



Πειραιάς:
μια πόλη αντιθέσεων

Περιεχόμενα

_Ιστορικά στοιχεία: εξέλιξη στο χρόνο

_Πληθυσμός

_Βιομηχανική ζώνη Πειραιά

_Χρήσεις

_Η περιοχή_Βασικές προσβάσεις

_Οδικά δίκτυα _ σύνδεση με τοπόσημα

_Η περιοχή απογραφής μας

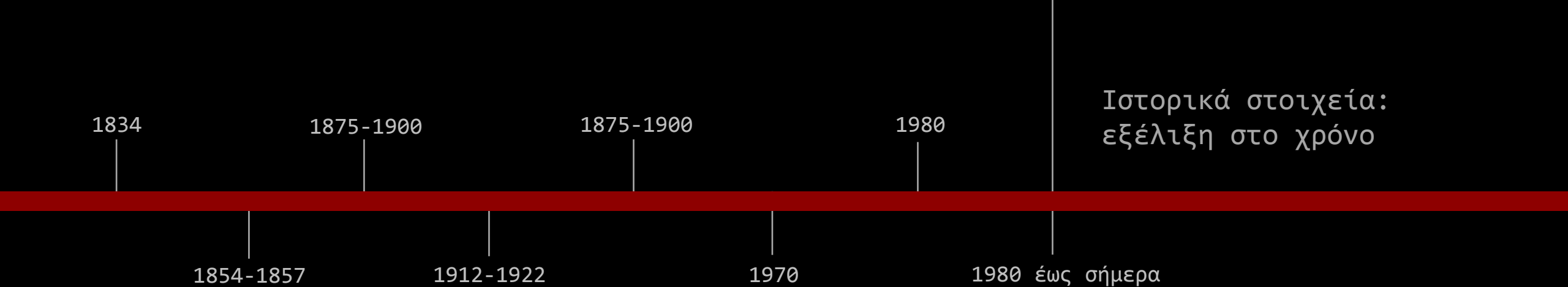
_Αντιθέσεις

_Γειτονιά / Λιμάνι

_Ιδιωτικό / Δημόσιο

_Διευρυμένοι / στενοί χώροι

_Παλιά νεοκλασικά / Νεότερα εμπορικά κτίρια



Ο Πειραιάς, αν και βρίσκεται σε μικρή απόσταση από την Αθήνα είναι μια αυτοτελής και αυτόνομη πόλη. Παρ'όλο που την περίοδο καθιέρωσης των θεσμών της τοπικής αυτοδιοίκησης το 1833, η περιοχή δεν διέθετε τον απαιτούμενο αριθμό κατοίκων (τουλάχιστον 300 κάτοικοι) ώστε να ανακηρυχθεί δήμος, αποτέλεσε μοναδική εξαίρεση και δεν ενοποιήθηκε με τον Δήμο Αθηναίων. Έτσι, το 1835 έγιναν οι πρώτες δημοτικές εκλογές της πόλης του Πειραιά.

Για την οργάνωση της πόλης οι πολεοδόμοι Σ. Κλεάνθης και Ε. Schaubert δημιούργησαν το 1^ο σχέδιο πόλεως του Πειραιά, το οποίο τροποποιήθηκε από τον Leονοn Klenze, τότε σύμβουλο του βασιλιά. Το σχέδιο που εγκρίθηκε το 1834, ήταν βασισμένο σε νεοκλασικά πρότυπα και εμπνευσμένο από το ιπποδάμειο σύστημα· προέβλεπε οργάνωση βάση ορθογωνικού καννάβου, με κύρια ανάπτυξη γύρω από το λιμάνι και δημιουργία νέων δημόσιων κτιρίων και υποδομών. Η περίοδος 1854-1857 ήταν περίοδος οικονομικής, αστικής και πολιτιστικής ανάπτυξης για την πόλη, αφού αναπτύχθηκαν οι υποδομές του λιμανιού και πραγματοποιήθηκε και η σύνδεση του Πειραιά με την Αθήνα μέσω του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου.

ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ

Μέχρι τα τέλη του 19^{ου} αιώνα, ο αριθμός των κατοίκων πλησίαζε τους 51.200 και η πόλη ήταν πλέον το επίκεντρο της ναυτιλιακής, εμπορικής και οικονομικής δραστηριότητας. Την περίοδο αυτή πραγματοποιήθηκε μαζική προσέλευση προσφυγικών ομάδων από τη Μ.Ασία με το προσφυγικό κύμα του '22, με αποτέλεσμα το 1928 ο αριθμός των κατοίκων να ανέρχεται στους 251.699. Επομένως, τη δεκαετία του 1920 σημειώθηκε η μεγαλύτερη πληθυσμιακή αύξηση του Πειραιά.

Η τελευταία πληθυσμιακή αύξηση καταγράφηκε το 1980. *Τα τελευταία 30 χρόνια οι κάτοικοι του Πειραιά μετακόμισαν προς άλλες περιοχές της Αθήνας;* Άξιο παρατήρησης και σχολιασμού είναι το γεγονός ότι ο μέσος όρος ηλικίας των κατοίκων είναι τα 42,5 έτη. Οι ηλικιακές ομάδες με τα μεγαλύτερα ποσοστά είναι:

1. 30-39
2. 40-49
3. άνω των 70

Ιστορικά στοιχεία: εξέλιξη στο χρόνο

|| ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΖΩΝΗ ΠΕΙΡΑΙΑ

Τα πρώτα σχέδια του Πειραιά βασίστηκαν στο ότι θα αποτελέσει το επίνειο της Αθήνας με κύριες χρήσεις : την κατοικία, το εμπόριο, τα θερινά ανάκτορα του βασιλιά, με κήπους και λεωφόρους «στολισμένες» με δεντροστοιχίες.

Τελικά, προηγήθηκαν έργα σύνδεσης του λιμανιού με την Πελοπόννησο και την Βόρεια Ελλάδα, τα οποία αφορούσαν: τη διάνοιξη της διώρυγας Κορίνθου (1893), την κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου (1883-1904) και την κατασκευή των γραμμών Αθηνών-Πειραιώς (1869) και προϋπέθεταν ραγδαία εξάπλωση οικονομικών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων γύρω από το λιμάνι. Το γεγονός αυτό δεν ικανοποιούσε τις βλέψεις των υπεύθυνων και γι' αυτό δεν προχώρησαν οι αρχικές μελέτες.

Ήδη από το 1860 ο Πειραιάς διαχωρίστηκε σε δυο ζώνες: τη βιομηχανική -στο βορειοδυτικό τμήμα της πόλης- και την ζώνη αναψυχής -στα προάστια-. Σταδιακά, η περιοχή μετατράπηκε σε βιομηχανική πόλη με εμπορικές και ναυτιλιακές δραστηριότητες. Το εισαγωγικό εμπόριο αποτέλεσε την κυρίαρχη οικονομική δραστηριότητα και σύντομα ο Πειραιάς μετατράπηκε στο μεγαλύτερο εισαγωγικό κέντρο της χώρας και σημαντικότερο ναυτιλιακό κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου. Παράλληλα, αναπτύχθηκε ο τομέας της εμπορικής ναυτιλίας και ακολούθησε σταδιακή διόγκωση των τριτογενών δραστηριοτήτων στην περιφέρεια του λιμανιού.

Στην πρώτη φάση ανάπτυξης της Πειραιϊκής βιομηχανίας τα εργοστάσια βρίσκονταν στα ανατολικά του λιμανιού και απέναντι από τη σημερινή γέφυρα Κεράνη.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι ενώ την περίοδο 1875-1900 η Ελλάδα πλήττεται από οικονομική κρίση, οι βιομηχανικοί κλάδοι του Πειραιά παρουσιάζουν ανάπτυξη. Δημιουργούνται ναυπηγεία, σιδηροβιομηχανίες, καπνεργοστάσια, χαρτοβιομηχανίες και αναπτύσσεται η χημική βιομηχανία, δηλαδή η ελαιουργία, η σαπωνοποιεία, η οινοπνευματοποιεία. Η εκβιομηχάνιση εντείνεται, καθώς μετά τις χρονιές 1912-1922 -στις οποίες εκτυλίσσονται οι Βαλκανικοί πόλεμοι, ο Α' Παγκόσμιος Πόλεμος και η μικρασιατική καταστροφή- ακολουθεί μία αλυσιδωτή σειρά γεγονότων: η ταχεία αύξηση του πληθυσμού, ο πολλαπλασιασμός των βιομηχανικών εργατών και επομένως η μεγέθυνση της αστικοποίησης.

Μετά τις πρώτες δεκαετίες του 20^{ου} αιώνα, αναπτύσσονται οι χερσαίες μεταφορές και τα σιδηροδρομικά και οδικά δίκτυα. Ακολουθεί η εμφάνιση βιομηχανιών στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας και σε άλλες αστικές περιοχές της χώρας και η απομάκρυνση από τις παλιές βιομηχανικές ζώνες. Σε συνδυασμό με αυτό το φαινόμενο, την δεκαετία του '70 αρχίζει η αποβιομηχανοποίηση του Πειραιά ως αποτέλεσμα της παγκόσμιας κρίσης της βιομηχανίας. Η κρίση αυτή οφείλεται στα οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά προβλήματα, στην εξέλιξη της τεχνολογίας, στην παγκοσμιοποίηση και στην αντιθετική συνύπαρξη της βιομηχανίας με την πόλη.

Το 1980 η αποβιομηχανοποίηση κορυφώνεται, αλλά ενισχύεται ο τριτογενής τομέας δραστηριοτήτων των πόλεων και έτσι παρατηρούνται έντονοι χωρικοί μετασχηματισμοί στα αστικά δίκτυα. Από εκείνη την περίοδο μέχρι και σήμερα, ο τριτογενής τομέας γνωρίζει αύξηση επενδύσεων, ενώ ο πρωτογενής και ο δευτερογενής τομέας οριακά εξαφανίζονται από το επαγγελματικό δίκτυο.

Ιστορικά στοιχεία: εξέλιξη στο χρόνο

|||ΧΡΗΣΕΙΣ

Αποβιομηχάνιση και ανοικοδόμηση

Η αποβιομηχανοποίηση που ξεκίνησε από το 1970 και συνεχίζει μέχρι σήμερα προκαλεί μία σειρά φαινομένων που επηρεάζουν άμεσα τις χρήσεις που είναι κατανομημένες στον χώρο της πόλης. Αρχικά, εγκαταλείπονται οι βιομηχανικοί χώροι, οι οποίοι λόγω των δραστηριοτήτων που φιλοξενούσαν είναι ιδιαίτερα μεγάλοι και με χαρακτηριστική μορφή που εξυπηρετούσε μεν τις βιομηχανικές εργασίες, αλλά δύσκολα θα μπορέσει να φιλοξενήσει σε πρώτο στάδιο οποιαδήποτε άλλη χρήση. Η εγκατάλειψη αυτή έχει ως επακόλουθο τη δημιουργία νεκρών ζωνών και θυλάκων μέσα στην πόλη, οι οποίοι είναι συνήθως σε νευραλγικά σημεία του αστικού ιστού.

Ήδη από τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες η αποσπασματική ανοικοδόμηση είχε ως επακόλουθο την υποτίμηση της ποιότητας ζωής, λόγω της έλλειψης ελεύθερων χώρων, πρασίνου, υποδομών και της υψηλής πυκνότητας δόμησης. Παρ'όλα αυτά, με τα έργα των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, κατασκευάστηκαν δρόμοι ταχείας κυκλοφορίας, διασταυρώσεις και ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις γύρω από το λιμάνι, ολοκληρώνοντας το διαχωρισμό της πόλης από το λιμάνι, με την πρόθεση απομόνωσης του αστικού παραδοσιακού κελύφους.

Είναι όμως ρεαλιστική η προσπάθεια διατήρησης του παραδοσιακού κελύφους ενός λιμανιού με τόσο έντονες κοινωνικές, πολιτισμικές, εμπορικές και οικονομικές αλληλεπιδράσεις;

Όλα τα προαναφερθέντα ιστορικά στοιχεία υποδεικνύουν τον τρόπο με τον οποίο διαμορφώθηκε η βασική διάταξη του Πειραιά. Ωστόσο, οι χωρικές ομάδες στις οποίες είναι χωρισμένη η πόλη αλλάζουν κυρίαρχη χρήση και επομένως χαρακτήρα, ανάλογα με τα δεδομένα της ποιότητας ζωής της κάθε περιόδου. Το στοιχείο αυτό είναι κοινό για όλες τις πόλεις, αφού λειτουργούν ως ζωντανοί οργανισμοί. Το λιμάνι του Πειραιά, όμως, συγκεντρώνει πλήθος αντιθέσεων σε ό,τι αφορά τις χρήσεις του. Γίνεται κατανοητό από μελέτες ότι η πόλη του Πειραιά διατρείται σε μικρότερα τμήματα με έναν ιδιαίτερο τρόπο και παρατηρούνται μετακινήσεις πληθυσμού από το ένα τμήμα στο άλλο.

Οι καταγραφές που ξεκίνησαν στον Πειραιά το 1990 όρισαν χωρικές ομάδες, οι οποίες, ανάλογα με τις χρήσεις, κατηγοριοποιούνταν με τις εξής επιλογές:

- _Κατοικία ως κύρια χρήση
- _Εμπόριο-υπηρεσίες
- _Βιομηχανία-βιοτεχνία
- _Περιοχές κατοικίας με ανεπτυγμένους θυλάκους εμπορίου- υπηρεσιών τοπικής εμβέλειας και εξυπηρέτησης
- _Έντονη συνύπαρξη βιομηχανίας με εμπόριο
- _Συνύπαρξη κατοικίας με αυξημένες δραστηριότητες εμπορίου
- _Συνύπαρξη κατοικίας με βιομηχανία και εμπόριο

Οι καταγραφές που συνεχίστηκαν μέχρι το 2000 δείχνουν ότι:

>το εμπόριο ως κυρίαρχη χρήση αυξάνεται σημαντικά. Τα οικοδομικά τετράγωνα με κύρια την εμπορική χρήση από 55 φτάνουν τα 84.

>Η βιομηχανία ως κύρια χρήση μειώνεται κατά 42,5%. Το γεγονός αυτό αποτελεί άμεσο επακόλουθο της αποβιομηχάνισης, που οδηγεί στην τριτογενοποίηση και οι χώροι υποκαθίστανται από κατοικίες και εμπόριο.

>Αρκετοί χώροι κατοικίας αντικαθίστανται από εμπορικές δραστηριότητες.

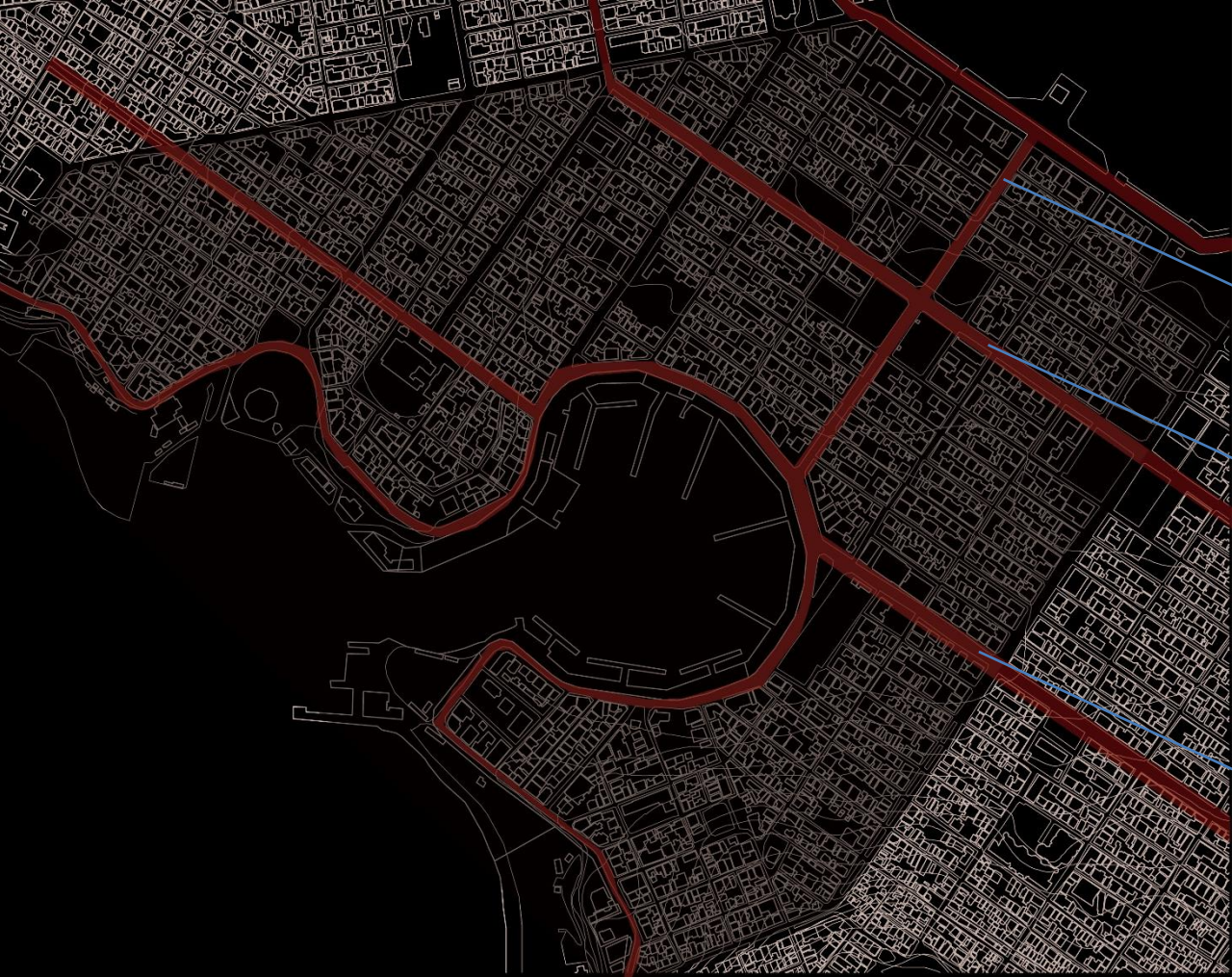
>Συνολικά, οι κατοικίες σημειώνουν αύξηση ή και μείωση ανάλογα με την περιοχή. Επομένως, παρά τις κοινωνικές μεταβολές η κατοικία στον Πειραιά παραμένει ένα από τα βασικά στοιχεία διαμόρφωσης του χαρακτήρα του. Στην διαμόρφωση αυτή, προστίθεται και το ότι οι εμπορικές χρήσεις αυξάνονται, οι επιχειρήσεις του τριτογενή τομέα διευρύνονται και δημιουργούνται υπερτοπικές δραστηριότητες, όπως ξενοδοχεία, τράπεζες, που χρειάζονται για την εξυπηρέτηση του τουριστικού τμήματος του λιμανιού.

Οι χρήσεις του Πειραιά, σήμερα, τοποθετούνται στην πόλη συσχετιζόμενες με το λιμάνι, τις οδικές αρτηρίες, τα τοπόσημα, τους χώρους πρασίνου, και φυσικά, συναρτήσει του βιοτικού επιπέδου της περιοχής. Όπως είναι λογικό, γύρω από το λιμάνι αναπτύσσονται τουριστικές δραστηριότητες, όπως χώροι εστίασης, ξενοδοχειακές μονάδες, ναυτιλιακές εταιρίες και εμπορικά καταστήματα. Παρά την έντονη εμπορική χρήση των οικοδομικών τετραγώνων στην ευρύτερη αυτή περιοχή, τα κτίρια που βρίσκονται προς τους πιο ιδιωτικούς δρόμους διατηρούν ορισμένους χώρους κατοικίας και επομένως η χρήση τους ορίζεται ως 'συνύπαρξη κατοικίας με αυξημένες δραστηριότητες εμπορίου'. Τα κτίρια που έχουν χτιστεί μετωπικά ή και παράλληλα στους μεγάλους δρόμους χαρακτηρίζονται για την βιομηχανική μορφή τους - υποδεικνύοντας τις δραστηριότητες που θα φιλοξενούσαν στο εσωτερικό τους. Όσο προχωράει κανείς προς τα στενά και το Πασαλιμάνι μπορεί να παρατηρήσει ότι αυξάνεται ο αριθμός των πολυκατοικιών - ακόμη κι αν περιλαμβάνουν δραστηριότητες προσωπικών υπηρεσιών.

Πιο συγκεκριμένα, στο Πασαλιμάνι υπήρξε αύξηση των τουριστικών επιχειρήσεων τα τελευταία χρόνια, αλλά λόγω της μορφολογίας του εδάφους, της χρήσης του ως μαρίνα (δεν υπάρχει έντονη δραστηριότητα- σταθερότητα το μεγαλύτερο μέρος του χρόνου) και της διατήρησης των μεταπολεμικών πολυκατοικιών, παρατηρείται μία πιο ήπια δραστηριότητα κατοίκων και επισκεπτών. Η τριτογενοποίηση του Πειραιά παρατηρείται στο δίκτυο γύρω από το λιμάνι. Η περιοχή βιομηχανικών επιχειρήσεων και βιοτεχνιών βρίσκεται στο βορειοδυτικό τμήμα της πόλης, προς το Δήμο Μοσχάτου. Μετά την ραγδαία μείωση των βιοτεχνιών και τη γενικότερη αποβιομηχάνιση, οι χώροι αυτοί εγκαταλείφθηκαν αφήνοντας κενά οικόπεδα, στα οποία αργότερα δημιουργήθηκαν κτίρια με κύρια την χρήση της κατοικίας. Στον αλληλοαποκλεισμό αυτό των χρήσεων συνέβαλλε το γεγονός ότι η περιοχή βρίσκεται μακριά από το πυκνοκατοικημένο κέντρο του Πειραιά.

Η παρατήρηση των χρήσεων των οικοδομικών τετραγώνων λαμβάνοντας υπόψη την αλληλουχία των παραγόντων που τις διαμορφώνουν, είναι ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα και συνδέεται άμεσα με τον τόπο και το χρόνο. Ιδιαίτερη αξία έχει, όμως, ο τρόπος με τον οποίο οι χρήσεις μεταβάλλονται, αυξομειώνονται, μετακινούνται και απαντούν σε διαφορετικές κοινωνικές ομάδες.

-Θα μπορούσε, άραγε, ο επανασχεδιασμός του πολεοδομικού δικτύου να βελτιώσει την κατανομή των χρήσεων στα οικοδομικά διαμερίσματα του Πειραιά; Η αναβάθμιση των υποδομών του λιμανιού, θα μπορούσε να βοηθήσει στην ανάπτυξη και ομοιόμορφη κατανομή των εμπορικών χρήσεων του κέντρου με σκοπό την βελτίωση του δημόσιου χώρου;



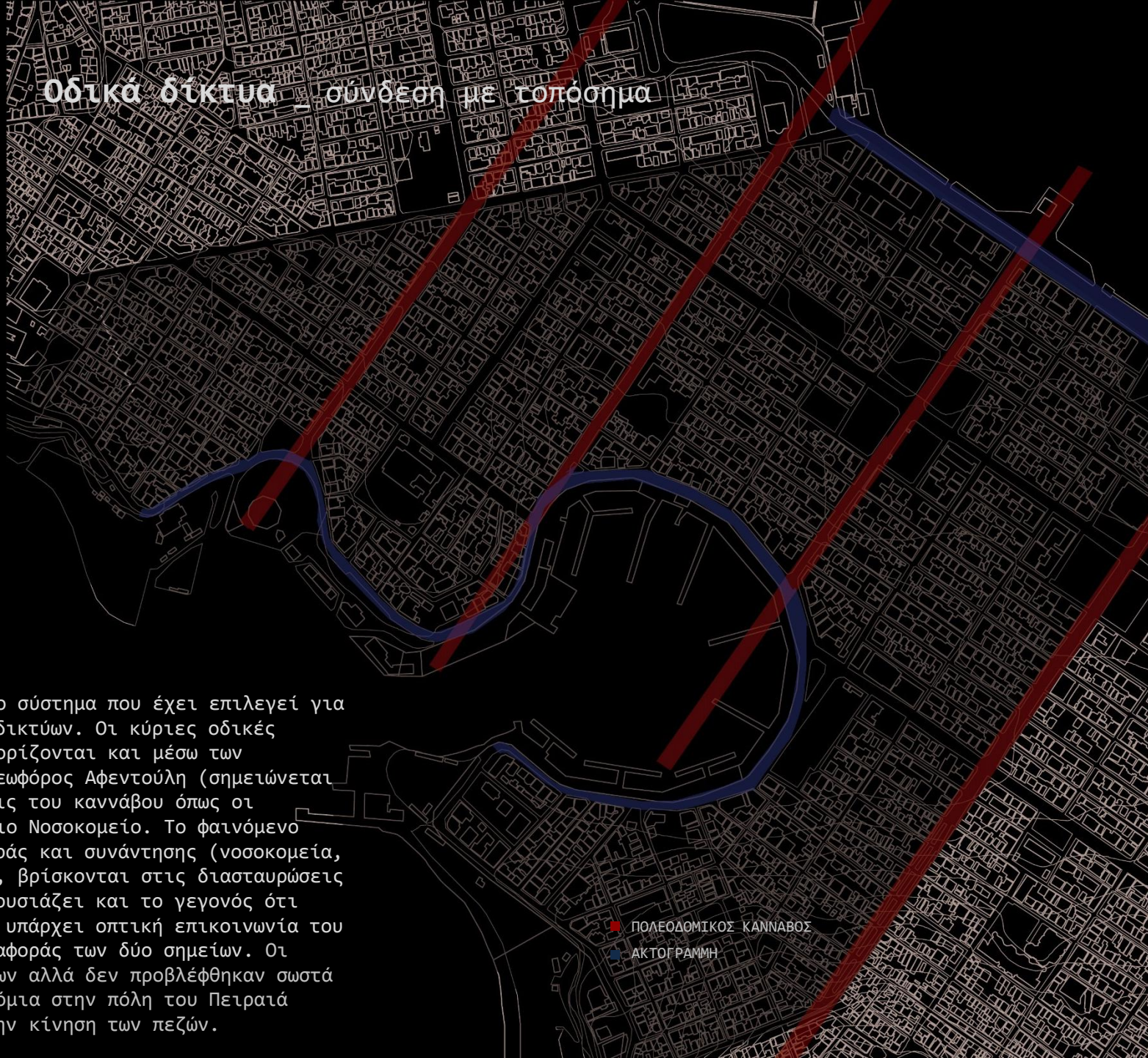
Η περιοχή_ Βασικές προσβάσεις

Σύνδεση των δύο λιμανιών
μέσω της Λ. 2ας Μεραρχίας

Είσοδος στην πόλη από την Λ.
Ηρώων Πολυτεχνείου

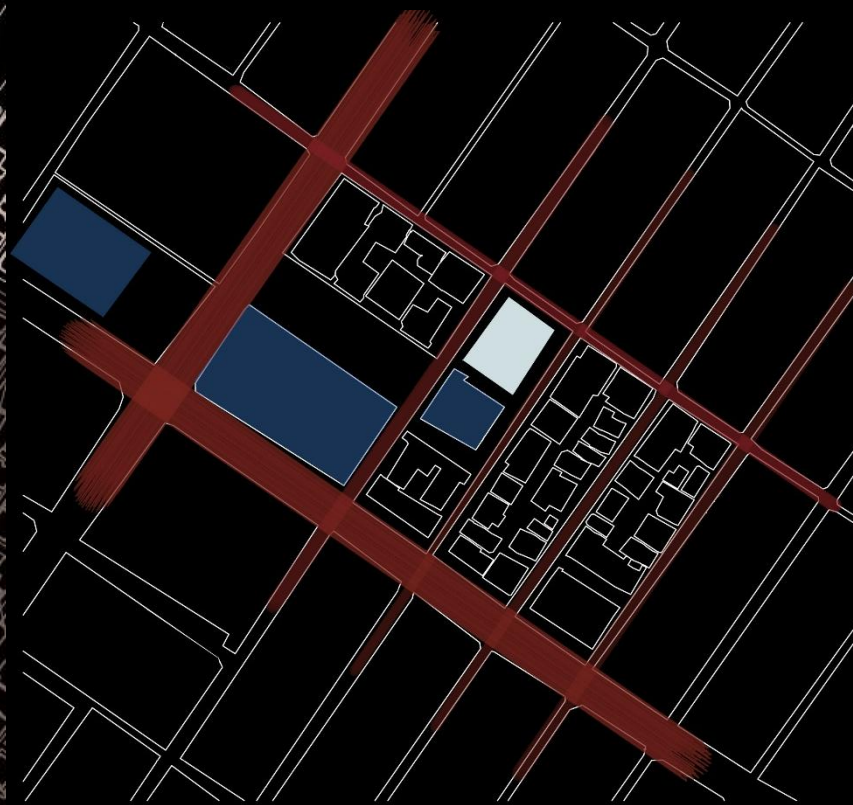
Έξοδος μέσω της Λ. Γρηγορίου
Λαμπράκη

Οδικά δίκτυα σύνδεση με τοπόσημα



Περπατώντας στο κέντρο του Πειραιά, είναι εμφανές το υποδάμειο σύστημα που έχει επιλεγεί για την διάταξη των κτιρίων και την δημιουργία των βασικών οδικών δικτύων. Οι κύριες οδικές αρτηρίες όμως, αν και ακολουθούν τις χαράξεις των πολεοδόμων, ορίζονται και μέσω των τοπόσημων της περιοχής. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η Λεωφόρος Αφεντούλη (σημειώνεται με μπλε στον παραπάνω χάρτη), η οποία δεν ακολουθεί τις χαράξεις του καννάβου όπως οι παράλληλες σ' αυτήν κεντρικές οδοί, αλλά ορίζεται από το Τζάνειο Νοσοκομείο. Το φαινόμενο αυτό συναντάται αρκετά συχνά στο κέντρο, καθώς τα σημεία αναφοράς και συνάντησης (νοσοκομεία, μουσεία, πλατείες και χώροι πρασίνου) -τα τοπόσημα του Πειραιά, βρίσκονται στις διασταυρώσεις και στις απολήξεις των κεντρικών χώρων κίνησης. Ενδιαφέρον παρουσιάζει και το γεγονός ότι παρά την «διαμπερή» χάραξη των δρόμων ανάμεσα στα λιμάνια, δεν υπάρχει οπτική επικοινωνία του επιβατικού λιμανιού με το Πασαλιμάνι, λόγω της υψομετρικής διαφοράς των δύο σημείων. Οι αρτηρίες αυτές θα χρησίμευαν για αποσυμφόρηση των βασικών δρόμων αλλά δεν προβλέφθηκαν σωστά κατά τον σχεδιασμό και έτσι δημιουργείται συμφόρηση. Τα πεζοδρόμια στην πόλη του Πειραιά έχουν κατά κύριο λόγο ανεπαρκές πλάτος και καθιστούν δύσκολη την κίνηση των πεζών.

Η περιοχή απογραφής μας



Τοπόσμη

Έντονη

κυκλοφορία

Μεσαία

κυκλοφορία

Ήπια

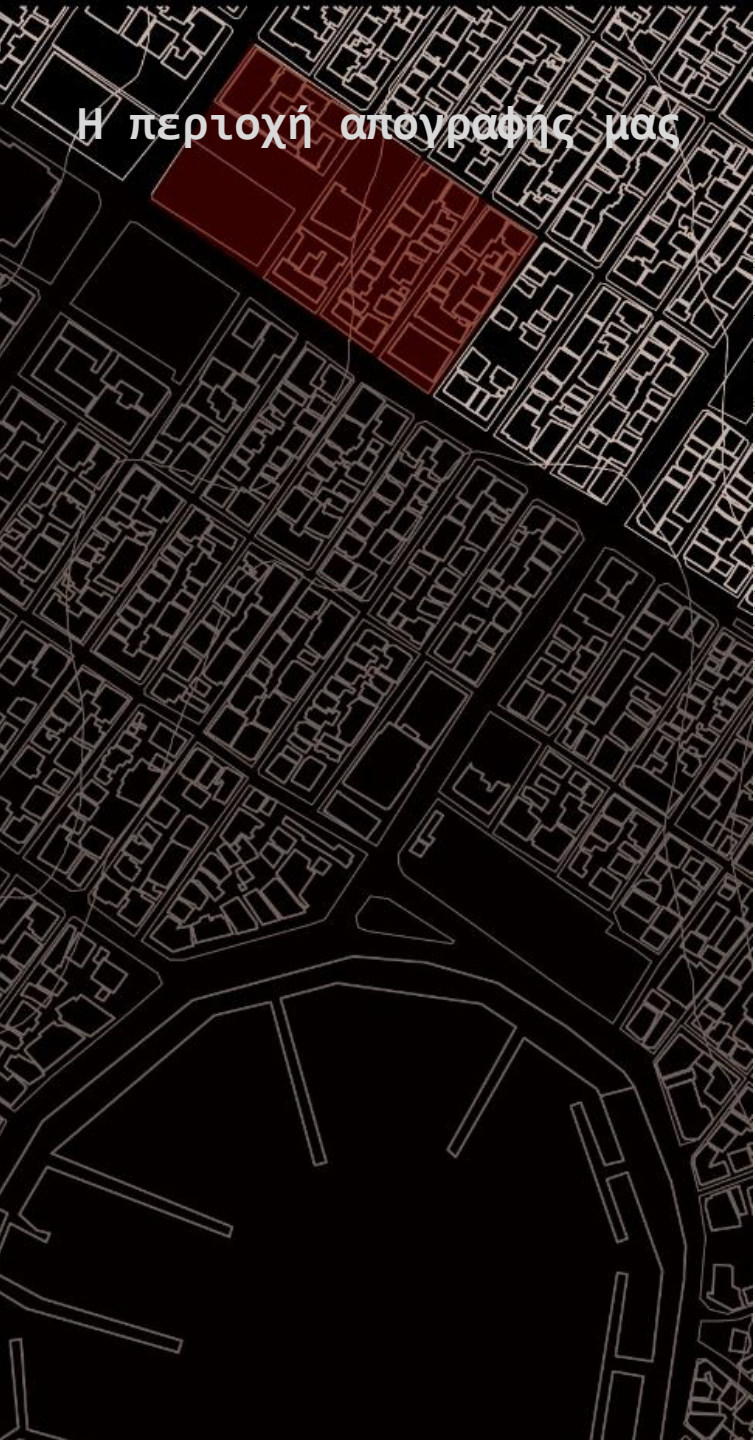
κυκλοφορία

Οι γενικότερες παρατηρήσεις που κάναμε κατά τη διαδικασία της απογραφής και την στενότερη ενασχόλησή μας με το σημείο αυτό, μας οδήγησαν στον εντοπισμό ορισμένων αντιθέσεων που παρουσιάζονται στην ευρύτερη περιοχή του κέντρου του Πειραιά. Έτσι, μας γεννήθηκαν ερωτήματα τα οποία μας απασχόλησαν και στη συνολική αντιμετώπιση του χαρακτήρα του Πειραιά.

Η περιοχή που μας ανατέθηκε για απογραφή είναι στα κεντρικότερα σημεία της πόλης, καθώς περιβάλλεται από τις λεωφόρους Βασιλέως Κωνσταντίνου και Ηρώων Πολυτεχνείου και γειτνιάζει με το Δημοτικό θέατρο.

Στην περιπλάνησή μας στις κεντρικές οδικές αρτηρίες του Πειραιά, άλλα και στα στενά που διασταυρώνονται με αυτές, παρατηρήσαμε πως η κύρια χρήση είναι το εμπόριο, αφού βρισκόμαστε στο κέντρο της πόλης. Όσο προχωράμε, όμως, στους πιο στενούς δρόμους και ιδιαίτερα στην καρδιά των οικοδομικών τετραγώνων, βλέπουμε πως οι χρήσεις των κτιρίων γίνονται πιο ιδιωτικές και ο χαρακτήρας του χώρου πιο κοντινός σε μια «γειτονιά». Αυτή ήταν και η αντίθεση που μας έδωσε την αφορμή να ασχοληθούμε με τις αντιθέσεις του Πειραιά στο σύνολό τους.

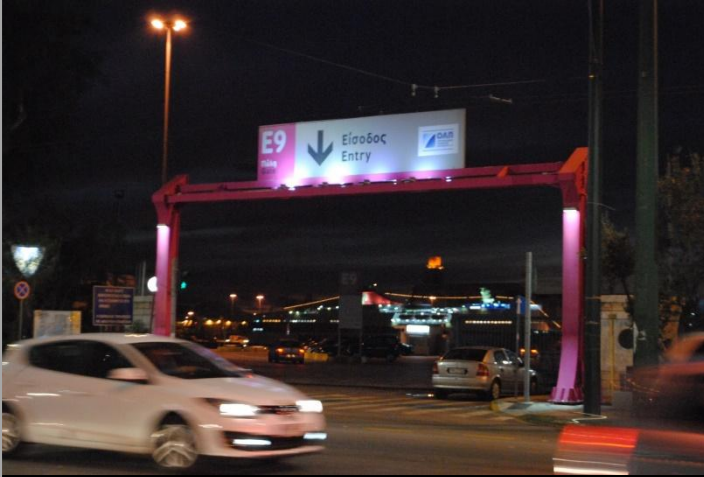
Η περιοχή απογραφής μας





Αντιθέσεις

_Γειτονιά / Λιμάνι



Βασική αντίθεση στην πόλη του Πειραιά είναι αυτή του επιβατικού λιμανιού με τις γειτονιές. Παρατηρούμε πως στο ίδιο αστικό περιβάλλον συνυπάρχουν, χωρίς όμως να επικοινωνούν, δύο τελείως αντιθετικά χαρακτηριστικά: η κατοίκηση και ο δημόσιος χώρος διέλευσης. Ο Πειραιάς σε ορισμένα κομμάτια του μας θυμίζει μικρή πόλη, με γειτονιές, παιδικές χαρές και εννορίες, ηλικιωμένους να πίνουν τον καφέ τους σε καφενεία, αλλά και γείτονες να συνομιλούν από τα μπαλκόνια τους. Αντίθετα, στην περιοχή της Ακτής Μιαούλη -στο λιμάνι, ο τόπος δε θυμίζει σε τίποτα χώρο κατοίκησης, αφού είναι απόλυτα οριοθετημένος με μάντρες και πύλες εισόδων, αποκόπτοντας τον περιπατητή από τη θάλασσα, παρ'όλο που αυτή βρίσκεται σε απόσταση 50 με 100 μέτρων από τον παραλιακό δρόμο. Το περιβάλλον του λιμανιού θα μπορούσε να χαρακτηριστεί έως και εχθρικό, αφού δεν δίνει την αίσθηση του καλωσορίσματος και του αποχαιρετισμού στον ταξιδιώτη ή στον επισκέπτη. Οι παρατηρήσεις αυτές συνδέονται και με τα ιστορικά στοιχεία για την εξέλιξη του λιμανιού και της πόλης του Πειραιά, τα οποία αναλύσαμε προηγουμένως.

*-Θα μπορούσε το λιμάνι του Πειραιά να μετατραπεί σε κέντρο λιανικού εμπορίου;
Πώς θα γίνει ευφικτή η σύνδεση-ενοποίηση του λιμανιού με την πόλη;*

Σταδιακή «μεταμόρφωση» του αστικού χώρου

Ιδιωτικό / Δημόσιο



Ξεκινώντας την περιήγησή μας στο κέντρο της πόλης και με αφετηρία το εμπορικό-επιβατικό λιμάνι, εντοπίσαμε έντονες αλλαγές στο χαρακτήρα των δρόμων και των οικοδομικών τετραγώνων. Στις κεντρικές λεωφόρους, καθώς και στην αρχή των δρόμων που διασταυρώνονται μ' αυτές, παρατηρούμε χρήσεις περισσότερο δημόσιες, πιο εμπορικές και με περισσότερη συσσώρευση κόσμου. Έκτος από αυτό τον διαχωρισμό όμως, υπάρχει και ένας νοητός οριζόντιος διαχωρισμός των περιοχών παράλληλα στα δύο λιμάνια, όσο περπατάμε προς το «εσωτερικό» της πόλης. Στους στενότερους δρόμους, ο Πειραιάς αλλάζει και αποκτά έναν χαρακτήρα γειτονιάς, πιο οικείο και πιο «ιδιωτικό», με περισσότερες χρήσεις κατοικίας και ενίοτε τοπικού εμπορίου.

Διασχίζοντας, λοιπόν την λεωφόρο 2ας Μεραρχίας βλέπουμε πως δεν υπάρχει κάποιο στοιχείο οικειοποίησης του αστικού χώρου από τους κατοίκους, μέχρι την πλατεία Τερψιθέας, όπου αρχίζουμε να απομακρυνόμαστε πλέον από το πολυσύχναστο λιμάνι και να πλησιάζουμε στο Πασαλιμάνι. Έως εκείνο το σημείο, τα κτίρια πάνω στο μέτωπο του δρόμου είναι πιο μεγάλα σε μέγεθος και ύψος και χαρακτηρίζονται από την «ψυχρότητα» που έχουν τα κτίρια γραφείων και οι δημόσιες υπηρεσίες. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι στην κάτω μεριά της πλατείας (δηλαδή προς το Πασαλιμάνι) συνυπάρχουν πολυκατοικίες με πιο δημόσια κτίρια ή και κάποιους χώρους εστίασης. Παρόλα αυτά, η πλατεία δεν έχει τη ζωντάνια που θα περίμενε κανείς για ένα τόσο κεντρικό σημείο, αφού βρίσκεται στο μεταίχμιο από τον πιο «δημόσιο» (εμπορικού) αστικό χώρο που προέρχεται από το λιμάνι στον πιο «ιδιωτικό» (χώρος κατοικίας).

Σταδιακή «μεταμόρφωση» του αστικού χώρου

Ιδιωτικό / Δημόσιο

Η Ακτή Μουτσοπούλου, είναι στο σύνολό της περισσότερο «χώρος γειτονιάς», αφού βλέπουμε πως υπάρχουν πολλές πολυκατοικίες με διαμερίσματα σε όλη την έκτασή της, με χώρους εστίασης ή και τοπικού εμπορίου στα ισόγεια. Η Μαρίνα Ζέας, αν και λειτουργεί περισσότερο ως δημόσιος χώρος, δεν στερεί από το Πασαλιμάνι το στοιχείο της γειτονιάς, οπότε οι δύο χαρακτηρισμοί –δημόσιος χώρος και χώρος γειτονιάς, αν και αντίθετοι, συνυπάρχουν και συνομιλούν με ήπιο τρόπο. Αυτός ο μεικτός χαρακτήρας γειτονιάς-δημοσίων χρήσεων διατηρείται και δίπλα στα δύο δημόσια κτίρια που βρίσκονται στην περιοχή της ακτής Μουτσοπούλου. Γύρω από το Τζάνειο Νοσοκομείο αλλά και το Ναυτικό Μουσείο παρατηρούμε πως οι χρήσεις δεν αλλάζουν με την παρουσία των δημόσιων λειτουργιών, αφού πολυκατοικίες συνεχίζουν υπάρχουν. Εντύπωση μας προκαλεί και το γεγονός ότι η περιοχή γύρω από το Πανεπιστήμιο Πειραιά έχει κι αυτή χαρακτήρα γειτονιάς, οπότε το Πα.Πει. μοιάζει με «νησίδα» δημόσιου χώρου ανάμεσα στις πολυκατοικίες.

Η Λεωφόρος Γρηγορίου Λαμπράκη, ως μια από τις βασικές οδικές αρτηρίες πρόσβασης στην πόλη, έχει βασικά δημόσια λειτουργία, με ισόγεια εμπορικών χρήσεων και ορόφους με παροχές προσωπικών υπηρεσιών. Στις πολυκατοικίες υπάρχουν και διαμερίσματα, κυρίως στους τελευταίους ορόφους, ενώ καθώς ο δρόμος καταλήγει στην Μαρίνα Ζέας οι χρήσεις των κτιρίων γίνονται περισσότερο εμπορικές και η πυκνότητα των κτιρίων αραιώνει. Οπότε και σε αυτή την περίπτωση βλέπουμε πως όσο πλησιάζουμε στο Πασαλιμάνι η δόμηση γίνεται πιο ήπια και ο χαρακτήρας της περιοχής μετατρέπεται σε πιο ιδιωτικός, με τη χρήση αυτής της διεύρυνσης που δημιουργεί μία ανάσα για τον αστικό χώρο.

Η Λεωφόρος Ηρώων Πολυτεχνείου αποτελεί κύρια οδική αρτηρία μέσα στον Πειραιά και γι' αυτό χαρακτηρίζεται από έντονη κίνηση οχημάτων. Είναι, λοιπόν, περιοχή κατεξοχήν δημόσιου χαρακτήρα με εμπορικές και διοικητικές χρήσεις σε όλο της το μήκος και οριοθετεί κατά κάποιο τρόπο την αλλαγή του γενικότερου χαρακτήρα της πόλης από πιο δημόσιο σε χώρο γειτονιάς και κατοίκησης, αφού διασχίζοντάς την κατευθυνόμενοι προς την Ακτή Μουτσοπούλου γίνεται άμεσα εμφανής η μετάβαση αυτή.

■ ΔΗΜΟΣΙΟ
■ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΤΟΙΚΗΣΗΣ

Διευρυμένοι / στενοί χώροι

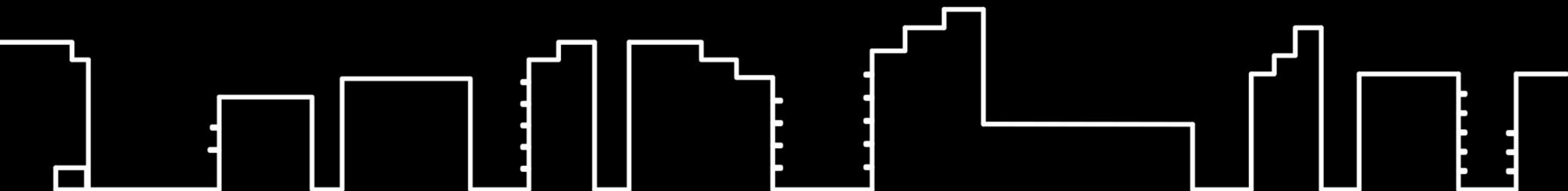
Έντονη αντίθεση βλέπουμε και στη συνύπαρξη μεγάλων ελεύθερων ανοιχτών χώρων –όπως πάρκα, πλατείες, αρχαιολογικοί χώροι- με μεγάλες κεντρικές λεωφόρους και στενών δρόμων με ψηλά κτίρια. Η αίσθηση που δημιουργείται στον περιπατητή είναι εξίσου «άβολη» και στις δύο περιπτώσεις και ορισμένοι από τους λόγους για τους οποίους συμβαίνει αυτό –παραδόξως, είναι κοινοί.

Στην πρώτη περίπτωση, ενώ θα έπρεπε η «εκτόνωση» που δημιουργείται λόγω της παύσης των πυκνών, ψηλών κτιρίων να τον ανακουφίζει και να τον ξεκουράζει, κάνει τον περιπατητή να νιώθει πως βρίσκεται σε ένα χώρο εκτός ανθρώπινης κλίμακας. Αυτό συμβαίνει επειδή όλες οι μεγάλες πλατείες και οι χώροι πρασίνου έχουν τοποθετηθεί δίπλα σε κεντρικές οδικές αρτηρίες, οι οποίες έχουν ήδη μεγάλες διαστάσεις και έντονη κίνηση, η οποία πάντοτε αφαιρεί από τους χώρους το στοιχείο της οικειοποίησης και της γειτονιάς. Οι μεγάλες διαστάσεις των δρόμων, λοιπόν, σε συνδυασμό με τις μεγάλες διαστάσεις των ελεύθερων ανοιχτών χώρων και την τοποθέτηση κτιρίων με μεγάλο ύψος γύρω από αυτούς καθιστούν αυτούς τους χώρους υπερβολικούς για να αποκτήσουν χρήση γειτονιάς. Χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιου διευρυμένου χώρου αποτελεί η πλατεία Τερψιθέας στη διασταύρωση των Λεωφόρων 2ας Μεραρχίας και Ηρώων Πολυτεχνείου. Η πλατεία αυτή διασπάται από τις δύο λεωφόρους σε 4 τμήματα, τα οποία βρίσκονται σε αρκετά μεγάλη απόσταση μεταξύ τους. Ο διασπασμένος χώρος δε μπορεί να λειτουργήσει ως μια ενιαία πλατεία και άρα δε μπορεί να φιλοξενήσει χρήσεις εστίασης και αναψυχής με τον ίδιο τρόπο που συμβαίνει σε άλλες κεντρικές πλατείες. Η παραμονή ενός κατοίκου στην πλατεία Τερψιθέας δεν έχει τη διάρκεια που θα περίμενε κανείς για έναν τέτοιο αστικό χώρο και πλέον λειτουργεί περισσότερο ως πέρασμα και σημείο αναφοράς, αφού ο περισσότερος κόσμος νιώθει εκτεθειμένος (λόγω των υπερβολικών διαστάσεων).

Διευρυμένοι / στενοί χώροι

Η περίπτωση των στενών δρόμων με τα ψηλά κτίρια, αν και προσφέρει μεγαλύτερη αίσθηση «ασφάλειας» στον περιπατητή αφού οι διαστάσεις του δρόμου είναι σαφώς πιο μικρές, του προκαλεί και πάλι το αίσθημα πως ο χώρος είναι εκτός κλίμακας, καθώς το ύψος των κτιρίων που τον περιβάλλουν μοιάζει ακόμα μεγαλύτερο σε σύγκριση με τη στενότητα του δρόμου. Νιώθει πως η πόλη τον πνίγει, αφού δεν υπάρχει ο απαραίτητος χώρος για εκτόνωση (πρασιές, μικροί κήποι επαρκές μήκος για πεζοδρόμιο) και έτσι χάνεται στην πυκνοχτισμένη αστική ζούγκλα.

Η αντίθεση, λοιπόν, έγκειται στο γεγονός ότι περπατώντας ένα μικρό τμήμα της περιοχής βρίσκουμε στενούς μονόδρομους με πεζοδρόμια ελάχιστου επιτρεπόμενου πλάτους, οι οποίοι διασταυρώνονται με μεγάλες λεωφόρους πολλαπλών λωρίδων κυκλοφορίας, καθώς και στο γεγονός ότι συναντάμε ελάχιστους ελεύθερους ανοιχτούς χώρους για πλατείες ή πάρκα ανάμεσα στους πιο στενούς δρόμους των «γειτονιών» του Πειραιά. Πάρα ταύτα, βλέπουμε πως υπάρχουν περιοχές με χώρους εστίασης και αναψυχής, που αναπτύσσονται κυρίως σε πεζόδρομους εντός του «κατοικημένου κέντρου» της πόλης, οι οποίοι αντικαθιστούν κατά κάποιο τρόπο τις συνοικιακές πλατείες -δηλαδή τους επίπεδους χώρους που λείπουν ανάμεσα στους στενούς δρόμους.



Διευρυμένοι / στενοί χώροι



-Πώς μπορούμε να απελευθερώσουμε - αποσυμφωρήσουμε την πόλη από τα ψηλά κτίρια και να δημιουργήσουμε περισσότερες εκτάσεις πρασίνου κοντά στις γειτονιές;

Παλιά νεοκλασικά / Νεότερα εμπορικά κτίρια



Μια ακόμα αντίθεση που εντοπίσαμε στον Πειραιά είναι η συνύπαρξη παλιών νεοκλασικών κτιρίων του 19^{ου} αιώνα με πολυκατοικίες καθώς και μεγάλα κτίρια γραφείων και εμπορικών χρήσεων της περιόδου 60-80', κατά την οποία ανοικοδομήθηκε μεγάλο μέρος των ελληνικών πόλεων. Ορισμένα από τα νεοκλασικά επαναχρησιμοποιήθηκαν ως κεντρικά γραφεία για ναυτιλιακές και άλλες εταιρίες και ανακαινίστηκαν, ενώ άλλα ρημάζουν εγκαταλειμμένα, χάνοντας σταδιακά την παλιά τους αίγλη. Γύρω από αυτά, υψώνονται τα πολυόροφα, τυποποιημένα σχεδόν, κτίρια γραφείων, με τις αφαιρετικές όψεις, τα μεγάλα οριζόντια υαλοστάσια και τα μεταλλικά στοιχεία, τονίζοντας έτσι ακόμα περισσότερο τις πολυποίκλιτες όψεις των νεοκλασικών. Επομένως, οι αντιθέσεις τους εντοπίζονται στα εξής σημεία:

στις μεγάλες διαφορές στα ύψη και στην κλίμακα των κτιρίων, αφού τα νεοκλασικά προορίζονταν κυρίως για κατοικίες και άρα είναι σαφώς μικρότερα από τα νεότερα κτίρια, στα διαφορετικά μορφολογικά στοιχεία των όψεων, που καθορίζουν και την αρχιτεκτονική ταυτότητά τους στα υλικά που επιλέγονται για το κάθε ένα καθώς και στον τρόπο κατασκευής τους.

-Πώς θα μπορούσαν οι πολεοδομικοί κανονισμοί να ορίζουν τη διαμόρφωση των κτιρίων που γειτνιάζουν με τα διατηρητέα νεοκλασικά, έτσι ώστε η μετάβαση των μορφολογικών στοιχείων από εποχή σε εποχή να γίνεται με πιο ομαλό τρόπο;

Βιβλιογραφία

- 1_Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Πειραιά 2015-2019
- 2_Ρυθμιστικό σχέδιο Αθήνα- Αττική
- 3_Παρατηρώντας τον Πειραιά..., έκδοση ΕΜΠ
- 4_Παρατηρώντας τον Πειραιά ΙΙ..., έκδοση ΕΜΠ
- 5_Χάρτες από Panorama
- 6_Στοιχεία Πολεοδομίας. Κεφάλαιο 1 : Θεωρία του Αστικού Ιστού, Θεμελιώδεις διαδικασίες πίσω από τον αστικό σχεδιασμό, Νίκος Σαλίγκαρος, Ιστοσελίδα greekarchitects.gr
- 7_ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ. ΔΙΑΣΩΣΗ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ, ΣΤΑΜΑΤΙΝΑ Γ. ΜΑΛΙΚΟΥΤΗ
- 8_Η ΧΩΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ 4 ΜΕΓΑΛΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ, ΚΑΛΛΙΣΘΕΝΗ ΑΒΔΕΛΙΔΗ
- 9_Προσέγγιση των τάσεων εξέλιξης του πολεοδομικού ιστού των ελληνικών πόλεων, Ερευνητική εργασία, Σολισπούλου Αθηνά
- 10_Η έρευνα των αρχαίων συστημάτων ύδρευσης του Πειραιά. Το Ιπποδάμειο σύστημα και η μορφή των οικιών, Γ. Πέππας

