



1€

έκδοση διαλόγου για τον πολιτισμό του Πειραιά

Ένα μεγάλο πρόβλημα των λιμενικών πόλεων, το οποίο είναι πολιτισμικό, αφορά τη σχέση του άστεως με το λιμάνι. Στον Πειραιά, μετά την ίδρυση του ΟΛΠ, η πόλη αποξενώθηκε σταδιακά από το λιμάνι της, τόσο στον χώρο όσο και στις λειτουργίες. Μέχρι τον Μεσοπόλεμο υπήρχαν αστικές χρήσεις στον λιμενικό χώρο – τα Λεμονάδικα και η πλατεία Καραϊσκάκη είναι διάσημα παραδείγματα. Ακολούθησε η περιχαράκωση, η αφαίρεση του ελέγχου και η αποδυνάμωση της διοικητικής συμμετοχής του Δήμου, μέχρι την πλήρη αυτονόμηση.

Πρόσφατα ο ΟΛΠ ανακοίνωσε ένα μεγάλο επενδυτικό πρόγραμμα για την αναμόρφωση του λιμανιού με τη δημιουργία, μεταξύ άλλων, πολιτιστικής ακτής. Ο στόχος είναι να γίνει ο Πειραιάς η πολιτιστική πύλη για τους επισκέπτες της Ελλάδας. Ο ΟΛΠ αγνοεί την πόλη. Πριν γίνει ο Πειραιάς στιδής για τους επισκέπτες, δεν χρειάζεται να γίνει κάτι για τον ίδιο;

Το θέμα της σύμπραξης της πόλης με το λιμάνι της επανέρχεται από τη σύγχρονη διεθνή εμπειρία. Στο Αμβούργο, το μεγαλύτερο εργοτάξιο αυτήν τη στιγμή στην Ευρώπη, το πρόγραμμα «Αμβούργο – αναπτυσσόμενη πόλη» στοχεύει στην «ενίσχυση της ανταγωνιστικής θέσης της περιοχής ανάμεσα στις παγκόσμιες επιχειρηματικές τοποθεσίες». Ας προσέξουμε τη διατύπωση «της περιοχής»: Το πρόγραμμα βασίζεται στην αναπτυξιακή ενότητα του λιμανιού και της πόλης, παρά τις υφιστάμενες αντιθέσεις και τον ανταγωνισμό. Μεταφέρει, λοιπόν, αστικές λειτουργίες μέσα στο λιμάνι – κατοικία, πολιτιστικά ιδρύματα, εμπόριο, περιπάτους –, φέρνει δηλαδή την πόλη μέσα στο λιμάνι, φροντίζοντας με κατάλληλες διαρρυθμίσεις και επενδύσεις να ενισχύσει και τις λιμενικές υποδομές.

Ο Πειραιάς χρειάζεται παρόμοια αντιμετώπιση. Το λιμάνι πρέπει να γίνει μέρος της πόλης και να συμβάλει στην ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής και στην αναβάθμιση της ζωής των κατοίκων. Οι παροχές ερήμην της κοινωνίας δεν αποτελούν λύση. Αλλά και η πειραιϊκή κοινωνία θα μπορέσει να δει προοπτική μόνο αν ενεργοποιηθεί. Οι άνθρωποι να φανταστούν ότι από καταναλωτές πολιτισμού γίνονται χρήστες.

ΤΕΥΧΟΣ 2 Μάιος 2011

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

3	Χαιρετισμός του Εμμανουήλ Κριαρά	Πολιτιστικοί οργανισμοί: «Πολλυχώρος Απόλλων»	12
4	Τα θολά ύδατα της δημοτικής ραδιοφωνίας και το Κανάλι 1		
6	Ανάπτυξη του λιμανιού ή κοινωνικό απαρτχάιντ;	Πολιτιστική ιστορία: Από τον 19ο στον 20ό αιώνα. Μια μεταβατική εποχή	14
9	Αμβούργο: πόλη και λιμάνι	Σπίτι στη Νίκαια:	15
11	Η Φιλαρμονική του Έλβα στο Αμβούργο	Φωτογραφία του Ανδρέα Σχοινά	

## Π6 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ Ή ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΑΠΑΡΤΧΑΪΝΤ;

Ο σχεδιασμός του νέου λιμανιού βασίζεται σε έναν στρατηγικό στόχο, τη μετατροπή του Πειραιά σε κύριο σταθμό κρουαζιέρας της Μεσογείου. Συνδυάζεται επίσης με την ανάπτυξη του εμπορικού λιμανιού στο Ικόνιο, αλλά και με την εκμετάλλευση των παραλιμένων ανενεργών οικοπέδων, μίας έκτασης σχεδόν 1.000 στρεμμάτων επί του θαλασσίου μετώπου. Δεν είναι μόνον ο ΟΛΠ που σχεδιάζει, αλλά και η Εθνική Τράπεζα για το οικόπεδο των Λιπασμάτων, ο ΗΣΑΠ και ο ΟΣΕ για τους σιδηροδρομικούς σταθμούς, η ΑΓΕΤ Ηρακλής για το Τιμμεντάδικο, η Mobil και η BP για τα οικόπεδα των δεξαμενών στα σύνορα Δραπετσώνας-Κερατσινίου. Η σχέση του Πειραιά με το λιμάνι του υπήρξε προβληματική από τον Μεσοπόλεμο, όταν το λιμάνι απέκτησε τα διεθνή χαρακτηριστικά του. Σταδιακά αποκόπηκε από τον αστικό ιστό, ενώ από τότε δεν υπάρχει ουδεμία ένδειξη ότι η πόλη ευημερούσε, καθώς διογκωνόταν πληθυσμιακά δίπλα στο μεγαλύτερο λιμενοβιομηχανικό κέντρο της χώρας. Ο πληθυσμός ζούσε από το λιμάνι και τα πλοία του, δούλευε στα εργοστάσια, αλλά εκτός από έναν πυρήνα αστών που κατοικούσαν μεταξύ του Δημοτικού Θεάτρου, της Καστέλλας και του Βρυώνη, οι άλλοι –η συντριπτική πλειοψηφία των κατοίκων που ζούσαν στην αχανή έκταση των λαϊκών συνοικιών– εισέπρατταν από αυτή την ανάπτυξη ένα χαμηλό αβέβαιο μεροκάματο, μία υπεργολαβία σε μια βιομηχανία ή κάποιον ναυτικό ξενιτεμό. Η γιγαντιαία λιμενοβιομηχανική δραστηριότητα φαίνεται εκ των υστέρων σαν να μην απέδωσε παρά μια μόνη κρίση. Παρότι το ίδιο το λιμάνι αναπτυσσόταν με διαρκείς εκσυγχρονισμούς κι επεκτάσεις από τη δεκαετία του 1890 έως το 1936, κι έπειτα από το 1949 έως τις μέρες μας, η πόλη ακολουθούσε άλλους ρυθμούς. Στο ιστορικό μονοπάτι της, οι σταθμοί βρίσκονται στην αθματώδη ανάπτυξη της βιομηχανίας πριν από τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλε-

μο, στο προσφυγικό σοκ του '22, στον πόλεμο και τις καταστροφές του '41 και του '44, στη μεταπολεμική βιομηχανική στασιμότητα παράλληλα με το δεύτερο κύμα της μετανάστευσης, και τελικά στην κατάρρευση των παραγωγικών τομέων της πόλης στο τέλος του περασμένου αιώνα.

Ανάλογα φαινόμενα συνέβησαν σε όλη την Ευρώπη. Τα μεσογειακά και τα βορειοευρωπαϊκά λιμάνια υπέστησαν τις αλλαγές της εποχής. Στα περισσότερα η βιομηχανία έσβησε, οι βαριές μεταφορικές εμπορικές τους λειτουργίες οδηγήθηκαν έξω από τις πόλεις, ενώ τα ίδια ως οργανισμοί διαφοροποιήθηκαν από τον οργανισμό της πόλης κι έσπασε η στενή σχέση, την οποία διατηρούσαν με αυτές. Τα αστικά τους μέτωπα ανακτήθηκαν με νέες χρήσεις γης.<sup>1</sup> Ένας κύκλος συσσώρευσης κεφαλαίου άνοιξε διεθνώς, βασισμένος στην εκμετάλλευση ευκαιριών για επένδυση στη γη των υποβαθμισμένων υδάτινων μετώπων με λειτουργίες αναψυχής, κατοικίας, πολιτισμού – ασύμβατες άλλοτε με τις λιμενικές λειτουργίες, βασισμένες τώρα στην ιδέα της κατανάλωσης της θέας της θάλασσας ως προϊόντος life-style και βέβαια όχι απ' όλους.

As επανέληθουμε στον Πειραιά. Η κρίση είναι πλέον ανακουφούμενη. Ο Πειραιάς φιγουράρει στον παγκόσμιο χάρτη ως συρρικνούμενη πόλη,<sup>2</sup> μαζί με τις πόλεις των ορυχείων και της μεταλλουργίας του κεντροευρωπαϊκού τριγώνου και της βρετανικής «μαύρης χώρας».<sup>3</sup> Σήμερα επιχειρείται ένα σενάριο ανάκαμψης του λιμανιού, το οποίο συνο-

1 Norcliffe, G., Bassett K. & Hoare, T., "The emergence of postmodernism on the urban waterfront", *Journal of Transport Geography*, τεύχ. 4, αρ. 2, Pergamon, 1996.

2 Oswald, P. et al., "Shrinking cities", *Cities, architecture and society*. La Biennale di Venezia, 2006, σ. 316-323.

3 Ως black-land αναφέρονται τα βρετανικά Midlands λόγω της ύπαρξης των ορυχείων σιδήρου και κάρβουνου.

δεύεται από μεγάλης κλίμακας επενδύσεις των εταιρειών που ήταν ή έγιναν ιδιοκτήτες των πρώην εργοστασίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων. Ωστόσο, αυτό δεν είναι σίγουρα και σενάριο εξόδου από την κρίση.

Σχεδιάζεται η ενίσχυση του εμπορικού λιμανιού στο Κερατσίνι, η επέκταση του κεντρικού επιβατικού λιμανιού προς το πέλαγος<sup>4</sup> έξω από τον Κράκαρη, με νέους λιμενοβραχίονες που θα απλώνονται από τον Ακροκέραμο μέχρι τον τάφο του Θεμιστοκλή στην Πειραιϊκή. Με δύο σταθμούς επιβατών κρουαζιέρας, ένα εκθεσιακό κέντρο, δύο υποθαλάσσια τούνελ που θα συνδέσουν το Παλατάκι με τη Δραπετσώνα και έναν εναέριο ελαφρύ σιδηρόδρομο (monorail), που θα εξυπηρετεί την κίνηση στην ακτογραμμή. Δίπλα σε αυτό το σχέδιο, εμφανίζεται η βούληση των μεγάλων ιδιοκτητών γης να οικοδομήσουν στην πόλη νέα οικοδομικά συγκροτήματα εκατοντάδων χιλιάδων τετραγωνικών μέτρων για εμπορική αξιοποίηση. Γίνεται αντιληπτό ότι πρόκειται για μια ανάπτυξη που θα τροποποιήσει τα δεδομένα του Πειραιά.

Οι ευρωπαϊκές μητροπόλεις και μάλιστα τα μεγάλα παλαιά λιμάνια ζουν ήδη αντίστοιχα φαινόμενα ασύμμετρης ανάπτυξης. Σε ορισμένες πόλεις, όπως στο Αμβούργο<sup>5</sup> ή το Λονδίνο, οι ασυμμετρίες τείνουν να ρυθμιστούν. Σε άλλες, όπως στη Νάπολη, τη Βαρκελώνη,<sup>6</sup> τη Γλασκόβη,<sup>7</sup> εκτρέπονται δημιουργώντας ένα νέου τύπου ενδοαστικό κοινωνικό apartheid. Πολυτελείς πυρήνες με υψηλής ποιότητας αρχιτεκτονική δημόσιων και ιδιωτικών χώρων στο κέντρο φτωχών περιφερειών με χαμηλής ποιότητας υποδομές. Αστικές αναπλάσεις με υπερκέρδη, κυρίως από το χρηματιστήριο γης και δευτερευόντως από την ίδια τη λειτουργία των νέων χρήσεων σε αυτές, τα οποία κατανέμονται μονομερώς τόσο στην πόλη όσο και στους κατοίκους της. Το στρατήγημα του ΟΛΠ έχει στοιχεία δανεισμένα

από αυτά τα παραδείγματα. Μεγάλος τουριστικός πόλος κρουαζιέρας, εκτεταμένη αστική ανάπτυξη, ενίσχυση των λιμενικών υποδομών και παράλληλες επενδυτικές κινήσεις στη γη.

Σε όλο τον σχεδιασμό του ΟΛΠ υπάρχει ένα σημείο το οποίο προκαλεί για δεύτερες σκέψεις. Είναι η ιδέα της διαμόρφωσης της Ηετιώνειας ακτής σε πολιτιστικό πόλο με ανάδειξη των αρχαιοτήτων της Ηετιώνειας και των μόνιμων δεξαμενών, καθώς και με επανάχρηση του σιλό σιτηρών· με μουσεία και χώρους αναψυχής ή πολιτισμού. Είναι ένα από τα έργα που μαζί με την ανάπτυξη των μέσων σταθερής τροχιάς μπορούμε να φανταστούμε πως θα επιδράσουν θετικά στον εκτός του λιμανιού Πειραιά.

Υποθέτουμε ότι εδώ η χωροθέτηση στοχεύει να κρατήσει τους επισκέπτες των κρουαζιερόπλοιων εντός του λιμανιού σε έναν πόλο αναψυχής με ιστορική ταυτότητα και μέσα σε ένα ποιοτικών προδιαγραφών τοπίο αρχαιοτήτων και αποκατεστημένων λιμενικών και βιομηχανικών μνημείων – σε ένα ελεγχόμενο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών και εμπορικής κατανάλωσης. Πού έγκειται ο κίνδυνος; Στο να μετατραπούν το Παλατάκι, η Ηετιώνεια και τα Λιπάσματα ή τμήματά τους σε gated communities, σε τειχισμένες ή με ελεγχόμενες εισόδους κοινότητες. Στην εισροή κερδών εξ αυτής της δραστηριότητας στο λιμάνι για το λιμάνι εντός των τειχών του. Στην κατακόρυφη αύξηση της κυκλοφοριακής επιβάρυν-

4 [http://www.olp.gr/images/stories/uploads/entypo\\_low.pdf](http://www.olp.gr/images/stories/uploads/entypo_low.pdf)

5 *HafenCity Hamburg. The Masterplan*, HafenCity 2006 και *HafenCity Hamburg Projects. Insights into current developments*, HafenCity 2007.

6 Γερόλυπου, Α., «Για τη Βαρκελώνη και τον Γιόσιπ Αθεμπίγιο», αναδημοσίευση στο περιοδικό *Αυτόνομοι Μηχανικοί Ανατολικής Κρήτης*, τεύχ. 32, 2009.

7 Brygo, J., «Το κοινωνικό apartheid της Γλασκόβης», *Le Monde diplomatique*, 657/26, Σεπτέμβριος 2010.

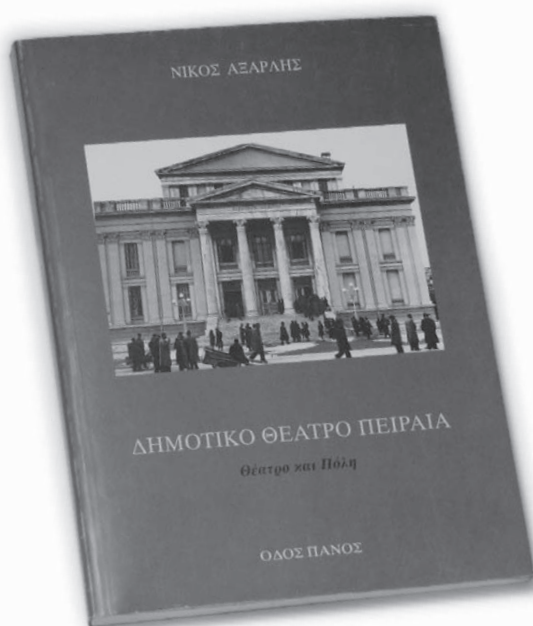
**Π 8** ος από τη μετακίνηση του στόλου των πούλμαν των κρουαζιερόπλοιων από και προς το ιστορικό κέντρο της Αθήνας. Και κυρίως στον αποκλεισμό για άλλη μια φορά στην «πίσω αυλή» των δυτικών συνοικιών του Πειραιά, ενός λιμανιού δυναμικά αναπτυσσόμενου, αλλιά ξένου προς την τοπική κοινωνική και οικονομική ζωή.

Η απλή εξασφάλιση θέσεων εργασίας δεν εξασφάλισε ποτέ από μόνη της την ευημερία στον Πειραιά. Το υπενθυμίζει με δραματικό τρόπο το ίδιο το παρελθόν της πόλης. Τα ελαστικά ημερομίσθια, η ευέλικτη εργασία των χρόνων του '20, του '30 και όχι μόνο έδωσε λειψή, κακοπληρωμένη δουλειά σε εκατοντάδες χιλιάδες ανθρώπους οδηγώντας σε μια εφήμερη κερδοφορία βιομηχανίες, οι οποίες δεν μπόρεσαν καν να περάσουν στην επόμενη εποχή, καθώς είχαν στηριχθεί ακριβώς σε αυτό, τη φθινή εργασία. Η πραγματικότητα ήταν η συμπίεση του πληθυσμού πίσω από τα οικονομικά, τα κοινωνικά και τα πολεοδομικά «τείχη», στολισμένη με ελάχιστα έργα κοινής ωφέλειας. Αυτό το αναπτυξιακό πρότυπο συγκέντρωσης πλούτου δοκιμάστηκε – άλλοτε μέσω της βιομηχανίας, σήμερα μέσω των επενδύσεων στη γη και τις λιμενικές υπηρεσίες. Είναι πλούτος που θα φεύγει από το λιμάνι και τον Πειραιά μαζί με τους κατόχους τους. Και φαίνεται ότι κινδυνεύουμε να τον δούμε να επιστρέφει. Ήδη έκανε την εμφάνισή του στις προβλήτες της Cosco στο Ικόνιο.

**Νίκος Μπελαβίλας**

[http://www.olp.gr/images/stories/uploads/politistiki\\_akti.pdf](http://www.olp.gr/images/stories/uploads/politistiki_akti.pdf)

## ΝΙΚΟΣ ΑΞΑΡΛΗΣ ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΘΕΑΤΡΟ ΠΕΙΡΑΙΑ Θέατρο και Πόλη



«...το Δημοτικό Θέατρο του Πειραιώς φάνταζε ένα αστέρι που έπεσε στο επίγειο της Αθήνας. Το βιβλίο του Νίκου Αξαρλή στήνει και τοποθετεί ιστορικά το θέατρο και την Πόλη του Πειραιώς με τέχνη περισσή»

Γιώργος Χρονάς

### **ΟΔΟΣ ΠΑΝΟΣ**

ΔΙΔΟΤΟΥ 39, 106 80 ΑΘΗΝΑ  
Τ 210 3616782 F 210 3616782  
[www.odospanos-cigaret.gr/](http://www.odospanos-cigaret.gr/)  
[chronas@otenet.gr](mailto:chronas@otenet.gr)

## Π 16 Συνεργάτες του τεύχους

### Νίκος Μπελαβίθας

Επίκουρος Καθηγητής Πολεοδομίας,  
Σχολή Αρχιτεκτόνων, Εθνικό Μετσόβιο  
Πολυτεχνείο

### Γιάννης Τριάντης

Δημοσιογράφος, πρώην Διευθυντής  
στο Δημοτικό Ραδιόφωνο Κανάλι 1

### Ελισάβετ Λογοθέτη Λύρα

Έμπορος έργων τέχνης

### Βάσις Τσοκόπουλος

Ιστορικός

### Ομάδα Παραγωγής

Νίκος Αξαρλής  
Αντώνης Ηλιάκης  
Ελισάβετ Λογοθέτη Λύρα  
Βάσις Τσοκόπουλος

### Υπεύθυνος ύλης

Βάσις Τσοκόπουλος

### Σχεδιασμός

Αντώνης Ηλιάκης

### Ηλεκτρονική διεύθυνση

pireasf@yahoo.gr

### Ταχυδρομική διεύθυνση

**Βιβλιοπωλείο ΤΣΑΜΑΝΤΑΚΗ**  
Καραολή Δημητρίου 43 & Καραΐσκου  
185 32 Πειραιάς

## Το «Π» βρίσκεται στα βιβλιοπωλεία

### Στον Πειραιά

#### ΤΣΑΜΑΝΤΑΚΗΣ

(κεντρική διάθεση)  
Καραολή-Δημητρίου 43  
Τ 210 41 38 114

#### PASSPORT

Καραΐσκου 119, Πλατεία Κοραή  
Τ 20 42 96 401

#### ΚΙΒΩΤΟΣ

Δραγάση 1  
Τ 210 41 38 522

### Στις συνοικίες

#### ΚΑΜΙΝΙΑ

**ΜΠΙΤΖΗΛΟΣ**  
Αγίου Ελευθερίου 81  
Τ 210 48 32 641

#### ΠΕΡΑΜΑ

**ΜΟΛΥΒΙ**  
Εθνάρχου Μακαρίου 7 (ΙΚΑ)  
Τ 210 44 13 152

#### ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ

**ΓΡΑΦΙΔΑ**  
Ελευθ. Βενιζέλου 188  
Τ 210 46 31 313

#### ΓΡΑΦΟΡΑΜΑ

Κωστή Παλαμά 16  
Τ 210 46 28 275

#### ΑΜΦΙΑΛΗ

**ΙΛΙΑΣ**  
Ξάνθου 36  
Τ 210 43 22 258

#### ΝΙΚΑΙΑ

**Η ΑΧΤΙΔΑ**  
Κύπρου 71  
Τ 210 49 34 688

#### ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΣ

**ΒΙΒΛΙΟΡΑΜΑ**  
Μεγ. Αθελξάνδρου 91Α  
Τ 210 49 42 373

### Στην Αθήνα

#### Βιβλιοπωλείο της ΕΣΤΙΑΣ

Σόλωνος 60

#### ΟΔΟΣ ΠΑΝΟΣ

Διδότου 39 και Ιηποκράτους