

# Το Τεχνολογικό-Πολιτιστικό Πάρκο και το Λαύριο

Ο χώρος και η ιστορία του ως δυναμικό για τις νέες προοπτικές ανάπτυξης της πόλης

Μ. ΜΑΝΤΟΥΒΑΛΟΥ, Τ. ΚΟΣΜΑΚΗ



## 1. Οι προοπτικές ανάπτυξης της πόλης και το Τεχνολογικό Πολιτιστικό Πάρκο

ΤΟ ΛΑΥΡΙΟ αποτελεί εξαίρεση στα ελληνικά παραγωγικά και κοινωνικά δεδομένα, ως μία από τις ελάχιστες πόλεις που αναπτύχθηκαν *χάρη* και *για* μία συμπαγή βιομηχανική δραστηριότητα. Μία περιγραφή της πόλης των αρχών του 20ού αιώνα από τον Δασκαλάκη στους *Ξεριζωμένους*, αποδίδει το ίδιο κλίμα που περιγράφεται για ανάλογες βιομηχανικές πόλεις της εποχής παντού στον κόσμο: «Ολόκληρα βουνά σκουριές από τις εκκαμινεύσεις... και επιχλωματώσεις ζώνουν σαν βαρύ κάστρο γύρω γύρω τη βασανισμένη πολιτεία των μεταλλείων με τα φουγάρα και τα εργοστάσια και με τα στριμωγμένα χαμόσπιτα της εργατιάς.»

Η κοινωνία της πόλης, δέσμια της μονοεπαγγελματικότητας που είναι σύμφυτη με αυτό τον τρόπο ανάπτυξης, είναι αναγκαστικά υποτελής στο Εργοστάσιο και στις κάθε είδους διακυμάνσεις και κρίσεις της βιομηχανίας<sup>1</sup>. Με τη σειρά της, η μεγάλη βιομηχανία εξαρτάται άμεσα από τις παγκόσμιες ανακατατάξεις σε θέματα τεχνολογίας και κίνησης κεφαλαίων. Έτσι, η πρόσφατη κατάρρευση<sup>2</sup> της παραγωγικής βάσης της πόλης, συνδεδεμένη με τις ευρύτατες παγκόσμιες παραγωγικές ανακατατάξεις και το κύμα της αποβιομηχάνισης που σαρώνει τις ανάλογες βιομηχανικές περιοχές σε όλο τον κόσμο, δεν είναι η πρώτη κρίση στην ιστορία της<sup>3</sup>. Σύμφωνα, όμως με όλες τις ενδείξεις, η κρίση αυτή οδηγεί όχι πια μόνο σε αναπροσαρμογές της βιομηχανικής βάσης, αλλά σε μεταβολή του παραδοσιακού βιομηχανικού χαρακτήρα.

Η οικονομική κρίση της πόλης – που, ας το σημειώσουμε, δεν έχει ακόμη αντιμετωπισθεί αποφασιστικά – κινητοποίησε τους Λαυρεώτες και τους (πολλούς!) φορείς που ενδιαφέρονται γι' αυτήν. Συντάχθηκαν μελέτες και οργανώθηκαν πολλές συζητήσεις. Οι απόψεις που διατυπώθηκαν για τις προοπτικές ανάπτυξης της πόλης δεν ήταν πάντα συγκλίνουσες. Κυρίαρχη, πάντως, είναι η αντίληψη ότι η κρίση της μεγάλης βιομηχανίας πρέπει να είναι αφετηρία για να εξασφαλίσει η πόλη διαφοροποιημένη, πολυσήμαντη και, επομένως, πιο ανθεκτική σε κρίσεις παραγωγική βάση.

Η αποφασιστική μείωση των ενεργών πηγών ρύπανσης έχει αναδείξει τα σημαντικά πλεονεκτήματα του τόπου, που μπορούν να αποτελέσουν και δυναμικό για τη μελλοντική ανάπτυξη: Ο χαρακτήρας της πόλης, που με τα κτίρια και την οργάνωσή της αποτελεί σημαντικό μνημείο βιομηχανικής αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, το πολύ μεγάλο αρχαιολογικό ενδιαφέρον της περιοχής, η γεωγραφική θέση, το λιμάνι, η εγγεγραμμένη σε ανθρώπους και τόπο ιστορία.

Οι προοπτικές ανάπτυξης συγκλίνουν στην ανάγκη σύμμετρης ανάπτυξης δευτερογενών δραστηριοτήτων, μεταφορών με επίκεντρο το λιμάνι, τουρισμού πολλών κατηγοριών συνδεδεμένου με ερευνητικές, εκπαιδευτικές και πολιτιστικές δραστηριότητες, καθώς και υπηρεσιών που θα αφορούν στην ευρύτερη περιοχή της Λαυρεωτικής.

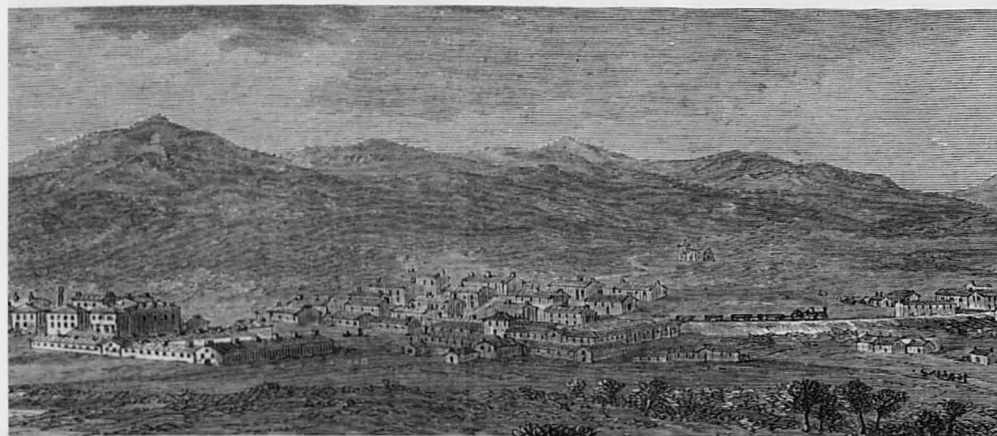
Το Μάιο του 1995 παρουσιάστηκε σε μία μεγάλη συγκέντρωση-συζήτηση στην πόλη το πρόγραμμα «Λαύριο S.O.S.» που έχει εκπονήσει το Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.<sup>4</sup> Το πρόγραμμα αυτό συνοψίζει επιλεκτικά και συγκροτεί τις προηγούμενες μελέτες και συζητήσεις για την ανάπτυξη της πόλης. Ως γενικός στόχος ορίζεται «η ολοκληρωμένη βιώσιμη, ενδογενής και δυναμική ανάπτυξη», με κατευθύνσεις:

- την πολυσήμαντη ανάπτυξη με συμπληρωματικότητα μεταξύ των τομέων που θα προωθηθούν και διαπραγμάτευση μεταξύ των ενδιαφερόμενων φορέων και ομάδων, ώστε να αποφευχθούν ανασταλτικοί παράγοντες και εμπόδια
- την ανάπτυξη τομέων και μονάδων φιλικών στο περιβάλλον
- την προσπάθεια δημιουργίας συνολικού θετικού αναπτυξιακού κλίματος στην περιοχή.

Οι γενικές αυτές κατευθύνσεις είναι πολύ θετικές. Πρέπει όμως να τονιστεί ότι η προοπτική της προγραμματισμένης, συμπληρωματικής και συγχρονικής ανάπτυξης πολλών παραγωγικών τομέων που προϋποθέτει συμβιβασμό μεταξύ συμφερόντων και αντιτιθέμενων λειτουργικά δραστηριοτήτων, απαιτεί και διαχείριση που να ανταποκρίνεται σε μία συνολική θεώρηση του υφιστάμενου δυναμικού. Έτσι η εφαρμογή ενός τέτοιου προγράμματος δεν είναι εύκολη, ακόμη και στην ευτυχή περίπτωση που φορείς και ενδιαφερόμενοι το έχουν ενστερνιστεί με γνώση των περιορισμών

και συνεπειών του. Μία πόλη δε, σε οικονομική κρίση είναι, φυσικά, πιο ευάλωτη και στην εγκατάσταση δραστηριοτήτων που θα χρησιμοποιήσουν το δυναμικό της ευκαιριακά, εμποδίζοντας, ενδεχομένως, την ανάπτυξη προς άλλες κατευθύνσεις και βλάπτοντας, έτσι, συνολικά τις προοπτικές της.

Στο Λαύριο, παρ' ό,τι ως τώρα οι αποφασιστικές για την ανάκαμψη της οικονομίας δράσεις είναι ανεπαρκείς, έχουμε ήδη τέτοια παραδείγματα αντιφάσεων ακόμη και μεταξύ των έργων που εκτελούνται και των τομέων ανάπτυξης. Αναφερόμαστε π.χ. σε μια υπέρμετρη επέκταση του λιμανιού και ειδικότερα προς Ν., που κινδυνεύει να καταστρέψει την κλίμακα και το χαρακτήρα της πόλης – στοιχεία που, ακριβώς,



Λαύριο: άποψη της βιομηχανικής πόλης (χαλκογραφία).

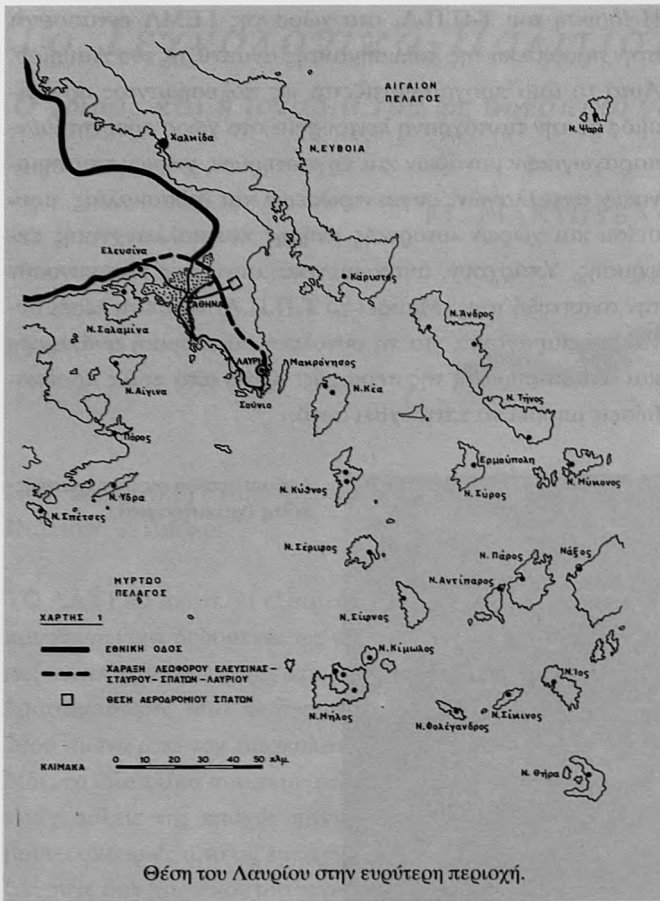
αποτελούν τη βάση για την προσέλκυση ξένων. Ή στο τεράστιας έκτασης Βιομηχανικό Πάρκο στο λόφο και τη Ν. ακτή του λιμανιού όπου, εκτός από το ζωτικό για την πόλη φυσικό τοπίο, κινδυνεύουν να καταστραφούν και στοιχεία που μένουν από την Ελληνική Εταιρεία, κ.ο.κ.

Είναι σαφές ότι για το Λαύριο ο χώρος – γεωγραφική θέση, φύση, μνημεία, χτισμένο περιβάλλον – αποτελεί το σημαντικότερο ίσως πόρο σε κάθε τομέα ανάπτυξης. Αν αυτό ισχύει σχεδόν αυτονόητα για τη φύση και τα μνημεία, θέλωμε εδώ να επισημάνουμε ότι ισχύει στον ίδιο βαθμό και για το χτισμένο περιβάλλον της πόλης, που μέχρι πολύ πρόσφατα λειτουργούσε με τα παραδοσιακά δεδομένα της μεγάλης βιομηχανίας. Η πολεοδομική οργάνωση και τα κτίρια του Λαυρίου, άμεσα συνδεδεμένα με την παραγωγική δραστηριότητα, δηλαδή – με τον ίδιο τον λόγο της ύπαρξής του – έχουν ένα ιδιαίτερο ιστορικό βάθος, μια σημασία που ξεπερνάει την υλική και λειτουργική της υπόσταση. Σ' αυτό, άλλωστε, νομίζουμε ότι οφείλεται και η ιδιαίτερη γοητεία που ασκεί αυτή η πόλη. Έτσι, σ' αυτήν την φάση της ριζικής παραγωγικής μεταστροφής, όπου οι νέες δραστηριότητες θα δημιουργήσουν τα δικά τους δεδομένα στο χώρο, πρέπει οι νέες κατασκευές να μην αντιστρατεύονται το ιστορικό σημερινό στρώμα. Αντίθετα, πρέπει αυτό να χρησιμοποιηθεί δημιουργικά προσαρμοζόμενο και εμπλουτίζοντας τα νέα στοιχεία.

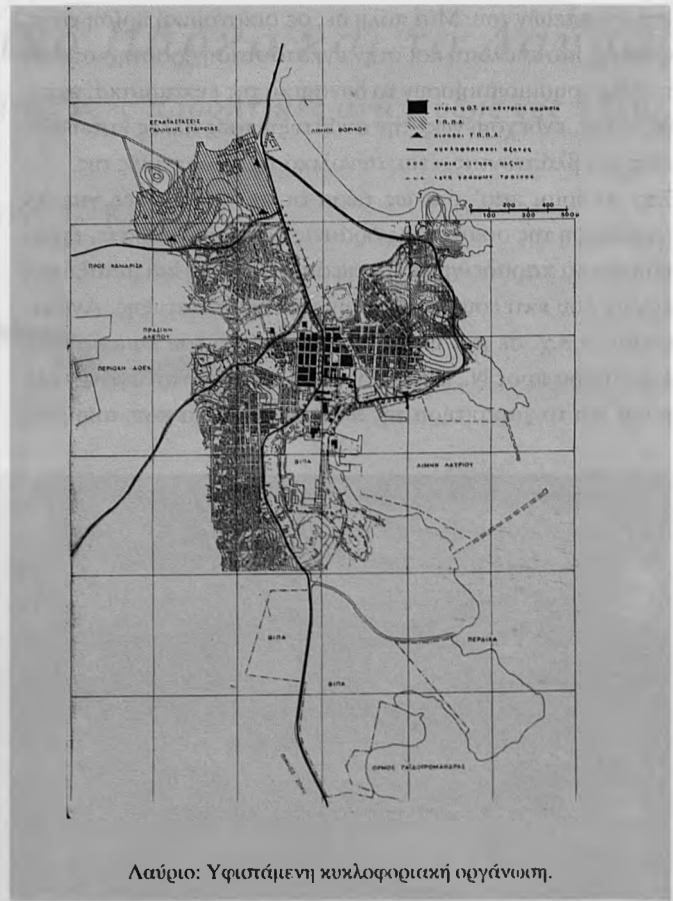
Η ίδρυση του Τ.Π.Π.Α. στο χώρο της ΓΕΜΑ εντάσσεται στην προοπτική της πολυσήμαντης ανάπτυξης του Λαυρίου. Αυτό το ίδιο προγραμματίζεται ως πολυσήμαντος οργανισμός με την ταυτόχρονη λειτουργία στο χώρο ερευνητικών-παραγωγικών μονάδων και εργαστηρίων, χώρων επιστημονικών ανταλλαγών, συγκεντρώσεων και διδασκαλίας, μουσείου και χώρων ιστορικής μνήμης και καλλιτεχνικής έκφρασης. Υπάρχουν, αντικειμενικά, συνθήκες που ευνοούν την ανάπτυξή τους; Μπορεί το Τ.Π.Π.Α. να αποτελέσει δυναμικό παράγοντα για τη συνολική οικονομική ανάκαμψη και αναδιάρθρωση της περιοχής; Κάτω από ποιες προϋποθέσεις μπορεί να επιτευχθεί αυτό;

Η διερεύνηση των όρων και συνθηκών ανάπτυξης τεχνολογικών και πολιτιστικών Πάρκων διεθνώς, αποδεικνύει ότι οι χωροταξικές, πολεοδομικές και αρχιτεκτονικές διαστάσεις είναι κρίσιμες για την επιτυχία τους. Απαιτείται όχι μόνο επιτυχής χωροθέτηση ως προς τα δίκτυα επικοινωνίας, το επιχειρηματικό περιβάλλον, το ερευνητικό στελεχικό δυναμικό, κ.ο.κ. αλλά και καλές συνδέσεις με την τοπική κοινωνία καθώς και μία αρχιτεκτονική που από μόνη της να αποτελεί ελκυστικό στοιχείο.

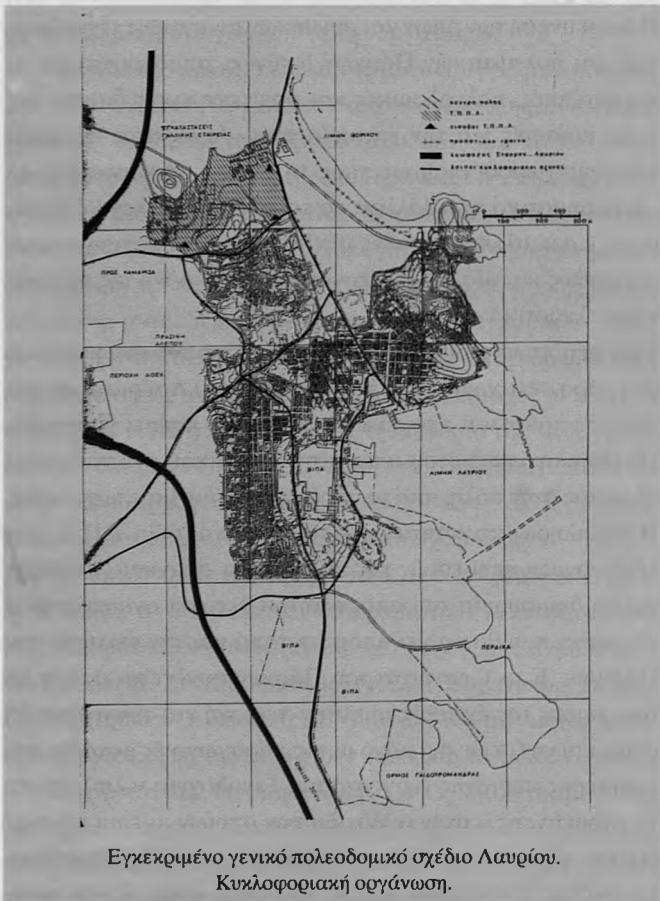
Στην περίπτωση του Τ.Π.Π. οι παράγοντες που αναφέρονται στο χώρο εντείνονται από το γεγονός ότι το Λαύριο είναι μία πόλη σε κρίση και επομένως αυτό το ίδιο πρέπει να συμβάλει στην ανάπτυξη του απαραίτητου θετικού αναπτυξιακού κλίματος στην πόλη, από το οποίο και το ίδιο θα επωφεληθεί. Η συμπληρωματικότητα δηλαδή στην ανάπτυξη Τ.Π.Π. και λειτουργιών-υπηρεσιών της πόλης είναι αναγκαία συνθήκη για τη δημιουργία του απαραίτητου θετικού αναπτυξιακού κλίματος, που θα κρίνει αποφασιστικά και την επιτυχία του Πάρκου. Έτσι η επιτυχία του Πάρκου συνδέεται άμεσα με τους όρους της ένταξής του στην περιοχή και την ανάπτυξη ροών και σχέσεων όχι μόνο με τις παραγωγικές μονάδες της ευρύτερης περιοχής (εργοστάσια, ξενοδοχεία κ.λπ.) και με τα μνημεία της – στην ανάδειξη των οποίων πρέπει να συμβάλει – αλλά και με τις δραστηριότητες της πόλης (εμπόριο, υπηρεσίες, εστιατόρια κ.λπ.). Αν, όπως σημειώθηκε πριν,



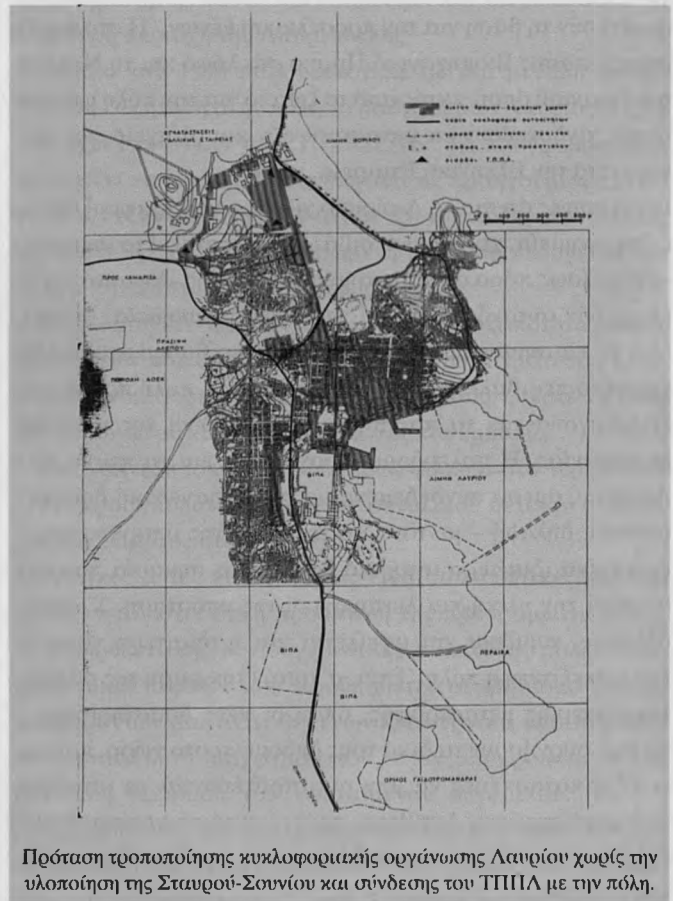
Θέση του Λαυρίου στην ευρύτερη περιοχή.



Λαύριο: Υφιστάμενη κυκλοφοριακή οργάνωση.



Εγκριμένο γενικό πολεοδομικό σχέδιο Λαυρίου. Κυκλοφοριακή οργάνωση.



Πρόταση τροποποίησης κυκλοφοριακής οργάνωσης Λαυρίου χωρίς την υλοποίηση της Σταυρού-Σουνίου και σύνδεσης του Τ.Π.Π.Α. με την πόλη.

για κάθε τομέα ανάπτυξης στο Λαύριο, ο χώρος της πόλης έχει ιδιαίτερη σημασία, στην περίπτωση του Τ.Π.Π., η επιτυχής ένταξη των νέων λειτουργιών στην πολεοδομική οργάνωση και τον λειτουργικό ιστό της πόλης αποτελεί σημαντική άποψη του όλου σχεδιασμού.

Η μελέτη σ' αυτήν την κατεύθυνση ακολουθεί μεθοδολογικά δύο συνισταμένες:

- Αναγνώριση των υφιστάμενων συνδέσεων του χώρου του Τ.Π.Π.Α. με την πόλη και τη δομή της και την επισήμανση των λειτουργιών που μπορούν εν δυνάμει να λειτουργήσουν συμπληρωματικά με τις νέες δραστηριότητες του Τ.Π.Π.Α.
- Διερεύνηση περαιτέρω δυνατοτήτων λειτουργικής σύνδε-

διάστηκε, αναπτύχθηκε και οργανώθηκε γύρω από τα δύο κέντρα μεταλλουργικής και μεταλλευτικής βιομηχανίας, την Ελληνική και τη Γαλλική Εταιρεία.

Το συγκρότημα της Γαλλικής Εταιρείας που ιδρύθηκε μετά την Ελληνική, κατέλαβε ένα διακριτό από αυτήν χώρο στον Κυπριανό, εκτός του ζωτικού χώρου του λιμανιού όπου ήδη αναπτυσσόταν η Ελληνική Εταιρεία. Ένας λόφος διακρίνει το χώρο του Κυπριανού, από το χώρο των εγκαταστάσεων της Ελληνικής Εταιρείας. Ένας λόφος διακρίνει επίσης τον οικισμό του Κυπριανού, που ιδρύθηκε για τη στέγαση των υπαλλήλων και ειδικευμένων εργατών της Εταιρείας, από το οικόπεδο του εργοστασίου, όπου σήμερα εγκαθίσταται το



Εγκατάσταση εκφόρτωσης  
αρχαίων μολυβδόχων σκωριών  
Ε.Ε.Μ.Α.

σης του συγκροτήματος με την πόλη και την ευρύτερη περιοχή από την άποψη των προσβάσεων και της κυκλοφορίας πεζών και αυτοκινήτων, των επισκεπτών, συναλασσομένων και εργαζομένων στο Τ.Π.Π., καθώς και του δικτύου κεντρικών λειτουργιών και ζωτικών δημοσίων χώρων της πόλης.

Σημαντικό, τέλος, ζήτημα είναι ο εντοπισμός στοιχείων της σημερινής κατάστασης και των εγκεκριμένων πολεοδομικών σχεδίων και έργων που κρίνονται ασύμβατα με την επιδιωκόμενη πολυσημάντη, βιώσιμη ανάπτυξη της πόλης και η πρόταση πολεοδομικών παρεμβάσεων ή τροποποιήσεων των υφιστάμενων σχεδίων για την καλύτερη ανάδειξη του χαρακτήρα της και ενεργή διασύνδεσή της με το Τ.Π.Π. Λαυρίου.

## 2. Αναγνώριση των βασικών χαρακτηριστικών της συγκρότησης του χώρου

Το Τεχνολογικό και Πολιτιστικό Πάρκο Λαυρίου είναι μία νέα λειτουργία η οποία εγκαθίσταται στο χώρο παραγωγής της Γαλλικής Εταιρείας. Η ιστορία του χώρου του είναι συνυφασμένη με την ιστορία της πόλης του Λαυρίου, που σχε-

Τεχνολογικό Πολιτιστικό Πάρκο.

Η διακίνηση των πρώτων υλών και των προϊόντων και των δύο Εταιρειών γινόταν μέσω σιδηροδρόμου. Γραμμές σιδηροδρόμου διέσχιζαν το συγκρότημα της Γαλλικής Εταιρείας και το συνέδεαν με τους τόπους εξόρυξης, με το λιμάνι του Λαυρίου (γαλλική σκάλα και αποθήκη), καθώς και με το κέντρο της πόλης και την Αθήνα. Ίχνη αυτών των γραμμών συναντώνται τόσο στο Λαύριο και την ευρύτερη περιοχή, όσο και σε σημεία του συγκροτήματος.

Σχηματικά, μπορούμε να πούμε ότι η πόλη χαρακτηρίζεται από μία γραμμική παραθετική διάταξη από Βορρά προς Νότο, μήκους μεγαλύτερου των 2 χλμ., με άνοιγμα προς την Ανατολή και τη θάλασσα. Ένας σχεδόν επίπεδος βασικός οδικός άξονας συνδέει τα τμήματα της πόλης κατά τη διάταξη Βορρά-Νότου, καθώς και την πόλη με την Αθήνα προς Βορρά και με το Σούνιο προς Νότο. Σχεδόν παράλληλος προς αυτόν είναι και ο σιδηροδρομικός άξονας (ο Αττικός σιδηρόδρομος) που συνέδεε το κέντρο της πόλης με την Αθήνα από το 1884 έως το 1957, οπότε έπαψε να λειτουργεί.

Κάθετα σχεδόν στον βασικό οδικό άξονα, στις υπώρειες του λόφου που χωρίζει τον Κυπριανό με το οικόπεδο του εργο-



στασίου, υπάρχει ο οδικός άξονας που συνδέει την Εταιρεία με την Καμάριζα (σήμερα Άγιο Κωνσταντίνο), όπου υπήρχαν ζωτικές εξορυκτικές εγκαταστάσεις της και εργατικός οικισμός. Ο δρόμος αυτός σήμερα χαρακτηρίζεται από μικρή υπερτοπική κυκλοφορία και διαχωρίζεται από τον Κυπριανού από το πάνω τμήμα της. Μετά το τμήμα αυτό, σε επαφή με τη νότια πλευρά του χώρου του Τεχνολογικού Πάρκου έχει αναπτυχθεί πρόχειρη βιοτεχνική εγκατάσταση. Ο βασικός από Βορρά προς Νότο άξονας του Λαυρίου είναι πολύ σημαντικός στην όλη οργάνωση της πόλης, όχι μόνο γιατί τη συνδέει με την υπόλοιπη Αττική και γιατί είναι ο μόνος που συνδέει όλα τα τμήματά της, αλλά και γιατί πάνω

Μεταλλωρύχοι στην είσοδο μεταλλείου στην Καμάριζα (1898).



και παράλληλα μ' αυτόν, σε μήκος 300 περίπου μέτρων και σε θέση που αντιστοιχεί στο βόρειο τμήμα του λιμανιού, έχει οργανωθεί η χαρακτηριστική, επιμήκης (πλάτους 40 περίπου μέτρων) πλατεία της πόλης. Βασικά στοιχεία της οριοθέτησης αυτής της πλατείας αποτυπώνονται ήδη στα σχέδια της πόλης του 1875. Η πλατεία ενσωματωμένη με αυτόν τον τρόπο στον ιστό της πόλης και φορτισμένη από την ιστορία της, αποτελεί το ζωτικό κέντρο του οικισμού που συμπυκνώνει δημόσιες και κοινόχρηστες λειτουργίες, κινήσεις πεζών και αυτοκινήτων, συναθροίσεις και βόλτες. Συνδέεται μέσω συνεχόμενων ενοτήτων υπαιθρίων χώρων με τον (παλαιό) σιδηροδρομικό σταθμό και το λιμάνι. Κοντά σε αυτήν και νοτιοδυτικά βρίσκεται και ο πρώτος εργατικός οικισμός του Λαυρίου, τα Σπανιόλικα που είχαν οικοδομηθεί από την αρχική Εταιρεία του Λαυρίου, την Serpieri, Roux et Freyssinet για τη στέγαση των Ισπανών μεταλλουργών που μεταφέρθηκαν από την Καρθαγένη. Σε συνάρτηση με την πλατεία έχουν οργανωθεί όλες οι υπόλοιπες συνοικίες της πόλης: το Νυχτοχώρι-Αγία Παρασκευή, που εξακολουθεί παρά τη μερική ανοικοδόμηση να περιλαμβάνει ένα δυναμικό από ενδιαφέροντα, και συχνά εγκαταλειμμένα

σήμερα, κτίρια κατοικίας και η Νεάπολη.

Ο βασικός από Βορρά προς Νότο άξονας της πόλης, όπως θα ήταν αναμενόμενο, αποτελεί και τον κύριο άξονα κυκλοφορίας, που συγκεντρώνει τόσο την τοπική κίνηση, όσο και την κίνηση διέλευσης προς Αθήνα και προς Σούνιο. Έτσι ήδη σήμερα, ιδιαίτερα κατά τους θερινούς μήνες που αυξάνουν τόσο η κυκλοφορία, όσο και οι ανάγκες της πόλης για ζωτικό υπαίθριο χώρο, η περιοχή της πλατείας και οι κάθετοι προς το λιμάνι δρόμοι πεζοδρομούνται, ενώ τα διερχόμενα αυτοκίνητα ακολουθούν μία καθορισμένη, πιο πολύπλοκη πορεία. Στην προοπτική αύξησης της κίνησης, που ακολουθεί την αύξηση των δραστηριοτήτων της πόλης, απαιτείται μία

ρύθμιση της κυκλοφορίας, εναρμονιζόμενη όμως με την δομή και τον χαρακτήρα της πόλης.

Μέσω του κεντρικού άξονα συνδέονται με το κέντρο της πόλης το αρχαιολογικό μουσείο και (δυτικά αυτού) ο χώρος του μεγάλου συγκροτήματος της Ελληνικής Εταιρείας, σε μικρό κτίριο της οποίας στεγάζεται το ορυκτολογικό μουσείο του Λαυρίου, ενώ παραμένουν ίχνη και ερείπια του σημαντικού κτιρίου του μεταλλοπλυσίου. Το μεγαλύτερο τμήμα του χώρου αυτού σήμερα έχει καταληφθεί από χρήσεις εκπαίδευσης και αθλητισμού. Αποτελεί δε χαρακτηριστικό παράδειγμα επανάχρησης χώρου, που δεν έλαβε υπ' όψιν την ιστορία της πόλης.

Το κέντρο του Λαυρίου χαρακτηρίζεται από μικρά καταστήματα εμπορίου και αναψυχής και υπηρεσίες που εξυπηρετούν κυρίως τους κατοίκους της πόλης και σποραδικά τους διερχόμενους προς και από το λιμάνι, καθώς και την παραθεριστική κατοικία και την τουριστική κίνηση της περιοχής Λεγραιών-Σουνίου, με δεδομένο ότι η πόλη του Λαυρίου είναι το μόνο συγκροτημένο αστικό κέντρο της Λαυρεωτικής. Οι χρήσεις που έχουν εγκατασταθεί ανταποκρίνονται στη σημερινή περιορισμένη ζήτηση. Το είδος και η κλίμακα

των χρήσεων καθώς και η οργάνωση του χώρου γύρω από την κεντρική πλατεία και τον άξονα που οδηγεί στο σταθμό και στο λιμάνι δίνουν στο κέντρο της πόλης το χαρακτήρα μιας τοπικής αγοράς που διακρίνεται για τη συνοχή της.

Η συνοχή των τμημάτων της πόλης εξακολουθεί να παραμένει και σήμερα κύριο χαρακτηριστικό του αστικού χώρου παρά την απουσία της κινητήριας δύναμης σύνδεσης, της οργανωμένης και μεγάλης βιομηχανικής παραγωγής. Παρά το «τυχαίο» των νέων αναπτύξεων και της ανοικοδόμησης, το Λαύριο εξακολουθεί να έχει το χαρακτήρα μιας συνεκτικής σχετικά αυτόνομης και αναγνώσιμης πόλης.

Η σύνδεση των μερών που συνόδευε την αρχική συγκρότηση

ρεί, βέβαια, να υποκαταστήσει τη μεταλλουργική βιομηχανία που συνιστούσε την κύρια οικονομική δραστηριότητα της πόλης. Το γεγονός, όμως, ότι εγκαθίσταται στον ίδιο χώρο με αυτή δίνει στο συγκρότημα ορισμένες δυνατότητες άμεσης σύνδεσής του. Οι δυνατότητες αυτές απορρέουν από τη διατήρηση ορισμένων από τις προϋφιστάμενες προσβάσεις στο χώρο της Γαλλικής Εταιρείας, αλλά και από τη θέση του στο ήδη συγκροτημένο δίκτυο αστικών δημοσίων χώρων.

Η βασική είσοδος της Γαλλικής Εταιρείας βρίσκεται πάνω στον κύριο οδικό άξονα και χαρακτηρίζει την είσοδο στην πόλη του Λαυρίου, για τους ερχόμενους από την Αθήνα. Ένα δεύτερο, πολύ χαρακτηριστικό και ενδιαφέρον σημείο



Η πρώτη σιδηροδρομική σήραγγα της Ελλάδας, μήκους 265,25 μ. στην Καμάριζα και σιδηρόδρομος της Ε.Ε.Μ.Α.

του χώρου του Λαυρίου παρέμεινε για έναν αιώνα κύριο συστατικό της πόλης. Ο χώρος εργασίας, ο χώρος κατοικίας, το κέντρο και η παραλία αναπτύσσονται σε μία συνέχεια και αλληλεξάρτηση παράλληλη με εκείνη της παραγωγής και διάθεσης του προϊόντος. Η κοινωνική συνοχή που χαρακτηρίζει τον πληθυσμό της συνετέλεσε στη διατήρηση του ενιαίου χαρακτήρα της.

Καίριο ερώτημα για την εξέλιξη του Λαυρίου αλλά και την ένταξη νέων οικονομικών δραστηριοτήτων σε αυτό παραμένει η συμβολή τους στην κοινωνική και χωρική ενότητα της πόλης. Μία σημαντική νέα δραστηριότητα, όπως το Τεχνολογικό και Πολιτιστικό Πάρκο, που δεν προκύπτει μέσα από την εξέλιξη των προηγούμενων παραγωγικών δραστηριοτήτων, είναι δυνατόν να λειτουργήσει συνδυαστικά με την κοινωνική συνοχή και τον υπό της πόλης; Το ερώτημα αυτό, βέβαια, δεν μπορεί να απαντηθεί μέσα από τις σημερινές τεχνικές του πολεοδομικού σχεδιασμού. Οποιαδήποτε, όμως, αποφάσεις που αφορούν στη χωρική σύνδεση της συγκεκριμένης δραστηριότητας μπορεί να επηρεάσουν την αυτόνομη ή την ένταξη της στον αστικό χώρο.

Το Τεχνολογικό και Πολιτιστικό Πάρκο Λαυρίου δεν μπο-

είσοδου προς την πόλη είναι το τριγωνικό δάσος με φοίνικες που καταλαμβάνει την είσοδο του εργατικού οικισμού του Κυπριανού. Η βασική είσοδος της Γαλλικής Εταιρείας έχει μία κομβική θέση στις κυκλοφοριακές χαράξεις της πόλης: Κοντά της βρίσκεται το σημείο όπου αρχίζει η απόκλιση από τον βασικό οδικό άξονα της σιδηροδρομικής γραμμής σύνδεσης με την Αθήνα, καθώς και η συνάντηση της γραμμής αυτής με μία σιδηροδρομική γραμμή που συνεχίζοντας κατά μήκος της παραλίας, προσέγγιζε στις αποθήκες της Γαλλικής Εταιρείας και τη γαλλική σκάλα στο λιμάνι και μέσω αυτών, συναντούσε την πρώτη γραμμή στον σιδηροδρομικό σταθμό του Λαυρίου. Τη χάραξη αυτής της γραμμής ακολουθεί η σημερινή παρακαμπτήρια που εξυπηρετεί το λιμάνι.

Μία δεύτερη σημαντική είσοδος της Γαλλικής Εταιρείας βρίσκεται απέναντι από τον Κυπριανό προς το νοτιοδυτικό άκρο του οικοπέδου όπου, στα δυτικά του λόφου, προσεγγίζει ισόπεδα πια το οικόπεδο ο οδικός άξονας προς την Καμάριζα. Κοντά στην είσοδο αυτή βρίσκεται το κτίριο που στέγαζε τους σταύλους της Γαλλικής Εταιρείας και, σε ορισμένες φάσεις, καταστήματα. Σιδηροδρομικές γραμμές υλοποιούσαν επίσης τις συνδέσεις αυτών των εισόδων σε χάρα-

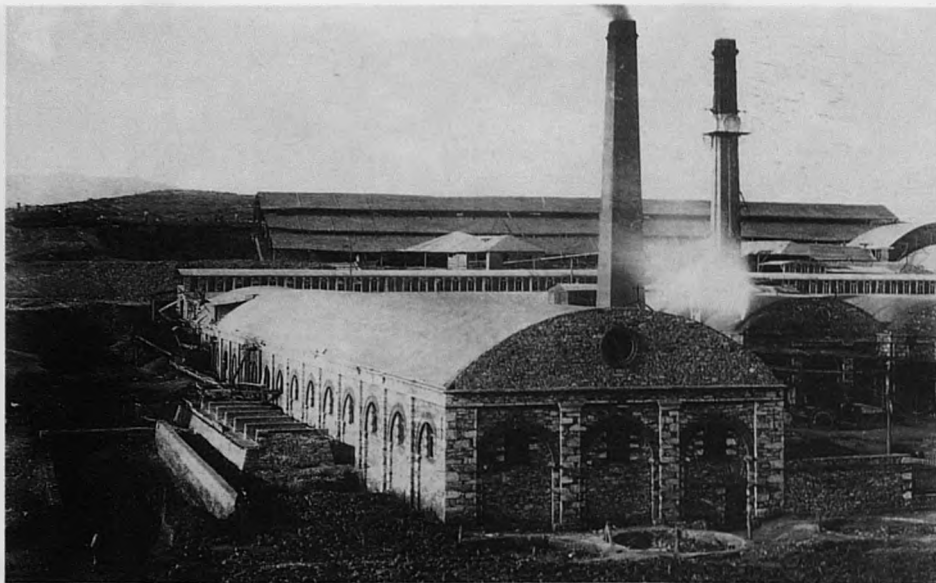
ξη περίπτωση ταυτόσημη με εκείνη του σημερινού οδικού άξονα. Μία τρίτη είσοδος του συγκροτήματος βρίσκεται απέναντι επίσης από τον Κυπριανό στα ανατολικά του λόφου, κοντά στον βασικό οδικό άξονα. Χαρακτηρίζεται από την εκκλησία της συνοικίας.

Το συγκρότημα, αν και περιφραγμένο, συνδέεται οδικά και μέσω του δικτύου των σιδηροδρομικών γραμμών, άμεσα με την πόλη και την ευρύτερη περιοχή. Ορισμένα από τα σημεία σύνδεσης, κυρίως προς βορράν, σήμερα έχουν αχρηστευθεί και αποκλεισθεί. Η μία είσοδος όμως από τον κύριο δρόμο της πόλης και οι δύο από τον Κυπριανό παραμένουν ως βασικά σημεία επανασύνδεσης του χώρου με την πόλη του

συνέχεια αυτή συνδέεται κατ' αρχήν, με την επαναλειτουργία του κεντρικού από Β. προς Ν. άξονα, της κύριας συνδετήριας οδού μεταξύ του συγκροτήματος και του κέντρου της πόλης, με προτεραιότητα στην κυκλοφορία των πεζών.

Σημαντικός παράγοντας για την εξασφάλιση της συνέχειας μεταξύ του Τεχνολογικού και Πολιτιστικού Πάρκου Λαυρίου είναι ο χειρισμός των εισόδων του συγκροτήματος ως προς τον κύριο δρόμο της πόλης και τη συνοικία του Κυπριανού. Η οργάνωση, επίσης και η ιεράρχηση των βασικών κινήσεων και υπαιθρίων χώρων του συγκροτήματος, ώστε να συγκροτηθεί σ' αυτό το δίκτυο «κεντρικών υπαιθρίων χώρων», που θα ορίζει με σαφήνεια τις προσβάσεις στα κτίρια

Κτίριο αμμοστροβίλων παραγωγής ηλεκτρισμού στο μεταλλοπύσιο της Ε.Ε.Μ.Α.



Λαυρίου. Ο χειρισμός των προσβάσεων προς το Τεχνολογικό και Πολιτιστικό Πάρκο, σε συνάρτηση με το βασικό δίκτυο κίνησης πεζών και δημοσίων χώρων της πόλης, θα παίξει οπωσδήποτε σημαντικό ρόλο στο θέμα της σύνδεσής του.

3. Δυνατότητες ένταξης του Τ.Π.Π. Λαυρίου στον ιστορικό και λειτουργικό ιστό της πόλης – αρχές σχεδιασμού του δημοσίου χώρου

Η ένταξη του Τ.Π.Π. Λαυρίου στον ιστό των λειτουργιών της πόλης, με την έννοια της ανάπτυξης σ' αυτήν δραστηριοτήτων που θα βασίζονται και στη δυναμική που θα δημιουργήσει το Πάρκο, στηρίζεται – όπως ήδη αναφέρθηκε – και στις δυνατότητες που υπάρχουν για ανάδειξη των ιστορικών συνδέσεων που είχε ο χώρος του Πάρκου με την πόλη, καθώς και του χαρακτήρα της πόλης, με την ενδιαφέρουσα πολεοδομική συγκρότηση και αρχιτεκτονική κτιρίων και συγκροτημάτων.

Βασική προϋπόθεση προς αυτήν την κατεύθυνση είναι το να αποκατασταθεί η συνέχεια μεταξύ του συγκροτήματος και του δικτύου των κεντρικών δημοσίων χώρων της πόλης. Η

και χώρους με μεγάλη προσέλαση κοινού (επισκεπτών-υψιναλασσομένων), ενώ θα διευκολύνει τις κινήσεις και άτυπες συναντήσεις μεταξύ των εργαζομένων στο συγκρότημα, θα συνεισφέρει στην καλύτερη σύνδεσή του.

Προϋπόθεση για την επαναλειτουργία του δικτύου των δημοσίων χώρων της πόλης είναι η κατάλληλη κυκλοφοριακή οργάνωση, η οποία θα εξασφαλίζει την εξυπηρέτηση της μελλοντικά αυξημένης υπερτοπικής κυκλοφορίας προς το λιμάνι και το Σούνιο, χωρίς να διασπά την ενότητα των ιστορικά διαμορφωμένων κεντρικών δημοσίων χώρων της πόλης και τις περιοχές κατοικίας.

Μεθοδολογικά η αρχική προσέγγιση της ένταξης του Τεχνολογικού και Πολιτιστικού Πάρκου Λαυρίου κατευθύνθηκε στην αξιολόγηση της κυκλοφοριακής οργάνωσης που προτείνεται από το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο και την Πολεοδομική Μελέτη του Λαυρίου, και στον προσδιορισμό του βασικού δικτύου κεντρικών δημοσίων χώρων και κοινοχρηστων κτιρίων της πόλης, με βάση ένα πλέγμα κριτηρίων που αναφέρονται στη βασική συγκρότηση της πόλης, στην ιστορία της και στο υφιστάμενο δυναμικό ελευθέρων χώρων, λειτουργικών και διατηρητέων κτιρίων<sup>5</sup>.

Το ισχύον σήμερα Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Λαυρίου, που δεν έχει ακόμα εφαρμοσθεί, εισάγει ορισμένες σημαντικές τροποποιήσεις στη σημερινή κυκλοφοριακή οργάνωση της πόλης. Οι τροποποιήσεις αυτές εκ πρώτης όψεως φαίνεται ότι αποσκοπούν στο να απαλλάξουν την πόλη από την υπερτοπική κυκλοφορία (μεταφορά στην υπερτοπική λεωφόρο Σταυρού-Σουνίου που προβλέπεται να χαραχθεί δυτικά του χώρου του Τεχνολογικού και Πολιτιστικού Πάρκου) και στο να αποδώσουν τον κεντρικό άξονα, το κέντρο της πόλης και αρκετούς άλλους δρόμους στους πεζούς.

Παράλληλα όμως επιτρέπουν τη διαμπερή κυκλοφορία μέσα από την πόλη προς και από το λιμάνι και συγκεκριμένα μέσα

χρήσεις που θα ζητήσουν να εγκατασταθούν σε κτίρια και χώρους μέσα στο κέντρο και γενικότερα στον ιστό της πόλης, ενώ θα στηρίζουν μέρος τουλάχιστον της δραστηριότητάς τους στους επισκέπτες και συναλασσόμενους με το Πάρκο. Οι δυνατότητες ανάπτυξης των κεντρικών λειτουργιών της πόλης αποτελούν οπωσδήποτε ένα ζήτημα που απαιτεί πιο εξειδικευμένη πολεοδομική προσέγγιση. Στο επίπεδο όμως των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου, παρατηρούμε ότι μέσα από αυτές, τελικά ο ζωτικός χώρος επέκτασης του κέντρου περιορίζεται σημαντικά, ενώ αποκλείονται και οι διέξοδοι που σήμερα έχει προς το λιμάνι και τη θάλασσα.



Ο σταθμός του Αττικού σιδηροδρόμου (δεξιά) και το καφεενείο του σταθμού (αριστερά).

από το όρυγμα της σιδηροδρομικής γραμμής που συνδέει το Λαύριο με την Αθήνα και αποκόπτουν την παραλία από το κέντρο, εισάγοντας ένα νέο άξονα κατά μήκος του μετώπου προς τη θάλασσα για την εξυπηρέτηση του λιμανιού.

Από την άποψη των σινδέσεων του Τεχνολογικού και Πολιτιστικού Πάρκου με την πόλη, οι εισαγόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις δεν συνεπάγονται άμεσα προβλήματα. Εκτιμάται όμως, ότι σινεπάγονται έμμεσα ορισμένες δυσλειτουργίες που αφορούν στη διασύνδεση του Πάρκου με την πόλη ή, καλύτερα, στην προοπτική ανάπτυξης ενός δικτύου λειτουργιών που θα το εντάξουν στη ζωή της πόλης. Πρέπει δε ιδιαίτερα να σημειωθεί ότι, μέσα από τη συνολική οπτική για το χαρακτήρα του Τεχνολογικού και Πολιτιστικού Πάρκου Λαυρίου, το κέντρο της πόλης και το δίκτυο των ζωτικών υπαιθρίων χώρων αποτελούν το χώρο έκφρασης της συνέχειας της ιστορίας της πόλης, και μέσο για την ένταξη των νέων λειτουργιών στο ιστορικό αστικό περιβάλλον.

Συγκεκριμένα, εφ' όσον το συγκρότημα αναπτυχθεί σε πόλο έλξης δραστηριοτήτων και επισκεπτών, θα ήταν εύλογο να αναπτυχθούν και οι δραστηριότητες της πόλης. Είναι δηλαδή αναμενόμενο να αναπτυχθούν κεντρικές και πολιτιστικές

Όσον αφορά στον ίδιο το χώρο της πρώην Γαλλικής Εταιρείας, χαρακτηριστική είναι η χάραξη της Σταυρού-Λαυρίου μέσα από τους καπναγωγούς προς την καμινάδα που αποτελεί σημαντικό σημείο αναφοράς για τον ερχόμενο στην πόλη. Επίσης επισημαίνεται η μετατροπή του δρόμου προς Καμάριζα σε κύρια υπερτοπική συλλεκτήριο με αποτέλεσμα το σχετικό αποχωρισμό του άνω τμήματος του Κυπριανού και του Τεχνολογικού και Πολιτιστικού Πάρκου από το κύριο τμήμα της συνοικίας.

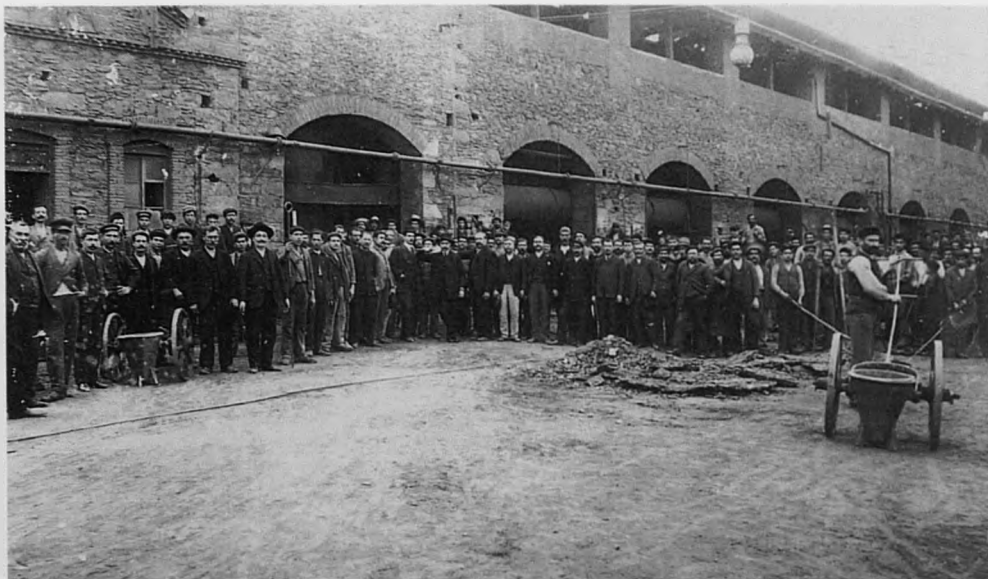
Με στόχο την καλύτερη λειτουργία της ίδιας της πόλης του Λαυρίου, τμήμα της οποίας αποτελεί το συγκρότημα, εξετάστηκαν δύο εναλλακτικά σενάρια κυκλοφοριακής οργάνωσης. Στην μία περίπτωση λαμβάνεται υπ' όψιν η υλοποίηση της Σταυρού-Σουνίου, ενώ η άλλη μπορεί να εφαρμοσθεί και χωρίς την πραγματοποίηση του άξονα ταχείας κυκλοφορίας. Βασική αρχή και για τα δύο σενάρια είναι το να διοχετευθεί η υπερτοπική κυκλοφορία σε περιφερειακούς, ως προς τις βασικές ενότητες κατοικίας και το δίκτυο των κεντρικών δημοσίων χώρων, άξονες, ενώ διατηρείται η κίνηση προς και από το επιβατικό λιμάνι στο σημερινό παρακαμπτήριο άξονα, που διέρχεται κατά μήκος του Β.Α. τμήματος της παρα-



λίας. Παράλληλα διαχωρίζεται η κίνηση προς και από το επιβατικό λιμάνι, από την κίνηση που προορίζεται για το νότιο τμήμα του λιμανιού, ώστε να μην αποκλεισθεί η σχέση πόλης-παραλίας με βαριά ή / και πυκνή κίνηση αυτοκινήτων. Η προώθηση αυτής της κυκλοφοριακής οργάνωσης αναδεικνύει το δίκτυο των κεντρικών υπαιθρίων δημόσιων χώρων, όπου δίδεται προτεραιότητα στις κινήσεις των πεζών. Σημειώνονται οι βασικές κινήσεις πεζών, που πρέπει να εξασφαλισθούν με κατάλληλες παρεμβάσεις καθώς και, ενδεικτικά, οι προσβάσεις με δρόμους ήπιας και ελεγχόμενης κίνησης αυτοκινήτων, που θα έπρεπε να σχεδιαστούν κατάλληλα γι' αυτό το σκοπό. Οι δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας μπορούν να

λιτιστικού Πάρκου Λαυρίου με την πόλη αποτελεί ο κεντρικός από Β. προς Ν. δρόμος, ο οποίος διέρχεται εμπρός από την κύρια είσοδο του συγκροτήματος. Η επαναλειτουργία του άξονα εξετάζεται και ως προς την επαναδραστηριοποίηση του λανθάνοντος δυναμικού του δικτύου των δημοσίων υπαιθρίων και κτισμένων χώρων του Λαυρίου που σήμερα έχει περιορισθεί στην κεντρική πλατεία και σε μικρή περιοχή του λιμανιού. Εκτός από τους υπαίθριους χώρους του Κυπριανού, σε αυτόν τον άξονα ανοίγονται ή δύνανται να ανοιχθούν μία σειρά από δημόσιες ή κοινόχρηστες λειτουργίες. Στη ζώνη απέναντι από τον Κυπριανό υπάρχουν εγκαταστάσεις εκπαίδευσης και το κτίριο της Ευτέρπης, που μπορεί να

Προσωπικό της μεταλλουργίας της Ε.Ε.Μ.Α.



εξυπηρετηθούν από τοπικό λεωφορείο που θα έχει ανταπόκριση με τον προαστιακό σιδηρόδρομο και το λιμάνι.

Ανεξαρτήτως, όμως, του σεναρίου οδικής κυκλοφορίας, ζωτικής σημασίας είναι η λειτουργία του προαστιακού σιδηροδρόμου, η οποία, θα ήταν σκόπιμο να έχει και μία στάση κοντά στην είσοδο του Τεχνολογικού και Πολιτιστικού Πάρκου.

Οι διάφορες κτιριακές και υπαίθριες ενότητες του συγκροτήματος συνδέονταν μεταξύ τους μέσω ενός δικτύου γραμμών σιδηροδρόμου, ίχνη των οποίων υπάρχουν και σήμερα. Το δίκτυο αυτό συνδεόταν με τις γραμμές του εξωτερικού δικτύου, οι οποίες οδηγούσαν στους χώρους εξόρυξης, στο λιμάνι και στο κέντρο της πόλης. Στις γραμμές του εξωτερικού δικτύου αντιστοιχούσαν και οι πέντε εισοδοί του συγκροτήματος. Στην περίπτωση της πλήρους ανάπτυξης του Τεχνολογικού και Πολιτιστικού Πάρκου Λαυρίου θα μπορούσε να εξετασθεί η δυνατότητα επανασύνδεσης του χώρου με τους διάφορους τόπους που συσχετίζονται με αυτόν (Καμάριζα, Πλάκα, Πηγάδια) και το κέντρο της πόλης μέσω ενός μέσου σταθερής τροχιάς.

Άξονα της λειτουργικής σύνδεσης του Τεχνολογικού και Πο-

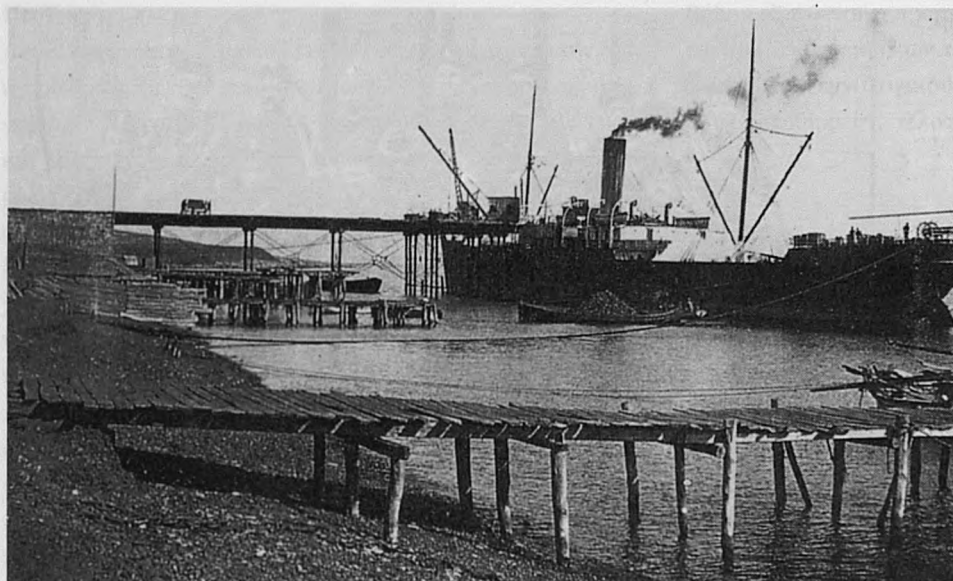
προλάβει πολιτιστική χρήση. Μετά τη σπινοικία του Κυπριανού, δυτικά του άξονα, υπάρχει δυνατότητα σύνδεσης με το χώρο των εγκαταστάσεων της Ελληνικής Εταιρείας. Πριν, επίσης, από την είσοδο στην κεντρική πλατεία, βρίσκεται το αρχαιολογικό μουσείο που σήμερα περιβάλλεται από κίνηση αυτοκινήτου. Μέρος του υπαίθριου χώρου του, μπορεί να διαμορφωθεί ως δημόσιος υπαίθριος χώρος, γεγονός που θα ενσωμάτωνε το μουσείο στον κύριο άξονα κίνησης της πόλης.

Με επίκεντρο την κεντρική πλατεία του Λαυρίου, το δίκτυο των δημοσίων χώρων διευρύνεται προς την παραλία, το επιβατικό λιμάνι και τον σταθμό του προαστιακού τραίνου, που αποτελούν επίσης πόλους έλξης αλλά και εισόδους στην πόλη. Η λειτουργία όλης αυτής της πολύ σημαντικής ενότητας υπαίθριων χώρων απαιτεί τοπικές παρεμβάσεις για τη διαμόρφωσή τους και επαναχρησιμοποίηση σημαντικών διατηρητέων κτιρίων και σημείων αναφοράς, όπως τα κτίρια του παλιού σιδηροδρομικού σταθμού, η προβλήτα με το ρολόι, το κτιριακό συγκρότημα όπου και το σημερινό δημαρχείο, το ανακαινιζόμενο κτίριο της Ελληνικής Εταιρείας που προορίζεται για μουσείο κ.ο.κ.

Επισημαίνεται η σημασία που έχει για τη σύνδεση του Τεχνολογικού και Πολιτιστικού Πάρκου Λαυρίου με το κέντρο και το λιμάνι, αλλά – κυρίως – και τη σημασία που έχει για την ίδια την οργάνωση του κέντρου της πόλης, ο δρόμος που ακολουθούσε η παλιά χάραξη του τραίνου (η Φωκίωνος Νέγρη με το όρυγμα και τους εκατέρωθεν δρόμους). Η μετατροπή του όμως σε βασικό άξονα προς το λιμάνι θα εμποδίσει την ανάπτυξη του κέντρου, θα αλλοιώσει το χαρακτήρα του, θα εντείνει τις οχλήσεις και δεν θα εξυπηρετήσει με επάρκεια το λιμάνι. Αντιθέτως η οργάνωσή του ως δρόμου ήπιας κίνησης αυτοκινήτων (όπως εκ των πραγμάτων ισχύει και σήμερα) παράλληλα με μια βασική κίνηση πεζών, θα λει-

έχουν κηρυχθεί διατηρητέα από το υπουργείο Πολιτισμού. Θα ήταν πιθανόν εύλογο, μέσα από ένα σχήμα συνεργασίας με τους κατοίκους και ιδιοκτήτες τους να εξυπηρετηθούν εκεί ορισμένες από τις ανάγκες φιλοξενίας που θα συνεπάγονται οι δραστηριότητες του Πάρκου. Επισημαίνουμε ακόμη τη θέα, το ενδιαφέρον ανάγλυφο και τις δυνατότητες προσπέλασης των λόφων μεταξύ της συνοικίας και του χώρου του συγκροτήματος.

Οι δυνατότητες ένταξης του Τεχνολογικού και Πολιτιστικού Πάρκου Λαυρίου στον ιστό της πόλης προκύπτουν μέσα από τις ιστορικές συνδέσεις του χώρου και τη συνοχή των υφιστάμενων αστικών κοινωνικών χώρων. Η λειτουργική δε



Δυτική πλευρά των λιμενικών εγκαταστάσεων της C.F.M.L. (Γαλλική Σκάλα).

τουργούσε θετικά για το κέντρο της πόλης και τις συνδεόμενες περιοχές, ενώ θα έπρεπε να εξετασθεί και η περίπτωση να λειτουργήσει ως γραμμή επιστροφής του προαστιακού σιδηροδρόμου ή άλλου μέσου σταθερής τροχιάς.

Η σύνδεση του συγκροτήματος με τη συνοικία του Κυπριανού μπορεί να εξασφαλισθεί μέσω και των εισόδων του συγκροτήματος. Ο κεντρικός δρόμος, ο οποίος διέρχεται εμπρός από την κύρια είσοδο και ο οποίος εάν διευρυνθεί μπορεί να εξυπηρετήσει την κίνηση των πεζών, συνδέεται άμεσα με το τριγωνικό άλσος με τους φοίνικες στην είσοδο του Κυπριανού. Στο χώρο αυτό καταλήγει ο κεντρικός δρόμος της συνοικίας, ο οποίος πεζοδρομείται. Ο δρόμος αυτός δυτικά συναντά το παλαιό συγκρότημα των σταύλων που βρίσκεται απέναντι από τη δευτερεύουσα είσοδο του Τεχνολογικού Πάρκου.

Η σύνδεση του Τεχνολογικού Πάρκου με τη συνοικία του Κυπριανού έχει ιδιαίτερη σημασία, στο βαθμό που η ιστορία της είναι αναπόσπαστα δεμένη με την ιστορία της Γαλλικής Εταιρείας και επομένως η εγκατάσταση νέων χρήσεων στο οικοπέδο του εργοστασίου πρέπει να συνοδεύεται και από μία πολιτική απέναντι στα συγκροτήματα κατοικιών που

σύνδεση που επιδιώκεται να εξασφαλιστεί με παρεμβάσεις στην κατεύθυνση που περιγράφηκε πιο πάνω, θεωρούμε ότι αποτελεί προϋπόθεση και για τη δημιουργία μιας αναπτυξιακής δυναμικής μέσα στην πόλη του Λαυρίου από το ίδιο το Τεχνολογικό και Πολιτιστικό Πάρκο, που έτσι θα συμβάλει στο δημιουργικό μετασχηματισμό της παραγωγικής δομής της πόλης.

#### ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

1. Πετράκη Γ., «Από την πόλη (για το) – Μεταλλείο στην πόλη (για το) – Εργοστάσιο», στο Δ.Σ.Α., Ιούνιος 1992. *Αφιέρωμα στο Λαύριο*, όπου και εκτενής σχετική βιβλιογραφία.
2. Κατά το χειμώνα του 1992 η πόλη βρίσκεται στην επικαιρότητα με τα σιτισία που οργάνωσε ο Δήμος, για την επιβίωση των ανέργων. Πάνω από 700 οικογένειες κατέφυγαν σε αυτά. Δες ημερίδα ΕΜΠ.
3. Αναφέρουμε ενδεικτικά την κρίση εκσυγχρονισμού το 1886 την κρίση κατά την περίοδο του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, οπότε κλίνει ουσιαστικά η Ελληνική Εταιρεία την κρίση της 10ετίας του 1920, οπότε και συνεργάζεται η Γαλλική Εταιρεία με την Renagoya (1931), την κρίση της 10ετίας 1940.
4. Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., *Λαύριο S.O.S. – βιώσιμη ανάπτυξη: Μέτρα-Δράσεις-Παρεμβάσεις-Έργα*, Αθήνα 1995.
5. Σημειώνεται εδώ ότι μία πλήρης μελέτη επιβίωσης στο θέμα της

ένταξης χρειάζεται να συνοδευτεί από ένα πλέγμα πολεοδομικών μέτρων που θα αφορούν στους όρους δόμησης και στις χρήσεις γης. Επίσης να περιλαμβάνει μία σειρά από σημειακές παρεμβάσεις που είναι απαραίτητες, τόσο για την καλύτερη ανάδειξη του χώρου, όσο και για την ένταξη στον ιστό της πόλης νέων λειτουργιών, όπως ο σταθμός του προαστιακού σιδηροδρόμου, οι εξυπηρετήσεις του λιμανιού, νέοι χώροι αναψυχής, εμπορίου και υπηρεσιών, οι απαραίτητοι χώροι στάθμευσης κ.ο.κ.

\* Οι φωτογραφίες προέρχονται από το Λεύκωμα του Γεωργίου Μάνθου (εκδ. Δήμος Λαυρεωτικής) *Μεταλλευτικό-Μεταλλουργικό Λαύριο*. Πρόκειται για δείγμα από μια εξαιρετική δουλειά ενός ανθρώπου που συνδύαζε ένα σπάνιο πάθος για το Λαύριο και την ιστορία με μια ολως ιδιαίτερη ευθυκρίσια για όσα (αντιφατικά και, συχνά, αφρητικά) συνέβαιναν στην πόλη του.

Η Φιλαρμονική «Ευτέρπη».

