



**ΑΝΩΤΑΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΕΙΡΑΙΑ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΔΟΜΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΙΩΑΝΝΗΣ Ν. ΓΑΛΥΦΑΣ
ΑΓΓΕΛΟΣ Γ. ΠΑΠΑΕΥΣΤΑΘΙΟΥ**

**ΠΑΡΑΛΙΑΚΟ ΜΕΤΩΠΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ
ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΤΗΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΠΑΡΑΛΙΑΚΗΣ ΖΩΝΗΣ
ΚΑΙ ΠΙΘΑΝΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗΣ ΕΝΟΠΟΙΗΣΗΣ ΜΕ ΤΟ ΠΛΕΟΝ
ΑΝΑΠΤΥΓΜΕΝΟ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟ ΤΜΗΜΑ**

**ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΕΣ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΕΣ ΒΙΔΑΛΗ ΙΩΑΝΝΑ
ΤΖΟΥΒΕΛΕΚΗ ΜΑΡΙΑΛΕΝΑ**

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΒΑΡΕΛΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ



ΑΘΗΝΑ 2008

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα εργασία σε καμία περίπτωση δεν θα είχε λάβει την σημερινή μορφή της, χωρίς την παρουσία της κα. Βιδάλης Ιωάννας και της κα. Τζουβελέκη Μαριαλένας που με την καθοδήγηση και παρότρυνσή του αλλά και την υπομονή τους , συνέβαλε τα μέγιστα στην πραγματοποίησή της, τοποθετώντας σε σωστότερες βάσεις τους στόχους και την μεθοδολογική προσέγγιση της εργασίας. Εξίσου σημαντική ήταν η βοήθεια, που προσέφερε ο κ. Βαρελίδης Γιώργος παρέχοντας μας ουσιαστικά χρήσιμες συμβουλές.

Οπωσδήποτε, θα ήθελα να ευχαριστήσω ανθρώπους, που θυσίασαν μέρος του χρόνου τους, προσφέροντας στοιχεία, σχέδια, συμβουλές και οδηγίες για την ορθότερη και αρτιότερη εκπόνηση της παρούσης εργασίας. Έτσι, μέρος της ανήκει στον κ. Πατσαρίνο, τον κ. Παγάνη και τον κ. Γιαλλελή από το Σχέδιο Πόλης του Δήμου Καλαμάτας, που παρέιχαν όλα τα απαραίτητα πολεοδομικά στοιχεία. Σημαντικά ψηφιακά στοιχεία και συμβουλές πρόσφεραν ο αρχιτέκτων-πολεοδόμος κ. Ντοκόπουλος Δ. και ο αρχιτέκτων κ. Κυριακόπουλος Γ., συνεργάτες του κ. Διαμαντόπουλου και του ΚΕΠΑΜΕ κατά την διάρκεια της εκπόνησης του Ρυθμιστικού Σχεδίου της πόλης.

Τα ιστορικά στοιχεία της εργασίας βασίστηκαν σε γραπτά των καθηγητριών κ.κ. Σκιά Χ. και Βερράρου Στ., ενώ επιπρόσθετα στοιχεία και πλούσιο φωτογραφικό υλικό μας χορήγησαν η κ. Μηλίτση -Νίκα Αναστασία και η κ. Θεοφιλοπούλου-Στεφανούρη Χριστίνα από τα Γενικά Αρχεία του Κράτους-Αρχεία Νομού Μεσσηνίας . Παράλληλα, ο κ. Γιαννακόπουλος από την Πολεοδομία Μεσσηνίας, η τοπογράφος μηχανικός κα. Κουράκλη Παν. και η αρχιτέκτων μηχανικός κα. Καλφακάκου από τις Τεχνικές Υπηρεσίες του Δήμου Καλαμάτα, παρέιχαν σημαντική βοήθεια και προτάσεις.

Θα θέλαμε ξεχωριστά να ευχαριστήσουμε τον κ. Βαρελίδη Γιώργο, που μας έδωσε τα απαραίτητα ερεθίσματα και γνώσεις μέσω των μαθημάτων του, Πολεοδομία αλλά και Αστικό Σχεδιασμό για να ασχοληθούμε με την πολεοδομική ανάπτυξη στην πτυχιακή εργασία μας.

ΠΑΠΑΕΥΣΤΑΘΙΟΥ Γ. ΑΓΓΕΛΟΣ
ΓΑΛΥΦΑΣ Ν. ΙΩΑΝΝΗΣ
ΑΘΗΝΑ 2008

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	4
2	ΓΕΝΙΚΑ	6
	ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΓΑΣΙΑ	7
3	ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ	11
	ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ	
	3.1 Η ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ	12
	· ΣΧΕΔΙΟ 1: ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΡΥΜΟΤΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ 1867	
	3.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ	14
	3.3 ΑΝΑΠΤΥΞΗ	12
	· ΣΧΕΔΙΟ 2: ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΓΕΝΙΚΗ ΧΡΗΣΗ ΕΔΑΦΟΥΣ –ΕΞΕΛΙΚΤΙΚΕΣ ΤΑΣΕΙΣ	
	· ΣΧΕΔΙΟ 3: ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ 1969	
	3.4 ΘΕΣΗ ΣΤΟ ΝΟΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	24
	· ΣΧΕΔΙΟ 4: ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΟΜΗ ΚΕΝΤΡΟΥ	
	3.5 ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ	28
	· ΠΡΟΤΑΣΗ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΑΠΟ ΤΟ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΜΕΤΣΟΒΙΟΥ ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΟΥ	
	· ΣΧΕΔΙΟ 5: ΧΑΡΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΤΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑ	
	3.6 ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΡΥΘΜΙΣΤΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ	34

4 ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΙ ΜΕΤΑΛΛΑΓΕΣ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ	37
ΠΟΛΗΣ	
4.1 ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΟΝ ΧΡΟΝΟ	38
4.2 ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	39
4.3 ΜΕΤΑΛΛΑΓΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ	41
4.4 ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΑ ΚΤΙΡΙΑ	45
4.5 ΣΗΜΕΡΙΝΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	48
<ul style="list-style-type: none">· ΣΧΕΔΙΟ 6 : ΜΕΤΑΣΜΕΙΣΜΙΚΗ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ ΜΕ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ· ΣΧΕΔΙΟ 7 : ΑΣΤΙΚΗ ΔΟΜΗ –ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ· ΣΧΕΔΙΟ 8: ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΔΟΜΗΣΗΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ	
4.6 ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ	52
5 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΗ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ	55
5.1 ΛΙΜΑΝΙ	56
5.2 ΜΑΡΙΝΑ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΔΥΤΙΚΗΣ ΠΑΡΑΛΙΑΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	60
5.3 ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	64

5.4	ΘΕΜΑΤΙΚΟ ΠΑΡΚΟ	66
	· ΣΧΕΔΙΟ 9: ΜΕΛΕΤΗ ΘΕΜΑΤΙΚΟΥ ΠΑΡΚΟΥ	
	· ΣΧΕΔΙΟ 10: ΜΕΛΕΤΗ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΟΥΣΕΙΟΥ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΤΟΥ ΘΕΜΑΤΙΚΟΥ ΠΑΡΚΟΥ	
5.5	ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ	68
5.6	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΡΟΗ	69
	· ΣΧΕΔΙΟ 11 : ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΡΟΗ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΟΥ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ	
	· ΣΧΕΔΙΟ 11 :ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΡΟΗΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΟΥ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ	
5.7	ΑΞΟΝΑΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ	71
5.8	ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗ ΟΔΟΥ ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ	74
	· ΣΧΕΔΙΟ 12: ΜΕΛΕΤΗ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ ΟΔΟΥ ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ	
5.9	ΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΜΟΛΥΝΣΗΣ ΤΗΣ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΑΣ	76
6	ΣΥΜΠΕΡΑΜΑΤΑ	77
6.1	ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	78
6.2	ΑΞΙΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ	79
6.3	ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΖΩΝ	82

6.4 ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΙΚΟΤΗΤΑ 85

6.7 ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ 87

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ



Η παρακάτω πτυχιακή εργασία έχει ως θέμα την ανάλυση του κεντρικού παραλιακού μετώπου της πόλης της Καλαμάτας με προτάσεις αναβάθμισης της δυτικής παραλιακής ζώνης του λιμανιού καθώς και πιθανής λειτουργικής ενοποίησης με το πλέον αναπτυγμένο ανατολικό τμήμα..

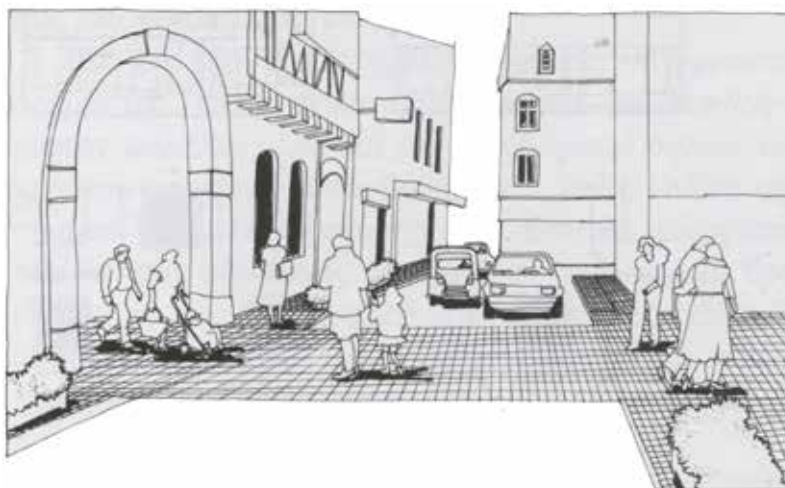
Στόχος αυτής είναι η Πολεοδομική ανάλυση της ευρύτερης κεντρικής παραλιακής ζώνης της Καλαμάτας (εκατέρωθεν του λιμανιού) με σαφείς αναφορές στη πορεία των ετών και προσπάθεια επεμβατικών ή διορθωτικών κινήσεων και ρυθμίσεων χρήσεων γης που πιθανότατα θα αναδείκνυαν τις χρήσεις , λειτουργίες, κυκλοφορίες της παραλίας.

Ωστόσο, σαν αναμενόμενα αποτέλεσμα αυτής της πτυχιακής εργασίας είναι η διατήρηση των πιθανών μορφολογικών χαρακτηριστικών και ισορροπιών της περιοχής, αναβάθμιση της δυτικής πλευράς και επεξεργασία των υπάρχοντων στοιχείων της μαρίνας, του λιμανιού, της κυκλοφορίας της πόλης παραλία, των πάρκων, των χώρων αθλοπαιδιών με προτάσεις που θα αξιοποιήσουν κατά το δυνατό καλύτερα την ευρύτερη αυτή περιοχή της πόλης.

Στην πρώτη ανάγνωση της περιοχής μελέτης ,συγκεντρώσαμε πολλά προβλήματα τα οποία έπρεπε να ξεπεράσουμε όπως το ότι η περιοχή του Δυτικού Παραλιακού μετώπου ήταν εκτός σχεδίου πόλης ,η κυκλοφοριακή συμφόρηση της οδού Ναυαρίνου αλλά και πως θα μπορούσαμε να ενοποιήσουμε το ανεπτυγμένο Ανατολικό Παραλιακό μέτωπο με το παρακμασμένο Δυτικό τμήμα..

Υπό την καθοριστική συνεργασία και συζήτηση των προβλημάτων με τις επιβλέπουσες καθηγήτριες κατορθώσαμε να βρούμε την επίλυση τους με απλές και δοκιμασμένες λύσεις σε άλλες Ευρωπαϊκές Χώρες .Καταρχήν , στο παρακμασμένο Δυτικό Παραλιακό μέτωπο δημιουργήσαμε ένα Θεματικό πάρκο έκτασης 50 στρεμμάτων που περιλαμβάνει «Το Ναυτικό Μουσείο Καλαμάτας» το οποίο συνάδει στην ιστορία της περιοχής .Ακόμα , για το κυκλοφοριακό πρόβλημα της οδού Ναυαρίνου προτείνουμε την μονοδρόμηση της αλλά και την δημιουργία ποδηλατοδρόμου κατά μήκος όλης της Παραλιακής οδού. Τέλος ,για την ενοποίηση των δυο, ως τώρα, ασύνδετων τμημάτων σκεφτήκαμε να γίνει με την συνέχιση της διαδρομής του ποδηλατοδρόμου έως το Θεματικό πάρκο μέσω της οδού Ευαγγελιστρίας .

2 ΓΕΝΙΚΑ



Βορειοανατολικά του όμορφου Μεσσηνιακού κόλπου και απλωμένη στις δυο πλευρές του ποταμού Νέδοντα, είναι χτισμένη η Καλαμάτα, πρωτεύουσα του νομού Μεσσηνίας, και μάνα του καλαματιανού χορού. Το όνομά της οφείλεται στα όμορφα μάτια μιας εικόνας της Παναγίας, που ανακαλύφθηκε στο Βυζαντινό Ναό στα βόρεια του κάστρου της πόλης, ενώ ο πολιτισμός της και η ταυτότητά της περνά από γενιά σε γενιά μέσα από τις χορευτικές και μουσικές της εκφράσεις.

Αν και η Καλαμάτα είναι μια πόλη κτισμένη στα ερείπια μιας ιστορικής περιοχής, γεννήθηκε, μεγάλωσε και πήρε την σημερινή μορφή της παράλληλα με το ξεφύλλισμα της νεώτερης ιστορίας του ελληνικού κράτους. Το πληθυσμιακό της μέγεθος την κατατάσσει στις μέσου μεγέθους επαρχιακές πόλεις της Ελλάδας, αν και πρόκειται για ένα μικρό αστικό κέντρο, ιδιαίτερα σημαντικό για την ευρύτερη περιοχή της Πελοποννήσου, με ένδοξο ιστορικό παρελθόν, αλλά και με σημαντικές προοπτικές ανάπτυξης.

Από το σημαντικό ρόλο που έπαιξε στην γένεση του νέου ελληνικού κράτους, και την ακμάζουσα δύναμη του λιμανιού της στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, μέχρι την έντονη παρακμή των μεταπολεμικών χρόνων, η Καλαμάτα αποτελεί τυπικό δείγμα πόλης της ελληνικής περιφέρειας που αγωνίζεται να δυναμώσει το στίγμα της ενάντια στο έντονο μεταναστευτικό ρεύμα προς την πρωτεύουσα των τελευταίων δεκαετιών. Παράλληλα, ο καταστροφικός σεισμός του 1986 την προίκισε με ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα ανασυγκρότησης της πόλης, μια πρωτοφανή επιχείρηση πολεοδομικής διευθέτησης στη χώρα μας. Πρόκειται δηλαδή για ένα πολύ αντιπροσωπευτικό επαρχιακό αστικό κέντρο, με όλα τα χαρακτηριστικά της ανάπτυξης των τελευταίων 40 χρόνων, αλλά και με μια αδιαφιλονίκητη δυναμική εξέλιξης.

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Σύμφωνα με τον Aldo Rossi στην Αρχιτεκτονική της Πόλης, «η εντύπωση που έχετε για ένα αστικό συντελεστή θα είναι πάντα αρκετά διαφορετική από την εντύπωση εκείνου που τον έχει ζήσει από κοντά». Σε ένα ασκούμενο μηχανικό, αλλά πρώτιστα και σε ένα κάτοικο της πόλης, η παραλιακή ζώνη παρουσιάζει καθημερινά μια άκρως ελκυστική εικόνα, αρκετά δε αινιγματική για την πραγματική ταυτότητά της.

Τα πολλαπλά και σύνθετα πρόσωπα που παρουσιάζει ο δημόσιος αυτός χώρος, αποτελούν μια γοητευτική πρόκληση για την ανάγνωση και αξιολόγηση μιας ευρύτερης περιοχής, που η ιστορικότητά της καταπιέζεται από τις «προωθούμενες» δυνατότητες της να εξελιχθεί σε ένα μοντέρνο πόλο προσέκλυσης κοινού. Μια συνεχή διαμάχη αντιθέσεων, χρήσεων, κατοίκων και επισκεπτών, μέρας και νύχτας μεταμορφώνει κάθε στιγμή την περιοχή και τους δρόμους της για τις ανάγκες των χρηστών της, αλλά δίχως σε καμία στιγμή να επιδεικνύει σεβασμό στην ιστορία της και στην αδιαμφισβήτητη δυναμική της.

Στην καθημερινή εικόνα της Καλαμάτας η Ναυαρίνου συμμετέχει ενεργά, συνθέτοντας ουσιαστικά την ραχοκοκαλιά της. Είναι δρόμος που καθημερινά δέχεται και φιλοξενεί ένα πολυποίκιλο σύνολο στοιχείων, με ετερόκλητες χρήσεις γης και με εντελώς διαφορετικές πληθυσμιακές συνθέσεις και είναι δρόμος που πολεοδομικά και

κυκλοφοριακά παρουσιάζει αυξημένο ενδιαφέρον. Η ανάγνωση της τυπολογίας της οδηγεί σε μια ενδεικτική ανάγνωση ολόκληρης της πόλης και των προβλημάτων της, η δε μελέτη των σημερινών χαρακτηριστικών της και ο τρόπος που η μοντέρνα ιδέα του «gentrification», όπως την «μετέφρασε» η ελληνική πολιτεία, την προσέγγισε και κατανόησε, αποτελεί ένα μικρό δείγμα της «αναβάθμισης» ολόκληρης της περιοχής.

Μέσα από την ιστορική ανάγνωση της εξέλιξης της οδού Ναυαρίνου και την σημερινή καταγραφή και αξιολόγηση τους, στοχεύεται η κριτική τοποθέτηση στις αστικές παρεμβάσεις που έχουν προωθηθεί τα τελευταία χρόνια, ο επαναπροσδιορισμός των όρων «αναβάθμιση» και «υποβάθμιση» και η διατύπωση ενδεχόμενων παρεμβάσεων που θα προσδώσουν μια ιδιαίτερη δυναμική στην περιοχή. Κυρίως αποτελεί μια μικρή προσπάθεια ανάγνωσης της πόλης, μια μικρή άσκηση ανάγνωσης που θα αξιολογεί τις πιθανές επιπτώσεις από ασκούμενες παρεμβάσεις και θα μορφώνει νέες κατευθύνσεις αναβάθμισης.

Η πολυπλοκότητα της περιοχής επέβαλλε μια πολυεπίπεδη μεθοδολογία, που δεν θα περιοριζόταν μόνο στην σημερινή αναγνώριση της περιοχής μελέτης μέσω της εξοικείωσης με το λεξιλόγιο του αστικού σχεδιασμού, αλλά θα επεδίωκε να αρθρώσει ένα γνωστικό υπόβαθρο που θα χρησιμεύσει ως κλίμακα αξιολόγησης των παρεμβάσεων. Για την πραγμάτωσή της θεωρήθηκε απαραίτητη η φωτογραφική αποτύπωση της περιοχής, η καταγραφή της πολεοδομικής και κυκλοφοριακής εικόνας της, οι προσωπικές μαρτυρίες των χρηστών της, η συλλογή προφορικών πληροφοριών με οδηγό συνέντευξης σε γνωστούς αρχιτέκτονες της πόλης και σε συχνούς χρήστες του δρόμου (επισκέπτες, εργαζόμενοι, κάτοικοι), η βιβλιογραφική αναζήτηση υλικού σχετικού με την περιοχή, και η επεξεργασία των ευρημάτων της έρευνας.

Παράλληλα, συγκεντρώθηκαν οι πιο σημαντικές μελέτες που εκπονήθηκαν στο παρελθόν, τόσο για την περιοχή μελέτης κατά μήκος του παραλιακού μετώπου, όσο και για την πόλη συνολικότερα, και διερευνήθηκαν οι στόχοι που έθεταν και ο βαθμός εφαρμοσιμότητάς τους. Είναι χαρακτηριστικό ότι αρκετές μελέτες δεν ολοκληρώθηκαν ποτέ ή έμειναν ημιτελείς, χωρίς να επιτύχουν τους επιθυμητούς τους στόχους.

Σε ένα πρώτο επίπεδο, που παρουσιάζεται στην ενότητα 3 στοχεύεται μια προσέγγιση στην πόλη της Καλαμάτας και μια αρχική παρουσίαση της περιοχής, ενώ στην ενότητα 4 προσδιορίζεται η περιοχή μελέτης περί του παραλιακού μετώπου, ενώ η ανάγνωση κινείται στα φυσικά και τεχνητά στοιχεία των δρόμων, στη θέση της περιοχής στην πόλη και στο οδικό δίκτυο, στις προβλέψεις του Ρυθμιστικού Σχεδίου της πόλης και στα πολεοδομικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά του δρόμου. Παράλληλα, αποτελεί μια πρωτογενή παράθεση των στοιχείων που καταγράφηκαν με επιτόπιες παρατηρήσεις, ενώ συνοδεύεται από μια σειρά από πίνακες και χάρτες.

Δευτερευόντως, στην τέταρτη ενότητα παρουσιάζεται η εξέλιξη της περιοχής, με την μελέτη να κινείται στο χρόνο, παρακολουθώντας την ανάπτυξη της περιοχής, τεκμηριώνοντας την ιστορικότητά της, και μελετώντας την διαφοροποίηση και την μετάλλαξη των χαρακτηριστικών της.

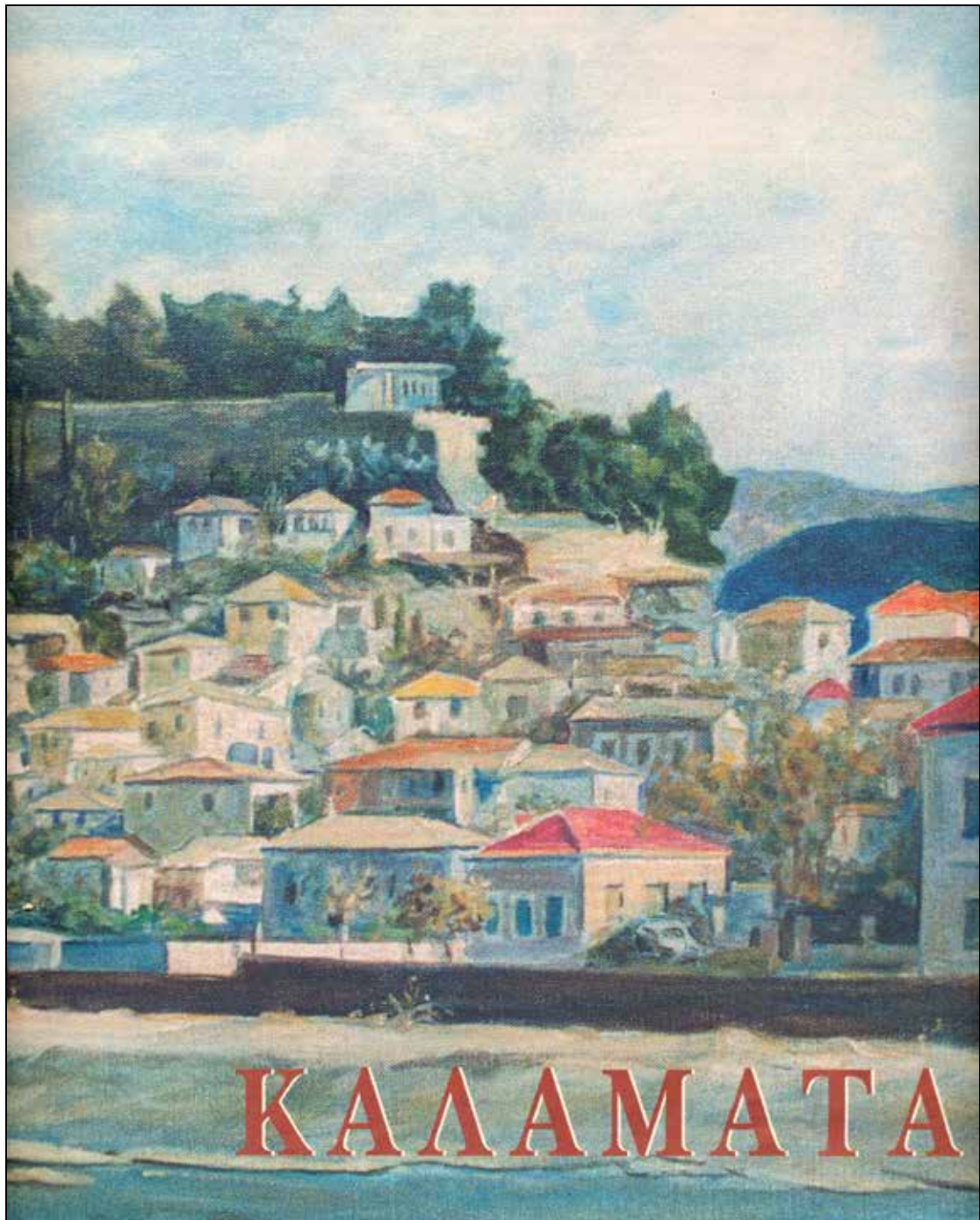
Όμως, εκ των πραγμάτων, η απόπειρα ανάγνωσης μίας περιοχής, από την σκοπιά του γνωστικού αντικειμένου της πολεοδομίας, δεν μπορεί να αφορά μόνο το συγκεκριμένο δρόμο. Το ίδιο και μια διερεύνηση από τη σκοπιά της κυκλοφορίας ή της αρχιτεκτονικής δεν μπορεί να θεωρηθεί ολοκληρωμένη, αν δεν λάβει υπόψη της πως ο δρόμος είναι τμήμα ενός δικτύου, ενός πλέγματος, ενός πολύπλοκου συστήματος που βρίσκεται σε μια διαρκή κίνηση, που εκτείνεται σε αποστάσεις πολύ μεγαλύτερες από αυτές που μπορεί να προσδιορίσει κανείς με κριτήριο τα φυσικά του όρια, που είναι εκτεθειμένο στο χρόνο, στις ιστορικές αλλαγές και στις κοινωνικές δυναμικές.

Ακόμη περισσότερο, μια σειρά σχεδίων και φωτογραφιών συνοδεύουν την εργασία, απεικονίζοντας και σχηματοποιώντας τα στοιχεία του εξεταζόμενου χώρου, ενώ χρησιμοποιούνται οι σπουδαιότερες μελέτες που εκπονήθηκαν για λογαριασμό του Δήμου Καλαμάτας τα τελευταία 25 χρόνια.

Συμπερασματικά, η παρούσα εργασία επιχειρεί να αποκωδικοποιήσει την εικόνα που παρουσιάζει η οδός Ναυαρίνου σήμερα, να ερμηνεύσει τον σπουδαίο ρόλο της για την περιοχή μελέτης και την Καλαμάτα γενικότερα, και να αναδείξει τις κατευθύνσεις που πρέπει να υπακούει κάθε μελλοντικός σχεδιασμός της.



3 ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΩΝ ΣΧΕΔΙΑΣΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ



3.1 Η ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ



3.1 πανοραμική άποψη της πόλης

Οικονομικό και διοικητικό κέντρο του νομού Μεσσηνίας, η Καλαμάτα αποτελεί ένα τυπικό παράδειγμα ελληνικής πόλης μέσου μεγέθους. Σύμφωνα με απογράφη του 1999, η πληθυσμιακή της δύναμη μετρά 50.093 κατοίκους, που εκπροσωπούν περίπου το ένα τρίτο του πληθυσμού του νομού. Η πρωτεύουσα του νομού Μεσσηνίας απέχει από την Αθήνα λιγότερο από 300 χλμ. οδικός, ενώ συνδέεται με αυτήν σιδηροδρομικώς μέσω Πύργου και Τρίπολης.

Η γειτνίαση με τον Ταΰγετο και με τον Μεσσηνιακό κόλπο αποτελούν ιδιαίτερα φυσικά χαρακτηριστικά της πόλης. Το θαλάσσιο μέτωπο της Καλαμάτας, αλλά και των προαστίων της, ειδικά προς την νοτιοανατολική πλευρά, αποτελεί χώρο προσέλκυσης εγχώριου και αλλοδαπού τουρισμού, ιδίως τους θερινούς μήνες, και αποτελεί τμήμα, όπου έχουν αναπτυχθεί σημαντικές τουριστικές εγκαταστάσεις.

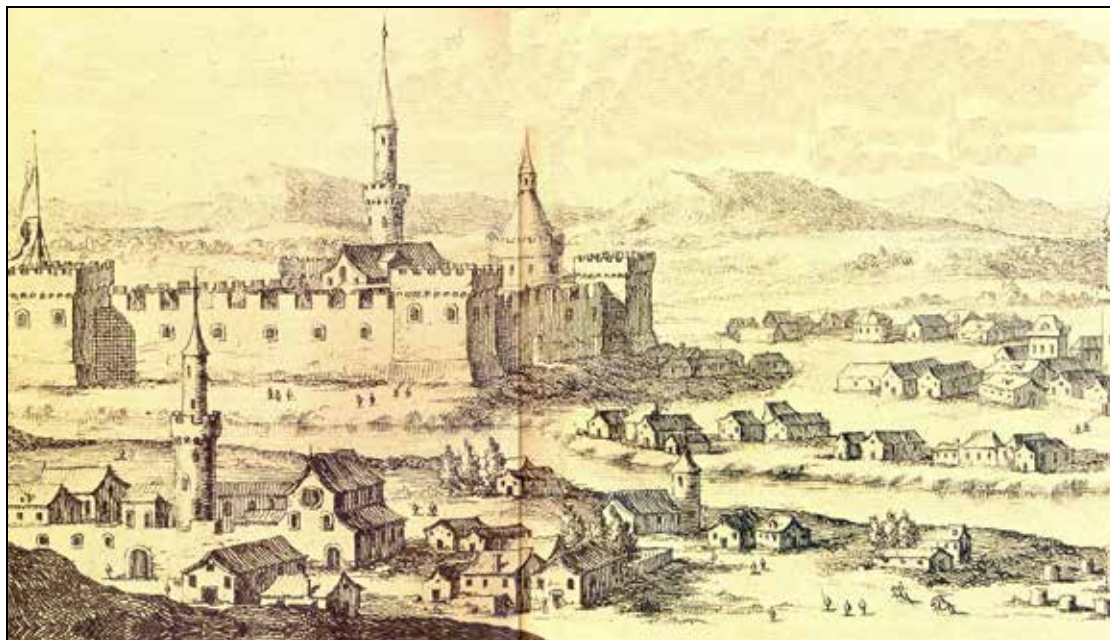
Παράλληλα, σημαντικό φυσικό χαρακτηριστικό της πόλης, είναι ο ποταμός Νέδοντας, που διατρέχει την πόλη με κατεύθυνση από βορρά προς νότο, διαιρώντας το εσωτερικό της, στο δε μήκος του έχει εγκιβωτισμένη διατομή (κλειστός αγωγός),

ενώ στο νότιο τμήμα η διατομή είναι ανοικτή. Ένα σύνολο ήπιων σημειακών, αλλά ολοκληρωμένων παρεμβάσεων, έχει αναδείξει τον ποταμό με την υπαίθρια χωροθέτηση δημοτικών χώρων στάθμευσης, την κατασκευή χώρων αθλητικών δραστηριοτήτων και την δημιουργία χώρων πρασίνου, αναδεικνύοντας την περιοχή.

Ακόμη περισσότερο, το λιμάνι της Καλαμάτας, που εδώ και δεκαετίες παραμένει σχεδόν ανεκμετάλλευτο, δεν παύει να εξυπηρετεί εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές, με ένα τακτικό δρομολόγιο, συνδέοντας την ηπειρωτική νότια άκρη της χώρας, με τα Κύθηρα και την Κρήτη (Καστέλι), ενώ φιλοξενεί μεγάλο αριθμό σκαφών αναψυχής.

Η Καλαμάτα αποτελεί ίσως μια από τις τελευταίες ελληνικές πόλεις, που γνώρισε μεγάλης μορφής επεμβάσεις και καθολικά έργα ανάπλασης, στα πλαίσια ανασυγκρότησης της πόλης από τις συνέπειες του καταστροφικού σεισμού που γνώρισε η πόλη το 1986. Η πόλη σε μεγάλο βαθμό ξαναχτίστηκε, αφού έγινε μια σημαντική ανακατανομή και αξιοποίηση του δημόσιου χώρου, αλλά και η κατασκευαστική υποδομή της ανανεώθηκε, υπακούοντας στις πιο σύγχρονες (σε σχέση με τις υπόλοιπες ελληνικές πόλεις) οικοδομικές και πολεοδομικές αρχές, και για το λόγο αυτό της απονεμήθηκε το βραβείο αστικού σχεδιασμού της ΕΟΚ και του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Πολεοδόμων το 1991.

3.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ



3.2 το ενετικό φρούριο της Καλαμάτας, χαλκογραφία του N.Vlsscher τον 17^ο αιώνα

Ενδιαφέρον στοιχείο του πολεοδομικού συγκροτήματος της Καλαμάτας είναι η ιστορική του διάρκεια από τους προϊστορικούς χρόνους μέχρι σήμερα, που έχει αποτυπωθεί κατά μεγάλο μέρος γραμμικά στο χώρο, με τη σταδιακή επέκταση της πόλης από το κάστρο στο λιμάνι.

Η παλαιότερη αναφορά που διασώζεται για την Καλαμάτα είναι από τον Όμηρο, που την αναφέρει με το όνομα Φαραί (Φηραί ή Φηρή). Στη θέση της σημερινής Καλαμάτας, και συγκεκριμένα στην περιοχή του φρουρίου της, τοποθετείται από τους ερευνητές η αρχαία πόλη Φαραί, που από τον Όμηρο ονομάζεται Φήρη και ήταν «καλόχτιστη», μια από τις «εφτά πεντάμορφες πολιτείες», που ήταν όλες στο γιαλό, στο σύνορο της αμμουδάτης Πύλου και μέσα ζούνε πολυπρόβατοι και πολυγελαδάροι νοικοκυραίοι» (Ιλιάδα, μτφ Καζατζάκη, Ν. Κακριδή, Ι.Θ.: Ε 542). Στο τέλος του 4^{ου} π.Χ. αιώνα κατά τον Ξενοφώντα, στη διάρκεια του Κορινθιακού πολέμου ο Πέρσης

Φαρναβάζος, με τον Αθηναίο ναύαρχο Κόνωνα, έφθασε στην Λακεδαίμονα από τη Μήλο και «καταπλεύσας εις Φεράς εδήωσε ταύτην την πόλιν» (Ελληνικά: Δ 7)

Μετά την δήωση των Φαρών, σιωπή καλύπτει την ιστορία της περιοχής έως την μεσοβυζαντινή περίοδο. Εν τούτοις ελληνοιστικά ευρήματα κάτω από την σημερινή πλατεία Υπαπαντής και όστρακα ελληνοιστικά – ρωμαϊκά – μεσαιωνικά βεβαιώνουν την αδιάκοπη παρουσία ζωής στο χώρο πάνω και γύρω από το σημερινό κάστρο. Από το δέκατο ως το δωδέκατο αιώνα ανεγείρονται οι ναοί των Αγίων Αποστόλων την Καλαμάτα, του Ταξιάρχη στην Πολίχνη, και διάφοροι άλλοι ναοί στις γειτονική περιοχή, που ενισχύουν την άποψη ότι από τον όγδοο αιώνα είχα αρχίσει η πληθυσμιακή και οικονομική ανάπτυξη του τόπου.

Η δε ονομασία Καλαμάτα εμφανίζεται για πρώτη φορά σε γραπτή πηγή του 12^{ου} αιώνα. Κατά τον Νικόλαο Πολίτη, το όνομα της πόλης, που το βρίσκουμε και σε κείμενα των τελευταίων βυζαντινών χρόνων, «ελήφθη εξ υπάρχοντος εν τη πόλει επισήμου τινό ναού ή μοναστηρίου αφιερωμένου εις την Παναγίαν υπό την επίκλησιν ταύτην Καλομάτας» (Πολίτης, Ν. 1920: 142). Ακόμη περισσότερο, κατά τον 14^ο αιώνα η ονομασία Καλαμάτα καταγράφεται έξι φορές στο «Χρονικόν του Μορέως».

Μετά την κατάληψη της Κωνσταντινούπολης από τους Σταυροφόρους το 1204 και τη διανομή των εδαφών της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας στους Φράγκους και τους Βενετούς, την Πελοπόννησο κατέλαβαν ο Γουλιέλμος Σαμπλίτης, και μετέπειτα ο Γοδεφρείδος Βιλεαρδουίνος, ηγεμόνας του πριγκιπάτου της Αχαΐας, ο οποίος και προχώρησε στην επέκταση και οργάνωση του πριγκιπάτου του σε ολόκληρη την Πελοπόννησο. Για το σκοπό αυτό διαίρεσε την ευρύτερη περιοχή σε δώδεκα βαρονίες, μια από τις οποίες ήταν και η βαρονία της Καλαμάτας. Για την οχύρωσή της κατασκεύασε ένα κάστρο, εκεί που ήταν παλαιότερα τα κυκλώπεια τείχη της μυκηναϊκής ακρόπολης των Φαρών και τα υπολείμματα του βυζαντινού κάστρου, μέρος του οποίου διασώζεται μέχρι σήμερα.



3.3 χαλκογραφία της πόλης και του φρουρίου της Καλαμάτας υπό βενετική κατάληψη (1685)

Έπειτα από μια δεύτερη περίοδο βυζαντινής κατοχής (1383-1460), η πόλη κυριεύεται από τους Τούρκους έως το 1685, που ο Μοροζίνι ανοίγει την περίοδο της ενετικής κατοχής (1685-1715). Χαλκογραφίες και ξυλογραφίες απεικονίζουν την πόλη να βρίσκεται σχεδόν εξολοκλήρου μέσα στα τείχη. Ένας μικρός αριθμός κτισμάτων βρίσκεται έξω από τον περίβολο, με τον καιρό όμως πληθαίνουν καθώς στην β' τουρκική κατοχή (1715 – 1821) παρατηρείται οικονομική άνθηση και η πόλη επεκτείνεται και αρχίζει να καταλαμβάνει την σημερινή της έκταση. Στην περιοχή του κάστρου τα κτίσματα αυτής της εποχής είναι αγροτικού τύπου. (Κυριακόπουλος, Γ. & Ντ. 2001: 41)

Οι Έλληνες αποκτούν με τον καιρό δύναμη και ο πλούχιοντας Παναγιώτης Μπενάκης (σημαντικός οικονομικός παράγοντας της πόλης) κτίζει το αρχοντικό του, έναν οχυρωμένο πύργο με περίβολο και με εμφανείς ενετικές επιδράσεις, έξω από τα τείχη

στη σημερινή περιοχή της πλατείας Μαυρομιχάλη, που δυστυχώς καταστράφηκε το 1770, μετά τα Ορλοφικά από τους Τούρκους.

Με τη συνθήκη Καϊταρτζή (1774), ωθείται η ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας και του εμπορίου και επωφελούνται οι Έλληνες που κατοικούν στα παλαιότερα αστικά κέντρα, όπως είναι η Καλαμάτα. Παρατηρείται οικοδομικός οργασμός, κυρίως για την κατασκευή μεγάλων και πλούσιων αρχοντικών, ενώ για την δόμηση, διακόσμηση και επίπλωσή τους, εισάγονται υλικά από το εξωτερικό (κυρίως από την Ιταλία και την Κεντρική Ευρώπη), όπως τζάμια, κρύσταλλα, σιδηρικά, χρώματα και έπιπλα. Ο πλούτος αυτός στο εσωτερικό του σπιτιού αποτελεί χαρακτηριστικό σημάδι κοινωνικής διαφοροποίησης ανόδου και ισχύος.

Ενδεικτικός της αυξημένης κίνησης του εμπορίου, κατά την τελευταία, πριν από την Επανάσταση του 1821, περίοδο, είναι ότι σύμφωνα με στοιχεία της εποχής, το 1794 η αξία της ετήσιας εξαγωγής από την Καλαμάτα υπολογιζόταν σε 220.449 γρόσια, ενώ το 1809 είχε αυξηθεί και περίπου πενταπλασιαστεί σε 935.400 γρόσια (Κρεμμυδάς, Β. 1990: 84). Η οικονομική ανάπτυξη της πόλης στις αρχές του δέκατου ένατου αιώνα αποτυπώνεται και στο περιηγητικό κείμενο του Άγγλου William Gell: στην Καλαμάτα είδε τριώροφα και τετραώροφα αρχοντικά και, όπως γράφει, ήταν η πρώτη φορά που έβλεπε τόσο επιβλητικά κτίρια. (Σφυρόερας, Β. 2001: 9)

Ένα πρώτο αβίαστο συμπέρασμα από τη μελέτη των ιστορικών πηγών και των κοινωνικό-οικονομικών δεδομένων της περιόδου της Τουρκοκρατίας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η Καλαμάτα ήταν το διάμεσο ανάμεσα σε μια εξαιρετικά εύφορη αγροτική ενδοχώρα και τη θάλασσα, αν και η σύνδεση της πόλης με το λιμάνι δεν ήταν ορατή. Το 1805, ο επισκέπτης William Martin Leake σημείωνε στο οδοιπορικό του, ότι η πόλη καταλάμβανε μια μικρή έκταση γειτονικά και νότια από το Κάστρο, από τη μια πλευρά του ποταμού Νέδοντα, ενώ η άλλη πλευρά του ήταν ελάχιστα κατοικημένη, με τον ποταμό να είναι το όριο της πόλης, αλλά και το γραμμικό στοιχείο σύνδεσης με την παραλία.



3.4 το κάστρο και ο ποταμός Νέδοντας στα παλιά χρόνια

Τα πολεμικά γεγονότα που ακολούθησαν την Επανάσταση, προκάλεσαν σημαντικές καταστροφές στην πόλη, όπως επίσης και σε άλλους οικισμούς της Πελοποννήσου. Από το 1828 και τον Καποδίστρια αποφασίσθηκε η ανοικοδόμηση της Καλαμάτας, χωρίς όμως να λείψουν οι σχετικές καθυστερήσεις, που επικράτησαν όχι μόνο στην πόλη, αλλά σε ολόκληρη την ελληνική επικράτεια. (Κόμης, Κ. 2001: 15)

Εν τούτοις, η μετεπαναστατική περίοδος αποτελεί το χρονικό διάστημα που εξοπλίστηκαν οι περισσότεροι ελληνικοί οικισμοί, και η περίοδος που άρχισαν να ξεπηδούν τα πρώτα αστικά κέντρα, γνωρίζοντας τους σημαντικότερους ρυθμούς ανάπτυξης.

3.3 ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Τα χρόνια μετά την επανάσταση του 1821 ανήκουν στην περίοδο κατά την οποία συντελέστηκε πρόοδος στην πολεοδομική οργάνωση του ελληνικού βασιλείου. Εν τούτοις, χρειάστηκε να μεσολαβήσουν σαράντα χρόνια για την σύνταξη του πρώτου πολεοδομικού σχεδίου Καλαμάτας (1867), ενώ οι επεμβάσεις συνέπεσαν χρονικά με την πορεία εκβιομηχάνισης της πόλης, αλλά και της δημογραφικής πύκνωσής της.

χρονολόγιο Καλαμάτας

1769 η Καλαμάτα πρωταγωνιστεί στην εξέγερση των Ορλοφικών

1821 στις 23 Μαρτίου οι Έλληνες οπλαρχηγοί απελευθερώνουν την πόλη, προάγγελο της 25ης Μαρτίου

1833 μετά την ανακήρυξη της ανεξαρτησίας η Καλαμάτα αναδεικνύεται σε εμπορικό και ναυπηγικό κέντρο του νεοσύστατου βασιλείου

1843 σεισμός θα προκαλέσει εκτεταμένες καταστροφές, μεταξύ άλλων και στον ναό της Υπαπαντής

1858 η πόλη κατέχει την 9η θέση ανάμεσα στα ναυτιλιακά κέντρα της χώρας από άποψη δυναμικότητας του εμπορικού στόλου της

1851 Καλαματιανό μετάξι, και μαντίλια από μοναχές της Μονής του Αγ. Κωνσταντίνου προβάλλονται ανάμεσα σε ελληνικά προϊόντα στη Διεθνή Έκθεση του Λονδίνου

1865 ο Αλέξανδρος Κουμμουνδούρος, αντιστασιακός Καλαμάτας, αναλαμβάνει για πρώτη φορά πρωθυπουργός

1876 στην πόλη λειτουργούν 3 ατμοκίνητα εργοστάσια συνολικής δυνάμεως 58 ίππων, και 5 μεταξουργεία

1902 εγκρίνεται η δημιουργία Τραμ στην πόλη, ενώ η οινοποιητική βιομηχανία της Καλαμάτας, συνιστά ένα από τους δυναμικότερους κλάδους της ελληνικής βιομηχανίας

1910 ξεκινά το ηλεκτρικό τραμ της Καλαμάτας με δύο γραμμές δια μέσου των οδών Φαρών και Αριστομένους που κατέληγαν στην παραλία και αργότερα ενώθηκαν μεταξύ τους και που σταμάτησε να λειτουργεί στις αρχές του 1940

1912 φτάνουν στην πόλη το πρώτο αυτοκίνητο και το πρώτο αεροπλάνο

1932 η Καλαμάτα αποτελεί το 7ο λιμάνι από άποψη όγκου εισαγωγών εμπορευμάτων της χώρας

1941 στις 28 Απριλίου γερμανικά στρατεύματα καταλαμβάνουν την πόλη, στις 6 Σεπτεμβρίου απελευθερώνεται

1945–1955 προσπάθειες ανόρθωσης του εμπορίου της πόλης, ενώ το λιμάνι αρχίζει να φθίνει

1959 Βασιλικό Διάταγμα μετονομάζει την πόλη από Καλαμαί σε Καλαμάτα

1960–1980 η πόλη αρχίζει να χάνει την παλιά της οικονομική ευρωστία και αποβιομηχανοποιείται. (Εργοστάσιο Οίνων και Οινοπνευμάτων, Γεωργική Βιομηχανία, Κυλινδρόμυλοι Μεσσηνίας, Βιομηχανία επεξεργασίας αγροτικών προϊόντων κ.α.)

1986 στις 13 Σεπτεμβρίου ένας καταστρεπτικός σεισμός δίνει την χαριστική βολή στην πόλη. Αρχίζει νέα προσπάθεια για την ανόρθωσή της.

πηγή : αφιέρωμα Ελευθεροτυπία (2001) «Καλαμάτα: Αστικός Μετασχηματισμός»

Το πρώτο σχέδιο της Καλαμάτας, που εκπονήθηκε το 1867, δεν ήταν παρά ένας συνδυασμός ρυμοτομικού σχεδίου, που συντάχθηκε με σκοπό να κατευθύνει την ανάπτυξη της πόλης, και της αποτύπωσης σ' αυτό της υπάρχουσας κατάστασης. Στη διάρκεια της βασιλείας του Όθωνα, εκτός από το σχέδιο της Καλαμάτας, ετοιμάστηκαν πάνω από 40 σχέδια πόλης, για παράδειγμα για την Τρίπολη, την Χαλκίδα, την Θήβα, την Λειβαδιά, την Σπάρτη και άλλων μικρότερων πόλεων.

Θα ήταν, παρ' όλ' αυτά, λάθος να θεωρηθεί η περίοδος αυτή ως χρονική τομή στην πολεοδομική εξέλιξη της πόλης, λόγω του πρώτου σχεδίου. Αντιθέτως, είναι οι βαθιές κοινωνικό-οικονομικές μεταβολές αυτής της περιόδου εκείνες οι οποίες ορίζουν μια αποφασιστική τομή στην εξέλιξη της πόλης γύρω στα τέλη της δεκαετίας του 1860. Οι στατιστικές ενδείξεις πείθουν ότι η Καλαμάτα πρωτοστατεί στις διαδικασίες εκβιομηχάνισης, οι οποίες δρομολογούνται στην Ελλάδα του 1870, ενώ συνακόλουθα η πόλη μετέχει σε μια συνολική αστική ανέλιξη: τις δομές της αγροτικής οικονομίας αντικαθιστούν ταχύτατα οι βάσεις ενός ισχυρού δευτερογενούς τομέα, με μονάδες μεταποίησης αγροτικών προϊόντων και πρώτων υλών. (Καρύδης, Δ. 2000: 7)



3.5 καρτ ποστάλ που απεικονίζει την κεντρική πλατεία της Καλαμάτας το 1905

Έτσι, από μια πολίχνη με περιορισμένη σημασία προεπαναστατικά, η Καλαμάτα εξελίσσεται σε ακμαίο αστικό κέντρο στα τέλη του 19^{ου} αιώνα. Το εμπόριο των προϊόντων της μεσσηνιακής γης με το εξωτερικό αποτελεί τη βασική αιτία αυτής της ανάπτυξης. Στο πατροπαράδοτο εμπόριο των σύκων, του λαδιού και του μεταξιού, προστίθεται και η σταφίδα, η οποία σύντομα θα λάβει την πρώτη θέση στις εξαγωγές της πόλης. (Βερράρου, Στ. 2001: 19)

Το μετάξι πάντως αποτελούσε βασικό εξαγωγικό προϊόν της πόλης σε όλη τη διάρκεια του 19^{ου} αιώνα μέχρι τις αρχές του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, και χάρη σε αυτό χρωστά η πόλη την πρώτη βιομηχανική εμπειρία της. Στα μέσα της δεκαετίας του 1870 η Καλαμάτα θα αποτελέσει το πρώτο μεταξοπαραγωγικό κέντρο του κράτους, με 5 μεταξουργεία, με συνολική ατμοδύναμη 43 ίππων και δυνατότητα παραγωγής 40 τόνων μεταξιού όλων των ποιοτήτων. Εξάλλου η επεξεργασία του μεταξιού αποτελούσε μια βασική πηγή προσπορισμού εισοδήματος για εκατοντάδες οικογένειες της πόλης.

πληθυσμιακή μεταβολή Καλαμάτας (1853 – 1928)

<i>από</i>	<i>έως</i>	<i>χρ.περίοδος</i>	<i>μεταβολή</i>
1853	1870	17	61,5 %
1870	1879	9	28,6 %
1879	1896	17	87,6 %
1896	1907	11	4,7 %
1907	1920	13	31,2 %
1920	1928	8	38,7 %
1928	1940	12	23,2 %

πηγή : επεξεργασία στ. στοιχείων απογραφών αντιστοίχων ετών, Νομαρχία Μεσσηνίας

Παράλληλα με αυτές τις μεταβολές στην οικονομική διάρθρωση και τη δομή της απασχόλησης λαμβάνουν χώρα και σημαντικές μεταβολές στα πληθυσμιακά μεγέθη και στις μετακινήσεις από την γύρω από την Καλαμάτα αγροτική ενδοχώρα προς την ίδια την πόλη. Ανάμεσα στα 1879 και 1896 ο πληθυσμός της πόλης αυξάνεται κατά 90%, ενώ ένα ολόκληρο δίκτυο αστικών δραστηριοτήτων αναπτύσσεται στην Καλαμάτα και παρακολουθεί τα πρώτα βήματα της βιομηχανικής της ανάπτυξης.

Στις αρχές του εικοστού αιώνα, η πόλη αναπτύσσεται και ακμάζει διαρκώς. Έχει ήδη εξασφαλίσει, χάρη στην κατασκευή του σιδηροδρόμου και σημαντικών λιμενικών έργων, τη χερσαία και τη θαλάσσια σύνδεσή της με τα μεγάλα εμπορικά κέντρα του εσωτερικού και του εξωτερικού, ενώ διαθέτει επίσης μια σοβαρή βιομηχανία (κυρίως μηχανών εσωτερικής καύσης και αντλιών), η οποία την προφυλάσσει σε μεγάλο βαθμό από το ψυχорράγημα που προκαλεί σε άλλες περιοχές η μετανάστευση.

Παράλληλα, πνέει στην πόλη ο άνεμος του εκσυγχρονισμού: εισάγεται ο ηλεκτρισμός, η μετακίνηση γίνεται με τραμ, οι δρόμοι πλακωθούν από δεντροστοιχίες και κομψά νεοκλασικά. Εκατοντάδες ατμόπλοια και ιστιοφόρα συνωστίζονται στο λιμάνι προς το τέλος του καλοκαιριού περιμένοντας να γεμίσουν τα αμπάρια τους με τους καρπούς της μεσσηνιακής γης. (Βερράρου, Στ. 2001: 21)

Αν ισχυριστεί κανείς ότι με την είσοδο στον 20^ο αιώνα η Καλαμάτα έχει αποκτήσει το χαρακτήρα ενός αστικού κέντρου, είναι το ίδιο σωστό να δεχτεί ότι στην περίοδο του μεσοπολέμου αποκρυσταλλώθηκαν, σ' αυτή τη πόλη, οι βασικές καπιταλιστικές δομές. (Καρύδης, Δ. 2000: 25)

Εκμεταλλεζόμενη τις συνολικές αναπτυξιακές συνθήκες της Ελλάδας του μεσοπολέμου, η πόλη κινητοποιήθηκε προς την ανάπτυξη της βιομηχανίας της βασιζόμενη στην δασμολογική πολιτική του κράτους, και την ενσωμάτωση του προσφυγικού εργατικού δυναμικού.

Αντίθετα, λίγα χρόνια πριν το Β' Παγκόσμιο πόλεμο, αρχίζει ο θανάσιμος εναγκαλισμός με την υδροκέφαλη πρωτεύουσα. Ο πληθυσμός της πόλης μειώνεται, ενώ η βιομηχανική παραγωγή, που ποτέ δεν ξεπέρασε το επίπεδο των μονάδων μεταποίησης και βιοτεχνίας, με τις πρώτες αρνητικές συγκυρίες κλονίζεται. Παράλληλα, η γεωργική παραγωγή συναρτά την τύχη της με τις κρατικές επιλογές (υπερχρέωση των αγροτών και εξάρτηση από την Αγροτική τράπεζα), ενώ την μεταπολεμική περίοδο, όπως και στις υπόλοιπες πόλεις της ελληνικής περιφέρειας, όχι μόνο η εσωτερική μετανάστευση νεκρώνει τις μικρές πόλεις, αλλά ακόμη περισσότερο οι Αθηναϊκές εμπορικές επιχειρήσεις διεισδύουν στην Καλαμάτα, αποκεφαλίζοντας τις τοπικές πρωτοβουλίες. (Καρύδης Δ. 2000: 29)

Μετά τον πόλεμο θα αρχίσει η αντίστροφη μέτρηση για την τοπική βιομηχανία, αφού οι περισσότερες καπνοβιομηχανίες κλείνουν, το 1960 διαλύεται το μεγάλο εργοστάσιο της Εταιρείας Οίνων και Οινοπνευμάτων και ο χώρος τους οικοπεδοποιείται, το 1989 σιγούν οι Κυλινδρόμυλοι και το λιμάνι νεκρώνει. Το στοίχημα της βιομηχανικής ανάπτυξης της πόλης είχε πια χαθεί, με την μεγάλη καπνοβιομηχανία Καρέλια σήμερα να προβάλλει σαν μοναδικό σωζόμενο είδος στην επιχειρηματική ανυδρία που μαστίζει τον τόπο.

Ειδικότερα, η καπνοβιομηχανία Καρέλια αποτελεί σπουδαίο κεφάλαιο για την οικονομική ιστορία της Καλαμάτας. Από τα τέλη του 19^{ου} αιώνα, την εποχή της άνθησης της πόλης των Καλαμών, οι αδελφοί Καρέλια ιδρύουν την καπνεμπορική τους επιχείρηση, προμηθεύοντας την Μεσσηνία με καπνό που μετέφεραν από το Αγρίνιο και τη Λαμία. Το 1916 η εταιρεία αποκτά την πρώτη σιγαροποιητική μηχανή και γνωρίζει ανοδική πορεία, με προϊόντα που στη δεκαετία του '50 έχουν ευρύτατη κυκλοφορία σε όλη την Ελλάδα, ενώ σήμερα συγκαταλέγεται στα κορυφαία βιομηχανικά συγκροτήματα της χώρας, και με σημαντική εξαγωγική δύναμη, που την καθιστά σημαντικό πνεύμονα για την οικονομική ζωή στην Καλαμάτα.

Η βιομηχανική νέκρωση της περιοχής, και το αδύναμο πλέον εξαγωγικό στίγμα της Καλαμάτας, αποδυναμώνουν χρόνο με το χρόνο την τοπική οικονομία. Παράλληλα, το λιμάνι παροπλίζεται εντελώς, η κρίση των αεροπορικών εταιρειών επηρεάζει τις μεταφορές στο αεροδρόμιο της πόλης, η σιδηροδρομική υποδομή είναι αρκετά πεπαλαιωμένη, θέτοντας σε κίνδυνο με διαδοχικά ατυχήματα τους μετακινούμενους, ενώ ο οδικός άξονας που πρόσφατα συνέδεσε την Καλαμάτα με την Μεγαλόπολη στην θέση Παραδείσια, αποτελώντας σκέλος της εθνικής οδού Καλαμάτας – Αθηνών, υπέστη σημαντικές φθορές από κακοτεχνίες και δεν χρησιμοποιείται πλέον. Αποτέλεσμα των παραπάνω είναι η γεωγραφική απομόνωση της πόλης, και ο παραγκωνισμός της από την κεντρική κρατική εξουσία.

Ο καταστρεπτικός σεισμός του 1986, έπληξε κυρίως τον φτωχό και εξαθλιωμένο οικοδομικό πλούτο της Καλαμάτας, προκαλώντας σημαντικές ζημιές στα κτίσματα, και την πτώση εννέα εξ αυτών. Η πολεοδομική ανασυγκρότηση που ακολούθησε, σε μεγάλο βαθμό αποτέλεσε μέρος ενός συνολικού σχεδιασμού, που προίκισε την πόλη

με αρκετά έργα και σημειακές παρεμβάσεις ανάπλασης, μεταμορφώνοντας την εικόνα της.

3.4 ΘΕΣΗ ΣΤΟ ΝΟΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ



Ο νομός Μεσσηνίας βρίσκεται στο νοτιοδυτικό άκρο της Πελοποννήσου και συνορεύει με τους νομούς Ηλείας, Αρκαδίας και Λακωνίας, ενώ τα παράλια του βρέχονται από το Ιόνιο Πέλαγος και το Μεσσηνιακό κόλπο. Η συνολική έκταση του νομού είναι 2.991 τ.χ., επιφάνεια που αντιστοιχεί στο 14% της Πελοποννήσου.

Η Μεσσηνία είναι μια από τις πιο εύφορες γεωργικές περιοχές της χώρας, με ευνοϊκές για την ανάπτυξη της γεωργίας κλιματολογικές συνθήκες, ενώ διαθέτει και σημαντικούς τουριστικούς πόρους, παρ' όλο που είναι ένας από τους λιγότερο τουριστικά ανεπτυγμένους νομούς της χώρας. Ωστόσο, η οικονομία της περιοχής, παρά κάποιες ενδείξεις έναρξης διαδικασιών εκσυγχρονισμού, βρίσκεται σήμερα σε κρίσιμη καμπή και έχει ανάγκη από διαρθρωτικές αλλαγές. (Διαμαντόπουλος, Γ. 1991: 26)

Άμεση σχέση με τα προβλήματα αυτά έχει η πληθυσμιακή μείωση του νομού, που αρχίζει από το 1951 και συνεχίζεται μέχρι σήμερα. Η προβληματικότητα του νομού Μεσσηνίας εμφανίζεται μέσα και από την συγκριτική αντιπαράθεση ορισμένων δεικτών ευημερίας, για το νομό και το σύνολο της χώρας.

ποσοτικά χαρακτηριστικά νομού Μεσσηνίας

αριθμός κατοίκων	176,792
εργατικό δυναμικό	17,605
απασχολούμενοι	14,780
άνεργοι	2,825

πηγή : στοιχεία απογραφής 1999, Νομαρχία Μεσσηνίας

Ο γενικός στόχος, που τίθεται με τον συνδυασμό των γενικών επιταγών της χωροταξικής πολιτικής της περιοχής της Μεσσηνίας και της νότιας Πελοποννήσου γενικότερα, αφορά την ενίσχυση του ρόλου της Καλαμάτας. Σύμφωνα άλλωστε και με την χωροταξική πολιτική του πενταετούς προγράμματος ανάπτυξης 1983 – 1987 βασική επιδίωξη της κρατικής πολιτικής ήταν:

- 1 η ενίσχυση και ισόρροπη ανάπτυξη των αστικών κέντρων της χώρας, που βασίζεται στην αρχή της γενικότερης πολιτικής της αποκέντρωσης
- 2 η δημιουργία της Καλαμάτας στο νομό Πελοποννήσου σαν κέντρο διανομαρχιακού επιπέδου, λόγω του μεγέθους, της θέσης και της δυνατότητας απορρόφησης όλων των λειτουργιών και εξυπηρετήσεων που απαιτούνται



3.6 Απόσπασμα χάρτη Καλαμάτας

Άλλωστε, η Καλαμάτα αποτελεί το σημείο συνάντησης δύο σημαντικών τουριστικών δικτύων (δυτική Μεσσηνία και Μάνη – Λακωνία), καθώς και ένα δυνητικό σταθμό υποδοχής και διοχέτευσης τουριστικού δυναμικού από και προς την Κρήτη.

Η γεωγραφική θέση της πόλης, παρά τις δυσκολίες που προκαλεί η απόστασή της από την πρωτεύουσα, παραμένει στρατηγική. Αποτελεί ιδανικό σταθμό εξόρμησης για οργανωμένες ή μεμονωμένες εκδρομές του γύρου της Πελοποννήσου και κέντρο του άξονα Πάτρα – Καλαμάτα – Κρήτη και Αθήνα – Κόρινθος – Καλαμάτα – Κρήτη, έχοντας προοπτικές να μετατραπεί σε σπουδαίο τουριστικό κέντρο, και να αποτελέσει αξιόλογο υποδοχέα των μελλοντικών πλεονασματικών τουριστικών ρευμάτων του νομού. Παράλληλα, οι αυξανόμενες πολιτιστικές δραστηριότητες της, όπως το διεθνές φεστιβάλ χορού, και το φεστιβάλ ντοκιμαντέρ, μαζί με τους παραδοσιακούς και ιστορικούς της χώρους, προσδίδουν ένα ποιοτικό στοιχείο στις δυνατότητες της Καλαμάτας στο νομό και στη χώρα γενικότερα.



3.5 ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

Όπως αναφέρθηκε, το πρώτο σχέδιο της Καλαμάτας (Παράρτημα: Σχέδιο 1) εκπονήθηκε το 1867, μαζί με μια σειρά σχεδίων για αρκετές πόλεις της ελληνικής περιφέρειας. Τα πρώτα αυτά σχέδια πόλεων, που αποτελούν τις πρώτες εκδηλώσεις της κρατικής παρέμβασης στην οργάνωση του κτισμένου χώρου, συνοδεύτηκαν από μια ολόκληρη σειρά διαταγμάτων, που αφορούσαν ποικίλα ζητήματα, όπως τις λεπτομέρειες του κτισίματος των οικοπέδων, την υγιεινή της πόλης, την ανταλλαγή των οικοπέδων και άλλων.

Παράλληλα, με το σχέδιο του 1867 η πόλη στρέφεται αποκλειστικά προς την θάλασσα, κατευθύνοντας την ανάπτυξη και επέκτασή της προς τα εκεί. Για το σκοπό αυτό το σχέδιο επισημαίνει την σημασία των αξόνων Αριστομένου, Αριστοδήμου και Αναγνωσταρά στην μελλοντική εξέλιξη της Καλαμάτας. Είναι όλοι τους παράλληλοι μεταξύ τους άξονες, με κατεύθυνση από το Κάστρο προς την παραλία, υποδεικνύοντας την κατεύθυνση της οικιστικής της ανάπτυξης

Ακόμη περισσότερο, ανάμεσα στα 1870 και το 1900 η Καλαμάτα ανέπτυξε ένα πλήρες δίκτυο αστικών λειτουργιών. Παρακολούθησε την αναδίπλωση των ξένων κεφαλαίων, και εκείνων των Ελλήνων της διασποράς, προς το εσωτερικό της Ελλάδος, από τη μια συντονίζοντας και ελέγχοντας τον αγροτικό της χώρο με ευελιξία, και από την άλλη αναπτύσσοντας και οργανώνοντας τον αστικό της χώρο. Έτσι, μια σειρά από τακτοποιήσεις οικοπέδων, ευθυγραμμίσεις δρόμων, και διανοίξεις πλατειών, αποτελούν μέρη μιας πρώτης αποτελεσματικής λειτουργικής διάρθρωσης της πόλης (συσχέτιση κατοικίας με τα εργαστήρια, τους μύλους, τις εγκαταστάσεις του λιμανιού κλπ). (Καρύδης, Δ. 2000: 8)

Μπροστά στο διευρυνόμενο δευτερογενή τομέα παραγωγής, τις νέες δυνατότητες των χερσαίων μεταφορών με την δημιουργία σιδηρόδρομου, την οικιστική ανάπτυξη της παραλίας, και την ισχυροποίηση του εξαγωγικού της χαρακτήρα, η Καλαμάτα αποκτά σχέδιο πόλης το 1905, ουσιαστικά το δεύτερο ρυμοτομικό της σχέδιο μετά το 1867. Το νέο σχέδιο στην ουσία επικυρώνει την επέκταση της πόλης μέχρι το λιμάνι, με

ένα συνεχές οικοδομικό μέτωπο να αναπτύσσεται από το Κάστρο ως την παραλία, εκμεταλλευόμενο τους γραμμικούς άξονες της Αριστομένους και της Φαρών, αποκρυσταλλώνοντας το αστικό της προφίλ.

Η πόλη, αν και αναπτυσσόταν συνέχεια, αναγκάστηκε να ακολουθήσει το πρώτο Σχέδιο Πόλης για πολλά χρόνια, ενώ μετέπειτα ακολούθησαν μόνο περιορισμένες ρυμοτομικές αλλαγές, ανήμπορες να αντιμετωπίσουν τις απέραντες άναρχες επεκτάσεις με αυθαίρετες κατοικίες, χωρίς την μορφή κάποιου προγραμματισμού ή συνολικού σχεδιασμού.

Μόλις, το 1971 το «Εργαστήρι Πολεοδομικών ερευνών» του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, επεξεργάζεται μια πρόταση Ρυθμιστικού Σχεδίου. Η επιστημονική ομάδα που επιμελήθηκε του ερευνητικού προγράμματος διεπίστωσε ότι η αναπτυξιακή θέση της Καλαμάτας ως κέντρο του Νομού Μεσσηνίας και της νοτιοδυτικής Πελοποννήσου, βρίσκεται σε λανθάνουσα κατάσταση. (Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών 1971: 15)

Ως συνέπεια του φαινομένου της αστικοποίησης, που εκδηλώθηκε από το τέλος του περασμένου αιώνα στην Ελλάδα, και ιδιαίτερα μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, η ομάδα εργασίας του Πολυτεχνείου παρατήρησε μια έντονη τάση συγκέντρωσης του πληθυσμού και των δραστηριοτήτων προς την πρωτεύουσα και τον μαρασμό των επαρχιακών πόλεων, τάση που οδήγησε την Καλαμάτα να παρουσιάζει το 1971 τα παρακάτω χαρακτηριστικά:

1. να είναι σχετικά απομονωμένη δια οροσειρών με την υπόλοιπη χώρα, ενώ η θέση της αποτελούσε σημαντικό σημείο για τις θαλάσσιες διασυνδέσεις Ανατολής-Δύσης και Βορρά-Νότου.
2. να παρουσιάζει μια μοναδική περίπτωση υποβαθμίσεως κατά δύο θέσεις στην κατάταξη βάσει πληθυσμιακού μεγέθους των 12 κυριότερων πόλεων της χώρας μεταξύ των ετών 1951 και 1961, κατέχουσα την 10η θέση.
3. η συνολική απασχόληση και η αντίστοιχη απασχόληση στο τομέα της μεταποίησης να εμφανίζουν απόλυτο και σχετική μείωση μεταξύ 1951 και 1961

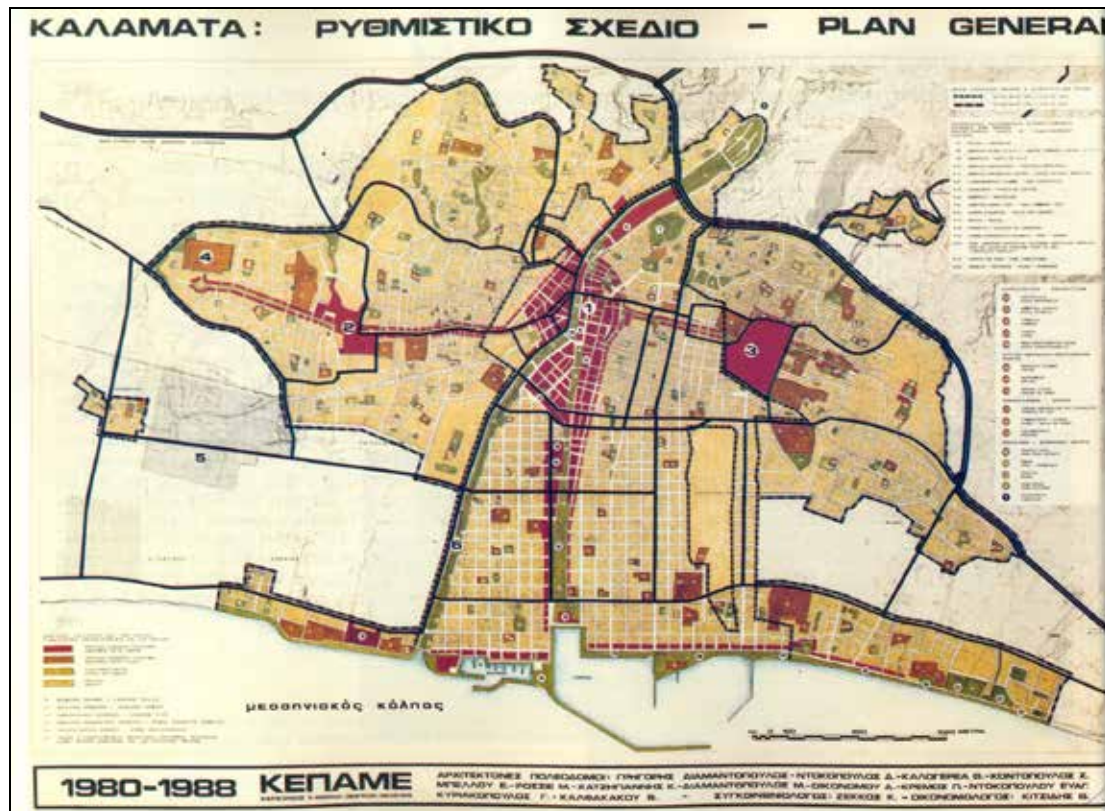
4. ο ανά κάτοικο όγκος των νέων ιδιωτικών κατοικιών κατά το 1968 ήταν ο χαμηλότερος όλων των μεγάλων αστικών κέντρων της χώρας, εξαιρώντας την Πάτρα και την πρωτεύουσα.
5. να συγκεντρώνει σχετικώς σημαντικότερον αριθμό αγροτικού πληθυσμού από τα προαναφερθέντα αστικά κέντρα
6. να παρουσιάζει σχετική υστέρηση στην εξέλιξη του εισοδήματος
7. η πάση φύσεως μεταφορά γίνεται με το αυτοκίνητο, και λιγότερο με το σιδηρόδρομο. Η κίνηση του λιμένος – αποκλειστικώς εμπορευματική – εμφανίζεται επίσης σχετικά μειωμένη, ενώ οι μεταφορές με το αεροπλάνο είναι ασήμαντες.
8. να παρουσιάζει σημαντικές δυσχέρειες εξυγίανσεως αφενός στο παλιότερο πυκνοκατοικημένο τμήμα της και αφετέρου στις επεκταθείσες εκτός σχεδίου περιοχές. Στις περιοχές αυτές, που περιλαμβάνουν το 70% του συνόλου της δομημένης επιφάνειας, παρατηρείται κατάτμηση της ιδιοκτησίας, πυκνό και τυχαίο οδικό δίκτυο, υπερβολικά στενοί οδοί, απαράδεκτα υψηλή κάλυψη οικοπέδου, υψηλός συντελεστής δόμησης και έλλειψη προκηπίων.
9. να παρουσιάζονται προβλήματα αναμορφώσεως και πυκνώσεως της πόλεως στο εκτεταμένο, αλλά και αραιοκατοικημένο, τμήμα της μεταξύ του κέντρου της πόλης και του λιμανιού. Στο τμήμα αυτό, που περιλαμβάνει το 30% περίπου της δομημένης επιφάνειας, παρατηρείται διάσπαση της συνέχειας της πόλης.

Παράλληλα, οι γενικές γραμμές για την ανάπτυξη της πόλης, σύμφωνα με τις εξελικτικές τάσεις, όπως τις αποκωδικοποιούσε η ομάδα εργασίας του Πολυτεχνείου, συνοψίζονταν στην εξέλιξη της υφιστάμενης πόλης μέσω της εξυγίανσεως, αναμορφώσεως και εντάσεως των πολεοδομικών λειτουργιών της και στην επιφανειακή επέκταση στις παρυφές της .

Το 1979 – 80 ξεκινάει ο Δήμος Καλαμάτας μια προσπάθεια ρύθμισης της ανάπτυξης της πόλης, συνεχίζοντας την προσπάθεια της προηγούμενης δημοτικής αρχής που δεν είχε ολοκληρωθεί δύο χρόνια πριν (1978). Με την ψήφιση του Ν. 947/1979 η νέα δημοτική αρχή επιτυγχάνει την προσαρμογή της στη νέα νομοθεσία, καλώντας το ΚΕΠΑΜΕ, δηλαδή το Κέντρο Πολεοδομικών – Αρχιτεκτονικών Μελετών και Ερευνών που είναι η επιστημονική ομάδα μελετητών του Γρηγορίου Διαμαντόπουλου, να αναλάβει την σύνταξη της νέας μελέτης.

Το 1981 ολοκληρώνεται το α' στάδιο της μελέτης για το Ρυθμιστικό Σχέδιο, που εγκρίνεται από το Δημοτικό Συμβούλιο, και κατόπιν επικυρώνεται από το αρμόδιο Συμβούλιο Δημοσίων Έργων στο ΥΧΟΠ και από τα σχετικά υπουργεία. Στον αντίποδα, μεσολαβεί μια μεγάλη καθυστέρηση μέχρι τον Σεπτέμβριο του 1985 να ολοκληρωθεί η εκπόνηση του και στις 10 Απριλίου 1986 να εγκριθεί και να δημοσιοποιηθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Παράλληλα, υπήρξαν πιέσεις από το ΥΠΕΧΩΔΕ για την εκπόνηση Γ.Π.Σ., σύμφωνα με το νέο οικιστικό νόμο του 1337/83, που συνάντησαν αντιδράσεις από την δημοτική αρχή, που επέμεινε στην εκπόνηση Ρ.Σ.

Το εκπονηθέν Ρυθμιστικό Σχέδιο ήταν η «πυξίδα» που καθόρισε και συνεχίζει να καθορίζει τις στρατηγικές κινήσεις πάνω στην πόλη. Είναι το εργαλείο για τη νέα δομή της πόλης, την αναβάθμιση και ανάπτυξη των περιοχών αυθαιρέτων, την εξασφάλιση του απαραίτητου κοινωνικού εξοπλισμού για την ανάδειξη της πολιτιστικής φυσιογνωμίας και την υλοποίηση των στόχων ανάπτυξης της πόλης και της ευρύτερης περιοχής. (Δήμος Καλαμάτας, 1989: 4)



3.7 το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Πόλης (η μελέτη ΚΕΠΑΜΕ)

Όπως όριζε το Ρυθμιστικό Σχέδιο, η πολιτική κοινωνικής και πολεοδομικής ανάπτυξης της Καλαμάτας, πρέπει να επιδιώκει:

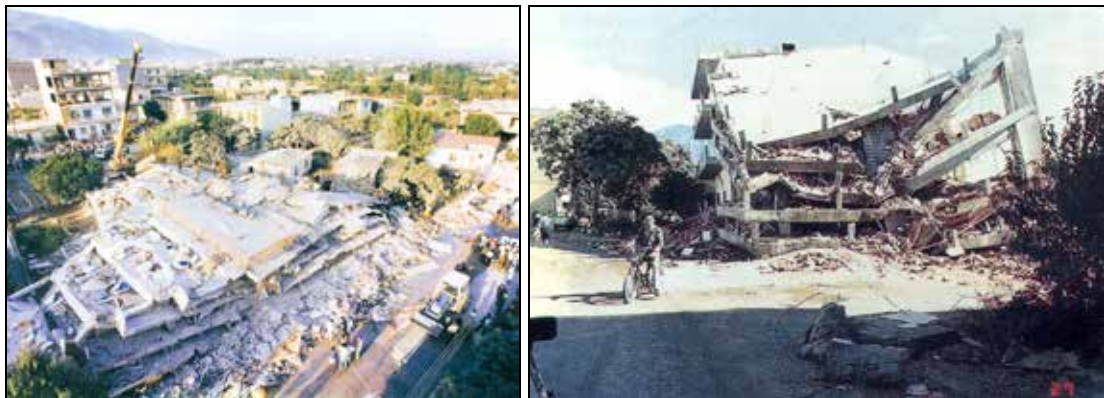
- 1 την ισόρροπη ανάπτυξη της πόλης σε εξοπλισμό
- 2 το κλείσιμο της «ψαλίδας» ανάμεσα στις προβληματικές και στις προνομιούχες περιοχές της πόλης, ιδίως όσον αφορά τον πρωτοβάθμιο κοινωνικό εξοπλισμό
- 3 τη δημιουργία «αυτοδύναμων» οικιστικών μονάδων μέσα στην πόλη
- 4 το συνδυασμό κοινωνικού εξοπλισμού για εξυπηρετήσεις και εκδηλώσεις τοπικού και υπερτοπικού χαρακτήρα
- 5 την καλύτερη δυνατή οικολογική ισορροπία, ιδιαίτερα με την απομάκρυνση και απομόνωση πηγών ρύπανσης και μόλυνσης
- 6 την ανάπτυξη οικονομικής και κοινωνικής ζωής μέσα στην πόλη, αποκεντρωμένα
- 7 την εξισορρόπηση της κατανομής του κυκλοφοριακού φόρτου, ιεραρχημένα
- 8 τη διατήρηση ανθρώπινης κλίμακας στον οικιστικό ιστό
- 9 την εξασφάλιση στον πεζό των δικαιωμάτων του

Παράλληλα, το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Καλαμάτας προβλέπει:

- 1 την αναβάθμιση του κέντρου της πόλης με σειρά πολεοδομικών μέτρων, που προβλέπουν δημιουργία πεζοδρόμων, πράσινο (δημοτικό πάρκο), ενίσχυση λειτουργιών εμπορίου, διοίκησης, πολιτισμού, κλπ.
- 2 την δημιουργία δύο κέντρων γειτονιάς, στον Ανατολικό και Δυτικό Τομέα της πόλης, δηλαδή στην «καρδιά» των αυθαιρέτων με στόχο την αναβάθμιση των περιοχών αυτών και την παροχή στους κατοίκους τους των οικονομικών, κοινωνικών και πολιτιστικών λειτουργιών που έχουν ανάγκη.
- 3 μια σειρά έργων υποδομής στην περιοχή της δυτικής παραλίας (με πιο σημαντικό απ' αυτά τη δημιουργία μιας νέας Μαρίνας) για να υπάρξει μια ισορροπία ανάμεσα στην ανατολική και δυτική παραλία
- 4 ένα νέο σύγχρονο κυκλοφοριακό δίκτυο οχημάτων και πεζών

- 5 μια σειρά πολεοδομικών επεμβάσεων που δημιουργούν τις προϋποθέσεις ενός νέου σύγχρονου κοινωνικού εξοπλισμού (σχολεία, βρεφονηπιακοί σταθμοί, πλατείες κλπ.) καθώς και έργα που απελευθερώνουν την πόλη από ανεπιθύμητες χρήσεις και δημιουργούν τις προϋποθέσεις μιας σωστής οικονομικής ανάπτυξης (Βιοτεχνικό Πάρκο, Βιομηχανική περιοχή, νέα βιομηχανικά σφαγεία κ.λ.π.)

Ο κοινωνικός εξοπλισμός της Καλαμάτας, με βάση το Ρυθμιστικό Σχέδιο κατανέμεται σε ολόκληρη την πόλη ανάλογα με τις ανάγκες των κατοίκων, την επιδιωκόμενη χρονοαπόσταση και τη διατιθέμενη γη. Έτσι, διακρίνονται τρεις πυρήνες, το κέντρο της Πόλης, τα κέντρα συνοικιών απ' τα οποία τα δύο, το δυτικό (στη Λαγκάδα, αγία Τριάδα) και το ανατολικό (στους παλιούς στρατώνες) ξεχωρίζουν για την ιδιαίτερη σημασία τους και το διάσπαρτο κεντρικό ή συνοικιακό εξοπλισμό τους.



3.8 καταρρεύσεις κτιρίων στον σεισμό του 1986

Οι προβλέψεις του Ρυθμιστικού Σχεδίου αποτελούν τον οδηγό για το συνολικό σχεδιασμό της πόλης, ενώ αποτέλεσαν βάση για την μεγάλης κλίμακας ανασυγκρότηση της πόλης μετά τους καταστρεπτικούς σεισμούς του 1986.

3.6 ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

Η μελέτη του Σπουδαστηρίου Πολεοδομικών Ερευνών ΕΜΠ το 1971 ήταν ίσως η πρώτη επιστημονική προσέγγιση για ένα συνολικό προγραμματισμό στην πόλη και για την σύνταξη ενός κατευθυντήριου σχεδίου για την ανάπτυξη και επέκτασή της. Η μελέτη αναγνωρίζει την κεντρική εμπορική και διοικητική διάσταση της οδού Αριστομένους, προτείνοντας την διατήρηση και ενίσχυση του συνεχούς γραμμικού χαρακτήρα του κέντρου, δια των βασικών αξόνων των οδών Αθηνών – Νέδοντος - Παραλίας και κυρίως της Αριστομένους και την δημιουργία δυο τοπικών κέντρων στην βορειοδυτική και βορειοανατολική περιοχή. (Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών 1971: 8)

Το Σπουδαστήριο προωθεί τον άξονα της Αριστομένους ως τον βασικό κλάδο, που συνδέει τον κεντρικό πυρήνα της πόλης μετά του λιμένος της. Οργανώνει δε, ως συνεχές οικοδομημένο συγκρότημα που περιλαμβάνει στα ισόγεια των κτιρίων εμπορικά καταστήματα, κέντρα αναψυχής, και ελεύθερους χώρους και στους πρώτους ορόφους γραφεία, ενώ στους ανώτερους κατοικία. Το ως άνω συγκρότημα εκτείνεται σε βάθος 50 -70 μέτρων εκατέρωθεν του άξονος της οδού Αριστομένους

Παράλληλα, ο παραλιακός άξονας παρουσιάζει δυνατότητες όμοιες με αυτές του άξονα της Αριστομένους, ερχόμενο σε ευθεία συσχέτιση μαζί του. Για το λόγο αυτό περιλαμβάνει κυρίως τουριστικές λειτουργίες, κέντρα αναψυχής, και ελεύθερους χώρους και πλατείες, ενώ στους ορόφους, γραφεία, κατοικίες και ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις.

Δεκαπέντε χρόνια μετά, η επιστημονική ομάδα επιφορτισμένη με το έργο της εκπόνησης του πρώτου Ρυθμιστικού Σχεδίου της πόλης, συνεχίζει να αναγνωρίζει την μεγάλη αξία του δημόσιου χώρου της Αριστομένους για την Καλαμάτα.

Τα όρια του σημερινού κέντρου της πόλης ξεκινούν από την παλιά πόλη, γύρω από το Κάστρο και από εκεί απλώνονται προς τα νότια, κατά μήκος της οδού Αριστομένους. Αυτός ο κεντρικά εξοπλισμένος άξονας Βορρά – Νότου της Καλαμάτας αποτελεί την ραχοκοκαλιά της πόλης, φέροντας κεντρικές κοινωνικές λειτουργίες.

Σε ένα πρώτο επίπεδο, ο γενικός σχεδιασμός του Ρυθμιστικού Σχεδίου προσπαθεί να επιβάλει, λαμβάνοντας υπόψη την υφιστάμενη κατάσταση και τα κεκτημένα δικαιώματα των ιδιοκτητών, το χαμηλό ύψος των οικοδομών, το μικρό συντελεστή δόμησης, και τον περιορισμό της πυκνότητας, άρα και την μείωση της κάλυψης επί του εδάφους. Ιδιαίτερα δε, για την πόλη της Καλαμάτας, ο σχεδιασμός αυτός συμπίπτει απολύτως με τις αρχές του αντισεισμικού πολεοδομικού σχεδιασμού, αφού ο μικρός συντελεστής δόμησης και τα μεγάλα πλάτη των δρόμων, σε συνδυασμό με την κατάλληλη διάταξη των ελεύθερων (μη δομημένων) χώρων, συμβάλουν σημαντικά στην αντισεισμική θωράκιση της πόλης.

Είναι πλήρως αποδεδειγμένο ότι η ύπαρξη ελεύθερων χώρων σε ικανοποιητική ποσότητα και καταλληλότητα είναι απαραίτητο στοιχείο κάθε πολεοδομικού αντισεισμικού σχεδιασμού. Είναι ίσως το πιο τρωτό σημείο των ελληνικών πόλεων σήμερα, οι οποίες μιμούμενες την Αθήνα, γίνονται όλο και πιο πυκνοχτισμένες, με πολυώροφα οικοδομήματα, ενώ διαθέτουν ελάχιστο ποσοστό από τους αναγκαίους ελεύθερους χώρους.

Στην Καλαμάτα το θέμα των ελευθέρων χώρων έχει απασχολήσει σοβαρότατα το Δήμο και τους μελετητές του Ρυθμιστικού Σχεδίου και έχει επιτευχθεί ένα σχετικά ικανοποιητικό αποτέλεσμα, χωρίς απαλλοτριώσεις ή εξαγορές για δημόσια γη. Οι ελεύθεροι χώροι της πόλης είναι:

- 1 το θεματικό πάρκο των τρένων (54 στρέμματα γης)
- 2 το δυτικό κέντρο κοινωνικής ζωής (65 στρέμματα)
- 3 το Ανατολικό Κέντρο Κοινωνικής Ζωής, πρώην Στρατόπεδο (110 στρέμματα)
- 4 η πράσινη ζώνη του Νέδοντα, συνολικού μήκους 5 χλμ.
- 5 η παραλιακή ζώνη πεζών κατά μήκος της οδού Ναυαρίνου
- 6 το Δημοτικό Κέντρο Ελεύθερου Αθλητισμού (40 στρέμματα γης)
- 7 η περιοχή της Μαρίνας, ανατολικά και δυτικά των εκβολών του Νέδοντα
- 8 η ελεύθερη έκταση του Βιοτεχνικού Πάρκου (53 στρέμματα γης)

Η λειτουργία των ελεύθερων αυτών χώρων, που ολοκληρώνονται και εξοπλίζονται διαρκώς, εξυπηρετούν τις ανάγκες των κατοίκων της Καλαμάτας σε καθημερινή

βάση. Παράλληλα, με την προστασία των ελεύθερων χώρων στην πόλη, το Ρυθμιστικό Σχέδιο προωθεί την προοπτική πεζοποίησης της οδού Αριστομένους, μεταλλάσσοντας ένα σημαντικό οδικό άξονα της πόλης, σε ένα δημόσιο χώρο αφιερωμένο στους πεζούς.

Για το λόγο αυτό το Ρυθμιστικό Σχέδιο υπερτονίζει την αναγκαιότητα δημιουργίας ενός εκτεταμένου δικτύου πεζών. Για μια πόλη του μεγέθους της Καλαμάτας, έχει μεγάλη σημασία να λαμβάνεται ως άξονας αναφοράς ο πεζός και ο σχεδιασμός της να αφορά την κλίμακα του. Ο κάθε κρίκος της αλυσίδας: κεντρικός άξονας πρασίνου, κοινωνικού εξοπλισμού και ζώνης πεζών, έχει τη δική του λειτουργία και ατμόσφαιρα, ενώ όλοι μαζί αποτελούν ένα μοναδικό σύνολο.

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο προβλέπει ως πεζόδρομους:

- 1** την περιοχή του Κάστρου
- 2** τους πεζόδρομους της παλιάς πόλης και αγοράς
- 3** την πλατεία Αγ. Αποστόλων
- 4** την πλατεία 23^{ης} Μαρτίου
- 5** την οδό Αριστομένους (το κυρίως εμπορικό τμήμα της από την 23^{ης} Μαρτίου μέχρι την πλατεία του Πνευματικού Κέντρου)
- 6** την πλατεία Δημαρχείου
- 7** την πλατεία Πνευματικού Κέντρου
- 8** την πλατεία Γεωργίου
- 9** την οδό Αριστομένους, νότια από την οδό Φραντζή, που μπορεί τμηματικά και σταδιακά να μετατραπεί σε πραγματικό πεζόδρομο, αρχικά με διαρρύθμιση του ευρύτετου πεζοδρομίου της και τελικά με την πλήρη πεζοποίηση της
- 10** το πάρκο των τρένων, προσεγγίζοντας το λιμάνι και τον κήπο του τελωνείου
- 11** την τουριστική ζώνη κατά μήκος της παραλίας

Κανένας δεν φαντάζεται βέβαια τον κοινό πεζό να ξεκινάει με τα πόδια από το κάστρο και να καταλήγει στην παραλία, διασχίζοντας 4 χιλιόμετρα του κεντρικού πεζόδρομου. Ο καθένας όμως μπορεί να κινηθεί εκεί γύρω, χρησιμοποιώντας το αντίστοιχο κομμάτι του «βασιλείου του πεζού», φτάνοντας σ' αυτό μέσα από κάποιο εγκάρσιο πεζόδρομο ή πεζοδρόμιο. (Διαμαντόπουλος, Γ. 1991: 150)

4 ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΙ ΜΕΤΑΛΛΑΓΕΣ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ



4.1 ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΟ ΧΡΟΝΟ

Μετά την επανάσταση του 1821 και τις πρώτες προσπάθειες οργάνωσης των ελληνικών πόλεων και ανόρθωσης της τοπικής τους οικονομίας, η πόλη της Καλαμάτας επεκτείνεται οικιστικά πέρα από την περιοχή του Κάστρου και της πλατείας 23^{ης} Μαρτίου, καταλαμβάνοντας νέες ανεκμετάλλευτες εκτάσεις.

Ειδικότερα, η ανάπτυξη της οικονομίας, η δομή της απασχόλησης και οι μετακινήσεις από την αγροτική ενδοχώρα στην πόλη, κατεύθυναν την επέκταση της Καλαμάτας προς την θάλασσα.

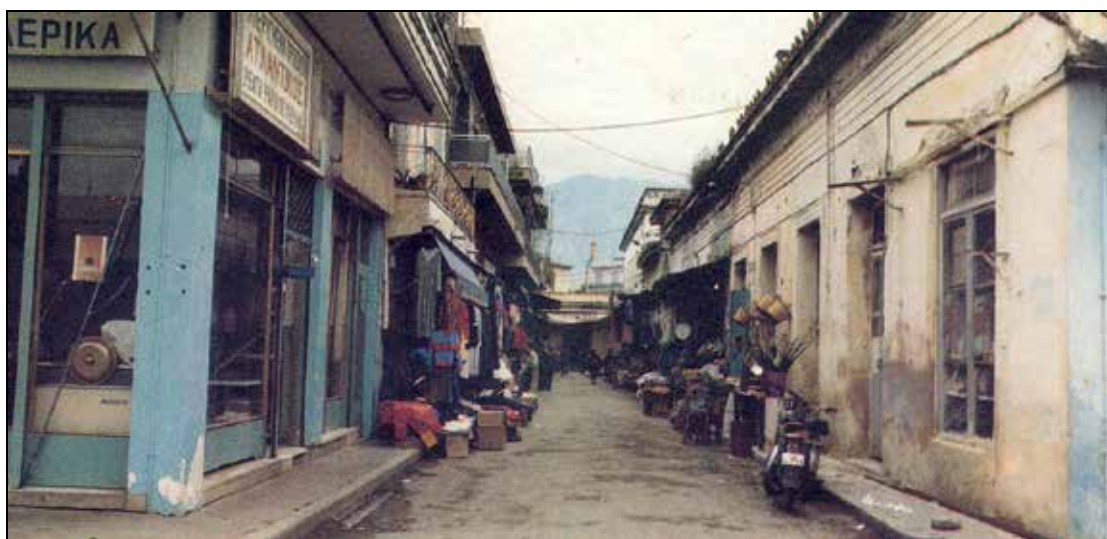
Για το λόγο αυτό, το πρώτο ρυμοτομικό σχέδιο του 1867 επισημαίνει τη σημασία της οδού Αριστομένου, αλλά και των οδών Αναγνωσταρά, Αριστοδήμου και Φαρών, στην μελλοντική ανάπτυξη της πόλης: είναι όλοι τους παράλληλοι μεταξύ τους κατά μήκος άξονες, με κατεύθυνση από το Κάστρο προς την παραλία, που υποδεικνύουν την κατεύθυνση οικιστικής ανάπτυξης.

Η οικοδομική δραστηριότητα στην πόλη ακολουθούσε την Αριστομένου, φτάνοντας και στον εποικισμό της παραλιακής ζώνης, εκμεταλλευόμενη τις κατευθύνσεις ανάπτυξης που υποδείκνυε η ρυμοτομία του 1867. Στο σχέδιο πόλης του 1905, που είναι το δεύτερο ρυμοτομικό σχέδιο μετά από εκείνο του 1867, η περιοχή γύρω από το λιμάνι είναι ήδη καλά σχηματισμένη, με την κατασκευή λιμενοβραχίονα, δεξαμενής, μιας μικρής στοιχειώδους οικιστικής συγκέντρωσης τριγύρω.

Με το σχέδιο αυτό εντάσσονται στην πόλη δυο ταχύτατα αναπτυσσόμενες γραμμικές περιοχές (τότε Εθνική οδό Παραλίας – Καλαμών) και την οδό Φαρών (Δημοτική οδός Παραλίας – Καλαμών). Αν και το επίπεδο ανάπτυξης των μεταφορών των αρχών του 20^{ου} αιώνα ήταν αδύναμο να ισχυροποιήσει τον δεσμό της παλιάς πόλης με το λιμάνι, τίποτε δεν εμπόδιζε τις δύο αυτές ενότητες να βιώνονται σαν ένα ενιαίο κομμάτι μιας και της αυτή πόλης. Άλλωστε, αν και η δόμηση στα νέα τμήματα κάθε άλλο παρά πυκνή είναι, εν τούτοις είναι η περίοδος που η Καλαμάτα αποκρυσταλλώνει το αστικό προφίλ της, καταλαμβάνοντας μια έκταση από το Βορρά ως το Νότο από το

Κάστρο έως την Παραλία, με ανατολικά και δυτικά όρια στη θέση της οδού Φαρών και την κοίτη του Νέδοντα , αντιστοίχως. (Καρύδης Δ. 2000: 15)

4.2 ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ



4.1 διάχυση δραστηριοτήτων στο ιστορικό κέντρο της πόλης

Η μελέτη του Σπουδαστηρίου Πολεοδομικών Ερευνών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου το 1971 διέκρινε ότι από την συγκριτική διερεύνηση των νομών Πελοποννήσου προς διαπίστωση της συμβολής της Καλαμάτας στην βιομηχανική δραστηριότητα αυτών, συναγόταν ότι η πόλη αυτή είχε την δυναμική να αποτελέσει δευτερεύοντα πόλο βιομηχανικής ανάπτυξης της Πελοποννήσου. (Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών ΕΜΠ 1971: 16)

Είναι γεγονός ότι η οικονομική ανάπτυξη μιας πόλης πρέπει να στηρίζεται στην ανάπτυξη και των τριών τομέων παραγωγής, και στις σχέσεις που αναπτύσσονται ανάμεσα σ' αυτούς. Αδιαμφισβήτητα, η Καλαμάτα πρέπει να δημιουργεί συνθήκες αρμονικής ανάπτυξης των τριών παραγωγικών τομέων, αξιοποιώντας βέβαια περισσότερο τις δραστηριότητες εκείνες που θα μπορούσαν να διαδραματίσουν ένα ρόλο «πλοηγού» στην τοπική οικονομία, αν και οι ευοίωνες προοπτικές συναντούν

εμπόδια στην υπολειτουργία του λιμανιού και στην έλλειψη καλού συγκοινωνιακού δικτύου. (Διαμαντόπουλος Γρ. 1992: 27)

Όπως παρουσιάστηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, το βιομηχανικό και βιοτεχνικό δυναμικό της πόλης, περιορίζεται πλέον μόνο στην καπνοβιομηχανία και ενδεχομένως στα βιομηχανικά είδη διατροφής, που έχουν διαπεριφερειακή εξαγωγική σημασία. Οι υπόλοιπες βιομηχανίες είναι τοπικής σημασίας, όπως ενδυμάτων – υποδημάτων, ξυλοφελλού και προϊόντων μετάλλου, χρήζουσα τεχνολογικού εκσυγχρονισμού.

Η βιομηχανική ανάπτυξη, αν και αποτέλεσε συστατικό στοιχείο της ανάπτυξης της πόλης στην προπολεμική περίοδο, τις τελευταίες δεκαετίες παρουσιάζει σημαντικά προβλήματα, ενώ κυρίως οι μονάδες μικρού και μεσαίου μεγέθους αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα βιωσιμότητας. Παρ' όλο που ο πρωτογενής τομέας της περιοχής έχει προοπτικές ανάπτυξης, οι βιομηχανικοί κλάδοι, που βοηθούν την ολοκλήρωση της διαδικασίας της πρωτογενούς παραγωγής (γεωργικά μηχανήματα και χημικά προϊόντα) και την επεξεργασία των γεωργικών προϊόντων (βιομηχανία ελαιοκομικών προϊόντων, οπωροκηπευτικών, βιομηχανίες εξυπηρέτησεως κτηνοτροφικής παραγωγής) έχουν περιορισμένες δυνατότητες.

Παράλληλα, οι μεταποιητικές μονάδες στην Καλαμάτα είναι στην πλειοψηφία τους μικρές, σχεδόν οικογενειακού χαρακτήρα, με σημαντικά ενδογενή προβλήματα, όπως την έλλειψη μεθόδων οργάνωσης – προγραμματισμού και εκτέλεσης, τις δυσκολίες χρηματοδότησης, τον φόβο για εκσυγχρονιστικά ανοίγματα, την άναρχη χωροθέτηση, και τις απαρχαιωμένες εγκαταστάσεις. Σε συνδυασμό με την μεγάλη χωρική απόσταση της Αθήνας, την ανεπάρκεια αποκεντρωτικών κινήτρων, την μείωση της σπουδαιότητας του λιμανιού και την πληθυσμιακή αφαίμαξη του νομού, ο δευτερογενής τομέας παραγωγής, με εξαίρεση τις κατασκευαστικές δραστηριότητες, παραμένει εξαιρετικά υποβαθμισμένος.

Σήμερα, ο πρωτογενής τομέας αδυνατεί να αποτελέσει τη βασική οικονομική δύναμη για την ανάπτυξη ενός αστικού κέντρου σαν την Καλαμάτα. Στη δυτική και ανατολική περιοχή της πόλης, υπάρχουν εντατικές καλλιέργειες με ικανοποιητική στρεμματική απόδοση, επιτρέποντας την προσπέλασή των προϊόντων της στην

τοπική αγορά, ικανοποιώντας πάντως μόνο τις ανάγκες των κατοίκων της πόλης. Παράλληλα, οι συνεταιριστικές δραστηριότητες, που απορρόφησαν κοινοτικά κονδύλια, δεν έχουν καταφέρει να εκπληρώσουν τις προσδοκίες των ανθρώπων τους.

Αντίθετα, ενώ η τουριστική ανάπτυξη αποτελεί μια από τις βασικότερες κινητήριες δυνάμεις που μπορούν να συμβάλουν στην ανάπτυξη της πόλης, στην Καλαμάτα ο τριτογενής αυτός τομέας παραγωγής παρουσιάζει κάποια κίνηση μόνο τους καλοκαιρινούς μήνες, δίχως κάποια κρατική ή δημοτική υποβοήθηση, χαρακτηρίζοντας το νομό Μεσσηνίας, σαν έναν από τους λιγότερο τουριστικά αναπτυγμένους νομούς της χώρας.

4.3 ΜΕΤΑΛΛΑΓΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ



4.3 το κτίριο Κοτταρόπουλου, που στεγάζει πλέον την Δημοτική Σχολή Εικαστικών

Μεταλλαγές με την πάροδο του χρόνου, δεν έχουν υποστεί μόνο οι παραγωγικές δραστηριότητες της πόλης, αλλά και τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά της Καλαμάτας. Η δομή της σύγχρονης πόλης παρουσιάζει μέσα στους δύο αιώνες ζωής της, σημαντικές διαφοροποιήσεις στα οικιστικά χαρακτηριστικά της και στην μορφολογία του οικοδομικού ανάγλυφού της.

Μετά την απελευθέρωση, ένας μεγάλος αριθμός κτισμάτων κατασκευάζεται στην Καλαμάτα, που πλέον έχει επεκταθεί αρκετά έξω από τον αρχικό πυρήνα του κάστρου. Το κέντρο της πόλης βρίσκεται στην πλατεία Αγ. Αποστόλων, εκεί που ο Π. Μπενάκης κτίζει το δεύτερο αρχοντικό του, που διασώζεται μέχρι σήμερα.

Για την χάραξη των καινούριων δρόμων εφαρμόζεται όπως και στην μεσαιωνική περίοδο, η πιο οικονομική λύση, που συνδυάζει την ελάχιστη δυνατή επέμβαση στο τοπίο με την άμεση ικανοποίηση μιας ανάγκης προσπέλασης – μετακίνησης από ένα σημείο στο άλλο, τη στάση σε κάποιο πλάτωμα, και το χώρο συγκέντρωσης μπροστά στην εκκλησία. Το αποτέλεσμα είναι η δημιουργία μη ευθύγραμμων δρόμων, με μεταβλητό πλάτος, ενώ γύρω από τον κεντρικό δρόμο ή από ένα κεντρικό σημείο ενδιαφέροντος διανοίγονται άλλοι μικρότεροι οδοί, μερικές φορές ακτινωτά.

Η συνεχής επαφή με το εξωτερικό (έμποροι, Έλληνες μηχανικοί που σπούδαζαν στο εξωτερικό, ξένοι μηχανικοί που εργάζονται στην Ελλάδα) έχει αποτέλεσμα την επικράτηση του κλασικισμού και την εισαγωγή του εκλεκτικισμού.

Στην περίοδο 1880 – 1930 οι τύποι κτιρίων που συναντώνται στην πόλη είναι:

- 1 κλασικιστικά κτίρια
- 2 υστεροκλασικιστικά ή κτίρια του όψιμου κλασικισμού
- 3 εκλεκτικιστικά με επιδράσεις από Αναγέννηση – μανιερισμό – μπαρόκ
- 4 εκλεκτικιστικά γοτθικίζοντα & αραβίζοντα
- 5 εκλεκτικιστικά rustique
- 6 art nouveau
- 7 κτίρια του μεσοπολέμου

Γύρω από το λιμάνι, που κατασκευάστηκε περίπου στα 1900, είχε ήδη από τα προεπαναστατικά χρόνια αρχίσει να δημιουργείται μια καινούρια συνοικία της πόλης. Με το σχέδιο του 1905 η πόλη ενοποιεί τον κύριο όγκο της με το πυρήνα του λιμανιού και αναπτύσσεται με το υποδάμειο σύστημα.

Το κέντρο της περιοχής των Αγίων Αποστόλων διατηρείται και επεκτείνεται, για να καλύψει τις καινούριες ανάγκες, στην πλατεία 23^{ης} Μαρτίου και στην Αριστομένους, που διαμορφώνονται αυτήν την περίοδο.

Στον πολεοδομικό ιστό της παλιάς πόλης, γίνονται σημαντικές επεμβάσεις με σκοπό την ευθυγράμμιση των δρόμων. Τους μικρούς τεθλασμένους δρόμους, που μεγάλωναν το πλάτος τους σε ορισμένα σημεία, για να δημιουργήσουν κάποιο χώρο στάσης, έρχονται να αντικαταστήσουν κάτω από την νεοαναγεννησιακή επίδραση, οι άξονες προοπτικής. Φαρδείς δρόμοι οδηγούν το βλέμμα κατευθείαν στα σημεία ενδιαφέροντος, όπως η οδός Υπαπαντής στην αντίστοιχη εκκλησία και η λεωφόρος Σιδηροδρομικού Σταθμού στο κτίριο του ΟΣΕ.

Τα κτίρια που βρίσκονται στην περιοχή διακρίνονται σε διαφόρους τύπους. Τα κτίρια αγροτικού τύπου αποτελούνται από μικροσκοπικούς όγκους, που προστίθενται ο ένας δίπλα στον άλλο, συχνά με διαφορετικά υλικά και διαμόρφωση, και με μεγάλη ποικιλία εντυπώσεων, ασυμμετρία και γραφικότητα, ενώ παρουσιάζουν τέλεια προσαρμογή στις κλίσεις του εδάφους. Βρίσκονται κυρίως στην περιοχή του κάστρου και χρονολογούνται πριν από το 1850. Χαρακτηριστικό δείγμα αυτών των κτισμάτων είναι το Διοικητήριο του Σουλεϊμάν Αρναούτογλου στο κάτω μέρος της πλατείας Υπαπαντής.

Μια δεύτερη κατηγορία κτιρίων αποτελούν τα προκλασικιστικά ή πρώιμα κλασικιστικά κτίσματα, δηλαδή για ένα αστικό τύπο οικοδομής που μορφολογικά ανήκει στην μετάβαση από την παραδοσιακή στην κλασικιστική αρχιτεκτονική. Αν και προορίζονταν για κατοικία, ο εμπορικός ρόλος της Καλαμάτας και η παρουσία έντονης δευτερογενούς παραγωγής, επέβαλλε την χωροθέτηση της κατοικίας μόνο στον όροφο, ενώ στο ισόγειο στεγάζονταν καταστήματα, βιοτεχνικά εργαστήρια και αποθήκες.

Ίσως την πολυπληθέστερη κατηγορία κτιρίων αποτελούν τα κλασικιστικά, που δομήθηκαν την περίοδο μεταξύ 1880 και 1920. Είναι διάσπαρτα στην πόλη, με μεγαλύτερη πυκνότητα στις περιοχές που δημιουργήθηκαν αυτήν την περίοδο.

Για την περιγραφή της κατηγορίας χρησιμοποιείται ως όρος ο κλασικισμός, όχι σαν άμεση αναφορά στην αρχαιότητα, αλλά κυρίως για να εκφράσει τις επιδράσεις από τη δυτική αρχιτεκτονική, όπως την Αναγέννηση, το μπαρόκ, και τις διάφορες αναβιώσεις τους. Τα κτίσματα αυτά αποτελούνται από ένα ενιαίο όγκο διώροφο και

σπάνια ισόγειο, με κύριο χαρακτηριστικό τη συμμετρία και συνήθως τρεις άξονες ανοιγμάτων στην κύρια όψη.

Χρησιμοποιούνται ως κατοικία, και στην περίπτωση διώροφου οι είσοδοι ανεξαρτητοποιούνται. Το ισόγειο εξυπηρετείται από μια κεντρική είσοδο, ενώ ο όροφος από άλλη, σε πλάγια θέση, βρίσκεται έξω από τον κύριο όγκο του κτιρίου. Ο χώρος πάνω απ' αυτήν την είσοδο χρησιμοποιείται σαν βεράντα με στηθαίο από ballustres, με επιρροή από την Αναγέννηση.

Αντίθετα, σε περίπτωση που η είσοδος τοποθετείται σε πλάγια θέση αλλά μέσα στον κύριο όγκο του κτιρίου, αυτό τμήμα υποχωρεί ελαφρά για να μη διαταράξει τη συμμετρία της όψης. Η λύση και των δύο εισόδων σε πλάγιες θέσεις είναι σπανιότερη.

Στις εμπορικές περιοχές το ισόγειο έχει χρήση καταστήματος και η είσοδος για την κατοικία είναι πάντα σε πλάγια θέση μέσα ή έξω από τον κύριο όγκο του κτιρίου.

Στον αντίποδα, τα υστεροκλασικιστικά είναι κτίρια που χρονολογούνται κυρίως μετά το 1910. Έχουν τα χαρακτηριστικά των κλασικιστικών, με κάποιες όμως διαφοροποιήσεις, που επικεντρώνονται στο χαρακτηριστικά μεγάλο ύψος τους και στο μεγάλο μέγεθος των ανοιγμάτων που πλαισιώνονται από πλήρη ρυθμό, παραστάδες με ραβδώσεις και κορινθιακά επίκρανα, επιστύλιο και γείσο. Έχει αρχίσει να γίνεται χρήση του τσιμέντου και υπάρχουν περιπτώσεις που ο σκελετός από μπετόν είναι εμφανής και πλαισιώνει τα κλασικιστικά παράθυρα, ενώ τα μπαλκόνια είναι ακόμη μικρά στο μέγεθος.

Σε πολλά κτίρια του κλασικισμού χρησιμοποιούνται μορφολογικά στοιχεία που ανήκουν σε άλλες ιστορικές περιόδους της αρχιτεκτονικής. Επειδή δεν γίνεται αναπαραγωγή ενός συγκεκριμένου αρχιτεκτονικού ρυθμού, αλλά ανάμιξη στοιχείων από διάφορες εποχές, διακρίνονται τέσσερις τύποι εκλεκτικιστικών κτιρίων ανάλογα με το είδος των μορφολογικών στοιχείων που κυριαρχούν.

4.4 ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΑ ΚΤΙΡΙΑ



4.5 το παραδοσιακό ξενοδοχείο Αχιλλείον, που προορίζεται να γίνει δημοτικός ξενώνας

Τον Ιανουάριο του 1986, η τότε δημορχιακή αρχή ανέθεσε στην αρχιτέκτονα δρ. Μαρία Θεοδώρου την καταγραφή των αξιόλογων κτιρίων της πόλης. Η μελέτη, που βασίστηκε στην επί τόπου έρευνα, κατέγραψε 226 κτίρια που συγκροτούσαν την αποτυπωμένη στο χώρο ιστορία της πόλης και παραδόθηκε το Μάρτιο του 1986.

Έξι μήνες μετά, το Σεπτέμβριο του 1986, η μελέτη ήταν ένα ντοκουμέντο, καθώς τα κτίρια που περιλάμβανε, είτε είχαν κατεδαφιστεί, είτε είχαν υποστεί σημαντικές βλάβες από το σεισμό, που διατάραξε ριζικά και απότομα τη ζωή της πόλης. Η μελέτη αποτέλεσε τον οδηγό για την οριοθέτηση του ιστορικού κέντρου και τη σύνταξη του σχεδίου προστασίας του, που θεσμοθετήθηκε με την έκδοση προεδρικού διατάγματος.

Η ανάγκη διατήρησης της ιστορικής μνήμης της πόλης γίνεται περισσότερο επιτακτική σήμερα. Στην κοινωνική δυναμική που συναρτάται με το σύστημα γαιοκτησία, οικοδομή, και ανάπτυξη του αστικού χώρου, βασική συνιστώσα αποτελούν, όπως είναι εύλογο, και τα συμφέροντα που οργανώνονται μέσα από τις διαδικασίες που κινητοποιούνται. Ομάδες, δηλαδή και άτομα που εμπλέκονται σε αυτές, συνδιαλέγονται με διάφορους τρόπους με τους φορείς της πολιτικής εξουσίας και τον κρατικό μηχανισμό και ωθούν σε συγκεκριμένες επιλογές, επηρεάζοντας τη διατύπωση νόμων, προγραμμάτων κ.ο.κ. (Βαΐου Ντ. Μαντουβάλου Μ. Μαυρίδου Μ. 1993: 4)

Οι αμείλικτες πιέσεις που ασκούνται για εύρεση γης, συνάντησαν σθεναρή αντίσταση στην ζώνη προστασίας της παλιάς πόλης, όπως θεσμοθετήθηκε από το Ρυθμιστικό Σχέδιο Καλαμάτας. Για την ανάδειξη των μνημείων της περιοχής και τη διατήρηση του χαρακτήρα της, το Ρ.Σ. ακολούθησε τις παρακάτω κατευθύνσεις:

- 1 διατήρηση του πολεοδομικού ιστού και της υφιστάμενης χάραξης των δρόμων
- 2 εξασφάλιση χαμηλών υψών στις οικοδομές
- 3 υποστήριξη των παλαιών χρήσεων στο Εμπορικό Κέντρο γύρω από την πλατεία 23^{ης} Μαρτίου και της κατοικίας στην υπόλοιπη περιοχή
- 4 ένταξη των μνημείων σε σύστημα πεζοδρόμων
- 5 διευθέτηση του κύριου όγκου κυκλοφορίας στους συλλεκτήριους περιφερειακούς δρόμους και διευκόλυνση της προσέγγισης σπιτιών και μνημείων με άξονες τοπικής κυκλοφορίας
- 6 κυκλοφοριακή ρύθμιση Εμπορικού Κέντρου
- 7 εντοπισμός διατιθεμένων χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων
- 8 διατήρηση και εμπλουτισμός πρασίνου της περιοχής

Ιδίως, η βόρεια υποπεριοχή της πόλης αποτελεί συνέχεια της παλιάς πόλης, αφού συμπεκνώνει την ιστορία της, αποτυπωμένη στα κτίρια της (περίοδο τουρκοκρατίας, νεοκλασικά, παραδοσιακά κ.λ.π.). Και τυπικά ανήκει στο τμήμα της πόλης μαζί με το Κάστρο και την περιοχή των Αγίων Αποστόλων, που χαρακτηρίστηκε παραδοσιακό με Ειδικό Προεδρικό Διάταγμα, με στόχο να διατηρήσει την περιοχή με λήψη ειδικών

μέτρων για το χτίσιμο των κτιρίων (λίγοι όροφοι, κεραμοσκεπείς στέγες, κουφώματα κ.λ.π.), αλλά και την ανάπλαση της περιοχής με ειδική μελέτη.

Αν και οι μελέτες που εκπονούνται από το ΥΠΕΧΩΔΕ, σε συνεργασία με το Δήμο και το κλιμάκιο Καλαμάτας του Υπουργείου Πολιτισμού, δεν έχουν ολοκληρωθεί ακόμη, οι μερικές αναπλάσεις έχουν προσδώσει ένα κλίμα σεβασμού στις ιστορικές διαστάσεις της περιοχής αυτής, αλλά και ζωντάνια, με νέες εμπορικές και πολιτιστικές λειτουργίες, απόλυτα συμβατές με το χώρο. Παράλληλα, η Δημοτική Αρχή σε συνεργασία με το Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και το Υπουργείο Πολιτισμού προχώρησε στην επισκευή ενός μεγάλου αριθμού διατηρητέων κτιρίων.



4.6 το κτίριο του Δημοτικού Πνευματικού Κέντρου Καλαμάτας

Ο συνδυασμός διάσωσης διατηρητέων κτιρίων με παράλληλη χρησιμοποίησή τους για πολιτιστικές και δημοτικές λειτουργίες της πόλης, υπερτονίζει την ζωντάνια και την πολυλειτουργικότητα της περιοχής.

Η χρονική και χωρική μετάλλαξη των παραγωγικών και πολεοδομικών χαρακτηριστικών της περιοχής μελέτης ακολουθούν την επέκταση της πόλης και τις

ανάγκες της εποχής που υπηρετούν. Έχει πάντως τονιστεί η μεγάλη κοινωνική, εμπορική, και οικονομική σημασία της οδού, η οποία αποκτά μεγαλύτερη αξία σε συνδυασμό με τις αδιαμφισβήτητες προοπτικές εξέλιξης που εμφανίζει.

Η δυναμική της περιοχής γίνεται περισσότερο εμφανής με την συσχέτιση της με τους υπόλοιπους πόλους της Καλαμάτας και τις μελλοντικές δυνατότητες ανάπτυξης που εμφανίζουν, που παρουσιάζονται στο επόμενο κεφάλαιο.

4.5 ΣΗΜΕΡΙΝΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ



Το πολεοδομικό συγκρότημα Καλαμάτας αποτελείται από ένα πλεγματοειδές ιστό αξόνων και κόμβων. Οι κεντρικές λειτουργίες συσπειρώνονται επί των κόμβων και κατά μήκος των αξόνων, η δε κατοικία εκτείνεται σε όλη την έκταση του συγκροτήματος, ακολουθώντας το ως άνω ιστό, επί του οποίου δρουν και οι εξελικτικές τάσεις αναπτύξεως της πόλης.

Ο ανωτέρω ιστός αποτελείται από:

- 1 τον παλαιό πυρήνα της πόλεως
- 2 την περιοχή του λιμανιού και των εκατέρωθεν αυτής περιοχών κατοικίας
- 3 τους άξονες σύνδεσης του πυρήνα της παλιάς πόλης με το λιμάνι (οδός Αριστομένους), την οδό Αθηνών με τους κλάδους διασύνδεσής της με τους συνοικισμούς της Ράχης, της Αγ. Άννης, των Ακοβίτικων, την οδό Λακωνικής και την ανατολική Παραλία.

Η μορφή των περιοχών κατοικίας σε όλη την έκταση της πόλης δεν είναι ενιαία (Παράρτημα: Σχέδιο 3), αλλά αντίθετα διακρίνονται οι εξής κατηγορίες:

- 1 η παλαιά πόλη γύρω από την περιοχή του κάστρου, όπου αποτελεί τον πρώτο πυρήνα της πόλης, με κατοικία αστικού χαρακτήρα του 19ου αιώνα
- 2 οι αστικές περιοχές κατοικίας μέσης και υψηλής στάθμης, οι οποίες καταλαμβάνουν το κεντρικό τμήμα της πόλης και την ανατολική παραλία
- 3 οι, περί τις προηγούμενες, περιοχές κατοικίας χαμηλής εισοδηματικής στάθμης
- 4 οι προσφυγικοί συνοικισμοί με μορφή χωριού στις παρυφές της πόλης
- 5 οι εργατικές κατοικίες του ΟΕΚ, οι μόνες που κατασκευάστηκαν δια οργανωμένης δόμησης
- 6 οι νέες περιοχές εποίκισμού στην Ανατολική παραλία, επίσης στα άκρα της πόλης

Άξια ανάγνωσης και μελέτης είναι τα κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά της πόλης. Ειδικότερα η εικόνα που παρουσιάζει η καθημερινή οδική συμπεριφορά της Καλαμάτας χρήζει άμεσης διευθέτησης για την άρση των δυσκολιών που αντιμετωπίζουν οι μετακινούμενοι με αυτοκίνητα και οι πεζοί, επισκέπτες και κάτοικοι της πόλης.

Η διοικητική οργάνωση στον ελλαδικό χώρο, η οικονομικο-επιχειρηματική λειτουργία και ανάπτυξη, σε συνδυασμό με την υφιστάμενη χωροθέτηση υποδομών σε τομείς όπως η εκπαίδευση και η υγεία, έχουν αναδείξει τις πρωτεύουσες των νομών και περιφερειών σε διοικητικά και εμπορικά κέντρα της ελληνικής υπαίθρου. Ο τρόπος που είναι δομημένες οι πόλεις μας, καθώς και η υφιστάμενη μεταφορική υποδομή τους, σε συνδυασμό με τον τρόπο που διενεργούνται οι αστικές μεταφορές,

όπου η χρήση του ΙΧΕ κατέχει τον πρώτο ρόλο, συντελεί στην αισθητική και περιβαλλοντική υποβάθμιση του δομημένου και αδόμητου αστικού χώρου.

Η οικονομική ανάπτυξη της ελληνικής επικράτειας, καθώς και οι επενδύσεις στις οδικές υποδομές, σε συνδυασμό με τις τεχνολογικές εξελίξεις και τις χρηματοπιστωτικές διευκολύνσεις στην αγορά του αυτοκινήτου, έχει οδηγήσει στην αύξηση του δείκτη ιδιοκτησίας ΙΧΕ, με συνέπεια να παρατηρείται έντονη εξάρτηση των αστικών μετακινήσεων από το ιδιωτικό αυτοκίνητο, παρ' όλο που οι αποστάσεις είναι σχετικά μικρές. Παράλληλα, εμφανίστηκαν προβλήματα, όπως η κυκλοφοριακή συμφόρηση, που έχει επεκτείνει τις καθημερινές ώρες αιχμής, η έλλειψη χώρων στάθμευσης, τα οδικά ατυχήματα και η εμφάνιση περιβαλλοντικών προβλημάτων με έμφαση σε αυτό της ηχορύπανσης. (Οικονομόπουλος, Β. Δημητρίου, Δ. 2003: 2)

Ειδικότερα, για τις πόλεις μεσαίου μεγέθους (περίπου 50.000 κατοίκων), στις οποίες ανήκει και η Καλαμάτα, κατά τις προηγούμενες δεκαετίες, όπου η αύξηση του δείκτη ιδιοκτησίας ΙΧΕ και η ζήτηση για αστική μετακίνηση ήταν έντονη, προγραμματίστηκαν και υλοποιήθηκαν επεκτάσεις, αναμορφώσεις, αναβαθμίσεις και διευρύνσεις του αστικού οδικού δικτύου, υιοθετώντας λύσεις με στόχο τη μέγιστη δυνατή κυκλοφοριακή ικανότητα οχημάτων. Μέσα στην παραπάνω λογική, το οδικό δίκτυο των πόλεων αυτών, είναι συνήθως ήδη διαμορφωμένο και χαρακτηρίζει την ιστορική πολεοδομική εξέλιξη των πόλεων, όπως αυτή διαμορφώθηκε από τις εκάστοτε χρονικά ανάγκες.

Το υφιστάμενο οδικό δίκτυο της Καλαμάτας ακολουθεί ελεύθερη ανάπτυξη στις παλαιές περιοχές και υποδάμειο διαμόρφωση στις νεώτερες. Χαρακτηριστικό του δικτύου αποτελεί η έλλειψη ιεραρχήσεως, γεγονός το οποίο το καθιστά ανεπαρκές για αυξημένες μελλοντικές χρήσεις και δύσχρηστο για τις σημερινές ανάγκες. Εξάλλου, το Σχέδιο Πόλεως του 1905 δεν αντιμετώπιζε τις δυσχέρειες των περιοχών με ελεύθερη ανάπτυξη, προκίζοντας τα νεώτερα τμήματα της πόλεως με επιφάνειες κυκλοφορίας μεγαλύτερες των αναγκαίων και αγνοώντας γενικώς την ιεράρχηση του δικτύου. (Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών ΕΜΠ 1971: 12)

Η κυκλοφοριακή αναρχία συνεχίστηκε και τα επόμενα χρόνια, επιτείνοντας ακόμη περισσότερο το κυκλοφοριακό χάος της πόλης, σε συνδυασμό με την αύξηση του δείκτη ιδιοκτησίας οχημάτων.

Ο οικονομικός, διοικητικός και τουριστικός (ιδίως τους καλοκαιρινούς μήνες) ρόλος της Καλαμάτας είναι υπεύθυνος για την υπερσυγκέντρωση αυτοκινήτων που δημιουργούν σημαντικά κυκλοφοριακά προβλήματα στην πόλη. Πλήθος αυτοκινήτων των μόνιμων κατοίκων, αλλά και των κατοίκων του υπόλοιπου νομού, επισκέπτονται καθημερινά την πόλη προκειμένου να εξυπηρετήσουν ανάγκες επαγγελματικές, εμπορικές, παροχής υπηρεσιών, υγείας, εκπαιδευτικές, καθώς και αναψυχής.

Η αύξηση των τμημάτων του ΤΕΙ, και η πρόσφατη λειτουργία πανεπιστημιακού τμήματος (συνεπώς και η αύξηση των φοιτητών), το νέο Νομαρχιακό Νοσοκομείο, το λιμάνι, το αεροδρόμιο και οι βιοτεχνικές και βιομηχανικές δραστηριότητες της ευρύτερης περιοχής αποτελούν την βασική αιτία μεγάλου αριθμού οδικών μετακινήσεων με αποτέλεσμα την κυκλοφοριακή συμφόρηση τόσο στην περίμετρο και στις εισόδους και εξόδους της πόλης, όσο και στο εσωτερικό αστικό οδικό δίκτυο. Η κατάσταση επιδεινώνεται ακόμη περισσότερο τους μήνες της τουριστικής αιχμής, λόγω της τουριστικής αξιοποίησης της παράκτιας ζώνης του Μεσσηνιακού κόλπου, της τουριστικής ανάπτυξης οικιστικών μονάδων εκτός του σχεδίου πόλης, της πολιτιστικής κληρονομιάς και του φυσικού περιβάλλοντος της πόλης.

Σημαντικός αριθμός μετακινήσεων γίνεται στον οδικό άξονα που συνδέει την πόλη της Μεσσήνης, οι κάτοικοι της οποίας μετακινούνται καθημερινά από και προς την Καλαμάτα, κυρίως για την παροχή υπηρεσιών, τις αγορές και την εργασία, καθώς ένα σημαντικό ποσοστό εργάζεται εκεί. Επιπρόσθετα, στον οδικό άξονα προς τη Μεσσήνη (περίπου 10 Km απόσταση από την Καλαμάτα), έχουν αναπτυχθεί σημαντικές βιομηχανικές και βιοτεχνικές δραστηριότητες.

Σήμερα το μοναδικό σύστημα μαζικών μεταφορών που υπάρχει στην πόλη είναι τα θερμικά λεωφορεία, που έχουν αφετηρίες στην πλατεία της 25^{ης} Μαρτίου, σε χώρο δίπλα στη νέα αγορά, στο βόρειο τμήμα της πόλης, το δε λεωφορειακό δίκτυο αποτελείται από 4 γραμμές, οι οποίες διέρχονται από το κέντρο της πόλης.

Τα δημόσια Συγκοινωνιακά Μέσα προσπαθούν ασθενικά να εξυπηρετήσουν την πόλη. Το τραίνο εξυπηρετεί από παλιά την Καλαμάτα, με συνεχώς μειούμενη στάθμη εξυπηρέτησης. Φτωχή σιδηροδρομική υποδομή, στενή γραμμή, μακρύς χρόνος διαδρομής, μικρή συχνότητα οδηγούν διαρκώς σε παραπέρα υποβάθμιση του συγκοινωνιακού αυτού μέσου. Ακόμη, το αεροδρόμιο Καλαμάτας εξυπηρετεί σήμερα αποκλειστικά τη διασύνδεση της περιοχής Καλαμάτας με την Αθήνα, μια φορά την ημέρα και το καλοκαίρι με πρόσθετες πτήσεις. Η στάθμη εξυπηρέτησης των αεροπορικών μετακινήσεων είναι ικανοποιητική, όχι όμως και η δικτύωση, ούτε η συσχέτιση των δρομολογίων.

Το λιμάνι της Καλαμάτας παρουσιάζει σήμερα μόνο εμπορική κίνηση και αυτή περιορισμένη, ενώ η επιβατική κίνηση είναι ανύπαρκτη. Κύριο αίτιο γι' αυτό είναι η έλλειψη σημαντικής ζήτησης για μετακίνηση, αλλά και το μεγάλο κόστος, συγκριτικά. Υπάρχει σήμερα έλλειψη υποδομής στις λιμενικές εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης των τουριστικών σκαφών, όπου πρόσφατα ολοκληρώθηκε.

4.6 ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΥ ΜΕΤΩΠΙΟΥ

Η σημερινή εικόνα του παραλιακού μετώπου της πόλης εμφανίζει σε όλο το πλάτος της μεγάλες αντιθέσεις. Είναι τόσο διαφορετική μάλιστα η εικόνα της, που μπορεί κανείς να την διακρίνει σε δυτική και ανατολική παραλιακή ζώνη, έχοντας σαν όριο τον ποταμό Νέδοντα, ενώ στα σύνορά της ξεχωρίζει η Μαρίνα Καλαμάτας.

Η ανατολική παραλιακή οδός Ναυαρίνου αποτελεί σημαντικό οδικό άξονα της πόλης, μέλος του πρωτεύοντος οδικού δικτύου και οδός με μεγάλη εμπορική ανάπτυξη και κυκλοφοριακή φόρτιση, ιδίως του μήνες του καλοκαιριού.

Ειδικά, τους θερινούς μήνες πλήθος κόσμου χρησιμοποιεί την ανατολική παραλιακή οδό για να έχει πρόσβαση σε οργανωμένες παραλίες, αλλά και για να επισκεφτεί την Μικρά Μαντίνεια, την Βέργα, την Καρδαμύλη και την υπόλοιπη Μάνη.

Η περιοχή αυτή του ανατολικού μετώπου είναι εξαιρετικά ανεπτυγμένη με εμπορικά καταστήματα και χώρους συνάθροισης κοινού στα ισόγεια των κτιρίων και πολυτελής κατοικίες στους ορόφους.

Παράλληλα, στην ανατολική παραλιακή ζώνη συνυπάρχουν τα σημαντικά κτήρια του Λιμεναρχείου, του Τελωνείου και των αποθηκών του Λιμανιού, μαζί με πλήθος ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων μικρής και μεγάλης δυναμικότητας.

Η δε περιοχή της Μαρίνας παρουσιάζει μια πολύ υψηλή συγκέντρωση εστιατορίων και καφετεριών στο εσωτερικό της μαζί με την πολύ αξιόλογη ιστιοπλοϊκή υποδομή που διαθέτει, φιλοξενώντας σημαντικό αριθμό караβιών.

Αντίθετα, η εικόνα απ' την άλλη πλευρά του ποταμού Νέδοντα είναι πολύ διαφορετική. Το δυτικό παραλιακό μέτωπο φιλοξενούσε μέχρι πρόσφατα περιοχές εκτός του Σχεδίου Πόλεως Καλαμάτας, με αποτέλεσμα να έχει αναπτυχθεί ασύμμετρα η εκτός σχεδίου δόμηση κατοικιών μαζί με σποραδικές βιοτεχνικές και αθλητικές εγκαταστάσεις.

Η χαμηλής ποιότητας ακτογραμμή του δυτικού μετώπου σε συνδυασμό με τον ελλιπή καθαρισμό της θάλασσας σ' εκείνη την περιοχή, έχουν μετατρέψει την περιοχή σε αφιλόξενο τόπο.

Ο μοναδικός υπερτοπικός δρόμος της περιοχής είναι διπλής κατεύθυνσης και έχει χαμηλό κυκλοφοριακό φόρτο, συνδέοντας απλά την πόλη με τον παρακείμενο οικισμό Κορδία.

Ως αποτέλεσμα δημιουργείται μια αντιφατική και ασύμπτωτη σύγχρονη εικόνα μεταξύ του ανεπτυγμένου ανατολικού μετώπου και του δυτικού υπό ανάπτυξη μετώπου, της εντός σχεδίου ανεπτυγμένης ανατολικής περιοχής και του εκτός σχεδίου υποβαθμισμένου δυτικού παραλιακού μετώπου.

Ο κύριος όγκος των υπεραστικών μετακινήσεων με δημόσια μεταφορικά μέσα γίνεται σήμερα με λεωφορεία. Δεκαπέντε διαφορετικές κύριες γραμμές έχουν σαν κέντρο την Καλαμάτα και δικτυώνονται ακτινικά. Το λεωφορειακό δίκτυο χαρακτηρίζεται

ικανοποιητικό από άποψη δικτύωσης, όχι όμως και από άποψη συχνότητας δρομολογίων, ενώ απόλυτα προβληματική είναι η εγκατάσταση του σταθμού των υπεραστικών ΚΤΕΛ στην παλαιά αγορά.

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο της πόλης το 1986, βασίστηκε στην συγκοινωνιακή μελέτη του τεχνικού γραφείου Ζέκκου, και στην Μελέτη Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων Κεντρικής Περιοχής και Αναδιαρρύθμισης του Κυκλοφοριακού Δικτύου της πόλης. Η μελέτη που πραγματοποιήθηκε το 1982, διέκρινε τρεις φάσεις κατασκευής, υποθέτοντας στο τελικό στάδιο μια σειρά πεζοδρομήσεων και μέτρων κυκλοφοριακής ρύθμισης, που ουδέποτε εφαρμόστηκαν.

Εν τούτοις, είκοσι χρόνια μετά έχει εφαρμοστεί μόλις η δεύτερη φάση της μελέτης, ενώ ακόμη κάποιοι δρόμοι παραμένουν αδιάνοιχτοι ή δεν έχουν πεζοποιηθεί, όπως προέβλεπε ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός της πόλης. Αυτός ο πεπαλαιωμένος σχεδιασμός προσπαθεί να ανταπεξέλθει στις ολοένα και αυξανόμενες ανάγκες μετακινήσεων, και να διευθετήσει το κυκλοφοριακό χάος της πόλης.



4.7 Εγκαταλλελημένα κτίρια μπροστά στο χώρο του Λιμανιού

5 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΗ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ



5.1 ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ

Ένας από τους σημαντικότερους πόλους προσέλκυσης πλήθους μετακινήσεων είναι το λιμάνι της Καλαμάτας. Ιδίως τους θερινούς μήνες, η καθημερινή ζωή της πόλης μεταφέρεται στο νότιο άκρο της, και στην οδό Ναυαρίνου που διατρέχει την παράλια ζώνη του Μεσσηνιακού κόλπου, από τη Δύση στην πρόσφατα κατασκευασμένη Δυτική Μαρίνα, μέχρι την Ανατολή.

Εν τούτοις, όσο βαθιά συνδεδεμένη δείχνει η ζωή του λιμανιού στην καθημερινή εικόνα της πόλης, στο παρελθόν αποτελούσε μια περιοχή στα όρια της πόλης, απομονωμένη από τον υπόλοιπο αστικό ιστό, που την επισκέπτονταν λουόμενοι μόνο τους καλοκαιρινούς μήνες.

Στο τέλος του 18^{ου} αιώνα η Καλαμάτα ήταν μια μεσογειακή πόλη, σε καίρια γεωγραφική θέση, που εμπόριο της περιοχής. Τα παραδοσιακά (μετάξι, κουκούλια, κ.ά.) εξαγόταν από το μετά το 1850, που αξιόλογος και πυρήνας εμπορίου, η γίνεται αναγκαιότητα. Η λιμανιού της Καλαμάτας αναγκών που αυξανόμενη οικονομική πόλης.



δηιύθυνε το εξαγωγικό χωρίς να διαθέτει λιμάνι. προϊόντα της Μεσσηνίας σταφίδα, λάδι, ελιές, σύκα λιμάνι του Αλμυρού, ενώ δημιουργείται ο πρώτος συστηματοποιημένος κατασκευή ενός λιμανιού δημιουργία λοιπόν του ήταν αποτέλεσμα των δημιούργησε η και εμπορική κίνηση της

Ο σχεδιασμός και η εκτέλεση της κατασκευής εντάχθηκε στη γενικότερη προσπάθεια οικονομικής ανάπτυξης των λιμένων της χώρας, που ξεκίνησε επί Όθωνα, και ολοκληρώθηκε από τον Χ. Τρικούπη. Με πρώτο βήμα την ίδρυση Λιμενικού Ταμείου το 1868, και την ανάθεση σύνταξης τεχνικής μελέτης για την κατασκευή του λιμανιού στον Γάλλο τεχνικό και Μηχανικό Λιμένων Ν. Πασκάλ (1872)

μεσολάβησαν 30 χρόνια, μέχρι το τέλος του 1900 και την αποπεράτωση της λιμανιού στην Ανατολική Παραλία Καλαμάτας.

Η κατασκευή του επηρέασε όπως ήταν φυσικό σε μεγάλο βαθμό τον πληθυσμό της Καλαμάτας, κυρίως από οικονομικής άποψης, με την εργασία που δόθηκε σε εκατοντάδες κατοίκους και με την άνοδο της αξίας της γης. Η περιοχή δεν είχε μέχρι τότε καμιά οικιστική ανάπτυξη και παρέμενε ανεκμετάλλευτη, ενώ η προοπτική του λιμανιού, σε συνδυασμό με τη σιδηροδρομική σύνδεση της Αθήνας με την Καλαμάτα, είχε εξάψει τη φαντασία των κατοίκων, που πίστευαν ότι η πόλη θα γινόταν μια «Μασσαλία του Μωριά» και θα προσέλκυε όλο το εμπόριο μεταξύ της Ηπειρωτικής Ελλάδος και της Αν. Μεσογείου. (Κωνσταντινίδης, Αν. 2001: 23)

Η εμπορική ανάπτυξη του λιμανιού πραγματοποιήθηκε με γοργούς ρυθμούς και η Καλαμάτα κατέλαβε γρήγορα μια θέση ανάμεσα στις πιο ανεπτυγμένες πόλεις της εποχής. Η πόλη εξυπηρετούσε αφενός όλη τη κεντρική και νότια Πελοπόννησο και αφετέρου αποτελούσε το συνδετικό κρίκο ανάμεσα στα εμπορικά κέντρα του εξωτερικού. Με την ανάπτυξη του λιμανιού, άρχισαν και οι εισαγωγές πρώτων υλών και βιομηχανικών προϊόντων, που συνέτειναν στην βιομηχανική ανάπτυξη της πόλης, συμπληρώνοντας μαζί με την ανάπτυξη του εμπορίου μια υγιή και σωστά αναπτυσσόμενη οικονομία. Οι πρώτοι δυναμικοί κλάδοι της βιομηχανικής ανάπτυξης της πόλης ήταν η Μεταξουργία και η Οινοπνευματοποιία, η δε χρήση του ατμού ως πρωταρχική πηγή ενέργειας αύξησε την παραγωγή τους κατακόρυφα.

Στη χαραυγή του 20^{ου} αιώνα η πόλη είχε αλλάξει ριζικά χαρακτήρα. Η ηλεκτροδότηση, η οικιστική ένωση με το λιμάνι και η κατασκευή νέων δρόμων ήταν καινοτομίες που επιταχύνθηκαν. Καινούρια ιδιωτικά και δημόσια κτίρια αντικατέστησαν τα παλιά, αλλάζοντας την μορφή της πόλης και αισθητικά, με την Καλαμάτα να μεταβάλλεται από χωριό σε αναπτυσσόμενο αστικό κέντρο. Ταυτόχρονα δε με την εμπορική και βιομηχανική πρόοδο, ήλθε και η κοινωνική. Πάνω στα δεδομένα μιας αναμφισβήτητης οικονομικής ευρωστίας και αναπτύξεως, η κοινωνική πρόοδος εμφανίζεται με πιο έντονη μορφή.



5.1 το λιμάνι στις αρχές του 1900

Στις δεκαετίες 1900 – 1920 το λιμάνι είχε ενσωματωθεί και ενωθεί πλέον και πολεοδομικά στην πόλη. Ο χώρος της παραλίας είχε αλλάξει μορφή, με μια σειρά ναυτικών γραφείων, αντιπροσωπειών, εμπορικών καταστημάτων, εστιατορίων και χώρων διασκέδασης να έχουν εγκατασταθεί στο λιμάνι, αυξάνοντας την κίνηση και τα έσοδα του λιμανιού, ιδίως το καλοκαίρι και τον Δεκαπενταύγουστο, που άρχιζε η εξαγωγική περίοδος.

Όταν στα μέσα του '90 η συζήτηση για την δημιουργία τραμ είχε ενταθεί στην πόλη, ο Δήμος είχε αναθέσει τρεις σχετικές μελέτες σε τεχνικά γραφεία της Καλαμάτας και της Αθήνας. Μια εξ αυτών αφορούσε την τροchioδρόμηση τραμ στο λιμάνι, και στην ανάπλαση της παραλιακής ζώνης, μελέτη που τελικά εφαρμόστηκε σε μεγαλύτερο βαθμό από τις υπόλοιπες (ανάπλαση κεντρικής περιοχής, και συγκοινωνιακή μελέτη). Έτσι, δημιουργήθηκε ένα εκτεταμένο δίκτυο πεζών, με την διάνοιξη φαρδύτερων πεζοδρομίων, την φύτευση φοινίκων, την τοποθέτηση χώρων στάσης, όπως παγκάκια, και παιδικές χαρές. Η ανάπλαση προσελκύει πλήθος κόσμου που απολαμβάνει τους καλοκαιρινούς μήνες τον περίπατό του καθ' όλο το μήκος της παραλίας (3 χλμ.), ενώ η στάθμη εξυπηρέτησης του παραλιακού δρόμου (οδός Ναυαρίνου) είναι υψηλή.



5.2 Το Λιμεναρχείο Καλαμάτας ,ακριβώς μπροστά στο Λιμάνι



5.3 Το παλιό τελωνείο Καλαμάτας ,στην προβλήτα του Λιμανιού

5.2 Η ΜΑΡΙΝΑ ΚΑΙ Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΠΑΡΑΛΙΑΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Στη δυτική Παραλιακή Ζώνη της Καλαμάτας, κοντά στις εκβολές του Νεδοντα και την προβλήτα του λιμανιού, η μανία της θάλασσας προξένουσε κάθε χειμώνα μεγάλες καταστροφές: με τα χρόνια εξαφανίστηκε ολόκληρη σειρά από Οικοδομικά Τετραγωνικά! Μετά από μακροχρόνιες προσπάθειες ο Δήμος εξασφάλισε το καλοκαίρι του 1984 κονδύλια για να κατασκευασθεί μεγάλος κυματοθραύστης, για να προστατευθεί η περιοχή.



5.4 Σημερινή άποψη από το ποταμό Νέδοντα κοντά στις εκβολές του

Όταν έγιναν τα σχέδια και άρχισαν τα έργα, τέθηκε το Νοέμβρη του '84 στην πολεοδομική ομάδα του Δήμου το ερώτημα: "τι θα την κάνουμε αυτή την έκταση γης που θα δημιουργηθεί με την επιχωμάτωση πίσω άπτον κυματοθραύστη;". Επρόκειτο για μια ζώνη μήκους 150μ. και πλάτους γύρω στα 80.

Σε τρεις μέρες η πρόταση του ήταν να δημιουργηθεί εκεί φυσιολογικά ένα λιμανάκι αναψυχής, μια μαρίνα δηλαδή, ανοίγοντας απλώς μια δίοδο στο

κυματοθραύστη και αφήνοντας αμπαζώτη τη μεγάλη έκταση, αλλά δυστυχώς την πρότασή του υιοθέτησε μόνον ο Δήμαρχος ως συνήθως.

Όλοι οι άλλοι παράγοντες (με το δίκιο τους) τράβαγαν τα μαλλιά τους: υπήρχε ήδη εγκεκριμένο έργο από όλες τις υπηρεσίες (Υπουργείο, ΕΟΤ κ.λπ.) με πολύ σύντομο χρονικό διάστημα κατασκευής, όπου είχαν ήδη αρχίσει οι εργασίες και τώρα θα έπρεπε να μεταβάλλουν τους σχεδιασμούς τους.

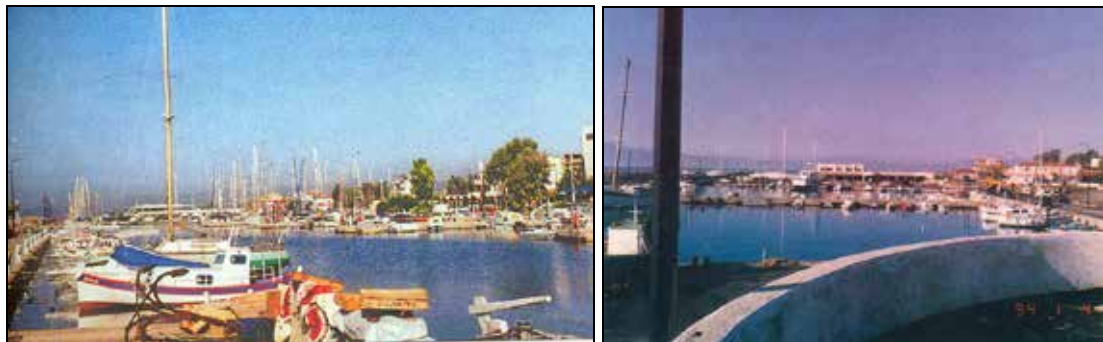
Ακόμα κι ο ίδιος τότε Νομάρχης, παρόλο που ήθελε πολύ να βοηθήσει, ήταν απόλυτα αντίθετος: "αυτά δε γίνονται με τη ελληνική γραφειοκρατία" τόνιζε. Μετά από πολύωρες συζητήσεις όλων των αρμοδίων παραγόντων της Νομαρχίας, του Δήμου, των μελετητών λιμενολογών και των κατασκευαστών του κυματοθραύστη, άρχισε η κατάσταση να αλλάζει .

Ο λιμενολόγος πρόσφερε μια πολύ χαμηλή τιμή για την επί πλέον μελέτη και υποσχέθηκε να την έχει σε ένα μήνα, επειδή ενθουσιάστηκε με την τρελή ιδέα. Αμέσως, ο κατασκευαστής προσφέρθηκε να πληρώσει αυτός τη μελέτη, για τον λόγο ότι του άρεσε να γίνει μαρίνα και γιατί γλίτωνε τις επιχωματώσεις, που δεν τις πληρώνονταν καλά . Σήμερα, η μαρίνα για 250 σκάφη (σχεδόν 40 στρέμματα) έχει ολοκληρωθεί και έχει κλείσει ήδη τα 18 χρόνια άριστης λειτουργίας .

Η ύπαρξη της Μαρίνας έχει δώσει αφορμή να αναπτυχθεί η χερσαία ζώνη της με την δημιουργία ναυπηγοεπισκευαστικού κέντρου (καρνάγιο) 400τ.μ., κτιρίου διοίκησης - λιμεναρχείου -τελωνείου - γραφείου Ε.Ο.Τ., σούπερ μάρκετ (600τ.μ.), εμπορικών μαγαζιών του Δήμου (400 τ.μ.), αναψυκτήριο -μπαρ - εστιατόριο (500 τ.μ.), αίθουσα συγκεντρώσεων και πολιτιστικών εκδηλώσεων (200 τ.μ.), μεγάλη παρκοπλατεία με ωραία θέα στη θάλασσα (ύψους +3,60 μ.) και συνολικού εμβαδού 3000 τ.μ., χώροι παρκινγκ για 80 θέσεις οχημάτων - σκαφών (1500τ.μ.) στο καρναγιο και στο Νεδοντα.

Παράλληλα, η δυτική παραλιακή ζώνη της Καλαμάτας, κοντά στις εκβολές του Νέδοντα ποταμού και την προβλήτα του λιμανιού, γνώριζε κάθε χειμώνα μεγάλες καταστροφές, ενώ με τα χρόνια εξαφανίστηκε ολόκληρη σειρά από οικοδομικά τετράγωνα. Παρέμενε δε για αρκετά χρόνια η πιο υποβαθμισμένη περιοχή της

Καλαμάτας, φιλοξενώντας τους αποχετευτικούς αγωγούς, τα βιομηχανικά λύματα και τα σφαγεία της πόλης. (Δήμος Καλαμάτας, 1989: 10)



5.5 η Μαρίνα Καλαμάτας: κατασκευάστηκε σε τμήμα της Δυτικής Παραλίας, που είχε επιχωματωθεί για να προστατευθεί προσφυγικός συνοικισμός από την διάβρωση

Η μαρίνα που δημιουργήθηκε στις αρχές του 1990 στο χώρο της Δυτικής Παραλίας άλλαξε κατά πολύ το πρόσωπο της περιοχής. Πέρα από τις λιμενικές εξυπηρετήσεις με την δημιουργία 250 θέσεων για σκάφη αναψυχής διαφόρων μεγεθών, και την

κατασκευή μονάδας επισκευής, με πλήρεις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης σκαφών, και με το διοικητήριο της μαρίνας, μιας σειρά έργων στο περιβάλλοντα χώρο, όπως πλατεία, ανακατασκευή δρόμων, και πάρκο αναψυχής, προσέλκυσε ιδιωτικές επενδύσεις. Έτσι, γύρω από την μαρίνα δημιουργήθηκαν εστιατόρια, ταβέρνες, αναψυκτήρια, εμπορικά καταστήματα, και super market, προσελκύοντας επισκέπτες από όλη την πόλη, που χρησιμοποιούν το οδικό δίκτυο και την Αριστομένους για την προσέγγισή του, ενώ οι πεζοί διέρχονται από το πάρκο των τρένων και το δίκτυο πεζών πλησίον του ποταμού Νέδοντα.



5.6 σημερινές απόψεις του λιμανιού και της παραλιακής ζώνης Καλαμάτας

Το ίδιο στενή είναι και η σχέση του λιμανιού και της Ανατολικής παραλίας με την οδό Αριστομένους. Το δίκτυο πεζών που έχει δημιουργηθεί στο παραλιακό μέτωπο, χρησιμοποιείται κατά κόρον από τους κατοίκους και τους επισκέπτες της πόλης, ενώ έχει σχηματιστεί ένα συμπαγές δίκτυο πεζών από τα πεζοδρόμια της Αριστομένους, και το πάρκο των τρένων που καταλήγει στο λιμάνι της πόλης.

5.3 ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Η βασική νομοθεσία περί αναπλάσεων και προγραμμάτων αστικής ανάπτυξης

Ο ν. 2508/1997 «Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 124 Α'/13.6.1997) εισήγαγε στο Κεφάλαιο Β' (άρθρα 8 - 17) το πρώτο συγκροτημένο σώμα διατάξεων για τις αστικές αναπλάσεις και τις περιοχές υποδοχής τους. Έως το 1997 οι νομοθετικές διατάξεις για σχετικά προγράμματα ευρύτερων πολεοδομικών παρεμβάσεων και αναπτύξεων χαρακτηρίζονταν από αποσπασματικότητα και έλλειψη μεθοδολογικής και ουσιαστικής συνοχής.

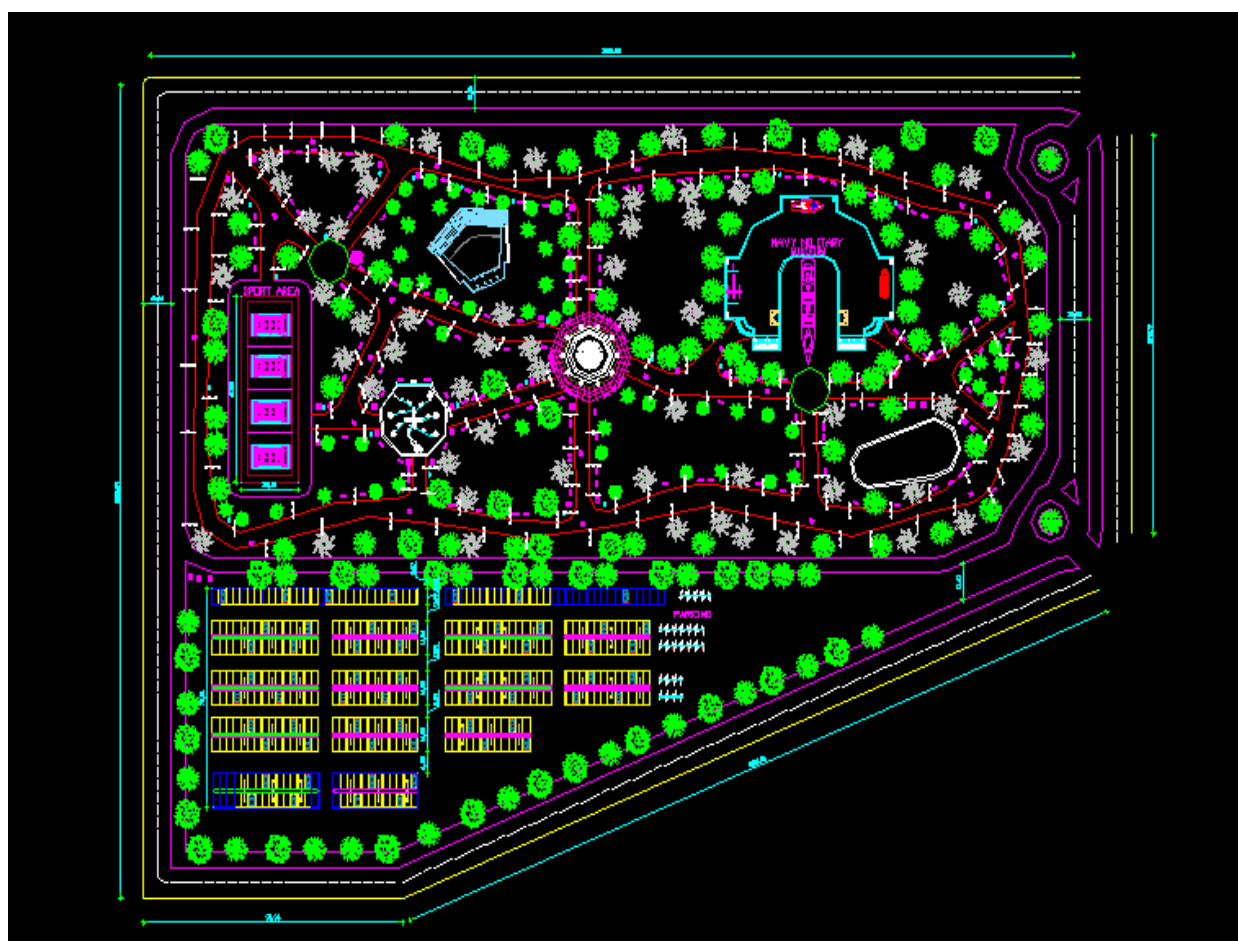
Ο βαθμός επάρκειας του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου που περιγράφει ο ν. 2508/1997 μπορεί να αξιολογηθεί κατ' αρχήν μέσα από την αποτύπωση των βασικών του ρυθμίσεων και συγκεκριμένα:

- *από τον ορισμό των αναπλάσεων:* Είναι το σύνολο των κατευθύνσεων, μέτρων, παρεμβάσεων και διαδικασιών πολεοδομικού, κοινωνικού, οικονομικού, οικιστικού και ειδικού αρχιτεκτονικού χαρακτήρα, που προκύπτουν από σχετική μελέτη και που αποσκοπούν κυρίως στη βελτίωση των όρων διαβίωσης των κατοίκων, τη βελτίωση του δομημένου περιβάλλοντος, την προστασία και ανάδειξη των πολιτιστικών, ιστορικών, μορφολογικών και αισθητικών στοιχείων και χαρακτηριστικών της περιοχής.
- *από τον ορισμό των περιοχών ανάπλασης:* Είναι οι περιοχές των εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων ή οριοθετημένων οικισμών, στις οποίες διαπιστώνονται προβλήματα υποβάθμισης ή αλλοίωσης του οικιστικού περιβάλλοντος που δεν μπορούν να αντιμετωπισθούν μόνο με τις συνήθεις πολεοδομικές διαδικασίες της αναθεώρησης του σχεδίου πόλεως και των όρων και περιορισμών δόμησης.

- από τις διαδικασίες και τις προϋποθέσεις που προβλέπονται για την υλοποίηση των αναπλάσεων: Οι περιοχές ανάπλασης καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ, εφόσον η ανάπλαση εναρμονίζεται με τις βασικές κατευθύνσεις του ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ ή του Ρυθμιστικού Σχεδίου. Για να χαρακτηριστεί μια περιοχή ως περιοχή ανάπλασης θα πρέπει να συντρέχουν μια σειρά προϋποθέσεων, όπως μεγάλες κτιριακές πυκνότητες ή μεγάλες ελλείψεις κοινόχρηστων χώρων κλπ, συγκρούσεις χρήσεων γης ή ανάγκη ριζικής αναδιάρθρωσης των χρήσεων γης, έλλειψη προστασίας και ανάδειξης των πολιτιστικών και αρχαιολογικών στοιχείων, υποβαθμισμένη αισθητική του δομημένου περιβάλλοντος ή/και σοβαρά προβλήματα στο απόθεμα των κατοικιών. Τέλος, για την ανάπλαση μιας περιοχής απαιτείται α) προκαταρκτική μελέτη ανάπλασης, η οποία τεκμηριώνει τη σκοπιμότητα, τα χρηματοοικονομικά στοιχεία, τους τρόπους και τα προκαταρκτικά σχέδια του προγράμματος ανάπλασης, β) πρόγραμμα ανάπλασης, στο οποίο συστηματοποιούνται το χρονοδιάγραμμα, ο προϋπολογισμός και όλες οι τεχνικές, πολεοδομικές και ιδιοκτησιακές λεπτομέρειες και ανάγκες του προγράμματος και γ) πολεοδομική μελέτη ανάπλασης, την οποία αποτελούν η οικονομοτεχνική και αρχιτεκτονική μελέτη, καθώς και οι κτιριακές μελέτες.
- από τον ορισμό των φορέων ανάπλασης ή των οργάνων από τα οποία ξεκινά η διαδικασία ανάπλασης: Η διαδικασία ανάπλασης γίνεται με πρωτοβουλία των οικείων ΟΤΑ α' ή β' βαθμού, του ΥΠΕΧΩΔΕ, της ΔΕΠΟΣ (Δημόσια Επιχείρηση Πολεοδομίας και Στέγασης) ή του οικοδομικού συνεταιρισμού (προκειμένου για την έκτασή του), ενώ ως φορείς ανάπλασης ορίζονται κατεξοχήν οι οικείοι δήμοι ή κοινότητες ή οι επιχειρήσεις των οικείων ΟΤΑ α' και β' βαθμού.

5.4 ΘΕΜΑΤΙΚΟ ΠΑΡΚΟ

Όπως φαίνεται και από το σχέδιο, προτείνεται η εκμετάλλευση μιας έκτασης της Δυτικής Παραλιακής ζώνης ως θεματικού πάρκου. Η απόφαση αυτή πάρθηκε με κριτήριο την φυσιογνωμία της περιοχής και την ανάγκη που υπάρχει για άμεση αναβάθμιση. Η αναγκαιότητα δημιουργίας ενός θεματικού πάρκου έχει ως στόχο την ανάδειξη της πλούσιας ναυτιλιακής παράδοσης της Καλαμάτας, παράλληλα με την ανανέωση και την μιας υποβαθμισμένης περιοχής της πόλης. Πρόκειται δηλαδή για ένα πάρκο το οποίο θα περικλείει στα όριά του το Ναυτικό Μουσείο Καλαμάτας, ένα σύνολο αθλητικών εγκαταστάσεων, καθώς και ένα εκτεταμένο δίκτυο πεζοδρόμων και χώρων περιπάτου.



5.7 η μελέτη του θεματικού πάρκου



5.8 Βορειοανατολική άποψη του οικοπέδου οπού έχουμε μελετήσει το Θεματικό Πάρκο



5.9 Νοτιοανατολική άποψη του ιδίου οικοπέδου οπού έχουμε μελετήσει το Θεματικό Πάρκο

5.5 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Πριν την εφαρμογή της πεζοδρόμησης υπάρχουν πάντα σοβαρές επιφυλάξεις ως προς τις επιπτώσεις στο περιβάλλον οδικό δίκτυο, την κυκλοφοριακή επιβάρυνση του και την αποτελεσματικότητα των προβλεπόμενων μέτρων π.χ. (οδοσήμανση, αλλαγές κατευθύνσεων, απαγόρευση σταθμεύσεως κ.ο.κ.).

Γενική όμως είναι και η διαπίστωση ότι ένα ποσοστό της κυκλοφορίας, που υπήρχε στο πεζόδρομο πριν την πεζοδρόμηση του, διοχετεύεται στο γύρω οδικό δίκτυο, με αποτέλεσμα την αύξηση του φόρτου του. Το παραπάνω γεγονός μας οδηγεί στο συμπέρασμα πως πριν από οποιαδήποτε πεζοδρόμηση θα πρέπει να έχουν επιλυθεί προβλήματα συγκοινωνιολογικού χαρακτήρα και να εξετάζονται με σοβαρότητα οι μελλοντικές επιπτώσεις στο γύρω οδικό δίκτυο. Επίσης, όταν η πεζοδρόμηση γίνεται σε μεγάλη κλίμακα θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη και η διασύνδεση του δικτύου με μέσα μαζικής μεταφοράς τοπικού ή και υπερτοπικού χαρακτήρα .

Διατυπώνεται μια ενδεικτική σειρά ενεργειών, η οποία ακολουθείται σε μια συγκοινωνιολογική μελέτη της περιοχής. Αφού εντοπιστεί η κυψέλη επέμβασης, αναλύονται και μελετώνται οι ακόλουθοι παράμετροι .

- **Καθορισμός πλέγματος ροής των πεζών**
- **Μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου στρεφουσών κινήσεων σε κόμβους**
- **Μετρήσεις προέλευσης προορισμού**
- **Μετρήσεις χρόνων διαδρομής**
- **Μετρήσεις πεζών**
- **Μετρήσεις πελατών καταστημάτων**
- **Καθορισμός ώρας μελέτης και μέγιστοι επιτρεπόμενοι φόρτοι**
- **Πρακτική χωρητικότητα διασταυρώσεων**
- **Κυκλοφοριακός ανακαταμερισμός, εκτίμηση επιπτώσεων**
- **Ληφθέντα μέτρα**

Το επόμενο βήμα είναι η συγκρότηση της συγκοινωνιολογικής μελέτης εφαρμογής .

5.6 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΡΟΗ

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο της πόλης το 1986, βασίστηκε στην συγκοινωνιακή μελέτη του τεχνικού γραφείου Ζέκκου, και στην Μελέτη Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων Κεντρικής Περιοχής και Αναδιαρρύθμισης του Κυκλοφοριακού Δικτύου της πόλης. Η μελέτη που πραγματοποιήθηκε το 1982, διέκρινε τρεις φάσεις κατασκευής. Εν τούτοις, είκοσι χρόνια μετά έχει εφαρμοστεί μόλις η δεύτερη φάση της μελέτης, ενώ ακόμη κάποιοι δρόμοι παραμένουν αδιάνοιχτοι ή δεν έχουν πεζοποιηθεί, όπως προέβλεπε ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός της πόλης. Παρόλο που η μελέτη λειτούργησε ικανοποιητικά για αρκετό διάστημα, διευθετώντας το κυκλοφοριακό χάος της πόλης, από τα ολοένα και αυξανόμενα, συσσωρευόμενα οχήματα.

Προτεινομένη αλλαγή κυκλοφοριακής ροής είναι η μονοδρόμηση της οδού Ναυαρίνου, η οποία αποτελεί την σημερινή κεντρική κυκλοφοριακή αρτηρία της παραλιακής ζώνης με σκοπό την αποσυμφόρηση της.

Για να επιτευχθεί ο σκοπός αυτός, φαίνεται στον παρακάτω σχέδιο η προτεινομένη κυκλοφοριακή ροή. Θεωρούμε ότι η οδός Κρήτης λόγω του μεγάλου πλάτους της καθώς επίσης και οι ενδιάμεσοι οδοί που την συνδέουν με την οδό Ναυαρίνου μπορούν να αποφορτίσουν την παραλιακή οδό.



5.10 Άποψη της οδού Λυκούργου κοντά στο Θεματικό Πάρκο



5.11 Οδός Ευαγγελιστρίας όπου θα δημιουργηθεί ο ποδηλατοδρόμος κοντα στο Θεματικό Παρκο



5.12 Οδός Ευαγγελιστρίας το πλάτος της αρκεί για την μονοδρομήσει και την διαδρομή ποδηλατοδρόμου

5.7 ΑΞΟΝΕΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ

Χαρακτηρίζονται σαν άξονες πεζών οι άξονες που έχουν ως αποκλειστικό ή κύριο προορισμό την κίνηση των πεζών, μόνιμα ή περιοδικά .Θα μπορούσαμε να τους διαχωρίσουμε σε δυο επιμέρους κατηγορίες: συνοδευτικοί πεζόδρομοι και ανεξάρτητοι πεζόδρομοι .

Οι συνοδευτικοί πεζόδρομοι είναι τα πεζοδρόμια και οι διαβάσεις πεζών, όπου η κίνηση των πεζών πραγματοποιείται παράλληλα ή κάθετα προς το ρεύμα κινήσεως των τροχοφόρων και σε στενή επαφή με αυτό .

Οι ανεξάρτητοι πεζόδρομοι μπορούν να ανήκουν σε διαφορετικό δίκτυο κινήσεως από τα τροχοφόρα ή και σε παράλληλους άξονες με αυτά, αλλά με επαρκείς διαχωριστικές λωρίδες ή τέλος να είναι απομονωμένες ζώνες αποκλειστικής κινήσεως πεζών, όπως εμπορικοί δρόμοι, πάρκα κ.λ.π.

Μπορούν και εδώ να διακριθούν σε δυο κατηγορίες : συνοδευτικοί ποδηλατόδρομοι και ανεξάρτητοι ποδηλατόδρομοι .

Οι συνοδευτικοί ποδηλατόδρομοι είναι τοποθετημένοι παράλληλα και σε άμεση επαφή με άξονες κινήσεως οχημάτων .

Οι ανεξάρτητοι ποδηλατόδρομοι είτε ανήκουν σε τελείως διαφορετικό δίκτυο από αυτό των οχημάτων ή και σε παράλληλους άξονες με αυτά αλλά με επαρκείς διαχωριστικές λωρίδες.

Γενικά, η κίνηση των ποδηλατών εξυπηρετείται από τους άξονες των λοιπών οχημάτων ,όμως η ανάμειξη αυτή των κινήσεων είναι δυσμενέστατη, γιατί εκθέτει όσους χρησιμοποιούν ποδήλατα σε μεγάλο κίνδυνο ατυχημάτων και προκαλεί γενικά σημαντική επιβράδυνση των κινήσεων .Για το λόγο σκοπό αυτό δημιουργήθηκαν σε χώρες όπως η Ολλανδία, Δανία, Γερμανία η Αυστρία και άλλες ,ειδικό άξονες για την κίνηση των ποδηλάτων

Παρόλα αυτά ο διαχωρισμός της κινήσεως των πεζών από την κίνηση των ποδηλάτων παρουσιάζει διάφορα προβλήματα.

Πραγματικά ,όταν έχουμε τρεις παράλληλους άξονες κινήσεως σε άμεση επαφή, δηλαδή για πεζούς, για ποδήλατα και για λοιπά οχήματα, οι πεζοί τείνουν να χρησιμοποιούν και το διάδρομο των ποδηλάτων, γιατί τον θεωρούν σαν τμήμα του πεζοδρομίου. Αυτό φυσικά δημιουργεί κίνδυνο ατυχημάτων και καθυστέρηση στην κίνηση.

Έτσι, εμφανίζεται η ανάγκη για διαχωρισμό των τριών αξόνων με ουδέτερες ζώνες, π.χ. λωρίδες πρασίνου και μετάβαση από τους συνοδευτικούς στους ανεξάρτητους πεζόδρομους και ποδηλατοδρόμους. Το επόμενο βήμα είναι η δημιουργία τελειώς ξεχωριστών δικτύων από το δίκτυο των οχημάτων .

Για τους λόγους αυτούς τα δυο είδη αξόνων, πεζόδρομοι και ποδηλατόδρομοι, εξετάζονται μαζί στην παράγραφο. Εξάλλου, θεωρείται ευπρόσδεκτο και πιθανό ότι η χρήση των ποδηλάτων για μικρές διαδρομές θα αυξηθεί μελλοντικά και στην Ελλάδα, λαμβάνοντας υπόψη τα όρια στη χρήση καυσίμων και την επιθυμία για αύξηση της ατομικής κινητικότητας.

Χαρακτηριστικό δείγμα της αυξήσεως του ενδιαφέροντος διεθνώς για το ρόλο του ποδηλάτου είναι η πρόσφατη πειραματική δημιουργία στο Πορτσμουθ της Αγγλίας ειδικής λωρίδας ποδηλάτων στο κέντρο της οδού .

Πρόκειται για οδούς περιοχής κατοικίας με μικρή κίνηση και κύριες λειτουργίες την πρόσβαση στις οικίες και τη στάθμευση αυτοκινήτων (Planning newspaper, Jan.1976).

Επίσης, πολλές από τις νέες πόλεις έχουν ανεξάρτητα δίκτυα πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων με χαρακτηριστικά παραδείγματα το Stevenage και το Freiburg στη Γερμανία .

Στα κοινά αυτά δίκτυα η κίνηση των πεζών διαχωρίζεται από αυτή των ποδηλάτων με χαμηλό κράσπεδο ή απλώς με διαχωριστική γραμμή.

Στην γενικότερη προσπάθεια της δημιουργίας πεζοδρόμων θα πρέπει να λαμβάνεται σημαντικά υπόψη κατά τη μελέτη η μελλοντική ύπαρξη ενός πλέγματος αξόνων ροής πεζών ή καλύτερα ενός δικτύου πεζοδρόμων .

Πρέπει συνεπώς να γίνεται μια ευρύτερη θεώρηση του θέματος της κινήσεως των πεζών μέσα στην περιοχή, πριν αποφασιστούν τα συγκεκριμένα μέτρα και το είδος πεζοδρόμησης που θα εφαρμοστεί .

Εδώ μπορούμε να αναφέρουμε και λύσεις με περισσότερα επίπεδα κίνησης για τα κινητά στοιχεία του Σ.Α.Μ (Σύστημα Αστικών Μεταφορών). Αναφερόμαστε λοιπόν σε άξονες κίνησης πεζών και οχημάτων, οι οποίοι βρίσκονται τόσο επί του φυσικού εδάφους, όσο και υπόγεια (σε τούνελ, σήραγγες για πεζούς) και υπέρ το εδάφους με γέφυρες.

Έτσι ,π.χ., αν κρατήσουμε στο επίπεδο του εδάφους τις εισόδους των πεζών, μπορούμε να διαμορφώσουμε σε αυτό το επίπεδο τους πεζοδρόμους, ενώ οι προσβάσεις των αυτοκινήτων μπορεί τότε να εξασφαλιστούν είτε κάτω από το επίπεδο εδάφους με υπόγειους δρόμους είτε από πάνω.

Γενικά ,οι λύσεις με περισσότερα του ενός επίπεδα κίνησης είναι πιο πολύπλοκες και δαπανηρές. Έτσι ,θα πρέπει να περιορίζονται εκεί που οι λειτουργικές ανάγκες το επιβάλλουν κι αυτό συμβαίνει κυρίως στα κέντρα των πόλεων ή άλλες ζώνες ειδικού προορισμού.

Κατά γενική ομολογία σημαντική παράμετρος στο σχεδιασμό δικτύου πεζοδρόμων είναι η κατάσταση της περιοχής, δηλαδή αν πρόκειται για καινούργια οικιστική ανάπτυξη ή ανάπλαση της υφισταμένης .

Είναι προφανές ότι η παρούσα ή όχι ανεξαρτήτων πεζοδρόμων δεν αντικαθιστά την ανάγκη ύπαρξης συνοδευτικών πεζοδρόμων (πεζοδρομίων) παράλληλα προς όλους τους άξονες τροχοφόρων, όπου είναι νόμιμη η διάσχιση τους από πεζούς .

Μοναδική εξαίρεση αποτελούν οι ανεξάρτητοι πεζόδρομοι που διαχωρίζονται από τα τροχοφόρα με ειδικές παράλληλες λωρίδες και κάνουν τα πεζοδρόμια περιττά.

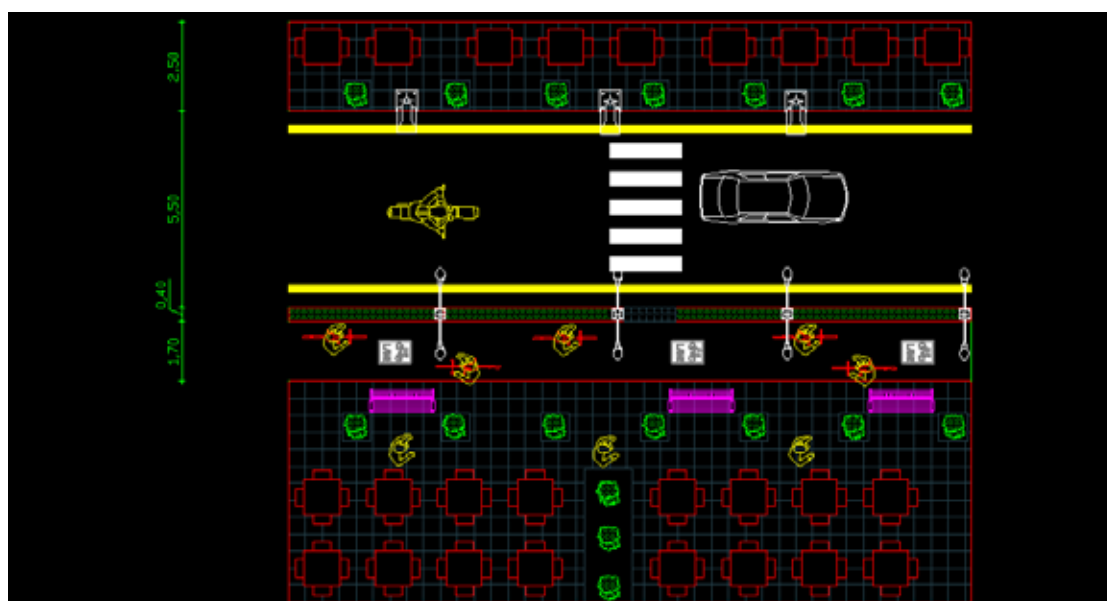
Επίσης, ενώ στη γενική περίπτωση είναι χρήσιμη η ύπαρξη πεζοδρομίου και στις δυο πλευρές του δρόμου, σε ειδικές περιπτώσεις, κυρίως περιοχών κατοικίας, δεν αποκλείεται ο περιορισμός των πεζοδρομίων σε ένα .

Ο διαχωρισμός των κινήσεων πεζών από των τροχοφόρων επιδιώκεται κυρίως, όπως είδαμε, για λόγους ασφαλείας, ιδιαίτερα των παιδιών και υπερηλίκων. Πέρα από αυτό, ενδιαφέρουν και όλα τα άλλα στοιχεία που θίγουν την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος, όπως οι θόρυβοι της κυκλοφορίας, οι αναθυμιάσεις, οι οπτικές και ψυχολογικές όχλησεις που προκαλεί η ανάμιξη των κινήσεων .

5.8 ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ

Έχοντας μονοδρομηθεί η οδός Ναυαρίνου προτείνεται μια μονόπλευρη διαπλατυνση αυτής έτσι ώστε να δημιουργηθεί ποδηλατόδρομος. Σκοπός του ποδηλατοδρόμου, ο οποίος θα ξεκινάει από το θεματικό πάρκο μέχρι το τέλος της Ναυαρίνου είναι η ενοποίηση του Ανατολικού με το Δυτικό τμήμα της Παραλιακής ζώνης.

Ο ποδηλατόδρομος αποτελεί μια νέα προοπτική στους κατοίκους της Καλαμάτας ακολουθώντας τα χνάρια των πλέον ανεπτυγμένων χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.



5.13 Μελέτη μονοδρόμησης και ποδηλατοδρόμου στην οδό Ναυαρίνου



5.14 Περιοχή παλιού τελωνείου στην οδό Ναυαρίνου οπού θα γίνει σταθμός ενοικίασης ποδηλατών



5.15 Οδός Ναυαρίνου το μεγάλο πλάτος του δρόμου μας δίνει την δυνατότητα της διαπλάτυνσης του βορείου πεζοδρόμιου αλλά συγχρόνως και την δημιουργία ανεξάρτητου ποδηλατοδρόμου

5.9 ΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΜΟΛΥΝΣΗΣ ΤΗΣ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΑΣ

Η μείωση ή η απαγόρευση της κίνησης των οχημάτων σε μια οδό μειώνει και το επίπεδο της ατμοσφαιρικής μόλυνσης στην περιοχή αυτή .

Το ποσοστό μείωσης ποικίλλει ανάλογα με τις γενικότερες επικρατούσες ατμοσφαιρικές συνθήκες της πόλης .

Επίσης, επηρεάζεται έμμεσα και αναλογικά από το ύψος των κτιρίων, το πλάτος του πεζοδρόμου και τη φύτευση τόσο του πεζοδρόμου, όσο και της περιοχής που βρίσκεται γύρω από αυτόν.

Ακόμη, εξαρτάται από το μέγεθος της πεζοδρόμησης, καθώς και από τους κυκλοφοριακούς φόρτους στους γύρω δρόμους .

Για παράδειγμα, στη Βιέννη (την δεκαετία του '70) η μόλυνση μειώθηκε κατά 70% στις περιοχές όπου δημιουργήθηκαν πεζόδρομοι.

Αντίστοιχα, στην πεζοδρόμηση της οδού Βουκουρεστίου, στην Αθήνα, υπήρξε μείωση της μόλυνσης της ατμόσφαιρας. Όμως, εξαιτίας του περιορισμένου μεγέθους της πεζοδρόμησης και της μεγάλης κυκλοφορίας οχημάτων της γύρω περιοχής , η μείωση ήταν μικρή.

6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ



6.1 Ο ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ



Η καταγραφή των φυσικών και τεχνητών στοιχείων του δρόμου, και γενικά της περιοχής μελέτης, σε συνδυασμό με την επεξεργασία των ευρημάτων της έρευνας, οδήγησε στην αποκρυστάλλωση μέρους της καθημερινής εικόνας της οδού και της επαρκούς ανάγνωσης του χαρακτήρα της.

Οι χρήσεις και οι λειτουργίες διασκορπίζονται στον ιστό της πόλης και δημιουργούν μια σειρά από εστίες. Αν και οι χρήσεις συνυφαινονται, ώστε η καθεμία να κερδίζει από το δυναμικό που συναποτελούν οι άλλες, οι εστίες μπορούν να ξεχωρίζουν ανάλογα με την κύρια τους έμφαση. Η πολυκεντρικότητα της παραλιακής ζώνης της πόλης επιτρέπει στο υπερτοπικό δίκτυο να απορροφά τη μεγάλη κυκλοφορία με μειωμένες διάρκειες και πυκνότητες κυκλοφορίας αιχμής, αν και το στενό πλάτος της Ναυαρίνου αδυνατεί να δεχτεί το πλήθος των αυτοκινήτων που μετακινούνται

καθημερινά, και να αντιμετωπίσει το φαινόμενο της παράνομης στάσης και στάθμευσης.

6.2 Η ΑΞΙΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ

Η έρευνα πεδίου άρθρωσε μια πρώτη εικόνα για τις περιοχές μελέτης και συγκεκριμένα για το Ανατολικό και Δυτικό παραλιακό μέτωπο, αποδεικνύοντας παράλληλα την σημαντική υποβάθμιση του σπουδαίου αυτού δημόσιου χώρου και τον αποπροσανατολισμό της από την πραγματική του κατεύθυνση.

Η πιο δύσκολη και απροσδιόριστη μεταβλητή στο σχεδιασμό του αστικού περιβάλλοντος είναι η μορφή του δημόσιου χώρου. Στη σύγχρονη σχεδιαστική πρακτική, ο δημόσιος χώρος του δρόμου είναι ότι απομένει μετά το σχεδιασμό των ιδιωτικών χώρων κατά μήκος του δρόμου. Ο δημόσιος υπαίθριος χώρος αντιμετωπίζεται πια σαν πλατεία με τα κτίρια γύρω ή σαν δρόμοι που περιγράφουν τα μεγάλα κτιριακά συγκροτήματα. Μ' αυτόν τον τρόπο, ακόμη κι αν ο δημόσιος υπαίθριος χώρος αποτελεί θετικό στοιχείο του σχεδιασμού, δεν παύει να αποτελεί έκφραση κάποιου μέρους του ιδιωτικού χώρου. (Schumacher 1985: 4)

Ο δημόσιος χώρος ορίζεται από την τοποθέτηση των κτιρίων και συνδέεται άμεσα και συνεχώς με αυτά. Αυτή η άμεση και συνεχής συγκρότηση του δημόσιου χώρου από την ισότιμη συμπαράθεση των κτιρίων έχει ως βασική συνέπεια την συμμετοχή κάθε σημείου σε ένα δίκτυο γενικής κίνησης, που συνδέει τους κατοίκους σε χωρική κοινότητα, αλλά και σαν σύνορο ανάμεσα σε αυτή τη γενική κοινότητα και τις ειδικές σχέσεις και κατηγορίες που στεγάζουν τα κτίρια. Κάθε σημείο του δρόμου γίνεται λοιπόν κοινός τόπος και συνδετικός κρίκος ανάμεσα στους περαστικούς και στους κατοίκους, σ' όσους έχουν ειδική, έστω και προσωρινή, σχέση με τα περιβάλλοντα κτίρια και σε όσους είναι απλοί διαβάτες.

Ο χώρος της πόλης είναι βασική συνιστώσα των σχέσεων κοινότητας και συναναστροφής μιας κοινωνίας. Ο χώρος δεν επιβάλλει κοινωνικές σχέσεις, αλλά δημιουργεί τη δυνατότητα αβίαστης συνεύρεσης, προγραμματίστης συνάντησης και απλής συνείδησης του άλλου, καθώς και της ανάμιξης χωρικών κατηγοριών, που χαρακτηρίζουν την αστική ζωή όπως την ξέρουμε.

Δυστυχώς, η κυριαρχία του ατομικού συμφέροντος πάνω στο συλλογικό είναι ένα από τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα της σύγχρονης εποχής. Στην πολεοδομία, αυτό είναι εμφανές από την κυριαρχία ιδιωτικών κτιρίων, κατοικιών στην περιφέρεια και γραφείων επιχειρήσεων στο κέντρο, από την κυριαρχία του ιδιωτικού αυτοκινήτου πάνω στα μέσα μαζικής μεταφοράς, και από την κυριαρχία του ιδιωτικού χώρου πάνω στον δημόσιο. (Σαρηγιάννης, Γ. 1999: 25)

Η επιβολή αυτή μεταφράζεται σε μετατροπή των δημόσιων χώρων από χώρους κοινωνικής συνάθροισης και συλλογικής δραστηριότητας, σε χώρους κίνησης και στάθμευσης ιδιωτικών αυτοκινήτων και από καταπράσινες περιοχές, φιλικές προς τον χρήστη σε έρημους από μπετόν και άσφαλο.

Στις σημερινές πόλεις, ο υπαίθριος χώρος έχει καταντήσει ένα απομεινάρι, το κενό ανάμεσα στα κτίρια, ένας χώρος κυκλοφορίας και στάθμευσης αυτοκινήτων ή, στην καλύτερη περίπτωση, ένας χώρος για εξωραϊσμό με φυτά και γλυπτά. (Alexander, Cr. Anninou, Art. Neis, H. 1982: 127)

Ομοίως, και στην οδό Ναυαρίνου, ο δημόσιος χώρος της, καταπιέζεται από την ιδιωτική οικοδόμηση. Παραδομένη στο αυτοκίνητο, και στο τσιμεντένιο ανάγλυφο των πολυκατοικιών, που μονοπωλούν την κεντρική και νότια υποπεριοχή μελέτης, η αξία της υποβαθμίζεται καθημερινά, σε βάρος της ποιότητας ζωής που προσφέρει στους χρήστες της, ενώ η δημοτική και κρατική αβουλία παγιδεύει την δυναμική του χώρου.

Η ιστορική και κοινωνική σημασία του δημόσιου αυτού χώρου, και η πολεοδομική και οικολογική αξία του, χάνεται σταδιακά, ενώ ο βιολογικός και ψυχολογικός ρόλος που αναλαμβάνει να παίζει, ρυθμίζοντας την επαφή με τους συνανθρώπους, την φύση, το παιχνίδι, και την απομάκρυνση από την αστική πραγματικότητα, υποβαθμίζεται καθημερινά. Η αφιλόξενη εικόνα του κυκλοφοριακού χάους της οδού Ναυαρίνου, η απαράδεκτη εικόνα του νοτιου πεζοδρομίου της, που καταλαμβάνεται από πλήθος εξοπλισμών, δυσχεραίνοντας την κίνηση των πεζών

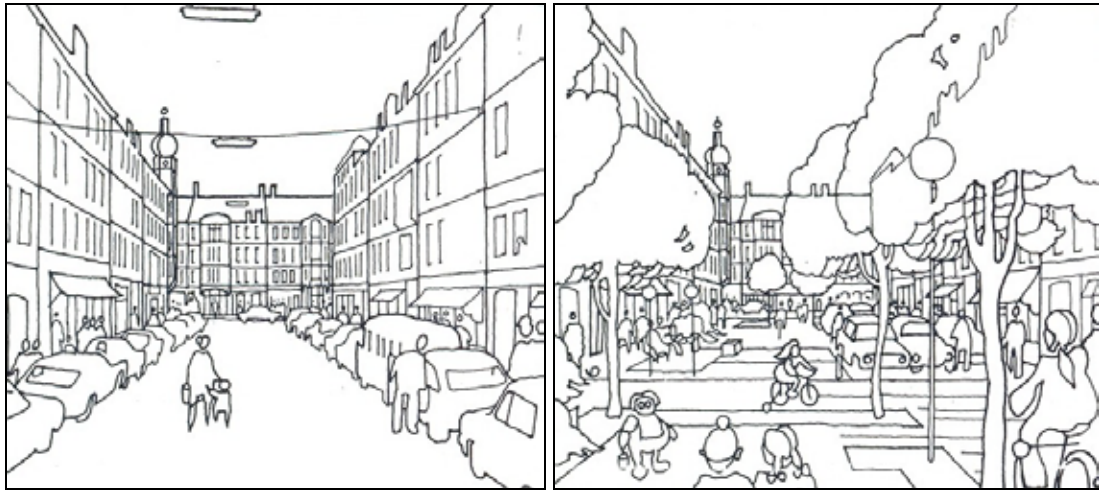
Όμως, η ιστορία και η ιστορικότητα του αστικού χώρου, όπως αναδεικνύεται και στο λόγο του αστικού σχεδιασμού, δεν εκφράζεται μόνο στις μορφές και τις διατάξεις των κτιρίων. Ο αστικός ιστός, ακόμη και όταν έχει σχεδιαστεί με υψηλά πρότυπα, μένει κενός περιεχομένου ερήμην των κατοίκων, με τους πολλαπλούς και σύνθετους προσδιορισμούς τους, τις διαφορετικές καθημερινές πρακτικές, τις επαναλαμβανόμενες και έκτακτες δραστηριότητές τους, με τις οποίες συνδέεται αναπόφευκτα η πολυπλοκότητα και η δυναμική της πόλης. (Βαΐου, Ντ. 2003: 7)

Είναι επιβεβλημένος λοιπόν, ο ανθρωποκεντρικός επανασχεδιασμός της οδού, με ορισμένες από τις κατευθύνσεις που προτείνονται στις προωθούμενες παρεμβάσεις που παρουσιάζονται στο προηγούμενο κεφάλαιο, και η ανακατασκευή και αναδιαμόρφωση της οδού Ναυαρίνου στην κλίμακά του πεζού.

Εξαιρετικά αφιλόξενη είναι και η εικόνα που δίνει η Δυτική παραλιακή ζώνη απομακρύνοντας τους κατοίκους και τους επισκέπτες της πόλης. Παραδομένη στον ήλιο, με την παντελή απουσία υψηλής φύτευσης, δεν προστατεύει τους χρήστες της, και δεν παρέχει χώρους στάσης και αναψυχής στους διερχόμενους επισκέπτες της. Είναι ένας χώρος κίνησης στην καρδιά του παραλιακού μετώπου, δίχως καμία ταυτότητα.

Κάθε μελλοντική παρέμβαση στην περιοχή πρέπει να διαφυλάττει την αξία του δημόσιου χώρου και την αναγκαιότητα του άκτιστου, ελεύθερου χώρου στην σημερινή γκρίζα αστική πραγματικότητα.

6.3 ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΖΩΝ



Ένα από τα σημαντικότερα στοιχεία που οφείλει να κερδίζει μια πόλη για τους χρήστες της είναι η προσπελασιμότητά της από όλους και με ίσους όρους. Η προσφορά ενός ευχάριστου περιβάλλοντος για περπάτημα στους δρόμους γειτονιάς, αλλά και στους κεντρικούς δρόμους, είναι αναγκαία συνθήκη για να είναι η πόλη φιλική απέναντι στους κατοίκους της, στους ξένους επισκέπτες, στα παιδιά και στα άτομα με ειδικές ανάγκες. (Αραβαντινός, Αθ. 1997: 458)

Η Ευρωπαϊκή Χάρτα για τα Δικαιώματα του Πεζού, που ψηφίστηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο το 1988, υπερτονίζει τις παρακάτω αρχές:

- 1 ο κάτοικος έχει δικαίωμα να ζει σε ένα υγιεινό περιβάλλον και να απολαμβάνει ελεύθερα τους δημόσιους χώρους κάτω από συνθήκες που δεν διαταράσσουν τη φυσική και ψυχολογική του άνεση
- 2 ο κάτοικος έχει δικαίωμα να ζει στα κέντρα των πόλεων ή των χωριών, έστω και αν αυτά σχεδιάστηκαν παλαιότερα για τις ανάγκες του αυτοκινήτου, και να μπορεί να επισκέπτεται τα σημαντικότερα σημεία τους, είτε περπατώντας, είτε με ποδήλατο

- 3** τα παιδιά, οι ηλικιωμένοι και τα άτομα με ειδικές ανάγκες έχουν δικαίωμα να κινούνται σε πόλεις που διευκολύνουν την κοινωνική επαφή και δεν επιβαρύνουν τις αδυναμίες τους
- 4** ο πεζός δικαιούται αστικών κέντρων σχεδιασμένων αποκλειστικά γι' αυτόν, εκτεταμένων όσο γίνεται περισσότερο και αρμονικά συνδεδεμένων με την πόλη
- 5** ο πεζός δικαιούται να διεκδικεί συμμόρφωση των οχημάτων στα ανεκτά όρια εκπομπής ρύπων, δημιουργία πνευμόνων πρασίνου στο εσωτερικό των πόλεων, θέσπιση ορίων ταχύτητας και τροποποίηση της χάραξης δρόμων και διασταυρώσεων, ώστε να είναι ασφαλής ο ποδηλάτης
- 6** ο πεζός διεκδικεί ένα αποτελεσματικό σύστημα σήμανσης που θα γίνεται αντιληπτό και από όσους δεν ακούν και δεν βλέπουν, ενώ ειδικές ρυθμίσεις πρέπει να τελούνται που θα εξασφαλίζουν στα αναπηρικά οχήματα και στα παιδικά καροτσάκια ευκολία προσπέλασης, κίνησης και στάσης.
- 7** ένα πρόγραμμα εκπαίδευσης των οδηγών για να συμπεριφέρονται διακριτικότερα στους πεζούς και στους άλλους χρήστες του δρόμου
- 8** κάθε κράτος οφείλει να διευκολύνει με τους καταλληλότερους τρόπους την παροχή, προς κάθε κατεύθυνση και ιδιαίτερα προς τα μικρά παιδιά, από τα πρώτα τους βήματα στο σχολείο, πλήρους και κατανοητής πληροφόρησης ως προς τα δικαιώματα του πεζού και ως προς τις εναλλακτικές οικολογικές μορφές μετακινήσεων

Είναι καταφανής η κατεύθυνση που επιθυμεί να προσδώσει το Ρυθμιστικό Σχέδιο πόλης στην οδό Αριστομένους. Προτείνοντας από το 1986 την ολική πεζοδρόμηση του δρόμου, τον χαρακτηρισμό της σαν σημαντικό ελεύθερο χώρο της πόλης, και προσβλέποντας στην ενίσχυση του δικτύου πεζών στο εσωτερικό της, στοχεύει στην απομάκρυνση των αυτοκινήτων από την οδό, και στην απόδοσή της στον άνθρωπο.

Είκοσι χρόνια μετά, τίποτε δεν έχει γίνει προς την κατεύθυνση αυτή, ενώ δεν έχει εφαρμοστεί ούτε σε πλήρη βαθμό η μελέτη κυκλοφοριακής διευθέτησης της πόλης, αφήνοντας την περιοχή να αναπτύσσεται απρογραμματίστα, χωρίς κάποιος σχεδιασμός να προσπαθεί να αντιμετωπίσει το πλήθος των μετακινούμενων αυτοκινήτων και το διογκωμένο κυκλοφοριακό πρόβλημα.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι οποιαδήποτε μορφή παρέμβασης ή μελλοντικής ανάπλασης στο κέντρο της πόλης, οφείλει να υπηρετεί τις αρχές που θέτει το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Πόλης. Το δίκτυο πεζών πρέπει να είναι πρωταρχικός στόχος κάθε σημειακής ή συνολικής επέμβασης, ενώ το ίδιο στόχο υπηρετεί και η Μελέτη Ανάπλαση Παραλιακής Ζώνης Καλαμάτας, που παρουσιάστηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο.

Η δημιουργία ενός εκτεταμένου δικτύου πεζοδρόμων και μεγάλων πεζοδρομίων, εκτός από την στελέχωση ενός ενοποιημένου δικτύου πεζών, μπορεί να οδηγήσει στην διασύνδεση ιστορικών, παραδοσιακών περιοχών και σημαντικών πολιτιστικών κτιρίων, αλλά και στην συνένωση χώρων πρασίνου.



Έτσι, ο πεζός επισκέπτης της περιοχής μπορεί να ξεκινήσει από το Θεματικό Πάρκο και το Ναυτικό Μουσείο να περιηγηθεί σε όλο το παραλιακό μέτωπο, όπως η Μαρίνα Καλαμάτας, το Λιμεναρχείο και όλο το αναπτυγμένο τμήμα της οδού Ναυαρίνου .

Η δημιουργία ενός εκτεταμένου δικτύου πεζών θα αποτελέσει πέρα από μια ανάσα ζωής για τους κατοίκους και εργαζόμενους της πόλης, μια πολύ ενδιαφέρουσα διαδρομή για τους επισκέπτες της και ένα δυναμικό τουριστικό πόλο, αναδεικνύοντας την σπουδαιότητα της Ναυαρίνου, και της παραλιακής ζώνης της πόλης.

6.4 ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΙΚΟΤΗΤΑ

Η εγγενής πολυλειτουργικότητα και πολυκεντρικότητα της περιοχής, παρ' όλο που προέκυψε ως αποτέλεσμα της απουσίας σχεδιασμού, εξασφάλισε στο κέντρο της πόλης ζωντάνια σε ένα ευρύ φάσμα χρηστών, χωρίς διάκριση στις κοινωνικές ομάδες. Η άναρχη επέκταση και πύκνωση της περιοχής μελέτης, αλλά και του συνόλου της πόλης, καθώς και κάθε ανάπλαση και επέμβαση, πραγματοποιήθηκε με τον αποκλεισμό των τοπικών φορέων και κατοίκων από τη διαδικασία όχι μόνο του σχεδιασμού, αλλά και απλά από την συζήτηση διαμόρφωσης των κατευθύνσεων της επιδιωκόμενης ανάπλασης.

Ουσιαστικά, η αγορά καταδεικνύει κάθε φορά την κατεύθυνση των σχεδιαζόμενων παρεμβάσεων. Η αναζωπύρωση του αγοραστικού ενδιαφέροντος και η άνοδος των τιμών γης, προσέκλυσε το κτηματομεσιτικό ενδιαφέρον αρκετών επιτήδειων με στόχο την μεγιστοποίηση της κερδοσκοπίας. Η πίεση που ασκείται μέσω των τιμών γης στα ιστορικά χαρακτηριστικά της περιοχής, και στο οδικό δίκτυο της, γίνεται ολοένα και πιο αφόρητη και ανεξέλεγκτη.

Οι αμείλικτοι μηχανισμοί της γαιοπροσόδου εκδιώκουν τα ασθενή οικονομικά στρώματα (υποπρονομιουχοι κάτοικοι, ξένοι, μικρές και μικρομεσαίες επιχειρήσεις) δίχως καμία πρόβλεψη για την μετεγκατάστασή τους, ενώ πιέζουν ασφυκτικά για την μετάλλαξη της εικόνας του ιδιωτικού χώρου εις βάρος του δημόσιου χώρου.

Η φυσιογνωμία της περιοχής είναι πλέον διαφορετική, αφού ο ανταγωνισμός των χρήσεων γης και η έλλειψη του ελέγχου τους, μεταμόρφωσαν το χώρο. Ο μηχανισμός της αγοράς, και η εκδίωξη των βιοτεχνών και των κατοίκων από την πίεση του εξωραϊσμένου κέντρου με την ανοχή του κράτους, επιδιώκουν την ενίσχυση της κατανάλωσης και το σχεδιασμό χωρίς κοινωνικά κριτήρια. Χωρίς τον παραμικρό σεβασμό στην δυναμική του αστικού χώρου και τη διαπλοκή του με τις κοινωνικοοικονομικές δραστηριότητες.

Η μεγάλη πρόκληση για την οδό Ναυαρίνου σήμερα, και για όλη την πόλη, είναι η αντιμετώπιση των πολεοδομικών αντιθέσεων και κυκλοφοριακών προβλημάτων της, χωρίς την απώλεια του ιστορικού χαρακτήρα της, αντιμετωπίζοντας τον σημαντικό κίνδυνο της «κοινωνικής ομοιογενοποίησης». Η απόδοση της ορθής ποιότητας ζωής στους κατοίκους και στους χρήστες της περιοχής πρέπει να αποτελεί πρώτιστο στόχο κάθε προσπάθειας εξευγενισμού της παραλιακής ζώνης Καλαμάτας.

Μόνη κοινωνικά αποδεκτή προοπτική για το παραλιακό μέτωπο αλλά και για την οδό Ναυαρίνου, πρέπει να αποτελεί η ισχυροποίηση ενός «μωσαϊκού» διαβαθμισμένων - οικονομικά και κοινωνικά - δραστηριοτήτων και η δημιουργία μιας περιοχής που θα επιτρέπει στον ιστό της τη γειτνίαση και όσμωση κοινωνικών ετεροτήτων. (Μαντουβάλου, Μ. 2004: 62)

Πάνω απ' όλα πρέπει να επιδειχτεί σεβασμός στους μετανάστες και στα υποπρονομιούχα στρώματα και στον τρόπο οικειοποίησης του αστικού χώρου από τα κοινωνικά υποκείμενα. Πρέπει να επιτευχθεί η άσκηση μιας πολυσυλλεκτικής πολεοδομικής πολιτικής στην οδό, αλλά και στο σύνολο της Καλαμάτας, δίχως την επαρση του «πολιτισμένου» απέναντι στον «πρωτόγονο», και χωρίς την αίσθηση του μονοπωλίου της αλήθειας και της μοναδικότητας των αξιών μας. (Λυδάκη, Α. 2001: 145)

6.5 ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ

Τα τρέχοντα προβλήματα της ελληνικής πόλης, που αναφέρονται συχνότερα είναι η έλλειψη πρασίνου, η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η έλλειψη δημόσιων και κοινόχρηστων χώρων και εξοπλισμών, η καταστροφή της αρχιτεκτονικής παράδοσης και η απρογραμμάτιστη επέκταση. (Κούρκουλα, Αν. Πεπονή, Γ. 1985: 1)

Η κοινή αποδοχή αυτών των προβλημάτων οδηγεί συχνά στην εντύπωση ότι υπάρχει και κοινή αποδοχή των στόχων που θα έπρεπε να διέπουν την ελληνική πολεοδομική και οικιστική πολιτική. Ως λύσεις προβάλλονται η ανάγκη επέμβασης του κράτους, η ανάγκη ενός εκσυγχρονισμένου νομικού πλαισίου και η θέσπιση διαδικασιών λαϊκής επικύρωσης ή και συμμετοχής στη διαμόρφωση των σχεδίων.

Δυστυχώς, η δημοτική αρχή όχι μόνο της Καλαμάτας, αλλά σχεδόν όλων των περιφερειακών ελληνικών πόλεων έχει μικρή οικονομική δυνατότητα, ενώ συχνά μικροπολιτικοί λόγοι, ή άλλες αφορμές αποκλείουν τα θέματα αστικού σχεδιασμού από τις τοπικές προτεραιότητες.

Στον αντίποδα, μεγάλο μέρος των έργων αναλαμβάνει ο ιδιωτικός τομέας, όπου σπάνια το συμφέρον του επενδυτή συμπλέει με το κοινωνικό συμφέρον. Η μελέτη για την επανάκτηση, ή καλύτερα για την κατάκτηση του αστικού χώρου, δεν γίνεται από τον πληθυσμό, που είναι αποκλεισμένος εξ' ολοκλήρου από την μελετητική διαδικασία, αλλά από κάποιους λίγους που μπορεί και να μην έχουν και καμία σχέση με την πόλη. (Αραβαντινός, Αθ. 1997: 540)

Πέρα από την ανάγνωση της περιοχής, η έρευνα πεδίου στηρίχθηκε σε συζητήσεις με αρχιτέκτονες και μηχανικούς της πόλης, αλλά και με κατοίκους και εργαζόμενους της περιοχής, αναδεικνύοντας ορισμένα πολύ ενδιαφέροντα στοιχεία. Είναι αλήθεια πως σε κανένα παρελθόντα σχεδιασμό, οι χρήστες του δρόμου δεν συμμετείχαν ενεργά στην εκπόνηση της μελέτης.

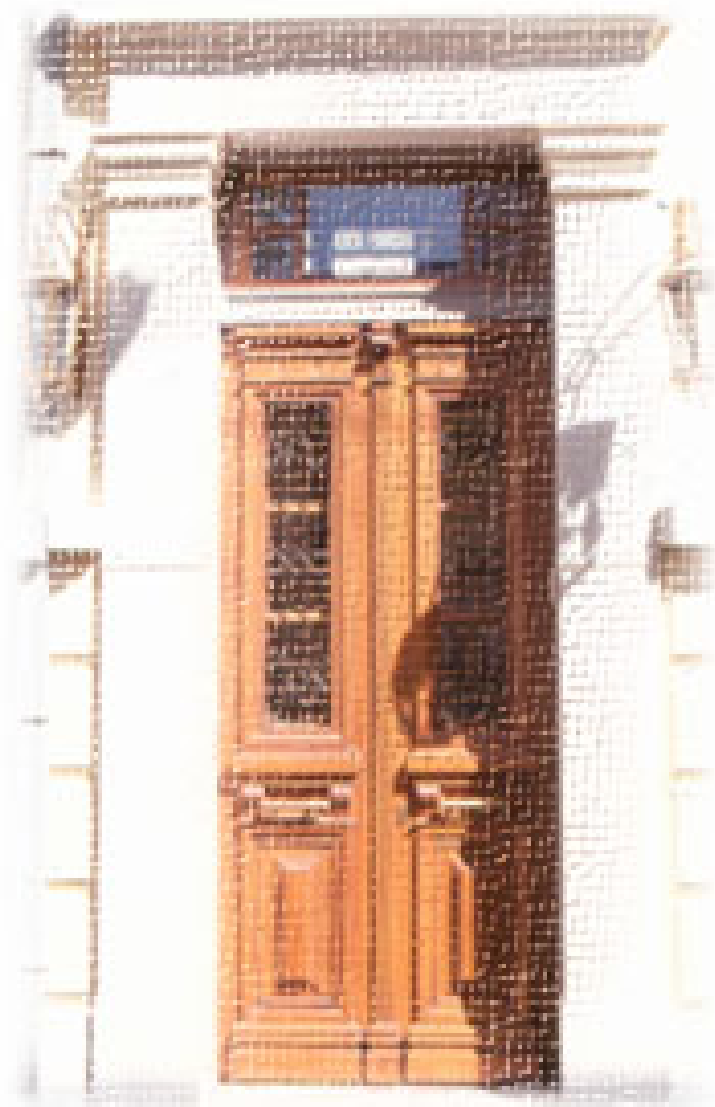
Η ευρωπαϊκή πρακτική καταδεικνύει την συμμετοχή ατόμων και ομάδων πολιτών στις μελετητικές ομάδες εργασίας, δίχως τον αποκλεισμό καμιάς άποψης για την εύρεση των ορθών κατευθύνσεων για κάθε πιθανό μελλοντικό σχεδιασμό. Από τα μεγαλύτερα κατασκευαστικά projects μέχρι τα έργα τοπικής σημασίας στο εξωτερικό, δημιουργούνται ανοικτά forum διαλόγου με την παρουσία επιστημόνων και πολιτών γεφυρώνοντας το χάσμα μεταξύ της καθημερινής πραγματικότητας και της επιστημονικής, και ορισμένες φορές ακαδημαϊκής, προσέγγισης.

Εν τούτοις, η συμμετοχική διαδικασία των ενδιαφερόμενων ομάδων δεν πρέπει να λειτουργεί εις βάρος του ορθού σχεδιασμού. Συχνά η κατεύθυνση ενός έργου μπορεί να σκοπεύει σε διαφορετικές διαδρομές από τις επιθυμίες των κατοίκων, άλλωστε οι αντιδράσεις που συνάντησε στην πόλη της Καλαμάτας η δημιουργία του θεματικού πάρκου των τρένων στη δεκαετία του '90 αποδεικνύουν το αληθές.

Παρ' όλ' αυτά δεν πρέπει να αποκλείεται κανείς από την παραγωγική διαδικασία της μελέτης κάθε σημειακής ή συνολικής παρέμβασης για την πόλη της Καλαμάτας. Κάτοικοι, επισκέπτες, εργαζόμενοι, πολιτιστικοί σύλλογοι και ομάδες πολιτών, πρέπει να συμμετέχουν σε ανοιχτές συζητήσεις με τις μελετητικές ομάδες και την δημοτική αρχή, προβάλλοντας τις θέσεις τους, αναδεικνύοντας την μοναδική αξία της κοινωνικής συμμετοχής.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Alexander, Cr. Anninou, Art. Neis, H. (1982), *Η Ολότητα στη Δομή της Πόλης*, Αθήνα: περιοδικό Αρχιτεκτονικά Θέματα 16/1982)
- Αναγνωστάκης, Η. (2001), *Η Βυζαντινή Καλαμάτα*, εφημερίδα Καθημερινή, αφιέρωμα Καλαμάτα
- Αναπλιώτης, Γ. (1963), *Η Καλαμάτα στο Χώρο της Ιστορίας*, Καλαμάτα: Δίφρος
- Αραβαντινός, Αθ. (1997), *Πολεοδομικός Σχεδιασμός για μια Βιώσιμη Ανάπτυξη του Αστικού Χώρου*, Αθήνα: εκδόσεις Συμμετρία
- Αργυράκος, Γ. (2002), *Σενάρια Ανάπτυξης των Συγκοινωνιακών Μέσων στην Καλαμάτα*, Καλαμάτα: ημερίδα Τ.Ε.Ε. «Κυκλοφοριακό - Συγκοινωνιακό Σύστημα Δήμου Καλαμάτας»
- Βαΐου, Ντ. (2003), *Σκέψεις για Ορισμένα «Παραλειπόμενα» του Αστικού Σχεδιασμού*, Αθήνα: σημειώσεις μαθήματος Θέματα Αστικού Σχεδιασμού
- Βαΐου, Ντ. Μαντουβάλου, Μ. Μαυρίδου, Μ. (1993), *Η Μεταπολεμική Ελληνική Πολεοδομία μεταξύ Θεωρίας και Συγκυρίας*, Αθήνα: ΕΜΠ
- Βερράρου, Στ. (2001), *Εμπόριο και Βιομηχανία*, εφημερίδα Καθημερινή, αφιέρωμα Καλαμάτα
- Γεράρδη, Κλ. (1986), *Ο Πολεοδομικός Σχεδιασμός μετά τον Ν. 1337/83*, Αθήνα: Σχολή Αρχιτεκτόνων ΕΜΠ
- Δήμος Καλαμάτας (1989), *3 Χρόνια Ανασυγκρότησης Μετά Τους Σεισμούς*, Καλαμάτα
- Δήμος Καλαμάτας (1986), *Ενημερωτικό Φυλλάδιο για την Ένταξη στο Σχέδιο των Συνοικιών*, Καλαμάτα: Γραφείο Σχεδίου Πόλης
- Δήμος Καλαμάτας (1982), *Μελέτη Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων Κεντρικής Περιοχής Καλαμάτας*, Τεχνικό Γραφείο Κ. Ζέκκος, Καλαμάτα
- Δήμος Καλαμάτας (2000), *Ανάπλαση Κεντρικής Ζώνη Καλαμάτας και Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων* Τεχνικό Γραφείο ΒΕΤΑΠΛΑΝ, Καλαμάτα
- Διαμαντόπουλος, Γρ. (1991), *Μαχόμενη Πολεοδομία για την Ανάπτυξη της Πόλης*, Αθήνα: έκδοση ΤΕΕ
- Houghton, G. Hunter, C. (1994), *Sustainable Cities*, London: Regional Studies Association
- Θεμελης, Π. (2001), *Η Πόλη των Αρχαίων Φαρών*, εφημερίδα Καθημερινή, αφιέρωμα Καλαμάτα
- ICAP Hellas A.E. (1990), *Μελέτη Αναπτύξεως Μεσσηνίας για το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Καλαμάτας*, Αθήνα: ICAP
- Κανετάκη Ζωή, *Οικιστική Ανάπτυξη του χώρου του αεροδρομίου του Ελληνικού*, Μεταπτυχιακή Εργασία Πολεοδομία και Χωροταξία ,Αθηνά
- Καρδάσης, Β. (2001), *Η Προεπαναστατική Οικονομία*, εφημερίδα Ελευθεροτυπία, αφιέρωμα Καλαμάτα Αστικός Μετασχηματισμός
- Καρύδης, Δ. (1990), *Καλαμάτα: Αναγνώριση Αρχιτεκτονικής και Πολεοδομικής Φυσιογνωμίας*, Αθήνα: Γενική Γραμματεία Έρευνας και Τεχνολογίας
- Καρύδης, Δ. (2000), *Καλαμάτα - Διαδικασίες Αστικού Μετασχηματισμού (1860 - 1940)*, Αθήνα: πρακτικά Β' Διεθνούς Συνεδρίου «Η πόλη στους Νεότερους Χρόνους»
- Κατσάκου, Αντ. (2002), *Υπαίθριοι Αστικοί Χώροι: Πλατείες*, Αθήνα: περιοδικό Ύλη και Κτίριο

- Κόμη, Κ. (2001), *Καλαμάτα και Μάνη*, εφημερίδα Καθημερινή, αφιέρωμα Καλαμάτα
- Κοσμάκη, Π. Λουκόπουλος, Δ. (1982), *Ο Ιστός της Πόλης, Θεωρίες και Εφαρμογές*, Αθήνα: Αρχιτεκτονικά Θέματα
- Κοσμοπούλου Π., *Μεσσηνίας Περιήγηση*, εκδόσεις ΤΕΔΚ Ν.Μεσσηνίας, Καλαμάτα
- Κούρκουλας, Α. Πεπονής, Γ. (1985), *Τα Αρχιτεκτονικά Αιτήματα για το Σχεδιασμό της Πόλης*, Αθήνα: Δελτίο Συλλόγου Αρχιτεκτόνων
- Κρεμμυδάς, Β. (1990), *Συγκυρία Και Εμπόριο στην Πελοπόννησο, 1793 - 1821*, Αθήνα
- Κυριακόπουλος, Γ. Σημαιοφορίδης, Γ. (2001), *Καλαμάτα, το «Όραμα» ενός Δήμου*, εφημερίδα Καθημερινή, αφιέρωμα Καλαμάτα
- Κυριακόπουλος, Γ. Κυριακοπούλου, Ντ. (2001), *Κτίρια και Αρχιτεκτονικές Επιρροές*, εφημερίδα Ελευθεροτυπία, αφιέρωμα Καλαμάτα Αστικός Μετασχηματισμός
- Κωνσταντινίδης, Αν. (2001), *Το Λιμάνι της Καλαμάτας*, εφημερίδα Καθημερινή, αφιέρωμα Καλαμάτα
- Leake, W. M. (1930), *Travels In The Morea*, London
- Λυδάκη, Α. (2001), *Ποιοτικές Μέθοδοι της Κοινωνικής Έρευνας*, Αθήνα: εκδόσεις Καστανιώτης
- Μαντουβάλου, Μ. (2004), *Κέντρο Πόλης, Κοινωνική Ανισότητα και Πολιτισμική Ετερότητα*, Αθήνα: Βιβλίο Πολεοδομικές Επεμβάσεις στον Αστικό Χώρο ΕΜΠ
- Μελετητική Εταιρεία ΔΡΟΜΟΣ, *Ανάλυση Σκοπιμότητας για τη Δημιουργία ενός Συστήματος Αστικών Συγκοινωνιών στην Καλαμάτα, με την Προσθήκη μιας Γραμμής Τραμ και την Αναδιάρθρωση των Σημερινών Λεωφορειακών Γραμμών*, Καλαμάτα
- Μηλίτση-Νίκα Αναστασία (2004), *Η Μέση Εκπαίδευση στη Μεσσηνία (1833-1910)*, Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, Γενικά Αρχεία του Κράτους, Αρχεία Νομού Μεσσηνίας
- Μπιτσάνης, Ηλ. (2001), *Η Εξέγερση των Λιμενεργατών*, εφημερίδα Ελευθεροτυπία, αφιέρωμα Καλαμάτα Αστικός Μετασχηματισμός
- Neufert Ernest and Peter, *Architects' Data*, Blackwell science
- Πανουργιάς Χρήστος - Ζαβούντης Δημήτρης, *Πολεοδομική Ανάπλαση Περιοχών Κατοικίας Μικροπολεοδομικά Στοιχεία*, Εκδόσεις Σταμούλης
- Πανταζόπουλος, Π. (1984), *Καλαμάτα, Ιστορία - Αρχαιολογία - Αξιοθέατα*, Καλαμάτα
- Πολίτης, Ν. (1920), *Λαογραφικά Σύμμεικτα, τ. Α'*, Αθήνα
- Schumacher, T. (1985), *Κτίρια και Δρόμοι*, Αθήνα: Δελτίο Συλλόγου Αρχιτεκτόνων
- Σαρηγιάννης, Γ. (1988), *Πολεοδομικός και Χωροταξικός Σχεδιασμός, ο Ρόλος τους στη Σύγχρονη Καπιταλιστική Κοινωνία*, Αθήνα: Τεχνικά Χρονικά τ.16
- Σαρηγιάννης, Γ. (1999), *Πλατείες: ο Δημόσιος Χώρος στα Χρόνια της Παρακμής*, Αθήνα: περιοδικό Αρχιτέκτονες ΣΑΔΑΣ τ.13
- Σκιά - Πανοπούλου, Χ. (2001), *Κοινωνική και Πολιτιστική Ταυτότητα*, εφημερίδα Καθημερινή, αφιέρωμα Καλαμάτα
- Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών ΕΜΠ (1971), *Ρυθμιστική Μελέτη Αναπτύξεως Πόλεως και Περιοχής Καλαμάτας*, Αθήνα: ΕΜΠ

- Στεφάνου, Ι. (2000), *Η Φυσιογνωμία Της Ελληνικής Πόλης*, Αθήνα: ΕΜΠ & ΥΠΕΧΩΔΕ
- Στεφάνου, Ιουλ. Στεφάνου, Ι. (1999), *Περιγραφή της Εικόνας της Πόλης*, Αθήνα: Πανεπιστημιακές εκδόσεις ΕΜΠ
- Στεφάνου, Ι. (2001α), *Η Φυσιογνωμία ενός Τόπου*, Αθήνα: ΕΜΠ & ΥΠΕΧΩΔΕ
- Στεφάνου, Ι. (2001β), *Ανθρωπολογικές Προσεγγίσεις της Πόλης*, Αθήνα: Εργαστήριο Πολεοδομικής Σύνθεσης ΕΜΠ
- Σφυρόερα, Β. (2001), *Η Καλαμάτα από το Βυζάντιο ως το 19^ο Αιώνα*, εφημερίδα Ελευθεροτυπία, αφιέρωμα Καλαμάτα Αστικός Μετασχηματισμός
- Τσιρώνη, Ν. (1986), *κεφ. Κοινωνικός Ρόλος και Ζωή των Πλατειών, Η Νεοελληνική πόλη*, Αθήνα: εκδόσεις Εξάντας
- Φιλιππίδης, Δ. (1990), *Για την Ελληνική πόλη*, Αθήνα: εκδ. Θεμέλιο
- Χατζηγιάννου, Μ. (2001), *Καλαματιανοί Έμποροι*, εφημερίδα Καθημερινή, αφιέρωμα Καλαμάτα
- Villes En Parallele (1989), *De La Polis Aux Politiques Urbaines*, Αθήνα: ελληνική έκδοση Εξάντας