

ΕΛΕΝΗ ΚΥΡΑΜΑΡΓΙΟΥ

ΜΙΑ ΠΟΛΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΡΧΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΙ ΚΑΙ ΟΙΚΙΣΤΙΚΟΙ ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΙ ΣΤΟ ΠΕΡΑΜΑ*

Στιγμή 1η: δεκαετία 1920

Το 1926 τα καρνάγια του Πειραιά μεταφέρονται από την περιοχή του Αγίου Διονυσίου στον Πειραιά στο σχεδόν ακατοίκητο Πέραμα. Οι ιδιοκτήτες και οι εργαζόμενοι στα καρνάγια ακολουθούν τη μεταφορά και εγκαθίστανται στο Πέραμα. Την ίδια περίοδο το υπουργείο Πρόνοιας δημιουργεί και έναν μικρό προσφυγικό συνοικισμό.

Στιγμή 2η: δεκαετία 1960

Οι ταρσανάδες του Περάματος αρχίζουν να κατασκευάζουν μεταλλικά σκάφη, ιδρύεται από τον ΟΛΠ η Ελεύθερη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη, και στο βόρειο τμήμα της πόλης δημιουργείται ένας μεγάλος αυτοσχέδιος οικισμός εσωτερικών μεταναστών.

Στιγμή 3η: τέλη δεκαετίας 2000

Το 2008 η κρίση της παγκόσμιας ναυτιλίας επηρεάζει καθαριστικά τη λειτουργία της Ναυπηγοεπι-

σκευαστικής Ζώνης, των μικρών ναυπηγείων της πόλης αλλά και τη ζωή των κατοίκων της.

Η ΣΤΙΓΜΗ ΤΗΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ

Σταδιακά την πρώτη δεκαετία του 20ού αιώνα, η ανάπτυξη της βιομηχανικής ζώνης, η ολοκλήρωση των λιμενικών έργων και η λειτουργία της σιδηροδρομικής γραμμής μετασχημάτισαν τις δραστηριότητες που πραγματοποιούνταν στο παράκτιο μέτωπο του λιμανιού του Πειραιά, που αποτελούσε πλέον το μεγαλύτερο ελληνικό λιμάνι. Το 1915 ξεκίνησε η συζήτηση για την απομάκρυνση των καρναγίων των ναυπηγοξυλουργών που βρίσκονταν στην παράκτια περιοχή γύρω από το νεκροταφείο του Αγίου Διονυσίου, ύστερα από απαίτηση της Λιμενικής Επιτροπής, προκειμένου να συνεχιστούν οι εργασίες επέκτασης του λιμανιού¹. Παρά την κινητοποίηση των ναυπηγοξυλουργών, τη συγκρότηση ειδικής Επιτροπής και τη στήριξη από το Δημοτικό Συμβούλιο Πειραιά «προς τα δίκαια

* Η παρούσα συμβολή στηρίζεται σε έρευνα που υλοποιήθηκε στο πλαίσιο του ερευνητικού έργου «Ναυπηγοκατασκευή και Ναυπηγοεπισκευή στην Ευρύτερη περιοχή του Πειραιά», Ερευνητικό πρόγραμμα ARCHERS, Ινστιτούτο Μεσογειακών Σπουδών / Ίδρυμα Τεχνολογίας & Έρευνας (ΙΜΣ/ΙΤΕ). Χρηματοδότηση: Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος Archers Project.

αιτήματα της πολυπληθούς τάξεως των ναυπηγο-ξυλουργών», τα καρνάγια μεταφέρθηκαν στο Πέραμα το 1926. Καθώς, λοιπόν, η χρήση της γης άλλαζε, διαφοροποιούνταν οι ανάγκες, και επαγγελματικές ομάδες αποσύρονταν ή μετέφεραν αλλού τις δραστηριότητές τους.

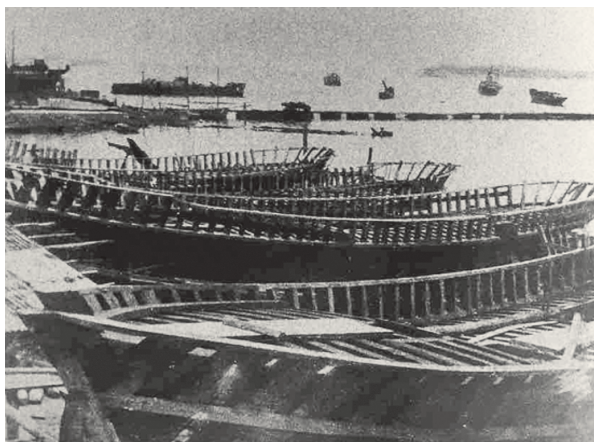
Το Πέραμα επιλέχθηκε από τον ΟΛΠ για τη μεταφορά των καρνάγιων λόγω της εγγύτητάς του με το λιμάνι του Πειραιά, αλλά κυρίως γιατί σε μεγάλο τμήμα της ακτογραμμής του υπήρχε ομαλή και βατή πρόσβαση στη θάλασσα. Αυτό επέτρεπε την άμεση μετεγκατάσταση των καρνάγιων, χωρίς να απαιτείται μεγάλο κόστος για τη διαμόρφωση του χώρου, ώστε να μπορούν να εργαστούν οι καραβομαραγκοί. Μέχρι εκείνη τη στιγμή στην περιοχή λειτουργούσε, από τον 17ο αιώνα, μονάχα το πορθμείο για τη Σαλαμίνα – μέσω του οποίου μεταφέρονταν από και προς το νησί άνθρωποι, εμπορεύματα και ζώα². Η υποδομή των καρνάγιων, τα εργαλεία και οι πρώτες ύλες τους μεταφέρθηκαν διά θαλάσσης και σε μικρό χρονικό διάστημα ξεκίνησαν να λειτουργούν ξανά, καταβάλλοντας αποζημίωση στον ΟΛΠ για τη χρήση του αιγιαλού. Δεν έχει καταστεί εφικτό, ακόμη, να εντοπίσουμε στις πηγές της εποχής τον αριθμό των καρνάγιων αυτών, καθώς και τον αριθμό των εργαζομένων σε αυτά. Η μεταφορά στο Πέραμα επέτρεψε στα καρνάγια να αναπτυχθούν περισσότερο. Είχαν πλέον στη διάθεσή τους περισσότερο χώρο για τις κατασκευές τους και πιθανότατα και πιο κατάλληλο. Την ίδια στιγμή, η αύξηση του πληθυσμού στα νησιά αλλά και στις παράκτιες περιοχές πιθανότατα



Αγιασμός στο ναυπηγείο Ψαρρού κατά τη διάρκεια καθέλκυσης καινούριου σκάφους (Αρχείο Μανόλη Ψαρρού).

οδήγησε και στην αύξηση της ζήτησης ξύλινων σκαριών.

Ο Βαγγέλης Κούταλης ήταν ένας από τους καραβομαραγκούς στα καρνάγια του Πειραιά. Για να συνεχίσει να δουλεύει, μετά την απόφαση του ΟΛΠ να μεταφερθούν τα καρνάγια στο Πέραμα, άφησε το σπίτι του –ένα μικρό δωμάτιο με κουζίνα και εξωτερική κοινόχρηστη τουαλέτα– στο συ-



Σκαριά στο ναυπηγείο Ψαρρού, τη δεκαετία του 1950 (Αρχείο Μανόλη Ψαρρού).

νοικισμό των караβομαραγκών, στη μάντρα του Ζαβογιάννη, στην περιοχή του Αγίου Διονυσίου, και μετακόμισε με την οικογένειά του στο έως τότε σχεδόν ακατοίκητο Πέραμα. Στο Πέραμα, στην οδό Νεωρίων, στην περιοχή πάνω από τη σημερινή λεωφόρο Δημοκρατίας, δημιούργησε ένα καινούριο σπίτι, ξύλινο και αυτή τη φορά, γι' αυτόν και την οικογένειά του³.

Μαζί με την οικογένεια Κούταλη μετακόμισαν στο Πέραμα, σε παρόμοια μικρά ξύλινα σπίτια, και οι υπόλοιποι ιδιοκτήτες και εργαζόμενοι των καρνάγιων του Αγίου Διονυσίου. Μετακόμισαν για να μπορέσουν να συνεχίσουν να εργάζονται στα καρνάγια, που μεταφέρθηκαν στον παράκτιο χώρο νότια από τη σημερινή λεωφόρο Δημοκρατίας. Η γεωγραφική θέση του Περάματος, στο δυτικό

άκρο της πόλης του Πειραιά, αρκετά μακριά από το κέντρο της πόλης, και κυρίως η απουσία συγκοινωνιακού δικτύου έκαναν αναγκαία την εγκατάσταση των εργαζομένων στο χώρο εργασίας τους. Ο χώρος που δημιουργήθηκε ο αρχικός αυτός συνοικισμός των караβομαραγκών ανήκε στον Οργανισμό Διαχείρισης Εκκλησιαστικής Περιουσίας, και πιθανότατα παραχωρήθηκε στους εργαζόμενους με παρέμβαση του ΟΛΠ.

Παράλληλα με τη μεταστέγαση των καρνάγιων και τη δημιουργία του εργατικού συνοικισμού των караβομαραγκών, στο Πέραμα εγκαταστάθηκαν και διακόσιες οικογένειες προσφύγων από το Φανάρι της επαρχίας Δέρκων, σε προσωρινούς ξύλινους οικίσκους⁴. Η οργανωμένη αυτή εγκατάσταση του υπουργείου Πρόνοιας δημιούργησε έναν δεύτερο οικισμένο χώρο στην περιοχή, βόρεια του παράκτιου μετώπου και δυτικά της εγκατάστασης των караβομαραγκών. Ο συνοικισμός αυτός ονομάστηκε Αλιευτικός Συνοικισμός Προσφύγων Περάματος Επαρχίας Δέρκων. Όπως φαίνεται και από το όνομά του, οι κάτοικοί του ήταν αλιείς, και γι' αυτό επέλεξαν να εγκατασταθούν σε έναν παραθαλάσσιο οικισμό όπως το Πέραμα και όχι σε κάποιον άλλο αστικό ή αγροτικό χώρο, ώστε να έχουν τη δυνατότητα να ασκήσουν την εργασία τους. Το στενό με το δυνατό ρεύμα ανάμεσα στο Πέραμα και τη Σαλαμίνα προσφερόταν για αλιευτική δραστηριότητα. Οι άντρες, λοιπόν, ασχολούνταν με το ψάρεμα με μικρά τρεχαντήρια και οι γυναίκες-πρόσφυγες κατασκεύαζαν ή επιδιόρθωναν δίχτυα, τα οποία είτε χρησιμοποιούσαν οι σύζυγοί τους είτε



Ψαρόβαρκες, Πέραμα, δεκαετία 1950 (Φωτογραφία Βούλα Παπαϊωάννου, © Μουσείο Μπενάκη / Φωτογραφικά Αρχεία [ΦΑ.6_B.5239]).

τα πουλούσαν για να ενισχύσουν το οικογενειακό εισόδημα.

Οι δύο συνοικισμοί του Περάματος, ο προσφυγικός και ο εργατικός, παρότι βρίσκονταν σε κοντινή μεταξύ τους απόσταση, ήταν σαφώς διαχωρισμένοι. Οι επαγγελματικές σχέσεις των κατοίκων τους και κυρίως οι κοινωνικές τους σχέσεις ήταν λιγοστές. Οι δύο συνοικισμοί αναπτύσσονταν παράλληλα μέσα στα χρόνια, με τους κατοίκους τους να έρχονται σε επαφή μόνο όταν αυτό ήταν αναγκαίο, και κυρίως σε επαγγελματικό επίπεδο. Οι πρόσφυγες ψαράδες παράγγελλαν τις βάρκες τους στους ταρσανάδες του Περάματος ή οι караβομαραγκοί αγόραζαν ψάρια από αυτούς, αλλά σπάνια θα αναζητούσε κάποιος πρόσφυγας δουλειά στα καρνάγια ή, ακόμα πιο σπάνια, θα είχε με μεικτούς γάμους ανάμεσα στις δύο κοινωνικές ομάδες. Φυσικά, το σχολείο και η εκκλησία αποτελούσαν για χρόνια δύο από τους λιγοστούς κοινούς χώρους συνεύρεσης αυτών των κοινωνικών ομάδων. Παράλληλα, το Πέραμα παρέμενε μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1930—οπότε και βελτιώθηκε η συγκοινωνία με την έναρξη λειτουργίας του τραμ—αρκετά απομονωμένο κοινωνικά, αλλά και κοινωνικά, από τις υπόλοιπες γειτονιές του Πειραιά.

Ανατολικότερα των δύο προαναφερόμενων συνοικισμών, προς το Κερασίни, το 1928 εγκαταστάθηκαν δέκα οικογένειες προσφύγων αρχικά από το Ικόνιο (Κόνια), τη Σύλλη, τη Σπάρτα και τα περικόχωρα της Σμύρνης, ενώ σε μικρό χρονικό διάστημα προστέθηκαν και άλλες οικογένειες. Ο συνοικισμός ονομάστηκε Νέο Ικόνιο⁵. Οι κάτοικοί του, που γρήγορα αυξήθηκαν, ήταν στην πλειονότητά τους αγρότες και δημιούργησαν σπίτια με μεγάλους κήπους με οπωροφόρα δέντρα και οικιακούς λαχανόκηπους. Δυστυχώς δεν έχουμε ακόμα εντοπίσει στοιχεία για την επαγγελματική τους απασχόληση. Η κοινότητα Περάματος συστάθηκε στις 7.5.1933 (ΦΕΚ 109Α) και πρώτος κοινοτάρχης εκλέχθηκε, το 1934, ο Γεώργιος Διακονάς. Στη νέα κοινότητα δεν συμπεριλαμβανόταν ο συνοικισμός του Νέου Ικονίου, ο οποίος από το 1934 και έως το 1960 ανήκε διοικητικά στο Δήμο Κερασινίου. Η πληθυσμιακή ανάπτυξη του Περάματος ήταν αξιοσημείωτη στη διάρκεια του Μεσοπολέμου. Από τους 22 κατοίκους του 1920, το 1928 κατοικούσαν στο Πέραμα 331 κάτοικοι και το 1940 είχαν φτάσει τους 1.462.

Η ΣΤΙΓΜΗ ΤΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ

Το 1965 ο Δημήτρης Κούταλης, γιος του караβομαραγκού Βαγγέλη Κούταλη, σε ηλικία 34 ετών και χωρίς προηγούμενη εμπειρία στην κατασκευή μεταλλικών σκαφών, ανέλαβε εργοδηγός στο ναυπηγείο του Κορωναίου. Συντόνισε την κατασκευή του πρώτου μεταλλικού σκάφους του ναυπηγείου, οριοθετώντας τη μετάβαση σε μια νέα εποχή για το ναυπηγείο, αλλά και για τη ναυπηγοκατασκευαστική βιομηχανία του Περάματος. Έχοντας μάθει από μικρός την τέχνη του караβομαραγκού μαζί με τα αδέρφια του, στο πλάι του πατέρα τους, ο ίδιος διέβλεπε την εξέλιξη της ναυπηγοκατασκευαστικής βιομηχανίας και το πέρασμα από τα ξύλινα



Παραλία Περάματος από ελικόπτερο, Οκτώβριος 1965 (Φωτογραφία Δημητρίου Χαρισιάδη, © Μουσείο Μπενάκη / Φωτογραφικά Αρχεία [ΦΑ.12_X65.221-1]).

στα μεταλλικά σκάφη, και αποφάσισε, με το ανήσυχο και φιλομαθές πνεύμα που τον διέκρινε, να τολμήσει και ο ίδιος τη μετάβαση σε επαγγελματικό επίπεδο. Η τολμηρή του απόφαση δικαιώθηκε: αξιοποιώντας τις γνώσεις του караβομαραγκού προσαρμόστηκε στα νέα δεδομένα και μέσα σε λίγα χρόνια από τεχνίτης εξελίχθηκε σε ιδιοκτήτη ναυπηγείου, κατασκευάζοντας κυρίως δεκάδες μικρά φέρι μποτ⁶. Σήμερα εξακολουθεί να έχει τη φήμη ενός από τους πρωτοπόρους κατασκευαστές μεταλλικών σκαφών, ενώ υπήρξε δάσκαλος για πολλούς από τους νεότερους τεχνίτες.

Συνολικότερα, το πέρασμα στη νέα εποχή των μεταλλικών σκαφών για τη ναυπηγοκατασκευαστική βιομηχανία του Περάματος συνδέεται με μια σειρά από αλλαγές όχι μονάχα στη ναυπηγοκατασκευαστική βιομηχανία αλλά και στην πόλη του Περάματος. Στα τέλη της δεκαετίας του 1960, ο ΟΛΠ διαμόρφωσε τον παραλιακό χώρο πλάι στο πορθμείο της Σαλαμίνας, στην Ελεύθερη Ζώνη Ναυπηγοεπισκευής. Η δημιουργία αυτού του ιδιότυπου ναυπηγείου, με τις εργολαβικές αναλήψεις επισκευών και μετασκευών ανά τομέα εργασίας, την ευέλικτη αλλά υψηλά αμειβόμενη εργασία, οδήγησε στην ανάπτυξη ενός ολόκληρου πλέγματος επαγγελματικών σχέσεων και δραστηριοτήτων που επηρέασε την εξέλιξη της πόλης του Περάματος σε οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο⁷.

Η δημιουργία της ελεύθερης ζώνης στο Πέραμα συνδέεται άμεσα με την ανάπτυξη της ναυπηγοκατασκευαστικής και ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας στην Ελλάδα. Ορόσημο αυτής της ανά-

πτυξης αποτελεί η ίδρυση των Ελληνικών Ναυπηγείων Σκαραμαγκά από τον Σταύρο Νιάρχο το 1958. Η ίδρυση των ναυπηγείων Σκαραμαγκά εντάσσεται στη στρατηγική διείσδυσης του ελληνικού εφοπλιστικού κεφαλαίου, που επιταχύνθηκε την περίοδο της δικτατορίας με την ίδρυση τριών ακόμα ναυπηγείων: της Ελευσίνας το 1968 από τον Ανδρέαδη, της Σύρου το 1969 από τον Γουλανδρή και της Χαλκίδας το 1971 από τον Ι. Καρρά, αλλά με μια σειρά διεθνών γεγονότων που επηρέασαν την παγκόσμια ναυτιλία. Ο ελληνικός εφοπλιστικός στόλος αναπτυσσόταν συνεχώς και ταχύτατα, μιας και οι Έλληνες εφοπλιστές εκμεταλλεύονταν σε μεγάλο βαθμό την αυξημένη ζήτηση για χωρητικότητα στην εγχώρια και διεθνή ναυτιλιακή αγορά. Κάτω από αυτές τις συνθήκες χρειαζόνταν μια βάση, κοντά στο λιμάνι του Πειραιά για τη συντήρηση του στόλου τους, που θα λειτουργούσε όμως πολύ διαφορετικά σε σχέση με τους αυστηρούς όρους ασφάλειας που λειτουργούσαν τα οργανωμένα ναυπηγεία.

Στη Ζώνη του Περάματος οι μικροί ή μικρομεσαίοι εργολάβοι αναλάμβαναν επισκευές και μετασκευές πλοίων ανά τομέα: ελασματοουργικές εργασίες, σωληνώσεις, ηλεκτρικά-μηχανουργικά, αξονικά και υδραυλικά συστήματα, βαφές, καθαρισμούς, με ταχύτητα και χαμηλότερο κόστος από τα οργανωμένα ναυπηγεία του Περάματος ή του Σκαραμαγκά και της Ελευσίνας. Σε έναν κλάδο όπως η ναυτιλία όπου ο χρόνος κοστίζει πολύ, οι επιχειρήσεις του Περάματος πρόσφεραν «γρήγορη και καλή δουλειά», χάρη στο καταρτισμένο και

εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό, που γρήγορα εντάχθηκε στο χώρο, κυρίως μέσα από τις τεχνικές σχολές του Πειραιά και τη σχολή μαθητείας των Ναυπηγείων του Σκαρμαγκά. Τα υψηλά μεροκάματα αντιστάθμιζαν για τα νεαρά αγόρια αλλά και τους μεγαλύτερους μάστορες την πολύωρη, σκληρή και επικίνδυνη απασχόληση μέσα στα πλοία, όπου δεν τηρούνταν οι προδιαγραφές ασφαλείας ενός ναυπηγείου⁸.

Η ανάπτυξη της μικρομεσαίας ναυπηγοκατασκευαστικής βιομηχανίας είχε αποτέλεσμα, εκτός από την αύξηση των επιχειρήσεων που λειτουργούσαν στο χώρο, την ταχύτατη επαγγελματική ανέλιξη των εργαζομένων –εργοδηγοί να γίνονται επιχειρηματίες μέσα σε μια μέρα– αλλά και την αύξηση του απασχολούμενου προσωπικού. Ολοένα και περισσότεροι ανειδίκευτοι αλλά και εξειδικευμένοι τεχνίτες εντάσσονταν στις ειδικότητες της ζώνης και του εργατικού δυναμικού σε αυτή. Ένα μεγάλο κομμάτι του ανειδίκευτου δυναμικού που κατευθύνθηκε προς τα «μαγαζιά» του Πέραματος –όπως αποκαλούνταν οι επιχειρήσεις της Ζώνης– ήταν εσωτερικοί μετανάστες που έφταναν στο Πέραμα αναζητώντας εκτός από εργασία και στέγη. Τμήμα των εργατών της Ζώνης και οι οικογένειές τους αποτέλεσαν τον πληθυσμό που εγκαταστάθηκε στον ακατοίκητο έως τότε χώρο, βόρεια του συνοικισμού, μετατρέποντας μεταπολεμικά το Πέραμα σε πολυπληθή αυτοστεγή συνοικισμό.

Η λεωφόρος Ειρήνης δεν ήταν πλέον το όριο του οικισμένου χώρου, αλλά μια ολόκληρη πολιτεία από αυτοσχέδια παραπήγματα, άναρχα δομη-

μένα, που είχε δημιουργηθεί στις καταπατημένες εκτάσεις της Εκκλησίας. Τα αυθαίρετα κτίσματα χτίζονταν μέσα σε μια νύχτα, χωρίς ρεύμα και νερό, σε μια περιοχή όπου δεν είχε αναπτυχθεί κεντρικό σύστημα ύδρευσης και αποχέτευσης. Τα πληθυσμιακά μεγέθη μαρτυρούν την έκταση της πολιτείας αυτής. Ο πληθυσμός του Πέραματος το 1951 ήταν 4.900 κάτοικοι και το 1961 14.694 κάτοικοι, ενώ το 1971 είχε αυξηθεί σε 18.258 κατοίκους. Φυσικά, η οικιστική και πληθυσμιακή ανάπτυξη του Πέραματος δεν συνδέεται μόνο με τη Ζώνη και την απασχόληση σε αυτή. Η μεταπολεμική αύξηση του πληθυσμού του Λεκανοπεδίου της Αττικής είναι συνολική και σχετίζεται με τις πολιτικές και οικονομικές συνέπειες που άφησε ο πόλεμος και η εμφύλια σύγκρουση που ακολούθησε.

Η ναυπηγοκατασκευαστική και ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία ταυτίστηκε τις επόμενες δεκαετίες με τις περιόδους ακμής και κρίσης της ελληνικής και της παγκόσμιας ναυτιλίας. Στο Πέραμα δημιουργήθηκαν εκατοντάδες μικρομεσαίες επιχειρήσεις που απασχολούνταν σε τομείς άμεσα ή έμμεσα σχετιζόμενους με τη ναυπηγική βιομηχανία, και χιλιάδες εργαζόμενοι βρήκαν μόνιμη ή περιστασιακή απασχόληση σε αυτές. Η πόλη ταυτίστηκε με τα ναυπηγεία και την Ελεύθερη Ζώνη, πολύ περισσότερο από ό,τι με τις λειτουργίες του λιμανιού ή τις δεξαμενές πετρελαίου που επίσης φιλοξενούσε. Οι κάτοικοί της, παλιοί και νεότεροι, βρήκαν απασχόληση σε επαγγέλματα άμεσα σχετιζόμενα με την κατασκευή ή την επισκευή των πλοίων, δημιουργώντας μια ξεχωριστή κατηγορία

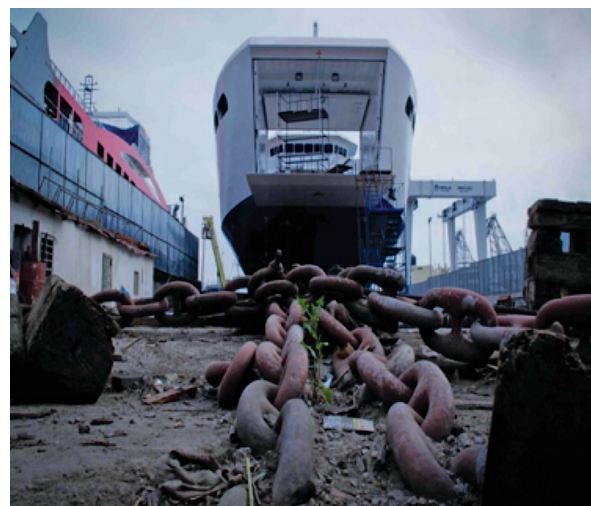
εργαζομένων με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Απουσία μονιμότητας στην απασχόληση, υψηλά ημερομίσθια, ιδιαίτερα σκληρές συνθήκες εργασίας, απόλυτη εξειδίκευση.

Η ΣΤΙΓΜΗ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

Το 2008 η παγκόσμια ναυτιλία πέρασε μια μεγάλη περίοδο κρίσης, που ξεκίνησε με την υπερπροσφορά χωρητικότητας, ρίχνοντας τα ναύλα και συνολικά τις τιμές σε όλες τις δραστηριότητες της ναυτιλίας. Στην ελληνική περίπτωση, η κρίση αυτή συνέπεσε με τα πολιτικά και οικονομικά προβλήματα που αντιμετώπιζαν τα ελληνικά ναυπηγεία, με κυριότερο το ναυπηγείο Σκαραμαγκά, προβλήματα που συνεχίζονται μέχρι σήμερα, καθιστώντας το μεγαλύτερο ναυπηγείο της χώρας ανενεργό με πολιτική απόφαση. Μια απόφαση που συμπάρευσε συνολικά τη ναυπηγική βιομηχανία της χώρας, τη στιγμή που τα ναυπηγεία της Ρουμανίας, της Τουρκίας και φυσικά τα ναυπηγεία της Ασίας ακολουθούν ιδιαίτερα αναπτυξιακή πορεία. Μέσα σε μικρό χρονικό διάστημα, ουσιαστικά διακόπηκε το σύνολο των εργασιών στη Ζώνη⁹. Στη συνέχεια η κρίση αυτή δεν έγινε εφικτό να ξεπεραστεί, λόγω των προβλημάτων του ναυπηγείου Σκαραμαγκά, της απουσίας υποδομών στη Ζώνη, σε συνδυασμό πάντα με το χαμηλότερο κόστος της επισκευής στα ναυπηγεία της Ρουμανίας, της Τουρκίας ή της Ασίας.

Στο Πέραμα, μέσα σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα, δεκάδες μικρές επιχειρήσεις έκλεισαν και χιλιάδες εργαζόμενοι έμειναν άνεργοι. Εργαζόμε-

νοι και εργοδότες δεν ήταν προετοιμασμένοι για αυτή την εξέλιξη, η οποία περιγράφεται ως απρόσμενη και ιδιαίτερα έντονη:



Ναυπήγηση πλοίου σε ναυπηγείο του Πέραματος, άνοιξη 2018 (Φωτογραφία του Χρήστου Πανάγου).

Την Παρασκευή παραδώσαμε τις δουλειές μας και Δευτέρα-Τρίτη περιμέναμε τις επόμενες. Μέσα στο Σαββατοκύριακο μας ειδοποίησαν ότι ακυρώνονται οι συγκεκριμένες επισκευές, αλλά δεν φανταζόμασταν αυτό που συνέβη. Ουσιαστικά από τον Αύγουστο του 2008 έως το Φεβρουάριο του 2009 δεν δούλεψε το μηχανουργείο ούτε για μία μέρα. Είχαμε εξήντα άτομα προσωπικό εκείνη την περίοδο και δεν ξέραμε πραγματικά τι να κάνουμε με τον πατέρα

μου. Μετά από δύο μήνες αναγκαστήκαμε να απολύσουμε τους πρώτους εικοσιπέντε εργαζόμενους και τον επόμενο άλλους εικοσιπέντε. Μείναμε δέκα άτομα και πάλι πολλοί ήμασταν για μια επιχείρηση χωρίς καθόλου δουλειά¹⁰.

Τα «μαγαζιά» που έκλεισαν και οι εκατοντάδες εργαζόμενοι που έμειναν σταδιακά άνεργοι επηρέασαν συνολικά την οικονομική και κοινωνική πραγματικότητα της πόλης. Πλάι στις επιχειρήσεις της Ζώνης, δεκάδες μικρές και μικρομεσαίες επιχειρήσεις και καταστήματα της πόλης έκλεισαν, μιας και οι κάτοικοι του Περάματος συνολικότερα ήρθαν αντιμέτωποι με την ανεργία και τον οικονομικό μαρασμό. Το μεγαλύτερο τμήμα του πληθυσμού της πόλης βρέθηκε άνεργο και αδύναμο να αντιμετωπίσει τις καθημερινές του υποχρεώσεις. Πα-



Ανατολή στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη του Περάματος, την ώρα που ξεκινάει η εργασία στη Ζώνη, άνοιξη 2018 (Φωτογραφία του Χρήστου Καραγιαννάκη).

ράλληλα δεν υπήρχαν κρατικές ή δημοτικές δομές που θα μπορούσαν να προσφέρουν αρωγή στο τμήμα αυτό του πληθυσμού. Η κρίση αυτή μέχρι σήμερα δεν έχει ξεπεραστεί, παρότι το τελευταίο διάστημα υπάρχει μια μικρή ανάκαμψη στη Ζώνη ή στα ναυπηγεία της πόλης. Εκατοντάδες τεχνίτες και εργαζόμενοι στη Ζώνη και στη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία παραμένουν μέχρι σήμερα μακροχρόνια άνεργοι, χωρίς τη δυνατότητα –λόγω και της γενικότερης οικονομικής κατάστασης– να βρουν οποιαδήποτε άλλη απασχόληση, αλλά κυρίως αδυνατώντας να καλύψουν τις ασφαλιστικές εισφορές που χρειάζονται για να συνταξιοδοτηθούν.

ΜΙΑ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΣΤΙΓΜΙΑΙΑ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΗ

Στις τρεις στιγμές που παρουσιάστηκαν παραπάνω, τα ορόσημα ήταν διαφορετικά, ορόσημα που σχετίζονται με την τεχνολογία της ναυπηγικής βιομηχανίας, την ανάπτυξη ή την κρίση της βιομηχανίας αυτής, αλλά και τον οικισμένο χώρο και την καθημερινότητα των κατοίκων. Τα διαφορετικά αυτά ορόσημα αποτυπώνουν τη μεγάλη και ουσιαστική διαφορά του Περάματος από τους υπόλοιπους εργατικούς συνοικισμούς του Πειραιά. Το Πέραμα δεν είναι ένας ακόμη εργατικός συνοικισμός πλάι στην πόλη του Πειραιά, όπως η Νέα Κοκκινιά και η Δραπετσώνα. Το Πέραμα είναι ένας κόμβος σύνδεσης της τοπικότητας με τον παγκόσμιο καπιταλισμό. Οι εξελίξεις στην παγκόσμια ναυτιλία επηρεάζουν την εξέλιξη της Ζώνης και των κατοίκων της πόλης.

Το Πέραμα είναι μια ιδιαίτερη πόλη, κλειστή, απομονωμένη και φτωχή ξανά, μετά την κρίση

του 2008. Ταυτόχρονα είναι ένα σημείο συνάντησης του τοπικού με το παγκόσμιο. Οι κάτοικοι του Περάματος μπορεί να έμεναν σε παραπήγματα μέχρι και το τέλος της δεκαετίας του 1990 αλλά, ταυτόχρονα, αρκετοί από αυτούς είχαν ταξιδέψει στα πιο απίθανα μέρη του κόσμου για δουλειά. Τα κοινωνικά χαρακτηριστικά της πόλης αυτής είναι πραγματικά ξεχωριστά. Μέσα από το παράδειγμα του Περάματος μπορούμε να σκεφτούμε ότι, όπως οι πόλεις-λιμάνια αποτελούν ένα δίκτυο πόλεων, ένα δίκτυο μεταφοράς εμπορευμάτων και ανθρώπων, έτσι και οι πόλεις-ναυπηγεία συγκροτούν ένα

δικό τους δίκτυο. Ένα δίκτυο που σχετίζεται αφενός με την παγκόσμια μεταφορά εμπορευμάτων, αφετέρου με τη μετακίνηση εργαζομένων και την τεχνογνωσία της ναυπηγικής βιομηχανίας. Μέχρι σήμερα η ελληνική ναυτιλία διαδραμάτισε ουσιαστικό ρόλο στη διαμόρφωση του Περάματος, και αυτή αναμένεται να συνεχίσει να καθορίζει το μέλλον της πόλης, σε συνδυασμό πλέον με τον νέο ιδιοκτήτη του λιμανιού. Όμως σε αυτή την εξίσωση δεν θα πρέπει να υποτιμούνται τα υποκείμενα, οι αντιδράσεις και οι κινήσεις τους, ατομικές και συλλογικές.



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Χάρης Κουτελάκης & Αμάντα Φωσκόλου, *Πειραιάς και συνοικισμοί (Μαρτυρίες και γεγονότα από τον 14ο αιώνα)*, Βιβλιοπωλείον της Εστίας, Αθήνα 1991.

Λίλα Λεοντίδου, *Πόλεις της σιωπής. Εργατικός εφοικισμός της Αθήνας και του Πειραιά, 1909-1940*, Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς, Αθήνα 2001 ('1989).

Ελίζα Παπαδοπούλου & Γεώργιος Μ. Σαρηγιάννης, *Συνοπτική έκθεση για τις προσφυγικές περιοχές του Λεκανοπεδίου Αθηνών*, ΕΜΠ, Αθήνα 2006.

Γιάννης Παπαοικονόμου, *Πέραμα. Μικρή συμβολή στην ιστορία του*, εκδ. Ποιήματα των Φίλων, Αθήνα 2004.

Μάνος Σπυριδάκης, *Εργασία και κοινωνική αναπαραγωγή στη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία του Πειραιά*, Παπαζήσης, Αθήνα 2010.

Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας – Γενική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, *Απογραφές πληθυσμού 1920, 1940, 1951, 1961, 1971*.

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

1. Πριν από την οριστικοποίηση της μεταφοράς, οι ναυπηγοξυλουργοί ζήτησαν τη μεσολάβηση του Δημοτικού Συμβουλίου Πειραιά στο υπ. Συγκοινωνίας, ώστε να τους παραχωρηθεί νέος κατάλληλος χώρος. Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου Πειραιά, συνεδρίαση 3η, 14.10.1915.
2. Γιάννης Παπαοικονόμου, *Πέραμα. Μικρή συμβολή στην ιστορία του*, εκδ. Ποιήματα των Φίλων, Αθήνα 2004, σ. 51-52.
3. Προφορική συνέντευξη του Δημητρίου Κούταλη, 1.12.2017.
4. Οι συγκεκριμένοι πρόσφυγες αποβιβάστηκαν στο Λοιμοκαθαρτήριο του Αγίου Γεωργίου στον Πειραιά, μεταφέρθηκαν στην Καλαμάτα και στη συνέχεια εγκαταστάθηκαν στο Πέραμα, αρχικά σε σκηνές και στη συνέχεια σε ξύλινους οικίσκους. Βλ. Γιάννης Παπαοικονόμου, *Πέραμα...*, ό.π., σ. 52-54.
5. Γιάννης Παπαοικονόμου, ό.π., σ. 54-55.
6. Προφορική συνέντευξη του Δημητρίου Κούταλη, 1.12.2017.
7. Αναλυτικά για την εργασία στη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία του Περάματος, βλ. Μάνος Σπυριδάκης, *Εργασία και κοινωνική αναπαραγωγή στη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία του Πειραιά*, Παπαζήσης, Αθήνα 2010.
8. Προφορική συνέντευξη του Θοδωρή Καλογερίδη, 2.4.2018.
9. Προφορική συνέντευξη του Σωτήρη Πουλικόγιαννη, 15.2.2018.
10. Προφορική συνέντευξη του Φ.Π., 7.3.2018.