



ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ
ΙΔΡΥΜΑ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ

ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΟΝ
ΠΕΙΡΑΙΑ.
ΤΟΠΙΚΕΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΚΑΙ
ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ



Εισηγητής : ΚΛΩΝΗ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ

Επιβλέπουσα καθηγήτρια : ΑΡΓΥΡΟΠΟΥΛΟΥ ΜΑΡΙΑ

ΠΥΡΓΟΣ 2018



TECHNOLOGICAL EDUCATIONAL INSTITUTE OF WESTERN GREECE
FACULTY OF MANAGEMENT AND ECONOMY
DEPARTMENT OF MANAGEMENT, ECONOMICS AND COMMUNICATION IN
CULTURAL AND HOSPITALITY UNITS

BACHELOR'S THESIS
CULTURAL TOURISM IN PIRAEUS.
LOCAL, REGIONAL AND INTERNATIONAL
PERSPECTIVES

ALEXANDRA KLONI

ARGIROPOULOU MARIA

PYRGOS - 2018

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Αισθάνομαι την ανάγκη να ευχαριστήσω τους γονείς μου για όλα όσα μου έχουν προσφέρει κατά τη διάρκεια των μαθητικών και φοιτητικών μου χρόνων.

Θα ήθελα επίσης να ευχαριστήσω την Μητρόπολη Πύργου και ιδιαιτέρως την διευθύντρια της Φοιτητικής εστίας « Αγία Φιλοθέη » και τον σύζυγό της, για την φιλοξενία που μου παρείχαν καθ' όλη τη διάρκεια των φοιτητικών μου χρόνων.

Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους τους καθηγητές μου στο ΤΕΙ Πύργου και ιδιαιτέρως την καθηγήτρια Κα. Αργυροπούλου για τις συμβουλές της, τις παρατηρήσεις της και τις διορθώσεις της.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	04-07
ΠΡΟΛΟΓΟΣ	08
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	09
ΑΒSTRACT	10
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	11

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο :

ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1.1 ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....	12
1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	12-13
1.3 Η ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.....	13
1.4 ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ.....	14
1.5 ΠΡΟΣΦΥΓΕΣ ΚΑΙ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ.....	14
1.6 Β' ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ.....	14-15
1.7 ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΟ.....	15-16

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο :

ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ

2.1 ΑΡΧΑΙΟ ΛΙΜΑΝΙ.....	17
2.2 ΑΡΧΑΙΑ ΤΕΙΧΗ.....	17-18
2.3 ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ.....	19-20
2.4 ΝΕΩΣΟΙΚΟΙ.....	21
2.5 ΣΗΡΑΓΓΙΟ.....	22
2.6 ΣΚΕΥΟΘΗΚΗ ΤΟΥ ΦΙΛΩΝΟΣ.....	23
2.7 ΡΩΜΑΙΚΕΣ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΕΣ ΤΕΡΨΙΘΕΑΣ.....	24
2.8 ΙΠΠΟΔΑΜΕΙΟΣ ΑΓΟΡΑ.....	25

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο :

ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ

3.1 ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ – ΑΞΙΟΘΕΑΤΑ.....	26
3.2 ΝΕΟΚΛΑΣΙΚΕΣ ΕΠΑΥΛΕΙΣ & ΔΗΜΟΣΙΑ ΚΤΙΡΙΑ.....	26
3.3 ΜΙΚΡΟΛΙΜΑΝΟ.....	27
3.4 ΚΑΣΤΕΛΛΑ.....	28
3.5 ΛΙΟΝΤΑΡΙ ΠΕΙΡΑΙΑ.....	29
3.6 ΑΚΤΗ ΖΕΑΣ.....	30
3.7 ΣΤΑΘΜΟΣ ΗΣΑΠ.....	31
3.8 ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ.....	32
3.9 ΜΑΡΙΝΑ ΣΕΦ.....	33
3.10 ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΕΙΟ ΙΔΡΥΜΑ.....	34
3.11 ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΘΕΑΤΡΟ.....	35-37
3.12 ΜΟΥΣΕΙΟ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ.....	38
3.13 ΜΑΡΙΝΑ ΖΕΑΣ.....	39
3.14 ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ.....	40
3.15 ΠΕΙΡΑΙΚΗ.....	41
3.16 ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΠΙΝΑΚΟΘΗΚΗ.....	42
3.17 ΣΥΛΛΟΓΗ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	43
3.18 ΓΗΠΕΔΟ Γ. ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗΣ.....	44
3.19 ΤΟ ΜΟΥΣΕΙΟΥ ΤΟΥ ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΥ.....	45
3.20 ΒΕΑΚΕΙΟ.....	46
3.21 ΠΡΟΤΥΠΟ ΜΟΥΣΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΕΙΡΑΙΑ.....	47
3.22 ΔΕΛΦΙΝΑΡΙΟ.....	48
3.23 ΣΙΝΕΑΚ – ΔΗΜΟΤΙΚΟΣ ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΟΣ.....	49
3.24 ΘΕΑΤΡΟ ‘ΚΑΤΩ ΑΠΟ ΤΗ ΓΕΦΥΡΑ’.....	50
3.25 ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ ΠΟΛΥΧΩΡΟΣ ‘ΚΩΣΤΑΣ ΚΩΣΤΑΡΑΚΟΣ’.....	51

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο :

ΟΙ ΕΚΚΛΗΣΙΕΣ

4.1 ΚΑΘΕΔΡΙΚΟΣ ΝΑΟΣ ΑΓΙΑΣ ΤΡΙΑΔΑΣ.....	52
4.2 ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	53
4.3 ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ.....	54
4.4 ΚΑΘΟΛΙΚΟΣ ΝΑΟΣ ΑΓΙΟΥ ΠΑΥΛΟΥ.....	55
4.5 ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ ΚΑΣΤΕΛΛΑΣ.....	56
4.6 ΑΓΙΑ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ.....	57
4.7 ΑΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ.....	58
4.8 ΝΑΟΣ ΑΓΙΩΝ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΚΑΙ ΕΛΕΝΗΣ.....	59
4.9 ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ.....	60

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

5.1 ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ.....	61-63
5.2 ΤΟ ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΛΙΜΑΝΙ.....	64
5.3 ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΩΣ ΜΟΧΛΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ.....	65-67
5.4 ΕΟΤ.....	67
5.5 COSCO.....	68-69
5.6 ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ.....	69-70
5.7 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΛΙΜΑΝΙΟΥ.....	71-73

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο

ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ

6.1 ΧΡΟΝΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	74-75
6.2 ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ.....	76
6.3 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΕΛΙΞΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	77-78
ΠΙΝΑΚΕΣ.....	79-82
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	83-84
ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	85
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	86

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Γεννήθηκα και μεγάλωσα στον Πειραιά. Μια πόλη με το μεγαλύτερο λιμάνι της Ελλάδας, με σημαντικούς αρχαιολογικούς χώρους, με πολλά νεοκλασικά κτίρια, με γειτονιές που θυμίζουν άλλες εποχές. Αυτός ήταν ο λόγος που επέλεξα να εκπονήσω πτυχιακή εργασία με αυτό το θέμα. Γνώρισα τον Πειραιά από την αρχαιότητα έως σήμερα, έμαθα για τις δυσκολίες και τις αντίξοες συνθήκες κάτω από τις οποίες ο πειραιϊκός λαός κατάφερε να σταθεί όρθιος και να δημιουργήσει. Κατανόησα τα προβλήματα και προσπάθησα να διατυπώσω ιδέες για την επίλυση τους. Η διαδρομή ήταν πολύ ενδιαφέρουσα και ευχάριστη. Με έκανε να δω τον Πειραιά με ένα διαφορετικό μάτι και να τον αγαπήσω ακόμη περισσότερο. Εύχομαι να συμβεί το ίδιο και σε όσους διαβάσουν την εργασία.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Έχοντας κατά νου ότι ο πολιτιστικός τουρισμός είναι μια σημαντική πηγή εισοδήματος και σε τοπικό και σε εθνικό επίπεδο, βγάζουμε εύκολα το συμπέρασμα ότι η ανάπτυξη του πρέπει να ενισχυθεί. Για να γίνει αυτό πρέπει να κατανοήσουμε και την μορφολογία και τη διαφορετικότητα των κατοίκων και την ιδιαιτερότητα της πόλης του Πειραιά. Ξεκινώντας στο πρώτο κεφάλαιο θα κάνουμε ιστορική αναδρομή, θα δούμε τη γέννηση του Πειραιά, την προέλευση του ονόματος του, την πορεία του στην ιστορία, την έκταση του, τον πληθυσμό του και τις καταστροφές που υπέστη μέχρι σήμερα.

Στο δεύτερο κεφάλαιο θα κάνουμε μια περιήγηση στους αρχαιολογικούς χώρους, θα τους καταγράψουμε, θα εξετάσουμε τη σημασία τους και θα δούμε ποιοι από αυτούς έχουν σωθεί στο πέρασμα του χρόνου. Στο τρίτο κεφάλαιο θα σταθούμε στη νεότερη ιστορία και θα αναφερθούμε στους πολιτιστικούς και αθλητικούς χώρους. Στο τέταρτο κεφάλαιο θα δούμε τις εκκλησίες του Πειραιά, την αρχιτεκτονική τους, την έκταση τους και από ποιους κτίστηκαν και γιατί. Στο πέμπτο κεφάλαιο θα αναφερθούμε στις προοπτικές ανάπτυξης, τις κινήσεις που πρέπει να γίνουν και θα καταθέσουμε προτάσεις για την αναπτυξιακή πολιτική που πρέπει να ακολουθηθεί. Στο έκτο κεφάλαιο θα ασχοληθούμε με την κρουαζιέρα. Θα κάνουμε χρονική αναδρομή και θα καταθέσουμε προτάσεις ανέλιξης.

ABSTRACT

Bearing in mind that cultural tourism is an important source of income and at local and national level, easily remove the conclusion that the development should be strengthened. To do this we must understand and morphology and diversity of residents and specificity of Piraeus. Starting in the first chapter we make chronological review, we will see the birth of Piraeus, the origin of the name, the course of history, extent of, the population and the damage suffered to date. In the second chapter we will make a tour of the archaeological sites, we will record them, we'll consider the matter and see which ones have survived the test of time. The third chapter will stand in modern history and we will refer to cultural and sports venues. In the fourth chapter we see the Piraeus churches, their architecture, their extent and by whom built and why. In the fifth chapter we will refer to growth prospects, the movements to be made and we will present proposals for development policy to be followed. In the sixth chapter we will deal with the cruise. We will make chronological review and table proposals development.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο Πειραιάς είναι λιμάνι και κανείς δε μπορεί να φανταστεί τον Πειραιά χωρίς το λιμάνι του. Στο πέρασμα των χρόνων το λιμάνι ήταν και είναι άμεσα συνδεδεμένο με την τοπική οικονομία και την κοινωνία. Η πορεία της πόλης και του λιμανιού ήταν και είναι πάντα κοινή . Σήμερα όντας ένα σύγχρονο λιμάνι τρίτης γενιάς συμβάλλει οικονομικά και αναπτυξιακά σε ολόκληρη τη χώρα.

Σκοπός της εργασίας είναι να δούμε την γέννηση του Πειραιά και του λιμανιού από την αρχαιότητα, τη πορεία του στο πέρασμα των χρόνων και την αναπτυξιακή του πολιτική. Θα δούμε τις κακές και τις καλές στιγμές που βίωσαν οι κάτοικοι, θα δούμε τις προσπάθειες των απλών κατοίκων, των επιφανών ανδρών και των δημοτικών αρχών προκειμένου να αναβαθμίσουν την ποιότητα ζωής των κατοίκων. Θα δούμε τις προσπάθειες που έγιναν για αναστηλώσεις κτιρίων, και θα ενημερωθούμε για τις συνεχιζόμενες προσπάθειες ανέλιξης του τουρισμού και τις κρουαζιέρας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1.1 ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ο πολιτισμός είναι σήμερα έννοια αλληλένδετη με τον τουρισμό. Ο σημερινός τουρίστας έχοντας μόρφωση και υψηλότερες απαιτήσεις, αναζητά την γνωριμία με άλλους πολιτισμούς, ήθη, έθιμα και παραδόσεις. Θέλει να επισκεφθεί αρχαιολογικούς χώρους, να γνωρίσει την ιστορία του τόπου που έχει επισκεφθεί, την αρχιτεκτονική, την κουλτούρα. Ο πολιτιστικός τουρισμός έρχεται για να ικανοποιήσει αυτές τις υψηλές απαιτήσεις.

Πολιτιστικός τουρισμός επομένως είναι ένα ταξίδι που στόχο έχει να γνωρίσουμε την ιστορία, την τοπική κουλτούρα και τη κληρονομιά κάποιου τόπου. Αυτό το ταξίδι περιλαμβάνει περιήγηση σε αρχαιολογικούς χώρους και μνημεία, σε περιοχές με ιδιαίτερη αρχιτεκτονική ή ιδιαίτερου φυσικού κάλλους ή θρησκευτικού ενδιαφέροντος, σε παραστάσεις, τέχνες, παραδόσεις και τοπικά έθιμα και η συμμετοχή σε πολιτιστικές εκδηλώσεις. Είναι μια ιδιαίτερα σημαντική μορφή τουρισμού αφού το πολιτιστικό κίνητρο ήταν και παραμένει ένας από τους κυριότερους λόγους ταξιδιών για τους τουρίστες σε παγκόσμιο επίπεδο.

1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Ο Πειραιάς είναι μέρος του πολεοδομικού συγκροτήματος Αθήνας και διαθέτει το σημαντικότερο λιμάνι της Ελλάδας. Έχει έκταση 10,9 τ.χλμ. και πληθυσμό 163.688 κατοίκους. Αυτό τον καθιστά το πέμπτο σε πληθυσμό δήμο της χώρας. Ο Πειραιάς εκτείνεται από τον κόλπο της Ελευσίνας μέχρι τον όρμο του Φαλήρου, απέναντι από το νησί της Σαλαμίνας.

Κεντρικό γεωγραφικό του στοιχείο αποτελεί η Πειραιϊκή Χερσόνησος, στην οποία βρίσκονται το Πασαλιμάνι ή λιμάνι Ζέας, το Μικρολίμανο και ο λόφος της Καστέλλας. Λόγω του μεγέθους του, της θέσης του και της πανάρχαιας σχέσης των Ελλήνων με τη θάλασσα, ο Πειραιάς εξελίχθηκε σε μεγάλο διεθνές ναυτιλιακό και εφοπλιστικό κέντρο.

Θεωρείται ο σημαντικότερος λιμένας της Ανατολικής Μεσογείου και είναι ο μεγαλύτερος της Ευρώπης σε επιβατική κίνηση. Τουλάχιστον 20 εκατομμύρια επισκέπτες περνούν από εδώ κάθε χρόνο για να γνωρίσουν την Αθήνα, την ηπειρωτική Ελλάδα, τα νησιά του Αιγαίου και την Κρήτη. Στον Πειραιά επίσης δένουν και τα μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια που μεταφέρουν επισκέπτες από όλο τον κόσμο.

Η ονομασία Πειραιεύς προέρχεται από τη λέξη «πέραν» και έχει την έννοια της μακρινής ή αντικρινής στεριάς. Άλλοι υποστηρίζουν ότι το όνομα προέρχεται από το «δια πέραν» ή «πέραν ρέω» και το ρήμα περαιώ, διαπερατώνω, δηλαδή μεταφέρω ανθρώπους από μια ξηρά σε άλλη, στηριζόμενοι στο γεγονός ότι η περιοχή χωριζόταν από τα παράλια της Αττικής με μια ελώδη περιοχή, το Αλιπέδιο, στην περιοχή ακριβώς που βρίσκεται σήμερα το Φάληρο, αλλά όπως έχουν δείξει οι γεωλογικές έρευνες, παλαιότερα ο Πειραιάς ήταν πράγματι νησί. Ενώθηκε με τις ακτές της Αττικής κατά τη διάρκεια του Τεταρτογενούς, από τις προσχώσεις του ποταμού Κηφισού στο σημερινό Μοσχάτο και το Φαληρικό Δέλτα. Πρώτοι κάτοικοι της περιοχής θεωρούνται οι Μίννες, λαός ορμώμενος από τη Βοιωτία.

Οι Μίννες σύμφωνα με αυτά που αναφέρει ο Ευριπίδης στο έργο του Ιππόλυτος, εγκατέλειψαν τα εδάφη τους στη περιοχή του Ορχομενού, λόγω των επιδρομών από Θρακικά φύλα και κατέληξαν στο λόφο της Καστέλας τον οποίο οχύρωσαν και του έδωσαν το όνομα Μουνιχία προς τιμήν του αρχηγού τους Μούνιχου.

Στα ιστορικά χρόνια ο Πειραιάς πρωτοαναφέρεται το 510 π.Χ. σε κείμενο σχετικά με τις μεταρρυθμίσεις του Κλεισθένη.

Ο Θεμιστοκλής ήταν ο πρώτος που συνειδητοποίησε τη στρατηγική θέση του Πειραιά με τα τρία φυσικά του λιμάνια και το 493 π.Χ. όταν εκλέχτηκε άρχοντας των Αθηνών, ξεκίνησε τα πρώτα μεγάλα λιμενικά και οχυρωματικά έργα στη περιοχή.

Έτσι φτάνουμε στο 470 π.Χ. και στα τείχη του Πειραιά που ξεπερνούν τα 60 στάδια (11 χλμ.)¹

¹ Φωκά, Ι. & Βαλαβάνης, Π. (1994)

1.3 Η ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

Είναι χτυπητή αντίθεση το γεγονός ότι στην Αθήνα σώζονται τόσα μνημεία του παρελθόντος ενώ στον Πειραιά, αν εξαιρέσει κανείς τους ελάχιστους αρχαιολογικούς χώρους, τίποτα δεν φανερώνει την τόσο σημαντική παράλληλη ιστορία της περιοχής. Το 1676 οι περιηγητές Spron και Wheler έγραφαν στις ταξιδιωτικές τους σημειώσεις: «δεν απομένει πλέον τίποτε από την πόλιν του Πειραιώς, ουδέ από τας ωραίας εκείνας στοάς των κάμνει μνεία ο Πausανίας». Στο ίδιο κλίμα και οι εντυπώσεις που είχε ο Γάλλος πολιτικός, περιηγητής και συγγραφέας Chateaubriand, το 1806.

Για όλα όμως υπάρχει μια εξήγηση. Και στη συγκεκριμένη περίπτωση την απάντηση δίνει η ίδια η ιστορία. Την εποχή που οι Ρωμαίοι πολεμούσαν τον εξελληνισμένο βασιλιά του Πόντου Μιθριδάτη, οι Αθηναίοι τάχθηκαν στο πλευρό του δεύτερου.

Έτσι, το 86 π.Χ. οι λεγεώνες του Ρωμαίου στρατηγού Σύλλα, αφού νίκησαν τον στρατό του Μιθριδάτη και των συμμάχων του, αποβιβάστηκαν στο λιμάνι του Πειραιά και κατέστρεψαν όλες τις λιμενικές υποδομές. Από τη μανία των Ρωμαίων δεν γλύτωσαν και τα πάμπολλα μνημεία του Πειραιά. Τα τείχη του Κόνωνα και του Θεμιστοκλή, τα Μακρά τείχη που ένωναν την Αθήνα με τον Πειραιά, οι στοές, τα ιερά, οι νεώσοικοι, η σκευοθήκη του Φίλωνος, η Ιπποδάμειος Αγορά -όλα κατέληξαν μια μάζα ερειπίων.

Μετά από αυτή την καταστροφή ο Πειραιάς έχασε το ρόλο του σαν ένα υπερασφαλές λιμάνι και βρισκόταν ανοχύρωτος στο έλεος κάθε πειρατή από τη θάλασσα και κάθε βάρβαρου επιδρομέα από την ξηρά.

Το 267 μ.Χ. οι Γότθοι-Ερούλοι λεηλατούσαν για πολλές εβδομάδες την πόλη, ενώ έναν αιώνα αργότερα, το 395 μ.Χ., οι Βησιγότθοι του Αλάριχου Α' δεν άφησαν λίθον επί λίθου. Οι αιώνες πέρασαν χωρίς ο Πειραιάς να μπορέσει να συνέλθει ουσιαστικά. Στα χρόνια του Βυζαντίου και της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας έγινε γνωστός με την ονομασία Πόρτο Δράκο και Πόρτο Λεόνε.

Η ονομασία Πόρτο Λεόνε, δηλαδή Λιμάνι του Λιονταριού ή των Λιονταριών, εμφανίζεται σε ναυτικό χάρτη του Γενοβέζου Πέτρο Βισκόντι το 1318 και οφείλεται στον γνωστό Λέοντα του Πειραιά, το μαρμάρينو λιοντάρι που βρισκόταν κοντά στην είσοδο του λιμανιού.

1.4 ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ

Το 1834, μετά την απελευθέρωση, η πρωτεύουσα του νεοσύστατου ελληνικού κράτους μεταφέρθηκε από το Ναύπλιο στην Αθήνα και μια νέα εποχή άνθισης άρχισε για τον Πειραιά, αφού η νέα πρωτεύουσα θα έπρεπε να έχει ένα λιμάνι αντάξιά της.

Έτσι στα χρόνια που ακολούθησαν ο Πειραιάς γνώρισε πυρετώδη δημογραφική, οικιστική, εμπορική και βιομηχανική ανάπτυξη.

Στις αρχές του 20ού αιώνα, προσέλκυσε κόσμο από τα νησιά του Σαρωνικού, των Κυκλάδων, τη Χίο, την Κρήτη και την Μάνη. Την ανάπτυξη ακολούθησε η αναβάθμιση των υποδομών. Μόνιμες δεξαμενές κατασκευάστηκαν στην Ηετιώνεια Ακτή και θεμελιώθηκε το υπέροχο Δημοτικό Θέατρο του Πειραιά.

1.5 ΠΡΟΣΦΥΓΕΣ & ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ

Η Μικρασιατική καταστροφή του 1922 και ο ξεριζωμός του Ελληνισμού από την Μικρά Ασία, είχε ως αποτέλεσμα να δεχθεί ο Πειραιάς έναν σημαντικό αριθμό προσφύγων και ο πληθυσμός διπλασιάστηκε. Αυτό, όμως, που έχει μεγαλύτερη σημασία είναι ότι το προσφυγικό στοιχείο συνέβαλλε ουσιαστικά στη διαμόρφωση της φυσιογνωμίας, αλλά και του πολιτισμικού χαρακτήρα της πόλης.

1.6 Β΄ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ

Τελευταία περιπέτεια του Πειραιά ήταν ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος, στη διάρκεια του οποίου δέχθηκε επανειλημμένως βομβαρδισμούς. Η περίοδος του πολέμου και της κατοχής ειδικά για τη όλη του Πειραιά ,ήταν πολύ οδυνηρή. Γερμανοί, Ιταλοί Άγγλοι και Αμερικανοί ο καθένας για διαφορετικό λόγο και σκοπό , στάθηκαν δημιουργοί συμφοράς για τη πόλη και τους κατοίκους της, επειδή η πόλη ήταν λιμάνι και σαν λιμάνι έπρεπε να καταστραφεί.

Καμιά άλλη συμμαχική πόλη δεν βομβαρδίστηκε από τους ίδιους τους συμμάχους και μάλιστα τρεις φορές την ίδια μέρα. Η καταστροφή υπολογίστηκε στα 325 εκ. προπολεμικών δρχ. Δεν έμεινε σχολείο, νοσοκομείο ,εκκλησία ,καταφύγιο και γενικά χώρος που συγκεντρώνονταν κόσμος που να μην είχε πληγεί. Κανένα διεθνές δικαστήριο δεν δίκασε αυτό το έγκλημα πολέμου, ούτε τιμωρήθηκε ποτέ κανένας. Δεν ζητήθηκε αποζημίωση και ποτέ κανένας δεν αποζημιώθηκε. Αντιθέτως οι κάτοικοι του Πειραιά ήταν αυτοί που κλήθηκαν μεταπολεμικά εκτός από τις ανθρώπινες και υλικές απώλειες να συνεισφέρουν υποχρεωτικά στα εισιτήρια των λεωφορειακών γραμμών του Πειραιά επιπλέον ένα δεκάλεπτο, προκειμένου να χτιστεί ξανά ο Μητροπολιτικός ναός της πόλης, η Αγία Τριάδα, που ήταν ερείπια.

Ο Πειραιάς θεωρείτο πόλη της εργασίας και δε φημιζόταν κατά την προπολεμική περίοδο για τα κοσμικά του κέντρα. Οι άνθρωποι της εργασίας που αποτελούσαν το μεγαλύτερο μέρος του Πειραιϊκού πληθυσμού, μετά την εργασίας τους γυρνούσαν σπίτι και αυτό έχει σαν συνέπεια η πόλη να μην έχει ανάγκη για κοσμικά κέντρα και χώρους συνάθροισης.

Την περίοδο της έναρξης του πολέμου είχαν προγραμματιστεί ορισμένα εγκαίνια και αποκαλυπτήρια έργων που είχαν ολοκληρωθεί. Κάποια από αυτά πρόλαβαν τα γεγονότα, όπως τα εγκαίνια της εκκλησίας της Αγίας Παρασκευής στην Καλλιόπολη. Τα εγκαίνια της έγιναν στα μέσα του Οκτωβρίου του 1940 και δεκατρείς μέρες μετά κηρύχθηκε ο πόλεμος.

Σε άλλα όμως δυστυχώς οι πολεμικές περιστάσεις ανέκοψαν της τελετές, όπως τα αποκαλυπτήρια των προτομών του λογοτέχνη και Ακαδημαϊκού Παύλου Νιρβάνα και του ιατροφιλόσοφου Θεόδωρου Αφεντούλη. Τα αποκαλυπτήρια αυτών έγιναν σχεδόν στα κρυφά τον Δεκέμβριο του 1940.

Το τέλος του πολέμου σήμανε την έναρξη της ανασυγκρότησης της πόλης, η οποία, σε συνδυασμό με τις επιδόσεις της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και την ανάδειξή της σε παγκόσμια δύναμη μεταπολεμικά, μετέτρεψε τον Πειραιά στο μεγαλύτερο λιμάνι της Ανατολικής Μεσογείου.

1.7 ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΟ

560 – 527 π. Χ. Κατασκευάζονται οδικά δίκτυα στην Αττική και στον Πειραιά από τον Πεισίστρατο.

507 π. Χ. Ο Κλεισθένης ονομάζει τον Πειραιά Δήμο της Αττικής.

493 π. Χ. Έναρξη της οχύρωσης του Πειραιά και της κατασκευής των τειχών από το Θεμιστοκλή.

483 π. Χ. Ο Θεμιστοκλής πείθει τους Αθηναίους να αναπτύξουν το ναυτικό τους και να μεταφέρουν το επίνειό τους από το Φάληρο του Πειραιά .

480 π. Χ. Γίνεται η ναυμαχία της Σαλαμίνας .

479 π. Χ. Αρχίζει η κατασκευή του λιμανιού του Πειραιά και των νεωσοίκων.

478 π. Χ. Ο Πειραιάς οχυρώνεται.

471 π.Χ. Τα τείχη ολοκληρώνονται. Ο Θεμιστοκλής εξορίζεται. Ο Πειραιάς καθίσταται όχι μόνο πολεμικό αλλά και εμπορικό λιμάνι.

448 – 431 π. Χ. Ο Περικλής ολοκληρώνει με επιτυχία το πρόγραμμα του Θεμιστοκλή, ανεγείρονται στοές , η Ιπποδάμειος αγορά και κτίρια για τις κρατικές υπηρεσίες .

411 π. Χ. Καταλύονται οι δημοκρατικές αρχές.

400 π.Χ. Κατεδαφίζονται τα τείχη και ο στόλος παραδίδεται. Οι τριάκοντα τύραννοι πωλούν τους νεωσοίκους του λιμανιού.

403 π. Χ. Ο Θρασύβουλος απελευθερώνει τον Πειραιά.

394 – 393 π.Χ. Ανεγείρονται τα κατεστραμμένα τείχη. Ανασυγκροτείται το ναυτικό και το λιμάνι.

347 – 328 π. Χ. Ιδρύεται η σκευοθήκη του Φίλωνος.

345 π. Χ. Συνάπτεται συνθήκη ειρήνης μεταξύ Αθηναίων και Φιλίππου και αρχίζει νέα ακμή για τον Πειραιά .

322 π. Χ. Αρχίζει η παρακμή του Πειραιά.

267 π. Χ. Οι Ερούλοι πραγματοποιούν επιδρομή.

146 π. Χ. Μετά την άλωση και καταστροφή της Κορίνθου ο Πειραιάς και η υπόλοιπη Ελλάδα υποτάσσεται στη Ρωμαϊκή κυριαρχία.

86 π. Χ. Αθηναίοι και Πειραιώτες εξεγείρονται κατά της Ρωμαϊκής αυτοκρατορίας. Ο Σύλλας καταστέλλει την εξέγερση , καταστρέφει και πυρπολεί τον Πειραιά.

- 45 π. Χ.** Φτάνει στον Πειραιά ο Οράτιος .
- 176 μ.Χ.** Κατασκευάζονται πρόχειρα λιμενικά έργα. Φιλοτεχνείται και τοποθετείται το άγαλμα του Λέοντος.
- 267 μ. Χ.** Οι Γότθοι και οι Ερούλοι κάνουν επιδρομή στον Πειραιά με αποτέλεσμα οι κάτοικοι να εγκαταλείψουν την πόλη.
- 322 μ.Χ.** Ο στόλος του Μ. Κωνσταντίνου αποτελούμενος από 1200 πλοία, συγκεντρώνονται στον Πειραιά. Το λιμάνι χρησιμοποιείται σαν πολεμικός ναύσταθμος και ορμητήριο.
- 395 μ. Χ.** Επιδρομή Γότθων στο λιμάνι.
- 551 μ. Χ.** Τα λιμενικά έργα του Πειραιά καταστρέφονται από μεγάλο σεισμό.
- 1040 μ. Χ.** Βαράγγοι και Νορβηγοί περνώντας από το λιμάνι χαράζουν στα πλευρά του τεράστιου μαρμάρινου λέοντος επιγραφή την αρχαία Σκανδιναβική γλώσσα.
- 1146 μ. Χ.** Παρατηρείται μικρή αύξηση της εμπορικής κίνησης του λιμανιού.
- 1205 μ. Χ.** Η Αθήνα και ο Πειραιάς περιέρχονται στη κατοχή των Φράγκων.
- 1317 μ.Χ.** Το λιμάνι δέχεται επίθεση των Βενετών. Αρχίζει να ονομάζεται «λιμήν του Λέοντος» ή «Πόρτο Λεόνε»
- 1456 μ Χ.** Ο Πειραιάς και η Αθήνα υποτάσσονται στους Τούρκους.
- 1466 μ. Χ.** Ο Ενετικός στόλος, αγκυροβολεί στο λιμάνι του Πειραιά και επιτίθενται στα Τούρκικα πλοία.
- 1670 – 1675 μ. Χ.** Γίνεται εξαγωγή λαδιού από το λιμάνι του Πειραιά στη Μασσαλία.
- 1687 – 1688 μ. Χ.** Ενετικός στόλος που καταπλέει τον Πειραιά καταστρέφει με κανονιοβολισμούς τον Παρθενώνα. Μαζί με άλλα λάφυρα μεταφέρεται στη Βενετία και το μαρμάρινο λιοντάρι του Πειραιά.
- 1824 μ Χ.** Απελευθέρωση του Πειραιά από τον Καραϊσκάκη.
- 1833 μ.Χ.** Ο Πειραιάς ανακηρύσσεται ανεξάρτητος Δήμος.
- 1834 μ. Χ.** Ιδρύεται το τελωνείο.
- 1835 μ. Χ.** Έμποροι από Χίο και Ύδρα εγκαθίστανται στο λιμάνι. Επιβάλλεται 10% δασμός στα εισαγόμενα από το λιμάνι προϊόντα για κατασκευή μόλου και διόρθωση του λιμανιού.
- 1872 μ. Χ.** Αντικαθίσταται η χρήση πετρελαίου για το φωτισμό του λιμανιού από φωταέριο. Χτίζεται το χρηματιστήριο του Πειραιά το επονομαζόμενο «Ρολόι»
- 1884 μ. Χ.** Ιδρύεται η Σχολή Ναυτικών Δοκίμων.
- 1893 μ. Χ.** Διανοίγεται η Διώρυγα της Κορίνθου και αυξάνεται η κίνηση του λιμανιού.
- 1941 μ. Χ.** Έκρηξη πλοίου με πολεμοφόδια καταστρέφει το λιμάνι και τη πόλη . Αεροπορικές επιδρομές ολοκληρώνουν την καταστροφή.
- 1959 μ.Χ.** Κατασκευάζεται ο πρώτος Ναυτικός επιβατικός σταθμός. Κατά την ανασκαφή ανακαλύπτονται αρχαία αγάλματα.
- 1976 μ. Χ.** Οργανώνεται για πρώτη φορά η ναυτιλιακή έκθεση « Ποσειδώνια »
- 1999 μ. Χ.** Ο Ο.Λ.Π. μετατρέπεται σε ανώνυμη εταιρεία.
- 2004 μ. Χ.** Ολοκλήρωση με επιτυχία του προγράμματος Ολυμπιακής φιλοξενίας για την ασφαλή διανομή αθλητών και θεατών σε πλοία – πλωτά ξενοδοχεία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ

2.1 ΤΟ ΑΡΧΑΙΟ ΛΙΜΑΝΙ

Ο Δήμος του Πειραιά είχε τρία λιμάνια. Το λιμάνι του Κανθάρου που ήταν το μεγαλύτερο, ακολουθούσε «το λιμάνι της Ζέας» σημερινό Πασαλιμάνι και «το λιμάνι της Μουνιχίας» σημερινό Μικρολίμανο. Το κεντρικό λιμάνι είχε χωριστεί σε εμπορικό και πολεμικό με δυνατότητα φιλοξενίας έως και 400 πλοίων. Βρισκόταν μεταξύ του σημερινού κεντρικού λιμένα και της ακτής Μιαούλη και ονομαζόταν Κάνθαρος.

Η είσοδος του από τη θάλασσα προστατευόταν από δύο μεγάλους πύργους οι οποίοι άφηναν μεταξύ τους μόνο ένα μικρό πέρασμα, το οποίο κάθε βράδυ έκλεινε με χοντρή αλυσίδα για λόγους ασφαλείας.

Το λιμάνι του Κανθάρου εξυπηρετούσε και το εξαγωγικό εμπόριο των Αθηναίων, τα κυριότερα προϊόντα που διακινούνταν ήταν κρασί, ελαιόλαδο, μέλι και είδη αγγειοπλαστικής και μέταλλα από τα μεταλλεία του Λαυρίου. Το καθ' αυτό πολεμικό λιμάνι ήταν το δεύτερο σε μέγεθος και το πιο νότιο, ο λιμνήν Ζέας. Σε αυτό στηριζόταν η θαλασσοκρατία του Αθηναϊκού κράτους με τους 196 νεωσοίκους (ταρσανάδες) που ήταν τοποθετημένοι κυκλικά γύρω από την ακτογραμμή. Εδώ επισκευάζονταν και αρματώνονταν οι πολεμικές τριήρεις, ή ναυπηγούνταν νέες. Έχει σχήμα κυκλικό και η ονομασία του προέρχεται κατά πάσα πιθανότητα από την «Ζέα Αρτέμιδα», θεότητα που λατρευόταν από το Δήμο του Πειραιά.

Το τρίτο λιμάνι ήταν «το λιμάνι της Μουνιχίας» το οποίο ήταν επίσης πολεμικό γιατί θεωρήθηκε ακατάλληλο για εμπορική κίνηση λόγω των απότομων ακτών. Έχει ωοειδές σχήμα και θέα την είσοδο του Σαρωνικού.

Στο «λιμάνι της Ζέας» και το «λιμάνι της Μουνιχίας» ναυπηγήθηκε ο στόλος με τον οποίο οι Αθηναίοι αντιμετώπισαν τους Πέρσες.

2.2 ΑΡΧΑΙΑ ΤΕΙΧΗ

Ο Θεμιστοκλής το 493 π. Χ. ξεκίνησε την προσπάθεια για την οχύρωση του Πειραιά, γνωστή ως Θεμιστόκλεια οχύρωση. Το έργο συνεχίστηκε και ολοκληρώθηκε μετά τους Περσικούς πολέμους. Σήμερα τα αμυντικά τείχη είναι σχεδόν κατεστραμμένα. Μόνο σε ορισμένα σημεία, κυρίως στην περιοχή της Μαρίνας Ζέας, έχουν διατηρηθεί κάποια τμήματα.

· Τα τείχη και οι πύλες του Πειραιά.

Τα ερείπια των οχυρώσεων βρίσκονται σε καλή κατάσταση ως σήμερα. Οι δύο κύριες πύλες των οχυρώσεων βρίσκονται στην είσοδο της σύγχρονης πόλης στην οδό του 34^{ου} Συντάγματος. Η πύλη του Άστεως είναι η πιο δυτική πύλη, η οποία περικλείεται από τις οδούς Πύλης, Ομηρίδου, Σκυλίτση και Κολοκοτρώνη. Ο κύριος δρόμος για τις μεταφορές προς την Αθήνα περνούσε μέσα από τη πύλη του Άστεως .

· Τα Μακρά Τείχη και η Μέση Πύλη .

Ο σκοπός κατασκευής των Μακρών Τειχών ήταν η σύνδεση της Αθήνας με το επίνειό της. Τα Μακρά Τείχη (Βόρειο, Φαληρικό και το Μέσο ή Νότιο τείχος) δημιουργούσαν έναν ασφαλή διάδρομο ανάμεσα στην Αθήνα και στον Πειραιά για τον πληθυσμό της Αττικής κατά τον Πελοποννησιακό Πόλεμο.

Η Μέση Πύλη, κοντά στη πύλη του Άστεως, είναι πολύ παρόμοια με το Δίπυλον της Αθήνας, αλλά μικρότερη. Είχε κατασκευαστεί για διακίνηση χρησιμοποιώντας τον διάδρομο των Μακρών Τειχών. Η Ηετιώνεια Πύλη βρίσκεται στη βορεινή πλευρά του κύριου λιμένα ,του Κανθάρου, στην περιοχή της Δραπετσώνας.

Το φρούριο της Ηετιωνείας κατασκευάστηκε με σκοπό τον έλεγχο του λιμανιού. Δύο τμήματα του τείχους ξεκινούν από αυτή την πύλη .Η πρώτη στα ανατολικά προς τον λιμένα. Η δεύτερη προς τον εξωτερικό λιμένα.

Δύο ισχυροί κυκλικοί πύργοι της ελληνοστικής περιόδου ορθώνονται στα πλευρά της πύλης. Το τείχος προστατεύεται από μια βαθιά τάφρο σκαμμένη μέσα στο βράχο.²

· Ο παράκτιος τομέας των οχυρώσεων .

Κατασκευάστηκε από τον Κόρωνα το 394 π.Χ. και διατηρείται, ως σήμερα ένα τμήμα του μήκους 2,5 χλμ. κατά μήκος της Πειραιϊκής Ακτής. Πολλοί από τους πύργους του τείχους διατηρούνται ως σήμερα .



Kanaliena.gr



lifo.gr



Geomythiki.blockspot.com

² Φωκά, Ι. & Βαλαβάνης, Π. (1994)

2.3 ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ

Το αρχαιολογικό μουσείο στεγάζεται σε διώροφο κτίριο και έχει έκταση 1.394 τ.μ. Έχει δέκα αίθουσες (1044 τ.μ.), ενώ στο υπόγειο (350 τ.μ.) βρίσκονται τα εργαστήρια συντήρησης καθώς και η αποθήκη του μουσείου. Σ' αυτήν φυλάσσονται αρχαιολογικά ευρήματα από την περιοχή του Πειραιά, την παραλιακή ζώνη και τα νησιά. Τα εκθέματα που προέρχονται κυρίως από την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά και την Αττική παραλία και αφορούν την μυκηναϊκή έως και τη ρωμαϊκή εποχή.

Μερικά από αυτά είναι ιδιαίτερα σπάνια, όπως τα περίφημα χάλκινα αγάλματα του Απόλλωνα, της Αθηνάς και της Αρτέμιδος (βρέθηκαν το 1959 σε έργα αποχέτευσης στη συμβολή των οδών Φίλωνος και Βασ. Γεωργίου Α'), το εντυπωσιακό μνημείο της Καλλιθέας (4^ο αιώνα π.Χ.), τα ειδώλια του μυκηναϊκού ιερού κορυφής των Κυθήρων και του μυκηναϊκού ιερού των Μεθάνων. Θα δούμε επίσης, το αρχαιότερο χυτό άγαλμα στον Ελλαδικό χώρο, έναν κύρο αφιερωμένο στο θεό Απόλλωνα, δυο αγάλματα της Αρτέμιδος κι ένα θεατρικό τραγικό προσωπείο, όλα ορειχάλκινα έργα του 4^ο αιώνα π.Χ.⁵

Εδώ εκτίθεται και ο μαρμάρινος λέων του Μοσχάτου, ο οποίος ήταν επιτύμβιο ανάθημα, το ταφικό μνημείο του Νικήρατου (πρόκειται για ταφικό ναΐσκο με δυο ιωνικούς κίονες και τρία ανεξάρτητα αγάλματα) και ένα χάλκινο έμβολο μήκους 0,8 μέτρων, από Αθηναϊκή τριήρη (4^ο αιώνα π.Χ.).

Οι συλλογές του είναι ευρήματα ανασκαφών και δωρεές ιδιωτικών συλλογών όπως των Μελετοπούλου – Νομίδου και Γερουλάνου. Στις δραστηριότητες του περιλαμβάνονται η οργάνωση εκπαιδευτικών προγραμμάτων ,διαλέξεων και άλλων πολιτιστικών εκδηλώσεων.

Η ΕΚΘΕΣΗ

Αναπτύσσεται στις ακόλουθες θεματικές ενότητες, που είναι δομημένες κατά χρονολογική σειρά, έτσι ώστε ο επισκέπτης να αντιλαμβάνεται την πορεία της πόλης, τη σημασία και την εξέλιξη της στις διάφορες περιόδους, καθώς και την σχέση της με την ιστορία της Αθήνας:

- Ο αρχαίος Πειραιάς ως πολεμικός ναύσταθμος και εμπορικό κέντρο
- Κεραμική και ιδιωτικός βίος
- Τα χάλκινα αγάλματα του Πειραιά
- Θρησκευτική ζωή
- Μορφολογική εξέλιξη του επιτύμβιου μνημείου
- Η πλαστική της ελληνιστικής και της ρωμαϊκής περιόδου

ΤΟ ΘΕΑΤΡΟ

Μέσα στο περίβολο του Αρχαιολογικού μουσείου του Πειραιά βρίσκεται το θέατρο Ζέας που χρονολογείται στην ελληνιστική εποχή. Έχει αρκετές ομοιότητες με το θέατρο του Διονύσου, στους πρόποδες της Ακρόπολης, αλλά είναι μεταγενέστερο, αφού κατασκευάστηκε τον 3^ο αιώνα π.Χ.. Ήταν εξολοκλήρου κτισμένο από πέτρα της Πειραιϊκής χερσονήσου.

Έχουν ανακαλυφθεί τα θεμέλια της σκηνής και των παρασκηνίων μαζί με την ορχήστρα και κάποια από τα θεωρεία .



Documenta14.de



tripadvisor.com.gr



Efadyat.wordpress.com



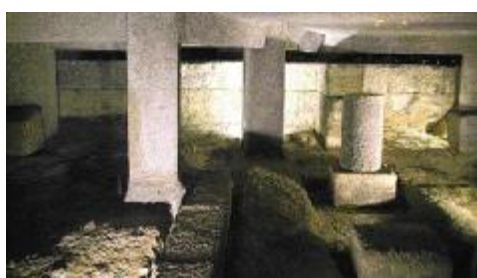
tripadvisor.com.gr

⁵ Φωκά, Ι. & Βαλαβάνης, Π. (1994)

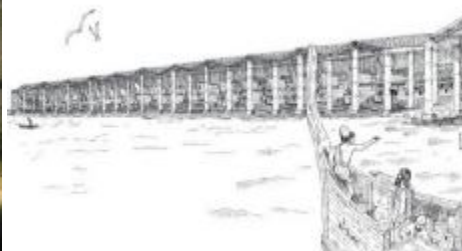
2.4 ΟΙ ΝΕΩΣΟΙΚΟΙ

Οι νεώσοικοι (νέων – οίκοι) ήταν οι στεγασμένες παράκτιες εγκαταστάσεις συντήρησης και επισκευής των τριήρων του αθηναϊκού στόλου, ο οποίος έπρεπε να ήταν πάντοτε αξιόμαχος για να διατηρήσει η Αθήνα την θαλάσσια κυριαρχία της. Βρίσκονται επί της ακτής και στα τρία λιμάνια του Πειραιά (Κανθάρου, Ζέας, Μουνιχίας), και χρησιμοποιούνται για τη φύλαξη των ανελκυόμενων πλοίων. Στους νεώσοίκους αυτούς που αποτελούσαν τμήματα των νεωρίων, παρέμεναν τα πλοία στη διάρκεια του χειμώνα και σε αυτούς επισκευάζονταν, ενίοτε δε και ναυπηγούνταν.

Οι νεώσοικοι του Αττικού Ναύσταθμου ήταν συνολικά 372 κατανεμημένοι στα τρία λιμάνια του Πειραιά. Οι 94 στο κεντρικό εμπορικό λιμάνι του Κανθάρου, 82 στο λιμάνι της Μουνιχίας και 196 στο λιμάνι της Ζέας.



Peiraiko-kyma.gr



ellas2-wordpress.com

2.5 ΣΗΡΑΓΓΕΙΟ

Το Σηράγγειο είναι σπήλαιο στον Πειραιά. Ανακαλύφθηκε το 1897 και βρίσκεται στην ανατολική πλευρά της Καστέλλας, σε βραχώδη ακτή πάνω από τη θάλασσα, στη θέση «Βοτσαλάκια». Θεωρείται πανάρχαιο κατασκεύασμα μάλλον από τους Μινύες που εγκαταστάθηκαν τον Πειραιά.

Στην αρχαιότητα ο χώρος ήταν ιερός, αφιερωμένος στον τοπικό ήρωα Σήραγγο ο οποίος μάλλον ταυτίζεται με τον Γλαύκο, γιο του Ποσειδώνα και της νύμφης Ναΐδας. Τα σωζόμενα μωσαϊκά αποδεικνύουν πως ο χώρος έχει υποστεί μετατροπές στη Ρωμαϊκή περίοδο. Η υπόγεια αυτή σπηλιά μπαίνει μέσα στο βράχο περίπου 12 μέτρα, κάτω από την παραλιακή λεωφόρο Βασ. Παύλου, όπου και βρίσκονται δύο αρχαίοι τάφοι.

Η αίθουσα έχει κυκλικό σχήμα με διάφορα ψηφιδωτά. Στις δυο πλευρές τις εισόδου υπάρχουν δυο ψηφιδωτά. Το ένα αναπαριστά τη Σκύλλα (θηλυκό τέρας της ελληνικής μυθολογίας) και το άλλο έναν νέο σε άρμα με τέσσερις ίππους, ο οποίος κατά τον Ι. Αραγάτση είναι ο ήρωας Σήραγγος.

Είχε διαμορφωθεί από την δεκαετία του 1920 σε κοσμική ταβέρνα ενώ την δεκαετία του 1960 διαμορφώθηκε σε λαϊκό κέντρο με το όνομα «Σπηλιά». Από αυτό πέρασαν μεγάλα ονόματα του ελληνικού πενταγράμμου (Χιώτης, Λίντα, Μπιθικώτσης). Σήμερα ο χώρος είναι εγκαταλελειμμένος.



Pireorama-blockspot.com

2.6 ΣΚΕΥΟΘΗΚΗ ΤΟΥ ΦΙΛΩΝΟΣ

Η σκευοθήκη του Φίλωνος ήταν ένα τεράστιο σε μέγεθος οικοδόμημα, εντός του οποίου εκθέτονταν όλα τα κινητά μέρη και τα εξαρτήματα των πλοίων, όταν αυτά δεν βρίσκονταν εν πλω, όταν δηλαδή δεν επιχειρούσαν στη θάλασσα. Αυτή η ναυτική αποθήκη φιλοξενούσε ιστία, κουπιά, τέντες, σκάλες και κάθε είδους εξαρτήματα πλοίου (πολεμικού ή όχι) για να μη φθείρεται, εκτεθειμένο στους ανέμους και στις βροχές, όταν τα πλοία δεν ενεργούσαν.⁴

Η σκευοθήκη εξυπηρετούσε δυο βασικές λειτουργίες. Η πρώτη ήταν η λειτουργία της «χρήσης», για την αποθήκευση των κινητών εξαρτημάτων των πλοίων (όταν π.χ. τα πλοία ξεχειμώνιαζαν, σύρονταν εντός των νεωσοίκων όπου παρέμειναν για προστασία κατά τη διάρκεια του χειμώνα, τότε τα εξαρτήματα αφαιρούνταν και αποθηκεύονταν στη σκευοθήκη). Η δεύτερη χρήση ήταν «σκοπού», αφού μέσω αυτής η Δημοκρατία επιδείκνυε τα προτερήματά της όπως η διαφάνεια και ο σεβασμός στο δημόσιο ταμείο.

Για αυτό το λόγο εσωτερικά η Σκευοθήκη διέθετε έναν κεντρικό διάδρομο έτσι ώστε ο πολίτης να ελέγχει το περιεχόμενο της. Η σκευοθήκη έλαβε τον προσδιορισμό «του Φίλωνος» από τον σπουδαίο αρχιτέκτονα και κατασκευαστή της Φίλιωνα από την Ελευσίνα. Η κατασκευή ξεκίνησε το 347 π.Χ., ωστόσο ολοκληρώθηκε το 328π. Χ. Η Σκευοθήκη του Φίλωνος ισοπεδώθηκε το 86 π.Χ. από τις ρωμαϊκές λεγεώνες.



Efsyn.gr

⁴ Φωκά, Ι. & Βαλαβάνης, Π. (1994)

2.7 ΡΩΜΑΪΚΕΣ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΕΣ ΤΕΡΨΙΘΕΑΣ

Στην πλατεία Τερψιθέας και στο οικοδομικό τετράγωνο που επρόκειτο να κτιστεί το Ράλλειο Λύκειο οι αρχαιολόγοι έφεραν στο φως κομμάτι της αρχαίας πόλης του Πειραιά. Συγκεκριμένα ήταν κομμάτι το οποίο κατασκευάστηκε με το πολεοδομικό και ρυμοτομικό σχέδιο του Ιπποδάμου.

Υπάρχουν επίσης δεξαμενές υδάτων, με φρεάτια περισυλλογής όμβριων, δίκτυο ύδρευσης, αποχετευτικό σύστημα και υπόγεια διακλάδωση για το υδραγωγείο της πόλης. Αρχικά είχε συμφωνηθεί η ισοπέδωση του χώρου. Οι κάτοικοι όμως και ξένοι αρχαιολόγοι αντέδρασαν και έτσι διασώθηκε το μοναδικό εύρημα παγκοσμίως. Το ανασκαφικό πρόγραμμα δεν έχει ολοκληρωθεί καθώς γενικά υπάρχει αδιαφορία. Ο χώρος δεν είναι επισκέψιμος και υπάρχουν σε αυτόν μπάζα και σκουπίδια.



Destinationpiraeus.com

2.8 Η ΙΠΠΟΔΑΜΕΙΟΣ ΑΓΟΡΑ

Ο Ιππόδαμος ο Μιλήσιος ήταν αρχιτέκτων, πολεοδόμος, φυσικός, μαθηματικός, μετεωρολόγος και φιλόσοφος. Γεννήθηκε το 498 π.Χ. και πέθανε το 408 π.Χ. Θεωρείται ο πατέρας της πολεοδομίας. Το 460 π.Χ. όταν είχε γίνει ήδη γνωστός, ο Περικλής του ανέθεσε την εκπόνηση της πολεοδομικής μελέτης του Πειραιώς και την επίβλεψη της κατασκευής. Η <<Πολεοδομική Μελέτη Πειραιώς>> αποτέλεσε πρότυπο για όλες τις πόλεις της κλασικής εποχής. Το σύστημα ρυμοτομίας του Ιππόδαμου βασιζόταν στη χάραξη παράλληλων δρόμων που τέμνονται κάθετα ώστε να δημιουργούνται οικοδομικά τετράγωνα και κανονικές πλατείες και ονομάστηκε <<Ιπποδάμειος νέμεσις>>. Τα οικοδομικά είχαν χαραχθεί με ακρίβεια και χωρίστηκαν σε οικόπεδα ίσου εμβαδού. Οι δρόμοι ήταν ευθύγραμμοι και οι πλατείες ευρύχωρες, οι θέσεις των διοικητικών κτιρίων, των ναών και των κατοικιών ήταν καθορισμένες με ακρίβεια. Σχεδίαζε την υδροδότηση ,προέβλεψε κλίσεις στους δρόμους για την απομάκρυνση των νερών της βροχής και τοποθέτησε τους ναούς και τα δημόσια κτήρια σε περίβλεπτες και οχυρές θέσεις. Η <<Ιπποδάμειος Αγορά του Πειραιά>> λεγόταν και <<Αγορά των Δημοτών>>. Κατασκευάστηκε μεταξύ του λόφου της Μουνιχίας (σημερινή Καστέλλα) και της βόρειας πλευράς του λιμανιού της Ζέας. Στην αγορά αυτή έφταναν τα εμπορεύματα από το εξωτερικό, αφού πληρωνόταν τέλος εκτελωνισμού ίσο με το 1/50 της αξίας τους. Η αγορά προοριζόταν μόνο για τους κατοίκους περίξ του λιμένα Ζέας και Μουνιχίας και είχε οικογενειακό χαρακτήρα αστικής φύσεως. Υπήρχε και άλλη αγορά στο λιμάνι του Κανθάρου, στην οποία σύχναζαν ξένοι, ναυτικοί και όλες εκείνες οι κοινωνικές ομάδες που καθιστούν μια γειτονιά του λιμανιού κακόφημη.

Η Ιπποδάμεια αγορά χρησιμοποιούνταν επίσης για τη συγκέντρωση των κατοίκων σε περίπτωση εξωτερικού κινδύνου. Αποτελούσε δε και τόπο συγκέντρωσης για την γνωστοποίηση δημοτικών αποφάσεων, καθώς και για την αντιμετώπιση ασθενειών. Την Ιπποδάμειο Αγορά κοσμούσαν μεγαλόπρεπα δημόσια κτίρια, όπως το ιερό της Εστίας, το Αγορανομείο, το Βουλευτήριο και το Στολαρχείο.

Σήμερα, μεταξύ των οδών Χαριλάου Τρικούπη, 2ας Μεραρχίας και Σωτήρος, εκεί όπου βρισκόταν η αγορά, δεν σώζεται τίποτα που να προδίδει την αίγλη του παρελθόντος.



Destinationpiraeus.com

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ

3.1 ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ - ΑΞΙΟΘΕΑΤΑ

Το 1834 οι αρχιτέκτονες Κλεάνθης και Shaubert σχεδίασαν την πόλη του Πειραιά. Ως σημαντικό εμπορικό, ναυτιλιακό και βιομηχανικό κέντρο, απέκτησε εντυπωσιακά κτίρια.

Στις αρχές του 20ου αιώνα, με το νεοκλασικό στοιχείο να κυριαρχεί στα δημόσια και ιδιωτικά κτίσματα, ο Πειραιάς απέπνεε τη δύναμη και την αισθητική της αστικής τάξης και των εφοπλιστών που είχαν εδώ τα ναυτιλιακά τους γραφεία. Ο παραδοσιακός αστικός ιστός και η αρχιτεκτονική ταυτότητα της πόλης είναι ακόμη εμφανής στο κέντρο της και αρκετά από τα κτίριά της έχουν κηρυχθεί διατηρητέα από τα μέσα της δεκαετίας του 1990.

Η αρχιτεκτονική εξέλιξη του ιστορικού κέντρου του Πειραιά έχει μεγάλο ενδιαφέρον. Όλες οι κατηγορίες κτιρίων, κατοικίες, μεγαλοαστικά μέγαρα, καταστήματα, γραφεία, βιοτεχνίες, εργοστάσια, ξενοδοχεία, αλλά και τα δημόσια οικοδομήματα παρουσιάζουν ποικιλία κτιριολογικών λύσεων. Ο κοινός παρονομαστής, μέχρι τον Α΄ Παγκόσμιο πόλεμο ήταν ο νεοκλασικισμός σε όλες τις φάσεις της εξέλιξής του. Από την περίοδο του Μεσοπολέμου διατηρούνται εξαιρετικά δείγματα της ομώνυμης αρχιτεκτονικής.

3.2 ΝΕΟΚΛΑΣΙΚΕΣ ΕΠΑΥΛΕΙΣ & ΔΗΜΟΣΙΑ ΚΤΙΡΙΑ

Στο κέντρο του Πειραιά το νεοκλασικό παρελθόν της πόλης ζωντανεύει. Το λαμπρότερο παράδειγμα, το ανακαινισμένο Δημοτικό Θέατρο, έχει ξαναγίνει σημείο αναφοράς της πολιτιστικής ζωής της πόλης. Άλλα χαρακτηριστικά κτίρια είναι εκείνα της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων, σε σχέδια του διάσημου αρχιτέκτονα Τσίλερ, το Χατζηκυριάκειο Ίδρυμα, το πρώην Ναυτικό νοσοκομείο που ήταν έπαυλη του 1875 κ.α. Ξεχωριστή θέση, καθώς είναι το μόνο κτίριο που απέμεινε από το σύμπλεγμα των 7 επαύλεων που σχεδίασε ο Γερμανός αρχιτέκτονας Έρνεστ Τσίλερ στα τέλη του 19ου αι., αποτελεί η πρώην έπαυλη Πατσιάδη. Έργο του ίδιου είναι και το μέγαρο Μεταξά (1899). Εξαιρετικό δείγμα εκλεκτικής αρχιτεκτονικής με στοιχεία μπαρόκ είναι το μέγαρο Βάττη. Η αρχιτεκτονική της συνοικίας της Καστέλας παρουσιάζει μεγάλο ενδιαφέρον.

Περπατώντας μπορεί κανείς να θαυμάσει τις επαύλεις του 19ου αι. σε αποικιακό ύφος, τα διώροφα νεοκλασικά και τα παλιά αρχοντικά κτισμένα αριστοτεχνικά σε σημεία με μεγάλες κλίσεις.

3.3 ΜΙΚΡΟΛΙΜΑΝΟ

Μπορεί σήμερα η περιοχή να είναι συνυφασμένη με τη νυχτερινή διασκέδαση και τις βόλτες για καφέ ή φαγητό, αλλά στο παρελθόν το γραφικό αυτό λιμάνι δεν είχε καμία σχέση με την σημερινή εικόνα.

Κατά την αρχαιότητα η περιοχή ονομαζόταν «Μουνιχία». Όπως αναφέρει ο Ευριπίδης τον Ιππόλυτο, αρχικός ιδρυτής της περιοχής ήταν ο μυθικός ήρωας «Μούνιχος» που εγκαταστάθηκε στη περιοχή με τους οπαδούς του «Μινύες». Υπάρχουν δυο εκδοχές για το πώς βρέθηκε ο Μούνιχος στο Μικρολίμανο. Η πρώτη αναφέρει ότι ο Μούνιχος ήταν γιός του Πεντευκλή, που εκδιώχθηκε από τους Θράκες, από τον Ορχομενό της Βοιωτίας και στη συνέχεια κατέλαβε το λόφο της σημερινής Καστέλλας. Εκεί που σήμερα βρίσκεται ο Ναυτικός Όμιλος Ελλάδος φαίνεται ότι έχτισε το ναό της Αρτέμιδας. Η δεύτερη εκδοχή παρουσιάζει το Μούνιχο ως τον πρώτο μυθικό βασιλιά του Πειραιά, ο οποίος επέτρεψε στους Μινύες να εγκατασταθούν στη περιοχή όταν εκδιώχτηκαν από τη Βοιωτία.

Μαζί με το λιμάνι της Ζέας, το θεωρούσαν πολεμικό λιμάνι καθώς είχε κτιστεί και τείχος για την προστασία των λιμενικών εγκαταστάσεων. Είχε λιμενοβραχίονες με άνοιγμα 37 μέτρων και στα άκρα του ήταν κτισμένοι πύργοι που αποτελούσαν συνέχεια της περιτείχισης του Πειραιά. Είχε 82 νεωσοίκους και αποβάθρες.

Κατά την Τουρκοκρατία στο γραφικό αυτό λιμάνι επιτρεπόταν μόνο η προσάραξη τουρκικών πλοίων και έτσι η περιοχή ονομάστηκε Τουρκολίμανο. Το 1922 με την καταστροφή της Σμύρνης, στο δυτικό τμήμα του λόφου της Καστέλλας εγκαταστάθηκαν πολλοί πρόσφυγες.

Το Μικρολίμανο είναι ένα από τα ωραιότερα σημεία του Πειραιά με πολλές επιλογές όσον αφορά το φαγητό και τη διασκέδαση. Τα αγκυροβολημένα σκάφη, τα εστιατόρια και τα καφέ, ο κόσμος που απολαμβάνει τον περίπατό του κατά μήκος της προκυμιάς, θυμίζουν νησί του Αιγαίου.



Press4u.gr



polisgrandhotel.gr



Iefimerida.gr

3.4 ΚΑΣΤΕΛΛΑ

Στον λόφο που υψώνεται βορειοδυτικά από το Μικρολίμανο και έχει υψόμετρο περίπου 90 μ. και βόρεια από τη πλαζ Βοτσαλάκια βρίσκεται η ωραιότερη συνοικία του Πειραιά η Καστέλλα. Ο λόφος της Καστέλλας στην αρχαιότητα ονομαζόταν λόφος Μουνιχίας.

Κατά τον αγώνα του 1821 κατά τη πολιορκία της Αθήνας από τα στρατεύματα του Κιουταχί στον λόφο αυτό οχυρώθηκαν οι Έλληνες υπό τον Γεώργιο Καραϊσκάκη. Έτσι επικράτησε αρχικά το όνομα Καστέλλια (μικρά φρούρια) και αργότερα Καστέλλα. Στο πρόσφατο παρελθόν κυριάρχησε η ονομασία λόφος Προφήτη Ηλία, από το εκκλησάκι που κτίστηκε στην κορυφή του. Λόγω της δεξαμενής που υπήρχε για την ύδρευση της πόλης μια άλλη ονομασία της Καστέλλας ήταν «συνοικία Δεξαμενής».

Στα νότια του λόφου του Προφήτη Ηλία σώζονται ιερά λαξευμένα στο βράχο και ίχνη οχυρώσεων από την αρχαϊκή εποχή.



Piraeusview.gr



piraeusview.gr



Flickr.com



ered.gr

3.5 ΛΙΟΝΤΑΡΙ ΠΕΙΡΑΙΑ

Το λιοντάρι που δεσπόζει σήμερα στο τέλος της Ακτής Ξαβερίου κοιτάζοντας προς το κεντρικό λιμάνι, είναι πιστό αντίγραφο παλαιότερου μαρμάρινου αγάλματος που εκλάπη από τον Ενετό ναύαρχο Μοροζίνι [Φραντσέσκο Μοροζίνι (1619-1694): Ήταν δόγης της Δημοκρατίας της Βενετίας από το 1688 έως το 1694.] το 1687.

Το πρωτότυπο που σήμερα βρίσκεται στον Ναύσταθμο της Βενετίας, δέσποζε για αιώνες σε μια περίβλεπτη θέση του λιμανιού και ήταν ο λόγος που ο Πειραιάς τον Μεσαίωνα ονομαζόταν Πόρτο Λεόνε από τους Λατίνους και Ασλάν Λιμάνι από τους Οθωμανούς. Οι αρχαιολόγοι δεν έχουν καταλήξει ως προς την χρονολογία κατασκευής του πρωτότυπου λιονταριού, αλλά μοιάζει πολύ με το τρόπαιο που έστησαν οι Μακεδόνες στη Χαιρώνεια. Στο σώμα του έχουν χαραχτεί σίγουρα μεταγενέστερα ρουνικά σύμβολα, για τα οποία δεν υπάρχουν συγκεκριμένες πληροφορίες.

Λέγεται ότι τα χάραξαν Βαράγγοι μισθοφόροι, δηλαδή Σκανδιναβοί στρατιώτες οι οποίοι βρέθηκαν στον Πειραιά το 1018 με την ακολουθία του Βυζαντινού αυτοκράτορα Βασιλείου Β΄ του Βουλγαροκτόνου.

Ο πρώτος Έλληνας που ασχολήθηκε με τη μετάφραση των επιγραφών ήταν ο Ανδρέας Μουστοξύδης. (Έλληνας λόγιος και πολιτικός των Επτανήσων του 19^{ου} αιώνα.)

Προσπάθειες για την επιστροφή του λιονταριού έχουν γίνει από πολύ παλιά χωρίς όμως αποτελέσματα.



Newsnowgr.com



tripadvisor.gr.com

3.6 ΑΚΤΗ ΖΕΑΣ

Ο λιμήν Ζέας ή παλαιότερα Πασαλιμάνι είναι ο δεύτερος σε μέγεθος λιμένας του Πειραιά σε σχήμα κυκλικό, ο οποίος φιλοξενούσε τον ονομαστό στόλο της Αθηναϊκής Πολιτείας είναι το σημερινό Πασαλιμάνι. Ο λόγος για τον οποίο καθιερώθηκε αυτή η ονομασία ήταν διότι επί Τουρκοκρατίας οι πασάδες των Αθηνών κατέβαιναν εδώ για μπάνιο μαζί με τα χαρέμια τους.

Στον Δυτικό βραχίονα του Πασαλιμανιού λειτουργεί η μαρίνα Ζέας, η οποία κατασκευάστηκε από τον ΟΛΠ το 1955. Επί της Μουτσοπούλου εκεί όπου η οδός Κάνιγγος συναντά την Σηραγγείου σώζεται η έπαυλη Τζιβανιώτη, γνωστή ως «το σπίτι με τους φοίνικες». Είναι λιθόκτιστη, νεογοθτικού ρυθμού και κτίστηκε στα τέλη του 19^{ου} αι. Πολύ κοντά στην έπαυλη διατηρούνται ενδιαφέροντα ερείπια από αρχαιοελληνικά νεώρια.

Το Πασαλιμάνι προς τα ανατολικά καταλήγει σ' έναν λόφο η κορυφή του οποίου έχει διαμορφωθεί ως πλατεία Αλεξάνδρας.



Destinationpiraeus.gr



topontiki.gr

3.7 ΣΤΑΘΜΟΣ ΗΣΑΠ

Ο σταθμός του Ηλεκτρικού Σιδηροδρόμου Αθηνών Πειραιώς (ΗΣΑΠ) αποτελεί αναμφίβολα ένα από τα δημοφιλέστερα μέσα μαζικής μεταφοράς των τελευταίων 100 και πλέον χρόνων.

Κατασκευάστηκε μεταξύ 1926-29 σε σχέδια του αρχιτέκτονα Ιωάννη Αξελού, κατασκευή της περιόδου του Μεσοπολέμου σε αντικατάσταση του πρώτου χρονολογικά σιδηροδρομικού σταθμού της πόλης του Πειραιά. Είναι ένα μεγαλοπρεπές οικοδόμημα, πρωτοποριακό για τα ελληνικά δεδομένα.

Το κυρίαρχο χαρακτηριστικό είναι ο τεράστιος αψιδωτός θόλος του. Η γραμμή λειτούργησε για πρώτη φορά στις 27 Φεβρουαρίου 1869 , συνδέοντας με ατμοκίνητα τρένα την Αθήνα με τον Πειραιά.

Σήμερα, εκτός από αξιοθέατο, είναι και ένας από τους πιο πολύβουους σταθμούς τρένων καθώς χιλιάδες άνθρωποι τον χρησιμοποιούν για να μετακινηθούν από και προς την Αθήνα και τη Κηφισιά.



Piraeuspress.gr



piraeuspress.gr



Newspost.gr



destinationpiraeus.gr



destinationpiraeus.gr



destinationpiraeus.gr

3.8 ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ

Η σχολή Ναυτικών Δοκίμων αναγέρθηκε με κληροδότημα του Έλληνα εθνικού ευεργέτη Πανταζή Βασσάνη. Αποπερατώθηκε το 1904 και στέγασε τη σχολή αξιωματικών του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού, η οποία μέχρι τότε λειτουργούσε μέσα στο καταδρομικό ατμόπλοιο « Ελλάς ». Είναι ένα από τα κομψότερα κτίρια της πόλης του Πειραιά, στην ακτή της Πειραιϊκής, βασισμένο σε σχέδια του διάσημου αρχιτέκτονα της εποχής Έρνεστ Τσίλερ. Μέσα στο χώρο της σχολής υπάρχει τάφος τον οποίον θεωρούσαν τάφο του Θεμιστοκλή. Πρόκειται για ταφικό περίβολο που περικλείει μια σαρκοφάγο και τρεις τουλάχιστον ακόμα τάφους.³

Από την ίδρυσή της έως σήμερα η Σχολή Ναυτικών Δοκίμων εκπαιδεύει αξιωματικούς του Πολεμικού Ναυτικού και θεωρείται μια από τις καλύτερες στρατιωτικές σχολές.

³ Φωκά, Ι. & Βαλαβάνης, Π. (1994)



Armyndow.net



imeresthalassas.gr



Pireaspiraeus.com



dikaiologitika.gr



Trainingclub.gr



isalos.net

3.9 ΜΑΡΙΝΑ ΣΕΦ

Η μαρίνα Αθηνών δημιουργήθηκε τον Ιούνιο του 2004 για να φιλοξενήσει τα σκάφη των επισκεπτών των Ολυμπιακών Αγώνων που διοργανώθηκαν στην Αθήνα. Έχει χωρητικότητα 130 θέσεων και μπορεί να φιλοξενήσει yachts έως 130 μ. Έχει περισσότερες από 10 θέσεις ελλιμενισμού για mega yachts 50-100 μ. και περισσότερες από 25 νέες θέσεις για super yachts 30-35 μ. Η μαρίνα έχει μεγάλη προκυμαία και dock για πλαγιοδέτηση.



Foursquare.com



Olympia.gr

3.10 ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΕΙΟ ΙΔΡΥΜΑ

Το Χατζηκυριάκειο Ίδρυμα στεγαζόταν σε ένα μεγάλο νεοκλασικό κτίριο, το οποίο έχει χαρακτηριστεί από το Υπουργείο Πολιτισμού ως έργο τέχνης και Ιστορικό Διατηρητέο Μνημείο. Δεσπόζει στην είσοδο του πρώτου λιμανιού της χώρας δίνοντας το όνομα του στην συνοικία που εκτείνεται στα νοτιοανατολικά της πόλης καλύπτοντας όλο το βορειοδυτικό άκρο της Πειραιϊκής χερσονήσου. Είναι ένα τετράγωνο κτίσμα με εσωτερικό προαύλιο με μεγάλα τοξωτά παράθυρα. Κατασκευάστηκε το 1897 και λειτούργησε από το 1903 ως ορφανοτροφείο θηλέων χάρη στη δωρεά ενός βαμβακέμπορου από τη Σμύρνη, του Ιωάννη Χατζηκυριακού και της συζύγου του. Με τον σεισμό του 1999 το κτίριο πληγώθηκε σοβαρά και εκκενώθηκε.

Μέχρι σήμερα παραμένει κλειστό μέχρι να ολοκληρωθεί η επισκευή του.



Xatzikiriakio.gr



xatzikiriakio.gr

3.11 ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΘΕΑΤΡΟ

Αποτελεί ένα διαχρονικό σύμβολο της πόλης του Πειραιά, ένα από τα σημαντικότερα θέατρα της Ελλάδας κι ένα αληθινό αρχιτεκτονικό στολίδι νεοκλασικού ύφους.

Η απόφαση για την ανέγερσή του πάρθηκε επί Δημαρχίας Τρύφωνα Μουτσόπουλου (Μεγαλέμπορος και δήμαρχος Πειραιά από 1874-1883 και 1895-1903) το 1883. Τα σχέδια εκπόνησε ο Πειραιώτης αρχιτέκτονας Ι. Λαζαρίμος. Αρχικά η δαπάνη υπολογίστηκε στις 450.000€, τελικά όμως χρειάστηκαν τα διπλάσια.

Οι πρώτες εκσκαφές, τον Απρίλιο του 1884, έφεραν στο φως σημαντικά αρχαιολογικά ευρήματα, τα οποία δίχασαν την τότε επιστημονική κοινότητα. Σύμφωνα με τον Ιάκωβο Δραγάτση, Γραμματέα και Σύμβουλο της Αρχαιολογικής Εταιρείας, και Έφορο των αρχαιοτήτων του Πειραιά, επρόκειτο για τμήματα του αρχαίου ναού του Διονύσου ενώ ο συγγραφέας Γεώργιος Ζαννέτος υποστήριξε ότι ήταν μια από τις πέντε στοές που υπήρχαν κατά την αρχαιότητα στον Πειραιά.

Το έργο ολοκληρώθηκε μετά από 12 χρόνια επί δημαρχίας Θεόδωρου Ρετσίνα το 1895. Μορφολογικά το Δημοτικό Θέατρο είναι επηρεασμένο από τη Γερμανική σχολή που εκπροσωπούσε ο Ερνέστος Τσίλλερ (Γερμανός αρχιτέκτονας από τη Σαξονία. Έργα του βρίσκουμε στη Βιέννη και στην Ελλάδα, κατά τον 19^ο και 20^ο αιώνα). Έχει ορθογώνιο σχήμα ,με διαστάσεις 34 X 45 μ. Το προπύλαιο της εισόδου έχει τέσσερις Κορινθιακούς κίονες χωρίς ραβδώσεις και αετώματα. Η αίθουσα σε σχήμα πετάλου έχει πλατεία θεωρεία και εξώστες ,σε τέσσερα επίπεδα και χωρητικότητα 1300 θέσεων. Διαθέτει επίσης καμαρίνια και καθιστικό για τους ηθοποιούς. Η σκηνή του θεάτρου με διαστάσεις 20 X 14 μ. διαθέτει προσκήνιο και χώρο ορχήστρας. Την αίθουσα φώτιζε τεράστιος πολυέλαιος (σώζεται και σήμερα) που λειτουργούσε με γκάζι. Γύρω από το πέταλο της κεντρικής αίθουσας βρίσκεται το διάδρομο φουαγιέ, στο οποίο αρχικά δίνονταν χοροεσπερίδες φιλανθρωπικών συλλόγων και πραγματοποιούνταν εκθέσεις σπουδαίων ζωγράφων.

Το Δημοτικό Θέατρο Πειραιά, κάνει τα επίσημα εγκαίνιά του, την Κυριακή του Θωμά στις 9 Απριλίου 1895, στις 10.30 το πρωί, μετά "περισσής λαμπρότητος".

Μετά την τελετή των εγκαίνιων και μέχρι το απόγευμα η φιλαρμονική του Δήμου έπαιζε διάφορα από τα γνωστότερα μουσικά κλασικά κομμάτια μπροστά στο χώρο του θεάτρου που είχε διαμορφωθεί έτσι ώστε να μπορούν με ευκολία να παρκάρουν οι "βικτώριες άμαξες" και τα λεγόμενα "Βιζ-α-βί", λεωφορεία της εποχής.

Για την αρτιότερη λειτουργία του, στις 21 Οκτωβρίου 1898, το Δημοτικό Συμβούλιο, αποφασίζει την παραλαβή «εκ του εν Τεργέστη καταστήματος ενδυμασιών των κουστουμιών δια τις παραστάσεις του μελοδράματος» αλλά και «την κατασκευή 400 τροχαλιών δια τα σκηνικά του Θεάτρου».

Το Δημοτικό Θέατρο Πειραιά, έδωσε πολιτιστική πνοή στον Πειραιά ενώ τα επόμενα χρόνια το όνομά του ταυτίστηκε με την ιστορία της πόλης και φυσικά την ιστορία της Ελλάδας. Κατά τη διάρκεια του Α' Παγκοσμίου Πολέμου και ειδικότερα όταν πραγματοποιήθηκε ο αποκλεισμός του Πειραιά από τις δυνάμεις του Αντάντ, το Θέατρο αλλά και ο χώρος γύρω απ' αυτό, κατελήφθησαν από τους Γάλλους στρατιώτες που συμμετείχαν στον αποκλεισμό της πόλης.

Για δύο χρόνια φιλοξένησε Μικρασιάτες πρόσφυγες καθώς η πόλη δεν είχε άλλες υποδομές για το σκοπό αυτό ενώ ο βομβαρδισμός του Πειραιά από τους συμμάχους στις 11 Ιανουαρίου του '44, έπληξε μεγάλο μέρος του οικοδομήματος.

Έχουν γίνει πολλές προσπάθειες επισκευών και συντήρησης άλλοτε επιτυχείς και άλλοτε όχι. Ενδεικτικά αναφέρω το 1927 επί δημαρχίας Παναγιωτόπουλου, το 1946 επί δημαρχίας Χαραλαμπίδου, το 1962 επί δημαρχίας Ντεντιδάκη, το 1968 επί δημαρχίας Σκυλίτη.

Το 1980 ανακηρύχθηκε προστατευόμενο μουσείο με υπουργική απόφαση. Το 2006 η συνολική αποκατάστασή του εντάχθηκε στο Γ΄ κοινοτικό πλαίσιο στήριξης υπό την εποπτεία του Υπουργείου Πολιτισμού.

Οι εργασίες αποκατάστασης ξεκίνησαν το 2008 και το έργο παραδόθηκε το 2013. Σπουδαίοι σκηνοθέτες και ηθοποιοί έδειξαν και δίδαξαν το ταλέντο τους στη σκηνή του. Θεωρείται το σημαντικότερο σωζόμενο θεατρικό κτίριο του 19^{ου} αιώνα.

Οι θεατές μπορούν να απολαύσουν ένα εξαιρετικά ενδιαφέρον πρόγραμμα με παραστάσεις από το διεθνές και ελληνικό δραματολόγιο, συναυλίες, εκθέσεις, διαδραστικό θέατρο, ξεναγήσεις, εκπαιδευτικά προγράμματα, αναλόγια, αναγνώσεις κ.α.

Πρόκειται εντέλει για ένα σύγχρονο θέατρο, ικανό να φιλοξενήσει θεατρικές και μουσικές παραστάσεις υψηλών προδιαγραφών αλλά και παράλληλες δράσεις παίζοντας σημαντικό ρόλο στη πολιτιστική ζωή της πόλης, συνδέοντας την Αθήνα με το πρώτο λιμάνι της χώρας αλλά και τον Πειραιά με τα λιμάνια της Μεσογείου. Από το 2015 στην καλλιτεχνική διεύθυνση του Δ.Θ.Π. βρίσκεται ο σκηνοθέτης Νίκος Διαμαντής.



Dithepi.gr



Dithepi.gr



Dithepi.gr



Dithepi.gr



Dithepi.gr



dithepi.gr



Dithepi.gr



Dithepi.gr

3.12 ΜΟΥΣΕΙΟ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

Το μουσείο Ηλεκτρικού Σιδηροδρόμου Πειραιά οφείλει τη γέννηση του στον Μανώλη Φωτόπουλο, ο οποίος ήταν υπάλληλος του ΗΣΑΠ (Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι Αθηνών Πειραιώς). Μετά τη συνταξιοδότησή του άρχισε να ψάχνει σε αποθήκες, μάντρες, παλαιοπωλεία, ακόμα και σε σκουπίδια από καθαρισμούς αποθηκών, οτιδήποτε θα του ήταν χρήσιμο για το μελλοντικό μουσείο. Έτσι συγκεντρώθηκαν παλαιές στολές, βιβλία, φωτογραφίες και άλλα αντικείμενα. Όταν συγκεντρώθηκε αρκετό υλικό, του παραχωρήθηκε ο χώρος που στεγάζεται έως σήμερα μέσα στο σταθμό του Πειραιά.

Εκεί θα δούμε πάνω από 1250 εκθέματα αναμεσά τους στολές, σηματοδότες, μακέτες, ηλεκτρικούς πίνακες, με το πιο σημαντικό να είναι ένα ολόκληρο ξύλινο βαγόνι, το οποίο αναπαλαιώθηκε και τοποθετήθηκε στο ισόγειο του μουσείου.

Το αξιοσημείωτο είναι ότι το μουσείο δεν έχει χρηματοδότηση από το κράτος, ενώ συγχρόνως η είσοδος σε αυτό είναι δωρεάν. Δημιουργήθηκε και κατάφερε να λειτουργεί έως σήμερα, από τα 2000€ που συγκεντρώνουν κάθε μήνα από τη σύνταξη τους, τα μέλη του σωματείου συνταξιούχων ΗΣΑΠ. Ιδρύθηκε το 2005.



Stasy.gr



stasy.gr



Mixanikosose.blockspot.com



trip2athens.com



Stasy.gr



stasy.gr

3.13 ΜΑΡΙΝΑ ΖΕΑΣ

Βρίσκεται στην ανατολική πλευρά της Πειραικής. Είναι πλήρως εξοπλισμένη και προσφέρει υψηλού επιπέδου υπηρεσίες. Ανακαινίστηκε πλήρως με αφορμή τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004. Διαθέτει 650 θέσεις ελλιμενισμού, μεταξύ των οποίων και για σκάφη έως 80 . μ. μήκος. Μέσα στη μαρίνα λειτουργούν καφέ-μπαρ, ενώ γύρω της υπάρχουν εμπορικά καταστήματα, εστιατόρια, σταθμοί ανεφοδιασμού, σούπερ μάρκετ, καταστήματα ενοικίασης οχημάτων κ.α. Λειτουργεί όλο το χρόνο, 24 ώρες το 24ωρο.

Στην είσοδο της μαρίνας θα βρείτε και το Ναυτικό Μουσείο Ελλάδας.



Greek-marinas.gr



Cnn.gr



newsbomb.gr



Koinoniki.gr

3.14 ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ

Είναι το μεγαλύτερο Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδας και ιδρύθηκε το 1949. Εδώ παρουσιάζεται η εξέλιξη του ελληνικού ναυτικού από την προϊστορία μέχρι σήμερα.

Σε δέκα συνεχόμενες αίθουσες εκτίθεται μοντέλα σκαφών υπό κλίμακα, μακέτες, ναυτικά σύνεργα κ.λπ. από την αρχαιότητα μέχρι το 1821 και από την επική δράση του πολεμικού μας ναυτικού τον 20^ο αιώνα μέχρι το σύγχρονο θαύμα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Υπάρχει πλούσια συλλογή 10.000 τόμων και ενδιαφέρον φωτογραφικό αρχείο.

Στον εξωτερικό του χώρο έχουν τοποθετηθεί γλυπτά και σημαντικά υπαίθρια εκθέματα, όπως ο πυργίσκος του ιστορικού υποβρυχίου « Παπανικολής » και άγκυρες πλοίων της εποχής της Ναυμαχίας του Ναβαρίνου.



Sedpeiraia.gr



sedpeiraia.gr



Naftemporiki.gr



trip2athens.com



Imeresthalassas.gr



Imeresthalassas.gr

3.15 ΠΕΙΡΑΙΚΗ

Η Πειραιϊκή αποτελεί τη νοτιοδυτική παραλιακή συνοικία του Πειραιά, βρίσκεται ανατολικά του κεντρικού λιμανιού του Πειραιά και αποτελεί τον αγαπημένο χώρο αναψυχής των Πειραιωτών και των επισκεπτών.

Κατά μήκος της παραλίας της Πειραιϊκής βρίσκονται τα αρχαία μακρά τείχη (τείχη του Κόνωνα) που προστάτευαν την Αθήνα και το επίνειό της, τον Πειραιά. Συνορεύει στα Βόρεια με την Καλλιόπολη, στα Ανατολικά με τον Άγιο Βασίλειο, στα Δυτικά και Νότια βρέχεται σε ένα τεράστιο μήκος από τον Σαρωνικό κόλπο δημιουργώντας την Πειραιϊκή ακτή επί της Ακτής Θεμιστοκλέους.

Τρεις όρμοι υπάρχουν στη Πειραιϊκή: ο πρώτος ονομάζεται **Σκαφάκι**, ο δεύτερος «**του Μπαϊκούτση**» και ο τρίτος **Αφροδίτη** ή **Παλάσκα**. Στον όρμο της Αφροδίτης με το εκκλησάκι του Αγίου Νικολάου, που μοιάζει με ανεμόμυλο, αράζουν οι ψαρόβαρκες του Ερασιτεχνικού Αλιευτικού Ομίλου Πειραιά.

Η Πειραιϊκή, με τα εκτεταμένα έργα εξωραϊσμού ,που έγιναν την περίοδο 1983-1986, απέκτησε πεζοδρόμια, κιγκλιδώματα, σημεία με πράσινο και παγκάκια και έγινε ιδανική περιοχή για περίπατο. Κατά μήκος της υπάρχουν ουζερί, ταβέρνες, καφέ, μπαρ. Το αρχαίο τείχος του Πειραιά είχε οικοδομηθεί με το λίθο αυτό, αλλά και πολλά άλλα έργα της αρχαιότητας. Σήμερα, η παραλιακή οδός που ενώνει την Πειραιϊκή με τη Φρεαττύδα ονομάζεται Ακτή Θεμιστοκλέους, προς τιμήν του μεγάλου πολιτικού και στρατηγού ο οποίος τον 5^ο αιώνα π.Χ. οχύρωσε τον Πειραιά και νίκησε τους Πέρσες στη Σαλαμίνα.

Τα ερείπια, ωστόσο, των αρχαίων τειχών κατά μήκος των ακτών είναι από τα τείχη που κτίστηκαν έναν αιώνα αργότερα από τον Κόνωνα για να προστατευτεί το λιμάνι από την πλευρά της θάλασσας.



Skaikairos.gr



digital-kamera.gr



Skaikairos.gr



skaikairos.gr

3.16 ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΠΙΝΑΚΟΘΗΚΗ

Στεγάζεται στο αναστηλωμένο κτίριο του ταχυδρομείου της πόλης, ένα κομψό νεοκλασικό των αρχών του 20^{ου} αιώνα. Αρχισε να λειτουργεί το 1957 αρχικά ως τμήμα της Δημοτικής Βιβλιοθήκης και από το 1985 ως ανεξάρτητο τμήμα.

Στην πλούσια συλλογή της περιλαμβάνονται 837 πίνακες γνωστών νεοελλήνων ζωγράφων καθώς και πολλών νεότερων καλλιτεχνών.

Εδώ επίσης στεγάζεται η συλλογή 80 γλυπτών του Γ. Καστριώτη (1899-1969), έργα του λαϊκού καλλιτέχνη Σ. Λαζάρου (1916-19880), η συλλογή Πάνου Αραβαντινού και η δωρεά προσωπικών αντικειμένων του σπουδαίου Έλληνα ηθοποιού Μάνου Κατράκη.

Στο κτίριο διοργανώνονται περιοδικές εκθέσεις τέχνης ομιλίες και άλλες πολιτιστικές εκδηλώσεις.



Dimos.gr



newsbeast.gr



Kanaliena.gr



dimos.gr

3.17 ΣΥΛΛΟΓΗ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ

Το Ινστιτούτο Ιστορίας Εμπορικής Ναυτιλίας (Ι.Ι.Ε.Ν.) λειτουργεί ως αυτοτελής υπηρεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Η ιστορία του Μουσείου Εμπορικής Ναυτιλίας (Μ.Ε.Ν) ξεκινάει το 1982.

Εδώ θα δείτε μοντέλα από κωπήλατα, ιστιοφόρα, παραδοσιακά αιγαιοπελαγίτικα σκαριά, επιβατικά και σύγχρονα δεξαμενόπλοια μαζί με ναυτικά κειμήλια, θαλασσογραφίες και παλαιές στολές δυτών και άλλων ναυτικών ειδικοτήτων. Η εκτεταμένη συλλογή των αντιγράφων πλοίων περιλαμβάνει μοντέλα από την αρχαϊκή εποχή μέχρι και σήμερα.

Στις αίθουσες της Διαρκούς Εκθέσεως του Ινστιτούτου Ιστορίας Εμπορικής Ναυτιλίας προβάλλεται η ιστορία του ελληνικού εμπορικού στόλου και η κυρίαρχη θέση του στην παγκόσμια ναυτιλία.



Museum.yen.gr

imeresthalassas.gr



imeresthalassas.gr

3.18 ΓΗΠΕΔΟ Γ. ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ

Το στάδιο «Γεώργιος Καραϊσκάκης» είναι σύγχρονο ελληνικό στάδιο ποδοσφαίρου στο Νέο Φάληρο του Πειραιά. Φέρει το ονοματεπώνυμο του γνωστού αρχιστράτηγου (1782-1827) στην επανάσταση του 1821, προς τιμήν του θανάτου του κατά τη διάρκεια μάχης σε παραπλήσια τοποθεσία.

Αποτελεί έδρα του Ολυμπιακού Πειραιώς, των συμπολιτών του Εθνικού και Ατρομήτου όπως και των εθνικών ομάδων ποδοσφαίρου ανδρών και γυναικών. Παλαιότερα, σε αυτό ανά διαστήματα έδρευαν επίσης η Προοδευτική και άλλοι σύλλογοι της Ένωσης Ποδοσφαιρικών Σωματείων Πειραιώς (ΕΠΣΠ).

Ανήκει στην Ελληνική Ολυμπιακή Επιτροπή (ΕΟΕ), η οποία το 2003 μέσω της Γενικής Γραμματείας Αθλητισμού, παραχώρησε την χρήση του στον Ολυμπιακό ΣΦΠ για 49 έτη.

Το διάσημο στάδιο κατασκευάστηκε το 1895, ως Ποδηλατοδρόμιο για τους Ολυμπιακούς Αγώνες της Αθήνας του 1896. Άρχισε να χρησιμοποιείται ως γήπεδο ποδοσφαίρου τη δεκαετία του 1920. Το 2003, όμως, κατεδαφίστηκε. Στη θέση του δημιουργήθηκε ένα νέο, υπερσύγχρονο, καθαρά ποδοσφαιρικό γήπεδο, χωρητικότητας 32.115 θέσεων, πλήρως στεγασμένο.

Το νέο γήπεδο δίνει στους φιλάθλους τη δυνατότητα να συνδυάσουν το ματς με τη βόλτα στον περιβάλλοντα χώρο, όπου υπάρχουν καταστήματα, γυμναστήριο, καφέ, εστιατόρια, το Μουσείο του Ολυμπιακού και η επίσημη μπουτίκ της ομάδας, το Red Store. Το γήπεδο Καραϊσκάκη είναι η έδρα της Εθνικής Ομάδας Ποδοσφαίρου Ανδρών της Ελλάδας.



Businessnews.gr



tripadvisor.com.gr

3.19 ΤΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΤΟΥ ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΥ

Κάθε μεγάλος σύλλογος, όπως ο Ολυμπιακός, οφείλει να σέβεται και να αναδεικνύει την ιστορία του ειδικά όταν είναι γεμάτη τίτλους, διακρίσεις και επιτυχίες. Στο Μουσείο του Ολυμπιακού ο επισκέπτης μπορεί να θαυμάσει τρόπαια, φωτογραφίες από την ίδρυση της ομάδας μέχρι σήμερα, πορτραίτα των περισσότερων ποδοσφαιριστών που έχουν φορέσει τη φανέλα του Ολυμπιακού, αντικείμενα που έχουν γράψει ιστορία στο παλαιό «Γεώργιος Καραϊσκάκης», αλλά και στο νέο γήπεδο, όπως μπάλες, παπούτσια, γάντια τερματοφύλακα και ιστορικές φανέλες της μεγαλύτερης ομάδας στην Ελλάδα.

Στο Μουσείο υπάρχουν πολλά κειμήλια και από άλλα αθλήματα στα οποία ο Ολυμπιακός διακρινόταν και διακρίνεται όπως κωπηλασία, πάλη, μπάσκετ, πυγμαχία. Διοργανώνονται, επίσης, διαλέξεις, σεμινάρια, περιοδικές εκθέσεις και εκδηλώσεις.



Olympiakos.org



olympiakos.org



Olympiakos.org



Olympiakos.org

3.20 ΒΕΑΚΕΙΟ ΘΕΑΤΡΟ

Το Βεάκειο Δημοτικό Θέατρο είναι ένα υπαίθριο θέατρο στο λόφο της Καστέλας, σε υψόμετρο 86,59 μ. πάνω από την πόλη του Πειραιά.

Το θέατρο κατασκευάστηκε το 1969, επί δημαρχίας Αριστείδη Σκυλίτση και γι' αυτό αρχικά είχε ονομαστεί Σκυλίτσειο θέατρο. Συγκεκριμένα στις 20 Ιουνίου του 1969 έγιναν τα εγκαίνιά του με παράσταση τις όπερας «Ναμπούκο» του Βέρντι, από την Εθνική Λυρική Σκηνή, παρουσία του Δημάρχου Αριστείδη Σκυλίτση, του Αναπληρωτή Υπουργού Προεδρίας Κυβερνήσεως Ιωάννη Αγαθαγγέλου και άλλων. Πρόκειται για ένα θερινό ανοιχτό θέατρο με αμφιθεατρική διάταξη και χωρητικότητα 2000 θεατών. Το 1976 μετονομάστηκε σε «Βεάκειο» θέατρο με απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου, προς τιμήν του μεγάλου Έλληνα ηθοποιού Αιμίλιου Βεάκη (1884-1951), που είχε γεννηθεί στον Πειραιά.

Στο θέατρο δεν υπάρχει μόνιμος θίασος και ο χώρος ενοικιάζεται περιστασιακά σε εταιρείες θεάτρου, καθώς και σε άλλους καλλιτέχνες. Δεν υπάρχει συγκριμένο ρεπερτόριο, αλλά δίνονται παραστάσεις αρχαίου δράματος και σύγχρονων έργων, παραστάσεις για παιδιά, ενώ πραγματοποιούνται συναυλίες, μουσικές και χορευτικές εκδηλώσεις, καθώς και παραστάσεις θεάτρου σκιών.



In.gr



viva.gr

3.21 ΠΡΟΤΥΠΟ ΜΟΥΣΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

Το Πρότυπο Μουσικό Κέντρο Πειραιά ήταν και φιλοδοξεί να συνεχίσει να είναι ο σημαντικότερος θεσμός μουσικής εκπαίδευσης στην πόλη μας.

Ιδρύθηκε το 1994 και περιλαμβάνει το Δημοτικό Ωδείο, το Εργαστήριο Παραδοσιακής Μουσικής και το Εργαστήριο Μοντέρνας Μουσικής. Είναι σημαντικό να αναφέρουμε ότι σχεδιάστηκε στα πρότυπα Μουσικής Ακαδημίας.

Θεωρείται το μοναδικό αναγνωρισμένο εκπαιδευτικό ίδρυμα του Δήμου, που έχει την δυνατότητα να δίνει αναγνωρισμένους τίτλους σπουδών, με προοπτική εργασιακής αποκατάστασης για όσους θέλουν να ασχοληθούν επαγγελματικά με την μουσική.

Το Πρότυπο Μουσικό Κέντρο Πειραιά, με τις πρόσφατα ανακαινισμένες αίθουσες και ένα δυναμικό καθηγητικό προσωπικό που περιλαμβάνει μερικές από τις πιο εξέχουσες προσωπικότητες της μουσικής ζωής του τόπου, αποτελεί εκπαιδευτήριο απολύτως εναρμονισμένο με την διδασκαλία της μουσικής τέχνης και επιστήμης.

Ελέγχεται από το Υπουργείο Πολιτισμού και σε ότι αφορά τα προσόντα του προσωπικού, (απόφοιτοι ωδείων και πανεπιστημίων με σαφή εξειδίκευση στο αντικείμενο που διδάσκουν), τη διδασκόμενη ύλη, τα επίπεδα σπουδών και τους τίτλους που λαμβάνουν οι απόφοιτοι.

Μετά την απόκτηση τίτλου σπουδών οι μαθητές εξασφαλίζουν επαγγελματική αποκατάσταση ως δάσκαλοι ή καθηγητές στη γενική εκπαίδευση (Α΄ βήθια και Β΄ βήθια), ως καθηγητές σε Ωδεία και Μουσικές Σχολές καθώς και ως μέλη μουσικών συνόλων.

3.22 ΔΕΛΦΙΝΑΡΙΟ

Πλησίον της εκκλησίας της Παναγίας της Μυρτιδιώτισσας στο Νέο Φάληρο σε ένα μικρό οικόπεδο ιδιοκτησίας του Δήμου Πειραιά κατασκευάστηκε ένα καλοκαιρινό θέατρο με αμφιθεατρική κατασκευή.

Η ονομασία του Θεάτρου «Δελφινάριο» δόθηκε από το όνομα ενός συγκροτήματος από δελφίνια, που είχαν τοποθετηθεί στα εγκαίνια. Αρχικά και λόγω της τοποθεσίας του θεάτρου δίδονταν παραστάσεις σχετικές μόνο με τη θάλασσα, εμφανίστηκαν γνωστά κολυμβητικά συγκροτήματα και έγιναν ποικίλες επιδείξεις στις μεγάλες πισίνες που είχαν τοποθετηθεί στο τεράστιο πάλκο του θεάτρου. Αργότερα, το θέατρο μεταφέρθηκε πλησίον του αρχικού και στη θέση του με επιπλέον περιβάλλοντα χώρο ιδρύθηκε το Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας.

Το «Δελφινάριο» μετονομάστηκε σε «Μενάνδρειο» προς τιμή του σημαντικότερου των ποιητών της νεότερης αττικής κωμωδίας του Μένανδρου.

Έκτοτε συνηθίζεται κάθε καλοκαίρι να παρουσιάζονται επιθεωρήσεις με γνωστούς πρωταγωνιστές του θεάτρου και συγκεντρώνει το ενδιαφέρον του θεατρόφιλου κοινού.



Viva.gr



Regroup.gr

3.23 ΣΙΝΕΑΚ – ΔΗΜΟΤΙΚΟΣ ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΟΣ

Απολαύστε τις καλύτερες ταινίες στις αναπαυτικές Γαλλικές πολυθρόνες με ψηφιακή προβολή τελευταίας τεχνολογίας.

Ο Κινηματογράφος Σινεάκ διαθέτει άρτιο ψηφιακό εξοπλισμό τελευταίας τεχνολογίας για κινηματογραφικές προβολές, με τέλεια εικόνα και ήχο, σύστημα προβολής σε 2D και 3D. Διάφορες πολιτιστικές εκδηλώσεις διοργανώνονται κατά καιρούς στην αίθουσα του κινηματογράφου κυρίως τις πρωινές ώρες.



Piraeuspress.gr



piraeuspress.gr

3.24 ΘΕΑΤΡΟ «ΚΑΤΩ ΑΠΟ ΤΗ ΓΕΦΥΡΑ»

Το θέατρο «Κάτω απ' τη γέφυρα» βρίσκεται ακριβώς κάτω από τη γέφυρα της λεωφόρου Βεΐκου. Είναι ένα εξαιρετικά αξιόπιστο θέατρο με σύγχρονο υλικοτεχνικό εξοπλισμό από τους πληρέστερους που διαθέτουν θέατρα τέτοιου μεγέθους.

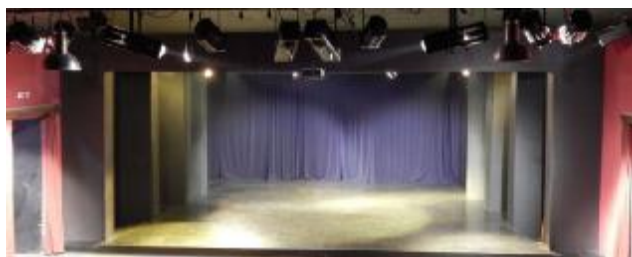
Το θέατρό έχει τρεις σκηνές .

Την «κεντρική», τον «Πίσω χώρο» και την «Παιδική σκηνή» στις οποίες μέχρι σήμερα έχει παρουσιάσει περισσότερες από 50 παραγωγές. Εκτός από αυτό, το θέατρο φιλοξενεί παραγωγές επαγγελματικών, ή ημί επαγγελματικών ομάδων, θεατρικές παραστάσεις, παραστάσεις χορού, συναυλίες, εκθέσεις ζωγραφικής, κ.ά.

Πολλοί καλλιτέχνες και πολλές ομάδες θεάτρου και χορού έχουν παρουσιάσει σ' αυτό τη δουλειά τους.



Katoapotigefyra.gr



katoapotigefyra.gr

3.25 ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ ΠΟΛΥΧΩΡΟΣ «ΚΩΣΤΑΣ ΚΩΣΤΑΡΑΚΟΣ»

Οι παλιές αποθήκες της εταιρείας ACHAIA CLAUSS επί των οδών Θήρας και Μαντινείας, εξού και η πρώην ονομασία του κτηρίου μετατράπηκαν επί δημοarchίας του αείμνηστου Γιάννη Παπασπύρου σε έναν όμορφο πολιτιστικό χώρο 150 θέσεων όπου δίνονται παραστάσεις, διαλέξεις, κ.λπ.

Στις 20 Ιουλίου του 2006 επί δημοarchίας Χρήστου Αγραπίδη μετονομάστηκε σε Κώστας Κωσταράκος προς τιμήν του πρώην Αντιδημάρχου πολιτισμού και Προέδρου της Δ.Ε.Π.Α.Π. Κώστα Κωσταράκου που έφυγε από τη ζωή στις 26/03/1999



Limani24.gr

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

ΕΚΚΛΗΣΙΕΣ

4.1 ΚΑΘΕΔΡΙΚΟΣ ΝΑΟΣ ΑΓΙΑΣ ΤΡΙΑΔΑΣ.

Ο ιερός ναός Αγίας Τριάδας Πειραιώς στη σημερινή του μορφή, αποτελεί το δεύτερο κατά σειρά κτίσμα.

Ο παλιός ναός θεμελιώθηκε από τον πρώτο δήμαρχο Πειραιώς Κυριάκο Σερφιώτη το 1839. Για τα δεδομένα της εποχής αποτελούσε μεγάλο οικοδόμημα. Ακολουθεί βυζαντινά αρχιτεκτονικά πρότυπα, έχει εσωτερικό εμβαδόν 835 τ.μ. και ο τρούλος του στηρίζεται σε 8 σταυροθόλια και ισάριθμες αψίδες. Οι εξωτερικές θύρες του είναι από σφυρήλατο ορείχαλκο ιδιαίτερης τεχνοτροπίας και το περίτεχνο τέμπλο του είναι κατασκευασμένο από μάρμαρο. Ο ναός αγιογραφήθηκε από τον αγιογράφο Στ. Αλμαλιώτη και τον μαθητή Α. Λιάκο πέντε χρόνια αργότερα το 1844.

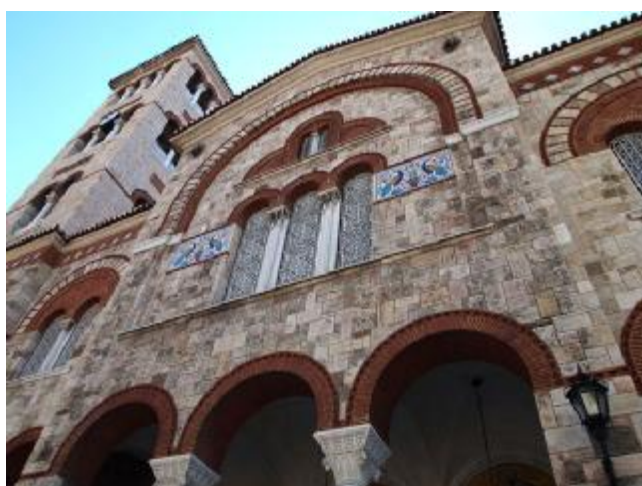
Βρίσκεται στον αριθμό 2 της οδού Εθνικής Αντιστάσεως στη συμβολή της με την οδό Αγίου Νικολάου 1.



Wondergreece.gr



piraeuspress.gr



Diakonima.gr

4.2 ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

Ο δημοτικός αρχιτέκτονας C. Lorenzen σχεδίασε το ναό το 1839. Στις 23 Ιουλίου 1844 πραγματοποιούνται τα εγκαίνια του ναού. Ο σημερινός ναός κτίστηκε στα τέλη του 19^{ου} αιώνα σε σχέδια του Ι. Λαζαρίμου, του αρχιτέκτονα που σχεδίασε και το Δημοτικό Θέατρο. Πρόκειται για έναν εντυπωσιακό ορθόδοξο ναό νεοκλασικού ρυθμού με σταυροειδή εγγεγραμμένο τετρακίονιο. Τα τρία μνημειώδη πρόπυλα στη δυτική, τη βόρεια και τη νότια όψη θυμίζουν αρχαίο Κορινθιακό ναΐσκο. Θεμελιώθηκε το 1879 και ολοκληρώθηκε το 1902.

Βρίσκεται ακριβώς απέναντι από το εκθεσιακό κέντρο ΟΛΠ και το Τελωνείο στην οδό Νικολάου 1.



Piraeuspress.gr

Piraeuspress.gr



Piraeuspress.gr

4.3 ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ

Το 1735 ιδρύθηκε το μοναστήρι του Αγίου Σπυρίδωνα, στο σημείο που είναι σήμερα η ομώνυμη εκκλησία ,πάνω στα ερείπια του ναού της Αφροδίτης. Το μοναστήρι είχε γερή οχύρωση και αρκετές πολεμίστρες. Η είσοδος ήταν θολωτή το δε διάκενο ήταν αδιάβατο για τους ξένους γιατί στο κέντρο του θόλου υπήρχε μια τρύπα από όπου οι καλόγεροι έριχναν καυτό μολύβι και βραστό λάδι στους επίδοξους κατακτητές του μοναστηριού.

Μετά τη διάλυση του μοναστηριού το 1833, κρατικοποιήθηκε η περιουσία του και ο βασιλιάς Όθωνας έκτισε το ιερό ναό το 1836. Ο ίδιος ανακήρυξε τον Άγιο Σπυρίδωνα πολιούχο του Πειραιά. Το 1843 ανακαινίσθηκε και διακοσμήθηκε. Η μικρή χωρητικότητά της, δρομολόγησε της ανέγερση ενός νέου ναού. Το 1865 ο αρχιτέκτονας Γεράσιμος Μεταξάς συνέταξε τα τελικά σχέδια. Οι εργασίες κατασκευής ξεκίνησαν το 1866 και διήρκησαν 20 χρόνια.

Η τελική όψη του ελληνοβυζαντινού ιερού ναού περιλάμβανε τα δυο κωδωνοστάσια και η αγιογράφηση και ο εξωτερικός χρωματισμός έγιναν το διάστημα 1892-1897.Μπροστά από το ναό υπήρχε η οικία Μιαούλη, για την οποία έγιναν πολλές προσπάθειες από τους ιερείς και τους πιστούς να απαλλαγούν από αυτήν. Τελικά το 1972 κατεδαφίστηκε και δημιουργήθηκε στη θέση της πεζόδρομος-πλατεία.



Peiraias.me



Piraeuspress.gr



Piraeuspress.gr



Piraeuspress.gr

4.4 ΚΑΘΟΛΙΚΟΣ ΝΑΟΣ ΑΓΙΟΥ ΠΑΥΛΟΥ

Τα σχέδια του καθολικού ναού που είναι αφιερωμένος στον Απόστολο Παύλο έγιναν από τον αρχιτέκτονα Eduard Schaubert το 1838 και η επίβλεψη της κατασκευής του από τους Hansen και Lorenzen. Ολοκληρώθηκε τον Δεκέμβριο του 1839 και τα επίσημα εγκαίνια έγιναν τον Νοέμβριο του 1840.

Η ύπαρξη του ναού έδωσε το έναυσμα για τη λειτουργία καθολικών σχολείων στον Πειραιά από το 1859 και μετά. Η εκκλησία μετασκευάστηκε το 1896 και το 1971 έγινε επέκταση καθώς προστέθηκαν δύο πλάγια κλίτη στο κεντρικό τμήμα της. Βρίσκεται στην οδό Φίλωνος 23.



Pireorama.blockspot.gr



Pireorama.blockspot.gr

4.5 ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ ΚΑΣΤΕΛΛΑΣ

Είναι πασίγνωστος λόγω της θέσης του στο ψηλότερο σημείο του λόφου της Καστέλας και ιδιαίτερα δημοφιλής ναός στους Πειραιώτες για την τέλεση μυστηρίων λόγω της περιβλεπτής θέσης του.

Το πότε ακριβώς κτίστηκε ο Ιερός Ναός δεν είναι γνωστό. Παλαιότερα, στη θέση του Προφήτη Ηλία υπήρχε ξοκλήσι μετόχι της μονής Αγίου Σπυρίδωνα. Το 1944 καταστράφηκε ολοσχερώς από το βομβαρδισμό του Πειραιά. Ξανακτίστηκε το 1948 και επεκτάθηκε το 1965. Το 1981 υπέστη ζημιές από το σεισμό του Φεβρουαρίου. Από τα πρακτικά του δημοτικού συμβουλίου συμπεραίνουμε ότι υπήρχε προ του 1858.

Το 1986 στη θέση του οικοδομήθηκε ο σημερινός ναός σε ρυθμό τρίκλιτης βασιλικής, την οποία αγιογράφησαν Πειραιώτες ζωγράφοι.



Pireasnews.gr

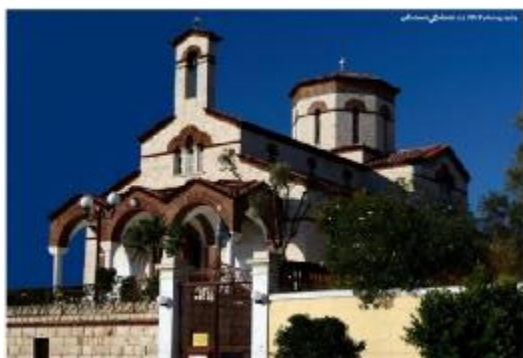
4.6 ΑΓΙΑ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ

Ο ναός στην πλατεία Αλεξάνδρας κρύβει, κυριολεκτικά, μια απίστευτη ιστορία. Σύμφωνα με αυτήν, το αρχικό παρεκκλήσι κτίστηκε από έναν Ιταλό, με το όνομα Βιτσέντζο Καϊβάνο, προς τιμήν της γυναίκας του Αικατερίνης, όταν αυτή πέθανε, το 1934.

Στην εκκλησία, που λειτούργησε τρία χρόνια αργότερα, ο Βικέντιος ζήτησε από τους εργάτες να φτιαχτεί μια υπόγεια κρύπτη, όπου τοποθέτησε το λείψανο της γυναίκας του, με γυαλί ώστε να διακρίνεται το πρόσωπό της. Από τότε και μετά ο Ιταλός σύζυγος περνούσε ατέλειωτες ώρες στην κρύπτη θρηνώντας τη χαμένη Κατερίνα του. Όπως αποδείχθηκε, όμως, δεν ήταν μόνο αυτή η αιτία της απομόνωσής του. Στα πρόθυρα του πολέμου μεταξύ Ιταλίας και Ελλάδας, η βρετανική αντικατασκοπεία εντόπισε κρυπτογραφημένα μηνύματα που προέρχονταν από την περιοχή όπου βρίσκεται η εκκλησία.

Με τη βοήθεια ραδιογωνιόμετρων, οι ελληνικές αρχές βρήκαν ότι αυτά εκπέμπονταν από την Αγία Αικατερίνη και ερευνώντας τον χώρο της κρύπτης ανακάλυψαν εκεί έναν πομπό και μάλιστα υψηλής τεχνολογίας για την εποχή. Ο σύζυγος συνελήφθη με την κατηγορία της κατασκοπείας.

Το όνομά του, ωστόσο, διατηρήθηκε στο παρεκκλήσι της Αγίας Αικατερίνης που φέρει το όνομα του Αγίου Βικεντίου.



Digital-kamera.gr



pireorama.blockspot.com



Pireorama.blockspot.com

4.7 ΑΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ

Ο αρχικός μικρός ναός κτίστηκε το 1873, στην τότε ερημική περιοχή της Φρεαττύδας, από έναν δημοτικό κλητήρα, τον Βασίλη Γεωργακάκο.

Με επίκεντρο την εκκλησία, στη διάρκεια των επόμενων χρόνων κτίστηκαν μεγάλες επαύλεις. Μετά τον θάνατο του Γεωργακάκου, ο Δήμος το 1899 αποφάσισε στη θέση του μικρού ναού να ανεγερθεί ένας πολύ μεγαλύτερος και εντυπωσιακός ναός, σε βυζαντινό ρυθμό, ώστε να ξεχωρίζει στην κορυφή του λόφου.

Τα εγκαίνια έγιναν το Νοέμβριο του 1909, εννέα ολόκληρα χρόνια από τότε που άρχισε το κτίσιμό του, και αφού ο ναός πέρασε από διάφορες περιπέτειες και οικονομικές στενωπούς.



Piraeuspress.gr



ag-vasilios.gr



Ag-vasilios.gr

4.8 ΝΑΟΣ ΑΓΙΩΝ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΚΑΙ ΕΛΕΝΗΣ.

Ο Ναός των Αγίων Κωνσταντίνου και Ελένης είναι ένας από τους μεγαλύτερους και ωραιότερους ναούς του Πειραιά.

Έχει χωρητικότητα 1200 ατόμων και το σχέδιο του με τα επιβλητικά κωδωνοστάσια και τον ψηλό τρούλλο θυμίζει πολύ τον Μητροπολιτικό Ναό της Αθήνας. Ο αρχιτέκτονας Ιωάννης Λαζαρίμος σχεδίασε τον ναό βασισμένος τον βυζαντινό ρυθμό της σταυροειδούς βασιλικής με τρούλλο ,ωστόσο έδωσε και γραμμές νεοκλασικισμού, τάση που κυριαρχούσε τότε στη Δυτική Ευρώπη.

Ο θεμέλιος λίθος τοποθετήθηκε στις 2 Ιουλίου του 1878 και οι εργασίες ολοκληρώθηκαν το 1882. Το 1934 λειτούργησε εκεί το πρώτο νυχτερινό γυμνάσιο, ενώ μετά τη καταστροφή του Ιερού Ναού της Αγίας Τριάδας από τους βομβαρδισμούς το 1944, φιλοξένησε τα ιερά σκεύη ,τις άγιες εικόνες και τα τίμια λείψανα της.

Εδώ αξίζει να σημειώσουμε ότι κάθε χρόνο τη Μ. Παρασκευή ,στο προαύλιο χώρο του Δημοτικού Θεάτρου συναντιόνται οι επιτάφιοι της Αγίας Τριάδας, του Αγίου Σπυρίδωνα και των Αγίων Κωνσταντίνου και Ελένης.



Pireaspiraeus.com



pireaspiraeus.com



Koinoniki.gr

4.9 ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΝΕΑΣ ΚΑΛΛΙΠΟΛΗΣ.

Η κατασκευή του ναού ξεκίνησε το 1924 και είχε αρχικά τη μορφή ξύλινης παράγκας. Το 1927 άρχισε να κτίζεται από λαξευμένη πέτρα ο σημερινός ναός. Εγκαινιάστηκε τον Οκτώβριο του 1940, λίγες μέρες πριν την έναρξη του ελληνοϊταλικού πολέμου στην περιοχή της Νέας Καλλιπόλης και εδώ ασκούσε το 1946 τα ιερατικά του καθήκοντα ο μετέπειτα αρχιεπίσκοπος και πρόεδρος της Κυπριακής Δημοκρατίας Μακάριος.

Εξωτερικά ο ναός έχει ψηφιδωτές παραστάσεις και μωσαϊκά, ενώ εσωτερικά έχει αγιογραφηθεί από τον αγιογράφο Παναγιώτη Μπάτα. Ο ιερός επιτάφιος του 1831 ,τα ιερά σκεύη, τα άμφια ,οι εικόνες από διάφορες περιοχές της Μικράς Ασίας και κυρίως τεμάχιο από το ιερό λείψανο της Αγίας Παρασκευής είναι μερικά από τα αξιόλογα κειμήλια του ναού. Στην Αγία Παρασκευή, ανήκει το παρεκκλήσι του Αγίου Σώζοντα, στην περιοχή της Πειραιϊκής. Αντικρύζει τη θάλασσα και βρίσκεται δίπλα στο γήπεδο του Πορφύρα. Ο Άγιος Σώζων είναι ο προστάτης των ναυτικών από τη Λήμνο και γιορτάζει στις 7 Σεπτεμβρίου.



Pireorama.blockspot.com



Pireorama.blockspot.com



Pireorama.blockspot.com

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

5.1 ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ

Το λιμάνι του Πειραιά υπήρξε ιστορικά το πρώτο μεγάλο οργανωμένο και οχυρωμένο λιμάνι των χρόνων της αρχαιότητας στη Μεσόγειο.

Καθοριστικό ρόλο στην εξέλιξή του έπαιξε η απόφαση του ηγέτη της Αθήνας Θεμιστοκλή για τη στροφή της πόλης προς τη θάλασσα το 493 π.Χ., με τη δημιουργία έργων οχύρωσης του λιμανιού αλλά και του ισχυρού πολεμικού στόλου πλοίων. Απόφαση που έπαιξε καθοριστικό ρόλο στην απόκρουση της εισβολής των Περσών στην Ελλάδα, αφού το 480 π.Χ., ακριβώς έξω από την είσοδο του λιμανιού του Πειραιά, στα στενά της Σαλαμίνας, διεξήχθη η σημαντικότερη ναυμαχία του αρχαίου κόσμου, κατά την οποία ο στόλος των Ελλήνων νίκησε τον στόλο των Περσών, αναγκάζοντας τον ηγέτη τους Ξέρξη να εγκαταλείψει την προσπάθεια επέκτασης της Περσικής Αυτοκρατορίας προς την Ελλάδα και την Ευρώπη.

Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο ο Πειραιάς το 2021 θα γιορτάσει τα 2.500 χρόνια από τη Ναυμαχία της Σαλαμίνας, η οποία συνέβη στο θαλάσσιο χώρο του, και την εγκαθίδρυση, αμέσως μετά, από τον Περικλή του Πολιτεύματος της Δημοκρατίας.

Δυο είναι για τον Πειραιά οι περίοδοι ανάπτυξης κατά τα αρχαία χρόνια. Και οι δυο είναι άρρηκτα δεμένες με την Αθήνα και με τη ναυτιλία.

Η πρώτη περίοδος χαρακτηρίζεται από τη μεγαλοφυή σκέψη του Θεμιστοκλή να μεταφέρει το επίνειο της Αθήνας από το Φάληρο στον Πειραιά και με ειδικό ναυτικό νόμο να δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για την ανάδειξη της μεγάλης ναυτικής δύναμης της Αθήνας.

Η δεύτερη περίοδος χαρακτηρίζεται από τις αποφάσεις του Περικλή, στο πλαίσιο της Αθηναϊκής Δημοκρατίας, να ανοικοδομήσει με σχέδια του μεγάλου πολεοδόμου της αρχαιότητας Ιπποδάμου την πόλη του Πειραιά και να τη μετατρέψει σε σπουδαίο λιμάνι διεθνών εμπορικών συναλλαγών (461-431 π.Χ.).

Δυο είναι επίσης οι σημαντικές περίοδοι της ανάπτυξης του σύγχρονου Πειραιά, αφού μετά τους Μακεδόνες του Μεγάλου Αλεξάνδρου και τους Ρωμαίους κατεστράφη και περιέπεσε σε αφάνεια για πολλούς αιώνες.

Η πρώτη περίοδος αφορά αμέσως μετά την Ανεξαρτησία της Ελλάδας από την Οθωμανική Αυτοκρατορία το 1821, όταν ως πρωτεύουσα του νεοσύστατου ελληνικού κράτους ορίζεται η Αθήνα.

Τότε δημιουργείται ο Δήμος του Πειραιά και συν αποφασίζεται ότι επίνειο της πόλης των Αθηνών θα είναι ο Πειραιάς και όχι το Φάληρο, όπως ήθελαν κάποιοι Αθηναίοι. Η δεύτερη περίοδος αφορά τις αποφάσεις του μεγάλου αναμορφωτή της σύγχρονης Ελλάδας, του Ελευθέριου Βενιζέλου, να δημιουργήσει αρχικά το 1911 και μετέπειτα το 1930 έναν μεγάλο λιμενικό οργανισμό για την κατασκευή υποδομών και τη λειτουργία ενός μεγάλου σύγχρονου εμπορικού λιμανιού.

Στα χρόνια αυτά το λιμάνι του Πειραιά, με την ανάπτυξη γύρω από αυτό της κύριας βιομηχανικής περιοχής της χώρας, απορροφά τη δυναμικότητα των πολλών παλαιών λιμανιών της Ελλάδας (Σύρος, Ύδρα, Πάτρα). Μετατρέπεται έτσι σταδιακά σε ναυτιλιακό, εμπορικό και βιομηχανικό κέντρο όλης της χώρας.

Με την ανάπτυξη του λιμανιού της, αναπτύσσεται και η πόλη του Πειραιά, η οποία από 300 κατοίκους το 1835, ανέρχεται στους 11.000 το 1870, σε 70.000 το 1900, σε 200.000 το 1940 και σε 500.000 κατοίκους σήμερα στο ευρύτερο πολεοδομικό σύμπλεγμα του Πειραιά. Μια πόλη που αποτελεί σήμερα το κέντρο της πρώτης ναυτιλίας του κόσμου, των ελληνικών συμφερόντων της εμπορικής ναυτιλίας, με ένα διεθνές λιμάνι πολλαπλών δραστηριοτήτων, το οποίο από τους αρχικούς λίγους κρηπιδότοιχους της νησιωτικής ακτοπλοΐας κατέχει πλέον μια συνολική έκταση κρηπιδοτοίχων 38 χλμ., στα οποία εξυπηρετούνται η ακτοπλοΐα, η κρουαζιέρα, τα πλοία μεταφοράς αυτοκινήτων, τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και η ναυπηγοεπισκευή.

Ένα σύγχρονο λιμάνι μεγάλων δυνατοτήτων, το οποίο χάρις στη γεωγραφική του θέση στην Ανατολική Μεσόγειο και τη Νότια Ευρώπη και παρά τις καταστροφές που υπέστη από τη μανία των Ναζί, κατά την περίοδο 1941-1945, κατάφερε να αναπτύξει τις δυνατότητές του και να μετασχηματίσει το χαρακτήρα των λιμενικών του υπηρεσιών σε υπερσύγχρονες λειτουργίες διακίνησης φορτίων και ανθρώπων.

Σήμερα το λιμάνι, το οποίο περιγράφουν οι περιηγητές σε διαφορετικές περιόδους χαρακτηρίζοντάς το ως έναν έρημο τόπο, είναι ένα λιμάνι σύγχρονων υπηρεσιών, ένα κέντρο εμπορικής και επιχειρηματικής δραστηριότητας, ένα λιμάνι τουρισμού και πολιτισμού, στου οποίου τις ακτές μπορεί κανείς να δει και να θαυμάσει τα αποτυπώματα ενός αρχαίου πολιτισμού, παράλληλα με τη ζωντανή πόλη της επιχειρηματικότητας και της καθημερινής πολύβουης δραστηριότητας των κατοίκων της.

Σ' αυτή την πόλη καθοριστικό ρόλο έπαιξε και παίζει ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς, ο οποίος ως Αρχή Λιμένος και ως επιχείρηση λιμενικών υπηρεσιών έχει καταστήσει το λιμάνι του Πειραιά κέντρο σημαντικών υπεραξιών και ανάπτυξης. Στο πλαίσιο των ευρωπαϊκών πολιτικών για τη λιμενική αγορά, έχει καταστεί πόλος έλξης διεθνών μεταφορικών εταιριών και εμπορίου.

Ένα λιμάνι το οποίο παρά την οικονομική του μεγέθυνση δεν ξεχνά την ιστορία του, την ιστορία του Ελληνισμού, την ιστορία της ανάπτυξης και στήριξης της νησιωτικής Ελλάδας, την ιστορία των ναυτικών και του εργαζόμενου λαού, των μεταναστών που έφυγαν στην ξενιτιά απ' αυτό, του πολυπολιτισμού, χάρη στον οποίο αναπτύχθηκε και διαμόρφωσε την Ελλάδα της ανάπτυξης και της κοινωνικής αλληλεγγύης.

Ένα λιμάνι-κέντρο ενδιαφέροντος για πολλούς, το οποίο στο πλαίσιο των ευρωπαϊκών πολιτικών για ανταγωνιστικότητα, διαφάνεια και προστασία του περιβάλλοντος συνεχίζει το δημιουργικό του ρόλο έξω από τις μονοπωλιακές λογικές του κρατισμού και του επεκτατικού ιδιωτικού κεφαλαίου.

Ένα λιμάνι το οποίο, στενά συνδεδεμένο με τα συμφέροντα της Πόλης του Πειραιά, θα συνεχίσει με την αίγλη της ιστορίας και του πολιτισμού του, τη στήριξή του στο κοινωνικό σύνολο, τους πολίτες του Πειραιά.

Ένα λιμάνι που το 2015 γιόρτασε την Ευρωπαϊκή Ημέρα Θάλασσας με απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Ένα λιμάνι που το 2015 επίσης φιλοξένησε το Συνέδριο και την Ετήσια Γενική Συνέλευση του Οργανισμού Λιμένων Ευρώπης (ESPO).

Ένα λιμάνι που θα ολοκληρώσει το 2018 τη μεγάλη ανάπλασή του, την Πολιτιστική Ακτή Πειραιά, προς όφελος των κατοίκων της πόλης και των επισκεπτών της.

Φυσικά το λιμάνι ως διαμετακομιστικό κέντρο δεν μπορεί παρά να έχει παράλληλη πορεία με την ανάπτυξη της ναυτιλίας. Ναυτιλία, πλοία, χωρίς την ύπαρξη λιμένων δεν μπορεί να υπάρξει. Γι' αυτό ναυτιλία και λιμενική βιομηχανία οφείλουν να συλλειτουργούν.

Είναι γνωστό, ότι μετά το 1821, και ιδιαίτερα μετά το 1836, οπότε ο Πειραιάς έγινε Δήμος και η Αθήνα πρωτεύουσα του ελληνικού κράτους, άρχισαν να συρρέουν στον Πειραιά νησιώτες από άλλα νησιά και λιμάνια.

Και είναι ιστορικά διακριβωμένο ότι ουσιαστικά τον Πειραιά τον ανάστησαν κυρίως οι Χίοι και οι Υδραίοι μαζί με άλλους νησιώτες, για να ακολουθήσουν οι Αιγινήτες, οι Κουλουριώτες, οι Κρητικοί και οι Μανιάτες.

Η μεγέθυνση του Πειραιά και η συρροή των караβοκυραίων στο λιμάνι του φυσικό ήταν να αφανίσει σταδιακά όλα τα άλλα μέχρι τότε σημαντικά περιφερειακά λιμάνια της χώρας. Από το τέλος του 19^{ου} αιώνα με την ανάπτυξη της οργανωμένης βιομηχανικής παραγωγής ο Πειραιάς ως πόλη μετατράπηκε, παράλληλα με το μεταφορικό έργο του λιμανιού του, σε σπουδαίο εμπορικό και βιομηχανικό κέντρο της χώρας, της Μεσογείου και αργότερα της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας.

5.2 ΤΟ ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΛΙΜΑΝΙ

Θα πρέπει να γίνει ιδιαίτερη μνεία στο σύγχρονο λιμάνι του Πειραιά το οποίο είναι ένα από τα μεγαλύτερα της Ευρώπης καθώς αποτελεί αναπτυξιακό κόμβο τόσο για την ελληνική ναυτιλία όσο και για την οικονομία της χώρας.

Εκτός όμως από κομβικό σημείο επικοινωνίας μεταξύ της ηπειρωτικής Ελλάδας και των ελληνικών νησιών είναι και διεθνές κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου. Παρακάτω σας παραθέτουμε τους κυριότερους σταθμούς στην εξέλιξη του λιμανιού ξεκινώντας από το 1868.

1868: Υλοποιούνται τα πρώτα έργα δημιουργίας κρηπιδωμάτων στην ακτή Αλών

1880: Η διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου αυξάνει κατακόρυφα την κίνηση του λιμανιού.

1924: Έργα επέκτασης των υποδομών του λιμανιού από τον Γαλλικό κατασκευαστικό όμιλο Ersan .

1930: Ιδρύεται ο **Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ)** ως ενιαίος φορέας διαχείρισης του λιμανιού .

1959: Κατασκευάζεται ο πρώτος επιβατικός σταθμός και ο λιμένας Ηρακλέους στο Κερατσίνι.

1978: Δημιουργείται η μεγάλη προβλήτα εμπορευματοκιβωτίων στο Νέο Ικόνιο.

1986: Αποπερατώνεται ο δεύτερος σταθμός εμπορευματοκιβωτίων στην ακτή Βασιλειάδη

1992: Εγκαινιάζεται ο νέος σταθμός επιβατών εξωτερικού στην ακτή Ξαβερίου.

1996: Συνδέεται το λιμάνι με το εθνικό δίκτυο μέσω της Λεωφόρου Σχιστού .

2003: Ο **Ο.Λ.Π.** εισάγεται στο Χρηματιστήριο Αθηνών .

5.3 ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΩΣ ΜΟΧΛΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Η χώρα μας, με μια παράδοση ναυτοσύνης αιώνων, κατέχει σήμερα την πρώτη θέση στην παγκόσμια ναυτιλία.

Παράλληλα, και χάρη στον πρωταγωνιστικό ρόλο του ελληνόκτητου στόλου, ο Πειραιάς έχει εξελιχθεί σε ένα σημαντικό παγκόσμιο ναυτιλιακό κέντρο. Ωστόσο, ο εντεινόμενος διεθνής ανταγωνισμός και η μετατόπιση του διεθνούς εμπορίου προς την ανατολική Ασία απειλούν τον πρωταγωνιστικό ρόλο του Πειραιά κατά τις επόμενες δεκαετίες.

Η λειτουργία ενός ισχυρού ναυτιλιακού κέντρου έχει σημαντικά πολλαπλασιαστικά οφέλη για την ελληνική οικονομία και δημιουργεί δεκάδες χιλιάδες θέσεις εργασίας. Είναι χαρακτηριστικό ότι στα ναυτιλιακά πλέγματα του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης λειτουργούν σήμερα 3.391, κυρίως μικρομεσαίες, επιχειρήσεις, οι οποίες δραστηριοποιούνται σε μια σειρά από κλάδους που υποστηρίζουν τη ναυτιλιακή δραστηριότητα.

Συνεπώς, οφείλουμε να εξετάσουμε με προσοχή τους παράγοντες εκείνους που προσδιορίζουν σήμερα την επιτυχία ενός ναυτιλιακού κέντρου και να διαμορφώσουμε μια εθνική στρατηγική που θα επιτρέψει στη χώρα μας να ενισχύσει τον πρωταγωνιστικό ρόλο του Πειραιά.

Η διεθνής εμπειρία δείχνει ότι τα βασικά χαρακτηριστικά στοιχεία ενός ελκυστικού ναυτιλιακού κέντρου είναι τέσσερα:

1. Η παρουσία σημαντικής δραστηριότητας τοπικής πλοιοκτησίας ή και διαχείρισης πλοίων.
2. Ισχυρές χρηματοοικονομικές, νομικές και άλλες εξειδικευμένες επιχειρηματικές υπηρεσίες.
3. Η ύπαρξη σημαντικών λιμενικών υποδομών και υποδομών logistics.
4. Μια παράδοση ναυτικής τεχνολογίας, που σχετίζεται με την καινοτομία, την έρευνα και την ανάπτυξη, την εκπαίδευση και τη διαθεσιμότητα ανθρώπινου δυναμικού.

Οι διαπιστώσεις αυτές φαίνεται να επιβεβαιώνονται από τις απόψεις της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας, όπως τις κατέγραψε η πρόσφατη μελέτη της EY (ERNST & YOUNG).

Σύμφωνα με τη μελέτη, ως βασικά συγκριτικά πλεονεκτήματα της λειτουργίας ενός γραφείου διαχείρισης πλοίων στην Ελλάδα, οι Έλληνες πλοιοκτήτες ανέφεραν το προσωπικό ξηράς (87%), τους ναυτικούς μηχανικούς (67%), την πρόσβαση σε επαγγελματικές υπηρεσίες (58%), καθώς και τη γεωγραφική θέση της χώρας (56%). Αντίθετα, ως σημαντικά μειονεκτήματα αναφέρθηκαν το ρυθμιστικό περιβάλλον (49%), τα προβλήματα χρηματοδότησης και η απουσία χρηματοοικονομικών οργανισμών (40%), η φορολογία (33%) και οι υποδομές (31%).

Είναι χαρακτηριστικό ότι το 56% των ερωτηθέντων δήλωσε ότι θα εξέταζε μετεγκατάσταση των λειτουργιών διαχείρισης πλοίων του εκτός Ελλάδας, ενώ ένα εντυπωσιακό 88% ανέφερε ότι μια πιθανή ανάπτυξη του ελληνικού ναυτιλιακού κέντρου θα δημιουργούσε ευκαιρίες για την επιχείρησή του.

Με βάση τις διαπιστώσεις αυτές και μελετώντας βέλτιστες πρακτικές άλλων ναυτιλιακών κέντρων, η ΕΥ κατέληξε σε τέσσερις δέσμες προτάσεων που θα μπορούσαν να αποτελέσουν τη βάση μιας εθνικής στρατηγικής για την περαιτέρω ενίσχυση της θέσης της Ελλάδας ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου:

1. Ενίσχυση της ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης. Το παραδοσιακό αυτό συγκριτικό πλεονέκτημα της χώρας μας έχει υποβαθμισθεί τα τελευταία χρόνια. Χρειαζόμαστε αναβάθμιση και αύξηση της χρηματοδότησης των ναυτικών ακαδημιών, στενότερη διασύνδεσή τους με τη ναυτιλιακή κοινότητα και ενίσχυση της έρευνας και ανάπτυξης.

2. Καθιέρωση ενός σταθερού ρυθμιστικού, νομικού και φορολογικού πλαισίου, φιλικού προς τις επιχειρήσεις και με διεθνή προσανατολισμό. Αποτελούν βασική προτεραιότητα ο περιορισμός της γραφειοκρατίας, ο εκσυγχρονισμός του νηολογίου και των φορολογικών υπηρεσιών για τη ναυτιλία και η αξιοποίηση των δυνατοτήτων των νέων τεχνολογιών.

3. Αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών, όσο και των υποδομών logistics, για να μπορέσει η Ελλάδα να αξιοποιήσει τη γεωγραφική της θέση ως πύλης εισόδου της νοτιοανατολικής Ευρώπης.

4. Στενότερος συντονισμός μεταξύ των επιχειρήσεων και φορέων που μετέχουν στα ναυτιλιακά πλέγματα του Πειραιά και, δευτερευόντως, της Θεσσαλονίκης, με στόχο τη βελτίωση της αποτελεσματικότητάς τους και τη διεθνή τους προβολή.

Είναι σαφές ότι από μόνη της η παρουσία ενός ισχυρού ελληνόκτητου στόλου δεν μπορεί να εξασφαλίσει τη λειτουργία ενός δυναμικού ναυτιλιακού κέντρου στις σημερινές συνθήκες έντονου ανταγωνισμού, ιδιαίτερα από τις αναδύομενες οικονομίες της Ασίας.

Ο Πειραιάς και η χώρα μας μπορούν να κατακτήσουν τη θέση που τους αξίζει μεταξύ των παγκόσμιων ναυτιλιακών πρωτευουσών, αρκεί να κινητοποιηθούμε εγκαίρως αξιοποιώντας τα συγκριτικά μας πλεονεκτήματα και τη διεθνή εμπειρία. Το λιμάνι του Πειραιά, παρά τα μοναδικά του πλεονεκτήματα έχει διαδραματίσει μάλλον περιορισμένης σημασίας ρόλο στο Ελληνικό οικονομικό τοπίο.

Η ιδιωτικοποίηση μικρού μέρους του οδήγησε σε ισχυρή ανάπτυξη της εμπορευματικής κίνησης. Με περαιτέρω όμως επενδύσεις και την κατάλληλη τεχνογνωσία θα μπορούσε να πυροδοτήσει εκρηκτική ανάπτυξη και οφέλη για όλο τον Ελληνικό χώρο.

Τα πλεονεκτήματα που διαθέτει είναι:

- Μοναδική γεωφυσική θέση καθώς συνδέει τους εμπορικούς άξονες Ασίας - Δύσης.
- Μικρότερος χρόνος ταξιδιού και χαμηλότερο κόστος καυσίμου έναντι των λιμανιών της Μαύρης Θάλασσας και της Β. Ευρώπης.
- Εξαιρετικό φυσικό λιμάνι που δυνητικά μπορεί να φιλοξενήσει τα μεγαλύτερα πλοία του κόσμου.
- Εύκολη προσβασιμότητα χωρίς στενά περάσματα που δημιουργούν συμφόρηση και δυσκολία σε ελιγμούς (όπως π.χ. Ρότερνταμ, Αμβούργο που βρίσκονται σε στενά περάσματα των εκβολών ποταμών).

- Πλήρως λειτουργικό όλο τον χρόνο λόγω των εξαιρετικών καιρικών συνθηκών.

Η απουσία όμως επαρκών υποδομών αποθήκευσης και διακίνησης εμποδίζει την ανάπτυξη του σε λιμάνι transit. Αυτό σημαίνει ότι η μέγιστη αξιοποίηση του λιμανιού του Πειραιά θα πρέπει να αποτελεί τον πρώτο στόχο. Η στόχευση στην αποθήκευση, μεταφορά και διανομή των προϊόντων μέσω του Ελληνικού εδάφους προς την κεντρική Ευρώπη θα προσδώσει σημαντικά οφέλη. Θα αναπτυχθεί ένας εντελώς νέος οικονομικός κλάδος και μια έκρηξη επιχειρηματικότητας. Άφθονος χρόνος δεν υπάρχει και ο ανταγωνισμός από άλλες μεσογειακές χώρες θα είναι σκληρός.

5.4 EOT

Την περίοδο του Μεσοπολέμου ο EOT σε σύμπραξη με την Αρχαιολογική Υπηρεσία προέβη στον εξωραϊσμό των πολιτιστικών χώρων, αρχαίων – κλασικών και βυζαντινών με αποτέλεσμα να κατεδαφιστούν τα χαμόσπιτα που υπήρχαν μέσα σε αυτούς τους χώρους και να απομακρυνθούν οι κάτοικοι.

Μετά το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου δόθηκε έμφαση στην ανάδειξη της απλής καθημερινής ζωής δηλαδή λαϊκοί χοροί, λαϊκή κουζίνα, πανηγύρι.

Τις δεκαετίες 1950 και 1960 η ελληνική κυβέρνηση βλέπει πλέον τον τουρισμό σαν άμεσο τρόπο άντλησης συναλλάγματος και παρεμβαίνει με μια σειρά από δράσεις, όπως α) ενδυνάμωση του EOT β) χρηματοδότηση μεγάλων έργων όπως ξενοδοχεία και δίκτυα πρόσβασης γ) λειτουργία καζίνο και δ) ίδρυση 38 ξενοδοχείων «Ξενία». Τις τελευταίες δεκαετίες οι τουριστική πολιτική του ελληνικού κράτους εστιάζει στο μοντέλο (ήλιος ,θάλασσα και πολιτισμός). Στη νέα αυτή τουριστική εικόνα της χώρας, ο πολιτισμός συνδέεται με στοιχεία όπως φιλοξενία, γραφικά τοπία, αρχαιολογικοί χώροι.

Από το 2008 και μέχρι σήμερα ο τουρισμός προβάλλεται ως μια διέξοδος για την ανάπτυξη με συνέπεια ο πολιτισμός ορισμένες φορές να φτάνει στο σημείο να ταυτίζεται με τον τουρισμό.

5.5 C O S C O (China Ocean Shipping Company)

Η COSCO είναι πολυεθνική εταιρεία με έδρα το Πεκίνο, και μια από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες στον πλανήτη. Δραστηριοποιείται σε πάνω από 100 λιμάνια σε όλον τον κόσμο.

Ο Πειραιάς χάρη στη Cosco είναι το ταχύτερο αναπτυσσόμενο λιμάνι στον κόσμο και έχει τη δυνατότητα να μετατραπεί ακόμα και στο κορυφαίο λιμάνι της Ευρώπης.

Η Cosco έχει στόχο να επενδύσει 350 εκατ. € έως το 2026 σε λιμενικές εγκαταστάσεις και επιπλέον 200 εκατ.€ σε άλλα έργα, όπως η μετατροπή παλαιών κτιρίων αποθήκευσης σε πολυτελή ξενοδοχεία.

Αυτό θα σημαίνει νέες θέσεις εργασίας και στην εκτέλεση έργων και στη ξενοδοχεία και στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη.

Τα σχέδια της Cosco όμως για το λιμάνι του Πειραιά, ειδικά αυτά που αφορούν την κατασκευή νέων προβλητών για τον ελλιμενισμό κρουαζιερόπλοιων βρίσκουν αντίθετους τους κατοίκους.



Portent.gr

Οι 4 νέες θέσεις σχεδιάζεται να κατασκευαστούν στην Πειραιϊκή κοντά στη σχολή Ναυτικών Δοκίμων.



Ektelonistis.blockspot.gr

Οι κάτοικοι υποστηρίζουν ότι η επιχωμάτωση 200 στρεμμάτων και το πολυώροφο εμπορικό κέντρο που σχεδιάζουν να κτίσουν, θα σημάνει την περιβαλλοντική καταδίκη του Πειραιά .

Σύμφωνα με τις κινήσεις των πολιτών η επέκταση του λιμανιού σημαίνει:

- Τέλος στην ανάσα που δίνει η Πειραιϊκή σε κατοίκους και επισκέπτες, καθώς στη θέση του ηλιοβασιλέματος θα βρίσκονται κρουαζιερόπλοια γίγαντες.
- Τέλος στα μπάνια στα βραχάκια της Πειραιϊκής που θα γίνει λιμάνι.
- Αύξηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης .Ο Πειραιάς κατέχει ήδη τα πρωτεία στην Ελλάδα.
- Πρόσθετη κυκλοφοριακή επιβάρυνση
- Τέλος στο ψάρεμα σε όλη τη περιοχή
- Θάψιμο του μνημείου του Θεμιστοκλή και της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων.

5.6 ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ

Η Διεθνής Ναυτιλιακή Έκθεση "Ποσειδώνια" ξεκίνησε με ελληνική πρωτοβουλία το 1965, όταν ο Θεόδωρος Βώκος, δημοσιογράφος και ιδρυτής της Ναυτιλιακής-Ναυτεργατικής, μαζί με το φίλο του Richard (Dick) Stubbs, στέλεχος δημοσίων σχέσεων, αναγνώρισαν την ανάγκη να δημιουργηθεί στην Ελλάδα μία έκθεση για τη ναυτιλία, η οποία θα προωθούσε τη δύναμη της ελληνικής ναυτιλίας και τη σημασία του ελληνικού στόλου για τη βιομηχανία σε παγκόσμιο επίπεδο. Η έκθεση πραγματοποιήθηκε για πρώτη φορά στο Ζάππειο Μέγαρο, με τη συμμετοχή 80 ναυπηγείων και ναυτιλιακών εταιρειών από 15 χώρες, ενώ από το 1970 διοργανώνεται κάθε δύο χρόνια, τον Ιούνιο.

Από τότε, αναπτύχθηκε και εξελίχθηκε με γρήγορους ρυθμούς στην πιο δυναμική ναυτιλιακή εκδήλωση και το 1976, φιλοξενώντας ήδη 250 εταιρείες από 30 χώρες, μεταφέρθηκε στον Πειραιά, στον επιβατικό Σταθμό του ΟΛΠ, συμβάλλοντας καθοριστικά στη διεθνή προβολή της πόλης, ως παγκόσμιο ναυτιλιακό κέντρο.

Μεγαλώνοντας κάθε χρόνο όλο και πιο πολύ, τα "Ποσειδώνια" έφτασαν στα μέσα της δεκαετίας του '80 με 800 εκθέτες από 50 διαφορετικές χώρες, που το 1990 έφτασαν τους 1.200.

Από το 2006, στεγάστηκε στο Εκθεσιακό Κέντρο Ελληνικού, στο χώρο του πρώην Ανατολικού Αερολιμένα Αθηνών και, το 2010, στα "Ποσειδώνια" συμμετείχαν 17.856 άτομα, για να επισκεφθούν 1.858 εκθέτες από 87 χώρες.

Από το 2012, η έκθεση πραγματοποιείται στο Athens Metropolitan Expo, που βρίσκεται στην περιοχή του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών "Ελευθέριος Βενιζέλος". Τα Ποσειδώνια διατηρούν επάξια τον τίτλο τους, ως η σημαντικότερη διεθνής ναυτιλιακή έκθεση, χάρη στη μοναδική κληρονομιά και τη μακρόχρονη παράδοσή τους στη δημιουργία νέων επιχειρηματικών ευκαιριών.

Επιπλέον, η έκθεση αποτελεί πλατφόρμα ενημέρωσης και συζητήσεων για τις τελευταίες εξελίξεις και τάσεις στο χώρο της ναυτιλίας, διεθνώς, καθώς στην ατζέντα της έχει προστεθεί ένα πλούσιο πρόγραμμα συνεδρίων και σεμιναρίων, που καλύπτει τις περισσότερες πτυχές θεμάτων που απασχολούν το ναυτιλιακό κλάδο.

Το πρόγραμμα των "Ποσειδωνίων" έχει επεκταθεί και πλέον διαρκεί 10 ημέρες, αφού τα τελευταία χρόνια έχουν προστεθεί σε αυτό και οι Ποσειδωνιακοί Αγώνες, μία σειρά από αθλητικούς αγώνες για στελέχη της ναυτιλίας, που παρέχουν επιπλέον ευκαιρίες δικτύωσης για τους χιλιάδες συμμετέχοντες της έκθεσης. Τα "Posidonia Games" περιλαμβάνουν αγώνες ιστιοπλοΐας, ποδοσφαίρου, γκολφ και τρεξίματος και τα έσοδα ενισχύουν το Δήμο Πειραιά, την Κοινωφελή Δημοτική Επιχείρηση Πειραιά και χρηματοδοτούν τις εκπαιδευτικές δραστηριότητες του ΠΟΙΑΘ (Πανελλήνιος Όμιλος Ιστιοπλοΐας Ανοιχτής Θαλάσσης).



Protothema.gr



peiraiasnews.gr



Aegeanoil.com



aegeanoil.com



Peiraiasnews.gr

5.7 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΛΙΜΑΝΙΟΥ

Ο πολιτιστικός τουρισμός αποτελείται από ένα μεγάλο σύνολο αλληλεξαρτώμενων οικονομικών δραστηριοτήτων και γι' αυτό είναι δύσκολο να χαραχτούν και να υλοποιηθούν σχέδια υγειούς ανάπτυξης. Υπάρχει αδυναμία χάραξης ολοκληρωμένου προγράμματος και έλλειψη επιστημονικών αναλύσεων.

Παρόλο που η άφιξη κρουαζιερόπλοιων έχει αυξηθεί, οι τοπικοί επιχειρηματίες εκφράζουν το παράπονο ότι δεν έχουν αντίστοιχα αύξηση των εσόδων τους. Όμως απλά η διαπίστωση δεν οδηγεί πουθενά.

Πρέπει να καταθέσουν προτάσεις και σε συνεργασία με το Δήμο Πειραιά, να εκπονήσουν σχέδια τα οποία να είναι υλοποιήσιμα και αποτελεσματικά. Ο δήμαρχος Πειραιά κος Μώραλης έχει ζητήσει το 3,50% του ετήσιου τζίρου του Ο.Λ.Π. να εισπράττεται από τους παραλιμένιους δήμους (Πειραιάς – Κερατσίνι – Δραπετσώνα – Πέραμα – Σαλαμίνα). Αυτό σημαίνει, ότι σύμφωνα με το άρθρο του Capital.gr αναφορικά με τα έσοδα του Ο.Λ.Π. το 2017, ένα σημαντικά μεγάλο ποσό θα διανέμεται για έργα ανάπτυξης στους Δήμους αυτούς.

*Αύξηση 7,7% σημείωσε ο κύκλος εργασιών του **ΟΛΠ** το 2017 και ανήλθε σε €111,5 εκατ. ενώ τα κέρδη προ φόρων κατέγραψαν άλμα 92% στα €21,2 εκατ. και το καθαρό αποτέλεσμα ενισχύθηκε κατά 68,6% σε €11,3 εκατ. όπως ανακοίνωσε σήμερα η εταιρεία. Ειδικότερα, όπως σημειώνει η εταιρεία, το Δ.Σ. του ΟΛΠ ενέκρινε την Ετήσια Οικονομική Έκθεση 2017 σύμφωνα με την οποία: Ο κύκλος εργασιών ανήλθε σε € 111,5 εκ. έναντι € 103,5 εκ. της αντίστοιχης χρήσης 2016 παρουσιάζοντας αύξηση 7,7 %. Ιδιαίτερα αυξημένα έσοδα παρουσίασαν οι δραστηριότητες στο Container Terminal κατά € 7εκ. (53,1%) όπου η διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων αυξήθηκε κατά 70,6%, δηλαδή 453.264 TEU έναντι 265.716 TEU το 2016, ενώ αυξημένα ήταν τα έσοδα από την παραχώρηση των Προβλητών II και III κατά €3,4 εκ. περίπου (8,4 %).*

Τα κέρδη προ φόρων ανέρχονται σε € 21,2 εκ. έναντι € 11,0 εκ. της χρήσης 2016 παρουσιάζοντας αύξηση 92% και το καθαρό αποτέλεσμα εμφανίζεται βελτιωμένο κατά 68,6% σε €11,3 εκ. έναντι €6,7 εκ. της χρήσης 2016.

Τα λειτουργικά έξοδα της χρήσης παρουσίασαν μικρή αύξηση 2% και ανήλθαν σε € 94,9 εκ. έναντι € 92,8 εκ. το 2016 ενώ οι αμοιβές προσωπικού παρουσιάζονται αυξημένες κατά 17,2% από τη προηγούμενη χρήση, λόγω της καταβολής δύο επιπλέον μισθών (δώρο Χριστουγέννων, Πάσχα, επίδομα αδειάς) μετά την ιδιωτικοποίηση της εταιρείας.

Επίσης έχουν γίνει μελέτες για την αξιοποίηση του παραλιακού μετώπου του Μικρολίμανου το οποίο χρηματοδοτείται από την περιφέρεια. Αυτό αφορά δρόμους με μεγάλα πεζοδρόμια, ελεύθερους κοινόχρηστους χώρους περιπάτου και αναψυχής με δεντροφύτευση. Το κόστος της χρηματοδότησης ανέρχεται σε 5.700.000€

Επιπλέον ο Δήμαρχος μέσα στο 2018 θα προχωρήσει σε διεθνή διαγωνισμό για την αξιοποίηση του Πύργου, του ουρανοξύστη στο λιμάνι που παραμένει ανεκμετάλλετος για 44 χρόνια. Θα γίνουν γραφεία και θα αλλάξει η λειτουργία της αγοράς του Πειραιά και θα αποφέρει σημαντικά έσοδα στο Δήμο. Άμεσα και εύκολα υλοποιήσιμα όμως θα ήταν η βελτίωση της εικόνας της πόλης, ούτως ώστε νέοι επενδυτές να εμφανιστούν.

Αυτό σημαίνει καθαριότητα στην πόλη, σήμανση δρόμων, σήμανση στους αρχαιολογικούς χώρους. Συνεργασία με πολιτιστικούς συλλόγους για εκδηλώσεις σε μνημεία και ενημέρωση με έντυπο υλικό των τουριστών. Χάρτες και πληροφόρηση για τους αρχαιολογικούς χώρους στη γλώσσα τους. Δημιουργία περιπάτων και έμπειρο προσωπικό προκειμένου να ενημερωθούν για την ιστορία της πόλης, τα ήθη, τα έθιμα, τη κουζίνα. Επαφή με τα σχολεία και συνεπώς με τους νέους, οι οποίοι θα γνωρίσουν τον αρχαιολογικό και πολιτιστικό Πειραιά και θα συμβάλλουν στη διατήρηση και συντήρηση τους εθελοντικά προς όφελος των επόμενων γενεών, ευαισθητοποίηση των κατοίκων και ανάπτυξη οικολογικής συνείδησης ώστε να ενδιαφερθούν για τη πόλη τους και να συμβάλλουν στη βελτίωση τους.

Ηλεκτρονική δικτύωση των αρχαιολογικών χώρων και των εκδηλώσεων, ούτως ώστε οι ενδιαφερόμενοι να έχουν εύκολα πρόσβαση σε πληροφορίες σχετικά με τη τοποθεσία, την διάρκεια των εκδηλώσεων, τον τρόπο μετακίνησης από και προς τα εκεί, το κόστος, τις ώρες λειτουργίας κτλ.

Αποκατάσταση, συντήρηση και διατήρηση των μνημείων και γενικά των κτιρίων και των χώρων ιστορικής, αθλητικής και θρησκευτικής αξίας, διότι η υποβάθμιση των υποδομών οδηγεί στην υποβάθμιση των τουριστών, με συνέπεια φθηνότερες πωλήσεις και χαμηλότερα έσοδα.

Λιμενικά έργα προκειμένου να διασφαλισθεί η ασφάλεια της μετακίνησης από και προς τα νησιά, τα οποία αποτελούν τον απόλυτο προορισμό. Σωστή, διαρκής και οικονομική ακτοπλοϊκή και αεροπορική σύνδεση με άκρως τουριστικούς προορισμούς. Μείωση φόρων από την πολιτεία γιατί αυτό θα φέρει μείωση των λειτουργικών εξόδων μιας επιχείρησης με συνέπεια τα πακέτα παροχών να είναι πιο ανταγωνιστικά.

Αναβάθμιση των μαρίνων γιατί αυτό θα προσελκύσει γιου των οποίων οι παραθεριστές θα κινηθούν στον Πειραιά, θα καταναλώσουν και θα προμηθευτούν προϊόντα. Αναβάθμιση και κατάρτιση του ανθρώπινου δυναμικού, ούτως ώστε να δημιουργηθούν ανταγωνιστικές τουριστικές και πολιτιστικές μονάδες.

Προσπάθεια για επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου σε συνεργασία με τους tour operator. Αυτό σημαίνει προσφορά πακέτων στη τρίτη ηλικία, οι οποίοι διαθέτουν υψηλότερο προϋπολογισμό εξόδων για τις διακοπές τους.

Δεδομένου ότι ο Πειραιάς δεν είναι τουριστικός προορισμός αλλά τύπος transit πρέπει να δοθεί έμφαση σε άλλου είδους τουρισμό.

Συνεδριακός τουρισμός είναι μια λύση, έχοντας υπόψιν ότι υπάρχει εύκολη μετακίνηση από και προς το αεροδρόμιο, από και προς τα νησιά και υπάρχουν ξενοδοχεία, τόποι διασκέδασης και καταστήματα σίτισης αξιόλογα σε πανέμορφες γειτονιές όπως η Καστέλλα, το Μικρολίμανο, η Πειραιϊκή.

Αθλητικός τουρισμός είναι μια άλλη εύκολα υλοποιήσιμη λύση. Αυτό μπορεί αν είναι είτε τρέξιμο στο παραλιακό μέτωπο, είτε αγώνες στίβου, μπάσκετ, ποδοσφαίρου στις αθλητικές εγκαταστάσεις του Δήμου, με συμμετοχή αθλητών από γείτονες χώρες.

Στρατηγικός λοιπόν σχεδιασμός, ισορροπημένες και συντονισμένες ενέργειες του δήμου σε συνεργασία με το υπουργείο πολιτισμού, επιστημόνων, επιχειρηματιών και κατάρτιση προγραμμάτων τουριστικής ανάπτυξης θα ήταν το πλέον ιδανικό και αποτελεσματικό. ⁶

⁶ Ανδριώτης, Κ. (2005)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο

ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ

6.1 ΧΡΟΝΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Οι Κρουαζιέρες με την ονομασία «περιηγητικοί πλόες» ξεκίνησαν την δεκαετία του 1950 με μικρής χωρητικότητας πλοία κυρίως παλαιών εταιριών οι οποίες δυστυχώς δεν υπάρχουν σήμερα.

Αρχικά, ξένα ταξιδιωτικά γραφεία ναύλωναν Ελληνικά πλοία για περιηγήσεις στην Ανατολική Μεσόγειο. Συγκεκριμένα το 1954, πέντε σκάφη, το ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ, ΜΕΝΤΙΤΕΡΡΑΝΕΑΝ, ΔΕΛΦΙΝΙ, ΜΙΑΟΥΛΗΣ και ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ, ναυλώθηκαν από ξένα ταξιδιωτικά γραφεία για ολιγοήμερους περιηγητικούς πλόες στις Ελληνικές θάλασσες. Τον επόμενο χρόνο το 1955 ο ΕΟΤ, για να προβάλλει τα Ελληνικά νησιά κυρίως, χρονοναύλωσε το ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ της Ηπειρωτικής καθιερώνοντας για πρώτη φορά τακτικές κρουαζιέρες. Το ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ ήταν ένα επιβατικό 1900 Κοχ. (χωρητικότητα πλοίου), το οποίο ήδη από το 1953 εκτελούσε τη γραμμή Brindisi – Κέρκυρα – Πειραιά – Ρόδο σε 7ήμερη βάση με επιβάτες γραμμής, αλλά και τουριστικά γκρούπ που συμμετείχαν στο κυκλικό ταξίδι. Το ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ αφού μετασκευάστηκε σε περιηγητικό για την εκτέλεση 5ήμερων και 2ήμερων κρουαζιέρων, υπήρξε πρόδρομος του στόλου των Ελληνικών κρουαζιερόπλοιων. Ναυλωμένο από τον ΕΟΤ, μετέφερε στο διάστημα ενός και μόνον χρόνου το 1957 περισσότερους από 8000 ξένους και Έλληνες περιηγητές στα νησιά του Αιγαίου και σε περιοχές φυσικού κάλλους και αρχαιολογικού και ιστορικού ενδιαφέροντος. Η επιτυχία των κρουαζιέρων του ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ κατέδειξε αμέσως την ανάγκη της ενίσχυσης των δρομολογίων του. Σύντομα, το 1957, προστέθηκε το ΕΡΜΗΣ της ίδιας εταιρείας ΕΠΙΡΟΤΙΚΙ LINES που ναυλωνόταν από ξένα τουριστικά γραφεία για πολυήμερες κρουαζιέρες στη Μεσόγειο και τη Μαύρη θάλασσα. Αργότερα το 1958 στην οικογένεια των κρουαζιερόπλοιων προστέθηκε το ΑΙΓΑΙΟ των αδελφών Τυπάλδου, το ROMANTICA της εταιρίας Χανδρή, το πρώτο STELLA MARIS της SUN LINES και το ΔΗΛΟΣ του Μάρκου Νομικού.

Όλα αυτά τα πλοία αποτέλεσαν τη πρωτοπορία του κλάδου της Κρουαζιέρας.

Η βιομηχανία των κρουαζιερόπλοιων άρχισε να αναπτύσσεται ραγδαία στη δεκαετία του 1960, αρχικά με την είσοδο των πλοίων υψηλού τουρισμού, και σύντομα με την προθήκη και άλλων κρουαζιερόπλοιων όπως το ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ, ΜΕΝΤΙΤΕΡΡΑΝΕΑΝ, ΕΛΛΑΣ και ΚΡΗΤΗ των αδελφών Τυπάλδου, αλλά και το ΦΙΛΙΠΠΟΣ των αδερφών Καβουνίδη, το ΑΧΙΛΛΕΥΣ και το ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ, αρχικά της εταιρείας Μάρκου Νομικού και μετέπειτα της Ολυμπιακής του Αριστοτέλη Ωνάση, τα οποία τα αποσπούσαν από τα τακτικά τους δρομολόγια προκειμένου να απασχοληθούν στην εκτέλεση έκτακτων κρουαζιέρων για την εξυπηρέτηση περισσότερων και ποικίλων κατηγοριών τουριστών. Το 1966 θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ο χρόνος που το Ελληνικό κρουαζιερόπλοιο εγκατέλειψε το στενό χώρο τη Μεσογείου και άνοιξε τα φτερά του και προς τους ωκεανούς. Το ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ της Ηπειρωτικής ναυλώθηκε για τρεις εικοσαήμερες κρουαζιέρες με προσέγγιση σε 20 λιμάνια της Καραϊβικής και Κεντρικής Αμερικής, με αφετηρία το λιμάνι Σαν Χουάν του Πόρτο Ρίκο. Τα δρομολόγια του άρχισαν στις 15 Ιανουαρίου του 1966. Ήταν το πρώτο βήμα του Ελληνικού πλοίου για την κατάκτηση της παγκόσμιας αγοράς των κρουαζιέρων που ακολούθησε τα επόμενα χρόνια.

Την ίδια χρονική περίοδο, η εταιρεία Χανδρή, σε συνεργασία με την αεροπορική εταιρεία KLM, πρωτοπορεί στην ανάπτυξη του Fly cruise concept με charters από Ευρώπη προς Καραϊβική, δίνοντας έτσι το στίγμα της επέκτασης και ανάπτυξης των Ελληνικών πλοίων στην Καραϊβική. Ακολούθησε η άνθιση των υπό Ελληνική σημαία κρουαζιερόπλοιων τις δεκαετίες 1970/1980 και 1990.

6.2 ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Η Ελλάδα που ήταν πρωτοπόρος και η πρώτη σε παγκόσμια κλίμακα που ξεκίνησε κρουαζιέρες, βρίσκεται σήμερα σε μηδενική βάση, καθότι τα σκήπτρα της κρουαζιέρας έχουν από χρόνια μετατοπιστεί στις μεγάλες Αμερικανικές, Ιταλικές και Νορβηγικές εταιρείες. Η αρχική κατάργηση του Cabotage έχει πράγματι δημιουργήσει ένα αρκετά ευνοϊκό περιβάλλον για τη δραστηριότητα ξένων εταιρειών στην Ελλάδα, διότι μετά την οριστική και άνευ όρων κατάργηση του καμποτάζ, οι ξένες εταιρείες μπορούν να χρησιμοποιούν τα Ελληνικά λιμάνια όχι μόνο για τη διέλευση επιβατών τράνζιτ, αλλά και για κυκλικές κρουαζιέρες γνωστές ως homeporting, κάτι που δεν επιτρέπονταν με τις προηγούμενες ισχύουσες διατάξεις. Το θεσμικό πλαίσιο που ισχύει σήμερα ασφαλώς και ευνοεί την αύξηση της δραστηριότητας του homeporting.

Βέβαια χρειάζεται πολλές βελτιώσεις στα λιμενικά έργα, κυρίως στα κυριότερα νησιά μας υποδοχής κρουαζιερόπλοιων, τα οποία δυστυχώς υστερούν και σε οργάνωση εφαρμογής των διεθνών κανονισμών ασφαλείας επιβατών και πληρωμάτων αλλά και σε σύγχρονες λιμενικές εγκαταστάσεις. Σήμερα μπορούμε να πούμε ότι μόνο ο Πειραιάς, το Ηράκλειο και ίσως η Ρόδος και η Κέρκυρα, πληρούν όλους τους διεθνείς κανονισμούς λειτουργίας για σωστή εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων. Χρειάζονται ακόμα πολλά να γίνουν στα άλλα λιμάνια και σε λιμενικά έργα, αλλά και σε θέματα ασφάλειας. Είναι αναμφισβήτητο γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια έχουν αναπτυχθεί ραγδαία οι εναλλακτικές μορφές τουρισμού σε παγκόσμια κλίμακα και ιδιαίτερα σε επιλεγμένες Ευρωπαϊκές και Ασιατικές πόλεις. Οι εναλλακτικές μορφές τουρισμού αναφέρονται κυρίως στον ιατρικό και θρησκευτικό τουρισμό.

Ο θρησκευτικός τουρισμός έχει ξεκινήσει να αναπτύσσεται τα τελευταία χρόνια και η χώρα μας αποτελεί σίγουρα έναν ιδιαίτερα δελεαστικό προορισμό διότι μαζί με τη γειτονική μας Τουρκία και το Ισραήλ έχει να επιδείξει υπέροχα μνημεία εκκλησιαστικού και θρησκευτικού ενδιαφέροντος στην Αθήνα, αλλά και στα περισσότερα Ελληνικά νησιά, τον Βόλο για τα Μετέωρα, τη Θεσσαλονίκη και το Άγιο Όρος, την Πάτμο για το σπήλαιο της Αποκάλυψης κτλ.

Στις περισσότερες χώρες του εξωτερικού υπάρχουν ταξιδιωτικά γραφεία τα οποία ειδικεύονται σε κρουαζιέρες θρησκευτικών προορισμών κυρίως τους θερινούς μήνες, και από όσα γνωρίζουμε υπάρχει ικανοποιητική ζήτηση επιβατών, η οποία αυξάνεται χρόνο με το χρόνο. Δυστυχώς στη χώρα μας σήμερα είναι ζήτημα εάν υπάρχουν ένα ή δύο ταξιδιωτικά γραφεία τα οποία ειδικεύονται στον θρησκευτικό τουρισμό.⁷

⁷ Ηγουμενάκης, Γ. & Ηγουμενάκης, Ν. (2013)

6.3 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΕΛΙΞΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Το ΕΒΕΠ (Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο) έχει αναφερθεί σε οκτώ βασικές προτάσεις με τις οποίες υποστηρίζει ότι μπορούν άμεσα να αποφέρουν σημαντικά οφέλη στον τομέα της κρουαζιέρας χωρίς ιδιαίτερο κόστος.

- 1) Οργάνωση λιμενικού «Cluster» που θα συγκεντρώσει όλες τις υπηρεσίες που μπορεί να χρειαστεί το κρουαζιερόπλοιο με παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσίες σε χαμηλή προσφερόμενη τιμή.
- 2) Δημιουργία και προώθηση ειδικής εφαρμογής για κινητά τηλέφωνα που στόχο θα έχει την τουριστική παρουσίαση του Πειραιά (καταστήματα, μουσεία, ιστορία, χώρους αναψυχής και περιπάτου κ.α.)
- 3) Φυσική παρουσία στο χώρο άφιξης κατά την αποβίβαση ανθρώπων που θα προτείνουν, θα ενημερώνουν και θα προωθούν τους επιβάτες στη πόλη.
- 4) Κατασκευή διαδραστικών τουριστικών πινακίδων «beacons» στο λιμάνι και την πόλη του Πειραιά, που θα συνδέονται με την εφαρμογή GPS.
- 5) Δημιουργία διαγράμμισης τουριστικής κυκλικής διαδρομής για πεζούς και ποδηλάτες από το λιμάνι, προς το κέντρο της πόλης και αντίστροφα.
- 6) Οργάνωση «happenings» στο χώρο του λιμανιού με μπάντες, παραδοσιακούς χορούς, με διαφήμιση παραδοσιακών ελληνικών προϊόντων και γαστρονομίας.
- 7) Παραστάσεις στο Δημοτικό Θέατρο Πειραιά, με γνωστές διεθνώς αρχαίες κωμωδίες και τραγωδίες στα αγγλικά, για τους επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων.
- 8) Προώθηση ελληνικών προϊόντων στα εστιατόρια και τα καταστήματα των κρουαζιερόπλοιων αλλά και των εμπορικών πλοίων.

Σε όλες τις χώρες της Ευρώπης αυτή τη στιγμή, οι αρχές των δήμων μαζί με τις διοικήσεις των λιμανιών και τους εκπροσώπους των εταιρειών, συνεργάζονται για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας και την αντιμετώπιση των προβλημάτων. Η ανάπτυξη της homeport κρουαζιέρας είναι σημαντική και θα αποφέρει πολύ περισσότερα οικονομικά οφέλη.

Η Διεθνής Ένωση Εταιρειών Κρουαζιέρας (Cruise Lines International Association – CLIA) εκτιμά ότι οι δαπάνες ανά επιβάτη στο λιμάνι αφετηρίας είναι τρεις φορές περισσότερες σε σύγκριση με τις δαπάνες σε ενδιάμεσο λιμάνι.

Αν αναλογιστούμε τις δαπάνες των κρουαζιερόπλοιων και των εταιρειών που τα διαχειρίζονται, τις δαπάνες των επιβατών και των μελών του πληρώματος, τις προμήθειες των κρουαζιερόπλοιων, τις τυχόν μικροεπισκευές που ίσως χρειαστούν αυτά, τότε σίγουρα η εκτίμηση αυτή είναι σωστή.

Οι προϋποθέσεις βέβαια για να γίνει ο Πειραιάς «homeport» λιμάνι είναι να υπάρχει καλά οδική πρόσβαση σε αεροδρόμια και άλλες μεγάλες πόλεις, να υπάρχουν ξενοδοχεία με επαρκή χωρητικότητα, χώροι αναψυχής και διασκέδασης και ασφαλής μετακίνηση.

Στην περίπτωση του Πειραιά υπάρχει αδυναμία στο να μεγιστοποιήσει τα οφέλη από τις δραστηριότητες της κρουαζιέρας. Ενώ κατέχει την 4^η θέση σε αριθμό επιβατών κρουαζιέρας, σε Ευρωπαϊκό επίπεδο καταλαμβάνει μόνο την 8^η θέση όσον αφορά τα έσοδα από αυτήν. Το ευόιο είναι ότι υπάρχει θέληση και γίνονται προσπάθειες.

Ο πρόεδρος του ΕΒΕΠ Κος Β. Κορκίδης δήλωσε ότι το ΕΒΕΠ θα βοηθήσει με κάθε μέσο που διαθέτει στην ανάπτυξη της «homeport» (λιμάνι αφετηρίας) κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά, που μπορεί να επιφέρει έως και τριπλάσια οικονομικά οφέλη, σε σχέση με την «transit» (ενδιάμεσο λιμάνι) κρουαζιέρα για την οικονομία της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά, αλλά και για την εθνική μας οικονομία.

Τέλος θα πρέπει να κάνουμε αναφορά στο άνοιγμα που πρέπει να γίνει στην Ασία και ιδιαίτερα στη Κίνα. Η Κίνα είναι μια νέα δυναμική αγορά κρουαζιέρας.

Για να πραγματοποιηθεί το άνοιγμα αυτό επιβάλλεται να συνεργαστούν ο ΕΟΤ, οι ταξιδιωτικοί πράκτορες, ο ΟΛΠ, το Διεθνές Αεροδρόμιο και οι δημοτικές αρχές. Πρέπει να διαμορφωθούν εκδρομικά πακέτα τα οποία να ανταποκρίνονται στις ιδιαίτερες απαιτήσεις του κινεζικού επιβατικού κοινού, το οποίο δείχνει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για μουσεία, ιστορικά μνημεία και αρχαιολογικούς χώρους.

Πρέπει να υπάρχουν χάρτες και πληροφορίες μεταφρασμένα στη γλώσσα τους.

Πρέπει να υπάρχουν ιστοσελίδες που να αναφέρονται στους πιθανούς επισκέψιμους χώρους.

Πρέπει μέλη του πληρώματος και ξεναγοί να γνωρίζουν τη γλώσσα τους.

Τέλος πρέπει να γνωρίζουμε τις αργίες στην Κίνα και τις γαστρονομικές τους προτιμήσεις.

Αν αναλογιστούμε ότι απευθυνόμαστε σε 1,4 δις εκ. πληθυσμό, έστω και ένα μικρό ποσοστό της τάξεως του 0,5% να προσελκύσουμε, δηλαδή 7 εκ., τότε αυτόματα θα έχουμε οκταπλασιάσει τον αριθμό επιβατών κρουαζιέρας.

ΠΙΝΑΚΕΣ

Τα 15 μεγαλύτερα εμπορικά λιμάνια της Ευρώπης και οι επιδόσεις τους

Συνολική διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων σε εκατομμύρια TEU

Κατάταξη	2016			Λιμάνι	2016 Σε εκστ. TEU	Απόλυτη 2015/2016	Απόλυτη 2007/2016
	2016	2015	2007				
1	1	1	1	ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ ΟΛΛΑΝΔΙΑ	12,385	1,20%	14,80%
2	2	3	3	ΑΜΒΕΡΣ ΒΕΛΓΙΟ	10,037	4%	22,70%
3	3	2	2	ΑΜΒΟΥΡΓΟ ΓΕΡΜΑΝΙΑ	8,910	1%	-9,90%
4	4	4	4	ΒΡΕΜΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ	5,487	-1,10%	12,20%
5	6	6	6	ΑΛΓΚΕΣΡΑΣ ΙΣΠΑΝΙΑ	4,760	5,50%	39,20%
6	5	8	8	ΒΑΛΕΝΘΙΑ ΙΣΠΑΝΙΑ	4,722	2,30%	55,20%
7	7	7	7	ΦΕΙΛΙΞΤΟΥ Μ. ΒΡΕΤΑΝΙΑ	3,745	-7,40%	12%
8	8	-	-	ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΕΛΛΑΔΑ	3,675	9,40%	167,70%
9	9	12	12	ΜΑΡΣΑΛΟΚ ΜΑΥΤΑ**	3,064		61,30%
10	11	5	5	ΤΖΟΪ ΤΑΟΥΡΟ ΙΤΑΛΙΑ	2,797	9,80%	-18,80%
11	10	9	9	ΧΑΒΡΗ ΓΑΛΛΙΑ	2,519	-1,60%	-4,50%
12	12	14	14	ΓΕΝΟΒΑ ΙΤΑΛΙΑ	2,298	2,50%	23,90%
13	14	10	10	ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ ΙΣΠΑΝΙΑ	2,238	14,60%	-14,30%
14	13	13	13	ΣΑΟΥΘΑΜΠΤΟΝ ΒΡΕΤΑΝΙΑ*	1,957	0,20%	4,70%
15	-	-	-	ΣΙΝΕΣ ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	1,513	13,80%	908,70%

Πηγή: PanBoatnetics

*Επίσημη βάση κίνησης 9 μηνών. ** ΣΤΟΙΧΕΙΑ 2015 ΗΚΑΘΗΜΕΡΩΝ

Πίνακας 3

Εθνικότητα Επιβατών Κρουαζιέρας 3ημηνο 2016								
ΑΑ	ΧΩΡΑ ΠΡΟΕΛΘΟΥΣΗΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ 2016	ΕΠΙΒΑΤΕΣ 2015	ΑΥΞ ΗΕΗ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ '16-'15	ΠΟΣΟΣΤΟ '16-'15	Μέσος Επιβατών 2016	Μέσος Επιβατών 2015
1	Η.Β. ΒΑΣΙΛΕΙΟ	124.447	120.017	↑	4.430	3,7	21,6	20,8
2	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	90.005	71.311	↑	18.694	26,2	15,6	12,4
3	ΙΤΑΛΙΑ	83.800	75.102	↑	8.698	11,6	14,5	13,0
4	ΑΜΕΡΙΚΗ	66.132	46.127	↑	20.005	43,4	11,5	8,0
5	ΙΣΠΑΝΙΑ	36.879	30.618	↑	6.261	20,4	6,4	5,3
6	ΓΑΛΛΙΑ	32.061	29.316	↑	2.745	9,4	5,6	5,1
7	ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	18.347	16.003	↑	2.344	14,6	3,2	2,8
8	ΚΑΝΑΔΑΣ	16.294	12.073	↑	4.221	35,0	2,8	2,1
9	ΑΥΣΤΡΙΑ	11.146	9.010	↑	2.136	23,7	1,9	1,6
10	ΕΛΒΕΤΙΑ	9.853	7.915	↑	1.938	24,5	1,7	1,4
11	ΒΕΛΓΙΟ	6.391			6.391		1,1	0,0
12	ΒΡΑΖΙΛΙΑ	6.095	4.999	↑	1.096	21,9	1,1	0,9
13	ΟΛΛΑΝΔΙΑ	6.081	5.223	↑	858	16,4	1,1	0,9
14	ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	4.460			4.460		0,8	0,0
15	ΚΙΝΑ	3.233	3.389	↓	-156	-4,6	0,6	0,6
16	ΙΑΠΩΝΙΑ	3.330	2.685	↑	645	24,0	0,6	0,5
17	ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ	2.508	2.149	↑	359	16,7	0,4	0,4
18	ΡΩΣΙΑ	2.205	1.350	↑	815	58,6	0,4	0,2
19	ΝΖΗΛΑΝΔΙΑ	2.471			2.471		0,4	0,0
20	ΛΟΙΠΕΣ ΧΩΡΕΣ	51.409	50.055	↑	1.354	2,7	8,9	8,7
	ΣΥΝΟΛΟ	577.147	487.382		89.765	18,4	100,0	100,0

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ 2010 - 2011

α/α	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ	2011		2010	
		Αριθμός κατάπλων κ/τ	Αριθμός πληθών κρουαζιέρων	Αριθμός κατάπλων κ/τ	Αριθμός πληθών κρουαζιέρων
1	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	936	1.485.828	823	1.145.402
2	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	962	938.291	700	775.512
3	ΚΑΤΑΚΟΛΟ	429	819.943	360	763.861
4	ΜΥΚΟΝΟΣ	684	782.365	594	663.371
5	ΚΕΡΚΥΡΑ	453	594.228	429	569.400
6	ΡΟΔΟΣ	511	576.399	539	632.117
7	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	209	221.562	247	305.000
8	ΠΑΤΜΟΣ	481	176.212	531	151.864
9	ΧΑΝΙΑ	72	158.118	21	11.509
10	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ	56	87.171	64	82.812
11	ΒΟΛΟΣ	61	72.796	33	21.455
12	ΝΑΥΠΛΙΟ	74	49.188	66	66.779
13	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	66	35.456	41	15.663
14	ΚΩΣ	48	23.473	44	26.252
15	ΣΑΜΟΣ	28	21.725	21	10.053
16	ΛΑΥΡΙΟ	14	14.670	25	17.221
17	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ	47	13.937	22	7.050
18	ΜΗΛΟΣ	42	12.342	33	8.023
19	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	19	11.519	20	16.029
20	ΓΥΘΕΙΟ	26	10.742	25	7.107
21	ΧΙΟΣ	25	8.487	20	5.183
22	ΚΑΒΑΛΑ	10	2.708	11	2.358
23	ΠΑΤΡΑ	3	2.287	2	1.059
24	ΑΝΔΡΟΣ	3	1.515	5	2.856
25	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ	1	242	0	0
26	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	1	156	1	123

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ 2013 - 2016 ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΧΩΡΑΣ

α/α	ΠΡΟΨΗΜΟΣ	2016		2015		2014		2013	
		Αριθμός πλοίων κ/τ	Αριθμός πλοίων επιβατικό κρουαζιέρας	Αριθμός πλοίων κ/τ	Αριθμός πλοίων επιβατικό κρουαζιέρας	Αριθμός πλοίων κ/τ	Αριθμός πλοίων επιβατικό κρουαζιέρας	Αριθμός πλοίων κ/τ	Αριθμός πλοίων επιβατικό κρουαζιέρας
1	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	625	1.094.135	621	980.149	606	1.055.556	711	1.302.581
2	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	572	783.893	636	791.927	512	742.553	582	778.057
3	ΚΕΡΚΥΡΑ	481	748.916	407	647.347	395	672.368	480	744.673
4	ΜΥΚΟΝΟΣ	596	722.517	600	649.914	441	610.207	485	587.501
5	ΚΑΤΑΚΟΛΟ	274	505.111	242	459.882	251	584.879	307	763.966
6	ΡΟΔΟΣ	299	314.689	340	342.063	314	311.182	373	409.991
7	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	165	238.780	170	219.805	160	242.951	177	270.020
8	ΧΑΝΙΑ (ΣΟΥΔΑ)	86	147.915	59	96.612	38	33.304	47	124.205
9	ΠΑΤΜΟΣ	147	91.785	192	124.476	156	109.429	177	113.339
10	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ-ΙΟΥΚΗ	77	85.463	112	149.227	79	88.032	100	135.659
11	ΝΑΥΠΑΓΙΟ	94	51.551	62	46.075	46	26.050	54	23.732
12	ΣΑΜΟΣ	51	43.659	19	10.893	23	24.865	25	38.676
13	ΛΑΥΡΙΟ	65	43.236	55	44.815	30	30.493	20	13.504
14	ΒΟΛΟΣ	46	37.445	57	67.096	53	57.825	31	20.227
15	ΚΑΛΑΜΑΤΑ	28	28.132	31	38.549	16	17.951	6	3.128
16	ΑΓ.ΝΙΚΟΛΑΟΣ	49	26.560	52	37.762	66	46.432	52	43.817
17	ΣΥΡΟΣ	90	26.403	53	21.986	53	24.012	37	9.396
18	ΖΑΚΥΝΘΟΣ	29	25.175	8	5.742	13	10.933	34	34.143
19	ΧΙΟΣ	43	21.933	42	25.229	36	16.963	33	9.024
20	ΚΩΣ	41	19.222	41	18.277	79	42.040	86	64.756
21	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	23	18.876	35	26.356	31	19.720	18	14.585
22	ΛΕΑ	92	14.848	83	17.851	50	8.309	88	8.141
23	ΜΗΔΟΣ	32	14.735	28	15.394	17	10.362	9	2.952
24	ΣΥΜΗ	30	14.206	36	16.728	48	24.050	16	3.715
25	ΜΥΤΙΑΗΝΗ	29	13.923	53	24.894	53	36.150	36	42.423
26	ΓΥΘΙΟ	33	13.019	23	10.448	20	18.144	40	48.200
27	ΜΟΝΗΜΒΑΣ Α	44	12.904	38	10.391	39	22.068	29	11.621
28	ΠΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	7	7.623	6	3.090	13	3.056	14	4.650
29	ΣΚΙΑΘΟΣ	18	6.232	23	8.220	14	4.563	11	3.158
30	ΚΑΒΑΛΑ	19	6.042	22	12.783	26	13.087	14	6.995
31	ΚΥΘΗΡΑ	18	4.479	4	1.050	2	355	20	862
32	ΛΙΜΝΟΣ	14	4.072	11	15.707	24	7.637	19	4.777
33	ΠΑΡΟΣ	23	3.127	25	3.679	65	7.048	88	7.071
34	ΝΑΞΟΣ	27	2.470	23	4.738	16	780	16	1.023
35	ΠΥΛΟΣ	5	1.060	11	3.080	9	1.435	13	4.133
36	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	8	755	8	735	4	585	6	645
37	ΠΑΤΡΑ	2	743	3	1.090	2	745	2	1.270
38	ΠΡΕΒΕΖΑ	4	556	5	967	4	1.112	4	908
39	ΑΝΑΡΟΣ	1	528	2	838	0	0	1	727
40	ΡΕΘΥΜΝΟ	3	400	11	1.076	18	4.220	5	1.336
41	ΣΗΤΕΙΑ	0	0	1	444	4	2.802	1	910
42	ΑΝΤΙΣΣΙΑ (ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ)	0	0	1	278	0	0	1	474
ΣΥΝΟΛΟ:		4290	5.197.118	4281	4.957.743	3826	4.932.373	4288	5.661.889

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ 2014 - 2017 ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΧΩΡΑΣ

α/α	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ	2017		2016		2015		2014	
		Αριθμός αφίξεων κ/ζ	Αριθμός αφίξεων επιβατικών κρουαζιέρων	Αριθμός αφίξεων κ/ζ	Αριθμός αφίξεων επιβατικών κρουαζιέρων	Αριθμός αφίξεων κ/ζ	Αριθμός αφίξεων επιβατικών κρουαζιέρων	Αριθμός αφίξεων κ/ζ	Αριθμός αφίξεων επιβατικών κρουαζιέρων
1	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	576	1.055.559	625	1.094.135	621	980.149	606	1.055.556
2	ΜΥΚΟΝΟΣ	501	699.304	596	722.517	600	649.914	441	610.207
3	ΚΕΡΚΥΡΑ	410	679.681	481	748.916	407	647.347	395	672.368
4	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	406	620.570	572	703.093	636	791.927	512	742.553
5	ΚΑΤΑΚΩΛΔ	271	567.047	274	505.111	242	459.882	251	584.879
6	ΡΟΔΟΣ	248	274.903	299	314.689	340	342.063	314	311.182
7	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	131	181.693	165	238.780	170	219.805	160	242.951
8	ΧΑΝΙΑ (ΣΟΥΔΑ)	84	128.067	86	147.915	59	96.612	38	33.304
9	ΠΑΤΜΟΣ	136	110.878	147	91.785	192	124.476	156	109.429
10	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ-ΙΘΑΚΗ	50	61.598	77	85.463	112	149.227	79	88.032
11	ΝΑΥΠΑΙΟ	86	29.689	94	51.551	62	46.075	46	26.050
12	ΑΓ.ΝΙΚΟΛΑΟΣ	43	28.972	49	26.560	52	37.762	66	46.432
13	ΣΥΡΟΣ	75	24.543	90	26.403	53	21.986	53	24.012
14	ΛΑΥΡΙΟ	26	17.406	65	43.236	55	44.815	30	30.493
15	ΧΙΟΣ	7	16.445	43	21.933	42	25.229	36	16.963
16	ΓΙΤΑ	74	14.423	92	14.848	83	17.851	50	8.309
17	ΖΑΚΥΝΘΟΣ	17	13.104	29	25.175	8	5.742	13	10.953
18	ΣΑΜΟΣ	39	10.008	51	43.659	19	10.893	23	24.865
19	ΜΗΔΟΣ	23	9.222	32	14.735	28	15.394	17	10.362
20	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	8	9.088	7	7.623	6	3.090	13	3.096
21	ΚΑΛΑΜΑΤΑ	11	8.020	28	28.132	31	38.549	16	17.951
22	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ	39	7.742	44	12.904	38	10.391	39	22.068
23	ΒΟΛΟΣ	9	7.618	46	37.445	57	67.096	53	57.825
24	ΓΥΘΕΙΟ	16	6.738	33	13.019	23	10.448	20	18.144
25	ΚΩΣ	16	6.451	41	19.222	41	18.277	79	42.040
26	ΣΥΜΗ	10	5.580	30	14.206	36	16.728	48	24.050
27	ΙΟΣ	8	5.048	17	7.113	13	6.700	13	4.874
28	ΝΑΞΟΣ	16	4.236	27	2.470	23	4.738	16	780
29	ΠΑΡΟΣ	16	3.916	23	3.127	25	3.679	65	7.048
30	ΚΑΒΑΛΑ	6	3.226	19	6.042	22	12.783	26	13.087
31	ΣΚΙΑΘΟΣ	6	3.111	18	6.232	23	8.220	14	4.563
32	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	5	2.482	29	13.923	53	24.894	53	34.150
33	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	4	2.424	23	18.876	35	26.356	31	19.720
34	ΠΥΛΟΣ	9	1.601	5	1.060	11	3.080	9	1.435
35	ΡΕΘΥΜΝΟ	21	1.301	3	400	11	1.076	18	4.220
36	ΚΥΘΗΡΑ	5	1.298	18	4.479	4	1.050	2	395
37	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	3	1.038	8	755	8	735	4	585
38	ΠΑΤΡΑ	2	952	2	743	3	1.090	2	745
39	ΔΗΜΝΟΣ	2	381	14	4.072	41	15.787	24	7.657
40	ΠΡΕΒΕΖΑ	0	0	4	556	5	967	4	1.112
41	ΑΝΔΡΟΣ	0	0	1	528	2	838	0	0
42	ΣΗΤΕΙΑ	0	0	0	0	1	444	4	2.802
43	ΑΛΕΞ/ΛΗ (ΣΑΜΘΡΑΚΗ)	0	0	0	0	1	278	0	0
	ΣΥΝΟΛΟ:	3415	4.625.363	4307	5.204.231	4294	4.964.443	3839	4.937.247

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Είναι γεγονός ότι ο πολιτιστικός τουρισμός είναι σημαντικό εργαλείο ανάπτυξης γιατί προσελκύει τουρίστες με μεγάλη καταναλωτική δύναμη.

Μπορεί υπό προϋποθέσεις να αποτελέσει μοχλό ανάπτυξης. Θα πρέπει όμως να αντιμετωπίζεται υπεύθυνα και να λαμβάνονται υπόψη οι πιθανές επιπτώσεις. Για να είναι μοχλός ανάπτυξης πρέπει να συνεργαστούν και το κράτος και οι τοπικοί παράγοντες και οι αρμόδιοι φορείς και οι άνθρωποι του κεφαλαίου που επενδύουν στον τουρισμό.

Στην εποχή που ζούμε, την δύσκολη οικονομικά, ο τοπικός πολιτισμός μπορεί να είναι σημαντικό πλεονέκτημα για την ανάδειξη και συνεπώς την ευημερία των κατοίκων.

Το σχέδιο ανάπτυξης πρέπει να γίνεται στηριζόμενο στην τεχνολογία, ακολουθώντας την αλλά χωρίς να ξεχνάει τις ρίζες τις, τις συνέπειες και την τοπική κουλτούρα.

Οι αρχαιολογικοί χώροι, τα μουσεία και τα ιστορικά μνημεία και γενικά κάθε τι που εσωκλείει στοιχεία του παρελθόντος αλλά και στοιχεία του πολιτισμού μας, τα νησιά μας, το φυσικό περιβάλλον, η μεγάλης έκτασης ακτογραμμή είναι αυτά που καθιστούν την χώρα μας έναν από τους σημαντικότερους τουριστικούς προορισμούς παγκοσμίως. Τα έσοδα από το τουρισμό υπολογίζονται πάνω από 15% στο Α.Ε.Π. (Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν).

Περίπου 1 στους 5 κατοίκους απασχολείται στον τουρισμό ,στοιχείο που βοηθάει στην περίοδο της οικονομικής κρίσης. Ο ανταγωνισμός εντείνεται καθώς νέοι τουριστικοί προορισμοί εισέρχονται στη διεθνή αγορά. Η τουριστική κίνηση και τα έσοδα από αυτή, δεν είναι μόνο οι αφίξεις – διανυκτερεύσεις ,αλλά και καταστήματα, εστιατόρια, διασκέδαση ,περίπατοι ,νοσοκομεία, κέντρα υγείας.

Το ποσοστό λοιπόν των αφίξεων πρέπει να είναι αναλογικό με τις υπηρεσίες και τα αγαθά, ούτως ώστε να έχει συνέχεια.

Μόνο τότε θα μπορούμε με σιγουριά να μιλήσουμε για ανάπτυξη και αύξηση εσόδων χρόνο με το χρόνο, οι χώροι εστίασης, φιλοξενίας, οι πλατείες, τα αξιοθέατα, η συνεχής επιτήρηση και καθαριότητα είναι αυτά που μένουν ακόμα και όταν φεύγουν οι τουρίστες. Αυτό σημαίνει ότι οι κάτοικοι ωφελούνται διπλά.

Ας μη ξεχνάμε ότι πολλοί αρχαιολογικοί χώροι, έχουν αξιοποιηθεί, συντηρηθεί, ανακαινισθεί χάρη στο ενδιαφέρον των ξένων τουριστών.

Απαιτούνται λοιπόν κατάλληλα έργα υποδομής, αξιοποίηση όλων των αρχαιολογικών χώρων, γνώσεις και υπηρεσίες αναβαθμισμένες, τόσο ποιοτικά όσο και οικονομικά, προκειμένου να καλύπτουν τις ανάγκες όλων.

Οι τοπικοί φορείς πρέπει να έχουν πρωτεύοντα ρόλο διότι γνωρίζουν τα χαρακτηριστικά της περιοχής, είναι πηγή τοπικής και κοινωνικής πληροφορίας και μπορούν να προτείνουν ιδέες άμεσα εφαρμόσιμες γιατί είναι προσαρμοσμένες στην ιδιαιτερότητα του τόπου.

Για να είναι βιώσιμη κάθε μορφή ανάπτυξης του πολιτιστικού τουρισμού πρέπει να δημιουργηθούν υποδομές μετακίνησης, να υπάρχει επαρκής αριθμός καταλυμάτων υψηλής ποιότητας, να δοθεί έμφαση στο συνεδριακό τουρισμό, να γίνει προβολή στο εξωτερικό στην οποία θα συμβάλουν οι πολιτιστικοί σύλλογοι και οι πολίτες.

Αν καταλάβουν οι τοπικοί άρχοντες το συγκριτικό πλεονέκτημα που διαθέτει η πόλη του Πειραιά, να έχει το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας και αναλάβει πρωτοβουλίες και δράσεις για την αξιοποίησή του, τότε πραγματικά τα οφέλη όχι μόνο των δημοτών αλλά και της περιφέρειας θα είναι σημαντικά.

Ο Πειραιάς μπορεί να γίνει κέντρο ναυτιλίας, πολιτισμού, εμπορίου και τουρισμού αρκεί οι τοπικοί αλλά και εθνικοί άρχοντες του τόπου να το καταλάβουν και να προβούν στα αναγκαία μέτρα.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Ο Πειραιάς είναι μια πόλη με μεγάλη ιστορία.

Το λιμάνι είναι αυτό που αγαπήθηκε, που έθρεψε, που τραγουδήθηκε αλλά και αυτό που δημιούργησε εχθρούς.

Άνθρωποι επιφανείς του λόγου (Δημήτρης Φερούσης, Δημήτρης Πιτσικός), του πνεύματος (Βασίλης Πισιμίσης, Διονύσης Χαριτόπουλος), της τέχνης (Κατίνα Παξινού, Δημήτρης Παπαμιχαήλ, Ανδρέας Μπάρκουλης) αλλά και απλοί του μόχθου τον αγάπησαν, τον αγαπούν και θα τον αγαπούν.

Δεν είναι τυχαίο ότι ο Πειραιώτης δύσκολα φεύγει για να εγκατασταθεί σε άλλη πόλη. Ο αέρας του, η θάλασσα αύρα του μαγεύει τους κατοίκους και τους επισκέπτες του. Όλοι εμείς πρέπει να αποτρέψουμε την αλλοίωση του από τα σχέδια εκμετάλλευσης, πρέπει να είμαστε ανοιχτοί στη σωστή και υγιή εμπορική δραστηριότητα, χωρίς αυτή να καταστρέφει τα μνημεία και το περιβάλλον.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Ανδριώτης, Κ. (2005). *Τουριστική ανάπτυξη και σχεδιασμός*. Αθήνα. Σταμούλης
- Ηγουμενάκης, Γ. & Ηγουμενάκης, Ν. (2013). *Τουριστική ανάπτυξη: Μια αποτίμηση της δυναμικής της και της συμβολής της στην οικονομική ανάπτυξη*. Αθήνα. Φαίδιμος
- Φωκά, Ι. & Βαλαβάνης, Π. (1994). *Περίπατοι στην Αθήνα και την Αττική: Τόποι – Θεοί – Μνημεία*. Αθήνα. Κέδρος
- Κοΐνης, Θ. & Λαμπρίδης. (10 Μαΐου 2018). Ο Πειραιάς το λιμάνι με τη ταχύτερη ανάπτυξη παγκοσμίως. Ανακτήθηκε από <http://www.news247.gr/oikonomia/die-zeit-o-peiraias-to-limani-me-tin-tachyteri-anartyxi-pagkosmios.6611550.html>
- Πειραιάς: Αξιοθέατα – Μουσεία. Ανακτήθηκε από <http://www.destinationpiraeus.com/gr/>
- Μπεζιριάνογλου, Ε. (19-05-2016). Μαρίνα Ζέας: Το Monte Carlo του Πειραιά. Ανακτήθηκε από http://www.athensvoice.gr/life/urban-culture/athens/321742_marina-zeas-monte-carlo-toy-peiraia
- Χρονολόγιο Πειραιά. Ανακτήθηκε από <http://www.olp.gr/el/the-port-of-piraeus/chronology>
- Ανωμερίτης, Γ. (03-05-2015). Πειραιάς: Από την ιστορία του χθες στην ανάπτυξη του αύριο. Ανακτήθηκε από <http://www.presspublica.gr/πειραιάς-απο-την-ιστορία-του-χθες-στην/>
- COSCO: Αναπτυξιακή πολιτική. Ανακτήθηκε από <http://lines.coscoshipping.com/home/>
- Ποσειδώνια: (06-06-2016) Ανακτήθηκε από <http://www.capital.gr/poseidonia-2016/3131469/poseidonia-2016-istoriki-anadromi-apo-to-emporiko-epimelitirio-peiraios>
- Posidonia Facts. Ανακτήθηκε από <http://posidonia-events.com/>
- Λιμενική πολιτική – Κρουαζιέρα. Ανακτήθηκε από <https://www.elime.gr/>

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ ΠΕΡΙ ΜΗ ΛΟΓΟΚΛΟΠΗΣ

Βεβαιώνω/ουμε ότι είμαι/είμαστε ο/οι συγγραφείς/εις αυτής της εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα/είχαμε για την προετοιμασία της, είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία.

Επίσης, έχω/έχουμε αναφέρει τις οποίες πηγές από τις οποίες έκανα /κάναμε χρήση δεδομένων, ιδεών η λέξεων, είτε αυτές αναφέρονται ακριβώς είτε παραφρασμένες.

Ακόμη δηλώνω/ουμε ότι αυτή η γραπτή εργασία προετοιμάστηκε από εμένα/εμάς προσωπικά και αποκλειστικά και ειδικά για την συγκεκριμένη πτυχιακή εργασία ότι θα αναλάβω/ουμε πλήρως τις συνέπειες εάν η εργασία αυτή αποδειχτεί ότι δεν μου/μας ανήκει.

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ 1

ΑΡΙΘ.ΜΗΤΡΩΟΥ

ΥΠΟΓΡΑΦΗ

ΚΙΩΝΗ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ

580



ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ 2

ΑΡΙΘ.ΜΗΤΡΩΟΥ

ΥΠΟΓΡΑΦΗ

.....

.....

.....

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ 3

ΑΡΙΘ.ΜΗΤΡΩΟΥ

ΥΠΟΓΡΑΦΗ

.....

.....

.....