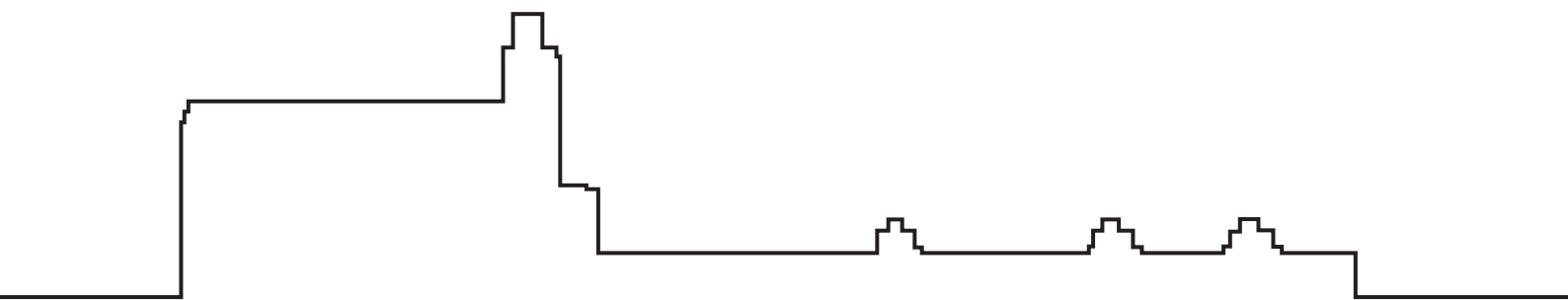


ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΑΚΤΗ ΠΕΙΡΑΙΑ
ανάλυση και κριτική



ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΑΚΤΗ ΠΕΙΡΑΙΑ
ανάλυση και κριτική

ΔΙΑΛΕΞΗ, ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠ, ΣΠΕΤΕΜΒΡΙΟΣ 2012
ΤΣΩΚΟΣ - ΠΑΠΠΑΣ ΑΝΔΡΕΑΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ: ΜΙΧΑ ΕΙΡΗΝΗ
ΒΟΗΘΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΜΠΕΛΑΒΙΛΑΣ ΝΙΚΟΣ
ΤΟΜΕΑΣ ΙΙ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ

Περιεχόμενα

Πρόλογος	4
Η σχέση λιμανιού - πόλης	
<i>Ιστορική αναδρομή σχέσης πόλης - λιμανιού</i>	8
<i>Επιρροές μεταμοντέρνας κουλτούρας και νεοφιλελεύθερων πρακτικών παρα-</i>	
<i>γωγής χώρου στον λιμενικό χώρο</i>	12
Το πρόγραμμα της "Πολιτιστικής Ακτής"	
<i>Προθέσεις - Στόχοι Πολιτιστικής Ακτής σύμφωνα με ΟΛΠ</i>	20
<i>Ανάλυση προγράμματος Πολιτιστικής Ακτής</i>	21
Σχέση πόλης-λιμανιού. Η περίπτωση του Πειραιά	29
Συμπεράσματα - Κριτική	43
Επίλογος	47
Βιβλιογραφία	49

Πρόλογος

Το κεντρικό λιμάνι αποτελεί εμβληματικό χαρακτηριστικό της πόλης του Πειραιά και η σχέση μεταξύ τους παραμένει αδιάρρηκτη στο πέρασμα των αιώνων. Οι λόγοι για τους οποίους συμβαίνει αυτό είναι αρκετοί, πολυδιάστατοι και αλληλένδετοι. Κατ' αρχήν τοπογραφικά το λιμάνι ακολουθώντας το ίχνος της φυσικής θαλάσσιας εσοχής στην πειραιϊκή χερσόνησο πρακτικά εισέρχεται βαθιά στον αστικό ιστό κάτι που έχει ως αποτέλεσμα ένα μεγάλο κομμάτι του παραλιακού μετώπου της πόλης να ταυτίζεται με το λιμάνι, ειδικότερα αν λάβει κανείς υπ' όψιν του την εγγύτητα αυτού στο αστικό κέντρο του Πειραιά. Επίσης ένας άλλος λόγος για τον οποίο το λιμάνι και η πόλη αλληλοσυσχετίζονται είναι ότι οι προσβάσεις κάθε τύπου (οδικές, σιδηροδρομικές) που τροφοδοτούν το λιμάνι λόγω την θέσης του και της τοπογραφικής του σχέσης με την πόλη του Πειραιά διέρχονται σχεδόν στο σύνολό τους μέσα από αυτήν με τις θετικές (προσβασιμότητα, προσέλκυση εμπορίου) και τις αρνητικές τους συνέπειες (διαχωρισμός περιοχών από άξονες έντονης κυκλοφορίας, κυκλοφοριακό πρόβλημα, μόλυνση και εν γένει υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος). Εκτός όμως από τις αιτίες με χωρικό και τοπογραφικό υπόβαθρο υπάρχουν και ορισμένες με οικονομικό, με βασικό άξονα τον διαχρονικό ρόλο του λιμανιού ως πρωταρχικό οικονομικό παράγοντα ανάπτυξης της πόλης. Στον 20ο αιώνα το λιμάνι έδωσε τα λειτουργικά, χωρικά και οικονομικά μέσα για να αποκτήσει ο Πειραιάς χαρακτηριστικά βιομηχανικής πόλης. Επίσης στην παρούσα φάση, μετά και την περίοδο αποβιομηχάνισης που έζησε η πόλη τις 3 τελευταίες δεκαετίες του 20ου αιώνα, το λιμάνι τροφοδοτεί την πόλη με επιχειρηματικές (κυρίως ναυτιλιακές), τουριστικές και εμπορικές δραστηριότητες. Δεν είναι τυχαίο ότι διαχρονικά όποτε το λιμάνι για οποιονδήποτε λόγο παρήκμαζε, το ίδιο συνέβαινε και στην πόλη.

Γίνεται προφανές λοιπόν ότι το λιμάνι μπορεί να επηρεάσει σε μεγάλο βαθμό την πόλη στην οποία επαφίεται. Υπό αυτό το πρίσμα προκύπτει η ανάγκη μιας κριτικής τοποθέτησης απέναντι στο μεγαλεπήβολο πρόγραμμα ανάπτυξης, αναδιάρθρωσης και επέκτασης του κεντρικού λιμανιού που ανακοίνωσε ο ΟΛΠ στο πλαίσιο του επενδυτικού προγράμματος για το λιμάνι και την πόλη του Πειραιά για την περίοδο 2012-16. Αν λάβει κανείς υπ' όψιν του τόσο την αλλαγή χρήσεων από λιμενικές σε πολιτιστικές όσο και την αλλαγή της προσβασιμότητας σε σημαντικό κομμάτι του λιμανιού, την γενικότερη αναδιάρθρωση των λειτουργιών του, την επέκτασή του με νέες αποβάθρες και κρηπιδώματα και την αναμενόμενη (από τον ΟΛΠ) αύξηση της τουριστικής κίνησης μπορεί εύκολα να καταλάβει ότι πρόκειται για μεγάλης κλίμακας παρεμβάσεις στο λιμενικό συγκρότημα, παρεμβάσεις οι οποίες έχουν την δυνατότητα να επηρεάσουν άμεσα ή έμμεσα με θετικό ή αρνητικό τρόπο τον αστικό ιστό.

Τα ερωτήματα που εγείρονται για τις επιπτώσεις

των παρεμβάσεων στη σχέση πόλης-λιμανιού αφορούν αφενός την υιοθέτηση από τον ΟΛΠ μιας στρατηγικής ευρέως διαδεδομένης τις τελευταίες δεκαετίες σε πολλούς λιμενικούς χώρους της Ευρώπης, με έντονες χωρο-κοινωνικές συνέπειες, αφετέρου τις τοπικές ιδιαιτερότητες που εντοπίζει κανείς στην πόλη του Πειραιά και στη σχέση της ιστορικά με το λιμάνι. Στο πλαίσιο αυτό στην εργασία διερευνούνται αρχικά οι θεωρητικές επεξεργασίες που αφορούν την ιστορική εξέλιξη της σχέσης πόλης-λιμένα καθώς και τον ρόλο που έπαιξαν η μεταμοντέρνα κουλτούρα και οι νεοφιλελεύθερες πρακτικές αστικής διαμόρφωσης, στη δημιουργία και αξιοποίηση των ανενεργών λιμενικών χώρων. Στη συνέχεια παρουσιάζεται το πρόγραμμα, το περιεχόμενο και οι στόχοι της Πολιτιστικής Ακτής που σκοπεύει να εφαρμόσει ο ΟΛΠ στο κεντρικό λιμάνι του Πειραιά, και, για την κατανόηση της σημασίας του, επιχειρείται η ανάδειξη των παραγόντων που ιστορικά καθόρισαν τη σχέση πόλης-λιμανιού στον Πειραιά. Η διερεύνηση αυτή αναδεικνύει τις σχέσεις αλληλεξάρτησης και λειτουργικής αλληλοσυμπλήρωσης που διέπουν διαχρονικά το λιμάνι και την πόλη του Πειραιά, κάτι το οποίο κάνει απαραίτητη την επανεξέταση του προγράμματος της ανάπλασης της «Πολιτιστικής Ακτής» σε ένα πλαίσιο ενιαίου πολιτιστικού και εν γένει αναπτυξιακού σχεδιασμού για τον Πειραιά.

Η εκπόνηση της εργασίας βασίστηκε σε μεθόδους οι οποίες περιλαμβάνουν βιβλιογραφική έρευνα, ηλεκτρονικής μορφής και μη, επιτόπια παρατήρηση των τόπων και των συνθηκών υπό μελέτη και ανάλυση ερευνών και μελετών σχετικών με την περιοχή αναφοράς, το πρόγραμμα ανάπλασης και γενικότερα την σχέση λιμανιού-πόλης.



Η σχέση λιμανιού-πόλης



Ιστορική αναδρομή σχέσης πόλης - λιμανιού

1ο κατά Hoyle στάδιο

Λόγω του ότι τα λιμάνια εξ αρχής είχαν τον ρόλο της εξυπηρέτησης ανθρωπίνων αναγκών που αναφέρονταν σε εμπόριο και μετακινήσεις είναι λογικό αυτά να τοποθετούνταν σε άμεση σχέση με τα εκάστοτε αστικά κέντρα. Τους τελευταίους δύο αιώνες μετά και την βιομηχανική επανάσταση αυτή η σχέση άρχισε να μεταλλάσσεται και να αλλάζει χαρακτηριστικά. Ένα πολύ χρήσιμο πλαίσιο μέσω του οποίου μπορεί να αναλυθεί η εξέλιξη αυτής της σχέσης πόλης-λιμένα είναι τα 6 διακριτά στάδια που αναγνωρίζει ο γεωγράφος Hoyle¹. Το πρώτο στάδιο αναφέρεται στην περίοδο από την αρχαιότητα μέχρι τις αρχές του 19^{ου} αιώνα, οπότε και ισχύει η στενή χωρική και λειτουργική σχέση μεταξύ λιμανιού και πόλης. Λόγω του εν γένει πρωτογενή χαρακτήρα των μεταφορών και του εμπορίου σε αυτή την εποχή αλλά, της γενικότερης κλίμακας ζωής των ανθρώπων και των περιορισμών που υπήρχαν σε μέσα επεξεργασίας, διαχείρισης και μεταφοράς των εμπορευμάτων οι πόλεις-καταναλωτές και παραγωγοί βρισκότουσαν σε άμεση σχέση με το λιμάνι, πρακτικά ταυτίζονταν (παραδείγματα Βενετία, Γένοβα, Κωνσταντινούπολη) ή δημιουργούσαν το λιμάνι που θα τις εξυπηρετούσε (παράδειγμα Αθήνα-Πειραιάς, Ρώμη-Civitavecchia) το οποίο δημιουργούσε και τον αντίστοιχο αστικό ιστό γύρω του². Χωρικά η αμεσότητα της σχέσης αποτυπώνονταν στην ταύτιση της πόλης και του λιμανιού, με τα μεγέθη τους να μεταβάλλονται αναλογικά και τα όρια ανάμεσά τους να είναι δυσδιάκριτα. Κοινωνικά, επίσης, στην συνοχή μεταξύ των πληθυσμιακών ομάδων που επωφελούνταν οικονομικά και μη από το εμπόριο, των ομάδων που εργασιακά βασίζονταν στην λειτουργία του λιμανιού, των ομάδων που κατανάλωναν τα εισαχθέντα προϊόντα από το λιμάνι και των ομάδων που παρήγαγαν τα εξαγόμενα προϊόντα, στα πλαίσια πάντα της εκάστοτε κοινωνικής δομής. Τέλος, και λειτουργικά με την απρόσκοπτη συνύπαρξη λιμενικών και αστικών χρήσεων.

2ο κατά Hoyle στάδιο

Αυτή η άμεση σχέση μεταξύ λιμανιού και πόλης αρχίζει να διαταρράσσεται με την βιομηχανική επανάσταση στις αρχές του 19^{ου} αιώνα και μέχρι τις αρχές του 20^{ου} αιώνα εντοπίζεται από τον Hoyle το δεύτερο στάδιο, το οποίο χαρακτηρίζεται από την χωρική επέκταση του λιμανιού και την υιοθέτηση νέων τεχνολογιών από αυτό. Με την ένταξη σε όλες τις εκφάνσεις της ζωής των ανθρώπων, μηχανολογικά εξελιγμένων τεχνολογιών, με κυριότερη τον ατμό άρχισαν να αλλάζουν τον χαρακτήρα των εμπορικών σχέσεων καθώς και τις απαιτήσεις στις μεταφορές, την παραγωγή και την κατανάλωση αγαθών. Τις αλλαγές αυτές αναγκάστηκαν να ακολουθήσουν και τα λιμάνια τόσο για να αξιοποιήσουν καλύτερα τα νέα

1.Hoyle B.S., Pinder D.A., *European portcities in transition*, στο Καραϊσκάκη Δ. (2011), *Στοιχεία τομής λιμένων και πόλεων*, διάλεξη σχολής Αρχιτεκτόνων ΕΜΠ

2. «Ως και αρκετά μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο τα λιμάνια δημιουργούσαν τις πόλεις» Glenn Norcliffe , Keith Bassett and Tony Hoare (1996), *The emergence of postmodernism on the urban waterfront*, μετάφρ. Καραϊσκάκη Δ., www.arch.ntua.gr/envlab

ΣΤΑΔΙΑ	ΣΥΜΒΟΛΙΣΜΟΣ	ΠΕΡΙΟΔΟΣ	ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ
	λιμάνι πόλη		
πρωτογενές λιμάνι/πόλη		αρχαιότητα - 19ος αιώνας	στενή χωρική και λειτουργική σχέση μεταξύ πόλης/λιμένα
εξαπλούμενο λιμάνι/πόλη		19ος αιώνας - αρχές 20ου αιώνα	η ταχεία εμπορική και βιομηχανική ανάπτυξη αναγκάζει το λιμάνι να επεκταθεί πέρα από τα όρια της πόλης
μοντέρνο βιομηχανικό λιμάνι/πόλη		μέσα 20ου αιώνα	βιομηχανική ανάπτυξη και εισαγωγή εμπορευματοκιβωτίων και πλοίων Ro-Ro που απαιτούν νέες εγκαταστάσεις και περισσότερο χώρο
υποχώρηση από το υδάτινο μέτωπο		1960-1980	αλλαγές στην τεχνολογία της ναυτιλίας ωθούν την ανάπτυξη ξεχωριστών χώρων για τη λιμενική βιομηχανία
αναδιαμόρφωση του υδάτινου μετώπου		1980-1990	το μεγάλης κλίμακας μοντέρνο λιμάνι καταλαμβάνει τεράστιες εκτάσεις υδάτινης και χερσαίας επιφάνειας ανάγκη αναδιαμόρφωσης αρχικού πυρήνα
επαναπροσδιορισμός των συνδέσμων λιμένα/πόλης		1990 - σήμερα	η παγκοσμιοποίηση και οι συνδυασμένες μεταφορές μεταβάλλουν το ρόλο του λιμένα, οι σύνδεσμοι πόλεων/λιμένων ανανεώνονται και η αστική αναδιαμόρφωση βοηθάει στη καλύτερη ένταξη λιμένα και πόλης στο περιβάλλον

Πίνακας 1. Τα 6 στάδια της εξέλιξης της σχέσης πόλης-λιμανιού σύμφωνα με τον Hoyle

δεδομένα στο εμπόριο (και προφανώς να έχουν περαιτέρω οικονομικά οφέλη) όσο και για να υποστηρίξουν τον ρόλο τους στις διαδρομές του εμπορίου ανά τον κόσμο στο πλαίσιο των νέων μεταφορικών δεδομένων που ανέκυψαν με την ανάπτυξη των χερσαίων μεταφορών, κυρίως υπό την μορφή του σιδηρόδρομου. Ο τρόπος με τον οποίο τα λιμάνια ακολούθησαν τις εξελίξεις μετά την βιομηχανική επανάσταση αναλύεται στην χωρική επέκτασή τους έξω από τα όρια της πόλης για να χωρέσουν τα αυξημένα μεγέθη των πλοίων και τον μεγαλύτερο όγκο των εμπορευμάτων που κλήθηκαν να διαχειριστούν μέσω των εγκαταστάσεων αποθήκευσης και φορτοεκφόρτωσης. Η αύξηση της έκτασής τους μεγενθύνεται ακόμα περισσότερο αν λάβει κανείς υπ όψιν του και την έκταση των βιοτεχνιών και βιομηχανιών που εγκαταστάθηκαν κοντά στα λιμάνια για να επωφεληθούν από την εγγύτητα σε αυτά τα κέντρα θαλάσσιων μεταφορών. Αυτή η χωρική, λειτουργική και οικονομική επέκταση των λιμανιών προκάλεσε μεταβολές και στον εγγύ αστικό ιστό με προφανέστατη αυτή της αύξησης του πληθυσμού, προς ικανοποίηση της ζήτησης για νέα εργατικά χέρια στις λιμενικές βιομηχανικές ζώνες. Επίσης, άρχισε να αλλάζει και το περιβάλλον των πόλεων με τα πρώτα δείγματα μόλυνσης από την βιομηχανική δραστηριότητα. Κοινωνικά, η ανάπτυξη του εμπορίου, της βιομηχανίας αλλά και

μιας γκάμας γενικότερων υπηρεσιών παραγωγής είχε ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη μιας πλούσιας αστικής κουλτούρας και κοινωνίας έτοιμης να επωφεληθεί από τις νέες ευκαιρίες για πλουτισμό και ευημερία. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τον σαφή διαχωρισμό στην γεωγραφία των πόλεων σε περιοχές κατοικίας εργατικών στρωμάτων και πλούσιας αστικής τάξης³.

3ο κατά Hoyle στάδιο

Η εξέλιξη του δεύτερου σταδίου συνεχίζεται και στο διάστημα του μεσοπολέμου, οπότε και εντοπίζει ο Hoyle το τρίτο στάδιο στην εξέλιξη της σχέσης πόλεως-λιμένα. Σε αυτή την περίοδο συνεχίζεται η χωρική και λειτουργική επέκταση των λιμανιών, με ταυτόχρονη ανάπτυξη της βιομηχανίας και τον γενικότερο τεχνολογικό εκμοντερνισμό τους. Ταυτόχρονα, όμως, εντείνονται και τα σημεία σύγκρουσης με τον αστικό ιστό μέσω της όξυνσης των ποιοτικών και περιβαλλοντικών αντιθέσεων μεταξύ λιμενικών και βιομηχανικών χώρων.

Επέκταση λιμανιών
- αποχώρηση από τον
αστικό ιστό

Μέχρι και τον 2^ο Παγκόσμιο Πόλεμο, και παρά τον κομβικό ρόλο της βιομηχανικής επανάστασης στην εξέλιξη της σχέσης πόλης-λιμένα, θα μπορούσε να πει κάποιος ότι τα λιμάνια ήταν ο παράγοντας ο οποίος δημιουργούσε τις πόλεις. Μετά από τα μέσα του 20ού αιώνα αρχίζει να φαίνεται ότι πλέον τα λιμάνια έχουν σημαντικούς λόγους να μην είναι κοντά στις πόλεις, όπως και ότι αντίστοιχα και οι πόλεις έχουν σημαντικούς λόγους να απομακρυνθούν από τα λιμάνια⁴. Η ανάπτυξη της βιομηχανίας και των μεταφορών είχε ως αποτέλεσμα να μεταφερθούν οι βιομηχανικές εγκαταστάσεις μακριά από τα λιμενικά κέντρα στην ενδοχώρα αναζητώντας χώρους για να επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους οι οποίες συνεχώς αναπτύσσονταν, στα πλαίσια και του διαδομένου φορντικού μοντέλου μαζικής παραγωγής αγαθών. Επίσης, τα ίδια τα λιμάνια, για να ανταποκριθούν τόσο στην συνεχόμενη αύξηση στο παγκόσμιο εμπόριο όσο και στα νέα δεδομένα που έφερε η εξάπλωση του εμπορευματοκιβωτίου ως το νέο πρότυπο διαχείρισης και με-

3. «Το πρώτο, συνδεδεμένο με την κοπιώδη, βρώμικη και επικίνδυνη εργασία της κατασκευής και συντήρησης πλοίων και την μεταφορά του φορτίου, προέκυψε μέσα στις γειτονικές συνοικίες του λιμανιού. Λειτουργώντας ταυτόχρονα ως τόπος κατοικίας για τους λιμενεργάτες και ως χώρος παιχνιδιού για τους ναυτικούς σε άδεια, οι συνοικίες αυτές έγιναν με μιας από τις πιο πολύχρωμες αλλά και από τις πιο υποβαθμισμένες περιοχές του αστικού ιστού. Το δεύτερο, χαρακτηριζόμενο από επιδεικτική κατανάλωση σε άνετα αστικά σπίτια και σε σπίτια στα όρια της πόλης από τους έμπορους και τις επαγγελματικές τάξεις, δεν ήταν μόνο φυσικά διαχωρισμένο από τις λιμενικές συνοικίες - docklands (από επιλογή), αλλά ήταν και έναν ολόκληρο κοινωνικό, αισθητικό και πολιτικό κόσμο μακριά. Οι βιομηχανικές λιμενικές συνοικίες δεν ήταν ο τόπος που η τάξη των εμπόρων επέλεξε να ζήσει.» Glenn Norcliffe , Keith Bassett and Tony Hoare (1996), ό.π. σελ 6

4. «Μια απλή σύγκριση των πρώτων σήμερα λιμένων του κόσμου και των μεριζόνων κέντρων πληθυσμού δείχνει ότι τώρα πια είναι δυνατή η ύπαρξη του ενός χωρίς το άλλο» Glenn Norcliffe , Keith Bassett and Tony Hoare (1996), ό.π. σελ 6

ταφοράς εμπορευμάτων⁵, πρώτα εξάντλησαν τα περιθώρια της χωρικής επέκτασης γύρω από τα παραδοσιακά τους κέντρα και στην συνέχεια οδηγήθηκαν αναπόφευκτα στην δημιουργία των *outports* (λιμάνια μακριά από την πόλη και τους περιορισμούς κάθε τύπου που αυτή θέτει). Ταυτόχρονα με τις εξελίξεις στα λιμενικά και βιομηχανικά κέντρα, η οικονομική ανάπτυξη που έφεραν στις ανεπτυγμένες χώρες οι βελτιωμένοι μετά τον πόλεμο οικονομικοί δείκτες, και η συνεπαγόμενη βελτίωση του επιπέδου ζωής, καθώς και η στροφή από μία κουλτούρα παραγωγής σε μία κατανάλωσης, στα πλαίσια και της τριτογενοποίησης των δυτικών οικονομιών, λιγότερο ή περισσότερο άρχισαν να απαιτούν την απομάκρυνση από τις "βρώμικες" λιμενικές και βιομηχανικές χρήσεις, κάτι που εκφράστηκε από την μετακίνηση της κατοικίας και των επιχειρηματικών κέντρων προς τα προάστια.

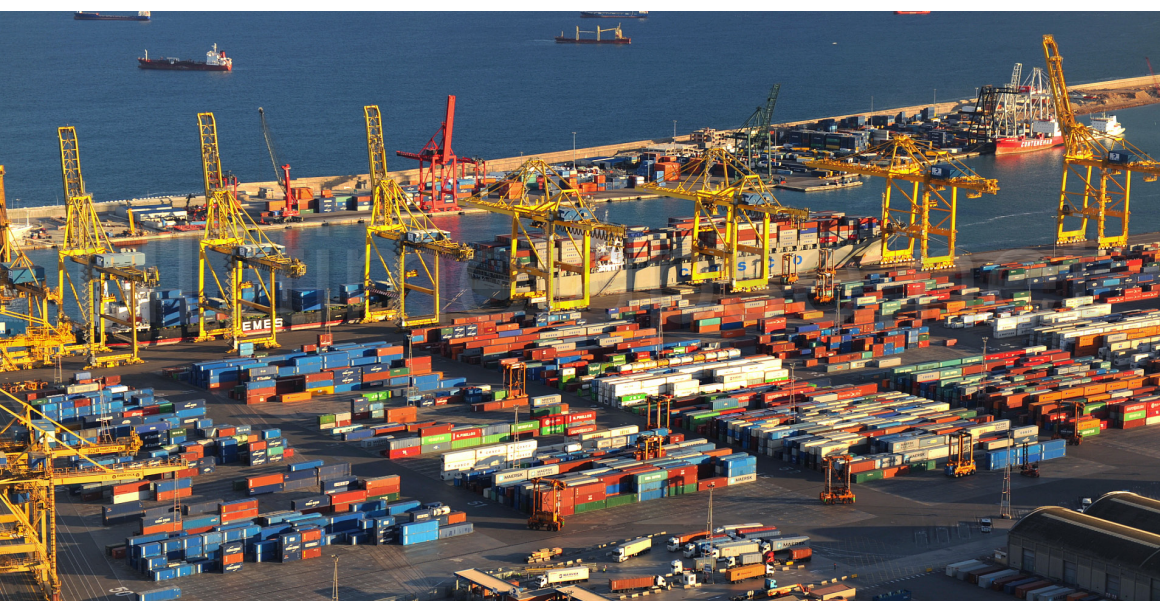
Οι αλλαγές λοιπόν στις απαιτήσεις των πόλεων από τα λιμάνια και αντιστρόφως οδήγησαν στα μέσα του 20ού αιώνα στην υποχώρηση του αστικού ιστού από το υδάτινο μέτωπο και την ταυτόχρονη αποχώρηση των λιμανιών από τα κεντρικά λιμενικά συγκροτήματα που βρίσκονταν στα κέντρα των πόλεων, μαζί με την εξάπλωση των λιμενικών εγκαταστάσεων σε χώρους μακριά από τις πόλεις. Η φάση αυτή ορίζεται από τον Hoyle ως το τέταρτο στάδιο αυτό της σχέσης πόλεων - λιμένων.

Το επόμενο στάδιο (5^ο) εντοπίζεται χρονικά στην δεκαετία του 1980, οπότε και ανακύπτει η ανάγκη αναδιαμόρφωσης και επανάκτησης του υδάτινου μετώπου το οποίο εγκατέλειψαν τα λιμάνια από την πόλη. Και τέλος στο έκτο στάδιο, το οποίο ο Hoyle τοποθετεί από την δεκαετία του 1990 μέχρι σήμερα, αναφέρεται στον επαναπροσδιορισμό της σχέσης πόλης - λιμανιού στα

4ο κατά Hoyle στάδιο

5ο και 6ο κατά Hoyle
στάδιο

5. (Η τεχνολογία των εμπορευματοκιβωτίων) «είναι μια από τις ελάχιστες συγκριτικά έννοιες που υιοθετήθηκαν από την επιδεικτικά συντηρητική ναυτιλιακή βιομηχανία από την εποχή των Φοινίκων» Cellineri. LE (1976) *Seaport Dynamics: A Regional Perspective*, από Καραϊσκάκη Δ. (2011), ό.π. σελ 6



Εικ. 2. Το Terminal Εμπορευματοκιβωτίων του λιμανιού της Βαρκελώνης, τυπικό παράδειγμα λιμανιού που επεκτάθηκε εκτός αστικού ιστού. Πηγή: Flickr

πλαίσια της παγκοσμιοποίησης, του παγκόσμιου δικτύου μεταφορών και εμπορίου αλλά και των κινήματων αστικής αναδιαμόρφωσης.

Επιρροές μεταμοντέρνας κουλτούρας και νεοφιλελεύθερων πρακτικών παραγωγής χώρου στον λιμενικό χώρο

Στα χρονικά πλαίσια των δύο τελευταίων σταδίων που περιγράφει ο Hoyle θα πρέπει να εξεταστούν οι διαδικασίες που οδήγησαν αυτή την επανάκτηση του εγκαταλειμμένου λιμενικού χώρου. Από την δεκαετία του 1970 άρχισε η παρακμή του φορντικού μοντέλου παραγωγής, κάτι που οφείλεται σε μια σειρά από λόγους που έχουν να κάνουν με την διεθνοποίηση του εμπορίου, την άνοδο των χωρών στην ανατολική Ασία ως κέντρα φθηνής παραγωγής και τις αλλαγές στα δασμολογικά δεδομένα, και είχε ως αποτέλεσμα τον σχηματισμό νέων μορφών παγκόσμιας παραγωγής, συμπεριλαμβάνοντας ένα πολύ πιο εκτεταμένο καταμερισμό εργασίας, που υποστηρίζονταν από τη διεθνοποίηση του κεφαλαίου και μια έκρηξη των διακρατικών εταιριών⁶. Για να ανταποκριθούν στα νέα δεδομένα της αποβιομηχάνισης τα λιμάνια άρχισαν να λειτουργούν υπό μια πιο επιχειρηματική σκοπιά⁷, λειτουργώντας με όρους ανταγωνισμού. Επίσης έγιναν και πιο οικονομικά, ή όπως το θέτει ο Bennett Harrison 'lean and mean'⁸. Ταυτόχρονα με την παρακμή του φορντισμού σαν κυρίαρχο μοντέλο παραγωγής άρχισε να διαμορφώνεται μια νέα αστική κουλτούρα, η οποία απέφυγε τον τεχνολογικό φονξιοναλισμό και την ομοιομορφία και στράφηκε προς τις πιο εκλεκτικιστικές αξίες του πολιτιστικού μεταμοντερνισμού⁹.

Ο μεταμοντερνισμός χαρακτηρίζεται από ποικιλομορφία, ατομοκρατία, και εξύμνηση του εκλεκτικισμού του στυλ, συχνά εξελισσόμενος ως η αντίθεση του τι εκτυλίχθητε προηγούμενα¹⁰. Αυτή η κουλτούρα, οι ιδιότητες της οποίας είναι ακόμα και σήμερα εμφανείς στο σύνολο των κοινωνιών των ανεπτυγμένων χωρών, είχε ως αποτέλεσμα να διαδοθεί η αναζήτηση για ένα "lifestyle"

Η διάδοση του "lifestyle" και οι κοινωνικοί αποκλεισμοί που αυτό προκάλεσε

6. Frobel. F. Heinrichs. J and Kreye. (1980) *The New International Division of Labour*, Cambridge University Press, Cambridge, επίμ. Jenkins, R (1987) *Transnational Corporations and Uneven Development*, Methuen, London /Thrift, NJ (1989) *The geography of international economic disorder*, από Glenn Norcliffe, Keith Bassett and Tony Hoare (1996) , ό.π. σελ 6

7. Harvey D. (1989), *From managerialism to entrepreneurialism: the transformation of urban governance in late capitalism*, από Glenn Norcliffe, Keith Bassett and Tony Hoare (1996) , ό.π. σελ 6

8. Harrison. B (1994) *Lean and Mean: the Changing Landscape of Corporate Power in the Age of Flexibility*, Basic Books, New York από από Glenn Norcliffe, Keith Bassett and Tony Hoare (1996) , ό.π. σελ 6

9. Lyotard. FF (1984) *The Postmodern Condition*, Manchester University Press, Manchester, από Glenn Norcliffe, Keith Bassett and Tony Hoare (1996) , ό.π. σελ 6

10. Glenn Norcliffe, Keith Bassett and Tony Hoare (1996) , ό.π. σελ 6

Εικ. 3. Κτήρια γραφείων και κατοικιών στην Hafencity στο Αμβούργο, δείγμα λιμενικής ανάπλασης επηρεασμένης από την μεταμοντέρνα κουλτούρα.
Πηγή: www.wikipedia.org



πιο εμφανές όταν παρατηρήσει κανείς και τα μοτίβα αναψυχής που εντοπίζονται στα αναμορφωμένα λιμενικά μέτωπα. Επίσης, από την στιγμή που στα πλαίσια της μεταμοντέρνας κουλτούρας ο καταναλωτής επιθυμεί όχι μόνο την ποσότητα αλλά και την ποιότητα της διαφοροποίησης, είναι λογικό να αναζητήσει χώρους και τόπους κατοικίας οι οποίοι να έχουν το κύρος μιας προνομιούχας τοποθεσίας την οποία λίγοι ή και κανένας άλλος να μην μπορεί να καταλάβει. Οι προνομιούχοι λόγω φυσικών χαρακτηριστικών χώροι στο εγκατελειμμένο λιμενικό μέτωπο ανταποκρίνονταν ικανοποιητικά σε αυτές τις απαιτήσεις, ενώ ταυτόχρονα τα χαμηλότερα κοινωνικά στρώματα εκδιώκονταν μακριά από τα σημεία αυτά¹². Η διαφοροποίηση αυτή εκδηλώνεται επίσης και από την μετατροπή του λιμενικού χώρου σε εστία φιλοξενίας και πολιτισμού αναφερόμενη στα εύρωστα αστικά κοινωνικά στρώματα, από την στιγμή που τα παλιά λιμάνια, εμπλουτισμένα με υπόβαθρο εγκαταστάσεων από την

12. «Αυτή η διαδικασία συνεπάγεται την αποβιομηχανοποίηση των εσωτερικών τμημάτων της πόλης και των λιμενικών χώρων που αναζωογονούνται από μέλη της νέας μεσαίας τάξης και αναπτύσσονται ως τόποι τουρισμού και πολιτισμικής κατανάλωσης. Την ίδια στιγμή, η εργατική τάξη ή οι φτωχοί που προηγουμένως κατοικούσαν σ' αυτές τις περιοχές έχουν μεταφερθεί ή οδηγηθεί σε άλλους θύλακες.» Featherstone, M (1991) *Consumer Culture and Postmodernism*, στο Glenn Norcliffe, Keith Bassett and Tony Hoare (1996) , ό.π. σελ 6

βιομηχανική επανάσταση και ανάπτυξη των προηγούμενων περιόδων, προσφέρουν σχεδόν απεριόριστες δυνατότητες για δραστηριότητες σχετικές με την ιστορική κληρονομιά.

Το νέο αστικό υδάτινο μέτωπο, εκτός από μία τοποθεσία η οποία εκπληρώνει έκδηλα έναν αριθμό χαρακτηριστικών – κλειδιών της μεταμοντέρνας κουλτούρας του καταναλωτή¹³, αποτελεί και ένα ευνοϊκό πεδίο για επενδύσεις του κτηματικού κεφαλαίου¹⁴, λόγω των συμβολισμών που περιέχει και αφορούν τόσο στη σχέση του ανθρώπου με το υδάτινο στοιχείο όσο και με την βιομηχανική κληρονομιά, αλλά και λόγω της έλλειψης αστικών μετώπων να περιορίζουν την ανάπτυξη των αναμορφωμένων ανοιχτών χώρων. Το κτηματικό κεφάλαιο, συνεπώς, στοχεύοντας επιλεκτικά σε περιοχές-ευκαιρίες όπως οι ανενεργές λιμενικές εκτάσεις, και εστιάζοντας σε κοινωνικές ομάδες οι οποίες μπορούν να επωφεληθούν από την κατεύθυνση των επενδύσεων και να συμμετάσχουν στα οφέλη αυτών (και οι οποίες προέρχονται από τα εύρωστα κομμάτια του κοινωνικού διαχωρισμού που προκαλεί η μεταμοντέρνα κουλτούρα), αντικαθιστά σταδιακά την πολιτική γενικής ρύθμισης που ήταν συναρτημένη με το κράτος πρόνοιας και τις λειτουργίες του και δρα με ολοένα πιο νεοφιλελεύθερα χαρακτηριστικά. Με άλλα λόγια δηλαδή, ο σχεδιασμός του δημόσιου χώρου, και γενικά στην πόλη και συγκεκριμένα στα υδάτινα μέτωπα των λιμανιών, μετακινείται από τον ενιαίο σχεδιασμό (planning) προς τα αποσπασματικά παραδείγματα σημειακών παρεμβάσεων υψηλού προφίλ (projects)¹⁵.

Αυτά τα projects, ακόμα και αν σύμφωνα με τις προδιαγραφές κατασκευής τους αλλά και τα δεδομένα των πραγματοποιημένων προγραμμάτων τους αποσκοπούν στη βελτίωση του δημόσιου χώρου και του κοινωνικού και πολιτιστικού υπόβαθρου της πόλης, στόχοι οι οποίοι με μία πρώτη ματιά απευθύνονται στο σύνολο των αστικών κοινωνικών στρωμάτων, στην πραγματικότητα χρησιμοποιούν τη βελτίωση των δημόσιων χώρων της πόλης για να εκκινήσουν την ανάπτυξη των ιδιωτικής ιδιο-

Το υδάτινο αστικό μέτωπο στο στόχαστρο του κτηματικού κεφαλαίου

Ο δημόσιος χώρος ως παράγοντας ανάπτυξης του ιδιωτικού κεφαλαίου

13. Glenn Norcliffe, Keith Bassett and Tony Hoare (1996) , ό.π. σελ 6

14. «Ο ρόλος αυτής της κατηγορίας κεφαλαίου είναι να επεμβαίνει στην πολεοδομική οργάνωση προκειμένου να διασφαλίζεται η ελαχιστοποίηση των προηγούμενων χρόνων κυκλοφορίας του κεφαλαίου (από την παραγωγή στην απόδοση). [...] Το κτηματικό κεφάλαιο επεμβαίνει στην πόλη με την αγορά εκτάσεων γης, οι οποίες δεσμεύονται προκειμένου να αξιοποιηθούν σύμφωνα με κάποιο πρόγραμμα ανάπτυξης. Η αξιοποίηση παίρνει τη μορφή της προσόδου (γαιοπροσόδου) την οποία αποκομίζει το ίδιο αυτό κτηματικό κεφάλαιο από το δικαίωμα χρήσης/ενοικίασης το οποίο εκχωρεί σε τρίτους, για τα κτίσματα τα οποία το ίδιο αυτό κεφάλαιο πλήρωσε να ανεγερθούν στις εκτάσεις γης που ελέγχει» Καρύδης Δ.Ν. (2006), 'Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας', Εκδόσεις Παπασωτηρίου, Αθήνα, σ.390-393.

15. Βαΐου Ντ. Μαντούβαλου Μ. Μαυρίδου Μ. (2004), Αθήνα 2004. Στα μονοπάτια της παγκοσμιοποίησης; , courses.arch.ntua.gr/108578.html

κτησίας ακινήτων¹⁶. Αυτό το γεγονός ερμηνεύεται υπό το πρίσμα του φαινομένου οι βελτιώσεις στον δημόσιο χώρο να ωφελούν την αξία της περιβάλλουσας ιδιωτικής ακίνητης περιουσίας, και υπό αυτή την έννοια η ανάπτυξη της ιδιωτικής περιουσίας βασίζεται στην εκ νέου επένδυση στην δημόσια περιουσία. Με αυτόν τον τρόπο το κράτος γίνεται συνεπενδυτής με το ιδιωτικό κεφάλαιο, με το δεύτερο όμως να λαμβάνει την υπεραξία από την επένδυση και το πρώτο τις περισσότερες φορές μονάχα το ρίσκο αυτής, με αρνητικά αποτελέσματα στα επιτόκια δανεισμού του.

Κοινωνικός διαχωρισμός
ως αποτέλεσμα
επενδύσεων στον δημόσιο
χώρο

Σύμφωνα με τον Harvey, η ανάπτυξη αυτή τις περισσότερες φορές αναφέρεται σε και ευνοεί μόνο τα κοινωνικά στρώματα τα οποία μπορούν λόγω τρόπου ζωής και οικονομικής επιφάνειας να την υποστηρίξουν, αποκλείοντας ταυτόχρονα τα φτωχότερα¹⁷. Ο αποκλεισμός αυτός έχει πολλές μορφές, και μπορεί να περιλαμβάνει διαδικασίες όπως η έμμεση εκδίωξη κοινωνικών στρωμάτων μέσω της αύξησης των τιμών τόσο των προσφερόμενων υπηρεσιών στην περιοχή όσο και της ίδιας της γης στο σημείο, ιδιωτική και μη αστυνόμευση σε περιοχές ιδιωτικής ιδιοκτησίας, αλλά και χρησιμοποίηση του ίδιου του σχεδιασμού της διαμόρφωσης των δημόσιων χώρων. Αυτό το μοτίβο ερμηνεύεται και στην ανάδυση ψευτοδημόσιων και ψευτοϊδιωτικών χώρων στην πόλη¹⁸. Με τον ορισμό ψευτοδημόσιος αναγνωρίζεται ο δημόσιος χώρος ο οποίος τελεί υπό ιδιωτικής κυριότητας, με προφανή χαρακτηριστικά ελέγχου της ταυτότητάς του, ενώ ως ψευτοϊδιωτικός ορίζεται ο δημόσιος χώρος ο οποίος τελεί υπό την κυριότητα ενός δημόσιου φορέα αλλά παράλα αυτά παρουσιάζει φαινόμενα αποκλεισμού. Στη δεύτερη κατηγορία θα μπορούσε κανείς να εντάξει τη φιλοσοφία των αναπλάσεων που έχουν λάβει χώρα στους ανενεργούς λιμενικούς χώρους από τη δεκαετία του 1980 στα πλαίσια της ανάγκης αναδιαμόρφωσης και επανάκτησης του υδάτινου μετώπου που περιγράφει ο Hoyle στο 5^ο στάδιο της εξέλιξης της σχέσης πόλης-λιμανιού.

Ο ρόλος των
πολιτιστικών πολιτικών
στις αναπλάσεις
λιμενικών χώρων

Υπό το πρίσμα λοιπόν της μεταμοντέρνας κοινωνικής κουλτούρας και των νεοφιλελεύθερων αρχών παραγωγής δημόσιου χώρου γίνονται εμφανείς οι λόγοι για τους οποίους πολλά προγράμματα αναπλάσεων ακολουθούν τη γραμμή της πολιτιστικής αναζωογόνησης των λιμενικών χώρων. Ο πολιτισμός, μέσω της κατεύθυνσής του προς συγκεκριμένες κοινωνικές συνιστώσες ικανές να απο-

16. Mitchell D. και Staeheli L.A. (2006), *Clean and safe? Property redevelopment, public space and homelessness in downtown San Diego*, στο Low S. και Smith N., *The politics of public space*, New York and London, στο Βουρεκάς Κ. (2009), *Η πόλη σαν επιχείρηση*, ΔΠΜΕ Αρχιτεκτονική και Σχεδιασμός του Χώρου/Κατεύθυνση Β'/Σπουδαστική Εργασία, ΕΜΠ

17. Harvey D. (2007), *Νεοφιλελευθερισμός, Ιστορία και Παρόν*, Καστανιώτη, Αθήνα, στο Βουρεκάς Κ. (2009), ό.π. σελ 16

18. Mitchell D. και Staeheli L.A. (2006), *Clean and safe? Property redevelopment, public space and homelessness in downtown San Diego*, στο Low S. και Smith N., *The politics of public space*, New York and London, στο Βουρεκάς Κ. (2009), ό.π. σελ 16

δώσουν στην επένδυση του ιδιωτικού κεφαλαίου, μετατρέπεται σε εμπόρευμα και χρησιμοποιείται για να αυξήσει τη γεωπρόσοδο των εγκατελειμμένων λιμενικών εγκαταστάσεων, εγκαταστάσεις οι οποίες λόγω του σημαντικού βιομηχανικού ιστορικού υποβάθρου έχουν τα μέσα να υποστηρίξουν αυτές τις επενδύσεις. Επίσης, λόγω της εν γένει θετικής ερμηνείας του όρου πολιτισμός, αυτός χρησιμοποιείται από τα επιχειρηματικά σχήματα που προγραμματίζουν τις λιμενικές αναπλάσεις για να αντιτάξουν τυχών αντεπιχειρήματα που συνδέονται με την ένταση των κοινωνικών αντιθέσεων και την εκδίωξη μη προνομιούχων κοινωνικών στρωμάτων από το αστικό υδάτινο μέτωπο.

Εικ. 4. Το επιχειρηματικό κέντρο στο Canary Wharf στο Λονδίνο, αποτέλεσμα ανάπλασης σε ανενεργό λιμενικό χώρο.
πηγή: Chris Jefferson-Jones, www.carpeim.com

Επόμενη σελίδα: Εικ. 5. Αποψη υπαίθριου χώρου στο Hafencity στο Αμβούργο.
Πηγή: sv.wikipedia.org



Το πρόγραμμα της "Πολιτιστικής Ακτής"



Προθέσεις - Στόχοι Πολιτιστικής Ακτής σύμφωνα με ΟΛΠ

Μετά την ανάλυση του θεωρητικού πλαισίου το οποίο διέπει τις παρεμβάσεις στον λιμενικό χώρο και την σχέση πόλης-λιμανιού, σκόπιμο θα ήταν να αναλυθούν το πρόγραμμα, το περιεχόμενο και οι στόχοι της Πολιτιστικής Ακτής που σκοπεύει να εφαρμόσει ο ΟΛΠ στο κεντρικό λιμάνι του Πειραιά. Το πρόγραμμα της Πολιτιστικής Ακτής έχει τον χαρακτήρα αστικής ανάπλασης και σύμφωνα με αυτό η περιοχή της Ηετιώνιας Ακτής θα απεμπολήσει τις λιμενικές της χρήσεις για να μετατραπεί σε χώρο πολιτισμού και αναψυχής με τις παρεμβάσεις να καταλαμβάνουν χώρο 180 στρεμμάτων. Το πρόγραμμα εντάσσεται στο επενδυτικό πρόγραμμα του ΟΛΠ 2012-2016 όσο και στο ευρύτερο πλαίσιο μιας σειράς μεγάλης κλίμακας επεμβάσεων για το δεκαετές πλάνο της γενικότερης αναμόρφωσης του Λιμανιού.

Σύμφωνα με το δημοσιευμένο master plan από τον ΟΛΠ, ο στόχος του έργου της Πολιτιστικής Ακτής είναι διπλός: Να δημιουργήσει ένα συγκρότημα γειτονιάς μουσείων, θεματικού πάρκου, χώρων έκθεσης και παραγωγής τέχνης, πάρκου και ελεύθερων κοινόχρηστων χώρων και να δημιουργήσει ένα πνεύμονα παιδείας, τέχνης και αναψυχής στην καρδιά του λιμανιού. Η ανάπλαση συγκεκριμένα αφορά στην απόδοση ενός κομματιού του λιμανιού, την Ηετιώνια Ακτή, στο κοινό ανοίγοντάς την και εγκαθιστώντας χώρους πολιτισμού σε εγκατελειμμένες λιμενικές εγκαταστάσεις, αναδεικνύοντας ταυτόχρονα το αρχαιολογικό υπόβαθρο της περιοχής και ταυτόχρονα τονίζοντας την σχέση με την καθημερινή λειτουργία του λιμανιού. Επίσης το πρόγραμμα της ανάπλασης απο-

Εικ. 6. Η έκταση προς ανάπλαση.
Πηγή: Google Maps



σκοπεύει στην ένοποίηση της Ηετιώνιας Ακτής από την μία με τον Δήμο Δραπετσώνας μέσω της δημιουργίας πάρκου στην περιοχή Καστράκι σε επαφή με τον αστικό ιστό και σε άμεση σχέση με τον αρχαιολογικό χώρο της Ηετιώνιας Πύλης και από την άλλη με την Ακτή Ξαβερίου μέσω υποθαλάσσιας σήραγγας – διάβασης πεζών. Επίσης στο έργο προβλέπεται να ενταχθεί και η έκταση του εγκατελειμμένου σταθμού του ΟΣΕ στον Άγιο Διονύσιο με μετατροπή του σε χώρο αστικού πρασίνου.

Ο ΟΛΠ υπολογίζει το έργο της Πολιτιστικής Ακτής να προσελκύσει κοινωνικά στρώματα στον λιμενικό χώρο μέσω των πολιτιστικών χρήσεων και να καταστήσει το λιμάνι έναν ελκυστικό δημόσιο χώρο με υπερτοπική εμβέλεια. Η υπερτοπικότητα αυτή εκφράζεται από την πρόθεση να καταστεί μέσω αυτών των αναπλάσεων το λιμάνι και ο Πειραιάς γενικότερα μία από τις σημαντικότερες και άξιες επισκέψεως πόλεις – λιμάνια του κόσμου, δεδομένης και της αναμενόμενης από τον ΟΛΠ ανάπτυξης του τομέα της κρουαζιέρας στα ερχόμενα χρόνια.

Ανάλυση προγράμματος Πολιτιστικής Ακτής

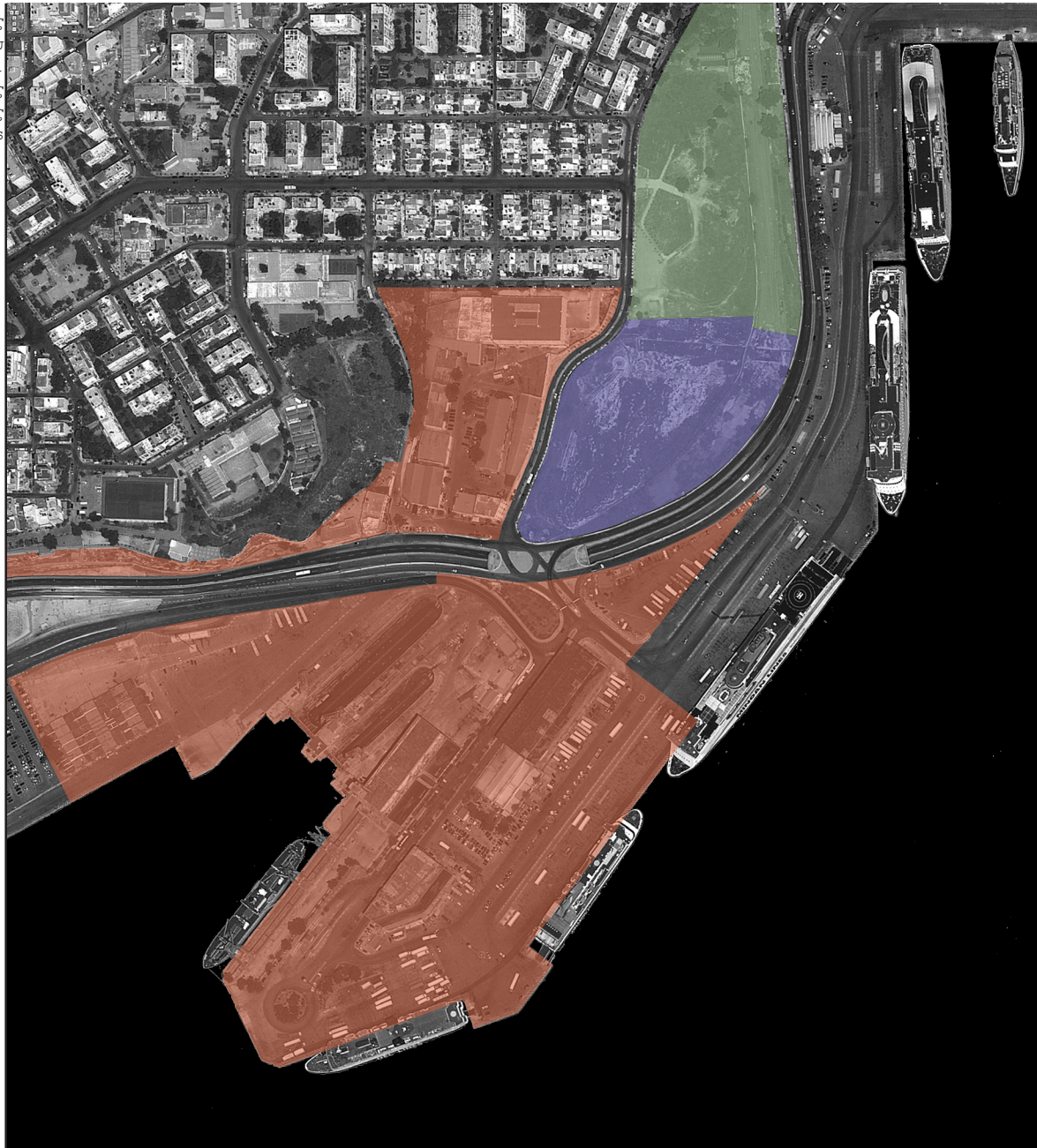
Η περιοχή επέμβασης του προγράμματος εντοπίζεται στον λιμενικό χώρο της Ηετιώνιας Ακτής και μέρος της Ακτής Βασιλειάδη, στην λωρίδα γης βόρεια και παράλληλα της λεωφόρου Κέκροπος, στην περιοχή των εγκαταστάσεων της Πυροσβεστικής και στην περιοχή Καστράκι. Επίσης στον σχεδιασμό προβλέπεται να ενταχθεί και η περιοχή του ανενεργού σιδηροδρομικού σταθμού του ΟΣΕ στον Άγιο Διονύσιο. Η συνολική έκταση της περιοχής παρέμβασης ανέρχεται σε 196 στρέμματα εκ των οποίων τα 62 αφορούν στην έκταση του ΟΣΕ. Η ανάπλαση κινείται σε τέσσερις άξονες, την επανάχρηση υπάρχοντος κτηριακού και μη εξοπλισμού με τις απαραίτητες παρεμβάσεις, την κατασκευή νέου κτηριακού υποβάθρου, την διαμόρφωση υπάρχοντων ανοιχτών χώρων ανάλογα με τις χρήσεις που ορίζει το master plan και την αναθεώρηση του χαρακτήρα και του τύπου των προσβάσεων και κινήσεων εντός του χώρου παρέμβασης.

Στην 1^η κατηγορία, αυτή της επανάχρησης υφιστάμενου ανενεργού κτηριακού υποβάθρου, εντάσσονται τα εξής έργα:

- Κατασκευή Αρχαιολογικού Μουσείου Πόλης Πειραιά. Το μουσείο θα εγκατασταθεί στο υπάρχον κτίριο του ΟΛΠ στο Καστράκι και από το οποίο, για να προσαρμοστεί στα αναθεωρημένα δεδομένα απαίτησης χώρων και λειτουργικής και συνθετικής σύνδεσης με το πάρκο που επίσης σχεδιάζεται στην περιοχή, θα κατεδαφιστούν όλα τα επίπεδα εκτός του ισογείου, ενώ ταυτόχρονα θα προσθεθούν επεκτάσεις για να καλυφθούν οι ανάγκες στέγασης του μουσείου αλλά και να

Εικ. 8. Επιμέρους εκτάσεις που περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα της Πολιτιστικής Ακτής
Πηγή: Google Maps

- Εκταση υπό ανάπτυξη ■
- Αρχαιολογικός χώρος
Ηετιώνιας πύλης ■
- Εκταση ΟΣΕ ■



δημιουργήσουν ενδιαφέροντες χώρους για τον επισκέπτη.

- Η κατασκευή του Εθνικού Ναυτικού Μουσείου στις εγκαταστάσεις του κτιρίου του SILO στην Ηετιώνια Ακτή του Λιμανιού. Το κτίριο του SILO αποτελεί τοπόσημο για το λιμάνι του Πειραιά και ως εκ τούτου το εξωτερικό του κρίνεται διατηρητέο. Εσωτερικά ο ιδιόμορφος στατικός φορέας και αντίστοιχα η ιδιαίτερη διαμόρφωση του κτιρίου θέτουν προκλήσεις για την βέλτιστη χωροθέτηση των λειτουργιών του μουσείου¹⁹. Επίσης στο έργο για την κατασκευή

19. Η κατασκευή του SILO ως χώρος εναπόθεσης και αναδιανομής σιτηρών είχε ως αποτέλεσμα να περιέχει τέσσερις μεγάλες κατακόρυφες κυλινδρικές δεξαμενές στο εσωτερικό του στατικά εξαιρετικά ενισχυμένες. Το γεγονός αυτό περιορίζει αρκετά τις δυνατότητες παρέμβασης και αναδιάταξης των χώρων του κτιρίου και θέτει προκλήσεις στον σχεδιασμό της επανάχρησής του.

του μουσείου εντάσσεται και η διαμόρφωση του υπαίθριου του κτιρίου μέχρι τα κρηπιδώματα του λιμανιού και στον οποίο θα περιλαμβάνονται η αναστύλωση του ταινιοδρόμου που εξυπηρέτούσε το SILO, τεχνητές υδάτινες εκτάσεις και αποβάθρες επί του λιμανιού όπου θα συνεχίζονται οι εκθέσεις του μουσείου.

- Η κατασκευή του Μουσείου Μεταναστών στη παλιά "Πέτρινη" αποθήκη της Ακτής Βασιλειάδη. Η πέτρινη αποθήκη χαρακτηρίζεται ως διατηρητέα και αξιόλογο δείγμα πετρόχτιστης αποθήκης του τέλους του 19^{ου} αιώνα. Στο σχεδιασμό για το μουσείο συμπεριλαμβάνεται και η διαμόρφωση του υπαίθριου χώρου γύρω από την αποθήκη με χωροθέτηση εμπορικών χρήσεων μικρής κλίμακας.
- Η κατασκευή θεματικού πάρκου στη Μικρή Αποθήκη στην Ηετιώνια Ακτή.
- Η μετατροπή του κτιρίου που είναι γνωστό ως "Μεγάλη Αποθήκη" σε κτίριο εκθέσεων και άλλων πολιτιστικών λειτουργιών. Έχει τα ίδια μορφολογικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά με τη Μικρή Αποθήκη και θα πρέπει σύμφωνα με το master plan να αντιμετωπιστούν ενιαία.
- Η μετατροπή των δεξαμενών Βασιλειάδη σε χώρο πολιτιστικών δραστηριοτήτων. Οι δεξαμενισμοί πλοίων θα σταματήσουν και οι εγκαταστάσεις θα προστατευτούν ως διατηρητέες.

Στην 2^η κατηγορία, αυτή της κατασκευής νέου κτιριακού εξοπλισμού, εντάσσονται τα εξής έργα:

- Στην έκταση ανάμεσα από τη Μικρή και Μεγάλη αποθήκη, όπου σε παρούσα φάση λειτουργεί επιβατικός σταθμός, προβλέπεται να κατασκευαστεί μικρή εμπορική ζώνη. Θα περιλαμβάνει μόνιμες κατασκευές ενός ή δύο επιπέδων οι οποίες θα στεγάσουν καταστήματα ενώ ταυτόχρονα θα εξασφαλίζεται με ανάλογες χαράξεις πορειών η πρόσβαση στη λιμενική περιοχή που βρίσκεται μπροστά στις αποθήκες.
- Στον χώρο νότια του κτιρίου του ΟΛΠ στο Καστράκι προβλέπεται να κατασκευαστεί υπόγειο πάρκινγκ στη θέση των εγκαταστάσεων της Πυροσβεστικής οι οποίες θα κατεδαφιστούν.
- Στην Ακτή Βασιλειάδη προβλέπεται να κατασκευαστεί ενυδρείο.
- Στο σύνολο της έκτασης υπό ανάπλαση προβλέπονται να κατασκευαστούν σε κατάλληλα σημεία αποθηκευτικοί και χώροι υγειεινής.
- Στο άκρο της Ηετιώνιας Ακτής θα κατασκευαστεί η είσοδος της υποθαλάσσιας διάβασης πεζών που



Εικ. 9. Κτίριο του ΟΛΠ στο Καστράκι
Πηγή: προσωπικό αρχείο



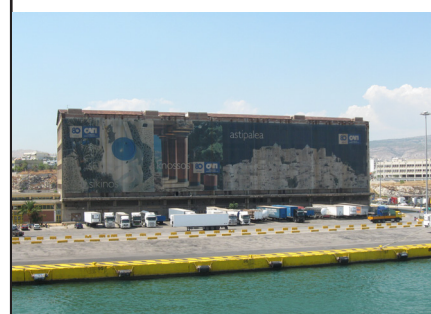
Εικ. 10. Κτίριο SILO
Πηγή: προσωπικό αρχείο



Εικ. 11. "Πέτρινη" αποθήκη
Πηγή: προσωπικό αρχείο



Εικ. 12. Μικρή αποθήκη
Πηγή: ΟΛΠ



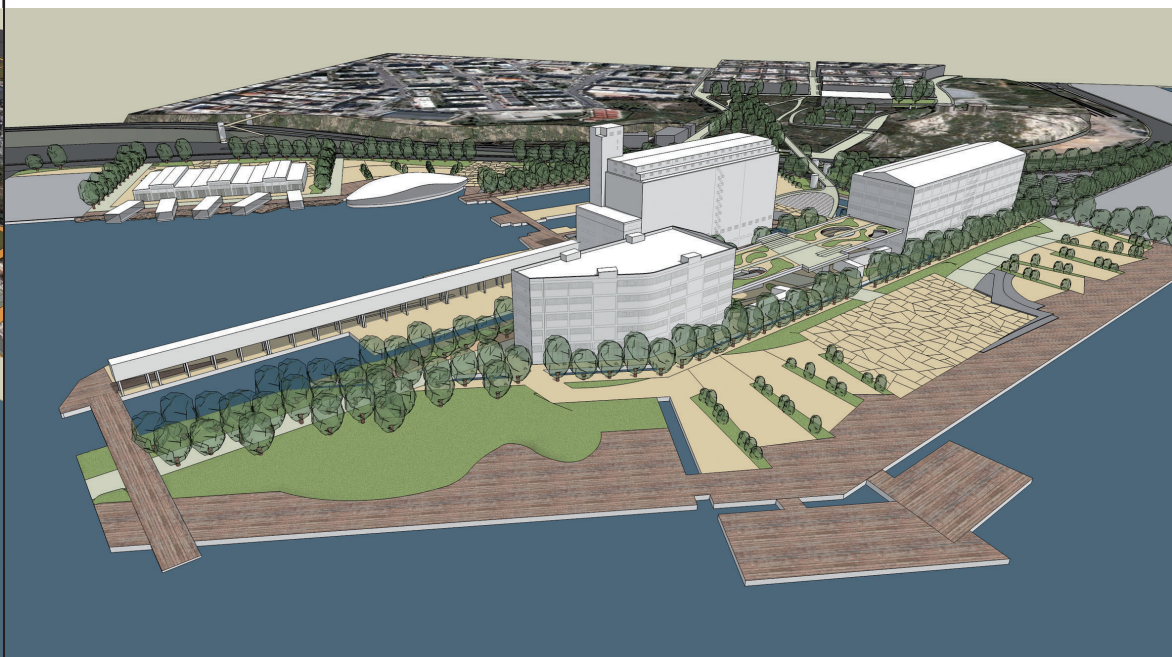
Εικ. 13. Μεγάλη αποθήκη
Πηγή: προσωπικό αρχείο

θα συνδέει την περιοχή παρέμβασης με την Ακτή Λέοντος.

Επίσης εκτός από την κατασκευή και επανάχρηση κτηριακού υποβάθρου προβλέπονται και οι ανάλογες διαμορφώσεις υπαίθριου χώρου που σύμφωνα με το masterplan θα ενοποιήσουν τον λιμενικό χώρο και τον αστικό ιστό και θα εξυπηρετήσουν τις χρήσεις που εντοπίζονται στην αναδιαμορφωμένη περιοχή.

- Κατά μήκος και παράλληλα της εσωτερικής λεωφόρου του λιμανιού στην Ακτή Βασιλειάδη μέχρι την πύλη E2 προβλέπεται ζώνη κινήσεων πλάτους 15 μ. κάτω και από το ίχνος του υπέργειου monorail.
- Ανάμεσα και γύρω από τα κτήρια στην Ακτή Βασιλειάδη και την Ηετιώνια θα διαμορφωθεί ανάλογα ο υπαίθριος χώρος με σκοπό να εξυπηρετήσει τις λειτουργίες που εντοπίζονται εκεί καθώς και να μεταφέρει τους χώρους έκθεσης των μουσείων στον ανοιχτό χώρο. Επίσης προβλέπεται να παύσει η πρόσδεση πλοίων στις θέσεις που βρίσκονται στην Ηετιώνια Ακτή και να διατεθεί ο λιμενικός χώρος μέχρι και τα κρηπιδώματα για ανάπλαση και διαμόρφωση.
- Ο χώρος που βρίσκεται στο Καστράκι και στον οποίο σε κατώτερα επίπεδα προγραμματίζεται να κατασκευαστεί υπόγειο πάρκινγκ προβλέπεται να διαμορφωθεί στην επιφάνεια σε πάρκο το οποίο θα λειτουργεί σε άμεση σχέση με τον αστικό ιστό της Δραπετσώνας, το Αρχαιολογικό Μουσείο Πειραιά στο κτίριο του ΟΛΠ και με τον αρχαιολογικό χώρο της Ηετιώνιας πύλης ανατολικά.

Εικ. 14, 15, 16.
Τρισδιάστατες
αναπραστίσεις της
ανάπλασης.
Πηγή: ΟΛΠ

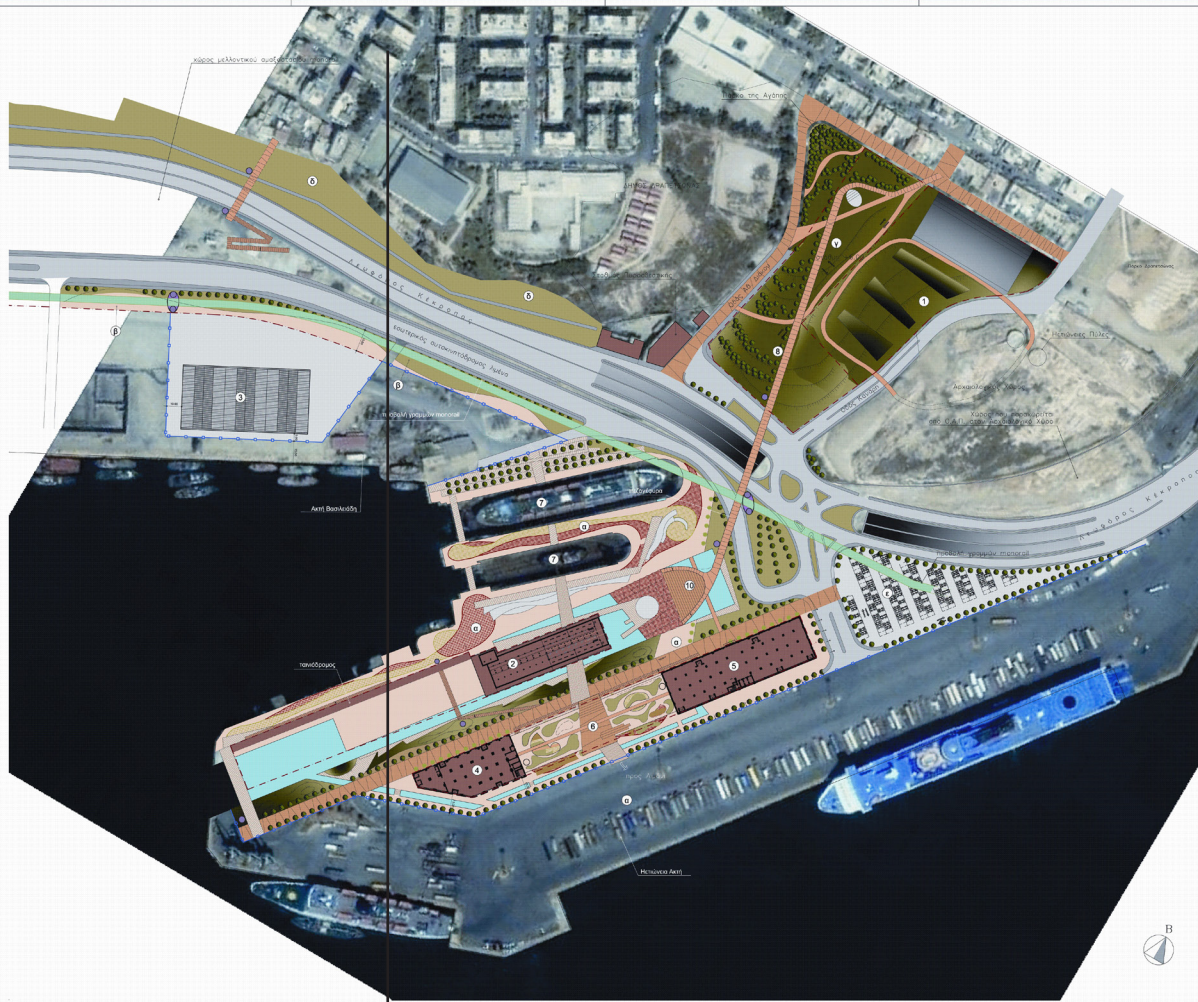


- Η περιοχή του ΟΛΠ στα όρια με τον δήμο Δραπετσώνας, η λωρίδα γης δηλαδή ανάμεσα από την φυσική ανύψωση του εδάφους βόρεια του λιμανιού και την λεωφόρο Κέκροπος και η οποία αυτή την στιγμή είναι ημιδιαμορφωμένη, προβλέπεται να αναπλαστεί και να συμπληρωθεί με φύτευση και εγκαταστάσεις στάσης-περιπάτου.

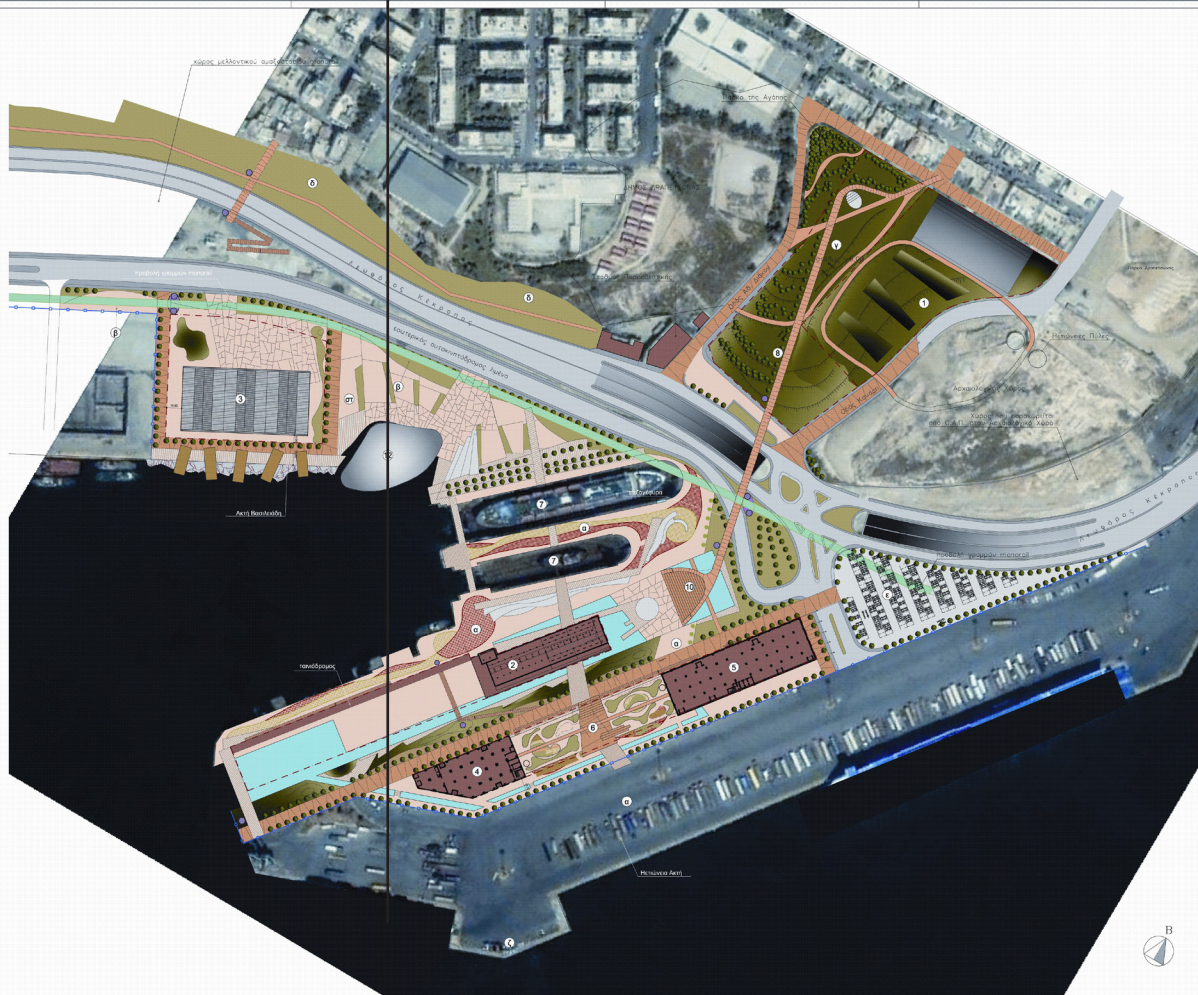
Στο σχεδιασμό για τους υπαίθριους χώρους του προγράμματος εντάσσονται και μια σειρά από σημεία στάσης-συγκέντρωσης (πλατείες) όπως για παράδειγμα ανάμεσα από τις αποθήκες και το SILO στην Ηετιώνια και σε επαφή με την πέτρινη αποθήκη στην Ακτή Βασιλειάδη. Επίσης βασικό ρόλο θα παίξουν και οι χαράξεις-συνδέσεις μεταξύ των τμημάτων της ανάπλασης με κυριότερες τη σύνδεση του πάρκου στο Καστράκι με την Ηετιώνια ακτή και τον αρχαιολογικό χώρο μέσω πλατιών διαδρόμων κίνησης πεζών.

Το πρόγραμμα της ανάπλασης αναλύεται σε τρεις διαδοχικές φάσεις. Στην πρώτη φάση θα διαμορφωθούν οι επαναχρήσεις του υπάρχοντος κτηριακού αποθέματος μαζί με τις διαμορφώσεις των υπαίθριων χώρων ανάμεσα από τα κτίρια στην Ηετιώνια Ακτή και το πάρκο στο Καστράκι ενώ επίσης κατασκευάζονται και οι συνδέσεις με τον αρχαιολογικό χώρο. Η λιμενική δραστηριότητα συνεχίζεται στην περιοχή. Σε δεύτερη φάση συνδέεται ο διαμορφωμένος χώρος στην Ακτή Βασιλειάδη συνδέεται με την υπόλοιπη διαμορφωμένη έκταση και επίσης κτίζονται οι νέες κτιριακές εγκαταστάσεις στην περιοχή παρέμβασης. Στο τελευταίο στάδιο η λιμενική λειτουργία παύει στην Ηετιώνια Ακτή και ο χώρος που καταλάμβανε διατίθεται για την διαμόρφωση υπαίθριων χώρων σύμφωνα με το σχεδιασμό της ανάπλασης. Σε επόμενη φάση και μετά από την παραχώρηση της έκτασης από τον ΟΣΕ αναμένεται να ενταχθεί στο σχεδιασμό και η περιοχή του ανενεργού σιδηροδρομικού σταθμού στον Άγιο Διονύσιο.

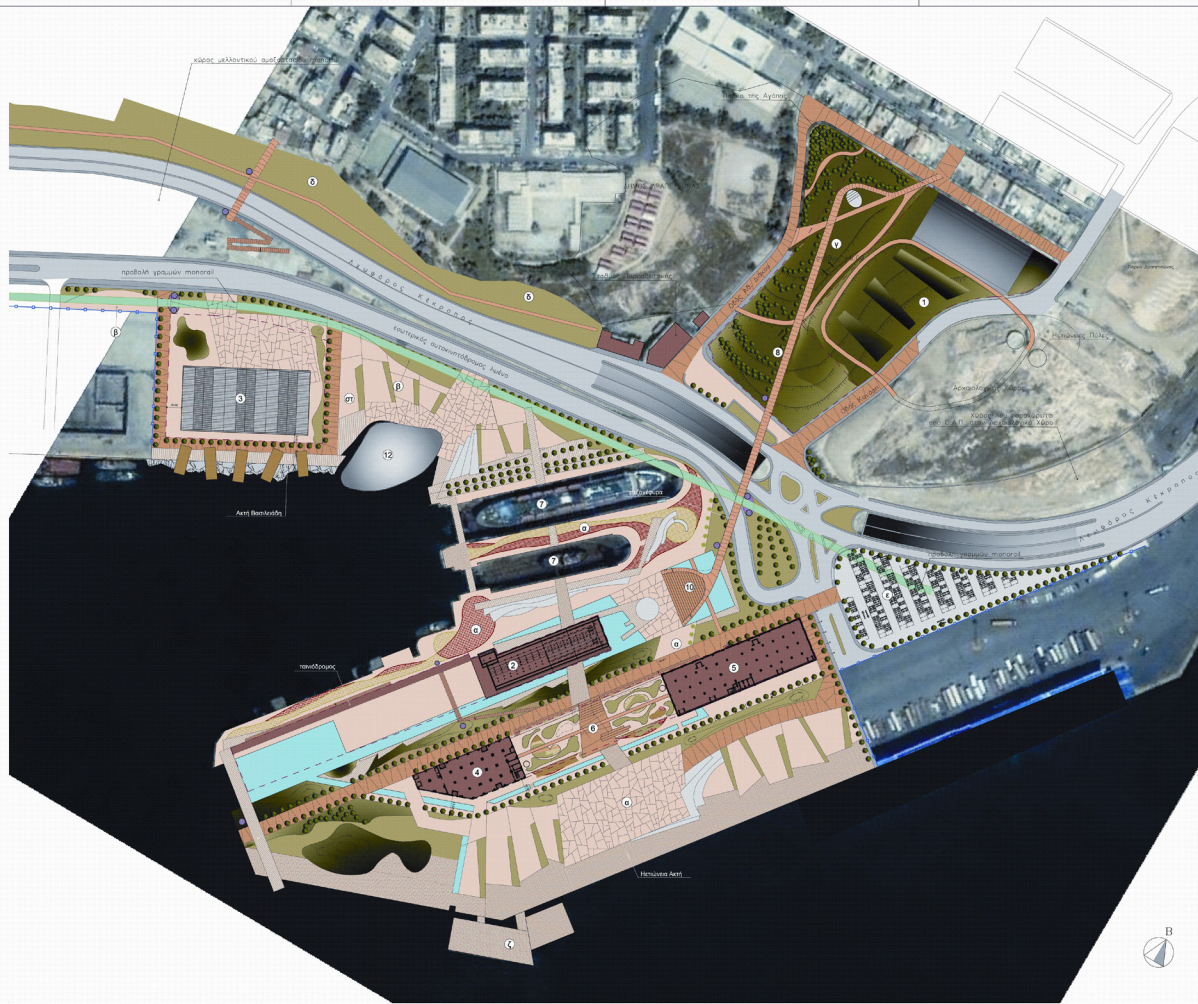
Οι τρεις φάσεις του προγράμματος



ΥΠΟΜΝΗΜΑ			
ΟΡΙΑ			
	Όρια Εκπατάσιων Λιμένος και Πολιτιστικής Ακτής		
	Όρια Παραρτηρίων (Οικιστικού) Κτιριακών Εγκαταστάσεων		
ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ			
1.	Αρχαιολογικό Μουσείο Πύλης Πυραίας (πρώην Καπνάρι)		
2.	Εθνικό Ναυτικό Μουσείο (πρώην ΣΙΛΟ)		
3.	Μουσείο Μεταναστών (πρώην Πετραία Αποθήκη)		
4.	Θεματικό Πάρκο (πρώην Μικρή Αποθήκη)		
5.	Κήπος Εισόδου και Άλλων Πολιτιστικών Αποταφών (πρώην Μεγάλη Αποθήκη)		
6.	Μικρή Ευρωπαϊκή Ζώνη		
7.	Δήληση		
8.	Υπόγειο Parking		
9.	Κοινοκτίριο		
10.	Αποθεματικό Χώρο - Χώρο Υγιεινής		
11.	Υποθαλάσσια σύνδεση Ηπειρώτικες Ακτές με Ακτή Λένωας		
ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΩΝ ΧΩΡΩΝ			
α.	Παράρτη Ηπειρώτικες Ακτές		
β.	Κοινοκτίριο χώρος ηλικίας 15+		
γ.	Χώρος Πάρκου (στέγη 48.00μ ²)		
δ.	Παράρτη Ο.Α.Π. στο όριο με και άλλα διαμερίσματα		
ε.	Χώρος Υπόγειου Parking		
ΧΡΩΜΑΤΑ - ΣΥΜΒΟΛΙΑ			
	Καλλιμένο Επιπέδο		Πυκνό Πράσινο
	Διαδρομολογία		Χαλαρό Πράσινο
	Κεντρικός Πεδίοστας		Ριζώμας Ριζών
	Πεδιοδρομώμενο δρόμοι		Πεδιοδρομω - Πεζογέφυρες
	Εστιασμοί Δάσπεδο		Γραμμική Μονοραία
	Ελευθέρως Πλακοστρωτος χώρος		Καταβύθιση Κυκλοφορίας (ΑΣΣ, Αλφειοσποταίο)
	Καταβύθισμα - Πλακοστρωτος - Καθίσματα		Υδάτινο Στοιχείο
	Καρέκλες		Σταθμός Μονοραία
	Πλατεία		Βράχια



ΥΠΟΜΝΗΜΑ			
ΟΡΙΑ			
	Όρια Εκπατάσιων Λιμένος και Πολιτιστικής Ακτής		
	Όρια Παραρτηρίων (Οικιστικού) Κτιριακών Εγκαταστάσεων		
ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ			
1.	Αρχαιολογικό Μουσείο Πύλης Πυραίας (πρώην Καπνάρι)		
2.	Εθνικό Ναυτικό Μουσείο (πρώην ΣΙΛΟ)		
3.	Μουσείο Μεταναστών (πρώην Πετραία Αποθήκη)		
4.	Θεματικό Πάρκο (πρώην Μικρή Αποθήκη)		
5.	Κήπος Εισόδου και Άλλων Πολιτιστικών Αποταφών (πρώην Μεγάλη Αποθήκη)		
6.	Μικρή Ευρωπαϊκή Ζώνη		
7.	Δήληση		
8.	Υπόγειο Parking		
9.	Κοινοκτίριο		
10.	Αποθεματικό Χώρο - Χώρο Υγιεινής		
11.	Υποθαλάσσια σύνδεση Ηπειρώτικες Ακτές με Ακτή Λένωας		
12.	Ενοσίχθων		
ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΩΝ ΧΩΡΩΝ			
α.	Παράρτη Ηπειρώτικες Ακτές		
β.	Κοινοκτίριο χώρος ηλικίας 15+		
γ.	Χώρος Πάρκου (στέγη 48.00μ ²)		
δ.	Παράρτη Ο.Α.Π. στο όριο με και άλλα διαμερίσματα		
ε.	Χώρος Υπόγειου Parking		
ζ.	Χώρος για το Μουσείο του Ανάκτορου Ναυαίου		
ΧΡΩΜΑΤΑ - ΣΥΜΒΟΛΙΑ			
	Καλλιμένο Επιπέδο		Πυκνό Πράσινο
	Διαδρομολογία		Χαλαρό Πράσινο
	Κεντρικός Πεδίοστας		Ριζώμας Ριζών
	Πεδιοδρομώμενο δρόμοι		Πεδιοδρομω - Πεζογέφυρες
	Εστιασμοί Δάσπεδο		Γραμμική Μονοραία
	Ελευθέρως Πλακοστρωτος χώρος		Καταβύθιση Κυκλοφορίας (ΑΣΣ, Αλφειοσποταίο)
	Καταβύθισμα - Πλακοστρωτος - Καθίσματα		Υδάτινο Στοιχείο
	Καρέκλες		Σταθμός Μονοραία
	Πλατεία		Βράχια



ΥΠΟΜΝΗΜΑ			
ΟΡΙΑ			
	Όριο Εγκαταστάσεων Λιμένος και Πολιτιστικής Ακτής		
	Όριο Παραρτήρι (Οικοπέδων) Κτηριακών Εγκαταστάσεων		
ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ			
1.	Αρχαιολογικό Μουσείο Πύλης Περσέας (πρώην Καπνάρι)		
2.	Εθνικό Ναυτικό Μουσείο (πρώην ΣΙΕΚ)		
3.	Μουσείο Μεταναστών (πρώην Πετραία Αποθήκη)		
4.	Θεματικό Πάρκο (πρώην Μεγάλη Αποθήκη)		
5.	Χώρο Εισιτησίων και Άλλων Πολιτιστικών Λειτουργιών (πρώην Μεγάλη Αποθήκη)		
6.	Μικρή Εμπορική Ζώνη		
7.	Δεξαμενή		
8.	Υπόγειο Parking		
9.	Καταστήματα		
10.	Αποθεματικό Χώρο - Χώρο Υγιεινής		
11.	Υποβλάσκα σύνδεση Ηπειρώνας Ακτής με Ακτι Αλοναίως		
12.	Εναέριο		
ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΩΝ ΧΩΡΩΝ			
α.	Παραρτήρι Ηπειρώνας Ακτής		
β.	Κονσόλιος χώρος πλάτους 15μ.		
γ.	Χώρος Πάρκου (επιφάνεια +8.00μ.)		
δ.	Παραρτήρι Ο.Λ.Π. στο όριο με και δίπλα Δραπετσώνα		
ε.	Χώρος Υπόγειου Parking		
ς.	Χώρος για το Μνημείο του Ανδρέα Νασαού		
ΧΡΩΜΑΤΑ - ΣΥΜΒΟΛΙΑ			
	Καλλιμένα Επιπέδα		Πυκνό Πράσινο
	Αειφορική		Χαλαρό Πράσινο
	Κεντρικός Πεζόδρομος		Ριγμένες Πεζών
	Πεζοδραμημένο Δρόμο		Πεζοδρόμοι - Πεζοεπιβατικές
	Εργασιμό Δάπεδο		Γραμμές Μονοακτι
	Ελεύθερος Πλακόστρωτος χώρος		Κατασκευή Κυκλοφορίας (ΑΣΦ, αλματώσας)
	Καταστρώματα - Πλακόστρωτα - Κόκκινα		Υδάτινο Στοιχείο
	Καρέφες		Σταθμός Μονοακτι
	Πλαίσια		Βράχια

ΓΡΑΦΕΙΟ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ
ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΣΗΣ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 1975

ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΑΚΤΗ
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΑΤΑΞΗ - MASTERPLAN
ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ Γ' ΦΑΣΗΣ
ΤΙΤΛΟΣ ΔΕΛΤΑΥ / ΚΑΤΩΤΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ
Ο.Λ.Π. 1988



Απέναντι σελίδα, πάνω: Εικ. 17. Α' φάση προγράμματος ανάπλασης

Απέναντι σελίδα, κάτω: Εικ. 18. Β' φάση προγράμματος ανάπλασης

Εικ. 19. Γ' φάση προγράμματος ανάπλασης

Επόμενη σελίδα: Εικ. 20. Ηπειρώνια Ακτή και Δραπετσώνα

Πηγή: ΟΛΠ

Σχέση πόλης-λιμανιού. Η περίπτωση του
Πειραιά



Η πόλη του Πειραιά και το λιμάνι συνδέονται μέσα στους αιώνες με σχέσεις αλληλεξάρτησης και λειτουργικής αλληλοσυμπλήρωσης, κάτι που οφείλεται στο γεγονός ότι οι δύο κυρίαρχοι λόγοι που ήταν υπεύθυνοι για την κατ' αρχήν δημιουργία της πόλης του Πειραιά και στην συνέχεια για την ανάπτυξη και επιβίωσή της ήταν αφ' ενός η κατά περιόδους ηγετική θέση της Αθήνας στον πολιτικό και οικονομικό χάρτη του ελλαδικού χώρου και το γεγονός ότι η θέση του Πειραιά του έδινε βέλτιστα χαρακτηριστικά επιnevίου για την εξυπηρέτηση των αναγκών αυτής και αφ' ετέρου τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά της πειραιϊκής χερσονήσου τα οποία δημιουργούσαν όρμους με βέλτιστα λιμενικά χαρακτηριστικά, είτε πρόκειται για αξιοποίηση κρηπιδωμάτων και σχέση με εμπορικά και αστικά κέντρα είτε πρόκειται για ασφάλεια από καιρικά φαινόμενα ή εχθρούς. Υπό αυτό το πρίσμα γίνεται φανερό ότι όχι μόνο διαχρονικά το λιμάνι εξαρτάται από την πόλη και αντιστρόφως, αλλά και σαν σύνολο ο Πειραιάς σαν επίnevιο της Αθήνας εξαρτάται άμεσα από την ανά καιρούς ανάπτυξη ή παρακμή της.

*Τοπογραφικά
χαρακτηριστικά της
πειραιϊκής χερσονήσου
μέχρι και την αρχαιότητα*

Ο Πειραιάς βρίσκεται στην ευρύτερη περιοχή της Αττικής, 8 χιλιόμετρα νοτιοδυτικά της Αθήνας και βρέχεται από τον Σαρωνικό κόλπο. Στους προϊστορικούς χρόνους η σημερινή χερσόνησος που φιλοξενεί το αστικό κέντρο του Πειραιά ήταν νησί αποκομμένο από την ηπειρωτική Αττική²⁰. Με τον καιρό και λόγω των επιχωματώσεων των ποταμών που εκβάλλουν στον φαληρικό όρμο (Κηφισός, Ιλισός) η θαλάσσια λωρίδα που χώριζε το νησί από την αττική γη, και η οποία ξεκινούσε από τον φαληρικό όρμο, συνέχιζε από την περιοχή που σήμερα αποκαλείται "Καμίνια" και τμήμα του Αγίου Ιωάννη Ρέντη και κατέληγε στον λιμένα Αλών στην περιοχή που βρίσκεται σήμερα ο σταθμός των «Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων Αθηνών - Πειραιώς», μεταβαλλόταν σταδιακά σε αβαθή θαλάσσια λωρίδα, στη συνέχεια σε «ελώδη περιοχή» (βάλτο) και τελικά σε «πηλώδη» (λασπότοπο) και να αποτελέσει το γνωστό μας Αλίπεδο²¹, με το οποίο ο Πειραιάς ενώθηκε με την υπόλοιπη Αττική. Η έναρξη του επικοινωνίου του Πειραιά τοποθετείται γύρω στο 2600 πΧ, όπως αποδεικνύεται από αρχαιολογικά ευρήματα. Λόγω όμως της μικρότερης απόστασης από την Αθήνα ως επίnevιό της χρησιμοποιείται το φάληρο και έτσι μέχρι τον 5^ο πΧ αιώνα ο Πειραιάς δεν εμφανίζει αξιόλογη λιμενική δραστηριότητα. Από τον 8^ο μέχρι και τον 5^ο αιώνα ο οικισμός του Πειραιά φαίνεται να εξελίσσεται σε ναυτικό και οικονομικό κέντρο περιορισμένης εμβέλειας και με αργούς ρυθμούς.

*Ο πειραιάς κατά τον
Χρυσό Αιώνα του Περικλή*

Η μεγάλη περίοδος ακμής για το λιμάνι και την πόλη του Πειραιά ξεκινά μετά το τέλος των Περσικών Πολέμων με την απόφαση του Θεμιστοκλή να μεταφερθεί εκεί

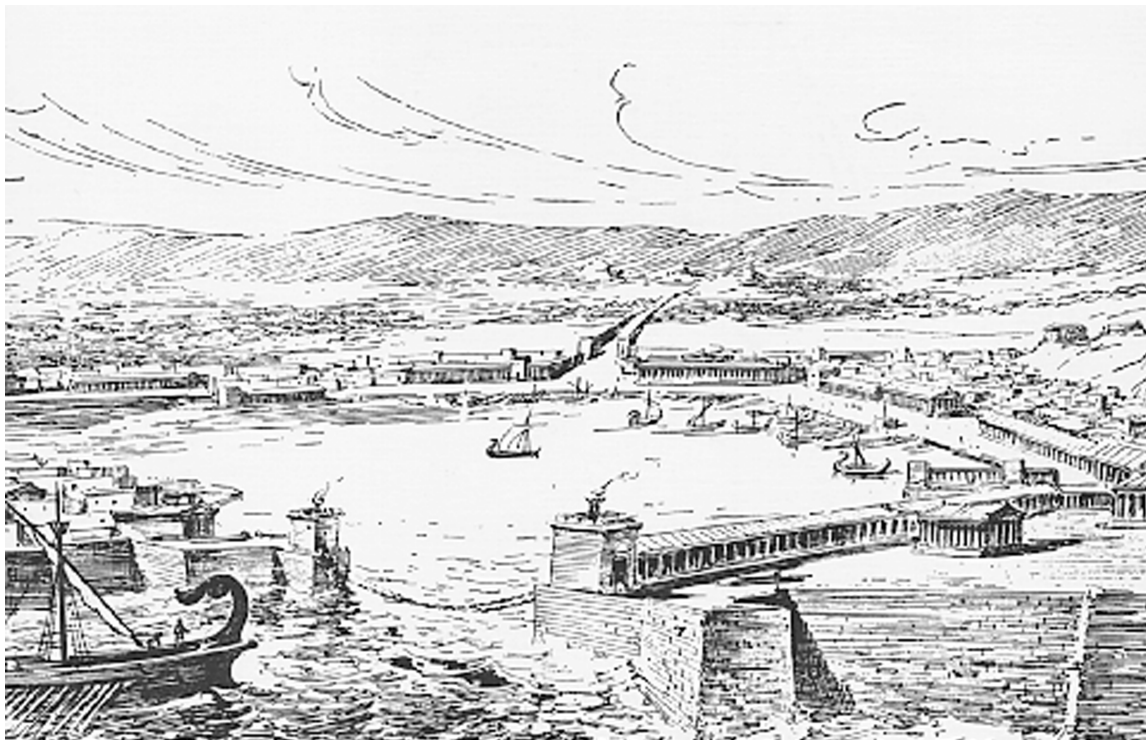
20. Χατζημανωλάκης ΓΕ (2001), *Το λιμάνι του Πειραιά στη διαδρομή των αιώνων*, από Καραϊσκάκη Δ. (2011), 6.π. σελ 6

21. Τραυλός Ι. (2006), *Η πολεοδομική εξέλιξις των Αθηνών*, εκδόσεις Καπόν, Αθήνα, σελ. 13

το επίνειο των Αθηνών από το Φάληρο²², ενώ λίγο νωρίτερα το 517 πΧ ο Πειραιάς ανακηρύσσεται σε δήμο με την διοικητική μεταρρύθμιση του Κλεισθένη. Το πρώτο έργο προς αυτή την υλοποίηση του Πειραιά σε επίνειο των Αθηνών ήταν η ανέγερση των οχυρώσεων των λιμένων της πειραιϊκής χερσονήσου και των Μακρών Τειχών που την συνέδεαν με την Αθήνα²³, ενώ ακολούθησε η ρυμοτόμηση και ανοικοδόμηση της πόλης από τον Ιππόδαμο (451 πΧ), ενώ παράλληλα εξοπλίστηκε το λιμάνι με σύγχρονες εγκαταστάσεις ελλιμενισμού. Το κεντρικό λιμάνι ή Εμπόριον όπως ονομαζόταν τότε χρησιμοποιούνταν όπως φανερώνεται και από το όνομά του για εμπορικές χρήσεις έχοντας χαρακτήρα εισαγωγικό και διακομετακομιστικό και εκτείνονταν από το σημείο που βρίσκεται σήμερα το Τελωνείο μέχρι το άκρο της Ηετιώνιας Ακτής, χωρίς όμως τον Λιμένα Αλών (ανάμεσα από τον Άγιο Διονύσιο και τα Λεμονάδικα) ο οποίος ήταν αβαθής και ελώδης και ως εκ τούτου μη κατάλληλος για ελλιμενισμό. Ο Πειραιάς εκείνη την εποχή αποτελούσε το μεγαλύτερο λιμενικό και οικονομικό κέντρο του τότε γνωστού κόσμου, συνεπικουρούμενο και από την δύναμη και έκταση της Αθηναϊκής Συμμαχίας, με παρουσία πολυάριθμων εμπόρων στην πόλη και την ύπαρξη ενός πλαισίου ελεύθερης αγοράς. Επίσης αποτελούσε σημαντικό συγκοινωνιακό κόμβο δεδομένης της ανεπάρκειας και πολλές φορές ανυπαρξίας των χερσαίων μέσων μεταφοράς. Τα άλλα δύο λιμάνια του Πειραιά, ο Λιμήν

22. «ἐκ τούτου τὸν Πειραιᾶ κατεσκεύαζε, τὴν τῶν λιμένων εὐφυΐαν κατανοήσας καὶ τὴν πόλιν ὅλην ἄρμοιτόμενος πρὸς τὴν θάλασσαν, καὶ τρόπον τινὰ τοῖς παλαιοῖς βασιλεῦσιν τῶν Ἀθηνῶν ἀντιπολιτευόμενος», Πλούταρχος, *Βίοι Παράλληλοι*, Θεμιστοκλής, ΧΙΧ., από Καραϊσκάκη Δ. (2011), ὁ.π. σελ 6

23. Τραυλός Ι. (2006), *Η πολεοδομική εξέλιξις των Αθηνών*, εκδόσεις Καπόν, Αθήνα, σελ 49



Εικ. 21. Το λιμάνι του αρχαίου Πειραιά.
Πηγή: Αρχείο Γ.Χατζημανωλάκη, από το wwk.kathimerini.gr/kath/7days/1995/04/30041995.pdf

Ζέας και ο Λιμνή Μουνιχίας, φιλοξενούσαν το πολεμικό ναυτικό της αθηναϊκής συμμαχίας.

Η περίοδος ακμής της πόλης και του λιμανιού, σε αντιστοιχία με την Αθηναϊκή Δημοκρατία, έληξε με τον Πελοποννησιακό Πόλεμο και την νίκη της Σπάρτης, οπότε και η Αθήνα υποχρεώθηκε να καταστρέψει τις οχυρώσεις των λιμένων της και να διαλύσει το ναυτικό της. Από αυτή την περίσταση ο Πειραιάς και το λιμάνι εισέρχονται σε μια πορεία αργής αλλά μη αναστρέψιμης παρακμής, οφειλόμενης στην μετακίνηση των οικονομικών κέντρων και διάφορες πολεμικές συρράξεις, με ελάχιστες αναλαμπές ανάπτυξης, ειρήνης και ευημερίας, όπως η αποκατάσταση της δημοκρατίας το 403 πΧ, η περίοδος ηγεσίας του Κόνωνα και η απελευθέρωση από τους Μακεδόνες το 251 πΧ από τον Διογένη σε συνδιασμό με περιορισμένα έργα αναδόμησης και αποκατάστασης των λιμενικών εγκαταστάσεων. Το αποκορύφωμα της παρακμής όμως έλαβε χώρα το 85 πΧ με την ολοκληρωτική καταστροφή της πόλης και του λιμανιού του Πειραιά από τον Σύλλα με μόνο ένα μικρό αστικό κομμάτι να απομένει κοντά στο λιμάνι. Η παρακμή αυτή θεμελιώνεται με την μεταφορά της πρωτεύουσας του Ρωμαϊκού κράτους στην Κωνσταντινούπολη και την μετακίνηση των οικονομικών κέντρων ανατολικά στην αυτοκρατορία, αφαιρώντας έτσι κάθε εμπορική δραστηριότητα από το λιμάνι και την πόλη. Επίσης μετά και την τελευταία εισβολή των Γόθων το 395 μΧ παύει σχεδόν εντελώς η οικιστική δραστηριότητα στον Πειραιά ενώ κατά την διάρκεια των Βυζαντινών χρόνων το λιμάνι χρησιμοποιείται μόνο ως ορμητήριο για τον βυζαντινό και διάφορους πειρατικούς στόλους που λυμαίνονταν το Αιγαίο εκείνη την εποχή, ενώ μετά την κατάκτηση της Αθήνας και του Πειραιά από τους Φράγκους το 1205 μΧ αρχίζει να εμφανίζεται το μεσαιωνικό όνομα του Πειραιά, Porto Leone, από το μαρμάρινο άγαλμα λέοντα που βρισκόταν στην είσοδο του λιμανιού και σώζεται ακόμα και σήμερα στον ναύσταθμο της Βενετίας. Κατά την περίοδο της Τουρκοκρατίας ο Πειραιάς είχε ερημώσει εντελώς και η μόνη λειτουργία στην περιοχή ήταν αυτή της Μονής του Αγίου Σπυρίδωνα.

Η μακρά περίοδος παρακμής διάρκειας 15 αιώνων για τον Πειραιά λήγει με την απελευθέρωση από τους Τούρκους και την δημιουργία του νεοελληνικού κράτους. Το 1829 καταφθάνουν στο Πειραιά οι πρώτοι νέοι κάτοικοι ενώ στην πόλη και το λιμάνι υπάρχουν ελάχιστα κτίσματα και εγκαταστάσεις. Μετά και την μεταφορά της πρωτεύουσας του κράτους από το Ναύπλιο στην Αθήνα το 1834 αρχίζει να αναπτύσσεται ο Πειραιάς στο πλαίσιο του ρόλου του επινεείου της πρωτεύουσας²⁴, σε αναλογία με τους κλασσικούς χρόνους, ενώ επίσης θεσπίζεται το

24. Τσοκόπουλος Β. (1984), *Πειραιάς, 1835 - 1870, Εισαγωγή στην Ιστορία του Ελληνικού Μάντιστερ*, Εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα, σελ 40

25. Καρύδης Δ.Ν. (2006), *Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας*, Εκδόσεις Ποπασωτηρίου, Αθήνα, σελ 47

σχέδιο πόλης από τους Κλεάνθη και Schaubert²⁵. Γίνεται δεκτή η αίτηση Χίων μεταναστών από την Ερμούπολη να μετοικήσουν στην πόλη ενώ ακολουθεί ο εποικισμός των Υδραίων το 1837. Το 1835 ιδρύεται ο Δήμος Πειραιώς²⁶ ο οποίος έχει υπό την διοίκησή του και το λιμάνι. Ο θεσμικός διαχωρισμός αυτών των δύο θα λάβει χώρα σε μεταγενέστερο χρόνο. Στην αύξηση του πληθυσμού του Δήμου, κάτι που είναι από τους βασικότερους στόχους του, συνέβαλλε καταλυτικά η κατασκευή της οδού Αθηνών – Πειραιώς το 1835.

Ο Πειραιάς ξεκινά να αναπτύσσεται εμπορικά αμέσως μετά την μεταφορά της πρωτεύουσας στην Αθήνα χάρις στην ευνοϊκή του θέση και την εμπειρία των κατοίκων του στις μεταπρατικές δραστηριότητες και σταδιακά εξελίσσεται σε ένα από τα πιο σημαντικά λιμάνια στην Μεσόγειο. Η ανάπτυξη της τεχνολογίας του ατμού συνέβαλλε στην στροφή της μεταπρατικής οικονομίας του Πειραιά προς την βιομηχανία, με την μεγάλη ακμή σε αυτόν τον τομέα να ξεικά την δεκαετία του 1860 με βιομηχανικές μονάδες να εγκαθίστανται κατά μήκος της οδού Αθηνών – Πειραιώς με πολυπληθέστερες τις αλευροβιομηχανίες. Επίσης κορυφαία στιγμή στην πορεία εκβιομηχάνισης αλλά και γενικότερα οικιστικής και οικονομικής ανάπτυξης του Πειραιά αποτελεί η κατασκευή του σιδηροδρόμου το 1869 και ο οποίος συνδέει αρχικά τον Πειραιά με το Θησείο αρχικά και την υπόλοιπη χώρα αργότερα. Αυτή την εποχή ο Πειραιάς ανταγωνίζεται την Ερμούπολη και την Πάτρα για το χρίσμα του μεγαλύτερου λιμενικού κόμβου στην χώρα, αλλά μόνο μετά την κατασκευή της διώρυγας της Κορίνθου το 1893²⁷ οπότε και το λιμάνι ήρθε πιο κοντά στα οικονομικά κέντρα της δύσης ο Πειραιάς άρχισε να αναλαμβάνει τον ηγετικό ρόλο που ακόμα και σήμερα έχει στις θαλάσσιες μεταφορές στην Ελλάδα.

Σε αντιστοιχία με την οικονομική και αστική ανάπτυξη του Πειραιά κατά τον 19^ο αιώνα πραγματοποιούνται μια σειρά από έργα κατασκευής απαραίτητων για την λειτουργία του λιμενικών υποδομών στο λιμάνι. Το 1836 άρχισε η αποξήρανση του λιμένα Αλών, σύμφωνα και με το πολεοδομικό σχέδιο των Κλεάνθη – Schaubert του 1834, κάτι που όμως δεν ολοκληρώθηκε. Διοικητικά το λιμάνι ανήκει από το 1836 στο «Μωλικό Ταμείο Πειραιώς» το οποίο αναλαμβάνει την οικονομική διαχείριση του λιμανιού ως το 1848 οπότε και ιδρύεται η «Επιτροπή περί της προκυμαίας Πειραιώς». Αυτή με την σειρά της μετονομάζεται το 1861 σε «Εφορευτική επιτροπεία Λιμένος Πειραιώς» και λειτουργεί μέχρι το 1911 υπό την πλήρη εποπτεία του Δήμου Πειραιώς, από την στιγμή που δεν έχει πραγματοποιηθεί ακόμα ο διοικητικός διαχωρισμός λιμανιού και πόλης. Από τα σημαντικότερα



Εικ. 22. Ο Πειραιάς του 1811, υδατογραφία του W. Haygarth
Πηγή: wwk.kathimerini.gr/kath/7days/1995/04/30041995.pdf

Ανάπτυξη του λιμανιού μέχρι τον Β' παγκόσμιο πόλεμο

26. Τσοκόπουλος Β. (1984), ό.π. σελ 32, σελ 40

27. Καρύδης Δ.Ν. (2006), ό.π. σελ 32, σελ 47

Εικ. 23. Πειραιάς, 1885, χάρτης του J.A. Kaupert από την έκδοση *Karten von Attika*
 Πηγή: Γερμανικό Αρχαιολογικό Ινστιτούτο, στο *Η περιπέτεια κατασκευής ενός σύγχρονου μεσογειακού λιμανιού, Η ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών του Πειραιά έως το 1949*, από www.arch.ntua.gr/envlab



έργα που πραγματοποιούνται εκείνη την εποχή στο λιμάνι είναι η κατασκευή της Βασιλικής αποβάθρας, της αποβάθρας της Τούμπας, του μώλου στην Ηετιώνια και των κρηπιδωμάτων σε όλο το λιμάνι. Επίσης μέχρι το 1920 έχει εγκατασταθεί στο λιμάνι ο πρώτος μεγάλος γερανός, έχουν κατασκευαστεί οι εξωτερικοί μώλοι Θεμιστοκλέους και Κράκαρη και πραγματοποιείται η εκβάθυνση του λιμένα Αλών, σε αντίθεση με τα πρότερα σχέδια, και το λιμάνι με την αξιοποίηση επιπλέον 140.000 τμ υδάτινης επιφάνειας πλησιάζει την σημερινή του μορφή. Το 1930 λαμβάνει χώρα ο διοικητικός διαχωρισμός λιμανιού και πόλης με την ίδρυση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς ο οποίος συγκεντρώνει την οργάνωση, διοίκηση και εκμετάλλευση των λειτουργιών, συμπεριλαμβανομένων και των φορτοεκφορτώσεων που μέχρι τότε ήταν σε χέρια ιδιωτών. Από το 1930 μέχρι και το ξέσπασμα του β' παγκοσμίου πολέμου υπό την διοίκηση του ΟΛΠ ιδρύθηκε η «Ελεύθερη Ζώνη Πειραιώς» στην Ηετιώνια Ακτή, εγκαταστάθηκαν δύο γερανογέφυρες γαιανθράκων και μεταλλευμάτων και μια μεγάλη σιταποθήκη (σιλό), με τον σίτο να παραμένει σταθερά το βασικό εισαγόμενο προϊόν, στο οποίο άλλωστε οφείλεται και η ανάπτυξη της αλευροβιομηχανίας από το 1850.

Κοινωνικοί μετασχηματισμοί στον Πειραιά λόγω του κύματος μετανάστευσης το πρώτο μισό του 20ού αιώνα

Μετά την Μικρασιατική Καταστροφή το 1922 και λόγω του αριθμού των προσφύγων που συνέρρευσαν στον Πειραιά έλαβαν χώρα σημαντικές δημογραφικές αλλαγές στην πόλη. Μέσα σε 8 χρόνια διπλασιάστηκε ο αριθμός των κατοίκων ενώ η εγκατάσταση των προσφύγων σε συνοικι-

σμούς κοντά στην πόλη όπως Κερατσίνι, Δραπετσώνα και Νίκαια δημιούργησε σοβαρά στεγαστικά προβλήματα. Η εγκατάσταση αυτή των προσφύγων στον Πειραιά δεν έγινε τυχαία καθώς ο μεγάλος αριθμός βιομηχανιών στην περιοχή τους απορρόφησε εργασιακά, ενώ επίσης έλαβε χώρα και μια σημαντική αλλαγή στην πληθυσμιακή σύνθεση του Πειραιά με το εργατικό στοιχείο να αναλαμβάνει τα ηνία από το μικροαστικό²⁸, κάτι που του έδωσε χαρακτήρα εργατούπολης. Άλλη μία συνέπεια του μεταναστευτικού κύματος των αρχών του 20ού αιώνα είναι η πολεοδομική ένωση του Πειραιά με την Αθήνα εξ αιτίας της δημιουργίας των νέων συνοικισμών σχηματίζοντας για πρώτη φορά ένα ενιαίο αστικό συγκρότημα²⁹.

Η ανάπτυξη της πόλης και του Λιμανιού του Πειραιά σταμάτησε απότομα με το ξέσπασμα του β' παγκοσμίου πολέμου το 1940. Κατά την διάρκεια αυτού τόσο το λιμάνι όσο και η πόλη υπέστησαν μεγάλες καταστροφές με τους βομβαρδισμούς που εκτέλεσαν οι Γερμανοί το 1941 αλλά και την ανατίναξη των λιμενικών εγκαταστάσεων κατά την αποχώρησή τους το 1944 σύμφωνα με την πολεμική τακτική της καμένης γης. Η αποκατάσταση και ανοικοδόμηση της πόλης και του λιμανιού ξεκίνησε μετά και το τέλος του Εμφύλιου Πολέμου το 1949 κυρίως υποβοηθούμενη από την ξένη οικονομική βοήθεια που

Καταστροφές στην πόλη και το λιμάνι κατά τον Β' Π.Π.-Αποκατάσταση καταστροφών μετά τον πόλεμο

28. Χατζημανωλάκης Γ.Ε. (2001), *Το λιμάνι του Πειραιά στη διαδρομή των αιώνων*, Πειραιάς, από Καραϊσκάκη Δ. (2011), ό.π. σελ 6

29. Καρύδης Δ.Ν. (2006), ό.π. σελ 32, σελ 255



Εικ. 24. Το λιμάνι του Πειραιά το 1880
Πηγή:Αρχείο μουσείου Μπενάκη, από το wwk.kathimerini.gr/kath/7days/1995/04/30041995.pdf



Εικ. 25. Η πρώτη αεροφωτογραφία του Πειραιά, 1915
Πηγή: Αρχείο Γ. Χατζημανωλάκη, από το kathimerini.gr/kath/7days/1995/04/30041995.pdf

έφτασε στην Ελλάδα μέσω του σχεδίου Μάρσαλ αλλά και την προωθούμενη από την Διεθνή Τράπεζα και το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο πολιτική κατά την οποία προβάλλεται ως η βέλτιστη οικονομική αναπτυξιακή διέξοδος η οικοδομή. Το σημαντικό για το λιμάνι είναι σύμφωνα με αυτή την πολιτική, δεδομένης της κατά αυτήν αδυναμίας να αποκτήσει η Ελλάδα κάποια στιγμή υπολογίσιμη εξαγωγική δύναμη, δίνεται μεγάλη έμφαση στην εμπορική ναυτιλία και τον διακομετακομιστικό της ρόλο³⁰. Με αυτό τον τρόπο η ναυτιλία μαζί με τον τουρισμό, την γεωργία και την οικοδομή αποτέλεσαν τους τροχοπέδες της μεταπολεμικής οικονομικής ανάπτυξης της Ελλάδας.

Ανάπτυξη των εγκαταστάσεων και του λιμανιού κατά το 2ο μισό του 20ου αιώνα

Η αποκατάσταση του λιμανιού, το οποίο λειτουργούσε με όσες εγκαταστάσεις της δεκαετίας του 1930 είχαν την τύχη να γλιτώσουν από τις πολεμικές καταστροφές, ξεκίνησε το 1955 υπό το πρίσμα του «Σχεδίου του μείζονος λιμένας» από τον Δ. Πίππα και περιελάμβανε μεταξύ άλλων την λιμενοποίηση του όρμου Κερατσινίου που ολοκληρώθηκε το 1977, την κατασκευή της προβλήτας ΙΙΙ του κεντρικού λιμένα το 1963, του επιβατικού σταθμού Αγίου Νικολάου το 1969, του μώλου Δραπετσώνας το 1977, της προβλήτας πετρελαιοειδών επίσης το 1977, την εγκατάσταση της πρώτης γερανογέφυρας εμπορευματοκιβωτίων στην Ακτή Βασιλειάδη το 1975 και την έναρξη των εργασιών για την κατασκευή της προβλήτας εμπορευματοκιβωτίων στο Νέο Ικόνιο το 1980, μια κίνηση που θα αποτελέσει το έναυσμα για την επέκταση του τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων της Ακτής

30. «Εκθεση Βαρβαρέσου», Σαρηγιάννης Γ.Μ. (2000), *Αθήνα 1830-2000, Εξέλιξη - Πολεοδομία - Μεταφορές*, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα, σελ 146-149

Βασιλειάδη και την δημιουργία του νέου μεγάλου τερματικού στο Νέο Ικόνιο³¹. Καθοριστικό ρόλο στην κατεύθυνση στην οποία κινήθηκε η ανάπτυξη του λιμανιού το δεύτερο μισό του 20ού αιώνα είναι η σταδιακή αλλαγή της φιλοσοφίας των μεταφορών σε παγκόσμιο επίπεδο οι οποίες εγκατέλειπαν το χύδην φορτίο προς την κατεύθυνση του κοντέινερ (εμπορευματοκιβώτιο).

Όσον αφορά στην πόλη, από τα μέσα της δεκαετίας του 1970 αρχίζουν σταδιακά να γίνονται εμφανή τα σημάδια της αποβιομηχάνισης στον Πειραιά με τις βιομηχανίες και βιοτεχνίες της περιοχής να κλείνουν ή να μεταφέρονται στα προάστια του λεκανοπεδίου αλλάζοντας άρδην τον οικονομικό και κοινωνικό χάρτη της περιοχής. Οι λόγοι που οδήγησαν σε αυτή την αλλαγή ήταν η επιβάρυνση του αστικού περιβάλλοντος από την ασυμβατότητα μεταξύ των βιομηχανικών και αστικών χρήσεων και η επιβάρυνση του φυσικού περιβάλλοντος από την μόλυνση που αυτές προκαλούσαν. Επίσης στην κοινωνική αυτή μεταστροφή συνετέλεσε σε μεγάλο βαθμό η εγκατάλειψη του κεντρικού Πειραιά από τα μεσοαστικά στρώματα τα οποία μετακινήθηκαν προς τα προάστια σε αναζήτηση καλύτερης ποιότητας ζωής, σε αντιστοιχία και με τα υπόλοιπα παραδοσιακά αστικά κέντρα της Αττικής³².

Ενώ δηλαδή μέχρι και αυτό το σημείο η πόλη και το λιμάνι του Πειραιά κινούνταν παράλληλα στο πέρασμα των αιώνων και βρίσκονταν σε άμεση σχέση μεταξύ τους, οι δεσμοί πλέον μεταξύ λιμανιού και πόλης αρχίζουν να χαλαρώνουν δημιουργώντας μία ασαφή λανθάνουσα ζώνη ανάμεσά τους.

Στην κατεύθυνση αυτή από την δεκαετία του 1980 αρχίζει να λαμβάνει χώρα μία αλλαγή στην λιμενική πολιτική για τον Πειραιά. Εξ αιτίας της εξάπλωσης των λιμενικών δραστηριοτήτων σε μία έκταση που ξεκινά από τα παράλια της Σαλαμίνας δυτικά και καταλήγει στον μώλο Θεμιστοκλέους πλέον η πλειοψηφία σχεδόν του παραλιακού μετώπου του Πειραιά και των γύρω δήμων παραμένει αποκλεισμένη για τους κατοίκους, ενώ ταυτόχρονα σε παγκόσμιο επίπεδο και με αφορμή τις περιπτώσεις αποβιομηχάνισης βιομηχανικών λιμανιών σε χώρες του ανεπτυγμένου κόσμου συνειδητοποιείται η ανάγκη για επανάκτηση του λιμενικού χώρου από την πόλη. Η αλλαγή αυτή εκφράζεται κατ' αρχήν με την κατασκευή της δεύτερης αποβάθρας εμπορευματοκιβωτίων Ελ. Βενιζέλος στο Νέο Ικόνιο το 1997 και την αποδέσμευση του κεντρικού λιμανιού από την εμπορευματική κίνηση και την μετατροπή του αποκλειστικά σε επιβατηγό το 1996, με εξαίρεση τις ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες στις δεξαμενές Βασιλειάδη. Επίσης στο ίδιο πλαίσιο κατασκευάστηκε και η περιφερειακή λεωφόρος

Η αποβιομηχάνιση στον Πειραιά μετά το 1970

Επέκταση του λιμανιού - αλλαγή πολιτικής - αίτημα για επανάκτηση του λιμενικού χώρου από την πόλη

31. Χατζημανωλάκης Γ.Ε. (2001), *Το λιμάνι του Πειραιά στη διαδρομή των αιώνων*, Πειραιάς, από Καραϊσκάκη Δ. (2011), ό.π. σελ 6

32. Σαρηγιάννης Γ.Μ. (2000), ό.π 36, σελ 214

Εικ. 26. Οι προβλήτες εμπορευματοκιβωτίων I και II και το λιμενικό συγκρότημα Κερατσινίου
Πηγή: vimanaxou.blogspot.gr



που συνδέει τον κεντρικό λιμένα με τις εγκαταστάσεις στο Κερατσίνι και το Νέο Ικόνιο με σκοπό να αποσυμφόρησησει τις περιοχές γύρω από το λιμάνι και να το συνδέσει πιο αποτελεσματικά με το εθνικό δίκτυο οδικών μεταφορών. Επίσης η αλλαγή αυτή εκφράστηκε θεσμικά μέσω του Ρυθμιστικού Σχεδίου Πειραιώς του 1983 και το οποίο θέτει για πρώτη φορά τα ζητήματα της κυκλοφοριακής συμφόρησης και της περιβαλλοντικής υποβάθμισης που προκαλείται από την σύγκρουση λειτουργιών μεταξύ πόλης και λιμανιού. Ως απάντηση σε αυτά τα ζητήματα έρχονται στο προσκήνιο σχέδια και προγραμματισμοί για την εξυγίανση του λιμενικού μετώπου και την σύνδεσή του με τον αστικό ιστό, ενώ επίσης τονίζεται για πρώτη φορά η δυναμική του αρχαιολογικού υποβάθρου που βρίσκεται εντός των ορίων του λιμανιού (προφανές παράδειγμα τα τμήματα της αρχαίας οχύρωσης του Πειραιά στην Ηετιώνια Ακτή) στα πλαίσια της λειτουργικής και χωρικής σύνδεσης του λιμανιού με την πόλη. Τέλος, διοικητικά το 1999 ο ΟΛΠ από Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου μετατρέπεται σε Ανώνυμη Εταιρεία με το δημόσιο να διατηρεί την πλειοψηφία των μετοχών προς το παρόν. Η αλλαγή αυτή προκάλεσε αντιδράσεις οι οποίες τονίζουν τον κίνδυνο ιδιωτικοποίησης του λιμανιού στα πλαίσια των νεοφιλελεύθερων πρακτικών οι οποίες προωθούν την συρρίκνωση του ρόλου του κράτους στην οικονομία προς όφελος του ιδιωτικού κεφαλαίου με αρνητικές συνέπειες στον δημόσιο χαρακτήρα του λιμανιού και τις προοπτικές εξυγίανσης και επανένωσης με τον αστικό ιστό. Χαρακτηριστικό βήμα προς την κατεύθυνση ιδιωτικοποίησης του λιμανιού ήταν η παραχώρηση επί μισθώσει της προβλήτας εμπορευματοκιβωτίων II του ΟΛΠ το 2009 στην «Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά Α.Ε.» θυγατρική της κινεζικής Cosco με ταυτόχρονη μεταφορά του ΟΛΠ στην προβλήτα I η οποία έχει μικρότερη χωρητικότητα.

*Το λιμάνι του Πειραιά
σήμερα*

Σήμερα το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί το μεγαλύτε-

ρο επιβατηγό λιμάνι στην ανατολική Μεσόγειο και ένα από τα μεγαλύτερα στην Ευρώπη με 9.300.000 επιβάτες διακινηθέντες σε ακτοποϊκά δρομολόγια το 2011, ενώ την ίδια χρονιά οι επιβάτες κρουαζιέρας ανήλθαν σε 2.500.000. Στον τομέα των εμπορευματοκιβωτίων, δεδομένης τη θέσης του Πειραιά ως σημαντικό λιμενικό κόμβο στις διαδρομές φορτίων από την Ασία προς την Ευρώπη μέσω της Μεσογείου, διακινήθηκαν σχεδόν 1.700.000 TEU εκ των οποίων τα 500.000 από την προβλήτα I του ΟΛΠ. ο Τομέας Αυτοκινήτων του λιμανιού παρά την πτώση της αγοράς αυτοκινήτου λόγω της οικονομικής κρίσης και την συνεπαγόμενη μείωση των εισαγωγών πραγματοποίησε 330.000 μεταφορτώσεις καθιστώντας τον Πειραιά ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια μεταφόρτωσης αυτοκινήτων στην Μεσόγειο³³.

Ταυτόχρονα όμως, λόγω της έκτασης των λιμενικών εγκαταστάσεων και την έλλειψη παρεμβάσεων και αναπλάσεων που θα βελτιώσουν την επαφή της πόλης με το λιμάνι και το θαλάσσιο μέτωπο, το σύνολο σχεδόν του αστικού μετώπου από την Σχολή Εμποροπλοιάρχων στην Πειραιϊκή μέχρι και το Πέραμα παραμένει αποκλεισμένο από το λιμάνι. Ο αποκλεισμός αυτός έχει πολλές μορφές. Στην νότια πλευρά του κεντρικού λιμανιού οι εγκαταστάσεις κρουαζιέρας με τους αυστηρούς περιοριστικούς κανονισμούς πρόσβασης επιπέδου αερολιμένα αποκλείουν κάθε επαφή με το θαλάσσιο στοιχείο σε μια

Αποκλεισμός αστικού χώρου από το παραλιακό μέτωπο λόγω των λιμενικών χρήσεων

33. Ετήσια οικονομική έκθεση ΟΛΠ 2011, www.olp.gr



Εικ. 27. Το λιμάνι του Πειραιά σήμερα.
Πηγή: ΟΛΠ

τεράστια έκταση. Επίσης σε εκείνο το σημείο, υποβοηθούμενες και από την διαμόρφωση του εδάφους εκεί, περιορίζουν την πρόσβαση οι σχολές του Λιμενικού Σώματος και Εμποροπλοιάρχων. Στο ακτοπλοϊκό κομμάτι του κεντρικού λιμανιού ο αποκλεισμός εκφράζεται με τον φράχτη του ΟΛΠ αν και εμφανίζει κάποιον βαθμό διαπερατότητας, δεδομένης και της μη συγκρουσιακής σχέσης στις λειτουργίες μεταξύ λιμανιού και περιφερειακής λεωφόρου. Από τον Άγιο Διονύσιο όμως που ξεκινάει η χάραξη της περιφερειακής οδού Δραπετσώνας το τοπίο αλλάζει δραματικά με την μετατροπή της οδού από αστική λεωφόρο σε αυτοκινητόδρομο, σε συνδιασμό μάλιστα με την σχεδόν ανούσια ανύψωσή της στο ύψος της Ακτής Βασιλειάδη καθώς και την αλλαγή της μορφολογίας εδάφους στο σημείο με βραχώδη απότομη πλαγιά δημιουργώντας έτσι ένα γιγάντιο φυσικό και ανθρωπογενές φράγμα μεταξύ του αστικού ιστού της Δραπετσώνας εκεί και του λιμανιού. Ο αποκλεισμός της πόλης συνεχίζεται και δυτικά του κεντρικού λιμανιού, με παράγοντες όπως η αδρανής έκταση του πρώην εργοστασίου λιπασμάτων στην Δραπετσώνα, οι ενεργές και μη βιομηχανικές εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών και τσιμέντου στον όρμο της Δραπετσώνας, το μεγάλης έκτασης και έντασης λειτουργιών λιμενικό συγκρότημα Κερατσινίου, οι εγκαταστάσεις εμπορευματοκιβωτίων και πετρελαιοειδών στο Νέο

Εικ. 28. Το ακτοπλοϊκό Λιμάνι και το κομμάτι της κρουαζιέρας.

Ακτοπλοΐα

Κρουαζιέρα



Ικόνιο και η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος να έχουν ως αποτέλεσμα τον ολοκληρωτικό αποκλεισμό του πολεοδομικού συγκροτήματος Πειραιά από το θαλάσσιο μέτωπο, με δυσμενείς συνέπειες στο επίπεδο ζωής των κατοίκων σε αυτό. Με άλλα λόγια, η ιδιαιτερότητα, σε σχέση με αντίστοιχες περιπτώσεις επέκτασης λιμανιών κατά την φορντική περίοδο, του Πειραιά να μην εξαπλωθεί προς εντελώς ελεύθερες από οικιστική δραστηριότητα εκτάσεις, ίσως και λόγω της στενότητας χώρου που προκύπτει από το ανάγλυφο του λεκανοπεδίου της Αθήνας, είχε ως αποτέλεσμα η ανάπτυξη του λιμανιού να «δηλητηριάσει» τους παρακείμενους αστικούς πυρήνες και να υπονομεύσει τα περιθώρια ανάπτυξής τους.

Και στον κεντρικό Πειραιά, όμως, ο οποίος αναπτύχθηκε σε πιο οργανωμένες βάσεις, τα προβλήματα που συσχετίζονται με το αστικό υπόβαθρο δεν είναι λίγα. Πιο συγκεκριμένα, πέρα από τον αποκλεισμό από το θαλάσσιο μέτωπο από το λιμενικό όριο, το κέντρο του Πειραιά αντιμετωπίζει ποικίλα άλλα προβλήματα. Κύρια εξ αυτών είναι η έλλειψη πράσινων χώρων, η μεγάλη πυκνότητα δόμησης, αποτέλεσμα μεγάλων συντελεστών δόμησης που θεσπίστηκαν για να δώσουν τον χαρακτήρα πολεοδομικού κέντρου στην περιοχή και η κυκλοφοριακή συμφόρηση που οφείλεται στην ανάμιξη της σταθμεύουσας κυκλοφορίας εξ αιτίας της λειτουργίας του πολεοδομικού κέντρου με την ρέουσα που οφείλεται στην λειτουργία των λιμένων Μικρολίμανου και Ζέας αλλά κατά κύριο λόγο στην λειτουργία του κεντρικού λιμανιού. Ένα άλλο επίσης σημαντικό πρόβλημα που αντιμετωπίζει η πόλη είναι τα αστικά κενά που έχουν προκύψει από το κλείσιμο των βιομηχανιών και βιοτεχνιών στον Πειραιά λόγω της περιόδου αποβιομηχάνισης που η πόλη έζησε και τα οποία κενά διαρρηγνύουν τον αστικό ιστό και αναμένουν την επανάχρησή τους. Το πρόβλημα αυτό είναι ακόμα πιο εμφανές στην γειτονική Δραπετσώνα, την δεύτερη περιοχή που γειτνιάζει με το κεντρικό λιμάνι, ειδικότερα αν λάβει κανείς υπ' όψιν του το μεγάλης κλίμακας παράδειγμα της έκτασης του πρώην εργοστασίου λιπασμάτων. Κατά τα άλλα και αυτή η περιοχή υποφέρει από αποκλεισμό από το παραλιακό μέτωπο λόγω λιμενικών και ανενεργών βιομηχανικών εκτάσεων, καθώς και από υψηλή πυκνότητα δόμησης, προερχόμενη τόσο από τα έκτατα μέτρα καταπολέμησης του στεγαστικού προβλήματος που προέκυψε από το κύμα μεταναστών οι οποίοι εγκαταστάθηκαν στην Δραπετσώνα μετά την Μικρασιατική Καταστροφή, όσο και από την γενικότερη φιλοσοφία παραγωγής κατοικίας και οικονομικής ανάπτυξης που ακολούθησε η χώρα στον 20ο αιώνα, την αντιπαροχή και οικοδομή εν γένει.

Κοινωνικά, η Δραπετσώνα διαφέρει σε σχέση με τον κεντρικό Πειραιά λόγω του λαϊκού χαρακτήρα και των πιο φτωχών κοινωνικών στρωμάτων που την κατοικούν, και τα οποία αποτελούν κοινωνική εξέλιξη των εργατικών στρωμάτων που κατοικούσαν εκεί κατά την βιομηχανική ανάπτυξη και εργαζόντουσαν στις γειτονικές βιομηχανικές εγκαταστάσεις. Η αποβιομηχάνιση είχε ως αποτέλεσμα τόσο την βελτίωση των περιβαλλοντικών συνθηκών στην περιοχή, όσο και την μεγάλη αύξηση της

*Προβλήματα αστικού
υποβάθρου σε Πειραιά
και Δραπετσώνα*

*Κοινωνικό προφίλ Πειραιά
και Δραπετσώνας*

ανεργίας, περιορίζοντας τις προοπτικές του πληθυσμού για ευμάρεια³⁴. Εδώ εμφανίζεται η μεγαλύτερη διαφορά μεταξύ Δραπετσώνας και κεντρικού Πειραιά, με τον τελευταίο, χάρη στον χαρακτήρα πολεοδομικού κέντρου που τον διέπει επί αιώνες αλλά και τα ελεύθερα από βιομηχανικές χρήσεις παράλια του, να κατοικείται μέχρι και σήμερα από πιο εύρωστα αστικά στρώματα, τα οποία ποικίλουν από τις πιο υποβαθμισμένες περιοχές στο εσωτερικό την χερσονήσου μέχρι και τις πιο "προνομιούχες" περιοχές στην Καστέλα και την Πειραιϊκή. Τέλος, ένα κοινωνικό φαινόμενο, το οποίο επηρέασε τα τελευταία χρόνια τόσο τον Πειραιά όσο και την Δραπετσώνα, είναι η άφιξη και εγκατάσταση σε αυτές τις περιοχές μεγάλου αριθμού οικονομικών μεταναστών από χώρες της Ασίας.

34. Δραπετσώνα: το σύγχρονο τοπίο μιας πρώην βιομηχανικής πόλης, <http://www.greekscapes.gr/index.php>

Εικ. 29. Δραπετσώνα και
βόρειο τμήμα λιμανιού
Πειραιά
Πηγή: www.greekscapes.gr

Επόμενη σελίδα: Εικ. 30.
Λιμενική δραστηριότητα
στην Ηετιώνια Ακτή.
Πηγή: προσωπικό αρχείο



Συμπεράσματα - Κριτική



Σε μια πρώτη ανάγνωση εμφανίζονται κατά κύριο λόγο μια σειρά από θετικά χαρακτηριστικά του προγράμματος. Κατ' αρχήν, ενώ ο σχεδιασμός της ανάπλασης εξασφαλίζει τη σύνδεση του λιμενικού χώρου με τον αστικό ιστό της Δραπετσώνας μέσω του πάρκου στο Καστράκι και τον άξονα πεζών που συνδέει αυτό με την περιοχή της Ηετιώνας Ακτής, το γεγονός ότι τα δύο κύρια κομμάτια της ανάπλασης συνδέονται χωρικά και λειτουργικά μέσω ενός στοιχείου τόσο αδύνατου προκαλεί συνθετικά και λειτουργικά προβλήματα, σε βαθμό να αμφισβητείται τελικά η εφικτότητα της σύνδεσης για την οποία υπεραμύνεται ο ΟΛΠ. Από την άλλη, βέβαια, η αλλαγή αυτών των δεδομένων θα προαπαιτούσε την υπογειοποίηση της λεωφόρου Κέκρωπος σε μήκος πολύ μεγαλύτερο του υπάρχοντος κόμβου με την οδό Κανάρη, κάτι το οποίο όχι μόνο θα εκτόξευε το κόστος του έργου αλλά και θα περιέπλεκε γραφειοκρατικά την ανάπλαση μέσω της ένταξης στο σχεδιασμό και άλλων φορέων εκτός του ΟΛΠ.

Εκτός όμως από το ζήτημα της σύνδεσης αστικού ιστού και χώρου ανάπλασης υπό το πρίσμα του σχεδιασμού, προκύπτουν και ζητήματα σύγκρουσης μεταξύ λιμενικών και πιο ευγενών χρήσεων που προβλέπει το πρόγραμμα. Πιο συγκεκριμένα, δεδομένου του ότι οι λιμενικές χρήσεις, έστω κι αν αναφερόμαστε στο επιβατηγό λιμάνι, χαρακτηρίζονται αναμφισβήτητα ως βαριές³⁵ προκύπτουν ζητήματα συμβατότητας μεταξύ των χρήσεων πολιτισμού και αναψυχής που εντοπίζονται στην Ηετιώνια Ακτή μετά την εφαρμογή του προγράμματος της ανάπλασης και των λιμενικών χρήσεων που θα παραμείνουν εκατέρωθεν αυτής στον Άγιο Διονύσιο και την Ακτή Βασιλειάδη. Τα ζητήματα αυτά περιπλέκονται κι άλλο αν λάβει κανείς υπ' όψιν του τόσο την διατήρηση της χάραξης της εσωτερικής λεωφόρου του λιμανιού η οποία συνδέει την Ακτή Βασιλειάδη με το υπόλοιπο λιμάνι, και η οποία δέχεται αρκετά οχλούσα κυκλοφορία, διαμέσου της περιοχής ανάπλασης, όσο και την υπάρχουσα περίφραξη του ΟΛΠ στο λιμάνι, καθώς τίθεται το ερώτημα σε ποιά μορφή θα συνεχίσουν και αν τα κιγκλιδώματα αυτά. Η μορφή που θα έχει το όριο ανάμεσα στον υπάρχον λιμενικό χώρο και την περιοχή παρέμβασης θα καθορίσει σε μεγάλο βαθμό την εφικτότητα και τον χαρακτήρα της

35. Το αναγλύφο της Ελλάδας και το γεγονός ότι τα νησιά του Αιγαίου και η Κρήτη, προορισμοί που εξυπηρετούνται από το λιμάνι του Πειραιά, εκτός από έντονη τουριστική κίνηση το καλοκαίρι, έχουν και σημαντικές μεταφορικές, συγκοινωνιακές και ανάγκες ανεφοδιασμού κατά την διάρκεια όλου του έτους, έχει σχηματίσει εδώ και δεκαετίες ένα συγκεκριμένο προφίλ της ακτοπλοΐας στο Αιγαίο. Σύμφωνα με αυτό, τα νησιά εξυπηρετούνται από σημαντικό αριθμό επιβατηγών/οχηματαγωγών πλοίων μεγέθους που κυμαίνεται από μικρά έως μεγάλα, με μεγάλες αναλογικά με το μέγεθός τους χωρητικότητες σε επιβάτες και σημαντικές χωρητικότητες σε εμπορεύματα υπό την μορφή φορτηγών οχημάτων. Η συγκέντρωση, λοιπόν, τόσο της επιβατικής όσο και της πλειοψηφίας της εμπορικής κίνησης στο ίδιο σκάφος έχει ως αποτέλεσμα το κεντρικό λιμάνι του Πειραιά να δέχεται εκτός από την ανάλογη επιβατική κίνηση και σημαντική εμπορευματική, κάτι το οποίο επιβαρύνει ακόμα περισσότερο τον ψαρακτήρα βαρέων που έχουν εκ φύσεως οι λιμενικές χρήσεις. Το ακτοπλοϊκό προφίλ αυτό, επίσης, αποτρέπει την δυνατότητα μεταφοράς της εμπορευματικής κίνησης προς τα νησιά στο σύνολό της στο εμπορικό κομμάτι του λιμανιού στο Κερατσίνι.

σύνδεσης μεταξύ αυτών των δύο περιοχών³⁶.

Εκτός όμως από τα ερωτηματικά που προκύπτουν από την ανάλυση του σχεδιασμού του προγράμματος της ανάπλασης της Πολιτιστικής Ακτής, θα πρέπει να αναφερθούν και μια σειρά από ζητήματα που προκύπτουν από την γενικότερη φιλοσοφία της ανάπλασης. Κατ' αρχήν, το περιεχόμενο του προγράμματος, δηλαδή η ανάπλαση της περιοχής με γνώμονα την δημιουργία ενός πόλου πολιτισμού, αποτελεί έναν παράγοντα δημιουργίας δημόσιου χώρου, και μάλιστα, σύμφωνα με το master plan του προγράμματος δημόσιου χώρου, ο οποίος θα παράγει πολιτισμό με πεδίο αναφοράς τόσο τον ξένο επισκέπτη όσο και τον κάτοικο των γύρω περιοχών. Σε αυτό το σημείο, το σε ποιούς αναφέρεται η ανάπλαση, έγκειται ο πρώτος προβληματισμός για το πρόγραμμα της ανάπλασης της Ακτής. Πιο συγκεκριμένα τίθεται το ζήτημα της δημιουργίας ενός χτισμένου περιβάλλοντος υψηλού επιπέδου και το οποίο, παρά τα οποιαδήποτε λεγόμενα εκ μέρους του ΟΛΠ, θα απευθύνεται μέσω υπηρεσιών και πολιτιστικών προϊόντων υψηλού επιπέδου σε αντίστοιχα εύρωστα αστικά στρώματα, αποκλείοντας ή ακόμα και εκδιώχνοντας τα κοινωνικά στρώματα χαμηλών εισοδημάτων τα οποία παραδοσιακά κατοικούν στις εγγυείς περιοχές³⁷. Με άλλα λόγια, δηλαδή, ελλοχεύει ο κίνδυνος να μετατραπεί η Ηετιώνια Ακτή σε έναν ψευδοϊδιωτικό χώρο, σύμφωνα και με τις τοποθετήσεις των Mitchell και Staeheli¹⁸, κάτι που διαφαίνεται όλο και πιο έντονα αν λάβει υπ' όψιν του κάποιος από την μία την επιθυμία του ΟΛΠ η ανάπλαση να απευθύνεται και στους επισκέπτες κρουαζιέρας που καταφθάνουν στο λιμάνι, και από την άλλη την διαφαινόμενη ανάπτυξη της κρουαζιέρας στον Πειραιά τα επόμενα χρόνια, τομέας ο οποίος πλέον αποτελεί ακρογωνιαίο λίθο της επενδυτικής πολιτικής του ΟΛΠ.

Ο κίνδυνος λανθάνουσας κοινωνικής τοποθέτησης της ανάπλασης πλαισιώνεται και από τον κίνδυνο να αποτελέσει αυτή έναν πόλο οικονομικής δραστηριότητας μεγάλου μεγέθους στην περιοχή, και ο οποίος θα απορροφήσει τουριστικό και εμπορικό κεφάλαιο από την υπόλοιπη πόλη. Από την μία τέτοιες σημειακές παρεμβάσεις υψηλού προφίλ οι οποίες επιδιώκουν με οποιον-

Προβληματισμοί που αφορούν στην κοινωνική τοποθέτηση της ανάπλασης

Ο κίνδυνος υπερσυγκέντρωσης οικονομικής δραστηριότητας στον χώρο της ανάπλασης

36. Προς την Ακτή Βασιλειάδη, το ένα όριο της περιοχής ανάπλασης, το υπόβαθρο της σύνδεσης φαίνεται να είναι πιο «φιλικό» προς αυτή, καθώς στο σημείο εντοπίζεται το κτίριο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, το οποίο υιοθετεί χρήσεις διοίκησης και γραφείων. Το άλλο όριο, όμως, της περιοχής ανάπλασης, ο λιμενικός χώρος του Αγίου Διονυσίου, με την έντονη καθημερινή κίνηση βαρέων και μη οχημάτων, θέτει προκλήσεις που αφορούν στο κατά πόσο θα συγκεραστεί η διάσταση του χαρακτήρα των γειτονικών χρήσεων (πολιτιστικές-λιμενικές).

37. Λόγω του βιομηχανικού προφίλ της πόλης του Πειραιά κατά το μεγαλύτερο μέρος του 19ου και 20ου αιώνα οι γύρω περιοχές, Δραπετσώνα, Άγιος Διονύσιος, Ταμπούρια, Κερατσίνι και λοιπές, στο παρελθόν κατοικούνταν κατά κόρον από εργατικά στρώματα χαμηλών εισοδημάτων, ενώ παρά την αποβιομηχάνιση την τελευταία 25ετία του 20ου αιώνα το προφίλ αυτό των περιοχών βόρεια του κεντρικού λιμανιού δεν άλλαξε και πολύ, διατηρώντας μέχρι και σήμερα τον χαρακτήρα εργατουπόλεων.

δήποτε τρόπο τη βελτίωση του αστικού υπόβαθρου³⁸ αποτελούν στοιχεία που βελτιώνουν τόσο την ποιότητα ζωής των κατοίκων και την οικονομική κίνηση στην περιοχή, από την άλλη όμως υπάρχει ο κίνδυνος σε μία παρέμβαση τέτοιου επιπέδου να διαταράξει την οικονομική ισορροπία της πόλης και να μετακινήσει το οικονομικό ενδιαφέρον προς την περιοχή παρέμβασης, με δυσμενείς συνέπειες στις υπόλοιπες περιοχές του Πειραιά. Επίσης, αν λάβει υπ' όψιν του κανείς και τα χαρακτηριστικά υπερσυγκέντρωσης μουσειακών χρήσεων στο πρόγραμμα της Ακτής προκύπτει το ερώτημα του τι θα συμβεί με τους υπόλοιπους μουσειακούς χώρους της πόλης.

Ο λόγος για τον οποίο ανακύπτουν τα παραπάνω ζητήματα που αφορούν στην ένταξη της Πολιτιστικής Ακτής στο κοινωνικό, πολιτιστικό και οικονομικό μοτίβο της πόλης του Πειραιά είναι το γεγονός ότι αποτελεί σημαντική παρέμβαση στον χώρο της Ηετιώνιας Ακτής δίχως να λαμβάνει υπ' όψιν το ευρύτερο αστικό υπόβαθρο, κάτι το οποίο ερμηνεύεται σύμφωνα με τα άμεσα επιχειρηματικά συμφέροντα του ΟΛΠ. Είναι ανάγκη, όμως, ένα έργο τέτοιου μεγέθους και σημασίας για την πόλη να ενταχθεί σε έναν ενιαίο σχεδιασμό ο οποίος να μεριμνεί για την βέλτιστη και ισότιμη ανακατανομή και βελτίωση του αστικού υπόβαθρου της πόλης του Πειραιά, σε συνδιασμό επίσης και με τις παρεμβάσεις που προβλέπεται να γίνουν και σε άλλα σημεία της πόλης από άλλους φορείς³⁹. Θα πρέπει, συνεπώς, να υπάρξει συντονισμός για την αναθεώρηση και σύνδεση των προτάσεων για τον Πειραιά, και μάλιστα στο πλαίσιο όχι μόνο μιας πολιτικής αναδιάρθρωσης της πόλης, αλλά και τοποθέτησής της στο ευρύτερο τοπικό (λεκανοπέδιο) και εθνικό πλέγμα αναπτυξιακής πολιτικής, κάτι το οποίο δεδομένης της συνεχιζόμενης ύφεσης και αναμενόμενης μακροχρόνιας ανέχειας στην χώρα φαντάζει όλο και πιο απαραίτητο.

38. Ένα πρόσφατο επιτυχημένο παράδειγμα τέτοιων παρεμβάσεων στο λεκανοπέδιο της Αθήνας είναι το δίκτυο των σταθμών του Μετρό, οι οποίοι βελτίωσαν εφανεστάτα εκτός από την προσβασιμότητα των γύρω περιοχών και την εν γένει ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος σε κάποια ακτίνα.

39. Η ζώνη της εγκατελειμμένης σιδηροδρομικής χάραξης στον Άγιο Διονύσιο, τα εγκατελειμμένα βιομηχανικά συμπλέγματα που υπάρχουν σε όλη την έκταση του Πειραιά, αλλά και η περιοχή του πρώην εργοστασίου λιπασμάτων στην Δραπετσώνας αποτελούν σημεία τα οποία θα αποτελέσουν στο μέλλον εστίες αστικής αναζωογόνησης, λόγω των κενών από χρήσεις εκτάσεών τους και την προνομιούχα τοποθεσία τους στον αστικό ιστό.

Επίλογος

Οι εγκατελειμμένοι λιμενικοί χώροι αποτελούν, όπως αναφέρθηκε και στο θεωρητικό πλαίσιο αυτής της εργασίας, ιδανικά πεδία εφαρμογής της μεταμοντέρνας κουλτούρας, ενώ επίσης εμφανίζουν λόγω μιας σειράς από λόγους που έχουν να κάνουν με το βιομηχανικό ιστορικό υπόβαθρο των εγκαταστάσεων που βρίσκονται σε αυτές, την εγγύτητα στον αστικό ιστό και στα πολεοδομικά κέντρα, την ένταση των συμβολισμών που προκύπτουν από την συνύπαρξη γης και θάλασσας στον ίδιο χώρο αλλά και των ίδιων των ανοιχτών χώρων που περιέχουν, ένα βέλτιστο πεδίο επένδυσης του κτηματικού κεφαλαίου. Υπό αυτό το πρίσμα και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της περιοχής ερμηνεύεται και το πρόγραμμα της Πολιτιστικής Ακτής που θέλει να εφαρμόσει ο ΟΛΠ στο κεντρικό λιμάνι του Πειραιά. Τα κτίρια - τοπόσημα που εντοπίζονται στην Ηετιώνια Ακτή, παρότι εγκατελειμμένα λόγω αποβιομηχάνισης και επέκτασης του λιμανιού, μαζί με τον αρχαιολογικό χώρο της Ηετιώνιας Πύλης και την έκταση του ανενεργού σταθμού του ΟΣΕ συνθέτουν ένα αξιόλογο υπόβαθρο ιστορικής μνήμης και ανεκμετάλλετων υπαίθριων χώρων, με βάση το οποίο έρχεται ο ΟΛΠ να επενδύσει με άξονα την πολιτιστική πολιτική. Οφείλει να αναγνωριστεί το γεγονός ότι ο ΟΛΠ τοποθετείται απέναντι στον αστικό ιστό και το κοινωνικό υπόβαθρο της πόλης προτείνοντας ένα πρόγραμμα ανάπτυξης το οποίο στοχεύει και στην αναβάθμιση της τοπικής κοινωνίας, σε αντίθεση παραδείγματος χάριν με τις προθέσεις της Εθνικής Τράπεζας για την έκταση του πρώην εργοστασίου Λιπασμάτων στην Δραπετσώνα. Παρόλα αυτά, όμως, η Πολιτιστική Ακτή παραμένει ένα επενδυτικό πρόγραμμα μεγάλης κλίμακας που σκοπό έχει να εδραιώσει την αναπτυξιακή πορεία του ΟΛΠ στον τομέα της κρουαζιέρας και να αποδώσει τα επενδυμένα κεφάλαια μέσω της δημιουργίας ενός υπερτοπικού πόλου πολιτιστικών δραστηριοτήτων. Προκύπτει όμως το ζήτημα της ένταξης του προγράμματος σε έναν ενιαίο σχεδιασμό για την πόλη του Πειραιά ο οποίος θα κατευθύνει τις παρούσες και μελλοντικές παρεμβάσεις προς μία κατεύθυνση ισότιμης ανάπτυξης για την πόλη με βάση τον πολίτη-κάτοικο, άξονα για το οποίο το πρόγραμμα της Πολιτιστικής Ακτής, που ο ΟΛΠ σκοπεύει να εφαρμόσει στο κεντρικό λιμάνι, δεν χαρακτηρίζεται.

Βιβλιογραφία

Βιβλιογραφικές πηγές

- Καρύδης Δ.Ν. (2006), *Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας*, Εκδόσεις Παπασωτηρίου, Αθήνα
- Lefebvre H. (1977), *Το δικαίωμα στην πόλη. Χώρος και πολιτική*, Παπαζήσης, Αθήνα
- Τραυλός Ι. (2006), *Η πολεοδομική εξέλιξις των Αθηνών*, εκδόσεις Καπόν, Αθήνα
- Τσοκόπουλος Β. (1984), *Πειραιάς, 1835 - 1870, Εισαγωγή στην Ιστορία του Ελληνικού Μάντσεστερ*, Εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα
- Σαρηγιάννης Γ.Μ. (2000), *Αθήνα 1830-2000, Εξέλιξη - Πολεοδομία - Μεταφορές*, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα
- ΟΛΠ (2012), *Silo : μετατροπή του κτιρίου σε Μουσείο Εναλίων Αρχαιοτήτων*, Πολιτιστική Ακτή Πειραιά, Πειραιάς
- Μπελαβίλας Ν. (2011), *Ανάπτυξη του λιμανιού ή κοινωνικό απαρτχάιντ;*, Περιοδικό Π, έκδοση διαλόγου για τον πολιτισμό του Πειραιά, Πειραιάς, από www.arch.ntua.gr/envlab
- Brygo J. (2010), *Το κοινωνικό απαρτχάιντ της Γλασκόβης*, *Le Monde diplomatique*, Ελληνική Έκδοση Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία, από www.arch.ntua.gr/envlab
- Μεπλαβίλας Ν. (2005), *Η κατάργηση της δημόσιας πόλης. Μεταλλάξεις και συγκρούσεις στον Πειραιά του 2005*, Ανακοίνωση στο Συνέδριο «Γεωγραφίες της Μητρόπολης-Όψεις του φαινομένου στον ελληνικό χώρο», Θεσσαλονίκη 21-22 Οκτωβρίου 2005, από www.arch.ntua.gr/envlab
- Βαλεριάνου Κ., Παναγιωτάτου Ε. (2006), *Παρατηρώντας τον Πειραιά, Δήμος Πειραιά / ΕΜΠ, Σχολή Αρχιτεκτόνων, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, Εργαστήριο Σχεδιαστικής Μεθοδολογίας και Ρύθμισης του Χώρου*, από www.arch.ntua.gr/envlab
- Μπελαβίλας Ν. (2002), *The port of Piraeus from 1835 to 2004*, από το Patrimoine de l'industrie/ Industrial patrimony, TICCIH-ICOMOS-Ecomusee de la Communaute Urban Le Creusot Montceau Les Mines, no7/2002, από www.arch.ntua.gr/envlab
- Κατζημιχάλη Κ. (2012), *Το δημόσιο έλλειμμα σχεδιασμού για την πόλη*, Εποχή, 19 Δεκεμβρίου, www.epohi.gr
- Μπελαβίλας Ν. (2009), *Η περιπέτεια κατασκευής ενός σύγχρονου μεσογειακού λιμανιού. Η ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών του Πειραιά έως το 1949*, Επιστημονικό Συνέδριο «170 χρόνια Πολυτεχνείο, οι Μηχανικοί και η Τεχνολογία στην Ελλάδα» Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, από www.arch.ntua.gr/envlab
- ΕΜΠ, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος, *Παρατηρήσεις στο αναπτυξιακό σχέδιο Πειραιά 2012-2020*, από www.arch.ntua.gr/envlab
- Μπελαβίλας Ν., *Αστικές μάχες στον δυτικό Πειραιά*, από www.arch.ntua.gr/envlab
- ΟΛΠ (2012), *Ετήσια οικονομική έκθεση για την οικονομική χρήση από 1ης Ιανουαρίου 2011 μέχρι 31ης Δεκεμβρίου 2011*, ΟΛΠ, Πειραιάς

Καραϊσκάκη Δ. (2011), *Στοιχεία τομής λιμένων και πόλεων*, διάλεξη Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ

Βουρεκάς Κ. (2009), *Η πόλη σαν επιχείρηση*, ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονική και Σχεδιασμός του Χώρου/Κατεύθυνση Β'/Σπουδαστική Εργασία, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ

Οικονομοπούλου Μ. (2011), *Αποβιομηχάνιση και πολιτιστική πολιτική. Η περίπτωση της πόλης του Πειραιά*, μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ

Βουρεκάς Κ. (2008), *Ο νεοφιλελευθερισμός*, ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονική και Σχεδιασμός του Χώρου/Κατεύθυνση Β'/Σπουδαστική Εργασία, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ

Μενδωνίδα Α. (2009), *Οι πόλεις - λιμάνια, και η διαχείριση της προνομιακής περιοχής του θαλάσσιου μετώπου τους*, ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονική και Σχεδιασμός του Χώρου/Κατεύθυνση Β'/Σπουδαστική Εργασία, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ

Γκόνη Κ. (2011), *Πόλεις - λιμάνια : προσαρμογή συγκοινωνιακών υποδομών στον αστικό ιστό : η περίπτωση των Docklands του Δουβλίνου*, ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονική και Σχεδιασμός του Χώρου/Κατεύθυνση Β'/Σπουδαστική Εργασία, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ

Λάμπρου Α. (2011), *Πόλεις - λιμάνια : από το Ρόττερταμ στον Πειραιά*, ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονική και Σχεδιασμός του Χώρου/Κατεύθυνση Β'/Σπουδαστική Εργασία, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ

Αλεξιάδη Σ. Πρατικάκη Μ. (2012), *Πόλεις λιμάνια στο χτες και στο σήμερα : η περίπτωση της Γένοβα*, διάλεξη Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ

Συρανίδης Σ. (2010), *Ιστορική και πολεοδομική εξέλιξη του Πειραιά*, Διπλωματική εργασία Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ

Κουτουνίδου Μ. Μαγουλάς Ν. (2006), *Μετασχηματισμοί του λιμανιού του Πειραιά*, διάλεξη Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ

Ηλεκτρονικές πηγές

Ετήσια οικονομική έκθεση ΟΛΠ 2011, www.olp.gr

Δραπετσώνα: το σύγχρονο τοπίο μιας πρώην βιομηχανικής πόλης, από <http://www.greekscapes.gr/index.php>

Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ, <http://www.arch.ntua.gr/envlab>

Glenn Norcliffe , Keith Bassett and Tony Hoare (1996), *The emergence of postmodernism on the urban waterfront*, μετάφρ. Καραϊσκάκη Δ., από www.arch.ntua.gr/envlab

Harvey D. (2008), *Το δικαίωμα στην πόλη*, Κομπρεσέρ, 1, kompresser.espivblogs.net

Βαΐου Ντ. Μαντούβαλου Μ. Μαυρίδου Μ. (2004), *Αθήνα 2004. Στα μονοπάτια της παγκοσμιοποίησης*, από <http://courses.arch.ntua.gr/108578.html>

Καθημερινή (1995), αφιέρωμα, *Ιστορική πορεία του Πειραιά*, www.kathimerini.gr/kath/7days/1995/04/30041995.pdf