

ΕΣΩΤΕΡΙΚΑ ΟΡΙΑ ΠΟΛΕΩΝ

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ ΤΟΥΣ ΜΕ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΔΙΑΛΕΞΗ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΜΟΥΤΣΑΚΗ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ
Δ. Ν. ΚΑΡΥΔΗΣ

ΤΟΜΕΑΣ ΙΙ_ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠ_ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2013



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	5
1. Η ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΟΡΙΩΝ ΣΤΙΣ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΠΟΛΕΙΣ	7
1.1 ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΑ ΟΡΙΑ	7
1.2 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΟΡΙΟΥ ΣΤΗ ΜΕΤΑΒΑΣΗ ΠΡΟΣ ΜΙΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΠΟΛΗ	9
1.3 ΕΚΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΣ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ	11
2. Η ΜΕΤΑΒΑΣΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΣΤΟΝ 19ο ΑΙΩΝΑ	15
3. ΕΣΩΤΕΡΙΚΑ ΟΡΙΑ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ	19
3.1 ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΠΟΥ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΩΣ ΟΡΙΑ	19
3.2 Η ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΟΡΙΩΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ	27
3.3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΟΡΙΩΝ	33
ΑΝΤΙ ΕΠΙΛΟΓΟΥ	55
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	57
ΠΗΓΕΣ ΕΙΚΟΝΩΝ	59
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	61



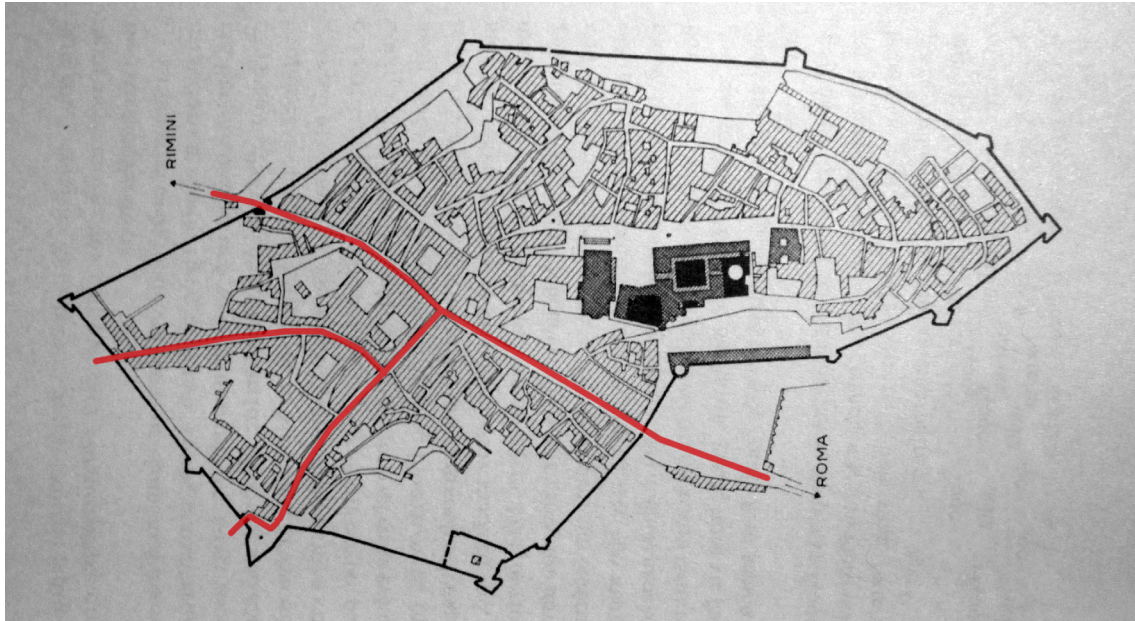
ΕΙΣΑΓΩΓΗ

*« Χωρίς περίσκεψιν, χωρίς λύπη, χωρίς αιδώς
μεγάλα κ' υψηλά τριγύρω μου έκτισαν τείχη
Και κάθομαι και απελπίζομαι τώρα εδώ.
Άλλο δεν σκέπτομαι: τον νου μου τρώγει αυτή η τύχη·
διότι πράγματα πολλά έξω να κάμω είχαν.
Ά όταν έκτιζαν τα τείχη πως να μην προσέξω.
Αλλά δεν άκουσα ποτέ κρότον κτιστών ή ήχων.
Ανεπαισθήτως μ' έκλεισαν από τον κόσμο έξω.»
Κ. Καβάφης*

Αντικείμενο αυτής της διάλεξης είναι ο χώρος των σύγχρονων πόλεων και το βασικό πρόβλημα που φαίνεται να εμφανίζει: η διακοπή της συνέχειας του αστικού ιστού μέσω διαφόρων στοιχείων που λειτουργούν ως εσωτερικά όρια μέσα στην πόλη. Σε ορισμένες μάλιστα περιπτώσεις ο διαχωρισμός είναι τόσο έντονος που μιλάμε για “εσωτερικά τείχη”. Είναι αυτά τα στοιχεία ξένα προς την πόλη; Το αντίθετο, αποτελούν τμήματα της και εξελίχθηκαν μαζί της ιστορικά. Αυτό γίνεται κατανοητό αν λάβουμε υπ’ όψιν το γεγονός πως οι σύγχρονες μεγαλουπόλεις, και μαζί μ’ αυτές η Αθήνα, αποτελούνται από ένα σύνολο επιμέρους οικισμών- η δήμων- οι οποίοι κάποια στιγμή συνενώθηκαν δημιουργώντας ένα μεγάλο σύνολο. Η συνένωση δεν έγινε με όρους συνεργασίας και συνύπαρξης, απλά οι οικισμοί εξαπλώνονταν με τέτοιο ρυθμό που κάποια στιγμή “ακούμπησαν” ο ένας τον άλλο. Τι ρόλο παίζουν λοιπόν τα εσωτερικά όρια στην πόλη; Είναι μήπως τα εναπομείναντα σύνορα των προϋπαρχόντων δήμων και οικισμών; Θα μπορούσαν. Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι οι περιμετρικοί δακτύλιοι που συναντάμε σε κάποιες ευρωπαϊκές πόλεις οι οποίοι «πήραν τη θέση του κενού χώρου που άφησε η κατεδάφιση των οχυρωματικών έργων»¹. Αυτό όμως αποτελεί ένα μόνο παράδειγμα εσωτερικού ορίου μέσα σ’ ένα ευρύ σύνολο, το οποίο συγκεντρώνει στοιχεία με πολύ διαφορετικά μεταξύ τους χαρακτηριστικά.

Η εργασία χωρίζεται σε δύο μέρη, με στόχο την κατανόηση της λειτουργία των εσωτερικών ορίων τόσο στο θεωρητικό τους κομμάτι όσο και μέσω συγκεκριμένων παραδειγμάτων. Στο πρώτο μέρος γίνεται μια προσπάθεια αποσαφήνισης των στοιχείων που λειτουργούν ως εσωτερικά όρια, του τρόπου που εμφανίστηκαν στην πόλη ιστορικά και του ρόλου που κλήθηκαν να παίξουν. Στο δεύτερο γίνεται μια προσπάθεια κατανόησης συγκεκριμένων παραδειγμάτων. Εδώ επιλέχθηκε η πόλη του Πειραιά ως πεδίο εμβάθυνσης καθώς η ευρύτερη περιοχή του Πειραιά και, ειδικότερα, το λιμάνι αποτελούν έναν πολύμορφο πολεοδομικά χώρο στον οποίο συναντάμε πολλά, διαφορετικά μεταξύ τους, εσωτερικά όρια. Επιπλέον στερείται εκείνων των αναπλάσεων που “μεταμορφώνουν” τα όρια και τον πολεοδομικό ιστό γύρω τους, γεγονός που μας επιτρέπει να τα εξετάσουμε μέσα στο “αυθεντικό” τους πλαίσιο, προβληματικό ή όχι.

1 Α. Παπαγεωργίου-Βενετιάς “Εδουάρδος Σάουμπερτ, 1840-1860: Συλλογή τεκμηρίων για το σχεδιασμό της Αθήνας και του Πειραιά”, εκδ. Οδυσσέας 1999, σελ 60



Εικόνα 1: Ο μεσαιωνικός οικισμός του Ουρμπίνο. Η έντονη μάρνη γραμμή περιμετρικά του οικισμού αποτελεί το τείχος του. Ως προς τους δρόμους παρατηρούμε πως οι δρόμοι που ξεκινούν από τις πύλες του τείχους (με κόκκινο χρώμα) έχουν μεγαλύτερο πλάτος από τους υπόλοιπους και σχετικά απλή χάραξη. Τέλος συνδέουν τις πύλες μεταξύ τους. Με αυτό τον τρόπο δημιουργείται μια ελεγχόμενη πορεία διαμέσω του οικισμού.



Εικόνα 2: Το λεκανοπέδιο των Αθηνών στην κατάλληλη του προς τη θάλασσα. Δεξιά βλέπουμε τον Γμητό και αριστερά το όρος Αιγάλεω. Η πόλη μοιάζει με ένα πέπλο που προσπαθεί να καλύψει τα πάντα, παλεύοντας συνεχώς με τα φυσικά της όρια.

1. Η ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΟΡΙΩΝ ΣΤΙΣ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΠΟΛΕΙΣ

1.1 ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΑ ΟΡΙΑ

Γενικά μιλώντας, όριο είναι καθετί που λειτουργεί ως διαχωριστικό στοιχείο ανάμεσα σε δύο περιοχές ή καταστάσεις και το συναντάμε παντού τριγύρω μας, σε όλες τις εκφάνσεις της ζωής του ανθρώπου. Δεν πρόκειται απαραίτητα για κάτι υλικό αφού στην ουσία ο όρος χρησιμοποιείται για να εκφράσει μια πληθώρα πραγμάτων, από τα όρια ενός οικοδομικού τετραγώνου μέχρι τα όρια των κοινωνικών σχέσεων. Στην πολεοδομία το όριο είναι ένα στοιχείο του χώρου που ορίζει δύο ξεχωριστές πολεοδομικές καταστάσεις και συχνά συνδυάζεται με κοινωνικές διαφοροποιήσεις. Έτσι, σε μία προσπάθεια κατηγοριοποίησης, μπορούμε να πούμε ότι τα πολεοδομικά όρια έχουν **μορφολογικά** και **ιδεολογικά** χαρακτηριστικά. Τα **μορφολογικά χαρακτηριστικά** αφορούν τη μορφή του ορίου και εξετάζουν παράγοντες όπως η θέση του (αν είναι εξωτερικά ή εσωτερικά σε σχέση με την εξεταζόμενη πόλη), το είδος του (αν είναι στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος ή τεχνητά πχ δρόμοι), η μορφή του (αν έχει γραμμικό-ανοιχτό ή κλειστό σχήμα) και η προσπελασιμότητα του. Τα **ιδεολογικά χαρακτηριστικά** εξετάζουν τους παράγοντες διαμόρφωσης του ορίου (πού, πως και από ποιόν) και τις επιπτώσεις της παρουσίας του. Εδώ δεν ενδιαφέρουν τόσο τα τεχνικά στοιχεία όσο οι κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες μέσα στις οποίες διαμορφώθηκε το όριο.

Κάθε προσπάθεια οργάνωσης του φυσικού χώρου από τον άνθρωπο είναι στην ουσία μια δημιουργία ορίων. Όπως είναι φυσικό, στους χώρους της κατοίκησης τα όρια γίνονται πιο πυκνά απ' ότι στον αγροτικό χώρο και αυτό οφείλεται σε παράγοντες τόσο οικονομικούς, όπως είναι το κόστος γης λόγω της μεγαλύτερης ζήτησης εντός των οικισμών, όσο και κοινωνικούς, όπως είναι οι διάφορες σχέσεις μέσα στην κοινότητα οι οποίες εκφράζονται με διαφορετικές οριοθετήσεις στον χώρο.

Στο βαθμό που κάθε πόλη ξεκίνησε από έναν μικρό, βασικό πυρήνα ο οποίος επεκτάθηκε, μπορούμε να πούμε ότι η δημιουργία και η εξέλιξη των ορίων συμπορεύθηκε με τη εξέλιξη των πόλεων. Έτσι, σε επίπεδο οικισμού, τα πρώτα όρια ήταν οι δρόμοι του οικισμού, οι οποίοι αποτελούσαν το υπόλοιπο του κτισμένου χώρου και επέτρεπαν την κίνηση ανάμεσα στις κατοικίες, και το πέρας του οικισμού, το οποίο απέκτησε σταδιακά μεγάλη σημασία και του δόθηκε η μορφή ενός δύσκολα προσπελάσιμου στοιχείου, αυτού που ονομάζουμε τείχος. Έχουμε εδώ λοιπόν δύο τύπους ορίων, **τον δρόμο** που είναι εσωτερικό όριο και **το τείχος** που είναι εξωτερικό όριο. Εδώ ο δρόμος υστερεί του τείχους σε “ένταση” αφού ακόμα και όταν μιλάμε για ξεχωριστές κατοικίες, βρίσκονται όλες εντός του οικισμού και αυτό αποτελεί το συνεκτικό τους στοιχείο. Αντίθετα, ότι βρίσκεται πέρα του τείχους δεν είναι τμήμα του οικισμού και διαχωρίζεται από αυτόν (εδώ αναφέρομαι κυρίως σε άλλους οικισμούς). Έτσι το τείχος είναι ένα “σκληρό” όριο ενώ ο δρόμος “μαλακό”.

Οι οικισμοί δημιουργούνταν συχνά δίπλα σε φυσικά όρια όπως ένα ποτάμι, η θάλασσα ή ένα βουνό. Όρια τέτοιου τύπου παίζουν καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση της μορφής του οικισμού και, ανάλογα το είδος και τη δυνατότητα προσπέλασης τους, αποτελούν εσωτερικό ή εξωτερικό όριο. **Το βουνό**, αν είναι μικρού ύψους (λόφος), μπορεί να οικοδομηθεί πλήρως αποτελώντας όριο μόνο όσον αφορά στην έξαρση του εδάφους, χωρίς δηλαδή να συνεπάγεται απαραίτητα κάποιες πολεοδομικές διαφοροποιήσεις. Αν όμως έχει μεγάλο ύψος τότε αναπό-

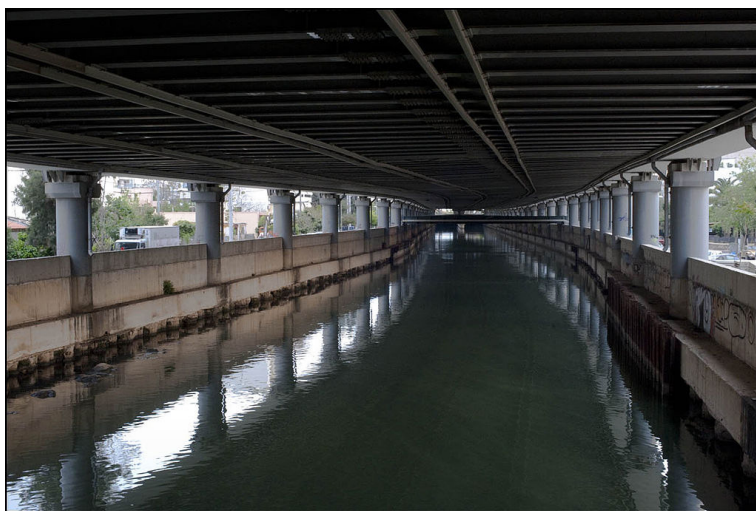
φευκτα κάποια στιγμή περιλαμβάνει το τέλος του οικισμού, όσο ευμετάβλητο και αν το κάνουν τα σύγχρονα μέσα οικοδόμησης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα η πόλη των Αθηνών η οποία είναι χτισμένη σε έδαφος με πολλούς λόφους, κάποιοι από τους οποίους έχουν οικοδομηθεί εξ ολοκλήρου. Παράλληλα οι ψηλότεροι από αυτούς, όπως ο λόφος του Λυκαβηττού, ξεχωρίζουν σημειακά μέσα στον αστικό ιστό, στα σημεία που η πόλη δεν έχει κατακτήσει ακόμα.

Το λιμάνι είναι πάντα εξωτερικό όριο. Όσο και αν μετασχηματιστεί η ακτογραμμή, όσες προσθήκες και αν γίνουν, το όριο παραμένει. Το λιμάνι είναι το τείχος που δεν μπορεί να γκρεμιστεί, το βουνό που δεν κατακτιέται, το αληθινό τέλος της πόλης. Είναι όμως και η σύνδεση της με τον υπόλοιπο κόσμο μέσω της θάλασσας. Είναι δηλαδή ένας κόμβος μετεπιβίβασης αγαθών και ανθρώπων. Αποτελεί λοιπόν όριο και πόλο ανάπτυξης της πόλης ταυτόχρονα.

Το ποτάμι, τέλος, μπορεί να είναι και εξωτερικό και εσωτερικό όριο. Αποτελεί ένα από τα πιο ευμετάβλητα εσωτερικά όρια, ανάλογα φυσικά το πλάτος του. Έχει πολλούς διαφορετικούς ρόλους: είναι άξονας ροής αγαθών, πηγή υδροδότησης των οικισμών, στοιχείο για την απομάκρυνση λυμάτων κ.α. Ο μετασχηματισμός του ποταμού έχει να κάνει με τις χρήσεις που φιλοξενεί και, αν διαπερνά μια πόλη στο εσωτερικό της, με την επικοινωνία των επιμέρους τμημάτων της. Ανάλογα λοιπόν με τη σημασία του μπορεί να γίνει σημειακά προσπελάσιμο (μέσω γέφυρας), όπως συμβαίνει πχ με τον ποταμό Σηκουάνα στο Παρίσι, ή και να εξαλειφθεί εντελώς, όπως συνέβη με τον ποταμό Ιλισό στην Αθήνα.

Όλα τα φυσικά όρια που προαναφέρθηκαν συνδυάζονται συχνά με δρόμους ταχείας κυκλοφορίας. Έτσι ένα τεχνητό όριο ενισχύει το φυσικό.

Εικόνα 3: Ο Κηφισσός ποταμός, στην περιοχή του Νέου Φαλήρου. Πάνω από τον ποταμό έχει δημιουργηθεί σύνθετη κατασκευή, για την κατάλληξη της εθνικής οδού Αθηνών-Λαμίας στην Λεωφόρο Ποσειδώνος.



1.2 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΟΡΙΟΥ ΣΤΗ ΜΕΤΑΒΑΣΗ ΠΡΟΣ ΜΙΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΠΟΛΗ

Ο όρος “πόλη” χρησιμοποιείται ιστορικά σε αντιπαραβολή με την “ύπαιθρο”, όπου η πόλη χαρακτηρίζεται από πυκνή δόμηση και κατοίκηση του χώρου ενώ η ύπαιθρος από μια πιο χαλαρή σχέση του δομημένου περιβάλλοντος με το φυσικό και με αισθητά μικρότερη πυκνότητα και μέγεθος πληθυσμού σε αντίστοιχο μέγεθος χώρου. Η αντιπαράθεση αυτή σχετίζεται και με τα μέσα παραγωγής: η ύπαιθρος εκφράζει την ανάπτυξη του αγροτικού τρόπου ζωής ενώ η πόλη εκφράζει την ανάπτυξη του εμπορίου και της βιομηχανίας. Όταν λοιπόν λέμε ότι η πόλη κυριάρχησε στην ύπαιθρο, αναφερόμαστε στην ανάπτυξη του εμπορικού χαρακτήρα της πόλης που οδήγησε στην αλλαγή των κοινωνικών σχέσεων και στην εμφάνιση του κεφαλαιοκρατικού οικονομικού συστήματος και της αστικής τάξης. Έτσι, μέσα σε αυτό το πλαίσιο γίνεται προφανές ότι όταν μιλάμε για πόλεις αναφερόμαστε σε πολλές διαφορετικές ιστορικά φάσεις οικισμών, η διάκριση των οποίων γίνεται μεταξύ εκείνων που βρίσκονται σε “αγροτική” ή προκαπιταλιστική φάση οικονομικής ανάπτυξης και των βιομηχανικών καπιταλιστικών πόλεων.

Η μετάβαση από τη μία οικονομική κατάσταση στην άλλη επηρέασε τη μορφή του χώρου και επανανοηματοδότησε διάφορα στοιχεία του. Το πρώτο βασικό στοιχείο διαφοροποίησης ήταν ο χειρισμός του εξωτερικού τείχους. Οι Ευρωπαϊκές πόλεις που τον 19^ο αιώνα εξελίχθηκαν σε βιομηχανικά κέντρα, γκρέμισαν σταδιακά τα τείχη τους ώστε ο οικισμός να αναπτυχθεί ελεύθερα γύρω από τον αρχικό πυρήνα. Έτσι βλέπουμε πως αυτό που αποτελούσε βασικό στοιχείο του προβιομηχανικού οικισμού, και που καθόριζε τόσο τη μορφή του όσο και τον πληθυσμό του, εξαλείφθηκε και συχνά είναι αδύνατο να προσδιορίσουμε ακόμα και τη θέση του μέσα στον σημερινό αστικό ιστό.

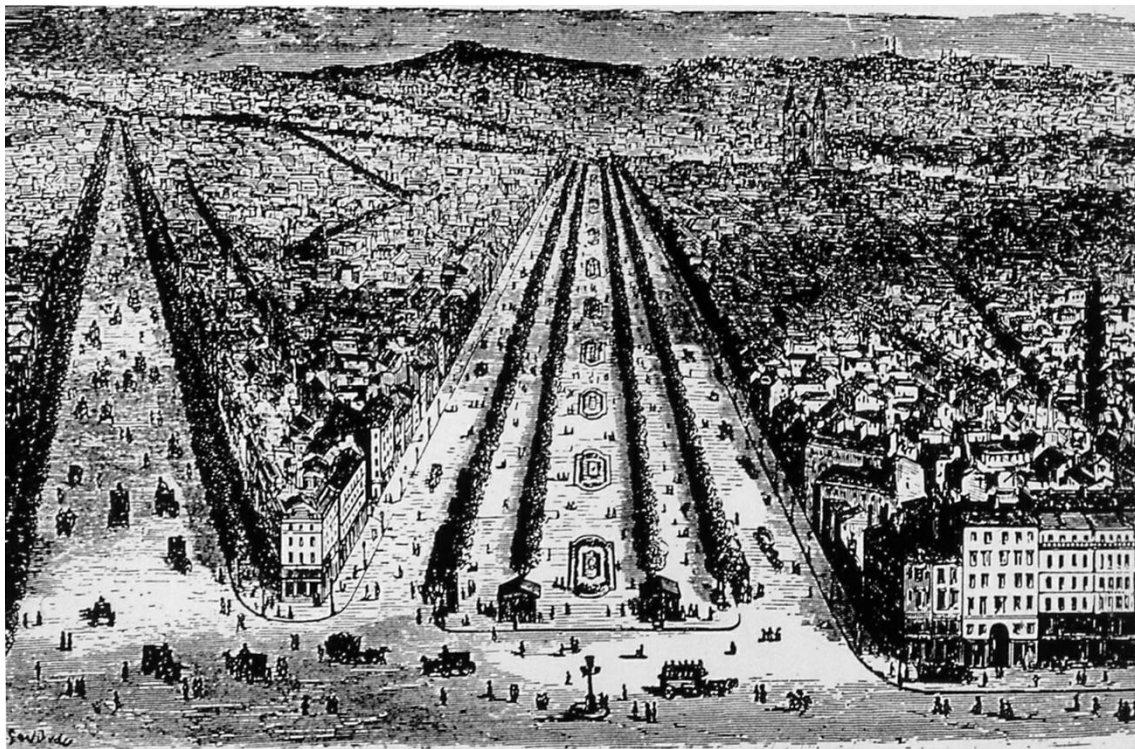
Το δεύτερο βασικό στοιχείο διαφοροποίησης ήταν ο ρόλος του δρόμου στη νέα πόλη που αναδύοταν στην Ευρώπη του 19^{ου} αιώνα, η οποία έγινε ο κατεξοχήν χώρος των κοινωνικών συγκρούσεων και διεκδικήσεων. «*Η πόλη είναι το περιβάλλον της ιστορίας, επειδή είναι συγκέντρωση της κοινωνικής εξουσίας, που καθιστά εφικτό το ιστορικό εγχείρημα και, ταυτοχρόνως, συνείδηση του παρελθόντος*»². Ενδιαφέρον στοιχείο που προηγείται της βιομηχανικής έκρηξης στη δυτική Ευρώπη είναι η διάνοιξη μεγάλων δρόμων σε προϋπάρχοντες αστικούς ιστούς, με χαρακτηριστικά παραδείγματα τη διάνοιξη της Regent street στο Λονδίνο το 1825 από τον John Nash και τις παρεμβάσεις του βαρόνου Haussmann στο Παρίσι, από το 1853 ως το 1870.

Παρεμβάσεις τέτοιου τύπου σήμαιναν την απαλλοτρίωση εκτάσεων για τη διάνοιξη δρόμων στο ιστορικό κέντρο των πόλεων. Στόχος τους ήταν πρωταρχικά ο έλεγχος της πόλης και στη συνέχεια η εξυγίανση του αστικού περιβάλλοντος, μέσω της δημιουργίας υπονόμων και έργων ύδρευσης. «*Οι νέοι πλατείς και ευθείς δρόμοι πρέπει να αντικαταστήσουν τις ανθυγιεινές συνοικίες και τα στενά δρομάκια που χρησιμοποιούνταν στα επαναστατικά κινήματα, διευκολύνοντας ταυτόχρονα της υγιεινή και τις κινήσεις των στρατευμάτων*»³. Έτσι, στην αναμόρφωση του οδικού δικτύου των προβιομηχανικών πόλεων, ο δρόμος λειτούργησε σαν στοιχείο “αποσαφήνισης” και ξεκαθαρίσματος, στοιχείο ορθολογισμού μέσα σε έναν άναρχα δομημένο αστικό ιστό. Αποτέλεσε ένα πρώτο βήμα οριοθέτησης του εσωτερικού χώρου των πόλεων μέσω της χρήσης αξόνων κίνησης και ροής αγαθών που, επιπλέον, συνέδεαν σημαντικά σημεία της πόλης.

2 G. Debord “Η κοινωνία του θεάματος”, εκδ. Διεθνής Βιβλιοθήκη, Αθήνα 2000, σελ 138

3 L. Benevolo “Η πόλη στην Ευρώπη”, εκδ. ελληνικά γράμματα 2009, σελ. 274

Μέσα από αυτή τη διαδικασία δεν μεταβλήθηκε μόνο η εικόνα της πόλης και το δίκτυο παροχών της αλλά και η οικονομική και κοινωνική της λειτουργία. Φαίνεται πως η δημιουργία του δρόμου, ο οποίος οριοθετούσε τον αστικό ιστό, συνοδευόταν από οικονομική ανάπτυξη μέσω των λειτουργιών που αναπτύχθηκαν κατά μήκος του. «*Η πιο ενδεδειγμένη χρήση του οικοδομήσιμου μετώπου που διαχωρίζει τους δύο χώρους είναι η εμπορική συναλλαγή, που λαμβάνει χώρα πάνω σε μια συνοριακή γραμμή και χρησιμοποιεί με τον πιο αποδοτικό τρόπο την αξία της θέσης*»⁴. Οι λόγοι αυτής της ανάπτυξης θα πρέπει να αναζητηθούν στις νέες συνθήκες που διαμορφώθηκαν. Πριν από παρεμβάσεις τέτοιου είδους μπορούμε να πούμε πως η κατοικία και η εργασία συνυπήρχαν στον αστικό χώρο, με την πρώτη να καταλαμβάνει τους ορόφους και τη δεύτερη τα ισόγεια. Η διάνοιξη ενός μεγάλου, πολυσύχναστου δρόμου άλλαξε αυτούς τους συσχετισμούς αφού η αξία των κτισμάτων επί του δρόμου αυξήθηκε ενώ παράλληλα αυξήθηκε και ο θόρυβος, γεγονός που ώθησε τις κατοικίες να αποτραβηχτούν στο εσωτερικό των συνοικιών, αφήνοντας για τα κτίσματα στα μέτωπα των κεντρικών οδών στην εμπορική λειτουργία. Έτσι μπορούμε να μιλήσουμε για μια πρώτη διάκριση των λειτουργιών μέσα στην πόλη. Εδώ, τέλος, βλέπουμε την λειτουργία του ορίου ως στοιχείο οικονομικής ανάπτυξης.



Εικόνα 4: Το Παρίσι, μετά τη διάνοιξη των οδών από τον Haussmann. Βλέπουμε την διαφορά κλίμακας που υπάρχει ανάμεσα στις μεγάλες λεωφόρους και την προϋπάρχουσα πυκνή δόμηση

4 Ως άνω, σελ 284

1.3 ΕΚΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΣ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ

«ο τρόπος παραγωγής της υλικής ζωής καθορίζει γενικά το κοινωνικό, το πολιτικό και το πνευματικό προτσές της ζωής. Το Είναι των ανθρώπων δεν το καθορίζει η συνείδηση τους, αλλά αντίστροφα το κοινωνικό τους Είναι καθορίζει τη συνείδηση τους»⁵

Στη βιομηχανική έξαρση του 19^{ου} αιώνα κεντρική θέση κρατούν η εφεύρεση της σιδηροτροχιάς και της ατμομηχανής, οι οποίες γέννησαν το σιδηρόδρομο και το εργοστάσιο, πάνω στα οποία βασίστηκε η οικονομική ανάπτυξη των Δυτικό-Ευρωπαϊκών χωρών. Αυτή με τη συνέχεια της δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί αν δεν είχε προϋγηθεί μια σειρά κοινωνικών μεταβολών που επέτρεψαν τη διάλυση των παραδοσιακών κοινωνικών συστημάτων. *«Η εμπορευματοποίηση και νομισματοποίηση της παραδοσιακής κοινωνίας ήταν ουσιαστικά αδύνατη σε πολιτιστικό επίπεδο εφόσον τα δίκτυα των κοινωνικών της σχέσεων και τα συστήματα αλληλοβοήθειας που είχε παρέμεναν άθικτα»⁶*. Ο σιδηρόδρομος και η ατμομηχανή κατάφεραν να υπονομεύσουν αυτούς τους κοινωνικούς σχηματισμούς καθώς έφεραν αλλαγές στα μέσα παραγωγής και τους οικονομικούς συσχετισμούς σε εθνικό, πλέον, επίπεδο. Το εργοστάσιο εξαφάνισε την τοπική βιοτεχνία ενώ, χάρις στον σιδηρόδρομο, τα αγαθά απευθύνονταν σε όλο και μεγαλύτερες αγορές.

Με αυτό τον τρόπο “έσπασαν” οι ασφαλιστικές δικλείδες των παραδοσιακών κοινωνιών που βασιζόνταν στην τοπική βιοτεχνία, στην δύναμη που αυτή εξασφάλιζε στα μέλη των συντεχνιών και στην τοπική αγορά, που ήταν αναγκαστικά εσωστρεφής και προσανατολισμένη στην κάλυψη βασικών αναγκών. Από τη στιγμή που λύθηκε το θέμα της απόστασης και της δύναμης που έδινε η εξειδικευμένη γνώση, κατέρρευσαν και οι παραδοσιακοί θεσμοί αξιών που βασιζόνταν πάνω τους.

Με την εκβιομηχάνιση η εργασία μεταβλήθηκε σε αντικείμενο προς πώληση, ενταγμένη σε ένα σύστημα που ως σκοπό δεν έχει την κάλυψη των αναγκών αλλά την ανάπτυξη του κέρδους. Και καθώς η κοινωνία διασπάστηκε, σε αυτούς που διαχειρίζονταν το κεφάλαιο και σε αυτούς που πρόσφεραν την εργασία τους εξαρτώμενοι από αυτό, έγινε δυνατή η εκμετάλλευση της εργασίας προς όφελος του μεγίστου κέρδους με το μικρότερο δυνατό κόστος. *«Υποβιβάζοντας κάθε σχέση σε χρηματικό δεσμό, το κεφάλαιο εξαφανίζει όλες τις ηθικές και αισθητικές αναστολές που κρατούσαν υπό έλεγχο την ανάπτυξη των προγενέστερων πόλεων. Η έννοια της κοινωνικής ευθύνης, που υπήρχε κάποτε εκ διαισθήσεως στις προκαπιταλιστικές κοινωνίες, αντικαθίσταται από ένα και μόνο στόχο: την αρπαγή»⁷*. Ο κοινωνικός διαχωρισμός έκανε την εμφάνιση του στο εσωτερικό των πόλεων, αφού ξένος πια δεν είναι ο κάτοικος μιας άλλης πόλης αλλά ο κάτοικος μιας συνοικίας που ανήκει σε διαφορετική κοινωνική ομάδα.

Από τη στιγμή που η ανθρώπινη δραστηριότητα παράγει χώρο για κατοίκηση, εργασία και κοινωνικές (ομαδικές) λειτουργίες, μπορούμε να πούμε ότι, ανάλογα με το σύστημα αξιών και τις οικονομικές-κοινωνικές συνθήκες που επικρατούν, ο παραγόμενος χώρος εξυπηρετεί

5 Απόσπασμα από το κείμενο του Μαρξ «Πρόλογος στο “κριτική της πολιτικής οικονομίας”», όπως αναφέρεται από τον Έριχ Φρομ στο “Η εικόνα του ανθρώπου στον Μαρξ”, εκδ. Μπουκουμάνη 1975, σελ. 36

6 Murray Bookchin, “Τα όρια της Πόλης”, εκδ. Παρατηρητής 1996, σελ. 30

7 Ως άνω, σελ 97

τις λειτουργίες της εκάστοτε κοινωνίας. Δηλαδή η ιδεολογική βάση της κοινωνίας εκφράζεται στον χώρο, διαμορφώνοντας και ορίζοντας τον. Για παράδειγμα ο Ι. Δεσποτόπουλος, αναφερόμενος στις δημοκρατικές πόλεις της κλασικής εποχής, παρατηρεί ότι «*το Ιπποδάμειο σύστημα δεν ήταν μια φορμαλιστική, σκληρή σχηματοποίηση της πόλης, αλλά (...), μία αποσαφηνισμένη γεωμετρική διάθρωση της δημοκρατικής κοινωνίας*»⁸. Δηλαδή η δημοκρατική πόλη παρήγαγε τέτοιο πολεοδομικό σύστημα και διάρθρωση των λειτουργιών στο χώρο, ώστε, μέσω της προτεραιότητας που έδωσε στο δημόσιο χώρο έναντι του ιδιωτικού, εξέφρασε τη δύναμη της κοινότητας και τους ισχυρούς δεσμούς των κατοίκων της.

Ακολουθώντας την παραπάνω λογική, η βιομηχανική-καπιταλιστική πόλη δεν είναι παρά το χωρικό αποτύπωμα των κοινωνικών και οικονομικών διεργασιών που φιλοξενεί. Και καθώς βασικό χαρακτηριστικό της είναι ο κοινωνικός διαχωρισμός, ο χώρος που προκύπτει είναι μια αλληλουχία διαφορετικών οικιστικών καταστάσεων οι οποίες ούτε συνυπάρχουν ούτε αλληλεπιδρούν μέσα στον αστικό ιστό. Απλά βρίσκονται τοποθετημένες η μία δίπλα στην άλλη. «*Η πόλη, που κάποτε ήταν το καταφύγιο του ξένου από τον αγροτικό τοπικισμό, είναι τώρα η πρωταρχική πηγή αποξένωσης. Τα σύνορα των γκέτο αποτελούνται από άορατα εσωτερικά τείχη μέσα στην πόλη που κάποτε, ως πραγματικά τείχη, ασφάλιζαν την πόλη και την διαχώριζαν από την υπαίθρο*»⁹.

Ο διαχωρισμός στην πόλη είχε να κάνει βασικά με το χώρο κατοίκησης της εργατικής τάξης. Μεγάλες ομάδες πληθυσμού συνέρρεαν στις πόλεις του 19^{ου} αιώνα αναζητώντας εργασία και καλύτερη ζωή από αυτή της υπαίθρου. Τις περισσότερες φορές κατέληγαν να δουλεύουν στα εργοστάσια, τα οποία συχνά βρίσκονταν μέσα στις πόλεις, και να ζουν υπό άθλιες συνθήκες. «*Η εργατική τάξη περιοριζόταν σε υπολειμματικό χώρο και ζούσε σε συνθήκες συνωστισμού ή έλλειψης βασικής κοινωνικής και τεχνικής υποδομής*»¹⁰. Ο χώρος αυτός βρισκόταν συνήθως δίπλα στα εργοστάσια καθώς το κόστος μετακίνησης με τα μέσα μεταφορά της εποχής ήταν ιδιαίτερα υψηλό για τους εργάτες. Επιπλέον υπήρχε και κερδοσκοπία όσον αφορά στην εργατική κατοικία, με αποτέλεσμα οι εργάτες να γίνονται προϊόν εκμετάλλευσης τόσο στην εργασία όσο και στη διαβίωση τους.

Στον αντίποδα, η αστική τάξη είχε τη δυνατότητα ελεύθερης επιλογής της περιοχής κατοίκησης και απολάμβανε την άνετη ζωή που της εξασφάλιζε το κέρδος των επενδύσεων της. Στην ανάλυση του Engels για το Μάντσεστερ διαβάζουμε πως «*το προλεταριάτο έχει μια συγκεκριμένη γεωγραφική θέση στην πόλη, οριοθετημένη έτσι από την αστική τάξη ώστε να κρύβεται από τα ευαίσθητα μάτια της*»¹¹. Η τελευταία φράση υποδηλώνει πως η αστική τάξη χρησιμοποίησε διάφορα στοιχεία του αστικού ιστού ως στοιχεία διαχωρισμού και ελέγχου, ως “εσωτερικά τείχη” μέσα στα οποία εγκλωβιζόταν η εργατική τάξη.

Βλέπουμε λοιπόν εδώ τη λειτουργία των ορίων ως στοιχείο κοινωνικού διαχωρισμού. Καθώς όμως ο διαχωρισμός ήταν κάτι επιθυμητό στην πόλη, τουλάχιστον από την πλευρά της αστικής τάξης, τα στοιχεία αυτά δεν λειτούργησαν ανασταλτικά ως προς την πολεοδομική ανάπτυξη του αστικού ιστού, το αντίθετο μάλιστα. Όταν ένα στοιχείο λειτουργούσε ως όριο που χώριζε τις εργατικές από τις αστικές συνοικίες, αυτό σήμαινε απλά ότι δεν υπήρχε επικοινωνία μεταξύ

8 Ι. Δεσποτόπουλος “Η ιδεολογική δομή των πόλεων”, πανεπιστημιακές εκδόσεις ΕΜΠ 1997, σελ 45

9 Murray Bookchin “Τα όρια της πόλης”, εκδ. παρατηρητής 1996, σελ. 112

10 Λίλα Λεοντίδου “Οι πόλεις της σιωπής”, σελ. 12

11 Αναφέρεται από Λ. Λεοντίδου στο “Πόλεις της σιωπής”, σελ 39

τους και ότι οι περιοχές αναπτύσσονταν ανεξάρτητα. Δεν πρέπει, λοιπόν, να προκαλεί έκπληξη η αναισθησία της αστικής τάξης απέναντι στα προβλήματα των εργατών, και ακόμη περισσότερο το ότι η “ευαισθησία” της ξεκίνησε όταν κατάλαβε ότι «η υποβάθμιση ολόκληρων συνοικιών απειλούσε τη δημόσια υγεία»¹². Η φύση φαίνεται πως δεν αναγνώριζε τον ανασταλτικό χαρακτήρα των εσωτερικών ορίων, σε αντίθεση με τους ανθρώπους. Χαρακτηριστικά όρια τέτοιου τύπου ήταν φυσικά οι δρόμοι αλλά και οι νεοεμφανιζόμενες σιδηροδρομικές γραμμές.



Εικόνα 5: «Πάνω απ’ το Λονδίνο, με σιδηρόδρομο», 1872, χαλκογραφία του G. Dore. Παρουσιάζει τη σχέση ανάμεσα στη χωροθέτηση των εργατικών οικισμών και τις εγκαταστάσεις του σιδηροδρόμου.

Παρατηρούμε εδώ ότι υπάρχει μια σχέση μεταξύ των αξόνων ροής αγαθών (δρόμοι, σιδηροδρομικές γραμμές) και των στοιχείων που οριοθετούν το εσωτερικό της πόλης. Όσον αφορά τους δρόμους, κάποια στοιχεία αναφέρθηκαν στην παράγραφο 1.2. Οι σιδηρόδρομοι, όμως, αποτελούν ένα πιο “σκληρό” όριο αφού, κατ’ αρχάς, δεν είναι δυνατή η ελεύθερη προσπέλαση κατά μήκος της γραμμής, κάτι που δεν συμβαίνει με τον δρόμο. Η σιδηροδρομική γραμμή αποτελεί το κατεξοχήν “εσωτερικό τείχος” αφού, ιδιαίτερα μετά την χρήση ηλεκτρισμού για την κίνηση των τραινών, είναι κλειστή κατά μήκος ενώ κάθε δυνατότητα εγκάρσιας προσπέλασης της είναι σημειακή και ελεγχόμενη. Και εδώ έχει ενδιαφέρον να παρακολουθήσουμε τον τρόπο που διαμορφώθηκε: αν έγιναν απαλλοτριώσεις γης για τη διάνοιξη της, όπως συνέβη με τα παραδείγματα δρόμων που προαναφέρθηκαν, τότε θα πρέπει να εξετάσουμε το οικονομικό και κοινωνικό υπόβαθρο στις περιοχές που έγιναν. Αν όμως η χάραξη προηγήθηκε της πόλης, τότε έχει ενδιαφέρον να δούμε τι περιοχές δημιουργήθηκαν εκατέρωθεν του ορίου, αν δηλαδή η πόλη στην ανάπτυξη της το χρησιμοποίησε ή προσπάθησε να το αναιρέσει. Το σίγουρο όμως είναι ότι και ο σιδηρόδρομος και ο δρόμος συνδυάστηκαν με εμπορική και βιομηχανική ανάπτυξη, κάτι που συνεπάγεται τη δημιουργία πολεοδομικού ιστού από τις κατοικίες που συνοδεύουν τις οικονομικές λειτουργίες.

12 Λ. Λεοντίδου “Πόλεις της σιωπής”, σελ. 24

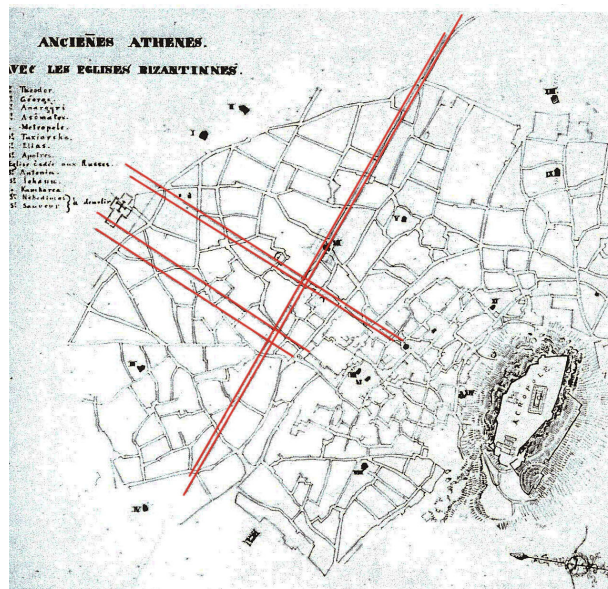
Κλείνοντας λοιπόν το πρώτο μέρος της εργασίας έχουμε συναντήσει τα κυριότερα στοιχεία, τεχνητά και φυσικά, που λειτουργούν ως στοιχεία οριοθέτησης των πόλεων, τόσο εσωτερικά όσο και εξωτερικά: τον δρόμο, το τείχος, το λιμάνι, το βουνό, το ποτάμι και τον σιδηρόδρομο. Τέτοια στοιχεία θα αναζητήσουμε στην Πόλη του Πειραιά, εξετάζοντας τη λειτουργία τους μέσω συγκεκριμένων παραδειγμάτων.

2. Η ΜΕΤΑΒΑΣΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΣΤΟΝ 19^ο ΑΙΩΝΑ

Όταν το 1833, μετά την ίδρυση του ανεξάρτητου ελληνικού κράτους, αποφασίζεται η μεταφορά της πρωτεύουσας στην Αθήνα, η πόλη δεν θυμίζει σε τίποτα το αρχαίο παρελθόν της, το οποίο αποτέλεσε και τον λόγο επιλογής της. Πρόκειται για μια μικρή μεσαιωνική πόλη, μισοκάτεστραμμένη από τους πολέμους για την ανεξαρτησία. Διέθετε τείχος και συμπαγή ιστό ο οποίος επικάλυπτε την αρχαία πόλη. Μαζί με την ανακήρυξη της Αθήνας ως πρωτεύουσα αποφασίστηκε και η εκ νέου δημιουργία του Πειραιά, με σκοπό την επανασύσταση του διπόλου Πόλης-Λιμένος. Η Αθήνα θα ήταν μια σύγχρονη δυτική πρωτεύουσα και για αυτό το λόγο ξεκίνησε άμεσα η εκπόνηση σχεδίου πόλεως, τόσο για την Αθήνα όσο και για τον Πειραιά. Τα νέα σχέδια των δύο πόλεων επιμελήθηκαν οι ίδιοι αρχιτέκτονες, οι Στ. Κλεάνθης και Ε. Schaubert. Και στις δύο περιπτώσεις έπρεπε να διαχειριστούν κάποια θέματα, διαφορετικής φύσεως για την κάθε μία.

Στην Αθήνα βασικό θέμα ήταν η διαχείριση του ορίου της παλαιάς πόλης σε σχέση με την καινούργια και του τρόπου με τον οποίο αυτές οι δύο θα συνυπήρχαν ή όχι. Οι δύο αρχιτέκτονες, σχεδιάζοντας μία πόλη στο πνεύμα του Ευρωπαϊκού κλασικισμού η οποία βρισκόταν δίπλα στα ερείπια της αρχαίας Αθήνας, αντιμετώπισαν τη μεσαιωνική πόλη σαν κάτι ασήμαντο, σαν να μην είχε υπάρξει τίποτα άλλο στο ενδιάμεσο χρονικό διάστημα από την κλασική Αθήνα μέχρι το 1833. Έτσι, επιθυμούσαν να κατεδαφίσουν τον μεσαιωνικό οικισμό, δημιουργώντας την πόλη από την αρχή. Το σχέδιο τους εφαρμόστηκε εν μέρει στην Αθήνα μέσα από αρκετές τροποποιήσεις. Τα τείχη γκρεμίστηκαν, η παλαιά πόλη διατηρήθηκε ενώ χρησιμοποιήθηκε η, γνωστή από τα ευρωπαϊκά παραδείγματα, διάνοξη δρόμων στο εσωτερικό του παλαιού ιστού με σκοπό την εξυγίανση και την οργάνωση του. Αυτοί οι δρόμοι ήταν οι οδοί Αθηνάς, Αιόλου και Ερμού. Ενδιαφέρον έχει το γεγονός ότι και οι τρεις δρόμοι αποτέλεσαν εμπορικούς δρόμους της πόλης, χαρακτήρα που διατηρούν μέχρι και σήμερα. Φαίνεται λοιπόν πως σε αυτό το στάδιο η Αθήνα, παρά το μικρό μέγεθος της, ακολούθησε διαδικασίες που συναντάμε και σε άλλες Ευρωπαϊκές πρωτεύουσες.

Βλέπουμε εδώ να τίθεται ζήτημα διατήρησης της ιστορικής κληρονομιάς. Η έμφαση στην αξία της κλασικής εποχής και η κεντρική θέση που κατείχε η Αθήνα σε αυτήν, αποτέλεσαν το ιδεολογικό υπόβαθρο πάνω στο οποίο αναπτύχθηκε η νέα πόλη. Έτσι έχουμε τη δημιουργία ενός διαφορετικού τύπου ορίου μέσα στην πόλη που δημιουργούσε περιοχές-μουσεία μέσα στον αστικό ιστό, σαν θεματικά πάρκα αναψυχής.



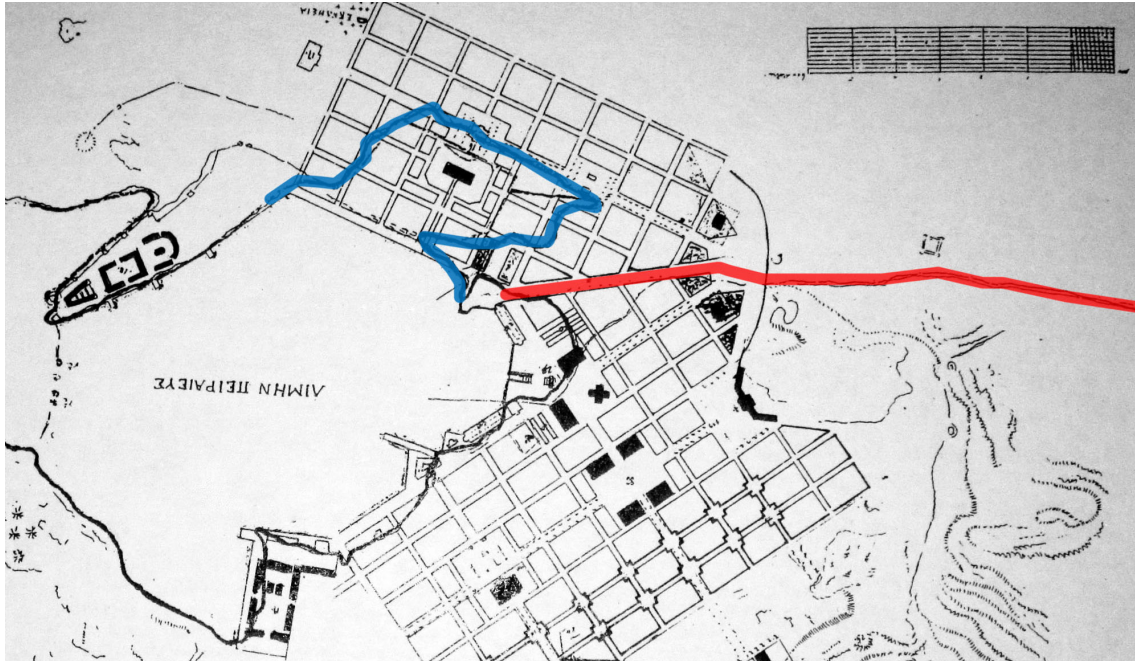
Εικόνα 6: Η πόλη των Αθηνών το 1834. Με κόκκινο φαίνεται η χάραξη των οδών Αθηνάς, Αιόλου και Ερμού πάνω στον προϋπάρχον πολεοδομικό ιστό.

Στον Πειραιά από την άλλη δεν υπήρχε τέτοιο θέμα καθώς επρόκειτο για έρημη έκταση. Το ζήτημα των ανασκαφών δεν ήταν τόσο κρίσιμο εδώ, σε σχέση με την Αθήνα. Το ζητούμενο, απ' ό,τι φαίνεται, ήταν ο χειρισμός του ορίου της θάλασσας στην περιοχή του λιμανιού, το οποίο οι αρχιτέκτονες ήθελαν να διαμορφώσουν με τέτοιο τρόπο ώστε γύρω του «να αναπτύξουν τον πολεοδομικό ιστό συμμετρικά και ισόρροπα»¹³, ακολουθώντας τα κλασικιστικά πρότυπα της εποχής. Εδώ συνέβη το αντίθετο από την Αθήνα: η πόλη πράγματι αναπτύχθηκε σύμφωνα με το σχέδιο των Κλεάνθη και Schaubert όμως μόνο κατά το ήμισυ καθώς η βορειοδυτική ακτογραμμή του λιμανιού δεν διαμορφώθηκε με τον τρόπο που επιθυμούσαν οι αρχιτέκτονες.

Ένα ακόμα θέμα ήταν η σχέση μεταξύ των δύο πόλεων (εικόνα 8). Η Αθήνα και ο Πειραιάς συνδέονται μέσω της οδού Πειραιώς, η χάραξη της οποίας παραμένει σχεδόν η ίδια με το πέρασμα του χρόνου. Αυτό που έχει ενδιαφέρον είναι η θέση του δρόμου στον κάθε οικισμό: Στον Πειραιά αποτελεί κεντροβαρικό άξονα πάνω στον οποίο ακουμπούν οι δύο επιμέρους συνοικίες της πόλης. Δηλαδή ο Πειραιάς σχεδιάστηκε πάνω σε δύο στοιχεία αναφοράς, το λιμάνι και την οδό Πειραιώς. Πράγματι, ο Πειραιϊκός οικισμός ξεκίνησε από το χώρο κοντά σε αυτά τα δύο όρια, τα οποία λειτούργησαν αναπτυξιακά για την πόλη αφού υπήρχε ροή αγαθών και οικονομική ανάπτυξη, που έφερε και την πολεοδομική ανάπτυξη. Στην Αθήνα, απ' την άλλη, η οδός Πειραιώς αποτελεί οδό που εφάπτεται του κεντρικού οικισμού χωρίς να εισέρχεται στο εσωτερικό του. Δεν αποτελεί εδώ κεντρικό στοιχείο της σύνθεσης. Είναι σαν να ορίζει ότι αυτό που είναι κεντρικό για τον Πειραιά είναι περιφερειακό για την Αθήνα αφού εκείνη, ως πρωτεύουσα, “μαζεύει” στοιχεία από την περιφέρεια τα οποία και ελέγχει, ενώ αναπτύσσεται σε διαφορετική κατεύθυνση από αυτά. Επιπλέον ορίζει, σε συμβολικό επίπεδο, την εξάρτηση του Πειραιά από την Αθήνα, κάτι που ισχύει στο βαθμό που η επανίδρυση του οφείλεται στο ρόλο της Αθήνας ως πρωτεύουσα.

Παρά το γεγονός ότι τα σχέδια των Κλεάνθη και Schaubert υπέστησαν αρκετές τροποποιήσεις και εφαρμόστηκαν σε σχετικά μικρό βαθμό, προσδιόρισαν το ύψος των δύο πόλεων και την κατεύθυνση που θα ακολουθούσε η πολεοδομική τους ανάπτυξη, έθεσαν δηλαδή τη βάση για την εξέλιξη τους. Έτσι, στη διαδικασία αναζήτησης εσωτερικών ορίων στον Πειραιά, η ύπαρξη του σχεδίου πόλεως και των κατευθύνσεων που αυτό έθεσε αποτελεί σημείο αναφοράς με το οποίο μπορούμε να συγκρίνουμε την υπάρχουσα κατάσταση, εξετάζοντας κατά πόσο η πόλη αναπτύχθηκε σύμφωνα με αυτές τις κατευθύνσεις ή αν στην πορεία τα πράγματα εξελίχθηκαν διαφορετικά.

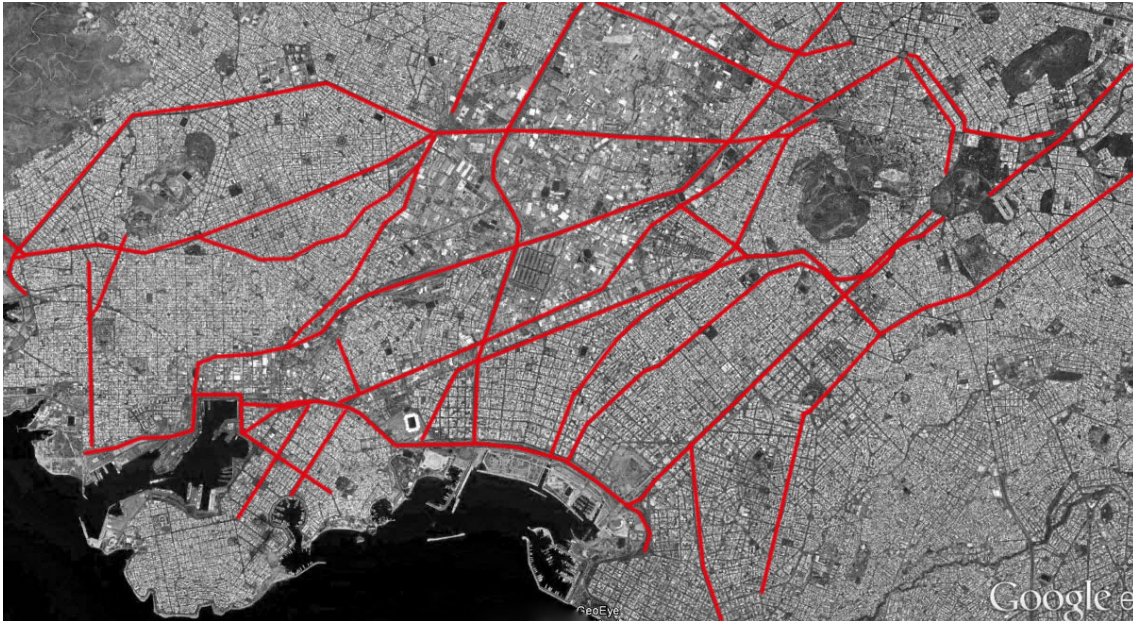
13 Α. Παπαγεωργίου-Βενετάς “Εδουάρδος Σάουμπερτ, 1840-1860: Συλλογή τεκμηρίων για το σχεδιασμό της Αθήνας και του Πειραιά”, σελ. 130



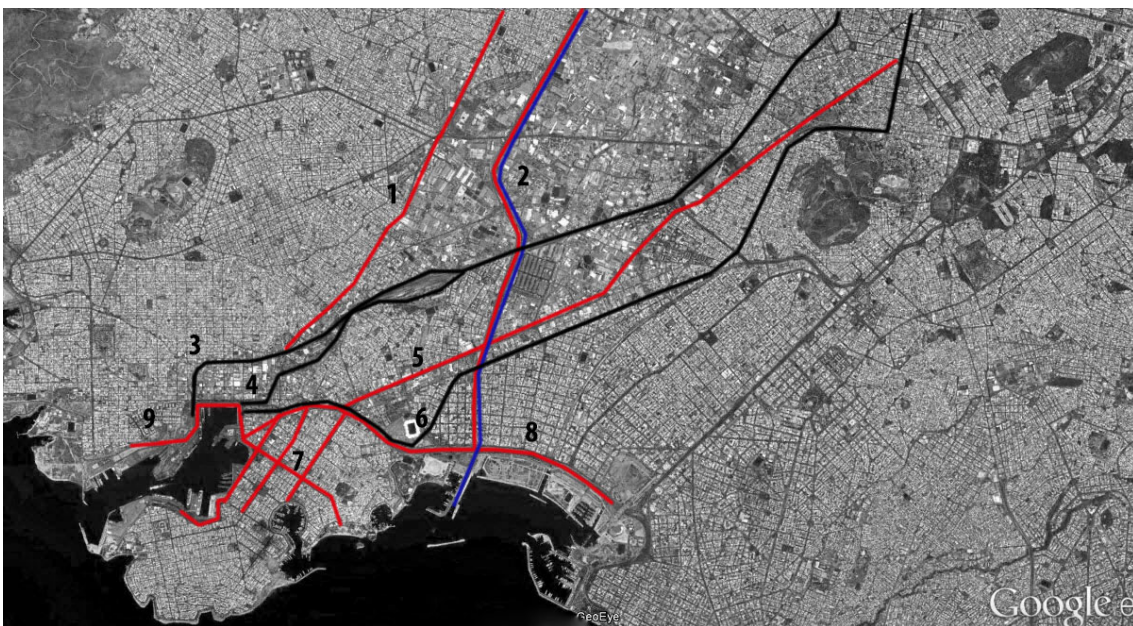
Εικόνα 7: Το πρώτο σχέδιο της πόλης του Πειραιά. Η μπλέ γραμμή δείχνει την ακτογραμμή του λιμένα Αλών. Η κόκκινη δείχνει την προϋπάρχουσα χάραξη της οδού Πειραιώς και την κατάληξη της προς το λιμάνι, η οποία αποτέλεσε κεντρικό άξονα σχεδιασμού για τις υπόλοιπες χαράξεις της πόλεως.



Εικόνα 8: Εδώ φαίνονται τα πρώτα σχέδια πόλεως της Αθήνας και του Πειραιά, όπως τα σχεδίασαν οι Κλεάνθης-Schaubert, και η μεταξύ τους σχέση στο χώρο μέσω της οδού Πειραιώς (κόκκινη γραμμή).



Εικόνα 9: Η ευρύτερη περιοχή του Πειραιά και της νοτιοδυτικής Αθήνας. Με κόκκινο έχουν σημειωθεί οι εντονότερες «ρωγμές» στον αστικό ιστό.



Εικόνα 10: Χαράξεις που σχετίζονται με τον Πειραιά. Με κόκκινο συμβολίζονται οι δρόμοι, με μαύρο ο σιδηρόδρομος και με μπλέ το ποτάμι.

3. ΕΣΩΤΕΡΙΚΑ ΟΡΙΑ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ

Το ενδιαφέρον με την περίπτωση του Πειραιά είναι ότι, καθώς δημιουργήθηκε εκ νέου το 1835, μπορούμε να παρακολουθήσουμε την μετάβαση του από την προκαπιταλιστική φάση στην εκβιομηχάνιση (τέλος 19^{ου} αιώνα) και στην αποβιομηχάνιση (μέσα 20^{ου} αιώνα) με όλες τις επιπτώσεις που τα στάδια αυτά άφησαν στην πόλη. Έτσι μπορεί να αναζητηθεί ο τρόπος με τον οποίο, στοιχία τα οποία σήμερα χαρακτηρίζονται ως εσωτερικά όρια, δημιουργήθηκαν και λειτούργησαν. Με αυτό το σκεπτικό, λοιπόν, προχωράμε στην αναζήτηση τέτοιων ορίων και στην αποσαφήνιση του ρόλου τους.

3.1 ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΠΟΥ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΩΣ ΟΡΙΑ

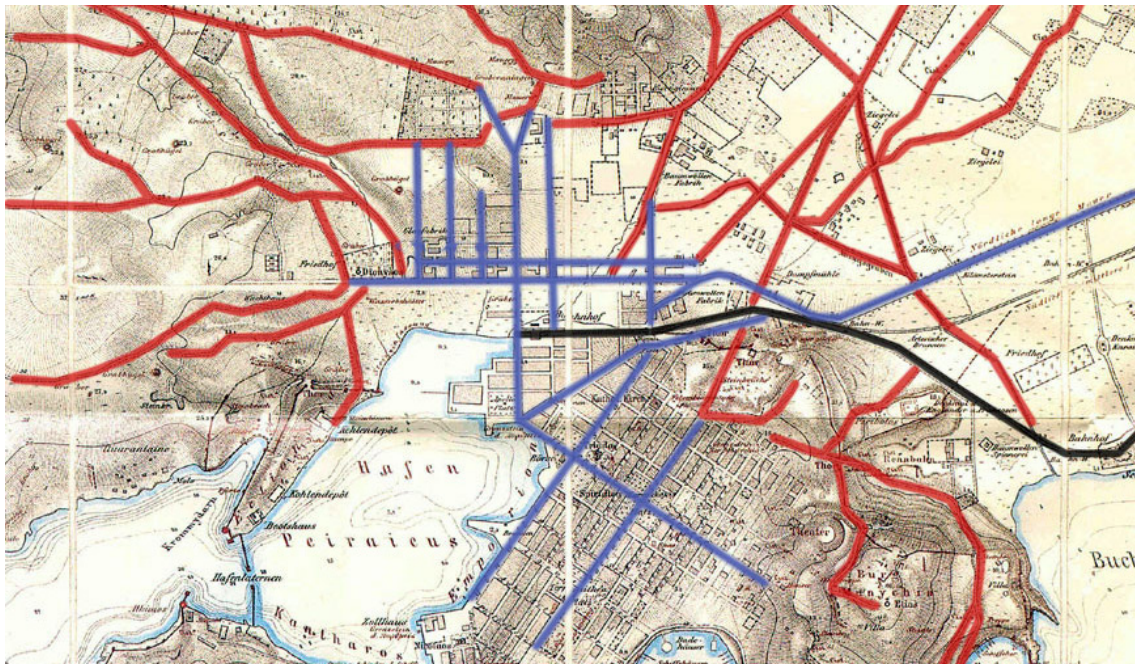
Εξετάζοντας αρχικά μια αεροφωτογραφία της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά και της Αθήνας, παρατηρούμε την ύπαρξη γραμμών που λειτουργούν σα ρωγμές μέσα στο συμπαγή, όπως παρουσιάζεται, αστικό ιστό. Σε αυτό το πρώτο επίπεδο δεν γνωρίζουμε τη φύση αυτών των γραμμών, απλά παρατηρούμε την ύπαρξη τους (εικόνα 9).

Εστιάζοντας περισσότερο στα στοιχεία που αφορούν τον Πειραιά (εικόνα 10), αναγνωρίζουμε τα εξής:

- η οδός Θηβών (1),
- η εθνική οδός Αθηνών-Λαμίας (2) η οποία ακολουθεί την κοίτη του ποταμού Κηφισού
- η πρώην σιδηροδρομική γραμμή Πειραιώς- Αθηνών-Θεσσαλονίκης (3) η οποία συναντά τη γραμμή του προαστιακού (4) και συγχωνεύονται προς το σταθμό Λαρίσης
- η οδός Πειραιώς (5)
- η γραμμή του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου Πειραιώς- Κηφισιάς (6)
- κεντρικές οδοί του Πειραιά (7)
- η παραλιακή λεωφόρος Ποσειδώνος (8) που στην κατάληξη της προς το λιμάνι ακολουθεί τη γραμμή του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου Πειραιώς-Κηφισιάς
- η οδός περιμετρικά του κεντρικού λιμένα Πειραιώς (9)

Όλα αυτά τα στοιχεία αποτελούν βασικούς άξονες ροής αγαθών στην Αθήνα και στον Πειραιά. Κάποια από αυτά έχουν υπερτοπική σημασία, για παράδειγμα η εθνική οδός Αθηνών-Λαμίας. Παρατηρούμε ότι έχουμε τρία φυσικά όρια, την κοίτη του ποταμού Κηφισού (2) , τη λιμενική ακτογραμμή (9) και την ακτογραμμή του φαληρικού όρμου (8). Όλα συνδυάζονται με δρόμους. Έτσι, ανάλογα την κατηγορία του κάθε δρόμου και την κίνηση που φιλοξενεί, εντείνεται και η ισχύς του ορίου καθώς μειώνεται η δυνατότητα προσπέλασης του. Εδώ το πιο έντονο απ' όλα είναι η κοίτη του Κηφισού καθώς συνδυάζεται με την εθνική οδό Αθηνών –Λαμίας.

Ερχόμαστε τώρα σε πιο μικρή κλίμακα, να μιλήσουμε συγκεκριμένα για την πόλη του Πειραιά και να ξαναδούμε κάποια από τα όρια που περιγράψαμε πριν, προσπαθώντας παράλληλα να εξετάσουμε τη διαμόρφωση τους. Για αυτό τον λόγο θα γίνει σύγκριση δύο χαρτών: Μιας αεροφωτογραφίας που παρουσιάζει την υφιστάμενη κατάσταση (εικόνα 12) και μίας αποτύπωσης του Kaupert το 1881 (εικόνα 11). Η επιλογή του δεύτερου χάρτη έγινε γιατί παρουσιάζει την πόλη σε πολύ πρώιμο στάδιο, κάτι που θα μας επιτρέψει να δούμε την διαμόρφωση ορισμένων στοιχείων της πόλης.



Εικόνα 11: Πειραιάς, χάρτης Kaupert, 1881

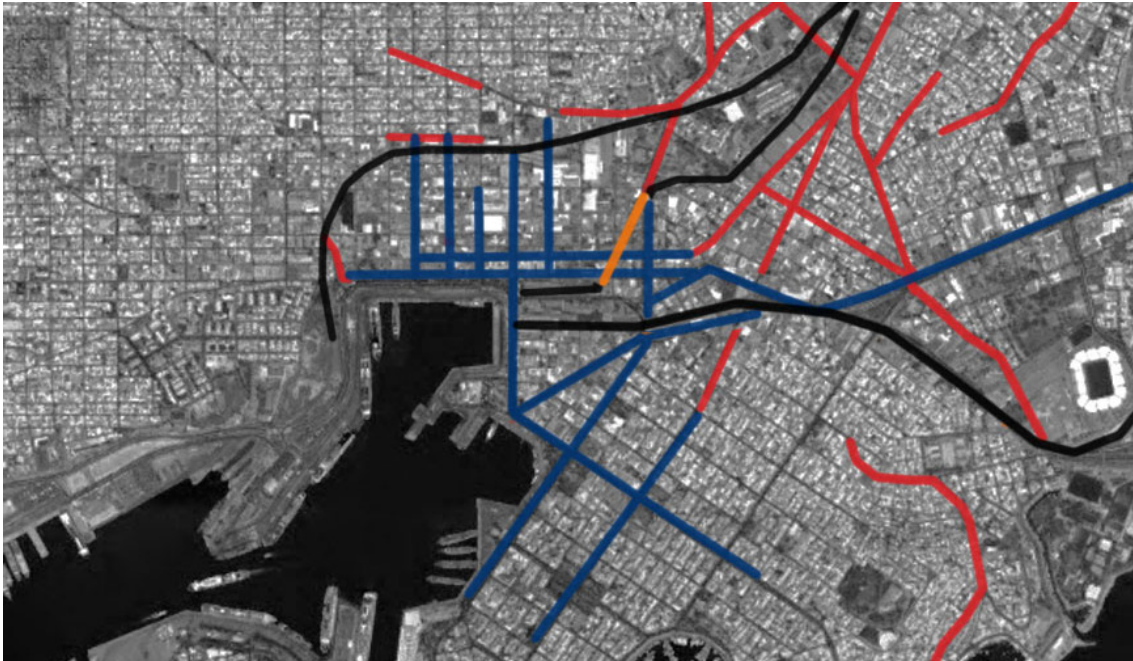
Εξετάζοντας τον χάρτη του Kaupert (εικόνα 11) εντοπίζουμε τα εξής στοιχεία, όσον αφορά τις χαράξεις:

- Την ύπαρξη της νέας πόλης και του κεντρικού οδικού δικτύου της (γραμμές μπλε χρώματος),
- την ύπαρξη μιας σειράς αγροτικών δρόμων (γραμμές κόκκινου χρώματος) και
- την σιδηροδρομική γραμμή Πειραιώς Αθηνών (μαύρη γραμμή).

Εδώ παρατηρούμε πως η νέα πόλη πράγματι βασίστηκε στο σχέδιο των Κλεάνθη και Schaubert όσον αφορά στο νοτιοανατολικό της τμήμα. Η πόλη αναπτύχθηκε κυρίως επί της Πειραιϊκής Χερσονήσου. Όσον αφορά στο βόρειο μέρος της, παρατηρούμε ότι η αποβάθρα του λιμανιού είναι ακόμη αδιαμόρφωτη ενώ υπάρχει σε αρχικό στάδιο η δημιουργία ενός πολεοδομικού πυρήνα. Πράγματι γνωρίζουμε ότι με το Βασιλικό διάταγμα του 1864 είχε εγκριθεί η επέκταση του σχεδίου πόλεως προς βορρά κατά 4 οικοδομικά τετράγωνα, αποκλειστικά για βιομηχανική χρήση. Αυτός ο αρχικός πυρήνας αποτέλεσε αργότερα τη βιομηχανική ζώνη του Πειραιά. Έτσι στον Πειραιά διαμορφώνονται τρεις ενότητες:

- Η επίσημη πόλη του Πειραιά με τις περιοχές κατοικίας και διοίκησης της πόλεως, η οποία αναπτύσσεται επί της πειραιϊκής χερσονήσου
- Η περιοχή της αγοράς η οποία βρίσκεται στο βόρειο άκρο της Πειραιϊκής χερσονήσου. Πρόκειται για μεταβατική περιοχή στην οποία κατέληγε η οδός Πειραιώς και η σιδηροδρομική γραμμή Πειραιώς- Αθηνών
- Η βιομηχανική περιοχή, βορειοδυτικά της Αγοράς.

Η πόλη και η βιομηχανία διαχωρίζονται από την ενδιάμεση ζώνη της αγοράς και από τη σιδηροδρομική γραμμή.



Εικόνα 12: Πειραιάς, τωρινή κατάσταση

Τοποθετώντας , στη συνέχεια, αυτό το πλέγμα γραμμών πάνω στην υπάρχουσα κατάσταση (εικόνα 12) παρατηρούμε ότι:

- Το κεντρικό οδικό δίκτυο (μπλε γραμμές) , όπως εμφανίζεται το 1881, διατηρείται σχεδόν το ίδιο στον Πειραιά
- Μια σειρά αγροτικών δρόμων διατήρησαν τη χάραξη τους και έγιναν μέρος του σημερινού οδικού δικτύου της πόλης. Πρόκειται για τις γραμμές με κόκκινο χρώμα της εικόνας 12.
- Εμφανίζονται 3 σιδηροδρομικές γραμμές (μαύρο χρώμα). Η μία από αυτές, σε ένα τμήμα της πατάει πάνω σε παλιό αγροτικό δρόμο (κίτρινη γραμμή)

Οι διατηρημένοι αγροτικοί δρόμοι μας δείχνουν πως η πολεοδομική ανάπτυξη σε αυτά τα σημεία δεν ήταν τόσο αυστηρά ελεγχόμενη όσο ήταν για παράδειγμα στο κέντρο του Πειραιά και τις γύρω του περιοχές. Η, ακόμα, πως δεν έγιναν απαλλοτριώσεις κτημάτων για διάνοιξη οδών με βάση συγκεκριμένο σχέδιο¹⁴. Οι περιοχές στις οποίες συναντάμε τέτοιους δρόμους, τα καμίνια, η αγία σοφία, το Κερατσίνι κ.α., φιλοξένησαν κυρίως εργατικούς και προσφυγικούς πληθυσμούς, για τους οποίους γνωρίζουμε πως δεν υπήρξε ιδιαίτερη μέριμνα όσον αφορά τη

14 Εδώ συναντάμε ένα τρόπο δημιουργίας οικισμού που έγινε εντονότερος όσο η πόλη αναπτυσσόταν: τον τεμαχισμό μεγάλων ακαλλιέργητων εκτάσεων από τους ιδιοκτήτες τους, τη ρυμοτόμησή τους και τη δημιουργία οικισμού εντός τους. Όλα αυτά ήταν φυσικά αυθαίρετα και εκτός σχεδίου. Σε αυτή την περίπτωση οι αγροτικοί δρόμοι σηματοδοτούσαν τα όρια των εκάστοτε οικοπέδων. Έτσι μοιραία διατηρήθηκαν κατά τη διάρκεια δημιουργίας του οικισμού. Και καθώς αυτές οι περιοχές σταδιακά νομιμοποιήθηκαν, οι πρώην αγροτικοί δρόμοι διατηρήθηκαν και έγιναν μέρος του οδικού δικτύου της πόλης. Για την κατάτμηση οικοπέδων από ιδιώτες βλέπε και κεφάλαιο 3, σελ 25

στέγαση τους. Αντίθετα, στην Περιοχή της πειραϊκής χερσονήσου συναντάμε πιο οργανωμένη διάταξη οδών και ελάχιστους διατηρημένους αγροτικούς δρόμους. Βλέπουμε λοιπόν πως στις διάφορες περιοχές του Πειραιά συναντάμε πολεοδομική διαφοροποίηση σε επίπεδο σχεδιασμού της πόλεως.

Η διαφοροποίηση αυτή βασίζεται στον οικονομικό χαρακτήρα της πόλης όπως είχε διαμορφωθεί στα μέσα του 19^{ου} αιώνα, πριν την βιομηχανική ανάπτυξη. Οι κάτοικοι του Πειραιά απασχολούνταν κυρίως στο εμπόριο, τη Ναυτιλία και σε διάφορα άλλα επαγγέλματα παροχής υπηρεσιών. Παρά το γεγονός ότι ήδη από το 1870 παρουσιάζεται βιομηχανική παραγωγή στον Πειραιά και η αντίστοιχη «δημιουργία εργατικού συνδικισμού στα βόρεια της πόλης, πάνω από το σιδηροδρομικό σταθμό»¹⁵, δεν πρόκειται για φαινόμενο που αφορά ολόκληρη την πόλη. Σε αυτό το στάδιο οι εργάτες προέρχονται από ομάδες περιπλανώμενων εργατών και αλητών και όχι από τους τοπικούς πληθυσμούς. Ήταν αναμενόμενος ο διαχωρισμός τους κοινωνικά και χωρικά, γεγονός που διευκόλυνε και η χωροθέτηση των βιομηχανιών σε ξεχωριστή περιοχή μακριά από την πόλη, από την οποία διαχωριζόταν και μέσω του σιδηροδρόμου Πειραιώς-Αθηνών-Κηφισιάς. Έτσι, η Πειραϊκή χερσόνησος, στην οποία βρισκόταν το διοικητικό και πολιτιστικό κέντρο της πόλης, αναπτύχθηκε κυρίως ως περιοχή αστικής κατοικίας ενώ οι περιοχές βόρεια της οδού Πειραιώς και του Λιμανιού αναπτύχθηκαν ως βιομηχανικές και εργατικές περιοχές. Αυτά τα στοιχεία έπαιξαν καθοριστικό παράγοντα για την πολεοδομική εξέλιξη της περιοχής, παρά το γεγονός ότι η βιομηχανική ανάπτυξη ήταν περιορισμένη σε αυτή τη φάση.

Η πραγματική έξαρση της βιομηχανίας πραγματοποιήθηκε στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, χάρις σε δύο παράγοντες που εξασφάλισαν την ύπαρξη πλεονάζοντος εργατικού δυναμικού: την ανακοπή του μεταναστευτικού ρεύματος προς τις ΗΠΑ και τα αλληπάλληλα κύματα προσφύγων από την μικρά Ασία, με αποκορύφωμα την καταστροφή του 1922. Με βάση τις διαδικασίες που είχαν προηγηθεί στον Πειραιά, δεν κάνει εντύπωση το γεγονός ότι αυτές οι κοινωνικές ομάδες, οι οποίες αντιμετώπιστηκαν συχνά με εχθρικό τρόπο από τους ντόπιους πληθυσμούς, εγκαταστάθηκαν στις περιοχές της εργατικής τάξης.



Εικόνα 13: Πρόσφυγες της μικρασιατικής καταστροφής διαμένουν στα θεωρεία του Δημοτικού Θεάτρου Αθηνών, τον χειμώνα του 1922.

15 Β. Τσοκόπουλος “Πειραιάς 1835-1870”, εκδ Καστανιώτη 1984 , σελ 238. Ο σιδηροδρομικός σταθμός στον οποίο αναφέρεται είναι ο τερματικός της γραμμής Πειραιώς-Κηφισιάς (ΣΑΠ).

Η ανύπαρκτη μέριμνα για την στέγαση και τη διαβίωση τους, ακόμα και στην περίπτωση των προσφύγων της μικρασιατικής καταστροφής, τους ανάγκασε να στραφούν στην αυτοστέγαση, η οποία «αποτέλεσε το μέσο για τη φτηνή αναπαραγωγή της εργατικής δύναμης, αφού πολλοί από τους αυθαίρετους προσφυγικούς συνοικισμούς δημιουργήθηκαν αναγκαστικά κοντά στις αναπτυσσόμενες στην Ελλάδα, στην περίοδο του μεσοπολέμου, βιομηχανικές περιοχές»¹⁶. Η κατεύθυνση αυτή ενισχύθηκε άλλωστε και από την επιτροπή αποκατάστασης προσφύγων, πολιτική της οποίας «ήταν από την αρχή να ενθαρρύνει την εγκατάσταση βιομηχανιών στους συνοικισμούς της»¹⁷, δίνοντας τους σαφή εργατικό χαρακτήρα.

Καθώς βλέπουμε την πολεοδομική και βιομηχανική ανάπτυξη του Πειραιά, παρατηρούμε πόσο έντονος ήταν ο κοινωνικός διαχωρισμός ο οποίος δεν έγινε μόνο με οικονομικά κριτήρια, αφού και στην Πειραιϊκή χερσόνησο υπήρχαν χαμηλά οικονομικά στρώματα που σταδιακά στράφηκαν στα εργοστάσια για εργασία, αλλά βασίστηκε και στον τόπο προέλευσης, διαχωρίζοντας τους ντόπιους από τους ξένους. Και αυτό είναι ακόμη πιο περίεργο από τη στιγμή που και οι επονομαζόμενοι «ντόπιοι» κάτοικοι του Πειραιά ήταν στην πραγματικότητα έποικοι από διάφορες περιοχές της Ελλάδας¹⁸. Φαίνεται όμως πως τα 80 περίπου χρόνια που μεσολάβησαν από την επανίδρυση του Πειραιά το 1835 ως τα μεγάλα κύματα προσφύγων της δεκαετίας του 1920, ήταν αρκετά για να εδραιωθεί ο Πειραιάς ως βασικός τόπος διαβίωσης και αναφοράς στη συνείδηση των κατοίκων του, γεγονός που τους έκανε να διαχωρίζουν τους εαυτούς τους από τους νεοεισερχόμενους πληθυσμούς.

Στις εικόνες 11 και 12 (σελίδες 20-21) παρατηρούμε, επίσης, ότι υπάρχει μεγάλη απόκλιση από το αρχικό σχέδιο πόλεως των Κλεάνθη και Schaubert (εικόνα 7), το οποίο όπως προαναφέραμε επεδίωκε ο χαρακτήρας της πόλης του Πειραιά να είναι ο ίδιος τόσο στην Πειραιϊκή χερσόνησο όσο και βορειοδυτικά, στην Περιοχή του Αλιπέδου. Βέβαια η διαφοροποίηση της λιμενικής γραμμής ως προς το σχέδιο, το οποίο απαιτούσε μία σειρά από προσχώσεις που θα εξασφάλιζαν την άμεση γειτνίαση των δύο τμημάτων της πόλης, και η απόσταση που δημιουργήθηκε από το κέντρο του Πειραιά, φαίνεται πως αποθάρρυνε την αξιοποίηση του Βορειοδυτικού τμήματος για περιοχή κατοικίας. Από την άλλη, οι ίδιοι λόγοι το έκαναν ιδανικό για χρήσεις που έπρεπε να διαχωριστούν από την κατοικία για λόγους όχλησης και ρύπων.

Έχοντας υπόψη τα παραπάνω ερχόμαστε να εξετάσουμε τη σχέση μεταξύ βασικών αξόνων ροής αγαθών και βιομηχανικών περιοχών καθώς και τη θέση όλων αυτών στην πόλη του Πειραιά.

16 Σ. Νικολαΐδου “Η κοινωνική οργάνωση του αστικού χώρου”, εκδ Παπαζήση, Αθήνα 1993, σελ. 106

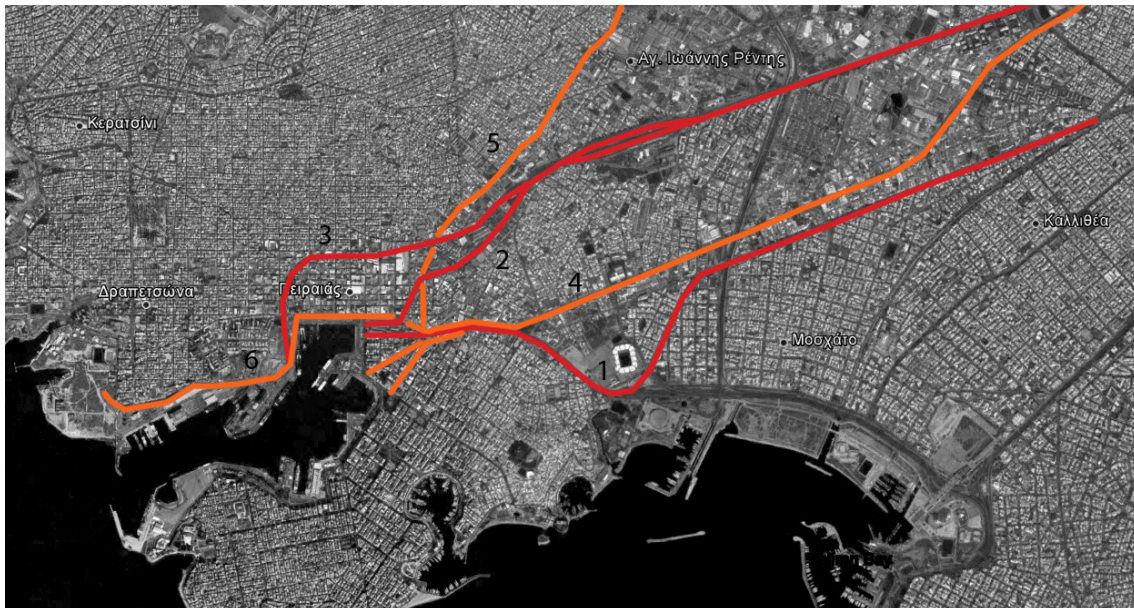
17 Λ. Λεοντίδου “Οι πόλεις της Σιωπής” σελ 178

18 Ο εποικισμός του Πειραιά πραγματοποιήθηκε μέσω μιας οργανωμένης διαδικασίας η οποία καθόριζε ποιες πληθυσμιακές ομάδες θα εγκαθίσταντο στην πόλη, σε ποιο μέρος της πόλης θα είχαν δικαίωμα να αγοράσουν οικόπεδα και υπό ποιους όρους θα έχτιζαν τις κατοικίες τους. Τα βασιλικά διατάγματα που εκδόθηκαν, τα οποία καθόριζαν τις παραμέτρους που προαναφέρθηκαν, και η εκπόνηση σχεδίου πόλεως από τους αρχιτέκτονες που έφτιαξαν το σχέδιο των Αθηνών, δείχνουν τη σημασία που έδωσε η κεντρική εξουσία στην πόλη του Πειραιά. Ο οικισμός που προέκυψε γρήγορα έγινε ανεξάρτητος δήμος (το 1835) παρά το μικρό μέγεθος του, θέλοντας να λειτουργήσει ανεξάρτητα από την Αθήνα. Έτσι η πειραιώτικη κοινωνία, αν και αρκετά ετερόκλητη, απέκτησε έντονη τοπική συνείδηση. Αυτό οφείλεται κυρίως στους πρώτους εποίκους (Χιώτες και Υδραίои) και ιδιαίτερα στους Χιώτες οι οποίοι μετά την καταστροφή της Χίου επιθυμούσαν να φτιάξουν στον Πειραιά μια νέα πατρίδα. Έτσι ιδεολογικά δεν διατηρούσαν τη σύνδεση με τον τόπο προέλευσης αφού έφτιαξαν εκ νέου τον τόπο τους στον Πειραιά. Πληροφορίες από: Β. Τσοκόπουλο “Πειραιάς 1835-1870”, σελ 47, 55, 61

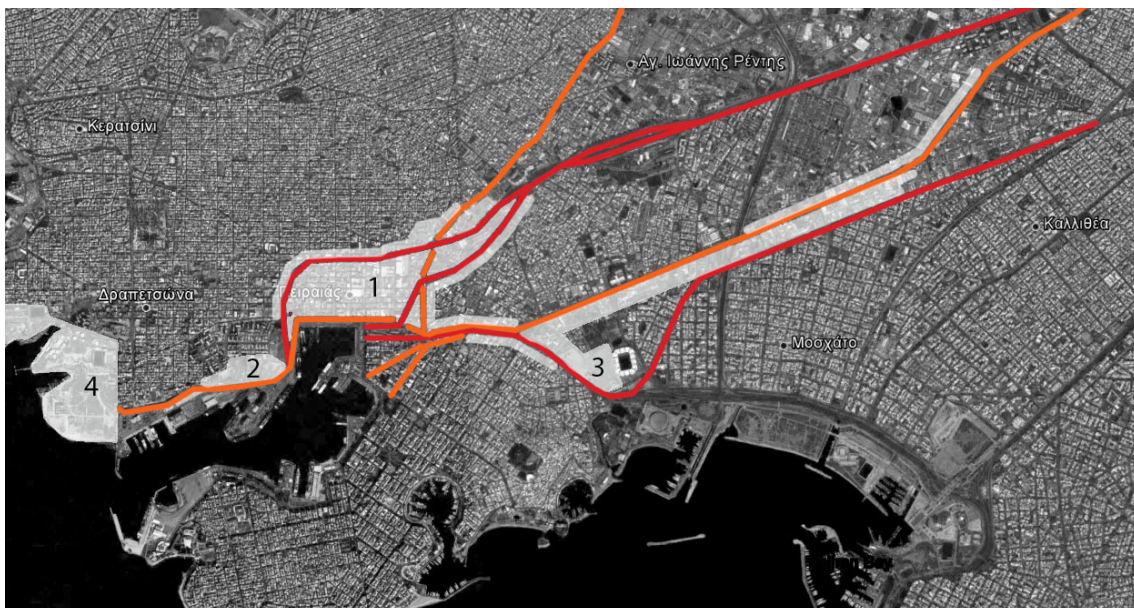
Στην εικόνα 14 βλέπουμε τους σημαντικότερους άξονες ροής αγαθών οι οποίοι δεν είναι τοπικοί αλλά διασχίζουν ευρύτερες περιοχές του λεκανοπεδίου της Αττικής. Παρατηρούμε ότι όλοι καταλήγουν στο βορειοδυτικό τμήμα της πόλης, στο λιμάνι, βόρεια της περιοχής της αγοράς και του τερματικού σταθμού του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου. Οι άξονες αυτοί αποτελούν τα πιο ισχυρά εσωτερικά όρια στον Πειραιά.

Περνώντας στην εικόνα 15, όπου βλέπουμε και τις βιομηχανικές περιοχές, παρατηρούμε ότι όντως βρίσκονται πλησίον αυτών των αξόνων. Συχνά δε, φαίνεται να τους ακολουθούν γραμμικά, όπως στην περίπτωση της οδού Πειραιώς. Ακόμα παρατηρούμε πως υπάρχει μια περιοχή στην οποία συναντούνται οι περισσότεροι άξονες, και που είναι εξολοκλήρου βιομηχανική. Πρόκειται για την βιομηχανική ζώνη Πειραιά (1) η οποία διαμορφώθηκε σε αυτή την περιοχή σταδιακά, από το 1870 και μετά. Το σημείο είναι πραγματικά κομβικό αφού σε αυτό καταλήγουν 2 εμπορικές σιδηροδρομικές γραμμές, βρίσκεται επί του λιμανιού και είναι κοντά στην οδό Πειραιώς, η οποία ήταν η κύρια εμπορική οδός που συνέδεε την Αθήνα με τον Πειραιά. Στην περιοχή καταλήγει και η σιδ/κη γραμμή Πειραιώς-Κηφισιάς, όμως η λειτουργία της αφορούσε περισσότερο στην μεταφορά επιβατών παρά στη μεταφορά εμπορευμάτων. Είτε όμως πρόκειται για γραμμικές ζώνες είτε για ολόκληρες περιοχές, η βιομηχανίες συνδυάζονται με τις εργατικές περιοχές, οι οποίες κάλυψαν τον κενό χώρο ανάμεσα τους, σε όλη την περιοχή που εκτείνεται βορειοδυτικά της οδού Πειραιώς (δυτικά προάστια Αθηνών).

Βλέπουμε λοιπόν πως τα σημαντικότερα στοιχεία που ορίζουν τον χώρο είναι οι 3 σιδηροδρομικές γραμμές, η οδός Πειραιώς και φυσικά η λιμενική ακτογραμμή. Σε αυτά θα εστιάσουμε στην συνέχεια σε μια προσπάθεια να αποσαφηνίσουμε το χαρακτήρα τους.



Εικόνα 14: Οι σημαντικότεροι άξονες ροής αγαθών στον Πειραιά. Πρόκειται για τις σιδηροδρομικές γραμμές Πειραιώς-Κηφισιάς (1), Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου (2) η οποία είναι πλέον η γραμμή του προαστιακού, και την γραμμή Πειραιώς-Αθηνών-Θεσ/κης (3) η οποία είναι ανενεργή. Ακόμα είναι η οδός Πειραιώς (4), η οδός Θηβών (5) και η οδός της Ακτής Κονδύλη (6), περιφερειακή του λιμένα Πειραιώς, η οποία ακολουθεί την ακτογραμμή προς το Κερατσίνι και το Πέραμα.



Εικόνα 15: Βιομηχανικές περιοχές στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά. Συγκεκριμένα είναι η βιομηχανική ζώνη Πειραιά (1), βιομηχανίες στη Δραπετσώνα (2) και το Κερατσίνι (4), και οι βιομηχανίες κατά μήκος της οδού Πειραιώς (3).

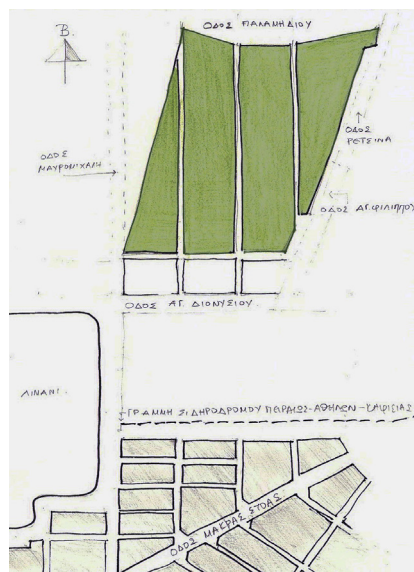


3.2 Η ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΟΡΙΩΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

Με βάση τα όσα παρουσιάστηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο βλέπουμε πως τα όρια προς εξέταση βρίσκονται σε άμεση σχέση με τη βιομηχανική ζώνη του Πειραιά. Έτσι, στην προσπάθεια να καταλάβουμε τον τρόπο που διαμορφώθηκαν, θα πρέπει να ανατρέξουμε και στη διαδικασία διαμόρφωσης της βιομηχανικής περιοχής.

Όπως έχουμε προαναφέρει, το αρχικό σχέδιο του Πειραιά προέβλεπε την επιχωμάτωση του λιμένα Αλών και εκτεινόταν στα βόρεια περίπου ως την οδό Αγίου Διονυσίου. Η πόλη από την άλλη εκτεινόταν μέχρι και πάνω από την οδό μακράς στοάς (σημερινή οδός Γούναρη) στην οποία βρισκόταν η αγορά και κατέληγε και η οδός Πειραιώς. Μετά από αιτήματα των κατοίκων του Πειραιά για καλλιεργήσιμη γη, εκδόθηκε το Β.Δ.4/16 Δεκεμβρίου 1836 με το οποίο «γίνεται διανομή «κηποπέδων» βόρεια της σημερινής οδού Αγίου Διονυσίου, σε περιοχή 300 στρεμμάτων εθνικών και μοναστηριακών κτημάτων. Τα τεμάχια έχουν έκταση 2 στρέμματα και κληρώνονται σε 98 ιδιώτες. Παραχωρούνται αποκλειστικά για καλλιέργεια»¹⁹. Η χωροθέτηση, λοιπόν των καλλιεργήσιμων κτημάτων έγινε στο σημείο που τελείωνε το σχέδιο πόλης, παρά το γεγονός ότι δεν υπήρχε οικοδομική δραστηριότητα σε εκείνη την περιοχή. Ακόμα δεν έγινε απαλλοτρίωση εδαφών αλλά χρησιμοποιήθηκαν δημόσια-μοναστηριακά κτήματα. Στο σκίτσο της εικόνας 16 φαίνεται η σχέση της πόλης και της περιοχής των «κηποπέδων». Αυτό που αξίζει να παρατηρήσουμε είναι πως το νότιο, ανατολικό και βόρειο όριο της περιοχής αποτελούν τις οδούς Αγίου Διονυσίου, Ρετσίνα και Παλαμηδίου οι οποίες διατηρούνται ως σήμερα με την ίδια χάραξη.

Με το ΦΕΚ του 1864²⁰ ορίζεται η επέκταση της πόλης κατά 4 οικοδομικά τετράγωνα, αποκλειστικά για βιομηχανική χρήση καθώς και η χωροθέτηση του τερματικού σταθμού της σιδηροδρομικής γραμμής Αθηνών – Πειραιώς (ΣΑΠ). Η βιομηχανική περιοχή εκτεινόταν και αυτή βόρεια του, απραγματοποίητου ακόμα όσον αφορά το λιμένα Αλών, σχεδίου πόλεως. Η χωροθέτηση του σταθμού ΣΑΠ συνάντησε αντιδράσεις απ' το δήμο και τους κατοίκους, γεγονός που οδήγησε στην αναθεώρηση της απόφασης. Με το ΦΕΚ του 1868²¹ εγκρίθηκε η νέα θέση του σταθμού και η γραμμή των σιδηροδρόμων. Η απόφαση έγινε δεκτή από το δήμο Πειραιώς ο οποίος ζήτησε και «τροποποίηση του σχεδίου πόλεως ώστε να αποφευχθεί η διχοτόμηση του Πειραιά»²². Να σημειώσουμε εδώ ότι το σχέδιο πόλεως ίσχυε άτυπα ως την επίσημη έγκριση του το 1862.



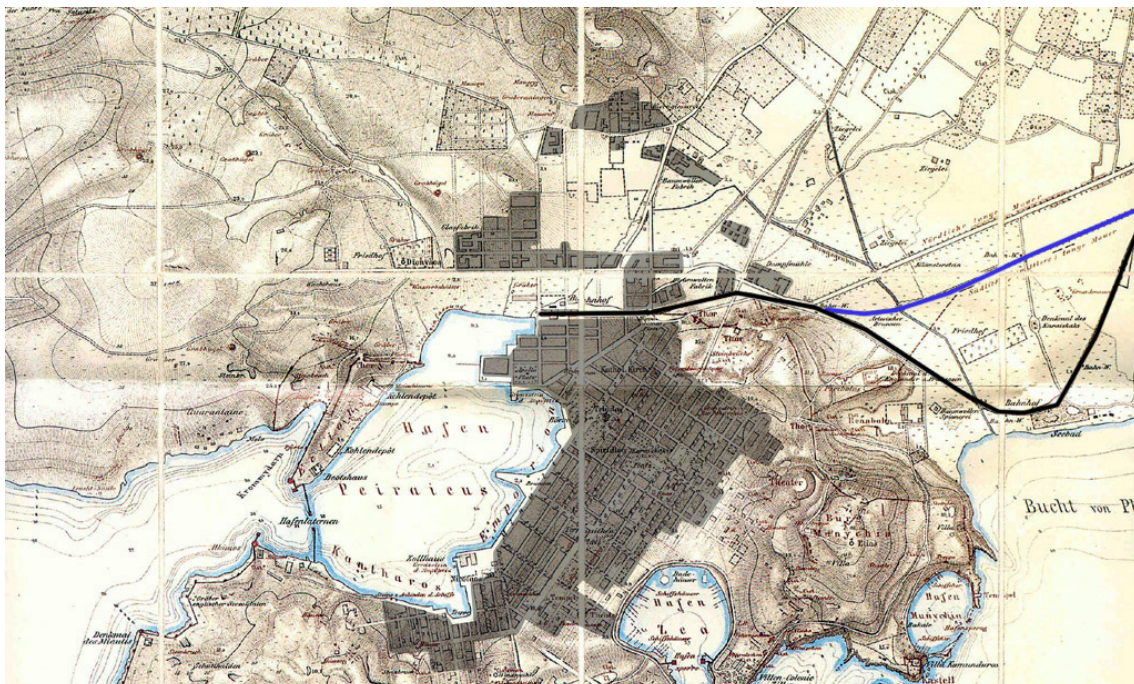
Εικόνα 16: Στο σκίτσο βλέπουμε την πόλη του Πειραιά (γκρι τμήμα), σε σχέση με την περιοχή των κήπων (πράσινο τμήμα), η οποία βρισκόταν πάνω από τη σημερινή οδό Αγ. Διονυσίου.

19 Στ. Μαλικούτη "Πειραιάς 1834-1912", σελ 73

20 ΦΕΚ 35/31 Αύγουστου 1864. Για τα ΦΕΚ και τις πράξεις νομοθετικού περιεχομένου βλέπε και παράρτημα

21 ΦΕΚ 4/16 Ιανουάριος 1868

22 Στ. Μαλικούτη "Πειραιάς 1834-1912", σελ 77



Εικόνα 17: Χάρτης του Kaupert, του 1881. Τονισμένες με γκρι είναι οι ήδη οικοδομημένες περιοχές. Η μαύρη γραμμή είναι η χάραξη του σιδηροδρόμου ενώ η μπλέ είναι η αρχική της χάραξη, πριν τη στροφή προς το Νέο Φάληρο.

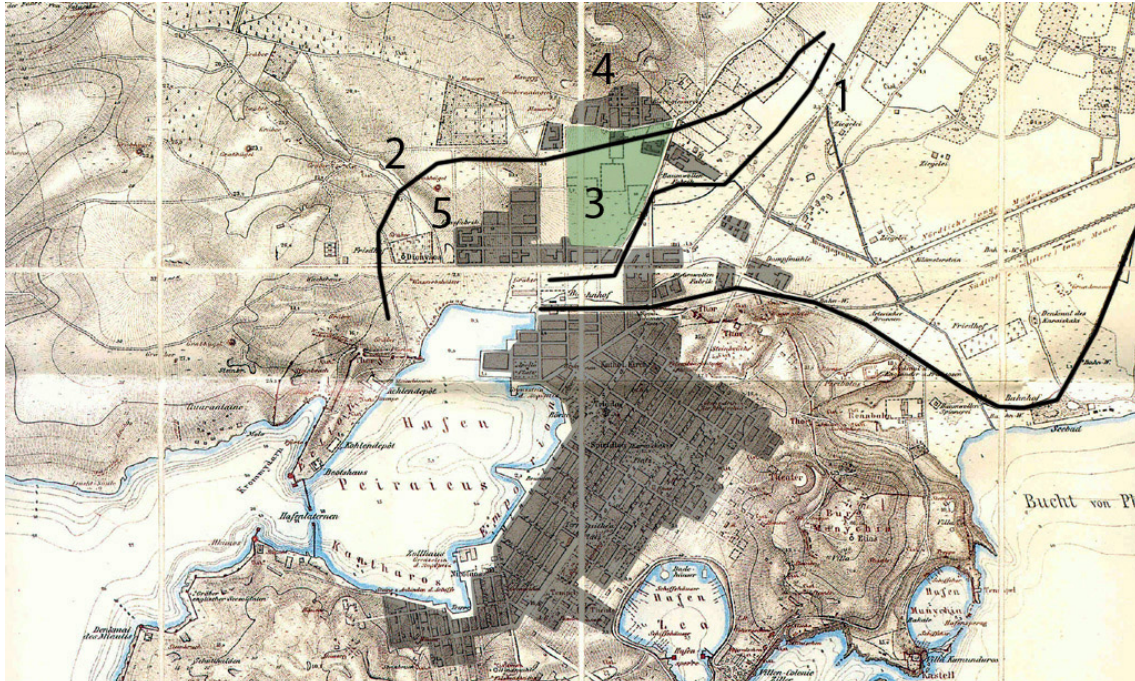
Επιπλέον, καθώς μέχρι τότε υπήρχε μια ασάφεια σχετικά με την ύπαρξη επισήμου σχεδίου πόλης, το υπουργείο εσωτερικών ενέκρινε το 1860 την υπάρχουσα κατάσταση στην πόλη.²³

Το 1868 ξεκίνησε επίσης η κατασκευή των κρηπιδωμάτων του λιμένα Αλών στη σημερινή του θέση, ακυρώνοντας το ζήτημα αποξήρανσης του λιμένα Αλών. Σε συνδυασμό με τη χωροθέτηση του σταθμού των ΣΑΠ και το αίτημα του δήμου για τροποποίηση του σχεδίου πόλεως την ίδια χρονιά, μπορούμε να συμπεράνουμε πως η τροποποίηση πραγματοποιήθηκε καταργώντας το προβλεπόμενο βορειοδυτικό τμήμα της πόλης (βάσει του σχεδίου των Κλεάνθη-Schaubert), στη θέση του οποίου διαμορφωνόταν ένα διευρυμένο λιμάνι. Ένα χρόνο μετά, το 1869²⁴ εγκρίνεται το ρυμοτομικό διάγραμμα γύρω από το σταθμό ΣΑΠ όπου θα οικοδομούνταν οι απαραίτητες εγκαταστάσεις. Βλέπουμε λοιπόν ότι η δημιουργία του σιδηροδρόμου, της βόρειας λιμενικής ακτής και της βιομηχανικής ζώνης ξεκινούν την ίδια χρονική στιγμή. Επιπλέον, όπως προαναφέραμε, το ένα στοιχείο επηρέασε το άλλο, θέτοντας τις βάσεις για την κατεύθυνση που πήρε η πόλη (πολεοδομικά, οικονομικά, κοινωνικά) σε αυτή την περιοχή.

Ο χάρτης του Kaupert του 1881 παρουσιάζει μια αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης στον Πειραιά (εικόνα 17). Έτσι παρατηρούμε πως η πόλη αναπτύσσεται κυρίως επί της Πειραιϊκής Χερσονήσου ενώ υπάρχουν κάποιες οικιστικές συγκεντρώσεις και στο βορειοδυτικό τμήμα. Ακόμα βλέπουμε τη γραμμή του σιδηροδρόμου ΣΑΠ, τόσο στην αρχική της χάραξη, παράλληλα της οδού Πειραιώς, όσο και μετά την μεταβολή της προς το νέο Φάληρο.

23 Ι. Μελετόπουλος “Η δημιουργία του Πειραιώς και το πρώτον σχέδιον της πόλεως”, σελ 25

24 ΦΕΚ 12/10 Απριλίου 1869



Εικόνα 18: Πάνω στο χάρτη του Kaupert έχω τοποθετήσει τη χάραξη των σιδ/κων γραμμών Πελοποννήσου (1) και Συνόρων (2) καθώς και την περιοχή των κήπων (3, με πράσινο χρώμα). Ακόμα φαίνονται το χωριό Μελετόπουλου (4) και η βιομηχανική περιοχή (5) όπως έχει αρχίσει να διαμορφώνεται.

Βλέπουμε πως, αν εξαιρέσουμε ορισμένα κτίσματα στα βόρεια της γραμμής, στο σημείο που καταλήγει και η οδός Πειραιώς, σε όλο το υπόλοιπο τμήμα δεν υπάρχουν κατασκευές. Αυτό εξηγεί και τη δυνατότητα αλλαγής της χάραξης της γραμμής, κάτι που δεν θα ήταν εφικτό αν υπήρχε ήδη διαμορφωμένος οικισμός λόγω του υψηλού κόστους. Έτσι συμπεραίνουμε πως κατά την κατασκευή του Σιδηροδρόμου Πειραιώς-Αθηνών δεν υπήρξαν σημαντικές απαλλοτριώσεις κτισμάτων, πέρα από αυτές των οικοπέδων.

Στη συνέχεια τέθηκε ζήτημα ρυμοτόμησης της περιοχής των εργοστασίων. Εδώ ο δήμος Πειραιά πήρε πρωτοβουλία εγκρίνοντας το 1875 το «τοπογραφικό διάγραμμα των εργοστασίων»²⁵. Παρότι το διάγραμμα δεν κυρώθηκε νομοθετικά μέχρι το 1892²⁶, ίσχυσε άτυπα καθορίζοντας την επέκταση της πόλης σε αυτή την περιοχή. Την ίδια χρονιά νομοθετήθηκε²⁷ και η παραχώρηση οικοπέδου στα βόρεια του σταθμού ΣΑΠ για ανέγερση του σταθμού Πελοποννήσου. Ο χάρτης, πέρα από τη νέα ρυμοτομία της περιοχής, εμπεριέχει μία πληθώρα στοιχείων όπως αποτύπωση κτισμάτων και εργοστασίων, τη χάραξη των σιδηροδρομικών γραμμών και την αποβάθρα του Λιμένα Αλών.

25 Πράξεις 129/4 Ιανουαρίου και 155/29 Ιουλίου 1875

26 ΦΕΚ 412/21 Νοεμβρίου 1892

27 ΦΕΚ 93/23 Μαρτίου 1892



Εικόνα 19: Το ρυμοτομικό της περιοχής των εργοστασίων του 1892. Εδώ βλέπουμε τη σιδ/κή γραμμή Πειραιώς-Αθηνών (1), τη σιδ/κή γραμμή Πειραιώς-Πελοποννήσου (2), τη σιδ/κή γραμμή Πειραιώς-Συνόρων (3), την πρώην περιοχή των «κηποπέδων» (4) και τη διαμόρφωση των κρηπιδωμάτων στο λιμένα Αλών (5).

Στην εικόνα 19, λοιπόν, βλέπουμε τις σιδηροδρομικές γραμμές. Η περιοχή που είναι χρωματισμένη με ανοιχτό πράσινο είναι η περιοχή των «κηποπέδων», η οποία είχε διανεμηθεί στους Πειραιώτες αποκλειστικά για γεωργική χρήση. Βλέπουμε πως η σιδηροδρομική γραμμή Πειραιώς-Συνόρων (αριθμός 3) περνάει μέσα από αυτή την περιοχή. Όπως προαναφέραμε, οι εκτάσεις αυτές μοιράστηκαν σε ιδιώτες. Σε αυτή τη φάση δημιουργήθηκαν πρόχειρες κατασκευές και παραπήγματα στους αγρούς χωρίς αυτό να σημαίνει ότι αλλάξε ο γεωργικός χαρακτήρας τους²⁸. Πράγματι, αν εξετάσουμε τον χάρτη του Kaupert του 1881 (εικόνα 18), ο οποίος περιέχει αποτύπωση πριν το ρυμοτομικό του 1892, βλέπουμε πως στην περιοχή των κήπων (πράσινη περιοχή) εντοπίζονται μόνο 2 οικοδομημένα οικόπεδα (μαύρες περιοχές) στο σημείο που περνάει η σιδ/κή γραμμή. Τα κτίσματα των οικοπέδων είναι μεν δίπλα αλλά όχι πάνω στη χάραξη της γραμμής. Έτσι, μπορούμε να συμπεράνουμε πως, σε αυτό τουλάχιστον το τμήμα, κατά τη διαδικασία κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής, ενώ έγινε σίγουρα απαλλοτρίωση οικοπέδων, δεν έγιναν ιδιαίτερες απαλλοτριώσεις κτισμάτων, αφού και τα λίγα που υπήρχαν ήταν πρόχειρες κατασκευές που χρησίμευαν μάλλον ως βοηθητικοί χώροι.

Στην εικόνα 20 βλέπουμε ότι το σχέδιο περιλαμβάνει και αποτύπωση των υφιστάμενων κατασκευών της περιοχής. Όσον αφορά στη σιδ/κή γραμμή Πειραιώς-Συνόρων, βλέπουμε πως τα περισσότερα κτίσματα βρίσκονται κοντά στο λιμάνι, ενώ μόνο 2-3 από αυτά είναι κοντά στη γραμμή, και μάλιστα αυτά τα κτίσματα βρίσκονται γύρω από την πρώην περιοχή των κήπων. Αντίθετα, στο δυτικό τμήμα της γραμμής δεν υπάρχει σχεδόν κανένα κτίσμα, κάτι που συμπεραίνουμε και από τον χάρτη του 1881 (εικόνα 18). Τέλος ολόκληρη η περιοχή ρυμοτομείται, ανεξαρτήτως της ύπαρξης κτισμάτων. Έτσι μπορούμε να συμπεράνουμε πως ούτε στο δυτικό τμήμα υπήρξε αξιοσημείωτη απαλλοτρίωση κτηρίων πέρα από απαλλοτρίωση οικοπέδων.

Δίπλα από τους πρώην αγρούς υπάρχει και η σιδ/κή γραμμή Πειραιώς-Πελοποννήσου (εικόνα 19, αριθμός 2) η οποία, μετά τον σιδηροδρομικό σταθμό, ακολουθεί τη χάραξη της σημερινής οδού Αγ. Φιλίππου (πρώην Ρετσίνα), ενός διατηρημένου αγροτικού δρόμου που οριοθετεί και

²⁸ Στ. Μαλικούτη “Πειραιάς 1834-1912”, σελ 77



Εικόνα 20: Ίδιο σχέδιο με την εικόνα 19. Εδώ υπάρχει και αποτύπωση εργοστασίων με το όνομα του ιδιοκτήτη τους (μύβ περιοχές), κτισμάτων χωρίς κάποια περιγραφή (κίτρινες περιοχές) και του σταθμού Πελοποννήσου (κόκκινη περιοχή).

την έκταση των κήπων. Από εκεί η γραμμή κατευθύνεται προς τα βόρειοανατολικά και διέρχεται μέσα από το εργοστάσιο των ΣΠΑΠ. Στην εικόνα 20 βλέπουμε πως τα περισσότερα κτίσματα της περιοχής δεν βρίσκονται κοντά στη γραμμή, πέρα από το εργοστάσιο Ρετισίνα το οποίο βρίσκεται επί της αντίστοιχης οδού. Τα περισσότερα οικόπεδα είναι και εδώ άκτιστα. Έτσι μπορούμε να συμπεράνουμε πως και εδώ δεν έγινε απαλλοτρίωση κτισμάτων, πέρα από αυτή των οικοπέδων για την κατασκευή της γραμμής.

Έτσι βλέπουμε πως και οι τρεις σιδηροδρομικές γραμμές δημιουργήθηκαν σε κενές εκτάσεις. Η δημιουργία τους έβαλε σε την πόλη σε διαδικασία πολεοδομικής επέκτασης αφού κάθε γραμμή συνοδεύταν από ρυμοτόμηση της περιοχής που την περιέβαλε. Επιπλέον, πρέπει να λάβουμε υπ' όψιν και τους εργατικούς οικισμούς που δημιουργήθηκαν περιμετρικά της βιομηχανικής ζώνης, δίπλα από τα εργοστάσια αλλά μακριά από την πόλη του Πειραιά. Οι οικισμοί αυτοί προέκυπταν από «κατάτμηση και ρυμοτόμηση μεγάλων εκτάσεων «εκτός σχεδίου» από ιδιώτες, πάγια πρακτική που συνεπάγεται τη δημιουργία αυθαίρετου και, ως ένα σημείο, «τετελεσμένου» πολεοδομικού ιστού»²⁹. Χαρακτηριστική περίπτωση αποτελεί το χωριό Μελετόπουλου (σημερινά Μανιάτικα), που φέρει το όνομα του ιδιοκτήτη της περιοχής.

Η επιλογή της βιομηχανικής ζώνης για τη χωροθέτηση των γραμμών Πελοποννήσου και Συνόρων δεν είναι τυχαία. Και οι δύο γραμμές είχαν σημαντική εμπορική λειτουργία. Η βιομηχανική περιοχή προσέφερε γεινίαση με το λιμάνι, τις βιομηχανίες και ελεύθερα εδάφη για τη δημιουργία των γραμμών και των εγκαταστάσεων. Επιπλέον, εκτός από το χωριό Μελετόπουλου στα βόρεια των κήπων, όπου ήδη από τα μέσα του 19ου αι. υπήρχε οικισμός, δεν υπήρχαν άλλες περιοχές κατοικίας. Και καθώς η πόλη αναπτυσσόταν πια επί της Πειραιϊκής Χερσονήσου, έχοντας εγκαταλείψει την δημιουργία ενός δυτικού τμήματος όπως όριζε το σχέδιο των Κλεάνθη-Schaubert, δεν υπήρξαν αντιδράσεις για λόγους διχοτόμησης περιοχών, όπως έγινε με τον τερματικό των ΣΑΠ. Η οριοθέτηση της άλλωστε είχε ήδη γίνει μέσω του σιδ. Αθηνών –Πειραιώς, αφήνοντας τις υπόλοιπες περιοχές να αναπτυχθούν ξεχωριστά, με διαφορετικό τρόπο.

²⁹ Στ. Μαλικούτη, “Πειραιάς 1834-1912” σελ 101



Εικόνα 21: Λιμάνι Πειραιά

3.3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΟΡΙΩΝ

Τα όρια που θα περιγραφούν στη συνέχεια είναι γραμμικά και διασχίζουν πολλές διαφορετικές περιοχές. Ενδέχεται έτσι κάποια χαρακτηριστικά τους να μεταβάλλονται από περιοχή σε περιοχή. Στην εργασία αυτή εστιάζουμε στην πόλη του Πειραιά, έτσι εξετάζεται κάθε φορά εκείνο το τμήμα των ορίων που αφορά την πόλη.

Η οδός περιφερειακά του Λιμανιού (Ακτή Κονδύλη)

Πρόκειται για τμήμα της λιμενικής ακτογραμμής, η οποία περιβάλλεται από οδό ταχείας κυκλοφορίας. Το όριο είναι εξωτερικό όμως το περιγράφουμε καθώς σχετίζεται με όλα τα εσωτερικά όρια και διαμορφώνει το μέτωπο της βιομηχανικής περιοχής που βρίσκεται στα βόρεια του.

Είναι κατ' αρχήν φυσικό όριο. Η σημερινή μορφή του προέκυψε μετά από μια σειρά εργασιών καθαρισμού και αποξήρανσης του έλους της περιοχής το 1880. Παράλληλα έγινε η διεύρυνση του λιμένας Αλών, δίνοντας του το σημερινό του σχήμα³⁰. Σήμερα, πέρα από την προβλήτα που περιβάλλει την ακτογραμμή, υπάρχει και δρόμος ταχείας κυκλοφορίας ο οποίος εκτείνεται περιμετρικά της. Έχουμε εδώ ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα ενίσχυσης του φυσικού ορίου με τεχνητό.



Εικόνα 22: Η οδός περιμετρικά του λιμανιού. Στο βάθος φαίνεται η ακτή Κονδύλη και το μέτωπο της πρώην βιομηχανικής ζώνης, με τα σύγχρονα κτήρια εταιριών στη θέση των εργοστασίων. Σε πρώτο επίπεδο βλέπουμε τη λιμενική αποβάθρα (αριστερά), διευρυμένο πεζοδρόμιο απέναντι από το σταθμό του ηλεκτρικού (μετρό 1, πρώην ΣΑΠ) (κέντρο) και τον περιφερειακό δρόμο (δεξιά). Ακόμα επί της αποβάθρας φαίνεται το φρεάτιο της γραμμής 3 του μετρό, η οποία αναμένεται να επεκταθεί προς Πειραιά.

30 Η κατασκευή των κρηπιδωμάτων του Λιμένα Αλών ξεκίνησε το 1868 ενώ έγιναν και γενικότερες εκβαθύνσεις. Το λιμάνι Αλών αξιοποιήθηκε τελικά το 1886.

Πληροφορίες από <http://www.olp.gr/el/the-port-of-piraeus/chronology>



Εικόνα 23: Η οδός περιμετρικά του λιμανιού. «Ακτή Κονδύλη» ονομάζεται το βόρειο τμήμα της, πίσω από το οποίο εκτείνεται η πρώην βιομηχανική ζώνη. Η μπλε γραμμή δείχνει τη λιμενική αποβάθρα, η κόκκινη την περιμετρική οδό με τους γύρω δρόμους της και οι κίτρινες τα σημεία εισόδου στο λιμάνι, με τις αντίστοιχες πύλες εισόδου. Έτσι έχουμε την πύλη E5 στο σημείο (1), την E4 στο σημείο (2) και την E3 στο σημείο (3).

Στην εικόνα 23 βλέπουμε την αποβάθρα (μπλε γραμμή) και τον περιμετρικό δρόμο (κόκκινη γραμμή). Το λιμάνι είναι περιφραγμένο σε όλο το μήκος του και η πρόσβαση στις αποβάθρες γίνεται μόνο από πύλες εισόδου σε συγκεκριμένα σημεία. Κάποιες από αυτές είναι ανοιχτές και επιτρέπεται η είσοδος. Επί της ακτής Κονδύλη υπάρχουν 3 πύλες: η πρώτη βρίσκεται απέναντι από το σταθμό Πελοποννήσου (πύλη E5), η δεύτερη στο μέσο περίπου της οδού (E4) και η τρίτη απέναντι από το σταθμό του Αγίου Διονυσίου (E3). Βλέπουμε δηλαδή ότι οι δύο ακριανές εισοδοί βρίσκονται δίπλα σε τερματικούς σταθμούς τρένου. Η 1^η και η 2^η πύλη είναι σχεδόν πάντα κλειστές για τα αυτοκίνητα, εκτός αν υπάρχει αναχώρηση караβιού, όμως στην 1^η επιτρέπεται η προσπέλαση από πεζούς. Εκείνη που χρησιμοποιείται κυρίως είναι η πύλη του Αγίου Διονυσίου (3^η), η οποία είναι συνήθως ανοιχτή και προσπελάσιμη τόσο από πεζούς όσο και από αυτοκίνητα. Από τα παραπάνω γίνεται προφανές ότι η πρόσβαση στο λιμάνι δεν μπορεί να γίνει ελεύθερα κατά μήκος της ακτής, παρά μόνο από συγκεκριμένα σημεία. Αν πάλι κάποιος βρεθεί μέσα στο λιμάνι, η κίνηση κατά μήκος της ακτογραμμής είναι ελεύθερη στα περισσότερα σημεία. Καθώς, όμως, είχε παρατηρηθεί στο παρελθόν η χρήση της από αυτοκίνητα με σκοπό της παράκαμψη της περιμετρικής οδού και την αποφυγή της κίνησης, αυτή η δυνατότητα έχει περιοριστεί σημαντικά για το αυτοκίνητο. Παραμένει όμως για τους πεζούς.

Ο περιμετρικός δρόμος (κόκκινη γραμμή) είναι προσπελάσιμος, τόσο κατά μήκος όσο και εγκάρσια, από πεζούς και από αυτοκίνητα. Όμως πρόκειται για οδό ταχείας κυκλοφορίας (2 λωρίδες ανά κατεύθυνση) και τα πεζοδρόμια στα άκρα της είναι αρκετά στενά, στοιχεία που καθιστούν δύσκολη την άνετη χρήση του δρόμου από πεζούς. Η οδός στα ανατολικά καταλήγει σε ένα σύνολο δρόμων που τη συνδέουν με τις οδούς Πειραιώς και Θηβών καθώς και με τη λεωφόρο Ποσειδώνος. Στα δυτικά, ακολουθώντας την ακτογραμμή, μετατρέπεται σε κλειστή λεωφόρο χωρίς φανάρια, με ανισόπεδους κόμβους εισόδου και εξόδου.

Συνεχίζει έτσι περιμετρικά της Δραπετσώνας και του Κερατσινίου, όπου και συναντάει τη λεωφόρο δημοκρατίας με κατεύθυνση προς το Πέραμα. Ο περιμετρικός δρόμος, με την έντονη κίνηση που φιλοξενεί, καθώς και η περίφραξη του λιμανιού, αποτρέπουν την δημιουργία σχέσης πόλης-θάλασσας, κάνοντας το ένα έντονο και δύσκολα προσπελάσιμο εξωτερικό όριο.



Εικόνα 24: Στην ακτή Κονδύλη, επί της λιμενικής αποβάθρας. Ευθεία στο βάθος βλέπουμε την πύλη E5. Πίσω της βλέπουμε το σταθμό Πελοποννήσου (αριστερά, δίπλα στον φοίνικα) και το σταθμό του Ηλεκτρικού (δεξιά, ψηλό μπεζ κτήριο).



Εικόνα 25: Πάλι επί της αποβάθρας, βλέπουμε την πύλη E3 και αριστερά της το σταθμό Αγίου Διονυσίου (τρένο Πειραιώς- Συνόρων).

Εικόνα 26: Εγκαταλειμμένο εργοστάσιο στα Καμίνια



Η οδός Πειραιώς

Ο ιστορικός αυτός δρόμος είναι ένα εσωτερικό γραμμικό όριο που συνδέει την Αθήνα με τον Πειραιά, σε μία χάραξη που έχει διατηρηθεί παρόμοια, πάνω κάτω, διαμέσου των αιώνων. Πρόκειται για έναν από τους πιο σημαντικούς δρόμους του Πειραιά. Το 1^ο σχέδιο πόλεως, των Κλεάνθη και Schaubert, τον χρησιμοποιεί ως κεντροβαρικό άξονα στον οποίο κουμπώνουν οι χαράξεις των δύο επιμέρους τμημάτων της πόλης. Παρότι το σχέδιο πραγματοποιήθηκε μόνο στο νοτιοανατολικό του σκέλος, η περιοχή κατάληξης της οδού Πειραιώς στο λιμάνι διαμορφώθηκε όπως αυτό όριζε. Η οδός άρχισε να κατασκευάζεται ήδη από το 1835, ταυτόχρονα με την επανίδρυση της πόλης και αποτέλεσε βασικό εμπορικό δρόμο ό οποίος στη συνέχεια φιλοξένησε μια σειρά βιομηχανιών κατά μήκος της χάραξης του. Μερικές από αυτές λειτουργούν ακόμα.

Μια σειρά μεταβολών στην περιοχή της αγοράς, στο ύψος της πλατείας Ιπποδαμείας, καθώς και η διάνοιξη της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιώς- Αθηνών (λειτουργήσε το 1869) έκαναν προβληματική την κατάληξη της οδού στο λιμάνι. Αυτό το στοιχείο παρατηρείται σήμερα ακόμα πιο ενισχυμένο καθώς η σιδηροδρομική γραμμή έχει ενισχυθεί ως όριο από την λεωφόρο Ποσειδώνος. Το αποτέλεσμα είναι πως από την Περιοχή των Καμινίων και μετά, στο σημείο που η οδός Πειραιώς συναντά τη σιδηροδρομική γραμμή, συνυπάρχουν μια σειρά από δρόμους ταχείας κυκλοφορίας που βγάζουν ο καθένας σε διαφορετικό σημείο. Όσο για τις συνδέσεις μεταξύ τους, καταλαμβάνουν μια ευρύτερη περιοχή η οποία έχει μετατραπεί σε ζώνη κίνησης.

Επιπλέον, καθώς η οδός Πειραιώς διαπερνά πολλές περιοχές, τα χαρακτηριστικά της ποικίλουν. Πάντως, παρότι πρόκειται για δρόμο μεγάλου σχετικά πλάτους (2-3 λωρίδες ανά κατεύθυνση), το γεγονός ότι διαθέτει φανάρια (κατά μήκος του δρόμου και στις διασταυρώσεις) καθώς και μεσαίου μεγέθους πεζοδρόμια³¹ κάνει εφικτή την προσπέλαση, τόσο κατά μήκος όσο και εγκάρσια, από ανθρώπους και αυτοκίνητα.

Η οδός Πειραιώς είχε εξαρχής έντονο εμπορικό χαρακτήρα. Στα μέτωπα της οδού συναντάμε αρκετές βιομηχανίες, πίσω από τις οποίες υπάρχουν οικισμοί, συχνά εργατικοί. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η περίπτωση των Καμινίων που αποτέλεσε μία από τις πρώτες εργατικές περιοχές του Πειραιά. Ο διαχωρισμός της από τον υπόλοιπο Πειραιά έγινε τόσο μέσω της Πειραιώς όσο, κυρίως, μέσω του σιδηροδρόμου Πειραιώς-Αθηνών, στο σημείο που τα δύο όρια συναντιούνται.



Εικόνα 27: Ο Πειραιάς το 1850. Η μπλέ γραμμή δείχνει την κατάληξη της Πειραιώς στο λιμάνι (οδός μακράς στοάς) ενώ με κόκκινο συμβολίζεται η περιοχή της αγοράς.

31 Κατά μέσο όρο. Γενικά, καθώς κατά μήκος του δρόμου συναντάμε περιοχές κατοικίας, βιομηχανίες, ποτάμι και διασταυρώσεις με άλλους κεντρικούς δρόμους, το μέγεθος των πεζοδρομίων ποικίλει.



Εικόνα 28: Εδώ βλέπουμε την οδό Πειραιώς (κόκκινη γραμμή) και τη σιδ/κη γραμμή Πειραιώς-Κηφισιάς (μπλε γραμμή) οι οποίες συναντιούνται στο τμήμα 4. Με κίτρινο φαίνονται σημαντικές εγκάρσιες προσπελάσεις, με σημαντικότερες την οδό Λαμπράκη (3) και τον κόμβο στην Πλ. Ιπποδαμείας (5). Στην πραγματικότητα και η κατάληξη της Λαμπράκη στην Πειραιώς είναι κόμβος, αφού στο σημείο συναντιούνται επίσης η οδός Δωδεκανήσου (από τα Καμίνια) και μία έξοδος από τη Λ. Ποσειδώνος προς την Πειραιώς και τη Λαμπράκη.

Στη συγκεκριμένη εργασία μας ενδιαφέρει κυρίως το κομμάτι του δρόμου από τα Καμίνια ως το λιμάνι. Σε αυτό το τμήμα η προσπέλαση του δρόμου είναι δυνατή κυρίως για τα αυτοκίνητα. Η περιοχή είναι εγκαταλειμμένη και με κακό φωτισμό, γεγονός που αποτρέπει την κίνηση πεζών. Αλλά ακόμα και για τα αυτοκίνητα, η εγκάρσια προσπέλαση από τη μία πλευρά της πόλης στην άλλη μέσω της Πειραιώς δυσχεραίνεται λόγω του σιδηροδρόμου. Στην εικόνα 28 βλέπουμε την Πειραιώς (κόκκινη γραμμή) και την σιδηροδρομική γραμμή (μπλε γραμμή) οι οποίες στο τμήμα 4 συναντιούνται και συμπορεύονται. Όπως βλέπουμε, η κατάληξη της Πειραιώς στο λιμάνι έχει μετακινηθεί προς τα βόρεια. Στην πραγματικότητα καταλήγει στον οδικό κόμβο της πλατείας Ιπποδαμείας, όπου συναντιούνται δρόμοι από και προς το λιμάνι (οδός Κόνωνος, Γούναρη), την αγορά του Πειραιά (οδός εθνικής αντιστάσεως, Γούναρη), η οδός ρετσίνα (αποτελεί κατάληξη της οδού Θηβών προς το λιμάνι) και η παραλιακή λεωφόρος Ποσειδώνος (μέσω των οδών πλευρικά της σιδ/κης γραμμής). Οι κίτρινες γραμμές δείχνουν τις σημαντικότερες εγκάρσιες προσπελάσεις επί της Πειραιώς. Όπως βλέπουμε, προς τον Πειραιά υπάρχουν 2 εγκάρσιες προσπελάσεις, η πρώτη στο σημείο που η οδός Γρηγορίου Λαμπράκη συναντά την Πειραιώς (σημείο 3) και η δεύτερη στον κόμβο της πλατείας Ιπποδαμείας (σημείο 5). Αυτές αφορούν τόσο αυτοκίνητα όσο και πεζούς. Αποτελεί λοιπόν, σε αυτό το σημείο και σε συνδυασμό με τη λεωφόρο Ποσειδώνος και τον σιδηρόδρομο Πειραιώς-Κηφισιάς, ένα σχεδόν αδιαπέραστο όριο.

Η οδός Πειραιώς αποτέλεσε άξονα ανάπτυξης, οικοδομικής και πολεοδομικής. Όμως, παρότι σαφώς λειτουργεί διαχωριστικά μέσα στην πόλη, δεν έχει αυστηρό χαρακτήρα καθώς είναι εύκολη η εγκάρσια προσπέλαση της. Εξαιρεση αποτελεί το τμήμα που αναφέραμε πιο πάνω (Καμίνια-Λιμάνι) , το οποίο λόγω του συνδυασμού του με το σιδηρόδρομο λειτουργεί και ως στοιχείο κοινωνικού διαχωρισμού αφού σε αυτό το σημείο η εργατική περιοχή των Καμινίων πλησίαζε την Πόλη του Πειραιά. Η επαφή των περιοχών αποτράπηκε από το όριο.



Εικόνα 29: Ο κόμβος της Γρ. Λαμπράκη. Σε πρώτο πλάνο βλέπουμε τη σιδ/κή γραμμή του Ηλεκτρικού (αριστερά) και την έξοδο της Λ. Ποσειδώνος προς την Πειραιώς (κέντρο και δεξιά). Από αυτό το σημείο και μετά η Πειραιώς (βάθος δεξιά) συναντά και ακολουθεί τη σιδ/κή γραμμή.



Η σιδηροδρομική γραμμή Πειραιώς-Κηφισιάς

Η σημερινή γραμμή Πειραιά- Κηφισιάς αποτελείται στην πραγματικότητα από δύο γραμμές που ενώθηκαν, τη γραμμή Πειραιά-Αθηνών (ΣΑΠ) και τη γραμμή Πλ. Αττικής-Κηφισιά των Σ.Α.³². Το τμήμα που εξετάζουμε (γραμμή Πειραιά-Αθηνών) αποτελεί τον πρώτο σιδηρόδρομο του Ελληνικού Κράτους. Λειτουργήσε το 1869 με τερματικό σταθμό αρχικά στο Θησείο και μετά στην Ομόνοια (1895) και την Πλατεία Αττικής (1925). Η ένωση με τη γραμμή Πλ. Αττικής-Κηφισιά έγινε το 1948.

Η αρχική χάραξη της γραμμής ήταν παράλληλη της οδού Πειραιώς, επί της οδού Κανελλοπούλου. Το 1883 όμως έγινε παραλλαγή της χάραξης, από τα καμίνια ως το Μοσχάτο, ώστε να διέρχεται από το Νέο Φάληρο, περιοχή στην οποία η εταιρία του σιδηροδρόμου (ΣΑΠ) έκανε μια σειρά τουριστικών επενδύσεων. Η αρχική γραμμή ήταν μονή, με ατμοκίνητους συρμούς. Το 1891 έγινε διπλή ενώ το 1904 ηλεκτροδοτήθηκε³³.

Εξαιτίας της ηλεκτροδότησης, η οποία γίνεται στο επίπεδο του εδάφους δίπλα από τις γραμμές, η γραμμή είναι περιφραγμένη σε όλο το μήκος της. Η κατά μήκος προσπέλαση είναι δυνατή μόνο με τη χρήση των συρμών ενώ απαγορεύεται στους πεζούς η πρόσβαση στις γραμμές. Η εγκάρσια προσπέλαση γίνεται σημειακά, είτε στους σταθμούς είτε σε ενδιάμεσα σημεία, μέσω ανισόπεδων διαβάσεων. Καθώς η γραμμή κινείται στο επίπεδο των δρόμων, συνήθως χρησιμοποιούνται πεζογέφυρες πάνω από τις γραμμές οι οποίες είναι προσβάσιμες μέσω σκάλας/ράμπας. Ανισόπεδοι κόμβοι υπάρχουν και για τα αυτοκίνητα, αλλά είναι αριθμητικά λιγότεροι.

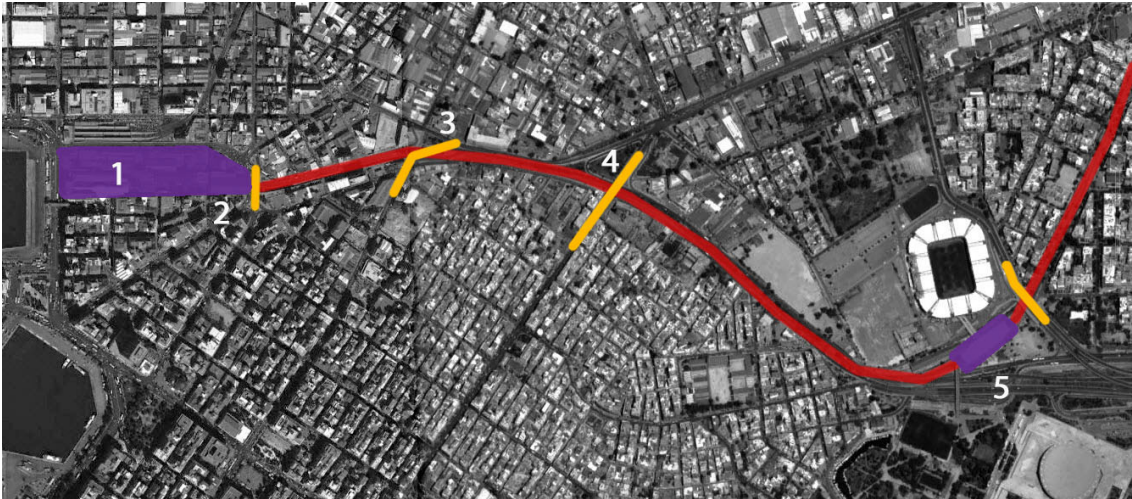
Η γραμμή διασχίζει πολλές περιοχές, όμως, στη συγκεκριμένη εργασία, μας ενδιαφέρει μόνο το τμήμα από το νέο Φάληρο ως το Λιμάνι του Πειραιά, όπως φαίνεται στην εικόνα 31 (πίσω). Μετά το σταθμό του Νέου Φαλήρου (5), λοιπόν, η γραμμή κινείται στο βορειοανατολικό άκρο της Πειραιϊκής χερσονήσου. Στο ύψος του σταθμού συναντά τη Λεωφόρο Ποσειδώνος η οποία ακολουθεί τη γραμμή προς το λιμάνι του Πειραιά και διαχωρίζεται σε τμήμα ανόδου (οδός Ομηρίδου Σκυλίτση, με κατεύθυνση προς Φάληρο) και καθόδου (οδός Μικράς Ασίας, με κατεύθυνση προς λιμάνι). Πρόκειται για οδούς ταχείας κυκλοφορίας, δύο λωρίδων, χωρίς φανάρια, με ανισόπεδους κόμβους εισόδου- εξόδου. Στο ύψος της οδού γρ. Λαμπράκη συναντούν την οδό Πειραιώς, με την οποία ακολουθούν κοινή πορεία για λίγο³⁴. Η κατά μήκος προσπέλαση των δρόμων είναι, στα περισσότερα σημεία, δυνατή μόνο για τα αυτοκίνητα καθώς δεν υπάρχουν πεζοδρόμια για τους πεζούς. Η εγκάρσια προσπέλαση είναι δυνατή σε πολύ συγκεκριμένα σημεία για τους πεζούς, κι εδώ με πεζογέφυρες. Για τα αυτοκίνητα υπάρχουν ανισόπεδοι κόμβοι. Πρόκειται για την Οδό Γρ. Λαμπράκη (4), την Ηρώων Πολυτεχνείου (3) στο σημείο που συναντά την Ο. Σκυλίτση, και τον κόμβο στην Πλατεία Ιπποδαμείας (2). Από το σημείο αυτό και πέρα, η γραμμή εισέρχεται τις εγκαταστάσεις του τερματικού σταθμού Πειραιά (1).

(Αριστερά) Εικόνα 30: Κυριακάτικο παζάρι δίπλα στις γραμμές του τρένου.

32 ΣΑΠ= Σιδηρόδρομοι Αθηνών Πειραιώς
Σ.Α.= Σιδηρόδρομοι Αττικής

33 Πληροφορίες από: Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμου “Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι: Η διαδρομή τους από το 1869 έως σήμερα”, σελ 23, 27,30

34 Βλέπε και το κεφάλαιο για την Οδό Πειραιώς



Εικόνα 31: Βλέπουμε τη σιδηροδρομική γραμμή Πειραιώς -Κηφισιάς (κόκκινη γραμμή) με τον τερματικό σταθμό Πειραιά (1) και το σταθμό Ν. Φαλήρου (5). Οι κίτρινες γραμμές δείχνουν τα σημεία που υπάρχει δυνατότητα εγκάρσια προσπέλασης για αυτοκίνητα. Αυτά βρίσκονται στην πλατεία Ιπποδαμείας (2), την Ηρώων Πολυτεχνείου (3) και τη Γρ. Λαμπράκη (4). Μετά το σταθμό του Φαλήρου υπάρχει ο ανισόπεδος κόμβος της οδού Καραολή κ Δημητρίου, που ενώνει τη Λ. Ποσειδώνος με την Πειραιώς μέσω του Ν. Φαλήρου.

Έχουμε λοιπόν ένα γραμμικό τεχνητό όριο (σιδηροδρομική γραμμή) το οποίο έχει ενισχυθεί από τις οδούς που ακολουθούν τη χάραξη του. Καθώς η εγκάρσια προσπέλαση του είναι σημειακή και όχι στο επίπεδο του δρόμου, και λόγω του ότι στις οδούς αναπτύσσονται υψηλές ταχύτητες κίνησης, έχει προκύψει ένα πολύ σκληρό εσωτερικό όριο, πρακτικά απροσπέλαστο.

Κατά μήκος της γραμμής μέχρι το Νέο Φάληρο, και ιδιαίτερα στο σημείο που συναντά την οδό Πειραιώς, υπάρχουν μία σειρά βιομηχανίες οι οποίες δεν λειτουργούν πλέον. Παρότι η ύπαρξη τους είναι ενδεικτική της τάσης των βιομηχανιών να ακολουθούν βασικούς άξονες ροής αγαθών, είναι περιορισμένες σε έκταση και αριθμό. Αυτό οφείλεται ίσως στο ότι η γραμμή είχε κυρίως επιβατικό, αντί για εμπορικό χαρακτήρα. Βλέπουμε ότι εδώ συμβαίνει κάτι ανάλογο με την οδό Πειραιώς. Η γραμμή, παρότι αποτελεί σκληρό όριο, δεν αποτελεί στοιχείο κοινωνικού διαχωρισμού καθώς οι περιοχές τις οποίες διασχίζει δεν εμφανίζουν διαφορετικά χαρακτηριστικά μεταξύ τους. Αυτό αλλάζει και εδώ στο σημείο που η γραμμή συναντά την οδό Πειραιώς, στα Καμίνια. Εκεί λειτουργήσε διαχωριστικά, αποκρύπτοντας τους πρώτους εργατικούς οικισμούς από τα μάτια των κατοίκων του Πειραιά. Έτσι, σε αυτό το μικρό σημείο, η γραμμή εμφανίζει διττό χαρακτήρα, ως στοιχείο ανάπτυξης και διαχωρισμού ταυτόχρονα.



Εικόνα 32: Πανοραμική από πεζογέφυρα στο ύψος του σταθμού Νέου Φάληρου. Βλέπουμε τη σιδηροδρομική γραμμή (κέντρο και δεξιά) και δίπλα της τη λεωφόρο Ποσειδώνος (Αριστερά) η οποία μετά τη στροφή διαχωρίζεται, σε τμήμα ανόδου και καθόδου, και ακολουθεί το τρένο προς το λιμάνι.



Εικόνα 33: Πεζογέφυρα στο ύψος της οδού Ηρώων Πολυτεχνείου. Λίγο πριν από αυτό το σημείο υπάρχει κόμβος που επιτρέπει την εγκάρσια προσπέλαση της σιδηροδρομικής γραμμής. Έτσι ο δρόμος συνεχίζει είτε προς το κέντρο του Πειραιά, μέσω της Η. Πολυτεχνείου (αριστερά), είτε προς το λιμάνι (δεξιά), μέσω της οδού Μικράς Ασίας- Αλυτέδου.



Η σιδηροδρομική γραμμή Πειραιώς –Αθηνών –Πελοποννήσου

Πρόκειται για ένα εκτεταμένο σιδηροδρομικό δίκτυο το οποίο ξεκινούσε από τον Πειραιά με κατεύθυνση προς το κέντρο της Αθήνας (σταθμός Πελοποννήσου) και μετά προς την Κόρινθο απ' όπου ξεκινούσαν οι πρώτες διακλαδώσεις προς πάτρα και Τρίπολη. Η γραμμή λειτούργησε σταδιακά, ξεκινώντας το 1884 με το τμήμα Πειραιάς- Ελευσίνα. Το δίκτυο ολοκληρώθηκε το 1902³⁵. Παράλληλα με τη σιδηροδρομική γραμμή, η εταιρία του σιδηροδρόμου (ΣΠΑΠ) κατασκεύασε και το κεντρικό της εργοστάσιο στην περιοχή της Λεύκας, όπου και βρίσκεται μέχρι σήμερα. Παρά την έκταση της, η λειτουργία της γραμμής συνάντησε αρκετά προβλήματα, βασικότερο των οποίων ήταν το εύρος γραμμής (1.000m) το οποίο, όντας διαφορετικό από εκείνο των υπολοίπων δικτύων της χώρας (1.435m), το εμπόδιζε να ενωθεί μαζί τους³⁶. Έτσι, τη δεκαετία του 1960, μετά από μια αποτυχημένη προσπάθεια εκσυγχρονισμού, η λειτουργία της γραμμής σταμάτησε.

Σήμερα ένα τμήμα του δικτύου, καθώς και ο τερματικός σταθμός Πελοποννήσου στο λιμάνι, χρησιμοποιούνται από τον Προαστιακό σιδηρόδρομο, με δρομολόγια προς Κιάτο, Χαλκίδα και Αεροδρόμιο Σπάτων. Για την κίνηση χρησιμοποιείται ηλεκτρισμός με εναέρια καλώδια, σε αντίθεση με την επί του εδάφους ηλεκτροκίνηση της γραμμής Πειραιά-Κηφισιάς. Η γραμμή είναι περιφραγμένη σε όλο το μήκος της. Παρόλα αυτά, καθώς όπως είπαμε δεν υπάρχει παροχή ηλεκτρικού ρεύματος στο έδαφος, επιτρέπεται σημειακά η εγκάρσια προσπέλαση της, τόσο από πεζούς όσο και από αυτοκίνητα. Τα σημεία αυτά είναι συνήθως, αλλά όχι πάντα, φυλασσόμενα. Αυτό ενέχει ένα βαθμό επικινδυνότητας καθώς δεν δύναται να εμποδιστεί πάντα η κίνηση πεζών κατά μήκος της γραμμής, πράξη ιδιαίτερα επικίνδυνη παρά την απουσία ηλεκτροδότησης.

Στην εργασία αυτή μας ενδιαφέρει ένα μικρό τμήμα της γραμμής, από τον τερματικό σταθμό Αγίου Διονυσίου ως το εργοστάσιο της Λεύκας, το οποίο φαίνεται στην εικόνα 35. Στο πρώτο μέρος της, μετά το σταθμό, υπάρχει η 1η σημαντική εγκάρσια προσπέλαση (σημείο 1), επί της οδού αγίου Διονυσίου. Η συγκεκριμένη οδός αποτελεί μία από τις πολλές οδούς διαμέσου των οποίων η Πειραιώς καταλήγει στο λιμάνι. Συνεχίζοντας προς την οδό ρετσίνα, η γραμμή είναι περιφραγμένη και συνδυάζεται με τοπική οδό μικρής κυκλοφορίας. Στην οδό ρετσίνα υπάρχει ο 2^{ος} σημαντικός κόμβος (σημείο 2) καθώς η Ρετσίνα συνδέει το λιμάνι με την οδό Θηβών. Από εκεί και πέρα η γραμμή κινείται μέσα σε οικόπεδο, ακολουθούμενη από αδιαμόρφωτο πεζοδρόμιο και τοπική οδό, μέχρι την οδό Υμηττού. Εκεί έχουμε την τελευταία εγκάρσια προσπέλαση, τοπικής σημασίας, πριν η γραμμή εισέλθει στο εργοστάσιο της Λεύκας. Πληροφοριακά αναφέρουμε πως μετά τη λεύκα έχουμε εγκάρσια προσπέλαση της γραμμής από την οδό Φαλήρου (σημείο 3), η οποία συνδέει την οδό Δωδεκανήσου (κεντρική οδός των Καμινίων) με την οδό Θηβών. Η γραμμή συνεχίζει με παρόμοιο τρόπο μέχρι τον Άγιο Ιωάννη Ρέντη, όπου συναντά την οδό Κωνσταντινουπόλεως και κινούνται παράλληλα μέχρι το σταθμό Λαρίσης.

35 Πληροφορίες από: Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμου “Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι: Η διαδρομή τους από το 1869 έως σήμερα”, σελ 178, 180

36 Η γραμμή κατασκευάστηκε εξ' αρχής με μικρότερο εύρος καθώς αυτό θα έριχνε το κόστος σε μία δύσκολη, κατασκευαστικά γραμμή. Επιπλέον θεωρήθηκε γραμμή τοπικής σημασίας, σε αντίθεση με τη γραμμή Πειραιώς- Αθηνών- Συνόρων η οποία θα ενωνόταν με το διεθνές δίκτυο. Πληροφορίες από: Λ. Παπαγιαννάκης “Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910)-γεωπολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις”, σελ 79, 80



Εικόνα 35: Με κόκκινο βλέπουμε τη γραμμή ΣΠΑΠ (πλέον γραμμή προαστιακού). Με κίτρινο βλέπουμε τις σημαντικές εγκάρσιες προσπελάσεις ενώ με μπλέ όσες είναι δευτερεύουσας σημασίας. Τέλος, βλέπουμε τον τερματικό σταθμό Πελοποννήσου (Α) και το εργοστάσιο της Λεύκας (Β).

Το όριο είναι τεχνητό και γραμμικό. Παρότι περιφραγμένο, δεν είναι τόσο αυστηρό όσο η γραμμή Πειραιώς-Αθηνών, τόσο λόγω των ισόπεδων κόμβων εγκάρσιας προσπέλασης όσο και του ότι δεν συνδυάζεται με κάποια σημαντική οδό, τουλάχιστον στο τμήμα μέχρι τη Λεύκα. Η περιοχή που διασχίζει είναι βιομηχανική όμως η διαδρομή του είναι σχετικά σύντομη πριν εισέλθει στο εργοστάσιο των ΣΠΑΠ στη Λεύκα. Έτσι μπορούμε να συμπεράνουμε πως, ως εσωτερικό όριο, δεν παίζει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στην περιοχή.

Δεξιά σελίδα (από πάνω προς τα κάτω)

Εικόνα 36: Οδός Αγ. Διονυσίου, στο σημείο που οι γραμμές εισέρχονται στο χώρο του τερματικού σταθμού Πελοποννήσου. Δεξιά τις διασχίζει η ομώνυμη οδός (1η σημαντική εγκάρσια προσπέλαση)

Εικόνα 37: Η προσπέλαση στην οδό Ρετσίνα (2η σημαντική εγκάρσια προσπέλαση)

Εικόνα 38: Οδός Υμηττού. Από εδώ και πέρα η γραμμή εισέρχεται στο χώρο του εργοστασίου της Λεύκας.



Εικόνα 39: Ο τερματικός σταθμός Αγίου Διονυσίου.



Η σιδηροδρομική γραμμή Πειραιώς-Αθηνών – Συνόρων

Πρόκειται για την πιο σημαντική γραμμή του Ελληνικού Κράτους η οποία, στην πρώτη φάση της λειτουργίας της, ένωνε το λιμάνι με τα τότε σύνορα Ελλάδας-Τουρκίας, στο χωριό Παπαπούλι. Τα πρώτα χιλιόμετρα παραδόθηκαν το 1904 ενώ η γραμμή έφτασε στα σύνορα το 1909. Το 1916 ενώθηκε με το ευρωπαϊκό δίκτυο μέσω της γραμμής Θεσσαλονίκης-Φλώρινας³⁷. Στον Πειραιά η γραμμή δεν σταματούσε στον τερματικό σταθμό Αγίου Διονυσίου αλλά συνέχιζε μέσα στο λιμάνι. Το εργοστάσιο επισκευών της εταιρίας (ΕΕΣ)³⁸ ήταν και αυτό στη Λεύκα, δίπλα απ' το εργοστάσιο των ΣΠΑΠ.

Το ενδιαφέρον με αυτή τη γραμμή είναι ότι οριοθετεί ουσιαστικά τη βιομηχανική ζώνη προς βορρά. Παρότι δεν έχουμε ένα καθαρό μέτωπο, πέρα από το οποίο να αλλάζουν οι χρήσεις, παρατηρούμε ότι βόρεια της γραμμής υπάρχει μια σειρά εργοστασίων και μετά περιοχές κατοικίας. Πρόκειται για τις περιοχές Αγίου Διονυσίου, Δραπετσώνας και Αγίας Σοφίας, οι οποίες φιλοξένησαν εργατικούς και προσφυγικούς πληθυσμούς. Η γραμμή Πειραιώς-Συνόρων τις διαχωρίζει από τη βιομηχανική ζώνη, η οποία με τη σειρά της λειτουργεί διαχωριστικά προς την κυρίως πόλη του Πειραιά (στην πειραιϊκή χερσόνησο). Το γεγονός ότι η γραμμή κατασκευάστηκε πριν από τα περισσότερα εργοστάσια της ζώνης και πριν από τις κατοικίες, δείχνει ότι χρησιμοποιήθηκε ως όριο καθορίζοντας το πέρασ της βιομηχανικής ζώνης³⁹. Άλλωστε οι βιομηχανίες, πέρα από τη δημιουργία αυτού του πυρήνα, αναπτύχθηκαν γραμμικά ακολουθώντας βασικούς άξονες. Όπως ήταν αναμενόμενο, στον χώρο που απέμεινε στα βόρεια των εργοστασίων κατασκευάστηκαν εργατικοί οικισμοί. Έτσι εδώ βλέπουμε καθαρά τη διττή λειτουργία του εσωτερικού ορίου, τόσο ως στοιχείο πολεοδομικής και οικονομικής ανάπτυξης όσο και ως στοιχείο κοινωνικού διαχωρισμού.

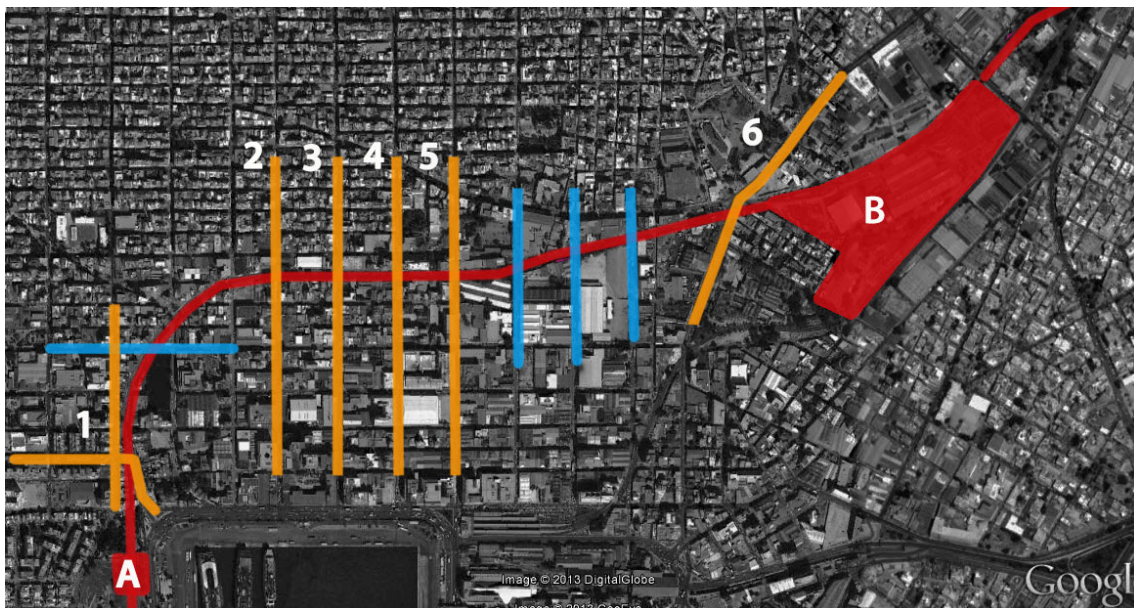
Η γραμμή είναι πλέον ανενεργή καθώς το τρένο προς τη Θεσσαλονίκη ξεκινά από το σταθμό Λαρίσης. Από την αρχή της, δίπλα στην πλατεία Αγίου Διονυσίου, ως την οδό Ρετσίνα, συνδυάζεται με δρόμο, την οδό Μεθώνης. Πρόκειται για τοπική οδό, μικρής κίνησης, η οποία μάλιστα διακόπτεται σε διάφορα σημεία και, το κυριότερο, δεν συνδέεται με την οδό Θηβών. Έτσι εξυπηρετεί για την κίνηση στη γύρω περιοχή. Μετά την οδό Ρετσίνα, η γραμμή εισέρχεται στο εργοστάσιο της Λεύκας.

Στο τμήμα που εξετάζουμε η γραμμή είναι μονή, χωρίς υποδομή για ηλεκτροδότηση και περιφραγμένη κατά μήκος. Στα περισσότερα σημεία που υπάρχει διασταύρωση οδών με τη γραμμή, είναι δυνατή η εγκάρσια προσπέλαση ενώ απουσιάζει οποιαδήποτε φύλαξη. Οι εγκάρσιες προσπελάσεις φαίνονται στην εικόνα 40. Η διαμήκης προσπέλαση μέσα από τη γραμμή είναι εξίσου δυνατή για τους πεζούς καθώς στις εγκάρσιες διασταυρώσεις η γραμμή είναι ανοιχτή και δεν υπάρχει κάποιος κίνδυνος αφού η γραμμή δεν χρησιμοποιείται. Αποτελεί μάλιστα μια ενδιαφέρουσα διαδρομή καθώς καταλήγει στον αρχαιολογικό χώρο της Ηετιώνειας Πύλης. Παρόλα αυτά, καθώς στην περιοχή υπάρχουν κυρίως εργοστάσια και μηχανουργεία, πολλά από τα οποία είναι πλέον κλειστά, δεν αποτελεί χώρο στον οποίο κάποιος πεζός κινείται με άνεση, παρά τη χα-

37 Πληροφορίες από: Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμου "Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι: Η διαδρομή τους από το 1869 έως σήμερα", σελ 77

38 ΕΕΣ= Εταιρία Ελληνικών Σιδηροδρόμων

39 Βλέπε και κεφάλαιο 3.2



Εικόνα 40: Εδώ βλέπουμε τη σιδηροδρομική γραμμή (κόκκινο χρώμα), τον τερματικό σταθμό του Αγ. Διονυσίου (A) και το εργοστάσιο στη Λεύκα (B). Με κίτρινο φαίνονται οι σημαντικές εγκάρσιες προσπελάσεις. Πρόκειται για τις οδούς Σωκράτους (1), Αιγάλεω (2), Αιτωλικού (3), Βλαχάκου (4), Μαυρομιχάλη (5) και Ρετσίνα (6). Με μπλέ φαίνονται εγκάρσιες προσπελάσεις μικρότερης σημασίας και κίνησης.

μηλή κίνηση. Αυτό γίνεται ιδιαίτερα έντονο τις βραδινές ώρες όπου, λόγω του κακού φωτισμού και της ερημιάς που επικρατεί, η κίνηση γίνεται μόνο με το αυτοκίνητο.

Δεξιά σελίδα (από πάνω προς τα κάτω)

Εικόνα 41: Εγκάρσια προσπέλαση της γραμμής στην οδό Χαϊδαρίου. Όλες οι προσπελάσεις έχουν παρόμοια μορφή.

Εικόνα 42: Η φύση αναπτύσσεται πάνω στα ερείπια της ανθρώπινης δραστηριότητας.





Συμπεράσματα από την ανάλυση των ορίων

Εξετάζοντας τη δημιουργία των βασικών εσωτερικών ορίων στον Πειραιά, είδαμε πως αποτέλεσαν αφορμή ανάπτυξης για την πόλη σε διάφορα επίπεδα, με σημαντικότερα το πολεοδομικό και το οικονομικό.

Σε πολεοδομικό επίπεδο, η δημιουργία των ορίων και ιδιαίτερα των σιδηροδρομικών γραμμών, αποτέλεσε αφορμή για επέκταση του σχεδίου πόλεως και ρυμοτόμηση νέων περιοχών του Πειραιά. Σε οικονομικό επίπεδο, αποτέλεσαν στοιχεία υποδομής που ενίσχυσαν την διακίνηση εμπορευμάτων της περιοχής και τον εμπορικό χαρακτήρα του λιμανιού. Επιπλέον, η παρουσία τους στην περιοχή ενίσχυσε το βιομηχανικό της χαρακτήρα αποτελώντας κίνητρο για την περαιτέρω ανάπτυξη της. Τέλος, η παρουσία των γραμμών Πελοποννήσου και Συνόρων έδωσαν πρωτεύουσα θέση στον Πειραιά σε σχέση με τα άλλα λιμάνια της χώρας.

Καθώς, όμως, επακόλουθο κάθε οικονομικής ανάπτυξης είναι, σε ένα βαθμό, και η οικονομική εκμετάλλευση, τα όρια απέκτησαν και χαρακτήρα κοινωνικού διαχωρισμού. Χρησιμοποιήθηκαν για να κρατήσουν τους εργατικούς -προσφυγικούς πληθυσμούς και τις γειτονίες τους μακριά από τις αστικές περιοχές του κεντρικού Πειραιά. Όσο πιο άμεση ήταν η πιθανότητα επαφής, τόσο πιο σκληρό και αδιαπέραστο εμφανίζεται το όριο. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η σκληρότητα του ορίου της γραμμής Πειραιώς-Κηφισιάς, η οποία σηματοδοτούσε το βορειοανατολικό τέλος του Πειραιά, λειτουργώντας για καιρό σχεδόν σαν εξωτερικό τείχος για την πόλη. Και αυτό που προκαλεί έκπληξη είναι πως, παρότι από ένα σημείο και μετά οι περισσότεροι κάτοικοι του Πειραιά (στην πειραιϊκή χερσόνησο) εργάζονταν είτε στα εργοστάσια είτε στη ναυτιλία, αλλάζοντας τον αστικό χαρακτήρα της πόλης, τα όρια ούτε εξαλείφθηκαν ούτε έγιναν προσπάθειες ένωσης των διαχωρισμένων τμημάτων που, πλέον, είναι ενωμένα διοικητικά. Κάποιες φορές μάλιστα βλέπουμε και μια τάση ενίσχυσης τους, όπως στην περίπτωση της γραμμής Πειραιώς-Κηφισιάς.

Σήμερα, μετά την αποβιομηχάνιση του Πειραιά και της Αθήνας, στη θέση των πολύβουων εργοστασίων συναντάμε άδεια ετοιμόροπα κουφάρια. Η βιομηχανική ζώνη παραμένει σχεδόν στο σύνολο της ανενεργή, με εξαίρεση το λιμενικό μέτωπο, επί της ακτής Κονδύλη. Ακολουθεί έτσι την εξέλιξη του σημαντικότερου ορίου της, της γραμμής Πειραιώς- Συνόρων. Έχουμε λοιπόν την εμφάνιση ενός νέου τύπου ορίων, τις νεκρές (ανενεργές) ζώνες μέσα στην πόλη, στις οποίες η κίνηση, αν και δεν εμποδίζεται, είναι δύσκολη λόγω της ανασφάλειας που προκαλεί το εγκαταλειμμένο περιβάλλον.

Όπως διαπιστώσαμε από την ανάλυση που προηγήθηκε, τα περισσότερα όρια συνδυάζονται με δρόμους ταχείας κυκλοφορίας. Ακόμα και στην περίπτωση των έντονων ορίων, η ύπαρξη σημειακών εγκάρσιων προσπελάσεων σε κομβικά σημεία αρκεί για να εξασφαλίσει την απαραίτητη σύνδεση μεταξύ των περιοχών. Το πρόβλημα, λοιπόν, αφορά κυρίως τους πεζούς. Γιατί τα σκληρά γραμμικά όρια, οι πλατιοί αυτοκινητόδρομοι χωρίς πεζοδρόμια και οι εγκαταλειμμένες

Αριστερή σελίδα

Εικόνα 43: Δραπετσώνα. Η οικοδόμηση των κτηρίων και το όριο της γραμμής ταυτίστηκαν, δημιουργώντας αυτή την ενδιαφέρουσα κατάσταση. Σήμερα τα κτήρια φιλοξενούν κυρίως εμπορικές χρήσεις (εστιατόρια, καταστήματα). Η γραμμή έχει γίνει τόπος σκουπιδιών και τα κτήρια χρειάζονται άμεσα συντήρηση για να μην καταρεύσουν. Αυτή η εικόνα εγκατάλειψης αλλάζει μόλις αναζητήσουμε τις προσόψεις τους: εκεί είναι όλα καινούργια και προσεγμένα.

ζώνες, αποτελούν χώρους στους οποίους ο πεζός πρακτικά δεν μπορεί να κινηθεί με ασφάλεια. Το αποτέλεσμα είναι μια αποσπασματική πόλη, της οποίας τα επιμέρους τμήματα έχουν κοινή μορφή και ενώνονται με αυτά τα όρια, τα οποία είναι ταυτόχρονα και άξονες κίνησης.

Το ερώτημα εδώ είναι κατά πόσο οι κάτοικοι τέτοιων πόλεων αντιλαμβάνονται αυτή την αποσπασματικότητα. Για παράδειγμα, στην περίπτωση του ορίου της γραμμής Πειραιά-Συνόρων, ρώτησα ορισμένους κατοίκους της γύρω περιοχής (Αγία Σοφία, Μανιάτικα) αν νιώθουν αποκομμένοι από τον κεντρικό Πειραιά δεδομένης της ύπαρξης της εγκαταλειμμένης βιομηχανικής ζώνης⁴⁰. Μου έκανε εντύπωση το γεγονός ότι πολλοί απαντούσαν πως δεν ένιωθαν καθόλου αποκομμένοι από τον κεντρικό Πειραιά, στον τον οποίο ένιωθαν να βρίσκονται «πολύ κοντά», ενώ παράλληλα απέφευγαν να κινηθούν πεζοί στη βιομηχανική περιοχή, κυρίως μετά την πτώση του ηλίου. Φαίνεται πως η ευρεία χρήση του αυτοκινήτου και των ΜΜΜ, εις βάρος της μετακίνησης με τα πόδια, έχουν αλλάξει τον τρόπο με τον οποίο αντιλαμβανόμαστε τις αποστάσεις και το «κοντά- μακριά». Σε αυτό συμβάλει και το αίσθημα οικειότητας που έχουμε για την ευρύτερη περιοχή κατοικίας ή για την περιοχή με την οποία υπάρχει ιδεολογική σύνδεση, κάτι το οποίο είναι έντονο στους κατοίκους του Πειραιά. Βλέπουμε λοιπόν πως ο τρόπος που αντιλαμβανόμαστε την πόλη δεν εξαρτάται μόνο από τα πολεοδομικά, κοινωνικά και οικονομικά δεδομένα, αλλά και από την προσωπική κοσμοθεωρία του καθενός, η οποία διαμορφώνει το περιβάλλον και ταυτόχρονα διαμορφώνεται από αυτό.

40 Όσα αναφέρονται δεν αποτελούν προϊόν εμπειριστικότητας έρευνας, κάτι το οποίο ξέφευγε από τα πλαίσια αυτής της διάλεξης, αλλά προσωπική άποψη, βασισμένη στις συζητήσεις μου με κατοίκους της περιοχής. Παρόλα αυτά θεωρώ πως μία έρευνα τέτοιου τύπου θα έδινε ενδιαφέρουσες πληροφορίες σχετικά με τον τρόπο που ζούμε και αντιλαμβανόμαστε την πόλη, καθώς αυτά τα δύο δε φαίνεται να συμβαδίζουν πάντα.

ΑΝΤΙ ΕΠΙΛΟΓΟΥ

ΣΚΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΟΡΙΩΝ

Στην προσπάθεια να καταλάβουμε το χαρακτήρα των εσωτερικών ορίων και του ρόλου τους μέσα στην πόλη, ίσως πρέπει να εστιάσουμε για λίγο στο θέμα της αστικής συνέχειας ή συνέχειας του πολεοδομικού ιστού της πόλης. Είναι στ' αλήθεια κάτι επιθυμητό; Είναι η κοινωνία της πόλης σε τέτοιο βαθμό ενοποιημένη ώστε η αστική συνέχεια να είναι κάτι απαραίτητο; Δεν νομίζω, το αντίθετο μάλιστα, πιστεύω πως αυτό το ζήτημα αποτέλεσε την οριστική αποδυνάμωση κάθε προβληματικής σε σχέση με τα εσωτερικά όρια. Και αυτό γιατί παρήγαγε την ψευδαίσθηση μιας ομοιομορφίας, μιας ισότητας στην κατανάλωση είτε αγαθών είτε, ειδικά στην Ελλάδα, τύπων κατοικίας. Τι άλλο εκφράζει άλλωστε η επικράτηση της πολυκατοικίας η οποία συναντάται με την ίδια μορφή σε όλη την Αθήνα και την επαρχία, αν όχι το δικαίωμα στην υποτιθέμενη πρόοδο και ισότητα;

Η συνεχής μετάλλαξη του αστικού τοπίου, η εξαφάνιση του παλιού για χάρη του καινούργιου, εξαφανίζει κάθε έννοια ιστορίας. Κυριαρχεί το νέο και, χρονικά, το παρόν. Όμως και αυτά είναι αναλώσιμα, αντικαθίστανται με τη σειρά τους, δεν "κατακάθονται". Τίποτα δεν διατηρείται αρκετά ώστε να εμφανίσει τα αληθινά χαρακτηριστικά του, κάτι που μόνο ο χρόνος μπορεί να εξασφαλίσει. Έτσι, στο νέο "αδιαμόρφωτο" που δημιουργείται κάθε κριτική είναι αδύνατη. Κυριαρχεί η σύγχυση αφού η συνεχής αλλαγή περνιέται για εξέλιξη. Η ανάπλαση του αστικού χώρου, κάτω από αυτό το πρίσμα, δεν είναι τίποτα άλλο πέρα από ένα νέο στόλισμα. Δεν επιλύει, αποκρύπτει το βασικό θέμα των εσωτερικών ορίων: το ότι αποτελούν επιθυμητό στοιχείο μέσα στην πόλη. Η καπιταλιστική κοινωνία των πόλεων χρειάζεται τον κοινωνικό διαχωρισμό, απλά τον χρειάζεται αόρατο, χωρίς υλική υπόσταση στον χώρο. Γι' αυτό τα όρια που παράγονται σήμερα είναι δυσδιάκριτα και ευμετάβλητα, μετακινούνται συνεχώς. Οι περιοχές "εξυγιαίνονται" με το να αποδιώχνουν να προβληματικά στοιχεία τους τα οποία, αποκτώντας ένα νομαδικό χαρακτήρα, μετακινούνται από σημείο σε σημείο μέσα στην πόλη, συνεχώς εκδιωκόμενα και συχνά χρησιμοποιούμενα για ηθελημένη υποβάθμιση περιοχών, χωρίς όμως ποτέ να επιλύονται.

Από την άλλη, η διατήρηση κάθε ορίου χάριν της ιστορίας και της μνήμης, οδηγεί σε μια μουσειακή πόλη, ενδιαφέρουσα ίσως για περιπάτους αλλά προβληματική για τους κατοίκους της. Το θέμα είναι ο τρόπος που γίνεται ο μετασχηματισμός των ορίων, υπό ποιους όρους και για ποιόν. Και, δυστυχώς, τις περισσότερες φορές, αυτοί που ευνοούνται από τις αναπλάσεις δεν είναι οι κάτοικοι των περιοχών αυτών αφού, συνήθως, κάθε ανάπλαση συνοδεύεται από αύξηση των τιμών γης και ενοικίων, τα οποία σπρώχνουν τα χαμηλά οικονομικά στρώματα σε άλλες, οικονομικότερες περιοχές.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΡΑΞΕΙΣ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟΥ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΤΡΕΝΟ ΩΣ ΤΟ 1904⁴¹ΦΕΚ 42/28 ΔΕΚΕΜΒΡΗΣ 1855

Βάσει του νόμου της 22ας Νοεμβρίου 1855 «περί συστάσεως σιδηροδρόμου απ' Αθηνών εις Πειραιά», ο σιδηρόδρομος ορίζεται ως έργο δημόσιας ανάγκης και τα απαραίτητα οικόπεδα για τις γραμμές, το περίφραγμα, τους οικίσκους επιστατών και οδοφυλάκων, το κτήριο του σταθμού και τις οδούς, παραχωρούνται δωρεάν στον εργολάβο ο οποίος υποχρεώνεται μόνο στην απόδοση της αξίας των υφιστάμενων οικοδομημάτων ή των φυτειών.

ΦΕΚ 35/31 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1864

Βάσει του Β.Δ. της 30^{ης} Ιουνίου 1864, ορίζει την επέκταση της πόλης του Πειραιά κατά 4 οικοδομικά τετράγωνα, αποκλειστικά για ανέγερση εργοστασίων. Ακόμα ορίζει τη χωροθέτηση του τερματικού σταθμού των ΣΑΠ (σιδηρόδρομος Αθηνών-Πειραιώς). Η δεύτερη απόφαση αναίρεθηκε μετά από αντιδράσεις του Δήμου και των κατοίκων του Πειραιά.

ΦΕΚ 4/16 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1868

Με το Β.Δ. «περί της εντός της πόλεως γραμμής του σιδηροδρόμου» εγκρίνεται η νέα θέση του κτηρίου του σταθμού και η γραμμή του σιδηροδρόμου ΣΑΠ.

ΦΕΚ 12/10 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1869

Με το Β.Δ. «περί ρυμοτομίας της πόλεως Πειραιώς», εγκρίνεται το ρυμοτομικό διάγραμμα της έκτασης που θα οικοδομηθούν οι αναγκαίες εγκαταστάσεις του σιδηροδρόμου.

ΦΕΚ 25/16 ΙΟΥΝΙΟΥ 1871

Περιλαμβάνει το νόμο ΥΛΑ' (16 Ιουνίου 1871) «περί διανομής και διαθέσεως της εθνικής γης» με τον οποίο διαφυλάσσεται η γη που ενδέχεται να χρησιμοποιηθεί μελλοντικά για δημόσια ωφέλεια. Ο νόμος αυτός συμπληρώθηκε με το Β.Δ. της 16^{ης} Ιουνίου 1871 «Περί εκτέλεσης του περί διανομής και διαθέσεως της εθνικής γης νόμου», το οποίο προέβλεπε ζώνη πλάτους 500μ. στην οποία απαγορεύονται οι παραχωρήσεις καθώς προοριζόταν για επέκταση πόλεων, κατασκευή σιδηροδρόμων ή δεξαμενών και διαφόρων, κατά περίπτωση, εγκαταστάσεων όπως εργοστασίων στον Πειραιά.

41 Πληροφορίες από Σ. Μαλικούτη "Πειραιάς 1834-1912" σελ 74,75,87,100
Και Β. Τσοκόπουλο "Πειραιάς 1835-1870" σελ

ΦΕΚ 93/23 ΜΑΡΤΙΟΥ 1892

Περιλαμβάνει το Β.Δ. της 19ης Μαρτίου 1892 «περί τροποποίησης του σχεδίου της πόλεως Πειραιώς κατά τας οδούς Κέκροπος και Φωκίωνος». Με αυτό νομοθετούνται οι ΠΔΣ πράξεις 370/31 Μαρτίου 1883 και 153/13 Μαΐου 1888, βάσει των οποίων το κράτος παραχωρεί το οικόπεδο στα βόρεια του σταθμού ΣΑΠ για την ανέγερση του σταθμού Πελοποννήσου.

ΦΕΚ 412/21 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1892

Με το Β.Δ. της 19ης Νοεμβρίου 1892 «περί επεκτάσεως της ρυμοτομίας κατά την θέσιν Καραβά μέρους της πόλεως Πειραιώς», νομοθετεί το ρυμοτομικό σχέδιο της βιομηχανικής ζώνης. Αυτό το Β.Δ. βασίζεται στις ΠΔΣ πράξεις 129/4 Ιουνίου και 155/29 Ιουλίου 1875, από τις οποίες προέκυψε το «τοπογραφικό διάταγμα των εργοστασίων». Παρότι το διάγραμμα, που ενέκρινε το Δ.Σ. του δήμου Πειραιά, δεν κυρώθηκε νομοθετικά μέχρι το 1892, αποτέλεσε τη βάση πάνω στην οποία έγινε η επέκταση της πόλης στο βορειοδυτικό τομέα. Ακόμα, σε ένα ενδιάμεσο στάδιο, το 1883 ανατέθηκε η επεξεργασία του σχεδίου σε μία επιτροπή βιομηχάνων.

ΦΕΚ 119/4 ΙΟΥΛΙΟΥ 1898

Β.Δ. της 29ης Ιουνίου 1898 «περί εγκρίσεως του σχεδίου της πόλεως Πειραιώς όπισθεν του παλαιού νεκροταφείου». Αφορά στην περιοχή του Αγίου Διονυσίου όπου χωροθετήθηκε ο σταθμός του τρένου της γραμμής Πειραιώς-Δερμελί-Συνόρων.

ΦΕΚ 241/29 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1904

Β.Δ. της 27ης Οκτωβρίου 1904. Αποφασίζονται μεταρρυθμίσεις ή επεκτάσεις προς το Κάνθαρο (περιοχή Αγίου Διονυσίου) για τον σταθμό Αγίου Διονυσίου. Ακόμα με την ΠΔΣ Πράξη 881/4 Σεπτεμβρίου 1902 ορίζεται η παραχώρηση τμήματος της Ηετιώνειας ακτής από το δημόσιο προς την εταιρία του σιδηροδρόμου για κατασκευή του σταθμού Αγίου Διονυσίου.

ΠΗΓΕΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

- Εικόνα 1_ L. Benevolo “Η πόλη στην Ευρώπη” σελ 161, τονισμός στοιχείων Δ. Μουτσάκη
- Εικόνα 2_ Εικόνα από Google Earth
- Εικόνα 3_ [http://en.wikipedia.org/wiki/Cephissus_\(Athenian_plain\)](http://en.wikipedia.org/wiki/Cephissus_(Athenian_plain))
- Εικόνα 4_ <http://www.bu.edu/av/ah/fall2008/ah382/lecture15/>
- Εικόνα 5_ <http://fansiter.com/2009/09/01/gustave-dore/>
- Εικόνα 6_ Α. Παπαγεωργίου-Βενετάρ “Εδουάρδος Σάουμπερτ, 1840-1860: Συλλογή τεκμηρίων για το σχεδιασμό της Αθήνας και του Πειραιά” τεκμήριο 4α, τονισμός στοιχείων Δ. Μουτσάκη
- Εικόνα 7_ Σ. Μαλικούτη “Πειραιάς 1834-1912”, τονισμός στοιχείων Δ. Μουτσάκη
- Εικόνα 8_ Εικόνα από το Google Earth, επεξεργασία Δ. Μουτσάκη
- Εικόνα 9_ Εικόνα από το Google Earth, επεξεργασία Δ. Μουτσάκη
- Εικόνα 10_ Εικόνα από το Google Earth, επεξεργασία Δ. Μουτσάκη
- Εικόνα 11_ <http://courses.arch.ntua.gr/fsr/138158/Kaupert-Pireas1881.jpg>, επεξεργασία Δ. Μουτσάκη
- Εικόνα 12_ Εικόνα από το Google Earth, επεξεργασία Δ. Μουτσάκη
- Εικόνα 13_ http://ellinikianatoli.blogspot.gr/2010/11/blog-post_9615.html
- Εικόνα 14_ Εικόνα από το Google Earth, επεξεργασία Δ. Μουτσάκη
- Εικόνα 15_ Εικόνα από το Google Earth, επεξεργασία Δ. Μουτσάκη
- Εικόνα 16_ Σκίτσο Δ. Μουτσάκη. Πληροφορίες για τη μορφή της περιοχής των κήπων πήρα από χάρτη της Σ. Μαλικούτη στο “Πειραιάς 1834-1912” σελ 74
- Εικόνα 17_ <http://courses.arch.ntua.gr/fsr/138158/Kaupert-Pireas1881.jpg>, επεξεργασία Δ. Μουτσάκη
- Εικόνα 18_ <http://courses.arch.ntua.gr/fsr/138158/Kaupert-Pireas1881.jpg>, επεξεργασία Δ. Μουτσάκη
- Εικόνα 19_ Σ. Μαλικούτη “Πειραιάς 1834-1912” σελ. 88-89 , επεξεργασία Δ. Μουτσάκη
- Εικόνα 20_ Σ. Μαλικούτη “Πειραιάς 1834-1912” σελ 88-89 , επεξεργασία Δ. Μουτσάκη
- Εικόνα 21_ Προσωπικό αρχείο Δ. Μουτσάκη
- Εικόνα 22_ Προσωπικό αρχείο Δ. Μουτσάκη
- Εικόνα 23_ Εικόνα από το Google Earth, επεξεργασία Δ. Μουτσάκη
- Εικόνα 24_ Προσωπικό αρχείο Δ. Μουτσάκη
- Εικόνα 25_ Προσωπικό αρχείο Δ. Μουτσάκη
- Εικόνα 26_ Προσωπικό αρχείο Δ. Μουτσάκη
- Εικόνα 27_ Β. Τσοκόπουλος “Πειραιάς 1835-1870” σελ 70, τονισμός στοιχείων Δ. Μουτσάκη
- Εικόνα 28_ Εικόνα από το Google Earth, επεξεργασία Δ. Μουτσάκη
- Εικόνα 29_ Προσωπικό αρχείο Δ. Μουτσάκη
- Εικόνα 30_ Προσωπικό αρχείο Δ. Μουτσάκη
- Εικόνα 31_ Εικόνα από το Google Earth, επεξεργασία Δ. Μουτσάκη
- Εικόνα 32_ Προσωπικό αρχείο Δ. Μουτσάκη
- Εικόνα 33_ Προσωπικό αρχείο Δ. Μουτσάκη
- Εικόνα 34_ Προσωπικό αρχείο Δ. Μουτσάκη

- Εικόνα 35_ Εικόνα από το Google Earth, επεξεργασία Δ. Μουτσάκη
- Εικόνα 36_ Προσωπικό αρχείο Δ. Μουτσάκη
- Εικόνα 37_ Προσωπικό αρχείο Δ. Μουτσάκη
- Εικόνα 38_ Προσωπικό αρχείο Δ. Μουτσάκη
- Εικόνα 39_ Προσωπικό αρχείο Δ. Μουτσάκη
- Εικόνα 40_ Εικόνα από το Google Earth, επεξεργασία Δ. Μουτσάκη
- Εικόνα 41_ Προσωπικό αρχείο Δ. Μουτσάκη
- Εικόνα 42_ Προσωπικό αρχείο Δ. Μουτσάκη
- Εικόνα 43_ Προσωπικό αρχείο Δ. Μουτσάκη

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Α. Παπαγεωργίου-Βενετάς “Εδουάρδος Σάουμπερτ, 1840-1860:Συλλογή τεκμηρίων για το σχεδιασμό της Αθήνας και του Πειραιά”, εκδ. Οδυσσέας 1999
- G. Debord “Η κοινωνία του θεάματος”, εκδ. Διεθνής Βιβλιοθήκη, Αθήνα 2000
- L. Benevolo “Η πόλη στην Ευρώπη”, εκδ. ελληνικά γράμματα 2009
- Έριχ Φρομ “Η εικόνα του ανθρώπου στον Μαρξ”, εκδ. Μπουκουμάνη 1975
- Murray Bookchin, «Τα όρια της Πόλης», εκδ. Παρατηρητής 1996
- Ι. Δεσποτόπουλος “Η ιδεολογική δομή των πόλεων”, πανεπιστημιακές εκδόσεις ΕΜΠ 1997
- Λίλα Λεοντίδου “Οι πόλεις της σιωπής”
- Β. Τσοκόπουλος “Πειραιάς 1835-1870”, εκδ Καστανιώτη 1984
- Σ. Νικολαΐδου “Η κοινωνική οργάνωση του αστικού χώρου”, εκδ Παπαζήση, Αθήνα 1993
- Στ. Μαλικούτη “Πειραιάς 1834-1912” εκδ Ιστορικό Αρχείο Εμπορικής Τράπεζας της Ελλάδος, Αθήνα 1986
- Ι. Μελετόπουλος “Η δημιουργία του Πειραιώς και το πρώτον σχέδιον της πόλεως”, Πειραιάς 1969
- Λ. Παπαγιαννάκης “Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910)-γεωπολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις”, εκδ ΜΙΕΤ, Αθήνα 1990
- Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμου “Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι: Η διαδρομή τους από το 1869 έως σήμερα”, εκδ Μίλητος 1997
- Ε. Hobsbawm “ Η εποχή των άκρων: Ο σύντομος εικοστός αιώνας 1914-1991”, εκδόσεις Θεμέλιο 1995
- Δ. Ν. Καρύδης “ Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας”, εκδόσεις Παπασωτηρίου, Αθήνα 2006
- C. Aytonino “Κυριαρχία και υποτέλεια: Η εξέλιξη της μοντέρνας πόλης”, εκδ. νέα σύνορα Λιβάνης, Αθήνα 1979
- Μ. Δουμάνη- Ντ., Τσαρμακλή “ Διαδρομή στη βιομηχανική ζώνη Πειραιά”, διάλεξη στη σχολή Αρχιτεκτόνων ΕΜΠ, 2002
- Δ. Μ αράντη “ Οικονομική και κοινωνική ανάλυση των αναπλάσεων”, διάλεξη στη σχολή Αρχιτεκτόνων ΕΜΠ, 2003
- Γ. Γεωργουλά “Πειραιάς: Βιομηχανική και πολεοδομική ανάπτυξη”, ΔΠΜΣ εργασία 2004, αρχιτεκτονική ΕΜΠ
- Μ. Γυφτοδήμου “ Αποβιομηχάνιση: Χωρικές επιπτώσεις και Πολεοδομική παρέμβαση”, ΔΠΜΣ εργασία 2001, αρχιτεκτονική ΕΜΠ
- Δ. Καραϊσκάκη “Στοιχεία Τομής Λιμένων και πόλεων: Έρευνα για ένα καλύτερο Πειραιά”, διάλεξη στη σχολή αρχιτεκτόνων ΕΜΠ, 2010
- Κ. Π. Καβάφη “Άπαντα Ποιητικά”, εκδ. Ύψιλον/Βιβλία, Αθήνα 1990

