

Ανοικτό Πανεπιστήμιο Κύπρου

Σχολή Ανθρωπιστικών και Κοινωνικών Επιστημών

**Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών
Πολιτιστική Πολιτική και Ανάπτυξη**

Μεταπτυχιακή Διατριβή



**Η αστική ανάπλαση της πρώην λιμενο-βιομηχανικής
παράκτιας περιοχής των Λιπασμάτων στη Δραπετσώνα**

Ελένη Μυργιαλή

**Επιβλέπων Καθηγητής
Χρήστος Δερμεντζόπουλος**

Μάιος 2017

Ανοικτό Πανεπιστήμιο Κύπρου

Σχολή Ανθρωπιστικών και Κοινωνικών Επιστημών

Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών

Πολιτιστική Πολιτική και Ανάπτυξη

Μεταπτυχιακή Διατριβή

Η αστική ανάπλαση της πρώην λιμενο-βιομηχανικής παράκτιας περιοχής των Λιπασμάτων στη Δραπετσώνα

Ελένη Μυργιαλή

**Επιβλέπων Καθηγητής
Χρήστος Δερμεντζόπουλος**

Η παρούσα μεταπτυχιακή διατριβή υποβλήθηκε προς μερική εκπλήρωση των απαιτήσεων για απόκτηση πτυχιακού τίτλου σπουδών στην Πολιτιστική Πολιτική και Ανάπτυξη από τη Σχολή Ανθρωπιστικών και Κοινωνικών Επιστημών του Ανοικτού Πανεπιστημίου Κύπρου.

Μάιος 2017



Φωτογραφία: Γιώργος Μακρίδης

**Η αστική ανάπλαση
της πρώην
λιμενο-βιομηχανικής παράκτιας
περιοχής
των Λιπασμάτων
στη Δραπετσώνα**

Περίληψη

Η παρούσα εργασία αποσκοπεί στην αναζήτηση ενός βιώσιμου αναπτυξιακού μοντέλου για τον Δήμο Κερατσινίου-Δραπετσώνας, προσαρμοσμένο στις ανάγκες του εμπορίου, της ψυχαγωγίας και του πολιτισμού του 21^{ου} αιώνα, το οποίο θα μετατρέψει τη μεγάλη εγκαταλελειμμένη περιοχή της πρώην λιμενο-βιομηχανικής παράκτιας περιοχής των Λιπασμάτων στη Δραπετσώνα σε νέα, με πράσινο και υψηλής ποιότητας περιβάλλον, με τόπους για γραφεία, εμπορικά κέντρα, με πολιτιστικά πολύκεντρα και αίθουσες ψυχαγωγίας, ανοίγοντας ουσιαστικά μία νέα διαδρομή της πόλης προς τη θάλασσα.

Αρχικά παρουσιάζεται μία αναδρομή στο παρελθόν και στα πρώτα χρόνια λειτουργίας της Ανωνύμου Ελληνικής Εταιρείας Χημικών Προϊόντων και Λιπασμάτων (Α.Ε.Χ.Π.-Λ), η οποία ιδρύθηκε το 1909 και επέδειξε μεγάλη οικονομική πρόοδο κατά το πέρασμα των χρόνων, προσφέροντας εργασία σε εκατοντάδες ανθρώπους, οι οποίοι στη συνέχεια διαμόρφωσαν οικιστικά τη γύρω περιοχή. Παράλληλα, καταγράφονται οι διάφορες όψεις των εκάστοτε προτάσεων και πολεοδομικών μελετών που είχαν συνταχθεί για την περιοχή στο πέρασμα των χρόνων.

Στη συνέχεια γίνεται αναφορά στο σχέδιο ανάπτυξης της πόλης του Λίβερπουλ της Αγγλίας, η οποία -εξαιτίας της αποβιομηχάνισης τη δεκαετία του '80 και του κλεισίματος των εργοστασίων- μετατράπηκε σε μια παρακμιακή πόλη με ολοένα φθίνουσα πορεία, που δεν μπορούσε να συντηρήσει ούτε τους ίδιους της τους κατοίκους.

Μέσω της συγκριτικής επισκόπησης της περιοχής της Δραπετσώνας με την αντίστοιχη των docklands στο Λίβερπουλ, εξετάζεται η αναγέννηση αυτών των παράκτιων περιοχών βάσει στρατηγικών επιλογών και δημιουργίας ποικίλων εστιών ανάπτυξης ενδιαφέροντος, κυρίως για τους επισκέπτες, ενώ δίνεται έμφαση στην πολιτιστική πολιτική που ασκείται κατά την ανάπτυξη αυτών των πρώην βιομηχανικών χώρων.

Επίσης, μέσω της κριτικής προσέγγισης του ζητήματος της αστικής αναβίωσης και της προώθησης των πόλεων, διερευνώνται τρόποι βελτίωσης του υπαίθριου χώρου, έλξης δραστηριοτήτων πολιτισμού και τουρισμού, δημιουργίας νέων χρήσεων, στοχεύοντας στην κοινωνική και οικονομική αναζωογόνηση της περιοχής, στην ένωση της πόλης με τη

θάλασσα, στην καλύτερη αξιοποίηση των φυσικών, αλλά και οικονομικών πόρων και στην ανάγκη για βιωσιμότητα του περιβάλλοντος.

Στη σημερινή εποχή της απόλυτης οικονομικής δυσπραγίας το κράτος και οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης οφείλουν να επινοήσουν ένα σχέδιο παρεμβατικής πολιτικής, με στόχο την αειφόρο ανάπτυξη της πόλης, η οποία θα ωθεί τις δημιουργικές δυνάμεις της κοινωνίας να εκφράζονται, να δημιουργούν και να συγκλίνουν σε στρατηγικούς στόχους, με μεγαλύτερη ενέργεια απ' ό τι στο παρελθόν.

Μετά τις πρόσφατες πολιτικές αποφάσεις που αποδίδουν τη χρήση μεγάλου τμήματος αυτής της τέως βιομηχανικής ζώνης της Δραπετσώνας, έκτασης περίπου 600 στρεμμάτων, *οριστικά και αποκλειστικά και μόνο* στον Δήμο Κερατσινίου-Δραπετσώνας, χωρίς ο Δήμος να οφείλει αντάλλαγμα για την άσκηση της χρήσης και με γνώμονα τη διατήρηση της πολιτιστικής μας κληρονομιάς, αλλά και την αειφόρο και βιώσιμη ανάπτυξη, θα γίνει προσπάθεια να αποδοθεί η περιοχή σε αστική χρήση, με έμφαση στον πολιτισμό και στην κατανάλωση, έτσι ώστε να αναδειχθεί ο καθοριστικός ρόλος της στην ανάπτυξη της περιφερειακής οικονομίας.

Summary

The present thesis seeks for sustainable development model for the Municipality of Keratsini-Drapetsona, taking into account commerce, entertainment and culture of 21st century, that can change the broad abandoned former industrial area of Lipasmata in Drapetsona into a new ecological and high quality environment with modern facilities, cultural centers, malls and entertainment villages, introducing a new root of the city towards the sea.

At first, there is a presentation in the past years of the Chemical Company S.A. which was founded in 1909 and experienced high economic growth during the years offering job positions to hundreds of people who inevitably started living in the suburbs. At the same time suggestions and rural studies are recorded for a whole area during the period of time.

Later a reference to the Liverpool urban renewal project is made, explaining the progress it made after having experienced de-industrialization in the late 80's, unemployment and a foregoing decadence which had kept its citizens to pure poverty.

There is a comparative overview between the city of Drapetsona and the Liverpool docklands. We examine the renewal of the areas by the sea, based on the strategic choices made to establish different development and commercial centers for the visitors with an emphasis to cultural policies intending to promote the economy in former industrial areas.

Furthermore, we investigate ways to improve cultural activities, tourist and leisure sectors through urban regeneration policies. All these main to upgrade the social and economic status of the city, to unite the city with the sea and to make the most out of the natural resources as long as the financial potentials fulfilling the need for a sustainable development.

At the present time with the severe economic crisis, state and local authorities must come up with a creative plan aiming at sustainable development, which will enhance creativity and convergence among the multi-cultural society members.

In the aftermath of recent political developments which have resulted in the unconditional offering of a 600m² area of the former industrial region to the public, the local government of Keratsini-Drapetsona will do whatever it takes to make the best out of it in order to achieve progress, in trade, culture and significant urban renewal, thus promoting the city's role in the regional economy.

Ευχαριστίες:
Στη Φλώρα και στον Μάνο για τον χρόνο που τους στέρησα.
Στην οικογένειά μου,
στην αδελφή μου Χρύσα,
που είναι πάντα αρωγός σε κάθε μου προσπάθεια.
Αλλά και σε όλους εκείνους
-κυρίως τους αφανείς- για τη συμπαράστασή τους και τη στήριξή τους.
Στον εξαιρετικό καθηγητή μου, Χρήστο Δερμεντζόπουλο,
ο οποίος με ενέπνευσε και
με βοήθησε ουσιαστικά στη συγγραφή της παρούσης εργασίας μου.

Να ευχαριστήσω ιδιαίτερα τους φίλους μου Γιώργο Μακρίδη, Διευθυντή του 3ου Λυκείου Κερατσινίου, μαζί με την ομάδα των μαθητών του και Μπάμπη Χριστακόπουλο, Δημοσιογράφο, για τις εξαιρετικές φωτογραφίες τους, τις οποίες μου επέτρεψαν να χρησιμοποιήσω.

Περιεχόμενα

Περίληψη	σελ. 5-6
Summary.....	σελ. 7-8
Εισαγωγή.....	σελ. 11-14
1 Ο Δήμος Κερατσινίου-Δραπετσώνας. Τα κύρια χαρακτηριστικά του	
.....	σελ. 15-17
1.1 Η περιοχή των Λιπασμάτων στη Δραπετσώνα	σελ. 17-20
1.2 Ιστορική αναδρομή στην περιοχή και στη βιομηχανική της εξέλιξη	σελ. 20-40
1.3 Όψεις των προτάσεων-πολεοδομικών μελετών για την περιοχή	σελ. 40
1.3.1 Η αρχική ιδέα της Ανάπλασης – 1984.....	σελ. 40-41
1.3.2 Η μελέτη της ΑΝ.ΔΗ.Π. – 1992.....	σελ. 41-42
1.3.3 Το σχέδιο Κλουτσινιώτη-Μεσαρέ – 2005.....	σελ. 43-44
1.3.4 Το σχέδιο Θ. Παπαγιάννη και Συνεργατών – 2007.....	σελ. 45-48
1.3.5 Πρωτοβουλία Αγώνα για ενιαίο Άλσος – 2007.....	σελ. 48
1.3.6 Το σχέδιο για την πίστα Φόρμουλα 1 – 2011.....	σελ. 49-50
1.3.7 Οι τελευταίες εξελίξεις σε πολιτικό επίπεδο – 2016.....	σελ. 50-53
2 Αστική ανασυγκρότηση στο πλαίσιο της αειφορίας και της αναζωογόνησης της ευρύτερης περιοχής.....	σελ. 54-57
2.1 Η περίπτωση των docklands στο Λίβερπουλ. Συγκρίσεις και επαναφορά της γης και των κτιρίων σε αποτελεσματική χρήση.....	σελ. 57-65
2.2 Το ζήτημα της αποβιομηχανοποίησης και ο ρόλος των βιομηχανικών χώρων στη διαμόρφωση αστικού τοπίου.....	σελ. 65-68
2.3 Πολιτιστική πολιτική κατά την ανάπλαση βιομηχανικών περιοχών.....	σελ.68-72
3 Η περιοχή των Λιπασμάτων σήμερα.....	σελ. 73-83
3.1 Το χαμένο όνειρο της Πολιτιστικής Ακτής του Πειραιά.....	σελ. 84-87
3.2 Το πολιτικό σκηνικό και οι συνθήκες που διαμορφώνει για την περιοχή.....	σελ. 87-93
3.3 Προτάσεις για το σχέδιο της Ανάπλασης και την πόλη	σελ. 93-100
4 Συμπεράσματα	σελ. 101-107
Περιεχόμενα εικόνων.....	σελ. 108-134
Περιεχόμενα πινάκων	σελ. 135-138
Βιβλιογραφία	σελ. 139-142
Διαδικτυακές Πηγές	σελ. 143
Λοιπές Πηγές	σελ. 144-145

Εισαγωγή

I. Προσέγγιση θέματος

Αντικείμενο της παρούσας εργασίας είναι η αστική ανάπλαση της πρώην λιμενο-βιομηχανικής παράκτιας περιοχής των Λιπασμάτων στη Δραπετσώνα, μετά το κενό που δημιουργήθηκε στην παράκτια αυτή περιοχή, από το κλείσιμο του εργοστασίου των Λιπασμάτων -στο πλαίσιο της αποβιομηχάνισης που έζησε η χώρα μας την περίοδο των δεκαετιών 1980-2000-.

Το θέμα της ανάπλασης της περιοχής αποτελεί κύριο αντικείμενο συζήτησης και προβληματισμού για τη διαχείριση των βιομηχανικών εγκαταστάσεων και την εν γένει αξιοποίηση του χώρου τα τελευταία χρόνια. Με γνώμονα αφενός τη διατήρηση της πολιτιστικής μας κληρονομιάς, με τη συντήρηση των παλιών κτιριακών όγκων και του υπαίθριου χώρου τους, αφετέρου την αειφόρο και βιώσιμη ανάπτυξη, με την ανέγερση νέων χώρων, εμπορικού κέντρου, πολιτιστικού πολυκέντρου, η περιοχή αυτή μπορεί να αποτελέσει σημαντικό παράγοντα στην ανάπτυξη της περιφερειακής οικονομίας.

Στόχος της εργασίας είναι να συλλέξει πληροφορίες σχετικά με την ανάκτηση της βιομηχανικής κληρονομιάς, να διερευνήσει τις παρεμβάσεις που μπορεί να πραγματοποιηθούν στην περιοχή, να εξετάσει προγράμματα νέων χρήσεων και δραστηριοτήτων της γης, με σκοπό την αναζωογόνηση της τοπικής οικονομίας και τη μεταμόρφωση της πόλης.

Σημαντικό σημείο αναφοράς αποτελούν και οι κινήσεις προβολής για την αναγνώριση των έργων ανάπλασης σε διεθνές επίπεδο. Ειδικότερα, εκείνες οι κινήσεις που γίνονται από φορείς της πόλης ή της Δημοτικής Αρχής για τη συμμετοχή σε διεθνή γεγονότα και σε εκδηλώσεις που οργανώνονται για να ωφελήσουν στη διάδοση των έργων και στη μετάδοση καλών πρακτικών.

II. Βασικά ερευνητικά ερωτήματα

Σε όλη την εργασία θα μας απασχολήσουν τα εξής ερωτήματα: Πώς μπορεί να ανακτηθεί η βιομηχανική κληρονομιά; Πώς μπορεί να επιτευχθεί η συνοχή και η συνεκτικότητα του αστικού ιστού με τη θάλασσα; Ποια πολιτική πόλεων θα ακολουθήσει ο Δήμος που πλέον αποκτά αποκλειστικά τη χρήση; Θα υπάρξει πρόβλεψη ενός προγράμματος αστικής αναζωογόνησης, ώστε η περιοχή να ενσωματωθεί πλήρως στην πόλη και να καταστεί πόλος έλξης για τους κατοίκους της, αλλά και τους επισκέπτες; Θα υπάρξει χάραξη ξεκάθαρης διαδρομής από το κέντρο της πόλης προς τη θάλασσα και το λιμάνι; Θα ληφθούν μέριμνες για να μην υπάρξουν φαινόμενα αστικού εξευγενισμού (όπως σε άλλες περιοχές, λ.χ. Ψυρρή και Γκάζι στην Αθήνα);

III. Προτεινόμενη μεθοδολογία

Για τη διαμόρφωση της παρούσης εργασίας μελετήθηκαν οι φυσικές συνθήκες του περιβάλλοντος στη θέση του πρώην εργοστασίου Λιπασμάτων στη Δραπετσώνα, η σχέση του με την ευρύτερη περιοχή της πόλης του Κερατσινίου και της Δραπετσώνας κατά το πέρασμα των χρόνων, το νομικό και το ιδιοκτησιακό καθεστώς, όπως αυτό έχει διαμορφωθεί σήμερα, διάφορα σχέδια και προτάσεις για την περιοχή, καθώς και η τύχη αυτών.

Αναλυτικότερα, η εργασία βασίστηκε στη βιβλιογραφική έρευνα, δηλαδή σε πληροφορίες και απόψεις που αντλήσαμε από την ελληνική και ξενόγλωσση βιβλιογραφία, από άρθρα δημοσιευμένα στον Τύπο και στα περιοδικά, από εισηγήσεις, ερευνητικά προγράμματα και από αρκετές ηλεκτρονικές διευθύνσεις στο διαδίκτυο. Μέσα από αυτή τη βιβλιογραφική έρευνα αναλύσαμε την αρχική λειτουργικότητα της περιοχής, τις αλλαγές που υπέστη με το πέρασμα του χρόνου, τη φάση της αποβιομηχανοποίησης και παρακμής της. Εξερευνήσαμε τις νέες λειτουργίες της περιοχής, χωρίς βιομηχανική δραστηριότητα, σε συνάρτηση με το οδικό δίκτυο και την ιστορική εξέλιξη της πόλης.

Εξετάσαμε ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα αιωφόρου σχεδιασμού και αναζωογόνησης στη Μεγάλη Βρετανία και συγκεκριμένα το παράδειγμα της αστικής ανασυγκρότησης των Docklands του Liverpool, προχωρώντας σε μια εκτεταμένη σύγκριση αυτής της περιοχής με την αντίστοιχη της μελέτης μας, καθώς πρόκειται για δύο περιοχές, στις

οποίες είχε αναπτυχθεί ένα πανομοιότυπο σύστημα με βιομηχανίες και αυξημένη δραστηριότητα. Επί της ουσίας πρόκειται για δύο παραθαλάσσιες πόλεις, πολύ κοντινές στις κεντρικές αγορές των πρωτευουσών των δύο αντίστοιχων χωρών τους, στις οποίες - ενώ αυξήθηκε σταδιακά ο πληθυσμός τους- επικράτησε η βιομηχανική παρακμή. Και ενώ το Λίβερπουλ -παρά τη βίαιη αποβιομηχάνιση της μετά Θάτσερ εποχής, απέφυγε την κατάρρευση και αναγεννήθηκε μέσω στρατηγικών επιλογών (κυρίως city branding), δημιουργώντας ποικίλες εστίες ενδιαφέροντος για τους επισκέπτες, η περιοχή των Λιπασμάτων στη Δραπετσώνα παρέμεινε εγκαταλελειμμένη, χωρίς κοινωνική αναζωογόνηση και αναπτυξιακή άνθηση. Επιπλέον θίξαμε γενικότερα το ζήτημα της αποβιομηχανοποίησης και του ρόλου της πολιτιστικής πολιτικής σε προγράμματα ανάπλασης βιομηχανικών περιοχών.

Στη συνέχεια μελετήσαμε ένα πρωτογενές υλικό, πολεοδομικά σχέδια, χωροταξικές και πολεοδομικές μελέτες, καθώς και τον βαθμό υλοποίησής τους, χάρτες, φωτογραφίες, νομοθετικές ρυθμίσεις, δικαστικές αποφάσεις, υπουργικές αποφάσεις, αποφάσεις Δημοτικών και Περιφερειακών Συμβουλίων. Επισκεφθήκαμε επανειλημμένα το Γραφείο Τύπου του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας, το Δημοτικό Αρχείο Δραπετσώνας, το Ιστορικό Αρχείο της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδας, τη Νομική Υπηρεσία του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας.

Στην πορεία πραγματοποιήσαμε επιτόπια έρευνα στον χώρο της μελέτης της περιοχής, ήρθαμε σε προσωπική επαφή με τους εμπλεκόμενους, εκπροσώπους της σημερινής Δημοτικής Αρχής και ιδιαίτερα τον Γενικό Γραμματέα του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας, κ. Γεώργιο Ανδρεαδάκη, με κατοίκους και εκπροσώπους του κινήματος Πρωτοβουλία Αγώνα για Ενιαίο Άλσος, αξιοποιήσαμε την προσωπική εμπειρία επί των θεμάτων. Στη συνέντευξή του, ο Γενικός Γραμματέας του Δήμου, μας παρέθεσε τις διαρκείς προσπάθειες της σημερινής Δημοτικής Αρχής, με στόχο να ζωντανεύσει η πρώην βιομηχανική ζώνη της Δραπετσώνας και να μετατραπεί σε έναν δημόσιο πόλο υπερτοπικής εμβέλειας, ανοιχτό σε όλους, που θα βελτιώσει την ποιότητα ζωής των κατοίκων της πόλης, αλλά και της ευρύτερης περιοχής.

Τέλος, στις προτάσεις που καταθέσαμε, διαμορφώθηκε μια ήπια ανάπτυξη της περιοχής μελέτης, σε συνδυασμό με την ανασυγκρότηση της ευρύτερης παράκτιας περιοχής, με έντονη την παρουσία του φυσικού στοιχείου. Η πρόταση εμπεριείχε τη δημιουργία μιας θεματικής περιοχής πολιτισμού και αναψυχής με τη μορφή ενός cluster δραστηριοτήτων και επιχειρήσεων σχετικών με τον πολιτισμό και την αναψυχή, τη δημιουργία μιας

συνοικίας μουσείων (Μουσείο Γυαλιού, Ρεμπέτικου Τραγουδιού, Μουσείο Νεότερης Ιστορίας της περιοχής του Πειραιά, Μουσείο για τους Πρόσφυγες και τη Μετανάστευση, Μουσείο Ενάλιας Αρχαιολογίας ή ακόμη και Μουσείο Βιομηχανικής Ιστορίας), ενός συστήματος ήπιας μορφής δόμησης, ενός ευέλικτου πάρκου που θα συνδέεται άμεσα με τις γειτονιές και χώρων αναψυχής στο πλαίσιο της ευρύτερης αναβάθμισης της περιοχής, της ενίσχυσης των τουριστικών δραστηριοτήτων με στόχο την οικονομική ανάπτυξη.

IV. Πηγές

Οι πηγές που χρησιμοποιήθηκαν για την επεξεργασία του θέματος είναι οι εξής:

- Βιβλιογραφική έρευνα, δηλαδή συλλογή πληροφοριών και απόψεων από βιβλία, από ποικίλα άρθρα δημοσιευμένα στον τύπο και στο διαδίκτυο, η οποία παρατίθεται αναλυτικά στο τέλος της εργασίας.
- Αναζήτηση πηγών και αρχείων είτε από το Ιστορικό Αρχείο του τότε Δήμου Δραπετσώνας είτε από το Ιστορικό Αρχείο της Εθνικής Τράπεζας και από το Βιομηχανικό Επιμελητήριο του Πειραιά. Να σημειωθεί ότι μέρος των αρχείων της Εταιρίας Λιπασμάτων εντοπίστηκε στο Ιστορικό Αρχείο της Εθνικής Τράπεζας. Το υπόλοιπο αρχείο της Εταιρίας ανήκει στον Δήμο Κερατσινίου-Δραπετσώνας, χωρίς όμως να έχει επεξεργαστεί, μελετηθεί και αρχειοθετηθεί ή ταξινομηθεί. Επίσης, στο Βιομηχανικό Επιμελητήριο του Πειραιά δεν εντοπίστηκε κανένας ολοκληρωμένος φάκελος των βιομηχανικών μονάδων που ανθούσαν στην περιοχή της Δραπετσώνας, παρά μονάχα αποσπασματικές εγγραφές που αφορούσαν σε μητρώα. Τέλος και το Εργατικό Κέντρο Πειραιά δεν διαθέτει ταξινομημένο αρχείο, με αποτέλεσμα η άντληση στοιχείων από αυτό να είναι ανέφικτη.
- Επιτόπια έρευνα, επανειλημμένες επισκέψεις στον χώρο και συμμετοχική παρατήρηση.
- Μελέτη των πολεοδομικών σχεδίων για να καταγράψουμε αναλυτικά την υπάρχουσα κατάσταση, να ιεραρχήσουμε τις χρήσεις του χώρου.
- Προσωπική εμπειρία επί των θεμάτων.
- Συνέντευξη με τον νυν Γενικό Γραμματέα του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας, αρχιτέκτονα και μέλος του Δ.Σ. του Συλλόγου Αρχιτεκτόνων τμήματος Αττικής.

Κεφάλαιο 1

Ο Δήμος Κερατσινίου-Δραπετσώνας. Τα κύρια χαρακτηριστικά του.

Ο Δήμος Κερατσινίου-Δραπετσώνας είναι Δήμος της περιφερειακής ενότητας του Πειραιά και βρίσκεται στο νοτιοδυτικό τμήμα της Αττικής, αποτελώντας τον 21^ο Δήμο της επικράτειας, καθώς καλύπτει έκταση 9.326 τετραγωνικών χιλιομέτρων. Ουσιαστικά προέκυψε από τη συνένωση των δύο Δήμων Κερατσινίου και Δραπετσώνας, κατ' εφαρμογή του Προγράμματος «Καλλικράτης», δηλαδή του Ν. 3852/2010 περί Νέας Αρχιτεκτονικής της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης, με τον οποίο μεταρρυθμίστηκε η διοικητική διαίρεση της Ελλάδας την περίοδο του 2011 (<http://www.el.wikipedia.org/wiki/>, 6-1-2017). Συνορεύει βόρεια με τον Δήμο Χαϊδαρίου, νότια βρέχεται από τον Σαρωνικό κόλπο, ανατολικά συνορεύει με τον Δήμο Πειραιά και τον Δήμο Νίκαιας-Αγ. Ιωάννη Ρέντη και δυτικά με τον Δήμο Περάματος. Από άποψη γεωμορφολογικής φυσιογνωμίας εκτείνεται από τη θάλασσα και αναπτύσσεται σχεδόν κάθετα προς την παραλία, συμπεριλαμβάνοντας και τμήμα του ορεινού όγκου του Αιγάλεω (www.keratsini-drapetsona.gr/index.php/el/our-town-gr, 6-1-2017). Το σημαντικότερο, ίσως, με τη θέση του Δήμου είναι ότι βρίσκεται ακριβώς δίπλα σε ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης, τον Πειραιά, γεγονός που διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στην οικιστική, πληθυσμιακή, κοινωνική, οικονομική, πολιτική και πολιτισμική του ανάπτυξη κατά το πέρασμα των χρόνων.



Πίνακας 1:
Θέση του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας στο πολεοδομικό συγκρότημα
Αθηνών-Πειραιά

Αναλυτικότερα, η Δημοτική Ενότητα Κερατσινίου έχει έκταση 9,50 τετρ. χιλιομέτρων και επιφάνεια 7.601 τετρ. χιλιομέτρων, ενώ η Δημοτική Ενότητα Δραπετσώνας έχει έκταση 1,7 τετρ. χιλιομέτρων και επιφάνεια 1.725 τετρ. χιλιομέτρων, με μέσο υψόμετρο 40 μ. και 20 μ. αντίστοιχα.

Σε γενικές γραμμές, η ρυμοτομία στον Δήμο Κερατσινίου-Δραπετσώνας χαρακτηρίζεται από υψηλή πυκνότητα, μίξη παλαιών και νέων κατασκευών, ποικιλομορφία, επιμήκη κυρίως οικοδομικά τετράγωνα και από το συνεχές οικοδομικό σύστημα. Ο δε δείκτης αναλογίας του πρασίνου διαμορφωνόταν σε 3,5 τετρ. μέτρα ανά κάτοικο κατά την τριετία 2011-2014, σύμφωνα με στοιχεία της Διεύθυνσης Περιβάλλοντος και Πρασίνου του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας, τα οποία δεν έχουν μεταβληθεί πολύ με την πάροδο των χρόνων. Πιο συγκεκριμένα, στον πίνακα που ακολουθεί αποτυπώνονται ξεκάθαρα οι χώροι πρασίνου του Δήμου (www.keratsini-drapetsona.gr/images/pdf/i_poli_mas/taftotita.pdf, 6-1-2017).

ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΣΕ ΤΕΤΡΑΓ. ΜΕΤΡΑ
ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ	232.040,53
ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ	122.423,56
ΣΥΝΟΛΟ	354.464,09

Πίνακας 2: Χώροι πρασίνου Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας

1.1. Η περιοχή των Λιπασμάτων στη Δραπετσώνα

Στον χώρο που βρίσκεται δυτικά του Πειραιά, στην παραλιακή ζώνη 2.500 μέτρων, από την ακτή Βασιλειάδη και συγκεκριμένα από τον κάβο Κράκαρη μέχρι εκεί που βρίσκονται σήμερα οι εγκαταστάσεις της Ε.ΥΔ.Α.Π., συμπεριλαμβανομένων των δύο όρμων, των Σφαγείων και των Φωρών, αναπτύχθηκε σε όλη τη διάρκεια του 20ού αιώνα η κυρίως βιομηχανική ζώνη του Πειραιά και αργότερα της Δραπετσώνας και του Κερατσινίου. Εκεί δημιουργήθηκαν το 1909 και το 1910 αντίστοιχα τα εργοστάσια Λιπασμάτων (Α.Ε.Ε.Χ.Π.-Λ.) και Τσιμέντων (ΑΓΕΤ Ηρακλής), καθώς και τα βυρσοδεψία (Ταμπάκινο), το Γυψάδικο (Περιστερά), σαπωνοποιείο, ελαιοτριβείο, ποικίλες εταιρείες πετρελαιοειδών, το Ναυπηγείο Βασιλειάδη, κ.λπ..



Εικόνα 1: Η περιοχή με όλα τα εργοστάσια σε λειτουργία
Φωτογραφία από το Ιστορικό Αρχείο του Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας

Γύρω στο 1900 η Δραπετσώνα ήταν μία ακατοίκητη περιοχή, στην οποία υπήρχαν μόνο κάποιες δεκάδες σπίτια κοντά στις δεξαμενές, τα λεγόμενα «Γαλλικά», που φτιάχτηκαν τη δεκαετία του 1870, κάποια σπίτια με νησιώτες -ανθρώπους προερχόμενους κυρίως από τη Χίο- κοντά στα Βούρλα, το περίφημο πορνείο που κτίστηκε το 1898 και κάποια άλλα σπίτια κοντά στο νεκροταφείο του Δήμου Πειραιά, που τότε βρισκόταν στην περιοχή του Αγίου Διονυσίου. Επιπλέον, ξεχώριζαν οι εγκαταστάσεις δύο μεγάλων στάβλων με ζώα, επειδή στο πρώτο λιμανάκι ήταν τα σφαγεία. Γι' αυτό τον λόγο κι ο όρμος ονομάστηκε όρμος Σφαγείων (Τσιρίδης Γ., 2010:15-16).

Συγκεκριμένα σε αυτή την παραθαλάσσια περιοχή της Δραπετσώνας αναπτύχθηκε ίσως η σημαντικότερη βιομηχανική μονάδα της Ελλάδας, η Ανώνυμη Εταιρεία Χημικών Προϊόντων και Λιπασμάτων, η οποία υιοθέτησε μία σειρά νέων τεχνολογικών εφαρμογών της χημείας, χρησιμοποίησε έρευνα για την υποστήριξη της παραγωγής και γνώρισε αλματώδη ανάπτυξη. Παράλληλα, οι υψηλές τραπεζικές πιστώσεις και η ευνοϊκή κρατική υποστήριξη, επέτρεψαν στην Εταιρεία να πρωταγωνιστεί στην αγορά για πάνω από μισό αιώνα. Έτσι η ζώνη της βιομηχανικής δραστηριότητας, που εγκαταστάθηκε σταδιακά δίπλα στη θάλασσα, κατέλαβε όλο και περισσότερες εκτάσεις, χωρίς περιορισμούς, με αποτέλεσμα η μορφολογία τους να γίνει χαοτική και ρυπογόνα.



Εικόνα 2: Όλα τα εργοστάσια σε πλήρη λειτουργία την περίοδο της δεκαετίας '80
Φωτογραφία από το Ιστορικό Αρχείο του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας

Στο τελευταίο διάστημα των 20 ετών και κυρίως στα χρόνια μετά τη Β' Βιομηχανική Επανάσταση, οι λιμενικές βιομηχανικές ζώνες, κάποτε κέντρα ζωής και εργασίας, μετατράπηκαν σε ζώνες υπό αστική παρακμή (Hoyle B., 1996:139). Η επανάσταση της τεχνολογίας, αλλά και η πρόοδος των κοινωνικών θεμάτων σχετικά με το περιβάλλον, ενθάρρυναν τις πόλεις-λιμάνια να ασχοληθούν με τις εγκαταλελειμμένες περιοχές, μελετώντας προγράμματα νέων χρήσεων και δραστηριοτήτων για να αναζωογονήσουν την τοπική κοινωνία.



Εικόνα 3: Η εγκατάλειψη του εργοστασίου
Φωτογραφία Νεφέλης Φατούρου

Σημαντικό ρόλο σε αυτό το σχέδιο διαδραμάτισε και η γενικότερη έλλειψη περιοχών για ανάπτυξη, που έκανε τους σχεδιαστές να δουν τις ανακατασκευές πιο θετικά από τη δημιουργία νέων χώρων. Νέες λειτουργίες, λοιπόν, -όχι πλέον λιμενικές ή βιομηχανικές- τοποθετήθηκαν στις παραθαλάσσιες αυτές περιοχές και οδήγησαν στην άνθηση νέων αστικών ζωνών στις παρηκμασμένες προβλήτες (Breen A., Rigby D., 1996:12).

Στην Ελλάδα, όμως, τα πράγματα κυλούν πιο αργά και οι συζητήσεις για τις προτάσεις ανάπλασης αυτού του χώρου διήρκεσαν περισσότερο από το αναμενόμενο, με αποτέλεσμα ακόμη να μην έχει υιοθετηθεί ένα συγκεκριμένο σχέδιο. Συζητήθηκαν πολλές προτάσεις, όπως για Ναυτιλιακό Κέντρο της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά, για δημιουργία νέας πόλης στην άκρη του λιμανιού, που θα προσέλκυε νέους επενδυτές, για Ενιαίο Πάρκο, που θα έδινε τη δυνατότητα στους κατοίκους του Κερατσινίου και της Δραπετσώνας να αποκτήσουν πρόσβαση στη θάλασσα και γενικότερα να έρθουν σε επαφή με το υδάτινο στοιχείο που αποτελούσε και συνεχίζει να αποτελεί σημαντικό φυσικό χαρακτηριστικό του Δήμου, κ.ά..

1.2. Ιστορική αναδρομή στην περιοχή και στη βιομηχανική της εξέλιξη

Αναλυτικότερα, η Ανώνυμος Ελληνική Εταιρεία Χημικών Προϊόντων και Λιπασμάτων (Α.Ε.Χ.Π.-Λ) ιδρύθηκε το 1909 από τον Νικόλαο Κανελλόπουλο και έδωσε το όνομά της σε όλη την περιοχή.



Εικόνα 4: Πρωτοσέλιδο της εποχής της εφημερίδας «Το Οικονομικόν Βήμα». Φωτογραφία από το Διαδίκτυο

Η Εταιρεία είχε αρχικά ως εταιρικό κεφάλαιο 2.000.000 δρχ. διαιρεμένο σε 20.000 ισάξιες μετοχές και ως μέτοχοι ήταν πλήθος κεφαλαιούχων, επιστημόνων, χημικών, γεωπόνων και μηχανικών. Παράλληλα, η απευθείας συμμετοχή των τραπεζών (Φ.Ε.Κ. 107, 13-5-1909) ήταν πάρα πολύ σημαντική (Παπαστεφαννάκη Λ., «Α.Ε.Ε.Χ.Π.-Α. (1909-1993) στο Μαΐστρου Ε., κ.α., 2007:18-19).

A/A	Κάτοχος	Αρ. Μετοχών
1	Χαρτοφυλάκιο Α.Ε.Ε.Χ.Π.-Α.	6.000
2	Εθνική Τράπεζα Ελλάδος	1.000
3	Ελληνική Σταφιδική Εταιρεία	500
4	Τράπεζα Αθηνών	2.200
5	Τράπεζα Ανατολής	300
6	Ελληνικόν Πυριτιδοποιείον και Καλυκοποιείον	1.000
7	Κωνσταντίνος Παναγόπουλος	500
8	Νικόλαος Βλάχκαλης	300
9	Αριστόβουλος Ι. Ζάννος	400
10	Κωνσταντίνος Ι. Ζάννος	350
11	Εμμανουήλ Ρως	120
12	Δημήτριος Γαλανόπουλος	100
13	Αχιλλεύς Μαυρίδης	300
14	Εταιρεία «ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ & ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΣ»	500
15	Λεόντιος Οικονομίδης	3.000
16	Λύσανδρος Χαρίλαος	500
17	Επαμεινώνδας Χαρίλαος	500
18	Άγγελος Κανελλόπουλος	400
19	Νικόλαος Κανελλόπουλος	2.030
	ΣΥΝΟΛΟ:	20.000

Πίνακας 3: Μετοχική σύνθεση της Α.Ε.Ε.Χ.Π.-Α

Η βιομηχανική μονάδα της Εταιρείας εγκαταστάθηκε στον κάβο Κράκαρη, από τα δημοτικά σφαγεία του Πειραιά ως το ναυπηγείο του Βασιλειάδη, σε μια έκταση 57.380 τετρ. μέτρων που ανήκε εξ αδιαιρέτου στον Λεόντιο Οικονομίδη και στον Νικόλαο Κανελλόπουλο. Αργότερα, το εργοστάσιο κάλυπτε μια έκταση 146.000 τετραγωνικών μέτρων και διέθετε συνολικά 109 μονάδες.

Η Εταιρεία παρήγαγε και εμπορευόταν οξέα, λιπάσματα και εν γένει χημικά προϊόντα. Πρώτα άρχισαν να λειτουργούν οι μονάδες παραγωγής θειικού οξέος, θειικού σιδήρου, υπερφωσφορικού ασβεστίου και οξέων, για την κίνηση των οποίων χρησιμοποιήθηκε ατμομηχανή 600 ίππων. Στη συνέχεια κατασκευάστηκε μια προβλήτα και ένας

ταινιόδρομος, δηλαδή μια σιδηροδρομική γραμμή για τη φόρτωση και εκφόρτωση των πλοίων με τις πρώτες ύλες και τα εμπορεύματα. Το εργοστάσιο των Λιπασμάτων ξεχώριζε για «τη συγκρότηση του κεφαλαίου με άμεση τραπεζική συμμετοχή, τη στελέχωση της επιχείρησης με επιστήμονες-τεχνικούς, τον τεχνικό καταμερισμό της εργασίας, την αυξημένη κρατική προστασία. Τις μεγάλες επενδύσεις σε σημαντικές πάγιες εγκαταστάσεις, την εισαγωγή νέας τεχνολογίας και τον εκσυγχρονισμό, την παραγωγή νέων προϊόντων (των χημικών λιπασμάτων), τη δημιουργία της αγοράς λιπασμάτων και ακόμα τη νέα διαχείριση της εργατικής δύναμης» (Παπαστεφανάκη Λ., ό.π., 21).

Στο εργοστάσιο αυτό κατασκευής χημικών λιπασμάτων δούλευαν αρκετές δεκάδες εργατών, οι οποίοι ουσιαστικά διαμόρφωσαν οικιστικά τη Δραπετσώνα, καθώς η πρώτη κατοίκηση της περιοχής έγινε από το εργατικό δυναμικό της βιομηχανίας. Το ίδιο το εργοστάσιο, άλλωστε, κατασκεύασε τα πρώτα «οικήματα» για τη διαμονή των εργατών μαζί με τις οικογένειές τους. Ο εργατικός, λοιπόν, χαρακτήρας της γειτονιάς ήταν αυτός που ενίσχυσε τη μαζική εγκατάσταση των προσφύγων από το 1914 ως το 1922 και δημιούργησε τις πρώτες εργατικές κατοικίες.

Η λειτουργία του εργοστασίου γινόταν υπό ευνοϊκές συνθήκες, καθώς οι πρώτες ύλες ήταν εγχώριες, οι τεχνικές ήταν προσιτές και η πελατεία κάλυπτε ένα μεγάλο φάσμα από τις βιοτεχνίες-βιομηχανίες της εποχής ως τα απλά νοικοκυριά. Άλλωστε, η επιλογή του χώρου ήταν άρρηκτα συνδεδεμένη με τα πλεονεκτήματα που προσέφερε, όπως την άμεση πρόσβαση στο λιμάνι, με αποτέλεσμα την παροχή φθηνότερων πρώτων υλών, καθώς δεν υπήρχε η επιβάρυνση που αφορούσε τα κόστη μεταφοράς και ταυτόχρονα εξασφαλιζόταν η τάχιστη διακίνηση των προϊόντων.

Το 1910 η ΠΥΡΚΑΛ παραχώρησε το δικαίωμα παραγωγής οξέων στην Εταιρεία Χημικών Λιπασμάτων και για περίπου 50 χρόνια είχε το μονοπώλιο στην κατασκευή λιπασμάτων. Τότε ήταν που άρχισαν οι αγρότες και οι γεωργοί να χρησιμοποιούν κατασκευασμένα λιπάσματα και στο εργοστάσιο στήθηκε ένα γεωπονικό τμήμα, με σκοπό να διδάξει τη χρήση των λιπασμάτων στις καλλιέργειες.

Η Εταιρεία, λοιπόν, αύξανε συνεχώς τόσο τον όγκο της παραγωγής όσο και το προσωπικό της σε τέτοιο βαθμό, ώστε το 1912 το μετοχικό της κεφάλαιο είχε ανέλθει στα 5.000.000 δρχ.. Η εταιρεία είχε τόσα πολλά κέρδη που τη δεκαετία του '20 έφτιαξε και μονάδα

υαλουργίας, για να παράγει τα γυάλινα δοχεία, τις λεγόμενες *δαμιζάνες*, μέσα στις οποίες συσκευάζονταν τα οξέα, ώστε η παραγωγή να καθετοποιηθεί. Παράλληλα, η μονάδα θα παρήγαγε και φιάλες κονιάκ και άλλων ειδών λευκού γυαλιού, με Γερμανούς και Ιταλούς φυσητές για κοινή χρήση. Αγορά σίγουρη, αφού θα κάλυπτε την αναπτυσσόμενη οινοποιία και οινοπνευματοποιία εκείνης της περιόδου.

Τα επόμενα χρόνια άρχισε να μελετάται η δημιουργία τμήματος υαλοπινάκων, η οποία καθυστέρησε εξαιτίας του πολέμου, αλλά αποτελούσε πολύ σημαντική επένδυση για την εγχώρια αγορά, καθώς θα κάλυπτε μεγάλο κενό της ζήτησης που υπήρχε εκείνη την περίοδο με την ταυτόχρονη ανάπτυξη των πόλεων και το συνεχές χτίσιμο νέων σπιτιών.



Εικόνα 5: Φυσητές στο Υαουργείο κατά τη δεκαετία 1930
Φωτογραφία από το Ιστορικό Αρχείο του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας

Τον Απρίλιο του 1914 η κατασκευή του υαουργείου ολοκληρώθηκε, αλλά η παραγωγή αντιμετώπιζε κάποια προβλήματα, τόσο εξαιτίας της εξειδικευμένης εργασίας που απαιτούσε, όσο και των γενικότερων προβλημάτων που επέφερε η έναρξη του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου στη βιομηχανία. Καθόλη τη διάρκεια του πολέμου η Εταιρεία αντιμετώπιζε δυσκολίες, με αποτέλεσμα η παραγωγή να μειωθεί και να διακοπούν τμηματικά οι εργασίες λόγω των ελλείψεων στην προμήθεια πρώτων υλών και καυσίμων, της μειωμένης ζήτησης και της υπερτίμησης των προϊόντων, της αύξησης των ναύλων, του μετέπειτα γενικού αποκλεισμού και της επιστράτευσης (Παπαστεφανάκη Λ., ό.π., 23).

Μετά το τέλος του πολέμου η Εταιρεία σημείωσε μεγαλύτερη πρόοδο, με αποτέλεσμα το 1920 το μετοχικό της κεφάλαιο να αυξηθεί σε 10.000.000 δρχ. και το 1923 σε 15.000.000 δρχ.. Παράλληλα, η Εταιρεία προχώρησε σε επενδύσεις, με τις οποίες εξασφάλισε την αυτονομία της σε καύσιμες ύλες, όπως ο λιγνίτης, αλλά και σε πρώτες ύλες, όπως ο σιδηροπυρίτης. Το 1920 αγόρασε τη μεταλλευτική Εταιρεία Λιγνιτωρυχείων «Μήλεσι», τα ορυχεία Ωρωπού, Κορώνης, Ζαχάρως και Πασσά Ευβοίας και εκμίσθωσε για εξήντα χρόνια τα μεταλλεία πυρίτη στην Κασσάνδρα Χαλκιδικής.

Η Εταιρεία γνώρισε μεγάλη επιτυχία, δημιουργώντας θέμα που αποτυπωνόταν και στον οικονομικό τύπο της εποχής. Με τη λήξη του πολέμου και κυρίως με τη λήξη της μικρασιατικής εκστρατείας, η Εταιρεία μπήκε σε μία νέα φάση, με σημαντικές επενδύσεις και επεκτάσεις των τμημάτων της. Ο εξοπλισμός του υαλουργείου εκσυγχρονίστηκε, η παραγωγή αυξήθηκε και μεγάλος αριθμός εργατών συνέρρευε να δουλέψει εκεί.

Η ίδρυση, λοιπόν, της Εταιρείας Λιπασμάτων επισφράγισε όχι μόνο τη βιομηχανική ζωή της περιοχής, αλλά οριοθέτησε κυρίως τη μεταμόρφωση του μέχρι πρότινος αδιαμόρφωτου χώρου, λόγω του μεγέθους της βιομηχανικής μονάδας, αλλά και του είδους της. Βέβαια η περιοχή φιλοξενούσε και το εργοστάσιο των Τσιμέντων (ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ), τα βυρσοδεψία στο Ταμπάκικο, το Γυψάδικο στη θέση Περιστερά, το σαπωνοποιείο, εταιρίες πετρελαιοειδών, κ.α..

Γύρω από όλα αυτά τα εργοστάσια δημιουργήθηκε ένας ολόκληρος οικισμός από παράγκες, όπου διέμεναν οι εργάτες μαζί με τις οικογένειές τους για να είναι κοντά στο εργοστάσιο, διαμορφώνοντας ουσιαστικά τους όρους της οικιστικής εγκατάστασης που θα ακολουθούσε η περιοχή. Πηγές αναφέρουν ότι το 1934 οι εργάτες και οι εργάτριες στα Λιπάσματα έφταναν περί τους 4.000, οι επιστάτες τους 105, οι υπάλληλοι τους 115, οι χημικοί τους 16, οι μηχανικοί τους 22, οι γεωπόνοι τους 25, οι ιατροί τους 6, χωρίς να υπολογίζεται όσοι απασχολούνταν στο δίκτυο της εταιρείας στην ύπαιθρο, όταν στην αρχή -περί το 1910 ήταν μόνο 200- (Παπαστεφανάκη Λ., ό.π., 39). Αξίζει δε να αναφερθεί ότι το μεροκάματο εκείνης της εποχής ανερχόταν στις 3-4 δρχ. κατά μέσο όρο, πολύ χαμηλό για τη δουλειά που προσέφεραν αυτοί οι άνθρωποι.



Εικόνα 6: Ο οικισμός με τις παράγκες
Φωτογραφία από το Ιστορικό Αρχείο του Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας

Η παραγκούπολη των χιλιάδων κατοίκων της Δραπετσώνας -η οποία επέζησε μέχρι το 1969-1970- χαρακτηριζόταν από την άναρχη και αυθαίρετη εγκατάσταση των βιομηχανικών εργατών σε διάφορα παραπήγματα, αφού οι άνθρωποι αυτοί δεν ήταν σε θέση να φτιάξουν ένα καλύτερο σπίτι με υποδομές. Η νέα συνοικία χτίστηκε σε επαφή με τους μαντρότοιχους των λιμενικών εγκαταστάσεων και των εργοστασίων, δημιουργώντας μια νέα, πρωτοφανή για τον Πειραιά, αλλά και δραματική ταυτόχρονα, συνύπαρξη της φτωχής κατοικίας με τη βαριά και ιδιαίτερα ρυπογόνο βιομηχανία. Η οικιστική πίεση στην ευρύτερη περιοχή συνέπεσε με την απομάκρυνση του παλιού νεκροταφείου από την περιοχή του Αγίου Διονυσίου, όπου βρισκόταν από την πρώτη φάση της δημιουργίας της πόλης στους λόφους του Κερατσινίου και συγκεκριμένα στην περιοχή της Ανάστασης (Μπελαβίλας Ν., ό.π., 62).

Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί ότι στο σύνολο του μετέπειτα πολεοδομικού σχεδιασμού της Αθήνας και των γύρω προαστίων προβλεπόταν η αντικατάσταση όλων των υπάρχοντων παραπηγμάτων από σύγχρονες κατασκευές. Στη Δραπετσώνα κάτι τέτοιο δεν ίσχυσε ποτέ, γιατί η επιβαρυσμένη ατμόσφαιρα καθιστούσε τις συνθήκες

διαβίωσης εξαιρετικά δύσκολες. Η έλλειψη αποχετευτικού δικτύου, η άναρχη δόμηση, οι άθλιες συνθήκες υγιεινής και διαβίωσης ήταν στοιχεία εμφανή. Έτσι μόνο εκείνοι οι κάτοικοι της περιοχής που μπορούσαν να ανταπεξέλθουν οικονομικά, αποφάσιζαν να μετεγκατασταθούν σε κάποια άλλη περιοχή. Οι υπόλοιποι παρέμεναν εκεί καρτερικά.



Εικόνα 7: Η εμφανής έλλειψη του αποχετευτικού δικτύου
Φωτογραφία από το Ιστορικό Αρχείο του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας

Σύμφωνα, λοιπόν, με τα στοιχεία που υπάρχουν στις ετήσιες εκθέσεις του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας Λιπασμάτων, αλλά και από τους ισολογισμούς της (Ιστορικό Αρχείο της Εθνικής Τράπεζας) το εργοστάσιο των Λιπασμάτων συνέχιζε να λειτουργεί, όντας προσοδοφόρο. Η Εταιρεία προβαλλόταν ως «κραταιός αληθώς μοχλός γεωργικής αναπτύξεως» και υποστηριζόταν ότι συνύφαινε την τύχη της με τη γεωργία (Παπαστεφανάκη Λ., ό.π., 26). Έτσι η ανάπτυξη της αγροτικής παραγωγής -μέσω της χρήσης των χημικών λιπασμάτων- αποτέλεσε μοχλό πίεσης για την ευνοϊκή μεταχείριση της Εταιρείας από το κράτος και τις τράπεζες.

Κατά τη διάρκεια, όμως, του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, το εργοστάσιο βομβαρδίστηκε, με αποτέλεσμα να καταστραφεί ένα μεγάλο μέρος των εγκαταστάσεών του. Επίσης, λόγω της έλλειψης πρώτων υλών ή της μειωμένης ζήτησης των προϊόντων του, το εργοστάσιο είχε προχωρήσει σε κλείσιμο μεγάλου μέρους των μονάδων του. Το υαλουργείο

αποτελούσε ένα από τα κλειστά τμήματα κατά τη γερμανική κατοχή, αλλά αμέσως μετά και πολύ γρήγορα η Εταιρεία ξαναβρήκε τους ρυθμούς της.

Όμως, με το πέρασμα των χρόνων, η οικονομική κατάσταση της Εταιρείας δεν κρινόταν ιδιαίτερα καλή, καθώς είχε αυξημένες δανειακές υποχρεώσεις, αλλά και υποχρεώσεις προς τρίτους και αδυνατούσε να προχωρήσει σε εξυγίανση του ενεργητικού της (Παπαστεφανάκη Λ., ό.π., 26). Παρά, λοιπόν, την άμεση λειτουργία των τμημάτων της, η ρευστότητα του ενεργητικού κεφαλαίου της είχε εξαντληθεί. Αναλυτικά, η ζημιά της ανερχόταν στις 22.000.000 σταθερές δρχ. και το 1946 είχε φτάσει στις 4.944.000.000 πληθωριστικές δρχ.. Ο έλεγχος των τιμών που επέβαλλε η κυβέρνηση στη βιομηχανία την περίοδο του 1944-1945 συνέβαλε ουσιαστικά στην οικονομική δυσπραγία της Εταιρείας (Μαΐστρου Ελ., ό.π., 49).

Μεταπολεμικά, η Εταιρεία περνά στις επιχειρήσεις του Ομίλου Μποδοσάκη και με τα δάνεια (συνολικού ποσού 9.723.658 δολαρίων) από την αμερικανική βοήθεια του σχεδίου Μάρσαλ εκσυγχρονίζεται και επεκτείνεται. Πηγές της εποχής αναφέρουν ότι η Εταιρεία συνέβαλε ουσιαστικά εκείνη την περίοδο σε μια νεωτερική για την ελληνική βιομηχανία αντιμετώπιση των εργασιακών σχέσεων, καθώς παρείχε εργατικές κατοικίες, συσσίτια, περίθαλψη, εκπαίδευση και ψυχαγωγία σε όλο το εργατικό προσωπικό της και στις οικογένειές τους.



Εικόνα 8: Οι εργατικές κατοικίες
Φωτογραφία από το Ιστορικό Αρχείο του Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας

Παρόλα αυτά τα οικονομικά προβλήματα, το 1946 ο Μποδοσάκης Αθανασιάδης απέκτησε την πλειονότητα των μετοχών της Εταιρείας από τους κληρονόμους του Νικολάου Κανελλόπουλου και ουσιαστικά την αναγέννησε από τις στάχτες της. Η σύνθεση του Διοικητικού της Συμβουλίου τροποποιήθηκε και ο ίδιος ο Μποδοσάκης ανέλαβε τη θέση του συμπράκτορος συμβούλου του Δ.Σ., εγκαινιάζοντας μία νέα περίοδο λειτουργίας «σε μία συνολικά σκοτεινή και επώδυνη εποχή για τη χώρα» (Παστεφανάκη Λ., ό.π., 49).

Τη δεκαετία του '50 η παραγωγή ξεπέρασε τα προπολεμικά επίπεδα, ενώ την ίδια περίοδο εντατικοποιήθηκε κι η μεταλλευτική δραστηριότητα. Η υποτίμηση, όμως, του νομίσματος το 1953, η σύνδεση με την Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα (Ε.Ο.Κ.) και η επιλογή της «εισαγόμενης εκβιομηχάνισης» συνετέλεσαν στη διαμόρφωση μίας νέας φάσης της ελληνικής οικονομίας, κατά την οποία ξένα κεφάλαια επενδύονταν σε βιομηχανικές μονάδες μεγάλης έκτασης στη χώρα μας.

Τη δεκαετία του '60 η κατάσταση χειροτέρευσε. Το περιβάλλον και η θάλασσα της περιοχής ήταν πολύ επιβαρυνμένα από τη λειτουργία του εργοστασίου. Χαρακτηριστικές είναι οι διαμαρτυρίες των κατοίκων της περιοχής, όπου αναφέρουν ότι δεν μπορούσαν να απλώσουν ούτε τα ρούχα τους το βράδυ, γιατί η σκουριά που έπεφτε τα τρυπούσε. Στο πλαίσιο αυτών των διαμαρτυριών, στις 23 Ιουλίου 1951, ο τότε Δήμαρχος της Δραπετσώνας, Δημήτριος Μισαηλίδης, έστειλε μία επιστολή προς τη Διεύθυνση του εργοστασίου, με την οποία την ενημέρωνε για τις διαμαρτυρίες των κατοίκων, ισχυριζόμενος ότι τμήμα του αποθέματος σιδηροπυρίτη της Εταιρείας βρίσκεται σε υπαίθριο χώρο, με αποτέλεσμα «να παρασύρεται και να διασκορπίζεται εντός των οικιών των προκαλών την καταστροφήν επίπλων και ρούχων και προσβάλλων την υγείαν αυτών». Στο τέλος της επιστολής ο Δήμαρχος καλούσε τη Διεύθυνση να λάβει τα απαραίτητα μέτρα «προς διαφύλαξιν της περιουσίας και της υγείας αυτών» (ΔΑΔ. Α1/φ1., «Γραφείο Δημάρχου», Δημοτικό Αρχείο Δραπετσώνας).

Αξίζει να σημειωθεί ότι μέχρι και το 1960 σε καμία συνεδρίαση του Δημοτικού Συμβουλίου της Δραπετσώνας δεν τέθηκε ποτέ το θέμα του κλεισίματος της βιομηχανικής μονάδας των Λιπασμάτων, εξαιτίας της μόλυνσης που προκαλούσε στην ατμόσφαιρα. Άλλωστε τα εργοστάσια ήταν άρρηκτα συνδεδεμένα με την οικονομική επιβίωση των κατοίκων της περιοχής, με αποτέλεσμα να είναι σε όλους γνωστό και αποδεκτό, ως ένα

σημείο, πως το αίτημα της απομάκρυνσής τους μπορεί να δημιουργήσει μεγάλα προβλήματα ανεργίας.

Η Εταιρεία επεκτάθηκε και γνώρισε αλματώδη ανάπτυξη, καθώς από τους 87.000 τόνους λιπασμάτων που παράγονταν το 1966, η παραγωγή έφτασε τους 468.727 τόνους το 1974. Από τη δεκαετία του '70, όμως, το εργοστάσιο άρχισε να εμφανίζει ζημίες, καθώς οι προσπάθειες για επενδύσεις και άνοιγμα σε νέες αγορές απέβαιναν άκαρπες. Η ενεργειακή κρίση του 1973, η ύψωση των τιμών και η συνακόλουθη παγκόσμια οικονομική ύφεση της δεκαετίας του 1970 είχαν ανασχετικά αποτελέσματα στις χρήσεις της Εταιρείας. Έτσι, ενώ στα τέλη της δεκαετίας του '60 το κέρδος της χρήσης ήταν 293.706.840 δρχ., το 1975 μειώθηκε στις 196.782.730 δρχ. (Παπαστεφανάκη Λ., ό.π., 54).

Το 1979 πεθαίνει ο Μποδοσάκης Αθανασιάδης, κληροδοτώντας όλη την κινητή και ακίνητη περιουσία του στο Ίδρυμα Μποδοσάκη, ενώ τη διοίκηση του ομίλου αναλαμβάνει ο ανιψιός του, Αλέξανδρος Αθανασιάδης-Μποδοσάκης μέχρι το 1988, όταν και δολοφονήθηκε από την τρομοκρατική οργάνωση «17 Νοέμβρη».

Εκείνη την περίοδο πλήθυναν οι αντιδράσεις των κατοίκων για τη λειτουργία του εργοστασίου, το οποίο δημιουργούσε αντιφατικά συναισθήματα τόσο στη διοίκηση του Δήμου όσο και στους ίδιους τους κατοίκους, καθώς η λειτουργία του εξασφάλιζε μεν εργασία σε πολλούς από αυτούς και έσοδα στα ταμεία του Δήμου, αλλά το τίμημα ήταν η ρύπανση της ατμόσφαιρας και κατ' επέκταση η μείωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Μελέτες που έγιναν τότε για την περιοχή της Δραπετσώνας και του Κερατσινίου, όπως και για την Ελευσίνα ή το Λαύριο, έδειχναν υψηλά ποσοστά παθήσεων του αναπνευστικού, δερματολογικά προβλήματα, αυξημένα ποσοστά καρκίνων, κ.ά. (πρακτικά από το Συμπόσιο που διοργάνωσε ο τότε Δήμος Δραπετσώνας).

Η περιβαλλοντική επιβάρυνση και το φωτοχημικό νέφος που δημιουργούσαν στην ατμόσφαιρα τα εργοστάσια της περιοχής ανερχόταν σε τόσο υψηλά επίπεδα για όλο το λεκανοπέδιο, που γράφτηκε και τραγούδι προκειμένου να ευαισθητοποιηθούν όλοι οι ιθύνοντες, αλλά και οι εμπλεκόμενοι.

Πίσω απ' τη βιτρίνα – Γιάννης Κούτρας

Μουσική, Γιώργος Χατζηνάσιος

Στίχοι, Κώστας Τριπολίτης
Δίσκος, Πίσω απ' τη βιτρίνα
Δισκογραφική εταιρεία Lyra
1981

Λιπάσματα, τσιμέντα και χαλυβουργικές
σε βρήκα ένα βράδυ στον πυρετό να καις
και μου 'πες κοίτα χάλι, για μας κανείς δεν γράφει
που τρώμε στο ψωμί μας καρκίνο και θειάφι.

Πίσω απ' τη βιτρίνα
η Δραπετσώνα, το Κερατσίνι, η Ελευσίνα
πίσω απ' τη βιτρίνα όλα αυτά.

Γκαζάδικα, βαφεία κι η θάλασσα λεκές,
έγινε το κορμί μου σκουπιδοντενεκές
και βρίζω τον αγέρα κι αυτή τη μαύρη σκόνη
που γδέρνει τα πλεμόνια και τη ζωή μου λιώνει.

Τα εργοστάσια σταδιακά άρχισαν να κλείνουν λόγω των αντιδράσεων των περιοίκων για τη μόλυνση και τη ρύπανση που προκαλούσαν, αλλά και λόγω της γενικότερης ανάγκης της ευρύτερης Αθήνας να απαλλαγεί από όλες τις ρυπογόνες εστίες και από το φωτοχημικό νέφος, που τα εργοστάσια κατά βάση δημιουργούσαν στην ατμόσφαιρα. Η εικόνα άλλωστε που αντίκριζε κάποιος, όταν κατέβαινε στο λιμάνι του Πειραιά για να ταξιδέψει σε κάποιο νησί του Αιγαίου, ήταν τα φουγάρα που κάπνιζαν συνεχώς και η κόκκινη θάλασσα.

Δεν ήταν, όμως, λίγοι κι εκείνοι που υποστήριζαν το σχέδιο της εθνικοποίησης και μετεγκατάστασης όλων των εργοστασίων, υπονοώντας με αυτόν τον τρόπο ότι δεν θα χάνονταν οι θέσεις εργασίας, απλά θα άλλαζαν τόπο. Τα εργοστάσια, δηλαδή, θα έπαιρναν μαζί τους εκείνους τους εργάτες που θα ήθελαν να ακολουθήσουν για να μην χαθούν οι θέσεις εργασίας τους, για να ζήσουν χωρίς ρύπανση οι περιοχές. Βέβαια το σχέδιο αυτό ήταν πρακτικά ανεφάρμοστο, καθώς τα εργοστάσια ήταν αυτά που θα

άφηναν τους εργαζόμενους στην ανεργία, αφού οι μαζικές μετακινήσεις ολόκληρων οικογενειών ήταν σχεδόν αδύνατες.

Υπό αυτές τις συνθήκες, το 1982, ο τότε Υπουργός ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Αντώνης Τρίτσης, σε μια συγκέντρωση στο Δημαρχείο της Δραπετσώνας έθεσε πρώτος -δημόσια και θεσμικά- το ζήτημα της απομάκρυνσης όλων των εργοστασίων, προωθώντας τη δημιουργία ενός βιοτεχνικού πάρκου στη θέση τους. Σύμφωνα, λοιπόν, με το Προεδρικό Διάταγμα 84/1984, που προώθησε ο ίδιος και το οποίο μπορεί να χαρακτηριστεί ως η αρχή του τέλους για τις βιομηχανίες, οριζόταν ότι δεν επιτρέπονται οι επεκτάσεις των βιομηχανιών και των βιοτεχνιών στην Αττική, αλλά ούτε και οι εκσυγχρονισμοί των εγκαταστάσεών τους. Αυτή η απόφαση οδήγησε στο κλείσιμο σταδιακά όλων των εργοστασίων της περιοχής. Έτσι εκείνη τη χρονιά η ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ μετεγκαταστάθηκε στο Μυλάκι της Εύβοιας, ενώ το 1986 σταμάτησε να λειτουργεί και η τελευταία παραγωγική μονάδα του εργοστασίου του Τσιμεντάδικου. Το 1990-1991 έκλεισε το Γυψάδικο και ο χώρος του απαλλοτριώθηκε από το Δημόσιο (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.) υπέρ του Δήμου Δραπετσώνας. Το Ταμπάκινο, το Σαπωνοποιείο και άλλες μικρότερες βιοτεχνίες της περιοχής είχαν ήδη κλείσει προ πολλού.

Παράλληλα, η στενότερη σύνδεση των κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που οδήγησε στην απελευθέρωση των τιμών όλων των προϊόντων, αλλά και το τεράστιο οικονομικό πρόβλημα που δημιούργησαν στον Όμιλο Μποδοσάκη τα μεταλλεία της Χαλκιδικής και το Υαλουργείο, είχε ως αποτέλεσμα να βρεθεί η Εταιρεία χρεωμένη στην Εθνική Τράπεζα κατά 18 δις δρχ. και να αναγκαστεί να εγκαταλείψει στα χέρια της Τράπεζας το εργοστάσιο που αποτελούσε την εγγύηση των δανείων που δεν πληρώθηκαν ποτέ (Τσιρίδης Γ., ό.π., 250).

Εκείνη την περίοδο η Εταιρεία οδηγείται σε συρρίκνωση και η παραγωγή της μειώνεται δραστικά, με αποτέλεσμα το 1993 να τεθεί σε καθεστώς ειδικής εκκαθάρισης και να περάσει στον έλεγχο της Εθνικής Τράπεζας. Η ανεργία που έπληξε τότε την πόλη ήταν τεράστια και η προοπτική μιας άλλης τριτογενούς ανάπτυξης στο παράλιο μέτωπο δεν ήταν σε θέση να ισορροπήσει την κατάσταση ή να αποκαταστήσει τις θέσεις εργασίας που χάθηκαν.

Παρόλα αυτά το υαλουργείο λειτουργούσε και παρήγαγε τζάμια υψηλής ποιότητας για αρκετό ακόμη χρονικό διάστημα. Χαρακτηριστικό δείγμα αποτελεί ο Δρομέας, το γλυπτό που βρίσκεται μπροστά από το ξενοδοχείο Hilton στην Αθήνα, του Κώστα Βαρώτσου, το οποίο δημιουργήθηκε μετά από πρόσκληση του Σταύρου Ξαρχάκου, όταν ήταν αντιδήμαρχος Αθηναίων, επί Δημαρχίας Μιλτιάδη Έβερτ.



Εικόνα 9: Η φάση της δημιουργίας του γλυπτού
Φωτογραφία από το Διαδίκτυο



Εικόνα 10: Ο Δρομέας έξω από το Hilton
Φωτογραφία από το Διαδίκτυο

Τότε ήταν που ιδρύθηκε μια θυγατρική εταιρεία της Εθνικής Τράπεζας, η Πρότυπος Κτηματική και Τουριστική Ανώνυμη Εταιρεία (Κ.Τ.Α.Ε.), με σκοπό την προσωρινή λειτουργία του εργοστασίου των Λιπασμάτων και την ανάπλαση της περιοχής με αλλαγή των χρήσεων της γης. Στο Διοικητικό Συμβούλιο αυτής της εταιρείας συμμετείχαν και οι Δήμαρχοι της περιοχής, οι Πρόεδροι των Εμπορικών και Βιοτεχνικών Επιμελητηρίων, ο Πρόεδρος του Ο.Λ.Π. και άλλοι πολλοί, οι οποίοι κυρίως στόχευαν στη δημιουργία ενός Ναυτιλιακού Κέντρου στην περιοχή, ενός επιχειρηματικού και χρηματοοικονομικού κέντρου, κατά τα πρότυπα του City στο Λονδίνο και στη λήξη της λειτουργίας του εργοστασίου με σταδιακή αναχώρηση όλων των εργαζομένων σε αυτό.

Ο στόχος, όμως, δεν επιτεύχθηκε. Το 1995 η Πρότυπος Κ.Τ.Α.Ε. χωρίστηκε σε δύο εταιρείες, αφενός στη Λιπάσματα Δραπετσώνας (ΛΙ.ΔΡΑ.), που ανέλαβε τη λειτουργία του εργοστασίου και αφετέρου στην Πρότυπο Κ.Τ.Α.Ε. με νέο καταστατικό, από το οποίο έλειπε κάθε δυνατότητα ελέγχου του εργοστασίου και συνεπώς κάθε δυνατότητα επιβολής νέων χρήσεων στον χώρο. Οι εταιρείες αυτές δεν είχαν έναν ξεκάθαρο στόχο για τη δημιουργία ενός Ναυτιλιακού Κέντρου, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει καθόλου

ενδιαφέρον για την περιοχή, ούτε και από τους σχετικούς κύκλους του City του Λονδίνου, οι οποίοι θα μπορούσαν να προωθήσουν μία τέτοια ιδέα.

Μέχρι το 1999 το εργοστάσιο υπολειτουργούσε. Ουσιαστικά τον Σεπτέμβριο του 1999 - 90 χρόνια μετά την έναρξη της λειτουργίας του- το εργοστάσιο των Λιπασμάτων κλείνει οριστικά, σταματάει κάθε βιομηχανική δραστηριότητα, οι 400 εργαζόμενοι απολύονται και μαζί του κλείνει και η βιομηχανία στην περιοχή. Άλλωστε, με την αυγή του 21ου αιώνα όλες οι βιομηχανίες της περιοχής ήταν παρελθόν, με εξαίρεση την ΜΟΜΠΙΛ που διατηρούσε τις αποθήκες λιπαντικών.

Η ανάπλαση του παραλιακού μετώπου μπορούσε πλέον να προγραμματιστεί. Το 1997 είχαν ήδη ληφθεί δύο σημαντικές αποφάσεις, από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας (Ο.Ρ.Σ.Α.) με εισήγηση της Εκτελεστικής του Επιτροπής. Η πρώτη (η υπ' αριθμ. 5 απόφαση της συνεδρίασης της Ε.Ε. στις 9-4-1997) τροποποίησε το πολεοδομικό σχέδιο της παράλιας περιοχής της Δραπετσώνας, έτσι ώστε στον χώρο της Ανάπλασης να θεσμοθετείται Πολεοδομικό Κέντρο με νέες χρήσεις και να καθορίζεται συντελεστής δόμησης 0,8 brutto και 0,4 neto με 50% εισφορά σε γη για τις νέες ιδιοκτησίες που θα ενταχθούν στο νέο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο. Η δεύτερη (η 1-10-2007 απόφαση της Ε.Ε. του Ο.Ρ.Σ.Α.) χαρακτήρισε την περιοχή των 620 στρεμμάτων Ζώνη Ενεργού Πολεοδομίας (Ζ.Ε.Π.), ώστε να διευκολυνθεί η ανάπλασή της.

Με αυτές τις αποφάσεις η τέως βιομηχανική ζώνη καθορίζεται ως χώρος για ανάπλαση και παράλληλα αποφασίζεται η τροποποίηση του Γ.Π.Σ., που ήταν όρος αναγκαίος για να πραγματοποιηθούν οι αλλαγές χρήσεων γης και έτσι ο χώρος να μετατραπεί σε έναν πόλο υπηρεσιών, πρασίνου, πολιτισμού και αναψυχής. Εκείνη την περίοδο έγιναν και πολλές προσπάθειες για να χαρακτηριστούν από το Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο (Κ.Α.Σ.) όλα τα βιομηχανικά κτίρια διατηρητέα. Οι προσπάθειες αυτές, όμως, δεν ευοδώθηκαν, με αποτέλεσμα το 2003 να κατεδαφιστούν τα περισσότερα από αυτά, όπως οι αποθήκες, τα εργαστήρια, κ.ά.. Εξαιρέθηκαν μόνο 24 στρέμματα, με τα διατηρητέα κτίρια, ενώ τα υπόλοιπα 230 στρέμματα έγιναν οικόπεδο. Ένα μεγάλο-προνομιούχο, ωστόσο, οικόπεδο.

Στο σημείο αυτό πρέπει να γίνει ιδιαίτερη αναφορά στο ιδιοκτησιακό καθεστώς της περιοχής, καθώς διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στην άμεση αποκατάσταση των εγκαταλελειμμένων εκτάσεων και άλλοτε στην καθυστέρηση και τη συνεχιζόμενη

υποβάθμισή τους. Για να μεταβιβαστεί αυτή η περιοχή -στον τότε Δήμο της Δραπετσώνας- έπρεπε πρώτα να αποχαρακτηρισθεί, να αλλάξει δηλαδή το καθεστώς της, προκειμένου να ενταχθεί στον δημόσιο τομέα. Χρειάστηκαν, λοιπόν, χρονοβόρες νομικές διαδικασίες για να μπορέσει να δοθεί στην τοπική αρχή.

Με βάση την κύρια νομοθεσία περί πολεοδομικών αναπλάσεων και προγραμμάτων αστικής ανάπτυξης και στηριζόμενοι στα άρθρα 8-17 του Ν. 2508/1997 περί «Βιώσιμης οικιστικής ανάπτυξης των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις» (Φ.Ε.Κ. 124 Α'/13.6.1997) εισήχθη στο Κεφάλαιο Β' (άρθρα 8 -17) το πρώτο συγκροτημένο σώμα διατάξεων για τις αστικές αναπλάσεις και τις περιοχές υποδοχής τους. Έως το 1997 οι νομοθετικές διατάξεις για σχετικά προγράμματα ευρύτερων πολεοδομικών παρεμβάσεων και αναπτύξεων χαρακτηρίζονταν από αποσπασματικότητα και έλλειψη μεθοδολογικής και ουσιαστικής συνοχής (αρχεία Νομικής Υπηρεσίας Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας).

Η σχετική νομοθεσία, εκτός από την εξαιρετική πολυπλοκότητα των διαδικασιών που καθιέρωνε, αποδεικνυόταν ιδιαίτερος άκαμπτη ιδίως ως προς τη συγκρότηση και λειτουργία του φορέα ανάπλασης (άρθρο 10 του Ν. 2508/1997). Περαιτέρω, βασικό πρόβλημα της όλης σύλληψης του Ν. 2508/1997 ήταν ο τρόπος χρηματοδότησης των προγραμμάτων ανάπλασης, ο οποίος στηριζόταν σχεδόν αποκλειστικά σε δημόσιους πόρους (που είναι αμφίβολο αν μπορεί να διατεθούν), ενώ απουσίαζε παντελώς η δυνατότητα συνέργειας με τον ιδιωτικό τομέα που θα μπορούσε να αναλάβει, μέσω σύμπραξης, τη χρηματοδότηση μέρους ή και του συνόλου του προγράμματος ανάπλασης.

Οι ρυθμίσεις αυτές δεν μπορούσαν να ανταποκριθούν αποτελεσματικά σε σύνθετα οργανωμένα προγράμματα ανάπλασης, ανάδειξης και ανάπτυξης περιοχών υπερτοπικής σημασίας, όπως συμβαίνει με τις παρεμβάσεις που διαγράφουν τα Ρυθμιστικά Σχέδια Αθήνας και Θεσσαλονίκης και οι οποίες αφορούν κατά κανόνα περιοχές με μεγάλα δημόσια ή ιδιωτικά ακίνητα που συγκεντρώνουν υψηλό επενδυτικό ενδιαφέρον και μπορεί να λειτουργήσουν ως πόλοι υπερτοπικών λειτουργιών και κοινωνικών εξυπηρετήσεων, όπως επί παραδείγματι οι περιοχές του Ελληνικού ή του Βοτανικού ή ακόμη της Λεωφόρου Αλεξάνδρας.

Το πρόβλημα αυτό έχει ήδη καταγραφεί από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., ο οποίος και προσανατολίστηκε στη θεσμοθέτηση ειδικής διαδικασίας

για την πραγματοποίηση προγραμμάτων μεγάλων μητροπολιτικών παρεμβάσεων, με σκοπό τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και της διεθνούς εμβέλειας της Μητρόπολης, την αναβάθμιση της λειτουργίας και της αισθητικής της πόλης της Αθήνας και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της. Για την ευέλικτη, ταχεία και εύρυθμη εφαρμογή των μητροπολιτικών παρεμβάσεων εξετάστηκε η δυνατότητα σύναψης συμβάσεων μεταξύ των εμπλεκόμενων δημόσιων, δημοτικών και ιδιωτικών φορέων, με τις οποίες θα προσδιορίζονταν η κατανομή των υποχρεώσεων με την ανάληψη έργων και δράσεων αναβάθμισης, προστασίας και συντήρησης του φυσικού και αστικού περιβάλλοντος στις περιοχές παρέμβασης (αρχαία Νομικής Υπηρεσίας Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας).

Την περίοδο 2001-2003 ο Οργανισμός της Αθήνας συμμετείχε σε ένα διευρωπαϊκό πρόγραμμα αναπλάσεων παράκτιων περιοχών με την ονομασία «Τέρρα Ποσειδωνία» (Terra Posidonia) και κατήρτισε μια μελέτη για τη Λιμενοβιομηχανική Ζώνη Κερατσινίου-Δραπετσώνας, επιδιώκοντας να προχωρήσει την τροποποίηση του Γ.Π.Σ. και να κάνει σημαντικές αλλαγές στις αποφάσεις του 1997. Όμως απέτυχε.

Το ίδιο διάστημα η γαλλική εταιρεία LAFARGE, που διαδέχτηκε την ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ παρουσίασε μια δική της μελέτη-πρόταση, η οποία αφορούσε περισσότερο στην ανάπλαση του δικού της οικοπέδου, με τη δημιουργία ενός μεγάλου εμπορικού κέντρου στη θέση του εργοστασίου τσιμέντων, που πλέον κι αυτό δεν λειτουργούσε.

Ταυτόχρονα, η Εθνική Τράπεζα, που κατείχε τα 256 στρέμματα της περιοχής των Λιπασμάτων, τα οποία γειτνιάζουν με το κεντρικό λιμάνι του Πειραιά, προχώρησε σε μια μελέτη ανάπλασης για την περιοχή του εργοστασίου, στην οποία είχε συμπεριλάβει τις απόψεις του Ο.Λ.Π. για ανέγερση γραφείων, καταστημάτων, ενός σχεδίου δημιουργίας Πολιτιστικής Ακτής στον Πειραιά, κ.ά.. Η μελέτη αυτή παρουσιάστηκε το 2004 και προέβλεπε συντελεστή δόμησης 0,6 με ελεύθερους χώρους στο 50% της έκτασης, κατοικίες και κτήρια γραφείων, καθώς και ξενοδοχείο, δηλαδή ουσιαστικά δημιουργούσε ένα πλήρες ναυτιλιακό κέντρο.

Παράλληλα και ο Δήμος Δραπετσώνας προχώρησε στη σύνταξη μιας διαφορετικής μελέτης για τροποποίηση του Γ.Π.Σ., η οποία ολοκληρώθηκε το 2006 και προέβλεπε χώρους γραφείων, εμπορικά καταστήματα, κατοικίες, ανέγερση ξενοδοχείου, χώρους

πολιτιστικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων, αλλά και εκτεταμένου πρασίνου. Η μελέτη αυτή ήθελε να κτιστούν περί τα 120.000 τετραγωνικά μέτρα και να υπάρχουν χώροι πρασίνου διάσπαρτοι μέσα στα οικοδομικά τετράγωνα που επρόκειτο να κτιστούν. Δηλαδή, μία πόλη μέσα στην ήδη υπάρχουσα πόλη. Αυτή η μελέτη, μαζί με κάποιες τροποποιήσεις της, παρουσιάστηκε το 2008, αλλά ούτε αυτή υλοποιήθηκε, καθώς οι αντιδράσεις των κινήσεων των πολιτών¹, όπως η Παμπειραϊκή Επιτροπή, η Επιτροπή για Ενιαίο Πάρκο ή η Εργατική Λέσχη Κερατσινίου-Δραπετσώνας, ήταν έντονες, με αποτέλεσμα και αυτή η πρόταση να ναυαγήσει και μάλιστα να μην τεθεί καν σε δημόσια διαβούλευση.



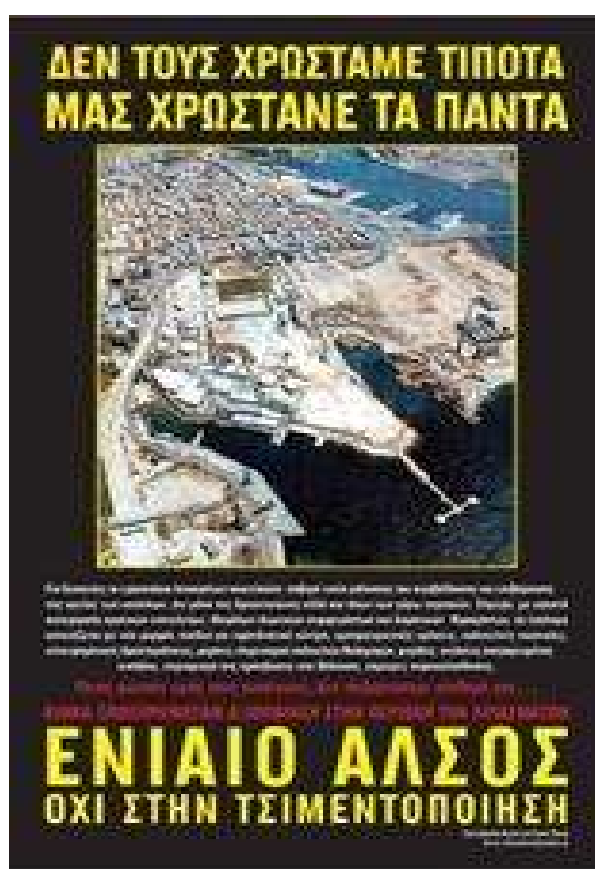
Εικόνα 11: Πανό από κινητοποιήσεις πολιτών
Φωτογραφία από το Γραφείο Τύπου του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας



Εικόνα 12: Οι κινητοποιήσεις των πολιτών της Δραπετσώνας
Φωτογραφία από το Ιστορικό Αρχείο του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας

¹Ήδη από τον Μάρτιο του 2001 οι κινήσεις των πολιτών για την ανάπλαση στη Δραπετσώνα είχαν διατυπώσει τον προβληματισμό τους για το μέλλον της περιοχής και είχαν προτείνει το όλο εγχείρημα να υπαχθεί στους Ν. 1337/1983 και 2508/1997. Αναλυτικότερα η επιτροπή των πολιτών υποστήριζε πως ο συντελεστής δόμησης θα πρέπει να είναι 0,8, πως η ανάπλαση θα πρέπει να στηρίζεται στον πολιτισμό, τον αθλητισμό, την αναψυχή και την κατοικία, οι επιχειρηματικές χρήσεις να μην είναι οχλούσες, η παράκτια ζώνη να περάσει στην ιδιοκτησία του Δήμου, να διαμορφωθεί ένας χώρος περιπάτου με απρόσκοπτη πρόσβαση, να μην επιτραπεί η δημιουργία μαρίνας και να προστατευθεί η φυσικότητα του θαλάσσιου μετώπου. Εν συντομία, λοιπόν, η επιτροπή των πολιτών -με έναν πιο ριζοσπαστικό τόνο- πρότεινε τη δημιουργία ενός ενιαίου πάρκου 1.000 στρ., που θα αποτελούσε πνεύμονα πρασίνου για την ευρύτερη περιοχή, με την ταυτόχρονη διατήρηση των ιστορικών βιομηχανικών κτιρίων που έχουν αρχιτεκτονική αξία.

Ενώ, λοιπόν, μέχρι τότε επικρατούσε η τάση για τη δημιουργία ενός Ναυτιλιακού Κέντρου στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά, ένα τυχαίο γεγονός άλλαξε τον ρου της ιστορίας. Τόσο οι φωτιές του καλοκαιριού του 2007, όσο και η οικολογική καταστροφή στην Αττική με τις πυρκαγιές στις περιοχές του Υμηττού και της Πάρνηθας άλλαξαν τα δεδομένα της περιοχής. Πλήθος περιβαλλοντικών οργανώσεων μαζί με τις επιτροπές των κατοίκων που είχαν σχηματιστεί, έθεσαν το θέμα της δημιουργίας ενός ενιαίου πάρκου στην περιοχή, από όπου θα εξέλειπε πλήρως το τσιμέντο. Τις απόψεις αυτές υποστήριξαν και τα πολιτικά κόμματα, η τότε Νομαρχία, κάποιες δημοτικές παρατάξεις, αποδοκιμάζοντας τα σχέδια για τσιμεντοποίηση της περιοχής.



Εικόνα 13: Αφίσα από τις διεκδικήσεις των πολιτών της Δραπετσώνας
Φωτογραφία από το Ιστορικό Αρχείο του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας

Με την οικονομική κρίση του 2008, όμως, όλες οι προσπάθειες ανάπλασης της περιοχής των Λιπασμάτων των τελευταίων χρόνων σταμάτησαν να υφίστανται, με αποτέλεσμα όλες οι μελέτες να απορριφθούν και όλα τα σχέδια να παγώσουν.

Το 2011 είδε το φως της δημοσιότητας μια πρόταση, που κατατέθηκε για δημιουργία στον χώρο αυτό πίστας που θα φιλοξενούσε αγώνες Formula 1 (Φόρμουλα 1). Επρόκειτο για μια ιδιωτική επένδυση με συνολικό κόστος κατασκευής 800.000.000 ευρώ, η οποία περιλάμβανε την ευρύτερη ανάπλαση της περιοχής της Δραπετσώνας, έκτασης περίπου 700 στρεμμάτων, ώστε να γεννηθεί ένα παγκόσμιο κέντρο Μηχανοκίνητου Αθλητισμού, Πολιτισμού και Αναψυχής, για τη λειτουργία του οποίου θα απασχολούνταν περί τα 4.640 άτομα, ενώ κατά τη χρονική διάρκεια των αγώνων και για 45 ημέρες συνολικά θα απασχολούνταν επιπλέον τουλάχιστον 2.500 άτομα (<http://www.sport24.gr/Sports/Motorsport/Formula1/ayto-einai-to-sxedio-gia-thn-prwth-pista-formula-1-sthn-ellada.3029152.html>, 6-1-2017).

Οι βουλευτικές εκλογές, όμως, του 2015 έθεσαν τέρμα σε αυτά τα σχέδια και η νέα κυβέρνηση που εκλέχτηκε προχώρησε στην ψήφιση του Ν. 4342/2015, ο οποίος έκανε λόγο για τη δημιουργία ενός πόλου υπερτοπικής εμβέλειας, που θα στόχευε στην αναβάθμιση του δυτικού Πειραιά, με χρήσεις πολιτισμού, εκπαίδευσης, υγείας, αθλητισμού, πράσινου και αναψυχής. Ιδιαίτερη έμφαση θα δινόταν στην ενίσχυση χρήσεων, αυτού του χαρακτήρα, άμεσα συνδεδεμένων με τη λειτουργία του αστικού ιστού και στη χωροθέτηση συμπληρωματικών χρήσεων της αναψυχής προς το θαλάσσιο μέτωπο.

Εκείνη την περίοδο ολοκληρώθηκαν και οι συζητήσεις για την πώληση του πλειοψηφικού ποσοστού του μετοχικού κεφαλαίου του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά στην κινεζική εταιρεία COSCO. Με την ψήφιση, όμως, του Ν. 4404/2016, στον οποίο μεταξύ άλλων κυρώνεται η Σύμβαση της παραχώρησης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Λ.Π. Α.Ε., καθώς και άλλες διατάξεις, αναφέρεται ρητά στο άρθρο 19 ότι ως «περιοχή Λιπασμάτων» ορίζεται η χερσαία έκταση (περίπου 86.000 τ.μ.) εντός της χερσαίας ζώνης του Ο.Λ.Π. από τον λιμενοβραχίονα Κράκαρη έως τον όρμο της Δραπετσώνας (δεξαμενές καυσίμων), η οποία εμφανίζεται στον Τομέα 18 του «Αναλυτικού Τοπογραφικού Διαγράμματος», που συνάπτεται στην κυρούμενη Σύμβαση Παραχώρησης ως Παράρτημα 3.2 αυτής, ως «ΠΕΡΙΟΧΗ πρώην ΛΙΠΑΣΜΑΤΩΝ» και αναφέρεται στο Μέρος IV του Παραρτήματος 3.5 της κυρούμενης Σύμβασης Παραχώρησης στην ενότητα «Δήμος Κερατσινίου - Δραπετσώνας». Επίσης, αναφέρεται ότι η χρήση της ανωτέρω έκτασης ασκείται αποκλειστικά και μόνο από τον Δήμο Κερατσινίου-Δραπετσώνας για τους σκοπούς του άρθρου 28, παρ. 1 του Ν. 4342/2015, χωρίς δικαίωμα παραχώρησης σε

τρίτο φυσικό ή νομικό πρόσωπο. Ο δε Δήμος δεν οφείλει αντάλλαγμα για την άσκηση της χρήσης.

Μέχρι δε να εκδοθεί η κοινή Υπουργική Απόφαση από τους Υπουργούς Οικονομικών, Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και Περιβάλλοντος και Ενέργειας για να ρυθμιστούν η χρονική διάρκεια και οι όροι της παραχώρησης, οι συνέπειες της παράβασής τους, οι επιβαλλόμενες κυρώσεις, καθώς και οι λόγοι ανάκλησης αυτής της παραχώρησης, η χρήση της περιοχής αποδίδεται στον Δήμο Κερατσινίου-Δραπετσώνας. Ο Δήμος πλέον οφείλει να φροντίσει για την ανάπλασή της και ουσιαστικά οφείλει να δημιουργήσει έναν πόλο υπερτοπικής εμβέλειας, με χρήσεις πολιτισμού, εκπαίδευσης, υγείας, αθλητισμού, πράσινου και αναψυχής και με στόχο την αναζωογόνηση της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά.

1.3 Όψεις των προτάσεων-πολεοδομικών μελετών για την περιοχή

Ουσιαστικά από το 1975 ως το 1990 το θέμα της ανάπλασης της βιομηχανικής ζώνης της Δραπετσώνας βρισκόταν στην επικαιρότητα, προβάλλοντας περισσότερο το ζήτημα της ανάκτησης των χαμένων εδαφών και ακτών κι όχι τόσο το ζήτημα της ρύπανσης και μόλυνσης από τα εργοστάσια που ήταν σε λειτουργία.



Εικόνα 14: Η ακτή της Δραπετσώνας
Φωτογραφία Γιώργου Τανέ

1.3.1 Η αρχική ιδέα της Ανάπλασης - 1984

Όταν το 1984 υπουργός του Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. ήταν ο Αντώνης Τρίτσης έγιναν οι πρώτες προσπάθειες για τη δημιουργία ενός ήπιου Βιοτεχνικού Πάρκου στο πλαίσιο της ιδέας «Επιχείρηση Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης» (Ε.Π.Α.), με αλλαγή χρήσεων γης. Με την επιχείρηση αυτή ο Τρίτσης επιθυμούσε να παρέμβει οργανωμένα σε πόλεις σε ολόκληρη την Ελλάδα μέσα από ένα ολοκληρωμένο σχέδιο για την καθεμιά και να εφαρμόσει πρωτοποριακές για την εποχή ιδέες σε αρκετές πρώην βιομηχανικές περιοχές.

Παράλληλα στους φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης κυρίαρχη αντίληψη ήταν η αλλαγή της χρήσης γης, ευαγγελιζόμενοι ένα σχέδιο ανάπλασης της περιοχής, που δεν θα περιλάμβανε καθόλου τσιμέντο. Η ιδέα αυτή κυριαρχούσε τότε και είχε γίνει μάλιστα και τμήμα του προεκλογικού προγράμματος δημοτικού συνδυασμού, που πρόσκειντο στο Κ.Κ.Ε. και κέρδισε στις Δημοτικές εκλογές του 1990 (Τσιρίδης Γ., ό.π., 67).

Χαρακτηριστικές είναι και οι πολύ μετέπειτα δηλώσεις της Βουλευτή Κ.Κ.Ε. της Β' Πειραιά, Βέρας Νικολαΐδου, η οποία τασσόταν κατά της τσιμεντοποίησης του χώρου του εργοστασίου (Ριζοσπάστης, 5-7-2006).

Ουσιαστικά, λοιπόν, το 1989 εισήχθη ο όρος ανάπλαση² και από το 1991 ως το 1999 άρχισε ένας αγώνας δρόμου για την επίτευξή της. Πολλές εκφράσεις υιοθετήθηκαν εκείνη την περίοδο: Μητροπολιτικό Πάρκο, Ενιαίο Άλσος, πράσινη ανάπτυξη. Κύριος στόχος ήταν η επέκταση της πόλης στη θάλασσα με την ανάκτηση του θαλάσσιου μετώπου και η ελεύθερη πρόσβαση στις ακτές. Όραμα εφικτό για τους κατοίκους της Δραπετσώνας, που έπρεπε απλά να κατοχυρωθεί και θεσμικά.

1.3.2 Η μελέτη της ΑΝ.ΔΗ.Π. - 1992

Η πρώτη ίσως φορά που προτάθηκε ένα συγκεκριμένο σχέδιο ανάπλασης ήταν όταν η ανώνυμη εταιρεία Αναπτυξιακή Δήμων Πειραιά (ΑΝ.ΔΗ.Π. Α.Ε.) συνέταξε κατά τα έτη 1991-1992 για λογαριασμό του Δήμου Δραπετσώνας και του Δήμου Κερατσινίου μία μελέτη Οικονομικής Ανασυγκρότησης της περιοχής. Σύμφωνα με αυτήν προτεινόταν η δημιουργία ενός εμπορο-ναυτιλιακού κέντρου και προσέλκυσης στον χώρο ναυτιλιακών εταιρειών, του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, δημιουργίας αποθηκευτικών χώρων,

²Ο όρος ανάπλαση εξέφραζε το όραμα νέου τύπου αστικής κουλτούρας τόσο για τον σχεδιασμό όσο και για την πολιτική χρήσεων γης, το οποίο διέφερε ανάλογα με την οπτική γωνία του κάθε φορέα

κ.ά.. Ήταν η πρώτη φορά που ο όρος «Ναυτιλιακό Κέντρο» ετίθετο ως στόχος, που είχε γίνει αποδεκτός από τα αρμόδια Υπουργεία, αλλά και από την Εθνική Τράπεζα.

Η μελέτη της ΑΝ.ΔΗ.Π. κατέγραφε πλήρως το Σχέδιο Ανάπλασης για μια περιοχή 620 στρεμμάτων, από τον Κάβο Κράκαρη στην ακτή Βασιλειάδη, μέχρι την Ε.ΥΔ.ΑΠ. στο Κερατσίνι και μέχρι τον ιστό της πόλης της Δραπετσώνας και του Κερατσινίου. Σύμφωνα με τον Ν. 1337/83, οι χρήσεις γης προέβλεπαν 605 στρέμματα πράσινο στους ελεύθερους χώρους και κτίσματα κατάλληλα για δημιουργία του εμπορο-ναυτιλιακού κέντρου. Έτσι στη μελέτη προβλεπόταν 60% πράσινο και συντελεστής δόμησης 0,4 brutto και 0,8 neto (δηλαδή 0,8 στο 50% της έκτασης) (ΑΝ.ΔΗ.Π., σχετική μελέτη).

Σύμφωνα με τη μελέτη, θα υπήρχε ένα οργανωμένο κέντρο για γραφεία και υπηρεσίες, ένα εκθεσιακό και συνεδριακό κέντρο, αρκετά σημεία για λιανικό εμπόριο, χώροι αναψυχής και τουρισμού, στεγασμένοι αποθηκευτικοί χώροι, αθλητικοί χώροι, υπηρεσίες, κ.ά., ενώ δεν προβλεπόταν καμία απολύτως κατοικία. Στόχος ήταν η αναβάθμιση της πόλης, η περιβαλλοντική αναβάθμιση της γύρω περιοχής και η εξασφάλιση νέων θέσεων εργασίας για τους κατοίκους της ευρύτερης περιοχής, η ανασυγκρότηση, δηλαδή, της περιοχής σε μία νέα βάση. Τα προβλήματα, όμως, που παρουσιάστηκαν ήταν πολλά. Αφενός το σχέδιο αφορούσε σε μια περιοχή που είχε πολλούς ιδιοκτήτες, με εγκαταστάσεις και ενεργές ακόμη τότε εκμεταλλεύσεις. Αφετέρου σε αυτά τα εργοστάσια, που επιθυμούσαν να κλείσουν, εργάζονταν μισθωτοί και εργάτες, οι οποίοι κινδύνευαν να μείνουν χωρίς δουλειά.

Παρόλα αυτά, η μελέτη εγκρίθηκε ομόφωνα σε ένα κοινό Δημοτικό Συμβούλιο της Δραπετσώνας και του Κερατσινίου, τον Ιούνιο του 1992, όταν παρά τις αντιρρήσεις που ακούστηκαν για τον συντελεστή δόμησης, ουσιαστικά έληξε η δεκαπενταετής περίοδος άγονων διαφωνιών μεταξύ των πολιτικών παρατάξεων. Η ανάπλαση γινόταν επίσημη πολιτική του συνόλου των εμπλεκομένων και ο δρόμος ήταν πλέον ανοιχτός και χωρίς εμπόδια, καθώς θα πετύχαινε η μετάβαση από τη φθίνουσα βιομηχανική δραστηριότητα του δευτερογενή τομέα στην περιβαλλοντικά και κοινωνικά αναβαθμισμένη νέα δραστηριότητα του τομέα των υπηρεσιών, του τριτογενή δηλαδή τομέα, παράλληλα με την ανάπτυξη πρασίνου και κοινόχρηστων χώρων, που άλλαζαν άρδην την όψη της περιοχής.

Ταυτόχρονα, τον ίδιο χρόνο, η Εταιρεία των Λιπασμάτων με τις δικές της δυνάμεις ετοίμασε μια μελέτη βιωσιμότητας του εργοστασίου, στην οποία έδειχναν ότι με συγκεκριμένες ενέργειές τους και ένα ορισμένο όγκο παραγωγής το εργοστάσιο μπορούσε να τα βγάλει πέρα (Τσιρίδης Γ., ό.π., 81).

1.3.3 Το σχέδιο Κλουτσινιώτη-Μεσαρέ - 2005

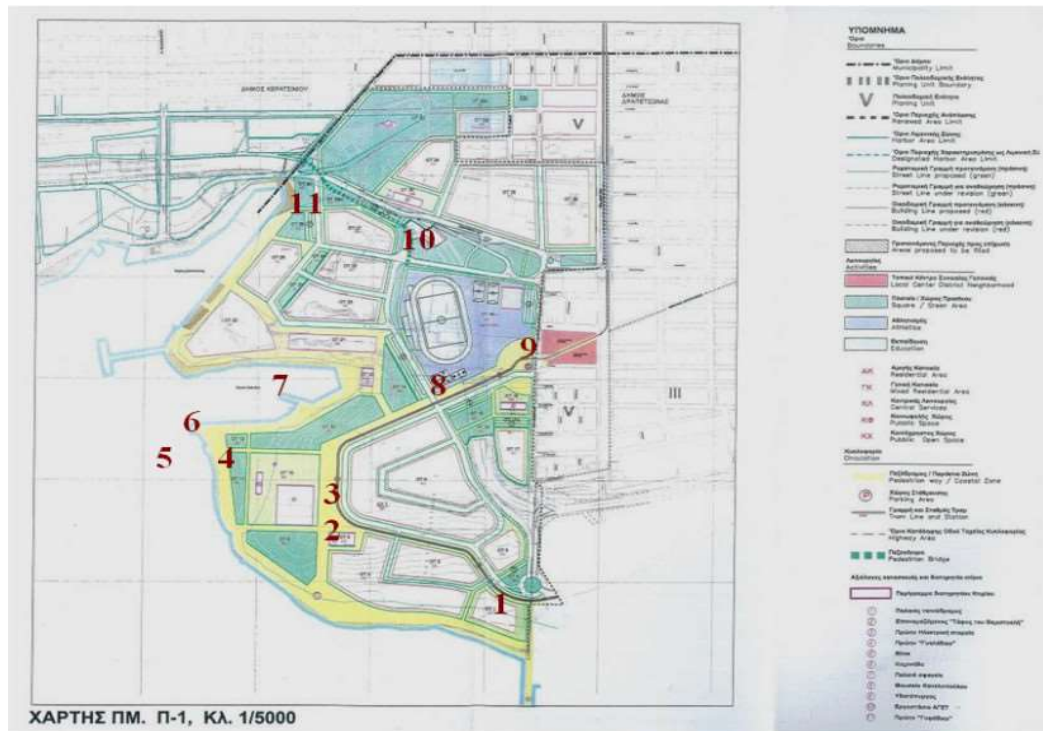
Κατά τα χρόνια που περνούσαν, ο ρόλος τόσο της Τοπικής Αυτοδιοίκησης όσο και του τότε Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων υπήρξε καταλυτικός. Την περίοδο του 2001 το υπάρχον -τότε- νομικό πλαίσιο με τον Ν. 1337/83 και τον Ν. 2508/97 έδωσε τα εργαλεία για να προχωρήσει και να ολοκληρωθεί η Ανάπλαση της Βιομηχανικής Ζώνης της Δραπετσώνας και του Κερασινίου. Οι πρώτες σκέψεις - ενταγμένες στο πλαίσιο της Ολυμπιάδας του 2004- έκαναν λόγο για τη δημιουργία ενός υπερτοπικού πόλου αναψυχής και πολιτισμού, που θα μπορούσε να φιλοξενήσει ακόμη και κάποιες Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις.

Σε αυτό το πλαίσιο, το 2004 ο Δήμος Δραπετσώνας ανάθεσε τη μελέτη ανάπλασης της περιοχής εντός των ορίων του τότε Δήμου Δραπετσώνας³, η οποία αντιμετωπίστηκε ως ένα ενιαίο οικόπεδο, στο μελετητικό γραφείο των Κλουτσινιώτη-Μεσαρέ.

Στο παραλιακό μέτωπο χωροθετούνταν περιοχές γενικές κατοικίας, δραστηριότητες πολιτισμού, χώροι πρασίνου. Αναλυτικότερα, ορίζονταν περιοχές α) **Αμιγούς Κατοικίας (Α.Κ.)**, όπου επιτρέπονταν οι χρήσεις κατοικίας και εμπορικών καταστημάτων, που εξυπηρετούσαν τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων της περιοχής, β) **Γενικής Κατοικίας (Γ.Κ.)**, που εκτός των παραπάνω επιτρέπονταν οι χρήσεις ξενώνα ή και ξενοδοχείου έως 100 κλινών, εμπορικών καταστημάτων (με εξαίρεση τις υπεραγορές και τα πολυκαταστήματα), εστιατορίων, αναψυκτηρίων, πολιτιστικών εγκαταστάσεων και κατ' εξαίρεση μπορούσαν να χρησιμοποιούνται χώροι κτιρίων κατοικίας για άσκηση επαγγέλματος ασυμβίβαστου προς την κύρια χρήση και γ) **Κεντρικών Λειτουργιών (Κ.Λ.)**, όπου επιτρέπονταν τα παραπάνω και επιπλέον χρήσεις γραφείων, τραπεζών, ασφαλειών, κοινωφελών οργανισμών διοίκησης, εμπορικών καταστημάτων και ξενοδοχείων, κέντρων διασκέδασης και αναψυχής και χώροι συνάθροισης κοινού. Επίσης ορίζονταν ως **Κοινόχρηστες (ΚΧ)** και **Κοινωφελείς (ΚΦ)** οι χρήσεις πλατείας, χώρων

³Κύριος στόχος της μελέτης ήταν να διερευνηθούν οι αναγκαίες προϋποθέσεις για να καταστεί δυνατή η τροποποίηση του Γ.Π.Σ. και να υλοποιηθεί η σύνδεση της περιοχής με τη γειτονιά, μέσω των χρήσεων πολεοδομικού κέντρου, κοινωφελών δραστηριοτήτων και περιοχών μαλακού πρασίνου.

πρασίνου, παιδικής χαράς, νηπιαγωγείου, δημοτικού σχολείου, γυμνασίου-λυκείου, βρεφονηπιακού σταθμού, αθλητισμού, πεζοδρόμων και χώρων στάθμευσης (Κλουτσινιώτη Ο. & Μεσαρέ Σ.Σ., 2016).



Πίνακας 4: α'στάδιο Πολεοδομικής Μελέτης (πηγή: Δήμος Δραπετσώνας) 1-ταινιόδρομος, 2-«Τάφος του Θεμιστοκλή», 3-«Ηλεκτρική», 4-«Γυαλάδικο, 5-Silos, 6-Καμινάδα, 7-«Σφαγεία», 8-Μουσείο Κανελλοπούλου, 9-Υαδατόπυργος, 10-ΑΓΕΤ, 11-«Γυψάδικο». Κίτρινο: πεζόδρομοι, Πράσινο: πλατεία και χώροι πρασίνου

Δινόταν, δηλαδή, έμφαση σε κοινόχρηστους χώρους και χώρους πρασίνου, ενώ η εκμετάλλευση της γης ήταν ήπια. Δημιουργείτο, δηλαδή, ένα αναπτυξιακό κλίμα, αλλά η έμφαση δινόταν στο παραλιακό μέτωπο, καθώς η Τοπική Αυτοδιοίκηση δεν ήθελε να επεκτείνει τον υπάρχοντα πολεοδομικό ιστό, ώστε αυτός να φτάσει ως τη θάλασσα. Ήθελε να δημιουργήσει ένα σύνολο, που να συνδέεται με τον πολεοδομικό ιστό του Δήμου και συγχρόνως να υπάρχουν σημεία άρθρωσης και επαφής. Ούτε ήθελε να δημιουργήσουν μία νησίδα απρόσιτη και άφιλη προς τον υπάρχοντα πολεοδομικό ιστό. Ήθελε απλά να ανοίξει το κλειστό μέχρι τότε παράθυρο της πόλης προς τη θάλασσα (Τσιφίδης Γ., ό.π., 85).

Η μελέτη αυτή δεν ήταν πολύ σαφής, καθώς έμοιαζε να ενισχύει τη μίξη των χρήσεων γης και επιχειρούσε μια περισσότερο ήπια προσέγγιση, λαμβάνοντας υπόψη σε μεγαλύτερο βαθμό τις κοινωνικές και περιβαλλοντικές συνέπειες.

1.3.4. Το σχέδιο Θ. Παπαγιάννη και Συνεργατών - 2007

Μερικά χρόνια αργότερα εμφανίστηκε και άλλη μία πρόταση για δημιουργία ενός Μητροπολιτικού Πάρκου με Ναυτιλιακό Επιχειρηματικό Κέντρο. Ο χαρακτήρας αυτής της πρότασης ήταν επενδυτικός και πρωτίστως εμπορικός, αφού στηριζόταν στην εντατική εκμετάλλευση της γης. Οι βασικοί άξονες της πρότασης αφορούσαν στο σχεδιασμό της σύγχρονης επιχειρηματικής υποδομής της εμπορικής ναυτιλίας και ενός εξαιρετικού οικιστικού προϊόντος εκτός συναγωνισμού. Θα δημιουργούσε, δηλαδή, δύο περιοχές αμιγούς κατοικίας, χτίζοντας ουσιαστικά μία νέα πόλη μέσα στην ήδη υπάρχουσα πόλη.

Αναλυτικότερα, σε επαφή με τη γειτονιά στο χώρο του «Γυψάδικου» χωροθετείτο ένα δημοτικό πάρκο, ενώ στην περιοχή μετά τον όρμο Φωρών, στην κατεύθυνση προς το Κερατσίνι, δημιουργείτο μία πλαζ με σύστημα φιλτραρίσματος του νερού για τους κατοίκους. Ζώνη πρασίνου διαμορφωνόταν και παραλιακά στην περιοχή από τον επονομαζόμενο «τάφο του Θεμιστοκλή» έως τον «ταινιόδρομο». Δρόμος για Ι.Χ. δεν υπήρχε σε κανένα σημείο παράλληλα με την ακτή, ενώ στις περιοχές «κατοικίας» υπήρχαν δύο επίπεδα δρόμων, ένα υψηλότερα για την εξυπηρέτηση των κατοικιών και ένα χαμηλότερα για το κοινό. Η πρόταση αυτή περιλάμβανε κάποιες επιθυμητές χρήσεις, όπως πολιτιστικούς χώρους στα διατηρητέα κτίσματα 17.500 τετρ. μέτρων, χώρους έκτασης περίπου 12.000 τετρ. μέτρων για εστίαση και αναψυχή, ένα ξενοδοχείο ή ένα συνεδριακό κέντρο 18.000 τετρ. μέτρων και περί τα 20-25.000 τετρ. μέτρα γραφείων για το ναυτιλιακό κέντρο. Η ιδέα αυτή φαίνεται ότι ικανοποιούσε ταυτόχρονα και τις απαιτήσεις της Ναυτιλίας, αλλά και τις απαιτήσεις της πόλης και των κατοίκων της για πράσινο σε μεγάλες ποσότητες (Παπαγιάννης Θ. & Συνεργάτες, 2007).



Πίνακας 5: Χρήσεις γης στην «πρόταση Παπαγιάννη»

Στο κέντρο της περιοχής των λιπασμάτων δεσπόζει η χρήση ναυτιλιακού κέντρου. Κίτρινο: αμιγής κατοικία, μοβ: πολιτισμός, καφέ: εμπόριο, σκούρο πράσινο: αθλητισμός, μπλε: εκπαίδευση, γαλάζιο: τουρισμός-αναψυχή, ανοικτό πράσινο: κοινόχρηστοι πράσινοι χώροι, ροζ: διοίκηση, σκούρο ροζ: μικτές χρήσεις

Στο σημείο, όμως, αυτό πρέπει να αναφερθούμε και στο αστικό φαινόμενο, που εμφανίζεται στο σύνολο σχεδόν των αναπλάσεων αυτής της μορφής και αφορά στη σταδιακή απομάκρυνση του ντόπιου πληθυσμού (gentrification = εξευγενισμός) και της εγκατάστασης ανώτερων εισοδηματικά τάξεων σε αυτές, λόγω της αύξησης της αξίας της γης. Οι ντόπιοι αδυνατούν συνήθως να ανταπεξέλθουν στις νέες τιμές και αναζητούν τη μεταφορά τους σε διαφορετικά τμήματα της πόλης (Shaw K., 2005:168-184).

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η περιοχή του Ψυρρή, το Μεταξουργείο και ο Κεραμεικός (Γκάζι) στην Αθήνα, όπου προκύπτουν συγκεντρώσεις πολιτιστικών βιομηχανιών και χρήσεων αναψυχής. Η περιοχή του Ψυρρή είναι μια ιδιαίτερη περίπτωση: είναι η πρώτη περιοχή στην Αθήνα, που παρουσιάζει χαρακτηριστικά μιας σύγχρονης πολιτιστικής περιοχής, εμφανίζοντας, όμως, φαινόμενα συγκρούσεων χρήσεων μεταξύ βιοτεχνίας, εμπορίου, ψυχαγωγίας και πολιτισμού (Καραχάλης Ν., 2010:427). Ως μικρότερη περιφερειακή πόλη, η περιοχή του Ψυρρή επιδίωξε την πολιτιστική της αυτονομία και καθιερώθηκε ως μία από τις πλέον χαρακτηριστικές ελληνικές πόλεις, που βασίστηκαν κυρίως στον πολιτισμό για την αναζωογόνησή της.

Πρόκειται, ουσιαστικά, για μια αποβιομηχανοποιημένη περιοχή, που αντιμετώπιζε πολλά οξυμένα προβλήματα οικονομικής ύφεσης και ανεργίας, με εγκαταλελειμμένες ή υπολειτουργούσες εγκαταστάσεις παραδοσιακής βαριάς βιομηχανίας. Η μεγάλης κλίμακα ανάπλαση αυτής της παλιάς βιομηχανικής περιοχής μετέτρεψε την περιοχή του Ψυρρή σε κέντρο αστικού τουρισμού, καθώς η γειτονιά αναδύθηκε αυθόρμητα και κατάφερε να μετατραπεί από θνήσκουσα βιομηχανική πόλη σε πολιτιστικό προορισμό και πολιτιστική κιβωτό μέσα από ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα αστικών παρεμβάσεων και εκδίωξης των παλιών κατοίκων της. Αυτή η πολιτιστική ανάπτυξη επέφερε και ανάπτυξη στον τουρισμό, συμβάλλοντας αποτελεσματικά στην ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας.

Έτσι δημιουργήθηκε μια πολιτιστική περιοχή πλάι στο αστικό κέντρο της Αθήνας, εκμεταλλευόμενη την παρουσία ενός παλαιότερου οικισμού εντός του αστικού ιστού, που πλέον διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στη σύγχρονη πόλη και υποδέχεται τουριστικές δραστηριότητες και δραστηριότητες αναψυχής, φυσικά μετά από τις εκτεταμένες αναπλάσεις. Η μίξη χρήσεων, ο ιδιαίτερος χαρακτήρας, η αστική μορφολογία, η γειτνίαση με το αρχαιολογικό πάρκο, η μεγάλη επισκεψιμότητα κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων δημιούργησαν τις κατάλληλες συνθήκες για να καθιερωθεί η περιοχή στη συνείδηση των πολιτών ως πόλος πολιτιστικών δραστηριοτήτων και αναψυχής. «Ο μεγάλος αριθμός πολιτιστικών επιχειρήσεων που συνεχίζει να εγκαθίσταται στην περιοχή, οι πολιτιστικές επενδύσεις (π.χ., Μουσείο Ισλαμικής Τέχνης) και οι απόψεις που εκφράζουν οι επαγγελματίες του πολιτιστικού τομέα δείχνουν ότι η περιοχή ενδέχεται να ενδυναμώσει τον πολιτιστικό της χαρακτήρα στο άμεσο μέλλον» (Καραχάλης Ν., 2006:14).

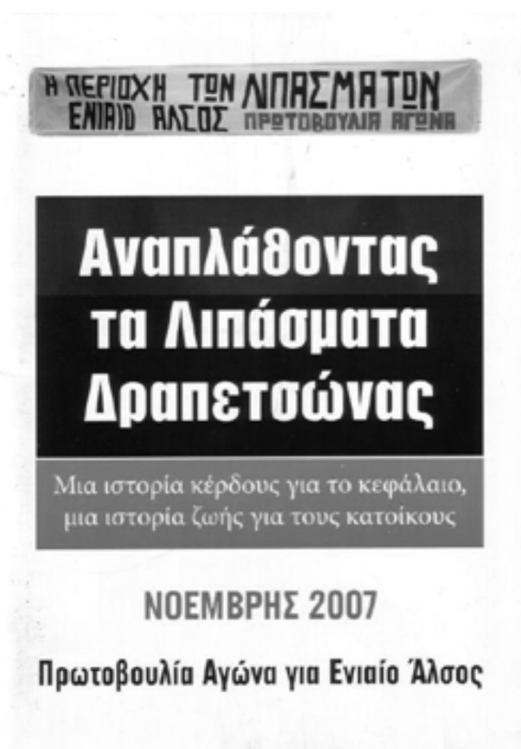
Ο εξευγενισμός της περιοχής του Ψυρρή επιτεύχθηκε χωρίς ειδικές ρυθμίσεις με την είσοδο στον χώρο επενδυτών που προέβλεπαν και διαμόρφωναν τις αναδιατάξεις στο ιστορικό κέντρο και οι οποίοι αγόρασαν φτηνά ακίνητα, ασυντήρητα μεν, αλλά υψηλής αρχιτεκτονικής αξίας, για να τα εκμεταλλευτούν με τεράστια κέρδη στη συνέχεια.

Τις τελευταίες δεκαετίες, άλλωστε, «η τάση για τη δημιουργία πολιτιστικών περιοχών σε υποβαθμισμένες ή αναξιοποίητες αστικές περιοχές έχει εξαπλωθεί σε μικρότερου μεγέθους πόλεις και στην Αμερική και στην Ευρώπη» (Καραχάλης Ν., 2006:2). Το φαινόμενο αυτό αναδεικνύει την κερδοφόρα επανεπένδυση στο κτισμένο περιβάλλον

μετά από μακρά περίοδο ύφεσης, με παράλληλη εισροή νέων κατοίκων και χρήσεων γης, με εμφανείς τις κοινωνικές και οικονομικές αλλαγές στις πόλεις.

1.3.5 Πρωτοβουλία Αγώνα για ενιαίο Άλσος - 2007

Το 2007 αρκετοί από τους σημερινούς κατοίκους της Δραπετσώνας άρχισαν να ανασύρουν τα ξεχασμένα σχέδια της Ανάπλασης της παραλιμένης περιοχής τους και να θέτουν πάλι στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων το σχέδιο για τη δημιουργία ενός ενιαίου άλσους. Οι κάτοικοι αυτοί διεκδικούσαν ένα ενιαίο άλσος για καλύτερη ποιότητα ζωής όλων των κατοίκων της Δραπετσώνας, αλλά και της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά, με ελεύθερη πρόσβαση στη θάλασσα και χρήση της παραλιακής ζώνης από τους κατοίκους και όχι από τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιά (Ο.Λ.Π.). Με σεβασμό δε στην ιστορία των εργατικών γειτονιών, δεν επιθυμούσαν καμίας μορφής οικοπεδοποίηση, καμιά επιχειρηματική αξιοποίηση στην περιοχή των Λιπασμάτων, ενώ αντιτάσσονταν και στη δημιουργία μιας νέας απομονωμένης πόλης για νέους κατοίκους υψηλού εισοδήματος (<http://www.Athens.indymedia.org>, 28-10-2016).



Εικόνα 15: Αφίσα της Πρωτοβουλίας Αγώνα για Ενιαίο Άλσος
Φωτογραφία από το Ιστορικό Αρχείο του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας

Στο σχέδιο αυτό, όμως, δεν γινόταν πουθενά αναφορά για τις χρήσεις των διατηρητέων κτιρίων ή για το πώς θα εξασφαλιζόταν η μνήμη της πρόσφατης κοινωνικής και παραγωγικής οργάνωσης της περιοχής.

1.3.6 Το σχέδιο για την πίστα Φόρμουλα 1 - 2011

Μπορεί να γίνει πίστα Formula 1 στην Ελλάδα; Μια δήλωση του Προέδρου της FOM (Formula One Management), Bernard Charles Ecclestone, για τη δημιουργία πίστας αγώνων στην περιοχή των Λιπασμάτων της Δραπετσώνας άνοιξε ξανά το 2011 ένα ιδιαίτερα δημοφιλές θέμα για τους οπαδούς της ταχύτητας και όχι μόνο (<http://www.sport24.gr/Sports/Motorsport/Formula1/ayto-einai-to-sxedio-gia-thn-prwth-pista-formula-1-sthn-ellada.3029152.html>, 28-10-2016).

Σε εκδήλωση που έγινε στις 14 Ιουλίου 2011, σε καράβι Μινωικών γραμμών, πραγματοποιήθηκε η πρώτη επίσημη παρουσίαση της ελληνικής υποψηφιότητας για φιλοξενία αγώνων F1 στο λιμάνι του Πειραιά και συγκεκριμένα στη Δραπετσώνα, με την ονομασία Dielpis Formula 1 από τον τότε Δήμαρχο του ενιαίου πλέον Δήμου, σύμφωνα με τον Ν. 3852/2010 (Φ.Ε.Κ. 87Α'-Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης).

Η βασική ιδέα της πρότασης αφορούσε σε ιδιωτική επένδυση με συνολικό κόστος κατασκευής 800.000.000 ευρώ, η οποία περιλάμβανε την ευρύτερη ανάπλαση της περιοχής της Δραπετσώνας, έκτασης περίπου 700 στρεμμάτων, ώστε να γεννηθεί ένα παγκόσμιο κέντρο Μηχανοκίνητου Αθλητισμού, Πολιτισμού και Αναψυχής που θα έδινε εργασία σε περίπου 2.500 άτομα (<http://www.sport24.gr/Sports/Motorsport/Formula1/ayto-einai-to-sxedio-gia-thn-prwth-pista-formula-1-sthn-ellada.3029152.html>, 28-10-2016).



Πίνακας 6: Το σχέδιο της δημιουργίας πίστας για Φόρμουλα 1

Αξίζει δε να σημειωθεί ότι αρκετοί υπουργοί της τότε Κυβέρνησης της Ν.Δ. χαιρέτιζαν αυτές τις κινήσεις, όπως κι ο ίδιος ο τότε Πρωθυπουργός, Αντώνης Σαμαράς, ο οποίος με επιστολή του στον τότε Δήμαρχο της πόλης έδινε το πράσινο φως για την υλοποίηση του έργου. Όμως η σκέψη αυτή δεν ψηφίστηκε ποτέ ως νομοθετική πρόταση.

Επί της ουσίας είχε απομείνει να ψηφιστεί ένα ειδικό νομοθετικό πλαίσιο για αυτό το έργο, που θα έδινε την άδεια διεξαγωγής τέτοιων αγώνων Formula 1 στη χώρα μας, ώστε να προσελκυστούν επενδυτές, οι οποίοι θα έβλεπαν ότι η κυβέρνηση της Ελλάδας αντιμετωπίζει σοβαρά αυτό το θέμα (<http://dielisformula1.blogspot.com>, 28-10-2016, δηλώσεις του Παπαθεοδώρου Θ., αρχιτέκτονα του σχεδίου).

Τίποτε από όλα αυτά, όμως, δεν προχώρησε. Μάλιστα άρχισε να μετράται η αντίστροφη μέτρηση, καθώς η εταιρεία OIL ONE του Δ. Μελισσανίδη εγκαταστάθηκε εκ νέου στον χώρο, αναπτύσσοντας δραστηριότητες μεταποιητικού χαρακτήρα.

1.3.7 Οι τελευταίες εξελίξεις σε πολιτικό επίπεδο - 2016

Οι βουλευτικές εκλογές, όμως, του 2015 έθεσαν -εν μέρει- τέρμα σε αυτά τα πλάνα και η νέα κυβέρνηση (ΣΥΡΙΖΑΝΕΛ) είχε άλλα σχέδια για την περιοχή της Ανάπλασης στη Δραπετσώνα.

Στο πλαίσιο αυτής της πολιτικής όλοι οι Δήμαρχοι του ευρύτερου Πειραιά ένωσαν τις δυνάμεις τους και διεκδίκησαν την ανάπλαση και αξιοποίηση της πρώην Βιομηχανικής Ζώνης Δραπετσώνας, διοργανώνοντας ένα αγωνιστικό διήμερο παρέμβασης στις 4 και 5 Απριλίου 2015, όταν και προχώρησαν σε συμβολικό καθαρισμό της περιοχής, δενδροφύτευση και διάνοιξη της πρόσβασης σε ένα κομμάτι της πρώην βιομηχανικής ζώνης, για να δημιουργήσουν το μέλλον της πόλης, όπως ήταν και το σύνθημα των κινητοποιήσεων (Δελτία Τύπου από το Γραφείο Τύπου του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας, 4/5-4-2015).



Εικόνα 16: Η δενδροφύτευση της περιοχής
Φωτογραφία από το αρχείο του Γραφείου Τύπου του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας



Εικόνα 17: Η δενδροφύτευση της περιοχής
Φωτογραφία από το αρχείο του Γραφείου Τύπου του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας

ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ-ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ

ΟΧΙ ΣΤΗΝ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ

ΔΙΕΚΔΙΚΟΥΜΕ
τη θάλασσα
κερδίζουμε τις
ζωές μας

ΣΑΒΒΑΤΟ
10/10
ΜΕΡΑ
ΔΡΑΣΗΣ

11⁰⁰
πμ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΚΑΙ ΠΟΡΕΙΑ ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΑΣ
ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ

17⁰⁰ ΠΛΑΤΕΙΑ ΔΗΜΑΡΧΕΙΟΥ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ
(ΑΓΩΝ. ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ & ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗ)
(ΓΙΟΡΤΗ ΤΣΙΚΟΥΔΙΑΣ - ΧΟΡΟΙ ΣΥΛΛΟΓΩΝ)

Εικόνα 18: Αφίσα των κινητοποιήσεων
Φωτογραφία από το αρχείο του Γραφείου Τύπου του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας

Η νέα κυβέρνηση προχώρησε στην ψήφιση του Ν. 4342/2015, ο οποίος έκανε λόγο για τη δημιουργία ενός πόλου υπερτοπικής εμβέλειας που θα στόχευε στην αναβάθμιση του δυτικού Πειραιά, με χρήσεις πολιτισμού, εκπαίδευσης, υγείας, αθλητισμού, πράσινου και αναψυχής.

Η Δραπετσώνα στις αρχές του 20^{ου} αιώνα θύμιζε πολύ τα βιομηχανικά προάστια των πόλεων της δυτικής Ευρώπης στις αρχές του 19^{ου} αιώνα, με τις άθλιες εργατικές πολυκατοικίες να κυριαρχούν στον χώρο και την πόλη ολοένα να επεκτείνεται, χωρίς οργανωμένο σχέδιο. Οι μεγάλες βιομηχανικές της μονάδες καθόρισαν την εξέλιξη και την ανάπτυξη της πόλης σε όλη τη διάρκεια του 20^{ου} αιώνα και επηρέασαν ιδιαίτερα την οικιστική ανάπτυξη του συνοικισμού. Άλλωστε η ανάπτυξη της Δραπετσώνας είχε εσωστρεφή χαρακτήρα λόγω του αποκλεισμού της από τη θάλασσα και ήταν ήδη

ασφυκτικά κτισμένη. Πλέον οι ελάχιστοι υπαίθριοι χώροι είναι ελάχιστοι, ενώ ο υψηλός συντελεστής δόμησης βοηθά την ανέγερση τεράστιων κτιριακών όγκων, με αποτέλεσμα η εικόνα της περιοχής να θυμίζει τσιμεντούπολη, ασφυκτικά χτισμένη.

Κεφάλαιο 2

Αστική ανασυγκρότηση στο πλαίσιο της αειφορίας και της αναζωογόνησης της ευρύτερης περιοχής

Θα μπορούσαμε να χρησιμοποιήσουμε πολλά παραδείγματα σε όλη την Ευρώπη, τα οποία δείχνουν ότι η επιτυχία των αναπλάσεων βασίστηκε στον ενιαίο ολοκληρωμένο σχεδιασμό, καθώς και σε μια ισχυρή θέση για την ανάκτηση των αστικών κενών και την ανασυγκρότησή τους, ξεπερνώντας ουσιαστικά κάθε άποψη περί κατακερματισμού αυτών των χώρων.

Η ανάπλαση των αστικών περιοχών και των υδάτινων μετώπων αποτελεί σήμερα ένα νέο πεδίο εφαρμογής του αστικού σχεδιασμού, που συνδέεται άμεσα με την παρακμή των παλαιών λιμενικών και βιομηχανικών εγκαταστάσεων, εξαιτίας της αποβιομηχανοποίησης που σημειώθηκε στο β' μισό του 20^{ου} αιώνα και υποβοηθείται από τη διαθέσιμη τεχνολογία και από τις διάφορες κοινωνικές δυνάμεις (Hoyle B., 1996: 138).

Πόλεις, όπως το Μπιλμπάο στην Ισπανία, το Ρότερνταμ στην Ολλανδία, το Λίβερπουλ στην Αγγλία, η Πάτρα στην Ελλάδα, κατάφεραν να εντάξουν στην πραγματικότητά τους τις εγκαταλελειμμένες, πρώην βιομηχανικές περιοχές, μελετώντας προγράμματα νέων χρήσεων και δραστηριοτήτων, για να αναζωογονήσουν την τοπική οικονομία και να ενισχύσουν τη διεθνή τους εικόνα (Breen A., Rigby D., 1996:12).

Κι αυτό επιτεύχθηκε μέσα από τις αναπλάσεις τους, οι οποίες έγιναν με έμφαση στον πολιτισμό, στον τριτογενή τομέα, στην κατανάλωση, δημιουργώντας με αυτόν τον τρόπο νέα τοπία αστικής επέκτασης και αστικής αναγέννησης. Έτσι, πολλές αποθήκες

μετατράπηκαν σε χώρους πολιτισμού (μουσεία, γκαλερί, χώροι συναυλιών, εκθεσιακά κέντρα, κ.α.), δημιουργήθηκαν αρκετά clusters δραστηριοτήτων αναψυχής, με εστιατόρια, καφετέριες, bars, clubs, κ.ά., μεγάλες εκτάσεις μετατράπηκαν σε χώρους πρασίνου και δημιουργήθηκαν νέες διαδρομές προς το κέντρο των πόλεων (Rumbold R. J., Handley J. F., Deas I. A., Johnston T., 1997:8-42).

Στη διεθνή βιβλιογραφία, οι πιο διαδεδομένοι ορισμοί που δίνονται για την αστική αναγέννηση είναι αυτοί των Couch (1990) και Roberts & Sykes (2000). Αρχικά ο Couch (1990:2-3) όρισε την αστική αναγέννηση ως τη διαδικασία, κατά την οποία η πολιτεία ή η τοπική κοινότητα επιδιώκει να επαναφέρει τις επενδύσεις, την απασχόληση, την κατανάλωση και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής μέσα σε αστικές περιοχές. Λίγο αργότερα, οι Roberts & Sykes (2000:17) διαπιστώνουν ότι η αστική αναγέννηση αποτελεί ένα ολοκληρωμένο όραμα που οδηγεί στην επίλυση των αστικών προβλημάτων και επιδιώκει τη διαρκή βελτίωση της οικονομικής, φυσικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής κατάστασης μιας περιοχής που υπόκειται σε αλλαγές. Γίνεται σαφές ότι πρόκειται για μια μακροχρόνια και στρατηγικής σημασίας δραστηριότητα, η οποία έχει ως στόχο τον συντονισμό και την ολοκλήρωση ευρύτερων τομεακών αστικών πολιτικών, οι οποίες αποσκοπούν στην ευημερία των κατοίκων και στην ανάπτυξη των πόλεων (<http://www.citybranding.gr/2012/08/marketing.html>, 1-11-2016).

Όπως υποστηρίζει ο Κομνηνός (1993:153), μια πολιτική αστικής αναγέννησης στρέφεται κατά κανόνα προς δύο κατευθύνσεις: αφενός, να αποσύρει τα θεσμικά εμπόδια που περιορίζουν την προσφορά γης και κτισμάτων σε κεντρικές περιοχές της πόλης και να μειώσει τα εμπόδια ανοικοδόμησης από τις ιδιομορφίες της περιοχής και τους πολεοδομικούς κανονισμούς και, αφετέρου, να προβάλλει τα πλεονεκτήματα χωροθέτησης παραγωγικών δραστηριοτήτων σε περιοχές αγνοημένες από κατασκευαστικές εταιρείες και άλλους επενδυτές (<http://www.citybranding.gr/2012/08/marketing.html>, 1-11-2016).

Ως εκ τούτου, με τις πολεοδομικές ρυθμίσεις που εφαρμόζονται μέσα από την σχεδιαζόμενη πολιτική αστικής αναγέννησης, επιδιώκεται το άνοιγμα νέων αγορών γης και κτισμάτων, εκεί όπου θεσμικοί περιορισμοί, προελημμένες εικόνες και ψυχολογικές εκτιμήσεις απαγόρευαν την επιχειρηματική εγκατάσταση και οικοδόμηση (Κομνηνός,

1993:153). Το τελευταίο, αποτελεί και τον συνδετήριο κρίκο με τη διαδικασία του marketing τύπου, της προσπάθειας, δηλαδή, που καταβάλλει η κάθε πόλη για να αναδείξει το «νέο» αστικό περιβάλλον που δημιουργείται, έτσι ώστε να προσελκύσει επενδύσεις, καθώς και για να εκμεταλλευτεί την παρέμβαση αστικής αναγέννησης, προκειμένου να δημιουργήσει μια νέα «ισχυρή» επωνυμία και να λανσάρει την ανταγωνιστική της ταυτότητα.

Άλλωστε, η αστική αναζωογόνηση αποτελεί ένα από τα πιο σημαντικά εργαλεία της δημόσιας, αστικής πολιτικής που έχει να αντιμετωπίσει ποικίλα θέματα. Η αναζωογόνηση ασχολείται με την αναγέννηση της οικονομικής δραστηριότητας, η οποία έχει χαθεί, την αποκατάσταση της κοινωνικής λειτουργίας, της περιβαλλοντικής ποιότητας και της οικολογικής ισορροπίας. Περιλαμβάνει δε τη διαχείριση και τον σχεδιασμό των υπαρχόντων περιοχών, υπό αστική παρακμή, αντί του σχεδιασμού και της ανάπτυξης νέων αστικών περιοχών. Αυτός ο τύπος της αστικής πολιτικής είναι και ο μοναδικός και εμφανίζεται τα τελευταία χρόνια.

Ωστόσο, σε πολλές περιπτώσεις αγνοούνται άλλες κύριες παράμετροι, όπως η καθημερινότητα στις περιοχές που αλλάζει σημαντικά, η αύξηση των επισκεπτών που δημιουργεί κερδοσκοπικές πιέσεις και οι παλαιότεροι κάτοικοι που συχνά εκδιώχνονται. Έτσι, η συγκέντρωση πολιτιστικών βιομηχανιών είναι βέβαιο ότι, παρά τα θετικά της στοιχεία, δεν έχει την καλύτερη κατάληξη, καθώς, πέρα από περιοχές πολιτιστικών χρήσεων ή γεγονότων, αποτελούν περιοχές με χρήσεις κατοικίας, τουρισμού και εμπορίου. Επομένως, η ταυτότητα των πόλεων αποτελεί συχνά αντικείμενο σύγκρουσης διαφορετικών εικόνων, γεγονός που καταδεικνύει την ανάγκη θέσπισης μιας ευρύτερης στρατηγικής (<http://www.citybranding.gr/2012/08/marketing.html>, 1-11-2016).

Η αστική αναζωογόνηση (urban regeneration), λοιπόν, ως ιδέα περιλαμβάνει τόσο το δικαίωμα της πόλης στην οικονομία, στη χρήση της γης και των κτιρίων, στην ποιότητα του περιβάλλοντος και στην κοινωνική ζωή, όσο και στην ελπίδα για αναγέννηση, με στόχο να βρεθεί μια οικονομική βάση για την οικονομική ανάπτυξη και την κοινωνική ευημερία. Η ανακατασκευή της πόλης, το καθάρισμα των εγκαταλελειμμένων κτιρίων και των κενών χώρων και η παραγωγή καινούργιων σχεδιαστικών κινήσεων, συμβολίζει την αναζωογόνηση στην πράξη.

Ο κύκλος της αναζωογόνησης των αστικών λιμενικών περιοχών ανήκει σε μία σειρά κύκλων αστικής ανάπτυξης με μεγαλύτερη εμβέλεια, που αναδύονται συνεχώς στις πόλεις (ανάπτυξη και σχεδιασμός των πόλεων, αστικός προγραμματισμός, κοινωνική και φυσική αποκατάσταση των υποβαθμισμένων περιοχών, κ.α.) (Hoyle, 1996: 137).

2.1 Η περίπτωση των docklands στο Λίβερπουλ Συγκρίσεις και επαναφορά της γης και των κτιρίων σε αποτελεσματική χρήση

Το Λίβερπουλ της βορειοδυτικής Αγγλίας αποτελεί μια ναυτική πόλη με ιστορία, πολιτισμό και πλούσια αρχιτεκτονική κληρονομιά. Είναι η έκτη πόλη του Ηνωμένου Βασιλείου και αποτελεί τον μητροπολιτικό Δήμο του Merseyside, που εκτείνεται κατά μήκος της ανατολικής πλευράς της εκβολής του ποταμού Mersey.

Ως Δήμος, ιδρύθηκε το 1207, ενώ τον τίτλο της πόλης (City of Liverpool) τον απέκτησε το 1880. Στην τελευταία απογραφή του 2015 μετρά περί τους 478.580 κατοίκους και φημίζεται για την ομώνυμη ποδοσφαιρική του ομάδα (<https://en.wikipedia.org/wiki/Liverpool>, 17-10-2016). Ως πόλη έγινε γνωστή, επειδή υπήρξε η γενέτειρα των Beatles (Mersey sound), αλλά και επειδή από το λιμάνι της ξεκίνησε το ταξίδι του ο Τιτανικός, το γνωστό επιβατηγό υπερωκεάνιο που βυθίστηκε στον Ατλαντικό Ωκεανό, κατά το παρθενικό του ταξίδι. Επιπλέον, υπήρξε κατά τον 17^ο αι. ένα από τα μεγαλύτερα δουλεμπορικά λιμάνια.

Το Λίβερπουλ αποτελούσε μία από τις δύο (η άλλη ήταν το Μάντσεστερ) μεγαλύτερες βιομηχανικές πόλεις, εργατουπόλεις της Μεγάλης Βρετανίας από τα τέλη του 19^{ου} ως τις αρχές του 20^{ου} αιώνα, καθώς είχε γνωρίσει μεγάλη ευημερία ήδη από τον 18^ο αιώνα, λόγω του υπερατλαντικού εμπορίου της. Αξίζει να σημειωθεί ότι τον 19^ο αιώνα, το 40% του παγκόσμιου εμπορίου διακινούνταν μέσα από τις πενήντα και πλέον αποβάθρες -με το πρώτο άφλεκτο σύστημα αποθήκευσης εμπορευμάτων- του Λίβερπουλ και κυρίως μέσα από τις Albert Dock και King's Dock, που είχαν τεράστιες αποθήκες, οι οποίες σήμερα αποτελούν πλέον κορυφαία δείγματα βιομηχανικής αρχιτεκτονικής.

Αναλυτικότερα dock ονομάζεται όλη η περιοχή του λιμανιού, η προκουμαία δηλαδή του Λίβερπουλ, η οποία χαρακτηρίστηκε ως περιοχή παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς

από τον παγκόσμιο πολιτιστικό οργανισμό UNESCO, το 2004, αναδεικνύοντας έτσι τη σημασία της πόλης στην ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου και της τεχνολογίας των αποβάθρων.



Εικόνα 19: Ανακατασκευασμένες αποθήκες στο Albert Dock του Λίβερπουλ
Φωτογραφία από το Διαδίκτυο

Αυτή η ευημερία της πόλης του Λίβερπουλ αποτυπωνόταν στην οικοδόμηση των μεγαλοπρεπών κτιρίων του, μέρος των οποίων καταστράφηκαν από τις βομβιστικές επιδρομές του Δεύτερου Παγκόσμιου Πολέμου. Επιπλέον, η μεταφορά του εμπορίου σε άλλα λιμάνια της νότιας Αγγλίας κατά τη δεκαετία του 1960, η εξέλιξη της τεχνολογίας με τη χρήση των containers, ο γενικότερος εκσυγχρονισμός των συστημάτων εμπορίου οδήγησαν -με μαθηματική ακρίβεια- στην οικονομική πτώση της περιοχής και κατ' επέκταση στην παρακμή της και στη μερική ως και ολική καταστροφή των κτιρίων και κατασκευών της. Η αποβιομηχάνιση δε που παρουσιάστηκε κατά τη δεκαετία του '80 και το κλείσιμο των εργοστασίων της πόλης είχαν ως αποτέλεσμα τη μείωση του πληθυσμού της και τη μετατροπή της σε μια παρακμιακή πόλη με ολοένα φθίνουσα πορεία, που δεν μπορούσε πλέον να συντηρήσει ούτε τους ίδιους της τους κατοίκους.

Αυτή την εικόνα προσπάθησε να ανατρέψει τα τελευταία χρόνια με τις αναπλάσεις και τη στροφή της οικονομίας της στον τουρισμό και στον τριτογενή τομέα. Η πρόθεση ήταν να εισαχθεί ένα ευρύ μίγμα χρήσεων εδάφους στην περιοχή, που θα επιτρέψει να γίνει πιο προσιτό στο κοινό. Έτσι, σημαντικά προγράμματα ανάπλασης και εσωτερική επιχειρησιακή επένδυση έχουν οδηγήσει σε άνοδο την οικονομία της πόλης τα τελευταία χρόνια (<http://www.pbase.com/zanoni/image/72296399>, 17-10-16).

Εξέχουσα θέση κατέχει το Paradise Project, γνωστό κι ως Liverpool One, που ξεκίνησε το 2004 από την ομάδα Grosvenor (<http://www.designbuild-network.com/projects/paradise>, 17-10-16). Πρόκειται για ένα πρόγραμμα τεράστιας ανάπλασης και χωροθέτησης εμπορικών και επιχειρηματικών χρήσεων στις πρώην εγκαταλελειμμένες αποθήκες, το οποίο επέφερε σημαντικές αλλαγές στο κέντρο της πόλης του Λίβερπουλ, παρέχοντάς του ένα νέο πρόσωπο στην Ευρώπη. Αυτό το πρόγραμμα ανάπλασης ήταν υπεύθυνο για την επαναφορά της γης, των κτιρίων και των αποθηκών σε αποτελεσματική χρήση, την ανάπτυξη υπάρχουσας και νέας βιομηχανίας και εμπορίου και την επανεγκατάσταση κατοίκων με τη δημιουργία ελκυστικού περιβάλλοντος για αυτούς, μεταμορφώνοντας ουσιαστικά την πόλη σε πόλη Πολιτισμού (ό.π., 17-10-16).

Επιπλέον, το 2007 η πόλη γιόρτασε την 800^η επέτειο από την ίδρυσή της, κατά τη διάρκεια της οποίας είχαν προγραμματιστεί διάφορα πολιτιστικά γεγονότα (events) σε συνδυασμό με την ανακήρυξή της ως Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης για το έτος 2008. Σε αυτό το πλαίσιο ξεκίνησαν αρκετές εργασίες ανάπλασης, οι οποίες συνδυάστηκαν με πολυδάπανα προγράμματα, που στόχευσαν στην ανάδειξη των πολιτιστικών και ιστορικών κτιρίων, στην ανάπτυξη των επιχειρήσεων και των εμπορικών εγκαταστάσεων και τέλος στην ευρύτερη αναδιοργάνωση του αστικού χώρου.



Εικόνα 20: Η θέση των Three Graces,
τρία από τα πιο αναγνωρίσιμα κτίρια του Λίβερπουλ
Φωτογραφία από το Διαδίκτυο

Σημαντικό ρόλο σε αυτήν την προσπάθεια αστικής αναζωογόνησης αποτέλεσε η αποκατάσταση του λεγόμενου Albert Dock, του συγκροτήματος κτηρίων και αποθηκών εμπορευμάτων, που είχε κτιστεί εξ ολοκλήρου από χυτοσίδηρο, καλύπτοντας μια έκταση 7 στρεμμάτων και η ανάπτυξη μικτών χρήσεων, που το μετέτρεψαν σε βασικό τουριστικό και πολιτιστικό κόμβο της πόλης του Λίβερπουλ. Ουσιαστικά επρόκειτο για την πρώτη αποβάθρα στο Λίβερπουλ, η οποία χτίστηκε περί το 1846, αλλά άρχισε να υπολειτουργεί ήδη από το 1860 μέχρι το 1972, όταν εγκαταλείφθηκε ολοκληρωτικά. Το 1952 άρχισε να αναγνωρίζεται η ιστορική και αρχιτεκτονική σημασία του Albert Dock, όταν και πολλά κτίρια του χαρακτηρίστηκαν διατηρητέα, μέχρι το 1976 που ολόκληρη η περιοχή χαρακτηρίστηκε ως διατηρητέο αστικό σύνολο.

Σήμερα, οι αποβάθρες του Albert Dock -μετά την ανάπλαση του 2003- αποτελούν έναν σημαντικό πόλο έλξης για χιλιάδες τουρίστες (<http://www.albertdock.com/>, 21-1-17). Κατά τις εργασίες ανάπλασης δεν δημιουργήθηκαν νέα κτίρια, αλλά αποκαταστάθηκαν, με επέκταση και επανάχρηση τα παλαιότερα, στα οποία αποδόθηκαν νέες χρήσεις, όπως:

- Πολιτισμού, με γκαλερί, αίθουσες τέχνης, μουσεία
- Ψυχαγωγίας και αναψυχής, με εστιατόρια, bars, καφετέριες, κ.α., όπως το Tate Cafe, το Coffee Culture, το εστιατόριο What's cooking?
- Εμπορίου, με καταστήματα με είδη δώρων και αναμνηστικών ειδών, φωτογραφιών, κ.α., όπως το Liverpool Pictures, The Gift Company, The Beatles Story
- Ξενοδοχείων, όπως το Express by Holiday και το Inn Premier Inn

Αναλυτικότερα στην περιοχή, η οποία είναι λίγο μεγαλύτερη από την περιοχή των Λιπασμάτων στη Δραπετσώνα, λειτουργεί το θαλάσσιο Μουσείο του Merseyside (Merseyside Maritime Museum), που περιέχει την ιστορία ενός από τα μεγαλύτερα λιμάνια της υφελίου, καθώς και των ανθρώπων που το χρησιμοποίησαν, στοιχεία της μετανάστευσης και του εμπορίου σκλάβων. Διαθέτει ένα αρχείο και μια βιβλιοθήκη, με τις καλύτερες συλλογές εμπορικής ναυτιλίας του Ηνωμένου Βασιλείου (<http://www.albertdock.com/attractions/>, 21-1-17).

Επίσης, δίπλα του υπάρχει το Νέο Διεθνές Μουσείο Δουλείας (New International Slavery Museum) που εγκαινιάστηκε το 2007 και περιλαμβάνει εκθέματα σχετικά με την κληρονομιά της σκλαβιάς, αναγείροντας ζητήματα, όπως η ελευθερία, η ταυτότητα, τα ανθρώπινα δικαιώματα, οι αποζημιώσεις, οι φυλετικές διακρίσεις (<http://www.albertdock.com/attractions/>, 21-1-17).

Ένα άλλο ενδιαφέρον μουσείο είναι αυτό που περιέχει την ιστορία του μουσικού συγκροτήματος Beatles (Beatles Story) και διαθέτει τεράστιες εγκαταστάσεις για τους επισκέπτες του. Συμπεριλαμβάνει ένα κατάστημα Fab4Store, μια ζώνη για τα παιδιά και τις οικογένειές τους και ένα θεματικό καφέ (<http://www.albertdock.com/attractions/>, 21-1-17).

Παράλληλα, υπάρχει η γκαλερί τέχνης - μουσείο Tate Liverpool, που αποτελεί τμήμα της Tate Gallery του Λονδίνου και περιλαμβάνει την εθνική συλλογή της βρετανικής τέχνης από το 1500 μέχρι σήμερα, ειδικές εκθέσεις μοντέρνας και σύγχρονης τέχνης, αρκετές προσωρινές εκθέσεις -ιδιωτικές ή δημόσιες-, χώρους για εκπαιδευτικές δραστηριότητες και επισκέψεις σχολείων της περιοχής (<http://www.albertdock.com/attractions/>, 21-1-17). Η γκαλερί Tate, το κτίριο με τις περισσότερες επεμβάσεις, δημιούργησε τόπο συνάντησης υψηλής ποιότητας και εθνικής σημασίας, με έμφαση στον περιβαλλοντικό

έλεγχο και τα συστήματα διαχείρισης του κτιρίου (Rumolrd R. J., Handley J. F., Deas I. A., Johnston T., 1997:22).



Εικόνα 21: Πανοραμική άποψη του Λίβερπουλ
Φωτογραφία από το Διαδίκτυο

Στο γειτονικό King's Dock δημιουργήθηκε το λεγόμενο Arena and Conference Centre (ACC Liverpool), το οποίο αποτελείται από το Liverpool Echo Arena και το BT Convention Centre. Σε αυτό το κέντρο φιλοξενούνται τα Βραβεία MTV και τα BBC Sports Personality Awards (Βραβεία Αθλητικών Προσωπικότητων BBC). Οι χώροι αυτοί, μαζί με τα ξενοδοχεία, τους τεράστιους χώρους στάθμευσης, τα ναυτιλιακά γραφεία, τα εμπορικά καταστήματα, την εσωτερική πλατεία (Public Piazza) και το πάρκο οριοθέτησαν την αναγέννηση της πόλης του Λίβερπουλ, μετατρέποντάς την σε διεθνή προορισμό για συνεδριακό τουρισμό, αλλά και ψυχαγωγία (<http://www.kingsdock.com/home.aspx>, 21-1-17).



Εικόνα 22: Το Albert Dock στο Liverpool
Φωτογραφία από το Διαδίκτυο

Τα τελευταία χρόνια στο Λίβερπουλ πολλά κτίρια αναστηλώθηκαν, με σκοπό να βελτιωθεί η πρόσβαση σε αυτά, αλλά και να ανακτήσουν μέρος της παλιάς τους αίγλης, προσελκύοντας πλήθος νέων επισκεπτών και τουριστών. Αν και οι προθέσεις των τοπικών αρχών ήταν να προβληθούν τα κτίρια σαν αντιπροσωπευτικά δείγματα του «νέου Λίβερπουλ», η σχεδιαζόμενη χρήση των χώρων υποδείκνυε μια καθαρά εμπορική προσέγγιση⁴.

Εντούτοις εγείρονται πολλοί προβληματισμοί σχετικά με τον χαρακτήρα αυτών των παρεμβάσεων. Μπορεί η φάση της έρευνας, της αξιολόγησης της κατάστασης των οικοδομημάτων και της εκπόνησης επισκευαστικών λύσεων να διήρκεσε εννέα μήνες συνολικά, ήταν όμως φανερό ότι ήταν απαραίτητο ένα ευρύ πρόγραμμα αποκατάστασης, με επιδιορθώσεις για την προστασία των κτιρίων (Rumbold R. J., Handley J. F., Deas I. A., Johnston T., 1997:17). Ίσως θα έπρεπε να ληφθούν περισσότερα μέτρα για τη σύζευξη

⁴ Αυτό που αξίζει να αναφερθεί είναι η επιτυχημένη ισορροπία του νερού με την πολιτιστική κληρονομιά και τη θάλασσα, που έκανε το Λίβερπουλ τόπο επίσκεψης τόσο από εσωτερικούς όσο και από εξωτερικούς επισκέπτες. Δεν υπάρχει, λοιπόν, καμία αμφιβολία ότι πρόθεση των αναπτυξιακών προγραμμάτων ήταν η άνοδος του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων και ο εξωραϊσμός της εικόνας της πόλης.

της μοντέρνας λειτουργίας με κληρονομικά στοιχεία, για τη διαμόρφωση των πλακοστρωμένων περιοχών, καθώς και για τους σιδερένιους στύλους φωτισμού και τους φράχτες (Rumbold R. J., Handley J. F., Deas I. A., Johnston T., 1997:19).

Με τη χρηματοδότηση κυρίως από ιδιωτικά κεφάλαια, το Λίβερπουλ κατάφερε να αναζωογονηθεί, εφαρμόζοντας μια στρατηγική, που έθεσε σε υψηλή προτεραιότητα την αποκατάσταση εκείνων των κτιρίων που θα μπορούσαν να αποκατασταθούν και κατεδάφισε τα υπόλοιπα, για να αποκαταστήσει το γενικό περιβάλλον. Εξέτασε το κέντρο του Λίβερπουλ με έναν πολύπλευρο τρόπο και στηρίχθηκε στις δυνάμεις της πόλης, στην κοινότητα των επιχειρήσεων, στον πολιτισμό της νεολαίας των σημαντικών πανεπιστημίων της και ενσωματώνει τις φιλοδοξίες των τοπικών κοινοτήτων, που θέλουν να δουν το Λίβερπουλ του 21^{ου} αιώνα σαν «ζωντανή πόλη», μια ευρωπαϊκή πόλη που ανταγωνίζεται με τις πιο αναπτυγμένες πόλεις στην Ευρώπη.

Ως εκ τούτου, η αστική ανάπλαση της λιμενικής περιοχής έδωσε έμφαση στην ιστορική κληρονομιά με τη συντήρηση παλιών κτιριακών όγκων και του υπαίθριου χώρου τους, επαναφέροντας στο παρόν τις εγκαταλελειμμένες περιοχές, δημιουργώντας ένα ελκυστικό περιβάλλον για το κοινό, με χρήσεις ψυχαγωγίας, εμπορίου και πολιτισμού. Έτσι, ενισχύθηκε ο δημόσιος βίος με τη δημιουργία ψυχαγωγικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων και δημιουργήθηκαν νέες διαδρομές προς το κέντρο της πόλης (Rumbold R. J., Handley J. F., Deas I. A., Johnston T., 1997: 8-42).



Εικόνα 23: Λεπτομέρεια από την ανασύσταση των αποθηκών
Φωτογραφία από το Διαδίκτυο

Μέσω αυτής της πολιτικής το Λίβερπουλ κατάφερε να εγγραφεί στον Κατάλογο της Παγκόσμιας Κληρονομιάς της UNESCO, μαζί με το Stonehenge και άλλες διάσημες περιοχές, υπό τον διακριτό τίτλο: «Λίβερπουλ - το κορυφαίο παράδειγμα ενός εμπορικού λιμένα κατά τη διάρκεια της μέγιστης παγκόσμιας επιρροής της Μεγάλης Βρετανίας».

2.2 Το ζήτημα της αποβιομηχανοποίησης και ο ρόλος των βιομηχανικών χώρων στη διαμόρφωση αστικού τοπίου

Η Βιομηχανική Επανάσταση που συντελέστηκε στη Δυτική Ευρώπη και στην Αμερική κατά τα τέλη του 18^{ου} αι. και στις αρχές του 19^{ου} αι. επέφερε σημαντικές αλλαγές στην παραγωγική διαδικασία και κατ' επέκταση στη διαμόρφωση του κοινωνικού ιστού των πόλεων. Τεράστιες βιομηχανικές εγκαταστάσεις άνησαν εκείνη την περίοδο, καταλαμβάνοντας κενές εκτάσεις, στις οποίες ήταν εύκολη τόσο η πρόσβαση του εργατικού δυναμικού, όσο και η απόκτηση των προμηθειών των πρώτων υλών.

Στη συνέχεια, στη φορντική εποχή της δεκαετίας του 1960 (με τον όρο φορντισμό νοείται η μαζική παραγωγή σχετικά ομοιογενών εμπορευμάτων για «όταν χρειαστεί» - «just in case») παρατηρείται μια μαζική παραγωγή προϊόντων, η οποία επιφέρει και την κυριαρχία μεγάλων εργοστασιακών μονάδων, με πλήθος εργαζομένων που παράγουν τεράστιες ποσότητες προϊόντων, άλλες για πώληση και άλλες για αποθήκευση (Λεοντίδου Λ., 1995:χ.σ.).

Κατά τη δεκαετία του '70, όμως, ο φορντισμός διέρχεται σε στάδιο κρίσης, με αποτέλεσμα ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά αυτής της περιόδου στην Ευρώπη να είναι η εμφάνιση μεγάλων κοινωνικών και τεχνολογικών μεταβολών, που προέκυψαν από έναν νέο οικονομικό κύκλο, ο οποίος αμέσως αποδέσμευσε πολύ σημαντικές ιδιοκτησίες στο εσωτερικό των πόλεων. Η δημιουργία πλέον μιας ισχυρής οικονομίας επικεντρώθηκε στη μετάβαση από τη βιομηχανική οικονομία σε οικονομία της γνώσης και των υπηρεσιών, με βάση την περαιτέρω ανάπτυξη των δημιουργικών τομέων (Λεοντίδου Λ., ό.π.).

Αυτή η αποβιομηχανοποίηση, που παρατηρήθηκε κατά τη μεταφορντική περίοδο, οδήγησε πολλές βιομηχανικές περιοχές στην ερήμωση, κληροδοτώντας ταυτόχρονα στον

πολεοδομικό ιστό των περισσότερων αστικών κέντρων αρκετά εγκαταλελειμμένα βιομηχανικά συγκροτήματα (Λεοντίδου Λ., ό.π.).

Σαφώς, η Ελλάδα απέκλινε πάντα από αυτό το μοντέλο ανάπτυξης, καθώς η ανάπτυξη των παραγωγικών της μονάδων βασιζόταν σε μικρότερες μονάδες με οικογενειακό χαρακτήρα, μικρή εξειδίκευση και πολλαπλή απασχόληση. Παρόλα αυτά, όμως, και στη χώρα μας απαξιώθηκαν τεράστιες εκτάσεις γης, όπου κάποτε αποτελούσαν σημαντικές οικονομικές πηγές και έμειναν για αρκετό διάστημα αναξιοποίητες και απρόσιτες, όπως για παράδειγμα η παραθαλάσσια πόλη της Πάτρας.

Αυτές οι γκρίζες ζώνες (brown fields) των πρώην βιομηχανικών περιοχών που απομένουν, αποτέλεσαν αντικείμενο έντονων συζητήσεων και προβληματισμού σχετικά με τη διαχείριση του χώρου και των εγκαταστάσεών τους. Τα αστικά κενά που προέκυψαν εξαιτίας της αποβιομηχανοποίησης αποτελούν σήμερα καλά οικόπεδα του χρηματιστηρίου της γης (Μπελαβίλας Ν., 2007: 7-9).

Αυτές οι περιοχές πρέπει να αναγεννηθούν στο σύνολό τους, να επανενταχθούν στη ζωή και στις λειτουργίες της σύγχρονης πόλης και να εφαρμοστούν προγράμματα ανάπλασης, τα οποία θα συγκλίνουν στο να μην καταδικάσουν τα παλιά παραλιακά οικοδομήματα στην έσχατη εγκατάλειψη, αλλά να διατηρήσουν τον ιστορικό χαρακτήρα στις υπό ανάπλαση περιοχές. Ο αστικός σχεδιασμός αυτών των αναπλάσεων λειτουργεί ως master plan, στρατηγικό σχέδιο ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας των πόλεων διεθνώς και κατά συνέπεια ως στρατηγική ανάπτυξης και προόδου.

Στο πλαίσιο αυτό εντάσσεται και η πρώην λιμενική βιομηχανική περιοχή της Δραπετσώνας, που λόγω της αποβιομηχάνισης, οι υπάρχουσες βιομηχανικές εγκαταστάσεις της εγκαταλείφθηκαν ολοκληρωτικά και το σύνολο των γειτονικών της συνοικιών οδηγήθηκε σε υποβιβασμό. Έτσι, ενώ κάποτε η βιομηχανία σήμαινε δύναμη, γνώση και υπερηφάνεια, σήμερα σχετίζεται κατά κανόνα με εγκατάλειψη, οικονομική ύφεση και ρύπανση. Η δε μερική κατεδάφιση των κτιρίων του εργοστασίου των Λιπασμάτων, που πραγματοποιήθηκε την περίοδο του 2004, κτιρίων που ουσιαστικά αποτελούσαν την κληρονομιά του περασμένου αιώνα, οδήγησε στην αχρηστία των εγκαταστάσεων και στην πλήρη υποβάθμιση ολόκληρης της περιοχής.



Εικόνα 24: Μέρος από τα εναπομείναντα κτίρια του εργοστασίου των Λιπασμάτων
Φωτογραφία από το Διαδίκτυο



Εικόνα 25: Εικόνα εγκατάλειψης της περιοχής
Φωτογραφία από το Διαδίκτυο

Γίνεται, λοιπόν, αντιληπτό ότι τόσο η περιοχή της Δραπετσώνας όσο και το Λίβερπουλ αποτελούν βιομηχανικές πόλεις, εργατουπόλεις, οι οποίες λόγω της αποβιομηχανοποίησης, αντιμετώπισαν σωρεία προβλημάτων, από μείωση του πληθυσμού τους ως οικονομική εξαθλίωση. Πρόκειται ουσιαστικά για δύο πρώην λιμενοβιομηχανικές περιοχές, που ενώ στο παρελθόν αποτελούσαν σημαντικό πυλώνα των οικονομιών των χωρών τους, στη συνέχεια απαξιώθηκαν και ενώ το Λίβερπουλ κατάφερε να αξιοποιηθεί, η Δραπετσώνα παραμένει αναξιοποίητη. Επίσης, ενώ το Λίβερπουλ κατάφερε να διασώσει τα ιστορικά και βιομηχανικά του κτίρια, απομένει να διαπιστώσουμε τι θα καταφέρει η Δραπετσώνα.

2.3 Πολιτιστική πολιτική κατά την ανάπλαση βιομηχανικών περιοχών

Η επανάσταση της τεχνολογίας, αλλά και η πρόοδος των κοινωνικών θεμάτων σχετικά με το περιβάλλον, ενθάρρυναν τις πόλεις να ασχοληθούν με τις εγκαταλελειμμένες περιοχές, μελετώντας προγράμματα νέων χρήσεων και δραστηριοτήτων, με σκοπό την αναζωογόνηση της τοπικής οικονομίας. Σήμερα, όλες αυτές οι εγκαταλελειμμένες περιοχές και τα θαλάσσια μέτωπα σε όλο τον κόσμο ζωντανεύουν, με νέες χρήσεις, επηρεασμένες από την αστική ανάπλαση, με επίκεντρο τον πολιτισμό.

Ο πολιτισμός έχει γίνει κεντρικός στα προγράμματα αστικής ανάπλασης σε ολόκληρη την Ευρώπη, με αποτέλεσμα πολλά προγράμματα ανάπλασης να καθοδηγούνται από αυτόν. Έτσι, σε πολλές περιπτώσεις στις παρηκμασμένες προβλήτες άνησαν νέες αστικές ζώνες, με έμφαση στον πολιτισμό και στην ψυχαγωγία των ανθρώπων (Breen A. – Rigby D., 1996:12).

Η αναζωογόνηση αυτών των περιοχών και η φιλοξενία πολιτιστικών δραστηριοτήτων υψηλής τέχνης και ψυχαγωγίας, καθώς και δραστηριοτήτων τριτογενούς τομέα και τουρισμού βρίσκονται στο επίκεντρο της σημερινής αναπτυξιακής πολιτικής, με αποτέλεσμα η ανάπλαση του θαλάσσιου μετώπου και η δημιουργία επίκεντρων πολιτισμού και αναψυχής στα χωρικά όρια της πόλης με το υδάτινο στοιχείο να αποτελεί διεθνές πολεοδομικό φαινόμενο κατά τις περίπου δύο τελευταίες δεκαετίες.

Χαρακτηριστικό προβάλλει το παράδειγμα της Βαρκελώνης, μίας από τις μεγαλύτερες πόλεις - λιμάνια στην Ισπανία, η αναγέννηση της οποίας ξεκίνησε κατά το 1850, με τη γρήγορη εκβιομηχάνιση της και κατά το 1900 η πόλη είχε ισχυρή αστική τάξη εμπόρων και βιομηχάνων που επέτρεψε την ανάπτυξη των τεχνών και της αρχιτεκτονικής, όπως τα κτίρια του Αντόνι Γκαουντί. Το 1992 η Βαρκελώνη φιλοξένησε τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Οι αγώνες είχαν μεγάλη επιτυχία για την πόλη που μεταμορφώθηκε, αφήνοντας το στυλ της παρηκμασμένης βιομηχανικής πόλης (<https://www.ispania.gr/tourismos/2937-barkelonh-zwntanh-polh>, 28-5-17).



Εικόνα 26: Πανοραμική όψη της Βαρκελώνης
Φωτογραφία από το Διαδίκτυο

Στο πλαίσιο αυτό, ο ανασχεδιασμός των παλιών προβλητών και αποθηκών ως χώρων πολιτισμού και αναψυχής (μουσείο, γκαλερί, αίθουσα συναυλιών, κ.λπ.) ενθαρρύνουν τόσο την αναζωογόνηση των γειτονικών υποβαθμισμένων παλιών περιοχών κατοικίας όσο και τη δημιουργία clusters δημοφιλούς αναψυχής με εστιατόρια, καφετέριες, bars, clubs ζωντανής μουσικής, δισκοπωλεία, βιβλιοπωλεία, κ.λπ..

Κτίρια και εργοστάσια που σημάδεψαν την κοινωνική εξέλιξη κατά τον 19^ο και 20^ο αιώνα αναπλάστηκαν τα τελευταία χρόνια, αποτελώντας τα πιο χαρακτηριστικά παραδείγματα της ικανότητας των πόλεων να προσαρμόζονται στις νέες περιστάσεις κάθε είδους και να δημιουργούν μία νέα εικόνα για τον εαυτό τους και συνεπώς νέες ευκαιρίες για τους κατοίκους τους. Το Φωταέριο της Αθήνας, η Γαλλική Εταιρεία του Λαυρίου, τα εργοστάσια

Κατσιμαντή, Αναιρούση και Κορνηλάκη στη Σύρο, οι Λιμενικές Αποθήκες στη Θεσσαλονίκη, ο Ηλεκτρικός Σταθμός στη Σπάρτη κατάφεραν να μετατραπούν από καπνισμένα ερείπια μιας άλλης εποχής σε ζωντανούς πόλους πολιτισμού, εκπαίδευσης, αναψυχής και δημιουργίας.



Εικόνα 27: Το Φωταέριο στο Γκάζι
Φωτογραφία από το Διαδίκτυο



Εικόνα 28: Η Γαλλική Εταιρεία του Λαυρίου
Φωτογραφία από το Διαδίκτυο

Πολλοί οργανισμοί ξεκινούν ένα πρόγραμμα να «αναπλάσουν» μια πόλη, ανακατασκευάζοντάς την ως μετα-βιομηχανικό κέντρο, χρησιμοποιώντας το marketing του τόπου και τα πολιτιστικά προγράμματα ως τα μέσα, μέσω των οποίων εξωτερικές επενδύσεις στον τομέα των υπηρεσιών θα μπορούσαν να δελεαστούν. Η ύπαρξη εκθέσεων, συνεδρίων, μεγάλων πολιτιστικών εκδηλώσεων, νέων μουσείων, νέων κέντρων τεχνών, δημιουργεί ευκαιρίες σε πολλούς και διαφορετικούς μεταξύ τους

κατοίκους, ενώ συστήνονται και αρκετές δουλειές στους τομείς των τεχνών και του πολιτισμού.

Σήμερα, οι άνθρωποι επιθυμούν περισσότερο ανοιχτό χώρο για αναψυχή και φυσικές δραστηριότητες. Με την άνοδο του οικονομικού και βιοτικού επιπέδου και την αλλαγή των προτύπων εργασίας, προέκυψε περισσότερος ελεύθερος χρόνος για διασκέδαση και περισσότερη κινητικότητα, που μαζί προκάλεσαν διόγκωση του τουρισμού και εμφάνισαν τον πολιτιστικό και οικολογικό τουρισμό. Έτσι απαιτούνται σύγχρονες εγκαταστάσεις, κατά μήκος των αστικών μετώπων προς το νερό, που εξασφαλίζουν πολιτισμό και θέλητρα για τους κατοίκους της περιοχής, για τον παραδοσιακό αλλά και περιφερειακό τουρισμό. Απόδειξη η άνθηση των δημόσιων φεστιβάλ που τα περισσότερα διεξάγονται πλέον στις παραλιακές ζώνες των πόλεων. Σε όλες τις ανεπτυγμένες χώρες, καλώς ή κακώς, δίνεται αυξανόμενη έμφαση στη ψυχαγωγία των δημοτών, με θετικά ή αρνητικά αποτελέσματα, γεγονός που αντανακλάται σε πολλά προγράμματα παραθαλάσσιας ανάπλασης (Breen A., Rigby D., 1996:16 και 1994:16-17).

Με αυτόν τον τρόπο αυξήθηκε κι ο αριθμός των τουριστών, αλλά και εκείνων που έχουν πολιτιστικά ενδιαφέροντα και επιθυμούν να διασκεδάσουν στο ταξίδι των διακοπών τους. Η σωστή αναλογία μεταξύ διασκέδασης και πολιτιστικής ψυχαγωγίας θα ευχαριστήσει τον τουρίστα και θα του δημιουργήσει θετικές εντυπώσεις και συναισθήματα, με μακροπρόθεσμη προοπτική, που θα καταλάβουν προνομακλή θέση στη μνήμη του.

Προκύπτει, λοιπόν, το συμπέρασμα ότι η μεταφορά των βιομηχανικών εγκαταστάσεων από τα λιμάνια επιτρέπει τον ανασχεδιασμό των χώρων αυτών και τη μετατροπή τους σε περιοχές με πολυλειτουργικές δραστηριότητες. Η επανεπένδυση στις υποβαθμισμένες περιοχές επιτυγχάνεται με την εγκατάσταση δραστηριοτήτων πολιτισμού και αναψυχής, την επανάχρηση των πρώην βιομηχανικών χώρων για τη στέγαση πολιτιστικών λειτουργιών, τις συμπράξεις δημόσιου-ιδιωτικού τομέα στη σύσταση ή επέκταση πολιτιστικών μη-κερδοσκοπικών ιδρυμάτων, την κατασκευή ενός μουσείου-ναυαρχίδα, όπως το νέο Μουσείο της Ακρόπολης και τη διοργάνωση ενός μεγάλου ειδικού γεγονότος, όπως η Πολιτιστική Ολυμπιάδα το 2004 (Σουλιώτης Ν., 2009: 665-674).

Έτσι, όταν το 2000 πολλοί πίστευαν ότι με μοντέλο τα Docklands του Λίβερπουλ, όπου μέχρι πριν 10 χρόνια ήταν η πιο υποβαθμισμένη περιοχή, ενώ τώρα αποτελεί μια από τις ακριβότερες περιοχές της βρετανικής περιφέρειας, η Εθνική Τράπεζα θα ξεκινούσε να

αξιοποιεί τα περιουσιακά της στοιχεία στη Δραπετσώνα (Κοινωνική, 12-7-2000), αυτό που απαιτείται σήμερα είναι -με βάση το ίδιο μοντέλο- η Δημοτική Αρχή να προχωρήσει σε μια σειρά συντονισμένων ενεργειών, με στόχο την προσέλκυση νέων επενδυτών, τη δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης, την ανανέωση της αστικής οικονομίας και τη στήριξη προοπτικής που να μπορεί να στηρίζει το όλο επιχειρηματικό πλέγμα που υπάρχει και που θα ενισχυθεί.

Κεφάλαιο 3

Η περιοχή των Λιπασμάτων σήμερα

Ο ανενεργός βιομηχανικός χώρος των Λιπασμάτων σήμερα παραμένει άδειος, δημιουργώντας το λεγόμενο αστικό κενό ως ανενεργή και άμορφη ζώνη της πόλης, που προκύπτει από μια διαδικασία μετασχηματισμού και συνιστά νεκρή στιγμή της δυναμικής της (Rossi A., 1991). Το αστικό αυτό κενό αναφέρεται και ως γκρίζα ζώνη και μπορεί να περιγραφεί με τον όρο brownfield, που εμφανίστηκε για πρώτη φορά τη δεκαετία του '90 για να περιγράψει εκείνους τους χώρους, των οποίων η πρότερη χρήση έχει εγκαταλειφθεί εξαιτίας διαφορετικών κάθε φορά κοινωνικοπολιτικών και οικονομικών λόγων, με επιπτώσεις στη δημόσια υγεία και στον περιβάλλοντα χώρο, σύμφωνα πάντα με το ευρωπαϊκό δίκαιο.

Ουσιαστικά, σήμερα σώζονται το υαλουργείο χωρίς τον εξοπλισμό του, -κυρίως ο σκελετός του-, τα σιλό του, οι κυλινδρικές δηλαδή αποθήκες τζαμιού, ο ηλεκτρικός σταθμός, το κτήριο του Ινστιτούτου «Νικόλαος Κανελλόπουλος», μία αποθήκη, ο υδατόπυργος και ο ταινιόδρομος της προβλήτας Κράκαρη, καθώς και κάποια κτίρια των Σφαγείων στον όρμο Σφαγείων. Τα δύο μεγαλύτερα κτίρια που απομένουν γυμνά από ότι μπορεί να πουληθεί στέκουν εντυπωσιακά μέσα στην παρακμή τους (http://www.lifo.gr/articles/athens_articles/122047, 22-11-2016).



Εικόνα 29: Τα δύο εναπομείναντα κτίρια του εργοστασίου των Λιπασμάτων, το υαλουργείο και ο ηλεκτρικός σταθμός
Φωτογραφία Γιώργου Μακρίδη

Αναλυτικότερα, στο πιο μικρό κτίριο, στον ηλεκτρικό σταθμό, φαίνεται να στεγάζονταν και μερικά από τα γραφεία της διοίκησης του εργοστασίου, καθώς ο χώρος έχει ακόμη κάποιες ξύλινες συρταριέρες, ντουλάπες, απομεινάρια από γραφεία με τις καρέκλες τους και κάποια βιβλία βαρδιολόγια, σκισμένα και διασκορπισμένα στο πάτωμα.



Εικόνα 30α: Κουφάρια από ξύλινες ντουλάπες
Φωτογραφία από το Διαδίκτυο



Εικόνα 30β: Κουφάρια από γραφεία και παλιά ημερολόγια
Φωτογραφία από το Διαδίκτυο



Εικόνα 30γ: Μια καρέκλα γραφείου στέκει μόνη της στον χώρο
Φωτογραφία από το Διαδίκτυο



Εικόνα 31: Το κτίριο του ηλεκτρικού σταθμού από μακριά
Φωτογραφία από το Διαδίκτυο

Το δεύτερο κτίριο που είναι και το πιο μεγάλο βρίσκεται σε χειρότερη κατάσταση. Ο σκελετός του κτιρίου φαίνεται σε όλα τα σημεία, οι τοίχοι έχουν διαβρωθεί, παράθυρα δεν υπάρχουν πουθενά, καθώς προφανώς έχουν πουληθεί για παλιοσίδερα και η οροφή στάζει σε αρκετά σημεία.



Εικόνα 32: Το υαλουργείο σήμερα
Φωτογραφία Μπάμπη Χριστακόπουλου

Πρόκειται για το κτίριο που στέγαζε το εργοστάσιο υαλουργίας, με την καμινάδα να στέκει ακόμη. Παρά δε τις φθορές που έχει υποστεί, το υαλουργείο παραμένει εντυπωσιακό μέχρι σήμερα, χωρίς όμως την παραγωγή των 40.000-50.000 μέτρων γυαλι τον χρόνο τις ημέρες της ακμής του (Γεωτρόπιο, 3-5-2003).

Αυτή η καμινάδα του εργοστασίου -τοπόσημο για την πόλη της Δραπετσώνας-, βαμμένη στα χρώματα του Ολυμπιακού, ξεθωριασμένη, πανύψηλη, στέκεται σαν φάρος ξεκομμένη από τα υπόλοιπα ερειπωμένα κτίρια, δίνοντας μια ένδειξη ότι κάποτε το

μέρος έσφυζε από ζωή (http://www.lifo.gr/articles/athens_articles_/122047, 22-11-2016).



Εικόνα 33: Η «ερυθρόλευκη» καμινάδα του υαλουργείου
Φωτογραφία από το Διαδίκτυο



Εικόνα 34: Άποψη του εργοστασίου υαλουργείου με την καμινάδα
Φωτογραφία Σάββα Λεμοντζή

Το κτίριο του Ινστιτούτου «Νικόλαος Κανελλόπουλος» προικοδοτήθηκε με τη βιβλιοθήκη της Εταιρείας και το μουσείο μεταλλευμάτων-πετρωμάτων, διέθετε εργαστήριο Χημείας και ξενώνες, ενώ φιλοδοξούσε να αποτελέσει ένα επιστημονικό κέντρο, «μοχλό επιστημονικής και τεχνικής αναπτύξεως», όπου θα ασκούνταν και θα μετεκπαιδούνταν απόφοιτοι σχολών Χημείας (Μαΐστρου Ελ., ό.π., 41).



Εικόνα 35: Το Ινστιτούτο Χημείας και Γεωργίας «ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ», όπως σώζεται σήμερα
Φωτογραφία από το Διαδίκτυο

Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθούμε στα τζάμια στις πόρτες του κτιρίου του Ινστιτούτου, καθώς και στα κεντρικά γραφεία του εργοστασίου, στα οποία διακρίνονταν πραγματικοί πίνακες ζωγραφικής με παραστάσεις τόσο από την καθημερινή ζωή του εργοστασίου όσο και από θέματα από τη φύση.

Ο δε ταινιόδρομος του όρμου Κράκαρη αποτελεί ένα από τα ελάχιστα βιομηχανικά εναπομείναντα μνημεία της πόλης. Αυτή η υπερκατασκευή αποτελεί τμήμα της

βιομηχανικής εγκατάστασης του παλαιού Εργοστασίου Λιπασμάτων και λογικά θα έπρεπε να διασωθεί ως Μνημείο της βιομηχανικής ιστορίας της πόλης του Πειραιά.



Εικόνα 36: Ο ταινιόδρομος του όρμου Κράκαρη
Φωτογραφία από το αρχείο του Γραφείου Τύπου του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας

Με δεδομένο ότι σήμερα οι παρακείμενες περιοχές Βασιλειάδη και η υπόλοιπη λιμενοβιομηχανική περιοχή της Δραπετσώνας αναβαθμίζονται, η ανακατασκευή και αξιοποίηση του χώρου γίνεται ελκυστική, με σκοπό την επέκταση της σημερινής χρήσης, που περιορίζεται σε χώρο περιπάτου και ψαρέματος και αυτό με μεγάλο ρίσκο, καθώς δεν έχουν γίνει εργασίες συντήρησης τα τελευταία περίπου 30 χρόνια.

Την τελευταία δεκαπενταετία έχουν μεταβληθεί αρκετά δεδομένα στην περιοχή της ανάπλασης, μετά την κατεδάφιση ενός σημαντικού σε μέγεθος κτιριακού όγκου του πρώην εργοστασίου Λιπασμάτων.

«Το παλιό συγκρότημα είχε πολύ ενδιαφέροντα κτίρια και είναι έγκλημα ότι δεν τα διατήρησαν. Δεν έπρεπε ο χώρος να γίνει tabula rasa» έλεγε στην *Καθημερινή* ο Γιάννης Πολύζος, επικεφαλής του Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος στο Ε.Μ.Π.. «Πάντως πρόκειται για το καλύτερο οικόπεδο που έχει μείνει στο Λεκανοπέδιο. Η ανάπλαση της περιοχής από το λιμάνι του Πειραιά ως το Πέραμα θα είναι τα επόμενα χρόνια από τα

μεγαλύτερα στοιχήματα της πρωτεύουσας» (http://kathimerini.gr/4dcgi/w_articles_ell_138528_03/09/2006_196238, 15-10-1017).



Εικόνα 37: Εικόνα εγκατάλειψης και μαρασμού
Φωτογραφία Μπάμπη Χριστακόπουλου

Ο μαρασμός αυτός του τοπίου συντελεί στην αύξηση των κοινωνικών ανισοτήτων όλης της περιοχής, στη διακοπή του αστικού ιστού, στη μείωση των αξιών γης και στο μειωμένο επενδυτικό ενδιαφέρον. Επίσης, έχει σημαντικές επιπτώσεις και στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά, που πλήττεται από έντονη περιβαλλοντική υποβάθμιση και τρομακτική έλλειψη πρασίνου, αλλά και από την ανεργία και την έλλειψη υποδομών και αναπτυξιακών ευκαιριών. Η ανεργία μαζί με την εκτεταμένη παρουσία χώρων και κάποιων κτιρίων χωρίς χρήση συνιστούν δύο από τα κρισιμότερα προβλήματα. Αυτό προέκυψε και από την επιτόπια έρευνα. Η περιοχή εμφανίζει σοβαρά προβλήματα υποβάθμισης. Ο χρόνος εκεί φαίνεται να έχει σταματήσει.



Εικόνα 38α: Απομεινάρια κτιριακών εγκαταστάσεων
Φωτογραφία Μπάμπη Χριστακόπουλου



Εικόνα 38β: Απομεινάρια κτιριακών εγκαταστάσεων
Φωτογραφία Μπάμπη Χριστακόπουλου



Εικόνα 38γ: Απομεινάρια κτιριακών εγκαταστάσεων
Φωτογραφία Μπάμπη Χριστακόπουλου



Εικόνα 38δ: Αυτή η λάμπα φώτιζε άλλοτε έναν από τους χώρους
του εργοστασίου των Λιπασμάτων
Φωτογραφία Μπάμπη Χριστακόπουλου

3.1 Το χαμένο όνειρο της Πολιτιστικής Ακτής Πειραιά

Πολλές απόψεις έχουν τεθεί στο τραπέζι των συζητήσεων για το μέλλον της περιοχής και την ανάπλασή της. Απόψεις που αφορούν όχι μόνο την περιοχή των Λιπασμάτων στη Δραπετσώνα, αλλά και την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά, η οποία περιλαμβάνει σημαντικές βιομηχανικές εγκαταστάσεις με ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον, μαρτυρίες της ανάπτυξης του λιμανιού στους σύγχρονους χρόνους.



Εικόνα 39: Η Ηετιώνεια Ακτή, όπως είναι σήμερα
Φωτογραφία από το Διαδίκτυο

Αξιόλογα υπήρξαν τα σχέδια για ανάδειξη μιας πολιτιστικής ακτής, η οποία συντίθεται από τα κτήρια του silo, κατασκευές της εποχής του μεσοπολέμου (1936-1938), που αποτελούν μια ενότητα με τον παρακείμενο ταινιόδρομο, τις πενταόροφες αποθήκες του πρώην Ο.Λ.Π., τις μόνιμες δεξαμενές, γνωστές ως «Δεξαμενές Βασιλειάδη» και την πέτρινη αποθήκη.



Πίνακας 7: Μακέτα της Πολιτιστικής Ακτής του Πειραιά
Φωτογραφία από το Διαδίκτυο

Ουσιαστικά ο όρος πολιτιστική ακτή αφορούσε στο πρόγραμμα δημιουργίας ενός πρωτότυπου κέντρου πολιτισμού στην περιοχή που θα αποτελούσε πύλη εισόδου για την χώρα μας. Εντός του κτιρίου του silo είχε προγραμματισθεί η ίδρυση του εξειδικευμένου και μονοθεματικού Μουσείου Εναλίων Αρχαιοτήτων, αντιπροσωπευτικού της μοναδικής σε ποσότητα και σε βάθος χρόνου ναυτικής ζωής της Ελλάδας. Για την ίδρυση αυτού του μουσείου είχε εγκριθεί και το κτηριολογικό πρόγραμμα (ΥΛ ΥΠ.ΠΟ/ΔΜΜΠΚ/74699/973/1-8-2011), είχε ετοιμαστεί από τις υπηρεσίες του ΥΠ.ΠΟ. η μουσειολογική μελέτη, είχε διεξαχθεί αρχιτεκτονικός διαγωνισμός, στον οποίο περιλαμβανόταν η ανάπλαση της παράκτιας ζώνης του Ο.Λ.Π. και η μετατροπή της σε ελεύθερο ανοιχτό χώρο υπαίθριας ψυχαγωγίας (Φ.Ε.Κ. 392/16.8.2012). Επιπλέον, εντός της πολιτιστικής ακτής προβλεπόταν η ίδρυση ενός Μουσείου Μετανάστευσης και του Ιστορικού Αρχείου του Ο.Λ.Π.. Σημειώνουμε ότι το σχέδιο για την Πολιτιστική Ακτή είχε καταγραφεί στην από 13.2.2014 απόφαση της Ε.Σ.Α.Α., ενώ περιλαμβανόταν και στο Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας - Αττικής (Ν. 4277, Φ.Ε.Κ. 156/Α'/20140.

Η εν λόγω περιοχή αποτελούσε και αποτελεί το ελεύθερο περιβάλλον των σωζόμενων αρχαιοτήτων και των νεότερων μνημείων της ευρύτερης περιοχής, σχηματίζοντας μια νοητή γραμμή, ξεκινώντας από:

- τον αρχαιολογικό χώρο της Ηετιώνιας Πύλης, στη θέση Καστράκι. Πρόκειται για μία από τις πύλες της Πειραιϊκής οχύρωσης που διατηρείται σε καλή κατάσταση
- τμήματα του αρχαίου τείχους του Πειραιά (Κονώννειο), τα οποία πολλαπλασιάστηκαν με τις ανασκαφές του Μετρό στην πόλη του Πειραιά
- το φερόμενο ταφικό μνημείο του Θεμιστοκλή

και συνεχίζοντας στα

- κτήρια του ιστορικού συγκροτήματος της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων, που ιδρύθηκε το 1845
- τα κατάλοιπα του πρώτου Φάρου των νεότερων χρόνων, του τάφου του Θεμιστοκλή, που λειτουργούσε από το 1837
- το κυνηγητικό περίπτερο, γνωστό ως «Παλατάκι»
- τις κτηριακές εγκαταστάσεις του Σταθμού Επιβατών του Ο.Λ.Π., γνωστό ως «Παγόδα»
- τα κελύφη του κεντρικού λιμεναρχείου Πειραιά και του Τελωνείου, που αποτελούν τα μόνα σωζόμενα κτήρια από τις πρώτες εγκαταστάσεις του λιμανιού του 19^{ου} αιώνα
- τις αποθήκες του τελωνείου, που αποτελούν από τα παλαιότερα σωζόμενα κτήρια του 19^{ου} αι. και αποδίδονται στον αρχιτέκτονα Κλεάνθη
- το κτήριο του παλαιού Σιδηροδρομικού Σταθμού του Αγ. Διονυσίου από τα σημαντικότερα νεώτερα μνημεία του Πειραιά, που κτίστηκε στα τέλη του 19^{ου} αιώνα
- το συγκρότημα του Εργοστασίου των Λιπασμάτων και Χημικών Προϊόντων, με συνεχή λειτουργία από το 1909 ως το οριστικό του κλείσιμο το 1999.

Όλη αυτή η περιοχή, στην οποία επιτρεπόταν να ανασυσταθεί μία ενιαία ιστορική, αισθητική και λειτουργική ενότητα, όφειλε να προστατευθεί ως πολιτιστική κληρονομιά και ως δημόσιο κοινωνικό αγαθό και να της δοθεί μία ιδιαίτερη σημασία σε σχέση με τον ευρύτερο εθνικό χωροταξικό σχεδιασμό. Στο πλαίσιο αυτό θα έπρεπε να ενταχθεί και η ανάπτυξη ενός αστικού υπαίθριου δημόσιου χώρου, με ταυτότητα μέσα στην καρδιά του λιμανιού, πυρήνα παιδείας, τέχνης και αναψυχής, σε διασύνδεση με τον αστικό ιστό και τους πολίτες.

Είχε, λοιπόν, πράγματι σχεδιαστεί να γίνει ένα έργο σύζευξης πολιτισμού-τουρισμού και πόλης-λιμένος, που θα αναβάθμιζε μία χερσαία λιμενική ζώνη έκτασης 180.000 τ.μ., δημιουργώντας έτσι μία από τις μεγαλύτερες περιοχές ανάπλασης της Αττικής και φυσικά του Πειραιά. Ένα έργο πολιτισμού και αναψυχής για τους κατοίκους και τους επιβάτες της ακτοπλοΐας και της κρουαζιέρας, που θα αναβάθμιζε όσο κανένα άλλο την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά και κυρίως το λιμάνι του, όπως δήλωνε ο κ. Γιώργος Ανωμερίτης, ο τότε Πρόεδρος του Ο.Λ.Π. στην εφημερίδα «ΑΥΓΗ» (17-8-2012).

Άλλωστε η αρμονική συνύπαρξη των υλικών καταλοίπων του παρελθόντος με τη σύγχρονη οικονομική δραστηριότητα, μέσω σύγχρονων και αειφόρων συνθηκών ανάπτυξης με την παράλληλη και απρόσκοπτη λειτουργία του λιμανιού αποτελεί συγκριτικό πλεονέκτημα για κάθε περιοχή.

Όμως, τα πολιτικά σχέδια των επενδύσεων και η πίεση των τελευταίων χρόνων για ανάπτυξη διαφοροποίησαν τα σχέδια της περιοχής, εντάσσοντας στη νέα σύμβαση παραχώρησης μεταξύ Ο.Λ.Π. Α.Ε. και ΤΑΙΠΕΔ το μεγαλύτερο μέρος αυτών των περιοχών, χωρίς να εξαιρεθούν της όποιας συναλλαγής τα αρχαία μνημεία που βρίσκονται εντός των ορίων της χερσαίας ζώνης του λιμανιού.

3.2 Το πολιτικό σκηνικό και οι συνθήκες που διαμορφώνει για την περιοχή

Οι αντιδράσεις που παρουσιάστηκαν από συγκεκριμένη πολιτική μερίδα υπήρξαν έντονες, με κυρίαρχους τον Π. Λαφαζάνη και τον Θ. Δρίτσα. Ο τελευταίος δήλωνε: «Έχουμε ένα πρόβλημα. Αν αυτό το πρόβλημα δεν το λύσει η πολιτική, θα το λύσει η αγορά. Αν το λύσει η πολιτική υπάρχουν ελπίδες για λύση με κριτήρια κοινωνικού οφέλους. Αν το λύσει η αγορά, ας το ξεχάσουμε καλύτερα» (εφημερίδα «ΑΥΓΗ», 18-4-2012).

Πλήθος κατοίκων είχαν συσπειρωθεί σε ομάδες, συλλόγους και κινήματα, μέσα από τα οποία διεκδικούσαν τη θάλασσα, την ελεύθερη πρόσβαση σε αυτήν από όλους, εμποδίζοντας τα όποια σχέδια για ιδιωτικοποίηση του λιμανιού. Επρόκειτο για τους ίδιους κατοίκους που είχαν αντιδράσει κατά το παρελθόν στην ιδέα της δημιουργίας

συγκροτήματος γραφείων και κοινωφελών κτηρίων -ακόμη και με χαμηλό συντελεστή δόμησης-, καθώς επιθυμούσαν και συνέχισαν να επιθυμούν όλη η έκταση να διατεθεί για τη δημιουργία πάρκου.



Εικόνα 40: Διαμαρτυρίες κατοίκων της περιοχής
Φωτογραφία από το αρχείο του Γραφείου Τύπου του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας

Οι κάτοικοι ήταν αρκετά θυμωμένοι και αγανακτισμένοι, καθώς το 2011 είχαν υπάρξει μάρτυρες των προσπαθειών της προηγούμενης δημοτικής αρχής, που σκόπευε στη δημιουργία πίστας για τη διεξαγωγή επίσημων αγώνων Formula 1 και συγκεκριμένα αναδείκνυε την ιδιωτική επένδυση με συνολικό κόστος κατασκευής περί τα 800.000.000 ευρώ. Η περιοχή θα μετατρέποταν σε ένα παγκόσμιο κέντρο Μηχανοκίνητου Αθλητισμού, Πολιτισμού και Αναψυχής, σχέδιο το οποίο ενισχύθηκε αργότερα, το 2014, με την ίδρυση της Ελληνικής Εκτελεστικής Επιτροπής Ανάληψης Αγώνων Αυτοκινήτου F1 και του Σωματείου Φίλων και Υποστηρικτών Αγώνων Αυτοκινήτου F1.

Η πρόταση αυτή για τη δημιουργία πίστας Formula 1 το καλοκαίρι του 2011 σε συνδυασμό με την αγορά των εγκαταστάσεων της BP HELLAS από την εταιρεία OIL ONE στο τέλος του 2012 επανέφεραν στο προσκήνιο το ζήτημα της αξιοποίησης της περιοχής, αλλάζοντας εν μέρει το ιδιοκτησιακό καθεστώς και επικυρώνοντας την πολυεπίπεδη σύγκρουση των επιχειρηματιών με πολιτικές παρεμβάσεις και προεκτάσεις με φόντο την περιοχή των Λιπασμάτων στη Δραπετσώνα.

Οι δημοτικές εκλογές, όμως του 2015, άλλαξαν -εν μέρει- αυτά τα σχέδια, με αποτέλεσμα οι προσπάθειες της προηγούμενης δημοτικής αρχής να μην τελεσφορήσουν. Αξίζει δε να σημειώσουμε ότι στο αμέσως πρώτο διάστημα του νέου πολιτικού συστήματος που διαμορφώθηκε στη χώρα μας, το 2015, ο ίδιος ο Πρωθυπουργός Αλέξης Τσίπρας επισκέφτηκε την περιοχή κι εξήγγειλε ότι αυτή θα εξαιρεθεί από τη σύμβαση της πώλησης του Ο.Λ.Π. για να παραχωρηθεί στον Δήμο και να αποδοθεί στον κόσμο, προκειμένου οι δημότες να έχουν πρόσβαση στο παραλιακό μέτωπο.

Στο πλαίσιο αυτών των δεσμεύσεων του Πρωθυπουργού ψηφίστηκε και ο Ν. 4342/2015, όπου στο υπ' αριθμ. 28 άρθρο του, παρ. 1, αναφέρονται τα εξής:

α) Δημιουργία ενός πόλου υπερτοπικής εμβέλειας για την αναβάθμιση του δυτικού Πειραιά, με χρήσεις πολιτισμού, εκπαίδευσης, υγείας, αθλητισμού, πράσινου και αναψυχής. Έμφαση δινόταν στην ενίσχυση χρήσεων, αυτού του χαρακτήρα, άμεσα συνδεδεμένων με τη λειτουργία του αστικού ιστού και στη χωροθέτηση συμπληρωματικών χρήσεων της αναψυχής προς το θαλάσσιο μέτωπο.

β) Εξασφάλιση σημαντικών αδόμητων χώρων για κοινόχρηστες χρήσεις και χρήσεις αναψυχής στην κατεύθυνση αποκατάστασης της συνέχειας μεταξύ γειτονικής ενδοχώρας και παραλιακού μετώπου με τη δημιουργία εκτεταμένου πάρκου κοινόχρηστου πρασίνου, που θα προκύψει στο μεγαλύτερο ποσοστό από την εφαρμογή εργαλείων πολιτικής γης και εισφορών, όπως αυτά καθορίζονται από την πολεοδομική μελέτη ανάπλασης που εκπονείται από τον Δήμο Κερατσινίου - Δραπετσώνας. Η χρήση αναψυχής θα εφαρμοστεί μετά την εξειδίκευσή της από την πολεοδομική μελέτη, με μέγιστο συντελεστή δόμησης -που είναι δυνατόν να καθοριστεί από την πολεοδομική μελέτη- σε 0,15 επί της συνολικής έκτασης.

γ) Προστασία και ανάδειξη των μνημείων βιομηχανικής αρχαιολογίας με επανάχρησή τους με συμβατές στις ανωτέρω χρήσεις δραστηριότητες, οι οποίες ανάγονται στην ιστορικότητα, στον πολιτισμό και στις παραδόσεις της περιοχής.

δ) Εξασφάλιση αποτελεσματικής προσπέλασης με μέσα σταθερής τροχιάς για την εξυπηρέτηση του Πειραιά, αλλά και για τη σύνδεση της περιοχής με τον Δήμο Κερατσινίου - Δραπετσώνας, αποκλείοντας κάθε πράξη παραχώρησης χρήσης σε τρίτον, φυσικό ή νομικό πρόσωπο.

Ένα χρόνο μετά, το 2016, με την ψήφιση του Ν. 4404/16 (Φ.Ε.Κ. 126/Α/8-7-2016) περί της κύρωσης της Σύμβασης παραχώρησης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και του Ο.Λ.Π.

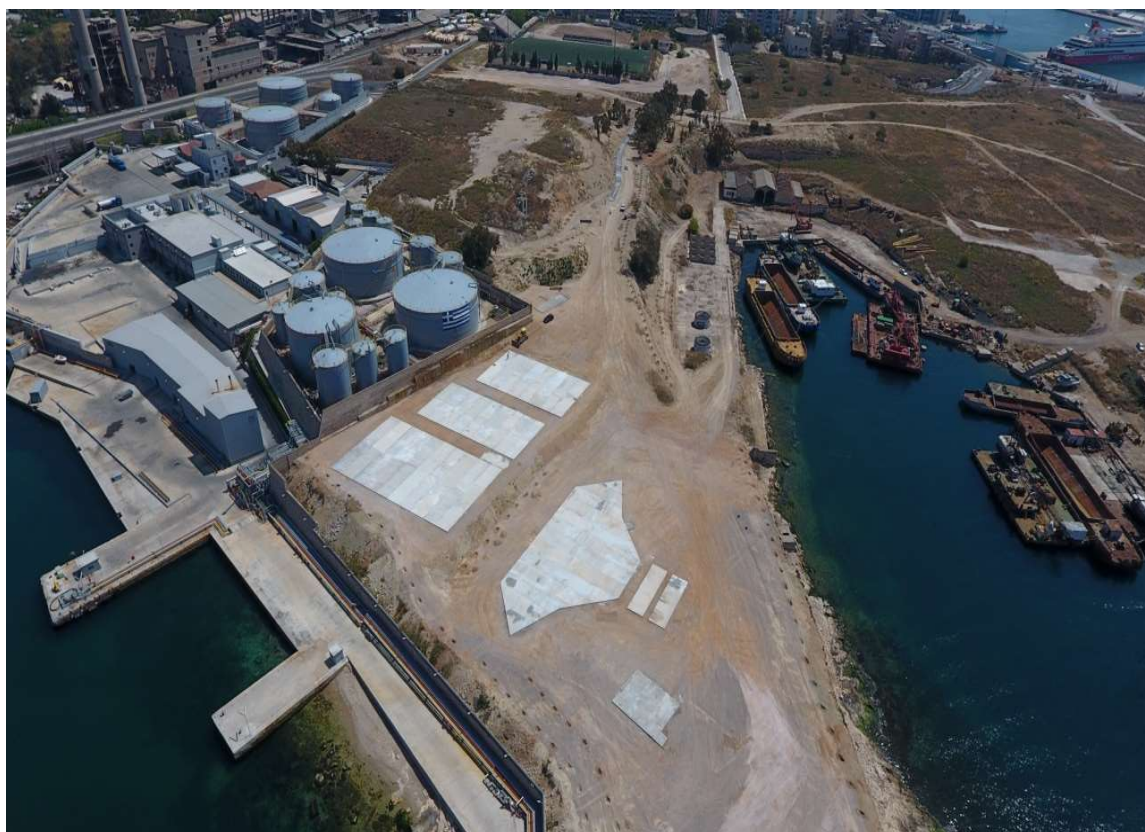
Α.Ε. και συγκεκριμένα στο άρθρο 19 γινόταν αναφορά για την απόδοση της έκτασης των Λιπασμάτων. Αναλυτικά καταγράφονται τα εξής:

1. «Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου ως «περιοχή Λιπασμάτων», ορίζεται η χερσαία έκταση (περίπου 86.000 τ.μ.) εντός της χερσαίας ζώνης του Ο.Λ.Π. από τον λιμενοβραχίονα Κράκαρη έως τον όρμο της Δραπετσώνας (δεξαμενές καυσίμων), η οποία εμφανίζεται στον Τομέα 18 του «Αναλυτικού Τοπογραφικού Διαγράμματος», που συνάπτεται στην κυρούμενη Σύμβαση Παραχώρησης ως Παράρτημα 3.2 αυτής, ως «ΠΕΡΙΟΧΗ πρώην ΛΙΠΑΣΜΑΤΩΝ» και αναφέρεται στο Μέρος IV του Παραρτήματος 3.5 της κυρούμενης Σύμβασης Παραχώρησης στην ενότητα «Δήμος Κερατσινίου-Δραπετσώνας» με αριθμό 18.
2. Η χρήση της ανωτέρω έκτασης ασκείται οριστικά αποκλειστικά και μόνο από τον Δήμο Κερατσινίου-Δραπετσώνας για τους σκοπούς του άρθρου 28 παρ. 1 του Ν. 4342/2015 (Α' 143), χωρίς δικαίωμα παραχώρησης χρήσης σε τρίτο φυσικό ή νομικό πρόσωπο. Ο Δήμος δεν οφείλει αντάλλαγμα για την άσκηση της χρήσης.
3. Με Κοινή Υπουργική Απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και Περιβάλλοντος και Ενέργειας ρυθμίζονται η χρονική διάρκεια και οι όροι της παραχώρησης, οι συνέπειες της παράβασής τους, οι επιβαλλόμενες κυρώσεις, καθώς και οι λόγοι ανάκλησης της παραχώρησης».

Σήμερα, για να αποφευχθεί η στασιμότητα γύρω από το ζήτημα της ανάπλασης και να μην χρεωθεί η τωρινή Δημοτική Αρχή το πολιτικό κόστος που επιφέρει η απραξία, η αναβλητικότητα και η μη λήψη αποφάσεων, που θα καθόριζαν το μέλλον της περιοχής, η Δημοτική Αρχή έχει προχωρήσει σε κάποιες ενέργειες. Κύριο μέλημά τους αποτελεί η επανάκτηση της σχέσης των κατοίκων με τη θάλασσα και στη συνέχεια η δημιουργία πάρκων θεματικών -άθλησης, αναψυχής, πράσινου, πολιτιστικών γεγονότων-, με δρόμους που θα τα ενώνει μεταξύ τους.

Σύμφωνα δε με τις δηλώσεις του Γενικού Γραμματέα του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας, κ. Γιώργου Ανδρεαδάκη, έπειτα από διαρκείς προσπάθειες της Δημοτικής Αρχής, η παραλιακή ζώνη των Λιπασμάτων μετατρέπεται πια σε έναν χώρο βιώσιμης ανάπτυξης, πρασίνου, πολιτισμού και αθλητισμού. Αναλυτικότερα σε συνέντευξη μας ο Γ.Γ. δήλωσε τα εξής: *«Οι εργασίες στα Λιπάσματα ξεκίνησαν και δεν πρόκειται να σταματήσουν μέχρι η περιοχή να παραδοθεί -τον Ιούνιο σε πρώτη φάση- αναμορφωμένη στους ιδιοκτήτες της, τους δημότες του Κερατσινίου και της Δραπετσώνας. Ο ιδιαίτερος*

αυτός σε ομορφιά ελεύθερος χώρος πρέπει να κερδηθεί από τους κατοίκους και να αξιοποιηθεί για τις ανάγκες των πολλών κι όχι για την κερδοφορία των λίγων. Οραματιστήκαμε και υλοποιούμε έναν δημόσιο χώρο που οι κάτοικοι θα μπορούν να νιώθουν άνετα κι ελεύθερα, χωρίς να χρειάζεται να μπαίνουν με γεμάτο πορτοφόλι, ούτε να αισθάνονται «φτωχοί συγγενείς» μιας Περιφέρειας και μιας χώρας που στο σύνολό της δοκιμάζεται από την οικονομική και ανθρωπιστική κρίση. Οραματιστήκαμε έναν χώρο που η χρήση όλων των εγκαταστάσεων αθλητισμού, πολιτισμού και πρασίνου θα είναι δυνατή. Ένα όραμα ετών γίνεται πραγματικότητα».



Εικόνα 41: Οι παρεμβάσεις του Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας που γειτνιάζουν με τα 82 στρέμματα ιδιοκτησίας OIL ONE
Φωτογραφία από Drone

Η ανάπτυξη, λοιπόν, που πραγματοποιείται έχει ως γνώμονα τον άνθρωπο και το περιβάλλον. Αναλυτικότερα πρόκειται να κατασκευασθούν άμεσα:

- Ένα θέατρο 1.000 θέσεων, σε πρώτη φάση, με τη προοπτική να φτάσει μελλοντικά στις 1.400 θέσεις και το οποίο θα περιλαμβάνει καμαρίνια και τουαλέτες κοινού
- Ένα γήπεδο ποδοσφαίρου 5x5
- Ένα γήπεδο μπάσκετ
- Ένα γήπεδο τένις

- Αποδυτήρια για τους αθλούμενους
- Διαδρομές περιπάτου και τζόκινγκ
- Ποδηλατόδρομος
- Πάρκινγκ αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών περίπου 400 θέσεων
- Ένα αναψυκτήριο που θα εξυπηρετεί τις ανάγκες του κοινού



Εικόνα 42: Η εξέλιξη των εργασιών (δημιουργία 3 γηπέδων ποδοσφαίρου 5x5, μπάσκετ και τένις και 1 θεάτρου με εξέδρες, παρασκήνια, τουαλέτες, κ.α.) του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας στην περιοχή
Φωτογραφία από Drone

Παράλληλα, έχει ξεκινήσει η πρώτη φάση δεντροφύτευσης περίπου 1.500 δέντρων και φυτών χαμηλής βλάστησης, γεγονός που θα δώσει πνοή στην τοπική κοινωνία και θα βελτιώσει την ποιότητα ζωής των κατοίκων.

Σύμφωνα με το πρόγραμμα επίσης της Δημοτικής Αρχής η προσπάθεια αναμόρφωσης του χώρου θα συνεχιστεί και με νέα έργα, όπως:

- Πλατεία με παγκάκια και θέα τη θάλασσα

- Παιδική χαρά για τους μικρούς φίλους
- Διαμόρφωση χώρου που θα μπορεί να φιλοξενεί εικαστικές εκθέσεις
- Πίστα σκέιτ-μπορντ
- Πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής
- Χώρος για τους τετράποδους φίλους, τα ζώα
- Χώρος που θα διαμορφωθεί κατάλληλα και θα παραχωρηθεί στα σχολεία της περιοχής, προκειμένου να αξιοποιηθεί για περιβαλλοντική αγωγή



Εικόνα 43: Πανοραμική άποψη του υπό διαμόρφωση χώρου
Φωτογραφία από Drone

3.3 Προτάσεις για το σχέδιο της Ανάπλασης και την πόλη

Στο νέο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης και της αναδιοργάνωσης του αστικού χώρου το Κερασίни και η Δραπετσώνα πρέπει να στοχεύσουν στη διαδικασία του οικονομικού, αστικού και κοινωνικού μετασχηματισμού, με σκοπό το κέρδος μιας θέσης μέσα στην

ομάδα των νέων αστικών περιοχών της γνώσης και της τεχνολογίας, όπως δηλαδή έπραξε κι η Ελευσίνα.

Η Ελευσίνα, λόγω της γεωγραφικής της θέσης αποτελεί ένα φυσικό λιμάνι κοντά στην Αθήνα, που από τα τέλη του 19^{ου} αιώνα γίνεται ο κατεξοχήν τόπος βιομηχανικής ανάπτυξης στην Ελλάδα, το κέντρο της βαριάς βιομηχανίας της χώρας μας, η οποία γνώρισε μια άναρχη ανάπτυξη και τώρα χρειάζεται να αναζωογονήσει και να ανανεώσει την οικονομική της βάση, επενδύοντας στους δημιουργικούς τομείς. Με την ανακήρυξη της σε Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης για το έτος 2021, η Ελευσίνα επιθυμεί την ποιοτική αναβάθμιση που μπορούν να παράγουν οι τέχνες και ο πολιτισμός, εφόσον τεθούν στο επίκεντρο κάθε ανθρώπινης δραστηριότητας. Συγκεκριμένα, «η Ελευσίνα θα προσπαθήσει να αντιμετωπίσει υπό ένα νέο πρίσμα τις μεγάλες προκλήσεις της εποχής μας, περιβαλλοντικές, κοινωνικές και οικονομικές» (<https://eleusis2021.eu/the-bid-book>, 28-5-16). Η πρότασή της εστιάζει στην ανάπτυξη της πόλης που μπορεί να επιτευχθεί με τις τέχνες και τον πολιτισμό, καθώς η τοπική κοινωνία θα γνωρίσει ουσιαστικά τη σύγχρονη Ευρώπη και τη σύγχρονη τέχνη και θα γίνει συν-δημιουργός και συν-ιδιοκτήτρια των καλλιτεχνικών εκδηλώσεων του προγράμματός της.

Με σημαντικά έργα-παρεμβάσεις σε υποδομές θα επιτευχθεί ο εκσυγχρονισμός και η εξυγίανση των κοινωφελών και κοινόχρηστων εγκαταστάσεων της (προσβασιμότητα, συμπληρωματικές υποδομές, κ.α.), θα αξιοποιηθούν η βιομηχανική κληρονομιά της περιοχής και όλοι οι αναξιοποίητοι βιομηχανικοί χώροι, θα ληφθούν υπόψη στο σύνολό τους τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος της Ελευσίνας και θα αναπτυχθεί ο τουριστικός κλάδος. Παράλληλα, η εικόνα του δημόσιου χώρου της Ελευσίνας θα βελτιωθεί, θα βελτιωθούν οι μεταφορές μέσω του σχεδιασμού των μεταφορικών συνδέσεων με τις γειτονικές περιοχές, το κέντρο της Αθήνας, το αεροδρόμιο, θα χρησιμοποιηθούν εναλλακτικά μέσα μεταφοράς μέσα στην πόλη για να αποσυμφορηθεί το κέντρο και να μειωθούν οι ρύποι, θα υιοθετηθούν τα διεθνή πρότυπα για την ορθή κινητικότητα των Α.Μ.Ε.Α. και των ηλικιωμένων στην πόλη, θα εμψυχωθεί ο τοπικός πληθυσμός σε σχέση με την κρίση, την ανεργία και την αβεβαιότητα για το μέλλον, θα εφαρμοσθούν φιλοπεριβαλλοντικές πολιτικές και θα προωθηθεί η λογική του περιβαλλοντικού αποτυπώματος στις συμπεριφορές του τοπικού πληθυσμού, θα δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας, κυρίως στα δημιουργικά επαγγέλματα και θα

ενισχυθούν επιχειρηματικές ευκαιρίες σε συμπληρωματικές δραστηριότητες με το πρόγραμμα (<https://eleusis2021.eu/the-bid-book>, 28-5-16).

Ως εκ τούτου η ανάπλαση και η αναζωογόνηση της λιμενικής ζώνης κρίνεται αναγκαία και επιτακτική. Τα δε σενάρια σχεδιασμού για την ανάπλαση πρέπει να στοχεύουν στην εξωστρέφεια της πόλης, περιλαμβάνοντας ιδέες για πολυλειτουργική ανάπτυξη της περιοχής με πολυμορφικό χαρακτήρα και ουσιαστικά την τελική πρόταση για απόδοση της περιοχής σε αστική κυρίως χρήση, με έμφαση στον πολιτισμό, στην κατανάλωση⁵ και στον τριτογενή τομέα.

Τέλος, τα βασικά στοιχεία του σεναρίου πρέπει να είναι η διαμόρφωση των προϋποθέσεων ανάπτυξης επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, η οργάνωση θεματικών περιοχών, η αύξηση των χώρων πρασίνου, η ανάδειξη της σύγχρονης πολιτιστικής ταυτότητας της πόλης, η τόνωση και η δημιουργία νέων περιοχών διασκέδασης και ψυχαγωγίας και η οργάνωση των συγκοινωνιακών υποδομών.

Η ανάπλαση οφείλει να υπηρετεί έναν πολύπλευρο σκοπό, αφενός την ανάκτηση και επανένταξη των εγκαταλελειμμένων και υποβαθμισμένων τμημάτων, εξασφαλίζοντας την πρόσβαση σε αυτά με την παραγωγή μοντέρνων αρχιτεκτονικών μορφών και αφετέρου την οικονομική ανάκαμψη της πόλης μέσω της ενίσχυσης του διεθνούς προφίλ της.

Η παλιά λιμενική ζώνη και οι απαξιωμένες πλέον εγκαταστάσεις της, το θαλάσσιο μέτωπο και γενικότερα το υδάτινο στοιχείο, αποτελούν τον ιδανικό χώρο για να ξεδιπλωθούν τα νέα τοπία της σύγχρονης αστικής κουλτούρας του ελεύθερου χρόνου. Από τόπος παραγωγικών δραστηριοτήτων και τόπος εργασίας να αποκτήσει το ιδιαίτερο σπάνιο χαρακτηριστικό του φυσικού στοιχείου, που η νέα κοινωνία είναι διατεθειμένη να αξιοποιήσει ως φυσικό σκηνικό στον σχεδιασμό του δημόσιου χώρου.

Άλλωστε, η ανάπλαση των αστικών υδάτινων μετώπων αποτελεί στις μέρες μας ένα νέο πεδίο αιχμής του αστικού σχεδιασμού, καθώς συνδέεται άμεσα με την παρακμή των

⁵Η χρήση του όρου «κατανάλωση» για πολιτιστικές δραστηριότητες προδιαθέτει ίσως τον κόσμο αρνητικά για μια οικονομική προσέγγιση, με έμφαση σε ποσοτικά μεγέθη, όπως η συχνότητα της πρακτικής και τη σχετική δαπάνη. Εν προκειμένω, συμβαίνει μάλλον το αντίθετο: γίνεται αναφορά όχι μόνο στις πολιτιστικές δραστηριότητες με τη στενή έννοια του όρου, αλλά και σε ποικίλες δραστηριότητες αναψυχής (Εμμανουήλ Δ., Καυταντζόγλου Ρ., Σουλιώτης Ν., 2016: 19).

παλαιών λιμενικών - βιομηχανικών εγκαταστάσεων μέσα στον αστικό ιστό, με δραματικές κοινωνικές συνέπειες (ανεργία λόγω απολύσεων του προσωπικού που εργαζόταν στις εγκαταστάσεις αυτές, ερήμωση των λιμενικών περιοχών, υποβάθμιση του περιβάλλοντος χώρου), λόγω της αποβιομηχάνισης που παρατηρήθηκε σε διεθνές επίπεδο σε πολλές πόλεις κατά το δεύτερο μισό του 20^{ου} αιώνα. Σε διάστημα 20 ετών, οι λιμενικές βιομηχανικές ζώνες, κάποτε κέντρα ζωής και εργασίας, μετατράπηκαν σε ζώνες υπό αστική παρακμή (Hoyle B., 1996:139).

Είναι λογικό, λοιπόν, να αναζητείται μια τελική λύση για την περιοχή, ένα όραμα που θα γίνει όμως πραγματικότητα και δεν θα μείνει στα συρτάρια κανενός Υπουργείου. Ένα όραμα, βιώσιμο και ευέλικτο, που θα φέρει τους κατοίκους της πόλης σε επαφή με αυτό ξεχασμένο κομμάτι γης. Με σκοπό να επανενταχθούν οι χώροι αυτοί στην καθημερινή ζωή και στη λειτουργία της σύγχρονης πόλης, πρέπει να υπάρξει μια σαφή και προγραμματισμένη πολιτική παρέμβαση. Να τεθεί ένα όραμα για την περιοχή, που θα συνοψίζει τη δημιουργία μιας περιοχής ανταγωνιστικής, δημιουργικής, ανοικτής, βιώσιμης, ελκυστικής και προσβάσιμης και που θα αποτελέσει ένα νέο αστικό πόλο ανάπτυξης για την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά.

Αξιόλογη θα ήταν η δημιουργία ενός Επιχειρηματικού Πάρκου, οργανωμένο σε επιμέρους γειτονιές:

- επιχειρήσεων και δραστηριοτήτων,
- τεχνολογίας,
- ναυτιλίας,
- ενέργειας,
- χρηματοοικονομικών δραστηριοτήτων,
- media,
- μόδας,
- design
- καινοτομικών δραστηριοτήτων.

Βασικός σκοπός του Πάρκου θα ήταν να συγκεντρώσει στην περιοχή νέες μεγάλες και μικρές επιχειρήσεις από διάφορους κλάδους δραστηριοτήτων, καθώς και να αποκεντρώσει ορισμένες δραστηριότητες από το εμπορικό κέντρο της πόλης, στοχεύοντας παράλληλα στη δημιουργία εξωτερικών οικονομιών κλίμακας. Η

συγκέντρωση επιχειρήσεων συνδυάζεται με τη δυνατότητα εγκατάστασης συνεδριακού κέντρου, με κατασκευή σύγχρονης αίθουσας περίπου 600 θέσεων, κέντρων έρευνας και καινοτομίας, καθώς και εκπαιδευτικού εμπορικού χωριού.

Δίπλα από το προτεινόμενο Επιχειρηματικό Πάρκο, προτείνεται η δημιουργία μιας θεματικής περιοχής πολιτισμού και αναψυχής με τη μορφή ενός cluster δραστηριοτήτων και επιχειρήσεων σχετικών με τον πολιτισμό και την αναψυχή. Το κτήριο δε του παλιού υαλουργείου μπορεί να μετατραπεί σε έναν πολυχώρο, όπου θα φιλοξενούνται εκθέσεις και εκδηλώσεις.

Κεντρική ιδέα αποτελεί η δημιουργία μιας συνοικίας μουσείων, δεδομένου ότι στην περιοχή μπορούν να συσταθούν νέα μουσεία, με επίκεντρο την κατασκευή ενός εμβληματικού κτιρίου μουσείου (πολιτιστική ναυαρχίδα), μετά από διεθνή αρχιτεκτονικό διαγωνισμό. Η δημιουργία ενός Μουσείου Γυαλιού ή Ρεμπέτικου Τραγουδιού⁶, που θα αναδεικνύει και την τοπική ιστορία, προβάλλεται ως η πλέον ενδεδειγμένη πρόταση.

Η δημιουργία ενός Μουσείου Νεότερης Ιστορίας της περιοχής του Πειραιά και ενός Μουσείου για τους Πρόσφυγες και τη Μετανάστευση ή ενός Μουσείου Ενάλιας Αρχαιολογίας ή ακόμη και ενός Μουσείου Βιομηχανικής Ιστορίας αποτελούν ενδεδειγμένες προτάσεις. Άλλωστε, ο ισχυρός πόλος των νέων χρήσεων είναι ο σύγχρονος τριτογενής τομέας με αιχμή τη δημιουργία ενός Μητροπολιτικού Μουσείου, που θα συνδεθεί προοπτικά με την προσάραξη των κρουαζιερόπλοιων.

Στόχος θα πρέπει να είναι η προστασία και ανάδειξη των μνημείων βιομηχανικής αρχαιολογίας με επανάχρησή τους, με συμβατές στις ανωτέρω χρήσεις δραστηριότητες, οι οποίες θα ανάγονται στην ιστορικότητα, τον πολιτισμό και τις παραδόσεις της περιοχής.

Η κατασκευή σύγχρονων αναψυκτηρίων, η διαμόρφωση σύγχρονου φυλασσόμενου, στεγασμένου χώρου για τη στάθμευση 100 θέσεων Ι.Χ. αυτοκινήτων, η δημιουργία ενός ανοιχτού θεάτρου και διαφόρων παιδότοπων ή παιδικών χαρών, ένας υπαίθριος κινηματογράφος, μια μουσική σκηνή, εστιατόρια, cafes, μία βιβλιοθήκη (η Δημοτική

⁶Στην περιοχή της Δραπετσώνας, άλλωστε, γεννήθηκε το ρεμπέτικο τραγούδι γύρω στα 1920, όπου οι Μάρκος Βαμβακάρης, Γιώργος Μπάτης, Ανέστης Δελιάς και Στράτος Παγιουμτζής δημιούργησαν το 1934 την πρώτη ρεμπέτικη κομπανία, με το όνομα «Τετράς, η ξακουστή του Πειραιώς». Οι πρώτες εμφανίσεις τους έγιναν στη Μάντρα του Σαραντόπουλου στη Δραπετσώνα, στην πλατεία Καραϊσκάκη, στην Κρεμμυδαρού -σημερινή Δραπετσώνα-, στο Κερατσίνι (εφημ. ΤΟ ΒΗΜΑ, 1-6-2014).

Βιβλιοθήκη) που θα συγκεντρώνει επισκέπτες και από άλλες περιοχές θα μπορούσαν να συμπληρώσουν αρμονικά το τοπίο. Η περιοχή είναι ιδανική για περιπάτους δίπλα στη θάλασσα, για χρήση ποδήλατου και το τοπίο που θα διαμορφωθεί μπορεί να ξεχωρίζει και να ελκύει πλήθος επισκεπτών.

Σημαντική θα ήταν και η διαμόρφωση ενός μεγάλου και επιμήκους χώρου πρασίνου για την πόλη, ενός πάρκου αναψυχής, ο οποίος θα συνδέεται με έναν ακόμη σημαντικό σε έκταση χώρο πρασίνου που διαμορφώνεται ως αστικός περιβαλλοντικός κήπος, με τοποθέτηση στεγάστρων και καθισμάτων σε υπαίθριους χώρους. Νησίδες πρασίνου θα μπορούν να διατρέχουν όλους τους χώρους για να δίνουν τη δυνατότητα στους επισκέπτες να απολαύσουν την φύση. Οι εκθέσεις κήπου μπορούν να μετατρέψουν τη μεγάλη εγκαταλελειμμένη περιοχή σε νέα, με πράσινο και υψηλής ποιότητας περιβάλλον. Από εδώ μπορεί να ξεκινήσει η διαδρομή προς το κέντρο του Δήμου. Άλλωστε η ανάγκη να πλησιάσει η πόλη το λιμάνι προβάλλει πιο επιτακτική από ποτέ.

Παράλληλα, θα μπορούσαν να οργανωθούν τα συγκοινωνιακά δίκτυα, για τα οποία ακόμη και σήμερα δεν υπάρχουν σαφείς κατευθύνσεις σχεδιασμού, όπως οι επεκτάσεις του μετρό, η χρήση τραμ, η θαλάσσια αστική συγκοινωνία, η μαρίνα του λιμένα κ.ά. Έτσι προτείνεται, για παράδειγμα, η υλοποίηση της επέκτασης του μετρό να γίνει δυτικά και υπογειώς μέσω της νέας δυτικής εισόδου, με ένα σταθμό στη θέση της πολιτιστικής ναυαρχίδας, από την οποία μπορεί να εξυπηρετείται και το υπόλοιπο πάρκο. Στόχος θα είναι η εξασφάλιση αποτελεσματικής προσπέλασης με μέσα σταθερής τροχιάς για την εξυπηρέτηση του Πειραιά, αλλά και για τη σύνδεση της περιοχής με τον Δήμο Κερατσινίου-Δραπετσώνας.

Η παρέμβαση αυτή, θα μπορούσε να αποτελέσει αντικείμενο marketing και branding για την πόλη, αφού θα δημιουργηθεί ένα νέο τοπόσημο, το οποίο μπορεί να συνδεθεί με τη μελλοντική ταυτότητα του Δήμου. Τα δε υπάρχοντα κτίρια πρέπει να αποκατασταθούν και να προσαρμοστούν στις ανάγκες του εμπορίου και της ψυχαγωγίας των κατοίκων της πόλης. Η ανανέωση του παλιού βιομηχανικού χώρου ήταν το αρχικό στοιχείο του γενικού ανασχεδιασμού, όχι μόνο για τη φυσική οριοθέτηση του χώρου, αλλά και για την αντίληψη του, ως προς το κοινό και την προσέλκυση επιχειρήσεων.

Ας δοθεί έμφαση, λοιπόν, στη διαμόρφωση ενός μετώπου, με χρήσεις και λειτουργίες που λείπουν σήμερα όχι μόνο από την περιοχή της Δραπετσώνας και του Κερατσινίου, αλλά γενικότερα από την Περιφέρεια Αττικής, παράλληλα με την ανάδειξη ιδιαίτερων σημείων της πόλης. Αυτός και μόνο ο σχεδιασμός θα ήταν ικανός να φέρει τον Δήμο μας στο κέντρο ενός ταξιδιού.

Επιπλέον, θα δοθεί η ευκαιρία για αναβάθμιση και της γύρω περιοχής με χωροθέτηση και άλλων χρήσεων, όπως επιχειρηματική δραστηριότητα, εκπαίδευση και αναψυχή. Θα διαμορφωθεί και θα αξιοποιηθεί όλος ο κοινόχρηστος - δημόσιος χώρος με υπαίθριες πολιτιστικές χρήσεις, με γλυπτά, με έργα τέχνης, αισθητικές παρεμβάσεις.

Και αφού δεν υπάρχει κανένας λόγος να γεννηθεί μία νέα πόλη μέσα στην ήδη υπάρχουσα πόλη της Δραπετσώνας και του Κερατσινίου, με αποτέλεσμα προτάσεις σχετικές με τη δημιουργία νέων κατοικιών να απορρίπτονται ως σχεδόν απαράδεκτες, η νέα αυτή περιοχή που θα δημιουργηθεί πρέπει να ενσωματωθεί στην πόλη. Να αποτελέσει έναν πόλο υπερτοπικής εμβέλειας για την αναβάθμιση του δυτικού Πειραιά, με χρήσεις πολιτισμού, εκπαίδευσης, υγείας, αθλητισμού, πράσινου και αναψυχής.

Θα πρέπει να εξασφαλιστούν οι σημαντικοί αδόμητοι χώροι για κοινόχρηστες χρήσεις στην κατεύθυνση της αποκατάστασης της συνέχειας μεταξύ γειτονικής ενδοχώρας και παραλιακού μετώπου με τη δημιουργία εκτεταμένου πάρκου κοινόχρηστου πρασίνου, που θα προκύψει στο μεγαλύτερο ποσοστό από την εφαρμογή εργαλείων πολιτικής γης και εισφορών σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

Εν κατακλείδι, οι στόχοι της ανάπλασης, που μπορούν να υλοποιηθούν με μια σειρά υποέργων τοπικού χαρακτήρα, μετατρέποντας την περιοχή σε έναν διεθνή τουριστικό και πολιτιστικό κόμβο, θα πρέπει να είναι οι εξής:

- α. Ενίσχυση των τουριστικών δραστηριοτήτων με στόχο την οικονομική ανάπτυξη
- β. Αύξηση των ευκαιριών απασχόλησης ώστε να αντιμετωπιστεί η ανεργία
- γ. Βελτίωση των μεταφορικών δικτύων και σύνδεση όλης της ανάπτυξης με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς
- δ. Βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος με ιδιαίτερη προσοχή στην αισθητική αναβάθμιση

ε. Αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών προβλημάτων και προώθηση της έννοιας της βιωσιμότητας στο σχεδιασμό, με διαμόρφωση των χερσαίων χώρων της εισόδου στην περιοχή, με χώρους πρασίνου, περιπάτου και άθλησης και φωτισμό ανάδειξης των διαφόρων χώρων (πρασίνου, διαδρομών, κ.α.).

Κεφάλαιο 4

Συμπεράσματα

Στον σημερινό κόσμο η εθνική ανάπτυξη συνδέεται με την ανάπτυξη της πόλης. *«Οι αποδείξεις -ποιοτικές και ποσοτικές- υποστηρίζουν το επιχείρημα ότι οι πόλεις μιας χώρας είναι το κλειδί για τη συνολική κοινωνική πρόοδο, την περιβαλλοντική αειφορία και την οικονομική βιωσιμότητα (economic viability). Η σφαιρική επιτυχία της χώρας εναποτίθεται σε τοπικούς ώμους»* (Ο.Η.Ε., 2001).

Διαπιστώνεται, λοιπόν, ότι σήμερα η χρονική συγκυρία είναι ευνοϊκή, καθώς υπάρχει ανάγκη για αναπτυξιακά εγχειρήματα, τα οποία δεν θα επιβαρύνουν τα δημοσιονομικά του κράτους και προπαντός θα δώσουν ελπίδες ανάκαμψης της οικονομίας του. Ιδιαίτερα στη σημερινή εποχή της οικονομικής κρίσης, σε όλα τα επίπεδα και κατ' επέκταση της ισοπέδωσης των τοπικών ιδιαιτεροτήτων, η διατήρηση ενός τοπίου που έχει μια εξαιρετική μοναδικότητα (*locus solus*) είναι ένας αναντικατάστατος πλουτοπαραγωγικός πόρος. Η δε προοπτική χρήσης αυτής της περιοχής, με έμφαση στον τριτογενή τομέα, δίνει τη δυνατότητα ενσωμάτωσής της στο ευρύτερο «τουριστικό προϊόν» της χώρας, ενδεχόμενο που θα πρέπει να συνεκτιμηθεί ως ιδιαίτερο σενάριο με πολλαπλές αναπτυξιακές επιπτώσεις για την εκάστοτε περιοχή.

Στην εποχή της παγκοσμιοποίησης ο ανταγωνισμός μεταξύ πόλεων και περιφερειών έχει λάβει σαφείς και έντονες διαστάσεις, καθώς οι πόλεις, προκειμένου να προσελκύσουν επενδύσεις, στρέφονται σε μια εσωτερική αναζήτηση πολιτικών, εργαλείων ανασυγκρότησης και αναβάθμισης των χαρακτηριστικών τους.

Τα τελευταία χρόνια έχουν παρατηρηθεί απόπειρες αποκατάστασης της φυσικής τοπιογραφίας όλων σχεδόν των λιμενικών τοποθεσιών με πρώην βιομηχανικές εγκαταστάσεις, οι οποίες έχουν σφραγιστεί στην ιστορία ως τόποι εργασίας, με πολύ δύσκολες συνθήκες. Αντιπροσωπεύουν, ακόμη και σήμερα, μια εποχή χαραγμένη στον

χρόνο, με υποβαθμισμένες γειτονιές δίπλα στους βιομηχανικούς χώρους, με τους κατοίκους τους να εργάζονταν σε αυτά τα εργοστάσια.

Επιπλέον, η δημιουργία εμπορικών εγκαταστάσεων στις περιοχές των λιμανιών είναι ένα κοινό θέμα των αναπλάσεων. Και βέβαια ως εμπορικές εγκαταστάσεις εννοούνται οι τόποι διασκέδασης με συνδυασμό φαγητού, ποτού και θέας στο νερό, καφεστιατόρια απλά ή μεγαλύτερες συνθέσεις και συμπερασματικά ο συνδυασμός αγοράς και φαγητού. Παράλληλα, θα πρέπει να αναπτυχθούν καλοσχεδιασμένοι υπαίθριοι χώροι, συνδυασμένοι με ψυχαγωγικές δραστηριότητες, για να δημιουργηθούν χώροι συγκέντρωσης, ώστε να προσελκύουν το κοινό.

Θα πρέπει να σχεδιαστούν και να υλοποιηθούν εκλεπτυσμένες εγκαταστάσεις κατά μήκος των αστικών μετώπων προς το νερό, που θα εξασφαλίζουν πολιτισμό και θέλητρα στους κατοίκους της περιοχής, για τον παραδοσιακό αλλά και τον περιφερειακό τουρισμό (Breen A., Rigby D., 1994:16-17). Απόδειξη θα αποτελέσει η άνθηση των δημόσιων φεστιβάλ, τα περισσότερα από τα οποία διεξάγονται στις παραλιακές ζώνες των πόλεων. Χαρακτηριστικό προβάλλει και το παράδειγμα του διεθνούς οργανισμού φεστιβάλ, που ανέβασε τα μέλη του από 200 το 1984 σε 1.300 το 1994 (Breen A., Rigby D., 1996:16). Άλλωστε, σ' όλες τις ανεπτυγμένες χώρες, καλώς ή κακώς, δίνεται αυξανόμενη έμφαση στη διασκέδαση, γεγονός που αντανακλάται σε πολλά προγράμματα παραθαλάσσιας ανάπτυξης (Breen A., Rigby D., 1996:17).

Στο πλαίσιο αυτό, η αναζωογόνηση και η ανάπτυξη της πρώην βιομηχανικής περιοχής της Δραπετσώνας αποτελεί όχι μόνο μία περιοχή στρατηγικής παρέμβασης για την ποιοτική αναβάθμιση του δυτικού Πειραιά και της Αττικής, αλλά μία από τις σημαντικότερες προκλήσεις και ευκαιρίες, με καίριες οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές προεκτάσεις για όλη τη χώρα.

Η εγκαταλελειμμένη παράκτια περιοχή της Δραπετσώνας μπορεί να μετατραπεί σε επαγγελματική ζώνη υψηλής ποιότητας και να συνοδευτεί από ένα σύμπλεγμα δραστηριοτήτων αναψυχής, θεαμάτων και υπηρεσιών που απευθύνονται στον ελεύθερο χρόνο όλων των πολιτών, με στόχο την παράλληλη διατήρηση της ιστορικής κληρονομιάς, που συνιστά ένα βασικό, αλλά δύσκολο εγχείρημα. Άλλωστε, η ανάκτηση του γοητευτικού αστικού τοπίου, που έχει διαμορφώσει η μακρόχρονη ιστορία της

βιομηχανικής ανάπτυξης στην περιοχή, δεν είναι αίτημα που πηγάζει από μια ρομαντική προσέγγιση των πραγμάτων, αλλά συνδέεται κυρίως με την ανάγκη διατήρησης της ιστορικής μνήμης του τόπου, της ταυτότητας της περιοχής όχι τόσο στο όνομα του παρελθόντος όσο ως εγγύηση απέναντι στο μέλλον.

Η περιοχή των Λιπασμάτων έχει συχνά απασχολήσει τη δημόσια πολιτική ζωή της χώρας μας, είναι μια περιοχή με ιδιαίτερο βιομηχανικό παρελθόν, μεγάλες αδόμητες εκτάσεις, περιβαλλοντικά προβλήματα και προβλήματα αισθητικής υποβάθμισης. Ουσιαστικά, πρόκειται για μια περιοχή πολύ προνομιακή, από άποψη προσβασιμότητας, καθώς θα μπορούσε να αποτελεί και την κύρια είσοδο του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας. Επίσης, συγκεντρώνει όλα εκείνα τα χαρακτηριστικά που αιτιολογούν το βιομηχανικό παρελθόν της, αφού εντοπίζονται μεγάλα βιομηχανικά και βιοτεχνικά συγκροτήματα, με ιδιαίτερη αρχιτεκτονική μορφή που αποτελούν σημαντικό τοπόσημα. Αυτή η περιοχή, λοιπόν, πρέπει να γίνει ένα μέρος που ο κόσμος θα θέλει να επισκεφθεί, να δει και να τον δουν σε αυτόν. Στόχος είναι να αποτελέσει ένα σχέδιο αστικής αναγέννησης, το οποίο θα προωθήσει την εικόνα της επιχειρηματικής και δημιουργικής πόλης⁷.

Αρκετοί εκφραστές του όρου της Δημιουργικής Πόλης, όπως ο Richard Florida, υποστηρίζουν θεωρίες σύμφωνα με τις οποίες κινητήρια δύναμη της αστικής ανάπτυξης είναι μια κοινωνικο-επαγγελματική κατηγορία, η οποία συνοψίζεται στον όρο «δημιουργική τάξη» (creative class). Σύμφωνα με τις απόψεις του Florida η σύνθεση αυτής της κοινωνικής τάξης είναι δεδομένη και αποτελείται από μεγάλο εύρος επαγγελματιών υψηλού μορφωτικού επιπέδου και στόχος της αστικής πολιτικής θα πρέπει να είναι η προσέλκυσή τους, ώστε να επιτευχθεί η ανάπτυξη μέσα σε ένα υψηλής ποιότητας αστικό περιβάλλον. Οι κατευθύνσεις αυτές οδηγούν αναπόφευκτα στη δημιουργία της «επιχειρηματικής πόλης» (Σουλιώτης Ν., 2009:666-667).

Παρά, λοιπόν, το γεγονός πως η δημιουργικότητα (ή έστω οι διάφορες συνιστώσες της, π.χ. η καινοτομία, η γνώση, η τεχνογνωσία, κ.λπ.) έχει αποτελέσει ένα σημαντικό θέμα

⁷ Ο όρος Δημιουργική Πόλη (creative city) αναφέρεται σε μια νέα μέθοδο στρατηγικού σχεδιασμού για τον αστικό χώρο και εξετάζει κυρίως τον τρόπο δημιουργικής θεώρησης, σχεδίου και δράσης των πολιτών. Θεωρεί ότι στην καρδιά της βρίσκεται ο «δημιουργικός πολίτης», ο οποίος ενθαρρύνεται να μοιραστεί με τις αστικές πολιτικές το όραμά του για δημιουργική πόλη. ... Σκοπός αυτών των προσεγγίσεων είναι η συνύφανση όλων των κοινά αποδεκτών δεδομένων επιτυχίας μιας πόλης: τη διαμόρφωση ευνοϊκών συνθηκών για τους κατοίκους με την παροχή εργασίας και δραστηριοτήτων ελεύθερου χρόνου, την προώθηση του πολιτισμού και την ανταπόκριση στις σύγχρονες απαιτήσεις της διεθνοποιημένης ανταγωνιστικής αγοράς στα πλαίσια των επιταγών της αειφορίας και της περιβαλλοντικής προστασίας (Βλαχοπούλου Χ., Δέφνερ Α., 2009:531).

συζήτησης στη διάρκεια των τελευταίων δεκαετιών, η δημοσίευση το 2002 του βιβλίου του Florida "The Rise of the Creative Class" ήταν η απαρχή μιας μεγάλης στροφής, η οποία έθεσε τα ζητήματα της δημιουργικότητας στο επίκεντρο των συζητήσεων σχετικά με την περιφερειακή ανάπτυξη.

Η προσέγγιση της Δημιουργικής Πόλης επαναπροσδιορίζει τον ρόλο του ανθρώπινου δυναμικού και συμβάλλει καθοριστικά στον τομέα της στρατηγικής ανάπτυξης. Ο πολίτης καθίσταται ενεργός παράγοντας, ενώ τα επίπεδα και ο βαθμός συμμετοχής του στους τομείς της αστικής έκφρασης θα καθορίσουν τόσο τον βαθμό εκπλήρωσης των προσδοκιών του, όσο και την πορεία και το αποτέλεσμα της αστικής δημιουργικότητας (Βλαχοπούλου Χ., Δέφνερ Α., 2009:536).

Επί της ουσίας, δηλαδή, ο Florida υποστηρίζει πως εάν μια πόλη μετατραπεί σε ένα ενδιαφέρον μέρος για να ζήσει κάποιος, τότε έχει επιτευχθεί και η οικονομική ανάπτυξη της πόλης. Ιδιαίτερα σε μια πόλη πρέπει να δοθεί έμφαση στην ανάκτηση των δημόσιων υπαίθριων χώρων και στη δημιουργία συνδέσεων με το θαλάσσιο μέτωπο, με στόχο την ενίσχυση των υπηρεσιών του τοπικού πληθυσμού και του τουρισμού. Τα προγράμματα ανάπλασης θα πρέπει να προσανατολιστούν στη δημιουργία υποδομών και χώρου με νέες χρήσεις ή ελαφριές κατασκευές, οι οποίες θα στεγάσουν οικονομικές χρήσεις ή πολιτιστικές και κοινωνικές δραστηριότητες, βελτιώνοντας την εικόνα των περιοχών στο εσωτερικό της πόλης, υπό αστική παρακμή.

Με την ανάπλαση της περιοχής των Λιπασμάτων στη Δραπετσώνα, η πόλη του Κερατσινίου και της Δραπετσώνας θα καταφέρει να πλησιάσει το θαλάσσιο μέτωπο, χωρίς να διαχωριστεί από αυτό και να προσπαθήσει να εξασφαλίσει ένα αίσθημα σιγουριάς και ασφάλειας, διατηρώντας το παρελθόν, με τη συντήρηση των χώρων και των κτισμάτων, που ικανοποιούν την ανάγκη της σύνδεσης με το παρελθόν. Παράλληλα, θα εδραιώσει το αίσθημα βεβαιότητας και δύναμης στο παρόν, παρέχοντας εργασία, αναψυχή και επικοινωνία, με τη δημιουργία χώρων συγκέντρωσης και δραστηριοτήτων, ενώ θα δώσει και τη δυνατότητα σε αυτούς τους χώρους να προεκτείνουν την παρουσία τους στο μέλλον, δημιουργώντας και κληροδοτώντας τον πολιτισμό της εποχής τους για τις επερχόμενες γενιές.

Ο Δήμος Κερατσινίου-Δραπετσώνας οφείλει να δραστηριοποιηθεί, να αναζητήσει την εξωστρεφή ταυτότητα της πόλης μέσα από ένα σχέδιο αστικής αναγέννησης στην περιοχή των Λιπασμάτων και να επιδιώξει να επαναφέρει με κάθε τρόπο τις επενδύσεις, την ανάπτυξη, την απασχόληση, την κατανάλωση και τη βελτίωση της ποιότητας της ζωής των κατοίκων του.

Στον σημερινό Δήμο η εγκαταλελειμμένη ή αχρησιμοποίητη αυτή έκταση αποτελεί μια θαυμάσια πρόκληση για τους πολιτικούς υπευθύνους, τους επενδυτές, τους αρχιτέκτονες. Προκύπτει μια μεγάλη γκάμα λειτουργικών επιλογών και πολεοδομικών μεθόδων, προκειμένου να ξαναχρησιμοποιηθεί και να αξιοποιηθεί όλη η έκταση, που έχει μείνει αχρησιμοποίητη ή έχει υποβαθμιστεί.

Το Κερατσίνι και η Δραπετσώνα μπορούν να γνωρίσουν την οικονομική άνθηση, υλοποιώντας σταθερά βήματα, όπως:

- α) ο σχεδιασμός ενός πρωτότυπου και ξεχωριστού λογότυπου, ενός ισχυρού city brand, το οποίο θα πρέπει να έχει την ευρεία αποδοχή των κατοίκων της πόλης, αφού αυτοί θα είναι και οι πρεσβευτές του
- β) η δημιουργία ενός σύγχρονου διαδικτυακού χώρου, που θα προβάλλει την αστική αλλαγή και θα εξυπηρετεί τις ανάγκες για πληροφορίες τόσο των κατοίκων όσο και των επιχειρήσεων και επισκεπτών που θέλουν να εγκατασταθούν στην πόλη
- γ) η δημιουργία μιας νέας πολιτιστικής ναυαρχίδας, που μπορεί να συμβολίσει τη νέα ταυτότητα και τον εκσυγχρονισμό της πόλης
- δ) η διοργάνωση σε ετήσια βάση μιας διεθνούς εβδομάδας συσχετισμένης με τις δραστηριότητες του Επιχειρηματικού Πάρκου (π.χ. ναυτιλίας) ή ενός πολυήμερου διεθνούς συνεδρίου δημιουργικότητας
- ε) η μελλοντική θέσπιση θεματικών ετών, κατά το παράδειγμα της Βαρκελώνης
- στ) η ένταξη της πόλης στο ψηφιακό περιβάλλον και εν γένει η είσοδος της στην ψηφιακή πραγματικότητα για να δοθεί η ευκαιρία σε πολίτες όλου του κόσμου να εκφράσουν τις παρατηρήσεις και τις προτάσεις τους για αλλαγές και μελλοντικές προτάσεις.

Μέχρι πρόσφατα, και για τα προηγούμενα περίπου εκατό χρόνια, οι περιοχές κατοικίας όπισθεν της λιμενοβιομηχανικής ζώνης Δραπετσώνας στερήθηκαν την πρόσβαση στη θάλασσα εξαιτίας ενός συνεχούς αδιαπέραστου μετώπου. Επιπλέον, οι Δημότες

στερήθηκαν και στερούνται ακόμη ενός υγιούς περιβάλλοντος και μιας καθαρής ατμόσφαιρας καθώς επίσης ελεύθερους χώρους και χώρους πρασίνου. Η περιοχή της ζώνης των Λιπασμάτων Δραπετσώνας αποτελεί τη μοναδική προοπτική εξόδου προς τη θάλασσα, καθώς και τη μοναδική προοπτική δημιουργίας ενός εκτεταμένου ελεύθερου χώρου πρασίνου (μετά από κατάλληλες διαδικασίες απορρύπανσης και κυκλοφοριακής ρύθμισης), που θα αποζημιώνει τη γενική έλλειψη τέτοιων χώρων στις γειτονικές περιοχές κατοικίας.

Επιπλέον, ένα ακόμη ζήτημα αποτελεί η ιστορικότητα του τόπου. Η περιοχή αποτελεί ένα ζωντανό μνημείο βιομηχανικής αρχαιολογίας και κοινωνικής ιστορίας και τα ελάχιστα εναπομείναντα κτίρια αποτελούν με τη σειρά τους μοναδική ευκαιρία για την περιοχή να ανακαλέσει και να διατηρήσει για πάντα την κοινωνική και πολιτισμική μνήμη της πρόσφατης κοινωνικής και παραγωγικής της οργάνωσης.

Άλλωστε, το ιδεολόγημα της συνέχειας αποτέλεσε βασικό παράγοντα επιρροής στον τρόπο με τον οποίο φυλάσσονται τα αρχαία μνημεία, καθώς η πολιτισμική μνήμη λειτουργεί ως μέσο διαμόρφωσης της σημερινής νεοελληνικής ταυτότητας και πραγματικότητας. Στο πλαίσιο αυτό διαμορφώθηκε η πολιτική για τη φύλαξη των υλικών καταλοίπων, αφού αυτά αποτελούσαν αδιάψευστους μάρτυρες της συνέχειας του ελληνισμού. Έτσι σταδιακά και συστηματικά η προστασία των μνημείων εξισώθηκε με την προστασία του έθνους για να καταδειχθεί η συνεχής και αδιάλειπτη ιστορική ύπαρξή τους-, τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα του οποίου, καθώς μεταβιβάζονται αναλλοίωτα από γενιά σε γενιά, διαμέσου των αιώνων το καθιστούν ένα και μοναδικό, ενιαίο και διαχρονικό (Ροτζώκος Ν., 1999:217).

Επομένως, είναι εξαιρετικά κρίσιμο για τους δημότες μας για την εν λόγω περιοχή να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση στους κοινόχρηστους χώρους και τους χώρους πρασίνου, καθώς επίσης και σε μια ήπια εκμετάλλευση της γης, χωρίς όμως να αποκλείει την επιχειρηματική και εμπορική αξιοποίηση της περιοχής.

Περιπτώσεις ανάπλασης, όπως αυτή στα Λιπάσματα της Δραπετσώνας, έχουν έναν ιδιαίτερο χαρακτήρα καταρχάς λόγω του βάρους του ιστορικού και κοινωνικού τους παρελθόντος και έπειτα λόγω της υπερτοπικής σημασίας ως κοινόχρηστοι χώροι πρασίνου, αναψυχής, περιπάτου και επαφής με τη θάλασσα. Στη συγκεκριμένη

περίπτωση μάλιστα, τα Λιπάσματα Δραπετσώνας αποτελούν τη μοναδική ευκαιρία δημιουργίας ενός τέτοιου χώρου σε ακτίνα πολλών χιλιομέτρων. Είναι απολύτως σαφές ότι τα Λιπάσματα Δραπετσώνας αποτελούν τη μοναδική ευκαιρία περιβαλλοντικής ανακούφισης και εξόδου προς τη θάλασσα όχι μόνο για τους γείτονες κατοίκους αλλά για ολόκληρη τη Δυτική Αττική. Η αξιοποίηση, λοιπόν, της εκτεταμένης αυτής περιοχής οφείλει να αποδώσει τον χώρο στους παραπάνω σκοπούς, υπερβαίνοντας κατ' εξαίρεση τη συνήθη εμπορική εκμετάλλευση της αστικής γης. Την πρωτοβουλία δε για την ανάπλαση της περιοχής αυτής, πρέπει να την έχει η Τοπική Αυτοδιοίκηση σε συνεργασία με την αιρετή Περιφέρεια και την Κυβέρνηση, όπως αποφάσισε το Δημοτικό Συμβούλιο σύμφωνα με τη με αριθμό 61/2011 Απόφασή του.

Οι ανενεργοί βιομηχανικοί χώροι, σήμερα, αναζητούν το σύγχρονο ρόλο τους. Η ανάγκη ανάπλάσής τους προβάλλει επιτακτική, όπως επίσης και η επανένταξή τους στη ζωή και στις λειτουργίες της σύγχρονης πόλης. Όσο, όμως, περνά ο καιρός, η πιθανότητα κανένα από τα σχέδια ανάπλασης να μην πραγματοποιηθεί αυτούσιο, αλλά να υπάρξει μια σύνθεση των πιο πρόσφορων για σύνθεση κομματιών αυτών, δεδομένου και του πολυπρόσωπου της ιδιοκτησίας, καθίσταται όλο και μεγαλύτερη.

Περιεχόμενα εικόνων



Φωτογραφία: Γιώργος Μακρίδης



Εικόνα 1: Η περιοχή με όλα τα εργοστάσια σε λειτουργία
Φωτογραφία από το Ιστορικό Αρχείο του Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας



Εικόνα 2: Όλα τα εργοστάσια σε πλήρη λειτουργία την περίοδο της δεκαετίας '80
Φωτογραφία από το Ιστορικό Αρχείο του Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας



Εικόνα 3: Η εγκατάλειψη του εργοστασίου Φωτογραφία Νεφέλης Φατούρου



Εικόνα 4: Πρωτοσέλιδο της εποχής της εφημερίδας «Το Οικονομικόν Βήμα». Φωτογραφία από το Διαδίκτυο



Εικόνα 5: Φυσητές στο Υαλουργείο κατά τη δεκαετία 1930
Φωτογραφία από το Ιστορικό Αρχείο του Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας



Εικόνα 6: Ο οικισμός με τις παράγκες
Φωτογραφία από το Ιστορικό Αρχείο του Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας



Εικόνα 7: Η εμφανής έλλειψη του αποχετευτικού δικτύου
Φωτογραφία από το Ιστορικό Αρχείο του Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας



Εικόνα 8: Οι εργατικές κατοικίες
Φωτογραφία από το Ιστορικό Αρχείο του Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας



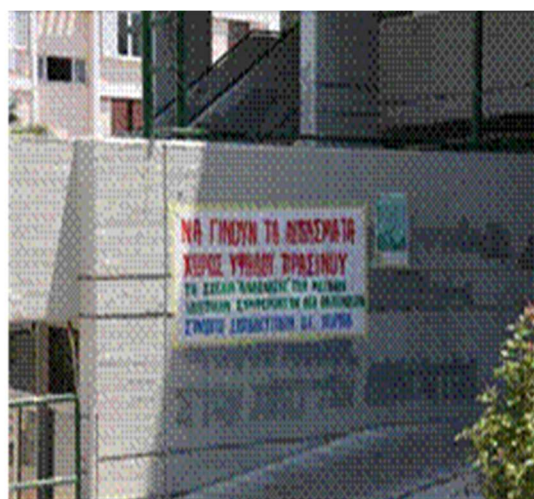
Εικόνα 9: Η φάση της δημιουργίας του γλυπτού
Φωτογραφία από το Διαδίκτυο



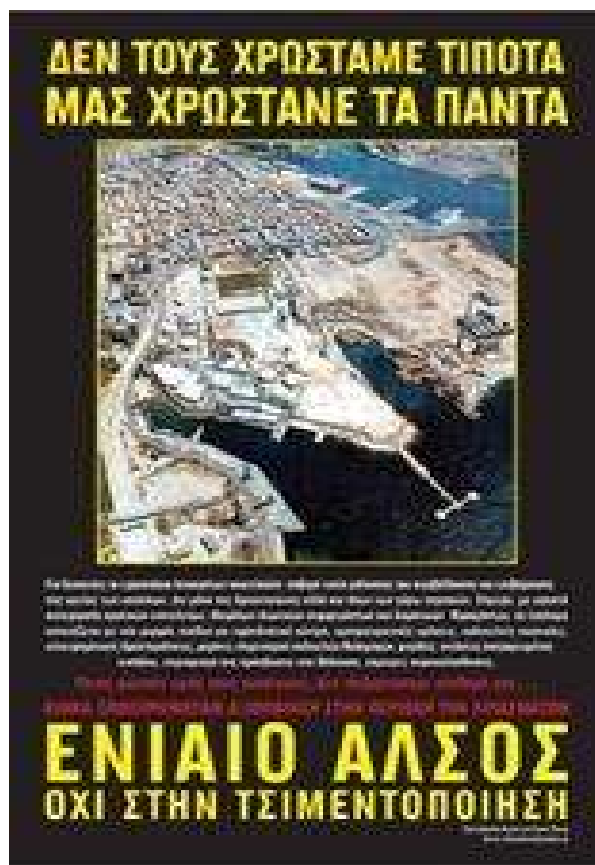
Εικόνα 10: Ο Δρομέας έξω από το Hilton
Φωτογραφία από το Διαδίκτυο



Εικόνα 11: Πανό από κινητοποιήσεις πολιτών
Φωτογραφία από το Γραφείο Τύπου του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας



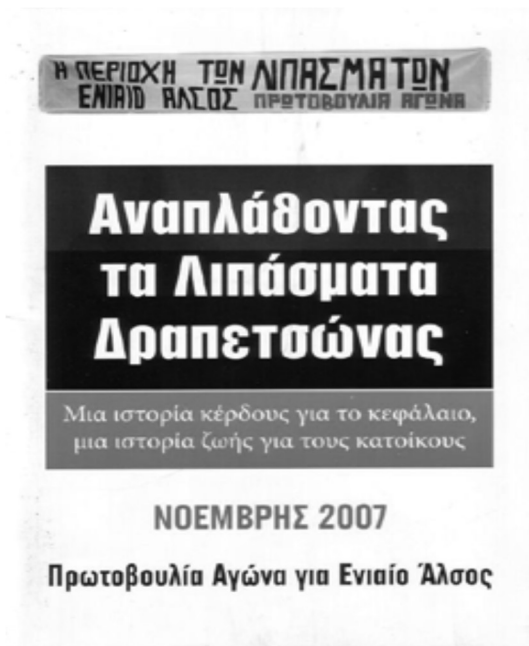
Εικόνα 12: Οι κινητοποιήσεις των πολιτών της Δραπετσώνας
Φωτογραφία από το Ιστορικό Αρχείο του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας



Εικόνα 13: Αφίσα από τις διεκδικήσεις των πολιτών της Δραπετσώνας
Φωτογραφία από το Ιστορικό Αρχείο του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας



Εικόνα 14: Η ακτή της Δραπετσώνας
Φωτογραφία Γιώργου Τανέ



Εικόνα 15: Αφίσα της Πρωτοβουλίας Αγώνα για Ενιαίο Ύλσος
Φωτογραφία από το Ιστορικό Αρχείο του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας



Εικόνα 16: Η δενδροφύτευση της περιοχής
Φωτογραφία από το αρχείο του Γραφείου Τύπου του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας



Εικόνα 17: Η δενδροφύτευση της περιοχής
Φωτογραφία από το αρχείο του Γραφείου Τύπου του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας

ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ-ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ

ΟΧΙ ΣΤΗΝ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ

ΔΙΕΚΔΙΚΟΥΜΕ
τη θάλασσα
κερδίζουμε τις
ζωές μας

ΣΑΒΒΑΤΟ
10/10
ΜΕΡΑ
ΔΡΑΣΗΣ

11⁰⁰
πμ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΚΑΙ ΠΟΡΕΙΑ ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΑΣ
ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ

17⁰⁰ ΠΛΑΤΕΙΑ ΔΗΜΑΡΧΕΙΟΥ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ
(ΑΓΩΝ. ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ & ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗ)
(ΓΙΟΡΤΗ ΤΣΙΚΟΥΔΙΑΣ - ΧΟΡΟΙ ΣΥΛΛΟΓΩΝ)

ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
ΥΓΕΙΑΣ
ΑΙΘΑΛΑΚΙ
ΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
ΔΑΙΕΣΙΝ
ΑΠΑΣΜΑΤΑ
ΠΕΣΟΡΟΜΟΣ
ΚΑΖΑΝΤΣΑΡΗ
ΚΑΣΤΡΑΚΙ

Εικόνα 18: Αφίσα των κινητοποιήσεων
Φωτογραφία από το αρχείο του Γραφείου Τύπου του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας



Εικόνα 19: Ανακατασκευασμένες αποθήκες στο Albert Dock του Λίβερπουλ
Φωτογραφία από το Διαδίκτυο



Εικόνα 20: Η θέση των Three Graces,
τρία από τα πιο αναγνωρίσιμα κτίρια του Λίβερπουλ
Φωτογραφία από το Διαδίκτυο



Εικόνα 21: Πανοραμική άποψη του Λίβερπουλ
Φωτογραφία από το Διαδίκτυο



Εικόνα 22: Το Albert Dock στο Liverpool
Φωτογραφία από το Διαδίκτυο



Εικόνα 23: Λεπτομέρεια από την ανασύσταση των αποθηκών
Φωτογραφία από το Διαδίκτυο



Εικόνα 24: Μέρος από τα εναπομείναντα κτίρια του εργοστασίου των Λιπασμάτων
Φωτογραφία από το Διαδίκτυο



Εικόνα 25: Εικόνα εγκατάλειψης της περιοχής
Φωτογραφία από το Διαδίκτυο



Εικόνα 26: Πανοραμική όψη της Βαρκελώνης
Φωτογραφία από το Διαδίκτυο



Εικόνα 27: Το Φωταέριο στο Γκάζι
Φωτογραφία από το Διαδίκτυο



Εικόνα 28: Η Γαλλική Εταιρεία του Λαυρίου
Φωτογραφία από το Διαδίκτυο



Εικόνα 29: Τα δύο εναπομείναντα κτίρια του εργοστασίου των Λιπασμάτων,
το υαλουργείο και ο ηλεκτρικός σταθμός
Φωτογραφία Γιώργου Μακρίδη



Εικόνα 30α: Κουφάρια από ξύλινες ντουλάπες
Φωτογραφία από το Διαδίκτυο



Εικόνα 30β: Κουφάρια από γραφεία και παλιά ημερολόγια
Φωτογραφία από το Διαδίκτυο



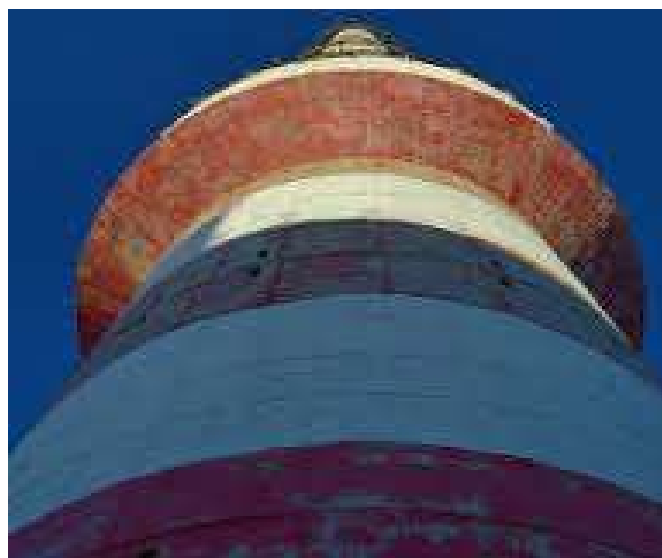
Εικόνα 30γ: Μια καρέκλα γραφείου στέκει μόνη της στον χώρο
Φωτογραφία από το Διαδίκτυο



Εικόνα 31: Το κτίριο του ηλεκτρικού σταθμού από μακριά
Φωτογραφία από το Διαδίκτυο



Εικόνα 32: Το ναλουργείο σήμερα
Φωτογραφία Μπάμπη Χριστακόπουλου



Εικόνα 33: Η «ερυθρόλευκη» καμινάδα του ναλουργείου
Φωτογραφία από το Διαδίκτυο



Εικόνα 34: Άποψη του εργοστασίου υαλουργείου με την καμινάδα
Φωτογραφία Σάββα Λεμοντζή



Εικόνα 35: Το Ινστιτούτο Χημείας και Γεωργίας «ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ»,
όπως σώζεται σήμερα
Φωτογραφία από το Διαδίκτυο



Εικόνα 36: Ο ταινιόδρομος του όρμου Κράκαρη
Φωτογραφία από το αρχείο του Γραφείου Τύπου του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας



Εικόνα 37: Εικόνα εγκατάλειψης και μαρασμού
Φωτογραφία Μπάμπη Χριστακόπουλου



Εικόνα 38α: Απομεινάρια κτιριακών εγκαταστάσεων
Φωτογραφία Μπάμπη Χριστακόπουλου



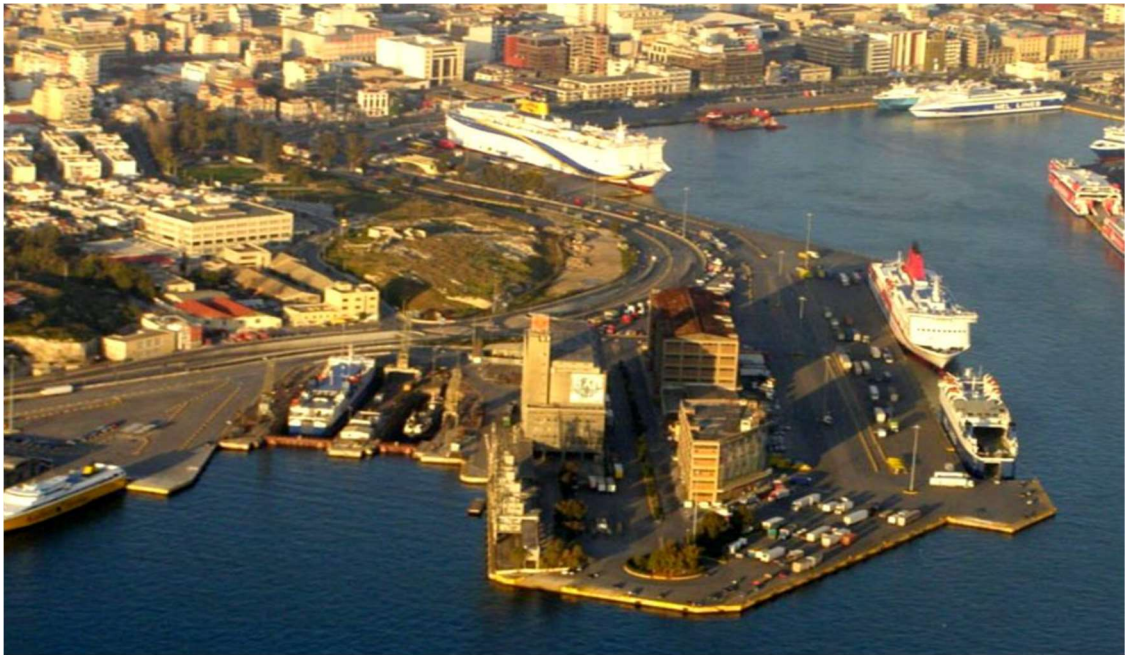
Εικόνα 38β: Απομεινάρια κτιριακών εγκαταστάσεων
Φωτογραφία Μπάμπη Χριστακόπουλου



Εικόνα 38γ: Απομεινάρια κτιριακών εγκαταστάσεων
Φωτογραφία Μπάμπη Χριστακόπουλου



Εικόνα 38δ: Αυτή η λάμπα φώτιζε άλλοτε έναν από τους χώρους
του εργοστασίου των Λιπασμάτων
Φωτογραφία Μπάμπη Χριστακόπουλου



Εικόνα 39: Η Ηετιώνεια Ακτή, όπως είναι σήμερα
Φωτογραφία από το Διαδίκτυο



Εικόνα 40: Διαμαρτυρίες κατοίκων της περιοχής
Φωτογραφία από το αρχείο του Γραφείου Τύπου του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας



Εικόνα 41: Οι παρεμβάσεις του Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας που γειτνιάζουν με τα 82 στρέμματα ιδιοκτησίας OIL ONE
Φωτογραφία από Drone



Εικόνα 42: Η εξέλιξη των εργασιών (δημιουργία 3 γηπέδων ποδοσφαίρου 5x5, μπάσκετ και τένις και 1 θεάτρου με εξέδρες, παρασκήνια, τουαλέτες, κ.α.) του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας στην περιοχή
Φωτογραφία από Drone



Εικόνα 43: Πανοραμική άποψη του υπό διαμόρφωση χώρου
Φωτογραφία από Drone

Περιεχόμενα πινάκων



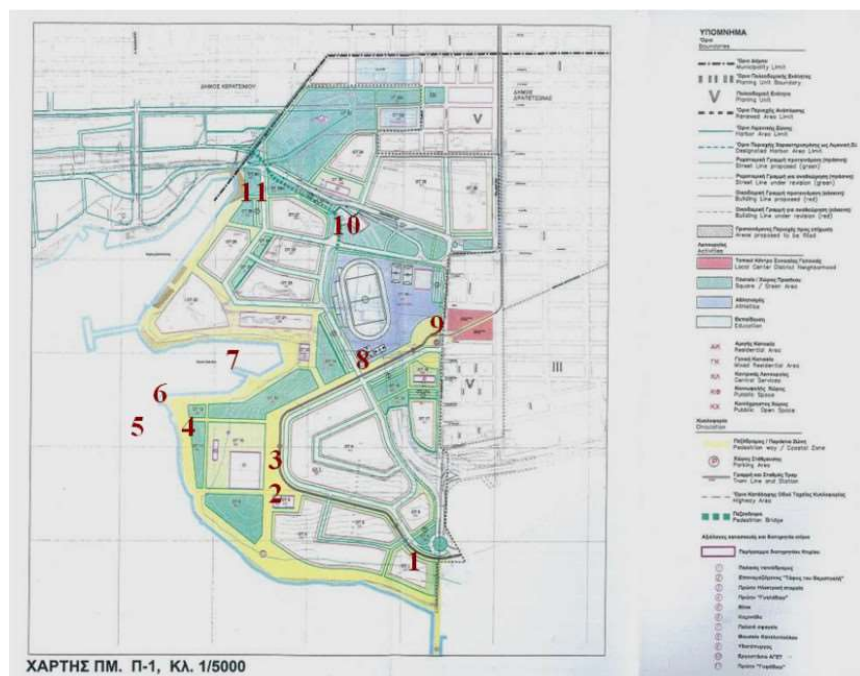
Πίνακας 1:
Θέση του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας στο πολεοδομικό συγκρότημα
Αθηνών-Πειραιά

ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΣΕ ΤΕΤΡΑΓ. ΜΕΤΡΑ
ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ	232.040,53
ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ	122.423,56
ΣΥΝΟΛΟ	354.464,09

Πίνακας 2: Χώροι πρασίνου Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας

A/A	Κάτοχος	Αρ. Μετοχών
1	Χαρτοφυλάκιο Α.Ε.Ε.Χ.Π.-Α.	6.000
2	Εθνική Τράπεζα Ελλάδος	1.000
3	Ελληνική Σταφιδική Εταιρεία	500
4	Τράπεζα Αθηνών	2.200
5	Τράπεζα Ανατολής	300
6	Ελληνικόν Πυριτιδοποιεϊόν και Καλυκοποιεϊόν	1.000
7	Κωνσταντίνος Παναγόπουλος	500
8	Νικόλαο Βλάχκαλης	300
9	Αριστόβουλος Ι. Ζάννος	400
10	Κωνσταντίνος Ι. Ζάννος	350
11	Εμμανουήλ Ρως	120
12	Δημήτριος Γαλανόπουλος	100
13	Αχιλλεύς Μαυρίδης	300
14	Εταιρεία «ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ & ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΣ»	500
15	Λεόντιος Οικονομίδης	3.000
16	Λύσανδρος Χαρίλαος	500
17	Επαμεινώνδας Χαρίλαος	500
18	Άγγελος Κανελλόπουλος	400
19	Νικόλαος Κανελλόπουλος	2.030
	ΣΥΝΟΛΟ:	20.000

Πίνακας 3: Μετοχική σύνθεση της Α.Ε.Ε.Χ.Π.-Α



Πίνακας 4: α΄στάδιο Πολεοδομικής Μελέτης (πηγή: Δήμος Δραπετσώνας) 1-ταινιόδρομος, 2-«Τάφος του Θεμιστοκλή», 3-«Ηλεκτρική», 4-«Γυαλάδικο, 5-Silos, 6-Καμινάδα, 7-«Σφαγεία», 8-Μουσείο Κανελλοπούλου, 9-Υαδατόπυργος, 10-ΑΓΕΤ, 11-«Γυψάδικο». Κίτρινο: πεζόδρομοι, Πράσινο: πλατεία και χώροι πρασίνου



Πίνακας 5: Χρήσεις γης στην «πρόταση Παπαγιάννη»
 Στο κέντρο της περιοχής των λιπασμάτων δεσπόζει η χρήση ναυτιλιακού κέντρου. Κίτρινο: αμιγής κατοικία, μοβ: πολιτισμός, καφέ: εμπόριο, σκούρο πράσινο: αθλητισμός, μπλε: εκπαίδευση, γαλάζιο: τουρισμός-αναψυχή, ανοικτό πράσινο: κοινόχρηστοι πράσινοι χώροι, ροζ: διοίκηση, σκούρο ροζ: μικτές χρήσεις



Πίνακας 6: Το σχέδιο της δημιουργίας πίστας για Φόρμουλα 1



Πίνακας 7: Μακέτα της Πολιτιστικής Ακτής του Πειραιά
Φωτογραφία από το Διαδίκτυο

Βιβλιογραφία

1. ΑΝ.ΔΗ.Π., *Μελέτη Πολεοδομικής και Οικονομικής Ανασυγκρότησης Βιομηχανικής Ζώνης Δραπετσώνας-Κερατσινίου*, Πειραιάς:1992.
2. Βλαχοπούλου Χ., Δέφνερ Α., «*Δημιουργικές πόλεις. Από τη θεωρία στο Σχεδιασμό*» στο Κοτζαμάνης Β., Κουγκόλος Α., Μπεριάτος Η., Οικονόμου Δ., Πετράκος Γ. (επιμ.), πρακτικά 2^{ου} Πανελληνίου Συνεδρίου Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Εκδόσεις Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, Βόλος: 24-27 Σεπτεμβρίου 2009.
3. Δήμος Δραπετσώνας-Κερατσινίου, *Στρατηγικό Σχέδιο Δήμου Δραπετσώνας-Κερατσινίου 2015-2019, Εκθέσεις Επιστημονικής Επιτροπής του Ινστιτούτου Τοπικής Αυτοδιοίκησης*, Αθήνα: 2015.
4. Εμμανουήλ Δ., Καυταντζόγλου Ρ., Σουλιώτης Ν., *Κοινωνικές τάξεις και πολιτιστική κατανάλωση - μια πολλαπλά επίμαχη σχέση*, Ε.Κ.Τ., Αθήνα: 2016.
5. Καραχάλης Νικόλαος, *Η διαχείριση και προβολή πολιτιστικών-τουριστικών περιοχών σε πόλεις μεσαίου μεγέθους: Ευρωπαϊκή εμπειρία και βέλτιστες πρακτικές*, πρακτικά Συνεδρίου στην Καβάλα, 24-25 Νοεμβρίου 2006.
6. Καραχάλης Νικόλαος, *Πολιτιστικές περιοχές, αστική ανάπλαση και εξευγενισμός στην Αθήνα, το Μάντσεστερ και τη Βαρκελώνη*, πρακτικά 9^{ου} Πανελληνίου Γεωγραφικού Συνεδρίου, 2010.
7. Κλουτσινώτη Ο. & Μεσαρέ Σ.Σ. (2006α), *Χωροταξική - πολεοδομική μελέτη ανάπλασης της βιομηχανικής περιοχής στα όρια του Δήμου Δραπετσώνας, στοιχεία για την τροποποίηση του Γ.Π.Σ., πρώτη έκθεση, έκδοση του Δήμου Δραπετσώνας, Αθήνα: 2006α.*

8. Κλουτσινώτη Ο. & Μεσαρέ Σ.Σ. (2006β), *Χωροταξική - πολεοδομική μελέτη ανάπλασης της βιομηχανικής περιοχής στα όρια του Δήμου Δραπετσώνας, τεύχος 1, Χωροταξική Μελέτη - Πολεοδομική Προμελέτη*, έκδοση Δήμου Δραπετσώνας, Αθήνα: 2006β.
9. Λεοντίδου Λίλα, *Το μεταμοντέρνο κίνημα στη γεωγραφία. Ο χώρος ως καλειδοσκόπιο μεταφορντιστικών τοπίων, κοινωνικών δικτύων και διυποκειμενικών κόσμων*, Αθήνα, 1995.
10. Μαΐστρου Ελένη - Μαυροκορδάτου Δήμητρα - Μαχαίρας Γιώργος - Μπελαβίλας Νίκος - Παπαστεφανάκη Λήδα - Πολύζος Γιάννης, *Ανώνυμη Ελληνική Εταιρεία Χημικών Προϊόντων και Λιπασμάτων (1909-1993), Λιπάσματα Δραπετσώνας, Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς*, Αθήνα, 2007.
11. Μπαλαμπανίδης Δ., *Αναπλάσεις σε παράκτιες λιμενοβιομηχανικές ζώνες. Το παράδειγμα των λιπασμάτων Δραπετσώνας*, Ε.Μ.Π., Αθήνα: 2009.
12. Μπελαβίλας Ν. & Αγριαντώνη Χ., *Ιστορικός Βιομηχανικός Εξοπλισμός στην Ελλάδα*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Ε.Μ.Π., Αθήνα: χ.χ.ε..
13. Μπελαβίλας Ν. «*Λιπάσματα Δραπετσώνας. Σύντομο χρονικό μιας απώλειας στο Ανώνυμη Ελληνική εταιρεία χημικών προϊόντων και λιπασμάτων (1909-1930, Λιπάσματα Δραπετσώνας*, Αθήνα: 2007.
14. Ο.Η.Ε.: *State of the World Cities' Report*, UN publication, 2001.
15. Παπαγιάννης Θ. & Συνεργάτες, *Σχέδιο δημιουργίας ενός Μητροπολιτικού Πάρκου με Ναυτιλιακό Επιχειρηματικό Κέντρο*, Αθήνα: 2007.
16. Πρακτικά Συμποσίου Δήμου Δραπετσώνας με θέμα «*Εργοστάσιο Λιπασμάτων Προβλήματα και προοπτικές*, Δραπετσώνα, Δημαρχείο Δραπετσώνας, 11-13 Μαρτίου 1988.

17. Ροτζώκος Νίκος, «Το ιστορικοκοινωνικό πλαίσιο ανάπτυξης της εθνικής ιστοριογραφίας» στο Γ. Μαργαρίτης, κ.α., *Η νεοελληνική εθνική ιδεολογία και η εθνική ιστοριογραφία* στο Ελληνική Ιστορία: Νεότερη και σύγχρονη ελληνική Ιστορία, τ. Γ', Ε.Α.Π., Πάτρα:1999.
18. Σουλιώτης Νικόλας, *Πολιτιστικές στρατηγικές και αστική αναζωογόνηση στο ιστορικό κέντρο της Αθήνας: τοπικές συνθήκες και παγκόσμιες τάσεις* στο Κοτζαμάνης Β., Κούγκολος Α., Μπεριάτος Η., Οικονόμου Δ., Πετράκος Γ. (επιμ.), Πρακτικά του 2^{ου} Πανελληνίου Συνεδρίου Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Εκδόσεις Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, Βόλος: 24-27 Σεπτεμβρίου 2009.
19. Τσιρίδης Γιώργος, *Η δική μας ανάπλαση, Η τέως βιομηχανική ζώνη Δραπετσώνας-Κερατσινίου τελευταία ελπίδα του Πειραιά για ένα καλύτερο αύριο!*, Balkan-Xpress, Αθήνα: 2010.
20. Bianchini F. & Parkinson M. (Eds), *Cultural Policy and Urban Regeneration: The West European Experience*, Manchester University Press, Manchester: 1993.
21. Breen Ann, Rigby Dick, *Waterfronts. Cities reclaim their edge*, London: 1993.
22. Breen Ann, Rigby Dick, "The New Waterfront Development: A worldwide Urban Success Story", published by Thames and Hudson, London: 1996.
23. Couch C., *Urban Renewal: Theory and Practice*, Basingstoke & London: Macmillan Educational Ltd, London: 1990.
24. Hoyle Bria, "City ports, coastal zones and regional change, international perspectives on planning and management", printed by John Wiley & Sons Ltd, England: 1996.

25. Roberts P. & Sykes H., Urban Regeneration: A Handbook, SAGE Publications, London: 2000.
26. Rossi Aldo, «Η αρχιτεκτονική της πόλης», Εκδόσεις University Studio Press, Θεσσαλονίκη: 1991.
27. Rumold R. J., Handley J. F., Deas I. A., Johnston T., “The port and the city: The regeneration of Liverpool’s waterfront- 1981 to 1997”, conference at the Aristotle University of Thessaloniki, Thessaloniki: 1997.
28. Shaw K., “Local Limits to Gentrification” in Atkinson R., Bridge G., Gentrification in the Global Context: the new urban colonialism, Routledge: 2005.

Διαδικτυακές πηγές

<https://en.wikipedia.org/wiki/Liverpool>, 17-10-2016.

<http://www.pbase.com/zanoni/image/72296399>, 17-10-16.

<http://www.designbuild-network.com/projects/paradise/>, 17-10-16.

<http://www.sport24.gr/Sports/Motorsport/Formula1/ayto-einai-to-sxedio-gia-thn-prwth-pista-formula-1-sthn-ellada.3029152.html>, 28-10-2016, 6-1-2017.

<http://dielisformula1.blogspot.com>, 28-10-2016.

<http://www.Athens.indymedia.org>, 28-10-2016.

<http://www.citybranding.gr/2012/08/marketing.html>, 1-11-2016.

http://www.lifo.gr/articles/athens_articles/122047, 22-11-2016.

<http://www.el.wikipedia.org/wiki/>, 6-1-2017.

<http://www.keratsini-drapetsona.gr/index.php/el/our-town-gr>, 6-1-2017.

http://www.keratsini-drapetsona.gr/images/pdf/i_poli_mas/taftotita.pdf, 6-1-2017.

http://kathimerini.gr/4dcgi/w_articles_ell_138528_03/09/2006_196238, 15-1-1017.

<http://www.albertdock.com>, 21-1-2017.

<http://www.liverpoolvision.co.uk>, 21-1-2017.

<http://www.kingsdock.com/home.aspx>, 21-1-17.

<http://unesco.org/en/list/>, 21-1-2017.

<http://www.liverpool08.com/EuropeanCapital of Culture/>, 21-1-2017.

<http://www.tate.org.uk/liverpool>, 21-1-2017.

<https://www.ispania.gr/tourismos/2937-barkelonh-zwntanh-polh>, 28-5-17.

<https://eleusis2021.eu/the-bid-book>, 28-5-16.

Λοιπές Πηγές

- Γραφείο Τύπου του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας
- Δημοτικό Αρχείο Δραπετσώνας
- Ιστορικό Αρχείο Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδας (Βιομηχανική Πίστη)
- Νομική Υπηρεσία Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας

- Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας, υπ' αριθμ. 61/2011.
- Σχετικές δικαστικές αποφάσεις για την τροποποίηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) της Δημοτικής Ενότητας Κερατσινίου του Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας
- ΟΡ.Σ.Α., η υπ' αριθμ. 5 απόφαση της συνεδρίασης της Ε.Ε. στις 9-4-1997.
- ΟΡ.Σ.Α., Μελέτη ανάπλασης της λιμενοβιομηχανικής ζώνης, Αθήνα, 2001.
- ΟΡ.Σ.Α η απόφαση της συνεδρίασης της Ε.Ε. στην 1-10-2007.

- Φ.Ε.Κ. 107, 13-5-1909.
- Φ.Ε.Κ. 392/16.8.2012

- Προεδρικό Διάταγμα 84/1984.

- ΥΛ ΥΠ.ΠΟ/ΔΜΜΠΚ/74699/973/1-8-2011

- Ν. 1337/1983.
- Ν. 2508/1997 περί «Βιώσιμης οικιστικής ανάπτυξης των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις» (Φ.Ε.Κ. 124 Α'/13.6.1997)
- Ν. 3852/2010 (Φ.Ε.Κ. 87^{Α'}-Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης).
- Ν. 4277, (Φ.Ε.Κ. 156/Α'/2014).
- Ν. 4342/2015.
- Ν. 4404/2016 περί της Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Λ.Π. Α.Ε. και άλλες διατάξεις (Φ.Ε.Κ. 126/Α/8-7-2016).

- Εφημερίδα ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ, 12-7-2000.
- Εφημερίδα ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΗΣ, 5-7-2006.
- Εφημερίδα ΑΥΓΗ, 18-4-2012.
- Εφημερίδα ΑΥΓΗ, 17-8-2012.
- Εφημερίδα ΤΟ ΒΗΜΑ, 1-6-2014.
- Περιοδικό Γεωτρόπιο, 3-5-03.