφυγικές κατοικίες, τα κουτούκια, τους αστικούς μύθους των ρεμπετών... Αναμφίβολα, η συγκεκριμένη διαδρομή αποτελεί ένα είδος ζωντανού μουσείου βιογραφίας της πόλης, αφού το παρελθόν της πόλης και η σημερινή καθημερινή ζωή της συναντιούνται εκατέρωθεν των γραμμών.





ΚΑΤΟΙΚΙΑ
(προσφυγικές, μεταπολεμικές,
εργατικές, νεόδμητες)

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ ΚΕΛΥΦΗ
(βιομηχανία-εμπόριο-μεταφορές
-αποθήκες)

ΔΗΜΟΣΙΑ ΚΤΙΡΙΑ
(υπηρεσίες- εκπαίδευση)



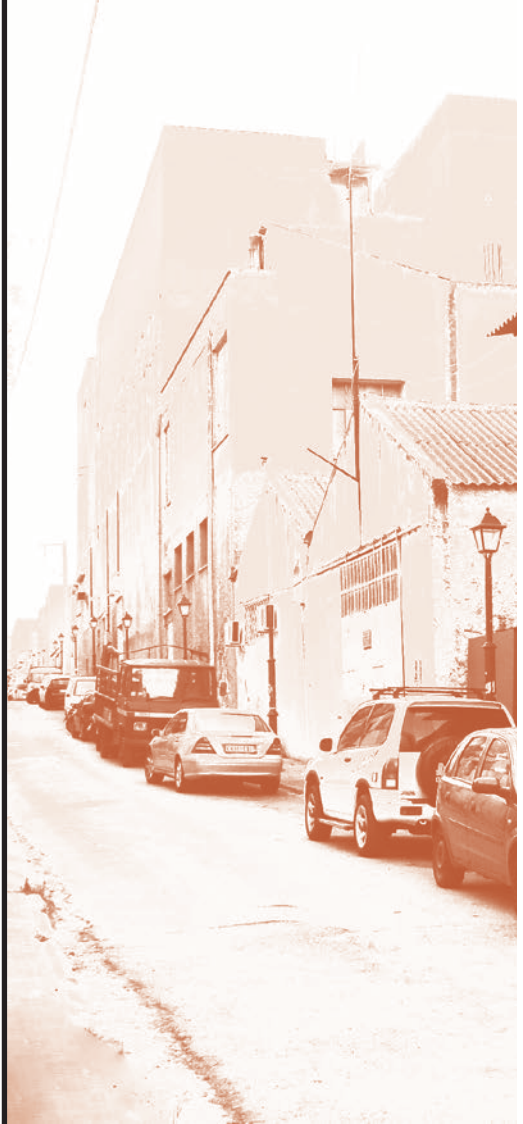
II

ΟΡΙΑ ΛΟΓΩ ΧΡΗΣΕΩΝ

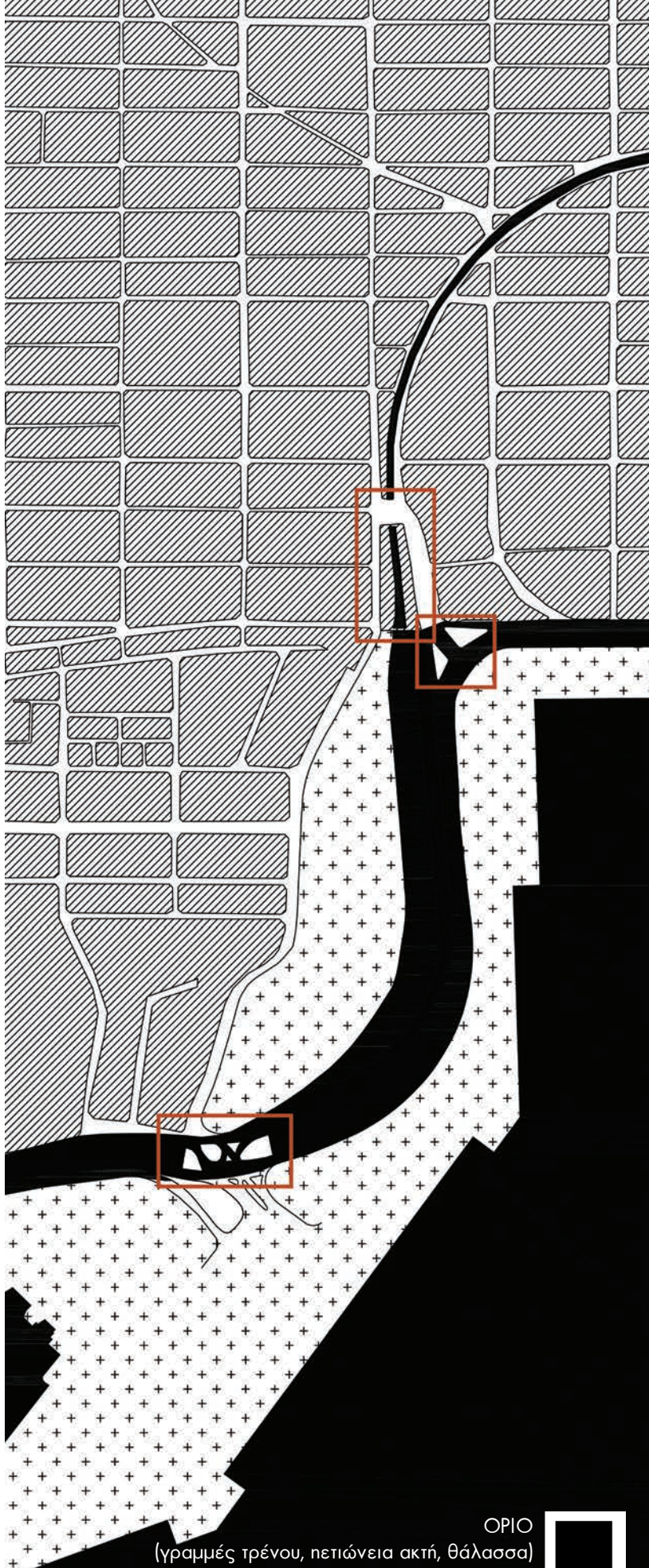
ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ



ΠΕΙΡΑΙΑΣ



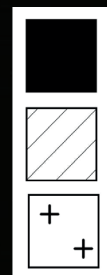
Οι σιδηροδρομικές γραμμές φαίνονται να αποτελούν το σημείο διαχωρισμού της περιοχής σε δύο μέρη με διαφορετικές ποιότητες, λόγω των χρήσεων γης. Στην πλευρά του Πειραιά, η βασική χρήση των κτιρίων είναι βιομηχανία (που σήμερα τα βιομηχανικά κελύφη στεγάζουν αποθήκες, μηχανουργεία κλπ.) ενώ στην πλευρά της Δραπετσώνας, η βασική χρήση φαίνεται να είναι η κατοικία, καθώς και απαραίτητες υπηρεσίες και εκπαιδευτικά ιδρύματα. Το όριο των γραμμών εντείνει το διαχωρισμό της περιοχής.



ΟΡΙΟ
(γραμμές τρένου, πετιώνεια ακτή, θάλασσα)

ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΑ ΤΕΤΡΑΓΩΝΑ

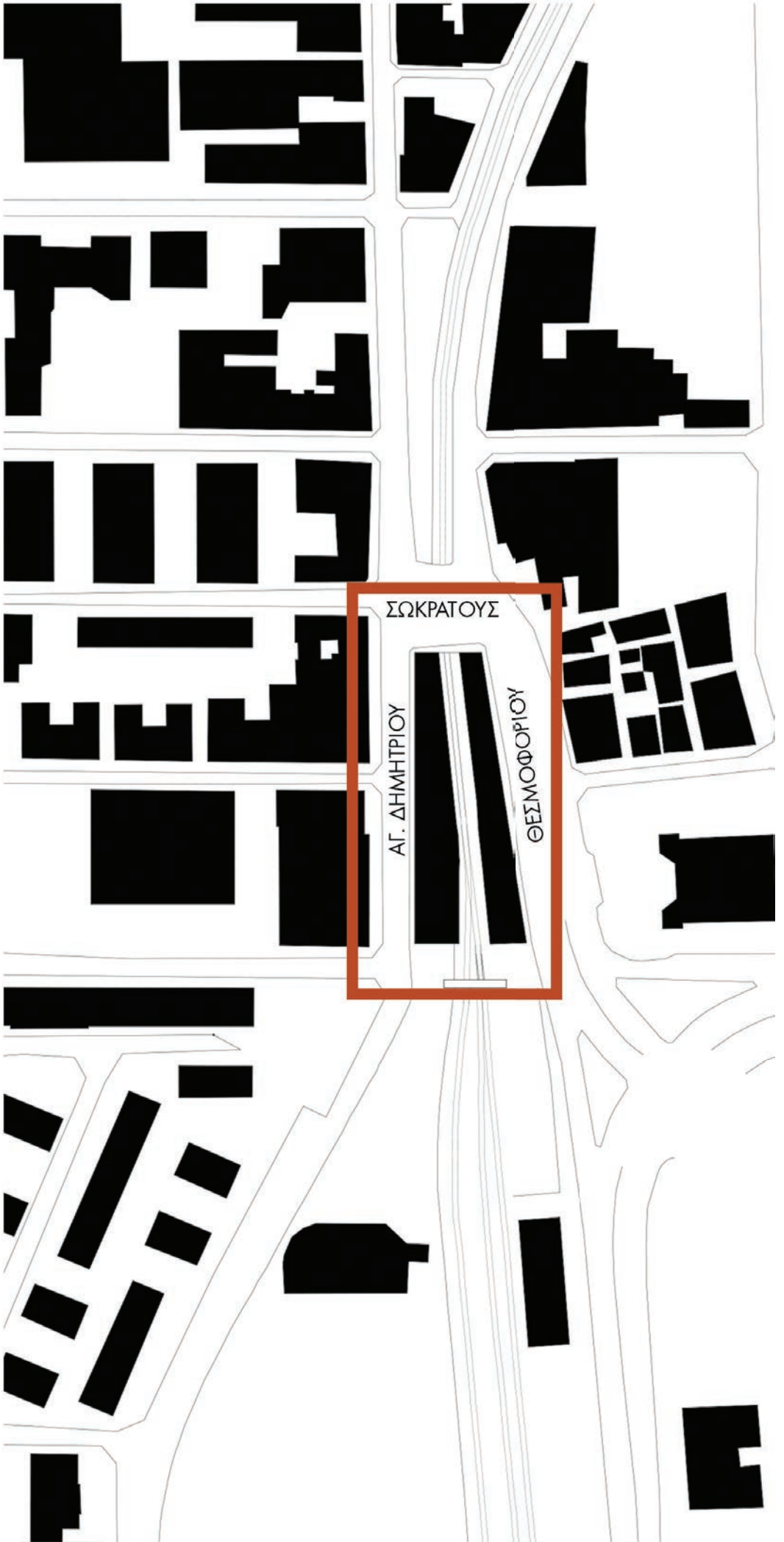
ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΙ ΤΟΠΟΙ
(λόφος Καστράκι, λιμάνι Πειραιά)





Τα μέσα μαζικής μεταφοράς δημιουργούν τα δικά τους όρια: οι γραμμές του τρένου στην περιοχή μελέτης, οι εγκαταστάσεις του λιμανιού, η μεγάλη οδική αρτηρία της Ηεπιώνειας ακτής με σκοπό την εξυπηρέτηση των μεταφορών για τις ανάγκες του λιμανιού. Σε δύο μόνο σημεία ο κάτοικος, ο επισκέπτης, ο περαστικός, μπορεί να έχει πρόσβαση στη θάλασσα και αυτό επιτυγχάνεται μέσω νησίδων πάνω στον οδικό άξονα. Τα οικοδομικά τετράγωνα (με διαγράμμιση) παρουσιάζονται άρτια σε όλη τους την έκταση εκτός από αυτό που βρίσκεται στην περιοχή παρέμβασης: το συγκεκριμένο οικοδομικό τετράγωνο είναι το μοναδικό το οποίο κόβεται στα δύο εξαιτίας του αστικού κενού που προκαλούν οι σιδηροδρομικές γραμμές. Ίσως με αυτόν τον τρόπο να αποκαλύπτεται ο λόγος που αυτό το σημείο παρουσιάζει μεγάλη ένταση, εξαιρετικό ενδιαφέρον και μπορεί να χαρακτηριστεί ως

αστικό ρήγμα.



4

ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

Το οικοδομικό τετράγωνο της περιοχής μελέτης περιλαμβάνει τις σιδηροδρομικές γραμμές του Σ.Σ. σταθμού Λαρίσης-Πειραιώς ενώ εκατέρωθεν δεσπόζουν προσφυγικά κτίρια στοιβαγμένα το ένα δίπλα στο άλλο κατά μήκος των γραμμών, δημιουργώντας δύο όγκους.

Αυτοί οι δύο όγκοι διακόπονται εγκάρσια από πεζογέφυρα γνωστή και ως «γέφυρα του ρεμπέτη» για την οποία οι κάτοικοι της περιοχής αφηγούνται ιστορίες που σχετίζονται με την εξέλιξη του ρεμπέτικου τραγουδιού και την εμφάνιση των πρώτων κουτουκιών στην περιοχή της Κρεμμυδαρούς, στη Δραπετσώνα. Αποτελούσε σημείο σύνδεσης και ελέγχου από την καθαρά αστική περιοχή του Πειραιά, στην Δραπετσώνα των εργατών, των περιθωριοποιημένων ομάδων, των οίκων ανοχής, των χασικλήδων. Η μεταλλική «γέφυρα του ρεμπέτη» καθώς και η τροχιογέφυρα στα βόρεια των δύο όγκων (οδός Σωκράτους), απέχουν καθ' ύψος από τις γραμμές του τρένου, περίπου έξι μέτρα και εγκιβωτίζονται σε συνδυασμό με τους δύο όγκους ένα μέρος του αστικού κενού που προκαλείται από το αστικό ρήγμα.

Κατά τη διαδικασία μελέτης της περιοχής με σκοπό την παρέμβαση σε αυτό το κομμάτι του αστικού ιστού, υπήρξε σημαντική η αποσαφήνιση της ιστορίας των κτιρίων των δύο όγκων, της σημερινής τους χρήσης, της ανάλυσης της σημερινής τους εικόνας καθώς και της αποτύπωσης της κατασκευής τους. Τα συγκεκριμένα προσφυγικά κτίρια δεν έχουν εξεταστεί και αποτυπωθεί από επίσημους φορείς και για αυτό το λόγο η συλλογή στοιχείων πραγματοποιήθηκε με τη βοήθεια σχεδίων του κατακερματισμού των γηπέδων από το Τμήμα Παραχωρητηρίων της Νομαρχίας Αττικής, τοπικών συλλόγων της Δραπετσώνας και από εντατική προσωπική προσπάθεια αποτύπωσης.





ΑΣΤΙΚΟ ΜΕΤΩΠΟ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΛΕΥΡΑ ΤΗΣ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ (ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ)



ΑΣΤΙΚΟ ΜΕΤΩΠΟ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΛΕΥΡΑ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ (ΘΕΣΣΟΦΟΡΙΟΥ)

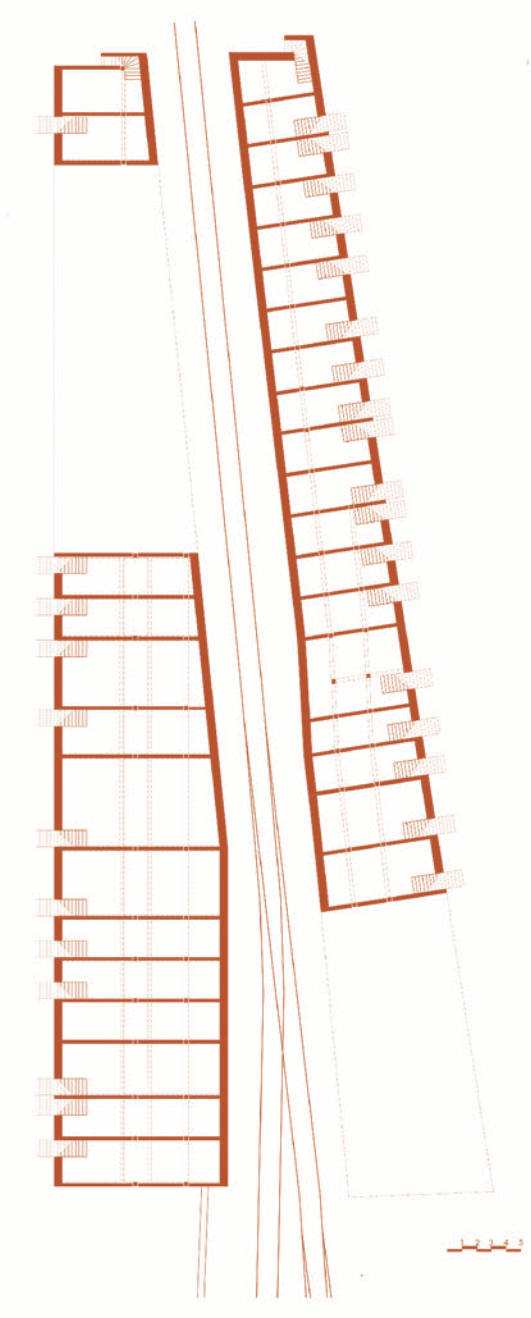




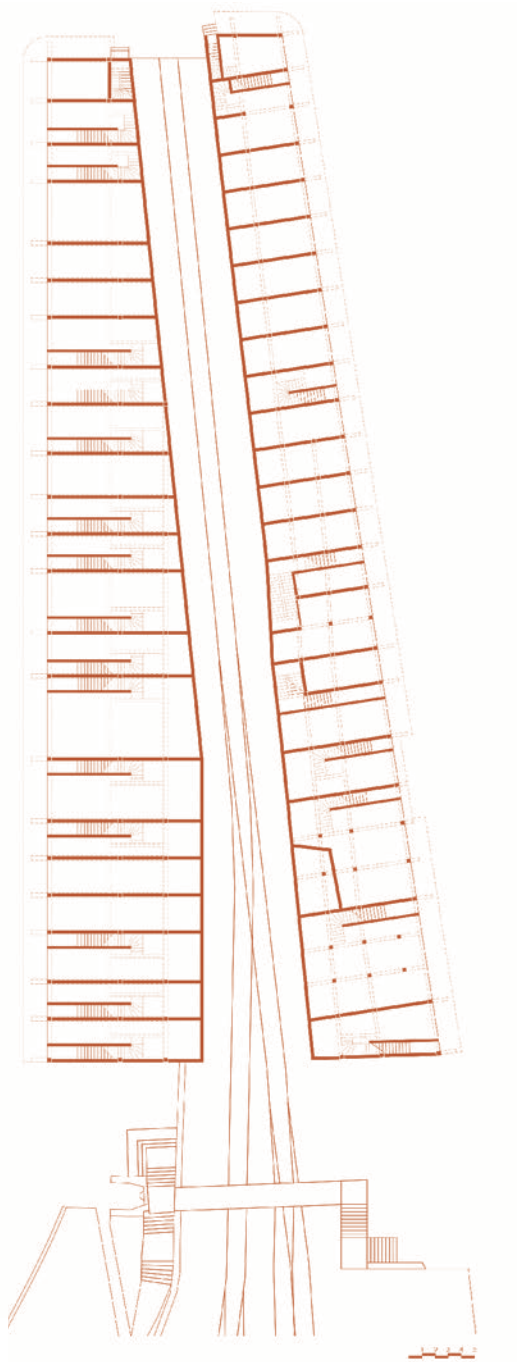
ΟΨΗ ΑΣΤΙΚΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΛΕΥΡΑ ΤΗΣ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ (οδός ΑγίουΔημητρίου)



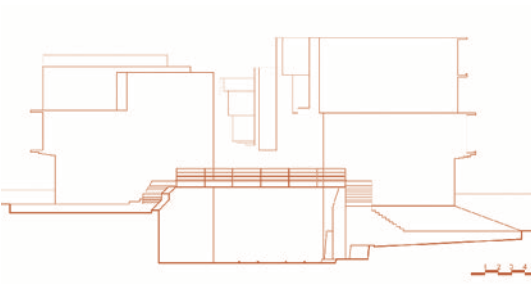
ΟΨΗ ΑΣΤΙΚΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΛΕΥΡΑ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ (οδός Θεσμοφορίου)



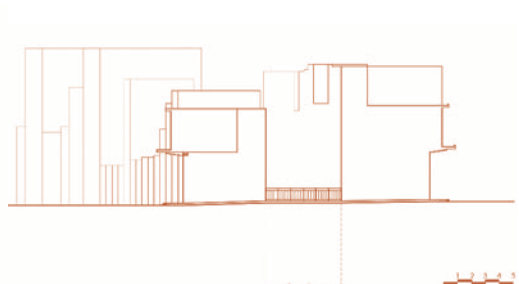
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΥΠΟΓΕΙΩΝ



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΙΣΟΓΕΙΩΝ



ΓΕΦΥΡΑ ΤΟΥ ΡΕΜΠΕΤΗ

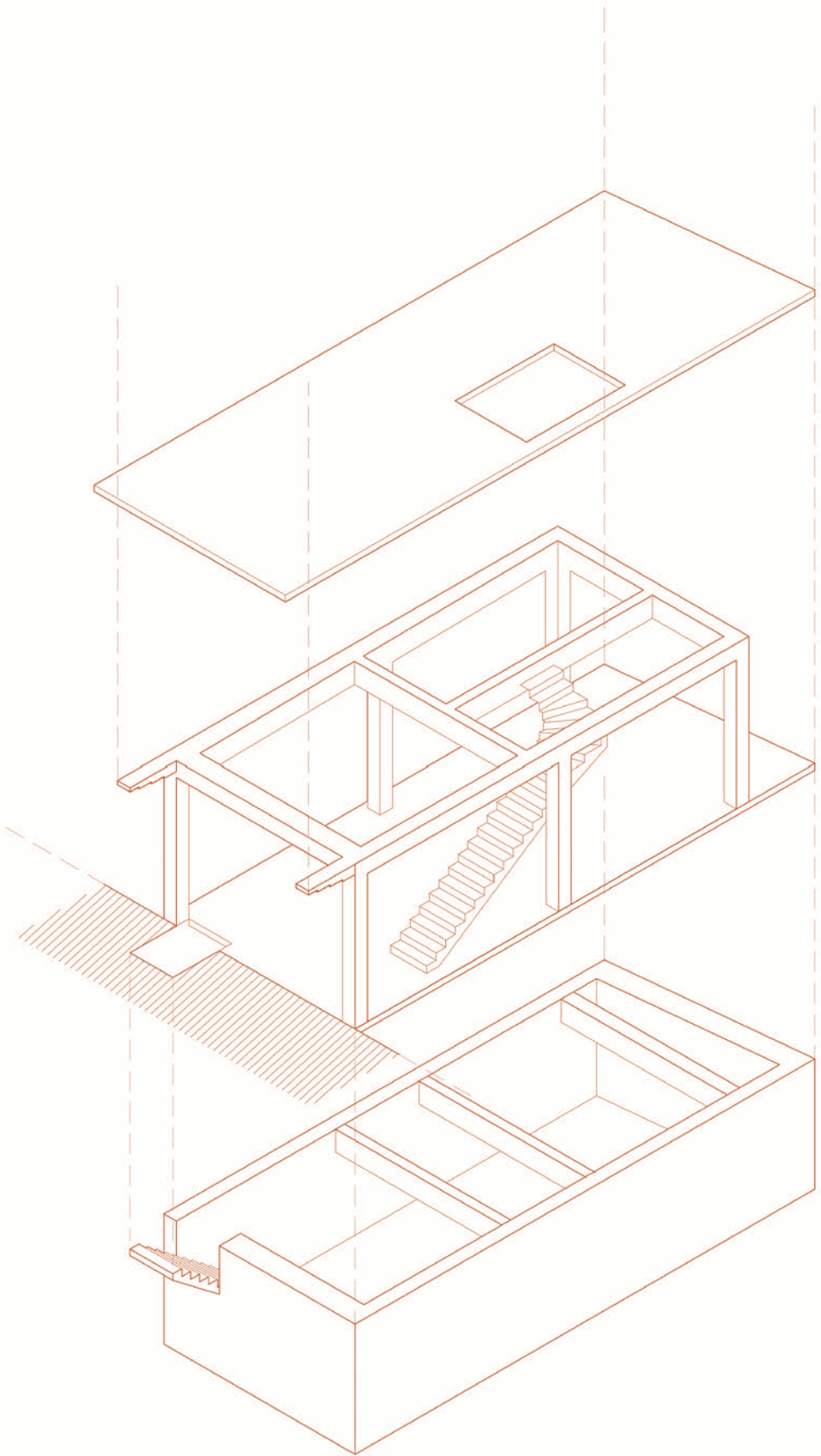


ΤΡΟΧΙΟΓΕΦΥΡΑ

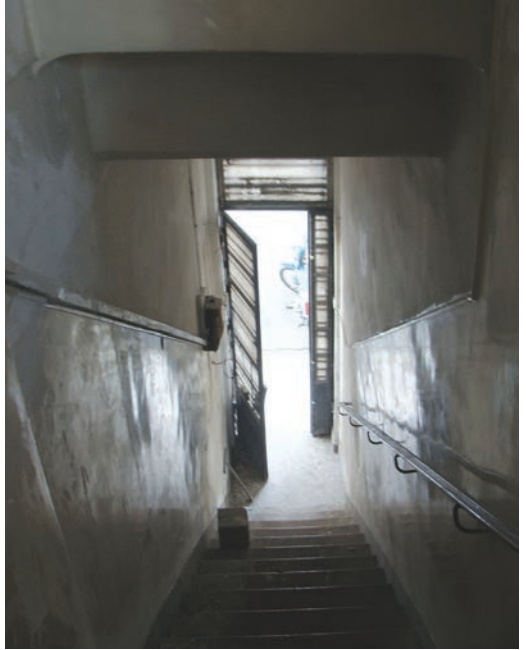
Από τον όγκο των δεδομένων, μπορεί να ειπωθεί συμπερασματικά πως η περιοχή απαλλοτριώθηκε το 1928 και η οικοδόμηση των κτιρίων ολοκληρώθηκε το 1933. Τα κτίρια αυτά αποτελούσαν και αποτελούν μικρές ιδιοκτησίες και κατασκευάστηκαν για την επαγγελματική και στεγαστική αποκατάσταση των προσφύγων. Συγκεκριμένα, στην περιοχή εγκαταστάθηκαν αρκετοί πρόσφυγες από τα Άδανα. Αποτελούνται από ισόγειο το οποίο είχε εμπορική χρήση ενώ οι όροφοι χρησιμοποιούνταν ως κατοικία. Αρκετά από αυτά διαθέτουν υπόγειο, το οποίο χρησιμοποιούνταν για αποθηκευτικούς σκοπούς. Σήμερα, πολλά από τα ισόγεια είναι εγκαταλελειμμένα, ενώ όσα βρίσκονται σε χρήση, διατηρούν τον εμπορικό τους χαρακτήρα ή είναι χώροι εστίασης. Οι περισσότεροι όροφοι δεν κατοικούνται και έτσι παρουσιάζουν εικόνα εγκατάλειψης. Τα υπόγεια, σήμερα, αποτελούν κλειστούς, σκοτεινούς χώρους, πλήρως αναξιοποίητους.

Στην οδό Θεσμοφορίου (πλευρά του Πειραιά) εντοπίζονται περισσότερα εγκαταλελειμμένα κτίρια από ότι στην οδό Αγίου Δημητρίου, γεγονός προβλεπόμενο αφού γειτνιάζει με βιομηχανικά κελύφη, σε αντίθεση με τις γειτονιές και τις περιοχές κατοικίας από την πλευρά της Δραπετσώνας. Επιπλέον τα ισόγεια της οδού Θεσμοφορίου περιλαμβάνουν εμπορικές χρήσεις, οι οποίες περιορίζονται, ως επί τω πλείστων, σε πρακτορεία ταξιδιών και εταιρίες σκαφών, αφού η ανατολική πλευρά έχει περισσότερο υπερτοπικό χαρακτήρα, εφόσον γειτνιάζει με το λιμάνι και τις πύλες άφιξης και αναχώρησης από και προς τα νησιά. Αντίθετα, στην οδό Αγίου Δημητρίου η οποία αποτελεί πιο τοπική οδική αρτηρία, τα ισόγεια είναι χώροι εστίασης ή εμπορίου καθημερινών προϊόντων ή υπηρεσιών.





ΑΞΟΝΟΜΕΤΡΙΚΟ ΚΤΙΡΙΑΚΗΣ ΜΟΝΑΔΑΣ



Το χαρακτηριστικό όμως, που προκαλεί ιδιαίτερο ενδιαφέρον, είναι η μεγάλη αντίθεση που παρατηρείται μεταξύ των όψεων του αστικού μετώπου και των εσωτερικών όψεων (από τις σιδηροδρομικές γραμμές). Ενώ στο αστικό μέτωπο μπορούν να παρατηρηθούν αρκετές αλλοιώσεις από τον αρχικό χαρακτήρα των κτιρίων, με προσθήκες, βαψίματα και ανακαινίσεις, οι εσωτερικές όψεις αποκαλύπτουν την αρχική κατάσταση των κτιρίων, με όλα τα επακόλουθα εξαιτίας της γήρανσής τους, αποπνέοντας τον αέρα μιας άλλης εποχής: οι εσωτερικές όψεις αφηγούνται τις ιστορίες ενός αιώνα ζωής.

ΦΕΡΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ



οπλισμένο σκυρόδεμα

ΠΛΗΡΩΣΕΙΣ

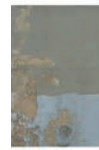


οπτο πλινθοδομή

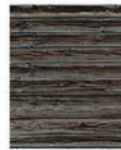


πέτρα

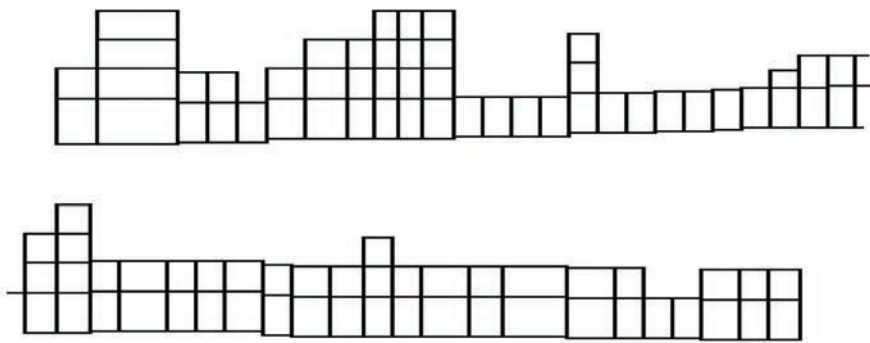
ΕΠΕΝΔΥΣΗ



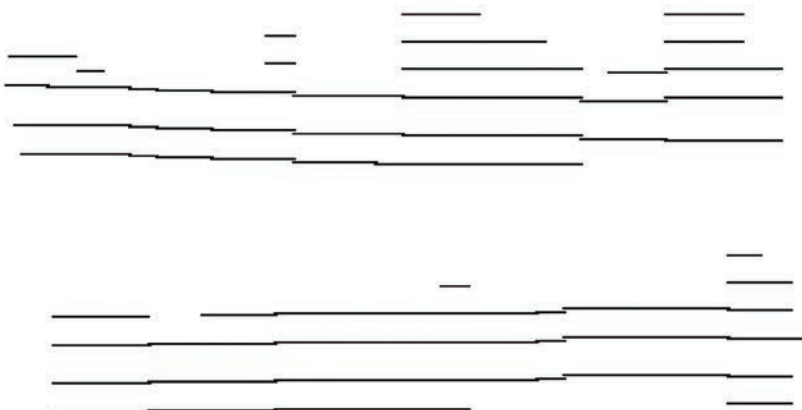
σοβάς



ξύλο



ΑΣΤΙΚΟ ΜΕΤΩΠΟ (καθετότητα)

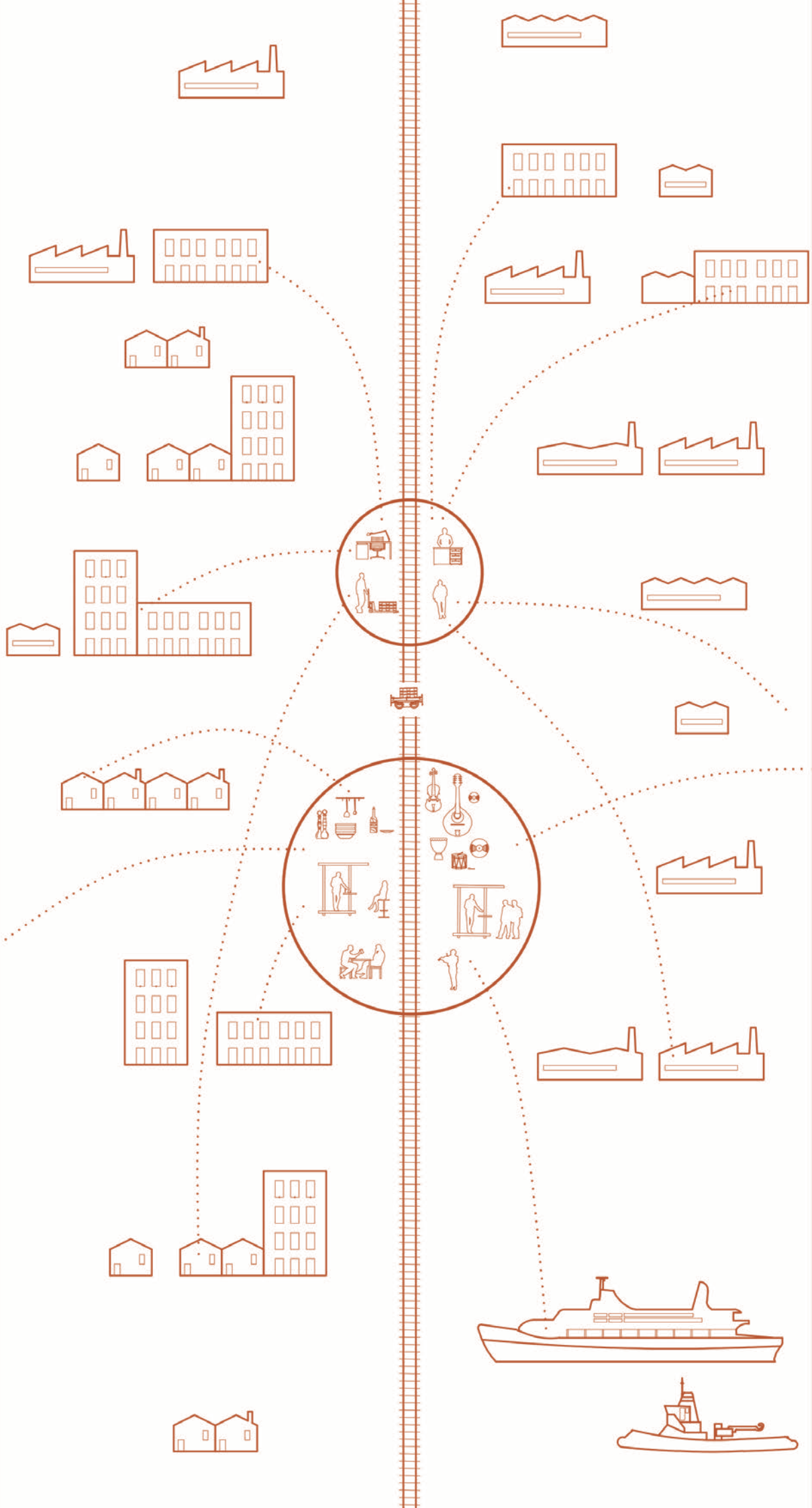


ΕΣΩΤΕΡΙΚΕΣ ΟΨΕΣ (οριζοντιότητα)

5

ΠΡΟΤΑΣΗ





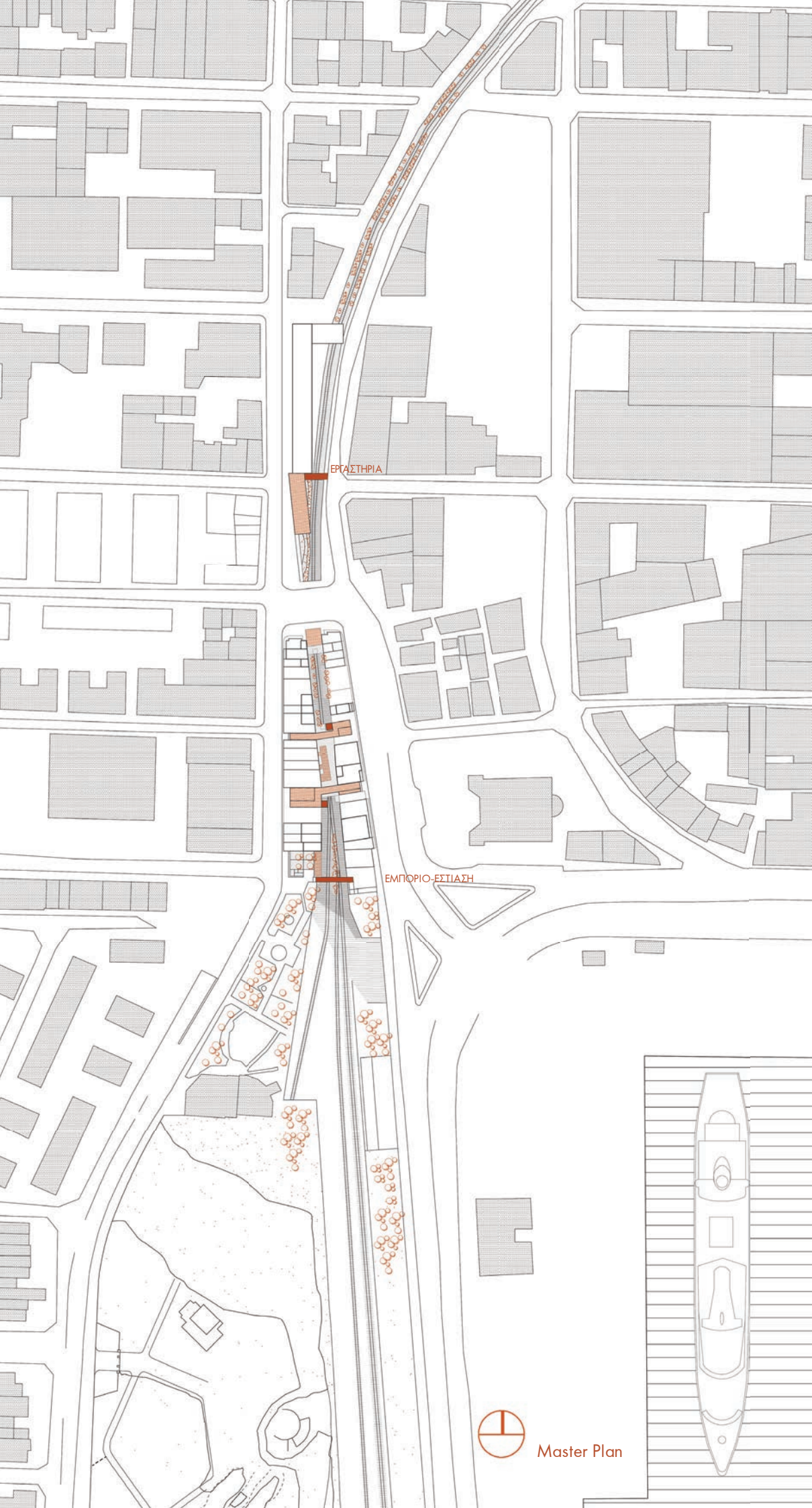
I ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Κρίση, ανεργία, κατεβασμένα ρολά, κενά κτίρια, ΕΝΟΙΚΙΑΖΕΤΑΙ, ΠΩΛΕΙΤΑΙ.

Παρολαυτά, ανάμεσα στην εγκατάλειψη, τα απορρίμματα, την ερημιά των ραγών, υπάρχουν ακόμη ψήγματα καθημερινής πραγματικότητας, η οποία συνεχίζει να επιβιώνει εδώ και περίπου έναν αιώνα.

Ποια θα είναι η πιο κατάλληλη χρήση με σκοπό την ανάπλαση της περιοχής; Μια νέα χρήση, άσχετη με αυτή που ήδη υπάρχει, ίσως και να είχε ελάχιστες πιθανότητες να επιβιώσει, ενώ στην περίπτωση που αυτό συνέβαινε, ένα ισχυρό κομμάτι του σημείου αυτού, θα είχε εξαφανιστεί. Παρ' όλη τη γήρανση των υλικών και την εγκατάλειψη, τα κτίρια στέκουν και διατηρούν την ίδια λειτουργία για την οποία κατασκευάστηκαν. Επομένως, το λειτουργικό πρόγραμμα πρέπει να αφορά στην ισχυροποίηση και τόνωση της ήδη υπάρχουσας χρήσης (εμπόριο, εστίαση, φαγητό, μουσική, παζάρια, χρήση δημοσίου χώρου)

Έχοντας αναλύσει την ιστορία ενός τόπου και έχοντας καταλήξει στο συμπέρασμα ότι βρίσκεται σε ένα μεταβατικό στάδιο, κύρια πρόθεση αποτελεί η αναζωογόνηση της περιοχής με βάση τη συνθήκη που ήδη υπάρχει. Η βιομηχανική ανάπτυξη στο παρελθόν έχει «διασπείρει» τεχνογνωσία στην ευρύτερη περιοχή, η οποία διατηρείται στην σύγχρονη εποχή της αποβιομηχάνισης. Άνεργοι ή συνταξιούχοι μπορούν να μεταφέρουν τις γνώσεις τους σε νέους εκπαιδευόμενους, παράγοντας σε δημοτικά εργαστήρια, προϊόντα τα οποία έχουν άμεση σχέση με τη ιστορία του τόπου (παρασκευή παραδοσιακών γλυκών, κατασκευή παραδοσιακών μουσικών οργάνων, αλιευτικών προϊόντων, γυάλινων αντικειμένων κλπ.). Τα εργαστήρια αυτά τοποθετούνται βόρεια της περιοχής της κύριας επέμβασης και συνδέονται με αυτήν μέσω των σιδηροδρομικών γραμμών. Τροχήλατα οχήματα διανέμουν τα προϊόντα στον εμπορικό χώρο της κύριας επέμβασης διαμορφώνοντας σκηνικό τοπικής θεματικής αγοράς. Παράλληλα, η κύρια επέμβαση περιλαμβάνει χώρους εστίασης καθώς και κλειστή αγορά γρήγορου, παραδοσιακού φαγητού σε σχεδιασμένους τροχήλατους πάγκους. Αυτοί οι πάγκοι συναντώνται και στον υπαίθριο χώρο, διαμορφώνοντας μια εικόνα παζαριού και γιορτής, παράλληλα με κλειστές και υπαίθριες εκδηλώσεις ιστορίας, μουσικής και εκθέσεων, δίνοντας ζωή στις, έως σήμερα ανενεργές, γραμμές του τρένου.



ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ

ΕΜΠΟΡΙΟ-ΕΣΤΙΑΣΗ



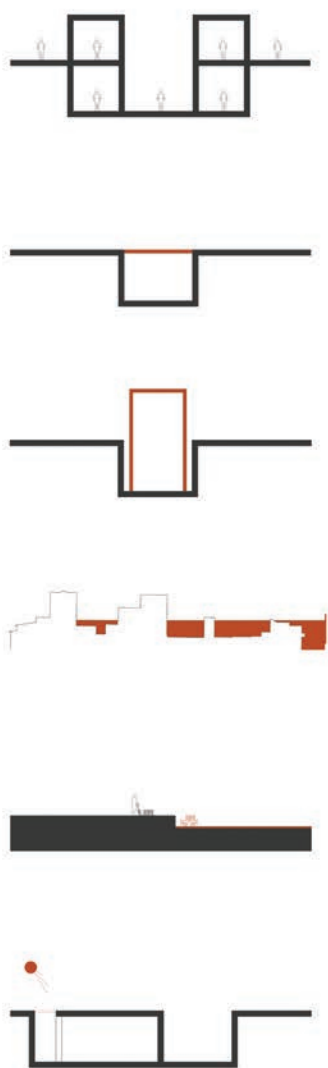
Master Plan

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

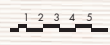


Η επανάχρηση των κτιριακών όγκων στο σύνολό τους, απορρίπτεται. Η ενοποίηση δε θα λειτουργούσε αρμονικά με τη φύση των κτιρίων αυτών, εφόσον η ουσία τους έγκειται στον επιμερισμό: σαράντα περίπου μικροί όγκοι, χωρισμένοι με ισχυρά κατακόρυφα στοιχεία. Η ενοποίηση των δύο πλευρών του αστικού ρήγματος επιτυγχάνεται μόνο μέσα σε αυτό το ίδιο ισχυρό κενό. Επομένως, βασική συνθετική

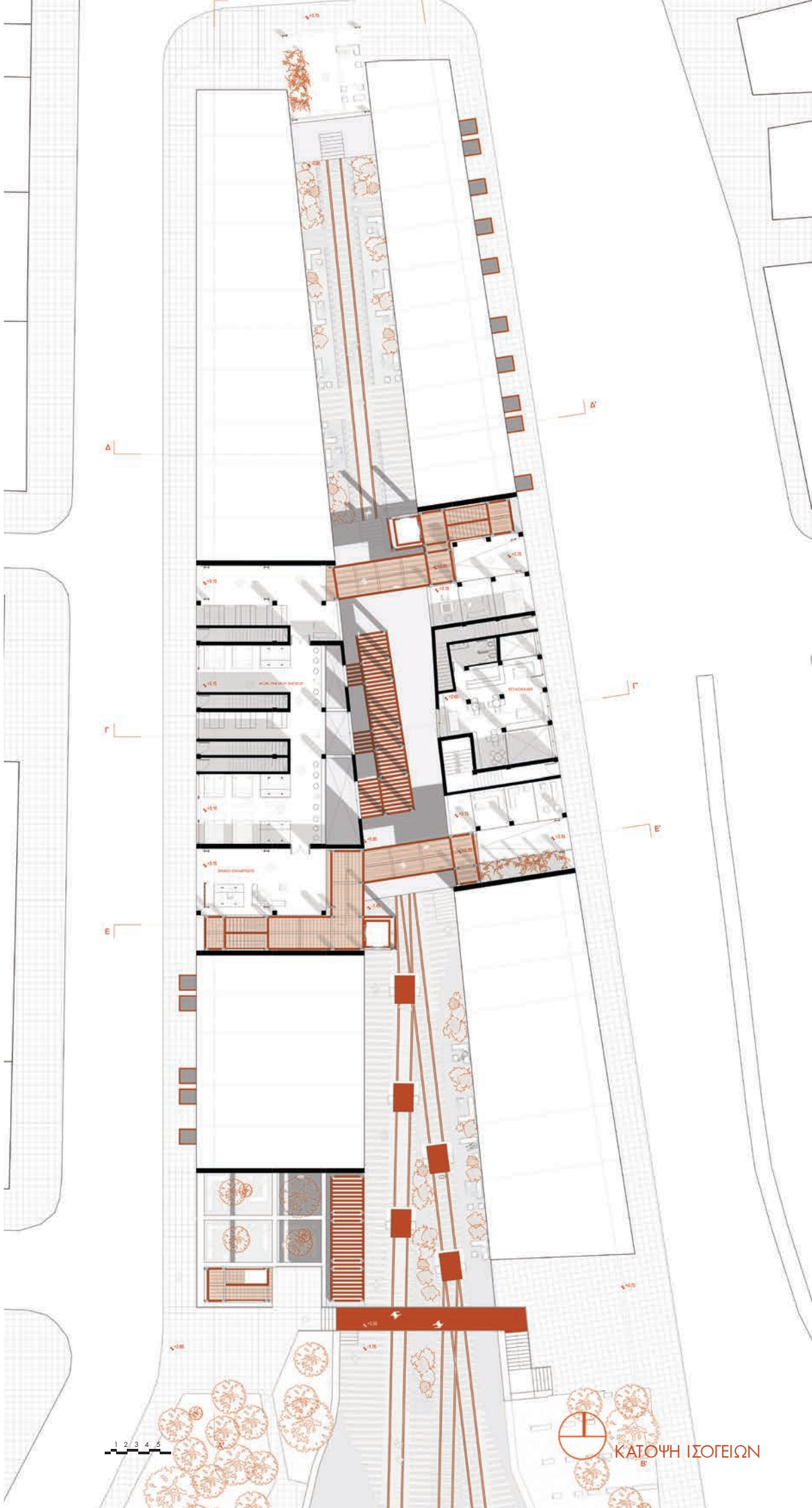
ΠΡΟΤΑΣΗ



αρχή είναι ο «εμβολιασμός» του αστικού ρήγματος και των υπογείων με ζωή και κίνηση και η διατήρηση του επιμερισμού ως βασικό χαρακτηριστικό. Παράλληλα, σημειακές παρεμβάσεις στο επίπεδο της πόλης (στα ισόγεια), υποδηλώνουν την ύπαρξη μιας ζωντανής γειτονιάς, η οποία βρίσκεται ένα επίπεδο πιο χαμηλά, μέσα στο αστικό ρήγμα.



ΚΑΤΩΦΗ ΥΠΟΓΕΙΩΝ



Δ

Δ'

Γ

Γ'

Ε

Ε'

1 2 3 4 5

ΚΑΤΟΨΗ ΙΣΟΓΕΙΩΝ





Δ

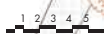
Γ

Ε

Δ

Γ

Ε



ΚΑΤΟΥΗ ΔΩΜΑΤΩΝ

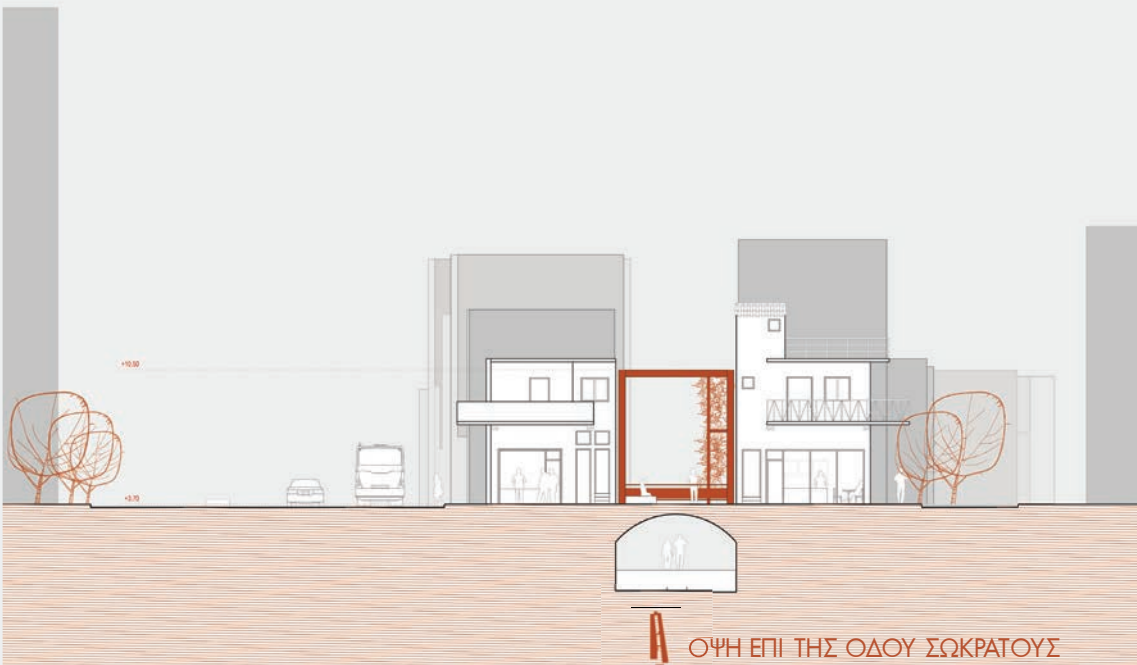


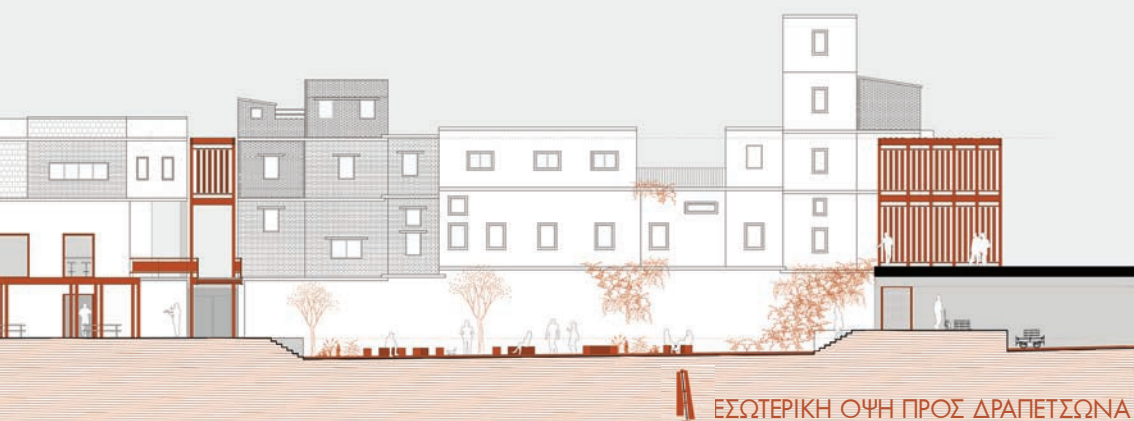


Α ΟΨΗ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ
(ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ)

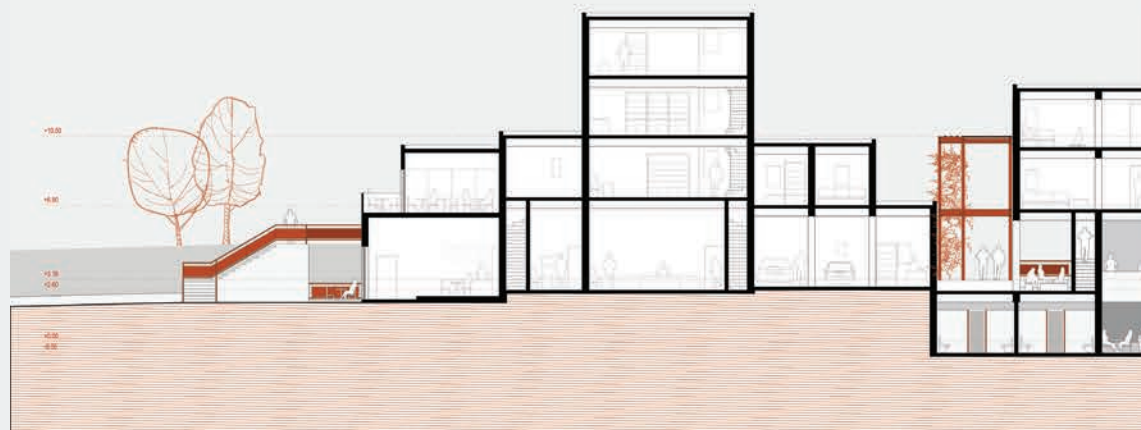
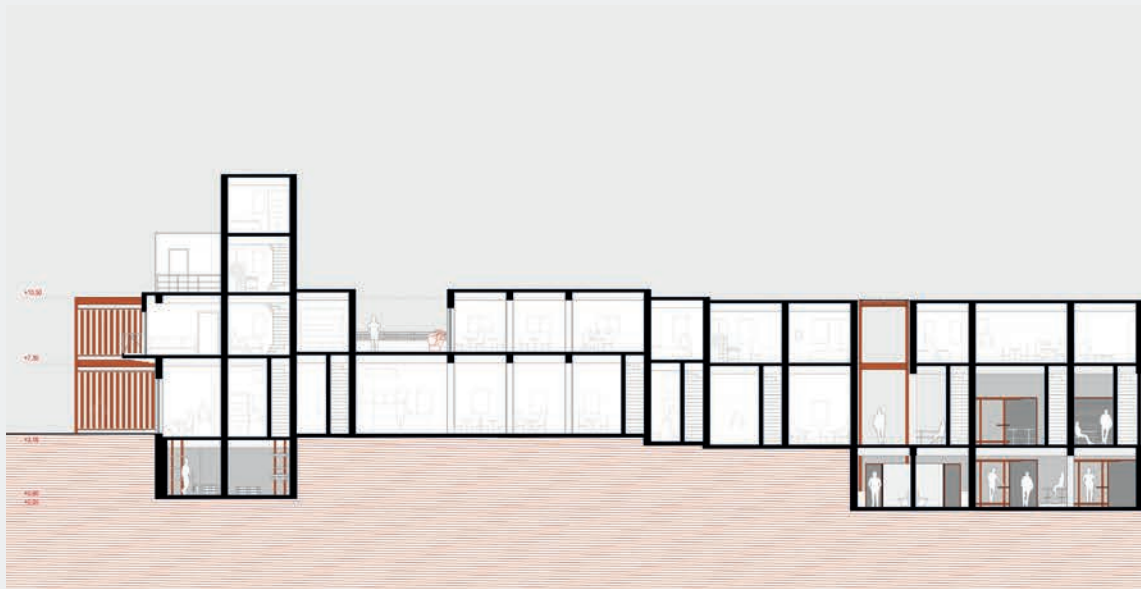


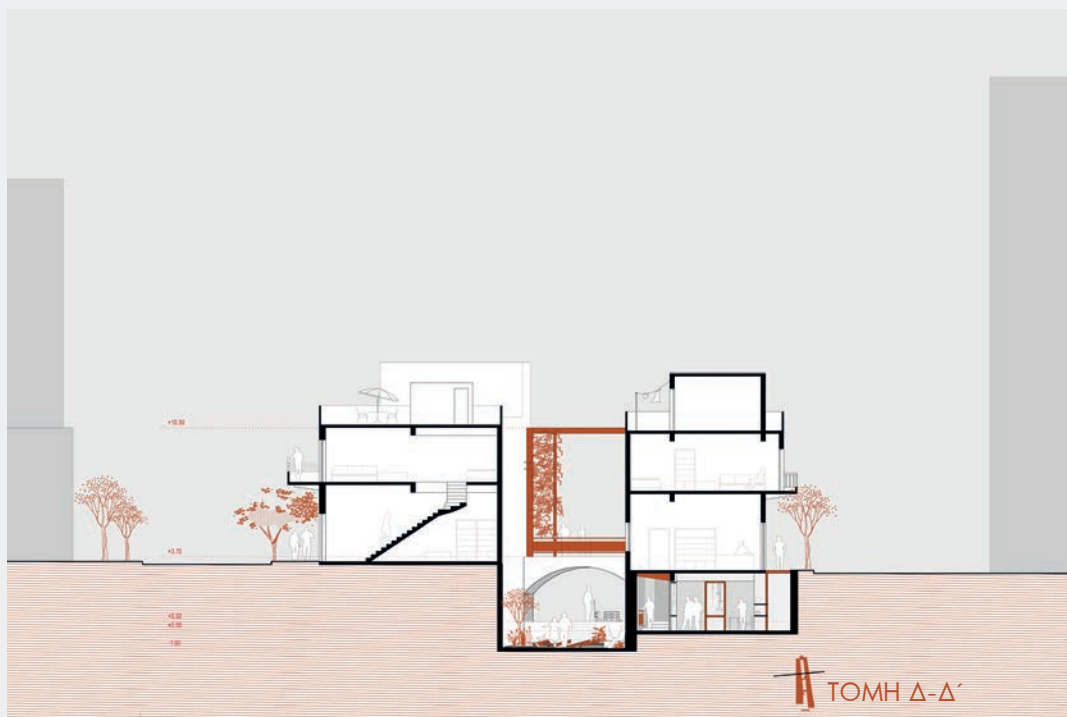
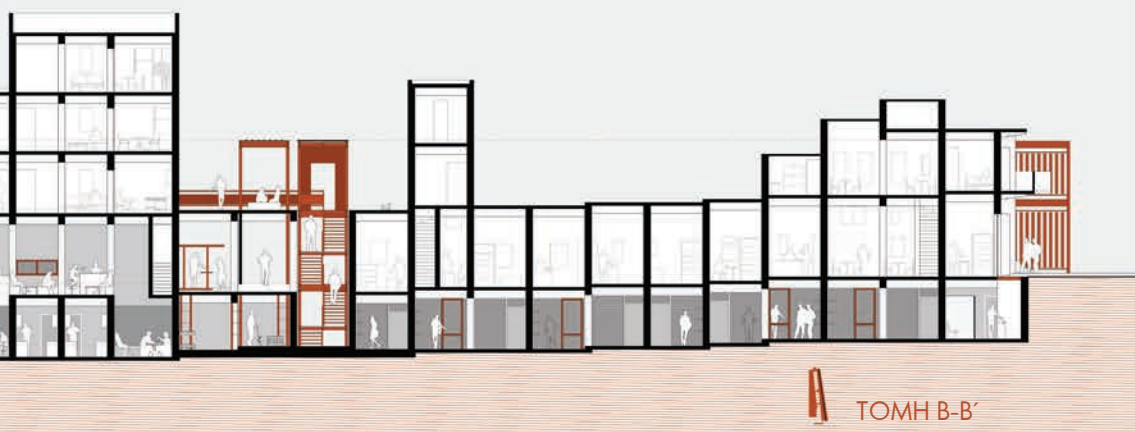
Α ΟΨΗ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
(ΠΕΙΡΑΙΑΣ)

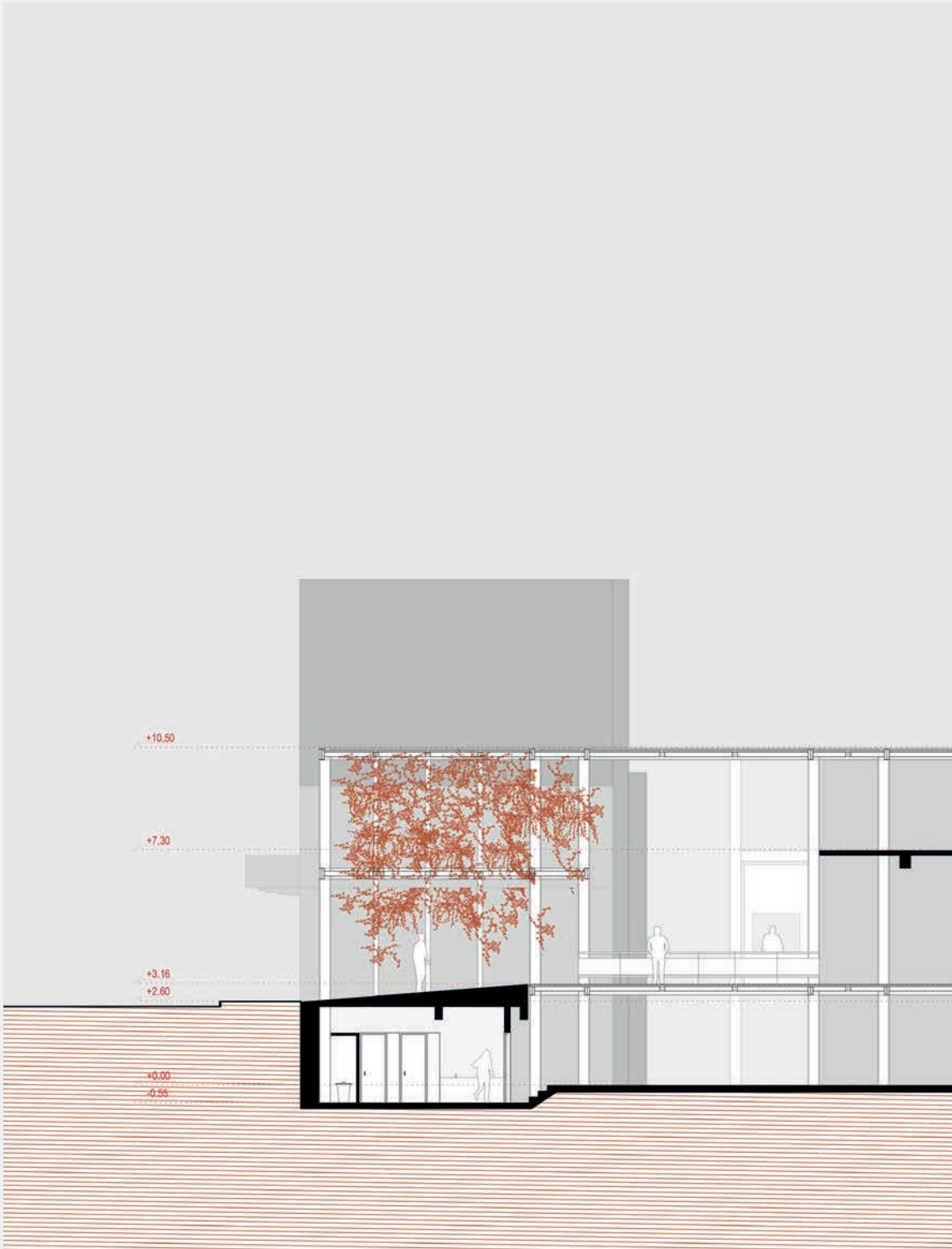


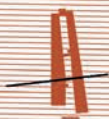
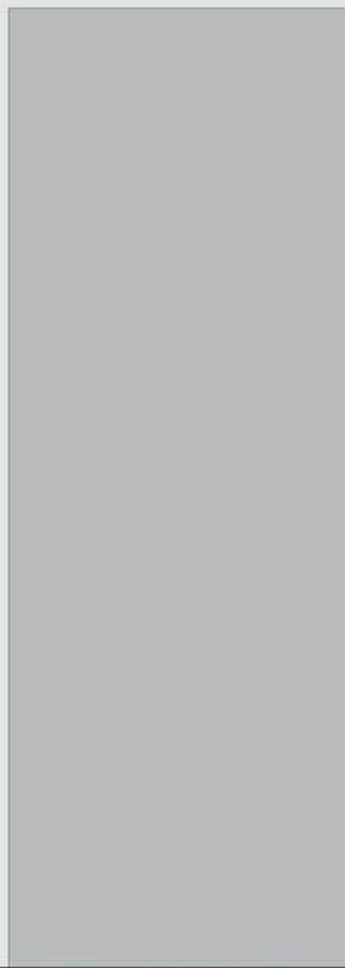
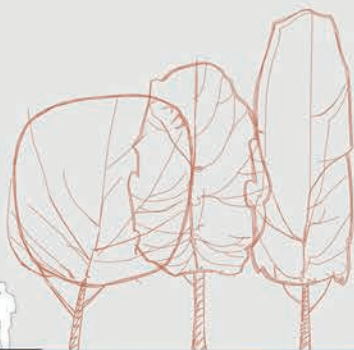
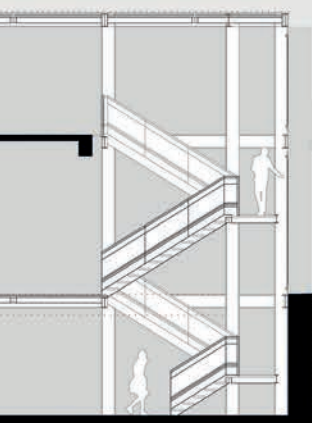


Το αστικό ρήγμα, στην ουσία απομονώνει ένα κομμάτι αστικής ζωής.
Ο χώρος στάσης στην οδό Σωκράτους, αποτελεί σημείο θέασης τυπικού σκηνικού ελληνικής καθημερινότητας, με έμφαση στο δημόσιο χώρο. (αυτοαναφορικότητα)
Οι χώροι στάσης δίπλα από τα κλιμακοστάσια, αποτελούν σημεία θέασης της υπόλοιπης πόλης (με αναφορά προς την πόλη).

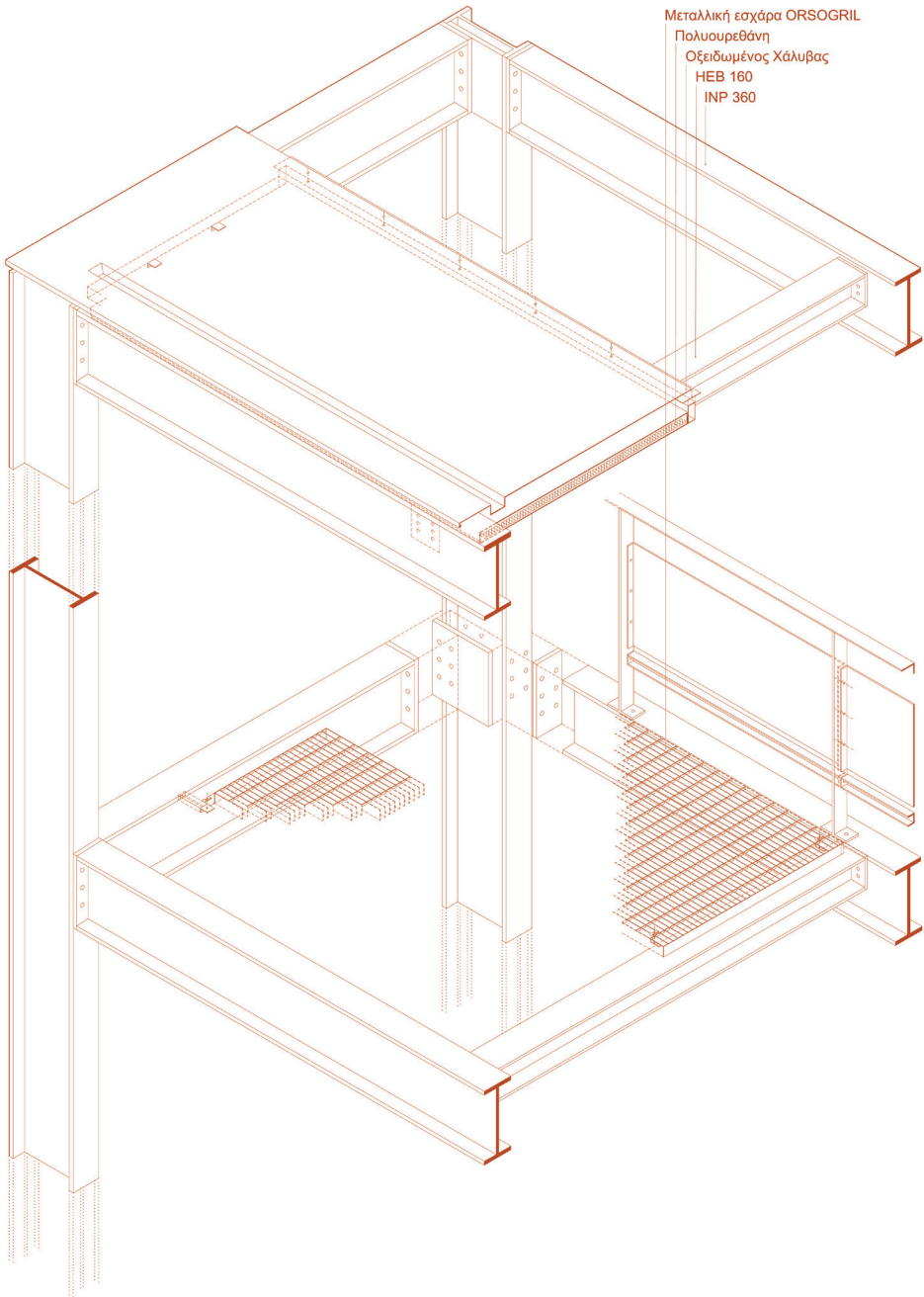




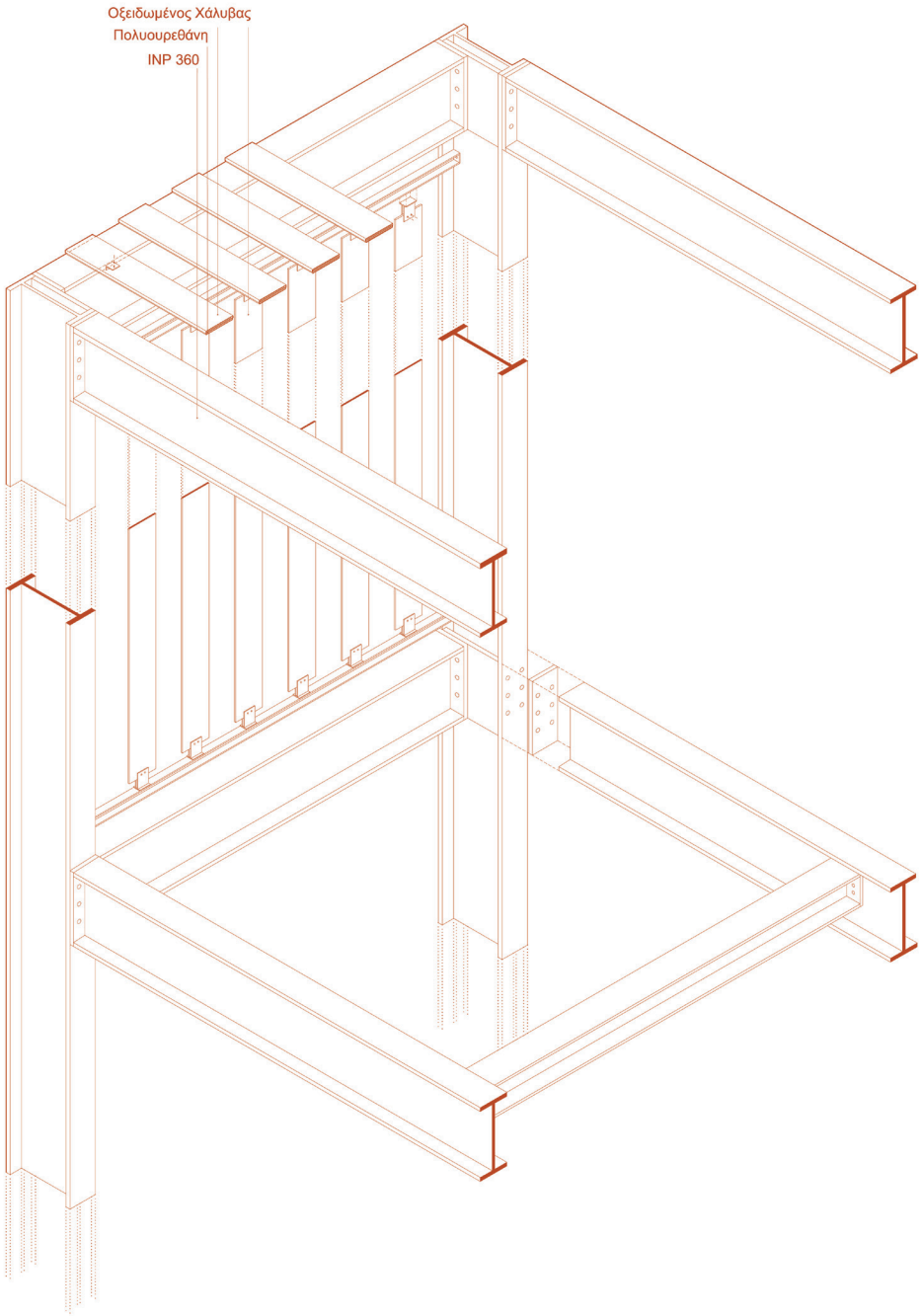




ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΤΟΜΗ Ε-Ε'



ΑΞΟΝΟΜΕΤΡΙΚΟ ΜΕΤΑΛΛΙΚΟΥ ΔΑΠΕΔΟΥ ΚΑΙ ΣΤΕΓΣΤΡΟΥ



ΑΞΟΝΟΜΕΤΡΙΚΟ ΜΕΤΑΛΛΙΚΟΥ ΦΙΛΤΡΟΥ ΚΑΙ ΣΤΕΓΑΣΤΡΟΥ







6

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο. Σχολή Αρχιτεκτόνων. Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας. (2006) *Παρατηρώντας τον Πειραιά*. Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Κυραμαργιού, Ε. (2010) *Ευρετήριο Δημοτικού Αρχείου Δραπετσώνας 1951-1980*. Αθήνα: Ινστιτούτο Νεοελληνικών Ερευνών/ Ε.Ι.Ε. - 113 Δήμος Δραπετσώνας

Λεοντίδου, Λ. (2011) *Πόλεις της Σιωπής. Εργατικός Εποικισμός της Αθήνας και του Πειραιά, 1909-1940*. Αθήνα: ΕΤΒΑ Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα

Τζαχρήστα, Μ. (2013) *Οι Χώροι του Ρεμπέτικου. Από τη Σμύρνη των Αρχών του 20ου Αιώνα στον Πειραιά του Μεσοπολέμου*. Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Χαριτόπουλος, Δ. (2012) *Εκ Πειραιώς. Τρούμπα, Μάγκες, Ρεμπέτες, Πρόσφυγες, Ναυτικοί*. Αθήνα: Τόπος

Hirschon, R. (2004) *Κληρονόμοι της Μικρασιατικής Καταστροφής. Η Κοινωνική Ζωή των Μικρασιατών Προσφύγων στον Πειραιά*. Trans. Κουρεμένος, Κ. Αθήνα: Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης

ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ:

Μωραΐτης, Κ. (2006) «Σημειώσεις για το αστικό Κενό. Προτάσεις για επεμβάσεις μικρό-τοπίων», *Αρχιτέκτονες*, 55, σσ. 68-70

Μωραΐτης, Κ. (2006) «Από το αστικό πέρασμα, στον αστικό αποκλεισμό: συγκρίνοντας τη στοά με την εμπορική «νησίδα»», *Αρχιτέκτονες*, 58, σσ. 54-56

ΣΥΝΕΔΡΙΑ:

Ανοχύρωτες Πόλεις. Open Cities (2016) Date: 23/09- 31/12/2016. Website: <https://efadyat.wordpress.com/>

Σεμινάριο Προφορικής Ιστορίας. Προσφυγικές γειτονιές του Πειραιά. Από την ανάδυση στη ανάδειξη της Ιστορικής Μνήμης (2017) Date: 01-15/03/2017

Σεμινάρια Τοπική Ιστορίας στο Δήμο Κερατσινίου- Δραπετσώνας (2017) Date: 17/03-2/06/2017. Website: <http://keratsini-drapetsona.gr/index.php/el/>

ΣΥΝΔΕΣΜΟΙ:

<http://www.askiweb.eu/index.php/el/>

<http://constantinoupoli.com/>

<http://keratsini-drapetsona.gr/index.php/el/>

<http://prosfigikospireas.blogspot.gr/p/blog-page.html>

<http://synoikismoι.eie.gr/>

