

ΗΛΙΑΣ Ε. ΜΠΙΤΣΑΝΗΣ



Ιστορίες για την πόλη...

ΚΑΛΑΜΑΤΑ 2023

ΗΛΙΑΣ Ε. ΜΠΙΤΣΑΝΗΣ

Ιστορίες για την πόλη...

ΚΑΛΑΜΑΤΑ 2023

Δεν είναι ιστορία αλλά... ιστορίες

«Ιστορίες για την πόλη...» μια συλλογή κειμένων που έχουν δημοσιευτεί στην «Ελευθερία» και στη στήλη «Επί Τάπητος» τα τελευταία 9 χρόνια, από την εποχή δηλαδή της (εργασιακής) συνταξιοδότησης. Είναι κείμενα που ψηλαφούν άγνωστες πτυχές της εξέλιξης που είχε η πόλη από την εποχή της τουρκοκρατίας, τους προβληματισμούς για το μέλλον της σε μακρινές εποχές, τις παρεμβάσεις και τα έργα που έγιναν κατά καιρούς. Είναι κείμενα που δίνουν εικόνες από το παρελθόν της πόλης, όταν αυτή ήταν ένας μικρός οικισμός γύρω από το κάστρο, που άρχισε να... καταφορίζει μέχρι να βρει την Παραλία. Είναι κείμενα τα οποία καταληκτικά επιχειρούν να βρουν αναλογίες αλλά και επιπτώσεις της ιστορίας στη σημερινή κατάσταση.

Ασφαλώς και το βιβλίο δεν φιλοδοξεί να παρουσιαστεί ως «ιστορία του δημόσιου χώρου» στην πόλη και πολύ περισσότερο ως «ιστορία της αυτοδιοίκησης». Φιλοξενεί ιστορίες που σχετίζονται με το δημόσιο χώρο και την αυτοδιοίκηση, στις οποίες ο αναγνώστης μπορεί να ανακαλύψει ενδιαφέροντα στοιχεία, να αντιληφθεί πως εξελίχθηκε η πόλη στο χρόνο, πως άλλαξαν τα μεγέθη, τα ενδιαφέροντα και τα προβλήματα.

Σε κάποια σημεία σίγουρα υπάρχουν επαναλήψεις και επικαλύψεις καθώς ενδιαφέροντα πράγματα φωτίζονται από διαφορετική σκοπιά και τέμνονται σε άλλα σχετικά με το ίδιο αντικείμενο. Διαβάζονται αυτοτελώς όχι γιατί «ολοκληρώνουν» μια ιστορία αλλά γιατί προσεγγίζοντας το παρελθόν, υποστηρίζουν σκέψεις του παρόντος.

Το βιβλίο παραδίδεται στους αναγνώστες με την ελπίδα ότι προσθέτει ένα λιθαράκι για να γνωρίζουμε καλύτερα την πόλη και προβληματίζει για το μέλλον της.

Η πόλη, οι σχεδιασμοί και η εξέλιξη



Μια χαλκογραφία του Dapper το 1688 (πόλη και κάστρο) από τη συλλογή του Ιδρύματος Λασκαρίδη, που επιβεβαιώνει σε γενικές γραμμές την περιγραφή του Τσελεμπί.

Μια εικόνα της πόλης την εποχή της Τουρκοκρατίας

Μπορεί να φαίνεται περίεργο και ευφάνταστο, αλλά αναζητώντας την ιστορική πορεία της πόλης μπορούμε να έχουμε μια εικόνα για το πώς περίπου ήταν την εποχή της πρώτης Τουρκοκρατίας. Και αυτό χάρις στον Τούρκο περιηγητή Εβλιά Τσελεμπί, ο οποίος πέρασε δύο φορές από την πόλη λίγο μετά τα μισά του 17ου αιώνα (1668-1671).

Ο Εβλιά Τσελεμπί στην πρώτη του επίσκεψη στην Καλαμάτα περιγράφει συνοπτικά την ιστορία της κατάκτησης και τις αρχές της πόλης. Από την περιγραφή φαίνεται ότι οι Τούρκοι έμεναν στο εσωτερικό του κάστρου για να προφυλαχτούν από τις επιδρομές των Μανιατών. Υψηλόβαθμοι υπάλληλοι και αξιωματικοί δεν υπήρχαν, μόνο υπάλληλος ελέγχου των ζυγαριών που χρησιμοποιούσαν οι έμποροι και υπεύθυνος ασφαλείας των δρόμων. Ενώ η φρουρά φαινόταν ενισχυμένη σε σχέση με την έκταση του κάστρου: "Το κάστρο της Καλαμάτας χτίστηκε από τους Βενετούς και το όνομά του σημαίνει στα ελληνικά "καλά μου μάτια". Οι Ρωμιοί μερικές φορές το ονομάζουν "Κάστρο και Καλαμάτα". Στα τούρκικα είναι γνωστή ως Καλαμάτα. Κατακτήθηκε από τον Σουλτάνο Μεχμέτ τον Πορθητή. Μετά την άλωση το κάστρο γκρεμίστηκε σε μερικά σημεία. Αργότερα η πόλη ξαναχτίστηκε για να προστατευτεί από τους απίστευτους της Μάνης κατ' εντολήν του Κιοπουλή Μεχμέτ Πασά, ενισχύθηκε την εποχή του Σουλτάνου Μεχμέτ Δ'. Είναι χάσι των εκάστοτε αρχιναυάρχων και ανήκει στο σαντζάκι του Μυστρά. Ο τοπο-

τηρητής ασκεί τα καθήκοντά του με τη βοήθεια εκατό στρατιωτών. Είναι καζάς με βαθμό εκατόν πενήντα άσπρα. Δεν υπάρχει κεχου-νταγιερής, σερντάρης των γενίτσαρων κι άλλοι αξιωματούχοι, παρά μόνον μιζανχαρίρ εμίνης, μπατζντάρης, φρούραρχος και τριακόσιοι φρουροί".

Οι πληροφορίες του Εβλιά Τσελεμπί για τους τόπους πολλές φορές θεωρούνται αξιόπιστες και ως εκ τούτου έχει ενδιαφέρον η περιγραφή του κάστρου, στο οποίο όπως φαίνεται έμεναν οι Τούρκοι αξιωματούχοι. Ενώ ήδη είχε κατασκευαστεί και το εσωτερικό κάστρο για μεγαλύτερη ασφάλεια, όπου βρισκόταν και το "στρατόπεδο" των Τούρκων. Φαίνεται ακόμη ότι είχε δοθεί ιδιαίτερη σημασία για την ασφάλεια του κάστρου από την περιγραφή του εξοπλισμού με κανόνια και των πολλών θέσεων μάχης: "Το κάστρο είναι χτισμένο πάνω σ' ένα μυτερό βράχο κι έχει περιφέρεια εξακόσια βήματα. Μέσα του βρίσκονται είκοσι τέσσερα σπίτια με σκεπές από κεραμίδι και σχιστόλιθο και το τζαμί του Μεχμέτ Δ', στις μέρες μας χωρίς μιναρέ. Η σιδερένια πύλη του βλέπει προς την ανατολή. Το κάστρο προφυλάγεται από δεκαπέντε κανόνια των τύπων κολομπόρνε και σαχί. Το εσωτερικό φρούριο που περιβάλλεται από το μεγάλο κάστρο είναι ένα μακρόστενο κάστρο νεότερης κατασκευής, πάνω σε μικρό βράχο. Εδώ βρίσκονται τα τριάντα κεραμοσκεπαστα σπίτια των στρατιωτών. Η σιδερένια πύλη του βλέπει προς τα δυτικά. Δεν έχει τάφρο. Οι πολεμιστές και οι προμαχώνες είναι άμμοπληθοί". Από τις χαλι-

κογραφίες Ευρωπαίων καλλιτεχνών αυτής της περιόδου περίπου, πιστοποιείται πως πράγματι το κάστρο είχε εξωτερική και εσωτερική οχύρωση, υπήρχαν σπίτια και στις δύο ζώνες όπως επίσης και τζαμί.

Η πόλη όπου έμεναν οι Έλληνες βρισκόταν έξω από το κάστρο και προς τη δυτική πλευρά. Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι ο προσανατολισμός είναι "κατά προσέγγιση", υπολογίζει περίπου τα σημεία του ορίζοντα και με βάση αυτό ο κύριος όγκος της πόλης είχε αναπτυχθεί στο ανάγλυφο προς τη νοτιοδυτική πλευρά του κάστρου. Ενώ υπήρχε ένας μικρός δρόμος που διέσχιζε την πόλη από τα ανατολικά προς τα δυτικά. Η πληροφορία για εννέα εκκλησίες επιβεβαιώνεται από τη διοικητική διαίρεση κατά ενορίες που γίνεται λίγα χρόνια αργότερα, το 1700, από τους Ενετούς. Με λίγες λέξεις ο Τσελεμπί δίνει ίσως την πρώτη "πολεοδομική" εικόνα της πόλης: "Δυτικά του κάστρου βρίσκονται οχτακόσια πλῆθινα και πέτρινα κεραμοσκέπαστα σπίτια με αμπέλια και μπουστάνια. Πάνω στο άσπρωτο δρομάκι που διασχίζει την πόλη από ανατολικά προς τα δυτικά, είναι στημένα διακόσια μαγαζιά με όλα τα καλά. Δεν υπάρχουν χάνια και χαμάμ, μόνον ένα μικρό τζαμί παλιός αρχιτεκτονικής με κεραμιδένια σκεπή και πέτρινο μιναρέ μπροστά από το κτήριο του δικαστηρίου. Οι μουσουλμάνοι κάτοικοί του είναι λίγοι, ενώ οι περισσότεροι είναι Ρωμιοί. Γι' αυτό και βρίσκονται σε λειτουργία εννιά εκκλησίες". Ο μικρός δρόμος από ανατολικά προς δυτικά κατά πάσα πιθανότητα είναι ο "άξοντας" της σημερινής Μητροπολίτου Μελετίου-Τζάνε, καθώς φαίνεται ότι είναι και ο άξοντας της δυτικής πλευράς του αρχαίου κάστρου με βάση παλαιά ευρήματα. Ο Νέδοντας αλλιώς και η Φραγκόκλημα δεν άφηναν πολλούς διαδρόμους για να διασχίσει

κάποιοι την πόλη, ενώ σε αυτήν κατέληγε και ο δρόμος από τη Μάνη που έφθανε από ανατολικά μέσα από τα σημερινά Γιαννιτσάνικα. Αλλά και ο δρόμος από την ενδοχώρα που απαθανατίζεται σε γκραβούρες και μάλλον ήταν η σημερινή Αγίου Γεωργίου που μέσα από τη λαγκάδα έφθανε προς το Ασπρόχωμα και ακολουθούσε την "αρχαία διαδρομή" που φαίνεται πως έκανε ο Πausanias. Η επικοινωνία με την περιοχή της Αιλαγονίας γινόταν μέσα από το μονοπάτι που υπάρχει και σήμερα που φθάνει στη δυτική πλευρά του Νέδοντα. Ενδεχομένως όμως πρόκειται και για την Μπενάκη με βάση την αποτύπωση της πόλης από την Επιστημονική Αποστολή του Μαιζώνος μετά το 1828, με δεδομένο το γεγονός ότι τα σημεία του ορίζοντα δεν είναι απολύτως ακριβή στην περιγραφή του Τούρκου περιηγητή.

Στο προηγούμενο απόσπασμα ο Τσελεμπί δίνει την εικόνα μιας περιοχής αγροτικής με τα αμπέλια και τα μπουστάνια. Αλλά και μια εικόνα πόλης με εμπορική δραστηριότητα κατά μήκος του άξονα ενός δρόμου. Στη συνέχεια όμως παρουσιάζει και τη βασική οικονομική δραστηριότητα στην περιοχή, που δεν ήταν άλλη από την παραγωγή μεταξωτών υφασμάτων. Παρουσιάζει με εγκωμιαστικά λόγια την ποιότητα των προϊόντων σε σχέση με αυτά τα οποία παράγονται σε φημισμένες περιοχές της Ανατολής. Και προσθέτει ότι υπάρχει έντονη εμπορική δραστηριότητα με εξαγωγές στη Γαλλία: "Εδώ κατασκευάζονται διάφορα μεταξωτά υφάσματα, που δεν ξεχωρίζουν από τ' αληγερνά. Με τέτοια τυλίγουν οι άντρες το κεφάλι και τη μέση τους. Τα πουκάμισα που φτιάχνουν από το μετάξι, τα βάζουν μέσα σ' ένα καλάμι και τα στέλνουν δώρο στους σουλτάνους, τους βεζήρηδες και

τους βεκίληδες. Το κάθε πουκάμισο ζυγίζει επτά με οχτώ δράμια. Τόσο λεπτό είναι το μετάξι. Όλοι οι κάτοικοι ασχολούνται με την επεξεργασία του. Υπάρχουν φυτείες με εννιά χιλιάδες μουριές. Οι πηλαγιές των βουνών της Μάνης έχουν καλό κλίμα και νερό, γι' αυτό τα παλικάρια και οι γυναίκες των Ρωμιών είναι ξακουστοί για την ομορφιά τους. Το μετάξι της Καλαμάτας είναι καλύτερης ποιότητας απ' αυτό του Κιλίαν και του Λαχτσάν στην Περσία. Χιλιάδες φορτία του στέλνονται ακόμη και στη Γαλλία".

Η αφήγηση του Τσελεμπή σε μικρά τμήματα έτσι ώστε να γίνονται οι αναγκαίες επεξηγήσεις, δίνει μια αρκετά ικανοποιητική εικόνα της πόλης από πολεοδομική άποψη, αποτυπώνει τον πληθυσμό της και τη σύνθεσή του, ενώ καταγράφει τα βασικά χαρακτηριστικά της οικονομίας της. Πρόκειται για τα στοιχεία εκείνα τα οποία προσδιόρισαν και την εξέλιξη, καθώς η τοπική οικονομία ανοιγόταν προς τις αγορές

της Δύσης μέσα από το εμπόριο των μεταξωτών υφασμάτων. Ήταν μια διαδικασία η οποία με βάση τα στοιχεία είχε ήδη αρχίσει από την εποχή της Φραγκοκρατίας και πήρε μεγαλύτερες διαστάσεις στη συνέχεια φέρνοντας σε ρόλο πρωταγωνιστή τοπικούς εμπόρους και εξαγωγείς. Ταυτόχρονα η πόλη γινόταν κέντρο εμπορίου για την ευρύτερη περιοχή, καθώς στην εβδομαδιαία αγορά συγκεντρώνονταν παραγωγοί αγροτικών προϊόντων. Γινόταν κάθε Σάββατο όπως μαθαίνουμε σε ενετική αναφορά του 1691 για τις αγορές, "διά τας συνήθεις χρείας των κατοίκων και ιδίως των απόρων εκ των παρακειμένων χωριών, οίτινες εκποιούντες τα σιτηρά αυτών και άλλους καρπούς των αγρών πορίζονται κατ' οίκον τα χρειώδη". Δύσκολη η ανασύνθεση του παρελθόντος, μπορούμε όμως να το σκιαγραφήσουμε μέσα από αφηγήσεις και εκθέσεις...

17/4/2019

200 χρόνια... πολεοδομικής ιστορίας

Στοιχείο της ιστορίας της πόλης είναι και η πολεοδομική της εξέλιξη. Και αυτή της Καλαμάτας έχει οπωσδήποτε ενδιαφέρον, που μπορεί να γίνει αντιληπτό και από εκείνους που δεν έχουν καμία σχέση με την ειδικότητα του μηχανικού.

Μια εξαιρετική παρουσίαση έχει κάνει ο αρχιτέκτονας Ιωάννης Σταμπολιτζής σε σύσκεψη μελών του Τεχνικού Επιμελητηρίου που πραγματοποιήθηκε στη μεσσηνιακή πρωτεύουσα στις αρχές του 1952.

Ο Σταμπολιτζής, "διαβάζοντας" το πρώτο τοπογραφικό διάγραμμα του 1837, προσδιορίζει τα όρια και χαρακτηριστικά της πόλης τα πρώτα χρόνια από την απελευθέρωση: "Το πρώτο γνωστόν τοπογραφικόν διάγραμμα καθηρητισμένον με τας συγχρόνους αντιλήψεις, είναι το σχέδιον που συνέταξε το 1837 η Γαλλική Αποστολή, προφανώς το εκστρατευτικόν σώμα του Μαιζόν. Παρουσιάζει τα τότε υπάρχοντα άθικτα ή κατεστραμμένα οικοδομήματα και όλην την πόλιν, η οποία τότε ήτο ανεπτυγμένη εις τας σημερινάς συνοικίας Υπαπαντής

και Αγίου Ιωάννου. Ο Νέδων, ατείχιστος, ώριζε την δυτική πλευράν, ενώ αι παρυφαί της πόλεως έφθαναν προς τα νοτιοανατολικά εις το σημερινόν οίκημα του Β' Δημοτικού Σχολείου (σ.σ. Βύρωνος και Δημακοπούλου) και προς νότον μέχρι του Ορφανοτροφείου (σ.σ. λίγο ανατολικότερα από την "Ηλέκτρα") όπου ο αργιλικός γήλοφος εσχημάτιζε την φυσικήν όχθην του ποταμού. Το σχέδιον αυτό δεν έχει ακόμη ούτε δημοσιευθή, ούτε μελετηθή, παρουσιάζει όμως μεγάλο ενδιαφέρον. Όλα τα οικοδομικά του τετράγωνα υπάρχουν αυτοίσια εις την σημερινήν πόλιν, η πλατεία 23ης Μαρτίου φαίνεται εν τω γενέσθαι, η Φραγκόλιμνα είναι πράγματι όρυγμα. Η κύρια αρτηρία της πόλεως είναι ο δρόμος ο οποίος οδηγεί από την πύλην του Φρουρίου διά του ιερού της Υπαπαντής εις τους Αγίους Αποστόλους. Η σημερινή πλατεία Υπαπαντής και η άνω πλατεία δεν υπάρχουν, διότι προέκυψαν από την κατεδάφισιν ολόκληρων τετραγώνων πραγματοποιηθείσαν κατά το πλείστον μετά το 1900".

Αναζητώντας τα πρώτα σχέδια και τους σχεδιασμούς για την πόλη καταλήγει στα εξής συμπεράσματα: "Τα πρώτα ρυμοτομικά σχέδια πόλεως εις την νεωτέραν Ελλάδα συνταχθήσαν επί Οθωνος. Θα ήτο περίεργον να μη υπάρχη και σχέδιον των Καλαμών, αν και τα κτήρια της εποχής εκείνης πολλή των οποίων διασώζονται εγκατεσπαρμένα κυρίως παρά τον Άγιον Νικόλαον και την παλαιάν πόλιν δεν φαίνεται να εφαρμόζουν κάποιο προδιαγεγραμμένον σχέδιον ρυμοτομίας. Ίσως η Πολιτεία να επεδίωκε τότε την ανάπτυξιν της Παραλίας και την εκεί μετατόπισιν της Καλαμάτας δεδομένου ότι υπάρχει ένα σχέδιον του εν τη Παραλία Καλαμών συνοικισμού εγκριθέν την 24 Νοεμβρίου 1860. Εις το σχέδιον αυτό προβλέπεται κρηπιδότοιχος προκυμαίας εν εκ-

σκαφή ως προς την τότε ακτήν και η δημιουργία 40 οικοδομικών τετραγώνων 70 X 80 μέτρων ορθογώνιων με 3 μεγάλας πλατείας και χώρους διά δημόσια καταστήματα. Ουδεμία ένδειξις συνδέσεως του Συνοικισμού με την πόλιν υπάρχει. Διά του από 6 Σεπτεμβρίου 1868 Βασιλικού Διατάγματος ενεκρίθη μια τροποποίησης του σχεδίου της Παραλίας μεταθέτουσα προς την θάλασσαν τον κρηπιδότοιχον και σχηματίζουσα μιαν νέα σειράν οικοδομικών τετραγώνων νοτίως των προηγουμένων. Πρόκειται κατά πάσα πιθανότητα περί προσαρμογής του σχεδίου εις την πραγματικήν τότε θέσιν του αιγιαλού. Τι έγινε διά την πόλιν κατά το χρονικόν διάστημα μέχρι της εγκρίσεως του σημερινού σχεδίου δεν γνωρίζω. Υπάρχει ένα σχέδιον, του οποίου αι γραμμαί έφθαναν τουλάχιστον μέχρι των ανεγειρομένων Αγ. Ταξιαρχών χαραχθέν προς της κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής και ένα μεταγενέστερον της χαράξεως της γραμμής του σιδηροδρόμου αφού τροποποιεί το προηγούμενον και δημιουργεί χάριν του σταθμού το τρίγωνον μεταξύ Πλατείας Γεωργίου, Νέδοντος και σιδηροδρόμου".

Ενδιαφέρον έχει η "αφήγησις" για τον τρόπο με τον οποίο το σχέδιο του 1905 (όπως το αποκαλούν σήμερα) "κούμπωσε" αυτό της πόλης με εκείνο της Παραλίας: "Το σήμερα ισχύον σχέδιον πόλεως έχει συνταχθεί το 1904 μετά την κατασκευήν του λιμένος και παρουσιάζει ενοποιημένην την πόλιν με την Παραλίαν. Δεν δύναμαι να σας βεβαιώσω αν το σχέδιον του Συνοικισμού Παραλίας του 1860 έην ενσωματωθή ή όχι εις το νέον αυτό σχέδιον, ούτε αν η σημερινή προκυμαία διετήρησε κάτι από την προβλεπομένην εις τα σχέδια του 1860 ή του 1868 [...] Φαίνεται όμως σαφώς ότι το ορθογώνιον σύστημα της

Παραλία διειρηθή με δρόμους παραλλήλους ή καθέτους με την διεύθυνση της προκυμαίας και η συνάντησις των καθέτων οδών με την γενικήν κατεύθυνσην του σχεδίου της άνω πόλεως, ήτις έτεινε λοξώς προς τα νοτιοδυτικά, εξηγεί την καμπήν της οδού Φαρών εις το ύψος του Κήπου της Εδέμ [...] Το σχέδιον του 1904 το και σήμερα εν ισχύ, υπέστη πάρα πολλήν επί μέρους τροποποιήσεις και επεκτάσεις [...] Όλα τα σχέδια και αι αποτυπώσεις τα οποία ανεφέρμεν έχουν εν βασικόν κοινόν σημείον, παρακολουθούν και προσπαθούν να ρυθμίσουν την προς θάλασσαν εξάπλωσιν της πόλεως. Είναι δυνατόν ακόμη να διαπιστώσωμεν ότι διά μεν την παλαιάν πόλιν το σχέδιον ηκολούθη την εξέλιξιν της, ενώ διά την Παραλίαν την ερρύθμιζεν εξ αρχής. Ανάλογος παρατήρησις ισχύει και διά τον πέραν του Νέδοντος τομέα: η παρά τας όχθας του χειμάρρου περιοχί του σχεδίου εχαράχθη επί παρθένου σχεδόν εδάφους, ενώ οι απώτερον, επί των πρανών των λόφων συνοικισμοί έμειναν εκτός σχεδίου”.

Σχέδιο έγινε, ζώνη προστασίας υπήρχε γύρω από αυτό, αλλά τα αυθαίρετα φύτρωσαν σαν μανιτάρια καλύπτοντας στεγαστικές ανάγκες φτωχών λαϊκών στρωμάτων: “Λαμβάνεται φροντίς διά την διοχέτευσιν του οικοδομικού ρεύματος προς την περιοχίν του σχεδίου, ζώναι δε όπου δεν επιτρέπεται η οικοδόμησις, προβλεπόμεναι περίξ των πόλεων, έχουν σκοπόν να εμποδίσουν την δημιουργίαν κατασκευών εκτός σχεδίου. Η παρ’ ημίν νομοθεσία και ο Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός, ισχύων από του 1926, προνοεί διά την δημιουργίαν ζωνών, προβλέπει κυρώσεις διά τους εκτός σχεδίου οικοδομούντας και απαγορεύει την παροχίν πάσης δημοτικής αντιλήψεως εις την εκτός σχεδίου περιοχίν. Εάν λοιπόν κα-

τακρίνωμεν τους ιδιώτας, τους εκτός της πόλεως οικοδομούντας, δεν πρέπει να αγνοήσωμεν ότι όχι μόνον ουδεμία προσπάθεια ελήφθη εκ μέρους του Δήμου ή του κράτους διά να εμποδισθούν, αλλά και ότι εκ των υστέρων έτυχον πάσης περιποιήσεως, αφού έγιναν εις τους παρανόμους οικισμούς και δημοτικά έργα και παροχαί ρεύματος, ύδατος κλπ. Δυστυχώς δε και κατά την αποκατάστασιν των προσφύγων όλοι σχεδόν οι συνοικισμοί κατεσκευάσθησαν εις τας παρυφάς του σχεδίου, εντός της απαγορευμένης ζώνης. Ούτω μέγα ποσοστόν των κατοίκων της πόλεως διαμένουν εκτός σχεδίου. Μόνον εις το βορειοδυτικόν τμήμα εκείθεν του Νέδοντος υπάρχουν περί τας 450 οικοδομάς αποτελούσαι τας συνοικίας Ράχης, Φραγκοπήγαδου, Αβραμιού, Αγίας Τριάδας”.

Στην ιστορική αυτή αναδρομή εξηγείται ο τρόπος με τον οποίο γίνονταν η καταστράτηγησις των διατάξεων στους... άγονους λόφους και το κριτήριο με το οποίο γίνονταν η επιλογή του σημείου που έχτιζαν: “Εν τούτοις εις το μεταξύ της πόλεως και Παραλίας άκτιστον τμήμα υπάρχει αφθονία οικοπέδων και θα ήτο δυνατόν να στεγασθούν άνέτως τουλάχιστον 50.000 κατοίκων με τας συνθήεις εις την Καλαμάταν μονορόφους και διωρόφους οικοδομάς. Γεννάται όμως το εύλογον ερώτημα: διατί τόσο μέρος του πληθυσμού στρέφεται προς τας εκτός σχεδίου κατασκευάς. Η απάντησις δεν είναι νομίζομεν δύσκολος. Οι κάτοχοι εκτάσεως εις τας παρυφάς της πόλεως, κυρίως εις τα επί των λόφων άγονα σχετικώς εδάφη, έχουν κάθε συμφέρον να πωλήσουν τας ιδιοκτησίας των εις οικόπεδα. Τας κατέμνουν λοιπόν εις μικρά τμήματα και τα πωλούν, καταστρατηγούντες τον νόμον, ως εκτάσεις με δήθεν ημιτελείς οικοδομάς, τας οποίας

κατασκευάζει ο ίδιος ο αγοραστής. Πρόκειται συνήθως περί μικρών εργατικών κατοικιών, που οικοδομούνται εκ των ενόντων και συχνά εναντίον όλων των κανόνων της δομικής αλληλίας και δυστυχώς και της υγιεινής. Σημαντικόν ρόλον έχει και ο ψυχολογικός παράγων, λόγω του οποίου όλοι οι νέοι κάτοικοι επιδιώκουν να κατοικήσουν εις την πλευράν της πόλεως, η οποία επικοινωνεί αμεσώτερον με τον τόπον καταγωγής των. Το πρόβλημα όμως το οποίον παρουσιάζει η Καλαμάτα δεν περιορίζεται εις τους αυθαίρετους οικισμούς. Και εντός σχεδίου υπάρχουν τα ιδιωτικά συμφέροντα που αντικρούονται συχνά με το γενικόν συμφέρον της πόλεως. Σειρά ολόκληρος οικοπέδων κεντρικών, τα οποία φυσιολογικώς θα έπρεπε να οικοδομηθούν πριν η πόλις επεκταθεί περισσότερο, μένουσ ακάλληπτα. Αλλά και πάλι εκτάσεις πωλούνται κατά τρόπον δημιουργούντα δευτερεύοντα ιδιωτικούς δρόμους, συνήθως στενούς και στρεβλοῦς και πολλήκις μη αντιστοιχούντας από τετραγώνου εις τετράγωνον".

Και τα προβλήματα έρχονταν ως συνέπεια: "Όλα αυτά τείνουσ εις την δυσανάλογον προς τον πληθυσμόν της επέκτασιν της πόλεως

και καθιστούσ πολλῦ δαπανηράν και πολλήσ φοράς οικονομικώς ακατόρθωτον την διασκευήν και συντήρησιν των οδών, την κρασπέδωσιν, τους υπονόμους, επιμηκύνουσ δυσαναλόγως τα δίκτυα ηλεκτρικῆς ενεργείας, υδρεύεωσ και τηλεφώνων, δυσχεραίνουσ την επίβλεψιν και ασφάλειαν. Μοιραίως ο κάθε κάτοικος καλεῖται να αναλάβη αμέσως ή εμμέσως την δαπάνην διά το αναλοῦσν εις αυτόν μέτρον μήκουσ των οδών και ο Δήμος ουδέποτε θα δυνηθή να αντεπεξέληθ οικονομικώς".

Κάπως έτσι φθάσαμε στα μέσα της δεκαετίας 1980-1990, όταν η πόλις απέκτησε νέο σχέδιο πόλης με την νομιμοποίηση και ενσωμάτωσιν των αυθαιρέτων αλλά και νέες επεκτάσεις στην περιφέρεια του παλαιού σχεδίου. Για να ακολουθήσει η μετασεισμική προσαρμογή και διαδικασίες σε διάφορα σημεία που είναι σε εξέλιξη ακόμη και σήμερα. Αλλά και νέες επεκτάσεις με την προώθησιν νέου Γενικού Πολεοδομικού. Η ζωή στην πόλις στα 200 χρόνια από την απελευθέρωσιν πέρασε από "χίλια κύματα", το ίδιο και η πολεοδομική της εξέλιξη...

21/1/2021



Η οδός Κρήτης
γύρω στα 1970

[Από το Πεύκωμα των ΓΑΚ Μεσσηνίας
Αναστασία Μηλίτση-Νίκα,
Σταυρούλα Βερράρου
«Η Καλαμάτα μέσα από το φακό του
Χρήστου Αθειφέρη 1937-1974»]

Προς “φιλοπάτριδες συμπολίτες”, τότε και τώρα...

Σήμερα ορισμένα πράγματα σχετικά με την πόλη φαίνονται απίστευτα. Κάποτε όμως ήταν απίστευτα από την... ανάποδη.

Μια περιγραφή της Καλαμάτας το 1885 έθετε το αυτονόητο αίτημα ενός σχεδίου που θα βλῆπει στο μέλλον, αλλῆλ χρειάστηκαν 20 χρόνια προκειμένου αυτό να γίνει πραγματικότητα το 1905. Με την πεποίθηση ότι είναι ώρα αλληλαγών για τις οποίες δεν πρέπει να περάσουν ἄλλα... 20 χρόνια, παραθέτω στη συνέχεια αποσπάσματα από επιστολή που έχει δημοσιευτεί στην εφημερίδα “Το ενεστός” με τον απαραίτητο σχολιασμό.

Η κατάσταση των δρόμων περιγράφεται γλαφυρά με ἔμφαση στα προβλήματα υγιεινῆς αλλῆλ και κυκλοφορίας: “Αἱ μεν οδοί εἶναι τοσούτον στεναί, ὥστε οὔτε ο ἀήρ δύναται ελευθέρως να διέλθῃ οὔτε φως ἀρκούν εἰσέρχεται οὔτε ἠλιακαὶ ἀκτίνες, ἀν ἀμφοτέρωθεν ὑπάρχωσιν ὑψηλαὶ οἰκίαι, ἀδύνατος δε καθίσταται ἡ κατασκευὴ ευρέων ὑπονόμων. Οὕτω τα μεν ἀκάθαρτα ὕδατα πανταχοῦ σχηματίζονται τέλματα, δηλητηριώδη μιάσματα εἰς τὴν ἀτμόσφαιρα διεσπείροντο, ἐλλείπει χώρος πρὸς κατασκευὴν πεζοδρομίων, ὥστε πᾶς οἰκοδομῶν οἰκίαν καλύπτει δι’ ἐπιχωματώσεων τὴν οἰκίαν τοῦ γείτονος, καὶ τέλος ἀρκεί καὶ μίας μόνης ἀμάξης ἡ δίοδος να διακόψῃ τὴν συγκοινωνίαν, ἥτις ἐν πολλοῖς οδοῖς οὐδὲ διὰ μίαν ἀμαξάν εἶναι κατορθωτή”.

Παλιὰ “τέχνη” ἡ παραβίαση τοῦ ὑπάρχοντος σχεδίου πόλης (τότε ἔφθανε μέχρι τὴν Πολυκάρου καὶ ὑπῆρχε ξεχωριστό γιὰ τὴν Παραλία)

καὶ ἡ καταπάτηση τῶν προβλεπόμενων δρόμων που εἶχε σαν ἀποτέλεσμα ἡ κυκλοφορία να γίνεται ἀπὸ... ἀπερίφραχτα οἰκόπεδα: “Λέγουσιν ὅτι ὑπάρχει σχέδιο, κατὰ τὸ ὁποῖον οἰκοδομοῦσιν οἱ οἰκοδομοῦντες. Αλλ’ ἡμεῖς τότε μόνον δυνάμεθα να συμβιβῶσωμεν τὴν ὑπαρξίν αὐτοῦ πρὸς τα γινόμενα, ὅταν υποθέσωμεν ὅτι σκοπὸν ἔχει τὴν βλάβην καὶ ὄχι τὴν ωφέλειαν. Διότι ἀπὸ πολλῶν ἐτῶν, πᾶσας τὰ οἰκοδομουμένης οἰκίας ἐν ταῖς παλαιαῖς συνοικίαις καὶ ἐν ταῖς νέαις καὶ ἐν αὐτῇ τῇ παραλία ἀκόμη βλεπόμεν ἀκολουθοῦσας ἰδίαν ἐκάστοτε γραμμὴν καὶ να καταστρέφωσιν οδοῦς καλῶς ἐχοῦσας, καὶ ταῦτα κατόπιν ἀδείας τοῦ ἀρμοδίου μηχανικοῦ. Ἡ τοιαύτη δ’ ἀνωμαλία παρατηρεῖται μάλιστα ἐν ταῖς νέαις συνοικίαις, ἐν αἷς ἀνφραχθῶσι πάντα τὰ οἰκόπεδα, ἴσως οὐδὲ διαβάτης θα δύναται να διέλθῃ”.

Στὴ συνέχεια ἐπισημαίνεται ὅτι οἱ μόνον ἐλεύθεροι χώροι ἦταν αὐτοὶ που ἀπέμειναν ἀπὸ τὸν περιορισμὸ τῆς κοίτης τοῦ Νέδοντα στὸν δυτικὸ κλάδο, αλλῆλ αὐτοὶ διανεμήθησαν στὸς γείτονες ἐκτὸς ἀπὸ τὴ (σημερινή) Ἀριστομένους καὶ ἓνα μικρὸ τμήμα στὴ (σημερινή) πηλατεία, που χρῆσῖμευε γιὰ... σταθμὸς ἀμαξῶν. Ἐνῶ οἱ γείτονες ἀπειλοῦσαν να περιφράξουν καὶ τὸν χώρο τοῦ περιπάτου (σημερινή οδὸς Σπάρτης) καὶ τὸ κράτος εἶχε πουλήσῃ οἰκόπεδα μέχρι τὸ... κυμοθάλασσο. Ἐτσι ἐξηγούνται καὶ ορισμένα φαινόμενα που παρουσιάστηκαν στὸ μεσοπόλεμο σχετικά με τὰ ἰδιοκτησιακὰ τῆς πηλατείας, αλλῆλ καὶ οἱ ἰδιοκτησίαις δίπλα στὸ κύμα: “Περὶ διὰ τῶν ἀγρῶν συγκοινωνίας οὐδὲ λόγος δύναται να γίνῃ. Διότι ὅλως οὐδ’

υπάρχουσιν όλως οδοί, αλλ' αι ατραποί στενώταται και πολλήακίς μόλις εις τον πεζόν διαβάτην διαβαταί ή λείπουναι και αύται, η δε συγκοινωνία γίνεται διά των αφράκτων κτημάτων. Διά την μετά της παραλίης συγκοινωνίαν όμως ο παραρρέων χείμαρρος παρείχεν εις ημάς την μόνην ευρείαν και ευθείαν διεξοδον, ήτις εχρησίμευσε και ως οδός και ως δημόσιος περίπατος και ως πεδίο των στρατιωτικών γυμνασίων. Αν δεν υπήρχε ο χείμαρρος, αμφιβάλλομεν αν θα υπήρχε οδός, δι' ης να διερχωνται δύο άμαξαι αντιμετώποι, καθ' όσον τουλάχιστον δύναται τις να κρίνη εκ των άλλων. Αλλ' η κατασκευή του ηιμένος απήτησε την απομάκρυνσιν της κοίτης του χειμάρρου, ο δε καταληφθείς αδέσποτος χώρος ο αποτελών τον μόνον των Καθαμών περίπατον, το μόνον πεδίο των γυμνασίων του στρατού, διανέμεται εις τους γείτονας, καταλείπεται δε μόλις η αμαξιτή οδός με μικράν μόνον προσθήκην και τις παρά την πόλιν πλατεία ως σταθμός των αμαξών, ήτις και αύτη θεωρείται πολυτέλεια και διά τούτο γείτονες ετοιμάζονται να ματαιώσωσι και τούτου του έργου την εκτέλεσιν! Μετ' ολίγον λοιπόν οι ευδαίμονες κάτοικοι των Καθαμών θα ίδωσι φραττόμενον τον μόνον αυτών περίπατον, τον δυνάμενον να διατηρηθή άνευ δαπάνης προς αποζημίωσιν ουδενός, και δεν θα δύνανται να ίδωσι την παραλίαν χωρίς να εισπνεύσωσι τον φοβερόν της μιας και μόνης απολειφθησομένης οδού κονιορτόν, ον το πλήθος των αμαξών θα εγείρη. Αλλήλ και αύτη η παραλία απεφράχθη μέχρις αυτών των κυμάτων, διότι η κυβέρνησις έσπευσε να πωλήση, ως Εβραίος κερδοσκόπος, όσα οικόπεδα ηδύνατο".

Ο επιστολογράφος (πίσω από τον οποίον κατά τη συνήθεια της εποχής "κρύβεται" συντάκτης της εφημερίδας) επισημαίνει ότι το

πρόβλημα θα εμφανισθεί με ένταση όταν ο πληθυσμός της πόλης μεγαλώσει σημαντικά, κάτι που έγινε τις επόμενες δεκαετίες: "Ας ελπίση, λοιπόν, όστις θέλει, ότι τοιαύτη πόλις δύναται να περιμένη πρόοδον και διά μεν των λαβυρινθαιδών ατραπών της να συγκοινωνή μέγας οπωσοούν πληθυσμός, να διασταυρούνται πανταχού αι τώρα σχεδόν μόνον προς την παραλίαν βαδίζουσαι άμαξαι, να ανεγερθώσιν υψηλά οικοδομήματα, χωρίς τα κάτω πατώματα να φωτίζονται νυχθημερόν διά λύχνων, ότι δύναται τέλιος ν' αναπνεύση πλήθος ανθρώπων εντός της πνιγηράς αυτής τρώγλης, ην μόνον αβελτηρία μηδεμίαν καταλείπουσαν υπερβολήν δύναται να ανέχεται. Επί του παρόντος το μεν ολιγάριθμον του πληθυσμού δύναται ακόμη να αποφύγη την ασφυξίαν, η ταπεινότης των ηλιείστων οικοδομημάτων επιτρέπει να βλήπωμεν το ζωγόνον φως του ηλίου, τα δε παρημελημένα κτήματα δεν έχουσι φραγμούς, ίνα εμποδίσωσι τον περίπατόν μας. Αλλήλ τις θα δύναται να ζήση ενταύθα, όταν προσδευούσης της γεωργίας φραχθώσι τα άφρακτα κτήματα, κτισθώσι πάντα τα σήμερον κενά οικόπεδα, τους δε ταπεινούς οικίσκους αντικαταστήσουν υψηλαί οικοδομαί, και διά την μετά της παραλίης συγκοινωνίαν δεν απομείνει παρά μία μόνον οδός θύελλη κόνεως υψούσα εις τον αέρα; Ή θα ανοιχθώσι τότε οδοί, ότε αι αποζημιώσεις θα είναι κολλοσιαί;".

Με το δημοσίευμα καθλούνται οι "αρμόδιοι", οι ωφελούμενοι και "οι κατά καθήκον πάντες οι πολίται" να αναλάβουν τις ευθύνες τους: "Εισέτι είνε καιρός να επανορθώσωσιν οπωσδήποτε τα πλημμελή, και μάλιστα παρίσταται διά τους αρμοδίους ευκαιρία να ευεργετήσωσι τα μέγιστα την πόλιν άνευ μεγάλων δυσκολιών. Αλλήλ πάντες οι έχοντες συμφέροντα απει-

λούμενα, οι ιδιοκτήται οικοπέδων ων η αξία άνευ καλού σχεδίου μειούται τα μέγιστα, οι έχοντες οικοδομάς κινδυνεύουσας να καταχωθώσιν εκ των κατ' αρεσκείαν του γείτονος γενομένων επιχωματώσεων οδών, οι εξασκούντες προσοδοφόρα επαγγέλματα και εκ της προόδου της πόλεως δυνάμενοι να περιμένωσι κέρδη και κατά καθήκον πάντες οι πολίται ας σπεύσωσι να απαιτήσωσι την ταχίστην υπέρ της συγκοινωνίας και της διορθώσεως του σχεδίου της πόλεως πρόνοιαν αντί πάσης θυσίας. Ας αναβληθή και η μεταφορά ύδατος και παντός έργου δημοτικού η εκτέλλεσις, χάριν της σπουδαιότητος ταύτης ανάγκης”.

Και ο επιστολογράφος καταλήγει στην ανάγκη να καταρτισθεί σχέδιο πόλης που θα πρέπει να περιλαμβάνει όλη την έκταση μέχρι την Παραλία, τη Φυτειά που είχε αρχίσει να κατοικείται και την περιοχή δυτικά του Νέδοντα που έχει ανάγκη κεντρικού δρόμου. Να χαραχθούν φαρδιόι δρόμοι και χώροι για πλατείες, προειδοποιώντας ότι αυτό να γίνει άμεσα γιατί αργότερα θα χρειαστούν μεγάλα ποσά για απαλλοτριώσεις: “Όθεν όσον δυνατόν τάχιστα πρέπει να γίνη προέκτασις του σχεδίου της πόλεως εις ευρείαν έκτασιν περίξ, ώστε να ρυμοτομηθή καλώς πάσα η μέχρι παραλίας έκτασις, η νυν συνοικιζομένη Φυτειά και η κατά την δεξιάν όχθην του ποταμού συνοικία, ήτις προ πάντων έχει ανάγκην κεντρικής οδού διευθυνομένης προς τα επάνω, αι δε οδοί να χαραχθώσιν ευθείαι και κατά τόπους να αφε-

θώσι πλατεία, διότι αι πόλεις πρέπει να αποτελώσι σώμα οργανικόν εξοικονομούν τας ανάγκας των κατοίκων. Της δε παλαιάς πόλεως το σχέδιον να κανονισθή συμφώνως προς τας από του παρελθόντος επιτρεπομένας βελτιώσεις. Είτα δε να γείνη πάσα προσπάθεια, ίνα ολοκληήρου της πόλεως το σχέδιον μένη πάντοτε αμετάβλητον, αν δεν απαιτεί την μεταβολήν δημοσία ανάγκη. Επί πάση δε κρίνομεν αξίαν ιδιαίτερας μερίμνης την αποξηρανθείσαν κοίτην του ποταμού, τον μοναδικόν περίπατον, ίνα μη φραχθή υπό των ιδιοκτητών των παρακειμένων κτημάτων. Διότι είναι φοβερόν άλληαι πόλεις να υποβάλληωνται εις θυσίας προς απόκτησιν περιπάτων, ημείς να μη διατηρήσωμεν τον υπάρχοντα. Περί τούτων προσδοκώμεν την δραστηρίαν ενέργειαν παντός φιλοπατρίδος συμπολίτου. Διότι ο κίνδυνος είνε φοβερός απειλών και την πρόοδον της πόλεως και την υγείαν των κατοίκων, και βραδύνει μεν να επέλθη, αλλή' η κατ' ολίγον πορεία αυτού είνε ασφαλής”.

Τότε ήταν η υπόθεση του σχεδίου που είχε επείγοντα χαρακτήρα, σήμερα είναι μεγάλης κλίμακας επεμβάσεις που απαιτούν “την δραστηρίαν ενέργειαν παντός φιλοπατρίδος συμπολίτου”. Γιατί ο κίνδυνος μπορεί να μην είναι “φοβερός”, αλλήα απειλεί “την πρόοδον της πόλεως” για την ποιότητα ζωής αλλήα και την ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων. Μπορεί να μην διδάσκει η ιστορία, το βέβαιο είναι ότι μπορεί και πρέπει να προβληματίζει.

3/6/2020

Πολοδομικές ανησυχίες σε μακρινές εποχές

Μπορεί να είναι άγνωστο ως γεγονός, όμως η υπόθεση του σχεδίου πόλης έχει απασχολήσει πάρα πολλές φορές στο παρελθόν την τοπική κοινωνία. Και κατά καιρούς έχουν διατυπωθεί απόψεις προχωρημένες για την εποχή τους, καθώς πάντα υπήρχαν άνθρωποι με ειδικές γνώσεις.

Επιστρέφουμε λοιπόν στο 1933, όταν το Δημοτικό Συμβούλιο ενέκρινε την επέκταση και τροποποίηση του σχεδίου πόλης της Καλαμάτας. Τότε ο δημοτικός σύμβουλος Πάνος Νικολόπουλος σε άρθρο του έθετε προβληματισμούς και ιδέες για την πολοδομική εξέλιξη.

Ο Νικολόπουλος αρχικά ασκεί κριτική για την καθυστέρηση επέκτασης και τροποποίησης του σχεδίου (αν και αναφέρεται λανθασμένα σε 50 χρόνια) με δεδομένη τη μεγάλη αύξηση του πληθυσμού, γεγονός που την έκανε δύσκολη και πολυδάπανη: "Η πόλις των Καλαμών της οποίας η ποικίλη από πάσης απόψεως ανάπτυξις βαίνει αλματωδώς είχαν ανάγκην επιτακτικήν να διαρρυθμισή και να εξασφαλίση την θεραπείαν των προβλεπομένων αναγκών της κατά τους υπό της υγιεινής, της ασφαλείας, της οικονομικής και αισθητικής επιβαλλομένους όρους διά της επεκτάσεως και ανακαινίσεως του παλαιού της σχεδίου. Η τοιαύτη δε βελτίωσις, παρελθούσης πεντηκονταετίας από της εφαρμογής του παλαιού σχεδίου και υπερδιπλασιασθέντος του πληθυσμού της, υπερτάτων ορίων προοπτικής και προβλεπτικότητας

ενός σχεδίου, καθυστέρησεν υπερμέτρως. Κατέστησεν δ' εξαιρετικώς δύσκολον και πολυδάπανον, εν όψει μάλιστα της πενιχρότητας των δημοτικών προσόδων, την συναρμόνησιν του νέου σχεδίου προς τας συγχρόνους απαιτήσεις της πόλεως και την εν αυτώ υιοθέτησιν των τελειωτέρων συστημάτων της πολοδομικής".

Στη συνέχεια ασκεί κριτική στο προσχέδιο που παρουσιάστηκε και εγκρίθηκε από το Δημοτικό Συμβούλιο, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στο οδικό δίκτυο, την απουσία οριοθέτησης βιομηχανικής περιοχής, το εμπορικό τμήμα και την επέκτασή του αλλά και τη χωροθέτηση δημόσιων λειτουργιών: "Το προσχέδιον του νέου σχεδίου πόλεως μετά του τοπογραφικού και χωροσταθμικού χάρτου εισήχθη εις το δημοτικόν συμβούλιον. Δυστυχώς όμως δεν συνοδεύεται, ως έπρεπε και επεβλήθη, υπό εξηγηματικής δικαιολογητικής εκθέσεως διασαφίζουσης την ανεπάρκειαν του εγκριμένου σχεδίου και καθοριζούσης προγραμματικώς τας δυνατότητας των μεταβολών και επεκτάσεων. Δεν διεξηγείται το εσωτερικόν συγκοινωνιακόν δίκτυον, η ένωσις του μετά των εξωτερικών συγκοινωνιών και ο τύπος της κατά πλάτος τομής των οδών. Ταύτα όμως είναι το μοναδικόν αντικείμενον της πολοδομικής, δηλαδή η εξυπηρέτησις της συγκοινωνίας διά της μειώσεως της εντάσεως των μεταφορών και η ελιπίωσις της συμφορικής κυκλοφορίας. Δεν διασαφηνίζεται τι περί βιομηχανικής περιοχής προς ανέγερσιν βιομη-

χανικών εγκαταστάσεων αναλόγως του βαθμού δικαιολογούντος τυχόν την συγκέντρωσιν αυτών. Περί εμπορικού τμήματος και της μελλοντικής επεκτάσεώς του μετά την αποπεράτωσιν ιδίως των λιμενικών έργων. Περί των θέσεως προς δόμησιν των απαραίτητων κοινής ανάγκης και κοινωφελούς σκοπού κτηρίων (δημοτικών μεγάρων, θεάτρων, νοσοκομείων κ.λπ.). Περί εφαρμοστέου συστήματος δομήσεως (συνεχούς-μη συνεχούς-μικτού-ιδιωτικών πρασιών προ των οικοδομών κ.λπ.).”.

Ενδιαφέρον έχουν και οι αναφορές του σχετικά με τις επιπτώσεις της κυκλοφορίας του αυτοκινήτου, το ρόλο που παίζουν στην επιδείνωση της κατάστασης τα πολυώροφα κτήρια και τους τρόπους με τους οποίους επιχειρήθηκε να αντιμετωπισθεί. Και μεταφέρει την ιδέα ότι αντί της διαπλάτυνσης των υπάρχοντων δρόμων, να κατασκευαστούν νέοι αρτηριακοί με τους οποίους θα συνδέονται οι υπόλοιποι μέσω ενός περιφερειακού δικτύου με την σε έκταση ανάπτυξη της πόλης με χαμηλά κτήρια: “Eis παλαιότερας εποχάς ότε η κυρίαρχος ιδέα ήτο η αισθητική άποψις, ιδεώδης ρυμοτομία εθεωρείτο η κανονική κατ’ ορθογώνιον διάταξιν (αμερικανικαί πόλεις, ευρωπαϊκαί μητροπόλεις, Αθηνών συνοικία Νεαπόλεως-Ομονοίας). Προϊόντος όμως του χρόνου αυξανόμενου του πληθυσμού των πόλεων, φυσικώς και διά της αστυφιλίας, υπερεντάθη η αύξησις της κυκλοφορίας και των ομαδικών μεταφορών των πόλεων. Συνέτεινεν δ’ εις τούτο ιδίως τα πολυώροφα κτήρια, τα οποία επιβαρύνοντα την οικονομικήν της πόλεως δι’ ανωφελούς φορτίου, θεωρούνται υπό της επιστήμης σήμερον ως “γελιόια φιλοδοξία των ευρωπαϊκών πόλεων” και η διάδοσις και εκλιθάϊκευσις του αυτοκινήτου. Είναι δ’ εξηκριβωμένον ότι εις τας μεγάλας

πόλεις διπλασιαζομένου του πληθυσμού τετραπλασιάζεται η κυκλοφορία. Οπότε παρατηρήθη εκ της εμπειριστατωμένης παρακολουθήσεως των υφισταμένων σχεδίων των πυκνώς εκτισμένων τμημάτων, ότι η βελτίωσις της διά της ευρύνσεως των οδών (το Λονδίνον το 1923-1930 εδαπάνησεν 3.000.000 λίρας) δεν επιτυγχάνει πλήρως την εξυπηρέτησιν των συγχρόνων αναγκών, δεν προλαμβάνει την σύγχυσιν, την έλλειψιν ανέσεως, τους κινδύνους της ανθρώπινης ζωής. Και εν γένει εξ όλων των δεδομένων επί των προβλημάτων της διαρρυθμίσεως των πόλεων, η ομόθυμος γνώμη της συγχρόνου επιστήμης διά τον τύπον του οδικού συστήματος, είναι η περιλαμβάνων μίαν εσωτερικήν γραμμήν, από της οποίας εν είδει ριπιδίου θα φύωνται αι πρωτεύουσαι οδοί και ακτίνες, συνεννούμεναι διά περιφερειακών οδών, άνευ εντατικής οικοδομήσεως (πολυώροφοι οικοδομαί) αλλ’ εκτατικής τιοιαύτης”.

Σε εφαρμογή αυτών των αντιλήψεων κρίνει θετική την πρόβλεψη του σχεδίου για δρόμο από τους Ταξιάρχες μέχρι την Παραλία μέσα από μια διαδρομή που δεν υπήρχαν κτήρια, ώστε να υφίσταται μεγάλο κόστος εφαρμογής. Από τα διαθέσιμα στοιχεία δεν μπορούμε να διαπιστώσουμε σε ποιο δρόμο μπορεί να αναφέρεται, με δεδομένο το γεγονός ότι προϋπήρχαν οι δρόμοι στον άξονα Βορρά - Νότου. Παράλληλα ο Νικολόπουλος επικρίνει τις προβλέψεις για το οδικό δίκτυο στις συνοικίες, ζητεί πρόβλεψη ρυμοτομίας στην παλιά πόλη που μπορεί να υλοποιηθεί σε βάθος χρόνου και σύνδεση με τους προσφυγικούς συνοικισμούς ως “δορυφόρους” της πόλης: “Το σύστημα τούτο εγκαινιάζεται ευτυχώς εν τω προσεδίω με κέντρον τον Ναόν των Αγίων Ταξιάρχων και ακτίνα προς την

Παραλίαν, ένθα δεν υπάρχουν εκτισμένοι τόποι υποκείμενοι εις αποζημιώσεις. Δεν καθορίζεται όμως διάταξις οδικού δικτύου αστικών συνοικισμών (εν αντιθέσει των βιομηχανικών και εμπορικών) από απόψεως αερισμού και ηλιακού φωτισμού. Επιβλήεται επίσης φρονούμεν, υπό του νέου σχεδίου να ληφθή πρόνοια και διά την ρυμοτομίαν της παλαιάς πόλεως, έστω και αν προς το παρόν δεν δύναται να συντελεσθή αύτη διά του συστήματος της διανοίξεως διαγωνίων οδών με σκοπόν την βαθμιαίαν μελληνοτικήν εκτέλεσιν (εις το Παρίσι ενεκρίθη το Boulevard Hausmann το έτος 1886 και διηνοίχθη το έτος 1926). Παρέχεται δ' επιπροσθέτως η ευκαιρία εις την πόλιν να ρυθμίση τας συγκοινωνίας της και εν γένει το σχέδιόν της με τους προσφυγικούς συνοικισμούς, ώστε ούτοι ν' αποτελέσουν κατά το τελειότερον σύστημα του Βερολίνου, δορυφόρους πόλεις. Θα ήτο δ' ευχής έργον να καθίστατο το ζήτημα του σχεδίου αντικείμενον φροντίδος εις ευρυτέραν κλίμακα των δημοτών, οίτινες άλλως ασκούντες νόμιμον δικαίωμά των, θα υπεδείκνυσον τας δυνατάς διαρρυθμίσεις, υποβοηθούντες το δημοτικόν συμβούλιον εις το να προΐδη τας τυχόν υπό τον τύπον της ειδικότητος και τεχνικότητος του έργου, ιδιοτελείς παρελκύσεις εκ των παραδεγεμένων πορισμάτων των κορυφών του κόσμου, των γνωσθέντων εις διάφορα

διεθνή συνέδρια και ιδίως τις το 13ον "περί της κατοικίας και διαρρυθμίσεως των πόλεων" το συγκροτηθέν εις Βερολίνον τον Ιούνιον του 1931 και εις το οποίον αντεπροσωπεύθη και η Ελλάς διά του διευθυντού Δημοσίων Εργων".

Από τις διαθέσιμες πηγές δεν γνωρίζουμε ποια ήταν η τύχη του νέου σχεδίου (τροποποίηση και επέκταση του παλαιού), αλλά το βέβαιο είναι ότι δεν υλοποιήθηκε καμία από τις σκέψεις του Νικολόπουλου. Μεγάλες περιοχές αυθαιρέτων έμειναν έξω από το σχέδιο για πολλές δεκαετίες. Πολλοί από τους οδικούς άξονες που προβλέπονταν καταστράφηκαν με την οικοδόμηση πάνω σε αυτούς. Η ρυμοτομία στην παλιά πόλη περιορίστηκε σε μικροεπεμβάσεις και δεν διανοίχθηκε ούτε η (σημερινή) Σταδίου (ενδεχομένως λόγω ανταγωνισμού συμφερόντων). Οι προσφυγικοί συνοικισμοί όχι μόνο δεν έγιναν "πυρήνες" δορυφορικών οικισμών, αλλά για δεκαετίες παρέμεναν αποκομμένοι από τον "κορμό" της πόλης. Και η βιομηχανική περιοχή που είχε αποτελέσει αντικείμενο σφοδρών συγκρούσεων, συνέχισε άτύπως να λειτουργεί γύρω από το σημερινό Πάρκο Σιδηροδρόμων μέχρι τα μεταπολεμικά χρόνια. Κάποιες σκέψεις σε μακρινές εποχές θα μπορούσαν να έχουν αλλάξει τη μορφή της πόλης...

10/7/2019



Οψη του ιστορικού κέντρου το 1966

[Από το αρχείο του καθηγητή Γεώργιου Μπακούρου]

Η πρώτη μεταπολεμική συζήτηση για το σχέδιο πόλης...

Η υπόθεση του σχεδίου πόλης διαχρονικά απασχολούσε τη δημόσια συζήτηση, με διαφορετικούς όρους κάθε φορά και μέσα από διαρκή σύγκρουση συμφερόντων ως προς τις ρυθμίσεις εντός σχεδίου και την επέκταση εκτός.

Η πρώτη μεταπολεμική συζήτηση έγινε το 1952 σε σύσκεψη μηχανικών του παραρτήματος Καλαμάτας του ΤΕΕ, στην οποία εισηγητής ήταν ο αρχιτέκτονας Ι. Σταμπολιτζής. Από αυτή την πρωτοβουλία έχει διασωθεί η εισήγηση, καθώς δημοσιεύτηκε σε συνέχειες στο "Θάρρος" και ως εκ τούτου έχει ενδιαφέρον να δούμε ορισμένα από τα σημαντικότερα στοιχεία της.

Αρχικά ο Ι. Σταμπολιτζής παρατηρεί ότι "όλα τα σχέδια και οι αποτυπώσεις έχουν ένα βασικό σημείο, παρακολουθούν και προσπαθούν να ρυθμίσουν την προς θάλασσαν εξάπλωσιν της πόλεως. Είναι δυνατόν ακόμη να διαπιστώσωμεν ότι διά μεν την παλαιάν πόλιν το σχέδιον ηκολούθει την εξέλιξίν της, ενώ διά την Παραλιάν την ερύθμιζεν εξ υπαρχής. Ανάλογος παρατήρησις ισχύει και διά τον πέραν του Νέδοντος τομέα: η παρά τις όχθας του χειμάρρου περιοχή του σχεδίου εχαράχθη επί παρθένου σχεδόν εδάφους, ενώ οι απώτερον, επί των πρηνών των λόφων συνοικισμοί έμειναν εκτός σχεδίου". Ενώ παρατηρεί ότι στο μεταξύ ήδη έχουν χαθεί ελεύθεροι χώροι: "Η συνάντησις με το ορθογωνικόν σύστημα το οποίον καλλιπτεί όλην την Παραλιάν, φθάνον μέχρι του Ναού των

Αγίων Ταξιαρχών γίνεται παρά την συνοικίαν Εδεμ, όπου εις τα οικόπεδα Κακοτυλιμμένου, προεβλήετο αρχικώς η δημιουργία ανοικτών χώρων επί πλείστων οικοδομικών τετραγώνων. Δυνάμεθα να είπωμεν ότι η χωρίζουσα την άνω και την νέαν πόλιν γραμμή, ταυτίζεται με την οδόν την προβλεπομένην από της Διοικήσεως Χωροφυλακής (παρά τον Σταθμόν) διά των Αγίων Ταξιαρχών προς Φυτειάν".

Θέτονας για πρώτη φορά το θέμα των χρήσεων και των αντίστοιχων περιοχών στην πόλη, στην εισήγηση ο Ι. Σταμπολιτζής συνέχιζε με το θέμα των αυθαιρέτων: "Αλλη φροντίς λαμβάνεται διά την διοχέτευσιν του οικοδομικού ρεύματος προς την περιοχήν του σχεδίου, ζώναι δε όπου δεν επιτρέπεται η οικοδόμησις, προβλεπόμεναι πέριξ των πόλεων έχουν σκοπόν να εμποδίσουν την δημιουργίαν ζωνών εκτός σχεδίου. Η παρ' ημίν νομοθεσία και κυρίως ο Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός του Κράτους, ισχύων από του 1926 καθ' όλην την επικράτειαν προνοεί διά την δημιουργίαν ζωνών, προβλέπει κυρώσεις διά τους εκτός σχεδίου οικοδομούντας και απαγορεύει την παροχήν πάσης δημοτικής αντιλήψεως εις την εκτός σχεδίου περιοχήν. Εάν λοιπόν κατακρίνωμεν τους ιδιώτας, τους εκτός της πόλεως οικοδομούντας, δεν πρέπει να ανησώσωμεν ότι όχι μόνον ουδεμία προσπάθεια ελήφθη εκ μέρους του κράτους ή του δήμου διά να εμποδισθούν, αλλήλα και ότι εκ των υστέρων έτυχον πάσης περιποιήσεως, αφού έγιναν

εις τους παρανόμους οικισμούς και δημοτικά έργα και παροχαί ρεύματος, ύδατος κλπ. Δυστυχώς δε και κατά την αποκατάστασιν των προσφύγων όλοι σχεδόν οι συνοικισμοί κατεσκευάσθησαν εις τας παρυφάς του σχεδίου, εντός της απηγορευμένης ζώνης. Ούτω μέγα ποσοστόν των κατοίκων της πόλεως διαμένει εκτός σχεδίου. Μόνον εις το βορειοδυτικόν τμήμα εκείθεν του Νέδοντος υπάρχουν περί τας 450 οικοδομάς, αποτελούσαι τας συνοικίας Ράχης, Φραγκοπήγαδου, Αβραμίου, Αγίας Τριάδας και Κοκκορόγιαννη".

Ο εισηγητής εμμέσως έβλεπε μια πόλη με μικρά σπίτια στο υφιστάμενο σχέδιο πόλης: "Εν τούτοις εις το μεταξύ της πόλεως και Παραλίας άκτιστον τμήμα υπάρχει αφθονία οικοπέδων και θα ήτο δυνατόν να στεγασθούν τουλάχιστον 50.000 κατοίκων με τας συνήθεις εις την Καλιμάτα μονορόφους και διωρόφους οικοδομάς".

Και έδινε μια ενδιαφέρουσα εξήγηση για την εκτός σχεδίου δόμηση: "Οι κάτοχοι εκτάσεων εις τας παρυφάς της πόλεως, κυρίως εις τα επί των λόφων άγωνα σχετικώς εδάφη, έχουν κάθε συμφέρον να πωλήσουν τας ιδιοκτησίας των εις οικόπεδα. Τα κατατέμνουσιν λοιπόν εις μικρά τμήματα και τα πωλούν, καταστρατηγώντας τον νόμον, ως εκτάσεις με δήθεν ημιτελείς οικοδομάς, τας οποίας κατασκευάζει ο ίδιος ο αγοραστής. Πρόκειται συνήθως περί μικρών εργατικών κατοικιών που οικοδομούνται εκ των ενόντων και συχνά εναντίον όλων των κανόνων της δομικής αλλήλ δυστυχώς και της υγιεινής. Σημαντικόν ρόλον έχει και ο ψυχολογικός παράγων, λόγω του οποίου όλοι οι νέοι κάτοικοι επιδιώκουν να κατοικήσουν εις την πλευράν της πόλεως, η οποία επικοινωνεί αμεσώτερον με τον τόπον της καταγωγής των".

Παρατηρώντας ότι τα προβλήματα δόμησης εμφανίζονταν με παραβιάσεις και εντός σχεδίου (κυρίως κατατμήσεις με στενούς και στρεβλούς δρόμους) έθετο το ζήτημα του κόστους που είχε η δυσανάλογη με τον πληθυσμό χωρική επέκταση της πόλης: "Όλα αυτά τείνουν εις την δυσανάλογον προς τον πληθυσμόν επέκτασιν της πόλεως και καθιστούν πολή δαπανηράν και πολλήσ φοράς οικονομικώς ακατόρθωτον την διασκευήν και συντήρησιν των οδών, την κρασπέδωσιν, τους υπονόμους, επιμηκύνουν δυσανάλογως τα δίκτυα ηλεκτρικής ενεργείας, υδρεύσεως και τηλεφώνων, δυσχεραίνουν την επίλβησιν και ασφάλειαν. Μοιραίως ο κάθε κάτοικος καλείται να αναλάβη αμέσως ή εμμέσως την δαπάνην διά το αναλογούν εις αυτόν μέτρον μήκους των οδών και ο Δήμος ουδέποτε θα δυνηθή να ανταπεξέληθη οικονομικώς".

Πέρα από τις διαπιστώσεις που βοηθούν να φωτιστούν ορισμένες πλευρές της πολεοδομικής ιστορίας, ο Ι. Σταμπολιτζής παρουσίασε μια σειρά από προτάσεις τροποποιήσεων στο σχέδιο πόλης. Μια ενόττητα περιλάμβανε προτάσεις για ηλιαιείες και χώρους πρασίνου: "Να σχηματισθή παρά την είσοδον του νεκροταφείου ευρεία ηλιαιεία με διέξοδον προς βορειοανατολικά οδών άγουσαν προς την εθνικήν οδόν Καλιμών - Σπάρτης. Η ηλιαιεία θα ηδύνατο να προβληπέται περιληαμβάνουσα προς ανατολής πυλώνα του νεκροταφείου, συνδυαζομένη ίως με τον νάρθηκα μιας νέας εκκλησίας, Η υφισταμένη τότε εις το νεκροταφείον θα κατεδαφίζετο ώστε να εξαρθή ο υπάρχων εκεί διπλοός καθαρώς βυζαντινός ναΐσκος. Να εξωραΐσθούν αι παρά το Β' Δημοτικόν, παρά την οικίαν Πάστρα και τον Ναόν του Αγ. Γεωργίου υφιστάμεναι μικραί ηλιαιείαι καθώς και το φαρδύ τμήμα της

οδού Κρήτης. Να εξετασθεί η δυνατότητα δημιουργίας πάρκου εις τον χώρο μεταξύ οδών Μαυρομιχάλη και Λακωνικής, μεταξύ του περιβόλου των στρατώνων και του τελευταίων οικοδομικών τετραγώνων. Να επιδιωχθεί η δημιουργία άλλου πάρκου εις βάρος της κοίτης του Νέδοντος, από των κρεοπωλείων μέχρι της εκείθεν της σημερινής αρχής της εθνικής οδού Καλαμών - Σπάρτης. Να γίνη αξιοποίησης του Κάστρου ως πάρκου και μνημείου διά της διανοίξεως της οδού Βιλλαρδουίνου και άλλων έργων".

Παράλληλα για πρώτη φορά προτείνονταν πεζοδρομηση στην Καλαμάτα: "Να εξετασθή ο ενδεχόμενον ανυψώσεως όλων των στενών οδών που καταλήγουν εις την οδόν Αριστομένους μεταξύ των δύο πλαιτιών, προς δημιουργίαν πράγματι εξυπηρετικών πεζοδρομίων". Στις προτάσεις υπήρχε και μια μεγάλη παρέμβαση στην παραλιακή ζώνη: "Να επιδιωχθή εν συνεργασία μετά της Λιμενικής Επιτροπής, η κρηπίδωσις του προλιμένος έως 100 περίπου μέτρα από της σημερινής οικοδομικής γραμμής της οδού Ναυαρίνου και η κατασκευή μονίμων εγκαταστάσεων θαλασσιών λουτρών έξω του προλιμένος".

Ιδιαίτερη προσοχή δινόταν στο Νησάκι με μια σειρά από προτάσεις με επίκεντρο το τρένο και τους χώρους που είχε στην ιδιοκτησία της η εταιρεία, που αποτελούσαν πάντα αντικείμενο προβληματισμού: "Να εξετασθεί η χρησιμοποίησης του χώρου των ΣΠΑΠ από της δεξαμενής του λιμένος μέχρι Μηχανοστασίου και να εκτραπέη η εθνική οδός από της Αριστομένους εις την Υδρας εν συνδυασμώ με το ενδεχόμενον κατασκευής κάτω διαβάσεων προς συνοικίαν Νησάκι. Ευρύτερας προοπτικής θα ήτο η μετάθεσις του σταθμού απέναντι της Εταιρείας Οίνων και

Οινοπνευμάτων (αφιεμένου φυσικά του σημερινού κτηρίου επιβατών ως στάσεως). Η λύσις αυτή θα απέδιδε μεγάλην αξίαν εις την συνοικίαν Νησάκι".

Δυο προτάσεις για τους δρόμους φαντάζον σήμερα περίεργες, είχαν αξία όμως για τα δεδομένα της εποχής. Προκειμένου να συνδεθεί η δυτική με την ανατολική πλευρά της πόλης διατυπωνόταν η σκέψη μέσω Κολλοκοτρώνη και καμπής στον Άγιο Νικόλαο να συνδεθούν Αθηνών και Λακωνικής: "Να διευρευνηθή η δυνατότης αποκαταστάσεως επικοινωνίας των εθνικών οδών Αθηνών και Γυθείου διά καμπής προς νότος του Ναού Αγίου Νικολάου". Ενώ διατυπωνόταν η σκέψη για λεωφόρο από την οδό Εδεμ (Βασ. Κωνσταντίνου σήμερα) μέχρι την άκρη της Ανατολικής Παραλίας: "Να μελετηθή η ανάγκη διανοίξεως ευρείας λεωφόρου από του ύψους της οδού Εδεμ, διαγωνίως προς το τέρμα του σχεδίου πόλεως παρά την Ανατολικήν Παραλίαν". Μέσα στο σχέδιο προτείνονταν πρασιές: "Διά τας οδούς καθ' εαυτάς θα έπρεπε να γίνη σκέψις αφού ληφθεί απόφασις της τροποποιήσεως ή όχι της κάτω πόλεως. Θα προκύπη ίσως η ανάγκη διακρίσεως οδών κυκλοφορίας και οδών προσβάσεως και η διά κανονισμών ρυθμίσις αναγκαστικών πρασιών". Υπήρχε δε και μια παρατήρηση-πρόληψη για τη Φαρών: "Άς μη λησμονηθή διά το αισθητικόν μέρος ότι η οδός Φαρών, η πλέον χαρακτηριστική της πόλεως, όσον οικοδομείται, τόσον χάνει το χρώμα της και τείνει να καταλήξη ένας απλούς συνοικιακός δρόμος".

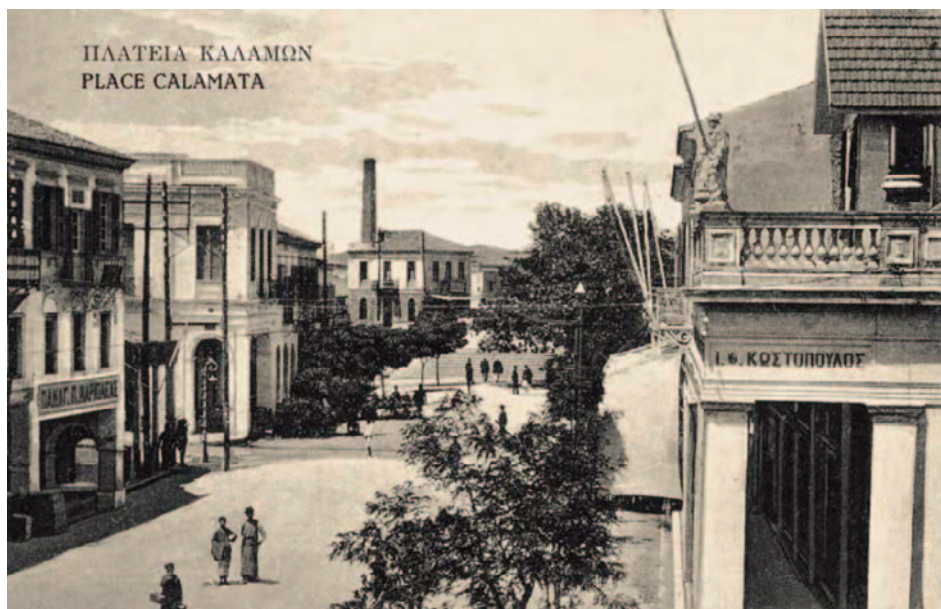
Τέλος, αναγνωρίζοντας τη διαμορφωμένη κατάσταση και την ανάγκη διασφάλισης κανόνων οικοδόμησις ο Ι. Σταμπολιτζής πρότεινε: "Να τακτοποιηθούν οι συνοικισμοί διά επί

μέρους σχεδίων και αναλόγως προς τις ανάγκες των οικοδομικών κανονισμών. Να μελετηθή βασική τροποποίησης του σχεδίου πόλεως κάτω της συνοικίας Εδέμ με τετράγωνα όχι βαθύτερα των δύο οικοπέδων”.

Συζητήσεις σε μακρινές εποχές που δεν καρποφόρησαν παρά μόνον μετά από δεκαετίες. Φυσικά κάτω από άλλες συνθήκες, άλλους όρους και νομικές ρυθμίσεις σε μια

πόλη η οποία δυστυχώς είχε καταστραφεί με τον τρόπο που οικοδομήθηκε εκεί που οι μελετητές τότε έβλεπαν ότι θα έπρεπε να αναπτυχθεί η πόλη. Αλλά το εννοούσαν εντελώς διαφορετικά από τα συμπαγή πολυώροφα τσιμεντένια τετράγωνα χωρίς ίχνος ελεύθερου χώρου και πρασίνου.

27/3/2019



Η πλατεία 23ης Μαρτίου στις αρχές του 20ου αιώνα, δυτικά διακρίνονται τα σκαλιά της υπερυψωμένης πεζογέφυρας που υπήρχε τότε για τη διάβαση του Νέδοντα

[Από το βεύκωμα των ΓΑΚ Μεσσηνίας, Αναστασία Μηλίτη-Νίκα, Χριστίνα Θεοφιλοπούλου-Στεφανούρη «Καλαμάτα 1830-1940. Οδοιπορικό σε δρόμους και πλατείες της πόλης»]

Η πόλη, ο σχεδιασμός και ο δημόσιος χώρος μέσα από την ιστορία...

Τα “εάν” και τα “εφόσον” μεταφέρουν πολλές φορές στο παρελθόν, αλλά με έναν ορισμένο τρόπο συνδέονται και με το παρόν. Συζητώντας για την πόλη, οι δυο αυτές λέξεις μπορεί να μας δείξουν πόσο διαφορετική θα ήταν η Καλαμάτα με διαφορετικές αποφάσεις και άλλη διαχείριση σε κρίσιμες περιόδους.

Μια πόλη αναπτύσσεται γύρω από τον δημόσιο χώρο που διασφαλίζεται με βάση έναν ορισμένο σχεδιασμό, εφόσον υλοποιείται αυτός ο σχεδιασμός. Η προϋπόθεση έχει να κάνει με τις οικονομικές δυνατότητες, τις αντιδράσεις, τις σχέσεις ιδιοκτητών και τοπικής εξουσίας, το νομοθετικό πλαίσιο και άλλες παραμέτρους κατά περίπτωση. Από τα τέλη ήδη του 19ου αιώνα, στην πόλη είχε αρχίσει η συζήτηση για ένα σχέδιο που θα ενοποιούσε την παλιά πόλη με την Παραλία. Την εκπόνηση ανέλαβε ο νομομηχανικός Μοσχίδης και το 1903 έχουμε τις πρώτες πληροφορίες για το σχεδιασμό. Σύμφωνα με αυτές η “νέα πόλη”, δηλαδή το τμήμα από το ύψος της σημερινής κεντρικής πλατείας μέχρι και την Παραλία, θα διέθετε 10 πλατείες με διαφορετική έκταση η κάθε μια που κυμαίνονταν από 10 έως και 80 στρέμματα. Ο Μοσχίδης μάλιστα, γνωρίζοντας τις αντιδράσεις που θα προκλήθούν, δήλωνε ότι οι ιδιοκτήτες των οποίων τα χωράφια (για τέτοιες εκτάσεις συζητούμε) καταλαμβάνονταν για να δημιουργηθούν πλατείες, θα είχαν το υπόλοιπο της ιδιοκτησίας τους σε σχέση με την πλατεία σε τέτοια θέση, ώστε

από τη μελλοντική αξιοποίηση να αποζημιώνονται για τη “θυσία”.

Τελικά το σχέδιο με τροποποιήσεις εγκρίθηκε το 1905, αλλά με αλληπάλληλες παρεμβάσεις στη συνέχεια δεν έμεινε παρά μόνον η κεντρική πλατεία. Η οποία μάλιστα κινδύνευσε να μην γίνει, καθώς υπήρχε πολύχρονη δικαστική διαμάχη με ιδιοκτήτες - οι οποίοι σε μια φάση, το 1924, όταν κέρδισαν το δικαστήριο για την ιδιοκτησία, περιέφραξαν με... φραγκοσουκιές την έκταση που κατείχαν μέσα στη σημερινή πλατεία. Και μόνο μετά από 6 χρόνια και μετά από συνεχείς διαμάχες (και εντός του δημοτικού συμβουλίου) έγινε η απαλλοτρίωση και σχηματίσθηκε ο χώρος που καταλαμβάνει η σημερινή πλατεία.

Δεν είναι “μυστικό” το γεγονός ότι οι πόλεις αναπτύσσονται δίπλα από μεγάλους δρόμους, είτε ως οικιστικά σύνολα είτε ως περιοχές μέσα στο σχέδιο πόλης. Και η λογική του σχεδίου πόλης δεν ήταν μόνον η “κίνηση” της πόλης προς την Παραλία, αλλά και η αναβάθμιση αυτής που υπήρχε. Έτσι υπήρχαν προβλήψεις για κατεδαφίσεις κτηρίων και παραπηγμάτων ώστε να δημιουργηθούν δρόμοι και πλατεία γύρω από τους Αγίους Αποστόλους και να ενοποιηθούν η Πάνω (Παπλωματάδικα) με την Κάτω (23ης Μαρτίου) πλατεία. Αλλά και για να διανοιγούν δρόμοι που θα ένωναν διάφορες περιοχές.

Η παλιά πόλη όμως είχε ανάγκη από “ζωτικό χώρο” δίπλα από αυτή. Μια περιοχή στην οποία θα συγκεντρώνονταν διάφορες δρα-

στηριότητες και θα υπήρχε περιθώριο οικιστικής επέκτασης. Το σχέδιο είχε πρόβλεψη για διάνοιξη της Σταδίου (Κρεσφόντου τότε) μέχρι την Πλατεία Ασκήσεων (παλιό στρατόπεδο). Ουσιαστικά διατηρούσε μια ισορροπία στην ανάπτυξη της πόλης με την ένταξη στο σχέδιο μιας μεγάλης περιοχής στα ανατολικά της και σε επαφή με την παλιά πόλη. Στην αρχή ιδιοκτήτες κτημάτων μόνοι τους το 1911 παρουσιάστηκαν στο δήμαρχο Π. Μπενάκη και του ζήτησαν να προχωρήσει στη διάνοιξη, προσφέροντας χωρίς αποζημίωση την εδαφική ζώνη ιδιοκτησίας τους. Αλλά διάνοιξη δεν έγινε, παρά μόνο μετά από συνεχείς πιέσεις - και ημιτελής. Έτσι το 1929 στον απολογισμό του Δημάρχου Β. Κροντήρη πληροφορούμαστε ότι μεταξύ των άλλων διανοίχθηκε «η οδός Κρεσφόντου διά της ρυμοτομίας των οικιών από γραφείον "Θάρρους" μέχρις οδού Φαρών και εκείθεν τμήμα προς οδό Ακρίτα (Παλαιολόγου σήμερα)».

Παρ' όλα αυτά η ενοποίηση με την 23ης Μαρτίου δεν έγινε παρά μόνο τη δεκαετία του 1990, επί δημαρχίας Παν. Κουμάντου. Όταν πλέον η πόλη είχε... φθάσει Παραλία. Τη σημασία της δίνει μια επιστολή το 1938: «Επί της λεωφόρου ταύτης ασφαλώς θα εγίνοντο τα Δικαστήρια, το Δημαρχείον, τα σχολεία, το Στάδιον, το κέντρο παιδικής χαράς και η Καθαμάτα θα είχαν να επιδείξει μίαν των ωραιότερων λεωφόρων επαρχιακής πόλεως και δεν θα περιοριζέτο εις το μονοπώλιον της οδού Αριστομένους».

Μαρτυρίες δεν έχουμε, αλλά και από τα συμπραζόμενα του επιστολογράφου και άλλα δημοσιεύματα γίνεται φανερό ότι η Σταδίου έπεσε θύμα αντίθετων συμφερόντων ιδιοκτητών οικοπέδων και χωραφιών στην πόλη. Δεν ήταν φυσικά και η μοναδική περίπτωση

στην οποία εκδηλώθηκαν αντίθετα συμφέροντα για σοβαρά ζητήματα. Το 1933 για παράδειγμα, η πόλη χωρίστηκε στα δύο με αφορμή τον τόπο που θα κατασκευάζονταν τα δικαστήρια. Με συλλληθητήρια και επιτροπές "επωνύμων", και με ομολογούμενο επιχείρημα τα συμφέροντα ιδιοκτητών και εμπόρων. Τότε είχε παρθεί απόφαση να κατασκευαστούν δικαστήρια στην περιοχή κοντά στο μηχανοστάσιο του τρένου (εκεί που έγιναν μετά από... 55 και βάλε χρόνια) αλλά ξεσηκώθηκαν στην παλιά πόλη ζητώντας να γίνουν στη Φραγκόλιμνα ή κοντά στην Υπαπαντή, γιατί διαφορετικά θα καταστραφεί η αγορά της πόλης. Νωρίτερα, το 1928, είχαν ξεσηκωθεί κάτοικοι και ιδιοκτήτες της περιοχής στο Νησάκι, καθώς το Δημοτικό Συμβούλιο αποφάσισε με συντριπτική πλειοψηφία να ορίσει την περιοχή ως "βιομηχανικό τομέα". Ηδη είχαν κατασκευαστεί στην ευρύτερη περιοχή μια σειρά από επιχειρήσεις, όπως η εταιρεία Οίνων και Οιονοπνεμάτων, οι μύλοι, η σαπωνοποιΐα-ελαιουργία Στρούμπου-Λιναρδάκη, και η γειτονία με το λιμάνι και τον σιδηροδρομικό σταθμό αποτελούσε πλεονέκτημα για εμπόρους και βιομηχάνους. Η πόλη και ο πολιτικός κόσμος χωρίστηκαν στα δύο, και οι ιδιοκτήτες στο Νησάκι τώρα πρόσφεραν οικοπέδα για τους... πρόσφυγες που δεν ήθελαν πριν από ένα χρόνο. Το ίδιο είχε συμβεί αυτή την περίοδο και με την υπόθεση του οικοπέδου της Εμπορικής Σχολής, που... πηγαίνονταν στις διάφορες περιοχές μέχρι να καταλήξει στη θέση που οι παλαιότεροι θυμούνται γήπεδο και οι νεότεροι γνωρίζουν ως 24ο Δημοτικό Σχολείο. Τελικά έμειναν οι αντιθέσεις: Ούτε Δικαστήρια έγιναν, ούτε βιομηχανική περιοχή, ούτε κτήριο της Εμπορικής Σχολής.

Αλλά οι μεγάλες αντιθέσεις με αφορμή

το δημόσιο χώρο δημιουργήθηκαν τη δεκαετία του 1930 ανάμεσα στην Παραλία και τη διοίκηση της πόλης. Κατηγορώντας τη δημοτική αρχή για εγκατάλειψη της περιοχής, οι Παραλιώτες ξεσηκώθηκαν διεκδικώντας να γίνουν χωριστή κοινότητα για να διαχειρίζονται τις υποθέσεις που τους αφορούσαν. Όλα σχεδόν τα ζητήματα που έθεταν είχαν ως επίκεντρο τον δημόσιο χώρο και μεταξύ των άλλων το θέμα της πλατείας. Το αρχικό σχέδιο προέβλεπε πλατεία στο χώρο όπου κατασκευάστηκε το Τελωνείο, και έτσι η περιοχή έμεινε χωρίς "κέντρο" - κάτι το οποίο της στερούσε τη δυνατότητα ανάπτυξης αγοράς και τη μετέτρεπε σε επίγειο, εξαρτώμενο από την πόλη. Ο Γιώργος Κορφιωτάκης, εκ των πρωταγωνιστών σε όλες τις κινήσεις σχετικά με την Παραλία, έγραφε τότε: «Οι άρχοντες αναγνώρισαν την ανάγκη και εψήφισαν κατά το έτος 1917 τον σχηματισμόν πλατείας εις το τέρμα της οδού Φαρών, με εκατέρωθεν των πλευρών αυτής δύο τετράγωνα τα οποία ενούμενα με την έμπροσθέν των προκυμαίαν συμποσούνται εις τετράγωνον εκ 11.140 τετραγωνικών μέτρων, εντός του οποίου δύναται να σχηματισθή εξαίρετον ωραίον πάρκον, το οποίον ως κείμενον εις το μέτωπον του λιμένος και τη πόλεως Παραλίας θα γίνει στολισμός ου μόνον της Παραλίας, αλλά και της Καθαμάτας, αφ' ου δεχθώμεν ότι αι Καθαμάαι άνευ της Παραλίας είναι απηλούν χωρίον αντληούσα παρ' αυτής την μείζονα αξίαν της».

Ο Κορφιωτάκης από το 1917 έθετε το ζήτημα της πλατείας αλλά και της διαμόρφωσης πεζοδρομίων στη Ναυαρίνου και τους άλλους δρόμους της Παραλίας, όπως προέβλεπε το σχέδιο: «Είχεν εκδοθεί παρά του τότε Νομάρχου κ. Κονδάκη εις τας 4 Ιουνίου 1902 εγκύκλιος διακανονίζουσα το πλάτος των πεζοδρομίων της Παραλίας της προκυμιακής λεωφόρου, νυν Ναυαρίνου εις 10 μέτρα, ως και των καθέτων επί ταύτης οδών μέχρι 10 μέτρων, των μεν εξ 20 μέτρων (ως η Φαρών) εις 5 μέτρα, των δε εκ 12 μέτρων (ως η Κανάρη) εις 2,5 μέτρα. Και των εκ 10 μέτρων εις 2 μέτρα». Ούτε πλατεία έγινε, ούτε τα πεζοδρόμια και οι δρόμοι διαμορφώθηκαν με βάση τα όσα είχαν θεσμοθετηθεί. Και πολλή από τα σημερινά προβλήματα της Παραλίας ξεκινούν από αυτά.

Μια σύντομη αναδρομή σε διάφορα σημεία και διάφορες εποχές για την πόλη δεν έχει μόνον ιστορικό ενδιαφέρον: Αποτυπώνει τη σημασία που έχει ο σχεδιασμός για την ανάπτυξη, η ιεράρχηση των στόχων μέσα από αυτόν, καθώς και η ανάγκη η εκάστοτε δημοτική αρχή να ενεργεί σε σχέση με τον δημόσιο χώρο με βάση των συμφέρον της πόλης, κόντρα, πάνω και πέρα από επιδιώξεις "ομάδων πίεσης" κατά την... επιεική έκφραση.

[Οι πληροφορίες προέρχονται από δημοσιεύματα στις εφημερίδες "Θάρος" και "Σημεία"]

14/3/2018

Παλιές διδακτικές ιστορίες σχεδίου πόλης...

Το σχέδιο πόλης πάντα ήταν ένα σημαντικό εργαλείο που αποτύπωνε καταστάσεις, ιδέες και αντιλήψεις για την πόλη σε διαφορετικές χρονικές στιγμές. Πολλοί σήμερα στην Καλαμάτα μιλούν για σχέδιο του 1905, λίγοι γνωρίζουν όμως ότι αυτό ήταν απλώς μια αφετηρία και μάλιστα προβληματική.

Σημαντικές πληροφορίες για την ιστορία του σχεδίου και αξιόλογες παρεμβάσεις για το μέλλον της πόλης έκανε μια έκθεση του μηχανικού του Δήμου Καλαμάτας το 1928 Γ. Κώτση, με τίτλο "Επί του σχεδίου της πόλεως" που δημοσιεύτηκε τότε στο "Θάρρος". Αν οι σχετικές προτάσεις είχαν υλοποιηθεί θα ήταν και διαφορετικά τα πράγματα στην οικιστική ανάπτυξη της πόλης. Αναφερόμενος στο ιστορικό γράφει: «Δυνάμει συμβάσεως μεταξύ του Δημάρχου Πέτρου Καπετανάκη και μηχανικού Πέτρου Μοσχίδου κυρωθείσης διά του από 18 Ιουνίου 1900 συμβολαίου του συμβολαιογράφου Καλαμών κ. Αγγελίου Λίγκρη, ανετέθη εις τον δεύτερον των συμβαλλομένων ο καθαρτισμός πλήρους τοπογραφικού, χωροσταθμικού και διακανονιστικού σχεδίου της πόλεως Καλαμών. Τα σχέδια συνταχθέντα παρελήφθησαν υπό επιτροπής αποτελεσθείσης εκ του Επιθεωρητού Δημοσίων Εργων κ. Αναστασίου Σούλη και του εργοδηγού κ. Βασιλείου Ευαγγελινού συνταχθέντος του σχετικού πρωτοκόλλου τη 18 Ιανουαρίου 1904. Η επί της παραλαβής επιτροπή εξετάσασα τα παραδοθέντα σχέδια εν αντιπαραβολή προς τας υποχρεώσεις

του αναδόχου, εύρε τας κάτωθι ελλείψεις".

Στις παρατηρήσεις της επιτροπής παραλαβής αναφέρονται 6 σημεία και σε ένα από αυτά τονίζεται ότι το σχέδιο ήταν... ψαλιδισμένο σημαντικά: "Αντί της επιφανείας εφ' ης έδει να επεκταθή το σχέδιον των τεσσάρων χιλιάδων τριακοσίων τεσσαράκοντα (4.340) Βασιλικών στρεμμάτων, κατηρτίσθη το σχέδιον επί επιφανείας τριών χιλιάδων πεντακοσίων δύο και 50/100 (3502,50) Βασιλικών στρεμμάτων, ήτοι κατά 837,50 Βασιλικά στρέμματα επί το έλλειπτον". Τα σημεία αυτά ενδιαφέρουν κατά βάση τους τεχνικούς που έχουν και τις κατάλληλες γνώσεις, πρέπει να σημειώσω όμως ότι στις επιμέρους παρατηρήσεις αναφέρεται ότι "δίκτυον υπονόμων δεν κατηρτίσθη" και πως "κατηρτίσθη μερικών μόνον ρυμοτομυμένων οικοδομών πίναξ και ουχί του συνόλου". Όπως γράφει ο Κώτσης η επιτροπή αυτή είχε προτείνει συμμόρφωση με τις συμβατικές υποχρεώσεις, με συγκεκριμένα μέτρα και εκτέλεση σειράς εργασιών που δεν προβλέπονταν στις υποχρεώσεις του αναδόχου. Μεταξύ των οποίων "πρότεινε επίσης την τροποποίησιν διαφόρων οδών και οικοδομικών τετραγώνων, διαπλάτυνσιν και περιορισμόν ενίων εξ αυτών και αφέθη όπως το δημοτικόν συμβούλιον αναλόγως των οικονομικών δυνάμεων του δήμου ρυθμίση τα ζητήματα των πλατειών".

Όπως παρατηρεί ο Κώτσης είχαν εξαφανιστεί τα έγγραφα από το δήμο και έτσι δεν μπορεί να αποφανθεί αν έγιναν δεκτές οι παρατηρήσεις, αποφάνεται όμως ότι δεν έγιναν όλες: "Κατόπιον

των άνω παρατηρήσεων της παραλαβούσας επιτροπής, ανασυνταχθέν το σχέδιον παρεδόθη εις τον δήμον την 9ην Σεπτεμβρίου 1904 και υποβλήθην εις το επί των Εσωτερικών υπουργείον διά του κ. Νομάρχου Μεσσηνίας, ενεκρίθη διά του από 17 Ιουνίου 1905 Βασιλικού Διατάγματος. Εν των αρχείω του δήμου παρ' όλλας τας γενομένας υπ' ημών ερεύνas, δεν κατορθώθη να ευρεθί τι σχετικόν, αν εγένοντο αι υπό της επιτροπής προταθείσαι τροποποιήσεις, διορθώσεις και συμπληρώσεις. Φαίνεται όμως ότι δεν εγένοντο πάσαι, καθ' όσον σχέδιον κατά μήκος τομών δικτύου υπονόμων δεν υπάρχουν, επί των τμημάτων των σχεδίων δεν εχαράχθησαν αι καμπύλαι, τα σταθερά τριγωνομετρικά σημεία δεν εμονιμοποιήθησαν".

Και από εδώ αρχίζουν τα... βάσανα του εγκεκριμένου σχεδίου καθώς σε 23 χρόνια έγιναν 16 τροποποιήσεις: "Το αρχικόν τούτο σχέδιον της πόλεως Καλαμών, είτε διά λόγους σκοπιμότητας επιβλήθέντας υπό της ανάγκης των πραγμάτων εν τη εφαρμογή, είτε διά λόγους άλλους εφ' ων δεν είμεθα αρμόδιοι να κρίνωμεν, υπέστη δέκα εξ (16) όλλas τροποποιήσεις". Οι τροποποιήσεις αναφέρονται με πλήρη στοιχεία που επιβεβαιώνονται από το ηλεκτρονικό αρχείο των ΦΕΚ, τα οποία όμως δεν συνοδεύονται από τα αντίστοιχα σχέδια για να έχει κάποιος ολοκληρωμένη εικόνα των παρεμβάσεων. Αλλά παρά τις παρεμβάσεις ο Κώτσης σημειώνει ότι απειλείται το σχέδιο με καταστροφή καθώς... πάει η κομπίνια σύννεφο στην ανοικοδόμηση, με ευθύνη των υπηρεσιών: "Παρ' όλλas τας γενομένας διά των άνω διαταγμάτων δέκα εξ του σχεδίου τροποποιήσεις, εξακολουθεί να υφίσταται και θα υφίσταται γενική τούτου ασυμφωνία. Απειλείται δε τελεία καταστροφή και αχρηστία εφ' όσον πρώτον μεν η τεχνική υπηρεσία (Γραφείον

Νομομηχανικού) επί της εφαρμογής του σχεδίου δεν κατέβαλε την δέουσαν προσοχήν και δεν εξήσκησε τον προσήκοντα έλεγchon επί των καθ' εκάστην παρατηρουμένων παρεμβάσεων, δεύτερον δε η αστυνομική αρχή διά των οργάνων της ουδέποτε ήλεγξε αν οι οικοδομούντες έχουσιν εφοδιασθή διά κανονικής και νομίμου αδείας και συμμορφούνται επακριβώς προς τα εν τη αδεία αναγραφόμενα, και τρίτον ένιοι των πολιτών ενδιαφερόμενοι ή οικοδομούντες (εργολήπται ή εργοδότηι) πολήληπλώς προσπαθούσι να εξαπατήσωσι τας αρμοδίας υπηρεσίας είτε λαμβάνοντες απλήως αδείας επισκευών και οικοδομούντες επί ρυμοτομουμένων, είτε λαμβάνοντες αδείας διά μικράς και μονορόφους οικοδομάς και ανεγείροντες μέγαρα, είτε και μηδόλως λαμβάνοντες άδειαν και οικοδομούντες κρυφά. Πάντα δε ταύτα προς καταστρατήγησιν του νόμου περί επιβολής τέλους επί των ανεγειρομένων οικοδομών και απαλλογής αυτών της καταβολής των νομίμων χρηματικών ποσών".

Στο τέλος καταθέτει μια σειρά από προτάσεις σημαντικές με διαχρονική αξία (πληταίες, πάρκα, χωροθέτηση δημοσίων κτηρίων), στο πλαίσιο γενικής αναθεώρησης του σχεδίου που την κρίνει αναγκαία για πολλούς λόγους, μεταξύ των οποίων: "Διά λόγους υγιεινής προς σερισμόν της πόλεως επιτευχθησόμενον διά της διαπλάτυνσεως ενίων οδών, μόρφωσιν νέων πλατειών και όχι λωριδων ευρείων οδών εις ορισμένα σημεία ως παρατηρείται σήμερα, σχηματισμός πάρκων. Διά λόγους κοινωνικής ανάγκης απαγορεύσεως της ιδρύσεως εργοστασιών εις διάφορα κεντρικά σημεία της πόλεως και καθορισμόν βιομηχανικού τομέως, εν ώ θα συγκεντρωθώσιν πάντα τα εν τω μέλλοντι ανεγερθησόμενα τοιαύτα ίνα μη παρατηρείται ως σήμερα κλινικά και εργοστάσια

να παράκεινται. Διά τον καθορισμό των θέσεων ανεγέρσεως κτηρίων Δημοσίου (Δικαστικού Μεγάρου, Νομαρχίας, διαφόρων αρχών, σχολών κ.λπ.), Δημοτικών (Δημαρχίας, Νοσοκομείου, Θεάτρου, Αγοράς) και Θρησκευτικών (Επισκοπής, εκκλησιών)".

Ιδιαίτερη αναφορά κάνει στην υπόθεση των αυθαιρέτων, ειδικά σε Ράχη και Αβραμιού, προτείνοντας την επέκταση του σχεδίου παρά τα προβλήματα που δημιουργεί αυτή στην παροχή δημοτικών υπηρεσιών: "Ίσως τις ειπή ότι έκτασις 4.000 περίπου στρεμμάτων είναι υπεραρκετή και διά πληθυσμόν 80.000 κατοίκων λαμβανομένου υπ' όψει ότι δι' έκαστον άτομον αρκεί χώρος εκ 50 τετραγωνικών μέτρων, η επέκτασις όμως επιβάλλεται υπό των πραγμάτων εφ' όσον οι συνοικισμοί Ράχης και Αβραμιού αποτελούντες πλέον αναπόσπαστον της πόλεως τμήμα έχουσι πεντακοσίας και πλέον νέας οικοδομάς αίτινες δύνανται να χαρακτηρισθώσιν ως αυθαίρεται και συνεπώς καταδικαστέαι ως οικοδομηθείσαι εντός της ζώνης της πόλεως. Τοιαύτη όμως ενέργεια θέλει προκαλέσει γενικήν αναστάτωση, λαμβανομένου υπ' όψει, ότι κυρίως υπεύθυνοι δεν είναι οι οικοδομήσαντες, αλλ' αι αρμόδια αρχαί. Διά της επεκτάσεως του σχεδίου μια επιπλέον δαπάνη διά τον δήμον και μεγάλη δυσχέρεια θα είναι η συντήρησις των οδών, ο φωτισμός και η καθαριότης, ως και η αστυνομική επίβλεψις. Δεν είναι όμως δυνατόν διά τους άνω εκτεθέντας λόγους να αποφυγή κανείς ταύτην".

Προτείνει ακόμη εκπόνηση "γενικού χωροσταθμικού διαγράμματος" απαραίτητου για την κατασκευή πεζοδρομίων, δρόμων και υπονόμων για τους οποίους ζητεί εκπόνηση μελέτης που είναι "απαραίτητος διά την κατ' αρχήν εκτέλεσιν τουλάχιστον του κεντρικού

αγωγού και συλλεκτηρίου τούτου. Αρχής δε γενομένης είναι δυνατόν εν τω μέλλοντι και τμηματικώς να εκτελεσθή το γενικόν δίκτυον". Ενώ προτείνει "σύστασιν ειδικού γραφείου", πολεοδομίας δηλαδή, που θα ελέγχει την ανοικοδόμηση και την τήρηση του σχεδίου καθώς ούτε το Γραφείο του Νομορραχικού ούτε η Αστυνομία αποδείχθηκαν επαρκείς για την αντιμετώπιση των προβλημάτων.

Καταλήγοντας προτείνει καθορισμό χρήσεων γης και προειδοποιεί πως, όσο περνάει ο καιρός, τόσο μεγαλύτερο κόστος θα έχουν οι όποιες παρεμβάσεις: "Καθορισμός της ζώνης της πόλεως πέραν του επεκταθησομένου σχεδίου τουλάχιστον κατά 1.000 μέτρα. Καθορισμός του εμπορικού τμήματος, όπερ ουδείς σήμερον γνωρίζει ποίον ακριβώς είναι και επί ποίας εκτάσεως εξικνεΐται. Καθορισμός του βιομηχανικού τομέως. Καθορισμός των ελαχίστων εμβαδών και διαστάσεων των οικοδομήσιμων οικοπέδων. Καθορισμός του ύψους των οικοδομών. Επιβολή όρων αφορώντων την υγιεινή της πόλεως, ασφάλειαν, οικονομίαν και αισθητικήν. Η εφαρμογή των άνω ουδείς αρνεΐται ότι απαιτεί θυσίας υλικάς και κόπους. Βραδύτερον όμως θ' απαιτήση πολύ περισσότερας λόγω των εξακολουθητικώς ανεγειρομένων οικοδομών επί βάσεων εσφαλημένων".

Περιττεύει να σημειώσουμε ότι αυτά έγιναν μετά από δεκαετίες, πολλές φορές με αποσπασματικό τρόπο και με πολύ μεγαλύτερο οικονομικό και κοινωνικό κόστος. Και πως η έκθεση που προαναφέρθηκε υποστηρίζει μέσα από την ιστορία την ανάγκη του ολοκληρωμένου σχεδιασμού των παρεμβάσεων για την πόλη που έχει χαθεί στην προσωποκεντρική ερασιτεχνική διαχείριση των παρεμβάσεων.

13/2/2019

Σχεδίων και χρήσεων στην πόλη ιστορίες...

Σχεδίων πόλης ιστορίες που προσδιόρισαν και τον τρόπο ανάπτυξης, όχι μόνον με το σχεδιασμό αλλά και με την εφαρμογή τους.

Το σχέδιο-ορόσημο για την πόλη ήταν αυτό του 1905, το οποίο βεβαίως έφθασε μέχρι τις ημέρες μας πολλαπλώς τροποποιημένο και κυρίως αποψιλωμένο από πλατείες και κοινόχρηστους χώρους. Και δεν χρειάζεται να ψάξουμε πολύ για να δοθεί η απάντηση σχετικά με το “γιατί”, είναι πασίγνωστη όταν μιλάμε για σχέδια, τα συμφέροντα –μικρά ή μεγάλα– καθορίζουν πολλαπλά. Ετσι κι αλλιώς το σχέδιο του 1905 δεν ήταν παρά η έκφραση των συμφερόντων των κυρίαρχων τάξεων την εποχή του αστικού μετασχηματισμού. Με το λιμάνι έτοιμο το 1901 και το τρένο να έχει φθάσει λίγα χρόνια ενωρίτερα, η αξιοποίηση των θαλάσσιων δρόμων και των συνδυασμένων μεταφορών αποκτούσε ιδιαίτερη σημασία. Το μεγαλειώδη του πράγματος, εξωπραγματικό για την εποχή, ήταν η τεράστια έκταση που εντασσόταν και η οποία αγνοούσε τις πραγματικές κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες. Γιατί το εγχείρημα δεν περιορίστηκε σε μια λογική επέκταση της πόλης γύρω από τον παλιό της πυρήνα και την Παραλία, με δρόμους σύνδεσης των δύο οικιστικών πυρήνων: Περιέλαβε όλη την ενδιάμεση περιοχή που μπορούσε να φιλοξενήσει κατοικίες για δεκάδες χιλιάδες κατοίκους.

Η προσδοκία οικοπεδούχων και σχεδιαστών δεν επιβεβαιώθηκε. Οι φτωχότεροι από τους

νέους και παλιούς κατοίκους περιορίστηκαν στους συνοικισμούς οι οποίοι δημιουργήθηκαν περιμετρικά. Ετσι έμεινε μια τεράστια “τρύπα” με διάσπαρτα κτίσματα, μέχρι και τα μεταπολεμικά χρόνια. Με γλαφυρό εκ συμφέροντος τρόπο, παρουσιάζει τη σχέση των δύο οικιστικών πυρήνων ο Γ. Κορφιωτάκης το 1924, όταν επεδίωκε την απόσχιση της Παραλίας από το Δήμο Καθαμάτας, με άρθρο στο “Θάρρος”: “Πρώτιστον ημών έργων ήθελεν είσθαι η επαναφορά της πόλεως Παραλίας εις το πρώην αυτής συνεπτυγμένον διάγραμμα το διά Βασιλικού Διατάγματος εγκεκριμένον, ενώ ήδη ένεκα της ελευθέρας ελευθερίας προς οικοδόμησιν, έχει καταληφθή από διαφόρους οικίσκους φύρδην μύγδην ευρισκόμενους, άνευ σχεδίου και ρυθμού ολόκληρος αιγιαλίτης γραμμή και παραλιακή έκτασις περί τα 3.000 μέτρα περίπου. Και το μεγαλειότερον κακόν έχει προξενηθή διά της ενώσεως των σχεδίων των δύο πόλεων κατά Μάρτιον 1905 ενεργηθείσα, ένεκα του οποίου εσχηματίσθησαν τεράστια διαστήματα με διεσπαρμένους συνοικισμούς δημιουργούντας μεγάλην ανωμαλίαν και ακαταστασίαν τας οποίας ουδένθα δυνηθή να διορθώσθ. Και ίσως είναι ο σοβαρώτερος λόγος του διαχωρισμού των δύο πόλεων. Τότε και η πόλις των Καθαμών περιοριζομένου του απεράντου σχεδίου αυτής, θα αναπτυχθή επί άλλης λογικής βάσεως και θα δύναται να ανταποκριθή εις τας ανάγκας των κατοίκων, ως και η Παραλία”.

Δεν ήταν στην κόντρα μόνον η Παραλία

με την Καλαμάτα, αλλά και περιοχές της πόλης μεταξύ τους. Το 1933 ξέσπασε πόλεμος για τη θέση του Δικαστικού Μεγάρου: Οι έχοντες συμφέροντα στην παλιά πόλη ζητούσαν να γίνει στη Φραγκόλιμνα και οι έχοντες στη νέα πόλη να γίνει κοντά στον σιδηροδρομικό σταθμό. Εκεί έκλινε και η κυβέρνηση, αλλά ξεσηκώθηκαν οι της παλιάς πόλης όπως μας πληροφορεί το "Θάρρος": "Ο λαός των Καλαμών συνεληθών επειγόντως όπως συσχεφθεί επί του φλέγοντος ζητήματος της κατασκευής του δικαστικού μεγάρου της πόλεως και ακούσας τον επί του θέματος τούτου ομιλήσαντα αλλήλ και γνωρίζων ότι η υπό των Καρβέλη, Μαργαρίτου. Βαλσαμάκη και Πολυχρονοπούλου αναλαμβανομένη κατασκευή του ανωτέρω μεγάρου παρά το μηχανοστάσιον του σιδηροδρόμου είνε μόνον τελείως ακατάλληλος λόγω του μεγίστου θορύβου της οδού Αριστομένους και του γειτνιάζοντος ηλεκτρικού εργοστασίου και των καπνών του σιδηροδρόμου και ανθυγιεινή λόγω του βαλτώδους εδάφους αλλήλ και καταστρεπτική διά την αγοράν της πόλεως προς δε θέλει νεκρώση αυτή τελείως το υγιεινότερον άνω τμήμα αυτής, όπως και τούτο έχει δικαίωμα να ζήσει".

Αλλήλ και στη νέα πόλη οι ενδιαφερόμενοι δεν έμειναν με σταυρωμένα τα χέρια, όπως συνεχίζει την άλλη ημέρα η εφημερίδα: "Η υπόθεσις της ανεγέρσεως δικαστικού μεγάρου τείνει να προσλάβη σοβαρότατον χαρακτήρα, δεδομένου ότι η πόλις μας εχωρίσθη εις δύο παρατάξεις τρόπον τινά, αλληλομαχομένας. Ούτε χθες το εσπέρας, εγένετο και άλλη συγκέντρωσις εις το κινηματοθέατρον "Εσπερος" των οικούντων παρά τον σιδηροδρομικόν σταθμόν οι οποίοι ζητούν να ανεγερθή εκεί το μέγαρον. Την άποψιν αυτήν υπεστήριξε και

ο δικηγόρος κ. Αθαν. Κυβέλης ενώπιον των συγκεντρωθέντων, οι οποίοι κατόπιν ενέκριναν σχετικόν ψήφισμα το οποίον κει επέδωκε επιτροπή επί τούτω εκληγείσα προς τον αναπληρούντα τον απουσιάζοντα εντεύθεν Νομάρχην, Διευθυντήν της Νομαρχίας κ. Διδαχόν". Τη συνέχεια τη γνωρίζετε, οι διαμάχες διευκόλυναν την εγκατάλειψη του σχεδίου και το δικαστικό μέγαρο τελικά έγινε πριν από λίγα χρόνια, κατά σύμπτωση κοντά στο χώρο που είχε επιλεγεί το 1933.

Οι διαμάχες ήταν διαρκείς και είχαν να κάνουν και με το προς τα πού μπορεί και πρέπει να αναπτυχθεί η πόλη. Το σχέδιο του 1905 πρόέβλεπε την ένωση με δρόμο της πλταείας 23ης Μαρτίου με την πλταεία Ασκήσεων (Σύνταγμα). Πλην όμως και παρά την ίδρυση ακόμη και συλλόγου με αντικείμενο ουσιαστικά τη διάνοιξη του δρόμου, ήδη από τη δεκαετία του 1920, οι δημοτικοί παράγοντες δεν ικανοποιούσαν το εύλογο αίτημα. Αρθρογράφος της "Σημείας" το 1937 ανέλυε την κατάσταση και τους λόγους για τους οποίους θα έπρεπε να διανοιγεί ο δρόμος: "Ο χαράσσωνας γραμμάς ταύτας δεν έχει εις την παλαιάν πόλιν ούτε μέγαρα, ούτε οικόπεδα, ούτε μαγαζιά ώστε να υπεραμύνεται των ατομικών του συμφερόντων. Εχει μιαν καλύβην την οποίαν δεν πρόκειται να εγκαταλείψει, ούτε εάν η πόλις συγκεντρωθεί έστω και εις την Κορώνην. Αλλ' αντιλαμβάνεται ότι είναι δίκαιον το υγιεινότερον κομμάτι της πόλεως να μη εγκαταλειφθή. Διά τον λόγον τούτον θα ήτο επιβεβλημένον, όπως εξυηρητηθή εν τω μέτρω του δυνατού και η παλαιά πόλις. Θα εξυηρητηθή δε όχι μόνον αν στο Δικαστικόν Μέγαρον ανεγερθή εις την περιοχήν της παλαιάς πόλεως αλλήλ και αν διανοιχθή η προς την πλταείαν των Ασκήσεων ευρεία λε-

ωφόρος από της πηλατείας 23ης Μαρτίου. Η προς τα εκεί επέκτασις της πηλατείας ταύτης θα δώση κάποιαν ζωήν εις την παλαιάν πόλιν και συγχρόνως θα αποσοβήση τον κίνδυνον της οικονομικής καταστροφής. Αντί ως κατά το παρελθόν να διασπαθίζεται το χρήμα του δήμου εις μεμονωμένας ρυμοτομίας ασκόπους, θα ήτο προτιμώτερον να διετίθετο διά την επέκτασιν της πηλατείας 23ης Μαρτίου προς την πηλατείαν των Ασκήσεων". Τα δημοσιεύματα συνεχίστηκαν για πολλά χρόνια ακόμη, αλλήλ ο δρόμος διανοίχθηκε κατά ένα μέρος του τη δεκαετία του 1990, καθώς στο μεταξύ είχαν κατασκευαστεί οικοδομές. Και ο καθένας μπορεί να αντιληφθεί την μεγάλη αλληλαγή που θα είχε επέλθει στην κατεύθυνση που θα είχε πάρει η οικιστική ανάπτυξη της πόλης, αν η διάνοιξη γινόταν σχεδόν ταυτόχρονα με τη διάνοιξη των δρόμων που οδηγούσαν στην παραλία. Οι άρχοντες της πόλης όμως είχαν πάρει τις αποφάσεις τους.

Θα μπορούσαν να αναφερθούν και άλλες περιπτώσεις διαμάχης για την εφαρμογή του σχεδίου και τις χρήσεις γης, έχει ενδιαφέρον να δούμε όμως στον αντίποδα τι γινόταν με το σχέδιο όπως το περιγράφει ο αρθρογράφος στο "Θάρος" το 1928: "Η πόλις δεν έχει σχέδιον. Αυτό είναι αναμφισβήτητον. Είναι μια αλήθεια έκδηλος. Κατά το παρελθόν οδοί κατελαμβάνοντο υπό οικοδομών. Τα σχέδια δεν υπήρχον ή ηχρηστεύοντο. Δεν υπήρχε δηλαδή εις την ουσίαν δημόσια μηχανική

υπηρεσία. Τότε υπήρχε μία δημιουργία. Η πολιτική, το ρουσφέτι, επί του προκειμένου είχαν την αποσυνθετική των εκδήλωσιν. Αλλ' εκ του γεγονότος ότι προυπήρξε μια τοιαύτη ανωμαλία, η οποία εμφανίζει ήδη την πόλιν μας άρρυθμον τουρκόπολιν, δεν έπεται ότι πρέπει να εξακολουθήση υφισταμένη η αυτή κατάσταση. Και το γραφείον του κ. Νομομηχανικού και η μηχανική υπηρεσία του δήμου είναι επιβεβλημένο να επιστήσουν αμέριστον την προσοχήν των εις τρόπον ώστε να μην παραβιάζεται το υπάρχον σχέδιον της πόλεως καίτοι τούτο είναι αναμφισβήτητον ότι χρήζει μεταρρυθμίσεως και επεκρατήσεως εκεί όπου είναι δυνατόν να γίνη και το πρώτον και το δεύτερον, διά να εξυπηρετηθούν πληρέστερον αι ανάγκαι της αληματοδώς επεκτεινομένης πόλεως της οποίας η πρόοδος δεν προεβλήθη με το παλαιόν σχέδιον. Χρειάζεται σκληροτράχηλος εμμονή, αν υπάρχη όντως επιθυμία μελληοντικής μεταβολής της καταστάσεως και δημιουργία τμήματος νέας πόλεως, που να δίδη την εντύπωσιν πόλεως κατοικουμένης από πολιτισμένους ανθρώπους". Πολύ απλά, η πόλις επεκτεινόταν πέρα από τις προβλήψεις του σχεδιασμού και εκ των πραγμάτων ετίθετο πλέον επιτακτικά η αντιμετώπιση της νέας κατάστασης που είχε δημιουργηθεί. Κάτι που άρχισε να υλοποιείται μετά από... 50 ολόκληρα χρόνια.

3/4/2019

Πόλη, χωριά και ενοποίηση στο πέρασμα του χρόνου...

Ιστοριών συνέχεια για την Καθαμάτα και την εξέλιξή της, που ενδεχομένως είναι χρήσιμες μερικές φορές για να κατανοήσουμε. Προχθές κατεβαίνοντας από τα... ορεινά της πόλης είχα την ευκαιρία να την αγναντέψω. Μια συμπαγής ταιμνεντία έκταση απλωνόταν στα πόδια του βουνού. Και σκέφτηκα να γυρίσουμε πίσω το χρόνο για να πιάσουμε το νήμα της εξέλιξης από την αρχή.

Σε αυτές τις περιπτώσεις οι απογραφές είναι εξαιρετικά χρήσιμες και ξεφυλλίζοντας τα αρχεία πέφτουμε πάνω στην απογραφή της εποχής του αστικού μετασχηματισμού της πόλης, η οποία έγινε το 1889. Η μετέπειτα ενιαία Καθαμάτα αποτυπώνεται σε πολύ ξεχωριστούς οικισμούς: Η πόλη "Καθάμαι" είχαν πληθυσμό 10.696 κατοίκους, τα Καλύβια 436, το Αβραμιού 640, τα Μιχαλίεκα 200, οι Καθάμαι Νέαι 697 τα Ταμπακίεκα 72 και τα Γιαννιτζιάνικα 780 κατοίκους. Η πόλη συνωστιζόταν στην περιοχή γύρω από το Κάστρο και λίγο νοτιότερα μέχρι τους Αγίους Αποστόλους, τον Άγιο Νικόλαο (Φληρίου) και κάπου μέχρι τη μετέπειτα Φαρών. Στη δυτική πλευρά του Νέδοντα τα Καλύβια ήταν γνωστά ήδη από την εποχή της Τουρκοκρατίας και καταγράφονται από περιηγητές ως η αγροτική περιοχή της πόλης με τους "χωρικούς" να μένουν στα "καλύβια" τους που έδωσαν και το όνομα. Στα περίχωρα της πόλης σχηματίζονταν από "εποίκους" τα χωριά Αβραμιού (ίσως να προϋπήρχε τοποθεσία με αυτό το

όνομα από την εποχή της Φραγκοκρατίας), Μιχαλίεκα (προφανώς κτητικό) στη δυτική πλευρά και Γιαννιτσάνικα (λόγω εποίκισμou από κατοίκους της ορεινής Γιάννιτσας). Στην Παραλία είχε πλέον σχηματισθεί ανατολικά ο οικισμός που ονομάστηκε "Νέαι Καθάμαι" κάτι το οποίο υποδηλώνει και το "καινούργιο" ως οικιστική περιοχή, ενώ δυτικά υπήρχε ο μικρός παλιός οικισμός Ταμπακίεκα (από την παρουσία των βυρσοδεψιών). Δεν θα χρειαστεί βεβαίως να αναφέρουμε πως με τα δεδομένα εκείνης της εποχής οι αποστάσεις ήταν πολύ μεγάλες καθώς η μετακίνηση γινόταν με τα πόδια και στην καλύτερη περίπτωση με άλογο ή γαϊδούρι. Βεβαίως υπήρχε και η... πολυτελής μετακίνηση με άμαξες που εξυπηρετούσαν κυρίως τη μετακίνηση από και προς την Παραλία.

Ενδεικτικό της αίσθησης για την "τριπολική" Καθαμάτα είναι δημοσίευμα του 1905 για τον... αγιασμό: "Υπό του Σεβασμιωτάτου Επισκόπου Μεσσηνίας κ. Μελετίου διατάχθησαν οι ιερείς της επισκοπής όπως κατά την παραμονή των Θεοφανείων απόσχωσι του μέχρι τούδε απόπου εθίμου του γενικού υπ' αυτών αγιασμού της πόλεως, όστις θα ενεργηθή μόνον υπό των ιερέων της πόλεως, των Καλυβίων και της Παραλίας". Στη θρησκευτική "διαταγή" υπάρχουν η πόλη, τα Καλύβια και η Παραλία στη θέση της μετέπειτα ενιαίας Καθαμάτας.

Στην επόμενη απογραφή του 1907 η λογική εξέλιξη της πόλης παραμένει η ίδια, ενώ ο πληθυσμός αυξάνεται συνολικά και

μεταβάλλεται διαφορετικά κατά περιοχή. Καταγράφονται 13.123 κάτοικοι στην Καλαμάτα, ο οικισμός "Καλύβια και Πλεύνα" έχει πλέον 2.816, το Αβραμιού 231, η "Καλαμών Παραλία" 2.274 κατοίκους και τα Γιαννιτσάνικα 792 κατοίκους. Σε λιγότερο από 20 χρόνια η μεταβολές είναι αξιοπρόσεκτες: Στη δυτική πλευρά πλέον υπάρχει ένας μεγάλος σε πληθυσμό και έκταση οικισμός που χαρακτηρίζεται "Καλύβια και Πλεύνα". Στην είσοδο της πόλης από δυτικά έχει δημιουργηθεί ένα σημαντικό εμπορικό κέντρο που προσελκύει και νέους κατοίκους. Πρόκειται για την Πλεύνα, στο χώρο της οποίας γινόταν η πώληση των αγροτικών προϊόντων. Κατά τον Ανδρ. Σκια δημιουργήθηκε γύρω στα 1880 και κάποιος της έδωσε το όνομα της βουληγάρικης πόλης Πλέβεν που ήταν πιο γνωστή στην ελληνική γραμματεία ως Πλεύνα και η οποία αποτελούσε σημαντικό εμπορικό κέντρο στη γειτονική χώρα. Γι' αυτό το λόγο λίγο ανατολικότερα υπήρχαν οι "Φόροι", τοπωνύμιο που υπάρχει ακόμη και σήμερα κοντά στο νέο δημαρχείο. Μια νέα πόλη είχε αρχίσει να δημιουργείται από τα Καλύβια μέχρι την Πλεύνα, δίπλα στο δρόμο που ένωσε την πόλη με την ενδοχώρα και πάνω κυρίως από αυτόν, προς την οποία μετακινήθηκε μέρος του πληθυσμού από το Αβραμιού (κυρίως προς τη Ράχη της Πλεύνας, από την οποία έμεινε το πρώτο συνθετικό), ενώ "απορροφήθηκαν" και τα Μιχαλικά. Προς το νότο είχε ήδη δημιουργηθεί ένας μεγάλος οικισμός καθώς είχε αρχίσει να λειτουργεί το λιμάνι και είχε αποκτήσει ακόμη και σιδηροδρομικό σταθμό.

Κάπως έτσι διαμορφωνόταν η μετέπειτα ενιαία Καλαμάτα, ενώ λόγω αυτών των χαρακτηριστικών κάποια στιγμή το 1911 δημιουργήθηκε αναταραχή όταν τέθηκαν τα κριτήρια

για τη δημιουργία του νέου θεσμού των Κοινοτήτων, όπως διαβάζουμε στο "Θάρρος": "Η εφαρμογή του μετ' ολίγον επισηφίζομένου θεσμού των κοινοτήτων πρόκειται να επιφέρει τελείαν αναστάτωσιν εις τον Δήμον μας, αποκαλυφθείσα παρά του κ. Δημάρχου κατά το τελευταίον εις Αθήνας ταξιδίδιον του. Κατά την τελευταίαν γενομένην απογραφήν των κατοίκων, η πόλις φέρεται ως έχουσα πληθυσμόν 13 περίπου χιλιάδων κατοίκων, και τούτο, διότι η Παραλία, τα Καλύβια, το Αβραμιού και άλλοι μικροσυνοικισμοί έχουν καταγραφεί κεχωρισμένως από την πόλιν, ως αποτελούντες δήθεν ιδίους συνοικισμούς ανεξαρτήτους της κυρίας πόλεως. Ούτω φέρεται ότι η Παραλία έχει πληθυσμόν 2.200 περίπου κατοίκων, τα Καλύβια άνω των 1.500, το Αβραμιού περί τους 1.000 και ούτω καθεξής. Συμφώνως προς την διαίρεσιν αυτήν, η οποία υπάρχει εις τους απογραφικούς πίνακας, πρέπει κατ' ανάγκην η Παραλία, τα Καλύβια και το Αβραμιού, εφαρμοζομένου του θεσμού των Κοινοτήτων, να αποτελέσουν ιδίαν και χωριστήν έκαστος συνοικισμό Κοινότητα. Τοιοιουτρόπως ο Δήμος Καλαμών μένει μόνον με την πόλιν, ενώ γύρω του δημιουργείται απειρία Κοινοτήτων με ιδίαν κεφαλήν και ιδίαν κατεύθυνσιν εκάστη. Το υπουργείον μη γνωρίζον επακριβώς τα της πόλεώς μας, ρυθμίζει την εργασίαν καταμερισμού των Κοινοτήτων συμφώνως προς τα προαναφερθέντα. Η απόσπασις όμως αυτή εκ της πόλεως, συνοικίων αμέσως προς αυτήν συνδεομένων με ποικίλα συμφέροντα των οποίων η πρόοδος εξαρτάται από την πρόοδον της πόλεως όπως και αντιστρόφως, μέλλει να ζημιώση σπουδαίως και την πόλιν, πολύ δε περισσότερον τας εκ ταύτης αποχωριζομένας συνοικίας αίτινες δια της αυτοδιοικήσεώς των ταύτης δεν θα δύνανται να

επαρκέσωσι οικονομικώς". Σύμφωνα με το ίδιο ρεπορτάζ ο δήμαρχος Παν. Μπενάκης επρόκειτο να στείλει αναφορά με την οποία θα ζητούσε να μην εφαρμοσεί αυτό το σχέδιο γιατί "η Παραλία, τα Καλύβια και το Αβραμιού δεν είναι συνοικισμοί ανεξάρτητοι της πόλεως, αλλά συνοικία τούτης συνεχόμενοι μετ' αυτής".

Στον μεγάλο μέχρι τότε Δήμο Καλαμάτας περιλαμβάνονταν και οι γειτονικοί οικισμοί Γιαννισάνα (ενσωματώθηκε στην Καλαμάτα γύρω στα 1970), Γιάννιστα, Αράχωβα, Ασπρόχωμα, Καλάμι και Λείκα. Το ενδιαφέρον όμως των Καλαματιανών παραγόντων στρεφόταν στους οικισμούς γύρω από αυτήν, παρά το γεγονός ότι στον ενδιάμεσο χρόνο αναφοράς είχαν αγνοήσει την πραγματική έκταση της πόλης και επεδίωξαν να την "περιορίσουν" στο όριο του σχεδίου το οποίο εγκρίθηκε το 1905. Το οποίο όπως έχω ξαναγράψει είχε... απεριόριστη έκταση για τα δεδομένα εκείνης της εποχής αλλά "έβληπε" μόνον προς την Παραλία. Έκταση που έμεινε "κενή" οικιστικά με περιβόλια, για περίπου 60 χρόνια, με σκόρπια σπίτια κυρίως ιδιοκτητών γης.

Τα λαϊκά στρώματα έβρισκαν φθηνότερες λύσεις γύρω από τους οικισμούς και οι κάτοικοι που συνέρρεαν από αγροτικές περιοχές κατευθύνονταν εκεί που βρίσκονταν συγγενείς, φίλοι και συμπατριώτες. Με αποτέλεσμα κατά περιοχές να έχει σχετικά ενιαία προέλευση, αλλά διαφορετική ανάλογα με τη θέση και τις σχέσεις με οικισμούς της ενδοχώρας. Έτσι τα χωριά γύρω από την πόλη και η ζώνη

γύρω από αυτή σταδιακά έγιναν περιοχές αυθαιρέτων, ούτε πόλη ούτε χωριό, γειτονιές που απάγκιαζαν οι φτωχοί. Σταδιακά οι περιοχές αυθαιρέτων με την πολλαπλασιασμό τους ενώθηκαν πρακτικά με τη νόμιμη οικιστικά περιοχή (δυτικά) ή επεκτάθηκαν και μακρύτερα από αυτή (ανατολικά). Και το "κενό" ανάμεσα σε πόλη και Παραλία γέμισε με πολυκατοικίες, αφού προηγουμένως είχαν καταργηθεί όποιες προβλέψεις για πράσινο και ελεύθερους χώρους. Κάπως έτσι γέμισε με κάθε είδους κατασκευές μια περιοχή αραιοκατοικημένη με διακριτούς οικισμούς και ταυτότητα, χωρίς ουσιαστικά σχέδιο, με βάση το τυχαίο και τις κάθε φορά συνθήκες. Είναι η εικόνα που "εισπράτουμε" κάθε φορά από ψηλά και υπενθυμίζει τον τρόπο με τον οποίο "αναπτύχθηκε" η ενιαία Καλαμάτα.

[Στο εξώφυλλο του βιβλίου αεροφωτογραφία της Καλαμάτας στα τέλη της δεκαετίας του 1950-1960 όπως φαίνεται από το γεγονός ότι στο λιμάνι έχουν δέσει τα λίμπερτι λόγω της κρίσης του Σουέζ. Η πόλη δεν έχει "ενωθεί" ακόμη με την Παραλία. Εντυπωσιακός ο τρόπος με τον οποίο το σχέδιο του 1905 "κουμπώνει" τα αυτοτελή σχέδια πόλης των δύο περιοχών που είχαν κυρωθεί στα τέλη της δεκαετίας 1860-1870. Οι δρόμοι που οδηγούσαν προς την ακτή κάνουν γωνία και κάμπτονται έτσι ώστε να καταλήγουν κάθετα στο υπάρχον σχέδιο της Παραλίας και σε παράλληλη διάταξη όπως αυτή που είχαν οι δρόμοι της]

10/4/2019

Μια παλιά απόπειρα σχεδιασμού για την περιοχή της Καλαμάτας

Συζητώντας για την πόλη είναι κάποια πράγματα τα οποία οι περισσότεροι αγνοούν και ορισμένοι κάνουν ότι τα... έχουν ξεχάσει. Και επειδή ο σχεδιασμός είναι η βάση επί της οποίας αναπτύσσεται η πόλη με ό,τι συνεπάγεται αυτό, θα ήταν χρήσιμο να θυμίσουμε κάποια πράγματα από μια μελέτη η οποία είναι γενικά άγνωστη.

Πρόκειται για τη "Ρυθμιστική μελέτη ανάπτυξης πόλεως και περιοχής Καλαμάτας" η οποία εκπονήθηκε το διάστημα 1968-1971 από το Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών του ΕΜΠ με επικεφαλής τον καθηγητή Αθ. Αραβαντινό.

Πρόκειται για την πρώτη απόπειρα ολοκληρωμένου σχεδιασμού για την πόλη και την ευρύτερη περιοχή, οι προτάσεις της οποίας επηρέασαν σημαντικά τον νεότερο σχεδιασμό. Αξίζει να αναφερθούμε αρχικά σε μια εισαγωγική εκτίμηση της μελέτης με διαχρονική αξία καθώς προβλέπει πως στην εφαρμογή του σχεδιασμού θα υπάρξουν αντιδράσεις: «Αι αντιδράσεις αύται οφείλονται εις δύο κυρίως λόγους, αφ' ενός μεν εις την μη κατανόησιν και πίστην εις τους τελικούς στόχους της μελέτης και εις την έλλειψιν "πολεοδομικής παιδείας" γενικώτερον, αφ' ετέρου δε εις προσπαθείας επιτεύξεως, βραχυπροθέσμων, υπερόγκων οφελών. Αι τελευταία είναι και αι πλέον σημαντικά, καθ' όσον η μη εφαρμογή μιάς ρυθμιστικής μελέτης, ως ήλλωστε και η ανυπαρξία ταύτης, έχει ως συνέπειαν την

χαώδη και ανεξέλεγκτον ανάπτυξιν μιας πόλεως, ευνοούσα ούτω κερδοσκοπικάς τάσεις».

Η μελέτη αντιμετώπιζε το σύνολο των ζητημάτων που αφορούσαν στην ανάπτυξη της πόλης και πρότεινε μια σειρά από μέτρα και λύσεις που ήταν προσαρμοσμένα τόσο στις αντιλήψεις της εποχής, όσο και στην κατάσταση που είχε διαμορφωθεί. Όσον αφορά στην οικιστική ανάπτυξη προβλεπόταν ότι αυτή θα έπρεπε να γίνει καθ' ύψος στις περιοχές του υφισταμένου σχεδίου 1905 (πλην ιστορικού κέντρου) και κατ' έκταση στη βορειοανατολική και βορειοδυτική πλευρά του σχεδίου.

Ειδικότερα προέβλεπε για τον άξονα της Αριστομένους: "Ενίσχυσις δι' υψηλής δομήσεως και η αναμόρφωσις του παρά την οδόν Αριστομένους άξονος και του άξονος της παραλίας. Λαμβανομένων των απαραίτητων μέτρων ώστε η καθ' ύψος αύτη επέκτασις να μη προκαλέση συμφόρησιν και συμπαγή δόμησιν". Με αραιοκατοικημένη τη σημερινή συμπαγή περιοχή πολυκατοικιών πρότεινε εκεί να γίνη "επέκτασις και μάλιστα σημαντική, εις το εντός σχεδίου ευρισκόμενον τμήμα της πόλεως, το περιλαμβανόμενον μεταξύ σημερινής πόλεως και παραλίας δυτικώς της θεμιστοκλήους και ανατολικώς της Ακρίτα το οποίον είναι εξαιρετικώς αραιοκατοικημένον". Και επέκτασις στις νέες περιοχές που προαναφέρθηκαν: "Κατ' έκτασιν επέκτασις της πόλεως προς ανατολής και δυσμάς. Τούτο προτείνεται αφ'

ενός μεν λόγω της σχετικώς υψηλής αξίας γης εις την εντός σχεδίου περιοχήν, πράγμα ασυμβίβαστον με την ανάγκην εξευρέσεως περιοχών με χαμηλήν αξίαν γης διά την κατασκευήν μεγάλου μέρους των νέων κατοικιών και κέντρων, αφ' ετέρου δε λόγω των ήδη διαμορφωμένων τάσεων αναπτύξεως της πόλεως και των αναμενομένων μελλοντικών τοιούτων".

Στο πνεύμα της εποχής η μελέτη πρότεινε υψηλούς συντελεστές δόμησης αλλή ταυτοχρόνως άφηνε ελεύθερους χώρους στα οικοδομικά τετράγωνα για κήπους, γκαράζ κλπ. ενώ παράλληλα προέβλεπε δημιουργία ελεύθερων χώρων, πρασίνου και θέσεων στάθμευσης. Σχεδιάζοντας ένα δίκτυο ελεύθερων χώρων και πρασίνου σημείωνε ότι "η χωροθέτησις εξηγήθη κατά κύριον λόγον από την προβλεπομένην πολεοδομικήν συγκρότησιν της πόλεως. Προτείνεται η δημιουργία δικτύου πρασίνου εις όλην την έκτασιν αυτής, είτε υπό την μορφήν κήπων εντός των τομέων κατοικίας (ποσοστόν καλυψέως χαμηλόν, ενιαίος ακάλυπτος διά του καθορισμού οπισθίας οικοδομικής γραμμής, περιοχαί οργανωμένσι δομήσεως), είτε υπό την μορφήν πάρκων και περιπάτων (περιοχή Κάστρου, χώροι υφιστάμενων νεκροταφείων, άξων ποταμού Νέδοντος, περιοχή νοτίως στρατοπέδου".

Για τη στάθμευση έκανε την πρόβλεψη για την ανάγκη 23.800 θέσεων στάθμευσης μελλοντικά και σημείωνε: "Η στάθμευσις οχημάτων εις τας περιοχάς κατοικίας αντιμετωπίζεται εις την παρούσαν μελέτην τόσοσν διά των καταλλήλων συντελεστών δομήσεως, όσο και διά της μορφής του δικτύου. Οι όροι δομήσεως δίδουν την δυνατότητα σταθμεύσεως εντός κοινοχρήστων ιδιωτικών χώρων, ιδιαίτέρως εις περιοχάς πυξημένης πυκνότητας,

ενώ η διαμόρφωσις των τοπικών δρόμων επιτρέπει την στάθμευσις εις ειδικάς λωρίδας επ' αυτών. Ιδιαίτεραι δυσχέρεια αναμένεται ότι θα παρουσιασθοπύν μελλοντικώς εις την περιοχήν του σημερινού κέντρου, όπου οι χώροι κυκλοφορίας οχημάτων είναι ήδη ανεπαρκείς. Διά τον λόγον τούτον θα πρέπει εις τας νέας περιοχάς αναπτύξεως, αι οποία γειτνιάζουσ προς το παλαιόν κέντρον, να ληφθή πρόνοια ώστε οι νέοι χώροι σταθμεύσεως να καλύπτουσ και μέρος των αναγκών τούτου. Και εις την περίπτωσιν του κέντρου μέρος των υπολογισθεισών αναγκών θα πρέπει να καλυφθή από ιδιωτικούς χώρους ως ιδιωτικά γκαράζ, κεντρικάς αυλάς τετραγώνων, υπόγεια κτηρίων κλπ. αναλόγως προς τας αντιστοιχούς δυνατότητας τόσοσν των ιδιωτικών, όσοσν και των δημοσίων χώρων".

"Παλαιό κέντρον" η μελέτη ονομάζει την ευρύτερη περιοχή γύρω από την πλατεία 23ης Μαρτίου που θεωρεί πως θα πρέπει να αποσυμφορηθεί. Ετσι προτείνει τη δημιουργία ενός νέου κέντρου στην περιοχή που ήδη κατασκευαζόταν το Διοικητήριο. Εκεί πρότεινε να μεταφερθούν ο σιδηροδρομικός σταθμός, ο σταθμός των υπεραστικών ΚΤΕΛ και η κεντρική λαχαναγορά (για να δημιουργηθεί χώρος πρασίνου στη θέση της: "Μεταφορά της κεντρικής λαχαναγοράς από την θέσιν βορείως της πλατείας Αγίων Αποστόλων, προς νότον του υφιστάμενου σιδηροδρομικού σταθμού, όπου θα μεταφερθούν και ο νέος σιδηροδρομικός σταθμός, τα ΚΤΕΛ και μέρος των βιοτεχνιών των εκουσών σχέσιν με συνεργεία αυτοκινήτων, μηχανουργεία κλπ. Η ως άνω μεταφορά θα έχη δύο ευνοϊκάς επιπτώσεις: Αφ' ενός μεν την απελευθέρωσιν του χώρου, όν καταλαμβάνει σήμερα, όστις θα διατεθή διά πράσινον, το οποίον ελλείπει παντελώς

από την εν λόγω περιοχή, αφ' ετέρου δεν την συγκέντρωσαν εις την νέαν θέσιν καταστημάτων γενικού εμπορίου, πλησίον του βασικού κόμβου υπερτοπικών μεταφορών, καθώς και την συγκέντρωσαν των αντιστοίχων διοικητικών υπηρεσιών. Ο ως άνω κόμβος προβλέπεται να εκτονώσει το υφιστάμενον κέντρον και να αποτελέση την αρχήν νέου άξονος γενικού εμπορίου - μεταφορών και περιοχής βιοτεχνίας. Ο άξων ούτος θα ενούται μετά της οδού Κηλαδά - νέας αρτηρίας Νέδοντος και θα συνεχίζει παραλλήλως προς αυτήν προς Νότον".

Στη μελέτη παρουσιάζεται για πρώτη φορά η ιδέα των δύο κέντρων γειτονίας: "Διαφοροποίηση της εντάσεως του εμπορικού ιστού θα επιφέρουν τα δύο τοπικά κέντρα τα δημιουργηθσόμενα εις την Πλεύναν και νοτίως του Στρατοπέδου. Δι' αυτών σκοπείται αποσυμφόρνησις του κεντρικού τμήματος του κέντρου, και ισόμετρος ανάπτυξης των περιοχών κατοικίας. Η επέκτασις αυτή του εμπορικού ιστού, θα γίνει, διά μεν την Πλεύναν δι' ενισχύσεως του ήδη υφισταμένου άξονος Αθηνών δι' ενός νέου κόμβου, διά δε την περιοχήν νοτίως του Στρατοπέδου διά δημιουργίας εντός της περιοχής κατοικίας, μικρού αυτοτελούς εμπορικού κέντρου".

Η μελέτη εντόπιζε την ανάγκη δημιουργίας πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων: "Εμελετήθη διακεκριμένον δίκτυον πεζοδρόμων. Προορισμός του δικτύου πεζοδρόμων είναι να εξασφαλίση την ασφαλή, άνετον και ευχάριστον

μετακίνησιν πεζή μεταξύ κατοικίας, κέντρου, σχολείου, ελεύθερων χώρων κ.ο.κ [...] Εις ωρισμένας θέσεις προβλέπονται κηλάδοι διά την εξυπηρέτησιν κινήσεως ποδηλάτων".

Και βεβαίως είχε ειδική πρόνοια για την προστασία και ανάδειξη των διατηρητέων της πόλης: "Απαραίτητος κρίνεται κατ' αρχήν η ανακήρυξις των υπό της μελέτης προτεινομένων τομέων ως διατηρητέων ή χρηζόντων ειδικής προστασίας και μεταχειρήσεως. Κατόπιν τούτου πρέπει να οργανωθεί επιτροπή επιστημόνων (αρχιτεκτόνων πολιτικών μηχανικών, αρχαιολόγων, οικονομολόγων) προσητημένη εις την Νομαρχίαν, η οποία ήθελεν αναλάβη τα της διατηρήσεως και συντηρήσεως των αξιολόγων κτηρίων και συνόλων, ως και τον έλεγchon οιασδήποτε παρεμβάσεως εις τους εν λόγω τομείς".

Από την αποσπασματική παράθεση κάποιων σημείων και προβλήσεων, γίνεται φανερό πως συζητούμε για μια σπουδαία παρέμβαση στην εξέλιξη της πόλης, η οποία όμως "παρασύρθηκε" από εκείνο που φοβούνταν οι μελετητές εξ αρχής. Από τις προσπάθειες "επιτεύξεως υπερόγκων οφελών". Ετσι δημιουργήθηκε σε ελάχιστο χρόνο μια συμπαγής τιμμεντούπολη ακόμη και σε εκείνες τις περιοχές που η μελέτη χαρακτήριζε "αριακατωκοιμένες", διαδικασία που είχε ξεκινήσει πριν ακόμη αυτή ολοκληρωθεί. Υπάρχουν όμως και πολλή ακόμη ενδιαφέροντα σημεία, στα οποία θα επανέλθουμε με νέο δημοσίευμα.

23/1/2019

Ο σχεδιασμός των υποδομών πριν από 50 χρόνια

Συνεχίζοντας την παρουσίαση στοιχείων της μελέτης που είχε εκπονηθεί στα τέλη της δεκαετίας του 1960 με τίτλο “Ρυθμιστική μελέτη αναπτύξεως πόλεως και περιοχής Καλαμάτας” από το Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών του ΕΜΠ, επικεντρώνω σήμερα στην υπόθεση των υποδομών.

Σημείο κλειδί στην εξέλιξη της μελέτης ήταν η εκτίμηση για τη δυναμική του διπόλου Καλαμάτα - Μεσσήνη και την επιρροή του στην ευρύτερη περιοχή.

Με βάση αυτή την εκτίμηση και αφού γίνεται αναφορά στην κατασκευή αξόνων από Πάτρα και Θεσσαλονίκη προς Καλαμάτα, προτάθηκε η διαμόρφωση τριών δρόμων με αφετηρία τη μεσσηνιακή πρωτεύουσα, προκειμένου να γίνουν οι συνδέσεις με αυτούς τους άξονες: “Εισ την ευρύτερη περιοχή Καλαμάτας, λόγω οικονομικής σκοπιμότητας, ήτοι διακινήσεως γεωργικών και βιομηχανικών προϊόντων και εμπορίου, επιβάλλουν την διαμόρφωσιν των εξής αρτηριών ταχείας κινήσεως: 1) Της αρτηρίας Καλαμάτας - Σπάρτης. Η αρτηρία αυτή προβλέπεται κατά μήκος του Νέδοντος και εις την δυτικήν όχθην αυτού εις την θέσιν Διπλόταμα, από όπου υπάρχει δυνατότης χαράξεως ομαλωτέρας της σήμερον υφισταμένης. 2) Της αρτηρίας Καλαμάτας - Μεσσήνης - Πύλλου - Γαργαλιάνων - Φιλιππιάδων - Κυπαρισσίας, ήτις θα συνεχίση προς βορράν. 3) Της αρτηρίας Καλαμάτας - Μεσσήνης - Μεθιγαλά - Γέφυρας Τσακώνας - Κυπαρισσίας”.

Για πρώτη φορά διατυπώνεται η ιδέα παραλιακού δρόμου Καλαμάτα - Ριζόμυλος, νέου δρόμου για Μάνη και σύνδεσης των επαρχιών Καλαμάτας-Μεσσήνης: “Εξ άλλου προτείνονται οι ακόλουθοι οδοί, τοπικής μάλλον σημασίας: 1) Οδός παράλληλος προς την ακτήν και εις απόστασιν 500 μέτρων από αυτήν, η οποία θα συνδέη την Καλαμάταν με την τουριστικήν ζώνην της δυτικής παραλίας και η οποία θα καταλήγη εις το κύκλωμα Ριζομύλου - Πεταλιδίου - Κορώνης - Μεθώνης - Πύλλου - Ριζομύλου. 2) Οδόν η οποία θα συνδέει την Καλαμάτα με την Μάνην, και η οποία δέον όπως διέλθη υψηλότερον της σημερινής χαράξεως. 3) Τέλος προτείνεται η δημιουργία εγκαρσίων συνδέσεων των δύο υφισταμένων οδικών αξόνων κατά μήκος της κοιλάδας του Παμίσου, και περίπου εις το ύψος των οικισμών Αριος και Πλατέος”.

Σχετικά με το εσωτερικό οδικό δίκτυο για πρώτη φορά γίνεται επισήμανση για την αντιφατική χρήση της Ναυαρίνου: “Η μικτή, συχνά δε αντιφατική, χρήσις ορισμένων κλάδων του δικτύου και η έλλειψις ιεραρχήσεως, αποτελούν τα σημαντικώτερα μειονεκτήματα αυτού. Οι περισσότεροι κύριοι άξονες χρησιμοποιούνται συγχρόνως διά την κίνησιν οχημάτων, τοπικήν και διελεύσεως, καθώς και διά την κίνησιν των πεζών. Χαρακτηριστικώς αναφέρεται η παραλιακή οδός Ναυαρίνου, η οποία συγχρόνως αποτελεί χώρο αναψυχής και περιπάτου των κατοίκων, βασικών άξονα εξυπηρητέσεως της πόλεως και άξονα εισόδου από την Μάνην”.

Η μελέτη διατυπώνει επίσης την πρόταση για παρακαμπτήριο δρόμο της Καλαμάτας σε επαφή με τη βόρεια πλευρά της πόλης και τρεις κόμβους προσπέλασης: "Η προβλεπομένη δομή της μελλοντικής ανατύξεως εις την ευρύτεραν περιοχήν οδηγεί προφανώς εις αύξησιν των κινήσεων διελεύσεως διά της πόλεως. Προς παραλαβήν του σημαντικωτέρου τμήματος των μετακινήσεων αυτών προτείνεται η κατασκευή παρακαμπτηρίου οδού, η οποία θα διέρχεται ως εφαπτομένη εις την βορείαν πλευράν της πόλεως και θα συνδέει ταύτην, δυτικώς μεν μετά του άξονος Μεγαλοπόλεως - Τριπόλεως - Αθηνών, ανατολικώς δε μετά των τουριστικών παραλιακών περιοχών (Αλμυρός-Κιτριές) και της Μάνης. Επί της παρακαμπτηρίου ταύτης οδού δέον όπως διαμορφωθούν τρεις κόμβοι προσπελάσεως προς την πόλιν ως εξής: 1) Δυτική είσοδος προς βιομηχανικήν ζώνην, λιμάνι και δυτικά τμήματα της πόλεως. 2) Βορεία είσοδος προς το κέντρον της πόλεως κατά μήκος της δυτικής όχθης του ποταμού Νέδοντος. 3) Ανατολική είσοδος προς παραλίαν και ανατολικά τμήματα της πόλεως. Διά την καλύτεραν σύνδεσιν της πόλεως μετά της Σπάρτης, προς υποβοήθησιν της ανατύξεως εμπορικών ανταλλαγών και τουριστικών μετακινήσεων, προτείνεται η κατασκευή νέας οδού, η οποία θα ακολουθή την δυτικήν όχθην του ποταμού Νέδοντος και θα καταλήγη εις την προαναφερθείσαν βορείαν είσοδον". Για την καλύτερη κατανόηση της χωροθέτησης των προσβάσεων πρέπει να σημειώσουμε πως βιομηχανική περιοχή για μη οχλούσες μονάδες καθοριζόταν αυτή νοτίως του Ασπροχώματος και 1-2 χιλιόμετρα από τη θάλασσα.

Από την πλευρά της παραλίας και με σκοπό την απαλλογή της Ναυαρίνου από την

υπερτοπική κυκλοφορία, προτείνεται η Κρήτης ως δρόμος που θα παίξει αυτό το ρόλο: "Αι έτεροι δύο προσπελάσεις της πόλεως κατά μήκος της παραλίας δέον όπως διατηρηθούν, με παράλληλον μεταφοράν του αντιστοίχου άξονος βορειότερον εις απόστασιν 500 μέτρων περίπου από της ακτής (οδός Κρήτης). Ο άξων τούτος θα συνδεθή δυτικώς μετά της νέας οδού Καλαμάτας - Μεθώνης και ανατολικώς μετά της νέας οδού Καλαμάτας - Μάνης συμφώνως προς τας προτάσεις διά την ευρύτεραν περιοχήν, μετά δε την τουριστικήν ανάπτυξιν την οποίαν προβλέπεται ότι θα λάβη η παραλία του Μεσσηνιακού Κόλπου, θ' αποβή η κατ' εξοχήν τουριστική οδός της πόλεως".

Για το νερό η μελέτη διατυπώνει την πρόταση ενίσχυσης από τις πηγές του Αγίου Φλώρου αν κάποια στιγμή αυξηθεί σημαντικά ο πληθυσμός: "Ως αναφέρεται εις την γεωλογικήν έκθεσιν της παρούσης μελέτης αι σημεριναί παροχαί των πηγών παρά την θέσιν "Πήδημα" αργούν διά τας σημερινάς ανάγκας, δύνανται δε να καλύψουν τας ανάγκας και διά την προσεχή δεκαετίαν, και εις περίπτωσιν καθ' ην η ανάπτυξις της πόλεως λάβει χώραν κατά τας προβλέψεις της παρούσης μελέτης. Διά τας μελλοντικές επί πλέον απαιτήσεις με κατάλληλον διευθέτησιν των πηγών ως και δι' υδροληψίας από τας πηγάς του χωρίου Αγίου Φλώρος εις απόστασιν 25 χιλιομέτρων από της πόλεως, επιτυγχάνεται η εξασφάλισις οισοδότητε επιπλέον ποσότητας ύδατος".

Για πρώτη φορά διατυπώνεται και η ανάγκη δικτύου ακαθάρτων με εγκαταστάσεις βιολογικού καθαρισμού, βορειότερα της σημερινής θέσης και στο δρόμο Καλαμάτας - Μεσσήνης: "Τα συλλεγόμενα διά των οικιών ακάθαρτα ύδατα των πόλεων Καλαμάτας και Μεσσήνης θα αγάγονται προς τας εγκαταστάσεις βιολο-

γικού καθαρισμού, οι οποίες θα ανεγερθούν εις κατάλληλην ενδιάμεσον θέσιν της πεδιάδος Παμίσου και επί της ενούσης τας δύο πόλεις ευθείας”.

Αλλά και... λιπασματοποίηση των σκουπιδιών (με τα μέσα εκείνης της εποχής βεβαίως) προτείνει η μελέτη, προβλέποντας μάλιστα και τη χρήση της λιπασματοποίησης για το σκοπό αυτό: “Η συλλογή και η αποκομιδή, κυρίως όμως η τελική διάθεση των απορριμμάτων των πόλεων, αποτελεί συνεχώς οξυνόμενον πρόβλημα διά τας συγχρόνους πόλεις. Η αύξησις του πληθυσμού αφ’ ενός και η βελτίωσις του βιοτικού επιπέδου αφ’ ετέρου, συνεπάγονται συνεχώς αυξανόμενους όγκους απορριμμάτων, των οποίων η απλή εναπόθεσις εις την φύσιν δεν δύναται να συνεχισθή επ’ αόριστον. Υπολογίζεται ότι εις πληθυσμόν 50.000 κατοίκων αναλογούν περί τους 17.000 τόννους οικιακών και λοιπών απορριμμάτων ετησίως, οπότε η τέφρα (στερεά κατάλοιπα καύσεως), ανερχομένη εις ποσοστόν 5-10% θα έχη όγκον περί τους 1.000 τόννους ετησίως. Απεναντίας η σύνθεσις των απορριμμάτων είναι λίαν πρόσφορος διά γεωργικήν χρήσιν, ιδία εάν ταύτα διαβραχούν και αφεθούν επί τινας ημέρας να ζυμωθούν. Τούτο οδηγεί εις την λύσιν της αναμείξεως (κατόπιν θρυμματισμού και κοσκινίσματος) μετά της υφύγρου ιλύος των κληνών ξηράσεως των ακαθάρτων υδάτων και της διαθέσεως αυτών εις την γεωργίαν. Η ανωτέρω λύσις κοινής διαθέσεως εις την γε-

ωργίαν των απορριμμάτων και των προϊόντων επεξεργασίας των ακαθάρτων υδάτων, πρόκειται να εφαρμοσθή και διά την Καλαμάτα”.

Ανατρέχοντας στο κεφάλαιο της τουριστικής ανάπτυξης, διαπιστώνουμε ότι σε συνδυασμό όλων των στοιχείων που προαναφέρθηκαν η μελέτη συμπεριλαμβάνει και την Μπούκα: “Αι λοιπαί κληνίαι, τόσοσιν διά τον “επισκεπτικόν τουρισμόν” όσον και διά τον “τουρισμόν διαμονής” αθηλοδαπών και ημεδαπών, προτείνεται να κατανεμηθούν εις την ανατολικήν παραλίαν της πόλεως και ειδικότερον από της οδοῦ “Ακρίτα” έως το μοτέλ “Ξενία” αφ’ ενός, αφ’ ετέρου δε κατά μήκος της αμμώδους παραλίας του Μεσσηνιακού, κυρίως εις το τμήμα αυτής μεταξύ παραλίας Μεσσήνης και εκβολών Παμίσου. Ούτω θα δημιουργηθή καθ’ όλον το μήκος της ακτής συνεχής τουριστική ζώνη η οποία θ’ απορροφήσῃ και σημαντικόν μέρος των καταστημάτων αναψυχής, πλέον των υφισταμένων, εις τα οποία είναι απαραίτητον να γίνη ανανέωσις και εξυγιάνσις, ώστε να δύνανται να καλύψουν τας προβλεπομένας ανάγκας του τουρισμού”.

Θα μπορούσε να αναφερθεί ακόμη ένα πλήθος στοιχείων της μελέτης. Παρ’ όλα αυτά νομίζω πως η μικρή παράθεση αποσπασμάτων για κρίσιμα ζητήματα δείχνει, όχι μόνο την αξία του σχεδιασμού για το μέλλον της πόλης, αλλά περιλαμβάνει ιδέες και προτάσεις που συζητιούνται ακόμη και μέχρι σήμερα.

30/1/2019

Η πρώτη προσέγγιση στην ιδέα του Ιστορικού Κέντρου

Στοιχείο ιστορικής και αρχιτεκτονικής αναφοράς το Ιστορικό Κέντρο της Καλαμάτας, διασώθηκε παρά την επέλαση του τσιμέντου σε μια κρίσιμη εποχή. Η πρώτη προσπάθεια προστασίας αυτού του πλούτου εκδηλώθηκε στα τέλη της δεκαετίας του 1960-1970 και δημοσιοποιήθηκε το 1971, στο πλαίσιο της “Ρυθμιστικής μελέτης αναπτυξέως πόλεως και περιοχής Καλαμάτας”. Η μελέτη εκπονήθηκε από το Σπουδατήριο Πολεοδομικών Ερευνών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου και για το σκοπό αυτό συνεργάστηκαν δεκάδες επιστήμονες πολλών ειδικοτήτων υπό το διευθυντή του Εργαστηρίου Αθανάσιο Αραβατινό. Μια μελέτη που πιστώνεται στον τότε δήμαρχο Κώστα Κουτουμάνο, που αποτέλεσε και τον πρώτο ο οποίος έβαλε στη “ζωή” της πόλης και τη δραστηριότητα του δήμου το στοιχείο του σχεδιασμού. Πολλά από τα στοιχεία της αξιοποιήθηκαν στη συνέχεια και προετοίμασαν το έδαφος για ευρύτερες επεμβάσεις.

Μετά από 50 χρόνια αξίζει όχι μόνον η αναφορά σε αυτή τη μελέτη, αλλά και σε στοιχεία της που ήταν πρωτοποριακά για μια εποχή που “άνησε” η πολυκατοικιοποίηση της πόλης χωρίς κανόνες, τους οποίους έθετε η μελέτη αλλά δεν λήφθηκαν υπόψη. Επέλεξε ως θέμα το Ιστορικό Κέντρο γιατί θεωρώ πως εκείνη η μελέτη αποτέλεσε και “οδηγό” για τη συνέχεια αν και δεν εφαρμόστηκε ποτέ, παρότι ο Κώστας Κουτουμάνος περίμενε και

ευαγγελιζόταν την χρηματοδότησή της.

Αρχικά γίνεται μια γενική περιγραφή της περιοχής που περιλαμβάνεται στο υπό μελέτη τμήμα της πόλης: “Η περιοχή περί το κάστρο είναι ο πρώτος πυρήν της πόλεως. Χαρακτηριστικόν είναι το επικρατούν πολεοδομικόν σύστημα, εν αντιθέσει προς το μεγαλύτερον τμήμα της πόλεως, δεν είναι το ιπποδάμειον σύστημα, προφανώς λόγω της μορφής του εδάφους και της άνευ καθωρισμένου σχεδίου φυσιολογικής αναπτυξέως της πόλεως. Νοτιοδυτικώς του κάστρου η δόμνσις είναι πολύ πυκνή, οι δρόμοι στενοί και οι ελεύθεροι χώροι σχεδόν ανύπαρκτοι. Αι κατοικίαι έχουν αστικόν χαρακτήρα και χρονολογούνται, αι περισσότεραι, από του 19ου αιώνος, είναι μικραί και συνήθως μονώροφοι. Νοτίως του κάστρου εκτείνεται η κυρίως παλαιά πόλις. Η δόμνσις είναι και εδώ πυκνή με κύριον άξονα την οδό Υπαπαντής. Αι κατοικίαι είναι ηλικίας περίπου 150 ετών και νεώτεροι, διώροφοι, τριώροφοι και ολίγαι μονώροφοι. Αι περισσότεραι είναι νεοκλασσικαί, κυρίως αστικά, καλής κατασκευής. Περί την πλατείαν 23ης Μαρτίου και την λαχαναγοράν, η χρήσις της κατοικίας περιορίζεται εις τους ορόφους, ενώ τα ισόγεια διατίθενται εις εμπορικά και βιοτεχνικά καταστήματα”.

Επισημαίνεται και η αδιαφορία για την περιοχή: “Διά την διατήρησιν της παλαιάς πόλεως δεν λαμβάνεται καμμία πρόνοια, εκτός του μικρού ύψους (3 όροφοι) και της υποχρεωτικής καλύψεως διά κεράμων. Δεν υπάρ-

χουν επίσης κανονισμοί, οι οποίοι να διαφυλάσσουν από αναρμόστους επεμβάσεις τα νεοκλασσικά και άλλα αξιόλογα κτήρια και να μεριμνούν διά την στοιχειώδη έστω εξυγίανση της παλαιάς πόλεως". Στη συνέχεια γίνεται μια εκτενέστερη περιγραφή των χαρακτηριστικών στους τρεις τομείς στους οποίους η μελέτη υποδιαιρεί την περιοχή:

"Τομέυς Κάστρου: Περιλαμβάνει το κάστρον και το περί αυτόν χώρον. Το κάστρον ως κτίσμα παρουσιάζει μεγάλο ενδιαφέρον. Είναι τυπικόν παράδειγμα των αρχών του Μεσαίωνος, λόγω δε των φυσικών του μειονεκτημάτων, ήτοι της μικράς εκτάσεως και της μη εξόχως δεσποζούσης θέσεώς του, διετήρησε την ιδίαν μορφήν από της ιδρύσεώς του. Αποτελείται από δύο περιβόλους με δύο πύλιν, μίαν εξωτερικήν και μίαν μεταξύ των δύο περιβόλων. Η σήμερον διατηρουμένη μορφή είναι η του ενετικού κάστρου, το οποίον εκτίσθη κατά την δευτέραν ενετικήν εποχήν. Ιχνη του βυζαντινού κάστρου σώζονται ελάχιστα εις το τείχος του εξωτερικού περιβόλου. Η διατήρησις, προστασία και διευθέτησή του επιβάλλεται, διότι, εκτός της ιστορικής σημασίας του αποτελεί έναν εκ των ελαχίστων χώρων πρασίνου πλησίον του κέντρου της πόλεως και καταλλήλως διαμορφούμενον, δύναται να αποτελέσει χώρον περιπάτου και αναψυχής, ως και πνευματικών εκδηλώσεων με πυρήνα το ήδη υπάρχον υπαίθριον θέατρον.

Τομέυς 8: Είναι η περιοχή περί το κάστρον. Δύναται να χαρακτηρισθῆ ως το παλαιότερον τμήμα της πόλεως. Αι οικίαι είναι μικραί, αγροτικού τύπου, άνευ ενδιαφέροντος ως μονάδες και ως σύνολον εκτός ελαχίστων σημείων. Ευρίσκονται κατά το πλείστον εις κακήν κατάστασιν και από απόψεως ανέσεως των κατοικίων εις χαμηλήν στάθμην. Ενδιαφέρουσα

και γραφική εν τούτοις είναι η όλη δομή του χώρου. Η όλη περιοχή όμως δεν δύναται να χαρακτηρισθῆ ως διατηρητέα, κυρίως λόγω της κακής καταστάσεως των κτηρίων και του ελλιπούς εξοπλισμού των εις στοιχειώδεις ανέσεις.

Τομέυς 9: Είναι η κυρίως παλαιά πόλις της Καθαμάτας. Δύναται να υποδιαιρεθῆ εις δύο περιοχάς. Εις την περιοχήν την περιλαμβανομένων μεταξύ του Νέδοντος και των οδών Τζάνε. Σταδίου και Φαρών και την περιοχήν μεταξύ των οδών Σταδίου, Αριστομένοους, Ταυγέτου και Ακρίτα. Η πρώτη περιλαμβάνει κτίσματα των αρχών του 19ου αιώνος, τα οποία αποτελούν συνέχειαν των εις τον τομέα 8 ευρισκομένων, είναι δηλαδή αγροτικού τύπου ή προκλασσικά οικίαι υψηλοτέρου κάπως εισοδήματος με εντονωτέραν διάθεσιν διακοσμήσεως. Το τμήμα περί την πλατείαν 23ης Μαρτίου και τας οδούς Ιθωμάτα και Κουτσομυτοπούλου αποτελεί σήμερον ζωτικόν τμήμα του εμπορικού κέντρου, κακώς εξυπηρετούμενον και μη προσηρμοσμένον εις τας συγχρόνους απαιτήσεις. Η δευτέρα περιλαμβάνει προνεοκλασσικά και νεοκλασσικά κτήρια των μέσων και του τέλους του 19ου αιώνος. Τα κτήρια είναι ενδιαφέροντα καθ' εαυτά και αποτελούν αξιόλογα σύνολα. Λόγω της μεγάλης πυκνότητος αυτών η περιοχή δύναται να χαρακτηρισθῆ εξ ολοκλήρου ως διατηρητέα, εξαιρουμένων ωρισμένων κτηρίων, τα οποία δύναται ν' αντικατασταθούν".

Η μελέτη προτείνει μια σειρά μέτρα προστασίας, πολύ σημαντικά για εκείνη την εποχή. Αξιοπρόσεκτο εκτός των άλλων είναι το γεγονός ότι στη διάρκεια σύνταξης της μελέτης, καταγράφηκαν τα κτήρια που έπρεπε να κηρυχθούν διατηρητέα:

"Αναραίτος κρίνεται κατ' αρχήν η ανα-

κήρυξης των υπό της παρούσης μελέτης προτεινομένων τομέων ως διατηρητέων ή χρηζόντων ειδικής προστασίας και μεταχειρίσεως. Κατόπιν τούτου πρέπει να οργανωθεί επιτροπή επιστημόνων (αρχιτεκτόνων, πολιτικών μηχανικών. Αρχαιολόγων, οικονομολόγων) προσηρτημένη εις την Νομαρχίαν, η οποία ήθελεν αναλάβει τα της διατηρήσεως και συντηρήσεως των αξιολόγων κτηρίων και συνόλων, ως και τον έλεγchon οιασδήποτε παρεμβάσεως εις τους εν λόγω τομείς. Κατά τομέα προτείνεται όπως ισχύουσιν τα ακόλουθα μέτρα:

Τομέυς Κάστρου: Είναι αναγκαία η υπό της υπηρεσίας αναστηλώσεων παρέμβασις διά την συντήρησιν του κάστρου και η αποψίλωσις λωρίδας πλησίον του τείχους προς αποφυγήν καταστροφής αυτού. Εις τον χώρον του τομέως του κάστρου προτείνεται η απαγόρευσις οιασδήποτε δομήσεως εκτός των υπό αυστηρόν έλεγchon τουριστικών εγκαταστάσεων, καθώς και η δενδροφύτευσις της περιοχής. Προς τούτο χρειάζεται η άμεσος απαλλοτριώσις των υφισταμένων οικιών και η μέχρις αυτής απαγόρευσις της ανοικοδομήσεως ή επισκευής των. Εάν παραστή ανάγκη ανοικοδομήσεως οιασδήποτε κτίσματος εντός του χώρου του κάστρου (τουριστικού περιπέτερον ή άλλης εγκαταστάσεως) θεωρείται απαραίτητος αυστηρός αρχιτεκτονικός έλεγchos ως προς την θέσιν και την μορφήν του. Ο αρχιτεκτονικός έλεγchos να διενεργείται υπό της αρμοδιάς επιτροπής ή υπό της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου ή της Νομαρχίας καταλλήλως επηνδρωμένων δι' αρχιτέκτονος και αρχαιολόγου.

Τομέυς 8: Προτείνεται η διατήρησις της υφισταμένης δομής του χώρου. Προς τούτο πρέπει να εκπονηθεί σχέδιον γενικής διατάξεως εις κλίμακα 1:500 καθώς και λεπτομερής

κανονισμός δομήσεως καθορίζων την μορφολογίαν των ανεγειρομένων οικιών (τρόπος καλύψεως, δομικά υλικά, πίναξ κουφωμάτων, χρωματική κλίμαξ κλπ). Δυνατόν και ευκαίον θα ήτο να δημιουργηθή ενταύθα ενιαίος οργανισμός υπό τον έλεγchon της αρμοδιάς επιτροπής να αναλάβη την οργάνωσιν της περιοχής, ήτοι την εξασφάλισιν της γης (είτε αγοράζουσα τα οικόπεδα, είτε δημιουργούσα συνεταιρισμόν των ιδιοκτητών) και την μελέτην και οργανωμένην δόμωσιν αυτής. Ο οργανισμός ούτος είναι δυνατόν να είναι είτε ο φορέυς αναπτύξεως της Καλαμάτας, είτε άλλος ιδιωτικού δικαίου.

Τομέυς 9: Είναι ο κατ' εξοχήν διατηρητέος τομέυς της πόλεως, Εις έρευναν γενομένην κατά την σύνταξιν της παρούσας μελέτης ενετοπίσθησαν τα ειδικώς διατηρητέα κτήρια. Διά την περιοχίν θα ισχύση σχέδιον εξυγιάνσεως (εις κλίμακα 1:1000). Τα μη κρινόμενα ως διατηρητέα κτήρια θα δύνανται να ανοικωδομηθούν βάσει των προτεινομένων όρων δομήσεως και κατόπιν ελέγχου υπό της αρμοδιάς επιτροπής, είτε δι' ιδιωτικής πρωτοβουλίας είτε υπό συνεταιρισμού ιδιοκτητών, του ελέγχου των σχεδίων και της επιβλήψεως της κατασκευής γενομένων απαραίτητως υπό της αρμοδιάς επιτροπής είτε, τελικώς, δι' οργανωμένης δομήσεως τη πρωτοβουλία του φορέα αναπτύξεως.

Την συντήρησιν των διατηρητέων κτηρίων προτείνεται όπως αναλάβη η παραπάνω επιτροπή είτε εν συνεργασία μετά των ιδιοκτητών ή του φορέως αναπτύξεως, είτε αφ' εαυτής αγοράζουσα ωρισμένα εξ αυτών και εκμεταλλευομένη αυτά ως λέσχας, ξενώνας, χώρους πολιτιστικών δραστηριοτήτων, δημόσια κτήρια κλπ." Η αξιόλογη αυτή μελέτη ουδέποτε εφαρμόστηκε. Αποτέλεσε όμως πηγή ιδεών

για το νεότερο σχεδιασμό, οι περισσότερες από τις οποίες εφαρμόστηκαν σταδιακά και μπορεί να το διαπιστώσει κάποιος διαβάζοντας προσεκτικά το κείμενο της μελέτης. Μετά από 50 χρόνια πολλά κτήρια έχουν διασωθεί και αναπαλαιωθεί, άλλα παραμένουν ετοιμόρροπα. Ένα θέμα που θα έπρεπε να απασχολεί το δήμο και το Δημοτικό Συμβούλιο Καλαμάτας αλλά δυστυχώς η υπόθεση ολοκλήρωσης

της διάσωσης έχει εγκαταλειφθεί εδώ και δεκαετίες. Μπορούν να σωθούν αυτά τα μνημεία αρχιτεκτονικής της πόλης και πρέπει αυτό να γίνει όσο είναι καιρός. Διαφορετικά ο χρόνος, ένα ισχυρό φυσικό φαινόμενο ή μια αλληλαγή στη νομοθεσία μπορούν να καταστρέψουν όσα με μεγάλη προσπάθεια έχουν διασωθεί αλλά δεν έχουν αναπαλαιωθεί...

1/9/2021

Ένας σχεδιασμός που δεν εφαρμόστηκε...

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον προκάλεσε η δημοσίευση την προηγούμενη εβδομάδα των προβλήσεων που έκανε για το Ιστορικό Κέντρο και τα διατηρητέα η "Ρυθμιστική μελέτη αναπτύξεως πόλεως και περιοχής Καλαμάτας", η οποία εκπονήθηκε το διάστημα 1968-1971 από το Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών του ΕΜΠ, με επικεφαλής τον καθηγητή Αθ. Αραβαντινό.

Μια μελέτη την οποία προκάλεσε η παρέμβαση του τότε δημάρχου Κώστα Κουτουμάνου, ο οποίος ήταν και ο πρώτος που έθεσε στη δημόσια συζήτηση στην πόλη το θέμα του σχεδιασμού στην ανάπτυξή της. Με αφορμή το ενδιαφέρον, θεώρησα πως θα ήταν χρήσιμο να αναδημοσιευτεί ένα παλαιότερο κείμενο σχετικά με αυτό. Η επέκταση της πόλης, η εξοικονόμηση χώρων πρασίνου, τα πεζοδρόμια και οι ποδηλατόδρομοι, οι χώροι στάθμευσης, η προστασία των διατηρητέων, η μεταφορά του εμπορικού κέντρου, η δημιουργία κέντρων γειτονιάς είναι μερικές από τις ιδέες-προβλήσεις της μελέτης. Οι οποίες επηρέασαν

σημαντικά το σχεδιασμό της πόλης, αλλά δυστυχώς δεν εφαρμόστηκαν εκείνη την εποχή, με αποτέλεσμα πολλές ιδέες να πνιγούν στο τσιμέντο.

Πρόκειται για την πρώτη απόπειρα ολοκληρωμένου σχεδιασμού για την πόλη και την ευρύτερη περιοχή, οι προτάσεις της οποίας επηρέασαν σημαντικά τον νεότερο σχεδιασμό. Αξίζει να αναφερθούμε αρχικά σε μια εισαγωγική εκτίμηση της μελέτης με διαχρονική αξία, καθώς προβλέπει πως στην εφαρμογή του σχεδιασμού θα υπάρξουν αντιδράσεις: «Αι αντιδράσεις αύται οφείλονται εις δύο κυρίως λόγους, αφ' ενός μεν εις την μη κατανόησιν και πίστην εις τους τελικούς στόχους της μελέτης και εις την έλλειψιν "πολεοδομικής παιδείας" γενικώτερον, αφ' ετέρου δε εις προσπάθειάς επιτεύξεως, βραχυπροθέσμως, υπερόγκων οφελών. Αι τελευταία είναι και αι πλέον σημαντικά, καθ' όσον η μη εφαρμογή μιάς ρυθμιστικής μελέτης, ως άλλωστε και η ανυπαρξία ταύτης, έχει ως συνέπειαν την καώδη και ανεξέλεγκτον ανάπτυξιν μίας πό-

λως, ευνοούσα ούτω κερδοσκοπικάς τάσεις».

Η μελέτη αντιμετώπιζε το σύνολο των ζητημάτων που αφορούσαν την ανάπτυξη της πόλης και πρότεινε μια σειρά μέτρα και λύσεις που ήταν προσαρμοσμένα τόσο στις αντιλήψεις της εποχής όσο και στην κατάσταση που είχε διαμορφωθεί. Όσον αφορά την οικιστική ανάπτυξη προβλεπόταν ότι αυτή θα έπρεπε να γίνει καθ' ύψος στις περιοχές του υφισταμένου σχεδίου 1905 (πλην ιστορικού κέντρου) και κατ' έκταση στην ανατολική και δυτική πλευρά αυτού του σχεδίου. Ειδικότερα για τον άξονα της Αριστομένους σημείωνε: «Ενίσχυσις δι' υψηλής δομήσεως και η αναμόρφωσις του παρά την οδόν Αριστομένους άξονος και του άξονος της παραλίας. Λαμβανομένων των απαιτητών μέτρων ώστε η καθ' ύψος αύτη επέκτασις να μη προκαλέση συμφόρησιν και συμπαγή δόμησιν». Με αραιοκατοικημένη τη σημερινή συμπαγή περιοχή πολυκατοικιών πρότεινε εκεί να γίνει «επέκτασις και μάλιστα σημαντική, εις το εντός σχεδίου ευρισκόμενον τμήμα της πόλεως, το περιλαμβανόμενον μεταξύ σημερινής πόλεως και παραλίας δυτικώς της θεμιστοκλέους και ανατολικώς της Ακρίτα το οποίον είναι εξαιρετικώς αραιοκατωκημένον». Και επέκταση στις νέες περιοχές που προαναφέρθηκαν: «Κατ' έκτασιν επέκτασις της πόλεως προς ανατολίας και δυσμάς. Τούτο προτείνεται αφ' ενός μεν λόγω της σχετικώς υψηλής αξίας γης εις την εντός σχεδίου περιοχήν, πράγμα ασυμβίβαστον με την ανάγκην εξευρέσεως περιοχών με χαμηλήν αξίαν γης διά την κατασκευήν μεγάλου μέρους των νέων κατοικιών και κέντρων, αφ' ετέρου δε λόγω των ήδη διαμορφωμένων τάσεων αναπτύξεως της πόλεως και των αναμενομένων μελλοδικών τοιοούτων».

Στο πνεύμα της εποχής η μελέτη πρότεινε υψηλούς συντελεστές δόμησης αλληλά ταυτοχρόνως άφνην ελεύθερους χώρους στα οικοδομικά τετράγωνα για κήπους, γκαράζ κ.λπ., ενώ παράλληλα προέβλεπε δημιουργία ελεύθερων χώρων, πρασίνου και θέσεων στάθμευσης. Σχεδιάζοντας ένα δίκτυο ελεύθερων χώρων και πρασίνου σημείωνε ότι «η χωροθέτησις εξητήθη κατά κύριον λόγον από την προβλεπομένην πολεοδομικήν συγκρότησιν της πόλεως. Προτείνεται η δημιουργία δικτύου πρασίνου εις όλην την έκτασιν αυτής, είτε υπό την μορφήν κήπων εντός των τομέων κατοικίας (ποσοστόν καλύψεως χαμηλόν, ενιαίος ακάθλιπτος διά του καθορισμού οπισθίας οικοδομικής γραμμής, περιοχαί οργανωμένης δομήσεως), είτε υπό την μορφήν πάρκων και περιπάτων (περιοχή Κάστρου, χώροι υφιστάμενων νεκροταφείων, άξων ποταμού Νέδοντος, περιοχή νοτίως στρατοπέδου)».

Για τη στάθμευση έκανε την πρόβλεψη για την ανάγκη 23.800 θέσεων στάθμευσης μελλοδικά και σημείωνε: «Η στάθμευσις οχημάτων εις τας περιοχάς κατοικίας αντιμετωπίζεται εις την παρούσαν μελέτην τόσον διά των καταλλήλων συντελεστών δομήσεως, όσο και διά της μορφής του δικτύου. Οι όροι δομήσεως δίδουν την δυνατότητα σταθμεύσεως εντός κοινοχρήστων ιδιωτικών χώρων, ιδιαιτέρως εις περιοχάς πυκνής πυκνότητας, ενώ η διαμόρφωσις των τοπικών δρόμων επιτρέπει την στάθμευσιν εις ειδικάς λωρίδας επ' αυτών. Ιδιαίτεραι δυσχέρεια αναμένεται ότι θα παρουσιασθούν μελλοδικώς εις την περιοχήν του σημερινού κέντρου, όπου οι χώροι κυκλοφορίας οχημάτων είναι ήδη ανεπαρκείς. Διά τον λόγον τούτον θα πρέπει εις τας νέας περιοχάς αναπτύξεως, αι οποίαί γει-

τινιάζουν προς το παλαιόν κέντρον, να ληφθή πρόνοια ώστε οι νέοι χώροι σταθμεύσεως να καλύπτονται και μέρος των αναγκών τούτου. Και εις την περίπτωσιν του κέντρου μέρος των υπολογισθεισών αναγκών θα πρέπει να καλυφθή από ιδιωτικούς χώρους ως ιδιωτικά γκαράζ, κεντρικά αυλάς τετραγώνων, υπόγεια κτηρίων κλπ. αναλόγως προς τας αντιστοίχους δυνατότητας τώσον των ιδιωτικών, όσον και των δημοσίων χώρων».

«Παλαιό κέντρον» η μελέτη ονομάζει την ευρύτερη περιοχή γύρω από την πλατεία 23ης Μαρτίου που θεωρεί πως θα πρέπει να αποσυμφορηθεί. Ετσι προτείνει τη δημιουργία ενός νέου κέντρου στην περιοχή που ήδη κατασκευαζόταν το Διοικητήριο. Εκεί πρότεινε να μεταφερθούν ο σιδηροδρομικός σταθμός, ο σταθμός των υπεραστικών ΚΤΕΛ και η κεντρική λαχαναγορά (για να δημιουργηθεί χώρος πρασίνου στη θέση της: «Μεταφορά της κεντρικής λαχαναγοράς από την θέσιν βορείως της πλατείας Αγίων Αποστόλων, προς νότον του υφιστάμενου σιδηροδρομικού σταθμού, όπου θα μεταφερθούν και ο νέος σιδηροδρομικός σταθμός, τα ΚΤΕΛ και μέρος των βιοτεχνιών των εκουσών σχέσιν με συνεργεία αυτοκινήτων, μηχανουργεία κλπ. Η ως άνω μεταφορά θα έχη δύο ευνοϊκάς επιπτώσεις: Αφ' ενός μεν την απελευθέρωσιν του χώρου, όν καταλαμβάνει σήμερα, όστις θα διατεθή διά πράσινον, το οποίον ελλείπει παντελώς από την εν λόγω περιοχήν, αφ' ετέρου δὲν την συγκέντρωσιν εις την νέαν θέσιν καταστημάτων γενικού εμπορίου, πλησίον του βασικού κόμβου υπερτοπικών μεταφορών, καθώς και την συγκέντρωσιν των αντιστοίχων διοικητικών υπηρεσιών. Ο ως άνω κόμβος προβλέπεται να εκτονώση το υφιστάμενον κέντρον και να αποτελέση την αρχήν νέου άξονος γε-

νικού εμπορίου - μεταφορών και περιοχής βιοτεχνίας. Ο άξων ούτος θα ενούται μετά της οδού Κηλαδά - νέας αρτηρίας Νέδοντος και θα συνεχίζει παραλλήλως προς αυτήν προς Νότον».

Στη μελέτη παρουσιάζεται για πρώτη φορά η ιδέα των δύο κέντρων γειτονιάς: «Διαφοροποίηση της εντάσεως του εμπορικού ιστού θα επιφέρουν τα δύο τοπικά κέντρα τα δημιουργηθησόμενα εις την Πλευναν και νοτίως του Στρατοπέδου. Δι' αυτών σκοπείται αποσυμφόρμησις του κεντρικού τμήματος του κέντρου, και ισόμετρος ανάπτυξη των περιοχών κατοικίας. Η επέκτασις αυτή του εμπορικού ιστού, θα γίνει, διά μεν την Πλευναν δι' ενισχύσεως του ήδη υφισταμένου άξονος Αθηνών δι' ενός νέου κόμβου, διά δε την περιοχήν νοτίως του Στρατοπέδου διά δημιουργίας εντός της περιοχής κατοικίας, μικρού αυτοτελούς εμπορικού κέντρου». Εντοπίζεται, επίσης, η ανάγκη δημιουργίας πεζόδρομων και ποδηλατόδρομων: «Εμελετήθη διακεκριμένον δίκτυον πεζοδρόμων. Προορισμός του δικτύου πεζοδρόμων είναι να εξασφαλίση την ασφαλή, άνετον και ευχάριστον μετακίνησιν πεζή μεταξύ κατοικίας, κέντρου, σχολείου, ελεύθερων χώρων κ.ο.κ [...] Εις ωρισμένας θέσεις προβλέπονται κηλάδοι διά την εξυπηρέτησιν κινήσεως ποδηλάτων».

Και βεβαίως υπάρχει ειδική πρόνοια για την προστασία και ανάδειξη των διατηρητέων της πόλης, όπως ήδη έχει παρουσιαστεί αναλυτικά: «Αναραίτητος κρίνεται κατ' αρχήν η ανακήρυξις των υπό της μελέτης προτεινομένων τομέων ως διατηρητέων ή χρηζόντων ειδικής προστασίας και μεταχειρήσεως. Κατόπιν τούτου πρέπει να οργανωθεί επιτροπή επιστημόνων (αρχιτεκτόνων πολιτικών μηχανικών, αρχαιολόγων, οικονομολόγων) προσρητημένη

εις την Νομαρχία, η οποία ήθελεν αναλάβη τα της διατηρήσεως και συντηρήσεως των αξιολόγων κτηρίων και συνόλων, ως και τον έλεγχο οιασδήποτε παρεμβάσεως εις τους εν λόγω τομείς».

Από την αποσπασματική παράθεση κάποιων σημείων και προβλήσεων, γίνεται φανερό πως συζητούμε για μια σπουδαία παρέμβαση στην εξέλιξη της πόλης, η οποία όμως "παρασύρθηκε" από εκείνο που φοβούνταν οι μελετητές εξ αρχής. Από τις προσπάθειες "επιτεύξεως υπερόγκων οφελών". Αλλά και από την έλλειψη πιστώσεων και "θεσμικών εργαλείων" για την εφαρμογή αυτής της "πειραματικής" για την εποχή μελέτης. Έτσι δημιουργήθηκε σε ελάχιστο χρόνο μια συμπαγής τσιμεντούπολη ακόμη και σε εκείνες τις περιοχές που η μελέτη χαρακτήριζε "αραιοκατοικημένες", διαδικασία που είχε ξεκινήσει πριν ακόμη αυτή ολοκληρωθεί. Πρακτικά πέραν των άλλων διαπιστώσεων για την πολύ μεγάλη σημασία αυτής της μελέτης για το μέλλον

της πόλης, εκείνο που προκύπτει χειροπιαστά είναι το γεγονός ότι όσο καθυστερεί η λήψη σχεδιασμένων μέτρων, τόσο περισσότερο περιήλοκη γίνεται η λύση σημαντικών προβλημάτων της πόλης.

[Στη φωτογραφία από το λεύκωμα των ΓΑΚ Μεσσηνίας, μέρος της περιοχής στην οποία αναπτύχθηκαν οι πολυκατοικίες, όπως ήταν το 1960. Μια περιοχή διώροφων κατοικιών και μεγάλων αδόμετων εκτάσεων που κατατμήθηκαν στη συνέχεια. Με την έλλειψη προσδιορίζεται ο χώρος που καταλάμβανε ο "Κήπος της Εδέμ", νοτιότερα υπάρχει μια μεγάλη έκταση ιδιοκτησίας Αντωνακόπουλου (ΙΚΑ, 4ο Δημοτικό και πολυκατοικίες σήμερα). Ακριβώς νότια της φωτογραφίας βρισκόταν η τεράστια έκταση του εργοστασίου Ζαν και Ρος που οικοπεδοποιήθηκε παρά την παρέμβαση του δήμου για να δημιουργηθεί ένας μεγάλος χώρος πρασίνου]

8/9/2021

Σχεδιάζοντας το μέλλον της πόλης...

Συνεχίζοντας την παρουσίαση στοιχείων της μελέτης που είχε εκπονηθεί στα τέλη της δεκαετίας του 1960 με τίτλο "Ρυθμιστική μελέτη αναπτύξεως πόλεως και περιοχής Καλαμάτας" από το Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών του ΕΜΠ, επικεντρώνω σήμερα στην υπόθεση των υποδομών.

Παρουσιάζει ξεχωριστό ενδιαφέρον καθώς το σχέδιο υπηρετεί την πρόβλεψη για τη μελλοντική εξέλιξη της πόλης, εντοπίζοντας προ-

βλήματα που δεν έχουν αντιμετωπιστεί μέχρι σήμερα. Παράλληλα προτείνει έργα τα οποία υλοποιήθηκαν ή μπήκαν στο τραπέζι της συζήτησης τα τελευταία χρόνια.

Σημείο κλειδί στην εξέλιξη της μελέτης ήταν η εκτίμηση για τη δυναμική του διπλόου Καλαμάτα - Μεσσήνη και την επιρροή του στην ευρύτερη περιοχή. Με βάση αυτή την εκτίμηση και αφού γίνεται αναφορά στην κατασκευή αξόνων από Πάτρα και Θεσσαλονίκη προς Καλαμάτα, προτάθηκε η διαμόρφωση

τριών δρόμων με αφετηρία τη μεσσηνιακή πρωτεύουσα, προκειμένου να γίνουν οι συνδέσεις με αυτούς τους άξονες: "Εισ την ευρυτάτην περιοχήν Καλαμάτας, λόγω οικονομικής σκοπιμότητας, ήτοι διακινήσεως γεωργικών και βιομηχανικών προϊόντων και εμπορίου, επιβάλλη τον διαμόρφωσιν των εξής αρτηριών ταχείας κινήσεως: 1) Της αρτηρίας Καλαμάτας - Σπάρτης. Η αρτηρία αυτή προβλέπεται κατά μήκος του Νέδοντος και εις την δυτικήν όχθην αυτού εις την θέσιν Διπόταμα, από όπου υπάρχει δυνατότης χαράξεως ομαλωτέρας της σήμερον υφισταμένης. 2) Της αρτηρίας Καλαμάτας - Μεσσήνης - Πύλου - Γαργαλιάνων - Φιλιατρών - Κυπαρισσίας, ήτις θα συνεχίση προς βορράν. 3) Της αρτηρίας Καλαμάτας - Μεσσήνης - Μεθιγαλά - Γέφυρας Τσακώνας - Κυπαρισσίας".

Για πρώτη φορά διατυπώνεται η ιδέα παραλιακού δρόμου Καλαμάτα - Ριζόμυλος, νέου δρόμου για Μάνη και σύνδεσης των επαρχιών Καλαμάτας - Μεσσήνης: "Εξ άλλου προτείνονται οι ακόλουθες οδοί, τοπικής μάλλον σημασίας: 1) Οδός παράλληλος προς την ακτή και εις απόστασιν 500 μέτρων από αυτήν, η οποία θα συνδέη την Καλαμάταν με την τουριστικήν ζώνην της δυτικής παραλίας και η οποία θα καταλήγη εις το κύκλωμα Ριζομύλου - Πεταλιδίου - Κορώνης - Μεθώνης - Πύλου - Ριζομύλου. 2) Οδός η οποία θα συνδέη την Καλαμάτα με την Μάνην, και η οποία δέον όπως διέλθη υψηλότερον της σημερινής χαράξεως. 3) Τέλος προτείνεται η δημιουργία εγκαρσίων συνδέσεων των δύο υφισταμένων οδικών αξόνων κατά μήκος της κοιλάδας του Παμίσου, και περίπου εις το ύψος των οικισμών Αριος και Πλατέος".

Σχετικά με το εσωτερικό οδικό δίκτυο για πρώτη φορά γίνεται επισήμανση για την αντι-

φατική χρήση της Ναυαρίνου: "Η μικτή, συχνά δε αντιφατική, χρήσις ορισμένων κλάδων του δικτύου και η έλλειψις ιεραρχήσεως, αποτελούν τα σημαντικώτερα μειονεκτήματα αυτού. Οι περισσότεροι κύριοι άξονες χρησιμοποιούνται συγχρόνως διά την κίνησιν οχημάτων, τοπικήν και διελεύσεως, καθώς και διά την κίνησιν των πεζών. Χαρακτηριστικώς αναφέρεται η παραλιακή οδός Ναυαρίνου, η οποία συγχρόνως αποτελεί χώρο αναψυχής και περιπάτου των κατοίκων, βασικών άξονα εξυπηρητέσεως της πόλεως και άξονα εισόδου από την Μάνην".

Η μελέτη προτείνει επίσης παρακαμπτήριον δρόμο της Καλαμάτας σε επαφή με τη βόρεια πλευρά της πόλης και τρεις κόμβους προσπέλασης: "Η προβλεπομένη δομή της μελλοντικής αναπτύξεως εις την ευρυτέραν περιοχήν οδηγεί προφανώς εις αύξησιν των κινήσεων διελεύσεως διά της πόλεως. Προς παραλαβήν του σημαντικωτέρου τμήματος των μετακινήσεων αυτών προτείνεται η κατασκευή παρακαμπτηρίου οδού, η οποία θα διέρχεται ως εφαιτομένη εις την βορείαν πλευράν της πόλεως και θα συνδέη ταύτην, δυτικώς μεν μετά του άξονος Μεγαλοπόλεως - Τριπόλεως - Αθηνών, ανατολικώς δε μετά των τουριστικών παραλιακών περιοχών (Αλυμυρός-Κιτριές) και της Μάνης. Επί της παρακαμπτηρίου ταύτης οδού δέον όπως διαμορφωθούν τρεις κόμβοι προσπελάσεως προς την πόλιν ως εξής: 1) Δυτική είσοδος προς βιομηχανικήν ζώνην, λιμάνι και δυτικά τμήματα της πόλεως. 2) Βορεία είσοδος προς το κέντρον της πόλεως κατά μήκος της δυτικής όχθης του ποταμού Νέδοντος. 3) Ανατολική είσοδος προς παραλίαν και ανατολικά τμήματα της πόλεως. Διά την καλύτεραν σύνδεσιν της πόλεως μετά της Σπάρτης, προς υποβοήθησιν της αναπτύξεως εμπορικών ανταλλαγών και

τουριστικών μετακινήσεων, προτείνεται η κατασκευή νέας οδού, η οποία θα ακολουθή την δυτική όχθη του ποταμού Νέδοντος και θα καταλήγει εις την προαναφερθείσαν βορείαν είσοδον". Για την καλύτερη κατανόηση της χωροθέτησης των προσβάσεων πρέπει να σημειώσουμε πως βιομηχανική περιοχή για μη οχλούσες μονάδες καθοριζόταν αυτή νοτίως του Ασπροχώματος και 1-2 χιλιόμετρα από τη θάλασσα.

Από την πλευρά της παραλίας και με σκοπό την απαλλογή της Ναυαρίνου από την υπερτοπική κυκλοφορία, προτείνεται η Κρήτης ως δρόμος που θα παίζει αυτό το ρόλο: "Αι έτεροι δύο προσπελάσεις της πόλεως κατά μήκος της παραλίας δέον όπως διατηρηθούν, με παράλληλον μεταφοράν του αντιστοίχου άξονος βορειότερον εις απόστασιν 500 μέτρων περίπου από της ακτής (οδός Κρήτης). Ο άξων τούτος θα συνδεθή δυτικώς μετά της νέας οδού Καλαμάτας - Μεθώνης και ανατολικώς μετά της νέας οδού Καλαμάτας - Μάνης συμφώνως προς τας προτάσεις διά την ευρύτεραν περιοχήν, μετά δε την τουριστικήν ανάπτυξιν την οποίαν προβλέπεται ότι θα λάβη η παραλία του Μεσσηνιακού Κόλπου, θ' αποβή η κατ' εξοχήν τουριστική οδός της πόλεως".

Για το νερό η μελέτη διατυπώνει την πρόταση ενίσχυσης από τις πηγές του Αγίου Φλώρος αν κάποια στιγμή αυξηθεί σημαντικά ο πληθυσμός: "Ως αναφέρεται εις την γεωλογικήν έκθεσιν της παρούσης μελέτης αι σημεριναί παροχαί των πηγών παρά την θέσιν «Πλήθημα» αρκούν διά τας σημερινάς ανάγκας, δύνανται δε να καλύψουν τας ανάγκας και διά την προσεχή δεκαετίαν, και εις περίπτωσιν καθ' ην η ανάπτυξις της πόλεως λάβει χώραν κατά τας προβλέψεις της παρούσης μελέτης. Διά τας μελλοντικάς επί πλέον απαιτήσεις με κα-

τάλληλον διευθέτησιν των πηγών ως και δι' υδροληψίας από τας πηγάς του χωρίου Αγίου Φλώρος εις απόστασιν 25 χιλιομέτρων από της πόλεως, επιτυγχάνεται η εξασφάλις οισασθήποτε επιπλέον ποσότητος ύδατος".

Για πρώτη φορά διατυπώνεται και η ανάγκη δικτύου ακαθάρτων με εγκαταστάσεις βιολογικού καθαρισμού, βορειότερα της σημερινής θέσης και στο δρόμο Καλαμάτας - Μεσσήνης: "Τα συλλεγόμενα διά των οικιών ακάθαρτα ύδατα των πόλεων Καλαμάτας και Μεσσήνης θα απάγονται προς τας εγκαταστάσεις βιολογικού καθαρισμού, αι οποία θα ανεγερθούν εις κατάλληλον ενδιάμεσον θέσιν της πεδιάδος Παμίσου και επί της ενούσης τας δύο πόλεις ευθείας".

Αλλά και... λιπασματοποίηση των σκουπιδιών (με τα μέσα εκείνης της εποχής βεβαίως) προτείνει η μελέτη, προβλέποντας μάλιστα και τη χρήση της λιπασματοποίησης για το σκοπό αυτό: "Η συλλογή και η αποκομιδή, κυρίως όμως η τελική διάθεσις των απορριμμάτων των πόλεων, αποτελεί συνεχώς οξυμένο πρόβλημα διά τας συγχρόνους πόλεις. Η αύξησις του πληθυσμού αφ' ενός και η βελτίωσις του βιοτικού επιπέδου αφ' ετέρου, συνεπάγονται συνεχώς αυξανόμενους όγκους απορριμμάτων, των οποίων η απλή εναπόθεσις εις την φύσιν δεν δύναται να συνεχισθή επ' αόριστον. Υπολογίζεται ότι εις πληθυσμόν 50.000 κατοίκων αναλογούν περί τους 17.000 τόννους οικιακών και λοιπών απορριμμάτων ετησίως, οπότε η τέφρα (στερεά κατάλοιπα καύσεως), ανερχομένη εις ποσοστόν 5-10% θα έχη όγκον περί τους 1.000 τόννους ετησίως. Απεναντίας η σύνθεσις των απορριμμάτων είναι λίαν πρόσφορος διά γεωργικήν χρήσιν, ιδία εάν ταύτα διαβραχούν και αφεθούν επί τινας ημέρας να ζυμωθούν. Τούτο οδηγεί εις την λύσιν της

αναμείξεως (κατόπιν θρυμματισμού και κοσκινίσματος) μετά της υφύγρου ιλύος των κληνών ξηράσεως των ακαθάρτων υδάτων και της διαθέσεως αυτών εις την γεωργίαν. Η ανωτέρω λύσις κοινής διαθέσεως εις την γεωργίαν των απορριμμάτων και των προϊόντων επεξεργασίας των ακαθάρτων υδάτων, πρόκειται να εφαρμοσθή και διά την Καλαμάτα”.

Ανατρέχοντας στο κεφάλαιο της τουριστικής ανάπτυξης, διαπιστώνουμε ότι σε συνδυασμό όλων των στοιχείων που προαναφέρθηκαν η μελέτη συμπεριλαμβάνει και την Μπούκα, καθώς το παραλιακό μέτωπο θα είχε ενοποιηθεί με την κατασκευή νέου δρόμου: “Αι λοιπαί κληνίαι, τόσον διά τον «επισκεπτικόν τουρισμόν» όσον και διά τον «τουρισμόν διαμονής» αθηλοδαπών και ημεδαπών, προτείνεται να κατανεμηθούν εις την ανατολικήν παραλίαν της πόλεως και ειδικότερον από της οδοῦ Ακρίτα έως το μοτέλ «Ξενία» αφ’ ενός, αφ’ ετέρου

δε κατά μήκος της αμμώδους παραλίας του Μεσσηνιακού, κυρίως εις το τμήμα αυτής μεταξὺ παραλίας Μεσσηνίας και εκβολών Παμίσου. Ούτω θα δημιουργηθῆ καθ’ όλον το μήκος της ακτῆς συνεχῆς τουριστικὴ ζώνη η οποία θ’ απορροφήσῃ και σημαντικόν μέρος των καταστημάτων αναψυχῆς, πλέον των υφισταμένων, εις τα οποία εἶναι απαραίτητον να γίνῃ ανανέωσις και εξυγιάνσις, ώστε να δύνανται να καλύψουν τας προβλεπομένας ανάγκας του τουρισμοῦ”.

Θα μπορούσε να αναφερθεῖ ακόμη ένα πλήθος στοιχείων της μελέτης. Παρ’ όλα αυτά, νομίζω πως η μικρὴ παράθεση αποσπασμάτων για κρίσιμα ζητήματα όχι μόνο δείχνει την αξία του σχεδιασμοῦ για το μέλλον της πόλης, ἀλλὰ ὅπως αναφέρθηκε εισαγωγικά, περιλαμβάνει ιδέες και προτάσεις που συζητιοῦνται ακόμη και μέχρι σήμερα.

15/9/2021



Η πλατεία Φραγκόλιμνας την εποχή του μεσοπολέμου, γύρω από την οποία είχε αναπτυχθεί το πρώτο διοικητικό κέντρο της πόλης

[Από το βιβλίο των ΓΑΚ Μεσσηνίας, Αναστασία Μηλιτση-Νίκα, Χριστίνα Θεοφιλοπούλου-Στεφανούρη «Καλαμάτα 1830-1940. Οδοποιικό σε δρόμους και πλατείες της πόλης»]

Όταν η Παραλία ήταν διαφορετική και... ίδια



Ο χώρος του Τελωνείου στο σχέδιο του 1905 προοριζόταν για πηλατεία και δεν «αναπηλώθηκε» σε άλλο σημείο παρά τις εκκλήσεις και τις προσφορές παραγόντων της περιοχής

*[Από το βιβλίο των ΓΑΚ Μεσσηνίας Αναστασία Μηλιτση-Νίκα, Σταυρούλα Βερράρου
«Η Καλαμάτα μέσα από το φακό του Χρήστου Αλειφέρη 1937-1974»]*

Καλαμάτα και Παραλία, ιστορία και μέλλον

Η πόλη θα πρέπει να έχει ισορροπία. Σχετική πάντα, αλλά η εποχιακή... ταλάντωση για πολλούς αποτελεί πρόβλημα που δεν φαίνεται και βεβαίως δεν ξεπερνιέται εύκολα. Αλλιότε βουλιιάζει η Παραλία, αλλιότε η παλιά πόλη. Ως συνάρτηση της εποχής αλλά και των δραστηριοτήτων οι οποίες αναπτύσσονται.

Πριν η πόλη ενιαιοποιηθεί οικιστικά είχε αναπτυχθεί έντονη αντιπαλότητα ανάμεσα στην Παραλία και την Καλαμάτα όπως αναφερόταν σε αντιδιαστολή και γι' αυτό το "π" κεφαλαίο, ως οικισμός δηλαδή και όχι ως η ζώνη δίπλα στη θάλασσα. Υπήρξε μάλιστα κατά το παρελθόν "κίνημα" απόσχισης που σταμάτησε με άνωθεν επεμβάσεις και αστυνομικές απαγορεύσεις των συγκεντρώσεων. Η ιστορία έχει πάντα ενδιαφέρον και ιδού η αποσχιστική πρόσκληση όπως δημοσιεύτηκε στο "θάρος" (7/9/1923):

"Η εκλεγείσα προσωρινή επιτροπή υπό των κατοίκων της Παραλίας απηύθυνε προσκλήσεις προς πάντας τους κατοίκους αυτής, δι' ών καλούνται όπως την προσεχή Κυριακή και ώραν 4 μ. μ. προσέλθουν εις τον εν Παραλία ναόν της Αναλήψεως και συντρέξουν τον αγώνα όπως η Παραλία αποτελέσει ιδίαν Κοινότητα, καταστή δε ούτω δυνατή η εκτέλεσις καλλιωπιστικών έργων και διαφόρων άλλων πρώτης ανάγκης, άνευ των οποίων η πρόοδος του τόπου καθίσταται αδύνατος. Εις την επιβλητικήν ταύτην συγκέντρωσιν θα κληθούν όπως παραστούν και αι αρχαί, εν δε των

μελών της επιτροπής θέλει εκθέσει τους λόγους οίτινες επιβόλησαν όπως η Παραλία αποτελέσει ιδίαν Κοινότητα. Εις την εορτήν ταύτην κρατεί σκέψις όπως αναπτυχθή ολόκληρον το πρόγραμμα των έργων θα εκτεθούν δε και αι κρατούσαι σκέψεις περί του τρόπου ασφαλεστέρας επιτυχίας του σκοπού δι' ου και μόνον θα καταστή δυνατόν όπως η Παραλία παύση να είναι διαρκώς περγνωρισμένη.

Εις τους προσκεκλημένους υπό των Παραλιωτών μετά την λήξιν της εορτής θα προσφερθούν αναψυκτικά, η δε Φιλαρμονική θα ανακρούση διάφορα εμβατήρια. Ως πληροφορούμεθα η συνέλευσις των κατοίκων της Παραλίας θα εκλέξη επιτροπήν ήτις μεταβαίνουσα εις Αθήνας θα ενεργήσει δι' όλλα τα αφορώντα την Παραλιάν ζητήματα".

Ομιλητής επρόκειτο να είναι ο Γεώργιος Κορφωτάκης, γόνος παλιάς καλαματιανής οικογένειας με ακίνητη περιουσία στην Παραλία, αλλά κατά πως μας πληροφορεί η "Σημεία" (11/9/1923) "επειδή δεν εζητήθη η άδεια της Στρατιωτικής Διοικήσεως, η σύσκεψις εματαιώθη, καθ' όσον ημποδίσθη διά Στρατιωτικής Δυνάμεως". Ενώ σε άλλο κείμενο κάνει γνωστό ότι "η Κοινότης Παραλίας θα εξικνεΐται προς βορράν μεν μέχρι του Κήπου της Εδέμ, ανατολικώς δε μέχρι Γιαννισανικών" - και ως εκ τούτου θα είχε τόσα έξοδα που δεν θα μπορούσε να είναι βιώσιμη.

Η υπόθεση έμεινε στην επικαιρότητα για πολύ καιρό μέχρι που έσβησε καθώς υπήρξε κατηγορηματική άρνηση στην ικανοποίηση

αυτού του αιτήματος, ενόψει βεβαίως και των σοβαρών προβλημάτων που θα έπρεπε να αντιμετωπιστούν. Στον πυρήνα της αντίθεσης δεν ήταν ένας "συναισθηματικός τοπικισμός" αλλά η αίσθηση ότι ο Δήμος Καλαμάτας είχε "ρίξει" την Παραλία και δεν αντιμετώπιζε τα σοβαρά της προβλήματα έτσι ώστε να αναπτυχθεί σαν περιοχή οικιστικά και εμπορικά. Έτσι παρέμεινε σαν περιοχή "αναψυχής" για τους Καλαματιανούς αλλά και τους εκθαλάσσης επισκέπτες που δεν ήταν λίγιοι, είτε περιηγητές, είτε ναυτικοί όπως φαίνεται από προγενέστερο δημοσίευμα του "Θάρρους" (10/5/1913) για την... Κυριακή αργία:

"Το ζήτημα της λειτουργίας των εν Παραλία καταστημάτων εκάστην Κυριακήν, προκληθέν λόγω απαγορευτικής διατάξεως του κ. Αστυνομικού Διευθυντού θα λυθή δι' επεμβάσεως του Δημοτικού Συμβουλίου. Οι εν Παραλία ιδιοκτίηται καταστημάτων παρεπονέθησαν δικαιοσύνην διὰ την αυστηράν εφαρμογήν του νόμου περί Κυριακής αργίας, ενώ είναι γνωστόν ότι μόνον η Κυριακή είναι διὰ τους πλείστους όσους αυτών ημέρα εργασίας, πράγμα το οποίον αναγνωρίζων ο προηγούμενος Διευθυντής κ. Φιλώρος είχεν επιτρέψει την λειτουργίαν αυτών καθ' όλην την Κυριακήν".

Αξιοσημείωτη είναι η επιστολή "Παραλιώτη" λίγα χρόνια αργότερα ("Σημασία" 8/8/1926): «Πόλις ως η προμνησομένη μεγάλη πόλις της Παραλίας "Αι Νέαι Καλάμαι" δεν δύναται να χαρακτηρισθή τοιαύτη χωρίς πηλατείαν. Και εις το τελευταίον χωρίον ο εισερχόμενος θα ζητήση την πιάτσα, όπως και εις τας μεγαλουπόλεις ή τα καρτιέ. Υπήρχεν μια τοιαύτη χρησιμοποιηθείσα διὰ την ανέγερσιν τελωνειακού καταστήματος. Οι άρχοντες ανεγνώρισαν την ανάγκην και εψήφισαν κατά το έτος 1917 τον σχηματισμόν τοιαύτης εις το τέμα

της οδοῦ Φαρών με εκατέρωθεν των πηλευρών αυτής δύο τετράγωνα τα οποία ενούμενα με την έμπροσθέν των προκυμαίαν συμποσοῦνται εις τετράγωνον εκ 11.140 τετραγωνικών μέτρων εντός του οποίου δύναται να σχηματισθεί εξαίρετον ωραίον πάρκον, το οποίον κείμενον εις το μέτωπον του λιμένος και της πόλεως Παραλίας θα γίνη στολισμός όχι μόνον της Παραλίας αλλά και της Καλαμάτας, αφ' ου δεχθώμεν ότι αι Καλάμαι άνευ της Παραλίας είναι απλούν χωρίον αντλήουσα παρ' αυτής την μείζονα αξία της [...]

Διά να μην πάσχωμεν δε πάντοτε τα του Επιμηθέως, όπερ συμβαίνει εις την επάνω πόλιν, μιμούμενοι τους προγόνους μας πρέπει να μη αφήσωμεν και νυν τον αποφασισθέντα και ψηφισθέντα μοναδικόν αυτόν χώρον της πηλατείας κατειλημμένον από παράγκας πηλασιωμένες με ψαθωτά υπόστεγα κατά σύστημα χωρικών προς γενικήν ασχήμιαν και οικοδομηθή, μεταμελούμενοι δε αργότερον σκεπτόμεθα περί ρυμοτομίαν».

Ζητώντας να αναλάβει τα έξοδα το Λιμενικό Ταμείο όπως έγινε και σε άλλες πόλεις (Γύθειο, Βόλος κλπ.) ο επιστολογράφος σημειώνει ότι «αφού μάλιστα και ως παρόδιον το Λιμενικό Ταμείον της σχηματισθσομένης πηλατείας είναι υπόχρεον διὰ την δαπάνην της κατασκευής της. Αμα δε είδομεν εν τοις εφημερήσι περί καταστροφής και οικοδομήσεως των πηλατειών προσήλθον εις τον κ. Δήμαρχον και ενεχείρησα τον φάκελλον με όλα τα αφορώντα την πραγματοποιήσιν του σχηματισμού της πηλατείας της πόλεως "Αι Νέαι Καλάμαι" και τον κάλεσα ν' αναλάβη την προς τούτο πρωτοβουλίαν συντρέχοντες και ημείς ως παρόδιον εκ του νόμου υπόχρεοι εις την περί τούτου δαπάνην. Αλλ' ατυχώς μετά πολλής απορίας και λύπης μας ηκούσαμεν ότι ο φάκελλος απωλέσθη».

Αλλά όπως τόνιζε ο επιστολογράφος, «παρακολούθημα της πηλατείας είναι και η ανάγκη αγοράς τροφωπωλείων και κρεπω-
 λείων όπως γέννται πρόβλεψις από τούδε
 αυτής. Οποίον θέαμα οικτρών προσιδει σή-
 μερον να γίνωνται τα σφάγια εντός της άνω
 πηλατείας εις διάφορα αυτής μέρη εμπρός της
 προκυμαίας κρεμάμενα εις δένδρα κατά τρόπον
 πρωτοπληστικόν».

Το αίτημα ήταν σαφές: Πηλατεία και Αγορά,
 γιατί έτσι θα έπαιρνε ζωή η Παραλία ως ξε-
 χωριστός οικισμός και όχι ως “οικισμός ανα-
 ψυχής” για την Καλαμάτα. Αλλά ούτε πηλατεία
 έγινε, ούτε φυσικά συγκροτημένη Αγορά. Ο
 χώρος που προοριζόταν για πηλατεία οικηπε-
 δοποιήθηκε και η εμπορική δραστηριότητα
 συγκεντρώθηκε στην Καλαμάτα, όπως και η
 ψυχαγωγική στη διάρκεια του χειμώνα. Ο χα-
 ρακτήρας της γειτονιάς χάθηκε, καθώς μια
 τεράστια περιοχή έμεινε για δεκαετίες “κέντρο”
 και δεν έγινε “απόπειρα” για κάτι τέτοιο ούτε
 με το μετασεισμικό σχέδιο. Και αυτό παρά το
 γεγονός ότι επιχειρήθηκε η δημιουργία “κέ-
 ντρων” στην ανατολική και τη δυτική πλευρά
 της πόλης, τα οποία όμως δημιουργήθηκαν
 σε δημόσια γη και με “παραπληντικό” σχε-

διασμό αποκατάστασης σεισμοπληκτών.

Έτσι η ισορροπία Κέντρου και Παραλίας
 (με την ευρεία έννοια και των δύο) στο
 πέρασμα του χρόνου όχι μόνον δεν επιτεύχθηκε,
 αλλά δημιουργήθηκε “χάσμα” κι έντονη “τα-
 λάντωση” ζωής και κίνησης, αναλόγως της
 εποχής και των δραστηριοτήτων που ανα-
 πτύσσονται κάθε φορά. Φυσιολογικό σε ένα
 βαθμό, αλλά με τον τρόπο αυτό η πόλη λει-
 τουργεί με... πεγγάρια και με όποια προβλήματα
 συνεπάγεται αυτό. Η αναζήτηση μέτρων και
 δραστηριοτήτων που θα μπορούσαν να ανα-
 πτυχθούν προσφέροντας καλύτερη ισορροπία
 και περισσότερους επισκέπτες, είναι μια υπό-
 θεση που κάποτε θα πρέπει να αρχίσει να συ-
 ζτείται σε διαφορετική βάση.

Σε αυτό το σημείωμα, ως επίλογο, κρατώ
 δύο μεγάλες επεμβάσεις που θα συνέβαλλαν
 σε αυτή την ισορροπία αλλά και στην αύξηση
 της επισκεψιμότητας στην πόλη: Το πάρκο
 αναψυχής του Νέδοντα και την ριζική αλλαγή
 χρήσης στη Ναυαρίνου. Με έναν “κρίκο” από
 τα παλιά: Ένα μέσο σταθερής τροχιάς που θα
 συνέδεε τις περιοχές των δύο αυτών μεγάλων
 επεμβάσεων.

18/10/2017



Το τραμ στη Ναυαρίνου
 τη δεκαετία 1910-1920

[Από το βιβλίο των ΓΑΚ Μεσηνίας,
 Αναστασία Μηλίση-Νίκα,
 Χριστίνα Θεοφιλοπούλου-Στεφανούρη
 «Καλαμάτα 1830-1940. Οδοιστορικό
 σε δρόμους και πηλατείες της πόλης»]

Παλιές ιστορίες για την Παραλία...

Μπορεί η πόλη της Καθαμάτας να είναι σήμερα “συμπαγής” με τη βοήθεια των... πολυκατοικιών, που αντικατέστησαν τις πορτοκαλιές και άλλα δέντρα στο τμήμα από την πηλατεία μέχρι την Παραλία, αλλά δεν ήταν πάντα έτσι.

Και όχι μόνον δεν ήταν έτσι, αλλά κάποια στιγμή παραλίγο να έχουμε μια πόλη και τρεις κοινότητες. Ο διοικητικός “τεμαχισμός” αποφεύχθηκε μετά από κινητοποίηση τοπικών παραγόντων, αλλά η διχοτόμηση τέθηκε μετά από μια δεκαετία περίπου και πάλι επί τάπητος, με ιδιαίτερη μάλιστα ένταση.

“Σημείο κλειδί” για τον τρόπο ανάπτυξης της πόλης αποτέλεσε το σχέδιο πόλης του 1905. Με αυτό και μέσα από αντιθέσεις, επιδιώχθηκε η ενοποίηση της πόλης με τους οικισμούς των Καλυβίων και της Παραλίας και η σύνδεση όλων με τη θάλασσα. Δημιουργήθηκε έτσι ένας τεράστιος χώρος προς οικοπεδοποίηση, δυσανάλογος και του πληθυσμού αλλά και των οικονομικών του δυνατοτήτων. Όταν δημιουργήθηκε ο θεσμός των Κοινοτήτων το 1912 δεν υπήρχε ενιαία πόλη, και κατά τη διάρκεια της επεξεργασίας του νόμου σύμφωνα με το “θάρρος” (23/11/1911) η Παραλία είχε πληθυσμό 2.200 περίπου κατοίκους, τα Καλύβια πάνω από 1.500, το Αβραμιού γύρω στους 1.000, ενώ υπήρχαν και μικρότεροι οικισμοί. Και έγραφε το “θάρρος”: “Συμφώνως προς την διαίρεσιν η οποία υπάρχει εις τους απογραφικούς πίνακας πρέπει κατ’ ανάγκην η Παραλία, τα Καλύβια και το Αβραμιού, εφαρμοζομένου του θεσμού των Κοινοτήτων,

να αποτελέσουν ιδίαν και χωριστήν έκαστος συνοικισμό Κοινότητα”. Μετά από κινητοποίηση του δήμου αποφεύχθηκε ο διοικητικός κατακερματισμός, αλλά η υπόθεση δεν τελείωσε εκεί.

Το 1923 ξεκίνησε από τους Παραλιώτες μια μεγάλη κινητοποίηση για τη δημιουργία χωριστής Κοινότητας αφού κάτι τέτοιο ήταν συμβατό με το νόμο, καθώς θεωρούσαν ότι ο δήμος δεν φρόντιζε για τα ζητήματα που απασχολούσαν την περιοχή, ενώ υπήρχαν προφανώς διαφορετικά συμφέροντα σε σχέση με την ανάπτυξη των περιοχών. Δημιουργήθηκε επιτροπή και επρόκειτο να γίνει πανηγυρική συνέλευση των κατοίκων για να παρθεί απόφαση για τη δημιουργία Κοινότητας. Η συνέλευση είχε προγραμματιστεί να γίνει –προφανώς συμβολικά– στη νεόδμητη τότε εκκλησία της Ανάληψης και θα είχε ως ομιλητή τον Γεώργιο Κορφιωτάκη, γόνου παλιάς καθαματιανής οικογένειας με ακίνητη περιουσία στην Παραλία. Αλλά κατά πώς μας πληροφορεί η “Σημαία” (11/9/1923) “επειδή δεν εξητήθη η άδεια της Στρατιωτικής Διοικήσεως, η σύσκεψις εματαιώθη, καθ’ όσον ημποδίσθη διά Στρατιωτικής Δυνάμεως”.

Η συνέλευση όμως έγινε λίγες ημέρες αργότερα όπως μας πληροφορεί ο Κορφιωτάκης με άρθρο του στο “θάρρος” (25/7/1924), και σε αυτή υπογράφηκε “προγραμματικό κοινωτικό συμβόλαιο”: “Την 23ην Σεπτεμβρίου 1923 μετά χαράς συνήλθομεν εν τη εκκλησία μας όπου εξελέξαμεν επιτροπήν όπως διαχειρισθεί το ζήτημά μας μέχρι πέρας και υπεγράψαμεν εξ ημών προγραμματικών Κοι-

νοτικών συμβόλαιον περί των έργων των αναγκαιούντων ημών και ών την κατά σειράν εκτέλεσιν υπεσχήθημεν προς αλλήλους μεθ' ὅρκου και ούτινος αντίγραφον μετά των λοιπών σχετικών εγγράφων μας υπεβάλαμεν εις τον κ. Νομάρχην ὅπως εν ευθέτω καιρῷ διαβιβάσῃ εις το Σον Υπουργείον".

Το πρώτο θέμα που ἔθεταν οἱ Παραλιώτες ἦταν ἡ κατάργησις του σχεδίου και ἡ ἐπιβεβαίωσις ἐκείνου που ἴσχυε μέχρι το 1905. Ἀπό τὴν ἀναφορὰ φαίνεται ποιες ἦταν και οἱ ἄμεσες ἐπιπτώσεις τῆς ἐφαρμογῆς του νέου σχεδίου: "Και πρῶτιστον ἡμῶν ἔργων ἠθέληεν εἶσθαι ἡ ἐπιβεβαίωσις τῆς πόλεως Παραλίας εἰς τὸ πρῶτον αὐτῆς συνεπτυγμένον σχεδιάγραμμα τοῦ διὰ Βασιλικῆς Διατάγματος ἐγκεκριμένον, ἐνῶ ἤδη ἐνεκα τῆς ἀπολύτου ἐλευθερίας προς οἰκοδόμησιν, ἔχει καταληφθῆ ἀπὸ διαφόρους οἰκίσκους φύρδην μίγδην εὐρισκομένους ἀνευ σχεδίου και ρυθμοῦ οὐλόκληρος αἰγιαλίτης γραμμῆ και παραλιακῆ ἔκτασις περί τα 3.000 μέτρα περίπου. Καὶ τὸ μεγαλειότερον κακὸν ἔχει προξενηθῆ διὰ τῆς ἐνώσεως τῶν σχεδίων τῶν δύο πόλεων κατὰ Μάρτιον 1905 ἐνεργηθεῖσα, ἐνεκα του οὐοίου ἐσχηματίσθησαν τεράστια διαστήματα με διεσπαρμένους συνοικισμοὺς δημιουργούντας μεγάλην ἀνωμαλίαν και ἀκαταστασίαν τας οὐοίας οὐδὲν θα δυνθῆ να διορθώσῃ. Καὶ ἴσως εἶναι ὁ σοβαρώτερος λόγος του διαχωρισμοῦ τῶν δύο πόλεων. Τότε και ἡ πόλις τῶν Καλαμῶν περιοριζομένου του ἀπεράντου σχεδίου αὐτῆς, θα ἀναπτυχθῆ ἐπὶ ἀλλῆς λογικῆς βάσεως και θα δύναται να ἀναποκριθῆ εἰς τὰς ἀνάγκας τῶν κατοίκων, ὡς και ἡ Παραλία «Αἰ Νεαὶ Καλάμαι» συμπτυσομένη εἰς τὸ ἀρχικὸν αὐτῆς σχέδιον ἴσως κατορθώσῃ να ἀναπτυχθῆ και βελτιωθῆ".

Τὰ ζήτηματα υγιεινῆς εἶχαν ἐξέχουσα θέσις

ἐν τῇ προγραμματικῇ συμφωνίᾳ: "Ἡ Παραλία ἔχει ἀνάγκην ἐνὸς ἀποχωρητηρίου ἐκ τῆς ἐπιπέδου του οὐοίου χρησιμοποιούνται μάνδρα, ὁ ἀντιβραχίων κλπ. Δύο ἢ τριῶν ἐπὶ τῆς προκυμαιῆς ἀρτεσιανῶν φρεάτων δι' ὧν να ὑδρεύονται οἱ κάτοικοι, κινδυνεύοντες ἤδη ἐκ μολυσματικῶν νόσων ἀπὸ τὰ ὑπάρχοντα λίαν ἐπιπολαίως κατασκευασμένα φρέατα, καθὼς ἐπίσης και οἱ ναυτιλόμενοι. Να ἀπολιύσωμεν σχετικῶς με τὴν υγιάν μας καθαριότητα, ὅπερ νδυνάμεθα να ἀποκτήσωμεν με δύο μονόκαρα, διὰ τῶν οὐοίων θα δυνάμεθα να χαλικοστρώσωμεν ὅλους τοὺς δρόμους τῆς Παραλίας, ἐνεκα τῶν οὐοίων τὰ πάνδεινα πάσχομεν τον τε χειμῶνα ὡς και τὸ θέρος ἀπὸ τὰ τέλματα και τὰ σύννεφα του κονιορτοῦ αν και ἡ προς κατασκευὴ τούτων δαπάνη ἀνήκει κατὰ τὸ τελευταῖον Νομοθετικὸν Διάταγμα εἰς το Λιμενικὸν Ταμεῖον".

Ἐξωριστῆ σημασία ἔχει το γεγονός ὅτι οἱ Παραλιώτες ἔθεταν ὡς κρίσιμα ζήτηματα αὐτὰ που συγκροτοῦν και τὴν ἐννοία τῆς πόλις, δηλαδῆ τὴν πλιταεὶα και τὴν ἀγορὰ, ἀλλὰ και ἔργα ὑποδομῆς για τὴν ἀνάπτυξη ὅπως ἡ οὐλοκλήρωσις τῆς Ναυαρίνου: "Να προβλέψωμεν περί μίας πλιταεὶας ἐξ ἧς λαμβάνει τον χαρακτηρισμὸν κάθε πόλις, καθὼς και περί μίας ἀγορῆς, ἵνα μη πάσχωμεν πάντοτε τὰ του ἐπιμηθέως, ὅπως και εἰς τὴν ἐπάνω πόλιν. Καὶ πλιην ἐποουσιωδεστέρων ἀλλῶν ἀναγκῶν μας, ἀναφέρωμεν τὴν ἀνωτέραν τούτων, τὴν ἐπέκτασιν τῆς προκυμαιακῆς λεωφόρου νυν "Ναυαρίνου" παραλιακῶς και ἐυθυγράμμως συναντώσεως εἰς τὴν σημεῖον τὴν οδὸν Λακωνικῆς, μεθ' ἧς να ἀποτελέσῃ ἕναν τερψίθυμον ἀμαξιτὸν περίπατον, ὁπότε θα δυνάμεθα διὰ μέσου μυροβόλων περιβολίων και θαλασσοῦ ἀνοικτοῦ ορίζοντος, να ἀισθανώμεθα τὴν μεγαλιτέραν τῶν ἀπολιύσεων, δι' ἣν ἀλλῆποτε εἶχε προῦπο-

λογισθή δαπάνη περί τας 30.000 δραχμάς”.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός πως θεωρούσαν την Παραλία μια ξεχωριστή περιοχή η οποία είχε ανάγκη ναυτιλιακής και εμπορικής “τεχνονομίας” την οποία θα έπρεπε να αποκτήσουν οι νέοι της ώστε να αναπτυχθεί σε αυτή την κατεύθυνση: “Θέλοντας και ημείς να μιμηθώμεν τας άλλας Κοινότητας των νέων μερών, συνθηροίσαμεν ονομαστικώς περί τας 16-17.000 δραχμάς ίνα χρησιμεύσωσι προς σύστασιν Προπαιδευτικής Ναυτικής Σχολής εις ήν να προπονούνται τα παιδιά του λαού εις ναυτιλιακάς, άλλας επαγγελματικές εργασίας, διάφορα στοιχειώδη γλωσσικά μαθήματα και τύχωςι ποιάς τινός διαπαιδαγωγήσεως τα παιδιά που θα αποτελέσουν την μέλλουσαν Κοινωνίαν του τόπου μας. Και περί πολλών άλλων αναγκών μας και έργων, ηθέλομεν απασχοληθῆ και μεριμνήσῃ λεπτομερειακῶς εν τῷ προγραμματικῷ Κοινοτικῷ ημῶν συμβολαίῳ αναφερομένων, περί ων και οι ἄρχοντές μας ἔνεκα τῆς ἐπί τοσοῦτον ἀφ’ ἡμῶν μακράς ἀποστάσεως και ὡς ἀνίδεοι ναυτιλιακῶν και εμπορικῶν υποθέσεων εἶναι ἀνίκανοι να ἀσχοληθῶσι και περί του συνδικισμού μας και τῆς ναυτιλιακῶς και εμπορικῶς προμνησομένης πόλεως «Αἱ Νεαί Καλιῆμαι» ἥτις θα προδιέθετε τον ἐξωραϊσμόν και τῆς ἐπάνω πόλεως”.

Και μπορεῖ να μὴν τα κατάφεραν τότε οι Παραλιῶτες να δημιουργήσουν ξεχωριστὴ πόλη, ἔθεσαν ὁμῶς ζήτήματα τα οποία ου-

σιαστικά φθάνουν μέχρι σήμερα. Η απουσία πηλατείας και αγοράς, ουσιαστικά δηλαδή “κέντρου” σε μια μεγάλη και πυκνοκατοικημένη περιοχή, είναι απολύτως εμφανής στις λειτουργίες της. Μπορεῖ να “πῆζει” ἀπὸ κόσμο ἀλλὰ δὲν διαθέτει υποδομὲς κοινωνικῆς συνάντησης των κατοίκων (ἀλλὰ και επισκεπτῶν). Και θα πρέπει να τονίσουμε ὅτι το σχέδιο του 1905 προέβλεπε τὴ δημιουργία πηλατείας ἐκεῖ που εἶναι σήμερα το συγκρότημα κτηρίων του Τελωνείου, ἀλλὰ τὴν “ἔφαγε” ἡ κατασκευὴ των κτηρίων. Και ἡ εναλλακτικὴ στο τέλος τῆς Φαρῶν, γιὰ τὴν οποία εἶχαν προσφέρει οἰκόπεδα και οἱ περίοικοι, δὲν ἐγένε ποτέ. Φυσικὰ το θέμα τῆς Ναυαρίνου, ἡ οποία κατασκευάστηκε δεκαετίες ἀργότερα, δὲν ἀποτελοῦσε ἀπλῶς μὴ πρωτοποριακὴ ἰδέα ἀλλὰ θυμίζει τὴν ἱστορία τῆς... Κρήτης. Ἡ Ναυαρίνου ἐπρόκειτο να διανοιχθεῖ ἀπὸ τὴν ἀρχὴ του 20οῦ αἰῶνα ἀλλὰ το “θάρρος” μας πληροφορεῖ (29/2/1908) ὅτι “ἡ ἀποφασισθεῖσα να διανοιγῆ παραθαλασσία οδός, ἀπὸ τῆς Πηλατείας τῆς Παραλίας (σ.σ. Τελωνείου) μέχρις Ἀγίας Σιών, μταιοῦται και τοῦτο, διότι τινὲς των ἰδιοκτῆτων γηπέδων κατὰ τὴν οδὸν ταύτην προέβηλον ἀπαιτήσεις ζητούντες ἀποζημίωσιν”.

Παλιές ἱστορίες, οἱ οποίες ἐκ των πραγμάτων ἐπηρέασαν τὴ ζωὴ τῆς πόλης και στέλνουν τα δικὰ τους μηνύματα σήμερα, σε ἐντελῶς διαφορετικὲς συνθήκες...

25/6/2021

Παραλία με “Π” κεφαλαίο...

Υπάρχει ένας “μύθος” στο Νησί σχετικά με το δήμαρχο Στ. Τσούση, ο οποίος τη δεκαετία του 1950 προσπαθούσε να εξασφαλίσει πόρους για την κατασκευή έργων. Πήγε λοιπόν στο νομάρχη, παραπονέθηκε για τη μεταχείριση (δεν ήταν και αρεστός στην εξουσία) και ζήτησε να χρηματοδοτήσουν το δήμο. Ο νομάρχης λοιπόν του απάντησε ότι δεν έχει λεφτά για τους δήμους, αλλά μόνο για κοινότητες. Και ο δήμαρχος ατάραχος του απάντησε “τότε να μας κάνετε κοινότητα”.

Αυτό που τον ενδιέφερε ήταν το έργο και όχι το όνομα του θεσμού (πριν λίγο χρόνο είχε γίνει κατ’ εξαίρεση η κοινότητα δήμος “κατόπι ενεργειών” του μεγάλου του αντιπάλου Δ. Κούτσικα). Πολλά χρόνια με τον ίδιο τρόπο και σε άλλες συνθήκες το ίδιο είχαν πει οι Παραλιώτες στην Καλαμάτα: Κάντε μας κοινότητα. Γιατί και τότε έργα ήθελαν οι άνθρωποι, αλλά ο δήμος φρόντιζε μόνον για την Καλαμάτα.

Και γράφω για την Καλαμάτα γιατί στο μεσοπόλεμο (και πολύ αργότερα), η Καλαμάτα και η Παραλία ήταν δύο διακριτοί οικισμοί σε απόσταση και δεν αποτελούσαν “πολεοδομικό συγκρότημα”. Ο “εποικισμός” της Παραλίας από πλούσιους για παραθερισμό (γνωστές άλλωστε οι “δίδυμες” κατοικίες οικογενειών στην πόλη και την Παραλία με εντελώς διαφορετικά χαρακτηριστικά) και η χρήση της ως “τόπου αναψυχής”, σημάδεψε και τη συνέχεια. Και μπορεί το τραμ να έφερε Καλαμάτα και Παραλία πιο κοντά στο γέφυμα της πρώτης δεκαετίας του 20ού αιώνα, όμως και η από-

σταση παρέμεινε και η Παραλία δεν πήρε χαρακτηριστικά πόλης αλλά “συμπληρώματος” της πόλης. Έτσι το αντιλαμβάνονταν τότε οι άρχοντες, άλλωστε και οι ίδιοι στη δημοτική πολιτική εξέφραζαν τα συμφέροντα των ψηφοφόρων και αποτυπώνονταν στη σύνθεση του Δημοτικού Συμβουλίου. Συμφέροντα που είχαν να κάνουν τόσο με τις χρηματοδοτήσεις των δημοσίων υποδομών και τη χωρική τους κατανομή, όσο και με τις αξίες των ακινήτων στις δύο περιοχές αλλά και τη μεταξύ τους σχέση. Ξεσηκώθηκαν οι Παραλιώτες και απαιτούσαν έργα υποδομής αρχικά και στη συνέχεια, και επειδή δεν ακούγονταν οι διαμαρτυρίες ζητούσαν να γίνουν κοινότητα. Το επέτρεπε άλλωστε ο νόμος, υπήρχαν δίπλα και τα Γιαννιτσάνικα τα οποία τότε δεν ενδιαφερόταν να τα “προσαρτήσει” ο δήμος. Για την ιστορία αυτή έχω γράψει και παλαιότερα, έχει ενδιαφέρον όμως να δούμε πώς αποτυπώνεται “προγραμματικά” το αίτημα της δημιουργίας ανεξάρτητης κοινότητας.

Πρωταγωνιστής ήταν ένας γνωστός Καλαματιανός εκείνης της εποχής, με μεγάλη ιδιοκτησία στην Παραλία, ο Γεώργιος Κορφωιάκης. Έχει ιστορικό και αυτοδιοικητικό ενδιαφέρον να δούμε την “προγραμματική διακήρυξη” για την απόσχιση, όπως αναφέρεται σε επιστολή του Κορφωιάκη η οποία δημοσιεύτηκε την άνοιξη του 1923 στο “Θάρρος”. Δρόμοι σε κακή κατάσταση και έλλειψη φωτισμού, ένα θέμα που με διαφορετική μορφή απασχόλησε έντονα τις προεκλογικές αναμετρήσεις στο δήμο μέχρι και τη δεκαετία του 1970: «Ουδέποτε οι αρμόδιοι εσκέφθησαν

κατά τι έστω διά την Παραλία, ουδέ περί απλής επιδιορθώσεως ή χαλικοστρώσεως των οδών, ένεκα του οποίου κυλιόμεθα εις τον βόρβορον λήσπης κατά το χειμώνα και εις τα σύννεφα κονιορτών το καλοκαίρι, ως τούτο ιδίως συμβαίνει επί της οδού Σανταρόζα της και μάλλον χρησιμοποιουμένης εφ' ης δεν υπάρχει ουδέ εις φανός, καθώς και επί του μικρού τμήματος της ανατολικής πλευράς της Δεξαμενής όπου και η διέλευσις της τροχιοδρομικής γραμμής».

Φαντάζει σήμερα ασείο αλλή η περιγραφή για τις συνέπειες που είχε η έλλειψη δημοτικού αποχωρητηρίου στην Παραλία είναι γλαφυρή και κατατοπιστική: «Το άπαντον της Παραλίας παλαιόθεν υπήρξεν εν αποχωρητήριο η έλλειψις του οποίου κατ' επανάληψιν υπεδείχθη και παρεστάθη τοις αρμοδίοις αλλή με όλλας επιμόνους προσπάθειάς μας δεν κατορθώσαμεν να επιτύχωμεν την εκτέλεσιν του ευεργετικού δι' ημάς τούτου έργου. Πόσα ατμόπλοια και νυν υπερωκέανια προσεγγίζουν εις τον λιμένα μας με πολυαριθμούς επιβάτας, ημεδαπούς τε και ξένους και όμως δεν υπάρχει εν αποχωρητήριο διά να καταφύγη τις εξ αυτών εις επείγουσαν στιγμήν ανάγκης. Απειρος κινητός πληθυσμός κινείται καθ' εκάστην εν τη Παραλία και αρκετοί ναυτιλόμενοι χωρίς να έχωσιν να προσφύγωσιν προς θεραπείαν της ανάγκης των. Αλλή και οι εγκατεστημένοι εν τη Παραλία κάτοικοι οι πλείστοι των οποίων είναι φερέοικοι και άστεγοι προστιθέμενον δε και το πλήθος των εργαζομένων και νυν των προσφύγων αποτελούσιν έναν κόσμον αρκετά ογκώδην. Κανέν δε μαγαζείον εκ των επί της Παραλίας συχναζομένων έχει αποχωρητήριο. Επί τη προϋποθέσει ταύτη είναι εύκολον να φαντασθή τις το συμβαίνον. Ολοι αι μάνδρα των οικιών μας, φράκται και χάνδακες

χρησιμεύουσιν ως αποχωρητήρια. Γέμουσι ακόμη ακαθαρσιών και οι επί του αντιβραχίονος ογκόλιθοι. Ερωτώμεν. Κινδυνεύομεν από λοιμώδη τινά νόσον ναι ή όχι; Και εν τούτοις απέλιπεν ημίν πάσα ελπίς αναμενόντων την επιτέλεσιν του σωτηρίου τούτου έργου».

Η επιστολή έθετε και μια αναπτυξιακή διάσταση για την Παραλία που "παίζει" με άλλο τρόπο και σήμερα στη συζήτηση: «Πόσον θα ευηργέτη την Παραλία και ολόκληρον την πόλιν των Καλαμών η επέκτασις της προκυμιακής λεωφόρου "Ναυαρίνου" ευθυγράμμως και παραθαλασσίως συναντώσα την εθνικήν οδόν Λακωνικής εις το σημείον της γεφύρας του Ξερίθα. Επειδή δε δεν παράκεινται επ' αυτής τεχνικά έργα προς κατασκευήν αλλή απλή σκυρόστρωσις και η δαπάνη ταύτης θα ήτο μικρά, ίσως άλλοτε να έφθαναν το πολύ τας 50.000 δραχμάς διά τας οποίας έδει να συντρέξη και το Δημόσιον εάν δεν ανελάμβανεν (διά καλής ενεργείας) αυτό το ίδιον την όλην δαπάνην ως αποτελούσης ταύτης τμήμα της εθνικής οδού Λακωνικής. Μετά δεν την κατασκευήν ταύτην αναμφιβόλως θα ηκολούθουν από τα άνωθεν λαμπρά κτήματα και περιβόλια κάθετοι οδοί επ' αυτής και ούτως θα εξωραϊζετο και το μέρος αυτό των κτημάτων το οποίον είναι ήδη συγκεκολλημένον, και θα διηρείτο εις τμήματα και εις οδούς δι' ων θα διήρχοντο αμάξια και αυτοκίνητα και ίσως θα επεκτεινετο και η τροχιοδρομική γραμμή μέχρι Αημιουρού. Τι θα ήτο η παραθαλασσία αύτη οδός με τοιαύτην μαγευτικήν άποψιν και τοιούτον μέτωπον και τόσοσιν ωραία περιβόλια. Αμφιβόλως αν όμοια θα είχεν να επιδείξει καμμία Ευρωπαϊκή πόλις, αναμφιβόλως όμως θα ήτο πολύ υπερτέρα από τα Λεχώνια του Πηλίου. Πέπεισμαι ότι θα επέδρα και επί της εξευγενίσεως των ηθών των άνωθεν ταύτης κατοίκων. Θα ανα-

πνέωμεν και ημείς έναν τόσο καθαρόν ζω-
φόρον αέρα, και ιδίως διά τον παιδικόν κόσμον
θα ήτο μεγάλη ευεργεσία. Συνεννουμένη δε
μετά της εθνικής οδού Λακωνικής των Γιαν-
νιτσάνικων θα απετέλουν έναν τερψίθυμον
περιφερειακόν αμαξιτόν περίπατον του οποίου
τόσον έχομεν ανάγκην ως στρερούμενοι πα-
ντάσσι τοιούτου. Και όμως αν και προς επι-
τέλειαν του ωραίου αυτού έργου τσαούτα
ελέχθησαν και εγράφησαν και μελίται και
σχέδια εγένοντο απέβησαν μάτην και αι ελπίδες
και προσπάθειά μας φρούδαί».

Όμως ο Κορφωτιάκης δεν έβλεπε μόνον
την Ανατολική, αλλά και τη Δυτική Παραλία:
«Προκειμένου άλλποτε περί πραγματοποιήσεως
δημοτικού δανείου ητσοσάμεθα και ημείς οι
Παραλιώται δι' αναφοράς μας προς το δημο-
τικόν συμβούλιον την διώρθωσιν των επί της
Δυτικής Παραλίας εγκαρσίων οδών Πύλλου
και Μεθώνης και της πυκνής συνοικισμένης
ωραίας αληθώς οδού της Αναλήψεως (σ.σ. Η
σημερινή Ευαγγελιστρίας) με επέκτασιν ταύτης
πέραν του χειμάρρου Νέδοντος μετά κατα-
σκευής γεφύρας τινός προηγουμένως ίνα δια-
πορεύονται οι εκείθεν του χειμάρρου ιδιοκτῆται
πολυτίμων κτημάτων ανθρωπίνως και ουχί
ως νυν διέρχονται διά της κοίτης επί δοκών
δίκην ναυαγών. Αλλ' ατυχώς έμειναν και αύται
μόνον ως ευχαί».

Κεντρικό θέμα, η απουσία πηλατείας. Σε
αυτή που προβλεπόταν χτίστηκε το Τελωνείο
και ουδέποτε υλοποιήθηκε η υπόσχεση για
μεγάλη πηλατεία στο τέρμα της Φαρών, με συ-
νένωση οικοπέδων που προσέφεραν κάποιοι
περίοικοι και της λιμενικής ζώνης: «Μετά την
κατάργησιν της πηλατείας της Δεξαμενής, της
και μοναδικής της πόλεως Παραλίας, διά της
ανεγέρσεως ως μη ώφειλεν επ' αυτής του
Τελωνειακού καταστήματος, επεβάλλητο ο

σχηματισμός νέας τοιαύτης και εδέησεν κατόπιν
αναφοράς μας προς το Δημοτικόν Συμβούλιον,
ν' αναγνωρισθή η ανάγκη της και ψηφισθή
τοιαύτη ήτις εάν επετελείτο θα καθωραίζεν
την Παραλίαν και την πόλιν των Καλαμών.
Αλλ' ατυχώς έμεινεν μόνον εν σχεδίω».

Ο επιστολογράφος θεωρεί ότι η Καλαμάτα
χωρίς την Παραλία είναι... χωριό: «Και όμως
είναι μηδέν αι Καλάμαι άνευ της Παραλίας,
είναι απλούν χωριόν, η Παραλία είναι το μέ-
τωπον της πόλεως, η Παραλία στολιζει τας
Καλάμας, την Παραλίαν ζηλιευει ο ξένος
κόσμος όστις βλίπει με φακόν προοιωνίζον
το μέλλιον μεγάλης πόλεως». Και μετά από
αυτά καταλήγει με κάλεσμα σε κινητοποίηση,
προκειμένου η Παραλία να γίνει χωριστή Κοι-
νότητα (όπως η Παραλία Κυπαρισσίας) καθώς
η προοπτική συνένωσης με την πόλιν φαινόταν
πολύ μακρινή, αφού αυτή επεκτεινόταν δυτικά
και αναλογικά με τα αυθαίρετα που είχαν αρ-
χίσει να σχηματίζουν νέες συνοικίες: «Να κι-
νηθώμεν και ημείς και ζητήσωμεν να αποτε-
λέσωμεν ιδίαν Κοινότητα ανεξάρτητον της
άλλης πόλεως παρ' ής εγκαταλείφθημεν
ασπλάχνης, καθόσον μάλιστα δικαιολογεί
τούτο και η μακρά από την πόλιν απόστασις
μας, την οποίαν ουδέ αιώνες θα αρκέσουν να
ενώσωσι. Πλάνη δε και ουτοπία και πρόσχημα
είναι η ένωσις την οποίαν μας προτάσσουν
διά να μας βαυκαλίζωσι με τέτοιαν χίμαιραν
και μας κρατώσι εις νάρκην και αναμένομεν
καχηκότες την ένωσιν, αφού είναι εξώφθαλμον
πως η πόλις μας ανοίγεται εις τας άλληλας
αυτής πηλευράς του χειμάρρου».

Ακολούθησαν μήνες αντιπαράθεσης για
το θέμα αυτό και στις αρχές Σεπτεμβρίου
1923 ανακοινώθηκε συγκέντρωση στην εκ-
κλησία της Ανάληψης για το θέμα. Η οποία
δεν πραγματοποιήθηκε γιατί οι οργανωτές

δεν είχαν ζητήσει άδεια από τον... στρατιωτικό διοικητή. Και σιγά-σιγά καταλάγιασε και η οργή των Παραλιωτών που ζούσαν στην πραγματικότητα σε "άλλη πόλη". Εθεταν όμως ζητήματα τα οποία αν είχαν αντιμετωπισθεί από τότε, ίσως τα πράγματα σήμερα να ήταν πολύ διαφορετικά. Όμως ακόμη και σήμερα η Παραλία αντιμετωπίζεται ως "τόπος αναψυχής" παρά το γεγονός ότι αποτελεί κυρίως περιοχή κατοικίας, κάτι που ξεχνούν εκείνοι που σχεδιάζουν τις επεμβάσεις. Οι οποίες δεν έχουν ως στόχο τον άνθρωπο αλλά τον "ευφώρο" τουρίστα. Η τσιμεντοποίηση της

ιστορικής περιοχής του "Πανελλήνιου", η "κατάληψη" της ακτής του προλιμένα, η ομπρελοποίηση της παραλιακής ζώνης φαντάζει ως το μέλλον της "προίκας" που έδωσε η φύση στην πόλη και οι άρχοντές της "την παίζουν στα ζάρια"...

* Και μια σημείωση: Όταν αναφερόμαστε σε Παραλία το γράφουμε με "Π" κεφαλαίο, ακριβώς γιατί στο συλλογικό υποσυνείδητο είναι οικισμός με κατοίκους, και όχι με πεζό που αναφέρεται στην ακτή και σηματοδοτεί το χαρακτήρα ως ζώνη αναψυχής.

26/1/2022

Ιστορία με επίκεντρο τον προλιμένα...

Στοιχείο συλλογικής μνήμης της πόλης ο προλιμένας, αποτελεί σημείο που θα έπρεπε να προφυλάσσεται ως "κόρη οφθαλμού", ως ιστορικό και φυσικό μνημείο.

Στο οποίο όχι μόνον δεν θα έπρεπε να γίνει καμία παρέμβαση που θα αλλοίωνε αυτό το χαρακτήρα του, αλλά θα έπρεπε σχεδιασμένα να τεθεί ένα χρονοδιάγραμμα απομάκρυνσης εκείνων των στοιχείων που κακοποιούν την περιοχή και προκαλούν τη στοιχειώδη αισθητική. Ίσως οι άρχοντες δεν αντιλαμβάνονται τη σημασία της έννοιας του "ιστορικού τόπου" και να αναμαссούν την καρδιά της "ανάπτυξης" όπως την "απαιτούν" ομάδες πίεσης και πολιτικής επιρροής. Υποχρέωση όλων εκείνων που υπερασπίζονται το δημόσιο χώρο ως "περιουσία" της πόλης και των κατοίκων της και όχι ιδιοκτησία των αρχόντων που την κάνουν ό,τι θέλουν, είναι να αναδειξουν τα στοιχεία μοναδικότητας.

Πάμε λοιπόν πίσω στο χρόνο πριν από 140 περίπου χρόνια, να δούμε πώς "πανηγύριζαν" οι Καθαματιανοί την Ανάληψη και πώς τιμούσαν το έθιμο με τα "40 κύματα" που έφθασε μέχρι και πριν λίγες δεκαετίες πριν υποκατασταθεί από τις... γουρνοπούλτες που χαρακτηρίζουν πλέον τη γιορτή. Είναι μια περιγραφή από την εφημερίδα "Ενεστώς" το 1885 με εξαιρετικό ενδιαφέρον, μια καταπληκτική περιγραφή εκείνης της μακρινής εποχής. Τα καταστήματα της Παραλίας, ο στολισμός τους, τα γκαρσόνια, τα γλυκά, οι άνθρωποι, οι χοροί, το "πανόραμα", τα τυχερά παιχνίδια, τα μέσα μεταφοράς, τα "40 κύματα", οι προλήψεις και οι κίνδυνοι κάνουν παρέλαση σε γλώσσα... αρχαϊζουσα.

Προορισμός όλης της επαρχίας ο... προλιμένας για τα "40 κύματα": "Ήτο λοιπόν η 2α Μαΐου και ετελείτο εν τη μετέτρα παραλία η εορτή της Αναλήψεως, καθ' ην συρρέουσι από των άκρων οι κάτοικοι της επαρχίας Καθαμών,

όπως συνευθυμήσασιν παρά τη ακτή και διέλθωσι τα σαράντα κύματα ως αλεξιτήριον παντός κακού”.

Ακολουθεί μια περιγραφή της εικόνας των καταστημάτων, των... γκαρσονιών και των ειδών που καταναλώνονταν: “Η ημέρα ανέτειλε θαληπερά και γλυκεία. Από πρωίως τα κατά την παραλίαν πενιχρά καταστήματα ήσαν σημαιστόλιστα και μυρτοστόλιστα, πολίται δε εικόνες ανήρτηντο από των σκιάδων αυτών εστεμμένοι μύρτοις και παριστάνουσαι που μεν σκηνάς της Ελληνικής Επανάστασεως ή ατέχνους προσωπογραφίας βασιλέων και αυτοκρατόρων, που δε απεικονίσεις των τεσσάρων εποχών του έτους και αλληλαχού τας περιπετείας του Δον Ζουάν του Βύρωνος ή ληληθυσίαν τινά ιστορίαν. Αι τράπεζαι των καφενείων κατά κανονικώς γραμμάς θεθειμένοι, ως στρατιώται εν παρατάξει, και κυκλούμεναι υπό πλήθους καθισμάτων, φέρουσαι δε ως στολισμόν το σύνθηδες της εποχής ταύτης φυτόν, τον ιστορικών βασιλικών πεφυτευμένον εντός χωλιού ποτηρίου ή δοχείου εκ λευκοσιδήρου, όπερ ποτέ είχε χρησιμεύσει ως τάφος αστακού τινός ή άτεχνον ανθοδέσμην κοινών ανθέων εν οίς ηρωτεύει το δημοκρατικόν ενταύθα γαρύφαλλον, περιέμενον ανυπομόνωσ τους πανηγυριστάς. Τα δε γκαρσόνια, άνευ επανωφορίου και τας χειρίδας του χιτώνος ανεστραμμένης, την ιστορικήν ποδιάν εξόχως καθάριον, την κόμμωσιν επιμελημένην, φέροντα δε μάκτρα αφελώς ερριμμένα επί των ώμων, έσπευδον να καθαρίσωσ την καθ’ εκάστην στιγμήν επικαθημένην επί της επιφανείας αυτών κόνιν ή να εκδιώξουσ τα σμήνη των μυιών και μελισσών, άτινα έσπευδον να λάβωσι μέρος εις τα κατά μακράς σειράς εκθέματα των εγχώριων γλυκισμάτων από του αιωνίου μπακλαβά και του γαλακτοπήκτου μέχρι του λουκουμίου και των ζαχα-

ρωμένων ποικιλόχρων κουλουριών. Ο Βάκχος ελάχιστα αντιπροσωπεύεται κατά την πανήγυριν ταύτην, καθ’ ην η λεμονάς, δροσερά ως ποντιάς αύρα αντί διωβόλου μόνον δροσίζει τα καίοντα των πανηγυριστών χειλήν”.

Οι Καθαγιασμένοι έφθαναν στην Παραλία με κάθε μέσο και τυλιγμένοι... στη σκόνη: “Από πρωίως άπασαι σχεδόν αι τριάκοντα άμαξαι της επαρχίας Καθαμών ευρίσκοντο εις κίνησιν μεταφέρουσαι στοιβαδόν ανά οκτώ αναμίξ άνδρας, γυναίκας και παιδία εις τον τόπον της πανηγύρεως. Ο κονιορτός χειρόμενος υπό τους πόδας των ίππων εις πυκνά νέφη και επικαθημένος ως λεπτή γάζα εφ’ εκάστου μετέβαλλε τας όψεις των επιβατών εις όψεις μυληθρών εν εργασία, ενώ αφ’ ετέρου εδείκνυε τας αμάξας συρομένες εναερίως επί νεφών ως το άρμα του Ηλίου με την διαφοράν ότι ούτε πύρινοι ήσαν, και οι ίπποι ου μόνον άπτεροι αλλήλα και καχεκτικοί και εσκελεθρωμένοι μόλις σύροντες, υπό συχνάς μαστιγώσεis, συνοδευομένης εκάστης με εν προτρεπτικόν και ηχώδες “ντε!” του ηνιόχου το βαρύ αυτών φορτίον. Εν τούτοις τα άσματα εύθυμα εξήρχοντο εξ εκάστης αμάξης, καίτοι τα άδοντα στόματα εκερνώντο με γενναίας δόσεις κόνεως λεπτής, ήτις επικαθημένη εις τον λάρυγγα επροξένει ισχυρόν βήχα. Οι πλησιέστεροι επορεύοντο πεζή και ηδύνατο τις συχνά ν’ απαντήσιν πολλούς κατοίκους αγροτικών συνοικιών πορευομένους καθ’ ομίλους προς τον τόπον της πανηγύρεως και να θαυμάσιν υπό την γραφικωτάτην εγχώριον ενδυμασίαν το ωραίον και ελληνοηρηπέδες παράστημα αυτών. Ο ψευδοπολιτισμός, όσον και αν εισεχώρησε παρ’ ημίν, ευτυχώς δεν ηδυνήθη εισέτι να μεταβάλλη ούτε το ένδυμα ούτε τα απλά και ανυπόκριτα ήθη των ημετέρων αγροτών”.

Πανγύρι λοιπόν αλλήλα και έθιμο επικίνδυνο

λόγω συνωστισμού στην ακτή: “Από της 10ης πρωινής ώρας οι πανηγυριστάι ήρχισαν να πυκνούνται, κατά την 4 δε μ.μ. η πανήγυρις ήτο εις το ζηνίθ αυτής και η ευθυμία εβασίλειεν. Εδώ μεν υπό τους ήχους χωρικών οργάνων εχόρευε παρέα χωρικών σύροντος τον χορόν νεονύμφου τινός εις ον η πολήπτυχος φου-στανέλλη και το γλυκύ όσω και αιδήμον της νεαράς συζύγου του βλέμμα έδιδε πτερά. Εικάς γυναικών και ανδρών αναμίξι απετέλει την λοιπήν του χορού άηθυσιν. Εκεί δε όμιλος περιέργων εκύκλιον κινητόν τι πανόραμα, ου ο ιδιοκτήτης αντί οβηλού έμισθωνε τους φακούς αυτού, υποσχόμενος μεγαλοφώνως να τοις δείξωσι τα μάλληον αξιοπαράτηρητα θεάματα. Και πέραν κοινά εν ταις πανηγύρεσι παίγνια προσείληκυον τους απλουστέρους. Κάτω δε παρά την ακτήν άπαντες οι λέμβοι εδέχοντο και εξεκέουον εξακολουθητικώς σμήνη επιβατών, παντός φύλληου και πάσης ηλικίας, οίτινες εξέδραμον δι’ αυτών εις θαλάσσιον περίπατον κατά πρόληψιν θεωρουμένων ως αλεξιτήριον παντός κακού, ων έκαστον εξεπροσώπει και έκαστον κύμα, ο διήρχοντο. Οποία απλοϊκή πίστις! Ητις όμως κινδυνεύει πολλήλακις να γίνη πρόξενος δυστυχημάτων, ως εκ της συνωστίσεως επιβατών. Ο

Χάρων διαπορθημέυον τας ψυχάς διά του Αχέροντος δεν τις στοιβάζει πυκνότερον”.

Και φινάλε με μια “ποιητική” εικόνα του πανηγυρισμού με όλα τα στοιχεία του: “Αι φωναί των ασμάτων, των οργάνων, των γελώτων των πανηγυριστών. Αι εις την διαπασών κραυγαί των υπηρετών των καφενειών επαναλαμβανόντων με όλην την δύναμιν των πνευμόνων των τα προστατόμενα αυτοίς γλυκίσματα ή αναψυκτικά. Οι ως ιπτάμεναι περιστεραί διασχίζουσαι την θάλασσαν λέμβοι. Η μυρμηκίωσα κίνησης του πλήθους ανερχομένου ή κατερχομένου την ακτήν. Αι κυματίζουσαι εις την πνοήν του ανέμου ποικίλθαι σημαίαι συνεπλήρουν την μαγείαν ταύτην. Ο ήλιος δύει. Τα πλήθη επαισθητώσ αραιούονται και το βαρόμετρον της ευθυμίας κατέρχεται. Μετ’ ολίγον η νυξ θα στρέψη και πάλιν την σελίδα της ημέρας ταύτης, ήτις μας αναμνησεί την αντίστοιχον καθ’ ην ο σταυρωθείς άνθρωπος ανελήφθη εις θεόν”.

Ιστορία με επίκεντρο και προορισμό τον προλημένα, αδιάφευστο τεκμήριο της σημασίας που έχει η περιοχή για τη συλλογική μνήμη της πόλης και της γύρω περιοχής. Ο σεβασμός σε αυτή είναι κάτι περισσότερο από επιβεβλημένος...



Τόπος αναψυχής
τα προπολεμικά χρόνια
η Ναυαρίνου

[Από το βεύκωμα των ΓΑΚ Μεσσηνίας, Αναστασία Μηλίτση-Νίκα, Χριστίνα Θεοφιλοπούλου-Στεφανούρη «Καλαμάτα 1830-1940. Οδοιπορικό σε δρόμους και πλατείες της πόλης»]

Από τις άμαξες στο τραμ και μετά το αστικό...



Όταν κατασκευαζόταν ακόμη ο σιδηροδρομικός σταθμός

[Από το meropitopik.blogspot]

Η συγκοινωνία στο χρόνο...

Μελέτες επί μελετών γίνονται τις τελευταίες δεκαετίες στην Καλαμάτα, πολλές έχουν οδηγηθεί στον κάλαθο των αχρήστων ή στα ράφια των γραφείων, άλλες είναι στην αναμονή και κάποιες υλοποιούνται επί εδάφους. Οσο και όπου να ψάξει κάποιος όμως δεν θα ανακαλύψει πουθενά συγκοινωνιακή μελέτη.

Και φυσικά δεν νοείται ως τέτοια η μελέτη για το... νεότερο τραμ, για τον απλούστατο λόγο ότι δεν επρόκειτο περί συγκοινωνιακής μελέτης αλλά για ένα πόνημα με στοιχεία τα οποία άλλαζαν κατά βούληση και υπηρετούσαν μόνον την ανάγκη έγκρισης της χρηματοδότησης. Η υπόθεση παραμένει ως μια ιστορία τυλιγμένη με ένα πέπλο μυστηρίου, καθώς μέχρι τώρα κανένας από εκείνους που είχαν άμεση εμπλοκή (και σε διαφορετικές δημοτικές αρχές) δεν έχει δώσει ούτε τη δική του εκδοχή για το τι ακριβώς συνέβη τότε.

Ίσως δεν θα το μάθουμε ποτέ. Η ουσία είναι πως το τραμ δεν (επαν)ήλθε ποτέ και το μεγάλο θέμα των συγκοινωνιών στην πόλη είναι μια ιστορία την οποία κανένας δεν αγγίζει. Η Καλαμάτα ήταν μια από τις πρώτες πόλεις που είχε δρομολογηθεί τραμ, κάτι περισσότερο από έναν αιώνα πριν. Και δεν ήταν τυχαίο καθώς θα έπρεπε να αντιμετωπίσει το μεγάλο πρόβλημα επιβατικής σύνδεσης με το λιμάνι η οποία μέχρι τότε γινόταν με άμαξες. Η περιγραφή του Γ. Δροσίνη στη "Νέα Εστία" το 1884, είναι εξαιρετικά γλαφυρή: "Η μεταξύ του επινεύου και της κυρίας πόλεως συγκοινωνία εκτελείται δι' αμαξών, ων αι πλείστα

είναι πενιχραί και γεγηρακυία επί τοσούτου, ώστε ενώ κυλινδρούνται επί της οδού, οι εν αυτοίς επιβάται ακούωσι τρίζοντα μέχρι συντριβής τα ξύλα και τα σίδερα, αναγκάζονται δε να συγκρατώνται στερεώς επί των αχυρίνων προσκεφάλων, ίνα μη εκσφενδονισθώσιν εις τον αλευρώδη κονιορτόν της οδού, να τηρώσιν δε συνεσφιγμένες τας σιαγόνας και υπομονητικώς σιγαλά τα χείλη αν δεν θέλωσιν να κατακόψωσι διά δειγμάτων την γλώσσαν αυτών κατά τους αθηεπαλληλήλους της αμάξης κλονισμούς". Και βεβαίως επρόκειτο για την κύρια συγκοινωνία με την πόλη, δεδομένου ότι οι θαλάσσιες συγκοινωνίες κυριαρχούσαν, δρόμοι δεν υπήρχαν και το τρένο άρχισε να κάνει τα πρώτα δρομολόγια με ολοκληρωμένη διαδρομή, στην αυγή του 20ού αιώνα. Ατμόπλοια, ιστιοφόρα και κάθε είδους σκάφη εξυπηρετούσαν συγκοινωνιακά τη σύνδεση της πόλης τόσο με την υπόλοιπη παραλιακή Μεσσηνία, όσο και με όλες τις περιοχές της Πελοποννήσου που γειτνίαζαν με λιμάνια.

Η κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής μεγάλωσε τις συγκοινωνιακές ανάγκες, καθώς γύρω από το λιμάνι άρχισε να οργανώνεται ουσιαστικά μια βιομηχανική περιοχή και προέκυψε η ανάγκη μεταφοράς του εργατικού δυναμικού από τους τόπους κατοικίας (παλιά πόλη) προς τους τόπους εργασίας (λιμάνι). Χωρίς να λείπει βεβαίως και το τμήμα εκείνων των επιβατών οι οποίοι μετακινούνταν προς την Παραλία για αναψυχή. Η σύμβαση για την κατασκευή τραμ το 1908 ήρθε να αντιμετωπίσει αυτές τις συγκοινωνιακές ανάγκες καθώς προέβλεπε ότι μέσα σε δύο χρόνια

από την παράδοση των σχεδίων στον ανάδοχο αυτός οφείλει να δρομολογήσει τραμ στην "μεταξύ Παραλίας και άνω πόλεως των Καθισμών γραμμήν, ήτις αφητηρίαν έχουσα την παρά την Παραλίαν οικίαν Αθ. Σακκέτα κειμένην έναντι των θαλασσιών λουτρών της ανατολικής πλευράς παραλίας και εκατόν μέτρων ανατολικώς από ταύτης, θα διέρχεται διά της ΝΔ γωνίας οικίας Κ. Πόταρη, εκείθεν θα διέρχεται περιμετρικώς την δεξαμενήν εκείθεν διά της ΝΔ πλευράς της πλατείας να συναντά την εθνικήν οδόν προς την ΝΔ γωνίαν κτήματος χήρας Φωτοπούλου, θα διέρχεται διά της εθνικής οδού, θα διέρχεται διά των κάτω και άνω πλατειών και της διανοικησομένης οδού Υπαπαντής, θα διέρχεται έμπροσθεν της Υπαπαντής και διά της οδού Χωροφυλακής θα σταματά εις την πλατείαν Φραγκολίμνης. Η δε δευτέρα γραμμή θα διέρχεται από της οικίας Π. Τζαϊλόπουλου, θα ακολουθή την δημοτικήν οδόν κατ' ευθείαν προς την Παραλίαν και έμπροσθεν του καφενείου Κίσκηλη θα συναντά την πρώτην γραμμήν. Η κατασκευή της δευτέρας γραμμής αφήεται εις την προαίρεσιν του αναδόχου. Εν περιπτώσει όμως που ο ανάδοχος εκ της εκμεταλλεύσεως της πρώτης γραμμής ήθελεν εισπράξει ακαθαρίστους εισπράξεις το ποσόν των τεσσαράκοντα χιλιάδων δραχμών, τότε υποχρεούται ο ανάδοχος να κατασκευάζη και την γραμμήν αυτήν".

Κάπως έτσι ξεκίνησε η πρώτη αστική συγκοινωνία στην πόλη, το τραμ πέρασε από σαράντα κύματα και στην πορεία εγκαταλείφθηκε ουσιαστικά πριν τον πόλεμο του 1940, αδυνατώντας να ανταγωνισθεί τα λεωφορεία που δρομολογήθηκαν. Κάπου 100 χρόνια και πλέον από εκείνη την εποχή, ουσιαστικά η συγκοινωνία στην πόλη είναι υποτυπώδης

και πρακτικά από την άποψη των γραμμών έχει την ίδια λογική: Μια διαδρομή στον άξονα Παραλία παλιά πόλη και επεκτάσεις προς τα άκρα της σε έναν κάθετο άξονα, με "οξυγόνο" το ΤΕΙ που "τροφοδοτεί" με επιβάτες τις διαδρομές. Από εκεί και ύστερα τίποτε, αλλά και καμία συζήτηση. Κάποιοι μπορεί να το θεωρούν φυσιολογικό, επί της ουσίας όμως είναι αδύνατον να υπάρξει η οποιαδήποτε βελτίωση του κυκλοφοριακού της πόλης χωρίς ριζική αλλαγή των αντιλήψεων και των μέσων αστικής συγκοινωνίας. Δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ότι η αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος στην πόλη οφείλει να στηρίζεται στην αποτροπή της προσέγγισης. Η αποτροπή όμως για να μην λειτουργήσει παραλιτικά για την πόλη προϋποθέτει αστική και προαστιακή συγκοινωνία η οποία θα μπορεί να εξυπηρετήσει τον πολίτη. Αυτό βεβαίως δεν σημαίνει... κάθε τρία λεπτά μέσο μεταφοράς έξω από την πόρτα του καθενός, αλλά ένα σχεδιασμένο σύστημα συγκοινωνιών βασισμένο σε κανόνες που θα αλλάξουν και την αντίληψη για τη μεταφορά. Όταν αναφερόμαστε σε αποτροπή βεβαίως εννοούμε εκτεταμένες πεζοδρομήσεις και ελεγχόμενη στάθμευση. Και όταν γράφουμε για αστική συγκοινωνία δεν την ταυτίζουμε με το λεωφορείο.

Και το μεγάλο ερώτημα: Μπορεί να γίνει κάτι τέτοιο; Η απάντηση είναι κατ' αρχήν καταφατική με βάση τη διεθνή εμπειρία όπου εφαρμόζονται ανάλογα συστήματα: Η στάθμευση στο κέντρο των πόλεων -όταν δεν απαγορεύεται- έχει κόστος, αλλά ταυτοχρόνως η συγκοινωνία εξυπηρετεί τις ανάγκες μεταφοράς προσώπων (με τρόπο ανάλογο και των δυνατοτήτων κάθε φορά), ενώ σε πολλές περιπτώσεις η μεταφορά με ποδήλατο δεν είναι... κόμπι αλλά τρόπος ζωής. Η καταφατική

απάντηση θα πρέπει όμως να επιβεβαιωθεί και μελετητικά, για την ακρίβεια θα μπορεί να είναι καταφατική εφόσον μελετηθεί το βέλτιστο σύστημα συγκοινωνιών. Και η μελέτη αναμφισβήτητα είναι υποχρέωση του δήμου και μπορεί να εκπονηθεί ενόψει ανάθεσης της κυκλοφοριακής μελέτης με βάση τις διαρκείς εξαγγελίες των αρμοδίων δημοτικών παραγόντων με πρώτο το δήμαρχο. Είναι τόσο στενή η σύνδεση του κυκλοφοριακού με το συγκοινωνιακό που είναι αδιανόητο τη σημερινή εποχή να μην υπάρχει ενιαία μελέτη με ανάλογα σενάρια. Βεβαίως και υπάρχουν δυσκολίες που έχουν να κάνουν κυρίως με το "φορέα" των αστικών-προαστιακών συγκοινωνιών και την πολυπλοκότητα του θέματος της ιδιοκτησίας αλλιά και της σύγκρουσης

συμφερόντων. Θα ήταν λάθος να αγνοήσει κάποιος αυτούς τους παράγοντες, αλλιά πολύ περισσότερο αδιανόητο εν όψει αυτών να πετάει τη μπάλα στην κερκίδα και να κάνει το κορόιδο. Κάθε λύση θα συναντήσει δυσκολίες και αντιδράσεις, αλλιά το μέλλον της πόλης δεν μπορεί παρά να είναι η έκφραση του συλλογικού και όχι του ατομικού συμφέροντος πολιτών ή ομάδων. Κάποια στιγμή οι δημοτικοί παράγοντες σε συνεργασία με όλους τους ενδιαφερόμενους (γιατί δεν μπορείς να αγνοήσεις τη διαμορφωμένη κατάσταση), θα πρέπει να ανοίξουν μια συζήτηση με σαφή στόχευση να δοθεί λύση στο ζήτημα της συγκοινωνίας και με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα ενεργειών.

25/5/2016

Πόλη και συγκοινωνία

Κρίσιμο ζήτημα για μια πόλη είναι αυτό που αφορά τις μετακινήσεις από σημείο σε σημείο. Είναι στοιχείο που καθορίζει το σύνολο των λειτουργιών της και σχετίζεται με τη ζωή σε αυτή. Και πολλές φορές η "αξιολόγηση" μιας πόλης συνδέεται με το δίκτυο αστικών και περιαστικών μετακινήσεων. Γενικά αποδεκτές παραδοχές που συστηματικά αγνοούνται εδώ και δεκαετίες από τους "άρχοντες" της Καλαμάτας.

Η νεότερη πόλη στην αρχική της έκταση δεν είχε πρόβλημα. Οι άνθρωποι βολεύονταν με τα πόδια και τα εμπορεύματα μεταφέρονταν με αγωγιάτες και ζώα. Όταν άρχισε να "βλέπει" διεξοδο προς τη θάλασσα, επιχείρησε να τιθασεύσει το Νέδοντα και κατασκεύασε (1875)

την εθνική οδό Καλαμάτας-Παραλίας, τη μετέπειτα Αριστομένους. Για να ακολουθήσουν η δημοτική λεωφόρος Καλαμών-Παραλίας (σημερινή Φαρών, 1893) και η οδός Αντιβραχίονος (σημερινή Ακρίτα, 1906). Κάρα και άμαξες εν δράσει, και ο ποιητής Γεώργιος Δροσίνης που έφθασε με πλοίο στην Καλαμάτα το 1884 περιέγραψε με γλαφυρό τρόπο τα οχήματα της... πρώτης αστικής συγκοινωνίας: "Η μεταξύ του επιπέδου και της κυρίας πόλεως συγκοινωνία εκτελείται δι' αμαξών, ών αι πλείεσται είναι πενιχραί και γεγηρακυίαι επί τοσούτον, ώστε ενώ κυλινδρούνται επί της οδού, οι εν αυταίς επιβάται ακούοσι τρίζοντα μέχρι συντριβής τα ξύλα και τα σίδερα, αναγκάζονται δε να συγκρατώνται στερεώς επί των αχυρίνων προσκεφάλων, ίνα μη εκσφεν-

δονισθώσιν εις τον αλευρώδη κονιορτόν της οδού, να τηρώσι δ' έτι συνεσφιγμένες τας σιαγόνας και υπομοντικώς σιαγαλά τα χείλη αν δεν θέλωσι να κατακόψωσι διά δηγμάτων την γλώσσαν αυτών κατά τους αλληπαλήλους τς αμάξης κλονισμούς".

Χρειάστηκε να φθάσουμε στο 1909 όταν για πρώτη φορά κύλησε στις ράγες το τραμ της Καλαμάτας, το οποίο ένωσε την Καλαμάτα με την Παραλία που ήταν απολύτως διακριτές και μακρινές οικιστικές ενότητες, προκειμένου κατά βάση να εξυπηρετηθούν οι ανάγκες της οικονομίας καθώς στο λιμάνι και τη βιομηχανική περιοχή που είχε αναπτυχθεί γύρω από το σημαντικό Πάρκο Σιδηροδρόμων, συγκεντρωνόταν όλη η δραστηριότητα. Το οποίο "υπέκυψε" στην πίεση των λεωφορειών που άρχισαν να εκτελούν δρομολόγια και το 1938 λύθηκε η σύμβαση του τραμ και καθιερώθηκε η αστική συγκοινωνία με λεωφορεία.

Η περιαστική συγκοινωνία γινόταν αρχικά με κάρα και καΐκια καθώς δεν υπήρχαν αμαξοτοί δρόμοι ενώ από το 1891 ήρθε το τρένο που άλλαξε τα δεδομένα των μετακινήσεων μέχρι τη Μεσσήνη και το Ζευγολατείο, ενώ λίγο αργότερα έφθασε μέχρι και την Κυπαρισσία. Εδώ οι μεγάλες αλληλαγές έγιναν μεταπολεμικά όταν τα μεμονωμένα δρομολόγια λεωφορειών αντικαταστάθηκαν από εκείνα που έκαναν τα Κοινά Ταμεία Εισπράξεων Λεωφορειών (ΚΤΕΛ σήμερα μετά την συγχώνευση όλων των μικρότερων που λειτουργούσαν κατά περιοχές). Και ανταγωνίστηκαν σκληρά το σιδηρόδρομο που εγκαταλείφθηκε μέχρι διακοπής των δρομολογίων πριν από λίγα χρόνια. Αλλά η εξέλιξη έφερε στο προσκήνιο το αυτοκίνητο που άλλαξε πλήρως το χάρτη των μετακινήσεων και περιόρισε το ρόλο των αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών. Είτε ως μέσο ατομικής-οικο-

γενειακής μετακίνησης, είτε ως δημόσιο μέσο μεταφοράς (ταξί). Σε όλη αυτή τη διαδικασία ο Δήμος Καλαμάτας έμεινε παρατηρητής, όπως και σε όλες τις πόλεις της χώρας. Με αποτέλεσμα να έχει δημιουργηθεί μια χαώδης κυκλοφοριακή κατάσταση στην πόλη, πρόβλημα δισεπίλυτο πλέον μετά τη συσσώρευση δυσμενών δεδομένων. Χωρίς την πρόβλεψη χώρων στάθμευσης, χωρίς πραγματική υποχρέωση χώρων στάθμευσης στις κατοικίες, με τεράστια επέκταση της πόλης κατά πλάτος, με τη συγκέντρωση όλων των λειτουργιών σε μικρή ακτίνα γύρω από την πλατεία, η πόλη και οι άνθρωποί της βιώνουν μια "ασφυξία" σε πολύ μεγαλύτερη απόσταση από το κέντρο καθώς... όλοι οι δρόμοι οδηγούν σε αυτό. Ενδεικτικό της αντίληψης σχετικά με την πόλη και το ιδιωτικό αυτοκίνητο είναι το γεγονός ότι η προηγούμενη δημοτική αρχή απέρριψε το αυτονόητο για μια πόλη που θέλει να χαρακτηρίζεται "ευρωπαϊκή". Και όχι μόνον δεν πεζοδρόμησε την Αριστομένους στο τμήμα της πλατείας, αλλά έφερε περισσότερα αυτοκίνητα σε αυτή οδηγώντας στο κέντρο την κυκλοφορία του αυτοκινητόδρομου, κλείνοντας την Αριστοδήμου και κάνοντας το κέντρο διάδρομο προς την ανατολική πόλη.

"Ανατολίτικα" πράγματα, με δεδομένο το γεγονός ότι εδώ και δεκαετίες τίθεται το συγκοινωνιακό πρόβλημα από διάφορες πλευρές, και με διάφορες ευκαιρίες εξαγγέλλονται... μεγαλίες αλλά δεν γίνεται απολύτως τίποτε. Καμία πολεοδομική μελέτη δεν υποστηρίχθηκε ούτε με κυκλοφοριακή, ούτε πολύ περισσότερο με συγκοινωνιακή. Όπως επίσης καμία από τις κυκλοφοριακές δεν συνοδεύτηκε με συγκοινωνιακή. Κανένας δεν φαίνεται αποφασισμένος να "πειράξει" το αυτοκίνητο και τη βοή των οδηγών, πολλοί από τους οποίους

δεν διστάζουν να κάνουν και τη χειρότερη παρανομία προκειμένου να φθάσουν όσο γίνεται πλησιέστερα στον προορισμό τους, ακόμη και αν αυτό είναι για να... πιουν τον καφέ τους. Γιατί μαζί με την έφοδο του αυτοκινήτου εγκαταλείφθηκε και η αρχέγονη συνήθεια της... ποδαράδας ακόμη και σε απόσταση πεζού, όπως χαρακτηρίζεται. Χωρίς περίσκεψη και αντίσταση εγκαταλείφθηκε η περιαστική σιδηροδρομική συγκοινωνία που θα μπορούσε να φέρει τον επισκέπτη της πόλης στο κέντρο της χωρίς τη χρήση του αυτοκινήτου. Και ο σημερινός περιφερειάρχης, που "ενδιαφέρεται" τάχα για το σιδηρόδρομο, κατάφερε χωρίς να αντιδράσει κανένας να καταστρέψει τη σιδηροδρομική γραμμή προς Παραλία για να κάνει... ποδηλατόδρομο, προκειμένου να παραδοθεί το μεγάλο πεζοδρόμιο της Αριστομένους στα τραπεζοκαθίσματα. Σε όλη αυτή την περιγραφή βεβαίως υπάρχει ένα "κενό". Και αυτό έχει να κάνει με την προσπάθεια δρομολόγησης τραμ στην πόλη που κανε ο αείμνηστος δήμαρχος Χρήστος Μαθαπάνης από το 1994. Μια προσπάθεια που δεν καρποφόρησε για πολλούς λόγους, με σημαντικότερο ίσως το γεγονός ότι οι χρηματοδότες επέβαλαν ένα είδος τραμ που βρισκόταν σε πειραματική φάση. Μια ιστορία η οποία μπορεί να αποσαφηνιστεί μόνον αν μιλήσουν ειλικρινά όλοι εκείνοι που είχαν άμεση εμπλοκή στην υπόθεση.

Όλη αυτή η αναδρομή γίνεται όχι μόνον για λόγους ιστορικούς, αλλά και γιατί θεωρώ πως είναι χρήσιμη σε κάθε ενδεχόμενη απόπειρα συζήτησης του συγκοινωνιακού. Η "ταυτότητα" μιας σύγχρονης πόλης δεν μπορεί παρά να έχει ως συνοδό στοιχείο την συγκοινωνία. Δεν νομίζω ότι υπάρχει ευρωπαϊκή πόλη χωρίς δίκτυο αστικών συγκοινωνιών που εξυπηρετεί βασικές ανάγκες. Και δεν υπάρχει επιπλέον

χρόνος στρουθοκαμηλισμού από τους τοπικούς άρχοντες που παριστάνουν πως δεν βλέπουν τι συμβαίνει, όταν την ίδια ώρα "κόβονται" για τους πολίτες και την... τουριστική ανάπτυξη. Δεν πρόκειται για μια απλή ιστορία, είναι δύσκολη υπόθεση και αυτό αποτελεί βασικό λόγο για τον οποίο δεν ανοίγεται ούτε η συζήτηση. Υπάρχουν μικρά και μεγάλα συμφέροντα που διαθρώνονται γύρω από το αυτοκίνητο και την επαγγελματική ή ιδιωτική χρήση του. Αλλά και σχετίζονται με ευρείας κλίμακας επεμβάσεις όπως οι πεζοδρομήσεις που είναι απαραίτητες, σε ορισμένες από τις οποίες μπορεί να προβλέπεται και η κίνηση μέσω σταθερής τροχιάς ή μικρών οικολογικών λεωφορείων σε σταθερή τροχιά. Οι "άρχοντες" όμως, νυν και... επίδοξοι, δεν κρίνονται στα εύκολα αλλά στα δύσκολα. Και ως εκ τούτου οφείλουν σε πρώτη φάση να ανοίξουν τη συζήτηση και να διερευνήσουν τη διεθνή εμπειρία από τέτοιου είδους παρεμβάσεις ή και λειτουργίες. Μια τέτοια συζήτηση ασφαλώς προϋποθέτει βάση και αυτή δεν μπορεί παρά να είναι η παραδοχή ότι "πρέπει" να υπάρχει δίκτυο αστικών συγκοινωνιών σε συνδυασμό με ριζικές επεμβάσεις στον αστικό ιστό. Ενα δίκτυο του οποίου τα μέσα και η νομική μορφή πάντα είναι υπό συζήτηση. Δεν είναι φυσικά ευχάριστο να "πειράξεις" μια διαμορφωμένη κατάσταση, όσο και όλοι οι εμπλεκόμενοι δεν είναι ικανοποιημένοι και απλώς προσδοκούν την... εκ θαύματος αλλαγή προς το καλύτερο. Είναι όμως αναγκαίο αν θέλουμε πόλη με τη δική της ταυτότητα στον ελληνικό και διεθνή χώρο. Με βουνό, θάλασσα, μεξέδες και κυκλοφοριακό, υπάρχει ταυτότητα, αυτή που αδικεί την πόλη και τους ανθρώπους της. Και ως είναι πλείστοι όσοι υπεύθυνοι γι' αυτό...

16/10/2019

Περί συγκοινωνίας ιστορία και μέλλον...

Η ανάγκη μετακίνησης του ανθρώπου μεταβάλλεται ανάλογα με τις εποχές και τις ανάγκες που γεννούν. Ετσι προέκυψε στο πέρασμα του χρόνου το “συγκοινωνιακό” ως πρόβλημα των πόλεων τόσο στην μετακίνηση εντός όσο και εκτός από αυτές. Στην Καλαμάτα υφίσταται από το μεταίχμιο του 19ου με τον 20ό αιώνα αλλιά οι λύσεις που έχουν δοθεί δεν παρακολουθούν την εξέλιξη.

Στον αρχικό πυρήνα της πόλης οι “εξοχές της” ήταν στον Αγιάννη κατά το Χρυσοσπάθη, γεγονός που υποδηλώνει ότι δεν χρειαζόταν ούτε... άμαξα για να μετακινηθεί κάποιος. Αυτή έγινε αναγκαία όταν άρχισε να δημιουργείται ο οικισμός της Ανατολικής Παραλίας. Με τα δεδομένα εκείνης της εποχής ήταν δύο διαφορετικές πόλεις με τη μικρότερη να αποτελεί και τη βασική “είσοδο” στη μεγαλύτερη. Η συγκοινωνία μέχρι τα τέλη του 19ου αιώνα ήταν κυρίως μέσα από το θαλάσσιο δρόμο, γεγονός που εξηγεί και την ανάπτυξη του οικισμού της Παραλίας μέσα από μια διπλή επίδραση: ως χώρος υποδοχής επιβατών αλλιά και ως τόπος αναψυχής των εχόντων της πόλης. Και παλαιότερα έχω γράψει την ξεκαρδιστική περιγραφή που έκανε ο ποιητής Γεώργιος Δροσίνης σε κείμενο του 1884 στη “Νέα Εστία” όταν έφθασε με πλοίο στην Παραλία και μετακινήθηκε στην πόλη: «Η μεταξύ του επιπέδου και της κυρίας πόλεως συγκοινωνία εκτελείται δι’ αμαξών, ων αι πλείοις είναι πενιχραί και γεγηρακυΐαι επί

τοσούτον, ώστε ενώ κυλινδρούνται επί της οδού, οι εν αυτοίς επιβάται ακούοσι τρίζοντα μέχρι συντριβής τα ξύλα και τα σίδερα, αναγκάζονται δε να συγκρατώνται στερεώς επί των αχυρίνων προσκεφάλων, ίνα μη εκσφενδονισθώσιν εις τον αλευρώδη κονιορτόν της οδού, να τηρώσι δ’ έτι συνεσφιγμένες τας σιαγόνας και υπομονητικώς σιγαλά τα χείλη αν δεν θέλωσι να κατακόψωσι διά δηγμάτων την γλώσσαν αυτών κατά τους αλληπαλήλους της αμάξης κληνισμούς». Χαρακτηριστική της εποχής η περιγραφή δημιουργεί “εικόνες” για τον τρόπο μετακίνησης, ίσως και μέσα από την υπερβολή της λογοτεχνικής γλώσσας. Κατάσταση η οποία έχει την εξήγησή της καθώς η Αριστομένους δεν ήταν παρά ένας χωμάτινος διάδρομος που έωνε την Παραλία με την Καλαμάτα, όπως τον άνοιξαν με τα χέρια σκάβοντας οι εργάτες. Ούτε... στουρνάρι δεν είχε πέσει ακόμη και η Φαρών (δημοτική οδός) υπήρχε στη... φαντασία των Καλαματιανών. Η Ακρίτα (Αντιβραχίονος) ήρθε πολύ αργότερα.

Τα επόμενα χρόνια ουσιαστικά αναπτύχθηκε η πρώτη “βιομηχανική περιοχή” σε εγγύτητα με το λιμάνι γύρω από τον σιδηροδρομικό σταθμό αυξάνοντας τις ανάγκες μετακίνησης αλλιά και το μεταφορικό έργο, γεγονός που κατέστησε βιώσιμη την κατασκευή γραμμής τραμ η οποία θα συνέδεε την πόλη με την Παραλία. Κάτι που έγινε το 1909 και η αθηναική εφημερίδα “Εμπρός” μας πληροφορεί εκείνο το καλοκαίρι: «Η σφειλιθόμενη εις τον πρώην

δήμαρχον ιατρόν κ. Γεωργ. Κουτσομπτόπουλον συγκοινωνία διά των ηλεκτρικών τροχιοδρόμων έδωκεν νέαν όλως ζώήν εις την πάντοτε προς την πρόοδον χωρούσαν πόλιν μας. Τα μικρότερα μεν των Αθηνών πολύ όμως κομψότερα και πολυτελέστερα εκείων οχήματα της υπό την διεύθυνσιν του κ. Απέργη εταιρίας κατάμμεσα πάντα μεταφέρουν τον κόσμον εις τα διάφορα σημεία της πόλεως. Το απόγευμα ιδίως και τας εσπερινάς ώρας όλοι οι Καθαματιανοί συνοδεύοντες τους γνωστούς των εκ των πολλών παρεπιδημούντων ενταύθα ξένων μεταβαίνουσιν εις τα διάφορα έξοικικά και ψυχαγωγικά κέντρα και ιδίως εις την ώραίαν μας παραλίαν την οποία κολλακεύονται ν' αποκαλούν "το Φάληρό μας". Η εταιρία ενθουσιασμένη εκ της μέχρι τούδε επιτυχίας της επιχειρήσεώς της, την οποίαν δεν είχαν την πρωτοβουλίαν ν' αναλάβουν οι τόσοι κεφαλαίουχοι μας, παρήγγειλεν εις Μόναχον εξ ακόμη οχήματα διά την εξυπηρέτησιν των ήδη υπάρχουσών γραμμών, σκέπτεται δε όπως μέχρι του επομένου έαρος κατασκευάση δύο εισέτι γραμμάς, μίαν από της κεντρικής πλιταείας της 23 Μαρτίου μέχρι παραλίας διά του ανατολικού μέρους της πόλεως και της Λεωφόρου Φαρών και ετέραν από της ιδίας πλιταείας μέχρι των προαστείων Γιαννιτσάνικα και Αλμυρός διά των συνοικιών Αγίου Νικολάου και Φυτειάς, της πλιταείας Αρεως και της οδού Λακωνικής, διανοιχθσομένης εις ευρείαν λεωφόρον». Το σχέδιο επέκτασης υλοποιήθηκε στο μισό με τη δημιουργία "θηλειάς" από Υπαναντής – Αριστομένους – Τελωνείο – Φαρών – Φραγκόλιμνα.

Το τραμ άντεξε 20 χρόνια για να "υποκύψει" στο αστικό λεωφορείο. Και με αφορμή την υπογραφή πλέον σύμβασης για αστική συγκοινωνία με λεωφορεία έγραφε η "Σημεία"

το 1938: «Οι κυριώτεροι όροι οίτινες πρέπει να μη λείπουν εκ της κατηρτισθσομένης συμβάσεως είναι η πυκνωσις των δρομολογίων και η επέκτασις τούτων εις ωρισμένα σημεία των Καθαμών, όπου δεν είχε επεκταθεί η τροχιοδρομική συγκοινωνία. Καθ' ημάς είναι ενδεδειγμένον να εξυηρητηθούν και οι εκατέρωθεν της οδού Μεσοήνης οικούντες διά της επέκτασεως της συγκοινωνίας τουλάχιστον μέχρι του παλαιού γηπέδου του Απόλλωνος (σ.σ. σημερινό Δημαρχείο). Επίσης ενδείκνυται να επεκταθή η δι' αυτοκινήτου συγκοινωνία κατά πεντακόσια μέτρα ανατολικώτερον του Ανατολικού συνοικισμού προσφύγων Παραλίας, προς την Αγ. Σιών. Τώρα που πρόκειται να συμπληρωθούν τα διμενικά έργα Καθαμών και να κατασκευασθή και ο δεύτερος αντιβραχίων, επιβάλλεται όπως η γραμμή επεκταθή πολύ πέραν του προσφυγικού συνοικισμού, όχι μόνον διά την εξυηρέτησιν των προσφύγων και των πέριξ οικούντων, αλλά και χάριν των συμπολιτών που θα θέλουν να ευρίσκουν μεγαλύτεραν ψυχαγωγίαν εκείθεν του δευτέρου αντιβραχίονος. Το τμήμα εκείνο της της Παραλίας μετά μίαν τριετίαν θα είναι το μάλλιον περιβλεπτον. Αλλο τμήμα που πρέπει απαραίτητως να εξυηρητηθή διά της νέας συγκοινωνίας είναι το προς την πλιταείαν των ασκήσεων τμήμα. Εχομεν την γνώμην ότι πρέπει το τέρμα της διακλιδώσεως αυτής να φθάνη μέχρι του αγροκνηίου των Γεωργικού Επιμελητηρίου. Κατ' αυτόν τον τρόπον, υπό την προϋπόθεσιν ότι το δρομολόγιον θα είναι πυκνώτατον θα δυνάμεθα να είπομεν ότι έχομεν συγχρονισμένην συγκοινωνία. Είναι περιττόν να σημειώσομεν ότι η συγκοινωνία είναι μέσον εκπολιτισμού και προόδου. Η δημοτική αρχή θα έχη, ελπίζομεν, μεριμνήσει περί όλων αυτών και θα έχη αντιληφθή ότι

και η επιθυμία της πόλεως συμπίπτει προς τας συστάσεις μας αυτάς [...] Η πόλις δεν είναι μόνον η λεωφόρος Φαρών, η λεωφόρος Αριστομένους και η Παραλία. Η πόλις επεκτείνεται και προς άλλα σημεία πυκνώς κατοικημένα, τα οποία έχουν ίσα δικαιώματα επί της στοργής του Δήμου Καλαμών».

Οι επεκτάσεις έγιναν τα μεταπολεμικά χρόνια και ακολουθούσαν ουσιαστικά αυτή τη λογική που φθάνει μέχρι σήμερα με επεκτάσεις σε περιοχές συγκεντρωμένου "πληθυσμού". Και ενώ δεν έχει αλλάξει τίποτε σε αυτή τη λογική, άλλαξαν ριζικά τα πράγματα με την έκταση της πόλης, τη συγκέντρωση υπηρεσιών, τα μέσα μεταφοράς και την αυτοκίνηση. Η πόλη επεκτάθηκε και συνεχίζει να επεκτείνεται σε περιοχές που δεν εξυπηρετούν οι σημερινές γραμμές, οι κάθε είδους υπηρεσίες συγκεντρώθηκαν στο κέντρο, οι κάτοικοι προσπαθούν να προσεγγίσουν το κέντρο με τα ιδιωτικά τους αυτοκίνητα, τα ταξί προσφέρουν ευέλικτες σχετικά υπηρεσίες και αναλόγως ατόμων με ανταγωνιστικό κόμιστρο. Μεγάλη εικόνα καθόλου... ευρωπαϊκή κατά πώς θέλουν να μας λένε για την πόλη οι "άρχοντες" που κοιτάζουν καθημερινά τον καθρέφτη τους για να τους πει πόσο ωραία τα λένε και τα κάνουν. Η ανάγκη πεζοδρομήσεων αδήριτη για να αναπνεύσει η πόλη. Αργά ή γρήγορα, επί τούτου ή επί τη ευκαιρία, κάποια στιγμή λογικά θα γίνουν αν και η λογική παραβιάζεται από τους "εκλεκτούς του λαού" των οποίων το όραμα σταματάει στις πλακοστρώσεις, στα δίκτυα εξυπηρέτησης "πελατών" και τις επιθυμίες λόμπι πίεσης (επί το... καλλιτεχνικών).

Σε κάθε περίπτωση προϋπόθεση είναι η εξασφάλιση δυνατότητας πρόσβασης και αυτό δεν μπορεί παρά να γίνει παρά μόνο με την οργάνωση της "συγκοινωνίας". Και αυτό προϋποθέτει ανάληψη των αναγκών, μελέτη της υφιστάμενης κατάστασης, λύσεις που απαιτεί μια "ευρωπαϊκή" προοπτική της πόλης και μέσα με τα οποία μπορεί να επιτευχθεί αυτό. Λύσεις που θα πρέπει να ενσωματώνουν υφιστάμενους φορείς με την προϋπόθεση προσαρμογής τους στις νέες ανάγκες, να αξιοποιούν τις τεχνολογικές εξελίξεις για μια πόλη "καθαρή" από ρύπους και τα μέσα σταθερής τροχιάς όπου μπορούν να δρομοποιηθούν.

Θα μου πείτε τώρα ότι κάνω... ασκήσεις επί χάρτου. Κάπως έτσι όμως ξεκινάνε όλα, αν θέλουμε να αλλάξουμε κάτι. Με την προϋπόθεση ότι θα βρεθούν εκείνοι οι οποίοι θα αναλάβουν να υλοποιήσουν τα σχέδια για την πόλη του μέλλοντος. Από θέσεις ευθύνης για τη διαχείρισή του γιατί θα το ζήσουν αυτοί και τα παιδιά τους. Και αν αυτό παραπέμπει στις επόμενες εκλογικές αναμετρήσεις, θα έρθουν και αυτές. Το απογοητευτικό σήμερα μπορεί να γίνει ελπιδοφόρο αύριο από εκείνους οι οποίοι πιστεύουν ότι μπορεί να είναι τέτοιο και θέλουν να καταθέσουν την προσπάθειά τους γι' αυτό. Χωρίς ελιτίστικες και λαϊκίστικες συμπεριφορές, με ορθολογισμό και όραμα, με αγάπη για την πόλη και τους ανθρώπους της, που πρέπει να εκφραστούν στα όργανα διεύθυνσης των κοινών υποθέσεων. Στα οποία έχουν θέση όλοι ανεξάρτητα χωρίς καμία διάκριση...

27/5/2020

Το τρένο και η ιστορία του

Το ρολί του χρόνου σταμάτησε για το τρένο στη Μεσσηνία πριν από λίγα χρόνια. Οι υποσχέσεις επανεκκίνησης σπρώχνουν όλο και πιο μακριά το χρόνο υλοποίησης και φυσικά με τα σημερινά δεδομένα δεν μπορούμε να συζητούμε για λειτουργία του σιδηροδρόμου όπως την έχουμε ζήσει οι μεγαλύτεροι που προλάβαμε τις παλιές εποχές. Μικρή εισαγωγή για ένα θέμα που θα επανέλθουμε το επόμενο διάστημα, προκειμένου να γυρίσουμε πίσω στην “αφετηρία” του μέσου που αποτέλεσε για όλο τον κόσμο “εργαλείο” καπιταλιστικού μετασχηματισμού. Αφορμή μια παρουσίαση του βιβλίου του Γιώργου Λιόλιου για το τρένο στη Βέροια, που έγινε στην αίθουσα εκδηλώσεων της “Ελευθερίας” και το κείμενο αποτελεί μέρος της παρέμβασης του υπογραφομένου.

Για την Καλαμάτα αλλά και για ολόκληρη τη Μεσσηνία, ο σιδηρόδρομος αποτελεί την “ατμομηχανή” του αστικού μετασχηματισμού. Πολλές φορές η πλευρά αυτή αγνοείται και “χάνεται” κάτω από το ειδικό βάρος του λιμανιού στην εμπορική και βιομηχανική ανάπτυξη στο μεταίχμιο του 19ου με τον 20ο αιώνα. Εκείνο που δεν γνωρίζουν οι περισσότεροι είναι το γεγονός ότι λιμάνι δεν θα υπήρχε χωρίς... τρένο. Το λιμάνι αποτελούσε το “μεγάλο όνειρο” της ανερχόμενης αστικής τάξης της πόλης καθώς οι μεταφορές προϊόντων και προσώπων γινόταν από τους θαλάσσιους δρόμους. Είτε με ατμόπλοια που έκαναν το γύρο της Πελοποννήσου και ένωσαν την πόλη με εμπορικούς προορισμούς σε

άλλες χώρες, είτε με μικρότερα σκάφη με τα οποία γινόταν η μετακίνηση από τις παράκτιες περιοχές προς την Καλαμάτα (και αντιστρόφως). Το δίκτυο των αμαξιών δρόμων ήταν ελάχιστα ανεπτυγμένο και οι χειραίες επικοινωνίες δύσσκολες σε μια ορισμένη ακτίνα και... αδύνατες σε μεγαλύτερη. Το λιμάνι ξεκίνησε να κατασκευάζεται το 1882 και ολοκληρώθηκε 20 χρόνια αργότερα. Για να κατασκευαστεί χρειάστηκαν τεράστιοι ογκόλιθοι που θα έπρεπε να μεταφερθούν από το βουνό στην παραλία. Και φυσικά δεν υπήρχε άλλος τρόπος πέρα από το... τρένο που δεν είχε ξεκινήσει ακόμη να κατασκευάζεται.

Οι ογκόλιθοι “κατασκευάζονταν” σε μεγάλο λιτομείο στο “Λιθωμένο Φίδι” στην ανατολική πλευρά του Νέδοντα. Όπως γράφει ο Καθηγητής Ανδρέας Σκιας το 1911 η θέση βρίσκεται “επί της δεξιάς όχθης του ποταμού, κατά το προς βορράν πέρας των μεγάλων λιτομείων εξών εξήχθησαν οι λίθοι του προ ολίγων ετών κατασκευασθέντος τεχνητού λιμένους των Καλαμών”. Η μεταφορά τους ήταν ένα τεχνικό θαύμα για την εποχή: Από στενό σημείο του παραγγιού περνούσε απέναντι σιδηροδρομική γραμμή η οποία ακολουθούσε τη δυτική όχθη του ποταμού. Περνούσε ανατολικά με ειδική γέφυρα ανάμεσα σε αυτή της σημερινής σιδηροδρομικής γέφυρας και εκείνης στο ύψος της Κολοκοτρώνη (καροταρείκη), απαντιάζεται μάλιστα σε φωτογραφία της εποχής. Στη συνέχεια ακολουθώντας διαδρομή δυτικά της Αριστομένους έφθανε στο λιμάνι. Ευτυχώς οι Γάλλοι που είχαν αναλάβει να ολοκληρώσουν την κατασκευή του λιμανιού, φρόντισαν

να απθανατίσουν στιγμές από αυτή τη μεταφορά και την πόντιση των ογκολίθων στο λιμάνι.

Πέραν τούτου έχουμε μια γραπτή μαρτυρία του Γεώργιου Δροσίνη για την ειδική αυτή γραμμή. Ο γνωστός λογοτέχνης πέρασε από την Καλαμάτα το 1884 και έγραψε τις καθόλου κολλακευτικές εντυπώσεις του στη “Νέα Εστία”. Με καράβι φυσικά το οποίο αγκυροβόλησε λίγο ανοικτά αφού δεν υπήρχε λιμάνι και κατά το λογοτέχνη κατελήφθη εξ εφόδου από τους βαρκάρηδες οι οποίοι έδεσαν τα σκάφη τους στα πλευρά του και σκαρφάηλσαν ως “σχοινοβάται και πειραταί συγχρόνως” διατρέχοντας το πλοίο και αρπάζοντας τις αποσκευές για να τις ρίξουν στη βάρκα τους και να πάρουν τον πελάτη. Ακολουθεί γλαφυρότατη περιγραφή της περιπέτειας πάνω στην άμαξα που δεν διαλύεται από τύχη τρέχοντας στην Αριστομένους ανάμεσα σε λακούβες. Και κάποια στιγμή ο Δροσίνης γράφει: “Η οδός αυτή ουδέν έχει το αξιοθέατον εκτός κοινών τινών κήπων και αγρών. Εκπλήτεται τις μόνον προς στιγμήν επί τη θέα σιδηροδρομικής γραμμής παραλήθως τη οδώ εστρωμένης. Σιδηρόδρομος εν Καλάμαις; Πότε και πως έγινε αυτό χωρίς να έχη κανένας είδησι; Αλλ η ευχάριστος έκκληξις παύει ευθύς ως ερωτήση τινά, όστις θα τω απαντήσει ότι η γραμμή εστρώθη ίνα διευκολύνη την μεταφοράν υλικού προς κατασκευήν της προκουμαίας”.

Αυτή τη γραμμή την “ξήλησε” ο Νέδοντας στη μεγάλη πλημμύρα που έγινε το 1887 καθώς ο ανατολικός του κλάδος περνούσε μέσα από το σημερινό πάρκο σιδηροδρόμων και το ποτάμι βρήκε πάλι το δρόμο του καθώς το είχαν περιορίσει στο δυτικό κλάδο, δηλαδή περίπου στη σημερινή του (τσιμεντένια πλέον) κοίτη.

Με τα... πολλά και μετά από αλληπάλληλες συμβάσεις, ο σιδηρόδρομος λειτούργησε στις αρχές της δεκαετίας του 1890 αλλά ως... “κουτσοσιδηρόδρομος”. Ετσι τον χαρακτηρίζει άγνωστος δημοσιογράφος στην “Ευνομία” το 1896. Και το χαρακτηρισμό εξηγεί ο Γιάννης Αναπλιώτης πολλά χρόνια αργότερα εξηγώντας ότι δεν είχε κατασκευαστεί η γραμμή στα τμήματα Μελιγαλά – Παραδείσια και Αχλαδόκαμπος – Μύλοι με αποτέλεσμα αν ήθελε κάποιος να φθάσει μέχρι την Αθήνα (και αντιστρόφως) να χρειάζεται να μετακινηθεί με άμαξες ανάμεσα σε αυτά τα σημεία. Το τρένο κυκλοφόρησε στη Μεσσηνία το 1891 καθώς όπως μας πληροφορούν ο Κορύλλιος και Θεοχάρης, στις 22 Ιουλίου επρόκειτο να κυκλοφορήσει το τρένο στη γραμμή Καλαμάτα – Μεσσήνη. Ενώ το φθινόπωρο του 1891 έχουμε μια από τις πρώτες ανακοινώσεις των “Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων της Ελλάδος” για τα τοπικά δρομολόγια μεταξύ Καλαμάτας, Μεσσήνης και χωριών της Μεσσηνίας. Πρέπει να σημειωθεί ότι σε αυτόν τον πίνακα υπάρχει και ο σταθμός “Λιμήν”, πράγμα που σημαίνει ότι ο σιδηρόδρομος είχε φθάσει μέχρι το υπό κατασκευή λιμάνι.

Η συναρμογή του σιδηροδρομικού δικτύου με το λιμάνι δημιούργησε την πρώτη βιομηχανική περιοχή της Καλαμάτας γύρω από την περιοχή στην οποία εκτείνεται σήμερα το πάρκο σιδηροδρόμων. Η βιομηχανία οίνων και οινοπνευμάτων “Ζαν και Ρος” που εκτεινόταν από τη Λέσχη Αξιωματικών μέχρι τις Σχολές Παπαφλέσσα και από την Αριστομένους μέχρι τη Φαρών είχε διακλάδωση της γραμμής μέχρι το εσωτερικό της. Λειτουργούσε ήδη η ελαιουργεία-σαπωνοποιεία Λιναρδάκη στο χώρο που υπάρχει σήμερα το 1ο Λύκειο. Γύρω από το λιμάνι και πάνω στη σημερινή Τσαμαδού

κατασκευάστηκαν αποθήκες συσκευασίας σύκων και σταφίδας που καταδαφίστηκαν στις αρχές της δεκαετίας 1970-1980. Μέχρι το μεσοπόλεμο είχαν κατασκευαστεί ο επιλιμένιος και ο χερσαίος μύλος. Το μηχανοστάσιο του τρένου καταλάμβανε τον μεγάλο χώρο στον οποίο κατασκευάστηκε το διοικητήριο, η ηλεκτρική εταιρεία στεγαζόταν στο κτήριο που μετατράπηκε σε δημοτικό θέατρο, το παγοποιείο "Όλυμπος" στα σημερινά δικαστήρια. Ένα πλήθος από βιοτεχνικές μονάδες που υποστήριζαν τη βιομηχανική και μεταποικιακή δραστηριότητα είχαν εγκατασταθεί σε διάφορα σημεία της περιοχής αυτής. Ενώ στα μέσα της δεκαετίας του 1920-1930 έγινε "πόλεμος" μεταξύ ιδιοκτητών και δήμου όταν ο τελευταίος αποφάσισε να οριοθετήσει ως βιομηχανική ζώνη το Νησάκι, δηλαδή την περιοχή δυτικά των γραμμών. Ο σιδηρόδρομος ένωσε το λιμάνι με την ενδοχώρα με αποτέλεσμα τη μετακίνηση εμπορευμάτων και προσώπων σε πολύ μεγάλη απόσταση.

Η οικονομική δραστηριότητα στην πόλη σημείωσε έντονη ανάπτυξη και οδήγησε σε πληθυσμιακή έκρηξη μέχρι και τον πόλεμο. Ένα πρώτο κύμα "αστυφιλίας" όπως έλεγαν εκδηλώθηκε, με αρχική κατεύθυνση την πόλη στην οποία υπήρχαν κάποιες ευκαιρίες απασχόλησης, ενώ παράλληλα άρχισε η μετακίνηση προς την Αθήνα που αποτελούσε τη μεγάλη πρόκληση της εποχής. Οι οικισμοί κατά μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής γνώρισαν άνθηση καθώς από την Καλαμάτα προς την Τρίπολη και στη διακλάδωση προς Καλό Νερό, δημιουργήθηκε ένα πλήθος σιδηροδρομικών σταθμών τους οποίους έφθαναν κάτοικοι και μέτοικοι από τα κοντινότερα χωριά. Κατά έναν τρόπο ο σιδηρόδρομος ενοποίησε την Πελοπόννησο και τη συνέδεσε με την Πρωτεύουσα,

μεταφέροντας ανθρώπους, χαρές και καημούς, εμπορεύματα και εφόδια. Ταυτόχρονα αποτέλεσε το συνδετήριο δρόμο για την ξενιτιά καθώς από το λιμάνι της Καλαμάτας έφευγαν κατά κύματα οι μετανάστες τις πρώτες δεκαετίες του 20ου αιώνα. Εδώσε το παρόν στους πολλούς μεταφέροντας στρατιώτες από την Καλαμάτα στα μέτωπα, ενώ σε δύσκολες στιγμές ειδικά στην περίοδο της γερμανικής κατοχής, αποτέλεσε πολεμικό στόχο παρεμπόδισης της κίνησης στρατευμάτων. Εν ολίγοις, ο σιδηρόδρομος στην περιοχή μας αποτελεί μέρος της ιστορίας της και αποτυπώνει τις τεράστιες και συνεχείς κοινωνικοοικονομικές μεταβολές.

Ο σιδηρόδρομος όμως έπαιξε καταλυτικό ρόλο και στην πολεοδομική διαμόρφωση της νέας Καλαμάτας. Η γραμμή ακολούθησε το "σβήσιμο" της λοφοσειράς προς το νότο και σε σημείο που ήταν ευχερής και ασφαλής η κατασκευή της. Πέρασε τον (διαμορφωμένο πλέον) Νέδοντα και έκανε μια στάση πριν στρίψει για το μελλοντικό λιμάνι. Εκεί και στο λόφο που δέσποζε στο Νησάκι, κατασκευάστηκε ο σιδηροδρομικός σταθμός. Πολεοδομικά επιλέχθηκε η κατασκευή ενός διαγώνιου δρόμου από το σταθμό μέχρι και την Αριστομένους στο ύψος του σημερινού πνευματικού κέντρου προκειμένου να ενωθεί με την πόλη που μόλις είχε αρχίσει να "κατεβαίνει" νότια από την 23ης Μαρτίου. Δημιουργήθηκε μια είσοδος της πόλης με πηλατεία γύρω από την οποία αναπτύχθηκαν νέα ξενοδοχεία, εστιατόρια, καφενεία και κάθε είδους υπηρεσίες. Η Σιδηροδρομικός Σταθμού αναδείχθηκε σε αρτηριακό δρόμο και μέχρι τη μεταπολεμική περίοδο αποτελούσε ένα δρόμο με κτίσματα τα οποία μαρτυρούσαν την αίγλη του αστικού μετασχηματισμού σε συναρμογή με αυτά της

Αριστομένους. Η μορφή της πόλης επηρεάστηκε σημαντικά από τη θέση του σταθμού και το σχέδιο του 1905 εκπονήθηκε αφού είχε προηγηθεί η διαμόρφωση της Σιδηροδρομικού Σταθμού.

Η ανάπτυξη του σιδηροδρόμου δεν έγινε χωρίς προβλήματα και ενστάσεις. Είναι κάτι που σημείωσα εισαγωγικά και θα πρέπει να σημειώσω ότι οι αντιδράσεις στη Μεσσήνη ήταν έντονες το 1884 όταν οι καλαματιανοί έθεταν το ζήτημα του σιδηροδρόμου. Η Μεσσήνη ωφελήθηκε από τη λειτουργία του καθώς αποτέλεσε πόλο έλξης σε μεγάλες γιορτές (πανηγύρι και καρναβάλια), ταυτοχρόνως όμως έχασε τον εμπορικό της ρόλο στη διαμετακόμιση εμπορευμάτων αφού το νέο λιμάνι της Καλαμάτας αποτέλεσε προορισμό για την παραγωγή της ενδοχώρας την οποία εξυπηρετούσε το υποτυπώδες λιμάνι της Μπούκας. Υπήρχαν όμως και γραμμές για τις οποίες δόθηκαν μάχες από τους κατοίκους και υποσχέσεις από τους κυβερνώντες, οι οποίες δεν υλοποιήθηκαν ποτέ. Μέχρι και το μεσοπόλεμο ήταν ζωντανό το αίτημα για την επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου από την Κυπαρισσία προς την Πύλο, είχε παραχωρηθεί το τμήμα αυτό για κατασκευή, είχε γίνει και η χάραξη καθώς η περιοχή ήταν κατά βάση πεδινή και δεν υπήρχαν ιδιαίτερες δυσκολίες.

Η γραμμή δεν κατασκευάστηκε ποτέ και αυτό αποδόθηκε στις τοπικές αντιθέσεις και μικροπολιτική δράση πολιτικών παραγόντων καθώς θα άλλαζε το οικονομικοκοινωνικό τοπίο της δυτικής Μεσσηνίας. Μέχρι την ίδια περίοδο ήταν ζωντανό το αίτημα για σιδηρόδρομο μέχρι τη Σπάρτη. Η χάραξη του δικτύου όμως αποτέλεσε σημείο σύγκρουσης καθώς οι Καλαματιανοί προσπαθούσαν να συνδεθεί η Σπάρτη μέσα από το Λεοντάριο όπως ήταν η αρχική χάραξη (γιαυτό άλλωστε υπάρχει ο σιδηροδρομικός σταθμός εκεί), ενώ οι Τριπολιτισιώτες προσπαθούσαν να συνδεθεί η Σπάρτη απευθείας με την Τρίπολη. Ενδεχομένως και αυτός ήταν ο λόγος για τον οποίο "φρέναρε" η κατασκευή του δικτύου προς τη Σπάρτη.

Ο καθένας αντιλαμβάνεται ότι η εξελίξεις για τη Μεσσηνία και τη Λακωνία θα ήταν σημαντικά διαφορετικές αν είχαν κατασκευαστεί αυτές οι γραμμές εκείνη την εποχή. Φυσικά με τα "αν" δεν αλληλίζουν τα πράγματα και το κρίσιμη ζήτημα σήμερα είναι να κρατηθεί το θέμα "ανοικτό", να διασωθούν οι (μισοκατεστραμμένες) υποδομές (σταθμοί και δίκτυο) και να αναζητηθεί αποτελεσματικός ρόλος για τη χρήση του δικτύου. Θα επανέλθουμε με πρώτη ευκαιρία...

3/10/2022



Όλα τα μέσα μεταφοράς στην πλατεία 23ης Μαρτίου τη δεκαετία 1930-1940

[Από το βιβλίο των ΓΑΚ Μεσσηνίας, Αναστασία Μηλίτση-Νίκα, Χριστίνα Θεοφιλοπούλου-Στεφανούρη «Καλαμάτα 1830-1940. Οδοιπορικό σε δρόμους και πλατείες της πόλης»]

Ο Νέδοντας και η «απειλή του νερού» στην πόλη



Η Καλαμάτα και ο Νέδοντας σε ξυλογραφία του Th. Weber, 1868 περίπου

*[Από το βιβλίο των ΓΑΚ Μεσηνίας, Αναστασία Μηλίτση-Νίκα, Χριστίνα Θεοφιλοπούλου-Στεφανούρη
«Καλαμάτα 1830-1940. Οδοιπορικό σε δρόμους και πηλατιές της πόλης»]*

Η Καλαμάτα των πλημμυρών...

Η Καλαμάτα ήταν αρχικά μια πόλη χτισμένη ουσιαστικά πάνω σε έναν λόφο, δίπλα από τον οποίο και μακρύτερα υπήρχε πλήθος χειμάρρων και ρεμάτων.

Οι άνθρωποι προσπάθησαν να τιθασεύσουν τη φύση αλλά δεν τα κατάφεραν. Αλληπαλόληδες ήταν οι καταστροφές και εκδηλώνονταν με τον πιο διαφορετικό τρόπο. Ας δούμε μερικές από τις προειδοποιήσεις λίγο πριν τη μεγάλη πλημμύρα του 1924, οι οποίες αγνοήθηκαν από τους άρχοντες.

Το Σεπτέμβριο του 1921 πλημμύρισε όλη η πόλη. Στο ρεπορτάζ γίνεται αναλυτική περιγραφή των σημείων που "χτύπησε" η οργή της φύσης. Δεν θα χρειαστεί ιδιαίτερη προσπάθεια να αντιληφθούμε ότι οι ίδιοι χείμαρροι και τα ίδια ρέματα συνεχίζουν να πνίγουν κατά περίπτωση τις ίδιες περιοχές της πόλης: "Η προχθεσινή πλημμύρα ήτο ασυνήθους αγριότητας και επέφερε μεγάλης καταστροφές. Οι παλαιότεροι δεν ενθυμούνται ουδέποτε τοιαύτην νεροποντήν. Όλοι οι χείμαρροι, ο Νέδων, ο Καραμπογιάς, η Κερεζένια, το Πολίτικο, εκχειρίσαντες εισέβαλλον εις τα παραποτάμια κτήματα και επέφεραν κολοσοσιαίας ζημίας. Ο Νέδων, η αθεράπευτος αυτή πληγή των Καλαμών, ηπειλήσθη προς στιγμὴν ολόκληρον την πόλιν. Τα ύδατά του υπερηγήσαντα εν πολλοίς τα προφυλακτήρια τείχη εισώρμησαν εις τας οδούς και εκείθεν κατέκλυσαν υπόγεια, καταστήματα, κτήματα και κήπους και επέφερον μεγάλης καταστροφάς, των οποίων την έκτασιν ουδείς δύναται να υπολογίσῃ. Όλα τα περιβόλια τα οποία ήταν

εσπαρμένα με χειμερινά λαχανικά, κατεκλύσθησαν υπό των υδάτων και υπέστησαν μεγάλην ζημίαν. Τοιοῦτας και ἀκόμη μεγαλύτερας ζημίας επέφερε και ο Καραμπογιάς, χείμαρρος επικίνδυνος. Η συνοικία Καλυβίων, εγγύς της Γ' Δημοτικῆς Σχολῆς εθαλασσοπνίγη. Όλοι οι ὀπισθεν της σχολῆς οικόια κατεκλύσθησαν υπό υδάτων και διέτρεξαν κίνδυνον οι εν αὐταῖς οικόουντες. Αἱ επενεχθεῖσαι Ζημίαι εις τα Γιαννιτσάνικα εἶναι ἀφάνταστοι. Η Κερεζένια και το Πολίτικο φοβεροὶ πλημμυρῖσαντες κατέκλυσαν τα περιβόλια και τους κήπους των Γιαννιτσανικῶν, τα δε ὕδατα υψώθησαν μέχρι τοιοῦτου σημείου ὥστε η παρά το κτήμα Μαυρομιχάλη μεγάλη γέφυρα ἐπὶ πολλὴν ὥραν ἦτο ἀθέατος. Η δημοσία οδὸς προς τον Ἀλμυρὸν εἶχε μεταβληθεῖ εις ποταμὸν. Εν γένει αἱ προξενηθεῖσαι Ζημίαι εἶναι ἀφάνταστοι. Μερικῶν μάλιστα Γιαννιτσάνων ἐπνίγησαν και τα ζῶα".

Μετά από ενάμιση μήνα η πόλη αναστατώνεται καθώς με γνωστή την αιτία των πλημμυρών στην πόλη, δίνονται άδειες για κοπή δέντρων προκειμένου να παραχθεί κάρβουνο. Τότε ήταν το εμπόριο, σήμερα είναι οι αλληπαλόληδες καταστροφικές πυρκαγιές που δημιουργούν τους κινδύνους: "Μας ανεκοινώθη είδησις ἥτις προκαλεῖ την δικαίαν και εὐλόγον αγανάκτησιν ἀπάντων των Καλαμίων πολιτῶν. Εὰν αληθεύει πρέπει τάχιστα ἄνευ αναβολῆς να σκεφθῶν τα σωματεῖα της πόλεως, οι σύλλογοι και ν' απευθύνουν ἔντονον διαμαρτυρίαν προς το υπουργεῖον Ἐθνικῆς Οικονομίας διὰ το ἀπειλούμενον κατὰ των Καλαμίων κακόν. Μία των σπουδαιότερων αἰτιῶν, ἔνεκα

των οποίων η κοίτη του Νέδοντος υπερπηλούται ιλύος, χαλίκων και λίθων, είναι η εντελώς αποψίλωσις των εκατέρωθεν του χειμάρρου λόφων και βουνών. Δάση μεγάλα και ατέρμονα εθυσιάσθησαν αμειλίκτως, όχι μόνον υπό των ποιμένων αλλ' ιδίως υπό τον ανθρώπων οίτινες κατωρθώσουν και προμηθεύονται ακόπως αδείας ξηλεύσεως και ανθρακείσεως και καταστρέφουν τα πάντα. Εισέβαλλησαν από πολλών ετών εις την πόλιν μας διάφοροι επιχειρηματίες ανθρακέμποροι εκ γειτονικών Νομών οίτινες αποφάσισαν να μεταβάλησαν τα πάντα εις τέφραν. Κόπτουν, κόπτουν και μόνον κόπτουν δένδρα, αποψιλώνουν δασικάς εκτάσεις μεγάλας, θησαυρίζουν γενναία ποσά και κατώρθωσαν ώστε εντεύθεν της Αθαγονίας να μη υπάρχει ούτε κηλάκι. Τώρα πάλιν οι αυτοί ανθρακείς άγνωστον διά τίνων μέσων κατώρθωσαν ή είναι εγγύς να κατωρθώσουν, ώστε να τοις παρασχεθή άδεια ανθρακείσεως εκ της υπολειφθείσης δασικής εκτάσεως της εκειμένης παρά το Διπόταμον. Εάν επιτραπή η καταστροφή και του δάσους τούτου αι Καλάμαι δεν έχουν πλέον ελπίδαν σωτηρίας. Ο Νέδων υπερπηλούμενος ιλύος και χαλίκων θα συμπληρώση την καταστροφήν της πόλεως και τότε οι συμπολίται ανανηφόντες από τον βαθύν λήθαργον εις τον οποίον είναι βυθισμένοι θα ζητούν αντιπλημμυρικά έργα. Προσημαίνοντες τον απειλούντα την πόλιν κίνδυνον, προτρέπομεν τα σωματεία να διαμαρτυρηθώσιν εντόνως κατά της μελετωμένης καταστροφής του δάσους. Δεν πρέπει επ' ουδενί λόγω διά δύο τρεις καρβουνιάρηδες να κινδυνεύη ολόκληρος η πόλις".

Τον Ιανουάριο του 1922 οι πλημμύρες χτυπάνε και πάλι την πόλιν, αυτή τη φορά σπάει η περιτοίχιση στη δυτική πλευρά του

Νέδοντα και το νερό παρασέρνει ακόμη και σπίτια, κινδυνεύουν άνθρωποι, πνίγονται ζώα και κατά την περιγραφή το ύψος του νερού σε ορισμένα σημεία υπερβαίνει τα τρία μέτρα: "Δυστυχώς αι εκ της πλημμύρας του Νέδοντος επεληθούσαι ζημιαί είναι πολύ μεγαλύτεροι των αρχικώς υπολογισθεισών. Μέχρι της στιγμής ταύτης εξηκριβώθη ότι κατέρρευσαν εκ θεμελίων αι οικίαι των Ν. Σωφρονά, Π. Σωφρονά, Ηλιοπούλου, πρώων Σούμητη. Βαρελιά και Καραμπάτσου. Οι ιδιοκτήται των καταρρευσασών οικιών μόλις κατώρθωσαν να σώσουν την ζωήν των. Τα κινητά των πράγματα, ζώα, ρούχα, ενδύματα, κατεστράφησαν εξ ολοκλήρου. Τα περιβόλια κατεκλήσθησαν από βουνά χαλίκων και ιλύος και είναι άχρηστα. Εις την οικίαν του Κ. Ποηλυδούρη, η οικογένεια αυτού και άλλοι οικογένεια, ων ηγνοείτο η τύχη μέχρι της προχθές, έχουν συγκεντρωθεί περίτρομοι και φοβούνται μήπως καταρρεύσει και αυτή. Ο κ. δήμαρχος πληροφορηθείς πάντα ταύτα απέστειλεν εις τον κ. Λιμενάρχην έγγραφον, παρακαλών αυτόν ν' αποστείλει λέμβους προς διάσωσιν των κινδυνευουσών οικογενειών. Ολόκληρος ο από θαλάσσης μέχρι κτήματος Μπόρτζη χώρος έχει μεταβληθεί εις θάλασσαν, πολλοί δε το ύψος των υδάτων υπερβαίνει τα τρία μέτρα. Αλλ' ό,τι προκαλεί την φρίκην και την γενικήν αγανάκτησιν είναι ότι μέχρις της χθες δεν εγένετο καν σκέψις ίνα περιφραχθή η κοίτη του χειμάρρου εις ο σημείον έσπασαν τα δυτικά προφυλακτήρια τείχη του. Ούτω δε ολόκληρος η ποσότης των υδάτων του Νέδοντος, αντί ν' ακολουθή την κοίτην του, εστράφη εκ του ρήγματος των τειχών προς τα περιβόλια, τα οποία είναι αδύνατον ν' απελευθερωθούν. Οι περιβοηλασίοι είναι κατηγανακτισμένοι διότι ισχυρίζονται ότι το ρήγμα, όπερ δεν έχει μήκος

μεγαλύτερον των 25 μέτρων, ηδύνατο να καλυφθή διά σάκκων άμμου και σανίδων και ν' απελευθερωθή η λιμνάζουσα έκτασις των περιβολίων τους. Χθες ο πρόεδρος της Κτηματικής Αδελφότητας και άλλοι κτηματíαι μετέβησαν εις την Νομαρχίαν όπως διαμαρτυρηθούν. Η κούσαμεν διασταυρούμενα παράπονα και κατά της Λιμενικής Επιτροπής, διότι δεν εμερίμνησε χθες και προχθές διά την πρόχειρον περίφραξιν του ρήγματος του δυτικού τείχους. Αι συνολικά ζημία υπερβαίνουν τα τρία εκατομμύρια δραχμών”.

Λίγους μήνες αργότερα το αρμόδιο υπουργείο “περιήλθε εις την απόφασιν ν' αναθέσει την εκπόνησιν μελέτης εις αλληοδαπόν υδραυλικόν μηχανικόν. Κατά πληροφορίας μας ο αλληοδαπός μηχανικός εις τον οποίον ανετέθη η εκπόνησις της μελέτης του Νέδοντος είναι ο ειδικός υδραυλικός κ. Παγιαρόλα, Ιταλός την εθνικότητα και πεφημισμένου κύρους επιστήμων [...] Επειδή όμως είναι βέβαιον ότι κατ' ανάγκην θα επιβραδυνθή η εκπόνησις της οριστικής μελέτης υπό του κ. Παγιαρόλα, το υπουργείον απεφάσισε την εκτέλεσιν των προχειρών μέτρων άτια υπέδειξεν ο μηχανικός της επιτροπής του Νέδοντος προς διασφάλισιν της πόλεως από του κινδύνου νέας πλημμύρας κατά τον προσεχή χειμώνα”. Δεν γνωρίζουμε αν και τι έγινε προχειρώς, το βέβαιο είναι

πως η καταστροφή ήρθε τον Οκτώβριο του 1924 όταν ραγδαίες βροχοπτώσεις στον Ταΰγετο έφεραν στην πόλη μέσα από το Νέδοντα τεράστιες ποσότητες νερού. Και αιφνιδίασαν τους πάντες καθώς στην πόλη απλώς ψιχάλιζε και κανένας δεν περίμενε ότι η “μαυρίλα” στο βουνό έφερνε την καταστροφή. Τα προφυλακτήρια τείχη έσπασαν και από τις δύο πλευράς, κάπου 10 άνθρωποι πνίγηκαν (δυστυχώς δεν υπάρχουν διαθέσιμα φύλλα των τοπικών εφημερίδων εκείνων των ημερών για να είμαστε ακριβείς), υπόγεια και ισόγεια πλημμύρισαν, εμπορεύματα παρασύρθηκαν και κατέληξαν στη θάλασσα. Ο τρόπος με τον οποίο γίνεται μέχρι σήμερα από τους τοπικούς άρχοντες η διαχείριση της υπόθεσης των αντιπλημμυρικών έργων παραπέμπει σε εκείνες τις εποχές. Κανένας δεν άκουσε τις προειδοποιήσεις για τους κινδύνους που εγκυμονούσαν οι τεράστιες κλίμακας επεμβάσεις στα ρέματα. Οι πλημμύρες έγιναν και πάλη συχνές και σημειώνονται ανάλογα με το σημείο που ανοίγουν οι ουρανοί. Με την ελπίδα ότι οι μελέτες θα είναι επαρκείς, δεν θα παραβιάζουν την κοινή λογική με φαραωνικές εκτροπές και τα αναγκαία έργα θα γίνουν πριν τον επόμενο ξέσπασμα του καιρού...

24/4/2019



Ο Νέδοντας με τη διευθέτησιν που είχε μέχρι τα τέλη της δεκαετίας 1960-1970, διακρίνεται η εγκιβωτισμένη κοίτη στα πετρόχτιστα τείχη της και η επικλινής ζώνη υπερκλίθισης σε περίπτωση πλημμυρικού φαινομένου

[Από το αρχείο του Βασ. Μανιάτη στο «θάρος»]

Η πλημμύρα του 1924, ο Νέδοντας και οι προτεραιότητες

Καθώς τα περί αντιπλημμυρικών είναι πάντοτε επίκαιρα, λέω να συνεχίσουμε με διδακτικές ιστορίες. Να γνωρίσουμε το παρελθόν μέσα από καταγραφές γεγονότων, να τρομάξουμε στην ιδέα εκείνου που μπορεί να συμβεί, να προσπαθήσουμε να αποτρέψουμε ή να περιορίσουμε τέτοιους κινδύνους. Η Καλαμάτα στο σύνολο ή και μεμονωμένες περιοχές της, έχουν δοκιμάσει πολλές φορές την πίκρα της πλημμύρας. Αλλά εκείνη που την “σημάδεψε” ήταν η πλημμύρα του 1924. Η οποία συνέβη τέτοιες ημέρες -άλλωστε ο Οκτώβριος και ο Νοέμβριος ήταν πάντοτε απειλητικοί μήνες...

Δυστυχώς από την περίοδο της μεγάλης πλημμύρας δεν έχουν διασωθεί τα φύλλα των μεγαλύτερων εφημερίδων εκείνης της εποχής “Θάρος” και “Σημαία”. Υπάρχουν μόνο φύλλα της μικρότερης εφημερίδας “Μεσσηνιακός Κήρυξ”, τα οποία όμως είναι μεταγενέστερα και καταγράφουν τον απόηχο εκείνης της εποχής, ο οποίος έχει το δικό του ενδιαφέρον. Αναγκαστικά η αναζήτηση πληροφοριών στρέφεται στις αθηναϊκές εφημερίδες, μερικές από τις οποίες δίνουν ορισμένα στοιχεία σχετικά με το τι και πώς συνέβη. Η πλημμύρα έγινε στις 21 Οκτωβρίου μετά από καταρρακτώδεις βροχές σε ολόκληρη την Πελοπόννησο, που προξένησαν μεγάλες ζημιές και σε άλλες περιοχές, όπως η Πάτρα. Από αυτήν καταστράφηκε και το δίκτυο επικοινωνιών και τα νέα κατ’ αρχάς έφθασαν μαζί με τους...

επιβάτες του τρένου, όπως αντιλαμβάνεται κάποιος από την είδηση η οποία φιλοξενείται στο “Έθνος” στις 23 Οκτωβρίου: “Κατά πληροφορίας επιβατών αφιχθέντων χθες εκ Καλαμών, προχθές το απόγευμα λόγω της ραγδαίας βροχής επιπλημμύρισεν ο ποταμός Νέδων, τα ύδατα του οποίου διαρρήξαντα, λόγω της ορμητικότητός των το αριστερόν τείχος εις δύο σημεία της πόλεως, παρά τα κρεοπωλεία και την πλατείαν, κατέκλυσαν άπασαν σχεδόν την πόλιν προξενήσαντα μεγάλης καταστροφάς εις καταστήματα και οικίας. Τα ύδατα εύρον διέξοδον προς την Παραλίαν, εις την οποίαν επίσης εγένοντο μεγάλαι ζημιαί. Μέχρις ώρας αριθμούνται εννέα θύματα. Επίσης διεργάγη και το δεξιόν τείχος παρά το προάστειον Καλύβια, άπαντες δε οι περίξ αγροί κατεκλύσθησαν υπό των υδάτων εις μεγάλην έκτασιν. Αι προξενηθείσαι Ζημιαί είναι ανυπολόγιστοι”.

Στις 25 Οκτωβρίου δημοσιεύεται εκτενέστερο ρεπορτάζ στην εφημερίδα “Σκρην”: “Αι ληφθείσαι χθες νεότεραι πληροφορίαί περί της πλημμύρας του Νέδοντος των Καλαμών αναφέρουν τρομακτικάς λεπτομερείας. Κατόπιν ραγδαίων βροχών εις τα Αθαγωνιακά βουνά, η κοίτη του Νέδοντος υπερεπληρώθη και τα νερά υπερπηδήσαντα τα προφυλακτήρια τείχη εισόρμησαν εις την πόλιν και κατέκλυσαν την δυτικήν πλευράν αυτής. Εντός ολίγου η πόλις μεταβάλλεται εις λίμνην. Η κάτω πλατεία παριστά θέαμα τραγικόν. Βαρέλια, τραπέζια, καθίσματα και άλλα οικιακά σκεύη παρασύρονται

ακολουθούντα την διεύθυνση των υδάτων. Τα εκεί κέντρα κατακλύζονται, ξενοδοχεία, καφενεία, ζαχαροπλαστεία υπερπληρώνονται ιλύος. Ο χειμάρρος ολοέν ογκούται. Το θέαμα είναι τρομακτικό. Οι κεντρικά γέφυρα, ιδίως η γέφυρα των κρεοπωλείων κατακλύζονται υπό υδάτων. Ογκοι υδάτων κυλίνουν άγριοι και απειλητικοί. Μαζί συσσωρεύονται υπό τις γεφύρας τεράστια δέντρα και άλλα ξύλα. Τα Καλύβια πλημμυρίζονται. Η εκείθεν του ποταμού κειμένη οικία του Γ. Κοντόπουλου παρασύρεται υπό των υδάτων και μεταβάλλεται εις ερείπια. Άλλα οικία κείμενα μεσημβρινώς της πόλεως παρασύρονται. Διά μίαν στιγμήν γεννώνται φόβοι ότι δεν θα μείνει λίθος επί λίθου, διότι η ορμή του χειμάρρου είναι ακράτητος. Τα ισόγεια και υπόγεια των οικιών μεταβάλλονται εις λίμνας. Οι οικείοι των αποκλεισμένων εκδηλούν ζωηράς ανησυχίας. Κάρα διάφορα παρέχουν χείρα βοθείας εις τους κινδυνεύοντας και τους μεταφέρουν εις άλλα μέρη της πόλεως”.

Το ρεπορτάζ συνεχίζει με τις καταστροφές: “Τα περιβόλια τα κείμενα δυτικώς της πόλεως μέχρι της θαλάσσης κατεκλύσθησαν υπό των υδάτων και επεχώθησαν δι’ άμμου. Τα κηπουρικά είδη κατεστράφησαν ολοσχερώς. Η συγκοινωνία της πόλεως μετά της Παραλίας έχει διακοπεί τελείως. Τα ύδατα κυλιόμενα ορμητικά παρέσυραν μέρος του προφυλακτήριου τείχους παρά το καφενείον Χαμουτσή και κατέκλυσαν την πλατείαν και τις οδούς Αριστομένους και Φαρών. Ορμητικά όπως κατήρχοντο παρέσυραν, ότι εύρισκον. Διά μίαν στιγμήν όλη η μεγάλη έκτασις με περιφέρειαν από Σιδηροδρομικού Σταθμού, οδών Κήπου Εδέμ και Φαρών, καφενείου Παραλίας “Πανελληνιον” και ναού Αναλήψεως είχε μεταβληθεί εις μίαν απέραντον λίμνην. Τα ύδατα

κατεχόμενα εκ της οδού Αριστομένους και Φαρών εχύνοντο εις τον λιμένα τον οποίον προσέχωσαν τελείως. Η επελθούσα ζημία είναι ανυπολόγιστος. Όλα τα εμπορεύματα τα οποία ευρίσκοντο εντός των αποθηκών του Τελωνείου και εις τον προ αυτού χώρον κατεστράφησαν τελείως. Και ευρίσκοντο εμπορεύματα εκατομμυρίων. Εν γένει οι επελθούσαι ζημιά μόνον εις τον λιμένα υπολογίζονται εις δεκάδας εκατομμύρια”.

Η περιγραφή ολοκληρώνεται με τα θύματα: “Η πλημμύρα είχε δυστυχώς και ανθρώπινα θύματα. Η χήρα Ιω. Τσάκωνα μετά της θυγατρός της, της οποίας η οικία έκείτο εις την δυτικήν όχθην του χειμάρρου, επνίγησαν. Επίσης επνίγησαν η χήρα Ν. Κουντούρη, ο Σταύρος Τρέμπελης, η Κατράλαινα και μια άγνωστος γραιά. Ωσαύτως εις την Παραλίαν παρασυρθέντες επνίγησαν ο Μιχαήλ Βραχάτης και δύο ναύται. Υπάρχουν φόβοι ότι υπάρχουν και άλλα θύματα. Παρά την γέφυραν των κρεοπωλείων παρεσύρθη άγνωστος τις εις τον οποίον δεν ηδύνατο κανείς να του παράσχη βοήθειαν”. Και την επόμενη ημέρα συμπληρώνονται με λεπτομέρειες οι συνθήκες πνιγμού του υπαξιωματικού του Λιμεναρχείου Μ. Βραχάτη και του τσαγκάρη Στ. Τρέμπελη που προσπάθησαν να σώσουν ανθρώπους και πολύτιμα πράγματα.

Μετά τις καταστροφές ο δήμαρχος Παν. Σάλημας κάλεσε συλλογητήριο με αιτήματα για αποζημιώσεις και έργα προστασίας από το Νέδοντα. Και στην εφημερίδα “Μεσσηνιακός Κήρυξ” στις 5 Νοεμβρίου ο Γ. Κορφιωτάκης περιγράφει γλαφυρά την ιστορία των πλημμυρών και των... έργων: “Η δη η διενεργουμένη μελέτη της διαρρυθμίσεως της κοίτης του χειμάρρου φαίνεται ομοία των προγενεστέρων συντασσομένων μεθ’ εκάστην πλημμύραν από της πρώτης συνταχθείσης παρά του μηχανικού

Αντ. Μαναράκη μετά την φοβερή πλημμύρα του έτους 1886 και οι επόμενοι, κατόπιν φωνασκιών, διαμαρτυριών και συλλογήτων. Και κάθε προς μελέτη των μηχανικών αποστολή διήρκε όσον και η ορμή του χειμάρρου, έχομεν δε τόσας μελέτας όσα και οι συμβάσαι πλημμύραι με τας οποίας εξοικειώθημεν πλέον". Και καταγγέλλει ότι: "Η αποψίλιση των κλιτύων των δασών του Νέδοντος είνε η αιτία η προκαλούσα κατολίθωσις της ιλύος και αύτη πάλιν επιφέρει το κακόν της επιχώσεως της κοίτης του ποταμού. Την αποψίλιωσιν λοιπόν έδει αρχήθεν να επολημούσαμεν και κατ' αυτής να εστρεφώμεθα διά να είχωμεν λύση τα ζητήματα και εσώζαμεν την πόλιν μας. Διότι εάν με τοιούτον γόνιμον και παρθένον έδαφος επί των κλιτύων των ορέων του Νέδοντος απηγορεύετο η ξύλσεις και η βοσκή των ζώων επί μίαν τριετίαν έστω, οίαν γνώμην εξήνεγκεν άλληποτε διακεκριμένος μηχανικός, θα είχωμεν πραγματοποιημένην την προ ετών επιζητούμενην αναδάσωσιν".

Ο Κορφιοτάκης μάλιστα θεωρεί πως οι πρόσφυγες είναι οι πρόξενοι της καταστροφής: "Και αντί των ανωτέρω οπόσιν κακήν αίσθησιν μας επροξένει να εβλήπομεν τους πτωχοπρόσφυγας από της ενταύθα αφιξέως τους μικρούς τε και μεγάλους και γυναίκας μεταφέροντας αδιακόπως φορτώματα καυσόξυλα τα οποία συνέλεγον από τας κλιτύς και φάραγγας των ορέων του Νέδοντος, καταφύγοντες εις τούτο ως το προχειρότερον έργον χάριν εξοικονομήσεως του αναγκαιούτος αυτοίς άρτου, αφού μάλιστα τα καυσόξυλα ετιμώντο τόσον πανάκριβα. Πιστεύω δε ότι δεν αφήκαν εις τα βουνά του ποταμού κούτσουρο ή κληράκιον, ένεκεν του οποίου έπρεπε να αναμείνωμεν την προχθεσινήν πλημμύραν. Και εν τούτοις δεν επεφάνει τις αρμόδιος να φωνάξη να

εμποδισθή η τοιαύτη καταστροφή".

Η ίδια εφημερίδα στις 2 Νοεμβρίου δημοσιεύει τη μελέτη του Ελβετού μηχανικού Φ. Παγιαρόλα ο οποίος προτείνει να κατασκευαστούν 91 φράγματα και 17 πρόβολοι: "Διά των φραγμάτων αι ύλη αι προερχόμεναι εκ των διολισθήσεων θα κρατηθώσιν εις την χαράδραν. Άλλήως τε η κοίτη θα υψωθεί και διαπλητυνθεί διά της αποθέσεως των υλών όπισθεν των φραγμάτων, η κλίσις θα ελαττωθεί και η βάση των διολισθήσεων θα στερεωθεί. Διά των προβόλων ο χείμαρρος θα απομακρυνθεί από την βάση των καταπτώσεων και αύται θα τροποποιηθώσιν". Φράγματα τελικά έγιναν μετά από χρόνια καθώς στη "Σημαία" (15/8/1936) διαβάζοντας τον απολογισμό των έργων με βάση μια άλλη μελέτη του δασάρχη Γ. Μαρίνου, βλέπουμε ότι είχαν κατασκευαστεί μεταξύ των άλλων 46 τσιμεντολιθοδόμματα φράγματα στερεώσεως κοιτών, 31 ξηρολιθοδόμματα φράγματα στερεώσεως κοιτών, 7 ξύλινα φράγματα στερεώσεως, 8 τοίχοι προσαρμογής εδάφους, ενώ είχε γίνει αναδάσωση σε 3.500 στρέμματα. Ενώ εξαγγέλλονται η κατασκευή φράγματος, η συντήρηση παλιών έργων και η τροποποίηση της μελέτης Παγιαρόλα με βάση τις νέες πρακτικές σε ευρωπαϊκές χώρες. Και με τέτοιου είδους έργα περιορίστηκαν σημαντικά οι ζημιές στην πόλη από το Νέδοντα, αν και κάθε χειμώνα οι κάτοικοι σε διάφορες περιοχές λιαταρούσαν.

Από τότε έγιναν διάφορες παρεμβάσεις στην κοίτη του Νέδοντα, η εκβάθυνση, το τσιμεντάρισμα της κοίτης, το σκέπασμα με στήριξη σε δοκούς, η κατασκευή έργων και εγκαταστάσεων μέσα στην (προ της τσιμενταρισμένης) κοίτη του ποταμού, οι πυρκαγιές στον Ταύγετο. Εδώ και περισσότερα από 20 χρόνια υπάρχει μελέτη του ΥΠΕΧΩΔΕ η οποία

εκτιμά ότι ένα πλημμυρικό φαινόμενο μπορεί να πάρει καταστροφικές διαστάσεις για την πόλη, καθώς μάλιστα τα φερτά υλικά μπορεί να "φράξουν" την κοίτη. Η ανησυχία και η φροντίδα των δημοτικών παραγόντων κινείται περί το μηδέν, κανένας δεν έχει διεκδικήσει χρηματοδότηση του μεγάλου έργου που απαιτείται και ο καθένας σκέφτεται πως η "βόμβα"

δεν θα σκάσει στα χέρια του. Μετά από τόσα που έχουν συμβεί τα τελευταία χρόνια εν είδει προειδοποιήσεων δεν ανησυχεί κανένας; Εκατομμύρια για θέατρο στην κοίτη του Νέδοντα, το οποίο θα ζηλώσει αν αγριέψει και όχι για μέτρα προστασίας της πόλης από αυτή την απειλή;

22/11/2017

Ο Νέδοντας, παλιές και ίσως διδακτικές ιστορίες...

Με ευχές για καλή χρονιά, με υγεία και κάθε καλό, επανερχόμαστε μετά την αναγκαστική λόγω των γιορτών διακοπή. Χρονιά με... 5 κάλπες όπως αναφέρθηκε στο τελευταίο σημείωμα, αλλιώς και με πολλή ερωτηματικά σχετικά με αυτές. Υπάρχει ακόμη πολλός δρόμος όσο και αν ο πολιτικός χρόνος είναι πυκνός, η ρευστότητα είναι κάτι παραπάνω από προφανές και το σκηνικό αδιαμόρφωτο.

Σε αυτή την πορεία αποφεύγοντας την παρέμβαση στις εξελίξεις γιατί αυτό δεν είναι στην πρόθεση του γράφοντος, ίσως θα ήταν χρήσιμο να δούμε κάποια πράγματα που σχετίζονται με την πόλη και την εξέλιξη της από άλλη σκοπιά. Έτσι για την ιστορία και για να διερευνήσουμε κατά δύναμη κάποια πράγματα σε μακρινές εποχές που άφησαν τα δικά τους αποτυπώματα. Και άλλες φορές έχω γράψει με άλλες αφορμές, ότι ο Νέδοντας και η πόλη πάνε μαζί σε μια σχέση ανταγωνιστική καθώς η πόλη τον περιόριζε και αυτός διεκδικούσε το ζωτικό του χώρο. Και δεν μπορεί παρά να

προκαλεί μεγάλη εντύπωση το γεγονός ότι, πριν 148 χρόνια, υπήρχαν άνθρωποι στην πόλη οι οποίοι έλεγαν πράγματα που πολλοί ανακάλυψαν τα τελευταία χρόνια. Με μια καθαρεύουσα που έχει τη δική της περιγραφική χάρη, ο αρθρογράφος της εφημερίδας "Αριστόδημος" την Πρωτοχρονιά του 1871 σχολιάζει επικριτικά την ανθρωπινή αθηναγία που εκδηλώνεται σε ποτάμια, χειμάρρους και ρέματα: "Ο χειμών εξακολουθεί δριμύς και έκτακτος. Ο παρά την πόλιν ημών καταρρέων χειμάρρος Νέδων επλημμύρισε προ πέντε ημερών και παρέσυρε και κατέστρεψε περιφράγματα τινά εν τη κοίτη του, διεκδικήσως ούτω τα φυσικά αυτού όρια. Οι παρά την όχθην αυτού έχοντες κτήματα δεν δικαιούνται, φρονούμεν, να παραπονεθώσιν διά τας επινεχθείσας αυτούς μικράς ζημίας, διότι δι' επανειλημμένων προασαυξήσεων και προεκτάσεων των κτημάτων αυτών εστενοχώρησαν υπέρ το δέον την κοίτην του χειμάρου και εγένοντο παραίτιοι της συμβάσης ζημίας. Και οι ποταμοί και τα στοιχεία αυτά της φύσεως πιεζόμενα παρά τους κανονίζοντας την πορείαν αυτών

φυσικούς νόμους εξανίστανται και ικανοποιούνται εν δέοντι...".

Το γεγονός ότι ακόμη και σήμερα μετά από κάθε πλημμύρα διατυπώνονται στη... δημοτική αυτές οι σκέψεις, έχει τη δική του ξεχωριστή σημασία. Διδακτικό κείμενο με ηλικία... ενάμιση αιώνα. Αυτό το κείμενο μπορεί να μας οδηγήσει σε ένα άλλο, το οποίο εξηγεί και τα "περίεργα" που μπορεί να σκεφθεί κάποιος σχετικά με το πως η "Ποταμιά" έγινε οικόπεδα. Για όσους δεν το γνωρίζουν, όλη η περιοχή από την πλατεία 23ης Μαρτίου μέχρι την Παραλία στον κεντρικό τομέα της πόλης, στα παλιά συμβόλαια αναφέρεται ως "Ποταμιά", και αυτό γιατί ο Νέδοντας, πριν αρχίσουν οι απόπειρες εγκλιβωτισμού, απλωνόταν από τους λόφους ανατολικά και δυτικά (ας πούμε σχηματικά από τον Αγιονικόλη Φληρίου μέχρι την ανηφόρα του Αγιώργη απέναντι). Κάτι που φαίνεται και από τα υλικά εκσκαφής ακόμη και σε πολύ μικρό βάθος σε αυτή την περιοχή. Πώς λοιπόν ο χειμάρρος έγινε... ιδιοκτησία; Μας το εξηγεί δημοσίευμα της εφημερίδας "Ανόρθωσις" την 1η Οκτωβρίου 1882 όταν ξεκινούσε η κατασκευή του λιμανιού:

"Προτρέπομεν την λιμενικήν επιτροπήν να σπεύσῃ να ικανοποιήσῃ ἀποζημιούσα τοὺς κυρίου των κατὰ τὴν παραλίαν οἰκίων των και τοὺς ἰδιοκτητῆς των γαιῶν ἐν τῇ κοίτῃ τοῦ χειμάρρου Δαφνώννος, διότι πρέπει να γινώσκῃ ὅτι ἡ κοίτῃ τοῦ χειμάρρου ἐγκαταλιμπανομένη εἶναι κτήμα των παροχθίων και οὐχί τοῦ Δημοσίου, καθόσον μόνον των δυναμένων να καταστῶσι πλευστῶν ποταμῶν ἡ κοίτῃ εἶναι δημόσια κτήματα, ὅπως ὀρίζει περὶ διακρίσεως κτημάτων νόμος και ὅπως ἔχουν ἀποφασίσει τα ἀνωτέρω Δικαστήρια, διότι προβλέπομεν ὅτι θα ἔχῃ διαμαρτυρήσεις με τὴν ἐργολαβικὴν ἐταιρείαν και καλῶ θα

εἶναι να ἔχῃ ἐξομαλῶνῃ ὅλας τὰς ἐνδεχομένας δυσχερεῖας πρὸς ἀποφυγὴν τοιοῦτων διαμαρτυρήσεων και πρὸς ἐπίτευξιν τῆς προόδου τοῦ ἔργου, οὐτινος ἀπαντες ἐπιθυμούμεν τὴν ταχεῖαν ἐναρξιν και περαιώσιν".

Ὁ Νέδοντας πλωτός δεν ἦταν, και ὡς ἐκ τούτου ἡ κοίτῃ τοῦ σύμφωνα με τὸ νόμο και τὶς δικαστικὲς ἀποφάσεις ἀνῆκε στους παρόχθιους που θα σταματοῦσαν τὸ ἔργο ἀν δεν ἀποζημιώνονταν. Και ἀφοῦ ἔπεσα πάνω στο δημοσίευμα, εἶπα να βρῶ και τὸ νόμο τοῦ 1837 "Περὶ διακρίσεως κτημάτων" ὁ ὁποῖος μεταξύ ἄλλων ἀναφέρει: "Ὅι δυνάμενοι να καταστῶσι πλευστοὶ ποταμοὶ με τὰς ὄχθας των, ὁι αἰγιαλοὶ, ὁι λιμένες, ὁι ὄρμοι και ἐν γένει ὅλα τὰ μέρη τῆς ἐπικράτειας ὅσα δεν δύνανται να γενώσιν ἰδιοκτησία ἰδιωτικῇ, θεωροῦνται ὡς κτήματα δημόσια. Ὁχθαι και αἰγιαλοὶ εἶναι ἡ περιστοιχοῦσα τὴν θάλασσαν ἢ τοὺς ποταμοὺς γῆ, καθ' ὅσον μέρος βρέχεται ἀπὸ τὰς μεγίστας πλὴν συνθήειας ἀναβάσεις των ὑδάτων ἀλλ' ὄχι και ἀπὸ ἐκτάκτους πλημμύρας".

Με τὸ νόμο και τὶς δικαστικὲς ἀποφάσεις βρέθηκε ἰδιωτικὸ και τὸ μεγαλύτερο μέρος τῆς σημερινῆς κεντρικῆς πλατείας. Τὴν περίοδο τοῦ μεσοπολέμου ἐξελίχθηκε δικαστικὴ διαμάχη τὴν ὁποία κέρδισαν ὁι ἰδιοκτήτες. Εἶναι χαρακτηριστικὸ δημοσίευμα τοῦ "Θάρρους" στις 14/6/1924 που ἀναφέρει τὰ ὅσα ἐγίναν μετὰ τὴ δικαστικὴ ἀπόφαση: "Ἡ πλατεία Ἰζανῆ ἐντὸς ὀλίγου ἐξαφανίζεται. Διὰ δικαστικῆς ἀποφάσεως ἀνεγνωρίσθησαν δικαιώματα κυριότητος ἐπ' αὐτῆς εἰς διαφόρους συμπολίτας και ἀνοίγονται σύντομα χάνδακες και φυτεύονται φραγκοσουκιὲς διὰ τὸν ἐξωραϊσμόν τῆς. Οὕτω ἡ αἰσθητικὴ ἰκανοποιεῖται πληρῆστα ἡ δε δοσίλογος τότε δημοτικὴ ἀρχὴ μένει με τὴν περγαμνὴν ὅτι με τὰ πείσματα

και τη μη διάθεσιν ολίγων χιλιάδων δραχμών κατέστρεψε σήμερα ένα των πνευμόνων της πόλεως. Το κατόρθωμα του τότε δημοτικού άρχοντος είναι μέγιστον. Ο εκ των συμβούλων εκείνης της εποχής αντιλαμβανόμενος τον κίνδυνον εγκαίρως υπέδειξε την απαλλοτριώσιν των γηπέδων διά να μη καταστραφή η πηλατεία. Αλλ' ουδείς τον ήκουσεν. Η μοιρολατρία δεν εγνώριζεν όρια. Τώρα όλοι εν καταπλήξει πληροφορούνται το γεγονός και διερωτώνται εάν Δήμος και παρόδιοι θα αφήσουν να καταστραφή η πηλατεία ή θα αποφασίσουν την εξαγοράν των οικοπέδων”.

Πέρασαν χρόνια με έντονες διαμάχες στο δημοτικό συμβούλιο και αντιθέσεις σχετικά με την απαλλοτρίωση για να συντελεσθεί αυτή το 1930 και να διαμορφωθεί ο χώρος τον οποίον καταλαμβάνει η σημερινή πηλατεία. Παρά τις κατά καιρούς εκβαθύνσεις και διευθετήσεις, ο Νέδοντας συνέχισε να πνίγει την πόλη και όσους... νομίμως είχαν καταλάβει την κοίτη του. Για την ιστορία θα πρέπει να αναφέρουμε ότι ο σημαντικότερος και παλιότερος μελετητής της διευθέτησης του Νέδοντα ήταν ο Ζίγκμουντ Μινέικο, παππούς του Ανδρέα Παπανδρέου. Σε δημοσίευμα της “Σημιαίας” στις 19/11/1937 διαβάζουμε ότι: “Προ πολλών ετών εγένετο μελέτη του ζητήματος από τον Μινέικο, έναν Ευρωπαϊόν μηχανικόν, όστις εξεπόνησε σχέδιον οριστικής διευθετήσεως του Νέδοντος. Το σχέδιον αυτό ενεκρίθη υπό του Συμβουλίου Δημοσίων Εργων και αφού υπέστη διαφόρους μεταμορφώσεις και τροποποιήσεις εφαρμόζεται. Κατά τον Μινέικο, η κοίτη του Νέδοντος αποτελεί τον κώνον των αποθέσεων των υλών, των χαλικών και των ιλύων που κατέρχονται εκ των Αθαγωνιακών ορέων. Διά τούτο η κοίτη μέσα σε λίγα χρόνια υψώθη κατά τρία και τέσσερα μέτρα περίπου,

ού ένεκεν και αι υπερχειλίσεις αυτής, εν περιπτώσει πολυομβρίας ήτο αναπόφευκτος. Προς αποσόβησιν του κινδύνου συνεστήθη όπως από της θέσεως “Λιθωμένο Φίδι” μέχρι των πηγών του Νέδοντος γίνουν καθ’ όλον το μήκος της ορεινής κοίτης, υπερδιακόσια και πλέον φράγματα τα οποία και εγένοντο. Ηδη, σύμφωνα με το τροποποιηθέν σχέδιον Μινέικο, γίνονται και έργα εις την πεδινήν κοίτην. Κατά τα οριστικώς αποφασισθέντα, ήρχισεν ήδη από των εκβολών του Νέδοντος η ανόρυξις κοίτης εντός της κοίτης ή δια να είμεθα ακριβέστεροι, το στένωμα της αρχικής κοίτης. Η εκσκαφή έχει συντελεσθή εις αρκετόν μήκος και ελπίζεται ότι εντός διμήνου θα επεκταθή μέχρι της σιδηροδρομικής γεφυύρας”.

Ο συντάκτης του ρεπορτάζ εκπλήσσει με το μηχανήμα που εργάζεται. Πρόκειται για την περίφημη φαγάνα που είχε εγκαταλειφθεί στην κοίτη για πολλά χρόνια μετά τον πόλεμο: “Αλλ’ ό,τι εκπλήσσει είναι το εκσκαπτικόν μηχανήμα, που λειτουργεί κατά τρόπον αξιοθαύμαστον. Ενας μόνον άνθρωπος, που διευθύνει αυτήν την διαβολικήν μηχανήν, κάμνει εις μίαν ημέραν τόσην εργασίαν, όσην δεν θα έλαμνον και 200 εργάται. Τοποθετημένος εις την θέσιν του διευθύνει με τα χέρια του, τα πόδια του και τα μάτια του μίαν τεραστίαν κεραϊάν κινουμένην κατά την θέλησίν του, δεξιά και αριστερά. Από το ύψος της επικλινούς αυτής κεραϊάς έχει αναρτηθεί ένα μηχανήμα με μεγάλα σιδερένια δόντια και μοιάζει μ’ ένα μικρό βαγονέτο. Το μηχανήμα αυτό βυθίζει τα δόντια του στο χώμα, γεμίζει από ιλύν και πέτρας και ευθύς αμέσως διά της κινήσεως της κεραϊάς μεταφέρεται εις άλλον σημείον της κοίτης, εκκενούνται δε αμέσως [...] Ο τεράστιος όγκος που απορρίπτεται ένθεν και

ένθεν της νέας κοίτης, ισοπεδούται και γίνεται είδος δρόμου, ενώ κατά διαστήματα 10 μέτρων εκατέρωθεν της νέας κοίτης γίνονται και πρόβοθοι με συρματοπλέγματα”.

Παλιές ξεχασμένες και σε πολλούς άγνωστες ιστορίες, ίσως και διδακτικές...

9/1/2019

Οι βροχές και οι υποδομές, μια παλιά ξεχασμένη ιστορία...

Οι βροχές είναι πάντα ευπρόσδεκτες σε τέτοιους καιρούς και ας δυσφορούν οι θεωρούντες ως καλό καιρό την... ατελείωτη λιακάδα. Τα προβλήματα είναι αναπόφευκτα, αλλιά το “στοίχημα” είναι να “προλαμβάνονται” κάθε φορά.

Η αναφορά σχετίζεται πρωτίστως με τα πολύ μεγάλα προβλήματα τα οποία εμφανίστηκαν στον Ταΰγετο, ατυχώς σε προεκλογική περίοδο, με αποτέλεσμα να πετροβολάει ο ένας παράγοντας τον άλλον και όλοι μαζί... αλληλήλους. Αντί να καθίσουν όλοι μαζί και να οργανώσουν ένα σχέδιο κατά το δυνατόν ταχύτερης αποκατάστασης των προβλημάτων, να αναζητήσουν τα πραγματικά αίτια και να καταλήξουν στα αναγκαία έργα υποδομής, αποποιούνται ευθύνες και προσπαθούν να ψαρέψουν στην ανθρώπινη αγανάκτηση και αγωνία. Με το βουνό καμένο και τους δρόμους (ολοκλήρων δεκαετιών ή και νεότερους) πρόχειρα κατασκευασμένους, τα φαινόμενα που εμφανίστηκαν θα έπρεπε να είναι αναμενόμενα. Δεν εμφανίστηκαν νωρίτερα και επαναλήφθηκαν όλοι -οι χειμώνες έβγαιναν με λίγες σχετικά βροχές και χιόνια. Ο φετινός χειμώνας όμως ήταν διαφορετικός, ήδη υπάρχουν φαι-

νόμενα πλημμύρας υπογείων από την άνοδο της στάθμης του υδροφόρου ορίζοντα ακόμη και μακρύτερα από τις παραλίες. Αν κάτι χρειάζεται να γίνει, είναι μια σοβαρή προσπάθεια μελέτης των αιτίων και προσδιορισμού των μέτρων, ώστε να αποκατασταθεί η ασφάλεια σε επικοινωνίες και κατοικίες. Με διαφορετικά λόγια (επι)στροφή της προσοχής όλων στα έργα υποδομής που διασφαλίζουν μακροπρόθεσμα το συμφέρον των πολιτών και του τόπου. Και το νερό είναι πηγή ζωής, αλλιά μπορεί να μεταβληθεί σε παράγοντα καταστροφής εφόσον δεν γίνουν οι απαραίτητες επεμβάσεις.

Και επειδή τα νερά του Ταΰγету και ο Νέδοντας είναι μια κρίσιμη υπόθεση για την ασφάλεια στο βουνό και την πόλη, θα επιχειρήσω και πάλι μια αναδρομή στο παρελθόν με τη βοήθεια των στοιχείων τεχνικής μελέτης του Δασαρχείου Καλαμάτας, η οποία έχει δημοσιευτεί στη “Σημαία” το 1937. Σύμφωνα λοιπόν με αυτήν “ο χειμάρρος φαίνεται να είναι εν δράσει προ του 1875 κατά πολύ, διότι κατά το έτος τούτο ο εκδοθείς γεωλογικός χάρτης του Φίλιπσον σημειώνει ολοκλήρον δέλτα εις τας εκβολάς του μήκους περίπου τριών χιλιομέτρων. Παραλλήλως αι συγκε-

ντρωθείσαι υπ' ημών πληροφορία από συγχρόνους γέροντας 60-85 ετών φέρουν τα πρώτα έργα αμύνης διά προβόλων περί το 1880 και βραδύτερον μέχρι του 1890 τους παραλλήλους τοίχους εγκιβωτισμού. Προ του εγκιβωτισμού τούτου ο χείμαρρος εκχυνόμενος εις την πόλιν διήρχετο διά της σημερινής οδού Αριστομένους και εξέβαλεν εις τον λιμένα προ του κτηρίου του Τελωνείου. Εντεύθεν εξηγείται και το γεγονός ότι την πρώτην διά την διευθέτησιν του χειμάρρου τούτου μέριμναν κατέβαλεν η Λιμενική Επιτροπή Καλαμών μέχρι του έτους 1930, ότε συνέστη το Ειδικόν Υδραυλικόν Ταμείον Νέδοντος, διότι προσεχώνετο ο λιμήν. Μεριμνη της Λιμενικής Επιτροπής Καλαμών το γραφείον Μελετών Υδραυλικών Εργων του υπουργείου Συγκοινωνίας διά του Παγκαρόλλα κατά τα έτη 1921-1923 εμελέτησε το Νέδοντα και συνέταξε τας αντιστοιχούς μελέτας διά την ορεινήν και διά την πεδινήν κοίτην του Νέδοντος".

Ασφαλώς και δεν πρέπει να προκαλεί έκπληξη η έκφραση για γέροντες... 60 ετών με βάση τα δεδομένα της εποχής, οι οποίοι αφηγούνται ότι ο Νέδοντας ήταν πολύ βαθύς ακόμη και στις αρχές του 20ού αιώνα: "Γέροντες κάτοικοι των Καλαμών αναφέρουν τα ακόλουθα: Η κοίτη εντός της σημερινής πόλεως ήτο πολύ βαθεία, στενή και άνευ περιτοιχισμάτων. Τινές υπολογίζουν το συνολικόν ύψος των σημερινών τοίχων εγκιβωτισμού εις 8-9 μέτρα, κατά συνέπειαν δε τον πυθμένα της παιλαίας άνευ προσχώσεων και από της σημερινής στάθμης των προσχώσεων, ευρισκομένης εις το αυτό επίπεδον μετά του καταστρώματος των παραλλήλων οδών εις βάθος 6-7 μέτρων περίπου. Οσονδήποτε υπερβολική και να θεωρηθή η πληροφορία αύτη γεγονός είναι, μαρτυρούμενον υπό πλείστων, ότι προ

εικοσαετίας η στάθμη της κοίτης ήτο κατά το ύψος διτρόχου και ανθρώπου ισταμένου ορθίου επ' αυτού, διότι ταύτα διήρχοντο κάτωθεν των γεφυρών, συνειπώς 2,50 μέτρα τουλάχιστον χαμηλότερα".

Στην έκθεση γίνεται αναφορά στις δύο μεγάλης πλημμύρες που σκόρπισαν φόβο και θλίψη για τις καταστροφές στην πόλη. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι το 1924 δεν έριξε ούτε σταγόνα στην πόλη αλλή το νερό έφτασε το ένα μέτρο στον Άγιον Νικόλαο: "Μέχρι του 1870, ότε κατεσκευάσθη η μεσαία γέφυρα διά λιθοκτίστων βάθρων, αι υπάρχουσαι ξύλινοι γέφυραι επικοινωνίας συχνά κατεστρέφοντο. Ως πλημμύραι καταστρεπτικάί αναφέρονται δύο. Η του 1885 ή 1886 και του 1924. Ατυχώς και για τας δύο δεν υπάρχουν βροχομετρικά στοιχεία ελλείψει βροχομέτρων τόσον εις την ορεινήν λεκάνην όσον και εις τας Καλάμας (κατά την πλημμύραν του 1924 το υπάρχον βροχόμετρον του σταθμού Καλαμών δεν σημειοί την πτώσιν βροχής διότι εις τας Καλάμας δεν έβρεξε). Αναφέρεται επίσης και μια πλημμύρα του 1863 περίπου. Καθ' όλης αυτάς, και κυρίως του 1863 και 1885 μη υπάρχοντος κανενός προασπιστικού έργου αι ζημίαι εις κτίσματα και ανθρώπινον ακόμη υλικόν ήσαν τεράστιοι. Αναφέρουν ότι το 1863 απετέθησαν παρά την σημερινήν αγοράν και την οδόν Αριστομένους υλικά μέχρι ύψους 1,5 μέτρου, ζώα φορτωμένα ξυλάνθρακες παρεσύρθησαν μέχρι της θαλάσσης, άνθρωποι κ.λπ. Διά την νεωτέραν πλημμύραν του 1924, την οποίαν οι περισσότεροι ενθυμούνται εν Καλάμας, υπάρχουν περισσότεραι πληροφορία, βεβαιούται κυρίως το γεγονός της καθόδου αφθόνου υλικού και υδάτων, υπερηιδώντων εις τινά σημεία τους παραλλήλους τοίχους. Βεβαιούται ότι παρά τον Άγιον Νικόλαον η

στάθμη των υδάτων διερχομένων εκείθεν, είχε ανέλθει περί το ένα μέτρον. Πλείστα υπόγεια προσεχώθησαν, εμπορεύματα ομοίως παρεσύρθησαν μέχρι θαλάσσης”.

Όμως για να επιστρέψουμε από εκεί που ξεκινήσαμε, από τα φαινόμενα μετακίνησης εδαφών στον Ταΰγετο, θα πρέπει να τονίσουμε ότι είναι μια διαδικασία αιώνων που εντοπίζεται στη μελέτη του 1937: “Εis την ορεινήν λεκάνην απορροής συναντά τις παλαιάς και νέας διαβρωσιγενείς επιφανείας και βαθείας ολισθήσεις, των οποίων αιτία είναι η βαθμιαία δασική αποψίλωση εις το βορειοανατολικό τμήμα της λεκάνης λόγω της γεωλογικής του συστάσεως. Ειδικώς πρέπει να μνημονευθούν αι παλαιαί ολισθήσεις βαθείαι η της θέσεως Λιβανίστρα, υπέρ την οποίαν παρατηρούνται εμφανείς σχισμαί του εδάφους, υπέρ τον Μαχαλά του χωρίου Αθαγωνία και παρά τας Πηγάς εις την θέσιν Χριστοδουλείκα, η οποία μάλλον ως κατακρήμνις δύναται να χαρακτηρισθή. Επίσης απαντά τις πολλαχού το τοπωνύμιον Βυθισμένα, τουθ’ όπερ σημαίνει παλαιάν εκεί κατακρήμνισιν ή ολίσθησιν, της οποίας αποτέλεσμα είναι αι παρουσιαζόμεναι σήμερον εκεί απότομοι διαβρωσιγενείς επιφάνειαι”. Και η μελέτη προέβλεπε μια σειρά από επεμβάσεις για την αντιμετώπιση τέτοιων προβλημάτων σε διάφορα σημεία της ορεινής λεκάνης Νέδοντα.

Αξίζει να σημειωθεί πως ένα χρόνο νωρί-

τερα (τον Αύγουστο του 1936) δημοσιεύτηκε ένας μικρός απολογισμός των έργων που είχαν γίνει από τα “συνεργεία δασολόγων και δι’ επιστασίας” με βάση τη μελέτη που είχε εκπονήσει ο τότε δασάρχης Γ. Μαρίνος που είχε παρουσιάσει σημαντικό έργο. Μεταξύ άλλων είχαν κατασκευαστεί 46 τσιμεντολιθοδόμητα φράγματα στερεώσεως κοιτών, 31 ξηρολιθοδόμητα φράγματα, 7 ξύλινα φράγματα στερεώσεως και χιλιόμετρα από κληδοπλέγματα, τοίχους και άλλα έργα, ενώ είχαν γίνει φυτεύσεις σε 3.500 στρέμματα. Στη μελέτη του 1937 υπάρχει πλήρης τεχνική αναφορά στο σύνολο των φραγμάτων που είχαν κατασκευαστεί με βάση τη μελέτη Παγκαρόλη με τις τροποποιήσεις που είχαν γίνει. Ενώ προβλεπόταν πλήθος επεμβάσεων για να περιοριστούν πλημμυρικά φαινόμενα και ολισθήσεις εδάφους. Γεγονός που καταδεικνύει την προτεραιότητα και την ανάγκη των έργων υποδομής, που εθεωρούντο αυτονόητα πριν από 80 και περισσότερα χρόνια, αλλά σήμερα οι αρμόδιοι θα θυμούνται μετά τις καταστροφές και αντιδικούν για τις ευθύνες.

Εκείνη η έκθεση περιλάμβανε και μια φράση με την οποία κλείνει εν είδει προειδοποίησης το σημερινό σημείωμα: “Γενικώς ο Νέδων και σήμερον ακόμη αποτελεί δαμόκληιον σπάθην διά τους κατοίκους των Καλαμών”.

6/2/2019

Πόλη, Νέδοντας και σχέδια, κάποτε και τώρα...

Ο Νέδοντας δεν είναι ένας απλός χείμαρρος δίπλα στην πόλη, είναι στοιχείο της ιστορίας της. Από τα τέλη του 19ου αιώνα οι άνθρωποι προσπαθούν να τον δαμάσουν και να τον κατευθύνουν εκεί που θέλουν για να κερδίσουν ζωτικό χώρο για τα σχέδιά τους. Αυτός αμέτρητες φορές υπενθύμισε ότι η φύση βρίσκει πάντα το δρόμο της και οι επεμβάσεις μπορεί να είναι και καταστροφικές.

Η νεότερη πόλη διέθετε ελάχιστο ζωτικό χώρο. Περιοριζόταν στο χώρο γύρω από το κάστρο και κατά μήκος του λόφου που ξεκινάει από αυτό και καταλήγει κάπου στους Ταξίαρχες (των Στρατώνων). Εκεί που έσβηναν οι λόφοι κύληγαν τα νερά των χειμάρρων με μεγαλύτερο και απειλητικότερο το Νέδοντα που φούσκωνε και έφθανε στις παρυφές τους "ννίγοντας" ό,τι έβρισκε μπροστά του. Τις τελευταίες δεκαετίες του 19ου αιώνα, οι άρχοντες ξεκίνησαν την προσπάθεια να τον περιορίσουν και να κερδίσει ζωτικό χώρο η πόλη. Ετσι άρχισαν να τον βαθαινούν και ταυτόχρονα να τον στενεύουν, να κατασκευάζουν "προφυλακτήρια" τείχη, αλλά αυτός παρέμενε ατίθασος. Ενώ νόμιζαν ότι τον είχαν φέρει στα μέτρα τους αυτός ξέσπαγε, έτσι "πήρε και σήκωσε" τη γραμμή του τρένου που κουβάληγε τους ογκόλιθους για να κατασκευαστεί το λιμάνι. Τον "έστριψαν" και τον στρίμωξαν σε έναν κλάδο για να μην πλημμυρίζει η περιοχή γύρω από το λιμάνι. Οι ιδιώτες που βρέθηκαν δίπλα του κέρδισαν τεράστιες περιουσίες

καθώς με νόμο του Οθωνα, στα ποτάμια που δεν ήταν πλητά οι παρόχθιες περιοχές πέρασαν στην ιδιοκτησία αυτών που κατείχαν τα γειτονικά κτήματα. Μια καταπληκτική περιγραφή βρίσκουμε στην εφημερίδα "Αριστόδημος" το 1871: "Ο χειμών εξακολουθεί δριμύς και έκτακτος. Ο παρά την πόλιν ημών καταρέων χείμαρρος Νέδων επλημμύρησε προ πέντε ημερών και παρέσυρε και κατέστρεψε περιφράγματα τινά εν τη κοίτη του, διεκδικήσας ούτω τα φυσικά αυτού όρια. Οι παρά την όχθην αυτού έχοντες κτήματα δεν δικαιούνται, φρονούμεν, να παραπονεθώσιν διά τας επανεχθείσας αυτούς μικράς ζημίας, διότι δι' επανειλημμένων προσουξήσεων και προεκτάσεων των κτημάτων αυτών εστεναχώρησαν υπέρ το δέον την κοίτην του χειμάρρου και εγένοντο παραίτιοι της συμβάσης ζημίας. Και οι ποταμοί και τα στοιχεία αυτά της φύσεως πιεζόμενα παρά τους κανονίζοντας την πορείαν αυτών φυσικούς νόμους εξανίστανται και ικανοποιούνται εν δέοντι...".

"Εκλεβε" ο δήμος, "έκλεβαν" οι ιδιοκτήτες, φούσκωνε το ποτάμι και σάρωνε ό,τι έβρισκε μπροστά του, θρήνος σχεδόν κάθε χρόνο και φθάσαμε στην τραγωδία τον Οκτώβριο του 1924 που η πόλη έκληπε ανθρώπους και περιουσίες. Και τότε ξεκίνησαν οι... μεγάλες ιδέες για την αντιμετώπιση της κατάστασης και ένα.... φαραωνικό πραγματικό σχέδιο: Η εκτροπή του Νέδοντα ώστε να βγει από την πόλη και να φθάνει στη θάλασσα μέσα από τη λαγκάδα που έπνιξε την πόλη πριν από

λίγα χρόνια. Ας δούμε το σχέδιο από δημοσίευμα της "Σημείας" στις αρχές του 1925: "Καθ' ας έχομεν ασφαλεστάτας πληροφορίας κατητήσθη και υπεβλήθη εις το υπουργείον της συγκοινωνίας υπό του Νομομηχανικού κ. Ψιχαλίνου η περί χωροσταθμίσεως της κοίτης του Νέδοντος μελέτη. Ως γνωστόν, η προταθείσα εκτροπή άρχεται από του Μύλου Μπόγράκου (Κουτίβα) και διά της γεφύρας της οδού Λεϊκών και κάτωθι του Βου Νεκροταφείου καταλήγει εις Φραγκοπήγαδο. Η γραμμή μέχρι του νεκροταφείου Καλυβίων είναι ομαλή και δεν απαιτεί μεγάλα ορύγματα, διέρχεται δια μέσου κήπων και ελάχιστας προξενεί ζημίας εις οικοδομάς. Το από Νεκροταφείου μέχρι της θέσεως Φραγκοπήγαδο τμήμα έχει μήκος 500 περίπου μέτρων, θα κατασκευασθεί δε διά μεγάλων ορυγμάτων και θα κατεδαφισθώσι πέντε οικίαι. Το σημείον αφ' ού προτείνεται να γίνη η εκτροπή, ήτοι η τοποθεσία Μπογράκου, είναι υψηλότερον της θέσεως Φραγκοπήγαδο κατά οκτώ μέτρα. Από το Φραγκοπήγαδον η κοιλάς έχει κλίσιν ομαλήν διερχομένη διά μέσου κήπων. Από της αυτής θέσεως μέχρι της σιδηροδρομικής γραμμής η απόστασις είναι 700 περίπου μέτρα, από δε της σιδηροδρομικής γραμμής μέχρι της θαλάσσης η απόστασις είναι 1.800 μέτρα περίπου. Κατά την συνάντησιν μετά της οδού Καλαμών-Τριπόλεως θα κατεδαφισθούν τρεις μεγάλα οικίαι αξίας. Διά την οριστικήν απόφασιν της εκτροπής ή μη εκτροπής χρειάζεται λεπτομερής μελέτη ήν το Γραφείον Νομομηχανικού Μεσσηνίας αδυνατεί να εκτελέση ελλείψει προσωπικού. Αυτάς τας πληροφορίας ηρύσθημεν χθες αποθανθέντες προς τον κ. Ψιχαλίνον".

Το σχέδιο αυτό όμως θα είχε μεγάλο κόστος: "Κατ' άλλης πληροφορίας, αν αποφασισθή

η διά της γραμμής Μπογράκου-Φραγκοπήγαδο εκτροπή της κοίτης, η ολική δαπάνη η απαιτηθησομένη (ασχέτως προς την δαπάνην της ορεινής κοίτης) θα υπερβή τα 20 εκατομμύρια δραχμών, διότι πλην των αποζημιώσεων οίτινες θα καταβληθούν διά την κατεδάφισιν οικιών, την κατάληψιν κήπων κ.λπ. και την κατασκευήν προφυλακτηρίων τειχών μήκους τριών και ήμισυ χιλιομέτρων, θα δαπανηθούν μεγάλα ποσά α) δια την κατασκευήν μεγάλης γεφύρας επί της δημοσίας οδού Καλαμών-Τριπόλεως β) διά την κατασκευήν ετέρας μεγάλης γεφύρας επί της σιδηροδρομικής γραμμής γ) διά το 500 μέτρων όρυγμα, όπερ θα έχει βάθος 10-15 μέτρων".

Δημιουργήθηκε όμως το ερώτημα αν "αποσοβείται ο κίνδυνος διά της προτεινομένης εκτροπής" και η εφημερίδα γράφει: "Το ερώτημα τούτο προβάλαμεν εις τον κ. Ψιχαλίνον, όστις όμως εφάνη ήσαν επιφυλακτικός, ειπών ότι διά το ζήτημα τούτο χρειάζεται ειδική μελέτη. Πέραν του πορίσματος όπερ διατυπύται εν τη μελέτη της χωροσταθμίσεως, ο κ. Ψιχαλίνος εις ουδεμίαν άλλην ανακοίνωσιν προέβη. Κατά πληροφορίας όμως, ας ηρύσθημεν παρ' άλλων, η διά της προτεινομένης γραμμής εκτροπή της κοίτης είναι υπεράγαν τοιμηρά και επικίνδυνος, το μεν διότι μηκύνεται η νέα κοίτη και επομένως ελλαττούται η ορμητικότης της φοράς των υδάτων, ότε δε θα εγκαταλιμπάνονται επί της νέας ταύτης κοίτης περισσότεραι, παρά τώρα επί της υπάρχουσας ύλης, το δε διότι, αν ποτέ διασπαθή ένεκεν εκτάκτων θεομηνιών και καταρρεύσεων μεγάλων όγκων χωμάτων το κατασκευασθησόμενον παρά τον Άγιον Γεώργιον τείχος, όπου θα γίνεται η προς το Φραγκοπήγαδο καμπή της κοίτης, η πόλις αφεύκτως θα καταστραφή. Εξ άλλου υποστηρίζεται ότι τα κτήματα τα κείμενα

μεταξύ της από το Φραγκοπήγαδο και κάτω νέας κοίτης και της ήδη υπάρχουσας δεν σώζονται διά της εκτροπής, αλλά θα υπόκεινται εις τους αυτούς οίους και τώρα κινδύνους”.

Οπότε ερχόταν το αμέσως επόμενο ερώτημα: “Τι θα γίνει;”. Και η απάντηση: “Μετά την μελέτην ην υπέβαλλεν ο κ. Ψιχαλίνος εις το υπουργείον της Συγκοινωνίας, και μετά την δήλωσιν του κ. Ψιχαλίνου ότι διά την οριστικήν απόφασιν χρειάζεται λεπτομερής μελέτη, το υπουργείον της Συγκοινωνίας κατ’ ανάγκην θα διατάξη την ενέργειαν της μελέτης ταύτης, διά την κατάρτισιν της οποίας θα σταλή ειδικόν συνεργείον μηχανικών και θ’ απαιτηθή χρόνος ικανός. Μέχρις ού επομένως καταρτισθή η νέα μελέτη θα παρέλθη τόσος καιρός, ώστε η εκτέλεσις των αντιπημμυρικών έργων δεν είναι δυνατόν ν’ αρχίσω κατά το επόμενον θέρος. Το ζήτημα εις το σημείον τούτου ευρίσκεται”.

Ενα τέτοιο σχέδιο εκείνη την εποχή δεν μπορούσε να έχει τύχη, έγιναν μελέτες επί μελετών, επεμβάσεις επί επεμβάσεων και το θέμα αντιμετωπίστηκε με εκβαθύνσεις και φράγματα στην ορεινή λεκάνη. Εδώ και πολλὰ

χρόνια οι τεχνικοί επισημαίνουν τους κινδύνους και ένα άλλο σχέδιο, το... αντίθετο με το προηγούμενο, βρίσκεται σε εξέλιξη. Όταν κατασκευάστηκε ο περιφερειακός δρόμος παρά τις διαμαρτυρίες και τις επισημάνσεις, αντιπημμυρικά δεν έγιναν. Και ο λόγος είναι “κυνικά απλός”: Θα ανέβαινε το κόστος του έργου και δεν θα εγκρινόταν από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Ετσι πνίγηκε η πόλη πριν λίγα χρόνια χωρίς να λογοδοτήσει κανένας και τώρα δίνεται ένα μεγάλο ποσό για έργο το οποίο υποτίθεται ότι θα απαλλιάξει την πόλη και την περιοχή από τις πλημμύρες, με τη διοχέτευση των νερών στο Νέδοντα. Για άλλα θέματα, όλοι σπεύδουν να πάρουν θέση επικαλούμενοι και το θεσμικό τους ρόλο. Για το θέμα αυτό δεν βλέπω να διατυπώνονται απόψεις. Καιρός είναι να... μελετήσουν τη μελέτη οι έχοντες υποχρέωση και αρμοδιότητα και να κάνουν γνωστές τις θέσεις τους για τις προβλέψεις της μελέτης. Κάποια πράγματα είναι εξαιρετικά σοβαρά για να μένουν εκτός συζήτησης...

22/7/2020

Νέδοντας, αποψίλωση, φράγματα και πλημμύρες...

Καλοκαίρι ακόμη αλλιά... αργά ή γρήγορα θα γυρίσει ο καιρός. Και μαζί με το γύρισμα θα έρθουν οι βροχές και οι καταγίδες, τα επικίνδυνα βαρομετρικά και οι πλημμύρες.

Στην περιοχή μας κάθε χρόνο κάπου “σκάει” μια τέτοια ιστορία και εκείνο που

απεύχονται όλοι είναι να “ανοίξουν” τα σύννεφα πάνω στη λεκάνη απορροής του Νέδοντα.

Αφορμή για την “επαναφορά” του θέματος οι πρόδηλες καθυστερήσεις σε όποιες ενέργειες, αλλιά και η “αυτοψία” φίλου που κατέβηκε την κοίτη του χειμάρρου από τα Διπόταμα και κάτω. Και παρά την εξοικείωση με τα βουνά

και τα φράγγια, κάποιες στιγμές το φοβήθηκε. Η καταστροφή των πηλατινών είναι μεγάλη, ήδη πέφτουν μεγάλες κλάρες και αποσασθώνεται το έδαφος, κάποια στιγμή ολόκληροι κορμοί θα βρεθούν στην κοίτη. Ηδη έχουν σημειωθεί κατολισθήσεις σε 3-4 σημεία και έχουν στενέψει πολύ την κοίτη, ενώ και το φαινόμενο δείχνει πως θα συνεχιστεί. Παρατήρησε ακόμη ότι στα φράγματα υπάρχουν σοβαρές φθορές, εκφράζοντας φόβους ότι κάποια στιγμή ίσως δεν αντέξουν. Γενικά η κοίτη δείχνει τη χειρότερη δυνατή εικόνα από την άποψη του πλημμυρικού κινδύνου και ως ελπίζουμε ότι ο Νέδοντας θα μας κάνει για μια ακόμη χρονιά τη χάρη να μην αγριέψει. Κατά πως φαίνεται οι αντοχές μειώνονται για πολλούς και διαφορετικούς λόγους, η κατάσταση επιβαρύνεται και κανένας δεν μπορεί να προβλέψει τι συμπεριφορά θα δείξει το σύστημα απορροής σε ένα ενδεχόμενο πραγματικά ακραίου φαινομένου.

Μετά από τόσα χρόνια συνεχών αναφορών, είναι γνωστό πλέον σε όλους ότι ο Νέδοντας έχει ννίξει αμέτρητες φορές την πόλη. Οι πρώτες αναφορές υπάρχουν από τα τέλη του 19ου αιώνα, όταν οι τοπικοί παράγοντες άρχισαν να περιορίζουν την κοίτη του με εκβαθύνσεις προκειμένου να οικοπεδοποιηθεί τελικά. Το μεγαλύτερο μέρος της σημερινής πόλης είναι χτισμένο πάνω στην κοίτη του ποταμού και αυτό δεν είναι εκτίμηση... καθ' υπερβολήν. Μετά από μια μεγάλη πλημμύρα το 1885 διαβάζουμε στην εφημερίδα "Το Μέλλον" ένα χρόνο αργότερα: "Υπό την επιβλεψιν του μηχανικού του Δήμου κ. Γεωργιάδου ήρξατο από της θέσεως Λινάρδου Κοτρώνι η κατασκευή του ανατολικού τείχους της κοίτης του ποταμού μας Νέδοντας, δι' ου η πόλις θέλει προφυλαχθή από των πλημμυρών του

ποταμού τούτου, όστις κατά το παρελθόν έτος μυρίας επέφερε ζημίας και ηπειλήσε και αυτήν την ύπαρξιν της πόλεως. Ελπίζομεν ότι θέλει καταβληθή υπό του αρμοδίου μηχανικού η δέουσα επιτήρησις, όπως μη και το έργον τούτο λάβη την τύχην τόσων άλλων, δι' ά μάταια εδαπάνησαν χρήματα".

Από το 1866 "πιάνει το νήμα" των καταστροφών ο γνωστός δικηγόρος και παράγοντας της Καθαμάτας Γ. Κορφωτάκης, ο οποίος μεταξύ των άλλων γράφει σε άρθρο του στην εφημερίδα "Μεσσηνιακός Κήρυξ" αμέσως μετά την καταστροφική πλημμύρα τον Οκτώβριο του 1924: "Ός φαίνεται διαβιούμεν ακόμη εν τη πλάνη διά την λύσιν του Ζητήματος του ποταμού Νέδοντας. Δεν έγνωμεν ότι όπως όλα τα τοπικά Ζητήματα πρέπει να τα επιλαμβάνεται και να τα λύει ο τόπος ίδιος μόνος του χωρίς ν' αναφέρεται σε τρίτους, ούτως και διά την τύχην του Νέδοντας ήτις είναι εν ταυτώ και της πόλεως έπρεπε προ πολλού να είχε ασχοληθή ο τόπος και εκλέξει το επωφελέστερον σύστημα του οποίου την εκτέλεσιν να εζήτη από την κυβέρνησιν, ήτις σύμφωνα με τας νέας αποκεντρωτικάς αρχάς και αυτοδιοικήσεως υποχρεωτικώς θα συνετάσσετο με την γενικήν θέλησιν του τόπου. Ηδη η διενεργουμένη μελέτη της διαρρυθμίσεως της κοίτης του χειμάρρου φαίνεται ομοία των προγενεστέρων συντασσομένων μεθ' εκάστην πλημμύραν, από της πρώτης συνταχθείσης παρά του μηχανικού Αντ. Μαναράκη μετά την φοβεράν εκείνην πλημμύραν του έτους 1886 και αι οπόμεναι κατόπιν φωνασκιών, διαμαρτυριών και συλληθητηρίων. Και κάθε προς μελέτην των μηχανικών αποστολή διήρκει όσον και η ροή του χειμάρρου, έχομεν δε τόσας μελέτας όσαι και αι συμβάσαι πλημμύραι με τας οποίας εξοικειώθημεν πλέον. Ενώ εάν

ο τόπος εξήταζεν ο ίδιος και διηρώτα διατί εις παλαιότερους καιρούς δεν συνέβαιναν αι τοιαύται καταστρεπτικά πλημμύραι, θα εμάνθανεν ότι την κοίτην του ο χείμαρρος την είχεν τότε πολύ βαθειάν και λίαν ανέτως υπεδέχето πλημμυρούντα ύδατα ένεκα του οποίου δεν συνέβαιναν υπερχειλίσεις. Τώρα όμως που επεχώσθη η κοίτη του και δεν υπάρχει προς τούτο χώρος επαρκής δι' αυτό έχομεν και θα έχωμεν συνεχέστερον τας υπερχειλίσεις. Και πως επεχώσθη η κοίτη του ποταμού το γνωρίζομεν οι πάντες, διότι το βλέπομεν καθ' έκαστον χειμώνα συμβαίνουν, να επισωρεύεται επί του πυθμένος της κοίτης η ιλύς μέχρι της εκβολής του από τας ελαφροτέρας αυτού καταβάσεις. Η δε ιλύς αυτή προέρχεται από την κατολίσθησιν εκ των πλευρών των ορέων του Νέδοντος ήτις και προξενεί την επίχωσην. Αφού δε απεγυμνώθησαν επί τοσοούτον αι πηλαγίες των δασών του Δαφνώνος και οι φάραγγες αυτού κατά καθηκούσαν τούτου γραμμήν γίνεται και η διαρροή της ιλύος ανεμπόδιστος και ευκολωτέρα".

Ο Κορφιωτάκης επικεντρώνει την προσοχή του στην αποψίλιση στην περιοχή της λεκάνης απορροής και υπενθυμίζει το νόμο του 1890 σχετικά με τα υδραυλικά έργα Νέδοντα ο οποίος "προτάσει ως πρώτον έργον την αναδάσωσην και στερέωσην των εκατέρωθεν του χείμαρρου κλιτύων, επιδιώκων να επιτύχη τούτο ού μόνον φυσικώς αλλή και τεχνικώς διά κατασκευής αιμασιών (αρμάκια) και συμπανοπληγμάτων".

Ο Κορφιωτάκης έβαζε την απλή λογική βεβαίως, οι μελέτες εξακολουθούσαν να πηγαίνουν και να έρχονται, αλλή πραγματικό έργο έγινε δέκα χρόνια αργότερα, κάπου στα μέσα της δεκαετίας του 1930-1940, όταν άρχισε η κατασκευή σημαντικών τεχνικών

έργων, τον απολογισμό των οποίων διαβάζομε στην εφημερίδα "Σημαία" τον Αύγουστο του 1936: "Κατ' ανακοίνωσιν εκ του Δασαρχείου Καλαμών εις την ορεινήν λεκάνην του χείμαρρου Νέδοντος εξετελέσθησαν μέχρι σήμερον βάσει μελέτης του Δασάρχου κ. Γ. Μαρίνου τα κάτωθι έργα υπό συνεργείου δασολόγων και δι' αυτεπιστασίας:

1) Τσιμεντολιθοδόμητα φράγματα στερεώσεως κοιτών 46, όγκου 2.540 κυβικών μέτρων.

2) Ξηρολιθοδόμητα φράγματα ομοίως 31, όγκου 1.500 κυβικών μέτρων.

3) Τοίχοι προσαρμογής εδάφους 8.200 τρ. Μέτρων.

4) Δραινώσεις εξυγιαντικά (σ. σ. αποστραγγιστικά) 850 τρέχοντα μέτρα.

5) Ϊύλινα φράγματα στερεώσεως 7.

6) Κηλαδοπλέγματα και κηλαδοκαλύμματα εδάφους 7.200 τρέχοντα μέτρα.

7) Λιθένδυτοι διώρυγες 120 μέτρα.

8) Σπόροι και φυτεία επί εκτάσεως 3.500 στρεμμάτων.

9) Τοποθέτησις τριών βροχομέτρων εις την ορεινήν λεκάνην και ενός υδρομετρικού πήχεως μετρήσεων των πλημμυρών παρά τον μύλον Μπάκα έξωθι των Καλαμών.

Εδαπανήθησαν διά ταύτα 3.000.000 περίπου δραχμών έξων τα 3/4 διέθεσε το Υπουργείον Γεωργίας και το 1/4 το Ειδικό Υδραυλικόν Ταμείον Νέδοντος. Η δε αι εργασίαι θα εξακολουθήσουν εκτελούμεναι υπό του Δασαρχείου Καλαμών εις ό προσετέθη ίδιον τεχνικόν γραφείον. Αι εργασίαι της χρήσεως 1936-37 περιλαμβάνουν τα εξής έργα:

1) Αγορά γηπέδου διά την λειτουργίαν φυτοκομικού σταθμού εντός της λεκάνης του Νέδοντος εν Αθαγωνία με προορισμόν να εξυπηρετήση τας αναδασώσεις και δενδροκομικάς

γενικός εργασία δρχαμαί 150.000.

2) Μόρφωσις γηπέδου επεξεργασίας γενικός δρχαμαί 150.000.

3) Επισκευαί παλαιών έργων ολοκλήρου της λεκάνης κατασκευασθέντων δι' εργολαβίας 300.000.

4) Μικρά τεχνικά έργα στερεώσεως και αναδασώσεως γενικός δρχαμαί 670.000.

5) Μεταβατικόν φυτώριον Νεδούσης δρχαμαί 30.000.

Πλην τούτων θα γίνη μελέτη ενός φράγματος και αναθεώρησις της παλαιάς μελέτης Παγκαρόλη καταστάσης ανεφαρμόστου κυρίως δε διά την προσαρμογήν προς τας γενικός παραδεγεμένας αρχάς της δασικής διευθετήσεως των χειμάρρων συμφώνως προς τας οποίας αι δασικαί υπηρεσίαι χειμαρρόπηκτων χωρών Γαλλίας, Ιταλίας, Αυστρίας, Τσεχο-

λοβακίας, Βουλγαρίας έχουν επιτελέσει θαύματα καταστάσης δυνατής συγχρόνως της ανορθώσεως της ορεινής οικονομίας".

Ο καθένας αντιλαμβάνεται ότι τα φράγματα εκείνης της εποχής έχουν υποστεί καταπόνηση, ενώ υπάρχουν ερωτηματικά για το κατά πόσον η συντήρηση και η φροντίδα αντιστοιχούν στη σημασία τους για την προστασία της πόλης. Είναι πρόβλημα διαχρονικό, το θέμα του Νέδοντα βρίσκεται εδώ και χρόνια ψηλά στη δημοσιότητα. Το ζήτημα είναι η αποτίμηση της πραγματικής κατάστασης η οποία φυσικά δεν μπορεί να γίνει παρά με την καταγραφή της από δασολόγους και μηχανικούς, ώστε να εκτιμηθεί η κατάσταση και να γίνουν οι κατά το δυνατόν αποτελεσματικότερες παρεμβάσεις.

2/9/2020

Φαραωνική μελέτη και φράγματα...

Τρομάζουν οι καταστροφές του "Ιανού" κυρίως στη Θεσσαλία καθώς τεράστιες ποσότητες νερού φούσκωσαν ρέματα, χειμάρρους και ποτάμια που διεκδίκησαν την αρχέγονη πορεία τους και παρέσυραν τις ανθρώπινες επεμβάσεις.

Η κατάσταση που διαμορφώθηκε είναι απερίγραπτα δύσκολη, ανθρώπινες απώλειες, ανυπολόγιστες καταστροφές στο ζωικό και φυτικό κεφάλαιο, ολόκληρες περιοχές χωρίς επικοινωνία.

Είναι μια υπόθεση που πρέπει να τρομάζει και να κινητοποιεί εκείνους που με τον έναν ή τον άλλον τρόπο κρατάνε την τύχη της Καλαμάτας στα χέρια τους. Χειμάρροι και λαγκάδες έχουν πνίξει την πόλη από τότε που έχουμε

πληροφορίες μέχρι και πρόσφατα. Είναι ένα θέμα το οποίο "εμμονικά" θα έλεγε κανένας απασχολεί την προσωπική μου αρθρογραφία στην "Ελευθερία" εδώ και 25 χρόνια. Πολλές οι καταστροφές σε αυτό το διάστημα και από διαφορετικούς δρόμους απορροής που έχουν υποστεί την πιο άγρια κακοποίηση από τον άνθρωπο. Ο μεγάλος κίνδυνος περιτριγυρίζει την πόλη αλλά ευτυχώς ακόμη δεν έχει "χτυπήσει" και δεν μπορεί παρά να ελπίζουμε ότι αυτό δεν θα συμβεί. Πρόκειται για το Νέδοντα που απασχολεί για περισσότερο από 150 χρόνια την πόλη και τους ανθρώπους της. Πάμε πίσω στο χρόνο και στην εποχή που οι Καλαματιανοί είχαν αρχίσει βήμα-βήμα να καταπατούν την κοίτη, αλλά ο χείμαρρος φού-

σκωσε και η εφημερίδα "Αριστόδημος" την πρωτοχρονιά του 1871 δίνει απλά μαθήματα οικολογίας που θα μπορούσαν "μεταφρασμένα" στη δημοτική να γραφτούν και σήμερα: "Ο χειμών εξακολουθεί δριμύς και έκτακτος. Ο παρά την πόλιν ημών καταρρέων χείμαρρος Νέδων επλημμύρισε προ πέντε ημερών και παρέσυρε και κατέστρεψε περιφράγματα τινά εν τη κοίτη του διεκδικήσας ούτω τα φυσικά αυτού όρια. Οι παρά την όχθην αυτού έχοντες κτήματα δεν δικαιούνται, φρονούμεν, να παραπονεθώσιν διά τας επανειληθείσας αυτούς μικράς ζημίας, διότι δι' επενειλημμένων προσουξήσεων και προεκτάσεων των κτημάτων αυτών εστενοχώρησαν υπέρ το δέον την κοίτην του χειμάρρου και εγένοντο παραιτίοι της συμβάσης ζημίας. Και οι ποταμοί και τα στοιχεία της φύσεως πιεζόμενα παρά τους κανονίζοντας την πορείαν αυτών φυσικούς νόμους εξανίστανται και ικανοποιούνται εν δέοντι...".

Για να αποκτήσει η πόλη ζωτικό χώρο, οι άρχοντες άρχισαν να εκβαθύνουν και να... στρίβουν το Νέδοντα. Προς μεγάλη χαρά των παρόχθιων ιδιοκτητών οι οποίοι και πίεζαν, καθώς ένα δημοσίευμα της εφημερίδας "Ανόρθωσις" την 1η Οκτωβρίου 1882 όταν ξεκινούσε η κατασκευή του λιμανιού, εξηγεί πως βρέθηκαν... ιδιοκτήτες της κοίτης: "Προτρεπομεν την λιμενικήν επιτροπήν να σπεύση να ικανοποίηση αποζημιούσα τους κυρίους των κατά την παραλίαν οικιών των και τους ιδιοκτητάς των γαιών εν τη κοίτη του χειμάρρου Δαφνώνος, διότι πρέπει να γιγνώσκη ότι η κοίτη του χειμάρρου εγκαταλιμανομένη είναι κτήμα των παροχθίων και ουχί του Δημοσίου, καθόσον μόνον των δυναμένων να καταστώσι πλευστών ποταμών η κοίτη είναι δημόσια κτήματα, όπως ορίζει περί διακρίσεως κτη-

μάτων νόμος και όπως έχουν αποφασίσει τα ανωτέρω Δικαστήρια, διότι προβλέπομεν ότι θα έχη διαμαρτυρήσεις με την εργολαβικήν εταιρείαν και καλό θα είναι να έχη εξομαλύνει όλλας τας ενδεχομένας δυσχερείας προς αποφυγήν τοιούτων διαμαρτυρήσεων και προς επίτευξιν της προόδου του έργου, ούτινος άπαντες επιθυμούμεν την ταχείαν έναρξιν και περαίωσιν".

Οι τοπικοί παράγοντες και οι τεχνικοί δοκίμασαν διάφορες μεθόδους τιθάσευσης του Νέδοντα αλλήλ το 1885 έγινε μια από τις μεγαλύτερες πλημμύρες που καταγράφονται στην ιστορία της πόλης και η εφημερίδα "Το Μέλλιον" γράφει ένα χρόνο αργότερα: "Υπό την επίβλεψιν του μηχανικού του Δήμου κ. Γεωργιάδου ήρξατο από της θέσεως Λινάρδου Κοτρώνη η κατασκευή του ανατολικού τείχους της κοίτης του ποταμού μας Νέδοντος, δι' ου η πόλις θέλει προφυλαχθή από των πλημμυρών του ποταμού τούτου, όστις κατά το παρελθόν έτος μυρίας επέφερε ζημίας και ηλείθησε και αυτήν την ύπαρξιν της πόλεως. Ελπίζομεν ότι θέλει καταβληθή υπό του αρμοδίου μηχανικού η δέουσα επιτήρησις, όπως μη και το έργο τούτο λάβη την τύχην τόσων άλλων, δι' ά μάτιαι εδαπανήθησαν χρήματα".

Την καταστροφική δύναμη του περιορισμένου από τις ανθρώπινες επεμβάσεις Νέδοντα δείχνει μια μελέτη του Δασαρχείου Καλαμάτας η οποία δημοσιεύτηκε το 1937 και αναφέρεται σε 3 μεγάλες πλημμύρες: του 1863 όταν ακόμη δεν είχαν αρχίσει οι επεμβάσεις και ήταν προειδοποιητική, του 1885 και του 1924: "Αι συγκεντρωθείσαι υφ' ημών πληροφορία από συγχρόνους γέροντας 60-85 ετών φέρουν τα πρώτα έργα αμύνης διά προβόλων περί το 1880 και βραδύτερον μέχρι του 1890 τους παραλήλητους τοίχους εγκλιβωτισμού. Προ του

εγκιβωτισμού τούτου ο χείμαρρος εκκυνόμενος εις την πόλιν διήρχετο διά της σημερινής οδού Αριστομένους και εξέβαλεν εις τον λιμένα προ του κτιρίου του Τελωνείου [...] Γέροντες κάτοικοι των Καλαμών αναφέρουν τα ακόλουθα: Η κοίτη εντός της σημερινής πόλεως των Καλαμών ήτο πολύ βαθεία, στενή και άνευ περιτοιχισμάτων. Τινές υπολογίζουν το συνολικόν ύψος των σημερινών τοίχων εγκιβωτισμού εις 8-9 μέτρα, κατά συνέπειαν δε τον πυθμένα της παλαιάς άνευ προσχώσεων κοίτης από της σημερινής στάθμης των προσχώσεων, ευρισκομένης εις το αυτό επίπεδον μετά του καταστρώματος των παραλλήλων οδών, εις βάθος 6-7 μέτρων περίπου. Οσονδήποτε δε υπερβολική και αν θεωρηθή η πληροφορία αύτη, γεγονός είναι ότι, μαρτυρούμενον υπό πλείστων, ότι προ εικοσαετίας η στάθμη της κοίτης ήτο κατά το ύψος διτροχού και ανθρώπου ισταμένου ορθίου επ' αυτού, διότι τοιαύτα διήρχοντο κάτωθεν των γεφυρών, συνεπώς 2,5 μέτρα τουλάχιστον χαμηλότερα. Μέχρι του 1870, ότε κατεσκευάσθη η μεσαία γέφυρα διά λιθοκτίστων βάθρων, αι υπάρχουσαι ξύλινοι γέφυροι επικοινωνίας συχνά κατεστρέφοντο. Ως πλημμύραι καταστρεπτικά αναφέρονται δύο, η του 1885 ή 1886 και του 1924. Ατυχώς και διά τας δύο δεν υπάρχουν βροχομετρικά στοιχεία ελλείψει βροχομέτρων τόσοσιν εις την ορεινήν λεκάνην όσον και τας Καλάμας. Κατά την πλημμύραν του 1924 το υπάρχον βροχώμετρον του σταθμού Καλαμάτας δεν σημειοί την πτώσιν βροχής διότι εις τας Καλάμας δεν έβρεξε. Αναφέρεται επίσης και μια πλημμύρα του 1863 περίπου. Καθ' όλη, αυτάς και κυρίως τας του 1863 και 1885 μη υπάρχοντος ουδενός σχεδόν προασπιστικού έργου, αι ζημίαι εις κτίσματα και ανθρώπινον ακόμη υλικόν ήσαν τεράστιοι. Αναφέρεται ότι

το 1863 απέβησαν παρά την σημερινήν αγοράν και την οδόν Αριστομένους υλικά μέχρι ύψος 1,50 μέτρου, ζώα φορτωμένα ξυλάνθρακες παρεσύρθησαν μέχρι της θαλάσσης, άνθρωποι κλπ. Διά την νεωτέραν πλημμύραν του 1924, την οποίαν οι περισσότεροι ενθυμούνται εν Καλάμαις υπάρχον περισσότεραι πληροφοροίαι, βεβαιούται κυρίως το γεγονός της καθόδου αφθόνου υλικού και υδάτων, υπερηπιδώντων εις τινα σημεία τους παραλλήλους τοίχους. Βεβαιούται δε ότι παρά τον Αγιον Νικόλαον η στάθμη των υδάτων διερχομένη εκείθεν είχεν ανέλθει περί το 1 μέτρο. Πλείστα υπόγεια προσεχώθησαν, εμπορεύματα ομοίως παρεσύρθησαν μέχρι θαλάσσης κλπ.".

Μέχρι τα τέλη της δεκαετίας 1910-1920 έγιναν διάφορες επεμβάσεις και τότε κατασκευάστηκε το πρώτο φράγμα στο Νέδοντα: "Αι πρώται συμπτωματικά και πρόχειροι εργασίαι αι οποίαι εγένοντο διά την άμεσον προστασίαν των Καλαμών από του χείμαρρου τούτου κλείουν με την ίδρυσιν του πρώτου εκ του κατάντη φράγματος προς συγκράτησιν των καταγομένων υλικών κατά το έτος 1918 ή 1919. Το φράγμα τούτου κατ' άλλους ιδρύθη περί το 1910, αλλήλ κατεστράφη και επανεκατεσκευάσθη".

Και ακολούθησε η δεύτερη φάση που προσδιορίζεται στη δεκαετία 1920-1930: "Ως δευτέραν περίοδον εργασιών πρέπει να θεωρήσωμεν την μεταξύ των ετών 1922-1930, καθ' ήν μετά την εκπόνησιν της μελέτης Παγιαρόλλα διά την πεδινήν και ορεινήν κοίτην κερχωρισμένως εξετελέσθησαν τα ακόλουθα: 1) Τρία φράγματα συγκρατήσεως υλικών εις την κοίτην εκκενώσεως παρά την γενικήν θέσιν Λιθωμένο Φίδι. 2) Διάφορα άλλα έργα επισκευών παραλλήλων τοίχων, προβόλων κλπ. τοπικού εντελώς χαρακτήρος εις το πε-

δινόν τμήμα". Ενώ η τρίτη και σημαντικότερη ξεκίνησε μετά το 1930 όταν ιδρύθηκε το Ειδικό Υδραυλικό Ταμείο Νέδοντα: "Ως τρίτην περίοδον θα θεωρήσωμεν την από του 1930-36 τοιαύτην. Κατ' αυτήν αφενός μεν ήρχισε λειτουργούν το συσταθέν Ειδικόν Υδραυλικόν Ταμείον Νέδοντος, αφ' ετέρου δε επενέβη εις την ορεινήν λεκάνην και η Δασική Υπηρεσία. Το Ειδικόν Υδραυλικόν Ταμείον Νέδοντος κατεσκεύασε δύο φράγματα εις την κοίτην του χειμάρρου Κοκκαλιάρα της περιχοής Νεδούσης. Εις αυτήν περιοχήν κατεσκευάσθησαν και πρόβολοι τοπικού χαρακτήρος και προφράγματα των ως άνω φραγμάτων. Ομοίως εις τον προχείμαρρον Λίρον και Λουχίνα της περιοχής Αθαγονίας – Πηγών κατεσκευάσθησαν έτερα οκτώ φράγματα. Ομοίως προφράγματα βραδύτερον και πρόβολοι". Στην έκθεση ακολουθεί μια πολύ αναλυτική αναφορά στα φράγματα που έγιναν, με πλήρη στοιχεία, χιλιομετρικές θέσεις, τρόπους κατασκευής κλπ. Που παρουσιάζουν σημαντικό τεχνικό ενδιαφέρον για την αντιπλημμυρική προστασία της πόλης.

Για να το κατανοήσουμε θα πρέπει να δούμε μια σημαντική λεπτομέρεια για την πλημμύρα του 1924 όπως καταγράφεται στην έκθεση: Το 1924– που ίσως έγινε η πλέον καταστροφική πλημμύρα– δεν έριξε σταγόνα νερό στην πόλη, όλο το νερό το έφερε ο Νέδοντας. Ο τρόπος που αντιμετωπίστηκε η απειλή ήταν σε πρώτη φάση τα φράγματα και

στη συνέχεια οι μηχανικές εκβαθύνσεις της κοίτης με την περίφημη "φαγάνα" που έδωσε λύση για την απομάκρυνση των φερτών υλικών. Τελευταία διαβάσαμε ότι ο "Μορέας" με βάση τη μελέτη που έκανε (στην οποία περιλαμβάνει και τα αντιπλημμυρικά που δεν έγιναν στην κατασκευή του περιφερειακού αυτοκινητόδρομου για να εγκρίνουν το έργο οι "κουτόφραγκοι") θα χρηματοδοτηθεί μέσω της σύμβασης παραχώρησης για την εκτέλεση μεγάλου έργου προστασίας από το Νέδοντα. Πρόκειται για ένα σχέδιο που γεννάει πολλά ερωτηματικά και απαιτεί από το δήμο να αφήσει τους πανηγυρισμούς και να βρει τρόπο να ελέγξει τη μελέτη που προβλέπει να πέσουν όλα τα ρέματα στο Νέδοντα. Εκτός τούτου το μεγάλο ερώτημα είναι αν η μελέτη περιλαμβάνει την συντήρηση και επισκευή του αντιπλημμυρικού συστήματος της ορεινής λεκάνης του Νέδοντα. Τα φράγματα είναι γέρικα πλέον, έχουν κατασκευαστεί πριν από δεκάδες χρόνια, παρουσιάζουν ρωγμές, έχουν γεμίσει φερτά υλικά. Επισήμανση αναγκαία όταν συζητείται η κατασκευή έργου εξαιρετικά μεγάλου κόστους. Η μέχρι σήμερα προστασία μετά το 1936 στηρίχτηκε στα φράγματα και αν σπάσουν σε μια περίπτωση βίαιου φαινομένου, καμία μελέτη που δεν το έχει πάρει υπόψη της δεν μπορεί να είναι αποτελεσματική και τα πάντα θα τιναχτούν στον αέρα. Κυριολεκτικά...

23/9/2020

Η αποχέτευση, η ιστορία και οι πλημμύρες...

Μια γερή μπόρα, που ευτυχώς κράτησε λίγη ώρα, στάθηκε ικανή να μετατρέψει τους δρόμους της Καθαμάτας σε ποτάμια και λίμνες αναδεικνύοντας με τον πλέον χαρακτηριστικό τρόπο την ανεπάρκεια του δικτύου αποχέτευσης - αλλά και τον λανθασμένο προσανατολισμό της δημοτικής αρχής σε ό,τι αφορά στην ιεράρχηση και τον προγραμματισμό των έργων.

Και με άλλες ευκαιρίες από αυτή τη στήλη έχω τονίσει τη σημασία που έχει η ιστορία για να δούμε το μέλλον. Ετσι σήμερα σκέφθηκα πως θα ήταν χρήσιμο να δούμε πως “χτίστηκε” ουσιαστικά το δίκτυο αποχέτευσης ομβρίων της πόλης. Πρόκειται για το έργο που σχεδιάστηκε και ξεκίνησε την εποχή της δημαρχοντίας του Παν. Καίσαρη (1951-1957) και συμπληρώθηκε τα επόμενα χρόνια από το Χρ. Κουμάντο (1957-1964) και τους δημάρχους που ακολούθησαν.

Τέτοιες μέρες το 1954 (στις 21 Νοεμβρίου) έγιναν οι δημοτικές εκλογές. Ο τότε δήμαρχος και υποψήφιος Παν. Καίσαρης, στις 27 Οκτωβρίου, δημοσίευσε τον απολογισμό του έργου του στις τοπικές εφημερίδες. Σε αυτόν περίοπτη θέση κατέχει το αποχετευτικό δίκτυο, αλλά καλύτερα να μιλήσει το κείμενο. Ο πρώτος κεντρικός αγωγός αποχέτευσης ομβρίων έγινε στην Αριστοδήμου από την Ταύγету (Παν. Καίσαρη σήμερα) μέχρι την Παραλία:

«Το πρώτον πρόγραμμα των δημοτικών έργων, το οποίο εξετελέσθη κατά το θέρος

του έτους 1952 εκ των τακτικών πόρων του Δήμου, απέβληπε εις την ανακαίνισιν και τον εξωραϊσμόν των κεντρικών αρτηριών της πόλεως και παραλλήλως εις την ολοκλήρωσιν του πρώτου κεντρικού αγωγού των ομβρίων υδάτων από της οδού Ταύγету μέχρι Παραλίας. Θα ήτο λάθος ασυχώρητον να εγκαταλείψωμεν τους κεντρικούς τομείς της πόλεως εις την αθλίαν και αξιοθρήνητον κατάστασιν εις την οποίαν ευρίσκοντο για να ανακαίνισωμεν προηγουμένως τας συνοικίας ή να διαθέσωμεν τους πρώτους πόρους τους οποίους εξοικονομήσαμεν προς εκτέλεισιν εκπαιδευτικών έργων εις αποζημίωσιν αναγκαστικώς απαλλοτριουμένων οικιών και κτημάτων προς διάνοιξιν νέων δημοτικών οδών αι οποία μοιραίως θα παρέμεναν άνευ οδοστρώματος και αποχετευτικών αγωγών και θα επεξέτεινον το υπάρχον, εκ του κατεστραμμένου οδικού δικτύου και εκ της ελλείψεως αποχετευτικών έργων, χάος εις την πόλιν».

Στη συνέχεια ο δήμος πήρε δάνειο 5 δισεκατομμυρίων δραχμών που χρησιμοποιήθηκε αποκλειστικά (και δεσμευτικά από τη σύμβαση) για έργα αποχέτευσης και οδοποιίας:

«Εις την συνοικίαν Φυτειάς και Ανατολικής Παραλίας δαπανηθέντος του ποσού των 450.000.000 δρχ. κατεσκευάσθη επί των οδών Ακρίτα και Κρήτης τμήμα, διαμέτρου 1,20-1,40 μέτρων και μήκους 650 μέτρων, του δευτέρου κεντρικού αγωγού ομβρίων υδάτων, όστις ολοκληρούμενος κατά το προσεχές έτος θα διοχετεύει εις τον προ του Τε-

λωνείου κεντρικών υπόνομον του Λιμενικού Ταμείου τα όμβρια ύδατα της οδού Φαρών και των συνοικιών Ταξιαρχών, Φυτειάς και Μπαριάμαγα και θ' απαλλιάξει οριστικώς από τας καταρρακτώδεις πλημμύρας το κεντρικών τμήμα της Παραλίας, της οποίας ούτω θα ολοκληρωθή το δίκτυον των υπονόμων μετά την υπό του Λιμενικού Ταμείου εκτέλεσιν της υπό κατασκευήν υπονόμου της συνοικίας Καλίμτσι.

Εις την συνοικίαν της Ράχης και κατά μήκος των χειμαζομένων από τας διαρκείς πλημμύρας οδών Κηλαδά, Ανδανείας, Αγίου Γεωργίου κλπ. κατεσκευάσθη ο τρίτος κεντρικός αγωγός ομβρίων υδάτων, μήκους 850 περίπου μέτρων και διαμέτρου 1,40-1,60 μ. από της σιδηροδρομικής γραμμής των ΣΠΑΠ μέχρι της εκβολής της "Λαγκάδας", δι' ον εδαπανήθη το ποσόν των 700.000.000 δραχμών. Η υπόνομος αύτη διά του υπό άμεσον κατασκευήν αγωγού της συνοικίας Καλυβίων θα δεχθή όλα τα όμβρια ύδατα της περιοχής ταύτης ως δέχεται ήδη διά καταλλήλων φρεάτων υδροσυλλογής τα όμβρια ύδατα των υψωμάτων της Ράχης.

Εις την συνοικίαν Δυτικής Παραλίας, δαπανηθέντος του ποσού των 350.000.000 δρχ. κατεσκευάσθη από των ακτών της θαλάσσης μέχρι της οδού Θουκιδίδου (πλησίον των πλυντηρίων), τμήμα μήκους 457 μ. και διαμέτρου 1,30 του τετάρτου κεντρικού αγωγού ομβρίων υδάτων, όστις προβλέπεται να καταλήξη εις την οδόν Μακεδονίας και θα δεχθή τα όμβρια ύδατα ολοκληρού της συνοικίας "Νησακίου".

Εκτός των τεσσάρων κεντρικών αγωγών ομβρίων υδάτων (Αριστοδήμου, Ακρίτα, Ανδανείας και Δυτικής Παραλίας) κατεσκευάσθησαν επίσης τα εξής αποχετευτικά έργα:

Εις την οδόν Αριστομένους από του υποκαταστήματος της Εθνικής Τραπέζης μέχρι του καφενείου Τουρλοπούλου και εις την οδόν Αριστοδήμου από της οδού Ταυγέτου μέχρι Πολυχάρους, αι οποίαι μετά τας βροχάς μετεβάλλοντο εις αδιάβατα τέλματα, δαπανηθέντος του ποσού των 70.000.000 δρχ., κατεσκευάσθη υπόνομος διαμέτρου 0,50 μέτρων και μήκους 200 μέτρων.

Εις την συνοικίαν Υπαπαντής, από της οδού Φαρών μέχρι της αρκτικής Πύλης του Γυμναστηρίου και επί της οδού Καλλιπατείας η οποία κατά την χειμερινήν περίοδον ήτο εντελώς αδιάβαστος, δαπανηθέντος του ποσού των 125.000.000 δρχ. κατεσκευάσθη υπόνομος διαμέτρου 0,80 μέτρων και μήκους 425 μέτρων. Εις την υπόνομον ταύτην διοχετεύονται και τα ύδατα των κατασκευασθέντων αποχετευτικών αγωγών εις τας περιοχάς του Φρουρίου, της Μονής Καλογραιών, της Πλατείας του Δημοτικού Νεκροταφείου και του καπνεργοστασίου.

Εις την περιοχόν της Πλατείας του Συντάγματος και προ της κεντρικής πύλης του Γυμναστηρίου εις την απόκρημον χαράδραν, η οποία υπήρχεν από του τέρματος της οδού Μαυρομιχάλη μέχρι της οδού Λακωνικής ως τελματώδης τόπος απορριμμάτων και ακαθαρσιών, δαπανηθέντος του ποσού των 120.000.000 δραχμών κατεσκευάσθη υπόνομος διαμέτρου 1,40 μέτρων και μήκους 180 μέτρων μετά την επιχωμάτωσιν του οποίου εδημιουργήθη ένας ευρύτατος χώρος, του οποίου η μελλοντική ανακαίνισις θα αξιοποιήση ολόκληρον την περιοχόν. Εις την υπόνομον ταύτην διοχετεύονται και τα όμβρια της οδού Παπατσώνη, διά του κατασκευασθέντος εις το τέρμα της οδού αποχετευτικού αγωγού μήκους 80 μέτρων.

Εισ την συνοικίαν του Αγίου Νικολάου και εις την πλημμυροπαθή περιοχὴν τῆς οδοῦ Βύρωνος, ἀπὸ τῆς οδοῦ Λακωνικῆς μέχρι τῆς οδοῦ Ταυγέτου, κατασκευάσθη ὑπόνομος διαμέτρου 0,60 μέτρων καὶ μήκους 140 μέτρων.

Εἰς τὴν συνοικίαν Ταξιαρχῶν καὶ Πλησίον τοῦ τέρατος τῶν οδῶν Ταξιαρχῶν καὶ Ζάγκλης, ἐπὶ τῆς οδοῦ Ταυγέτου καὶ μέχρι τέρατος τῆς οδοῦ Ἀσκηπτιοῦ ἡ ὁποία κατεκλύζετο συνεχῶς ἀπὸ τὰς καταρρακτώδεις βροχάς, κατασκευάσθη ὑπόνομος διαμέτρου 0,50 μέτρων καὶ μήκους 170 μέτρων. Εἰς πολλὰς ἐπίσης οδοῦς καὶ πλατείας 23ης Μαρτίου, Ἀγ. Ἀποστόλων, Βασ. Γεωργίου κλπ. κατασκευάσθησαν μικροὶ ἀποχετευτικοὶ ἀγωγοὶ καὶ φρεάτια ὑδροσυλλογῆς».

Κάπως ἔτσι σχεδιάστηκε καὶ ἄρχισε νὰ κατασκευάζεται τὸ δίκτυο ποῦ συμπληρώθηκε στὴ συνέχεια στὴν ἴδια λογικὴ. Ἀπὸ τὸ κείμενο εἶναι ἐμφανὲς τὸ πρόβλημα τῶν πλημμυρῶν ἀκόμη καὶ σὲ κεντρικὰ (σήμερα) σημεῖα τῆς πόλης. Καθόλου τυχαία βεβαίως καθὼς, ἀπὸ τοὺς λόφους στοὺς ὁποίους ἦταν ἀρχικὰ κτισμένη ἡ πόλις, κατέβαιναν ρέματα με τὴν πρώτη βροχὴ καὶ κατέληγαν εἴτε στο Νέδοντα (δυτικὰ) εἴτε στο Βέλιοιουρα (ανατολικὰ) καὶ ἀπὸ ἐκεῖ πήγαιναν πρὸς τὴ θάλασσα. Ἡ ἐπέκταση τῆς πόλης ἀπὸ τὸν παλιὸ τῆς πυρῆνα πρὸς τὸ κέντρο, τὴν περίοδο τοῦ μεσοπολέμου, ἄρχισε νὰ "σπρώχνει" τὰ νερά μέσα στὸν οἰκιστικὸ ἰστό ὅπως φαίνεται καὶ ἀπὸ τὸ κείμενο τοῦ ἀπολογισμοῦ τοῦ Παν. Καίσαρη, καθὼς ἐμποδίζονταν ἀπὸ τὰ σπίτια.

Τὸ δίκτυο σχεδιάστηκε γιὰ ἐκείνη τὴν πόλις με τὰ χαμηλὰ σπίτια, τοὺς κήπους καὶ

τὶς αὐλές, ἀλλὰ καὶ με μὴ τεράστια ἀδόμητη ἔκταση ἀνάμεσα στὴν πόλις καὶ τὴν Παραλία. Ἀπὸ τότε τὰ πράγματα ἄλλαξαν ριζικὰ καθὼς πλέον ἡ πόλις στὴν περιοχὴ αὐτὴ εἶναι ἓνα συμπαγὲς συγκρότημα πολυκατοικιῶν ποῦ παρεμποδίζει τὴν πορεία τῶν βρόχινων νερῶν στὴ θάλασσα, τὰ ἐκτρέπει στοὺς δρόμους καὶ τὰ ὀδηγεῖ (ἂν τὰ ὀδηγεῖ) σὲ ἓνα δίκτυο το ὁποῖο ἀδυνατεῖ νὰ τὰ "σπρώξει". Δὲν εἶναι λίγες οἱ φορὲς ποῦ σημειώνονται "αστικές πλημμύρες" καὶ καταστροφές, ἀνάλογα με τὸ ὕψος καὶ τὸ χρόνο τῆς βροχῆς ἀλλὰ καὶ τὰ σημεῖα ποῦ ἐκδηλώνεται με ἔνταση.

Τὸ πρόβλημα ἔχει ἐντοπισθεῖ καὶ ἔχει τεθεῖ πολλὰς φορὲς ἐδῶ καὶ πολλὰ χρόνια. Πλην ὅμως δὲν βρέθηκε ψηλὴ στὴν ἐξάσκηση τῶν δημοτικῶν ἀρχῶν καὶ ἰδιαιτέρως τῆς τελευταίας, ἡ ὁποία ἔχει νὰ ἐπιδείξει μηδενικὸ ἔργο σὲ αὐτὸν τὸν κρίσιμο τομέα ὅπως ἀποδεικνύουν οἱ πλημμύρες σὲ σημεῖα στα ὁποῖα ἔχει πραγματοποιήσει ἔργα τὰ τελευταία χρόνια, ὅπως εἶναι ἡ Φαρῶν, ὅπου ἡ μελέτη καὶ ἡ κατασκευὴ ἀποχέτευσης ομβρίων θὰ ἔπρεπε νὰ εἶναι προαπαιτούμενο τῶν ἔργων.

Οἱ βροχὲς ἐπαναφέρουν πολλὴ συχνὰ τὸ αἶτημα γιὰ συνολικὴ μελέτη τοῦ δικτύου ἀποχέτευσης καὶ παρέμβασης με τὰ αναγκαία ἔργα στὴν πόλις. Κάποια στιγμή μπορεῖ νὰ δοῦμε πολλὴ χειρότερα πράγματα ἀπὸ αὐτὰ ποῦ μας ἀποκαλύπτει μὴ μόρα. Μὴ καταγίδια μπορεῖ νὰ προκαλέσει ἀνυπολόγιστες καταστροφές. Καὶ μετὰ θὰ φταῖνε τὰ ἀκραία καιρικὰ φαινόμενα...

15/11/2017

Διάφορα και για... διάφορα



Το κηράριο στη βόρεια πλευρά της πλατείας με το καταπληκτικό νεοκλασικό Κατσαούνη που κατεδάφισε ως ιδιοκτησία της η Εθνική Τράπεζα την εποχή της χούντας για να κατασκευαστεί ξενοδοχείο και λόγω αντιδράσεων της έμεινε... κτήριο γραφείων

Ξένες εταιρείες και έργα στην Καλαμάτα...

Επιστροφή σε ιστορίες... μέχρι νεωτέρας και σε μια περίοδο κατά την οποία οι δημοτικοί άρχοντες της Καλαμάτας πίστεψαν ότι θα μπορούσαν ξένες εταιρείες να κατασκευάσουν έργα στην πόλη με δικά τους έξοδα και ανταποδοτικά από το δήμο. Προσδοκία που δεν επιβεβαιώθηκε για πολλούς λόγους.

Το 1914 ανέλαβε δήμαρχος Καλαμάτας ο Ηλίας Μαυρομιχάλης, ο οποίος στις αρχές του χρόνου ξεκίνησε επαφές με αμερικανική εταιρεία για έργα στην πόλη όπως μας πληροφορεί ο Παν. Κουμάντος στο βιβλίο του για τους δημάρχους της πόλης: «Ο δήμαρχος Καλαμάτας θεώρησε ότι το θολό πολιτικό πεδίο του επέτρεπε να ανοίξει πολλά μέτωπα διεκδικήσεων. Κανένα δεν μπόρεσε να κληθεί. Ανέβηκε στην Αθήνα και συναντήθηκε με τον αντιπρόσωπο της μεγάλης αμερικανικής επενδυτικής εταιρείας "Γκλέσπι" Θωμά Χάντινσον και συζήτησε το θέμα της υδρεύσεως Καλαμάτας, της διευθέτησης της κοίτης του Νέδοντα και της συμπλήρωσης των λιμενικών έργων, συνολικής αξίας, κατ' εκτίμηση, 4 εκατομμυρίων δραχμών. Ο Αμερικάνος αντιπρόσωπος επιφυλάχθηκε να απαντήσει οριστικά, αν η εταιρεία του είναι διατεθειμένη να προχωρήσει σε προμελέτη, προτού εξεταστεί τα στατιστικά στοιχεία, που αφορούσαν την πληθυσμιακή σύνθεση της πόλης, την κοινωνική διαστρωμάτωση, την εμπορική κίνηση, τα έσοδα του Δήμου Καλαμάτας και των ειδικών Ταμείων του Νέδοντα και του Λιμένος. Η απάντηση

της αμερικανικής εταιρείας ήταν αρνητική». Από την πληροφορία αυτή φαίνεται ότι τα μεγάλα έργα για την πόλη ήταν εκείνα που χρειάστηκαν δεκαετίες για να αντιμετωπισθούν σε ικανοποιητικό βαθμό με τα μέτρα της εποχής: Υδρευση, προστασία από Νέδοντα, ολοκλήρωση λιμενικών έργων. Με δεδομένες τις οικονομικές συνθήκες, η εταιρεία είδε πως δεν υπάρχει κέρδος μετά τη μελέτη των στοιχείων και απέσυρε το ενδιαφέρον της.

Ο Μαυρομιχάλης δεν... πτοήθηκε και τον Απρίλιο κάνει επαφή με αγγλική εταιρεία για κατασκευή έργων στην πόλη καθώς διαβάζουμε στο "Θάρρος": «Δυνάμεθα να βεβαιώσωμεν, ότι ο κ. Δήμαρχος σκοπών την εν γένει εξωραϊσμόν της πόλεως και την κατασκευήν διαφόρων έργων, ήλθεν εις διαπραγματεύσεις με Αγγλικήν Εταιρείαν, ίνα εργολαβικώς αναλάβη αύτη, εφ' όσον εννοείται συμφέρι τον δήμον, των εξωραϊσμόν, την κατασκευήν των έργων, την ύδρευσιν κλπ. Επληροφορήθημεν ότι ο εν Αθήναις αντιπρόσωπος της Αγγλικής αυτής εταιρείας, ετηλεγράφησε χθες εις τον κ. Μαυρομιχάλην ζητών να μάθει τας σκέψεις και αποφάσεις του διά τα εξωραϊστικά έργα Καλαμών των οποίων την εκτέλεσιν θα ενεργήσει και εάν θέλη να έλθη εις πραγματικάς μετ' αυτής συνεννοήσεις, προκειμένου αύτη εντός της ερχομένης εβδομάδος να απέλθη εις Αγγλίαν. Ο κ. Μαυρομιχάλης καταρτίζει ήδη τον προϋπολογισμόν εσόδων του δήμου, ίνα επί τη βάσει αυτή κανόνιση τα έργα τα οποία απαραίτητως πρέπει να εκτελεσθούν

κατ' αρχάς, καθώς είναι η ύδρευση, η ανέγερση Δημαρχιακού Καταστήματος, Δημοτικού Θεάτρου κλπ. και διά τα οποία επί του παρόντος θα έλθω εις διαπραγματεύσεις με την εν λόγω εταιρείαν των επιχειρήσεων. Ο κ. Δήμαρχος, ο οποίος ουδέν σχεδόν ηθέλησεν επισήμως να μας ανακοινώσει εξ αυτών, θα τηλεγραφήσῃ σήμερον εις τον εν Αθήναις αντιπρόσωπον της εταιρείας ερωτών αν δύναται αναχωρούσα αύτη δι' Αγγλίαν να διέλθῃ εκ Καλαμών προς καθολικώτερον κατανόσιν των συντελεσσομένων έργων, εν εναντία δε περιπτώσει να μεταβῇ ο ίδιος μέχρι του Σαββάτου εις Αθήνας, ίνα έλθῃ εις απ'ευθείας μετά της Εταιρείας συνεννοήσεις». Από την είδηση αυτή προκύπτει ότι ο δήμαρχος είχε κατεβάσει πλέον τον πήχη της αξίας των έργων, παρ' όλλα αυτά κρατιότητα ψηλά καθώς το λιμάνι και ο Νέδοντας αντικαταστάθηκαν με Δημαρχείο και Δημοτικό θέατρο. Και αυτό το εγχείρημα απέτυχε αλλιά...

Ενώ ο δήμαρχος βρισκόταν στην Αθήνα, καταφθάνει αντιπροσωπεία... γαλλικής εταιρείας η οποία... ψάχνει τα έργα, κάνει επαφές και εξετάζει τις δυνατότητες χρηματοδότησης σύμφωνα με το "θάρρος": «Προχθές το εσπέρας ανεληπίστως, ενώ ο κ. Δήμαρχος μετέβη εις Αθήνας, αφίκετο ο κ. Δε Μπλινύ μέλος της εν Παρισίοις εδρευούσης Εταιρείας "Omirium d' Electricite Francais" και της εν Ελλάδι τοιαύτης "Omirium Hellenique", μετά του μηχανικού του Δήμου Αθηναίων κ. Γούναρν ηνα συνεννοηθεί ενταύθα μετά του κ. Μαυρομιχάλη διά τα μελετώμενα έργα του δήμου. Οι κ. κ. Δε Μπλινύ και Γούναρνς συνηντήθησαν μετά του εργολάβου της υδρεύσεως κ. Βουτσινά, όστις τοις ανεκοίνωσε και την αναχώρησιν του κ. Δημάρχου δι' Αθήνας. Ο κ. Βουτσινάς ακολούθως τους ωδήγησε εις το Δημαρχιακόν Κατάστημα ένθα επέδειξε τα υπάρχοντα σχέδια

του ανεγερθησομένου καταστήματος της δημαρχίας και του Δημοτικού Θεάτρου. Το απόγευμα οι κ. κ. Δε Μπλινύ, Γούναρνς και Βουτσινάς εξέδραμον μέχρι Μπογράκου, ένθα εξήτασαν τας γενομένας εργασίας διά την ανόρυξιν αρτεσιανών προς ύδρευσιν της πόλεως. Οι κ. κ. Δε Μπλινύ και Γούναρνς εξεφράσθησαν ενθουσιωδέστατα διά το κατάλληλον του μέρους δυναμένου να ικανοποιήσῃ πληρέστατα τας ανάγκας της πόλεως όσον αφορά το ύδωρ, χωρίς ο δήμος να πάθῃ μεγάλην οικονομικόν τραντασμόν. Το απόγευμα επίσης επισκέφθησαν το κατάστημα της Οινοποιητικής Εταιρείας ένθα εξήτασαν τα μεγάλα αρτεσιανά του εργοστασίου. Ο κ. Σταματελάκης εξέφρασε την γνώμην, την οποίαν ησπάσθη και ο κ. Δε Μπλινύ, ότι μόνον δι' αρτεσιανών ομοίων του εργοστασίου της Εταιρείας των Οίνων, είναι δυνατόν η πόλις να υδρευθῇ αρκούντως και τελείως. Ο κ. Δήμαρχος ειδοποιηθείς εγκαίρως περί της αφίξεως ενταύθα του κ. Δε Μπλινύ αναμένεται σήμερον το εσπέρας. Αμα τη αφίξει του κ. Δημάρχου θα αρχίσουν αμέσως αι συνεννοήσεις του κ. Δε Μπλινύ επειγομένου να απέλθῃ εις Λάρισα, ένθα η αυτή εταιρεία έχει αναλάβῃ τον ηλεκτροφωτισμόν και την ύδρευσιν της πόλεως. Ο κ. Μαυρομιχάλης επανερχόμενος ενταύθα θα προβῇ εις την σύνταξιν του προϋπολογισμού των κατασκευασθησομένων μετ' αρχήν έργων, συγχρόνως δε θα υποβάλλῃ εις τον κ. Δε Μπλινύ τας προτάσεις του Δήμου επί των οποίων ούτος θα εκφέρῃ την γνώμην του κατά πόσον συμφέρουν εις την Εταιρείαν οι όροι του δήμου σχετικώς με το σχέδιον, την αξίαν και καθόλου με τας απαιτήσεις των προταθησομένων έργων. Ο κ. Δε Μπλινύ τον οποίον επισκέφθημεν εις το ξενοδοχείον "Πανελληνιον" όπου διαμένει μας εξέφρασε τον

ενθουσιασμόν του γενικώς διά την πόλιν των Καλαμών. Μολονότι, μας είπε ο κ. Δε Μπληνίυ δεν μου εδόθη καιρός, ίνα εξετάσω καθολικώτερον τας ελλείψεις της πόλεως των Καλαμών, εν τούτοις εσχημάτισα ευθύς αμέσως την πεποίθησιν ότι εξωραϊζομένη αύτη καταλλήλως, εν συνδυασμώ προς τας απείρους φυσικάς καλληόνάς της, θα καταστή μια των ωραιότερων πόλεων της Ελλάδος. Να είσθε βέβαιος πρόσθεσε ο κ. Δε Μπληνίυ, ότι η εταιρεία έχει την καλήν θέλησιν να εργασθή εν Καλάμαις προτείνουσα εις τον δήμον πλέον συμφεροντώτερος όρους επί των κατασκευασθησομένων έργων, εν τούτοις όμως ας αναμείνωμεν τον κ. Δήμαρχον, οπότε συνεννοούμενος μετ' αυτού θα δυνηθώ να σας είπω περισσότερα".

Τα έργα παραμένουν τα ίδια φυσικά αλλιά συμβαίνουν περίεργα πράγματα: Ο Βουταινός που συνοδεύει τους Γάλλους είναι ο εργολάβος της ύδρευσης που έχει κηρυχθεί έκπτωτος σε μια από τις πρώτες πράξεις του Μαυρομιχάλη, ενώ ο Γούναρης και η γαλλική εταιρεία έχουν εμπλοκή στο έργο της ύδρευσης με βάση δημοσίευμα του "Θάρρους" το 1912. Δεν καρποφόρησε όμως ούτε αυτή η προσπάθεια και όλα παραπέμφθηκαν για το μέλλον. Ο Ηλ. Μαυρομιχάλης παραιτήθηκε για λόγους υγείας

πριν τη λήξη της θητείας του το 1918. Στον σύντομο απολογισμό του έργου του ανέφερε ότι η αιτία για την οποία δεν έγιναν τα έργα που είχε ως στόχο να κατασκευαστούν, ήταν η έναρξη του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου σχεδόν ταυτόχρονα με την ανάληψη των καθηκόντων του. Γεγονός που πέραν των άλλων προκάλεσε σημαντική μείωση των δημοτικών εσόδων από τα οποία εκτελούνταν τα έργα. Και αυτό αποτελεί έναν βάσιμο ισχυρισμό που εξηγεί έτσι και την άρνηση των ξένων εταιρειών να αναλάβουν την κατασκευή των έργων με αποπληρωμή από δημοτικά έσοδα. Ο μεγάλος προϋπολογισμός των έργων και το προσδοκώμενο κέδρος των εταιρειών δεν άφηναν περιθώρια αποπληρωμής από το φτωχό προϋπολογισμό του δήμου και των ειδικών ταμείων.

Κρατάμε για το κλείσιμο την φράση του εκπροσώπου της γαλλικής εταιρείας: "Εσχημάτισα ευθύς αμέσως την πεποίθησιν ότι εξωραϊζομένη αύτη καταλλήλως, εν συνδυασμώ προς τας απείρους φυσικάς καλληόνάς της, θα καταστή μια των ωραιότερων πόλεων της Ελλάδος". Όταν αυτή με παραλληλαγές επαναλαμβάνεται μέχρι σήμερα, ίσως είναι κάτι παραπάνω από τυπική έκφραση...

31/7/2019

Η πρώτη «βιομηχανική ζώνη» Καλαμάτας

Οσο κι αν φαίνεται παράξενο σε κάποιους, η περιοχή γύρω από το σημερινό Πάρκο Σιδηροδρόμων αποτελούσε, από τη φάση του αστικού εκσυγχρονισμού και για πολλές δεκαετίες, τη βιομηχανική περιοχή της Καλαμάτας.

Οι δύο μύλοι (Ευαγγελίστρια, Φεραδούρου-Αποστολάκη), οι εγκαταστάσεις της Βιομηχανίας Οίνων και Οινοπνευμάτων (Ζαν και Ρος), το σαπωνοποιείο-ελαιουργείο-παγοποιείο Λιναρδάκη/Στρούμπου, οι αποθήκες συσκευασίας σύκων και σταφίδας, οι υποστηρικτικές

βιοτεχνίες και ακόμη ο «Ολυμπος», το μηχανοστάσιο του ΟΣΕ, η Ηλεκτρική Εταιρεία, το μηχανοστάσιο του τραμ και ό,τι άλλο ξεχνάμε. Μια σύντομη περιγραφή του χώρου και των μονάδων που κατασκευάζονταν και πολλά χρόνια αργότερα (όπως το εργοστάσιο της Συκικής) είναι αρκετή για να καταδείξει την αξία αυτού του χώρου ο οποίος για λόγους ευδότητος συγκέντρωσε όλη την παραγωγική δραστηριότητα.

Η κατασκευή του λιμανιού και του σιδηροδρόμου την τελευταία δεκαετία του 19ου αιώνα δημιούργησε έναν τεράστιο μεταφορικό κόμβο για τα δεδομένα εκείνης της εποχής. Οι επιχειρηματίες έσπευσαν να αξιοποιήσουν τις σημαντικές αυτές υποδομές με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί μια ευρεία ζώνη που εκτεινόταν λίγο νοτιότερα από την πηλατεία μέχρι το λιμάνι και από τις δύο πλευρές της σιδηροδρομικής γραμμής. Αν σκεφθεί κάποιος ότι η «Ζαν και Ρος» έφθανε από τις γραμμές του τρένου μέχρι τη Φαρών, μπορεί να αντιληφθεί τι είδους δραστηριότητα είχε αναπτυχθεί.

Ασφαλώς και δεν άλλαξε χαρακτήρα η στήλη, αλλά ολίγη ιστορία (και λειψή αφού περιγράφει εν συντομία μόνον την παραγωγική-μεταποιητική δραστηριότητα) είναι αναγκαία για μια γέφυρα με ένα θέμα το οποίο, όπως παραδόξως, έχει υποβαθμιστεί στη δημόσια συζήτηση σχετικά με την Καθαμάτα. Και αυτό δεν είναι άλλο από την πλήρη απουσία φροντίδας για την προστασία της βιομηχανικής κληρονομιάς. Και δεν είναι μόνον τα κτήρια -για τα οποία θα επανέλθουμε- αλλά και ένα πλήθος από μηχανήματα και εργαλεία τα οποία βρίσκονταν μέσα σε αυτά, αλλά είτε εγκαταλείφθηκαν σε κάποιες αποθήκες, είτε λεηλατήθηκαν μέσα στα ερειπωμένα κτήρια, είτε (ολίγα) έφθασαν σε μου-

σειακούς χώρους.

Αίφνης ο δήμος αγόρασε το σαπωνοποιείο-παγοποιείο Λιναρδάκη/Στρούμπου σε μέρος του οποίου οικοδομήθηκε το 1ο Λύκειο (οδός Λυκούργου). Κάποιοι φίλοι έλεγαν τότε πως το παγοποιείο ήταν σε άριστη κατάσταση, πλην όμως τα μηχανήματα πήγαν σε κάποια αποθήκη με άγνωστη τύχη. Σημαντικά για τη βιομηχανική κληρονομιά ήταν και στοιχεία από το πυρνελαουργείο Λιναρδάκη (πρώην Σταματελάκη) στην Αρτέμιδος, που κατέληξε στο δήμο για να κατασκευαστεί εκεί το Μέγαρο Χορού. Κάποια ίσως πήγαν στο Μουσείο Ελιάς της Σπάρτης, τα περισσότερα οδηγήθηκαν επίσης σε αποθήκες. Και αναρωτιέται κανένας αν στο δήμο -του οποίου ήταν και περιουσία- υπάρχει πλήρης καταγραφή των στοιχείων που αποξηλώθηκαν και πού βρίσκονται όσα βιομηχανικά στοιχεία σώθηκαν.

Η ιστορία του Μεγάλου Χορού συζητήθηκε, θα συζητιέται για πολλά χρόνια και για διάφορους λόγους. Στο εν λόγω σημείωμα το ενδιαφέρον περιορίζεται στο γεγονός ότι, για λόγους οι οποίοι ουδέποτε εξηγήθηκαν επαρκώς, δεν κρατήθηκε κανένα στοιχείο του παλιού συγκροτήματος. Μόνον οι φούρνοι που έπεφταν μακριά, αλλά κανένας δεν φρόντισε για την ανάδειξή τους παρά το γεγονός ότι δαπανήθηκαν τεράστια ποσά για να κατασκευαστεί το κτήριο. Παραδόθηκαν στην εγκατάλειψη, όσοι περνούν και δεν γνωρίζουν μάλλον νομίζουν ότι πρόκειται για τίποτα ξεχασμένες μάντρες, ενώ είναι πολύ πιθανόν να έχουν χαθεί κάποια από τα «κινητά» (για την ακρίβεια αποκολλημένα) στοιχεία τους. Κάτι τέτοιο έχει γίνει άλλωστε στο Μουσείο Σιδηροδρόμων όπου στο τέλος έμειναν τα κουφάρια - καθώς πέρα από τις όποιες φθορές λεηλατήθηκαν οι συρμοί, οι ατμομηχανές,

ακόμη και οι δρεζίνες, και χάθηκαν πολύτιμα αντικείμενα. Και αν αυτά έγιναν σε δημοτική περιουσία για την οποία υποτίθεται ότι υπήρχε ενδιαφέρον, μπορεί ο καθένας να φαντασθεί τι έχει γίνει σε περιπτώσεις ιδιωτικών κτηρίων για τα οποία δεν επιδείχθηκε -για διάφορους λόγους- κανένα ενδιαφέρον από τους ιδιοκτήτες.

Από τον μεγάλο κτηριακό πλούτο απομένουν πλέον ελάχιστα δείγματα της «βιομηχανικής εποχής» στην Καλαμάτα. Και ίσως δεν υπάρχει κανένα από αυτά που να μην χρησιμοποιείται απλώς ως «περιτύλιγμα» άδειο από τα βασικά του στοιχεία και τον βιομηχανικό του χαρακτήρα.

Θα μπορούσε να διασωθεί ένα μέρος τουλάχιστον αυτής της κληρονομιάς; Μετά βεβαιότητας, η απάντηση είναι «ναι», αν είχε επιδειχθεί γι' αυτά τα κτήρια το ανάλογο ενδιαφέρον που έδειξαν ο δήμος και η Πολιτεία για τις κατοικίες της περιόδου που ταυτίζεται με τη φάση του αστικού εκσυγχρονισμού στην πόλη και την οικονομία της. Είναι κάτι το οποίο διαπιστώνει ασφαλώς κάποιος εκ των υστέρων μιας και την εποχή που χαράσσονταν πολιτικές, το κεφάλαιο αυτό ήταν εκτός συζήτησης. Με μια εξαίρεση: Το παλιό κτήριο της καπνοβιομηχανίας «Καρέλια» που καταλαμβάνει ένα τετράγωνο και χαρακτηρίστηκε μετά τους σεισμούς ως χώρος για φοιτητική εστία, με αποτέλεσμα να υπάρξει δέσμευση για πολλές δεκαετίες. Εξ όσων έχουν διαρ-

ρεύσει, παλαιότερα είχε γίνει πρόταση στο Δήμο Καλαμάτας από τους ιδιοκτήτες ώστε να αξιοποιηθεί το κτήριο για την ανάπτυξη πολιτιστικών χρήσεων, υπήρχαν μάλιστα και κάποια προσχέδια. Για λόγους που δεν γνωρίζουμε η συζήτηση δεν έδωσε κάποια αποτελέσματα, και κατά έναν τρόπο χάθηκε η ευκαιρία να δημιουργηθεί ένας χώρος (και) για τη βιομηχανική ιστορία της πόλης.

Εν μέσω κρίσης ίσως κάποια πράγματα φαντάζουν «πολυτέλειες». Θεωρώ όμως ότι στη δημόσια συζήτηση για το μέλλον της πόλης έχουν θέση ακόμη και «πολυτελής» εκ πρώτης όψεως πράγματα. Γιατί ούτε η ιστορία είναι πολυτέλεια ούτε, πολύ περισσότερο, η ανάδειξή της στο πλαίσιο της προσπάθειας προσέλκυσης επισκεπτών αλλά και δραστηριοτήτων. Η συζήτηση είναι αναγκαία και ακόμη περισσότερο η κατάθεση ιδεών για ένα τόσο σημαντικό κεφάλαιο. Το οποίο δεν έχει κλείσει, καθώς και κτήρια υπάρχουν αλλά και «υλικές μνήμες» της βιομηχανικής εποχής.

Υ.Γ. 1: Κάποτε είχε ανοίξει μια συζήτηση για Μουσείο Ηλιάς στο ελαιουργείο Σπυρίδη που απαλλοτριώθηκε αλλά κατεδαφίστηκε για να «ανοίξει» η είσοδος του Κάστρου.

Υ.Γ. 2: Πολύ παλαιότερα είχε γίνει συζήτηση για την αγορά ενός ταμπάκικου (βυρσοδεψείου) στη Δυτική Παραλία και είχαν προχωρήσει οι συζητήσεις. Τι έγινε τελικά;

29/7/2015

Κάποτε δεν υπήρχαν εκκλησία, δρόμος και πλταεία...

Σήμερα είναι πλταεία με επίκεντρο την εκκλησία, κάποτε ήταν το κέντρο της πόλης στο οποίο “άνθισαν” πόλεις διαφορετικών εποχών. “Μάρτυρες” πολλοί, δίνουν ενδείξεις για την καταγωγή της πόλης, σχεδόν όλοι εξαφανισμένοι, κάποιοι πρόλαβαν να δώσουν τις “καταθέσεις” τους στις λευκές σελίδες της ιστορίας, σπαράγματα μιας μεγάλης πορείας.

Η αναφορά στην πλταεία Υπαπαντής σε μια ιστορική αναδρομή με αφορμή τη γιορτή και τα 200 χρόνια από την Επανάσταση. Στα χρόνια της Επανάστασης πάνω και γύρω από αυτήν ήταν συγκεντρωμένοι οι “αρχοντικοί πύργοι”, όπως τους χαρακτηρίζει ο Δημήτρης Δουκάκης. Και τους προσδιορίζει μαζί με τη θέση τους με τα δεδομένα του 1905 όταν εκδόθηκε το βιβλίο του “Μεσσηνιακά και ιδία περί Φαρών και Καλαμάτας”: «1) Των Τζαναίων υπήρχον τρεις πύργοι. Του Πανάγου Τζάνε έκειτο όπου νυν η οικία του ιατρού Ασημακοπούλου. Του Ηλία έκειτο όπου νυν κείται η οικία των αδελφών Νικολόπουλων. Και του Αθανασίου έκειτο εκεί όπου τώρα είναι η οικία του Σαράντου Παπαγιαννοπούλου εις της οποίας την θύραν υπήρχε και οικοδόμημον - 2) Των Ψάλλητων έκειτο εις την οικίαν του Ι. Σκορδιά (του Δημητρακούλια ο πύργος) παρά την Φραγκόλιμναν - 3) Των Αλεξάκηδων σώζεται νυν κατεστραμμένος - 4) Των Δουκάκηδων εις την οικίαν του Φιλ. Στρούμπου, νυν κατεδαφίσθη υπό του πρώην δημάρχου Γ. Κουτσομπτοπούλου - 5) Των Εφεσαίων

πλτσίων του ναού του Αγίου Ιωάννου - 6) Των Κυριακών πλτσίων του Αγίου Αθανασίου, και έτερος πλτσίων του Αγίου Ιωάννου οικία Πανάγου Κυριακού - 7) Των Αντωνοπουλαίων. Σώζεται νυν η οικία Β. Γιακουμάκη - 8) Του Βαλσαμά εις την δυτικήν γωνίαν της Μονής των Καλογραιών - 9) Των Αρμογκαβηλαίων ένθα νυν οικία Παύλου Αρμόγκαβηλη (νυν Κωτσέα) - 10) Ο Καραλιάνικος εις το Νοσοκομείον του Αλεξανδράκη - 11) Των Πετουσαίων - 12) Των Καμαριναίων (Δουκάκηδων) παρά το Γυμνάσιον. Οικία Καμαρινού Δουκάκη νυν κτήμα Π. Ψάλλη πλτσίων του Γυμνασίου - 13) Των Μελισσουργαίων, οικία Αριστ. Πανταζόπουλου πλτσίων της Υπαπαντής - 14) Κορφιωτάκηδων, η νυν οικία των κληρονόμων Βασιλείου Κορφιωτάκη ένθα κατώκει ο Τούρκος διοικητής Αρναούτογλου το έτος 1821 - 15) Του Σπυρίδωνος Βλταντή, έκειτο κάτωθεν του φρουρίου οικία Γ. Μαντζαροπούλου - 16) Των Στραβοσκιιάδηδων εις την νυν οικία του Λεωνίδα Στραβοσκιιάδη - 17) Των Κουτσόγιαννη, νυν οικία Αντ. Σκνηφού - 18) Παγώνη. Προ μικρού ηγοράσθη και κατηδαφίσθη χάριν της πλταείας Υπαπαντής υπό των επιτρόπων Π.Φ. Στρούμπου και Κ.Δ. Παρθενίου».

Βεβαίως ο μεγαλύτερος και περισσότερο ιστορούμενος πύργος που έχει αποτυπωθεί σε γκραβούρα ήταν αυτός των Μπενάκηδων, ο οποίος “έκειτο εις την νυν οικίαν Δ. Σαράβα και Α. Μαυρομιχάλη”. Βρισκόταν στον “αυχένα” της χαμηλής λοφοσειράς που ξεκινά από το Κάστρο και “σβήνει” στην πλταεία Ταξιαρχών

και στη θέση της πολυκατοικίας ακριβώς στη βόρεια πλευρά της πλατείας Μαυρομικήλη. Από σύγκριση φωτογραφιών του κτίσματος τη δεκαετία του 1950 και της γκραβούρας, εκτιμώ ότι στοιχεία του πύργου έφθασαν μέχρι τα νεότερα χρόνια, παρά το γεγονός ότι καταστράφηκε και ερειπώθηκε μετά τα Ορλωφικά. Μακρύτερα από το κέντρο της πόλης ο πύργος βρισκόταν σε μια τεράστια περιοχή ιδιοκτησίας της οικογένειας, μέσα στην οποία βρισκόταν το "Ταξιαρχάκι" (η μικρή εκκλησία των Ταξιαρχών δυτικά της πλατείας Μαυρομικήλη), εκτεινόταν στη νότια πλευρά της πλατείας 23ης Μαρτίου και ανατολικά κάλυπτε μια μεγάλη περιοχή στην οποία υπήρχε "φυτεία" της οικογένειας Μπενάκη (και από εκεί πιθανολογείται ότι πήρε το όνομα η περιοχή). Για να ολοκληρωθεί η εικόνα αυτής της περιοχής θα πρέπει να σημειώσουμε ότι ενδεχομένως ο "αρχοντικός πύργος Πετούση" βρισκόταν νοτίως του πύργου Μπενάκη στην ίδια λοφoσειρά. Και αυτό γιατί αφ' ενός μεν ο Δουκάκης δεν προσδιορίζει τη θέση, αφ' ετέρου δε η παλιά εκκλησία του Αγίου Νικολάου Φληρίου βρισκόταν σε μεγάλο περιβόλι που ανήκε στην οικογένεια Πετούση, η οποία και ανέλαβε την ανέγερση της σημερινής εκκλησίας στη θέση της παλαιάς.

Επιστρέφοντας στην καταγραφή του Δ. Δουκάκη για τους πύργους, σε συνδυασμό με άλλες εργασίες και πληροφορίες μπορούμε να προσδιορίσουμε τη θέση ορισμένων. Ο πύργος Κορφωτάκη (ακριβώς νότια της Υπαπαντής και δυτικά από το Επισκοπικό Μέγαρο) ήταν ο μόνος που έφθασε μέχρι τις ημέρες μας, δυστυχώς κατεδαφίστηκε, ξεκίνησε η ανακατασκευή του με βάση την αποτύπωση και ως ελπίζουμε ότι θα ολοκληρωθεί, καθώς προβλέπεται ότι θα λειτουργήσει ως μουσει-

ακός χώρος. Στοιχεία του πύργου Βαρσαμά υπήρχαν στη Μονή Καλογραιών μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1950. Πιο πάνω στη συμβολή των οδών Αθαγονίας και Πατριάρχου Προκοπίου βρισκόταν ο πύργος του Παν. Τζάνε. Οι πύργοι Καραλιά και Κουτσόγιαννη βρισκονταν στη δυτική πλευρά του Γηροκομείου. Ο πύργος Παγώνη βρισκόταν στη νοτιοανατολική γωνία της πλατείας Υπαπαντής. Ο πύργος Αλεξάκη βρισκόταν στη δυτική πλευρά της πλατείας (οι Άγιοι Ανάργυροι ήταν εκκλησιά στον κήπο του) και κατεδαφίστηκε για να γίνει διεύρυνση. Ίσως μια περισσότερο συστηματική έρευνα και η βοήθεια κάποιων Καλαματιανών που γνωρίζουν τα ιδιοκτησιακά της περιοχής θα μπορούσε να εντοπίσει ακριβέστερα θέσεις και άλλων, που περιγράφονται στην αφήγηση του Δ. Δουκάκη. Από παλαιότερων χρόνων η οίκηση αναπτυσσόταν δίπλα στους δρόμους και από τοπογραφικό διάγραμμα του 1836 είναι γνωστό ότι ο μοναδικός μεγάλος δρόμος της Καλαμάτας εκείνης της εποχής ήταν ο δρόμος που ξεκινώντας από το Κάστρο, έφθανε στην Αθαγονίας και συνέχιζε δυτικά, περνούσε από εκεί που είναι σήμερα το ιερό της Υπαπαντής και αμέσως δυτικά από αυτήν έστριβε προς τους Αγίους Αποστόλους (Μπενάκη) και διακλαδιζόταν βορείως προς τα σκαλιά του Γυμνασίου (Δημοτικού Ωδείου).

Με βάση το διάγραμμα και την πολεοδομική λογική η σημερινή πλατεία ήταν μια κατοικημένη περιοχή και δεν υπήρχε καμία εκκλησία. Υπήρχαν όμως δύο μικρές εκκλησίες (με βάση την αποτύπωση του 1836) και ο Π. Οικονομάκης τοποθετεί τη μία στο χώρο του Ξενώνα Υπαπαντής και τη νότια πλευρά του Γυμνασίου. Και την άλλη (Εισόδια της Θεοτόκου) λίγο βορειότερα και 14 μέτρα από την Βιθαρδουίνου. Λίγο μακρύτερα υπήρχαν ο Άγιος

Αθανάσιος Τζάνε (ακριβώς στη βόρεια πλευρά της Μητροπολίτου Μελετίου με την Υπαπαντής) που για ένα διάστημα ήταν μητροπολιτικός ναός (κατεδαφίστηκε το 1913 για να περάσει το τραμ και να ανοίξει η Υπαπαντής). Υπήρχε ακόμη και ο Άγιος Γεώργιος στην Αθαγονίας. Στη θέση που βρίσκεται σήμερα η εκκλησία της Υπαπαντής το 1836 υπήρχε “καζάρμα”, δηλαδή στρατόπεδο που κατεδαφίστηκε αργότερα. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός πως όταν κατασκευάζονταν η εκκλησία της Υπαπαντής, ο Δουκάκης μαρτυρεί ότι είδε ο ίδιος τα ερείπια του παλατιού του Βιλαρδουίνου. Η πρώτη εκκλησία κατασκευάστηκε το 1854 νοτιοανατολικά της σημερινής και κατεδαφίστηκε 20 χρόνια αργότερα όταν ολοκληρώθηκε η καινούργια. Είτε σε ερείπια ενδοχόμενων παλαιότερων, είτε εξ αρχής για να τοποθετηθεί η εικόνα που κατά τη θρησκευτική παράδοση βρέθηκε κάτω από το στάβλο του Πασά σε εκείνο το σημείο από τον Τζάνε, βεκίλη του Μοριά την εποχή εκείνη. Στη θέση που εικάζεται ότι υπήρχε το ιερό του ναού είχε τοποθετηθεί σταυρός με την επιγραφή “ιερό και άδυτον”, ο οποίος υπάρχει μέχρι σήμερα. Ο μπαρμπα-Γιάννης Ταβουλάρεας που ήταν άγρυπνος φρουρός στη διάρκεια των εκσκαφών για τη διαμόρφωση της πλατείας Υπαπαντής το 1966, αναφέρει ότι ο σταυρός μεταφέρθηκε ανατολικότερα για να μην εμποδίζει τη διαμόρφωση με σκαλιά, ενώ δεν υπήρχαν πουθενά θεμέλια παιλιάς εκκλησίας.

Στην πρώτη φάση του αστικού μετασχηματισμού, το 1857, ο Δήμος Καλαμάτας προκήρυξε την κατασκευή τριών μεγάλων εκκλησιών: Υπαπαντή, Αγιάων και Άγιος Νικό-

λαος Φιλαρίου που εγκαινιάστηκαν στο διάστημα από τα μέσα της δεκαετίας του 1860 μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1870. Η Υπαπαντή βρισκόταν “πολιορκημένη” από κτίσματα και ήταν δύσκολη προσβάσιμη από την πόλη που αναπτυσσόταν νοτιότερα με κατεύθυνση την Παραλία. Πριν ακόμη το σχέδιο του 1905, ο δήμος της πόλης είχε “χαράξει” για διάνοιξη τη διαδρομή από την είσοδο της πόλης προς την εκκλησία που αποτελούσε πλέον σημείο αναφοράς ως θρησκευτικό σύμβολο. Και αυτό έγινε από δύο “πλάγιους” δρόμους που ένωναν το σιδηροδρομικό σταθμό με την Αριστομένους και την Κάτω Πλατεία (23ης Μαρτίου) με το μητροπολιτικό ναό. Η διάνοιξη της Υπαπαντής έγινε σταδιακά από τη νότια πλευρά μετά από πυρκαγιά το 1879 και σταδιακή κατεδάφιση των “εργαστηρίων” που έφραζαν το δρόμο και στη βόρεια το 1913 με την κατεδάφιση του Αγίου Αθανασίου. Παράλληλα και από τα τέλη του 19ου αιώνα και μέχρι τη δεκαετία του 1950 έγιναν διαδοχικές απαλλοτριώσεις στην περιοχή έτσι ώστε να διαμορφωθεί η σημερινή πλατεία.

Μικρές ιστορίες στη μεγάλη ιστορική διαδρομή της πόλης που έχει ανάγκη να αποκατασταθεί αυτή η συνέχεια με την αποκάλυψη των “μαρτύρων” και τη σύνδεση των στοιχείων που οδηγούν από τους ομηρικούς και κλασικούς χρόνους μέχρι την εποχή της Τουρκοκρατίας και τις φάσεις του αστικού μετασχηματισμού. Αυτή είναι η πρόκληση για την πόλη και το δήμο...

3/2/2021

Σύντομη ιστορία μιας πηλατείας

“Φοβήθηκαν” μήπως τα αρχαία τους... χαλάσουν την ανάπλαση της Υπαπαντής, προσπάθησαν κάποιοι να ξεσηκώσουν τους θρησκευόμενους γιατί δεν θα μπορούσαν να... πλησιάζουν στην εκκλησία λόγω των έργων, πητήθηκαν κατά κράτος και τελικά τη ζημιά την έκανε η... εργολαβία. Η ανάπλαση της πηλατείας (μια ακόμη καθόσον έχουν προηγηθεί και άλλες) έχει μείνει στη μέση και Κύριος οίδε αν, τότε και πώς θα τελειώσει.

Δεν είμαι... προληπτικός και ως εκ τούτου δεν πιστεύω ότι είναι η... εκδίκηση της ιστορίας και φυσικά θεωρώ τραγική την εξέλιξη για την πόλη και την ιστορική αυτή περιοχή.

Με αφορμή όλα αυτά και σε αναμονή για τα μελλούμενα, ας δούμε εν τάχει την ιστορία διαμόρφωσης της πηλατείας και των επεμβάσεων που έχουν γίνει σε αυτή διαχρονικά. Έχω γράψει και πάλι ότι τα πρώτα μεταπελευθερωτικά χρόνια, ούτε πηλατεία, ούτε οδός, ούτε και... εκκλησία της Υπαπαντής υπήρχε. Λέγεται ότι υπήρχε εκκλησία που κάηκε την εποχή της τουρκοκρατίας αλλά ίχνη και θεμέλια δεν βρέθηκαν σε όλες τις επεμβάσεις που έγιναν στην περιοχή. Και καθώς υπήρχε η εικόνα του 672 μ.Χ., κτίστηκε μια εκκλησία νοτιοανατολικά της σημερινής το 1854. Λίγο αργότερα και στο πλαίσιο της κατασκευής “μεγαλοπρεπών” εκκλησιών στις ενορίες, σχεδιάστηκαν και άρχισαν να κατασκευάζονται η Υπαπαντή, ο Αγιάωνης και ο Αγιοκίλλης (Φληαρίου) κοντά στις παλιές. Εκεί που κατασκευά-

στηκε η Υπαπαντή υπήρχαν στρατώνες και όταν έγιναν οι εκσκαφές ο Δουκάκης ιστορεί πως είδε τα ερείπια του παλατιού των Βιλεαρδουίνων. Το 1874 έγιναν τα εγκαίνια της σημερινής εκκλησίας της Υπαπαντής, η οποία βρέθηκε περικυκλωμένη από πύργους και άλλα κτίσματα. Την εποχή του αστικού μετασχηματισμού με την εκπόνηση του σχεδίου πόλης (που έμεινε στην ιστορία ως του 1905 αλλά ουσιαστικά είχε ετοιμαστεί αρκετά ενωρίτερα), σχεδιάστηκε ένας διαγώνιος δρόμος από την τότε “Κάτω Πηλατεία” (23ης Μαρτίου) μέχρι την Υπαπαντή και μια πηλατεία γύρω από αυτή. Στόχος αυτός που περιγράφεται και στην... τελευταία ανάπλαση, η ανάδειξη της Υπαπαντής ως θρησκευτικού μνημείου. Ο δρόμος διανοίχτηκε μετά μυρίων κόπων και βασάνων και αφού κατεδαφίστηκε ένα εκκλησιαστικό μνημείο (που λειτούργησε παλαιότερα και ως μητροπολιτικός ναός), ο Άγιος Αθανάσιος Τζάνε που βρισκόταν πάνω ακριβώς από τη συμβολή των οδών Μητροπολίτου Μελετίου και Υπαπαντής (καθόσον ο σκοπός αγιάζει τα μέσα). Η διάνοιξη όμως απλώς οδήγούσε στην Υπαπαντή που την έκρυβαν άλλα κτήρια και πύργοι, που χρειάστηκαν δεκαετίες για να κατεδαφιστούν. Την ίδια τύχη είχαν και όσα περικύκλωναν την εκκλησία της Υπαπαντής. Ας δούμε όμως μέσα από δημοσιεύματα πώς διαμορφώθηκε σταδιακά η πηλατεία.

Η πρώτη φάση διαμόρφωσης πηλατείας ξεκίνησε από τα... νότια. Περιγράφοντας τους πύργους που υπήρχαν στην περιοχή της Υπα-

παντής ο Δημήτρης Δουκάκης λίγo μετά το 1900 γράφει πως ο πύργος Παγώνη "προ μικρού ηγοράσθη και κατεδαφίσθη χάριν της πηλατείας Υπαπαντής υπό των επιτρόπων Π. Φ. Στρούμπου και Κ. Δ. Παρθενίου". Η κατεδάφιση έγινε το 1899 σύμφωνα με δημοσίευμα της εφημερίδας "Νεφέλη" στο οποίο παραπέμπει ο Μίμης Φερέτος. Ο πύργος ανήκε από πατρική κληρονομιά στο μητροπολίτη Χρύσανθο Παγώνη και είχε πουληθεί στη συνέχεια. Από διάφορες περιγραφές προκύπτει πως ο πύργος βρισκόταν στη νοτιοανατολική πλευρά της σημερινής πηλατείας, εκεί περίπου που αποκαλύφθηκαν (και... μπαζώθηκαν) οι αρχαιοότητες. Η επόμενη αναφορά έρχεται κάπου 20 χρόνια αργότερα όταν το "Θάρρος" μας πληροφορεί ότι και προς το νότο διευρύνθηκε η πηλατεία με άλλη κατεδάφιση και γίνονταν συζητήσεις να κατεδαφιστεί κτίσμα ακριβώς ανατολικά από το Ιερό της εκκλησίας και μπροστά στην είσοδο του Αλεξανδράκειου (Νοσοκομείου τότε, Γηροκομείου σήμερα) για να ανοίξει και προς τα εκεί η πηλατεία: "Η κατεδάφιση της οικίας Προβελεγγίων προ της πηλατείας Υπαπαντής και όπισθεν του παλαιού Επισκοπείου ευρύνει την άνω πηλατεία. Η κατεδάφιση γίνεται δαπάναις του Δήμου Καλαμών. Απομένει διά την διασκευήν της άνω πηλατείας και η κατεδάφιση της οικίας Ε. Βρακά. Εχομεν την γνώμην όπως διά την κατεδάφιση της άνω οικίας επέλθωσιν επίκουροι εις το Δημοτικόν Ταμείον και τα Ταμεία της Υπαπαντής και Αλεξανδρακείου διότι αυτή γεννήσεται επ' ωφελεία περισσότερον αυτών. Αφ' ού μάλιστα διά του μέρους εκείνου πρόκειται να γείνει και η μεγάλη είσοδος του Αλεξανδρακείου Νοσοκομείου και θα καλυφθεί ούτω και ο όπισθεν του Ιερού της Υπαπαντής χώρος όστις σήμερα παρέχει θέαμα άκρω

άκοσμον. Δι' όλα αυτά πρέπει να επέλθωσι επίκουρα και τα άνω ταμεία διά την εύρυσιν της πηλατείας και ταυτοχρόνως για τον εξωραϊσμόν ταύτης" ("Θάρρος" 24/2/1918).

Η εικόνα αυτή που αποτυπώνεται και στις φωτογραφίες του μεσοπολέμου παρέμεινε σχεδόν αμετάβλητη μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1950-1960. Τότε έβαλε μπροστά για την ολοκλήρωση και διαμόρφωση της πηλατείας ο μητροπολίτης Χρυσόστομος Δασκαλάκης με επέκταση προς τα δυτικά και κατεδάφιση κτισμάτων της οδού Υπαπαντής. Το "Θάρρος" (14/1/1951) αναγγέλλει "Ενα σπουδαίον έργον υπό εκτέλεσιν – Προεκτείνεται και δυτικώς η πηλατεία της Υπαπαντής" και γράφει:

"Πληροφορούμεθα ότι διά χρημάτων του Εκκλησιαστικού Ταμείου του Ιερού Ναού της Υπαπαντής έχουν αγορασθή τα δυτικώς του Ναού ακίνητα, τα οποία θα κατεδαφισθούν, προκειμένου να προεκταθεί η πηλατεία. Ηδη το ακίνητον Γιατράκου έχει κατεδαφισθή και διεξάγονται διαπραγματεύσεις μετά των ενοίκων των άλλων κτηρίων, διά την μεταστέγασιν των. Εφ' όσον τελικώς επέλθη συνεννόησις θα κατεδαφισθούν και τα προ της οδού Υπαπαντής και έναντι του Ναού κτίρια.

Εν τω μεταξύ ννοιχθη η διαθήκη της αποβιωσάσης Ελένης Λαγανάκου ιδιοκλήτρις μιας ετοιμορρόπου οικίας κειμένης επί της οδού Υπαπαντής, η οποία καθιστά κληρονόμους τον αιδ. Ιερέα της Υπαπαντής Κ. Κάισαρην μετά του αδελφού του. Οι ανωτέρω προτιθενται να αποδεχθούν την κληρονομίαν και να μεταβιβάσουν περαιτέρω την κυριότητα εις την εκκλησίαν, ώστε να καταστή δυνατή η κατεδάφιση της οικοδομής, η οποία περιλαμβάνεται εντός του σχεδίου της πηλατείας.

Κατά τας αυτάς πληροφορίας μας η πηλατεία

της Υπαπαντής, κατ' επιθυμίαν του Σεβασμιωτάτου Μητροπολίτου, πρόκειται να διαπληθυνθεί συντόμως προς δυσμάς και ακολούθως, αφού υπάρξει ο ανάλογος και εκείθεν ορίζων, θα γίνουν έργα εξωραϊσμού της πηλατείας.

Σχετικώς ο Σεβασμιώτατος είχε προτείνει εις τον Δήμον να δώση προτεραιότητα εις την πηλατείαν Υπαπαντής και να εγκρίνη τας απαραίτητους δαπάνας εξωραϊσμού της, αλλ' ο Δήμος εδήλωσε αδυναμίαν. Κατόπιν τούτου ο Μητροπολίτης Μεσσηνίας υπέβαλε δευτέραν πρότασιν, ήτοι να μεταβίβαση ο Δήμος την κυριότητα της πηλατείας εις τον Ιερών Ναόν της Υπαπαντής και να αναλάβη το Εκκλησιαστικόν Ταμείον όλης τας δαπάνας διαρρυθμίσεως και εξωραϊσμού. Αλλήλ και η πρότασις αύτη δεν εγένετο αποδεκτή, διότι ο Δήμος ηρνήθη να προβή εις την μεταβίβασιν της κυριότητος. Οπωσδήποτε, όμως, ελπίζεται ότι συντόμως θα αρθούν τα εμπόδια και θα εγκαινιασθή η κατασκευή της πηλατείας μετά την ολοκλήρωσιν της οποίας και ο Ιερός Ναός της Υπαπαντής θα προσλάβη μεγαλυτέραν αισθητικὴν αίγλην και η παλαιά πόλις θα έχη να επιδείξη ένα άξιον έργον".

Εξαγορές και κατεδαφίσεις έγιναν σταδιακά

μέχρι τα τέλη εκείνης της δεκαετίας και έτσι το 1960 ξεκίνησε μια πρόχειρη διαμόρφωση της πηλατείας που είχε δημιουργηθεί, η οποία και αποκάλυψε τις αρχαιότητες στη νοτιοανατολική πλευρά. Οι οποίες μπαζώθηκαν για να είναι έτοιμη η πηλατεία στη γιορτή της Υπαπαντής την επόμενη χρονιά και ελπίζουμε ότι θα ξεθαφτούν χωρίς απώλειες μετά από 62 χρόνια αν όλα πάνε καλά. Τα αμέσως επόμενα χρόνια έγινε μια ακόμη ανάπλαση της πηλατείας σε σχέδια του αείμνηστου συμπατριώτη μας και σπουδαίου αρχιτέκτονα Ηλία Σκρουμπέλου, η οποία σταδιακά απογυμνώθηκε από τα παρτέρια και το χαμηλό πράσινο και στην επέλταση του αυτοκινήτου μετατράπηκε σε πάρκινγκ. Μια νέα ανάπλαση καρκινοβατεί εδώ και χρόνια, για δεκαετίες επικράτησε "συνωμοσία σιωπής" για τις αρχαιότητες και την ανάγκη συστηματικής ανασκαφής, καθώς πέρα από κάθε αμφισβήτηση οι πλάκες κρύβουν θησαυρούς της αρχαίας πόλης. Τώρα ελπίζουμε να βρεθούν άθικτα τα μπαζωμένα και να τελειώσει το συντομότερο μια επέμβαση που έχει φέρει τα πάνω κάτω στην πλέον ευαίσθητη περιοχή της πόλης.

6/4/2022

Ιστορίες για το Κάστρο

"Κάστρο" για τους νεότερους, "Φρούριο" για τους παλιούς Καθαματιανούς, "Ακρόπολις" για τους πρώτους των επισκεπτών του. Η οχύρωση της Καθαμάτας και της προγόνου της πόλης των Φαρών παραμένει στη θέση της πάνω στον απότομο λόφο, από την αρχαιότητα.

Με εμφανείς τις ανθρώπινες επεμβάσεις και ακόμη εμφανέστερη την ανάγκη ενός σχεδίου προστασίας, διαχείρισης, ανάδειξης και πρωτίστως διερεύνησης.

Αν ψάξουμε λίγο την ιστορία, δεν θα δυσκολευτούμε να διαπιστώσουμε ότι το σπουδαίο αυτό μνημείο όχι μόνον εγκαταλείφθηκε, αλλήλ και κακοποιήθηκε στο πέρασμα του

χρόνου. Το ενδιαφέρον ουσιαστικά εκδηλώθηκε τη δεκαετία του 1980-1990 όταν είχαν πλέον ολοκληρωθεί πάσης φύσεως επεμβάσεις στον ιστορικό χώρο, και οι απαιτούμενες επεμβάσεις ήταν μεγάλης κλίμακας και κόστους. Βεβαίως “κάληλο αργά παρά ποτέ” και ως εκ τούτου η εξαγγελία για αρχαιολογική διερεύνηση του χώρου παρουσιάζει ξεχωριστό ενδιαφέρον και έχει ιδιαίτερη σημασία για την ιστορία της πόλης.

Η πρώτη περιγραφή της κατάστασης του Κάστρου έχει γίνει από το Γεώργιο Δροσίνη όταν αυτός επισκέφθηκε την Καλαμάτα και έγραψε τις εντυπώσεις του στη “Νέα Εστία” το 1883. Το σημαντικό αυτό μνημείο βρισκόταν σε πλήρη εγκατάλειψη και είχαν διασωθεί ελάχιστα στοιχεία του και ένας πύργος (κατά πάσα πιθανότητα στη βορειοανατολική πλευρά). Αλλά η θέα από την κορυφή του ήταν αντι-στροφώς ανάλογη της εικόνας που παρουσίαζε το ίδιο. Εγραφε λοιπόν ο Δροσίνης: “Μοιλονότι η ώρα ην δεκάτη και ο ήλιος εθερμαινει ανηλεώς το αλεξήλιόν μου, ακατάσχετος περιέργεια με είληκεν προς την Ακρόπολιν. Αψηφίσας λοιπόν τον ήλιον και διαβάς διά τριών θολωτών πυλών άνευ τινός συντρόφου ή οδηγού, αλλή τυχαιώς πάντοτε βαδίζων ευρέθην επιτέλους επί της κορυφής αυτής. Η επί της Ακροπόλεως ανάβασις αξίζει αληθώς τον κόπον. Θαυμασία είναι η απ’ αυτής θέα της πόλεως, του ποταμού Δαφνώνος μετά της μακράς γεφύρας του και Μεσσηνιακού πεδίου μετά των πέριξ ποικιλοσχημών λόφων και βουνών. Εξικνείται δ’ εκείθεν ελεύθερον το βλέμμα προς όλην την θάλασσαν, ήτις περιλαμβάνεται εντός της ευρείας αγκάλης του Μεσσηνιακού κόλπου. Αλλ’ επί τόπου ουδέν έχω να ίδω επί των φράγκικων τειχών της Ακροπόλεως, είναι δε τόσον ερειπωμένα ώστε ολόκληρος η περιοχή

αυτών ομοιάζει μάλλον αγρόν χέρσον ή φρούριον. Μόνος ο πύργος τηρεί έτι τινάς εντός των τοίχων, οι δε θόλοι του δεν είναι εξ ολοκλήρου κατεστραμμένοι. Και έχει τινά επισημότητα το ερείπιον τούτο, διότι υπό την στέγην αυτού είδε το φως ο Γουλιέλμος Βιβαρδουίνος και απέκτησεν εκεί το πρώτον τους περιφήμους διά το μέγεθος οδόντας του. Εισελθών από τινος οπής του τοίχου εντός του πύργου, ον ενόμιζον έρημον, μετ’ εκπλήξεως βλέπω τους απείρους κατοίκους αυτού κατά σμήνη ήθροισμένους ανά τας γωνίας και προσκεκολλημένους επί των λίθων στερεώς και αδιασπαστως εν τω υπερηφάνω πύργω του Βιβαρδουίνου υπάρχει νυν ολόκληρος μεγαλόπολις... κοκλιών. Παραδόξως από τινας υγράς και στερεάς γωνίας της θόλου προβάλλουσι θαληροί και ακμάζοντες βλαστοί πολυτρικίου από των οποίων δύναμαι ανέτως να δρέψω τινάς εις ανάμνησιν της μονήρους ταύτης εκδρομής μου”.

Τα χρόνια κύλησαν και έκανε την εμφάνισή της η ιδέα αξιοποίησης του κάστρου. Υπάρχει γενικά η εντύπωση ότι η δενδροφύτευση έγινε το 1914 όταν νομάρχης ήταν ο λογοτέχνης Ζαχαρίας Παπαντωνίου, στο πλαίσιο των πρώτων δραστηριοτήτων του Σώματος Προσκόπων που ιδρύθηκε με δική του προτροπή. Φαίνεται όμως ότι η εκτεταμένη δενδροφύτευση έγινε την περίοδο της δημαρχίας Παν. Σάψμα όταν το 1922 το Κάστρο πέρασε στη διαχείριση του δήμου, καθώς διαβάζουμε: “Το υπουργείον Γεωργίας διέταξε τον κ. Δασάρχην Καλαμών, ίνα παραδώση το Φρούριον εις τον Δήμον εις εκτέλειαν του δημοσιευθέντος Βασιλικού Διατάγματος. Οσον αφορά την αναδάσωση του Φρουρίου, πληροφορούμεθα ότι ο Διευθυντής του Δενδροκομικού Σταθμού κ. Αναγνωστόπουλος θα έλθη κατόπιν αιτήσεως του Δν-

μάρχου κ. Σάλλα εις την πόλιν μας την προσεχή εβδομάδα ίνα κανονίση τα της αναδασώσεως του Φρουρίου. Εκτός τούτου ο κ. Αναγνωστόπουλος θα δώση τας αναγκαίας εν συνεννοήσει μετά του κ. Νομογεωπόνου διά την δενδροφύτευσιν της πόλεως και ιδιαιτέρως της παραλίας" ("Σημεία" 25/3/1922).

Ακολούθησε μετά από λίγους μήνες όμως η Μικρασιατική Καταστροφή και τα σχέδια δενδροφύτευσης καθυστέρησαν να εφαρμοστούν. Σε επιστολή που δημοσιεύτηκε τότε στη "Σημεία" γινόταν αναφορά στην ολοκλήρωση της δενδροφύτευσης και φαίνεται ότι πλέον ο δήμος είχε κατασκευάσει και κτήριο για να λειτουργήσει ως κέντρο αναψυχής. Με τα έσοδα του οποίου ο επιστολογράφος πρότεινε να γίνει η στερέωση των τειχών που είχαν καταστεί ετοιμόρροπα: "Ο Δήμος Καλαμών αναμφιβόλως δεν είναι επιχειρηματίας. Εις την ευγενή πρωτοβουλίαν του κ. Σάλλα, του μηχανικού κ. Ευαγγελινού και του Δασάρχου κ. Μπακογιάννη συνετελέσθη ένα θαύμα εις το αναδασωθέν και καλλιηλωπισθέν Φρούριον. Αλλά τα τείχη του εις πολλά σημεία είνε ξεθωριασμένα και ετοιμόρροπα. Θα έπρεπεν επομένως το μίσθωμα εκ δεκακισχιλίων δραχμών να διατίθεται κατ' έτος εις την στερέωσιν των τειχών. Υποθέτω προς την γνώμην ταύτην θα είναι σύμφωνον και το δημοτικόν συμβούλιον" ("Σημεία" 13/1/1925).

Σε επόμενο δημοσίευμα πληροφορούμαστε τα ονόματα των εκμισθωτών του κέντρου, ενώ πληροφορούμαστε ότι επρόκειτο να τοποθετηθεί πετρελαιομηχανή για ηλεκτροφωτισμό και μεταφορά νερού από το πηγάδι του Κουτίβα: "Καθ' ή πληροφορούμεθα, οι μισθωταί του Φρουρίου κ. κ. Κατσουλάκος και Βαμβακάς προτίθενται να συμπληρώσουν τα εν τω Φρουρίω εξωραϊστικά έργα. Ούτω πηλν των άλλων

θα εγκαταστήσουν μεγάλης δυνάμεως πετρελαιομηχανήν, διά της οποίας θα παράγουν και φως και συγχρόνως θα αντλούν και θα μεταφέρουν διά σωλήνων το ύδωρ εκ του φρέατος Κουτίβα. Το ύδωρ θα εναποταμιεύεται εις την υπάρχουσαν δεξαμενήν, καταλλήλως επισκευαζόμενον. Διά των έργων τούτων το Φρούριον θα αποβή ένας αληθινός παράδεισος" ("Σημεία" 14/1/1925).

Το σχέδιο "αξιοποίησης" του Κάστρου περιλάμβανε και την κατασκευή τρισυπόστατης εκκλησίας αφιερωμένης στην ημέρα γιορτασμού της επανάστασης του 1821: "Αύριον εν τω Μητροπολιτικώ Μεγάρω υπό την Προεδρείαν του Σεβασμιωτάτου Μητροπολίτου συνέρχεται η οικεία επιτροπή, ίνα ορίση τον τόπον εν τω φρουρίω όπου θ' ανοικοδομηθή ο Ναός του Ευαγγελισμού, Αγ. Ιεροθέου, Αγ. Νίκωνος και την ημέραν καθ' ήν θα τεθή ο θεμέλιος λίθος του Ναού. Κατά πληροφορίας μας ο θεμέλιος λίθος του ανεγερθησομένου ναΐσκου θα τεθή κατά την 23ην Μαρτίου ε. ε. καθ' ήν ημέραν θα ψαλλή εν τω Φρουρίω δοξολογία εις ανάμνησιν της αλώσεως των Καλαμών την ημέραν εκείνην. Κατά την δοξολογίαν θα παρίστανται όλοι αι τοπικαί αρχαί και τα σχολεία, θα επακολοθηθή δε, καιρού επιτρέποντος, και εορτή" (13/3/1925). Ο θεμέλιος λίθος τέθηκε δύο ημέρες αργότερα από τον αρχικό προγραμματισμό, για να συμπέσει με τη γιορτή της 25ης Μαρτίου, αλλά χρειάστηκαν πολλά χρόνια για να ολοκληρωθεί η κατασκευή της μικρής εκκλησίας που δεσπόζει σήμερα στην κορυφή του Κάστρου.

Το κέντρο στο Κάστρο συνέχισε να λειτουργεί για χρόνια και το 1928... άλλαξε διεύθυνση, ενώ προγραμματιζόταν και η λειτουργία κινηματογράφου: "Την διεύθυνσιν του εν τω Φρουρίω κέντρου ανέλαβεν ο κ.

Ευγένιος Παπασταθόπουλος, όστις, ανακαινίσας αυτό τελείως θα παρουσιάση αθηθινά θαύματα. Το κέντρον θα παραμένη ανοικτόν μέχρι πρωΐας, θα ευρίσκονται δε εις αυτό διάφορα κρύα φαγητά, μεζέδες εκλεκτοί, μύρα εύγευστος και κρύα ως και άλλα πολλά, γλυκίσματα εκλεκτά κλπ. κλπ. Το κέντρον ηλεκτροφωτίζεται. Προσεχώς έναρξης κινηματογράφου" (24/4/1928).

Η "αξιοποίηση" είχε πάρει το δρόμο της: Αθσύλιο με πεύκα, κέντρο αναψυχής, εκκλησία. Και συνεχίστηκε μετά το 1936 με την κατασκευή δεξαμενής νερού και αγωγών. Με την κατασκευή του αμφιθεάτρου για παραστάσεις το 1956. Αλλά και με την κατασκευή νέου του-

ριστικού περιπέτρου που λειτούργησε μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1970. Ο καθένας μπορεί να αντιληφθεί τις καταστροφές που μπορεί να έχουν συμβεί με τις μεγάλης έκτασης επεμβάσεις που έγιναν κατά καιρούς. Αλλά και την ανάγκη ενός σχεδίου διαχείρισης με βάση τα νέα δεδομένα, όπως είναι η κατασκευή νέου θεάτρου που "αχρηστεύει" το υπάρχον και τον προγραμματισμό αρχαιολογικών ερευνών. Εμβληματικό για την ιστορία της πόλης, το Κάστρο μπορεί και πρέπει να γίνει να "φωτιστεί" από όλες τις πλευρές. Κυριολεκτικά και μεταφορικά...

3/3/2021

Το πράσινο στην ιστορία και το μέλλον της πόλης...

Σε ημέρες καύσωνα οι συγγραφικοί συνειρμοί δεν μπορεί παρά να πηγαινούν στη δροσιά. Λέξη το ισοδύναμο της οποίας μετριέται με τη φυσική σκίαση και το πράσινο, ιδιαιτέρως σε πόλεις που έχουν υποστεί "θερμικό σοκ" από την ανάπτυξη ενός συμπαγούς μπλοκ πολυκατοικιών.

Και η Καθαμάτα ίσως αποτελεί μια τυπική τέτοια πόλη καθώς τεράστιοι όγκοι εμποδίζουν τη διάχυση της θαλάσσιας αύρας ενώ σε σημαντικό βαθμό έχουν φράξει οι αεραγωγοί του Ταυγέτου.

Όταν στο τραπέζι της συζήτησης πέφτει η περί πρασίνου αντίληψη, ουκ ολίγοι θεωρούν πως αυτά είναι "ψιλά γράμματα" για "ψωνισμένους"... πρασινολόγους. Δεν χρειάζεται να

πάει κανένας μακριά, μια ματιά αν ρίξει στις πλατείες και τους ελεύθερους χώρους της πόλης θα διαπιστώσει διά γυμνού οφθαλμού την εφαρμογή αυτής της αντίληψης από τον ίδιο το δήμο. Έχει ενδιαφέρον όμως να κάνουμε και πάλι μια βόλτα στην ιστορία. Για να διαπιστώσουμε ότι πριν από έναν αιώνα περίπου, όταν στη θέση των πολυκατοικιών υπήρχε πράσινο σε αφθονία, οι άνθρωποι που είχαν κοινωνική παρουσία και ανησυχία στην πόλη θεωρούσαν πολύ σημαντική την υπόθεση του πρασίνου. Αντιγράψουμε από τη "Σημεία" το φθινόπωρο του 1921:

"Ο Γυμνασιάρχης κ. Χριστακόπουλος από της πρώτης στιγμής κατά την οποίαν ανέλαβε τα καθήκοντά του, συνέλαβε την ωραίαν σκέψιν όπως τη συνδρομή των μαθητών τούτε Γυ-

μνασίου και των Ελληνικών Σχολείων δενδροφυτευσή τους περίξ των Καλαμών λόφους και την παραλιακή ακτή. Προς τον σκοπόν τούτον συνεννοούμενος μετά του κ. Νομογεωπόνου και του Συνδέσμου των Φιλοδένδρων, θα ζητήση εξ Αθηνών παρά της Γεωργικής Εταιρείας την αποστολήν φυτωρίων δένδρων, εξ εκείνων άτινα ευδοκιμούν παρά την ακτήν της θαλάσσης και εις τους γειτονικούς λόφους. Ο κ. Γυμνασιάρχης ελπίζει ότι με τους μαθητές των σχολείων θα είναι δυνατόν να δενδροφυτευθή ολόκληρος η κατά μήκος έκτασις από του τέρματος του τραμ μέχρι της Αγίας Σιών, φυτευομένων δένδρων εις τα σημεία, μέχρι των οποίων εξικνούνται τα μεγάλα χειμέρια κύματα. Κατ' αυτόν τον τρόπον εφέτος αν η Γεωργική Εταιρεία ανταποκριθή εις την παράκλησιν του κ. Γυμνασιάρχου θα φυτευθούν πλέον των 6 χιλιάδων δένδρων".

Δεν χρειάζεται να σχολιάσουμε πόσο μακριά έβλεπαν κάποιοι άνθρωποι εκείνη την εποχή και πόσο διαφορετική θα ήταν η εικόνα της παραλίας, η οποία όχι μόνον δεν δενδροφυτεύθηκε, αλλά εν πολλοίς καταπατήθηκε και οι οικοδομικές γραμμές "έσπασαν" τα φυσικά φράγματα. Από όλη αυτή τη συλλογιστική εκείνο που έμεινε είναι η δενδροφύτευση του Κάστρου λίγα χρόνια αργότερα (το 1925), όταν το μνημείο μετατράπηκε σε χώρο αναψυχής (μέχρι και κινηματογράφος είχε εγκατασταθεί το μεσοπόλεμο από τους διαχειριστές του αναψυκτηρίου). Όμως οι λόφοι και η Παραλία δεν ήταν οι μόνοι χώροι για τους οποίους ενδιαφέρονταν οι Καλαματιανοί. Εκείνη την περίοδο (1921) γινόταν συστηματική προσπάθεια δενδροφύτευσης στους μεγάλους δρόμους και στο πλαίσιο αυτό εμφανίστηκε η ιδέα της δενδροφύτευσης στο χώρο που βρίσκεται σήμερα το Πάρκο Σιδηροδρόμων: "Η μέριμνα του Συν-

δέσμου των Φιλοδένδρων και της δημοτικής αρχής περί της δενδροφυτεύσεως των σπουδαιότερων οδών της πόλεως είναι αξία παντός επαίνου. Θα έπρεπε όμως, ως υπεστήριξεν αξιότιμος συμπόλιτης, να δενδροφυτευθή ο παρά τον Σιδηροδρομικόν Σταθμόν Παραλίας χώρος δι' ευκαλύπτων. Διά του μέσου τούτου ου μόνον θα εδημιουργείτο εκεί ένα θαυμάσιον αλσύλιον αλλή και θα εξυγιαίνετο το μέρος εκείνο όπου λημνάζουν ύδατα".

Φαίνεται πως αυτή ήταν μια από τις ιδέες που βρήκαν απήκηση. Απομεινάρια εκείνης της εποχής υπάρχουν και σήμερα, φυσικά οι μεγαλύτεροι θυμούνται τους ευκαλύπτους και από τις δύο πλευρές της σιδηροδρομικής γραμμής. Και ο βασικός λόγος ήταν ακριβώς αυτό που αναφέρεται στην τελευταία παράγραφο. Η γραμμή περνούσε ουσιαστικά μέσα από ρέμα (διακρίνεται εύκολα και σήμερα το ανάγλυφο του εδάφους) που κατέβαζε νερά, λήμναζαν και γίνονταν εστία ανάπτυξης κουνουπιών. Η φύτευση των ευκαλύπτων που η μυρωδιά τους λειτουργεί εντομοσπασθητικά έγινε γι' αυτόν ακριβώς το λόγο λίγα χρόνια αργότερα, όπως επίσης στη Δυτική Παραλία, τις όχθες του Παμίσιου και άλλες περιοχές.

Μπορεί να υπήρχαν ορισμένοι άνθρωποι που ανησυχούσαν εκείνες τις εποχές για τη δημιουργία χώρων πρασίνου και αναψυχής, αλλά τελικά οι προσπάθειες εξωραϊσμού επικεντρώνονταν στην κεντρική πλατεία και τους αρτηριακούς δρόμους. Όσο και αν φαίνεται περίεργο, μέχρι και τα μέσα της δεκαετίας του 1950, εκεί που είναι σήμερα το Πάρκο Λιμενικού (η δυτική πλευρά για την ακρίβεια), ήταν ένα οικόπεδο-πλατεία που μετατρεπόταν σε σκουπιδότοπο. Ηταν η λεγόμενη "πλατεία Τελωνείου" που ξεκίνησε να διαμορφώνεται σε πάρκο το 1954 όπως μας πληροφορεί το "Θάρρος":

“Κόσμημα πραγματικό θα είναι για το λιμάνι το πάρκο που θα δημιουργηθεί εις τον χώρον δυτικώς του Λιμεναρχείου, ο οποίος μέχρι τώρα εχρησίμευε για την απόρριψη αρχήστων αντικειμένων. Είναι πρόσφατες οι εικόνες των σωρών από σκουριασμένα σιδηρικά που πρόβαλλον στη βιτρίνα του λιμανιού μας μέχρι χθες. Στο πάρκο θα κατασκευαστή ένα συντριβάνι με τα απαραίτητα παγκάκια γύρω-γύρω, και θα φυτευθούν λεύκες τις οποίες το Λιμενικόν Ταμείον θα προμηθευτή από το Χαλάνδρι. Ανθοκήπια και μαϊάνδριον θα συμπληρώνουν το πάρκο, που θα εκτείνεται μέχρι τον πλάτανο και την τσίγκινη παράγκα των άλλοτε ανταρτοπήλκτων. Το πάρκο θα έχει πλούσιο φωτισμό. Ενδέχεται το Λιμενικό Ταμείο να εγκαταστήσῃ σ’ αυτό και περίπτερο, εν είδη κέντρου, που θα διαθέτει διάφορα αναψυκτικά – όπως είναι το πεδίον του Αρεως στην Αθήνα. Με τα έσοδα του κέντρου θα καλυφθῇ συν το χρόνω η δαπάνη και θα βελτιώνεται το πάρκο που θ’ αντικαταστήσῃ την σημερινήν αδιαμόρφωτην πλατεία (αν είναι δυνατόν αν την ονομάσωμε πλατεία). Το ύψος της δαπάνης του πάρκου θα φθάσῃ περίπου τις 50 χιλιάδες δραχμές”. Πολλοί θυμούνται έτσι διαμορφωμένο το Πάρκο Λιμενικόν, με πεύκα στη βόρεια πλευρά του αλλήλῃ εξαιρετικῶς περιποιημένον και φροντισμένον στη νότια. Μέχρι που το κατέστρεψε η “αξιοποίηση” που δεν έβαζε σημάδι στον δημόσιον χώρο και μέτρα προστασίας.

Τα ὅσα αναφέρονται στις δύο τελευταίες ενότητες αποτελοῦν το “πρόγραμμα” για τον μοναδικόν πνεύμονα πρασίνου στην πόλη, το σύμπλεγμα Πάρκου Σιδηροδρόμων και Πάρκου Λιμενικόν. Η ιδέα αξιοποίησης των χώρων που καταλάμβαναν οι εγκαταστάσεις των σιδηροδρόμων είχε πέσει από τη δεκαετία του 1960, από τον τότε δήμαρχο Κ. Κουτουμάνο.

Και υλοποιήθηκε κατά το ἥμισυ την περίοδο της δεύτερης δημαρχοντίας του Στ. Μπένου στις αρχές της δεκαετίας του 1980. Δυστυχώς τη δεκαετία του 1960 απομακρύνθηκε το μηχανοστάσιο των τρένων, ὅμως στο χώρο που καταλάμβανε δεν δημιουργήθηκε πάρκο αλλήλῃ το “θηρίο” του Διοικητηρίου. Ο καθένας μπορεί να σκεφθῇ τη μοναδικότητα ενός ενιαίου χώρου πρασίνου σε γειτνίαση με την κεντρικὴν πλατεία, και την ποιότητα ζωῆς που θα μπορούσε να προσφέρει. Φυσικά “ἀπίδια φαγωμένα, κάτσε μέτρα την ουρά τους” ὅπως λέει η λαϊκὴ σοφία, που ισχύει και στην περίπτωση του τεράστιου οικοπέδου Ζαν και Ρος που δεν περιήλθε τελικῶς στην ιδιοκτησία του δήμου στα μέσα της δεκαετίας του 1950, όταν είχαν κινηθῆι οι σχετικῆς διαδικασίες από τον τότε δήμαρχο Χρ. Κουμάντο. Ἀπώλεια που ἔδωσε ουσιαστικῶς το έναυσμα για την τσιμεντοποίηση του χώρου ανάμεσα στην Παραλία και τον οικιστικόν ιστό της πόλης, καθὼς ἔφυγε ἓνα σημαντικό “εμπόδιο” που ἦταν οι εγκαταστάσεις της εταιρείας που ἔφθαναν από το σημερινόν πάρκο μέχρι τη Φαρών και από τη Λέσχη Αξιοματικῶν μέχρι την (παλαιότερα) Σχολή “Παπαφλέσσα” και μετέπειτα 1ο Γυμνάσιο-Λύκειο.

Η υπόθεση πρασίνου ὅμως δεν είναι μόνον παρελθόν, ἀλλήλῃ κυρίως μέλλον, και αυτό χρειάζεται να συνειδητοποιηθῆι από το νέο Δημοτικόν Συμβούλιον. Πολλὰ ἔχουν ακουστῆι στην περίοδο των εκλογῶν. Εκείνο που περιμένουν οι πολῖτες είναι οι πρωτοβουλίες για “πρασίνισμα” στις γειτονιές και ενίσχυση τῆς δημιουργίας ενός “πρασίνου ἄξονα” που θα διασχίζει την πόλη από το λιμάνι και θα τῆς συνδέει με τον ορεινόν ὄγκο. Προεκλογικῶς “ἔπεα πτερόεντα” ἢ σχέδιο για το αύριο; Ὑπὸ καθημερινήν διερεύνηση ἀπὸ το Σεπτέμβριον...

26/6/2019

Τα κηπάρια στο δημόσιο χώρο

“Πράσινες” ιστορίες σε ημέρες καύσωνα και είπα να πάμε στην πλατεία της Καθαμάτας και τη διαμόρφωσή της σε μια εποχή που απαθανατίζεται εντυπωσιακά στις καρτ ποστάλ. Όταν κυριάρχησε η αντίληψη των “κηπαρίων” που αποτυπώθηκε στον άξονα Βορρά - Νότου της πόλης. Τελευταίο “υπόλειμμα” εκείνης της εποχής είναι το πάρκο βορείως του Τελωνείου.

Αρχίζοντας από την ίδια την έκταση της κεντρικής πλατείας θα πρέπει αρχικά να επιστημόνουμε πως διαμορφώθηκε μέσα από χίλιες δυσκολίες και “σώθηκε” στο παρά πέντε την εποχή του Μεσοπολέμου. Η έκταση την οποία καταλαμβάνει ήταν κάποτε μέρος της κοίτης του Νέδοντα, ο οποίος κάπου εκεί στο ύψος του “Τριανόν” σχημάτιζε μια διχάλα και διακλαδιζόταν αφήνοντας έναν ενδιάμεσο χώρο που έμεινε ως “Νησάκι”. Παρότι κοίτη, υπήρχαν ιδιοκτησίες και ιδιωτών καθώς με το νόμο του 1837 “περί διακρίσεως κτημάτων”, όταν εγκαταλείπονταν ήταν ιδιοκτησία των παρόχθιων και όχι του Δημοσίου αν ο ποταμός δεν ήταν πλητός. Με το σχέδιο του 1905 ορίστηκε μια περιοχή ως πλατεία στην οποία υπήρχαν για το λόγο που προαναφέρθηκε και ιδιοκτησίες ιδιωτών. Το 1919 συναντάμε δημοσίευμα στο “Θάρρος” που αναφέρει ότι “εξ ονόματος των κληρονόμων Ηλ. Σταμπολιτζή και Δ. Παυλίκου ετέθησαν υπό δικαστικού κλητήρος τα ορόσημα των οικοπέδων των ευρισκομένων εντός της περιφέρειάς της πλατείας Κωνσταντίνου του Διαδόχου. Διά των οροσήμων ούτω αποκλείεται η πλατεία αυτή, καθ’ όσον επί της Δημαρχίας του κ. Κουτσο-

μυτοπούλου οπότε εκμισμοποιήθη το μέρος τούτο ως πλατεία δεν εγένοντο αι αναγκαίαι απαλλοτριώσεις”. Το σχέδιο κυρώθηκε επί δημαρχίας Γ. Κουτσομυτόπουλου (1903-1907) οπότε και προσδιορίστηκε ο χώρος της πλατείας, αλλά στη συνέχεια εγέρθηκαν αξιώσεις από τους ιδιοκτήτες. Η μεγάλη διαμάχη όμως του δήμου ήταν με τους κληρονόμους Γρ. Λογοθέτη που κράτησε 6 χρόνια, από το 1924 μέχρι το 1930, όταν τελικά τους αναγνωρίστηκε οριστικό δικαίωμα και υποχρεώθηκε ο δήμος να πληρώσει (μαζί με τους ωφελομένους περιοίκους). Επρόκειτο για το βορειοανατολικό τμήμα της πλατείας, στο οποίο οι ιδιοκτήτες άνοιξαν ορύγματα και έχτισαν μάντρες όσο διαρκούσε η δικαστική διένεξη.

Η οριστική διαμόρφωση της πλατείας άρχισε να γίνεται λίγα χρόνια αργότερα όταν ήταν δήμαρχος ο Χρήστος Κουμάντος, λίγους μήνες πριν απομακρυνθεί από τη δικτατορία Μεταξά. Οι αποζημιωθέντες κωλυσιεργούσαν να εισπράξουν τα χρήματα, δόθηκε προθεσμία να το κάνουν και ξεκίνησαν τα έργα με βάση τη μελέτη που ήταν έτοιμη από καιρό, καθώς διαβάζουμε στη “Σημαία” στις 5/6/1937: “Με γοργότητα αληθώς ασυνήθη ήρchiσαν και συνεχίζονται αι εργασίαι διά τον εξωραϊσμόν της πλατείας Τζανή. Από διημέρου ήρchiσεν η πυρετώδης προπαρασκευή διά την εκκαθάρισιν του χώρου. Εργάται κόπτουν τα υπάρχοντα εις τον χώρον εκείνον δένδρα και άλλη αι εργάται ασχολούνται με την εκκαθάρισιν και ισοπέδωσιν της πλατείας. Ηδη ο χώρος εκείνος έχει απαλλοτριεί από την σκυθρωπήν εμφάνισιν και η πλατεία εντός ολίγου θα έχει λάβει την οριστικήν της διαμόρφωσιν. Κατά τους ειδικούς

εις τον χώρον εκείνον, ο οποίος μέχρι τούδε απετέλει αληθή ασκήμιαν και παρίστανε την καρδίαν της πόλεως ως πάσχουσαν από... ατροφίαν, θα γίνουν σημαντικά πράγματα. Θα γίνη δηλαδή ό,τι χρειάζεται διά να αλλάξη εντελώς όψιν το σημείον εκείνον της πόλεως, που αποτελεί πράγματι μίαν από τας σπουδαιότερας προσόψεις της. Θα γίνη εν πρώτοις διαρρυθμισίς εις τμήματα, εις έκαστον των οποίων θα γίνη και ξεχωριστή καλλιέργεια και φύτευσις της αναλόγου κληρίδος. Φυτά, άνθη και πρασιάι εις τους ελκυστικώτερους συνδυασμούς, η οποία δεν θα είναι πλέον πηλατεία, αλλά ένας χαριτωμένος δημοτικός κήπος. Αθηθινός πνεύμων θα είναι διά τας Καλήμας η μέλλουσα πηλατεία Τζανή. Και γίνεται πυρετώδης η εργασία διά την συντομώτεραν τελείωσίν του. Ο Δήμαρχος κ. Κουμάντος προσθέτει εις το ενεργητικόν του μίαν ακόμη θετικήν υπηρεσίαν υπέρ της πόλεως. Υπηρεσίαν η οποία θα είναι σωστόν ποίημα και θα ομιλή ευγλωττώως περί του Δημάρχου που το συνέγραψεν. Οι κάτοικοι της πόλεως θα δύνανται μετά πάροδον ολίγων μηνών να παίρνουν μέχρις εκεί τον περίπατόν των. Το βλέμμα των θα αναπαύεται επάνω εις τους ωραιότερους συνδυασμούς της κληρίδος που θα καλύπτη το σημερινόν "αίσχος" και η όσφρησίς των θα συλλημβάνει τα ελκυστικώτερα αρώματα που αναδίδονται από τας πλουσίας φυτείας των ποικίλων ανθέων, αντί των σημερινών υπόπτων οσμών, που εκπορεύονται από τους γύρω εκεί μανδροτοίχους. Ίσως δε ο πολίτης που θα επισκεφθή αύριον την... τέως πηλατείαν Τζανή να έχη την ευχαρίστησιν να καμαρώνη μέσα εις τον άνθινον περίγραμμά της και τον ανδριάντα ενός Μεσσηνίου ήρωος ή ενός Μεσσηνίου ποιητού που θα έχη εγερθή εις τον ποιητικόν εκείνον χώρον

εις ένδειξιν ευγνωμοσύνης".

Στα τέλη Σεπτεμβρίου του ίδιου χρόνου η δικτατορία απομάκρυνε τον Χρ. Κουμάντο, αλλά είχε ήδη δρομολογηθεί η παρέμβαση και ο δήμος παίρνει απόφαση να επεκτείνει την πηλατεία σε μια "μύτη" που υπολειπόταν όπως διαβάζουμε στη "Σημαία" (28/4/1938): "Λαμπρά η πρωτοβουλία του Δήμου Καλαμών όπως προεκτείνη την πηλατείαν Γεωργίου του Β' (πρώην Τζανή) προς νότον μέχρι της οικίας Παναγοπούλου, μεταρρυθμίζων και εξωραϊζων όλον τον προ του ξενοδοχείου "Ακταίον" (τα "Γαλάξια" που προλάβαμε οι μεγαλύτεροι) και του κέντρου "Τριανόν" χώρον. Θα σχηματισθούν εκεί κηπάρια με άνθη και άλλα εξωραϊστικά έργα, θα επιτελεσθούν εις τρόπον ώστε ένα από τα κεντρικώτερα σημεία της πόλεως θα αποβή αθηθινήν βιτρίνα την οποία θα θαυμάζουν και θα χαίρονται οι ξένοι επισκέπται των Καλαμών".

Το πετυχημένο σχέδιο διαμόρφωσης κηπαρίων συνεχίστηκε και μετά την απομάκρυνση του Χρ. Κουμάντου. Την επόμενη χρονιά είχαν δημιουργηθεί τα κηπάρια της Σιδηροδρομικού Σταθμού, ενώ στον ομώνυμο δρόμο είχαν φυτευτεί πρασιές, είχε διαμορφωθεί πηλατεία και στη νότια πλευρά της σημερινής όπου προγραμματιζόταν να δημιουργηθεί σιντριβάνι, ενώ ήδη το Λιμενικό Ταμείο είχε διαμορφώσει σε κηπάριο το τμήμα βορείως του Τελωνείου. Και έγραφε στη "Σημαία" ο σπουδαίος Μεσσηνίος δημοσιογράφος Γ. Αποστολόπουλος στις 4/7/1939: "Τα αισθητικά αυτά επιτεύγματα είναι τα δύο λαμπρά κηπάρια με τους ισάριθμους φανοστάτας που ιδρύθησαν εις την διαρρυθμισθείσαν και ασφαλιστηρωθείσαν πηλατείαν του σιδηροδρομικού σταθμού, η οποία μέχρι πρότινος απετέλει την αθηθετέραν βιτρίναν της πόλεως. Είναι ακόμη η δημιουργία πρασιών

εκατέρωθεν της ωραίας λεωφόρου του σιδηροδρομικού σταθμού, η δημιουργία των θαυμάσιων δημοτικών κήπων ομού με την τοποθέτησιν φανοστατών εις το ήμισυ της εσχάτως διαρρυθμισθείσης πλατείας Γεωργίου του Β' [...] Σπουδαίον εξωραϊστικόν έργον είναι επίσης το συντελούμενον ήδη εις το δεύτερον ήμισυ της δημιουργηθείσης εσχάτως μεγάλης πλατείας Γεωργίου του Β'. Eis την πλατείαν αυτήν θα ιδρυθούν σιντριβάνια με φανοστάτας, θα δημιουργηθούν εις τα κράσπεδά της πρασιά, εις μίαν δε γωνίαν θα διαρρυθμισθή καταλήλιθως χώρος με παιδιάς, ο οποίος θα αποτελέση είδος παιδικού κήπου. Παράλληλος προς την προσπάθειαν αυτήν του Δήμου είναι και εκείνη του Λιμενικού Ταμείου, το οποίον φροντίζει με ζήλον διά τον εξωραϊσμόν της Παραλίας η οποία ως γνωστόν αποτελεί μίαν νέαν ωραίαν Καλαμάτα, με τας ωραίας λεωφόρους της, τας μοντέρνας οικοδομάς της και τας υπερόχους δενδροστοιχίας της. Eis την παραλίαν αυτήν το Λιμενικόν Ταμείον εδημιούργησε προσφάτως εις έναν εκτεταμένον χώρον όπισθεν του Τελωνείου, έναν θαυμάσιον κήπον γεμάτον από άνθη και πρασιάς, εις του οποίου το κράσπεδον θα αναπτυχθούν ωραία δενδροστοιχία".

Κάπως έτσι διαμορφώθηκε ένα αρχιτεκτονικό στυλ διαρρύθμισης του δημόσιου χώ-

ρου με παρτέρια από πρασιές, χαμηλή και περίτεχνη περίφραξη, θάμνους σε γεωμετρικά σχήματα και τριανταφυλλιές. Και όλα αυτά παράλληλα με δενδροστοιχίες. Η διάταξη αυτή απλώθηκε από την πλατεία 23ης Μαρτίου μέχρι την Παραλία, με τη φύτευση και πρασιών που σε ορισμένες περιπτώσεις όπως αυτή της Αριστομένουσ, λειτούργησαν ως οπτικό ή ηχοπέτασμα. Για λόγους ιστορικούς θα πρέπει να αναφέρουμε πως η αρχική σκέψη του αρθρογράφου της "Σημαίας" για τοποθέτηση ανδριάντων υλοποιήθηκε με την τοποθέτηση αντικριστά των προτομών Αναγνωσταρά και Παπαφλέσσα στη βόρεια πλευρά της πλατείας, των οποίων τα αποκαλυπτήρια έγιναν στις 25 Μαρτίου 1940. Αυτή η αρχιτεκτονική οπτική του δημόσιου χώρου άρχισε να ξηλώνεται στις αρχές της δεκαετίας του 1970 όταν έγινε η ανάπλαση της κεντρικής πλατείας με πρωτοβουλία του τότε δημάρχου Κ. Κουτουμάνου. Και συνεχίστηκε με παρεμβάσεις σε όλους τους ελεύθερους χώρους της πόλης. Παρέμεινε μόνο το τμήμα βορείως του Τελωνείου, που χρειάζεται πολύ περισσότερη φροντίδα και προσοχή στη διατήρησή του ως ξεχωριστό δείγματος αρχιτεκτονικής αντίληψης για το "κηνάριο" στο δημόσιο χώρο.

3/7/2019



Το Κάστρο ως τόπος
αναψυχής την εποχή του μεσοπολέμου

[Από το θεύκωμα των ΓΑΚ Μεσσηνίας,
Αναστασία Μηλίτη-Νίκα,
Χριστίνα Θεοφιλοπούλου-Στεφανούρη
«Καλαμάτα 1830-1940. Οδοιπορικό σε δρόμους
και πλατείες της πόλης»]

Ο τουρισμός στα χρόνια πριν τον πόλεμο...

Σε ένα μήνα περίπου έχουμε Πάσχα και οι προσδοκίες όλων είναι... ανοιξιάτικος καιρός. Γιατί μας "σάπισε" ο φετινός χειμώνας που έφερνε κάτι από τα παλιά, αλλά και γιατί ένα πλήθος ανθρώπων προσδοκά να αναπληρώσει τις χειμερινές απώλειες εσόδων.

Βεβαίως το γεγονός ότι τα τριήμερα κρέμονται από τον καιρό υποδηλώνει και την αβεβαιότητα που προκαλεί στην κοινωνία και την οικονομία ο μονομερής προσανατολισμός στον τουρισμό. Ειδικά όταν αυτός δεν έχει αποκτήσει ακόμη "ταυτότητα" σε ό,τι αφορά την περιοχή και η πορεία του εξαρτάται από τυχαίους παράγοντες ελλείψει σαφούς στρατηγικής. Το σημερινό σημείωμα έχει... ιστορία για τον τουρισμό -πολλές φορές το παρελθόν είναι χρήσιμο για να συνειδητοποιήσουμε το σήμερα και να χαράξουμε πορεία για το μέλλον.

Αν πάμε πίσω 80 περίπου χρόνια, είναι εντυπωσιακό, αλλά θα διαπιστώσουμε ότι προσδοκίες και παραινήσεις εμφανίζουν μεγάλη ομοιότητα με τη σημερινή εποχή. Εννοείται ασφαλώς κάτω από άλλες συνθήκες και με διαφορετικά μεγέθη. Λίγες ημέρες πριν το Πάσχα του 1938 που ήταν περίπου τις ίδιες ημέρες με το φετινό, η "Σημαία" σε κύριο άρθρο έγραφε μεταξύ άλλων:

"Επ' ευκαιρία της εαρινής περιόδου, η πόλις μας ήρχισε να δέχεται σχεδόν καθημερινώς ξένους επισκέπτας, οι οποίοι φθάνουν μέχρις εδώ είτε εκτελούντες ταξιδιον ανά την

Πελοπόννησον, είτε ερχόμενοι απ' ευθείας εις τας Καλάμας διά να γνωρίσουν την πόλιν και τους κατοίκους της και να χαρούν τας υπάρχουσας φυσικάς και άηλλας αρετάς της Μεσσηνιακής πρωτεύουσας. Ηδη αναμένονται εντός των ημερών ομάδες εκδρομίων εξ Αθηνών απαρτιζόμενοι από εκλεκτά μέλη της αθηναϊκής κοινωνίας. Αλλά και όλλας τας άηλλας ημέρας δεν λείπουν σχεδόν οι ξένοι επισκέπται των Καλαμών. Και είναι αξιοσημείωτο το γεγονός ότι την πόλιν μας από τινος ήρχισαν να επισκέπτονται ξένοι εκ του εξωτερικού προερχόμενοι, είτε ξένοι εγκατεστημένοι εις τας Αθήνας. Το πρόβλημα λοιπόν που τίθεται και πρέπει ζωηρώς να μας απασχολή είναι το πώς οι ξένοι αυτοί γίνονται δεκτοί εις τας Καλάμας, πώς διέρχονται τας ολίγας ημέρας της παραμονής των ενταύθα, και ποίας εντυπώσεις αποκομίζουν απερχόμενοι εντεύθεν. Είναι φυσικά ιδιαίτέρως ευχάριστον το γεγονός ότι η πόλις μας αρχίζει να αναγράφεται εις τα προγράμματα των ξένων επισκεπτών της χώρας μας και να αποτελεί κέντρον άξιον λόγου διά τον εσωτερικόν και εξωτερικόν τουρισμόν".

Οι αναλογίες είναι προφανείς, αλλά έχει ακόμη μεγαλύτερο ενδιαφέρον η συνέχεια του άρθρου:

"Δεν είναι όμως δευτερευούσης σημασίας και το γεγονός ότι οφείλει να εξετασθή ποία είναι η στάσις των κατοίκων αυτής της πόλεως έναντι των επισκεπτών της και ποία είναι η τουριστική συνείδησις και η πίστις ημών των

ιδίων. Εχομεν υπ' όψιν μας ορισμένα σχετικά περιστατικά προς το κεφάλαιον αυτό. Ενα βιβλίον το οποίον εξέδωκεν ένας Γερμανός περί των εντυπώσεων του από τας Καθάρμας περιέχει στοιχεία τα οποία θέτουν εν αμφιβόλω το λεγόμενον ότι ημείς κατοικούμεν την χώραν του Ξενίου Διός. Ο Γερμανός αυτός κατελήθων εκ Μυστρά προς τας Καθάρμας, υπέστη πολλή δεινά: Την εκμετάλλευσιν εν πρώτοις του αγωγιάτου, έπειτα του αμαξιά, έπειτα ενός ξενοδόχου, έπειτα των κοριών του ξενοδοχείου, και τέλος δύο συμπολίται τον εξεδίκηθησαν με εν θέαμα που του παρέσχον πρωί-πρωί εντός της κοίτης του Νέδοντος. Αλλ' ίσως ο Γερμανός αυτός είναι υπερβολικός και μισέλλην και γράφει συκοφαντίες διά την πόλιν μας. Υπάρχουν όμως ακόμη και άλλα πρόσφατα περιστατικά. Το εν αναφέρεται εις την υποδοχήν της οποίας έτυχεν εκ μέρους ενός αμαξιά ο εν Αθήναις ακόλουθος της Ουγγρικής πρεσβείας, μη γνωρίζων ελληνικά, και το άλλο, εις την όχι άμεμπτον μεταχείρισιν της οποίας έτυχον αι δύο κόραι του εν Αθήναις γενικού προξένου της Αμερικής, όταν επεσκέφθησαν την παραλίαν μετά δύο νέων συνοδών των".

Όπως γίνεται αντιληπτό, ορισμένα φαινόμενα έχουν... διαχρονική πορεία και φθάνουν μέχρι τις ημέρες μας με διαφοροποιήσεις αλλήλα και αναλογίες που μας γυρίζουν στο παρελθόν. Και ο καθένας έχει τη δική του εμπειρία σε σχέση με αυτά.

Ο αρθρογράφος δεν περιορίζεται στον εντοπισμό των προβλημάτων, αλλήλα προχωρεί στο... δέον γενέσθαι:

"Όλα αυτά λοιπόν παρέχουν ενδείξεις περί του ότι η τουριστική συνείδησις εις αυτόν τον τόπον, δεν είναι όσον πρέπει ανεπτυγμένη. Διότι εάν η τουριστική συνείδησις ευρίσκετο εις κάποιο σημείον αξιόλογον θα ημπορού-

σαμεν να αντιληφθώμεν όλοι ότι αυτά τα σήμαντα περιστατικά αποτελούν ούτε ολίγον ούτε πολύ ένα μικρόν εγκληματάκι κατά του τόπου μας. Αι άψυχαι αρεταί μιας πόλεως δεν είναι το άπαν διά τον Ξένον επισκέπτην. Κυρίως ενδιαφέρει τον Ξένον η αρετή του εμπύχου υλικού διότι με αυτό πρώτα θα έλθη εις επαφήν και δι' αυτού θα φθάση εις την εκτίμησιν και των άλλων αρετών. Φρονούμεν λοιπόν ότι το ζήτημα θα πρέπει να τύχη ιδιαίτερας μελέτης εκ μέρους των αρμοδίων. Και δεν ευρίσκομεν ουδόλως ευκαταφρόνητον την ιδέαν που είχαν επαγγελματίας της πόλεως να προτείνει μίαν γενικήν σύσκεψιν εις την οποίαν να μετάσχουν εκπρόσωποι όλων ανεξαιρέτως των επαγγελματικών τάξεων. Η σύσκεψις αύτη θα ημπορούσε να λάβη αποφάσεις και να δώση οδηγίας εις όλα τα μέλη των τάξεων που θα εκπροσωπή, περί του τρόπου καθ' ον δέον να συμπεριφέρονται έναντι των Ξένων επισκεπτών διά να τους ικανοποιούν και να τους ηλκύουν. Ακόμη δε η ίδια σύσκεψις θα ημπορούσε να προβή και εις την σύστασιν μιας μονίμου τουριστικής επιτροπής, η οποία θα ήσκη την εποπτείαν και θα παρείχε εις κάθε κατάλληλον περίστασιν τας κατευθύνσεις περί του τρόπου καθ' ον δέον να γίνονται δεκτοί και θα φιλοξενούνται οι Ξένοι". Και το άρθρο κλείνει με την εφαρμογή των μέτρων από τις αρμόδιες αρχές "ώστε να λείψουν τα ενδεχόμενα παροχής δυσαρσεκειών και κακών εντυπώσεων εις τους Ξένους επισκέπτας του τόπου μας".

Το Πάσχα "βούλιαξε" η Καθαράματα όπως λέμε σήμερα και η εφημερίδα σε σχόλιο γράφει μεταξύ άλλων:

"Η πόλις μας εγέμισε κυριολεκτικώς από Ξένους επισκέπτας αυτός τας ημέρας. Ταξιδευταί εκ του εξωτερικού προερχόμενοι, εκδρομείς

από τις Αθήνες, διαπρεπείς επιστήμονες και άνθρωποι της τέχνης, φιλοξενούνται εις τις Καλάμας. Εγέμισαν οι δρόμοι και αι πλατεΐαι από ξένας μορφάς, πολιτισμένες και ευγενικάς, που μας παρακολούθησαν εις όλην τας εκδηλώσεις μας, τας θρησκευτικάς των ημερών αυτών και τας κοινωνικάς. Αυτοκίνητα μεγάλα και πολυτελή, γλώσσαί ξέναι που μιλούνται εις τα κέντρα και τας πλεωφόρους, έδωσαν εις την Μεσσηνιακήν πρωτεύουσάν ένα ιδιαίτερον χρώμα. Το κύμα αυτό του τουρισμού που είναι σχεδόν πρωτοφανές διά τις Καλάμας, πρέπει να μας κάμη να σκεφθώμεν ιδιαίτερώς επί ωρισμένων πραγμάτων. Η έξοχος τιμή της οποίας αξιώνεται η πόλις μας, αποδεικνύει ότι εις τις Καλάμας ημπορεί να αναπτυχθή και να υπάρξη αξιόλογοις τουριστική κίνησις, αρκεί μόνον να εξευρεθούν οι κατάλληλοι άνθρωποι, οι οποίοι θα αναλάβουν την κα-

τάλληλον οργάνωσιν". Και επιμένει στα ζητήματα των εντυπώσεων που θα αποκομίσουν οι επισκέπτες σε νέο σκόλιο μετά από λίγες ημέρες το οποίο καταλήγει: "Έάν οι εντυπώσεις είναι καλαι, θα υπάρξει η βεβαιότης ότι πολύ συντόμως θα επισκεφθούν την πόλιν μας και πάλλιν οι ξένοι και ούτως και η τουριστική φήμη την οποία θα αποκτήση θα είνε πολλού λόγου αξία". Εδώ που τα λέμε, μετά από 80 περίπου χρόνια συζητάμε πάνω-κάτω περίπου τα ίδια πράγματα στις σύγχρονες εκφράσεις τους. Για να καταλήξουμε στο ίδιο συμπέρασμα: Ο επισκέπτης θα φθάσει μέχρι την πόλη ειδικά την εποχή που τυγχάνει... τυχαίως υπερηροβολής ως προορισμός. Από το δήμο και τους επαγγελματίες τουρισμού και της στεφάνης υπηρεσιών γύρω από αυτόν, θα εξαρτηθεί το μέλλον του...

15/3/2017



Από φωτογραφία το Σεπτέμβρη του 1944 (κηδεία ανταρτών που σκοτώθηκαν στη μάχη της Καλαμάτας) διακρίνεται η διαμόρφωση της οδού Υπαπαντής και οι κατεδαφίσεις που έγιναν στη συνέχεια. Το πρώτο κτήριο αριστερά είναι το κτήριο Τζάνε που κατεδαφίστηκε για να γίνει στο ίδιο σημείο το κτήριο Φιλαρμονικής, τα υπόλοιπα βορειώς κατεδαφίστηκαν ώστε να έρθει στην ευθεία η οικοδομική γραμμή

[Από το βιβλίο των ΓΑΚ Μεσσηνίας Αναστασία Μηλιτση-Νίκα, Σταυρούλα Βερράρου «Η Καλαμάτα μέσα από το φακό του Χρήστου Αλφειέρη 1937-1974»]

Απολογισμοί και προγράμματα



Όψη της Καλαμάτας το 1969 [Από καρτ ποστάļ εποχής]

Ενα “πρόγραμμα” για την πόλη σε μακρινές εποχές...

Παραμονές δημοτικών εκλογών και η ιστορία τους έχει πάντα ξεχωριστό ενδιαφέρον. Πάντα μαθαίνουμε καινούργια πράγματα και μπορούμε να ταξιδεύουμε στο παρελθόν πιάνοντας το νήμα από την αρχή ή από κρίσιμα σημεία του. Ας πάμε λοιπόν στις εκλογές του 1866 που ήταν και οι πρώτες στις οποίες έγινε άμεση εκλογή δημάρχου από όσους είχαν το δικαίωμα.

Μέχρι τότε και από το νόμο που όριζε την σύσταση των δήμων το 1834, η εκλογή δημάρχων, παρέδρων και δημοτικών συμβούλων γινόταν έμμεσα από ένα εκλεκτορικό σώμα περιορισμένου αριθμού ανδρών (οι γυναίκες αποκλείονταν από το δικαίωμα του εκλέγειν και εκλέγεσθαι με ρητή αναφορά στον ιδρυτικό νόμο), τη “δημαιοκρατική συνέλευση” η οποία προέκυπτε από εκείνους που πλήρωναν τους... περισσότερους φόρους στο δήμο. Με κάποια ευκαιρία θα αναφερθούμε και σε αυτό. Το 1866 όμως για πρώτη φορά έγιναν εκλογές με τη συμμετοχή όλων εκείνων οι οποίοι είχαν το δικαίωμα του εκλέγειν. Εκείνες τις εποχές οι εκλογές για τους δήμους ήταν αιματηρές με ένοπλες συγκρούσεις αντιπάλων, με κυβερνητικές παρεμβάσεις και με γενικευμένη βία. Το 1866 ήταν από τις χρονιές που οι εκλογές κατά τις αναφορές έγιναν χωρίς τέτοια φαινόμενα, μετά και την κυβερνητική απόφαση να απομακρυνθούν από τις κάλπες εκπρόσωποι των πολιτικών και στρατιωτικών αρχών για να μην επηρεάζονται οι

ψηφοφόροι. Την προηγούμενη χρονιά μάλιστα είχε καθιερωθεί το σφαιρίδιο ως τρόπος ψηφοφορίας, άλλη μια ενδιαφέρουσα στις πλευρές της ιστορία των εκλογών.

Δεν γνωρίζουμε ποιοι ήταν αντίπαλοι σε αυτές τις εκλογές, δυστυχώς δεν έχουν διασωθεί φύλλα των εφημερίδων που να αποτυπώνουν την εκλογική διαδικασία. Γνωρίζουμε όμως ότι εκλέχτηκε δήμαρχος ο Πέτρος Μαυρομιχάλης και πως υποψήφιος ήταν και ο Λυμπέριος Μπενάκης. Και το γνωρίζουμε αυτό γιατί στην εφημερίδα “Μεσσήνη” που εκδιδόταν στην Καλαμάτα, στο φύλλο της 5ης Μαρτίου έχει δημοσιευτεί το πρόγραμμα του Λυμπέριου Μπενάκη. Όπως παρατηρεί ο Παναγής Κουμάντος στο σημαντικό βιβλίο του για τους δημάρχους της Καλαμάτας, ήταν και η πρώτη φορά κατά την οποία κατέθεσε πρόγραμμα υποψήφιος δήμαρχος. Και θα πρέπει να είχε προκαλέσει ιδιαίτερη συζήτηση το γεγονός, καθώς ο Πέτρος Μαυρομιχάλης σε μήνυμα μετά την εκλογή του που έχει δημοσιευτεί στην εφημερίδα “Πελοπόννησος” στις 13 Μαΐου, περιέλαβε παράγραφο που εξηγούσε γιατί... δεν παρουσίασε πρόγραμμα: “Υποβλήθείς εις την δοκιμασίαν της ψήφου σας δεν ηθέλησα ίνα διά προγράμματος και ακαίρων υποσχέσεων προλάβω την περί εμού κρίσιν σας”. Ας δούμε λοιπόν τι υποσχόταν με το πρόγραμμά του ο Λυμπέριος Μπενάκης: «Το σπουδαιότατον βεβαίως του Δήμου είναι η καλή διοίκισις, καθότι δι' αυτής και μόνον αυτής ευημερών ούτος στολίζει και τιμά εαυτόν διά της πραγματώσεως

των αγαθών και κοινωφελών έργων. Η δε τοιαύτη διοικήσεις απορρέει από την καλή διάθεση του δημάρχου και ενός εκλεκτού συμβουλίου και είχε ανάλογο προς αυτήν εντεύθεν το επίσης σπουδαίο της εκλογής του Δημάρχου και το περί αυτής του δήμου δικαίωμα. Όταν ενώ πρότερον οι δημόται εμπέσωσαν δι' άλλων εξέλεγον τον Δήμαρχον, ήδη δυνάμει του νέου περί δημαιορειών νόμου εκλέγουν απευθείας αυτόν. Όπερ δηλοί ότι ο ελληνικός λαός προώδευσε νοητικώς, ώστε ενώ ελευθέρως και αόφως δύναται να εκτιμήσει τα πρόσωπα περιφρονεί και αποδοκιμάζει ενσυνειδήτως ό,τι απολίτευτον και απρόσφορον εις την ευημερίαν του, καταδεικνύων ούτω εαυτόν επόξιον τοιούτου φιλελευθέρου νόμου. Διά να επιτύχη όμως του σκοπού του πρέπει αλληπαλήλως να εκλέξη διάφορα πρόσωπα έχων οδηγόν το ήδη παρελθόν. Εν τω μέσω λοιπόν λαού τοιούτου και υπό το κράτος τοιούτου νόμου ήδη ότι πρόκειται να ενεργηθή εν τω Δήμω μας και η εκλογή του Δημάρχου εκτίθεται εις τον αγώνα αυτόν προτραπεί υπό πολλών εντίμων συμπολιτών μας.

Επικαλούμενος όθεν τας ψήφους και την βοήθειαν των συνδημοτών μου πέποιθα εις τας ελευθέρως σκέψεις των. Εύχομαι από καρδίας εις τους συνδημότας μου όπως διά της εμπριθούς φρονήσεώς των τύχωσι τοιούτου προσώπου εκ των συνδημοτών μας προς βελτίωσιν των δημοτικών ημών, ότε και εγώ εμαυτόν ευτυχί θα θεωρήσω. Εγώ δε ό,τι από τούδε και με θυσίαν των ατομικών μου συμφερόντων αφιερώ εις την μικράν μας ταύτην πατρίδα είναι η εγκάρδιός μου συναίσθησις και επιθυμία ότι ο Δήμος ημών έχει ανάγκην της πραγματώσεως πολλών αγαθών και κοινωφελών έργων, ήτοι:

1) Της εν Παραλία ανεγέρσεως προκυμαίας,

διά την έλληψιν της οποίας δεινώς πάσχει το εμπόριον.

2) Της δεούσης ενεργείας όπου δει προς κατασκευήν οδών από Καλαμών μέχρι Παραλίας και Αλυμουρού.

3) Της λιθοστρώσεως των κυριωτέρων της πόλεως οδών και ιδίως της κάτω πλατείας, ήτις, καίτοι η κυριωτέρα της πόλεως μας, κακώς έχει προς εμπαιγμόν παρά των ξένων μάλλιστα.

4) Της αποκαταστάσεως της σουχίας και της εξασφαλίσεως της τιμής και της περιουσίας του πολίτου και αυτών των κακώς έχόντων κτημάτων μας.

5) Της ελιπατώσεως των βαρέων φόρων επιβληθέντων χωρίς αποτελεσματικής ενεργείας και τέλους της πραγματοποιήσεως πλείστων άλλων.

Αισθάνομαι ότι η του Δήμου διοικήσεις είναι φορτίον βαρύ διά τον θέλοντα ειλικρινώς και πατριωτικώς να εργασθή και βαρύτερον η διοικήσεις του Δήμου τούτου, καθότι ούτος ενώ ολοσχερώς στερείται των ανωτέρω εβαρύνθη ατυχώς και με χρέος 30 περίπου χιλιάδων δραχμών, ενώ το ετήσιον έχει πρόσδοτον περί τας 60-70 χιλιάδας δραχμών. Εντεύθεν προς ταχύτεραν και καλλιτέραν επίτευξιν των καλών τούτων έργων και αμισθί θεωρώ επάναγκες να υπηρετήσω τον Δήμον τούτον, όπερ προθύμως θα κάμω εάν η αγαθή των συμπολιτών μας θέλησις με φέρη εις το αξίωμα αυτό».

Λίτο το κείμενο ξεκινώντας από τις γενικές αρχές, προσδιορίζει ορισμένα σημαντικά πράγματα για την εποχή. Από την άποψη των υποδομών, τα περιγράφει σε άρθρο η "Μεσσήνη" μερικούς μήνες ενωρίτερα, στις 11 Σεπτεμβρίου 1865: «Το σπουδαιότερον εμπόριον μετά την Σύρον και τας Πάτρας γίνεται εν Καλάμαις. Η τε εισαγωγή και εξαγωγή είναι

πλουσία, και αι γεινιάζουσαι επαρχία Μεσσηνίας, Ολυμπίας, Τριφυλίας, Μεγαλοουπώλεως, Αρκαδίας και Οιτύλου ενταύθα εμπορεύονται. Ο Δήμος των Καλαμών, ο ευπωρότερος του Νομού εισπράττει περί τας 70 χιλιάδας δραχμάς και ουχ' ήτον η σπουδαιότερα των υποχρεώσεων η διατήρησις των δημοτικών οδών είναι παρημελημένη. Μετ' ολίγας ημέρας η εντεύθεν μέχρι παραλίας συγκοινωνία, και ο μόνος κατά το θέρος τερπνός της πόλεως περίπατος εντελώς διακόπτεται, η εν παραλία επιβίβασις και αποβίβασις των εμπορευμάτων και των ανθρώπων καθίσταται δυσχερής δι' έλληψιν αποβάθρας, της οποίας η κατασκευή μικράς δείται δαπάνης. Από πολλών ετών το δημοτικόν συμβούλιον επέβαλε φόρον επί των εμπορευμάτων εγκριθέντα και περί τας δέκα χιλιάδας δραχμάς κατ' έτος εισπράττονται, αλλήλ' δυστυχώς δαπανώνται εφ' α μη δει, ως η σύστασις και ο προορισμός του Δήμου είχε μόνον σκοπόν την συντήρησιν των αρχόντων και των περί αυτούς. Τη επιμελεία και επιστασία αγαθού ξένου του κυρίου Φουρνέρ κατεσκευάσθη άλληποτε αποβάθρα, ήτις μεγάλως διευκόλυνε και το εμπόριον και τους πολίτας, ο χρόνος την κατέστρεψεν, αλλή' ουδεμία εγένετο

σκεψίς περί κατασκευής νέας και της διαθήσεως των φόρων δι' ον επεβλήθησαν και εισί προωρισμένοι. Αι προς το εμπόριον δυσχέρειαι και τα παράπονα δεν κάμπουον ουδενός την καρδίαν, και ο τόπος ούτος ο πρόθυμος ών να συνεισφέρη και αρκετά συννεγκών διατελεί εις ήν προ τριακονταετίας κατάστασις. Ουδέν δύναται να δικαιολογήση την τοιαύτην αδιαφορίαν και την χρήσιν των φόρων εις άλλοτρίους σκοπούς». Τα βέλη της εφημερίδας στρέφονταν κατά του Πέτρου Μαυρομιάλη ο οποίος ήταν δήμαρχος από το 1863 και είναι προφανές ότι είχε ταχθεί με την πλευρά του Λυμπερίου Μπενάκη. Πρέπει να σημειωθεί ότι οι δύο αντίπαλοι είχαν στενή συγγενική σχέση.

Στον πυρήνα του προγράμματος και της αντιπαλότητας εκείνη την εποχή όπως φαίνεται ήταν η σύνδεση της πόλης με την παραλία, αλλήλ' και η κατασκευή λιμενικού έργου το οποίο θα εξυπηρετούσε και το εμπόριο αλλήλ' και τη συγκοινωνία, καθώς τότε η θαλάσσια οδός ήταν η σημαντικότερη. Ηταν ένα "πρόγραμμα" της πόλης που αναπτύχθηκε στη συνέχεια...

22/5/2019

Ενας μακρινός δημοτικός απολογισμός

Πλησιάζει η ώρα κατάθεσης των συνδυασμών και οι υποψήφιοι εδώ και πολύ καιρό έχουν βγει «στο κυνήγι» της ψήφου των πολιτών. Εκατοντάδες υποψήφιοι και ένα αντιδημοκρατικό εκλογικό σύστημα, σε μια εποχή ποληλαπλών κρίσεων και πλήρους εξάρτησης από επιλογές της κεντρικής εξουσίας και της ευρωπαϊκής

γραφειοκρατίας.

Σε αυτό το κλίμα, πάλη... ιστορία και η πόλη σε μακρινές εποχές. Εκλογές πριν από 144 χρόνια (8 Απριλίου 1879) και λίγες ημέρες πριν από αυτές ο δήμαρχος Εμμανουήλ Μπενάκης (γιος του πρώτου δημάρχου της πόλης Παναγιώτη Μπενάκη και πατέρας του μετά από χρόνια δημάρχου Παναγιώτη Μπε-

νάκη), κάνει τον απολογισμό της θτείας του. Ίσως να είναι ο πρώτος προεκλογικός απολογισμός με συνολική αναφορά στα πεπραγμένα.

Ο Εμμανουήλ Μπενάκης έκανε τον απολογισμό του μιλώντας “εν τη πλατεία του δημαρχείου προς τους εκλογείς αυτού” και δημοσιεύτηκε στην εφημερίδα “Αριστόδημος” στις 28 Μαρτίου 1879, η οποία φαίνεται πως τον υποστήριζε. Συνυποψήφιοι ήταν ο πρώην δήμαρχος Πέτρος Μαυρομιχάλης και ο γιατρός Βασίλειος Παλαμάρας. Ξεκινώντας τον απολογισμό ο Μπενάκης ζητεί “λευκή ψήφο” γιατί ήδη είχε καθιερωθεί η ψηφοφορία με το σφαιρίδιο (στο τέλος θα γίνει μια μικρή αναφορά σε αυτόν τον τρόπο ψηφοφορίας) και εξηγεί τους λόγους: «Αναδειχθείς διά της ελευθέρας υμών ψήφου Δήμαρχος κατά την λήγουσαν ήδη της δημοτικής αρχής περίοδον, οφείλω να δώσω προς υμάς, τους τιμήσαντάς με διά πολυτίμου εμπιστοσύνης, λόγον των εμών πράξεων. Έχων δεν την συνειδησιν ελευθέραν, ότι εξεπλήρωσα το εμόν καθήκον όσον μοι επέτρεπον αι ασθενείς δυνάμεις μου ακριβώς και την συναίσθησιν ότι κατατίθημι την αρχήν του Δήμου καθαράς έχων χείρας, θέλω τοιμήση και αύθις να επιζητήσω την λευκήν ψήφον σας. Δεν είναι πιστεύω ανάγκη να υπομνήσω, ότι τύφος και οίσις δεν με επεσκότησεν ανεληθόντα εν τη δημοτική αρχή, ώστε να λησμονήσω την φυσικήν καταστάσαν μοι μετριποπάθειαν και οφειλομένην προς πάντας εξίσου τους συνδημότας μου περιποίησιν. Ουδένα ως Δήμαρχος περιεφρόνησα, ουδένα κατεπίεσα, ουδένα εν γνώσει αδίκησα ή έβληψα. Εσεβάσθην τους οικοκυραίους, τους εμπόρους, τους χειρώνακτας, τους φιλησύχους εν γένει, τους εργάτας. Ουδενός την περιφρόνησιν ή εξουθένωσιν ννέχθην. Δεν διέκρινα

εν τη αρχή φίλους και εχθρούς. Προς πάντας προσεφέρθην εξ ίσου. Ουδείς εξ υμών εβίασθη εκ φόβου να ονομασθή φίλος μου. Ουδείς κατεπίεσθη εν γνώσει εμού. Προσπάθησα όλαις δυνάμει να ματαιώσω την ιδέαν της τρομοκρατίας εν τη δημοτική και αστυνομική αρχή. Η εκδίκησις υπήρξε εις εμέ λήξις αγνώστου σημασίας. Αναφέρομαι δε εις την συνείδησιν ενός εκάστου εξ υμών και τισαύτην επικαλούμαι μάρτυρα αψευδή των εμών λόγων».

Αναφερόμενος στο έργο του στέκεται ιδιαίτερω στα ζητήματα της τάξης καθώς στο παρελθόν είχε υπηρετήσει ως Αστυνόμος της πόλης: «Κατά το διάστημα της αρχής μου εθεώρησα σεβαστήν την τιμήν σας και επεζήτησα αόκνωσ την εξασφάλισιν της προσωπικής ελευθερίας σας και την περιφρούρησιν και διαφύλαξιν της ιδιοκτησίας σας. Δεν εφείσθην μόχθων, κόπων και άλλων θυσιών, ίνα εξασφαλίσω την τάξιν και περιφυλάξω την κτηματικήν περιουσίαν σας. Εάν δεν επέτυχον εις τούτον καθ’ ολοκληρίαν η αιτία είναι ξένη της εμής θελήσεως. Κρίνατέ με εν συγκρίσει προς το μακρόν παρελθόν, εξετάσατε την πρόθεσίν μου και τα μέσα τα οποία είχον εις την διάθεσίν μου ίνα ως τίμιοι άνθρωποι αποφανθήτε περί της πολιτείας μου”.

Δηλώνοντας «εφύλαξα καθαράς και αμιάντους τας χείρας» προχωρεί στον απολογισμό του δημοτικού έργου: «Την περιουσίαν του Δήμου εθεώρησα ιεράν και ουδείς μη εσπερημένος πάσης τιμής, θέλω τοιμήσει να μοι αμφισβητήση ότι εφύλαξα καθαράς και αμιάντους τας χείρας. Προσεπάθησα δε εφ’ όσον οι πόροι του Δήμου επέτρεπον να βελτιώσω και εξωραίσω την μικράν ημών πόλιν. Ετήρησα την καθαριότητα εφ’ όσον ήτο δυνατόν. Εποηληπισίασα ασυγκρίτως προς το παρελθόν

τους φανούς των οδών και διετήρησα ακριβώς τον φωτισμόν της πόλεως κατά τας ασελήνους νύκτας. Εθεσα φανούς εις τας οδούς του προσαστείου Καλυβίων και κατά το θέρος εις την μεγάλην της παραλίας οδόν. Εκτίσα ανεγείρας εκ βάθρων μεγαλοπρεπή δημοτικήν αγοράν. Ωκοδόμησα ωραίαν δημοτικήν σχολήν. Επεσκεύασα την ετέραν (παλαιάν) και την κατέστησα προσοδοφόρον του δήμου κτήμα, το οποίον ενοικιάζεται παρά του δημοσίου ως στρατών. Ηγόρασα εις πολύ συμφέρουσαν τιμήν το κατάστημα του Νοσοκομείου των Σπυροκώλων, και ήδη ο δήμος απολαμβάνει ικανόν εκ τούτου ενοίκιον. Κατεσκεύασα δύο αμαξιτάς οδούς, την μεγάλην των Γιαννιτζανικών, και την ετέραν της παραλίας, παραλληλῶς προς την δημοσίαν. Ηνέωξα εν τη πόλει τρία νέα φρέατα και επεσκεύασα τα παλαιά. Επεσκεύασα την μίαν πλευράν του Γυμνασιακού καταστήματος κινδυνεύουσα να καταπέση. Κατεσκεύασα δύο μαρμαρίνους κλίμακας προς το Γυμνάσιον και άλλας αναγκαίας βελτιώσεις του καταστήματος ενήργησα. Επεσκεύασα τας παλαιάς ξυλίνας γεφύρας του Νέδωνος, δι' ὧν ἡ πόλις συγκοινωνεῖ με το προάστειον των Καλυβίων και προσέτι κατεσκεύασα μίαν νέαν γέφυραν προς βορράν. Επεσκεύασα πλείστας τῆς πόλεως οδούς. Συνέστησα δημοτικόν σχολεῖον εις το χωρίον Γιαννιτζάνικα. Επεμελήθηον ενδελεχῶς τὴν ακριβή διαχείρισιν των εκκλησιαστικῶν χρημάτων. Επεμελήθηκα και εμερίμνησα διὰ τον καλληποισμόν των Ναών του Δήμου, ἀπό του μεγαλοπρεπούς Μητροπολιτικῶν Ναοῦ τῆς Υπαπαντῆς μέχρι των μικρῶν ναῶν των χωρίων Καλαμίου και Γιαννίτζης».

Εκ παραλλήλου κάνει έναν μικρό οικονομικό απολογισμό αφήνοντας αιχμές για τη θητεία του Μαυρομικάλη, στον οποίο εμμέσως

καταλογίζει υψηλό δανεισμό από τον μεγαλέμπορο Εφέσιο ο οποίος ήταν συγγενής, ίσως και ο πεθερός του: «Εν γένει δε προσεπάθησα να χρησιμοποιήσω επωφελῶς τους πόρους του τε δημοτικῶν και εκκλησιαστικῶν ταμείου. Εύρον χρέη μεγάλα των προκατόχων μου με τον υπέρογκον τόκον δι' εὐπορον δῆμον οποιός ο των Καλαμών, των 12%, το πλείστον δε μέρος τούτων οφείλεται εις τον κύριον Εφέσιον. Τα χρέη δε ταῦτα δεν νύξησα ουδαμῶς. Προσεπάθησα τουναντίον μα μειώσω επιζητήσας προς εξόφλησιν των χρεῶν τούτων να πραγματοποιήσω ενυπόθηκον δάνειον παρά τῆς Τραπεζῆς, ἀλλ' οἱ ἔχοντες συμφέρον επέτυχον την ματαιώσασιν τῆς προσπαθείας μου. Αλλ' ἐλπίζω αν και αὐθις με τιμήσετε διὰ τῆς ἐμπιστοσύνης σας, να επιτύχω εις το μέλλον. Αὐτα εν συντόμῳ εἶναι αἱ πράξεις μου. Οφείλω δε να ομολογήσω δημοσίᾳ ὅτι εις ταύτας πάσας, ως και εις πάσαν αγαθήν ἐνέργειαν εύρον πρόθυμον την ἀρωγήν του Δημοτικῶν Συμβουλίου προς το οποίον και δημοσίως ἐκδηλώ την ευγνωμοσύνην μου».

Και καταλήγοντας ζητεῖ ἀπό τους πολίτες να τον ψηφίσουν κινώντας μυστικά τὴν «ψηφοφόρο χείρα»: «Εάν φίλοι συνδημόται εὐρῆτε ὅτι υπηρέτησα μετὰ ζήλου και ἀφιλοκερδῶς τα συμφέροντα του τόπου μας και με κρίνῆτε ικανόν να εξακολουθήσω υπηρετῶν ταῦτα τιμήσατέ με και αὐθις διὰ τῆς ἐμπιστοσύνης σας. Η μόνη δε παράκλησις τὴν οποιᾶν απευθύνω ἤδη προς υμᾶς εἶναι ἡ ἐξῆς. Κατὰ τὴν νέαν ἐκλογὴν προσέξτε να μη παρασυρθῆτε ἢ ἀπατηθῆτε ἀπὸ ραδιοουργίας ἢ διαβολῆς ἢ ἀπειλῆς ἢ καταπιέσεις ἢ ἀπὸ άλλης ἀπατηλῆς υποσχέσεις. Αλλῶς προσερχόμενοι εις τὴν κλήτην να ακούσῃτε μόνον τὴν φωνὴν τῆς συνειδήσεώς σας και συμφῶνως προς ταύτην να κινήσῃτε μυστικά τὴν ψηφοφόρον χείρα

σας, και τότε θέλτετε υπηρετήσει το συμφέρον του τόπου σας ως χρυστοί και ελεύθεροι πολίται. Οιαδήποτε δε και αν ήναι η απόφασίς σας, φίλοι συνδημόται, θέλω την σεβαστή».

Τελικά τις εκλογές όπως μας πληροφορεί ο "Αριστόδημος" στις 29 Μαΐου 1879 ανακοινώνοντας την απόφαση της "δικαστικής επιτροπής" τις κέρδισε ο Πέτρος Μαυρομιχάλης με 25 ψήφους διαφορά, καθώς πήρε 1.145 ψήφους, έναντι 1.120 του Εμμανουήλ Μπενάκη και 934 του Βασίλη Παλαμάρα. Η επιτροπή έκρινε ότι «η εκλογή είνε έγκυρος διότι και μετά την αφαίρεση των δέκα πέντε ψήφων, όσας συμφωνεί ο προεδρεύων ν' αφαιρεθώσιν ως άκυροι πάλιν το αποτέλεσμα δεν μεταβάλλεται". Προεδρεύων ήταν ο νομάρχης Κωνσταντίνος Καλαμίδας ενώ συμμετείχαν ο πρωτοδίκης Ιωάννης Μαλαματένιος και ο επαρχιακός σύμβουλος Μεσσήνης Χαράλαμπος Κούστας. Ακυρώθηκαν όμως γιατί σύμφωνα με μακροσκελή επιστολή του νομάρχη στην ίδια εφημερίδα στις 9 Ιουνίου 1879 «εψηφοφόρησαν εις και τριάκοντα εκλογείς, εστερημένοι της ικανότητας του ψηφοφορείν». Στην ίδια επιστολή αναφέρει πως ακυρώθηκαν πολλές εκλογές σε διάφορα μέρη της Ελλάδας αλλά «περί δύο και μόνον νγέρθη και εξακολουθει έτι και νυν μέγας πάταγος: της εκλογής των Καλαμών και της εκλογής του Αιγίου». Ενώ καταγγέλλει για πολιτική εκμετάλλευση τη δολοφονία του τρίτου υποψηφίου Βασιλείου

Παλαμάρα που έγινε 43 ημέρες μετά τις εκλογές και δεν είχε σχέση με αυτές. Τελικά έγιναν επαναληπτικές εκλογές στις οποίες όπως γράφει ο αείμνηστος Παναγής Κουμάντος «σύμφωνα με δημοσιεύματα του τοπικού Τύπου εκείνης της εποχής, ο Μαυρομιχάλης για να καλύψει τη διαφορά ολίγων ψήφων που προηγείτο ο Μπενάκης φρόντισε να ψηφίσουν δημότες, που είχαν στερηθεί τα πολιτικά τους δικαιώματα, είχαν καταδικαστεί για κακοσυνηματικές πράξεις, ανήλικοι και μερικοί σε κατάσταση πτώχευσης χωρίς να διαθέτουν περιουσιακά στοιχεία».

Υ.Γ. Περί εκλογής με σφαιρίδιο: Υπήρχε ένα δοχείο για κάθε υποψήφιο χωρισμένο σε δύο διαμερίσματα, το άσπρο και το μαύρο. Γι' αυτό ζητούσε "λευκή" ψήφο ο Μπενάκης, δηλαδή... σταυρό όπως θα λέγαμε σήμερα (από την ψήφο στο μαύρο διαμέρισμα προέκυψε η έκφραση «τον μαύρισε»). Οι ψηφοφόροι έβαζαν το χέρι σε ένα σωλήνα και έριχναν το σφαιρίδιο αλλά για να μην... ακούγεται ο θόρυβος και προσδιορίζεται από ποιο διαμέρισμα ακούγεται έβαζαν από κάτω πανί. Πλην όμως η παραβίαση του απορρήτου γινόταν από την... κλίση του χεριού ο Μπενάκης ζητεί να «κινήσουν μυστικά» στο χέρι. Οι φανατικοί δάγκωναν το μολυβένιο σφαιρίδιο και άφηναν σημάδι, εξ ου και η έκφραση... δαγκωτό.

28/8/2023

Ενας απολογισμός, μια εικόνα της πόλης το 1925...

Για 11 χρόνια, από το 1914 μέχρι το 1925, δεν έγιναν δημοτικές εκλογές λόγω της μακροχρόνιας πολεμικής περιόδου και της πολιτικής κατάστασης η οποία επικράτησε σε αυτό το διάστημα.

Στις εκλογές του 1914 δήμαρχος εξελέγη ο Ηλίας Μαυρομιχάλης, ο οποίος επικαλούμενος λόγους υγείας παραιτήθηκε τον Οκτώβριο του 1918. Τον διαδέχθηκε ο Γεώργιος Δικαιάκος ο οποίος παύθηκε ένα χρόνο αργότερα λόγω της ενεργού συμμετοχής του στο "ανάθεμα". Τη θέση του πήρε σύμφωνα με το νόμο ο Παναγιώτης Σάλλμας, πρώτος σε ψήφους δημοτικός σύμβουλος. Τον Οκτώβριο του 1925 έγιναν δημοτικές εκλογές και ο Γεώργιος Σάλλμας έθεσε πάλη υποψηφιότητα, παρουσιάζοντας έναν σύντομο απολογισμό της θητείας του και προγραμματικές θέσεις. Στο κείμενο που δημοσιεύτηκε στις τοπικές εφημερίδες αποτυπώνονται η κατάσταση στην πόλη εκείνη την εποχή και τα επίμαχα ζητήματα.

Αναφερόμενος στις οικονομικές δυσκολίες του δήμου ο Σάλλμας σημειώνει τα ελάχιστα έργα που κατασκευάστηκαν σε αυτή τη δύσκολη περίοδο, δίνοντας έμφαση στα απλά ζητήματα της καθημερινότητας: "Διά των ορίγων κατ' αρχάς πόρων συνετελέσθησαν τα εξής: 1) Φρέαρ εις τον υψηλά κείμενον συνοικισμόν "Αβραμιού" στερούμενον παντελώς ποσίμου ύδατος 2) Φρέαρ εις την συνοικίαν "Ράχην" στερουμένην επίσης ύδατος 3) Γέφυρα

αγροτική εις θέσιν "Μαρίνου" διά την συγκοινωνίαν των κηπουρών εις θέσιν "Μπαριάμαγα" 4) Ετέρα μικρά γέφυρα εις θέσιν "Μπαριάμαγα" 5) Ετέρα μικρά γέφυρα επί της πλατείας 23ης Μαρτίου 6) Ερυμοτομήθη το κτήμα Τσαγκλή προς διάνοξιν του προς Παραλίαν τμήματος της οδού Ακρίτα ή Αντιβραχίονος. Ενεκρίθη δε και η τελευταία ζητηθείσα πίστωση προς διάνοξιν προς το εις Παραλίαν τέρμα, διά της ρυμοτομίας των οικίσκων Πατσουρέα, βραδύνασα διά τας προβαλλομένας υπό των ιδιοκτητών αντιρρήσεις".

Ο φωτισμός του δημόσιου χώρου διαχρονικά είναι ένα θέμα που απασχολεί τις δημοτικές αναμετρήσεις, εδώ αναφερόμαστε σε... μετρημένες λάμπες, με έμφαση στην Παραλία όπου ήταν ένα από τα πρώτα αιτήματα του αποσχιστικού κινήματος: "Προσετέθησαν και λειτουργούσιν ήδη 130 νέοι ηλεκτρικοί λαμπτήρες, εξ ων οι τριάκοντα εις Παραλίαν, και ζητήσαμεν ήδη την προσθήκη ετέρων 40 επί της οδού Αντιβραχίονος και των προς τους κήπους παρόδων αυτής, εξ από του ανατολικού άκρου Φυτείας προς τον εκεί αγροτικόν συνοικισμόν, δέκα από του καταστήματος Γεωργικής Βιομηχανίας προς το δυτικόν παραποτάμιον τείχος, τέσσαρας προς την Αγίαν Ανναν, εξ προς τον συνοικισμόν Ράχης-Αγίου Ιωάννου, δύο προς την σιδηροδρομικήν γραμμήν (κτήμα Γεωργαντάκη) και δύο προς τον περί το νεκροταφείον ανατολικόν συνοικισμόν. Αλλ' επειδή η προς εγκατάστασιν τούτων δαπάνη προϋπολογίζεται εις δραχμάς 100.000

περίπου, υπάρχουν αντιρρήσεις εκ μέρους της Εταιρείας, ως δέον ο Δήμος να υπερνικήσει έστω και συμμετέχων εις την δαπάνην”.

Ος κορυφαίο πάντως έργο ο Σάλλμας έκρινε την παραχώρηση του Κάστρου και τα έργα που έγιναν σε αυτό: “Περιήλθε εις τον Δήμον (1922) δυνάμει διαταγής του υπουργείου Γεωργίας, το Φρούριον Καλαμών και συνετελέσθη η αναδάσωση τούτου, φυτευθέντων περί τα 160 δενδρυλλίων επιτυχώς, εξωραΐσθη ανεγερθέντος επ’ αυτού δημοτικού περιπτέρου και εγκατασταθέντος ηλεκτροφωτισμού, επετράπη η ανέγερσις επ’ αυτού ναΐσκου, εις ανάμνησιν της εν Καλάμαις κατά την 23ην Μαρτίου 1821 το πρώτον κηρύξεως της Ελληνικής Επανάστασεως και ετέθησαν πανηγυρικός τα θεμέλια τούτου εν συναγεμώ της πόλεως την 25ην Μαρτίου ενεστώτος έτους, ήρξατο δε και η ανέγερσις τούτου κατά το σχέδιον του εν Σπάρτη βυζαντινού ναού της Περιβλήπτου και ήρξατο η κατάλληλος ρυμοτομία, διά την διάνοιξιν της προς το Φρούριον από της πηλατείας Υπαπαντής αγωγής οδού, ούτως ώστε η ανάβασις δι’ οχημάτων μέχρι του Φρουρίου από της πηλατείας Υπαπαντής αγωγής οδού, ούτως ώστε η ανάβασις δι’ οχημάτων μέχρι της Πύλης του Φουρίου θα γίνεται λίαν ταχέως με συντομίαν και άνεσιν”.

Μπουκός στους δρόμους της πόλης (ένα ακόμη αίτημα των Παραλιωτών) και ο Σάλλμας εξηγεί πως άνοιξε ο δρόμος επίλυσης του προβλήματος: “Αναγνωρίζοντες την ανάγκην μεθοδικού και επαρκούς καταβρέγματος διά την πόλιν των Καλαμών, ηγοράσαμεν αυτοκίνητον μετασχηματισθέν εις καταβρεκτήρα, ηγειράμεν δε και επερατώσαμεν επιτυχώς την κατά της Εταιρείας Οίνων και Οινοπνευμάτων δικαστικόν αγώνα, δι’ ού υπεχρεώθη αύτη

οριστικώς και τελεσιδικώς, όπως παραχωρήσει τον Δήμον δύο αυτοκινήτους καταβρεκτήρας ομοίως των εν Αθήναις λειτουργούντων, και την οποίαν υποχρέωσιν είχε παραβιάσει από του έτους 1916. Οι καταβρεκτήρα ούτοι των οποίων ο Δήμος Αθηναίων ζητηθείς μας απέστειλε περιγραφήν και εικόνας είνε του εργοστασίου (...) περιεκτικότητος και εκτοξεύσεως πέντε τόννων ύδατος. Ούτω δε, και διά της εφαρμοσθείσης ήδη από του εφειτινού θέρους χρήσεως του θαλασσίου ύδατος, ο Δήμος ιδίων μόνιμον σχετικήν υπηρεσίαν, θέλει αποτελεσματικώς δαμάση την μάστιγα της σκόνης”.

Φυτώριο δεν υπήρχε και έτσι για πράσινο στους δρόμους μεταφυτεύτηκαν δέντρα πιπεριάς ενώ κηρύχθηκε αναδασωτέα (!) η περιοχή ανάμεσα στην πηλατεία και το Τελωνείο: “Αποδίδοντες την προσήκουσαν σημασίαν εις την εξυγιάνσιν και καλλιωπισμόν διά των δενδροφυτεύσεων, επεκηρήσαμεν τοιαύτας, μεθ’ όλην δε την ως εκ της ελλείψεως φυτωρίου δυσχέρειαν ηυδοκίμησαν εκ των μεταφυτευθεισών, υπερτετρακοσίων πιπερεών, αι 100 περίπου επί της οδού Αριστομένους και των προσκειμένων πηλατειών, ωσταύτως το εις την πηλατείαν Υπαπαντής δασύλλιον, ως και εις την οδόν Αναλήψεως και εις διάφορα άλλα μέρη της πόλεως συστάδες ακακιών και άλλων δένδρων. Ωσαύτως δε, κατόπιν επιμόνων αιτήσεων και ενεργειών, το υπουργείον Γεωργίας ανεκοίνωσε προς τον Δήμον, ότι υπό της αρμοδίας υπηρεσίας, εκηρύχθη αναδασωτέος χώρος άπασα η από της πηλατείας Τζανή μέχρι του Τελωνείου έκτασις”.

Στα πιο σοβαρά, τα πράγματα ήταν δύσκολα και είχε ξεκινήσει μια προσπάθεια με γεωτρήσεις που έκαναν κρατικά γεωτρήματα με την ελπίδα να βρουν νερό κάτω από το σκληρό

υπόστρωμα το οποίο συνάντησαν: “Διά το ζω-
 τικότερον και προέχον ζήτημα της υδρεύσεως,
 εκτός των συνεννοήσεων, εις άς, ως η παρ’
 ημίν αλληλογραφία μαρτυρεί, προήλθομεν
 μετά του μακαρίτου Απέργη, προς ανάληψιν
 παρ’ αυτού της υδρεύσεως, επί τη βάσει της
 γενομένης παρ’ αυτού μελέτης, διακοπέισης,
 ως εκ του επελθόντος εν τω μεταξύ θανάτου
 αυτού, εθεωρήσαμεν επιβεβλημένην την δο-
 κημαστικήν ανερεύνησιν του υπεδάφους της
 πόλεως διά γαιοτρυνάνου, την παραχώρησιν
 του οποίου ανενδότης επί τετραετίαν εργα-
 σθέντες επιτύχομεν υπό του Δημοσίου. Η συ-
 ντελουμένη δε σήμερον σχετική εργασία, κα-
 τανικωμένων των συναντωμένων κατά την
 διάτρησιν ποικίλων δυσχερειών, θέλει μέχρι
 τέλους καταδειξεί κατά πόσον πρέπει να εξαρ-
 τήσωμεν την ύδρευσιν της πόλεως εκ του
 δυνατού σχηματισμού αρτεσιανών με αναπη-
 δών ύδωρ ή να στραφώμεν προς την παντί
 σθένει μεταφοράν τοιούτου εκ παρακειμένων
 πηγών δι’ απαλλοτριώσεως τούτων. Εν πάσει
 περιπτώσει μέχρι σήμερον είναι εξακριβωμένον
 διά της γενομένης διατρήσεως, ότι μεγάλη
 ποσότητες ύδατος αναπαύονται επί αδιαπε-
 ράστου στερεού υποστρώματος και εις βάθος
 μη υπερβαίνον τα 22 μέτρα, δυνάμεναι κα-
 ταλληλώς να συλλεγώσι και χρησιμοποιηώσιν
 εις δίκτυον επί τόπου υδρεύσεως”.

Ο πολιτισμός και ο αθλητισμός είχαν θέση
 στο έργο του Σάλημα, ο οποίος και ποιητής
 ήταν και πρόεδρος του “Μεσσηνιακού” διετέ-
 λησε: “Εσχομεν την πρωτοβουλίαν της ανα-
 συστάσεως της Φιλαρμονικής και συντελέ-
 σαμεν, όσο ηδυνήθημεν εις την ανασύστασιν
 του Γυμναστικού Συλλόγου και του Προσκο-
 πικού Συνδέσμου και πάσης άλλης ωφελίμου
 κινήσεως και παραστάσεως της πόλεως, και
 σεβασμού των δικαιωμάτων αυτής”.

Την περίοδο εκείνη επιβλήθηκε τέλος οι-
 κοδομών (η οικοδομή ήταν πάντα αντικείμενο
 φορολόγησης) και με τα πολλά μπήκαν στα
 δημοτικά ταμεία κάποια ποσά με τα οποία
 έγιναν και προγραμματίστηκαν έργα. Εκείνο
 που δεν έγινε –και υπάρχει εξήγηση– είναι
 τα αποχωρητήρια της Παραλίας: “Ενεκα της
 μόλις κατορθωτής γενομένης αποταμιεύσεως
 ταύτης, ανήχθημεν εις την εκτέλεσιν τμημα-
 τικών σκυροστρώσεων των κυριωτέρων οδών
 (πλητείας 23ης Μαρτίου, Φαρών, Εδέμ, Ανα-
 γνωσταρά) καταρτίσαντες τους σχετικούς προ-
 ύπολογισμούς και προκηρύξαντες σχετικήν
 δημοπρασίαν, εφ’ ης όμως ουδείς προσήλθε
 μειοδότης. Απεφασίσαμεν επί τη βάσει των
 πόρων τούτων την διενέργειαν δοκιμαστικών
 διατρήσεων διά γεωτρυνάνου και ηρήσαμεν
 ταύτας, προς τούτοις δε απεφασίσαμεν την
 ανέγερσιν αποχωρητηρίου εν Παραλία θεω-
 ρούντες τούτο απαραίτητον. Αλλά δυστυχώς
 το Δημοτικόν Συμβούλιον διέγραψε την σχε-
 τικήν πίστωσησιν επί τη ελπίδι ότι θέλει ποτέ
 ανεγείρει τοιούτον το Λιμενικόν Ταμείον”.

Με τα προσεχή έσοδα ο Σάλημα είχε σκοπό
 να κατασκευάσει έργα, κάποια από τα οποία
 όπως αποδείχθηκε στη συνέχεια ήταν απολύτως
 αναγκαία: “Μέρος μεν ικανόν θέλει δαπανηθή
 διά την κατασκευήν και συντήρησιν οδοστρω-
 μάτων και ρείθρων και οχετών των οδών και
 πλητειών της πόλεως και συνεισφοράν του
 Δήμου εις το “Ταμείον Μονίμων Οδοστρωμά-
 των”, διά την ασφαλιτώστων ή άλλην μόνιμον
 υπένδυσιν των κυριωτέρων οδών και πλητειών,
 συναπτομένης προς τούτο συμβάσεως μεταξύ
 Δήμου και Δημοσίου. Ετερον μέρος εις την
 βαθμιαίαν εκτέλεσιν απαιτητών ρυμοτομιών,
 το δε υπόλοιπον θέλει χρησιμοποιηθή, ως
 ανάλογος εγγύσις, ήτις θέλει εξασφαλίσει
 και ενισχύσει την, και μετ’ άλλων οικονομικών

συνδυασμών, εξεύρεσιν και προσφοράν των απαιτούμενων κεφαλαίων διά την εκτέλεσιν των απαραίτητων (Αγοράς, Σφαγείων, Δημαρχιακού Καταστήματος και Θεάτρου, διά την εκπόνησιν του σχεδίου των οποίων και εν τω προϋπολογισμῷ τρέχοντος έτους ανεγράψαμεν ανάλογον πίστωσησιν), σχεδίου μελλοντικού της πόλεως, χωροσταθμίσεως και υδρεύσεως”.

Από το πρόγραμμα του Σάλημα δεν έλειψαν και οι αναφορές σε κοινωνικά ζητήματα: “Θέλω επιδιώξει την ταχυτάτην ανασύστασιν του Βρεφοκομείου και τον μετασχηματισμόν του υπάρχοντος Αλεξανδρακείου εις Δημοτικόν

Νοσοκομείον ή και διά συμπληρώσεως τούτου, εξασφαλιζομένων των προς λειτουργίαν και συντήρησιν τούτων μέσων, διά της επιβολής της προνοουμένης υπό του Νόμου ειδικής φορολογίας επί των εκ της αλλοδαπής εισαγομένων”.

Μπορεί να ήταν ο μόνος από τους 9 τελικά υποψηφίους που παρουσίασε κάποιο πρόγραμμα, όμως πάτωσε στις εκλογές παίρνοντας μόλις διψήφιο αριθμό ψήφων. Δήμαρχος εξέλεγη ο Βασ. Κροντήρης ο οποίος και υλοποίησε βασικά έργα από εκείνα που προαναφέρθηκαν, και κυρίως τη Λαχαναγορά και τα Σφαγεία.

20/3/2019

Προγραμματικός λόγος στις εκλογές του 1975

Εχουν περάσει 44 χρόνια από τις πρώτες δημοτικές εκλογές της μεταπολίτευσης που έγιναν το 1975. Τέσσερις συνδυασμοί, με επικεφαλής τον Μαν. Βέκκο, τον Κ. Κουτουμάνο, τον Γ. Δημόπουλο και το Ν. Σταματέλο, διεκδίκησαν την ψήφο των Καλαματιανών.

Νικητής στον δεύτερο γύρο των εκλογών αναδείχθηκε ο Μαν. Βέκκος που έμεινε στο τιμόνι του δήμου μέχρι το τέλος του 1978. Μετά από τόσα χρόνια έχει ενδιαφέρον να δει κάποιος ορισμένα στοιχεία του προγραμματικού λόγου των υποψηφίων, τα οποία αποτυπώνουν και την κατάσταση στην πόλη εκείνη την εποχή. Μιλώντας ο Μαν. Βέκκος εξ αρχής έδωσε και την εκλογική του στόχευση που ήταν τα παιδικά στρώματα: “Οι ανάγκες της πόλεως δεν εκφράζονται μόνον με την εκτέλεση

απαραίτητων εξυγιαντικών και άλλων έργων. Αλλά προπαντός με τις λέξεις: Φτάνει πια η εγκατάλειψη των συνοικιών. Στοργή στις φτωχογειτονιές”. Επικρίνοντας τον Κ. Κουτουμάνο για τη θητεία του ιεράρχησε ως πρώτο ζήτημα την ύδρευση λέγοντας ότι “καταντήσαμε το νερό να μη φθάνη στους άνω ορόφους των πολυκατοικιών, καθώς και σε ωρισμένες περιοχές όπως οι συνοικίες Υπαπαντής, Αγ. Παρασκευής κλπ”. Με σύνθημα “άφθονο νερό σε κάθε σπίτι” πρότεινε γεωτρήσεις άντλησης νερού από τον υδροφόρο ορίζοντα της πόλης. Η δημοτική φορολογία στα ακίνητα (που είχε επιβληθεί με νόμο) ήταν από τα επίδικα των εκλογών και ο Μαν. Βέκκος υποσχέθηκε “κατάργηση ή βελτίωση, προς όφελος των συμπολιτών μας ιδιοκτητών, της υπέρογκης δημοτικής φορολογίας στα ακίνητα”. Για το

δίκτυο υπονόμων πρότεινε... σύμβαση παραχώρησης: “θα επιδιώξουμε να αναθέσουμε σε εταιρεία τη μελέτη και την κατασκευή συγχρονισμένου δικτύου υπονόμων, με εκχώρηση σε αυτή του προνομίου εκμετάλλευσης του έργου για ωρισμένη χρονική περίοδο”. Υποσχέθηκε “μοντέρνα σφαγεία που θα πληρούν όλους τους όρους υγιεινής” και “κατασκευή συγχρόνων αποδευτηρίων ανταξίων του πολιτισμού της Καλαμάτας”. Τα ρέματα και οι σκουπιδοτόποι γύρω από αυτά και η τσιμεντόστρωση του Νέδοντα είχαν τη δική τους θέση. Οι εξαγγελίες περιλάμβαναν δημοτική πλαζ και τουριστική αξιοποίηση της ανατολικής ακτής μέχρι το “Φιλοξένια”, κατασκευή του Πανταζοπούλγιου Πνευματικού Κέντρου, παιδικές χαρές σε όλες τις συνοικίες, νέα δημοτική αγορά, διάνοιξη και ασφαλιτόστρωση δρόμων, ίδρυση δεύτερου νεκροταφείου στη Δυτική Πόλη και επέκταση του σχεδίου πόλης σε Ράχη, Αβραμιού, Αγιο Κωνσταντίνο, Αγιο Σίδερη, Αγία Παρασκευή, Κορδία, Πέταλο, Γιαννισάνικα κ.λπ. Λεωφόροι εκατέρωθεν, Δικαστικό Μέγαρο, αναζωογόνηση της Ανω Πόλης και η μετατροπή της Φραγκόλιμνας σε πάρκο ήταν, ακόμη, μεταξύ των προγραμματικών δεσμεύσεων. Ολοκλήρωση εθνικού σταδίου και κλειστού γυμναστηρίου αθλά και ενίσχυση των συλλογών Καλαμάτα ΠΣ, Μεσσηνιακός και ΝΟΚ ήταν μέρος του αθλητικού προγράμματος, ενώ δεν έλειψαν και οι υποσχέσεις αναβάθμισης της Φιλαρμονικής.

Από τις επενδύσεις ξεκίνησε τον προγραμματικό του λόγο ο Γ. Δημόπουλος: “Σήμερα είναι φανερό πως για να υπάρξει οικονομική πρόοδος, είναι απαραίτητο να εξασφαλισθεί η δημιουργία επενδύσεως σε έργα υποδομής, και μάλιστα σε ικανοποιητικά επίπεδα, ώστε να κατορθωθεί η γρήγορη έξοδος της πόλης

από το τέλμα της καθυστέρησης”. Ως “έντονα προβλήματα” χαρακτήρισε την εθνική οδό Κορίνθου - Καλαμάτας, τη δημιουργία υποθέσεων για να καταστή το λιμάνι διαμετακομιστικό κέντρο, και τη δρομολόγηση φέρι-μποτ Κρήτη - Καλαμάτα. Το ύψος των δημοτικών τελών και του τιμολογίου ύδρευσης ήταν επίσης από τις πρώτες αναφορές, ενώ δόθηκε υπόσχεση ότι “θα επιβληθεί πάση θυσία αλλαγή του τρόπου επιβολής και είσπραξης της υπεραξίας ακινήτων”, καθώς και για δίκαιη αναθεώρηση των φορολογικών καταλόγων του δήμου. Για τους υπονόμους δόθηκε υπόσχεση για “επί πανελληνίου κλίμακος συζήτηση και κατασκευή”.

Η ύδρευση, οι λασπόδρομοι των συνοικιών, ο δημοτικός φωτισμός και η κατασκευή αποδευτηρίων ήταν μεταξύ των θεμάτων που αναφέρθηκαν. Και ο Γ. Δημόπουλος επικέντρωσε στις συνοικίες: “Όλες οι συνοικίες, που δεν είναι σε σχέδιο πόλεως και δεν μπορούν να ενταχθούν σε αυτό, θα χαρακτηρισθούν οικισμοί, για να μπορούν οι συνδημότες να κτίζουν το σπίτι τους χωρίς τον φόβο της διώξεως των από την Αστυνομία. Τα βασικά προβλήματα των συνοικιών μας είναι γνωστά. Θα είναι υποχρέωσις της δημοτικής αρχής”. Η ταχεία κατασκευή του Πνευματικού Κέντρου, η συμπάρσταση στη Λαϊκή Βιβλιοθήκη, οι υποτροφίες σε αριστούχους μαθητές, η αναβάθμιση της Φιλαρμονικής και η κατασκευή παιδικών χαρών είχαν τη δική τους θέση στις εξαγγελίες. Όπως και οι Εστίες Εργαζόμενης Γυναίκας κατά περιοχές, κάτι σαν παιδικό σταθμοί, ήταν ιδιαίτερο κεφάλαιο. Και ο Γ. Δημόπουλος εξήγγειλε πρότυπα σφαγεία, αθλά και μετατροπή του χώρου των παλιών σε πάρκο και παιδική χαρά. Τέλος υποσχέθηκε την υλική και ηθική βοήθεια σε κάθε ανα-

γνωρισμένο αθλητικό σύλλογο.

Υποσχόμενος διαρκή επαφή με τους πολίτες και δημόσιο απολογισμό δράσης της δημοτικής αρχής ξεκίνησε την ομιλία του ο Ν. Σταματέλος. Αναφέρθηκε αρχικά στα μεγάλα αναπτυξιακά θέματα: "Ανώτερος στόχος μας είναι η τουριστική αξιοποίηση της Παραλίας μας, η ανάπτυξη του λιμένος, η προσέλκυσις βιομηχανικών μονάδων και η πραγματοποίηση της εθνικής οδού Κορίνθου - Καλαμών". Αλλά και σε ένα θέμα που είχε απασχολήσει έντονα την τοπική κοινωνία τα προηγούμενα χρόνια: "Μας απασχολεί σοβαρά το θέμα των ναυπηγείων της Δυτικής Παραλίας. Γι' αυτό θα εξετασθή κάθε σοβαρή πρόταση δημιουργίας ναυπηγείων με γνώμονα τα συμφέροντα της εργατικής τάξεως, την γενικωτέρα ανάπτυξη της Καλαμάτας και την προστασία του περιβάλλοντος". Και η ομιλία του Ν. Σταματέλου είχε ψηλά το θέμα των συνοικιών: "Θα πραγματοποιήσουμε την ταχεία και συστηματική βελτίωση του οδικού δικτύου και θα πυκνώσουμε το δίκτυο δημοτικού ηλεκτροφωτισμού των συνοικιών της πόλεως. Διότι είναι απαράδεκτο να θεωρούνται όλοι οι Καλαματιανοί ίσοι ως προς τις υποχρεώσεις τους, αλλά ο δήμος να δείχνει άνισα την μέριμνα και την στοργή του προς αυτούς". Το ίδιο έγινε και με το σχέδιο πόλης: "θα επεκτείνουμε το σχέδιο πόλης και θα δημιουργήσουμε οικισμούς στις απομακρυσμένες συνοικίες που θα πληρούν τις νόμιμες προϋποθέσεις". Δεν έληξε φυσικά το θέμα της υπεραξίας ακινήτων για τα οποία δήλωσε ότι "θα ρυθμισθί αμέσως το θέμα της ανυπάρκτου υπεραξίας". Ενώ εξήγησε ότι "θα καλυφθούν όλα τα ρέματα, θα συμπληρωθή το δίκτυο υπονόμων ομβρίων και θα κατασκευασθούν δημοτικά αποδευτήρια και σύγχρονα δημοτικά σφαγεία". Τόνισε μάλιστα ότι "όλες αυτές οι

προσπάθειες θα συνδυασθούν με την πλήρη αξιοποίηση και εκμετάλλευση των δημοτικών κληροδοτημάτων". Η "συνεχής προσπάθεια για πολιτιστική ανάπτυξη", η δημιουργία κεντρικού παιδικού σταθμού, οι παιδικές χαρές σε κάθε συνοικία, η ενίσχυση των εξωραϊστικών συλλόγων, ο στόχος να γίνει η Καλαμάτα κέντρο καλλιτεχνικών και επιστημονικών εκδηλώσεων, η δημιουργία Πνευματικού Κέντρου και Δημοτικού Θεάτρου ήταν μεταξύ των εξαγγελιών. Και η ενίσχυση των αθλητικών σωματείων για "να ορθοποδήσουν οικονομικά".

Ο Κ. Κουτουμάνος αφιέρωσε μεγάλο μέρος της ομιλίας του στον απολογισμό του, με δεδομένο το γεγονός ότι ήταν από το 1964 μέχρι το 1972 δήμαρχος, και αναφέρθηκε εκτενώς σε έργα και μελέτες. Ανοίξε μέτωπο με όλους τους αντιπάλους του μέσα από έναν καθαρά τεχνοκρατικό λόγο. Υποσχέθηκε ασφαλιστώσεις δρόμων στις συνοικίες γιατί "από το 1967 μέχρι της απολύσεώς μου οι κυβερνήσεις δεν μας έδιδαν χρήματα διά συνοικίας". Αναφέρθηκε στα έργα εξυγίανσης και τα αντιπλημμυρικά των ρεμάτων, μιλώντας για μελέτες που έχουν γίνει και εγκρίσεις πιστώσεων για ορισμένα από αυτά (Νέδοντας, Λαγκάδα, Καλαμίτσι, Βέλιουρας, Πολιτικό, Κερεζένια). Μίλησε για μελέτη που προβλέπει 3 αποδευτήρια σε κεντρικά σημεία της πόλης, για τις εργασίες αναπαλαίωσης του Δημαρχείου και επέκταση δικτύου παιδικών χαρών στις συνοικίες. Πρότεινε χαρακτηρισμό ως λιμενικής ζώνης της περιοχής από τον προημιένα μέχρι το Νέδοντα και μετατροπή σε πάρκο του χώρου από το παλιό μηχανοστάσιο των τρένων μέχρι την Κρήτης (Πάρκο Σιδηροδρόμων σήμερα). Αναφέρθηκε στις εργασίες που γίνονταν στο εθνικό στάδιο και το κολυμβητήριο, ενώ πρόσθεσε το στόχο δημιουργίας δημοτικού

γυμναστηρίου με την αγορά 27 στρεμμάτων στη δυτική πόλη και την παραχώρηση 5 στρεμμάτων στη ΓΓΑ για κατασκευή κλειστού γυμναστηρίου, αλλά και τα έργα στο γήπεδο του Μεσσηνιακού. Αναφέρθηκε στην αγορά οικοπέδων για την κατασκευή σχολείων και τις καθυστερήσεις των κρατικών υπηρεσιών. Θεώρησε ως πρώτο στόχο το Πνευματικό Κέντρο στο χώρο που έχει αναπτυχθεί σήμερα με την αγορά του “Εσπερου” και τη συμμετοχή της Λαϊκής Βιβλιοθήκης. Ανέφερε ακόμη ότι υπάρχει μελέτη και έχει εξασφαλισθεί οικόπεδο για το Δημοτικό Θέατρο. Υπερασπίστηκε το έργο του στην ύδρευση δηλώνοντας ότι μέσα στον επόμενο χρόνο το πρόβλημα λύνεται οριστικά με τη νέα δεξαμενή στις Τούρλες. Και αναφερόμενος σε μελέτη δικτύου αποχέ-

τευσης ομβρίων και ακαθάρτων, εξήγγειλε τη δημιουργία δημοτικού οργανισμού ύδρευσης - αποχέτευσης. Για το σχέδιο πόλης αναφέρθηκε στις μελέτες του Πολυτεχνείου και ότι θα είχε προχωρήσει αν δεν είχε απολυθεί το 1972.

Όλα όσα προαναφέρθηκαν είναι μια μικρή περίληψη των όσων ακούστηκαν και γράφτηκαν σε εκείνες τις εκλογές. Γιατί υπήρχαν και αναλυτικά προγράμματα, άρθρα και καθημερινή ειδησεογραφία από τις τοποθετήσεις των υποψηφίων δημάρχων στις περιόδους τους. Είναι αρκετά όμως για να καταδείξουν την κατάσταση της πόλης, τα βασικά αιτήματα και την τοποθέτηση των υποψηφίων δημάρχων σε αυτά, τις διαφορές και τις συγκλίσεις τους.

27/2/2019

Πρόγραμμα “αλλαγής” στις εκλογές του 1978

Περιδιαβαίνοντας την ιστορία των θεμάτων της πόλης, σκέφθηκα να κάνω μια στάση στο 1978. Και ειδικότερα στο πρόγραμμα του συνδυασμού “Αλλαγή” που είχε ως επικεφαλής τον για τρεις τετραετίες δήμαρχο στη συνέχεια, Σταύρο Μπένο.

Το θέμα έχει τη δική του αξία για να θυμηθούν οι παλαιότεροι ή να μάθουν οι νεότεροι για τα επίμαχα ζητήματα της εποχής. Αλλά και για να γίνει αντιληπτός ένας σημαντικός λόγος που συνέβαλε στην πολιτική απρόσμενη επικράτηση του συνδυασμού στις δημοτικές εκλογές.

Έτσι θα πρέπει εξ αρχής να τονίσω πως

με τα δεδομένα της εποχής ο συνδυασμός παρουσίασε ένα πλήρες πρόγραμμα με τεχνοκρατικά χαρακτηριστικά αλλά εκλαικωμένο και με τρόπο που να αγγίζει το μέσο πολίτη. Και που περνούσε μέσα από τις συμπληγάδες του “ακαδημαϊκού τεχνοκρατισμού” του Κ. Κουτουμάνου και του “κοινωνικού παικισμού” του Μαν. Βέκκου. Ο πρώτος δεν άγγιζε το μέσο πολίτη και ο δεύτερος είχε εξαντλήσει τη δυναμική του. Μια διαφορετική αντίληψη για την αυτοδιοίκηση είχε αρχίσει να αναδύεται. Εισαγωγικά το κείμενο αναφέρεται στην αναγκαιότητα προγράμματος και παρουσιάζει τον τρόπο που συγκροτήθηκε και την πρόθεση εμπλουτισμού με τη συμμετοχή των πολιτών:

«Ξεκινώντας μ' αυτή την αντίληψη –κι αφού συζητήσαμε πολύ με τους απλούς ανθρώπους απ' όλες τις γειτονιές αλλιά και με τους απαραίτητους για τη μελέτη ειδικούς επιστήμονες– σας παρουσιάζουμε σήμερα τις ιδέες μας για τα κυριότερα προβλήματα της πόλης και για το πώς πρέπει να μεθοδευτεί η λύση τους. Οι λύσεις που προτείνουμε μπορούν να βελτιωθούν με τη συμβολή τη δική σας. Γι' αυτό κι εμείς καλούμε προσκλητήριο σ' όλους τους Καλαματιανούς που αγαπούν την πόλη. Προσκλητήριο για τις εκλογές αλλιά πολύ περισσότερο για μετά απ' αυτές για την πολύτιμη βοήθεια του καθενός στην καινούργια δημοτική αρχή».

Και το πρόγραμμα ξεκινούσε από την υπόθεση του σχεδίου πόλης για το οποίο γινόταν πολύ ενδιαφέρουσα ιστορική αναδρομή με τα όσα είχαν συμβεί από το 1905, κριτική για την αδιαφορία των δημοτικών αρχών και τα αποτελέσματα που είχε αυτή. Σε μια εποχή που η πολεοδομική νομοθεσία ήταν ζητούμενο, έθετε το θέμα της εκπόνησης σχεδίου και του τρόπου χρηματοδότησης: «Η δαπάνη αυτή μπορεί να καλυφθεί είτε με κρατική επιχορήγηση την οποία θα απαιτήσουμε, είτε με σύναψη δανείου του οποίου η απόσβεση μπορεί να γίνει με ευνοϊκούς όρους σε ανταποδοτική βάση. Έτσι για την εφαρμογή των οικοδομικών γραμμών και τον καθορισμό του υψομέτρου των κρασπέδων που είναι απαραίτητα για κάθε οικοδόμηση και που μέχρι τώρα στοιχίζει γύρω στις 10-15 χιλιάδες δραχμές, θα μπορεί να συσταθεί ειδικό οικονομοτεχνικό γραφείο του δήμου που θα ρυθμίζει το θέμα με αμοιβή 2-3 χιλιάδες δραχμές. Αυτό σημαίνει πως με το ρυθμό οικοδόμησης που υπολογίζουμε πως θα υπάρχει μετά την επέκταση, ο δήμος θα έχει έσοδα γύρω στο

ένα με δύο εκατομμύρια δραχμές το χρόνο. Ακόμα μπορεί να επιβληθεί σύμφωνα με τη νομοθεσία για επέκταση των σχεδίων πόλεως φόρος υπεραξίας αυτών που θα ευνοηθούν. Φυσικά η μορφή αυτή της υπεραξίας θα έχει καθαρά κοινωνικό χαρακτήρα και δεν θα έχει καμιά σχέση μ' αυτήν που επιβλήθηκε πρόσφατα τελείως αντικοινωνικά και άδικα (ακόμη και σε οικόπεδα της Δυτικής Παραλίας που είχαν εξαφανιστεί από τη θάλασσα). Τα έσοδα όχι μόνον καλύπτουν τα έξοδα της μελέτης, αλλιά δημιουργούν και τις προϋποθέσεις της εφαρμογής του σχεδίου πόλης, τη διάνοιξη των δρόμων κ.λπ.».

Με την ύδρευση υπήρχαν ακόμη πολύ σοβαρά ζητήματα και το πρόγραμμα εντόπιζε ότι «η λειτουργία του δικτύου μέχρι το 1960 υπήρξε άριστη. Από εκεί και ύστερα ξεκινάει μια σειρά από πρόχειρες αποσπασματικές λύσεις που θα αρχίσουν να διαταράσσουν την ομαλή λειτουργία του δικτύου και σε ένα βαθμό την υγεία των Καλαματιανών». Και παρατηρούσε προβλήματα σε σχέση με τη σύνδεση των βιομηχανιών, την άναρχη επέκταση σε ορισμένες γειτονιές, τα χιλιάδες διαλυμένα υδρόμετρα. Κάνοντας εκτενή παρουσίαση των θεμάτων που αφορούσαν την ύδρευση κατέληγε: «Δεν έχει εξασφαλιστεί ακόμη η υδροδότηση των υψηλών ζωνών (Πέταλο, Παναγίτσα κ.ο.κ) που αποτελούν ένα σημαντικό τμήμα της πόλης. Δεν έχει γίνει καθαρισμός της δεξαμενής για περίπου δύο χρόνια, πράγμα που συνεπάγεται κινδύνους για την υγεία μας. Σημαντικός εξ άλλου είναι ο κίνδυνος από την υπερπήλωση της δεξαμενής για τους λόγους που αναφέραμε πιο πάνω [...] Από εμάς θα γίνει κάθε δυνατή προσπάθεια για να ολοκληρωθεί το έργο της ύδρευσης όσο γίνεται συντομότερα, για όλες

μας δε τις προσπάθειες θα σας κρατάμε συνεχώς ενήμερους».

Και η αποχέτευση ακαθάρτων είχε τη θέση της στο πρόγραμμα. Αφού γινόταν μια αναφορά σε μια εγκατάσταση καθαρισμού και απόρριψης στη θάλασσα μετά από επεξεργασία των μεταφερομένων λυμάτων, έμπαινε το θέμα του δικτύου και του βιολογικού καθαρισμού: «Μακροπρόθεσμα θα πρέπει να προγραμματιστεί η κατασκευή δικτύου υπονόμων ακαθάρτων και απόρριψη στη θάλασσα των αποβλήτων ύστερα από βιολογικό καθαρισμό». Ως σημαντικόσ αγωγός ομβρίων θεωρούσε τα ρέματα για το οποία σημείωνε σύμφωνα με τις αντιλήψεις της εποχής ότι “θα πρέπει να σκεπαστούν και έτσι αφ’ ενός μεν να μετατραπούν σε κλειστούσ αγωγούσ και αφ’ ετέρου να επιλύσουν σε μεγάλο βαθμό ανάγκησ οδοποιΐασ».

Για τα έργα στην πόλη το πρόγραμμα προέβλεπε οργάνωση του δήμου ώστε να εκτελούνται έργα με αυτεπιστασία όταν χρηματοδοτούνταν από δημοτικούς πόρους και συνεργασία με τις υπηρεσίες των υπουργείων για το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων. Και ζητούσε ιεράρχηση των επεμβάσεων μιλώντας για έργα βιτρίνας: «Για την κατασκευή της πλατείας διετέθηκαν ποσά που ξεπερνάνε τα 10.000.000 δραχμές και η γενική εκτίμηση των συμπολιτών είναι ότι πήγαν άδικα μια και η πλατεία ήταν πολύ καλύτερη στην παλιά γραφική της όψη απ’ ό,τι είναι σήμερα που θυμίζει πίστα αεροδρομίου. Ο δήμος θα μπορούσε να επέμβει αποτελεσματικά συνεργαζόμενος με τις αντίστοιχες υπηρεσίες, έτσι ώστε η κατανομή των πιστώσεων να έχει κοινωνικό χαρακτήρα και όχι να προωθεί έργα βιτρίνας. Αλλο παράδειγμα είναι η κατασκευή των έργων του Νέδοντα. Το μήκος του ποταμού είναι περίπου 4 χιλιόμετρα. Η κατανομή των

πιστώσεων θα έπρεπε σε πρώτη φάση να εξασφαλίσει την πλήρη κατασκευή των δρόμων από τη μια και την άλλη μεριά του ποταμού, γιατί έτσι θα λύνονταν μια σειρά από καυτά προβλήματα (αποκατάσταση επικοινωνίας των συνοικισμών Δυτικής Παραλίας, Νησάκι, Κορδία, Αγ. Άννα, Καλύβια κλπ. με το κέντρο της Καλαμάτας). Αντί γι’ αυτό διετέθηκαν 18.000.000 δραχμές για την κατασκευή και το σκέπασμα του ποταμού σε μήκος 250 μέτρων, για το νότιο τμήμα μήκους 1.700 μέτρων διετέθηκαν 10.000.000 δραχμές και για το βόρειο τμήμα μήκους δύο χιλιομέτρων δραχμές μηδέν».

Για το κυκλοφοριακό πρότεινε έργα προτεραιότητας καθώς είχαν αρχίσει να εμφανίζονται με έντονο τρόπο τα προβλήματα: «Να προωθηθεί το έργο κατασκευής της οδού Μακεδονίας που θα αποτελέσει τη δεύτερη είσοδο της πόλης. Να διανοικτούν το συντομότερο οι δρόμοι Σταδίου, Βασ. Γεωργίου και Κρήτης. Η κατανομή των πιστώσεων για τα έργα του Νέδοντα θα πρέπει να γίνει με πνεύμα προώθησης της κατασκευής των οδών Νέδοντα και Αρτέμιδος».

Στο πρόγραμμα περιγραφόταν εκτενώς η δραματική κατάσταση στη Δυτική Παραλία όπου η θάλασσα κατάπινε συνέχεια οικοδομικά τετράγωνα και γη και προτεινόταν λιμενικά έργα προστασίας του οικισμού και “ανάκτησης” της γης: «Το πρόβλημα αποκτά μεγαλύτερες διαστάσεις αν σκεφθεί κανείς ότι το απειλούμενο τμήμα της Δυτικής Παραλίας μπορεί να εξελιχθεί μελλοντικά σε περιοχή πρότυπο για τους εξής βασικούς λόγους: Μελλοντικός κυκλοφοριακός άξονας της Καλαμάτας θα είναι η οδός Νέδοντος και η Δυτική Παραλία αποτελεί τη φυσιολογικότερη πρόσβασή του. Με την κατασκευή ενός σοβαρού λιμενικού έργου

μπορούν να αποδοθούν σαν τακτικός και παραγωγικός χώρος τουλάχιστον 100 στρέμματα και να σωθούν οριστικά και τα άλλα 110 στρέμματα που απειλούνται. Με έναν προσεκτικό σχεδιασμό ο χώρος αυτός μπορεί να μετεξελιχθεί σε χώρο πρότυπο, έτσι ώστε να καλύπτει και το κοινωνικό του μέρος (παιδικές χαρές, χώροι πρασίνου, πάρκα κλπ.) και το οικονομικό (δημιουργία παράλληλων λιμενικών έργων, π.χ. Αποθηκών, ή πρότυπη ξενοδοχειακή μονάδα που θα την εκμεταλλεύεται ο δήμος κ.λπ.).

Για τα έργα υποδομής ξεκινούσε από το λιμάνι και την προοπτική του: «Να γίνουν στο λιμάνι βασικά έργα υποδομής, έτσι ώστε να μετατραπεί συν τω χρόνω σε διεθνές διαμετακομιστικό κέντρο με ελεύθερη ζώνη. Λειτουργία πορθμείου (φέρρυ μπόουτ) που θα συνδέει την Καλαμάτα με Κρήτη και Ιταλία και που θα επιβάλλει την Καλαμάτα σαν συγκοινωνιακό κόμβο και από τουριστική άποψη». Και συνέδεε αυτή την ιστορία με τον εθνικό δρόμο, για την κατασκευή του οποίου έχετε σε προτεραιότητα τη διαρκή κινητοποίηση: «Άμεσα συνυφασμένο με το λιμάνι αλλά και με τεράστια σημασία από μόνο του είναι το έργο κατασκευής της εθνικής οδού Καλαμάτας - Κορίνθου. Μια σωστή δημοτική αρχή μπορεί και πρέπει να μπει επικεφαλής σε μια σταυροφορία της πόλης ώστε σε συνεργασία με τους άλλους ενδιαφερόμενους Νομούς να προωθηθεί επιτέλους το θέμα».

Όσον αφορά τις υποδομές, αναφερόταν σε θέματα που δεν έχουν λυθεί ακόμη: «Είναι επιτακτική η ανάγκη μεταφοράς του νεκροταφείου σε άλλο χώρο που θα λύσει ταυτόχρονα δύο προβλήματα. Αφ' ενός μεν τη λει-

τουργία του νεκροταφείου που θα είναι άσπογη και αφ' ετέρου την απόδοση στην πόλη ενός σημαντικού κομματιού για αξιοποίηση». Και άλλα, που αποτέλεσαν προτεραιότητα και έγιναν ταχέως: «Πρέπει να εφαρμοστεί η μελέτη μεταφοράς της αγοράς (που ταλαιπωρείται πέντε χρόνια στα χρονοντούλαπα) ανατολικά του Νέδοντα στο ύψος της εκκλησίας του Αγίου Ιωάννου».

Δεν θα μπορούσε φυσικά να λείπει η εκτενής αναφορά στα ζητήματα των συνοικιών, την επίλυση των οποίων όμως στήριζε στη συνεργασία των πολιτών: «Εγκαινιάζουμε μια πλατιά συνεργασία με το λαό της συνοικίας γιατί μόνον έτσι πιστεύουμε πως θα προωθησουμε και θα λύσουμε τα καυτά προβλήματα». Ενώ ειδικό κεφάλαιο αποτελούσε η υπόθεση του πολιτισμού και του αθλητισμού, με προτάσεις όπως: Δημιουργία λησχών και πολιτιστικών κέντρων αν είναι δυνατόν σε κάθε συνοικία. Υποστήριξη πολιτιστικών, αθλητικών φορέων. Τώνωση λειτουργίας Λαϊκής Βιβλιοθήκης. Δημιουργία και άλλων μικρών βιβλιοθηκών. Ετήσιο φεστιβάλ νεολαίας.

Τα παραπάνω ασφαλώς αποτελούν αποσπάσματα ενός πολύ μεγάλου και αναλυτικού κειμένου, το οποίο μπορεί να αδικήσει κάποιος προσπαθώντας να το περιορίσει σε... προγραμματισμένο αριθμό λέξεων. Τα αποσπάσματα αυτά όμως αναδεικνύουν σημαντικά πράγματα για την εποχή, δίνουν την δυνατότητα διαπίστωσης της συμφωνίας ή μη λόγων και έργων, και επιβάλλουν την αναγκαιότητα της όσο ποτέ άλλοτε αντιπαράθεσης στη βάση των προγραμματικών αντιλήψεων και στην ερχόμενη αναμέτρηση.

6/3/2019



Οψη της πλατείας Καλαμάτας το 1977

[Από το προφίλ στο fb Liza's Photographic Archive of Greece - Φωτογραφικά άλμπουμ της Ελλάδας]



Το κάστρο της Καλαμάτας χωρίς δέντρα και άλλες επεμβάσεις που κατέχουν περίοπτη θέση στο πρόγραμμα του υποψηφίου (και απερχομένου) δημάρχου Παν. Σάλημα το 1925

[Από το βεύκωμα των ΓΑΚ Μεσσηνίας, Αναστασία Μηλίτση-Νίκα, Χριστίνα Θεοφιλοπούλου-Στεφανούρη «Καλαμάτα 1830-1940. Οδοιπορικό σε δρόμους και πλατείες της πόλης»]

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

A. Η πόλη, οι σχεδιασμοί και η εξέλιξη

1. Μια εικόνα της πόλης την εποχή της Τουρκοκρατίας	8
2. 200 χρόνια... πολεοδομικής ιστορίας.....	10
3. Προς "φιλοπάτριδες συμπολίτες", τότε και τώρα.....	14
4. Πολεοδομικές ανησυχίες σε μακρινές εποχές.....	17
5. Η πρώτη μεταπολεμική συζήτηση για το σχέδιο πόλης.....	20
6. Η πόλη, ο σχεδιασμός και ο δημόσιος χώρος μέσα από την ιστορία... ..	24
7. Παλιές διδακτικές ιστορίες σχεδίου πόλης.....	27
8. Σχεδίων και χρήσεων στην πόλη ιστορίες.....	30
9. Πόλη, χωριά και ενοποίηση στο πέρασμα του χρόνου.....	33
10. Μια παλιά απόπειρα σχεδιασμού για την περιοχή της Καλαμάτας	36
11. Ο σχεδιασμός των υποδομών πριν από 50 χρόνια	39
12. Η πρώτη προσέγγιση στην ιδέα του Ιστορικού Κέντρου	42
13. Ένας σχεδιασμός που δεν εφαρμόστηκε.....	45
14. Σχεδιάζοντας το μέλλον της πόλης.....	48

B. Όταν η Παραλία ήταν διαφορετική και... ίδια

1. Καλαμάτα και Παραλία, ιστορία και μέλλον	54
2. Παλιές ιστορίες για την Παραλία.....	57
3. Παραλία με "Π" κεφαλαίο.....	60
4. Ιστορία με επίκεντρο τον προημιόνα.....	63

Γ. Από τις άμαξες στο τραμ και μετά το αστικό

1. Η συγκοινωνία στο χρόνο.....	68
2. Πόλη και συγκοινωνία.....	70
3. Περί συγκοινωνίας ιστορία και μέλλον.....	73
4. Το τρένο και η ιστορία του.....	76

Δ. Ο Νέδοντας και η «απειλή του νερού» στην πόλη

1. Η Καλαμάτα των πλημμυρών.....	82
2. Η πλημμύρα του 1924, ο Νέδοντας και οι προτεραιότητες	85
3. Ο Νέδοντας, παλιές και ίσως διδακτικές ιστορίες.....	88
4. Οι βροχές και οι υποδομές, μια παλιά ξεχασμένη ιστορία... ..	91
5. Πόλη, Νέδοντας και σχέδια, κάποτε και τώρα... ..	94
6. Νέδοντας, αποψίλωση, φράγματα και πλημμύρες... ..	96
7. Φαραωνική μελέτη και φράγματα.....	99
8. Η αποχέτευση, η ιστορία και οι πλημμύρες... ..	103

Ε. Διάφορα και για... διάφορα

1. Ξένες εταιρείες και έργα στην Καλαμάτα.....	108
2. Η πρώτη «βιομηχανική ζώνη» Καλαμάτας	110
3. Κάποτε δεν υπήρχαν εκκλησία, δρόμος και πλατεία... ..	113
4. Σύντομη ιστορία μιας πλατείας.....	116
5. Ιστορίες για το Κάστρο	118
6. Το πράσινο στην ιστορία και το μέλλον της πόλης.....	121
7. Τα κηπάρια στο δημόσιο χώρο	124
8. Ο τουρισμός στα χρόνια πριν τον πόλεμο.....	127

ΣΤ. Απολογισμοί και προγράμματα

1. Ένα "πρόγραμμα" για την πόλη σε μακρινές εποχές... ..	132
2. Ένας μακρινός δημοτικός απολογισμός	134
3. Ένας απολογισμός, μια εικόνα της πόλης το 1925.....	138
4. Προγραμματικός Λόγος στις εκλογές του 1975	141
5. Πρόγραμμα "αλληλαγής" στις εκλογές του 1978	144



Η Καλαμάτα σε αεροφωτογραφία του 1955 [Από την ομάδα στο fb " Παλιές εικόνες και φωτογραφίες της Ελλάδας"