

Διπλωματική Εργασία: Ίχνη και Διαδρομές Ανθρώπων

Υπεύθυνος διδάσκων: Παπαδόπουλος Λόης
Φοιτητές: Ανδρίτσος Θάνος, Πούλιος Δημήτρης

ΠΕΡΙΛΗΨΗ:

Η παρούσα διπλωματική εργασία προσπαθεί να συνεισφέρει με το δικό της τρόπο στο διάλογο για την ελληνική πόλη τον 21^ο αιώνα. Η παρέμβαση στον σύγχρονο αστικό ιστό, η διαχείριση της μνήμης στην πόλη, οι τάσεις ανάπτυξης, η ποιότητα ζωής των κατοίκων της είναι κάποια από τα ερωτήματα στα οποία προσπαθεί να δώσει απάντηση. Πεδίο εφαρμογής και έρευνας επιλέγεται η πόλη του Βόλου και συγκεκριμένα η περιοχή των «Παλαιών». Τα Παλαιά είναι μια ζώνη με έντονο ιστορικό φορτίο (οθωμανικό κάστρο) που αναπτύσσεται ραγδαία την τελευταία δεκαετία. Η περιοχή αν και βρίσκεται στα όρια του σημερινού κέντρου της πόλης είναι αποκομμένη από αυτό λόγω της φυσικής της θέσης αλλά και συγκεκριμένων λειτουργιών που αναπτύχθηκαν στα όρια της (Σιδηροδρομικός Σταθμός, Εμπορικό Λιμάνι). Ακόμη μέσα στην ίδια περιοχή η ποιότητα ζωής διαφέρει από το βόρειο στο νότιο τμήμα της με το τελευταίο να είναι υπερβολικά υποβαθμισμένο λόγω των δραστηριοτήτων στο Εμπορικό Λιμάνι.

Η πρόταση προσπαθεί να δώσει μια λύση απαντώντας στις παραπάνω προβληματικές, σε μια κατεύθυνση αναβάθμισης της περιοχής σε ένα υπερτοπικό κέντρο με νέα και «παλιά» τοπόσημα, αναβαθμισμένη ποιότητα ζωής και νέες χρήσεις.

Ο νέος ιστός προκύπτει από τη σύνδεση κομματιού του μεσαιωνικού ιστού του κάστρου με τον υπάρχοντα και την επέκταση του στο νότιο τμήμα της περιοχής. Για τις χαράξεις δεν επιλέγεται μια συγκεκριμένη ιστορική περίοδος αλλά τα «ίχνη» και τα χαρακτηριστικά όλων, με τα όρια ιδιοκτησιών. Δηλαδή η ρυμοτομία αποτελεί το όριο του δημόσιου από το ιδιωτικό. Έτσι δημιουργείται ένα σύγχρονο λεξιλόγιο που αναμιγνύει την πολυπλοκότητα του παρελθόντος με την κανονικότητα του σήμερα. Η χωροθέτηση των λειτουργιών αλλάζει επίσης, σε μια κατεύθυνση δημιουργίας νέων δημόσιων χώρων, επέκτασης των λειτουργικών και πολιτιστικών υποδομών της πόλης, αναβάθμισης της ποιότητας ζωής των κατοίκων.



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ & ΚΕΝΤΡΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ
ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»**

Αριθ. Εισ.: 8201/1
Ημερ. Εισ.: 09-03-2010
Δωρεά: Συγγραφείς
Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ – ΑΜ
2009
ΑΝΔ

Traces and Tracks of Men: Abstract

Andritsos Thanos

Poulios Dimitris

The present degree thesis contributes in its own way in the dialogue concerning the Greek city in the 21st century. The intervention in the modern urban web, the management of memory in the city, the tendencies of growth, the quality of life of its residents, are some of the issues it tries to resolve. As a field of application the city of Volos is chosen and more specifically the region called "Palaia". Palaia district is a zone with a heavy historical load (Ottoman castle) which has been developing rapidly during the last decade. Even though the area is placed in the parameter of the city centre it is abstracted from it because of its natural location and certain facilities that were developed in its threshold (Train Station, Commercial Harbor). Even within the borders of the area the quality of life differs significantly from the north part to the south, which is degraded as a result of the activities of the Commercial Harbor.

This proposal makes an effort to solve the problems mentioned above, in a direction of upgrading the area to a supralocal centre including both old and new landmarks, better quality of life and new uses.

The new web is a result of the conjunction of the medieval web of the castle with the pre-existing one and its expansion to the south part of the area. For the city planning we chose to use the "traces" and the features, of the properties and their boundaries, rather than a specific historical period. As a result a contemporary vocabulary is created, which blends the complexity of the past with the regularity of today. The location of the functions changes as well, in the direction of creating new public spaces, expanding the functional and cultural infrastructures of the city and improving the residents' quality of life.

September 2009

Ίχνη και διαδρομές ανθρώπων.

Συρράπτοντας την ιστορία και αποκαθιστώντας την κεντρικότητα.

Μια πολεοδομική παρέμβαση στα Παλιά.

Επιλογή του θέματος:

«Πώς να εξηγηθεί το παράδοξο ότι η πολεοδομία, ως επάγγελμα, εξαφανίστηκε τη στιγμή κατά την οποία η αστικοποίηση μετά από δεκαετίες σταθερής επιτάχυνσης βρίσκεται στον δρόμο της εδραίωσης ενός οριστικού, παγκόσμιου "θριάμβου" της αστικής κατάστασης;».

Ένας από τους γνωστότερους αρχιτέκτονες της εποχής μας, ο Rem Koolhaas, θα διατυπώσει, ίσως με λιγότερο αυτοκριτικό πνεύμα από ότι ίσως θα περίμενε κανείς, πριν από μερικά χρόνια ένα ερώτημα που συμμερίζομαστε. Το κείμενο αυτό, βεβαίως, δεν θα επιχειρήσει να το απαντήσει. Η πολυπλοκότητα των πολιτικών, οικονομικών και ιδεολογικών παραγόντων που καθόρισαν τις αλλαγές των τελευταίων δεκαετιών απαιτεί μια ευρύτερη συζήτηση, έξω από τα όρια μιας δυλωματικής.

Διακατεχόμενοι από ένα τέτοιο πνεύμα, ωστόσο, επιλέξαμε την παρέμβαση την οποία θα παρουσιάσουμε παρακάτω. Εκτιμούμε ότι ο σχεδιασμός μιας ολόκληρης περιοχής, ακόμα και να στερείται σε πρώτο επίπεδο μια συνολική και λεπτομερή επίλυση κάθε ξεχωριστού κτίσματος, παρουσιάζει εξαιρετικό ενδιαφέρον ως προς τις επιλογές που μπορεί να κάνει ένας αρχιτέκτονας. Ακόμα περισσότερο, αναμετράται με τα μεγάλα προβλήματα που προκύπτουν στις σύγχρονες πόλεις και δυσχεραίνουν τις συνθήκες διαβίωσης των κατοίκων της. Αυτά που συχνά επιλέγει να αποφύγει η αρχιτεκτονική που απομονώνει κάθε κτίσμα, και αναζητά την μορφολογία του σαν να ήταν μια αυτοτελής μονάδα. Αντίθετα, σε ένα σχεδιασμό μιας αστικής περιοχής μια σειρά από ζητήματα όπως η κυκλοφορία, οι υψομετρικές διαφορές, οι χρήσεις γης και η κοινωνική και οικονομική κατάσταση παίζουν αναγκαστικά κυρίαρχο ρόλο. Η σωστή διαχείριση αυτών σε μια ενδιαφέρουσα σχεδιαστικά πρόταση αποτελεί το μεγαλύτερο στοίχημα.

Ο, σχετικός, περιορισμός της πολεοδομικής σκέψης, δε συμπίπτει και με ένα αντίστοιχο περιορισμό των αστικών μετασχηματισμών. Οι πόλεις μας αλλάζουν, μέρα με τη μέρα, όλο και περισσότερο. Οι νεοφιλελεύθερες πολιτικές που ασκούνται από τις κυβερνήσεις και την Τοπική Αυτοδιοίκηση απαιτούν μια πόλη- επιχείρηση στην οποία ο δημόσιος χώρος γίνεται ένα ακόμα εμπόρευμα μέσα στον επιχειρηματικό ανταγωνισμό. Την ίδια στιγμή, η ζωή σε αυτή γίνεται όλο και πιο δύσκολη για την πλειοψηφία της κοινωνίας. Ενώ, λοιπόν, το αστικό τοπίο αλλάζει ταχύτατα και συχνά με μοναδικό κριτήριο την κερδοφορία, η συζήτηση γύρω από το πώς θα μπορούσε να σχεδιαστεί με διαφορετικό τρόπο και στόχο φαίνεται μειωμένη, και σε κάθε περίπτωση αναντίστοιχη με τις ανάγκες της εποχής. Ίσως βέβαια και πολλές προσπάθειες να προσκρούουν σε τοπικές και

εθνικές κρατικές αρχές απρόθυμες να συμβιβαστούν με οτιδήποτε διαφέρει από τη γενικευμένη ιδιωτικοποίηση της δημόσιας γης.

Οι προβληματισμοί αυτοί, έθεσαν την πρωταρχική επιθυμία για μια εκτεταμένη επέμβαση. Και που αλλού θα μπορούσε αυτή να γίνει πέρα από την πόλη που τα τελευταία χρόνια ζούμε και σπουδάζουμε. Σε αυτήν, ο εντοπισμός μιας περιοχής που από τη μια μεριά έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον και από την άλλη συγκεντρώνει αρκετά προβλήματα, ήταν ευκολότερος.

Με αυτό το σκεπτικό επιλέξαμε την περιοχή των Παλαιών του Βόλου. Είναι ένα κομμάτι της πόλης που οριοθετείται στα δυτικά από χείμαρρο Κραυσίδωνα και ανατολικά από τις γραμμές του τραίνου και την επέκταση τους μέχρι το εμπορικό λιμάνι. Τα στοιχεία αυτά διαμορφώνουν και τα βόρεια και νότια όρια της περιοχής, από το σημείο τομής του ποταμού με τις ράγες, μέχρι τις αποβάθρες. Ακόμα και με μια πρώτη ματιά από ψηλά, σε ένα χάρτη ή μια αεροφωτογραφία, φαίνεται η ιδιαιτερότητα αυτού του κομματιού. Είναι μια λωρίδα γης, που λόγω της διαμόρφωσης του εδάφους, τα, εν μέρει, φυσικά όρια της και τον μέτριο, κατά τη γνώμη μας, σχεδιασμό της φανερώνει μια έντονη διατάραξη του αστικού ιστού, σχετικά αποκομμένη εντός του πολεοδομικού συγκροτήματος.

Η ίδια χωρίζεται σε πέντε μέρη. Το ένα είναι η περιοχή του παλαιού κάστρου, λίγο διευρυμένη από τα εδάφη που περιέκλειαν τα οθωμανικά τείχη. Δυτικά του είναι η μεγάλη έκταση που καλύπτει το γήπεδο του Μαγνησιακού και οι εγκαταστάσεις του πρώην εργοστασίου Τσαλαπάτα. Πάνω από αυτά είναι το βόρειο τμήμα στο οποίο βρίσκονται κυρίως μεγάλα κτίσματα πρώην εργοστασίων, μερικά εκ των οποίων φιλοξενούν νέες χρήσεις. Κάτω από την οδό Λαμπράκη βρίσκουμε την αγορά με κύριες χρήσεις εμπορίου και διασκέδασης στα κτίσματα που στην πλειοψηφία τους προέρχονται από τις παλιές αποθήκες, καθώς και το νοτιοδυτικό τμήμα στο οποίο εντάσσονται και κάποιες δημόσιες δραστηριότητες όπως τα ΚΤΕΛ. Το νοτιότερο κομμάτι της περιοχής είναι τα Προσφυγικά, η περιοχή του Παλιού Λιμεναρχείου, μια ζώνη κατοίκησης.

Τόσο από τα σχέδια όσο και από τις καθημερινές εμπειρίες γίνεται σαφές ότι και εντός αυτής της περιοχής υπάρχει μια κατάτμηση. Η οδός Λαμπράκη λειτουργεί ως αδιαπέραστο όριο, χωρίς κάτι τέτοιο να είναι απόλυτα αναγκαίο λόγω του μεγέθους της. Η υψομετρική διαφορά του λόφου του παλιού κάστρου, μόνο μερικά υπερβαίνεται με τις υπάρχουσες συνδέσεις. Η εξέχουσα θέση που κατέχει και τα λίγα ιστορικά αποτυπώματα που έχουν απομείνει, φαίνεται να μην βρίσκουν τρόπο να αναδειχτούν. Οι μεγάλες εκτάσεις των παλιών εργοστασίων που βρίσκονται στα βόρεια της περιοχής, ειδικά αφού χρησιμοποιούνται για ιδιωτικούς σκοπούς που έχουν συγκεκριμένες ώρες λειτουργίας και κοινό που απευθύνονται επίσης λειτουργούν ως διαχωριστικό με τις όμορες συνοικίες. Τέλος, ενώ η περιοχή της αγοράς αναπτύσσεται τα τελευταία χρόνια, με αλλαγή των χρήσεων των παλιών κατοικιών, ως μια νέα ζώνη διασκέδασης, η οδός Κροκίου επίσης φαίνεται να διαχωρίζει την περιοχή κάτω από την οποία οι συνθήκες διαβίωσης παραμένουν πολύ κακές, κυρίως λόγω των δραστηριοτήτων των λιμανιών.

Παρόλα όμως τα προβλήματα που συναντώνται και τις εσωτερικές αντιφάσεις της, η περιοχή αυτή διατηρεί τη σημασία και την ιδιαιτερότητα της. Αποτελεί την ουσιαστική είσοδο στο κέντρο της πόλης, και σημείο σύνδεσης αυτού με τις περιοχές που αναπτύχθηκαν τις τελευταίες δεκαετίες δυτικά εντός των οποίων βρίσκονται και οι εγκαταστάσεις της Πολυτεχνικής Σχολής. Επίσης συγκεντρώνει δραστηριότητες υπερτοπικής σημασίας, όπως τους σταθμούς των ΚΤΕΛ και των τραίνων και αποτελεί πόλο έλξης, ειδικά νέων, για χρήσεις αναψυχής. Τέλος, η εμπορική δραστηριότητα στην περιοχή της αγοράς είναι αρκετά έντονη

Ακόμα περισσότερη σημασία για μας έχει η ιστορική σημασία της πόλης. Το κάστρο των Παλαιών αποτελεί τον οθωμανικό οικισμό από τον οποίο αργότερα ξεπήδησε η πόλη του Βόλου, όχι ωστόσο με μια σχέση συνέχειας αλλά αντίθεσης. Ας δούμε κάποια σημεία από αυτή τη διαδρομή.

Ιστορική διαδρομή:

Μέχρι το 1840, 40 χρόνια δηλαδή πριν την ένταξη του Βόλου στο νέο ελληνικό κράτος, η πόλη παρέμενε στάσιμη, καταλαμβάνοντας μόνο μια μικρή περιοχή μέσα και γύρω από το Κάστρο στην περιοχή των Παλαιών, τα όρια περίπου της μεσαιωνικής φάσης της. Οι περισσότεροι κάτοικοι της περιοχής, αγρότες στην πλειοψηφία τους, κατοικούσαν στα χωριά του Πηλίου έτσι ώστε στο Κάστρο να μη ζουν πάνω από 150 οικογένειες, μαζί με τους άνδρες της φρουράς, κυρίως μουσουλμάνοι και κάποιοι εβραίοι. Έξω από το Κάστρο, στην μικρή περιοχή μέχρι τη θάλασσα υπήρχαν μικρά μαγαζιά που άνηκαν σε Τούρκους που τα νοίκιαζαν σε πηλιορείτες. Όπως φαίνεται χαρακτηριστικά από τις φωτογραφίες η πόλη κάλυπτε εξαιρετικά μικρή έκταση και δεν επεκτεινόταν καθόλου προς την ανατολική πλευρά του Παγασητικού. Η συνοικία στο εσωτερικό του κάστρου έχει μια πυκνή, δαιδαλώδη διάρθρωση πλήρως εσωστρεφή, που είναι χαρακτηριστική για τους μεσαιωνικούς σχηματισμούς που συνεχίζονται την περίοδο της τουρκοκρατίας, με μια φαρδιά κεντρική οδό που συνέδεε τις δύο πύλες του κάστρου. Επίσης ο εμπορικός ρόλος της εκτός των τειχών περιοχής, διαμόρφωσε μια ρυμοτομία που είναι εκπληκτικό πόσο μοιάζει με την σημερινή κατάσταση στην αγορά. Η περιοχή αυτή θα μείνει γνωστή ως «Παλαιά Μαγαζιά».

Η εμπορική ανάπτυξη, στο πρώτο μισό του 19^{ου} αιώνα, σε συνδυασμό με την γενικότερη προσπάθεια αστικού εκσυγχρονισμού που επιχειρεί η οθωμανική αυτοκρατορία θα οδηγήσει στην ανάγκη για ανάπτυξη της πόλης. Το 1841 θα ιδρυθεί η νέα πόλη του Βόλου στην ανατολική ακτή του Παγασητικού απέναντι από το μεσαιωνικό Κάστρο. Είναι η πρώτη ίδρυση καινούριας πόλης στην Ελλάδα καθ' όλη τη διάρκεια της Τουρκοκρατίας που έγινε από το τουρκικό κράτος. Δημιουργείται μιας στενή γραμμική ζώνη, κατά μήκος της παραλίας και δύο οδικών αξόνων. Η επιχειρηματική δραστηριότητα αναπτύσσεται και έτσι έλληνες έμποροι εγκαθίστανται. Αυτοί θα καθορίσουν την εικόνα της πόλης, καθώς το ορθοκανονικό σύστημα, τα μικρά τετράγωνα και οι ιδιαίτερα στενοί κάθετοι δρόμοι προς τη θάλασσα βοηθούν το εμπόριο και την κίνηση των εμπορευμάτων προς και

από τα πλοία. Τα πρώτα χρόνια μάλιστα όλη η ανάπτυξη έγινε κατά μήκος της παραλίας (περίπου 1 χιλιόμετρο), αφού υπήρχαν μόλις δύο μεγάλες οδοί παράλληλες σε αυτή (οι σημερινές Δημητριάδος και Ερμού). Αυτό που πρέπει να επισημάνουμε ότι σε μεγάλο βαθμό ο σημερινός αστικός ιστός οφείλεται σε αυτήν την λειτουργική για εμπορικούς λόγους, αλλά ασθενή σε πολεοδομικό σχεδιασμό επέκταση. Επίσης η έντονη αντίθεση, που είχαμε περιγράψει από την αρχή, μεταξύ της περιοχής παρέμβασης μας και του κέντρου της πόλης ξεκινά από τότε. Η νέα πόλη ιδρύεται μακριά από το κάστρο, με δικό της σχεδιασμό που σε τίποτα δεν έμοιαζε με τη μεσαιωνική χάραξη μέσα από τα τείχη. Η επέκταση των εμπορικών δραστηριοτήτων και της νέας πόλης θα ενώσει τα δύο τμήματα, αλλά πλέον η παλιά πόλη θα φαντάζει σαν ένα ξεκομμένο από τον ιστό και χρεοκοπημένο πολιτικά, στρατιωτικό και διοικητικό κέντρο, σε μια περιοχή που το εμπόριο είχε πάρει την ηγεμονία

Η ένταξη του Βόλου στο νεοελληνικό κράτος σημαίνει για την πόλη την έναρξη μιας σειράς αλλαγών και μετασχηματισμών που οδηγούν στην πλήρη ανασυγκρότηση της δομής του χώρου της πόλης. Η εμπορική δραστηριότητα γιγαντώνεται και ο Βόλος εξελίσσεται στο δεύτερο μετά τον Πειραιά βιομηχανικό κέντρο της χώρας. Η συνολική προσπάθεια ανοικοδόμησης της χώρας επεκτείνει το σιδηροδρομικό δίκτυο στη Θεσσαλία ενώ ταυτόχρονα βελτιώνεται και επεκτείνεται το λιμάνι της πόλης. Ο σιδηροδρομικός σταθμός χτίζεται στο ανατολικό όριο του κάστρου και της περιοχής παρέμβασης μας και συνδέεται με το λιμάνι, εντείνοντας τη δυσκολία σύνδεσης της πόλης με τα Παλιά που υπάρχει μέχρι τις μέρες μας. Λίγο αργότερα εγκρίνεται και εφαρμόζεται του νέο πολεοδομικό σχέδιο της πόλης που καθορίζει και την εξέλιξη της για τα επόμενα χρόνια. Στηρίζεται στο υποδάμιο σύστημα με ορθοκανονικά και ομοιόμορφα οικοδομικά τετράγωνα, μια λογική που προτείνεται και για τις ενδεχόμενες επεκτάσεις. Στην αρχή το κάστρο διατηρεί τον εσωτερικό ιστό του αλλά γρήγορα, στο ρυμοτομικό σχέδιο του 1888, προτείνεται η «κανονικοποίηση» του με μια χάραξη αντίστοιχη με την υπόλοιπη πόλη. Ξεκινά τότε μια προσπάθεια για διάλυση της μορφής που είχε στην οθωμανική εποχή, μια διαδικασία που ταυτίζονταν με την προσπάθεια απεμπόλησης της προηγούμενης εποχής. Άλλωστε το ελληνικό κράτος, στην προσπάθεια διαμόρφωσης μιας εθνικής κουλτούρας, θεώρησε ότι οι πολεοδομικές χαράξεις αυτές ανταποκρίνονταν στην κληρονομιά της αρχαίας Ελλάδας. Μέχρι το 1889 είχε κατεδαφιστεί το μεγαλύτερο μέρος των τειχών ενώ μια σύγχρονη μαρτυρία του Ν. Γεωργιάδη έλεγε: *«η λαθυρινθώδης συνοικία των Παλαιών κυριολεκτικώς εξεκοιλιάσθη, οδοί δε πλατεΐαι διανοιχθείσι απεκατέστησαν ευχερή την συγκοινωνίαν»*. Ωστόσο τα ίχνη της παλιάς πόλης, δεν σταμάτησαν να υπάρχουν και ποτέ η περιοχή δεν μπόρεσε να γίνει σαν μια από τις υπόλοιπες της πόλης. Θα συμπληρώσουμε: μάλλον ευτυχώς. Τέλος, το 1897 γίνεται και η διαπλάτυνση του κεντρικού προβλήτα του λιμανιού, μια περιοχή που περιλαμβάνει μια έκταση μεταξύ του νοτιοανατολικού άκρου των Παλαιών και την αρχή της Οδού Δημητριάδος. Το κενό μεταξύ της νέας και της παλιάς πόλης γίνεται μεγαλύτερο. Η πόλη μέχρι και τη Μικρασιατική καταστροφή επεκτείνεται με τον τρόπο που περιγράψαμε. Η επέκταση της γίνεται αυτή τη φορά παράλληλα προς την παραλία φτάνοντας μέχρι το όριο της οδού Αναλήψεως, επομένως το κομμάτι της παρέμβασης μας παραμένει ένα αμήχανο άκρο του Βόλου.

Η επόμενη μεγάλη τομή θα γίνει με την έλευση των προσφύγων, το 1922. Οι δεκάδες χιλιάδες που θα φτάσουν σταδιακά στην πόλη θα εγκατασταθούν αρχικά πρόχειρα σε σκηνές και παραπήγματα στην πλατεία Ελευθερίας και στους παλιούς στρατώνες και το θέατρο της πλατείας Ρήγα Φεραίου. Στη συνέχεια εγκαταστάθηκαν σε καινούργιους οικισμούς έξω από την υφιστάμενη πόλη όπως στη Νέα Ιωνία και το τέρμα της Ιωλκού ή και πυκνώνοντας τον αστικό ιστό σε άλλες περιοχές όπως και την περιοχή του Παλιού Λιμεναρχείου νότια της αγοράς στα Παλιά. Από τότε, το κομμάτι αυτό παραμένει ένα από τα πιο φτωχά της πόλης, ενώ αρκετά από σημερινά κτίρια, είναι τα προσφυγικά οικήματα εκείνης της περιόδου. Η Νέα Ιωνία αποτελεί το μεγαλύτερο νέο οικισμό. Είναι η πρώτη φορά που η πόλη του Βόλου ξεπερνά το φυσικό όριο του Κραυσίδωνα βόρεια της περιοχής μας. Οι πρόσφυγες του Βόλου όπως και της υπόλοιπης Ελλάδας θα γίνουν φτηνά εργατικά χέρια πάνω στα οποία θα στηριχθεί η ανάπτυξη της ελληνικής βιομηχανίας. Έτσι θα χτιστούν πολλά νέα εργοστάσια και άλλα θα επεκταθούν σε μια πόλη που γίνεται ένα από τα σημαντικότερα κέντρα παραγωγής της χώρας. Πολλά από αυτά θα είναι διάσπαρτα στον αστικό ιστό αλλά τα περισσότερα θα χτιστούν κατά μήκος του Κραυσίδωνα γύρω από το κάστρο, στο βόρειο τμήμα της περιοχής μας. Οι λόγοι είναι ότι αφ' ενός ήταν στα όρια της πόλης, όπου μεγάλες εκτάσεις ήταν πιο εύκολο να βρεθούν και αφ' εταίρου ότι βρίσκονταν κοντά στις περιοχές που κατοίκησαν οι μετανάστες, τη Νέα Ιωνία, τη συνοικία Οξυγόνο και το Παλιό Λιμεναρχείο. Αυτά θα λειτουργήσουν σαν ένα νέο τείχος, αφού θα δυσχεράνουν τη σύνδεση της περιοχής, τόσο με τη Νέα Ιωνία, όσο και με την βορειοδυτική επέκταση της πόλης προς την περιοχή Καπακλί, που θα ενταχθεί στο σχέδιο πόλεως το 1939 αλλά θα παραμείνει για τα επόμενα χρόνια σκέτα αγροτεμάχια. Την ίδια περίοδο γίνονται αρκετά σχέδια και για τη διαμόρφωση της μεγάλης πλατείας της πόλης, της Ρήγα Φεραίου.

Στα μέσα της δεκαετίας του '50 η πόλη θα υποστεί μια σειρά φυσικών καταστροφών με οδονηρούς σεισμούς και πλημμύρες. Ειδικά οι πρώτοι θα καταστρέψουν πολύ μεγάλο κομμάτι των κτισμάτων. Τα επόμενα χρόνια θα ξεκινήσει ένα μεγάλο πρόγραμμα αποκατάστασης, με δάνεια ανοικοδόμησης που θα περιλαμβάνει και την κατασκευή των μονώροφων ή διώροφων αντισεισμικών κατοικιών, χαρακτηριστικών για ολόκληρη την μεταπολεμική εικόνα του Βόλου. Το 1956 θα εγκριθεί το νέο σχέδιο πόλης που θα σηματοδοτήσει την επέκταση της πόλης σε κάθε διεύθυνση, μια επέκταση που θα διπλασιάσει την επιφάνεια της πόλης. Στο ανατολικό κομμάτι περιλαμβάνει την ένταξη των συνοικισμών Αγίων Αναργύρων και Νεάπολης που συνορεύουν βορειοανατολικά και νοτιοανατολικά αντίστοιχα με τα Παλιά. Η σχεδίαση τους δεν φαίνεται να ακολουθεί κάποια συγκεκριμένη αρχή ούτε καν το ορθοκανονικό σύστημα του παρελθόντος καθώς οι υπάρχουσες ιδιοκτησίες και η λογική του επείγοντος που κυριάρχησε εμπόδισαν κάτι τέτοιο.

Τα επόμενα χρόνια θα κάνει μαζικά την εμφάνισή της η πολυκατοικία. Επίσης θα επεκταθεί και άλλο η επιφάνεια της πόλης και προς τη δυτική όχθη του κόλπου. Θα γίνουν αρκετά σχέδια είτε για τη νέα διάταξη των λειτουργιών του λιμανιού, είτε για το σχεδιασμό δημόσιων χώρων, είτε και συνολικής προσπάθειας ρύθμισης της πόλης. Τα περισσότερα από αυτά δεν θα υλοποιηθούν ή θα γίνουν με αρκετά αργούς ρυθμούς και συνήθως αλλαγμένα. Ωστόσο, θα αφήσουν σχεδόν

ανεπηρέαστη τη συνοικία των Παλαιών. Η διαμόρφωση κάποιων κτιρίων ή η πεζοδρόμηση της όχθης του Κραυσίδωνα είναι πολύ μερικές κινήσεις για να αποτελέσουν μια καθοριστική αλλαγή. Το στοιχείο που μετασημάτισε όμως την περιοχή είναι το κλείσιμο ή η μετεγκατάσταση των παλιών εργοστασίων. Όπως και σε πολλές πρώην βιομηχανικές πόλεις της Ευρώπης δημιουργήθηκαν τεράστιοι χώροι, διαθέσιμοι για οποιοδήποτε σκοπό. Το ζήτημα αυτό θα προκαλέσει μια σειρά από επεμβάσεις, άλλες κρατικές ή δημοτικές, άλλες ιδιωτικές και άλλες με το ευρωπαϊκό πρόγραμμα Urban. Η νεοφιλελεύθερη πολιτική που ασκείται τις τελευταίες δεκαετίες στην Ελλάδα, δυστυχώς, καθόρισε και την μοίρα των παλιών εργοστασίων. Αν εξαιρέσουμε κάποιες περιπτώσεις που διασώθηκε η βιομηχανική κληρονομία και στεγάστηκαν κοινωνικά αναγκαίες δραστηριότητες, με βασικότερη το πανεπιστήμιο της πόλης αλλά και άλλες όπως το κοινωνικό κέντρο Παλαιών στο Παλιό Λιμεναρχείο, τα υπόλοιπα κτίρια είτε έγιναν βορά του ιδιωτικού κεφαλαίου με την ευλογία του Δήμου, είτε παραμένουν ερευνημένα περιμένοντας αντίστοιχες επενδύσεις. Στην περιοχή μας, έγιναν μέσα στα τελευταία χρόνια τέτοιες επεμβάσεις με τη δημιουργία του Village Center, του κτιρίου Τσαλαπάτα και του Old City. Τα κέντρα αυτά πέρα από την αμφισβητούμενη σχεδιαστική επιτυχία τους, που ξεκινά από την ενδιαφέρουσα αποκατάσταση του Τσαλαπάτα και φτάνει μέχρι την θλιβερή εικόνα του Old City, εγείρουν έντονες πολεοδομικές και κοινωνικές κριτικές ως προς το μέγεθος και τη λειτουργία τους αλλά κυρίως ως προς την συνολική φυσιογνωμία που διαμορφώνουν για την περιοχή.

Η σημερινή κατάσταση των Παλαιών αποτυπώνει την πραγματικότητα που διαμορφώνει στον αστικό ιστό η ανεξέλεγκτη επιχειρηματική δραστηριότητα. Ο χαρακτήρας της συνοικίας αλλοιώνεται και μια νέα εικόνα με νυχτερινά μαγαζιά και ανοικοδόμηση για μεσαία στρώματα, αφού οι τιμές της γης ανεβαίνουν, αναδύεται. Στο νότιο τμήμα της η έντονη κίνηση της Λαμπράκη και τα μαγαζιά κατά μήκος της κόβουν την περιοχή στα δύο. Η παλιά αγορά αναπτύσσεται με κέντρα ψυχαγωγίας να δημιουργούνται στα παλαιότερα κτίσματα, ωστόσο αυτή είναι μια ανάπτυξη που γίνεται χωρίς σχέδιο σε μια περιοχή με μεγάλη έλλειψη δημόσιων χώρων. Τα ΚΤΕΛ παραμένουν εντός των ορίων της, ενώ δίπλα της πρόσφατα εμφανίστηκε ο τεράστιος όγκος ενός parking. Το νοτιοδυτικό τμήμα της που θα χρησιμοποιούταν από το πανεπιστήμιο σε σύνδεση με τις σχολές μετά το ποτάμι, μένει ερευνημένο ως μια νεκρή περιοχή μέσα στον ιστό της πόλης. Της ίδιας πόλης που ασφυκτιά από την έλλειψη ανοιχτών χώρων και πρασίνου και φιλοξενεί ένα πανεπιστήμιο με εμφανή κτιριακές ελλείψεις που παρέχει στέγαση σε 50 φοιτητές. Τέλος, τα προσφυγικά φαίνεται σε τύπο να μην επωφελούνται από την ανάπτυξη της γειτονικής τους αγοράς και είναι η περιοχή με τα περισσότερα κρούσματα καρκίνου στο Βόλο, από τις ανθυγιεινές λειτουργίες του λιμανιού τις οποίες οι δημοτικές αρχές ανέχονται.

Είναι σαφές ότι τα Παλιά θα υποστούν έντονους μετασηματισμούς στο μέλλον. Μια σειρά από λόγοι συντείνουν σε αυτό. Η επέκταση της πόλης κεντροκοποιούν γεωγραφικά την περιοχή. Αποτελεί περιοχή διέλευσης χιλιάδων κατοίκων καθημερινά τόσο προς και από τις κατοικίες και τις δουλειές τους όσο και λόγω του πανεπιστημίου που πάντοτε διαδραματίζει κεντρικό ρόλο στην

ανάπτυξη μιας περιοχής. Η επέκταση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων προς την περιοχή έχει ήδη ξεκινήσει και φαίνεται πως θα συνεχιστεί καθώς μια μεγάλη μερίδα των ενδεχόμενων πελατών και ειδικά των νέων φανερώνει μια ιδιαίτερη προτίμηση σε αυτήν. Τέλος, το νέο μουσείο της Πόλης που θα γίνει δίπλα στις γραμμές του τραίνου αλλά και η συζήτηση για το μέλλον του σιδηροδρομικού σταθμού στοιχειοθετούν δύο ακόμα προμηνύματα για το μέλλον.

Ίσως κάτι τέτοιο να είχε προβλέψει η ΑΓΕΤ όταν το 1997, για να δείξει και ένα καλό πρόσωπο σε μια πόλη που υποφέρει από τη μόλυνση της, ενέταξε στο πρόγραμμα «Ηρακλής» που διοργάνωνε διαγωνισμούς αστικών επεμβάσεων σε μια σειρά από πόλεις, την περιοχή αυτή ως αντικείμενο μελέτης. Δέκα χρόνια πριν είχε προηγηθεί ένας ακόμα διαγωνισμός για το σχεδιασμό των Παλαιών που όμως δεν τον ακολούθησε καμιά ενέργεια. Στο νέο διαγωνισμό διακρίθηκαν οι προτάσεις του Γιάννη Κούκη και των Franco Purini και Laura Thermes. Και οι δύο, εκτιμούμε ότι είχαν θετικά στοιχεία και μας βοήθησαν στη διατύπωση της δικής μας πρότασης.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ



004000073847

