



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΕΛΕΥΣΙΝΑ

Η ΑΝΑΓΝΩΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΚΑΙ Η ΕΝΩΣΗ ΤΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ
ΤΗΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ



Φοιτήτρια: Ζεμπερλίγκου Ευαγγελία

Βόλος, 15-02-2019

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.

Στόχος της παρούσας έρευνας είναι η αναζήτηση της σύγχρονης ταυτότητας στην περίπτωση Ελευσίνας. Στην πόλη αυτή παρατηρούνται πολλά διαφορετικά χαρακτηριστικά που καθορίζουν και διαμορφώνουν την εικόνα της. Ο αρχαιολογικός χώρος, οι μεγάλες βιομηχανικές μονάδες, η ακτογραμμή, το λιμάνι, το στρατιωτικό αεροδρόμιο, οι οδικοί άξονες μαζί με τις κατοικίες και το δημόσιο χώρο δημιουργούν μία μοναδική εικόνα με πολλά αντικρουόμενα χαρακτηριστικά. Για την ανάγνωση της πόλης μελετώνται όλα αυτά τα στοιχεία αναλυτικά, σε οικονομικό, κοινωνικό, πολιτικό και περιβαλλοντικό επίπεδο. Στη συνέχεια, αναλύονται οι προτάσεις ανάπλασης της Ελευσίνας. Η επαναλειτουργία κτιρίων στον αστικό ιστό, η ανάδειξη της αρχαίας κληρονομιάς της σε συνδυασμό με τη βιώσιμη ανάπτυξη της βιομηχανίας θα μπορέσει να δώσει στην πόλη μία νέα ταυτότητα. Η Ελευσίνα είναι μία πόλη που μεταβάλλεται με πολύ γρήγορους ρυθμούς και σε αυτές τις μεταβολές πρέπει να επιβιώσουν οι κάτοικοί της.

Λέξεις κλειδιά: Ελευσίνα, βιομηχανία, αρχαία, Αισχύλεια.

ABSTRACT.

The purpose of this study is the search for modern identity in the case of Elefsina. Many different features in this city define and shape its image. The archaeological site, the large industrial units, the coastline, the harbor, the military airport, the roads along with the houses and the public space create a unique image with many conflicting features. For reading the city, all these elements are studied in detail, in economic, social, political and environmental terms. Then, the proposals for regeneration of Elefsina are analyzed. The reopening of buildings in the urban fabric, the emergence of its ancient heritage combined with the sustainable development of the industry will give the city a new identity. Elefsina is a city that is changing at a very fast pace and its citizens must survive these changes.

Key words: Elefsina, industry, ancient, Aeschylia.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	4
1.1. ΥΠΟΘΕΣΗ: ΤΑ ΒΑΣΙΚΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	5
1.2. ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ: ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΠΑΝΩ ΣΤΑ ΟΠΟΙΑ ΣΤΗΡΙΖΕΤΑΙ Η ΕΡΓΑΣΙΑ.	6
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΔΥΝΑΜΙΚΕΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΤΗΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ	7
2.1. ΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΔΙΑΜΟΡΦΩΝΟΥΝ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ	8
2.2. Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	10
2.2.1. Η ΔΥΤΙΚΗ ΑΤΤΙΚΗ ΩΣ ΕΝΑ ΑΠΟ ΤΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ.....	10
2.2.2. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΣΤΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ	13
2.3. ΤΑ ΑΡΧΑΙΑ ΜΝΗΜΕΙΑ ΚΑΙ Η ΠΟΛΗ.	17
2.4. Η ΣΧΕΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΜΕ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.	25
2.4.1. ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ	25
2.4.2. ΤΟ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ.	28
2.4.3. ΟΔΙΚΟ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ: ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ-ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ	31
2.5. ΛΟΙΠΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ.....	33
2.5.1. ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΗ ΚΑΙ ΑΥΘΑΙΡΕΤΗ ΔΟΜΗΣΗ.	33
2.5.2. Ο ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ.....	36
2.6. Η ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΣΗΜΕΡΑ.....	39
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΟ ΣΗΜΕΡΑ.....	41
3.1.ΤΑ ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΥ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΝ ΣΗΜΕΡΑ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ.	42
3.2. Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ ΒΙΟΣΙΜΟΤΗΤΑΣ.....	44
3.3. ΑΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ.	46
3.3.1. Η ΛΟΓΙΚΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ	46
3.3.2. ΟΙ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΕΥΣΙΝΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ.	48
3.3.3. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ.	49
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΤΕΛΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	55
4.1. Η ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ.	56
4.2. ΤΕΛΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	57
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: ΕΙΚΟΝΕΣ – ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ.....	59
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: ΠΙΝΑΚΑΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ.....	71
ΓΕΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	73

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1. ΥΠΟΘΕΣΗ: ΤΑ ΒΑΣΙΚΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Η Ελευσίνα έχοντας περάσει μέσα από μία σειρά σημαντικών αλλαγών στη φυσιογνωμία της, αποτελεί σήμερα μία πόλη άγνωστη στην πλειοψηφία των κατοίκων της Αθήνας και μερικές φορές και της ίδιας. Είναι μία πόλη για την οποία όλοι έχουμε μία εικόνα, που όμως σε πολλές περιπτώσεις διαφέρει από τη σύγχρονη πραγματικότητα της. Όλοι γνωρίζουμε τη σημαντική ιστορική της αξία, τα αρχαία κτίρια και τα Ελευσίνια Μυστήρια και όλοι νιώθουμε οικεία στην εικόνα των συσσωρευμένων εργοστασίων διερχόμενοι από τις βασικές οδικές αρτηρίες της δυτικής Αττικής. Είναι όμως αυτή πραγματικά η εικόνα της Ελευσίνας σήμερα; Πόσο διαφορετική είναι η σημερινή πραγματικότητα της πόλης και ποια τα νέα που την χαρακτηρίζουν; Μπορεί να δημιουργήσει τη νέα της ταυτότητα σε ένα κλίμα μητροπολιτικών αλλαγών αστικών και περιαστικών περιοχών και ποια τελικά είναι αυτή η νέα ταυτότητα; Είναι μία πόλη ανεξάρτητη από την επιρροή της πρωτεύουσας, ή ένα προάστιο εκμετάλλευσης των διαθέσιμων εκτάσεων της σε μία συνεχώς μεταβαλλόμενη περιφερειακή ανάπτυξη της Αττικής; Ποιος είναι ο ρόλος της ιστορίας της, τόσο της αρχαίας όσο και της σύγχρονης; Σε ένα πλαίσιο ευρύτερων κοινωνικοοικονομικών αλλαγών, μπορεί μία πόλη να επωμιστεί το βάρος της ιστορίας της και να αντιμετωπίσει το γρήγορο ρυθμό εκσυγχρονισμού; Γιατί η Ελευσίνα στήνει τη δυναμική της και τα επιχειρήματά της στην ιστορική καταγωγή της, ενώ οι κάτοικοί της δε σχετίζονται με αυτό; Ποια είναι η κοινωνική της σύσταση; Και ως τελικό ερώτημα, μπορούν τελικά όλα αυτά τα αντιφατικά χαρακτηριστικά της πόλης να συνδυαστούν με σκοπό της ανάδειξής της; Η επιλογή της Ελευσίνας στην παρούσα έρευνα έγκειται στην εμφάνιση τέτοιων ετερογενών στοιχείων, που παρατηρούνται σε πολλές ακόμα ελληνικές πόλεις. Στην περίπτωση της Ελευσίνας, η ευκρίνεια των αντιθέσεων της και η έντασή τους είναι τόσο αισθητή που προκαλεί μεγάλο ενδιαφέρον ενώ την ίδια στιγμή παρουσιάζεται μία επίκαιρη συζήτηση γύρω από τη μελλοντική της εξέλιξη, που ενισχύει τους προβληματισμούς σχετικά με τη φυσιογνωμία της. Ποιες είναι οι κατευθύνσεις της εξέλιξης της και τελικώς, μπορεί αυτή η πόλη να αναπτύξει έναν συγκεντρωτικό και δυνατό χαρακτήρα;

1.2. ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ: ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΠΑΝΩ ΣΤΑ ΟΠΟΙΑ ΣΤΗΡΙΖΕΤΑΙ Η ΕΡΓΑΣΙΑ.

Η έρευνα στην Ελευσίνα στηρίζεται σε ένα σαφές θεωρητικό υπόβαθρο πάνω σε ζητήματα που αφορούν τη σύγχρονη πόλη. Η διαμόρφωση του αστικού χώρου μελετάται βάσει των αναγκών της οικονομίας και της πολιτικής που ακολουθούνται στα πλαίσια της σύγχρονης ανάπτυξης. Σε αυτό το σκηνικό, οι πόλεις αλλάζουν εξυπηρετώντας επιχειρηματικά κριτήρια για να αποκτήσουν μια θέση σε ένα παγκοσμιοποιημένο και ανταγωνιστικό περιβάλλον. Στην προσπάθεια αυτή, αξιοποιούν και εκμεταλλεύονται κάθε χαρακτηριστικό τους με τον αποδοτικότερο για αυτές τρόπο. Διακρίνεται έτσι, η σχέση συνεργασίας μεταξύ αστικών και περιφερειακών περιοχών, οι τάσεις ανάδειξης ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς και προτάσεις επανένταξης κενών χώρων στον αστικό ιστό. Ως εκφράσεις των παραπάνω αναγνωρίζονται οι αστικές αναπλάσεις που μεταμορφώνουν τη σύγχρονη εικόνα των πόλεων σε μία όχι μόνο βιώσιμη αλλά και «εξευγενισμένη» σύνδεση της παραγωγικής δύναμης με το αστικό και περιφερειακό περιβάλλον.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΔΥΝΑΜΙΚΕΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΤΗΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ

2.1. ΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΔΙΑΜΟΡΦΩΝΟΥΝ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ

Μελετώντας τη σύγχρονη πόλη, μπορεί κανείς να παρατηρήσει ότι υπάρχουν ποικίλα και πολλές φορές αντιφατικά χαρακτηριστικά στο εσωτερικό της. Συναντώνται δραστηριότητες που παρόλο που μπορεί να είναι τελείως διαφορετικές, όλες μαζί συνθέτουν την εικόνα της πόλης, και φυσικά δημιουργούν τη μοναδική της ταυτότητα. *«Η λειτουργία του κάθε κτιρίου ή δημόσιου χώρου, αλλά και η ταυτότητά του είναι δύσκολο να ιδωθούν αυτοτελώς, όπως είναι δύσκολο να δει κανείς την πόλη αφαιρώντας από αυτή κάποια στοιχεία της, ή ακόμη τις δράσεις που λαμβάνουν χώρα μέσα σε αυτή.»* (Πολυχρονιάδη, 2006). Θεωρώντας, λοιπόν, ότι η πόλη είναι ένας χώρος ενιαίος, στον οποίο οι αλληλεπιδράσεις των δράσεων και των τόπων είναι συνεχείς σε χρονικό αλλά και χωρικό επίπεδο, κάθε πόλη φέρει τέτοια χαρακτηριστικά με αποτέλεσμα να συσσωρεύεται σε αυτή μία ποικιλία αντιφατικών στοιχείων, που στο σύνολό τους προσδιορίζουν τη σύγχρονη ταυτότητά της. Ο αστικός ιστός είναι ένα πλέγμα πολλών δραστηριοτήτων με διαφορετικά στοιχεία και η παρούσα εργασία προσεγγίζει τη σύνδεση όλων αυτών και τη μελέτη της ταυτότητας στην περίπτωση της πόλης της Ελευσίνας.

Οι παράγοντες που συνέβαλαν στη σημερινή διαμόρφωση της Ελευσίνας σχετίζονται μεταξύ τους καθ' όλη την ιστορία της μέχρι και σήμερα και δε λειτουργούν απομονωμένα και μεμονωμένα μέσα σε αυτή. Οι έντονες αντιθέσεις των στοιχείων της μας φέρνουν πιο κοντά στην αναζήτηση της ταυτότητάς της, καθώς παρουσιάζονται ως περιοχές ενός ίδιου ενιαίου χώρου, του αστικού της ιστού και είναι στοιχεία πολλαπλών επιπέδων μελέτης. Οι βιομηχανικές εγκαταστάσεις του Θριασίου πεδίου, πιο σημαντικές εκ των οποίων η ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΚΗ, η τσιμεντοβιομηχανία TITAN, τα ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ (ΕΛΠΕ). Το στρατιωτικό αεροδρόμιο βορειοανατολικά της πόλης, ο αρχαιολογικός χώρος στο κέντρο της πόλης με πολύ λίγη επισκεψιμότητα, πολλά διάσπαρτα, άδεια και παλαιά πλέον κελύφη μέσα στον αστικό της ιστό, εγκαταλελειμμένα εργοστάσια που κτίστηκαν και χρησιμοποιήθηκαν ανά περιόδους και αξιοποιούνται περιστασιακά, προσδιορίζουν τα χαρακτηριστικά της πόλης. Το εμπορικό λιμάνι της Ελευσίνας, υπερτοπικά οδικά και συγκοινωνιακά δίκτυα που περικλείουν την πόλη και καλύπτουν τις ανάγκες ολόκληρης της Αττικής, με μεγάλες σύγχρονες αποθηκευτικές μονάδες κατά μήκος τους στα όρια της πόλης. Συγκροτήματα εργατικών κατοικιών, κάποια από τα οποία έχουν κατασκευασθεί εδώ και μία δεκαετία και δεν

έχουν κατοικηθεί ακόμη και ένας δημόσιος χώρος με ελάχιστη αξιοποίηση και περιβαλλοντική αναβάθμιση. Ένα παζλ στοιχείων που συμπληρώνεται από ένα αντίστοιχα ετερογενές σύνολο ανθρώπων. Εργαζόμενοι, ιδιοκτήτες τοπικών μαγαζιών, πλήθος μεταναστών, στρατιωτικοί, άνθρωποι όλων των κοινωνικών ομάδων, των ηλικιών και των μορφωτικών επιπέδων που συνυπάρχουν σε μία τόσο μικρή κοινωνία. Και η πόλη σταδιακά εμπλουτίζεται, με μία διαδικασία δυναμική που διαμορφώνει το παρόν και θέτει βάσεις για το μέλλον. Στη προσπάθεια κατανόησής της, στην παρούσα εργασία, απομονώνονται τα διαφορετικά αυτά στοιχεία της, προκειμένου να δημιουργηθεί μία νέα σύνθεση της εικόνας της, και ερμηνεύονται τόσο με χωρικά όσο με χρονικά δεδομένα.

Όλα αυτά τα αντιφατικά στοιχεία της Ελευσίνας δημιουργούν διαφορετικούς ρόλους και συνδέσεις στο σύνολο της πόλης. Στην ανάλυση, επομένως, της παραγωγής του χώρου της πόλης τοποθετούνται τα χαρακτηριστικά της με μία ιεραρχία ανάλογα τη δυναμική τους όπως κρίνεται στη συγκεκριμένη εργασία. Αρχικά, δίνεται προτεραιότητα στο βιομηχανικό περιβάλλον της πόλης, το οποίο ήταν ανέκαθεν ένα από τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά της. Στη συνέχεια το κεφάλαιο αυτό εστιάζει στα αρχαία μνημεία και τον αρχαιολογικό χώρο με άξονα την προσπάθεια προστασίας και διατήρησής τους, καθώς η Ελευσίνα είναι ένας τόπος με σημαντική αρχαία ιστορία, που τα τελευταία κυρίως χρόνια γίνεται προσπάθεια ανάδειξης της. Έπειτα, γίνεται αναφορά στο λιμάνι και στο στρατιωτικό αεροδρόμιο ως μεγάλα, αυτοτελή κομμάτια της πόλης καθώς και στα διάφορα, μοναδικής αρχιτεκτονικής αξίας, εργοστάσια που σήμερα έχουν κλείσει και αναζητείται η μελλοντική τους, αν υπάρχει, χρήση. Τέλος, όλα αυτά συμπληρώνουν οι μεγάλες οδικές αρτηρίες, ο προαστιακός σιδηρόδρομος αλλά και οι αποθήκες logistics. Έτσι, θα διαμορφωθεί η εικόνα της πόλης, που θα μπορέσει να δώσει στοιχεία για την αναβάθμισή της και τη καλύτερη συνύπαρξη όλων αυτών των χαρακτηριστικών στην επόμενη φάση της εργασίας.

2.2. Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

2.2.1. Η ΔΥΤΙΚΗ ΑΤΤΙΚΗ ΩΣ ΕΝΑ ΑΠΟ ΤΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

Η δυτική Αττική αποτελεί μέχρι και σήμερα έναν από τους σημαντικότερους πόλους βιομηχανικής παραγωγής της χώρας. Κατέχει ένα από τα κυρίαρχα κομμάτια παραγωγής ολόκληρης της Αττικής και κυρίως της Αθήνας, αλλά τροφοδοτεί και το σύνολο των εγχώριων αγορών λόγω της μεγάλης βιομηχανικής της δύναμης. Με τη συνένωση των Δήμων και των Κοινοτήτων με το Νόμο Καλλικράτη, καταργούνται οι Νομαρχίες και εισάγονται οι Περιφερειακές Αυτοδιοικήσεις. Έτσι, λοιπόν, το Θριάσιο πεδίο υπάγεται στη Περιφερειακή Ενότητα Δυτικής Αττικής που περιλαμβάνει τους πρώην Δήμους Ασπροπύργου, Ελευσίνας, Μάνδρας-Ειδυλλίας, Μεγαρέων και Φυλής. Στο σύνολο των επαγγελματικών δραστηριοτήτων της περιοχής, περιλαμβάνονται ορισμένες από τις σημαντικότερες μονάδες βαριάς βιομηχανίας της χώρας: δύο διυλιστήρια πετρελαίου (ΕΛΠΕ Ελευσίνας και Ασπροπύργου), δύο χαλυβουργεία (ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΚΗ, ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΑ ΕΛΛΑΔΟΣ), δύο τσιμεντοβιομηχανίες (TITAN, ΧΑΛΥΨ), μία βιομηχανία πυρομαχικών (ΕΑΣ) καθώς και δύο ναυπηγεία (Ελευσίνας, Σκαρामαγκά) αλλά και πολλές άλλες μικρότερες βιομηχανικές εγκαταστάσεις. Αν και το πλήθος των βιομηχανικών επιχειρήσεων και η έκτασή τους είναι σαφώς καλό θα ήταν να αναφερθεί η ιστορική πορεία της βιομηχανίας στο Θριάσιο και την Ελευσίνα, που ξεκινά ήδη από τα πρώτα στάδια εκβιομηχάνισης της Ελληνικής οικονομίας στα τέλη του 19^{ου} αιώνα.

Αξίζει να κατανοήσει κανείς τους λόγους για τους οποίους επιλέχθηκε η συγκεκριμένη περιοχή για βιομηχανική ανάπτυξη ήδη από εκείνα τα χρόνια. Τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά της περιοχής, η θάλασσα, η γειτνίαση με τόπους παραγωγής πρώτων υλών, η εύκολη πρόσβαση με την αγορά της Αθήνας και φυσικά η διάθεση μεγάλων εκτάσεων γης με μικρή χρηματική αξία. «*Η Ελευσίνα, γνωστή τότε ως Λεψίνα, ήταν ένα μικρό γεωκτηνοτροφικό χωριό.[...]Μία μικρή κίνηση παρουσίαζε το λιμάνι . έβλεπες εκεί ξενομερίτες εξαιτίας της εμπορικής κίνησης των λίγων βιομηχανιών.*» (Λιάπης, 2005). Η δεκαετία του 1880 θεωρείται καθοριστική για την ανάπτυξη της πόλης, καθώς εκείνη την περίοδο ιδρύεται το πρώτο εργοστάσιο, το Σαπωνοποιείο Χαριλάου, ένα από τα λίγα σαπωνοποιεία σε όλη την Ελλάδα. Ακόμη, εκείνη την περίοδο, αρχίζουν να λειτουργούν στην περιοχή ανεμόμυλοι και αλευρόμυλοι, ενώ το 1892, ιδρύεται και

δεύτερο σαπωνοποιείο, των Χατζηηλία και Δοξαρά. Έτσι η Ελευσίνα αρχίζει να μεταβάλλεται «από χωριόν αλιέων εις σφύζουσαν βιομηχανικήν πόλιν» (Σφυρόερας, 2005). Η πόλη, παρόλο που ακόμα δεν είχε ανεπτυγμένο χερσαίο μεταφορικό δίκτυο, είχε πλούσια παραγωγή πρώτων υλών και αρκετά ανεπτυγμένο θαλάσσιο μεταφορικό δίκτυο. Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, η βιομηχανία αρχίζει να αναπτύσσεται ακόμα περισσότερο και κυρίως κατά μήκος των εθνικών δρόμων και των σιδηροδρομικών γραμμών, ενώ οι βαριές βιομηχανίες έχουν ως κύριο τόπο εγκατάστασης τον κόλπο της Ελευσίνας, λόγω των παραπάνω χαρακτηριστικών της. Έτσι, το εργατικό δυναμικό της Ελευσίνας αρχίζει να αποτελείται κυρίως από εργαζόμενους στις βιομηχανίες. Σε αυτά τα πλαίσια, το 1906, εγκαθίσταται στην Ελευσίνα το πρώτο εργοστάσιο τσιμέντου που μετά από λίγα χρόνια αποκτά την ονομασία «Ανώνυμος Εταιρεία Τσιμέντου, ΤΙΤΑΝ», και ακολουθεί η Οινοποιητική – Οινοπνευματική εταιρεία γνωστή με την ονομασία «ΒΟΤΡΥΞ»¹. Η ανάπτυξη αυτή συνεχίζεται με την εγκατάσταση της δεύτερης Οινοπνευματικής Εταιρείας το 1922 «ΚΡΟΝΟΣ»², που εγκαθίσταται στη νοτιοανατολικά παραλία της πόλης. Δίπλα από αυτή ιδρύεται η πρώτη βιομηχανία βερνικοχρωμάτων στη Ελλάδα, το «Χημικό εργοστάσιο Χρωμάτων και Βερνικιών ΙΡΙΣ ΕΕ»³. Μέχρι το τέλος της δεκαετίας αυτής, στην Ελευσίνα λειτουργούν ακόμη επτά εργοστάσια κατεργασίας ρητίνης, τα περισσότερα από αυτά στην παραλία, και ένα υαλουργείο, ενώ από τις αρχές του 1930 λειτουργούν επίσης στην περιοχή τρία κεραμοποιεία (Σφυρόερας, 2005). Όλα αυτά απασχολούν συνολικά 1500 κατοίκους, κυρίως της Ελευσίνας αλλά και των γύρω περιοχών, με συνεχόμενη ανάπτυξη του πληθυσμού της, φτάνοντας το 1922 τους 4.400 κατοίκους, ενώ λίγο αργότερα προστίθενται σε αυτούς και οι πρόσφυγες της Μ. Ασίας (Σφυρόερας, 2005). Έτσι, η Ελευσίνα, από ένα μικρό χωριό εξελίχθηκε σε σημαντική βιομηχανική πόλη και κηρύχθηκε και θεσμικά ως βιομηχανική ζώνη το 1939⁴. Όμως, οι πρώτες αρνητικές συνέπειες αρχίζουν να διαφαίνονται, και κυρίως αφορούν τη μόλυνση του

¹ Το 1938, η Ελληνική Εταιρία Οίνων και Οινοπνευμάτων αγοράζεται εξ ολοκλήρου από τον Μποδασάκη. Μετά το θάνατό του το 1979, η διοίκηση περνά στα χέρια του Τζ. Αθανασιάδη, ο οποίος σκοτώνεται το 1982. Το 1986 σταματά η λειτουργία του εργοστασίου. Η ιδιοκτησία καταλήγει το 1999 στον Οργανισμό Σχολικών Κτιρίων και σήμερα στην Τράπεζα της Ελλάδος.

² Το εργοστάσιο λειτουργεί μέχρι το 1986. Από το 1991 και μετά λειτουργεί ως αποθηκευτικός χώρος. (Ελευσίνα, 2006)

³ Των Μενελάου, Σακελαρίου και ΣΙΑ με πρώτη ύλη το ρετσίνι. Η εταιρία κλείνει στο τέλος της δεκαετίας του '60.

⁴ Νομοθετικό Διάταγμα στις 14.1.1939.

περιβάλλοντος, τόσο αέρια όσο θαλάσσια, και επιδεινώνονται μέχρι την αρχή του 2^{ου} Παγκοσμίου Πολέμου το 1940.

Μετά το τέλος του 2^{ου} Παγκοσμίου Πολέμου, η εγχώρια οικονομία βασίζεται σε δύο βασικούς κλάδους, τον κλάδο αγροτικής παραγωγής και φυσικά τη βαριά βιομηχανία και συγκεκριμένα την οικοδομή και την παραγωγή πρώτων υλών που συνδέονται με αυτή⁵. Η συνεχής αύξηση του πληθυσμού και η συγκέντρωση δραστηριοτήτων στην πρωτεύουσα εκφράζονται στο χώρο, καθώς παρατηρείται εξάπλωση των πόλεων προς την περιφέρεια, ενώ το 1960 ολοκληρώνεται και η κατασκευή της νέας Εθνικής Οδού, γεγονός πολύ σημαντικό για την ανάπτυξη της εγχώριας κυρίως βιομηχανίας. Στην Ελευσίνα, ενώ είναι ήδη βιομηχανική περιοχή, εγκαθίστανται νέες επιχειρήσεις, κυρίως βαριάς και οχλούσας βιομηχανίας. Λόγω των αυξημένων αναγκών για ανοικοδομήσεις και της ζήτησης οικοδομικών προϊόντων, το 1948 ιδρύεται η «ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΚΗ Α.Ε.»⁶ με αρκετές μονάδες παραγωγής σιδήρου παραθαλάσσια της Ελευσίνας. Το 1955 ιδρύεται η «Ελαιουργική- Κεντρική Συνεταιριστική Ένωση Ελαιοπαραγωγών Ελλάδος» με την εγκατάσταση του πρώτου εργοστασίου της στην παραλία της Ελευσίνας, σε ένα από τα παλαιά οινοποιεία. Την ίδια περίοδο ιδρύονται στην ευρύτερη περιοχή τα διυλιστήρια Ασπροπύργου, η «ΠΕΤΡΟΓΚΑΖ», η βιομηχανία «ΧΑΛΥΨ», τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά και το εργοστάσιο πυρομαχικών «ΠΥΡ-ΚΑΛ», που αποτελεί την παλαιότερη βιομηχανία όπλων και δραστηριοποιείται στην κατασκευή εκρηκτικών, δυναμίτιδας και σφαιρών για ελαφρύ εξοπλισμό (Ελευσίνα, 2006). Το 1969 αρχίζει η λειτουργία των Ναυπηγείων Ελευσίνας και για ανέγερση των εγκαταστάσεων επιλέγεται ο κόλπος της Ελευσίνας, στη θέση «Ελευσίνια», καθώς από το συγκεκριμένο σημείο υπάρχει δυνατότητα διόδου πλοίων και η περιοχή έχει αρκετό εργατικό δυναμικό και βασικά έργα μεταφορικής και επικοινωνιακής υποδομής. Μέχρι το 1974, απασχολούσε εργατικό δυναμικό της τάξεως των 3.500 εργαζομένων για να καταλήξει το 1992 στους 1.800 (Σουμέλη, 2000). Την ίδια χρονιά ιδρύονται τα Ελληνικά Υαλουργεία OWENS⁷, τα οποία έχουν ως βασικό προϊόν φιάλες για συσκευασία ποτών. Το 1973 ιδρύεται η ΠΕΤΡΟΛΑ, της οποίας η άδεια εγκατάστασης του διυλιστηρίου πετρελαίου δίνεται, επί δικτατορίας, στον όμιλο Λάτση, στο δυτικό κομμάτι της παραλίας, με άμεσο αποτέλεσμα την απαλλοτρίωση του οικισμού που υπήρχε εκεί. Και παράλληλα με όλα αυτά

⁵ Κεραμοποιία, τσιμέντο, ασβέστης, τούβλα, επεξεργασία μαρμάρου.

⁶ Ιδρυτής ο Θ. Α. Αγγελόπουλος.

⁷ Οι εγκαταστάσεις έρχονται στην ιδιοκτησία του δημοσίου το 1989 και χαρακτηρίζεται ως «ζώνη ασφαλείας» (Ελευσίνα, 2006).

δημιουργούνται άλλες μικρότερες βιομηχανίες για να ολοκληρώσουν τη βιομηχανική φυσιογνωμία της πόλης εκείνη την εποχή.

Οι μεγάλες αυτές βιομηχανίες που εγκαθίστανται στην Ελευσίνα μετά τον 2^ο Παγκόσμιο Πόλεμο είναι και αυτές που τη χαρακτηρίζουν ακόμη και σήμερα. Τα όρια της πόλης, που στο παρελθόν ήταν ασαφή, καθώς περιβαλλόταν από αγρούς και χωράφια, τώρα είναι οι σύγχρονες εγκαταστάσεις βιομηχανιών. Μία τεράστια έκταση γης που καλύπτεται από πληθώρα επιχειρήσεων: ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΚΗ, ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ, TITAN, ΕΛΠΕ., ΕΑΣ., BIBEXΡΩΜ, ΒΕΡΝΙΛΑΚ, JONSON'S κλπ. Στην ανατολική είσοδο της πόλης, βρίσκεται νότια και παραλιακά η ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΚΗ, ενώ βόρεια το στρατιωτικό αεροδρόμιο. Στο νοτιοδυτικό της άκρο βρίσκονται οι πύλες της τσιμεντοβιομηχανίας TITAN, ενώ από το σημείο αυτό και δυτικότερα, στο μήκος όλης της ακτογραμμής βρίσκονται οι εγκαταστάσεις της ΕΑΣ, των ΕΛΠΕ και των Ναυπηγείων. Στο βόριο μέτωπο της πόλης, στα σύνορα με τις περιοχές της Μάνδρας και τις Μαγούλας, υπάρχουν βιομηχανικές διάσπαρτες εγκαταστάσεις και χώροι αποθήκευσης προϊόντων που βρίσκονται εκατέρωθεν των οδικών αξόνων που συνδέουν τις πόλεις.

2.2.2. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΣΤΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ

Η Ελευσίνα οργανώνεται διοικητικά ήδη από το 1837 που εντάχθηκε στο Δήμο μαζί με τις γύρω περιοχές – Μάνδρα, Μαγούλα, Κορακάς Βιλιαρί, Μοναστήρι Αγίου Μελετίου (Β.Δ. 26/1/1837, στο ΦΕΚ 7). Με την έγκριση του Βασιλικού Δόγματος της 1^{ης} Αυγούστου του 1912 διακρίνεται ως ξεχωριστή κοινότητα και κρατά τον κοινοτικό της αυτόν χαρακτήρα μέχρι το 1943 όπου μετατρέπεται σε Δήμο (Λιάπης, 2005). Στη διοικητική πορεία της Ελευσίνας παρατηρείται ότι η αναπτυσσόμενη τότε βιομηχανία ενεπλάκη πολλές φορές στην τοπική πολιτική και επηρεάζει τόσο άμεσα όσο και έμμεσα την εξέλιξη της πόλης, είτε με χρηματοδότηση των αναγκών της κοινότητας από τους βιομήχανους, είτε με ενασχόλησή τους με τα ανώτατα διοικητικά όργανά της.

Αν ανατρέξουμε στην ιστορία της Ελευσίνας, ένα από τα παλαιότερα παραδείγματα χρηματοδότησης είναι η κατασκευή του ρολογιού της πόλης, το 1924, ιδέα του πολιτιστικού συλλόγου ΚΕΛΕΟΣ, που στέκει ακόμα και σήμερα στο λόφο του αρχαιολογικού χώρου. Τη χρηματοδότηση του έργου αυτού ανέλαβε η διοίκηση του

TITAN, με τότε διευθυντή τον Ιωάννης Θανασουλόπουλο, ο οποίος την επόμενη χρονιά έγινε πρόεδρος του κοινοτικού συμβουλίου και επιτέλεσε το καθήκον αυτό για περίπου μία δεκαετία, κατά τις περιόδους 1925-1933 και 1934-1935. Εκείνη την περίοδο σημειώνονται πολλά σημαντικά έργα στην πόλη με κύρια οικονομική πηγή την υπάρχουσα βιομηχανία της περιοχής. Ακόμη, το 1924, μαζί με τη κατασκευή του ρολογιού, στην πόλη κατασκευάζονται δρόμοι και δημιουργούνται νέοι δημόσιοι χώροι και μικρές πλατείες, ενώ συγχρόνως τοποθετούνται λάμπες για τον φωτισμό των οδών. Μέχρι τις αρχές του 1930 «η Ελευσίνα διαθέτει φωτισμό και ύδρευση, ασφαλτοστρωμένους κεντρικούς δρόμους καθώς λειτουργεί και άρτιο σύστημα καθαριότητας» (Λιάπης, 2005). Μετά το θάνατο του Ιωάννη Θανασουλόπουλου, η τοπική κοινωνία του απέδωσε τιμές για το κοινωνικό του έργο, προσθέτοντας αργότερα το όνομά του σε έναν από τους τοπικούς δρόμους: *«Μετέσχειν εις τη διοίκησιν των κοινών διατελέσας πρόεδρος [...] ωφελήσας τα μέγιστα τον τόπο μας δια της συμβολής του εις την εκτέλεσιν κοινωτικών έργων [...] Η βιομηχανία συντέλεσε ειδικώς ώστε το βιοτικόν επίπεδον να ευρίσκεται εις επίζηλον θέσιν»* (Λιάπης, 2005).

Η Ελευσίνα εξακολουθεί να εξαρτάται και να αποκομίζει χρήματα από τη βιομηχανία, είτε μέσα από δωρεές, είτε και μέσω φορολογίας. Ήδη το 1926 θεσπίζεται με Νομοθετικό Διάταγμα ειδική φορολογία «υπέρ της κοινότητος Λιμένος Ελευσίνος» (Σφυρόερας, 2005) στα εξαγόμενα από την πόλη βιομηχανικά προϊόντα, πράγμα που αποτέλεσε ένα από τα σημαντικότερα έσοδα της πόλης για την εποχή. Επιπλέον, χαρακτηριστικό παράδειγμα φορολογίας που κατέβαλε η βιομηχανία στην πόλη ήταν «το τέλος σταθμεύσεως» για την αποκατάσταση των δρόμων οι οποίοι καταστρέφονταν από τις συνεχείς μεταφορές των βαρέων οχημάτων της βιομηχανίας. Όταν όμως κατά το μεσοπόλεμο τα έσοδα από το «τέλος σταθμεύσεως» (Λιάπης, 2005) δεν κάλυπταν την πλήρη αποκατάσταση των δρόμων, έγινε αναπροσαρμογή του, με αποτέλεσμα ποικίλες αντιδράσεις εργοστασιαρχών και δικαστικές διαμάχες, όπου με την υποστήριξη της Νομαρχίας στις βιομηχανίες η κοινότητα αναγκάστηκε να επέλθει σε συμβιβασμό. Διαμάχες όμως υπήρχαν μεταξύ βιομηχανίας και κοινότητας και ως προς άλλες καταβολές φόρων, σχετικά με τη συνέχιση ή την κατάργησή τους. Η βιομηχανία, προφανισζόμενη την οικονομική της αδυναμία για αποπληρωμή των φόρων, ζητά την κατάργησή τους, υποστηρίζοντας ότι: *«Το προϊόν ημών επιβαρύνεται υπερβολικώς, ότι λόγω της κρίσεως της οικονομίας δεν δυνάμεθα να ανταπεξέλθομεν εν ταις αγορές της αλλοδαπής ανταγωνισμούς. Ημείς διαθέτομεν ιδίαν αποβάθραν και λιμενοβραχίονα προς*

εξυπηρέτησιν των αναγκών ημών. Τα κοινοτικά έργα δι' α επεβλήθη ο φόρος δεν πληρούν πρώτας απολύτους ανάγκας της κοινότητος Ελευσίνος, αλλ' έχουνσιν μάλλον σκοπούς εξωραϊσμού και πολυτελείας, αν μη, ή διασκεδάσεως και δη, αρκετά καταβάλλει η εταιρεία εις του φόρου τούτου.»⁸. Το Υπουργείο διαβιβάζει το αίτημα αυτό στην κοινότητα, που όμως δε δύναται να δώσει λύση. Η λύση δίνεται πάλι από τη Νομαρχία, που αποφασίζει την κατάργηση των φόρων αυτών.

Κατά τη μεταπολεμική περίοδο, όπου όπως προαναφέρθηκε υπάρχει έξαρση της ανάπτυξης της βιομηχανίας και μεγάλη ανάγκη επέκτασης των βιομηχανιών, παρατηρείται ότι όσο πιο κερδοφόρες ήταν οικονομικά οι βιομηχανίες, τόσο εντονότερη ήταν η συμμετοχή τους στη διοίκηση της περιοχής. Οι κεφαλαιούχοι βιομήχανοι της Ελευσίνας, έχουν με το μέρος τους την κρατική εξουσία στα πλαίσια ανάπτυξης της εθνικής οικονομίας, ενώ ταυτόχρονα ασχολούνται με κοινοτικά θέματα ακόμα και με τα δημοτικά έργα της πόλης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η κατασκευή της περιφερειακής οδού που προγραμματιζόταν κατά την περίοδο 1977-1980. Κατά την υπογραφή της σύμβασης το έργο χωρίζεται σε δύο τμήματα, ανατολικά και δυτικά με κέντρο το λιμάνι. Αμέσως υπήρξαν προβλήματα και αντιδράσεις από τη βιομηχανία TITAN στην οποία ανήκει το δυτικό παραλιακό τμήμα της πόλης. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα τη ματαίωση του δυτικού άξονα του έργου, με την οδό Ωκεανίδων του ανατολικού άξονα, να παραμένει μέχρι και σήμερα ένας παραλιακός δρόμος ενώ υπό άλλες συνθήκες θα αποτελούσε την είσοδο της περιφερειακής οδού. (Λιάπης, 2005)

Οι βιομήχανοι της περιοχής είχαν ως κύριο μέλημά τους την προβολή των θετικών στοιχείων τους στους κατοίκους της περιοχής ελέγχοντας όμως έμμεσα την κατάσταση και την ανάπτυξη της πόλης κατά το συμφέρον τους. Για παράδειγμα, το 1977 η τσιμεντοβιομηχανία TITAN παραχώρησε στην Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων Θριασίου οικόπεδο έκτασης 25 στρεμμάτων για την κατασκευή του Θριασίου Νοσοκομείου, ενώ η ίδια εταιρία μετά από μία εικοσαετία προέβη σε μία ακόμα δωρεά ακινήτου, τη νεοκλασική οικία του βιομήχανου Λ. Κανελλόπουλου επί της οδού Δραγούμη. Άλλο ένα παράδειγμά τέτοιας πολιτικής γίνεται το 1981, όταν η εταιρία ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΚΗ χάρισε στο δήμο 500.000 δραχμές⁹ για καλλωπιστικά έργα στην

⁸ Απόσπασμα αίτησης τοπικών βιομηχανιών στο τότε Υπουργείο Βιομηχανίας (Λιάπης, 2005).

⁹ Η δωρεά αυτή χρησιμοποιήθηκε τελικά για την κατασκευή σιντριβανιού στη νοτιοδυτική πλευρά της πλατείας του Αγ. Γεωργίου το οποίο λειτούργησε για μικρό χρονικό διάστημα.

πόλη. Υπάρχουν και άλλα τέτοιου είδους παραδείγματα μικρότερης ίσως σημασίας που τονίζουν τη θέληση των βιομήχανων για προβολή της θετικής τους εικόνας.

Με βάση όλα τα παραπάνω μπορούμε να υποστηρίξουμε ότι η εξέλιξη της πόλης από την αρχή της οργάνωσής της μέχρι τη σύγχρονη εικόνα της είναι αποκύημα πολλών παραγόντων και κυρίως της βιομηχανίας. Αυτό συμβαίνει καθώς η Ελευσίνα στηριζόταν - και εξακολουθεί να στηρίζεται - στην παράγοντα της βιομηχανίας, παρά την αλλοίωση της εικόνας της από το πλήθος των εργοστασίων και τα ποικίλα αποτελέσματα, είτε θετικά είτε αρνητικά, που αυτές επέφεραν.

2.3. ΤΑ ΑΡΧΑΙΑ ΜΝΗΜΕΙΑ ΚΑΙ Η ΠΟΛΗ.

Η Ελευσίνα είναι μία πόλη πολύ γνωστή από τα αρχαία ακόμη χρόνια. Κατέχει ένα μοναδικό ιστορικό ενδιαφέρον λόγω των Μυστηρίων και το ιερό της Θεάς Δήμητρας, το οποίο κινεί όχι μόνο Έλληνες αλλά και ξένους ιστορικούς - αρχαιολόγους. Τα Ελευσίνια Μυστήρια πραγματοποιούνταν κατά τα αρχαία χρόνια προς τιμήν της θεάς Δήμητρας και της κόρης της Περσεφόνης και η τέλεσή τους συνεχίστηκε μέχρι την εποχή του Θεοδόσιου Α' – στα τέλη του 4^{ου} αιώνα - ο οποίος και τα απαγόρευσε (Βισάλτης, 2012). Έτσι, λοιπόν, η πόλη χάνεται από τον χάρτη και επανατοποθετείται σε αυτόν κατά τον 17^ο και 18^ο αιώνα. Υπεύθυνοι για την αναβίωση της ιστορίας της Ελευσίνας είναι ευρωπαίοι περιηγητές οι οποίοι ταξίδεψαν στην Ελλάδα και σε άλλες μεσογειακές χώρες αναζητώντας την υλική υπόσταση των μύθων που αποτυπώνονταν σε γραπτά κείμενα παλαιότερων εποχών. Για την ύπαρξη της Ελευσίνας υπήρχαν πολλά γραπτά που όμως ελάχιστα από αυτά αναφέρονταν στα όσα συνέβαιναν σε αυτήν κατά την αρχαιότητα¹⁰.

Στη συνέχεια, πληθώρα αρχαιολόγων και διανοούμενων φτάνει στην περιοχή - κυρίως Άγγλοι και Γάλλοι- ήδη από το 1675, όταν η Ελλάδα αποτελούσε κομμάτι της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας για την εξερεύνηση του αρχαίου ελληνορωμαϊκού παρελθόντος. Η αγγλική αρχαιολογική εταιρία Dilettanti, η οποία είχε ενδιαφερθεί για τα ερείπια του ναού της θεάς Δήμητρας, κατά τις αρχές του 19^{ου} αιώνα θα στείλει μία ομάδα αρχαιολόγων για την περεταίρω ανασκαφή και καταγραφή του ναού. Το 1811 καταφέρνουν να πάρουν άδεια για επιτόπου έρευνα από τον Οθωμανό Σουλτάνο και έτσι ξεκινάει η πρώτη επίσημη ανασκαφή στην Ελευσίνα (Dilettanti, 1817).

Ωστόσο, οι γενικότερες πολιτικές και στρατιωτικές ανακατατάξεις της χώρας οδηγούν, λίγο μετά, στην ύφεση του αρχαιολογικού ενδιαφέροντος. Με τη νέα σύσταση, όμως, του ελληνικού κράτους και την τοποθέτηση στην κυβέρνηση του Ι. Καποδίστρια το ενδιαφέρον στρέφεται και πάλι στον πολιτισμό και στα αρχαιολογικά μνημεία της χώρας. Η πολιτιστική πολιτική κατέχει για την εποχή μεγάλη σημασία, καθώς ο έλεγχος της διακίνησης των αρχαιοτήτων και η συγκέντρωση και καταγραφή τους σε καταλόγους σε αρχαιολογικά μουσεία έγιναν ο πρώτος βασικός στόχος. Είναι φανερό πως υπήρχε ιδιαίτερο ενδιαφέρον στη διαμόρφωση μίας ενιαίας εθνικής ταυτότητας βασισμένης στην

¹⁰ Γραπτές σημαντικές πηγές για αυτή την ανακάλυψη υπήρξαν οι αναφορές του Πausανία και του Ηρόδοτου για την περιοχή κατά τα Ρωμαϊκά χρόνια καθώς και ο Ομηρικός Ύμνος προς τη θεά Δήμητρα που χρονολογείται στον 7^ο αι. π.Χ. (Παπαχατζής, 1974).

στα αρχαία ευρήματα. Αντίστοιχη με την πολιτική του Καποδίστρια ακολουθεί και ο Όθωνας με πρώτο βήμα τη δημοσίευση του νόμου «περί των επιστημονικών και τεχνολογικών συλλογών, περί ανακαλύψεως και διατηρήσεως των αρχαιοτήτων και της χρήσης αυτών», το 1834¹¹. Λίγο αργότερα, το 1837, ιδρύεται το πρώτο ιδιωτικό αρχαιολογικό ίδρυμα, η «Εν Αθήναις Αρχαιολογική Εταιρία» και ταυτόχρονα εγκαθίστανται στην Αθήνα και ξένες αρχαιολογικές σχολές, με πρώτη τη Γαλλική Αρχαιολογική Σχολή το 1846.

Η ίδια πολιτική φαίνεται να συνεχίζεται και κατά τη βασιλεία του Γεώργιου Α' το 1863, με σημαντικό νομοθετικό περιεχόμενο. Το 1899 δημοσιεύεται ο νόμος ΒΜΧΣΤ' «περί αρχαιοτήτων», που με σημαντικές προσθέσεις ολοκληρώνει για την εποχή τις προσπάθειες ελέγχου και προστασίας των αρχαιολογικών ευρημάτων, ορίζοντας την έννοια των «αρχαίων» ως «*τα έργα της Αρχιτεκτονικής, Γλυπτικής, Γραφικής και οποιασδήποτε καθόλου τέχνης, οίον παντοία οικοδομήματα και αρχιτεκτονικά μνημεία, λίθοι μετά γλυφής τινός εκ των μνημείων τούτων προερχόμενοι, και βάθρα, υδραγωγεία, οδοί, τείχη, τάφοι, λαξεύματα, αγάλματα, ειδώλια, επιγραφαί, ζωγραφιαί, ψηφοδετήματα, αγγεία, όπλα, κοσμήματα και άλλα εξ οιασδήποτε ύλης έργα και σκεύη, δακτυλιόλιθοι, νομίσματα.*». Το νομοθετικό αυτό κείμενο περιλαμβάνει, εκτός των άλλων ρυθμίσεων, όρους για την προστασία των αρχαιοτήτων, απαγορεύοντας χωρίς την άδεια του αρμόδιου Υπουργείου τη λατομία, την κατασκευή πάνω από τα αρχαία και γενικότερα την οποιαδήποτε ενέργεια που θα μπορούσε να φανεί επιβλαβής για τα μνημεία της κάθε περιοχής.

Συμπερασματικά, θα μπορούσε κανείς να ισχυριστεί ότι βασικό μέλημα της πολιτικής εξουσίας εκείνη την περίοδο αποτελεί η νομοθετική ρύθμιση με σκοπό τη συμπλήρωση των μουσείων για την ανάδειξη το μεγαλείου της ελληνικής πολιτιστικής κληρονομιάς. Φυσικά, τα νομοθετικά κείμενα δε μπορούν από μόνα τους να προστατεύσουν και να αναδείξουν τα αρχαιολογικά ευρήματα και την ιστορία της χώρας, ωστόσο θέτουν βάσεις, με σαφείς απαγορεύσεις και κίνητρα, για τις μετέπειτα δραστηριότητες του νέου ελληνικού κράτους.

Πιο συγκεκριμένα τώρα, οι ανασκαφές που λαμβάνου χώρα στην Ελευσίνα φαίνεται να είναι αποσπασματικές και περιορισμένες. Ο Lenormant διεξάγει έρευνα, με άδεια της ελληνικής κυβέρνησης, μόνο στο ήδη ανασκαφέν σημείο των Προπυλαίων του

¹¹ Βασιλικό Διάταγμα 10/12, Μάιος 1834.

Ιερού της Θεάς Δήμητρας από την εταιρία των Dilettanti, η οποία δεν προχώρησε σε επιθυμητό σημείο λόγω ελλιπούς χρηματοδότησης. Ο χώρος αυτός, με δεδομένο ότι οι κατοικίες κάλυπταν το σύνολο του λόφου της Ελευσίνας, ήταν το μοναδικό ελεύθερο σημείο για την εκπόνηση της έρευνας. Η διάρκεια των ανασκαφών αυτών κράτησε μόλις δύο χρόνια, από το 1860 έως το 1862, και εκδόθηκαν από τον Lenormant δύο βιβλία σχετικά με αυτές¹². Έτσι αναδύεται το ζήτημα για την έκθεση των αρχαίων ευρημάτων, καθώς δε υπήρχε χώρος στέγασης των προϊόντων που βρέθηκαν και οι λύσεις για αποθήκευσή τους ήταν προσωρινές.

Μετά, λοιπόν, την τελευταία ανασκαφή, περνούν περίπου δύο δεκαετίες, μέχρι το 1882 να αναλάβει τη συστηματική πλέον ανασκαφή και μελέτη του χώρου η Αρχαιολογική Εταιρία. Ο κρατικά ανεξάρτητος αυτός οργανισμός θα προχωρήσει, σε συνεργασία με την πολιτική ηγεσία, σε απαλλοτρίωση του λόφου από τις κατοικίες και τη διεξαγωγή της ανασκαφής του. Έτσι, η μακροχρόνια αυτή και τελευταία κατοίκηση στο λόφο -μετά την τελευταία εγκατάλειψή του εξαιτίας πειρατικών επιδρομών τον 19^ο αιώνα- τερματίστηκε με πρωτοβουλία του κράτους και των αρχαιολόγων με στόχο την επαναφορά στην επιφάνεια παλαιότερων ιστορικών περιόδων για την γενικότερη ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς σε όλη τη χώρα. Οι απαλλοτριώσεις στην Ελευσίνα διεξάγονται χωρίς γενικές νομοθετικές ρυθμίσεις καθώς το 1877 εκδίδεται και το πρώτο «Διάγραμμα ρυμοτομίας της κωμοπόλεως Ελευσίνας» σύμφωνα με το οποίο οργανώνεται πολεοδομικά η περιοχή κάτω και γύρω από το λόφο, εκεί που ουσιαστικά χτίζεται ο νέος οικισμός.

Υπό αυτές τις συνθήκες και υπό τη διεύθυνση του Έλληνα αρχαιολόγου Δ. Φίλιου ξεκινά η ανασκαφή ολόκληρου του «ιερού» χώρου της Ελευσίνας. Ο Δ. Φίλιος αναλαμβάνει τις επιτόπιες έρευνες από το 1882 μέχρι το 1894, σε συνεργασία με τον Γερμανό αρχιτέκτονα Willhelm Dorpfeld, ενώ οι έρευνες αυτές έχουν πλέον ως στόχο την όχι μόνο τα Προπύλαια και το ναό αλλά όλη τη περιοχή του λόφου που τώρα έχει απεγκλωβισθεί από τις κατοικίες. Στην διάρκεια, λοιπόν, των ανασκαφών αυτών αναδύεται στην επιφάνεια μεγάλο ποσοστό του χώρου. Οι εκθέσεις της σκαπάνης δημοσιεύονται από την Αρχαιολογική Εταιρία και αποτελούν τα βασικότερα τεκμήριά της (Φίλιος, 1906). Την έρευνα από το 1894 μέχρι το 1907 αναλαμβάνει ένας άλλος αρχαιολόγος της εταιρίας, ο Α. Σκιάς, ο οποίος θα επιμείνει στην ανασκαφή της αυλής

¹² F. Lenormant, *Recherches archéologiques à Éleusis*, Παρίσι 1862 και F. Lenormant, *Monographie de la voie sacrée éleusinienne*, Παρίσι 1864.

του ναού προς τα νότια, αλλά μετά την εκλογή του ως καθηγητής του Πανεπιστημίου Αθηνών θα εγκαταλείψει την ανασκαφική του δραστηριότητα στην Ελευσίνα. Εδώ, σωστό είναι να αναφερθεί ότι λίγα χρόνια νωρίτερα εγκαταστάθηκε το εργοστάσιο TITAN στη νότια πλευρά του λόφου, κοντά στο σημείο των ανασκαφών του Α. Σκιά¹³.

Μετά από αυτές τις δύο μεγάλες ανασκαφές, το ζήτημα της έκθεσης και φύλαξης των ευρημάτων είναι πλέον ακόμα πιο επιτακτικό, καθώς οι συνθήκες αποθήκευσης των ευρημάτων παραμένουν ακόμα προσωρινές. Χρειάζεται, λοιπόν, ένας μόνιμος χώρος κατά τον οποίο θα εκθέτονται τα αρχαία αυτά ευρήματα, καθώς ο αριθμός τους μετά και τις ανασκαφές του Φίλιου έχει αυξηθεί δραματικά. Έτσι, υιοθετείται η λύση της μεταφοράς πολλών εξ αυτών στη συλλογή της Αρχαιολογικής Εταιρίας στην Αθήνα και μερικών η αποθήκευσή τους σε ένα από τα σπίτια του λόφου που ακόμα δεν έχει κατεδαφισθεί και θα παραμείνει στη θέση του ακόμα και μέχρι και σήμερα¹⁴. Το πρώτο κτίριο που οικοδομείται για το λόγο αυτό, το μουσείο, θεμελιώνεται το 1889, νότια του ναού της Δήμητρας και αποτελεί ένα από τα πρώτα αρχαιολογικά μουσεία της χώρας που αντανακλά την αντίληψη της εποχής ως προς την έκθεση των αρχαίων.

Οι αρχαιολογικές εργασίες στην Ελευσίνα διακόπτονται έκτοτε για το χρονικό διάστημα του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, μέχρι τη συνέχισή τους υπό τη διεύθυνση του Κ. Κουρουνιώτη το 1917. Ο ίδιος ανέσκαψε το χώρο καθ' όλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου και του Β' Παγκόσμιου Πολέμου, από το 1917 μέχρι το 1945. Οι σύγχρονες μέθοδοι που χρησιμοποιούσε και η επαρκής χρηματοδότηση του έργου του οδήγησαν σε μία ευρείας κλίμακας ανασκαφή του συνόλου του αρχαιολογικού χώρου της πόλης (Κουρουνιώτης, 1934). Επιπρόσθετα, την περίοδο αυτή εκδίδονται και οι πρώτες ολοκληρωμένες ανασκαφικές μελέτες για την Ελευσίνα, τεκμηριώνοντας και επιστημονικά τη σημασία του αρχαιολογικού χώρου και εκδίδονται οι πρώτες οδηγίες του χώρου αυτού και του μουσείου. Ταυτόχρονα με τις εργασίες του Κ. Κουρουνιώτη και συγκεκριμένα το 1923, δημοσιεύεται Βασιλικό Διάταγμα, κατά το οποίο χαρακτηρίζονται για πρώτη φορά διατηρητέα δύο ιστορικά κτίσματα, τα οποία όμως, δεν είναι των αρχαίων χρόνων, αλλά μικροί ναοί των Βυζαντινών χρόνων. Με το συγκεκριμένο Βασιλικό Διάταγμα «περί ανακηρύξεως ως βυζαντινών μνημείων των εν τη ύπαιθρω Αττική Ναών, κτισθέντων προ του 1830» της 9.7.1923, αναγνωρίζονται

¹³ Έχουν εκδοθεί ανά έτος οι εκθέσεις του σε έντυπα, όπως στα «Πρακτικά της Αρχαιολογικής Εταιρίας» και στην «Αρχαιολογική Εφημερίς».

¹⁴ Το κτίριο αυτό βρίσκεται επί της οδού Γκιόκα.

νομοθετικά ως ιστορικής σημασίας και αξίας διατήρησης οι βυζαντινοί ναοί του Αγ. Ζαχαρία στην πλατεία Ηρώων και Πολυτεχνείου και της Παναγίτσας, στα βράχια πάνω από τις ανασκαφές. Ένα βασικό χαρακτηριστικό των δύο αυτών χριστιανικών ναών είναι ότι φαίνεται να είναι κατασκευασμένοι εν μέρει από οικοδομικά υλικά των αρχαίων ναών.

Μόλις το 1932, με το Ν. 5351/1932 *«περί τροποποιήσεων και προσθηκών εις τον νόμον ΒΧΜΣΤ' περί αρχαιοτήτων»*, έρχεται το σημαντικότερο από πλευράς εξουσίας νομοθετικό έργο για τα αρχαία μνημεία. Ο νόμος αυτός θα συμπληρωθεί και θα αποτελέσει Προεδρικό Διάταγμα με γενικό τίτλο *«περί αρχαιοτήτων»* το οποίο λειτουργεί ουσιαστικά σε αντικατάσταση του νόμου του 1899. Τίθενται και πάλι οι γενικές αρχές που διέπουν τη νομοθεσία των αρχαιοτήτων με εισαγωγή - ξανά - του ορισμού τους, με μία μικρή αλλά σημαντική προσθήκη: *«[...] και τα αντικείμενα τα προερχόμενα εκ της αρχαιοτάτης εποχής του Χριστιανισμού και του μεσαιωνικού ελληνισμού δεν εξαιρούνται των ορισμών του παρόντος νόμου.»*. Με αυτό τον τρόπο εξασφαλίσθηκε η διατήρηση και προστασία των ευρημάτων της Βυζαντινής περιόδου, που αποτελούταν κυρίως από εκκλησιαστικά κειμήλια. Τέλος, επαναπροσδιορίζονται τα μέτρα αναφορικά με την προστασία των αρχαίων, με τη διεύρυνση της απόστασης των απαγορευτικών εργασιών γύρω από τα αρχαία και άλλες μικρές προσθήκες. Το 1932 που αρχίζει η ισχύς του νόμου, τα εργοστάσια έχουν ήδη εγκατασταθεί γύρω και πάνω στο λόφο της Ελευσίνας. Οι καμινάδες του TITAN, τόσο αυτές που υπάρχουν όσο και αυτές που θα κατασκευαστούν τα επόμενα χρόνια, βρίσκονται σίγουρα εντός ακτίνας 500 μέτρων από τα αρχαία μνημεία που έχουν ανακαλυφθεί. Ο συγκεκριμένος νόμος έθεσε τις γενικές κατευθύνσεις *«περί αρχαιοτήτων»* μέχρι τον επόμενο γενικό αρχαιολογικό νόμο που εκδίδεται 70 χρόνια μετά, το 2002.

Το 1930, κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, κατασκευάζεται μία επιπλέον πτέρυγα του μουσείου και η μορφή του παραμένει ίδια μέχρι και σήμερα, για την έκθεση των ακόμα περισσότερων ευρημάτων. Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο οι ανασκαφές στην Ελευσίνα συνεχίζονται για αρκετά ακόμα χρόνια, μόνο που τώρα με την ύπαρξη ενός διαμορφωμένου νομοθετικού πλαισίου και ενός ολοκληρωμένου τοπικού αρχαιολογικού μουσείου. Τις ανασκαφές για την περίοδο 1945-1986 αναλαμβάνουν ο αρχαιολόγος Γ. Μυλωνάς και ο αρχιτέκτονας Ι. Τραυλός. Ο πρώτος, ερεύνησε συστηματικά μέχρι το 1956 το «Δυτικό νεκροταφείο» της Ελευσίνας και ο δεύτερος ανακάλυψε το 1950 τη ρωμαϊκή γέφυρα του ελευσινιακού Κηφισού. Ο Ι. Τραυλός

ολοκλήρωσε τις ανασκαφές σε πολλά σημεία του αρχαιολογικού χώρου και αποτύπωσε λεπτομερώς σε σχέδια και μακέτες τις πιθανές μορφές του κατά την αρχαιότητα. Ακόμη, το 1950 εκδίδεται ένας ακόμα νόμος για την πολιτιστική κληρονομιά της χώρας, ο νόμος 1469/1950 «περί προστασίας ειδικής κατηγορίας οικοδομημάτων και έργων τέχνης μεταγενέστερων του 1830», που αποτελεί ουσιαστικά το πρώτο νομοθετικό κείμενο για την αξία διατήρησης κτιρίων νεώτερης ιστορίας. Ουσιαστικά, στο νόμο αυτό καθορίζονται οι όροι του χαρακτηρισμού ενός μνημείου ως «*χρήζοντα ειδικής κρατικής προστασίας*», ώστε να μπορούν να χαρακτηρίζονται ως τέτοια «οικοδομήματα», «τόποι» και «έργα», δημιουργημένα τα νεότερα χρόνια. Με το έργο και των δύο αυτών ερευνητών, ολοκληρώθηκαν ουσιαστικά οι αρχαιολογικές σκαπάνες στην Ελευσίνα. Την ευθύνη έκτοτε του αρχαιολογικού χώρου φέρει το Υπουργείο Πολιτισμού και πιο συγκεκριμένα, η Γ' Εφορία Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων.

Ο αρχαιολογικός χώρος της Ελευσίνας, παρά τις ανασκαφές και τις ολοκληρωμένες μελέτες, μέχρι τη δεκαετία του '50 δεν είναι θεσμικά κατοχυρωμένος. Ο καθορισμός του εύρους και των ορίων των ανασκαφών ολοκληρώνεται νομοθετικά μόλις το 1957, με απόφαση του Υπουργείου Πολιτισμού για το σύνολο των αρχαιολογικών χώρων της Αττικής. Στο ίδιο κείμενο υπάγονται και το ιερό της Αφροδίτης επί της Ιεράς Οδού και το τμήμα της ρωμαϊκής γέφυρας του ελευσινιακού Κηφισού στην είσοδο της πόλης. Έτσι, ορίζονται τα όρια του αρχαιολογικού χώρου, που είναι μέχρι και σήμερα τα ίδια εκτός από πολύ μικρές προσθήκες. Ο συγκεκριμένος νόμος ήταν πολύ σημαντικός για τη διαμόρφωση του αστικού χώρου της Ελευσίνας, επιλύοντας κάποια προβλήματα, τα σημαντικότερα εκ των οποίων αξίζει να σημειωθούν. Η μέχρι τότε μη θεσμοθέτηση των ορίων του αρχαιολογικού χώρου οδήγησε πολλές φορές στην καταπάτηση σημείων του λόφου από γειτονικά εργοστάσια, και ειδικότερα από το TITAN, καθώς τη δεκαετία του '50 καλύφθηκε με τσιμέντο μέρος της νότιας πλευράς του λόφου των αρχαιοτήτων, εκεί που υπήρχε το αρχαίο στάδιο του ναού. Παράλληλα, ανατινάχθηκε ολόκληρος ο δεύτερος λόφος της Ελευσίνας όπου θα χωροθετούνταν εν συνεχεία οι ανασκαφικές εργασίες, λόγω λατομικών εργασιών. Στο σημείο υπήρχε και το μοναδικό υλικό κτίσμα της περιόδου της Φραγκοκρατίας, ο λεγόμενος «φράγκικος πύργος» (Λιάπης, 2005). Ακόμη, σε πολεοδομικό τώρα επίπεδο, όταν υπήρξε η πρόταση για ανάπτυξη και ανάδειξη της κεντρικής πλατείας της Ελευσίνας, τη διάρκεια της επταετίας 1967-1974, η Αρχαιολογική Εταιρία εμπόδισε την ολοκλήρωση του έργου. Η κεντρική πλατεία της Ελευσίνας ήταν ως τότε χωρισμένη στα δύο από τη μεριά της Νικολαΐδου. Η πρόταση

ενοποίησης θα γινόταν με την ενσωμάτωση του κομματιού της οδού και την επέκτασή της σε τμήμα του αρχαιολογικού χώρου, πράγμα το οποίο θεωρήθηκε επιβλαβές και έτσι η υλοποίηση του έργου διακόπηκε.

Τα επόμενα τώρα χρόνια, κυρίαρχο ρόλο στην προστασία των μνημείων θα παίζουν οι ευρωπαϊκές συνθήκες. Στην Ελλάδα, όμως, οι ευρωπαϊκές αυτές συνθήκες καθυστερούν και γίνονται μέρη της εθνικής νομοθεσίας μόλις το 1981, όταν μεταφράζονται και δημοσιεύονται στα Φύλλα της Εφημερίδας της Κυβέρνησης οι Συνθήκες του Λονδίνου και του Παρισιού. Οι συνθήκες αυτές, αποτελούν δύο από τα πιο σημαντικά διεθνή κείμενα για τον ορισμό, τη διατήρηση, την προστασία και την έκθεση των μνημείων. Με τη συνθήκη του Λονδίνου διατυπώνονται με σαφήνεια οι όροι της προστασίας της «αρχαιολογικής κληρονομιάς», ενώ με το κείμενο του Παρισιού, διευρύνεται ο ορισμός των μνημείων και το περιεχόμενο προστασίας τους, αναφερόμενο στην παγκόσμια «φυσική και πολιτιστική κληρονομιά». *Επιπλέον, το 1992, επικυρώνεται η συνθήκη της Γρανάδας με την οποία οριστικοποιείται με μεγαλύτερη σαφήνεια, η τάση διατήρησης του συνόλου της «αρχιτεκτονικής κληρονομιάς».* Την περίοδο θεσμοθέτησης των συνθηκών αυτών στην Ελλάδα, Υπουργός Πολιτισμού είναι η Μ. Μερκούρη.

Η περίοδος, ωστόσο, που θα διεξαχθούν τα περισσότερα βήματα στην κατεύθυνση της διατήρησης και προστασίας των μνημείων της Ελευσίνας, είναι τα τέλη της δεκαετίας του 1980. Στις 6 με 8 Σεπτεμβρίου του 1985 πραγματοποιείται στην Ελευσίνα με τίτλο « Αρχαιότητες και πολιτιστική κληρονομιά της Ελευσίνας» το οποίο αποσπά μεγάλη προσοχή από την εγχώρια και διεθνή επιστημονική κοινότητα. Παράλληλα, εκδίδονται νόμοι για τον αριθμό των υπό διατήρηση χώρων σε μία πόλη, και έτσι, το 1985 το κτίριο του ΟΣΕ στην Ελευσίνα χαρακτηρίζεται ως διατηρητέο, διότι όπως αναφέρεται μέσα στο κείμενο του νόμου «[...] αποτελούν τα πρώτα δείγματα Βιομηχανικής Αρχιτεκτονικής στον Ελληνικό χώρο και συνδυάζουν τη λειτουργική λιτότητα με αξιόλογες αρχιτεκτονικές λύσεις και πολύ ενδιαφέροντα μορφολογικά στοιχεία.». Επιπρόσθετα, με Υπουργική Απόφαση την ίδια χρονιά, χαρακτηρίζεται διατηρητέα ιδιωτική κατοικία, στη συμβολή των οδών Παγκάλου και Δραγούμη, τονίζοντας την προσπάθεια διατήρησης σύγχρονων μνημείων της νεότερης ιστορίας με αναφορά στην αρχιτεκτονική αξία του κτιρίου και στην τοπική ιστορία, καθώς στο συγκεκριμένο κτίριο διέμενε ο στρατιωτικός Θ. Πάγκαλος. Στη συνέχεια, το 1990 εκδίδονται άλλες δύο Υπουργικές Αποφάσεις. Η πρώτη εξ αυτών αφορά τον μαζικό χαρακτηρισμό 16 συνολικά κτιρίων στο Δήμο Ελευσίνας που κατά κύριο λόγο είναι

ιδιωτικές κατοικίες με νεοκλασική αρχιτεκτονική, αγροτικές κατοικίες, κάποια βιομηχανικά κτίρια του συγκροτήματος ΚΡΟΝΟΣ και το παλιό παγοποιείο ΑΣΤΗΡ. Η δεύτερη χαρακτηρίζει ως «ιστορικά διατηρητέο μνημείο» το κτήμα Μορφοπούλου. Μετά από αυτές τις δύο, η τελευταία νομοθετική πράξη χαρακτηρισμού στην πόλη της Ελευσίνας πραγματοποιείται το 1996, όπου αναγνωρίζεται η ιστορική αξία ενός ακόμα παλιού βιομηχανικού οικοδομήματος.

Σε εθνικό τώρα και ευρωπαϊκό επίπεδο συνεχίζονται οι ρυθμίσεις για την προστασία και διατήρηση των μνημείων. Το 2002 εκδίδεται ο νόμος 3028/2002 *«για την προστασία των αρχαιοτήτων και εν γένει ης πολιτιστικής κληρονομιάς»*, ενώ τρία χρόνια αργότερα επικυρώνεται και από την Ελλάδα η συνθήκη της Βαλέτας (1992) με πολλά επιμέρους θεσμικά και συμβουλευτικά κείμενα. Ωστόσο, η εικόνα των μνημείων των πόλεων διαφέρει από χώρα σε χώρα και εξαρτάται από πληθώρα παραγόντων. Στην Ελλάδα, η διαφοροποίηση ανάμεσα στο τι είναι μνημείο και τι όχι, γίνεται μέσω αποφάσεων του ΚΑΣ, με αποτέλεσμα να προκύπτουν διαφορετικοί τρόποι αντιμετώπισής τους. Στην Ελευσίνα, παρόλο που μέχρι σήμερα έχει διαμορφωθεί το θεσμικό πλαίσιο χαρακτηρισμού και προστασίας των μνημείων, παρατηρούνται πολλά αντιφατικά φαινόμενα και κυρίως σε πολλά σημεία του αστικού ιστού τα οποία δεν αντιμετωπίζονται με τον ίδιο τρόπο. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι εκείνα τα οικόπεδα που στη διαδικασία εκσκαφής για την ανέγερση κτιρίων βρέθηκαν αρχαία. Μερικά από αυτά παραμένουν ανεκμετάλλευτα και περιφραγμένα, ενώ άλλα έχουν δομηθεί. Το ίδιο συμβαίνει και με τις ανασκαφές για τμήματα της αρχαίας Ιεράς Οδού. Παράλληλα, όμως, μπορεί κανείς να επισκεφθεί το ρωμαϊκό φούρνο, στα υπόγεια του εστιατορίου Goody's, ένα μικρό κομμάτι του Αδριανού Υδραγωγείου στην αυλή του Δημαρχείου. Τέλος, το «δυτικό νεκροταφείο» ανάμεσα σε βράχια και εκσκαφείς μέσα στο χώρο εργασιών του TITAN, κάθε άλλο παρά αρχαιολογικό χώρο θυμίζει, καθώς το μόνο προσδιοριστικό στοιχείο του αποτελεί η ονομασία της οδού «επτά επί Θήβας» και μία κάτοικος απέναντι από το αρχαίο αυτό νεκροταφείο, που είναι πάντα πρόθυμη για την ξενάγηση στο χώρο. Όπως αυτό, είναι πολλά άλλα παραδείγματα ανεκμετάλλευτων αρχαιολογικών ευρημάτων, με δεδομένη την ύπαρξη παλαιότερων ιστορικών φάσεων στο υπέδαφος της πόλης¹⁵.

¹⁵ Στοιχεία από την ταινία «Αγέλαστος Πέτρα», Φ. Κουτσαφτής, 2001.

2.4. Η ΣΧΕΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΜΕ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.

2.4.1. ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ

Όπως είναι γνωστό, η Ελευσίνα, είναι μία παραθαλάσσια πόλη, και η σχέση της με το υγρό στοιχείο είναι και ήταν μεγάλη και σημαντική. Το σύνολο του παραλιακού μετώπου της Ελευσίνας έχει δεχθεί μία σειρά αλλαγών ανά τα χρόνια, που έχουν μεταμορφώσει ριζικά τη μορφολογία του. Ένα μεγάλο μέρος της ακτογραμμής καλύπτεται από εργοστάσια τσιμέντου και χάλυβα, διυλιστήρια πετρελαίου, ναυπηγικές και εμπορικές λειτουργίες, ενώ ένα μικρό μόνο μέρος βρίσκεται προς εκμετάλλευση των κατοίκων. Ταυτόχρονα, ο εμπορικός λιμένας Ελευσίνας, μέσα στον αστικό ιστό, αναπτύσσεται με μεγάλους ρυθμούς και μπορεί να συγκριθεί με πολλά άλλα μεγάλα εθνικά λιμάνια.

Ειδικότερα, η Ελευσίνα βρίσκεται στο παραλιακό μέτωπο μίας μεγάλης πεδιάδας, γνωστής ως Θριάσιο Πεδίο, ενώ η θέση της αυτή παραμένει ακριβώς η ίδια με την αρχαία πόλη τα προϊστορικά χρόνια. Με τις διαδοχικές αλλαγές στη στάθμη της θάλασσας μέχρι το 3000 π.Χ. διαμορφώθηκε η γεωφυσική κατάσταση της περιοχής όπως τη γνωρίζουμε και σήμερα, καθιστώντας την Ελευσίνα μία παράκτια περιοχή στο νότιο άκρο του Θριασίου Πεδίου που συνορεύει με το Σαρωνικό Κόλπο. Ταυτόχρονα, η περιοχή οριοθετείται ανατολικά, δυτικά και βόρεια από οροσειρές της Αττικής: ανατολικά το Όρος Αιγάλεω και η Πάρνηθα, Δυτικά η «Κακιά Σκάλα» στο δρόμο προς Κόρινθο και βόρεια ο Κιθαιρώνας. Ωστόσο, κυρίαρχα χαρακτηριστικά της περιοχής είναι η θάλασσα, που διαμορφώνει την επικοινωνία και τις μεταφορές, και η πεδιάδα, που αποτελεί πηγή της παραγωγικής διαδικασίας της περιοχής.

Η πραγματικότητα του τοπίου της πόλης είναι όμως αρκετά διαφορετική. Παρατηρείται ότι το φυσικό ανάγλυφο κατά το μήκος του κόλπου της Ελευσίνας έχει αλλοιωθεί, η εικόνα του παραλιακού μετώπου διαφέρει από εκείνη που είχε ακόμα και δέκα χρόνια πριν και η συνεχόμενη τροποποίησή της δείχνει να μη σταματά. Εδώ καλό θα ήταν να αναφερθεί ότι αν και η λειτουργία του λιμανιού της Ελευσίνας παρατηρείται ακόμη και από τα αρχαία χρόνια, πράγμα που καθιστά τις αλλαγές του παραλιακού μετώπου λογικές, ωστόσο οι πιο σημαντικές αλλαγές γίνονται κυρίως εξαιτίας της συνεχούς εντεινόμενης βιομηχανικής λειτουργίας. Βασικό και χαρακτηριστικό

παράδειγμα αυτών των αλλαγών αποτελούν τα μπαζώματα της ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΚΗΣ, που σταδιακά και σε διάρκεια πενήντα χρόνων έφτασαν να καλύπτουν επιφάνεια 500 στρεμμάτων. Δυτικά του κόλπου της Ελευσίνας τη θέση έχουν καταλάβει τα ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ και τα διυλιστήρια της ΕΛΠΕ ήδη από τη δεκαετία του '70. Το τοπίο εκεί έχει αλλάξει τόσο που δύσκολα κανείς θα μπορούσε να πιστέψει ότι στο σημείο αυτό υπήρχε παλαιότερα παραθεριστική παραλία, γνωστή ως «Μακριά Άμμος». Αντίστοιχα έντονη επέμβαση έγινε το 1953, με την κατεδάφιση του λόφου δίπλα σε εκείνον των αρχαιοτήτων και τόπος θεμελίωσης του Φράγκικου πύργου, από την εταιρία TITAN για τη λειτουργία λατομείων.

Ιστορικά τώρα, μπορεί κανείς να βρει όλα τα στοιχεία της εμπορικής εκμετάλλευσης του λιμανιού, ήδη από τα πρώτα χρόνια συγκρότησης του νέου ελληνικού κράτους, όταν ακόμα ήταν ένα μικρό ψαροχώρι. Το Μάιο του 1842 ιδρύεται το «Υποτελωνείο Ελευσίνας», που υπάγεται στον Πειραιά και τρία μόλις χρόνια αργότερα δημιουργείται ο «Υγειονομικός Σταθμός» του λιμανιού για την ιατρική εξέταση των πληρωμάτων των πλοίων. Ταυτόχρονα με τη βιομηχανική ανάπτυξη ιδρύεται το 1914 το Λιμενικό Ταμείο Ελευσίνας¹⁶, το οποίο θα λειτουργήσει μέχρι το 2001 όπου θα μετατραπεί μαζί με τα υπόλοιπα ελληνικά λιμάνια σε ανώνυμη εταιρία (Ν. 2932/2001 στο ΦΕΚ Α 145). Στο νέο Οργανισμό Λιμένος Ελευσίνας θα παραχωρηθεί έκταση περίπου 200 στρεμμάτων με αρχική διάρκεια 40 χρόνια, γνωστή ως «Ζώνη Λιμένα Ελευσίνας», έχοντας προηγηθεί το 1992 η κατάταξη του λιμανιού της Ελευσίνας στην Α' Κατηγορία Λιμένων Εθνικής Σημασίας, σύμφωνα και με την επίσημη ιστοσελίδα του ΟΛΕ (2018).

Στην ιδιοκτησία του ΟΛΕ ΑΕ βρίσκεται το σύνολο της ακτογραμμής του Κόλπου της Ελευσίνας από τη θέση «Παλάσκα» στο Σκαραμαγκά μέχρι τα «Ναυπηγεία Ελευσίνας», υπό την ονομασία «χερσαία ζώνη λιμένα». Σύμφωνα με τον Οργανισμό Λιμένα «Κύριος στόχος είναι η παραγωγή του «τελικού λιμενικού προϊόντος», στο οποίο περιλαμβάνεται το σύνολο των υπηρεσιών που δύναται να προσφέρει το λιμάνι σε πλοία, φορτία και επιβάτες». Κεντρικό τμήμα του λιμένα αποτελεί η προβλήτα μπροστά από το κτίριο του Οργανισμού, ενώ παράλληλα λειτουργούν και επιμέρους αποβάθρες με διαφορετικές χρήσεις. Ο κεντρικός λιμένας χαρακτηρίζεται ως «Τελωνιακός Περίβολος»

¹⁶ Στοιχεία που πάρθηκαν μετά από συνομιλίες με εργαζόμενους του Δήμου.

και είναι ο βασικός χώρος διακίνησης και εναπόθεσης εμπορευμάτων και φορτίων. Τα κυριότερα εμπορεύματα που μεταφέρονται είναι ο σίδηρος, λαμαρίνες, ξυλεία, σκραπ, σωλήνες κ.α. Εκτός από την κεντρική προβλήτα, υπό τη διαχείρισή του βρίσκονται και τρείς ακόμα συμπληρωματικές εμπορικές αποβάθρες, στις θέσεις «πρώην αμερικάνικη βάση», «Βλύχα» και «Κρόνος», όπου εκφορτώνονται και προσδένουν πλοία ειδικού χαρακτήρα (π.χ. πετρελαιοφόρα). Στην ιδιοκτησία του ΟΛΕ. βρίσκονται και άλλα τέσσερα σημεία του παραλιακού μετώπου της Ελευσίνας, χωρίς όμως να έχουν τον ίδιο εμπορικό χαρακτήρα. Η μαρίνα στην περιοχή «Καλιμπάκι» φιλοξενεί σκάφη αναψυχής και αντίστοιχα ο σχετικά νέος λιμενίσκος δυτικότερα, που η κατασκευή του ολοκληρώθηκε μόλις το 2003 με χρηματοδότηση του ΟΛΕ., διαθέτει θέσεις σκαφών αναψυχής και τμήμα της ανάπλασης αποτελεί μία βραχώδης παραλία με μικρές ξύλινες προβλήτες. Ακριβώς δίπλα βρίσκεται το «παλιό λιμανάκι» που φιλοξενεί μικρά ερασιτεχνικά και επαγγελματικά αλιευτικά του Συλλόγου Αλιέων της πόλης. Ακόμη, η κεντρική μαρίνα σκαφών δυτικά του κτιρίου της διοίκησης ΟΛΕ., που ανήκει σε αυτόν, έχει ανακατασκευασθεί πρόσφατα. Τέλος, το παραλιακό μέτωπο συμπληρώνουν διάσπαρτα μία μικρή αμμουδερή παραλία και διάφοροι μικροί χώροι αναψυχής μέχρι την είσοδο του εργοστασίου TITAN (Θερινό σινεμά, καφετέριες-ταβέρνες, παιδική χαρά, πάρκο), που είναι και τα μοναδικά σημεία που έχει κανείς πρόσβαση στη θάλασσα.

Αν τώρα θέλουμε να καταγράψουμε με λίγα λόγια το τι υπάρχει κατά μήκος της ακτογραμμής, κατά σειρά από ανατολικά προς τα δυτικά, παρατηρούνται τα Ναυπηγεία Ελευσίνας, Διαλυτήρια Πλοίων, Διυλιστήρια Πετρελαίου της ΕΛΠΕ., τσιμεντοβιομηχανία TITAN, εμπορικό λιμάνι, λιμενικές και διοικητικές εγκαταστάσεις του ΟΛΕ., μαρίνες σκαφών και η ΧΑΛΙΒΟΥΡΓΙΚΗ. Τα μόνα σημεία που είναι προσβάσιμα από τους κατοίκους είναι οι τρείς μικρές μαρίνες σε περιορισμένα κομμάτια. Από τα παραπάνω, μπορεί να παρατηρηθεί ότι η πρόσβαση στην ακτή ορίζεται με λειτουργικά κριτήρια και το ότι ο κάτοικος της Ελευσίνας δεν μπορεί να περπατήσει όλο το μήκος της ακτογραμμής οφείλεται στις χρήσεις του χώρου, που αντί, όπως σε άλλες περιοχές της Αθήνας, να παρατηρήσει κανείς αυθαίρετη δόμηση με κατοικίες πάνω στην άμμο, η κατάληψη του συνόλου του θαλάσσιου μετώπου γίνεται από μεγάλης έκτασης εργοστασιακές μονάδες. Η Ελευσίνα, αντί να αξιοποιήσει την ακτογραμμή της για εμπορικούς και τουριστικούς λόγους, την εκμεταλλεύεται για βιομηχανικούς σκοπούς. «Τα μεγάλα λιμάνια είναι χώροι εργασίας ενταγμένα στην πόλη, αλλά σε κάποια απόσταση από το κέντρο της, δημιουργώντας δική τους περιοχή. [...] Αυτές οι πρώτες

βιομηχανικές ζώνες συνυπάρχουν με την πόλη και είναι συνδεδεμένες με αυτή, αλλά ως αυτόνομα και ριζικά διαφορετικά τμήματα, ως κατειλημμένες περιοχές» (Σημαιοφορίδης, 2005). Ωστόσο, στην Ελευσίνα το λιμάνι βρίσκεται στην καρδιά της πόλης, συμπληρώνοντας τις υπόλοιπες εργοστασιακές μονάδες της ακτογραμμής. Από τα λιγοστά σημεία που μπορεί κανείς να δει τον κόλπο της Ελευσίνας, αυτό που κυριαρχεί στο τοπίο είναι τα κινούμενα πετρελαιοφόρα, μόνιμα πλοία και εναπομείναντα διαλυτήρια. Δεν υπάρχει πραγματική επαφή με το υδάτινο στοιχείο, οι κάτοικοι βλέπουν το παραλιακό μέτωπο σαν τόπο εργασίας και όχι σαν τόπο παραθερισμού και ηρεμίας, καθώς η φύση είναι αποκομμένη και περιορισμένη με τα μπαζώματα του λιμανιού. Παρόλο που, ειδικά τα τελευταία χρόνια, έχει γίνει προσπάθεια ανάπλασης του παραλιακού μετώπου, στα σημεία που αυτό είναι εφικτό, και από τους πολίτες και από τον δήμο, ακόμα δεν έχει γίνει ένας τρόπος χαλάρωσης και βόλτας για τους κατοίκους.

2.4.2. ΤΟ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ.

Σημείο αναφοράς της πόλης της Ελευσίνας δεν είναι άλλο από το στρατιωτικό αεροδρόμιο. Η περιοχή αυτή περιλαμβάνει τεράστια έκταση περιφραγμένου χώρου, με κατοικίες, εκθέματα, καταστήματα και αεροδιαδρόμους, χωρίς όμως να γίνεται κάποια αναφορά στην Ελευσίνα. Ο μόνος τρόπος "επαφής" πόλης και αεροδρομίου, είναι ο ήχος των αεροσκαφών τη στιγμή της απογείωσης και της προσγείωσης, τα οποία πετούν πολύ κοντά στα σπίτια των κατοίκων. Πολλοί θα αναρωτιούνται για ποιο λόγο η πόλη της Ελευσίνας αποφασίστηκε για τη δημιουργία του στρατιωτικού αεροδρομίου ή κατά πόσο οι άνθρωποι που απασχολούνται εργασιακά σε αυτό είναι κάτοικοι της πόλης. Για το λόγο αυτό κύριο στοιχείο μελέτης του αεροδρομίου είναι η αχανής του έκταση, συνθήκη η οποία αιτιολογείται από τις ανάγκες λειτουργίας του¹⁷.

Ο χώρος διαμορφώνεται ουσιαστικά από τους αεροδιαδρόμους που έχει (3,15χλμ), οι οποίοι χρησιμεύουν για την απογείωση και την προσγείωση των αεροσκαφών και ορίζουν τα νότια και τα βόρεια σύνορα. Βέβαια, στην κατοχή της Πολεμικής Αεροπορίας περιλαμβάνονται οικόπεδα, που παλαιότερα ήταν χωράφια, και δεν χρειάζονται για την κίνηση των αεροσκαφών. Σε αυτό το σημείο, χρειάζεται να επισημάνουμε πως από την εποχή του Ιωάννη Μεταξά, όταν και επιλέχτηκε η Ελευσίνα

¹⁷ Η Αττική εξυπηρετείται από τρία στρατιωτικά αεροδρόμια, της Ελευσίνας, του Τατοΐου και της Τανάγρας.

για τη δημιουργία του στρατιωτικού αεροδρομίου, πολλοί από τους κατοίκους χρειάστηκε να απαλλοτριώσει τα χωράφια του. Με τη γεωργία και την κτηνοτροφία να βρίσκονται σε καλό επίπεδο, και την απαλλοτρίωση των καλλιεργήσιμων εκτάσεων που είχαν δεσμευτεί, γίνεται κατανοητό για ποιο λόγο υπήρξαν αλλαγές στην Ελευσίνα τόσο σε οικονομικό όσο και σε μορφολογικό επίπεδο.

Όσον αφορά το κεντρικό κομμάτι, τα χωράφια που λάμβαναν χώρο ήταν αυτά των περιοχών "Ντράσεζα", "Στρόφο" και "Κουτάλα", ενώ από τη δυτική πλευρά υπήρχε ο λόφος "Τζούμπα Κατσίκι". Στα ανατολικά της Πολεμικής Αεροπορίας, για καλλιέργειες και κτηνοτροφία χρησιμοποιούνται οι περιοχές "Εθνικό Χατζημήτρου" και "Κοφτέρα". Στα δυτικά και στα νότια, "Λιάνα Μούλκι", "Προσήλι" και "Σπιρθάρι" είναι μερικές από τις περιοχές που χρησιμοποιούνταν για καλλιέργειες. Ακόμα, δίπλα στο λόφο στην περιοχή "Λούτσα", στα βόρεια, υπήρχε υδροβιότοπος, ως αποτέλεσμα της παράκαμψης του Σαρανταπόταμου, ο οποίος περνούσε περιμετρικά του "Τζούμπα Κατσίκι" (Λιάπης, 1993).

Μετά το 1936, χάθηκε μέρος του χτιστού ρωμαϊκού υδραγωγείου που είχε σαν αφετηρία τις πηγές της Πάρνηθας, περνούσε από το Θριάσιο πεδίο, για να καταλήξει στον αρχαιολογικό χώρο. Αξίζει να σημειωθεί, ότι από τότε, η Πολεμική Αεροπορία κατέχει στο σύνολό της 30.000 στρέμματα, με την έκτασή τους να παραμένει ακέραια μέχρι και σήμερα¹⁸. Αναλύοντας τον απαλλοτριωμένο χώρο, μπορεί να διαπιστώσει κανείς ότι εκεί οργανώθηκαν οι ανάγκες του στρατιωτικού αεροδρομίου, με διάσπαρτα κτίρια και υπόστεγα να συνθέτουν το εσωτερικό του. Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, μάλιστα, πραγματοποιήθηκαν οι περισσότερες κατασκευές¹⁹. Διοικητικές, εκπαιδευτικές, τεχνικές και διοικητικές εγκαταστάσεις υπάρχουν σχεδόν σε όλο τον χώρο. Οι πιο πολλές κατασκευές είναι κοντά στους αεροδιαδρόμους. Ακόμα, στο οικόπεδο αυτό υπάρχουν εκκλησία, γήπεδα, καταστήματα και θέσεις έκθεσης των αεροσκαφών.

Η πληθώρα υποδομών που υφίσταται βοηθά στην εξυπηρέτηση των αναγκών, όχι μόνο των εργαζομένων, αλλά και των οικογενειών τους, διευκολύνοντας με αυτόν τον τρόπο την καθημερινότητά τους. Η λεγόμενη "διασπορά", είναι κατά κάποιον τρόπο ένα κομμάτι που ζει ξεχωριστά από την υπόλοιπη κοινωνία της Ελευσίνας, χωρίς να διατηρεί

¹⁸ Ολόκληρο το Θριάσιο Πεδίο αποτελείται από περίπου 100.000 στρέμματα.

¹⁹ Στοιχεία από προσωπικές συνεντεύξεις.

κάποια επαφή με την πόλη, με εξαίρεση τους μαθητές των σχολείων που αποτελούν τον μεταξύ τους συνδετικό κρίκο. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι στρατιωτικοί, οι οποίοι έχουν τη δυνατότητα να διαμένουν στο στρατιωτικό αεροδρόμιο, χωρίς ωστόσο, να μένουν στην πόλη της Ελευσίνας. Υπολογίζεται ότι περίπου 70 οικογένειες μπορούν να φιλοξενηθούν ταυτόχρονα στις στρατιωτικές εγκαταστάσεις.

Ποιά είναι επομένως τα σημεία επαφής του στρατιωτικού αεροδρομίου με την πόλη; Η απάντηση είναι απλή. Η ρύπανση του περιβάλλοντος, η επικινδυνότητα και η όχληση είναι μερικοί από τους τρόπους σύνδεσης με την Ελευσίνα. Το νοτιοδυτικό τμήμα του αεροδρομίου συνορεύει με την πόλη εκεί που υπάρχει η συνοικία "Ρώσικα", όπως επίσης κι με ένα αρκετά μεγάλο κομμάτι που εντάχθηκε ως χώρος κατοικίας προσφάτως στο ΓΠΣ. Άλλα τμήματα που έχουν τη δυνατότητα να καλλιεργηθούν βρίσκονται τόσο βόρεια όσο και ανατολικά του αεροδρομίου²⁰. Στο σημείο που πλησιάζει την Αττική Οδό, βορειοδυτικά, υπάρχει χώρος με σταθμευμένα αυτοκίνητα, τα οποία πρόκειται να διατεθούν στις αντίστοιχες αντιπροσωπείες της Αθήνας. Η περιοχή αυτή θεωρείται ανεξάρτητη, μιας και υπάρχει περίφραξη και συγκεκριμένες πύλες εισόδου και εξόδου από το αεροδρόμιο. Πιο αναλυτικά, οι εργαζόμενοι μπορούν να εισέλθουν από τρεις διαφορετικές πύλες, με τη μία να βρίσκεται στα Ρώσικα (νοτιοδυτικά), τη δεύτερη στο Θριάσιο Νοσοκομείο (δυτικά) και την τρίτη στη λεωφόρο NATO (βόρεια).

Σε αυτό το σημείο, αξίζει να αναφέρουμε ότι το αεροδρόμιο... κινεί τα νήματα στην πόλη με πιο τρανταχτό παράδειγμα την περίπτωση της περιοχής Καλιμπάκι, όπου είναι ο εναέριος χώρος για την προσγείωση και την απογείωση των αεροσκαφών. Απαγορεύεται ρητά η ανέγερση κτιρίων που ξεπερνούν συγκεκριμένο ύψος, ώστε να επιτρέπεται η κίνηση των αεροσκαφών²¹. Μάλιστα, οι ποσότητες καυσαερίου που παράγουν τα αεροπλάνα είναι αντίστοιχες με αυτές των εργοστασίων, επιβαρύνοντας με αυτόν τον τρόπο το εναέριο περιβάλλον. Πέραν των στρατιωτικών αεροσκαφών, η βάση της Ελευσίνας χρησιμοποιείται ακόμα από ιδιωτικά τζετ, από την εναέρια μονάδα του ΕΚΑΒ, με σκοπό τη μεταφορά ασθενών ή επιφανών προσώπων και είναι η βάση των πυροσβεστικών αεροπλάνων κι ελικοπτέρων. Από τη στιγμή που το αεροδρόμιο βρίσκεται σε απόσταση αναπνοής από κατοικημένη περιοχή, το ενδεχόμενο ατυχήματος

²⁰ Ολόκληρο το κομμάτι ανάμεσα στη λεωφόρο NATO και την Αττική Οδό, καθώς και όμορα οικόπεδα στην περιοχή του Ασπροπύργου.

²¹ Αδειοδότηση για νέες οικοδομές δίνεται υποχρεωτικά για όλη την Ελευσίνα από την Πολεμική Αεροπορία

δεν είναι σε καμία περίπτωση σενάριο επιστημονικής φαντασίας, αλλά μία πραγματικότητα. Δεν είναι εύκολο να ξεχαστεί άλλωστε, για τους κατοίκους της Ελευσίνας, το συμβάν του 1992 με την πρόσκρουση του πολεμικού αεροσκάφους στο Καλιμπάκι, όταν αυτό έπεσε, κατά τη διάρκεια εναέριας άσκησης σε κατοικία δίπλα από σχολείο. Έτσι, η ανησυχία που υπάρχει για τη θέση του αεροδρομίου είναι εύλογη, μιας και διακυβεύονται ανθρώπινες ζωές.

2.4.3. ΟΔΙΚΟ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ: ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ- ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Με την ανάπτυξη του τριτογενούς τομέα και την αστικοποίηση, η ανάγκη για δυνατότητα πρόσβασης σε αστικά κέντρα είναι ένα από τα βασικότερα στοιχεία της σύγχρονης ζωής. Έτσι, λοιπόν, δημιουργήθηκαν μεγάλα αλληπάλληλα συγκοινωνιακά δίκτυα, είτε ως επέκταση των ήδη υπαρχόντων είτε νέα, για καλύτερη, ευκολότερη και γρηγορότερη μετακίνηση. Περιφερειακές αρτηρίες, τρένα και εκσυγχρονισμένα αεροδρόμια διευκολύνουν τη διάχυση του αστικού περιβάλλοντος σε γύρω περιοχές. Σημαντικός παράγοντας της αλλαγής αυτής αποτελεί η μεταπολεμική πορεία της Αθήνας. Με τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 στην Αθήνα πραγματοποιήθηκε ένα σύνολο έργων υποδομής, όπως μεγάλοι οδικοί άξονες (Περιφερειακή Υμηττού, Αττική Οδός), Μετρό, Προαστιακός και ο Νέος Αερολιμένας.

Ειδικότερα, η Αττική Οδός αποτελεί το πρώτο μεγάλο συγχρηματοδοτούμενο οδικό έργο της χώρας. Πρόκειται για έναν ταχείας κυκλοφορίας αυτοκινητόδρομο, μήκους 65 χλμ., με τέσσερις λωρίδες κυκλοφορίας σε κάθε ρεύμα, ο οποίος διασχίζει την Αττική από δυτικά (Ελευσίνα) έως ανατολικά (Αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος), δημοπρατήθηκε από το δημόσιο τη δεκαετία του 1990 και κατασκευάστηκε με σύμβαση παραχώρησης από την εταιρία «Αττική Οδός», που έδωσε και το όνομά της στο δρόμο. Συνδέει το κέντρο με τη δυτική και ανατολική Αττική και τις δύο βασικές Εθνικές Οδούς Αθηνών-Λαμίας και Αθηνών-Κορίνθου. Επιπλέον, σύμφωνα με την επίσημη ιστοσελίδα της Αττικής Οδού (2018), στο μέσο του αυτοκινητόδρομου κινείται ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος, που εξυπηρετεί σήμερα ένα δίκτυο σταθμών 120 χλμ., από το Κιάτο μέχρι το Διεθνές αεροδρόμιο, με πιο κοντινό σταθμό στην Ελευσίνα αυτόν της Μαγούλας.

Η Αττική Οδός έχει μετατρέψει την περιοχή της Ελευσίνας σε ένα εν δυνάμει αναπτυσσόμενο έδαφος. Σε συνδυασμό με την νέα εθνική οδό Αθηνών-Κορίνθου παίζουν πολύ σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της πόλης, καθώς την οριοθετούν και λειτουργούν συμπληρωματικά επί των δύο φυσικών ορίων της (βουνό-θάλασσα) υποδιαιρώντας την Ελευσίνα σε τρία τμήματα: α) Βουνό-Αττική Οδός, β) Αττική Οδός- νέα Εθνική Οδός και γ) νέα Εθνική οδός- Παραλία. Με την Ιερά Οδό-Οδό Ηρώων Πολυτεχνείου, που διασχίζει την πόλη από ανατολικά προς δυτικά, και χρησιμοποιείται, σε διαφορετική ένταση αλλά με συνεχή ροή, από Ι.Χ., Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, υπεραστική συγκοινωνία και φορτηγά, συμπληρώνεται η εικόνα του κύριου οδικού δικτύου της περιοχής. Με μία γρήγορη εικόνα από τα μάτια του περαστικού οδηγού, η Ελευσίνα καθορίζεται από αντιπροσωπείες αυτοκινήτων (TOYOTA, SUZUKI κλπ), αποθήκες (ΟΡΦΕΑΣ ΒΕΪΝΟΓΛΟΥ ΔΙΕΘΝΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ), μεγάλα καταστήματα όπως το PRAKTIKER, χώρους εμπορευματικής κυρίως χρήσης, μεταφορικές εταιρίες και εταιρίες logistics. Μία εικόνα που διαφέρει πλήρως από το αστικό κέντρο της Ελευσίνας και που κανένας διερχόμενος δε μπορεί να κατανοήσει, και μία όψη που συνεχώς μεταβάλλεται, δημιουργώντας νέες συνθήκες ζωής και προσδίδοντας νέα χαρακτηριστικά στην ταυτότητα της πόλης.

2.5. ΛΟΙΠΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ.

2.5.1. ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΗ ΚΑΙ ΑΥΘΑΙΡΕΤΗ ΔΟΜΗΣΗ.

Ο ιδιωτικός χώρος στην Ελευσίνα, δημιουργήθηκε ουσιαστικά, ώστε να καλυφθούν οι βασικές ανάγκες του εργατικού δυναμικού και μάλιστα σε περιοχές που θα μπορούσαν να το επιτρέψουν άλλες χρήσεις της πόλης. Συγκεκριμένα, προτεραιότητα δόθηκε στην κατασκευή εργοστασίων, του εμπορικού λιμανιού και του στρατιωτικού αεροδρομίου και στη συνέχεια η διαμόρφωση των κατοικιών. Μέχρι και σήμερα, ο αριθμός των κατοίκων της Ελευσίνας, εξακολουθεί να αυξάνεται με γοργούς ρυθμούς. Αυτό άρχισε και συνεχίστηκε, όταν η πόλη γνώρισε βιομηχανική ανάπτυξη. Βασικό χαρακτηριστικό της Ελευσίνας είναι η χωροθέτηση των αυθαίρετων κατοικιών και η μετέπειτα προσχώρησή τους στην κατοχή των Γ.Π.Σ..

Το πρώτο ρυμοτομικό σχέδιο της Ελευσίνας, το οποίο οργανώνει τη "νέα" πόλη εκδίδεται το 1887. Το 1922, κάνει την εμφάνισή του το πρώτο κύμα προσφύγων, που φτάνει το 1.500.000. Πολλοί από αυτούς παραμένουν στο λιμάνι του Πειραιά, ενώ άλλοι ψάχνουν δουλειά και σπίτι στην Ελευσίνα²². Ακολουθούν ακόμα 2000 πρόσφυγες από τις περιοχές της Σμύρνης και της Κωνσταντινούπολης. Έτσι, ο πληθυσμός της πόλης από τους 2.370 κατοίκους που υπήρχαν το 1907, εκτοξεύεται στους 6.416 το 1928. (212). Για το λόγο αυτό έπρεπε να βρεθεί λύση στο θέμα στέγασης και εύρεσης εργασίας των προσφύγων. Έτσι, αποθήκες εργοστασίων και αρχαιοτήτων χρησιμοποιήθηκαν ως κατοικίες των ανθρώπων αυτών, ενώ παράλληλα κάποιοι φιλοξενήθηκαν σε σπίτια. (213). Καθώς η Ελευσίνα είχε ήδη πολλά εργοστάσια, έγινε ο τόπος που πάρα πολλοί από τους πρόσφυγες βρήκαν δουλειά. Κάποιοι, μάλιστα, άνοιξαν δικά τους καταστήματα. Εν κατακλείδι, η παρουσία των προσφύγων στην πόλη συνέβαλλε σημαντικά στην αστικοποίηση και την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής.

Αυτό βέβαια, είχε σαν αποτέλεσμα, να κάνουν την εμφάνισή τους και τα πρώτα αυθαίρετα, μιας και δεν υπήρξε σχέδιο για μια συγκροτημένη κοινωνική στέγαση. Έτσι, μεταξύ προσφύγων και Ελευσίνας δημιουργήθηκε ένα αλισβερίσι.. Η πόλη μπήκε στο παιχνίδι, προσφέροντας γη με αντάλλαγμα το εργατικό δυναμικό και την πείρα που είχαν στο εμπόριο. Το 1924, δημιουργείται ο Μικρασιατικός Συννοικισμός που ονομάζεται

²² Με την υπερσυγκέντρωση προσφύγων στο λιμάνι του Πειραιά πραγματοποιήθηκε η μεταφορά μερικών από αυτούς στην Ελευσίνα.

Άνω Ελευσίνα, περιορίζοντας κατά κάποιο τρόπο το πρόβλημα της κατοικίας υπό την αιγίδα της Επιτροπής Αποκατάστασης Προσφύγων. Στην αρχή, δημιουργήθηκαν κατοικίες για περίπου 700 οικογένειες, οι οποίες έφτασαν αισίως τις 800²³. Με την Ελευσίνα να έχει μεγάλο ποσοστό σε εργατικό δυναμικό, πυκνοκατοικημένες συνοικίες από πρόσφυγες και ανεπτυγμένη συγκοινωνία, η περίοδος που θα ακολουθούσε θα έβρισκε τη βιομηχανία σε άλλο επίπεδο. Καθώς, ο πληθυσμός της πόλης αυξάνεται, όλο και περισσότεροι άνθρωποι ψάχνουν δουλειά στην Ελευσίνα, ακόμα κι αν δεν κατοικούν στη συγκεκριμένη περιοχή. Μιας και η βιοτεχνία βρίσκεται σε ανάπτυξη, υπάρχει χώρος για όσους θέλουν να ασχοληθούν στον τομέα της κτηνοτροφίας και της αγροτικής παραγωγής. Σε αυτό το σημείο, αξίζει να σημειώσουμε πως μετά τον θεσμικό καθορισμό των βιομηχανικών περιοχών το 1938, και της βιομηχανικής ζώνης της Ελευσίνας το 1939, οι καλλιεργήσιμες περιοχές, αλλά και κατοικίας μειώθηκαν σημαντικά. Μάλιστα, ήδη από το 1932, εντάσσεται στο σχέδιο πόλης και ο Μικρασιατικός Συνοικισμός της Άνω Ελευσίνας.

Τα πρώτα μεγάλα προβλήματα, όσον αφορά την έλλειψη στέγασης και την αύξηση των εσωτερικών μεταναστών, κάνουν την εμφάνισή τους τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες. Για ποιο λόγο όμως υπάρχει ραγδαία αύξηση του πληθυσμού, αλλά και των αυθαίρετων κατοικιών; Η απάντηση είναι σύνθετη. Από τη μία, η δυσκολία εύρεσης εργασίας στην ύπαιθρο, οδήγησε τον κόσμο να αναζητά απασχόληση στα μεγάλα αστικά κέντρα. Από την άλλη, καθώς οι παραγωγικές δυνάμεις άρχισαν να αναπτύσσονται, φυσικό ήταν να χρειάζονται περισσότερο εργατικό δυναμικό. (Αραχωβίτης, 2005) Έτσι, υπήρξε ένα "είδος πρωταρχικού μηχανισμού άτυπης πολεοδομικής επέκτασης" (Σ. Γεωργοπούλου, 2005). Οι άνθρωποι μπορούσαν να προβούν σε αγορά κάποιας κατοικίας είτε με πολύ χαμηλό κόστος είτε με δόσεις, με τους εργολάβους να προθυμοποιούνται για την κάλυψη των οικοδομικών εργασιών. Με τον καιρό, όταν οι ιδιοκτήτες των αυθαίρετων κατοικιών, νιώθουν πλέον σίγουροι, αρχίζουν να απαιτούν δημοτικές παροχές από την τοπική αυτοδιοίκηση. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα, να ενταχθούν σιγά-σιγά στο ΓΠΣ. Άξιο αναφοράς είναι επίσης το γεγονός ότι, σε αντίθεση με άλλες μεγάλες πόλεις, τα κτίρια στην Ελευσίνα δεν ξεπερνούν τους τρεις ορόφους. Μετά και την τροποποίηση του ΓΠΣ το 1962, ο πολεοδομικός ιστός εντός

²³ Από τους 1980 πρόσφυγες. Οι 1816 μένουν στον Συνοικισμό, ενώ οι υπόλοιποι έχουν εγκατασταθεί σε άλλα σημεία της πόλης. (Σφυρόερας, 2005)

σχεδίου διπλασιάζεται (Β.Δ. 15.7.1962, στο ΦΕΚ Δ 111). Έτσι, περιλαμβάνεται πια τόσο το Καλιμπάκι όσο και μεγάλο μέρος της Άνω Ελευσίνας, περιοχές με πληθώρα αυθαίρετων κατοικιών. "Ρώσικα" και "Παράδεισος" είναι οι περιοχές που δρομολογούνται στην ένταξη του σχεδίου πόλης το 1980. Πετυχαίνουν την ένταξή τους στο ΓΠΣ το 2005.

Μιας και υπήρξε ανάγκη άμεσης στέγασης του εργατικού δυναμικού, η διάσπαρτη οικοδόμηση σπιτιών ήταν μονόδρομος. Έτσι, η Ελευσίνα, βρίσκεται ανάμεσα από αυτοκινητόδρομους, μεγάλα εμπορικά καταστήματα, σιδηροδρομικούς άξονες και βιομηχανικές περιοχές. Λύση σε αυτό το πρόβλημα έρχεται να δώσει η αντιπαροχή, με τους εργολάβους να παίρνουν παλιές μονοκατοικίες και να τις μετατρέπουν σε πολυώροφα κτίρια. Αξιοσημείωτα είναι τα χαρακτηριστικά της οικιστικής εξέλιξης της πόλης. Μετά και την ένταξη των αρβανιτών και των προσφύγων στο εργατικό δυναμικό των εργοστασίων φαίνεται πως δεν υπάρχει ξεκάθαρη καταγωγή των κατοίκων της Ελευσίνας. Μάλιστα, μετά και την περίοδο της μεταπολίτευσης, κοινό χαρακτηριστικό των ανθρώπων που ζουν και εργάζονται στην περιοχή είναι το χαμηλό εισόδημα και η αναζήτηση γης με μικρή αξία, που συναντάται μόνο στα οικόπεδα που δεν είναι εντός σχεδίου. Σε αυτούς, έρχονται να προστεθούν, άνθρωποι που προέρχονται από διάφορα νησιά όπως Χίο και Κέρκυρα, με τους Κρητικούς να καταφθάνουν στην Ελευσίνα τη δεκαετία του '60. Στη συνέχεια, στον πληθυσμό της Ελευσίνας αρχίζουμε να συναντάμε και μετανάστες που προέρχονται από τα Βαλκάνια και χώρες της Ανατολικής Ευρώπης²⁴. Στις μέρες μας, άνθρωποι από το Πακιστάν και άλλες περιοχές της Ασίας συνθέτουν τον πληθυσμό της πόλης.

Ακόμα και στις μέρες μας, η Ελευσίνα είναι η κοιτίδα υποδοχής μεταναστών εξαιτίας της δυνατότητας που υπάρχει για εργασία στις βιομηχανίες της περιοχής. Με αυτόν τον τρόπο η ραγδαία αύξηση του πληθυσμού είναι αναπόφευκτη. Για παράδειγμα, την περίοδο 1991-2001, ο πληθυσμός γνωρίζει αύξηση της τάξεως του 13,1% σε έκταση 18,5 χιλ. στρεμμάτων. Η έκταση αυτή, από την άλλη αποτελεί μόνο το 5% του Θριασίου πεδίου, αλλά θεωρείται κέντρο αυτού, εξαιτίας της έντονης οικονομικής δραστηριότητας και του πυκνοκατοικημένου αστικού ιστού της.

²⁴ Σύμφωνα με το Δήμο Ελευσίνας, η εγκατάσταση των Ποντίων και των κατοίκων της πρώην ΕΣΣΔ χρονολογείται στα μέσα της δεκαετίας του 1960.

2.5.2. Ο ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ.

Ο δημόσιος χώρος της Ελευσίνας είναι εξίσου υποβαθμισμένος, κυρίως λόγω των βιομηχανικών, εμπορικών και στρατιωτικών χρήσεων γης στην πόλη. Μαζί με τις κατοικίες αποτελούν τα συμπληρωματικά στοιχεία μιας κατά βάση βιομηχανικής περιοχής. Η χρονικά πρόσφατη αναμόρφωση των δημόσιων χώρων της από πλατείες, πεζόδρομους, ποδηλατόδρομους, χώρους στάθμευσης και αναψυχής αποδεικνύει τη μακροχρόνια απουσία οργανωμένης τοπικής πολιτικής για το σχεδιασμό της πόλης. Ως κοινόχρηστοι χώροι στο παρελθόν λειτούργησαν κυρίως αδόμητα οικόπεδα, οι λεγόμενες αλάνες, όπου αποτελούσαν χώρους συγκέντρωσης, παιχνιδιού και ξεγνοιασιάς. Ταυτόχρονα, όμως, η Ελευσίνα αποτελεί την κεντρική περιοχή για όλα τα προάστια (Μάνδρα, Μαγούλα, Ασπρόπυργος), αφού διέθετε ολοκληρωμένες διοικητικές, εμπορικές και ψυχαγωγικές λειτουργίες, όπως το Θριάσιο Νοσοκομείο, τη Νομαρχία Δυτικής Αττικής, την Πολεοδομία και το Ειρηνοδικείο, πολύ βασικές λειτουργίες για την ευρύτερη περιοχή του Θριασίου. Παρόλο που, όλες αυτές οι λειτουργίες καθόρισαν τη θέση της Ελευσίνας ως αστικό κέντρο της ευρύτερης περιοχής, η δημιουργία λειτουργικών δημόσιων χώρων παρέμεινε στάσιμη. Τις τελευταίες δεκαετίες, εξαιτίας αυτής της χωρικής ανεπάρκειας που αναφέρεται και στα προηγούμενα κεφάλαια, κυριαρχεί το δίπολο ιδιωτικός ή δημόσιος χώρος, χωρίς όμως αυτό να καλύπτει τους κατοίκους της περιοχής.

Σύμφωνα με την ιστορική εξέλιξη της Ελευσίνας, παρατηρείται ότι η πολιτεία έκανε ελάχιστη προσπάθεια στη διαμόρφωση δημόσιου χώρου, εστιάζοντας κυρίως σε κεντρικές πλατείες και δημόσια κτίρια, με χρηματοδότηση των διοικήσεων των βιομηχανικών μονάδων της περιοχής. Πιο συγκεκριμένα, η πλατεία Ηρώων διαμορφώθηκε μόλις το 1953 και η μεγαλύτερη σε έκταση αλλά λιγότερο κεντρική πλατεία Λαού μόλις το 1985. Οι ελάχιστοι χώροι αναψυχής στο παραλιακό μέτωπο, όπως το αναψυκτήριο του «Φονιά», ο θερινός κινηματογράφος και το πάρκο στο τέλος της οδού Νικολαΐδου είχαν κατασκευασθεί από την παλιά Αμερικανική βάση στη δεκαετία του '30. (Λιάπης, 1993) Μέχρι τη δεκαετία του '80 οι δημόσιοι χώροι της πόλης οργανώνονται με πρωτοβουλίες ιδιωτικών φορέων. Ενώ μέχρι και εκείνη την περίοδο δεν υπήρχε οργανωμένος σχεδιασμός δημόσιων χώρων στην πόλη από τους κρατικούς φορείς, παράλληλα με τη συνειδητοποίηση του μεγέθους της περιβαλλοντικής ρύπανσης,

διαμορφώθηκε ένα σύστημα «ανεπίσημων» δημόσιων χώρων. Οι δρόμοι και οι αυλές των εκκλησιών συμπλήρωναν τις αλάνες και τα άδεια οικόπεδα για συγκέντρωση των κατοίκων, αντισταθμίζοντας την απουσία ενός οργανωμένου ολοκληρωμένου σχεδιασμού.

Μετά το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Ελευσίνας το 2005 άρχισε να γίνεται μία συστηματική οργάνωση του ελεύθερου χώρου. Πολλά οικόπεδα αγοράζονται από το Δήμο για τη δημιουργία νέων πλατειών και πάρκων, ενώ αξίζει να σημειωθεί ότι συνήθως τα οικόπεδα αυτά είναι ιδιοκτησίες τραπεζών και βιομηχάνων, σύμφωνα με έντυπο του Δήμου Ελευσίνας το 2006. Επιπρόσθετα σε αυτούς τους χώρους, η τοπική διοίκηση ολοκλήρωσε τη διαμόρφωση πέντε χώρων στάθμευσης, ενώ τέλος, έγινε η πεζοδρόμηση αρκετών κεντρικών αρτηριών. Ήδη από το 1986, η οδός Απ. Παύλου και το τμήμα της Ιεράς Οδού από την κεντρική πλατεία Ηρώων έως το άγαλμα του Αισχύλου έχουν πεζοδρομηθεί, ενώ η οδός Νικολαΐδου, που θεωρούνταν κεντρικός δρόμος καθώς ενώνει την κεντρική πλατεία με το παραλιακό μέτωπο και εφάπτεται στον αρχαιολογικό χώρο, πλακοστρώθηκε μόλις το 2005 και εντάσσεται στα σχέδια ανάδειξης του αρχαιολογικού χώρου μαζί με άλλες πεζοδρομήσεις που καταλήγουν σε αυτόν.(240) Επιπλέον, οι γειτονιές μακριά από τον αρχαιολογικό χώρο συνδέονται μεταξύ τους με πλατείες, πάρκα, σχολικά κτίρια και εκκλησίες.

Στα πλαίσια της προστασίας του φυσικού και αστικού περιβάλλοντος, εντάσσεται και η δημιουργία χώρων πρασίνου σε διάφορα σημεία της πόλης. Επιχειρήσεις και βιομηχανίες της περιοχής, ήδη από το 1980, δώρισαν καλλωπιστικά και άλλα φυτά για την ανάγκη δενδροφύτευσης της περιοχής. Στις πράσινες αυτές εκτάσεις περιλαμβάνονται ακόμα και σήμερα οι υπαίθριοι χώροι των εργοστασίων και του αεροδρομίου, με χαρακτηριστικό παράδειγμα την όψη της ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΚΗΣ επί της Εθνικής Οδού, όπου όλες οι εργοστασιακές εγκαταστάσεις καλύπτονται από δέντρα, μη δίνοντας την εικόνα βιομηχανικής περιοχής.

Στην προσπάθεια αύξησης των δημόσιων χώρων της πόλης αποτελεί η επανάχρηση ανενεργών εργοστασίων, δημιουργώντας συγκρούσεις με τους κατοίκους. Εργοστασιακές μονάδες που διαθέτουν σημαντικές δενδροφυτεμένες εκτάσεις διεκδικούνται από το δήμο για τη χρήση τους ως κοινόχρηστοι χώροι, με διάφορες προτάσεις αξιοποίησής τους. Κύριο παράδειγμα αποτελεί η αντιπαράθεση σχετικά με το παλιό εργοστάσιο ΙΡΙΣ, που μέχρι πρόσφατα ήταν μία μεγάλη δενδροφυτεμένη έκταση.

Ο Δήμος έκτισε σε αυτή την έκταση, παρόλες τις αντιδράσεις των κατοίκων, ένα νέο συγκρότημα κατοικιών του ΟΕΚ, που όμως ακόμα μετά από μία δεκαετία ολοκλήρωσής του δεν κατοικείται. Γίνεται, λοιπόν, αντιληπτό, ότι στην προσπάθεια αναμόρφωσης του αστικού ιστού και προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος αντιπαρίστανται δημόσιος και ιδιωτικός τομέας, αποτέλεσμα της μακροχρόνιας κυριαρχίας της βιομηχανίας.

2.6. Η ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΣΗΜΕΡΑ.

Με την ανάλυση του συνόλου των κυριότερων χαρακτηριστικών της πόλης, γίνεται πλέον εφικτή η κατανόηση της σημερινής εικόνας της. Τεράστιες βιομηχανικές μονάδες, αποθηκευτικές εγκαταστάσεις, μεγάλα συγκοινωνιακά δίκτυα και κεντρικές οδικές αρτηρίες συμπληρώνουν την εικόνα ενός ήσυχου αστικού κέντρου, με παραλιακό μέτωπο και αρχαιολογικούς χώρους. Στοιχεία τελείως αντιφατικά μεταξύ τους που όμως συνυπάρχουν στην καθημερινότητα του κατοίκου της πόλης αυτής. Στοιχεία που βρίσκονται σε έναν τόπο και τον προσδιορίζουν σε τέτοιο βαθμό, που τείνει να ξεχάσει κανείς ότι η πόλη αυτή προϋπήρχε αυτών. *«Οι αλειτούργητες πορείες μέσα από αμπελώνες, αποθήκες, αυθαίρετα, εργοτάξια, χωράφια, μπαζώματα, βραχώδεις λόφους, καταπατήσεις, βιοτεχνίες, μάντρες, σκουπιδότοπους, καλλιέργειες,[...] μας εκθέτουν σε μία ανέλπιστα και ανήμερη Αττική.»* (Δημητρακόπουλος, 2005)

Η Ελευσίνα διαμορφώνεται σήμερα ως ένα κολλάζ όλων αυτών των αντιφατικών στοιχείων, στοιχείων που δημιουργούνται και εξελίσσονται χρόνο με το χρόνο και χωρίς να μπορεί κανείς να προβλέψει την εικόνα της πόλης σε λίγα χρόνια από τώρα. Τα μεγάλης κλίμακας εργοστάσια και ο μηχανολογικός τους εξοπλισμός χαρακτηρίζουν την Ελευσίνα ως ένα τοπίο βιομηχανικό. Από την άλλη, το σύνολο των πολλών αρχαιολογικών ανακαλύψεων για την πόλη της προσδίδουν ένα πολιτιστικό χαρακτήρα. Ακόμη, καθοριστικός είναι και ο ρόλος του εμπορικού λιμένα και των δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα σε αυτόν καθώς και τα προσφάτως κατασκευασμένα συγκοινωνιακά δίκτυα, που δίνουν βαρύτητα στη σχέση της Ελευσίνας με την Αθήνα, για τον χαρακτήρα της πόλης. Η βάση της Πολεμικής Αεροπορίας που καταλαμβάνει μεγάλη έκταση και λειτουργεί εκ φύσεως ως οργανισμός αυτόνομος χωρίς αναφορά στην πόλη. Στο λογική ανάπτυξης που έχει διαμορφωθεί λόγω της εποχής, την εικόνα αυτή συμπληρώνουν εκτάσεις ανάπτυξης του τριτογενούς τομέα στα πλαίσια διεύρυνσης της αγοράς και της οικονομίας. Και σε όλα αυτά προστίθεται η κατοικία και ο δημόσιος χώρος της πόλης, που τοποθετούνται χωροταξικά με τέτοιο τρόπο και σε τόσο μικρό ποσοστό γης ώστε να υπολείπονται των άλλων χρήσεων γης. Και όλα τα παραπάνω στοιχεία έρχονται να τοποθετηθούν στον ίδιο πολεοδομικό ιστό και να διαμορφώσουν την καθημερινότητα της πόλης.

Αν δει κανείς την Ελευσίνα από μέσα προς τα έξω, θα διακρίνει την κεντρική πλατεία Ηρώων και τον πεζόδρομο της οδού Νικολαΐδου, με καφετέριες, εστιατόρια και καταστήματα, με θέα τον λόφο των αρχαιοτήτων. Μία εικόνα ήσυχη και γαλήνια. Αν όμως κανείς βγει προς τα έξω θα δει το κυρίαρχο τοπίο της βιομηχανίας. Ότι ο λόφος αυτός των αρχαιοτήτων πλαισιώνεται από ενεργές και ανενεργές καπνοδόχους εργοστασίων, ότι το αστικό κέντρο περιβάλλεται από πολύ κεντρικές οδικές αρτηρίες, αποθήκες εμπορευμάτων και logistics σε τόσο μικρή απόσταση από το πολεοδομικό της κέντρο. Επομένως, η εικόνα της Ελευσίνας, όντας πολύπλοκη και αντιφατική, δεν μπορεί να έχει μόνο έναν χαρακτηρισμό, αυτόν της βιομηχανικής περιοχής ή αυτόν της ιστορικής- πολιτιστικής. Και στο άμεσο μέλλον έρχεται να προστεθεί σε όλα αυτά ο χαρακτηρισμός της ως Ευρωπαϊκή Πολιτιστική Πρωτεύουσα του 2021. Κατά πόσο όμως μπορεί να υποστηρίξει αυτόν τον τίτλο; Είναι τα χαρακτηριστικά αυτής της πόλης τόσο μοναδικά που με την κατάλληλη προβολή και φυσικά ανάδειξη μπορεί να την καταστήσει πολιτιστικό θέαμα; Είναι εφικτό να υλοποιήσει τους στόχους ανάδειξης της πολιτιστικής της κληρονομιάς και παράλληλα τα «αναπτυξιακά προγράμματα» που προβλέπονται γι' αυτή; Υπάρχουν πολλές απαντήσεις σε αυτά τα ερωτήματα και πολλές λύσεις που μπορούν να αναλυθούν αναλόγως από τη σκοπιά που θα τα δει κανείς και φυσικά πρώτο και κύριο από τις ανάγκες που έχουν όλοι αυτοί οι άνθρωποι που βιώνουν την καθημερινότητά τους μέσα σε αυτόν τον πολύπλοκο αστικό ιστό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΟ ΣΗΜΕΡΑ.

3.1.ΤΑ ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΥ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΝ ΣΗΜΕΡΑ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ.

Μετά την προσπάθεια προσδιορισμού του χαρακτήρα της πόλης στο προηγούμενο κεφάλαιο και την ανάλυση των στοιχείων της, καταλαβαίνει κανείς ότι τα προβλήματα της πόλης δεν είναι μόνο σημερινά. Μέσα, επομένως, στα πλαίσια ενός σύγχρονου μεταβαλλόμενου αστικού χώρου, και με βάση τον όρο της βιώσιμης ανάπτυξης, οι προτάσεις της παρούσας εργασίας περιστρέφονται γύρω από την ανάδειξη του δημόσιου χώρου της πόλης, σε μία προσπάθεια αναίρεσης της χρόνιας ανυπαρξίας του, βρίσκοντας εφαρμογή σε τέσσερις βασικούς άξονες.

Αρχικά, προτείνεται η ανάκτηση του θαλάσσιου μετώπου για τη χρήση του από τον ίδιο τον κάτοικο της Ελευσίνας αλλά και από τους κατοίκους των γύρω περιοχών. Παράλληλος στόχος είναι η ανάδειξη των αρχαιολογικών χώρων της πόλης, και το κατά πόσο αυτοί οι αρχαιολογικοί χώροι μπορούν να ενωθούν σε ένα τέτοιο περιβάλλον. Ως τρίτος άξονας αποτελεί η διατήρηση και πολιτιστική χρήση των εργοστασίων της, που βρίσκονται μέσα στον αστικό ιστό, των οποίων η χρήση γίνεται μόνο σε περιόδους εκδηλώσεων, όπως είναι τα Αισχύλεια. Και μέσα σε αυτές τις τρεις προτάσεις έρχεται να ενσωματωθεί και μια τέταρτη και εξίσου σημαντική, αν όχι σημαντικότερη, που είναι η προστασία του περιβάλλοντος.

Φυσικά, οι συγκεκριμένοι στόχοι είναι κάθε άλλο παρά πρωτότυποι. Εκφράζουν το σύνολο των τακτικών που ακολουθούνται παγκοσμίως σε πόλεις με παράκτιο μέτωπο, πολιτιστική κληρονομιά, έντονη βιομηχανική παρουσία και υποβαθμισμένο κοινωνικό και φυσικό περιβάλλον. Μπορεί να τοποθετούνται γενικότερα ανά διαστήματα σαν στόχοι της συγκεκριμένης πόλης, που η μη τελικώς εφαρμογή τους προκύπτει από την προβληματικότητα της περιοχής, την αδυναμία της δηλαδή να καλύψει αυτά τα «αστικά κενά» που έχουν δημιουργηθεί με τα χρόνια.

Ωστόσο, στην Ελευσίνα ερχόμαστε με τα παραπάνω να καλύψουμε και το γεγονός των μεγάλων ενεργών βιομηχανικών συγκροτημάτων που υπάρχουν στον πολεοδομικό της ιστό, ο οποίος όμως είναι και ένας πολύ σημαντικός πόλος ανάπτυξής της. Σε πλήρη αντίθεση με τα σχέδια για την κατασκευή ενός βιώσιμου προαστίου της Αθήνας, έρχεται η διατήρηση και επέκταση των βιομηχανιών της. Τόσο με την επέκταση της ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΚΗΣ πριν την πρόσφατη ύφεση και της γιγάντωσης των ΕΛΠΕ, όσο και με τη δημιουργία νέων εγκαταστάσεων. Αυτή όμως η κατάσταση είναι ρεαλιστική, αν αναλογιστεί κανείς ότι το 40% της ανάπτυξης της βιομηχανικής παραγωγής της χώρας

βρίσκεται στην δυτική Αττική. (Ελλάδος, 2008) Ταυτόχρονα, επιχειρείται τα τελευταία χρόνια και η ανάπτυξη του τριτογενούς τομέα στην περιοχή, με εταιρίες μεταφοράς και αποθήκευσης προϊόντων. Η πολιτική αυτή επέκτασης των εργοστασίων και ανάπτυξης αποθηκευτικών χώρων στην περιοχή υποστηρίζεται από τη λογική της «βιώσιμης ανάπτυξης», από τη στιγμή που δημιουργούνται θέσεις εργασίας με το λιγότερο δυνατό κόστος για τον εργαζόμενο. Αποτελεί, ναι μεν, ένα κομμάτι του στόχου αυτού, κάνοντας τους κατοίκους της περιοχής να εφησυχάζοντα σε αυτό, σε μία εποχή που η εύρεση εργασίας είναι πολύ δύσκολη, αλλά, δεν είναι μόνο αυτό που καθιστά μία πόλη βιώσιμη και λειτουργική για τους κατοίκους της.

3.2. Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ ΒΙΟΣΙΜΟΤΗΤΑΣ

Στη σημερινή εποχή, η βιομηχανική ανάπτυξη συνδυάζεται σημαντικά με τη βιώσιμη ανάπτυξη. Όλα τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μετά το Συμβούλιο της 15ης Ιανουαρίου του 2008 με την οδηγία IPPC «Integrated Prevention Pollution Control» 52 με το οποίο θεσπίζονται υποχρεώσεις που πρέπει να τηρούνται στο πλαίσιο βιομηχανικών δραστηριοτήτων υψηλής ρύπανσης (Οδηγία 2008/1/EK του 1996). Η οδηγία αυτή θεσπίζει προϋποθέσεις προστασίας του περιβάλλοντος σε τέτοιου είδους δραστηριότητες με σκοπό τον πλήρη περιορισμό των ρύπων και των αποβλήτων που προέρχονται από βιομηχανικές εγκαταστάσεις. Οι επιχειρήσεις όλων των κρατών- μελών οφείλουν να ακολουθήσουν την οδηγία αυτή για να μπορέσουν να αδειοδοτηθούν και να λειτουργήσουν.

Φυσικά η πρόληψη της ρύπανσης των βιομηχανικών παραγωγικών δραστηριοτήτων προκάλεσε αρχικά αντιδράσεις από τις επιχειρήσεις, καθώς χρειάζεται η διάθεση μεγάλων οικονομικών πόρων για να προσαρμόσουν ή να αλλάξουν τις ήδη υπάρχουσες εγκαταστάσεις. Το πρόβλημα αυτό αντιμετωπίστηκε με τη δημιουργία κινήτρων, όπως φοροαπαλλαγές ή δανειοδοτήσεις. Έτσι, η βιομηχανία δημιουργεί ένα νέο προφίλ φιλικής προς το περιβάλλον παραγωγής, το οποίο φυσικά διαφημίζεται στο καταναλωτικό κοινό και δημιουργεί μία κοινωνική συναίνεση για τη διατήρηση και την αύξηση αυτών των παραγωγικών δραστηριοτήτων. Γιατί πλέον το κοινό δεν είναι μόνο ο κάτοικος της δεδομένης περιοχής που έχει εγκατασταθεί η βιομηχανική μονάδα αλλά είναι ένα ευρύτερο κοινό καταναλωτών. Λόγω των διαφημίσεων από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης και τους διαδικτυακούς ιστότοπους.

Ταυτόχρονα με τη βιομηχανική ανάπτυξη έχουμε και την ανάπτυξη του τριτογενούς τομέα. Ο τομέας των υπηρεσιών και άλλων κλάδων οικονομίας ανθίζει στη σημερινή εποχή, με εταιρίες προσωρινής αποθήκευσης και μεταφοράς προϊόντων κοντά στα αγοραστικά κέντρα. Και αυτό υποστηρίζεται από το αναβαθμισμένο οδικό δίκτυο των περιφερειακών αξόνων.

Στην περίπτωση της Ελευσίνας, η λογική της βιώσιμης ανάπτυξης βρίσκεται σε όλες τις προτάσεις με κατεύθυνση τη διατήρηση του βιομηχανικού χαρακτήρα της πόλης. Η βιομηχανία, άλλωστε, είναι και θα είναι κύριο χαρακτηριστικό της περιοχής με πολλούς κατοίκους να ζουν λόγω των πολλών θέσεων εργασίας που προσφέρει. Το 1984,

η Δυτική Αττική χαρακτηρίζεται ως «βιομηχανικά κορεσμένη» περιοχή και άδεια για νέα εγκατάσταση βιομηχανιών ή επέκταση ήδη υπαρχόντων δίνεται μόνο κατ' εξαίρεση. Φυσικά, η υλοποίηση αυτού το σχεδίου δεν ήταν εφικτή και το 2005 με το νόμο Σιούφα από το τότε ΥΠΕΧΩΔΕ καταργείται η υπάρχουσα απαγόρευση με τη λογική της ανάπτυξης της βιομηχανίας (Ν.3325/2005). Γίνεται λόγος για αναδιοργάνωση της βιομηχανίας σε μία ακτίνα που περιλαμβάνει περιοχές μέχρι το Λαύριο, την Χαλκίδα αλλά και την Κόρινθο. Η Ελευσίνα ορίζεται ως «ζώνη προτεραιότητας οργανωμένων υποδοχέων» και γίνεται η εγκατάσταση νέων δραστηριοτήτων και επέκταση κάποιων υφιστάμενων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η επέκταση της μονάδας παραγωγής χάλυβα, της ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΚΗΣ. Ακόμη, ανατολικά του κόλπου της Ελευσίνας δημιουργείται μία νέα μονάδα ηλεκτροπαραγωγής, σε συνεργασία με τη ΔΕΗ. Επιπλέον, γίνεται η επέκταση των διωλιστηρίων των ΕΛΠΕ δυτικά του κόλπου. Τέλος, προτείνεται στην περιοχή Μελετάνι της Μάνδρας να δημιουργηθεί Χώρος Υγειονομικής Ταφής Επικίνδυνων Αποβλήτων (ΧΥΤΕΑ).

Όπως προαναφέρθηκε, η Ελευσίνα προσελκύει εκτός από βιομηχανία και χονδρεμπόριο αλλά και άλλες δραστηριότητες τριτογενούς τομέα. Ειδικότερα μετά την κατασκευή του οδικού άξονα της Αττικής Οδού παρατηρείται τοποθέτηση εταιριών logistics, κεντρικού εμπορευματικού σταθμού μεταφόρτωσης του ΟΣΕ, και γενικότερα μεγάλων αποθηκών, κατά μήκος της οδού για ευκολότερο πρόσβαση στην Αθήνα.

Οι τοπικές αρχές ενώ φαίνεται να υποστηρίζουν την αειφόρο και βιώσιμη βιομηχανική ανάπτυξη δεν εμποδίζουν τα επιχειρηματικά σχέδια των βιομηχανιών και των βιοτεχνιών. Με αυτόν τον τρόπο και με σχέδια του ΓΠΣ που ταξινομούν τις χρήσεις γης, η Ελευσίνα φαίνεται να προσαρμόζεται πλήρως στις νέες οικονομικές συνθήκες. Οι αποθήκες και οι βιομηχανίες αναπτύσσονται και νομιμοποιούν τις νέες τους εγκαταστάσεις. Μπορούν όμως τελικά οι δραστηριότητες αυτές να συμβιώσουν στο ίδιο αστικό περιβάλλον;

3.3. ΑΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ.

3.3.1. Η ΛΟΓΙΚΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ

Η τάση αυτή των αστικών αναπλάσεων, που έχει δημιουργηθεί κυρίως τις τελευταίες δεκαετίες, αποτυπώνει την ανησυχία των ανθρώπων για το μέλλον τους σε μεταβαλλόμενα συνεχώς αστικά περιβάλλοντα. Η ανάπτυξη των αστικών περιοχών καθίσταται ως πρώτη προτεραιότητα σε όλες τις οικονομικές και πολιτικές στρατηγικές, ειδικότερα στις δυτικές κοινωνίες. Τι συμβαίνει όμως αλήθεια με το μέλλον των πόλεων; Ποιοι είναι εκείνοι που αποφασίζουν και κατά πόσο έχουν ενεργό ρόλο οι πολίτες σε αυτό; Αυτά είναι δύο πολύ σημαντικά ερωτήματα που τίθενται και που η λογική των αστικών αναπλάσεων έρχεται να δώσει απαντήσεις, με τους φορείς που τις επαγγέλλονται, το χρόνο και το σκοπό που αυτές υλοποιούνται.

Αρχικά, αξίζει να προσδιορισθεί η έννοια της «αστικής ανάπλασης» καθώς και τα «σημεία» εφαρμογής της. Ανάπλαση, λοιπόν, ορίζεται η «πολεοδομική δραστηριότητα που αφορά την παρέμβαση σε μία παλιά περιοχή» (Α. Χατζοπούλου, 1995) και πιο συγκεκριμένα, ως το σύνολο των «εργασιών επισκευής, εκσυγχρονισμού και αναβάθμισης της κτιριακής υποδομής υποβαθμισμένων – λόγω παλαιότητας, απαξίωσης ή εγκατάλειψης- κτιριακών συνόλων με σκοπό την επαναχρησιμοποίηση τους, καθώς και της αναβάθμισης του περιβάλλοντος χώρου και των ελεύθερων και κοινόχρηστων χώρων, ή ακόμη των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων» (Σταματίου, 2006). Ποιοί είναι όμως οι λόγοι που οδηγούν στην ανάπλαση μίας περιοχής;

Η απάντηση μπορεί να αναζητηθεί στις ανάγκες που έχει η κάθε περιοχή. Η διαδικασία της ανάπλασης περιλαμβάνει την επαναχρησιμοποίηση των κενών κελυφών, και αφορά το υποβαθμισμένο ανθρώπινο δυναμικό και τις αντικρουόμενες χρήσεις μίας περιοχής (Α. Χατζοπούλου, 1995). Φυσικά, αυτό αναφέρεται τόσο στο κτισμένο όσο και στο άκτιστο περιβάλλον, δηλαδή τα κτίρια, τους δρόμους, τις πλατείες, και κάθε άλλη «άχρηστη» επιφάνεια. Όσον αφορά τις χρήσεις γης μίας περιοχής, το πρόβλημα που παρουσιάζεται είναι είτε η υποβάθμιση των χρήσεων, είτε οι συγκρούσεις που ενδεχομένως προκαλούνται μεταξύ διαφόρων λειτουργιών που βρίσκονται και αναπτύσσονται σε μία περιοχή. Με την αστική ανάπλαση μίας «υποβαθμισμένης» περιοχής, επέρχεται και η βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης, άρα και η αναβάθμιση του βιοτικού επιπέδου του συνόλου των κατοίκων της συγκεκριμένης περιοχής. Έτσι, λοιπόν,

όταν γίνεται λόγος για αστική ανάπλαση, επί της ουσίας νοείται η «κοινωνικοοικονομική μεταβολή μίας αστικής περιοχής, η οποία επέρχεται με την εγκατάσταση μίας νέας τάξης κατοίκων, που ανακαινίζει το δομημένο περιβάλλον και ανεβάζει το βιοτικό επίπεδο.» Συνεπώς, μιλάμε για αντικατάσταση των ασθενέστερων κοινωνικών ομάδων από άλλες ισχυρότερες οικονομικά και κοινωνικά. Ακόμη, ανάπλαση ως προς την ανάγκη πολιτιστικής αξιοποίησης ενός τόπου μπορεί να αποτελέσει η προστασία, διατήρηση και ανάδειξη των αρχαιολογικών του ευρημάτων, ενώ μία ακόμα πτυχή της ανάπλασης είναι αυτή που εστιάζει σε οικιστικά θέματα για την κάλυψη οικιστικών ελλείψεων και εφαρμογής μίας κοινωνικής στεγαστικής πολιτικής.

Με βάση την παραπάνω ανάλυση μπορούμε να εντοπίσουμε ποια κομμάτια της πόλης μπορούν να αλλάξουν και να βελτιστοποιηθούν με σκοπό να δημιουργηθεί μία νέα, ενιαία ταυτότητα. Είναι οι περιοχές εκείνες που παλαιότερα είχαν έναν συγκεκριμένο χαρακτήρα, είτε με την ανάπτυξη της βιομηχανίας, του τουρισμού ή του εμπορίου, ενώ τώρα, στη σημερινή μεταβιομηχανική εποχή καλύπτονται από άδεια κελύφη, παλιά εργοστάσια, εγκαταλελειμμένες αποθήκες, κλπ. Είναι περιοχές «εξυγίανσης» έτσι ώστε να αποκτήσουν ξανά θέση στη σύγχρονη πραγματικότητα. Και αυτό πλέον επιτυγχάνεται με δραστηριότητες που αφορούν κυρίως την ψυχαγωγία, την κατανάλωση, την πολιτιστική φυσιογνωμία και άλλα χρηματοοικονομικά και εμπορικά μεγέθη. Θα μπορούσε κανείς να ισχυριστεί ότι οι αναπλάσεις σήμερα αποβλέπουν κατά κύριο λόγο σε τέτοιου είδους επενδύσεις.

Η Ελευσίνα, διαθέτει πολλά από τα παραπάνω χαρακτηριστικά που θα μπορούσαν να στηρίξουν σημαντικά μία πολιτική αστικής ανάπτυξης. Η ακαδημαϊκή κοινότητα προσφέρει στοιχεία επιστημονικής έρευνας για την ευρύτερη περιοχή αλλά και συγκεκριμένα για την Ελευσίνα που δε μπορούν να αμφισβητηθούν. Μελέτες του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, από τα Τμήματα των Αρχιτεκτόνων και Τοπογράφων Μηχανικών^{16,17}, ερευνητικά προγράμματα του ΕΜΠ αλλά και του Τμήματος Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας. Ακόμη, συμμετοχή στην έρευνα έχουν λάβει τα τελευταία χρόνια και άλλοι οργανισμοί, όπως ο Αναπτυξιακός Σύνδεσμος Δήμων και Κοινοτήτων του Θριασίου Πεδίου και ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας.

3.3.2. ΟΙ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΕΥΣΙΝΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ.

Το Στρατηγικό Σχέδιο εκπονείται προκειμένου να συνταχθεί το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του ΟΤΑ και αφορά τις υποδομές, τις τοπικές επενδύσεις καθώς και τη βελτίωση της υφιστάμενης οργάνωσης και λειτουργίας του. Καλύπτει όλο το φάσμα των αρμοδιοτήτων του Δήμου και το σύνολο των τοπικών υποθέσεων. Βασίζεται στις κατευθύνσεις του - κατά τη σύνταξή του – ισχύοντος αναπτυξιακού σχεδιασμού σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, του υφιστάμενου χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού καθώς και στις προτεραιότητες που απορρέουν από θεσμοθετημένα χρηματοδοτικά μέσα, αναδεικνύοντας την τοπική τους διάσταση.

Οι στόχοι του Επιχειρησιακού Προγράμματος αναπτύσσονται σε τρεις κύριους άξονες: Την προώθηση της τοπικής ανάπτυξης, την εσωτερική ανάπτυξη του ΟΤΑ ως οργανισμού και την ανάπτυξη των συνεργασιών του ΟΤΑ. Στον παρακάτω πίνακα καταγράφονται αναλυτικά οι αναπλάσεις που προτείνονται για τον αστικό ιστό της Ελευσίνας σύμφωνα με το Στρατηγικό Επιχειρησιακό Σχέδιο του Δήμου.

Ενοποίηση και ανάδειξη της αρχαίας διαδρομής Ιεράς Οδού και σύνδεση με τον αρχαιολογικό χώρο Ελευσίνας.
Σύνταξη ολοκληρωμένου σχεδίου – μελέτης για την αξιοποίηση του ελαιουργείου και της ελαιουργικής- αναζήτηση χρηματοδότησης.
Λειτουργία της Παιδικής Βιβλιοθήκης στο παλιό κτίριο του ΟΣΕ, ένα έργο που θα συνδέσει το παρελθόν της πόλης με το παρόν και το μέλλον των παιδιών.
Δημιουργία Μουσείου Σύγχρονης Ιστορίας της πόλης με την επωνυμία «Γιώργος Αμπατζόγλου» αξιοποίηση συγκριτικών πλεονεκτημάτων όπως ο αρχαιολογικός χώρος, η ιστορία της πόλης, οι πολιτιστικές εκδηλώσεις (Αισχύλεια)
Διεκδίκηση του παραλιακού μετώπου και αξιοποίησή του.
Σταδιακή ανάπλαση κοινοχρήστων χώρων του Δήμου, σημειακές παρεμβάσεις σε γειτονιές του.
Εκπόνηση μελέτης για στοχευμένες φυτεύσεις.
Πρόγραμμα μετατροπής κενών οικοπέδων σε χώρους πρασίνου.

Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις (ειδική αναφορά σε προέκταση της οδού Κανελλοπούλου δια μέσου της βιοτεχνικής περιοχής στο Καλυμπάκι, ώστε τα φορτηγά του λιμανιού να μη διέρχονται από την Ωκεανίδων.
Δημιουργία νέων οργανωμένων χώρων στάθμευσης
Σταδιακή ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων
Δράσεις «έξυπνης πόλης» ¹ .

3.3.3. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ.

Ειδικά από τη στιγμή που η Ελευσίνα χαρακτηρίστηκε ως Παγκόσμια Πολιτισμική Πρωτεύουσα του 2021 οι προτάσεις για ανάπλαση έχουν αυξηθεί σημαντικά. Κυρίαρχο ρόλο σε αυτές έχει η Δημοτική Ενότητα της Ελευσίνας. Ο κ. Γ. Τσουκαλάς, δήμαρχος της πόλης, με τη βοήθεια διαφόρων τοπικών ομάδων, εκπροσωπεί με βέλτιστο τρόπο την «εναλλακτική» διαχείριση της πόλης. Με βάση και το Στρατηγικό Επιχειρησιακό Σχέδιο της πόλης, αλλά και την παραπάνω ανάλυση της περιοχής οι αστικές αναπλάσεις αφορούν τέσσερα βασικά στοιχεία της πόλης: την επανάκτηση της παραλίας, την ανάδειξη των αρχαίων, τις νέες χρήσεις σε παλιά εργοστάσια και όλα αυτά με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος. Σε αυτά βέβαια συμπεριλαμβάνονται και οι πιέσεις που δέχεται η περιοχή από τη βιομηχανική ανάπτυξη σε ένα ευρύτερο πλαίσιο βιωσιμότητας.

3.3.3.1. ΕΠΑΝΑΚΤΗΣΗ ΤΟΥ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΥ ΜΕΤΩΠΙΟΥ.

Στις υπό συζήτηση αστικές αναπλάσεις της πόλης περιέχεται και η παραλία της Ελευσίνας. Όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, η παράκτια περιοχή καλύπτεται από βιομηχανικές λειτουργίες, ενώ ένα μεγάλο τμήμα της βρίσκεται στην κατοχή του Οργανισμού Λιμένα Ελευσίνας. Στόχος της τοπικής διοίκησης είναι η

¹ Περιλαμβάνονται κινήσεις όπως: την τοποθέτηση συσκευών που βρίσκονται κάτω από την ασφαλτο δίνουν πληροφορίες σε φωτεινές επιγραφές που κατευθύνουν τους οδηγούς προς ελεύθερες (δωρεάν) θέσεις στάθμευσης, την παρακολούθηση της κυκλοφορίας με αισθητήρες στις εισόδους της πόλης που μετρούν την ένταση της κυκλοφορίας στις βασικές αρτηρίες, την ταχύτητα των οχημάτων κλπ και ενημερώνουν τους οδηγούς, ο «έξυπνος» φωτισμός, το «έξυπνο» πότισμα, τη τοποθέτηση αισθητήρων στις κολόνες φωτισμού που μετρούν το διοξείδιο του άνθρακα, τη θερμοκρασία, το θόρυβο, την κίνηση και σε πραγματικό χρόνο ενημερώνουν τους δημότες, τους «Εξυπνους» κάδους απορριμμάτων κλπ.

μεταφορά της εμπορικής αυτής ζώνης δυτικά του κόλπου με αντικατάστασή της από χρήσεις αναψυχής και τουρισμού. Από το 2005 γίνονται μελέτες για την υφιστάμενη κατάσταση του παραλιακού μετώπου αλλά και τη διαμόρφωση προτάσεων για την αναβάθμισή του. (Γ. Πολύζος, 2003) Όμως ακόμα και σήμερα η κατάσταση παραμένει ίδια λόγω δυσκολιών τόσο χρηματοδότησης οποιασδήποτε πρότασης όσο ιδιοκτησιακού καθεστώτος της περιοχής.

Το ζήτημα που δημιουργείται εδώ είναι η έντονη εμπορική λειτουργία του λιμανιού για πάνω από 100 χρόνια. Σε μία ενδεχόμενη αντικατάσταση του λιμανιού θα έπρεπε ήδη να έχουν διαμορφωθεί νέες εγκαταστάσεις, εξελιγμένες, σύμφωνα με τις ανάγκες της εταιρίας. Γι' αυτό το σκοπό χρειάζονται εκτός από την κατάλληλη θέση και αρκετά μεγάλο επενδυτικό κεφάλαιο. Η ΟΛΕ ΑΕ έχει κάνει σαφείς τις προϋποθέσεις που πρέπει να έχει με το «Λειτουργικό Σχέδιο Λιμένος Ελευσίνας». 2015 Με βάση αυτό προτείνεται, με την οικονομική ενίσχυση της ΕΕ, μία σειρά μετατροπών στο παράκτιο μέτωπο της Ελευσίνας που θα εξυπηρετούν τις ανάγκες και τους στόχους της εταιρίας σύμφωνα με τους ρυθμούς ανάπτυξης της περιοχής. Στα σχέδιά αυτά προβλέπεται η δημιουργία του Νέου Εμπορικού Λιμένα Ελευσίνας, η σιδηροδρομική σύνδεση του Νέου Λιμένα με το διεθνές σιδηροδρομικό δίκτυο και σύνδεση με το διαμετακομιστικό κέντρο Θριασίου του ΟΣΕ και το κέντρο χονδρεμπορίου στον Αυλώνα Αττικής, η διαμόρφωση προβλήτας αδρανών υλικών στη θέση Βλύχα και του θαλάσσιου μετώπου ανατολικά αυτής μέχρι τις εγκαταστάσεις «TITAN ΑΕ», αναπλάσεις σε χώρους αναψυχής και άλλα σημαντικά σχέδια. Ας σημειωθεί εδώ ότι πουθενά δε προβλέπεται η αλλαγή του ιδιοκτησιακού καθεστώτος του χώρου, με την ΟΛΕ ΑΕ να διατηρεί τα δικαιώματα αυτά και έτσι θα φέρει την ευθύνη για την απόδοση της μελλοντικής αξιοποίησης της παραλίας. Παλαιότερες προτάσεις της ΟΛΕ ΑΕ είχαν συμπεριληφθεί θεσμικά στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του 2005, στο οποίο ορίζεται συγκεκριμένα για το παραλιακό μέτωπο της Ελευσίνας το εξής: *«ο καθορισμός ζώνης αναψυχής – τουρισμού, [...] στο θαλάσσιο μέτωπο της Ελευσίνας με απελευθέρωση και αξιοποίηση των ακτών ώστε να καταστούν επισκέψιμες»* ενώ παράλληλα ορίζεται *«η δημιουργία νέου λιμένος Ελευσίνας νοτίως της περιοχής ΠΥΡΚΑΛ.»*. Ταυτόχρονα προτείνεται η διαπλάτυνση της παραλιακής οδού Κανελλοπούλου στο σημείο που βρίσκεται το παλιό αλιευτικό λιμάνι, ενώ το κτίριο του Λιμεναρχείου έχει κριθεί διατηρητέο και δεν προβλέπεται να κατεδαφιστεί.

3.3.3.2. ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΑΡΧΑΙΩΝ.

Ένα από τα σημαντικότερα στοιχεία της Ελευσίνας και σημαντικό κομμάτι της ιστορίας της είναι τα αρχαία. Η θέση της και η χρησιμότητά της ανά τους χρόνους έχουν δημιουργήσει σημαντικά τεκμήρια που επιβάλλεται να προστατευθούν, να διατηρηθούν και να αναδειχθούν. Πολλές προτάσεις έχουν γίνει για αυτό τον λόγο, με οράματα που ξεκινούν από τις δεκαετίες '80 και '90, προτάσεις για την ανάδειξη του αρχαιολογικού χώρου και τη σύνδεσή του με τον περιβάλλοντα αστικό ιστό. Η «ενοποίηση» ιστορικών στοιχείων της πόλης έχει αρχίσει να εφαρμόζεται σε πολλές περιοχές της Ελλάδας. Έτσι, προτείνεται η πεζοδρόμηση των εφαιπτόμενων στον αρχαιολογικό χώρο δρόμων. Ήδη από το 2005 έχει γίνει η πεζοδρόμηση της οδού Νικολαΐδου και έχει αναπλαστεί η πλατεία Ηρώων, η κεντρική πλατεία της πόλης. Με την πεζοδρόμηση και των άλλων οδών γύρω από τον αρχαιολογικό χώρο θα γίνει εφικτή η σύνδεσή του με τα υπόλοιπα μνημεία της πόλης, όπως είναι ο αρχαίος λιμένας που βρίσκεται στην παραλία, το δυτικό νεκροταφείο, διάφορα διάσπαρτα μνημεία ρωμαϊκών χρόνων (ρωμαϊκά λουτρά, αδρειάνειο υδραγωγείο, γέφυρα ελευσινιακού) και άλλα. Η Δημοτική Ενότητα έχει εκδώσει ήδη τουριστικό χάρτη με την τοποθέτηση επεξηγηματικών σημάνσεων. Επιπλέον, με την χορηγία του ομίλου ΤΙΤΑΝ έχει αναβαθμιστεί ο φωτισμός του αρχαιολογικού χώρου.

Σημαντική ακόμη είναι η σύνδεση της ιστορίας της Ελευσίνας με την Αθήνα. Ήδη από το 1995, με Υπουργική Απόφαση έγινε η σύσταση της εταιρίας «Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας» με σκοπό την «υλοποίηση του προγράμματος της ενοποίησης των αρχαιολογικών χώρων της Αθήνας τόσο της περιοχής του ιστορικού κέντρου της όσο και των ευρισκομένων κατά μήκος της Ιεράς Οδού μέχρι τον αρχαιολογικό χώρο της Ελευσίνας.» (Υ.Α. 69163/ 22.6.1995). Με αυτόν τον τρόπο θα μπορούσε να δημιουργηθεί ένας μεγάλος περίπατος που θα ξεκινά από το «ιστορικό τρίγωνο» των Αθηνών και θα καταλήγει στον αρχαιολογικό χώρο της Ελευσίνας, προσελκύοντας ακόμα περισσότερους τουρίστες και στα προάστια της Αθήνας. Και η ανάδειξη του αρχαιολογικού χώρου θα μπορούσε να ολοκληρωθεί με την μετεγκατάσταση του αρχαιολογικού μουσείου, το οποίο κτίστηκε το 1890 σε ένα νέο χώρο, με πιο εκσυγχρονισμένο πρόσωπο, αφού πλέον η ιστορία της Ελευσίνας δεν είναι μόνο αρχαία.

3.3.3.3. ΝΕΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΣΕ ΠΑΛΙΑ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ.

Κομμάτι των αστικών αναπλάσεων της πόλης αποτελούν και τα παλιά βιομηχανικά κτίρια της περιοχής. Όπως έχει είναι αναλυθεί σε προηγούμενα κεφάλαια, μέσα στον αστικό ιστό της πόλης βρίσκονται διάσπαρτες μεγάλες και μικρές εκτάσεις παλιών εργοστασίων, που εδώ και χρόνια δεν χρησιμοποιούνται. Η αξιοποίησή τους, όμως, δεν είναι εύκολη, καθώς δεν ανήκουν όλες σε έναν ενιαίο φορέα. Ένας σημαντικός οργανισμός είναι αυτός που έχει αξιοποιήσει μέχρι στιγμής μέρος των παλιών αυτών εργοστασίων, τα «Αισχύλεια». Τα «Αισχύλεια» αποτελούν το σημαντικότερο πολιτιστικό γεγονός της πόλης, με συνεχείς εκδηλώσεις στους χώρους των παλιών εργοστασίων, κάνοντας τους επισκέπτες να κατανοήσουν την πολιτισμική και ιστορική αξία και την ανάγκη να επαναλειτουργούν ως χώροι εκδηλώσεων ή εκθέσεων καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου.

Στη σειρά μελετών και προτάσεων που γίνονται τα τελευταία χρόνια γίνεται κουβέντα για κυρίως τέσσερα παλιά εργοστάσια: ΙΡΙΣ, ΕΛΑΙΟΥΡΓΙΚΗ, ΒΟΤΡΥΣ, ΚΡΟΝΟΣ. Οι νομοθετικές πράξεις που αφορούν τη διατήρηση της βιομηχανικής κληρονομιάς της Ελευσίνας χρονολογούνται το 1990 και 1996, με άξια προς διατήρηση τα εργοστάσια ΚΡΟΝΟΣ, ΑΣΤΗΡ και ΕΛΑΙΟΥΡΓΙΚΗ με την παρατήρηση ότι και τα υπόλοιπα κτίρια είναι ισάξια (ΥΑ 244/68/8-1-1990 και ΥΑ ΥΠΠΟ/ΔΙΔΑΠΓ/2433/33869/8.7.1996). Τα σχέδια, όμως, για τα υπόλοιπα αυτά κτίρια δε σχετίζονται με την προστασία τους και την ανάδειξή τους, αλλά με τη χρήση που διαλέγουν για αυτά οι εκάστοτε ιδιοκτήτες τους. Για παράδειγμα, οι αποθήκες της ΕΛΑΙΟΥΡΓΙΚΗΣ έχουν μετατραπεί σε αθλητικό κέντρο από τον Αθλητικό Σύλλογο της πόλης ΓΑΣΕ². Το εργοστάσιο ΒΟΤΡΥΣ έχει ήδη προταθεί από το Υπουργείο Πολιτισμού να χρησιμοποιηθεί για το νέο μουσείο της πόλης, αφού εξαγοραστεί πρώτα από την Τράπεζα της Ελλάδος. (Γ. Πολύζος, 2003) Το ΙΡΙΣ, έχει αγοραστεί ήδη από τον ΟΕΚ και έχουν κατασκευαστεί εκεί εργατικές κατοικίες, οι οποίες έχουν δημοπρατηθεί και κάποιες από αυτές κατοικούνται ήδη. (Τσοπελάκης, 2008) Τέλος, το εργοστάσιο ΚΡΟΝΟΣ, ενώ χρησιμοποιείται για διάφορες εκδηλώσεις των «Αισχυλείων» αναμένεται να λειτουργήσει ως κεντρικό σημείο της πόλης με κτίρια-αίθουσες για πολιτιστικές και

² Το κτιριακό αυτό συγκρότημα βρίσκεται επί της Ιεράς Οδού και περιλαμβάνει τον Σκοπευτικό Όμιλο Ελευσίνας, γυμναστήριο, κολυμβητήριο και αίθουσα εκδηλώσεων.

ψυχαγωγικές χρήσεις. Εδώ, είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι το ΓΠΣ του 2005 ορίζει τον ΚΡΟΝΟ ως «πολεοδομικό κέντρο» και το ΒΟΤΡΥΣ ως «πολιτιστικές χρήσεις».

3.3.3.4. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ.

Κύριο και επιτακτικό σημείο σε μία αστική ανάπλαση στη σημερινή εποχή είναι η προστασία του περιβάλλοντος. Είναι αναγκαία πλέον η δημιουργία περιβαλλοντικής συνείδησης περισσότερο από περιβαλλοντική προστασία. Η Δημοτική Ενότητα παίρνει συνεχώς μέτρα, γενικά και ειδικά, για τον περιορισμό της ρύπανσης του φυσικού περιβάλλοντος, όχι μόνο στο επίπεδο της βιομηχανίας αλλά και στο επίπεδο απλών καθημερινών εργασιών. Σύμφωνα με μελέτη του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας σε συνδυασμό με το ΥΠΕΧΩΔΕ (Κοκκώσης, 2003) καθορίζονται τα περιβαλλοντικά προβλήματα της περιοχής και κρίνεται η ανάγκη για άμεσα μέτρα προστασίας. Δημιουργούνται έτσι χώροι αποθήκευσης απορριμμάτων ενώ παράλληλα σύμφωνα με εντολές της Ευρωπαϊκής Ένωσης τα εργοστάσια υποχρεώνονται να λειτουργούν με τρόπους φιλικούς προς το περιβάλλον, καθώς είναι υποχρεωτική πλέον η χρήση φίλτρων στα φουγάρα. Ακόμη, το αποχετευτικό σύστημα της πόλης, ενώ έχει ξεκινήσει να κατασκευάζεται περίπου από το 2006 και αναμενόταν να ολοκληρωθεί το 2009, μόλις το 2017 άρχισε να λειτουργεί σιγά σιγά ανά περιοχές μέσα στην πόλη, ενώ ακόμα δεν έχει ολοκληρωθεί η σύνδεση όλων των κτιρίων με αυτό.

Επιπλέον, για τα οικιακά απορρίμματα η Δημοτική Ενότητα για πάνω από μία δεκαετία έχει διαφημίσει μέτρα και τακτικές που θέλει να ακολουθήσει μελλοντικά. Τελικός σκοπός είναι η αξιοποίηση του 72% των οικιακών απορριμμάτων, η ανακύκλωση του 20% και η ταφή του 8% σε ΧΥΤΥ. Κάδοι κομποστοποίησης είχαν μοιραστεί σε ιδιώτες για την ανακύκλωση υλικών που μπορούν να μετατραπούν σε λίπασμα, όμως αυτό σταμάτησε να λειτουργεί αρκετά σύντομα. Επιπρόσθετα, σε όλη την πόλη έχουν τοποθετηθεί κάδοι βιοδιασπώμενων υλικών, ηλεκτρικών συσκευών, μπαταριών κ.λπ. Με αυτούς τους τρόπους επιδίωκε τη μείωση των απορριμμάτων κατά 70% μέχρι το 2020. Σήμερα, λειτουργεί ακόμα ο ΧΥΤΑ κανονικά, ενώ γίνεται μερική αξιοποίηση των οικιακών αποβλήτων, καθώς η ενημέρωση προς του πολίτες σταμάτησε κυρίως κατά την περίοδο της αρχής της οικονομικής κρίσης. Παράλληλα, από το 2005 λειτουργεί στην Ελευσίνα το Κέντρο Διαλογής Ανακυκλώσιμων Υλικών (ΚΔΑΥ) το οποίο είναι το μοναδικό σε επίπεδο τοπικής αυτοδιοίκησης. Στο ΚΔΑΥ οδηγούνται και τα ογκώδη οικιακά απόβλητα (π.χ. παλιά έπιπλα, στρώματα, κλαδιά, κλπ), τα οποία

αποθέτουν οι κάτοικοι σε 100 περίπου μεταλλικούς κάδους (Skipper) των 7 κ.μ. εγκατεστημένους στην Ελευσίνα και στη Μαγούλα καθώς και απόβλητα εκσκαφών, κατασκευών και κατεδαφίσεων (Α.Ε.Κ.Κ.). Σύμφωνα με την επίσημη ιστοσελίδα του ΚΔΑΥ (2018) το 2013, ανακυκλώθηκε το 23% της ποσότητας υλικών του ΚΔΑΥ , το 2014 το 50%, το 2015 το 72 % και το πρώτο εξάμηνο 2016 80%.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΤΕΛΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

4.1. Η ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ.

Τα αποτελέσματα των αστικών αυτών αναπλάσεων είναι πολύ σημαντικά για την σύγχρονη εικόνα της πόλης. Με τη συνεργασία του βιομηχανικού τομέα η Ελευσίνα θα μπορούσε να διαμορφώσει έναν νέο, ενιαίο πολεοδομικό χαρακτήρα που θα την κάνει ακόμα πιο γνωστή και σε παγκόσμιο επίπεδο.

Η ιστορία της πόλης είναι ένα πολύ μεγάλο κομμάτι της. Ο αρχαιολογικός χώρος είναι το συγκριτικό πλεονέκτημα της πόλης και το βασικό πολιτιστικό της απόθεμα. Αποτελεί το βασικό τοπόσημο της πόλης. Ωστόσο, η τοποθεσία της εισόδου του δεν είναι ευδιάκριτη και άμεσα αναγνωρίσιμη και ο αρχαιολογικός χώρος δεν διαθέτει χώρο στάθμευσης ικανό για την εξυπηρέτηση τουριστικών λεωφορείων. Η επιλογή χωροθέτησης του Νέου Αρχαιολογικού Μουσείου δεν είναι άμεσα υλοποιήσιμη, η οποία θα πρέπει να συνδυαστεί με τη διάνοιξη ικανής διόδου. Για την χωροθέτηση του Μουσείου Ιστορίας της πόλης προτείνεται το κτίριο Μορφοπούλου που όμως, κατά μαρτυρία της Εφορείας Αρχαιοτήτων Δ. Αττικής, κατατέθηκε ότι, το Μουσείο της Ιστορίας της Ελευσίνας πρέπει να εγκατασταθεί στο Παλαιό Ελαιουργείο και συγκεκριμένα στο κτίριο Διοίκησης των εγκαταστάσεων, όπου φιλοξενήθηκε και η έκθεση της βιομηχανικής ιστορίας της πόλης Η Ιερά Οδός εισέρχεται διαγώνια στα οικοδομικά τετράγωνα, χωρίς να σηματοδοτεί στο σύνολό της την αρχαία προέλευσή της. Ακόμη, είναι αναγκαία η ανάδειξη και προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς και αποκατάστασης των κτιρίων που την αποτελούν (πχ. Οικία Παγκάλου, οικία Μορφοπούλου, Σιδηροδρομικός σταθμός κλπ.). Επιπλέον, για τα κενά βιομηχανικά κτίρια της πόλης, δεν έχει δημιουργηθεί συγκεκριμένο διάγραμμα αξιοποίησής τους με χρήσεις που θα συμβάλλουν στην ανάδειξη της διατήρησής τους και της ιστορίας τους.

Ως προς τον τομέα των μεταφορών, υπάρχει έλλειψη κυκλοφοριακής μελέτης, η οποία θα πρέπει να λάβει υπόψη της και τη βιώσιμη κινητικότητα. Οι αναξιοποίητες γραμμές του ΟΣΕ (παλαιά σύνδεση Αθηνών – Πελοποννήσου) διασχίζουν κατά μήκος, από τον Ασπρόπυργο μέχρι τη Μάνδρα τον αστικό ιστό και δεν προβλέπεται άμεση επανάχρησή τους. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τον διαχωρισμό της πόλης σε δύο μεγάλα κομμάτια, την κάτω Ελευσίνα και την άνω Ελευσίνα, με μεγάλο τμήμα της δεύτερης να μην εξυπηρετείται επαρκώς από τα ΜΜΜ. Γενικότερα, στο πνεύμα εξυπηρέτησης του εσωτερικού τουρισμού είναι αναγκαία και η βελτίωση των ΜΜΜ σε σχέση με την πρωτεύουσα, την Αθήνα. (π.χ. απευθείας σύνδεση με πλατεία Συντάγματος ή από

κεντρική στάση ΜΕΤΡΟ, περισσότερες διαδρομές από τις γραμμές λεωφορείων). Η πόλη διαθέτει έναν ποδηλατόδρομο διαρκούς ροής (διερχόμενο από διασταυρώσεις), που συνδέει το παραλιακό μέτωπο με τον αστικό ιστό, στο ύψος του συνοικισμού των προσφύγων, ο οποίος όμως δεν εξυπηρετεί τους ποδηλάτες λόγω κακής κατασκευής. Τέλος, η οδός Δήμητρος έχει μεγάλο κυκλοφοριακό φορτίο και το κομμάτι του αρχαίου υδραγωγείου που βρίσκεται εκεί δεν είναι ορατό ή επαρκώς προστατευμένο.

Η πόλη έχει ανεκμετάλλευτες δυνατότητες, ώστε να καταστεί υπερτοπικό κέντρο πολιτισμού και τουρισμού. Πρέπει να είναι άμεση η προτεραιότητα ολοκλήρωσης του σχεδιασμού σε επίπεδο πόλης, καθώς παρατηρείται έλλειψη κεντρικού σχεδιασμού παρεμβάσεων στην πόλη. Ο αστικός ιστός αποτελείται από πληθώρα μικρών οικοδομικών τετραγώνων, που οδηγούν αντίστοιχα σε πληθώρα δρόμων. Για κάποια από αυτά ο Δήμος προέβη στην ενοποίηση σημαντικού αριθμού οικοδομικών τετραγώνων, μέσω πεζοδρομήσεων. Σχετικά με το παραλιακό μέτωπο, παρατηρείται σπατάλη χώρου στην περιοχή αρμοδιότητας του ΟΛΕ. Η σημερινή διάταξη των χρήσεων του λιμένα υποβαθμίζει περιβαλλοντικά και αισθητικά την εικόνα του θαλασσιού μετώπου της πόλης. Φαίνεται αναγκαία η απόδοση τμημάτων, που θα εξασφαλίσουν την προσβασιμότητα των κατοίκων και των επισκεπτών στο θαλάσσιο μέτωπο. Κρίνεται αναγκαία η εκμετάλλευση του παραλιακού μετώπου, με στόχο τη βελτίωση του μικροκλίματος της πόλης. Επιπρόσθετα, είναι εμφανής η υποβάθμιση του περιβάλλοντος και της αισθητικής της πόλης από τη μη αποκατάσταση του τοπίου στον χώρο του ανενεργού λατομείου ΤΙΤΑΝ, όπου το υπάρχον ιδιοκτησιακό καθεστώς δε δημιουργεί σωστές προϋποθέσεις για την άμεση ανάπλαση της περιοχής αυτής.

4.2. ΤΕΛΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

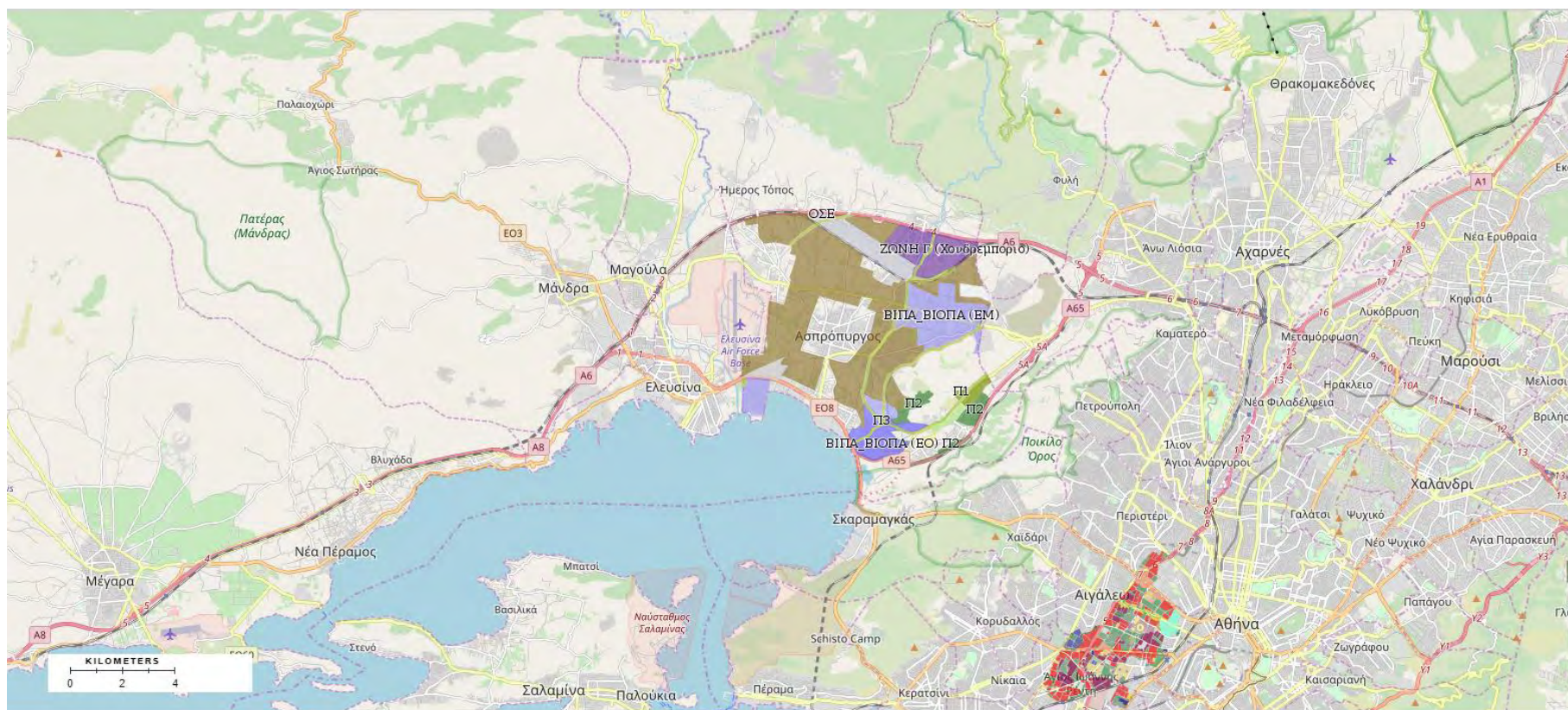
Η Ελευσίνα μπορεί να διαμορφώσει έναν ενιαίο και πολύ ενδιαφέροντα χαρακτήρα. Όλα αυτά τα αντικρουόμενα χαρακτηριστικά της, τα αρχαία, η βιομηχανία, το λιμάνι και το αεροδρόμιο, με την ανάπτυξη περισσότερων μελετών μπορούν να ενωθούν αρμονικά, αναδεικνύοντας την πολιτιστική της ταυτότητα. Φυσικά, αυτό χρειάζεται την κινητοποίηση όχι μόνο των επίσημων τοπικών φορέων αλλά και των κατοίκων της περιοχής. Χρειάζεται η ευαισθητοποίηση για την ανάδειξη της πόλης, η προβολή των χαρακτηριστικών της, η ανιδιοτελής ενασχόληση με την εικόνα της πόλης αυτής από τους κατοίκους της και τους επιχειρηματίες της περιοχής. Οι γενικοί άξονες

στους οποίους θα πρέπει να κινηθεί μελλοντικά μία σωστή και ολοκληρωμένη έρευνα θα πρέπει να περιέχουν την ανάδειξη του πολιτισμικού χαρακτήρα της πόλης, την αναβάθμιση ποιότητας ζωής των κατοίκων, την αναβάθμιση της τοπικής οικονομίας για την ενίσχυση του τουρισμού της περιοχής και την αρχιτεκτονική αισθητική αναβάθμιση. Σε όλα αυτά θα περιλαμβάνονται: Μελέτες και έργα ανάδειξης μνημείων, προτάσεις χρήσεων των κελυφών των βιομηχανικών κτιρίων, μελέτη προβολής της ταυτότητας της πόλης. Ακόμη, μελέτες και έργα κυκλοφορικών ρυθμίσεων στην πόλη και έργα βιώσιμης κινητικότητας, μελέτες και έργα ήπιων αστικών αναπλάσεων, αξιοποίησης του παραλιακού μετώπου, μελέτες παροχής κινήτρων για την ενασχόληση της τοπικής κοινωνίας με τον τουρισμό και εικαστικές παρεμβάσεις σε όψεις κτιρίων.

Με βάση όλη την παραπάνω ανάλυση και με κίνητρο την επιλογή της Ελευσίνας ως πολιτιστική πρωτεύουσα του 2021 μπορεί να γίνει ακόμα μεγαλύτερη κινητοποίηση της τοπικής κοινωνίας έτσι ώστε μέχρι τότε να έχει διαμορφώσει μία ενιαία, σύγχρονη ταυτότητα. Οι προτεραιότητες είναι πολλές, οι άξονες σημαντικοί και τα χαρακτηριστικά που πρέπει να διαμορφωθούν αντιφατικά. Είναι όμως ένας στόχος εφικτός ακόμα και στην οικονομική κατάσταση της χώρας τη δεδομένη στιγμή.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: ΕΙΚΟΝΕΣ – ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ

Εικόνα 1. Η γεωγραφική θέση της Ελευσίνας.	57
Εικόνα 2. Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Ελευσίνας	58
Εικόνα 3. Το σχέδιο πόλης της Ελευσίνας το 1877.	59
Εικόνα 4. Εργοστάσιο ΒΟΤΡΥΣ.....	60
Εικόνα 5. Εργοστάσιο ΒΟΤΡΥΣ.....	60
Εικόνα 6. Εργοστάσιο ΚΡΟΝΟΣ.....	61
Εικόνα 7. Εργοστάσιο ΚΡΟΝΟΣ 2018.....	61
Εικόνα 8. ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΚΗ.....	62
Εικόνα 9. Κεντρικό Κτίριο ΙΡΙΣ.	62
Εικόνα 10. Φωτογραφία παιδιών μπροστά στην καμινάδα του ΙΡΙΣ.....	63
Εικόνα 11. Καμινάδα ΙΡΙΣ.....	63
Εικόνα 12. Χρηματοδότηση των Αισχυλίων από τα ΕΛ.ΠΕ.	64
Εικόνα 13. Πινακίδα στην είσοδο του πολιτιστικού κέντρου.....	64
Εικόνα 14. Αρχαιολογικός Χώρος Ελευσίνας	65
Εικόνα 15. Αρχαιολογικός Χώρος Ελευσίνας	65
Εικόνα 16. Βυζαντινός ναός Αγίου Ζαχαρία	66
Εικόνα 17. Κομμάτι αρχαίου υδραγωγείου.....	66
Εικόνα 18. Πλατεία Ηρώων Πολυτεχνείου 1950.....	67
Εικόνα 19. Πλατεία Ηρώων Πολυτεχνείου 2018.....	67
Εικόνα 20. Σιδηροδρομικός Σταθμός Ελευσίνας.....	68
Εικόνα 21. Αισχύλεια 1976-2018. ΠΗΓΗ: Επίσημη ιστοσελίδα Οργανισμού Αισχυλείων.	70



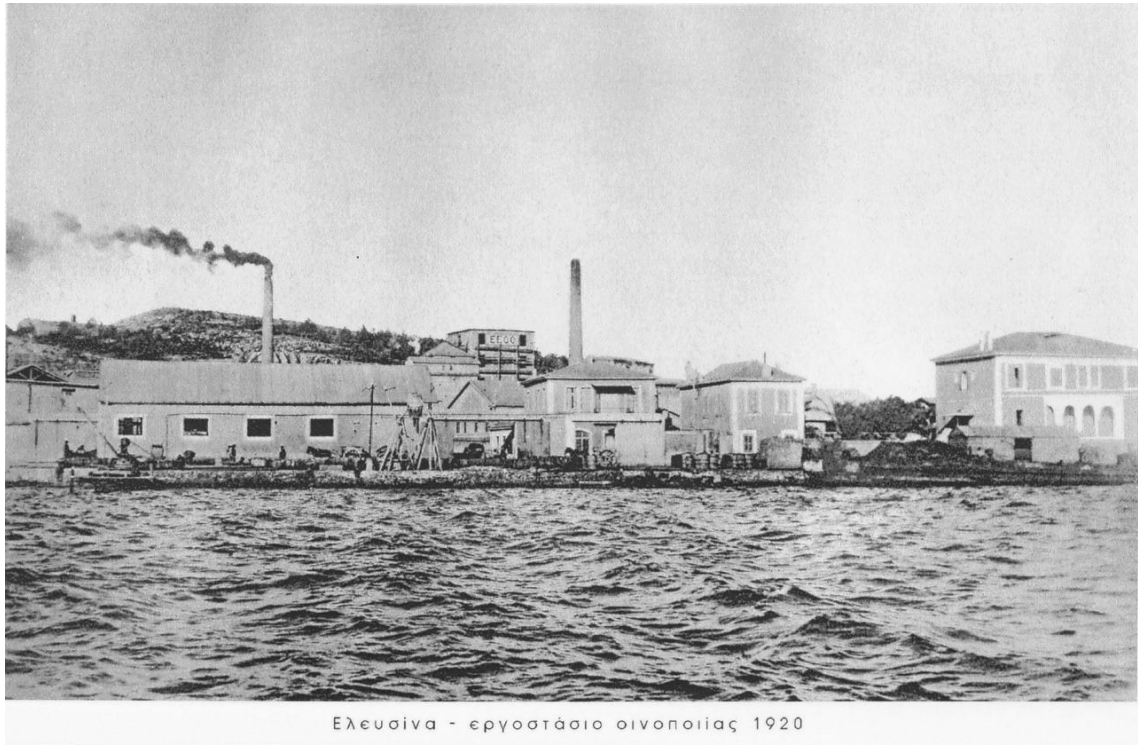
Εικόνα 1. Η γεωγραφική θέση της Ελευσίνας.
ΠΗΓΗ: Γεωχωρική πύλη πρ. ΟΡΣΑ, Υ.Π.ΕΝ.



Εικόνα 3. Το σχέδιο πόλης της Ελευσίνας το 1877.
ΠΗΓΗ: Αρχείο Υ.Π.ΕΝ.

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ

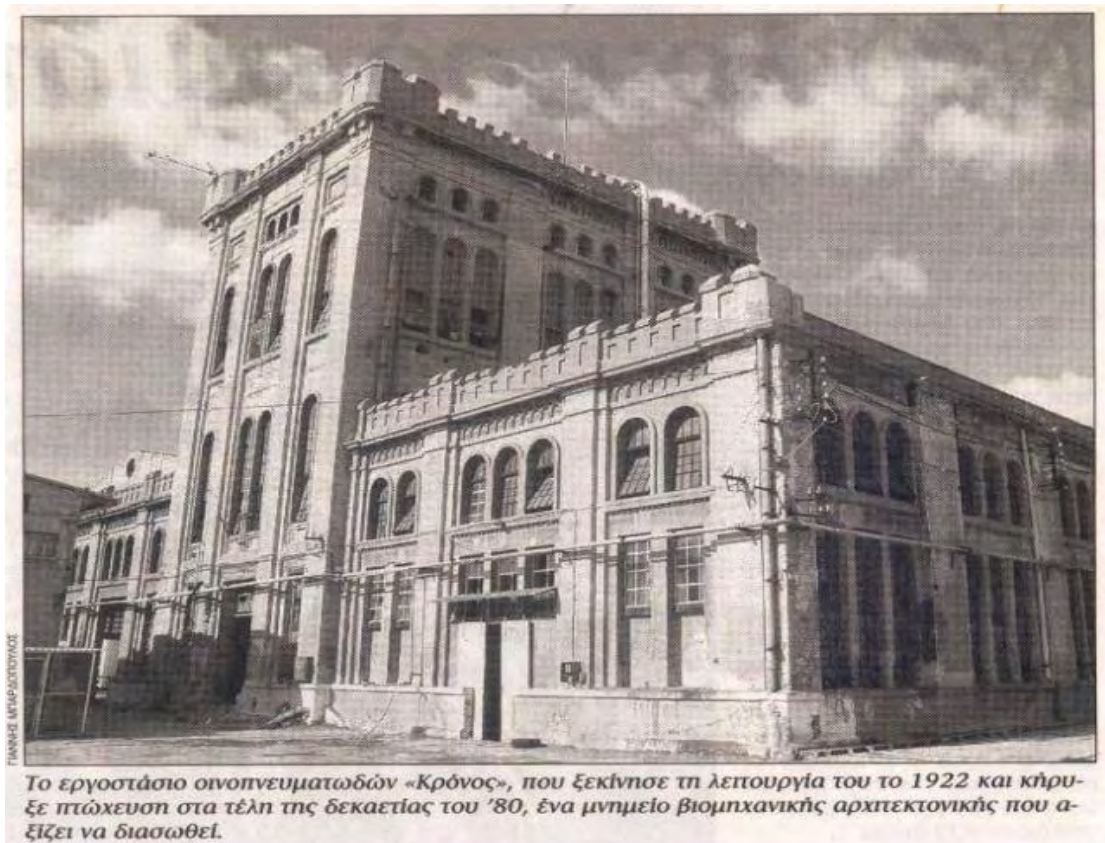
ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ ΒΟΤΡΥΣ



Εικόνα 4. Εργοστάσιο ΒΟΤΡΥΣ.



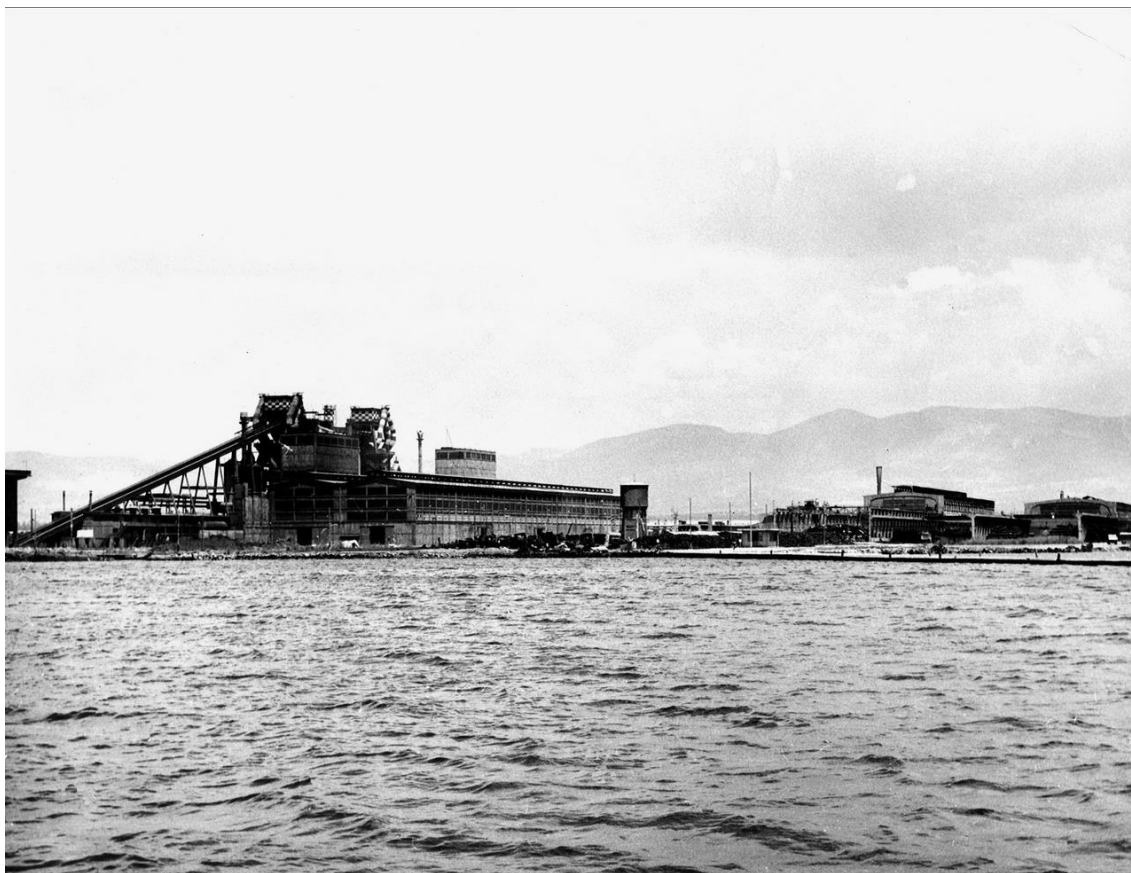
Εικόνα 5. Εργοστάσιο ΒΟΤΡΥΣ.



Εικόνα 6. Εργοστάσιο ΚΡΟΝΟΣ.



Εικόνα 7. Εργοστάσιο ΚΡΟΝΟΣ 2018.



Εικόνα 8. ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΚΗ



Εικόνα 9. Κεντρικό Κτίριο ΙΡΙΣ.



Εικόνα 10. Φωτογραφία παιδιών μπροστά στην καμινάδα του ΙΡΙΣ.



Εικόνα 11. Καμινάδα ΙΡΙΣ.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΧΟΡΗΓΙΑΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΕΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ



Εικόνα 12. Χρηματοδότηση των Αισχυλίων από τα ΕΛ.ΠΕ.



Εικόνα 13. Πινακίδα στην είσοδο του πολιτιστικού κέντρου.

ΧΩΡΟΙ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ



Εικόνα 14. Αρχαιολογικός Χώρος Ελευσίνας



Εικόνα 15. Αρχαιολογικός Χώρος Ελευσίνας



Εικόνα 16. Βυζαντινός ναός Αγίου Ζαχαρία



Εικόνα 17. Κομμάτι αρχαίου υδραγωγείου.



Εικόνα 18. Πλατεία Ηρώων Πολυτεχνείου 1950.
ΠΗΓΗ: www.elefsina.gr

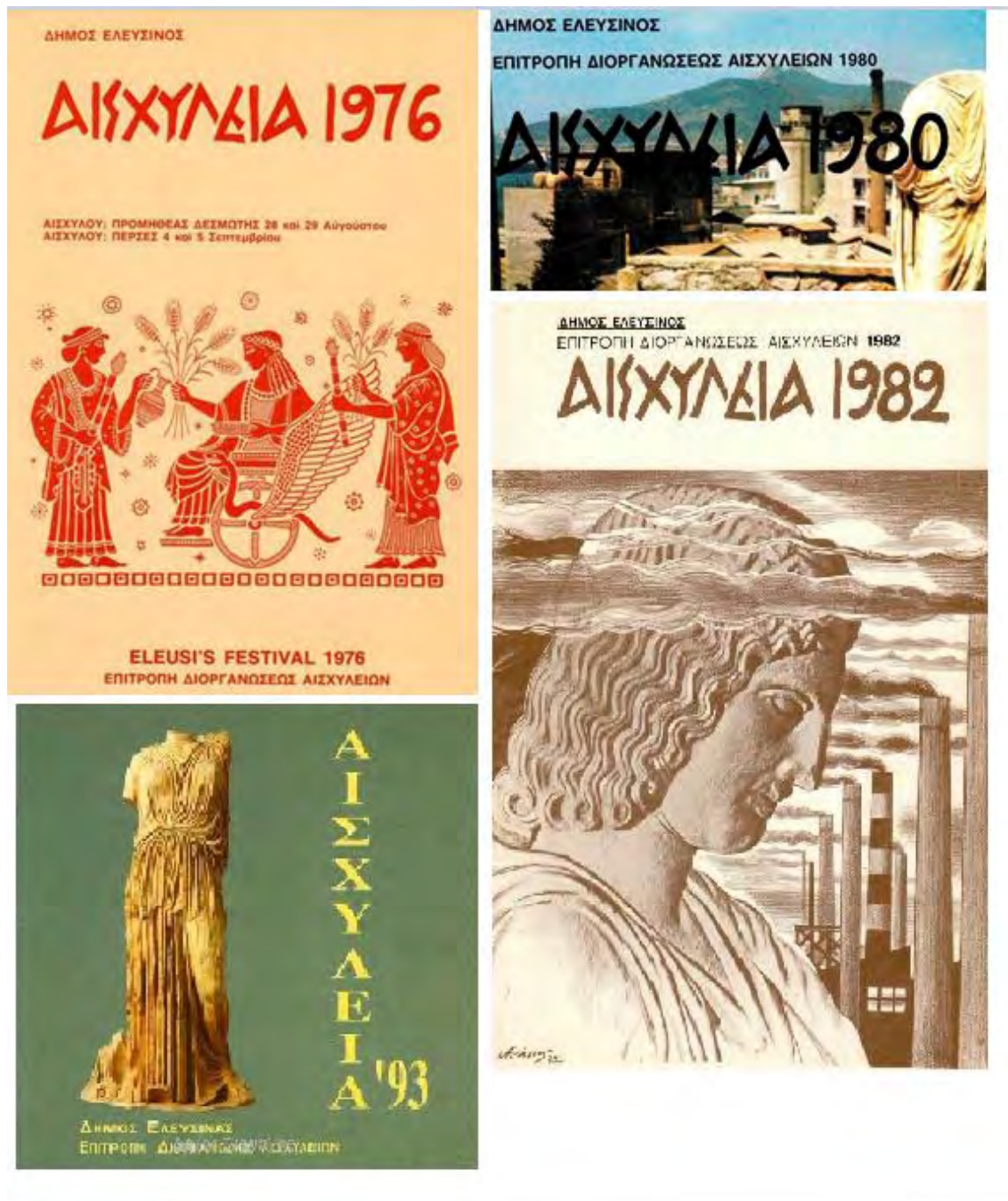


Εικόνα 19. Πλατεία Ηρώων Πολυτεχνείου 2018.



Εικόνα 20. Σιδηροδρομικός Σταθμός Ελευσίνας.

ΤΑ ΑΙΣΧΥΛΕΙΑ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ





Εικόνα 21. Αισχύλεια 1976-2018. ΠΗΓΗ: Επίσημη ιστοσελίδα Οργανισμού Αισχυλείων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II: ΠΙΝΑΚΑΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ

ΕΤΟΣ	ΦΕΚ	Ν./Β.Δ./Π.Δ./Υ.Α.	ΤΙΤΛΟΣ
1834		10/12 Μαΐου 1834	“Περί των επιστημονικών και τεχνολογικών συλλόγων, περί ανακαλύψεως και διατηρήσεως των αρχαιοτήτων και της χρήσης αυτών”
1877			“Διάγραμμα ρημοτομίας της κωμοπόλεως Ελευσίνας”
1899	ΦΕΚ Α 108/27.7.1899	ΒΧΜΣΤ’	“Περί αρχαιοτήτων”
1932	ΦΕΚ Α 275/24.8.1932	Π.Δ. 24 Αυγούστου 1932	“Περί αρχαιοτήτων”
1939		Π.Δ. 14.1.1939	
1943	ΦΕΚ 24/30-43	Ν.Δ. 2105/16-1-43	
1950	ΦΕΚ Α 169/7.8.1950	Ν. 1469/1950	“Περί προστασίας ειδικής κατηγορίας οικοδομημάτων και έργων τέχνης μεταγενέστερων του 1830”
1957	ΦΕΚ Β 265/1.10.1957	ΥΑ 25666/984/30.5.1957	“Περί κηρύξεως αρχαιολογικών χώρων Αττικής”
1962	ΦΕΚ Δ 111	ΒΔ 15.7.1962	
1984		ΠΔ 84/1984	Περιορισμός βιομηχανικής δραστηριότητας της Αττικής.
1990	ΦΕΚ Δ 103/6.3.1990	ΥΑ 244/68/8.1.1990	Χαρακτηρισμός 16 κτιρίων ως διατηρητέα στην Ελευσίνα.
1995	ΦΕΚ Β 551	ΥΑ 69163/22.6.1995	“Ίδρυση Ανώνυμης Εταιρίας με την επωνυμία Ενοποίηση αρχαιολογικών χώρων Αττικής”
2005	ΦΕΚ Α 153/13.6.2005	ΥΑ 21727	Τροποποίηση ΓΠΣ Ελευσίνας
2008			IPPC. Ευρωπαϊκή οδηγία για τον περιορισμό της ρύπανσης

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ: ΧΑΡΤΕΣ





ΓΕΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Α. Χατζοπούλου, Β. Νικολαΐδου, Ι. Στεφάνου, (1995). *Αστική ανάπτυξη: Πολεοδομία-Δίκαιο-Κοινωνιολογία*. Αθήνα: ΤΕΕ.
- Δήμος Ελευσίνας, (2006). *Συλλογή Κειμένων Βιομηχανικές Αναμνήσεις*. Ελευσίνα.. Ενημερωτική Έκδοση Δήμου Ελευσίνας. Μάιος 2006.
- Κουρουνιώτης, Κ. (1934). *Ελευσίς. Οδηγός των Ανασκαφών και του Μουσείου*. Αθήνα: Εστία.
- Μαργαρίτη, Σ. (2017). *Η Βιομηχανική Κληρονομιά της Ελευσίνας*. Ελευσίνα: Δήμος Ελευσίνας.
- Μπαμπινιώτης, Γ. (2006). *Λεξικό της νέας ελληνικής γλώσσας*. Αθήνα: Κέντρο Λεξικολογίας, Β' έκδοση.
- Λιάπης, Β. (1993). *Η Ελευσίνα στα νεότερα χρόνια. Ανθρωπολογικά, κοινωνιολογικά, ιστορικά, πολιτιστικά στοιχεία..* Ελευσίνα: Β. Λιάπης.
- Λιάπης, Β. (2005). *Η διοικητική πορεία της Ελευσίνας (1835-2000)*. Ελευσίνα: Δήμου Ελευσίνας.
- Λεύκωμα Ελευσίνα, (2007). Το χρονικό μίας πόλης. Ελευσίνα: Δήμου Ελευσίνας.
- Παπαχατζής, Ν. (1974). *Παυσανίου Ελλάδος Περιήγησης*. Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών.
- Πολυχρονιάδη, Κ. (2006). *Μνήμη της καθημερινής εμπειρίας της πόλης. Σκηνοθέτηση της μυθοπλασίας του δομημένου περιβάλλοντος*. Αθήνα: Αλεξάνδρεια.
- Σημαιοφορίδης, Γ. (2005). *Διελεύσεις. Κείμενα για την αρχιτεκτονική και τη μετάπολη*. Αθήνα: Metropolis Press.
- Σταματίου, Ε. (2006). *Επιχειρηματικότητα και χωρική αναβάθμιση. Θύλακες προστασίας του πολιτιστικού και φυσικού αστικού περιβάλλοντος*. Πρακτικά 5^{ης} διημερίδας επιχειρηματικότητας, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο.
- Σφυρόερας, Β. (2005). *Ιστορία της Ελευσίνας, από τη βυζαντινή περίοδο μέχρι σήμερα*. Ελευσίνα: Δήμου Ελευσίνας.
- Φίλιος, Δ. (1906). *Ελευσίς : μυστήρια, ερείπια και μουσείον αυτής*. Αθήνα: Τύποις Π. Δ. Σακελλαρίου.
- Dilettanti, S. o., 1817. *The Unedited antiquities of Attica : comprising the architectural remains of Eleusis, Rhammus, Sunium, and Thoricus*. Λονδίνο: Longman, Hurst, Rees, Orme and Brown [etc].
- Εγκυκλοπέδεια Πάπυρος Λαρούς Μπριτανικά (1986).
- ΑΡΘΡΑ ΑΠΟ ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ Ή ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ**
- Αραχωβίτης, Γ. (2005). *Η νοσταλγία της ατελούς εμπορευματικής παραγωγής ή αε ξαναδούμε τα αυθαίρετα* στο περιοδικό ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ, Σεπτέμβριος, τεύχος 54.

Γεωργοπούλου, Σ. (2005). *'Η ενσωμάτωση περιοχών αυθαίρετης κατοικίας στις πολεοδομικές επεκτάσεις.'* στο περιοδικό ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ, Σεπτέμβριος, τεύχος 54.

Δημητρακόπουλος, Α. (2005). *'Αττική Εκτοπία'* στο περιοδικό ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ, τεύχος 39.

Σουμέλη, Ε. (2000). *'Η κρίση της ναυπηγικής Βιομηχανίας στην Ελλάδα.'* στο περιοδικό ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ, Μάρτιος, τεύχος 57.

Τσοπελάκης, Ν. (2008). *'Το τέλος των γιγάντων.'* στο περιοδικό ΠΟΣΙΜΟΝ ΥΔΩΡ, Δεκέμβριος, τεύχος 25.

ΜΕΛΕΤΕΣ

Γ. Πολύζος, Μ. Μαντούβαλου, Ν.Μπελαβίλας, Β. Τρόβα, (2003). *Αξονες αναβάθμισης πολεοδομικού κέντρου Εέυσίνας.* Ερευνητικό Πρόγραμμα Αθήνα: ΕΜΠ.

ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΟΙ ΙΣΤΟΤΟΠΟΙ

Αττική Οδός, (2018) Διαθέσιμο στην επίσημη ιστοσελίδα <https://www.aodos.gr/> (Πρόσβαση 10 Οκτωβρίου 2018)

Βισάλτης, (2012). Διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://olympia.gr/2012/09/13/> (Πρόσβαση 12 Νοεμβρίου 2018).

Δήμος Ελευσίνας, (2018). Διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <http://www.elefsina.gr> (Πρόσβαση στις 15 Σεπτεμβρίου 2018).

Ελληνικά Πετρέλαια, (2018). Διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <http://www.hellenic-petroleum.gr> (Πρόσβαση 15 Σεπτεμβρίου 2018).

Εν Αθήναις Αρχαιολογική Εταιρία, (2018) Διαθέσιμο στην επίσημη ιστοσελίδα <http://www.archetai.gr> (Πρόσβαση 12 Νοεμβρίου 2018).

Όμιλος ΤΙΤΑΝ, (2018) Διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <http://www.titan.gr> (Πρόσβαση 15 Σεπτεμβρίου 2018).

Οργανισμός Αισχυλείων, (2018) Διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://aisxylia.gr/> (Πρόσβαση 15 Σεπτεμβρίου 2018).

Οργανισμός Λιμένα Ελευσίνας (2018) Διαθέσιμο στην επίσημη ιστοσελίδα <http://www.elefsisport.gr/> (Πρόσβαση 15 Σεπτεμβρίου 2018).

Περιφέρεια Αττικής, (2018) Διαθέσιμο στην επίσημη ιστοσελίδα <http://www.patt.gov.gr/site/> (Πρόσβαση 23 Σεπτεμβρίου 2018).

ΟΠΤΙΚΟΑΚΟΥΣΤΙΚΟ ΥΛΙΚΟ

Κουτσαφτής, Φ. (2001) *'Αγέλαστος Πέτρα'.*