



**Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής**  
**Σχολή Εφαρμοσμένων Τεχνών & Πολιτισμού**  
**Τμήμα Φωτογραφίας & Οπτικοακουστικών Τεχνών**

**Πτυχιακή εργασία**

**Εγκαταλελειμμένα Εργοστάσια στην Περιοχή του Πειραιά**

**Φοιτητές:**

**Θεοχάρης Μαστρογεωργάκης AM:18677070**

**Ιωάννα Χότζα AM:18677065**

**Επιβλέπων καθηγητής: Γεώργιος Μαχιάς, Λέκτορας**

**Αθήνα 2024**

Επιβλέπων καθηγητής και μέλος της εξεταστικής επιτροπής: Γεώργιος  
Μαχιάς, Λέκτορας

Μέλος της εξεταστικής επιτροπής: Ευαγγελία Κατσαϊτη, Λέκτορας

Μέλος της εξεταστικής επιτροπής: Νικόλαος Στεφανής, Ακαδημαϊκός  
Υπότροφος



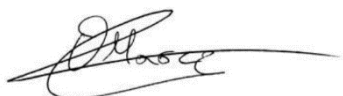
## **ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΠΤΥΧΙΑΚΗΣ/ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ**

Οι κάτωθι υπογεγραμμένοι Μαστρογεωργάκης Θεοχάρης του Δημητρίου και Χότζα Ιωάννα του Ενγκελλ , με αριθμό μητρώου 18677070 – 18677065 φοιτητές του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής της Σχολής Εφαρμοσμένων Τεχνών και Πολιτισμού του Τμήματος Φωτογραφίας και Οπτικοακουστικών Τεχνών, δηλώνω υπεύθυνα ότι:

«Είμαι συγγραφέας αυτής της πτυχιακής/διπλωματικής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία. Επίσης, οι όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε ακριβώς είτε παραφρασμένες, αναφέρονται στο σύνολό τους, με πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Επίσης, βεβαιώνω ότι αυτή η εργασία έχει συγγραφεί από μένα αποκλειστικά και αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο δικής μου, όσο και του Ιδρύματος.

Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του πτυχίου μου».

Ο/Η Δηλών/ούσα



## **Ευχαριστίες**

Θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε τον επιβλέποντα καθηγητή μας Κο. Γεώργιο Μαχιαλέκτορα του τμήματος για την βοήθεια και την καθοδήγηση του από την αρχή της εργασίας μας. Σε κάθε απορία και δυσκολία ήταν εκεί να μας βοηθήσει με κάθε τρόπο και να μας προτείνει εναλλακτικές όταν βρισκόμασταν μπροστά σε κάποιο εμπόδιο είτε θεωρητικά είτε φωτογραφικά. Επίσης θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε όλους τους καθηγητές μας για τις σημαντικές γνώσεις που μας μετέδωσαν τα χρόνια της φοίτησης μας, την στήριξη και την βοήθεια τους στο να μαθούμε να δρούμε και να χειριζόμαστε το καθετί σαν να βρισκόμαστε σε εργασιακό χώρο και όχι στον χώρο του πανεπιστημίου, επίσης για την παραπάνω βοήθεια συγκεκριμένων καθηγητών που μέσω του μαθήματος πάντα, έφεραν στην επιφάνεια τις κατευθυντήριες προτιμήσεις μας πάνω στο αντικείμενο.

## Περίληψη

Η παρακάτω εργασία με θέμα τα εγκαταλελειμμένα εργοστάσια στην περιοχή του Πειραιά, πρόκειται να παρουσιάσει την ιστορία πολλών από των εργοστασίων που αποτέλεσαν ορόσημο κατά την ακμάζουσα βιομηχανική περίοδο στην περιοχή του Πειραιά. Από το 1860, που υπήρξαν τα πρώτα σημάδια εκβιομηχάνισης μέχρι και σήμερα, αναλύεται ο τρόπος ίδρυσης των εργοστασίων και της βιομηχανικής ζώνης καθώς όμως και η δημιουργία της οδού Αθηνών-Πειραιώς που αποτέλεσε πυλώνα, εφόσον στην γραμμή αυτής δημιουργήθηκαν εργοστάσια και βιομηχανικές αποθήκες μετατρέποντας την σε ένα βιομηχανικό διάδρομο. Στην πορεία θα περάσουμε στην μεταβιομηχανική περίοδο και παρακμή αυτών των εργοστασίων, όσων ουσιαστικά απέμειναν, καθώς πολλά κατέρρευσαν με την πάροδο του χρόνου. Κεράνης, Γαβριηλ, Χρωπει, Πλεκτική Βόγλη, Αζελ, Νηματουργείο Λυγίνα, Σπαπ, Ήβη, Σαραντόπουλοι, Singer και Λεβεντερης είναι τα εργοστάσια που θα παρουσιάσουμε απο την στιγμή της ίδρυση τους, το αντικείμενο, την πορεία τους και το τέλος σχεδόν όλων εξ αυτών. Μέσω της φωτογραφικής μας ενότητας που συνοδεύει το θέμα που αναλύουμε, θα καταφέρει ο κόσμος να δει όλα αυτά τα εγκαταλελειμμένα «θηρία» που βρίσκονται δίπλα σε πολυσύχναστους δρόμους και ωστόσο κανείς δεν παρατηρεί. Παρουσιάζουμε την σημερινή τους κατάσταση αρχιτεκτονικά, και εμβαθύνουμε σε κάποια αρχιτεκτονικά τους σημεία που είναι εμφανή τα σημάδια της εγκατάλειψης κάτω από τον νυχτερινό φωτισμό της πόλης, ο οποίος δημιουργεί σε αυτά ενδιαφέρουσες πτυχές και παραμορφώσεις μέσα από τις σκιές και σε ορισμένα σημεία την παντελής ανυπαρξία φωτός.

Με την προσέγγιση και την προβολή του συγκεκριμένου θέματος ελπίζουμε στο να βρεθεί μια λύση για τα συγκεκριμένα εργοστάσια προτού αυτά παραδοθούν στην χρόνια εγκατάλειψη, όπως συνέβη με άλλα εργοστάσια που πλέον δεν διασώζονται.

## Περιεχόμενα

1. Εισαγωγή.....	8
2. Η Βιομηχανική Ζώνη του Πειραιά .....	10
2.1 Βιομηχανική Ιστορία του Πειραιά .....	10
2.2 Ο Ρόλος του Λιμανιού και του Σιδηροδρόμου.....	11
2.3 Ο Ρόλος της Οδού Πειραιώς .....	13
2.4 Η Σημερινή Κατάσταση στον Πειραιά.....	14
3. Περιπτώσεις Εγκαταλελειμμένων Εργοστασίων.....	17
3.1 Κεράνης.....	17
3.2 Γαβριήλ Κλωστοϋφαντουργία .....	20
3.3 ΧΡΩΠΕΙ.....	22
3.4 Πλεκτική Βόγλη .....	25
3.5 Αζελ-Γλυκαντικών Υλών .....	26
3.6 Πειραιϊκή-Πατραϊκή (νηματοουργείο Λύγινα).....	28
3.7 ΣΠΑΠ.....	30
3.8 Θέατρο Ήβη (πλησίον ΧΡΩΠΕΙ).....	32
3.9 Κυλινδρόμυλοι Σαραντόπουλου .....	34
3.10 Singer.....	35
3.11 Λεβεντερης Α.Ε Συρματόσχοινα.....	37
4. Φωτογραφική Αποτύπωση Εγκαταλελειμμένων Εργοστασίων.....	39
5. Συμπεράσματα .....	41
6. Τεχνικά και backstage .....	42
7. Φωτογραφική προσέγγιση .....	49
Βιβλιογραφία .....	62

## 1. Εισαγωγή

Η πόλη του Πειραιά, ιστορικά γνωστή ως το λιμάνι της Αθήνας, υπήρξε επί μακρόν δυναμικός κόμβος εμπορικής και βιομηχανικής δραστηριότητας. Ωστόσο, κάτω από την πολυσύχναστη θαλάσσια όψη της κρύβεται μια ξεχασμένη αφήγηση - ένα τοπίο διάσπαρτο με εγκαταλελειμμένα εργοστάσια, το καθένα από τα οποία αφηγείται μια ιστορία μιας περασμένης βιομηχανικής εποχής. Αυτά τα απομεινάρια της εκβιομηχάνισης, που τώρα σιωπούν και παραβλέπονται, προσφέρουν μια οδυνηρή εικόνα του παρελθόντος και του παρόντος της πόλης, συμπυκνώνοντας την άνοδο και την πτώση των βιομηχανικών αυτοκρατοριών και την αδυσώπητη στροφή προς μια μεταβιομηχανική κοινωνία (Μουτσάκη, 2014).

Η παρούσα εργασία εμβαθύνει στη μεταμόρφωση του Πειραιά, παρακολουθώντας τη διαδρομή του από το απόγειο της βιομηχανικής ευημερίας σε ένα παρόν όπου αυτά τα κάποτε ζωηρά εργοστάσια βρίσκονται σε αδράνεια και παρακμή. Διερευνά τις βαθιές επιπτώσεις αυτού του μετασχηματισμού όχι μόνο στο φυσικό τοπίο αλλά και στον κοινωνικό και οικονομικό ιστό της πόλης. Ο Πειραιάς, στη βιομηχανική του ακμή, ήταν κάτι περισσότερο από μια απλή συλλογή εργοστασίων και εργαστηρίων, ήταν μια ακμάζουσα κοινότητα όπου οι ρυθμοί της εργασίας και της ζωής ήταν άρρηκτα συνυφασμένοι (Γεωργίου, 2022).

Η ιστορία του Πειραιά δεν είναι μοναδική, αλλά αντικατοπτρίζει ένα παγκόσμιο φαινόμενο που είδε πολλές πόλεις να εξελίσσονται από βιομηχανικές δυνάμεις σε κέντρα που παλεύουν με τα απομεινάρια του βιομηχανικού τους παρελθόντος. Το κλείσιμο και η εγκατάλειψη αυτών των εργοστασίων οφείλεται σε μια σύνθετη αλληλεπίδραση παραγόντων - την παγκοσμιοποίηση του εμπορίου, την πρόοδο της τεχνολογίας, τις αλλαγές στις οικονομικές πολιτικές και την αλλαγή της αστικής δυναμικής. Η παρούσα εργασία εξετάζει αυτούς τους παράγοντες στο πλαίσιο του Πειραιά, προσφέροντας μια μικροκοσμική άποψη μιας παγκόσμιας βιομηχανικής παρακμής (Μπελαβίλας, 2021).

Η σημασία της μελέτης αυτών των εγκαταλελειμμένων χώρων εκτείνεται πέρα από την ιστορική περιέργεια. Παρέχει πολύτιμες γνώσεις σχετικά με τη διαδικασία της αστικής παρακμής και ανανέωσης, τις κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις της αποβιομηχάνισης και τις δυνατότητες επαναχρησιμοποίησης και αναζωογόνησης αυτών των χώρων. Ο μετασχηματισμός αυτών των χώρων μπορεί να προσφέρει μαθήματα για τη βιώσιμη



αστική ανάπτυξη, την πολιτιστική διατήρηση και την αναγέννηση της κοινότητας. Επιπλέον, η ιστορία αυτών των εγκαταλελειμμένων εργοστασίων είναι επίσης μια αφήγηση ανθεκτικότητας και προσαρμογής. Μιλάει στην ικανότητα μιας πόλης να επανεφευρίσκει τον εαυτό της μπροστά στις οικονομικές αλλαγές και στις δυνατότητες επαναπροσδιορισμού χώρων που έχουν χάσει τον αρχικό τους σκοπό. Στον Πειραιά, η μετάβαση από βιομηχανικό κόμβο σε μεταβιομηχανικό τοπίο ανοίγει συζητήσεις σχετικά με τον αστικό σχεδιασμό, τη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς και τις κοινωνικοοικονομικές προκλήσεις της μετάβασης σε νέες μορφές οικονομικής δραστηριότητας (Ηλιού, 2018).

Ως εκ τούτου, η παρούσα εργασία επιδιώκει να παράσχει μια ολοκληρωμένη επισκόπηση της βιομηχανικής ιστορίας του Πειραιά, των παραγόντων που οδήγησαν στην εγκατάλειψη των εργοστασίων του και της σημερινής κατάστασης αυτών των χώρων. Στόχος της είναι να διερευνήσει τις συνέπειες αυτής της βιομηχανικής παρακμής για τον Πειραιά και να προβληματιστεί σχετικά με τα ευρύτερα διδάγματα που μπορούν να αντληθούν για άλλες πόλεις που βιώνουν παρόμοιες μεταβάσεις. Μέσω αυτής της διερεύνησης, η εργασία σκοπεύει να συμβάλει στην κατανόηση της βιομηχανικής κληρονομιάς, της αστικής παρακμής και του συνεχιζόμενου διαλόγου για το μέλλον των μεταβιομηχανικών πόλεων.

## **2. Η Βιομηχανική Ζώνη του Πειραιά**

### **2.1 Βιομηχανική Ιστορία του Πειραιά**

Η βιομηχανική αφήγηση του Πειραιά, μια ιστορία συνυφασμένη με τη θάλασσα και εμπορική εξέλιξη της Ελλάδας, είναι τόσο πλούσια όσο και πολύπλοκη. Από το 1860, τα πρώτα σημάδια εκβιομηχάνισης εμφανίστηκαν στον Πειραιά, προαναγγέλλοντας μια νέα εποχή οικονομικού και κοινωνικού μετασχηματισμού. Μέχρι το 1864, η βόρεια λιμενική περιοχή της πόλης είχε αρχίσει να εξελίσσεται σε βιομηχανική ζώνη, ωθούμενη από την ταχεία αύξηση του πληθυσμού, την αφθονία φθηνών πρώτων υλών και τη στρατηγική ανάπτυξη του λιμανιού. Η περιοχή αυτή αποτέλεσε σύντομα το επίκεντρο της ατμοβιομηχανίας του Πειραιά, στεγάζοντας τα δύο τρίτα της δυναμικότητάς του μέχρι το 1875 (Παππά & Καλογεράκος, 2005).

Ωστόσο, αυτό το εκκολαπτόμενο βιομηχανικό τοπίο δεν ήταν απρόσβλητο από τις διακυμάνσεις των πολιτικών και οικονομικών μεταβολών. Μεταξύ του 1883 και του 1889, η βιομηχανία του Πειραιά αντιμετώπισε την πρώτη της μεγάλη κρίση, με σημαντικό αριθμό εργοστασίων της να υποκύπτουν στην πτώχευση. Αυτή η περίοδος αστάθειας αποκάλυψε τα τρωτά σημεία ενός εκκολαπτόμενου βιομηχανικού τομέα. Παρ' όλα αυτά, από το 1890 έως το 1900, η περιοχή γνώρισε μια ανάκαμψη. Η ευρεία υιοθέτηση της ατμοκίνητης ενέργειας και η ίδρυση πολυάριθμων εργοστασίων σηματοδότησαν μια περίοδο ανάκαμψης, παρά τη διαφαινόμενη σκιά της χρεοκοπίας του ελληνικού κράτους (Μαρκοπούλου, 2014).

Στις αρχές του 20ού αιώνα παρατηρήθηκε σταδιακός μετασχηματισμός της βιομηχανικής ζώνης. Η ολοκλήρωση της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιάς-Δρεμέλι το 1904 υπήρξε καθοριστική, προσφέροντας έναν εναλλακτικό και αποτελεσματικό τρόπο μεταφοράς εμπορευμάτων σε όλη την Ελλάδα. Η εποχή μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, ιδίως μετά τη Μικρασιατική καταστροφή του 1922-24, επέφερε σημαντικές δημογραφικές αλλαγές. Η εισροή προσφύγων οδήγησε στη δημιουργία νέων οικισμών γύρω από τη βιομηχανική ζώνη, συνυφαίνοντας τα εργοστάσια με τον ίδιο τον ιστό του αστικού τοπίου (Παππά & Καλογεράκος, 2005).

Αυτή η βιομηχανική επέκταση, ωστόσο, δεν ήταν απαλλαγμένη από τις προκλήσεις της. Ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος επέφερε σοβαρές δυσκολίες στον Πειραιά, συμπεριλαμβανομένης της οικονομικής κατάρρευσης και της μαζικής φυγής, επηρεάζοντας σοβαρά την τοπική βιομηχανία. Στη μεταπολεμική περίοδο

παρατηρήθηκε σταδιακή βιομηχανική ανάκαμψη, για να παρεμποδιστεί από τις πολιτικές αποβιομηχάνισης στις δεκαετίες του 1970 και 1980. Οι νόμοι που θέσπισαν "ζώνες κινήτρων" και η μετεγκατάσταση βιομηχανιών βάσει του διατάγματος του 1984 οδήγησαν σε πολλαπλασιασμό των κενών βιομηχανικών κτιρίων στον Πειραιά, χωρίς προηγούμενο πολεοδομικό ή αρχιτεκτονικό σχεδιασμό (Μαρκοπούλου, 2014).

Τις προκλήσεις αυτές επιδείνωσε η αύξηση του κόστους των συντελεστών παραγωγής, όπως η εργασία και η γη, από τα μέσα της δεκαετίας του 1970 και μετά. Οι εξελίξεις αυτές επηρέασαν αρνητικά την ανάπτυξη της μεταποίησης, καθώς δεν αντισταθμίστηκαν από τις προσπάθειες εκσυγχρονισμού ή την αύξηση της παραγωγής με γνώμονα τις εξαγωγές. Κατά συνέπεια, ο δευτερογενής τομέας συρρικνώθηκε, δίνοντας τη θέση του σε έναν αναπτυσσόμενο τριτογενή τομέα. (Μαρκοπούλου, 2014)

Σήμερα, η βιομηχανική ζώνη του Πειραιά, κάποτε κυψέλη μεταποιητικής δραστηριότητας, έχει μετατραπεί σε μια περιοχή που φιλοξενεί διάφορες δραστηριότητες του τριτογενούς τομέα. Το κέντρο της πόλης, ενώ εξυπηρετεί τις τοπικές και γειτονικές δημοτικές ανάγκες, εξυπηρετεί επίσης ευρύτερες μητροπολιτικές λειτουργίες. Τα απομεινάρια του βιομηχανικού παρελθόντος της, ωστόσο, παραμένουν χαραγμένα στα εγκαταλελειμμένα εργοστάσια και τις βιομηχανικές μονάδες, που στέκονται ως σιωπηλοί μάρτυρες μιας περασμένης εποχής βιομηχανικής ευημερίας και επακόλουθης παρακμής. Αυτή η μεταμόρφωση αντανακλά τις ευρύτερες οικονομικές αλλαγές στον Πειραιά, από έναν πολυσύχναστο βιομηχανικό κόμβο σε μια πόλη που παλεύει με τις προκλήσεις της μεταβιομηχανικής πραγματικότητας (Γεωργίου, 2022).

## **2.2 Ο Ρόλος του Λιμανιού και του Σιδηροδρόμου**

Η διασύνδεση του λιμανιού και των σιδηροδρομικών συστημάτων στον Πειραιά έπαιξε καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση τόσο του βιομηχανικού τοπίου όσο και του κοινωνικοοικονομικού ιστού της πόλης. Τα εγκαίνια της σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνας-Πειραιά το 1869 σηματοδότησαν μια κρίσιμη καμπή σε αυτή την εξέλιξη, γεφυρώνοντας την ελληνική πρωτεύουσα με την κύρια θαλάσσια πύλη της. Αυτή η συγκοινωνιακή σύνδεση επέδρασε καταλυτικά στην ανάπτυξη των βιομηχανιών, καθώς τα εργοστάσια ξεφύτρωσαν σαν μανιτάρια στην περιοχή που οριοθετείται από τις οδούς Αγίου Διονυσίου, Αγίου Δημητρίου, Παλαμηδίου, Μεθώνης, Ρετσίνας και Ακτής Κονδύλη μέχρι τις αρχές του 20ού αιώνα (Κοτέα, 1995).

Η ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου το 1902, που κατασκευάστηκε παράλληλα με τον σιδηροδρομικό κλάδο Πειραιάς-Αθήνα, ενσωμάτωσε περαιτέρω τον Πειραιά στην εθνική και περιφερειακή βιομηχανική μήτρα. Οι σιδηροδρομικές γραμμές, που διαπερνούσαν τις βιομηχανικές ζώνες και συνέδεαν βασικούς δρόμους όπως η Αγ. Διονυσίου, Πολυδεύκους, Κάστορα και Γραβιάς, διευκόλυναν την αποτελεσματική μεταφορά πρώτων υλών και τελικών προϊόντων. Η γραμμή Πειραιάς-Δημερλί, που ιδρύθηκε το 1904, και η επακόλουθη γραμμή Δεμερλί-Λάρισα-Συνόρα, διέπυναν την εμβέλεια της βιομηχανικής παραγωγής του Πειραιά, συνδέοντας την πόλη με ευρύτερες εγχώριες και διεθνείς αγορές (Παππά & Καλογεράκος, 2005).

Ωστόσο, η επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου δεν ήταν χωρίς προκλήσεις. Οι συζητήσεις και οι διαφωνίες μεταξύ της σιδηροδρομικής εταιρείας και της τοπικής αυτοδιοίκησης σχετικά με τη θέση του σταθμού του Πειραιά υπογραμμίζουν την πολυπλοκότητα που συνεπάγεται η αστική βιομηχανική ανάπτυξη. Ο σταθμός, ο οποίος τελικά τοποθετήθηκε στην Αιτ/νία Χερσονήσου, παρά τις αντιρρήσεις του δήμου, διέσχισε την καρδιά της βιομηχανικής περιοχής, ξεκινώντας από την Αιτ/νία και διασχίζοντας βασικές βιομηχανικές περιοχές πριν κατευθυνθεί προς το Ρέντη. Αυτή η σιδηροδρομική υποδομή διχοτόμησε ουσιαστικά τον Πειραιά, δημιουργώντας μια διχοτόμηση μεταξύ του βιομηχανικού βορρά και του πιο οικιστικού νότου. Οι σιδηρόδρομοι όχι μόνο χρησίμευσαν ως αρτηρίες για τη βιομηχανική ανάπτυξη, αλλά επηρέασαν επίσης βαθιά την καθημερινή ζωή των κατοίκων του Πειραιά, προσφέροντας ένα σύγχρονο μέσο μεταφοράς. Η ανάπτυξη αυτή ήταν σε συγχρονισμό με την ευρύτερη ευρωπαϊκή τάση της σιδηροδρομικής επέκτασης, αν και σε στενότερη χρονική εγγύτητα (Κοτέα, 1995).

Η δημιουργία αυτών των σιδηροδρόμων ήταν κάτι περισσότερο από ένα απλό επίτευγμα υποδομής- ήταν ένας καταλύτης που έδωσε ώθηση στην απασχόληση στον βιομηχανικό τομέα, συμβάλλοντας σημαντικά στην αγορά εργασίας. Οι βιομηχανίες που κάποτε στηρίζονταν σε πιο αργά και λιγότερο αποδοτικά μέσα μεταφοράς μπορούσαν πλέον να επιταχύνουν τις διαδικασίες παραγωγής και διανομής τους, οδηγώντας σε μια άνοδο της βιομηχανικής παραγωγής και της αποδοτικότητας (Κοτέα, 1995).

Συμπερασματικά, το λιμάνι και οι σιδηρόδρομοι του Πειραιά δεν ήταν απλές φυσικές δομές αλλά ζωτικά γρανάζια στον τροχό της βιομηχανικής προόδου και της αστικής ανάπτυξης. Διαμόρφωσαν την ταυτότητα της πόλης, μετατρέποντάς την σε δυναμικό βιομηχανικό κόμβο και συνδέοντάς την στενότερα με τον ιστό της εθνικής οικονομίας. Ο ρόλος τους στη διευκόλυνση της βιομηχανικής ανάπτυξης, στην αύξηση της απασχόλησης και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών, εδραίωσε τη θέση του Πειραιά ως βασικού παράγοντα στην οικονομική αφήγηση της Ελλάδας.

### **2.3 Ο Ρόλος της Οδού Πειραιώς**

Η οδός Πειραιώς, μια ζωτική αρτηρία που συνδέει την Αθήνα με το λιμάνι του Πειραιά, έπαιξε καθοριστικό ρόλο στη βιομηχανική και αστική εξέλιξη της περιοχής. Η ιστορία της είναι βαθιά συνυφασμένη με την Αθήνα από την αρχαιότητα, αντανακλώντας τις προοδευτικές φάσεις ανάπτυξης που διαμόρφωσαν την περιοχή. Μέχρι τις αρχές του 20ού αιώνα, η οδός Πειραιώς είχε γίνει κόμβος εργοστασίων, σηματοδοτώντας μια σημαντική αλλαγή στο αστικό τοπίο από το 1834, όταν πρωτοεμφανίστηκε η βιομηχανία στην περιοχή (Dicks, 1968).

Ο σχεδιασμός της οδού σχεδιάστηκε από τους "αρχιτέκτονες της κυβέρνησης", Σταμάτη Κλεάνθη και Eduard Saubert, το 1833. Οραματίστηκαν ένα μεγαλεπήβολο μέλλον για την οδό Πειραιώς, σχεδιάζοντας ένα σχέδιο βασισμένο σε μια ορθογώνια διάταξη με παράλληλους και κάθετους δρόμους. Το σχέδιο αυτό χώριζε τον Πειραιά σε δύο τμήματα, τα οποία ενώνονταν με ένα ορθογώνιο τρίγωνο στη βορειοανατολική γωνία του κεντρικού λιμανιού, με την οδό Πειραιώς να αποτελεί τη μία άκρη του. Οι Κλεάνθης και Saubert φαντάστηκαν μια λεωφόρο με πλατείες και αρχοντικά, που ξεκινούσε από την πλατεία Ομονοίας και κατέληγε στη σημερινή πλατεία Καραϊσκάκη. Αυτό το οραματικό σχέδιο, ωστόσο, υπέστη σημαντικές αλλαγές υπό την καθοδήγηση του Leo von Klenze, ο οποίος διατήρησε το βασικό σχέδιο της σύνδεσης της πρωτεύουσας με το λιμάνι, αλλά έκανε αλλαγές, συμπεριλαμβανομένης της προτεινόμενης θέσης των ανακτόρων και άλλων διοικητικών κτιρίων (Παππά & Καλογεράκος, 2005).

Παρά τα φιλόδοξα αυτά σχέδια, τα προβλεπόμενα διοικητικά και ανακτορικά κέντρα κατά μήκος της οδού Πειραιώς δεν υλοποιήθηκαν ποτέ. Παρ' όλα αυτά, η κατασκευή της οδού, που ολοκληρώθηκε το 1835, σηματοδότησε μια σημαντική εξέλιξη, θέτοντας τις βάσεις για τη μελλοντική εκβιομηχάνιση. Μέχρι το 1857, μια ζώνη κατά μήκος της

Πειραιώς ορίστηκε για εργοστάσια κεραμιδιών, προμηνύοντας το βιομηχανικό μέλλον της. Η περιοχή αυτή σύντομα συσώρευσε εργοστάσια, βιομηχανίες, αποθήκες, χονδρεμπόρους και αργότερα, προσφυγικούς οικισμούς, μετατρέποντας το τοπίο σε έναν πολυσύχναστο βιομηχανικό διάδρομο (Παππά & Καλογεράκος, 2005).

Ωστόσο, το αθηναϊκό τμήμα της οδού Πειραιώς, πέρα από την πλατεία Ομονοίας, διατήρησε έναν πιο νεοκλασικό χαρακτήρα μέχρι την Ιερά Οδό. Η εγκατάσταση του εργοστασίου φυσικού αερίου Γκάζι το 1862 δημιούργησε ένα φυσικό εμπόδιο, διακόπτοντας την αστική επέκταση προς τα νότια. Σε αυτό το τμήμα του δρόμου, η βιομηχανική συγκέντρωση ήταν σχετικά αραιή, με αξιοσημείωτες εξαιρέσεις όπως το "Ελληνικό Σωφρονιστήριο" της Ηλ. Πουλόπουλου και το "εργοστάσιο σοκολάτας Παυλίδη" (Παππά & Καλογεράκος, 2005).

Η μετατροπή της οδού Πειραιώς από μια μεγάλη λεωφόρο σε βιομηχανική λεωφόρο αντανακλά τις ευρύτερες οικονομικές και κοινωνικές αλλαγές στη σύγχρονη Ελλάδα. Η ανάπτυξη της από τα νότια της Ομόνοιας μέχρι το λιμάνι απεικονίζει την αντιπαράθεση του πολεοδομικού σχεδιασμού και των βιομηχανικών αναγκών. Ο δρόμος έγινε σύμβολο προόδου, παρά την υποβάθμισή του, διευκολύνοντας τη μεταφορά αγαθών και συνδέοντας την πρωτεύουσα με την κρίσιμη θαλάσσια πύλη της (Belavilas, 2002).

Συνοπτικά, η εξέλιξη της οδού Πειραιώς από μια σχεδιασμένη μεγάλη λεωφόρο σε έναν βιομηχανικό διάδρομο αντικατοπτρίζει τη δυναμική ιστορία της Αθήνας και του Πειραιά. Αποτελεί μαρτυρία των μεταβαλλόμενων προτεραιοτήτων της πόλης, από τις νεοκλασικές φιλοδοξίες στον βιομηχανικό πραγματισμό, διαμορφώνοντας το οικονομικό και αστικό τοπίο της περιοχής. Η κληρονομιά της οδού Πειραιώς, με την ιστορική, αρχιτεκτονική και βιομηχανική της σημασία, εξακολουθεί να αποτελεί καθοριστικό στοιχείο της ταυτότητας της περιοχής.

#### **2.4 Η Σημερινή Κατάσταση στον Πειραιά**

Το σύγχρονο σκηνικό της οδού Πειραιώς έρχεται σε έντονη αντίθεση με το πλούσιο ιστορικό της παρελθόν, το οποίο έχει πλέον αμαυρωθεί από σημάδια υποβάθμισης και εγκατάλειψης. Κάποτε η πολυσύχναστη καρδιά της βιομηχανικής δραστηριότητας της Αθήνας, αυτή η ζωτική αρτηρία έχει μετατραπεί σε ένα απομεινάρι αστικής παρακμής, χάνοντας την προηγούμενη ζωντάνια και τον δυναμισμό της. Τα βιομηχανικά κτίρια που καλύπτουν την οδό Πειραιώς, απομεινάρια μιας περασμένης εποχής, αποτελούν

ζωντανές μαρτυρίες για τις αλλαγές και τις στροφές της ελληνικής βιομηχανικής ιστορίας. Οι κατασκευές αυτές, έχοντας υποστεί πολυάριθμες τροποποιήσεις με την πάροδο των ετών, φέρουν πλέον τα σημάδια της αποβιομηχάνισης και της αναδιάρθρωσης της ελληνικής βιομηχανίας.

Η σημερινή κατάσταση της οδού Πειραιώς αντικατοπτρίζει την παρωχημένη μορφή της μέσα στο αστικό σύμπλεγμα της Αθήνας-Πειραιά. Ανεπαρκής για την εξυπηρέτηση του σημερινού όγκου μεταφορών, ζητά ένα ολοκληρωμένο σχέδιο ανάπλασης. Ο δρόμος χρειάζεται απεγνωσμένα μέτρα αποσυμφόρησης, την κατασκευή κόμβων για την ομαλότερη κίνηση των οχημάτων, καθώς και διαπλάτυνση του δρόμου για να φιλοξενήσει την αυξημένη κυκλοφορία και πεζόδρομους. Η περιοχή μαστιζείται από την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση, επηρεάζοντας σοβαρά την ποιότητα ζωής και εργασίας και μειώνοντας την εμπειρία όσων επιδιώκουν να συνδεθούν με τα ιστορικά μνημεία κατά μήκος αυτής της αρχαίας διαδρομής (Γεωργίου, 2022).

Αναγνωρίζοντας αυτές τις προκλήσεις, το Υπουργείο Δημοσίων Έργων έχει ξεκινήσει ένα έργο αναζωογόνησης που στοχεύει στη μεταμόρφωση ολόκληρου του μήκους της οδού Πειραιώς, από την Ομόνοια έως τη διασταύρωση της Γρηγορίου Λαμπράκη. Το φιλόδοξο αυτό έργο οραματίζεται την οδό Πειραιώς ως πολιτιστικό και ψυχαγωγικό κόμβο, επιδιώκοντας να αποκαταστήσει την ιστορική σημασία και τον αρχιτεκτονικό της χαρακτήρα. Η διατήρηση και ανάδειξη αρχαιολογικών χώρων, όπως η πλατεία Κουμουندούρου και ο Κεραμεικός, και η αναζωογόνηση πολιτιστικών τοπόσημων κατά μήκος της οδού, αποτελούν κεντρικό σημείο αυτής της πρωτοβουλίας (Γεωργίου, 2022).

Οι κατευθυντήριες γραμμές της κυβέρνησης για τον μετασχηματισμό αυτό περιλαμβάνουν την κατάργηση παρωχημένων λειτουργιών και την προώθηση δραστηριοτήτων που ευθυγραμμίζονται με τον νέο πολιτιστικό και ψυχαγωγικό προσανατολισμό του δρόμου. Οι προσπάθειες θα επικεντρωθούν στη διατήρηση της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, στην ενσωμάτωση νέων χρήσεων σε παλιές δομές και στην ενίσχυση της αισθητικής ελκυστικότητας της περιοχής. Βασικές ιστορικές τοποθεσίες και η αρχιτεκτονική κληρονομιά του δρόμου, συμπεριλαμβανομένων παλαιών εργοστασίων όπως το Ivy, το Chropi και το Nelson, στοχεύουν στη διατήρηση και την προσαρμοστική επαναχρησιμοποίηση (Γεωργίου, 2022).

Σύμφωνα με αυτά τα σχέδια, η οδός Πειραιώς έχει χαρακτηριστεί ως "ιστορικό τμήμα της πόλης", με καθορισμένη ζώνη προστασίας. Ο χαρακτηρισμός αυτός αποσκοπεί στην εξάλειψη των δραστηριοτήτων που συμβάλλουν στην οπτική ή περιβαλλοντική ρύπανση, δίνοντας έμφαση στις χρήσεις κατοικίας, λιανικού εμπορίου, εμπορίου, εκπαίδευσης, αθλητισμού και αναψυχής. Το Υπουργείο Δημοσίων Έργων, στην αρχική του φάση, προσδιόρισε 170 κτίρια προς διατήρηση, μεταξύ των οποίων 45 με βιομηχανική ιστορία. Τα κτίρια αυτά προτείνεται να διατηρηθούν, να επισκευαστούν, να αποκατασταθούν και να καθαριστούν από τα στοιχεία του περιβάλλοντος χώρου που επισκιάζουν ή μειώνουν την αξία τους (Γεωργίου, 2022).

Το όραμα για την οδό Πειραιώς είναι να μετατραπεί σε ένα ζωντανό, ιστορικά πλούσιο και αισθητικά ευχάριστο τμήμα της πόλης, εξισορροπώντας τη βιομηχανική κληρονομιά με τις σύγχρονες αστικές ανάγκες. Ο μετασχηματισμός αυτός αποσκοπεί όχι μόνο στην αναζωογόνηση του φυσικού περιβάλλοντος της οδού, αλλά και στην αναζωπύρωση της ιστορικής και πολιτιστικής ουσίας που κάποτε καθόριζε αυτή την εμβληματική αθηναϊκή λεωφόρο.



### 3. Περιπτώσεις Εγκαταλελειμμένων Εργοστασίων

#### 3.1 Κεράνης

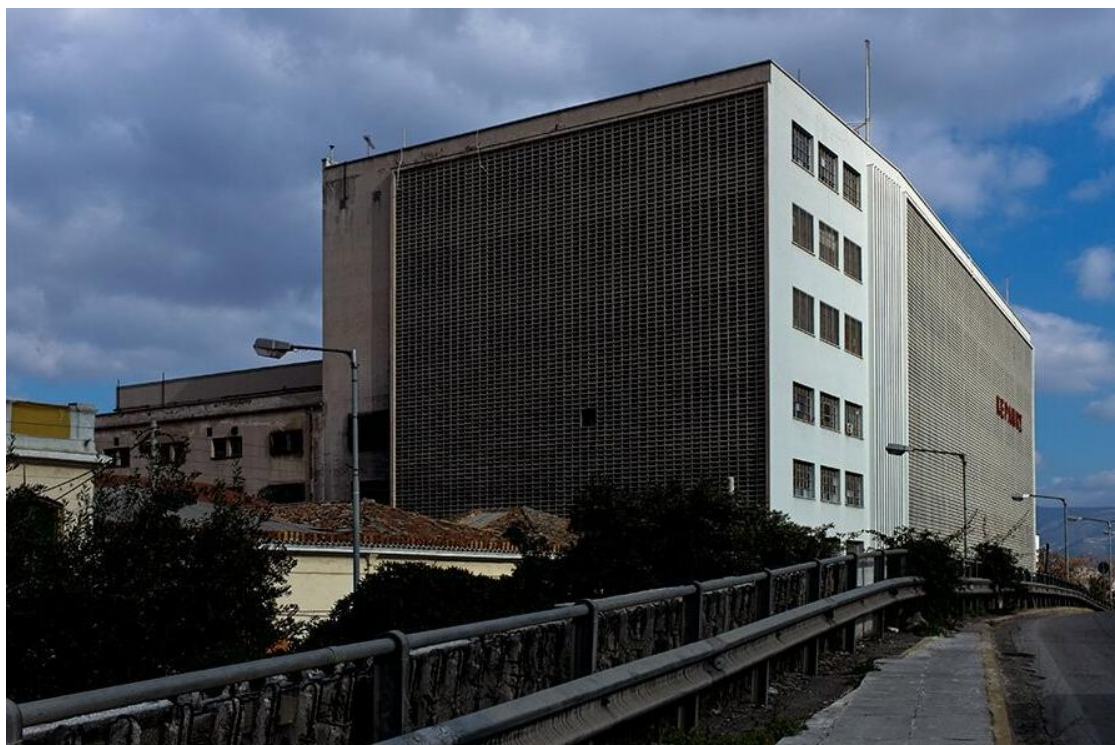
Στην καρδιά του Πειραιά, στην οδό Αθηνών 39, βρίσκεται μια σιωπηλή μαρτυρία μιας άλλης εποχής: το ιστορικό κτίριο του εργοστασίου «ΚΕΡΑΝΗΣ». Αυτό το κτίριο, κάτι περισσότερο από ένα απλό αρχιτεκτονικό λείψανο, ενσαρκώνει την άνοδο και την πτώση της καπνοβιομηχανίας του Γεωργίου Α. Κεράνη. Η εταιρεία ιδρύθηκε το 1926 από τον 23χρονο τότε Γεώργιο Α. Κεράνη και γρήγορα χάραξε μια θέση στην ελληνική καπνοβιομηχανία. Έγινε συνώνυμη με δημοφιλείς μάρκες τσιγάρων όπως το "Έθνος Extra" και το "Παλλάς", το τελευταίο ήταν το πρώτο τσιγάρο ελληνικού μείγματος που κατασκευάστηκε στην Ελλάδα. Αυτές οι μάρκες, ιδιαίτερα το "Παλλάς", θεωρήθηκαν σύμβολα αριστοκρατίας λόγω των σχετικά υψηλότερων τιμών τους (Καψάλη & Ματσίδα, 2011).



Εικόνα 1. Το εγκαταλελειμμένο εργοστάσιο «Κεράνης». Πηγή: (MLP BLO-G-SPOT)

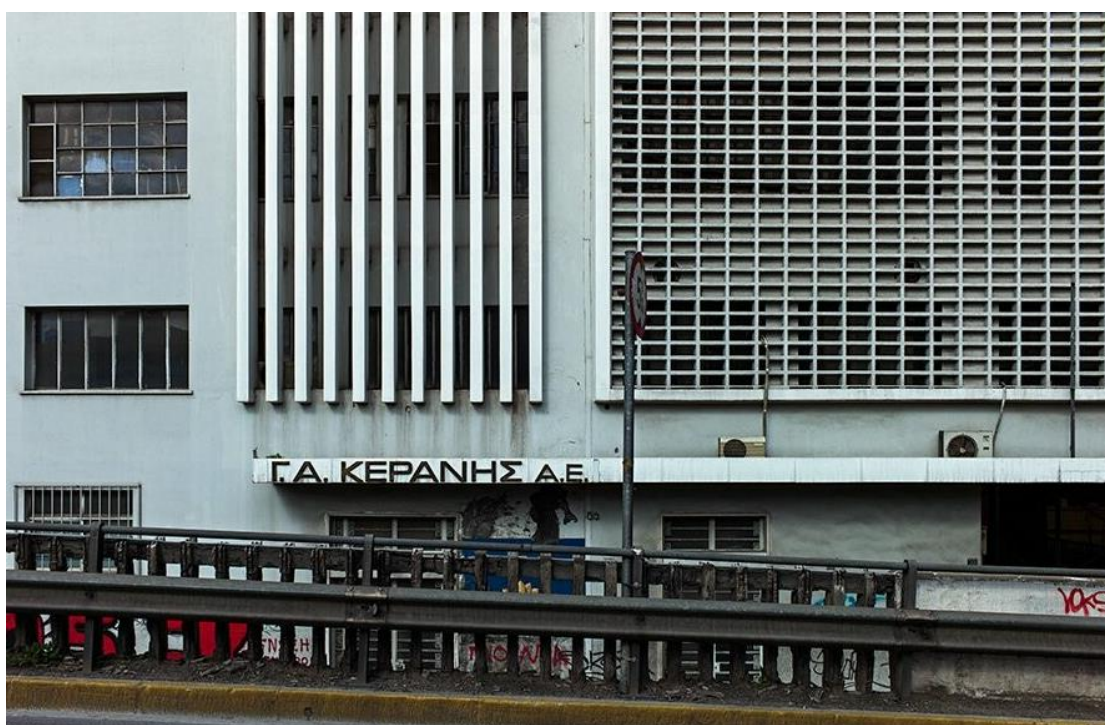


Εικόνα 2. Το εγκαταλελειμμένο εργοστάσιο «Κεράνης». Πηγή: (MLP BLO-G-SPOT)



Εικόνα 3. Το εγκαταλελειμμένο εργοστάσιο «Κεράνης». Πηγή: (Μακρής, 2013)

Το εργοστάσιο «ΚΕΡΑΝΗΣ», στην ακμή του, ήταν μια κυψέλη δραστηριότητας και ένας φάρος βιομηχανικής επιτυχίας. Στα τέλη της δεκαετίας του 1930, ήταν ήδη μια δημόσια εταιρεία, ένα καθεστώς που διατήρησε για περισσότερες από έξι δεκαετίες. Στο απόγειό του, το εργοστάσιο ήταν ένας από τους σημαντικότερους εργοδότες του Πειραιά, προσφέροντας στέγη σε 2.500 εργαζόμενους. Τα χαρμάνια που κατασκευάζονταν στους τοίχους του δεν ήταν μόνο εμπορικά επιτυχημένα, αλλά και παγκοσμίως αναγνωρισμένα, οδηγώντας την εταιρεία στο προσκήνιο της καπνοβιομηχανίας (Καψάλη & Ματσίδη, 2011).



Εικόνα 4. Η πρόσοψη του εγκαταλελειμμένου εργοστασίου «Κεράνης». Πηγή: (Μακρής, 2013)

Ωστόσο, ο θάνατος του Γιώργου Α. Κεράνη το 1948, σε σχετικά νεαρή ηλικία 45 ετών, σηματοδότησε την έναρξη μιας μεταβατικής φάσης για την εταιρεία. Η χήρα του, Ευγενία Κεράνη, ανέλαβε το μερίδιό του και αργότερα παντρεύτηκε τον Σοφοκλή Φλέγκα, τον συνιδρυτή. Μαζί συνέχισαν να κατευθύνουν την εταιρεία μέσα από τις μεταβαλλόμενες παλίρροιες της καπνοβιομηχανίας. Στη δεκαετία του 1960, η Γ.Α. ΚΕΡΑΝΗΣ Α.Ε. επεκτάθηκε σημαντικά, αποτελώντας ηγετική δύναμη στον κλάδο. Η εταιρεία, μαζί με την Παπαστράτος (που σήμερα ανήκει στη Philip Morris), κυριάρχησε στην ελληνική αγορά καπνού, κατέχοντας σημαντικό μερίδιο της συνολικής κατανάλωσης (Καψάλη & Ματσίδη, 2011).

Η δεκαετία του 1970 έφερε νέες προκλήσεις και αλλαγές. Η εταιρεία επιχείρησε να ασχοληθεί με διεθνή εμπορικά σήματα, παράγοντας στην Ελλάδα τα "KENT" και "PALL MALL". Η στροφή αυτή σήμαινε απομάκρυνση από τα παραδοσιακά της προϊόντα, καθώς το "Έθνος", που κάποτε αποτελούσε δημοφιλή επιλογή, σταδιακά εξαφανίστηκε από την επικαιρότητα. Στο τέλος του αιώνα σημειώθηκε περαιτέρω μετασχηματισμός, με την πώληση της "Κεράνης Α.Ε." το 1998. Ο έλεγχος πέρασε από την ιδρυτική οικογένεια, οδηγώντας τελικά στην παρακμή της εταιρείας. Με τραγικό τρόπο, από το 2005 έως το κλείσιμό του το 2007, οι εργαζόμενοι του εργοστασίου έμειναν απλήρωτοι, μια έντονη υπενθύμιση της αστάθειας των βιομηχανικών περιουσιών. Σήμερα, το ιστορικό κτίριο στον Πειραιά στέκει άδειο, σιωπηλός μάρτυρας της κάποτε ακμάζουσας καπνοβιομηχανίας. Οι εναπομείναντες απλήρωτοι εργαζόμενοι, μια ομάδα 145 ατόμων, περιμένουν την πώληση αυτού του εμβληματικού ακινήτου, ελπίζοντας σε κάποια λύση στην παρατεταμένη δοκιμασία τους (Καψάλη & Ματσίδα, 2011).

### **3.2 Γαβριήλ Κλωστοϋφαντουργία**

Φωλιασμένο στο Φάληρο, το "Κλωστοϋφαντουργείο Νέο Φάληρο Γαβριήλ" αναδείχθηκε σε σημαντικό παράγοντα της ελληνικής κλωστοϋφαντουργίας. Ξεκινώντας το 1982 ως υποκατάστημα της Πειραιϊκής Πατραϊκής ΑΕ, εξελίχθηκε γρήγορα σε μια αξιόλογη εγκατάσταση. Μέχρι το 1986, είχε μετατραπεί σε ανεξάρτητη οντότητα, με την ιδιοκτησία να μοιράζεται μεταξύ της ΟΑΕ (62,02%) και της Π-Π (37,98%). Η εταιρεία, γνωστή για το πολύ έμπειρο προσωπικό της, αποτελούσε απόδειξη του ακμάζοντος κλάδου της κλωστοϋφαντουργίας στην Ελλάδα. Το σλόγκαν της, "Πειραιϊκή - Πατραϊκή, ντύνει, διακοσμεί, διακοσμεί", απηχούσε τη δέσμευσή της στην ποιότητα και την καινοτομία στην παραγωγή κλωστοϋφαντουργικών προϊόντων (Πηγή, 2012).





Εικόνα 4. Η Κλωστοϋφαντουργία Νέου Φαλήρου Γαβριήλ. Πηγή: (MLP BLO-G-SPOT)



Εικόνα 5. Η Κλωστοϋφαντουργία Νέου Φαλήρου Γαβριήλ. Πηγή: (Μπράτσος, 2023)

Ωστόσο, η πορεία της Κλωστοϋφαντουργίας Γαβριήλ πήρε δραματική τροπή στις αρχές της δεκαετίας του 1990. Η ιδιωτικοποίηση της εταιρείας το 1992 σηματοδότησε

την έναρξη μιας ταραχώδους περιόδου. Η καθυστέρηση στην καταβολή των δόσεων της εξαγοράς στον Οργανισμό Ανασυγκρότησης Επιχειρήσεων σηματοδότησε την έναρξη της οικονομικής αστάθειας. Η περίοδος αυτή στιγματίστηκε από προστριβές μεταξύ του Οργανισμού και του ιδιοκτήτη, του κ. Παπαθανασίου, και επιδεινώθηκε από εργατικές αναταραχές λόγω της καθυστέρησης των μισθολογικών πληρωμών. Τα ζητήματα αυτά προανήγγειλαν μια σημαντική πτώση για το άλλοτε εύπορο εργοστάσιο κλωστοϋφαντουργίας (Πηγή, 2012).

Από το 1994, η κατάσταση επιδεινώθηκε περαιτέρω με την παρέμβαση του ΟΑΕ και τη συνακόλουθη αναμόρφωση του διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας. Σε μια απελπισμένη προσπάθεια να κρατηθεί στη ζωή, η διοίκηση κατέφυγε στην πώληση περίπου 240.000 μέτρων υφασμάτων με δραστικές εκπτώσεις 90%. Η αξία αυτών των αποθεμάτων ήταν τεράστια, σύμφωνα με πληροφορίες περίπου 2,6 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ, αναδεικνύοντας το μέγεθος των περιουσιακών στοιχείων της εταιρείας και το βάθος της κρίσης της (Πηγή, 2012).

Η κακοδιαχείριση και η επακόλουθη απαξίωση της εταιρείας δεν πέρασε απαρατήρητη. Ο ΟΑΕ διέταξε ολοκληρωμένο διαχειριστικό έλεγχο, αποκαλύπτοντας μια σειρά αμφισβητήσιμων αποφάσεων και πρακτικών. Οι εργαζόμενοι, επωμιζόμενοι το βάρος της πτώσης της εταιρείας, κατέφυγαν σε απεργίες τον Σεπτέμβριο. Οι ενέργειες αυτές κατέληξαν σε νομικές επιπτώσεις, με την απαγγελία κατηγοριών για ανεντιμότητα και παραβίαση του νόμου περί ανωνύμων εταιρειών κατά των ιδιοκτητών-διαχειριστών της εταιρείας. Αυτή η περίοδος σηματοδότησε το τέλος μιας εποχής για την Κλωστοϋφαντουργία Γαβριήλ, έναν άλλοτε ακμάζοντα φάρο της κλωστοϋφαντουργίας, που μειώθηκε σε σκιά του εαυτού του λόγω ενός συνδυασμού κακοδιαχείρισης, οικονομικής αστάθειας και εργατικής αναταραχής (Ηλιού, 2018).

### **3.3 ΧΡΩΠΕΙ**

Το κτίριο «ΧΡΩΠΕΙ» στον Πειραιά, ένα άλλοτε ακμάζον κέντρο βιομηχανικής και ερευνητικής δραστηριότητας, αποτελεί σήμερα ένα οδυνηρό σύμβολο αλλαγής και παρακμής. Η ιστορία του, βαθιά συνυφασμένη με την εξέλιξη της ελληνικής βιομηχανίας από τα τέλη του 19ου αιώνα, αντανακλά τόσο τα ύψη της βιομηχανικής επιτυχίας όσο και τα βάθη της οικονομικής ύφεσης. Το κτίριο, που παραμένει αχρησιμοποίητο τα τελευταία 30 χρόνια, περικλείει ένα σημαντικό κεφάλαιο της βιομηχανικής ιστορίας του Πειραιά (Pardali-Lainou, 1995).



Εικόνα 6 . Το ακίνητο της πρώην ΧΡΩ.ΠΕΙ. Πηγή: (MLP BLO-G-SPOT)



Εικόνα 7. Το ακίνητο της πρώην ΧΡΩ.ΠΕΙ. από τον φακό του Γιώργου Ματθαίου / Eurokinissi. Πηγή: (Bizness, 2022)





Εικόνα 8. Το ακίνητο της πρώην ΧΡΩ.ΠΕΙ. - Eurokinissi. Πηγή: (Bizness, 2022)

Αρχικά ιδρύθηκε από τους αδελφούς Οικονομίδη, η Χρωματοποιία Πειραιά ξεκίνησε το ταξίδι της στο χώρο της παραγωγής χρωμάτων και χημικών. Με την πάροδο του χρόνου, επέκτεινε την εμβέλειά της στον φαρμακευτικό τομέα, ιδιαίτερα τη δεκαετία του 1950 με προϊόντα όπως το Algon. Ωστόσο, καθώς η πορεία της τύχης άλλαξε, η εταιρεία αντιμετώπισε αυξανόμενες προκλήσεις. Σε μια προσπάθεια να αναζωογονήσει την παρακμάζουσα τύχη της, προτάθηκε μια δραματική μετατροπή: η μετατροπή του εργοστασίου σε βιομηχανία όπλων. Αυτό το φιλόδοξο σχέδιο, ωστόσο, δεν υλοποιήθηκε ποτέ, οδηγώντας στη σταδιακή εγκατάλειψη των εγκαταστάσεων τη δεκαετία του 1980 (Μάρκος, 1997).

Παρά την εγκαταλελειμμένη κατάστασή του, ο χώρος του «ΧΡΩΠΕΙ» δεν έχει ξεχαστεί. Σε μια εντυπωσιακή τροπή των γεγονότων, προορίζεται για ένα σημαντικό σχέδιο ανάπλασης, γνωστό ως Innovation State. Η πρωτοβουλία αυτή, μια συλλογική προσπάθεια μεταξύ της Γενικής Γραμματείας Έρευνας και Καινοτομίας και του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων, αναγνώρισε τις δυνατότητες του χώρου του «ΧΡΩΠΕΙ». Ο χώρος επιλέχθηκε για τη στρατηγική του θέση, που προσφέρει εύκολη πρόσβαση τόσο από το κέντρο του Πειραιά όσο και από την Αθήνα, και αποκτήθηκε από το Υπουργείο τον Δεκέμβριο του 2019 (Μάρκος, 1997).



Οραματιζόμενο ως φάρος καινοτομίας και ανάπτυξης, το έργο σχεδιάζει να μετατρέψει το ακίνητο έκτασης 17,9 στρεμμάτων, το οποίο περιλαμβάνει ένα συγκρότημα διατηρητέων βιομηχανικών κτιρίων, σε έναν σύγχρονο κόμβο έρευνας και ανάπτυξης. Η πρόταση περιλαμβάνει την ανάπτυξη 35.700 τετραγωνικών μέτρων χώρου, που αναμένεται να δημιουργήσει ευκαιρίες απασχόλησης για πάνω από 2.400 άτομα. Οι ανακαινισμένες εγκαταστάσεις αναμένεται να φιλοξενήσουν τμήματα έρευνας και ανάπτυξης μεγάλων εταιρειών, νεοφυείς επιχειρήσεις, spin-offs, θερμοκοιτίδες, επιταχυντές και ερευνητικά κέντρα. Το φιλόδοξο αυτό έργο, το οποίο προσέλκυσε την προσοχή ακόμη και παγκόσμιων κολοσσών όπως η Amazon, όπως ανέφερε ο Υφυπουργός Έρευνας & Τεχνολογίας, Χρήστος Δήμας, επιδιώκει να εγκαινιάσει μια νέα εποχή καινοτομίας και οικονομικής αναζωογόνησης, δίνοντας νέα πνοή στις άλλοτε εγκαταλελειμμένες εγκαταστάσεις του «ΧΡΩΠΕΙ» (Pardali-Lainou, 1995).

### **3.4 Πλεκτική Βόγλη**

Την περίοδο του μεσοπολέμου, μια εποχή που χαρακτηρίζεται από βιομηχανικό σφρίγος και αναπτυσσόμενο εμπόριο, ο Νικόλαος Γρηγορίου Βόγλης, ένας Αθηναίος με καταγωγή από την Αθήνα και θητεία στον εμπορικό τομέα του Μάντσεστερ, επιχειρεί να μπει στον κόσμο της μεταποίησης. Αναγνωρίζοντας τα στρατηγικά πλεονεκτήματα του Πειραιά, μιας πόλης που έσφυζε από βιομηχανική δραστηριότητα και επωφελούνταν από την εγγύτητά της με την Αθήνα και το σημαντικό εμπορικό της λιμάνι, ο Βόγλης επέλεξε αυτή την τοποθεσία για να ιδρύσει το εργοστάσιό του. Εγκαταστάθηκε στη βιομηχανική συνοικία Καμίνια του Πειραιά και ήταν αποφασισμένος να φέρει ένα νέο επίπεδο τεχνολογικής προόδου στην περιοχή (Spyridakis, 2017).

Το εργοστάσιο του Βόγλη στα Λιβάδια (Καμίνια), εξοπλισμένο με τα πιο σύγχρονα μηχανήματα, αποτελούσε απόδειξη της δέσμευσής του στον εκσυγχρονισμό και την καινοτομία. Αυτή η αφοσίωση στην πρόοδο φάνηκε ακόμη περισσότερο όταν έστειλε τον γιο του, Λορέντζο, στη Γερμανία. Ο στόχος ήταν ξεκάθαρος: να κατακτήσει τις τελευταίες τεχνικές στη βιομηχανία πλεκτικής, έναν τομέα που είναι έτοιμος για ανάπτυξη και καινοτομία. Ο Λορέντζο, ήδη έμπειρος από τη συνεργασία του με τον πατέρα του στη Σύρο, επιφορτίστηκε όχι μόνο με την εκμάθηση αυτών των νέων μεθόδων αλλά και με το κρίσιμο έργο της απόκτησης ακόμη πιο προηγμένων μηχανημάτων για το εργοστάσιο του Πειραιά (Spyridakis, 2017).

Στα τέλη της δεκαετίας του 1920, μια περίοδο που χαρακτηρίζεται από σημαντική βιομηχανική ανάπτυξη και ανταγωνισμό, το πλεκτοποιείο των αδελφών Βόγλη αναδείχθηκε σε εξέχοντα παράγοντα της τοπικής οικονομίας. Το εργατικό δυναμικό του εργοστασίου, που αριθμούσε μεταξύ 85 και 100 υπαλλήλους, συνέβαλε σημαντικά στην απασχόληση της περιοχής. Τα προϊόντα αυτού του πολυσύχναστου εργοστασίου ήταν ποικίλα, όπως μεταξωτά κορδόνια και διάφορα είδη κάλτσες - μάλλινες, βαμβακερές και μεταξωτές. Αυτή η ποικιλία δεν καταδεικνυε μόνο την ευελιξία του εργοστασίου αλλά και την ικανότητά του να ανταποκρίνεται σε μια σειρά από απαιτήσεις της αγοράς (Spyridakis, 2017).

Η ιστορία του «Πλεκτική Βόγλη», όπως έγινε γνωστή η επιχείρηση αυτή, είναι εμβληματική του επιχειρηματικού πνεύματος και του βιομηχανικού δυναμισμού της εποχής. Αναδεικνύει πώς ο Πειραιάς, μια πόλη που συχνά επισκιάζεται από τη διασημότερη γειτονική της πόλη, την Αθήνα, αποτέλεσε γόνιμο έδαφος για βιομηχανική καινοτομία και ανάπτυξη. Το εργοστάσιο Βόγλη, με τα σύγχρονα μηχανήματα και την ποικιλόμορφη γκάμα προϊόντων του, αποτελεί ένα αξιοσημείωτο κεφάλαιο στην ιστορία της βιομηχανικής ανάπτυξης του Πειραιά, αντανakλώντας τις ευρύτερες τάσεις της τεχνολογικής προόδου και της οικονομικής επέκτασης στην Ελλάδα των αρχών του 20ού αιώνα (Spyridakis, 2017).

### **3.5 Αζελ-Γλυκαντικών Υλών**

Η «ΑΖΕΛ», ένα όνομα που κάποτε ήταν συνώνυμο της βιομηχανικής καινοτομίας στην παραγωγή αμύλου και γλυκόζης, έχει γίνει ένα θλιβερό σύμβολο της βιομηχανικής παρακμής στον Πειραιά. Ιδρύθηκε το 1926, αρχικά ως ΖΑΕΕ Χημικά Εργοστάσια ΑΕ πριν μετονομαστεί σε «ΑΖΕΛ», και αυτό το βιομηχανικό συγκρότημα κάποτε άνθισε στην παραγωγή αμυλοσιροπίου, μαγιάς και ζυμαρικών. Ωστόσο, η ιστορία της «ΑΖΕΛ» δεν είναι μόνο μια ιστορία βιομηχανικής επιτυχίας, αλλά και μια ιστορία ατυχίας και εγκατάλειψης, μια αφήγηση που έχει γίνει πολύ οικεία στο τοπίο της βιομηχανικής ιστορίας του Πειραιά (Belavilas, 2002).



Εικόνα 9. Το εργοστάσιο ΑΖΕΛ στην Πειραιώς. Πηγή: (MLP BLO-G-SPOT)



Εικόνα 10. Το εργοστάσιο ΑΖΕΛ στην Πειραιώς. Πηγή: (Wikikmaria, n.n. α)

Μέχρι το 1990, η «ΑΖΕΛ» είχε αναπτυχθεί σε σημαντικό μέγεθος, ωστόσο η επέκταση αυτή επισκιάστηκε από συσσωρευμένα χρέη και παράπονα των εργαζομένων σχετικά

με την κακοδιαχείριση. Η περίοδος αυτή σηματοδότησε την αρχή της ύφεσης της εταιρείας, με την ιδιοκτησία να περνά από διάφορα χέρια σε μια απέλπιδα προσπάθεια να σωθεί η παρακμάζουσα επιχείρηση. Η κατάσταση έφτασε σε κρίσιμη καμπή το 1997-1998, όταν οι εναπομείναντες 136 εργαζόμενοι κινητοποιήθηκαν σε μια γενναία προσπάθεια να σώσουν και να επαναλειτουργήσουν το εργοστάσιο. Η πρωτοβουλία αυτή, ωστόσο, αντιμετωπίστηκε με περαιτέρω απογοήτευση, καθώς ο τελευταίος ιδιοκτήτης αντιμετώπιζε φυλάκιση για οικονομικές ατασθαλίες. Η τεράστια έκταση του ακινήτου της «ΑΖΕΛ», που εκτείνεται σε 7,8 στρέμματα και περιλαμβάνει 12 κτίρια συνολικής επιφάνειας 12.606 τ.μ., έχει προκαλέσει πολλές προτάσεις κατά τη διάρκεια των ετών. Μια αξιοσημείωτη αναφορά είναι η προπτυχιακή διπλωματική εργασία υπό την επίβλεψη του καθηγητή Σ. Σταυρίδη το 2008, στην οποία συμμετείχαν οι φοιτητές Ε. Κανάκη, Σ. Καρασιώτου, Β. Κανάκας και Σ. Πάχη. Αυτές οι ακαδημαϊκές προσπάθειες αντικατοπτρίζουν το συνεχές ενδιαφέρον για τις δυνατότητες του ιστορικού αυτού τόπου (Sotaniehha et al., 2014).

Παρά τις προτάσεις αυτές και την προφανή ιστορική και βιομηχανική σημασία του «ΑΖΕΛ», ο χώρος παραμένει σε κατάσταση εγκατάλειψης. Η πρόσκληση της Πειραιώς Real Estate για εκδήλωση ενδιαφέροντος για την αγορά αυτού του ιστορικού ακινήτου υπογραμμίζει τις προκλήσεις στην εξεύρεση ενός βιώσιμου μέλλοντος για τέτοια βιομηχανικά λείψανα. Από σήμερα, το συγκρότημα «ΑΖΕΛ» στέκει απομονωμένο, μια προειδοποιητική υπενθύμιση της βιομηχανικής αστάθειας. Οι επιδεινούμενες δομές του, που σημαδεύονται από προειδοποιητικές πινακίδες που υποδεικνύουν τον κίνδυνο, συμβολίζουν την ευρύτερη αφήγηση των εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών χώρων στον Πειραιά - μια αφήγηση που περικλείει την άνοδο και την πτώση των βιομηχανικών κολοσσών και τον συνεχή αγώνα για την επαναχρησιμοποίηση αυτών των μνημείων μιας περασμένης εποχής (Belavilas, 2002).

### **3.6 Πειραιϊκή-Πατραϊκή (νηματοουργείο Λύγινα)**

Το νηματοουργείο Λυγίνας, απομεινάρι του βιομηχανικού παρελθόντος του Πειραιά, αποτελεί απόδειξη της πλούσιας μεταποιητικής κληρονομιάς της πόλης. Ιδρύθηκε το 1873 στο ιστορικό οικόπεδο που είναι γνωστό ως "οδός Κήπου", σήμερα Ρετσίνα, και αποτέλεσε ένα πρώιμο σύμβολο της εκβιομηχάνισης του Πειραιά. Ανήκε στον Κυριάκο Λυγινό και Σία και γρήγορα καθιερώθηκε ως σημαντική οντότητα στην αναπτυσσόμενη κλωστοϋφαντουργία της πόλης. Μέχρι το 1883, ο Π. Καμπούρογλου το είχε περιγράψει ως ένα από τα μεγαλύτερα εργοστάσια του Πειραιά. Στο ζενίθ του,

το εργοστάσιο λειτουργούσε με 3.000 ατράκτους, που κινούνταν από ατμομηχανή 40 ίππων, και ειδικευόταν στην παραγωγή νήματος πάκα, απασχολώντας περίπου 120 εργάτριες (Tsoumas, 2014).



Εικόνα 11. Το εγκαταλελειμμένο εργοστάσιο της Πειραιϊκής-Πατραϊκής. Πηγή: (Epirustvnews, 2021)

Η ιστορική σημασία του μύλου αποδεικνύεται ακόμη περισσότερο από τη συμπερίληψή του σε αρκετούς χάρτες της εποχής. Εμφανίζεται στον χάρτη του 1875 των J.A. Kaupert και J. von Alten, που απεικονίζεται με δύο φτερά, και αργότερα στον χάρτη του 1896 του Γ. Σκανδαλίδη. Μέχρι το 1939, ο χώρος είχε εξελιχθεί, στεγάζοντας την "Βαμβακοβιομηχανία Πειραιώς-Πατρικής Α.Ε.", όπως καταγράφεται στον Οδηγό Βιομηχανίας του Ν.Γ. Σιδέρη. Η μετάβαση αυτή σηματοδότησε μια αλλαγή στο βιομηχανικό τοπίο του Πειραιά, αντανακλώντας τις ευρύτερες τάσεις στην κλωστοϋφαντουργία. Ο στρατιωτικός χάρτης του βρετανικού στρατού από το 1944 απεικονίζει επίσης το εργοστάσιο, δείχνοντας το μεγάλο μεσοπολεμικό κτίριο που αντικατέστησε τις πτέρυγες του αρχικού κλωστήριου και στέκεται ακόμη και σήμερα (Πηγή, 2012).

Μεταπολεμικά, η βιομηχανική κληρονομιά του κτιρίου συνεχίστηκε, αν και με διαφορετική μορφή, καθώς στεγάστηκε η ιταλική εταιρεία συσκευών αερίου «Ατζίπ Γκάζ». Η σημασία του κλωστήριου της Λυτζίνας απηχείται στα έργα ιστορικών όπως η Χριστίνα Αγριαντώνη, η Βάσια Τσοκοπούλου, η Μαριάνθη Κοτέα και η Λήδα Παπαστεφανάκη, οι οποίοι έχουν αναφερθεί στο κλωστήριο στις μελέτες τους για τη βιομηχανική ιστορία του Πειραιά (Tsoumas, 2014).

Σήμερα, ο χώρος έχει ελάχιστη ομοιότητα με την αρχική του μορφή. Τα εναπομείναντα "κρυφά" τμήματα του κτιρίου του 1873, πιθανότατα οι διάφορες κατασκευές με

κεραμοσκεπές στην πίσω αυλή, δεν διακρίνονται εύκολα. Αυτή η έλλειψη ορατής σύνδεσης με το παρελθόν του υπογραμμίζει τις προκλήσεις στη διατήρηση της βιομηχανικής κληρονομιάς. Ωστόσο, το κτίριο δεν έχει ξεχαστεί. Έχει συμπεριληφθεί στη δράση "Δημιουργική επανάχρηση δημοτικής περιουσίας" στο πλαίσιο του Επιχειρησιακού Προγράμματος "Ανταγωνιστικότητα, Επιχειρηματικότητα και Καινοτομία" (ΕΠΑνΕΚ), σηματοδοτώντας ένα πιθανό νέο κεφάλαιο στην ιστορία του. Η πρωτοβουλία αυτή αποσκοπεί στην επανάχρηση του χώρου, προσφέροντας μια αχτίδα ελπίδας ότι η κληρονομιά του κλωστηρίου της Λυγίνας μπορεί να βρει ακόμη μια θέση στη σύγχρονη αφήγηση του Πειραιά, γεφυρώνοντας το πλούσιο βιομηχανικό παρελθόν του με ένα μέλλον προσανατολισμένο στην καινοτομία και τη βιώσιμη ανάπτυξη (Tsoumas, 2014).

### **3.7 ΣΠΑΠ**

Τον 19ο αιώνα, ο Πειραιάς αναδείχθηκε σε κομβικό σημείο της βιομηχανικής ανάπτυξης στην Ελλάδα, γεγονός που ενισχύθηκε ακόμη περισσότερο από τον ρόλο του ως πόλος έλξης για ξένους εμπόρους και ως κέντρο θαλάσσιας κυκλοφορίας και εμπορίου. Αυτή η πολυσύχναστη πόλη-λιμάνι, με τη διευρυνόμενη αγορά καταναλωτών και εργαζομένων, έγινε το χωνευτήρι όπου τέθηκαν τα θεμέλια για την εκβιομηχάνιση της Ελλάδας, η οποία αντανακλούσε τις δυτικές τάσεις. Η κατασκευή ατμοκίνητων εργοστασίων, ιδίως γύρω από το λιμάνι και προς βορρά σε περιοχές όπως το Καμίνι και η Λεύκα, άρχισε σοβαρά τη δεκαετία του 1860. Η στρατηγική θέση αυτών των εργοστασίων κοντά στο λιμάνι διευκόλυνε την άμεση πρόσβαση στις θαλάσσιες μεταφορές, την κύρια πηγή πρώτων υλών εκείνη την εποχή (Spyridakis, 2016).

Η ίδρυση της βιομηχανικής ζώνης του Πειραιά το 1864, της πρώτης του είδους της στην Ελλάδα, αποτέλεσε ορόσημο που έδωσε καταλυτικό κίνητρο για την κατασκευή εργοστασίων εντός των ορίων της. Μέχρι το τέλος της δεκαετίας του 1870, ο Πειραιάς είχε συγκεντρώσει το μεγαλύτερο μέρος της παραγωγικής ικανότητας της χώρας, αποτελώντας μια ατμομηχανή βιομηχανικής δραστηριότητας. Η επιλογή της Λεύκας για την εγκατάσταση των σιδηροδρομικών εργοστασίων ήταν μια φυσική εξέλιξη, λαμβάνοντας υπόψη το βιομηχανικό υπόβαθρο και τις υποδομές της περιοχής (Spyridakis, 2016).



Ο πρωθυπουργός Τρικούπης, αναγνωρίζοντας τις δυνατότητες μιας ισχυρής βιομηχανίας στον Πειραιά, ξεκίνησε την κατασκευή της δεύτερης σιδηροδρομικής γραμμής της χώρας το 1882, με το πρώτο τμήμα μεταξύ Πειραιά και Κορίνθου να ολοκληρώνεται το 1884. Η ανάπτυξη αυτή απαιτούσε ειδικές εγκαταστάσεις για την αποθήκευση και τη συντήρηση του τροχαίου υλικού. Κατά συνέπεια, το κύριο μηχανοστάσιο ανεγέρθηκε εντός των ορίων της βιομηχανικής ζώνης στη Λεύκα. Η εγκατάσταση αυτή, γνωστή ως Μηχανοστάσιο Πειραιά, αποτέλεσε ορόσημο της βιομηχανικής ζώνης και κομβικό σημείο για τη συνοικία της Λεύκας και τον Πειραιά στο σύνολό του. Από τα πρώτα του χρόνια, έπαιξε σημαντικό ρόλο στην ενίσχυση της τοπικής εργατικής κοινότητας, διαμορφώνοντας τη Λεύκα σε μια εργατική συνοικία (Spyridakis, 2016).



Εικόνα 12. Το εγκαταλελειμμένο εργοστάσιο ΣΠΑΠ. Πηγή: (Σιδέρης, 2018)

Ακολούθησαν περαιτέρω επεκτάσεις του σιδηροδρομικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένης της γραμμής της Λάρισας και της γραμμής από τον Άγιο Διονύσιο προς την Αθήνα και τη Λαμία. Η Εταιρεία Σιδηροδρόμων Πειραιώς-Δερματικού Συνόρου ανέλαβε τη διαχείριση αυτών των γραμμών, εδραιώνοντας περαιτέρω τη σημασία των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων στη Λεύκα. Οι εγκαταστάσεις αυτές, που βελτιώνονταν και επεκτεινόταν συνεχώς μέχρι τις αρχές

του 20ού αιώνα, αντιπροσώπευαν το μεγαλύτερο σιδηροδρομικό συγκρότημα μηχανουργείων στη χώρα (Spyridakis, 2016).

Η βιομηχανική αρχιτεκτονική και η μοναδική ατμόσφαιρα του πρώην μηχανοστασίου του ΣΠΑΠ το χαρακτηρίζουν ως χώρο ιστορικής σημασίας, που αντανακλά την εξέλιξη τόσο του σιδηροδρόμου όσο και της χώρας. Αποτελεί μαρτυρία για την επίπονη εργασία και τις δύσκολες συνθήκες εργασίας της εποχής, ενσαρκώνοντας το βιομηχανικό πνεύμα του Πειραιά του περασμένου αιώνα.

### **3.8 Θέατρο Ήβη (πλησίον ΧΡΩΠΕΙ)**

Το παλιό εργοστάσιο οινοπνευματωδών ποτών του Ε. Φινόπουλου αποτελεί ένα οδυνηρό απομεινάρι της βιομηχανικής αρχιτεκτονικής του 19ου αιώνα στον Πειραιά. Η εταιρεία ιδρύθηκε από τον Ευστάθιο Φινόπουλο το 1860 και ξεκίνησε αρχικά τις δραστηριότητές της στην πλατεία Λουδοβίκου, γνωστή σήμερα ως πλατεία Οδησού, που βρίσκεται δίπλα στον σιδηροδρομικό σταθμό του Πειραιά. Αυτή η αρχική τοποθεσία ήταν καθοριστική, καθώς τοποθέτησε το εργοστάσιο στην καρδιά του πολυσύχναστου εμπορικού και μεταφορικού κόμβου του Πειραιά. Ωστόσο, στα μέσα της δεκαετίας του 1880, σημειώθηκε μια σημαντική εξέλιξη στην ιστορία του εργοστασίου. Σύμφωνα με ιστορικές πηγές, γύρω στο 1884, το εργοστάσιο μεταφέρθηκε στη λεωφόρο Αθηνών-Πειραιώς. Η μετακίνηση αυτή σηματοδότησε ένα νέο κεφάλαιο για την επιχείρηση του Ε. Φινόπουλου, τοποθετώντας την ως ένα από τα πιο χαρακτηριστικά παραδείγματα της πρώτης γενιάς πετρόκτιστων εργοστασίων στην Ελλάδα (Αβδελά, 2010).





Εικόνα 13. Το εγκαταλελειμμένο εργοστάσιο HBH. Πηγή: (MLP BLO-G-SPOT)



Εικόνα 14. Το εγκαταλελειμμένο εργοστάσιο HBH. Πηγή: (Μαυράκης, 2017)

Η αρχιτεκτονική του εργοστασίου οινοπνευματωδών ποτών Φινόπουλου αποτελεί μαρτυρία της βιομηχανικής αισθητικής της εποχής. Η λιθόκτιστη δομή του, που χαρακτηρίζεται από στιβαρότητα και λειτουργικότητα, αντανακλά τις αρχιτεκτονικές τάσεις των βιομηχανικών κτιρίων του 19ου αιώνα. Οι κατασκευές αυτές δεν ήταν απλώς λειτουργικοί χώροι παραγωγής, αλλά λειτουργούσαν και ως σύμβολα της βιομηχανικής προόδου και της οικονομικής ευημερίας. Το εργοστάσιο Φινόπουλου, με την περίοπτη θέση του και το ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό του ύφος, έγινε ορόσημο στην περιοχή του Πειραιά, ενσαρκώνοντας το πνεύμα μιας εποχής όπου η βιομηχανία και η καινοτομία αποτελούσαν κινητήριες δυνάμεις. Στη δεκαετία του 1950, έλαβε χώρα μια σημαντική μεταμόρφωση. Η εταιρεία "ΗΒΙ-Φινόπουλος" συγχωνεύτηκε με την "Αττική Οινοποιία" που ανήκε στην οικογένεια Μπαρμπαρέσου, γνωστή εταιρεία παραγωγής ποτών. Η συγχώνευση αυτή αντιπροσώπευε την εξελισσόμενη φύση του κλάδου, όπου η ενοποίηση και η επέκταση αποτελούσαν βασικές στρατηγικές για την επιβίωση και την ανάπτυξη σε ένα μεταβαλλόμενο οικονομικό τοπίο (Αβδελά, 2010).

Σήμερα, το εργοστάσιο του Φινόπουλου στέκει ως μαρτυρία της πλούσιας βιομηχανικής κληρονομιάς του Πειραιά. Η επιβίωσή του ως ένα από τα λίγα

εναπομείναντα λιθόκτιστα εργοστάσια πρώτης γενιάς στην Ελλάδα είναι σημαντική, όχι μόνο ως κομμάτι ιστορικής αρχιτεκτονικής, αλλά και ως σύμβολο του δυναμικού βιομηχανικού παρελθόντος της περιοχής. Αποτελεί υπενθύμιση μιας εποχής κατά την οποία ο Πειραιάς βρισκόταν στην πρώτη γραμμή της βιομηχανικής καινοτομίας και εργοστάσια όπως αυτό της Ε. Φινόπουλος έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση του οικονομικού και κοινωνικού ιστού της πόλης. Η κληρονομιά αυτών των βιομηχανικών μνημείων, όπως το εργοστάσιο οينوπνευματωδών ποτών του Ε. Φινόπουλου, συνεχίζει να αντηχεί, προσφέροντας πληροφορίες για τις βιομηχανικές εξελίξεις του 19ου αιώνα και τη διαρκή επίδραση αυτών των επιχειρήσεων στην ανάπτυξη του Πειραιά (Μπελαβίλας, 2021).

### **3.9 Κυλινδρόμυλοι Σαραντόπουλου**

Το έπος των αλευρόμυλων Σαραντόπουλου, μιας οικογενειακής επιχείρησης βαθιά συνυφασμένης με τη βιομηχανική ιστορία του Πειραιά, ξεκίνησε το 1907, όταν ο Κωνσταντίνος Ιωάννου Σαραντόπουλος, αρχικά δικηγόρος, επιχείρησε να ασχοληθεί με την αλευροβιομηχανία. Η είσοδος του στην αλευροβιομηχανία σηματοδοτήθηκε από την απόκτηση μεριδίου στον μύλο Ρασογιάννη στο κέντρο του Πειραιά το 1912. Η πορεία του μύλου μέσα από τις αλλαγές ιδιοκτησίας αντανακλά το δυναμικό εμπορικό τοπίο της Ελλάδας των αρχών του 20ού αιώνα. Τελικά περιήλθε στην ιδιοκτησία του Θεόφιλου Καλλίτσα, ενός εφοπλιστή που ασχολούνταν με το εμπόριο σιτηρών μέσω των λιμανιών του Δούναβη και της Μαύρης Θάλασσας, και στη συνέχεια πέρασε στα χέρια του Σαραντόπουλου μέσω του γάμου του με την κόρη του Καλλίτσα, Αναστασία (Ηλιού, 2018).

Ο μύλος, αφού έγινε ανώνυμη εταιρεία το 1935, αντιμετώπισε ένα καταστροφικό πλήγμα όταν καταστράφηκε από πυρκαγιά. Ωστόσο, αυτή η αντιξοότητα αντιμετωπίστηκε με ανθεκτικότητα και το 1936 ξεκίνησε η κατασκευή ενός νέου μύλου σε ιδιόκτητο οικόπεδο 6 στρεμμάτων στα Καμίνια του Πειραιά. Μέχρι το 1938, ο νέος μύλος, που κατασκευάστηκε με γερμανική τεχνογνωσία, λειτούργησε. Η ιστορία του πήρε άλλη μια δραματική τροπή κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, όταν σταμάτησε τη λειτουργία του και παρείχε στέγη σε 100 οικογένειες από την επαρχία (Ηλιού, 2018).

Μεταπολεμικά, τις τύχες του μύλου καθοδήγησαν ο Κωνσταντίνος Σαραντόπουλος και τα αδέρφια του, Θεόφιλος και Θεόδωρος, με τον τελευταίο να φέρνει την τεχνογνωσία

του ως Μηχανικός Μύλων από τη Γερμανία. Η εκπαίδευσή τους και οι άριστες εργασιακές τους σχέσεις ήταν το κλειδί για την ομαλή λειτουργία της εταιρείας. Το 1949, η εταιρεία έκανε ένα σημαντικό βήμα με την εισαγωγή της μετοχής της στο Χρηματιστήριο Αθηνών. Οι δεκαετίες του 1960 και του 1970 ήταν περίοδοι εκσυγχρονισμού και επέκτασης, συμπεριλαμβανομένης της προσθήκης ενός μύλου σιμιγδαλιού και των εξαγωγών σε αραβικές χώρες, το Λίβανο και το Βιετνάμ (Πηγής, 2012).

Ωστόσο, το ελαιοτριβείο αντιμετώπισε προκλήσεις, κυρίως μεγάλες ζημιές λόγω πλημμύρας το 1977 και τελικά το κλείσιμο το 1983 λόγω των οικονομικών συνθηκών που επικρατούσαν. Μια αναβίωση σημειώθηκε το 1990, με τη μετεγκατάσταση στο λιμάνι του Κερατσινίου και τον εκσυγχρονισμό του με τη χρήση μηχανημάτων και αυτοματισμών υψηλής τεχνολογίας από τη γερμανοελβετική εταιρεία Buehler. Ο Κωνσταντίνος Σαραντόπουλος, χημικός μηχανικός, ανέλαβε καθήκοντα διευθύνοντος συμβούλου, εστιάζοντας στην ανάπτυξη και διαφοροποίηση της εταιρείας (Ηλιού, 2018).

Από το 1996 και μετά, η εταιρεία ξεκίνησε ένα ταξίδι συνεχούς βελτίωσης της παραγωγής, του ανθρώπινου δυναμικού, της γκάμας των προϊόντων και της γεωγραφικής επέκτασης. Έδωσε έμφαση στις αγορές των νησιών και της Αττικής, διεύρυνε τη γκάμα των προϊόντων της και επιχείρησε να εισέλθει σε νέα κανάλια πελατών. Η ίδρυση υποκαταστήματος στη Θεσσαλονίκη το 2012 σηματοδότησε την είσοδό της στις αγορές της Μακεδονίας, της Θράκης και της Θεσσαλίας. Η απόκτηση του εμπορικού σήματος ALLATINI το 2015 προσέδωσε σημαντική αξία στην εταιρεία και τον κλάδο, αναδεικνύοντας τη δέσμευσή της στην ποιότητα και την καινοτομία (Ηλιού, 2018).

Η ιστορία των αλευρόμυλων Σαραντόπουλου είναι κάτι περισσότερο από μια απλή επιχειρηματική αφήγηση- είναι μια απόδειξη της προσαρμοστικότητας, της ανθεκτικότητας και του διαχρονικού πνεύματος μιας οικογενειακής επιχείρησης που πέρασε μέσα από έναν αιώνα προκλήσεων και αλλαγών, σηματοδοτώντας τον ανεξίτηλο αντίκτυπό της στο βιομηχανικό τοπίο του Πειραιά.

### **3.10 Singer**

Το εργοστάσιο της Singer στον Πειραιά, που κάποτε ήταν ένας πολυσύχναστος κόμβος παραγωγής και καινοτομίας, αποτελεί σήμερα ένα οδυνηρό σύμβολο της αλλαγής της

βιομηχανίας και της τεχνολογίας. Η εταιρεία Singer, αρχικά αμερικανική εταιρεία, ήταν παγκοσμίως γνωστή για τις ραπτομηχανές της, συμβολίζοντας τόσο την τεχνολογική πρόοδο όσο και μια νέα εποχή στην παραγωγή κλωστοϋφαντουργικών προϊόντων. Η ίδρυση του εργοστασίου της Singer στον Πειραιά ήταν ένα σημαντικό γεγονός, που σηματοδότησε την επέκταση της παγκόσμιας αυτής εταιρείας στην Ελλάδα και την ένταξη της πόλης σε ένα ευρύτερο δίκτυο βιομηχανικής παραγωγής (Μάρκος, 1997).

Η επιλογή του Πειραιά ως τόπου εγκατάστασης αυτού του εργοστασίου ήταν στρατηγικής σημασίας, αξιοποιώντας την ιδιότητα της πόλης ως μεγάλου λιμανιού και την εγγύτητά της τόσο σε τοπικές όσο και σε διεθνείς αγορές. Η απόφαση αυτή δεν έφερε μόνο θέσεις εργασίας και οικονομική δραστηριότητα στην περιοχή, αλλά σηματοδότησε επίσης τη συνένωση των τοπικών βιομηχανικών δυνατοτήτων με τις παγκόσμιες τεχνολογικές τάσεις. Το εργοστάσιο λειτούργησε ως φάρος των σύγχρονων κατασκευαστικών τεχνικών και αποτέλεσε πηγή υπερηφάνειας για την τοπική κοινότητα, προσφέροντας ευκαιρίες απασχόλησης και καλλιεργώντας δεξιότητες σε έναν αναπτυσσόμενο τομέα (Pardali-Lainou, 1995).

Ωστόσο, καθώς περνούσαν οι δεκαετίες, το παγκόσμιο βιομηχανικό τοπίο υπέστη σημαντικές αλλαγές. Η έλευση νεότερων τεχνολογιών και οι αλλαγές στις στρατηγικές κατασκευής οδήγησαν σε μείωση της ζήτησης για τις παραδοσιακές ραπτομηχανές. Αυτή η αλλαγή, σε συνδυασμό με την αυξανόμενη κίνηση προς την αυτοματοποίηση και την εξωστρέφεια της παραγωγής, επηρέασε αναπόφευκτα το εργοστάσιο της Singer στον Πειραιά. Η άλλοτε ακμάζουσα εγκατάσταση αντιμετώπισε μειωμένα επίπεδα παραγωγής, οδηγώντας τελικά στο κλείσιμό της (Αβδελά, 2010).



Εικόνα 15. Το εγκαταλελειμμένο εργοστάσιο Singer. Πηγή: (Wikimapia, n.n. β).

Σήμερα, το εγκαταλελειμμένο εργοστάσιο της Singer στέκει ως υπενθύμιση μιας περασμένης εποχής της εκβιομηχάνισης στον Πειραιά. Οι σιωπηλές αίθουσές του αντηχούν τις μνήμες μιας εποχής που η πόλη έπαιζε ζωτικό ρόλο στην παγκόσμια αλυσίδα παραγωγής. Η ιστορία του εργοστασίου αντανάκλα μια κοινή αφήγηση σε πολλές βιομηχανικές πόλεις, όπου η τεχνολογική πρόοδος, ενώ ανοίγει νέους δρόμους, καθιστά επίσης ορισμένες βιομηχανίες παρωχημένες. Χρησιμεύει ως μελέτη περίπτωσης για την εξέλιξη της βιομηχανίας, αναδεικνύοντας τόσο τον παροδικό χαρακτήρα της τεχνολογικής κυριαρχίας όσο και την ανάγκη για προσαρμοστικότητα σε ένα διαρκώς μεταβαλλόμενο παγκόσμιο οικονομικό τοπίο. Το εργοστάσιο της Singer, στην εγκαταλελειμμένη κατάστασή του, εξακολουθεί να κατέχει μια θέση στη βιομηχανική κληρονομιά του Πειραιά, συμβολίζοντας την ένταξη της πόλης στην παγκόσμια αφήγηση της βιομηχανικής προόδου και τις αναπόφευκτες αλλαγές που έρχονται με το πέρασμα του χρόνου (Spyridakis, 2016).

### **3.11 Λεβεντερης Α.Ε Συρματόσχοινα**

Η Λεβεντέρης Α.Ε., μια εταιρεία με κληρονομιά βαθιά ριζωμένη στον βιομηχανικό ιστό του Πειραιά, ξεκίνησε το ταξίδι της το 1932. Ιδρύθηκε από τον Νικόλαο Λεβεντέρη ως μια μικρή βιοτεχνική επιχείρηση που ειδικευόταν στα εξαρτήματα σκαφών, και αρχικά χάραξε μια θέση στο πολύβουο ναυτικό τοπίο του Πειραιά. Με την πάροδο των χρόνων, η εταιρεία εξελίχθηκε, μεταβαίνοντας από βιοτεχνική επιχείρηση σε εισαγωγική και

εμπορική εταιρεία μέχρι το 1967, ασχολούμενη κυρίως με σχοινιά, συρματόσχοινα και εξαρτήματα. Η μεταστροφή αυτή σηματοδότησε την προσαρμογή της εταιρείας στο μεταβαλλόμενο βιομηχανικό τοπίο και στις αυξανόμενες απαιτήσεις του ναυτιλιακού τομέα (Σκλαβούνος, 1985).

Το 1967 σηματοδότησε ένα σημαντικό ορόσημο στην ιστορία της εταιρείας με την ίδρυση της "Ελληνογερμανικής Βιομηχανίας Συρματόσχοινων Α.Ε.", μια συνεργασία με Γερμανούς εταίρους. Το εγχείρημα αυτό επέκτεινε τις δραστηριότητες της Λεβεντέρης Α.Ε στην παραγωγή, δημιουργώντας εγκαταστάσεις παραγωγής στη Νέα Ιωνία του Βόλου. Η δημιουργία αυτών των εγκαταστάσεων σηματοδότησε τη δέσμευση της εταιρείας όχι μόνο να εμπορεύεται αλλά και να παράγει συρματόσχοινα υψηλής ποιότητας, καλύπτοντας μια ευρύτερη αγορά και εδραιώνοντας την παρουσία της στον βιομηχανικό τομέα. Η άνοδος της Λεβεντέρης Α.Ε στον βιομηχανικό χώρο συνεχίστηκε με την εισαγωγή της στο Χρηματιστήριο το 1972. Η εξέλιξη αυτή έφερε νέα κεφάλαια, επιτρέποντας στην εταιρεία να πραγματοποιήσει στρατηγικές επενδύσεις στην καθετοποίηση της παραγωγής συρματόσχοινων. Τα εγκαίνια μιας μονάδας παραγωγής σκληρού χαλύβδινου σύρματος στο Βιομηχανικό Πάρκο Βόλου και η δημιουργία μιας δεύτερης μονάδας παραγωγής συρματόσχοινων υπογράμμισαν τις στρατηγικές ανάπτυξης και διαφοροποίησης της εταιρείας (Σκλαβούνος, 1985).

Το 2011, η Λεβεντέρης Α.Ε. επιχείρησε να δραστηριοποιηθεί στον τομέα των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, αποδεικνύοντας την ικανότητά της να προσαρμόζεται σε αναδυόμενους κλάδους. Η κατασκευή ενός φωτοβολταϊκού πάρκου 1MW από τη Leventeris Energy στις εγκαταστάσεις της στο Βόλο σηματοδότησε την είσοδό της σε αυτόν τον νέο τομέα, ευθυγραμμιζόμενη με τις παγκόσμιες τάσεις για βιώσιμες ενεργειακές λύσεις. Η κληρονομιά της εταιρείας αναδείχθηκε περαιτέρω τα τελευταία χρόνια με τον θάνατο του διευθύνοντος συμβούλου Ευστάθιου Λεβεντέρη και τον επακόλουθο διορισμό της Λητώς Λεβεντέρη ως νέας διευθύνουσας συμβούλου. Η μετάβαση αυτή αντιπροσώπευε τόσο τη συνέχιση της εμπλοκής της οικογένειας στην επιχείρηση όσο και ένα νέο κεφάλαιο στην ιστορία της εταιρείας (Tsoumas, 2014).



#### 4. Φωτογραφική Αποτύπωση Εγκαταλελειμμένων Εργοστασίων

Η καλλιτεχνική εξερεύνηση των εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών τοπίων ενσαρκώνεται έντονα στο έργο του Edward Burtynsky, ενός διάσημου Καναδού φωτογράφου, του οποίου οι φωτογραφίες μεγάλου μεγέθους βιομηχανικών χώρων έχουν κερδίσει διεθνή αναγνώριση. Το έργο του Burtynsky είναι ένα συναρπαστικό μείγμα τέχνης και ντοκιμαντέρ, αποτυπώνοντας την ωμή ομορφιά και τον ανησυχητικό αντίκτυπο της βιομηχανικής παρακμής (Cammaer, 2009).



Εικόνα 26. Περίπτωση εγκαταλελειμμένου εργοστασίου στο Φουσσούν της Κίνας από τον φακό του Burtynsky. Πηγή: (Cammaer, 2009).

Στις φωτογραφικές του σειρές, ο Burtynsky στρέφει τον φακό του στους απέραντους, έρημους χώρους παροπλισμένων εργοστασίων και άλλοτε ακμάζουσων βιομηχανικών ζωνών. Αυτές οι εικόνες, συχνά τραβηγμένες από υπερυψωμένες προοπτικές, προσφέρουν μια εκτεταμένη άποψη που είναι τόσο αισθητικά εντυπωσιακή όσο και προκλητική. Η κλίμακα των φωτογραφιών του υπογραμμίζει τον μνημειώδη αντίκτυπο της εκβιομηχάνισης στα τοπία και καλεί τους θεατές να αναλογιστούν τις περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιπτώσεις αυτών των αλλαγών (Cammaer, 2009).

Αυτό που κάνει το έργο του Burtynsky να ξεχωρίζει είναι η ικανότητά του να βρίσκει μια λεπτή ισορροπία μεταξύ μιας σκληρής απεικόνισης της βιομηχανικής παρακμής και μιας βαθιάς καλλιτεχνικής έκφρασης. Οι φωτογραφίες του δεν είναι απλώς καταγραφές της εγκατάλειψης- είναι ένας προβληματισμός για την παροδική φύση των ανθρώπινων προσπαθειών και την αδυσώπητη πορεία του χρόνου. Μέσα από το φακό του, τα σκουριασμένα μηχανήματα, τα άδεια εργοστάσια και οι σιωπηλές αποθήκες γίνονται σύμβολα μιας περασμένης εποχής βιομηχανικής υπεροχής, που τώρα έχει αντικατασταθεί από νέες τεχνολογικές και οικονομικές πραγματικότητες.



## 5. Συμπεράσματα

Η ιστορία του Πειραιά, του ναυτιλιακού και εμπορικού κόμβου της Ελλάδας, είναι ένα μωσαϊκό βιομηχανικής εξέλιξης, που χαρακτηρίζεται από περιόδους ανάπτυξης, προκλήσεων και μετασχηματισμού. Η πορεία του από μια εκκολαπτόμενη βιομηχανική ζώνη τη δεκαετία του 1860 σε ένα μεταβιομηχανικό τοπίο σήμερα συμπυκνώνει την ευρύτερη αφήγηση των οικονομικών και κοινωνικών μεταβολών της Ελλάδας.

Η αρχική άνθηση της εκβιομηχάνισης στον Πειραιά κατά τα τέλη του 19ου αιώνα, με κινητήρια δύναμη τη στρατηγική ανάπτυξη του λιμανιού και την αφθονία των πόρων, χαρακτήρισε την πόλη ως σημαντικό βιομηχανικό κόμβο. Ωστόσο, η ανάπτυξη αυτή δεν ήταν γραμμική. Η πόλη αντιμετώπισε την πρώτη της μεγάλη βιομηχανική κρίση μεταξύ 1883 και 1889, σηματοδοτώντας τα τρωτά σημεία ενός αναδυόμενου βιομηχανικού τομέα. Παρά ταύτα, μια φάση ανάκαμψης στις αρχές του 20ού αιώνα, που ωθήθηκε από την ευρεία υιοθέτηση της ατμοκίνητης ενέργειας και τη δημιουργία πολυάριθμων εργοστασίων, επιβεβαίωσε εκ νέου τη βιομηχανική δύναμη του Πειραιά.

Η ενοποίηση του λιμενικού και του σιδηροδρομικού συστήματος έπαιξε καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση του βιομηχανικού και κοινωνικοοικονομικού ιστού του Πειραιά. Η σιδηροδρομική γραμμή Αθήνας-Πειραιά, που εγκαινιάστηκε το 1869, και η επακόλουθη επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου, συνέβαλαν καθοριστικά στην ενίσχυση της βιομηχανικής παραγωγής και αποδοτικότητας, χαρακτηρίζοντας τον Πειραιά ως δυναμικό βιομηχανικό κόμβο. Η εξέλιξη της οδού Πειραιώς από μια προγραμματισμένη μεγάλη λεωφόρο σε βιομηχανικό διάδρομο αποτελεί μικρόκομο των ευρύτερων οικονομικών και αστικών μεταβολών της περιοχής. Ο μετασχηματισμός της οδού αντανάκλα τις μεταβαλλόμενες προτεραιότητες της πόλης, από τις νεοκλασικές φιλοδοξίες στον βιομηχανικό πραγματισμό, διαμορφώνοντας το οικονομικό της τοπίο.

Ωστόσο, το αφήγημα του Πειραιά είναι επίσης ένα αφήγημα βιομηχανικής παρακμής και μετάβασης. Η εποχή μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο έφερε σημαντικές δημογραφικές αλλαγές και οικονομικές προκλήσεις. Οι πολιτικές αποβιομηχάνισης των δεκαετιών του 1970 και 1980 οδήγησαν στον πολλαπλασιασμό των κενών βιομηχανικών κτιρίων, σηματοδοτώντας τη μετάβαση από τον μεταποιοητικό στον τριτογενή τομέα. Αυτή η μεταμόρφωση είναι εμφανής στην τρέχουσα κατάσταση της

οδού Πειραιώς, η οποία έχει χάσει την προηγούμενη ζωτικότητα της και απαιτεί συνολική ανάπλαση.

Οι επιμέρους ιστορίες των εγκαταλελειμμένων εργοστασίων, όπως το Κεράνης, η Κλωστοϋφαντουργία Γαβριήλ και άλλα, αφηγούνται το καθένα μια ιστορία ανόδου, αγώνα και τελικά παρακμής, που αντανακλά τις ευρύτερες οικονομικές τάσεις και τις βιομηχανικές αλλαγές. Αυτές οι αφηγήσεις, αν και μοναδικές, αντιπροσωπεύουν συλλογικά την ευρύτερη ιστορία της βιομηχανικής κληρονομιάς του Πειραιά, τις προκλήσεις της και τον συνεχιζόμενο αγώνα για την εξεύρεση νέων χρήσεων για αυτά τα απομεινάρια μιας περασμένης εποχής.

Οι σύγχρονες προσπάθειες για την αναζωογόνηση του Πειραιά, όπως το σχέδιο ανάπλασης της οδού Πειραιώς, αποσκοπούν στη μετατροπή της περιοχής σε πολιτιστικό και ψυχαγωγικό κόμβο. Η πρωτοβουλία αυτή επιδιώκει να εξισορροπήσει τη βιομηχανική κληρονομιά της πόλης με τις σύγχρονες αστικές ανάγκες, διατηρώντας την ιστορική και αρχιτεκτονική σημασία και ενισχύοντας παράλληλα την αισθητική ελκυστικότητα της περιοχής.

Συμπερασματικά, η βιομηχανική ιστορία του Πειραιά δεν αφορά μόνο την άνοδο και την πτώση των βιομηχανιών- είναι μια αντανάκλαση της προσαρμοστικότητας και της ανθεκτικότητας μιας πόλης που αντιμετωπίζει τις παλίρροιες των οικονομικών και κοινωνικών αλλαγών. Η μεταμόρφωση του Πειραιά από ένα πολυσύχναστο βιομηχανικό κέντρο σε μια πόλη που παλεύει με τη μεταβιομηχανική πραγματικότητα αντανακλά την ευρύτερη αφήγηση της βιομηχανικής εξέλιξης, αναδεικνύοντας την ανάγκη για προσαρμοστικότητα και καινοτομία μπροστά στα μεταβαλλόμενα οικονομικά τοπία.

## **6.Τεχνικά και backstage**

Για την δημιουργία της φωτογραφικής μας ενότητας χρησιμοποιήσαμε την Sony a7iii με τον φακό 24-70. Η συγκεκριμένη φωτογραφική μηχανή μας έφερε πιο κοντά στο 16:9 που θα χρησιμοποιούσαμε στην μετέπειτα επεξεργασία των φωτογραφιών μας για να δώσουμε σε αυτές μια πιο πανοραμική μορφή, καθώς θέλαμε να συμπεριλάβουμε όσο το δυνατόν περισσότερο μέρος και λεπτομέρειες από τα

εγκαταλελειμένα εργοστάσια. Χρησιμοποιήσαμε το professional tripod D1801 technologyparameter που μπορούσε να προσαρμοστεί σε κάθε δύσβατη επιφάνεια που συναντήσαμε, καθώς τα περισσότερα εργοστάσια βρίσκονται επάνω στην έκταση της Αθηνών - Πειραιώς και ο χώρος που μπορούσαμε να κινηθούμε πολλές φορές, δεν ήταν μεγαλύτερος από το διαχωριστικό διάζωμα των δυο λωρίδων. Μας χάρισε παρόλα αυτά σταθερότητα στις λήψεις μας, που ήταν αναγκαία για τις μεγάλες ταχύτητες που χρησιμοποιούσαμε, καθώς σε πολλές περιπτώσεις η πηγή φωτός ήταν μηδαμινή μπροστά στο σκοτάδι που επικρατούσε στα σημεία των εργοστασίων. Επιλογή μας ήταν η νυχτερινή λήψη καθώς στα εγκαταλελειμένα αυτά «θηρία» η καλύτερη στιγμή για να αποτυπώσεις κάτι είναι όταν επικρατεί το σκοτάδι, όπως ακριβώς έχει επικρατήσει σε αυτά τα τελευταία έτη. Εργοστάσια που άνθισαν, μια περίοδο που θυμίζει μακρινή ανάμνηση, έδωσαν εργασία σε σημαντικό ποσοστό πληθυσμού και αποτέλεσαν αιτία ώστε να χτιστούν γύρω τους πόλεις, πλέον στέκουν εκεί άδεια και αχρησιμοποίητα να προξενούν την περιέργεια του τι είναι αυτό το κτήριο και γιατί βρίσκεται εκεί.

Η νύχτα ήταν ένας χρόνος που θα έδινε ένταση στην εγκατάλειψη που επικρατεί και συνάδει με την τωρινή τους μορφή καθώς η προσωπική μας γνώμη ήταν πως οι φωτογραφίες ορισμένων εργοστασίων που υπάρχουν στα κοινωνικά δίκτυα είναι στο μεγαλύτερο ποσοστό τραβηγμένες μέρα και δεν μεταφέρουν στον παρατηρητή τα μηνύματα και συναισθήματα που πρέπει. Για εμάς λειτουργούσε απόλυτα η νυχτερινή λήψη καθώς το φως δημιουργούσε σε αυτά ιδιαίτερες σκιές, σκοτεινά σημεία και παραμορφώσεις που σε κάνουν να παρατηρήσεις πολύ περισσότερο από ότι θα έκανε κανείς με μια απλή μάτια.

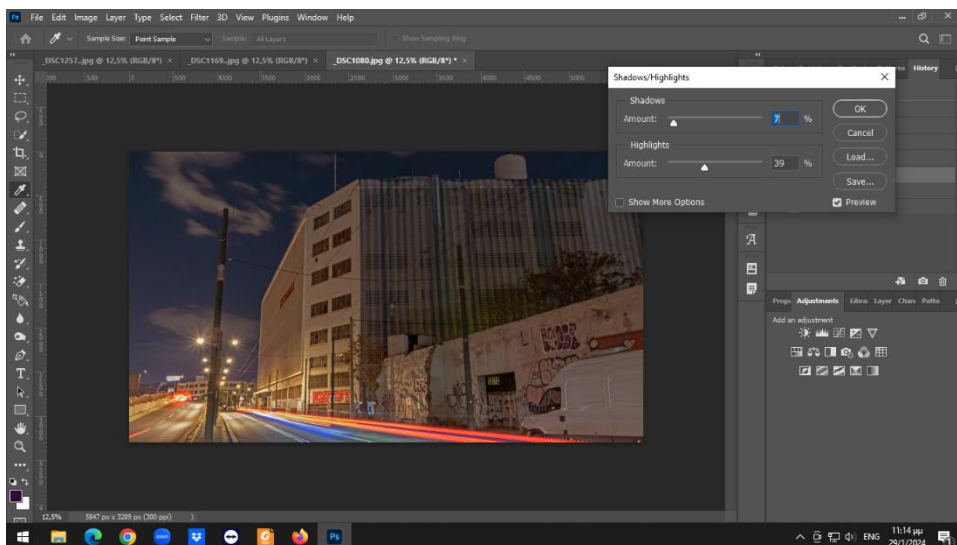
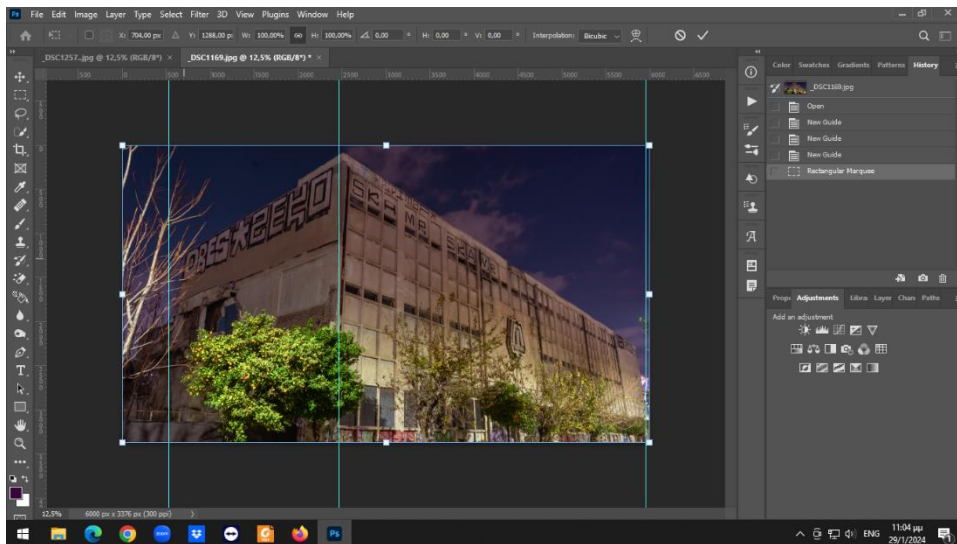
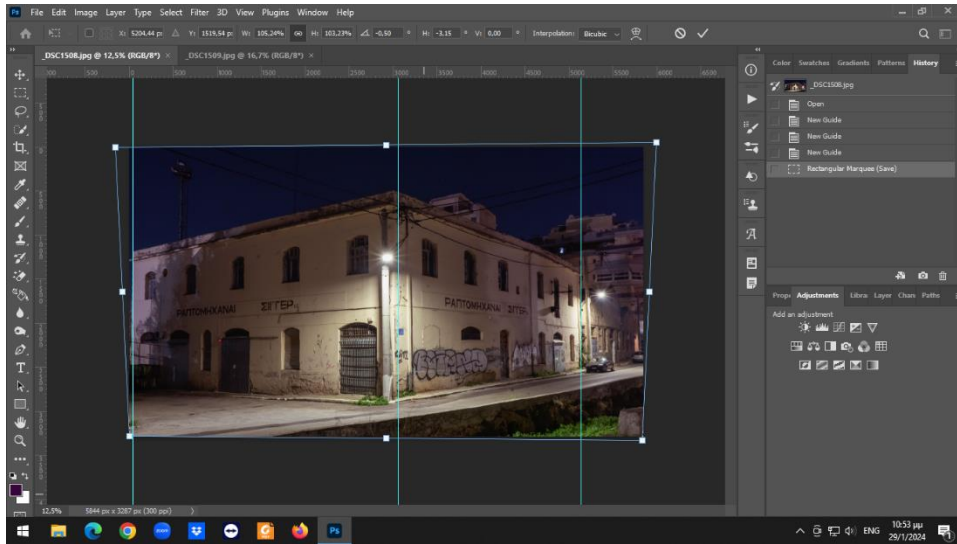
Οι δυσκολίες που αντιμετωπίσαμε ήταν κυρίως λόγω του χώρου που μπορούσαμε να χρησιμοποιήσουμε για να φωτογραφίσουμε το κάθε εργοστάσιο. Όπως αναφέραμε παραπάνω τα περισσότερα εργοστάσια βρίσκονται κατά μήκος του δρόμου που σημαίνει ότι έπρεπε να στήσουμε το τρίποδο στο διαχωριστικό διάζωμα των δυο λωρίδων, όπως θα δείτε και σε κάποιες εικόνες από τα backstage παρακάτω, και να μπορέσουμε να φωτογραφίσουμε ενώ περνούσαν αυτοκίνητα και από τις δυο μεριές, τα περισσότερα από αυτά πολύ κοντά μας και με μεγάλη ταχύτητα λόγω και της ώρας της φωτογράφισης.

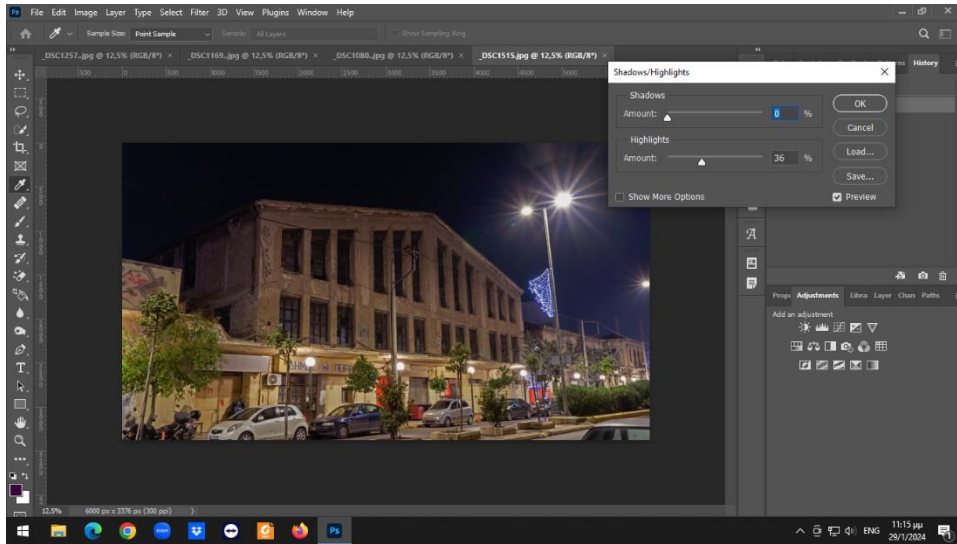
Επίσης άλλη δυσκολία ήταν πως κάποια από τα εργοστάσια έχουν περιτριγυριστεί από κτίσματα, με αποτέλεσμα να έχουμε πάλι ελάχιστο χώρο αλλά σε αυτήν την περίπτωση έπρεπε να βρούμε την γωνία που θα φαίνεται όσο το δυνατόν μεγαλύτερο μέρος του εργοστασίου. Σε μια περίπτωση εργοστασίου, την στιγμή που κάναμε τεστ ώστε να φωτογραφίσουμε μας πλησίασε κάποιος άστεγος, χωρίς όμως να επιμείνει και να κάνει το οτιδήποτε εις βάρος μας.

Τα κυριότερα προβλήματα ήταν αυτά, όμως ήταν θέματα που γνωρίζαμε εξαρχής ότι θα αντιμετωπίσουμε εφόσον επιλέξαμε την νυχτερινή φωτογράφιση και γνωρίζοντας πως ορισμένα από αυτά είναι σε σημεία που δεν κυκλοφορεί κόσμος ή αυτοκίνητα εκείνες τις ώρες. Παρόλα αυτά μπορέσαμε να φωτογραφίσουμε κανονικά ότι είχαμε υπολογίσει χωρίς κάποια δυσκολία να μας εμποδίσει.

Όσον αφορά την επεξεργασία των φωτογραφιών της ενότητας μας, μετά τη λήψη και την επιλογή, επεξεργαστήκαμε τις φωτογραφίες μας αρχικά με την χρήση του Camera Raw Photoshop για τις αρχικές χρωματικές διορθώσεις. Επιπροσθέτως σε κάποια εργοστάσια μειώσαμε τα highlights όπου ήταν έντονα, εξαιτίας του φωτισμού του δρόμου. Επίσης διορθώσαμε τις προοπτικές των εργοστασίων με την χρήση οδηγών ( rulers) και του Transform scale και wrap ώστε να είναι όσο το δυνατόν πιο ίσια και να αντανακλούν στην πραγματικότητα, αποφεύγοντας έτσι την παραμόρφωση. Διατηρήσαμε κατά μεγάλο βαθμό την αρχική μορφή των φωτογραφιών με ελάχιστες διορθώσεις, χωρίς να αλλοιώσουμε ή να μεταβάλουμε την κατάσταση των κτηρίων.

### ***Photoshop Screenshots***





## *Backstage*













## 7. Φωτογραφική προσέγγιση

Για την δημιουργία της φωτογραφικής μας ενότητας, ξεκινήσαμε αρχικά με τον χρόνο που πρόκειται να αποτυπώσουμε τα εγκαταλελειμμένα εργοστάσια. Μετά από ένα ρεπεραζ που κάναμε σε αυτά, πρωινή, απογευματινή και βραδινή ώρα, καταλήξαμε ότι η βραδινή όψη που είχαν τα κτήρια και οι αρχιτεκτονικές τους σε έκαναν να νιώθεις μεγάλο δέος και θαυμασμό στην θέαση τους. Η αρχική μας επιθυμία όταν επιλέξαμε αυτό το θέμα ήταν να δοθεί σε αυτά τα κτήρια η προσοχή που τους αναλογεί, κτήρια που βρίσκονται επάνω σε πολυσύχναστους δρόμους πολλά χρόνια

και παρόλα αυτά να μένουν απαρατήρητα. Έτσι η νυχτερινή λήψη ήταν αυτό που ταίριαζε στην οπτική που είχαμε εξαρχής, καθώς τα κτήρια κάτω από τον νυχτερινό φωτισμό και το σκοτάδι που επικρατούσε σε μεγάλο βαθμό, αποκτούσαν διαφορετική μορφή, η αρχιτεκτονική τους τονιζόταν από τις σκιές που δημιουργούσε η έλλειψη φωτός, οι μεγάλοι τοίχοι, τα δοκάρια των παραθύρων, οι σκεπές, οι σιδερένιες κατασκευές, τα μοτίβο που εμφανίζονταν σε πολλά από αυτά, σε έκαναν να καταλαβαίνεις την σημασία, την προσοχή και την λεπτομέρεια που είχε δοθεί στις μελέτες τους κατά την διάρκεια της κατασκευής τους. Κτήρια του 20ου αιώνα που παρά την εξέλιξη των ημερών, κάνουν άτομα που θα τύχει να τα παρατηρήσουν καλύτερα, να αισθανθούν ένα ρίγος του μεγαλειώδους κτίσματος που έχουν μπροστά τους. Έτσι η επιλογή του χρόνου της φωτογράφισης ήταν κάτι που είχε αποφασιστεί. Μέσα από αυτές τις φωτογραφίες, την ένταση και μεταμόρφωση που αποκτούσαν τα κτήρια λόγω των συγκεκριμένων φωτιστικών συνθηκών θα δείχναμε τα κτήρια μιας βιομηχανικής ζώνης που είχε γνωρίσει μεγάλη άνθηση και είχε δοθεί αντίστοιχα σημαντική προσοχή στην δημιουργία της. Έπειτα σκεφτήκαμε το μέγεθος που θα χρησιμοποιήσουμε για τις φωτογραφίες μας. Το 16:9 ήταν αυτό που θα μας χάριζε μια πανοραμική οπτική των εργοστασίων καθώς θέλαμε να υπάρχει όσο το δυνατόν μεγαλύτερο μέρος τους. Ήταν κάτι που λειτούργησε και στις περισσότερες περιπτώσεις είχαμε σχεδόν το σύνολο της όψης του εργοστασίου στις φωτογραφίες μας. Συμπληρωματικά δημιουργήσαμε για κάθε εργοστάσιο μια γενική και μια ειδική λήψη. Η γενική λήψη θα παρουσίαζε το σύνολο του κτηρίου, την σημερινή του μορφή και μια δεύτερη ειδική λήψη μια λεπτομέρειας όπου θα εστίαζε σε ένα αρχιτεκτονικό σημείο του κτηρίου. Λειτουργούσε καλύτερα για εμάς, να φανεί και να παρατηρηθεί, η έντονη λεπτομέρεια που σε κάθε εργοστάσιο υπάρχει. Αυτές ήταν οι παράμετροι που χρησιμοποιήσαμε για την φωτογραφική προσέγγιση της εργασίας μας. Αυτό που θέλουμε να αναφέρουμε επιπροσθέτως είναι πως εκτός της μοναδικής μορφής που αποκτούσαν τα εργοστάσια που επιλέξαμε να φωτογραφίσουμε την νύχτα, ήταν η καλύτερη χρονική στιγμή για να αποτυπώσουμε αυτά τα «εγκαταλελειμμένα θηρία» που τόσα χρόνια μένουν στο σκοτάδι κρύβοντας μέσα τους αναμνήσεις και ιστορίες που πολλοί θα ήθελαν να ακούσουν. Το μόνο που μπορούν όμως να δηλώσουν είναι η εγκατάλειψη που βιώνουν και χρόνο με τον χρόνο χάνουν όλο και περισσότερα κομμάτια τους, με αποτέλεσμα κάποια στιγμή εάν δεν μπορούν σε εφαρμογή τα σχέδια ανανέωσης και ανάπλασης τους, να χαθούν από

την φθορά του χρόνου όπως πολλά αλλά εργοστάσια που λόγω κατασκευής υποχώρησαν στο παρελθόν.

## Φωτογραφική ενότητα

ΚΕΡΑΝΗΣ







## ΓΑΒΡΙΗΛ





ΧΡΩΠΕΙ









AZEA







ΝΗΜΑΤΟΥΡΓΕΙΟ ΛΥΓΓΙΝΑ





ΣΠΑΠ







HBH





ΚΥΛΙΝΔΡΟΜΥΛΟΙ ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΙ



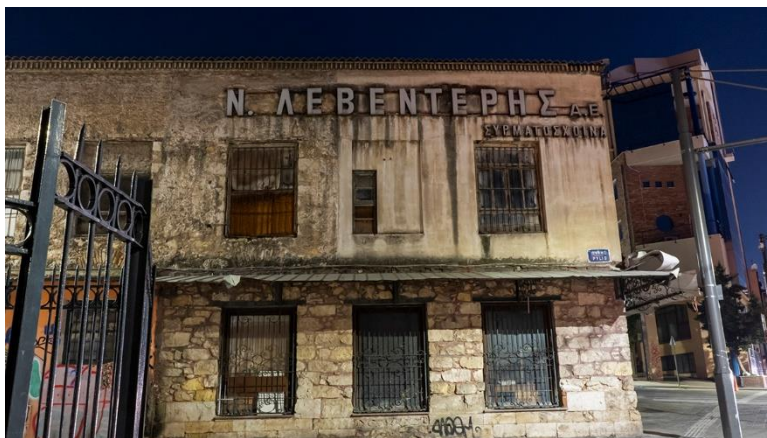




SINGER



ΛΕΒΕΝΤΕΡΗΣ



## Βιβλιογραφία

- Belavilas, N. (2002). The Port of Piraeus from 1835 to 2004. *Patrimoine de L'industrie*, (7), 75-82.
- Bizness (2022). Πράσινο φως από ΥΠΕΝ για το μεγάλο project στην Πειραιώς – Πώς θα γίνει η Πολιτεία Καινοτομίας στην πρώην ΧΡΩΠΕΙ. Bizness. Διαθέσιμο στο: <https://bizness.gr/prasino-fos-sti-mpe-gia-to-megalo-project-tis-peiraios-pos-tha-ginei-i-politeia-kainotomias/> Ανάκτηση στις 03/02/23.
- Cammaer, G. (2009). Edward Burtynsky's Manufactured Landscapes: The ethics and aesthetics of creating moving still images and stilling moving images of ecological disasters. *Environmental Communication*, 3(1), 121-130.
- Dicks, T. R. B. (1968). Piraeus: the port of Athens. *The Town Planning Review*, 39(2), 140-148.
- Epirustvnews (2021). Το εγκαταλελειμμένο εργοστάσιο της Πειραιϊκής-Πατραϊκής που έγινε σκηνικό της ταινίας «Η Κόρη Μου Η Σοσιαλίστρια». Διαθέσιμο στο: [https://www.epirus-tv-news.gr/2021/02/blog-post\\_407.html](https://www.epirus-tv-news.gr/2021/02/blog-post_407.html) Ανάκτηση στις 03/02/24.
- Pardali-Lainou, A. (1995). The establishment and development of the port of Piraeus as a determinative factor in the commercial and industrial development of the Piraeus region, 1834–1914. *International Journal of Maritime History*, 7(2), 21-51.
- Sotaniehha, M., Peric, A., & Scholl, B. (2014, September). The Port of Piraeus: Industrial Zone or Urban Continuity. In *Urban Transformations: Cities and Water; Proceedings of the 50th IsoCaRP International Congress, Gdynia, Poland* (pp. 23-26).
- Spyridakis, M. (2016). Between structure and action: contested legitimacies and labour processes in the Piraeus. In *Citizenship and the Legitimacy of Governance* (pp. 153-170). Routledge.
- Spyridakis, M. (2017). Labor struggles in the shipbuilding industry of Piraeus. *Uncertain Times. Anthropological Approaches to Labor in a Neoliberal World*, 161-183.



- Tsoumas, J. (2014). Piraeus as a potential Cultural Capital of Europe: the role of its industrial architecture heritage. *South African Journal of Art History*, 29(1), 177-191.
- Wikimapia (n.n. α). Εργοστάσιο AZEL (Πειραιάς). Wikimapia. Διαθέσιμο στο: <https://wikimapia.org/25711020/el/%CE%95%CF%81%CE%B3%CE%BF%CF%83%CF%84%CE%AC%CF%83%CE%B9%CE%BF-%CE%91%CE%96%CE%95%CE%9B> Ανάκτηση στις 03/02/24.
- Wikimapia (n.n. β). Ραπτομηχαναί SINGER (Πειραιάς). Wikimapia . Διαθέσιμο στο: <https://wikimapia.org/35138343/el/%CE%A1%CE%B1%CF%80%CF%84%CE%BF%CE%BC%CE%B7%CF%87%CE%B1%CE%BD%CE%B1%CE%AF-SINGER> Ανάκτηση στις 03/02/24.
- Αβδελά, Έ. (2010). Λήδα Παπαστεφανάκη, Εργασία, τεχνολογία και φύλο στην ελληνική βιομηχανία. Η κλωστοϋφαντουργία του Πειραιά, 1870-1940, Ηράκλειο 2009· Δήμητρα Λαμπροπούλου, Οικοδόμοι. Οι άνθρωποι που έχτισαν την Αθήνα, 1950-1967, Αθήνα 2009. *Μνήμων*, 31, 314-324.
- Γεωργίου, Κ. (2022). Βιομηχανική Περιοχή του Πειραιά.
- Ηλιού, Μ. (2018). Πολιτιστική αναβίωση βιομηχανικών κτιρίων και αστική αναζωογόνηση. Συγκριτική προσέγγιση των μεθόδων ανάπτυξης του βιομηχανικού τουρισμού της Ελλάδας με άλλες ευρωπαϊκές χώρες, ως παράγοντας ανάπτυξης την εποχή της οικονομικής κρίσης. Η περίπτωση της πρώην βιομηχανικής ζώνης του Λιμένα Πειραιά και της ευρύτερης παράκτιας ζώνης.
- Καψάλη, Π., & Ματσίδη, Ε. (2011). Πρακτικές επαναχρησιμοποίησης της βιομηχανικής κληρονομιάς. Μελέτη περίπτωσης: Το εργοστάσιο ρετσίνας στον Πειραιά.
- Κοτέα, Μ. (1995). *Η Βιομηχανική Ζώνη του Πειραιά (1860-1900)*.
- Μακρής, Β. (2013). Φωτογραφία / Μέσα στο ιστορικό κτίριο της καπνοβιομηχανίας ΚΕΡΑΝΗ. Για πρώτη φορά εικόνες απ' το εσωτερικό του. Ένα δυνατό φωτορεπορτάζ του Βασίλη Μακρή, λίγο πριν στεγάσουν τα Δικαστήρια Πειραιά. LiFO. Διαθέσιμο στο: <https://www.lifo.gr/culture/photography/mesa-sto-istoriko-ktirio-tis-kapnobiomihianias-kerani> Ανάκτηση στις 03/02/24.

- Μαρκοπούλου, Ε. (2014). *Ο Πειραιάς ως κέντρο μεταφορτώσεων: Η εξέλιξη, ο ρόλος του στη Μεσόγειο, οι ευκαιρίες και οι κίνδυνοι* (Doctoral dissertation, University of Piraeus (Greece)).
- Μάρκος, Γ. (1997). ΧΡΗΣΤΟΣ ΧΑΤΖΗΩΣΗΦ, Η γηραιά σελήνη. Η βιομηχανία στην ελληνική οικονομία, 1830-1940, Εκδόσεις Θεμέλιο, σειρά: Ιστορική Βιβλιοθήκη, 1993. *Ελληνική Επιθεώρηση Πολιτικής Επιστήμης*, 9, 217-225.
- Μαυράκης, Γ. (2017). ΗΒΗ (ΠΕΙΡΑΙΩΣ), στο Βακαλοπούλου Μ., Δανιήλ Μ., Λαμπρόπουλος Χ., Φασουράκης Η. (επιμ.), 2017, Βιομηχανικά Δελτία Απογραφής. Διαθέσιμο στο: [https://vidarchives.gr/reports/2021\\_01\\_255](https://vidarchives.gr/reports/2021_01_255)  
[Ανάκτηση στις 03/02/24](#).
- Μουτσάκη, Δ. Η. (2014). *Πειραιάς, από τη Λεύκα στο Λιμάνι. Το αστικό τοπίο στις γραμμές του τρένου*.
- Μπελαβίλας, Ν. (2021). *Ιστορία της Πόλης του Πειραιά. 19<sup>ος</sup> και 20<sup>ος</sup> αιώνας*. Εκδόσεις Αλεξάνδρεια.
- Μπράτσος, Ν. (2023). Τα «περασμένα μεγαλεία» της ΑΖΕΛ και της Π-Π Γαβριήλ (φωτορεπορτάζ). EPTNEWS. Διαθέσιμο στο: <https://www.ertnews.gr/anadromes/ta-perasmena-megaleia-tis-azel-kai-tis-p-p-gavriil-fotoreportaz/> Ανάκτηση στις 03/02/24.
- Παππά, Μ., & Καλογεράκος, Ι. (2005). Η βιομηχανική κληρονομιά της οδού Πειραιώς–Επανάχρηση εργοστασίων–Νέες χρήσεις–Κατασκευαστικές λεπτομέρειες.
- Πηγή, Π. (2012). Η βιομηχανική κληρονομιά του Πειραιά ως εργαλείο πολιτιστικής ανάπτυξης: ο Πολυχώρος Απόλλων και τα εγκαταλελειμμένα εργοστάσια στα Λιπάσματα Δραπετσώνας και στο Πάρκο Δηλαβέρη.
- Σιδέρης, Θ. (2018). Εργοστάσιο ΣΠΑΠ Πειραιά | Ταξίδι στον χρόνο. ΑΦΥΛΑΧΤΗ ΔΙΑΒΑΣΗ. Διαθέσιμο στο: <https://afilaxtidiavasi.wordpress.com/2018/11/07/ergostasio-spap-peiraia/>  
Ανάκτηση στις 02/02/24.
- Σκλαβούνος, Γ. Σ. (1985). Η κοινωνική διαίρεση του αστικού χώρου στην Αθήνα και η επίδραση των συγκοινωνιών σε αυτή. *Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών*, 24-44.

