

Περιεχόμενα

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	4
1 ΠΕΙΡΑΙΑΣ. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΛΗ.....	7
1.1 ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ	7
1.2 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ - ΓΕΩΜΟΡΦΟΛΟΓΙΑ	8
1.3 ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	9
1.4 ΚΑΤΟΙΚΗΣΗ – ΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ	12
1.5 ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΔΗΜΟ ΠΕΙΡΑΙΑ	13
2 ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΧΩΡΟΥ	14
2.1 ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΑ – ΕΔΑΦΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ.....	14
2.2 ΓΕΩΛΟΓΙΚΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ	15
2.3 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	17
2.4 ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΗΣ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑΣ (1100 π.Χ- 395 μ.Χ).....	23
2.5 Η ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΚΜΗΣ ΠΕΛΛΟΠΟΝΗΣΙΑΚΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ (431-404 π.Χ).....	27
2.6 ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ	28
2.7 ΡΩΜΑΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ.....	29
2.8 ΒΥΖΑΝΤΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ	31
2.9 ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΦΡΑΓΚΟΚΡΑΤΙΑΣ	31
2.10 ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΟΥΡΚΟΚΡΑΤΙΑΣ	33
2.11 Η ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΟΥ ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΟΥ	36
3 ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ – ΙΣΤΟΡΙΚΟ – ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟ ΑΠΟΘΕΜΑ.....	41
3.1 ΕΚΚΛΗΣΙΕΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ	41
3.2 ΤΑ ΝΕΟΚΛΑΣΙΚΑ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ	42
3.3 ΑΞΙΟΘΕΑΤΑ & ΜΟΥΣΕΙΑ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ	43
4 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ	46
4.1 ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΠΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ	46
4.2 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΣΤΙΣ ΑΡΧΕΣ ΤΟΥ 20 ^{ΟΥ} ΑΙΩΝΑ.....	53
4.3 ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ	58
4.4 ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΕΙΡΑΙΑ Π.Δ. ΤΗΣ 27.7/27/8/1982 (Φ.Ε.Κ. 410 Δ').....	59
4.5 ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ- ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΥΠΟΔΙΑΙΡΕΣΗ-ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	66
4.6 ΚΕΝΤΡΙΚΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ	69
4.7 ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΙΔΡΥΜΑΤΑ.....	74

4.8	ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	75
5	ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ	76
5.1	ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.....	76
5.2	ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΚΑΣΤΕΛΑΣ - ΠΡΟΦΗΤΗ ΗΛΙΑ	80
5.3	ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΚΤΗ ΠΕΙΡΑΙΑ ΑΠΟ ΣΧΟΛΗ ΔΟΚΙΜΩΝ ΕΩΣ ΜΙΚΡΟΛΙΜΑΝΟ	83
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	86

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η διπλωματική αυτή *εργασία* εκπονείται στα πλαίσια του προγράμματος σπουδών της σχολής Πολιτικών Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου και του μαθήματος του Δικαίου και Τεχνικής νομοθεσίας του τομέα ΑΚΕΔ της ΣΕΜΦΕ.

Αντικείμενο της είναι η ιστορική και πολεοδομική εξέλιξη της πόλης του Πειραιά με έμφαση στην περιοχή του ιστορικού κέντρου, με τα στοιχεία που προκύπτει από τα Αρχεία του Κράτους, την Πολεοδομία Πειραιά και άλλους κρατικούς φορείς, οι οποίοι καταγράφουν την σταδιακή ανάπτυξη της πόλης. Με την εργασία αυτή μου δίνεται η δυνατότητα να γνωρίσω καλύτερα τον σπουδαίο τόπο αυτό και κυρίως τον τόπο της εργασίας μου. Θεωρώ πολύ σημαντική την εκπόνηση αυτής της εργασίας καθώς αποτελεί μια πρώτη γνωριμία με την ιστορία της πόλης και μια πρώτη επαφή με την πολεοδομική της εξέλιξη, τις ισχύουσες νομοθεσίες, τους όρους δόμησης κτλ.

Σκοπός της προσπάθειας αυτής είναι η περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης, η αποτύπωση προβλημάτων που έχουν προκύψει, η αξιολόγηση αυτών και η προσπάθεια διατύπωσης εναλλακτικών σεναρίων οικιστικής οργάνωσης, ώστε να βρεθεί αυτό που θα προσφέρει την εύρυθμη λειτουργία στον αναπτυσσόμενο αστικό χώρο του Πειραιά.

Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε είναι η εξής: Η εργασία αποτελείται από δύο μέρη: 1) Την ιστορική εξέλιξη της πόλης του Πειραιά και 2) την πολεοδομική εξέλιξη του. Επομένως, στο πρώτο μέρος, παρουσιάζεται η χωροταξική θεώρηση του Δήμου και η φυσιογνωμία αυτού, ενώ στο δεύτερο η πολεοδομική οργάνωση της πόλης και των οικισμών. Στο τέλος, αξιολογούνται τα δεδομένα και τα προβλήματα

που έχουν παρουσιαστεί και προτείνονται τα εναλλακτικά σενάρια οικιστικής οργάνωσης για τη λύση αυτών.

Τα ενδιαφέροντα και σημαντικά στοιχεία που χρησιμοποιήσα για την παρουσίαση αυτής της μελέτης είναι από: το Δήμο Πειραιά και από το γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Πειραιά, την πολεοδομία, την δημοτική βιβλιοθήκη και τέλος τις ηλεκτρονικές σελίδες που αφορούν στο Δήμο Πειραιά.

Το περιεχόμενο της εργασίας αποτελείται από τα εξής κεφάλαια:

ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ, ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 (σελ7-12) :

Περιγράφεται ο γεωγραφικός προσδιορισμός του δήμου, η γεωμορφολογία, ο πληθυσμός καθώς και κάποια ιδιαίτερα στοιχεία.

ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΧΩΡΟΥ, ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 (σελ13-39): Αναλύεται η μορφολογία του εδάφους, του υπεδάφους και η ιστορική αναδρομή.

ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ – ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟ ΑΠΟΘΕΜΑ, ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 (σελ 40-44): Γίνεται μια σύντομη ιστορική αναδρομή της πόλης και παρουσιάζονται εκκλησίες, μουσεία και νεοκλασικά κτίρια αυτής.

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ, ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 (σελ45-73): Θα περιγράψουμε αναλυτικά για τα γενικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού της πόλης, οι όροι δόμησης, οι χρήσεις γης, η αστική δομή και λειτουργίας αυτής, καθώς

επίσης δίνονται κάποιες σημαντικές πληροφορίες για το σύστημα αστικού πρασίνου και στο πανεπιστήμιο της πόλης.

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ, ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ, ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 (σελ74-83): Αναφέρονται τα διάφορα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο δήμος και προτείνονται λύσεις και εναλλακτικά σενάρια οικιστικής οργάνωσης, σύμφωνα πάντα με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο.

ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ: από την αξιολόγηση αυτής της κατάστασης , παρατηρούμε πως ο Δήμος Πειραιά αντιμετωπίζει αρκετά προβλήματα, τα οποία όμως με τη συνεργασία της τοπικής αυτοδιοίκησης και των υπολοίπων φορέων του κράτους, μπορούν να δώσουν την λύση δίνοντας στον Πειραιά την μεγάλη βελτίωση. Τέλος, για το καλύτερο του Πειραιά προτείνονται σενάρια οικιστικής οργάνωσης.

1 ΠΕΙΡΑΙΑΣ. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΛΗ



1.1 ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

Ο Πειραιάς και άλλοτε Πόρτο Λεόνε η Πόρτο Δράκο, είναι ιστορική βιομηχανική πόλη όπου εντάσσεται διοικητικά στα βορειοδυτικά της Αθήνας και βρέχεται από το Σαρωνικό κόλπο. Είναι χερσόνησος που περιβάλλεται από θάλασσα και έχει τρία λιμάνια. Το πολεοδομικό συγκρότημα της πόλεως που περιβάλλουν το κέντρο, είναι η Νίκαια(πρώην Κοκκινία), ο Κορυδαλλός, το Κερατσίνι (πρώην Ταμπούρια), το Πέραμα, η Δραπετσώνα και ο Άγιος Ιωάννης Ρέντης. Ο Πειραιάς ήταν μια μικρή πόλη με λίγα σπίτια και το 2003 ο πληθυσμός του Πειραιά ήταν 1.000.000 κάτοικοι. Αποτελεί ένα δυναμικά αναπτυσσόμενο αστικό κέντρο στο οποίο κινούνται καθημερινά πολλοί ά

1.2 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ - ΓΕΩΜΟΡΦΟΛΟΓΙΑ

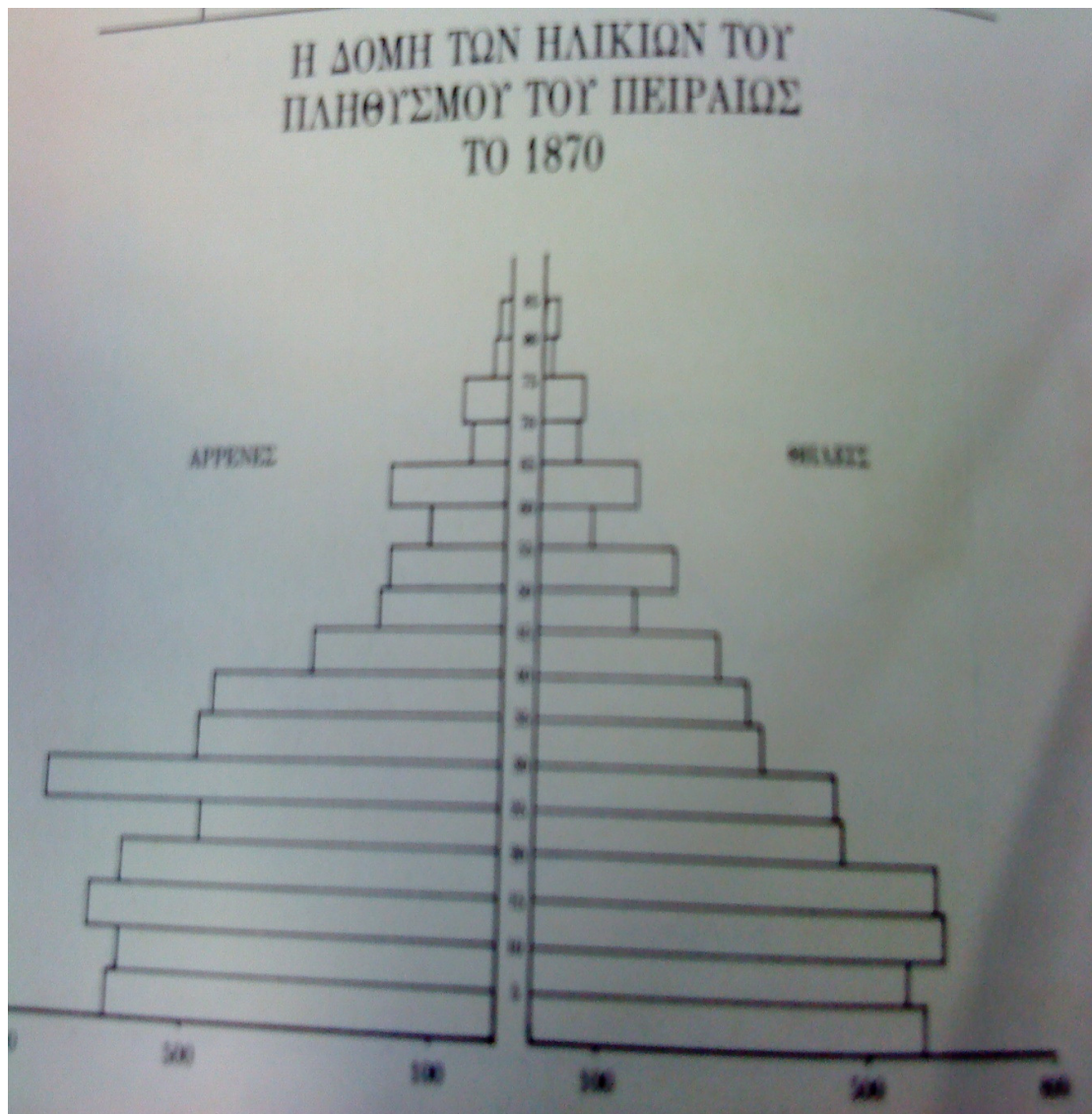
Η γεωγραφική θέση του Πειραιά καθορίζεται από τις συντεταγμένες 37° , $56'$ Β. πλάτους , 23° , $39'$ Α. μήκους (Γκρήνουιτς). Το κλίμα της περιοχής, όπως και της υπόλοιπης Αττικής, είναι εύκρατο με τα χαρακτηριστικά περισσότερο του ηπειρωτικού, λόγω της γεωγραφικής θέσης. Ο Πειραιάς βρίσκεται στα νοτιοδυτικά παράλια της Αττικής στον μυχό του Σαρωνικού, σε απόσταση 8 km από την Αθήνα και απέχει 45km από το αεροδρόμιο των Αθηνών Ελευθέριος Βενιζέλος. Αποτελεί χερσόνησο, που εκτείνεται ανάμεσα στον Φαληρικό όρμο – ανατολικά – και στον Κορυδαλλό βορειοδυτικά. Η ξηρότητα της ατμόσφαιρας και οι περιορισμένες βροχοπτώσεις είναι τα κύρια γνωρίσματα του.

Η παράκτια γραμμή είναι το σημαντικό χαρακτηριστικό της γεωμορφολογίας της περιοχής. Το κεντρικό λιμάνι, ανάμεσα στην Ηετιώνεια Ακτή και την Ακτή Άλκιμων, ο λιμενίσκος της Ζέας στ' ανατολικά του, ανάμεσα στις βορειοανατολικές ακτές της Πειραιϊκής χερσονήσου και τις νοτιοδυτικές της Καστέλας και το μικρολίμανο, στα νοτιοανατολικά του λόφου της Καστέλας, αποτελούν τα τρία φυσικά λιμάνια της περιοχής, η θέση και η ασφάλεια των οποίων επισημαίνονται και εξαιρούνται από τους αρχαίους χρόνους.

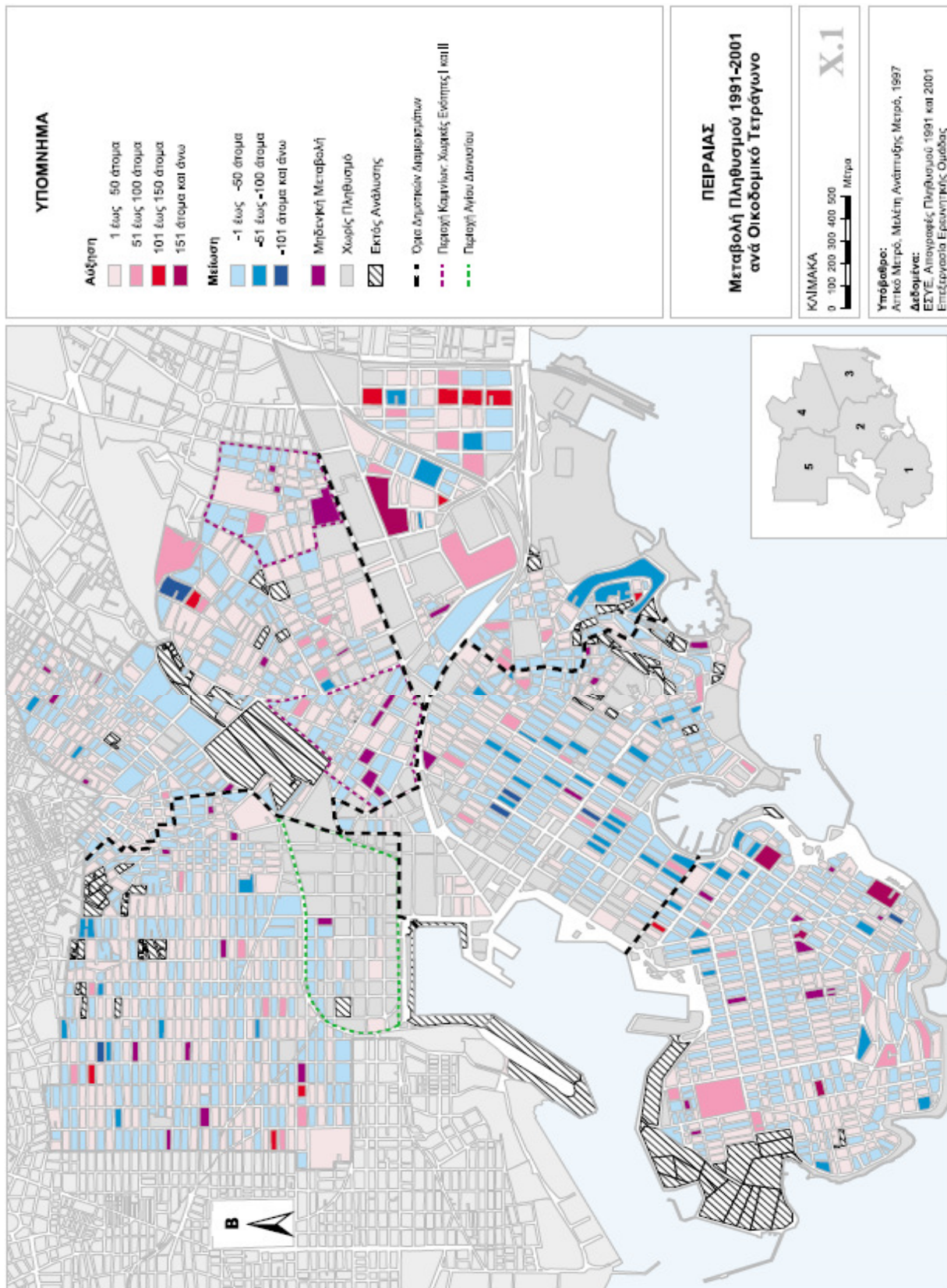
1.3 ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ

Το 1835, όταν 41 κάτοικοι του Πειραιά ζητούσαν να ιδρυθεί Δήμος, ο συνολικός πληθυσμός στην περιοχή δεν ξεπερνούσε τα 150 με 200 άτομα, τον επόμενο χρόνο, μια απογραφή τους νεοϊδρυομένου Δήμου, ανεβάζει τον πληθυσμό σε 1.011 κατοίκους. Αργότερα ο πληθυσμός διπλασιάζεται μέχρι το 1840, τετραπλασιάζεται το 1845 και είναι δέκα φορές μεγαλύτερος το 1870.

Η αύξηση αυτή οφείλεται κυρίως στη μετανάστευση προς την καινούρια πόλη. Η απογραφή του 1870 η μόνη αξιόπιστη, χωρίζει τους 10.963 κατοίκους της πόλης σε 5.935 άνδρες και 5.028 γυναίκες. Ο Πειραιάς το 1870 είναι μια κοινωνία παραγωγική η ανανέωση του πληθυσμού της οφείλεται κυρίως στη μετανάστευση, αλλά παράλληλα τα ποσοστά γεννησιμότητας έχουν αυξητικές τάσεις, τέλος ο ανδρικός πληθυσμός υπερέρχει αριθμητικά του γυναικείου και κυρίως στις πιο παραγωγικές ηλικίες – αυτό το τελευταίο το απεικονίζει καλύτερα το διάγραμμα της « σχέσης αρσενικότητας » κατά ηλικία. (Η διακεκομμένη γραμμή παριστάνει την καμπύλη της ίδιας σχέσης ενός κλειστού πληθυσμού, υποκείμενου στα ποσοστά θνησιμότητας του τύπου πίνακα των Ηνωμένων Εθνών η διαφορά με τον πληθυσμό του Πειραιά, σχηματισμένου κατά κύριο λόγο από τη μετανάστευση, είναι εύγλωττη). Υπήρχαν αλλοδαποί που ήταν πολυπληθείς, 1.116 τον αριθμό και πολλοί ανάμεσα τους Έλληνες της παροικίας που κατακλύζουν την πόλη μέσα στη δεκαετία του '60. Στην Εποχή του 1853 ένας μεγάλος αριθμός Πειραιωτών αντί για σχολείο πήγαιναν πλέον στο εργοστάσιο. Ο Πειραιάς ήταν μια μικρή πόλη με λίγα σπίτια και το 2003 ο πληθυσμός του Πειραιά ήταν 1.000.000 κάτοικοι.



Ο πληθυσμός του Πειραιά το έτος 1870 ανά ηλικία φύλου (Β. Τσοκόπουλος : << Πειραιάς 1835-1870, Εισαγωγή στην ιστορία του ελληνικού Μάντσεστερ>>, σελ 70)



<<Παρατηρώντας τον Πειραιά, Βαλεριανού Κ., Παναγιωτάτου Ε., Δήμος Πειραιά, Ε.Μ.Π., Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, Αθήνα 2006>>

1.4 ΚΑΤΟΙΚΗΣΗ - ΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ

Οι οικογένειες οι οποίες απασχολούν υπηρετικό προσωπικό στην απογραφή του 1879 κατοικούν στις ενορίες της Αγίας Τριάδας, του Αγίου Σπυρίδωνα και του Αγίου Νικολάου στις παλαιότερες περιοχές της πόλης. Συνήθως υπάρχουν διώροφες οικίες με τον πρώτο όροφο κατάστημα, δημοτικά κτίρια με προεξάρχον το δημαρχείο στην ακτή Τζελέπη καθώς και κάποια μέγαρα από τη δεκαετία του 1850 συγκροτούσαν το οικοδομικό σκηνικό των τριών ενοριών. Στο κέντρο της πόλης αποφάσισαν να ενοικιάσουν ή να αγοράσουν οικίες και οι νέοι ευκατάστατοι μετανάστες. Από το 1869, άλλωστε η διάνοιξη του σιδηροδρόμου επισημοποιούσε κοινωνικούς διαχωρισμούς με άξονα την κατοικία.

Τα σύνορα των αμοιβαίων πολλές φορές αποκλεισμών οριοθετούνταν από δρόμους η πλατείες και ήταν ορατά μόνο όταν κάποιος παρατηρούσε την καθημερινή κίνηση των ανθρώπων στη πόλη. Το 1882 δεν υπήρχε ούτε ένα φαρμακείο στη γειτονιά, με αποτέλεσμα οι κάτοικοι να διανύουν μεγάλες αποστάσεις μέχρι το κέντρο της πόλης. Τα Υδραίικα, τα Μανιάτικα, τα Κρητικά αποτελούσαν την επιβεβαίωση. Η πλατεία της Τερψιθέας και συγκεκριμένα το πάνω μέρος της, από όπου περνούσε η οδός Σωκράτους των νεοκλασικών κτιρίων, σηματοδοτούσε μέχρι και το πασαλιμάνι την αστική ευπορία. Η συνοικία Τσίλλερ με τα νεοκλασικά του Αρχιτέκτονα και άλλων πλουσίων βρισκόταν στους πρόποδες της Καστέλας. Η ανάπτυξη της Φρεαττύδας, καθώς και η συνοικία του Τσίλλερ στους πρόποδες της Καστέλας, δεν θα σημάνουν ποτέ μια μαζική έξοδο των αστών από το κέντρο της πόλης. Οι μεγαλοαστικές κατοικίες απλώνονται στις λεωφόρους Βασιλίσσης Σοφίας και Σωκράτους, στην περιοχή πάνω από την πλατεία της Τερψιθέας και στην πλατεία Κοραή. Περιοχές δεύτερης κατοικίας δημιουργούνται στα προάστια της Φρεαττύδας, της Καστέλας και του Νέου Φαλήρου.

1.5 ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΔΗΜΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

Στον Πειραιά υπάρχουν πολλά αξιοθέατα και μουσεία, όπως για παράδειγμα Σπηλιά της Αρετούσας, στο λόφο της Καστέλας, η Νησίδα Κουμουνδούρου, μεταξύ Μικρολίμανου (Τουρκολίμανου) και λιμένα Ζέας (Πασαλιμάνι) της Καστέλας.

Επίσης υπάρχουν και το Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος, το Αρχαιολογικό μουσείο Πειραιά, Μουσείο Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων και Δημοτική Πινακοθήκη.

Ακόμα υπάρχουν πολλά θέατρα όπως το Δημοτικό θέατρο Πειραιά, το Βεάκειο Θέατρο Πειραιά και το Μενάνδρειο Θέατρο Πειραιά.

Ο Πειραιάς διαθέτει ξεχωριστές τοποθεσίες όπως το Μικρολίμανο και το Πασαλιμάνι.

Τέλος υπάρχουν εκπαιδευτικά ιδρύματα τα οποία είναι 27 γυμνάσια, 17 λύκεια και 2 Πανεπιστήμια και μεγάλα αθλητικά σωματεία όπως ο ολυμπιακός Σ.Φ.Π.



Το Μικρολίμανο

2 ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΧΩΡΟΥ

2.1 ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΑ – ΕΔΑΦΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ

Οι διάφορες γεωτεκτονικές μεταβολές είχαν ποικιλότροπη επίδραση στο έδαφος, με αποτέλεσμα την πολύπλοκη μορφολογία του. Η περιοχή διέπεται από τα χαρακτηριστικά του γεωλογικού σχηματισμού του Αττικού Χώρου. Μετά την προβολή των ορέων του Αιγάλεω, της Πάρνηθας και του Κιθαιρώνα, καθώς και των υπολοίπων εδαφικών εξάρσεων, ακολούθησε η αναμόρφωση της Αττικής, με την ανακατανομή ξηράς και θάλασσας. Η αθηναϊκή πεδιάδα διαμορφώθηκε όταν η κοιλάδα ανάμεσα στην Πάρνηθα, την Πεντέλη και τον Υμηττό, που είχε σχηματιστεί από τα προηγούμενα φαινόμενα, τη διάβρωση και τη μετακίνηση τμημάτων της Αττικής επιφάνειας από άλλες γεωλογικές δυνάμεις, όπως και τις προσχώσεις έφθασε μέχρι τις υπώρειες τους.

Εξάλλου από τη βύθιση τμημάτων του αττικού τόπου, σχηματίστηκαν οι όρμοι και αποκόπηκαν τα παράκτια μέρη. Ένα από αυτά συγκροτήθηκε από τον ψηλότερο πειραιϊκό λόφο- της Καστέλας – με τη συνεχόμενη Πειραιϊκή Χερσόνησο – την Ακτή. Σύμφωνα με άλλες βάσιμες εκδοχές, η Καστέλα και η Ακτή ήταν δύο νησίδες, που χωρίζονταν από ένα θαλάσσιο διάκενο, η θέση του οποίου πιθανολογείται στο λαιμό μεταξύ λιμενίσκου της Ζέας και του κεντρικού λιμανιού. Το θαλάσσιο τμήμα που χώριζε το νησιώτικο λόφο από την απέναντι ακτή της Αττικής άρχιζε από το Νέο Φάληρο και έφτανε μέχρι τον λιμένα Άλων. Με την πάροδο των αιώνων, οι εξάρσεις του εδάφους και οι βαθμιαίες προσχώσεις από το υλικό των χειμάρρων Κηφισού και Ιλισού προκάλεσαν τη σύνδεση μέρους των νησιώτικων τμημάτων με την Αττική. Η θαλάσσια ζώνη μεταβλήθηκε σε ελώδη περιοχή, το Αλίπεδο, το οποίο φαίνεται ότι αρχικά σήμαινε ολόκληρο τον Πειραιϊκό χώρο, μετά τις ακτές της Αττικής.

2.2 ΓΕΩΛΟΓΙΚΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ

Η χερσόνησος του Πειραιά μπορεί να διακριθεί σε 4 φυσικά διαμερίσματα: την Πειραιϊκή Χερσόνησο, την Καστέλα, την Ηετιώνεια Ακτή και το Αλίπεδο.

Η Πειραιϊκή Χερσόνησος η Ακτή καταλαμβάνει το νοτιοδυτικότερο τμήμα της πόλης, έχει υψόμετρο 57,7μ και είναι βραχώδης. Κατά τους κλασικούς χρόνους, ήταν ονομαστή για τα λατομεία της, από τα οποία εξαγόταν ο «ακτίτης λίθος» - τα περίφημα «αγκωνάρια του Πειραιώς». Σε όλο το μήκος της παραλιακής γραμμής και μέχρι το νότιο στόμιο του κεντρικού λιμανιού, περιβαλλόταν από τα Κονώνεια Τείχη. Στην Παραλία της σχηματίζονται πολλοί ορμίσκοι, οικυριότεροι από τους οποίους είναι: του Καλαμπάκα ή της Σχολής Δοκίμων που κοινά ονομάζεται Τηλέγραφος και επίσημα Παλάσκα, του Μπαικούτση ή Αφροδίτης, του Λουβιάρη και της Φρεατύδας. Η τοποθεσία του τελευταίου, που ονομαζόταν Φρέαρ η Φρεατώ και βρισκόταν έξω από τα τείχη, χρησιμοποιήθηκε πολλαπλά κατά τους αρχαίους χρόνους, διαδοχικά ως τόπος εξιλασμού και δικαστηρίου(Πανάγος, 1945:221).

Η θέση, η φύση και η διαμόρφωση του λόφου της Καστέλας που έχει υψόμετρο 86,59μ και απότομες ακτές προ τη θάλασσα, είναι οι συντελεστές του διαχρονικά σημαντικού του ρόλου. Ο λόφος είναι γεμάτος σπηλιές και δεξαμενές, φυσικές ή τεχνητές ιδιαίτερα στο νοτιοανατολικό τμήμα του. Η κυκλική νησίδα Σταλίδα που βρίσκεται στη νότια πλευρά του, έχει σχηματιστεί από καταπτώσεις και καθιζήσεις.

Η Ηετιώνεια Ακτή βρίσκεται στα δυτικά του κεντρικού λιμανιού. Πρόκειται για βραχώδη προεξοχή που περιβαλλόταν από το Κονώνειο Τείχος, καθώς και τα Μακρά Τείχη του Θεμιστοκλή προς την εξωτερική της πλευρά.

Το Αλίπεδο εκτείνονταν από το λιμένα Αλών μέχρι την περιοχή του Αγίου Ιωάννη Ρέντη. Κατά τους προϊστορικούς χρόνους, η χερσόνησος του Πειραιά ήταν νησί, πράγμα που αποδεικνύεται από τη γεωλογική της εξέταση και από τις μαρτυρίες αρχαίων συγγραφέων. Θαλάσσια η υφάλμυρα στρώματα της ίδιας βαθμίδας υπάρχουν μόνο γύρω από τη βορειοδυτική ακτή, κοντά στο Φάληρο και τον Πειραιά.

Η κύρια μάζα της χερσονήσου συγκροτείται από ψαμμώδη και μαργώδη στρώματα που περιέχουν μικρή όστρακα. Σ' αυτά έχουν εναποτεθεί πορώδεις ασβεστολιθικές μάργες παχιές, υποκίτρινες και τέφρες και σχεδόν σκληροί ασβεστόλιθοι–υπόλευκοι και γεμάτοι οπές. Έτσι οι θαλάσσιες επιστρώσεις του Πειραιά χρονολογούνται ως νεότερα στρώματα της τελευταίας Τριτογενούς (Μελάς 1976:28).

2.3 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

➤ ΠΡΟΪΣΤΟΡΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

(Τριτογενής περίοδος 100.000.000 π.Χ – 1.100 π.χ)

Η εξέλιξη του Πειραιά μέσα στον χρόνο είναι άρρηκτα δεμένη με την ιστορική εξέλιξη ολόκληρης της Αττικής. Η ιστορία του ξεκινάει ήδη από το τέλος της τριτογενούς περιόδου , δηλαδή πριν από ένα εκατομμύριο χρόνια περίπου, όταν ο Πειραιάς λόγω των γεωλογικών μεταβολών χωρίστηκε από την υπόλοιπη Αττική με θαλάσσια ζώνη. Η θαλάσσια ζώνη άρχιζε από την περιοχή του φαληρικού όρμου ,περνούσε μέσα από την σημερινή συνοικία <<Καμίνια>> και μέσα από τον δήμο Άγιο Ιωάννη Ρέντη, για να καταλήξει στο λιμένα Αλών, μπροστά από τους σταθμούς <<Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι Αθηνών- Πειραιώς και πρώην Σ.Π.Α.Π.

Κατά την τεταρτογενή περίοδο, η ζώνη αυτή καλύφθηκε με γαιώδες επίστρωμα από τα βουνά (του Υμηττού, Πάρνηθας, Πεντέλης), το οποίο παρασυρόμενο από τα όμβρια ύδατα μέχρι τις ακτές, εναποτέθηκε εκεί, υπό την μορφή προσχωσιγενών στιβάδων, μετατρέποντας την έτσι σε αβαθή θαλάσσια λωρίδα, η οποία μετεξελίχθηκε σε <<ελώδη >> περιοχή (βάλτο) και αργότερα σε <<πηλώδη>>(λασπότοπο), για να σχηματιστεί το γνωστό Αλίπεδο με το οποίο επανασυνδέθηκε ο Πειραιάς με την γη της Αττικής. Οι μεταβολές του εδάφους συνεχίστηκαν και μέχρι τους ιστορικούς χρόνους.

Το έδαφος ήταν ασταθές για την θεμελίωση στο μέρος αυτό των Μακρών Τειχών στην περίοδο του Θεμιστοκλή. Έως τον περασμένο αιώνα, η ξηρά στην περιοχή του Αλιπέδου δεν ξεπερνούσε τα 5 μέτρα από την επιφάνεια της θάλασσας, παρά μόνο σε ένα σημείο, στο κέντρο της περιοχής. Στα περισσότερα σημεία το ύψος γενικά κυμαινόταν στα 1.25-2.50 μέτρα.

Η διαμόρφωση του εδάφους που χαρακτηρίζεται από την χαμηλή στάθμη και από την σύσταση του με αργιλικές αποθέσεις σε μεγάλο βάθος, καθιστά τους οικισμούς της περιοχής (Καμίνια, Ρέντη, Μοσχάτο, Ν.Φαλήρο) τρωτούς στις πλημμύρες που έχουν συμβεί κατά καιρούς. Σύμφωνα με την ιστορία της πόλεως του Πειραιά του

Ιωάννη Μελά, ο λόφος της Μουνηχίας και η ακτή (Πειραιϊκή χερσόνησος) ήταν δυο ξεχωριστά νησιά, τα οποία χωρίζονταν από θαλάσσια λωρίδα ανάμεσα στον κεντρικό λιμένα και τον λιμένα της Ζέας (Πασαλιμάνι), κατά μήκος της σημερινής οδού Σκουζέ.

Οι πρώτοι οικισμοί του πειραιϊκού χώρου συγκροτήθηκαν σύμφωνα με τον Χρ. Πανάγο, στον λόφο και το λιμάνι της Μουνηχίας (Μικρολίμανο) και την Πειραιϊκή χερσόνησο (στη θέση σταυρός). Η Ζέα (πασαλιμάνι), το Φάληρο, καθώς και το κεντρικό λιμάνι κατοικήθηκαν πολύ αργότερα από τους προϊστορικούς χρόνους. Οι προϊστορικοί κάτοικοι του Πειραιά ήταν οι Πελασγοί, οι Μινύες και οι Φοίνικες, οι οποίοι είχαν προηγουμένως εγκατασταθεί στη Σαλαμίνα.

Οι Μινύες, που ήταν φύλα Ιωνικής καταγωγής από τον Ορχομενό της Βοιωτίας, αναζητώντας νέο μέρος για να εγκατασταθούν μετά την Θρακική εισβολή στον τόπο τους, εγκαταστάθηκαν στον Πειραιά στον Λιμενίσκο της Μουνηχίας γύρω στα τέλη του 13^{ου} ή τις αρχές του 12^{ου} αιώνα π.Χ.

Ο πειραιϊκός λόφος παραχωρήθηκε στους Μινύες από τον τότε βασιλιά της Αθήνας Μουνίχο, γιο του Παντευκλέους ή του Θησεΐδη Δημοφώντος.Ανασκαφικά ευρήματα του 1933, που έφερε στο φως ο Γ. Μπακολάκος , τεκμηριώνουν την άποψη ότι ο πρώτος ή ένας από τους αρχικούς οικισμούς του Πειραιά συγκροτήθηκε στην περιοχή του Κερατσινίου, κοντά στον σημερινό ναό του Αγ. Γεωργίου.

Οι προϊστορικοί κάτοικοι του Πειραιά ήταν οι Πελασγοί, οι Μινύες και οι Φοίνικες, οι οποίοι είχαν προηγουμένως εγκατασταθεί στη Σαλαμίνα. Οι Φοίνικες ήταν οι πρώτοι μόνιμοι κάτοικοι του Πειραιά, τους οποίους ακολούθησαν <<άγνωστοι φυλαί θαλασσοπόρων>>.

Στην κορυφή του λόφου της Μουνηχίας στο μικρό ύψωμα αριστερά στον εισερχόμενο στο λιμενίσκο της Μουνηχίας, στο σημείο που βρίσκεται σήμερα το εντευκτήριο του <<Ναυτικού Ομίλου Ελλάδος>>, ίδρυσαν οι Μινύες το Ιερό της <<Μουνηχίας Αρτέμιδος>>.

Οι Μινύες ήταν ιδιαίτερα ευρηματικοί και διέθεταν σπουδαίες ικανότητες και τεχνικές γνώσεις. Προέβησαν στην κατασκευή υπόγειων διαβάσεων (σηράγγων), υπονόμων και υδρευτικών αγωγών. Σημαντικά έργα τους αναφέρονται : η αποξήρανση της λίμνης <<Κωπαΐδας>>, η ισοπέδωση της κορυφής του λόφου της Μουνηχίας και τα

λαξευτά μέσα στους βράχους κατασκευάσματα, με το όνομα <<θεόσπιτα>>. Τα πιο σημαντικά έργα τους τα οποία θεωρούνται επιτεύγματα της εποχής τους είναι γνωστή <<Σπηλιά της Αρετούσας >> στον λόφο της Μουνιχίας και το <<Σήραγγα>>. Η <<Σπηλιά της Αρετούσας >> ήταν ένα σπουδαίο υδρευτικό έργο, μια τεχνητή γαλαρία σπηλαιώδης με 165 βαθμίδες λαξευμένες στον βράχο και υδραγωγικούς σωλήνες, οι οποίοι επικοινωνούσαν με το άνω μέρος του λόφου. Η είσοδος του ορύγματος βρίσκεται στη δυτική πλευρά του λόφου της Μουνιχίας, στην γωνία των οδών Τσαμαδού και Ρήγα Φερραίου.

Το << Σηρράγγιο>> ή <<Σπηλιά του Παρασκευά>> αποκαλύφθηκε από τον Χρ.Πανάγο το 1897. Πριν να ανακαλυφθεί ονομαζόταν <<Σπηλιά Λαλαούνη>> . <<Σπηλιά του Παρασκευά >> ονομάστηκε από την λειτουργία στο μέρος αυτό, για πολλά χρόνια μιας ταβέρνας ,του Εμμανουήλ Παρασκευά. Πιθανολογείται ότι ήταν ιερό αφιερωμένο στον ήρωα Σήραγγο, το οποίο στους ιστορικούς χρόνους πιθανόν χρησιμοποιήθηκε ως << Ασκληπιείο>> και ως << Πορφύρειο>> για την κατεργασία των πορφυρούχων κοχυλίων της Πειραικής ακτής. Στους Ρωμαϊκούς χρόνους εκτράπηκε σε <<Βαλανείο>>(δημόσιο λουτρό), γνωστό από τα δύο σημαντικά ψηφιδωτά του, το ένα παριστάνει <<τέθριπτο άρμα>> με επιβάτη τον Σήραγγο και το άλλο που παριστάνει τη μυθική <<Σκάλα>> και τα οποία εξαφανίστηκαν την περίοδο της Δικτατορίας (1967-1974), ύστερα από την προσπάθεια δημιουργίας εκεί μόνιμων λουτρικών εγκαταστάσεων. Το φυσικό <<κοίλωμα>> του Σηρράγγου βρίσκεται στην παραλία της Καστέλας, στην περιοχή με το όνομα Βοτσαλάκια. Οι ανασκαφές αποκάλυψαν την στόα που εισχωρεί σε βάθος 12 μέτρων μέσα στον βράχο κάτω από την λεωφόρο Φαλήρου.

Αργότερα οι Μινύες, ως λαός ναυτικός αναζήτησαν άλλο τόπο για να εγκατασταθούν που φαίνεται από το γεγονός ότι η Μουνιχία δεν ανακηρύχτηκε σε ιδιαίτερο δήμο κατά την μεταρρύθμιση που έγινε το 507 π.Χ από τον Κλεισθένη, αλλά εντάχθηκε στον Δήμο του Πειραιά με διαχωριστικά όρια.



Άποψη της σπηλιάς της Αρετούσας και τμήματος της υδρευτικής δεξαμενής του Προφήτη Ηλία, στη γωνία των οδών Τσαμαδού και Ρήγα Φεραίου (Χρ. Πανάγου : << Πειραιεύς>>, σελ 78)



Άποψη της εισόδου του Σηράγγιου των Μινύων, στην παραλία Βοτσαλάκια. (Χρ. Πανάγου : <<Πειραιεύς>>, σελ 89)



Η νήσος Πειραιεύς (σχεδιάγραμμα του G. Von Alten, με κλίμακα 1:50000, το οποίο αναδημοσιεύτηκε από την <<ιστορία της πόλεως του Πειραιώς >>, του Ι. Μελά,σελ 97)



Ο κατ' εξοχήν Αστικός Πυλών των Μακρών Τειχών , στην οδό Πύλης
(Χρ. Πανάγου : << Πειραιεύς>>, σελ 102)



Ερείπια από το Θεμιστόκλειο Τείχος μεταξύ των δύο Πυλών, στην οδό Πύλης.
(Χρ. Πανάγου : << Πειραιεύς>>, σελ 125)

2.4 ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΗΣ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑΣ (1100 π.Χ- 395 μ.Χ)

Για την περίοδο του 11^{ου} και 8^{ου}, καθώς και την περίοδο των ιστορικών μέχρι τα τέλη του 6^{ου} π.Χ. αιώνα, δεν υπάρχουν πολλά ιστορικά στοιχεία και πληροφορίες ότι ο Πειραιάς κατοικούνταν από ελάχιστους κατοίκους οι οποίοι ασχολούνταν με την αλιεία και το εμπόριο. Την περίοδο εκείνη, εξάλου εξακολουθούσε να θεωρείται επίνεια το Φάληρο. Επίσης, οι Αθηναίοι χρησιμοποιούσαν και άλλα λιμάνια για τις συναλλαγές με το λιμάνι των Θυμαϊτάδων (Κερασίνοι) και τα λιμάνια της ανατολικής Αττικής για το εξαγωγικό εμπόριο.

Η αρχή της εξέλιξης του Πειραιά συμπίπτει με την απαρχή της δημοκρατίας στην πολιτεία του Κλεισθένη, το 507 π.Χ., όπου με το μεταρρυθμιστικό πρόγραμμα του για πρώτη φορά ανακηρύσσεται Δήμος της Αττικής και υπάγεται μαζί με τις θυμαϊτάδαις στην ιπποθωντίδα φυλή που ήταν μια από τις 10 φυλές οι οποίες υποδιαιρέθηκαν σε 100 αρχικά και αργότερα σε 174 δήμους. Τότε, οι τέσσερις δήμοι Κερασίνοι, Πειραιάς, Ξυπέτη (σημερινή Νίκαια) ανήκαν σε ένα κοινό σύνδεσμο το <<Τετράκωμον Ηράκλειον>>.

Το <<Τετράκωμον Ηράκλειον>> ήταν <<σύνδεσμος>> ή <<ένωση κοινοτήτων>> θρησκευτικού χαρακτήρα, ένα δηλαδή κοινό ιερό, σύμφωνα με τις μαρτυρίες του Πολυδεύκη και του Στεφάνου. Το ιερό ήταν ένας υπαίθριος χώρος με είδωλο του Ηρακλή, όπου συγκεντρώνονταν οι κάτοικοι από τις τέσσερις <<κώμες>> και διοργάνωναν εκδηλώσεις, αθλητικούς αγώνες (<<των Ηρακλείων>>) και χόρευαν τον χορό <<Τετράκωμο>>.

Η αναγνώριση της στρατηγικής σημασίας του Πειραιά και η ανάδειξη του ως κέντρου άμυνας και ανάπτυξης της ναυτικής δύναμης των Αθηναίων έγινε από τον διορατικό πολιτικό Θεμιστοκλή κατά την ναυμαχία της Σαλαμίνας το 480 π.Χ., όταν αποδυναμώθηκε η πόλη των Μεγάρων και ο έλεγχος του Σαρωνικού πέρασε στην Αθήνα. Ο Θεμιστοκλής άρχισε να εφαρμόζει το σχέδιο της ανόδου του Πειραιά ως νέου επινείου των Αθηναίων, μετά την αναγόρευση του ως επώνυμο άρχοντα της Αθήνας το 493/492 π.Χ.

Το έργο της οχύρωσης του Πειραιά ξεκίνησε από τον Θεμιστοκλή και συνεχίστηκε αργότερα από τον Κίμων και τον Περικλή. Το Αρχαιότερο μνημείο της οχύρωσης

του Πειραιά, καθώς και το πιο εντυπωσιακό αποτελούν οι δυο μεγάλες Αστικές πύλες που βρισκότουσαν στα δυο άκρα του τείχους στην σημερινή οδό Κόδρου. Πρίν ξεκινήσει ακόμα η οχύρωση της πόλης, άρχισε το 493 π.Χ ΑΠΟ ΤΟΝ Θεμιστοκλή στο σημείο αυτό , με την ίδρυση ενός <<Ερμή προς τη πυλίδι>>, η κατασκευή του τείχους. Η θέση αυτή ήταν η πιο σημαντική για την άμυνα της πόλης. Η κατασκευή του τείχους στο σημείο αυτό ήταν πολύ ισχυρή και συμπαγής. Το πάχος έφτανε τα 5.00 μ με διάμετρο 10,00 μ κυκλικών πύργων, ένα προτείχισμα και μια τάφρο.

Οι δύο πύλες του Πειραιώς εξυπηρετούσαν διαφορετικούς δρόμους και βρισκότουσαν σε μια απόσταση μεταξύ τους 100 μέτρων. Η πύλη που βρίσκεται στην δεξιά του εισερχομένου στην πόλη, στην σημερινή οδό Πύλης, είναι η παλαιότερη και η κατ' εξοχήν Αστικός Πυλών. Διακρίνονται δυο οικοδομικές φάσεις όπως φαίνεται από τα ερείπια των πύργων που την πλαισίωναν. Η απόσταση ανάμεσα τους ήταν 15.,00 μέτρα. Ίχνη από την κυκλική μορφή των πύργων φαίνονται και στα ερείπια του πύργου που αποκάλυψαν οι ανασκαφές στη διασταύρωση των οδών Διστόμου και Καραϊκού και σε εκείνον που σώζεται στο παλαιοπωλείο της οδού Πύλης.

Η νεότερη πύλη τοποθετήθηκε λοξά προς την πορεία του τείχους, αριστερά του εισερχόμενου στην πόλη, μεταξύ των σημερινών οδών Ευριπίδου και Ζαννή. Η αυλή έχει μήκος 18,00 μ. και πλάτος 16,50 μ., το άνοιγμα της εισόδου είναι 4,00 μ.



Ερείπια του Κονώνειου Τείχους στην Ακτή Ξαβερίου. (Γ.Ε. Χατζημανωλάκη , σελ.42).



Ερείπια από το Θεμιστόκλειο τείχος στην Πειραική. (Γ.Ε. Χατζημανωλάκη , σελ.37)



Ερείπια από την Ηετιώνεια πύλη, στο λόφο Καστράκι της περιοχής Δραπετσώνας.
(Γ.Ε. Χατζημανωλάκη , σελ.48).

Η Τρίτη Πειραιϊκή πύλη , αυτής της Ηετιωνείας, σώζεται το λόφο Καστράκι στη ΒΔ πλευρά του Μεγάλου Λιμένος. Η θέση της ήταν σημαντική, γιατί δέσποζε στην είσοδο του Πειραιά από την θάλασσα. Η πύλη είναι απλή χωρίς αυλή και αποτελείται από μια είσοδο πλάτους 3.70 μ που πλαισίωναν δύο πύργοι, αρχικά ορθογώνιοι, οι οποίοι κατά την ελληνιστική περίοδο εγκιβωτίστηκαν μάλλον σε κυκλικούς διαμέτρους 10,00 μ και ύψους 3,00 και 5,00 μ.

Οι Οχυρώσεις, ο Ναύσταθμος και το εμπόριο αποτέλεσαν τη βάση, πάνω στην οποία αναπτύχθηκε ο Πειραιάς ως το κυριότερο στρατιωτικό, εμπορικό και πολιτικό κέντρο τω

2.5 Η ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΚΜΗΣ ΠΕΛΛΟΠΟΝΗΣΙΑΚΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ (431-404 π.Χ)

Η εμπορική υπέροχη του Πειραιά και η επέκταση της πολιτικής επιρροής και ηγεμονίας της Αθήνας στον ευρύτερο χώρο, είχε ως επακόλουθο την αντίδραση των άλλων πόλεων, όπως η Σπάρτη και η Κόρινθος, που ήταν πολιτικοί αντίπαλοι της Αθήνας και είχαν πληγές οικονομικά από την εμπορική και βιομηχανική ανάπτυξη του Πειραιά.

Η αρχή του Πελοποννησιακού πολέμου ήταν η αφετηρία της καθοδικής πορείας που ακολούθησε ο Πειραιάς και η Αθήνα τα επόμενα χρόνια. Ο Πειραιάς σημείωσε απότομη πτώση της λιμενικής του κίνησης και άρχισε να χάνει σταδιακά την οικονομική του δύναμη που είχε αποκτήσει από τις κοινές προσπάθειες των κατοίκων του και των πολιτικών αρχηγών τους μέχρι τότε.

Ο Πελοποννησιακός πόλεμος ανάγκασε τους κατοίκους να τραπούν σε φυγή και να καταφύγουν μέσα στα τείχη του Πειραιά και των Αθηνών. Ο περιορισμένος, όμως χώρος του Πειραιά και η έλλειψη πρόνοιας δεν μπορούσαν να καλύψουν τις ανάγκες στέγασης του πλήθους που έχει συγκεντρωθεί από την ύπαιθρο για να σωθεί. Οι εισερχόμενοι φιλοξενούνταν στους ναούς και τις στοές και εγκαθίσταντο ακόμη και στους ανοιχτούς δημοσίους χώρους. Τα προβλήματα της στέγασης, καθώς και του επισιτισμού ήταν δυσεπίλυτα παρά τις προσπάθειες. Το πολεοδομικό σχέδιο της πόλης, λόγω ελλείψεων (έλλειψη κρηνών και συστήματος αποχέτευσης), δεν μπορούσε να αντιμετωπίσει τις στοιχειώδεις ανάγκες υγιεινής του κόσμου, με αποτέλεσμα την εκδήλωση και εξάπλωση στο μεγαλύτερο μέρος της Αθήνας και του Πειραιά, του γνωστού <<λοιμού>>, ο οποίος αποδεκάτισε το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού.

Νέα περίοδος ακμής γνωρίζει το λιμάνι με την αποκατάσταση της Δημοκρατίας από τον Θρασύβουλο το 403 π.Χ. Το 393 π.Χ η νίκη του Κόνων στη ναυμαχία της Κνίδου (394 π.Χ) φέρνει την ανασύσταση της παλιάς ισχύς των Αθηναίων. Τα τείχη του Πειραιά και της Αθήνας ανεγέρθηκαν και κτίστηκε ναός της Αφροδίτης στον Πειραιά, (<<Αφροδίσιων>>) εις μνήμη της νίκης κατά των Λακεδαιμονίων, επίσης το ιερό του Διός Σωτήρος και της Αθηνάς Σωτήρας, που βρισκόταν στην θέση μεταξύ των

σημερινών ιερών ναών Αγ. Σπυρίδωνα και Αγ. Τριάδος , επανοικοδομήθηκαν οι πολιτικοί ναύσταθμοι και η περίφημη << Σκευοθήκη του Φίλωνος>>(346-328 π.Χ)
Η κίνηση του λιμένα αναπτύσσεται , το εμπόριο δυναμώνει και υπάρχει μια γενικότερη άνοδο της οικονομίας σε όλους τους τομείς, ακόμα και στην γεωργία και την βιοτεχνία. Παρόλο αυτά, ο Πειραιάς δεν κατορθώνει να αναπτύξει την παλιά του ακμή. Η κοινωνική σύνθεση είναι αλλοιωμένη, ηθικό έρεισμα από την πολιτεία δεν υφίσταται και ο επιχειρηματικός κόσμος είναι επιφυλακτικός.

Κυριαρχεί το ατομικό συμφέρον και η ασύδοτη κερδοσκοπία. Αργότερα, η ίδια κατάσταση κυριαρχεί και την Αθήνα, όταν σοβαρές ανακατατάξεις δυνάμεων σημειώνονται στην Ελλάδα μετά τις διαδοχικές νίκες και την επεκτατική κυριαρχία στις ελληνικές πόλεις των Μακεδόνων Φιλίππου β΄ και Αλεξάνδρου του Μεγάλου.

2.6 ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

Η Μακεδονική κυριαρχία επιβάλλεται στην Αθήνα μετά την ήττα των αντιμακεδόνων με επικεφαλή τον Δημοσθένη, στη μάχη της Χαιρώνειας το 338 π.Χ από τον Φίλιππο.

Τον Φίλιππο, διαδέχεται ο υιός του Αλέξανδρος, ο οποίος σημειώνει από το 334-323 π.Χ . με σειρά από νικηφόρες εκστρατείες, οι οποίες θα έχουν ως συνέπεια την επέκταση του Ελληνισμού από τις μακρινές Ασιατικές χώρες αλλά και την επακόλουθη μετατόπιση των παλιών οικονομικών κέντρων. Η προνομιούχος θέση άλλων πόλεων και λιμένων του νέου κράτους προσέλκυσαν με ενδιαφέρον, με αποτέλεσμα ο Πειραιάς να χάσει την σημασία του, ενώ την εμπορευματική και ναυτιλιακή δύναμη συγκεντρώνει τώρα η Αλεξάνδρεια. Επίσης και άλλοι λιμένες, όπως η Θεσσαλονίκη, η Ρόδος και η Δήλος ανταγωνίζεται τον Πειραιά.

Η μοναδική περίοδος ανάκαμψης του Πειραιά ήταν το διάστημα διακυβέρνησης του Δημητρίου Φαληρέως (319 – 307 π.Χ. Οι κάτοικοι στον Πειραιά την περίοδο αυτή ανέρχονταν στους 500.000 και η εμπορική κίνηση, καθώς και η τουριστική (επιβατική) γνώρισε σημαντική άνοδο, ανάπτυξη της βιομηχανίας και βιοτεχνίας κομψοτεχνημάτων και αμφιέσεων.

Οι Αθηναίοι επανέκτησαν τον Πειραιά το 251 π.Χ και φρούραρχος της πόλης του Πειραιά αναδείχτηκε ο Διογένης. Οι πειραιώτες μετά την απελευθέρωση τους άρχισαν να οχυρώνουν τα λιμάνια τους και να επισκευάζουν τα τείχη τους, όμως τίποτα δεν μπορούσε να ανακάμψουν την φθίνουσα πορεία των πραγμάτων. Την κύρια οικονομική δραστηριότητα κατείχαν ήδη κέντρο της Ανατολής ή της Ευρώπης. Ο Πειραιάς στερημένος από προσόδους, μαραίνεται . Ο πληθυσμός συνεχώς συρρικνώνεται, οι επιχειρήσεις διαλύονται και οι έμποροι μεταναστεύουν προς εξασφάλιση μεγαλύτερου κέρδους και οι άνεργοι προς εύρεση εργασίας και απόκτηση εύφορης γης και μετανάστευση εξάλου ευνοείται και από τους Μακεδόνες βασιλείς δια των κληρουχιών.

2.7 ΡΩΜΑΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

Κατά την Ρωμαϊκή περίοδο, ο Πειραιάς επήλθε σε πλήρη καταστροφή. Μετά την κατάληψη των Αθηνών το 85 π.Χ, Από τον Σύλλα και την εγκατάλειψη της πόλης του Πειραιά απ ο τον στρατηγό Μαθριδάτη Αρχελάου, ο Σύλλας οργισμένος για την ηρωική αντίσταση των Πειραιωτών κατά την περίοδο της πολιορκίας , αποφασίζει την ολοσχερή καταστροφή της πόλης για να μην μπορεί πλέον ο Πειραιάς να χρησιμοποιηθεί ξανά ως κέντρο ανεφοδιασμού και αντίστασης. Οι βαρβαρότητες που ακολούθησαν δεν είχαν προηγούμενο. Ακολουθούν διωγμοί και συλλήψεις , βασανιστήρια και θάνατοι εκατοντάδων Πειραιωτών και Αθηναίων. Τα τείχη, οι νεώσοικοι, η Σκευοθήκη του Φίλωνας διάφορα κτίσματα και λιμενικές εγκαταστάσεις γκρεμίζονται. Έργα τέχνης και αρχαιολογικοί θησαυροί λεηλατούνται και τελικά η καταστροφή συμπληρώνεται με την παράδοση της πόλης στη φωτιά. Μόνο κάποιο ναοί, καθώς και άσημοι συνοικισμοί γύρω από το λιμάνι και ελάχιστα κτίσματα κατόρθωσαν να σωθούν από την πύρινη λαίλαπα. Αυτό που απέμεινε στον Πειραιά ήταν, ως επί το πλείστον ερείπια και λίγες πρόχειρες κατασκευές ή πρόχειρα επιδιορθωμένα κτίσματα, καθώς και μερικές μικρές οικίες στο κέντρο του λιμανιού (από την Αγ. Τριάδα έως την Τρούμπα) που χρησίμευαν για καταλύματα των κατοίκων που απέμειναν, οι οποίοι δεν ξεπερνούσαν τους 2.000. Οι κάτοικοι αυτοί

ήταν περισσότεροι εργάτες που ασχολούνταν στις ναυτικές εργασίες των Ρωμαϊκών πλοίων που κατά καιρούς στάθμευαν στο λιμάνι του Πειραιά.

Ακολούθησε μια ανάκαμψη στους χρόνους των Αντωνίων (96-192 μ.Χ)η οποία όμως τερμάτισε με τις συχνές επιδρομές των βαρβάρων από τον Βορρά και ιδιαίτερα των Γοτθών. Η επιδρομή του Αλάριχου το 395 μ.Χ, δίνει και το τελειωτικό χτύπημα στο λιμάνι του Πειραιά . Ο τόπος ερημώνεται και ξεκινάει η μεγάλη περίοδος της Πειραικής παρακμής , η οποία θα καλύψει δεκαπέντε περίπου αιώνες. Κατά την περίοδο αυτή δεν υπήρχε πόλη. Μόνο κάποιες , ίσως μικρές εστίες ζωής μπορεί να είχαν ευκαιριακά δημιουργηθεί. Ο αριθμός των σπιτιών δεν αρκούσε για να σχηματίσει ένα οικισμό. Παρόλα αυτά το λιμάνι του Πειραιά εξακολουθούσε λόγω της γεωγραφικής του θέσης , να χρησιμοποιείται ως ορμητήριο από τον βυζαντινό στόλο, καθώς και από τους Πειρατές.

2.8 ΒΥΖΑΝΤΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

Την περίοδο της βυζαντινής αυτοκρατορίας ο Πειραιάς και η Αθήνα τα δύο κέντρα του αρχαίου κόσμου, είχαν χάσει την αξία τους για τους βυζαντινούς και είχαν μετατραπεί σε δύο ασήμαντες ολιγάνθρωπες επαρχιακές πόλεις του βυζαντινού κράτους.

Το 222 μ.Χ το λιμάνι χρησιμοποιήθηκε από τον υιό του Μεγάλου Κωνσταντίνου τον Κρίσπο για την συγκέντρωση του στόλου του(1200 πλοίων) για την επικείμενη σύγκρουση του με τον Λικίνιο. Το 662 μ.Χ επισκέφτηκε τον Πειραιά και την Αθήνα ο Βυζαντινός Αυτοκράτορας Κώνστας ο Β΄ πριν πραγματοποιήσει την εκστρατεία του στην Σικελία (686 μ.Χ) και το 1018,ο Βασίλειος ο Β΄ ο Μακεδών, ο καλούμενος και ο Βουλγαροκτόνος, αφού προσκύνησε τον ναό της Παναγίας της Αθηνιώτισσας (αρχαίο Παρθενώνα) απέπλευσε από το λιμάνι του Πειραιά με το <<χελάνδιο>> του και με συνοδεία βυζαντινού στόλου, για να επιστρέψει στην Κωνσταντινούπολη.

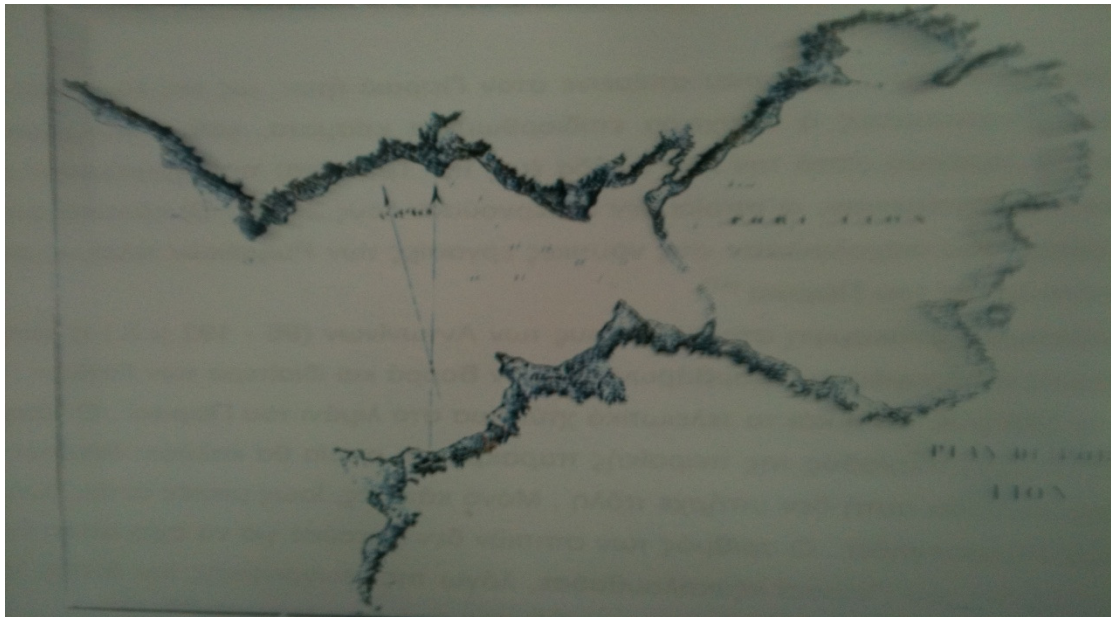
Κατά τον 11^ο αιώνα διέλευσαν από τον Πειραιά μισθοφόροι του Βυζαντίου, στους οποίους αποβίβασαν λανθασμένα από κάποιους ερευνητές η χάραξη της ρουνικής επιγραφής στη ράχη του λέοντος του Πειραιά.

2.9 ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΦΡΑΓΚΟΚΡΑΤΙΑΣ

Για την περίοδο της φραγκοκρατίας από τις ελάχιστες πηγές φαίνεται ότι ο Πειραιάς δεν χρησιμοποιήθηκε ως εμπορικό λιμάνι ούτε από τους Des la Roches, ούτε από τους Καταλανούς ,ούτε και κατά την Φλωρεντινή – Βενετική περίοδο, η οποία διήρκεσε από το 1204 έως το 1456. Το λιμάνι του Πειραιά χρησιμοποιείται ως σταθμός πειρατικών ή πολεμικών πλοίων και ως βάση για επιδρομές στην Αθήνα και τις γύρω ελληνικές πόλεις . Οι Βενετοί είχαν εμποδίσει την ανάπτυξη του Πειραιά , γιατί βρισκόταν κοντά στις τάσεις τους, την Εύβοια και τις Κυκλάδες , ενώ ενίσχυσαν την ανάπτυξη του λιμανιού Λιβαδόστρο στον Κορινθιακό κόλπο.

Κατά την περίοδο αυτή ο Πειραιάς αλλάζει όνομα, όπως φαίνεται από τους γεωγραφικούς χάρτες και ονομάζεται Πόρτο Λεόνε, ενώ από τους Έλληνες

αποκαλείται λιμάνι του Δράκου και από τους Τούρκους αργότερα Ασλάν λιμάνι. Ονομάστηκε έτσι λόγω του μαρμαρινου αγάλματος με την μορφή λέοντος που βρισκόταν στο λιμάνι στη θέση περίπου του δημαρχείου των νεώτερων χρόνων , γνωστό ως <<Ρολόι>>. Το άγαλμα αυτό , επί σειρά ετών, ήταν ο ακοίμητος φύλακας του τόπου μέχρι το 1686, έτος της απαγωγής του από τον Φραγκίσκο Μοροζίνι, ο οποίος το μετέφερε στο Ναύσταθμο της Βενετίας. Από τότε κοσμεί το λιμάνι της Βενετίας μαζί με άλλα αγάλματα λεόντων της Αθήνας.



Το λιμάνι του Πειραιά (Port Lion), γαλλικός χάρτης του 18^{ου} αιώνα. Ιδιωτική συλλογή Σπ. Μανουσάκη.
(Β. Τσοκόπουλος : << Πειραιάς 1835-70, Αθήνα 1984, σελ 41)



Χάρτης του κεντρικού λιμένα του 1776(Από το R. Chandler, travels in Greece, London),
(B. Τσοκόπουλος : << Πειραιάς 1835-70, Αθήνα 1984, σελ 83)

2.10 ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΟΥΡΚΟΚΡΑΤΙΑΣ

Την περίοδο της Τουρκοκρατίας (1456- 1821) ο Πειραιάς παραμένει έρημος , δηλαδή δεν υπάρχει κάποιος συγκροτημένος οικισμός γύρω από το λιμάνι. Όμως ο Πειραιάς δεν έχει σταματήσει να αποτελεί μια από τις θαλασσινές << σκάλες>> της Αθήνας . Έτσι, εισέπλεαν στο λιμάνι του και άραζαν ελληνικά και ξένα εμπορικά πλοία. Γαλλικά πλοία, αγγλικά και βενετσιάνικα ξεφόρτωναν στο λιμάνι του Πειραιά διάφορα εμπορεύματα της Δύσης ,τα οποία προορίζονταν για την αγορά της Αθήνας ,όπως γυαλιά ,υφάσματα δαμασκηνά ,βελούδα ,σατέν ,μποκάρ, κασέλες και πολύτιμες πέτρες .Ο αριθμός των πλοίων που κατέπλεαν στο λιμάνι ήταν μικρός. Από το 1675 ως το 1673 είχαν καταπλεύσει στον Πειραιά 75 πλοία, δηλαδή για διάστημα 16 χρόνων αντιστοιχούσαν κατά μέσο όρο 5 πλοία το χρόνο.

Η γενικότερες κοινωνικοοικονομικές συνθήκες ,η πολιτική καταπίεση ,καθώς και η έλλειψη ασφάλειας των ελλήνων , τόσο από τους κατακτητές , όσο και από τους πειρατές που αποτελούσαν την 'μάστιγα' της εποχής , ήταν οι αιτίες της ερήμωσής του .

Τα μοναδικά χτίσματα στο λιμάνι του Πειραιά , ήταν το σπίτι του τούρκου τελώνη και μερικές πρόχειρες κατασκευές που χρησίμευαν ως αποθήκες φύλαξης των εμπορευμάτων , καθώς και το μοναστήρι του 16^{ου} αιώνα του Αγίου Σπυρίδωνα (στην παραλία , στη θέση που βρίσκεται ο σημερινός ναός).Την 10^η Σεπτεμβρίου 1687 αγκυροβόλησε στο λιμάνι του Πειραιά ο Βενετικός στόλος , με επικεφαλής τον Φραντζέσκο Μοροζίνη .Από εκεί αποβιβάστηκε ο στρατός για να προχωρήσει στο στόχο του , την πόλη των Αθηνών .Μετά τη μάχη των Βενετών στη Σαλαμίνα και την ήττα τους ακολούθησε η επιδρομή των Τούρκων στην Αθήνα και τον Πειραιά στις 9 Απριλίου του ίδιου έτους , η οποία άφησε έρημους και τους 2 τόπους για 3 χρόνια .Το μοναστήρι του Αγίου Σπυρίδωνα του Πειραιά αποτελεί καταφύγιο για το πλήθος των προσφύγων . Από το λιμάνι εισπλέουν και αποπλέουν ξένοι κυρίως γάλλοι ,τούρκοι και πρόσφυγες.

Στις 24/01/1827 καταλήφθηκε ο λόφος της Καστέλας από τους Έλληνες με επικεφαλής τον συνταγματάρχη Γκόρτον .Οι Τούρκοι οχυρώθηκαν στη μονή του Αγίου Σπυρίδων και το τελωνείο .Στις 03/03/1827 οι Έλληνες με επικεφαλής των Καραϊσκάκη αντιμετώπισαν στη μάχη του Κερατσινίου τον Κιουταχή .Στις 16/04/1827 βομβαρδίστηκε η μονή του Αγίου Σπυρίδωνα από τα ελληνικά πλοία που αγκυροβολούσαν στο λιμάνι του Πειραιά .

Το 1832 ο Πειραιάς είναι ακόμα υπό κατάσταση διάλυσης όπως περιγράφει ο Βάρβαρος αρχαιολόγος Λ . Ρος που φτάνει στον Πειραιά στις αρχές του χρόνου, ο οποίος , το 1832 έφθανε στον Πειραιά , έβρισκε αυτή την ωραία και περιορισμένη <<δεξαμενή >> έρημη και άδεια ,και έβλεπε μονάχα σε κάποια άκρη της αραγμένο ένα άθλιο καΐκι.

Η περίοδος παρακμής όμως τελειώνει και ήδη από το 1834 με την καθιέρωση της Αθήνας ως πρωτεύουσα του κράτους των ελευθέρων Ελλήνων , σταδιακά εμφανίζονται τα πρώτα σημάδια της αναγέννησης του Πειραιά ,ο οποίος μαζί με τους

κατακτητές έχει αποβάλει και το παλιό του ξενικό όνομα και έχει αποκτήσει ξανά εκείνο που συνδεόταν με την παλιά του δόξα .

Η νέα πρωτεύουσα έχει ανάγκη για την ανάπτυξή της στην επικοινωνία με τα μεγάλα εμπορικά κέντρα της Μεσογείου . Η ανάγκη λοιπόν της ανασυγκρότησης και οργάνωσής του επινείου της , του Πειραιά είναι επιτακτική προκειμένου να επιτευχθεί η ανάπτυξη της. Με στόχο την γενική ανασυγκρότηση ολόκληρης της Ελλάδας λαμβάνονται μέτρα για την ανασύσταση του οικιστικού της δικτύου ,όπως η κατάρτιση πολεοδομικών σχεδίων , η θέσπιση οικοδομικών διατάξεων και η εφαρμογή μέτρων εποικιστικής πολιτικής ,τα οποία αφορούν την εγκατάσταση ομάδων κοινής προέλευσης σε συνοικισμούς.



Απόδοση του πρώτου σχεδίου Πόλεως του Πειραιά από του Κλεάνθη και Schaubert. (Ιωάννης Μελάς :<< Ιστορία της Πόλεως του Πειραιά>>, τόμος Α', Αθήνα, 1976, σελ 144)

2.11 Η ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΟΥ ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΟΥ

Μέσα στον μεσοπόλεμο ο Πειραιάς αποκτά την όψη της Μεγαλούπολης. Από τους 139.000 κατοίκους , που του έδινε η απογραφή του 1920, περνά στους 250.000 το 1926, χάρις στη μαζική εποίκιση του από τους πρόσφυγες του 1922. Στο διάστημα αυτό, μέχρι τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, ολοκληρώνεται πολεοδομικά και ενώνεται σε ένα συνεχές συγκρότημα με την Αθήνα. Το 1940 ο Πειραιάς μαζί με τους προσφυγικούς συνοικισμούς που είχαν γίνει ανεξάρτητοι Δήμοι, ξεπερνούσαν τους 320.000 κατοίκους.

Η εγκατάσταση των προσφυγών δημιούργησε, όπως ήταν οξύτατα προβλήματα (στεγαστικό, εργασιακής απασχόλησης) και αποτέλεσε την αρχή για τη βαθμιαία αλλοίωση της πληθυσμιακής σύνθεσης του τόπου, αλλά ενίσχυσε την οικονομία της χώρας με αξιόλογο έμπυχο δυναμικό, που η συμβολή του εκτιμήθηκε ως απόλυτα θετική για τα τοπικά και για τα ευρύτερα ελληνικά πλαίσια. Παράλληλα το αστικό και μικροαστικό στοιχείο που επικρατούσε ως τότε παραγκωνίστηκε από την κυριαρχία του εργατικού.

Οι πρόσφυγες, μετά από την πρώτη πρόχειρη εγκατάσταση πύκνωσαν τη βόρεια πλευρά, πάνω από τη βιομηχανική ζώνη, αλλά κατέλαβαν και όλες τις ελεύθερες η αριοκατοικημένες περιοχές της πόλης, την Πειραιϊκή Χερσόνησο, την Καστέλα και το Τουρκολίμανο. Η απογραφή του 1928 πιστοποιεί 33.000 στην περιοχή της Κοκκινιά, 17.000 στην Δραπετσώνα, 25.000 στις υπόλοιπες γειτονικές περιοχές, αλλά και 4.600 στ Καλλίπολη και κάπου 10.000 στην Καστέλα και το Τουρκολίμανο.

Την πρώτη πρόχειρη στέγαση σε χαμόσπιτα από σανίδες, ακολούθησε η εκτεταμένη οικοδόμηση είτε με χρήματα του ελληνικού κράτους και της Επιτροπής για την αποκατάσταση των προσφύγων, είτε με δάνεια, είτε με τις μεθόδους της αυτοστέγασης. Τα πλινθόκτιστα σπίτια που έδιναν τη εικόνα του στρατοπέδου, όπως σε όλους τους προσφυγικούς συνοικισμούς της Ελλάδας αντικαταστάθηκαν σταδιακά από δίπατα πλινθόκτιστα σπιτάκια, με μικρές αυλές κατάφορτες με φυτά και πρόχειρους αυτοσχέδιους κήπους, γλάστρες, τενεκέδες.



Η πίσω όψη μια προσφυγικής κατοικίας στο Τουρκολίμανο. Η εικόνα δεν θυμίζει σε τίποτα την σύγχρονη πόλη. (Γ.Ε. Χατζημανωλάκη, σελ 40)



Προσφυγικές πολυκατοικίες στο Τουρκολίμανο. (Γ.Ε. Χατζημανωλάκη, σελ 58)

Στην άλλη πλευρά του λιμανιού, στην Πειραιϊκή Χερσόνησο, διαμορφώθηκε ένας νέος προσφυγικός συνοικισμός, η Νέα Καλλιόπολη, ανάμεσα στην παλαιότερη συνοικία του Αγίου Βασιλείου και τη νεοπαγή, τότε, συνοικία Ρόδον το Αμάραντο.

Η Πειραιϊκή μέχρι τις αρχές του 20 ου αιώνα, ήταν κατοικημένη μόνο στις αρχές της, η υπόλοιπη ήταν βραχώδης έκταση γεμάτη σπηλιές, καταφύγιο των κακοποιών και των περιθωριακών στρωμάτων της πόλης , αλλά και πεδίο δράσης καταπατητών. Μεγάλο τμήμα της περιοχής ήταν λατομείο για πέτρα, με χαρακτηριστικό ήχο τον κρότο των φουρνέλων και τη μυρωδιά μπαρουτιού.

Οι συνοικισμοί ήταν τα κλασικά μικρά μονόπατα σπιτάκια, ενώ διώροφα εμφανίστηκαν, όταν άρχισε να χτίζεται η ακτή. Αν και οι οικοδομές στην ακτή ανήκαν σε πιο εύπορα στρώματα, ο τυπικός κάτοικος του συνοικισμού παρέμενε ο μεροκαματιάρης, οι ναυτικοί, που μπαρκάρουν τακτικά και οι φορτοεκφορτωτές στη βόρεια απόληξη της Πειραιϊκής, στα Καρβουνιάρικα.

Πιο ψηλά , βρισκόταν η ακτή Ξαβερίου με την <<ατέλειωτη στοιβαγμένη ξυλεία>>, που ξεπερνούσε τα 15 μέτρα. Αμέσως μετά ακολούθησε η ακτή Μιαούλη με τη συνοικία της Τρούμπας , η οποία τότε ήταν διάσημη για τα νυχτερινά της κέντρα. Προχωρώντας προς το κέντρο της λιμενικής ζώνης, μπροστά το Δημαρχείο << το Ρολόι>> βρισκόταν τα αγκυροβόλια των ποιών του Αργοσαρωνικού και των βενζινόπλοιων που πήγαιναν στη Σαλαμίνα και στη Κουλούρη.

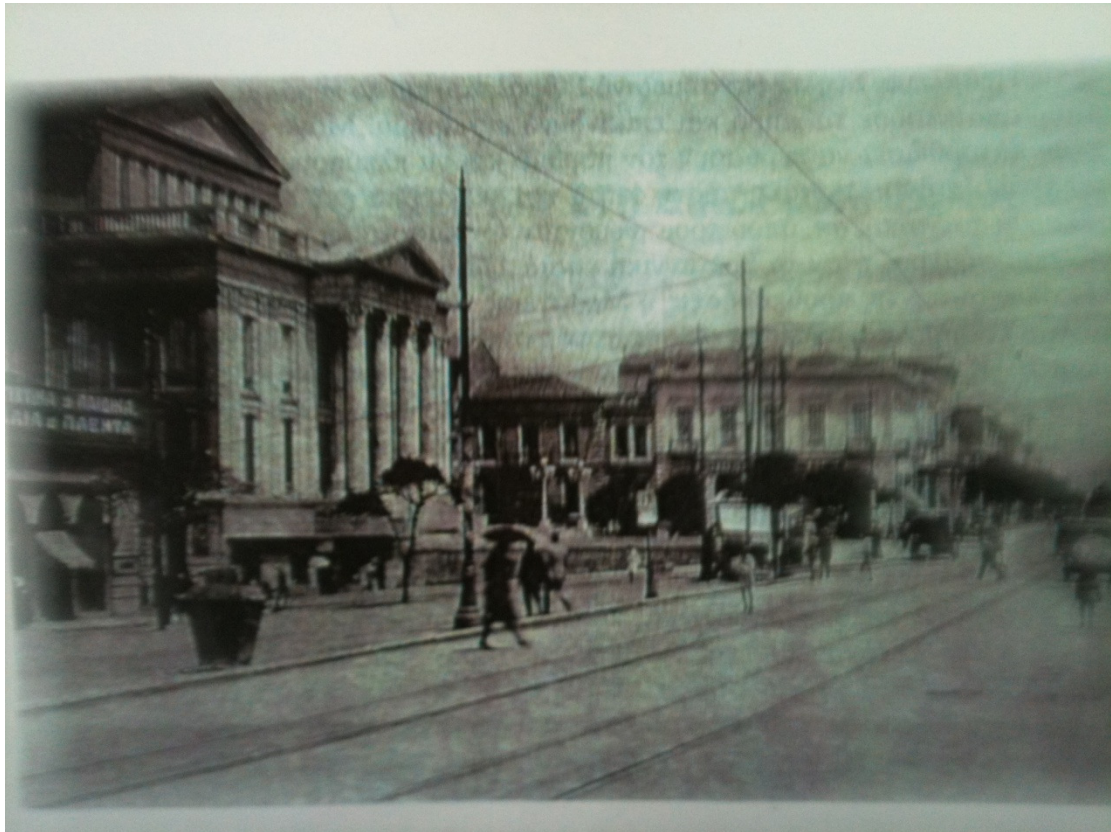
Στην ακτή Τζελέπη βρισκόταν και η λαχαναγορά του Πειραιά, τα Λεμονάδικα.

Κεντρικά πρόσωπα στην αγορά ήταν οι φορτοεκφορτωτές, που άδειαζαν τα κοφίνια και τα τσουβάλια στα καρότσια τους και από εκεί στα πόστα των εμπόρων μέσα στα υπόστεγα, οι μεταπράτες με τους λογιστές τους που έσπευδαν να αγοράσουν στη χονδρική και Κανταρτζής, που ζύγιζε τις παρτίδες του εμπορεύματος το οποίο άλλαζε χέρια.

Δίπλα στα λεμονάδικα, ήταν η πλατεία Καραϊσκάκη, με πυκνές παράγκες γύρω από το άγαλμα του ομώνυμου ήρωα και ήταν μέρος που ευδοκίμούσε το χασίς, οι ναργιλέδες και τα μπουζούκια.

Απέναντι από την πλατεία Καραϊσκάκη, στην πλατεία Λουδοβίκου, οικοδομήθηκε το 1928 ο νέος μεγάλοπρεπος σταθμός του Ηλεκτρικού, που χαρακτηριζόταν από την

αψιδωτή μεταλλική στέγη και το θόλο, καθώς και από τις νεοκλασικές εξωτερικές όψεις. Αποτελούσε σύμβολο της μεγάλης σημασίας που είχε ο Πειραιάς και το λιμάνι, αφού τα πυκνά του δρομολόγια εξασφάλισαν την τακτική και άμεση συγκοινωνία με την πρωτεύουσα. Το 1938 κυκλοφορούν στον Πειραιά 150 λεωφορεία, 80 ταξί, αρκετά φορηγά και περιορισμένος αριθμός ιδιωτικών αυτοκινήτων, ενώ υπάρχουν ακόμα πολλά <<μόνιππα>> για την μεταφορά επιβατών και 900 ιπποκίνητα φορηγά αμάξια.



Η Λεωφ. Σωκράτους , με το Δημοτικό Θέατρο. (Β. Τσοκόπουλος : << Πειραιάς 1835- 1870, Εισαγωγή στην Ιστορία του Ελληνικού Μάντσεστερ>> σελ 110)



Το χρηματιστήριο Εμπορευμάτων, το αποκαλούμενο <<Ρολόι>>, ήταν το σύμβολο της πόλης. (Ιστορικό αρχείο Πειραιά, Β. Τσοκόπουλος : << Πειραιάς 1835- 1870, Εισαγωγή στην Ιστορία του Ελληνικού Μάντσεστερ>> σελ 114)

3 ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ - ΙΣΤΟΡΙΚΟ - ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟ ΑΠΟΘΕΜΑ

3.1 ΕΚΚΛΗΣΙΕΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

Στον Πειραιά υπάρχει σημαντικός αριθμός ιερών ναών, οι μεγαλύτεροι από τους οποίους είναι: Ο καθεδρικός ναός της Αγίας Τριάδος, Ο Ι.Ν. του Αγίου Σπυριδωνος (πολιούχος), ιστορικός ναός, Ο Ι.Ν. Αγίου Νικολάου, Ο Ι.Ν. Αγίου Βασιλείου, Ο Ι.Ν. Ευαγγελίστριας, Ο Ι.Ν. Αγίων Κωνσταντίνου και Ελένης, Ο Ι.Ν. Αγίου Διονυσίου, Ο Ι.Ν. Θείας Μεταμορφώσεως, Ο Ι.Ν. Αγ. Αναργύρων, Ο Ι.Ν. Αγ. Σοφίας, Ο Ι.Ν. Αγ. Ελευθερίου, Ο Ι.Ν. Υπαπαντής του Κυρίου, Ο Ι.Ν. Αγ. Δημητρίου, Ο Ι.Ν. Εισοδίων της Θεοτόκου.



Ο καθεδρικός ναός της Αγίας Τριάδος

<http://trelopeiraiotes.files.wordpress.com/2009/10/dimotikotheatro12.jpg&>

3.2 ΤΑ ΝΕΟΚΛΑΣΙΚΑ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

Τα νεοκλασικά κτίρια που συναντάμε σε αρκετά κεντρικά σημεία του Πειραιά, το περίφημο Δημοτικό Θέατρο της πόλης που δεσπόζει στη πλατεία Κοραή, η Δημοτική Πινακοθήκη, το Αρχαιολογικό και το Ναυτικό μουσείο, τα Θεμιστόκλεια Τείχη, το Σηράγγιο (Σπηλιά του Παρασκευά), το Βεάκειο Θέατρο και άλλοι χώροι που συνδυάζουν τα παραδοσιακά με τα μοντέρνα αρχιτεκτονικά στοιχεία. Από τα πιο πολυσύχναστα μέρη του Πειραιά είναι το Μικρολίμανο (ή Τουρκολίμανο, όπως ονομαζόταν παλιά) και το Πασαλιμάνι. Σ' αυτές τις περιοχές λειτουργούν πολλές ταβέρνες και εστιατόρια, καφετέριες και bars που αποτελούν στέκια της νεολαίας αλλά και μεγαλύτερων ανθρώπων. Ειδικά την καλοκαιρινή περίοδο που η θάλασσα τραβά σαν μαγνήτης τα πλήθη, ο Πειραιάς αποτελεί σημείο αναφοράς για τη διασκέδαση των κατοίκων της πρωτεύουσας. Επίσης, με την συμπλήρωση της Οικ. 2745/177/12.2001 Κοινής Υπουργικής Απόφασης (Β 174/21.2.2001) προκύπτει ο χαρακτηρισμός ως ιστορικών διατηρητέων μνημείων των κτιρίων στην Καστέλα στον Πειραιά : α) επί της οδού Β. Παύλου 85 ιδιοκτησία ΠΕΡΓΚΑ Α.Ε. β) επί της οδού Β. Παύλου 87, γ) επί της οδού Β. Παύλου 89.



Πασαλιμάνι

http://www.holiday.gr/gr/place5.php?place_id=52

3.3 ΑΞΙΟΘΕΑΤΑ & ΜΟΥΣΕΙΑ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

Άποψη του Πειραιά από το λόφο του Προφήτη Ηλία σε επιστολικό δελτάριο των αρχών του 20ου αι. Σηράγγιο ή Σηραγγείο ή Σπηλιά του Παρασκευά: Υπόγειο κατασκεύασμα μέσα σε βράχους που βρίσκεται πίσω από την πλαζ “Βοτσαλάκια”. Το σπήλαιο αυτό λέγεται πως ήταν ιερό, αφιερωμένο στον τοπικό ήρωα Σήραγγο και πιθανολογείται πως αργότερα χρησιμοποιήθηκε επίσης και ως «Ασκληπιείο» και ως «Πορφυρείο» ενώ έχει πολλά υπόγεια διαμερίσματα. Σπηλιά της Αρετούσας, στο λόφο της Καστέλας. Νησίδα Κουμουνδούρου, μεταξύ Μικρολίμανου (Τουρκολίμανου) και λιμένα Ζέας (Πασαλιμάνι) της Καστέλας.

Το Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος συνολικής επιφάνειας περίπου 1850 τ.μ. βρίσκεται στην περιοχή της Φρεατύδας στην Ακτή Θεμιστοκλέους. Αποτελεί το μεγαλύτερο Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος και παρουσιάζει την ιστορία και την εξέλιξη του Ναυτικού των Ελλήνων από την προϊστορική εποχή ως τις μέρες μας. Αρχαιολογικό Μουσείο Πειραιά: Συνολικής επιφάνειας 1394 τ.μ. βρίσκεται στην περιοχή μεταξύ Τερψιθέας και Πασαλιμάνιου. Παρουσιάζει πλήρη εικόνα της ιστορίας της πόλης από την αρχαιότητα έως τις μέρες μας φιλοξενώντας σημαντικότερα ιστορικά εκθέματα.

Μουσείο Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων: Βρίσκεται εντός του σιδηροδρομικού σταθμού του Πειραιά στο λιμάνι. Μουσείο Ζωγραφικής και Σκηνογραφίας: Βρίσκεται εντός του Δημοτικού Θεάτρου.

Δημοτική Πινακοθήκη Πειραιά: Στην Πινακοθήκη υπάρχουν σημαντικά έργα των Μαλέα, Βολανάκη, Λύτρα, Λαζαρή, Βυζαντίου, Γεραλή, Κοκότση κ.α. καθώς υπάρχει και μεγάλη συλλογή 80 γλυπτών του Καστριώτη.

➤ **Δημοτικό Θέατρο Πειραιά** (Δήμου Πειραιά)

Το Δημοτικό Θέατρο βρίσκεται στο κέντρο της πόλης και κτίστηκε σε σχέδια πιστής αντιγραφής του θεάτρου Μπολσόι από τον αρχιτέκτονα και καθηγητή του Ε.Μ. Πολυτεχνείου Ιωάννη Λαζαρίμο ενώ η ανέγερσή του διήρκεσε από το 1884 έως το 1895, διαστάσεων 34 Χ 45 μ. . Στο Δημοτικό Θέατρο εμφανίστηκαν, κατά καιρούς, οι γνωστότεροι ελληνικοί θίασοι, το “Εθνικό Θέατρο”, “Η Εθνική Λυρική Σκηνή” κ.α. Για πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα σε διάφορους βοηθητικούς χώρους του φιλοξενήθηκαν η Δημοτική Βιβλιοθήκη του Πειραιά καθώς και η Δημοτική Πινακοθήκη.



<http://trelopeiraiotes.files.wordpress.com/2009/10/dimotikotheatro12.jpg>

➤ **Βεάκειο Θέατρο Πειραιά** (δήμου Πειραιά)

Το Βεάκειο Δημοτικό Θέατρο, πρώην Σκυλίτσιο, βρίσκεται στον λόφο της Καστέλας (Προφήτη Ηλία) και είναι μορφής αρχαίου θεάτρου. Το Βεάκειο κατασκευάστηκε και άρχισε να λειτουργεί το 1969 επί Δημαρχίας Αριστείδη-Αλέξανδρου Σκυλίτση του

οποίου και έφερε το όνομα, μετά τη γενική αναμόρφωση του γύρω χώρου, ενώ το 1976 μετονομάστηκε σε “Βεάκειο” προς τιμήν του μεγάλου ηθοποιού Αιμίλιου Βεάκη ο οποίος ναι μεν είχε γεννηθεί στον Πειραιά, αλλά δεν είχε προσφέρει τίποτα θεατρικά στη πόλη, σε σχέση με τον μεγάλο Κ. Ροντήρη. Η χωρητικότητα του θεάτρου είναι περίπου 2000 θεατών όπου και οργανώνονται πολλές παραστάσεις και πολιτιστικές εκδηλώσεις κατά τους θερινούς μήνες.

➤ Μενάνδρειο Θέατρο Πειραιά (δήμου Πειραιά)

Το Μενάνδρειο Δημοτικό Θέατρο (πρώην Δελφινάριο) είναι λυόμενου τύπου, θερινό θέατρο, σε μορφή αρχαίου θεάτρου, σε αντιγραφή του αντίστοιχου που υπήρχε στον άλλοτε βασιλικό και σήμερα εθνικό κήπο. Βρίσκεται στη περιοχή του Νέου Φάληρου, κοντά στο Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας. Σ’ αυτό παρουσιάζονται κυρίως «επιθεωρήσεις» από μεγάλους θιάσους τους θερινούς μήνες και είναι χωρητικότητας 1.000 ατόμων.

➤ Άλλα θέατρα

Μέχρι και τη δεκαετία του 1970 στον Πειραιά λειτουργούσαν επίσης το “Αρχαίο Θέατρο” που έδινε παραστάσεις η Δόρα Στράτου, το “Πειραιϊκό θέατρο” του δήμου Πειραιά (θερινό) που είχε ανακατασκευασθεί επίσης από τον Σκυλίτση και που αργότερα κατεδαφίστηκε και στη θέση του δημιουργήθηκε μικρό πάρκο (έναντι του ΥΕΝ), το θέατρο Παλλάς (χειμερινό), το θέατρο Πειραιϊκού Συνδέσμου (χειμερινό), το Χριστιανικό θέατρο της Ζωής (επίσης χειμερινό), καθώς και άλλες θεατρικές σκηνές μεγάλων εκπαιδευτηρίων (Πλάτωνα, Γαλλικής Σχολής κ.λπ.) και κάποιων κινηματογράφων (π.χ. Αττικών, Ολύμπιον κλπ.)

4 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

4.1 ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

Το πρώτο πολεοδομικό σχέδιο του Πειραιά ανατέθηκε στους αρχιτέκτονες Σταμάτη Κλεάνθη (1802 ως 1862) και Eduard Schaubert (1794 ως 1868), οι οποίοι ήταν επικεφαλής του αρχιτεκτονικού γραφείου του υπουργείου εσωτερικών. Οι ίδιοι συντάσσουν και το σχέδιο της πόλης των Αθηνών καθώς και άλλων ελληνικών πόλεων. Το σχέδιο της πρωτεύουσας και εκείνου του επινείου της έχουν κοινά χαρακτηριστικά.

Και τα 2 σχέδια συντάχθηκαν με βάση τις αρχές της φιλοσοφίας του Ιποδάμιου συστήματος των συμμετρικών αξόνων και της νεοκλασική άποψης για την πολεοδόμηση των αναπτυσσόμενων πόλεων του 19^{ου} αιώνα. Στην περίπτωση του Πειραιά το νέο σχέδιο σχεδόν ταυτίζεται με εκείνο της κλασική πόλης. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι ο Πειραιάς της εποχής αυτής ήταν μια σχεδόν έρημη χερσόνησος, χωρίς κάποιον προϋπάρχοντα οικισμό.

Το πρώτο, λοιπόν, ρυμοτομικό σχέδιο του Πειραιά τον Κλεάνθη και Schaubert, είναι ένα σχέδιο νεοκλασικής πολεοδομίας, στο οποίο περιλαμβάνονται <<ευρείαι λεωφόροι, ευθύγραμμοι οδοί και εκτεταμένοι χώροι προς δημιουργία πλατειών και δια ανέργες εις προκαθορισμένας θέσεις δημοσίων και δημοτικών οικημάτων >>. Είναι ένα κλασσικό «*ιπποδάμειο*» σύστημα. Εκμεταλλεύονται γεωμετρικά την φυσική κόλπωση του λιμανιού και αναπτύσσουν τη σύνθεσή τους, χρησιμοποιώντας επίσης τον τριγωνικό κάναβο. Το σχέδιο αυτό θεωρήθηκε πολύ αισιόδοξο, γιατί προοριζόταν για μια πόλη 15.000 κατοίκων, τη στιγμή που εκείνη την εποχή (1836) στον Πειραιά κατοικούσαν 1011 άτομα. Η πόλη αναπτυσσόταν γύρω από το μυχό του μεγάλου κόλπου του λιμένα και έφτανε μέχρι τη Ζέα.

Αντιπαραβάλλοντας το με το σχέδιο της σύγχρονης πόλης καθορίζονται τα όρια της παλιάς πόλης με βάση τους σημερινούς δρόμους: Κάστορος, Ρετσίνα, Ιποδαμίας, Λεωφ. Γρηγ. Λαμπράκη, Ακτής Μίτσοπούλου, Λεωφ.2ας Μεραρχίας,

Κουντουριώτου ,Αλκιβιάδου ,Φιλελλήνων, Ακτής Μιαούλη και Ακτής Ποσειδώνος. Το σχέδιο κάλυπτε έκταση ενός τετραγωνικού χιλιομέτρου συμπεριλαμβανομένου και του λιμένα της Άλων , το τέλμα του οποίου προβλεπόταν να επιχωματωθεί .

Βασικός άξονας της πόλης ήταν η μεγάλη πλατεία , Λεωφ. Σωκράτους, η οποία αργότερα μετονομάστηκε σε Λεωφ.Βασιλ. Κωνσταντίνου και μετέπειτα Ηρώων Πολυτεχνείου. Κύριοι δημόσιοι χώροι ήταν οι 8 πλατείες : Όθωνος , Θεμιστοκλέους , Αγ.Τριάδα , Κοραή , Βαρβάκη στην Τερψιθεά , Αγ. Νικολάου, Τελωνείου και Τινάνιου Κήπου (Συνολικής έκτασης 139.000m²).

Τα κτίρια που προβλέπονται από το πρώτο ρυμοτομικό σχέδιο είναι τα εξής :τα ανάκτορα στην αρχή της οδού Πειραιώς , που αργότερα αποφασίστηκε να γίνουν στην Πειραιϊκή ,<<κατάστημα δια μετακομίσεως >>, οι αποθήκες του κράτους και η σχολή Ευελπίδων .

Επίσης, το Λοιμοκαθαρτήριο στη θέση που θα καταλάβει αργότερα το τελωνείο , τους Στρατώνες στη Λάκα του Βάβουλα , στο τέρμα της Λεωφ. Σωκράτους , στο νοσοκομείο στη προέκταση της οδού Γεωργίου Του Ά, στο ύψος της οδού Θεάτρου , στο Σφαγείο στη Πλατεία Κανάρι (Ρολόι) τα θαλάσσια Λουτρά στη Ζέα , που εθεωρείτο το άκρον της πόλης και περιοχή παραθερισμού και διασκέδασης . Η ναυτική σχολή στη πλατεία Τερψιθέας , το Θέατρο στη Βόρεια Πλευρά του Τινάνιου Κήπου , το χρηματιστήριο Εμπορευμάτων στη πλατεία Θεμιστοκλέους , το αστικό σχολείο , το δημαρχείο και η βιβλιοθήκη στην πλατεία Κοραή .

Οι τρεις δημοτικές αγορές ήταν : η πλατεία Καραϊσκάκη , η δημοτική αγορά στο δυτικό τμήμα του Τινάνιου Κήπου και τέλος το νεκροταφείο στην αρχή της οδού Χατζηκυριάκου .

Το σχέδιο μετά την ολοκλήρωσή του υποβλήθηκε από τους 2 αρχιτέκτονες Κλεάνθη και Shaubert ,στην αντιβασιλεία γ ια να εγκριθεί .Την πρόταση των αρχιτεκτόνων μελέτησε ο αρχιτέκτονας της Γλυπτοθήκης του Μονάχου .Ο Klenze θεωρούσε ότι το ανάπτυσμα του σχεδίου ήταν σωστό σε σχέση με το έδαφος , βρίσκει όμως υπερβολική την ρυμοτομούμενη έκταση σε σχέση με τις ανάγκες του οικισμού και προτείνει την μερική και σταδιακή κατάτμησή της . Εγκρίνει τις επιχώσεις της παραλιακής γραμμής , αλλά διαφωνεί με το μεγάλο πλάτος των δρόμων , το οποίο

τελικά δε μεταβλήθηκε και με τις πυκνές δεντροστοιχίες , λόγω της προβληματική υδροδότησης .

Ως εναλλακτική λύση πρότεινε την υποχώρηση των οικοδομικών γραμμών. Επίσης , σημειώνει μετατροπές και για το μέγεθος και την μορφή ορισμένων δημόσιων κτιρίων , όπως τα ανάκτορα , το ταχυδρομείο , το ξενοδοχείο , το θέατρο και το χρηματιστήριο. Υποβάλλει το τροποποιημένο σχέδιο στην αντιβασιλεία στις 13 Αυγούστου του 1834 για έγκριση .

Το σχέδιο εφαρμόστηκε χωρίς σοβαρές αποκλίσεις. Το κράτος επιβάλλει την βούλησή του με την έκδοση προεδρικού διατάγματος (βασιλικό διάταγμα : <<περί των κατά τον Πειραιά ιδιωτικών οικοδομών >> ,16 Δεκεμβρίου 1836),τη σωστή εφαρμογή του σχεδίου , διανέμοντας τις εθνικές και μοναστηριακές εκτάσεις γης σε ιδιώτες με όρους , υπό τον όρο ότι ο χρήστης θα άρχιζε την οικοδόμηση εντός 3^{ων} μηνών από την ημέρα της παραχώρησης και με την υποχρέωση της ολοκλήρωσης σε 6 μήνες από την ίδια ημερομηνία , ΦΕΚ 11/01/1835, τεύχος 1 άρθρο 5.

Επίσης , στην σωστή εφαρμογή του σχεδίου συνέλαβε και η εκάστοτε δημοτικής αρχής .Οι πρώτοι δήμαρχοι Κ. Σερφιώτης , Π.Ομηρίδης και Α.Θεοχάρης σεβάστηκαν απόλυτα το σχέδιο. Ενώ η μετέπειτα δήμαρχοι έκαναν μερικές δευτερεύουσες αλλαγές , όπως ο Ράλλης που στη θέση της τράπεζας τοποθέτησε το Παρθεναγωγείο και ο Α.Σκιλυτσης που τοποθέτησε το δημοτικό θέατρο αντί για την αρχική του θέση στον Τινάνιο Κήπο ,στη θέση που προορίζονταν για το δημαρχείο . Το πρώτο πολεοδομικό σχέδιο του Πειραιά έχει διασωθεί σε αντίγραφο σχεδιασμένο από τους μαθητές της σχολής Ευελπίδων ,δεδομένου ότι το αυθεντικό έχει καταστραφεί .



Το τελωνείο <<Δογάνα>> 1837 Υδατογραφία του L. Kollmberger. (Από το βιβλίο του Ν. Ντόριζα <<Τα κτίρια του Πειραιά κατά τον 19^ο αιώνα >> Εταιρεία φίλων του Δημοτικού Θεάτρου Πειραιά 1997, σελ.74)



Τοπογραφικός χάρτης του Πειραιά περίπου το 1870. Περιέχονται στο ταξιδιωτικό οδηγό Κ. Baedeker, Handbuch für Reisende. (Συλλογή Σπ. Μανουσάκη). Παρατηρείται η επέκταση της πόλεως προς την Πειραιϊκή Χερσόνησο και τον λόφο της Καστέλας και η επέκταση της βιομηχανίας πέρα από τις γραμμές του τραίνου Πειραιά – Αθήνα (Ι. Μελετόπουλος : << Πειραιϊκά >>, Αθήνα 1945, σελ 60)



Χάρτης του Πειραιά με λεπτομερή αποτύπωση των κτιρίων του 1850.
(Ι. Μελετόπουλος : << Πειραιϊκά >>, Αθήνα 1945, σελ 86)



Η Ιωνίδειος Σχολή και το Δημαρχείο στην Πλατεία Κοραή κατά την Περίοδο της Κατοχής της πόλης από τον συμμαχικό στρατό, το έτος 1854.

(Ι. Μελετόπουλος : << Πειραιϊκά>>, Αθήνα 1945, σελ 120)



Άποψη της ακτής Μιαούλη και της Πλατείας Όθωνος
(Ι. Μελετόπουλος : << Πειραιϊκά>>, Αθήνα 1945, σελ 93)



Κτίριο επί των οδών Αφεντούλη και Πραξιτέλους. Κάθε όροφος αποτελεί αυτοτελές διαμέρισμα.



Οικία Χριστοπούλου, επί της οδού Καραϊσκού στην πλατεία Τερψιθέας

4.2 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΣΤΙΣ ΑΡΧΕΣ ΤΟΥ 20^{ΟΥ} ΑΙΩΝΑ

Η πόλη εξελίσσεται και ευημερεί στις αρχές του 20^{ου} αιώνα. Η ευημερία αυτή έχει τις ευεργετικές επιδράσεις της και πέρα από το στενό χώρο της οικονομίας, στην κοινωνική, την πνευματική και την πολιτιστική ζωή. Αυτό έχει φυσικό επακόλουθο τη σημαντική αύξηση του πληθυσμού της , που φτάνει το 1907 (στην πρώτη απογραφή του 20^{ου} αιώνα) τους 74.580 κατοίκους, μ'ένα ποσοστό αύξησης της τάξης περίπου του 50 %, συγκριτικά προς την τελευταία απογραφή του 19^{ου} αιώνα (1896: 51.020 κάτοικοι).

Την ίδια εποχή, γύρω στα 1906-07 υπάρχουν στον Πειραιά 10.175 σπίτια, 13 εκκλησίες (12 ορθόδοξες και μια καθολική, του Αγίου Παύλου), δυο νοσοκομεία (<< Τζάννειο >>, << Ρώσικο>., που μετέπειτα ονομάστηκε << Ναυτικό Νοσοκομείο Πειραιά>>), δυο ορφανοτροφεία, γηροκομεία, ακόμα και σταθμός πρώτων βοηθειών. Η πόλη διαθέτει 5 δημοτικούς κήπους και 13 πλατείες που λειτουργούν σε αυτές ένα χειμερινό θέατρο και τρία θερινά.

Από πλευρά εκπαίδευσης λειτουργούν 22 δημόσια σχολεία, 13 ιδιωτικά εκπαιδευτήρια, η Εμπορική Σχολή Κ. Παναγιωτόπουλου και δυο σχολές μηχανικών, του << Πειραιϊκού> και του << Προμηθέως >> καθώς επίσης και η σχολή Ναυτικών Δοκίμων. Επίσης, λειτουργούν υποκαταστήματα τεσσάρων Τραπεζών (Εθνικής, Αθηνών, Βιομηχανικής Πίστewς, Ιονικής), προξενεύει 15 ξένων κρατών και εκδίδονται τέσσερις εφημερίδες, από τις οποίες οι δυο (<<Σφαίρα>>, <<Χρονογράφος>>) ήταν ημερήσιες. Τέλος, το πειραιϊκό οικονομικό <<δυναμικό>>, που ξεπερνάει τα 10.000 άτομα, συγκροτούν 1.730 επιχειρήσεις (εργοστάσια, ναυτιλιακές ασφαλιστικές εταιρείες , βιοτεχνικά εργαστήρια, εμπορικά και λοιπά καταστήματα) και ελεύθεροι επαγγελματίες.

Το 1909 αρχίζει η ασφαλτόστρωση των κεντρικών οδών και πλατειών. Τον ίδιο χρόνο ηλεκτροκινούνται τα τραμ. Το αυτοκίνητο, που κάνει δειλά την πρώτη εμφάνιση του στις αρχές του αιώνα, αρχίζει σιγά- σιγά να κατακτά τους Πειραιώτες, για να γνωρίσει όμως ευρύτερη διάδοση μετά το 1925.(την χρόνια αυτή κυκλοφορούν στην Αθήνα και τον Πειραιά 4.732 αυτοκίνητα)

Ακόμα, με τις εξελίξεις που σημειώθηκαν στο χώρο των τηλεπικοινωνιών (τηλέγραφος, τηλέφωνο), διευκολύνονται αισθητά και οι οικονομικές συναλλαγές. Η εγκατάσταση του πρώτου υποβρύχιου τηλεγραφικού καλωδίου έγινε το 1858 και από το 1859 άρχισε η σύνδεση του Πειραιά με τη Σύρο και τις άλλες πόλεις , με σημαντική, αργότερα, επέκταση του δικτύου.

Την εντυπωσιακή παρουσία, στο χώρο της τοπικής οικονομικής ζωής, αποτελεί η βιομηχανία, που έχει ήδη στη δεύτερη περίοδο της όλης αναπτυξιακής πορείας της, μια περίοδο που αρχίζει γύρω στα 1885 και διαρκεί ως το 1933, με την εκπληκτική της εξέλιξη, τη δημιουργία νέων κλάδων και την ανάδειξη του Πειραιά σε βιομηχανική πόλη ευρωπαϊκού επιπέδου.

Το 1906 λειτουργούν 101 μεγάλες και μικρές βιομηχανικές μονάδες, που κατανέμονται ως εξής; 14 Αλευροβιομηχανίες (ατμόμυλοι0, 7 εργοστάσια ζυμαρικών, 10 μηχανοποιεία, 10 σαπυνοποιεία, 1 εργοστάσιο χρωμάτων, 28 οινοπνευματοποιεία και 20 εργοστάσια ηλεκτρικής ενέργειας.

Μικρά βιομηχανικά συγκροτήματα φαίνεται ότι υπήρχαν και μέσα στο ίδιο το κέντρο της πόλης στ πρώτα χρόνια της γέννησης της. Η Αστικοποίηση όμως του 1870-1880 τα έστειλε πίσω από τις γραμμές του τρένου, καθιερώνοντας τον κεντρικό Πειραιά σαν την περιοχή των νεοκλασικών μεγάρων και επαύλεων.

Ο κόσμος της βιομηχανικής ζώνης των αρχών του 20^{ου} αιώνα, ένας εργατικός πληθυσμός που αντιπροσωπεύει το ένα τρίτο, περίπου, του συνολικού πληθυσμού της πόλης , έχει διαμορφωθεί από ποικίλους μετανάστες προς τον Πειραιά, κυρίως Μανιάτες και συγκεντρώνεται σε συμπαγείς εργατικές γειτονιές, με επίκεντρο τη Λεύκα και τη Αγία Σοφία. Εκεί, η οικιστική μονάδα είναι το δωμάτιο και όλοι, άνδρες , γυναίκες και παιδιά, δουλεύουν στα εργοστάσια.

Επίσης , δημιουργήθηκαν νέες τάσεις της βιομηχανίας, τα Λιπάσματα (Ανώνυμος Ελληνική Εταιρεία Χημικών Προϊόντων και Λιπασμάτων), το 1909 και τα Τσιμέντα (Ανώνυμος Γενική Εταιρεία Τσιμέντων, <<Τσιμέντα Ηρακλής>>), το 1911. Το συγκρότημα των Λιπασμάτων καταλαμβάνει ολόκληρη τη χερσόνησο που κλείνει από τα βορειοδυτικά το λιμάνι. Πρόκειται για ένα από τα μεγαλύτερα χημικά εργοστάσια στην Ελλάδα που λειτούργησε συνεχώς, επεκτεινόμενο από το 1909 έως το 1985. Η παραγωγή υαλουργικών προϊόντων, θειικού και υδροχλωρικού

οξέος, αγροτικών λιπασμάτων και φυτοφαρμάκων δημιούργησε αυτόνομες ενότητες με διαφορετική τυπολογία. Ένα σύνολο κτισμάτων διαφορετικών γενεών, απλωμένων σε έκταση εκατοντάδων στρεμμάτων, με αποτυπωμένες επάνω τους τις φάσεις που χαρακτήρισαν σχεδόν ένα αιώνα βιομηχανικών κατασκευών στην Ελλάδα, συγκροτούν τη σημερινή εικόνα του εργοστασίου των Λιπασμάτων, με μονάδα του Υαλουργείου, οι μονάδες Θεϊκού Οξέος, η μονάδα Λιπασμάτων, οι μονάδες Θεϊκού Σιδήρου, οι μονάδες Συσκευασίας, οι προβλήτες.



Το Β΄ Γυμνάσιο Αρρένων. Καλλιτεχνική αναπαράσταση του ζωγράφου Α. Σκοπελίτη.
(Ιωαν. Δ. Μητροπούλου: << Γενικά και Πειραικά θέματα>>, 1951, σελ 35.)



Η Σχολή Ναυτικών Δοκίμων. Καλλιτεχνική αναπαράσταση του ζωγράφου Α. Σκοπελίτη.
(Ιωαν. Δ. Μητροπούλου: << Γενικά και Πειραιικά θέματα>>, 1951, σελ 37.)



Η Σχολή Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού << Ο Προμηθέας>>. Καλλιτεχνική
αναπαράσταση του ζωγράφου Α. Σκοπελίτη.
(Ιωαν. Δ. Μητροπούλου: << Γενικά και Πειραιικά θέματα>>, 1951, σελ 48)



Εργοστάσιο των Λιπασμάτων στην βιομηχανική περιοχή της Δραπετσώνας,
(Νικ. Καλαμίτση : << Η βιομηχανία του Πειραιώς από το 1840 ως το 1960>>, Πειραιεύς 1960,σελ 45)

4.3 ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ

Οι συντελεστές Δόμησης των οικοπέδων σύμφωνα με το Π.Δ. της (Φ.Ε.Κ.-385/Δ/79) Προφήτης Ηλίας 918/Δ/98 είναι οι εξής :

ΠΕΡΙΟΧΕΣ	ΣΥΝΤ. ΔΟΜΗΣΗΣ	ΥΨΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ
1.Μικρολίμανο	1,4	Διώροφα (7.50μ,11.90μ)
2.Δημοτικό Θέατρο	4.80	Εξαώροφα- Πενταώροφα (27μ)
3.Καστέλας	1.40	Διώροφα (7.50μ)
4.Πασαλιμάνι	3.60	Εξαώροφα-Πενταώροφα (27μ)
5.Ζέας	3.60	Εξαώροφα-Πενταώροφα (27μ)

1. ΜΕΓΙΣΤΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ

Ο μέγιστος αριθμός ορόφων των οικοπέδων καθορίζεται σύμφωνα με το Βασ. Διάταγμα της 18.02.1958 στο οποίο κυμαίνονται από διώροφα, εξαώροφα, πενταώροφα.

2. ΠΟΣΟΣΤΟ ΚΑΛΥΨΕΩΣ ΟΙΚΟΠΕΔΩΝ

Το μέγιστο ποσοστό καλύψεως των οικοπέδων της πόλεως καθορίζεται βάσει του Βασ. Δια/τος 15/21.04.1958 (Φ.Ε.Κ. Α' 56). Γενικά, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 8 του Ν. 2831/2000, επιτρεπόμενο ποσοστό κάλυψης του οικοπέδου δεν μπορεί να υπερβαίνει το 70% της επιφάνειας του. Σε περιοχές που ίσχυε το πανταχόθεν ελεύθερο σύστημα δόμησης, εφόσον δεν ορίζεται με ειδικές διατάξεις μικρότερο από το μέγιστο επιτρεπόμενο ποσοστό κάλυψης δεν μπορεί να υπερβαίνει το 40% της επιφάνειας του οικοπέδου. Κατ' εξαίρεση των παραπάνω

επιτρέπεται η πραγματοποίηση ποσοστού κάλυψης έως 70%, προκειμένου να εξασφαλισθεί καλυπτόμενη επιφάνεια μέχρι 120.00μ² σε κτίριο με αποκλειστική χρήση κατοικίας.

4.4 ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΕΙΡΑΙΑ Π.Δ. ΤΗΣ 27.7/27/8/1982 (Φ.Ε.Κ. 410 Δ')

Χαρακτηρισμός τμήματος της πόλης του Πειραιά σαν παραδοσιακού (Ιστορικό Κέντρο Πειραιά)

ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ

Συντελεστής δόμησης = 2,40

Επιτρεπ. Κάλυψη = 70%

Μέγιστο Ύψος = 15.00μ

Αριθ. Ορόφων = 4

Το παραδοσιακό τμήμα της πόλης του Πειραιά περικλείεται από τις οδούς Κηφισού, Κανελλοπούλου, Σούδας (Αλιμπράνη), Πειραιώς – Αθηνών, Μυκάλης, Αλμυρίδος, Κωνσταντινουπόλεως, Μουτσοπούλου, Ναυλήρη, Μακρών Τειχών, Κάστορας, Αγίου Δημητρίου, Αγίου Διονυσίου, Αρχαιολογικός χώρος Ηετιώνειας και ελέγχεται από την αρμόδια Επιτροπή Ενάσκησης Αρχιτεκτονικού ελέγχου (Ε.Ε.Α.Ε.). Η πολεοδομική υπηρεσία στέλνει υποχρεωτικά στην Ε.Ε.Α.Ε., τον φάκελο οποιουδήποτε θέματος που αφορά ανεγέρσεις, μερική ή ολική κατεδάφιση ετοιμόρροπων ή μη, επισκευές, αποκαταστάσεις, αναστηλώσεις, ανακατασκευές κτιρίων, καθώς και όλα τα θέματα που αφορούν στη χρήση των οδών (πεζόδρομοι, χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων) και στους κοινόχρηστους χώρους στο τμήμα αυτό της πόλης για να δώσει σχετική γνώμη.

Ακόμη οι μελέτες που υποβάλλονται στην Ε.Ε.Α.Ε. πρέπει να είναι στο στάδιο της προμελέτης Η Ε.Ε.Α.Ε., όμως μπορεί να ζητήσει επιπλέον και σχέδια οριστικής μελέτης εάν το κρίνει αναγκαίο.

Επίσης η Ε.Ε.Α.Ε., μπορεί να διαβιβάζει στην αρμόδια Διεύθυνση Παραδοσιακών Οικισμών και Περιβάλλοντος του Υπουργείου Χωροταξίας, Οικισμού κτιρίων. Το παραδοσιακό τμήμα της πόλης του Πειραιώς επιβάλλει την διαδικασία εκδόσεως Π. Δια/των, σύμφωνα με τα άρθρα 79 και 80 του Ν. Δια/τος 8/1973 <<περί Γ.Ο.Κ.>>.

Κάθε έργο υποδομής που εκτελείται από Οργανισμό Κοινής Ωφελείας (Δ.Ε.Η., Ο.Τ.Ε. ή Τοπικής Αυτοδιοίκησης) και γενικά κάθε εργασία που αφορά τη διαμόρφωση, τροποποίηση ή ανάπτυξη κοινόχρηστων χώρων, πρέπει να προσαρμόζεται με το περιβάλλον, οι δε σχετικές μελέτες να εγκρίνονται από την Ε.Ε.Α.Ε.

Τα κτίρια που χαρακτηρίζονται σαν διατηρητέα, απαγορεύεται κάθε αφαίρεση αλλοίωση ή καταστροφή τόσο επί μέρους αρχιτεκτονικών ή καλλιτεχνικών διακοσμητικών στοιχείων τους, όσο και του κτιρίου συνολικά, όμως επιτρέπεται η επισκευή, ο εκσυγχρονισμός των εγκαταστάσεων, η στατική ενίσχυση και η εσωτερική διαρρύθμιση των κτιρίων που έχουν χαρακτηρισθεί σαν διατηρητέα με το παρόν Διάταγμα

Τα διατηρητέα κτίρια στο παραδοσιακό τμήμα της πόλης του Πειραιά, είναι:

1. Οδός Βασ. Γεωργίου Α΄ και Βασ. Κων/νου (πλατεία Κοραή), Αγίου Κων/νου και Κολοκοτρώνη (Δημοτικό Θέατρο Πειραιώς).
2. Οδός Λουκά Ράλλη 99, Γρηγ. Λαμπράκη, Γορτυνίας, Ολυμπίας, Βούλγαρη (21^ο Δημοτικό Σχολείο).
3. Οδός Φίλωνος 29, Καραολή- Δημητρίου και Νοταρά (Παλαιό ταχυδρομείο).
4. Οδός Εθνικής Αντιστάσεως και Ακτής Μιαούλη (Κτίριο Ν.Α.Τ.)
5. Οδός Κλεισόβης, Οικονόμου και Μ. Χατζηκυριάκου (Χατζηκυριάκειο Ορφανοτροφείο)
6. Οδός Ευπλοίας 1 (Αποθήκες Τελωνείου).
7. Οδός Μπουμπουλίνας 2, Ακτή Μιαούλη 15 και Αγ. Σπυρίδωνος (Μέγαρο Κολοκοτρώνη πρώην Βάττη).
8. Οδός Γρηγ. Λαμπράκη 43 και Ευαγγελιστρίας.
9. Οδός Λουκά Ράλλη 36 και Ευαγγελιστρίας 52.

10. Οδός Κουντουριώτου και Μπουμπουλίνας 39.
11. Οδός Μπουμπουλίνας 37 και Πραξιτέλους 169.
12. Οδός Κουντουριώτου 174 και Μπουμπουλίνας 42.
13. Οδός Αλκιβιάδου 164.
14. Οδός Ακτή Μουτσοπούλου 14 και 11 Μεραρχίας 36 (Γαλλική Ακαδημία).
15. Οδός 11 Μεραρχίας 34 (Γερμανική Σχολή)
16. Οδός 11 Μεραρχίας 27 και Υψηλάντου 180.
17. Οδός Σωτήρος 27 και Πραξιτέλους 152 (Επαγγελματική Στέγη).
18. Οδός Καραίσκου 119 (ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ).
19. Οδός Βασ. Γεωργίου Α΄ 14 και Πραξιτέλους 138 (ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ).
20. Οδός Βασ. Γεωργίου Α΄ και Αλκιβιάδου 133 (ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ).
21. Οδός Βασ. Κων/νου 91 και Κανθάρου.
22. Οδός Αγίου Κων/νου 1 και Κολοκοτρώνη (Ιδιωτ. Ταμείου Εργατών Μετάλλου)
23. Οδός Βασ. Κων/νου 84.
24. Οδός Καραίσκου 161, Πλατεία Τερψιθέας (Ιδιοκτησία Χριστοπούλου).
25. Οδός Καραίσκου και Σωτήρος 21 (VOG και ΜΑΥΑ).
26. Οδός Καραίσκου 96 και Τσαμαδού 48 (FERNANDO κ.λ.π).
27. Οδός Περικλέους 24.
28. Οδός Καραίσκου 140 και Φιλελλήνων 38.
29. Οδός Παλαιό Μουσείο Φιλελλήνων 38.
30. Οδός Φιλελλήνων 36 και Αλκιβιάδου 223.
31. Οδός Αλκιβιάδου 135.
32. Οδός Αλκιβιάδου 137.
33. Οδός Αλκιβιάδου 139.
34. Οδός Αλκιβιάδου 14.
35. Οδός Αλκιβιάδου 143 (Ωδείο).
36. Οδός Σαχτούρη 77 και Νεώσοικων 63 (Ιδιοκτησία Κοροπούλη).
37. Οδός Φρεατύδας 28 και Φραγκιαδών 44 (Ιδιοκτησία Βενιζέλου).

38. Οδός Πλατεία Καλαβρύτων (33^ο Δημοτικό Σχολείο).
39. Οδός Σαχτούρη 49 και Καραίσκου 229.
40. Οδός Δημ. Γούναρη 12 και Τσαμαδού 2 (Ιδιοκτησία Βενιζέλου).
41. Οδός Δημ. Γούναρη 10 και Λυκούργου 1.
42. Οδός Δημ. Γούναρη 11 και Ναβαρίνου 14.
43. Οδός Δημ. Γούναρη 9.
44. Οδός Κολοκοτρώνη 24 και Ελευθ. Βενιζέλου 21.
45. Οδός Αλκιβιάδου 98 και Καραολή και Δημητρίου 38.
46. Οδός Κολοκοτρώνη 61.
47. Οδός Καραγίωργη Σερβίας 8 (Οικία Μουτούση).
48. Οδός Δίδυμες οικίες Παυσιλύπου 2.
49. Οδός Παυσιλόπου 4 (Οικία Αναγνωστοπούλου).
50. Οδός Ακτή Παύλου Κουντουριώτου 12.
51. Οδός Σκουζέ 18 και Λεωσθένους (Ακατοίκητο υπό απαλλοτρίωση από το Υπ. Δικαιοσύνης).
52. Οδός Φιλελλήνων 45 και Κουντουριώτου 223.
53. Οδός Σκουζέ 35 και Κουντουριώτου 198.
54. Οδός Κουντουριώτου 192.
55. Οδός Καραίσκου 149.
56. Οδός Ακτή Μιαούλη 13 και Μπουμπουλίνας 1 και Αγ. Σπυριδωνος 1 9 Ιδιοκτησία Τοπούλογλου).
57. Οδός Νοταρά και Ευαγγελίστριας 10-8 (Ακατοίκητο).
58. Οδός Ευαγγελίστριας, Φίλωνος 4 και Κολοκοτρώνη (Τζάννειο Ορφανοτροφείο).
59. Οδός Αφεντούλη 15 και Πραξιτέλους 254.
60. Οδός Αφεντούλη 13.



Το Δημοτικό Θέατρο και η Πλατεία Κοραή είναι ένα από τα πιο πολυσύχναστα σημεία της πόλης.
(Β. Τσοκόπουλος : << Πειραιάς 1835-70, Αθήνα 1984, σελ 41)



Ο πεζόδρομος Σωτήρου Διός, με τα πολλά καταστήματα.
(Β. Τσοκόπουλος : << Πειραιάς 1835-70, Αθήνα 1984, σελ 69)



Άποψη της οδού Γούναρη. (Β. Τσοκόπουλος : << Πειραιάς 1835-70, Αθήνα 1984, σελ 78)



Λαϊκές μονοκατοικίες στο Τουρκολίμανο.
(Β. Τσοκόπουλος : << Πειραιάς 1835-70, Αθήνα 1984, σελ 45)



Το λιμάνι της Ζέας. Στο βάθος διακρίνεται ο βραχίονας της Φρεαττύδας.
(Β. Τσοκόπουλος : << Πειραιάς 1835-70, Αθήνα 1984, σελ 98)



Αποψη του λιμένα της Ζέας.
(Β. Τσοκόπουλος : << Πειραιάς 1835-70, Αθήνα 1984, σελ 54)

4.5 ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ- ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΥΠΟΔΙΑΙΡΕΣΗ-ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Ο Δήμος Πειραιά διαιρείται σε πέντε διαμερίσματα σύμφωνα με τα Π.Δ. 569 της 24.06.1982 (Φ.Ε.Κ. 100 Α΄0). Στο πρώτο Διαμέρισμα κυριαρχεί η κατοικία και οι κλάδοι παροχής υπηρεσιών, χονδρικού και λιανικού εμπορίου (με κυριάρχους τους κλάδους ειδών υπόδησης και ενδυμασίας), οι κλάδοι ειδών διατροφής και ποτών και οι κλάδοι των μεταφορών. Επίσης έχει έκταση 230 εκτάρια και ο πληθυσμός είναι περίπου 70.000 κάτοικοι. Τα όρια του Διαμερίσματος αυτού ορίζονται από τους δρόμους : Φιλελλήνων, Ακτή, Τρυφ. Μουτσοπούλου, Ακτή Θεμιστοκλέους, Ακτή Ξαβερίου, Ακτή Μιαούλη, μέχρι συναντήσεως της οδού Φιλελλήνων.

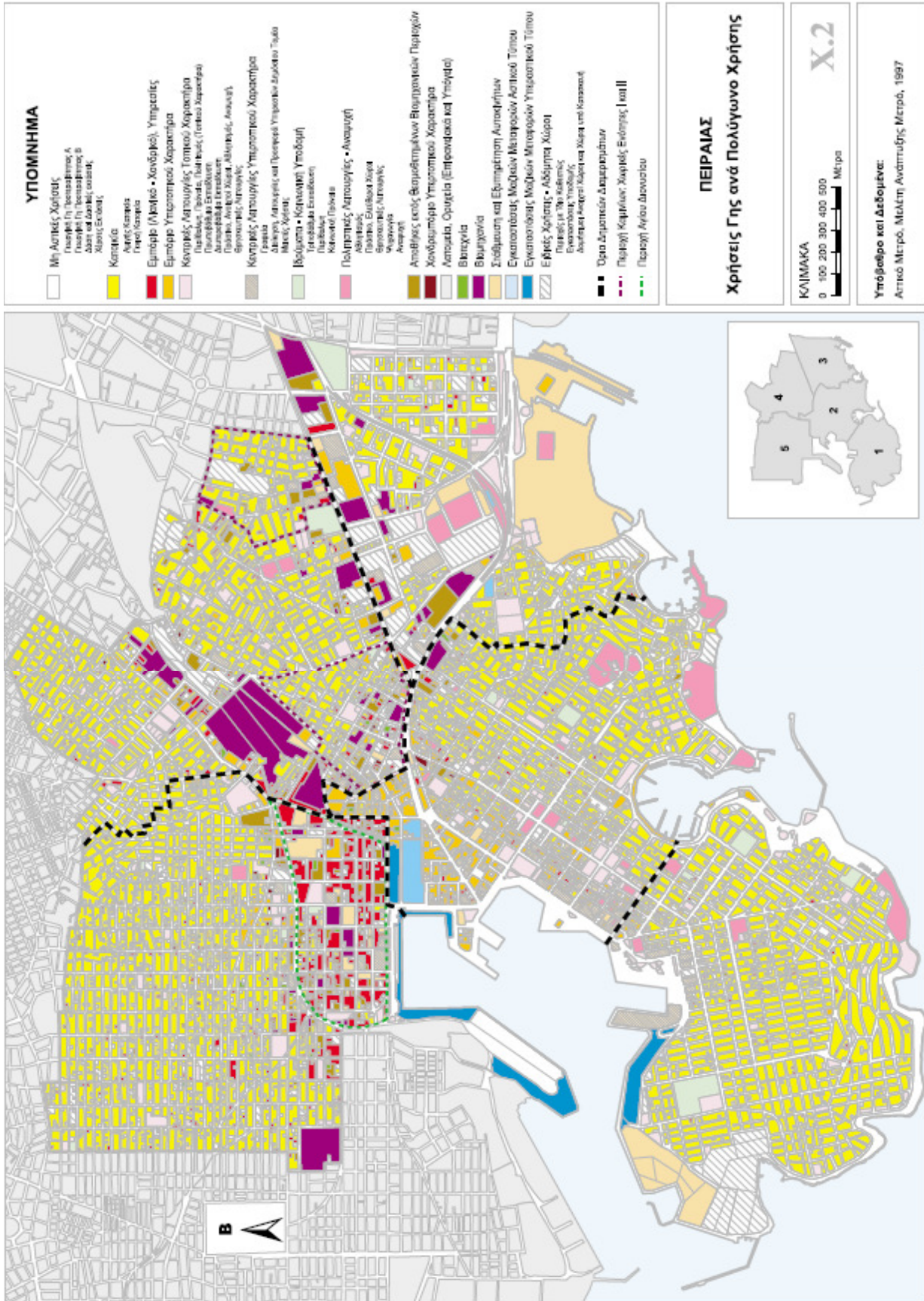
Στο δεύτερο Διαμέρισμα στο καθεστώς ενοίκησης κυριαρχεί η ιδιοκατοίκηση και πολλά νοικοκυριά είναι μονομελή ή με σύνθεση ζευγαριού και σχετικά λιγότερα με τριμελή και τετραμελή σύνθεση. Ακόμη συγκεντρώνει στο νότιο τμήμα κατοικία και λειτουργίες αναψυχής, ενώ στο βόρειο και βορειοδυτικό τμήμα κυριαρχούν οι κεντρικές λειτουργίες, υπερτοπικού χαρακτήρα και το εμπόριο. Στο Διαμέρισμα αυτό κυριαρχούν οι κλάδοι χονδρικού και λιανικού εμπορίου, μεταφορών και οι κλάδοι παροχής υπηρεσιών και έχει έκταση 300 εκτάρια που ο πληθυσμός κυμαίνεται περίπου 60.000 κάτοικοι. Τα όρια του Διαμερίσματος αυτού ορίζονται από τους δρόμους : Φιλελλήνων, Ακτή Μιαούλη, Αγίου Διονυσίου, Θ. Ρετσίνα, Παπαστράτου, Βασιλαδίου, Μακρών Τείχων, Δ. Ομ. Σκυλίτση, Μπιζανίου, Τσακάλωφ, Νέστορος, Δεξίπου, Μίνως, Βασ. Παύλου, Ζαχαρίου μέχρι συναντήσεως της ακτής Κουμουνδούρου.

Μετά έχουμε το τρίτο Διαμέρισμα που συγκεντρώνει μεταφορές και τις ειδικές αθλητικές χρήσεις/ αδόμητους χώρους. Σε αυτό το Διαμέρισμα υπάρχει ο μικρότερος αριθμός επιχειρήσεων όπου κυριαρχούν οι κλάδοι παροχής υπηρεσιών (σχετικοί με τα αθλητικές δραστηριότητες και τις δραστηριότητες αναψυχής), χονδρικού εμπορίου και οι κλάδοι ειδών διατροφής και ποτών. Η έκταση είναι 110 εκτάρια και ο πληθυσμός κυμαίνεται περίπου 50.000 κάτοικοι. Τα όρια του Διαμερίσματος αυτού ορίζονται από τους δρόμους : Ακτή Κουμουνδούρου, Ζαχαρίου, Βασ. Παύλου, Μίνως, Δεξίπου, Νέστορος , Τσακάλωφ, Μπιζανίου, Ομ, Σκυλίτση, Γρηγ.

Λαμπράκη, Λεωφ. Αθηνών- Κηφισού μέχρι συναντήσεως παραλιακής Λεωφ. Εθνάρχου Μακαρίου.

Στο τέταρτο Διαμέρισμα υπάρχουν θύλακες, όπου η βιομηχανία – βιοτεχνία βρίσκεται σε άμεση συνύπαρξη με την κατοικία, ιδιαίτέρως έντονα στην περιοχή των Καμινιών. Επίσης, κυριαρχούν οι κλάδοι χονδρικού και λιανικού εμπορίου, αποθηκών, οι κλάδοι μηχανολογικών κατασκευών/επισκευών, οι κλάδοι μεταφορών και οι κλάδοι ειδών διατροφής και ποτών καθώς και οι κλάδοι ειδών υπόδησης και ενδυμασίας. Τα όρια του Διαμερίσματος αυτού ορίζονται από τους δρόμους : Λεωφ. Αθηνών, Γρηγ. Λαμπράκη, Ομηρ. Σκυλίτση, Μακρών Τείχων, Βασιλαδίου, Παπαστράτου, Θ. Ρετσίνα, 25^{ης} Μαρτίου, Χιμάρας, Παναγιωτοπούλου, Αχιλλέως, Τριπόλεως, Κεχαγιά, Μενελάου, Σολωμού, Βαλαωρίτου, Ασκληπιού, Θυμάτων κατοχής, Μεγάρων Χρυσουπόλεως, Αμφίσσης, Θηβών, Αργυρόκαστρου, Π. Μελά, Χρυσοστόμου Σμύρνης.

Τέλος, έχουμε το πέμπτο Διαμέρισμα που συγκεντρώνει στην περιοχή του Αγίου Διονυσίου το μεγάλο μέρος των εμπορευματικών λειτουργιών στο σύνολο του Πειραιά καθώς και δραστηριότητες της μεταποίησης. Ακόμη, κυριαρχούν οι κλάδοι μεταφορών, χονδρικού εμπορίου και αποθηκών, οι κλάδοι κατασκευών/επισκευών και οι κλάδοι κατασκευής μεταφορικών μέσων. Σε αυτό το Διαμέρισμα έχει έκταση 230 εκτάρια, και ο πληθυσμός περίπου 60.000 κάτοικοι. Τα όρια του Διαμερίσματος αυτού ορίζονται από τους δρόμους : Ακτή Κονδύλη, Μαυρομιχάλη, Αγίου Διονυσίου, Θ. Ρετσίνα, 25^{ης} Μαρτίου, Χιμάρας, Αχιλλέως, Τριπόλεως, Κεχαγιά, Μενελάου, Σολωμού. Βαλαωρίτου, Ιπποκράτους, Αγίας Λαύρας, Έλλης, Δογάνης, Π. Ράλλη, Καλοκαιρινού, Μεθώνης, Αγίου Παντελεήμονος, Σπάρτης, Αναπαύσεως, Αγίου Δημητρίου, Ακτή Κονδύλη.



<<Παρατηρώντας τον Πειραιά, Βαλεριανού Κ., Παναγιωτάτου Ε., Δήμος Πειραιά, Ε.Μ.Π., Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, Αθήνα 2006>>

Επίσης, στον Δήμο Πειραιά υπάρχουν τμήματα με ιδιαίτερα ονόματα, όπου προέρχονται είτε από ομάδες ανθρώπων που κατάγονται από την ίδια περιοχή της χώρας και εγκαταστάθηκαν στον Πειραιά τα χρόνια της εσωτερικής μετανάστευσης, είτε από τις παλιές γειτονιές του Δήμου, ενώ πολλές συνοικίες παίρνουν το όνομα της αντίστοιχης εκκλησίας.

Η έννοια της γειτονίας με την σημασία που της έδινε η ύπαρξη κοινωνικών σχέσεων και επικοινωνίας των κατοίκων μιας περιοχής, υπάρχει και σήμερα σε ορισμένες περιοχές όπως στο Χατζηκυριάκειο, στην Καστέλα και στα Καμίνια.

Θα μπορούσαμε να πούμε ότι ο Πειραιάς χωρίζεται σε δύο μεγάλες ενότητες οι οποίες έχουν διαφορές σε σχέση με τον βαθμό ανάπτυξης και αστικοποίησης, καθώς και των κοινωνικών και οικονομικών χαρακτηρισμών των κατοίκων τους. Ο διαχωρισμός αυτός επιτυγχάνεται με την γραμμή του Η.Σ.Α.Π, που χωρίζει τον Δήμο στην ενότητα που περιλαμβάνει τις κεντρικές συνοικίες : Παλατάκι, Χατζηκυριάκειο, Αγ. Νικόλαος , Υδραίικα, Πηγάδια, Ρόδο Αμάραντο, Καλλίπολη, Πειραιϊκή, Φρεαττύδα, Πασαλιμάνι, Τερψιθέα, Αγ. Τριάδα, Κασέλα, Λαϊκά Βάβουλα, Ευαγγελίστρια, Μυρτιδιώτισσα και το Ν. Φάληρο και στην δεύτερη ενότητα, που περιλαμβάνει τις Βόρειες συνοικίες : Καμίνια, Μανιάτικα, Λεύκα, Αγ. Διονύσης, Αγ. Σοφία, Αγ. Μαρίνα, Καραβάς, Λόφος Βώκου, Απόλλων, Ταμπούρια, Αγ. Δημήτριος και Παλαιά Κοκκινιά.

4.6 ΚΕΝΤΡΙΚΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Ο σύγχρονος Πειραιάς είναι ένα <<πέραςμα>> προς τους τόπους της ελληνικής θάλασσας, τα νησιά των τουριστών, τις ιδιαίτερες πατρίδες των κατοίκων του λεκανοπεδίου αλλά και όλης της Ελλάδας. Απ' όλα όμως αυτά τα εκατομμύρια των περαστικών, λίγοι είναι αυτοί που γνωρίζουν πραγματικά την πόλη και τους κατοίκους της.

Το κέντρο του Πειραιά συγκεντρώνεται στην περιοχή που περικλείεται από τους δρόμους Γρηγ. Λαμπράκη, Ακτή Μουτσοπούλου, Χατζηκυριάκου, Ακτή Μιαούλη, Ακτή Ποσειδώνος, Αλιπέδου, Αλκιβιάδου, Ελ. Βενιζέλου.

Στην κεντρική περιοχή του Δήμου Πειραιά συγκεντρώνονται λειτουργίες Εθνικής, Περιφερειακής και Μητροπολιτικής κλίμακας στους τομείς της Διοίκησης, των Επιχειρήσεων, Ανώτατης Εκπαίδευσης, Μεταφορών, Πολιτιστικών δραστηριοτήτων και Αθλητισμού.

Στους δρόμους που θεωρούνται πρωτεύουσες αρτηρίες για την περιοχή συγκεντρώνονται τα οικοδομικά τετράγωνα με χρήση εμπορίου στο ισόγειο και γραφείο στους ορόφους (Δικηγορικά, συμβολαιογραφικά, τεχνικά γραφεία, σωματεία, υπηρεσίες Ο.Τ.Ε., Δ.Ε.Η., Ι.Κ.Α, κ.α.). Επίσης, στην περιοχή σημαντικό ποσοστό ενικής κατοικία υπάρχει στους ορόφους των πολυώροφων κτιρίων, ενώ στο ισόγειο επικρατούν χρήσεις εμπορείου.

Οικοδομικά τετράγωνα με αμιγή χρήση εμπορίου και διοίκησης βρίσκονται στην περιοχή που περικλείεται από τους δρόμους Γούναρη, Ελευθ. Βενιζέλου, Γρηγ. Λαμπράκη και 2ας Μεραρχίας ενώ τα οικοδομικά τετράγωνα που είναι συγκεντρωμένο το λιανικό και χονδρικό εμπόριο (Λαϊκή Αγορά Πειραιά), που απευθύνεται στον οικονομικά ασθενέστερο πληθυσμό, βρίσκεται στο τρίγωνο που περικλείουν οι δρόμοι Αλιπέδου, Εθνικής Αντιστάσεως και Ακτή Καλλιμασιώτη.

Τα τοπικά κέντρα έχουν κύρια εμπορικό χαρακτήρα με καταστήματα, που καλύπτουν καθημερινές ανάγκες και έχουν αναπτυχθεί σαν προέκταση του κέντρου του Πειραιά. Τα τοπικά κέντρα έχουν αναπτυχθεί στους δρόμους Τζαβέλα, Ελευθερίου Βενιζέλου, Βασ. Γεωργίου, Σωτήρος Διός, Χαρ. Τρικούπη, Χατζηκυριακού, Φρεατύδας, Μ. Χατζηκυριάκου, Θεοτόκη, Σαχτούρη, Φιλικής Εταιρείας, Σκουλούδη, Ζαννή.

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία της Μελέτης για το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του 1981, για τον Δήμο Πειραιά, προκύπτει ότι από τους 59.742 απασχολούμενους, το 25,72% ασχολείται στην βιομηχανία, το 73,54% στον τριτογενή τομέα και το 0,74% στον πρωτογενή. Στον Δήμο υπάρχουν 13.642 καταστήματα με 104.976 απασχολούμενους. Ο μεγαλύτερος αριθμός καταστημάτων ανήκει στον κλάδο εμπόριο, τουρισμός, εστιατόρια, ενώ ο μεγαλύτερος αριθμός καταστημάτων ανήκει στον κλάδο μεταφορές, αποθηκείσεις και επικοινωνίες. Στον κλάδο βιομηχανία και βιοτεχνία απασχολούνται 25.840 άτομα.



Άποψη της οδού Φίλωνος.



Άποψη γενικής κατοικίας στην Λεωφόρο Χατζηκυριακού.

Στον τομέα της Υγείας και Πρόνοιας, υπάρχουν 3 νοσοκομεία : Το Τζάννειο Γενικό Νοσοκομείο, το Διαγνωστικό και Θεραπευτικό Ινστιτούτο <<Μεταξά>> και το Ναυτικό Νοσοκομείο Πειραιά. Επίσης, υπάρχουν ιδιωτικές κλινικές από τις οποίες οι 1000 αφορούν χρόνια νοσηλεία και οι 200 αφορούν την μαιευτική.

Στον Πειραιά λειτουργούν δυο ορφανοτροφεία : το Χατζηκυριάκειο Θηλέων και το Τζάννειο Αρρένων. Επίσης, λειτουργούν δυο εκκλησιαστικά Γηροκομεία και ΚΑΠΗ σε κάθε συνοικία, επιδοτούμενα από το Κράτος και παιδικοί και βρεφονηπιακοί σταθμοί.

Παρόλη την ύπαρξη δυο σημαντικών θεάτρων, του Δημοτικού Θεάτρου και του Βεάκειου, ο Πειραιάς υστερεί σημαντικά στον τομέα των πολιτιστικών δραστηριοτήτων, που θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν σαν τοπικής σημασίας.

Στον τομέα της εκπαίδευσης, η εμπορική Σχολή Πειραιά (πρώην Ανώτατη Βιομηχανική) και τα Τ.Ε.Ι. Πειραιά αποτελούν σημαντικές λειτουργίες για την εκπαίδευση στη χώρα.

Τέλος, οι υπερτοπικής σημασίας εγκαταστάσεις ειδικών χρήσεων , όπως είναι η Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, το Χατζηκυριάκειο Ορφανοτροφείο, το Εκθεσιακό Κέντρο

Ο.Λ.Π, οι στρατιωτικές εγκαταστάσεις και το Νεκροταφείο Αναστάσεως, αποτελούν ένα ακόμα στοιχείο για την σημασία του Πειραιά σαν κέντρο πέρα από τα όρια του Δήμου.



Άποψη του Χατζηκυριάκειου Ορφανοτροφείου, που δεσπόζει από τον 19^ο αιώνα, στο βόρειο τμήμα της Πειραικής (από το βιβλίο του Γ. Σταινχάουερ, Ματίνας Μαλικούτη και Βάσια Τσοκόπουλου: <<Πειραιάς κέντρο ναυτιλίας και πολιτισμού>>,σελ 248)

4.7 ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΙΔΡΥΜΑΤΑ

Στο Δήμο Πειραιά λειτουργούν: 27 γυμνάσια από τα οποία 3 εσπερινά και 2 πειραματικά (Η Ράλλειος που είναι από τα ελάχιστα σχολεία θηλέων της Ελλάδας και η Ιωνίδειος που είναι το πρώτο σχολικό κτήριο που χτίστηκε στο νεότερο Πειραιά το 1845-47 με δωρεά του Κωνσταντίνου Ιωνίδη στο χώρο που στεγάζεται το σημερινό σχολείο <<Ιωνίδειος σχολή>>). Τα εκπαιδευτικά ιδρύματα που υπάρχουν είναι:

- 1 Μουσικό
- 17 Λύκεια από τα οποία 1 είναι Εσπερινό
- 2 Εργαστηριακά Ειδικής Επαγγελματικής Εκπαίδευσης και Κατάρτισης (ΕΕΕΚ)
- 7 Επαγγελματικά Λύκεια (ΕΠΑ.Λ) από τα οποία 1 είναι Εσπερινό
- 2 Επαγγελματικά Λύκεια (ΕΠΑ.Σ)
- 2 Πανεπιστήμια, το Πανεπιστήμιο Πειραιώς και η Σχολή Ναυτικών Δοκίμων

4.8 ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Κύρια μέσα μεταφοράς στον Πειραιά είναι τα λεωφορεία και τα τρόλεϊ, μέχρι το 50 '-60 στον Πειραιά υπήρχαν δυο γραμμές του τραμ, το πράσινο τραμ εντός του Πειραιά και το κίτρινο τραμ που συνδέονταν με το Κερατσίνι και το Πέραμα. Η μετάβαση προς και από τον Πειραιά χάρη στην κόμβους που έχουν δημιουργηθεί τα τελευταία χρόνια ειδικά από την οδό Κόνωνος, κύριας εξόδου από το λιμάνι προς την Αθήνα, μέσω Λεωφ. Αθηνών Πειραιώς και από τη νέα σήραγγα που συνδέει το λιμάνι από πύλη Ε1 με Δραπετσώνα, Κερατσίνι και κατόπιν με την Εθνική Οδό Αθηνών Πατρών, μέσω Σκιστού έχει δώσει κάποιες λύσεις στα τεράστια προβλήματα της κυκλοφορίας των λεωφορείων, φορτηγών και αυτοκινήτων. Από το κέντρο του Πειραιά μπορείτε να πάτε στην Αθήνα από την οδό Ομηρίδου Σκυλίτση που θα σας φέρει στην Λεωφόρο Ποσειδώνος και την Λ. Αθηνών Πειραιώς. Φυσικά ο καλύτερος τρόπος για να φτάσετε στην Αθήνα, αν δεν είστε οδηγός είναι με τον Ηλεκτρικό (ΗΣΑΠ), ο σταθμός βρίσκεται ακριβώς έξω από την πύλη Ε5 στην Ακτή Ποσειδώνος.

5 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

5.1 ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ : Η έλλειψη ελεύθερων δημόσιων χώρων πρασίνου (πάρκων, πλατειών) η συνύπαρξη μη συμβατών χρήσεων π.χ. κατοικία και σχολεία σε άμεση γειτνίαση με οχλούσες βιοτεχνίες και η ελλιπής κοινωνική υποδομή, είναι κύρια στοιχεία της υποβάθμισης στο Δήμο Πειραιά. Επίσης η σημαντική έλλειψη υπαίθριου χώρου παιχνιδιού για τα παιδιά καθώς και η έλλειψη πρασίνου στα προαύλια των σχολείων και των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων. Ακόμη η έλλειψη ελεύθερου χώρου για την αναψυχή των κατοικιών. Παλαιότερα οι κάτοικοι συγκεντρώνονταν για την αναψυχή τους δίπλα στην θάλασσα και κατά μήκος της ακτής . Σήμερα από τα 17.5χλμ ακτής, τα 7 χλμ είναι δεσμευμένα από το λιμάνι, τα 1,5 χλμ από την σχολή Ναυτικών Δοκίμων και τα 4 χλμ. από τις Μαρίνες. Για τους κατοίκους απομένουν ελεύθεροι χώροι τα βραχάκια της Πειραιϊκής και η πλαζ Βοτσαλάκια και Φρεατύδας. Μετά έχουμε τις στρατιωτικές εγκαταστάσεις μέσα στον αστικό ιστό, π.χ. Σχολή Ναυτικών Δοκίμων δεσμεύουν μεγάλες εκτάσεις, που σήμερα είναι απαραίτητες για την ανάπτυξη των λειτουργιών της πόλης και επίσης προκαλούν σημαντική όχληση στην άμεση περιοχή κατοικίας, όπου είναι ενταγμένες.

Τέλος, έχουμε μεγάλο πρόβλημα στον τρόπο σταθμεύσεων των αυτοκινήτων και κάθε πρωί 45.000 αναζητούν θέση στάθμευσης. Όσον αφορά το οδικό δίκτυο, ανεπαρκείς δρόμοι χρησιμοποιούνται ως συλλεκτήριες αρτηρίες. Στο κέντρο του Πειραιά. Το πρόβλημα αυτό έχει τις ρίζες του στο παλαιότερο ιδιοκτησιακό καθεστώς το οποίο δεν προέβλεπε τον όλο και αυξανόμενο αριθμό αυτοκινήτων στην πόλη, έτσι ώστε να επιβάλλει νωρίτερα την δημιουργία απαραίτητων χώρων στάθμευσης στα ισόγεια και υπόγεια των κτιρίων και σε σχέση με τον πληθυσμό που κατοικεί σε αυτά ή σε σχέση με την χρήση του κτιρίου.

Οι διαδρομές των λεωφορειακών γραμμών δημιουργούν και αυτές προβλήματα με την διέλευση τους, τις περισσότερες φορές από στενούς δρόμους.

Το κράτος βοήθησε στο νέο κύμα ανοικοδόμησης με την θέσπιση νέων πολεοδομικών ρυθμίσεων, όπως είναι η ανοικοδόμηση σε μικρά οικόπεδα (οικόπεδα με ελάχιστη δομήσιμη επιφάνεια κάτοψης 50,00μ² και ελάχιστη πλευρά 5,00 μ), η αύξηση του ποσοστού κάλυψης σε αυτό και ο θεσμός της Μεταφοράς. Συντελεστής Δόμησης που είχε παγώσει πριν από μια πενταετία προκαλώντας την ταλαιπωρία χιλιάδων ιδιοκτητών, κυρίως νεοκλασικών και διατηρητέων κτιρίων ή ακινήτων που δόθηκαν για να δημιουργηθούν δρόμοι και κοινόχρηστοι χώροι.

Ο θεσμός της Μεταφοράς του Συντελεστή Δόμησης δίνει το δικαίωμα στους ιδιοκτήτες που για κάποιο λόγο δεν μπορούν να ανοικοδομήσουν στο οικόπεδο τους (αρχαιολογικός χώρος, δέσμευση από τον Δήμο, ύπαρξη διατηρητέου κτιρίου) να μεταφέρουν το δικαίωμα τους σε άλλο οικόπεδο ή υπάρχον κτίριο μέσα στον ίδιο Δήμο.

Πριν την θέσπιση των παραπάνω πολεοδομικών ρυθμίσεων οι κατασκευαστικές εταιρείες στην προσπάθεια τους για εξεύρεση οικοπέδων προς εκμετάλλευση, στράφηκαν στην κατεδάφιση πολλών διατηρητέων κτιρίων, άρρηκτα συνδεδεμένων με την ιστορία και την πολεοδομική εξέλιξη της πόλης. Έτσι χάθηκε ένα σημαντικό κομμάτι του ιστορικού κέντρου του Πειραιά, αλλά και της βιομηχανικής κληρονομιάς της πόλεως .

Τα προβλήματα αυτά απαιτούν σοβαρές προσπάθειες για την επίλυση τους από όλους τους αρμόδιους φορείς προκειμένου να αρθεί η υποβάθμιση και να ικανοποιεί η πόλη την κύρια ανάγκη των κατοίκων της για ένα φιλικό προς αυτούς περιβάλλον. Σχετικά με το << πράσινο της πόλης θα πρέπει να αναφέρουμε ότι είναι ελάχιστοι οι ελεύθεροι χώροι και οι χώροι πρασίνου γενικότερα και είναι ανεπαρκές το πράσινο στους αρχαιολογικούς χώρους και στα μνημεία.

ΕΠΙΛΥΣΕΙΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ : Το πράσινο θα μπορούσε να αποτελέσει φίλτρο των ρύπων των βιομηχανιών και ηχοπροστατευτικό φράγμα για την περιοχή κατοικίας. Θα πρέπει να υπάρχει δενδροφύτευση κατά μήκος των κύριων οδικών αξόνων κυκλοφορίας καθώς και στους περισσότερους δρόμους των περιοχών κατοικίας.

Θα διαμορφώσουμε πάρκο επιπέδου πόλης και οι σημαντικοί χώροι πρασίνου που θα μπορούσαν να αποτελέσουν πάρκο πόλης. Ανάπλαση παλαιών περιοχών, π.χ. η έκταση του Χατζηκυριάκειου Ορφανοτροφείου που παλαιότερα, αν και ιδιωτικός χώρος ,θα αποτελέσει τον μοναδικό πνεύμονα πρασίνου στην περιοχή αυτή σήμερα.

Η δημιουργία πεζοδρόμων που θα συνέδεαν το κεντρικό λιμάνι με το λιμάνι της Ζέας. Να πεζοδρομηθεί η Σωτήρος Διός και η Σκουζέ. Επίσης να πεζοδρομηθεί ένα τμήμα της 2ας Μεραρχίας, από την πλατεία Τερψιθέας ως το λιμάνι.

Η διαμόρφωση πλατείας, πρασίνου και πεζόδρομου στη θέση της σημερινής παραλιακής λεωφόρου του Λιμανιού της Ζέας.

Η δημιουργία πρασίνου στον αρχαιολογικό χώρο Φιλελλήνων, Ηρώων Πολυτεχνείου, Σκουζέ και Λεωσθένους, όπου επρόκειτο να ανεγερθεί το Δικαστικό Μέγαρο, καθώς και στον ακάλυπτο χώρο του Αρχαιολογικού Μουσείου Πειραιά.

Η διαμόρφωση χώρου στάθμευσης στον χώρο του παλιού τελωνείου και η ένταξη μόνιμων λειτουργιών στο υφιστάμενο κτίριο.

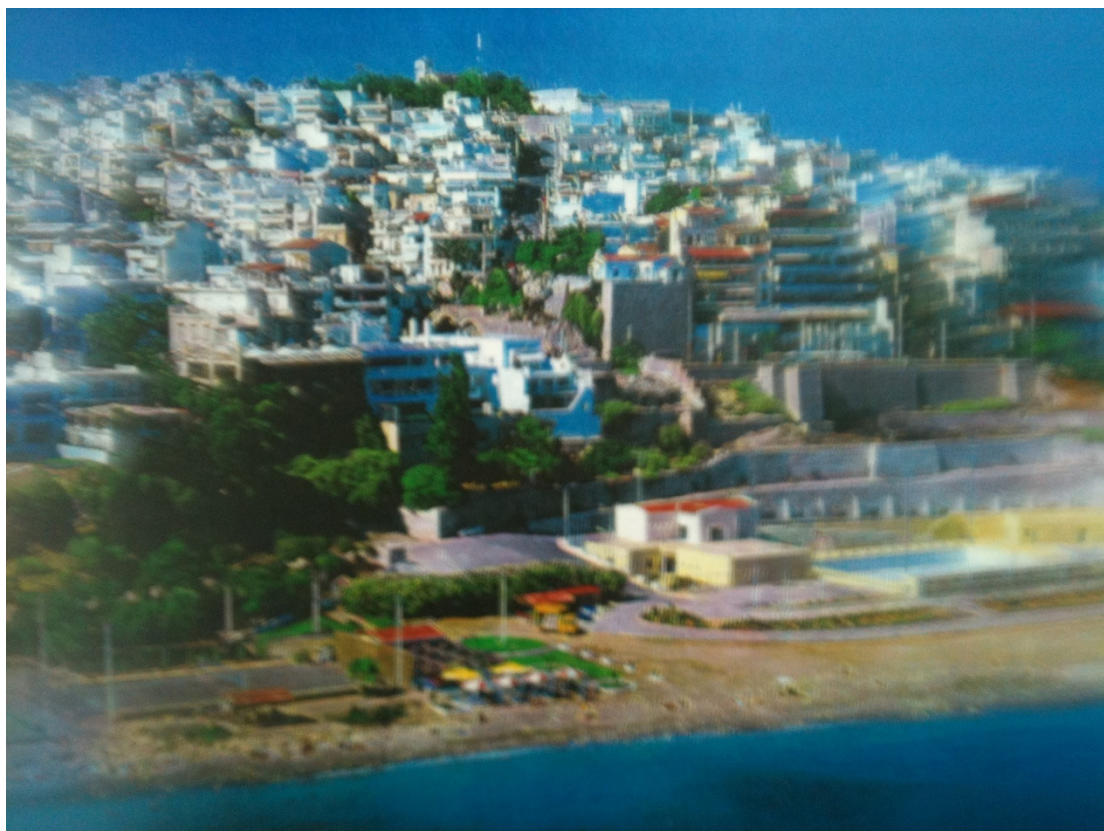
Συζητάμε για την κατασκευή παρκινγκ, για την κατασκευή ανισόπεδων κόμβων, για δημοτικές συγκοινωνίες. Ακόμη για την εξεύρεση ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου, την δημιουργία πνευματικών κέντρων για την πνευματική καλλιέργεια και την πληροφόρηση του πολίτη ή για την αξιοποίηση και ανάδειξη των αρχαιολογικών χώρων. Έτσι ο κάτοικος της πόλης να μην νιώθει ότι έχει χάσει την συνείδηση του, να ζει με πνευματικούς ορίζοντες και μελλοντικούς στόχους. Χρειάζεται να κάνουμε συντήρηση και να προσέξουμε τους αρχαιολογικούς χώρους και τα μνημεία.



Μια από τις ελάχιστες παιδικές χαρές, στην πλατεία Τερψιθέας.



Το πάρκο Δηλαβέρη



Άποψη της πλαζ βοτσαλάκια (από το βιβλίο του Γ. Σταινχάουερ, Ματίνας Μαλικούτη και Βάσια Τσοκόπουλου: <<Πειραιάς κέντρο ναυτιλίας και πολιτισμού>> σελ 88)

5.2 ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΚΑΣΤΕΛΑΣ - ΠΡΟΦΗΤΗ ΗΛΙΑ

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ : Για την περιοχή αυτή υπάρχει έλλειψη υπαίθριου χώρου παιχνιδιού για τα παιδιά καθώς και η έλλειψη πρασίνου στα προαύλια των σχολείων και των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων. Ακόμη η έλλειψη ελεύθερου χώρου για την αναψυχή των κατοικιών. Έχουμε μεγάλο πρόβλημα στον τρόπο σταθμεύσεων των αυτοκινήτων και δημιουργείται η παράνομη στάθμευση κατά μήκος των οδών, που σε ώρες αιχμής ξεπερνάει το 50% και οφείλεται στην έλλειψη επαρκών χώρων στάθμευσης. Από τα αρχαία μνημεία το Σηράγγειο στην παραλία Βοτσαλάκια είναι εγκαταλειμμένο.

ΕΠΙΛΥΣΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ : Για την περιοχή της Καστέλας – Προφήτη Ηλία θα πρέπει να οργανώσουμε δίκτυο πεζοδρόμησης που θα συνέδεαν τις περιοχές κατοικίας με τους οργανωμένους χώρους αναψυχής, καθώς και την αναστήλωση του αρχαίου θεάτρου.

Για τον Προφήτη Ηλία προτείνω την λειτουργία κέντρου νεότητας στο Μπούουλιγκ και την δημιουργία χώρου πρασίνου στον αρχαιολογικό χώρο. Επίσης, θα πρέπει να ανοίξει και να αποδοθεί στους κατοίκους το οικόπεδο της παλιάς δεξαμενής του Προφήτη Ηλία (οδός Μουσών, Ελευθερίου Βενιζέλου και Ρήγα Φεραίου) και να αναμορφωθεί η παιδική χαρά.

Στην Καστέλα στο Ναυτικό Όμιλο θα πρέπει να σωθούν τα υπολείμματα από τον Πύργο της οχύρωσης του ιερού της Μουνιχίας Αρτέμιδος. Στην παραλία της Καστέλας, στην περιοχή βοτσαλάκια βρίσκεται το φυσικό κοίλωμα του << Σηράγγιου>>. Οι ανασκαφές αποκάλυψαν τη στοά που εισχωρεί σε βάθος 12 μέτρων μέσα στο βράχο, κάτω από την λεωφόρο Φαλήρου (Β. Παύλου). Στην παραλιακή ζώνη της Πειραιϊκής και μέσα στην λιμενική ζώνη του Ο.Λ.Π. στην Ακτή Ξαβερίου, θα πρέπει να σωθούν τα ερείπια από το Θεμιστόκλειο Τείχος.



Άποψη της οδού Αφεντούλη. Είναι εμφανής η έλλειψη χώρων στάθμευσης .



Το Αρχαιολογικό Μουσείο του Πειραιά.

5.3 ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΚΤΗ ΠΕΙΡΑΙΑ ΑΠΟ ΣΧΟΛΗ ΔΟΚΙΜΩΝ ΕΩΣ ΜΙΚΡΟΛΙΜΑΝΟ

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ : Σε σχέση με το πράσινο της πόλης θα πρέπει να αναφέρουμε ότι είναι ελάχιστοι οι ελεύθεροι χώροι και οι χώροι πρασίνου γενικότερα και είναι ανεπαρκές το πράσινο στους αρχαιολογικούς χώρους και στα μνημεία.

Υπάρχει έλλειψη ελευθέρου χώρου για την αναψυχή των κατοικιών.

Έχουμε μεγάλο πρόβλημα στον τρόπο σταθμεύσεων των αυτοκινήτων και όσον αφορά το οδικό δίκτυο είναι ανεπαρκές. Δεν υπάρχει ποδηλατοδρόμος και Κέντρα Νεότητας.

ΕΠΙΛΥΣΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ: Στην παραλία της Πειραιϊκής Χερσονήσου θα πρέπει να διαμορφωθεί ζώνη αναψυχής και πολιτιστικών δραστηριοτήτων με δενδροφύτευση και πεζοδρόμηση η οποία θα αναδείκνυε την περιοχή που υπάρχει το τείχος και θα συντελούσε στην πρόσβαση στην ακτή από τους κατοίκους και τους επισκέπτες.

Στην προβλήτα της Ζέας θα πρέπει να δημιουργηθεί ένας δεύτερος χώρος αναψυχής κα περιπάτου με απαγόρευση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης οχημάτων. Επίσης προτείνω την μεταφορά των ταχύπλων σκαφών από την Ζέα στην μαρίνα του Αθλητικού Κέντρου Νέου Φαλήρου.

Η πλαζ Βοτσαλάκια προτείνω να οργανωθεί ως χώρος πρασίνου, αναψυχής και αθλητισμού.

Στον χώρο του Μικρολίμανου να διαμορφώσουν πεζόδρομους με οργάνωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων και χώρους στάθμευσης στα δύο άκρα του και την αναστήλωση των ερειπωμένων παραδοσιακών σπιτιών της περιοχής και την χρησιμοποίησή τους για τις ανάγκες του κοινωνικού τουρισμού νέων.

Επίσης, να γίνει και η αποπεράτωση του Πνευματικού Κέντρου (Βίλα Ζαχαρία) και η λειτουργία του από την τοπική Αυτοδιοίκηση και η μεταφορά της Σχολής Δοκίμων στις Σπέτσες η οποία θα είχε ως αποτέλεσμα την αποδέσμευση ενός σημαντικού τμήματος της ακτής.

Επέκταση του κέντρου πόλης (δημόσια κτίρια και κοινωνικός εξοπλισμός ,εκπαίδευση , αθλητισμός).Διατήρηση και ανάδειξη των ιστορικών κτιρίων με ενδεχόμενη ένταξη σε αυτά νέων λειτουργιών .



Το λιμάνι της Ζέας. Στο βάθος διακρίνεται ο βραχίονας της Φρεατύδας (από το βιβλίο του Γ. Σταινχάουερ, Ματίνας Μαλικούτη και Βάσια Τσοκόπουλου: <<Πειραιάς κέντρο ναυτιλίας και πολιτισμού>>,σελ 318).



¹Άποψη του Τουρκολίμανου και των κέντρων αναψυχής (από το βιβλίο του Γ. Σταινχάουερ, Ματίνας Μαλικούτη και Βάσια Τσοκόπουλου: <<Πειραιάς κέντρο ναυτιλίας και πολιτισμού>>,σελ 313)

ΔΙΑΛΕΞΗ 2002 {ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ}

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑΣ ΕΩΣ ΤΟ 1835

1. Χατζημανωλάκη Γ.Ε. : << Το λιμάνι του Πειραιά στη διαδρομή των αιώνων>>, Πειραιάς 1993, σελ 19,20
2. Νεώτερο εγκυκλοπαιδικό λεξικό << Ηλίου>>, Τόμος 15, σελ 655.
3. Σταινχάουερ Α., Μαλικούτη Ματίνα Γ., Τσοκόπουλος Βάσιος : << Πειραιάς Κέντρο Ναυτιλίας και Πολιτικής >>
4. Χατζημανωλάκη Γ.Ε., ορ.cit., σελ.21.
5. Ζουμπουλίδης Κ . : << Σχεδιάσμα Ιστορίας του Πειραιώς>>, Δελτίο Ο/Λ.Π. 1950, Τεύχος 2, σελ 27.
6. Μελάς Ιωάννης :<< Ιστορία της Πόλεως του Πειραιά>>, τόμος Α', Αθήνα, 1976, σελ 144.
7. Πανάγος Χρ. :<< Ο Πειραιεύς (οικονομική και ιστορική έρευνα)>>, Εκδόσεις Άλφα, σελ99.
8. Χατζημανωλάκης Γ.Ε. , ορ.cit., σελ.26.
9. Πανάγος Χρ. :<< Ο Πειραιεύς (οικονομική και ιστορική έρευνα)>>, Εκδόσεις Άλφα, σελ 103- 104.
10. Δρόσος Γ. : Ένας μικρός οδηγός του Αρχαίου Πειραιά>>, Εφημ. <<Φωνή του Πειραιώς >>, 31/12/1974
11. Χατζημανωλάκη Γ.Ε. , ορ.cit., σελ.27.
12. Χατζημανωλάκη Γ.Ε. , ορ.cit., σελ.28.
13. Χατζημανωλάκη Γ.Ε., ορ.cit., σελ.33-34.
14. Παυσανίας : << Αττικά>>, Α,2.
15. Πανάγου Χρ. : << Πειραιεύς>>, σελ 107.
16. Αριστοτέλης : << Αθηναίων Πολιτεία>>.
17. Χατζημανωλάκη Γ.Ε., ορ.cit., σελ.35.
18. Σταινχάουερ Γεώργιος Α., Μαλικούτη Μ. Γ., Τσοκόπουλος Β. ορ.cit., σελ.49.
19. Πανάγος Χρ. ορ.cit., σελ.202.

20. Χατζημανωλάκη Γ.Ε., σελ.39- 40.
21. Σταινχάουερ Γεώργιος Α., Μαλικούτη Μ. Γ., Τσοκόπουλος Β. ορ.cit., σελ.95.
22. Σταινχάουερ Γεώργιος Α., Μαλικούτη Μ. Γ., Τσοκόπουλος Β. ορ.cit., σελ.96.
23. Εγκυκλοπαιδικό λεξικό << Ηλίου>>, Τόμος 15, σελ 661, 662.
24. Σταινχάουερ Γεώργιος, Μαλικούτη Μ., Τσοκόπουλος Β. ορ.cit., σελ.68.
25. Χατζημανωλάκης Γ.Ε. , ορ.cit., σελ.41.
26. Σταινχάουερ Γεώργιος, Μαλικούτη Μ., Τσοκόπουλος Β. ορ.cit., σελ.79.
27. Χατζημανωλάκη Γ.Ε. , ορ.cit., σελ.42.
28. Σταινχάουερ Γεώργιος, Μαλικούτη Μ., Τσοκόπουλος Β. ορ.cit., σελ.80.
29. Χατζημανωλάκη Γ.Ε., ορ.cit., σελ.43.
30. Εγκυκλοπαιδικό λεξικό << Ηλίου>>, Τόμος 15, σελ 667.
31. Εγκυκλοπαιδικό λεξικό << Ηλίου>>, Τόμος 15, σελ 668,669.

32. Ρος Λ.: << Αναμνήσεις και Εντυπώσεις από την Ελλάδα>>.
33. Μελετόπουλος Ι . : << Η Δημιουργία του Πειραιώς και το πρώτο σχέδιο, ΑΑΥΥ >>, Πρώτοι Έλληνες τεχνικοί επιστήμονες
34. Μελετόπουλος Ι . : << Η δημιουργία του Πειραιώς , Πειραιεύς 1969.
35. Τσοκόπουλος Β. : << Πειραιάς 1835- 1870, Εισαγωγή στην Ιστορία του Ελληνικού Μάντσεστερ>>.
36. Leo von Klenze : << Aphoristische Bemerkungen gesammeit auf seine Reise nach Gnechelamd>>, Berlin 1838
37. Σαρρόπουλος Κ. : <<Αρχιτέκτονες της Νεοκλασικής Αθήνας>>, Αθήνα 1993, σελ 40
38. Τσοκόπουλος Β.: << Πειραιάς 1835-70, Αθήνα 1984, σελ 41.

Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΑΠΟ ΤΟ 1835 ΕΩΣ ΤΟ 1870

1. Μελετόπουλος Ι. : << Πειραιϊκά>>, Αθήνα 1945, σελ 60.
2. Μιχέλη Λίζα : << Πειραιϊς από το Πόρτο Λεόνε στη Μαγχεστρία της Ανατολής >>, σελ 85.
3. Σταινχάουερ Γεώργιος, Μαλικούτη Μ., Τσοκόπουλος Β.: << Πειραιϊς, κέντρο ναυτιλίας και πολιτισμού>>.
4. Μιχέλη Λίζα, ορ, cit., σελ 87.
5. Ντόριζας Ν. Σ. : << Τα κτίρια του Πειραιϊα κατά τον 19^ο αιώνα>>, Εταιρεία φίλων του Δημοτικού Θεάτρου Πειραιϊα.
6. Τσοκόπουλος Β.:<< Πειραιϊς 1835-1870, Εισαγωγή στην ιστορία του ελληνικού Μάντσεστερ>>.
7. Ντόριζας Νικόλας Σ., ορ, cit, σελ 52.
8. Τριανταφυλλίδης Σ. : << Πειραιεύς, Το λιμάνι της Ελλάδος >>, εφημ. ΕΣΤΙΑ, Μάρτιος 1994, μέρος 4
9. Σταινχάουερ Γεώργιος, Μαλικούτη Μ., Τσοκόπουλος Β. ορ.cit., σελ.151.
10. Αγγελόπουλος Γ . :<< Στατιστική Πειραιϊως, ATHENS 1852.
11. Μελετόπουλος Ι.: << Πειραιϊκά>>, Αθήνα 1945, σελ 17, 118.
12. Ντόριζας Νικόλας Σ. , ορ, cit, σελ 53,54.
13. Ντόριζας Νικόλας Σ. , ορ, cit, σελ 60.
14. Μιχέλη Λ., ορ, cit., σελ 94,95.
15. Ντόριζας Νικόλας Σ., ορ, cit, σελ 53,54.
16. Σταινχάουερ Γεώργιος, Μ. Μαλικούτη, Β. Τσοκόπουλος ορ.cit., σελ.170.
17. Ντόριζας Νικόλας Σ. , ορ, cit, σελ 61.
18. Καμπούρογλου Π. : << Ιστορία του Πειραιϊως. Από το 1833 ως το 1882 έτος >>,σελ 53,54.
19. Χατζημανωλάκη Γ., ορ.cit., σελ.75.
20. Αγγελόπουλος Γ.: << Στατιστική Πειραιϊως >>, Πειραιεύς 1852, σελ 27.
21. Αγγελόπουλος Γ.:ορ. cit σελ 40, 43.

22. Μιχέλη Λίζα, ορ, cit., σελ 124, 125.
23. Ντόριζας Νικόλας Σ., ορ, cit, σελ 143,144.
24. Ντόριζας Νικόλας Σ., ορ, cit, σελ 159,160,163.

Ο ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΑΠΟ ΤΟ 1870 ΕΩΣ ΤΟ 1945

1. Καλαμίση Νικ. : << Η βιομηχανία του Πειραιώς από το 1840 ως το 1960>>, Πειραιεύς 1960.
2. Καλαμίση Νικ. , ορ.cit.
3. Χαρλαύτη Τζελίνα, ορ. cit., σελ29.
4. Τσοκόπουλος Βάσιος, ορ. cit., σελ 258.
5. Τσοκόπουλος Βάσιος, ορ. cit., σελ 261, 262, 265.
6. Τσοκόπουλος Βάσιος, ορ. cit., σελ 270, 273.
7. Ζουμπουλίδη Κ. : << Πειραιεύς>>.<< Εμπορική Εγκυκλοπαίδεια>>, 1938, τομ. Γ΄, σελ 254.
8. Τσοκόπουλος Βάσιος, ορ. cit., σελ 282.
9. Μπινιάρης Στέλιος: << Ο Πειραιάς του Μεσοπολέμου και της κατοχής >>,<<Φιλολογική Στέγη Πειραιώς >>.
10. Μητροπούλου Ιωαν. Δ.: << Γενικά και Πειραιικά θέματα>>, 1951, σελ 35,37.

Ο ΣΥΓΧΡΟΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

1. <<Επιχείρηση πολεοδομική ανασυγκρότηση –γενικό πολεοδομικό σχέδιο του δήμου Πειραιά >> ,Υ.ΠΕ.Χ.ΔΕ ,Μάιος 1986 σελ. 70.
2. <<Επιχείρηση πολεοδομική ανασυγκρότηση –γενικό πολεοδομικό σχέδιο του δήμου Πειραιά >> ,Υ.ΠΕ.Χ.ΔΕ ,Μάιος 1986 σελ. 76.
3. <<Επιχείρηση πολεοδομική ανασυγκρότηση –γενικό πολεοδομικό σχέδιο του δήμου Πειραιά >> ,Υ.ΠΕ.Χ.ΔΕ ,Μάιος 1986 σελ. 9,10.
4. Τοπικό αναπτυξιακό πρόγραμμα Ιούλιος 1970 ,σελ 11.
5. Τοπικό αναπτυξιακό πρόγραμμα Ιούλιος 1970 ,σελ 18
6. Τοπικό αναπτυξιακό πρόγραμμα Ιούλιος 1970 ,σελ 156
7. Τοπικό αναπτυξιακό πρόγραμμα Ιούλιος 1970 ,σελ 95,100
8. Τοπικό αναπτυξιακό πρόγραμμα Ιούλιος 1970 ,σελ 202
9. Τοπικό αναπτυξιακό πρόγραμμα Ιούλιος 1970 ,σελ 157
10. Τοπικό αναπτυξιακό πρόγραμμα Ιούλιος 1970 ,σελ 191
11. Τριανταφυλλίδης Σταύρος ,op.cit,σελ 32,36
12. Τριανταφυλλίδης Σταύρος ,op.cit,σελ 55,56
13. Τριανταφυλλίδης Σταύρος ,op.cit,σελ 115
14. Τριανταφυλλίδης Σταύρος ,op.cit,σελ 168
15. Τριανταφυλλίδης Σταύρος ,op.cit,σελ 185
16. <<Επιχείρηση πολεοδομική ανασυγκρότηση –γενικό πολεοδομικό σχέδιο του δήμου Πειραιά >>,op ,cit 112, 114

ΠΑΡΑΤΗΡΩΝΤΑΣ ΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ

1. Βαλεριανού Κ., Παναγιωτάτου Ε., Δήμος Πειραιά, Ε.Μ.Π., Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, Αθήνα 2006.