

Μνήμες του Επινείου

Σπουδαστική Ομάδα: Βανδώρος Νίκος
Πρασίνου Μαρία

Επιβλέποντες: Αυγερινού Κολώνια Σοφία
Σεβαστάκης Δημήτρης



Ιστορική Πορεία του Πειραιά

2600- 2000 π.Χ. Εμφανίζεται προϊστοολογική ζωή στον Πειραιά και δημιουργούνται συνοικισμοί στην περιοχή του Αγ. Γεωργίου στο Κερασίσι. Κατέρχονται από τον Ορχομενό της Βοιωτίας οι Μινίτες, πρώτοι κάτοικοι της περιοχής και οργανώνουν τη ζωή τους στο νησί και του Κοιμωοδούρου και την Καστέλλα, έχοντας για λιμάνι τη Μουνχία.

510 π.Χ. Αρχίζει (μετά τα προϊστορικά χρόνια) η ακμή του Πειραιά, δηλαδή όταν ανέλαβε ο Κλεισθένης να ιδρύσει την αθηναϊκή δημοκρατία. Οι τσάρες δήμοι Κερασίσι, Πειραιάς, Ξυπέτη (Μοσχάτο) και Φάλαρο ανήκαν σ ένα κοινό "σύνδεσμο" το "Τετράκομο Ηράκλειο".

493 π.Χ. Ο Θεμιστοκλής αρχίζει τα πρώτα λιμενικά έργα και οχιρρόσεις και παρανοιάζεται η πρώτη ανάπτυξη της πόλης.

483 π.Χ. Το λιμάνι των Αθηνών μεταφέρεται από το Φάλληρο στον Πειραιά.

474 π.Χ. Ο Πειραιάς γίνεται ένα σημαντικό και πολεμικό λιμάνι.

461-456 π.Χ. Χτίζονται τα Μακρά Τείχη

451-431 π.Χ. Ο Πειραιάς επανοδομείται με βάση το Ισοδάμμιο σύστημα.

411 π.Χ. Δημιουργείται η Μεγάλη Στοά.

404 π.Χ. Η Αθήνα παραδίδεται στη Σπάρτη και τα Μακρά Τείχη καταστρέφονται.

394-391 π.Χ. Ο Κόνων αναδομεί τα Μακρά Τείχη και ιδρύει το Αφροδίσιο. Το λιμάνι αναδιαμορφώνεται.

347- 323 π.Χ. Αναδομούνται οι Νέοσσοικοι.

346- 328 π.Χ. Ιδρύεται η Σκευοθήκη του Φίλωνοςστη σύγχρονη τοποθεσία στο Πασιάλιμι.

85 π.Χ. Ο Σίλλας λεηλατεί και καταστρέφει την πόλη λόγω της εναντίωσης της Αθήνας και του Πειραιά στους Ρωμαίους.

395- 55 μ.Χ. Επιδημία των Γόθων. Ο Πειραιάς αρχίζει να ερημύνεται, ενώ ένας δυνατός σεισμός καταστρέφει ό,τι είχε απομείνει από το λιμάνι.

1205 μ.Χ. Η Αθήνα και ο Πειραιάς βρίσκονται υπό την κυριαρχία των Φριγκών.

1456 μ.Χ. Η Αθήνα και ο Πειραιάς υποτάσσονται στους Τούρκους.

1687- 1688 μ.Χ. Καταφθάνει στον Πειραιά ο Βενετικός στόλος και κλέβει το λιοντάρι του Πειραιά το οποίο βρίσκεται ακόμα εκεί. Κατά τον Μεσολάιο ο Πειραιάς ονομάζεται Porto Leone ή Porto Draco.

1833 μ.Χ. Ο Πειραιάς ανακηρύσσεται Δήμος.

1834 μ.Χ. Η πρωτεύουσα της Ελλάδας μεταφέρεται από το Ναύπλιο στην Αθήνα. Ο Πειραιάς έβρινε την προτίεση σε άλλες πόλεις της Ελλάδας και του εξωτερικού σε μια εποχή όπου οι όδρομοι ήταν επικίνδυνοι για τη μεταφορά ανθρώπων και προϊόντων και το ταξίδι μέσο θάλασσας ήταν η μόνη εναλλακτική. Παρ' όλα αυτά, η ανάγκη αποικισμού και ανάπτυξης ήταν εμφανής. Τα χρόνια που ακολούθησαν, πολλοί άνθρωποι από διάφορες πόλεις της Ελλάδας μετοίκησαν στον Πειραιά σε αναζήτηση μιας καλύτερης ζωής. Ο πρώτος χώρος της Αθήνας και του Πειραιά σχεδιάστηκε από τον αρχιτέκτονα Κλεισθένη και Schaubert και μετασχημάτισε από το βασιλικό σύμβολο Κλει-τε.

1836 μ.Χ. Ολοκληρώνεται η δόμηση του δρόμου Αθηνών- Πειραιώς, αυξάνοντας την κίνηση στο λιμάνι. **Ο πληθυσμός της πόλης ανέρχεται στους 1011 κατοίκους.**

1837 μ.Χ. Ιδρύεται η Σχολή Ναυτικών Δοκίμων στον Πειραιά.

1841 μ.Χ. **Ο πληθυσμός του Πειραιά ανέρχεται στους 2.275 κατοίκους.**

1854 μ.Χ. Ιδρύεται το σχολείο Jean D'Arc.

1854- 1857 μ.Χ. Κατά τη διάρκεια του Κριμαϊκού πολέμου, ο Πειραιάς βρίσκεται υπό τον Αγγλο-Γαλλικό ζυγό. Ξεσπάει επιδημία χολέρας προκαλώντας πολλούς θανάτους.

1860 μ.Χ. Ο Γ. Βασιλειάδης κατασκευάζει το πρώτο ατμοκίνητο εργοστάσιο που λειτουργούσε ως μηχανουργείο, και στη συνέχεια ακολουθούν και άλλοι.

1864 μ.Χ. Ξεκινάει η μελέτη του σιδηροδρομικού σταθμού Αθήνα- Πειραιά και η επέκταση του χάρτη της πόλης νοτιοδικτά. Οικοδομούνται νέα οικοδομικά τετράγωνα για να χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά για τη δόμηση βιομηχανικών εγκαταστάσεων. Έτσι σχεδιάζεται η πρώτη βιομηχανική ζώνη της πόλης. Η εθνική τριπέζα της Ελλάδος ανοίγει το πρώτο της κατάστημα στον Πειραιά.

1869 μ.Χ. Τίθεται σε λειτουργία ο ατμοκίνητος σιδηρόδρομος που ενώνει την Αθήνα με τον Πειραιά. Κατασκευάζεται το Ρολόι.

1872- 1873 μ.Χ. Ιδρύεται το κλωστοϋφαντουργείο Ρετσίνα και το Τζάνειο Νοσοκομείο.

1875 μ.Χ. Ο Τσίλλερ αγοράζει μια μεγάλη περιοχή στη σημερινή πλατεία Αλεξάνδρας και χτίζει συγκροτήματα τα οποία φέρουν το όνομά του.

1884 μ.Χ. **Ο πληθυσμός ανέρχεται στους 24.833 κατοίκους.** Αρχίζουν τα έργα για τη κατασκευή του Δημοτικού Θεάτρου.

1885-1895 μ.Χ. **Ο πληθυσμός του Πειραιά ανέρχεται στους 36.000 κατοίκους.** Το άνοιγμα του Ισθμού της Κορίνθου αυξάνει την κίνηση στον Πειραιά. Ολοκληρώνονται τα έργα του Δημοτικού Θεάτρου.

1896 μ.Χ.

1901 μ.Χ.

1903 μ.Χ.

1904 μ.Χ.

1907 μ.Χ.

1912 μ.Χ.

1916-1917 μ.Χ.

1918 μ.Χ.

1920 μ.Χ.

1922 μ.Χ.

1925 μ.Χ.

1928 μ.Χ.

1930 μ.Χ.

1931 μ.Χ.

1932 μ.Χ.

1934 μ.Χ.

1935 μ.Χ.

1937 μ.Χ.

1940 μ.Χ.

1941 - 1944 μ.Χ.

1946- 1949 μ.Χ.

1951 μ.Χ.

1956 μ.Χ.

1958 μ.Χ.

1959 μ.Χ.

1961 μ.Χ.

1963 μ.Χ.

1966 μ.Χ.

1968 μ.Χ.

1971 μ.Χ.

1981 μ.Χ.

1985 μ.Χ.

1988-1989 μ.Χ.

1991 μ.Χ.

2001 μ.Χ.

2001 μ.Χ.

Ο πληθυσμός της πόλης ανέρχεται στους 50.000. Γίνονται οι πρώτοι Ολυμπιακοί Αγώνες στην Αθήνα, όπου οι αγώνες ποδηλασίας και άλλων θαλάσσιων αθλημάτων λαμβάνουν χώρα στον Πειραιά.

Ολοκλήρωση της κατασκευής του δημοτικού κτηρίου του Ταχυδρομείου στη διασταύρωση των δρόμων Φιλελλήνων και Καραολή Δημητρίου.

Κατασκευή του Ξενοδοχείου Ακταίον στο Ν. Φάλληρο, ένα από τα ομορφότερα Ξενοδοχεία στα Βαλκάνια, το οποίο γίνεται το κέντρο της κοσμοπολίτικης ζωής της Αθήνας και του Πειραιά. Ανοίγει το Κατ'εγκριτάριο αρχανοτορφεοί θηλέων.

Έρχεται το ηλεκτρικό ρεύμα στο λιμάνι. Ο σιδηρόδρομος λειτουργεί πλέον με ηλεκτρικά.

Ο πληθυσμός του Πειραιά ανέρχεται στους 73.759 κατοίκους. Ο Πειραιάς συνδέεται θαλάσσια με τη Νέα Υόρκη.

Ολοκληρώνεται η κατασκευή δύο προβλητών στο λιμάνι του Πειραιά.

Μπλοκάρεται το λιμάνι από αγγλογαλλικούς στρατιώτες.

Το πρώτο συμβόλαιο σοσιαλιστών πραγματοποιείται στον Πειραιά και αποφασίζει την ίδρυση του κόμματος σοσιαλιστών (ΣΕΚΕ).

Ο πληθυσμός του Πειραιά ανέρχεται στους 133.482 κατοίκους.

Οι πρόσφυγες της Μ.Ασίας που εγκαθίστανται στον Πειραιά διπλασιάζουν τον πληθυσμό της πόλης τα επόμενα χρόνια. Αφζάνουν το εργατικό δυναμικό της πόλης συμβάλλοντας στην ανάπτυξη της.

Ίδρυση του Ολυμπιακού και του Εθνικού.

Ο πληθυσμός του Πειραιά ανέρχεται στους 251.659 κατοίκους.

Ιδρύονται ο ΟΛΠ, η Φιλολογική Στέγη και ο Πειραιϊκός Σύνδεσμος.

Ιδρύεται η κυπνοβιομηχανία Παπαστρατός.

Δημιουργείται η Τετράς η Ξακουστή του Πειραιώς με τους Μάρκο Βαμβακάρη, Ανστή Αέλια, Σταίρο Παργουμπτή και Γίωργο Βάτη, οι οποίοι είναι πρωτοπόροι του Ρεμπέτικου.

Δημιουργούνται οι νέοι δήμοι Κοκκινιάς, Κορυδαλλού, Κερασιάνου και Περάματος που ανήκαν πριν στο δήμο του Πειραιά.

Ανοίγει το Αρχαιολογικό Μουσείο Πειραιά στην οδό Φιλελλήνων.

Δημιουργείται η Ράλλιος Σχολή.

Ο δήμος Κοκκινιάς μετονομάστηκε σε Νίκαια. **Ο πληθυσμός του Πειραιά αποτελείται από 205.404 κατοίκους.**

Οι επίθετες των Γερμανών και των Συμμάχων προκαλούν ζημιές στο λιμάνι και την πόλη, καθώς και θανάτους, καταστρέφονται οι βιομηχανικές εγκαταστάσεις και πολλοί κάτοικοι αναγκάζονται να βρουν στέγη στη γειτονική πρωτεύουσα.

Το Λιμάνι λαμβάνει το παθίγνωστο Ρολόι του και ιδρύεται το Ναυτικό Μουσείο

Ο πληθυσμός του Πειραιά ανέρχεται στους 186. 088 κατοίκους. Η Δραπετιόνα γίνεται αυτόνομος Δήμος.

Το στάδιο Καραϊσκάκη τίθεται σε λειτουργία.

Ανοίγει η Ανώτατη Σχολή Βιομηχανικών Σπουδών , όπου Βρίσκεται σήμερα το Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

Κατά την κατασκευή της Αγ. Τριάδας βρίσκονται αρχαιολογικά ευρήματα τα οποία βρίσκονται στο υπόγειο της.

Ο πληθυσμός της πόλης ανέρχεται στους 187.458 κατοίκους.

Το 1ο Γυμνάσιο μετονομάζεται σε Ιωνίδειος Σχολή.

Η Ακαδημία Αθηνών υποδέχεται άλλο ένα μέλος από τον Πειραιά, τον αρχιτέκτονα Δημήτρη Πικιώνη. Τα έργα για την κατασκευή του Δημαρχείου ξεκινούν.

Κατεδαφίζεται το παλιό Δημαρχείο (Ρολόι) και ο δήμος Ν. Φαλήρου ενσωματώνεται με τον Πειραιά.

Ο πληθυσμός του Πειραιά ανέρχεται στους 187.458 κατοίκους.

Ο πληθυσμός του Πειραιά ανέρχεται στους 196.389 κατοίκους. Ανακαλύπτεται από τις ανασκαφές των αρχαιολόγων ολόκληρο οικοδομικό τετράγωνο του Ρωμαϊκού Πειραιά στη διασταύρωση Ηρώων Πολυτεχνείου και Σκουφί, που προοριζόταν για τη κατασκευή του νέου δημαρχείου.

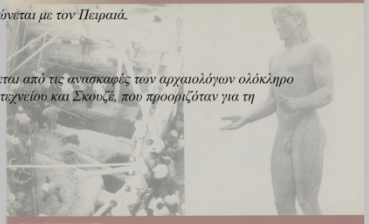
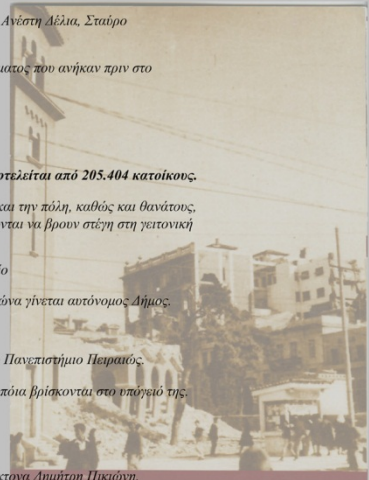
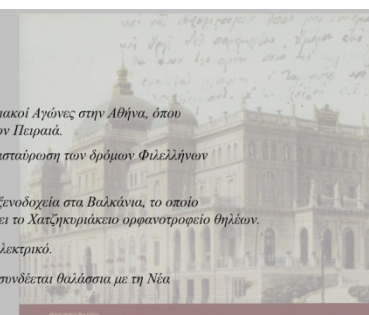
Τίθεται σε λειτουργία το Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας στο Ν. Φάλληρο.

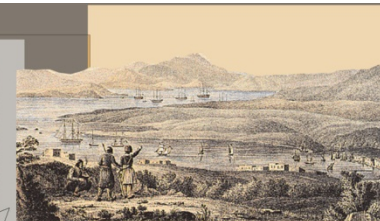
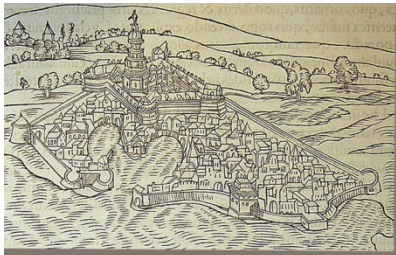
Ανακαλύπτεται η Σκευοθήκη του Φίλωνος και ιδρύεται το Πα.Πα.

Ο πληθυσμός του Πειραιά ανέρχεται στους 182.671 κατοίκους.

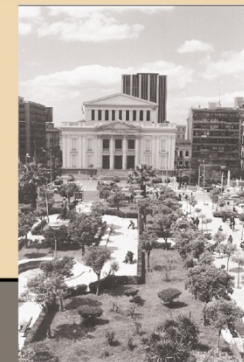
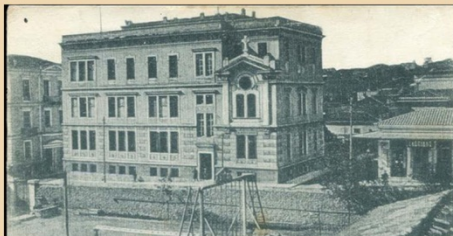
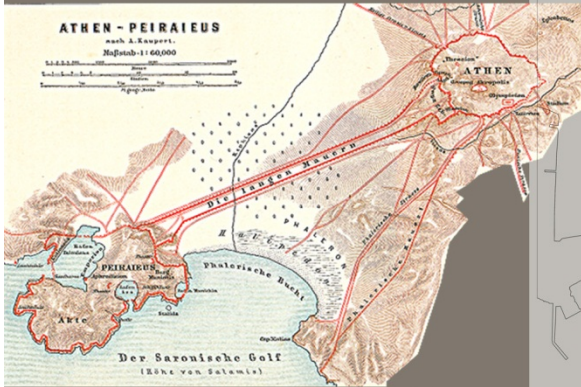
Ο πληθυσμός του Πειραιά ανέρχεται στους 175.697 κατοίκους.

Ο πληθυσμός του Πειραιά ανέρχεται στους 163.688 κατοίκους.





Ο Πειραιάς για δεκαεννιά ολόκληρους αιώνες, από το 86π.Χ μέχρι το 1836, έμεινε στη σιωπή και την εγκατάλειψη.



Μνήμος του Επινείου

Υπεύθυνοι Καθηγητές: Αυγερινού Κολώνια Σοφία
Σεβαστάκης Δημήτρης

Σπουδαστική Ομάδα: Βανδόρος Νίκος
Πρασίνου Μαρία

Ιστορική Εξέλιξη του Πειραιά

Παρά Έκδοσης: Ιστορικό Αρχείο Πειραιά

Χάρτης Ένταξης-Πρόσβασης από Αθήνα (1:25000)

Όπως φαίνεται στο χάρτη γύρω από τον Πειραιά διαμορφώνεται ένα δίκτυο δρόμων που επιτρέπει την πρόσβαση σε αυτόν από τις γύρω περιοχές. Έτσι παρατηρούμε ότι η πρόσβαση του Πειραιά από την Αθήνα γίνεται κυρίως από την Πειραιώς η οποία αποτελούσε και τον κύριο άξονα σύνδεσης κατά τα αρχαία χρόνια. Αριστερά της Πειραιώς εκτείνονται η εθνική οδός Αθήνας- Θεσσαλονίκης και η λεωφόρος Κηφισού οι οποίες συμπίπτουν μεταξύ τους. Η λεωφόρος Θηβών συνδέει τον Πειραιά με τον Αγ. Ιωάννη Ρέντη και με τις δυτικές συνοικίες Αιγάλεω, Περιστέρι κτλ. Σημαντικός και μεγάλος οδικός άξονας αποτελεί η λεωφόρος Ελ. Βενιζέλου που συνδέει τον Πειραιά με την Καλλιθέα και κατ'επέκταση με την Αθήνα(ενώνεται με τη λεωφ. Συγγρού και την Καλλιρόης). Η λεωφόρος Αθηνών ,που βρίσκεται πιο ψηλά στον χάρτη, ενώνεται με την Ιερά οδό και την Κηφισού. Σημαντικός δρόμος είναι η Ποσειδώνος η οποία προεκτείνεται παραλιακά συνδέοντας το Φάληρο και τις παραπέρα περιοχές. Η οδός Πέτρου Ράλη ενώνει Τον Πειραιά με την Νίκαια, στην προέκταση της γίνεται Λεωφ. Σαλαμίνας και ενώνει το Κερατσίνι. Στην συνέχεια του δρόμου αυτού βγαίνουμε στη Λεωφ. Σχιστού-Σκαρμαγκαά η οποία καταλήγει στο Σχιστό και ενώνεται παραπέρα με τη λεωφ. Αθηνών. Τέλος Η Λεωφ. Δημοκρατίας η οποία ενώνεται με τη Γρ. Λαμπράκη συνδέει τον Πειραιά με το Πέραμα από την μία και τον Κορυδαλλό από την άλλη.

Ο Πειραιάς καθώς είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Ελλάδας εκτός από τις χερσαίες περιοχές αποτελεί τον κύριο τρόπο πρόσβασης στα νησιά.

Παρατηρούμε δηλαδή με αυτή τη σύνθετη σχέση των οδικών αξόνων ότι ο Πειραιάς έχει υπερτοπικό χαρακτήρα. Δημιουργείται μια δικτύωση τόσο με χερσαίους δρόμους όσο και με θαλάσσιους, γύρω από την περιοχή του, που τον περικλείουν καθώς βρίσκεται με πολύ εμφανή τρόπο ανάμεσα από το παραλιακό μέτωπο και τα χερσαία συστήματα. Επίσης μέσω των συστημάτων αυτών ισχυροποιείται η τοπικότητα του μέσα στο κέντρο του. Από τις διαδρομές που αναφέραμε πριν άλλες ορίζουν τα όρια του ενώ άλλες τον διαπερνούν δημιουργώντας κόμβους με το κυκλοφοριακό σύστημα μέσα σε αυτόν.



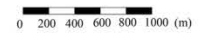
- Υπόμνημα
- Κεντρικοί Οδικόι Λεξονες
 - Εθνική Οδός Αθηνών-Θεσσαλονίκης

Μνήμες του Επινείου

Υπεύθυνοι Καθηγητές: Αυγερινού Κολώνια Σοφία
Σεβαστάκης Δημήτρης

Σπουδαστική Ομάδα: Βανόδορος Νίκος
Πρασινού Μαρία

Ένταξη και Πρόσβαση απο την Αθήνα



Χάρτης Κυκλοφορίας και Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (1:5000)

Παρατηρώντας το χάρτη της κυκλοφορίας βλέπουμε την πύκνωση στο σημείο αφετηρίας για να μπει κανείς στην πόλη. Οι τοπικοί κύριοι άξονες εκκρίνονται στους υπερτοπικούς δρόμους (λεωφ. Ηρώων Πολυτεχνείου, Γρ. Λαμπράκη, Ομηρίδου Σκυλίτση, Ακτή Μιαούλη).

Στον Πειραιά υπάρχει έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα (ταχύτητα ΙΧ 8Km/h) που οφείλεται στο μικρό πλάτος των δρόμων, στο διπλοπαρκάρισμα και επιδεινώνεται στις ώρες αιχμής και κατά τις αφίξεις και αναχωρήσεις των πλοίων. Σύμφωνα με τον ΟΛΠ τα δρομολόγια των πλοίων πραγματοποιούνται καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας με μια παραπάνω συσσώρευση κατά τις ώρες 7:00 – 8:00, 14:00- 15:00 και 17:00- 22:00. Για την πρόσβαση στο λιμάνι υπάρχουν λεωφορεία από ΗΣΑΠ Προαστιακό που φτάνουν στο λιμάνι του Πειραιά. Πιο συγκεκριμένα τα λεωφορεία 826, 832, 833, 875 φτάνουν στην πύλη Ε9, ενώ τα λεωφορεία 827, 828, 831, 843, 859 καταλήγουν στην πύλη Ε12. Στην ακτή Βασιλειάδη επίσης καταλήγουν τα λεωφορεία 218 από Ηλιούπολη και 232 από Βύρωνα.

Ο ηλεκτρικός (υπόγειος σιδηρόδρομος-πράσινη γραμμή) επιπλέον κάνει τέρμα στο λιμάνι του Πειραιά. Βγαίνοντας από τον σταθμό φαίνονται απέναντί στο λιμάνι οι πύλες Ε5 και Ε6. Για το αεροδρόμιο μπορεί να επιβιβαστεί κανείς στο λεωφορείο Χ96. Οι στάσεις του λεωφορείου από τις οποίες περνά είναι: Αφετηρία από την ακτή Βασιλειάδη, 'Αγιος Διονύσιος, Σταθμός Ηλεκτρικού, Πλατεία Καραϊσκάκη. Οι συγκοινωνίες στο εσωτερικό του λιμανιού είναι δωρεάν και οι στάσεις που πραγματοποιούν είναι οι ακόλουθες: Αφετηρία από τον Σταθμό Ηλεκτρικού, 'Αγιος Διονύσιος 1 - ΟΣΕ, 'Αγιος Διονύσιος 2, Ηετίων 1, Ηετίων 2, Δεξαμενές, Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Βασιλειάδη 1 - Τελωνείο, Βασιλειάδη 2, Τέρμα. Εναλλακτικά, υπάρχουν αρκετές πιάτσες ταξί στο λιμάνι του Πειραιά, σχεδόν σε κάθε πύλη.

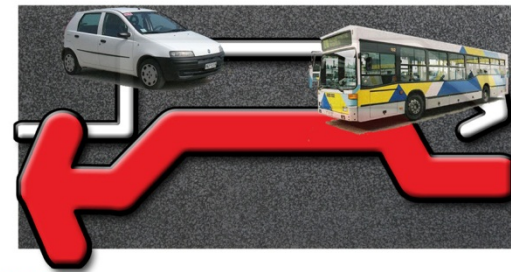
Το έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα που παρατηρείται κατά τις αφίξεις και τις αναχωρήσεις των πλοίων συμβαίνει καθώς οι κύριοι οδικοί άξονες διέρχονται από το λιμάνι και διασχίζουν την πόλη.

Από τον Χάρτη φαίνεται και η έλλειψη υπαίθριων χώρων στάθμευσης. Υπάρχουν κάποια ιδιωτικά παρκινγκ και γκαράζ κοντά στους κύριους οδικούς άξονες και γύρω από το λιμάνι που είναι όμως αρκετά διάσπαρτα.

Τα μέσα σταθερής τροχιάς εξυπηρετούν μόνο ένα μικρό κομμάτι της πόλης

Οι γραμμές του τρένου διχάζουν τον Πειραιά (από τη μία οι εργάτες και τα εργοστάσια, ο φτωχός Πειραιάς, και από την άλλη η ακμάζουσα αστική τάξη σύμφωνα με τον Βάσια Τσοκόπουλο)

Το δίκτυο λεωφορείων-τρόλεϊ κρίνεται ως ικανοποιητικό



Μνήμες του Εκπαιδευτή

Υπεύθυνοι Καθηγητές: Αυγερινού Κολώνια Σοφία
Σεβαστάκης Δημήτρης

Σπουδαστική Ομάδα: Βανδόρος Νίκος
Πρασίνο Μαρία

Υφιστάμενη Κυκλοφορία



0 100 200 300 400 500 (m)

Χάρτης Χρήσεων Γης (1:5000)

Στον χάρτη αυτόν δίνονται οι χρήσεις γης ανά οικοδομικό τετράγωνο του Πειραιά.

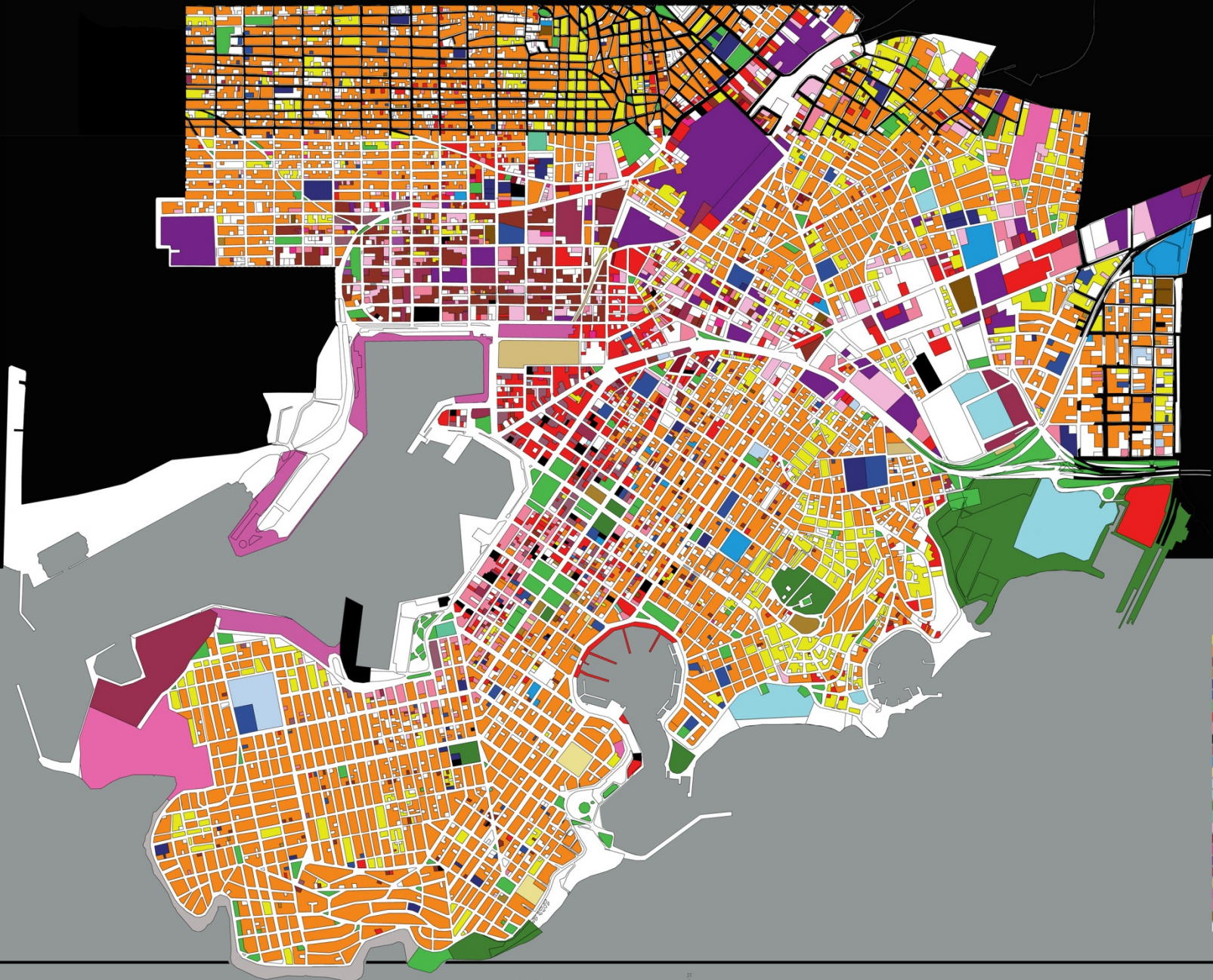
Παρατηρούμε ότι γύρω από το βιολόσχημο σχήμα της περιοχής και γύρω από τον σταθμό του ηλεκτρικού υπάρχει μείξη των χρήσεων γης και πιο συγκεκριμένα συσσωρεύονται το υπερτοπικό εμπόριο, τοπικό εμπόριο και υπηρεσίες, τα γραφεία, η διοίκηση, βιοτεχνίες, εγκαταστάσεις βιομηχανίας, αποθηκευτικοί χώροι, κάποιοι χώροι στάθμευσης και άλλες μεικτές χρήσεις. Με τον ίδιο τρόπο αλλά χωρίς τόσες βιομηχανικές εγκαταστάσεις διαρθρώνεται και η λωρίδα ανάμεσα το θαλάσσιο μέτωπο και το κέντρο της πόλης (Μαρίνα Ζέας). Φαίνεται και εδώ ο διαχωρισμός εργατικής και αστικής τάξης.

Στο υπόλοιπο και μεγαλύτερο κομμάτι του δήμου υπάρχουν κατοικίες αμιγείς και γενικές, το μέρος αυτό καταλαμβάνει περίπου το 1/3 των χρήσεων γης. Υπό το χαρακτηρισμό γενικής κατοικίας υπάρχουν κάποιες φορές χρήσεις όπως αναψυχή ενίοτε και υπερτοπικού χαρακτήρα. Επίσης υπάρχουν πολλά σχολεία πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, σημεία αναψυχής στο κομμάτι αυτό.

Πολλές χρήσεις είναι υπερτοπικού παρά τοπικού χαρακτήρα (ΣΕΦ, Καραϊσκάκη, η αναψυχή στην Μαρίνα Ζέας, το Πανεπιστήμιο Πειραιά (Πα.Πει), τα πειραματικά σχολεία και οι γαλλικές ιδιωτικές σχολές, ο Ναυτικός όμιλος κ.α.

Η οικονομική κρίση έχει οδηγήσει σε απομάκρυνση του πληθυσμού από τις πόλεις και αύξηση κενού κτιριακού αποθέματος

Αυτή η μείξη χρήσεων στο μεγαλύτερο κομμάτι του δήμου και ο διαχωρισμός χρήσεων «κέντρου» και χρήσεων κατοικίας-αναψυχής-εκπαίδευσης αξιολογείται θετικά.



- Υπόμνημα**
- Αμιγής Κατοικία
 - Γενική Κατοικία
 - Εμποριο - Υπηρεσίες
 - Περιβάληη - Πρόνοια - Πολιτισμός
 - Προγράμματα Εκπαίδευση
 - Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση
 - Ελεύθεροι Ανοικτοί Χώροι
 - Υπερτοκικό Εμποριο
 - Γραφεία
 - Διοίκηση
 - Μεικτές Χρήσεις
 - Τριτοβάθμια Εκπαίδευση
 - Περιβάληη
 - Κοινωνική Πρόνοια
 - Αθλητισμός
 - Πρόσβαση
 - Αναγνωστή Τουρισμός
 - Αποθήκες
 - Χονδρεμπόριο
 - Βιοτεχνία
 - Βιομηχανία
 - Χώροι Στάθμευσης
 - Αστικά Μέσα Μαζικής Μεταφοράς
 - Υπεραστικά Μέσα Μαζικής Μεταφοράς
 - Παρκάκια Με Ίσιο Καθιστό
 - Εγκαταστάσεις Υποδομών
 - Δομημένοι Ανοικτοί Χώροι



Χάρτης Αρχαιολογικών Χώρων, Πρασίνου, Διατηρητέων,
Χώρων Πολιτισμού και Ενδιαφέροντος
(1:5000) και κατάλογος

Ο Πειραιάς είναι μια περιοχή ιδιαίτερου πολιτιστικού, πολιτισμικού και ιστορικού ενδιαφέροντος. Στο υπόστρωμα της σύγχρονης πόλης εκτείνεται το ιστορικό πλαίσιο της περιοχής του οποίου οι αναμνήσεις είτε εμφανίζονται είτε υπονοούνται.

Οι αρχαιολογικοί χώροι βρίσκονται κυρίως σε υπόγεια κατοικιών ή σε υπαίθριους χώρους χωρίς να υπάρχει δυνατότητα πρόσβασης ή κατανόησης τους και το ΓΠΣ δεν τους χαρακτηρίζει.

Οι αρχαιολογικοί χώροι αυτοί είναι οι εξής:

*Πύλη Ηετιωνείας
Αστικός Πυλών
Διαμέσου Πύλη
Αγία Τριάδα Δημοτικό Θέατρο - Οικία Διονυσιαστών Ερείπια
αρχαίας κατοικίας στην οδό Υψηλάντου
Αρχαίο Θέατρο
Κονώνειο Τείχος*

*Νεώσοικοι Μουνιχίας
Ιερό Μουνιχίας Αρτέμιδος
Σηράγγειο
Νεώσοικοι Ζέας
Προφήτης Ηλίας – Οχύρωση Μουνιχίας – Θεμέλια σπιτιών και Λατομεία
ΠΑ.ΠΕΙ – Οικοδομικό τετράγωνο κλασικού Πειραιά
Οικοδομικά τετράγωνα Ρωμαϊκού Πειραιά
Τάφος Θεμιστοκλή
Σκευοθήκη Φίλωνος*

Υπάρχουν επίσης πολλοί χώροι Πολιτισμού και Ενδιαφέροντος όπως είναι οι εξής:

- *Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος*
- *Μουσείο Ζωγραφικής και Σκηνογραφίας Πάνου Αραβαντινού*
- *Δημοτική Πινακοθήκη – Παλαιό Ταχυδρομείο*
- *Αρχαιολογικό Μουσείο*
- *Δημοτικό θέατρο*
- *Βεάκειο Θέατρο*
- *Δημοτική Βιβλιοθήκη*
- *Χατζηκυριάκειο Ίδρυμα*

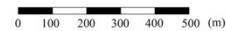
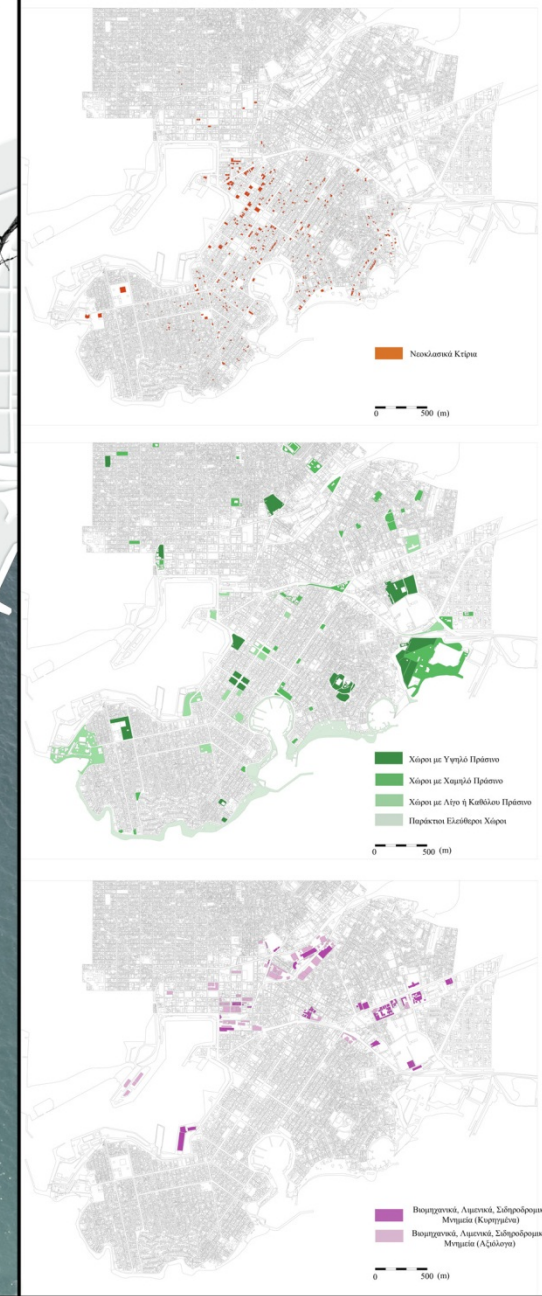
- *St. Paul* ελληνογαλλική σχολή
- *Jean D'Arc* ελληνογαλλική σχολή
- *Ράλλειος Σχολείο*
- *Ιωνίδειος Σχολείο*
- *Ζάνειο Σχολείο*
- *Τζάνειο Νοσοκομείο*
- *Μουσείο Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων*

Παρατηρείται μεγάλη έλλειψη χώρων πρασίνου (1,56m²/κάτοικο). Σε μητροπολιτικό επίπεδο ο Πειραιάς μπορεί να συμβάλει στην αύξηση του πρασίνου των δυτικών περιοχών του λεκανοπεδίου με 650 περίπου στρέμματα αν υλοποιηθούν τα πάρκα στα λιπάσματα, τη Λεύκα και το Νέο Φάληρο. Έτσι, η αναλογία πρασίνου μπορεί να αυξηθεί σε 5,10μ²/κάτοικο χωρίς επιπλέον απαλλοτριώσεις (Μπελαβίλας, ρσα 2011).

Συγκεκριμένα οι Χώροι πρασίνου είναι οι εξής:

- *Πλατεία Σαχτούρη- Αγ. Νικολάου*
- *Ακτή Μιαούλη (ΟΛΠ) Πλατεία*
- *Πεζόδρομος Ιωνιδών*
- *Πλατεία Φρεατύδος*
- *Πλατεία Πηγάδας και Πεζόδρομος Ιάσωνος*
- *Πλατεία Αγ.Βασιλείου*
- *Πλατεία Κοραή*
- *Πεζόδρομος Αριστοτέλους*
- *Πεζόδρομος Καραϊσκού*
- *Πλατεία Τερψιθέας*
- *Πεζόδρομος Παλαιολόγου*
- *Πεζόδρομος Γλάδστωνος*
- *Περικλέους- Σκουζέ- Καραϊσκού αρχαιολογικός χώρος*
- *Φιλελλήνων- Ηρ. Πολυτεχνείου- Σκουζέ αρχαιολογικός χώρος*
- *Τινάνειος κήπος –Πάρκο*
- *Δραγάση – Ηρ. Πολυτεχνείου-Βασ. Γεωργίου (Πλ. Κοραή)*
- *ΣοφIANOπούλου- Καραολή και Δημητρίου (Νέο Φάληρο οικόπεδο ΧΡΩΠΕΙ)*

Υπάρχουν επίσης πάρα πολλά διατηρητέα χρησιμοποιούμενα ή όχι σε καλή ή κακή κατάσταση



1. Περαικό Τείχος

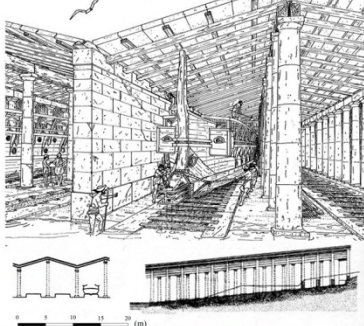
Τὸ δὲ τείχος τοῦτο συνήθητι πλ̄ καθελικωμένα ἐκ τοῦ ἰσίου σκέλη· ταῦτα δ' ἦν μικρὰ τεῖχη, πεπαικότατα σταθίων τὸ μήκος, συνάκοντα τὸ ἴσος τῷ Περαιῷ. Οἱ δὲ πολλοὶ πόλιμοι τὸ τεῖχος κατεργάζον καὶ τῆς Μουνηχίας ἔργα, τὴν τε Περαιῶν συνάκοντα εἰς ἀλλήν κατασκευάζον, τὴν περὶ τοῦς ἡμέρας καὶ τὸ ἱερὸν τοῦ Διὸς τοῦ Σωτήρος· τοῦ δὲ ἱεροῦ πλ̄ μὲν στοῖβη ἔχει πινάκας θαυμαστούς, ἔργα τὴν ἑκαστὸν τεχνεῖον, τὸ δ' ἔπιθετον ἀνδράντας.

Κατάσταται δὲ καὶ τὰ Μικρὰ Τείχη, Λακκοδαμνίων μὲν καθελόντων πρότερον, Ρωμαίων δ' ἔσπερον, ἦνικα Σὺλλας ἐκ πολιορκίας ἔλε καὶ τὸν Περαιῶν καὶ τὸ ἴσος.



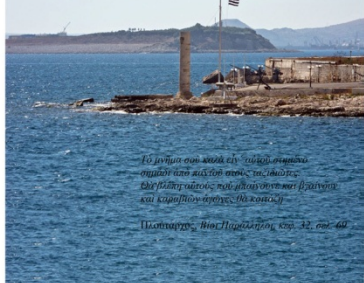
Σαύβιον, Γεωγραφικόν, IX, 1.15.δ.π., σελ. 60, 9-20

2. Νεόσοικοι Ζέας και Μουνηχίας



0 5 10 15 20 (m)

3. Ταρικό Μνημείο Θεμιστοκλή



Ἰὸ μνημὸν οὐκ ἀσπίς ἐστὶν· ἀλλὰ ἀσπίδα σφαιρὴν ἀπὸ πέτρας ἀπὸ τῆς ἀσπίδος ἐπιπέδου οὐκ ἔστιν, ἀλλὰ μνημὸν οὐκ ἀσπίς, ἀλλὰ μνημὸν οὐκ ἀσπίς, ἀλλὰ μνημὸν οὐκ ἀσπίς.

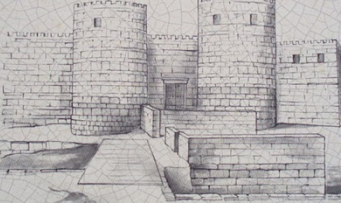
Πλοπλάτος, Νέο Περαιῶν, σελ. 32, σελ. 60



4. Σπηλιόθητι Φοιτῶνα

5. Ηπειρώνα Πόλη

Ηπειρώνα, Ἀναρῶν ἐν τῷ περὶ τῆς μετὰ Σπάρτης, οὐκ ἔσπερον, ἦ γε παρὰ τοῦ Περαιῶν ἄρα, ἀπὸ τοῦ κατασκευασμένου τῆν τῆν Ηπειρώνα, ὅς σφισ Φιλόσοφος ἐν τῇ πρὸς Ἀθήνα ἀναγραφῇ μεμνημένος ἐκ τῆς Ηπειρώνας καὶ Θεσσαλονίκης ἐν ἀρχῇ.



Ἀριστοκρίτων, Ἀσκήσιον τῶν Δέκα Περαιῶν, Ἀρχὴ τοῦ Ἡ στοίχιστος, σελ. 137-138

6. Αστικός Πυλών και Διαμέσου Πύλη



7. Σπηράγγιο



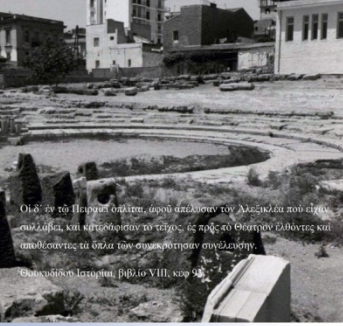
8. Θυρήθη Δωροῦ Μουνηχίας



Οἱ ἀσπίς Φοιτῶνα ἐπιπέδου ἀσπίδα σφαιρὴν ἀπὸ πέτρας ἀπὸ τῆς ἀσπίδος ἐπιπέδου οὐκ ἔστιν, ἀλλὰ μνημὸν οὐκ ἀσπίς, ἀλλὰ μνημὸν οὐκ ἀσπίς.

Πλοπλάτος, Νέο Περαιῶν, σελ. 32, σελ. 60

9. Αρχαίο Θέατρο Ζέας



Οἱ δ' ἐν τῷ Περαιῷ οὐκ ἔστιν, ἀλλὰ ἀσπίδα σφαιρὴν ἀπὸ πέτρας ἀπὸ τῆς ἀσπίδος ἐπιπέδου οὐκ ἔστιν, ἀλλὰ μνημὸν οὐκ ἀσπίς, ἀλλὰ μνημὸν οὐκ ἀσπίς.

Θουκυδίδου Ἱστορίαι, βιβλίο VIII, κεφ. 98

10. Ἱερὸ Μουνηχίας Ἀρτέμιδος



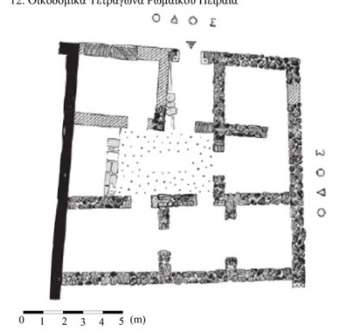
Ἐν Σαλαμῶνι δὲ τοῦτο μὲν Ἀρτέμιδος ἔστιν ἱερὸν, τοῦτο δὲ τῶν ἑσπερον ἔσπερον ἀπὸ τῆς νίκης τῆν Θεμιστοκλῆς ὁ Νεοκλῆς αἴτιος ἐγένετο γενέσθαι τοῖς Ἑλλήσι.

Πλοπλάτος, Νέο Περαιῶν, σελ. 36

11. Οικοδομικὰ Τετράγωνα Κλασσικὸ Περαιῶν



12. Οικοδομικὰ Τετράγωνα Ρωμαϊκὸ Περαιῶν



5. Χάρτες Καταγραφής Κτιριακού Δυναμικού Επιλεγμένων Ενοτήτων (1:2000) που περιλαμβάνουν πληροφορίες για

- a) Αριθμό Ορόφων
- b) Ηλικία Κτιρίων
- c) Κατάσταση Κτιρίων
- d) Υλικά κατασκευής
- e) Χρήσεις Ισογείων και Ορόφων

Στο σημείο αυτό φτάνουμε στην κλίμακα της γειτονιάς. Συγκεκριμένα επιλέξαμε τα δύο τετράγωνα του ρωμαϊκού Πειραιά, το αρχαίο θέατρο στο αρχαιολογικό μουσείο και τη σκευοθήκη του Φίλωνος. Επιλέξαμε αυτά τα τέσσερα σημεία πρώτον γιατί τα διατρέχει κεντρικός δρόμος. Το 1^ο ρωμαϊκό τετράγωνο βρίσκεται στην λεωφόρο Ηρώων Πολυτεχνείου και Σκουζέ, το 2^ο στην Σκουζέ και Καραϊσκού, το θέατρο στην Χαριλάου Τρικούπη και τέλος η Σκευοθήκη στην Ακτή Μουτσοπούλου. Δεύτερον τα επιλέξαμε καθώς βρίσκονται σε κεντρικό σημείο της πόλης ανάμεσα στη Μαρίνα Ζέας και το λιμάνι σε κοντινή απόσταση μεταξύ τους. Επίσης τα ρωμαϊκά τετράγωνα και το αρχαίο θέατρο αποτελούν σημεία μέσα στην πόλη τα οποία φαίνονται και ξεχωρίζουν μέσα στην πόλη, ενώ από την άλλη η σκευοθήκη δεν είναι εμφανής – η πόλη την κρύβει το οποίο αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα της κατάστασης των περισσότερων αρχαιολογικών ευρημάτων στον Πειραιά.

Τετράγωνα Ρωμαϊκού Πειραιά

1. Αντίληψη Αρχαιολογικού Χώρου

Το μόνο που γνωρίζουμε είναι ότι πρόκειται για κατοικίες που χτίστηκαν τη ρωμαϊκή εποχή. Σήμερα είναι ερείπια και η παλιά τους χρήση δεν είναι ξεκάθαρη σε κάποιον παρατηρητή μη γνώστη, όμως ακόμη και έτσι μπορούμε να διακρίνουμε το υποδόμιο σύστημα. Τα ευρήματα βρίσκονται σε στάθμη περίπου ενός μέτρου κάτω από το επίπεδο του δρόμου. Καταλαμβάνουν το χώρο ενός οικοδομικού τετραγώνου.

2. Κατανόηση της κατάστασης των ερειπίων

Τα ερείπια θα λέγαμε πως βρίσκονται σε μέτρια κατάσταση, όμως είναι δύσκολη η κατανόηση τους και η εννοιολογική τους ένταξη σε ένα ενιαίο αρχιτεκτονικό σύνολο. Σε επίπεδο κάτοψης πάντως (όπως την είδαμε από το Google earth), μετά και από την επεξήγηση ότι πρόκειται για οικοδομικά τετράγωνα, γίνονται κατανοητές οι επιμέρους ενότητες που πιθανώς συγκροτούσαν κατοικίες τη ρωμαϊκή εποχή

1^ο Ρωμαϊκό Τετράγωνο

Το πρώτο οικοδομικό τετράγωνο βρίσκεται επί της Ηρώων Πολυτεχνείου και θα μπορούσαμε να πούμε ότι διακόπτει τη συνέχεια των κεντρικών λειτουργιών της πόλης και των μαγαζιών, μπορεί δηλαδή να λειτουργήσει σαν ένας χώρος στάσης.

Το σημείο αυτό όπως βλέπουμε βρίσκεται σε ανοιχτό χώρο που του επιτρέπει θέαση από όλες τις μεριές του. Τα κτίρια που το περιτριγυρίζουν έχουν μεγάλο αριθμό ορόφων κατά κύριο λόγο που όμως λόγω της άνεσης της περιοχής δεν εμποδίζουν ούτε ασφυκτιούν τον περαστικό. Τα περισσότερα κτίρια είναι κτισμένα μετά το 1960, μόνο δύο είναι μεταγενέστερα, υπάρχουν κάποια νεοκλασικά ενώ δύο είναι υπό ανέγερση. Τα κτίρια της περιοχής αυτής βρίσκονται σε πολύ καλή κατάσταση με εξαίρεση δύο στη λεωφόρο Λεωσθένους και ένα στην Ηρώων Πολυτεχνείου που είναι σε μέτρια κατάσταση. Σε κακή κατάσταση βρίσκεται το νεοκλασικό στη Σκουζέ. Με εξαίρεση τα δύο κτίρια που αναφέραμε στη Λεωσθένους που είναι πλινθόκτιστα τα υπόλοιπα κτίρια είναι από οπλισμένο σκυρόδεμα. Οι χρήσεις γης των ισογείων ποικίλουν, παρατηρούμε ότι κατά τις κεντρικές οδούς υπάρχουν κυρίως χρήσεις τοπικού εμπορίου και υπηρεσίες ενώ στη Λεωσθένους υπάρχουν γραφεία και αποθήκες. Υπάρχουν και αρκετά κτίρια στη Σκουζέ που στο ισόγειο είναι χωρίς χρήση και κάποιες κατοικίες. Μέσα δε στο ρωμαϊκό τετράγωνο (εκτός του αρχαιολογικού χώρου) υπάρχει ένα μικρό γήπεδο καλαθοσφαίρισης. Η χρήσεις των ορόφων είναι κατά το μεγαλύτερο μέρος κατοικίες και κάποια γραφεία.

2^ο Ρωμαϊκό Τετράγωνο

Το δεύτερο οικοδομικό τετράγωνο του Ρωμαϊκού Πειραιά βρίσκεται σε ένα ήσυχο σημείο της πόλης αν και δεν είναι μακριά από τον κεντρικό δρόμο της Ηρώων Πολυτεχνείου. Θα μπορούσαμε να πούμε πως ανήκει σε μια μεταβατική περιοχή ανάμεσα στις κεντρικές χρήσεις της πόλης και στη γενική κατοικία που όμως αλλάζει πάλι σε αναψυχή όσο πλησιάζουμε στη Ζέα. Κοινώς βρίσκεται σε μια περιοχή της πόλης που επίσης διέπει η μείξη των χρήσεων. Είναι (και) ιδιοκτησία του ΟΣΚ και εκεί θα χτιζόταν το νέο κτίριο της Ραλείου.

Το τετράγωνο αυτό γειτονεύει με το πάρκο της Τερψιθέας, κεντρικό σημείο του Πειραιά και από τα κυριότερα σημεία πρασίνου στο δήμο. Εδώ έχουμε χαμηλότερα κτίρια γύρω από τα αρχαιολογικά ευρήματα, κυρίως ισόγεια και διώροφα ενώ κατά μήκος της Σκουζέ ο αριθμός των ορόφων αυξάνει. Υπάρχουν μόνο δύο διατηρητέα ενώ τα υπόλοιπα κτίρια είναι χτισμένα μετά το 1960 αλλά όλα βρίσκονται σε καλή κατάσταση και είναι από οπλισμένο σκυρόδεμα. Οι χρήσεις των ισογείων είναι όμοιες με παραπάνω όπως και των ορόφων, με τη διαφορά ότι δεν υπάρχουν ισόγεια χωρίς χρήση και ακόμα έχουμε ένα νηπιαγωγείο.

Αρχαίο Θέατρο

1. Αντίληψη του αρχαιολογικού χώρου

Το Αρχαίο Θέατρο της Ζέας κατασκευάστηκε στους Μακεδονικούς χρόνους (τέλη 4ου ή αρχές 30ου αιώνα π.Χ.), με πρότυπο το Διονυσιακό Θέατρο της Αθήνας και βρίσκεται στον προαύλιο χώρο του Αρχαιολογικού μουσείου Πειραιά.

Το κοίλον του ήταν εν μέρει θεμελιωμένο στο φυσικό βράχο. Στο ανώτερο τμήμα του, όπου δεν υπήρχε βράχος τα εδώλια εδράζονταν σε τεχνητή λίθινη θεμελίωση, η οποία καλυπτόταν με χώμα, δημιουργούνταν δηλαδή ένα είδος τεχνητής επίχωσης για τη θεμελίωση του ανώτερου τμήματος του κοίλου. Το υλικό κατασκευής ήταν ο γνωστός υποκίτρινος Πειραιϊκός λίθος, ο οποίος όμως είναι αρκετά εύθραυτος. Από τα εδώλια του αρχαίου θεάτρου δε σώζεται σήμερα κανένα. Η διάμετρος του κατεστραμμένου κοίλου υπολογίζεται στα 66,5 μ. Η Ορχήστρα του, το μόνο τμήμα του θεάτρου που ουσιαστικά διασώζεται σήμερα, έχει διάμετρο 23,4μ. Μεγάλος λίθινος αποστραγγιστικός αγωγός απομάκρυνε τα όμβρια από την ορχήστρα. Από τη σκηνή σήμερα διατηρούνται ελάχιστα κατάλοιπα.

2. Κατάσταση των ερειπίων και του γύρω χώρου

Το κοίλον του θεάτρου είναι παντελώς κατεστραμμένο και απομένει από αυτό μόνο ένα ίχνος πάνω στο βράχο που θεμελιωνόταν. Η ορχήστρα διατηρείται μέχρι σήμερα καθώς και τμήμα της σκηνής. Στο χώρο πίσω από τη σκηνή έχει διαμορφωθεί ημυπαίθριος χώρος έκθεσης ενώ περιμετρικά του θεάτρου βρίσκονται στοιβαγμένα αρχαιολογικά ευρήματα μικρότερης σημασίας.

3. Ανάλυση αστικού και αρχιτεκτονικού περιεχομένου σε σχέση με την τοπικότητα

Το Αρχαίο Θέατρο της Ζέας βρίσκεται σε ένα σχετικά ήρεμο σημείο της πόλης. Παρόλα αυτά, η χωροθέτηση του δίπλα στον περίπατο της Ζέας αλλά και κοντά στο σημείο όπου θα κατασκευαστεί 5άστερο ξενοδοχείο για τους τουρίστες που ταξιδεύουν με κρουαζιερόπλοιο (στην πιρόγα) μας δείχνει την μελλοντική τουριστική αναβάθμιση της περιοχής οπότε μια επέμβαση για την ανάδειξη του θα εμπλουτίσει την υπάρχουσα πολιτισμική συμβολή του τόπου και θα αποτελέσει λογικό βήμα στην εξέλιξη της αστικής κληρονομιάς. Η οδός Χαριλάου Τρικούπη όπου βρίσκεται το μουσείο ουσιαστικά αποτελεί το νοητό όριο όπου οι κεντρικές λειτουργίες σταματούν και κυριαρχεί η γενική κατοικία.

Λόγω του ότι τα κτίρια είναι κυρίως ισόγεια και διώροφα δεν κλείνουν τον αίθριο χώρο που βρίσκεται στο κέντρο του συγκροτήματος αλλά δημιουργούν μια εσωστρέφεια. Τα υπόλοιπα κτίρια γύρω από το τετράγωνο αυτό είναι αρκετά ψηλότερα, έχουμε λίγα τριώροφα, τα περισσότερα είναι από τέσσερις ορόφους και πάνω. Στην περιοχή αυτή υπάρχουν αρκετά νεοκλασικά κτίρια, κυρίως στο τετράγωνο του θεάτρου. Επίσης υπάρχουν κάποια που είναι κτισμένα μετά το 1960, το σημαντικότερο από τα οποία είναι το σχολείο St. Paul επί της Χαριλάου Τρικούπη. Πολλά κτίρια και το Μουσείο είναι μεταγενέστερα του 1985. Η κατάσταση των κτιρίων τα οποία είναι από οπλισμένο σκυρόδεμα είναι καλή με εξαίρεση κάποια από τα νεοκλασικά τα οποία βρίσκονται σε μέτρια ή κακή κατάσταση. Κατά μήκος της Χαριλάου Τρικούπη υπάρχουν κυρίως ισόγεια που στεγάζουν εμπορικές χρήσεις και υπηρεσίες και το σχολείο που αναφέραμε προηγουμένως. Στο τετράγωνο του θεάτρου υπάρχουν κυρίως αποθηκευτικοί χώροι και γραφεία του μουσείου, κάποια είναι χωρίς χρήση ενώ από την απέναντι μεριά υπάρχουν κατοικίες. Στην οδό Φιλελλήνων οι χρήσεις των ισόγειων ποικίλουν. Ενώ στους ορόφους έχουμε κυρίως κατοικίες.

Σκευοθήκη του Φίλωνος

1. Αντίληψη Αρχαιολογικού Χώρου

Η κατασκευή της Σκευοθήκης του Φίλωνα ξεκίνησε στα 346 π.Χ. Οι εργασίες της οικοδόμησης σταμάτησαν λίγο πριν από τη σύγκρουση με το Φίλιππο στη Χαϊρώνεια και συνεχίστηκαν με τη φροντίδα του Λυκούργου λίγο μετά το 338 π.Χ. τελειώνοντας το 330 ή 329 π.Χ. Οι διαστάσεις του οικοδομήματος με βάση τη σχετική επιγραφή που έχει έρθει στο φως ήταν: Πλάτος 55 πόδια Μήκος 4 πλέθρα, δηλαδή 400 πόδια Τα αρχιτεκτονικά κατάλοιπα του κτηρίου που επέτρεψαν την αποκατάσταση της κάτοψης δίνουν διαστάσεις: 18x131μ. σε απόλυτη δηλαδή συμφωνία με την επιγραφή. Η απόφαση για το χτίσιμο της στοάς του Φίλωνος πάρθηκε λίγο μετά την κατάληψη της Ολύνθου από το Φίλιππο εν όψει του πολέμου με τους Μακεδόνες, ο οποίος φαινόταν αναπόφευκτος. Η μνημειακή αυτή λίθινη σκευοθήκη οφείλει το όνομά της στον αρχιτέκτονα Φίλωνα Εξηκεστίδου από την Ελευσίνα, γεγονός που αναφέρεται στη μαρμάρινη ενεπίγραφη στήλη που βρέθηκε το 1982 στον Πειραιά στη βόρεια πλευρά του λιμανιού της Ζέας, στην αρχή της ανηφοριάς προς το λόφο του Προφήτη Ηλία, όπου και σημειώνεται στο τοπογραφικό σχέδιο του Πειραιά και η εν λόγω σκευοθήκη. Παρότι δεν βρέθηκαν τα θεμέλια του κτιρίου, χάρη στην επιγραφή μπορεί να αναπαρασταθεί με ακρίβεια ολόκληρο το κτίριο. Με βάση τη μαρμάρινη επιγραφή η Σκευοθήκη θα οικοδομούνταν "εν Ζείαι", πίσω από τους νεώσοικους, αρχίζοντας με ένα πρόπυλο της περιοχής του λιμανιού, προς το μέρος της αγοράς. Για τη θεμελίωση του κτιρίου ο φυσικός βράχος διαμορφώθηκε επίπεδος και οριζοντιώθηκε σε βάθος τριών ποδών από το ψηλότερο σημείο του χώρου, ενώ οι υψομετρικές διαφορές εξομαλύνθηκαν με την κατασκευή θεμελιώσεων μεγαλύτερου ύψους. Εσωτερικά το κτίριο με βάση την επιγραφή θα χωρίζονταν σε τρία κλίτη με δύο κιονοστοιχίες από 35 κίονες η κάθε μία, με μεσοκίονιο διάστημα 3,50μ. Το κεντρικό κλίτος θα είχε πλάτος 20 πόδες και τα δύο πλαϊνά από 15, που σημαίνει 4,90μ. και 6,55μ. αντίστοιχα.

Το δάπεδο του κτιρίου εσωτερικά θα γινόταν πλακόστρωτο. Για τους τοίχους και τους κίονες θα χρησιμοποιούνταν ακτίτης λίθος, ενώ για τα κιονόκρανα μάρμαρο Πεντέλης, όπως και για τις παραστάδες. Η επιγραφή επίσης ορίζει ότι θα αφεθούν ανοίγματα για θύρες, δύο σε κάθε άκρο, ότι μεταξύ των θυρών θα οικοδομηθεί τοίχος πλάτους δύο ποδών εξωτερικά και βάθους δέκα ποδών στην εσωτερική πλευρά και ότι ο τοίχος προς τον οποίο θα άνοιγε η κάθε θύρα θα στρέφεται κατ' ορθή γωνία έως τους πρώτους κίονες. Σύμφωνα με τα αρχαιολογικά λείψανα το κάθε θυραίο άνοιγμα καταλάμβανε όλο το πλάτος του κεντρικού κλίτους και διαιρούνταν μ' ένα τοιχίο μήκους 10 ποδών σε δύο διαμερίσματα που αντιστοιχούσαν στα δύο θυραία ανοίγματα.

Οι πόρτες θα ήταν ξύλινες με ύψος περίπου 5μ. με μπρούτζινη επένδυση στην εξωτερική τους επιφάνεια. Οι τοίχοι του κτιρίου θα είχαν ύψος 8,37μ., στο οποίο πρέπει να προστεθεί και το ύψος των τριγλύφων που θα έμπαιναν στο πάνω μέρος όλων των πλευρών. Για τις στενές πλευρές προβλέπονταν ανά τρία μικρά παράθυρα, ενώ για τις μακρές πλευρές 36.

Η στέγη του κτιρίου θα ήταν ξύλινη, αμφικλινής, με πήλινα κεραμίδια. Οι πληροφορίες που δίνονται σχετικά με την κατασκευή της παρουσιάζουν ιδιαίτερο τεχνικό ενδιαφέρον. Στους στίχους 45-59 αναφέρεται πως πάνω από τα επίκρανα των εσωτερικών πεσσόσχημων στηριγμάτων θα τοποθετούνταν πάνω από 18 ξύλινα επιστύλια σε κάθε κιονοστοιχία, πάνω δε από το κεντρικό κλίτος θα τοποθετούνταν και *μεσόμνες* των ίδιων διαστάσεων. Πρόκειται για την αττική λέξη *μεσόμνη* που σημαίνει το εγκάρσιο ξύλο που βαίνει από το ένα επίκρανο στο άλλο συνδέοντας τα εσωτερικά στηρίγματα των οικοδομημάτων. Πάνω από αυτές θα τοποθετούνταν υποστηρίγματα, τα *υποθήματα*, και έπειτα τα *κορυφαια*, οι κορυφαιές δηλαδή δοκοί της στέγης. Τα κορυφαια θα συναρμόζονταν κατά διαστήματα επί των *μεσομνων* με *κερκίδες*, δηλαδή *περόνες*. Από πάνω θα τοποθετούνταν *σφηκίσκοι*, δηλαδή τα μεγάλα κεκλιμένα δοκάρια των ζευκτών της στέγης, αφήνοντας μεταξύ τους διαστήματα πέντε παλαμών. Έπειτα θα ακολουθούσαν οι *ιμάντες* δηλαδή οι σανίδες, τοποθετημένοι ανά διαστήματα πλάτους τεσσάρων δακτύλων και τα *καλύμματα*, καρφωμένα με σιδερένια καρφιά. Τα καλύμματα είναι οι καλυπτήριες σανίδες που τοποθετούνταν επί των σφηκίσκων των ζευκτών της στέγης και σχημάτιζαν το δάπεδο υποδοχής ενός στρώματος κονιάματος ή ωμού πηλού αναμειγμένου με άχυρο, ως υπόθημα για τις πήλινες κεράμους. Ακολουθούσε η κεράμωση της στέγης με κορινθιακούς κεράμους.

Το κτίριο της Σκευοθήκης προορίζονταν για τη φύλαξη των εξαρτημάτων των πλοίων που ελλιμενίζονταν στη Ζέα, όπως για τα ιστία (πανιά), τα πρυμνήσια, και γενικά τα χοντρά και τα λεπτότερα σκοινιά των ιστίων. Τα κοινά κουπιά των ερετών, τα πλατιά των πηδαλιούχων και οι ιστοί που αφαιρούνταν κατά την ανέλκυση των πλοίων, φυλάσσονταν επίσης στους νεώσοικους σε κτίρια όπως το συγκεκριμένο. Η εν λόγω επιγραφή μάλιστα αναφέρεται και στην ύπαρξη δευτέρου ορόφου στα πλευρικά κλίτη του κτιρίου με διαμόρφωση ραφιών σε δύο σειρές, παράλληλα με κατασκευή κλιμάκων πρόσβασης στα ράφια αυτά. Η επιγραφή μιλάει επίσης και για 134 κιβώτια για τη φύλαξη των ιστίων και των λουπών υφασμάτων ισάριθμων πλοίων. Ο αριθμός αυτός αντιστοιχεί στα πολεμικά πλοία που κατασκευάστηκαν στην Αθήνα στο διάστημα 357/6-325/4 π.Χ.

Η μεγάλη αυτή λιθόκτιστη σκευοθήκη θα πρέπει να χρησίμευε όχι μόνο για τα σκεύη των 196 πλοίων της Ζέας, αλλά και ως αποθήκη καινούργιων υλικών για την αντικατάσταση των παλιών, φθαρμένων εξαρτημάτων των πλοίων. Μία τριήρης για παράδειγμα είχε 170 κουπιά και φυσικά αυτά τα οποία θα αχρηστεύονταν δεν θα μπορούσαν να παραγγελοθούν τη στιγμή που θα χρειάζονταν, αλλά θα έπρεπε να υπάρχουν αποθηκευμένα σε μία ανάλογη αποθήκη. Μία αποθήκη υλικού θα έπρεπε να είναι στη διάθεση των τριηραρχών με ένα απόθεμα καινούργιων κουπιών, κρίκων και σκοινιών των ιστίων, πηδαλιών, αγκυρών, κοντών, "κλιμακίδων" και πλευρικών φραγμάτων των πλοίων. Έτσι όταν ελλιμενίζονταν μία καινούργια τριήρης ή μόλις "εθαλάσσευε" μία παλιά, οι τριηραρχοί θα παραλάβαιναν από τη σκευοθήκη τα κατάλληλα εξαρτήματα του πλοίου.

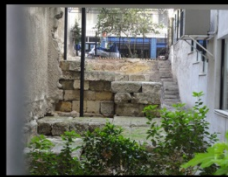
Το μεγαλοπρεπές αυτό κτίριο σχεδιάστηκε σκόπιμα τόσο μεγάλο ώστε να λειτουργήσει ως σύμβολο της ναυτικής κυριαρχίας της Αθήνας, όντας ένα από τα επιφανέστερα δημόσια οικοδομήματά της.

2. Κατανόηση της κατάστασης των ερειπίων

Τα ερείπια που είναι εμφανή βρίσκονται στο ισόγειο μιας πολυκατοικίας. Γνωρίζουμε ότι υπάρχει άλλο ένα ανασκαμμένο τμήμα θαμμένο κάτω από το οδόστρωμα της δευτέρας μεραρχίας.

3. Ανάλυση αστικού και αρχιτεκτονικού περιεχομένου σε σχέση με την τοπικότητα

Τα κτίρια της περιοχής είναι πολυώροφα με λίγα ισόγεια και διώροφα. Τα χαμηλότερα κτίρια είναι και τα διατηρητέα της περιοχής ενώ τα υπόλοιπα είναι πολυκατοικίες πριν ή μετά του '85. Είναι από οπλισμένο σκυρόδεμα και βρίσκονται σε πολύ καλή κατάσταση. Στο ισόγειο έχουμε πολλές χρήσεις αναψυχής και γραφεία καθώς η περιοχή βρίσκεται πάνω στη μαρίνα σε κεντρικό σημείο. Ενώ στα γύρω στενά υπάρχουν κατοικίες, πολλά κτίρια είναι χωρίς χρήση, κάποιοι είναι χώροι πολιτισμού και κάποια στεγάζουν εμπόριο και υπηρεσίες. Στους ορόφους έχουμε κυρίως κατοικίες



Χρήσεις Ισογείου



Χρήσεις Ορόφου



Υπόμνημα

- Κατοικία
- Βιοτεχνία
- Αθλητικές
- Λιμανικό Τοπικό Εμπόριο
- Εστίαση, Αναψυχή, Τουρισμός
- Κτίριο υπό Ανέγερση
- Προσωπικές Υπηρεσίες
- Εκπαίδευση
- Περιβάλλον, Πρόνοια, Υγεία
- Πολιτισμός
- Κτίριο Χωρίς Χρήση

Αριθμός Ορόφου



Ηλικία



Κατάσταση



Υλικά Κατασκευής



Υπόμνημα

- Ισόγειο
- Διόροφο (1σ +1)
- Τριόροφο (1σ +2)
- Τεταώροφο και Πάνω (1σ +3,4,5...)

- Νεοκλασικό
- Πριν το 1985
- Μετά το 1985
- Υπό Ανέγερση

- Καλή
- Μέτρια (Αποδεκτή)
- Κακή

- Οπλισμένο Σκυρόδεμα
- Πλινθόκτιστο

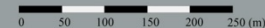


Μνήμες του Επινεύειο

Υπεύθυνοι Καθηγητές: Ανθρηνού Κολώνια Σοφία
Σεβαστάκης Δημήτρης

Εκπαιδευτική Ομάδα: Βανδύρος Νίκος
Πρατσίνου Μαρία

Καταγραφή Κτιριακού Δυναμικού
Επιλεγμένων Ενοτήτων



Υφιστάμενο Πλαίσιο Δεσμεύσεις-Κατευθύνσεις

Όσον αφορά την κυκλοφορία μέσα στο κέντρο του Πειραιά αναδεικνύεται η ανάληψη από τα ΜΜΜ του 50% των μετακινήσεων σύμφωνα με το ΡΣΑ του 2021. Επίσης το ΥΠΕΚΑ προτείνει την μονοδρόμηση των κύριων οδικών αξόνων, την υπογειοποίηση των γραμμών του τρένου μετά την πλατεία Ιπποδαμείας και τη δημιουργία κύριου οδικού άξονα στο σημείο αυτό. Ακόμα υπάρχει πρόταση αφενός για τη δημιουργία νέου σταθμού στον Κεράνη με σκοπό την «ένωση» των δύο κομματιών του Πειραιά και αφετέρου για την επέκταση του μετρό και του τραμ. Τέλος σύμφωνα με τον Δήμαρχο του Πειραιά προτείνεται η δημιουργία πεζόδρομου και ποδηλατοδρόμου κατά μήκος των γραμμών του ΟΣΕ.

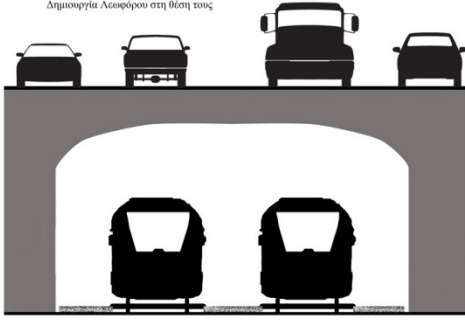
Εμείς συμφωνούμε και υιοθετούμε τις παραπάνω δεσμεύσεις για την κυκλοφορία με εξαίρεση την δημιουργία κύριου οδικού άξονα πάνω από το υπογειοποιημένο σημείο του τρένου. Παρότι ένα τέτοιο έργο θα βοηθούσε στην πρόσβαση από τις γύρω περιοχές και την σύνδεση με την Αθήνα, θα χώριζε τον ίδιο Πειραιά σε δύο τμήματα όπως και κάνουν ήδη οι γραμμές του τρένου στα σημείο αυτό.

Η ανάδειξη του πολιτισμού, του θαλάσσιου μετώπου και του αττικού τοπίου αποτελεί προτεραιότητα για το ΡΣΑ του 2021. Ο Πειραιάς ως συζυγές μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας ενδείκνυται να γίνει αναπτυξιακός πόλος με έμφαση στον πολιτισμό.

Για να γίνει αυτό είναι αναγκαία η παρέμβαση και πολεοδομικής αναβάθμισης στο λιμενικό και εμπορικό κέντρο του Πειραιά. Επίσης προτείνεται η αστική αναζωογόνηση της πόλης με ανακύκλωση του αποθέματος της πόλης σε γη και οικοδομή και η απομάκρυνση ασύμβατων δραστηριοτήτων από την ακτή προς ενίσχυση του δημόσιου της χαρακτήρα.

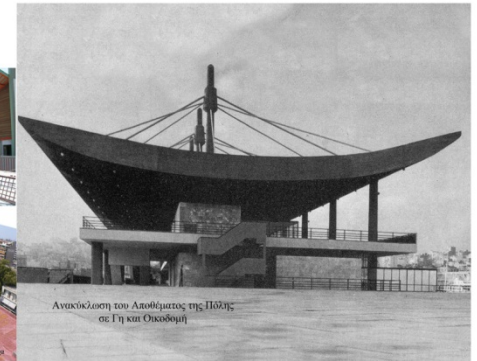
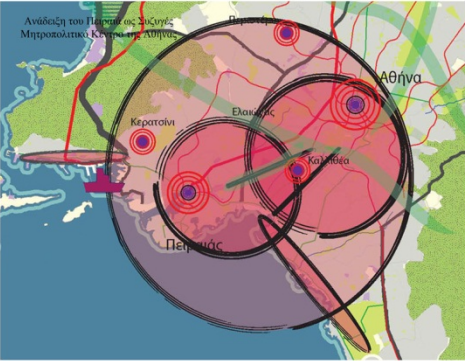
Όσον αφορά την ανάδειξη των αρχαιολογικών χώρων που (θεωρητικά) θα υλοποιηθούν υπάρχει πρόταση για την ανάδειξη του Αστικού Πυλώνα και της Διαμέσου Πύλης από τον Β. Γκανιάτσα. Για την ανάδειξη της Ηετιώνιας Ακτής (masterplan διαγωνισμού) υπάρχει πρόταση για υπόγεια σύνδεση Ηετιώνιας ακτής και ακτής Λέοντος την οποία εμείς θεωρούμε υπερβολική, δαπανηρή και άνευ ουσίας. Επίσης είμαστε αντίθετοι και με τη μεταφορά του αρχαιολογικού μουσείου Πειραιά καθώς η σημερινή του θέση δίπλα στον αρχαιολογικό χώρο του θεάτρου της Ζέας, στην αρχαιολογική υπηρεσία και στο εργαστήριο συντήρησης-αποκατάστασης είναι πολύ καλή μετά και από την ανάδειξη του θεάτρου της Ζέας (ο αντιπεριφερειάρχης Πειραιώς θα διαθέσει μέσω προγραμματικής σύμβασης €100.000 για την ανάδειξη του).

Υπογειοποίηση Γραμμών Ηλεκτρικού και Δημιουργία Λαοφόρου στη θέση τους



Επίδειξη Λαοφόρου Μονοφόρουμ στην Γραμμή

Ενίσχυση Βιώσιμης Κινητικότητας



Κατευθύνσεις στη βάση της Αξιολόγησης

1. Αξιολόγηση χρήσεων γης σε σχέση με τους αρχαιολογικούς χώρους

2. Αξιολόγηση κτιριακού δυναμικού επιλεγμένων ενοτήτων βάσει της καταγραφής κτιρίων

Οι επικρατούσες χρήσεις γης στα οικοδομικά τετράγωνα αξιολογούνται γενικά ως συμβατές με τους αρχαιολογικούς χώρους (πρόκειται για γενική κατοικία και εστίαση/αναψυχή). Εξαίρεση αποτελεί η σχολή ναυτικών δοκίμων η οποία αποκλείει την πρόσβαση στον τάφο του Θεμιστοκλή και σε τμήμα των τειχών του Πειραιά. Επίσης, τα απομεινάρια του ναού της Μουνιχίας Αρτέμιδος βρίσκονται εντός ιδιωτικού κήπου του ΝΟΕ οπότε δεν υπάρχει πρόσβαση.

Χαρακτηριστικό είναι ότι η διατήρηση συνόλων - δηλαδή ενοτήτων που αποτελούνται όχι μόνον από αξιόλογα αλλά και μέτρια ή και ουδέτερα οικοδομήματα (αρμονικού όγκου ως προς τα υπόλοιπα) - δημιουργεί ένα είδος ελεγχόμενης ποιότητας ως προς την περιβαλλοντική άποψη. Και αυτό κατά κανόνα αναγνωρίζεται ως αποτελεσματική πρακτική στην πολεοδομική προστασία, δηλαδή επιδιώκεται η κήρυξη ενοτήτων και όχι μεμονωμένων κτιρίων. Επιπλέον έχει θεσμοθετηθεί η κήρυξη ως ελεγχόμενου του περιβάλλοντος χώρου των διατηρητέων μνημείων (Μάνος Μπίρης, Κριτική Αξιολόγηση των Μνημείων).

Τετράγωνα Ρωμαϊκού Πειραιά

1. Άμεση γειτνίαση του αρχαιολογικού τοπίου- Αξιολόγηση

Το πρώτο βρίσκεται πάνω στον κεντρικό της Ηρώων Πολυτεχνείου και δύναται να λειτουργήσει ως χώρος στάσης. Οι γειτονικοί χώροι χωρίς χρήση επί της Σκουζέ μπορούν να λειτουργήσουν ως λιανικό εμπόριο ή εστίαση αναψυχή. Εκατέρωθεν του αρχαιολογικού χώρου βρίσκονται ένα μικρό γήπεδο μπάσκετ και ένας μικρός διαμορφωμένος υπαίθριος χώρος.

Το δεύτερο τετράγωνο του Ρωμαϊκού Πειραιά εφάπτεται με την πλατεία Τερψιθέας οπότε δύναται να λειτουργήσει ως συνέχεια της. Γύρω από το τετράγωνο βρίσκονται κάποια μαγαζιά τα οποία εξυπηρετούν τη γειτονιά και γραφεία (προς την Ηρώων Πολυτεχνείου). Από την πλευρά του αρχαιολογικού χώρου βέβαια είναι κυρίως οι είσοδοι των κατοικιών των ορόφων και όχι των γραφείων. Επίσης υπάρχει και η εκκλησία των ευαγγελιστών. Δε συνάδουν με τον αρχαιολογικό χώρο ως χρήση οι εγκαταστάσεις της ΔΕΗ. Η πεζοδρόμηση της Καραϊσκού που συνεχίζει από τη Σωτήρος (στο κομμένο κομμάτι όπου υπάρχει λιανικό εμπόριο αλλά κυρίως εστίαση) επιτρέπει την αναβάθμιση της περιοχής η οποία γειτνιάζει με την πλατεία του δημαρχείου όπου λόγω της εξαιρετικής ποικιλομορφίας των χρήσεων και των υπό κατασκευή σταθμών μετρό υπάρχει τεράστια πληθυσμιακή πυκνότητα. Οπότε ο χώρος που θα απελευθερωθεί από τη ΔΕΗ μπορεί να γίνει χώρος εστίασης/αναψυχής ή λιανικού εμπορίου που εξυπηρετούν κανονικά τη γειτονιά αλλά και ενδεχομένως τους επισκέπτες. Αξίζει να σημειωθεί ότι τέτοιες χρήσεις υπάρχουν σε όλο το μήκος της Καραϊσκού που επιλέγουμε να πεζοδρομήσουμε.

2. Η αρχιτεκτονική Πρόταση

Η πρόταση μας είναι ένας περίπατος που συνεχίζει την πλατεία στη μια περίπτωση και μια στάση-διακοπή στην άλλη. Οι διαδρομές οργανώνουν δίκτυα-ενότητες που αφήνουν τον παρατηρητή να κατανοήσει τις οικιστικές ενότητες του οικοδομικού τετραγώνου αφού τις διαφοροποιούν και τις οργανώνουν

Αρχαίο θέατρο Ζέας

1. Άμεση γειτνίαση του αρχαιολογικού τοπίου- Αξιολόγηση

Γενικά οι Πειραιώτες το γνωρίζουν μόνο ως υπαίθριο χώρο του μουσείου και όχι ως αρχαίο θέατρο. Στο θέατρο εφάπτεται το μουσείο του οποίου το περίεργο σχήμα εικάζουμε ότι δημιουργήθηκε ούτως ώστε οι γωνίες του κτιρίου να ακουμπούν το κοίλον του θεάτρου οπότε το μουσείο να έχει τη μεγαλύτερη δυνατή επιφάνεια. Τα κτίρια δίπλα στο μουσείο ανήκουν στην ΚΣΤ εφορία αρχαιοτήτων και είναι γραφεία, αποθήκες για αρχαιολογικά ευρήματα και χώρος αποκατάστασης δηλαδή χρήσεις που συνάδουν άμεσα με τον αρχαιολογικό χώρο. Υπάρχουν χώροι χωρίς χρήση επί της Καραϊσκού οι οποίοι μπορούν να αποκτήσουν χρήσεις εστίασης-αναψυχής ή λιανικού εμπορίου ενισχύοντας το χαρακτήρα περιπάτου στην πεζοδρομημένη οδό. Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι η ελληνογαλλική σχολή του Αγίου Παύλου είναι ακριβώς απέναντι από το μουσείο οπότε οι νέες πεζοδρομήσεις (και οι χρήσεις τους) μπορούν να αποκτήσουν ζωή, αφού εκτός των άλλων συνδέουν και τα σημεία από όπου οι μαθητές (των γειτονικών δήμων του Πειραιά) έρχονται στο σχολείο τους.

2. Αρχιτεκτονική πρόταση

Κατά τις υφιστάμενες αρχές (Χάρτης Βενετίας, διακηρύξεις Άμστερνταμ και Γρανάδας, κλπ) εκτιμάται ως θετική η ένταξη των μνημείων σε θεμιτές χρήσεις και κατά τεκμήριο η συνέχιση της παλιάς χρήσης είναι η καλύτερη επιλογή (εφόσον είναι δυνατό) διότι εμπλουτίζει και κατοχυρώνει την ιστορική αξία του αρχιτεκτονήματος. Συνεπώς, θεμιτό είναι μέσω κατάλληλων επεμβάσεων να ξαναλειτουργήσει το αρχιτεκτόνημα ως θέατρο.

Σκευοθήκη του Φίλωνος

1. Άμεση γειτνίαση του αρχαιολογικού τοπίου - Αξιολόγηση

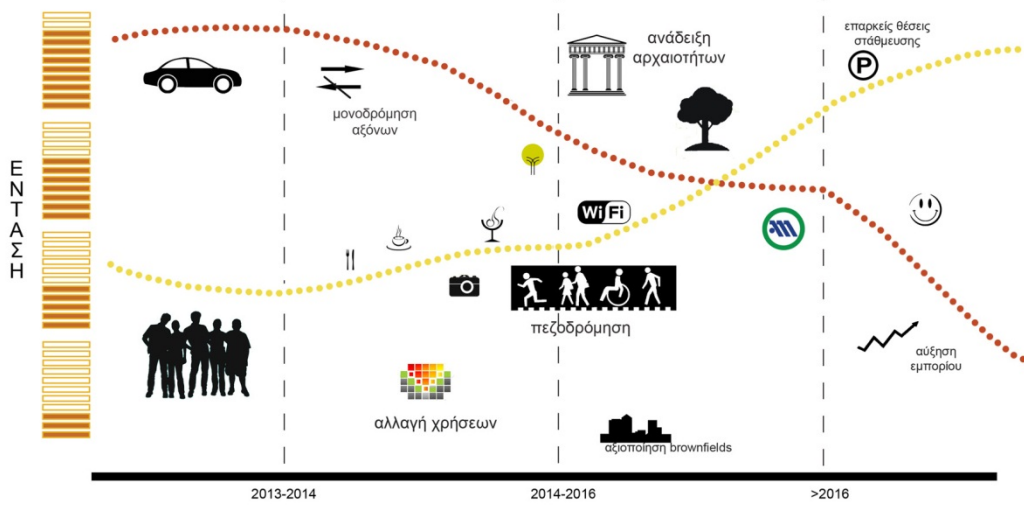
Το σημείο της σκευοθήκης που είναι ορατό βρίσκεται επί της οδού Κουντουριώτου βρίσκεται σε ένα ενδιαφέρον σημείο της πόλης όπου υπάρχουν μαράκια και μαγαζιά λιανικού εμπορίου (που έλκουν κόσμο και από τους γειτονικούς δήμους του Πειραιά). Σε κάποια ισόγεια της οδού υπάρχουν ισόγειοι χώροι στάθμευσης, χρήση που δε συνάδει με την πεζοδρόμηση και τους αρχαιολογικούς χώρους και θα πρέπει να αλλάξει σε εστίαση αναψυχής. Απαλλοτρίωση ισογείων παρκινγκ γιατί από κάτω πιθανώς να υπάρχουν τμήματα της σκευοθήκης του Φίλωνος.

Στο σημείο που είναι κάτω από τη 2ας Μεραρχίας υπάρχουν αξιόλογα κτίρια και νεοκλασικά. Υπάρχουν επίσης χρήσεις εστίασης/αναψυχής και είναι πολύ κοντά στον περίπατο της Ζέας.

2. Αρχιτεκτονική Πρόταση

Υπόγεια διάβαση που απελευθερώνει το ανεσκαμμένο τμήμα του αρχαιολογικού χώρου και συνδέει τους πεζόδρομους.

Στα σημεία όπου δεν έχουμε κάποια χρήση ή έχουμε αποθήκες όπως στο 2^ο τετράγωνο του Ρωμαϊκού Πειραιά προτείνουμε χρήσεις αναψυχής, στάσεις ενημέρωσης για τους επισκέπτες όσον αφορά τα αρχαιολογικά τοπία, χώρους συντήρησης των αρχαιολογικών ερειπίων, καταστήματα που προσφέρουν τουριστικά είδη, τα οποία όλα θα μπορούν να έχουν και εκπαιδευτικό χαρακτήρα.



Έρευνα και Μελέτη Σύμφωνα με τις Αρχές Παρέμβασης του Προγράμματος APPEAR.



Οι πόλεις είναι το θέατρο της ανθρώπινης δραστηριότητας που διαρκώς οικοδομεί, καταστρέφεται και επανοικοδομεί νέα αστικά τοπία. Τα αρχαιολογικά κατάλοιπα που αποκαλύπτονται κατά τη διάρκεια αυτής της διαδικασίας, αντιπροσωπεύουν έναν από το ευθέτατο μάρτυρα σε αυτήν τη διαρκώς *εναλλασσόμενη* συλλογική ζωή. Η ανακάλυψη του αρχαιολογικού χώρου δοκιμάζει τη χρονολογική και λειτουργική σφαιριότητα του αστικού ιστού. Η πόλη ζυγναισείζα το παρελθόν της και η μορφολογία της περιβάλλουσας περιοχής δε συμβαδίζει με τα αρχαία. Για να βεβαιωθεί η αρμονική συνύπαρξη με το περιβάλλον είναι σημαντικό να ορίσουμε τη σχέση του αρχαιολογικού χώρου με τον άμεσο περίγυρό του, την κοινική περιοχή, την πόλη και τις λειτουργίες που θα του ζητηθούν να εκπληρώσει.

1. Κατανόηση- Αντίληψη του αρχαιολογικού χώρου

- Χρονολογία ερειπίων, κάτοικοι και χρήστες, κενά στις ήδη υπάρχουσες γνώσεις μας.

- Χαρακτηριστικά προς αναγνώριση:

- τύπος ερειπίων (χαρακτηριστικός ή μη)
- σύνδεση με γεγονότα ιδιαίτερης σημασίας
- σύνδεση με ευρύτερα ιστορικά γεγονότα ή περιόδους
- ενδεχόμενη συμβολική αξία του αξιοθέτου για την κοινότητα στην οποία βρίσκεται.

2. Κατανόηση της κατάστασης συντήρησης των ερειπίων και του γύρω χώρου

- Αντίληψη δυνατότητας έκθεσης του αξιοθέτου στο κοινό, βασισμένη στις παλιές και νέες πληροφορίες

3. Ανάλυση του αστικού και αρχιτεκτονικού περιεχομένου

- Η επέμβαση σε αρχαιολογικούς χώρους, σε μια μεγάλη τουριστική περιοχή, εμπλουτίζει συχνά την ήδη υπάρχουσα πολιτισμική συμβολή του τόπου, και αποτελεί ένα λογικό βήμα στην εξέλιξη της αστικής κληρονομιάς.

- Σημεία κλειδιά: γενική εκτίμηση της αστικής και αρχιτεκτονικής ολοκλήρωσης στα ερείπια με στόχο τη δημιουργία ενός γενικού σχεδιαγράμματος των χαρακτηριστικών του αξιοθέτου, του περιεχομένου του και του τρόπου σύνδεσής τους.

- Επίπεδα εξέτασης:

- Η πόλη και τα περίχωρα
- Η τοπικότητα
- Η άμεση γειτνίαση του αρχαιολογικού τοπίου

- Φύση επίδρασης του αρχαιολογικού τοπίου στην πόλη

- Τοποθεσία του αρχαιολογικού τοπίου και χρήση της γύρω περιοχής
 - απόσταση ερειπίων από το ιστορικό κέντρο της πόλης
 - χρήσεις και λειτουργίες γειτονικών περιοχών
 - συμβατότητα των τελευταίων με μια πολιτισμική επέμβαση.

ii. Σχέση ερειπίων με υπάρχον ή υπό κατασκευή κτίρια, μετά από ενδεχόμενη ενσωμάτωσή τους

- λειτουργικοί και δομικοί περιορισμοί του κτηρίου
- χρήσεις και λειτουργίες του
- δυνατότητα συμβάδισής με μια πολιτισμική επέμβαση

iii. Πρόσβαση και τρόπος διέλευσης στην εγγύς περιοχή:

- σημεία πρόσβασης και χαρακτηριστικά τους
- μέσα πρόσβασης στην περιοχή
- δυσκολία επισκεπτών

iv. Ορατότητα ερειπίων

- σημεία για την περιοχή
- ενδεχόμενος χαρακτηρισμός τους ως τοπόσημο, σημεία αναφοράς

v. Επίρροη αρχαιολογικού τοπίου στην ευρύτερη περιοχή

- επίρροη στην αστική ενότητα και αρμονία
- τρόπος επίρροης
- κατάλληλότητα γύρω περιοχής για την ενσωμάτωση των ερειπίων

- Περιγραφή της πόλης στην οποία υπάρχει ο αρχαιολογικός χώρος

- αναγνώριση του χωματινού της περιοχής (κέντρο πόλης/περίχωρα, δραστηριότητες, σύνδεση αρχαιολογικού τοπίου με άλλα σημεία ενδιαφέροντος/πολιτισμικής κληρονομιάς)
- σχετικές με το αξιοθέατο γνώσεις και τις δυνατότητές του σε σχέση με τα υπάρχοντα κτίρια ή κτήρια/κατασκευές στα οποία ενσωματώνεται

- Αναγνώριση της θέσης του αρχαιολογικού τοπίου σε σχέση με τους δημόσιους χώρους (κάτω από κτίρια, κάτω από δημόσιο χώρο, επίδραση σε πεζοδρόμους, κυκλοφορία, συγκοινωνίες, αστικό τοπίο γενικότερα)

- Μέθοδοι:

- Παρατήρηση
- Συνέντευξη

4. Κατανόηση του κοινωνικού, πολιτισμικού, πολιτικού και οικονομικού περιεχομένου:

- σημασία ιστορίας, κληρονομιάς, πολιτισμού για την γύρω και ευρύτερη περιοχή

- δυνατότητες ανάπτυξης

- σχέδιο πόλης σχετικά με τον πολιτισμικό τουρισμό

- συμβατότητα κοινωνικής σύστασης με τη συντήρηση αρχαιολογικών τοπίων και την έκθεσή τους στο κοινό

- συμβολική ή μη σημασία του αρχαιολογικού τοπίου για τους κατοίκους της περιοχής

- αναγνώριση της αξίας της περιοχής:

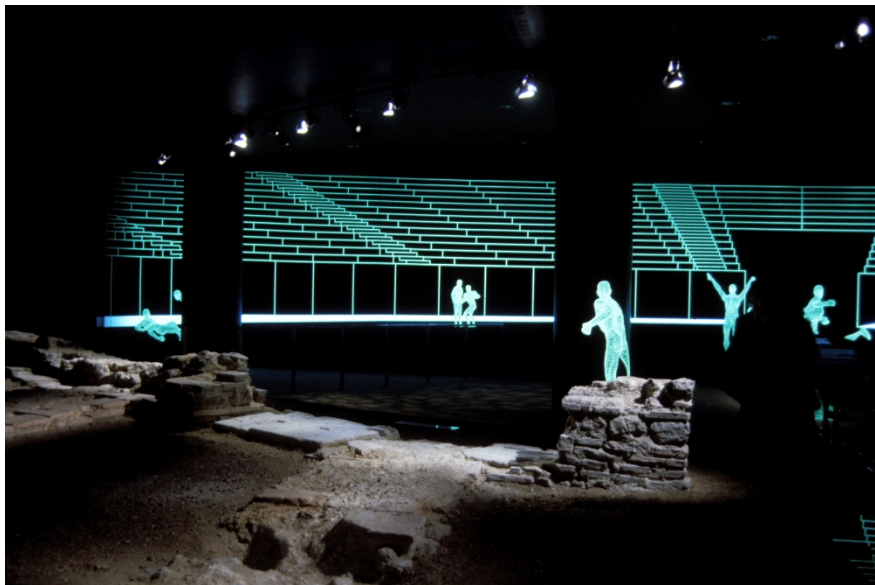
- ιστορικές, επιστημονικές, αισθητικές, κοινωνικές, συμβολικές, οικονομικές και εκπαιδευτικές αξίες
- από ποιους και γιατί

5. Αντίληψη των δυνατοτήτων για τη διαχείριση της διέλευσης των επισκεπτών

- τύπος επισκεπτών/θεατών

- αντιλήψεις για την περιοχή, ανοχτοί χώροι, θέσεις, συνδέσεις, στοιχεία, ανάλογα με τον τρόπο πρόσβασης και διέλευσης του εκάστοτε επισκέπτη

- τρόπος συμπεριφοράς στο αξιοθέατο και τον περιβάλλοντα χώρο σε σχέση με τον αριθμό επισκεπτών

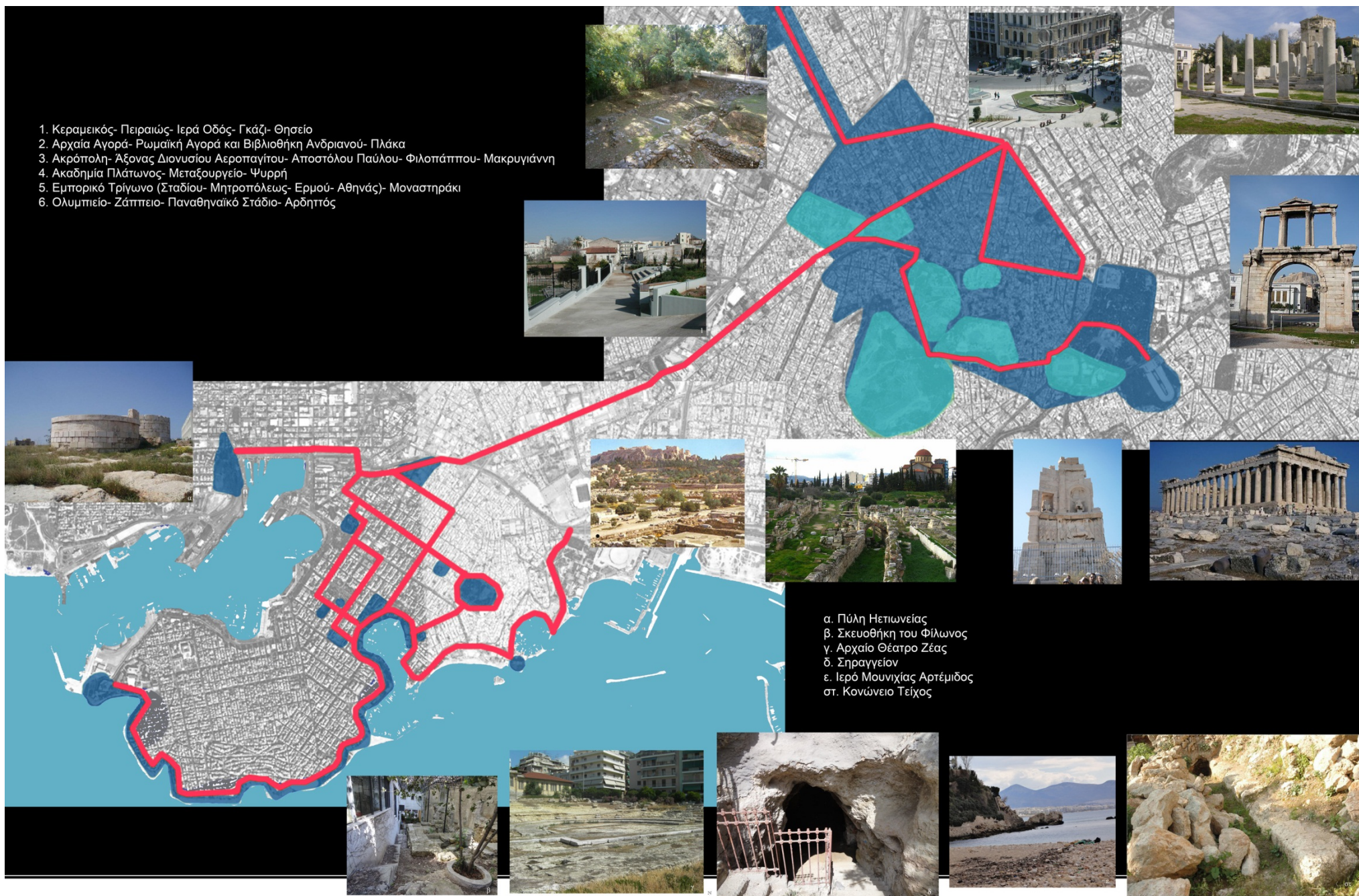


Γενικές Κατευθύνσεις

Πρόταση ενδεχόμενης ενοποίησης με τους αρχαιολογικούς χώρους της Αθήνας

Μπορεί να γίνει μέσω της οδού Πειραιώς μετά από μια εκτεταμένη ανάπλαση στο σύνολο της οδού. Η προσέγγιση της οδού Πειραιώς ως μια περίπτωση παρέμβασης στις περιοχές της εγκαταλελειμμένης- αλλά και ιστορικής- βιομηχανίας της Αθήνας αναδεικνύει τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και ζητήματα αλλά και τον μέχρι σήμερα τρόπο αντιμετώπισης τους. Έχοντας σαν βασικό στόχο τη προστασία και τη ρύθμιση σε μια περιοχή με σημαντικό ιστορικό κτιριακό απόθεμα, αλλά και προοπτικές για το επαναπροσδιορισμό των βασικών της λειτουργιών και την ανατροπή της σημερινής υποβάθμισης, η ανάπλαση αφορά ένα σύνολο υπόπεριοχών. (ΥΠΕΚΑ, 2011) Ανάδειξη της ιστορικής ταυτότητας της οδού Πειραιώς και καθιέρωση της ως υπερτοπικό πόλο με νέες χρήσεις πολιτιστικές, αναψυχής, εκπαίδευσης, παραγωγικές, πρασίνου κλπ. Αναγνώριση της αρχιτεκτονικής της φυσιογνωμίας και αισθητική αναβάθμισή της με την αποκατάσταση, προστασία και αξιοποίηση του κτιριακού πλούτου της περιοχής. Για την επίτευξη των παραπάνω στόχων, τα κυριότερα μέτρα αφορούσαν το χαρακτηρισμό της ως «παραδοσιακό ιστορικό τμήμα» της πόλης και τον καθορισμό ειδικής ζώνης προστασίας, προχωρώντας παράλληλα σε ρύθμιση των χρήσεων γης ώστε να εξασφαλιστούν οι επιθυμητές νέες χρήσεις. Επιπλέον, ο καθορισμός ειδικών όρων και περιορισμών για τη δόμηση και την αισθητική αναβάθμιση της περιοχής, στόχο είχε την διατήρηση των παλιών κτιριακών όγκων αλλά και την καθιέρωση ενός ειδικού πλαισίου για παρεμβάσεις που θα συντελέσουν στην αισθητική αναβάθμιση της οδού. Σε σχέση με τα αξιόλογα κτιριακά κελύφη και σύνολα, προτάθηκε η επανάχρησή τους για αναψυχή και πολιτισμό προχωρώντας μάλιστα σε έναν εκτεταμένο χαρακτηρισμό διατηρητέων κτιρίων με σχετικό διάταγμα ΦΕΚ

1. Κεραμεικός- Πειραιώς- Ιερά Οδός- Γκάζι- Θησείο
2. Αρχαία Αγορά- Ρωμαϊκή Αγορά και Βιβλιοθήκη Ανδριανού- Πλάκα
3. Ακρόπολη- Άξονας Διονυσίου Αεροναγίτου- Αποστόλου Παύλου- Φιλοπάππου- Μακρυγιάννη
4. Ακαδημία Πλάτωνος- Μεταξουργείο- Ψυρρή
5. Εμπορικό Τρίγωνο (Σταδίου- Μητροπόλεως- Ερμού- Αθηνάς)- Μοναστηράκι
6. Ολυμπείο- Ζάππειο- Παναθηναϊκό Στάδιο- Αρδηττός



- α. Πύλη Ηετωνείας
- β. Σκευοθήκη του Φίλωνος
- γ. Αρχαίο Θέατρο Ζέας
- δ. Σηραγγείον
- ε. Ιερό Μουνηχίας Αρτέμιδος
- στ. Κωνώνειο Τείχος

Μνήμες του Επινείου

Υπεύθυνοι Καθηγητές: Αυγερινού Κολώνια Σοφία
Σεβαστάκης Δημήτρης
Σπουδαστική Ομάδα: Βανδóρος Νίκος
Πρασίνου Μαρία

Ενοποίηση με τους Αρχαιολογικούς Χώρους της Αθήνας

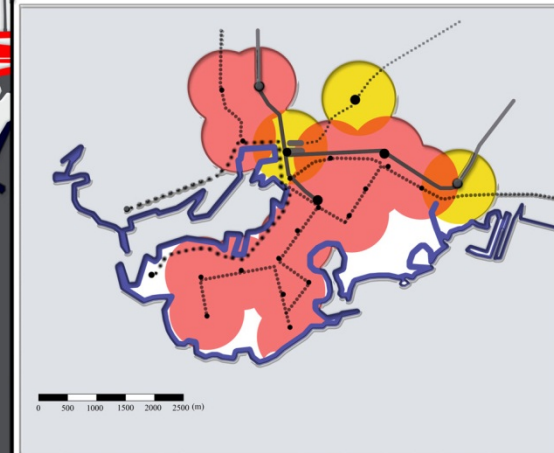


0 100 200 300 400 500 (m)

Πρόταση Νέας Κυκλοφορίας και Επέκτασης δικτύου Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (1:5000)

Σύμφωνα με το συγκοινωνιολόγο και καθηγητή του ΕΜΠ Δημήτρη Τσαμπούλα είναι δύσκολο να βελτιωθεί η κατάσταση του οδικού δικτύου καθώς δεν υπάρχει χώρος για να μεγαλώσουν οι δρόμοι. Αυτό που μπορεί να γίνει είναι η επέκταση του δικτύου του μετρό (το τραμ δε βοηθά ιδιαίτερα καθώς τρώει μια λωρίδα από τα αυτοκίνητα).

Με σκοπό την αύξηση της μέσης ταχύτητας ΙΧ από 8 σε 16 Km/h (όπως επιδιώκει το υπουργείο) μονοδρομούμε τους κύριους οδικούς άξονες του Πειραιά. Ειδικότερα η Ηρώων Πολυτεχνείου (που ξεκινά σαν 34ου Συντάγματος) μονοδρομείται ως την πλατεία Τερψιθέας και λειτουργεί σαν είσοδος για τα ΙΧ που έρχονται από την Ποσειδώνος. Αντίστοιχα, σαν έξοδος από την πόλη για αυτούς που έρχονται από την πόλη λειτουργεί η Λαμπράκη. Για να λειτουργεί αυτό το δίκτυο οι οδοί Βασιλέως Γεωργίου και Βενιζέλου γίνονται κάθοδοι προς το λιμάνι και η 2ας Μεραρχίας άνοδος. Επιπλέον προτείνουμε τη μονοδρόμηση της Ακτής Θεμιστοκλέους καθώς το μήκος του οδοστρώματος αδυνατεί να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις δρόμου διπλής κατεύθυνσης από όπου περνάει και λεωφορείο. Το τελευταίο μας επιτρέπει την αύξηση του περιορισμένου στην περιοχή αυτή πεζοδρομίου αλλά και την περαιτέρω ανάδειξη και εκσκαφή του τείχους του Θεμιστοκλή υιοθετούμε τις προτάσεις για επέκταση του δικτύου μέσω σταθερής τροχιάς, υπογειοποίησης των γραμμών και δημιουργία στάσης Κεράνη του ηλεκτρικού. Δεν υιοθετούμε την πρόταση δημιουργίας κύριας οδικής αρτηρίας πάνω από τις υπογειοποιημένες γραμμές του ηλεκτρικού καθώς κάτι τέτοιο θα διχάσει περεταίρω την πόλη, θα υποβαθμίσει τους κοντινούς αρχαιολογικούς χώρους και θα καταστρέψει την κλίμακα της πόλης.



Χάρτης Νέων Χρήσεων Γης (1:5000)

Προτείνουμε την μεταφορά σχολής ναυτικών δοκίμων ώστε να είναι προσβάσιμος στο κοινό ο τάφος του Θεμιστοκλή και το τμήμα των τειχών που βρίσκεται εντός της απομάκρυνση ιδιωτικού χώρου στάθμευσης μελών του Ναυτικού Ομίλου Ελλάδος ώστε να είναι πιο εύκολη η πρόσβαση στο Ναό της Μουνηχίας Αρτέμιδος και ενδεχομένως η “αναδιάταξη” των λειτουργιών του ώστε να συμβαδίζουν καλύτερα με την πεζοδρόμηση (πχ αλλαγή θέσης αναψυκτηρίου). Επίσης προτείνουμε την αξιοποίηση των εργοστασίων Ρετσίνα, ΟΣΕ, Βασιλειάδη (ΚΥΔΕΠ) στα πρότυπα του πάρκου Δηλαβέρη και τη δημιουργία Μουσείου Σιδηροδρόμων.



Υπόμνημα

- Χρήσεις που διατηρούνται
- Χρήσεις Πολιτισμού
- Λιανικό Εμπόριο - Εστίαση - Αναμνηχική

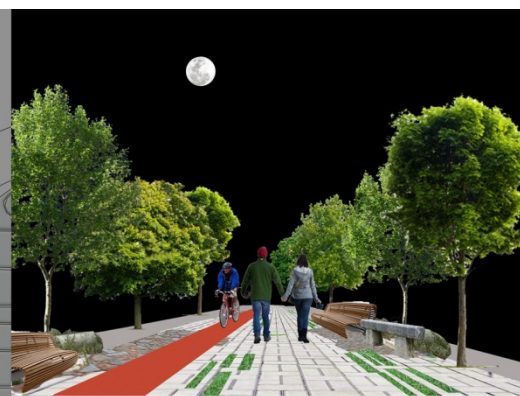
0 20 40 60 80 100 (m)



Πρόταση Δικτύου Πεζοδρόμησης (1:5000)

Πρόκειται για μια διαδρομή δίπλα στις φρενήρεις αρτηρίες της πόλης η οποία όμως έχει ως σκοπό όχι μόνο την ενοποίηση και τη (θεματική) ανάδειξη της ιστορίας του Πειραιά αλλά και ένα νέο βιωματικό τρόπο αντίληψης της πόλης ως ένα τουριστικό ή ηδονοβλεπτικό αξιοθέατο. Το δίκτυο πεζοδρόμησης επιδιώκει να επιτύχει τον (πολυσυζητημένο) στόχο της ενοποίησης των αρχαιολογικών χώρων του Πειραιά. Βασικό κριτήριο της χάραξης του (εκτός από τη χωροθέτηση και δυνατότητα ανάδειξης των αρχαιολογικών χώρων) είναι τα διάφορα σημεία ενδιαφέροντος, οι χώροι πρασίνου και τα σημεία όπου υπάρχει έντονη δραστηριότητα ή κινητικότητα (όπως οι μελλοντικές στάσεις μετρό). Πράγματι, η επιλογή των δρόμων προς πεζοδρόμηση σχετίζεται άμεσα με τις επιλογές των ανθρώπων που ζούνε, εργάζονται, σπουδάζουν ή έρχονται για αναψυχή στον Πειραιά, εγκιβωτίζοντας έτσι όλες τις σημαντικές δραστηριότητες της πόλης.

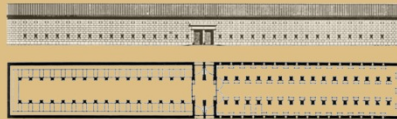






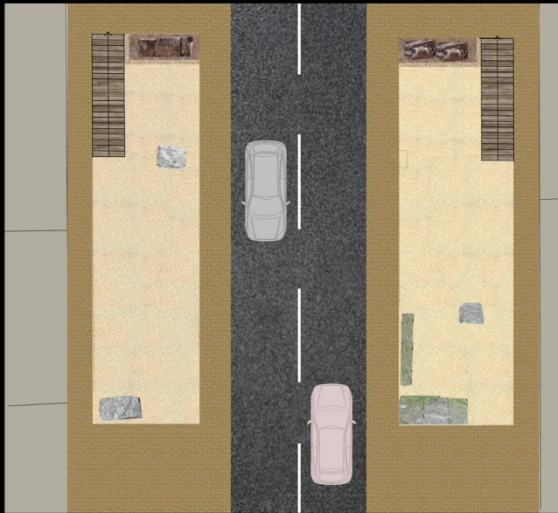
ΣΚΕΥΟΘΗΚΗ ΤΟΥ ΦΙΛΩΝΟΣ

Η κατασκευή της Σκευοθήκης του Φίλωνος ξεκίνησε το 346 π.Χ. Οι εργασίες της οικοδόμησής σταμάτησαν λίγο πριν από τη σύγκρουση με το Φίλιππο στη Χαλκίδα και συνεχίστηκαν με τη φροντίδα του Αντικόσμου λίγο μετά το 338 π.Χ. Πελοπόννητος το 330 ή το 329 π.Χ. Οι διαστάσεις του οικοδομήματος με βάση τη σχετική εστραση που έχει φέρει στο φως ήταν: Πλάτος 55 πόδια, Μήκος 4 Πόδια, ύψος 400 πόδια. τα αρχαιολογικά κατάλοιπα του κτηρίου που επέτρεψαν την αποκατάσταση της κάτοχης όδων διαστάσεις 18x13 μ., σε απόλυτη ορθογώνια με την εστραση. Η απόφαση για το χέσιμο της στέγης του Φίλωνος πάρθηκε λίγο μετά την κατάρτιση της Ολοθυσίας από το Φίλιππο, εν όψει του πολέμου με τους Μακεδόνες, ο οποίος συνάντησε ανατορικούς. Η μονιμική αυτή λίθινη σκευοθήκη οριόλα το όνομά της στον αρχαιολογικό Φίλωνος Εξαρτάσθου από την Ελκυσία, γεγονός που αναφέρεται στην μαρμαροθήκη στήλη που βρέθηκε το 1982 στην Πικραία στη βόρεια πλευρά του λιμανιού της Ζέας, στην αρχή της σπηραίας προς το λόφο του Προφήτη Ηλία, όπου και σηματοδοτεί στο τοπογραφικό σχέδιο του Παράκα και η οδός Λίλωνος. Παρά το γεγονός ότι βρέθηκαν τα θεμέλια του κτηρίου, χρήση στην εστραση μπορεί να ανακατασταθεί με ακρίβεια ολόκληρο το κτήριο. Με βάση την μαρμαροθήκη εστραση, η Σκευοθήκη θα οικοδομούνταν "en Zéas", πίσω από τους ναούς, αρχίζοντας με τον πρόσωπο της παρυψής του λιμανιού, προς τη μέση της αγοράς. Για τη θεμελίωση του κτηρίου, ο φυσικός βόρριος διαμορφώθηκε επίπεδος και ορθογώνιας σε βάθος τριών ποδών από το υψηλότερο σημείο του γέρου, ενώ οι τοιχοματικές διαφορές εξομαλύνθηκαν με την κατασκευή θεμελιώσεων μεγαλύτερου ύψους.



Το κτήριο της Σκευοθήκης προοριζόταν για τη φύλαξη των ελκυσμάτων των πλοίων που έλκυνον στην Ζέα, όπως για τα ιστία, τα προμήθεια, και γενικά τα χονδρά και τα λεπτότερα σκευά των ιστίων. Τα κοινά κοινά των ιστίων, τα ιστία των σφύλων και οι ιστία που αφαιρούνταν κατά την ανέλιξη των πλοίων, φυλάσσονταν επίσης στους ναούς, όπως το συγκεκριμένο. Η εν λόγω εστραση μάλιστα αναφέρεται και στην ύπαρξη δεύτερου κώδου και στα κλειστά κλίτη του κτηρίου με διαμόρφωση ρωσών σε δύο σειράς, παράλληλα με κατασκευή κλιμακωών προβάσεις στα ρωσά αυτά. Η εστραση μάλιστα επίσης και για 134 κλίτη για τη φύλαξη των ιστίων και των λοιπών υφαντικών υφασμάτων πλοίων. Ο αριθμός αυτός αντιστοιχεί στα πολεμικά πλοία που κατασκευάζονταν στην Αθήνα το διάστημα 357-6-325/6 π.Χ. Η μεγάλη αυτή λιθόκτιστη σκευοθήκη θα πρέπει να χρησιμοποιεί όχι μόνο για τη σκευή των 196 πλοίων της Ζέας, αλλά και ως αποθήκη υφαντικών υφασμάτων για την αντικατάσταση των πλοίων, φέρωντων ελκυσμάτων των πλοίων. Με τηρήση για παράδειγμα, στις 170 κοινά και φυσικά αυτά τα οποία θα αχρηστεύονταν δεν θα μπορούσαν να παραγγείλθουν τη στιγμή που θα χρειαζόνταν, αλλά θα έπρεπε να υπάρχουν αποθηκευμένα σε μία ανάλογη απόθεση. Μια απόθεση υφασμάτων θα έπρεπε να είναι στη διάθεση των τραπεζοφών με ένα απόθεμα καινούριων κοστών, κριών και σκευών των ιστίων, σφύλων, αρχών, κοτών, "κλωμακίων" και κλωμακίων φραγμάτων των πλοίων. Έτσι, όταν έλκυνον μια καινούρια φήρη, ή μάλιστα "τοβόλαστος" μια πάλαι, οι τραπεζοφών θα παραλαμβάνον από τη σκευοθήκη τα κατάλληλα ελκυσματα του πλοίου. Το μεγαλύτερο από κτήριο σκευοθήκης σκέπτιμο τόσο μεγάλο, ώστε να λειτουργήσει ως σπήλιος της νομιστικής κυκλοφορίας της Αθήνας, όπως ένα από τα ευρισκόμενα θρησκεία οικοδομήματά της.

Προτάσεις- Παρεμβάσεις στους επιλεγμένους αρχαιολογικούς χώρους και στο άμεσο περιβάλλον τους (1:500)



Μνήμες του Επικλείου

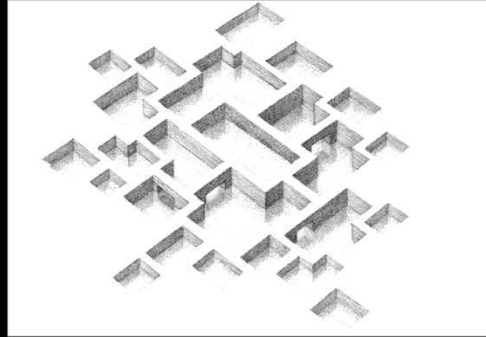
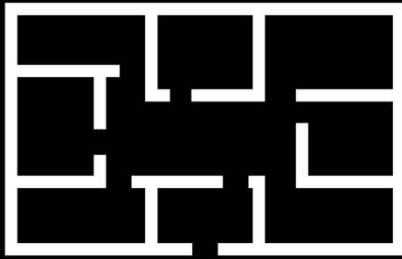
Υπεύθυνοι Καθηγητές: Ανθρησκού Κολώνια Σοφία
Σεβαστάκης Δημήτρης

Σπουδαστική Ομάδα: Βανδύρας Νίκος
Πρασίνου Μαρία

Σκευοθήκη του Φίλωνος

Αρχαίο Θέατρο Ζέας





Ελαφριά Κλίση Αρχαίου
Ιπποδάμειου σε σχέση με το
Σύγχρονο

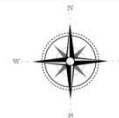
Διατήρηση
Αυτοριούς
Χλωρίδας

Ενότητα
Κτηριακού
Όγκου

Ενότητα Κτηριακού Όγκου

Ενότητα Κτηριακού Όγκου

Ενότητα Κτηριακού
Όγκου



Βιβλιογραφία

Πολεοδομικός Σχεδιασμός-Για μια Βιώσιμη Ανάπτυξη του Αστικού Χώρου, Αθανάσιος Ι. Αραβαντινός, Συμμετρία, Αθήνα 2007

Πολεοδομική Ανάπλαση Περιοχών Κατοικίας, Χρήστος Η. Πανουργιάς, Δημήτριος Κ. Ζαβάντης, Σταμούλης, Αθήνα 2004

Ο Πειραιάς Μέσα από την Ιστορία και τη Λογοτεχνία, Στράτος Μαϊστρέλλης, Πειραιάς 2009

Piraeus-A travel from Ancient to Modern History, Eleni Anagnostopoulou, Evangelia Bafouni, Municipality of Piraeus, Piraeus 2007

Νεοκλασικά δημοτικά κτήρια στον Πειραιά: Δημοτικό Θέατρο, Παλιό Ταχυδρομείο, Ρολόι, Ελένη Αναγνωστοπούλου, Ευαγγελία Μπαφούνη, Δήμος Πειραιά, Πειραιάς 2009

Πολιτιστικές τουριστικές διαδρομές, Δρόμοι διαλόγου και ανάπτυξης (άρθρο), Αυγερινού Κολώνια Σοφία, Σύγχρονα Θέματα τεύχος 55, Αθήνα 1995

Ιστορική πορεία του Πειραιά (άρθρο), Υπεύθυνος έκδοσης Βησ. Σταύρακας, Επτά Ημέρες Καθημερινή, Αθήνα 1995

Επιστημονική συνάντηση

Το ελληνικό Μάντσεστερ, Αθήνα 2012

Ιστότοποι

http://www.in-situ.be/A_pres_overview.html, τελευταία επίσκεψη 05/07/2013

<http://www.pireasnet.gr/>, τελευταία επίσκεψη 02/07/2013

<http://www.olp.gr/el/>, τελευταία επίσκεψη 20/06/2013

<http://www.stasy.gr/>, τελευταία επίσκεψη 15/06/2013

<http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CE%B5%CE%B9%CF%81%CE%B1%CE%B9%CE%AC%CF%82>, τελευταία επίσκεψη 15/06/2013

<http://www.astynet.gr/>, τελευταία επίσκεψη 20/06/2013